



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 F
ISSN 0720-051X

7/1985
November

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Über 110 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte



(Füllseite)

7/85
**ISSN 0720-051 X 11. Jahrgang
Einzelausgabe**
**DM 9,50 öS 75, –
sfr 9,50**
Hermann Merker Verlag

 D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5
Tel. (081 41) 50 48 und 50 49

Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

 Redaktion: Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker,
Evelyn Freimann
Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:

 C. Asmus, R. Barkhoff, L. Bergsteiner,
J. Bitter, Dr. Hufnagel, F. Jerusalem,
W. Kosak, H. Kundmann, H. Lohstädt,
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 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 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 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!


Aus dem Inhalt . . .

	Seite
Die unsterbliche P 8	4
Die P 8 in der Baugröße H0	8
Preußen-Report (Die Gattung T 9 – 3. Teil und Schluß)	10
Die Höllenmühle	18
Bayern-Journal (Thema mit Variationen: Die Gattungen S 2/5 und S 3/5)	22
DB im Herbst	28
Deutsche Bahnbetriebswerke (Das Bw Freudenstadt)	31
Die Baureihe 456 der Deutschen Bundesbahn	40
Mini-Markt	47, 50
»Unsere Gelben Seiten« Adreß- und Telefonverzeichnis	52
Bücherecke	54
Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut	56
Preußen im Modell	60
Schrankenwärter-Posten	66
Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör	72
Die neue Fahrwerkdimension	76
Gut Holz! – Bauen mit Holz	80
Schaufenster der Neuheiten	84
Neue Straßenfahrzeuge	88

Die Seiten 47–50 mit der Sektion 6 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:

An einem strahlenden Herbsttag, dem 28. 10. 1971, verläßt die 038 553 mit ihren 4 dreiachsigen Umbauwagen den Bahnhof Wolfach an der Strecke Freudenstadt – Hausach.

Bis 1968 trug sie die Betriebsnummer 38 3553. Sie wurde 1921 von Humboldt gebaut (Fabrik-Nr. 1664) und versah bis zur Umzeichnung im Jahre 1925 als P 8 Elberfeld 3000 ihren Dienst.

Foto: U. Geum



Bild 1: Die 38 2313, bereits mit der computergerechten Betriebsnummer 038 313, führt bei Horb einen Personenzug. Sie ist mit einem Wannentender gekuppelt.

Foto: U. Geum

Die unsterbliche P 8

Etwas mehr als zehn Jahre sind vergangen, seit zu Beginn des Jahres 1975 die letzte P 8 endgültig aus dem Bestand der Deutschen Bundesbahn ausschied. Trotz dieser langen

Zeit ist das Interesse an dieser erfolgreichsten deutschen Personenzuglokomotive nicht erloschen. Zurückzuführen ist dies wohl darauf, daß mit der im Privatbesitz befindlichen

38 1772 immer noch Sonderfahrten durchgeführt werden und, daß die P 8 auch bei den Modellbahnherstellern nicht in Vergessenheit geriet. Soeben ist mit der 038 547 eine weitere

Bild 2: Am 23. 9. 1971, kurz vor ihrer Ausmusterung, besaß die 038 313 wieder einen Kastentender. Sie verläßt mit dem E 1949 soeben den Bahnhof Eutingen in Richtung Freudenstadt.

Foto: U. Geum





Bild 3: Auch bei der 038 631 wurde am Ende ihrer Dienstzeit der Wannentender gegen einen Kastentender getauscht. War sie am Jahresende 1970 noch mit einem Wannentender im Einsatz, präsentiert sie sich hier am 29. 10. 1971 bei Bittelbronn (Strecke Eutingen – Freudenstadt) als Zuglok des E 1949 mit einem Kastentender. **Foto: U. Geum**

