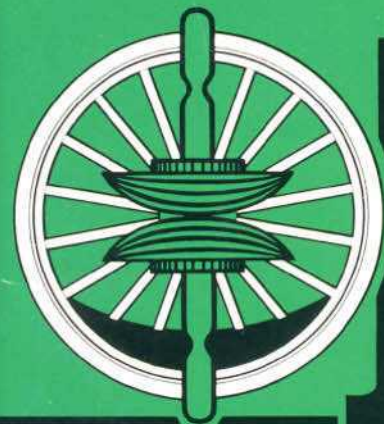


B 7539 F
ISSN 0720-051X

6/1985
September

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—



Eisenbahn JOURNAL

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



(Füllseite)

6/85

ISSN 0720-051 X 11. Jahrgang
Einzelausgabe

DM 9,50 öS 75, –
sfr 8,50

Hermann Merker Verlag

D-8080 Fürstenfeldbruck, 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. Stockklausner.

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 Fürstenfeldbruck Nr. 21 300

(BLZ 701 693 70)

Dresdner Bank Nr. 695 918 000

(BLZ 700 800 00)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis 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 Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden!



Aus dem Inhalt . . .

Seite

Die City-Bahn auf Erfolgskurs	4
Die badische Gattung VI c (Baureihen 75 ⁴ und 75 ¹⁰⁻¹¹ der Deutschen Reichsbahn)	8
Der Aussichtstriebwagen 491 001	16
Preußen-Report (Die Gattung T 9 – 2. Teil)	22
Präsentation des ICE	29
Probefahrt mit Hindernis (Triebzüge Typ 92 für die Norwegischen Staatsbahnen)	30
Zu Haus beim Schneider Schorsch	32
Deutsche Bahnbetriebswerke (Das Bw Schongau)	36
Mini-Markt	43, 46
Bücherecke	46
Neues aus Schirnding	48
Universal-Tenderlokomotive BR 75 ⁰	49
Neues vom Schneider Schorsch	52
Bayerische Bahnpostwagen	59
Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut	60
Straßenfahrzeuge	64
Gut Holz! – Bauen mit Holz	67
Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör	72
Schaufenster der Neuheiten	78
»Unsere Gelben Seiten« – Adreß- und Telefonverzeichnis	82
Bücherecke	84

Die Seiten 43–46 mit der Sektion 14 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:

Kräftig eingekachelt hat der Heizer der 001 088 im Sommer 1970 bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Münchberg. Der nächste Halt des P 2828 ist erst im gut 10 km entfernten Stammbach, da lohnt es sich, das Feuer noch mit ein paar Schaufeln Kohle zu beschicken.

Foto: U. Geum



Bild 1: Die 218 144 fährt am 30. 5. 1985 bei Meinerzhagen mit dem N 6438 in Richtung Marienheide.

Foto: R. Köstner

Die City-Bahn auf Erfolgskurs

Erst vor Jahresfrist hatte die Deutsche Bundesbahn der neuen City-Bahn zwischen Köln und Gummersbach grünes Licht gegeben. Die ersten Fahrzeuge, die dafür zur Verfügung standen, waren die Diesellokomotive 218 137 und eine Garnitur ehemaliger „Silberlinge“, die nach einem Umbau über eine komfortablere Innenausstattung verfügen. Um die

Lokomotive und die Wagen von den anderen Fahrzeugen der DB deutlich abzuheben, erhielten sie einen neuen Anstrich in den Farben kieselgrau/orange. Obwohl der Großversuch noch in vollem Gange ist und noch nicht alle Erkenntnisse ausgewertet sind, darf man eine positive Beurteilung des Projekts erwarten. Bis jetzt sind be-

reits 6 Diesellokomotiven der Baureihe nach dem Farbschema der City-Bahn umlackiert. Dazu zählen die Maschinen 218 140, 142, 144, 145 und 146. Inzwischen wurde auch der Umbau von weiteren 20 Wagen eingeleitet bzw. begonnen. Recht rasch hat die Firma Fleischmann auf das Erscheinen der City-Bahn-Fahrzeuge

Bild 2: Im Bahnhof Osberghausen zweigt die nur noch im Güterverkehr betriebene Nebenbahn nach Waldbröl von der Strecke Köln – Gummersbach ab. Die Züge der City-Bahn halten hier nicht mehr, die Gleisanlagen des Abzweigbahnhofs wurden bereits zurückgebaut. Die 218 137 schiebt am 1. 11. 1984 einen Zug der City-Bahn in Richtung Gummersbach. Foto: Z. Pilmann





Bild 3: Die 218 137 ist am 2. 11. 1984 bei Engelskirchen mit dem N 6419 auf der Fahrt nach Gummersbach. Im Vordergrund rechts die Agger.

