



# Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E  
ISSN 0720-051X

1/1987  
Januar

DM 9,50  
sfr 8,50  
öS 75,—

Über 140 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe  
Aktuelle und informative Vorbildberichte



(Füllseite)

Redaktion: Hermann Merker

Horst Obermayer

Andreas Ritz

Anzeigen: Anne Rödel,

Evelyn Freimann

Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:

C. Asmus, R. Barkhoff, J. Bitter,

Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, W. Kosak,

H. Kundmann, H. Lohstädt,

B. Ottersbach, H. Rauter,

Dr. Scheingraber, P. Schiebel,

J. Stockklausner.

Modellaufnahmen:

Ing. H. Obermayer, P. Schiebel,

W. Kosak, J. Giebelhausen

Textverarbeitung: H. Merker Verlag

Druck: Printed in Italy, EUROPLANNING s.r.l.

Verona — Via Morgagni, 30

1987 erscheint das Eisenbahn-Journal 11 x.

Abonnement (1987): DM 104,50 (inkl. Porto)

(Ausland zuzüglich DM 6,— Portoanteil)

Einzelheft: DM 9,50 + DM 2,— Porto

1987 erscheinen die Sonder-Journale 4 x.

Abonnement (1987): DM 68,— (inkl. Porto)

(Ausland zuzüglich DM 4,— Portoanteil)

Postscheckkonto München Nr. 57199-802

(BLZ 70010080)

Volksbank Fürstentfeldbruck Nr. 21300

(BLZ 70163370)

Dresdner Bank Nr. 695918000

(BLZ 70080000)

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. 9 vom 1. Januar 1987.

Gerichtsstand ist Fürstentfeldbruck.

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 Mariazellerbahn der ÖBB	4
Die Mariazellerbahn als Schmalspurbahn der Baugröße H0e	12
Reisezüge der Deutschen Bundesbahn	14
Wagenporträt – Reisezugwagen (Ayse 604)	17
Deutsche Bahnbetriebswerke (Das Bw Calw)	18
Die neuen Farben der DB	24
Der ICE auf Rekordjagd	31
Preußen-Report (Die anderen normalen und nicht-normalen Lokomotiven der P 3-Gruppe)	34
Die Einweihung des Zentralverschiebebahnhofs Wien	41
Die neuen Triebwagen der Baureihe 628/928	44
Bücherecke	47, 50
Karwendelbahn-Motive	52
Das Bahnwärterhaus Sauerlach	56
Modellbautage 1986 im Verkehrshaus der Schweiz	60
Ein H0-Modul aus Belgien	67
Eine Bahnstation im Bayerischen (Teil 3)	70
Amerikanische Schmalspurbahnen	76
Bitte 25 I Diesel	78
Schaufenster der Neuheiten	80
Minimarkt	88
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	92

Die Seiten 47–50 mit der Sektion 9 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

## Zu unserem Titelbild:

Am 10. Dezember 1986 war es endlich soweit: Die Deutsche Bundesbahn präsentierte auf einer Presseveranstaltung in Frankfurt ihr neues Farbkonzept. Fast einhalb Jahre arbeiteten Designer, Farbexperten und Mitarbeiter der Deutschen Bundesbahn an dem neuen Farbkonzept für die Fahrzeuge der DB. Die 111 068 ist die erste Lokomotive der DB, die eine Lackierung in den neuen Farben erhielt. Nähere Informationen zum neuen Farbkonzept der Deutschen Bundesbahn finden Sie im Artikel "Die neuen Farben der DB", der auf Seite 24 beginnt. **D. Kempf**

**Zu unserem Poster (Seite 46/51):** Im vergangenen Jahr feierten die Österreichischen Bundesbahnen "75 Jahre elektrischer Betrieb auf der Mariazellerbahn". Kurz vor Jahresende erschienen dann auch noch Modellbahnfahrzeuge der Baugröße H0e nach Vorbild der Mariazellerbahn. Grund genug, der Bahnlinie und ihren Fahrzeugen in dieser Ausgabe des Eisenbahn-Journals nicht nur das Poster, sondern auch einen Beitrag mit 8 Seiten zu widmen, der auf der folgenden Seite beginnt. Das Posterfoto zeigt die 1099.12 der ÖBB mit dem Zug 6804 (Mariazell – St. Pölten) und wurde am 09.07.1983 zwischen den Stationen Erlaufklause und Wienerbruck aufgenommen. **Foto: G. Wagner**



Bild 1: Mit ihrem Regionalzug 6805 von St. Pölten nach Mariazell wurde die 1099.03 in der Nähe von Mainburg aufgenommen.

