

Sammelserie:
Dampflok-Typenskizzen

B 7539 E
ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

5/1989
Juni

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Über 130 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte



ISSN 0720-051X 15. Jahrgang
Einzelausgabe
**DM 9,50 öS 75,—
sfr 8,50**

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag GmbH

D-8080 Fürstfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5

Telefon (08141) 5048 - 49

Telefax (08141) 44689

Herausgeber: Hermann Merker

Verlagsleiter: Siegfried Säurle

 Redaktion: Hermann Merker
 Horst Obermayer
 Klaus Eckert
 Andreas Ritz
 Anzeigen: Elke Albrecht
 Layout und Grafik: Gerstberger Werbung

Ständige Mitarbeiter:

 C. Asmus, R. Barkhoff, J. Bitter,
 Dr. Hufnagel, K. Heidebreder, F. Jerusalem,
 W. Kosak, H. Kundmann, H. Lohstädt,
 H. Rauter, Dr. Scheingraber, P. Schiebel,
 J. Stockklausner.

Modellaufnahmen:

 Ing. H. Obermayer, P. Schiebel,
 W. Kosak, J. Giebelhausen

 Textverarbeitung: H. Merker Verlag GmbH
 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. 57 199-802
 (BLZ 700 10080)
 Volksbank Fürstfeldbruck Nr. 21300
 (BLZ 70163370)
 Dresdner Bank Nr. 695918000
 (BLZ 70080000)

 Nachdruck, Übersetzung und jede Art der
 Vervielfältigung setzen das schriftliche Einver-
 ständnis des Verlages voraus.

 Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
 zum Kalenderjahresende möglich.

 Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 10
 vom 1. Januar 1989.

Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck.

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!


Editorial

Freuen Sie sich, lieber Leser: Das Eisenbahn-Journal wird umfangreicher! Bereits bei dieser Ausgabe wurde die Seitenzahl auf 108 angehoben. In den kommenden Journalen (ab Nummer 6) werden wir versuchen, den Umfang noch weiter zu vergrößern. Ausgenommen hiervon sind die Modellbahn-Ausgaben, bei denen wegen der fast ausschließlich verwendeten Farbabbildungen, die sehr teuer sind, keine Erweiterung geplant ist. Im nächsten Eisenbahn-Journal werden wir zusätzlich mit neuen Rubriken beginnen — so unter anderem mit DB-Notizen und einer Serie mit Zeichnungen über die Verbandsgüterwagen.

Schon angefangen haben wir in der Modellbahn-Nummer 4 mit Dampflokomotiv-Typenblättern, die Insidern bereits als Lok-Revue bezeichnete Serie von Horst Obermayer bekannt sind. Der Wunsch einer Neuauflage wurde an Horst Obermayer seit langem immer wieder herangetragen. Die Reihe umfaßt 100 Typenblätter, von denen pro Ausgabe (ausgenommen die Modellbahn-Journale) jeweils zwei mit Kurzcharakteristika der Lokomotiven zum Sammeln entnehmbar abgedruckt werden.

Soweit die guten Nachrichten. Nun zu der schlechten: Wegen des höheren Gewichts des umfangreicheren Eisenbahn-Journals und des gestiegenen Portos ließ sich eine maßvolle Anhebung des Einzelverkaufspreises nicht länger hinauszögern. Für unsere treuen Abonnenten hingegen bleibt der Preis für 1989 unverändert. Es erfolgt keine Nachberechnung.

