



B 7539 F
ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

2/1985
März

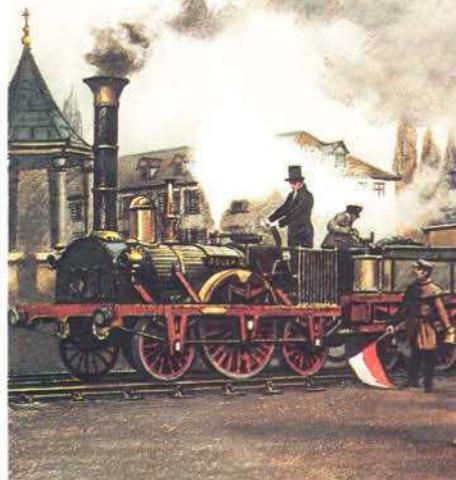
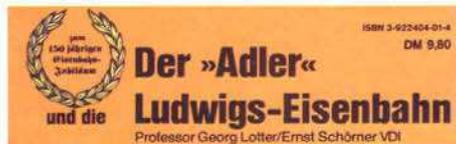
DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Aktuelles Nürnberger Messe-Telegramm

Seite 92



Zwei neue Titel aus unserem Verlag



Die hundertfünfzigste Wiederkehr des Eisenbahn-Eröffnungsdatums nehmen wir zum Anlaß, gleich zwei neue Broschüren diesem Ereignis zu widmen. Als Verlag für Eisenbahnliteratur fühlen wir uns angesprochen, die deutsche Eisenbahngeschichte und deren Ursprung den interessierten Lesern näher zu

bringen. Dies soll möglichst geschichtsnah, aber trotzdem kurzweilig und unterhaltend geschehen. Lange haben wir überlegt, wie dies in Angriff zu nehmen sei und in welcher Form es dem Publikum angeboten werden kann. Eine Grundvoraussetzung unserer Überlegungen war, daß solche Werke nicht teuer sein dürfen, dem Käufer aber trotzdem eine möglichst umfassende Information bieten sollen. Da der Buchmarkt mit Werken hoher Preislagen mehr als strapaziert ist, kam für uns nur die Ausführung in Form einer preiswerten Broschüre in Frage. Genau genommen zwei Broschüren, denn die Thematik würde den Rahmen einer Ausgabe sprengen. Allein das Thema über die Lokomotive ADLER, im Zusammenhang mit der Ludwigs-Eisenbahn – so hieß die erste Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth –, ist schon recht umfangreich und füllt eine unserer beiden Sonderausgaben, ohne daß die Geschichte textlich überstrapaziert wurde. Im Gegenteil, vom Autor – Ernst Schörner – wurde nur eine Art „Jahreszahlenlexikon“ erstellt, das in kurzen Momentaufnahmen Geschehnisse und damals wichtige Ereignisse beleuchtet und festhält. Der glückliche Umstand, daß Ernst Schörner zu einem der Nachlaß-Verwalter von Professor Lotter (bekannt durch das nach ihm benannte Lotter-Drehgestell) gehört, ermöglicht es, auf 50 Jahre alte Unterlagen und Recherchen zurückzugreifen. Schon 1935, zum 100jährigen Jubiläum, hatte Professor Lotter eine Veröffentlichung dieser Art geplant, sie konnte aber zu jenem Zeit-

punkt leider nicht ausgeführt werden. Wir freuen uns, daß es unserem Verlag vorbehalten bleibt, dies jetzt nachzuholen. Die Broschüre mit rund 90 Seiten (Format 17 × 24 cm) ist mit über 100 Abbildungen, davon 30 in Farbe, reich bebildert. Sie schildert in der schon beschriebenen Weise die Geschehnisse bei der Ludwigs-Eisenbahn; von der Eröffnung 1835 bis zu ihrem Untergang 1922. Ja selbst der weitere geschichtliche Verlauf der Aktiengesellschaft bis in die 80er Jahre und zur endgültigen Auflösung sowie die geplanten Ersatzprojekte werden kurz beleuchtet. Ein zusätzliches Kapitel über die ersten Eisenbahnwagen und deren Rekonstruktionen in den dreißiger Jahren, mit einer genauen Beschreibung der Farbgebung und der Einzelteile, bildet den Abschluß der Ausgabe „Der ADLER und die Ludwigs-Eisenbahn“. Für DM 9,80 erhalten Sie ein Stück interessante deutsche Eisenbahngeschichte, in der natürlich nicht nur die erste Eisenbahngarnitur, sondern auch alle übrigen Lokomotiven der Ludwigs-Eisenbahn wiedergegeben sind. Die erste Auflage wurde bereits im Rahmen der Nürnberger Messe ausverkauft. Die vorgesehene zweite Auflage, durch einen zusätzlichen Anzeigenteil etwas verändert, erscheint etwa Anfang April im Bahnhofsbuch- und Zeitschriftenhandel, ebenso beim Eisenbahn-Fachhandel. **Für die Abonnenten und Direktbesteller bei unserem Verlag halten wir eine kleine Ausgabenstückzahl als Besonderheit in fortlaufend numerierter Ausführung der Erstauflage bereit.**

