



# Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E  
ISSN 0720-051X

4/1990  
April

DM 11,50  
sfr 11,50  
öS 89,—



# 4/90

ISSN 0720-051X

16. Jahrgang

Einzelausgabe

DM 11,50

öS

89,—

sfr 11,50

Verlag und Redaktion:

**Hermann Merker Verlag GmbH**

Rudolf-Diesel-Ring 5

D-8080 Fürstfeldbruck

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

Ständige Mitarbeiter:

G. Acker, C. Asmus, R. Barkhoff, I. Bitter,

O. Constant, M. Delie, E. Ganzerla,

K. Heibredner, 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. Heibredner, 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

Vertrieb: H. Merker Verlag GmbH

Vertrieb Einzelverkauf:

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG

Breslauer Straße 5, D-8057 Eching

Telefon 089/319006-0, Telex 5-22656

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)

Teilabonnements:

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. 57 199-802

(BLZ 700 10080)

Volksbank Fürstfeldbruck Nr. 21 300

(BLZ 701 63370)

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 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. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt.

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



## Editorial

Liebe Leser!

Eingangs wenden wir uns erneut an die Eisenbahn- und Modellbahnfreunde in der DDR. Zu unserer in der Ausgabe 3/1990 veröffentlichten Anzeige müssen wir noch ergänzen, daß bei Überweisung der 40,00 Mark (der Deutschen Notenbank) für das jeweils neueste Eisenbahn-JOURNAL (+ 4,00 Mark Porto) auf das Konto bei der Stadtparkasse Leipzig eine separate Karte direkt an den Verlag gesandt werden muß. Schreiben Sie uns, für welche(s) Heft(e) Sie Zahlungen geleistet haben. Nach Zahlungseingang in Leipzig, der an uns weitergemeldet wird, senden wir das Gewünschte umgehend ab.

Übrigens können Sie natürlich auch D-Mark (in der auf dem jeweiligen Journal bzw. auf den Bestellkarten angegebenen Höhe) direkt auf unsere hiesigen Konten überweisen. Doch auch in diesem Falle müssen Sie uns eine Bestellung übermitteln.

Die Sonderausgaben und die Broschüren der Reihe "Die Dampflokomotive – Technik und Funktion" können gegen D-Mark sofort bezogen werden. Vom Verkauf gegen (Ost-)Mark sehen wir derzeit in Ihrem Interesse ab. Beim gegenwärtigen Umtauschkurs müßten wir Ihnen pro Ausgabe 80,00 Mark (!) berechnen, was uns nicht tragbar erscheint. Vielleicht gibt es ja, wenn dieses Journal erscheint, schon neue offizielle Regelungen, oder sie sind zumindest nicht mehr fern. Dann werden wir mit einer neuer Information für Sie reagieren. Wie Sie den

Bestellkarten vielleicht schon entnommen haben, sind auch noch eine Reihe älterer Journale vorrätig. Diese können wie beschrieben ebenfalls bestellt werden und in DM oder Mark (im Kurs 1:4 auf das Leipziger Konto) bezahlt werden.

Unseren wunderschönen DIN-A3-Kalender "Eisenbahn und Landschaft" (1990) können wir Ihnen für 15,00 Mark anbieten. Wieder gilt: Geld nach Leipzig überweisen und uns von der Bestellung informieren.

Nach so vielen Erklärungen zum Thema Preise ein letztes Wort in diesem Zusammenhang, und zwar an unsere Schweizer Leser. Sie haben es – wahrscheinlich mit mäßig begeisterter Miene – schon festgestellt: Es gilt, ein wenig tiefer in die Tasche zu greifen. Wegen der Veränderung des Schweizer Franken gegenüber der D-Mark und zudem gestiegener Transportkosten waren wir gezwungen, den Preis geringfügig anzuheben.

Abschließend weisen wir noch einmal auf eine Ankündigung hin, die bereits in der Modellbahn-Ausgabe 3/1990 veröffentlicht (und eben deshalb wohl nicht von allen gelesen) wurde: Der Startschuß zum 3. Internationalen Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-JOURNALS ist bereits gefallen! Wir nehmen ab sofort und bis zum 30. Juni 1990 wieder Arbeiten zur Bewertung und Veröffentlichung entgegen. Über die genauen Bedingungen und die ausgeschriebenen Preise informieren wir umfassend in unserer Ausgabe 5/1990. Ihre Redaktion



Zu unserem Titelbild

Die Nebenbahn von Burgthann nach Allersberg zählte zu den letzten Strecken, auf denen die Tenderlokomotiven der Baureihe 86 der Deutschen Bundesbahn planmäßig zum Einsatz kamen. Die Aufnahme vom 5. Juni 1972 zeigt die 086 587 mit dem N 3511 nach Allersberg in der Nähe von Burgthann.

