



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

10/1988

Dezember

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Über 160 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte



(Füllseite)

10/88

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 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

Dieseltriebzüge der Baureihen 628.2/928.2	4
Rocos Triebzug der Baureihen 628.2/928.2	14
Die Baureihe 44 bei der Deutschen Bundesbahn	16
Mit dem ICE nach Paris?	22
Einheitstriebwagen der Deutschen Reichsbahn (Teil 5: Die 410-PS-Einheitstriebwagen bei der Deutschen Reichsbahn der DDR)	24
Die Reihen 1042.0 und 1042.500 der ÖBB (Vorbild und Modell)	32
Preußische Dampftriebwagen der Bauart Stoltz	40
Lichtgrau und Orange: Baureihe 141 im S-Bahn-Dienst (Vorbild und Modell)	44
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	48
Bücherecke	51, 54
Mini-Markt	56
»Western Railroad« in Luzern	60
43  Linden, Indiana	70
Das Stellwerk Mariagrube	74
44  Pfälzische Lokparade	80
45  Modellbau im Kleinformat	86
Ein fast vergessenes Kuriosum (Lokschuppen Duderstadt)	90
Schaufenster der Neuheiten	92

Zu unserem Titelbild:

Unvergessen sind die Einsätze der schweren kohlegefeuerten Dampflok-
motiven der Baureihe 44 im Emsland. Eingesetzt wurden sie von den Bahn-
betriebswerken Rheine und Emden. Mit dem Stichtag 29. September 1968
wurden alle kohlegefeuerten 44er dieser beiden Bahnbetriebswerke in
Emden zusammengefaßt. Dort wurde im Februar 1975 auch die 044 180 von
unserem Fotografen abgelichtet. **Foto: U. Geum**

Zu unserem Poster (Seite 52/53):

Während der 50er Jahre setzte das Bw Nürnberg Rbf gerade vier Lokomoti-
ven der Baureihe 44 mit Kohlefeuerung ein. In den 60er Jahren waren dann
bis zu zehn Maschinen dort beheimatet. 1971 kamen dann alle im Bereich
der BD Nürnberg stationierten 44er nach Nürnberg. Bereits am 2. Juni 1973
endete dann die Dampflokbeheimatung beim Bw Nürnberg Rbf. Als am
1. Januar 1975 die BD Regensburg aufgelöst wurde, kamen die 44er des
Bw Weiden zur BD Nürnberg. Ab Juli 1975 war dann der planmäßige Ein-
satz dieser schweren Güterzuglokomotiven auch bei dieser Direktion be-
endet. Im Januar des gleichen Jahres wurde die 044 654 mit einem Güter-
zug auf der Strecke Nürnberg – Sulzbach-Rosenberg abgelichtet. **Foto: U. Geum**



Bild 1: Hp 2 zeigt das Ausfahrtsignal des Bahnhofs Immenstadt für den E 3736 (Immenstadt – Lindau Hbf). Aufgenommen wurde der Triebzug 628/928 318 am 29. Juli 1988. **Foto:** K. Eckert

Bild 2: In Grombach an der KBS 561 Heidelberg – Bad Friedrichshall-Jagstfeld entstand diese Aufnahme des 628/928 331 (27. September 1988).

Foto: J. Ridder





Bild 3: Am 13. Juli 1988 verläßt der Triebzug 628/928 253 als N 5186 den Bahnhof Heide (Holst). Ziel seiner Fahrt ist der 24 km entfernte Küstenort Büsum.

Foto: A. Schöppner

Der lange Weg zu einem neuen Konzept
für den Schienenpersonenverkehr:

Dieseltriebzüge der Baureihen 628.2/928.2



Bild 4: Der Zug 4184 wurde am 9. September 1988 aus dem 628/928 254 gebildet. Gerade verläßt er den Bahnhof Sinsheim (Elsenz) auf seiner Fahrt nach Eppingen. Foto: J. Ridder





Bild 5: Aus betrieblichen Gründen dürfen nur zweimotorige Garnituren der Baureihe 628.0 auf der Außerfernbahn (Reutte in Tirol – Garmisch-Partenkirchen) eingesetzt werden. Bei Musau war am 14. Januar 1988 der 628 002 mit einem weiteren Motorwagen unterwegs. **Foto: K. Eckert**

