



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

2/1988

März

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Über 210 Farbbilder
Aktuelle ...
... Teil in Farbe
... Vorbildberichte

Großer Messebericht





2/88

ISSN 0720-051X 14. Jahrgang
Einzelausgabe

DM 9,50 öS 75,—
sfr 8,50

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag

D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5

Telefon (08141) 5048 und 5049

Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

Redaktion: Hermann Merker

Horst Obermayer

Andreas Ritz

Anzeigen: Anne Rödel

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

1988 erscheint das Eisenbahn-Journal 11 x.

Abonnement (1988): DM 104,50 (inkl. Porto)

(Ausland zuzüglich DM 6,— Portoanteil)

Einzelheft: DM 9,50 + DM 2,— Porto

1988 erscheinen die Sonder-Journale 4 x.

Abonnement (1988): DM 68,— (inkl. Porto)

(Ausland zuzüglich DM 4,— Portoanteil)

Postcheckkonto München Nr. 57199-802

(BLZ 70010080)

Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300

(BLZ 70163370)

Dresdner Bank Nr. 695918000

(BLZ 70080000)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Ver-
vielfältigung setzen das schriftliche Einver-
ständnis 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 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 Baureihe 50 – ein Thema mit Variationen	4
H0-Modelle der Baureihe 50	10
10. Juni 1928: Unglücksfahrt einer S 3/6	13
Deutsche Bahnbetriebswerke (Das Bw Wuppertal-Vohwinkel)	16
Die 41 018 wieder in Betrieb	26
20 Jahre Baureihe 215 der DB	28
Die Baureihe 215 als H0-Modell	36
Messebericht: Die »Highlights« für Modellbahner (Teil 1)	39
Bücherecke	47, 50
Messebericht: Die »Highlights« für Modellbahner (Teil 2)	51
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	60
Mini-Markt	62
Frische Brise aus dem Süden (Limas H0-Modell der Reihe 1042 der ÖBB)	65
23  Nebenbahn nach Niederaunau	66
24  Herbstlandschaft am Fluß	71
Reichsbahnwagen – selbstgebaut (Leig-Einheiten)	76
Schaufenster der Neuheiten	82

Die Seiten 47–50 mit der Sektion 1 der Eisenbahn- und Verkehrs-
karte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heft-
klammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Mit der in dieser Ausgabe abgedruckten Sektion 1 erhalten unsere Leser das letzte
Teilstück aus dem 1884 erschienenen Dr. W. Koch's Eisenbahn- und Verkehrs-Atlas.
Damit ist die Veröffentlichung dieses Kartenwerks, mit dem wir im Eisenbahn-
Journal 1/1985 begonnen haben, abgeschlossen. Der letzte weiße Fleck auf der gro-
ßen Grundkarte ist damit verschwunden.

Der Verlag behält sich vor, zu einem späteren Zeitpunkt alle 26 Karten in einer Mappe
für diejenigen herauszugeben, die erst später Leser bzw. Abonnenten des Eisenbahn-
Journals wurden.

Zu unserem Foto auf Seite 2:

Eine Diesellokomotive der Baureihe 215 überquert mit einem Eilzug von Tü-
bingen nach Sigmaringen am 08.08.1975 unterhalb des Schlosses von Sig-
maringen die Donau. Wir haben der Baureihe 215 in dieser Ausgabe einen
eigenen Beitrag gewidmet, der auf Seite 28 beginnt. **Foto: U. Geum**

Zu unserem Titelbild:

Die 051 889 des Bw Hof verläßt mit einem kurzen Personenzug den Bahn-
hof Falls in Richtung Neuenmarkt-Wirsberg. Diese Aufnahme entstand un-
gefähr im Jahr 1972. **Foto: U. Geum**



Bild 1: Mächtig anstrengen mußte sich die 051 356 am 17.11.1973 bei der Ausfahrt aus Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg), um den langen Güterzug über die Rampe in Richtung Sulzbach-Rosenberg zu befördern.

