



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

11/1992
November

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Baureihe 50	6
Vorbild und Modell	
Die Baureihe 113 im Werdenfelser Land	
Vom »Paradepferd« zur »Bergziege«	14
Die deutsch-tschechischen Grenzübergänge	18
Teil 1: Von Asch bis zum Dreisesselberg	
»Giganten« der Schiene...	28
...beim 125jährigen Jubiläum der Brennerbahn	
Ein »Kind« der Wende:	
Die DR-Baureihe 112 (ex 212)	32
Die Schweizerische Südostbahn:	
Private Nebenbahn mit Hauptbahncharakter	38
Refugium für Stütztenderlokomotiven	42
Industriebahn Mladejov – Hrebec in Nordmähren	
Unser Wagenporträt	60
Muldenkippwagen F(s)-z 120 der DB	

Modellbahn-Journal

Die Baureihe 112 in N als Roco-Modell	37
Was lange währt, wird endlich gut	62
Muldenkippwagen Ommi 51 von Roco in N	
Eine legendäre Bahnlinie in 1:87	68
Die Höllentalbahn (Teil 1)	
Brücken, Berge und Schluchten (Teil 2)	76
Lokomotiven für einen königlichen Zug	80
USA-Impressionen in 0	82
Ein Lokschuppen als Halbr relief	86
Bayerische AA I	90
2'aA1 n2v (n2)-Schnellzuglokomotive mit Vorspannachse	
Tips & Tricks	94
Antenne im Maßstab 1:87, Storchennest, Brückenschlag	

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	45
Fachhändler-Adressen	50
Impressum	52
Bücherecke	53
Typenblatt: 98⁷¹	55
Typenblatt: 98⁷²⁻⁷⁴	57
Schaufenster der Neuheiten	96
Mini-Markt	106
Sonderfahrten und Veranstaltungen	111

Titelbild: Den Lokomotiven der Baureihe 50 der DB ist in dieser Ausgabe ein ausführlicher Beitrag gewidmet. Die Aufnahme vom 1. April 1975 zeigt die 050 833 (Bw Crailsheim) mit einem Güterzug von Lauda nach Crailsheim bei der Ausfahrt aus dem Niederstettener Tunnel. **Foto: J. Nelkenbrecher**



Begünstigt durch die Wende und das Zusammenwachsen von DB- und DR-Triebfahrzeugpark entwickelte sich die **DR-Baureihe 112 (ex 212)** rasch zu einem "Renner". Lesen Sie unser Lok-Porträt ab **Seite 32**. **Foto: P. Raulfs**



Ab **Seite 76** präsentieren wir den zweiten Beitrag über eine H0-Modellbahnanlage mit dem Thema **Brücken, Berge und Schluchten**. Hier ein Ausschnitt aus der meisterhaft gestalteten Modelllandschaft mit ihren drei Tunnelstrecken. **Foto: W. Volmerhaus**

Dirk von Harlem ist tot

Nach kurzer schwerer Krankheit verstarb am 5. September 1992 im Alter von 49 Jahren Dipl.-Ing. Dirk von Harlem. Nach dem Bauingenieur-Studium in Hannover war er bei der Hamburger Strom- und Hafenbahn tätig. Seit Juli 1991 leitete er das Referat "Verkehrsträger Schiene, Schifffahrt und Häfen" im Verkehrsministerium des Landes Sachsen-Anhalt. Aufmerksam verfolgte der kompetente Eisenbahnfachmann die Entwicklung im internationalen Schienenverkehr und berichtete darüber regelmäßig bei uns im Eisenbahn-Journal. Mit Dirk von Harlem verband uns über Jahre hinweg eine gute, freundschaftliche Zusammenarbeit.



