



Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0720-051X

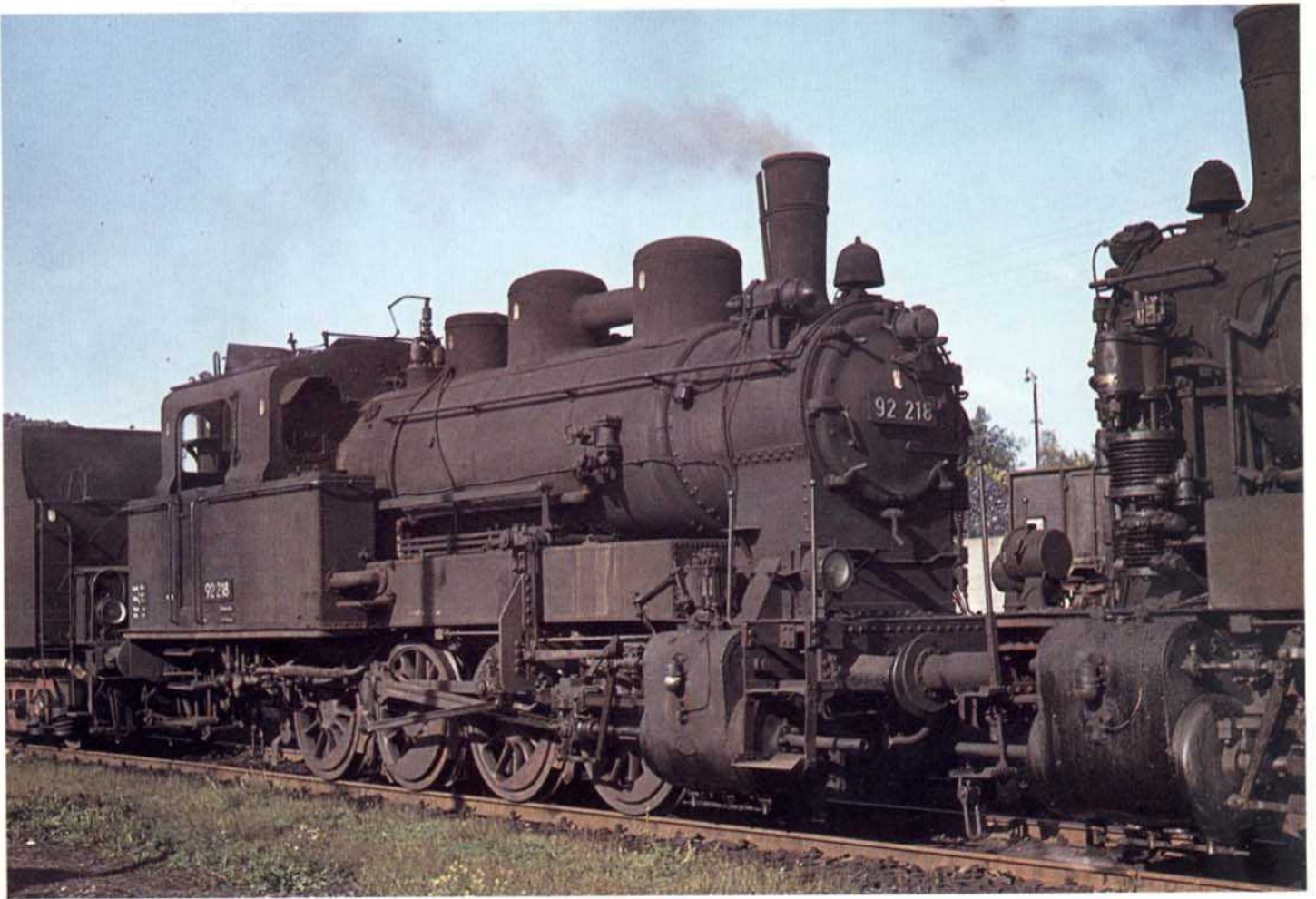
5/1982

Oktober

DM	7,80
sfr	7,80
öS	59,—
hfl	9,50
bfr	155,—
Lire	4.500,—

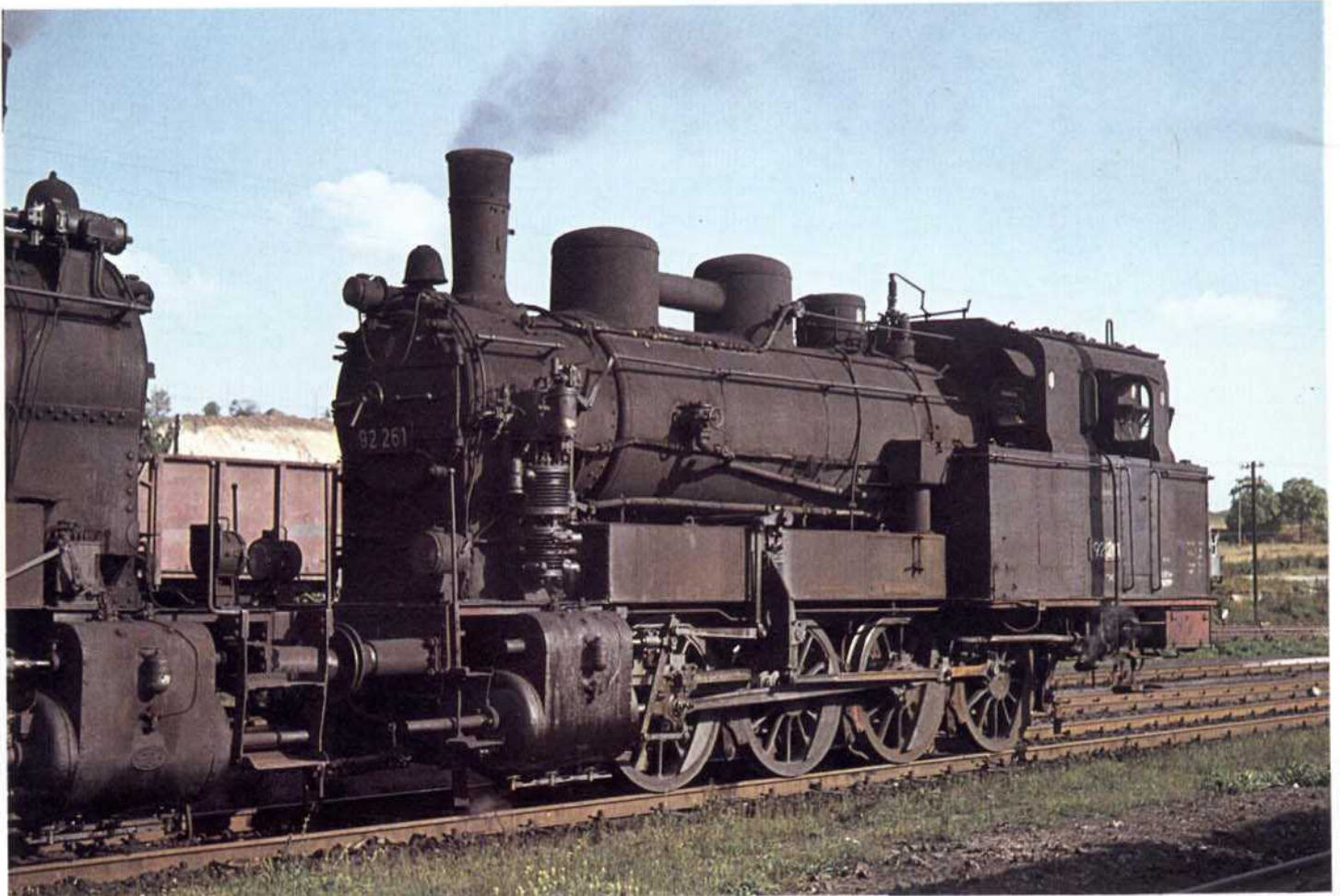
**Über 50 Farbseiten • Großer Modellbahnteil in Farbe
Super Preisausschreiben – über DM 5.000,- zu gewinnen!**





Im Bw Villingen an der Schwarzwaldbahn waren schon stets einige Lokomotiven der Baureihe 922-3 beheimatet. Zu den letzten dort dampfenden Maschinen dieser Gattung zählten 1962 die 92 218 (oben) und die 92 261 (unten). Mehr über die badische X b finden Sie unter der Überschrift „Vergessene Lokomotivbaureihen“ ab Seite 4.

Fotos: Obermayer



5/82

 ISSN 0720-051 X 8. Jahrgang
 Einzelausgabe

DM	7,80	hfl	9,50
sfr	7,80	bfr	155,—
öS	59,—	Lire	4.500,—

Verlag, Herausgeber und Vertrieb: H. Merker

 Redaktion: Hermann Merker
 H. Obermayer
 Andreas Ritz
 PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker, E. Henne

 Ständige Mitarbeiter:
 C. Asmus, R. Barkhoff, L. Bergsteiner,
 F. Jerusalem, H. Kundmann,
 J. Nelkenbrecher, P. Schiebel.

 Modellaufnahmen:
 Atelier Paur, Ing. Horst Obermayer,
 Peter Schiebel, Willy Kosak

Layout und Grafik: G. Gerstberger

Korrektur: U. Bauer

Satz: fotosatz geiss, Puchheim

Druck: Printed in Italy

by Litopat - Verona

Quality control:

Euro Planning International - Verona

Eisenbahn-Journal erscheint 1982 9 x,

(einschließlich 3 Sonder-Journalen).

 Erhältlich ist die Zeitschrift im Modellbahn-
 Fachhandel, im Buchhandel und Bahnhofsbuchhandel,
 oder direkt beim Verlag.

 Die Bezugsgebühren im Fach- und Buchhandel
 siehe oben.

Bei Direktbezug siehe unten.