Leider sind uns in der Nummer 4/1989 ein paar Fehler unterlaufen, für die wir uns entschuldigen möchten: So ist es natürlich Unsinn, wenn es im Typenblatt der bayer. G 3/4 H (Seite 47, rechte Spalte oben) G 4/4 heißt — bei einer Maschine mit der Achsfolge 1'C. Ferner handelt es sich in der ersten Spalte unten auf der gleichen Seite natürlich nicht um ein Krauss-Maffei-, sondern um ein Krauss-Helmholtz-Gestell. Falls Sie im Beitrag "Das Hammerwerk von St. Eloi" nach einer "Laterne" gesucht haben sollten: Gemeint ist das dem Mühlendach aufsitzende Oberlicht. — Viel Spaß mit der Nummer 5/1989 wünscht Ihnen nach diesen einleitenden Anmerkungen

Ihr Hermann Merker

Zu unserem Titelbild:

Unter Eisenbahnfreunden sehr bekannt war der Üg 67644 von Eschenlohe nach Weilheim, einer der wenigen Güterzüge zwischen Garmisch-Partenkirchen und München. In den Jahren 1985 bis 1988 wurde er mit einer E 94 bespannt. An einem herrlichen Frühlingstag hat der Fotograf die 194 133 kurz vor Ohlstadt aufgenommen. **Foto: A. Ritz**

Zu unserem Poster:

Im letzten Frühling, den die Baureihe 118 bei der Deutschen Bundesbahn im aktiven Dienst erlebte, entstand die Aufnahme der 118 048 mit dem E 3422 von Passau nach Nürnberg bei Schalding an der Donau (16. Mai 1984). **Foto: M. Niedt**

Inhalt

Erinnerungen an die Baureihe 44	6
Grenzgänger	12
Nachtarbeiter — Der Vollert-Rangiertraktor	18
Eine rüstige 100jährige — Die Achenseebahn	19
Preußen-Report	24
Das Eisenbahn-Journal als Reiseveranstalter	32
High-Tech auf schmaler Spur	36
Personenzuglokomotiven der Baureihe 24	41
Modellpflege: Fleischmanns Neuauflage der Baureihe 24	50
Typenblatt: Preußische P 10	53
Typenblatt: Preußische T 18	56
Überraschende Vielfalt	58
Mini-Markt	60
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	64



Rüstig

In diesem Jahr kann die Achenseebahn im Tiroler Inntal ihr 100jähriges feiern. Deshalb hat der H. Merker Verlag GmbH einen Fotowettbewerb ausgeschrieben. Näheres auf Seite 23.



Foto: U. Geum

Beschürzt

Die "Schürzenloks" der Baureihe 44 brachten etwas Abwechslung in die Monotonie der Einheitslokomotiven dieser Baureihe. Mehr darüber ab Seite 6.

Foto: D. Spillner

Abgelöst

Zu Ende sind die Einsätze der Akkutriebwagen zwischen Aachen und Maastricht. Unser Beitrag (ab Seite 12) erinnert an diese "Grenzgänger"



Foto: H. Obermayer

Aufgemotzt: Lokumbau leicht gemacht	66
59  Impressioni Italiane	68
60  Bayer. Bw anno 1930	72
Ein Einzelgänger: Tenderlokomotive der LAG	78
Eine Gebirgsbahn in H0	84
Betriebsspuren mit der Spritzpistole	86
Meßwagenrekord	89
61  Großanlage in der Nenngröße N	90
62  Ein ländlicher Güterbahnhof	96
Schaufenster der Neuheiten	98
1. Echtdampf-Modell-Zahnradlok der Welt	100
Bücherecke	104
Sonderfahrten und Veranstaltungen	106

Foto: W. Kosak



Einzig

Sie blieb ein Einzelgänger, die Tenderlokomotive Nr. 68 der LAG. Anmerkungen zu Vorbild und Modell (Eigenbau) finden Sie ab der Seite 78.



Bild 1: Mit einem schweren Militärzug nach Grafenwöhr am Haken verläßt die 044 675 Anfang der siebziger Jahre den Bahnhof Neuenmarkt-Wirsberg in Richtung Bayreuth.

