

B 7539 F
ISSN 0720-051X

4/1985
Juni

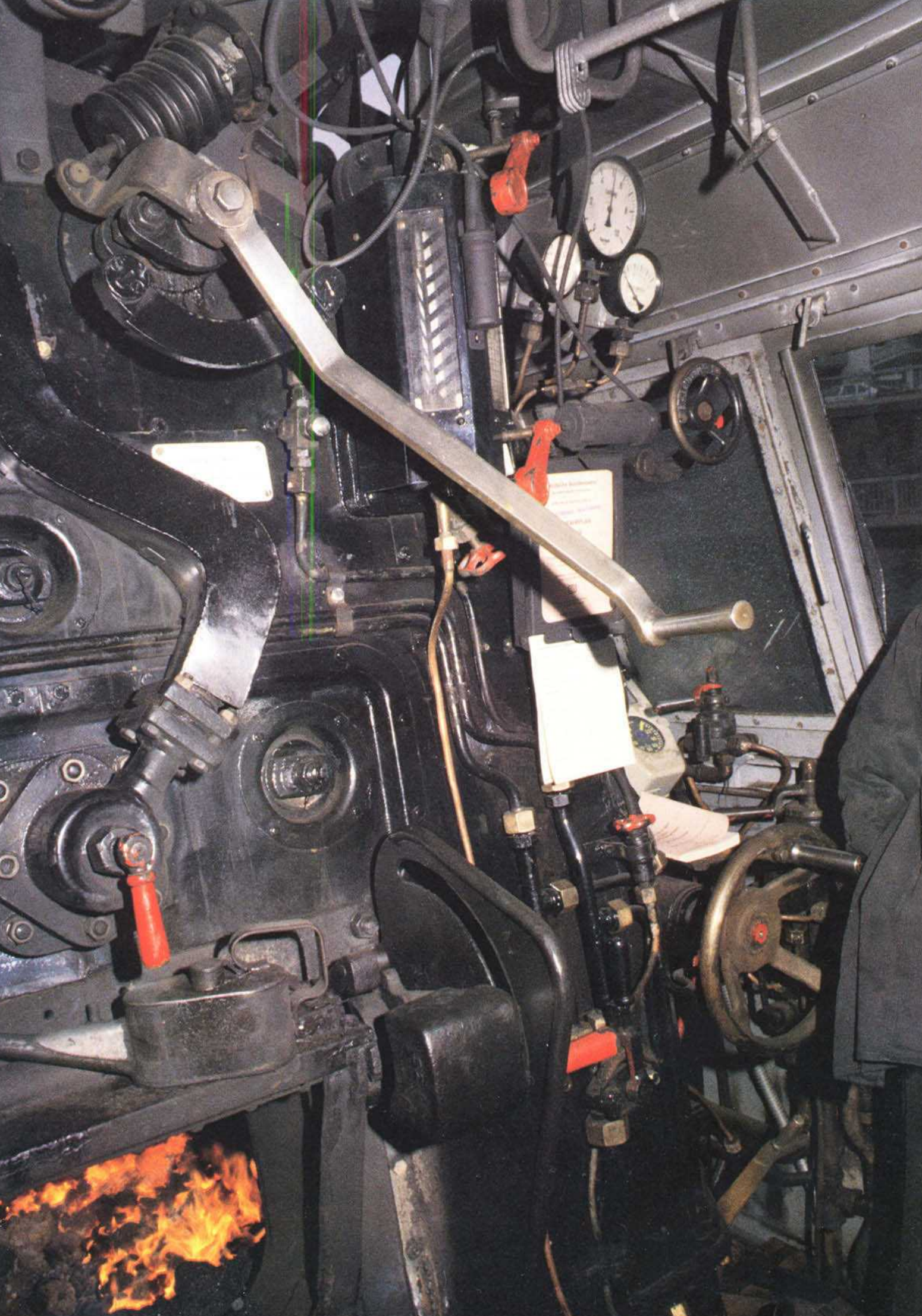
DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—



Eisenbahn JOURNAL

Über 130 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte





4/85
**ISSN 0720-051 X 11. Jahrgang
Einzelausgabe**
**DM 9,50 öS 75,-
sfr 8,50**
Hermann Merker Verlag

 D-8080 Fürstfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5
 Tel. (0 81 41) 50 48 und 50 49
 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,
 I. Bitter, Dr. Hufnagel, F. Jerusalem,
 W. Kosak, H. Kundmann, H. Lohstädt,
 H. Rauter, Dr. Scheingraber, P. Schiebel,
 J. Stockklauser.

