

ISSN 0720-051X

2/1983

April

DM	7,80
sfr	7,80
öS	60,—
hfl	10,—



Eisenbahn JOURNAL

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



(Füllseite)

2/83

 ISSN 0720-051 X 9. Jahrgang
 Einzelausgabe

 DM 7,80 hfl 10,–
 sfr 7,80 öS 60,–

Verlag, Herausgeber und Vertrieb: H. Merker

Hermann Merker-Verlag

 D-8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2
 Tel. (08141) 2437 (24037)

 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,
 J. Nelkenbrecher (†), P. Schiebel.

Modellaufnahmen:

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

Korrektur: U. Bauer, S. Werner

Satz: Illig Textverarbeitung GmbH, Göppingen

 Druck: Printed in Italy by
 Euro Planning International

Verona – Via Amanti, 12

Eisenbahn-Journal erscheint 6 × jährlich

 Abonnement: DM 46,80 + DM 4,– Portoanteil
 (Ausland: Portoanteil DM 9,–)

Einzelheft: DM 7,80 + 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 Anzeigen-Preisliste Nr. 5 vom 1. Ja-
 nuar 1983.

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 31.000

Aus dem Inhalt

	Seite
Die Franco-Crosti-Lokomotiven der Baureihe 50 ⁴⁰	4
Die Franco-Crosti BR 50 ⁴⁰ als H0-Modell	10
Die Baureihe 430 der DB	11
Bayern-Journal (Die Gattung Gt 2 × 4/4)	17
Deutsche Diesellokomotiven (Die Baureihe V 65 der DB)	22
Die alten preußischen „Dreikuppler“ (4. Teil und Schluß)	30
50. Geburtstag der E 04 01	35
Bahnhofsimpressionen (Das Gleisdreieck bei Dümpelfeld)	37
Güterabfertigung am Stadtrand im Winter (2. Teil und Schluß)	40
Modellbahn-Dioramen	45
Impressionen aus Grauenfels	51
Die fränkische Schweiz im Modell	54
Es werde Licht . . .	58
„Unsere gelben Seiten“ Adreß- und Telefonverzeichnis	61
„Auf der Kgl. Bayerischen Staatsbahn“	64
Neuheiten-Journal	70
Neues in großen Spurweiten	74
Bücherecke	75
Mini-Markt	77



Ende Januar verstarb unser langjähriger freier Mitarbeiter

Herr Jürgen Nelkenbrecher

im Alter von nur 37 Jahren.

*Herr Nelkenbrecher war durch seine hervorragende
Farbfotografie bei unseren Lesern und uns anerkannt
und geschätzt.*

*Sein plötzlicher Tod bedeutet für uns einen großen Verlust
und löste tiefe Betroffenheit aus.*

Wir werden sein Andenken immer in Ehren halten.

Hermann Merker und Mitarbeiter

Zu unserem Titelbild:

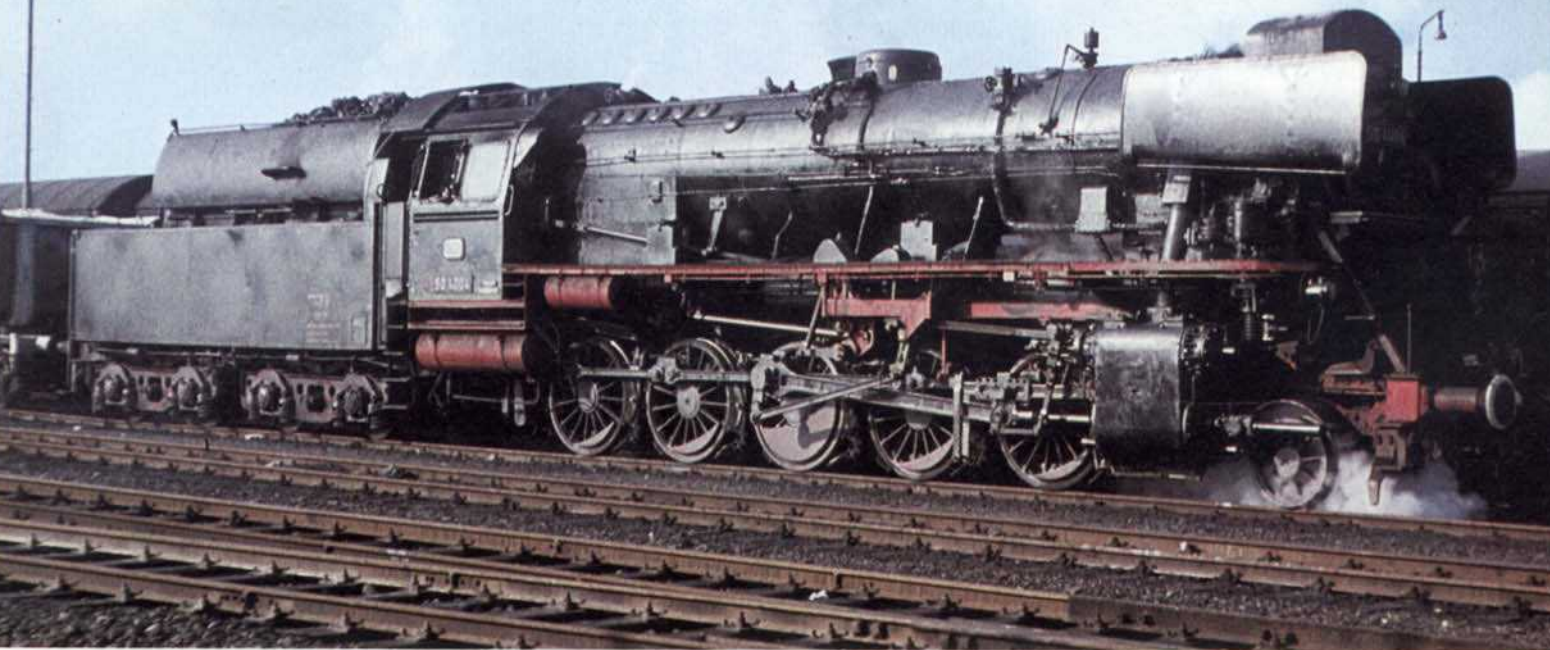
Auch um die landschaftlich reizvolle Strecke Sigmaringen – Tuttlingen (KBS 755) ranken sich Stilllegungsgerüchte; im laufenden Fahrplanabschnitt benützen zwar immerhin noch 5 Eilzugpaare die Strecke durch das obere Donautal, der Personennahverkehr wird aber schon seit geraumer Zeit auf der Straße abgewickelt.