Foto: U. Geum

Erinnerungen an die Baureihe 44

Immer wieder waren es die mächtigen Güterzuglokomotiven der Baureihe 44, die unzählige Eisenbahnfreunde und Bahnfotografen in ihren Bann zogen. Stets war es ein beeindruckendes Schauspiel, wenn die "Jumbos" mit ihren langen Güterzügen über die Rampen unserer Mittelgebirge stampften, wenn die kräftigen Auspuffschläge der Dreizylinder-Triebwerke von den Hängen oder von einem Waldrand als donnerndes vielfältiges Echo widerhallten. Dieser Faszination konnte man noch bis in die Mitte der siebziger

Jahre erliegen, zuletzt allerdings nur mehr im Raum Ottbergen und an den Strecken um Gelsenkirchen-Bismarck. Bereits im Jahre 1973 endete der Planeinsatz der Baureihe 44 auf der steigungsreichen Strecke zwischen Crailsheim und Heilbronn, wenig später auch in Franken und in der Oberpfalz. Tausende von Fotos wurden zuvor noch geschossen, und manches Bild ist inzwischen zu einem Dokument nicht wiederholbarer Ereignisse geworden.

In der Zeit von 1926 bis 1944 konnte die frü-

here Deutsche Reichsbahn 1753 Maschinen in Dienst stellen. Am Bau der schweren Güterzuglokomotiven waren die meisten deutschen Lokomotivfabriken, aber auch mehrere ausländische Hersteller beteiligt. Weitere Fahrzeuge entstanden noch in den ersten Nachkriegsjahren; die Gesamtzahl stieg dadurch auf 1989 Stück. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs zählte man in den drei Westzonen noch 1242 Lokomotiven und 335 Stück auf dem Gebiet der DDR. Viele dieser Maschinen hatten bei Kriegs-



Bild 2: Die 044 481 hat mit einem Güterwagen-Leerzug Ausfahrt aus Emden Gbf erhalten.

Foto: U. Geum

handlungen mehr oder weniger große Schäden erlitten; andere befanden sich in einem außerordentlich schlechten Erhaltungszustand und wurden deshalb zunächst von der Instandsetzung zurückgestellt. Dem intensiven Bemühen der für die Baureihe 44 zunächst zuständigen Ausbesserungswerke Göttingen, Frankfurt-Nied, München-Freimann und Offenburg war es schließlich zu verdanken, daß die DB im Jahre 1950 wieder über einen Einsatzbestand von 765 Maschinen der Reihe 44 verfügte.

Die meisten Lokomotiven fuhren damals noch mit den großen Wagner-Windleitblechen; andere, die aus den Baulosen der ÜK-Lokomotiven stammten, waren ohne Windleitbleche geblieben. Ab 1950 wurden alle Maschinen der DB mit den kleineren Ble-

chen der Bauart Witte ausgerüstet. Bei einem großen Teil der Fahrzeuge entfernte man im Rahmen dieser Sonderarbeit auch die Frontschürze. In diesem Bauzustand liefen die Lokomotiven bis an das "Ende ihrer Zeit" im Jahre 1977. Zu den "Exoten" der Baureihe 44 zählten jene Maschinen, die zwar Witte-Bleche erhalten hatten, ihre Schürze aber behielten. Als dann während der Sonderarbeit 39 neue Rauchkammerträger, eine Stahlkonstruktion, eingebaut wurden, entfiel der Mittelteil der Schürze im Bereich des dritten Zylinders, der nun auch besser gekühlt wurde. Bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR beließ man dagegen bei vielen Maschinen die komplette Schürze und begnügte sich mit dem Anbau kleiner Windleitbleche.