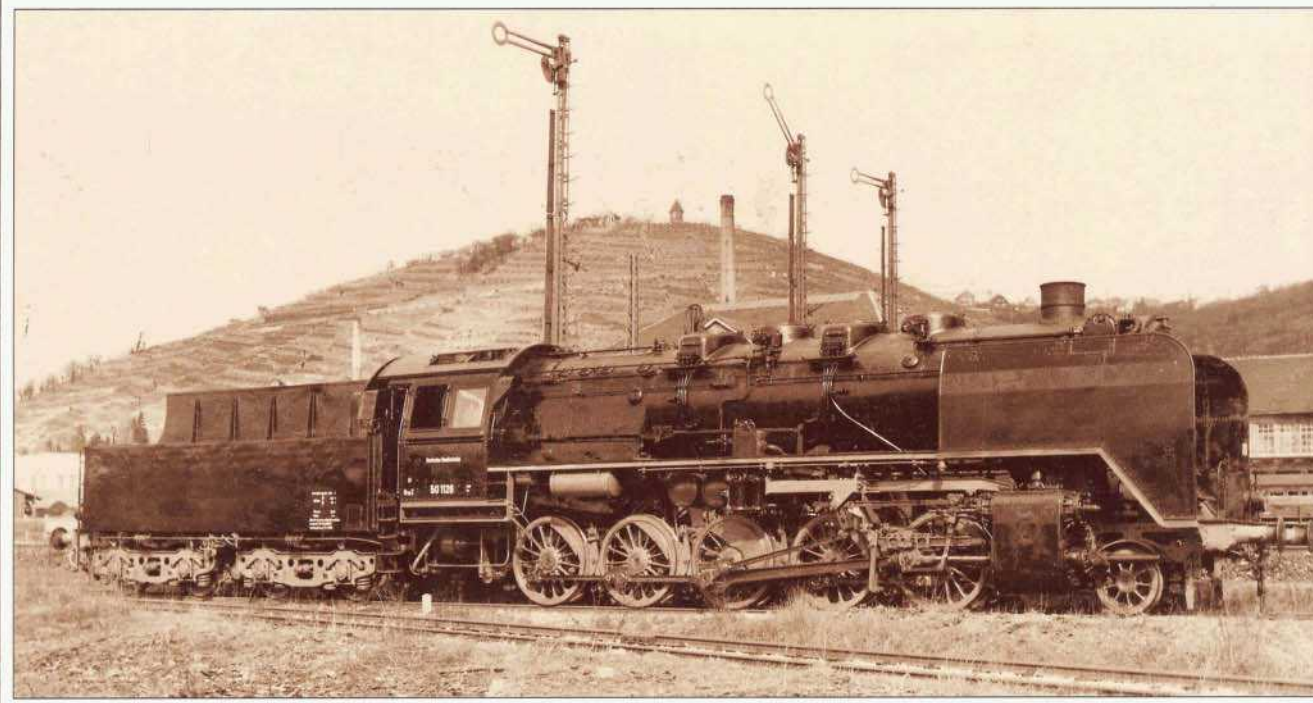


Bild 2: Die vierdomige 50 1128 mit großen Windleitblechen Bauart Wagner und Tender 2'2' T 26 nach abgeschlossener Hauptuntersuchung, aufgenommen 1951 in Esslingen.

Foto: Maschinenfabrik Esslingen, Sammlung Obermayer

Baureihe 50

Vorbild und Modell

Bild 1 (links): Mehrere Einheitslokomotiven der Baureihen 50 und 44 warten am 5. Februar 1975 im Bw Ermden auf ihre nächsten Einsätze. Am linken Bildrand die 051 544.

Foto:

J. Nelkenbrecher

Bild 3 (unten):

Lokschuppen-Atmosphäre im Bw Aalen mit der 052 834, Ende der sechziger Jahre im Bild festgehalten.

