



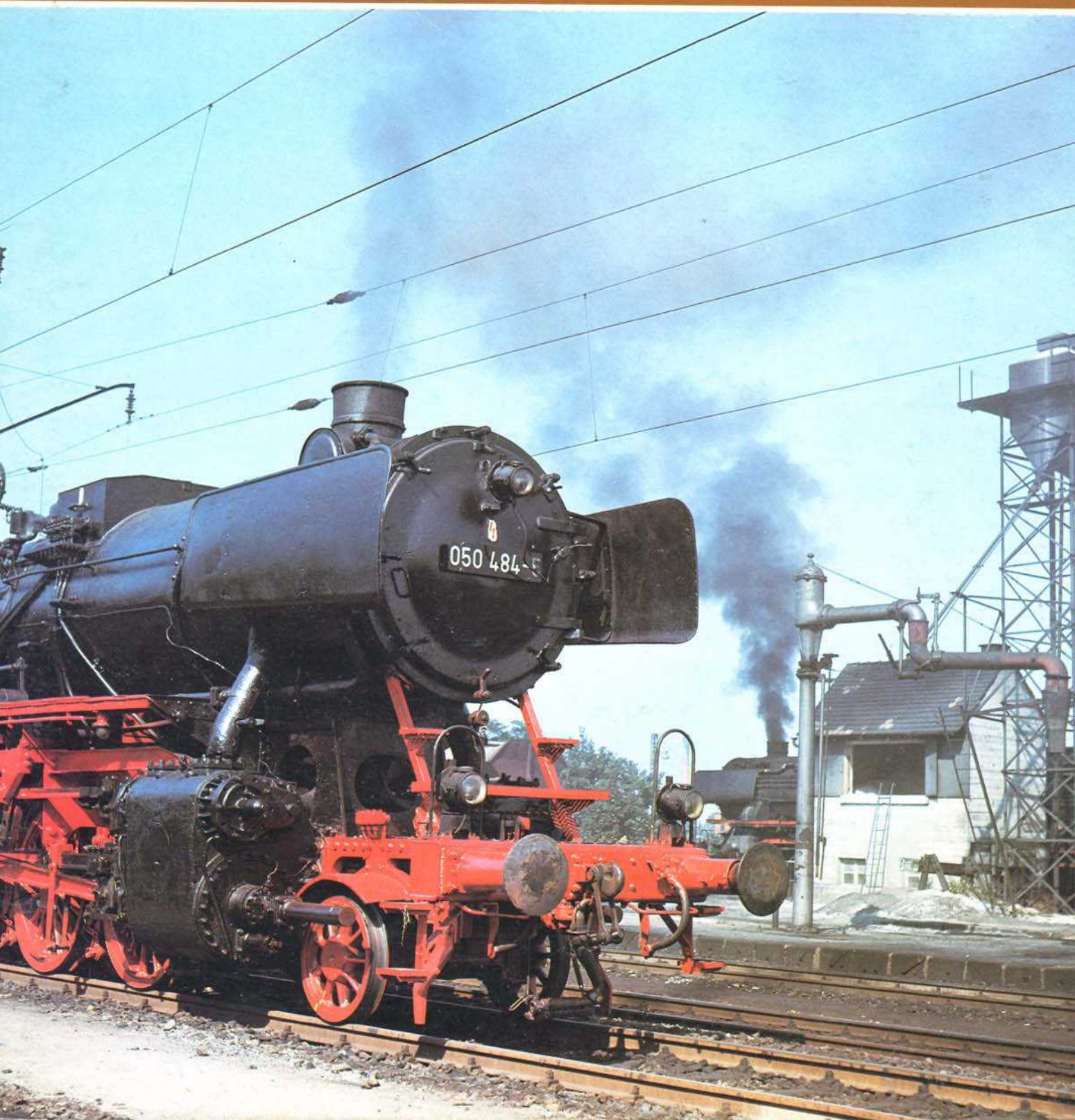
# Eisenbahn JOURNAL

B 7539 F  
ISSN 0720-051X

7/1984  
November

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

Über 120 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe  
Aktuelle und informative Vorbildberichte





**7/84**

ISSN 0720-051 X 10. Jahrgang  
Einzelausgabe

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

**Hermann Merker Verlag**

D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf - Diesel - Ring 5  
Tel. (0 81 41) 5048 und 5049

Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

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,  
P. Schiebel.