Modellaufnahmen:

 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

1985 erscheint das Eisenbahn-Journal 8 x.

Abonnement (1985): DM 76,- (inkl. Porto)

(Ausland zuzüglich DM 8,- Portoanteil)

Einzelheft: DM 9,50 + DM 1,40 Porto

Postscheckkonto München Nr. 57 199-802

(BLZ 700 100 80)

Volksbank Fürstfeldbruck Nr. 21 300

(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. 7
 vom 1. Januar 1985.

Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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

Auflagenhöhe 34 000

Aus dem Inhalt . . .

Seite

Erinnerungen an die Baureihe 95	4
Preußen-Report (Die Gattung T 7)	9
Die Aufarbeitung der 23 105	16
Bahnbetriebswerke (Bw Heiligenhafen)	24
Leipziger Frühjahrsmesse 1985	30
Bahnhofsimpressionen	32
Die Reihe 1064 der ÖBB (CoCo-Ablaufberglokomotive)	34
Bayern-Journal (Die Baldwin-Lokomotiven der Gattung S 2/5)	36
Neue Straßen-Nutzfahrzeuge	40
Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut	48
H0-Diorama des Bahnhofs Lichtenberg	53
»Unsere Gelben Seiten« – Adreß- und Telefonverzeichnis	58
Bücherecke	60
Wasser für einen kleinen Bach	62
Neues vom Schneider Schorsch	66
Mini-Markt	73
Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör	76
Schaufenster der Neuheiten	82

Die Seiten 43–46 mit der Sektion 2 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:

Die 169 003 gehört heute zum Bestand der betriebsfähigen Museumslokomotiven der Deutschen Bundesbahn. Vor fünf Jahren wurde die aus dem Jahre 1913 stammende Lokomotive noch planmäßig auf ihrer Stammstrecke von Murnau nach Oberammergau im Personenzugdienst eingesetzt. Das Foto zeigt sie in der Nähe von Saulgrub.

Foto: A. Ritz

Zu unserem Foto auf Seite 2:

Mehr als 10 Jahre fristete die 23 105 der DB ihr Dasein als Museumslokomotive. Seit kurzem lodert nun wieder ein Feuer in ihrem Kessel. Sie ist beim Bw Nürnberg 1 beheimatet und wird anlässlich des Jubiläums der ersten Eisenbahn in Deutschland von der Deutschen Bundesbahn vor zahlreichen Sonderzügen eingesetzt. Über die Wiederaufarbeitung der jüngsten Dampflokomotive der DB im AW Kaiserslautern berichtet ein ausführlicher Beitrag, der auf Seite 16 dieser Ausgabe beginnt.

Foto: P. Heiler

Zu unserem Poster (Seite 42/47):

Nicht nur an diesem Fotopunkt bei km 39,5 der Strecke Nürnberg – Amberg an der Hartmannshofer Steige werden sich bis Oktober die Fotografen drängeln, um die zum Eisenbahn-Jubiläum mit Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn bespannten Sonderzüge im Bild festzuhalten. Auch für die Fahrgäste der Sonderzüge wird die Fahrt über die Steilrampe von Hartmannshof und Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg) sicher ein unvergeßliches Erlebnis sein.

Unser Foto entstand vor gut 10 Jahren zwischen den Bahnhöfen Hartmannshof und Etzelwang in der Nähe der Ortschaft Oed. Zuglokomotive des Güterzuges nach Amberg war die 050 964.