Die "Schürzenloks" der Baureihe 44 brachten etwas Abwechslung in die uniforme Monotonie dieser Einheitslokomotiven. Mehrere Maschinen hatten außer den Schürzen auch noch eine andere Besonderheit aufzuweisen: die Scheibenräder der Laufachse. Räder dieser Leichtbauart, die noch aus dem Fertigungsprogramm für die ehemaligen Kriegslokomotiven stammten, konnte man auch bei etlichen Fahrzeugen anderer Baureihen entdecken. Um die Erinnerung an die Baureihe 44 wachzurufen, deren letzte Exemplare mit Kohlefeuerung ihren Dienst am 26. Mai 1977 im Bw Gelsenkirchen-Bismarck quittieren mußten, haben wir einen kleinen Bilderbogen mit "geschürzten" Fahrzeugen zusammengestellt.



Bild 3: Unweit von Ottbergen entstand im Februar 1976 dieses Foto der 044 067, die mit einem Güterzug von Ottbergen nach Altenbeken unterwegs ist. **Foto: A. Ritz**

Bild 4: Im Bw Nürnberg Rbf wurde Ende der sechziger Jahre die 044 137 im Bild festgehalten. **Foto: H. Obermayer**

Bild 5 (unten): Die 044 067 wird mit ihrem Güterzug aus Herzberg (Harz) in wenigen Minuten in Ottbergen eintreffen (Februar 1976). **Foto: A. Ritz**

Bild 6 (rechte Seite unten): Sonntagsruhe im Bw Northeim (Han): Drei Lokomotiven der Baureihe 044 des Bw Ottbergen stehen unter Ruhefeuer. Die 044 481 und die 044 434 besitzen noch ihre Frontschürze (Februar 1976). **Foto: A. Ritz**

Modell der 44 1137 in der Baugröße H0

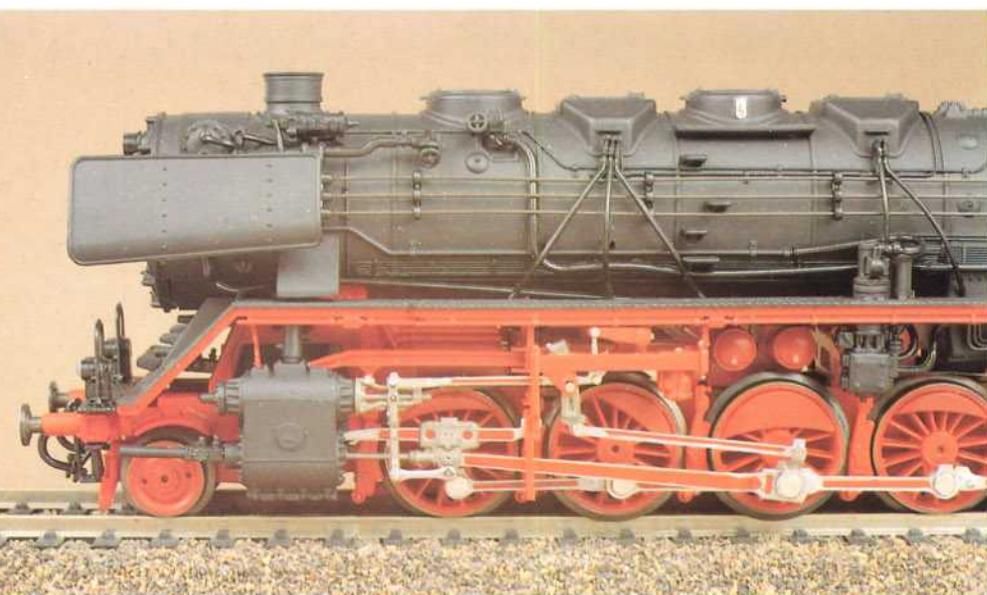
Jahrelang zählte ein maßstabsgerechtes und vorbildgetreu ausgeführtes Modell der Baureihe 44 zu den Spitzenreitern auf den Wunschlisten der Modellbahner. Wie in manch anderen Fällen hat auch hier wieder die Firma Roco in Salzburg den Ruf vernommen und die Lücke geschlossen. Inzwischen sind bereits einige Ausführungsvarianten der Baureihe 44 entstanden, darunter auch die ölgefeuerte Spielart, die zuletzt die Baureihenbezeichnung 043 erhalten hatte.

