

# Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E  
ISSN 0720-051X

10/1987

Dezember

DM 9,50  
sfr 8,50  
öS 75,—

Über 180 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe  
Aktuelle und informative Vorbildberichte



(Füllseite)



**10/87**

 ISSN 0720-051X 13. Jahrgang  
 Einzelausgabe

 DM 9,50 öS 75,—  
 sfr 8,50

Verlag und Redaktion:

**Hermann Merker Verlag**

 D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5  
 Telefon (08141) 5048 und 5049

Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

 Redaktion: Hermann Merker  
 Horst Obermayer  
 Andreas Ritz  
 Anzeigen: Anne Rödel,  
 Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:

 C. Asmus, R. Barkhoff, J. Bitter,  
 Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, W. Kosak,  
 H. Kundmann, H. Lohstädt,  
 B. Ottersbach, H. Rauter,  
 Dr. Scheingraber, P. Schiebel,  
 J. Stockklausner.

Modellaufnahmen:

 Ing. H. Obermayer, P. Schiebel,  
 W. Kosak, J. Giebelhausen

Textverarbeitung: H. Merker Verlag

Druck: Printed in Italy, EUROPLANNING s.r.l.

Verona — Via Morgagni, 30

1987 erscheint das Eisenbahn-Journal 11 x.

Abonnement (1987): DM 104,50 (inkl. Porto)

(Ausland zuzüglich DM 6,— Portoanteil)

Einzelheft: DM 9,50 + DM 2,— Porto

1987 erscheinen die Sonder-Journale 4 x.

Abonnement (1987): DM 68,— (inkl. Porto)

(Ausland zuzüglich DM 4,— Portoanteil)

Postscheckkonto München Nr. 57199-802

(BLZ 70010080)

Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300

(BLZ 70163370)

Dresdner Bank Nr. 695918000

(BLZ 70080000)

 Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Ver-  
 vielfältigung setzen das schriftliche Einver-  
 ständnis des Verlages voraus.

 Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate  
 zum Kalenderjahresende möglich.

 Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 9  
 vom 1. Januar 1987.

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

Abschied von der Baureihe 194	4
Modelle der Baureihe 194	12
Kölner Bahnhofshalle neu	14
Braunfels und seine Bahnhöfe	18
Dampf im Bw Calw	21
Bayern-Journal (Die Gattung G 3/4 H)	22
Unser Wagenporträt (Reisewagen By(e) 655 der DB)	30
Erinnerungen an den Schienenbus VT 98 der DB	34
Schienenbusgarnitur VT/VS 98 von Roco in H0	42
Der Circus Krone kommt!	44
S-Bahn-Start in Nürnberg	51
Mini-Markt	56
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	58
Der Krone-Zirkuszug als H0-Modell	60
<b>17</b>  <b>Motto: Die Bahn in der Landschaft</b>	66
Luzerner Modellbautage 1987	72
<b>18</b>  <b>Modulus fotograficus</b>	79
Eine Großanlage aus Salzburg	82
Eine Bahnstation im Bayerischen (Teil 6)	86
Schaufenster der Neuheiten	92

## Liebe Leser!

Sie können sich schon heute auf die Mitte Dezember erscheinende **Modellbahnausgabe** des Eisenbahn-Journals (11/1987) freuen. Es erwarten Sie Anlagenberichte, Umbauvorschläge, zahlreiche Tips zur Gestaltung Ihrer Anlagen und Dioramen, und ein ausführlicher Bericht von der Modellbahnausstellung in Köln.

Ihr Hermann Merker Verlag

Die Seiten 51 – 54 mit der Sektion 19 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

## Zu unserem Titelbild:

Schon bald werden die Einsätze der Elektrolokomotiven der Baureihe 194 auch auf der Strecke München – Salzburg der Vergangenheit angehören. Die 194 128 – sie gehörte bis zum Fahrplanwechsel im Mai 1983 zum Bestand des Bahnbetriebswerks Freilassing, anschließend zum Bw Ingolstadt – führt am 08.12.1983 bei Bernau den Durchgangsgüterzug 46810 (Salzburg – München Süd).  
**Foto: A. Ritz**

