



# Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E  
ISSN 0720-051X

3/1988  
April

DM 9,50  
sfr 8,50  
öS 75,—

Über 130 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe  
Aktuelle und informative Vorbildberichte



(Füllseite)



# Aus dem Inhalt . . .

Seite

<b>Volldampf bei der Deutschen Bundesbahn</b>	4
<b>Die neue Baureihe 114</b>	12
<b>Preußen-Report (Die Gattung S 1)</b>	20
<b>Messingmodell der preußischen S 1</b>	28
<b>Die Baureihen 335, 364 und 365</b>	30
<b>Einheitstriebwagen der Deutschen Reichsbahn (Teil 5: Die Triebwagen der französischen Besatzungsmacht)</b>	36
<b>Die preußische T 12 im Ausland</b>	38
<b>Bücherecke</b>	44
<b>Jahres-Inhaltsverzeichnis 1987</b>	47
<b>Unsere Fachhändler-Adressenseiten</b>	52
<b>Mini-Markt</b>	54
<b>Kleindrehscheiben (Motorisierungsvorschlag und Einbauanregungen)</b>	56
<b>25</b>  <b>»Schönau . . . der Zug endet hier!«</b>	61
<b>26</b>  <b>Vom Schmalspur-Virus infiziert</b>	66
<b>27</b>  <b>Mit der Feldbahn zum Brückenbau</b>	70
<b>»Bahnfahren« mit dem Omnibus (Oldtimer-Schienenbus der Sächsischen Staatsbahn – Vorbild und Modell)</b>	73
<b>Bahnhof Flirsch an der Arlbergbahn (Vorbild und Modell)</b>	76
<b>Elefanten, Kamele, Bären . . . (Zirkusset II von Roco und Preiser)</b>	78
<b>Eine Bahnstation im Bayerischen (Teil 7)</b>	82
<b>Schaufenster der Neuheiten</b>	88

## Zu unserem Titelbild:

Das war im Jahre 1975 noch möglich: die 98 727 der Deutschen Museums-Eisenbahn auf Gleisen der Deutschen Bundesbahn mit einem Sonderzug unterwegs. Da die Deutsche Bundesbahn für dieses Jahr zahlreiche Strecken erstmals wieder für Dampflokomotiven freigegeben hat, stellt sich die Frage, ob künftig vielleicht auch wieder Sonderfahrten mit Dampflokomotiven privater Vereinigungen auf dem Schienennetz der DB durchgeführt werden können.

Foto: U. Geum

## Zu unserem Poster (Seite 46/51):

Daß die Zugparaden zur 150-Jahr-Feier der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1985 in Nürnberg so attraktiv gestaltet werden konnten, war nicht zuletzt der Mithilfe zahlreicher Vereinigungen von Eisenbahnfreunden zu verdanken. Auch die 44 404 der Deutschen Museums-Eisenbahn, die im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein zu Hause ist, war bei den Zugparaden dabei. Die Aufnahme zeigt sie am 22.09.1985 im Bw Nürnberg 1.

Foto: D. Kempf



**Bild 1:** Unter dem Motto "Dampf-Nostalgie '88" veranstaltet die Deutsche Bundesbahn in diesem Jahr so viele Dampfzugfahrten wie noch nie, seit sich die moderne Bahn "das Rauchen abgewöhnt hat". Ob allerdings – wie 1985 – irgendwann einmal wieder Dampflokomotiven von Eisenbahnfreunden auf Gleisen der DB dampfen dürfen, ist ungewiß. Einträchtig nebeneinander stehen hier am 01.09.1985 in Schnabelwaid die 50 622 der DB, die 01 1066 der Ulmer Eisenbahnfreunde und die 01 118 des Vereins "Historische Eisenbahn Frankfurt".

