

B 7539 F
ISSN 0720-051X



Eisenbahn JOURNAL

4/1984
Juni

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

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





In Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg) zweigt die Strecke nach Weiden von der Hauptbahn Nürnberg – Schwandorf – Furth im Wald ab. Die mit einem Kabinentender ausgerüstete Lokomotive der Baureihe 50 hat Neukirchen verlassen und dampft mit ihrem Güterzug bei Peilstein Richtung Weiden.

Foto: J. Nelkenbrecher

4/84

 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 Fürstenfeldbruck, 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 Fürstenfeldbruck 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 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 33.000

Aus dem Inhalt . . .

	Seite
Abschied vom Betriebsdienst	4
Die Universaltenderlokomotive der württembergischen Gattung T 5	10
Leipziger Frühjahrsmesse 1984	16
Bayern-Journal (Rangierbetrieb mit bayerischen Dampflokomotiven)	18
Deutsche Diesellokomotiven (Die V 160-Familie)	24
Ein Rückblick auf die alten preußischen Güterzuglokomotiven	32
MAN baute den ET 25 für die Deutsche Reichsbahn	37
Die »gesuperte« 012 081	40
Die Bajuwarisierung der preuß. G 10	44
»Unsere Gelben Seiten« – Adreß- und Telefonverzeichnis	48
1928 – Gruppenverwaltung Bayern im Modell	51
Modellbahn-Dioramen	61
Großer Modellbau-Wettbewerb	64
Neuheiten-Journal	72
Mini-Markt	77
Verlagsbestelliste	78
Bücherecke	80

Zu unserem Titelbild:

Das Bahnbetriebswerk Nürnberg Rbf war Anfang der siebziger Jahre das letzte Bw, das Lokomotiven der Baureihe 86 planmäßig einsetzte. Zum Bestand des Bw Nürnberg Rbf zählte auch die 086 407, die hier auf der Fahrt von Nürnberg nach Unternbibert-Rügland ist.
Foto: J. Nelkenbrecher

Zu unserem Poster (Seite 42/43):

1960 waren im Bw Ehrang auch noch preußische G 10 anzutreffen. Die abgebildete 57 2566 zählte nach dem Zweiten Weltkrieg lange Jahre zum Bestand des Bw Limburg, bevor sie im November 1958 an das Bw Frankfurt 2 abgegeben wurde, wo sie jedoch nur ein kurzes Gastspiel gab.
Foto: W. A. Reed



Bild 1: Im Sommerfahrplan 1980 bot die DB eine Kurswagenverbindung von Dortmund nach Bad Aibling an. Am 4. August 1980 hatte die Rosenheimer 144 187 in Rosenheim den Kurswagen vom D 723 übernommen und beförderte ihn als N 6224 nach Bad Aibling. Wegen fehlender Abstellmöglichkeiten wurde der Wagen anschließend als Lr 33 675 wieder zurück nach Rosenheim gefahren, aufgenommen in Bad Aibling.

Foto: A. Ritz

Abschied vom Betriebsdienst

Ein stetiger Ausbau der S-Bahn-Netze in den Ballungsräumen und Verbesserungen im Fernreiseverkehr durch neue Fahrzeuge kennzeichnen die Bestrebungen der Deutschen Bundesbahn, den Schienenverkehr attraktiver und wirtschaftlicher zu gestalten. Dadurch und durch rückläufige Beförderungsleistungen im Güterverkehr

ergab sich, daß die DB in jüngster Zeit weniger Triebfahrzeuge benötigt. Dieser Trend wird sich auch im Jahre 1984 fortsetzen und zur Ausmusterung älterer Elektrolokomotiven und Triebzüge führen. Betroffen sind vor allem jene Fahrzeuge, die aufgrund ihres Alters oder der geringen Stückzahl einen hohen Aufwand bei der

Wartung und in der Unterhaltung erfordern. Nachfolgend soll nun ein Überblick über jene Baureihen gegeben werden, die voraussichtlich noch im Laufe dieses Jahres aus dem Dienst scheiden werden.