## Zu unserem Poster (Seite 50/55):

Das Einfahrsignal von Besigheim zeigt am 03.11.1986 "freie Fahrt" für die 194 013 mit dem Dg 43891 (Heilbronn – Kornwestheim). Weiter führt die Fahrt dann durch das romantische Neckartal, wo die Weinberge in den goldenen Farben des Herbstes leuchten.  
**Foto: S. Czarnecki**









**Bild 3:** Die 194 128 befindet sich am Morgen des 05.09.1986 auf einer Leerfahrt von Garmisch-Partenkirchen nach Eschenlohe. Sie wird in Kürze in Eschenlohe eintreffen und dort einen Schotterzug nach Weilheim (Oberbayern) übernehmen. **Foto: A. Ritz**

**Bild 1 (linke Seite oben):** In Kornwestheim Rbf steht die 194 569 am 26.06.1986 zur Abfahrt bereit. **Foto: O. Förster**

**Foto: O. Förster**

**Bild 2:** Abendstimmung bei Asperg: Eine Lokomotive der Baureihe 194 befördert den Ng 64814 von Kornwestheim nach Heilbronn (21.03.1987). **Foto: S. Czarnacki**

**Foto: S. Czarnacki**

# Abschied von der Baureihe 194

Schneller als ursprünglich erwartet, naht nun das Ende für eine der erfolgreichsten Elektrolokomotiven der früheren Deutschen Reichsbahn. Bis zum Erscheinen der Baureihe E 50 im Jahre 1957 waren die Maschinen der Reihe E 94, mit einer Nennleistung von 3300 kW und einer Länge über Puffer von 18 600 mm, auch noch die stärksten und größten Elektrolokomotiven der Deutschen Bundesbahn.

Neben der Baureihe E 93, aus der sie hervorging, war die E 94 die einzige sechsachsige Bauart, die in größerer Stückzahl von der Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellt wurde. Bereits während der Fertigstellung der letzten Maschinen der Reihe E 93 im Jahre 1937 zeichnete sich ein Bedarf von

weiteren Elektrolokomotiven für den schweren Güterzugdienst auf Hauptbahnen ab. Besondere Anforderungen an die Konstrukteure und an den Betriebsdienst stellten die steilen Rampenabschnitte, für die besonders zugkräftige Maschinen verlangt wurden. Die Transportlasten waren beträchtlich angewachsen, die Zugfolge auf den Hauptbahnen dichter geworden. Diese Gegebenheiten erforderten nicht nur stärkere, sondern auch schnellere Güterzuglokomotiven. Die E 93 mit einer Nennleistung von 2502 kW war nur für 65 km/h und ab der Betriebsnummer E 93 05 für 70 km/h zugelassen.

Den Auftrag zur Entwicklung der deutschen Gebirgslokomotive E 94 – kein Mensch sprach damals vom "deutschen Krokodil" –

hatte die AEG in Hennigsdorf bei Berlin erhalten. Dieses Unternehmen, dessen Nachfolge nach 1945 der VEB Elektrotechnische Werke "Hans Beimler" antrat, zählte zu den modernsten Lokomotivfabriken Europas. Entwicklungsziel bei der Konstruktion der E 94 war, für alle Bauteile und Baugruppen die Bestlösung zu finden und eine Maschine zu schaffen, die neben allen anderen Anforderungen auch den Oberbau schonen sollte. Verlangt war darüber hinaus, daß die Fahrzeuge in der Lage waren, auch noch Gleisbogen mit einem Halbmesser von 140 m und Weichen mit einer Neigung von 1:7 ohne Zwängen zu durchfahren. Als Höchstgeschwindigkeit waren 90 km/h vorgeschrieben, bei der in der Ebene noch eine Anhän-





**Bild 4:** Mit leeren Kieswagen überquert die an die SBB vermietete 194 564 am 10.09.1987 die Rheinbrücke bei Eglsau (Strecke Zürich – Eglsau – Schaffhausen). Foto: O. Förster

**Bild 5:** Die einzige 194 im beige/ozeanblauen Farbleid ist die 194 178. Am 03.05.1986 müht sie sich mit einem Durchgangsgüterzug Richtung Ulm die Geislinger Steige hinauf. Foto: S. Czarnecki