Foto: D. Kempf

## Volldampf bei der Deutschen Bundesbahn

Als am 26. Oktober 1977 die Feuer in den letzten Maschinen erloschen, schien im Bereich der DB eine Epoche zu Ende zu gehen. Nie wieder sollte eine Dampflokomotive über die Gleise der Deutschen Bundesbahn

fahren; so wollte es der Vorstand dieses Großunternehmens. Geradezu fanatisch wurde dieser Beschluß in den folgenden Jahren verteidigt, ganz besonders von einem der dafür Verantwortlichen. Die mo-

derne Bahn hatte sich das Rauchen abgewöhnt, wie es in einem der Werbeslogans hieß, und dabei sollte es auch bleiben. Alle Bemühungen von Vereinen und interessierten Privatpersonen blieben ohne den er-

**Bild 2:** Die 01 150 gehört seit Januar dieses Jahres der Deutschen Bundesbahn und wird heuer wieder auf DB-Gleisen zum Einsatz gelangen. Im März 1983 war sie noch Eigentum des Bielefelder Eisenbahnfans Walter Seidensticker und durfte deshalb nur auf Gleisen Nichtbundeseigener Eisenbahnen, wie hier am 12.03.1983 die der Osthannoverschen Eisenbahnen, Sonderzüge befördern (aufgenommen bei Beckedorf).

Foto: C. Bohn





**Bild 3:** Zwei Lokomotiven verlassen am 11.01.1975 unter gewaltiger Rauch- und Dampfentwicklung mit einem langen Sonderzug für Eisenbahnfreunde den Hauptbahnhof Hildesheim. Als Vorspannlok dient die 24 009.

Foto: U. Geum

**Bild 4:** 10.02.1985: Fahrt durch die winterliche Landschaft auf der Strecke Lippstadt – Beckum der Westfälischen Landes-Eisenbahn mit der 38 1772 (bei Diestedde), Foto: R. Köstner





**Bild 5:** Anfang der siebziger Jahre wird diese bunt zusammengewürfelte Wagengarnitur von der Tübinger 064 094 befördert. Solche Sonderfahrten könnten die Erträge auf so mancher, von der Stilllegung bedrohten Nebenbahn verbessern, doch die Deutsche Bundesbahn verfügt derzeit nur über eine einzige betriebsfähige Tenderlokomotive, die 86 457. Es wäre wünschenswert, wenn auf den DB-Strecken auch Dampflokomotiven von Eisenbahnfreunden fahren dürften – betriebsfähige Tenderlokomotiven gibt es in der Bundesrepublik Deutschland genügend. **Foto: U. Geum**

**Bild 7:** Nur im Jubiläumsjahr 1985 durfte die 01 118 auf DB-Gleisen fahren. Am 01.09.1985 steht sie mit einem Sonderzug von Bayreuth nach Nürnberg am Bahnsteig in Hersbruck (rechts Pegnitz). **Foto: D. Kempf**

**Bild 8 (rechte Seite unten):** Die 50 622 der Deutschen Bundesbahn passiert am 14.07.1985 auf der Fahrt von Amberg nach Nürnberg die Blockstelle Mainshof. **Foto: D. Kempf**

hofften Erfolg. Die DB wollte nichts mehr mit den alten Dampfzügen zu tun haben. Viele Argumente gegen geplante Sonderfahrten wurden ins Feld geführt. An erster Stelle wurde dabei die von den Dampflokotiven ausgehende Brandgefahr genannt. Auch die Vorschläge von Eisenbahnfreunden, einige der betriebsfähigen Maschinen in den noch vorhandenen, aber nicht mehr genutzten Bahnbetriebswerken zu hinterstellen, wurden ignoriert. Die letzten Fahrzeuge, die nicht in Privathand übergingen, wurden als Schrott deklariert oder der Verrottung preisgegeben. Damit war die Erhaltung von Dampflokotiven nun zu einer Angelegenheit privater Vereinigungen geworden. Die von der DB erworbenen und mit vielen Opfern instandgesetzten Maschinen durften dann aber nur auf Strecken von Privatbahnen oder im Ausland verkehren. Die Bundesbahn war nicht bereit, das 1977 erlassene Dampfverbot zu lockern. Zu den besonders rührigen Vereinigungen

