

B 7539 F
ISSN 0720-051X

5/1984
August

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



Eisenbahn JOURNAL

Über 120 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte





Die Eisenbahnlinie von Günzburg nach Mindelheim im bayerischen Regierungsbezirk Schwaben wurde in drei Teilabschnitten eröffnet. Zwischen Günzburg und Krumbach wurde am 1. 10. 1892 der Betrieb aufgenommen, am 15. 7. 1909 konnte die Eröffnung des Abschnittes Mindelheim – Pfaffenhausem gefeiert werden und gut ein Jahr später, am

16. 12. 1910, wurde die Lücke zwischen Pfaffenhausem und Krumbach geschlossen. Im Personenverkehr werden auf der Strecke Mindelheim – Günzburg heute u. a. Dieseltriebwagen der Baureihe 628⁰ eingesetzt. Das Foto vom 26. 5. 1982 zeigt den N 6858 von Krumbach nach Günzburg zwischen Ellzee und Ichenhausen. Foto: A. Ritz

5/84

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 Fürstfeldbruck, 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 Fürstfeldbruck 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 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 33.000

Aus dem Inhalt . . .

Seite

Die Baureihe 150 der DB	4
Die Universal-Tenderlokomotive BR 75 ⁰	10
Dampfbetrieb bei der DB im Jahre 1967	14
Bayern-Journal (Die Gattung C IV)	16
»Deutsche Diesellokomotiven« (Die Baureihe 210)	21
Bayerische Lokomotiven für die Schweiz	26
Die 18314 – der personengebundene Sonderling	30
. . . und noch ein Modell der bad. IV h	33
Deutschlands erste Verbundlokomotiven	35
Gepäcklokomotive im Maßstab 1:87	37
Von der »L'Aigle« bis zur »Micheline«	40
100 Jahre Arlbergbahn	48
»Unsere gelben Seiten« – Adreß- und Telefonverzeichnis	52
Großer Modellbau-Wettbewerb	56
Kleiner Vorortbahnhof mit Mittelbahnsteig	66
1930 – Gruppenverwaltung Bayern im Modell	68
Messe-Diorama von Fides	78
Neuheiten-Journal	80
Mini-Markt	85
Verlagsbestelliste	86

Zu unserem Titelbild:

Vor neun Jahren, im Sommerfahrplan 1975, galt es für die letzten Lokomotiven der Baureihe 23 vom Planeinsatz bei der Deutschen Bundesbahn Abschied zu nehmen. Das Bw Crailsheim setzte die wenigen noch verbliebenen Maschinen der Baureihe 23 bis September 1975 in einem Umlauf mit drei Plan-Tagen ein. Zu ihnen zählte auch die 023 058, die mit einem Personenzug von Lauda nach Crailsheim soeben den Bahnhof Edelfingen verlassen hat.

Zum 150jährigen Jubiläum der Eisenbahn in Deutschland im nächsten Jahr wird übrigens wieder eine Lokomotive der Baureihe 23 auf Strecken der Deutschen Bundesbahn verkehren. Die 23 105 wird neben der 01 1100 und der 50 622 mit Nostalgie-Zügen von Nürnberg nach Amberg und Bayreuth dampfen.

Foto: F. Leja

Zu unserem Poster (Seite 42):

Das Einheitslok-Typenprogramm der Deutschen Bundesbahn von 1950 enthielt u. a. auch eine E-gekuppelte Güterzug-Tenderlokomotive, die außer im Rangierdienst in norddeutschen Häfen auch im normalen Verschub- sowie Strecken- bzw. Übergabedienst eingesetzt werden sollte.

Zwischen 1950 und 1955 wurden insgesamt 41 Lokomotiven der Baureihe 82 geliefert. Die abgebildete 82 010 war seit ihrer Anlieferung im Januar 1951 im Bw Hamburg-Wilhelmsburg beheimatet. Erst im September 1967 wurde sie zum Bw Hamburg-Rothenburgsort umbeheimatet, wo sie ein Jahr später z-gestellt wurde. Die Aufnahme entstand im Juli 1968 auf der Drehscheibe in Hamburg-Wilhelmsburg.