Am 16. 04. 1981 war die 215 003 des Bw Ulm mit dem E 3360 (Ulm – Villingen) bei Gutenstein Richtung Tuttlingen unterwegs. **Foto: A. Ritz**

Zu unserem Poster:

Als Zugpaar N/E 7865/7866 gelangen die Elektrotriebwagen der Baureihe 430 des Bw Hamm planmäßig nach Wartburg/Westfalen. Die Aufnahme entstand am 07. 03. 1982 am Duhnetal-Viadukt zwischen Altenbeken und Paderborn. **Foto: G. Wagner**





◀ **Bild 1:** In der Nähe des Bahnhofes Brock-Ostbevern entstand im Juni 1964 diese stimmungsvolle Aufnahme. Sie zeigt die 50 4021 im schweren Güterzugdienst auf der Strecke Münster – Osnabrück.
Foto: L. Rotthow

Bild 2: Die 50 4004 steht mit einem Güterzug nach Kirchweyhe abfahrbereit im Güterbahnhof Hamm (1961).
Foto: H. Kaleve

Die Franco-Crosti-Lokomotiven der Baureihe 50⁴⁰

Bereits in der Mitte des vorigen Jahrhunderts, fehlte es nicht an Versuchen, die Wirtschaftlichkeit der Dampflokomotiven zu verbessern. Ziel der Bemühungen war eine höhere Kesselleistung bei gleichzeitiger Brennstoffeinsparung.

Schon sehr früh hatte man erkannt, daß eine Vorwärmung des Kesselspeisewassers zu einer Verbesserung des Wirkungsgrades einer Dampflokomotive führt. Die für eine wirksame Vorwärmung erforderliche Energie ließ sich durch die Ausnutzung des Abdampfes und

der Rauchgase gewinnen. Trotz vieler Versuche und intensiver Entwicklungsarbeit, dauerte es dann aber doch Jahrzehnte, bis endlich ab 1910 die ersten störungsfrei arbeitenden Abdampf-Vorwärmer in Form der danach weit verbreiteten Oberflächen-Vorwärmer zur Verfügung standen.

Im Jahre 1926 ließ sich dann Attilio Franco, ein italienischer Ingenieur, den nach ihm benannten Rauchgas-Vorwärmer patentieren. Zu diesem Zeitpunkt waren aber in Deutschland die Arbeiten an einem weniger aufwendigen

Abdampf-Mischvorwärmer schon fast bis zur Serienreife gediehen. Bis zum Ende der dreißiger Jahre blieben Lokomotiven mit Rauchgas-Vorwärmern nur Einzelstücke. Erst als es Dr. Ing. Piero Crosti, einem Mitarbeiter von Attilio Franco, nach dem Tod Francos gelang, den Abgas-Vorwärmer entscheidend zu verbessern, kam es in Italien ab 1938 zum Einbau solcher Anlagen. Bis 1960 hatte die Italienische Staatsbahn dann insgesamt rund 100 Franco-Crosti-Lokomotiven in Dienst gestellt.

Bild 3: Von 1964 – 1967 beheimatete das Bw Hamm Gbf insgesamt 11 Lokomotiven der Baureihe 50⁴⁰.