zählen die Ulmer Eisenbahnfreunde e. V. 1971 in Ulm gegründet, hat der Verein das Ziel, historisch wertvolles Eisenbahnmateri- al vor der Verschrottung zu bewahren, um damit Sonderfahrten durchzuführen. Bis zum Herbst 1977 konnte man die Fahrzeuge der Ulmer Eisenbahnfreunde noch auf verschiedenen DB-Strecken erleben; danach mußte die Gastfreundschaft nicht bundesbahneigener Eisenbahnen in Anspruch genommen werden. Die kleinste Lok, die 98 812, fand bei der WEG in Amstetten eine neue Bleibe und verkehrte von Amstetten nach Gerstetten auf der Schwäbischen Alb. Die anderen Maschinen, die 01 509, die 01 1066, die 58 311 und die 86 346 fanden bei der Albtalbahnen-Verkehrsgesellschaft in Ettlingen eine Unterkunft. An besonderen Ver- kehrstagen fahren die Lokomotiven auf der Albtalbahnen von Ettlingen Stadt nach Bad Herrenalb und nach Ittersbach. Sowohl die Schnellzuglokomotive 01 509 als auch die Güterzuglokomotive 58 311 kamen von der

Deutschen Reichsbahn in der DDR in den Besitz der Ulmer Eisenbahnfreunde. In unser Nachbarland Österreich mußte der Verein "IG 41 018" ausweichen (siehe Eisen- bahn-Journal, Ausgabe 2/1988). Außerordentlich rührig war auch der Verein "Historische Eisenbahn Frankfurt e. V.", der inzwischen schon über ein halbes Dutzend betriebsfähiger Dampflokotiven verfügt. Auch diese Fahrzeuge durften bislang noch nicht auf die Gleise der DB. Solche Einsätze blieben auch all den anderen Vereinigungen verwehrt, die schon viel Geld und Zeit in die Erhaltung von Dampflokotiven investiert haben. Dies trifft ebenso für das Eisenbahn- museum Darmstadt-Kranichstein zu. Nach- dem die Deutsche Bundesbahn im Jahre 1977 den Dampfbetrieb aufgegeben und für die Zukunft ein absolutes Dampfverbot er- lassen hatte, war also jede Hoffnung ge- schwunden, jemals wieder Dampflokotiven auf den Gleisen der DB fahren zu sehen. Besonders groß war deshalb die Über- raschung und die Freude der Eisenbahn- freunde, als sich die Deutsche Bundesbahn anlässlich des 150jährigen Jubiläums der Eisenbahn in Deutschland dazu entschloß, zunächst vier Dampflokotiven aufarbei- ten zu lassen und von Nürnberg aus bei Son- derfahrten einzusetzen. Zu diesen Maschi- nen 01 1100, 23 105, 50 622 und 86 457, die sich in der Obhut des Verkehrsmuseums in Nürnberg befinden, kam im Jahre 1987 noch die Lok 41 360 hinzu. Dieses Fahrzeug aus Gelsenkirchen, das Eisenbahner instandge- setzt haben, wird vorwiegend im Westen und Norden der Bundesrepublik zum Einsatz kommen. Für das erweiterte Sonderfahrten- programm mit Dampflokotiven im Jahre 1988 wird nun auch eine weitere Maschine zur Verfügung stehen. Durch die Initiative von Dipl.-Ing. Günter Schwerin, dem Leiter des Verkehrsmuseums Nürnberg, ist es ge- lungen, die Schnellzuglokomotive 01 150 zu erwerben. Diese Maschine war bisher im Be- sitz des Bielefelder Fabrikanten und Eisen- bahnfans Walter Seidensticker gewesen, der das gute Stück nun für den wirklich be- scheidenen Preis von 35 000,- DM dem Ver- kehrsmuseum überlassen hat.

**Bild 6:** Die 64 289 der Ulmer Eisenbahnfreunde ist eine ideale Zuglok für Sonderfahrten auf Nebenbahnen – nicht nur auf privaten. **Foto: H. Obermayer**







**Bild 9:** Abendstimmung bei Uelde (Strecke Lippstadt – Warstein der Westfälischen Landes-Eisenbahnen): Die 38 1772 hat am 10.02.1985 einen langen Sonderzug am Haken.

Foto: R. Köstner

1935 von Henschel unter der Fabriknummer 22 698 gefertigt, war die 01 150 bis zum 13. November 1973 im Einsatz, zuletzt beim Bw Hof. Nach ihrem Verkauf kam die Maschine nach Bielefeld und wurde dort von Mitarbeitern des Bahnbetriebswerks betreut

und gepflegt. Sowohl bei der 100-Jahr-Feier der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1935, als auch fünfzig Jahre später beim 150jährigen Jubiläum war diese Maschine dabei. Bestens gepflegt diente die Lok im Jahre 1985 außerdem während der Hannover-

Messe als Blickfang am Stand von Thyssen-Henschel.

