



# Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E  
ISSN 0720-051X

8/1988

Oktober

DM 9,50  
sfr 8,50  
öS 75,—

Über 120 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe  
Aktuelle und informative Vorbildberichte



(Füllseite)

**8/88**

ISSN 0720-051X 14. Jahrgang

Einzelausgabe

DM 9,50 öS 75,—

sfr 8,50

Verlag und Redaktion:

**Hermann Merker Verlag GmbH**

 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)

 Postscheckkonto München Nr. 57199-802  
 (BLZ 70010080)

 Volksbank Fürstenfeldbruck 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 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 64 der Deutschen Reichsbahn	4
Die neue 64er von Fleischmann	14
Rangierbahnhof Nürnberg eingeweiht	16
Baureihe 215 in Antwerpen	18
Preußen-Report (Die Gattung S 2)	22
Jubiläum bei Krauss-Maffei	30
Die Baureihe 98 <sup>3</sup> bei der DB	34
Der »Glaskasten« von Roco	38
Unser Wagenporträt (Reisezugwagen ADyse 641)	42
Bücherecke	46
Mini-Markt	50
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	52
Anlagenprojekt nach Motiven der Rhätischen Bahn	54
<b>39</b>  Eine Nebenbahn im Fränkischen	58
Modellbäume aus Naturmaterialien	64
Bauen mit Depafit (Teil 2: Ruine Ebersburg)	66
<b>2</b>  Modulanlage Oberried (2. Teil)	70
<b>40</b>  Wo sich Fuchs und Hase ...	74
Reichsbahnwagen selbstgebaut (Mitropa Schlafwagen)	78
Kalkbrennereien und Windmühlen	84
Schaufenster der Neuheiten	86

## Zu unserem Titelbild:

Bis 1972 konnte man im Endbahnhof der Nebenbahn Neustadt (Waldnaab) – Eslarn Tenderlokomotiven der Baureihe 64 mit ihren Personenzügen antreffen. Die abgebildete 064 295 wurde 1934 von der Maschinenfabrik Eßlingen mit der Fabriknummer 4225 an die Deutsche Reichsbahn abgeliefert. Stationiert wurde die Lok zunächst beim Bw Bebra. Im August 1940 kam sie dann zum Bw Frankfurt/M 3, wo sie bis zum 6. März 1948 beheimatet war. Bis zu ihrer z-Stellung am 18. Februar 1974 war sie dann in Weiden beheimatet.

Foto: U. Geum

## Zu unserem Poster (Seite 48/49):

Das Bw Plattling beheimatete bis 1972 Dampflokomotiven der Baureihe 64. Bereits im Jahre 1930 traf die erste Einheitslokomotive dieser Baureihe, die 64 227, in Plattling ein. Im Laufe der Jahre schwankten die Bestandszahlen erheblich. Ende 1960 erreichten sie mit 17 Exemplaren ihren Höhepunkt. Danach war der Bedarf an diesen Tenderlokomotiven stark im Sinken begriffen. Schließlich war das Bw Plattling nur noch Heimat für die 064 446 und die 064 097. Am 17. Dezember 1972 wurde dann das letzte Exemplar, die 064 087, an das Bw Weiden abgegeben. Die Aufnahme zeigt die Lokomotive an einem ihrer letzten Einsatztage im Bw Plattling.

Foto: U. Geum



Bild 1 (linke Seite oben): Über Jahrzehnte hinweg bestimmten die Tenderlokomotiven der Baureihe 64 das Erscheinungsbild vieler Nebenbahnzüge: Die 064 453 des Bw Weiden ist hier Zuglok eines aus zwei Umbauwagen gebildeten Personenzuges, der in Eslarn aufgenommen wurde.