Großbroschüre „150 Jahre Eisenbahn in Bayern“

Wollte man, wie schon eingangs beschrieben, die gesamte deutsche Eisenbahngeschichte in einem Werk zusammenfassen und dem Leser dann noch zusätzlich eine gut lesbare Story liefern, wäre dies zu einem erschwierlichen Preis kaum durchzuführen. Es war deshalb kein Lokalpatriotismus, daß wir aus dem Gesamtgeschehen „Deutsche Eisenbahn“ das Thema „150 Jahre Eisenbahn in Bayern“ herauslösten, zumal das Jubiläum genau genommen auch in erster Linie auf Bayern zutrifft – wenigstens um „ein paar Jährchen“ – denn 1837 erst fuhr die nächste deutsche Eisenbahn in Sachsen und 1838 in Preußen. Patriotismus ist auch deshalb fehl am Platze, weil wir Deutschen die Eisenbahn keinesfalls erfunden haben, wenn auch der bayerische Ritter von Baader 1807 erstmals den Vorschlag machte, Rhein und Donau durch eine Straße mit Eisenbahn zu verbinden. 1815 ist derselbe Oberbergrat Josef Ritter von Baader Inhaber des ersten deutschen Eisenbahnpatents. Schon viele Jahre vor der Ludwigs-Eisenbahn fuhr in England die erste dampfgetriebene Eisenbahn und selbst Belgien hatte schon als erster Staat auf dem europäischen Festland ein rundes Jahr vor Deutschland seine erste Dampfbahn in Betrieb genommen.

Kehren wir aber wieder zurück zu unserer **Großbroschüre**. Weshalb die Bezeichnung Großbroschüre? Nun, diese wird im DIN-A-3-Format gedruckt, ein Format, das für Broschüren eigentlich vollkommen unüblich ist. Wenn Sie das Poster dieses Journals aufschlagen, haben Sie eine DIN-A-4-Doppelseite vor sich liegen. Dies entspricht einer einfachen Seitengröße in DIN A 3. Warum wurde diese Größe von uns gewählt? In der beschriebenen Ausgabe werden feine Reproduktionen von Eisenbahngemälden (Pastelle, Aquarelle), alte Stiche, herrliche Farb- und Schwarzweiß-Fotografien abgebildet (zum Teil im Posterformat) die keinen Knick oder Falz erhalten sollen. Es lassen sich also ohne weiteres geeignete Bilder zur Rahmung heraustrennen und ohne störenden Knick oder Falz verglasen. Vielleicht lassen Sie sich in diesem Fall durch die schönen Bilder zum Kauf von gleich zwei Exemplaren anregen. Die rund 100 Doppelseiten dieser Sonderausgabe entsprechen seitenmäßig zwei Journal-Sonderausgaben mit insgesamt rund 200 Seiten. Das heißt, Sie erhalten zu einem geringen Preis viel gutes und schön bedrucktes Papier.