Bild 4: Die P 8 war universell einsetzbar. Auch im Güterzugdienst mußte sie zuweilen aushelfen. Am 22. 9. 1971 galt es für die 038 313 mehrere Güterwagen von Horb in Richtung Rottweil zu befördern. **Foto: U. Geum**



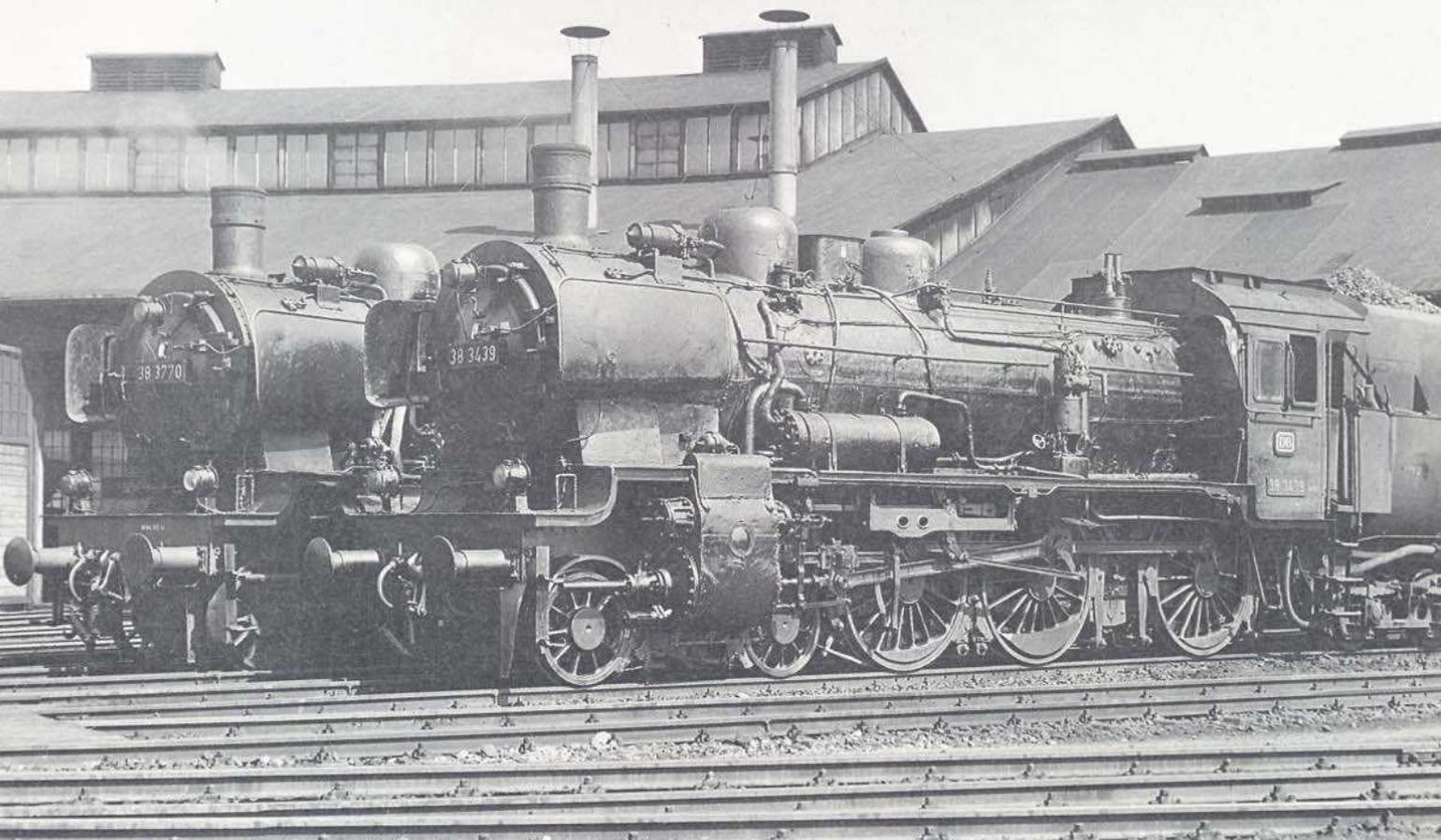


Bild 5: Die 38 3770 und die 38 3439 warten auf ihre nächsten Einsätze.

