B 7539 F
ISSN 0720-051X

# Eisenbahn JOURNAL

5/1985
Juli

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

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

Nicht kleinlich war man am 29. 4. 1974 im Bahnhof Norddeich beim Ergänzen der Wasservorräte der 012066. – Nach der Ausmusterung bei der Deutschen Bundesbahn und dem Verkauf an die Ulmer Eisenbahnfreunde im Jahre 1975 zog die 012066 noch einige Sonderzüge und versank dann im Bw Ulm in einen „Dornröschenschlaf", der fast sechs Jahre dauerte. Im Sommer 1982 begannen die Ulmer Eisenbahnfreunde mit der betriebsfähigen Aufarbeitung, die im Frühjahr 1984 abgeschlossen werden konnte. Im Mai dieses Jahres kam sie erstmals vor den von Nürnberg aus verkehrenden Jubiläums-Sonderzügen der Deutschen Bundesbahn zum Einsatz. **Foto: U. Geum**

Eisenbahn JOURNAL
Modellbahn – Fachzeitschrift • aktuell • informativ

5/85

ISSN 0720-051 X 11. Jahrgang
Einzelausgabe
DM 9,50 öS 75,–
sfr 8,50

Hermann Merker Verlag
D-8080 Fürstenfeldbruck, 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 ×.
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 Fürstenfeldbruck Nr. 21 300
(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. 7 vom 1. Januar 1985.

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!

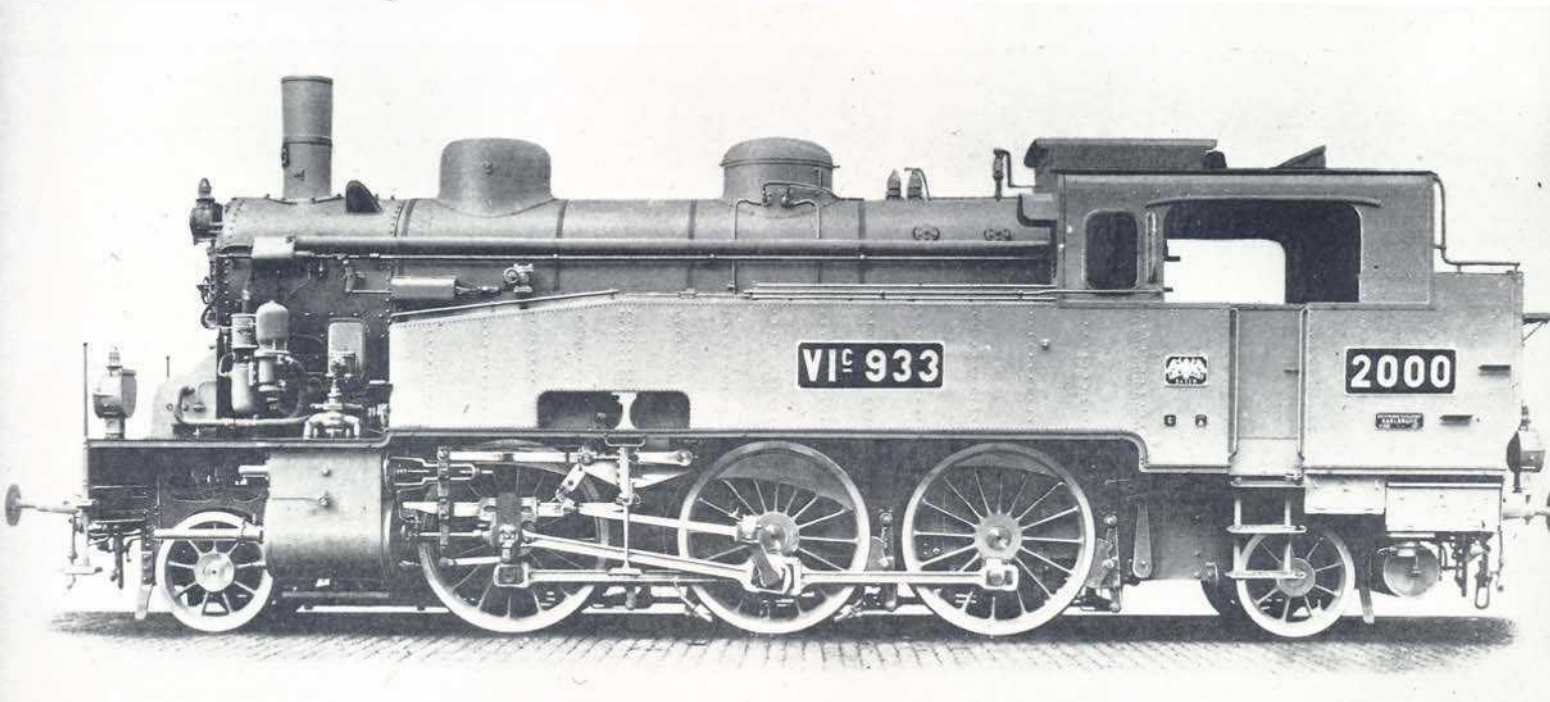
# Aus dem Inhalt . . .

