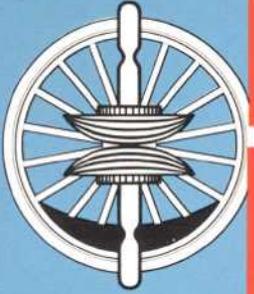


B 7539 E
ISSN 0720-051X

2/1990
Februar

DM 11,50
sfr 10,50
öS 89,—

Eisenbahn JOURNAL



2/90

ISSN 0720-051X 16. Jahrgang
Einzelausgabe
DM 11,50 öS 89,—
sfr 10,50

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 5048/49
Telefax (08141) 44689
Herausgeber: Hermann Merker
Verlagsleiter: Siegfried Säurle

Redaktion: Christiane Bothner
Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
Lektorat: Manfred Grauer
Anzeigen: Elke Albrecht
Layout und Grafik:
Gerhard Gerstberger, Jörg Mair

Redaktionsbeirat:
Prof. Dr. Ing. Karlheinz Althammer
Dr. Albrecht Bamler
Dipl.-Ing. Henning Böttcher
Dr. Ing. Peter Guldenpfennig
Dr. Ing. Heinz Lohmeier
Dr. Peter R. Munz
Dr. Peter Rasch
Dipl.-Ing. Gerhard Scholtis

Ständige Mitarbeiter:
G. Acker, C. Asmus, R. Barkhoff, I. Bitter,
O. Constant, M. Delie, E. Ganzerla, K. Heidebreder,
H. E. Hellbach, Dr. Hufnagel, F. Jerusalem,
W. Kosak, H. Kundmann, J.-P. Laurent,
H. Lohstädt, A. Muratori, H. Rauter, D. Richard,
Dr. Scheingraber, P. Schiebel, D. Schubert,
Modellaufnahmen:
K. Heidebreder, W. Kosak, J.-P. Laurent,
Ing. H. Obermayer, P. Schiebel

Textverarbeitung: H. Merker Verlag GmbH
Druck: Printed in Italy by EUROPLANNING srl
via Morgagni 24, I-37136 Verona

1990 erscheint das Eisenbahn-Journal 12 x
Einzelheft: DM 11,50 + DM 2,40 Porto
Modellbahn-Ausgabe: DM 12,50 + DM 2,40 Porto
1990 erscheinen die Sonderausgaben 4 x
Einzelheft: DM 19,80 + DM 2,40 Porto

Komplett-Abonnement aller 16 Hefte
(inkl. Portoanteil): DM 199,—
(Ausland + DM 20,— Portoanteil)

Teillabonnements:
9 Normal- und 3 Modellbahn-Ausgaben
(inkl. Portoanteil): DM 136,50
(Ausland + DM 18,— Portoanteil)
9 Normal-Ausgaben (inkl. Portoanteil): DM 99,—
(Ausland + DM 12,— Portoanteil)
3 Modellbahn-Ausgaben: DM 37,50
(Inland + DM 3,—, Ausland + DM 6,— Portoanteil)
4 Sonderausgaben (inkl. Portoanteil): DM 79,20
(Ausland + DM 6,— Portoanteil)

Postgirokonto 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 Verlags voraus. Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. 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! Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt.

Mitglied der Fer press
(Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung)

Nachruf auf Herrn Johann Stockklausner

Nach schwerem Leiden verstarb in Wien am 7. November 1989 Herr Johann Stockklausner im 64. Lebensjahr.

Unseren Lesern ist er als Autor diverser Veröffentlichungen wie z. B. der Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals "100 Jahre Arlbergbahn", "Vollampf auf der Erzbergbahn" und "150 Jahre Eisenbahn in Österreich" sicherlich noch in bester Erinnerung.

Herr Stockklausner wurde am 26. April 1925 geboren. Sowohl in seiner Freizeit wie auch in seinem beruflichen Werdegang bestimmte die von

ihm so geliebte Eisenbahn sein Leben. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs war er lange Jahre bei Simmering-Graz-Pauker in Graz in führender Position als Verkäufer für Eisenbahnfahrzeuge für das Ausland tätig. Bis zu seiner Pensionierung war er noch Vorstands-Direktor bei der österreichischen Verkehrsanstalt. Mit Herrn Stockklausner ist wieder einer der "Alten" gegangen, die die Eisenbahn auch noch aus längst vergangenen Tagen kannten und darüber berichten konnten. **C. Asmus**

Editorial

Liebe Leser!