Als unlängst wieder eine Neuauflage der Reihe 44 in DB-Ausführung erforderlich war, entschied man sich für eine Variante mit Schürze. Als Vorbild diente die 44 1137 aus dem Bw Schweinfurt, die vielen Eisenbahnfreunden von verschiedenen Ausstellungen her wohlbekannt ist. Wie schon andere Lokomotiven zuvor, hat auch dieses Modell schwarzvernickelte Radreifen aufzuweisen. Dem Vorbild entsprechend hat die Laufachse die schmalen Scheibenräder mit den beiden Bohrungen erhalten. Neu ist auch der Umlauf aus Metalldruckguß, bei dem aber leider auf den Durchbruch in der Schürze im Bereich des Mittelzylinders verzichtet wurde. Technisch wäre dieses Problem sicherlich zu lösen gewesen, hätte allerdings neue und nicht gerade billige Werkzeuge verlangt. Vielleicht hätte sich diese Ausgabe auf längere Sicht gesehen aber doch gelohnt.

Die Konzeption des Tenderantriebs entspricht exakt jener, die erstmals bei der 01 150 im vergangenen Jahr verwirklicht wurde. Der schräggenutete Anker und die große, sehr präzise gefertigte Schwungmasse sowie das völlig gekapselte Getriebe





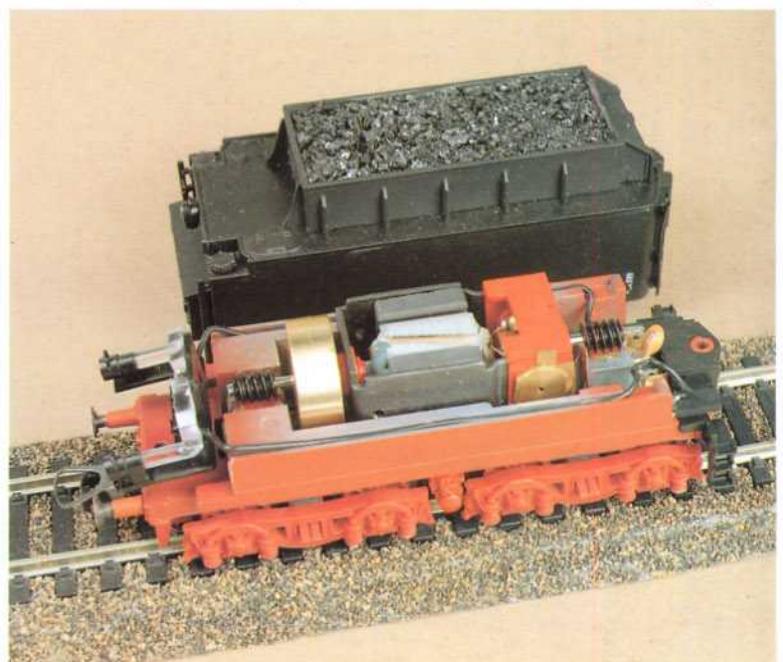


gewährleisten einen runden, ruhigen und störungsfreien Lauf des Fahrzeugs. Das Ausrollverhalten ist so gut, daß verschmutzte Stellen und kleinere stromlose Abschnitte (nichtpolarisierte Herzstücke) problemlos und sicher überwunden werden, ohne jedoch Haltebereiche vor Signalen unkontrolliert zu überrollen. Dies ist derzeit sicherlich der beste und vernünftigste Antrieb eines Großserienmodells. Als kleine Nacharbeit bleibt nur das Abdecken der an der Frontseite des Tenders sichtbaren Platine mit mattschwarzer Farbe. HO

◀ Bild 8: Wie die Modelle der 41 018 und der 01 150 hat auch die 44 1137 schwarzvernickelte Radreifen erhalten.