Der erzählerisch flüssige und interessante Text wurde von dem bekannten Journalisten Bernhard Ücker (Rundfunk, Fernsehen) zusammengestellt. Er schildert zu Beginn bayerische Länderbahngeschichte und den Ursprung der Lokomotivfabrik Maffei, sodann den Übergang zur Deutschen Reichsbahn bis zum Zweiten Weltkrieg. Des weiteren erfährt man von den Nachkriegswirren bis zur Gründung der DB im Jahre 1949. Im Anschluß daran beschreibt die Broschüre, wie sich die neue Bundesbahn etablierte und in die moderne Lokomotivtechnik einstieg, wie die – nun als Krauss-Maffei firmierende bayerische Lokomotivfabrik an der Entwicklung des Schnellverkehrs mitwirkte, bis hin zur jüngsten Weltrekord-Drehstromlokomotive der Reihe 120. Auch die bayerischen Nebenbahnen, früher als Lokalbahnen bezeichnet, haben ihren Platz. Das Titelbild der Broschüre zeigt die bayerische S 2/6 als Gemälde in ihrem violetten Kleid. Mit einem Preis von **DM 29,50** nach unserer Meinung eine sicher recht preiswerte Broschüre, die zu minimalem Preis Maximales bietet.

H. Merker Verlag

2/85

ISSN 0720-051 X 11. Jahrgang
Einzelausgabe

DM 9,50 öS 75,-
sfr 8,50

Hermann Merker Verlag

D-8080 Fürstfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5
Tel. (0 81 41) 50 48 und 50 49

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,
I. Bitter, Dr. Hufnagel, F. Jerusalem,
W. Kosak, H. Kundmann, H. Lohstädt,
H. Rauter, Dr. Scheingraber, P. Schiebel,
J. Stockklausner.

Modellaufnahmen:

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

1985 erscheint das Eisenbahn-Journal 8 x.

Abonnement (1985): DM 76,- (inkl. Porto)

(Ausland zuzüglich DM 8,- Portoanteil)

Einzelheft: DM 9,50 + DM 1,40 Porto

Postscheckkonto München Nr. 57 199-802

(BLZ 700 100 80)

Volksbank Fürstfeldbruck Nr. 21 300

(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 Anzeigenpreisliste Nr. 7
vom 1. Januar 1985.

Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck.

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 34 000

Aus dem Inhalt . . .

Seite

Bahnbetriebswerke	4
Bayern-Journal (Die Gattung BB I)	13
Preußen-Report (Die Gattung T 5)	16
Die hundertjährige G 3 von Trier	26
Die bayerische EP 3/629	
Die E 36 02 von Minitrix	35
Die fränkische Höllentalbahn	36
Die Baureihe 75 ⁰	44
Die Steyrtalbahn fährt wieder!	55
Elektrolokomotiven in Bayern (Teil 3 und Schluß)	56
Märklin Digital H0	62
Mini-Markt	65
Nostalgie-Orient-Expreß im Modell	68
Reichsbahn-Bayern - selbstgebaut	72
»Unsere Gelben Seiten« Adreß- und Telefonverzeichnis	74
Bücherecke	76
Nutzfahrzeuge	77
Schaufenster der Neuheiten	80
Epochgerechtes Modellbahn-Zubehör	84
Nürnberger Messe-Telegramm	92

Eisenbahn-Grundkarte

Wir bitten alle Leser noch um etwas Geduld, die Auslieferung erfolgt Anfang April. Alle Interessenten, die das Eisenbahn-Journal im Abonnement direkt vom Verlag beziehen, können diese Grundkarte aus Portoersparnis mit der Sonderausgabe II/1985 Anfang Mai erhalten.

Die Seiten 47-50 mit der Sektion 17 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:

Die 044 339 brachte im Sommer 1972 einen schweren Güterzug von Crailsheim nach Heilbronn. Im Bw Heilbronn wurden ihre Kohlevorräte an der Großbekohlungsanlage mit den beiden Wiegebunkern wieder ergänzt. Frisch bekohlt fährt sie nun zum Wasserkran an der Schlackengrube.

Foto: Obermayer



Bild 1: Blick vom Kohlenkran auf das Bw-Gelände mit dem Ringlokschuppen im Hintergrund. Soeben war ein einmotoriger Schienenbus der Baureihe 795 eingefahren.