Foto:

J. Nelkenbrecher

Nach dem Zusammenschluß der Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn, der am 1. April 1920 vollzogen war, bestand zunächst noch kein Bedarf an Güterzuglokomotiven für Strecken mit schwächerem Oberbau. Für diesen Einsatzbereich standen noch genügend Fahrzeuge der preußischen Gattung G 10 zur Verfügung, die seit 1910 in großer Stückzahl beschafft worden war. Die Maschinen hatten sich sehr gut bewährt und wurden deshalb auch noch bis zum Jahre 1925 weitergebaut. Die letzten 273 Fahrzeuge wurden bereits mit den Betriebsnummern 57 3252 bis 3524 an die Deutsche Reichsbahn ausgeliefert.

Mitte der dreißiger Jahre, als der Zugverkehr beschleunigt wurde, entsprach die G 10 nicht mehr den gestiegenen Anforderungen. Im April 1937 erhielt deshalb das Reichsbahn-Zentralamt den Auftrag, die Entwicklung einer neuen Lokomotive für den mittelschweren Güterzugdienst einzuleiten. Gefordert war eine Bauart mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h und mit größter Achslast von nicht mehr als 16 t. Die von den Lokomotivfabriken eingereichten Angebote sahen zunächst die Entwicklung einer Maschine mit der Achsfolge 1'D vor. Krupp und die BMAG hatten aber auch noch eine 1'E-Lokomotive konzipiert. In einer Sitzung des Lokomotiv-Ausschusses wurden im Dezember 1937 die vorliegenden Entwürfe eingehend diskutiert. Die Reichsbahnräte Witte und Ziem lehnten hierbei die 1'D-Ausführung, die als Baureihe 46 vorgesehen war, entschieden ab. Eindeutig favorisiert wurde dagegen der Bau einer 1'E h2-Lokomotive.

Bei der Konstruktion sollte berücksichtigt werden, daß die Maschinen auch für eine hohe Rückwärtsgeschwindigkeit zugelassen werden





Bild 4: 051 628 rollt Anfang der siebziger Jahre mit einem überwiegend aus vierachsigen Umbauwagen gebildeten Reisezug bei Etzelwang die Hartmannshofer Steige hinab. **Foto: J. Nelkenbrecher**

Bild 6 (rechte Seite oben): 051 241 verläßt Anfang der siebziger Jahre Nürnberg Rbf mit einem Güterzug Richtung Sulzbach-Rosenberg. **Foto: J. Nelkenbrecher**

Bild 7 (rechte Seite unten): Die 050 682 befindet sich im Dezember 1972 mit einer kurzen Reisezugwagengarnitur bei Hof-Moschendorf auf der Fahrt nach München. **Foto: J. Nelkenbrecher**

Bild 5: 052 638 im schweren Güterzugdienst, fotografiert 1971 auf der Kocherbrücke bei Bad Friedrichshall-Jagstfeld. **Foto: H. Obermayer**



konnten. Diese Forderung entstand aus der Gegebenheit bei vielen Nebenbahnen, die an ihren Endpunkten über keine oder keine ausreichend großen Drehscheiben verfügten. Lösen ließ sich dieses Problem durch die Konstruktion eines neuen Tenders mit einer hohen, dem Profil des Führerhauses entsprechenden Vorderwand, die dem Lokpersonal auch bei Rückwärtsfahrt einen ausreichenden Schutz bot. Die von der Lokomotivbau-Vereinigung veranlaßte Entwicklung der neuen Baureihe 50 war der Firma Henschel & Sohn übertragen worden. Dort entstanden im Jahre 1938 die ersten 12 Lokomotiven 50 001 bis 012 mit den Fabriknummern 24 355 bis 24 366, die ab April 1939 zur Auslieferung kamen.

