

B 7539 F  
ISSN 0720-051X



# Eisenbahn **2/1984** März **JOURNAL**

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

Über 130 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe  
Aktuelle und informative Vorbildberichte











# Aus dem Inhalt . . . . .

	Seite
Dampf auf der Allgäubahn	4
Deutsche Diesellokomotiven (Die Baureihen V 90 und V 90 P)	10
Die Verbund-G 7 der Kgl. Preußischen Staatseisenbahn (2. Teil und Schluß – Die G 7 <sup>3</sup> )	18
Signalaufstellung in der Schweiz	21
100 Jahre Grenzstrecke Schirnding – Eger/Cheb	23
Abschied von den älteren Elektro-Triebwagen	26
Die Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe III	27
Ein altes Bild . . .	28
Bayern-Journal (Die Gattung B X)	29
Die unverwüstliche preußische T 3	34
Bahnhofsimpressionen (Die Streckenkreuzung an der Remagener Rheinbrücke)	38
Das Modell der 043 315 in Spur N	42
Internationale Modellbahnausstellung in Köln	46
»Unsere Gelben Seiten« – Adreß- und Telefonverzeichnis	48
Modellbahn-Dioramen (8. Teil)	51
1923 – Gruppenverwaltung Bayern im Modell	56
Nürnberger Messe-Telegramm	63
Großer Modellbau-Wettbewerb	64
Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör	72
Straßen-Nutzfahrzeuge	78
Mini-Markt	80
Bücherecke	82

## Zu unserem Titelbild:

Im Februar 1975 herrschte im Bw Emden noch reger Dampfbetrieb. Hier waren zu diesem Zeitpunkt noch Lokomotiven der Baureihe 50 und der Baureihe 44 (kohle- und ölgefeuert) beheimatet. Regelmäßige Gäste waren ölgefeuerte Lokomotiven der Baureihen 01.10, 41 und 44 des Bw Rheine.

Die 044 180 wurde 1942 von Krupp gebaut (Fabr.-Nr. 2682) und als 44 1180 der RBD Halle zugeteilt. Sie verblieb nach 1945 bei der DB und erhielt 1968 die computerge-  
rechte Loknummer 044 180-8. Letztes Bahnbetriebswerk war Gelsenkirchen-  
Bismarck, wo sie am 28. 9. 1976 ausgemustert wurde. **Foto: J. Nelkenbrecher**

## Zu unserem Foto auf Seite 2:

Der morgendliche Übergabebzug von Regensburg nach Kelheim, der bis Saal (Donau) die elektrifizierte Strecke Regensburg – Ingolstadt benützt, gehört seit mehreren Jahren zum Aufgabengebiet der Regensburger V 90. Nur von Juni 1982 bis Mai 1983 wurde im Abschnitt Regensburg – Saal (Donau) diese Leistung planmäßig mit einer E 44 des Bw Würzburg bespannt. Beim Haltepunkt Matting spiegelte sich im September 1980 eine V 90 mit ihrem Güterzug nach Kelheim in der Donau. Mehr über die Diesellokomotiven der Baureihe V 90 finden Sie im Artikel „Deutsche Diesellokomotiven“, der auf Seite 10 beginnt. **Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz**





**Bild 1:** Im September 1962 konnten die mit Ersatzkessel ausgerüsteten S 3/6 des Bw Lindau vor den schweren Schweizer Schnellzügen auf der Allgäubahn noch zeigen, was in ihnen steckt. Die 18 603 eilt bei Hergensweiler mit dem ersten Schnellzug von Genf in Richtung München. Beachtenswert ist auch die bayerische Signalkombination am rechten Bildrand. **Foto: G. Turnwald**

# Dampf auf der Allgäubahn

Das Allgäu gehört wegen seiner landschaftlichen Schönheiten zu den bevorzugten Reise- und Urlaubsgebieten in Bayern. Obwohl inzwischen mehr als zwanzig Jahre vergangen sind, seit die Dampflokomotive die Zuförderung auf den Schienen des Allgäus

beherrschte, ist es für den Eisenbahnfreund auch heute immer wieder ein Erlebnis, diesen Bahnen einen Besuch abzustatten. Speziell der Abschnitt Kaufbeuren – Lindau der Hauptstrecke München – Lindau ist aufgrund der dort bestehenden Streckenführung,

die eine Vielzahl von Kunstbauten wie Brücken und Dämme, starke Steigungen etc. aufweist, für den Eisenbahn-Fan von besonderem Interesse.