Bahnbetriebswerke

Lange Zeit blieb „Unbefugten“ der Zutritt zu Bahnbetriebswerken verwehrt. „Zugang nur für Bahnbedienstete“ stand auf den Tafeln am Eingang zu jenen Paradiesen. Mit Argusaugen wurde darüber gewacht, daß ja kein Fremder diese Stätten emsiger Betriebsamkeit betrat. Mitunter machte man sich schon verdächtig, wenn man mit einer Kamera bewaffnet, nur in die Nähe der Heimat unserer alten Dampflokomotiven kam. Wer sich nicht vorsah, mußte damit rechnen, zur Feststellung der Personalien aufgegriffen zu werden. In Notzeiten der Nation sicherlich eine ver-

ständige Maßnahme. Danach aber, nachdem wieder einmal ein Krieg verloren war – der irrsinnigste unserer Geschichte – änderte sich nichts, die Einrichtungen der Bahn blieben Betriebsfremden unzugänglich. Geblieben waren nämlich auch die alten Verordnungen, nur einen kleinen Bereich des ehemaligen Hoheitssymbols hatte man überklebt oder übermalt. An den Hoch- und Fachschulen der neuen Republik konnte man bald schon wieder studieren, auch die Fachrichtung Schienenfahrzeuge mit dem Schwerpunkt „Dampfkunde“. Da war von Flach-

und Kolbenschiebern die Rede, von der Schwinge und vom Voreilhebel, von Naß- und Heißdampfreglern, von Indikator-Diagrammen und vom adiabatischen Wirkungsgrad. Meist blieb es bei all der grauen Theorie. Nur wer über gute Beziehungen zu Pressestellen oder zu bestimmten Dezernaten der Deutschen Bundesbahn verfügte, konnte eine Besuchserlaubnis für ein Bahnbetriebswerk erlangen, um sich dann vor Ort mit dem Aufbau und der Funktion einer Dampflokomotiv zu machen.

Anfang der fünfziger Jahre wuchs dann lang-



Bild 2: Die beiden Lokomotiven rechts im Bild, die 050 965 und 051 430, sind bereits versorgt und warten auf dem Gleis vor dem Kohlenbansen auf den nächsten Einsatz. Beim Ausschlacken befanden sich noch die 023 019 und 052 838.

Bild 3 (nächste Seite): Gleisplan des Betriebswerkes Heilbronn.

Bild 4 (übernächste Seite unten): Während des Bekohlens blieb ausreichend Zeit für eine kurze Inspektion der Maschine. Hierbei durfte die Ölspritze nicht fehlen.

Bild 5 (übernächste Seite oben): Vorbei am Gebäude der Lokleitung erfolgte die Ausfahrt der 023 059 aus dem Bw Heilbronn.

