



Eisenbahn Journal

ISSN 0171-3671

2/1980

April / Mai

DM	6,50
sfr	6,80
öS	55,—
hfl	8,30
bfr	120,—
Lire	3500,—

Das große Farbbildvergnügen!

Modellbau Fachzeitschrift • aktuell • informativ





2/80

ISSN 0171-3671

6. Jahrgang

Einzelheft	DM	6,50
	sfr	6,80
	öS	55,-
	hfl	8,30
	bfr	120,-
	Lire	3500,-

Verlag, Herausgeber und Vertrieb:
H. Merker

Redaktion: Hermann Merker

Ständige Mitarbeiter:

Horst Obermayer
R. Barkhoff
Curt G. Zillmer
Peter Schiebel

Layout und Grafik: G. Gerstberger

Modellaufnahmen:

Atelier Paur
Ing. Horst Obermayer
Bernd Schmid
Peter Schiebel

Druck: Printed in Italy
by Nuova Grafica Moderna S.p.A. - Verona

Eisenbahn-Journal erscheint 1980 6x.
Erhältlich ist die Zeitschrift im Modellbahn-
Fachhandel, im Buchhandel und Bahnhofs-
buchhandel, oder direkt beim Verlag.

Die Bezugsgebühren im Fach- und Buch-
handel siehe oben.
Bei Direktbezug siehe unten.

Abonnement: 39,- ohne Portokosten
Einzelheft: 6,50 + 1,- DM Porto

Postscheckkonto München Nr. 57199-802
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der
Vervielfältigung setzen das schriftliche Ein-
verständnis des Verlages voraus

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt noch Anzeigen-Preisliste Nr. 3 vom
1. Januar 1980.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.
Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgeforderte Einsendungen von Beiträgen
können nur zurückgeschickt werden, wenn
Rückporto beiliegt!



Neue Auflagenhöhe 22 000
Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2

Aus dem Inhalt

	Seite
Mitteilungen	2
Die letzte Hauptuntersuchung für eine 01 Lokomotive	4
Zweiachsige offene Rundschieber-Seitenentladewagen der DB	8
BW Skizzen	11
Die Lokomotive Nr. 104 und 105 der Lübeck-Büchener Bahn (LBE)	14
„Zeche Walsum“ Schmalspurbetrieb mit Heeresfeldbahn-Diesellokomotiven	18
Die Köf 0607 der OHE im Modell	20
Kleine Ursache – große Wirkung	22
D-Zug Wagen der Deutschen Reichsbahn, Bauart 1928	24
Das österreichische Krokodil	26
Messe-Streiflichter '80	29
Rai-Mo (Rail-Modell)	35
Poster	36
Wie schnell fährt die Deutsche Reichsbahn Baureihe 99 ⁷³⁻⁷⁶	42
48	48
Deutsche Kleinlokomotiven	52
Mini-Markt, Artikelbewertung, Bestellkarte	55
DBC – D Dampfbahn-Club Deutschland	58
Die Baureihe 99 ⁴⁶⁰ – die leichtesten der 750 mm-Spur	60
„Die Gleislose“ von Monheim	62
Neues von der kleinsten Modellbahn der Welt	64
Unsere Bücherecke	68
Die 41 018 in Österreich	68
Neuheiten-Journal	70
Schmalspur-Mallet-Lokomotiven 99 633 und 99 637	73

Bitte beachten Sie die Werbebeilage der Firma M+F
(Bestelliste) in Journal Mitte! Seite 37–40.

**Bitte beachten Sie die Werbebeilage der Firma M+F
(Bestelliste) in Journal Mitte!**

Zu unserem Titelbild:

Als die BR 01 Ende der sechziger Jahre im Raum Nürnberg noch planmäßig ihren Dienst
versah, entstand das Foto der 01 202 in Nürnberg-Rbf. **Farbfoto: H. Obermayer**

Zu unserem Poster S. 36/41

Ein weiteres Dokument vom künstlerischen Schaffen Max Baumbergs ist diese Reproduktion
eines Aquarells der 18 484 Gattung S 3/6.



