

Eisenbahn JOURNAL

B 7539 F
ISSN 0720-051X

3/1985
April

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

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



(Füllseite)

3/85
**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 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 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 34 000

Aus dem Inhalt . . .

Seite

Die Baureihe 65 der DB	4
Das neue H0-Modell der 65 018	13
Preußen-Report (Die Gattung T 6)	14
140 Jahre Eisenbahn in Württemberg	18
Die fränkische Höllentalbahn	21
Dillenburger 94 ⁵ auf der Scheldetalbahn	28
Bayern-Journal (Die Gattung C VI und G 3/4)	34
Die Schweizer Krokodile	40
Neues vom Schneider Schorsch	48
»Unsere gelben Seiten« Adreß- und Telefonverzeichnis	56
Das Gleisbildstellwerk GBS von Roco	59
Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut	60
Mini-Markt	65
Wasserspiele ohne Wasser	68
Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör	72
Schaufenster der Neuheiten	79
Geschichte der Dampflokomotive im Maßstab 1:32	82

Die Seiten 43–46 mit der Sektion 18 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:

Mit einem aus dreiachsigen Umbauwagen gebildeten Personenzug nach Miltenberg verläßt die 065 018 am 29. 2. 1972 Aschaffenburg. Als letzte Vertreterin ihrer Gattung war sie bis zu ihrer z-Stellung Ende Dezember 1972 im Bw Aschaffenburg beheimatet. Anschließend kam sie dann als Museumslokomotive ins Deutsche Dampflokomotiv-Museum nach Neuenmarkt-Wirsberg.

Foto: Udo Geum

Zu unserem Poster (Seite 42/47):

Die 065 018 hat am 29. 2. 1972 mit einem Personenzug aus Aschaffenburg Miltenberg erreicht. Dort konnte man damals überdies noch bayerische Ausfahrtsignale antreffen.

Foto: Udo Geum



Bild 1: Die 065 018 fährt im Oktober 1972 mit einem Personenzug aus Aschaffenburg soeben in den Bahnhof Obernburg-Elsenfeld ein. Nach Abkuppeln der Schienenbusgarnitur am Zugschluß wird die 065 018 ihre Fahrt nach Miltenberg fortsetzen. Links steht die 064 305. **Foto: G. Goerke**

Die Baureihe 65 der DB

Im M + F-Journal 6/1979 hatten wir die Baureihe 65 der Deutschen Bundesbahn bereits kurz vorgestellt und damit zugleich die Modellbahnhersteller wieder einmal an diese

schöne Mehrzwecklokomotive erinnert. Zuerst reagiert hat die Firma Fulgurex, die uns bereits vor zwei Jahren ein sehr schönes Kleinserienmodell der 65 018 in der Baugröße

H0 bescherte. Wenig später folgte Fleischmann mit einer Nachbildung derselben Lok im Maßstab 1:160 und kurz vor dem Ende des Jahres 1984 erschien dann die 65 018 auch

Bild 2: Die 065 014 legt sich bei der Ausfahrt aus Klingenberg/Main mit dem P 3319 mächtig ins Zeug (Oktober 1971). **Foto: G. Goerke**





Bild 3: Die 065 018 im August 1972 am Wasserkran im Bw Miltenberg.

Foto: D. Kempf

Bild 4: Mit dem P 3319 nach Aschaffenburg dampft die 065 018 im Oktober 1971 zwischen Kleinheubach und Laudenbach am linken Mainufer entlang.

Foto: G. Goerke





Bild 5: Im Rahmen der Sonderfahrt „Mit Dampf durch den Taunus“ am 17. 3. 1968 befuhr die 65 001 auch die Strecke Weilburg – Grävenwiesbach. Das Foto zeigt sie auf der Eisenbrücke bei Pfaffenwiesbach unweit des Haltepunktes Heinzenberg. Der Streckenabschnitt von Weilminster nach Grävenwiesbach ist bereits seit langen Jahren stillgelegt, die Brücke abgetragen.

Foto: D. Kempf

im Baumaßstab 1:87.