Foto: U. Geum



Bild 1: Von der Straßenbrücke neben dem Bw hat man einen guten Überblick über das Geschehen im Bahnhof und im Bahnbetriebswerk von Saalfeld. **Foto: Obermayer**



Bild 2: Die Güterzüge nach Unterwellenborn waren meist mit Lokomotiven der Baureihe 95 bespannt, die stets mit dem Tenderkasten voran fuhren. **Foto: Obermayer**

Erinnerungen an die Baureihe 95

Als die ersten Lokomotiven der Gattung T 20 – der letzten Entwicklung in der Reihe schwerer preußischer Tenderlokomotiven – in Dienst gestellt wurden, waren die früheren Länderbahnen längst zur Deutschen Reichsbahn zusammengeschlossen. Diese Gelegenheit blieb nicht ohne Auswirkung auf die Zuweisung der Maschinen zu ihren ersten Heimatdienststellen. Zuerst war beabsichtigt, mit der T 20 die Zahnradlokomotiven auf den Strecken der KPEV abzulösen. Die hohe Achslast der Baureihe 95 von mehr als 19 t vereitelte dieses Vorhaben, da der Oberbau der meisten Zahnradstrecken nur für eine Achslast von höchstens 15 t zugelassen war. Die neuen Fahrzeuge kamen deshalb nach ihrer Erprobung auf mehreren Steilrampen der Deutschen Reichsbahn als Zug- und



Bild 3: Am Fuße des „Bohlen“ südlich von Saalfeld wartete so mancher Eisenbahnfreund, um eine Lokomotive der Baureihe 95 vor dem Hintergrund der fotogenen Felswand auf der Fahrt nach Probstzella im Bild festzuhalten.
Foto: U. Geum

Schublokomotiven zum Einsatz. Fünf Maschinen wurden direkt dem Bw Geislingen für den Schubdienst auf der Geislinger Steige zugewiesen. Je zwei Lokomotiven sollen nach der Abnahme nach Dresden, Dillenburg und Goslar gelangt sein. Alle anderen wurden in den thüringischen Bahnbetriebswerken Arnstadt, Probstzella und Suhl beheimatet. Nähere Einzelheiten, soweit diese noch zu ermitteln waren, die technischen Beschreibungen und alles Wissenswerte über die Einsatzgebiete sind in der Sonderausgabe „Baureihe 95“ enthalten, die bereits im Jahre 1983 im Hermann Merker Verlag, Fürstfeldbruck, erschienen ist.

Nach dem Zweiten Weltkrieg, den alle 45 Lokomotiven überlebten, verblieben der Deutschen Bundesbahn nur 14 Fahrzeuge. In den Bestand der Deutschen Reichsbahn in der DDR gelangten die anderen 31 Lokomotiven. Bereits im April des Jahres 1958 war die Ausmusterung der T 20 bei der Deutschen Bun-

desbahn abgeschlossen. Zu jenem Zeitpunkt war die Baureihe 95 bei der Deutschen Reichsbahn noch unentbehrlich, vor allem auf den Steilstrecken des Harzes und des Thüringer Waldes. Bis zum Jahre 1970 wurden allein vom Bw Blankenburg 17 verschiedene Maschinen der Reihe 95 auf der Rübelandbahn eingesetzt.

Von 1964 bis 1971 ließ die DR dann insgesamt 24 Lokomotiven auf eine Ölhauptfeuerung umbauen. Diese Fahrzeuge, die einen Ölbunker anstelle des Kohlenkastens erhielten, wurden alle in Probstzella zusammengezogen. Einige davon waren im Bw Sonneberg stationiert. Für die kohlegefeuerten Maschinen wurde die Ausmusterung verfügt.

Haupteinsatzgebiet für die Ölokomotiven blieben die Strecken von Saalfeld nach Sonneberg und Eisfeld. Auch auf der Saalebahn nach Schwarzta und auf der Strecke nach Unterwellenborn waren die 95er unterwegs. Saalfeld war Ende der siebziger Jahre zum

Mekka für unzählige Eisenbahnfreunde aus der Bundesrepublik geworden. Unbehindert konnte man den Zugverkehr im Bahnhof und die Fahrzeugbewegungen im Bahnbetriebswerk von der dicht daneben liegenden Straßenbrücke beobachten und fotografieren. Beliebte Standorte für Eisenbahnfotografen waren auch die großen Viadukte bei Lichte und bei Lauscha. Weniger gern gesehen waren die Lokomotivfreunde in der Umgebung von Sonneberg und im Grenzgebiet. Einen herrlichen Blick auf die Strecke nach Rudolstadt hatte man von den Felswänden nördlich von Saalfeld, von denen die Auspuffschläge der bulligen Tenderlokomotiven widerhallten.