**Bild 6:** Die 194 564 verläßt am 10.09.1987 mit einem Kieszug soeben die Verladeanlagen in Hüntwangen-Wil.

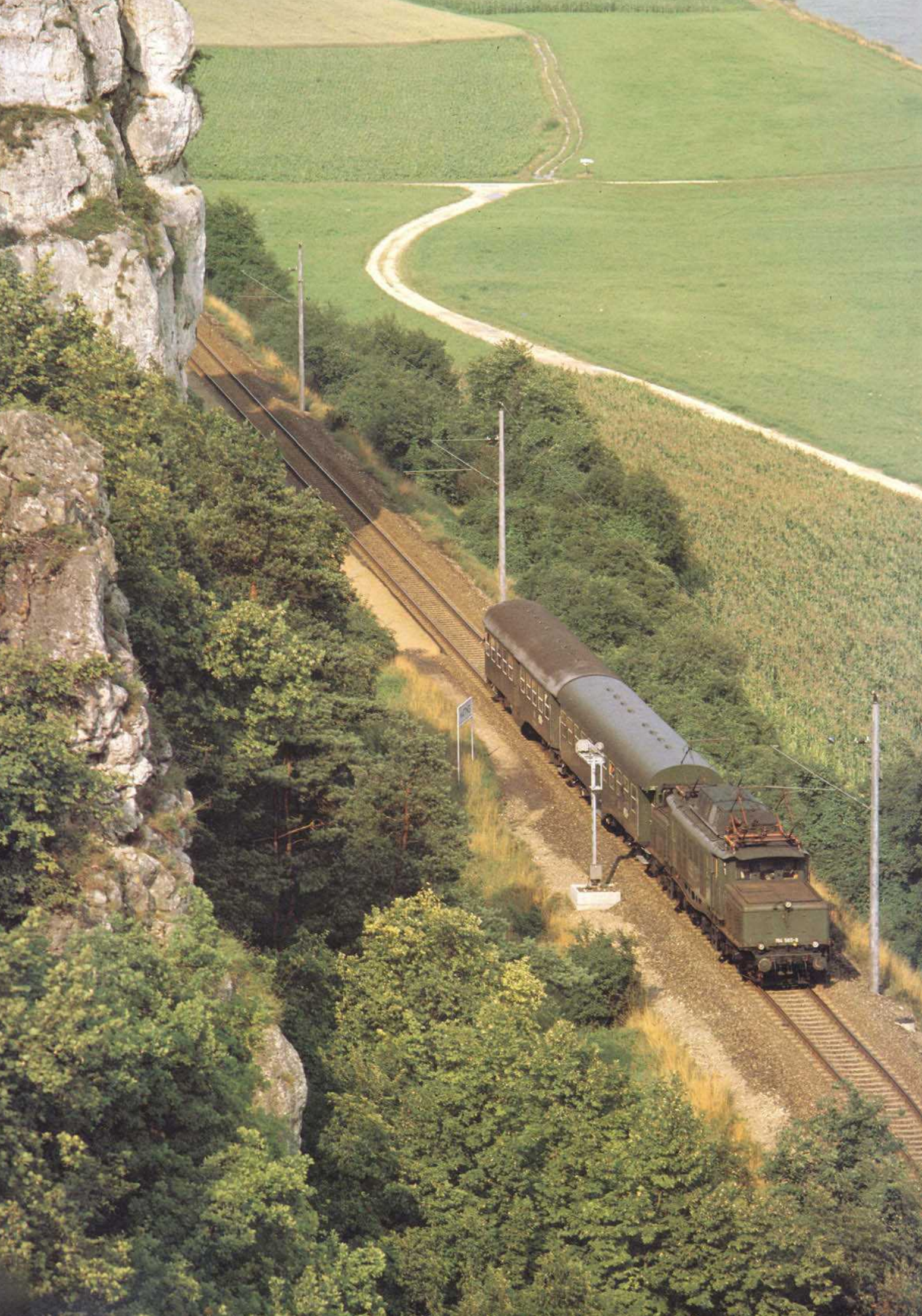
Foto: O. Förster

**Bild 7:** Aus nur einem Silberling besteht der N 5247 (Geislingen – Ulm), mit dem die 194 086 am 20.09.1986 bei Amstetten über die Schwäbische Alb fährt.