Foto: H. Kaleve



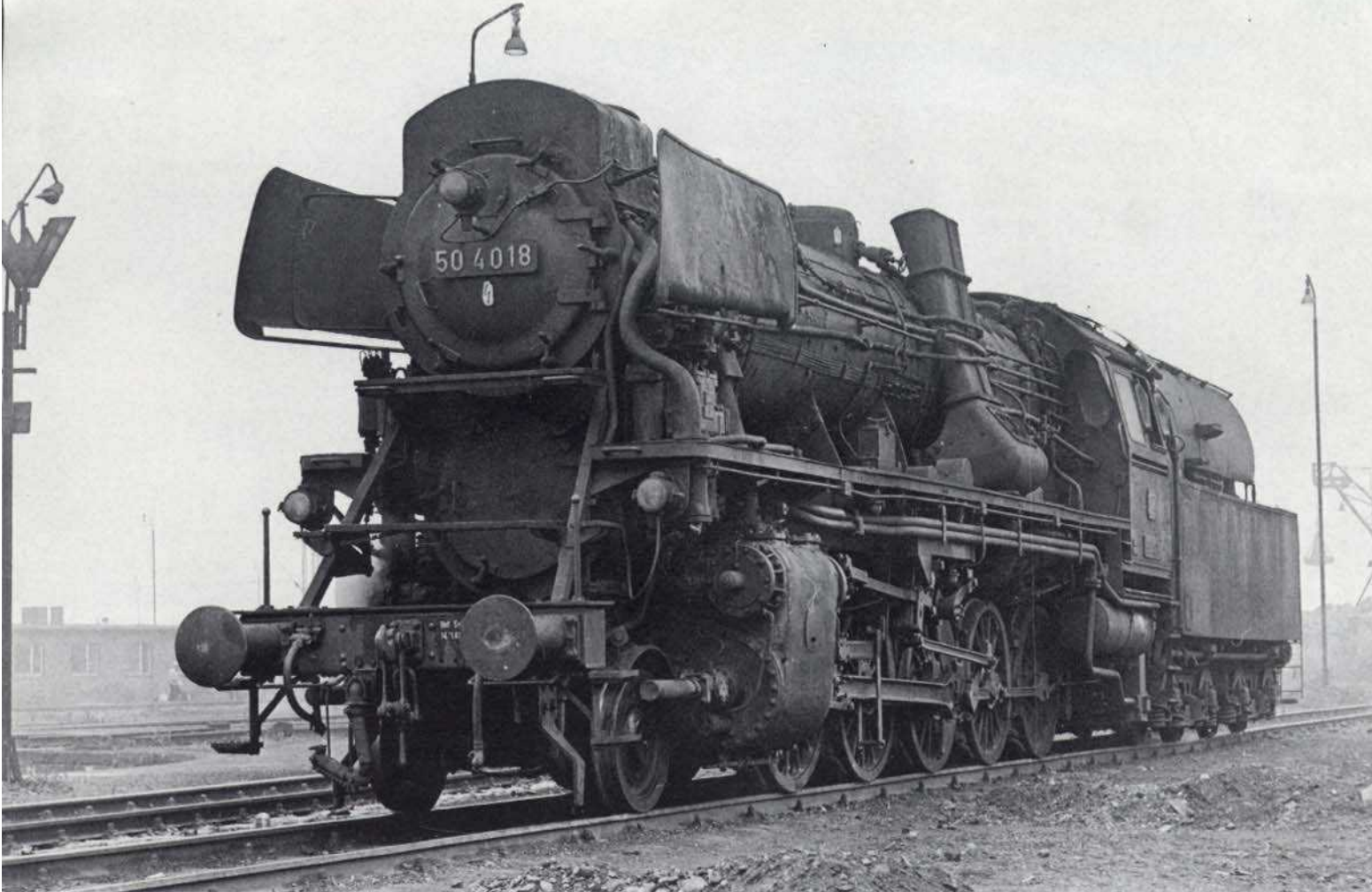


Bild 4: Zu den letzten Fahrzeugen der Baureihe 50⁴⁰, die beim Bw Hamm Gbf fahren und 1967 ausgemustert wurden, zählte die Lok 50 4018.

Foto: H. Obermayer

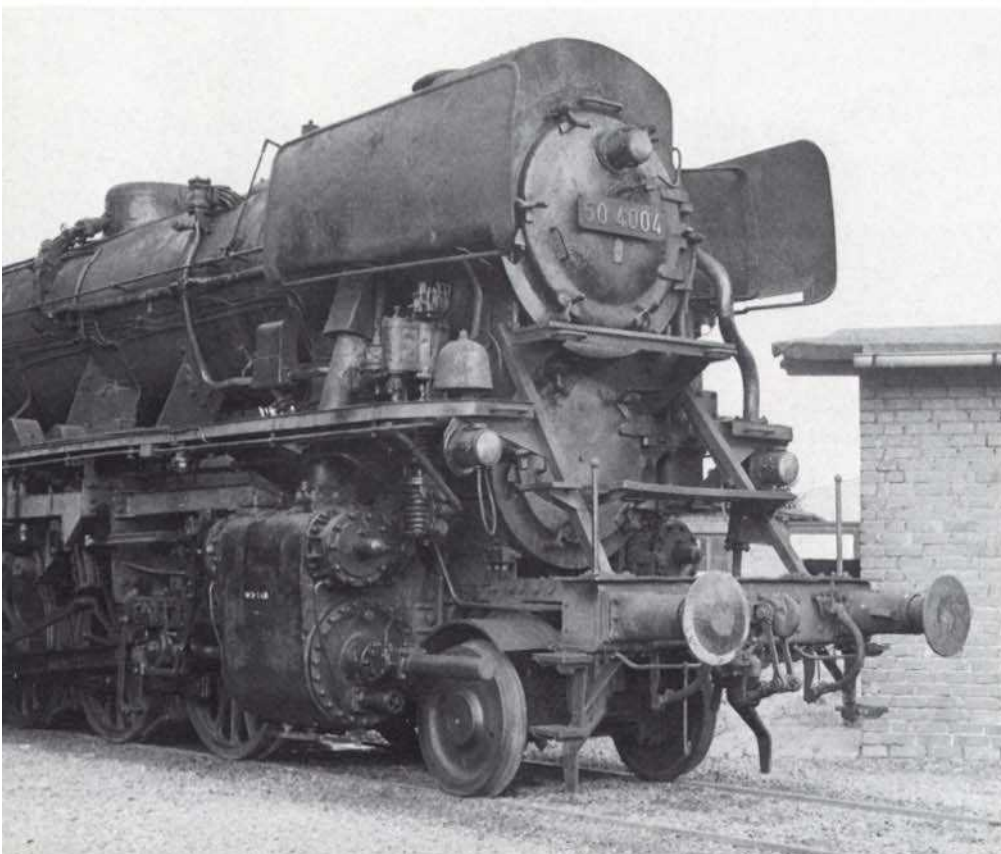
Die bei diesen Fahrzeugen nachgewiesenen Einsparungen an inzwischen sehr teuer gewordener Lokomotivkohle, weckten im Jahre 1948 auch das Interesse der Deutschen Reichsbahn. Während einer Sitzung im Oktober 1948 beschäftigte sich der Fachausschuß Lokomotiven sehr eingehend mit Abgas-Vor-

wärmern der Bauart Franco-Crosti. Nach der Erörterung aller Gegebenheiten kam es schließlich zu der Übereinkunft, doch auf das Franco-Crosti-Prinzip zu verzichten. Dennoch vermochte Dr. Crosti die Firma Henschel dazu zu bewegen, die dort gerade entstehenden Lokomotiven 52 893 und 894 mit