Bild 9 (unten links): Aus Metalldruckguß wurden die Umlaufbleche gefertigt.

▼ Bild 10: Schräggenuteter Anker, große Schwungmasse und ein völlig gekapseltes Getriebe sind Garantien für störungsfreien Lauf. Fotos 8 – 10: H. Obermayer



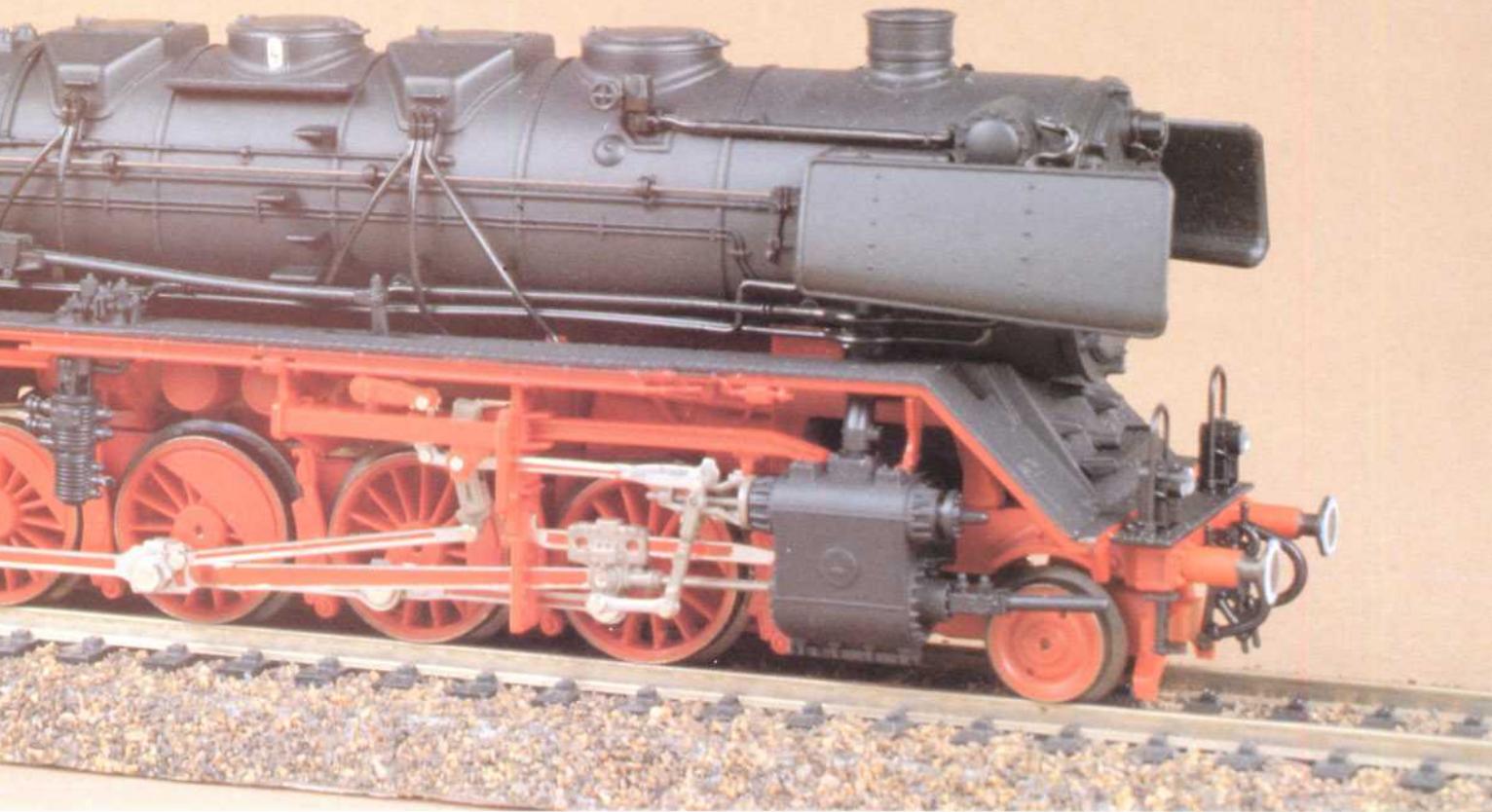
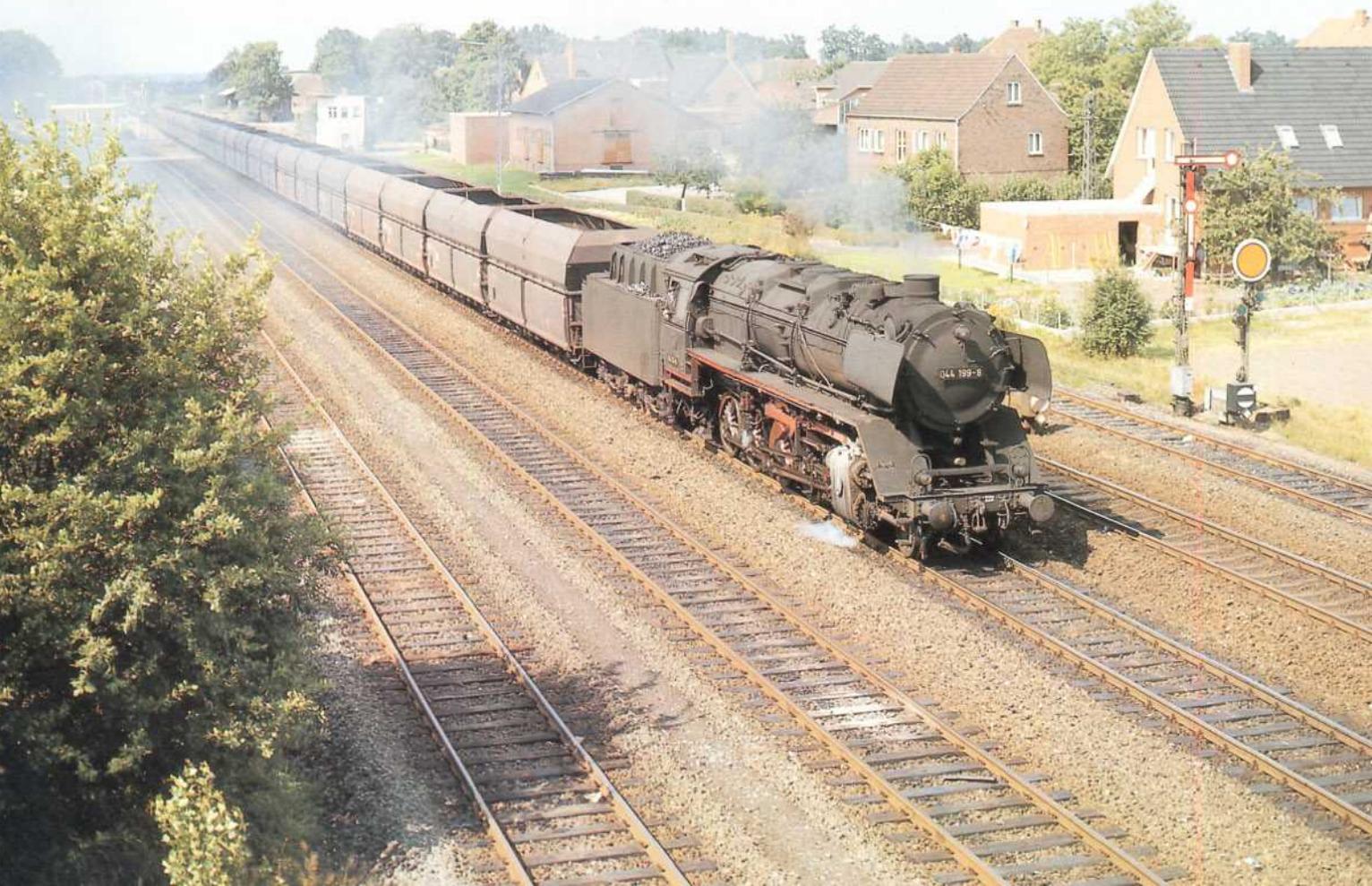