Bild 1: Die 01 204 (012204-4) nach der Zwischenausbesserung (L 5) am 27. 3. 78 in Meiningen.

M. Weisbrod, Leipzig

Die letzte Hauptuntersuchung für eine 01-Lokomotive

Der 26. November 1979 wird als historisches Datum in die deutsche Lokomotivgeschichte eingehen. An diesem Tag verließ die 01 204 (neu 012 204-4) nach einer Hauptuntersuchung das Reichsbahnausbesserungswerk „Helmut Scholz“ in Meiningen.

Die 01 204, im Jahre 1936 von Henschel & Sohn unter der Fabriknummer 23 256 gebaut, erhielt eine L 7/K 7 (früher L 4/K 4), also eine Hauptuntersuchung von Lauf- und Triebwerk und Kessel. Bei der Aufarbeitung nach dieser Schadgruppe wurde die Maschine ebenfalls neu bereift. Damit steht die Lokomotive, die von der Deutschen Reichsbahn als betriebsfähige Traditionslokomotive vorgehalten wird, für einen vollen Erhaltungsabschnitt, also

für mindestens sechs Jahre, zur Verfügung. Die 01 204 ist am 15. November 1978 von der Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn zur Erhaltung als betriebsfähige Traditionslokomotive ausgewählt worden, weil sie als einzige 01-Lok der DR noch über die meisten Einzelbauteile nach den Originalkonstruktionen des Indienststellungsjahres 1937 verfügt.

Lediglich die Original-Graugußzylinder mußten noch während der Zeit ihres planmäßigen Einsatzes gegen Neubauzylinder in Stahlschweißkonstruktion (wie sie auch 33 Maschinen der Baureihe 01^s erhalten hatten) getauscht werden. Zur vollständigen Rückversetzung in den Originalzustand

hätten noch die Seilzüge zu den Kesselsicherheitsventilen gegen handbetätigte Drehzüge ausgetauscht werden müssen.

Auch der Anbau einer Indusi-Lichtmaschine und des Indusi-Magneten wäre noch nötig gewesen. Ein Tender 2'2' T 32, mit dem die 01-Lokomotiven geliefert worden waren, steht dem Bw Dresden bereits zur Verfügung. Es wurde in Zusammen-

Bild 2: Die 01533 von Bw Saalefeld bringt den D 504 nach Leipzig und passiert eine Stahlträgerbrücke in Leipzig-Rosental.

Foto: M. Weisbrod, Leipzig

Bild 3: Die 01 235 unter Dampf im Bw-Köln-Deutz im Mai 1967, die BR 78 021 links daneben.

Foto: H. J. Vorsteher





Bild 4: Die 01 187 im Plandienst noch vor der Computernummerierung im Bw Hof (2. 7. 68)

Foto: H. J. Vorsteher

Bild 6: Die 01 2114-5 wird im Bw Helmstedt mit neuen Vorräten versehen (24. 12. 73)

Foto: Ch. Fricke ▶

hang mit der Hauptuntersuchung der 03 001 aufgearbeitet (November 1978); doch das Bw Dresden bevorzugt für den Betriebseinsatz den rollengelagerten Tender 2'2' T 34. Heimat-Bw der 01 204 wird das Bw Dresden in der Zwickauer Straße bleiben (früher Bw Dresden-

Altstadt). Dort sind alle Anlagen zur Unterhaltung noch vorhanden und in Betrieb, denn es ist noch Wende-Bw für die Zittauer und Kamenzer 52⁵⁰. Die betriebsfähigen Traditionslokomotiven sind Stammpersonalen zur persönlichen Betreuung zugeteilt. Eisenbahnfreunde aus beiden deut-

schen Staaten werden die imposante Schnellzuglokomotive, die auch für das Titelbild unseres Buches „Baureihe 01“ Porträt stand, noch manches Jahr vor Sonderzügen bewundern können.

H. M.

Bild 5: Endabnahme der 01534 im Raw Meiningen.