Bild 6: Der Triebzug 628/926 103 war am 7. August 1986 als N 5260 bei Rebdorf auf der Strecke Eichstätt Stadt – Eichstätt Bf im Einsatz. **Foto: A. Ritz**



In einer verblüffend kurzen Zeit hatte sich das Leben in Deutschland nach dem Ende des wahnwitzigen Zweiten Weltkrieges wieder normalisiert. Ab Mitte des Jahres 1948 – die Trümmer der zerbombten Städte waren beseitigt, die Verkehrswege instandgesetzt – arbeitete die Industrie fast schon normal, und auch der Bahnverkehr rollte wieder auf Haupt- und Nebenbahnen. Man reiste nun in den Zügen und nicht mehr auf Trittbrettern, Puffern und Wagendächern, wie in den Jahren zuvor. Das rollende Material, vor allem auf den Nebenbahnen, war von einer kunterbunten Vielfalt. Abteilwagen und Donnerbüchsen, Veteranen aus den einstigen Königreichen Preußen, Bayern und Württemberg sowie aus der Frühzeit der Deutschen Reichsbahn rumpelten hinter betagten Dampflokomotiven über die Strecken. Ein halbwegs wirtschaftlicher Betrieb war aber damit nicht mehr möglich. Die einzelnen Eisenbahndirektionen und die zentrale Verwaltung verlangten schon bald nach neuen Fahrzeugen. Bereits im Jahre 1949 ging man bei Bahn und Industrie daran, ein Konzept für eine Struktur des zukünftigen Nahverkehrs zu erarbeiten. Entwicklungsziel der gemeinsamen Bemühungen war der Bau einfacher motorgetriebener Schienenfahrzeuge für den Personenverkehr auf Nebenbahnen. Ein Jahr später rollten dann auch schon die ersten roten Schienenbusse der Baureihe VT 95 aus den Fertigungsstätten der Waggonfabrik Uerdingen AG in Krefeld-Uerdingen. Von diesen "Rettern der



Bild 7: Auf der landschaftlich reizvollen "Allgäu-Bahn" sind 628.2/928.2 des Bw Kempten unterwegs. Am 29. Juli 1988 war der 628/928 324 als E 3737 bei Martinzell (Allgäu) auf der Fahrt von Lindau Hbf nach Kempten Hbf.
Foto: K. Eckert

Nebenbahnen" wurden bis zum Jahre 1971 mehr als 3300 Trieb-, Steuer- und Beiwagen im In- und Ausland in Dienst gestellt. Zunächst einmotorig mit einer Antriebsleistung von 110, 130 und 150 PS ausgeführt, erwiesen sich die kleinen zweiachsigen

Schienenbusse schon bald als zu schwach. Ab 1955 erhielten die Triebwagen dann zwei Antriebsaggregate mit je 150 PS, die aus einem Lkw-Unterflur-Dieselmotor von Büssing abgeleitet waren. Damit ausgestattet waren die Schienenbusse VT 98 durchaus in

der Lage, auch noch je einen vollbesetzten Beiwagen und einen Steuerwagen zu befördern. In Spitzenzeiten nahm eine solche Garnitur mehr als 150 Fahrgäste auf. Diese einfachen und spartanisch eingerichteten Fahrzeuge waren für eine Nutzungsdauer

Bild 8: Auf der KBS 666 Grünstadt – Neustadt (Wstr) Hbf haben die modernen Triebzüge der Baureihen 628.2/928.2 nahezu den Gesamtverkehr übernommen. Der 628/928 260 wurde am 30. Oktober 1987 bei Freinsheim im Bild festgehalten.
Foto: J. Ridder





von 15 Jahren konzipiert, die sie jedoch bei weitem übertrafen. Gegen Ende der sechziger Jahre war dann aber eine große Zahl der Schienenbusse in ein Alter gekommen, das einen baldigen Ersatz durch neue und komfortablere Fahrzeuge verlangte.

