B 7539 E
ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

3/1989
April

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Über 150 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte

(Füllseite)

Eisenbahn JOURNAL
Modellbahn – Fachzeitschrift • aktuell • informativ

3/89
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 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
150 Jahre Leipzig – Dresden	4
Kleindiesellokomotiven der Leistungsgruppe II – Bestseller der Lokomotivindustrie	12
Die Köf II von Märklin in der Baugröße H0	16
Die Lokomotiven der Braunschweiger Eisenbahn	18
Gepäcktriebwagen De 4/4 der SBB	23
»Doppelpendel« mit De 4/4 der SBB von Roco	26
Preußen Report (Die Gattung S 3 – Teil 1)	28
Am Rande des Harzes	34
Bei unseren Nachbarn (130 Jahre Strecke Longueville – Provins)	44
Jahres-Inhaltsverzeichnis 1988	47
Neue Wagen für die Güterbahn	52
Mini-Markt	58
Sonderfahrten	61
55 Eifelbahnhof Jünkerath	62
Die große Rallye der kleinen Flitzer	68
56 Abwechslung muß sein	70
Roco Line – brauner oder grauer Schotter?	76
Industrie mit Gleisanschluß (Werkbahn der SKW Trostberg)	78
Modellprojekt: Die SKW Trostberg	84
Schaufenster der Neuheiten	88
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	92
Bücherecke	94

Zu unserem Titelbild:
Mit dem InterCity 129 "Johann Strauß" nach Wien wird die 111 047 in Kürze in Regensburg eintreffen. Die Aufnahme entstand am 02.06.1984 in der Nähe von Etterzhausen. **Foto: A. Ritz**

Zu unserem Poster (Seite 46/51):
Bis Anfang der siebziger Jahre kamen die Lokomotiven der Baureihe 01.5 des Bw Erfurt P mit Schnellzügen auch nach Bebra. Kein leichtes Spiel haben an diesem tristen Vorfrühlingstag die beiden ölgefeuerten Schnellzuglokomotiven auf der Rampe Bebra – Hönebach mit dem schweren D 197 nach Leipzig (05.03.1972). **Foto: U. Geum**

150 Jahre Leipzig – Dresden

Die Deutsche Reichsbahn feiert mit einer großen Fahrzeugparade

Im Jahre 1833 erschien in der Buchhandlung von G. A. Liebeskind in Leipzig eine 60seitige Broschüre mit dem Titel "Über ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden". Verfasser dieser Schrift war Friedrich List.

Nach seinen Ideen und unter seiner Mitwirkung entstand die erste deutsche Fernbahn von Leipzig nach Dresden, die 1839 eröffnet wurde. Die Vorbereitungen zum Bahnbau begannen, als in Deutschland noch kein Meter Eisenbahngleis verlegt war. Die Leistung der Männer des Eisenbahn-Comités ist um so anerkennenswerter, wenn man bedenkt, daß

Bild 1 (oben): Im Februar 1977 war das noch Alltag auf der Saaletalbahn: Die ölgefeuerte 44 0553 mit einem Güterzug unterwegs nach Saalfeld. **Foto: U. Geum**

Bild 2: Ebenfalls im Februar 1977 entstand dieses Foto: Die 50 2641 schiebt bei Klotzsche (Strecke Dresden – Görlitz) einen schweren Güterzug nach. **Foto. U. Geum**

Bild 3 (rechte Seite oben): Mit dem Eilzug 805 von Leipzig nach Saalfeld hat die 01 2204 soeben den Bahnhof Gera Süd durchfahren (20.05.1980). **Foto: U. Geum**

Bild 4: Im Mai 1977 waren auf der Strecke Riesa – Nossen noch Lokomotiven der Baureihe 35 eingesetzt. **Foto: U. Geum**

012204-4

35 1106-0

keinerlei Erfahrungen vorlagen, gesetzliche Grundlagen über Eisenbahnbau und -betrieb noch nicht existierten. Die Deutsche Reichsbahn betrachtet die Eröffnung der ersten deutschen Fernbahn als das markanteste Ereignis der deutschen Eisenbahngeschichte und feiert die Eröffnung der Strecke Leipzig – Dresden vor 150 Jahren mit einer großen Fahrzeugparade.