Am 21. Januar 1988 erfolgte dann die Vorstellung der 01 150 im Bw Nürnberg 1. Jetzt wird die Maschine in Nürnberg gründlich untersucht und dabei werden einige der not-

**Bild 10:** Mit Volldampf über die Steigung bei Uelde! Die 38 1772 hilft der 24 009 bei der Beförderung eines schweren Sonderzuges (23.02.1986).

Foto: R. Köstner





**Bild 11:** Am 21.02.1988 führte die Deutsche Bundesbahn erstmals Sonderfahrten mit der 86 457 auf der von der Stilllegung bedrohten Nebenbahn Neumarkt (Oberpfalz) – Beilngries durch. Die Aufnahme entstand in der Nähe von Plankstetten. **Foto: A. Ritz**

**Bild 12:** Die 58 311 wird von den Ulmer Eisenbahnfreunden liebevoll gepflegt. **Foto: H. Obermayer**

wendigen Reparaturen ausgeführt. Im Sommer dieses Jahres soll die Lokomotive dann im Rahmen des Programms "Dampf-Nostalgie '88" vor historischen Schnellzügen eingesetzt werden.

Dampfzugfahrten sind im Jahre 1988 auf vielen Strecken von München bis Westerland geplant, teils von der Bundesbahn, teils von Reiseveranstaltern sowie von Vereinen und Privatleuten. Allein die Deutsche Bundesbahn hat für die bevorstehende Saison vom 30. April bis zum 23. Oktober insgesamt sechzig Fahrten vorbereitet. Dabei werden die Reisezugwagen aus den dreißiger und vierziger Jahren eingesetzt, die dem Verkehrsmuseum Nürnberg zur Verfügung stehen. Für die Sonderfahrten an Rhein und Ruhr sind gut erhaltene und erneuerte Umbauwagen aus den fünfziger Jahren vorgesehen.

Ein Schwerpunkt im neuen Programm sind die Dampffahrten anlässlich der internationalen Verkehrsausstellung "IVA '88", die vom 1. bis 12. Juni in Hamburg stattfindet. Ein Sonderzug, bespannt mit der 01 1100, fährt von Nürnberg über Frankfurt (Main)





**Bild 13:** Die 01 514 des Vereins "Historische Eisenbahn Frankfurt" kam am 03.11.1985 auf Gleisen, die den Hafenbetrieben der Stadt Frankfurt am Main gehören, zum Einsatz.  
Foto: D. Kempf



**Bild 14:** In unserem Nachbarland Österreich dürfen Dampflokomotiven, die von deutschen Eisenbahnfreunden betriebsfähig erhalten werden, zeigen, was in ihnen steckt. Im September 1987 wurde mit der 01 1066 und der 01 509 der Ulmer Eisenbahnfreunde eine Sonderfahrt über die Arlbegstrecke durchgeführt (bei Pettneu).  
Foto: Th. Wunschel

und Hannover in drei Tagesetappen nach Hamburg, ein anderer aus dem Ruhrgebiet, geführt von der 41 360, wird die 444 Kilometer an einem Tag bewältigen.

In Nordrhein-Westfalen befährt die 41 360 sechs Strecken zwischen Münster in Westfalen und Trier. Ausgangspunkte der Züge sind Düsseldorf, Dortmund, Essen und Köln. Auch zum 150jährigen Bestehen der ersten deutschen Staatseisenbahn, das vom 13. bis 21. August in Braunschweig gefeiert wird, kommen Zubringerzüge mit der 01 1100 von Nürnberg und mit der 41 360 von Essen. Außerdem verkehren aus diesem Anlaß weitere Dampfzüge durch die Lüneburger Heide und ins Weserbergland.

Die Programme des vergangenen Jahres von Nürnberg aus laufen weiter; zum großen Teil wurden sie erweitert und verbessert. Im Vordergrund stehen hier die Fahrten mit der 50 622 über die "Schiefe Ebene" zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschorgast auf der Strecke von Nürnberg nach Hof. Am 1. und 2. Oktober feiert die Bundesbahn das 140jährige Bestehen der Steilstrecke mit einem besonderen Programm.