B 7539 E
ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

9/1988
November

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

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

(Füllseite)

Eisenbahn JOURNAL
Modellbahn – Fachzeitschrift • aktuell • informativ

9/88

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 - 49
Telefax 08141 (44689)
Herausgeber: Hermann Merker
Verlagsleiter: Siegfried Säurle

Redaktion: Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
Anzeigen: Elke Albrecht, 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, 24
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
Kolosse der Baureihe 01[10]	4
Die ölgefeuerte 01 1100 von Liliput in der Baugröße H0	12
100 Jahre Brünigbahn	14
Leichte Elektrolokomotive E 41 der DB	22
Fleischmanns 141 237 in H0	28
Mini-Markt	30
Die Schnellzuglokomotive 01 150	33
Die 01 150 von Roco in der Baugröße H0	36
Die Kurzen (Die bayerischen Lokalbahnwagen leichter Bauart)	38
Mit der Bahn durchs Lahntal	44
Bücherecke	52
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	54
»Bahnhofskirta« am Tegernsee	56
Die G 8[1] – die meistgebaute preußische Lok	60
55 3694 – ein Modell in der Nenngröße 0	66
Neue Modelle von der Leipziger Messe	68
41 Mit der »St. Zeno« nach Berchtesgaden	72
42 Ein Dampflok-Bw in den Fünfzigern	78
Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut (Abteilwagen B3 bay91)	86
Schaufenster der Neuheiten	90

Zu unserem Titelbild:
Wie viele Lokomotiven der Baureihe 01[10] war auch die 012 058 während der letzten Jahre vor ihrer Ausmusterung beim Bw Rheine beheimatet. Vom 29.09.1968 bis zur z-Stellung am 20.12.1972 war sie hauptsächlich auf der Emslandstrecke Münster – Emden – Norddeich Mole im Einsatz. Die Aufnahme zeigt sie vor einem Reisezug nach Münster bei der Ausfahrt aus Norddeich.
Mehr über die "Kolosse der Baureihe 01[10]" erfahren Sie in unserem Beitrag mit der gleichlautenden Überschrift, der auf Seite 4 beginnt. **Foto: U. Geum**

Bild 1: Für viele Eisenbahnfreunde sind die mächtigen Dreizylinder-Lokomotiven der Baureihe 01.10 die "deutschen Dampflokomotiven" schlechthin. Die abgebildete 01 1097 wurde am 13. April 1968 im Bw Osnabrück Hbf aufgenommen. **Foto: A. Schöppner**

Kolosse der Baureihe 01^{10}

Zu den hochgesteckten Zielen der Deutschen Reichsbahn zählten zu Beginn der dreißiger Jahre höhere Fahrgeschwindigkeiten im planmäßigen Schnellzugdienst mit Dampflokomotiven. Nachdem die 1931 und 1932 in Dienst gestellten Schnelltriebwagen schon in den Bereich von 150 km/h und darüber vorgedrungen waren, ging man nun an die Erprobung von Dampflokomotiven für den Schnellverkehr. Nach Modellversuchen im Windkanal folgten Untersuchungen an der mit einer Teilverkleidung ausgestatteten 03 154. Schon wenig später entstanden dann im Jahre 1935 die Stromlinienlokomotiven 05 001 und 002 sowie die vollverkleidete 03 193, denen ein Jahr später noch die 05 003 folgte.

Bis zu einer Serienfertigung von Dampflokomotiven für eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h sollte aber doch noch einige Zeit vergehen, zumal sich die Fachleute noch nicht einig waren, ob eine Zwei- oder Dreizylinderlok in Auftrag gegeben werden sollte. Ein 1938 erarbeitetes Beschaffungsprogramm für die Zeit von 1939 bis 1943 sah dann aber den Bau von 400 Lokomotiven der neuen Baureihe 01^{10} vor, die ein Dreizylinder-Triebwerk erhalten sollten. Im März 1939 erteilte die Hauptverwaltung schließlich den Auftrag für die Fertigung von 205 Maschi-

