



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 F
ISSN 0720-051X

6/1984

Oktober

DM	8,50
sfr	8,50
öS	65,—
hfl	11,25
Lire	9.300

Über 100 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte





Eine solche Blumenpracht, wie hier im Juli 1975 im Garten des Bahnhofvorstandes von Laudenbach (Württ.), findet man entlang den Eisenbahnstrecken der Deutschen Bundesbahn leider viel zu selten. Für den Fotografen waren die bunten Blumen willkommener Vordergrund, um die 023 023 mit ihrem morgendlichen Personenzug von Lauda nach Niederstetten am 8. Juli 1975 gekonnt in Szene zu setzen.

Foto: J. Nelkenbrecher

6/84

 ISSN 0720-051 X 10. Jahrgang
 Einzelausgabe

DM	8,50	öS	65,-
sfr	8,50	hfl	11,25
Lire	9.300		

Hermann Merker Verlag

 D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf - Diesel - Ring 5
 Tel. (0 81 41) 5048 und 5049
 Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

Redaktion: Hermann Merker Horst Obermayer Andreas Ritz PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker, E. Henne Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter: C. Asmus, R. Barkhoff, L. Bergsteiner, F. Jerusalem, H. Kundmann, P. Schiebel.

Modellaufnahmen: Atelier Paur, Ing. Horst Obermayer Peter Schiebel, Willy Kosak

Schlußredaktion: S. Werner
 Satz: Illig Textverarbeitung GmbH, Göppingen
 Druck: Printed in Italy
 EUROPLANNING s.r.l.
 Verona - Via Morgagni, 30
 1984 erscheint das Eisenbahn-Journal 8 x.
 Abonnement (1984): DM 68,-
 (Ausland zuzüglich DM 8,- Portoanteil)
 Einzelheft: DM 8,50 + DM 1,40 Porto

Postscheckkonto München Nr. 57199-802
 (BLZ 700 100 80)
 Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300
 (BLZ 701 693 70)
 Dresdner Bank Nr. 695 918 000
 (BLZ 700 800 00)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Ver-
 vielfältigung setzen das schriftliche Einverständ-
 nis des Verlages voraus.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
 zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 6
 vom 1. Januar 1984.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur
 zurückgeschickt werden, wenn Rückporto bei-
 liegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann kei-
 ne Haftung übernommen werden!



Auflagenhöhe 33.000

Aus dem Inhalt . . .

Seite

Die Baureihe 194 der DB	4
Die Baureihe 194 in der Baugröße H0	13
Bayern-Journal (Die bayerische Gattung C V und ihre Verwandtschaft)	14
Das Bw Ottbergen	20
Die ersten preußischen Tenderlokomotiven	26
Dieseltriebwagen der DR mit Einheits-Grundriß	33
Universal-Tenderlokomotive BR 75 ⁰	36
Die bayerischen Milchwagen	38
Eisenbahn im Einzugsbereich der Vorstadt	45
Die 88 7502 (bad. I b) als H0-Modell	46
Epochegerechtes Modellbahnzubehör	48
»Unsere gelben Seiten« – Adreß- und Telefonverzeichnis	56
Mini-Markt	59
Verlagsbestelliste	60
Lokführergeschichten vom Schneider Schorsch (Anno 1931)	62
Bücherecke	70
Neuheiten-Journal	72
Neu in großen Spurweiten	76
Ein kleiner Turm mit betriebsfähigem Glockenstuhl	77
Neue Straßennutzfahrzeuge	78

**Unser nächstes Eisenbahn-Journal (Ausgabe 7/84)
 liegt bei den üblichen
 Verkaufsstellen ab 22. Oktober 1984 vor.**

Zu unserem Titelbild:

Die 038 772 war die letzte Vertreterin der preußischen Gattung P 8 bei der Deutschen Bundesbahn. Anfang der siebziger Jahre wurde sie u.a. noch auf den Strecken Röttweil-Horb-Tübingen und Horb-Freudenstadt-Hausach im Eil- und Personenzugdienst eingesetzt. Ihre Ausmusterung erfolgte im Dezember 1974. Anfang des Jahres 1983 wurde sie wieder betriebsfähig aufgearbeitet. Mit ihr wurden inzwischen zahlreiche Sonderfahrten auf den Strecken der Teutoburger Wald-Eisenbahn sowie der Westfälischen Landes-Eisenbahn durchgeführt.