Foto: U. Geum

Die Baureihe 50 – ein Thema mit Variationen

Nahezu vier Jahrzehnte lang waren der leichte und der mittelschwere Güterzugdienst eine Domäne der preußischen Gattungen G 8 und G 10. Von beiden Bauarten stand der Deutschen Reichsbahn zunächst eine ausreichende Stückzahl von Maschinen zur Verfügung. Am Ende der dritten Dekade dieses Jahrhunderts wurde es jedoch notwendig, die in die Jahre gekommenen Fahrzeuge durch eine neue Einheitslokomotive zu ersetzen. Veranlaßt durch die Deutsche Lokomotivbau-Vereinigung begann im Jahre 1937, unter der Federführung von Henschel, die Entwicklung der Baureihe 50. Bereits ein Jahr später waren bei Henschel & Sohn in Kassel die ersten zwölf Maschinen

im Bau, die zu Beginn des Jahres 1939 in Dienst gestellt werden konnten. In der kurzen Zeit bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wurden die Lokomotiven der Baureihe 50 nur von Henschel, Borsig, Krauss-Maffei, Krupp und der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf hergestellt. Danach waren nicht weniger als 21 Lokomotivfabriken am Bau der insgesamt 3164 Maschinen beteiligt, die im Auftrag der Deutschen Reichsbahn gefertigt wurden. Fünf jener Lokomotiven, die zunächst als 50 2773 bis 2777 bestellt worden waren, wurden dann aber bereits als 52 002 bis 006 geliefert.

Ab November 1941 ging man daran, die Bau-

ausführung der Reihe 50 zu vereinfachen. Dadurch konnte Material eingespart und die Fertigung beschleunigt werden. Zuerst wurden die Lokomotiven ohne Windleitbleche und mit einer vereinfachten Kesselausstattung ausgeliefert. Dann folgte der Bau von "Übergangs-Kriegslokomotiven". Sie wurden in unterschiedlicher Bauausführung ohne Oberflächenvorwärmer, meist auch ohne Speisedom und Frontschürze, später nur noch mit einem, aber eckig ausgeführten Sandbehälter sowie mit Scheibenrädern der Vorlaufachse geliefert. Die Maschinen trugen hinter der Betriebsnummer den am Führerhaus und zum Teil auch auf der Rauchkammer angeschriebenen Zusatz ÜK.



Bild 2: Güterzug von Crailsheim nach Heilbronn mit der 051 415 bei Sulzdorf (Dezember 1972).

Foto: H. Obermayer

Lokomotiven für den Osteinsatz hatten Pumpen und Rohrleitungen mit zusätzlichen Frostschutzeinrichtungen erhalten. Auch für diese Varianten und für alle Nachfolgetypen der Baureihe 50 lag die Entwicklungsführung weiterhin bei Henschel. Ab Juni 1942 begann dann der Bau der eigentlichen Kriegslokomotive der Baureihe 52, von der über 6100 Stück gebaut wurden. Für den Ein-

satz auf langen wasserarmen Strecken rüstete Henschel in den Jahren 1943/44 übrigens insgesamt 178 Lokomotiven der Baureihe 52 mit Kondensationseinrichtungen aus. Davon verfügten 41 Exemplare über einen vierachsigen und 137 Stück über einen fünfachsigen Kondensstender. Für alle Lieferungen, einschließlich der ausländischen Bestellungen, wurden von den Bau-

reihen 50 und 52, nach den Erhebungen von Henschel, insgesamt 10 937 Maschinen gebaut.

Hier soll aber über die Lokomotiven der "Normalausführung" einschließlich der ÜK-Maschinen berichtet werden. Davon gelangten nach 1945 noch rund 2159 Fahrzeuge in den Bestand der DB. Mit Mischvorwärmern und Turbospeisepumpen wurden 35 Loko-

Bild 3: Sicherlich keine Mühe bereitete der 052 491 dagegen die Last dieses Personenzuges, mit dem sie in der Nähe von Falls nach Lichtenfels unterwegs ist.

Foto: U. Geum





Bild 4: Auf der Fahrt von Herzberg (Harz) nach Seesen überquert die 052 561 mit ihrem Güterzug im März 1976 bei Herzberg Schloß die Sieber.

Foto: U. Geum

Bild 6 (rechte Seite oben): Auf einem Freigleis des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Ansbach wartet die 051 540 am 15.07.1975 auf ihren nächsten Einsatz.

Foto: U. Geum

Bild 7: Die 050 497 wurde am 12.10.1972 auf der Fahrt von Kirchenlaibach nach Nürnberg in der Nähe von Hohenstadt im Bild festgehalten.