Bild 2: Der E 579 (Heidelberg – Würzburg) wurde im Sommerfahrplan 1961 planmäßig mit Lokomotiven der Baureihe 01.10 bespannt. In Lauda wurde die 01 1094 mit diesem Eilzug abgelichtet. **Foto: A. Schöppner**

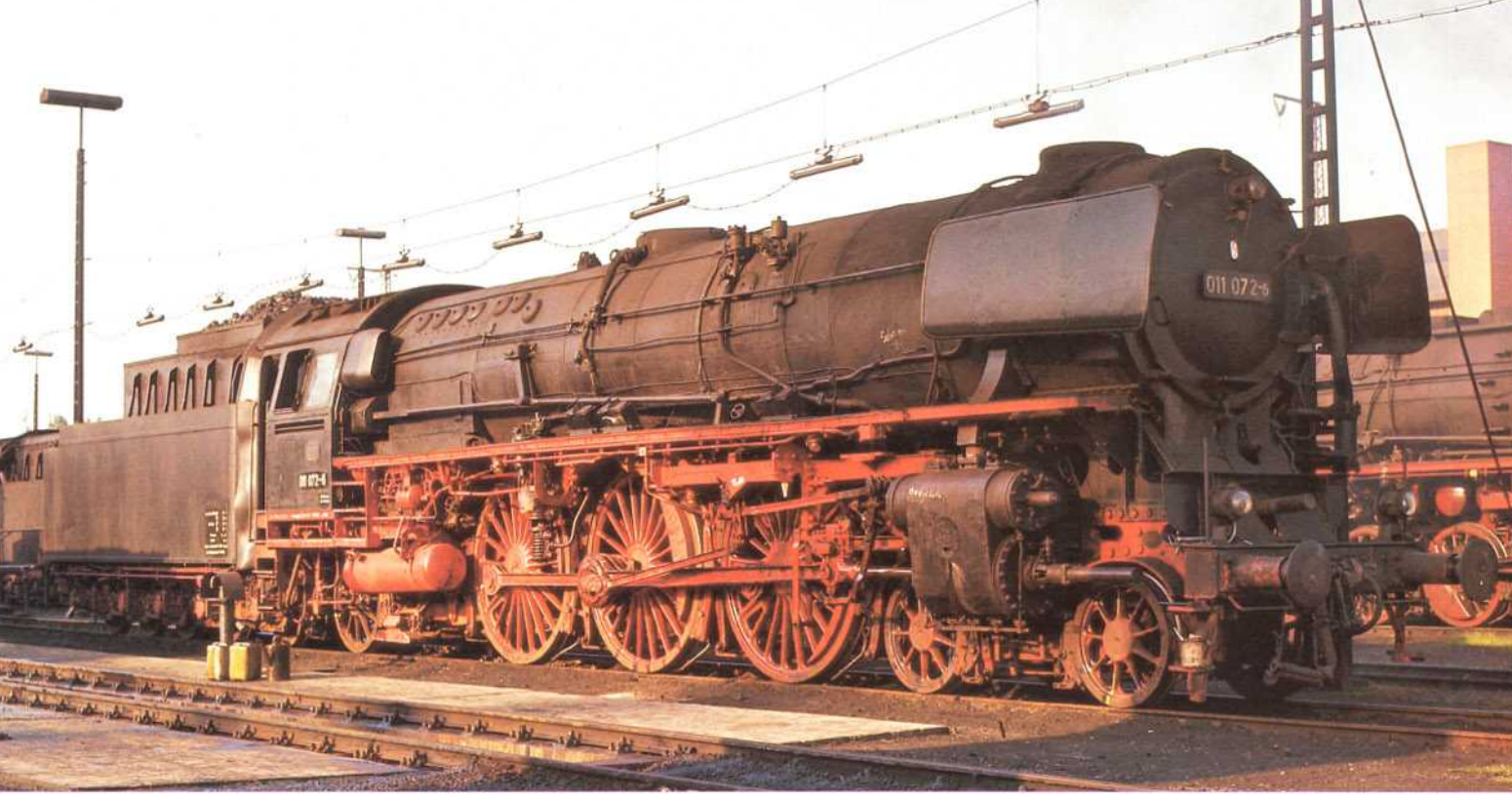

Bild 3: Die 011 072, in Rheine aufgenommen, gehörte zu den letzten Exemplaren der ab 1968 als Baureihe 011 bezeichneten kohlegefeuerten Lokomotiven der Baureihe 01.10. **Foto: U. Geum**

