



# Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E  
ISSN 0720-051X

6/1987  
Juli

DM 9,50  
sfr 8,50  
öS 75,—

Über 150 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe  
Aktuelle und informative Vorbildberichte



(Füllseite)

**6/87**

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. 57 199-802  
(BLZ 700 100 80)

Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300  
(BLZ 701 633 70)

Dresdner Bank Nr. 695918000  
(BLZ 700 800 00)

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

Die Serie Re 6/6 der SBB	4
Die Re 6/6 als H0-Modell von Lima	9
Deutsche Bahnbetriebswerke (Bahnhof und Lokstation Wildbad)	12
Unser Wagenporträt (Güterwagen Fals 183)	19
Güterzüge der Deutschen Bundesbahn	22
Bayern-Journal (Die Gattung G 4/5 H)	26
Einheitstriebwagen der Deutschen Reichsbahn (Teil 4 — Die Triebwagen nach dem »Essener Grundriß«)	33
Die Schienenbusse der »Chiemgau-Bahn«	36
Chiemseebahn — 100 Jahre alt	38
Bücherecke	47, 50
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	52
Mini-Markt	54
Gleisrückbau im Modell	56
<b>8</b> Eine »große« Güterhalle in H0	58
<b>9</b> Bahnhof »Mistelbach« zur Länderbahnzeit	64
»Dicke Brummer« im Modell	72
Der bayer. NwL als Eigenbau	76
Schneider Schorsch (Teil 2)	78
Schaufenster der Neuheiten	86

Die Seiten 47—50 mit der Sektion 15 der Eisenbahn- und Verkehrskarte  
des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklam-  
mern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

## Zu unserem Titelbild:

Am Morgen des 23.07.1984 verläßt eine Lokomotive der Serie Re 6/6 (Betriebsnum-  
mer 11652) mit dem Schnellzug 299 (Calais — Milano) den 74 m langen Artoito-  
Tunnel der Gotthard-Südrampe zwischen Rodi-Fiesso und Faido. **Foto: G. Wagner**

## Zu unserem Poster (Seite 46/51):

Der IC 202 »Loreley« (Roma — Amsterdam) mit seiner Zuglok 11653 (Serie Re 6/6)  
hat beim Verlassen des 196 m langen Stalvedro-Tunnels den Anstieg aus dem Tes-  
sin fast geschafft und wird nach wenigen Metern Airolo am Südportal des  
Gotthard-Tunnels erreichen (24.07.1984). **Foto: G. Wagner**



## Die Serie Re 6/6 der SBB

Als stärkere Schwestern der von 1964 bis 1985 gebauten 276 Lokomotiven der Serie Re 4/4<sup>II</sup> bestellten die SBB Ende 1969 die

ersten Prototypen der Serie Re 6/6. Unter ansonsten weitgehender Übernahme der Konstruktionsprinzipien der Re 4/4<sup>II</sup> wurde für

die Re 6/6 die recht seltene Achsfolge Bo'Bo'Bo' gewählt – also drei zweiachsige Drehgestelle als Alternative zur Achsanord-





nung Co'Co, die beispielsweise die Vorgängerin Ae 6/6 aufweist. Dadurch wurde erreicht, daß sich die übermäßige Beanspruchung des Oberbaues durch die dreiachsigigen Drehgestelle mit ihrem großen Radstand beim Durchfahren enger Kurven auf ein vertretbares Maß reduzierte. Der Lokkasten der beiden ersten der insgesamt vier Voraus-Lokomotiven (Betriebsnummern 11601 und 11602) ist in der Mitte geteilt und mit einem Gelenk versehen. Auf diese Weise ergab sich, zumindest in vertikaler Richtung, eine gleichmäßige Gewichtsverteilung auf alle drei Drehgestelle. Bei den beiden anderen Prototypen (11603 und 11604) und auch den Serienlokomotiven wurde das Problem der gleichmäßigen Gewichtsverteilung auf alle drei Drehgestelle durch eine spezielle Abfederung des mittleren Drehgestells gelöst.