Foto: W. A. Reed



Bild 1: In einem tadellosen Zustand präsentierte sich Mitte der sechziger Jahre die E 50 107 auf einer Ausstellung in Stuttgart.

Foto: Obermayer

Die Baureihe 150 der DB

Am 16. September des Jahres 1952 erteilte die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn dem BZA München den Auftrag, ein Typenprogramm neuer Elektrolokomotiven auszuarbeiten. Gefordert waren eine Lokomotive für den Dienst auf Nebenbahnen, eine Schnellzuglokomotive mit einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h und eine Co' Co'-Güterzuglok für 100 km/h. Letztere sollte vor allem auf den Hauptstrecken Mannheim – Stuttgart – München und Nürnberg – Aschaffenburg zum Einsatz kommen.

In einem Gutachten aus den Jahren 1949 und 1950 war überdies die Elektrifizierung von weiteren 6000 Streckenkilometern empfohlen und ein Bedarf von 1600 Elektrolokomotiven ermittelt worden. Vom Bau einer Universallokomotive der Baureihe E 46, deren Entwicklung schon in den Jahren 1940/41 erwogen wurde, war man inzwischen abgekommen. Statt dessen hatte man Ende 1950 fünf Probellokomotiven E 10 001 bis 005 in Auftrag ge-

geben. Bevor das neue Typenprogramm endgültig fixiert war und vorläufige Bestellungen getätigt wurden, gab die DB im Oktober 1952 grünes Licht für die Beschaffung folgender 33 Altbaufahrzeuge:

- E 18 054 und E 18 055
- E 44 184 G bis 187 G
- E 94 178 bis 188 und E 94 262 bis 277

Im Sommer des Jahres 1954 waren dann alle Vorarbeiten für den neuen Typenplan abgeschlossen, außerdem lagen die Ergebnisse aus der Erprobung der fünf Prototypen E 10 001 bis 005 vor. Nun wurde also entschieden, das Beschaffungsprogramm sah vier neue Baureihen vor:

- E 10 für Schnell- und schwere Reisezüge
- E 40 für Güterzüge im Flachland
- E 41 für leichten Dienst auf Haupt- und Nebenbahnen
- E 50 für Güterzüge auf Bergstrecken

Im Juli des Jahres 1954 lagen die erforderlichen Angebote der Lokomotivhersteller vor und im Oktober bestellte die Deutsche Bundesbahn:

- 10 Maschinen der Baureihe 10
- 43 Maschinen der Baureihe 40
- 10 Maschinen der Baureihe 41
- 5 Maschinen der Baureihe 50

Zwei Lokomotiven der Baureihe E 41 waren bereits am 1. Juli 1954 in Auftrag gegeben worden.

Noch vor der Auslieferung der Neubauten erfolgte die Indienststellung von 16 Lokomotiven der Baureihe E 94 mit den Betriebsnummern E 94 189 bis 196 und E 94 278 bis 285. Hinzu kamen Ende 1954 noch vier Exemplare der Reihe E 18 und 5 Maschinen der Baureihe E 94. Diese Fahrzeuge stammten aus dem Schadlokipark der Deutschen Reichsbahn in der DDR, sie waren vom AW München-Freimann instandgesetzt worden. Damit verfügte die DB am Ende des Jahres 1954 über einen Einsatzbestand von insgesamt 494 Elektrolokomotiven.

Weitere 184 Fahrzeuge des neuen Typenprogramms waren zu diesem Zeitpunkt bei den deutschen Herstellern in Auftrag gegeben, darunter befanden sich auch 41 Lokomotiven der Baureihe E 50. Die beiden ersten Exemplare dieser Maschinen für den schweren Güterzugdienst, mit den Betriebsnummern E 50 001 und 002, wurden am 3. Januar 1957 an die Deutsche Bundesbahn ausgeliefert.

