



ISSN 0171-3671

Eisenbahn JOURNAL 1/1980

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

Modellbahn + **F**achzeitschrift • aktuell • informativ



Unser Mini-Markt ist nur für Privatanzeigen bis zu 4 Zeilen!

1/80
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 Fürstentfeldbruck 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 Fürstentfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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



Auflagenhöhe 20 000

Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstentfeldbruck, Röntgenstraße 2

Aus dem Inhalt.....

	Seite
Mitteilungen	2
Impressum	3
Die E 69 005 wird 50 Jahre alt	4
Neu von Roco	11
Sämtliche Faller-Neuheiten ausgeliefert	14
Aus der Geschichte der Bagdad-Bahn	16
Neu von Liliput	18
Bw-Skizzen	19
Zusammenbau der Heeresfeldbahn-Diesellokomotive in Spurweite HOe	22
HFB-Lok in Normalspur	24
Die BR 23 — Vorbild und Modell	26
Württembergische Tssd	33
Max Baumberg — Lokomotivingenieur und Lokomotivmaler	35
EISENBAHN-JOURNAL Poster	36
Neuheiten-Vorschau auf die Nürnberger Spielwarenmesse '80	39
Wieder Dampf auf der Ybbstalbahn	42
Variationen mit POLA-Bausätzen	52
Die Baureihe E 05	56
Zusammenbau der Baureihe 93	58
Mini-Markt, Artikelbewertung, Bestellkarte	61
Winterimpressionen	64
„Hohenstein“ — Modellanlage eines Bw	66

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

Zu unserem Titelbild:

Zu Beginn der siebziger Jahre zählten auf den von Crailsheim ausgehenden Strecken solche Nahverkehrszüge aus vierachsigen Umbauwagen, bespannt mit Lokomotiven der Baureihe 023, zum alltäglichen Bild. Hier ist die 023 005 der ersten Lieferserie auf der Fahrt nach Schwäbisch Hall-Hessenthal.

Farbfoto: Obermayer

Zu unserem Poster, Seite 36/37:

Die 18 319, eine der schnellsten, sereimäßigen
Länderbahn-Schnellzuglokomotiven.

Aquarell: Max Baumberg (1953)



Bild 1: Während der großen Fahrzeugausstellung im Mai 1979 in München-Freimann war die E 169 005 auf der Strecke von Murnau nach Oberammergau im Dauereinsatz. Foto: Obermayer

Die E 69 005 wird 50 Jahre alt

Schon immer übten die Lokal- und Nebenbahnen einen besonderen Reiz auf die Eisenbahnfreunde unseres ganzen Landes aus. In den letzten Jahren erschienen denn auch viele Veröffentlichungen zu diesem Thema.

Neben den zahlreichen dampfbetriebenen Nebenbahnen kommt der elektrifizierte Lokalbahn von Murnau nach Oberammergau eine besondere Bedeutung zu. Vor nunmehr

75 Jahren war auf dieser knapp 24 km langen Strecke eine neue Epoche in der Zugförderung eingeleitet worden. Im Jahr 1905 wurde dort, erstmals in Deutschland, der planmäßige elektrische Zugbetrieb mit Einphasenwechselstrom aufgenommen. Die Fahrleitung hatte eine Spannung von 5500 Volt bei einer Frequenz von 16 2/3 Hertz.

Bei der Aufnahme des elektrischen Betriebes

am 24. Januar 1905 standen vier Triebwagen und die kleine zweiachsige Elektrolok LAG 1 zur Verfügung. Bereits im Jahr 1919 wurden die Triebwagen aus dem Verkehr gezogen; die kleine Ellok versah hingegen bis zum 1. Oktober 1954 treu und brav ihren Dienst, zuletzt unter der Betriebsnummer E 69 01, die sie nach der Übernahme der LAG durch die Deutsche Reichsbahn im Jahr 1928 erhalten hatte.





Bild 3: Anlässlich einer Sonderfahrt waren alle drei betriebsfähigen E 69 im Bahnhof Murnau zu sehen. Foto: Lüdecke

Bild 4: Im Plandienst kam die E 169 005 Ende Mai 1979 mit den Edelstahl-Nahverkehrswagen dreimal täglich nach Oberammergau. Foto: Obermayer







Bild 6: E 69 in winterlicher Landschaft in der Nähe von Grafenaschau. Foto: C. Asmus

Dienstälteste DB-Lok

Bereits 1909 traf die LAG 2 in Murnau ein, die als älteste betriebsfähige deutsche Ellok mit der Betriebsnummer 169 002 auch heute noch im Einsatz steht. Vier Jahre später konnte die ebenfalls noch vorhandene LAG 3 in Dienst gestellt werden, und im Jahr 1922 folgte schließlich die LAG 4.

Ein starkes Anwachsen des Reiseverkehrs auch außerhalb der Zeit der Passionsspiele in Oberammergau und zunehmende Lasten im Güterverkehr machten bald den Einsatz einer weiteren und stärkeren fünften Elektrolokomotive erforderlich. So kam es im Jahr 1930 zum Bau der schwersten, größten und leistungsstärksten Elektrolokomotive der LAG. Am Bau der Maschine, die als LAG 5 bezeichnet wurde, beteiligten sich die Firma J. A. Maffei und die Siemens-Schuckert-Werke. Der Anschaffungspreis des Fahrzeuges wurde mit 142 429,- Mark beziffert.

Gegenüber den ersten vier Lokomotiven hatte die LAG 5 nicht nur wesentlich stärkere Tatzlagermotoren, sondern auch einen längeren Achsstand und einen voluminöseren Aufbau erhalten. An den geräumigen Führerstand schließen sich die verhältnismäßig hohen Vorbauten an, die zu den Stirnfronten leicht abgechrägt sind.

Auch in der elektrischen Ausrüstung unterscheidet sich die E 69 05, wie sie ab der Übernahme der LAG durch die Deutsche Reichsbahn hieß, recht eindeutig von den anderen Maschinen. Bei einer Geschwindigkeit von

36 km/h wird die Stundenleistung mit 605 kW angegeben, und die Dauerleistung beträgt 565 kW bei 37 km/h. Diese Leistung und das hohe Reibungsgewicht von zunächst 32,0 t ließen die problemlose Bewältigung nahezu aller Aufgaben auf der Strecke von Murnau nach Oberammergau zu.

Der ursprünglich vorhandene Stromabnehmer mit zwei Schleifstücken wurde später gegen einen Regelstromabnehmer ausgetauscht. Zu den besonderen Einrichtungen der Lokomotive zählen die BBC-Sicherheitsfahrschaltung und ein BBC-Nockenschaltwerk, das im Jahr 1936 in der LAG-Werkstätte Murnau eingebaut wurde.

Einheits-Strom system 1954

Nach der Umstellung der Strecke auf das Einheits-Stromsystem der DB mit 15 kV bei 16 2/3 Hertz, die am 4. Oktober 1954 abgeschlossen war, stand die im AW München-Freimann umgebaute E 69 05 als erste der fünf vorhandenen Lokomotiven zur Verfügung. Seit dem Umbau, bei dem die Lok auch neu vermessen und gewogen wurde, ist an der Maschine ein Eigengewicht von 34 t angeschrieben.

Fünzig Jahre nach ihrer Indienststellung ist die 169 005 immer noch rüstig und unentwegt im Einsatz vor Reise- und vor Güterzügen. Mit ihrem schmucken weinroten Kleid mit dem schmalen gelben Zierstreifen über dem Um-

laufflech ist sie ein beliebtes Fotomodell für unzählige Eisenbahnfreunde.

Zur Abrundung dieses Berichts dient eine Zeichnung der Lokomotive nach der Urpause Nr. 109 143 der Firma Maffei, in der die Maschine im Bauzustand von 1930 bis 1954 dargestellt ist. Wesentliche Unterschiede zum heutigen Zustand sind nicht zu erkennen.

Der Vollständigkeit halber sei noch darauf hingewiesen, daß sich H. Jacobs aus Berlin der Mühe unterzogen hat, sämtliche Lokomotiven der Baureihe 169 zu vermessen und in ihrer heutigen Ausführung zu zeichnen. Auf diese Arbeit und auf die hervorragenden Zeichnungen im Maßstab 1:10 werden wir mit Sicherheit noch zurückkommen.

Leider gibt es von der 169 005 bis heute kein maßstabsgerechtes Modell. Das bereits vor vielen Jahren erschienene HO-Fahrzeug von Piko ist im Detail zwar recht ordentlich ausgeführt, paßt aber mit einem Baumaßstab von etwa 1:80 absolut nicht zu den heutigen HO-Fahrzeugen.

HO

Bild 2, Seite 5: E 69 unterwegs von Unter- nach Oberammergau. Foto: Asmus

Bild 5, Seite 7: Im Bahnhof Bad Kohlgrub (im April 1979) bei starkem Schneegestöber. Foto: Mletzko



Bild 7: E 69 002 steht vor ihrem Mittagszug nach Oberammergau. Foto: C. Asmus

Zeichnung 1: Diese Zeichnung zeigt die E 69 05 in ihrem Bauzustand von 1930 bis 1954. **Zeichnung:** HJO

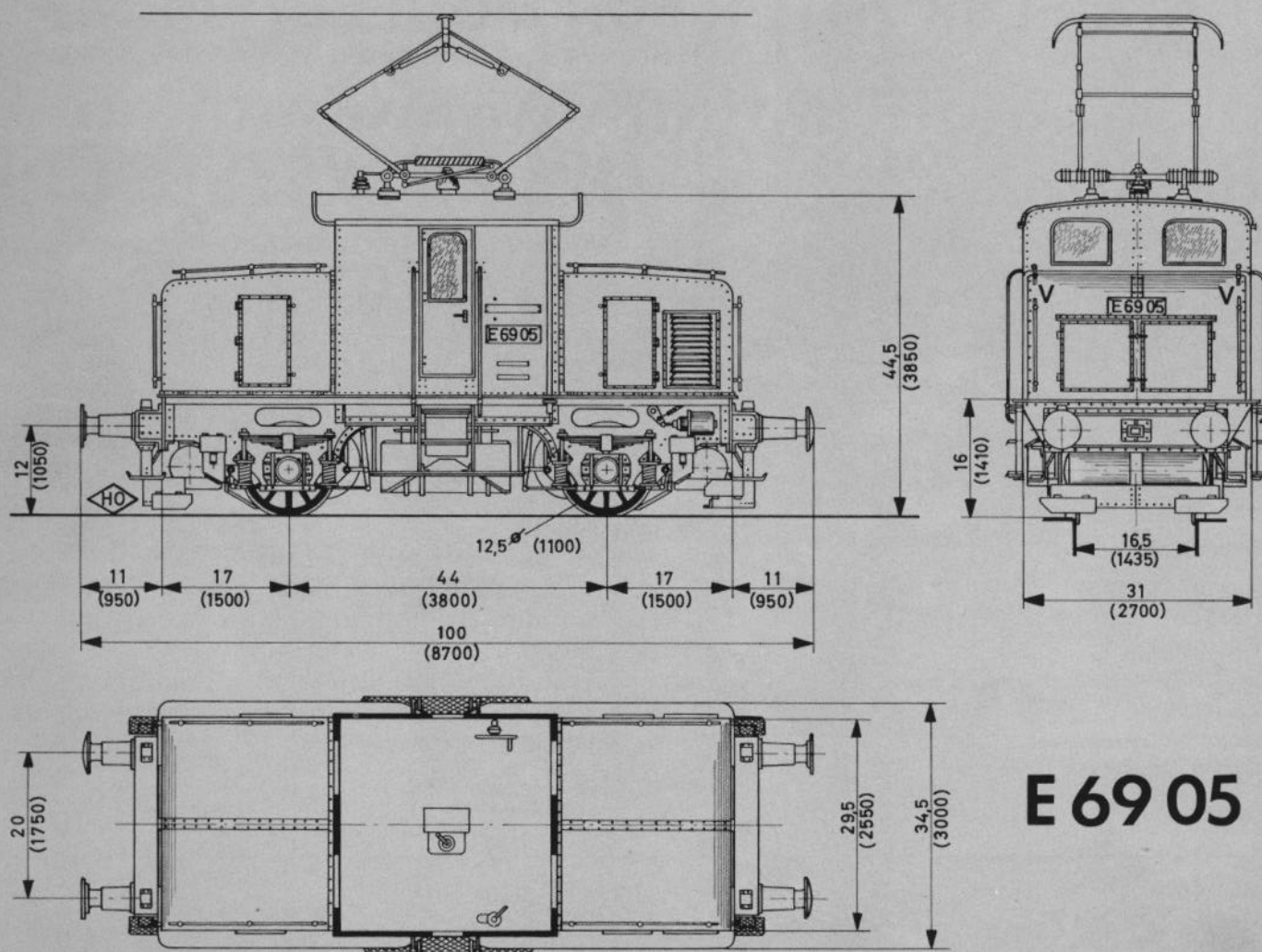




Bild 8: Im Jahr 1974 entstand diese Aufnahme der 169 005 am alten Lokschruppen in Murnau. Foto: HJO

HANDELSKONTOR FÜR MODELLTECHNIK

Import und Generalvertrieb · v.-Kurtzrock-Ring 8a · 2000 Hamburg 65 · Ruf 040/5366811

BRITISH MODELRAILWAYS

RATIO

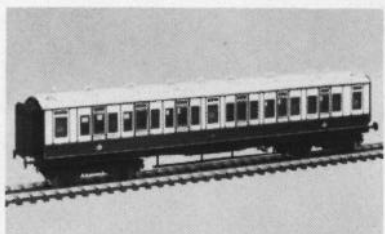
Plastic Models



RATIO Nr. 5065, 12-ton Van

Plastikbausätze:
 Lokomotiven
 Personenwagen
 Güterwagen
 Signale
 Zäune
 Metall-Figuren
 RATIO-Katalog

LNWR Arc Roof Coach Nr. 5732



N. & K.C. KEYSER LTD

Metall-Lokbausätze von K's

Nr.L3 GWR 33xx Class 4-4-0

Nr.L12 MR KIRTLEY 0-6-0

Nr.L19 SR ADAMS RADIAL

4-4-2 Tank

Nr.L32 LMS BEYER-GARRATT

2-6-0-0-6-2

Nr.L38 LNER ex NE-Y8

Mehr MODELLBAHN für weniger Geld!

Erstmals in Deutschland, englische Modellbahnen. Komplette Plastik- und Metallbausätze.

Lieferung nur über den Modellbahnfachhandel. Wir senden Ihnen gerne unsere Händlernachweise zu.

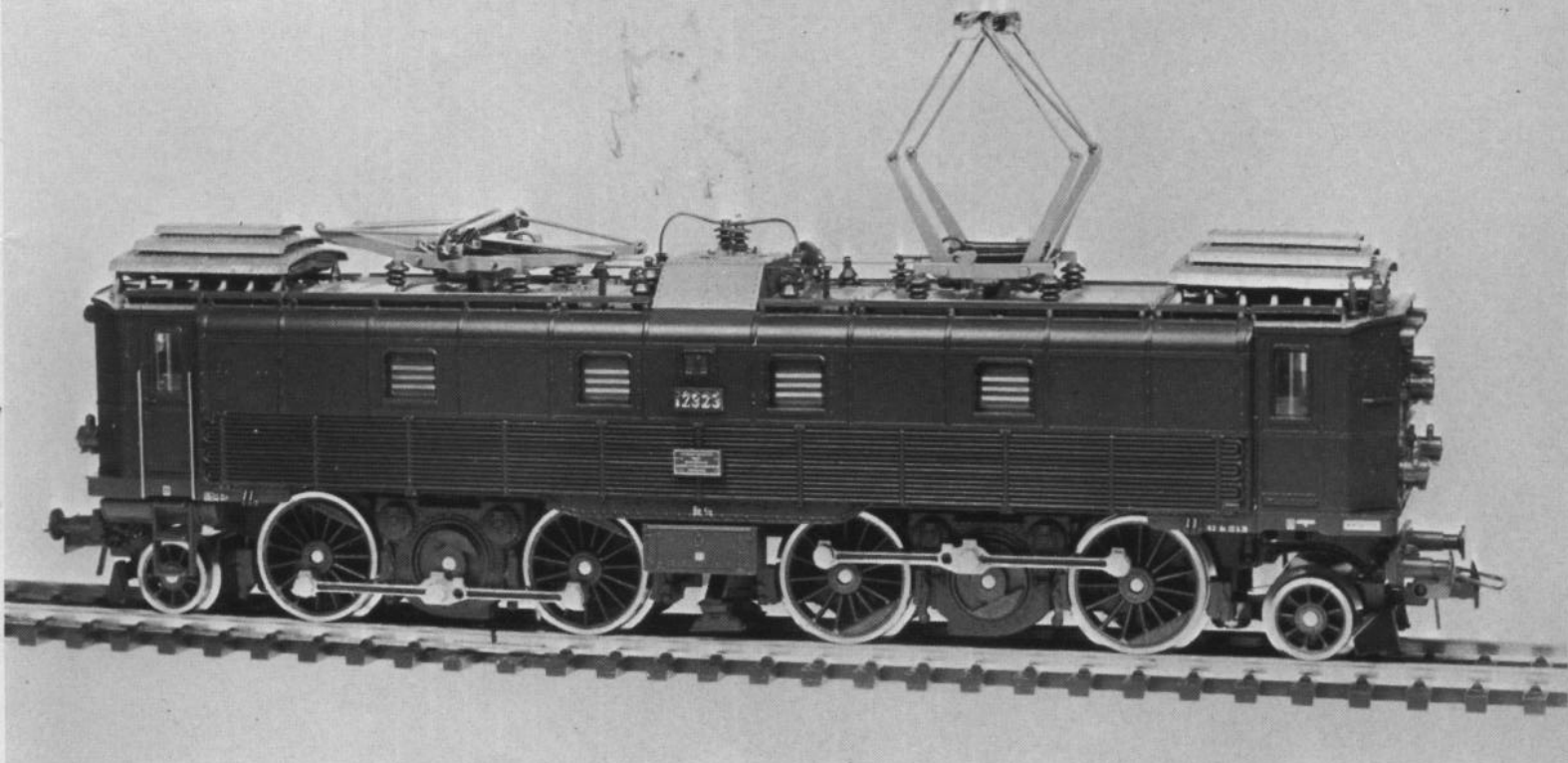


Bild 1: Ein perfektes und preiswertes Modell im HO-Maßstab ist diese Be 4/6 von Roco nach einem Vorbild der SBB.

Neu von Roco

Be 4/6 der SBB

Das internationale Fahrzeug-Sortiment aus dem Hause Roco hat schon wieder eine interessante und beachtenswerte Bereicherung erfahren, diesmal nach einem berühmten Vorbild aus der Schweiz. Ausgewählt wurde die Elektrolokomotive 12 323 der Gattung Be 4/6 für den Schnellzugdienst auf der Gotthardstrecke.

Diese mächtigen Maschinen waren in der Zeit von 1919 bis 1922 in vier Lieferserien mit insgesamt 40 Fahrzeugen in Dienst gestellt worden. Die Ausmusterung des letzten Exemplars erfolgte erst 1976; drei Lokomotiven blieben aber als Museums- bzw. Denkmallokomotiven der Nachwelt erhalten.

Charakteristisch für diese Maschinen sind die beiden zweiachsigen Triebwerke mit Blindwellen, die langen Reihen von Kühlrohren an beiden Längsseiten und die hohen Dachaufbauten über den Widerständen an beiden Dachenden.

Das Roco-Modell der Be 4/6 im HO-Maßstab ist in gewohnter Art und Weise wieder exzellent ausgeführt und in Detail und Technik kaum zu überbieten. Der Standardmotor mit zwei Wellenenden und mit einer Schwungmasse ist mittig in einem besonders voluminösen und schweren Ballastblock gelagert, der wie immer eine Schaltplatine trägt. Über ein Kardangelenk, ein Schnecken- und ein Stirnradgetriebe wird jeweils die vordere Achse der beiden Triebgestelle angetrieben. Die Blindwelle und die innenliegende Achse sind über Stangen gekuppelt. Je ein Rad der direkt angetriebenen Achsen trägt einen Haftreifen.

Das Modell läuft sehr gut, weich und taumelfrei. Bemerkenswert groß ist die Zugkraft der Lokomotive; das Zugkraftdiagramm kann aus

technischen Gründen leider erst in der nächsten Ausgabe nachgereicht werden. Mit einer Preisempfehlung von 125,- DM darf die Maschine noch zu den recht preiswerten Modellen gezählt werden.

Packwagen

Vor dem Jahreswechsel ist nun auch noch der vierte Wagen der „Preußen-Serie“ fertig geworden. Hierbei handelt es sich um den hübschen alten Packwagen Pwi Pr 99 mit Oberlichtaufsatz und langen durchgehenden Trittbrettern an beiden Längsseiten. Das Modell ist wieder tadellos beschriftet; beigelegt ist eine Packung mit Handgriffen, einem Dachlüfter und einem Gasbehälter für

den Wagenboden. Im Gegensatz zur Angabe im Katalog hat der Wagen jedoch keine Speichen-, sondern Scheibenräder erhalten. Der empfohlene Richtpreis von 14,80 DM ist sehr günstig.

Postwagen

Einen besonderen Modellbahnerwunsch erfüllt Roco mit dem Behelfs-Bahnpostwagen der unter der Katalog-Nr. 4217 jetzt zur Auslieferung gekommen ist und für 13,80 DM erhältlich sein wird. Der fein nachempfundene Bretteraufbau, die vergitterten Fenster und das hohe Tonnendach sind die besonderen Merkmale dieses Modells, dessen Packung Handgriffe und Zurüstteile beiliegen.

Bild 2: Mehr als viele Worte zeigt diese Detailaufnahme der Be 4/6 mit der Betriebsnummer 12 323.

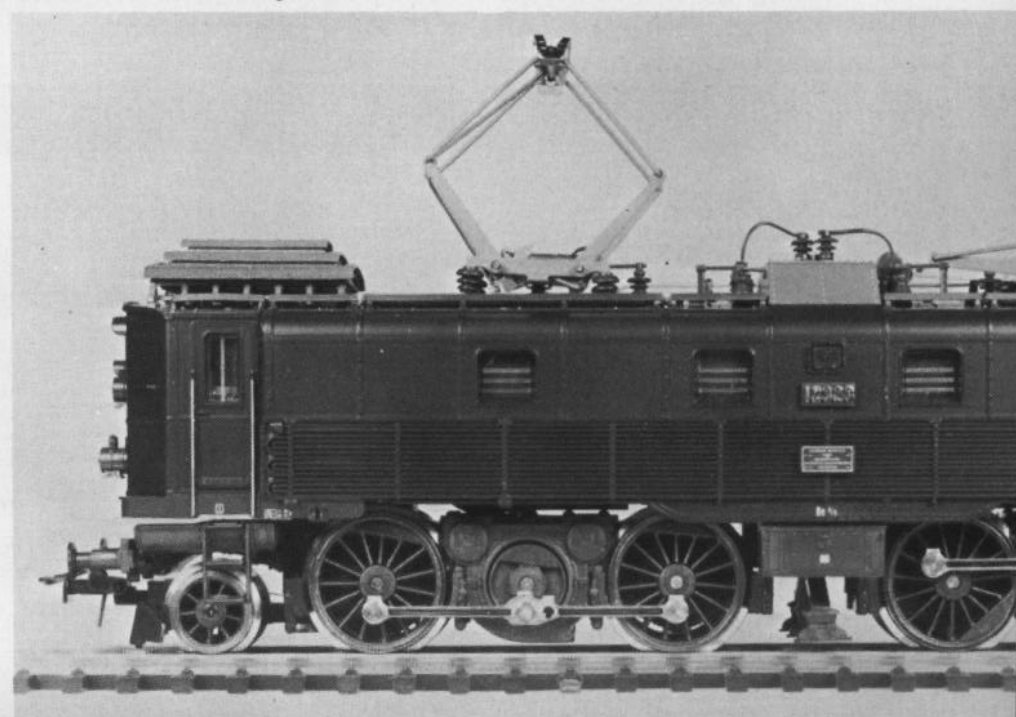




Bild 3: Mit diesem hübschen Packwagen Pwi Pr 99 ist nun die Serie der alten „Preußen“ komplett.

Alle Fotos: HJO



Bild 4: So sieht der kürzlich erschienene Behelfs-Bahnpostwagen in der Baugröße HO aus, bei dem die Zurüstteile noch nicht eingesetzt sind.

Kühlwagen

Als letzte Neuheit des Jahres 1979 erreichte uns schließlich noch ein moderner Kühlwagen der Deutschen Bundesbahn, für den uns eine Preisempfehlung von 11,90 DM vorliegt. Zu den Besonderheiten dieses ebenfalls sehr schönen und sorgfältig beschrifteten Modells mit sehr großem Achsstand zählen das blaue Kühlaggregat an einem Wagenende und das

Lenkachswehrwerk. Vom Erwerber sind noch die Griffstangen und mehrere Schiebebilder anzubringen, die der Packung beigegeben sind.

Inzwischen sind in Salzburg längst die Vorbereitungen für die Nürnberger Messe 1980 angelaufen. Topmodell in der Baugröße HO wird die Dampflok der BR 23 sein, auf die wir ja schon an anderer Stelle dieser Ausgabe eingegangen sind. Viel Beachtung wird

aber auch der ET 85 samt dem Steuerwagen ES 85 finden.

Die Freunde der N-Bahn dürfen sich gleich auf zwei Dampflokmodellen freuen. In Arbeit befinden sich die BR 03¹⁰ in Stromlinienverkleidung und die Güterzuglok der BR 44. Eine Garnitur von fünf Schürzenwagen wird das Sortiment im Maßstab 1:160 ebenfalls bereichern und sicherlich eine gute Aufnahme finden.

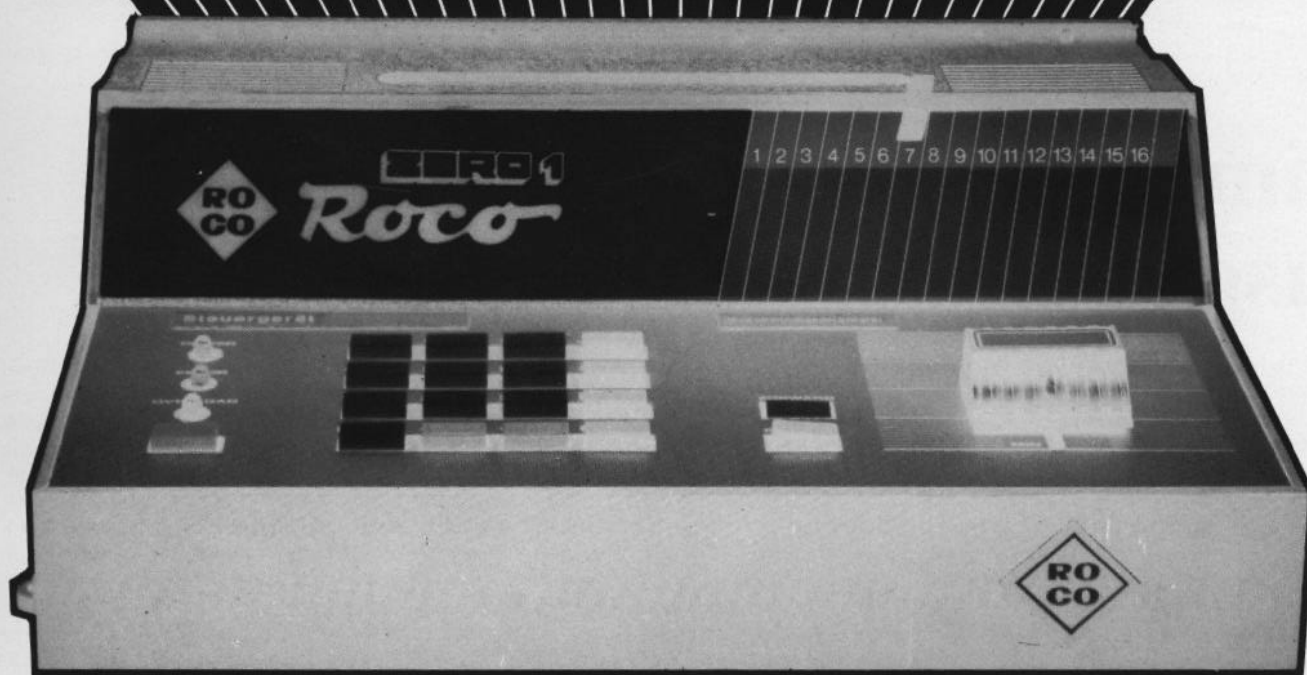
HO

Bild 5: Letzte Neuheit des Jahres 1979 ist dieser moderne Kühlwagen der DB mit vorgebautem Kühlaggregat.



Roco fährt elektronisch in die Zukunft.

**RO
CO**



ZERO 1

... das sind 16 Lokomotiven in einem Stromkreis, alle fahren unabhängig voneinander

... das sind 100 andere Funktionen (Weichen, Signale etc.) zum Steuern

... das sind 2 Drähte von der Steuerzentrale zur Anlage

ZERO 1

ein revolutionäres Steuerungssystem für die Modellbahn.

Weitere Höhepunkte des ROCO-Modelljahres 1980:

HO Dampflokomotive BR 23
Triebwagenzug
ET 85

N Dampflokomotive
BR 03¹⁰
Schürzenwagen

Bitte informieren Sie sich auf der Nürnberger Spielwarenmesse auch über die vielen anderen Neuentwicklungen des Jahres.

Roco Modelleisenbahnen
Der Zukunft um einen Schritt voraus!



Bild 1: Der Bahnhof Lenzkirch von der Bahnsteigseite.

Sämtliche Faller-Neuheiten '79 ausgeliefert

Wenige Tage vor Weihnachten erreichte uns ein Paket mit sämtlichen Faller-Neuheiten des Jahres 1979.

Das recht umfangreiche Angebot enthält einige ausgesprochene Leckerbissen für die Modellbahner, sowohl im HO-Maßstab als auch in N.

Als erstes ist der Bahnhof „Lenzkirch“ zu nennen, ein sehr gutes maßstäbliches Modell in Combi-Kit-Bauweise. Dieser Bahnhof wirkt durch seine realistische Farbgebung und reichhaltige Detaillierung ganz ausgezeichnet und paßt bestimmt in jede Mittelgebirgslandschaft. Gerade bei solchen alten Gebäuden zeigen sich die Vorteile dieser

Bauweise, denn es wäre in herkömmlicher Kunststoffbauweise sehr schwierig, die entsprechenden Alterungsspuren so echt darzustellen.

Durch gekonnte Vorbildwahl und entsprechend gute Ausführung bestechen auch die beiden Tunnelportale des Loreley-Tunnels, die im Journal 4/79 bereits ausführlich vorgestellt wurden.

Ebenfalls einem originellen Vorbild entspricht die überdachte Holzbrücke, die sowohl als Straßen- und als Eisenbahnbrücke verwendet werden kann. Bei Abnahme des Daches ist sogar ein Oberleitungsbetrieb möglich; allerdings geht dann einiges von der

charakteristischen Bauweise verloren. Die Brücke ist sehr weitgehend und fein detailliert und ansprechend maßstäblich, wie die meisten der neuen Faller-Modelle. Auch in Kunststoffbauweise ausgeführt sind die beiden neuen Fachwerkgebäude, das Rathaus von Alsfeld und das Fachwerkhaus „Miltenberg“, die beide durch Ausführung und Farbgebung gefallen.