| | Seite |
|---|---|
| Die badische Gattung VI c (Die letzten großherzoglichen Tenderlokomotiven) | 4 |
| Das H0-Modell der badischen VI c | 11 |
| Die Triebwagen ET 85 05 und 09 | 12 |
| Bahnbetriebswerke – Das Bw Lindau | 16 |
| Bayern-Journal (Der Weg zur S 2/5 – Die Atlantic-Type bei den deutschen Länderbahnen) | 24 |
| Preußen-Report (Die Gattung T 9 – 1. Teil) | 30 |
| Die V 200 der Deutschen Bundesbahn | 36 |
| Die V 200 035 in der Baugröße H0 | 41 |
| Mini-Markt | 43, 46 |
| Bücherecke | 46 |
| Gut Holz! – Bauen mit Holz | 48 |
| »Unsere Gelben Seiten« – Adreß- und Telefonverzeichnis | 50 |
| Bücherecke | 52 |
| Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör | 54 |
| Die preußischen „Glaskästen“ | 60 |
| Einmal Hölle und zurück | 62 |
| Kunstvoller künstlicher Wasserfall | 65 |
| Mauers Mühlen-Eigenbau | 68 |
| Bahnhofsimpressionen | 72 |
| Meisterhafter Schrottplatz von Brawa | 74 |
| Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut | 76 |
| Schaufenster der Neuheiten | 80 |
| Neue Straßen-Nutzfahrzeuge | 84 |

Die Seiten 43–46 mit der Sektion 13 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

**Zu unserem Titelbild:**
Auf diesem Foto sind die Vertreter von gleich zwei Baureihen im Bild festgehalten, denen in dieser Ausgabe des Eisenbahn-Journals jeweils ein eigener Beitrag gewidmet ist. Zum einen handelt es sich um die badische Gattung VI c, die in der Baugröße H0 in Länderbahnausführung bei Liliput vor kurzem erschienen ist, zum anderen um die Baureihe V 200, die im Maßstab 1:87 von Roco als Neuheit angeboten wird. Die Aufnahme entstand im September 1962 im Bahnhof Singen. **Foto: G. Turnwald**

**Zu unserem Poster (Seite 42/47):**
Am Abend des 27. August 1980 fährt die 220 036 mit dem Eilzug 3180 nach Kiel in den Bahnhof Plön ein. Aufmerksamkeit verdient nicht nur die Zuglokomotive des Eilzuges, sondern auch die interessante Bahnsteigüberdachung. **Foto: A. Ritz**