Nach der Bewährung der Re 6/6 bei ausgiebigen Versuchsfahrten in den Jahren 1972 und 1973 wurde zunächst der Auftrag für 45, später für weitere 40 Serienlokomotiven an die Herstellerfirmen SLM, BBC und SAAS erteilt. Mit ihrer Ablieferung in den Jahren 1975 bis 1980 verdrängten die Re 6/6 vornehmlich die Maschinen der Reihe Ae 6/6 aus den hochwertigen Diensten am Gotthard. Die Überlegenheit der Re 6/6 gegenüber der Ae 6/6 zeigt sich sowohl in der Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h gegenüber 125 km/h als auch in der Stundenleistung von 10600 PS (Ae 6/6: 5830 PS). Mit der Re 6/6 gelang es, die Anhängelasten, die von nur einer Lokomotive über die 26 %-Rampen der Gotthardstrecke befördert werden konnten, nochmals zu steigern: Zogen in den fünfziger Jahren die "Kro-

codile" der Serie Be 6/8<sup>III</sup> mit ihren 2460 PS 450 Tonnen Zuggewicht und die der Reihe Be 6/8<sup>II</sup> (3640 PS) 520 Tonnen mit nur 35 km/h über den Berg, und waren es mit der Ae 6/6 in den sechziger Jahren immerhin schon 650 Tonnen mit 75 km/h, so erreichen heute die Re 6/6 mit 800 Tonnen 80 km/h!

Ein weiterer Vorteil ist die mit den Lokomotiven der Reihen Re 4/4<sup>II</sup> und Re 4/4<sup>III</sup> baugleiche Vielfachsteuerung, welche die Bedienung mehrerer Lokomotiven durch einen Lokführer ermöglicht. So existiert beim Kreis II (Luzern) ein fünftägiger Plan für je eine Re 6/6 und Re 4/4<sup>III</sup>, die gemeinsam im Güterzugdienst zwischen Erstfeld und Chiasso pendeln. Der Haupt-Umlaufplan der Re 6/6 im Kreis II sieht 52 Tage vor. Mit Reise- und Güterzügen erreichen die Maschinen hier die Wendebahnhöfe Basel, Chiasso, Luzern, Zürich und Luino, mit einzelnen Zügen auch Buchs und Schaffhausen. Schwerpunkt ist in diesem Plan wiederum die Gotthardstrecke, die an einzelnen Plantagen bis zu fünfmal von derselben Lok befahren wird (die maximale Tagesleistung beträgt dabei beachtliche 1149 km). Für die genannten Dienste stehen die Lokomotiven 11601 – 11630 (Depot Erstfeld) sowie 11631 – 11635 und 11651 – 11689 (Depot Bellinzona) zur Verfügung. Die Lokomotiven 11636 – 11650 sind beim Kreis I in Lausanne beheimatet, von wo aus sie in einem elftägigen Plan vorrangig zwischen Domodossola in Italien und Vallorbe an der schweizerisch-französischen Grenze (über Simplon – Brig – Montreux – Lausanne), aber auch nach Genf und über Bern nach Basel eingesetzt werden.

G. Wagner

**Bild 1:** Oberhalb von Merlischachen präsentiert sich am Abend des 24.07.1985 die Re 6/6 11618 mit dem Schnellzug 689 (Basel – Locarno/Chiasso) vor der Kulisse des Vierwaldstätter Sees.

**Bild 2 (linke Seite unten):** Talwärts in Richtung Basel rollt die Re 6/6 11607 mit ihrem Güterzug, aufgenommen zwischen Effingen und Hornussen an der Strecke Brugg – Basel am 08.07.1985.

**Bild 3:** In der Steigung zum Bözberg-Tunnel zwischen Basel und Brugg wurde am 25.07.1985 die Re 6/6 11668 vor der Kirche von Frick aufgenommen.





**Bild 4:** Die Schweizer zeigen, wie wohlproportioniert rote Lokomotiven aussehen können, wenn sie nicht bis zu den Stromabnehmern in roten Lack getaucht werden: Mit ihrem silbernen Dach und dem dunklen Rahmen ist die Re 6/6 11674 ein Musterbeispiel für gelungene Farbstellung. Am 30.07.1984 ist sie mit dem Schnellzug 671 zwischen Intschi und Gurtneilen unterwegs.

**Bild 6:** Kurz vor dem französisch-schweizerischen Grenzbahnhof Vallorbe liegt der Viadukt von Le Day. An einem windstillen Oktobertag (12.10.1983) spiegelt sich die Lausanner Re 6/6 11638 in der aufgestauten Orbe. ▶

**Bild 5:** Oberhalb der berühmten Kirche von Wassen rollen am 24.07.1984 die Re 6/6 11601 (eine der beiden Vorserienlokomotiven mit geteiltem Lokkasten) und eine Re 4/4 III mit einer "Rollenden Landstraße", die Lastkraftwagen im Huckepack-Verkehr befördert, zu Tal.