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

Schlussredaktion: S. Werner  
Satz: Illig Textverarbeitung GmbH, Göppingen  
Druck: Printed in Italy  
EUROPLANNING s.r.l.

Verona - Via Morgagni, 30  
1984 erscheint das Eisenbahn-Journal 8 x.  
Abonnement (1984): DM 68,-  
(Ausland zuzüglich DM 8,- Portoanteil)  
Einzelheft: DM 8,50 + 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 Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlages voraus.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 6 vom 1. Januar 1984.

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!



Auflagenhöhe 33.000

# Aus dem Inhalt . . .

	Seite
Die 50 622 – eine von Tausenden	4
Die deutschen 2'C n4v-Lokomotiven	16
Steuerwagen VS 145 nach dem Einheitsgrundriß	21
Die Allgäu-Zollern-Bahn	24
Die Baureihe 98 <sup>70</sup> in H0	27
Die Naßdampf-Tenderlokomotiven der Preuß. Staatseisenbahnen (1. Teil)	28
Die preuß. T 0 im Maßstab 1:87	35
Die letzte Station des VT 95 9112 der DB	38
Bücherecke	46
Stadtplanung	50
Der erste bayerische Turmwagen	54
»Unsere gelben Seiten« – Adreß- und Telefonverzeichnis	57
Elektrolokomotiven in Bayern (Teil 1)	60
Epochgerechtes Modellbahn-Zubehör	68
Mini-Markt	75
Verlagsbestelliste	76
Neuheiten-Journal	77

**Das Eisenbahn-Journal 8/84  
erscheint Ende November.**

## Zu unserem Titelbild:

In solch gepflegtem Zustand zeigten sich Ende der sechziger Jahre nur noch wenige Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn. Die 050 484 war 1969 für eine Fahrzeugschau im Rangierbahnhof Nürnberg hergerichtet worden. **Foto: Obermayer**

## Zum Foto auf Seite 2:

Bald werden die letzten Vertreter der Schienenbusse von den Gleisen der Deutschen Bundesbahn verschwunden sein. Nicht zuletzt wegen der anhaltenden Streckenstilllegungen sowie der auf vielen Strecken zum Teil massiven Verringerung des Angebots im Personennahverkehr auf der Schiene, wird man bei der DB schon in naher Zukunft auch auf die Dienste des VT 98 verzichten können. Im Oktober 1981 pendelte dieser VT 98 des Bw Rosenheim auf der gut 4 km langen Stichstrecke von Wasserburg Bahnhof nach Wasserburg Stadt. **Foto: A. Ritz**

## Zu unserem Poster (Seite 44/45):

Dieser schwere Güterzug war am 27. 10. 1973 mit zwei Maschinen der Baureihe 50 bespannt. Die Vorspannlokomotive 052 769, im Jahre 1942 von Henschel in ÜK-Ausführung gebaut, zählte zum Bestand des Bw Weiden. Vom Bw Schwandorf kam dagegen die zweite Lok mit der Betriebsnummer 052 440. Sie war 1942 von Krupp ebenfalls bereits als ÜK-Lokomotive geliefert worden. **Foto: J. Nelkenbrecher**



**Bild 1:** Mehrere Rampenabschnitte auf der Strecke Crailsheim – Heilbronn erforderten zur Dampflokzeit zwei Lokomotiven zur Führung schwerer Güterzüge. Anfang der siebziger Jahre kamen als Vorspannlokomotiven meist Lokomotiven der Baureihe 050 zum Einsatz, manchmal aber auch eine Crailsheimer 023. Bei Gailenkirchen mühen sich die 050 450 und die Vorspannlokomotive 051 028 mit dem Dg 6750 von Crailsheim nach Heilbronn über einen dieser Rampenabschnitte (3. Juli 1971). **Foto: J. Nelkenbrecher**

## Die 50 622 - eine von Tausenden

**Bild 2:** Am 4. April 1976 war die 050 622 noch beim Bw Stolberg (Rheinland) beheimatet. Die Aufnahme entstand bei einer Sonderfahrt in der Nähe von Stolberg. **Foto: M. van Kampen**



Im Sommer des Jahres 1976 erstrahlte die Güterzuglokomotive 050 622-0 noch in frischem Glanz. Für eine Fahrzeugschau war die Maschine herausgeputzt und mit einem neuen Anstrich versehen worden. Wenige Monate später, am 31. Dezember 1976, war sie dann aber schon aus der Bestandsliste für Triebfahrzeuge der DB gestrichen. Als betriebsfähig geführt wurden nur noch die 5 Maschinen 050 904, 051 255, 051 724, 052 429 und 52 908 des Bw Duisburg-Wedau. Dort befand sich auch die bereits z-gestellte 050 413. Im Februar 1977 begann sich das Ende der Baureihe 50 abzuzeichnen und am 26. Oktober desselben Jahres wurde der Schlußstrich unter das Zeitalter der Dampflokotiven in der Bundesrepublik Deutschland gezogen.