Auch heute noch ist die Strecke nicht elektrifiziert, mühen sich moderne Dieselloks mit den

**Bild 2:** Mit dem Personenzug 1554 (Oberstdorf – Kempten) verläßt die Kemptener 64 388 im April 1962 den Bahnhof Oberdorf nördlich von Immenstadt. Die auf dem Foto sichtbaren bayerischen Signale in Oberdorf wurden bald darauf durch Lichtsignale ersetzt. **Foto: M. Dahiström**







**Bild 3:** Im Sommerfahrplan 1955 wurde der E 689 (Lindau – Augsburg) planmäßig mit Lokomotiven der preußischen Gattung P 10 (Baureihe 39) des Bw Kempten bespannt. Im April 1962 dagegen war diese Leistung bis Kempten nun im Umlaufplan der P 8 des Bw Lindau enthalten. Die Aufnahme entstand an einem der landschaftlich schönsten Streckenabschnitte der Allgäubahn bei Oberstaufen. **Foto: M. Dahlström**

**Bild 4:** Bis 1969 fand nur bei den Schnellzügen, die die Umgehungsbahn benützten, in Kempten kein Lokwechsel statt. Alle anderen Reisezüge benützten bis 1969 den alten Kemptener Personenbahnhof, einen Kopfbahnhof. Eine Einheitslokomotive der Baureihe 86 des Bw Kempten hat im April 1962 in Kempten den E 880 aus Augsburg übernommen. Das Foto zeigt den Eilzug auf seiner Fahrt nach Oberstdorf auf der Allgäubahn südlich von Seifen. **Foto: M. Dahlström**







**Bild 5:** Der D 708 von Dortmund nach Oberstdorf hatte im Sommerfahrplan 1955 eine sehr interessante Bespannung: Dortmund – Wiesbaden mit Baureihe 01 (Bw Köln Bbf), Wiesbaden – Heidelberg mit Baureihe 18<sup>6</sup> (Bw Darmstadt), Heidelberg – Stuttgart mit Baureihe E 17 (Bw Stuttgart Hbf), Stuttgart – Ulm mit Baureihe E 18 (Bw Stuttgart Hbf), Ulm – Kempten mit Baureihe 39 (Bw Neu-Ulm) und Kempten – Oberstdorf mit Baureihe 64 des Bw Kempten. Zumindest auf dem Abschnitt Kempten – Oberstdorf war die Bespannung aus dem Jahre 1955 auch noch im April 1962 gültig. Der D 708 dampft auf dem Foto nördlich von Immenstadt bei Oberdorf an Allgäuer Bauernhöfen vorbei. **Foto: M. Dahlström**

schweren internationalen D-Zügen mit nur mäßiger Geschwindigkeit über die langen Rampen zwischen Lindau und Oberstaufen, Kempten und Günzach sowie in die Gegenrichtung von Aitrang nach Günzach. Die letztgenannte Station liegt auf mehr als 900 m Seehöhe. Die schwierige Streckenführung, mit den genannten Steigungen und den teil-

weise sehr engen Kurvenradien, bedingt vielfach die Führung der schweren Züge in Doppeltraktion.

Leider ist auch hier die Monotonie der Traktionsmittel eingekehrt. Ausschließlich die Dieselloks der Baureihe 218 des Bw Kempten bestimmen heute das Bild der Zugförderung. An Triebwagen sind die Baureihen 627 und