Rauchgasvorwärmanlagen seiner Konstruktion auszurüsten. Nach der Abnahme der beiden Maschinen durch das Mindener Versuchsamt, erfolgte eine sehr eingehende Erprobung der Maschinen, die nach dem Umbau die Betriebsnummern 42 9000 und 9001 erhalten hatten. Hierbei zeigte sich, daß die Fahrzeuge voll betriebstauglich waren und einen nur unwesentlich höheren Aufwand bei der Wartung erforderten. In Zugkraft und Verdampfungsleistung waren sie den Serienlokomotiven der Baureihe 52 überlegen.

Bild 5: Für den Einsatz auf den Strecken um Rhaden mußten die Maschinen der Reihe 50⁴⁰ mit einem Druckluft-Läutwerk ausgerüstet werden, das bei den meisten Lokomotiven vorn auf dem Umlauf neben der Luftpumpe platziert wurde.

Foto: H. Obermayer



Nach der Auswertung aller zur Verfügung stehenden Betriebsdaten stellte sich heraus, daß man mit einem kleineren Franco-Crosti-Kessel auskommen würde und dazu noch größere Einsparungen von Brennstoff erreichen könnte.

Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse kam es am 20. April 1953 zu einem Vertrag zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Firma Henschel, die mit der Entwicklung eines Franco-Crosti-Kessels für eine Lok der Baureihe 50 beauftragt wurde. Ausgewählt wurde die Lokomotive mit der Betriebsnummer 50 1412. Nach dem bei Henschel vollzogenen Umbau erfolgte am 12. November 1954 die Abnahme im AW Göttingen, an die sich eine Betriebserprobung durch das BZA Minden anschloß. Die bei den Probefahrten ermittelte Brennstoffeinsparung von rund 18 % wurde im Betriebseinsatz beim Bw Bingerbrück noch übertroffen und erreichte sogar den Wert von 22 %. Diese Ergebnisse ermutigten die Deutsche Bundesbahn, weitere Lokomotiven der Baureihe 50 für einen Umbau vorzusehen. Im Januar 1957 erhielt Henschel den Auftrag zum Bau von 10 Franco-Crosti-Kessel, dem ein Jahr später eine Bestellung



Bild 6: Am 12. 09. 1960 entstand im Bw Oberlahnstein diese Aufnahme der 50 4017.

Foto: W. Reed

über weitere 20 Kessel folgte. Im Frühjahr 1958 konnten dann die ersten Kessel im AW Schwerte eingebaut werden. Die für den Umbau ausgewählten Lokomotiven der Baureihe 50 waren bereits im April 1958 in einer Verfügung der Hauptverwaltung benannt worden. Gleichzeitig wurde angeordnet, daß die umgebauten Lokomotiven als

Baureihe 50⁴⁰ zu bezeichnen waren. Die erste mit einem Franco-Crosti-Kessel ausgerüstete Lok der Baureihe 50, die 50 1412, fuhr ab September 1958 mit der neuen Betriebsnummer 50 4001. Die guten Betriebsergebnisse dieser Maschine wurden aber bereits zu Beginn des Jahres 1956 getrübt, als der gesamte Rohrsatz des

Vorwärmers erneuert werden mußte. Diese Prozedur wiederholte sich noch zweimal, bis dann im September 1958 der gesamte Vorwärmer ersetzt werden mußte. Dieselben Korrosionsschäden traten dann leider auch bei allen anderen 30 Maschinen auf und führten dazu, daß im Oktober 1961 alle Lokomotiven der Baureihe 50⁴⁰ aus dem Be-

Bild 7: Im Sommer des Jahres 1966 kamen insgesamt 11 Lokomotiven der Baureihe 50⁴⁰ von Kirchweyhe zum Bw Rhaden. Dort waren die Maschinen im Personen- und Güterverkehr eingesetzt. Foto: H. Obermayer