Foto: U. Geum

Zu unserem Poster (Seite 43/44)

Wer in nächster Zeit an den Strecken zwischen Opladen und Aachen bzw. Hagen die Augen offenhält, kann einem der neuen ICE-Triebköpfe begegnen, die dort auf Probefahrt sind. (401 001 am 6. Februar 1990 bei Opladen.)

Foto: K. D. Holzborn

Die kleine Aufnahme auf Seite 44 entstand am 7. Februar 1990 in München-Allach. Der Triebkopf 401 506 verläßt das Werk im Schlepp der 140 154 in Richtung Opladen. Foto: A. Ritz

Die "Lollos" der DB	6
Modell der V 160 003 in HO	12
100 Jahre Schmalspurbahn Zittau – Oybin/Jonsdorf	14
Preußen-Report Die Gattung S 5 <sup>1</sup> (Teil 1)	22
Nur eine Nebenbahn Die Lokalbahn Mindelheim – Kirchheim	28
Premiere in Bremen	38
ICE auf ersten Probefahrten	42
Poster ICE-Triebkopf 401 001	43
Bahn-Post	45
Bücherecke	46
Vor 70 Jahren Ende der Länderbahnzeit	48
Gütesiegel DB	50
Bahn-Notizen	52
Typenblatt: bad. IV e	55



H. Obermayer

## Erschienen

Angekündigt war sie schon auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1989. Anfang dieses Jahres erschien, langerwartet von den Modellbahnern, die berühmte "Lollo" in der Baugröße H0. Märklin bietet die V 160 003 derzeit allerdings nur in einer Packung zusammen mit vier D-Zug-Wagen an. Eine Beschreibung von Lok und Wagen finden Sie auf Seite 12.



U. Geum

## Authentisch

In exaktem Maßstab und hervorragender Ausführung präsentierte sich auf der Nürnberger Spielwarenmesse ein Diorama der Talstation der österreichischen Schafbergbahn. Die Gebäude und Betriebsmodelle entstanden nach den authentischen Vorbildern im reinen Selbstbau. Alle jemals gebauten Varianten der kleinen Zahnradloks samt der dazugehörigen Wagen bietet Gerard (Wien) im Modell an. Seite 86.

## Aufgeschoben

Auf einer der beliebtesten Schmalspurstrecken der DDR, der Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn, sollte ausgerechnet im 100. Jahr ihres Bestehens zum Fahrplanwechsel Ende Mai 1990 der Reisezugverkehr eingestellt werden. Schon schien die Bahn Opfer der geplanten Erweiterung eines Braunkohlentagebaus zu werden. Da verfallen die Umwälzungen im Osten auch zu einer Aussetzung dieses Verfahrens. Den Jubiläumsfeiern steht nichts mehr im Wege. Wir stimmen Sie darauf ein – ab Seite 14.

# Inhalt

Typenblatt: bad. X b	57
Reichsbahnlok im Test	60
Fachhändler-Adressenseiten	62
Sonderfahrten und Veranstaltungen	65
Mini-Markt	66
Deutscher Staatsbahnenverband (Teil IV)	69
Von der Weihnachts- zur Osteranlage (Teil 3)	76
Der Loksuppen Calw im Modell	82
Die Schafbergbahn	86
Tips & Tricks	
Laderampe mit Trick	92
N-Anlage "Mittelheim"	96
Messe Nürnberg (Teil 2)	100
Schaufenster der Neuheiten	106

P. Schiebel



U. Geum

## Untersucht

Die "Taiga-Trommel" 132 425 war die erste Lokomotive der DR, die zu Messungen in die Bundesbahn-Versuchsanstalt München kam. Festgestellt werden sollte, ob diese Baureihe die u. a. für den Berlin-Verkehr vorgesehenen InterRegio-Züge befördern kann. Worum es dabei im einzelnen ging, erfahren Sie ab Seite 60.