Elektrolokomotiven

Aus der Gattung der Elektrolokomotiven wird das Schicksal der Ausmusterung zunächst einmal die letzten Exemplare der Baureihe 118 treffen. Diese kräftigen und formschönen Maschinen hatten jahrzehntelang die schweren Schnellzüge auf den elektrifizierten Hauptbahnen befördert. Mit dem Erscheinen neuer Elektrolokomotiven wurden die Maschinen der Reihe 118 dann aber allmählich aus dem hochwertigen Reisezugdienst verdrängt. Am Ende des Jahres 1982 waren noch 32 betriebsfähige Lokomotiven im Bw Würzburg 1 zusammengefaßt. Inzwischen wurden bereits weitere Maschinen ausgemustert und zum letzten Fahrplanwechsel schieden die letzten Exemplare aus dem aktiven Betriebsdienst aus.

Noch rascher vollzog sich das Ende der Maschinen der Baureihen 144 und 145. Auch die robusten und langlebigen Mehrzweck-Lokomotiven hatten in Würzburg ihre letzte Heimat gefunden. Noch Ende 1982 verfügten die Bahnbetriebswerke Rosenheim, Stuttgart und Würzburg über einen Bestand von 44 Lokomotiven der Reihe 144 und 8 Maschinen der Reihe 145, die vor allem im Personennahverkehr und im leichten Güterzugdienst einge-





▲ **Bild 3:** Mit ihrem Eilzug von Nürnberg nach Passau wird die 118047 in wenigen Minuten in Regensburg eintreffen (Mai 1983).

Foto: A. Ritz

▶ **Bild 4:** Die 220 009 fährt im August 1980 mit einem Eilzug nach Lübeck in Plön ein.

Foto: A. Ritz



◀ **Bild 2:** Am Anfang der achtziger Jahre wurden die Besuche von Elektrolokomotiven der Baureihe 118 im Stuttgarter Hauptbahnhof immer seltener. Dort entstand die Aufnahme der 118053, die schon reichlich „geflickt“ aussieht. Foto: Obermayer



setzt wurden. Jetzt sind auch die letzten Reservemaschinen entbehrlich geworden. Die dritte Lokomotivbauart, die in diesem Jahr in den Ruhestand versetzt wird, ist die Baureihe 193. Der Lebenslauf dieser schweren Güterzuglokomotiven wurde bereits ausführlich im Eisenbahn-Journal 3/1984 aufgezeichnet.

Diesellokomotiven

Als erste Großdiesellokomotiven für den Einsatz auf Hauptbahnen stellte die Deutsche Bundesbahn im Jahre 1953 fünf Prototypen der V 200 in Dienst. In weiteren Bauserien folgten bis zum Ende der fünfziger Jahre 81 Maschinen derselben Bauart. Unvergessen bleiben die Einsätze der Lokomotiven im be-



Bild 5 (oben): Zwei Lokomotiven der Baureihe 220 begegnen sich hier mit Güterzügen im Bahnhof Spai- chingen. Die 220 062 hat einen Güterzug nach Tuttlingen am Haken. **Foto:** J. Nelkenbrecher

Bild 6 (Mitte): Im November des Jahres 1983 waren noch einige Planzüge von Cux- haven nach Bremer- haven mit Lokomotiven der Baureihe 220 bespannt. Zu diesen Fahrzeugen zählte auch die in Cuxhaven abgelichtete 220 036. **Foto:** Obermayer

Bild 7: 1984 verkehrten noch Triebzüge der Baureihe 425 zwi- schen Untertürkheim und Kornwestheim. Der 425 101 wurde bereits im Frühjahr 1983 auf der Güter- bahn bei Stuttgart- Münster aufgenommen. **Foto:** Obermayer