Foto: M. Weisbrod, Leipzig





Bleibende Erinnerungen an die Baureihe 01

Wie der vorhergehende Beitrag zeigt, geht nun auch bei der Deutschen Reichsbahn der DDR die Zeit der mächtigen Dampflokomotive der Baureihe 01, zumindest was den fahrplanmäßigen Einsatz angeht, unwiderruflich zu Ende. Zwar bleibt die 01 204 als Traditionslokomotive noch einige Jahre für Sonderfahrten erhalten, dennoch heißt es auch hier langsam Abschied zu nehmen von der vielleicht typischsten aller deutschen Einheitslokomotiven.

Noch schlechter sieht es für die Eisenbahnfreunde in der Bundesrepublik aus. Hier ist die 01 praktisch nur noch als stillstehendes Denkmal zu besichtigen. Ein Grund also, nach Veröffentlichungen zu schauen, die dieser Baureihe gewidmet sind und die Erinnerung an sie wachhalten können.

„Baureihe 01“ von Weisbrod/Petznick

Eine ganze Reihe von Veröffentlichungen befaßt sich mit der Baureihe 01. Es gab jedoch bisher noch kein Buch, das so peinlich genau recherchiert war. Die Autoren haben nicht einfach auf Überliefertem aufgebaut, sondern sie sind der Sache wirklich auf den Grund gegangen und konnten so eine ganze Reihe von Dokumenten und Protokollen ausgraben, die die wirklichen Vorgänge bei der Entstehung der Baureihe 01 und des Einheits-Typenprogramms aufzeigen.

Weiterhin bringt das Buch eine genaue Übersicht der verschiedenen Varianten der Baureihe mit allen technischen Details, einschließlich der Um-

bauten der DR und DB nach dem 2. Weltkrieg. Der Leser erhält eine wirklich umfassende Information über Konstruktions- und Leistungsmerkmale der Lok.

Besonders zu erwähnen ist das Kapitel über den Arbeitsablauf in einem Ausbesserungswerk – für viele Eisenbahnfreunde wohl die erste Möglichkeit, Informationen dieser Art zu erhalten.

Der Text des Buches wird ergänzt durch 288 meist großformatige Fotos, davon 16 in Farbe, die die Baureihe in allen Varianten und unter Einsatzbedingungen ebenso wie im Ausbesserungswerk zeigen. Die Druckqualität der Fotos ist hervorragend, ebenso wie die Bildauswahl.

Besonders hervorzuheben sind die exakten Zeichnungen, die den Bildteil ergänzen und auch dem Modellbauer eine Fülle von Informationen liefern.

Alles in allem hat das Buch wohl in jeder Beziehung den Anspruch darauf, das Standardwerk über die Baureihe 01 zu werden.

P. Schiebel

Weisbrod/Petznick: Baureihe 01. Großformat mit 64 Zeichnungen und 288 Fotos auf 288 Seiten, dazu ein doppelseitig bedrucktes Faltblatt. Hermann-Merker-Verlag, Fürstenfeldbruck, Preis 56,- DM.

Die Baureihe 01 im Film

Der Klaus-D.-Holzborn-Verlag bringt eine neu vertonte und neu zusammengeschnittene Fassung des bekannten DB-Film „Wie war sie eigentlich, die Dampflokomotive“ in Super-Acht-Color mit Magnetton heraus.

Bei einer Spiellänge von etwa 20 Minuten zeigt der

Film eine Fahrt der Lokomotive 01 147 mit einem Sonderzug von Hof/Saale nach Neuenmarkt-Wirsberg einschließlich der Fahrtvorbereitungen. Der erste Teil des Films zeigt die Versorgung der Lok im Bw Hof. Der Betrachter sieht eindrucksvolle Aufnahmen von der Arbeit der Besatzung und der Bw-Arbeiter und erhält einen guten Einblick in den Betrieb des Werkes.

Im zweiten Teil werden dann Aufnahmen der Lokomotive gezeigt. Trotz schöner Bilder von einer Fahrt durch die reizvolle Landschaft des Fichtelgebirges und Oberfrankens kann dieser Teil nicht so recht befriedigen. Dies liegt an der Neuvertonung, bei der auf den früheren DB-Text und die unterlegte Musik verzichtet wurde und man statt dessen den Bildern lediglich Dampflokomotivgeräusche von der Schallplatte, noch dazu oft nicht synchron zu den Bewegungen des Triebwerks, unterlegte. Dadurch wirkt dieser Teil etwas eintönig im Gegensatz zu dem ersten.

