



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

8/1987
Oktober

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

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



(Füllseite)



Aus dem Inhalt . . .

Seite

Erinnerungen an die Baureihe E 44 ⁵	4
Preußen-Report (Die Gattung P 4 ²)	14
Die preußische P 4 ² als Modell	25
Die ÖBB – eine charmante Gastgeberin	26
ÖBB-Elektrolokomotiven in neuen Farben	27
Die Kittel-Dampftriebwagen der Maschinenfabrik Esslingen	28
Serienlok der Baureihe 120 jetzt im Betriebsdienst	34
Die neue Farb-Philosophie der DB	37
Die Müngstener Brücke	42
Bücherecke	47, 50
Mini-Markt	52
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	54
Karwendelbahn-Motive	56
13  Miniclub im Koffer	60
Eine Bahnstation im Bayerischen (Teil 5)	64
14  »Im Wilden Westen«	71
Ein großer Tag für Oberbrunning	76
Modelle der Baureihe E 91 in der Baugröße N	82
Schaufenster der Neuheiten	84

Die Seiten 47—50 mit der Sektion 12 der Eisenbahn- und Verkehrs-
karte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heft-
klammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:

An einem sonnigen Oktobertag, dem 12. Oktober 1972, dampft die 044 487 bei Nürnberg-Langwasser in Richtung Norden. Sie hat den gemischten Güterzug in Nürnberg-Rangierbahnhof übernommen und wird ihn über Hersbruck (rechts der Pegnitz) und die Hartmannshofer Steige nach Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg) befördern. Der Bestimmungsbahnhof des Güterzuges ist nicht bekannt – wer weiß, vielleicht ist es Weiden, Sulzbach-Rosenberg oder auch Schwandorf?

Foto: U. Geum



Bild 1: Im März 1972 wurde die 144 508 im Bw München Hbf im Bild festgehalten. Hinter der 144.5 sind eine 103.0, eine 103.1 sowie die 144 004 zu erkennen.

Foto: G. Stoffl

Erinnerungen an die Baureihe E44⁵

Erst viereinhalb Jahre sind vergangen, seit die beiden letzten Exemplare der Baureihe 144.5 aus dem Betriebsdienst ausgeschieden sind. Einige Maschinen hatten immerhin eine Dienstzeit von mehr als 50 Jahren

erreicht, obwohl es sich um eine Baureihe mit einer verhältnismäßig kleinen Stückzahl von Maschinen handelte. Solche Splittergattungen waren immer wieder von der Ausmusterung bedroht. Da sich die Lokomotiven

aber recht gut bewährten, blieben sie aber doch recht lange im Einsatz.

Entstanden war die Baureihe zu Beginn der dreißiger Jahre, nachdem die Versuchs- und Erprobungsfahrten mit den Lokomotiven

Bild 2: Die 144 503, eine der vier Maschinen aus der ersten Lieferserie dieser Baureihe, fährt im Juni 1977 mit ihrem Eitzug nach Berchtesgaden am Einfahrsignal von Piding vorbei.

Foto: G. Stoffl





Bild 3: Der zweiten Lieferserie der Baureihe E 44.5, die wiederum vier Maschinen umfaßte, gehören die 144 509 und die 144 507 an, die im Oktober 1977 in Freilassing aufgenommen wurden. **Foto: G. Stoffl**

E 44 001, E 44 101 und E 44 201 abgeschlossen und die Ergebnisse ausgewertet waren. Der Bau dieser Prototypen ging auf Aktivitäten zurück, die Ende der zwanziger Jahre die Entwicklung einer neuen Generation von Elektrolokomotiven einleiten sollten.

Die 31 Lokomotiven der Baureihe E 75, als letzte Serie elektrischer Triebfahrzeuge von der früheren Deutschen Reichsbahn be-

schaft, kamen ab 1927 zum Einsatz. Diese Maschinen mit zwei großen Motoren und dem Winterthurer Schrägstangenantrieb waren mit einem Dienstgewicht von 106,2 t sehr schwer und mit einem Stückpreis von 356.750 Reichsmark auch recht teuer. Die Deutsche Reichsbahn sah sich außerstande, weitere Fahrzeuge dieser Baureihe zu finanzieren und zu erwerben. Als Ausweg aus

dieser mißlichen Situation bot sich die Entwicklung von vierachsigen Drehgestell-Lokomotiven mit Tatzlagerantrieben an, die dann auch von den Siemens-Schuckert-Werken, den Maffei-Schwartzkopff-Werken und den Bergmann-Elektrizitäts-Werken betrieben wurde. Während sich die SSW und die BEW mit ihren Partnern für den mechanischen Teil für Maschinen mit Vorbauten ent-

Bild 4: In diesem Nahverkehrszug nach Berchtesgaden, der von der 144 507 gezogen wird, sind u.a. zwei Eilzugwagen der Reichsbahn-Einheitsbauarten eingestellt (aufgenommen am 20.06.1976 bei Hallthurm). **Foto: A. Ritz**





Bild 5: Die 144 505 rollt am 09.04.1978 bei Gmundbrücke mit einem Eilzug nach Berchtesgaden hinunter.

Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz

Bild 6: Die 144 507 mit einem aus alten Eilzugwagen gebildeten Nahverkehrszug nach Berchtesgaden wurde am 09.04.1978 bei Gmundbrücke aufgenommen.

Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz





Bild 7: Auch bei Gmundbrücke befindet sich dieser Fotopunkt mit dem Watzmannmassiv im Hintergrund (09.04.1978).

Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz

Bild 8: Bis zum Ende der siebziger Jahre ein alltägliches Bild in Berchtesgaden; Eilzugwagen der Reichsbahn-Einheitsbauarten, die zusammen mit den Elektrolokomotiven der Baureihe 144.5 verkehrten.

Foto: H. Obermayer





schieden, schufen die MSW zusammen mit der BMAG, der Berliner Maschinenbau AG, vormals Louis Schwartzkopff, eine kürzere

Variante ohne Vorbauten. Diese Lokomotive war der Deutschen Reichsbahn am 1. April 1931 zur Erprobung übergeben worden, die

zunächst in Schlesien, wenig später dann aber in Bayern erfolgte. Sie wurde auf der Strecke von Freilassing nach Berchtesg-



Bild 9 (oben): Eine 144.5 der zweiten Lieferserie befindet sich am 20.06.1976 bei Bischofswiesen auf der Fahrt nach Freilassing (im Hintergrund der Watzmann).
Foto: A. Ritz

Bild 10: Auf dieser Aufnahme, die am 24.09.1976 im Rundlokschuppen des Bw Freilassing entstand, können die unterschiedlich ausgeführten Stirnpartien der ersten und der zweiten Lieferserie der Baureihe 144.5 gut miteinander verglichen werden.
Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz



den mit den vielen engen Gleisbogen und mit den steigungsreichen Abschnitten getestet.

Bis zum Ende der Probefahrten im September 1932 hatte die Lokomotive fast 80 000 km zurückgelegt und dabei so über-

zeugt, daß sie von der Reichsbahn bereits im Juli 1932 als E 44 101 übernommen und vier weitere Exemplare bestellt wurden.

Bild 11 (oben): Die 144 505 überquert am 31.12.1980 auf der Fahrt mit dem N 5556 von Salzburg nach Freilassing im letzten Abendlicht die Salzach-Brücke in Salzburg.
Foto: A. Ritz

Bild 12: 144 505 und 144 504 am verregneten 02.04.1980 im Bahnhof Berchtesgaden.
Foto: A. Ritz





Bild 13: Die 144 508 durchfährt am Nachmittag des 01.05.1973 mit einem langen Güterzug von München nach Freilassing den Bahnhof Großkarolinenfeld.

Foto: U. Geum

Inzwischen begannen sich nun aber bereits die Folgen der Weltwirtschaftskrise abzuzeichnen. Zu den Industrieunternehmen, die davon besonders schwer betroffen wurden, zählten die J.A. Maffei AG und damit auch die Maffei-Schwartzkopf-Werke GmbH in Berlin, die liquidiert werden mußten. Aufgrund einer Vertragsregelung übernahmen die Firmen AEG und Siemens die Einrichtungen der MSW und dadurch neben der Fertigung elektrischer Ausrüstungen auch den Bau vollständiger Elektrolokomotiven. Federführend war die AEG, die nun die Lokomotiven E 44 102 bis 105 zu einem Stückpreis von 286.884 Reichsmark fertigstellte. Bei der nächsten Serie mit den vier Lokomo-

tiven E 44 106 bis 109 hatte die AEG verschiedene Änderungswünsche berücksichtigt, die zu einer Konstruktionsänderung und zu einer Steigerung der Leistung von 1600 auf 2200 kW führten. Die Länge über Puffer war auf 14 300 mm angewachsen. Als Beschaffungspreis werden für die E 44 106 und 107 je 275.594 Reichsmark angegeben. Für die beiden anderen Maschinen E 44 108 und 109, die für eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h zugelassen wurden, lag der Stückpreis bei 280.594 Reichsmark. Charakteristisches Unterscheidungsmerkmal der letzten vier Lokomotiven von den fünf zuvor gelieferten Fahrzeugen waren die Aussparungen in den äußeren Langträgern.

Im Jahre 1938 erfolgte dann die Umzeichnung in E 44 501 bis 509, nachdem die Serienausführung der Baureihe E 44 mit Vorbauten eine Stückzahl von 100 Exemplaren erreicht hatte. Bis 1943 waren die Lokomotiven ununterbrochen in Freilassing beheimatet und auf ihrer Stammstrecke nach Berchtesgaden im Einsatz. Danach dienten die Maschinen E 44 501 bis 505 rund ein Jahr beim Bw München Ost, kehrten danach aber wieder nach Freilassing zurück. Den Zweiten Weltkrieg überlebten alle 9 Lokomotiven, sie blieben zunächst auch noch alle im Bw Freilassing. Von 1946 bis 1949 bzw. 1950 waren die E 44 503 und 504 vorübergehend an das Bw Garmisch-Partenkirchen abgege-



Bild 14: Am 14.06.1976 hatte die 144 508 nur den kurzen Nahgüterzug von Freilassing nach Berchtesgaden zu befördern (Einfahrt Berchtesgaden).
Foto: A. Ritz

Bild 15: Mit einem aus alten Eilzugwagen der Reichsbahn-Einheitsbauarten gebildeten Nahverkehrs zug ist die 144 503 am 09.04.1978 bei Gmundbrücke unterwegs.
Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz