



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

1/1989

Februar

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

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



(Füllseite)

1/89
**ISSN 0720-051X 15. 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
 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

1989 erscheint das Eisenbahn-Journal 11 x.

Abonnement (1989): DM 104,50 (inkl. Porto)

(Ausland zuzüglich DM 6,— Portoanteil)

Einzelheft: DM 9,50 + DM 2,— Porto

1989 erscheinen die Sonder-Journale 4 x.

Abonnement (1989): DM 74,— (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

Die Baureihe 218 (Eine Bauart – Fünf Farben)	4
Fleischmann-Modelle der Baureihe 218	12
Nur eine Nebenbahn (Die Lokalbahn Fünfstetten – Monheim)	14
EuroCity	22
Vom TEE zum EuroCity	28
Die Herzoglich Braunschweigische Eisenbahn 1838–1868	30
Die »moderne« Ge 4/4 der RhB	34
Der Wittfeld-Akkutriebwagen	38
Bücherecke	45
Wittfeld-Akkutriebwagen in der Baugröße H0	50
51  Modellbahn ohne Grenzen	53
Neue Garnituren alter Züge	58
Mit Dampf durch die Landschaft	62
Bauen mit Depafit (Teil 3)	68
52  Parodestrecke auf der Frankenalb	72
Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut (Die »andere« G 3/4 H)	76
Von Geisterhand gesteuert	80
Schaufenster der Neuheiten	82
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	86
Mini-Makt	88

Zu unserem Titelbild:

Mit Volldampf donnert die 044 654 am 23. 02 1975 mit einem Ganzzug bei Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg) über die Steigung nach Sulzbach-Rosenberg. Die Lok war damals beim Bw Weiden beheimatet und wurde eineinhalb Jahre später, im September 1976, beim Bw Gelsenkirchen-Bismarck ausgemustert.

Foto: U. Geum

Zu unserem Poster (Seite 46/47):

Die Schiefe Ebene bei Neuenmarkt-Wirsberg, damals mit einer Steigung von 25 Promille eine der steilsten Eisenbahnlinien überhaupt, wurde am 1. November vergangenen Jahres 140 Jahre alt. Unsere Aufnahme entstand im Januar 1973, als noch Hofer 01 über diese berühmte Steilrampe fuhren. Das Foto zeigt die 001 111 mit einem Personenzug von Lichtenfels nach Hof am Fuß der Schiefen Ebene.

Foto: U. Geum



Die Baureihe 218 der DB

*Eine Bauart-
fünf Farben*





Bild 3: Die 218 371 und die 218 364 haben am 25.04.1988 bei Nahbollenbach im Nahetal den Gag 58558 nach Dillingen (Saar) am Haken.

Bild 1 (linke Seite oben): "Eine Bauart – Fünf Farben" lautet das Motto dieses Beitrags über die Diesellokomotiven der Baureihe 218. Auf dieser Doppelseite zeigen wir ausschließlich 218er in der neuesten Farbgebung – die 218 377 eröffnet den Bilderreigen.

Bild 2 (linke Seite unten): Die 218 372 war am 08.09.1988 mit einem Lazarettzug der Bundeswehr von Kirn nach Trier unterwegs. Die Aufnahme entstand im Nahetal unweit von Idar-Oberstein.

Bild 4: Mit dem Eilzug 3363 ist die 218 377 am 09.09.1988 bei Martinstein in Richtung Bad Kreuznach unterwegs.

Fotos 1 – 4: R. Spielhofen





Bild 5: Lokparade am 16.06.1985 im Bw Nürnberg 1 (v.l.n.r.): die 218 237 in weinroter Farbgebung, daneben das TEE-farbene Einzelstück 218 217 sowie die Museumslokomotive V 200 002. **Foto:** D. Spillner



Mit dem Bau der Fahrzeuge der Reihe 218 war die Entwicklung der Großdiesellokomotiven für die Deutsche Bundesbahn abgeschlossen. Der Wandel von der dampfgepeisten zur elektrischen Zugheizung war vollzogen, die großen Antriebsaggregate mit zwölf Zylindern und mit Nennleistungen bis zu 2500 PS hatten die Serienreife erlangt. Nach den Prototypen 218 001 bis 012, in den

Bild 6: Viel Kopfzerbrechen bereitete dem Design-Center der Deutschen Bundesbahn die etwas plump wirkende Form des Kontrastfeldes bei den Lokomotiven der Baureihe 218. Bei der 218 286, die man als erste 218 in den neuen Farben lackierte, wurde deshalb das Kontrastfeld nicht – wie bei den Elektrolokomotiven üblich – ausschließlich in weiß ausgeführt. Durchsetzen konnte sich dieses "Lätzchen" jedoch nicht. **Foto:** F. Weidelich

Bild 7: Die Hagener 218 140 ist in den alten Farben der City-Bahn lackiert. Nach dem neuen Farbkonzept der Deutschen Bundesbahn gehört die City-Bahn nun nicht mehr zur Produktgruppe S-Bahn, sondern zur Produktgruppe Nahverkehr (mit den Farben Türkis und Helltürkis). **Foto:** Z. Pilmann





Bild 8: Fast ausschließlich beige-türkise 218er setzt das Bw Kempten ein. Hier schleppt die 218 449 eine Elektrolokomotive der Baureihe 111 mit dem D 2783 über den nichtelektrifizierten Abschnitt Geltendorf – Weilheim (Oberbay) der Strecke Augsburg – Garmisch-Partenkirchen (Aufnahme bei Dießen am 20.10.1984).

Foto: A. Ritz

Bild 9: Nur eine Lokomotive der Baureihe 218, die 218 217, wurde in den TEE-Farben gespritzt. In dieser Farbgebung ist sie seit ihrer Anlieferung im Einsatz. Am 24.03.1982 wurde sie mit dem N 7637 nach Marktredwitz in der Nähe von Immenreuth im Bild festgehalten.

Foto: A. Ritz





Bild 10: Die 218 419 ist am 09.03.1988 mit einem Schnellzug von Singen (Hohentwiel) nach München durch das verschneite Allgäu unterwegs. Die Aufnahme entstand bei Aitrang. **Foto: K. Eckert**

Bild 12: Bitter kalt war es nach klarer Nacht am 27.01.1986 im Allgäu, als die 218 451 mit dem Eilzug 3924 nach Füssen fuhr. Das Foto entstand bei Enzenstetten (südlich von Seeg). **Foto: A. Ritz**

Einsatzbestände der Baureihe 218 der Deutschen Bundesbahn

Bestand	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Bw Braunschweig	31	31	27	35*)	23*)	23*)	23*)	33*)	36*)
Bw Flensburg	59	59	73	73	69	69	69	70	70
Bw Hagen-Eckesey	22	22	22	22	22	27	27	27	27
Bw Haltingen	21	21	21	20	20	20	20	22	21
Bw Kaiserslautern	28	28	28	28	28	28	28	28	28
Bw Karlsruhe	18	18	18	18	18	18	18	18	18
Bw Kempten	61 + 4**)	69*)	64*)	61	61	61	60	58	56
Bw Lübeck	50	50	50	50	66	67	67	56	55
Bw Mühldorf	45	45	44	41	41	41	41	41	41
Bw Regensburg	75	75	71	70	70	65	65	65	65
Gesamtbestand	410 + 4**)	418*)	418*)	418*)	418*)	418*)	418*)	418*)	418*)

Anmerkungen:

Die Angaben für das Jahr 1988 beziehen sich auf den 30. Juni, alle anderen jeweils auf den 31. Dezember.
 *) einschließlich der acht Lokomotiven der Baureihe 218.9 (umgebaute Maschinen der Baureihe 210)
 **) Lokomotiven der Baureihe 218.9

Jahren 1968 und 1969 von Krupp geliefert, begann 1971 der Serienbau mit der 218 101, der 1979 mit der Betriebsnummer 218 499 endete. In den Jahren 1980 und 1981 kamen noch je vier Fahrzeuge der Baureihe 210 hinzu, die nach dem Ausbau der Gasturbinen in 218 901 bis 908 umgezeichnet wurden.

Diese größten einmotorigen Diesellokomotiven der Deutschen Bundesbahn mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h, die von Krupp, Krauss-Maffei und Rhein Stahl-Henschel gebaut worden waren, lösten bis 1977 die Dampflokotiven im mittelschweren und schweren Reise- und Güterzugdienst auf Hauptbahnen ab. Bereits im Jahre 1975

Bild 13 (rechte Seite unten): Viel Schnee hat sich an der Pufferbohle und an den Drehgestellen der 218 475 angesammelt, die am 09.03.1988 einen Eilzug von Kempten nach München beförderte (aufgenommen zwischen Günzach und Aitrang). **Foto: K. Eckert**

Bild 11: Bei der 218 362 wurden die Ecken des Kontrastfeldes versuchsweise leicht abgerundet – es blieb jedoch bei diesem einen Versuch.

Foto: R. Spielhofen







Bild 14: Die weinrote 218 282 legt sich in der Bahnhofsabfahrt von Gottmadingen mit einem Eilzug nach Schaffhausen in die Kurve (30.07.1988).

Foto: F. Weidelich

fielen die 218 238 und 243 einem Unfall zum Opfer. Aus den noch verwendbaren Teilen konnte im AW Bremen die erstere wieder aufgebaut werden. Die 218 243 mußte aus der Bestandsliste gestrichen werden, diese Betriebsnummer blieb unbesetzt. Eine besondere Vergangenheit hat auch die 218 399 – sie entstand aus der 215 112, die eben-

falls einen schweren Unfall erlitten hatte. Die Lokomotiven der Baureihe 218 kamen in zwölf Bahnbetriebswerken zum Einsatz. Hierzu zählte bis Mitte 1978 auch das Bw Hamburg-Altona. Nur ein kurzes Gastspiel gaben vier Maschinen im Jahre 1979 im Bw Krefeld. Danach kam es nur noch zu geringfügigen Veränderungen in den Be-

ständen der zehn Einsatzdienststellen, wie eine Statistik nach amtlichen Unterlagen beweist (siehe Tabelle auf Seite 8).

Weniger einheitlich dagegen ist das Äußere der Lokomotiven. Kleine Änderungen in der Bauausführung der verschiedenen Lieferserien erkennt man nur bei genauer Betrachtung, vor allem beim Blick auf die Dachpartie. Nicht zu übersehen sind dagegen die Anstrichvarianten, in denen sich die Fahrzeuge auch heute noch präsentieren.

Bis zum Frühjahr 1974 hatten alle zwölf Vorieserienmaschinen und die Serienlokomotiven bis zur Betriebsnummer 218 216 die einheitliche weinrote Lackierung. Die ersten Ausnahmen waren dann die 218 217 und die 218 218. Erstere wurde in den TEE-Farben Rot/Beige vorgestellt, die 218 218 im neuen Farbkonzept Ozeanblau/Beige, nach dem dann die 218 315 bis 339, die 218 353 bis 360 und die 218 376 bis 499 direkt ab Werk geliefert wurden.

Im Sommer des Jahres 1984 kam eine weitere Farbvariante hinzu. Die Deutsche Bundesbahn hatte eine neue Zuggattung geschaffen: die City-Bahn. Sie sollte für den Einsatz im Aggertal zwischen Köln und Gummersbach mit Maschinen der Baureihe 218 bespannt werden. Als erste Lokomotive erhielt die 218 137 im AW Bremen den neuen Anstrich in den Farben Orange (RAL 2004) und

Bild 15: Die Eilzüge auf der Strecke München – Bayrischzell werden als Wendezüge gefahren. Die 218 319 schiebt am 09.08.1986 bei Oberlindern (Nähe Holzkirchen) den E 3530 in Richtung München.

Foto: A. Ritz