Foto: S. Czarnecki











**Bild 9:** Kurz war am 27.10.1980 der Übergabezug 67646 (Garmisch-Partenkirchen – Eschenlohe); die 194 159 hatte mit dem Kesselwagen sicherlich keine Mühe. Die Aufnahme entstand bei Oberau.  
Foto: A. Ritz

◀ **Bild 8:** Mit zwei vierachsigen Umbauwagen wurde die 194 565 am 18.07.1979 auf der Fahrt von Regensburg nach Saal (Donau) bei Matting im Bild festgehalten.  
Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz

**Bild 10:** Nach der Ankunft mit dem E 3680 in Reutte in Tirol übernimmt die 194 138 am 24.05.1985 den Rangierdienst. Sie stellt die Wagen für den Güterzug nach Hall in Tirol zusammen, den sie bis Mittenwald bespannen wird.  
Foto: A. Ritz







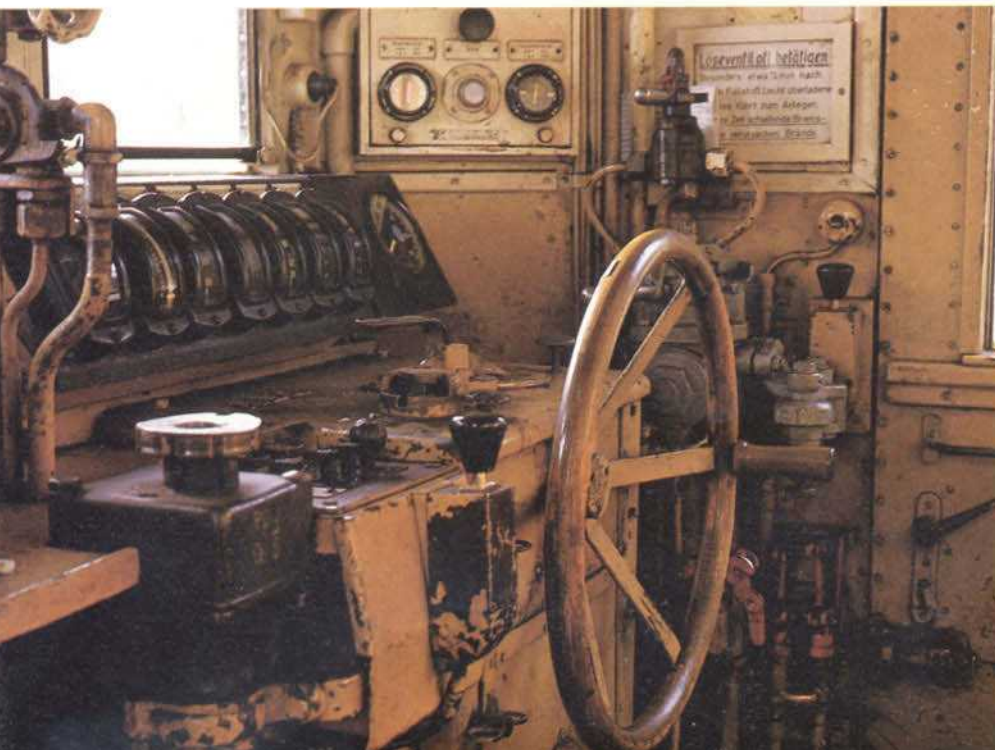
Bild 11: Diese Lokomotive der Baureihe 194 wurde am 26.02.1981 bei Moosburg mit einem Güterzug von Regensburg nach München aufgenommen. Foto: A. Ritz

### Einsatzbestände der Baureihe E 94/194 der Deutschen Bundesbahn

Bestand am Jahresende	1958	1967	1973	1976	1980	1983	1984	1985	1986
Bw Aschaffenburg	18	30	18	—	—	—	—	—	—
Bw Augsburg	13	27	27	14	14	13	13	13	—
Bw Freilassing	—	—	—	13	9	—	—	—	—
Bw Heidelberg	2	13	16	—	—	—	—	—	—
Bw Ingolstadt	—	17	—	30	36	45	40	38	40
Bw Kornwestheim	20	14	—	—	—	—	—	—	—
Bw Mannheim	12	—	22	22	22	19	13	8	—
Bw München Ost	9	10	13	—	—	—	—	—	—
Bw Neu Ulm	11	—	—	—	—	—	—	—	—
Bw Nürnberg Rbf	11	—	28	44	39	39	42	42	45
Bw Pressig-Rothenkirchen	3	—	—	—	—	—	—	—	—
Bw Regensburg	15	13	—	—	—	—	—	—	—
Bw Rosenheim	8	—	—	—	—	—	—	—	—
Bw Ulm	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Summe	124	124	124	123	120	116	108	101	85

Bild 12: Ein Blick in den Führerstand der 194 178 (13.12.1986).