Bild 8: Im Jahre 1980 hatte der Triebzug 432 202 im AW Cannstatt noch einen neuen Anstrich erhalten. Nach der erfolgten Abnahme steht der Triebzug nun außerhalb des AW zur Rückfahrt in das Bw Nürnberg bereit. **Foto: Obermayer**

sonders schweren Dienst auf der Schwarzwaldbahn und auf verschiedenen Strecken in Süddeutschland mit langen Rampenabschnitten. Manche der noch vorhandenen Kinderkrankheiten dieser Baureihe wurden hierbei aufgedeckt und danach wirksam behoben. Zum Jahresende 1982 zählten nur noch 31 Fahrzeuge der Betriebswerke Lübeck und Oldenburg zum Einsatzbestand der DB. Längst ist die Zahl der im Plandienst verkehrenden Maschinen noch weiter geschrumpft. Übrig werden nur einige wenige Museumsfahrzeuge dieser Bauart bleiben.

Elektrotriebzüge

Besonders hart betroffen von der Ausmuster-

ungswelle des Jahres 1984 sind die noch vorhandenen Altbaubtriebzüge mehrerer Baureihen. Hierzu zählen die Triebzüge der Reihe 425, die lange Zeit zusammen mit den Fahrzeugen der Baureihe 465 im Großraum Stuttgart eingesetzt waren. Heimat-Bw der Triebzüge ist Tübingen, bei dem auch die Fahrzeuge der Reihe 427 stationiert sind. Beide Baureihen, die derzeit auch noch im Berufsverkehr zwischen Untertürkheim und Kornwestheim verkehren, sind zur Ausmusterung vorgesehen. Zu Ende geht es in diesem Jahr auch noch mit den Triebzügen der Baureihe 430 des Bw Hamm. Viele dieser Fahrzeuge sind bereits ausgemustert und verschrottet. Die Baureihe ET 30 war ab dem Jahre 1956 für den Regionalverkehr im Ruhrgebiet beschafft worden. Insgesamt 24 jener einst so

fortschrittlichen dreiteiligen Garnituren standen der DB früher zur Verfügung.

Wesentlich älter sind die Triebzüge der Baureihe 432, die beim Bw Nürnberg beheimatet sind. Diese Fahrzeuge waren ab 1936 für den Einsatz im Schnellverkehr zwischen großen Knotenpunkten beschafft worden. Nur vier der gelieferten 13 dreiteiligen Einheiten gelangten noch in den Bestand der Deutschen Bundesbahn. Ursprünglich bestanden die Garnituren aus zwei End- und einem Mittelwagen. Beim Umbau durch die DB wurde jeweils ein Endwagen entnommen und durch einen angepaßten Steuerwagen der Baureihe ES 25 ersetzt. Die vier freigewordenen Triebwagen waren zunächst paarweise gekuppelt und fuhren als zweiteilige Triebzüge der Baureihe ET 32.2. Durch Einfügen von Mittelwa-

Bild 9: Die Strecke Heidelberg – Neckarelz – Osterburken zählte zu den letzten Einsatzgebieten der Baureihe 455. Im letzten Abendlicht präsentiert sich hier der 455 403-6 im Bahnhof Mosbach (September 1983). **Foto: A. Ritz**





Bild 10: Im Winterfahrplan 1983/84 verkehrten die Triebwagen der Baureihe 427 u. a. als Nahverkehrszüge zwischen Plochingen und Geislingen. Mit einem Zugpaar gelangten sie um die Mittagszeit von Geislingen über die Geislinger Steige bis nach Westerstetten. Das Foto entstand im Oktober 1983 in Geislingen.
Foto: A. Ritz

gen, umgebaut aus Steuerwagen ES 25, entstanden in den Jahren 1963/64 auch daraus zwei dreiteilige Triebzüge.

Als letzte Einheits-Triebzüge der früheren Deutschen Reichsbahn erschienen 1939 die Fahrzeuge der Baureihe ET 55 für den Nahverkehr in bergigem Gelände. Zu den zweiteiligen Zügen wurden auch noch acht Steuer-

wagen beschafft. Nach dem Umbau der Steuerwagen zu Mittelwagen fuhren die Triebzüge als dreiteilige Einheiten im Stuttgarter Vorortverkehr der DB. Nach der Eröffnung des S-Bahn Verkehrs in Stuttgart kamen die Fahrzeuge zum Bw Heidelberg.