Abonnement: DM 46,80 ohne Portokosten

 (Sonder-Journale sind im Abonnement-Preis
 nicht enthalten)

Einzelheft: DM 7,80 + DM 1,— Porto

 Postscheckkonto München Nr. 57199-802
 (BLZ 70010080)

Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300

(BLZ 70169370)

Dresdner Bank Nr. 695918000

(BLZ 70080000)

 Nachdruck, Übersetzung und jede Art der
 Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis
 des Verlages voraus.

 Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
 zum Kalenderjahresende möglich bzw.
 3 Monate vor Ablauf des Jahresabo.

 Zur Zeit gilt noch Anzeigen-Preisliste Nr. 4
 vom 1. Januar 1981.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

 Unaufgeforderte Einsendungen von Beiträgen
 können nur zurückgeschickt werden, wenn
 Rückporto beiliegt!


Neue Auflagenhöhe 30.000

Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2

Aus dem Inhalt

	Seite
Vergessene Lokomotivbaureihen (Die badische X b)	4
Verkehrskreuz Marktredwitz	7
Auf schmaler Spur von Warthausen nach Ochsenhausen	16
Deutsche Diesellokomotiven (V 80)	18
Die Langenschwalbacher	27
75-jähriges Schnellfahrjubiläum der S 2/6	30
Großer Modellbau-Preiswettbewerb	34
Bahnhofsimpressionen (Die Eisenbahn im Tal der Ahr)	36
Detaillieren leichter gemacht	39
Auf der Kgl. Bayerischen Staatsbahn	44
Ein „echter“ Mineralölzug	51
Modellzusammenbau BR 53	54
Die alten preußischen „Dreikuppler“ — 2. Teil	56
Die Burgruine	62
Neuheiten-Journal	66
Zweimal „Glaskasten“ in HO	72
Bücherecke	74
Mini-Markt	77

Diese Ausgabe wurde um 8 Seiten erweitert (52 Farbseiten und 32 Seiten in Schwarzweiß). Trotzdem war es uns wegen des überaus reichlichen Artikelmaterials nicht möglich, das Bayern-Journal unterzubringen. Fortsetzung und Schluß der bayerischen Tenderlokomotiven folgt im Eisenbahn-Journal 6/1982.

Zu unserem Titelbild:

Im Sommer 1980 war Saalfeld noch eine Hochburg der Baureihe 01: 01 0501 fährt am 24.6.1980 mit dem P5010 Richtung Jena aus, während 01 2204 im Vorfeld rangiert, um sich vor den P 8012 nach Gera zu setzen. **Foto: A. Ritz**

Zu unserem Poster:

Anläßlich des Oktoberfestes möchten wir Ihnen diesmal eine Reproduktion eines alten Stiches vorstellen, die die Bierverladung auf dem Zentralbahnhof in München nach einer Zeichnung von Walther Püttner aus dem Jahre 1890 zeigt. **Sammlung: C. Asmus**

Achtung!