Dies war für uns der Anlaß, eine umfassende Bauartbeschreibung der Reihe 65 vorzubereiten, die natürlich auch eine Originalzeichnung enthalten sollte. Obwohl diese und viele andere Zeichnungen seit 1960 in unserem Besitz

sind, mußten wir auf unser Vorhaben verzichten, da uns die Deutsche Bundesbahn einen dicken Strich durch die Rechnung machte. Die DB hat nämlich vor einigen Jahren die technischen Beschreibungen und Zeichnungen der Baureihe 65 und zahlreicher Dampf- und Elektrolokomotiven mit **allen** Rechten an einen Verlag veräußert, der die Bauartbeschreibungen nachdrucken wollte. Außer der Ankündigung der sehr teuren Nachdrucke ist bislang aber noch nichts erschienen. Da die DB nicht bereit ist offenzulegen, welche Unterlagen verkauft wurden, können wir unsere Leser derzeit leider nicht in gewohnter Weise mit den erforderlichen Informationen versorgen. Bei der nachfolgenden Vorstellung der

Baureihe 65 stützen wir uns auf vorhandene Fotos, eigene Aufzeichnungen und auf Informationen aus dem Hause Krauss-Maffei. Bereits zu Beginn der vierziger Jahre erwog man bei der früheren Deutschen Reichsbahn den Ersatz einiger Tenderlokgattungen durch eine Neuentwicklung, die vor allem die preußischen Bauarten T 14¹ und T 18 ablösen sollte. Der sich ausweitende Zweite Weltkrieg unterband dann aber alle weitere Aktivitäten. Erst bei der Festlegung des neuen Typenprogramms der Deutschen Bundesbahn wurde diese Idee wieder aufgegriffen. Gefordert war eine Mehrzwecktenderlokomotive für den Einsatz auf Haupt- und Nebenbahnen und für den schnellen Personennahverkehr im Be-



◀ **Bild 6:** Stirnansicht der fabrikneuen 65 004.

Foto: Dr. Scheingraber

Bild 7: Die 65 004 am Tag der Abnahme im AW München-Freimann (9. 3. 1951).

Foto: Dr. Scheingraber

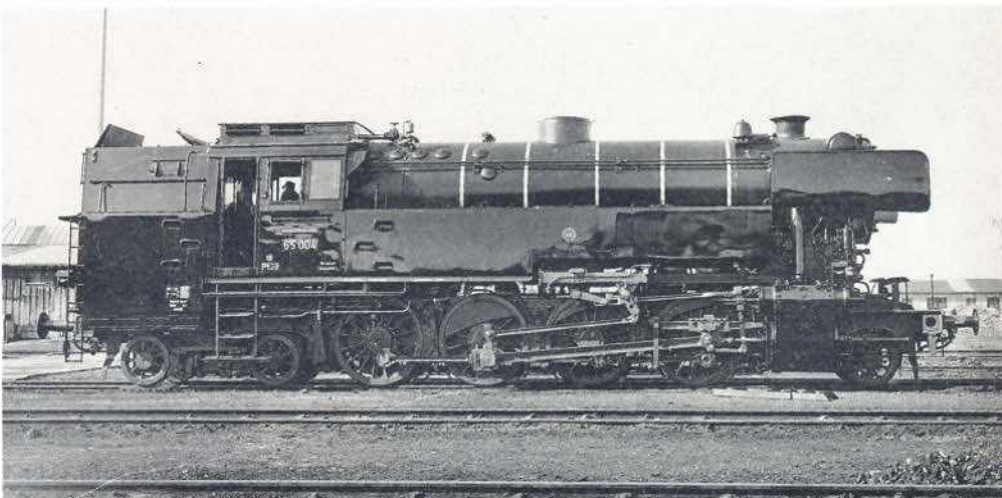




Bild 8: Wenige Monate vor dem Ausscheiden der 065 014 aus dem Betriebsdienst entstand dieses idyllische Foto im Oktober des Jahres 1971 im Bahnhof von Miltenberg am Main.
Foto: Obermayer

reich von Großstädten. Schließlich entschied man sich für eine 1'D 2'-h 2-Tenderlokomotive mit einem Treib- und Kuppelraddurchmesser von 1500 mm. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde auf 85 km/h festgesetzt. Die zu ersetzende Baureihe 78⁰⁻⁵ war mit 100 km/h zwar schneller, in der Anfahrbeschleunigung der BR 65 aber eindeutig unterlegen. Als indizierte Leistung wurden bei der Baurei-

Bild 10: Wer gut schmiert, der gut fährt! Inspektion der 065 013 am 6. 10. 1971 in Miltenberg. Foto: U. Geum

Bild 9: Das Führerhaus der 065 018 (Juli 1972). Foto: D. Kempf





Bild 11: Am 14. 6. 1970 gehörte die 065 001 zum Bestand des Bw Darmstadt und wartet im Heimat-Bw auf ihren nächsten Einsatz.