Foto: U. Geum

Bild 7: Eine P 8 überquert am 23. 9. 1971 mit dem E 1948 den Viadukt bei Grüntal (Strecke Freudenstadt – Eutingen).

Foto: U. Geum

re Modellvariante von Fleischmann im Fachhandel eingetroffen. Auch dieses exakt im Maßstab 1:87 gefertigte Fahrzeug wird ganz gewiß wieder viele Erwerber finden. Dieses Ereignis und der in dieser Ausgabe enthaltene Beitrag über das Bw Freudenstadt

sind der Anlaß, in einer Rückblende noch einmal an die letzten Jahre des Planeinsatzes der legendären P 8 bei der DB zu erinnern. Weder der früheren Deutschen Reichsbahn, noch der Deutschen Bundesbahn war es gelungen, die alten preußischen P 8 durch mo-

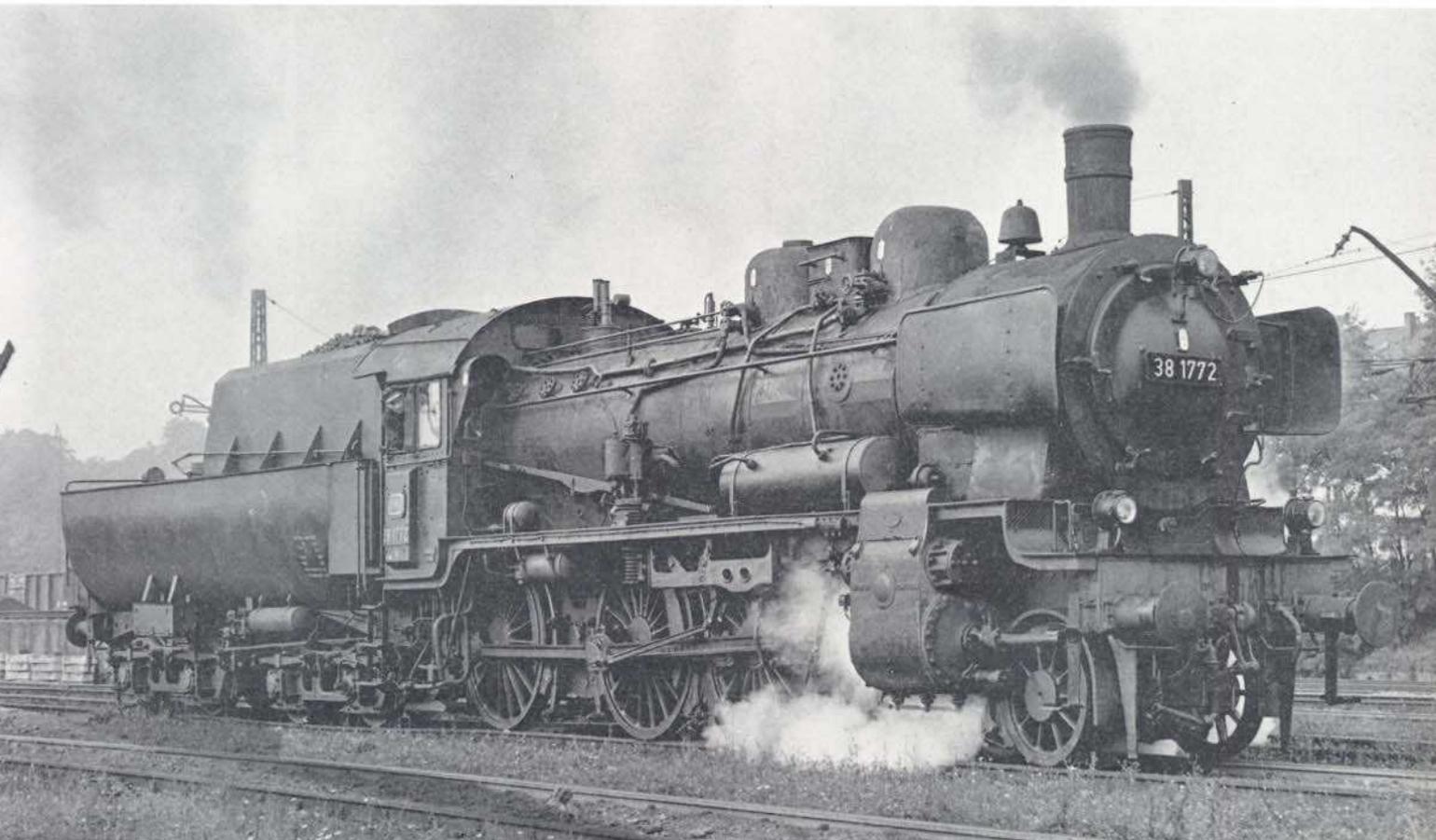
derne Neubauten zu ersetzen, die letzten Exemplare der Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ haben schließlich sogar einige der jüngeren Einheitsbauarten überlebt. Das Ende ihres Betriebseinsatzes vollzog sich zu Beginn der siebziger Jahre im Bereich der BD Stuttgart.