Die elektrischen Lokomotiven der Baureihe E 50 entstanden als Gemeinschaftskonstruktion des Bundesbahn-Zentralamtes München mit den Firmen Fried. Krupp in Essen und AEG in Berlin unter Beteiligung der Lokomotivfabriken Henschel und Krauss-Maffei sowie der Elektrokonzerne BBC und SSW.

Die Fahrzeuge mit der Achsanordnung Co' Co' sind vorwiegend für die Beförderung schwerer Güterzüge auf Hauptbahnen, be-

Bild 2: Beim Bw Bebra ist die 150 100 beheimatet, die der Firma Roco als Vorbild für das erstklassig ausgeführte Modell in der Baugröße H0 diente.

Foto: Obermayer





Bild 3: Eine Lokomotive der Baureihe 150 mit einem Güterzug nach München-Laim am 14. Oktober 1982 auf der alten Großhesseloher Brücke (Strecke Holzkirchen – München). Ende letzten Jahres wurde nördlich der Brücke eine eingleisige Behelfsbrücke erstellt und die alte Brückenkonstruktion abgetragen. Mit dem Neubau der Brücke wurde im Frühjahr dieses Jahres begonnen.
Foto: A. Ritz

Bild 4: Eine Lokomotive der Baureihe 150 mit einem Durchgangsgüterzug nach München spiegelt sich am 4. März 1979 bei Dollnstein in der Altmühl. **Foto: W. Matussek (Sammlung Ritz)**





Bild 5: Im Mai 1984 befand sich die 150 095 des Bw Bebra noch weitgehend im Ursprungszustand, d. h. sie besaß noch eine umlaufende Regenrinne und abgerundete Lüfterblenden. Mit einem Güterzug von Bebra über Schweinfurt nach Nürnberg wird sie in Kürze den Bahnhof Hirschaid südöstlich von Bamberg erreichen. **Foto: A Ritz**

sonders auf Steigungsstrecken, bestimmt. Die Maschinen können jedoch auch im Reisezugdienst eingesetzt werden, da sie über eine leistungsfähige elektrische Zugheizanlage verfügen. Als Nennleistung werden 4500 kW bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h angegeben. Als Höchstgeschwindigkeit sind 100 km/h zugelassen. Die Länge über Puffer beträgt 19 490 mm, der Raddurchmesser 1250 mm.

Der Brückenrahmen ist eine Schweißkonstruktion aus Längs- und Querblechen. Er trägt an beiden Enden die Zug- und Stoßeinrichtungen in Regelausführung. Die Drehzapfen sind in den Drehzapfengehäusen des Brückenrahmens geführt und verschraubt. Der Kastenaufbau ist aus Abkantprofilen gefertigt, die in Verbindung mit den Verkleidungsblechen geschlossene Träger bilden.

Durch dieses Konstruktionsprinzip wurde eine hohe Steifigkeit bei geringem Gewicht erreicht. Der Kastenaufbau ist in die beiden Führerstände und den Maschinenraum unterteilt. Die Führerstände sind durch einen Seitengang im Maschinenraum miteinander verbunden. Als Schweißkonstruktion sind die kastenförmigen Drehgestellrahmen ausgeführt, die aus je 2 Längs-, Kopf- und Querträgern bestehen. Die beiden dreiachsigen Drehgestelle sind durch eine Querkupplung miteinander verbunden. Dieses Bauelement dient zur Verringerung der Achsentlastung beim Anfahren und der Verbesserung der Laufgüte. Die Achslager sind als zweireihige Pendelrollenlager ausgeführt.

Die Lokomotiven verfügen über Einzelachsantrieb mit sechs Fahrmotoren. Die Kraftübertragung vom Fahrmotor zur Achse

übernimmt bei den Lokomotiven E 50 001 bis 025 ein Tatzlagerantrieb, bei allen anderen Maschinen ab der Betriebsnummer E 50 026 ein Gummiringfederantrieb, der in der Lokomotive E 10 003 erprobt worden war.