Die ersten Prototypen der Baureihen 627 und 628

In Zusammenarbeit mit dem Bundesbahn-Zentralamt München entwickelten die Firmen MaK in Kiel, die Waggonfabrik Uerdingen und Linke-Hofmann-Busch eine neue Generation ein- und zweiteiliger Triebwagen der Baureihen 627 und 628. Als Antriebsmaschinen der vierachsigen Triebwagen in zeitgemäßer Leichtbauweise und ansprechender Innenausstattung waren wiederum Dieselmotoren aus der Serienfertigung für Straßennutzfahrzeuge vorgesehen. Die einteiligen Triebwagen der Reihe 627 sollten Motoren mit einer Nennleistung von 390 PS erhalten. Für den Einbau in die zweiteiligen Fahrzeuge der Baureihe 628 sah man zwei Motoren mit einer Leistung von je 275 bis 285 PS vor. Noch im Jahre 1972 konnten die ersten Bauaufträge vergeben werden. Die acht einteiligen Triebwagen entstanden bei der MaK, sieben zweiteilige Garnituren in der Waggonfabrik Uerdingen und fünf weitere bei Linke-Hofmann-Busch. Von April bis Dezember 1974 wurden die Triebwagen 627 001 bis 003 und 006 sowie 628 001 bis 021 und 023 fertiggestellt und nach ihrer Ab-

Bild 9: Als Ersatz für einen Triebzug der Baureihe 628.2/928.2 kam zwischen Lauda und Aalen diese, wegen der fehlenden Wendezugsteuerung mit zwei Lokomotiven der Baureihe 212 bespannte Garnitur zum Einsatz (31. Juli 1988).
Foto: A. Schöppner

Bild 10: Der E 4269 verkehrt von Montag bis Freitag zwischen Flensburg und Kiel Hbf. Dieser Zug ist eine Planleistung der beim Bw Kiel beheimateten Triebzüge der Baureihen 628.2/928.2 (14. Juli 1987).
Foto: A. Schöppner

nahme durch die DB den Bahnbetriebswerken Braunschweig und Kempten zur Betriebserprobung zugewiesen. Anstelle einer normalen Zug- und Stoßvorrichtung der Regelausführung hatten alle Fahrzeuge eine Mittelpufferkupplung der Bauart Scharfenberg erhalten. Ein weiteres charakteristisches Baumerkmal sind die gesickten Seitenwände unterhalb der Fensterpartie. Zum Zeitpunkt ihrer Indienststellung waren in den Bestandslisten der DB noch 416 Schienenbusse der Baureihe 795, außerdem acht Exemplare der Reihe 797 für Zahnrad-

strecken und 325 Fahrzeuge der Baureihe 798 verzeichnet. Hinzu kamen noch insgesamt 1052 Bei- und Steuerwagen. Im Laufe des Jahres 1975 erfolgte dann noch die Ablieferung der Triebwagen mit den Betriebsnummern 627 004, 005, 007 und 008 sowie 628 022 und 024. Für die Erprobung standen drei verschiedene Motortypen zur Verfügung: Ein aufgeladener 6-Zylinder-Dieselmotor D 3256 BTXUE der MAN mit Wasserkühlung, ein luftgekühlter 12-Zylinder-Dieselmotor F 12 L 413 von Klöckner-Humboldt-Deutz und ein wassergekühlter

Bild 11: Um eine Lokleerfahrt zu vermeiden, wird dem N 5657 eine Diesellokomotive der Baureihe 211 vorgespannt. Am 28. September 1988 konnte der Fotograf dieses Gespann (211 160 und 628/928 270) in Lauda ablichten.
Foto: A. Schöppner



Bild 12: Die auf der Strecke Lauda – Crailsheim eingesetzten 628.2/928.2 sind beim Bw Karlsruhe 1 beheimatet. Bei





12-Zylinder-Dieselmotor OM 404 von Daimler-Benz. Als Nennleistung wurden Werte zwischen 285 und 420 PS angegeben. Im Laufe des Jahres 1980 wurden alle Fahrzeuge beider Baureihen beim Bw Kempten zusammengefaßt. Auch nach einer sechs-jährigen Erprobungs- und Einsatzzeit gab es noch kein grünes Licht für einen Serienbau. Statt dessen ging das Sterben der Nebenbahnen in verstärktem Umfang weiter, und