Serienlieferung und Bauartänderungen

Auch die Serienfertigung der Baureihe 50 begann bei Henschel noch im Jahre 1938 mit den Lokomotiven 50 013 bis 122, Fabriknummern 24 633 bis 24 742. Die letzten dieser Maschinen wurden aber erst 1940 in Dienst gestellt. In ihrer Ursprungsausführung verfügten die Lokomotiven der Baureihe 50 über einen Kessel mit vier Domen, über große Windleitbleche der Bauart Wagner und über eine fast hochglän-



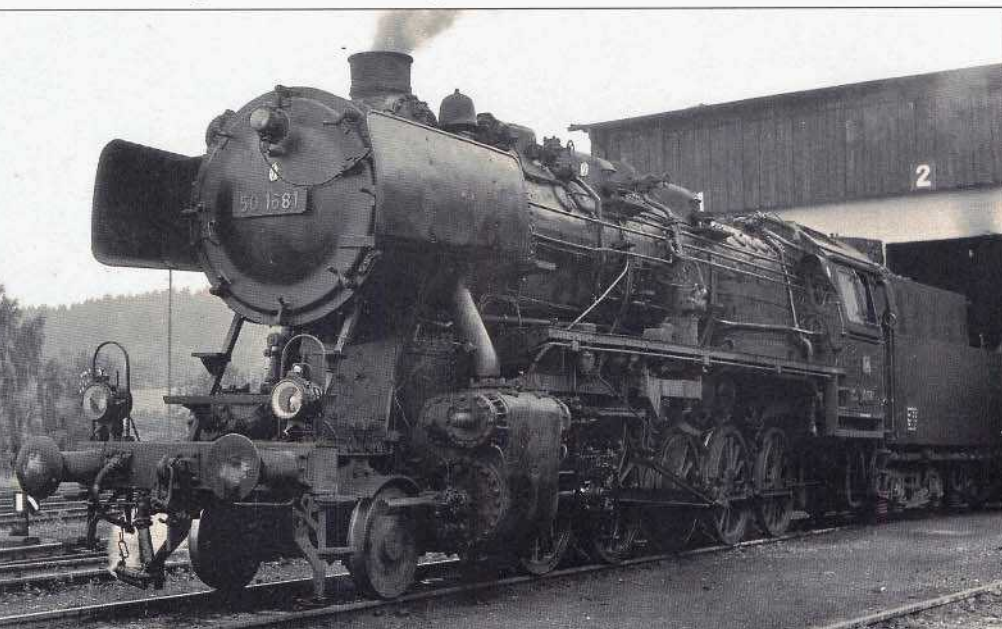


Bild 8: Die 050 975 weist zwei Besonderheiten auf: Für den Einsatz bei Meßfahrten als Bremslok verfügte sie über eine Riggensbach-Gegendruckbremse, und im Gegensatz zu den meisten Schwesterlokomotiven besaß sie noch Anfang der siebziger Jahre ihre Frontschürze (26.09.1972). **Foto: J. Nelkenbrecher**

zende schwarz/rote Lackierung. Außer Henschel waren zunächst nur die Firmen Borsig, Krauss-Maffei, Krupp und die Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf am Bau der Maschinen beteiligt. Nach dem Beginn des Zweiten Weltkriegs wurde die Produktion gesteigert, zumal die Baureihe 50 nun auch als "Kriegslokomotive" zur Sicherung des Nachschubs zu den verschiedenen Frontabschnitten herangezogen

werden sollte. Zur Fertigung wurden weitere Hersteller verpflichtet, zuletzt auch Fabriken in den besetzten Ländern. Bis Kriegsende waren schließlich 21 Firmen am Bau der 3159 Fahrzeuge beteiligt, die im Auftrag der Deutschen Reichsbahn entstanden. Hinzu kamen noch 5 Lokomotiven mit gewölbter Feuerbüchsenabdeckung, die als 50 2773 bis 2777 vorgesehen waren, dann aber als 52 002 bis 006 geliefert wurden.