Foto: U. Geum ▶

Bild 5: Die Deutsche Bundesbahn baute zu Beginn der sechziger Jahre in 730 Tender der Bauart 2'2' T 26 Kabinen für den Zugführer ein. Zu den Lokomotiven der Baureihe 50, die mit einem solchen Kabinentender gekuppelt waren, zählt auch die abgebildete 051 428.

Foto: U. Geum



motiven ausgerüstet. Weitere 31 Exemplare erhielten Franco-Crosti-Anlagen und wurden danach als Baureihe 50⁴⁰ bezeichnet. Die meisten Lokomotiven der Baureihe 50 fuhren mit den Tendern der Bauart 2'2' T 26 mit der charakteristischen Schutzwand an der Frontseite, einige andere mit Wannentendern der Kriegsbauart 2'2' T 30. Anfang der sechziger Jahre ging die DB daran, in 730 Tender der Bauart 2'2' T 26 Kabinen für den Zugführer einzubauen, damit auf das Mitführen von Güterzug-Begleitwagen verzichtet werden konnte.

Bis Mitte der sechziger Jahre konnte sich die Baureihe 50 gegen die aufstrebende Diesellokomotivkonkurrenz behaupten. Doch dann wurden diese Lokomotiven in großen Stückzahlen ausgemustert, wie die nachfolgenden Bestandszahlen zeigen.





Bild 8: Zuckerrüben-Züge in Bad Friedrichshall-Jagstfeld auf einer Fotografie vom Oktober 1970. Die 052 218 aus dem Bw Heilbronn verfügt über drei Dome und eckig ummantelte Einströmrohre.
Foto: H. Obermayer

Bild 9: Einen recht heruntergekommenen Eindruck macht die 051 324, die im September 1969 im Bw Dillenburg aufgenommen wurde. Sie besitzt einen eckig ausgeführten Sandbehälter.
Foto: U. Geum





Bild 10: Das an der Rauchkammer befestigte Lokschild der Heilbronner 051 430, die am Wasserkran ihren Wasservorrat ergänzt, hat bereits einen Liebhaber gefunden.
Foto: U. Geum

Bestandsentwicklung der Baureihe 50

(ohne Baureihe 50⁴⁰)

Stichtag	01.07.1966	1 745 Lokomotiven
	31.12.1967	1 452 Lokomotiven
	31.12.1972	732 Lokomotiven
	31.12.1973	566 Lokomotiven
	31.12.1974	377 Lokomotiven
	31.12.1975	157 Lokomotiven
	31.12.1976	6 Lokomotiven

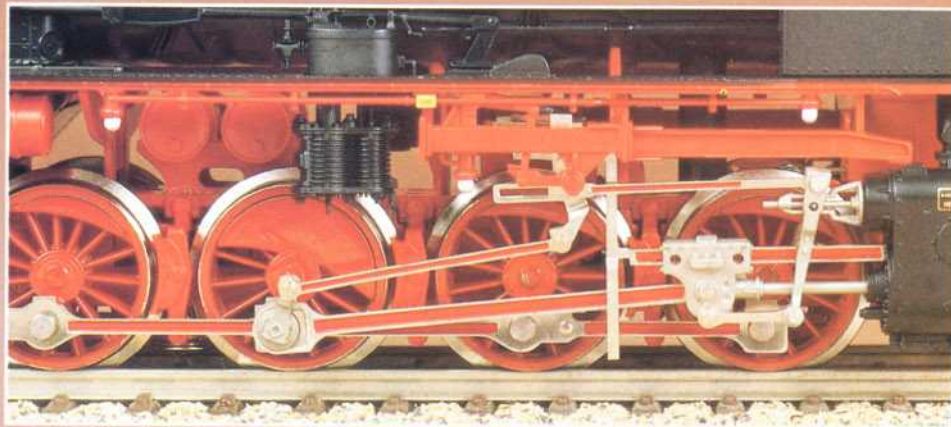
Die letzte Leistung einer Lokomotive der Baureihe 50 war am 19. Februar 1977 die Beförderung eines Sonderzuges durch das Ruhrgebiet. Er war mit den Maschinen 44 508 und 50 1724 bespannt.