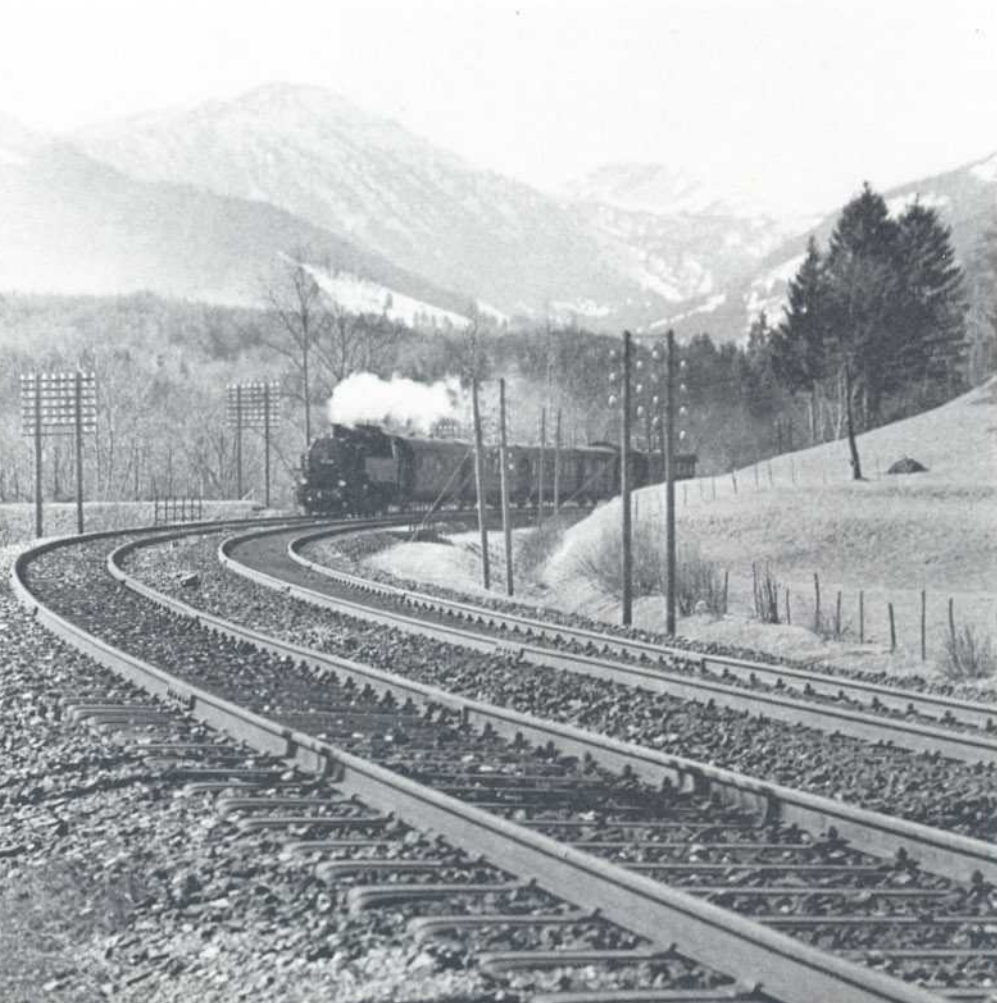
628, ebenfalls beim Bw Kempten stationiert, zu erwähnen. Immerhin eine geringfügige Abwechslung ist an den Wochenenden festzustellen, wenn die Triebwagen der Baureihe 601 als Sonderzüge über die Allgäubahn „röhren“.

Welche Vielfalt an Baureihen, speziell aus der Zeit der Länderbahnen, während der Dampftraktion herrschte, belegen die Fotos auf diesen Seiten. Speziell die berühmte bayerische S 3/6, aber auch die preuß. P 10 (Baureihe 39), waren vor den schweren, zwischen München und Lindau verkehrenden Schnellzügen anzutreffen. Den Personenzugdienst versahen überwiegend preuß. P 8 (BR 38.10) sowie vereinzelt bayerische P 3/5 (BR 38.4). Der Güterzugdienst wurde in der Regel von Dampflokomotiven der Baureihe 50 besorgt, und auf den Nebenbahnen des Allgäus sah man die Tenderlokomotiven der Baureihen 98.10, 64 und 86.

Bereits in der ersten Hälfte der sechziger Jahre übernahmen die Diesellokomotiven der Baureihe V 200 den hochwertigen Schnellzugverkehr, während auf den Nebenbahnen immer mehr Dieselloks der Baureihe V 100 zu sehen waren. Die damalige BD Augsburg zählte zu den ersten „dampffreien“ Direktionen der DB.