Bild 9: Die 50 1681 präsentierte sich 1966 vor dem großen Rechtecklokschuppen des Bw Freudensdorf dem Fotografen. **Foto: H. Obermayer**



Bereits im November 1941 kam es zu den ersten sichtbaren Bauartänderungen. Im Rahmen der angestrebten Vereinfachungen zur Einsparung von Material und Arbeitszeit entfielen verschiedene Bauteile, die zum Betrieb einer Dampflokomotive nicht unbedingt erforderlich waren. Zunächst verzichtete man auf die Windleitbleche, auf die Frontschürze und auf das vordere Seitenfenster im Führerhaus. Danach fielen den Sparmaßnahmen auch noch der Vorwärmer, die Speisepumpe und der Speisedom zum Opfer. Schließlich blieben auf dem Kessel nur noch der Dampfdom und ein geschweißter viereckiger Sandkasten. Die Speichenräder der Laufachse wurden durch einfache Scheibenräder ersetzt. Damit war nun der Übergang zur Kriegslokomotive vollzogen, der mit dem Zusatz ÜK hinter der Betriebsnummer dokumentiert wurde. In zunehmenden Maße erschienen die ÜK-Lokomotiven nicht mehr in schwarzer, sondern in feldgrauer Lackierung. Die letzten noch als Baureihe 50 bestellten Fahrzeuge wurden ab 1942 mit Betriebsnummern der Reihe 52 abgeliefert. Die Mehrzahl der Lokomotiven war mit Tendern der Bauart 2'2' T 26 gekuppelt, die ein Fassungsvermögen von 26 m³ Wasser und 8 t Kohle hatten. Zum Einsatz gelangten aber auch Steifrahmentender der Bauart 4 T 30 mit vorderer Schutzwand. Diese Tender konnten 30 m³ Wasser und 8 t Kohle aufnehmen.



Bild 10: 050 319 mit Personenzug von Tauberbischofsheim nach Lauda wird in Kürze ihr Ziel erreichen (aufgenommen 1971). **Foto: H. Obermayer**

Die Baureihe 50 bei der DB

Mehr als 2500 Lokomotiven der Baureihe 50 befanden sich nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs auf dem Gebiet der Westzonen. Viele davon hatten bei Luftangriffen mehr oder weniger große Schäden erlitten und mußten instandgesetzt werden, bevor sie ab 1949 der Deutschen Bundesbahn zur Verfügung standen. Mit einer größten Achslast von 15,3 t waren die Maschinen für den Einsatz auf Haupt- und Nebenbahnen gleichermaßen geeignet. Trotz der fünf gekuppelten Radsätze konnten die Lokomotiven auch noch Gleisradien von 140 m problemlos durchfahren. Die Laufachse war mit der ersten Kuppelachse zu einem Krauss-Helmholtz-Gestell zusammengefaßt. Das Seitenspiel der Laufachse betrug ± 125 mm, das der ersten und der fünften Kuppelachse ± 25 mm. Alle anderen Radsätze waren fest im Rahmen gelagert.

Bei der Instandsetzung der Lokomotiven und bei den fälligen Hauptausbesserungen kam es mehr und mehr zur Vermischung der verschiedenen Baumerkmale. Hierbei wurden nicht nur Kessel, sondern auch Rahmen und Führerhäuser getauscht. Alle Maschinen erhielten nun auch wieder Oberflächenvorwärmer und Speisepumpen, die meisten auch ein Lätewerk. Die großen Wagnerbleche wurden gegen die kleinen Bleche der Bauart Witte getauscht, die

auch an solche Lokomotiven angebaut wurden, die bislang ohne Windleitbleche fuhren. Mischvorwärmer und Turbospeisepumpen hatten 35 Maschinen erhalten, und in weitere 31 Fahrzeuge waren Franco-Crosti-Vorwärmer und neue Kessel eingebaut worden. Letztere trugen nach dem Umbau die Baureihenbezeichnung 50⁴⁰. Nach der Ausmusterung der Baureihe 52 fanden Kessel, Rahmen und Führerhäuser in der Reihe 50 eine weitere Verwendung. Fast so vielgestaltig wie die Kessel mit zwei, drei und vier Domen unterschiedlicher Ausführung zeigten sich die Einströmröhre zu den Zylindern. Es gab gerade und verschieden abgewinkelte Rohre, die runde und eckige Ummantelungen aufwiesen.