In Heidelberg beheimatet sind auch die letzten Exemplare der Baureihe 456, die dreiteilig

als erste Neubau-Triebzüge der DB bereits im Jahre 1952 in Dienst gestellt wurden. Neu an dieser Bauart war die Ausführung des Wagenkastens als selbsttragende Röhre in kombinierter Spanten- und Schalenbauweise. Zur Verringerung des Luftwiderstandes hatten die Fahrzeuge seitliche Schürzen und eine geschlossene Bodenwanne erhalten.

Bild 11: Einige Triebzüge der Baureihe 430 waren viele Jahre lang im Vorortverkehr von Nürnberg eingesetzt. Am 23. April 1972 stand auf Gleis 6 des Nürnberger Hauptbahnhofs eine Doppelgarnitur mit dem 430 424 an der Spitze zur Abfahrt bereit.
Foto: J. Nelkenbrecher





Bild 12: Neben den Triebwagen der Baureihe 455 sind seit langen Jahren auch die Triebwagen der Baureihe 456 im Neckartal zwischen Heidelberg und Neckarelz anzutreffen. Als Foto-Objekt immer wieder reizvoll ist Zwingenberg (Baden) mit seiner oberhalb der Bahnlinie gelegenen Burg (September 1983). **Foto: A. Ritz**

Dieseltriebzüge

In ähnlicher Gestaltung wie die Elektrotriebzüge der Reihe ET 56 entstanden ab 1952 auch neue Dieseltriebzüge als VT 08 für den

Fern-Schnellverkehr und ab 1953 als VT 12 für den Städte-Schnellverkehr. Ein Teil der Triebzüge VT 08 wurde umgebaut und später als Baureihe 613/913 geführt. Die Triebzüge sind beim Bw Braunschweig 1 beheimatet. Im

selben Bahnbetriebswerk verdienen derzeit auch noch die letzten Garnituren der Reihe 612 ihr Gnadentrotz. Mit dem Sommerfahrplan 1984 werden dann auch die „Eierköpfe“ ihren Dienst quittieren müssen. **HO**

Bild 13: Im März 1980 waren die Triebwagen der Baureihen 612 und 613 auch noch in Schleswig-Holstein anzutreffen. Dieses hübsche Motiv entdeckte der Fotograf an der Strecke Kiel – Lübeck in der Nähe von Timmdorf. **Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz**