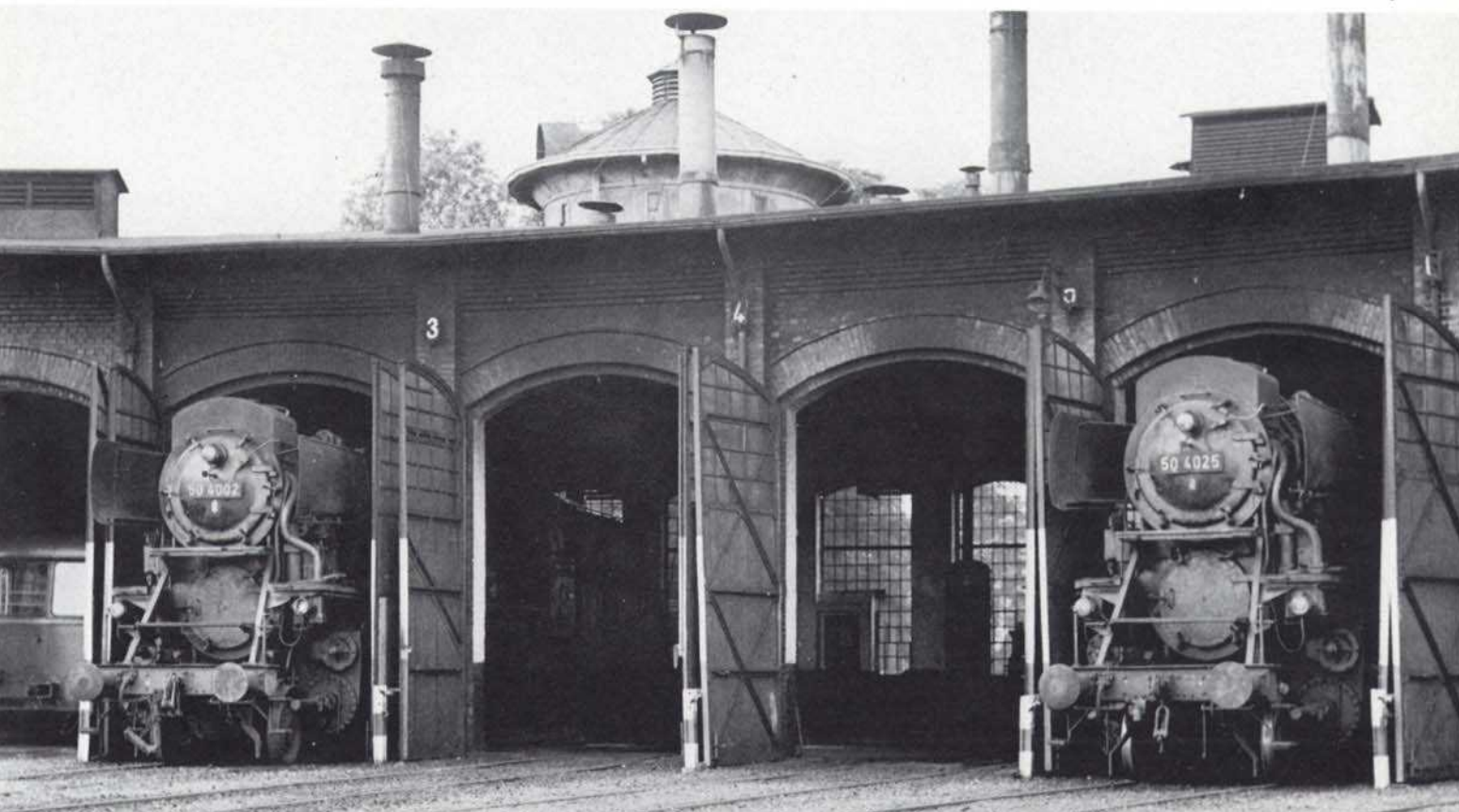




Bild 8: Auch vor Personenzügen waren die 50^{er} gelegentlich zu sehen. 50 4029 mit einem Personenzug nach Osnabrück, aufgenommen im Juli 1964 im Wiehengebirge zwischen Ostercappeln und Vehrte.

Foto: L. Rotthowe



Bild 9: Ebenfalls im Wiehengebirge begegnet uns hier bei Vehrte auf der Gefällstrecke nach Ostercappeln die 50 4004 mit einem Güterzug Richtung Bremen (Juli 1964).

Foto: L. Rotthowe

trieb genommen werden mußten. Eine Reparatur der Franco-Crosti-Vorwärmer war lediglich bei 6 Fahrzeugen möglich, für alle anderen Maschinen mußten neue Vorwärmerkessel angefertigt werden, die dann bis Ende Mai 1962 alle eingebaut worden waren.

Durch Beigabe sauerstoffbindender Mittel in das Speisewasser des Tenders, konnten in

der Folgezeit die Korrosionsschäden in Grenzen gehalten werden. Obwohl das Franco-Crosti-Prinzip schon oft in zahlreichen Publikationen behandelt wurde, soll es in den nachfolgenden Zeilen noch einmal kurz erläutert werden.