Damit aber nicht genug. Für dieses Ereignis ist die erste in Deutschland gebaute Dampflokomotive, die SAXONIA, betriebsfähig nachgebaut worden. Sie wird die aus 33 Bildern bestehende Fahrzeugparade eröffnen. Ort des Ereignisses ist Riesa an der Elbe, Schnellzugstation an der Strecke Leipzig – Dresden. Hier zweigen auch die Strecken nach Döbeln – Karl-Marx-Stadt, Nossen, Falkenberg und Berlin über Elsterwerda ab. Auf dem rechten Elbufer wird unmittelbar neben der Eisenbahnbrücke eine Tribüne errichtet, die – wie groß sie auch werden mag – für die Schar der Interessenten zu klein sein wird. Die lange Gerade auf dem Damm in Richtung Röderau, die die Züge und Lokomotiven befahren, bietet zwar gute Sichtmöglichkeiten, aber nicht unbedingt gute Fotostandpunkte. Wegen des zu erwartenden Andrangs ist die Fahrzeugparade an zwei Tagen, am 8. und am 9. April 1989, zu sehen. Weil der normale Zugbetrieb auf der stark befahrenen Strecke nicht unterbrochen werden kann, können die Zuschauer eine Reihe planmäßiger Zugfahrten "kostenlos" erleben.

Den Kessel für den Nachbau der SAXONIA hat, wie vor 150 Jahren für das Original, die Maschinenfabrik Übigau bei Dresden geliefert. Im Herbst vergangenen Jahres hat die SAXONIA ihre ersten Probefahrten unternommen. Zusammen mit der SAXONIA wird auch die älteste Dampflokomotive der DDR, die MULDENTHAL aus dem Dresdner Verkehrsmuseum, vorgeführt. Die folgenden Bilder zeigen typische Loks und Wagen aus der Länderbahnzeit, so die berühmtesten Schnellzugmaschinen Preußens und Sachsens, die S 10[1] und die XX HV. Eingebettet in die einzelnen Epochen, werden auch elektrische Triebfahrzeuge, darunter solche Raritäten wie die E 77 10 und die E 95 02, gezeigt.

Die Epoche II wird mit Lokomotiven und Wagen aus der DRG-Zeit dargestellt und von den ältesten erhaltenen Einheits-Schnellzuglokomotiven 01 005 und 03 001 eröffnet.

Die Entwicklung der Deutschen Reichsbahn ab 1949 dokumentiert Epoche III. Man bekommt die letzte erhalten gebliebene Kohlenstaublokomotive, die 52 9900, sowie die Neubau-Dampf-, -Diesel- und -Elloks der DR zu sehen. In diese Epoche gehören auch die Reko-Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn, angeführt von der schnellsten betriebsfähigen Dampflok der Welt, der 18 201. Die Epoche IV gehört der modernen Trak-

Bild 6: Die Strecken westlich von Magdeburg waren Anfang der achtziger Jahre eine der letzten Refugien der Lokomotiven der Baureihe 41. Das Foto vom 08.06.1981 zeigt die 41 1130 mit dem P 6454 auf der Strecke Magdeburg – Oebisfelde. **Foto: U. Geum**

Bild 5 (links): Die 52 8070 müht sich am 28.02.1980 bei Gelenau (südlich von Kamenz) mit einem schweren Güterzug ab. **Foto: U. Geum**

Bild 7: Die 03 2162 mit dem D 560 nach Berlin hat am 12.09.1976 in Leipzig Hbf Ausfahrt erhalten. **Foto: U. Geum**

Bild 8 (unten): Die Bahnlinie Saalfeld – Probstzella zählte bis Anfang der achtziger Jahre zu den Stammstrecken der ölgefeuerten Tenderlokomotiven der Baureihe 95. Dort wurde auch am 15.02.1980 bei Marktgölitz dieses Foto aufgenommen. **Foto: U. Geum**

Bild 9: Leistungsstärkste Neubau-Elektrolokomotive der DR ist die Baureihe 250 (Co'Co'). Auf dieser Strecke bei Riesa wird die Fahrzeugparade stattfinden.
Foto: M. Weisbrod

Bild 13 (rechte Seite oben): Auch die E 77 10 wird in Riesa mit von der Partie sein.
Foto: M. Weisbrod

Bild 10: Nicht betriebsfähig ist die achtachsige Altbau-Elektrolok E 95 02, eine der gewaltigsten Konstruktionen der DRG.
Foto: M. Weisbrod

Bild 11: Zu den tschechoslowakischen Einheitslokomotiven aus der Zeit vor 1945 zählt die Schnellzuglokomotive 387.043.
Foto: M. Weisbrod