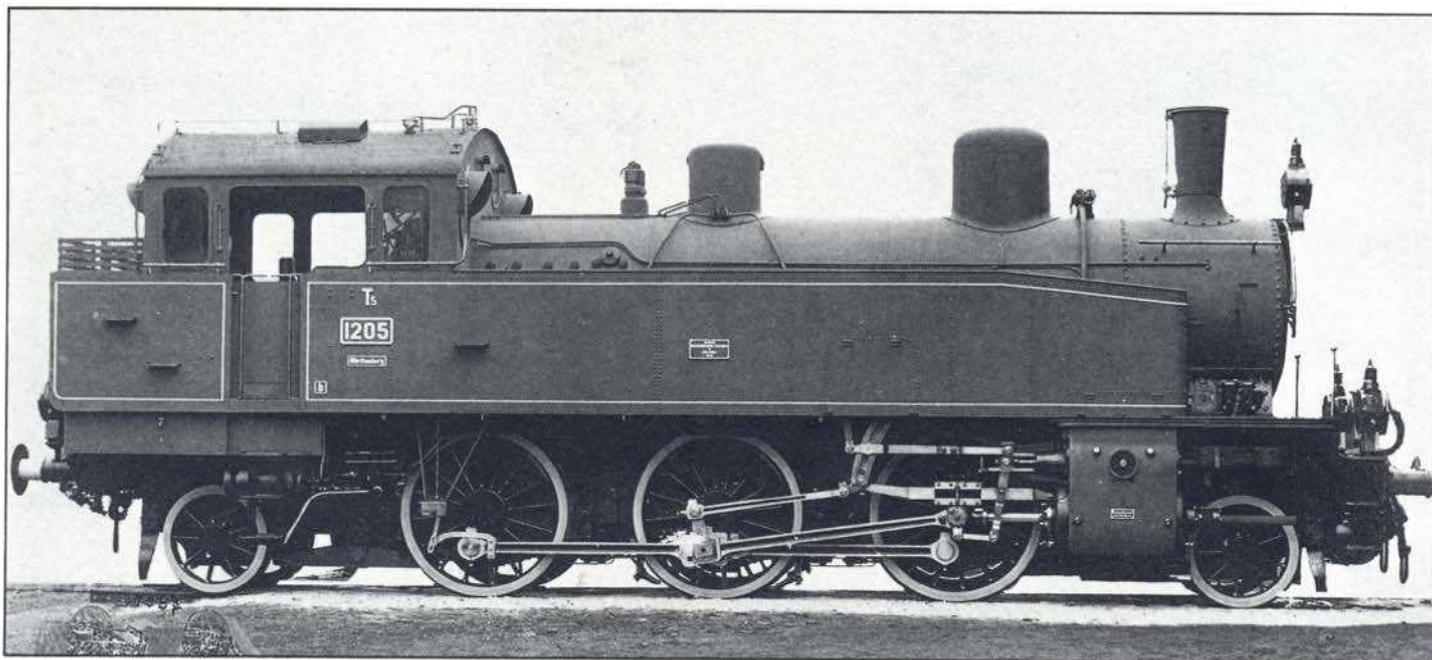


Bild 1: Tenderlokomotive 1205 der württembergischen Klasse T 5 des Baujahres 1910, aufgenommen vor der Ablieferung durch die Maschinenfabrik Esslingen.

Werkfoto, Sammlung Dr. Scheingraber

Die Universal - Tenderlokomotive der württembergischen Gattung T 5

Am 22. Oktober 1845 eröffnete die Königlich Württembergische Staatseisenbahn ihre erste Strecke von Cannstatt nach Untertürkheim mit einer Länge von 3,25 km. Ein Jahr später konnte man von Cannstatt bereits nach Plochingen und nach Ludwigsburg mit der Bahn reisen.

Als erste Fahrzeuge standen vierachsige Durchgangswagen und sechs Dampflokomotiven zur Verfügung, die von der Eisenbahnkommission bei amerikanischen Herstellern bestellt worden waren. Baldwin & Whitney lieferte 3 Maschinen mit der Achsfolge 2' B. Die

Firma Norris, ebenfalls in Philadelphia ansässig, wählte eine 1' B-Ausführung.

Mit dem sich rasch vollziehenden weiteren Ausbau des Streckennetzes war man dann aber bald auf eigene Entwicklungen angewiesen. Die schwierigen topographischen Gegebenheiten in Württemberg stellten an die Lokomotivkonstruktoren besonders hohe Anforderungen. Die Esslinger Maschinenfabrik von Emil Keßler erwies sich schon sehr früh als zuverlässiger und leistungsfähiger Partner der Württembergischen Staatseisenbahn. Beeinflusst wurden die Entwicklungen jedoch

stets von dem jeweils amtierenden Maschinenmeister der Stuttgarter Generaldirektion. Erfolg und Mißerfolg der Neukonstruktionen lagen oft dicht beieinander. Ein Höhepunkt im Lokomotivbau in Württemberg wurde dann erreicht, als Eugen Kittel im Jahre 1895 zunächst zum Oberingenieur der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen und bereits ein Jahr später zum Maschinendirektor ernannt wurde. In enger Zusammenarbeit mit der Maschinenfabrik Esslingen entstanden um die Jahrhundertwende mehrere neue Lokomotivgattungen für den Personen- und

Bild 2: Im Jahre 1919 mußten drei Lokomotiven der Klasse T 5 an Frankreich abgeliefert werden. Hierbei handelt es sich um die Fahrzeuge 1205, 1217 und 1248. Die Abbildung zeigt die frühere 1205 im Jahr 1929 in Fives mit der neuen Betriebsnummer NORD 3.1495.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