VI c 933
2000

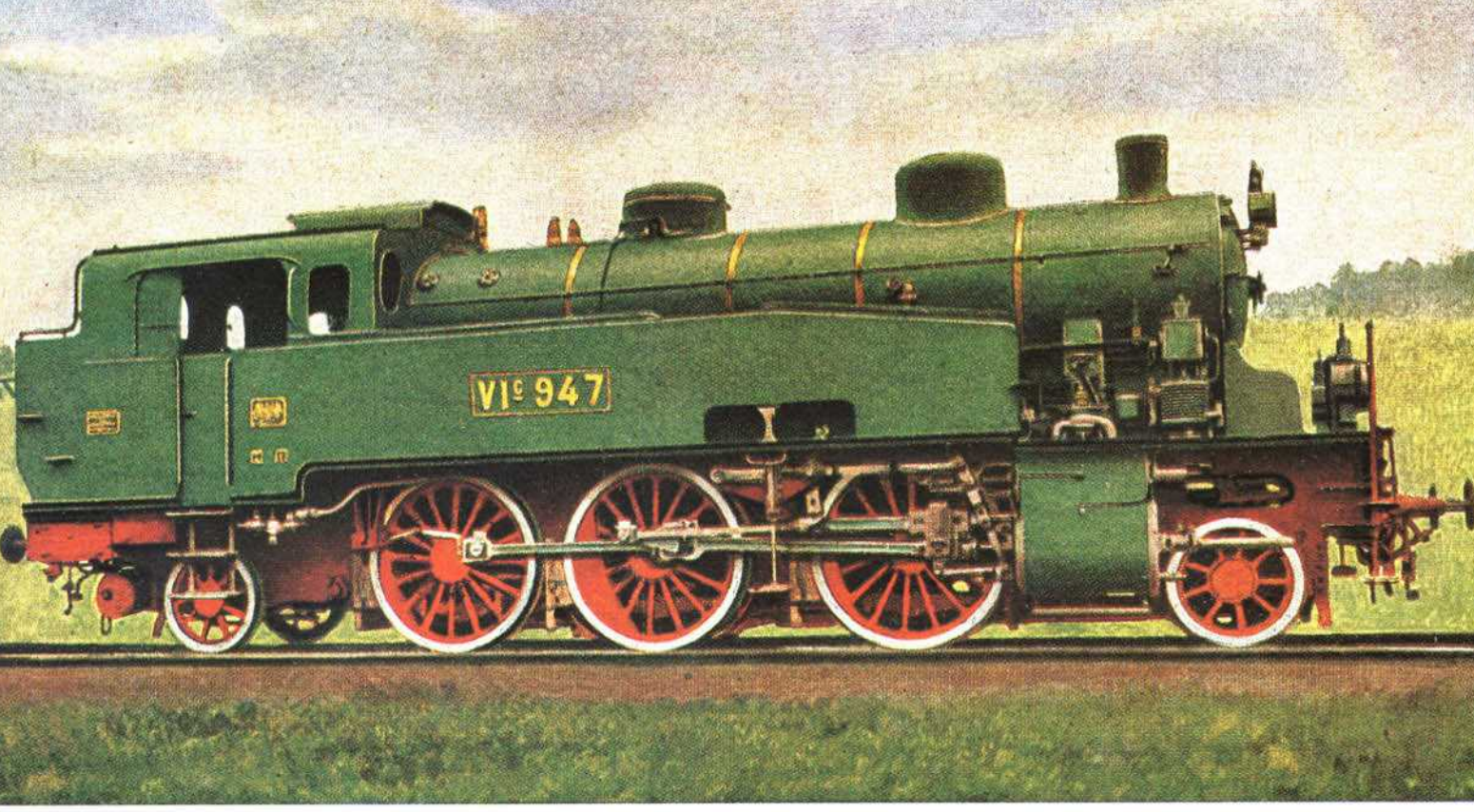



**Bild 1:** Die 75 417 befindet sich mit einem Schnellzug bei Singen auf der Fahrt nach Schaffhausen (September 1962). **Foto: G. Turnwald**

**Bild 3:** Diese zeitgenössische colorierte Postkarte zeigt die badische VI c 947, die 1917 unter der Fabrik-Nr. 2531 von Jung in Jungenthal gebaut wurde. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

# Die badische Gattung VI c

## Die letzten großherzoglichen Tenderlokomotiven

Als erste der deutschen Länderbahnverwaltungen entschlossen sich die Großherzoglichen Badischen Staatseisenbahnen bereits im Jahre 1900 zur Beschaffung von Tenderlokomotiven mit der symmetrischen Achsfolge 1'C1'. Mit der Entwicklung jener Maschinen und mit der Lieferung der ersten Serie der Gattung VI b war die Münchener Lokomotivfabrik von J. A. Maffei beauftragt worden. Alle anderen Bauserien entstanden dann aber bei der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe. Bis zum Jahre 1923 wurden von der neuen Gattung VI b insgesamt 170 Naßdampflokomotiven in Dienst gestellt und von allen größeren Bahnbetriebswerken Badens eingesetzt. Auf Grund der guten Erfahrungen mit der Gattung VI b und des sich abzeichnenden Bedarfs stärkerer Maschinen entschied sich die badische Bahn, eine größere und leistungsfähigere 1'C1'-Tenderlokomotive mit einem Zweizylinder-Heißdampftriebwerk zu beschaffen. Der Entwicklungsauftrag für diese Fahrzeuge wurde der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe erteilt, die im Jahre 1914 die erste Serie der Gattung VI c fertigstellte. Bei der neuen Bauart fehlte das Verbindungsrohr zwischen den beiden Dampfdomen, das als charakteristisches Merkmal bei der VI b noch vorhanden war. Die neuen Lokomotiven hatten nun eine indizierte Leistung von 790 PS, einen Treib- und Kuppelraddurchmesser von 1600 mm und eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h in beiden Fahrtrichtungen. Dadurch konnten die Maschinen auch im leichten Schnellzugdienst eingesetzt werden. Bedeutend größer waren auch die Vorratsbehäl-

**Bild 2** (linke Seite unten): Die badische VI c mit der Betriebsnummer 933 in einer Werkaufnahme. Sie wurde im Jahre 1917 unter der Fabrik-Nr. 2000 von der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe geliefert und erhielt 1925 die Betriebsnummer 75 460. **Foto: Sammlung Merker**

**Bild 4:** Nach diesem Foto entstand die colorierte Postkarte in Bild 3. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