**Großer Modellbau-Preiswettbewerb
auf Seite 34!
Über DM 5.000,— zu gewinnen!**

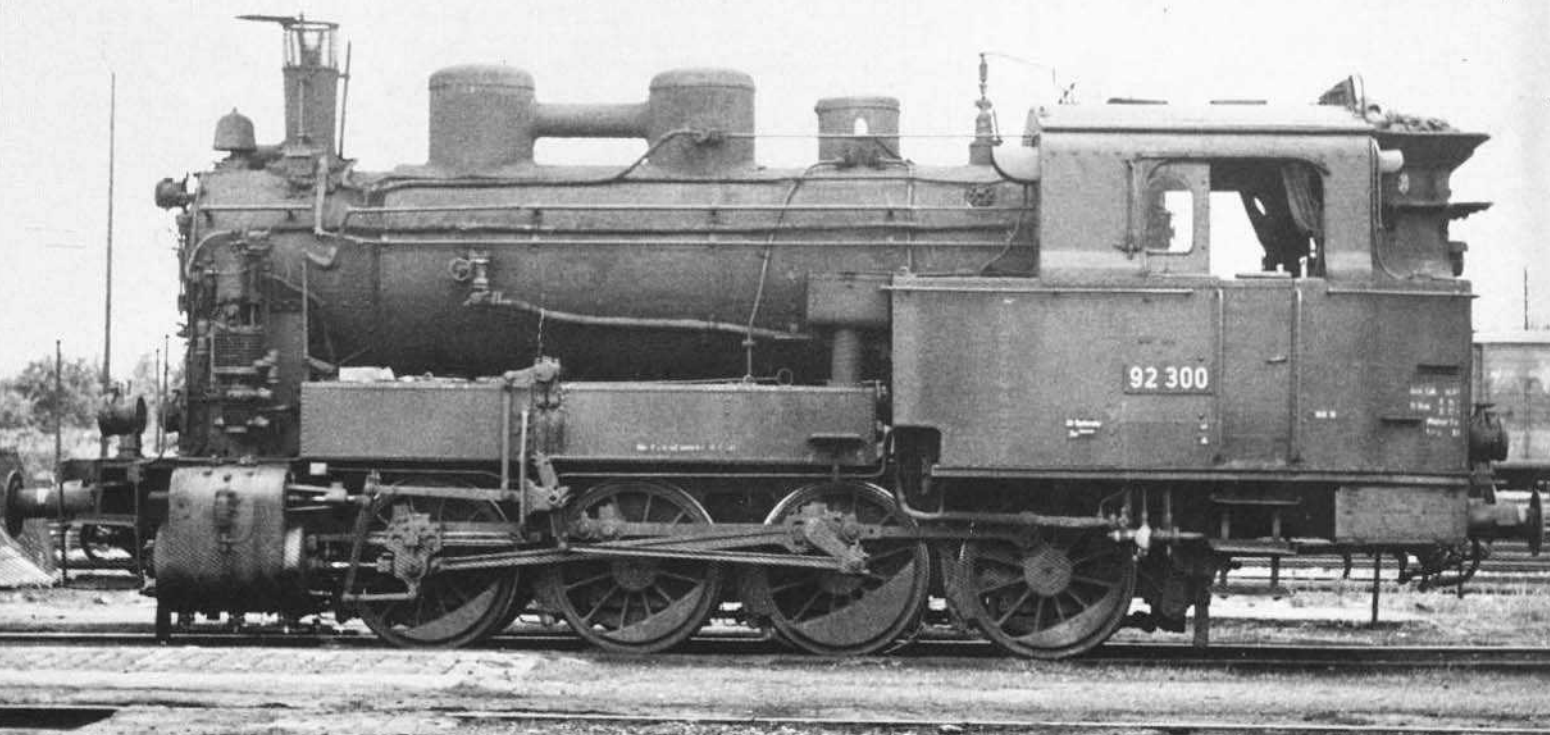


Bild 1: Zu Beginn der sechziger Jahre war die 92 300 im Verschlebedienst in Karlsruhe Rbf eingesetzt.

Vergessene Lokomotivbaureihen

Die badische X b

Genau vor 75 Jahren stellten die Großherzoglich Badischen Staatsbahnen die ersten Naßdampfenderlokomotiven der Gattung X b in Dienst. Bis zu diesem Zeitpunkt im Jahr 1907 verfügte noch keine deutsche Länderbahnverwaltung über vierfach gekuppelte Tendermaschinen für den Einsatz im Verschiebe- und Güterzugdienst.

Mit dem Entwurf und dem Bau der Fahrzeuge, die sehr wesentlich auf den Empfehlungen des Oberbaurats Courtin beruhten, war die Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe beauftragt worden. In der Bauausführung unterschied sich die badische X b sehr augenfällig von allen bislang vorhandenen Tenderlokomotiven der früheren deutschen Länderbahnen. Die hohe Kessellage (2.700 mm über der Schienenoberkante) ließ eine über dem Rahmen angeordnete Feuerbüchse zu. Der Wasservorrat von 7 cbm befand sich in zwei kurzen Behältern vor dem Führerhaus sowie in einem T-förmig ausgeführten langen Behälter unter dem Kessel. An der Rückfront des Führerhauses war ein Kohlenbehälter mit einem Fassungsvermögen von 2,5 t angebracht. Weitere Besonderheiten waren das im oberen Bereich etwas eingezogene Führerhaus und das Verbindungsrohr zwischen den beiden Dampfdomen. Auf dem hinteren Kesselschuß saß der runde Sandkasten und über dem Stehkessel die Sicherheitsventile der Bauart Pop. Anstelle der

sonst üblichen Flachschieber hatten diese Naßdampfmaschinen neue Kolbenschieber mit breiten, federnden Ringen erhalten. Die Steuerung entsprach der Bauart Heusinger mit Hängeisen.

Die verschiedenen Lieferserien

Die erste Lieferserie der MBGK aus dem Jahr 1907 umfaßte 20 Lokomotiven mit den Fabriknummern 1726 bis 1745. Die letzten acht Exemplare verließen das Werk erst zu Beginn des Jahres 1908. Das Lokomotivverzeichnis der Badischen Staatsbahnen vom 1. Januar 1913 nennt einen Buchwert von 60.916 Mark für jede Maschine. Eine zweite Lieferung in den Jahren 1908 und 1909 bestand aus 12 Lokomotiven mit den Fabriknummern 1765 bis 1776 und der Gattungsbezeichnung X b². Sie waren unverändert und nur unbedeutend teurer. Eine dritte Serie mit 11 Maschinen, nun als X b³ bezeichnet, trug die Fabriknummern 1919 bis 1929. Die Änderungen beschränkten sich auf eine Vergrößerung der Verdampfungsheizfläche von 110,19 auf 110,66 qm. Das Dienstgewicht stieg von 58,40 t auf 58,85 t und der Buchwert auf 62.874 bzw. 62.949 Mark. Im Jahr 1915 waren nur 6 Lokomotiven als X b⁴ mit den Fabriknummern 1935 bis 1940 in Dienst gestellt worden. Von der fünften Bauserie X b⁵ mit den Fabriknummern 2026 bis 2034 verblieb der Badischen Bahn im Jahr 1918 nur ein Exemplar mit der

Fabriknummer 2033, mit einem Buchwert von nunmehr 116.021 Mark. Zwei jener Maschinen gingen als Reperationslieferung direkt ab Werk nach Frankreich, sechs weitere an Belgien. Die Auswirkungen des ersten Weltkrieges führten dazu, daß für die 10 Lokomotiven des Baujahres 1919, mit den Fabriknummern 2057 bis 2066, der Buchwert für jedes Fahrzeug auf 192.563 Mark hochschnellte. Den Abschluß der Beschaffung bildeten die 30 Maschinen aus dem Jahr 1921, die aber als X b⁷ mit den Fabriknummern 5216 bis 5245 von Maffei in München kamen.