An die Dachleitung, die beide Stromabnehmer der Bauart DBS 54 miteinander verbindet, ist über einen Druckluftschalters der Haupttransformator mit einer Hochspannungssteuerung angeschlossen.

Die Bremsenrichtung der Lokomotiven besteht aus einer einlösigem Knorr-Einkammer-Druckluftbremse mit Zusatzbremse und aus einer elektrischen Widerstandsbremse. Hinzu kommt noch eine Spindelhandbremse in jedem Führerraum, die auf das Bremsgestänge des darunter liegenden Drehgestells wirkt. Ab der Betriebsnummer E 50 042 ergaben sich verschiedene kleinere Änderungen und



Bild 6: Die 150 045 hat am 1. Januar 1980 einen Güterzug nach München-Ost befördert und fährt nun Lz in das Bw München Hbf.

Foto: A. Ritz

Bild 7: Die 150 016 besitzt keine umlaufende Regenrinne mehr, für den Rangierer sind statt der Griffstange unter den Führerstandsfenstern zwei einzelne Griffe montiert. Mit einem Güterzug von Nürnberg nach Passau rollt die Lok im Oktober 1983 bei Etterzhausen ins Donautal hinab.

Foto: A. Ritz





Bild 8: Diese Lokomotive der Baureihe 150 des Bw Bebra besitzt noch eine umlaufende Regenrinne. Zwischen Neuhoft und Kerzell ist sie am 23. Mai 1981 mit einem Durchgangsgüterzug in Richtung Fulda unterwegs.
Foto: J. Seyferth

Verbesserungen. Hierzu zählen auch die nun serienmäßig eingebauten unteren Doppelampeln an den Stirnfronten. Einheitlich waren zunächst die abgerundeten Lüfterblenden mit den senkrechten Lamellen und das silberne Dach mit der umlaufenden Regenrinne. Inzwischen wurde bei einer großen Anzahl von Maschinen die Regenrinne entfernt. Viele Lokomotiven fahren jetzt auch schon mit neuen, eckig ausgeführten Lüfterblenden. Neben diesen Fahrzeugen verkehren aber auch noch einige Lokomotiven in ihrer Ursprungsausführung. Bis zum Inkrafttreten des neuen Nummernplans der DB am 1. Januar 1968 waren 139 Lokomotiven der Baureihe 150 ausgelie-

fert. Diese Fahrzeuge waren bei den Bahnbetriebswerken Würzburg, Kornwestheim, Bebra und Hagen-Eckesey beheimatet. Am Ende des Jahres 1972 verfügte die DB über 176 Maschinen dieser Baureihe und ein Jahr später war dann die letzte Lokomotive mit der Betriebsnummer 150 194 in Dienst gestellt. Zu Beginn der siebziger Jahre gab Würzburg die Baureihe 150 nach und nach an das Bw Nürnberg Rbf ab. Darüberhinaus gab es auch noch einige andere Umbeheimatungen zwischen den vorgenannten Betriebswerken. Die weiterhin in Kornwestheim stationierten Fahrzeuge tragen nun die Bw-Anschrift Stuttgart 1.

Die Baureihe 150 als H0-Modell

Rund 25 Jahre sind vergangen, seit die Firma Trix als erster und einziger Modellbahnhersteller ein Modell der damals stärksten Güterzuglokomotive der Deutschen Bundesbahn in der Baugröße H0 schuf. Ein besonders großer Erfolg war dieser Modellok, die seit einiger Zeit aus dem Lieferprogramm gestrichen ist, wohl nicht beschieden. Vielleicht lag es an der Antriebskonzeption und an den mit den Drehgestellen ausschwenkenden Pufferbohlen, die bei den Modellbahnern nicht sehr beliebt waren. Alle anderen Hersteller übersahen

Bild 9: Dies ist das exakt im Maßstab 1:87 gefertigte Modell der Baureihe 150, mit dem Roco nun einen langgehegten Modellbahnerwunsch erfüllt.