Die Autoren sollten sich überlegen, ob es nicht besser wäre, hier einen informativeren Ton vorzusehen, auch um dem im Vorspann formulierten Anspruch, die Leistungsfähigkeit, aber auch die Grenzen der Dampflokomotive aufzuzeigen, besser zu genügen. Es wäre schade, wenn das hervorragende Bildmaterial durch einen nicht äquivalenten Ton entwertet würde.

P. Schiebel

„Wie war sie eigentlich, die Dampflokomotive“, Super-Acht-Colorfilm mit Magnetton. Klaus-D.-Holzborn-Verlag, H-FILM, München, Preis 298,- DM.

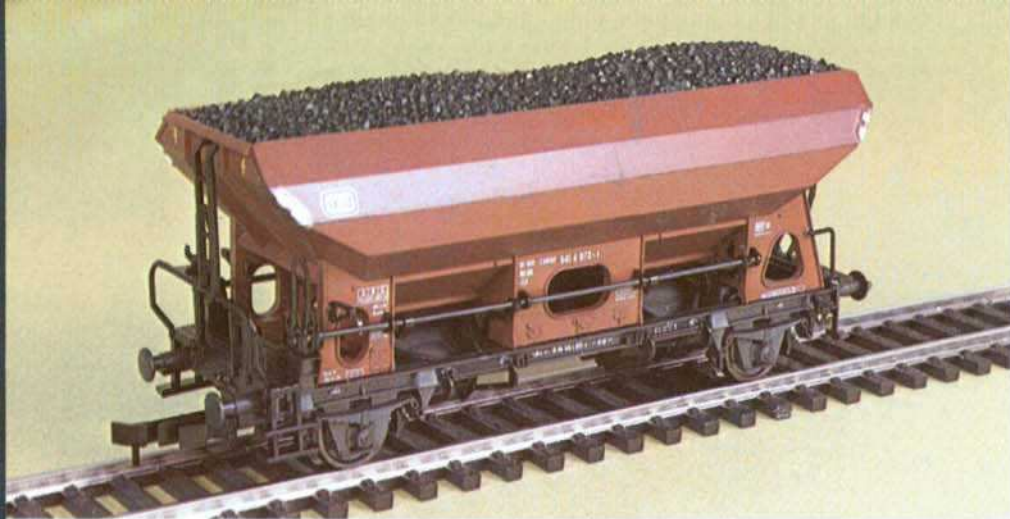


Bild 1: Das ist das H0-Modell des erstklassig ausgeführten Rundschieber-Seitenentladewagens.

Zweiachsige offene Seitenentladewagen der DB

Im ständigen Bemühen, neue und attraktive Fahrzeuge für den Modellbahnbetrieb zu schaffen, entstand jetzt bei Roco in Salzburg das Modell des zweiachsigen offenen Rundschieber-Seitenentladewagens 541 4 973- 9 der Gattung **Ed**, Bauart-Nr. **090**.

Wie gar nicht anders zu erwarten, besticht auch dieses Fahrzeug wieder durch die exzellente Ausführung und durch die Vielzahl feinsten Einzelheiten. Allein schon das Untergestell des Wagens darf als Meisterwerk des Formenbaues bezeichnet werden. Auch die Nachbildung des vollkommen geschweißten Wagenkastens und dessen Beschriftung ist tadellos; vermisst wird lediglich die Bauartnummer, auf die man wohl wegen ihrer Winzigkeit und der dadurch beim Druck auftretenden Probleme verzichtet hat.