Aus der X b wird die 92-3

Beim Zusammenschluß der Länderbahnen verblieben der Deutschen Reichsbahn noch 90 Lokomotiven, die nun als Baureihe 92-3 geführt wurden. Die Betriebsnummern dieser Fahrzeuge waren 92 201 bis 232, 92 241 bis 251, 92 261 bis 266, 92 271, und 92 281 bis 92 320.

Bei der Badischen Bahn hatten die Maschinen, mit denen die Entwicklung eigener Lokomotiven endete, keine fortlaufenden Bahnnummern getragen. In Baden war es üblich, die Nummern ausgemusterter Fahrzeuge erneut zu vergeben.

Die Lokomotiven blieben zunächst stets im Bereich der Rbd Karlsruhe. Im Jahr 1933 erfolgte die Ausmusterung der ersten Maschine. Eine zweite Lok wurde 1936 ausgemustert, und 1937 schieden vier weitere Exem-



Bild 2: Der Schornsteinaufsatz aus einem Siebblech und der Deckel dienten als Funkenfang.



Bild 3: Bei dieser Rückansicht erkennt man sehr gut das in seinem oberen Bereich etwas eingezogene Führerhaus, eines der charakteristischen Baumerkmale dieser Gattung.

Bild 4: Nach ihrem Einsatz als Werklokomotive im AW Eßlingen war die 92 223 nach 1961 noch einige Zeit im Güterbahnhof von Kornwestheim abgestellt.