# Die »Lollos« der DB



**Bilder 1 und 2:** Nach der Inbetriebnahme der "Vogelfluglinie" Großenbrode – Puttgarden (– Rødby) am 14. Mai 1963 kamen die beim Bw Lübeck beheimateten Lokomotiven der Baureihe V 160.0 bis nach Puttgarden auf der Ostseeinsel Fehmarn. Die Aufnahme oben zeigt die V 160 008 in Puttgarden neben dem 1953 gebauten Fährschiff "Deutschland". Auf der Abbildung rechts, ebenfalls Mitte der sechziger Jahre entstanden, ist eine der von Henschel gelieferten Lokomotiven (V 160 007 bis 009) zu sehen, wie sie mit einem Güterzug eine der beiden jeweils über 1 km langen Auffahrtsrampen der Brücke über den Fehmarnsund erklimmt. (Die Höhendifferenz beträgt über 20 m.) **Fotos: R. Palm** (Beide Abbildungen wurden dem Buch "Die frühe Bundesbahn – eindrucksvolle Farb-Fotografien von Reinhold Palm" entnommen, das 1989 in der Franckh'schen Verlagshandlung, Stuttgart, erschienen ist.)

Mit ihrer etwas "barocken" Frontpartie sind sie rasch zu ihrem Beinamen "Lollo" gekommen – die Vorserienmaschinen der Baureihe V 160. Insgesamt neun dieser Fahrzeuge waren in zwei Bauserien von 1959 bis 1963 bei Krupp und bei Henschel gefertigt worden. Innerhalb der Serie "Deutsche Diesellokomotiven" war diesen Prototypen im Eisenbahn-Journal 6/1983 bereits ein größerer Beitrag gewidmet. Die Maschinen hatten eine neue Epoche in der Entwicklung von Großdiesellokomotiven mit hy-

draulischer Kraftübertragung eingeleitet. Nach Ablauf von 30 Jahren, 1989, waren diese ersten einmotorigen Mehrzwecklokomotiven schon fast vergessen. Nur zwei Exemplare blieben in der Bundesrepublik erhalten – Grund genug dafür, daß in einem weiteren Bericht im Eisenbahn-Journal 2/1989 noch einmal an die Fahrzeuge erinnert wurde. Inzwischen ist die immer wieder gegebene Anregung auf fruchtbaren Boden gefallen und das erste Großserienmodell der "Lollo" in der Bau-







**Bild 3:** Mit einem Güterzug wurde diese Vorserien-V 160 bei Meckelfeld (südöstlich von Hamburg-Harburg gelegen) im Oktober 1961 im Bild festgehalten. Sie befindet sich noch im Anlieferungszustand (mit nur drei Öffnungen im unteren Lüftergitterband).  
Foto: W. Schmalfeld, Sammlung Neumann



**Bild 4:** Dieses Foto aus dem Jahre 1962 zeigt die heutige Museumslokomotive V 160 003 noch mit der ursprünglichen Lüfterzahl.  
Foto: Voith GmbH

**Bild 7:** Typisch für die Wendezügeinsätze zwischen Hamburg und Lübeck: Der E 1868 wurde auf der Lokseite durch einen zweiteiligen Doppelstockwagen verstärkt, so daß sich die V 160 002 nun mitten im Zug befindet (aufgenommen bei der Einfahrt in Lübeck Hbf am 8. September 1964).  
Foto: J. Schweichler



**Bild 5:** Am 31. August 1964, als die V 160 005 den E 820 von Lübeck nach Hamburg beförderte, war die Zahl der Lüftergitter in der unteren Reihe bereits auf vier in der rechten Seitenwand und fünf in der linken erhöht worden.

**Foto: J. Schweichler**

**Bild 6:** Mit einer interessanten Reisezugwagen-Garnitur steht die V 160 006 im April 1963 in Hamburg Hbf zur Abfahrt bereit.

**Foto: W. Schmalfeld, Sammlung Neumann**



größe H0 entstanden. Das Erscheinen dieser Nachbildung verlangt noch einige Anmerkungen zur Bauausführung des Vorbilds. Die Vorseerienmaschinen der Baureihe V 160 wiesen doch einige recht markante Unterschiede auf, die schon bei der Lieferung sichtbar waren oder sich bei späteren Umbauten ergaben. Alle Fahrzeuge, die bei Fried. Krupp in Essen gefertigt wurden – das waren die ersten Lokomotiven mit den Betriebsnummern V 160 001 bis 006 –, hatten ein besonderes Merkmal: das schmale ovale Fenster zwischen den Lüftergittern der oberen Reihe im graulackierten Band. Die weitgehend baugleichen Maschinen V 160 007 bis 009 aus den Henschel-Werken in Kassel, die 1962 und 1963 in Dienst gestellt wur-