Foto: K. Pfeiffer

Bild 2 (rechte Seite oben): Fast könnte man meinen, die 1099.07 wurde erst tags zuvor neu lackiert (aufgenommen am 17.09.1972).

Foto: U. Geum

Bild 3: Zwei Lokomotiven der ÖBB-Reihe 1099, die 1099.12 und die 1099.16, präsentieren sich am 15.05.1981 in St. Pölten Alpenbahnhof dem Fotografen.

Foto: K. Pfeiffer ▶



## Die Mariazellerbahn der ÖBB

In der schönen Steiermark, unweit der Landesgrenze nach Niederösterreich, liegt auf einer Seehöhe von genau 849 m der alt-ehrwürdige Wallfahrtsort Mariazell. Ein Benediktinerpater soll dort im Jahre 1157 eine Mönchszelle errichtet und darin eine Marienstatue aufgestellt haben. Längst steht nun an jener Stelle eine Basilika mit drei weithin sichtbaren Türmen. Unzählige Christen sind seit dem Mittelalter nach Mariazell gepilgert, lange Zeit zu Fuß und auf Fuhrwerken, seit achtzig Jahren dann aber vorzugsweise mit der Bahn. Schon im Jahre 1853 reifte der Wunsch, eine Bahnverbindung zu dem Gnadentort zu schaffen. Die

Anbindung an die Westbahn sollte in St. Pölten erfolgen, um die Anreise aus den Richtungen Linz und Wien zu erleichtern. Die Ausarbeitung verschiedener Projektstudien und deren Erörterungen erstreckten sich über Jahrzehnte. Erst im Jahr 1898 konnte das erste Teilstück der Pielachbahn von St. Pölten nach Kirchberg eröffnet werden. Diese schmalspurige Strecke trug damals noch die amtliche Bezeichnung "Niederösterreichisch-steiermärkische Alpenbahn". Mariazell wurde dann Ende des Jahres 1906 erreicht. Mit einer Spurweite von 760 mm zählt die Mariazellerbahn zu den schönsten Schmalspurbahnen Europas. Bei der Wahl

der Spurweite wurden die Wünsche der österreichischen Heeresverwaltung berücksichtigt, die schon damals einen eventuellen Einsatz der Fahrzeuge auf den Feldbahnen in Bosnien, Dalmatien und Galizien in ihre Überlegungen einbezog.

Als erste Triebfahrzeuge standen 4 Dampflokomotiven der Reihe U zur Verfügung, die vom Werk Linz der Münchener Lokomotivfabrik von Georg Krauss & Comp. gebaut worden waren. Diese Bauart hatte sich bereits auf der Murtalbahn recht gut bewährt. Das Verkehrsaufkommen übertraf bald alle Erwartungen und schon im Jahre 1905 erwog man die Elektrifizierung der Strecke,





**Bild 4:** Zwischen den Stationen Erlaufklause und Wienerbruck wurde die 1099.16 am 02.08.1982 aufgenommen.  
Foto: G. Wagner