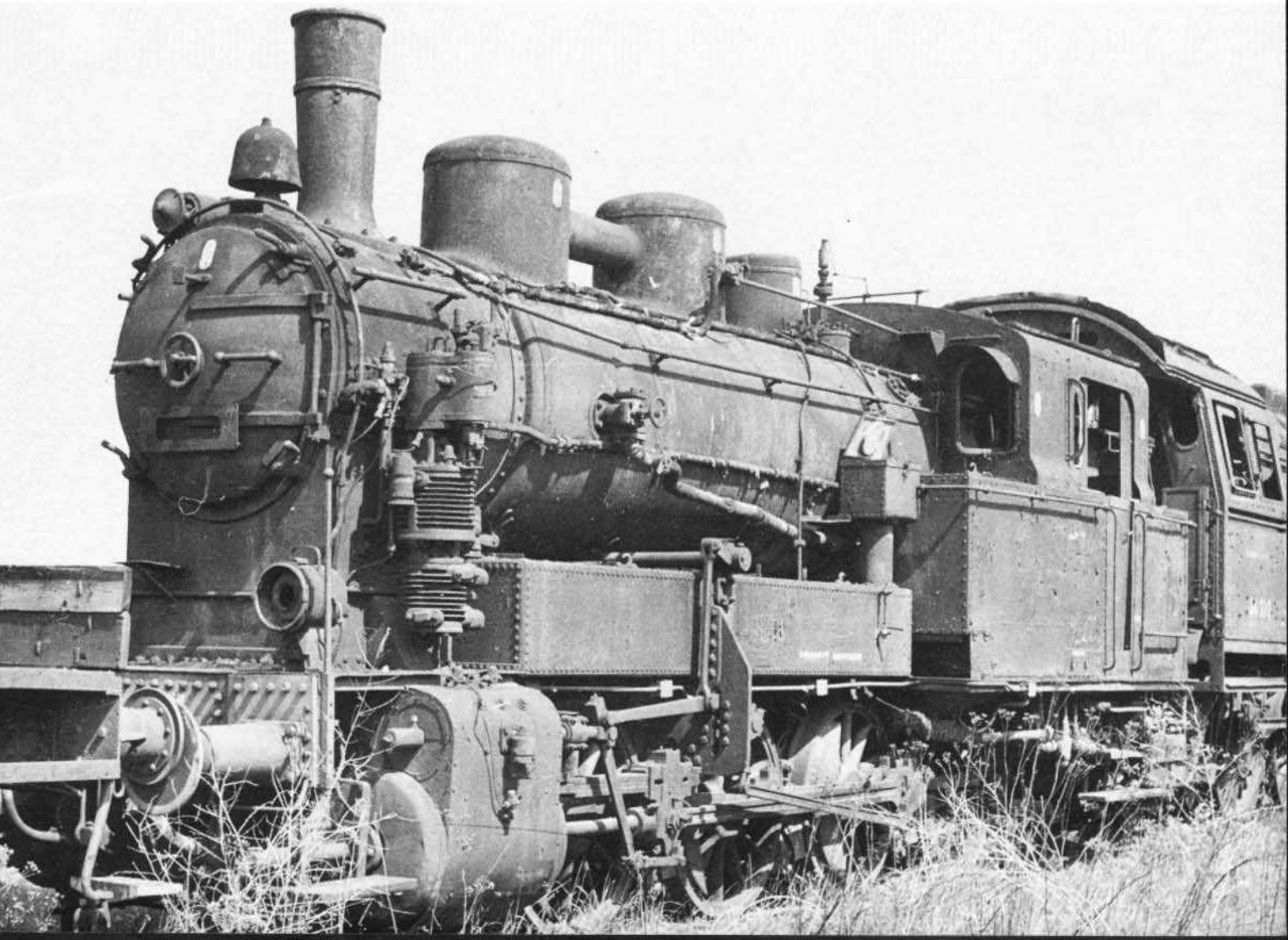




Bild 5: Die 92 319 war die letzte Lokomotive ihrer Gattung, sie war im Sommer des Jahres 1966 in Radolfzell ausgemustert worden.

Alle Fotos: Obermayer

plare aus dem Dienst, darunter befand sich 92 242, die an die Hohenzollerische Landesbahn verkauft und dort bis zum Jahr 1959 eingesetzt wurde.

Alle anderen Fahrzeuge versahen bis in die vierziger Jahre den Verschiebedienst in Karlsruhe, Mannheim, Haltingen, Freiburg, Offenburg, Villingen, Singen und Waldshut. Während des Zweiten Weltkrieges gelangten einige Lokomotiven auch in andere Direktionsbezirke, aus denen sie später zum Teil wieder zurückkehrten. Zwei Maschinen, die 92 214 und die 92 310, behielt die Deutsche Reichsbahn in der DDR. Eine große Zahl der im Westen verbliebenen Lokomotiven konnte nach 1945 wieder in einen einsatzfähigen Zu-

stand versetzt werden. Für die Instandsetzung und Unterhaltung der Fahrzeuge war zunächst das AW Offenburg und später wieder das AW Durlach zuständig.

Zu Beginn des Jahres 1953 belief sich der Bestand wieder auf 74 Maschinen. Als neue Einsatzorte kamen der Badische Bahnhof in Basel und Heidelberg hinzu. Mehrere Lokomotiven wurden noch mit Rangierfunkanlagen und einige andere Exemplare mit Siebaufsätzen auf den Schornsteinen ausgerüstet. Die Siebe dienten als Funkenfänger, sie waren vor allem bei jenen Maschinen vorhanden, die in der Karlsruher Raffinerie verkehrten.

Ab 1953 begann sich dann aber auch schon

das Ende der Baureihe 92²⁻³ abzuzeichnen. Ende 1953 war der Bestand bereits auf 68 Maschinen geschrumpft. Zu Beginn des Jahres 1959 verfügte die DB über 47 und Anfang 1963 nur noch über 13 Fahrzeuge dieser Baureihe. Einige Lokomotiven kamen in verschiedenen Ausbesserungswerken zum Einsatz, sie wurden dann aber zu Beginn der sechziger Jahre ebenfalls ausgemustert. Mit den Maschinen 92 231, 232, 311 und 319 wurden im Jahr 1965 die letzten Exemplare z-gestellt. Mit der Ausmusterung der 92 319, die zuletzt in Radolfzell abgestellt war, ist die Zeit der badischen X b im April des Jahres 1966 zu Ende gegangen.

HO

VOLLMER — Professional Line®

NEUHEITEN - N - jetzt im Fachhandel

VOLLMER - WOLFRAM VOLLMER · PORSCHESTRASSE 25 · 7000 STUTTGART 40





Bild 1: Reger Betrieb am 30.7.1970 im Bahnhof Marktredwitz: 001 181 des Bw Hof, eine V 100 und die Weidener 064 283 stehen mit ihren Zügen zur Abfahrt bereit.

Foto: B. Wolny

Verkehrskreuz Marktredwitz

Im vorangegangenen Journal haben wir anlässlich ihres 100-jährigen Bestehens die Strecke Wiesau—Marktredwitz »unter die Lupe« genommen. Dabei haben wir absichtlich den Bahnhof Marktredwitz in der Beschreibung etwas zu kurz kommen lassen, weil er uns aufgrund seiner eisenbahntechnischen Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt

durchaus einen eigenen Artikel wert scheint. Lassen Sie uns noch einmal nachvollziehen, was wir über Marktredwitz bereits berichteten: »Werktäglich werden 72 Güterzüge registriert, von denen 24 durchfahren, 14 beginnen, 11 enden, 14 behandelt und 9 als Übergabezüge abgefertigt werden.« Oder: »Ein anderer Güterzug ist seit einigen

Jahren der Milch-Containerverkehr von Marktredwitz nach Bologna und Rom.« Mit Beginn des Sommerfahrplans 1982 sind zusätzliche Aufgaben auf den Bahnhof Marktredwitz hinzugekommen, nachdem zu diesem Zeitpunkt der Rangierbahnhof Hof aufgelassen bzw. in einen Knotenpunktbahnhof umgewandelt wurde.