Bild 12: Den markanten Stil tschechoslowakischer Neubaulokomotiven verkörpert die Schnellzuglokomotive 498.106.
Foto: M. Weisbrod

tion. Sie wird abgeschlossen von den Neubau-Elloks 243 und 243.8 (Kombinat LEW Hennigsdorf) sowie der Zweisystemlok der Baureihe 230, einer Gemeinschaftsentwicklung von LEW und Škoda in Plzeň (Pilsen). Mit dem letzten, dem 33. Bild, laden die ČSD-Dampflokomotiven 498.012 und 387.043 die Eisenbahnfreunde Europas zur 150-Jahr-Feier der ČSD im kommenden Jahr nach Prag ein. Folgende Triebfahrzeuge werden in Riesa gezeigt (die mit *) versehenen Fahrzeuge sind betriebsfähig):

Dampflokomotiven

SAXONIA*)	MULDENTHAL	
01 005	44 1093*)	80 023
01 137*)	50 849*)	86 001*)
01 531*)	50.35*)	86 049*)
03 001*)	52 6666*)	89 1004*)
03 1010*)	52.80*)	89 6009*)
17 1055	52 9900	91 134
18 201*)	55 669	92 503
19 017	57 3297	93 230
23 1113*)	58 261	94 1292*)
24 004	58 3047*)	95 027*)
38 205*)	62 015*)	95 6676
38 1182*)	64 007	98 001
41 1185*)	65 1049*)	498.022 ČSD*)
41 1231*)	74 1230*)	387.043 ČSD*)
43 001	78 009	

Elektrolokomotiven

E 04 01*)	E 77 10*)	243*)
E 11 001*)	E 94 056*)	243.8*)
E 18 31*)	E 95 02	250*)
E 44 046*)	230*)	

Diesellokomotiven

106*)	120*)	V 36 027*)
118.1*)	132*)	
119*)	188 (ORT)*)	

Triebwagen

SVT 137 Bauart Hamburg
VT 137 099*)
LVT 171/172*)

Wenn es der Zeitplan erlaubt, sollen auch moderne Oberbaumaschinen und -geräte vorgeführt werden.

Riesa bietet eine der letzten Gelegenheiten, die hier als betriebsfähig aufgeführten Lokomotiven unter Dampf zu erleben. Seit dem Fahrplanwechsel im Sommer 1988 ist der Dampfbetrieb bei der DR zu Ende. Das bisherige Erhaltungs-Raw Meiningen wird andere Aufgaben übernehmen und nur noch in begrenztem Umfang zur Verfügung stehen. Auch die Kessel mancher Lokomotiven sind

Bild 14: Die Altbau-Elektrolok E 04 01 wird zu den betriebsfähigen Oldtimern der Fahrzeugparade in Riesa zählen. Das Foto zeigt die Schwesterlok 204 015.
Foto: M. Weisbrod

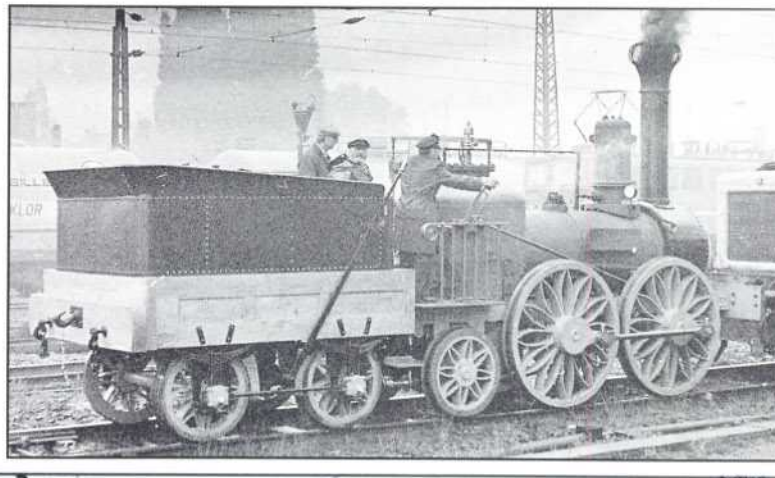

Bild 15: Eigens für die Fahrzeugparade zur Erinnerung an die Eröffnung der ersten Fernbahn in Deutschland (von Leipzig nach Dresden) vor 150 Jahren wurde die SAXONIA betriebsfähig nachgebaut.
Foto: Sammlung Weisbrod

Bild 16: Die Mehrzweck-Elektrolok der Baureihe 243 gibt es inzwischen in weit über 400 Einheiten.
Foto: M. Weisbrod