Foto: U. Geum

## Die Baureihe 64 der Deutschen Reichsbahn





**Bild 4:** Vor einem Personenzug von Bayreuth nach Kirchenlaibach wurde hier die 064 415 bei Seybothenreuth im Bild festgehalten. Die Lokomotive entstammt einer Lieferserie, die an Treib- und Kuppelrädern mit Scherenbremsen ausgerüstet wurde. Foto: U. Geum

**Bild 2:** Blick auf das Triebwerk der 64 289. Die Kuppelstangen verfügen über geschlossene Buchsenlager, und die Treibstangenlager sind nachstellbar. Foto: F. Weidelich

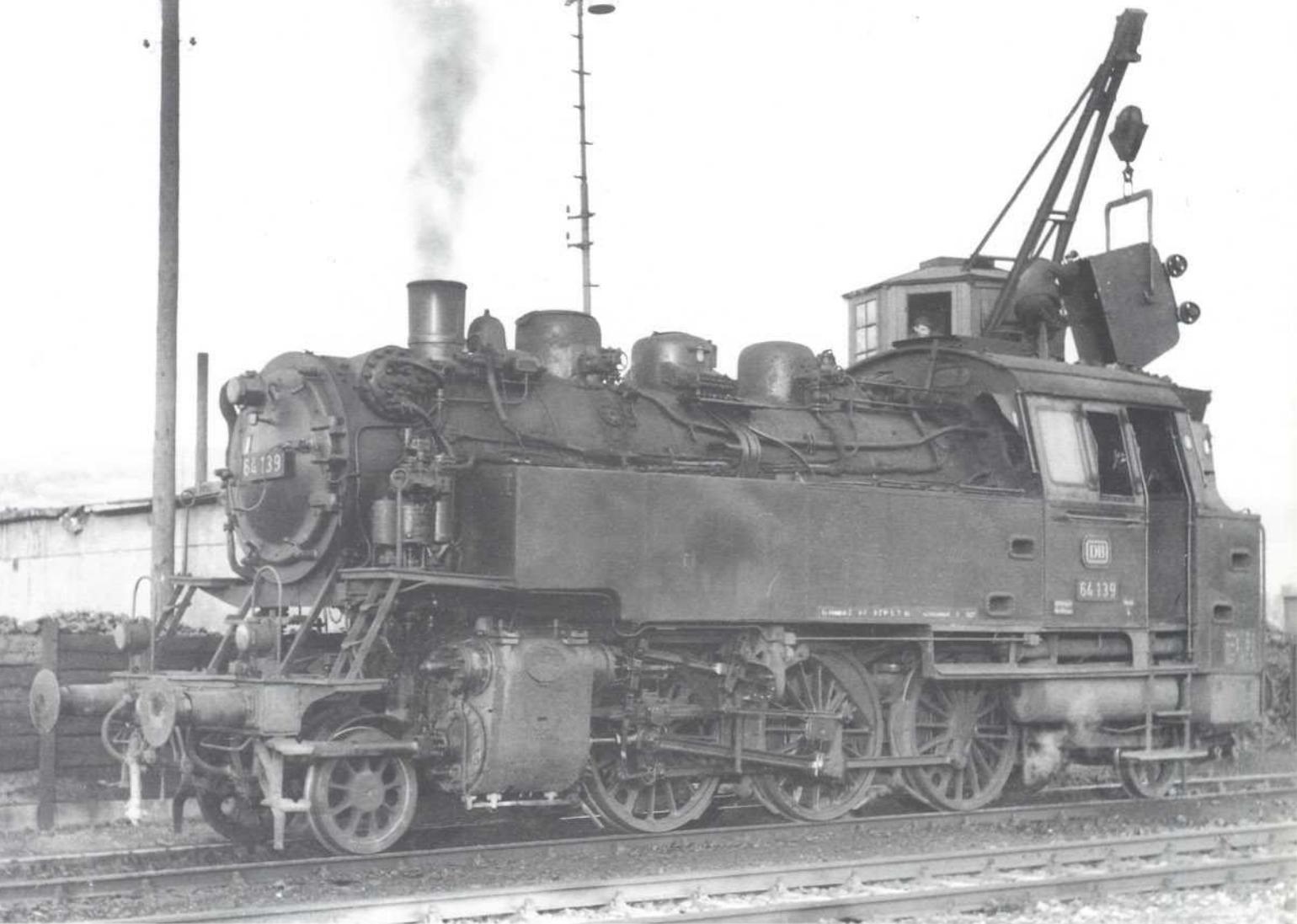
**Bild 3 (linke Seite unten):** Aus einer interessanten Wagen garnitur besteht der N 3320, mit dem am 18. März 1972 die 064 019 bei Kleinheubach (Strecke Aschaffenburg – Miltenberg) unterwegs ist. Die Lokomotive wurde 1927 von Henschel gebaut und erhielt eine Winterthur-Steuerung. Foto: A. Schöppner