Viele von Ihnen warten sicher schon auf das Jahres-Inhaltsverzeichnis. Es erscheint in der Nr. 3/1990, die aufgrund der umfangreichen Berichterstattung von der Nürnberger Spielwarenmesse von vornherein als Modellbahn-Ausgabe konzipiert wurde. Sie wird in der 2. Märzwoche im Handel sein.

Ob in diesem Eisenbahn-Journal dann auch der Fragebogen zum Modellbahn-Wettbewerb veröffentlicht wird, hängt im wesentlichen davon ab, wieviel Neues und Berichtenswertes die

Messe bietet (d. h., wieviele Seiten diese Beiträge beanspruchen werden).

Noch ein weiterer Hinweis in eigener Sache. In den nächsten Tagen kommt das Sonderjournal 1/90 über die Baureihen E 93 und E 94 bei Ihrem Händler an. Diese erste Baureihen-Sonderausgabe über Elektro-Lokomotiven sollten Sie sich nicht entgehen lassen!

Vorerst viel Spaß mit dem vorliegenden Eisenbahn-Journal wünscht

Die Redaktion



Zu unserem Titelbild

Dick mit Rauhref überzogen waren die Bäume auf der Schwäbischen Alb bei Westerstetten, als am 28. Januar 1989 die 103 203 mit dem InterCity 150 "Hohenstaufen" in Richtung Stuttgart eilte.

Foto: W. Bley

Zu unserem Poster (Seite 45/46)

Craisleheimer 023er kamen planmäßig bis nach Nürnberg. Die Aufnahme mit der 023 061 entstand im Winter 1970/71 im Bw Nürnberg Rbf.

Foto: U. Geum

23 105 Die letzte Dampflokomotive der DB	8
23 105 in N von Fleischmann	17
Deutsche Bahnbetriebswerke Das Bw Düsseldorf-Derendorf (Teil 2)	18
Deutscher Staatsbahnwagenverband (Nachtrag)	29
Reihe 1044 Das Paradeferd der öBB	30
Die 1044 im Modell	38
Die Donautalbahn Ingolstadt-Regensburg (Teil 3)	40
Hochgeschwindigkeitszüge Ein Blick nach Schweden	44
Poster Die 023 061 im Bw Nbg Rbf	45
Leserbriefe	47
Bücherecke	48
Spezialisten auf DB-Gleisen Achtachsiger Schwerlastwagen Uaafis	50
Bahn-Notizen	54
Typenblatt: preuß. G 8.1	57
Typenblatt: preuß. T 20	60
Auf den Spuren der Werrabahn	62
Die Furka-Bergstrecke	65



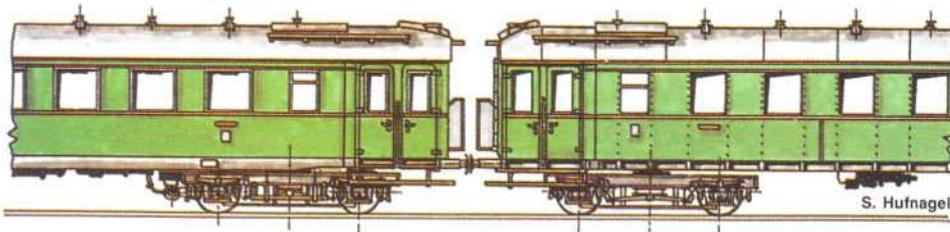
M. Niedt

Hochwertig

Einsatzfähig im hochwertigen Reise- und Güterzugdienst wie für entsprechende Zwischenleistungen, ist die Reihe 1044 auf allen elektrifizierten ÖBB-Hauptabschnitten anzutreffen. Ihren guten Ruf hat sie jedoch erst erwerben müssen – nachzulesen ab Seite 30.