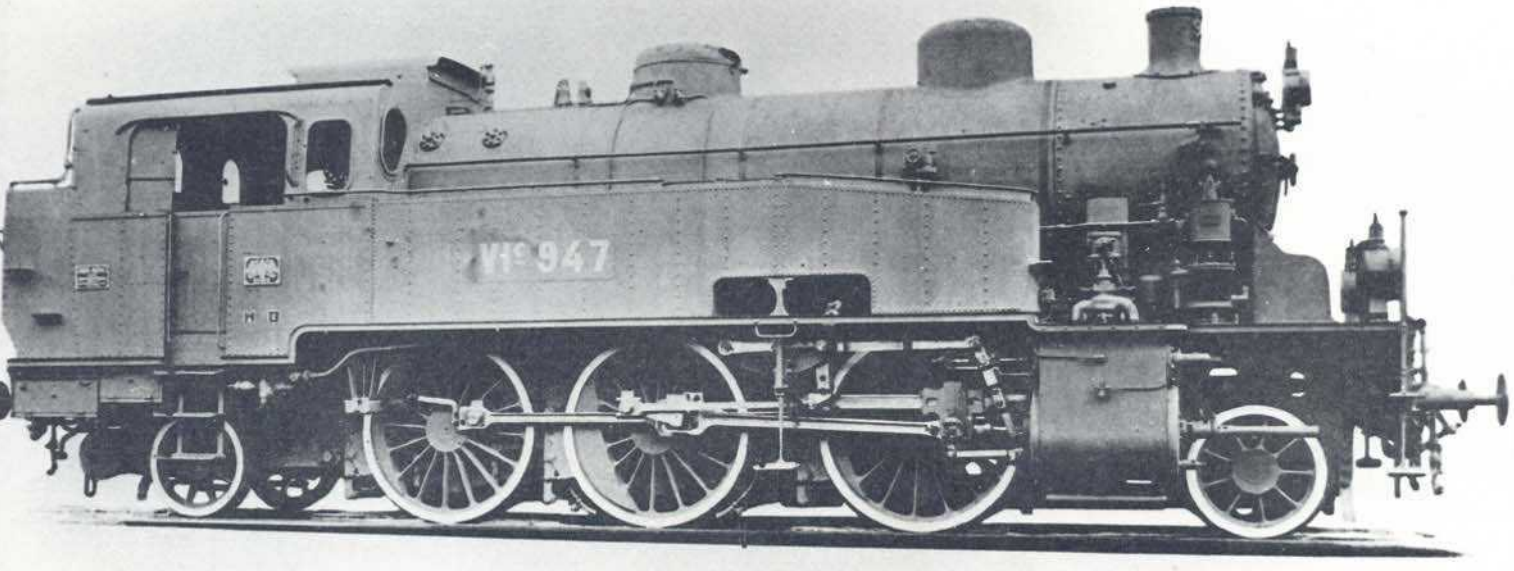


**Bild 5:** Werkfoto der badischen VI c mit der Betriebsnummer 900. Sie wurde im Jahre 1914 als erste Maschine ihrer Gattung unter der Fabrik-Nr. 1883 von der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe geliefert.
**Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

**Bild 6:** Ebenfalls aus der ersten Lieferserie aus dem Jahre 1914 stammt die badische VI c mit der Betriebsnummer 908.
**Foto: Sammlung Mickel**