nen, die in sechs Baulosen von der Berliner Maschinenbau AG, vorm. Louis Schwartzkopff sowie von Krupp, Henschel und von Krauss-Maffei geliefert werden sollten. Die Baumusterlokomotive 01 1001 der BMAG konnte am 29.08.1939 abgenommen werden. Bis zur Indienststellung der Serienlokomotiven im Jahre 1940 hatte der Zweite Weltkrieg andere Akzente gesetzt, die zur Stornierung der meisten Bestellungen führten. So blieb es beim Bau von nur 54 Serienfahrzeugen mit den Betriebsnummern 01 1052 bis 1105, die alle von der Berliner Maschinenbau AG geliefert wurden.

Das Erliegen des Schnellverkehrs und die Ausweitung der Kriegshandlungen unterbanden den vorgesehenen Einsatz der eleganten Kolosse. Bereits im Jahre 1943 mußten die ersten Lokomotiven mit Schäden abgestellt werden, die sie bei Bombenangriffen und durch Tiefflliegerbeschuß erhalten hatten. Die Ausbesserungswerke, längst auch schon Ziele der Alliierten, waren nicht mehr in der Lage, die Schäden an den Lokomotiven zu beheben. Die Maschinen blieben abgestellt und wurden allmählich ihrer Verkleidung beraubt. Die betriebsfähigen Fahrzeuge in Sachsen und in Oberschlesien konnten 1944 noch in den Nordwesten des Deutschen Reiches zurückgeführt werden, wurden dann aber ebenfalls abgestellt und waren der Demontage und der Verrottung preisgegeben. Jahre vergingen, und erst 1948 entschloß man sich, die Baureihe 01[10] wieder in den Unterhaltungsbestand aufzunehmen. Die erforderliche Hauptausbesserung wurde in den Jahren 1949 und 1950 durchgeführt. Für die 01 1067 gab es keine Rettung mehr; sie war bereits einer Ausmusterungsverfügung zum Opfer gefallen. Bis zur Ausbesserung, bei der die Reste der Stromlinienverkleidung entfernt wurden, lie-

Bild 4: Die 01 1054 wurde 1939 von der Berliner Maschinenbau AG an die Deutsche Reichsbahn geliefert und am 27. Februar 1940 abgenommen. Anschließend war sie beim Bw Leipzig West beheimatet. Zuletzt war sie in Rheine stationiert. **Foto: A. Schöppner**

Bild 5: Der Ölbehälter der fünfachsigen Tender hat ein Fassungsvermögen von 13 m³. Insgesamt wurden 34 Maschinen der Baureihe 01.10 mit einer Ölfeuerung ausgerüstet. **Foto: U. Geum**

Bild 6: In den mächtigen Tendern konnte 38 m³ Wasser mitgeführt werden. **Foto: H. Obermayer**

Bild 7: Detailstudie des Triebwerkes einer 01.10. Neben dem Treibraddurchmesser von 2000 mm fallen die großen Scherenbremsen besonders auf. Die Ersatzkessel erhielten keine Sanddome. Deshalb wurden bei der 012 054 die Sandbehälter zwischen Umlauf und Kessel angebracht.
Foto: A. Schöppner

fen die Lokomotiven in einem reichlich desolaten Zustand und erweckten nicht selten den Eindruck fahrender Schrotthaufen. Die instand gesetzten Lokomotiven behielten ihre im oberen Bereich abgeflachten Rauchkammertüren. Nur die Maschinen 01 1087 und 1101 hatten runde Rauchkammertüren erhalten. Im Sommer des Jahres 1950 befanden sich alle 54 Lokomotiven wieder im Einsatz. Sie waren in folgenden vier Bahnbetriebswerken beheimatet:

Bw Bebra:
01 1052, 1063, 1070, 1071, 1972, 1077, 1081, 1082, 1084, 1085, 1086, 1087, 1090, 1093, 1094.