**Bild 3:** Zum Abschied vom Dampfbetrieb beim Bw Stolberg (Rheinland) wurden mehrere Sonderfahrten durchgeführt. Links die 050622, rechts die preuß. T3 897159 sowie die bayer. BB11 98727 (4. 4. 1976).  
**Foto: G. Wagner**

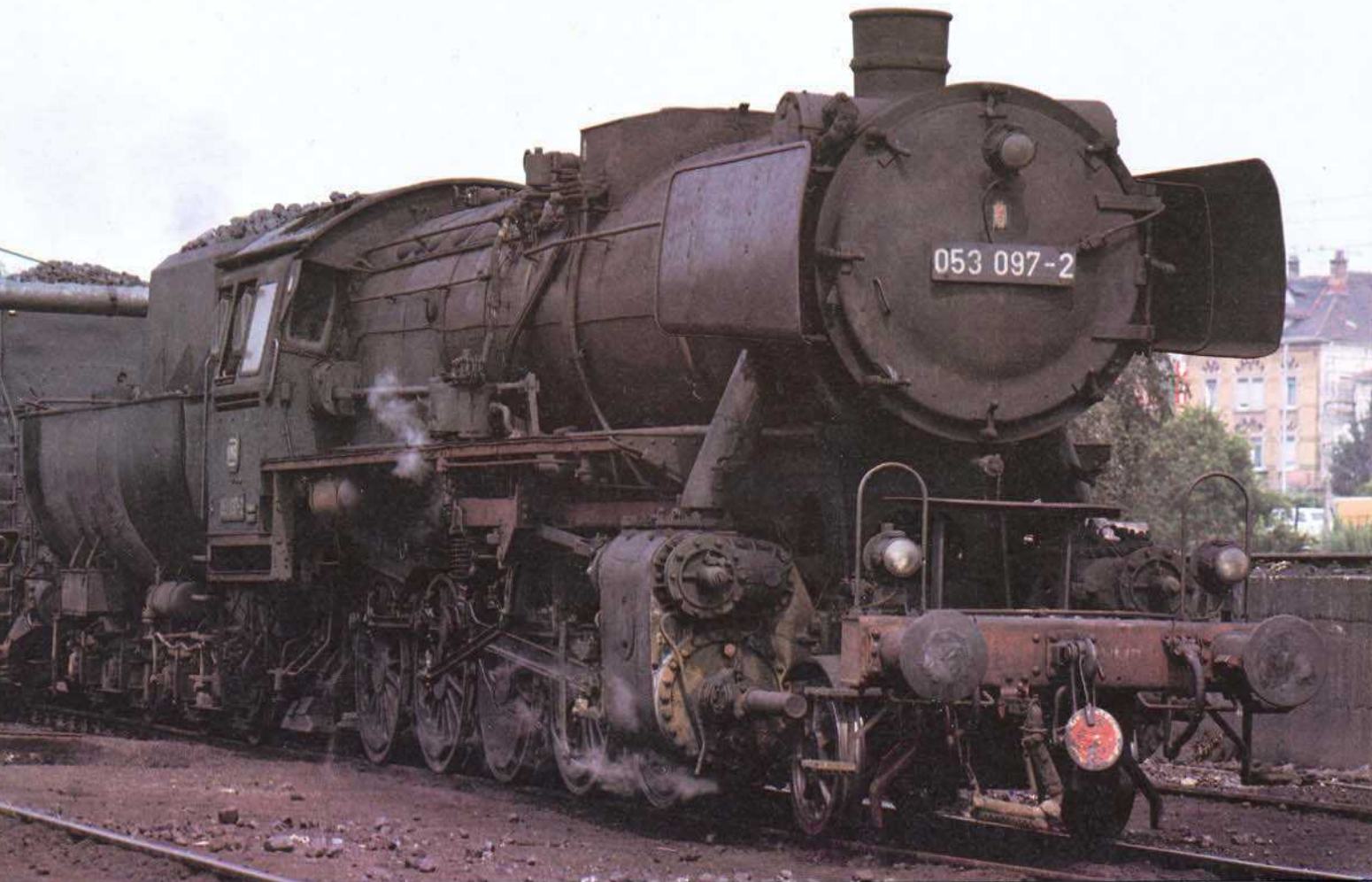
**Bild 4:** Am 4. Juni 1976 wurde die 050622 von Stolberg (Rheinland) zum Bw Duisburg-Wedau umbeheimatet. Anlässlich eines „Tages der Offenen Tür“ im AW Opladen bespannte sie noch einmal einen Sonderzug und kam anschließend im Herbst 1976 in die Obhut der Opladener Eisenbahnfreunde.  
**Foto: Z. Pillmann**