Foto: U. Geum

he 65 rund 1480 PSI und bei der T 18 nur 1140 PSI ermittelt. Noch etwas schwächer war die T 14¹ mit 1000 PSI, die mit 70 km/h auch wesentlich langsamer war.

Die Lokomotiven der Baureihe 65 waren nach den neuen Baugrundsätzen als moderne Schweißkonstruktion ausgeführt und verfügten über reichlich bemessene Vorratsbehälter mit einem Fassungsvermögen von 14,3 m³

Wasser und 4,8 t Kohle. Trotz einer guten Lastverteilung liefen die Lokomotiven im höheren Geschwindigkeitsbereich nicht besonders ruhig. Bemängelt wurden vor allem die Zuckbewegungen, verursacht durch einen ungenügenden Massenausgleich. Eine Verbesserung brachte erst das ausgeglichene Leichtbautriebwerk der 65 018.

Urheberfirma und alleiniger Lieferant der Bau-

reihe 65 war Krauss-Maffei in München-Allach. Die erste Bauserie mit 13 Maschinen, Fabrik-Nr. 17 661 bis 17 673, gelangte noch im Jahre 1951 zur Ablieferung. Die Abnahme der Lokomotiven 65 001 bis 013 erfolgte im AW München-Freimann in der Zeit zwischen dem 2. März und dem 8. Juni 1951. Diese Fahrzeuge waren alle mit Oberflächenvorwärmer der Bauart Knorr, mit einem Lüftungsauf-

Bild 12: Nicht nur die 065 018 präsentiert sich hier in einem optisch tadellosen Zustand, auch der Wasserkrän im Bahnbetriebswerk Miltenberg macht mit seinem frischen silbernen Farbton eine wohlthuende Ausnahme von den sonst tristen Farben eines DB-Bahnbetriebswerkes.

Foto: P. Bäuchle





Bild 13: Mit einem Personenzug dampft die 065 016 des Bw Darmstadt im Juli 1970 bei Fürth (Odenwald) durch das Weschnitztal in Richtung Weinheim.

Foto: U. Geum

Bild 14: Das Bw Dillenburg beheimatete in den Jahren 1967 und 1968 insgesamt 4 Lokomotiven der Baureihe 65, unter ihnen auch die 065 010 (Juni 1968).

Foto: D. Kempf





Bild 15: Die 065 008 ist mit dem P 3522 in Erbach/Odenwald eingetroffen und wird nun auf der dortigen Drehscheibe gedreht. Die Drehscheibe wurde übrigens mit der Druckluftpumpe der Lokomotive angetrieben (Sommer 1969).
Foto: G. Goerke

satz auf dem Dach und mit etwas zurückgesetzt angeordneten Führerstandstüren ausgestattet. Nach der Abnahme wurden die Maschinen 65 001 bis 007 dem Bw Darmstadt zugewiesen. Die 65 008 bis 010 kamen zunächst in das Bw Düsseldorf-Abstellbahnhof und dann im zweiten Quartal 1954 ebenfalls in das Bw Darmstadt. Bis zum Juli 1953 fuhren die 65 011 bis 013 beim Bw Letmathe, da-

nach beim Bw Fröndenberg. Im Mai 1954 ging die 65 011 dem Bw Darmstadt zu, die beiden anderen gelangten im selben Monat zum Bw Essen Hbf. Diesem Bahnbetriebswerk wurden dann auch die fünf Lokomotiven 65 014 bis 018 der zweiten Bauserie, Fabrik-Nr. 17 893 bis 17 897, deren Abnahme zwischen dem 12. Dezember 1955 und dem 7. April 1956 erfolgte, zugeteilt. Im Gegensatz zur er-

sten Bauausführung hatten diese Maschinen ein Tonnendach mit Lüftungsöffnungen und einem Oberlichtfenster im Dachscheitel. Statt eines Oberflächenvorwärmers verfügten die Fahrzeuge über Henschel-Mischvorwärmanlagen MVT. Die Führerstandstüren waren nun außen bündig angeordnet und im Fensterbereich abgeschragt. Unverändert blieb das Laufwerk mit dem Krauss-Helmholtz-Ge-

Bild 16: Im Juni 1969 verläßt die 065 013 mit dem P 3532 nach Erbach/Odenwald den Hauptbahnhof Darmstadt.

Foto: G. Goerke