Foto: S. Czarniecki



gelast von 1625 t befördert werden mußte. Nach der Leistungstafel im "Merkbuch für Elektrische Triebfahrzeuge der Deutschen Reichsbahn", Ausgabe 1941, konnte die E 94 eine Wagenlast von 3000 t noch mit 75 km/h auf ebener Strecke schleppen. Mit derselben Geschwindigkeit und mit 925 t am Zughaken vermochte die E 94 auch noch eine Steigung von 10 ‰ zu bewältigen. Werte dieser Größenordnung hatte bis zu diesem Zeitpunkt noch keine andere deutsche Elektrolokomotive erreicht.

Die erste Maschine lieferte die AEG im Jahre 1940 mit der Fabrik-Nr. 5164 an die Deutsche Reichsbahn ab. Auch in den Jahren danach blieb die AEG in Berlin Hauptlieferant der E 94. Am Bau waren aber auch Krauss-Maffei in Zusammenarbeit mit SSW beteiligt. Eine Übersicht über die einzelnen Lieferungen und die Bauausführung wurde bereits in der Ausgabe 6/1984 des Eisenbahn-Journals gegeben. Nachfolgend soll deshalb nur noch auf die Bestandsentwicklung und auf die Einsatzgebiete bei der Deutschen Bundesbahn während der letzten 30 Jahre eingegangen werden. Nach der Ablieferung der letzten Maschinen, die 1955 gebaut wurden, verfügte die Deutsche Bundesbahn zu Beginn des Jahres 1956 über einen Einsatzbestand von 124 Lokomotiven der Baureihe 194, der bis zum Jahresende 1973 unangetastet blieb. Veränderungen waren aber bei der Beheimatung zu verzeichnen (siehe auch Tabelle).

Lange Zeit waren die Bahnbetriebswerke Augsburg, Ingolstadt, Mannheim und Nürnberg Rbf die Hochburgen der E 94. Züge, die mit den schweren sechssachsigen Lokomotiven bespannt waren, fuhren über die Steilrampen im Frankenwald, im Spessart und der Geislinger Steige am Altbauftieg. Nach der durchgehenden Elektrifizierung der Strecke von Stuttgart nach Nürnberg kam auch hier die E 94 zum Einsatz. Schon zuvor führte die bewährte Baureihe viele Züge durch das Altmühltal und lockte dort unzählige Eisenbahnfotografen an die Strecke.

Die Lokomotiven erreichten hohe Laufleistungen und waren bis nach Salzburg und bis zum Brenner unterwegs. Unvergessen sind auch die Einsätze im Schubdienst zwischen Pressig-Rothenkirchen und Probstzella, zwischen Laufach und Heigenbrücken und zwischen Geislingen und Amstetten.

Ab 1980 war dann nicht mehr zu übersehen, daß sich das Ende auch für diese Reichsbahn-Baureihe abzuzeichnen begann. Von Jahr zu Jahr wuchs die Zahl der ausgemusterten Maschinen, von denen die meisten zunächst noch als Ersatzteillieferer im AW München-Freimann abgestellt blieben. Am 30. November 1985 schied dann mit der 194 541 des Bw Nürnberg 2 (Rbf) die letzte Maschine aus, die mit der BBC-Hochspannungssteuerung ausgestattet war und über einen niedrigeren Dachaufbau verfügte. Im Jahre 1986 erfolgte die Konzentration der Baureihe 194 in den Bahnbetriebswerken Ingolstadt und Nürnberg 2. Mit dem Fahrplanwechsel im Mai 1987 entfielen fast alle Leistungen durch das Remstal. Dadurch und durch Lokabgaben nach Ingolstadt, das zum Auslauf-Bw ausersehen wurde, schrumpften die Nürnberger Umlaufpläne beträchtlich. Kurz zuvor kamen acht Lokomotiven zu besonderen Einsätzen, nachdem sich die SBB entschlossen hatten, Maschinen der Baureihe 194 für einen befristeten Zeitraum anzumieten. Hierbei handelte es sich um die