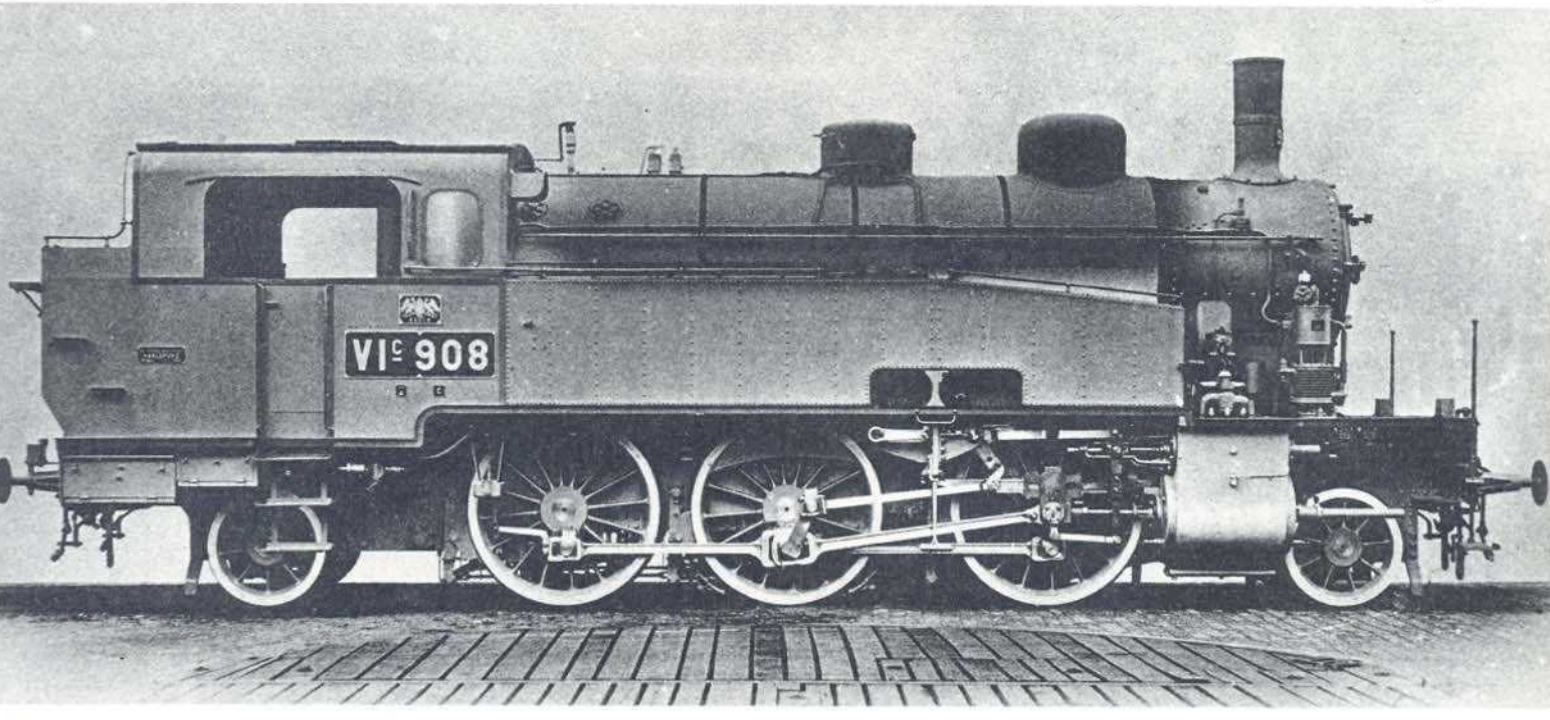
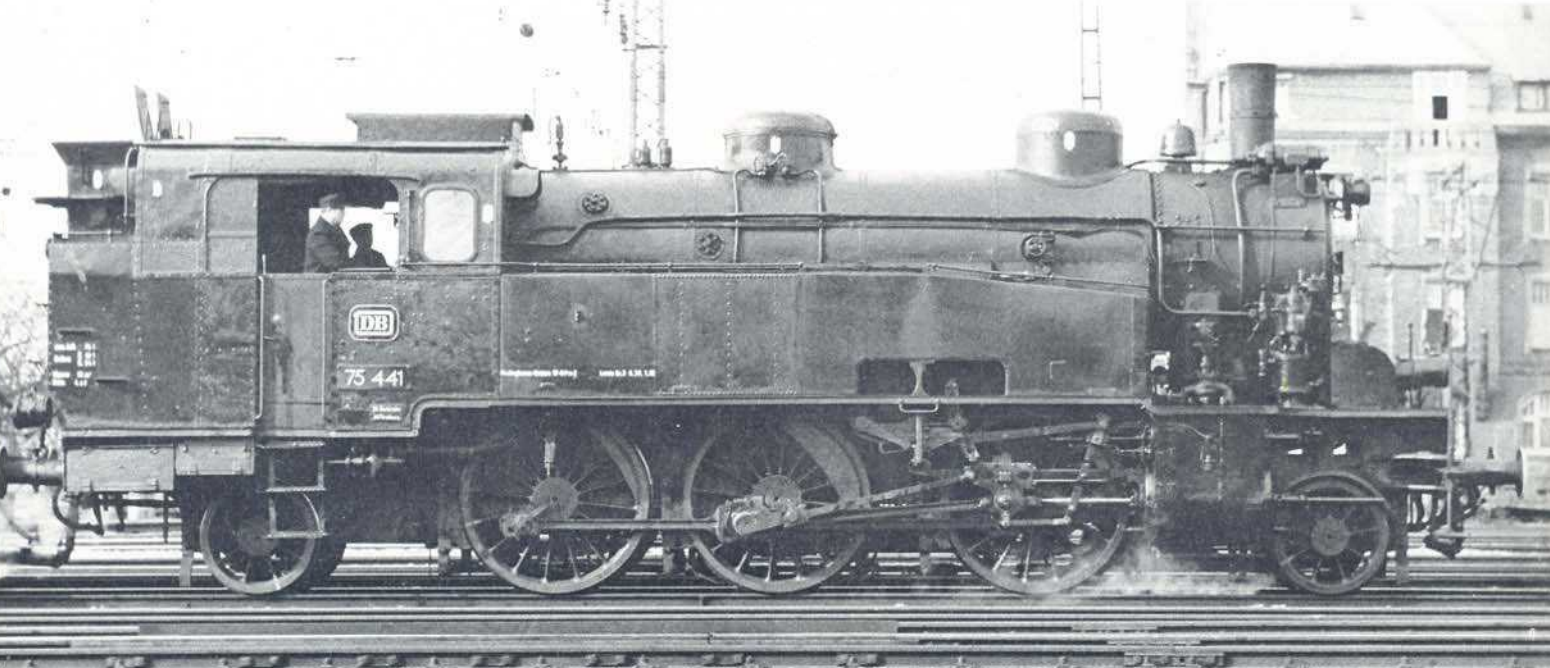