Foto: Obermayer





Bild 10: Aus nur einem vierachsigen Umbauwagen bestand am 8. August 1979 der Nahverkehrszug von Saal (Donau) nach Regensburg, der hier beim Halt in Gundelshausen aufgenommen wurde. Die Zuglok 150 057 mußte seit ihrer Ablieferung bereits einige kleine Änderungen, wie z. B. an der Regenrinne, an den Lüfterblenden und an den Griffstangen, über sich ergehen lassen. **Foto: W. Matussek (Sammlung Ritz)**

diese Lokomotivbaureihe, die bis zum Erscheinen der Baureihe 151, zusammen mit der Reihe 194 die Hauptlast des schweren Güterzugdienstes zu tragen hatte und die auf nahezu allen Hauptstrecken der DB zu sehen war. Wieder einmal war es dann der österreichischen Firma Roco vorbehalten, diese Lücke im Modellbahnsortiment zu schließen, zunächst in der Baugröße N und jetzt im Jahre 1984 auch in der Nenngröße H0.

Das im Maßstab 1:87 erschienene Modell in der Ursprungsausführung mit runden Lüfterblenden und mit Regenrinne entstand nach dem Vorbild der 150 100 aus dem Bw Bebra. Die Lok verfügt über einen schweren Rahmen aus Zinkal-Druckguß und über ein bestens detailliertes Kunststoff-Gehäuse. Der zentral angeordnete kräftige Motor, der von einem Ballastgewicht umschlossen ist, treibt über Kardanwellen, Schnecken- und Stirnradgetriebe zwei Achsen eines jeden Drehgestells an. Die Mittelachsen sind mit Haftreifen bestückt. Ohne Antrieb blieben die innenliegenden Achsen, die federnd gelagert sind. Diese Antriebskonzeption gewährleistet eine sichere Stromabnahme und eine außergewöhnlich hohe Zugkraft. Zu diesen positiven Eigenschaften kommen noch die sehr guten Laufeigenschaften des Modells, das in seiner exzellenten Ausführung auch den Ansprüchen verwöhnter Sammler gerecht wird. Eine besondere Augenweide sind die Dachpartie und die Rahmen der Drehgestelle. Vollständig, sauber und in der richtigen Größe ist die Beschriftung ausgeführt. **HO**

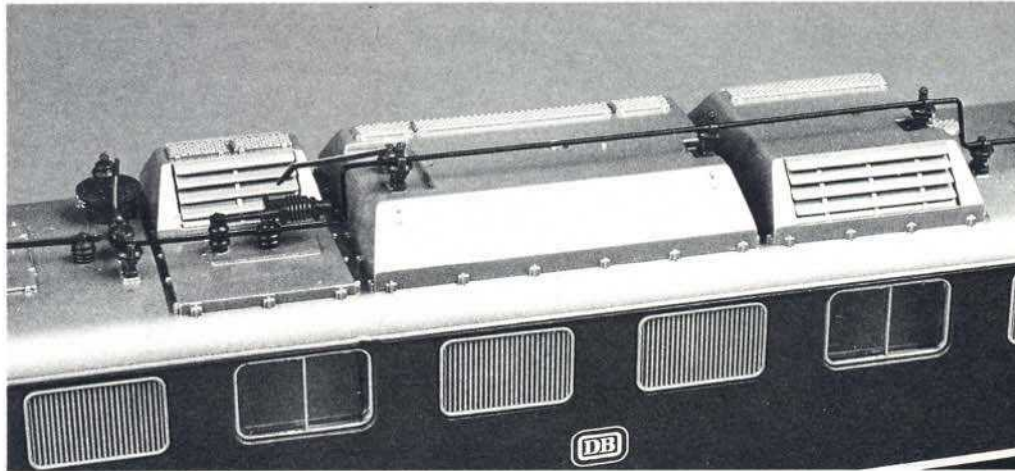
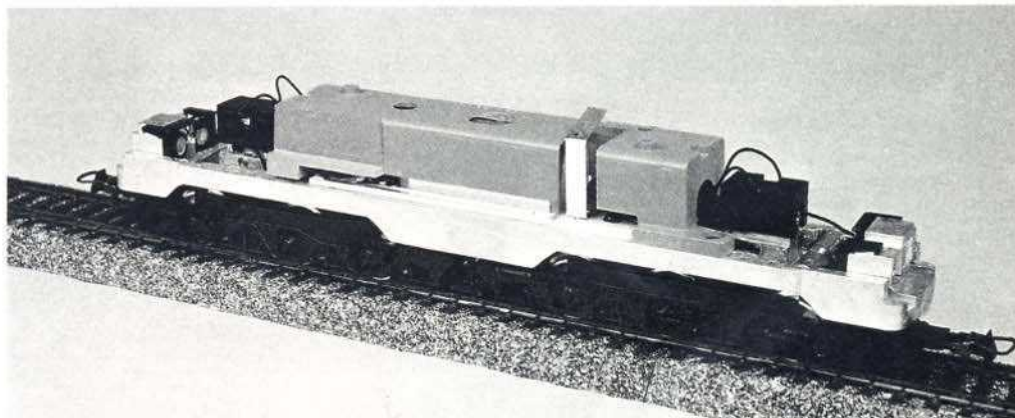