Bild 7 (oben): Neueste Ausführungsvariante der Baureihe 44 aus dem Hause Roco: die 44 1137 mit Schürze und Laufachs-Scheibenrädern.

Foto: H. Obermayer

Bild 11: Die 044 199 durchfährt mit einem aus offenen Selbstentladewagen gebildeten Ganzzug den Bahnhof Salzbergen (Strecke Rheine – Emden).

Foto: U. Geum



Grenz



Bild 1: Einiges hat sich in Wijlre verändert, seit der 515 616 am 25. Mai 1988 hier aufgenommen wurde: Akkutriebwagen werden auf dieser Bahnlinie nicht mehr eingesetzt, und auch das schöne alte Stellwerk wurde abgerissen.

Ende des Einsatzes der Baureihe 515 nach Maastricht

Auf dieser seit jeher nur mäßig frequentierten Verbindungsstrecke zwischen dem wichtigen Knotenbahnhof Aachen der DB und dem südlichsten Teil des NS-Strecken-netzes kamen bis Mitte der siebziger Jahre einteilige, damals noch rot lackierte NS-Triebwagen vom Typ DE 1 zum Einsatz. Sie wurden durch Akkumulator-Triebwagen der

Baureihe 515 abgelöst, die den Streckendienst bis zum Dezember 1988 übernahmen. Anfänglich setzte man zweiteilige Einheiten (515/815) ein; wegen nachlassender Fahrgastzahlen erübrigte sich der Steuerwagen in den letzten Jahren.

Seit Mai 1961 beheimatete das Bahnbetriebswerk Düren Akkutriebwagen der Baureihe

515.5. In der neben dem Rundschuppen liegenden Halle wurden die Fahrzeuge gewartet und kleineren Fristarbeiten unterzogen. In Bw Düren befanden sich – wie auch in Krefeld, Mönchengladbach, Langerfeld und Düsseldorf – Ladeanlagen für die Akkumulator-Triebwagen. Daneben bestanden Ladeeinrichtungen im Vorfeld des Aachener Hauptbahnhofs.

Nach der Auflösung des Bahnbetriebswerks Düren zum Jahresende 1983 wurden alle Triebfahrzeuge des Bw Düren buchmäßig zum Bw Aachen umbeheimatet. Die Unterhaltung der Triebwagen erfolgte aber weiterhin beim Bw Düren. Zum 1. Juli 1986 wurden dann alle rheinländischen Akkutriebwagen beim Bw Mönchengladbach zusammengezogen, das übrigens schon von 1961 bis 1968 Akkutriebwagen beheimatet hatte. Zu diesem Zeitpunkt zeichnete sich das Ende des Einsatzes der Triebwagen auf ihrer langjährigen Stammstrecke Aachen – Maastricht bereits ab, wie auch das Ende für die umweltfreundlichen Triebwagen schon abzusehen war. Im Vorfeld des Abzuges der Akkutriebwagen von der Strecke Aachen – Maastricht wurde auch mehrfach die Einstellung des Gesamtverkehrs dieser Strecke diskutiert.

Nachdem zum Mai 1988 die Nederlandse Spoorwegen den Personenverkehr von Maastricht nach Heerlen über Kerkrade einstell-

Bild 2: Die Karte zeigt die Lage der Bahnlinie Aachen – Maastricht im Dreiländereck Belgien-Niederlande-Bundesrepublik Deutschland. Zeichnung: G. Voigt