**Bild 5:** Die 052713, aufgenommen im Sommer des Jahres 1972 im Bw Heilbronn, stammt aus einer Serie von ÜK-Lokomotiven, die Henschel im Jahre 1942 fertigte. **Foto: Obermayer**

**Bild 6:** Ebenfalls im Bw Heilbronn entstand diese Aufnahme im Juli 1972. Die 053097 war eine der wenigen Maschinen der Baureihe 50, die bei der DB einen Wannentender der Kriegsbauart 2'2" T 30 erhalten hatten. **Foto: Obermayer**





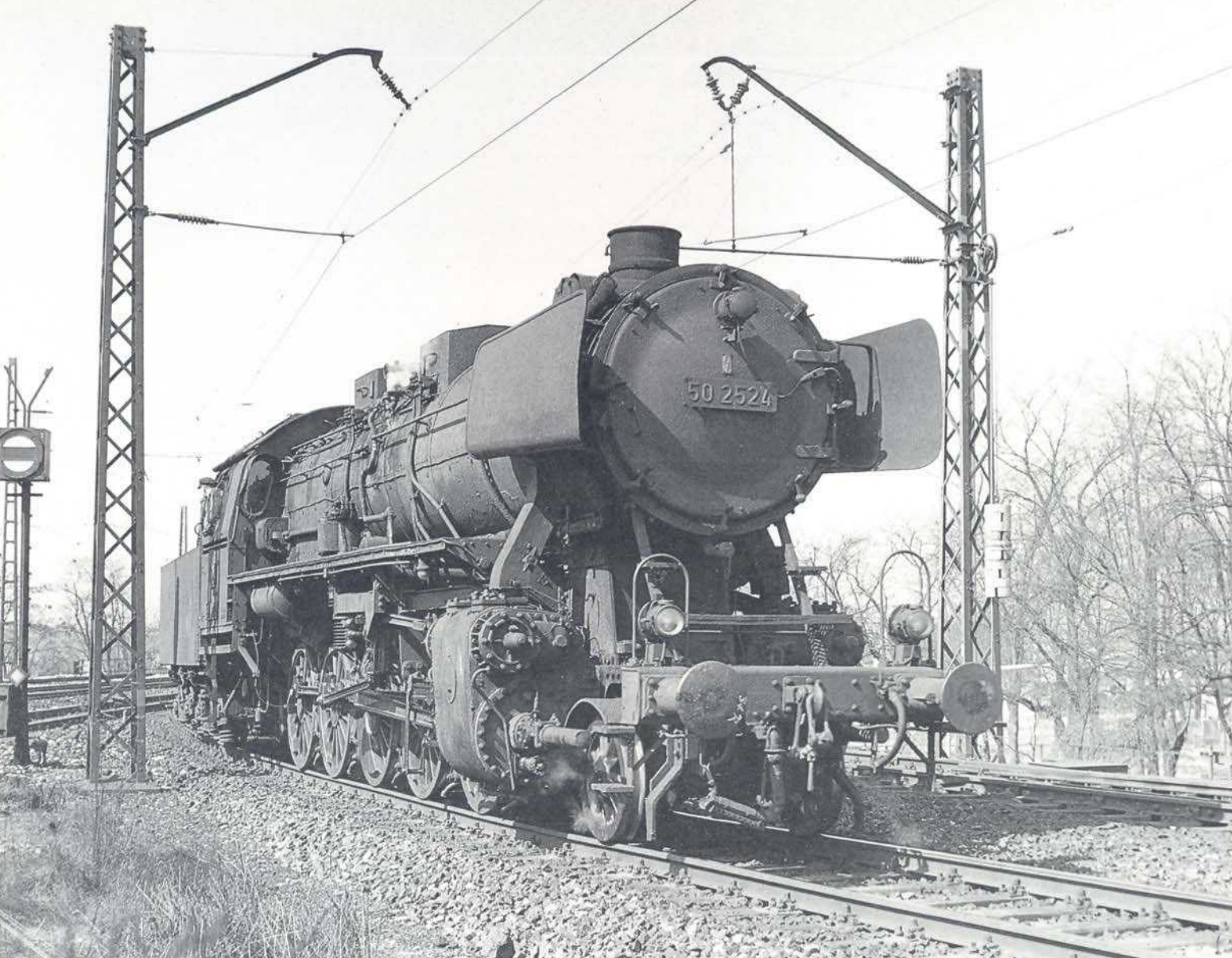
**Bild 7:** Die als Güterzuglokomotiven in Dienst gestellten Maschinen der BR 50 wurden in den letzten Jahren ihrer Dienstzeit sehr oft im Personen- und Eilzugdienst eingesetzt. Das Foto zeigt die 050319 vom Bw Crailsheim mit dem Eilzug, der von Lauda nach Bad Mergentheim gekommen war und nach kurzem Aufenthalt wieder zurückfuhr.