Bild 6: Die 38 1772 befindet sich heute in Privatbesitz und ist seit 1983 wieder betriebsfähig. Das Foto zeigt sie mit einem Wannentender gekuppelt im Jahre 1966 im Bw Ulm.

Foto: Obermayer

Bild 8: Die 038 772, die bis 1968 die Betriebsnummer 38 1772 trug, bei der Anfahrt mit dem P 4135 in Horb (September 1971).

Foto: U. Geum





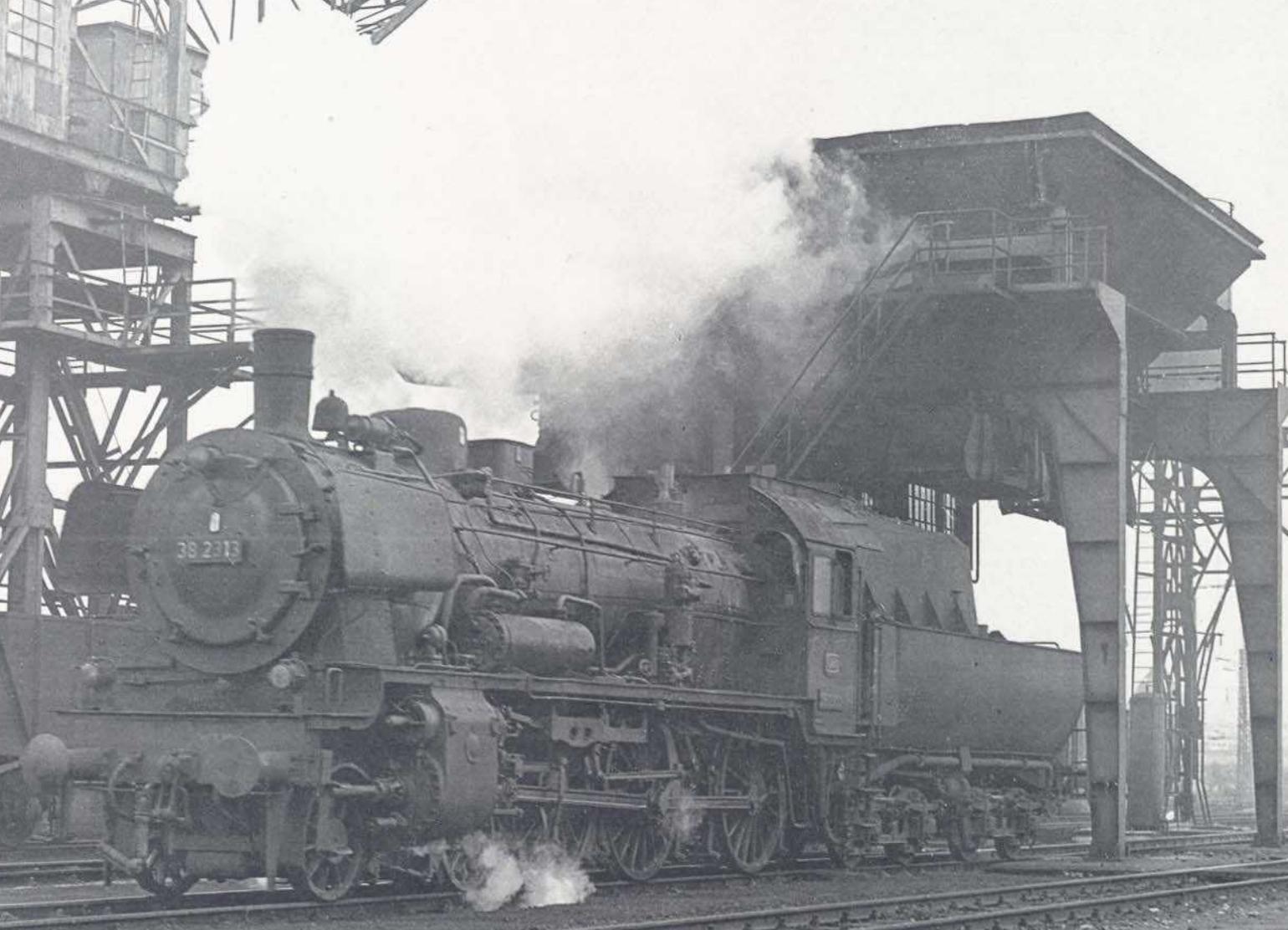


Bild 9: Die 38 2313 hat 1966 an der Großbefeuchtungsanlage des Bw Heilbronn soeben ihre Kohlevorräte ergänzt. Sie war von 1964 bis 1971 in Heilbronn beheimatet.

Foto: Obermayer

Als am 1. Januar des Jahres 1968 der neue Nummernplan der Deutschen Bundesbahn in Kraft trat, waren zwar noch 90 Maschinen der Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ im Umzeichnungsplan vermerkt, nur ein Teil davon zählte aber noch zum Einsatzbestand. Die DB hatte inzwischen schon eine größere Anzahl von Fahrzeugen z-gestellt, so daß nur noch 51 betriebsfähige Maschine vorhanden waren. Darunter befanden sich 5 Stück bei der BD Köln, 8 Maschinen bei der BD Regensburg und 38 Fahrzeuge bei der BD Stuttgart. Von Jahr zu Jahr verringerte sich dann aber der Einsatzbestand sehr rasch: Am Ende des Jahres 1970 waren in der amtlichen Liste nur noch 14 Maschinen aufgeführt, 13 beim Bw Tübingen

und die 038 499 beim Bw Heilbronn. Bei den in Tübingen beheimateten Fahrzeugen handelte es sich um folgende Lokomotiven:

alte Nr.	neue Nr.	alte Nr.	neue Nr.
38 1772	038 772	38 3509	038 509 ⁺
2039	039 ⁺	3553	553
2313	313 ⁺	3637	637 ⁺
2383	382	3650	650
2631	631	3711	711
2791	791 ⁺	3970	970 ⁺
3156	156 ⁺		

Bis zum Jahresende 1971 waren dann die Heilbronner 038 499 und die mit ⁺ gekennzeichneten Tübinger Maschinen ausgemu-

stert. Zum Fahrplanwechsel im Frühjahr 1972 schien sich das Ende der P 8 abzuzeichnen. Zu diesem Zeitpunkt standen dem Bw Tübingen nur noch die drei Maschinen