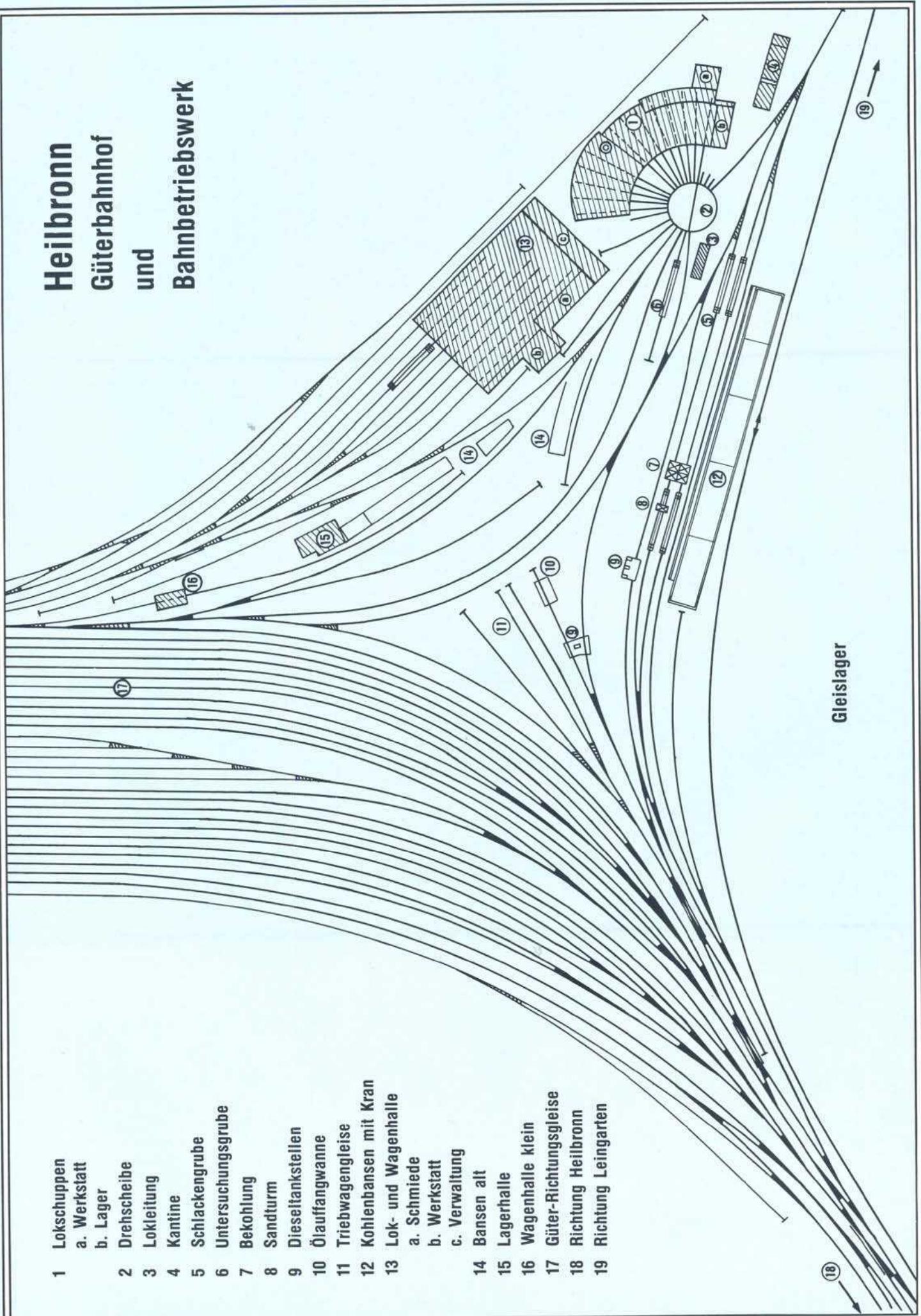
sam die Zahl der Eisenbahnfreunde und damit auch das Interesse an den Fahrzeugen und den Einrichtungen der Deutschen Bundesbahn. Es erschienen die ersten Fachzeitschriften und die letzten deutschen Dampflokomotiven. Alteingesessene Modellbahnhersteller entfalteten neue Aktivitäten, weitere Hersteller kamen hinzu. Rasch hatte sich die einstige Spielbahn zur Modellbahn gemauert, die sich mehr und mehr am Vorbild orientierte. Zu den Fahrzeugen kam das Zubehör, Drehscheiben, Lokschuppen und sonstige Betriebseinrichtungen. Blickfang einer jeden

Modellbahnanlage wurde und blieb ein Bahnbetriebswerk mit all seinen Einrichtungen. Dazu zählen eine Beköhlung, eine Besandung, Wasserkräne, ein Schlackensumpf und Untersuchungsgruben. In der längst „verblichene“ Modellbahnrevue MBR gab R. Barkhoff mit seinen exzellenten Zeichnungen die ersten brauchbaren Anregungen zur vorbildgetreuen Ausgestaltung von Bahnbetriebswerken. Im Eisenbahn-Journal konnten wir diese Serie unter dem Titel „Bw-Skizzen“ mit außerordentlichem Erfolg und sehr positivem Leser-Echo fortsetzen. Inzwischen hat man die-

se Idee natürlich auch andernorts aufgegriffen. Unser Bestreben, noch mehr vom Vorbild zu berichten, scheiterte oft am Aufdruck „Nicht für Dritte“ den die amtlichen Unterlagen tragen. Selbst als die ersten Betriebswerke geschlossen und die Anlagen abgebrochen wurden, war es nicht möglich, an die alten Pläne zu gelangen. Hier wurde und wird immer noch am alten Zopf der Geheimhaltung aus strategischen Gründen geflochten, obwohl inzwischen fast jeder Winkel unseres Erdballs detailgenau aus der Luft fotografiert ist.