Unter den Länderbahn-Personenzugtenderlokomotiven für den Einsatz auf Nebenbahnen und für den leichten Dienst auf Hauptstrecken dominierten einst die Fahrzeuge

mit der Achsfolge 1'C1'. Von dieser Bauart versprach man sich besonders gute Laufeigenschaften in beiden Fahrtrichtungen. In Baden bewährten sich die Gattungen VI b

**Bild 5:** In Bayreuth begegnete dem Fotografen am 4. April 1973 die 064 393 des Bw Weiden. Bereits ein Jahr später wurde die Lokomotive ausgemustert. Foto: U. Geum





**Bild 6:** Die 64 139 des Bw Heilbronn ergänzt am 12. Mai 1965 in Lauda ihre Kohlenvorräte. Das Bw Lauda beheimatete bis zum April 1962 Lokomotiven der Baureihe 64.

Foto: A. Schöppner

**Bild 7:** Bis zu ihrer 2-Stellung am 30. September 1966 war die 64 268 beim Bw Tübingen beheimatet. Sie verfügte über einseitige Kuppelradbremsen, die Laufräder waren ungebremst. Die Aufnahme entstand im Januar 1966 in Böblingen.

Foto: K.F. Seitz





**Bild 8:** Die 064 393 setzt sich in Bayreuth Hbf vor einen Zug nach Kirchenlaibach. Sie wurde 1936 von der Maschinenfabrik Esslingen an die Deutsche Reichsbahn geliefert. Foto: U. Geum

und VI c, in Sachsen die Gattung XIV HT, und in Württemberg war die Gattung T 5 lange Zeit unentbehrlich. Nur in Bayern konnte man sich mit dieser Achsanordnung nie anfreunden. Als dann die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn den Bau von Einheitslokomotiven in die Wege geleitet hatte, entstanden zunächst die großen Schlepptenderlokomotiven der Baureihen 01/02 und 43/44. Bald folgten dann aber auch die ersten Tenderlokomotiven aus dem bereits festgelegten Typenplan. Darunter befand sich auch eine 1'C1'-Personenzugtenderlokomotive. Sie sollte dazu beitragen, den Verkehr auf Nebenbahnen schneller und wirtschaftlicher abzuwickeln. Feste Vorgaben für die neue Baureihe 64 waren eine

größte Achslast von 15 t und eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h. Viele Bauteile und Baugruppen waren identisch mit denen der Baureihe 24, einer leichten Schlepptenderlokomotive, und der Baureihe 86, einer Tenderlokomotive für den Güterzugdienst auf Nebenbahnen. Diese drei Gattungen von Heißdampf-Zweizylinderlokomotiven galten als sehr wirtschaftlich und leistungsfähig. Die Baureihe 64 verdrängte dann auch bald viele der überalterten Länderbahnlokomotiven von den Nebenstrecken der Deutschen Reichsbahn. Auf einigen Hauptbahnen konnten sie auch mit gutem Erfolg im Personennahverkehr, mitunter sogar im leichten Eilzugdienst, eingesetzt werden. Urheberfirma der Reihe 64 waren die Borsig

Lokomotivwerke GmbH in Berlin-Tegel. Der Lieferanteil von Borsig blieb aber gering. Aus dem Tegeler Werk kamen nur die ersten sieben Lokomotiven mit den Betriebsnummern 64 001 bis 007 und eine kleine Serie mit den Nummern 64 192 bis 197, die alle im Jahre 1928 in Dienst gestellt wurden. Die übrigen Maschinen entstanden in den anderen deutschen Lokomotivfabriken, die zu jener Zeit um das Überleben kämpften. Nur die Berliner Maschinenbau-AG, vorm. Louis Schwartzkopff, war nicht am Bau der Reihe 64 beteiligt, wohl aber die AEG, die sechs Maschinen mit den Betriebsnummern 64 027 bis 032 lieferte. Bestellt waren insgesamt 610 Lokomotiven. Die beiden letzten an Jung und Orenstein & Koppel bereits vergebenen