Damit war eine vielseitig verwendbare Bauart aus dem Dienst geschieden, die sich auf Haupt- und Nebenbahnen gleichermaßen bewährt hatte. Besonders augenfällig war die Vielfalt der Bauausführungen. Zu den konstruktiven Änderungen bei den einzelnen Lieferserien kamen später noch die mannigfaltigen Änderungen des Äußeren durch Tausch von Baugruppen bei Hauptuntersuchungen. Keine andere Baureihe von Dampflokomotiven der Einheitsbauarten wies so viele Änderungen auf und ist deshalb immer wieder ein Thema mit Variationen – auch für Hersteller von Modelleisenbahnen.

HO

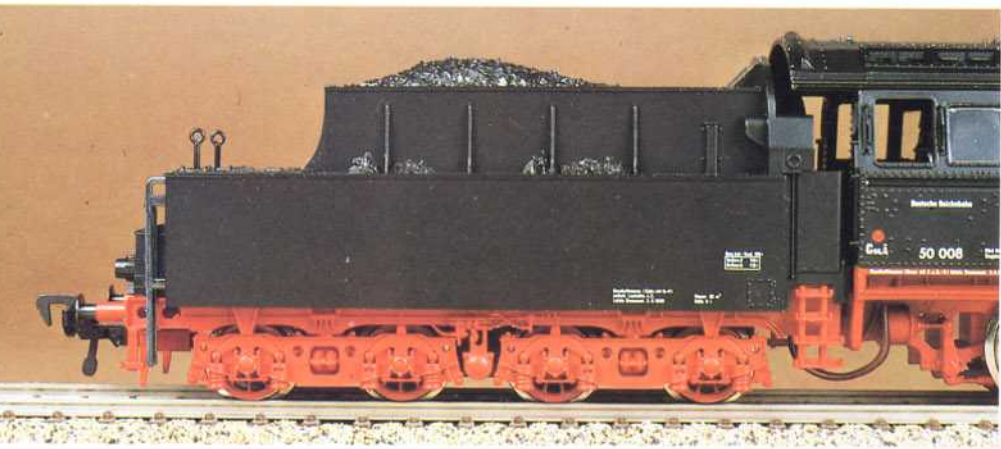
Bild 11: Auf der Steilrampe von Hartmannshof nach Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg) waren die Lokomotiven der Baureihe 50 bis 1975 auch im Schiebedienst eingesetzt. Das Foto zeigt die 052 821, die mit einem Kabinentender gekuppelt ist.
Foto: U. Geum





Bilder 1 und 2: Eine der Neuheiten des Jahres 1987: Lokomotive 50 008 von Fleischmann mit den großen Wagner-Windleitblechen.

H0-Modelle der Baureihe 50



Obwohl die als Güterzuglokomotiven konzipierten Maschinen der Baureihe 50 bei der Deutschen Bundesbahn in großer Stückzahl in allen Regionen verkehrten und auch vor Reise- und Nahverkehrszügen zum Einsatz kamen, blieben sie lange Zeit von den Modellbahnherstellern unberücksichtigt. Erst zur Nürnberger Messe 1968 präsentierte die Firma Fleischmann ihren "Schwarzen Mustang", die Lokomotive 50 058 mit Kabinentender. Trotz des Baumaßstabes von 1:85 und einiger Maßdifferenzen war die Begeisterung der Modelleisenbahner groß. Bei einem Preis von 67,50 DM akzeptierte man sogar eine Verkürzung des Tenders und die falschen Drehgestelle. Um die Werkzeugkosten in Grenzen zu halten – dennoch sprach man damals von rund 200 000,- DM – hatte Fleischmann das Tendertriebwerk der Baureihe 01 verwendet. Mit demselben Antrieb erschien dann drei Jahre später, zur Messe 1971, die erste Variante mit dem Tender 2'2' T 26 und mit der Betriebsnummer 051 628. Das ansonsten unveränderte Modell fand wiederum einen großen Käuferkreis, obwohl der Verkaufspreis inzwischen bereits auf 90,- DM geklettert war. Noch etwas teurer war die Ausführung für das Märklin-Wechselstromsystem.

Bild 3 (Mitte links): Wirklich neu und endlich richtig am Tender der 50 008 von Fleischmann sind die Rahmen der imitierten Drehgestelle.

Bild 4: Der bereits bekannte Kessel der Fleischmann-50er verfügt nun über einen vierten Dom, den Speisedom.