Problemlos

Einfacher als oft befürchtet sind die Handgriffe, mit denen man handelsübliche Modelle beispielsweise von Reichsbahnwagen auch höchsten Ansprüchen anpassen kann. Lassen Sie sich überzeugen – ab Seite 91.



S. Hufnagel

Gerettet

Die 150-Jahr-Feier der deutschen Eisenbahn wurde zum Anlaß, die 23 105, letzte Dampflokomotive der DB und seit 1972 nicht mehr betriebsfähig, wieder aufzuarbeiten. Seit 1985 befördert auch sie zahlreiche Sonderzüge in vielen Regionen der Bundesrepublik. Die Einsatz-Geschichte der Baureihe 23 illustrieren ausgewählte Bilder ab Seite 8.



A. Schöppner

Inhalt

Reinhold Barkhoff: Modellprojekt eines Kopfbahnhofs	66
Da strahlt der Bahnmeister	71
Vereinigter Lokalbahn-Gepäck- und Postwagen	74
Die Lokalbahn-Bayern von Trix	76
Gibt es sie noch – die Weihnachtsanlage? (Teil 2)	80
Ein Lokschuppen aus dem Frankenland	84
H0-Anlage »Nebenbahn«	88
89  H0-Diorama »Blockstelle Thomasweg«	94
Tips & Tricks	
Eine Wagenladung Balken	97
Radsatztransport auf Modellbahnwagen	98
Das »Überraschungs-Ei« als Ladegut	99
Frühling an der Nebenbahn	100
Schaufenster der Neuheiten	102
Auto-Bahn	104
Mini-Markt	106
Unsere Fachhändler-Adressen- seiten	110
Sonderfahrten und Veranstaltungen	115

Individuell

Als kit-bashing wird die Bauweise bezeichnet, nach der aus einem Originalbausatz ganz neue, individuelle Gebäude entstehen. In unserem Beispiel (ab Seite 84) "verwandeln" wir einen Pola-Lokschuppen.



K. Heidebreder



23 105 – die letzte Dampflokomotive der DB

Am 26. Oktober 1977 vollzog sich in Emden das Ende des Dampflokbetriebs in der Bundesrepublik Deutschland – ein Ereignis, das bis heute im Gedächtnis der meisten Eisenbahnfreunde haften blieb. Wesentlich weniger Beachtung fand dagegen ein Vorgang am 2. Dezember 1959 von kaum geringerer Bedeutung. Damals übernahm die Deutsche Bundesbahn von der Lokomotivfabrik Arnold Jung, Jungenthal, mit

der 23 105 nicht nur das letzte Fahrzeug der Baureihe 23, sondern zugleich auch die letzte Dampflokomotive überhaupt. Damit war eine Epoche zu Ende gegangen, die im Jahre 1837 mit dem Bau der "Saxonia" begonnen hatte. Mit der neuen Baureihe 23 sollte endgültig die Ablösung der bewährten, inzwischen aber doch recht betagten preußischen Gattung P 8 erfolgen, die über Jahrzehnte hinweg die Hauptlast

des Personenzugdienstes getragen hatte. Die frühere Deutsche Reichsbahn hatte zwar 95 Maschinen der Baureihe 24 in Dienst gestellt, ansonsten aber keine weiteren Schlepptender-Personenzuglokomotiven beschafft, wenn man von den beiden Baumusterfahrzeugen 23 001 und 002 absieht. Mit den Fabriknummern 3443 und 3444 hatten die Lokomotiven im Herbst 1941 die Fertigungsstätten der Firma Schichau