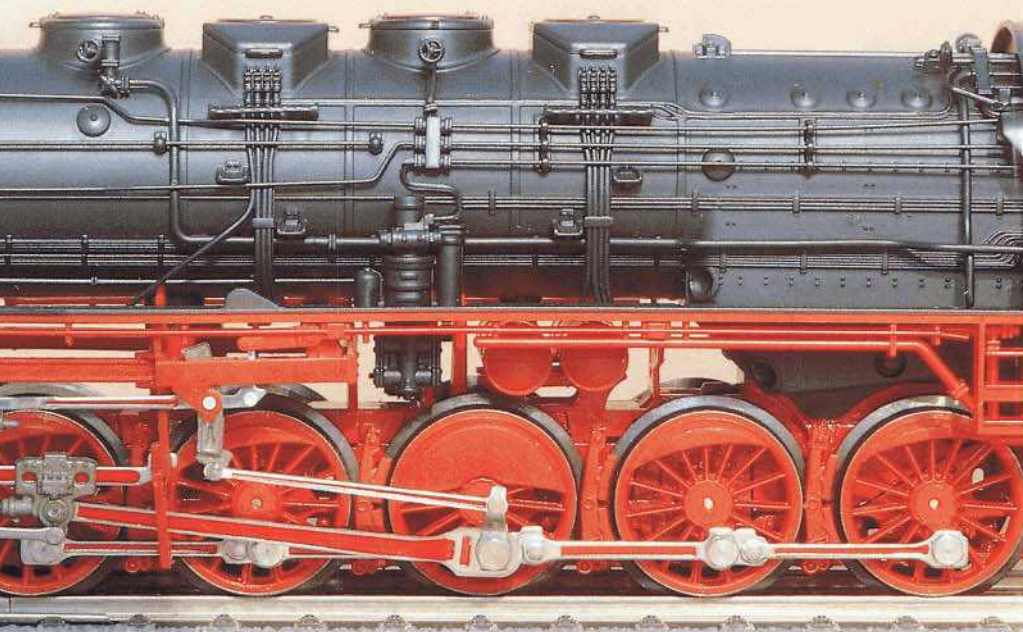
Bei einer größeren Anzahl von Lokomotiven ersetzte die DB den Standardtender durch Wagentender der Bauart 2'2' T 30, die von den Kriegslokomotiven der Baureihen 42 und 52 übrig geblieben waren. Nach Versuchen mit zwei Prototypen wurden ab 1961 in 730 Tender der Bauart 2'2' T 26 Zugführerkabinen eingebaut. Durch diese Maßnahme konnte auf das Mitführen von Güterzug-Begleitwagen verzichtet werden.

Schon im Jahre 1959 hatten 10 Maschinen neue Kessel mit kleinerer Rostfläche erhalten, von denen man sich eine Verringerung des Kohleverbrauchs versprach. Die Erwartungen konnten bei einer längeren Erprobung nicht

erfüllt werden, so daß es bei diesen 10 Exemplaren blieb. Die Lokomotiven der Baureihe 50 waren lange Zeit bei der DB unentbehrlich und in nahezu allen Betriebswerken mit Dampflokunterhaltung beheimatet. Befördert wurden nicht nur Güterzüge, sondern auch Züge des Nahverkehrs und Eilzüge. Garnituren mit drei- und vierachsigen Umbauwagen sowie mit Eilzugwagen der alten Einheitsbauarten zählten zum fast alltäglichen Bild auf vielen Haupt- und Nebenstrecken, die noch nicht vom Fahrdrabt überspannt waren oder von Diesellokomotiven bedient wurden.