Als Gegenstück dazu ist das moderne Hotel „Merkur“ zu erwähnen, das mit seinen angebauten Läden und dem abgesetzten Zimmertrakt sehr hübsch gegliedert ist. Leider ist hier jedoch der Maßstab etwas verniedlicht, die Stockwerkshöhe beträgt nur knapp

Bild 2: Das Rathaus von Alsfeld in Vollkunststoff-Ausführung.



Bild 3: Die hölzerne Straßen- oder Eisenbahnbrücke nach tiroler Vorbild.



20 mm; das entspricht beim Vorbild einer Zimmerhöhe von 1,75 m!

Reizend in verschiedener Hinsicht wirkt das kleine Ferienhaus, das durch sein großes Dachfenster den Einblick in ein Maleratelier ermöglicht, wo Maler und Modell zu bewundern sind. Die entsprechenden Preiserfiguren gehören ebenso zur Ausstattung, wie der Beleuchtungssatz – ein Beispiel, das die Schule machen sollte.

Die Serie der Ausgestaltungs-Sets wird in diesem Jahr fortgesetzt durch einen Wochenmarkt mit Obst- und Gemüseständen, Würstchenbude und vielen anderen Einzelheiten sowie durch zwei kleine Bachbrücken.

Nicht ganz so zahlreich sind die Neuheiten für die Spur N; außerdem sind sie alle schon bekannt, da sie in Baugröße HO schon länger im Faller-Sortiment sind.

Das ändert jedoch sicher nichts daran, daß sich der N-Anhänger wohl vor allem über die Bahnsteigbrücke „Radolfzell“ freuen wird, die in HO vor zwei Jahren Furore machte (siehe auch Journal 1/78). Die N-Ausführung ist ebenso fein und filigran durchgebildet, wie der „große Bruder“. Passend dazu gibt es einen Bahnsteigsatz zur Verlängerung der Bahnsteige.

Der Bahnhof „Reichenbach“ stellt ein ländliches Empfangsgebäude in Fachwerk- bzw. Holzbauweise dar und eignet sich besonders für kleinere Anlagen.

Auch der Güterschuppen wurde aus dem HO-Programm übernommen. Er wirkt sehr hübsch und paßt besonders in gebirgige Landschaften. Hervorzuheben ist außerdem, daß zu dem Bausatz eine ganze Reihe von Ausschmückungsteilen, wie Kabelrollen, Fernsprechkäuschen, Schwellenstapel und Prellbock gehört.

Peter Schiebel



Bild 4: Hotel Merkur mit den integrierten Ladengeschäften.

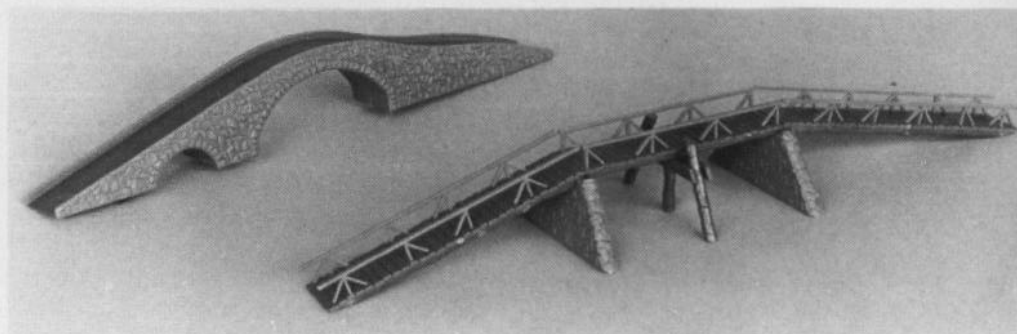
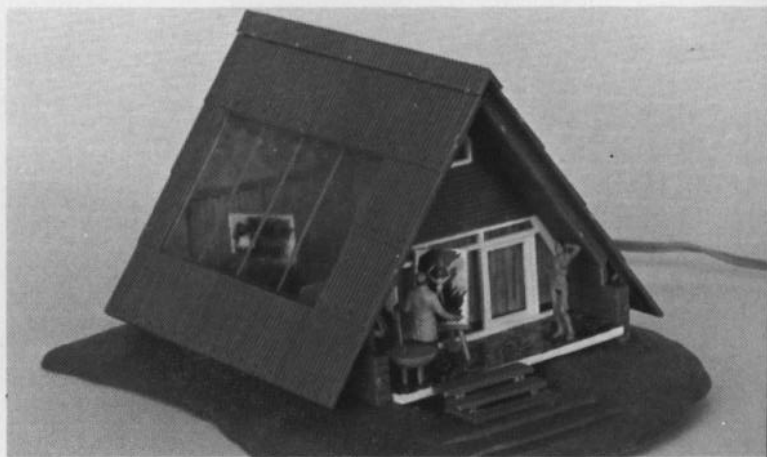
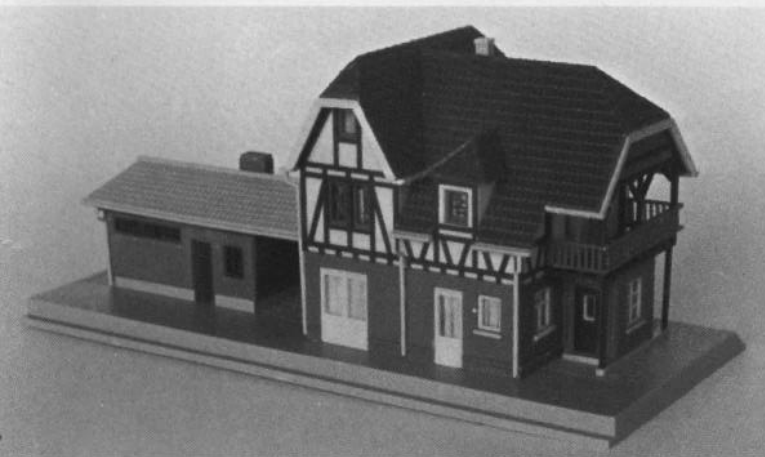


Bild 5: 2 Bachbrücken als kleine Ausgestaltungsteile.

Bild 6: Der Bahnhof Reichenbach in Baugröße N (Bahnsteigseite).

Bild 7: Das in jeder Hinsicht reizende Modell eines Künstler-Ateliers.

Bild 8: Der langerwartete Bahnsteigs-Übergang von Radolfzell in Baugröße N.





Aus der Geschichte der Bagdad-Bahn

Bei fast jedem Gespräch über die türkischen Eisenbahnen kommt die Rede auf die Bagdad-Bahn. In der Tat hat dieses imposante Bauwerk von fast 2400 km Länge viele Jahre die Spalten

der internationalen Presse gefüllt und manche Spannung zwischen den damaligen Großmächten hervorgerufen.

An der Entstehung dieses Rückgrats der späteren türkischen Staatsbahn waren maßgeblich deutsche Firmen und vor allem deutsche und österreichische Finanzkreise beteiligt. Bereits



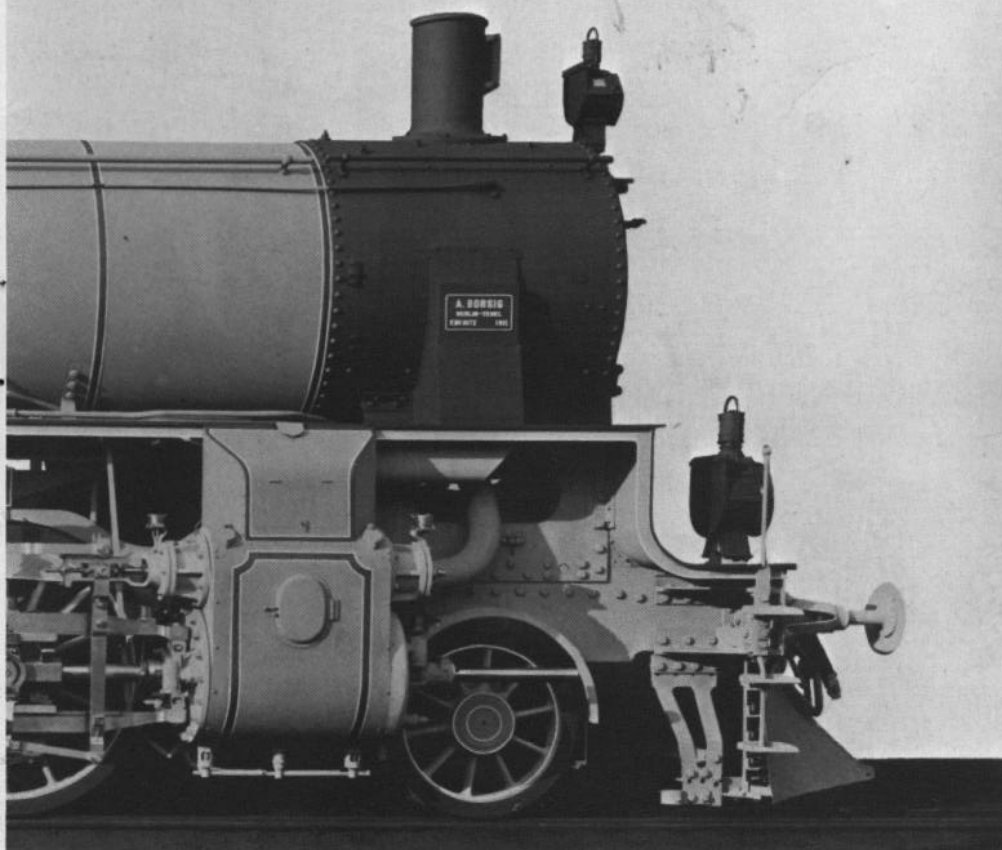


Bild 1: Der Achsdruck betrug in der ersten Ausbaustufe 13,5 t. Für den Weiterbau legte man sich auf 18,5 t fest. Die Lieferung von Lokomotiven, Borsig 1911 an C.F.O.A. waren schon darauf ausgerichtet. Die Hilfsachse wurde später, nach Verstärkung des Oberbaus und der Brücken entfernt.

Bild 2: 1 C Personenzuglokomotive gebaut von Borsig (ca. 1912)

1872 hatte der deutsche Ingenieur Wilhelm Pressel, von der türkischen Regierung zum Generaldirektor der türkischen Eisenbahnen in Asien berufen, den Plan entwickelt, vom Bosphorus zum Persischen Golf eine Eisenbahn zu bauen. Jedoch erst 1887, unter Sultan Abdul Hamid II., kam es zu der großen Wende in der Eisenbahnpolitik der Türkei.

Vornehmlich deutschen Finanzkreisen wurde das Projekt „schmackhaft“ gemacht; an der

Spitze der Interessenten ist Georg Siemens (der erste Präsident der Deutschen Bank) zu nennen. So wurde auch am 4.10.1888 einer Bankgruppe die Konzession für die Strecke Izmit-Eskischehir-Ankara (485 km) erteilt. Nach türkischem Recht konstituierte sich die Societe du Chemin de Fer Ottomane d'Anatolie (Anatolische Eisenbahngesellschaft) unmittelbar nach der Konzessionierung.

Die Gleisspitze des im Mai 1889 begonnenen

Baus erreichte bereits am 31.12.1892 Ankara. Beachtlich, wenn man die hohen Viadukte und vielen Tunnels in Betracht zieht! Verschiedene Studien über den Weiterbau in Richtung Bagdad kamen zu dem Ergebnis, vorerst die Strecke Eskischehir — Konya mit 434 km Länge zu bauen. Am 15.2.1893 erfolgte dafür die Konzessionierung, und 1896 wurde Konya erreicht. Bauausführender war die Frankfurter Firma Philipp Holzmann.

Damit war vorerst der Vorbau in Richtung Bagdad beendet. Die Vorkonzessionierung für die eigentliche Bagdad-Bahn wurde am 23.12.1899 erteilt; jedoch dauerte es noch bis zum 21.3.1903, bevor man die endgültige Konzession vergab. Der Gründung der Societe Imperiale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad am 13.4.1903 — wiederum unter Führung deutscher Finanzkreise — stand nunmehr nichts mehr im Wege. Die gesamte Strecke Konya — Persischer Golf teilte man in 200 bis 250 km lange Baulose ein, nachdem man sich für diese Streckenführung entschieden hatte.

Die Arbeiten des ersten Abschnitts Konya — Bulgurlu wurden noch im Jahre 1903 aufgenommen, und am 25.10.1904 war Bulgurlu erreicht. Politische und finanzielle Schwierigkeiten verhinderten den Weiterbau bis 1908.

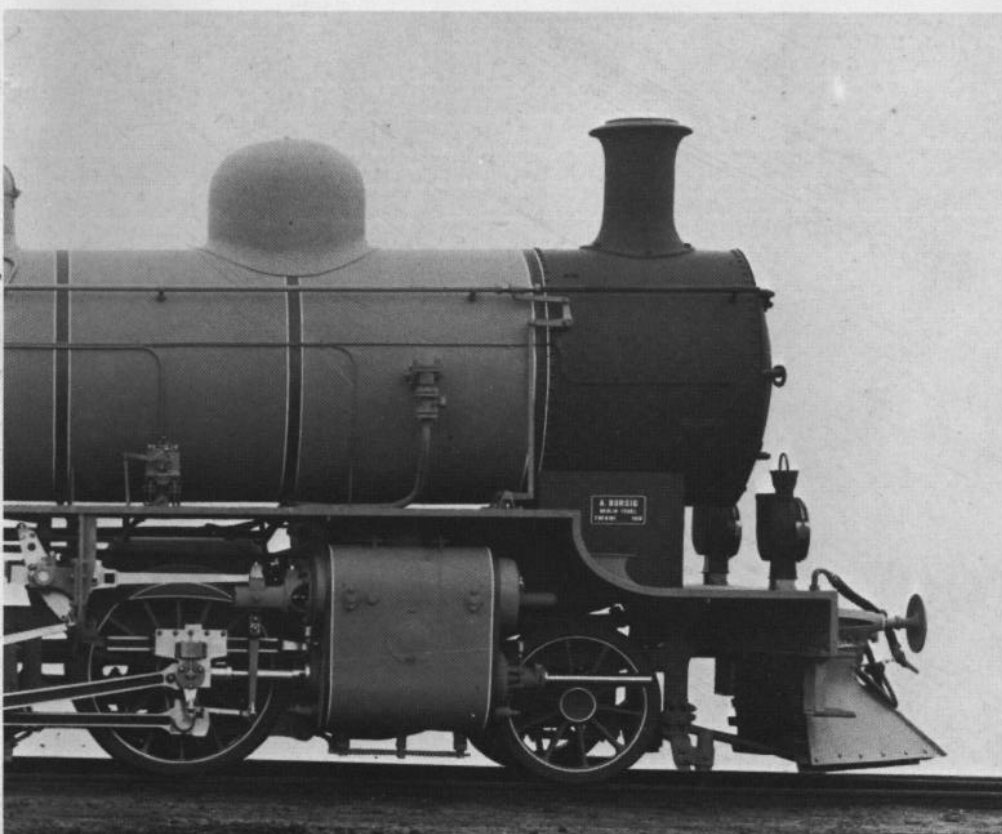
Bei der Durchquerung des zilizischen Taurus sowie des Amanus-Gebirges taten sich erhebliche Schwierigkeiten auf, so daß der Bau bis zum Kriegseintritt der Türkei an der Seite der Mittelmächte nur etwa 100 km bis Tel Ebiad (Euphrat-Überquerung in Richtung Bagdad) von Bulgurlu aus gediehen war. Diese Strecke wurde im zilizischen Taurus auf etwa 37 km und im Amanus-Gebirge auf etwa 101 km durch die noch nicht fertiggestellten Tunnelbauten (gesamte Länge 20 km) unterbrochen. Erst am 15.11.1916 wurde der letzte Tunnel durchschlagen.

Während der Ausbaurbeiten an den Tunnels wickelte man auf den verlegten Schmalspurgleisen Kriegstransporte ab. Am 9.10.1918 fuhr der erste durchgehende Zug von Haidar Pascha nach Nissibin, nachdem die Tunnels für Vollspurbetrieb ausgebaut und der Streckenvorbau in Richtung Osten von Tel Ebiad aus (220 km) bis dorthin gediehen war.

Die weiteren Kriegseignisse verhinderten den Weiterbau der Bagdad-Bahn und somit die Schließung der noch bestehenden Lücke Nissibin—Samarrah. Von hier aus war die Strecke bis Bagdad in Betrieb.

Unter Mustafa Kemal Pascha gelang es 1920, die wichtigsten türkischen Eisenbahnen, die infolge des Waffenstillstands unter französischer und englischer Militärverwaltung standen, in staatlichen Betrieb zu überführen. Die Fertigstellung der Bagdad-Bahn von Nissibin bis Samarrah fiel nicht mehr in das Staatsgebiet der Türkei. Sie erfolgte in Teilabschnitten durch die Engländer, Franzosen und die inzwischen neugebildete irakische Staatsbahn und fand mit der Schließung des letzten Teilstücks Mossul—Baiji am 15.7.1940 ihren Abschluß. Am 17.7.1940 fuhr, infolge des Zweiten Weltkriegs kaum beachtet, der erste durchgehende Zug von Haidar Pascha nach Bagdad.

A. Pöllnitz



**Abo-Kündigung:
3 Monate vor Abo-Ablauf**

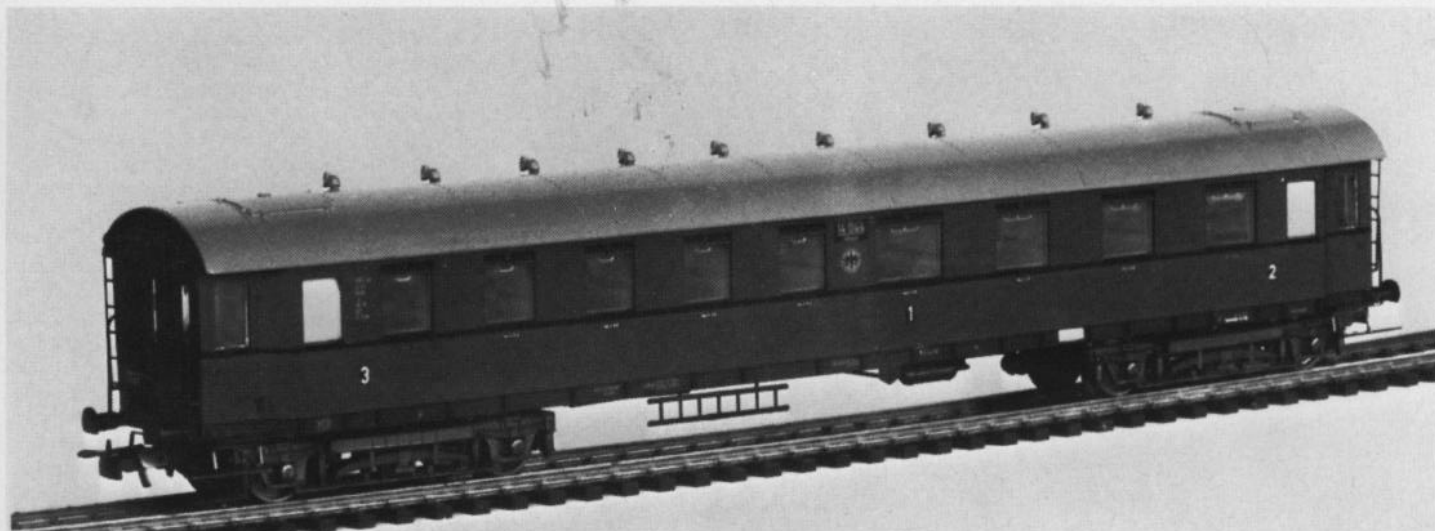


Bild 1: Einer der neuen Waggon in der Ausführung 1.-2.-3.-Klasse (A-B-C 4ü).

Neu von Liliput

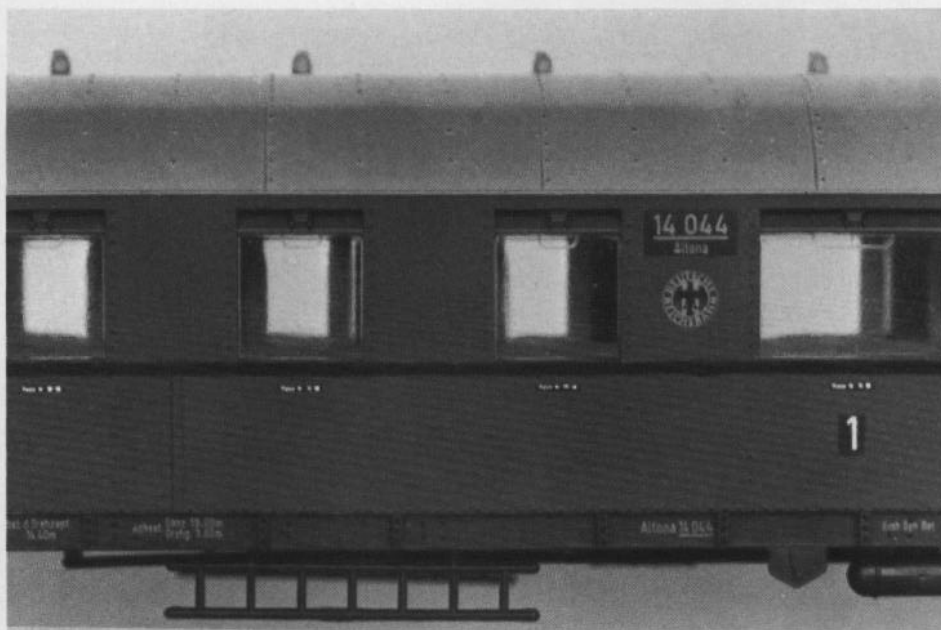
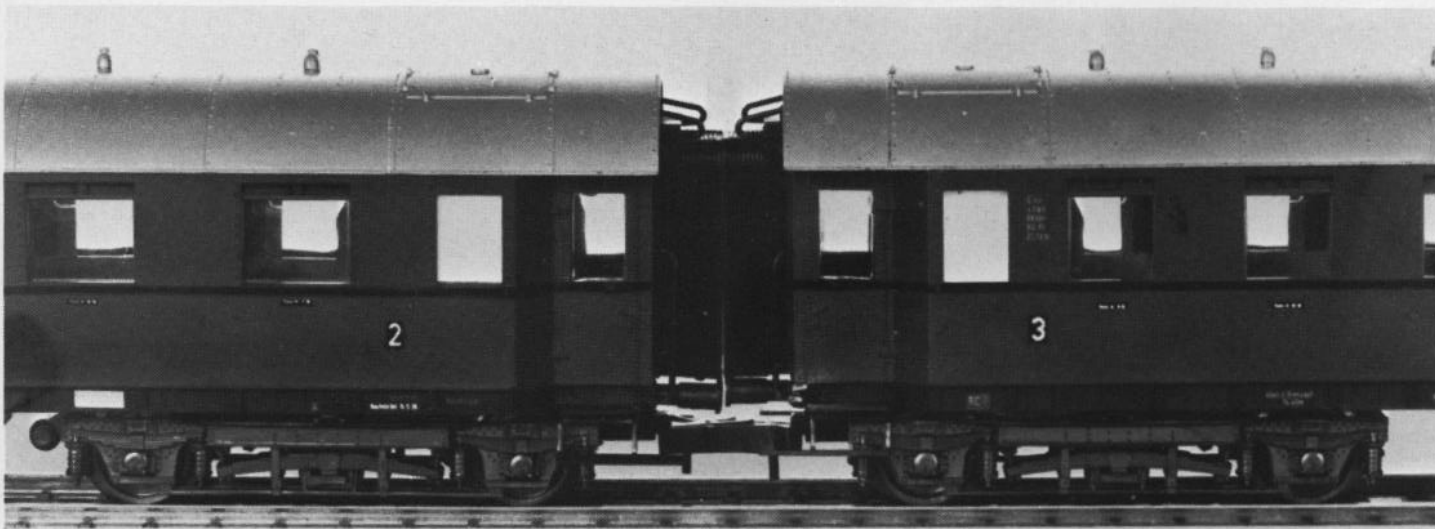


Bild 2: Die Beschriftung bei allen Waggonen ist hervorragend. Foto: P. Schiebel

Bild 3: Mit der beigelegten Kurzkupplungsdeichsel können phantastische, wirklichkeitsnahe Zuggarnituren mit geringstem Pufferabstand zusammengestellt werden.



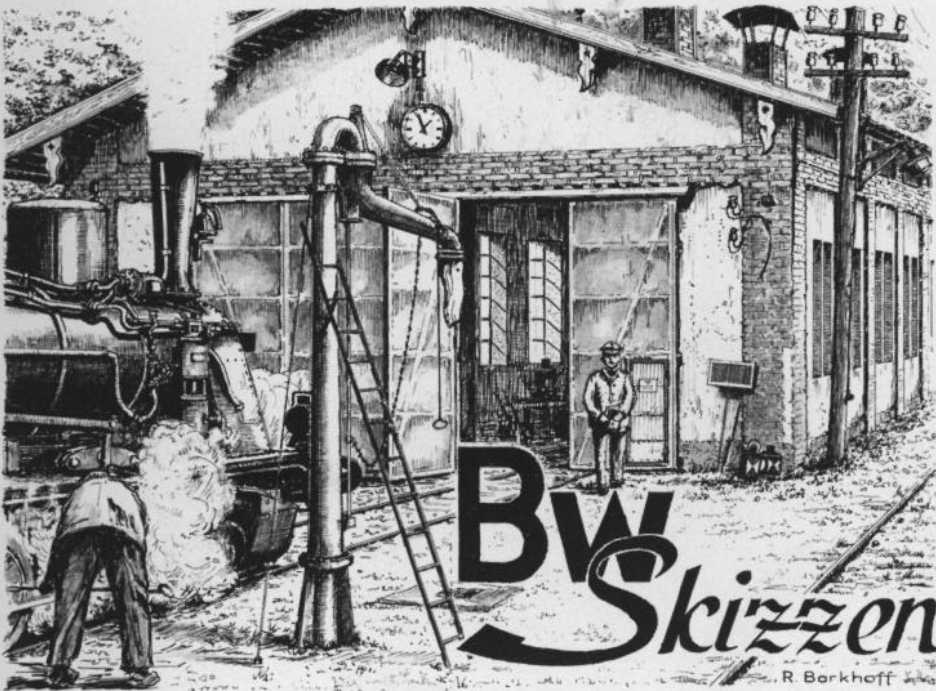
Eigentlich schon nach Redaktionsschluß trafen die neuen Schnellzugwagen der Serie 28 der Firma Liliput ein. Es handelt sich um fünf Wagen, und zwar einen A4ü, eine AB4ü, einen ABC4ü, einen B4ü und einen C4ü.

Die Fahrzeuge bestechen durch ihre Maßstäblichkeit und die Art ihrer Ausführung, sowohl hinsichtlich der Detailgenauigkeit als auch der Beschriftung. Hier bleibt kein Wunsch mehr offen!

Als besonderer Clou liegt jedem Fahrzeug eine Kurzkupplungsdeichsel bei, die gegen die normale Kupplungsdeichsel leicht auszu-tauschen ist und mit einem beliebigen Kurzkupplungskopf bestückt werden kann. Diese Kurzkupplung ermöglicht ein Fahren Puffer an Puffer und in Verbindung mit den ebenfalls beiliegenden längeren Faltenbälgen ein wohl-tuend geschlossenes Zugbild.

Im nächsten Heft werden wir noch eingehend auf diese Fahrzeuggarnitur zu sprechen kommen.

Peter Schiebel



Großes Bahnbetriebswerk für Elloks und Abstellbahnhof Reisezüge

Näher, immer näher scheint sich aus dem Dunstschleier heraus die Silhouette der Großstadt auf uns zu bewegen. Langsam vermindert der Lokführer unserer 118er das Tempo. Die ersten Fahrgäste machen sich fertig, den Zug zu verlassen. Ihre Reise ist in wenigen Minuten zu Ende.

Die vor dem Abteiffenster vorüberziehende Landschaft verändert sich. Die Wälder, sanften Berghänge und Felder haben wir hinter uns gelassen. Die ersten Siedlungshäuschen gleiten draußen vorüber, eine Schrebergartenkolonie. Auf hohem Damme rollt der Zug seinem Ziel entgegen. Auf den Straßen verdichtet sich der Verkehr; eine Straßenbahn

strebt bimmelnd dem Zentrum entgegen. Schmutzig-glatte, reklameverzierte Fassaden von Vorstadthäusern reichen bis hart an den Bahndamm; spielende Kinder in den Hinterhöfen winken den Fahrgästen zu.

Ein anderer Schienenstrang scheint sich uns in spitzem Winkel zu nähern, bis sich die beiden Gleise elegant neben die unseren legen. S-Bahnzüge huschen vorüber, Vorortverkehr. Unsere Fahrt ist noch langsamer geworden. Klappernd rollen die Räder über die ersten Weichen. Rechts unter uns dehnt sich das Gleisfeld eines großen Abstellbahnhofs für Reisezüge, die hier zu neuem Einsatz vorbereitet werden. Eine sanfte Kurve noch, ein

Überführungsbauwerk, dann präsentiert sich zu unserer Linken das Schienenfeld eines größeren modernen Bahnbetriebswerkes, eines Bws für Elektrolokomotiven.

Die Maschinen erreichen das Gelände (zumindest auf einer Seite) über die Streckengleise und zwei seitlich den Bahndamm hinab- bzw. hinaufführende Rampen. Über eine Spitzkehrenfahrt rollen sie dann zum Schuppen bzw. verlassen ihn auf diesem Wege. Im Langschuppen können jeweils drei Elloks hintereinander auf einem Gleis aufgestellt werden.

Die hinteren Schuppentore werden über eine Drehscheibe erreicht bzw. verlassen. Wird „Indusi“ überprüft, rollen die Lokomotiven über das vordere Lokverkehrsgleis zur hinteren Drehscheibe und verlassen diese über das hintere in Richtung Wasserturm. Unmittelbar hinter der Drehscheibe, etwa dort, wo die „Bügelalten-E 10“ gerade hält, hart an steiler Stützmauer, ist die Indusi-Prüfstrecke installiert.