Zu Beginn der achtziger Jahre kam dann aber auch für die Baureihe 95 das Ende, nachdem sich die Schäden an Lauf- und Triebwerken mehrten. Inzwischen standen auch schon die Diesellokomotiven der Baureihe 119 als Ablösung bereit. Die Mehrzahl der noch vorhandenen Maschinen kam zur Zerlegung in das





▲ Bild 6: Die 95 0043 überquert mit dem P 18003 bei Fischersdorf (Strecke Saalfeld – Probstzella) diese ehemals zweigleisige Brücke. Im Hintergrund sind noch Fahrleitungsmasten der früher elektrifizierten Strecke zu sehen (14. 2. 1980).

▲ Bild 4 (linke Seite oben): Im Spitzkehrenbahnhof Rauenstein begegneten sich am 23. 2. 1980 die 95 0043 und die 95 0030.

◀ Bild 5: In Kürze wird die 95 0044 mit ihrem Personenzug in Saalfeld eintreffen.

▶ Bild 7: Bemerkenswert ist das dritte Spitzenlichtsignal auf der Rauchkammer der 95 0040 – die Lampe diente ursprünglich als Triebwerkbeleuchtung.

Fotos 4–7: U. Geum

Raw Meinigen oder auf ein Abstellgleis beim Bahnhof Ritschenhausen. Nur wenigen Exemplaren blieb das Schicksal der Verschrottung erspart. Auf Kohlefeuerung zurückgebaut, kam die 95 016 im Dezember 1982 als Heizlokomotive zum Bw Kammenz und die 95 027 blieb als Traditionslokomotive der Deutschen Reichsbahn erhalten und wird gelegentlich bei Sonderfahrten in der DDR eingesetzt. Überlebt hat aber auch die ölgefeuerte 95 028, die von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte erworben wurde und einen Platz im Fahrzeugmuseum in Bochum-Dahlhausen erhielt. Dort wurde sie im Juli 1983 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. HO





Bild 1: Das neue Modell der 95 0028, das Piko in der Baugröße H0 entwickelte. An der Lok sind die beige-packten Steckteile noch nicht angesteckt. Besonders fein und vorbildgetreu ist das Treib- und Steuerungsgestänge ausgeführt. Foto: Obermayer

Das Modell der 95 0028 von Piko

Reichlich fünf Jahre sind vergangen, seit aus Sonneberg die Kunde zu uns drang, daß Piko den Bau eines H0-Modells der Baureihe 95 beabsichtige.

Jetzt zu Beginn dieses Jahres war es dann soweit: Die ersten Fahrzeuge tauchten im Fachhandel der Bundesrepublik auf. Besonders groß kann die Quote des Importeurs allerdings nicht gewesen sein, denn auf unsere Anfrage erhielten wir die Auskunft, das Modell sei ausverkauft und voraussichtlich erst im Herbst wieder erhältlich. Um nun nicht noch mehr Zeit zu verlieren, erwarben wir eine Lok im Fachhandel, zum Preis von 198,50 DM.

In einem Bett aus Hartschaum hatte das Modell die Reise von Sonneberg über Fürth bis in die Redaktion unbeschädigt überstanden. Das ganz aus Kunststoff gefertigte Modell, mit fast leuchtend rotem Fahrwerk, ist eine exakte und maßstabsrechte Nachbildung der ölgefeuerten Lokomotive 95 0028, jener Maschine die „Meister“ Bätz gefahren und liebevoll gepflegt hatte. Die Detaillierung der Lok mit den bereits angesetzten Leitungen und Armaturen kann als reichhaltig, ja fast schon als üppig bezeichnet werden. Beigelegt sind außerdem noch vier Spritzlinge mit Steckteilen, sechs Fi-

guren und drei Leitern. Besondere Vorsicht ist beim Umgang mit den etwas bruchgefährdeten Griffstangen geboten. Um Verluste zu vermeiden, sollten die Steckteile mit Klebstoff fixiert werden. Der Druck der Aufschriften auf dem seidenmatten, schwarzen Lokgehäuse ist vollständig, korrekt und einwandfrei.