Im Mai 1973 wurde sie auf der Fahrt nach Freudenstadt an einem Bahnübergang in der Nähe von Altheim-Rexingen im Bild festgehalten.

Foto: J. Nelkenbrecher

Zu unserem Poster (Seite 42/43):

Sie ist jedem Eisenbahnfreund ein Begriff, die „Schiefe Ebene“ zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschorgast an der Strecke Lichtenfels – Hof. Nicht zuletzt wegen des Deutschen Dampflokotiv-Museums in Neuenmarkt-Wirsberg ist die „Schiefe Ebene“ auch heute noch ein attraktives Reiseziel. Im Sommer 1970 lockten die letzten Lokomotiven der Baureihe 01 ganze Heerscharen von Fotografen an die „Schiefe Ebene“, die die Schnellzugdampflokotiven des Bw Hof noch einmal im Einsatz erleben wollten. Die mit einem Neubaukessel ausgerüstete 001180 zieht bei km 76,9, unterstützt von einer Schublokotiv der Baureihe V 100, einen Schnellzug Richtung Hof.

Foto: J. Nelkenbrecher



Bild 1: Am Stichtag 31. 12. 1983 waren in Ingolstadt 45 Lokomotiven der Baureihe 194 beheimatet. Zu ihnen zählte auch die 194 107, die am 28. 9. 1983 am Ladegleis in Neufahrn (Niederbayern) mehrere Wagen rangiert.
Foto: A. Ritz

Die Baureihe 194 der DB

Mit der Indienststellung der ersten Lokomotiven der Baureihe E 93 war im Jahre 1933 ein neuer Zeitabschnitt im Bau großer Elektrolokomotiven mit Einzelachsantrieb für den schweren Güterzugdienst eingeleitet worden. Die Beschaffung der insgesamt 18 Fahrzeuge

Bild 2: Im Winterfahrplan 1981/82 war der Sg 42112 im Abschnitt Salzburg – München eine Planleistung der Baureihe 194, aufgenommen zwischen Übersee und Bernau am 11. 2. 1982.
Foto: A. Ritz





Bild 3: Zum Sommerfahrplan 1983 gab das Bw Freilassing seine Lokomotiven der Baureihe 194 nach Ingolstadt ab. Wenige Wochen zuvor entstand am 6. 5. 1983 im Bw Freilassing diese Aufnahme. **Foto: A. Ritz**

Bild 4: Eine ganze Jahresfahrplanperiode lang wurde der Dg 53767 von Frankfurt nach Kornwestheim sonntags mit E 94 bespannt. Ungewöhnlich war der erste Abschnitt seines Laufweges, der ihn nicht über die Riedbahn nach Mannheim, sondern direkt über Darmstadt nach Heidelberg führte. Eines der reizvollsten Bahngelände entlang der Main-Neckar-Bahn ist der Haltepunkt Darmstadt-Süd, an dem die 194 182 am 30. August 1981 vorüberfährt. **Foto: P. Bäuchle**





Bild 5: Noch 1975 konnte man solche beeindruckenden Szenen im Rangierbahnhof von Nürnberg im Bild festhalten. Mit einer mächtigen Dampf Wolke, das Triebwerk in Dampf gehüllt, zieht die 050 855 mit einem Güterzug in Richtung Hersbruck (rechts Pegnitz) an der 194 013 vorbei.
Foto: J. Nelkenbrecher

Bild 6: Personenzuggarnituren dieser Art gehören bei der Deutschen Bundesbahn bereits der Vergangenheit an. Am 5. Mai 1979 konnte man mit dieser Garnitur, sowie der 194 139 an der Zugspitze, von Ingolstadt nach Regensburg reisen.
Foto: W. Matussek (Sammlung Ritz)





Bild 7: Mit dem Dg 49828, der am 5. August 1980 nur aus leeren Autotransportwagen bestand, rollt die 194 159 bei Gries am Brenner nach Innsbruck hinunter. Auch heute noch kann man auf der Nordrampe der Brennerbahn Ingolstädter 194 antreffen.