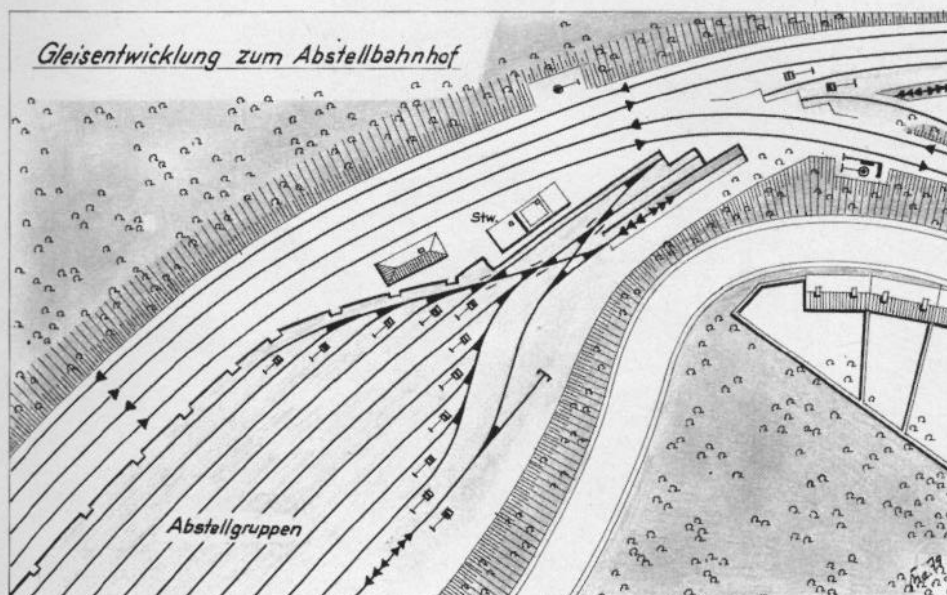
Seitlich des Schuppenvorfeldes befindet sich die Verwaltung samt Lokdienstleitung, dahinter eine kleine Tankstelle für Diesellokomotiven geringer Betriebsleistung. Das seitliche Schuppengleis überbrückt ein kleiner Überladekran zum Umsetzen leichterer Güter, die für Bw bestimmt sind oder über die Straße abtransportiert werden müssen.

Der Lokomotivverkehr innerhalb des Bw-Geländes wird über ein eigenes Stellwerk geregelt. Selbstverständlich waren hier früher Dampflokomotiven stationiert. Der interessant gestaltete Wasserturm ist ein liebenswertes Überbleibsel aus dieser Zeit.

Ein lebhafter und abwechslungsreicher Fahrbetrieb ist durch den der Anlage angegliederten Abstellbahnhof für Reisezüge garantiert. Dieser wird über dieselben Gleisverbindungen, die auch dem Lokomotivverkehr vom und zum Bw dienen, erreicht. Dennoch werden Bw-interne Lokfahrten von den ständig vom und zum Abstellbahnhof rollenden Zugverbänden kaum behindert, denn diese Einheiten gelangen über zwei separate Zu- bzw. Abfahrten zu den Gleisfeldern der Abstellgruppen. Über eine gemäß Zeichnung gestaltete Gleisverbindung werden die zehn Abstellgleise besetzt oder verlassen. Für Lokfahrten dient das eigens dafür verlegte Lokverkehrsgleis. Es unterquert die Fernstrecke, eine Zufahrt des Abstellbahnhofs und erreicht das Vorfeld des Bahnbetriebswerkes und damit Ausrüstungsstationen, Langschuppen und Drehscheibe. Die Fahrten vom und zum Abstellbahnhof sichern ein eigenes Stellwerk.

Die am anderen Ende des Gleisfeldes sich verjüngenden Gleisenden werden ebenfalls von einer Drehscheibe bedient, d.h. die abgekuppelten Elloks rollen auf die Bühne und werden auf das Lokverkehrsgleis umgesetzt. Ein Ziehgleis täte es natürlich auch; aber eine Drehscheibe ist halt interessanter, oder?

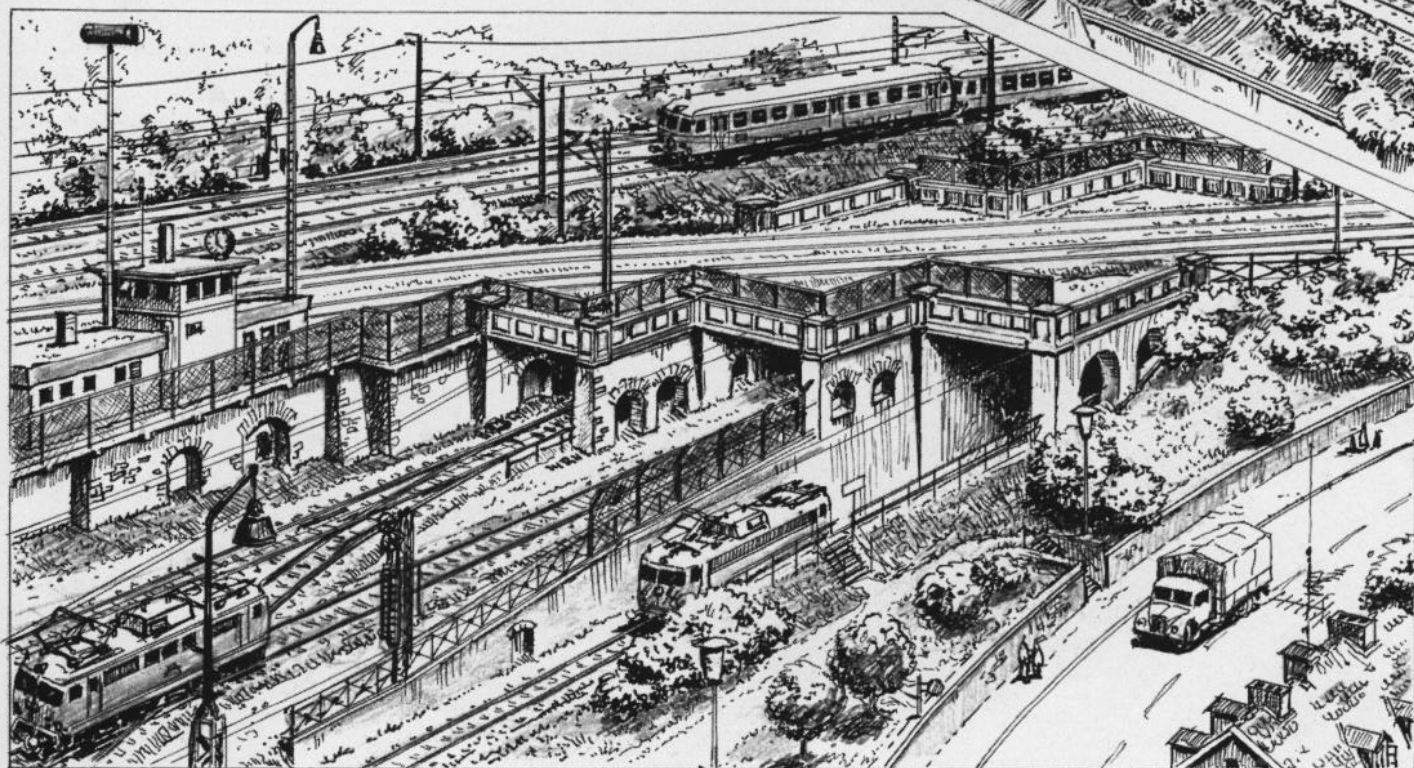
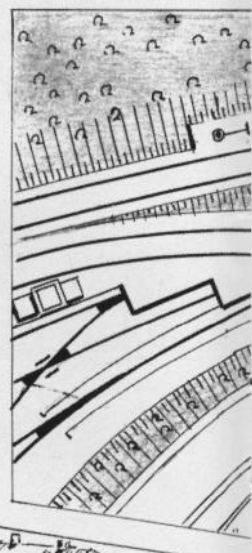
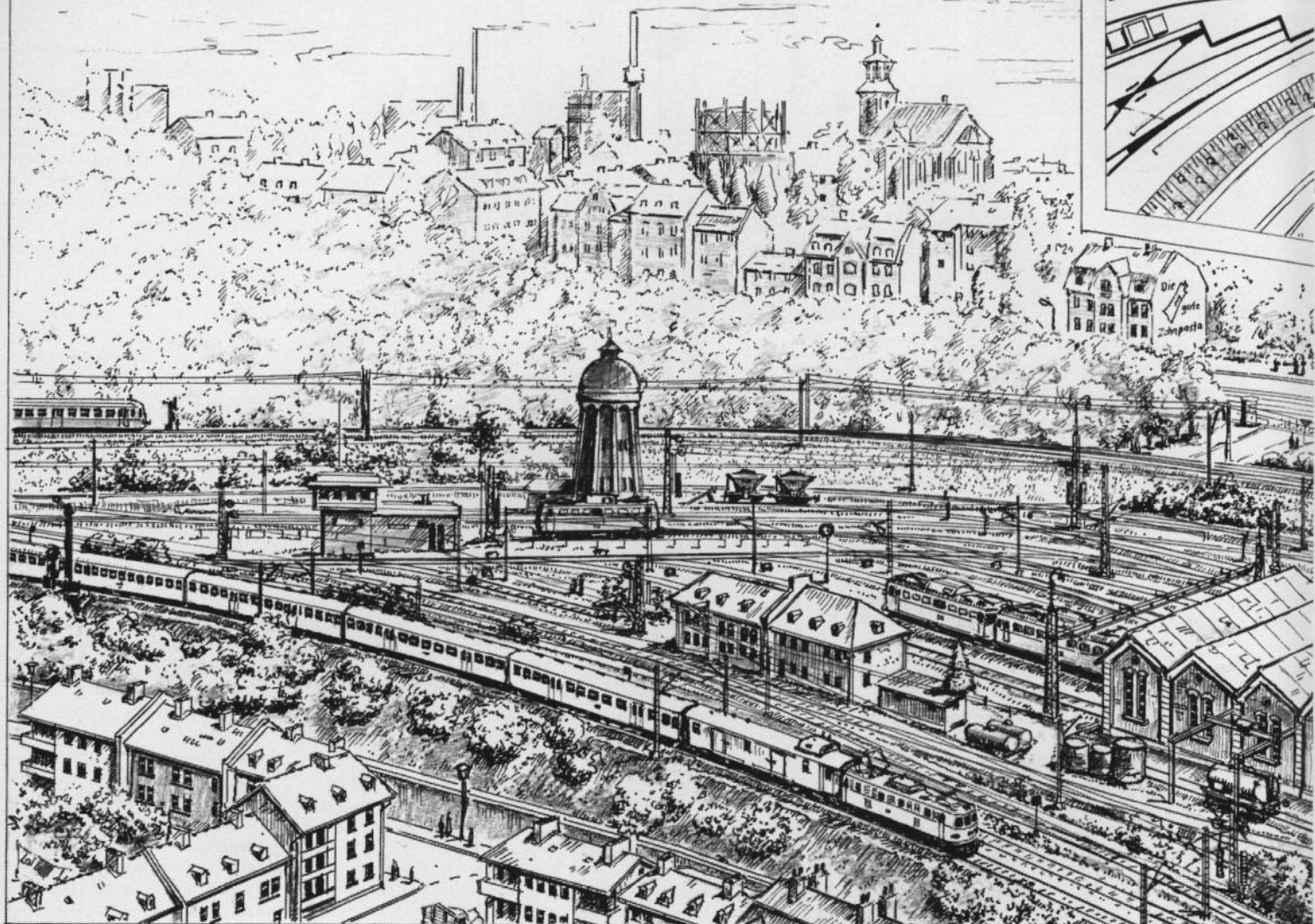
R. Barkhoff

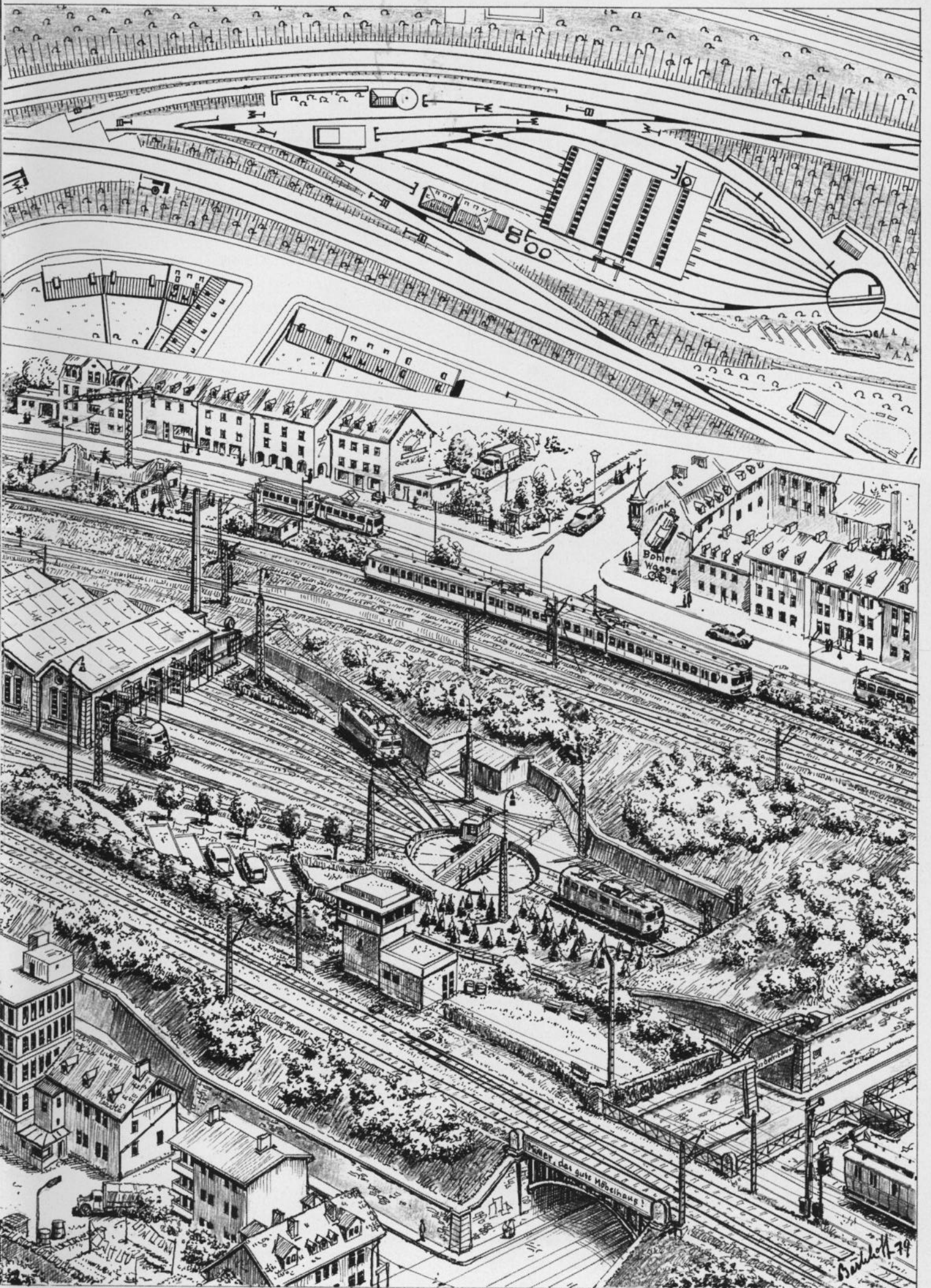


ACHTUNG!
Anzeigen-Schlußtermin
für das
Eisenbahn-Journal 2/80
ist der 12. März 1980

Großes Bw für Elloks

und Abstellbahnhof für Reisezüge





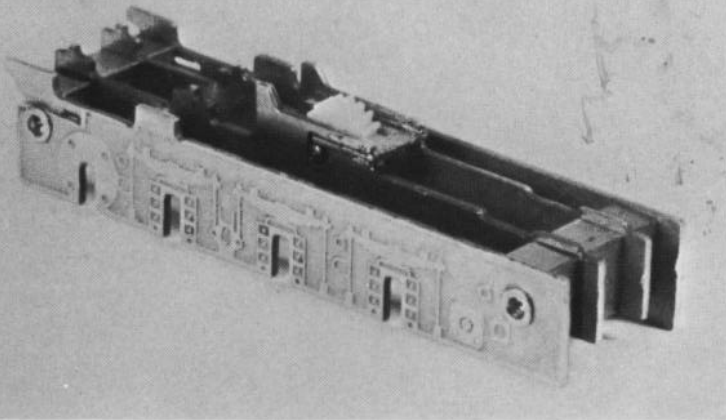


Bild 1: Fahrwerksrahmen mit eingelegtem und fixiertem Schneckenrad.

Bild 2: Umlaufblech und Stirnlampen sind auf den Rahmen aufgelötet.

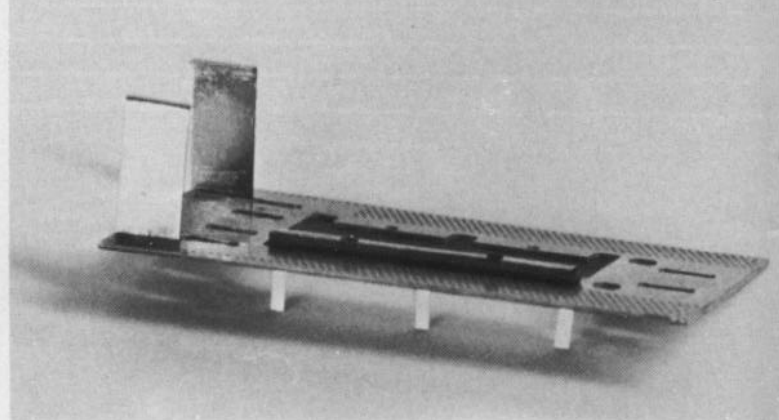
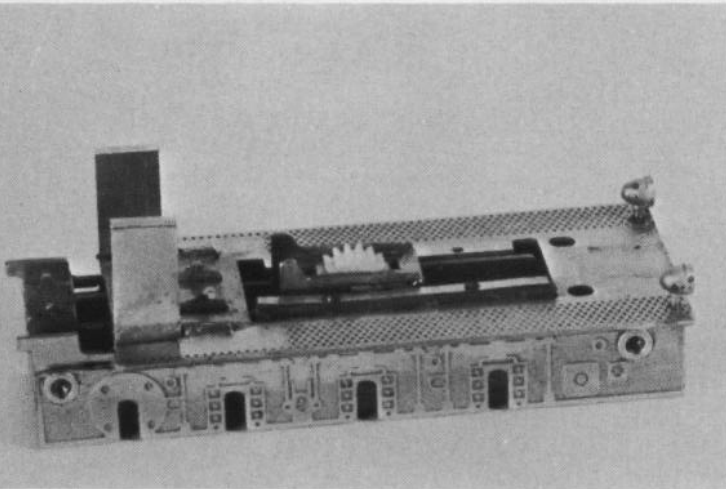
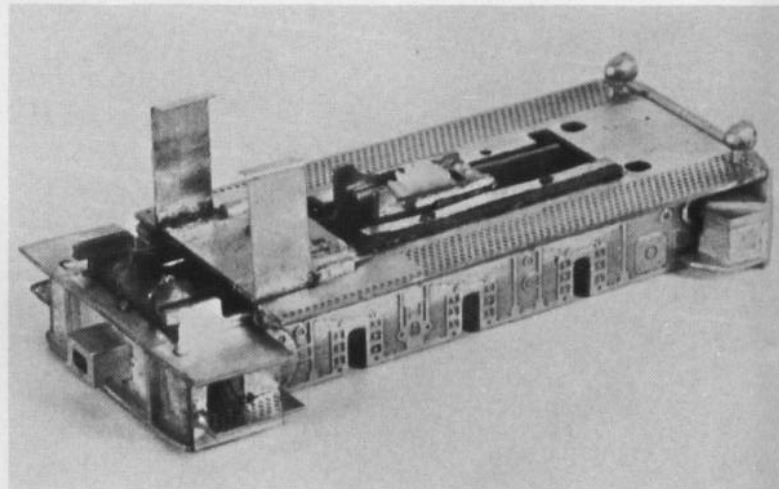


Bild 3: Umlaufblech mit Motorhaltern und Schleifkontakten.

Bild 4: Auch die Pufferbohlen und Einstiegstritte sind montiert.



Der Zusammenbau der Heeresfeldbahn-Diesellokomotive in Spurweite H0e

Allgemeines

Der Zusammenbau der Heeresfeldbahnlok beinhaltet keinerlei Schwierigkeiten und ist auch von einem ungeübten Modelleisenbahner ohne allzu großen Zeitaufwand zu schaffen. Ich habe für die Montage ungefähr sechs Stunden benötigt, besitze allerdings schon etwas Erfahrung und Übung.

Die Heeresfeldbahnlok kann in mehreren unterschiedlichen Ausführungen gebaut werden. Ich wählte die Version mit verbreitertem Führerhaus nach dem Vorbild der Zillertalbahn, da mir diese von den Proportionen her am besten gefiel. Hierzu ist allerdings der Zurüstsatz erforderlich; der Normalbausatz enthält das schmale Führerhaus der ursprünglichen Wehrmachtsausführung, die z.B. bei der Nassauischen Kleinbahn und der Steyrischen Landesbahn anzutreffen war.

Fahrwerk

Beim Fahrwerk besteht kein Unterschied zwischen den einzelnen Ausführungen — wohlgeachtet nur in Spurweite H0e. Der Zusammenbau ist, wie schon bei der BR 99⁶⁷⁻⁷¹ (siehe M+F-Journal Nr. 4/79), dadurch sehr vereinfacht, daß der Fahrwerksrahmen als fertig verietetes, paßgenaues Bauteil geliefert wird.

Als erstes wird das Schneckenrad in den Rahmen eingeklipst und durch Einlöten eines Führungsbleches fixiert. Als nächstes wird das Umlaufblech mit Motorhaltern und Schleifkontakten nach Bauanleitung bestückt und auf dem Fahrwerksrahmen befestigt. Nun werden, je nach Ausführung, die Lampen oder Griffstangen auf dem Umlauf angebracht. Der hintere Umlauf, ebenfalls abhängig von der gewählten Version, wird mit dem Rahmen verlötet, danach vordere und hintere Pufferbohle angebracht und die seitlichen Blenden mit den Aufstiegstritten angelötet.

Nun können die Radsätze, Blindwelle und Zwischenzahnrad von unten in den Rahmen eingelegt und mit der Bodenplatte festgehalten werden. Nach Anschrauben der Kuppelstangen ist zu prüfen, ob die Radsätze sich leicht und ohne zu haken drehen lassen.

Nach dem Anbringen der Kontaktbleche und des Entstörkondensators wird nun der Motor eingesetzt. Dabei ist darauf zu achten, daß die Schnecke des Motors richtig in das Schneckenrad eingreift; eventuell ist die untere Auflagefläche vorn etwas abzufeilen.

Entgegen der Bauanleitung habe ich die Kontaktbleche mit den Motorkontakten leicht verlötet, da das die einwandfreie Stromübertragung sicherstellt. Beim Anbringen der Kontaktbleche ist äußerst sorgfältig zu arbeiten, da sonst leicht

ein Kurzschluß auftritt. Nach Aufkleben eines Beschwerungsgewichts und Einstecken der Kupplungshaken ist das Fahrwerk schon fertig.

Gehäuse

Der Zusammenbau des Gehäuses ist überhaupt kein Problem, gleichgültig, welche Version gebaut wird. Als erstes wird das Führerhaus, bei der von mir gewählten Ausführung aus Messing-Ätzteilen, sonst aus Hartzinn-Gußteilen, zusammengelötet oder -geklebt. Anschließend wird der Motorvorbau in das Führerhaus eingeschoben und verlötet.

Die Seitenblenden werden in den Motoraufbau eingepaßt und mit Cyanolith verklebt (Löten ist hier nicht möglich). Dem Bausatz liegen außer den von mir verwendeten Blenden noch ein Paar geätzte Blenden bei, die je nach gewählter Ausführung verwendet werden können.

Das Gehäuse wird nun noch mit Lampen, Auspuff und diversen Griffstangen aus 0,4-mm-Messingdraht bestückt und ist dann fertig. Nach einem Probelauf der kompletten Lok kann diese lackiert und mit den entsprechenden Abziehbildern beschriftet werden.

Peter Schiebel

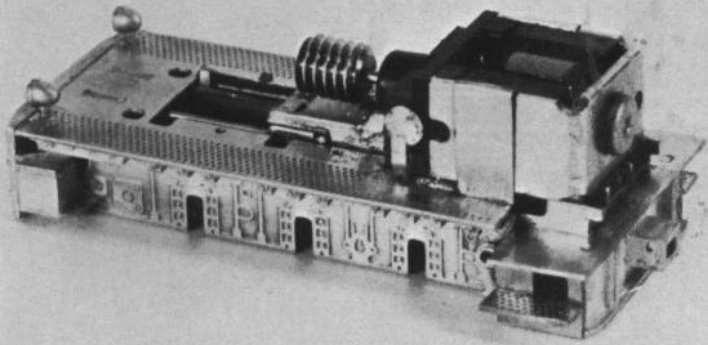


Bild 5: Motor auf Fahrwerk befestigt und elektrisch angeschlossen.

Bild 6: Achsen und Blindwelle sind eingesetzt.

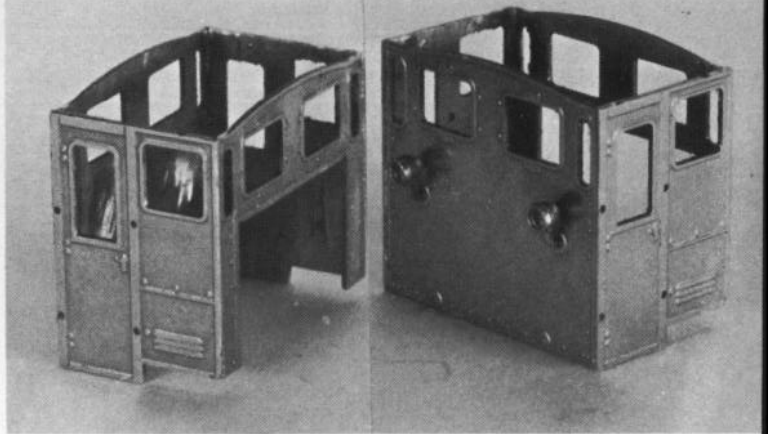
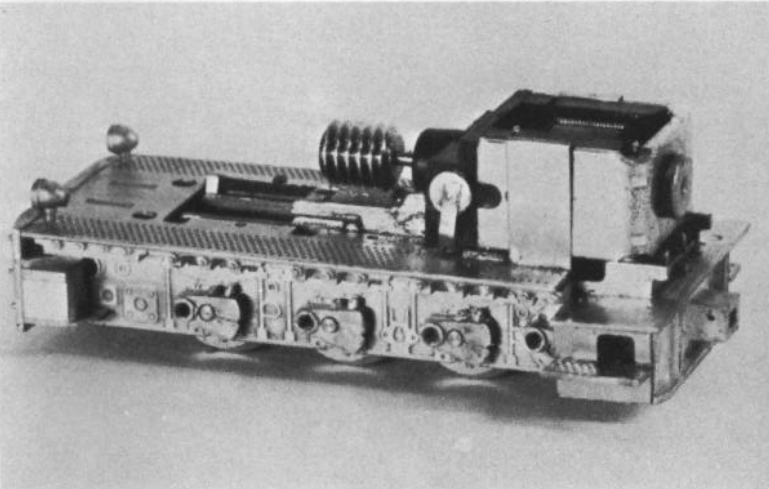


Bild 9: Vorder-/Rückansicht des zusammengelöteten Führhauses.

Bild 10: Der Motorvorbau ist mit dem Führhaus verlötet.

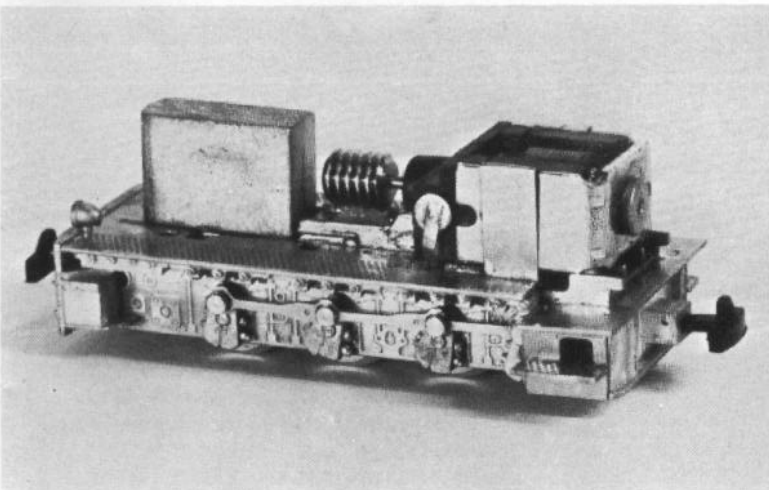
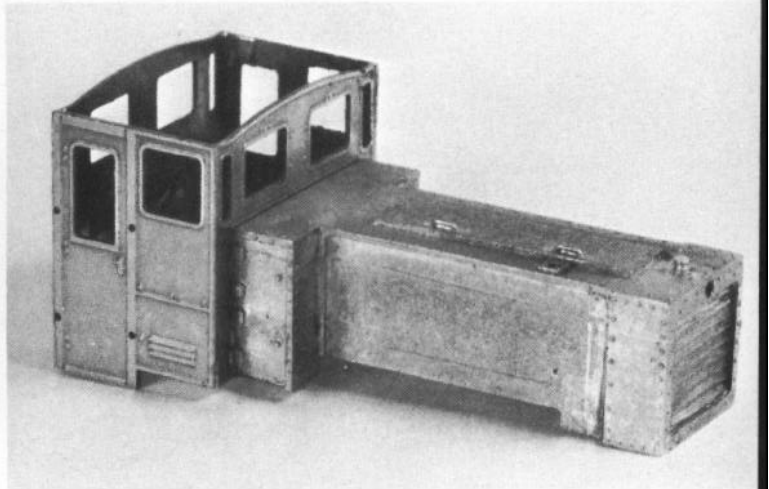


Bild 7: Das komplette Fahrwerk mit Ballastgewicht.

Bild 12: Die fertige, noch unlackierte Heeresfeldbahnlok, sicher eine Bereicherung der HOe-Anlagen.

Alle Fotos: P. Schlebel

Bild 8: Die Ansicht von unten zeigt, wie aufgeräumt es im Fahrwerk aussieht.

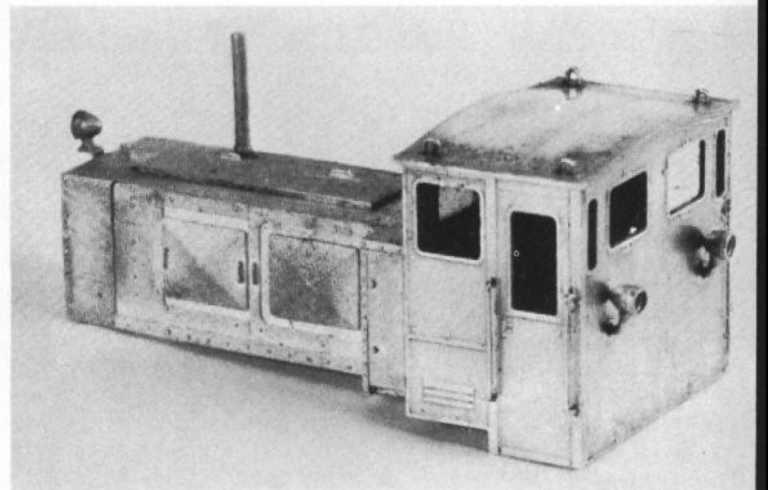
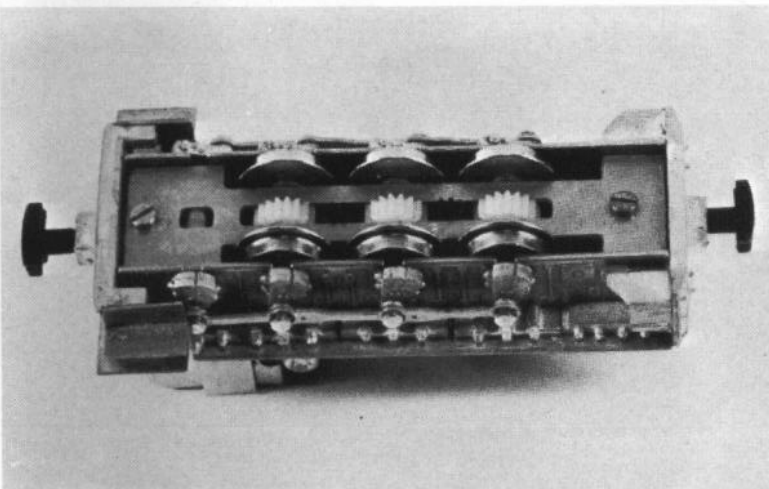


Bild 11: Das fertige Lokgehäuse mit eingesetzten Seitenblenden und angebrachten Anbauteilen.