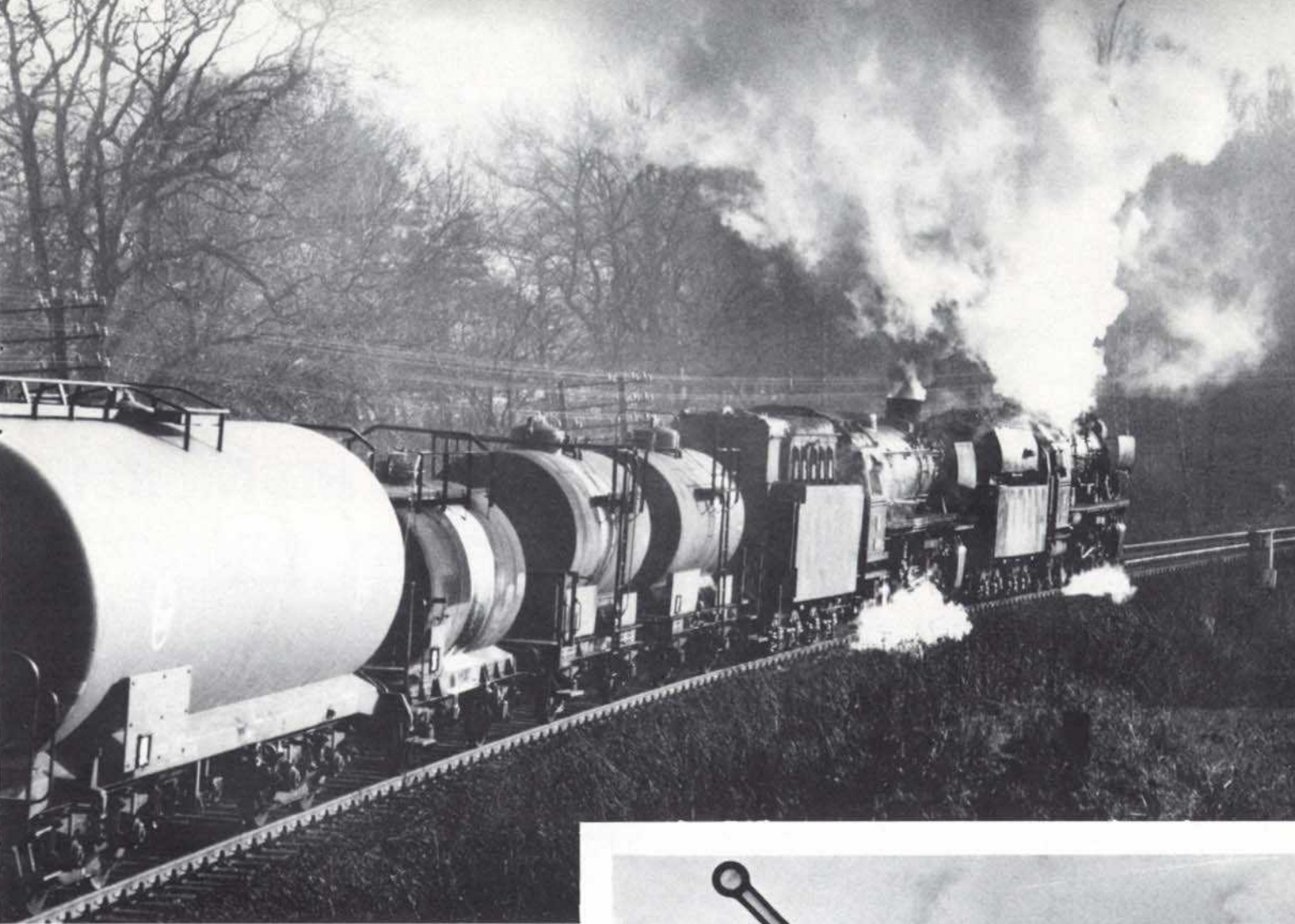
Beim Franco-Crosti-Verfahren traten die aus der Feuerbüchse ausströmenden Rauchgase

nicht durch den herkömmlichen Schornstein aus, sie wurden in der Rauchkammer umgelenkt und durch den unter dem Langkessel angeordneten Vorwärmerkessel geführt. Erst nach diesem langen Weg strömten die Rauchgase zusammen mit dem Abdampf aus dem seitlichen Schornstein aus. Der konventionelle Schlot auf der Rauchkammer blieb

Bild 10: Die 50 4012 befördert im Juli 1964 bei Lengerich-Hohne am Rande des Teutoburger Waldes einen Güterzug Richtung Münster.

Foto: L. Rotthowe





während der Fahrt geschlossen, er wurde nur während des Anheizens der Lokomotive geöffnet.

Die Lokomotiven der Baureihe 50⁴⁰ waren zunächst bei den Betriebswerken Oberlahnstein und Kirchweyhe eingesetzt. Das Bw Kirchweyhe blieb stets eine Hochburg der Franco-Crosti-Lokomotiven. Dort war auch die einzige ölgefeuerte Maschine, die 50 4011, bis zu ihrer Ausmusterung im Mai 1967 beheimatet. Insgesamt 11 Lokomotiven setzte das Bw Bingerbrück in der Zeit von 1962 bis 1964 ein. Das Bw Osnabrück Rbf verfügte zwischen 1959 und 1965 stets über 6 Maschinen mit neun verschiedenen Betriebsnummern. Schließlich muß auch noch das Bw Hamm Gbf erwähnt werden, das ab Sommer 1964 zur letzten Heimat für 11 Lokomotiven der Baureihe 50⁴⁰ wurde, die dort in den Jahren 1966 bis 1967 ausgemustert wurden. Im November des Jahres 1967 hatte dann die letzte Stunde der Maschinen aus dem Bw Kirchweyhe geschlagen.

HO

Literaturangabe: Eine ausführliche Beschreibung von Technik und Geschichte der Baureihen 42.90 und 50.40 der Deutschen Bundesbahn wurde im Jahr 1980 von der Arbeitsgemeinschaft LOK-Report e.V., Postfach 2580, 8520 Erlangen, vorgelegt. Die beiden Autoren Jürgen Ebel und Rüdiger Gänßfuß haben umfassendes authentisches Material zusammengetragen und ausgewertet. Enthalten ist eine Fülle interessanter und guter Fotos.