Foto: A. Ritz

erstreckte sich bis 1937. Zu diesem Zeitpunkt zeichnete sich ein weiterer Bedarf an leistungsfähigen Güterzuglokomotiven vor allem für die Rampenabschnitte verschiedener Hauptbahnen ab. Die Transportlasten waren beträchtlich gestiegen, die Zugfolge mußte verdichtet und die Fahrgeschwindigkeit gesteigert werden.

Unter Berücksichtigung der mit der E 93 gewonnenen Erfahrungen entwickelte die AEG in Hennigsdorf bei Berlin eine ähnliche Lokomotivbauart mit größerer Leistung und mit höherer Geschwindigkeit. Im Jahre 1940 konnte eine erste Serie von 6 Lokomotiven der neuen Baureihe E 94 an die Deutsche Reichsbahn abgeliefert werden. Im selben Jahr folgten noch 5 Maschinen von Krauss-Maffei und SSW sowie 17 weitere Fahrzeuge, die wiederum bei der AEG gefertigt wurden. Insgesamt sollten 285 Lokomotiven beschafft werden. Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges

wurden jedoch nur 145 Maschinen mit den Betriebsnummern E 94 001 bis 136 und E 94 151 bis 159 von der AEG und von Krauss-Maffei/SSW fertiggestellt und ausgeliefert. Die Fahrzeuge mit den Nummern E 94 137 bis 142 waren im Jahre 1944 bei Krauss-Maffei/SSW zwar in Arbeit, konnten aber erst in den Jahren 1946 bis 1952 in Dienst gestellt und in den Bestand der Deutschen Bundesbahn eingegliedert werden. Aus einem Baulos der Wiener Firmen Lokomotivfabrik Floridsdorf und Elin wurden die E 94 143 und 144 während des Baus durch Kriegseinwirkung zerstört. Die halbfertige E 94 145 wurde erst 1950 von Krauss-Maffei und der AEG fertiggestellt und von der Deutschen Bundesbahn übernommen. Aus den Teilen für die E 94 146 bis 150 entstanden in Wien noch drei Lokomotiven (E 94 146 bis 148), die im Jahre 1953 als 1020.45 bis 47 direkt an die Österreichischen Bundesbahnen

gingen.

Die Lokomotiven der Baureihe E 94 hatten sich nicht nur im schweren Güterzugdienst stets außerordentlich bewährt, sie konnten auch im Schnellzugverkehr auf Steilrampen mit gutem Erfolg eingesetzt werden. Die Deutsche Bundesbahn entschloß sich deshalb zu einer weiteren Beschaffung dieser Maschinen. Als erste Neubauten lieferte die AEG in den Jahren 1950 und 1951 die Fahrzeuge mit den Betriebsnummern E 94 160 und 161, die von der DB am 17. Juli 1950 bestellt worden waren. Die nachfolgenden Nummern blieben unbesetzt. Obwohl bei der DB seit 1952 an einem neuen Typenprogramm gearbeitet wurde, ergingen im Oktober desselben Jahres weitere Aufträge zum Bau bewährter Lokomotivbaureihen an die Industrie. Hierzu zählten auch 27 Maschinen der Baureihe E 94 mit den Betriebsnummern E 94 178 bis 188 und E 94 261 bis 277. Diese Fahrzeuge entstan-



Bild 8: Beim Blick aufs Dach deutlich zu erkennen: die in den fünfziger Jahren aus Blendschutzgründen verlängerten Dachenden. Die 194 178 ist die einzige Vertreterin ihrer Baureihe, die einen ozeanblauen Anstrich erhalten hat. Darüberhinaus bemerkenswert sind auch die gummigefäbten Seitenfenster, die nur bei wenigen Lokomotiven der Baureihe 194 zum Einbau gelangten.

Foto: P. Bäuchle

den bei den Lokomotivfabriken Krauss-Maffei, Krupp und Henschel unter Beteiligung der Elektrokonzerne AEG, SSW und BBC. Die Maschinen konnten bis zum Beginn des Jahres 1955 in Dienst gestellt werden. Eine letzte Bestellung von 16 Lokomotiven der Baureihe E 94 tätigte die Deutsche Bundesbahn am 20. Oktober 1954. Bei Krauss-Maffei in München

entstanden die Maschinen E 94 189 bis 196 und E 94 278 bis 285. Die elektrische Ausrüstung für die erste Gruppe lieferte die AEG. Am Bau der zweiten Serie war die Firma SSW beteiligt. Mit diesen Nachbestellungen sind bis zum Jahre 1956 insgesamt 200 Lokomotiven der Baureihe E 94 fertiggestellt und in Betrieb genommen worden.