Zusätzlich zu den vielen bereits vom Hersteller montierten Einzelheiten liegt jedem Wagen noch ein Tütchen mit insgesamt 19 Steckteilen bei. Dies sind Seitenzughaken, Griffstangen, Schlußlichtträger, Schüttrutschen samt dem erforderlichen Gestänge, Bremsgestänge und Bremsbacken. Beigefügt ist außerdem ein kleiner Bogen mit Schiebbildern der Bremskennzeichen und mit den Oberleitungswarnblitzen. Besondere Sorgfalt ist bei der Montage der Bremsbacken erforderlich. Diese müssen beim Einklipsen richtig einrasten, da sie sonst den leichten Lauf der Achsen beeinträchtigen. Leider ist die Montageanleitung etwas düster. Es ist deshalb zweckmäßig, die Anordnung des Schüttrutschengestänges am Vorbild, zumindest aber an unseren Originalfotos zu studieren.

Geliefert wird das Modell mit einem herausnehmbaren Einsatz einer Kohlenladung, unter der sich

ein Ballastgewicht verbirgt. Am Wagen befindet sich die Standardkupplung; das Fahrzeug ist jedoch bereits für die Umrüstung auf die Roco-Kurzkupplung vorbereitet. Hier ist man dem Kunden sehr weit entgegengekommen; jetzt ist nur noch der Kupplungskopf auszutauschen, eine Arbeit, die von jedermann ohne Schwierigkeiten vorzunehmen ist. Dieser kleinen Mühe wird man sich gerne unterziehen, wenn man erst einmal entdeckt hat, wie gut ein solcher kurzgekuppelter Zug aussieht. Besonders reizvoll ist es, aus den Talbot-Wagen längere Ganzzüge zu bilden, zumal die Fahrzeuge als außerordentlich preisgünstig zu bezeichnen sind. Bei einem solchen Einsatz müßte man dann allerdings den Kohleneinsatz entfernen und durch eine Schotterimitation ersetzen. Bei der Deutschen Bundesbahn verkehren aus diesen Wagen gebildete Ganzzüge vor allem in jenen Regionen, in denen am Ausbau der S-Bahn-Netze gearbeitet wird.

Aufgrund ihrer Bauart eignen sich die offenen Selbstentladewagen für die Beförderung aller Schüttgüter, die nicht nässeempfindlich sind. Entwickelt wurden die Wagen in der Mitte der fünfziger Jahre, als man daranging, die Be- und Entladung von Eisenbahnfahrzeugen zu mechanisieren. Gebaut wurden Wagen mit festen Auslaufrutschen für die Entladung auf Förderbänder und mit zusätzlichen schwenkbaren Auslaufrutschen, die eine Bunkerentladung erlauben. Inzwischen sind die Wagen mit festen Auslaufrutschen **Ed 085** nicht mehr im Einsatz. Alle heute verkehrenden Bauarten verfügen über zusätzliche schwenkbare Auslaufrutschen mit unterschiedlicher Höhe über der Schienenoberkante. Die ältesten Fahrzeuge sind jene der Gattung **Ed**

084, die schon von weitem leicht an den gekröpten Längsträgern zu erkennen sind; sie haben einen Laderaum von 28,5 m³. Am Beginn des Jahres 1977 belief sich der Eigentumsbestand der DB auf 464 Wagen.

Ab 1957 wurde dann die Gattung **Ed 086** mit knapp 2 000 Exemplaren in Dienst gestellt, die nun bereits über einen Laderaum von 33,5 m³ verfügen. Mit denselben Hauptabmessungen und gleichem Laderaum folgten 1959 die Gattung **Ed 089** und ab 1960 die Wagen der Gattung **Ed 087**, die sich im wesentlichen nur durch die Ausführung des Federgehänges über den Achslagern unterscheiden. Von ersteren betrug der Bestand zu Beginn des Jahres 1977 insgesamt 2608 Fahrzeuge; von der Gattung **Ed 087** liefen zu jenem Zeitpunkt 1 629 Wagen.

Als weitere Gattung erschien dann 1962 die Wagenbauart **Ed 090**, und ab 1971 schließlich folgten die Wagen der Gattung **Eds 090**. Bei diesen beiden Bauarten mit mehr als 16 200 Exemplaren beträgt das Ladevolumen nun 40,0 m³; dies erlaubt eine bessere Ausnutzung der Lastgrenze auch bei Ladegütern mit geringerem Schüttgewicht.