Baulose wurden jedoch storniert. Zur Ausführung und Ablieferung gelangten schließlich 520 Fahrzeuge, die letzten im zweiten Kriegsjahr 1940. Hierbei fanden "Heimstoff-

fe" Verwendung, welche die Buntmetalle ersetzen sollten. Die Heimstoff-Lokomotiven waren besonders gekennzeichnet: Das Führerhaus war mit dem Großbuchstaben H be-

schriftet. Im Laufe des langen Beschaffungszeitraums ergaben sich verschiedene Bauartänderungen. Bis zur Betriebsnummer 64 383 blieben die Lokomotiven ohne Lauf-





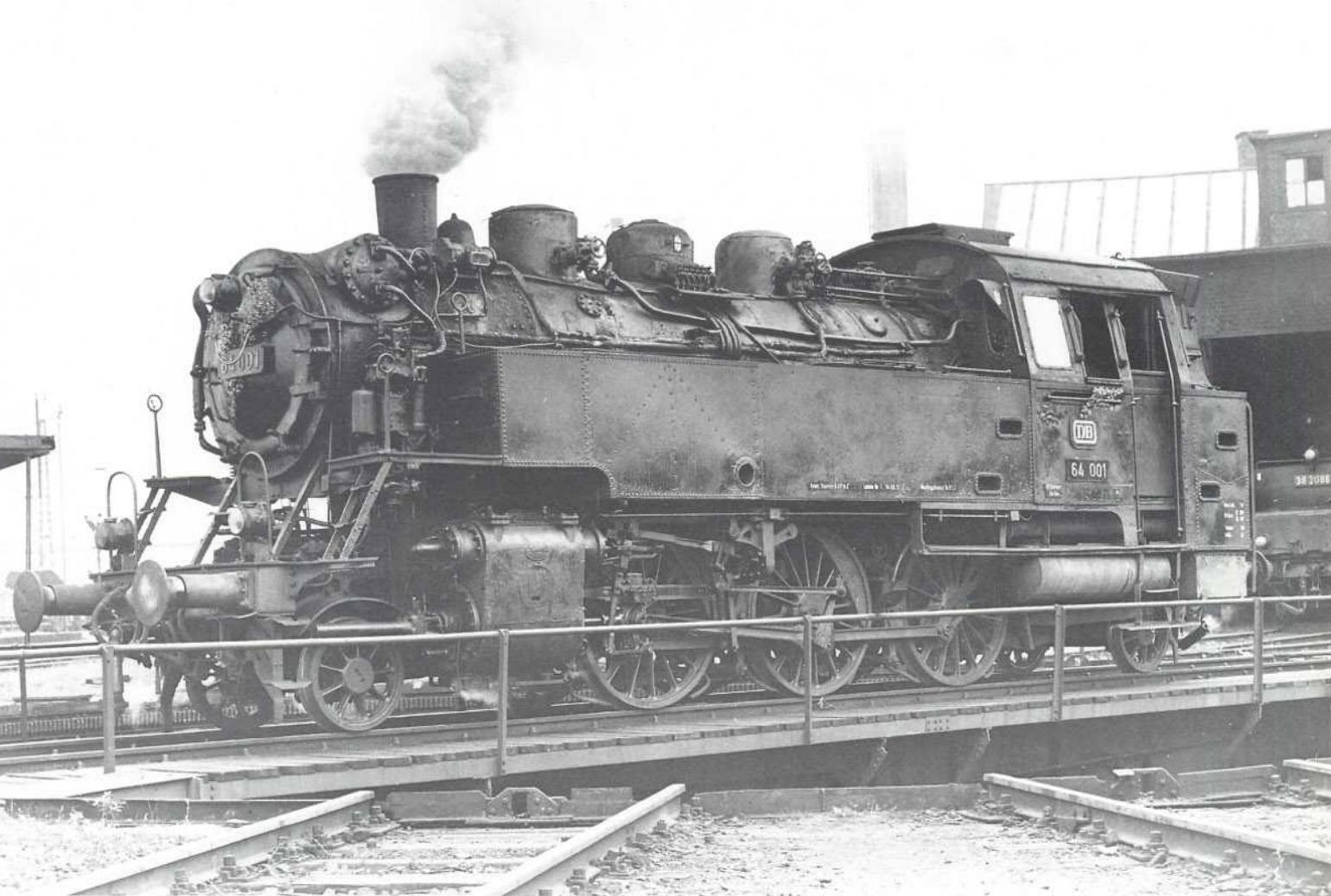
**Bild 11:** 1965 war die 64 271 beim Bw Aalen beheimatet. Mit einem Personenzug nach Schorndorf wurde diese Tenderlok im gleichen Jahr im Bahnhof Welzheim aufgenommen.  
Foto: H. Obermayer