Der in der Streckenführung schwierige Abschnitt Kaufbeuren – Kempten – Lindau entstand im Zuge der Ludwigs-Süd-Nordbahn Hof – Lindau. So wurde am 1. September 1847 der Streckenabschnitt Augsburg – Kaufbeuren eröffnet. Es dauerte jedoch nahezu weitere fünf Jahre bis am 1. April 1852 das nächste Teilstück, Kaufbeuren – Kempten, seiner Bestimmung übergeben werden konnte. Diese lange Bauzeit erklärt sich daraus, daß bei diesem Bauabschnitt größere Geländeschwierigkeiten zu bewältigen waren, außerdem wurde der Bau durch die im Jahre 1848/49 ausgebrochene Revolution und die damit verbundenen Finanzprobleme verzögert. In der Metropole des Allgäus, Kempten,

**Bild 6:** Nördlich von Immenstadt ist hier eine Einheitslokomotive der Baureihe 64 mit einem Personenzug nach Kempten unterwegs. Vermutlich datiert das Foto aus den frühen fünfziger Jahren. **Foto: BD Augsburg, Sammlung Asmus**







**Bild 7:** Welch große Enttäuschung muß es für den Fotografen gewesen sein, als dem Eilzug Lindau – Augsburg mit der planmäßigen Zuglok 18 622 noch die V 200 108 außerplanmäßig vorgespannt war. Aufgenommen wurde dieses seltene Gespann im September 1963 bei Röthenbach (Allgäu).  
**Foto: G. Turnwald**

**Bild 8:** Lindauer P 8 waren auf der Allgäubahn häufig im Eilzugdienst anzutreffen. Eine mit einem Wannentender gekuppelte P 8 führt im April 1962 bei Oberstaufen einen Eilzug Richtung Immenstadt.  
**Foto: M. Dahlström**







**Bild 9:** Nach einem kurzen Halt in Harbatshofen setzt sich die 39 122 am 25. 1. 1952 mit einem Personenzug nach Lindau wieder in Bewegung.

**Foto:** Sammlung Asmus

befürchtete man zur damaligen Zeit eine völlige Einstellung des Bahnbaus. Allein durch den Einsatz und die Initiative des bayerischen Königs Maximilian II. konnte an den Weiterbau gedacht werden. Die Weiterführung von Kempten in Richtung Lindau ging dann relativ schnell vonstatten. Die Bahn erreichte am 1. Mai des Jahres 1853 Immenstadt, am 1. September desselben Jahres Oberstaufen und bereits am 12. Oktober konnte man Lindau per Bahn erreichen.

Wie bereits mehrfach erwähnt, gestaltete sich der Ausbau der Strecke aufgrund des Geländes äußerst schwierig, eine Vielzahl von Kunstbauten war notwendig. Kurz vor Oberstaufen mußte ein 198 Meter langer Tunnel erstellt werden. Ein gewaltiger Einschnitt entstand bei Harbatshofen in der Nähe von Oberstaufen. Größere Brückenbauwerke mußten in Kempten sowie zwischen Oberstaufen und Hergatz errichtet werden. Alle Brücken entstanden in Holzbauweise unter Verwendung

von Lärchenholz.

Ein besonderes Bauwerk stellte in der damaligen Zeit der Rentershofener Damm dar. Er war mit 525 Meter Länge, 53 Meter Höhe und 280 Meter Basisbreite damals der größte Eisenbahndamm der Welt. Zur Aufschüttung waren 2,2 Mio. m<sup>3</sup> Füllmaterial erforderlich. Die Errichtung dieses gewaltigen Dammes war notwendig geworden, als sich herausstellte, daß der Bau einer Brücke nicht in Frage kam, da man auch in einer Tiefe von mehr

**Bild 10:** Oftmals waren zwei Schnellzuglokomotiven der bayerischen Gattung S 3/6 mit einer Leistung von zusammengerechnet fast 4000 PS erforderlich, um die schweren Schweizer Schnellzüge über die langen Rampenabschnitte der Allgäubahn zu befördern. Vorspannlok war im Dezember 1960 bei Rothenbach die 18 616.

**Foto:** G. Turnwald







**Bild 11:** Bis Mitte der fünfziger Jahre gehörten die Lokomotiven der bayerischen Gattung P 3/5 H auf der Allgäubahn zum Alltag. Im September 1954 fährt die 38468 mit einem Personenzug nach Kempten aus Immenstadt aus.  
Foto: G. Turnwald

als 10 Metern keinen tragfähigen Untergrund finden konnte. Neben diesem gigantischen Damm ist außerdem noch der Lindauer Bodensee-Eisenbahndamm zu erwähnen, der

unter viel Mühe und technischem Aufwand erstellt wurde. Abschließend bleibt jedem interessierten Leser geraten, die landschaftlichen Schönheiten

des Allgäus und die auch noch heute beeindruckende Streckenführung der Bahnlinie München – Lindau selbst in Augenschein zu nehmen.  
C. Asmus