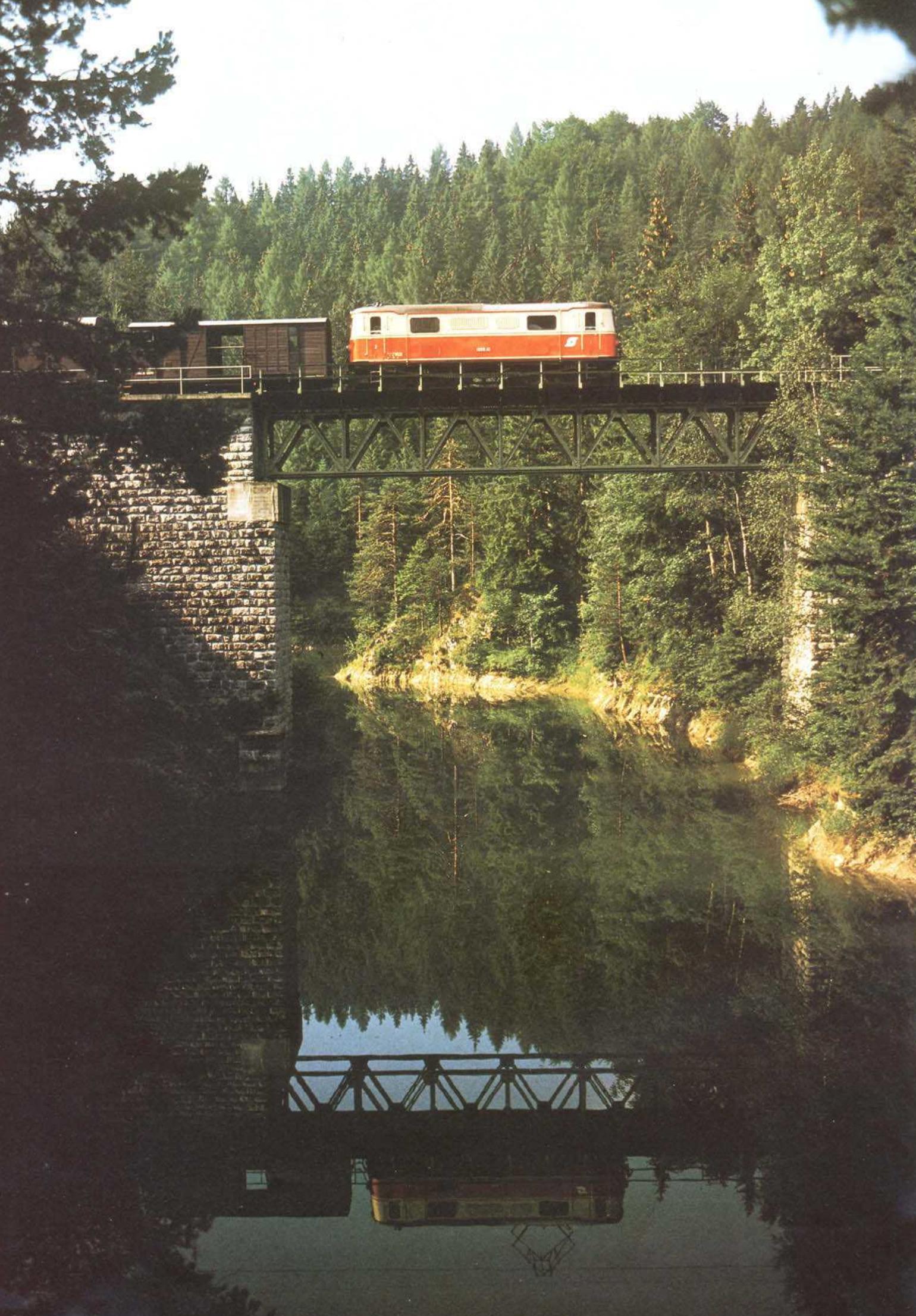
**Bild 6:** Mit dem E 960 "Bürgeralpe" überquert die 1099.03 bei Mitterbach eine fotogene Brücke (09.07.1983).  
Foto: G. Wagner

**Bild 7 (rechte Seite unten):** Im Jahre 1961 in Gösing mit der Kamera festgehalten: Links die 1099.05 noch mit dem alten Lokomotivkasten, rechts die 1099.11, die bereits umgebaut und in den Farben creme/rot lackiert ist. Foto: K. Pfeiffer

**Bild 5:** Die 1099.011-7, wie die 1099.11 inzwischen mit computergerechter Betriebsnummer heißt, verläßt den Bahnhof Ober Grafendorf (28.07.1986).  
Foto: K. Pfeiffer











**Bild 10:** Ausflugsverkehr an Maria Himmelfahrt – zwei Lokomotiven der Reihe 1099 führen am 15.08.1961 den P 4515 nach Mariazell; aufgenommen im Bahnhof Erlaufklause.