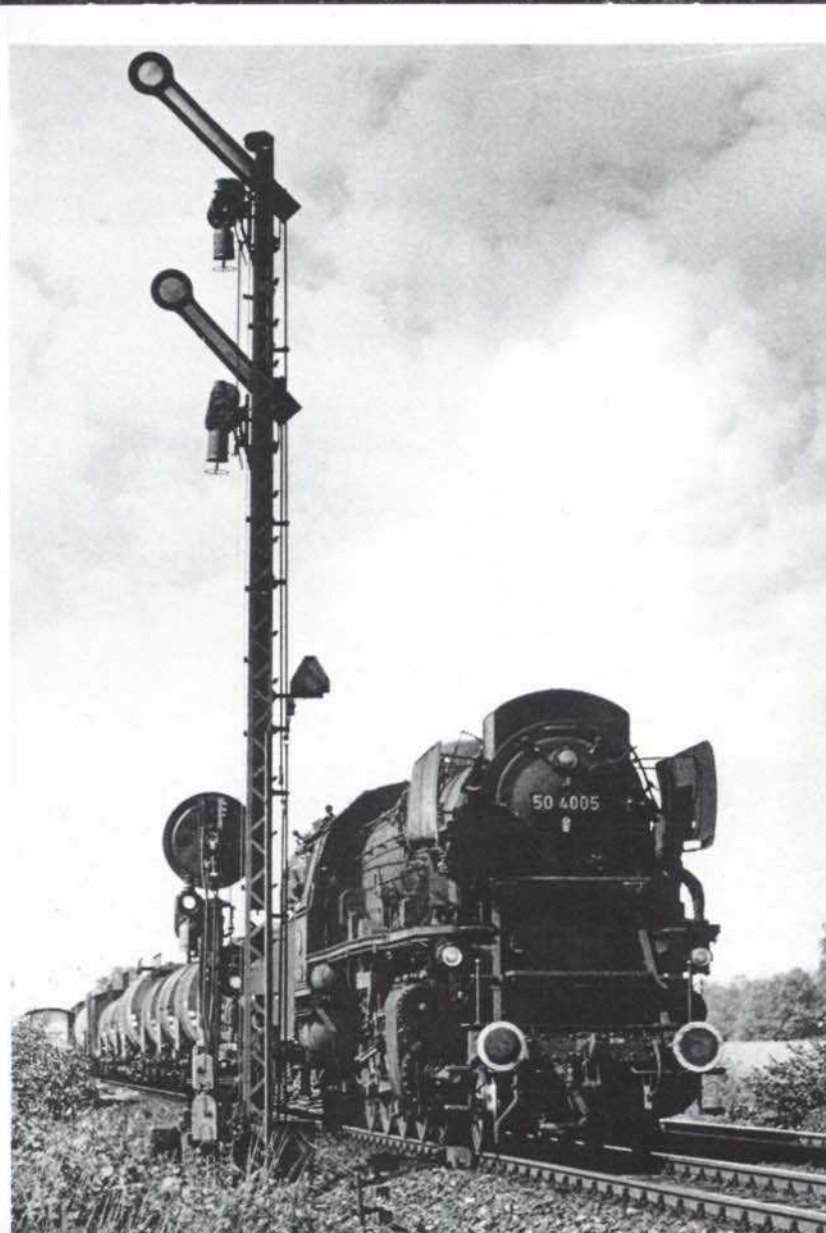
Bild 11: Selten waren die Lokomotiven der Baureihe 50⁴⁰ als Vorspannlokomotiven eingesetzt.

Gemeinsam mühen sich die 50 4003 und die 41 096 im März 1965 mit einem schweren Güterzug über die Steigung zwischen Ostercappeln und Vehrte im Wiehengebirge. Foto:

L. Rotthowe

Bild 12: Am Einfahrtsignal von Brock - Ostbevern an der Strecke Münster - Osnabrück entstand im Sommer 1962 diese Aufnahme der 50 4005 mit einem Güterzug.

Foto:
L. Rotthowe



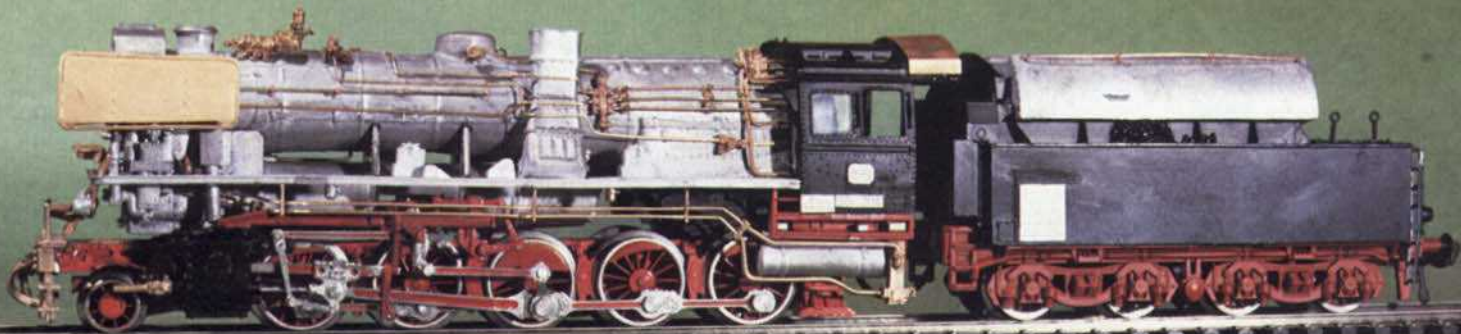


Bild 1: Diese Aufnahme der Heizerseite der fertigen, aber noch unlackierten Lok zeigt die reichhaltige Detaillierung des Gehäuses und des Fahrwerks. Die noch fehlenden Federpuffer werden erst nach dem Lackieren eingesetzt, damit sie nicht verkleben.

Die Franco-Crosti BR 50⁴⁰ als H0-Modell

M+F (England) hat einen neuen Umbausatz auf der Basis der Fleischmann BR 50 seit einigen Monaten im Lieferprogramm. Wir hatten die Möglichkeit, den Umbausatz für eine Franco-Crosti Lokomotive der BR 50⁴⁰ zu testen.

Dieser unterscheidet sich von der Ausführung her kaum vom ehemaligen M+F (Deutschland) Modell, das bereits Mitte der 70er Jahre auf den Markt gebracht wurde. Die gute Detaillierung ist gleichgeblieben.