**Bild 7:** So präsentierte sich die 75 441, die ehemalige badische VI c mit der Betriebsnummer 923, im Jahre 1962, 45 Jahre nach ihrer Ablieferung.
**Foto: J. Claus**



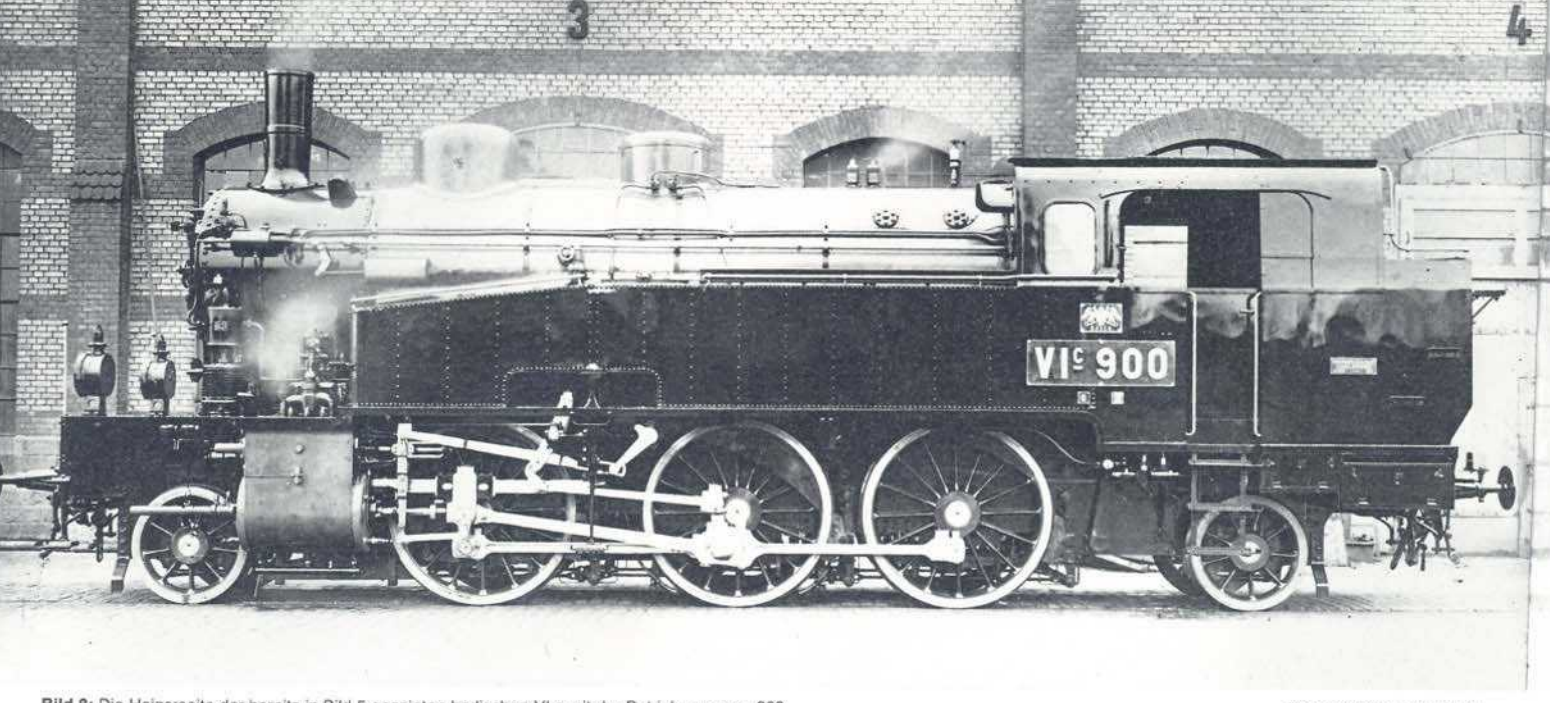



**Bild 8:** Die Heizerseite der bereits in Bild 5 gezeigten badischen VI c mit der Betriebsnummer 900. **Foto: Sammlung Merker**