**Bild 8:** Ab 1973 fanden die Vorserienlokomotiven der Baureihe V 160 im Güterzugdienst im Ruhrgebiet ein neues Aufgabengebiet. Die 216 003 ist hier am 30. August 1983 mit dem Gag 58150 (Rodenhaus – Köln-Kalk) auf der Angertalbahn unterwegs. **Foto: T. Feldmann**

den, hatten anstelle des ovalen ein rechteckiges Fenster erhalten.

Recht augenfällige Unterschiede zeigten sich auch unterhalb der "Gürtellinie" bei der Anzahl und Anordnung der Lüftergitter. Bei ihrer Indienststellung verfügten die ersten Maschinen über je drei Öffnungen in jeder Seitenwand. Bereits wenige Jahre später wandelte sich das äußere Bild der Fahrzeuge in diesem Bereich. In der rechten Seitenwand war nun ein weiteres Gitter hinzugekommen; in der linken waren es sogar zwei.

Eine andere äußerliche Änderung vollzog sich

in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre, als das graue Farbband im oberen Teil der Maschinen dem roten Einheitsanstrich für Diesellokomotiven der Deutschen Bundesbahn weichen mußte. Weitere Farbvarianten der "Lollos" gab es aber bei der DB nicht mehr. Erst nach ihrem Verkauf an die Hersfelder Kreisbahn erhielt die 216 004 ein orangefarbenes "Kleid" mit blauen Absetzstreifen. Über die Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE), bei der sie ein kurzes Gastspiel gab, kam die Maschine im Dezember 1989 in den Besitz der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG). Derzeit erhält sie im

Depot Weissach eine neue Lackierung. In ozeanblau/beiger Lackierung, dem damals neuen Farbschema der DB entsprechend, gelangten die Lokomotiven 216 001 und 006 zu der italienischen Gesellschaft Azienda Consorziale Transporti (ACT).

Als sich die Deutsche Bundesbahn dazu durchringen konnte, einer der noch vorhandenen Maschinen der Nachwelt zu erhalten, war dafür zunächst die 216 008 vorgesehen. Diese Lok landete jedoch auf dem Schrottplatz im AW Bremen; an ihre Stelle als Museumslokomotive trat die 216 003, die als letzte ihrer Bauart noch

**Bild 9:** Ein Blick ins Bw Wanne-Eickel am 16. April 1983: Neben Lokomotiven der Baureihe 140, 221 und 260 war dort an diesem Tag bis zu ihrem nächsten Einsatz auch die 216 003 abgestellt. **Foto: T. Feldmann**





**Bild 10:** Mit dem Gag 58109 ist die 216 007 am 5. November 1975 am Abzweig Anger (in der Nähe von Ratingen West gelegen) in Richtung Wülfrath unterwegs. Foto: W. Bügel

Ende 1983 zum Bestand des Bw Oberhausen 1, dem früheren Betriebswerk Gelsenkirchen-Bismarck, zählte. Nach einer gründlichen Aufarbeitung im AW Bremen, durchgeführt im Januar 1984, wurde die Lok am 5. März z-gestellt und am 30. April 1984 ausgemustert und in den Museumsbestand übernommen. Neben der alten Farbgebung und Betriebsnummer der V 160 003 hat die Maschine auch wieder einen Dieselmotor der Ursprungs Ausführung erhalten. Beibehalten wurden aber die zusätzlich eingebauten Lüftergitter in beiden Längsseiten. HO



**Bild 11:** Die ehemalige 216 004 ist seit Dezember 1989 im Besitz der WEG. Am 19. Januar 1990, als diese Aufnahme in Weissach gemacht wurde, waren die Arbeiten an einem neuen Farbanstrich noch in vollem Gange. Foto: Th. Küstner

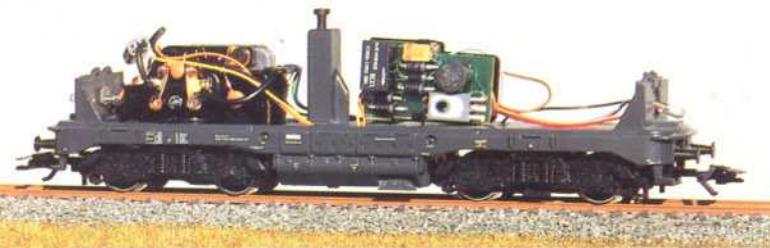
**Bild 12:** Die 216 003 steht am 29. Oktober 1983 mit einem Sonderzug im Güterbahnhof Köln-Mülheim. Rechts ein Triebzug der Baureihe 403. Foto: W. Bügel