Bild 13: Aus zwei Triebzügen der Baureihe 628.2/928.2 wurde am 12. Juni 1988 der E 4436 (Kiel Hbf – Husum) gebildet. Soeben überquert er bei Rendsburg den Nord-Ostsee-Kanal. **Foto: P. Bäuchle**

Königshofen entstand am 10. September 1988 diese Aufnahme. **Foto: A. Schöppner**





Bild 14: "Augsburg Hbf" steht auf dem Zugzielanzeiger des Steuerwagens 928 312, der am 3. März 1988 bei Füssen durch die verschneite Landschaft eilt.

Foto: K. Eckert

für die zweiteiligen Triebwagen begann ein neuer Erprobungsabschnitt. Die Deutsche Bundesbahn hatte sich 1979 dazu durchgerungen, weitere Prototypen zu beschaffen, die nur noch ein Antriebsaggregat erhalten sollten. Um die notwendigen Erfahrungen sammeln zu können, wurden die Motoren aus den Triebwagen 628 006, 007, 016 und 017 ausgebaut und die Fahrzeuge zu Steuerwagen degradiert, aber nicht umgenum-

mert. Vier weitere Triebwagen mit den Betriebsnummern 628 021 bis 024 erhielten den stärkeren 12-Zylinder-Dieselmotor OM 424 A von Daimler-Benz, der aufgeladen eine Nennleistung von 490 PS entwickelte. Der Umbau erfolgte im AW Kassel während der ersten Hälfte des Jahres 1980. Bei den anschließenden Meßfahrten ergab sich, daß man mit der installierten Leistung und dem Antrieb auf die beiden Radsätze des hin-

teren Drehgestells auskam. Erste Schwierigkeiten zeigten sich dann aber im Herbst und Winter, als Laub und Feuchtigkeit die Reibung zwischen Rad und Schiene stark beeinträchtigten. Die dadurch verursachten Betriebsstörungen auf der Strecke von Garmisch-Partenkirchen nach Reutte in Tirol führten schließlich dazu, daß die ÖBB den Einsatz einmotoriger Garnituren auf ihren Schienenwegen nicht mehr zuließ. Dessen ungeachtet blieb die DB bei ihrer Entscheidung. Nachdem die Bundesregierung die erforderlichen Mittel im Rahmen eines mittelfristigen Investitionsprogramms bewilligt hatte, erteilte die Deutsche Bundesbahn den Auftrag zum Bau von fünf Einzeltriebwagen und drei zweiteiligen Einheiten. Am 28. Oktober 1981 konnten die ersten Neubauten, die Fahrzeuge 627 101 und 628 101/928 101, in Frankfurt/M. der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Die Abnahme des 627 101 erfolgte am 20. November 1981, die des zweiteiligen Triebzuges 628 101/928 101 am 18. Dezember 1981. Von den Triebwagen der ersten Bauausführung unterscheiden sich die Prototypen der Baureihen 628.1/928.1 durch die glatten Seitenwände ohne Sicken und durch die Zug- und Stoßeinrichtungen der Regelbauart mit Schraubenkupplung und abgeflachten Seitenpuffern. Neu gestaltet wurden die Einstiege, die Führer- und die Fahrgasträume. Mit den Klappsitzen in den Mehrzweckräumen verfügt der Triebwagen über 72 und der Steuerwagen über 77 Sitzplätze. Die Änderung des Übergangs vom beigefarbenen zum ozeanblauen Farbfeld im Bereich der Frontpartie und ein zusätzlicher Zierstreifen verbesserten das Gesamtbild der Fahrzeuge. Der Die-

Bild 15: Alljährlich im Frühjahr sorgt die Altmühl für eine ungewöhnliche Seenlandschaft an der Strecke Eichstätt Stadt – Eichstätt Bf. Im Bild: Der 628/928 310 des Bw Kempten (29. März 1988).

Foto: K. Eckert