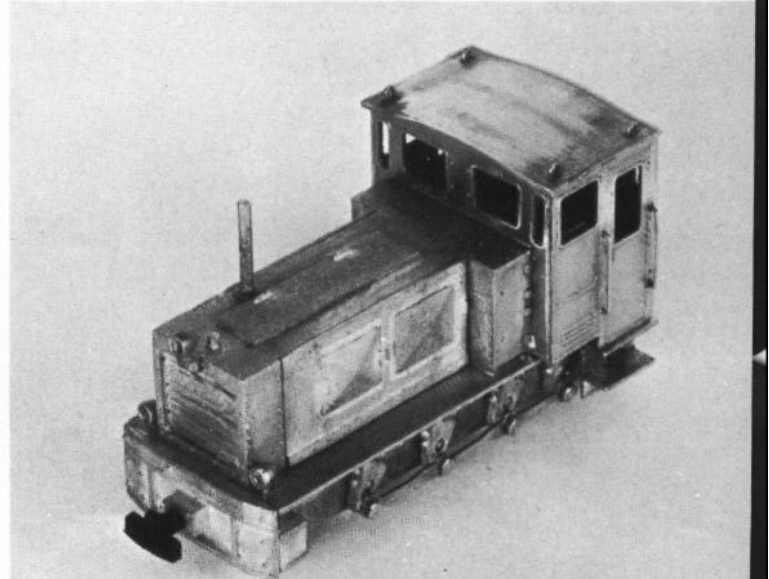




Bild 1: Seitenansicht der umgebauten Heeresfeldbahn-Diesellokomotive der OHE.

HFB-LOK in Normalspur

Weitere Fakten zum Vorbild der Heeresfeldbahn-Diesellokomotive in normalspuriger Ausführung

Aufgrund unseres Artikels im Journal 5/79 über das Vorbild und Modell der Heeresfeldbahn-Diesellokomotive konnten wir eine lebhafteste Leserreaktion verzeichnen; dafür sind wir sehr dankbar, da wir selbst kaum über Unterlagen und Daten der verschiedenen HF-Lokomotiven, sei es nun in Diesel- oder Dampfversion, verfügen. Es würde uns deshalb freuen, wenn uns weiterhin gut informierte Leser Bildmaterial, Daten oder sogar entsprechende Artikel zur Veröffentlichung

(natürlich gegen Honorar) zur Verfügung stellten.

Stellvertretend möchten wir heute zwei Leserbriefe zu diesem Thema veröffentlichen und sind schon gespannt, welche Resonanz hierauf „kommt“.

*

1. Brief

Nachdem ich kürzlich das Journal 5/79 in die Hände bekam, las ich sehr aufmerksam ihren Bericht über die Heeresfeldbahn-Diesellokomotiven. Darin stand: „Keine der Lokomotiven, Schmalspur- oder Vollbahn-Varianten, hatte

Brennschläuche, Federpuffer oder sonstige aufwendige Teile.“

Aber es gibt doch eine Vollbahn-Lok mit diesen Merkmalen, nämlich die OHE (Osthannoversche Eisenbahn AG) Köf 06/07. Sie gehört dem OHE-Bw Celle-Nord und ist dort immer noch im Bw im Schubdienst tätig (So kann man sich irren: Uns lag leider nur das in Heft 5/79 veröffentlichte Bildmaterial vor. Die Redaktion).

Meiner Meinung nach ist es eine weitere ansprechende Variante der Heeresfeldbahn-Diesellokomotiven. Ich lege Ihnen deshalb zwei Schwarz/weiß-Bilder und zwei Dias bei, damit Sie den Journal-Lesern auch diese Lok vorstellen können. Leider stand die Sonne beim Fotografieren etwas ungünstig. Ich hoffe aber trotzdem, daß die Fotos verwertbar sind.

Volker Schäfer, Pöhlitz

2. Brief

Nach Ihrem Bericht über Heeresfeldbahn-Diesellokomotiven hoffe ich, daß Sie im Journal noch näher auf die Geschichte dieser Maschinen eingehen. Es gibt ja nicht nur einen HF-Dieselloktyp. Das M+F-Modell entspricht der Lok vom Typ HF 130 C (KML 3). Insofern ist Ihre Bildunterschrift im Journal 5 auf Seite 53 zu Bild 13 falsch, da die VL 01 STBL (Deutz 36643/1942, ex D40 Salzkammergut-Lokalbahn) einer Heeresfeldbahn nicht

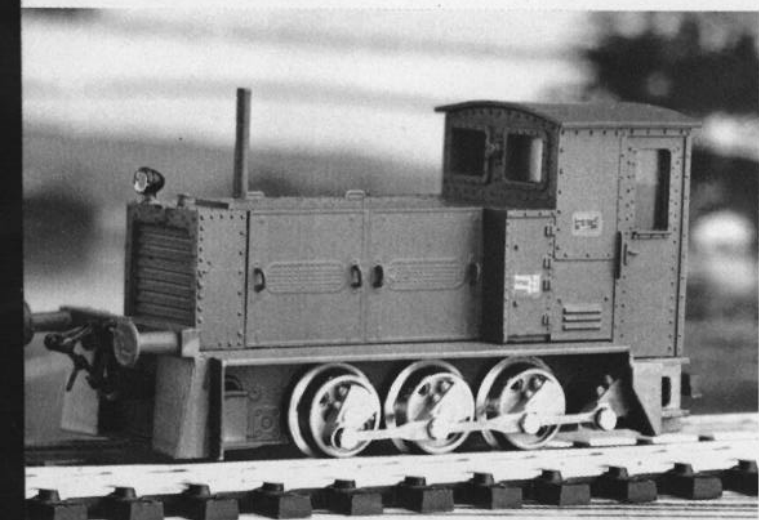


Bild 2: Modell der Vollbahnspur-Heeresfeldbahn-Diesellok (HO), in der Ausführung wie sie bisher angeboten wurde.



Bild 3 und Bild 4: Die Köf der OHE (rückwärtige Ansichten).

nur ähnlich sieht, sondern sogar einer HF-Bauart entspricht.

Insgesamt gab es fünf Typen schmalspuriger Heeresfeldbahn-Dieselloks (KML3 bis 7). Für die Lieferung waren die Firmen Gmeinder, MBA-Montania, Ruhrtaler, Schöma und Windhoff vorgesehen.

Zumindest von der Firma Gmeinder ist mir bekannt, daß sie auch nach Kriegsende noch Loks der Heeresfeldbahn-Bauart geliefert hat, und zwar in verschiedenen Spurweiten, z.B. im Jahre 1946 drei Loks in 900 mm Spurweite für die Klasmann-Werke in Groß-Hesepe, auch die meterspurige Köf 99 501 (329 501) der DB, die zwar 1952 in Dienst gestellt wurde, deren Fabriknummer aber ins Jahr 1948 gehört.

Ich habe Ihnen ein Foto von der Lok Gmeinder 4046/1943 beigelegt. Es handelt sich dabei um eine HF 130C, die bei der Fa. Bonnder Zement in Budenheim bei Mainz im Einsatz ist. Diese Firma besitzt fünf Loks dieses Typs, davon

drei betriebsfähig.

Interessant sind die Druckluftbehälter auf der linken Lokseite. Sie sind nötig, weil die Loren dieser Bahn von der Lok aus mittels Druckluft entleert werden. Dazu dient auch der an der Vorderseite sichtbare Schlauch. Übrigens gibt es die HF 130C auch in Jugoslawien in zwei Exemplaren auf der 30 km langen 760-mm-Bahn des Steinkohlebergwerks Kamengrad in Bosnien.

Bernhard Köni, Heidelberg

Wie wir bei Redaktionsschluß gerade noch erfahren konnten, hat bei M+F die vollspurige OHE Köf sehr gut gefallen. Diese Variante soll noch im ersten Halbjahr 1980 auf den Markt gebracht werden. Die Lok soll auch schon im Messeprospekt aufgeführt sein. Vielleicht können wir Ihnen im nächsten Eisenbahn-Journal Näheres darüber berichten.

Ihre Eisenbahn-Journal-Redaktion

Wichtig!!!

EISENBAHN-JOURNAL sucht freie Mitarbeiter. Interessenten senden bitte eine Themen-Vorschlagsliste an den Verlag ein. Die Artikel sollen unbedingt Foto-material enthalten. Für Farbe: Dia; für SW: Hochglanz-Papier-Bilder.

**Anschrift: H. Merker-Verlag „Redaktion EISENBAHN-JOURNAL“
8080 Fürstenfeldbruck, Postfach 160**

Bild 5: Zur Gegenüberstellung zu unserem Modell (Bild Seite 24 unten). Dieses „Original“ diente als Vorbild der bisherigen HO-Ausführung.







Bild 2: Im September des Jahres 1979 entstand diese Aufnahme der 023 105 in Neustadt/Weinstraße. Diese Lok diente als Vorbild für das neue HO-Modell von Roco.
Foto: Obermayer

◀ **Bild 1, Seite 26:** 23 058 anlässlich einer Sonderfahrt im Herbst 75 in romantischer Donaufahrt nahe Hausen am Schaufelsen. Foto: C. Asmus

Die BR 23 – Vorbild und Modell

Das erste Typenprogramm der Einheitslokomotive für die Deutsche Reichsbahn enthielt nur eine einzige Lokgattung für den Personenzugdienst. Von dieser Baureihe 24 sind in der Zeit von 1926 bis 1938 insgesamt nur 95 Maschinen in Dienst gestellt worden. Im Vergleich zu den mehr als 3000 Exemplaren der von der Deutschen Reichsbahn übernommenen Lokomotiven der preußischen P 8 war dies eine geradezu unbedeutende Stückzahl. Jene schon legendären und nahezu unverwüstlichen P 8 dominierten im Personenzugverkehr dann auch noch weit über das Ende des Zweiten Weltkrieges hinaus in beiden deutschen Teilstaaten.

Die ersten Bestrebungen, einen Ersatz für die zum Teil schon recht betagten Maschinen der Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ zu schaffen, datieren aus der Zeit von 1936 bis 1937. Zunächst legten Borsig und Schwartzkopff im Jahr 1936 je einen Entwurf für eine 2'Ch2-Lokomotive vor. Ein Jahr später empfahlen die selben Firmen den Bau neuer 1'C1'h2-Maschinen. Bei der Konstruktion und Herstellung der Fahrzeuge sollten die bislang im Lokbau gewonnenen Erkenntnisse

berücksichtigt werden. Zur Verwirklichung der Projektstudien kam es jedoch nicht.

Erst 1941 griff man den Gedanken erneut auf, der schließlich zum Bau von zwei Probelokomotiven mit den Betriebsnummern 23 001 und 23 002 führte, die bei Schichau in Elbing unter den Fabrik-Nr. 3443 und 3444 entstanden. Bei der Konzeption dieser Lokomotiven blieb man jedoch beim Bewährten. So erhielten die Maschinen den Kessel der BR 50 und auch deren Tender. Die Kriegsergebnisse unterbanden den Weiterbau und auch das Wirken des „Fachausschusses für Dampflokomotiven“.

Erst im Jahr 1949 konnte dieses Gremium seine Arbeit für die britische und amerikanische Besatzungszone wieder aufnehmen. Zuvor schon waren die Konstruktionsbüros von vier Lokomotivfabriken wieder aktiv geworden. Bereits im Oktober 1949 konnte der Ausschuss die Konstruktionspläne für die BR 82 einsehen und den Bau der BR 65 und der BR 23 erörtern. Entwürfe für Letztere lagen bereits von den Firmen Henschel, Jung, Krauss-Maffei und Krupp vor. Alle vier sehen

den Bau einer 1'C1'h2-Lokomotive mit nahezu denselben Hauptabmessungen vor. Den Auftrag zur Erstellung der Bauzeichnungen hatte Henschel in Kassel bereits am 10. 9. 1949 erhalten.

Vollkommen geschweißter Kessel

Abweichend von den früheren Baugrundsätzen für Einheitslokomotiven erhielt die neue Baureihe 23 der Deutschen Bundesbahn einen vollkommen geschweißten Kessel mit Verbrennungskammer, dessen Verdampfungsleistung mit mehr als 70 kg/m²/h den bislang üblichen Wert von 57 kg/m²/h wesentlich übertraf. Neu waren auch die gewindelosen, mit Spiel eingeschweißten Stehbolzen und die Kreuzgelenkstehbolzen. Durch die Schweißung des gesamten Kessels war es trotz der Materialeinsparung zu einer nicht unerheblichen Verbesserung der Sicherheit gekommen.



Bild 3: Nochmals die 23 058, hier Nähe Hechingen. Foto: C. Asmus

Die Anwendung zeitgemäßer Schweißtechnik brachte auch bei der Herstellung des Rahmens bemerkenswerte Vorteile. Hunderte von Verbindungen durch aufwendige Paßschrauben konnten entfallen, da sämtliche Querverbindungen und die Konsolen für die Steuerungsträger mit den Rahmenwangen verschweißt wurden. An Stellen, an denen Schweißungen nicht ohne Schwierigkeiten auszuführen waren, wie z.B. an den Achslagerführungen, wurden Formstücke aus Stahlguß oder vorgeschmiedete Teile eingesetzt.

Eine vollständige, selbsttragende Schweißkonstruktion war auch der neue Tender der Bauart 2'2'T31, mit den tief nach unten gezogenen Seitenwänden und dem nach oben gewölbten Boden des Wasserbehälters. Der Tender hatte ein Fassungsvermögen von 31 m³ Wasser und von 8 t Kohle.

Das allseitig geschlossene Führerhaus und die ebenfalls ganz geschlossene Frontwand des Tenders erlaubten die relativ hohe Geschwindigkeit von 85 km/h bei Rückwärtsfahrt.

Die Serienfertigung der insgesamt 105 Lokomotiven der Baureihe 23 begann im Jahr 1950 bei Henschel und endete mit der Lok 23 105 von Jung im Jahr 1959. Diese Maschine, die

am 2. 12. 1959 ausgeliefert wurde, war zugleich die letzte Dampflokomotive für die Deutsche Bundesbahn.

Am Bau der Maschinen beteiligten sich vier Lokomotivfabriken mit unterschiedlichen Stückzahlen.

Lokomotiven	Hersteller	Fabrik-Nr.	Jahr
23 001-015	Henschel	28 611-625	1950
23 016-023	Jung	11 471-478	1952
23 024-025	Jung	11 838-839	1953
23 026-029	Jung	11 966-969	1954
23 030-043	Henschel	28 530-543	1954
23 044-052	Krupp	3 179-187	1954
23 053-064	Krupp	3 441-452	1955
23 065-070	Jung	12 131-136	1955
23 071-076	Jung	12 506-511	1956
23 077-080	Esslingen	5 205-208	1957
23 081-092	Jung	12 751-762	1957
23 093-105	Jung	13 101-113	1959

Veränderungen nach den ersten Serien

Im Laufe des noch recht langen Beschaffungszeitraums kam es zu mehreren Veränderungen der ursprünglichen Konzeption. Auch ver-

schiedene Mängel, die erst während des Einsatzes im Plandienst auftraten, führten zu Umbauten in den bahneigenen Werkstätten. Die beiden ersten Lieferserien von Henschel und Jung waren mit Gleitlagern, mit Oberflächenvorwärmern der Bauart Knorr und mit einem Lüftungsaufsatz auf dem Dach ausgerüstet. Die beiden nachfolgenden Maschinen 23 024 und 025 erhielten dann Rollenlager in den Achslagerungen und im Treib- und Kupplungsgestänge.

Weitere Besonderheiten waren die Henschel-Mischvorwärmer mit Speicher, die nahezu den gesamten Raum unter der Rauchkammer ausfüllten. Eine zunächst in der 23 024 eingebaute Saugzuganlage der Bauart Kylchap vermochte sich nicht zu behaupten und wurde später wieder entfernt.

Bei den Lokomotiven 23 026 bis 052 blieb man bei den Knorr-Oberflächenvorwärmern und bei Gleitlagern. Alle Maschinen ab der Betriebsnummer 23 053 erhielten dann Rollenlager und bis einschließlich der Lok 23 092 neue Mischvorwärmer der Bauart Heinl. In die Lokomotiven der letzten Lieferserien von Jung wurden als weitere Variante die Mischvorwärmer der Bauart 1957 eingebaut.

Änderungen gab es aber auch bei der Ausführung der Tender bzw. bei der Gestaltung



Bild 4: Am Ende ihrer Dienstzeit wurden die Lokomotiven der Reihe 023 nicht selten auch vor Arbeitszügen eingesetzt, so auch die 023 001 beim Brückenbau in der Nähe von Vellberg an der Strecke Schwäbisch Hall–Crailsheim. Foto: Obermayer

des Kohlenkastens. So hatten die ersten 25 Lokomotiven noch Tender, deren obere Kante des Kohlenkastens verstärkt und dessen Seitenwände mit Blechrippen versehen waren. Bei allen Tendern ab der Betriebsnummer 23 026 entfielen diese Blechverstärkungen, und die obere Kante des Kohlenkastens war leicht schräg nach innen gezogen.

In der Kessel- und Zughakenleistung waren die Lokomotiven der Baureihe 23 jenen der Reihe 38¹⁰⁻⁴⁰ eindeutig überlegen. Die Laufeigenschaften wurden von den Personalen recht unterschiedlich beurteilt. Manche Lokmannschaften aus dem Bw Crailsheim, einer

der Hochburgen der BR 23, beklagten den unruhigen Lauf und zogen sogar die gute alte P 8 den Neubaulokomotiven vor.

Nach Crailsheim kamen die Maschinen der Reihe 23 erst spät, gegen Ende der sechziger Jahre. Eine Statistik der DB vom 1. Juli 1966 weist aus, daß die 105 Lokomotiven auf sieben Direktionsbezirke verteilt waren.

BD Frankfurt	16 Stück
BD Mainz	19 Stück
BD Saarbrücken	13 Stück
BD Hannover	17 Stück
BD Köln	17 Stück
BD Münster	11 Stück
BD Wuppertal	12 Stück

Erste Ausmusterung schon 1967

Bereits am 24. 2. 1967 wurde mit der 23 013 die erste Lok dieser Baureihe ausgemustert. Bis zum März des Jahres 1969 folgten die Maschinen mit den Betriebsnummern 23 043, 057, 003 und 056.

Am 29. 1. 1970 war der Einsatzbestand schon auf 93 Lokomotiven geschrumpft, und zum Ende des Jahres belief er sich auf nur noch 64 Maschinen; davon zählten 34 Stück zur BD Saarbrücken und 30 Stück zur BD Stutt-



Bild 5: BR 23 auf der Strecke Lauda - Creilsheim vor P7511

Foto: Francesco Pozzato

gart. Betriebsfähig waren aber nur insgesamt 48 Lokomotiven.

Zwei Jahre später wies die Bestandsliste zum 31. 12. 1974 noch 35 Lokomotiven aus, die bei drei Bahnbetriebswerken im Einsatz standen. Bw Crailsheim 17 Stück
Bw Kaiserslautern 4 Stück
Bw Saarbrücken 14 Stück
Das Jahr 1975 brachte dann das Ende für die Baureihe 23. Übrig geblieben sind die 23019 im Deutschen Dampfmuseum in Neuenmarkt-Wirsberg, und die 23 105, die sich in der Obhut der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte im Museum in Neustadt an der Weinstraße befindet. Eine weitere Maschine soll noch in einem Industrieunternehmen in Wasseraffingen instandgesetzt werden, und die Maschinen 23 071 und 23 076 werden regelmäßig von der niederländischen Museumsbahn VSM in Apeldoorn eingesetzt. Die Lokomotiven der Baureihe 23 waren für Einsatz im Personenzugdienst und für die Beförderung leichter Schnellzüge gebaut worden. Dies waren auch stets die Haupteinsatzgebiete. Gegen Ende ihrer Dienstzeit sah man sie jedoch auch vor leichten Güterzügen und als Vorspann vor Maschinen der Baureihen 44 und 50, vor allem auf den steigungsreichen Strecken von Crailsheim aus. Wegen der universellen Verwendungsmöglichkeit hat die BR 23 einen Spitzenplatz

auf der Wunschliste der HO-Modellbahner, zumal das Modell von Märklin längst aus dem Lieferprogramm herausgenommen wurde.

Die Baureihe 23 als Modell

Schon verhältnismäßig früh, vor dem Ende der fünfziger Jahre, hatte das Haus Märklin die 23 014 als Vorbild für ein recht schmuckes Modell im HO-Maßstab erkoren und damals mit einem schweren Ganzmetallgehäuse für 39,- DM angeboten. Während eines kurzen Zeitraumes war dieselbe Lok auch mit einem Kunststoffgehäuse erhältlich. Später erschien das Modell in einer vereinfachten Ausführung, in der sie auch heute noch in Anfängerpäckungen für Kaufhäuser geliefert wird. Die alte schwere 23 mit Metallspritzguß-Gehäuse wird nur noch gelegentlich in Sonderaktionen einiger weniger Fachgeschäfte zu Preisen um 150,- DM angeboten.

Das nun schon recht alte Märklin-Modell ist gewiß nicht über, entspricht aber natürlich nicht mehr dem heutigen Stand der Technik und den Wünschen der Sammler und Modellbahner. Mit Zurüstsätzen von M+F läßt sich die Lok noch beträchtlich aufwerten; der Ruf nach einer neuen Lok der Reihe 23 blieb aber

unüberhörbar. Bei Roco in Salzburg erwog man deshalb bereits vor Jahresfrist, die BR 23 in das Fertigungsprogramm im Maßstab 1:87 aufzunehmen. Als Vorbild sollte die Museumslok 23 019 von Neuenmarkt-Wirsberg dienen.

Nach eingehenden Beratungen erhielt dann aber die BR 01 den Vorzug; das Projekt der BR 23 wurde vorübergehend zurückgestellt. Schon im Sommer 1979 fiel dann aber die Entscheidung, nun nicht die 23 019, sondern die 23 105 als Vorbild für ein neues HO-Modell zu wählen. Mitte September konnten dann in Neustadt/Weinstraße alle erforderlichen Detailaufnahmen gemacht und das Original vom Konstrukteur des Modells besichtigt werden.

Bereits einen Monat später war der Entwurf fertig; die Arbeit an den Detailzeichnungen konnte beginnen. Zu diesem Zeitpunkt ließ sich schon erkennen, daß die 23 105 ein Modell der Sonderklasse werden wird, das der BR 01 in nichts nachsteht.

Auch im Werkzeugbau von Roco war man wieder außerordentlich fleißig, denn schon vor Weihnachten waren viele Spritzformen fertiggestellt, und zur Messe 1980 wird man in Nürnberg bestimmt kein Handmuster, sondern eine weitgehend fertige Lok erwarten dürfen.

HO

Achtung!!!

Gesucht wird das schönste Farb-Bild im EISENBAHN-JOURNAL. Bitte auf der Karte „Artikel-Bewertung“ vermerken. Im Januar 1981 findet die Prämierung des schönsten Farb-Bildes und eine Verlosung unter den Einsendern statt.





Bild 7: BR 23 im Bahnhof Backnang.

Bild 6+7: L. Nawrocki.

Bild 6 Seite: Die BR 23 verläßt den Bahnhof Backnang

POLA
Modellbau-Wettbewerb

1.&2. Preis: Eine Flugreise nach Wien!

Weitere Preise:
3. – 5. Preis: POLA-LGB-Anlage im Wert von 1 000,-
6. – 10. Preis: POLA-LGB-Anlage im Wert von 500,-
und weitere 100 Preise im Wert von insgesamt DM 10 000,-
Teilnahme-Bedingungen bei Ihrem Fachhändler!

POLA Modell-Spielwaren

EUROTRAIN

Bestell-Nummer 2015
Elektrotriebwagen DB BR ET85, 2-teilig DM 4.950,-

Bestell-Nummer 2016
Elektrotriebwagen DB BR ET90, 1-teilig
(Auslieferung im Frühsommer 1980) DM 2.950,-

HAMBURG **TUTTLINGEN**

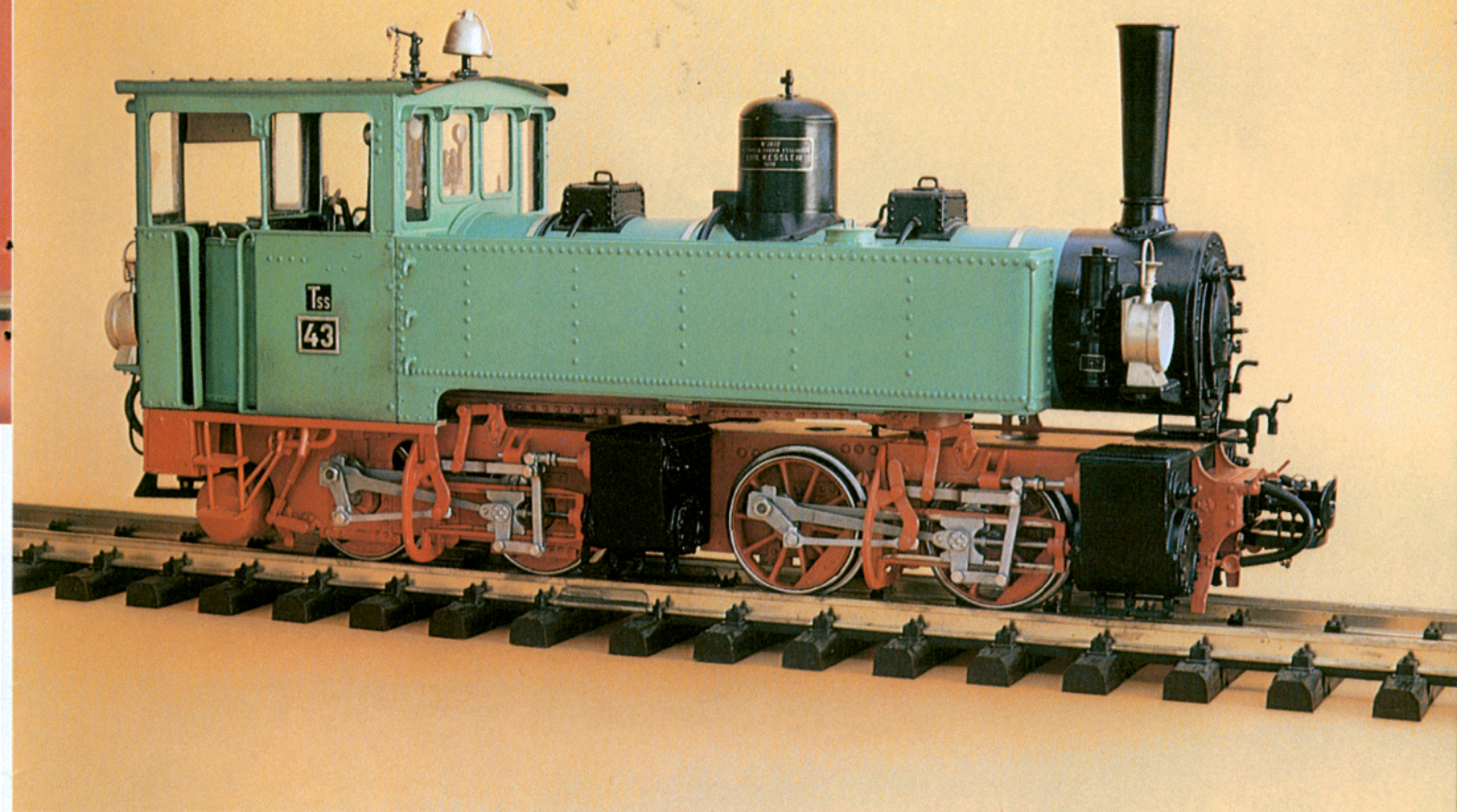


Bild 1: Die württembergische Tssd von Heimu in der schwarz-roten Läderbahn-Ausführung.

Württembergische Tssd

Naturgetreues Modell im Maßstab 1:22,5

Längst hat die solide und liebenswerte Lehmann-Großbahn L.G.B im Maßstab 1:22,5 einen guten und festen Platz im internationalen Modellbahn-Sortiment gefunden und auch behauptet.

Angeregt durch den Erfolg der beliebten Schmalspurbahn, machten sich in den letzten Jahren einige Kleinserien-Hersteller an die Arbeit und schufen weitere Lokomotiven in diesem Modellmaßstab. In allerfeinster Ausführung – vieles daran ist Handarbeit – sind die Fahrzeuge aber weniger für den Spielbetrieb im Garten, als vielmehr für anspruchsvolle Sammler bestimmt, die willens und in der Lage sind, dafür zwischen 6000,- und 10000,- DM auszugeben.

Auf der Palette der Spezialitäten erschien nun im vergangenen Jahr mit dem Modell der württembergischen Tssd, dem „Feuerroß vom Federsee“, ein weiterer Farbtupfer. Das erste Handmuster vom Modellbau HEIMU aus Freiburg war bereits während der vergangenen Messe 1979 in Nürnberg zu sehen.

Jetzt, kurz bevor sich in Nürnberg die Pforten zur Spielwarenmesse 1980 öffnen, sind die ersten Modelle aus der Kleinserie fertig; zwei verschiedene Ausführungen konnten wir bereits begutachten. Es waren dies die schwarze und die grüne Tssd in Läderbahn-Ausführung. In Kürze werden sich noch die

Reichsbahn bzw. Bundesbahn-Varianten 99 637 und 99 633 hinzugesellen.

Alle Teile der Maschinen sind außerordentlich gut und sauber gefertigt. Der Kessel ist aus Messingrohr gedreht; in der Rauchkammer sieht man die Rohratrappen; die Rauchkammertür läßt sich öffnen. Aus Messingfeinguß entstanden die Wasserkästen, das Führerhaus, der Stehkessel sowie alle Armaturen und Zerstücker. An der Rückwand des Führerhauses, dessen Türen beweglich angeordnet sind, hängen die Kohlschaufel, ein Besen und der große Schürhaken.