038 382, 038 711 und 038 772

zur Verfügung. Für die 038 553 war im März 1972 zunächst noch eine L 0 mit Kesselprüfung vorgesehen, die aber nicht mehr ausgeführt wurde. Bereits am 25. November 1971 stellte man bei der 038 631 lose Radreifen fest, was am 18. April 1972 zur z-Stellung führte. Wenig später, am 14. Mai 1972, war dann bei der 038 650 die Kesselfrist abgelaufen, wodurch sich der Bestand auf die vorgenannten drei Maschinen verringerte.

Um der P 8 nun einen würdigen Abschied zu bereiten, wurde die 038 711 im Bw Freudenstadt festlich geschmückt, auf den Windleitblechen war mit großen Lettern „Letzte Fahrt“ angeschrieben. Der E 1949 von Eutingen nach Freudenstadt sollte der letzte von einer P 8 geführte planmäßige Reisezug sein. Rund zwei Monate lang war auch die 038 382 bei Abschiedsfahrten bis in den Norden Deutschlands unterwegs. Es war ein verfrühter Abschied, denn danach waren alle drei Lokomotiven wieder im Bw Tübingen vereint. In einem Mischplan, zunächst mit der vom Bw Aalen herbeigeholten 078 453, blieben die Maschinen weiter im Einsatz. Am 3. Juni 1973 erfolgte dann die Umbeheimatung zum Bw Rottweil. Dort verkehrten sie dann noch in einem Plan mit der Baureihe 50. Am 29. und 30. Dezember 1974 war es dann aber soweit, die letzten Abschiedsfahrten wurden unternommen, dazu die letzten Planeinsätze vor Nahverkehrszügen von Rottweil nach Tuttlingen und zurück.

HO

Bild 10: Vor dem Lokschuppen des Bw Singen wurde die 38 3822 im Jahre 1966 aufgenommen. Sie war damals in Radolfzell stationiert und wurde am 26. 1. 1967 an das Bw Mannheim abgegeben.

Foto: Obermayer





Bild 1: Seit wenigen Wochen liefert Fleischmann die P 8 nun auch mit dem Wannentender der Kriegsbauart 2'2'T 30.

Die P 8 in der Baugröße HO

Das erste Modell einer P 8 in der Baugröße HO erschien bereits im Jahre 1954. Die Wiener Firma Liliput bescherte uns zunächst eine Lokomotive mit dem preußischen Kastentender der Bauart 2'2'T 21,5. Bald folgte eine Variante mit dem Wannentender der Kriegsbauart 2'2'T 30. Erst im Jahre 1967 entschloß sich dann Märklin zur Fertigung einer Lokomotive mit Wannentender. Danach erschien eine Reichsbahn-Variante mit Kastentender, die aber ebenfalls mit dem Dreilicht-Spitzensignal der DB ausgestattet wurde, was natürlich nicht sein durfte.

Kurz vor dem Ende des Jahres 1981 schuf schließlich Fleischmann das bislang schönste und beste Modell einer P 8 im Maßstab 1:87 mit der Betriebsnummer 38 2609 der früheren Deutschen Reichsbahn. Neuheit des Jahres 1985 ist nun die 038 547 der DB, mit Tonnendach und mit Wannentender. Das Vorbild war zuletzt beim Bw Heilbronn beheimatet, wurde dort am 8. Januar 1970 z-gestellt, am 15. Januar aber noch an die BD Augsburg abgegeben und schließlich am 24. Juni 1970 ausgemustert.

Das neue Modell verfügt über die Nachbildung des Indusimagnetens, über den Indusikasten an der rechten Seite des Führerhauses und über Witte-Windleitbleche. Geblieben ist allerdings der etwas zu dünn geratene



Bild 2: Bereits vier Jahre sind seit dem Erscheinen der P 8 mit dem Kastentender 2'2'T 21, 5 vergangen.