# Modell der V 160 003 in der Nenngröße H0



**Bild 1:** Das Märklin-H0-Modell der V 160 003.



**Bild 2:** Der traditionelle Märklin-Antrieb und ein elektronischer Umschalter in der "Lollo".

**Bild 3:** Die Zugpackung enthält einen neu gestalteten 1.-Klasse-Wagen.

**Bild 4:** Einer der beiden neuen 2.-Klasse-Wagen.

**Bild 5:** Der ebenfalls neue Gepäckwagen ist sehr gut ausgeführt und verfügt über vier bewegliche Rolltore. **Alle Fotos: H. Obermayer**

Zu Beginn dieses Jahres erschien sie nun, die langerwartete "Lollo" in der Baugröße H0. Die Lokomotive V 160 003 wird zusammen mit vier D-Zug-Wagen in einer Packung angeboten, die Märklin bereits während der Nürnberger Messe 1989 angekündigt hatte. Das Modell entspricht in Farbgebung und Bauausführung dem Zustand des Vorbilds bei der Indienststellung. Als Basis diente das Druckfuß-Fahrwerk der Serienlok, die sich seit Jahren im Märklin-Sortiment befindet.

Dem Vorbild entsprechend sind die Vorratsbehälter abgewandelt worden. Unverändert hat man dagegen die Drehgestelle übernommen,

die weitgehend baugleich sind, bei den Prototypen aber nur an den äußeren Radsätzen mit Sandkästen ausgerüstet waren. Diese kostensparende Maßnahme kann durchaus noch akzeptiert werden, zumal der Kompromiß das ansonsten gute Gesamtbild nicht stört. Völlig daneben liegt Märklin mit der negativen Wiedergabe des DB-Emblems. Der Fehldruck wird offenkundig, wenn man ihn mit den zahlreichen Bildbeispielen vergleicht, die in der Packung in einem Sonderdruck aus dem Eisenbahn-Journal 2/1989 enthalten sind.

Recht wohlgeformt ist das aus Kunststoff gespritzte Gehäuse. An die Befestigungsschraube

gelangt man nach vorsichtigem Abheben des dafür vorgesehenen Gittereinsatzes auf dem Dach der Lokomotive. Unter dem Gehäuse verbergen sich der traditionelle Antrieb und ein elektronischer Fahrtrichtungsumschalter. Mit der Fahrtrichtung wechselt auch die weiße Dreilicht-Spitzenbeleuchtung. Alle vier Räder des angetriebenen Drehgestells sind mit Haftreifen versehen.

Der in der Packung enthaltene Schnellzug der sechziger Jahre besteht aus zwei grünen Wagen Büm mit unterschiedlicher Nummer, einem blauen Wagen 1. Klasse Aüm und einem grünen Gepäckwagen Düm mit vier beweglichen Rolltoren. Bei den Reisezugwagen handelt es sich um Neuentwicklungen mit einer Länge über Puffer von 270 mm, mit kompletter Inneneinrichtung und automatischer Kurzkuppelung. Die Fahrzeuge sind bereits für den Einbau einer Innenbeleuchtung vorbereitet und zeichnen sich durch tadellose Lackierung und Beschriftung aus. Lokomotive und Wagen sind einzeln nicht zu haben. Unter der Art.-Nr. 2864 ist die schicke Zugpackung mit konventionellem Antrieb erhältlich; für digitalen Betrieb steht sie unter der Art.-Nr. 2664 zur Verfügung.

Wer die Lok einzeln erwerben will, muß sich noch etwas gedulden. Im Rahmen der begrüßenswerten Kooperation mit Märklin hat Trix die "Lollo" übernommen und wird das Modell in der zweiten Jahreshälfte für das System Trix International auf den Markt bringen. Sollte es bei der angekündigten Ausführung der Epoche IV bleiben, müßten einige Korrekturen am Gehäuse vorgenommen werden. Als Neuheit des Jahres 1990 schuf Märklin die "Lollo" auch im Maßstab 1:220, also in der Baugröße Z. **HO**