Von dem im Führerhaus plazierten Motor erfolgt die Kraftübertragung über ein gekapseltes Stirnradgetriebe auf alle fünf Achsen, die leicht pendelnd in dem zweigeteilten Rahmen gelagert sind. Zur Steigerung der Zugkraft, die recht ordentlich ist, wurde der Treibradsatz mit Haftreifen ausgerüstet. Die Stromabnahme über Bronzeschleifer von allen vier Kupferwheelsätzen reichte bei unserem Testmodell stets aus, um auch stromlose Herzstücke mit langsamer Geschwindigkeit zu überfahren. Damit sind wir nun bei den Laufeigenschaften der Lokomotive angelangt. Sowohl im Kriechgang, als auch bei einer durchaus akzeptablen Höchstgeschwindigkeit lief das Modell recht gut, aber mit einer beträchtlichen Geräuschentwicklung. Bedingt durch die vertikal pendelnden Achsen reagiert das Fahrzeug auf jede Unebenheit eines nicht sorgfältig verlegten Gleises. Eine Augenweide ist das au-

ßerordentlich filigran ausgeführte Treib- und Steuerungsgestänge mit allen Einzelheiten. Alle Teile sind aus silbergrau durchgefärbtem Kunststoff gefertigt. Die Elastizität des Werkstoffes hat aber Grenzen, wie wir bereits nach kurzem Betriebseinsatz feststellen mußten. Zu dem rauen Laufgeräusch, verursacht von Motor und Getriebe, kam von Anfang an ein rhythmisches „Klacken“. Ursache dafür war eine krumme linke Kolbenstange, die sich nicht gerade richten ließ. Dieser Umstand führte dazu, daß der Kurbelzapfen des ersten Radsatzes gegen den Kreuzkopf schlug, sich mit diesem schließlich verhakte und unseren Fahrversuchen ein zu frühes Ende setzte. Die Inspektion des Triebwerkes ergab, daß Kolbenstange und Kreuzkopfführung gebrochen waren. Bei dem recht knappen Zwischenraum zwischen Kreuzkopf und Kurbelzapfen wäre zumindest eine längere Führung der Kolbenstange erforderlich. Achten Sie beim Kauf eines Modells, auf das Sammler sicher nicht verzichten werden, auf diesen Punkt. Beim Probelauf darf kein klopfendes Geräusch vernehmbar sein.

HO

Bild 2: Auch schon ohne die Zurüstteile zeigt die 95 0028 eine außerordentlich reichhaltige Detaillierung.