Die Heimu-Modelle sind mit einer originalgetreuen und gefederten Mittelpufferkupplung ausgerüstet. Eine zur L.G.B passende Kupplung kann zusätzlich angeschraubt werden.

Als Antrieb dienen zwei robuste und leistungsstarke Motoren mit einer Leistung von je 8 Watt, die in den beiden Alu-Feingußrahmen eingebettet sind. Die Kraftübertragung auf die Achsen erfolgt über ein Präzisionsschneckengetriebe mit einer Gesamtübersetzung von 1:40. Acht gefederte Hartkohlenscheiben mit einer Lebensdauer von rund 500 Betriebsstunden drücken innen auf die Radreifen aus V2A-Stahl und gewährleisten eine sichere Stromabnahme. Die ebenfalls aus Messingfeinguß gefertigte Steuerung und das gesamte Treib-

und Kuppelgestänge sind komplett verschraubt und zum Teil mit Kontermuttern gesichert.

Fahrzeuge mit einem solchen Detailreichtum und in dieser präzisen Ausführung haben natürlich auch ihren Preis, der bei der Tssd je nach Ausführung und Lackierung zwischen 6400,- und 7800,- DM liegen wird.

Bei einem Eigengewicht von ca. 5,5 kg vermag eine Lok die Last von rund 16 kg zu schleppen. Die Fahrzeuge von Heimu laufen auf den L.G.B-Gleisen und Weichen, allerdings nur auf den mittleren und großen Radien.

Bei Heimu selbst ist derzeit aber auch ein eigenes Modellgleissortiment mit gegossenen Schienenplatten und mit echten Holzschwellen in Vorbereitung. Zuvor werden aber noch verschiedene Modelle nach den Vorbildern württembergischer Schmalspurwagen für den Personen- und Güterverkehr erscheinen. Die Vorarbeiten dafür sind bereits geleistet und viele Feingußteile fertig. Ab Mai 1980 sollen zunächst die Bausätze für zwei- und dreiachsige Güterwagen zur Auslieferung kommen.

Mit Aufmerksamkeit werden wir die Arbeit bei Heimu verfolgen und über die weitere Entwicklung berichten.

HO

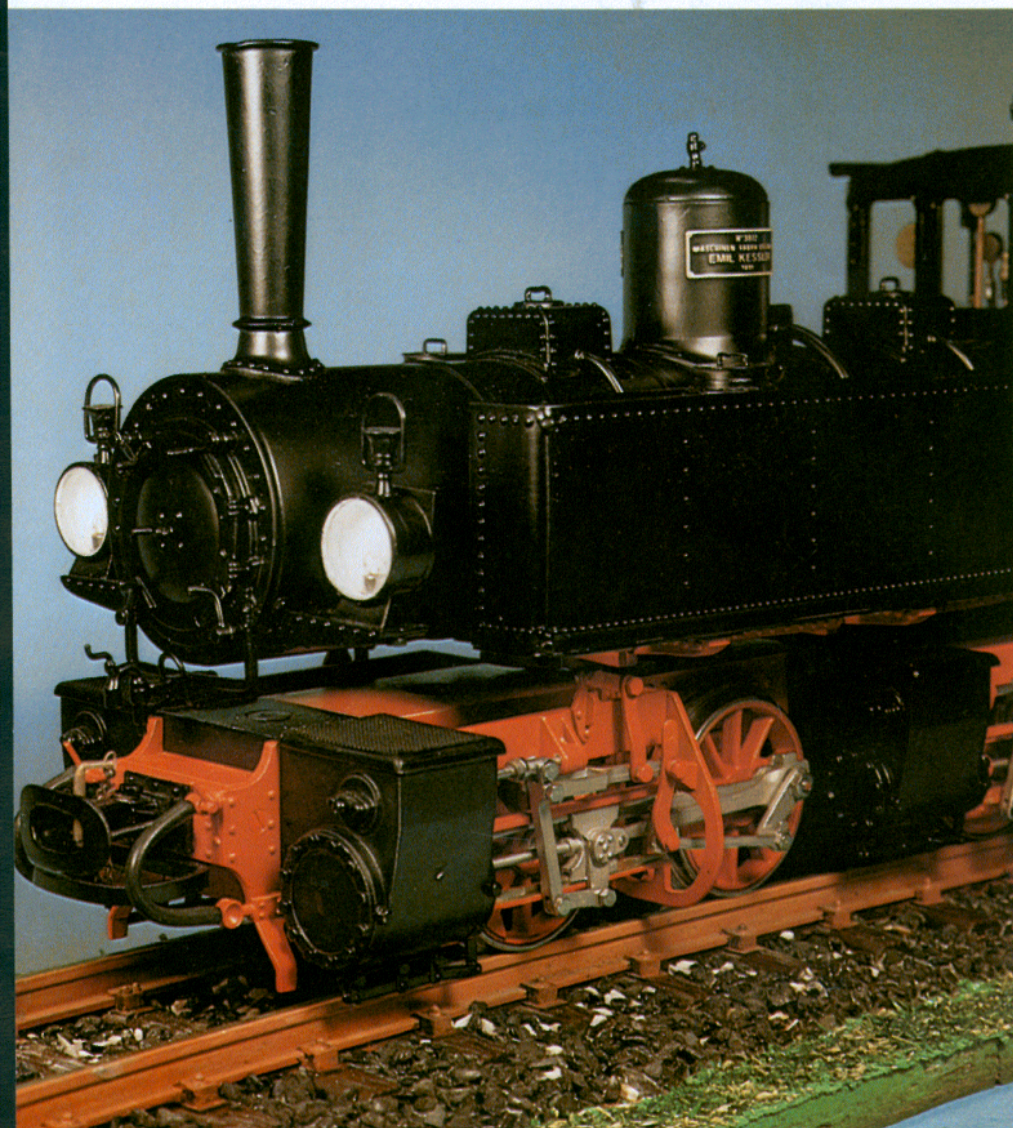
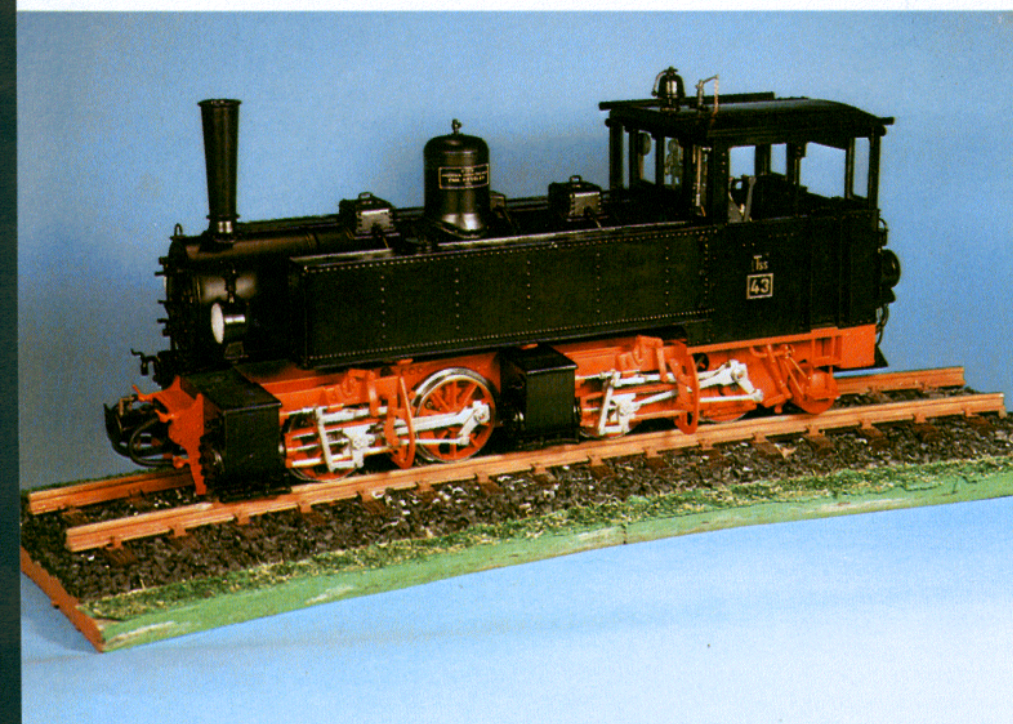


Bild 2: Das im Maßstab 1:22,5 gehaltene Modell der Schmalspurlokomotive wird auch in grüner Länderbahn-Lackierung geliefert.

Bild 3: Dieses Detailfoto vermag nur einen kleinen Teil der vielen Einzelheiten aus Messingfeinguß zu zeigen, zu denen auch die alten Petroleumlampen zählen.



Von Feinmechanikern erdacht – für Heimmechaniker gemacht! Die M+F-Heimspritzanlage

Dieses universelle Spritzgerät ist für Bastler unentbehrlich. Es ist sehr vielseitig in der Anwendung und bringt durch ausgeklügelte Konstruktion viele Vorteile. Da das Farbglas schwenkbar angebracht ist, kann die Pistole auch in senkrechter Arbeitsstellung verwendet werden. Für größere Flächen sind verschiedene Düsenansätze lieferbar (0,3, 0,4, 0,5, 0,6, 0,8 und 1,0). Ausgeliefert wird das Gerät mit der feinsten Düse (0,2). Griff und Farbglas gehören zur Grundausstattung.

Art.-Nr. 13200 Spritzpistole mit Griff 159,-
Art.-Nr. 13206 10 Leerfläschchen 9,70
Art.-Nr. 13218 kippbarer Spritzpistolenständer 22,80

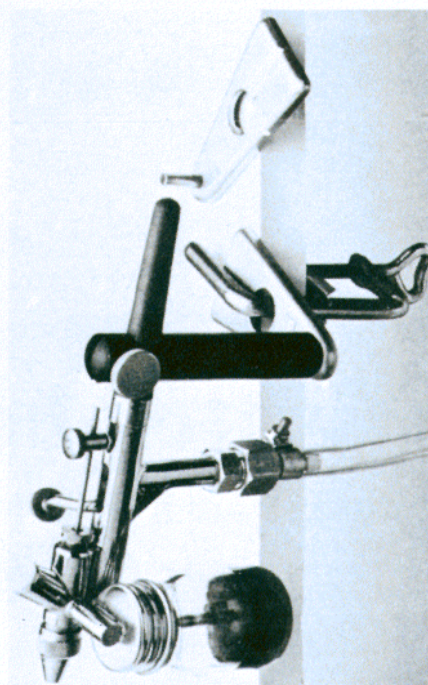
Zusätzlich führen wir zwei verschiedene Heimkompressoren (Flügelverdichter)

Art.-Nr. 13250 Kompressor, max. 1,0 atü 399,-

Art.-Nr. 13251 Kompressor, max. 1,2 atü 528,-

Ausführlichen Prospekt über das reichhaltige Zubehör und Farbprogramm erhalten Sie gegen Voreinsendung von DM 1,50 + DM -,70 in Briefmarken.

Merker + Fischer Modellbau GmbH
Röntgenstraße 6
8080 Fürstenfeldbruck





Lokomotivingenieur und Lokomotivmaler

Max Baumberg (12. 3. 1906 – 8. 11. 1978)

Am 8. November 1979 jährte sich der Todestag eines der bekanntesten und verdienstvollsten Eisenbahningeniure unserer Zeit, des Reichsbahndirektors i.R. Dipl.-Ing. Max Baumberg.

Eisenbahnfachleuten und -freunden in der DDR war er als Chef der Versuchs- und Entwicklungsstelle für die Maschinenwirtschaft (VES-M) Halle gut bekannt. Und die für beide deutsche Bahnverwaltungen einmaligen Bremslokomotiven, die unter seiner Leitung entstanden, kannte man auch in der Bundesrepublik Deutschland, wenngleich sich für manchen damit nicht unmittelbar der Name Baumberg verbindet.

Nur diejenigen, die ihn auch privat kannten, wußten, welch überdurchschnittliches Mal- und Zeichentalent Max Baumberg besaß. Die Wände des Arbeitszimmers in seiner Hallenser Wohnung zierten Gemälde und Zeichnungen von Dampflokomotiven, die zum Besten gehören, was ich auf diesem Gebiet gesehen habe. Max Baumberg, am 12. März 1906 im thüringischen Arnstadt geboren, erhielt mit 14 Jahren von einem Onkel ein Stipendium mit der Maßgabe, davon wahlweise Klavier- oder Zeichenunterricht zu bezahlen. Er wählte den Zeichenunterricht, den ihm ein Herr Rose in Arnstadt erteilte. Diesen Unterricht besuchte er bis zu seinem Abitur im Sommer 1926.

Uns liegen Federzeichnungen in Postkartengröße aus den Jahren 1922/23 vor. Die älteste Zeichnung ist eine E 16 aus dem Jahre 1922. Eine pr. T 20 aus dem Jahre 1923 trägt noch die Betriebsnummer 77 009. Eine vom 1. Juni 1923 datierte Zeichnung stellt eine bay. G 5/5 dar. Weitere Zeichnungen aus diesem Jahr zeigen preußische Lokomotiven, die T 28 und die G 8². Ob es im Sinne seines Lehrmeisters war, sein zeichnerisches Talent ausschließlich den Lokomotiven zu widmen, wissen wir nicht. Auf jeden Fall ist aus diesen schon recht perfekten Übungen erkennbar, in welche Richtung die Interessen des Gymnasiasten Baumberg tendierten. Er erzählte gern von den Arnstädter Jugendjahren und erinnerte sich noch daran, in Arnstadt die letzten preußischen Hagans-Lokomotiven in Betrieb gesehen zu haben. Aus dem Jahre 1923 ist eine unvollendet gebliebene Zeichnung einer G 12 erhalten geblieben. Diese pr. G 12 war die 9000. Hanomag-Lokomotive, und sie inspirierte den 17jährigen, dazu eine kleine private Festschrift zu verfassen. Die vierseitige Faltkarte enthält, außer der Lokomotive, in akkurater Schreibschrift die Entstehungsgeschichte und die Hauptabmessungen dieser Baureihe.

Ab 1926, also nach dem Abitur, arbeitete Max Baumberg als Praktikant im RAW Meiningen und konnte dort Zeuge der Abnahme neuangelieferter Einheitsschnellzuglokomotiven der Baureihen 01 und 02 werden. Aus dieser Zeit existiert noch eine farbig angelegte Federzeichnung von der Frontseite der 02 003. Baumberg glaubte auch, daß die ersten Einheitsschnellzuglokomotiven noch mit grün-schwarz-rottem Anstrich geliefert worden seien; die Zeichnung jedoch zeigt die 02 nur in Schwarz und Rot.

Studium in München

Das Studium an der TH München bei Prof. Georg Lotter vermittelte zwangsläufig auch die Bekanntschaft mit den süddeutschen Pazifiklokomotiven Maffeischer Konstruktion. Seit dieser Zeit hat Baumbergs Hobby fast nur noch die Themen bay. S 3/6 und bad. IV h. Als Lokomotivheizer in Lindau (Wintersemester 1929/30) lernte er die bay. S 3/6 in praxi kennen und überdies viele andere, heute fast vergessene bayerische Baureihen. Zeit seines Lebens galt seine Liebe und Bewunderung den süddeutschen Vierzylinder-Verbund-Schnellzuglokomotiven, und sein Wissen um bayerische, badische und württembergische Lokomotivgeschichte war phänomenal.

Meine Mitautoren und ich hatten das Glück, beim Erarbeiten des dreibändigen „Dampflok-Archiv“ (unter dem Titel „Deutsche Dampflokomotiven“ auch im Alba-Buchverlag erschienen) Max Baumberg als Fachberater gewinnen zu können. Es war verblüffend, wie er sich bei den süddeutschen Lokomotivbaureihen an Details zu erinnern vermochte, ohne Suchen aus seinem nach Tausenden von Fotos zählenden Bildarchiv die betreffende Aufnahme herauszufand, an der er uns die Bauartunterschiede erklärte.

Zum Poster:

Das Bild zeigt eine Badische IV h, spätere BR 18³ von der Heizerseite. Diese Länderbahn-Schnellzuglokomotive fuhr von 1928 bis Anfang der 30er Jahre den berühmten Luxuszug „Rheingold“.

Gemalt 1953 von Max Baumberg





Das Erlebnis der Maffeischen Pazifiklokomotive wirkte auch in Danzig und Königsberg nach, wo Baumberg ab 1930 seine Studien fortsetzte und 1936 mit der Großen Staatsprüfung abschloß. Er war anschließend anderthalb Jahre als Hauptassistent bei Prof. Neesen am Lehrstuhl für Eisenbahn- und Kraftfahrzeugbau tätig, und aus dieser Zeit stammt das Bild der 18 326.

1938 trat Max Baumberg in den Dienst der (alten) Deutschen Reichsbahn. Die RAWs Glückstadt (Elbe) und Stendal waren die ersten Stationen seiner Tätigkeit. Im Krieg wurde er als deutscher Werkstättendirektor in das Eisenbahnausbesserungswerk Namur versetzt. Merkwürdigerweise haben ihn die dort unterhaltenen ehemaligen preußischen Lokomotiven, z.B. die S 9, nicht inspiriert, zur Zeichenerfeder zu greifen. Wohl aber wurde in Namur mit der Arbeit am 1:15-Modell einer bad. IV h in Länderbahnausführung begonnen, an dem er bis zu seinem Ableben gebaut hat. Bis auf geringfügige Details ist dieses einmalige Supermodell vollendet worden und im Besitz der Familie geblieben. An diesem Modell ist alles 1:15 original nachgebildet — die Heiz- und Rauchrohre mit Überhitzer ebenso wie Kolben und Schieber.

Minuziöse Maltechnik

„Foto-Maler“ Max Baumberg hat mit fotografischer Genauigkeit gemalt und gezeichnet — bei einem Lokomotivkonstrukteur nicht verwunderlich. Nur wenige Bleistiftskizzen sind vorhanden, die den Vermerk „nach der Natur gezeichnet“ tragen, z.B. ein Schnellzug in Erfurt Hbf, bespannt mit einer pr. P 10. Vorlagen für

seine Lokomotivbilder waren Fotos und Maßskizzen.

Eine Reihe von Bildern blieb unvollendet, und an ihnen läßt sich die Mal- und Zeichentechnik studieren. Baumberg legte zunächst nur die Fluchtpunkte und -linien der perspektivischen Darstellung fest und begann dann (sozusagen von oben nach unten) Kessel und Führerhaus minuziös auszuführen. In seinem Nachlaß fand ich eine pr. T 20, bei der Kessel, Führerhaus und Wasserkästen fertig ausgeführt waren, vom Lauf- und Triebwerk aber, mit Ausnahme der vorderen Laufachse, alles bis auf die Fluchtlinien fehlte. Eine seiner zahlreichen bad. IV h (mit Reichsbahnnummer) ist bis auf die Tenderdrehgestelle vollendet worden. Bei einer bay. Gt 2 x 4/4 in Länderbahnfarben fehlt nur noch das hintere Triebwerk.

Alle seine farbig ausgelegten Bilder sind eine Kombination von Federzeichnung und Aquarell; lediglich die bay. Gt 2 x 4/4 ist mit Fettstift gezeichnet. Seine zeichnerischen Fähigkeiten hat Max Baumberg sich bis ins hohe Alter bewahrt, wenngleich ihm seine verantwortungsvolle Tätigkeit bei der VES-M keine Zeit ließ, sie zu gebrauchen. Erst nach seiner Pensionierung im Jahre 1971 fand er die Ruhe, noch einige Bilder zu vollenden. Doch bedurfte es immer des Drängens seiner Töchter, wieder zu Zeichenfeder und Farbe zu greifen. Zweifelte er schon, wozu es nützlich sei, heute, im Zeitalter der neuen Traktionsmittel, ein „Dampflok-Archiv“ zu schreiben, so sah er auch nicht recht ein, wieso seine Töchter Gefallen an seinen Dampflokbildern finden konnten.

Gewiß hat sich das Leben Max Baumbergs nicht als Eisenbahnmaler oder -zeichner erfüllt. Seine Verdienste liegen im Aufbau der Fahr-

zeugversuchsanstalt (FVA) Halle, der späteren VES-M, und beim maßgeblichen Mitwirken an der Entwicklung der DR-Neubaulokomotiven aller drei Traktionsarten. Als Mittel zum Zweck schuf er die weltweit bekannt gewordenen Bremslokomotiven, die 18 201, 18 314, 19 015 und 022, 23 001/002 und andere. Die aus der 61 002 entstandene 18 201 (heute 02 0201-0) kann sich noch heute rühmen, die schnellste Dampflokomotive Europas zu sein. Nimmt es wunder, wenn bei dieser Gelegenheit auch ein lebenslang gehegter Wunsch erfüllbar wurde? Mit der Deutschen Bundesbahn nämlich tauschte er die nach dem Krieg auf dem Gebiet der DDR stehengebliebene 18 434 gegen seine Lieblingslokomotive, eine bad. IV h. Seine Kollegen wußten um seine Schwäche für den badischen Renner und schenkten ihm bei der Verabschiedung aus dem Eisenbahndienst das Nummer- und das Fabrikschild der 18 314.

1973, bereits 67jährig, stieg Max Baumberg zum letzten Mal auf den Führerstand einer Dampflokomotive, streifte seine schon legendären Stulpenhandschuhe, die bis zu den Ellbogen reichten, über und ergriff den Regler der 19 015, die unter seiner Leitung aus der sächsischen XX HV rekonstruiert worden war. Diese Lokomotive führte als Vorspannlok (Zuglok 03 1010) einen Sonderzug des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, und wohl die wenigsten der Eisenbahnfreunde im Sonderzug wußten, wer der „Meister“ auf der Vorspannlok war. Von den vielen tausend Fotos, die an jenem Tag geschossen wurden, gibt es leider keines, daß den Mann auf dem Führerstand zeigt, der als einer der wenigen noch eine Vierzylinder-Verbundlokomotive einregulieren und bedienen konnte.

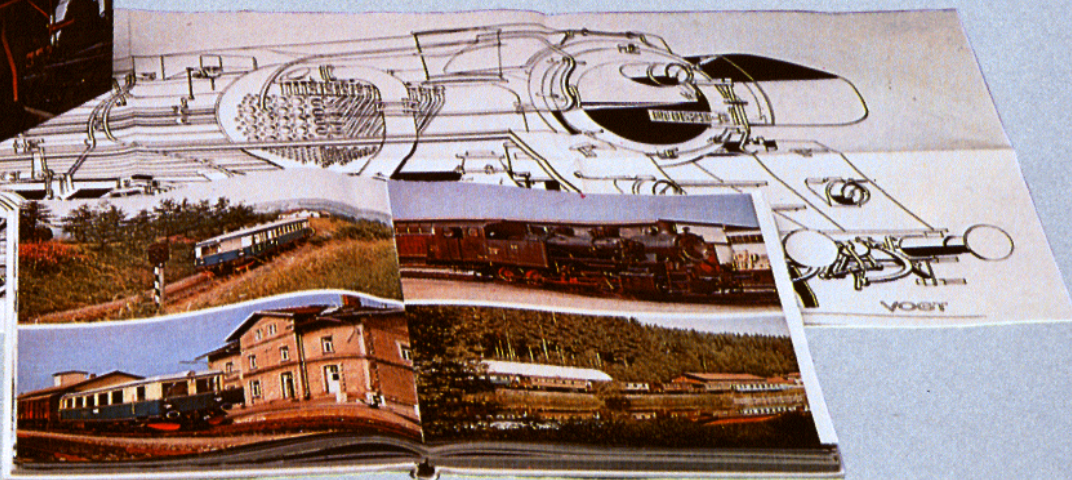
M. Weisbrod

Neue Bücher

Baureihe 01 ein großformatiges, prachtvolles Fachbuch. 288 Seiten. Einmaliges, dokumentarisch wertvolles Bildmaterial mit noch nie veröffentlichten Zeichnungen und Skizzen sowie großes Ausfaltplan-Poster. 239 Bilder, davon 20 vierfarbig. DM 56.- (+ DM 3.40 Porto und Verpackung, entfällt bei Vorauszahlung)

Die Regentalbahn eine lückenlose und ausführliche Dokumentation über die Geschichte der Regentalbahn. 307 Seiten. Mit alten Dokumenten, Fahrplänen, Streckenplänen, einer Gesamtübersicht. 372 Lokomotiv-Zeichnungen und Bilder, davon 10 farbig. DM 49.- (+ DM 2.30 Porto und Verpackung, entfällt bei Vorauszahlung)

H. Merker Verlag Röntgenstr. 2 8080 Fürstfeldbruck



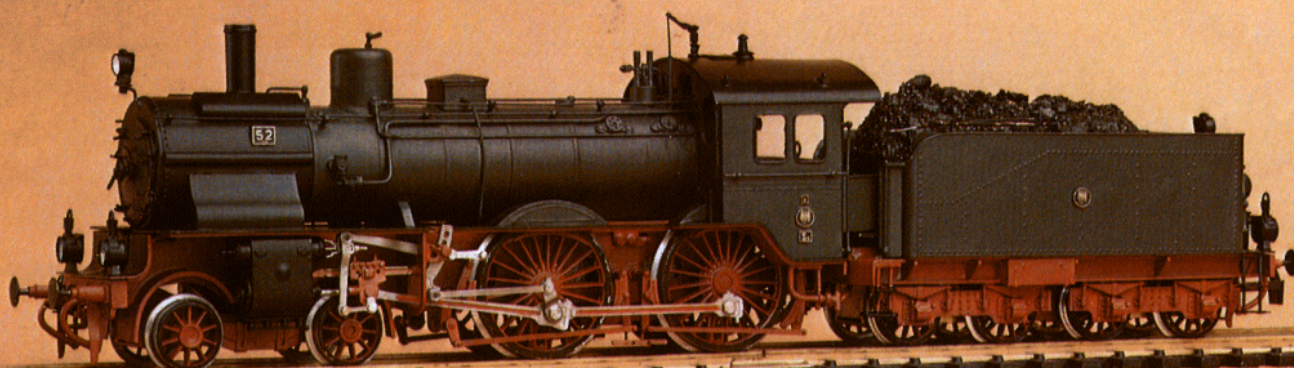


Bild 1: Preußische S4 von der Heizerseite aufgenommen.

Neuheitenvorschau auf die Nürnberger Spielwarenmesse '80

An und für sich war es uns bisher immer gelungen, rechtzeitig vor der Messe und zu unserem Redaktionsschluß Informationen einiger Firmen über Neuheiten zu erhalten und so unsere Leser schon durch Vorberichte zu informieren.

Ganz anders vor dieser Messe. Es gab zwar eine Menge Gerüchte, echte Informationen mit Bildmaterial allerdings nur von zwei Firmen, und zwar von Roco und M+F. Die Neuheitengerüchte in bezug auf die anderen Firmen waren dermaßen widersprüchlich, daß wir uns gerne eine Vorprognose, was nun im einzelnen wirklich kommt, ersparen wollen. Erwähnen möchten wir lediglich noch, daß Presseberichten zufolge von der Firma Märklin mit einer Dampflokomotive in der Spur 1 zu rechnen sein wird. Lassen wir uns überraschen was in Nürnberg an serienfertigen Modellen gezeigt wird!

Da uns die Roco-Informationen bzw. entsprechendes Bildmaterial schon relativ spät erreichte, war eine Farblitho-Fertigung nicht mehr möglich; deswegen mußten wir diesen Bericht teilen und auf zwei verschiedene Stellen des Journals aufteilen.

Preuß. S4 von M+F

Eine echte Neuheit aus Fürstenfeldbruck dürfte die preußische S4 sein (Baureihe 13), es

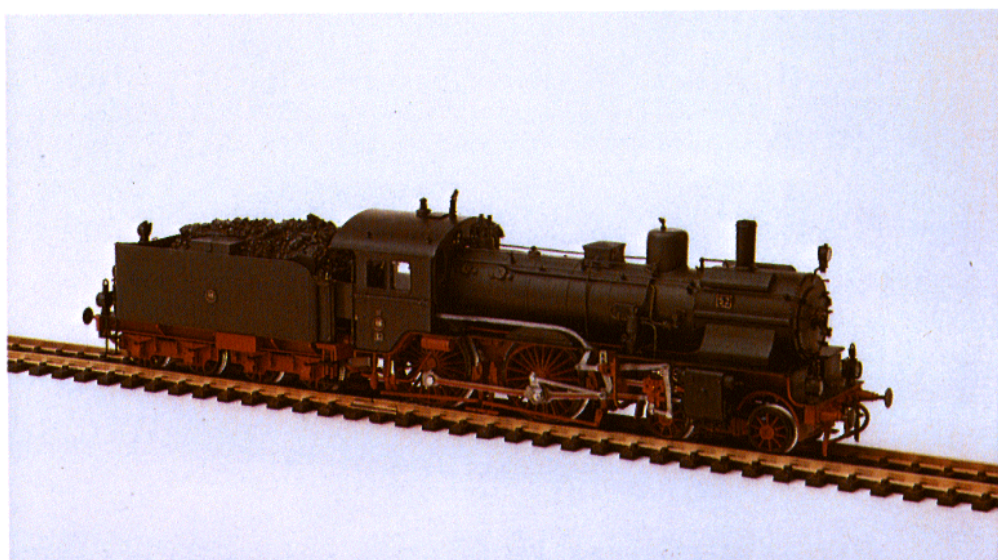
wurde zwar von M+F im letztjährigen Messebericht eine S4 angekündigt, jedoch wurden die Käufer und Kunden durch einen Fehler stark verunsichert: Im Messeprospekt waren zwei verschiedene S6-Varianten abgebildet, jedoch im Text die Rede von der S4.

Es ist erfreulich, daß man sich dann doch zugunsten der S4 entschieden hat, da es sich bei dieser Lokomotive um eine sehr gefällige Type handelt, zumal diese Maschine meines Wissens schon einige Male von Kleinserienherstellern angeboten wurde, allerdings die typische Charakteristik und die Silhouette dieser Lokomotive bisher kaum getroffen wurden. Dies jedoch gelang den Könnern aus FFB, und

so konnte man bereits ein serienreifes Muster – ja, ich möchte sogar behaupten: eine Lok, die bereits aus Serienteilen bestand – auf der Messe begutachten.

Besonders erfreulich an dieser Maschine ist, daß eine weitere preußische Tenderbauart O auf den Markt kommt (motorisierte Ausführung), die sicher von so manchem Selbstbauer ersehnt wurde. Die meisten anderen Neuheitenmodelle sind hingegen Lokomotiven, die schon voriges Jahr (einzelne Modelle sogar noch früher) als Neuheiten angeboten wurden, nun aber endgültig zur Verwirklichung kommen sollen. Einige Modelle wurden noch knapp vor der Messe fertiggestellt, ob-

Bild 2: Das wirklich ausgezeichnet detaillierte und schon recht serienmäßig wirkende S4-Modell von der Lokführerseite.