Bw Hagen-Eckesey:
01 1060, 1061, 1064, 1065, 1066, 1068, 1069, 1073, 1074, 1075, 1076, 1078, 1079, 1080, 1083, 1088, 1089, 1091, 1092.

Bw Kassel:
01 1062, 1095, 1096, 1097, 1098, 1099, 1100, 1101, 1102, 1103, 1104, 1105.

Bw Paderborn:
01 1001, 1053, 1054, 1055, 1056, 1057, 1058, 1059.

Bild 8: "Dampflokparade" im Bw Rheine am 17. September 1973 (v.l.n.r.): 042 363, 012 066 und 043 364. **Foto: A. Schöppner**

Zu Beginn des Jahres 1952 gelangten acht Maschinen vorübergehend zum Bw Offenburg. Ab 1955 wurde dann aber das Bw Osnabrück Hbf zu einer Hochburg der Baureihe 01[10]. Inzwischen hatten sich neue Schwierigkeiten ergeben: Bei den meisten Lokomotiven zeigten sich Risse im Bereich der Stehkessel, die kostspielige Reparaturen erwarten ließen. Nach Abwägung aller Möglichkeiten entschloß sich die Deutsche Bundesbahn zum Einbau neuer Kessel. Den Auftrag zur Entwicklung und Fertigung der Ersatzkessel hatte Henschel & Sohn in Kassel erhalten; der Einbau erfolgte am 1953 im AW Braunschweig. Bei der Konstruktion der

Bild 9: Die höchste Ordnungsnummer ihrer Baureihe hatte die 012 105. Im September 1972 war sie in Hamburg-Altona beheimatet. **Foto: H. Obermayer**

Bild 10: Anläßlich einer Sonderfahrt am 15. Juni 1975 kamen die 012 061 und die 023 019 auch ins Bw Nürnberg Rbf. **Foto: U. Geum**

neuen Kessel war auf Sanddome verzichtet worden. Die Lokomotiven erhielten dafür an jeder Seite zwei senkrecht auf dem Umlauf stehende Sandkästen. Erst später wurden die Sandbehälter schräg zwischen Umlauf und Kessel angeordnet.

Zunächst liefen alle Lokomotiven der Baureihe 01^{10} noch mit den fünfachsigen Kohletendern der Bauart 2'3 T 38. Zusammen mit dem neuen Kessel hatte die 01 1100 aber schon im Jahre 1956 eine Ölfeuerung erhalten. Der Tender war umgebaut und mit einem Ölbehälter ausgestattet worden, der ein Fassungsvermögen von 10 m^3 aufwies. Positive Ergebnisse bei der Betriebserprobung veranlaßten das Bundesbahn-Zentralamt Minden im Jahre 1957, den Umbau weiterer Lokomotiven zu empfehlen und zu verfügen. Ausgewählt wurden 33 Fahrzeuge, die in den Jahren 1957 und 1958 bei Henschel in Kassel umgerüstet wurden. Um den Aktionsradius zu vergrößern, hatten die Ölbehälter nun ein Fassungsvermögen von 13 m^3 erhalten. Ein entsprechender Umbau

Bild 11: Im Winterfahrplan 1974/75 waren die Lokomotiven der Baureihe 012 letztmals eingesetzt. Zu ihren Aufgaben zählte auch die Beförderung des D 715 von Rheine nach Emden. Die Aufnahme entstand am 10. Dezember 1974 bei Lathen. **Foto: A. Schöppner**

Bild 12: Unter gewaltigen Auspuffschlägen verläßt die 012 061 mit einem D-Zug am Haken den Bahnhof Emden (26. April 1974). **Foto: U. Geum**

erfolgte danach auch beim Tender der 01 1100. Zunächst verfügten die Tender nur über zwei Einfüllöffnungen auf der Decke der Ölbehälter, die Betankung mußte über einen Ölgalgen erfolgen. Im Jahre 1960 wurden noch zusätzliche Einfüllrohre rechts und links über dem hinteren Pufferträger angebracht. Nach dem Umbau auf Ölfeuerung ergab sich am Ende des Jahres 1958 folgende Beheimatung der 34 ölgefeuerten und der 20 kohlegefeuerten Lokomotiven der Baureihe 01^{10}:

Bw Bebra:
01 1052, 1061, *1070*, 1071, *1072*, 1077, 1081, 1082, 1084, 1085, 1100, 1101, 1102, 1103, 1104, 1105.