**Bild 7:** Die Strecke Lausanne – Brig führt im Abschnitt Lausanne – Montreux am Genfer See entlang. Am 13.10.1983 passiert die Re 6/6 mit ihrem Güterzug gerade Villette mit seiner hübschen Kirche.



**Bild 8:** Bei Siskon am Vierwaldstätter See kreuzt am 24.07.1985 der Schnellzug 671 mit einem Güterzug, der wie der Schnellzug mit einer Re 6/6 bespannt ist. Alle Fotos: G. Wagner





Die Abbildungen auf dieser und den folgenden zwei Seiten zeigen das H0-Modell der Re 6/6 11635 von Lima sowie, zum Vergleich, Aufnahmen der Re 6/6 der SBB mit der Betriebsnummer 11612, die beim Depot Erstfeld beheimatet ist.  
Alle Fotos: mondo ferroviario

## Die Re6/6 als H0-Modell von Lima

Lima hat Wort gehalten und das angekündigte H0-Modell der Re 6/6 nach schweizerischem Vorbild pünktlich auf den Markt gebracht. Was da maßstabsgetreu geboten wird, darf, wie beim großen Vorbild Re 6/6 11635, als Schwergewicht gelten: Stolze 420 Gramm bringt die Ellok auf die Waage, wenn alle Zurüstteile montiert sind. Die Lima-Lok erbringt eine enorme Zugkraft, und das, obwohl sie lediglich mit zwei Haftreifen ausgestattet ist.

Das verhältnismäßig hohe Gewicht ist in erster Linie durch die aus Druckguß gefertigte Inneneinrichtung sowie Bodenrahmen und Motorhalter aus dem gleichen Material bedingt. Der dreipolige, mit zwei entsprechend groß dimensionierten Schwungmassen ausgestattete Motor gibt seine Kraft über Kardanwellen an die insgesamt vier Achsen des ersten und letzten Drehgestells weiter.

Erfreulich gut ist demzufolge auch das Fahrverhalten der neuen Lima-Maschine: Sie läuft weich und leise und vermag vor allem bei Kriechfahrt zu überzeugen. Immerhin lag schon beim ersten Anlauf die ruckfrei gefahrene Mindestgeschwindigkeit bei 8,5 km/h.

Ist die Lokomotive erst einmal richtig eingefahren, lassen sich zweifellos noch bessere Werte erzielen. Eine geniale Lösung ist den Lima-Technikern übrigens zum Thema Stromabnahme eingefallen: Vier geschickt getarnte Federdrähte pro Antriebsdrehgestell schleifen auf jeweils einer hinter jedem Rad angebrachten Scheibe in einer rillenförmigen Vertiefung. Daß die Speichenräder deshalb nicht völlig freien Durchblick gewähren, fällt dank der brünierten Stromabnahmescheiben erst bei längerem Hinsehen auf. Vor den Fahrspaß haben die Lima-Konstrukteure allerdings ein paar Minuten Bastelfleiß gesetzt, denn Bremsschläuche, Schienenräumer (in unterschiedlicher Ausführung für Fahrbetrieb oder Vitrine beigelegt), Achslager-Temperaturfühler, Kantonswappen und Scheibenwischer sind zu montieren. Zwar genügt ein leichtes Andrücken, um die Zurüstteile an der vorgesehenen Stelle zu befestigen; wer jedoch auf Nummer Sicher gehen möchte, sollte jedes Teil zusätzlich mit einem winzigen Tropfen Sekundenkleber fixieren.

Solchermaßen komplett ausgestattet wirkt die Maschine sehr gut detailliert. Saubere

Lackierung, ordentlicher Druck, filigrane Drehgestellblenden und die exakt wiedergegebene Dachpartie mit brünierten Einholm-Stromabnehmern sorgen für einen ausgezeichneten Gesamteindruck der jüngsten Lima-Creation. Die Führerstände weisen eine angedeutete Inneneinrichtung sowie Rückwände auf; durch die Maschinenraumfenster sind Motorenattrappen zu erkennen. Die Demontage der mit fahrtrichtungsabhängiger Beleuchtung ausgestatteten Maschine geht problemlos über die Bühne: Bremsschläuche abziehen, Puffer aus den Hülsen nehmen, Gehäuse in Lokmitte auseinanderziehen – fertig. Angeboten wird die Re 6/6 auch im neuen Rot der SBB.

W. Kosak

### Anmerkung der Redaktion:

Auch Lemaco hat die Re 6/6 als Vorbild für ein H0-Modell gewählt. Es handelt sich um die Re 6/6 11674 "Murgenthal", die wir im "Schaufenster der Neuheiten" in Wort und Bild vorstellen.