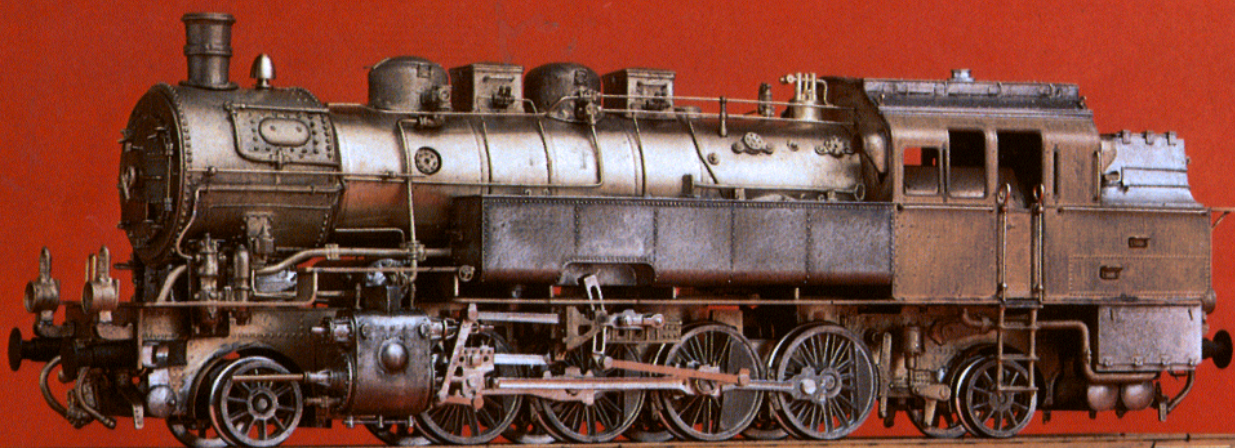


Bild 3: Die Baureihe 93⁵ in unlackiertem Zustand. Gegenüber der lackierten Version ist die Detaillierung noch besser erkennbar.

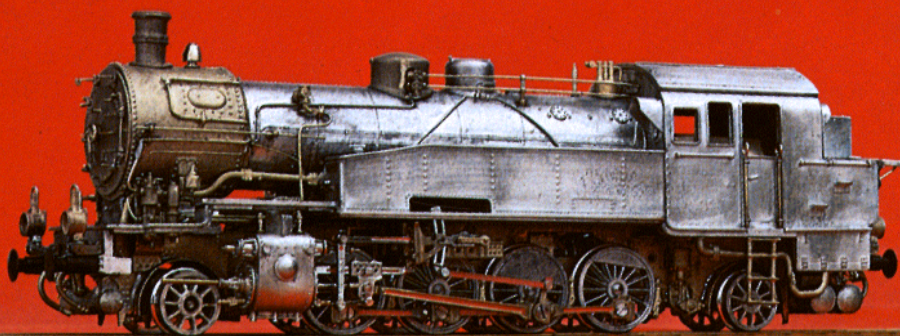


Bild 4 und 5: zeigen die 93⁰, die schon seit Jahren bekannt ist, in der jetzigen Ausführung in unlackierter und lackierter Version.

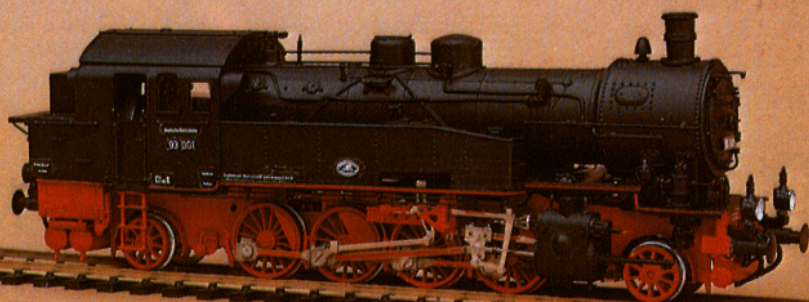
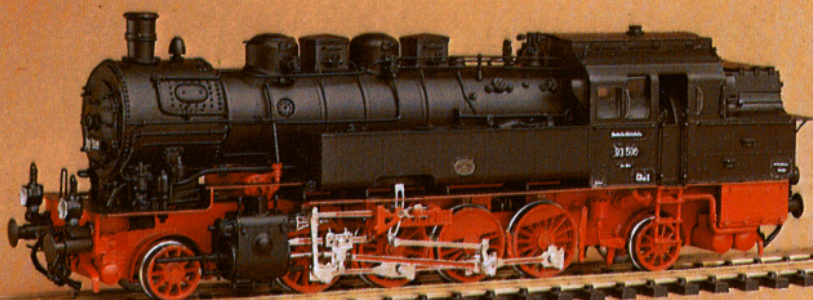


Bild 6: Zur Gegenüberstellung: Die 93⁵ in lackierter Fertig-Modell-Ausführung.



wohl sie eigentlich schon Ende letzten Jahres zur Auslieferung gelangen sollten. Hierzu gehört wohl als wichtigste Neuheit die Baureihe 93⁵, die sich doch erheblich von der BR 93⁰ unterscheidet. Nach dem Bildmaterial zu urteilen ist die Lok äußerst gut gelungen.

Schmalspur-Neuheiten

Auf dem Schmalspursektor, dessen Freunde in letzter Zeit stark verwöhnt werden, wurde nun die 99 640 fertiggestellt. Diese zweiachsige Lokomotive ist ganz einfach „schnuckelig“. Da es auf dem HOe-Sektor mittlerweile ja nun mindestens drei dreiachsige und zwei fünfachsig Lokmodelle (eines davon mit Vor- und Nachlaufträgern) gibt, stellt dieses winzige Maschinchen sicher einen kleinen Hit dar.

In puncto Heeresfeldbahnlokomotive darf man aus Fürstenfeldbruck noch einen „großen Dampfer“ mit Schlepptender erwarten und zusätzlich als Umwandlung der schmalspurigen Heeresfeldbahn eine recht interessante Köf der Ostthannoverschen Eisenbahngesellschaft.

Man spricht auch noch davon, den „Urglaskasten“ herstellen zu wollen, was sich jedoch nach dem Bestelleingang richtet, womit dann eigentlich das Programm der bayerischen Lokalbahn eine Abrundung fände.

Zählen wir kurz auf: Urglaskasten, Serienglaskasten, dann die verschiedenen DVI-Varianten (Herkules, Donaustauf, Berg, flinke Liesel), GTL 4/4, GTL 4/5, die kleine Mallet BB II. Alles in allem also ein abgerundetes Programm. Eigentlich schade, daß aus Preisgründen die seinerzeit gelieferten und aus feingeätztem Messingblech bestehenden bayerischen Waggonbausätzen aus Preisgründen nicht mehr hergestellt werden.

Last not least als echte Neuheit wurde dann noch die preußische E 95, eine Riesemaschine, angeboten. Inwieweit sich das sicherlich wieder riesige M+F-Neuheitenangebot realisieren läßt, entscheidet zuerst die Fertigungskapazität der Fürstenfeldbrucker und dann natürlich Ihr Kaufinteresse, bekundet durch Vorbestellungen. Wer es ganz genau wissen will, dem sei empfohlen, den farbigen Neuheiten-Prospekt der Firma M+F zu bestellen. Preis DM 1,90.

Herbert Meyer



Bild 7: T 14⁺ in Länderbahnfarbgebung

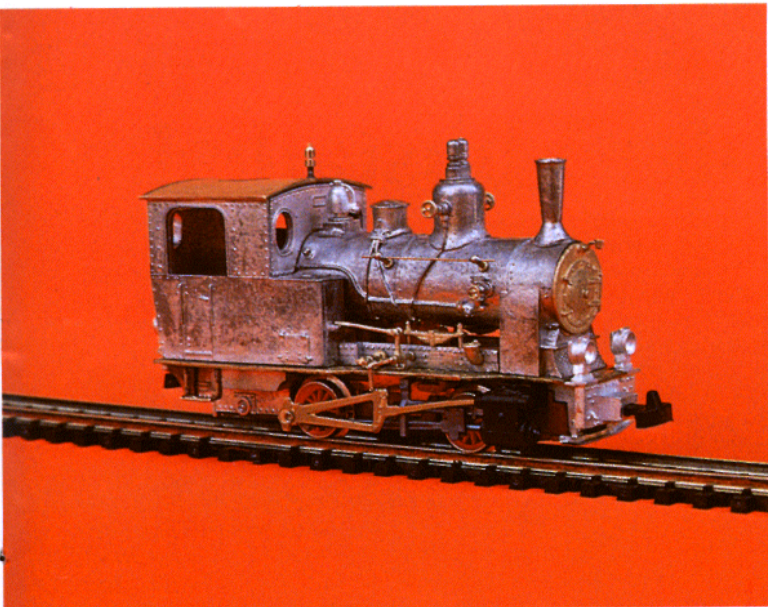


Bild 8: Die neue HOe Schmalspurlok der BR 99 460.
In diesem Falle die 99 4601.

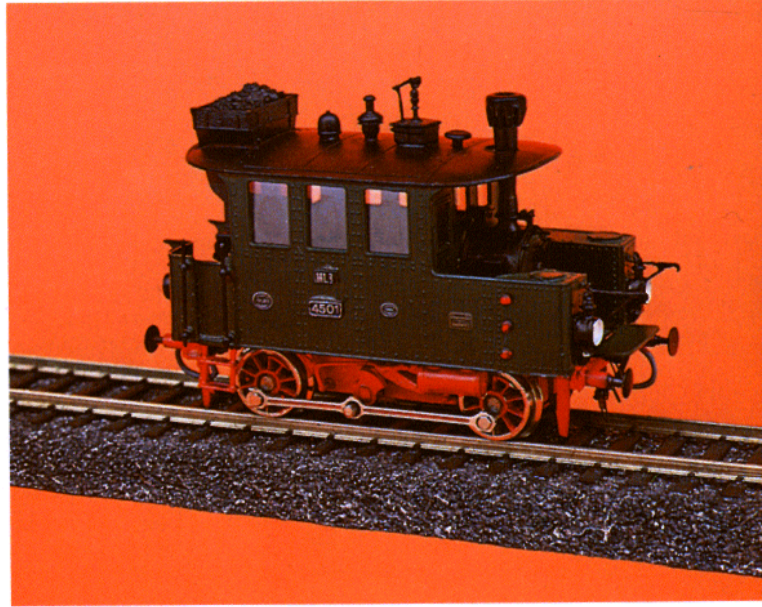


Bild 9: Handmuster des „Ur-Glaskastens“.

Bild 10: Zeigt das gelungene Finish der lackierten
BR 93^o.

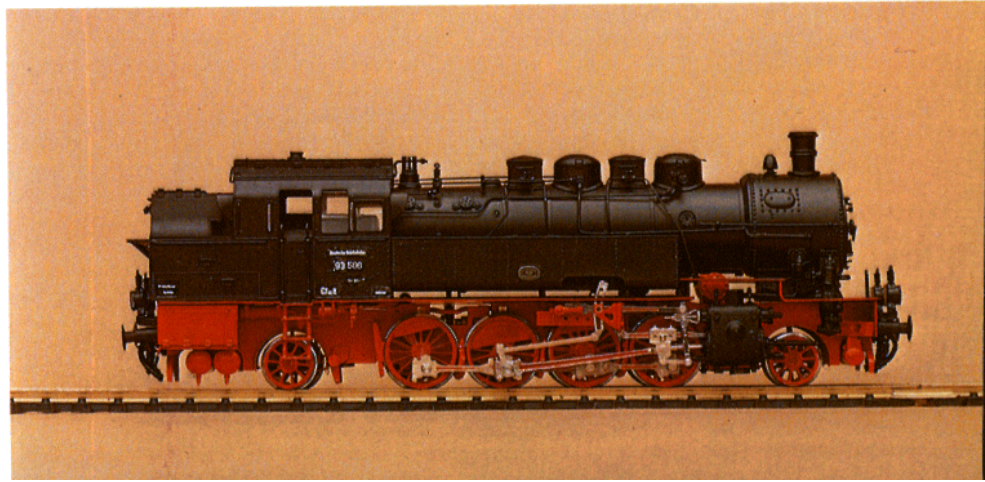




Bild 1: 598.02 im Bahnhof Kienberg-Gaming. Deutlich sind die Gleise der beiden Spurweiten zu erkennen. Foto: C. Asmus

Wieder Dampf auf der Ybbstalbahn

Mit einer eindrucksvollen Veranstaltung am 13. und 14. Oktober 1979 wurde die Wiederinbetriebnahme der Schmalspur-Dampflokomotive 598.02 auf der österreichischen Ybbstalbahn gefeiert.

An beiden Tagen verkehrten wegen der erwähnten Schmalspurlokomotive auf dem normalspurigen Streckenabschnitt Pöchlarn - Kienberg - Gaming zwei Dampflokomotiven der Baureihe 52, und zwar 52.7612 mit Normal- und 52.3316 mit Giesel-Schornstein, sowie eine Dampflokomotive der Baureihe 93, die 93.1326. Zu erwähnen ist, daß die beiden Dampflokomotiven der Baureihe 52 in Privatbesitz sind.

Am Samstag, den 13. Oktober verkehrte auf dem normalspurigen Abschnitt der planmäßige Güterzug mit der Lok 52.7612, während die Maschine 93.1326 die Strecke mit einem Personenzug befuhr. Am darauffolgenden Sonntag, den 14. Oktober trat an die Stelle der 52.7612 die bereits erwähnte Dampflokomotive 52.3316 der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte. Es braucht wohl nicht erwähnt zu werden, daß sich diese drei normalspurigen Dampfloks in einem vorbildlichen Zustand befanden und alle Teilnehmer an der Sonderfahrt begeisterten.

Der eigentliche Anlaß war, wie bereits erwähnt, die Wiederinbetriebnahme der schmalspurigen Dampflokomotive 598.02 auf der Ybbstalbahn. Bei dieser Maschine handelt es sich um eine außergewöhnliche Lok, die über die Achsfolge C2 verfügt. Sie wurde im Jahre 1896 speziell für die Ybbstalbahn konstruiert und verkehrte dort bis zu ihrer Außerdienststellung. Wie bereits gesagt, fand der erste offizielle Einsatz dieser liebevoll aufgearbeiteten und in den alten Farben restaurierten Lok am 13. und 14. Oktober 1979 statt. Der Wettergott zeigte sich von seiner besten Seite, und das Ybbstal war dank seiner Laubwälder in bunte herbstliche Farben getaucht.

Dank an "Club 598"

Am Hauptbahnhof in Waidhofen an der Ybbs wurde der Dampfsonderzug mit Blasmusik und Festansprachen von viel Prominenz aus Wirtschaft und Politik der Öffentlichkeit vorgestellt. Danach begab sich die kleine grüne Maschine mit ihren roten Rädern und dem schwarzen Rauchfang auf ihre erste eindrucksvolle Reise. Auf jedem Bahnhof entlang der Strecke wurde sie begeistert empfangen. Dieses Erlebnis für Mitfahrende wie Zuschauer ist der mühevollen Arbeit des "Club 598", der Freunde der Ybbstalbahn, zu verdanken.

Dieser im Jahre 1973 gegründete Verein erwarb im Frühjahr 1975 von den Österreichischen Bundesbahnen die beiden noch existierenden Dampflokomotiven 598.02 und 598.03, die jahrzehntelang auf der Ybbstalbahn ihren Dienst versehen hatten. Diese beiden Dampfloks waren wie eine Vielzahl anderer Schmalspurdampfloks auf dem Lokfriedhof Obergrafendorf nahe St. Pölten jahrelang abgestellt. In diesem Zusammenhang sei kurz erwähnt, daß die Schwesterlokomotive 598.01 von den Österreichischen Bundesbahnen auf dem Bahnhofsvorplatz in Waidhofen als Denkmalslokomotive aufgestellt ist. Der oben erwähnte Verein hat es sich von Anfang an zum Ziel gesetzt, eine der beiden Maschinen wieder betriebsfähig aufzuarbeiten.

Nachdem im August 1975 an beiden erworbenen Lokomotiven eine eingehende Kesselspektion durchgeführt worden war, entschied man sich dafür, die 598.02 aufgrund ihres besseren Allgemeinzustandes zur Wiederaufarbeitung vorzusehen. So wurden bis zum Ende desselben Jahres sämtliche Kleinteile entfernt und teilweise anschließend aufgearbeitet.

1976 erfolgte der Ausbau des Kessels und der Abbau der beiden Wasserkästen. Im gleichen Jahr erstellte der "Club 598" einen provisorischen









Bild 5: 2095.09 in der Frühjahrslandschaft des Ybbstals, Mai 1974. Foto: C. Asmus

schen hölzernen Lokschruppen, um die mühselige Arbeit etwas zu erleichtern. 1977 wurden dann das Fahrgestell sowie das zweiachsige, für diese Baureihe typische Drehgestell vollkommen aufgearbeitet und wieder betriebsfähig zusammengebaut.

Kessel-Abnahme 1978

Im Mai 1978 erfolgte durch den Kesselinspektor des Verkehrsministeriums die Kesseluntersuchung, wobei im Betriebsbuch vermerkt wurde: „Bis auf unbedeutende Korrosionen ist der Kessel in Ordnung.“ Eine, wie wir glauben, erstaunliche Tatsache, nachdem die Lokomotive doch nahezu 15 Jahre außer Betrieb war.

Nach der erfolgreichen Wasserdruckprobe wurde im September dann desselben Jahres der 10 t schwere Kessel wieder auf das Fahrgestell gesetzt. Im November wurden auch noch die beiden Wasserkästen und das Führerhaus wieder zusammengebaut. Ab dem Frühjahr 1979 wurde mit besonderem Nachdruck an der Fertigstellung der 598.02 gearbeitet, da sich der Verein zum Ziel gesetzt hatte, noch 1979 die Maschine in Betrieb zu nehmen und der Öffentlichkeit vorzustellen. So gelang es bis zur letzten Septemberwoche, die Lokomotive, abgesehen von der endgültigen Lackierung, fertigzustellen.

Einen großen Moment für alle Beteiligten bildete dann der 3. Oktober 1979, an dem die erste Probefahrt auf der Ybbstalbahn durchgeführt wurde.

Welche sorgfältige und hingebungsvolle Arbeit geleistet worden war, bewies die kleine Dampflokomotive an ihren beiden Festtagen, dem 13.

und 14. Oktober, als sie mit einem vollbesetzten Zwölf-Wagen-Zug auf der Strecke Waidhofen — Lunz am See verkehrte. Besonders eindrucksvoll konnte sie ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen, als sie den auf sechs Wagen gekürzten Sonderzug von Lunz aus über die mehr als 20 ‰ steile Rampe nach Pfaffenschlag beförderte.

Alle Freunde der Dampflokomotive sind dem „Club 598“ zu Dank verpflichtet, der diese Maschine in vorbildlicher Weise wieder aufgearbeitet hat. Aber auch den Österreichischen Bundesbahnen sei an dieser Stelle für ihr Verständnis zur Traditionspflege gedankt.

Ein wenig Historie

Nun noch ein kurzer Überblick über Entstehung und Bedeutung der Ybbstalbahn:

Die Ybbstalbahn verbindet zwei normalspurige Strecken, und zwar im Westen die Ennstallinie Amstetten — Selzthal-Bischofshofen und im Osten die normalspurige Lokalbahn Pöchlarn — Kienberg-Gaming. Die Ybbstalbahn zählt landschaftlich wohl zu den imposantesten und schönsten Schmalspurbahnen Österreichs. Diese 760-mm-Schmalspurbahn verläuft viele Kilometer entlang dem teilweise tief eingeschnittenen Flußlauf der Ybbs.

Nachdem bei Kilometer 53 die Station Lunz am See erreicht ist, überwindet die Bahn auf Steilrampen bis zu 31 ‰ mit Hilfe einer Vielzahl von Kunstbauten die Wasserscheide zwischen den Flüssen Ybbs und Erlauf. Besonders eindrucksvoll sind hierbei die in der ungewöhnlichen Bauweise erstellten Trestlework-Brücken.

Die Bahn verfügt über zwei derartige Brückenbauten, die jeweils in einer Neigung von 29,4 ‰ liegen. Erwähnenswert erscheint auch, daß in der Station Lunz noch eine 700-mm-Spur der ehemaligen Feldbahn anzutreffen ist. Es handelt sich hierbei um eine Waldbahn, die stillgelegt ist, der allerdings auch Bestrebungen eines musealen Erhaltes gelten.

Bis in die sechziger Jahre verkehrten speziell auf den Steilstrecken zwischen Pfaffenschlag und Kienberg-Gaming bzw. Lunz und Pfaffenschlag nahezu ausschließlich leistungsfähige Dampflokomotiven der Gattungen U, Uh und Bh. Erst der Einsatz der leistungsstarken Diesellokomotiven der Gattung 2095 verdrängte die altgedienten Dampfloks.

Strecken-Jubiläum 1973

Welch großes Interesse die Bevölkerung an ihrer Ybbstalbahn hat, zeigte im Jahr 1973 der zum 75jährigen Jubiläum eingesetzte Sonderzug mit 22 Wagen, der mit nahezu 1000 Fahrgästen besetzt war. Zur Beförderung dieses Sonderzuges waren eigens aus dem weit entfernten Gmünd zwei Dampflokomotiven, und zwar die 298.07 und 399.03, nach Waidhofen an der Ybbs gebracht worden.

Noch einiges Historisches zur Bahnstrecke selbst: Am 15.7.1896 wurde die Strecke Waidhofen — Großhollenstein eröffnet; drei Jahre später erfolgte die Weiterführung bis Lunz am See. Zum Ende desselben Jahres wurde der heutige Endpunkt Kienberg-Gaming erreicht. Erwähnenswert noch, daß die Ybbstalbahn zum einen über die Hauptstrecke Waidhofen — Kienberg-Gaming, zum anderen über eine klei-



Bild 6: Die beiden Dampflok 598.02 und 598.03 sind nach dem Erwerb durch den „Club 598“ nach Waidhofen überstellt worden. Datum 5. 5. 74. Foto C. Asmus

ne 5,7 km lange Nebenstrecke nach Ybbsitz verfügt. Diese Nebenstrecke zweigt im Bahnhof-Gstadt ab.

Abschließend noch einige Bemerkungen zu der auf der Ybbstalbahn verkehrenden Museumslokomotive. 1896 wurden nach Plänen von Karl Gölsdorf drei derartige, speziell für die Ybbstalbahn konstruierte Lokomotiven von Krauss in Linz erbaut. Museumslok 598.02 entstand unter der Fabrik-Nr. 3357 im Jahre 1896. Bei dieser Loktype handelt es sich um eine Maschine mit der ungewöhnlichen Achsfolge C2. Die Lokomotive wurde als Zweizylinder-Verbundmaschine ausgebildet.

Als Baureihe erhielt sie die Bezeichnung Yv (Y = Ybbstalbahn, v = Verbund). Interessant hierbei, daß sämtliche drei 1896 erbauten Lokomotiven heute noch existieren, und zwar Yv Nr. 1 als Denkmalslokomotive vor dem Bahnhof in Waidhofen, Yv 2 als wieder in Betrieb genommene Museumslokomotive, Yv 3 als Ersatzteilsender für die Museumslok.

Wie bereits mehrmals erwähnt, ist besonders das hintere Drehgestell für diese Lokbaureihe charakteristisch. Die ursprüngliche Konstruktion des Drehgestells konnte nicht befriedigen, da die Lokomotiven mehrmals bei der Fahrt mit dem Führerhaus voraus entgleisten.

So wurde das Drehgestell im Jahr 1898 nach Plänen von Johann Rihosek verbessert und die bis dahin spurkranzlose Treibachse mit einem Spurkranz versehen.

Nach diesen baulichen Veränderungen befriedigte die Maschine vollauf und zählte zu den stärksten Dampflokomotiven auf der Ybbstalbahn. Heute verkehren auf der Ybbstalbahn normalerweise Diesellokomotiven. Im wesent-

Seite 43 Bild 2: 598.02 verläßt den Bahnhof Gstadt. Foto: C. Asmus

Seite 44 Bild 3: Der Sonderzug mit Vorspann 2095.10 auf dem in Trestlework-Bauweise errichteten Hühnergrabenviadukt. Foto: C. Asmus

Seite 45 Bild 4: Diesellok der Baureihe 2091 mit Personenzug auf dem Weg nach Lunz am See. Foto: C. Asmus

Seite 48 Bild 8: Der Sonderzug vor der Kulisse der Altstadt von Waidhofen. Foto: C. Asmus

Bild 7: Das Drehgestell der Yv 2. Foto C. Asmus







Bild 9: Lokparade mit 52.7612 und 93.1326 sowie 598.02 in Kienberg-Gaming. Foto: C. Asmus

lichen handelt es sich hierbei um Maschinen der Gattung 2091 und 2095, die den Personen- wie den Güterverkehr abwickeln. C. Asmus

Bild 10: Yv 2 auf der von Hand zu bedienenden Drehscheibe, die für zwei Spurweiten ausgerüstet ist. Foto: C. Asmus



Quellenangaben: 1. Schmalspurig durch Österreich. — 2. 75 Jahre Ybbstalbahn. — 3. Schienenverkehr aktuell Nr. 12/79

Bild 11: Yv in Kienberg-Gaming mit Eisenbahnern in historischer Uniform. Foto: C. Asmus

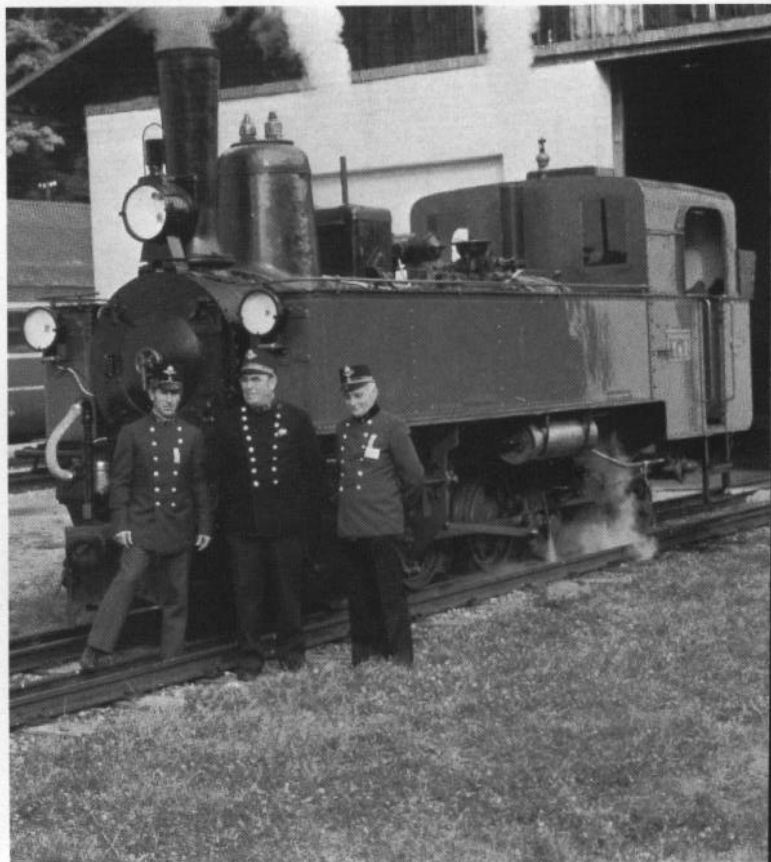




Bild 12: 598.03 als Yv 3, ca. 1910 in Opponitz. Man beachte den Kobelrauchfang. Foto: Sammlung Zopf

Bild 13: 52.7612 auf dem Weg nach Kienberg-Gaming mit einem planmäßigen Güterzug. Foto: C. Asmus



Bild 14: Der aus zwölf Wagen bestehende Sonderzug in der herbstlichen Landschaft des Ybbstals. Foto: C. Asmus



GROBA

**Modellbahn GmbH
Alte Bahnhofstraße 16
8720 Schweinfurth**

Diese Adresse sollten sich LGB-Bahner merken, oder noch besser, gleich Katalog bestellen gegen Voreinsendung von DM 6,50 auf Postscheckkonto Nürnberg, Nr. 8594-857.

GROBA bietet alles aus einer Hand – die LGB – das Zubehör! – Ab September 1979 auch die Großbäume von Nantier mit echten Holzstämmen und Zweigen für Spur 0 – I + LGB – naturgetreuer geht es nicht!

Suche

Eisenbahnen, Dampfmaschinen, Schiffe,
Blechspielzeug aus der Vorkriegszeit.

Josef Holzapfel

8031 Gut Rottenried Tel. 081 05/82 65

Ersatzteilprobleme?

Wir liefern prompt, überwiegend ab Lager.
Ersatzteile aller gängigen Fabrikate.
Bestellmerkblatt gegen adressierten
Rückumschlag.

MODELLBAHN-ERSATZTEILDienst
3520 HOFGEISMAR

Wußten Sie schon...

Mit einer Anzeige
im EISENBAHN-JOURNAL
erreichen Sie über 20.000 engagierte
Modelleisenbahner

Fachhändler im Ausland

CHP CONTINENTAL HOBBY PRESS

VOOR VELE GOEDE HOBBY TIJDSCHRIFTEN
HOEFT U NIET TE ZOEKEN C.H.P. LEVERT DE
TIJDSCHRIFTEN VOOR UW HOBBY'S EN MODEL-
BOUW.

O.A.: SPOORWEGEN - MODELSPOOR - Vlieg-
tuigen - SCHEEPS - PLASTIK - TRAMWEGEN -
BUSSEN - EN VELE ANDERE TIJDSCHRIFTEN.
U ONTVANGT EEN GRATIS PRIJSLIJST ALS U
SCHRIJFT NAAR C.H.P.

POSTBUS 123, 5400 AC UDEN. TEVENS OOK HET
ADRES VOOR VELE HOBBY BOEKEN EN KALEN-
DERS, VRAAG VANDAAG NOG ONZE PRIJSLIJST.

*Continental Hobby Press: Benelux vertegenwoordiger en alleen
leverancier van belangrijke Duitstalige hobbytijdschriften.*

M + F Belgien

- ALLE BAUSÄTZE
- ALLE ERSATZTEILE AB LAGER

General Vertretung:

S.A. ETS. VAN DER PERRE N.V.

Keienberglaan 28 · B-1850 Grimbergen

Wir vertreten auch:

ADE - BRAWA - FULGUREX -
GERARD - GÜNTHER - HAG -
SOMMERFELDT - SEUTHE - TITAN.

Wenn Sie nach Italien kommen, besuchen Sie unbedingt La Modeltecnica

Ein Besuch bei uns lohnt sich immer. Modeltecnica hat die
M+F Generalvertretung für Italien.

Außerdem führen wir natürlich die kompletten Sortimente der
italienischen Firmen **Rivarossi** und **Lima**, desweiteren viele
amerikanische Firmen. Unsere Spezialität: Spur O, HO und N.
(Übrigens, wir sprechen fließend deutsch.)

Den umfangreichen Lima- und Rivarossi-Gesamtkatalog erhalten
Sie gegen Voreinsendung von DM 10,- incl. Versandkosten
in deutscher Sprache. Wir versenden in die ganze Welt.

La Modeltecnica

Via Vescovo Milone 4, I-37100 Verona, Tel. (045) 57 21 49
Neben Autobahnausfahrt Verona-Nord von Brennerautobahn



Das führende Schweizer Fachgeschäft
für Modelleisenbahnen

Größte Auswahl Basels und Umgebung

CH-4051 Basel Spalenvorstadt 22 (beim Spalentor), Telefon 25 13 28
Filiale: Dornacherstraße 5 (beim Bahnhof SBB), Telefon 23 65 45



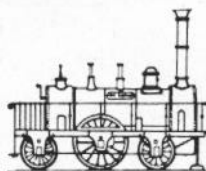
Modelleisenbahnen

Berns größte Auswahl

**Rivarossi N-HO-0, Ibertren N,
Lima N-HO-0, Jouef HO, Electrotren HO**
zu sensationell günstigen Preisen.
Daneben alle anderen Fabrikate.