Schornstein. Der gravierendste Unterschied zum bekannten Reichsbahn-Modell liegt aber beim Antrieb, der wiederum im Tender eingebaut ist. Ein Rundmotor mit zwei Wellenenden treibt über Schnecken- und Stirnradgetriebe die erste und dritte Tenderachse an. Die beiden anderen Radsätze sind pendelnd gelagert. Der ganz aus Metall-Druckguß gefertigte Wannentender hat ein außerordentlich hohes Eigengewicht. Dementsprechend groß ist die

Zugkraft, zumal die vier angetriebenen Räder mit Haftreifen bestückt sind. Angenehm leise ist das Laufgeräusch des Modells, das neben einer akzeptablen Höchstgeschwindigkeit auch sehr gute Laufeigenschaften bei langsamen Rangierfahrten aufzuweisen hat. Zum Abschluß dieses Berichts soll auch noch auf die exzellente Ausführung der Lokräder und des Treib- und Steuerungsgestänges hingewiesen werden. HO

Bild 4: Dieses Foto zeigt die verschiedenen Antriebe der beiden P 8-Varianten von Fleischmann. Alle Fotos: Obermayer ▶

Bild 3: Perfekt im Detail und erstklassig im Finish ist die 038 547 von Fleischmann im Maßstab 1:87.



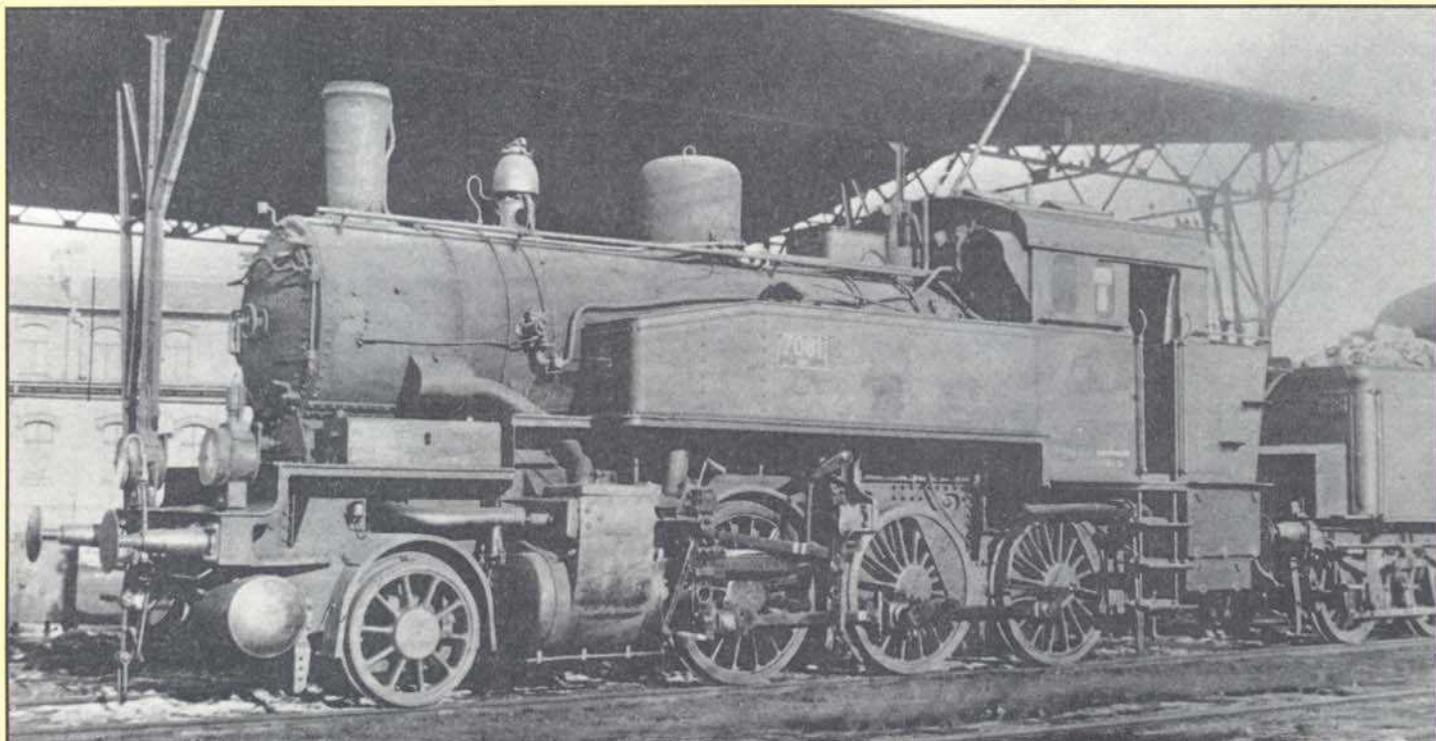
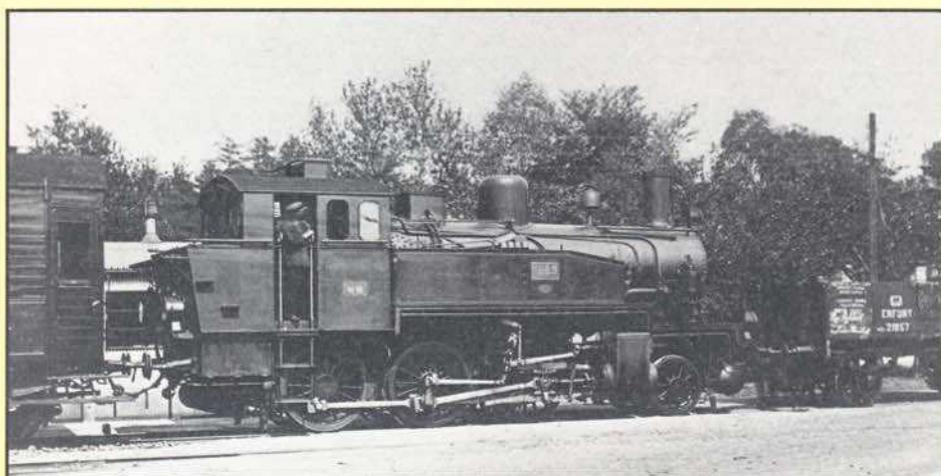