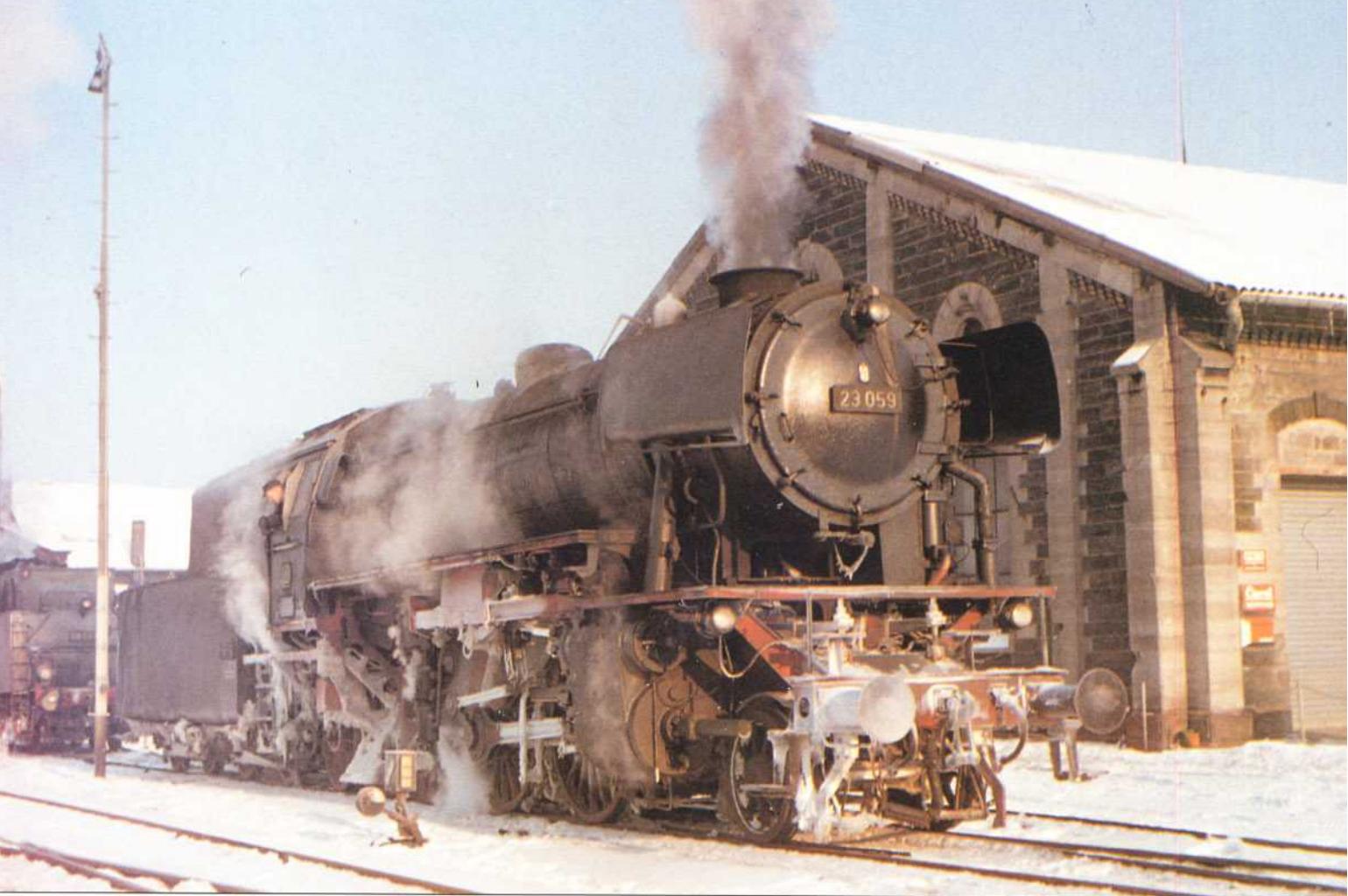


Bild 2: Vom rauen Winterbetrieb gezeichnet ist die 23 059, die am 13. Januar 1968 im Bw Lauda im Bild festgehalten wurde.

Foto: A. Schöppner

Bild 1: Nach einem kurzen Halt in Schweigern muß sich die 023 021 am 27. Februar 1975 mächtig ins Zeug legen, um ihren Nahverkehrszug 7354 von Lauda nach Osterburken wieder in Fahrt zu bringen.

Foto: U. Geum

Bild 3: Auch im Schnellzugdienst waren die Lokomotiven der Baureihe 23 immer wieder anzutreffen. Hier verläßt die 23 075 (Bw Emden) mit dem Vorzug zum D 65 nach Norddeich am 12. April 1968 den Hauptbahnhof in Münster.