Bild 9: In gepflegtem Zustand präsentiert sich hier die 194 107 des Bw Ingolstadt (28. September 1983).

Foto: A. Ritz



Die Bauausführung

In der Triebwerksanordnung und in der Konzeption des Aufbaus unterscheidet sich die E 94 nur unwesentlich von der Reihe E 93. Ein vollkommen geschweißter Brückenrahmen trägt den mit ihm verschweißten Aufbau mit dem Maschinenraum und den beiden Führerständen, die durch einen Seitengang miteinander verbunden sind. Ein großer Dachaufbau beherbergt die Bremswiderstände. Das große Mittelteil stützt sich über die Drehzapfenlagerungen, über zwei federnde Gleitstühle und über federnde Hilfsabstützungen auf den beiden Triebgestellen ab. Diese dreiachsigen Drehgestelle tragen die abnehmbaren Vorbauten, die mit Klappen und Türen ausgestattet sind. Die Rahmen der Drehgestelle wurden aus 24 mm dicken Blechen geschweißte und erhielten aufgesetzte Pufferträger. Die Abfederung der in Isothermoslagern laufenden, festgelagerten Achsen erfolgt über Blattfedern. Am Triebgestell unter dem Führerstand 2 sind alle drei Radsätze über Tragfeder-Ausgleichshebel miteinander verbunden. Das andere Drehgestell verfügt nur zwischen der zweiten und der dritten Achse über Ausgleichshebel. Die beiden Triebgestelle sind durch Kuppelisen und durch zusätzliche Gelenkkupplungen miteinander verbunden. Um die Abnutzung der Räder beim Durchfahren enger Radien in vertretbaren Grenzen zu halten, wurden die Spurkränze der mittleren Radsätze um 10 mm geschwächt. Die Treibräder haben einen Durchmesser von 1250 mm. Die sechs Fahrmotoren in Tatlagerausführung mit Schrägverzahnung sind fremdbelüftet. Es sind zehnpolige Wechselstrom-Reihenschlußmotoren mit Erreger-, Kompensations- und Wendepolwicklung mit einer Nennleistung von je 650 kW. Nach 1945 stand dann ein stärkerer und serienreifer Motor WBM 487 mit einer Stundenleistung von 830 kW zur Verfügung, der von der SSW ent-



Bild 10: Der Nahverkehrszug N 4194 von Regensburg nach Ingolstadt überquert am 3. September 1982 bei Poikam die Donau.

Foto: A. Ritz

Bild 11: Im Winterfahrplan 1982/83 verkehrte an Sonntagen der Dg 61814 von München Ost nach Augsburg mit zwei Lokomotiven der Baureihe 194. Manchmal war die zweite Lokomotive aufgebügelt, oft aber wurde sie abgebügelt mitgeschleppt, wie auch am 1. Mai 1983. Die Aufnahme mit der 194 080 an der Zugspitze entstand zwischen München Ost und München Süd.

Foto: A. Ritz





Bild 12: Um die Hauptstrecke München – Grafing – Rosenheim zu entlasten, benutzen einige Güterzüge die Strecke über Deisenhofen, Holzkirchen und Kreuzstraße nach Rosenheim. Diese wurde schon 1857 eröffnet und ist damit 14 Jahre älter als die erst 1871 in Betrieb genommene Linie über Grafing nach Rosenheim. Die 194 118 beförderte am 17. März 1981 bei Kreuzstraße den Dg 61887 nach Rosenheim.
Foto: A. Ritz

Bild 13: In den siebziger Jahren besaßen noch viele Lokomotiven der Reihe 194 große Loklaternen älterer Bauart. So auch die 194 012, die bei Möhren, unweit von Treuchtlingen, mit einem Güterzug nach Augsburg unterwegs ist.
Foto: J. Nelkenbrecher