Foto: Obermayer

**Bild 8:** Die beim Bahnhof Aulendorf als Denkmal aufgestellte Lokomotive 501650 entstand im Jahre 1941 bei Krauss-Maffei. Es ist eine der ersten ÖK-Lokomotiven dieses Herstellers.

Foto: Obermayer





**Bild 9:** Durch Tausch muß die abgebildete 50 2524 zu dem UK-Kessel mit zwei eckigen Sanddomen gekommen sein. Die von Schichau gebauten Lokomotiven der Baureihe 50 wurden erst ab der Betriebsnummer 50 2529 in der UK-Ausführung geliefert.  
Foto: J. Nelkenbrecher

**Bild 10:** Als ehemalige UK-Lokomotive besaß die 052 980 des Bw Nürnberg Rbf kein vorderes Führerstandsfenster. Das Foto entstand im Oktober 1969 im Hauptbahnhof Nürnberg.  
Foto: J. Nelkenbrecher



**Bild 11:** Mitunter wurden den Lokomotiven der Baureihe 50 im Güterzugdienst auf den Strecken im Hügelland die letzten Kraftreserven abverlangt. Eine schwere Last hatte auch die abgebildete 050 833, die bis zur Mitte der siebziger Jahre im Bw Crailsheim beheimatet war, am Zughaken.  
Foto: J. Nelkenbrecher

Von nun an galt ein absolutes Dampfverbot auf den Gleisen der Deutschen Bundesbahn. Die dafür gegebene Begründung war wenig überzeugend, soll hier aber nicht erörtert werden. Alle Bemühungen, einzelne Fahrzeuge verschiedener Bauarten der Nachwelt zu erhalten, blieben der Initiative einiger privater Vereinigungen von Eisenbahnfreunden überlassen. Dank dieser Aktivitäten gelangten von der Baureihe 50 die 50 413 in das Auto- und Technik-Museum nach Sinsheim bei Heidelberg und die 052 908 wurde bereits am 4. August 1978 als Denkmal in einer Grünanlage beim Bahnhof Lauda aufgestellt. An eine betriebsfähige Erhaltung besonderer Fahrzeuge durch die DB war nicht zu denken, die Dampflokomotive paßte nicht mehr in das Bild der modernen Bundesbahn.

Selbst die wenigen Maschinen, die mit großen Kosten und Mühen von einigen Enthusiasten mustergültig instandgesetzt worden waren, mußten auf die Gleise von Privatbahnen und benachbarter Bahnverwaltungen ausweichen. In Minden und in Frankfurt blieb man hart und unnachgiebig, die Dampflokomotive war für die DB kein Thema mehr. Veränderungen im Management der DB und das sich all-







**Bild 12:** Zum Bestand des Bw Rottweil zählte die im August 1972 abgelichtete 051 019, die im Jahre 1941 bei Schichau in Elbing in der normalen Einheitsbauart gefertigt wurde.

Foto: J. Nelkenbrecher

**Bild 13:** Bis zum Ende ihrer Dienstzeit behielt die 050 975 vom Bw Nürnberg Rbf ihre Frontschürze. Die 1941 von Krupp gelieferte Maschine hatte durch eine Verfügung des BZA Minden eine Riggbach-Gegendruckbremse erhalten.

Foto J. Nelkenbrecher