Bild 1: Als die KED Halle mit der Übernahme von sechs T 9³ der KED Kattowitz in ihrem Bereich die Betriebsnummern 7395–7400 besetzt hatte, wick sie bei späteren Lieferungen auf die Betriebsnummern 7051–7088 aus. Aus dieser Gruppe stammt die abgebildete (T 9³) Halle 7081, die 1913 von Hagans unter der Fabriknummer 715 geliefert wurde. Sie kam 1925 als 91 1718 zur Deutschen Reichsbahn.



Preußen-Report

Naßdampf-Tenderlokomotiven der KPEV



Die Gattung T 9 (3. Teil und Schluß)

1C-t nach Musterblatt III-41, T 9 (T9³)

Die Anforderungen an die Lokomotiven, im Streckendienst wie auch im Verschiebedienst, stiegen um die Jahrhundertwende schnell, u. a. sollte die Geschwindigkeit erhöht werden. Es wurde eine neue, „moderne“ 1C-t beschafft, die nun mit dem überlegenen

◀ **Bild 2:** Noch unter ihrer alten Mainzer Betriebsnummer 1883 rangiert die spätere (T 9³) Mainz 7314, die bei der Deutschen Reichsbahn zur 91 401 wurde.

Bild 3: Ist er nicht lieb, der kleine Zug aus sechs „Langenschwalbachern“ und einer Mainzer T 9³?