ter bemessen, die ein Fassungsvermögen von 10 $m^3$ Wasser und 4 t Kohle hatten.
In neun Lieferungen, die sich nur geringfügig voneinander unterschieden, entstanden bis 1921 insgesamt 135 Fahrzeuge, die den Abschluß einer eigenständigen Entwicklung von Tenderlokomotiven in Baden bildeten. Zwei Bauserien, mit zusammen 23 Fahrzeugen und mit der Gattungsbezeichnung VI $c^5$ und VI $c^7$, waren im Jahre 1917 bei Arnold Jung in Jungenthal gebaut worden.

| Gattung | Hersteller | Lieferjahr | Fabr.-Nr. |
|---|---|---|---|
| VI $c^1$ | MBGK | 1914 | 1883–1892 |
| VI $c^2$ | MBGK | 1915/16 | 1941–1960 |
| VI $c^3$ | MBGK | 1916/17 | 1976–1989 |
| VI $c^4$ | MBGK | 1917 | 1991–2005 |
| VI $c^5$ | Jung | 1917 | 2522–2532 |
| VI $c^6$ | MBGK | 1917/18 | 2006–2015 |
| VI $c^7$ | Jung | 1917 | 2750–2762 |
| VI $c^8$ | MBGK | 1920 | 2087–2109 |
| VI $c^9$ | MBGK | 1921 | 2133–2152 |

Recht aufschlußreich ist ein Blick auf die Entwicklung des Beschaffungspreises für die einzelnen Lieferungen. Als Buchwert für die Reihe 1 von 1914 werden 76 191 Mark angegeben. Bis 1917 stieg der Buchwert auf 111 913 Mark für die Maschinen von MBGK und auf 96 289 Mark für jene, die bei Jung gefertigt wurden. Die Folgen des Ersten Weltkrieges und die damit verbundene Inflation trieben den Buchwert für die Lieferungen des Jahres 1921 schließlich bis auf 1 258 727 Mark hin-

**Bild 9:** Mit einem Personenzug nach Koblenz in der Schweiz steht die 75 1023 im September 1957 in Waldshut zur Abfahrt bereit. **Foto: R. Schatz**