Am Ende des Jahres 1967 befanden sich noch 1452 Maschinen der Baureihe 50 im Eigentumsbestand der DB. In den Monaten zuvor waren 149 Fahrzeuge ausgemustert worden; das Ende der Baureihe begann sich schon deutlich abzuzeichnen. Im neuen Nummernplan, der am 1. Januar 1968 in Kraft trat, erhielten die Lokomotiven die neuen Stammmummern 050 bis 053. Die alten Ordnungsnummern wurden beibehalten. Bei vierstelligen Ordnungsnummern rückte die Tausenderstelle in die Stammmummer vor. So wurde aus der 50 2908 die 052 908 mit der Kontrollziffer 1. Der Bestand gliederte sich nun in

512 Fahrzeuge der Baureihe 050,
413 Fahrzeuge der Baureihe 051,
450 Fahrzeuge der Baureihe 052,
77 Fahrzeuge der Baureihe 053.



Bis zum 31. Dezember 1972 war der Eigentumsbestand bereits auf 732 Maschinen abgesunken, und vier Jahre später enthielt die Bestandsliste nur noch die 6 Lokomotiven 050 413 und 050 904, 051 255 und 051 724, 052 429 und 952 908, die alle zum Bw Duisburg-Wedau zählten. Die letzte Leistung einer Lokomotive der Baureihe 50 vor der Einstellung des Dampfbetriebs erbrachte die 051 724 am 19. Februar 1977 vor einem Sonderzug durch das Ruhrgebiet. Eine größere Anzahl von Maschinen der Baureihe 50 blieb als Denkmals- und Museumslokomotiven erhalten. Ein besonders gepflegtes Exemplar ist die vierdomige 052 908 mit Kabinentender, die in einer Grünanlage beim Bahnhof Lauda aufgestellt ist. Das einzige betriebsfähige Exemplar der Deutschen Bundesbahn, die 50 622, befindet sich in

der Obhut des Verkehrsmuseum Nürnberg. Diese Lok hat einen dreidomigen Kessel und einen Tender 2'2' T 26 der Ursprungsausführung.

Modell der 50 2840 in der Baugröße H0 von Roco

Bereits Ende 1990 war bei Roco in Salzburg die Entscheidung gefallen, eine Lokomotive der Baureihe 50 in Nenngröße H0 in das Fertigungsprogramm aufzunehmen. Ausgewählt wurde die ursprüngliche Bauart mit vier Domen und mit dem Tender 2'2' T 26, in einer Ausführung der Epoche III. Bei der Konstruktion der Werkzeuge war aber auch schon eine spätere Fertigung von Varianten mit geänderter Kesselbestückung berücksichtigt worden. Bereits

bei den ersten Entwürfen zeigte sich, daß der Übergang von der Lok zum Tender eine diffizile Problemlösung verlangte. Bei der Einfahrt in Gleisbogen und in Steigungsabschnitte bestand hier die Gefahr, daß das Führerhausdach an der Tenderschutzwand "aneckte". Mit Bravour haben die Konstrukteure das Problem gelöst und darüber hinaus auch bei der Konzeption des Antriebs wieder beste Arbeit geleistet. Der bewährte Schrägankermotor im Tender treibt über die hintere Welle und über ein Schnecken- und Stirnradgetriebe die beiden hinteren, fest im Rahmen gelagerten Tenderachsen an. Die vordere Motorwelle mit einer präzise gefertigten großen Schwungmasse ist über eine Kardanwelle mit einem genau abgestimmten Getriebeblock in Feuerbüchse und Aschkasten verbunden, über den der vierte Radsatz direkt angetrieben wird. Die Kraftübertragung auf die anderen Radsätze der Lok

Bild 14: Neue konstruktive Antriebslösung: Während die hintere Motorwelle die letzten beiden Tenderachsen antreibt, gibt die vordere Motorwelle ihre Kraft an den vierten Kuppelradsatz der Lokomotive weiter.