Die offenen Selbstentladewagen der Gattung **Ed** sind vollkommen geschweißt, sowohl das aus Walzprofilen bestehende Untergestell als auch der Wagenkasten. In jeder Seitenwand sind zwei Entladeöffnungen, die mit je einem Rundschieber verschlossen sind. Diese Schieber werden durch besondere Handhebel von einer Bühne an einem Wagenende geöffnet und geschlossen. Durch eine Klinkensperre lassen sich Schieberöffnungen bis 200 mm in 7 Abstufungen von 25 mm einstellen. Darüber hinaus läßt sich jeder Schieber auch

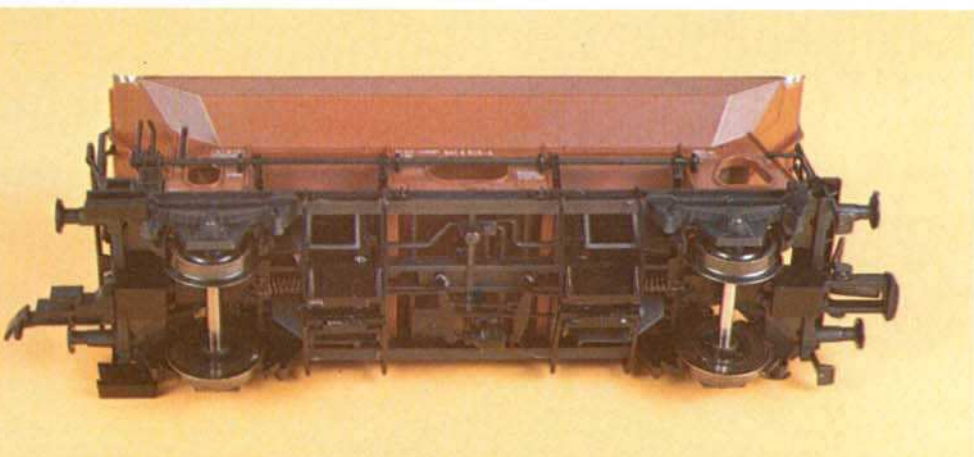


Bild 2: Besser kann man ein Modellfahrzeug eigentlich gar nicht mehr machen. Der Wagen hat eine Standard- und eine Kurzkupplung.



Bild 4: Einen etwas größeren Laderaum mit 33,5 m³ hat dieser Wagen der Gattung Ed 086, der noch mit Einfachschaken am Federgehänge ausgestattet ist.

Bild 3: Mehr als 16 200 Fahrzeuge dieser Gattung Ed 090 mit einem Laderaum von 40 m³ sind bei der DB eingesetzt.

noch ganz bis zum Maß von 500 mm öffnen. Die Unterkante des festen Auslaufrutschen liegt bei leeren Wagen 720 mm über der Schienenoberkante, bei den Wagen der Bauart Ed 084 bei 680 mm. Die Unterkante der ausgeschwenkten beweglichen Auslaufrutschen liegt einheitlich 415 mm über der Schienenoberkante.

Neben dem Einsatz in Ganzzügen mit bis zu 40 Wagen zum Transport von Kies, Sand und Schotter zu Orten großer Bauvorhaben findet man die Selbstentladewagen aber auch auf den Gleisanschlüssen von Baustoffhandlungen und sogar beim Kohlenhändler um die Ecke, der gerade wieder einmal eine neue Ladung Eierbriketts erhält.

Nachdem die internationalen Eisenbahnverbände UIC und OSShD die Richtlinien für die einheitliche Kennzeichnung der Güterwagen überarbeitet haben, ergaben sich für einige Wagengattungen neue Bezeichnungen. So werden seit 1. 1. 1980 die vorstehend beschriebenen Selbstentladewagen als Gattung Fc geführt. Alle Wagen werden innerhalb der nächsten vier Jahre umgezeichnet.

HO

Bild 5: Ein Wagen der Gattung Ed 084 mit gekrüppeltem Langträger.

Alle Fotos: HJO