Sicher werden viele Modellbahnfreunde dieses formschöne H0-Modell, von einer der interessantesten Lok-Konstruktionen der DB, sehr begrüßen. Zumal der Zusammenbau oder besser der Lokumbau auch für weniger geübte Modelleisenbahner kaum Probleme mit sich bringt und wegen des verwendeten, bewährten Großserienfahrwerks samt Trieb-

tender ausgezeichnete Fahreigenschaften garantiert sind.

Der Bausatz enthält einen komplett neuen Kessel samt Umlauf und allen Anbauteilen, sowie die charakteristischen Kohlenbunkerklappen für den Tender. Kessel, Umlauf und die Tenderanbauteile bestehen aus Zinnguß, die meisten der Anbauteile hingegen aus Messing-Feinguß. Dem Modellbahner, der Wert auf ein wirklich vorbildgetreues Modell der BR 50⁴⁰ legt, ist darüberhinaus der Zurüstsatz zu empfehlen, der neben vielen zusätzlichen Fahrwerkdetails wie Federpuffer, Bremsschläuche, Heizkupplung und Speisewassermischer eine komplette Modellsteuerung aus Neusilberätzteilen und Steuerungsträgern aus Messingguß enthält. Diese neue Steuerung verleiht dem Fahrwerk der Fleischmann 50er ein völlig neues, absolut vorbildliches Aussehen. Der nicht schwierige

Zusammenbau beginnt mit dem Zerlegen der Fleischmann-Lok in ihre Hauptbestandteile. Der ursprüngliche Kessel mit Umlauf wird für das neue Modell nicht mehr benötigt und landet in der Bastelkiste. Der neue Kessel wird aus mehreren Zinngußteilen zusammengesetzt. Die Teile sind paßgenau gegossen und bedürfen, abgesehen vom Entgraten, keiner Nacharbeit. Für die Verbindung der Teile empfiehlt sich ein Sofortkleber oder, besser noch, ein schnell abbindender Zweikomponentenkleber wie „Stabilit Express“, der dem Bastler mehr Zeit für die genaue Ausrichtung der Teile läßt. Im Gegensatz zum ursprünglichen M+F-Modell ist der Langkessel bei der Neufertigung aus einem Stück gegossen, was die Justierung der Teile erheblich erleichtert. Die Umlaufteile, die früher aus Messing-Blechen geätzt waren, sind nun ebenfalls aus Zinn gegossen. Damit entfällt die früher etwas mühselige Montage der Messingwinkel an den Blechen. Zum Anbringen der Anbauteile sind am Kessel einige Bohrungen notwendig. Die Bohrlöcher sind bereits angeköhnt und das Bohren in den Zinngußteilen ist nicht schwer. Am besten eignet sich hierfür ein Stiftenköhler oder der Bohrzweig, der heute von der Firma Rai-Mo vertrieben wird. Etwas Geduld und Fingerspitzengefühl ist für das Biegen der Rohrleitungen zu den angebauten Pumpen und Ventilen erforderlich.

Die Anbauteile für den Tender, eine neue Kohlenbunkerrückwand und die Abdeckklappen, sind einfach zu montieren. Etwas mehr Arbeit erfordert natürlich das Anbringen der neuen Steuerung, wenn der Zurüstsatz mitverwendet wird. Die Steuerungsteile müssen sehr sorgfältig zusammengenietet werden. Dabei muß man besonders gut aufpassen, daß keine der beigelegten Nieten verloren geht, denn die Steuerungsnieten sind auf das Stück genau abgezählt. Der Beschriftungssatz besteht aus sauber geätzten Neusilberschildern, die vor dem Lackieren des Bausatzes aufzukleben sind und nach dem Lackieren mit einem scharfen Bastelmesser vorsichtig an den erhabenen Stellen wieder sauber gekratzt werden.

Der Zusammenbau erfordert insgesamt ca. 25 Arbeitsstunden ohne Lackieren. Die Mühe lohnt sich, denn man erhält zu einem akzeptablen Preis ein außergewöhnliches Modell in ausgezeichneter Ausführung und mit sehr guten Laufeigenschaften, das dem Alltagsbetrieb auf der Anlage voll gewachsen ist.

P. Schiebel

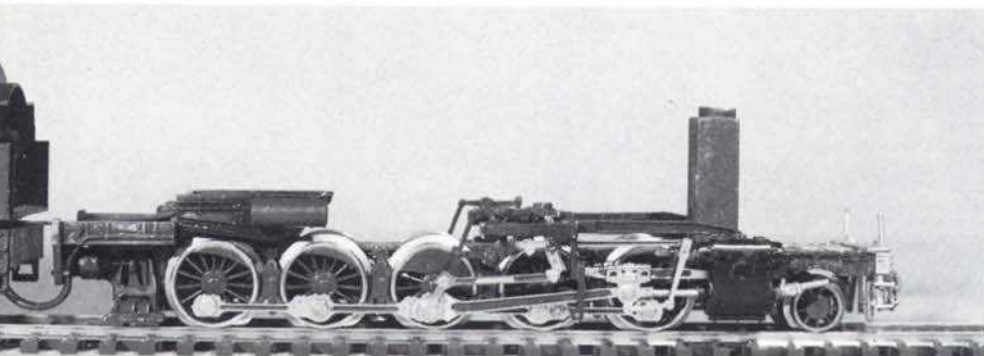


Bild 2: Diese Aufnahme zeigt das Fahrwerk mit der neuen kompletten Steuerung und neuer Pufferbohle. Leider hat sich beim Fotografieren das Kolbenstangenschutzrohr etwas verbogen, was aber leicht wieder zu richten ist.

Bild 3: Der Franco-Crosti-Kessel der BR 50⁴⁰ im „Rohbau“ zeigt, wie genau die einzelnen Kesselteile zusammenpassen.

Alle Fotos: P. Schiebel