Zeughausgasse 20, CH-3011 Bern

Modelbouw Centrum



Für BRD-BELGIE-NEDERLAND:
MODELDPAMPF: ARGUS BOOKS;
M. A. P. DRAWINGS;
Dampfmaschinen und Kessel-Bau-
sätze, Armaturen u.s.w. von
STUART-TURNER! Gußeisensätze für
Lokomotive, Lokomobile von
REEVES; und anderen.

IN NEDERLAND: Alle goede Europese MODELSPOORMERKEN +
toebehoren in spoor N-HO-O en IIm (LGB). SCHNEIDER lantaarns
in N-HO-O; electrisch materiaal voor o.a. sporenplanseintafels
SCHNEIDER; CONRAD.

POSTVERSAND.

NIEDRIGE PREISE.

MODELBOUWCENTRUM - Krommepad 14-LAREN (NH)
(Autobahn Amsterdam-Amersfoort; nördlich Hilversum)
RUF 02153-83096 - Montags Ruhetag.

ZETA

ALLEEN-IMPORTEUR

M + F voor NEDERLAND

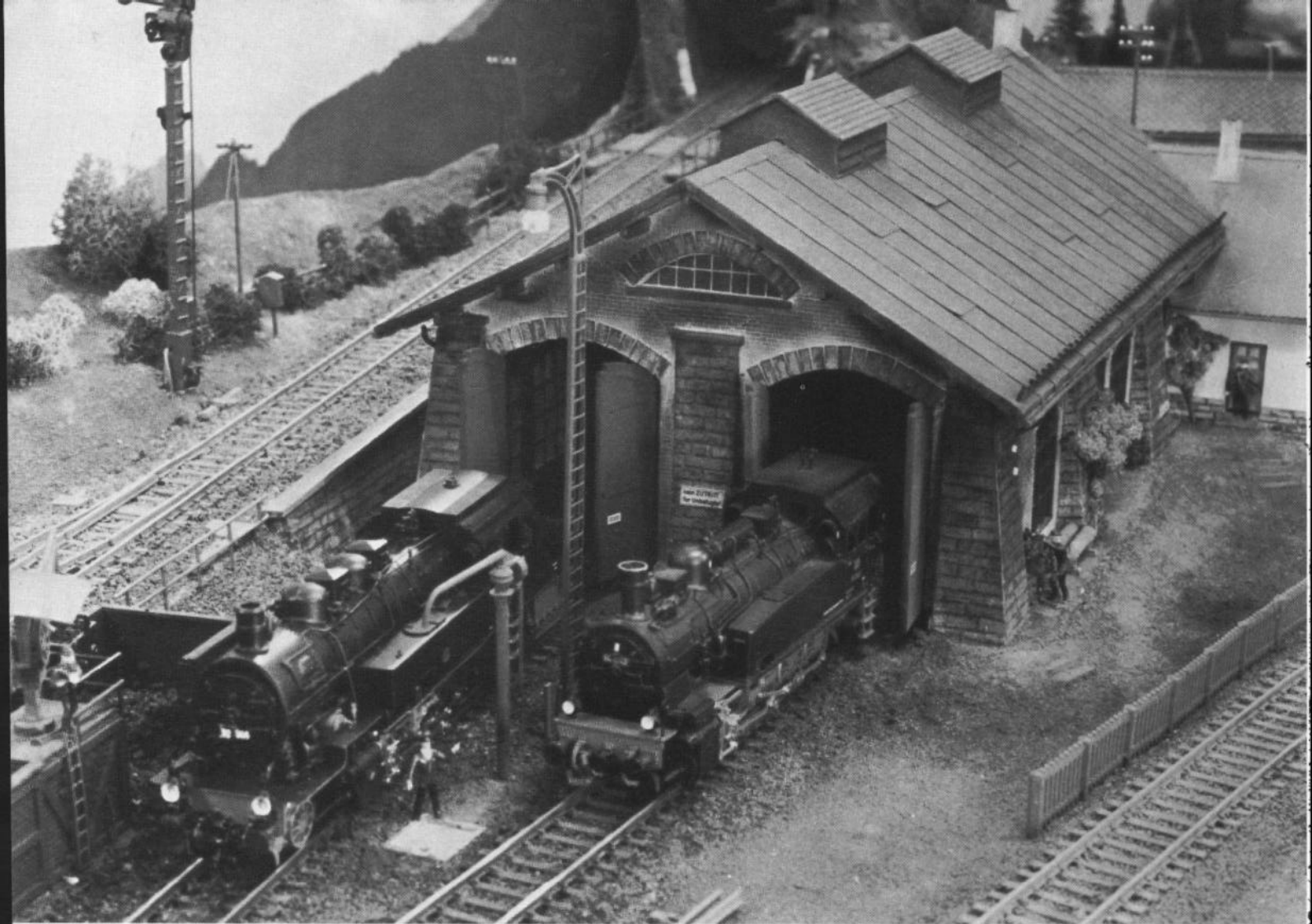
IMPORT - EXPORT

Verzorgt: - Snelle levering van M+F Artikelen
- Abonnementen op M+F Journal

TEVENS EXCLUSIEF VOOR NEDERLAND:

- = **Liliput** Modellbahnen HO - HOe
- = **T. E. R.** Electronische Regelapp.
- = **BEMO** HOe und H0m
- = **Ade** HO und Schienenmaterial

ADRES: VAN BROEKHUIZENSTRAAT 35, 4045 AMMERZODEN
TEL. 04199 - 1333



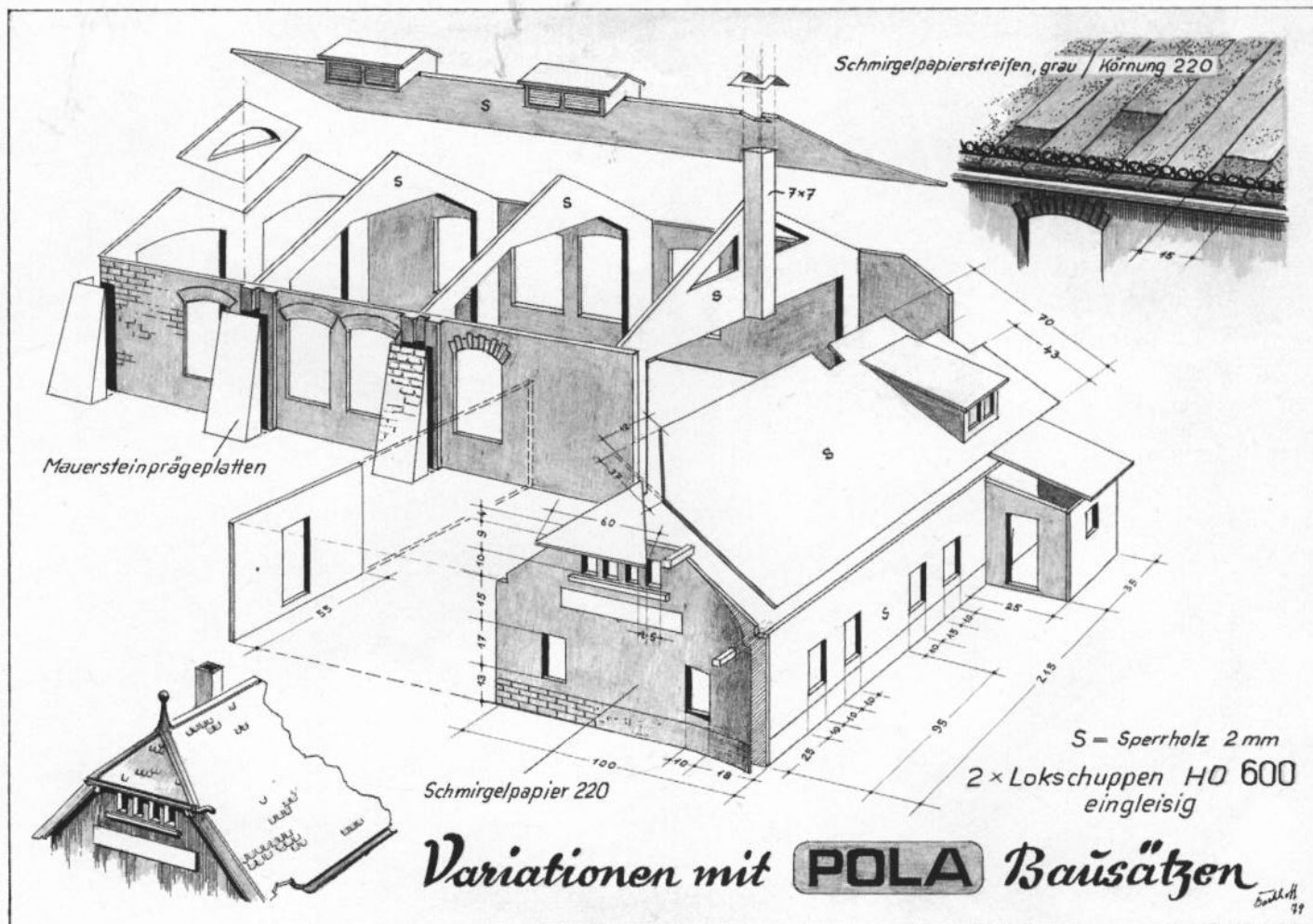


Bild 3: Bauanleitung für den 2-ständigen Lokschuppen

Variationen mit Pola-Bausätzen

Zweiständiger Dampflokotivschuppen für eine Nebenbahn

In Boppard am Mittelrhein beginnt die eingleisige Hunsrückbahn. Auf einer nur 6 km langen Fahrstrecke werden bis Buchholz 330 m Höhenunterschied bewältigt. Die Trasse führt über zwei respektable Brücken und durch fünf Tunnels – eine Meisterleistung des Eisenbahnbaus.

Unser Lokschuppen stand am Nordende des Bopparder Bahnhofsgeländes zwischen dem Streckengleis der Hunsrückbahn und der linksrheinischen zweigleisigen Hauptstrecke Mainz-Köln und ist bereits abgebrochen. Er diente einst den Zahnradlokomotiven der Baureihe 97, später den 94ern als Zuhause. Zuletzt fand hier die VT 98 Unterschlupf.

Im Rahmen unserer Variationen mit Pola-Bausätzen habe ich in Anlehnung an dieses ehrwürdige Vorbild den Nachbau unter Verwendung von zwei Pola-Lokschuppen Nr. 600 gewagt. Der Rest ist Selbstbau in Sperrholzbauweise; er beschränkt sich auf den Anbau und die Dachpartien.

Aufbau

Die Seitenfronten des Lokhauses bilden die Original-Bauteile des Satzes. Zwei Einfahrten der Stirnpartie werden gemäß Bauzeichnung zusammengefügt. Als Füllung des spitzeckigen Mittelteils dient das Kopfende einer Einfahrt aus dem zweiten Bausatz. Vor dem Einfügen in den Ausschnitt ist die halbkreisförmige Fensteröffnung auszuschneiden. Als Baugrund dienen die original dafür vorgesehenen Plastikteile der Bausätze.

Drei Spanten, die sich auf die Schuppenlänge verteilen, werden aus Sperrholz ausgeschnitten und zwischen die Seitenteile des Hauses geleimt. Sie tragen auch die beiden Dachflächen. Graues, in Streifen geschnittenes Schmirgelpapier dient als Dachpappen-Imitation. Die Dachentlüftungen sind wieder Originalteile, desgleichen die Schneezäune, die sich übrigens ausgezeichnet am Rinnenrand machen. Die Regenrohre bestehen aus isoliertem Kupferdraht (Y-Draht), die Rinnen aus einer Balsaholz-Leiste. Charakteristisch sind die schweren Stützpfeiler an den Schuppenseiten sowie an den vorderen Hausecken. Sie

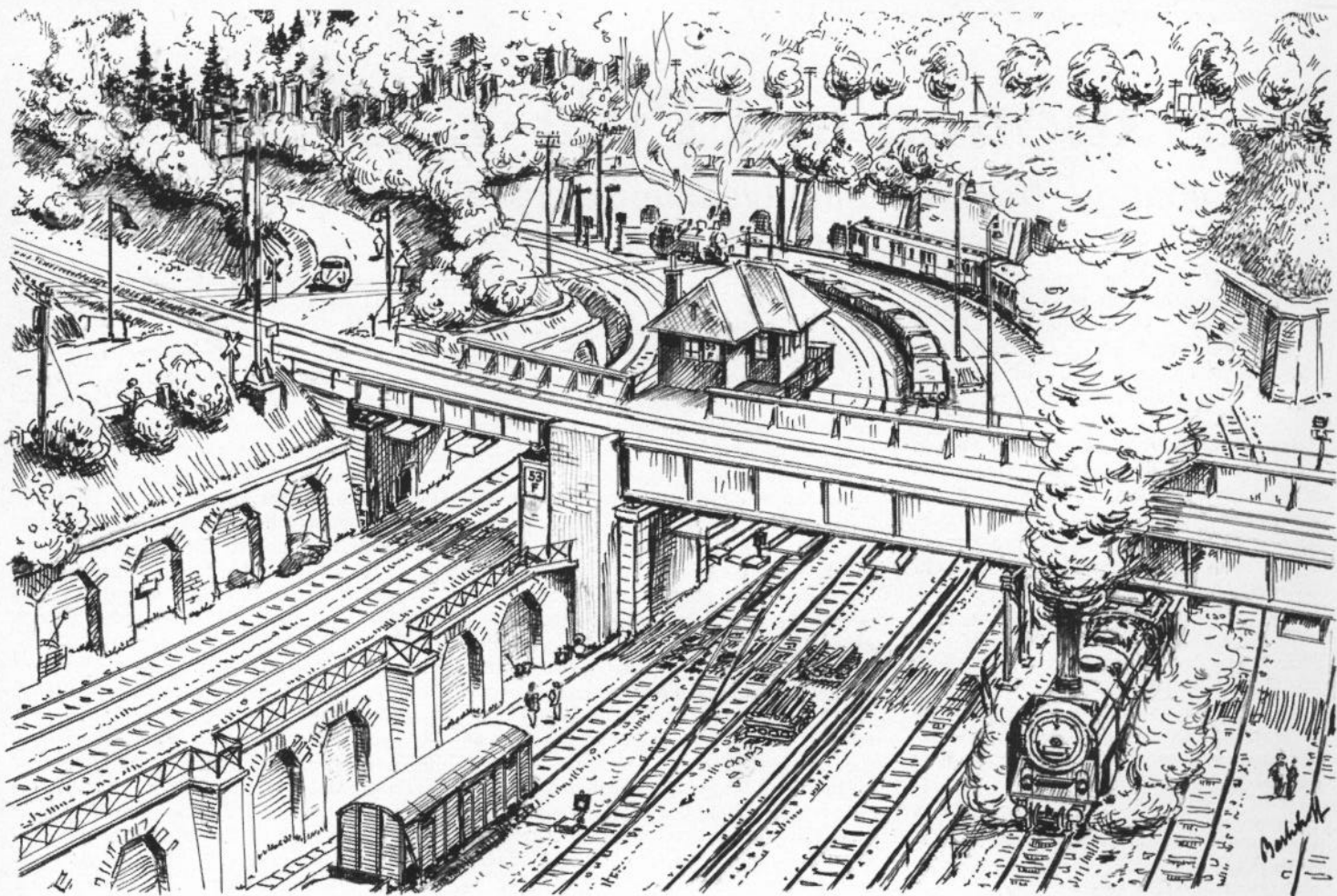
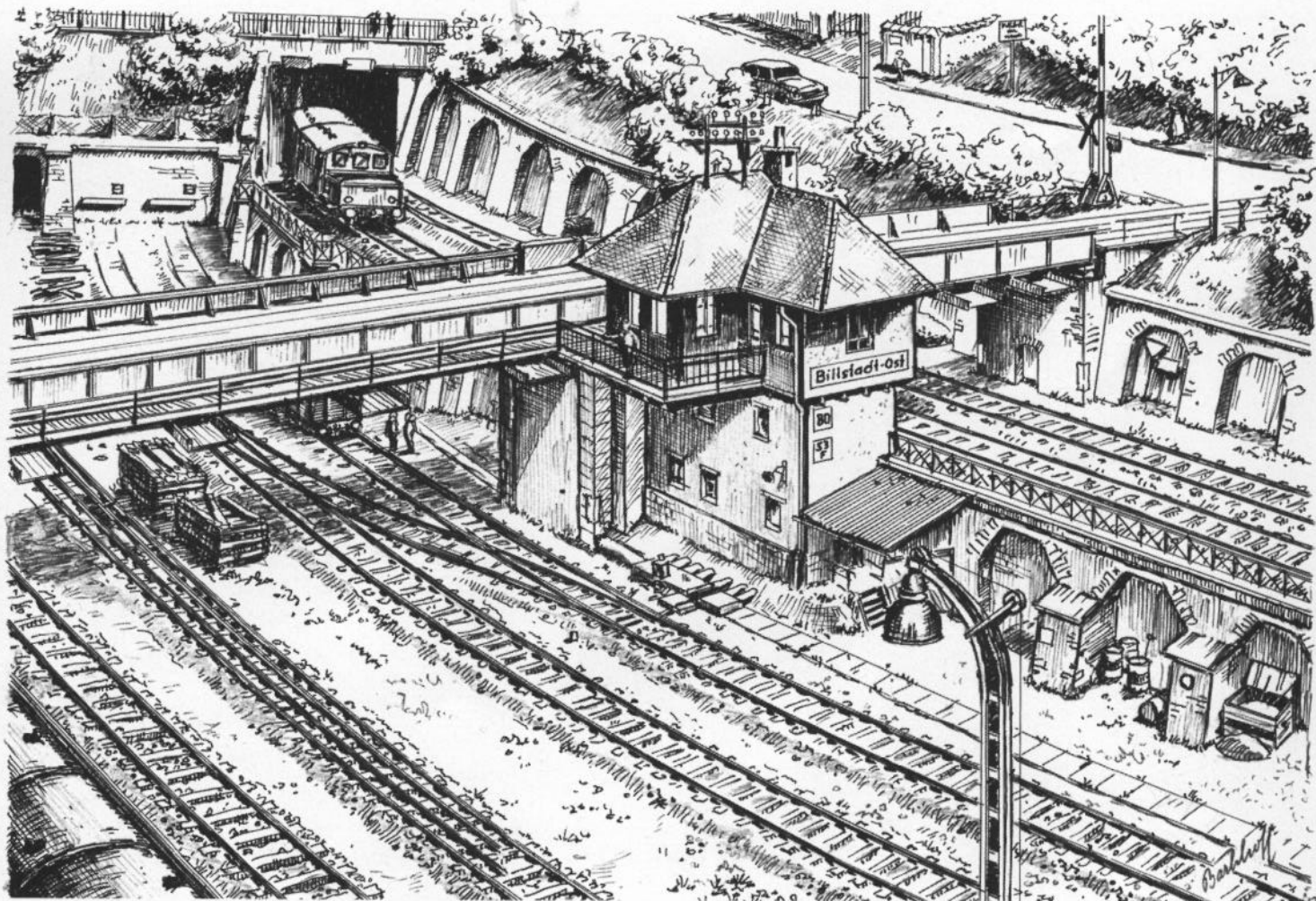
sind aus Mauerstein-Prägeplatten gefertigt und werden stumpf gegen die Hauswandung geklebt.

Der seitliche Anbau unterstreicht den romantischen Gesamteindruck des Hauses entscheidend und besteht aus Sperrholz. Die Seitenflächen werden ebenfalls mit feinem Schmirgelpapier (Verputz-Imitation) verkleidet. Den unteren Abschluß bilden Streifen aus Mauersteinpapier. Etwas kritisch ist die Fertigung des schuppenseitigen Dachteiles des Anbaus, da beide Dachflächen ineinandergreifen.

Ich habe zunächst das Schuppendach fertiggestellt und für das Dachteil des Anbaues erst einmal eine Pappschablone erstellt. Nach dieser Hilfslehre wird dann das kleine Dachstück aus dünnem Sperrholz ausgeschnitten. Die Walmdachspitze krönt eine kleine Stecknadel mit Keramikkopf, deren unterer Teil mit etwas Alufolie modelliert wurde. Zum Ausfüllen der diversen Tür- und Fensteröffnungen dienen die Original-Einsätze des Bausatzes. Schuppentore und Beschriftungen liegen ebenfalls bei. Unsere Aufnahmen demonstrieren recht eindrucksvoll den nebenbahngerechten Gesamteindruck des Gebäudes. Die

◀ Bild 1: Stirnansicht des Barkhoff'schen, 2-ständigen Lokschuppens. Davor eine BR 93 und eine BR 94.

◀ Bild 2: Seiten- und Rückansicht des herrlich gestalteten Lokschuppen-Bauwerks.



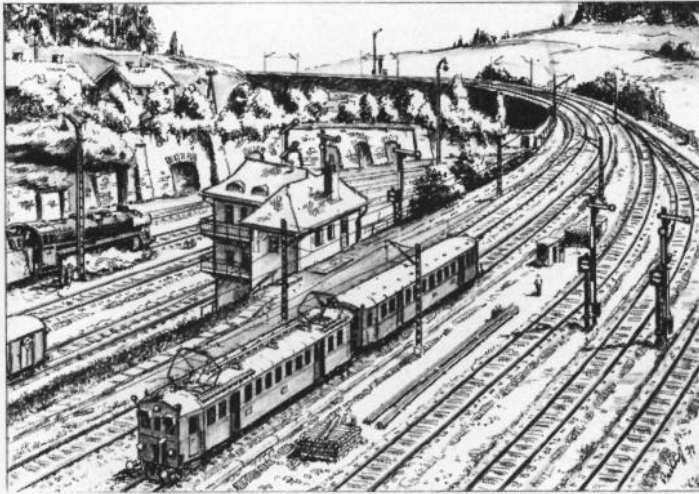


Bild 6 und 7: Eine weitere Variante des Stellwerks. Ansichten von Vorder- und Rückseite.

Bild 8: Umbauanleitung für die Stellwerks-Varianten nach Bild 4 und Bild 5.

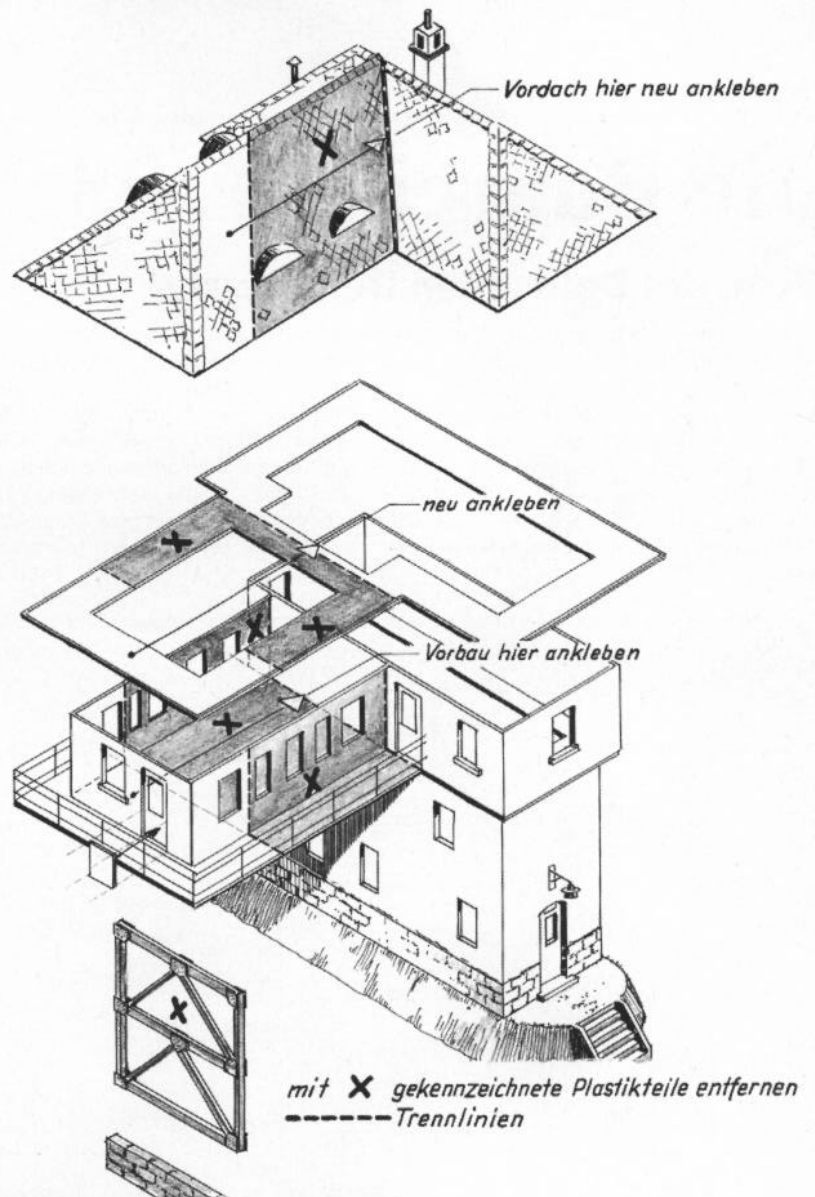
◀ **Bild 4:** Das abgeänderte Pola-Reiterstellwerk.

◀ **Bild 5:** Das Stellwerk von der anderen Seite. Kombiniert mit einer Eisenbahnbrücke.

Schuppenseiten werden etwas ockerfarben eingefärbt und gut „verrauchert“; die Außenwände des Anbaues bleiben etwas „sauberer“. Zwei weitere ansprechende Stellwerksgebäude lassen sich aus jeweils zwei Pola-Bausätzen Nr. 562 herstellen. Durch unsere Übersichtszeichnung mit dem Grundbausatz weitgehend vertraut geworden, gestaltet sich der Aufbau völlig unproblematisch. Charakteristisch für beide Versionen ist die reizvolle Lage im Steilhang. Unser erster Vorschlag setzt sich aus zwei kompletten „Reiterstücken“ mit Umläufen und Geländern zusammen. Beide Gebäudeteile werden übereinandergeleimt und seitlich an das Stammgebäude gefügt. Das Gebäudeunterteil entsteht aus den restlichen Plastikteilen beider Bausätze. Es sind dabei nur wenig Änderungen an den Bauteilen erforderlich. Laubsäge, Feile und ein scharfes Bastelmesser leisten gute Dienste. Selbstverständlich wirken eine seitlich in den Hang eingebaute Treppe und ein oder zwei HO-Stellwerke auf dem Umlauf des doppelstöckigen Gebäudes äußerst dekorativ. Etwas „glatter“ sieht unsere zweite Gebäudeversion aus. Umläufe und Geländer blieben unberücksichtigt. Der weitere Zusammenbau erfolgt wie gerade beschrieben. Ein Stellwerksgebäude ähnlicher Ausführung entdeckte ich übrigens im Vorfeld eines Münchner Güterbahnhofs. Die beiden Zeichnungen mögen ein wenig zum Nachbau der Gebäude reizen. Es handelt sich in der Tat um zwei ansprechende und nicht alltägliche Gebäudemodelle.

Beide Szenen durchkreuzt der neue ET 85 von M+F. Es ist eigentlich unverständlich, warum die Modelleisenbahnerfamilie so lange hat auf dieses Fahrzeug warten müssen. Wer Gelegenheit hatte, die Triebwagengarnitur auf dem Nürnberger Messestand zu bewundern, ist von einem Verkaufserfolg überzeugt.