Foto: F. Haffel

um den Betrieb schneller und wirtschaftlicher abwickeln zu können. Nach Überwindung so mancher Widerstände entschloß man sich endlich für ein Stromsystem mit Einphasen-Wechselstrom. Die Fahrdrathspannung wurde auf 6500 Volt bei einer Frequenz von 25 Hertz festgelegt. Die Mariazellerbahn war die erste elektrisch betriebene Eisenbahn Österreichs. Bis heute blieb sie auch die einzige elektrische Schmalspurbahn der ÖBB. Die ersten Probefahrten konnten Ende 1910 durchgeführt werden. Am 27. März 1911 wurde der planmäßige Betrieb auf einem Teilstück und am 7. Oktober 1911 auf der gesamten Strecke aufgenommen.

Die Indienstellung der ersten 8 Elektrolokomotiven erfolgte im Jahre 1911. Hersteller des mechanischen Teils war Krauss in

Linz, die elektrische Ausrüstung lieferte Siemens-Schuckert, den Kastenaufbau die Waggonfabrik Graz. Im Jahre 1912 folgten die Lokomotiven E 9 bis E 14 und zwei Jahre später die Maschinen E 15 und E 16. Von den späteren Lieferungen unterschieden sich die Fahrzeuge E 1 bis E 8 durch das kleinere Übersetzungsverhältnis des Vorgeleges. Die anderen Maschinen mit der größeren Getriebeübersetzung waren leistungsfähiger und wurden deshalb vorwiegend auf den Bergstrecken eingesetzt. Sie unterschieden sich äußerlich auch noch durch eine andere Ausführung des Sprengwerkes und die dreieckigen Kuppelstangen.

Die elektrischen Lokomotiven erhielten zwei Drehgestelle mit je drei Achsen. Auf jedem Drehgestellrahmen wurde ein Elektromotor angeordnet, der über ein Stirnradgetriebe

zunächst eine Blindwelle antreibt. Die Kraftübertragung auf die Radsätze erfolgt über Schlitzkuppelstangen, die auftretende Vertikalbewegungen der Radsätze nicht auf das Getriebe übertragen. Zwischen den beiden Endführerständen befindet sich der Hochspannungsraum, der bei den 16 Maschinen der Ursprungsausführung eine geringe Dachhöhe hatte. Auf diesem Mittelbereich saßen die beiden Stromabnehmer der Sonderbauart, die beim Durchfahren von Tunnelabschnitten fast bis in ihre untere Endlage gedrückt wurden.

Obwohl die Lokomotiven für eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgelegt und zugelassen waren, begnügte man sich bei der Mariazellerbahn wegen der zahlreichen unbeschränkten Bahnübergänge mit 30 km/h, später mit 40 km/h. Im Jahre 1937 erfolgte bei den Lokomotiven E 1 bis E 8 die Anpassung der Getriebeübersetzung an die der Maschinen E 9 bis E 16, bei denen wiederum die Dreieck-Kuppelstangen gegen Kuppelstangen der Normalbauart getauscht wurden. Die Mariazellerbahn war im Jahre 1922 von den Österreichischen Bundesbahnen aus dem Besitz der Niederösterreichischen Landesbahnen übernommen worden. Wenig später beschafften die BBÖ neue Güter- und Personenwagen. An eine umfassende Modernisierung des Fahrzeugparks ging die neue ÖBB aber erst in den fünfziger Jahren. 1959 wurde mit dem Umbau der Elektrolokomotiven begonnen, der im Mai 1962 abgeschlossen war. Fahrwerk und Antrieb blieben ohne große Veränderungen. Modernisiert wurde die elektrische Ausrüstung, völlig neugestaltet die Aufbauten. Die alten Lokomotivkästen in brauner Lackierung mußten gefälligen Neukonstruktionen in creme/roter Lackierung weichen. Da die Maschinen jetzt nur noch über einen Scherenstromabnehmer verfügten, mußte

**Bild 8** (Seite 8): Die 1099.10 auf der Eselsgrabenbrücke bei Mitterbach (09.07.1983).

Foto: G. Wagner

**Bild 9** (Seite 9): Bei Weißenburg an der Pielach entstand am 30.10.1984 diese Aufnahme mit der 1099.02. Foto: K. Pfeiffer

**Bild 11:** Die E 12 der BBÖ noch mit Dreieck-Kuppelstangen, mit denen die Lokomotiven E 9 bis E 16 geliefert wurden.