Bild 11: Zu den vielen feinen Details, die das Modell der 150 100 auszeichnen, zählen neben den extra eingesetzten Lüfterblenden auch die gesamten Dachaufbauten. **Foto: Obermayer**

Bild 12: Der von einem Ballastgewicht umschlossene Motor treibt über Kardanwellen, Schnecken- und Stirnradgetriebe 4 der insgesamt 6 Achsen an. Die beiden innenliegenden Achsen die federnd gelagert sind, blieben ohne Antrieb. **Foto: Obermayer**



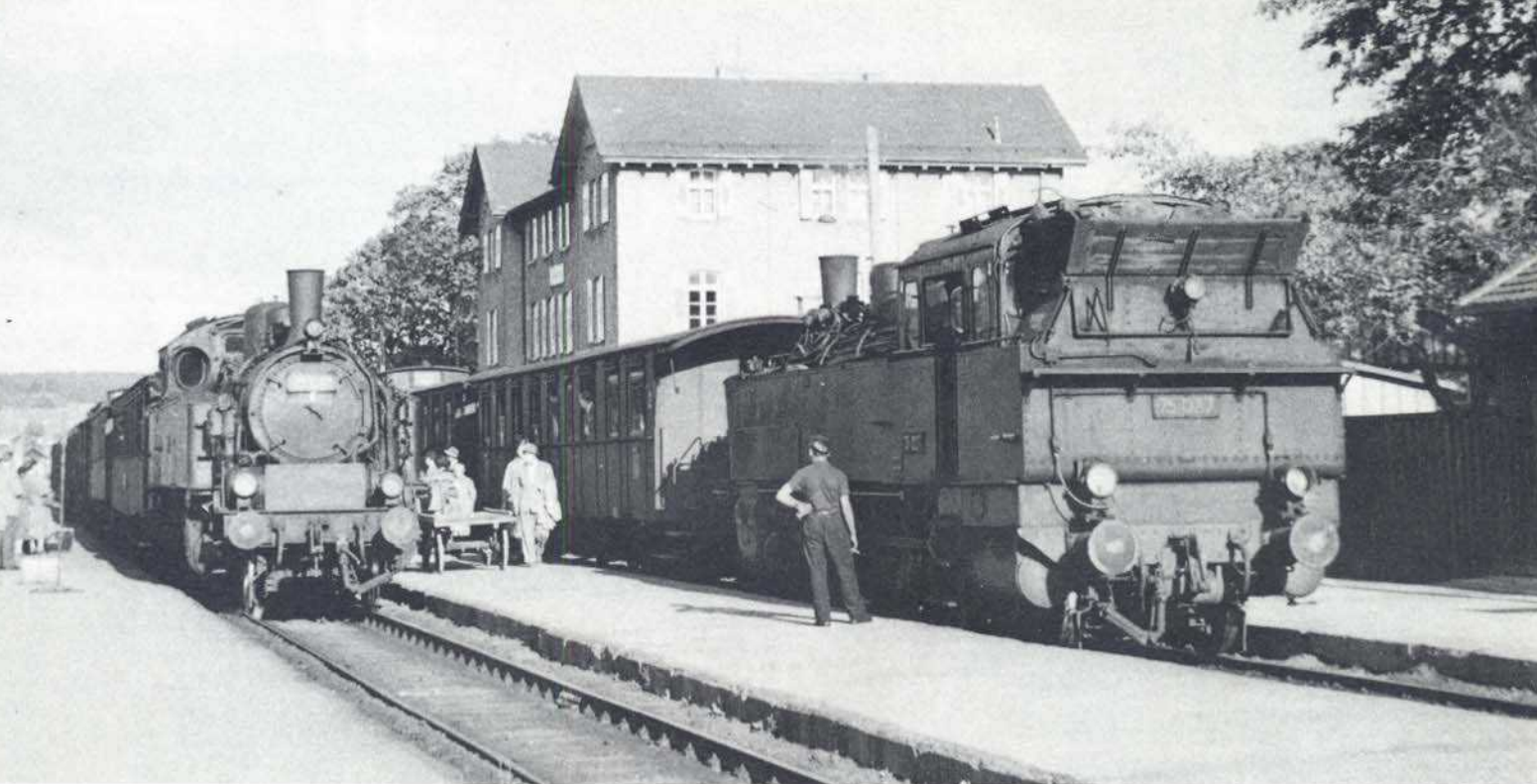


Bild 1: Zugbegegnung im Bahnhof Kißlegg am 10. August 1957. Die 75027, rechts im Bild, führte den P 3594 nach Wangen. Hinter der Lok lief ein alter vierachsiger Durchgangswagen württembergischer Bauart. Die andere Garnitur mit der 75091 fuhr als P 3564 nach Aulendorf.
Foto: U. Montfort

Universal-Tenderlokomotive BR 75°

In der letzten Ausgabe des „Eisenbahn-Journals“ hatten wir ausführlich über die württembergische Tenderlok der Klasse T 5 berichtet. Beschrieben und dargestellt wurden die einzelnen Lieferserien und die Bauartunterschiede, die sich im Laufe des Beschaffungszeitraumes von 1910 bis 1920 ergeben hatten. Den Konstrukteuren der Maschinenfabrik Esslingen war es gelungen, mit der T 5 eine wirkliche Universalmaschine zu schaffen. Obwohl insgesamt nur 96 Exemplare in Dienst