Foto: Obermayer



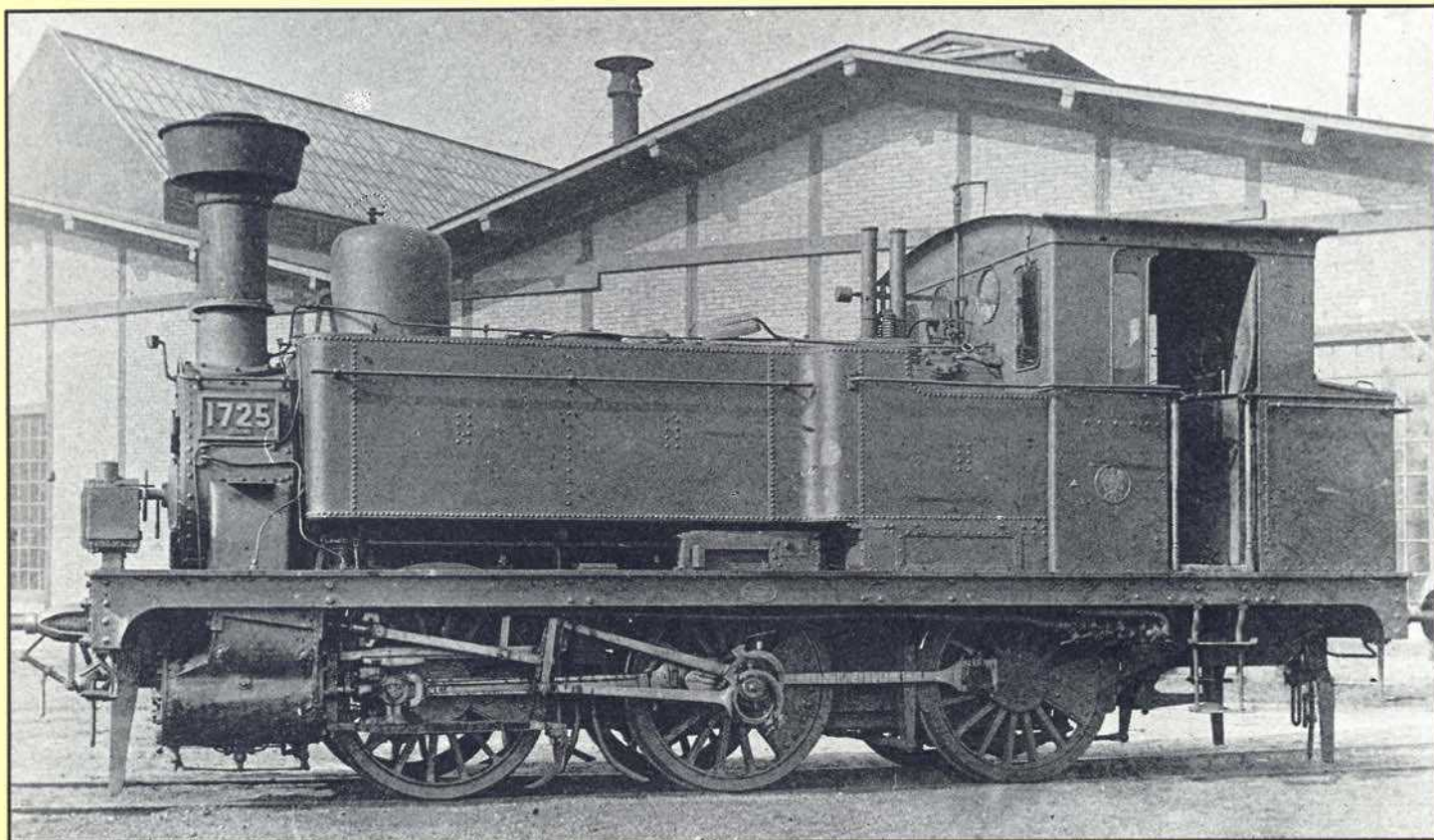


Bild 1: Die Lokomotive 465 der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, eine Vorläuferin der normalen T 7. Wir haben das Foto zwar bereits in der Ausgabe 6/1984 veröffentlicht, wiederholen es in diesem Zusammenhang jedoch noch einmal, zumal sich gegenüber der Skizze (Bild 2) eine spätere Veränderung der Führerhausrückwand zeigt (vgl. auch Anmerkung 1).
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Preußen-Report

Naßdampf-Tenderlokomotiven der KPEV

T 7, die Lokomotive „ohne Eigenschaften“

Nach der glücklosen T 6 nun die T 7, eine Lokomotive „ohne Eigenschaften“. Eine alte Bauart, die sich bis auf die Bergzuglokomotive der Rheinischen Eisenbahn zurückführen läßt. Mit wenig veränderten Abmessungen ist diese schwere C-t bei vielen Eisenbahn-Gesellschaften in Dienst gestellt worden.

Die späteren – aus den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts stimmen wiederum weitgehend überein; es seien genannt die C-t der Oberschlesischen Eb. 445/630/1430 mm
K. Dir. Saarbrücken 445/628/1430 mm
NME* (von 1874) 430/620/1290 mm

und zum Vergleich die Normale nach M III-4c
430/630/1330 mm

*) Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn

Das Reibungsgewicht bei allen diesen schweren C-t betrug 40–45 t.