Bw Kassel:
01 *1053*, *1056*, *1062*, *1086*, *1087*, *1090*, *1093*, *1094*, *1095*, *1096*, *1097*, *1098*, *1099*.

Bw Osnabrück Hbf:
01 1001, 1054, 1055, 1057, 1058, 1059, 1060, 1063, 1064, *1065*, 1066, 1068, 1069, 1073, 1074, 1075, 1076, *1078*, 1079, 1080, *1083*, 1088, 1089, *1091*, 1092.

(Die kursiv gesetzten Ordnungsnummern weisen die kohlegefeuerten Lokomotiven aus.)

Im Jahre 1963 verlor Bebra seine 01^{10} an Osnabrück und Kassel. Vier Jahre später tauchten dann die ersten Öllokomotiven im Bw Hamburg-Altona auf. Die meisten kohlegefeuerten Maschinen fanden im Bw Rheine eine neue Heimat. Die Hamburger Maschinen waren hauptsächlich im Schnellzugdienst nach Westerland auf der Insel Sylt eingesetzt, die Rheiner Maschinen verkehrten im Emsland bis nach Emden und Norddeich.

Als am 1. Januar 1968 der neue Nummernplan der DB in Kraft trat, waren die Bestände noch unangetastet. Von nun an fuhren die kohlegefeuerten Fahrzeuge mit der Baureihenbezeichnung 011 und die Lokomotiven mit Ölfeuerung als Baureihe 012. Bei der Umzeichnung wurden die letzten drei Ziffern der Ordnungsnummer unverändert übernommen. Nach der amtlichen Bestandsliste

Bild 13: Die 012 066 wurde bis zum 31. Mai 1972 vom Bw Rheine aus eingesetzt. Sie befindet sich jetzt im Besitz der Ulmer Eisenbahnfreunde und kommt bei Sonderfahrten zum Einsatz. **Foto: U. Geum**

Bild 14: An der Emslandstrecke bei Papenburg gelang dem Fotografen diese Aufnahme. Zuglokomotive des D 1338 ist am 18. September 1973 die 012 082. **Foto: A. Schöppner**

ergab sich folgende Verteilung der Lokomotiven:
Bw Kassel:
011 062, 087.
Bw Minden:
011 090.
Bw Rheine:
011 053, 056, 065, 069, 070, 072, 078, 083, 086, 091, 093, 094, 095, 096, 097, 098, 099.
Bw Hamburg-Altona:
012 001, 061, 081, 084, 092, 100, 101, 102, 103, 104, 105.
Bw Osnabrück Hbf:
012 052, 054, 055, 057, 058, 059, 060, 063, 064, 066, 068, 971, 073, 074, 075, 076, 077, 079, 080, 082, 085, 088, 089.

Bis Ende September 1968 war der Hamburger Bestand schließlich auf 21 Maschinen der Baureihe 012 angewachsen. Die ersten z-Stellungen in der Hansestadt Hamburg erfolgten in den Jahren 1971 und 1972. Die anderen Lokomotiven wurden an das Bw Rheine abgegeben. Dort hatte sich der Einsatzbestand bis zum 31.12.1972 geradezu drastisch verringert. Neben einem letzten Exemplar der Reihe 011 waren nur noch 16 Maschinen der Baureihe 012 als betriebs-

Bild 15: Auf der Strecke Emden – Norddeich ist die 012 075 mit einem kurzen, aus Umbauwagen gebildeten Personenzug unweit von Norddeich unterwegs. **Foto: U. Geum**