Foto: R. Köstner

reagiert. Sowohl in der Baugröße N, als auch in der Nenngröße H0 wird je eine Garnitur der City-Bahn angeboten. Die Lokomotivtypen waren im Sortiment bereits vorhanden, sie

mußten nur dem neuen Farbkonzept angepaßt werden. Die Wagen erforderten dagegen neue Formen, zumindest in Teilbereichen. Die vorliegende H0-Lokomotive mit der Be-

triebsnummer 218 137 ist in ihrer Bauausführung und in der Gestaltung der Dachpartie identisch mit der 218 217, dem Einzelstück in den TEE-Farben weinrot/elfenbein. Die Son-

Bild 4: Eine Garnitur der City-Bahn passiert am 2. 11. 1984 das Einfahrsignal von Engelskirchen aus Richtung Köln. An der Zugspitze ein Steuerwagen der Bauart BDnrz1 784, dahinter ein Wagen der 1. und 2. Wagenklasse des Typs ABnrzb 772.

Foto: R. Köstner





Bild 5: Die 218 137 schiebt am 31. 5. 1985 einen Zug der City-Bahn durch den bereits aufgelassenen Bahnhof Ehreshoven (nordöstlich von Overath).

Foto: Z. Pillmann

derlackierung des neuen Modells ist sehr sauber ausgeführt, die orangefarbenen Partien mögen vielleicht eine Spur zu fahl sein. Ansonsten blieb die Lokomotive unverändert.

Seit ihrem Erscheinen, zunächst in roter und dann ozeanblau/beiger Lackierung, wird die Diesellok der Baureihe 218 von Fleischmann wegen ihrer feindetaillierten und soliden Aus-

führung von Modellbahnern besonders geschätzt.

HO

Bild 6: Die 218 137 fährt am 1. 11. 1984 in den Meinerzhäuser Tunnel ein. Das Einfahrsignal von Meinerzhagen zeigt das Signal Hp 2 (Langsamfahrt).

Foto: Z. Pillmann





Bild 7: Die 218 217 durchfährt mit einem Zug der City-Bahn den Bahnhof Osberghausen (17. 2. 1985). Foto: B. Czekala-Pillmann

Bild 8: Diese 218 137 in der Nenngröße H0 entspricht in allen Einzelheiten dem bereits vorhandenen Fleischmann-Modell der 218 217. Die Detailaufnahme zeigt die gute Gestaltung und die saubere Lackierung der neuen City-Bahn-Lok von Fleischmann. Foto: Obermayer



Bild 9: Zugbegegnung am 11. 11. 1984 im Bahnhof Dieringhausen. Links die 212 294 mit einem Nahverkehrszug, gebildet aus „Silberlingen“, rechts die 218 137 mit einer neuen Zuggarnitur der City-Bahn. Foto: B. Czekala-Pillmann





Bild 1: Mit einer Garnitur „Silberlinge“ steht die geschmückte 75 1118 im Jahre 1964 mit dem E 1371 nach Karlsruhe am Bahnsteig in Schönmünzach zur Abfahrt bereit. Die Abschiedsfahrt der 75 1118 fand übrigens zwei Jahre später am 15. Mai 1966 ebenfalls auf der Murgtalbahn statt.

Foto: M. Dettelbacher

Die badische Gattung VI c

Baureihen 75⁴ und 75¹⁰⁻¹¹ der Deutschen Reichsbahn

Nach der im Waffenstillstandsvertrag von 1918 vereinbarten Ablieferung von 28 Lokomotiven an Frankreich und Belgien, verblieben der Deutschen Reichsbahn im Jahre

1920 noch 107 Maschinen der badischen Gattung VI c. Nach dem Nummernplan von 1925 erhielten die noch vorhandenen 64 Fahrzeuge der Lieferserien 1 bis 7 die Baurei-

henbezeichnung 75⁴ und die 43 Lokomotiven der beiden Lieferungen von 1920 und 1921 wurden als Reihe 75¹⁰⁻¹¹ übernommen. Die Betriebsnummern wurden nicht fortlaufend

Bild 2: Im September 1963 zählte die 75 1003 im Bw Hallingen noch zu den betriebsfähigen Maschinen der badischen Gattung VI c.