**Bild 12:** Zum Abschluß unseres kleinen Bilderbogens vom Dampfbetrieb auf der Allgäubahn noch eine fast klassisch zu nennende Aufnahme einer S 3/6, der 18612. Im März 1964 hat sie mit einem Eilzug nach Kempten Immenstadt verlassen. Die 18612 gehörte übrigens zu den letzten Vertretern ihrer Gattung.  
Foto: G. Turnwald







Bild 1: Bei dieser Lok mit der nicht amtlichen Bezeichnung V 90 P 04 handelt es sich um einen Prototyp der Baureihe 291.

Foto: MaK Kiel

# »Deutsche Diesellokomotiven«

## Die Baureihe V 90

Zu Beginn der sechziger Jahre ergab sich bei der Deutschen Bundesbahn die Notwendigkeit, eine größere und stärkere Diesellokomotive für den schweren Verschiebedienst zu beschaffen. Die bereits in großer Stückzahl eingesetzten Maschinen der Baureihe V 60 hatten sich zwar recht gut bewährt, waren aber beim Rangieren auf großen Güterbahnhöfen mitunter doch etwas überfordert. Verlangt wurde nun eine Lokomotivbauart, die in der Lage sein sollte, lange und schwere Züge ungeteilt abdrücken zu können. Darüber hinaus sollten die Fahrzeuge auch im Streckendienst vor Übergabezügen verwendet werden können.

Nach der Festlegung des Leistungsprogramms entwickelte die Firma Atlas-MaK Maschinenbau GmbH, Kiel, in Zusammenarbeit mit dem Bundesbahn Zentralamt München im Jahre 1963 die Diesellokomotive der Baureihe V 90 mit zwei Drehgestellen, hydraulischer Kraftübertragung und Gelenkwellenantrieb.

Da die Fahrzeuge nur für den Güterzugdienst vorgesehen waren, konnte auf den Einbau einer Zugheizanlage verzichtet werden. Ab der Mitte des Jahres 1964 lieferte die MaK zunächst eine Serie von 20 Vorauslokomotiven, die nun einer intensiven Betriebserprobung unterzogen wurden. Besonderes Aufsehen erregte eine dieser Maschinen, die 1965 während der Internationalen Verkehrsausstellung in München auf einem Vorführgleis ferngesteuert verkehrte. In ihrem äußeren Bild zeigt die V 90 eine große Ähnlichkeit mit den Maschinen der Baureihe V 100. Die robustere Bauausführung und die Drehgestelle mit einem Achsstand von 2500 mm verlangten aber eine größere Gesamtlänge von nunmehr 14000 mm. Die Serienlieferung begann im Jahre 1966 mit der Lokomotive V 90021, bei der die Länge über Puffer nun 14320 mm betrug. Bei den Serienmaschinen war die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h angehoben worden, während die Vorauslokomotiven nur für 70 km/h zugelassen waren.

## Die Bauausführung der V 90

Der Fahrzeugteil der Baureihe V 90 besteht aus dem durchlaufenden brückenartigen Lokrahmen, dem etwas außerhalb der Mitte angeordneten Führerhaus, den Vorbauten und den beiden zweiachsigen Drehgestellen. Der selbsttragende Lokomotivrahmen ist eine Schweißkonstruktion aus Blechen und Stahlprofilen. Besonders kräftig ausgeführt sind die beiden durchgehenden Breitflanschträger aus I-Profilen. Die Zug- und Bremskräfte werden zwischen Lokrahmen und Drehgestell durch die vom Rahmen senkrecht in die Drehgestelle hineinragenden Stahlgußtürme, die mit den beiden Hauptquerträgern verschweißt sind, übertragen. Die Puffer sind auf auswechselbaren Pufferträgern befestigt. Für das Rangierpersonal sind seitlich an den Rahmenenden breite Tritte zur Mitfahrt und an beiden Stirnseiten Querübergänge vorhanden. Im längeren vorderen Vorbau befinden sich der Dieselmotor, die Kühlanlage mit den Lüftern,

Bild 2: Vorserienlokomotive V 90003, ausgerüstet mit Rangierfunk und Fernsteuerung.

Foto: MaK Kiel