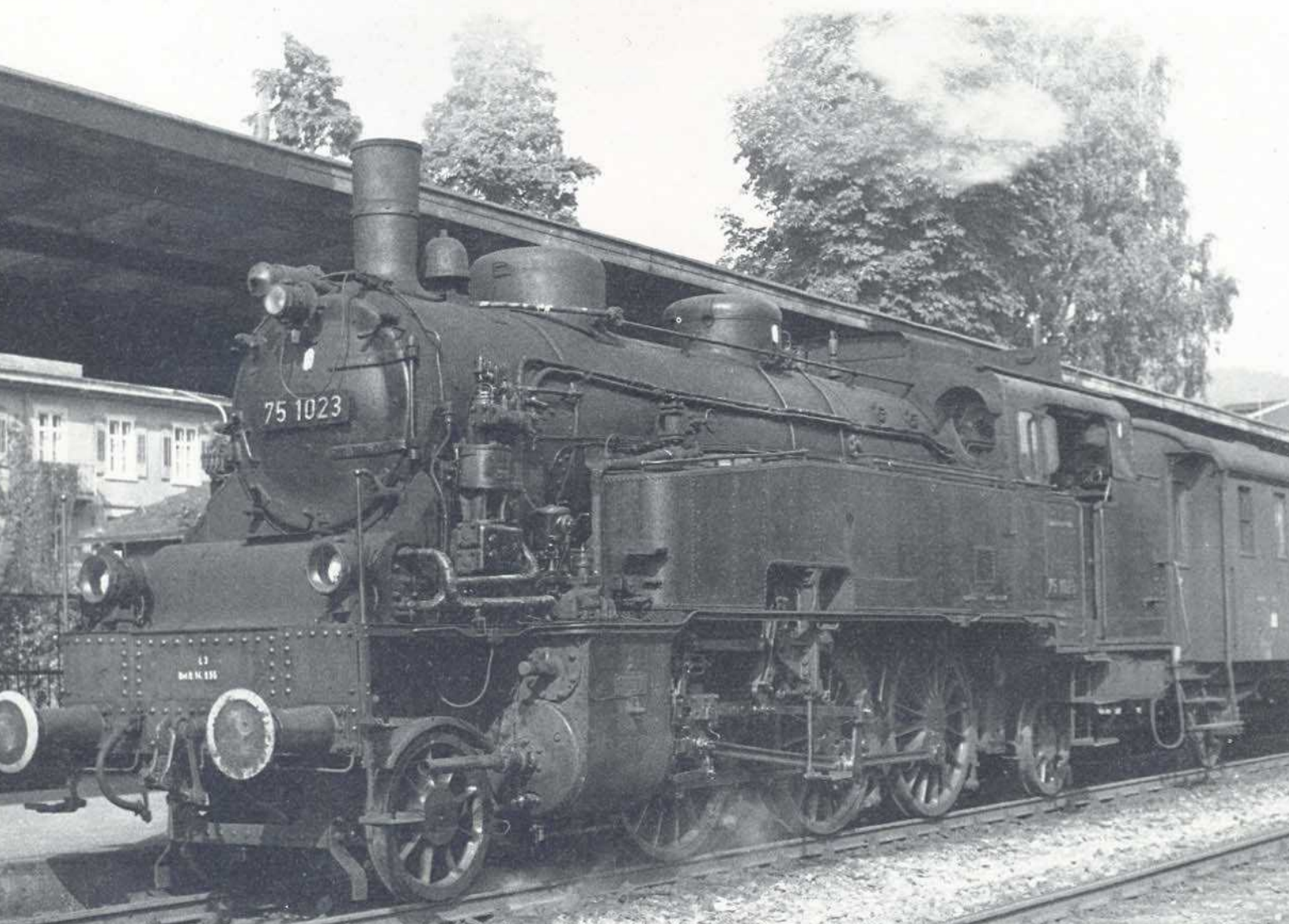


**Bild 10:** Am 12. Mai 1965 verläßt die 75 1118 mit dem P 1805 den Bahnhof Zizenhausen (Strecke Sigmaringen – Schwackenreute – Radolfzell). Der Zug wird in wenigen Minuten in Stockach eintreffen. **Foto: U. Montfort**

**Bild 11:** Die beim Bw Waldshut beheimatete 75 1118 befindet sich mit dem P 1614 in Basel auf der Fahrt nach Waldshut. Am Zugschluß läuft ein Akku-Triebwagen der Baureihe ETA 150 leer mit (27. 4. 1963). **Foto: U. Montfort**

**Bild 12:** Auch das gab es! Die 75 406 leistet der 01 013 mit dem D 9 Vorspanndienste. Die Aufnahme entstand am 21. 1. 1958 beim Bahnhof Welschingen-Neuhausen an der Strecke Singen – Stuttgart. **Foto: W. Hanold**

**Bild 13:** Auch die Strecke Denzlingen – Elzach zählte zum Einsatzgebiet der badischen VI c. Mit dem P 1513 hat die 75 413 am 12. 5. 1960 den Endbahnhof Elzach erreicht. **Foto: U. Montfort**

auf. Diese Angaben und die Fabrik-Nummern entstammen dem Originalverzeichnis. In dem jüngst bei Birkhäuser erschienenen Nachdruck fehlen leider die Angaben für einige Lieferserien der Gattung VI c. Im Rahmen der Reparationsleistungen nach dem Versailler Vertrag mußten im Jahre 1919 insgesamt 15 Lokomotiven an die Französische Staatsbahn abgegeben werden, 13 weitere Exemplare der Gattung VI c gingen an Belgien. Letztere wurden im Jahre 1930 dann an die Prinz-Heinrich-Bahn in Luxemburg verkauft und kehrten 1941 alle wieder zur Deutschen Reichsbahn zurück. Mindestens 10 Maschinen kamen in den zwanziger Jahren bei der Berliner Stadtbahn zum Einsatz. Diese und einige weitere Lokomotiven gelangten später zur Rbd Schwerin. Der Karlsruher Direktion waren im Jahre 1928 nur noch 72 Lokomotiven verblieben, die den Betriebswerken Bruchsal, Karlsruhe, Mannheim, Offenburg, Villingen und Waldshut zugewiesen und in nahezu allen Diensten eingesetzt waren.

(wird fortgesetzt)

**Bild 14:** Im Hauptbahnhof von Karlsruhe gehörten sie jahrzehntelang zum vertrauten Bild. Im Jahre 1959 steht die 75 1106 mit einem Personenzug zur Abfahrt bereit. **Foto: K.-E. Maedel**

**Bild 15:** Die 75 1118, die letzte Vertreterin der badischen Gattung VI c, wurde am 19. 2. 1971, fast vier Jahre nach ihrer Ausmusterung, vor dem Lokschuppen des Bw Singen im Bild festgehalten.
**Foto: H. Schröpfer**

**Bild 16:** Im September 1963 waren bereits zahlreiche Lokomotiven der badischen Gattung VI c abgestellt. So auch die 75 481 und die 75 114, die im Bw Haltingen aufgenommen wurden.
**Foto: A. Schöppner**