Foto: A. Schöppner





in Elbing verlassen. Der sich ausweitende Zweite Weltkrieg unterband dann aber alle weiteren Aktivitäten auf diesem Sektor. Die beiden Fahrzeuge, von der LVA Grunewald eingehend untersucht und erprobt, verblieben nach 1945 im

Bereich der späteren DDR. Im Rahmen der Neuordnung des Eisenbahnwesens in den Westzonen trat bereits im Mai 1948 der wieder ins Leben gerufene Fachausschuß für Lokomotiven zusammen. Schon bei der er-

sten Sitzung war die Ausarbeitung eines neuen Typenprogramms in die Wege geleitet und während der zweiten Sitzung im Juli 1948 erörtert worden. In diesem Programm zur Entwicklung neuer Dampflokomotiven war auch eine neue





Bild 6: Mit dem Nahverkehrszug 3543 nach Aalen passiert die 023 040 am 12. Oktober 1971 den Ablaufberg in Crailsheim (rechts im Bild). **Foto: U. Geum**

Bild 4 (linke Seite oben): Zwei Tender an Tender gekuppelte Lokomotiven der Baureihe 023 - im Winterfahrplan 1974/75 war dies die planmäßige Bespannung des Nahverkehrszuges 7523 von Lauda nach Bad Mergentheim. Das Foto entstand am 26. Februar 1975 bei Edelfingen. **Foto: U. Geum**

Bild 5 (linke Seite unten): Bei Reichenberg (Unterfranken) dampft am 30. Oktober 1971 die 023 029 mit ihrem aus alten Reichsbahn-Eilzugwagen gebildeten N 3873 durch die spätherbstliche Landschaft (Strecke Lauda - Würzburg). **Foto: A. Schöppner**

Bild 7: Nur gut ein Jahr lang war die 23 105, die letzte Dampflok der Deutschen Bundesbahn, in Crailsheim beheimatet. Häufig kam sie während ihrer Crailsheimer Zeit nach Lauda, wo am 8. Juni 1968 diese Aufnahme gemacht wurde. **Foto: A. Schöppner**





Bild 8: Mit Volldampf in den Mai hinaus! An einem kühlen Morgen im Mai 1975 ist die 023 018 bei Gerlachsheim in Richtung Würzburg unterwegs.

Foto: U. Geum

Bild 9 (rechte Seite oben): Noch ein Foto vom Nahverkehrszug 7523 Lauda - Bad Mergentheim (siehe auch Bild 4), diesmal jedoch mit zwei vorwärts fahrenden 023ern! Am 1. März 1975 teilten sich die 023 018 und die 023 023 die nicht gerade schwere Last. (Ausfahrt aus Lauda.)

Foto: A. Schöppner

Bild 10: Auf dieser Aufnahme sind einige Bauartunterschiede gut zu erkennen. Die Vorspannlokomotive besitzt ein Führerhaus mit Lüftungsaufsatz, der Kohlenkasten des Tenders weist außenliegende Blechrippen (zur Verstärkung) auf. Diese beiden Merkmale sind typisch für die 23 001 bis 023. Die Zuglokomotive 23 031 hingegen verfügt über ein rundes Führerhausdach mit Lüftungsöffnungen, die Oberkante ihres Tenders ist schräg nach innen geneigt, Seitenstreben fehlen.