Bild 2: Ein Blick aus dem D 146 auf die Ausfahrtsignalgruppe am südöstlichen Bahnhofsende. Die Signale gelten für Züge Richtung Wiesau und Kirchenlaibach. Am 27.12.1967 wartet eine zweiteilige VT 95 — Garnitur auf ihren nächsten Einsatz, während in der Bildmitte eine 64er rangiert.

Foto: J. Schweichler





Bild 3: Im Jahre 1902 entstand diese Aufnahme des Bahnhofsgebäudes von Marktredwitz.
Foto: Archiv Verkehrsmuseum Nürnberg

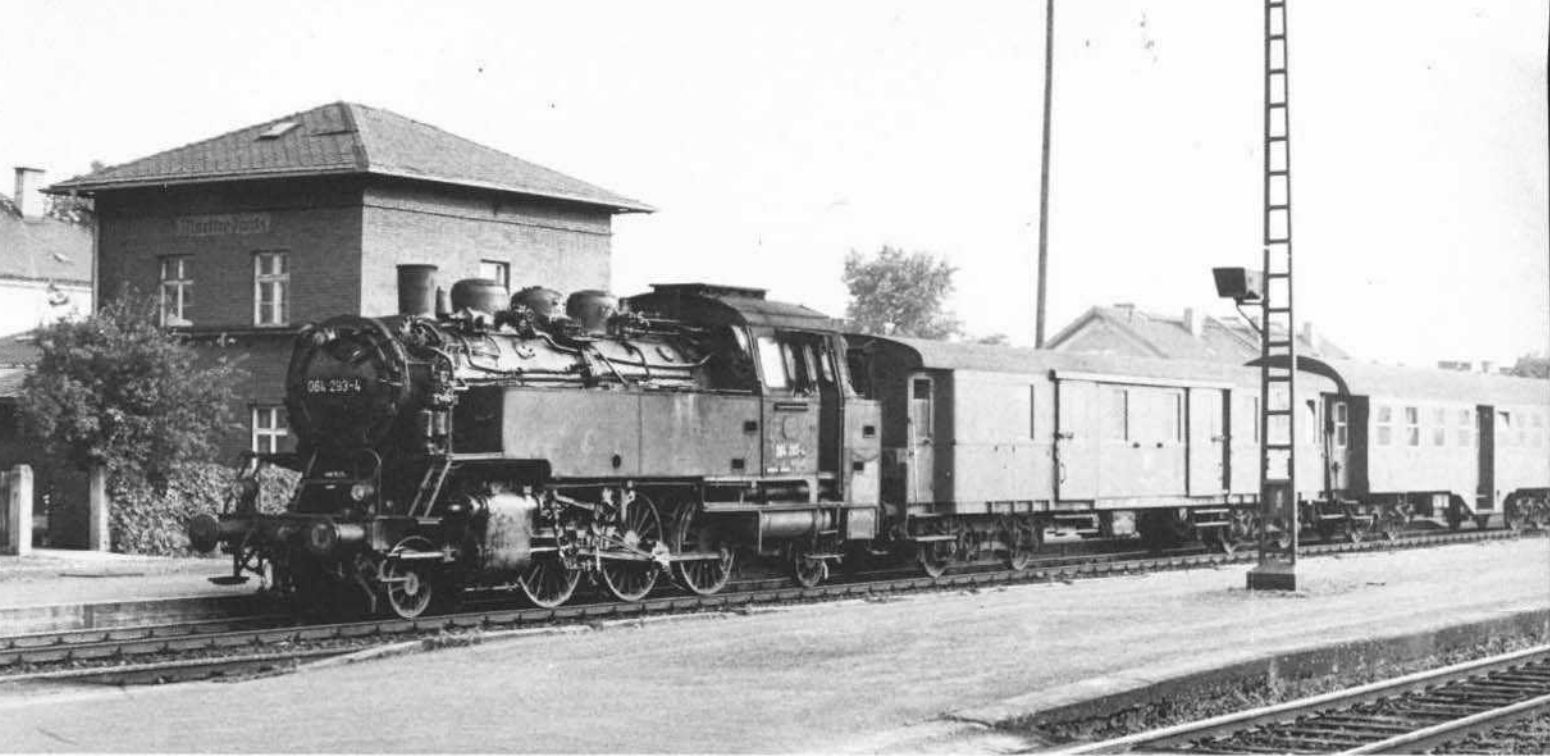


Bild 4: 50 957 am 22.6.1967 am Bahnsteig in Marktredwitz.
Foto: J. Schweichler

In den Jahren 1980/81 wurde ein Ablaufberg angelegt, über den jetzt 18 Gleise erreicht werden können. Abgebrochen wurden dagegen die Anlagen des Maschinenhauses, so daß auch hier zusätzliche durchgehende Gleise für den Güterverkehr geschaffen werden konnten. Marktredwitz ist auch Container-Umschlagplatz; als Knotenbahnhof bedient Marktredwitz auf der »Naab-Linie« Pechbrunn bzw. nach Norden die Stationen bis Marktleuthen einschließlich der Stichbahn Hohenbrunn—Wunsiedel—Leupoldsdorf und die Selber Strecke bis Thiers-

Bild 5: 01 109 verläßt 1966 Marktredwitz Richtung Weiden.
Foto: G. Thurnwald





▲ Bild 7: Ein beliebiges Fotoobjekt zwischen Marktredwitz und Hohenbrunn an der Hauptstrecke nach Hof: Die Röslaubrücke bei der Blockstelle Thölau mit einer Hofer 01 am 17.4.1971.