Heilbronn Güterbahnhof und Bahnbetriebswerk

- 1 Lokschuppen
 - a. Werkstatt
 - b. Lager
- 2 Drehscheibe
- 3 Lokleitung
- 4 Kantine
- 5 Schlackengrube
- 6 Untersuchungsgrube
- 7 Bekohlung
- 8 Sandturm
- 9 Dieseltankstellen
- 10 Ölauffangwanne
- 11 Triebwagengleise
- 12 Kohlenbansen mit Kran
- 13 Lok- und Wagenhalle
 - a. Schmiede
 - b. Werkstatt
 - c. Verwaltung
- 14 Bansen alt
- 15 Lagerhalle
- 16 Wagenhalle klein
- 17 Güter-Richtungsgleise
- 18 Richtung Heilbronn
- 19 Richtung Leingarten



Gleislager

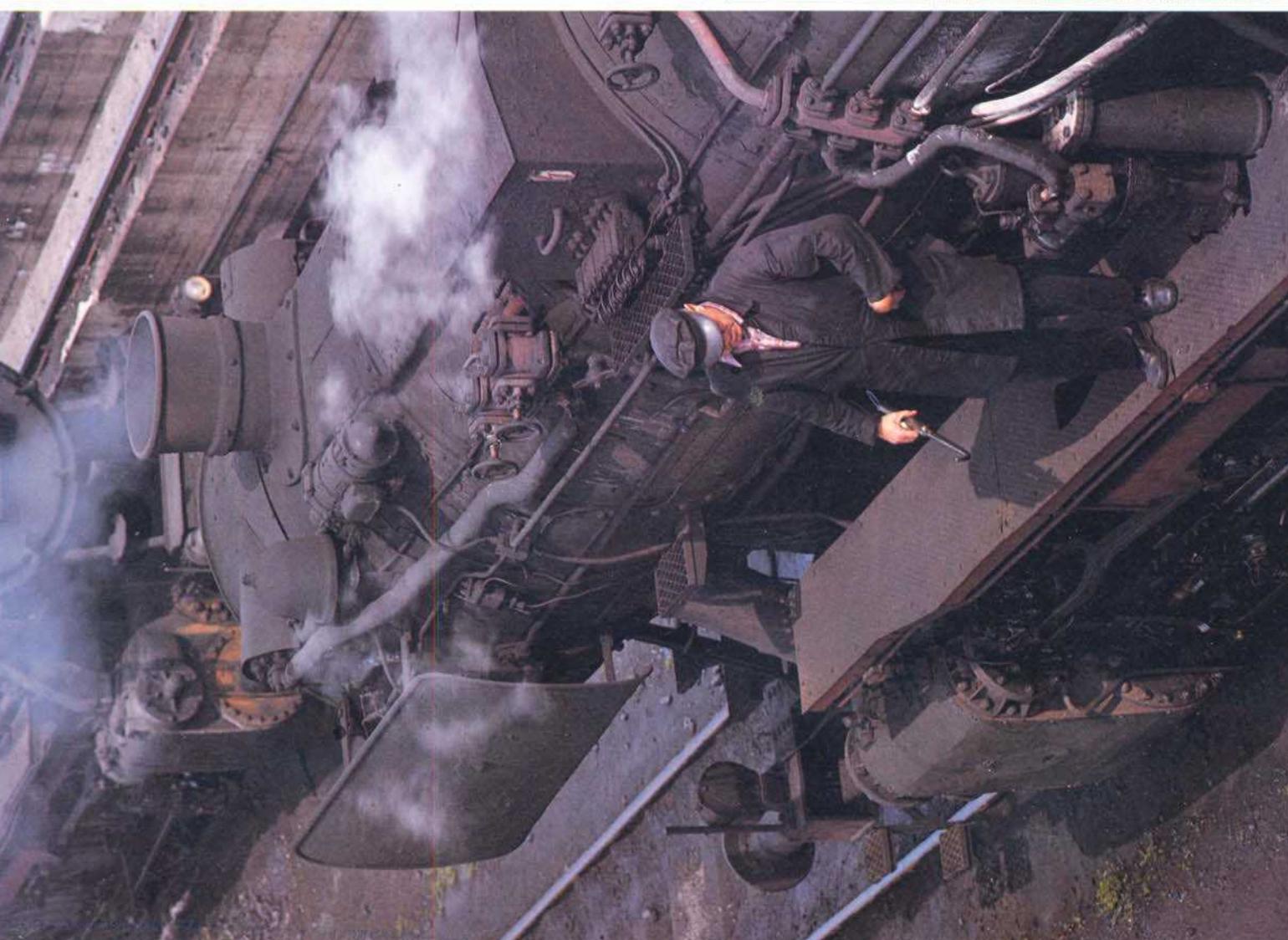






Bild 8: Nachdem der große Schienenkran auf der Drehscheibe gewendet war, fuhr die 023 072 mit dem Hilfszug auf ein Wartegleis.