gestellt wurden, kam den 93 von der Deutschen Reichsbahn übernommenen Lokomotiven über Jahrzehnte hinweg eine besondere Bedeutung zu. Neben dem ursprünglichen Haupteinsatzgebiet, dem Stuttgarter Vorortverkehr, fand man die Lokomotiven später auch auf zahlreichen Haupt- und Nebenbahnen in den Randregionen Württembergs. Bis zum Beginn der sechziger Jahre blieben dort die letzten Fahrzeuge im täglichen Einsatz, zum überwiegenden Teil beim Bw Aulendorf.

Zunächst fuhren die Maschinen im Personenzugdienst noch mit den alten württembergischen Zwei- und Vierachsern mit Holzaufbauten. Ab 1914 standen dann die größeren und moderneren Stahlwagen in ausreichender Stückzahl zur Verfügung. Für den Vorortverkehr beschafften die Württembergischen Staatseisenbahnen dann ab 1918 neue, miteinander kurzgekuppelte Doppelwagen mit je zwei Achsen. Die Besonderheit dieser Fahrzeuge waren die eingezogenen Mitteleinstie-

Bild 2: Am 1. September 1957 entstand dieses schöne Foto auf dem fast besenreinen Bahnhof von Memmingen. Die 75086 wartete mit dem P 3564 nach Aulendorf, der aus alten württembergischen Zweiachsern gebildet war, auf die Ausfahrt.
Foto: U. Montfort