Foto: H. Kundmann

Bild 8: 001 164 mit einem Personenzug von Weiden am Einfahrtssignal von Marktredwitz, 30.7.1970. ►

Foto: B. Wollny

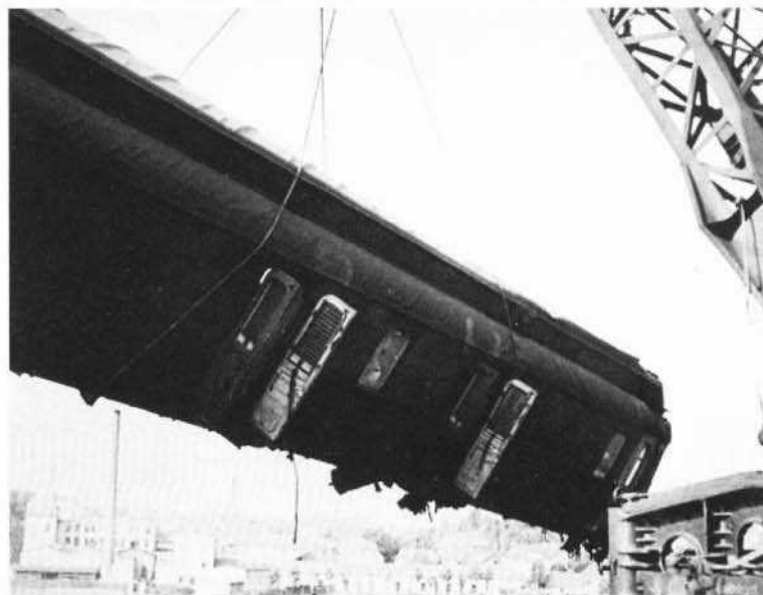
Bild 6, oben: 064 293 fährt am 30.7.1970 mit einem Personenzug von Weiden in Marktredwitz ein.

Foto: B. Wollny

Bild 9: 44 834 des Bw Weiden am 22.6.1967 im Vorfeld des Lokschuppens von Marktredwitz.

Foto: J. Schweichler





Bilder 10—15: Bilder vom Zugunglück am 9. Juli 1939 an der Kösselne-Brücke bei Marktredwitz auf der Strecke nach Wiesau und Weiden. Betroffen war unter anderem eine P 8 als Vorspannlok vor einer Lok des Bw Hof, vermutlich einer S 3/6, als Zuglok des D 25.
Fotos: Sammlung C. Asmus

heim. Nach Westen reicht der Einzugsbereich bis Neusorg einschließlich Stichbahn nach Fichtelberg, nach Osten bis Seussen. Im Gegensatz zu Wiesau verfügt aber Marktredwitz bisher über kein Druckstellenstellwerk; die Planungen sehen vor, daß Marktredwitz einmal Fernsteuerungszentrale für alle benachbarten Bahnhöfe auf den vier hier ausgehenden Hauptbahnstrecken werden soll. Ob der Bau dieses Stellwerkes tatsächlich wie vorgesehen 1984 beginnen wird, läßt sich noch nicht endgültig absehen. Für die nächsten Jahre bleiben die Flügelsignale

vorerst noch in Betrieb, die, wie die Weichen, von zwei mechanischen Stellwerken bedient werden. Gleise und Weichen wurden dagegen bereits Mitte der 70er Jahre zunächst im West-, dann im Ostkopf nach dem neuen Spurplan umgebaut.

»Naablinie contra Frankenwaldlinie«

Stürmischer noch als im Schienenverkehr verlief in der Anfangsphase — bedingt durch den Eisenbahnbau und seine Stellung als

Verkehrskreuz — die Aufwärtsentwicklung der Einwohnerschaft von Marktredwitz. Sie stieg von 1.900 im Jahr 1871 auf 6.600 im Jahre 1910 (als Vergleich: in der vom großen Durchgangsverkehr etwas abliegenden, mit diesem aber durch eine Stichbahn verbundenen Bezirksstadt Wunsiedel erhöhte sich die Zahl der Einwohner nur von 3.600 auf 5.800). Auch nach dem 1. Weltkrieg zog vor allem die Porzellanindustrie, die sich mit dem Eisenbahnbau hier angesiedelt hatte, weitere Fachkräfte aus der Oberpfalz und aus Böhmen an, so daß z. B. Ende der 20er Jahre rund