Bild 17: Am Abend des 18.01.1975 verläßt eine 50.40 mit einem Güterzug in Richtung Hagenow den Grenzbahnhof Büchen. **Foto: U. Geum**

Bild 18 (unten): In Zwönitz bedient die in Aue (Sachsen) beheimatete 86 1775 im September 1975 ein Anschlußgleis. **Foto: U. Geum**
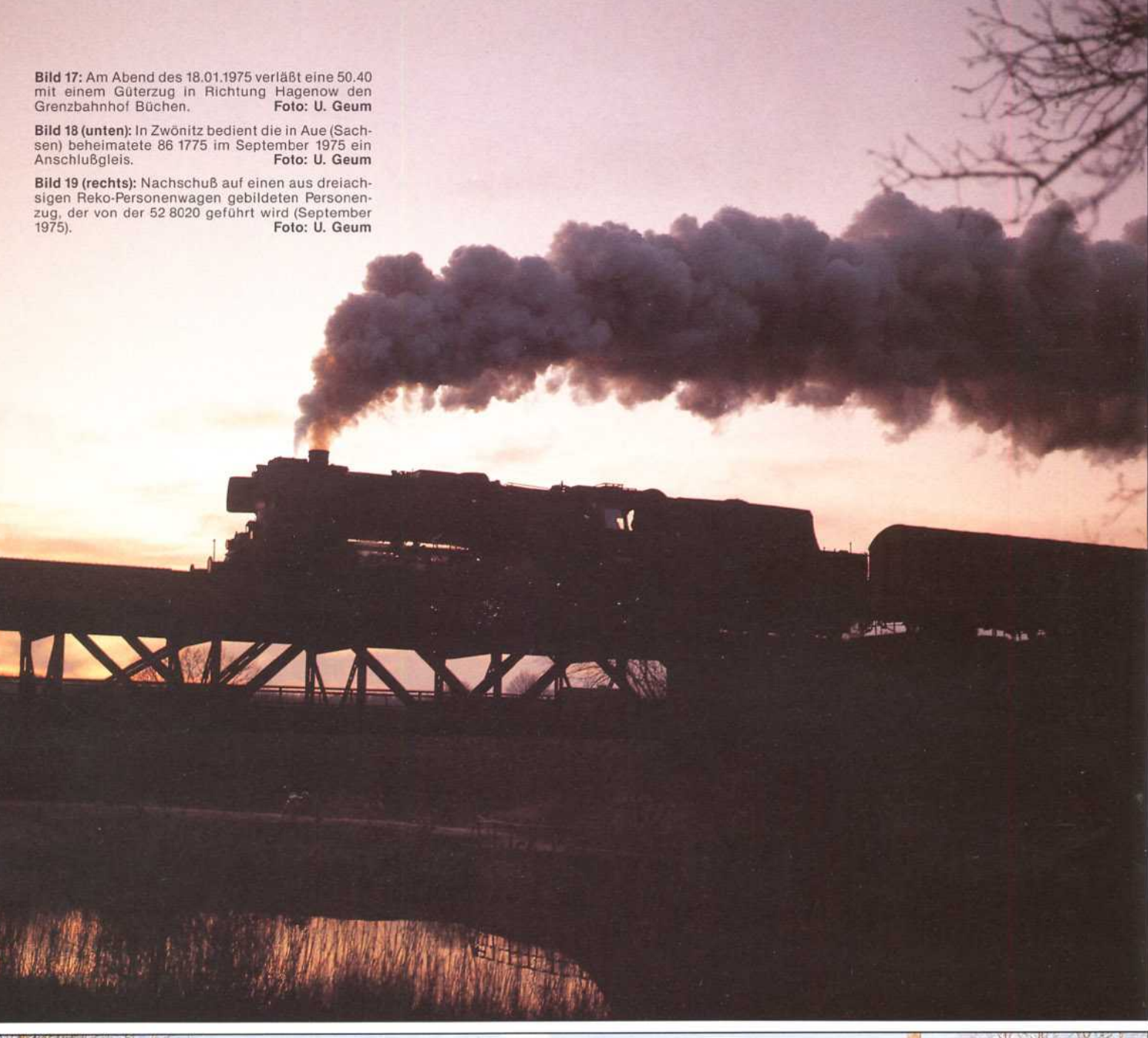
Bild 19 (rechts): Nachschuß auf einen aus dreiachsigen Reko-Personenwagen gebildeten Personenzug, der von der 52 8020 geführt wird (September 1975). **Foto: U. Geum**