**Bild 9 (linke Seite oben):** Die 064 097 war vom 18. November 1972 bis zum 4. Juni 1973 beim Bw Weiden beheimatet. Die Aufnahme entstand am 14. März 1973 in Weiden. Foto: U. Geum

**Bild 10 (linke Seite unten):** Zu den letzten betriebsfähigen Lokomotiven der Baureihe 64 zählte die 064 415 des Bw Weiden. Als sie am 30. September z-gestellt wurde, endete auch die Einsatzgeschichte der Baureihe 64 bei der Deutschen Bundesbahn. Das Foto entstand im Bahnhof Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg).  
Foto: U. Geum

**Bild 12:** Über 45 Jahre war die Baureihe 64 in Aschaffenburg beheimatet. Nur vier Jahre lang zählte die 064 305 zum Bestand dieses Bahnbetriebswerkes. Am 16. September 1971 wurde sie vor dem Lokschuppen in Miltenberg fotografiert.  
Foto: F. Weidelich





**Bild 13:** Obwohl sie die Betriebsnummer 64 001 trägt, gehörte sie nicht dem ersten, 1927 gelieferten Baulos an, sondern wurde erst 1928 abgeliefert. Am 29. September 1966 wurde ihr die Ehre zuteil, den letzten Personenzug auf der Nebenbahn Senden – Weißenhorn zu befördern. Die Aufnahme entstand im Bw Ulm. Foto: H. Obermayer

**Bild 15 (rechte Seite oben):** In Waldthurn entstand diese Aufnahme des P 3817 (Weiden – Eslarn), der von der Weidener 064 415 gezogen wird.

Foto: U. Geum

radbremse. Die Maschinen 64 384 bis 417 verfügten über Scherenbremsen an Treib- und Kuppelachsen sowie über einfache Lauf- radbremsen. Ab der Betriebsnummer 64 418 hatten die Fahrzeuge dann einfache Bremsen an allen Rädern. Die Lokomotiven 64 233 und 234, 64 243 bis 257 und 64 273 bis 282 wurden mit Abdampf injektoren der Bauart Friedmann geliefert. Eine Besonderheit war die von der Maschinenfabrik Esslingen gefertigte 64 293, die eine Ventilsteuerung

der Bauart Günther erhalten hatte. Die letzte Bauserie 64 511 bis 520 fuhr mit Krauss-Helmholtz-Gestellen; alle anderen Maschinen waren mit Bissel-Achsen ausgestattet. In ihrer Ursprungsausführung hatten die Lokomotiven der Baureihe 64 noch genietete Wasserkästen und eine Länge über Puffer von 12 400 mm. Ab der Betriebsnummer 64 368 wurden die Fahrzeuge vorne geringfügig verlängert, die Länge über Puffer betrug nun 12 500 mm. Ab Mitte der dreißiger

Jahre bediente man sich bei der Fertigung von Lokomotiven in zunehmendem Maße der modernen Schweißverfahren. Die Baureihe 64 wurde nun mit geschweißten Wasserkästen geliefert.

Eine größere Anzahl von Lokomotiven der Baureihe 64 fiel den Kriegereignissen zum Opfer. Bei der Deutschen Bundesbahn gelangten im Jahre 1950 noch 273 Fahrzeuge zum Einsatz, bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR waren noch 124 Maschinen vor-

**Bild 16 (rechte Seite unten):** Mit dem P 1627 (Lauda – Wertheim) am Haken wurde die 64 080 des Bw Heilbronn im Bahnhof Hochhausen aufgenommen (8. August 1965). Foto: A. Schöppner

**Bild 14:** Typenzeichnung der Baureihe 64 in der Ursprungsausführung (Maßstab 1:87).

Zeichnung: H. Obermayer