Bild 6 (linke Seite oben): Wasserfassen der 023 046 an einem der beiden Wasserkräne im Bw Heilbronn.

Bild 7: Neben dem Kohlenbansen stand die einsatzbereite 023 048, nachdem sie alle Stationen der Lokbehandlung durchlaufen hatte.

Die Zahl der Drehscheiben und Ringlokschuppen wird bald auf ein Minimum geschrumpft sein. Die Lokomotiven der Zukunft, pflegeleicht und wartungsarm, verlangen ganz andere Einrichtungen zur Gewährleistung ihrer ständigen Betriebsbereitschaft. Das Bahnbetriebswerk aus der Dampflokzeit ist ein Relikt einer vergangenen Epoche. Wir wollen versuchen, alles Erreichbare, Fotos, Skizzen und Lagepläne zu sammeln, um auch später noch über diese Bereiche des Eisenbahnwesens berichten zu können. An unsere Leser richten wir deshalb die Bitte um Unterstützung. Anregungen und natürlich auch

noch vorhandene Unterlagen sind uns stets willkommen.

An den Beginn der neuen Reihe, mit der wir an die alte Serie anknüpfen wollen, stellen wir eine Bildreportage aus dem Bw Heilbronn, die dort zu Beginn der siebziger Jahre entstand.

Das Bw Heilbronn im Jahre 1972

Mit dem Ausbau des Streckennetzes der Eisenbahn in Württemberg, und mit dem Anschluß an benachbarte Bahnen gewann Heilbronn im schwäbischen Unterland bald eine

zunehmende Bedeutung als Bahnknotenpunkt. Der stark anwachsende Güter- und Personenverkehr verlangte eine große Zahl von Lokomotiven und die dazu erforderlichen Einrichtungen zur Versorgung der Fahrzeuge. Zunächst war und blieb Heilbronn eine Hochburg von Lokomotiven der württembergischen Bauarten. Nach dem Zusammenschluß der Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn erschienen dann auch die ersten „Preußen“. Als letzte „Württembergische“ waren nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges noch einige Exemplare der Klassen C und T 5 im Einsatz. Im Jahre 1971 waren dann nur noch Tender-