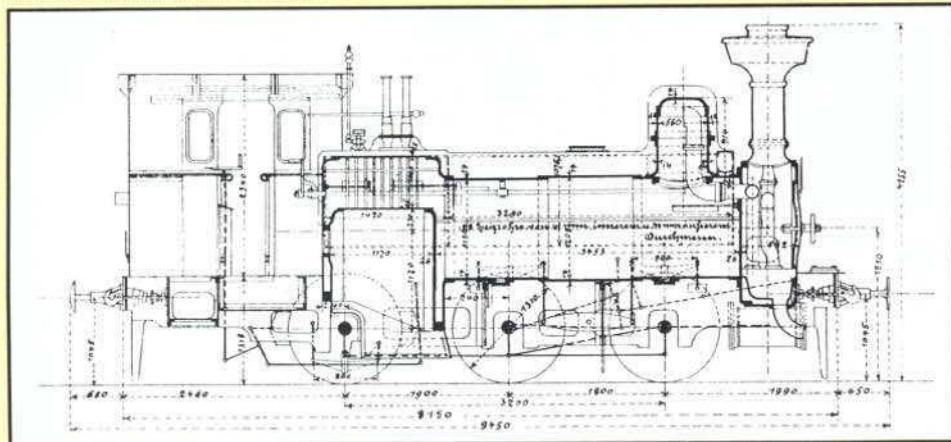
Eine zweite Bauart der NME von 1881¹⁾ bewährte sich so gut, daß sie in die Normalien aufgenommen wurde – mit der Musterzeichnung III-4c. Alle ihre Bauteile waren bekannt und altbewährt, so daß eben „nichts Besonderes“ an dieser späteren T 7 zu bemerken war – weder der dreischüssige Kessel, noch der Dampfdom mit dem Ramsbottom-Sicherheitsventil; weder die außenliegende Allanssteuerung noch die großen, seitlichen Wasserkästen. Sie alle haben sich tapfer gehalten, die vor-normalen und die normalen T 7, einfache und kräftig gebaute, leicht zu bedienende und wenig anfällige Maschinen.

Sie sind ja auch bei den Staatseisenbahnen zu Beginn der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts nicht durch die C1-t und 1C-t der späteren Gattung T 9 ersetzt worden, weil sie nichts taugten, sondern weil das Bessere Feind des Guten ist. Wie das in Preußen um 1906 gehandhabt wurde, reihte man Bauarten etwa gleichen Verwendungszweckes und gleicher Leistung in eine Gruppe ein – hier war es die T 7.

Der Verwendungszweck? Bei den älteren war er nicht ganz eindeutig, denn wir hörten von der „Bergzuglokomotive“, wissen von der C-t

Bild 2: Skizze der für die NME gebauten C-n2t.