Foto: A. Schöppner





Bild 3: 1960 feierte man „125 Jahre Deutsche Eisenbahnen“, wie auch auf dem Wasserkasten der 75 1004 zu lesen steht, die am 9. 12. 1960 in Karlsruhe im Bild festgehalten wurde.

Foto: H. Schambach

Bild 5 (nächste Seite): Die Lokomotive der badischen Gattung VI c hat in Konstanz eine sehr interessante Zuggarnitur übernommen und überquert nun auf der Fahrt in Richtung Radolfzell die Rheinbrücke in Konstanz a. Bodensee. Die Garnitur besteht nur aus einem badischen Packwagen, einem BC4i der Einheitsbauart und einem preußischen C40. Die Aufnahme dürfte in den dreißiger Jahren entstanden sein.

Foto: Sammlung Schröpfer

Bild 6 (übernächste Seite): Ein Blick von der Straßenbrücke in Donaueschingen; die 75 405 verläßt am 7. 7. 1956 mit einem Eilzug den Abzweighbahnhof an der Strecke Offenburg – Konstanz.

Foto: L. Rotthowe

vergeben, sondern in Gruppen, die den einzelnen Bauserien zugeordnet waren. Hierbei ergab sich folgende Gliederung:

Bauserie	Baujahr	Betriebsnummer
VIc ¹	1914	75 401 – 75 409
VIc ²	1915/16	75 411 – 75 430
VIc ³	1916/17	75 431 – 75 441
VIc ⁴	1917	75 451 – 75 464
VIc ⁵	1917	75 471 – 75 473
VIc ⁶	1917/18	75 481 – 75 483
VIc ⁷	1917	75 491 – 75 494
VIc ⁸	1920	75 1001 – 75 1023
VIc ⁹	1921	75 1101 – 75 1120

Die Hauptabmessungen der beiden Baureihen waren gleich, die Kessel und Triebwerke identisch. Unterschiede gab es nur beim Dienstgewicht der Lieferserien 8 und 9, das durch einen verstärkten Rahmen um rund 1

bis 1,9 t angewachsen war. Die Lokomotiven der badischen Gattung VI c bewältigten zusammen mit den 173 Maschinen der ab 1900 in Dienst gestellten Gattung VI b nahezu 75% der Personenverkehrs im früheren Großherzogtum Baden.

Nach ihrer Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn waren die Fahrzeuge der Baureihen 75⁴ und 75¹⁰⁻¹¹ zunächst noch unentbehrlich auf vielen der badischen Strecken, mit den zum Teil recht beträchtlichen Steigungen. Die Lokomotiven waren selbst den Anforderungen des Schnellzugdienstes gewachsen.

Wie bereits im Eisenbahn-Journal 5/1985 erwähnt wurde, führen am Ende der zwanziger Jahre noch 72 Lokomotiven in ihrer badischen Heimat. Bei der Berliner Stadtbahn standen

zu diesem Zeitpunkt 10 Maschinen im Einsatz. Bald tauchten die ersten der badischen Maschinen auch bei der RBD Schwerin auf, und im Jahre 1935 wurden bei den Bahnbetriebswerken Neustrelitz, Rostock, Schwerin und Wismar insgesamt 38 Lokomotiven registriert, unter denen sich wohl auch die Berliner Maschinen befanden.

Noch vor dem Beginn des Zweiten Weltkrieges waren die Lokomotiven 75 427 und 75 1001 aus dem Betriebsdienst ausgeschieden. Nach 1945 fehlten die Maschinen 75 430, 433, 491, 1014 und 1104 in den Bestandslisten. Während des Krieges waren die 13 Fahrzeuge aus Luxemburg von der Deutschen Reichsbahn mit den Betriebsnummern 75 1121 bis 75 1133 eingegliedert worden. Zwei davon, die 75 1122 und 1129, verblieben

Bild 4: Mit einem Eilzug nach Freiburg (Breisgau) macht sich die 75 416 am 15. 9. 1957 in Donaueschingen auf den Weg. In Neustadt (Schwarzwald) wird der Zug von einer der fünf Lokomotiven der Baureihe E 244 für das 50-Hz-Netz der Deutschen Bundesbahn übernommen, die ihn das Hölletal hinab bis nach Freiburg (Breisgau) befördern wird.

Foto: H. Schambach