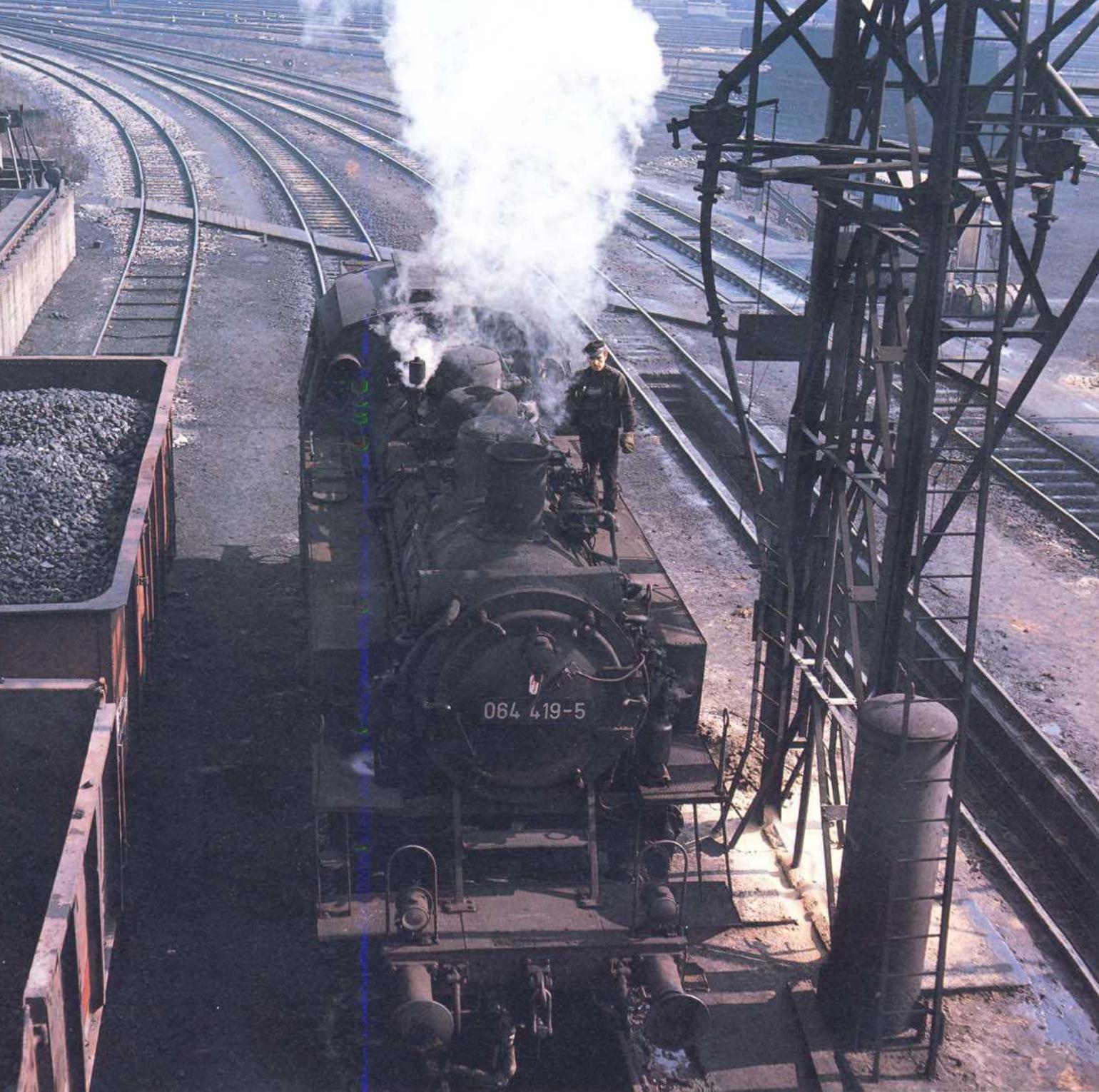


Bild 9: Die aus dem Bahnhof Heilbronn eingefahrene 064 419 befand sich an der ersten Lokbehandlungsstation, der Besandungsanlage.

Bild 10 (rechte Seite oben): Nächster Aufenthalt war die Großbekohlung mit den beiden Wiegebunkern.

Bild 11: Nach der Ergänzung des Kohlenvorrats gab es frisches Wasser für die 064 419 und das gleich im Überfluß.

lokomotiven der Baureihe 064 und mehrere Maschinen der Reihen 050 bis 053 direkt in Heilbronn beheimatet.

Folgende Baureihen zählten am Ende des Jahres 1958 zum Bestand des Bw Heilbronn Hbf:

Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰
 Baureihe 50
 Baureihe 57¹⁰⁻⁴⁰
 Baureihe 64
 Baureihe 74⁴⁻¹³
 Baureihe 75⁰
 Baureihe 94⁴⁻¹⁸

preußische P 8
 Einheitslokomotive
 preußische G 10
 Einheitslokomotive
 preußische T 12
 württembergische T 5
 preußische T 16¹

Baureihe V 36¹
 Baureihe VT 60

Diesellokomotive
 Dieseltriebwagen

Vorhanden, allerdings bereits z-gestellt, waren auch noch zwei schwere Einheits-Güterzuglokomotiven der Baureihe 44. Zu Beginn der siebziger Jahre waren in Heilbronn die Baureihen 23 und 44 anzutreffen, die vom Bw Crailsheim kamen, und die bereits erwähnten Maschinen der Baureihen 050 bis 053 und 064. Ausgemustert und im Vorfeld des Gleislagers abgestellt war der letzte der Heilbronner Dieseltriebwagen der Einheitsbauart, der VT 60 507.

Kernstücke des Bw Heilbronn sind die 23-m-Drehscheibe und der aus zwei aneinandergelagerten Segmenten bestehende Ringlokschuppen mit acht Ständen. Direkt daneben liegt die große rechteckige Halle für Diesellokomotiven und Wagen. Die vom Heilbronner Bahnhof ankommenden Lokomotiven fuhrten in der Regel auf dem zweiten oder dritten Gleis vor dem langen Kohlenbansen ein. Das erste Gleis mit einer Nutzlänge von rund 300 m war im vorderen Teil meist von kohlebeladenen 0-Wagen belegt. Nur hinten, auf der Höhe der Schlackengruben, konnten auf dem ersten Gleis noch einige Lokomotiven