Zeichnung: Sammlung Rauter



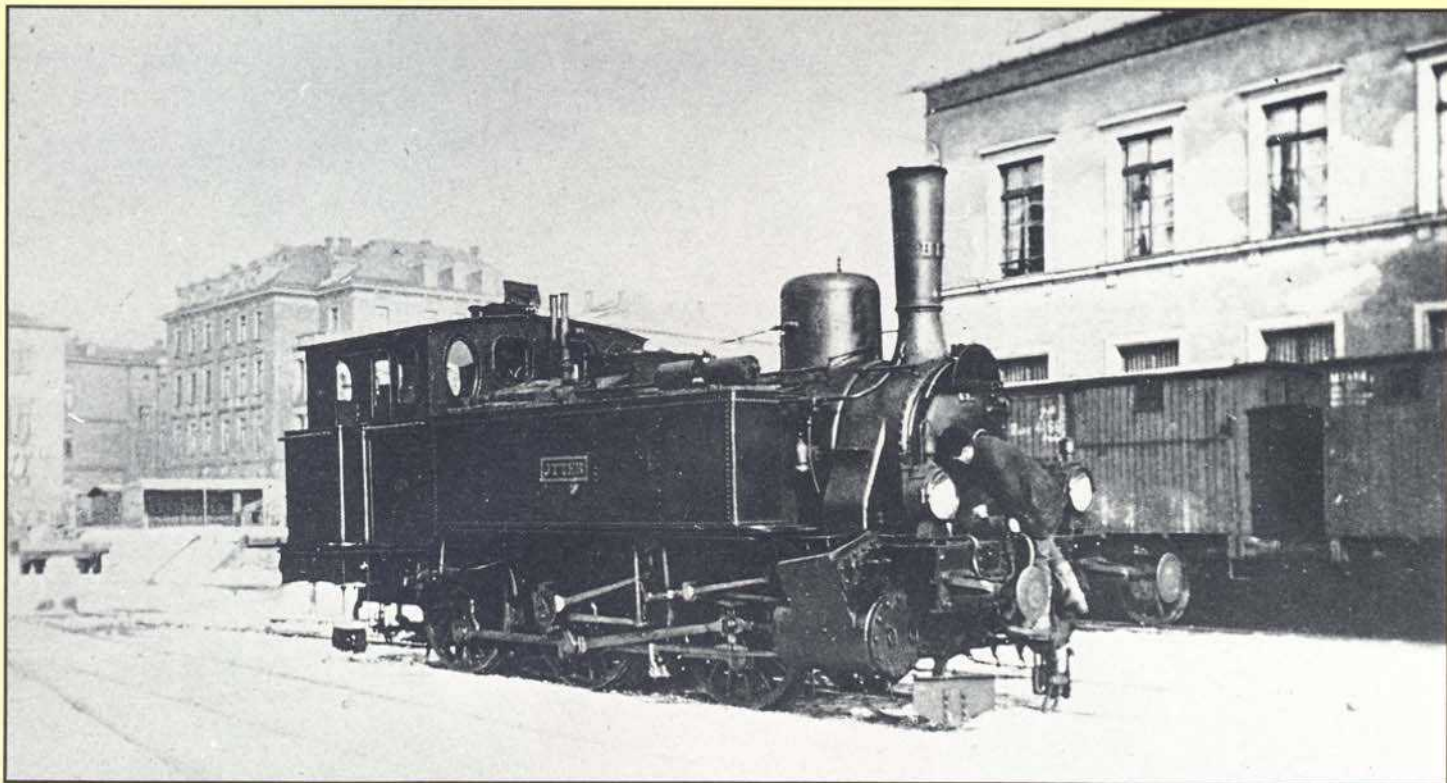


Tabelle 1: Abmessungen der T 7 am Beispiel der Fabrik-Nr.625 von Union aus dem Jahre 1891 mit der Betriebsnummer Berlin 1839, ab 1906 (T 7) Berlin 6825.

Rost	m ²	1,32
Heizfläche	m ²	96,18
Dampfdruck	kg/cm ²	10 ^{*)}
Triebwerk	mm	430/630/1340
Steuerung		außenliegende Allan-Steuerung
Dienstgewicht	t	42,32
Reibungsgewicht	t	42,32
Achsdruk	t	14,85 – 14,81 – 12,66
Radstand	mm	3700
Länge über Puffer	mm	9560
Kesselmitte über SOK	mm	1985
Geschwindigkeit	km/h	45
Vorräte Wasser	m ³	5
Kohle	t	1,5

^{*)} Es sind einige T 7 mit einem erhöhten Dampfdruck von $p = 12$ geliefert worden

Bild 3: Die Betriebs-Nummer 192 „Itter“ der Hessischen Ludwigs-Bahn wurde 1889 von Hanomag als Fabrik-Nr. 2020 gebaut. Sie kam anlässlich der Verstaatlichung der Hessischen Ludwigs-Bahn als Betriebs-Nummer 1862 zur KED Frankfurt und wurde ab 1906 als T 7 Frankfurt 6804 in den Listen geführt. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

Bild 4 (unten): T 7 Berlin 1745 in einer alten Werkaufnahme. Die Lok wurde 1885 von Hohenzollern als Fabrik-Nr. 365 gebaut und kam als 897805 an die DR. **Foto: Verlagsarchiv**

war vor allem im schweren Vershubdienst tätig, auf Anschluß- und Zechenbahnen. Die der NME und die Berliner insgesamt hatten auch auf der Ringbahn ihr Betätigungsfeld. Der Verfasser sieht die T 7 noch Wagengruppen über den Ablaufberg drücken – zwischen Ruhleben und Spandau Hbf. Zur Jahreswende 1925 zu 1926 hin war es, kurz vor ihrer Ausmusterung.

Wenn man bedenkt, daß in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts die Anzahl der Tenderlokomotiven absolut und relativ zu jenen mit Schlepptender noch recht gering war, so wurde doch eine stattliche Anzahl von vormaligen Maschinen 1906 umgezeichnet (sie waren ja nicht mehr die jüngsten!). Obenan stehen 33 Maschinen der ehemaligen Oberschlesischen Eisenbahn, 14 kamen von der 1. K. Direktion der Saarbrücker Eisenbahn (und deren Nachbauten) und – das Schluß-

der Oberschlesischen Eisenbahn, daß sie u. a. für gemischte Züge auf Nebenbahnen

bestimmt war und die wenigen Erfurter dienen nur dieser Aufgabe – doch die Normale