Foto: U. Geum



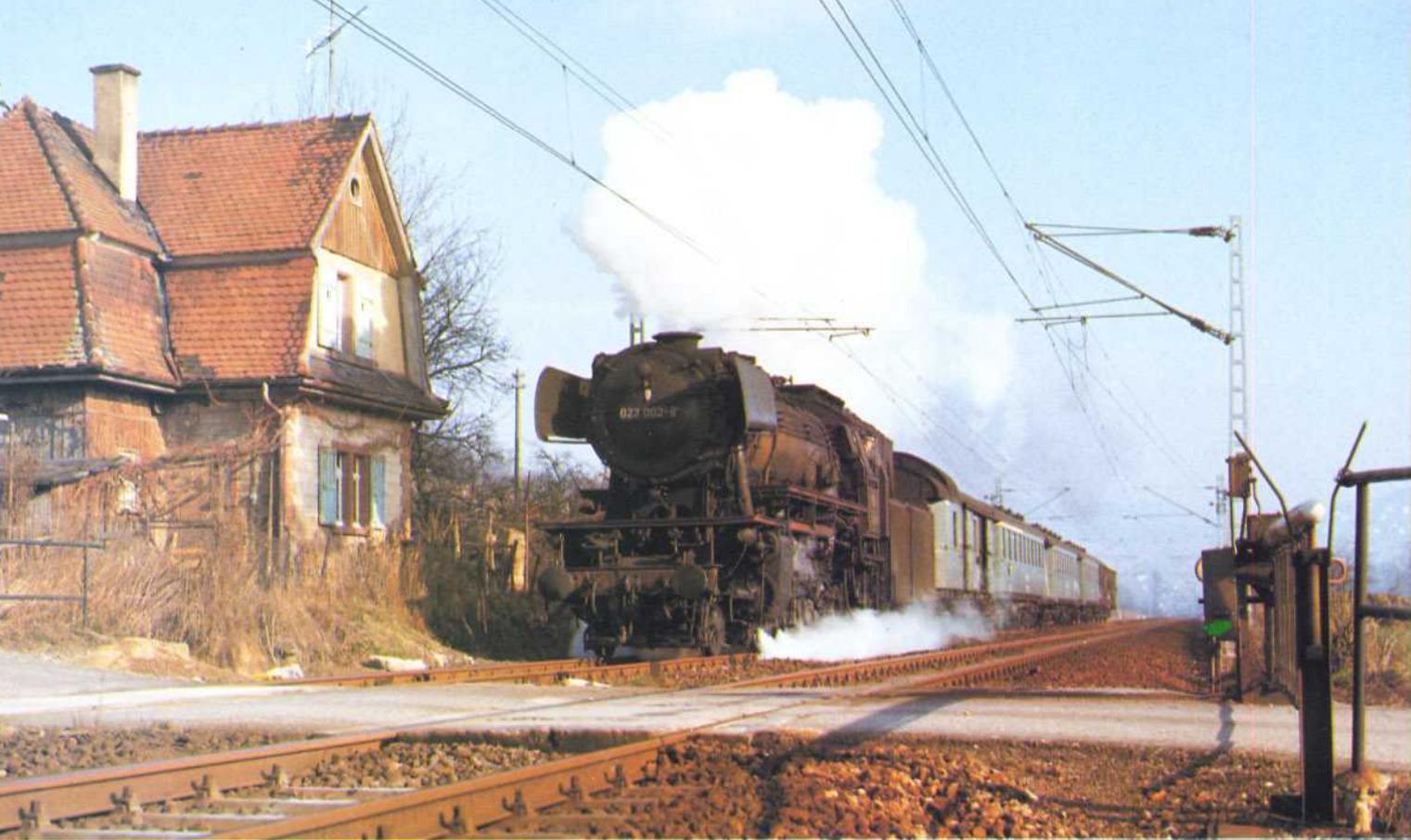


Bild 11: Auf der Strecke Würzburg - Lauda - Osterburken wurde zum Sommerfahrplan 1975 der elektrische Betrieb aufgenommen. Über ein Jahr zuvor, am 16. Februar 1974, war bei Königshofen (Baden) die Fahrleitung bereits montiert; das Ende des 023-Einsatzes im Raum Lauda kündigte sich an. (023 002 mit N 3873.)
Foto: A. Schöppner



Bild 12: Vom 29. Mai 1961 bis 18. April 1966 war die 23 066 in Kaiserslautern beheimatet. Diese Aufnahme vom 23. August 1964 zeigt sie auf der Drehscheibe im Bw Bingerbrück.
Foto: A. Schöppner

Bild 14: Gegen Ende ihrer Einsatzzeit waren die 23er auch schon einmal vor Arbeitszügen zu sehen. Die 023 059 hat hier auf der Jagstbrücke in Crailsheim einen zweiachsigen Flachwagen, beladen mit Form-Vorsignalen, am Haken.
Foto: U. Geum

Bild 13: Vor dem dreigleisigen Rechteckkloppschuppen in Lauda warten die 023 012 und die 023 037 auf ihren nächsten Einsatz (8. April 1973).
Foto: A. Schöppner