R. Barkhoff



POLA-HO
562 *Variationen...*

Barkhoff

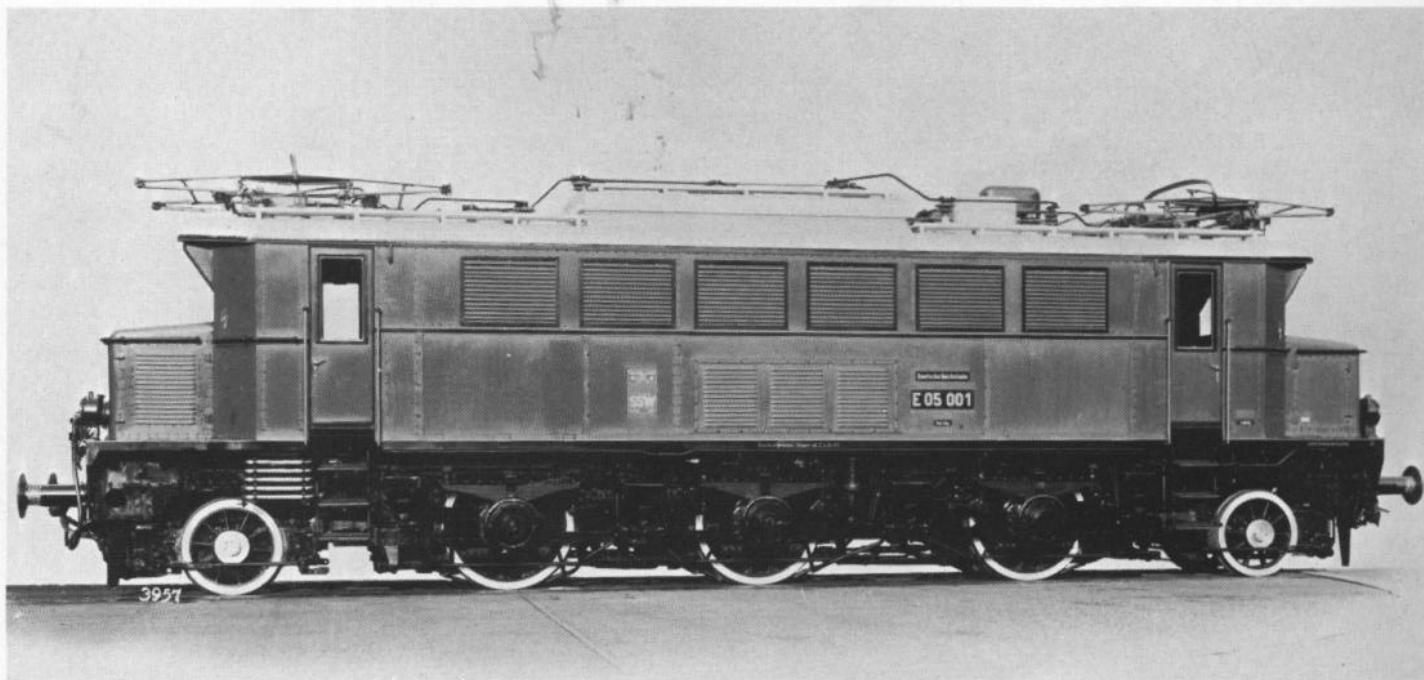


Bild 1: Die E 05 001 von Henschel und SSW kurz vor ihrer Ablieferung an die Deutsche Reichsbahn. Werkfoto/Archiv HJO

Die Baureihe E 05

Elloks der Deutschen Reichsbahn

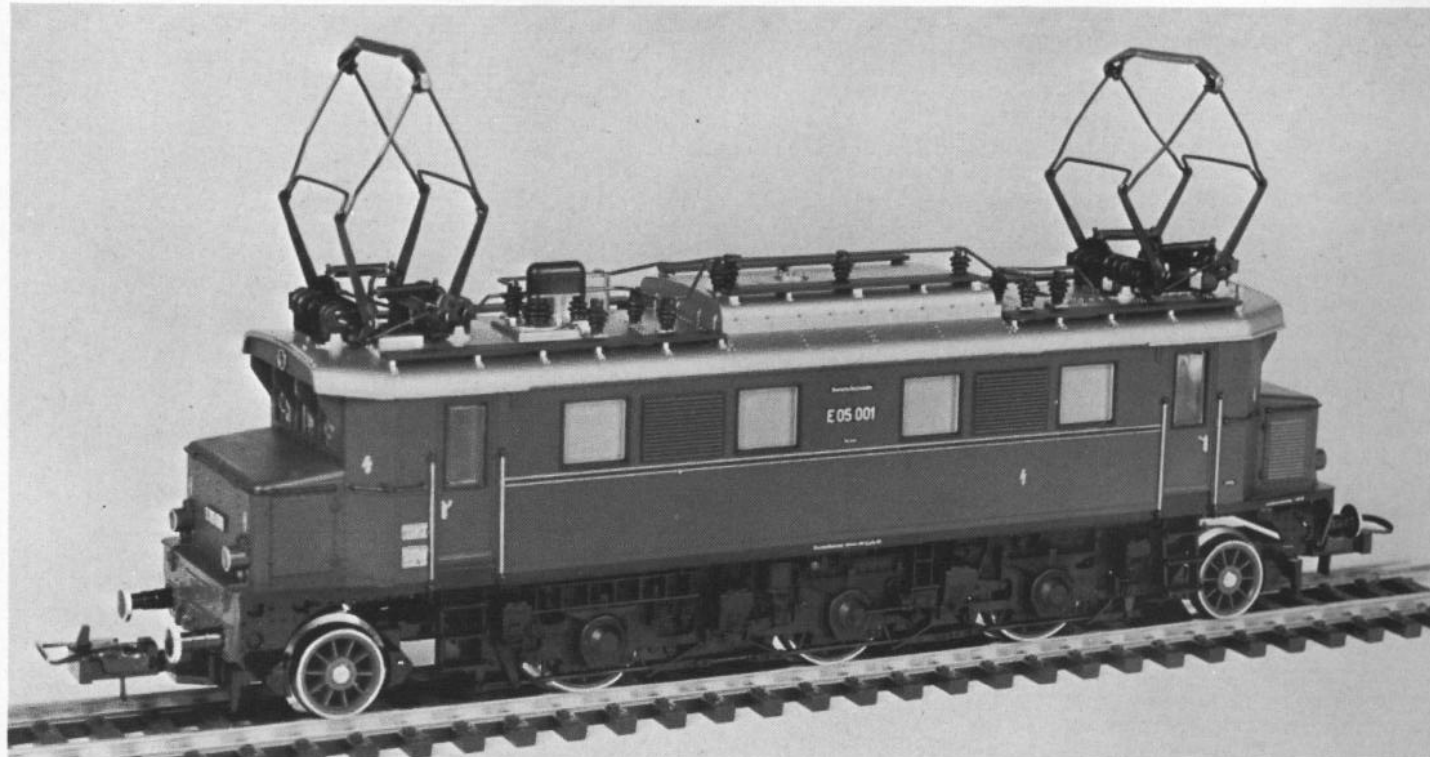
Zu Beginn der dreißiger Jahre hatte die Deutsche Reichsbahn verschiedene Hersteller mit der Entwicklung neuer und leistungsfähiger Elektrolokomotiven für den Schnellzugdienst beauftragt.

Im Jahr 1933 konnten bereits die ersten zehn Maschinen der Baureihe E 04 mit Federtopf-antrieb der Bauart Kleinow in Dienst gestellt werden, die aus der Lokomotivfabrik der AEG kamen.

Parallel dazu liefen bei Henschel und bei SSW die Konstruktion und der Bau einer äußerlich recht ähnlichen Bauart, die sich in der Antriebsart recht eindeutig von der E 04 unterschied. Alle drei Lokomotiven der Baureihe E 05, deren Indienststellung ebenfalls noch im Jahr 1933 erfolgte, hatten einen Tatzantrieb erhalten, der vor allem bei Geschwindigkeiten im Bereich über 100 km/h erprobt werden sollte.

Beim Bau der Maschinen waren besondere Probleme zu lösen, denn die Tatzlagermotoren ließen weder Bissel- noch Krauss-Helmholtz-Gestelle für die Aufnahme der Laufachsen zu. Wegen der verhältnismäßig hohen Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h bzw. 130 km/h schieden auch Adams-Achsen aus.

Bild 2: Hervorragend detailliert und mit erstklassigem Finish präsentiert sich das neue HO-Modell der E 05 001 von Trix. Foto: HJO



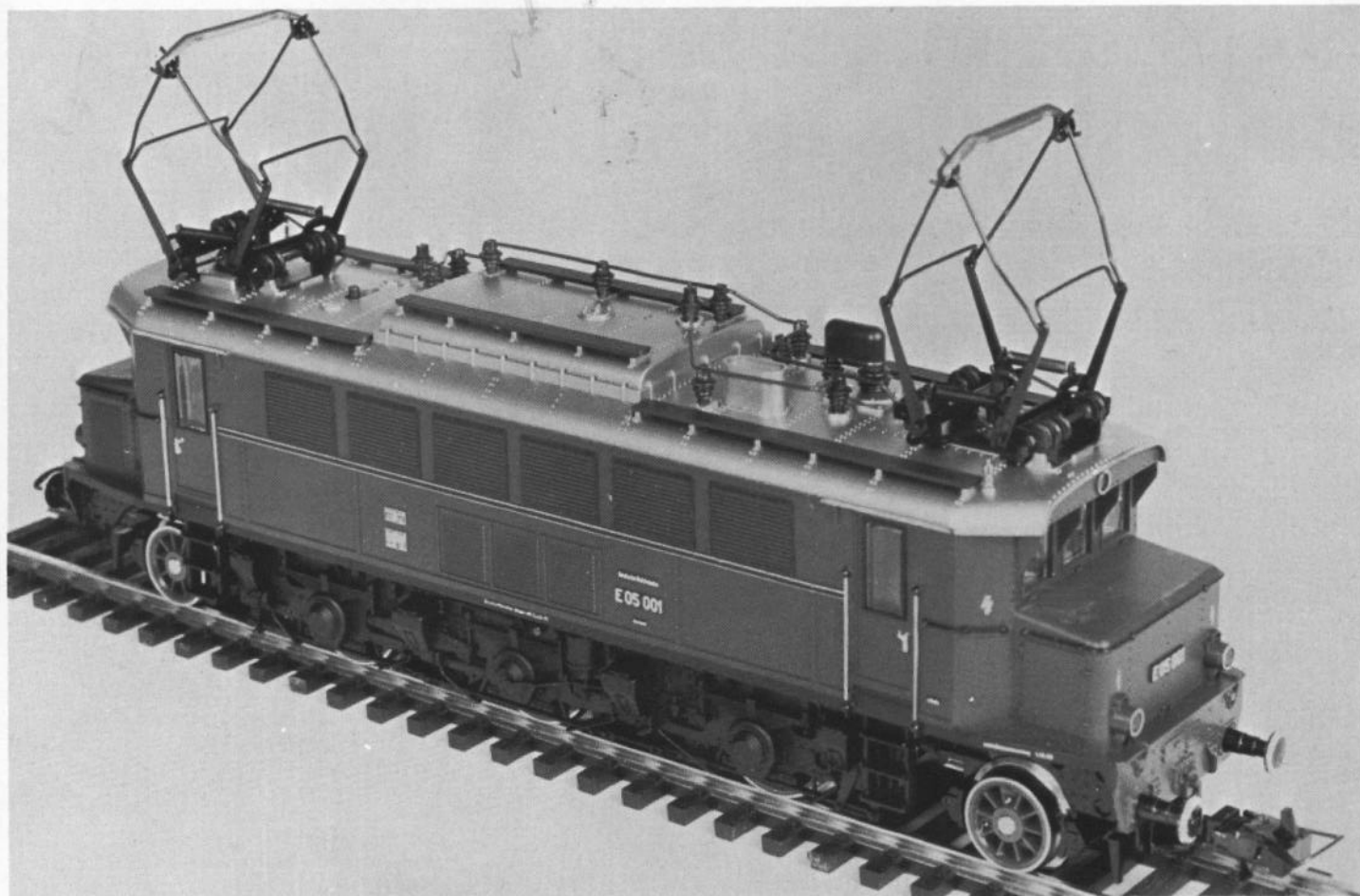


Bild 3: Diese Aufnahme der anderen Lokseite zeigt die unterschiedliche Anordnung der Lüfterblenden und das sehr gut gestaltete Dach

Foto: HJO

Neues Henschel-Lenkgestell

Henschel entwickelte deshalb ein neues Lenkgestell mit schrägliegender Hebelarmwelle für die beiden Lokomotiven E 05 001 und 002. Dieses Henschel-Lenkgestell war dem bewährten Bissel-Gestell durchaus ebenbürtig, zeigte aber bei Höchstgeschwindigkeit doch noch einige Schwächen.

Ähnlich verhielt es sich auch mit den Lenkgestellen der E 05 103, mit den außerhalb des Rahmens liegenden Lenkhebeln mit zwei festen Drehpunkten vor den äußeren Treibachsen. Die Lenkgestelle der E 05 103 entsprachen in ihrer Wirkungsweise den Krauss-Helmholtz-Gestellen, erfüllten aber im höheren Geschwindigkeitsbereich ebenfalls nicht die Erwartungen. Die Überlegenheit des Federtopftriebs blieb unangetastet, und ein Nachbau von Maschinen der Baureihe E 05

unterblieb. Gleichzeitig wurden damit zunächst auch weitere Versuche mit Tatzantrieben in schnellaufenden Lokomotiven eingestellt.

Alle drei Lokomotiven waren fast ausschließlich im Raum Leipzig eingesetzt. Die Lok E 05 001 fiel den Kriegseignissen gegen Ende des Zweiten Weltkrieges zum Opfer. Erhalten geblieben war die E 05 002; sie kam jedoch nur noch gelegentlich zum Einsatz und wurde schon 1953 im Schadlokpark der DR abgestellt und schließlich 1962 ausgemustert. Ein etwas längeres Leben war der E 05 103 beschieden. Nach ihrer Aufarbeitung war sie im Reisezugdienst eingesetzt und zählte zum Bestand des Bw Magdeburg Hbf. Ende 1964 kam die Maschine als Bahndienstfahrzeug zur Stromversorgung der elektrischen Weichenheizung nach Halle/S.. Im Jahr 1967 erlitt sie dort einen Schaden am Transformator, und bereits ein Jahr später erfolgte ihre Verschrottung.

Modell der E 05 von Trix

Inzwischen waren die Lokomotiven der Baureihe E 05 fast vergessen. Als dann im Jahr 1968 die Modelle der E 04 von Märklin und Roco dem schon zuvor erschienenen Modell von M+F nachfolgten, schöpften die Ellokkfreunde die Hoffnung, daß sich nun vielleicht auch einer der Hersteller der E 05 annehmen würde.

Schneller als erwartet erfüllte die Firma Trix diesen Wunsch und kündigte diese Lok im HO-Maßstab bereits während der Nürnberger Messe 1979 an. Kurz vor Jahresende erschien die Maschine dann im Fachhandel. Wir konnten das Fahrzeug bereits in unserer Ausgabe 6/1979 vorstellen. Das vortrefflich gelungene Modell verdient es, daß wir es nun noch einmal zeigen, von beiden Seiten mit der unterschiedlichen Ausführung der Lüfterblenden.

HO

Fachhändler in der Bundesrepublik

roland modellbahnbörse

Gröpelinger Heerstraße 256,
2800 Bremen 21,
Telefon (0421) 61 30 78
Ade, Bemo, Gerard, Günther,
Liliput, M+F, Roco u. v. a.
Gebrauchtwagen, Fachliteratur

Wir sind die schönsten Modellbahnverkäufer



• Stellvertretend für:
H. Gerwien Landschaftsbau
H. Hahn Fahrzeuge
H. Schulz Bahntechnik
bonkowski
Breslauer Straße 35
318 Wolfsburg (05361) 322 03

Modellbahn Haas

Lange Straße 31
(direkt an der B 19)
7922 Herbrechtingen
Telefon (07324) 29 55
Ihr Spezialist von I bis Z
Sonderserienliste
gegen Rückporto.

Wir führen:

M+F, Günther, Piko,
Liliput, Roco, Rivarossi,
Wiking u. a.

Neu: Sämtliche BEMO-Erzeugnisse, LGB-Gartenbahn

OSKAR FR. KRAUS
Brücknerstr. 1 - 8700 Würzburg

Der Zusammenbau der Baureihe 93° (preuß. T 14)

Im Reigen der Neuauflagen älterer M+F-Modelle ist seit einigen Wochen eine weitere oftmals gewünschte Lok wieder lieferbar: die preußische T 14, spätere Baureihe 93° der Deutschen Reichsbahn bzw. Deutschen Bundesbahn.

Selbstverständlich ist, wie bei allen wiederaufgelegten Modellen, das Fahrwerk völlig neu konstruiert und in bekannter Weise in Messing-

Ätzteilen ausgeführt. Der Antrieb erfolgt, wie inzwischen gewohnt, mittels Treibriemen und Schneckenwelle. Neu ist dagegen, daß dieser Bausatz erstmals mit Rp-25-Radsätzen geliefert wird. Gerade dieses Modell mit seinem engen Achsabstand gewinnt hierdurch, wie die Fotos zeigen, ungemein.

Das Gehäuse wurde fast unverändert aus der ersten Serie übernommen und stellt auch heute

noch hinsichtlich Detailreichtum und -genauigkeit eine Spitzenleistung dar, obwohl die T 14 eine der allerersten M+F-Loks war. Daß speziell am Kessel eine gewisse Anzahl von Leitungen angegossen ist, stört den Gesamteindruck in keiner Weise, vereinfacht andererseits den Zusammenbau nicht unerheblich.

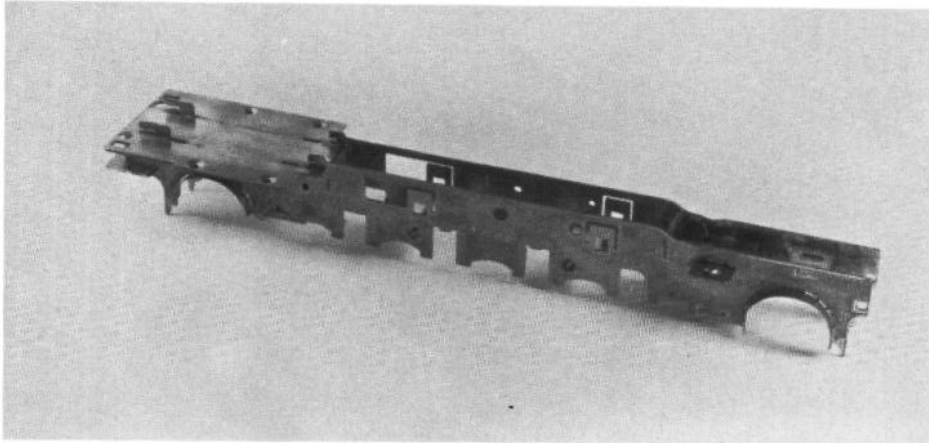


Bild 1: Roh zusammengebauter Fahrwerksrahmen

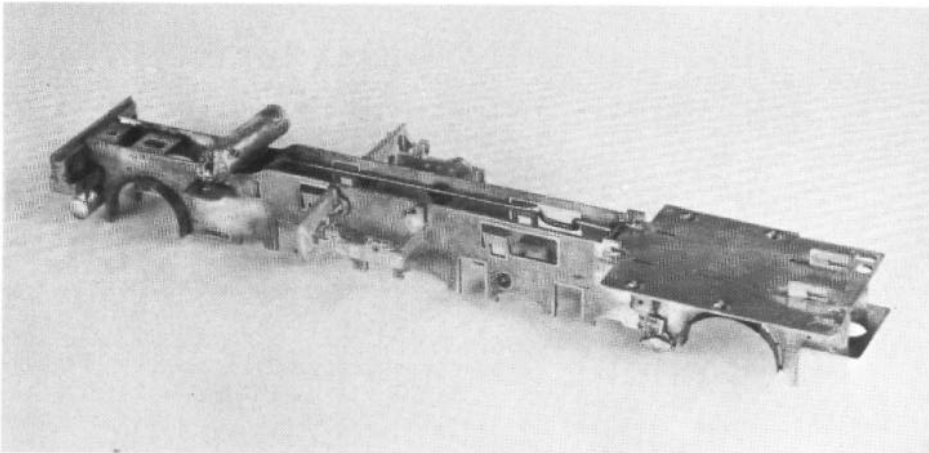
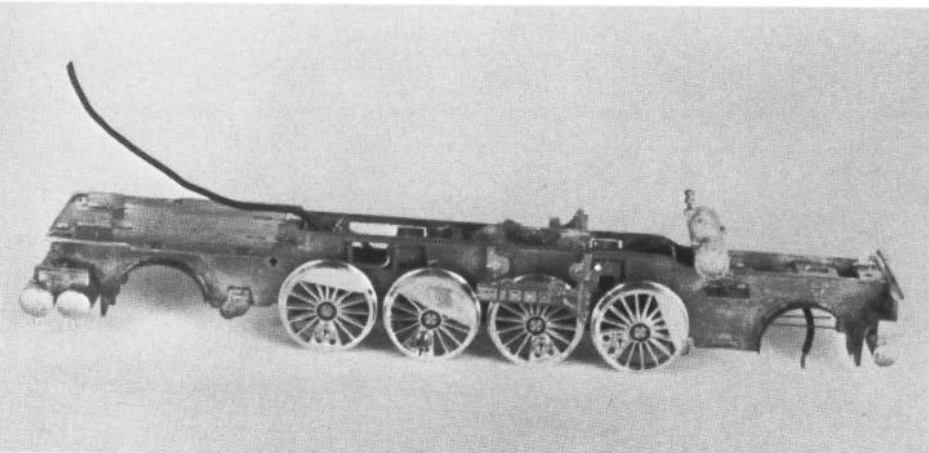


Bild 2: Steuerungsträger, Pufferbohle, Oberflächenvorwärmer, Bremszylinder und Stromführungsleitung sind bereits angesetzt.

Bild 3: Fahrwerk fertig verdrahtet mit Treibradsätzen zur Kurzschlußüberprüfung.



Das Fahrwerk

Die Montage des Fahrwerks beinhaltet keine größeren Schwierigkeiten, erfordert jedoch wegen der geringen Spurkranzhöhe der Treib- und Laufräder einige Sorgfalt und Genauigkeit. Als erstes sind die Rahmenwangen, die sowohl für die T 14 als auch für die T 14¹ gleich geätzt sind, entsprechend der Bauanleitung zu beschneiden, da sich die vorderen Pufferbohlen beider Modelle sowie die Schienenräume erheblich unterscheiden. Hier ist besonders darauf zu achten, daß beide Rahmenwangen exakt die gleichen Maße aufweisen, da sonst später die Pufferbohle schief sitzt und den Gesamteindruck schmälert. Danach werden die Schutzbleche für Vor- und Nachlaufdeichsel entsprechend der im Ätzsatz enthaltenen Lehre gebogen und in die Ausschnitte der Rahmenwangen eingelötet. Diese Arbeit erfordert etwas Geduld und Fingerspitzengefühl, sollte jedoch unbedingt durchgeführt werden. Wenn der Autor der Bauanleitung auch meint, auf die Schutzbleche könne zur Not verzichtet werden, so tragen doch gerade diese Einzelheiten in großem Maße zum vorbildgetreuen Aussehen des Modells bei.

Die Rahmenwangen werden nun in gewohnter Weise mittels Abstandshaltern zusammengesteckt, wobei vorher natürlich die verschiedenen Ätzteile, z.B. Zylinderblockträger, gemäß Zeichnung einzulegen sind. Danach kann der Rahmen verlötet werden. Die Motorgrundplatte wird nun eingesetzt und ebenfalls verlötet.

Bei der Montage der beiden Steuerungsträger ist darauf zu achten, daß der rechte Träger mit Hilfe zweier Isolierbuchsen gegenüber dem Rahmen isoliert wird. Ebenso wird ein vorher anhand der Bauzeichnung gebogener Draht von 1 mm Ø mittels Isolierbuchsen in die Kontaktträger eingesetzt. Dieser Draht dient zum Anlöten der rechten Radschleifer. Nun kann das Fahrwerk mit den verschiedenen Anbauteilen wie Pufferbohle, Luftkessel, Bremszylinder und -hebel usw. bestückt werden. Bei der Montage der Pufferbohle ist auf genauen rechtwinkligen Sitz zu achten; es empfiehlt sich, hierbei den vorderen Umlauf des Gehäuses aufzulegen.

Als nächstes werden die Radlager in bekannter Weise mit den Schleifkontakten bestückt. Die Radlager der Vor- und Nachlaufachse sowie der beiden mittleren Kuppelachsen werden noch mit Achsfedern ausgestattet; dies gewährleistet eine gute Auflage der abgefederten Achsen. Die Radlager werden nun in den Rahmen eingesetzt und die Radschleifer angelötet, links an dem 1-mm-Draht, rechts direkt an der Rahmenwange.

Die Bodenplatte ist bei der Zurüstausführung mit den Federpaketen und den Isolierbuchsen für die Bremsbacken bestückt. Nun werden die Kuppelradsätze eingelegt und durch die Bodenplatte fixiert. Danach können die Bremsbacken eingeklebt werden.

Die Vor- und Nachlaufdeichsel werden gemäß der Zeichnung montiert. Es ist darauf zu achten, daß die Bodenplatte der Vorlaufdeichsel mit Tesafilm isoliert wird, da die Deichsel mit zur Stromabnahme herangezogen wird. Dazu wird ein Stück Litze an die Achsfeder der Vorlaufachse gelötet und mit dem Kontaktdraht des Rahmens verbunden. Zu beachten ist, daß der Radsatz mit der isolierten Seite nach links (in Fahrtrichtung) eingelegt wird.

Nun kann die Schneckenwelle in den Rahmen eingeklippt werden, wobei vorher der Treibriemen auf das Scheibenrad gelegt wird. Die Kuppelaugen der angetriebenen Radsätze müssen in einer Flucht stehen. Der Motor wird mit dem vorher entsprechend gebogenen Befestigungsband auf den Rahmen aufgeschraubt und elektrisch angeschlossen. Durch Anlegen einer Gleichspannung 3 — 12 V ist erstmals zu prüfen, ob alles einwandfrei läuft. Das Fahrwerk ist nun gemäß Bauanleitung zu komplettieren. Wichtig ist, daß der rechte Zylinderblock gegen den Rahmen isoliert wird.

Die Steuerung wird entsprechend der gesonderten Anleitung zusammengesetzt und montiert. Der von mir zusammengebaute Bausatz enthielt die geätzten Kuppelstangen. Daneben gibt es noch einen Satz gegossener Kuppelstangen aus Messing, die noch vorbildgetreuer wirken. (Vergleiche die Fotos in dem Bericht im M+F-Journal Nr. 6/79.)

Nun kann der endgültige Probelauf des Fahrwerks erfolgen.

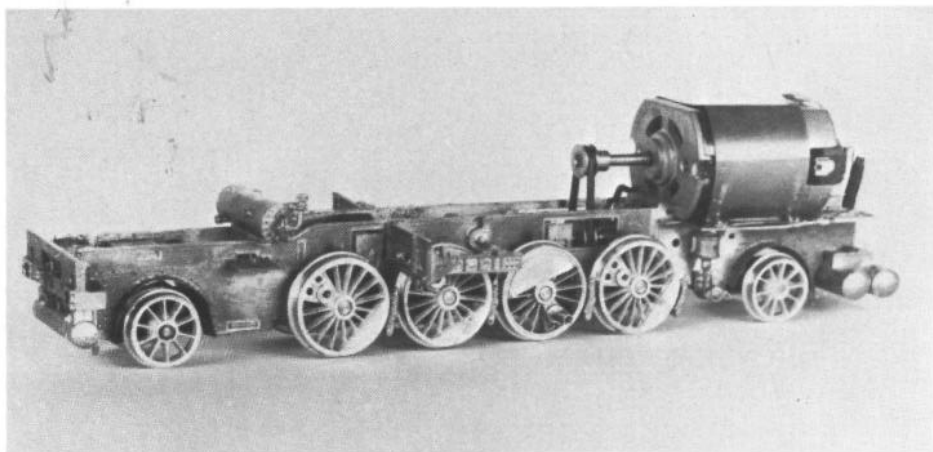


Bild 4: In diesem Zustand hat das Fahrwerk bereits die erste Fahrprobe abgelegt.

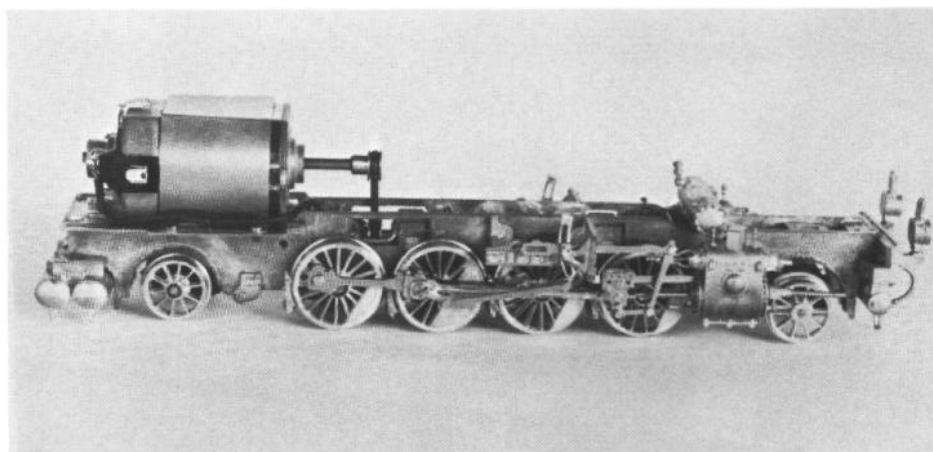


Bild 5: Lackierfertiges Fahrwerk mit allen Details komplettiert. Die Steuerung besteht teilweise aus Ätzteilen.

Das Gehäuse

Die Montage des Gehäuses ist dank der Zinn- und Bleiausführung nicht besonders schwierig. Zunächst werden die Seitenteile auf dem Umlauf befestigt. Hier ist auf einwandfrei rechtwinkligen Sitz zu achten. Danach werden der Reihe nach Bunkerrückwand, Führerhausrück- und stirnwand eingepaßt und -gelötet. Das Führerhausdach ist bewußt etwas größer ausgefallen, damit es sauber eingepaßt werden kann.

Die Rauchkammer, die aus Messing gegossen ist, wird nun je nach Ausführung mit Anbauteilen ausgestattet und mit dem Langkessel verklebt. Die Fotos zeigen die Zurüstausführung mit Rauchkammer-Inneneinrichtung und Rauchkammertür zum Öffnen, die einige Mehrarbeit gegenüber der Normalversion erfordert. Der Kessel wird nun mit einer Blechschraube auf dem Umlauf befestigt und an der Führerhaus-Stirnwand angelötet. Der vordere Umlauf wird mit Federpaketen bestückt und am Rauchkammerfuß befestigt. Vorsicht, der Umlauf kann leicht brechen, wenn man beim Anpassen an das Fahrwerk allzu sorglos vorgeht!

Nun wird das Gehäuse vollständig mit den Anbauteilen, Leitungen und Griffstangen versehen. Hierbei treten keine Schwierigkeiten auf; es ist nur zu beachten, daß einige Leitungs-imitationen zwischen Gehäuse und Fahrwerksteilen verlaufen, die selbstverständlich nicht fest verbunden werden dürfen, da sonst das Gehäuse nicht mehr abgenommen werden kann.

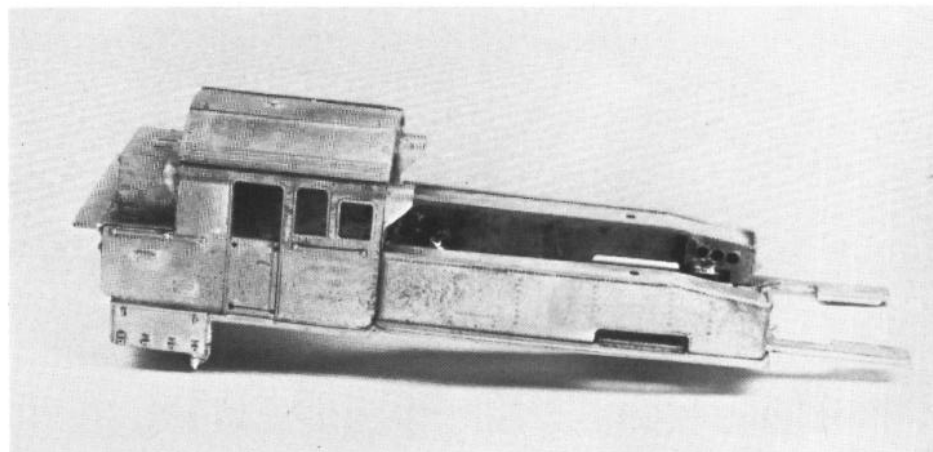
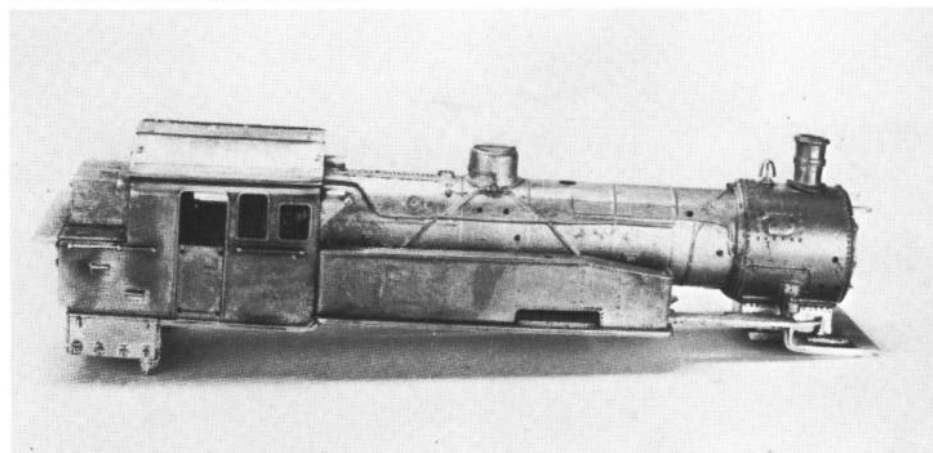


Bild 6: Erste Vormontage des Gehäuses.

Bild 7: Gehäuse mit eingesetztem Kessel.



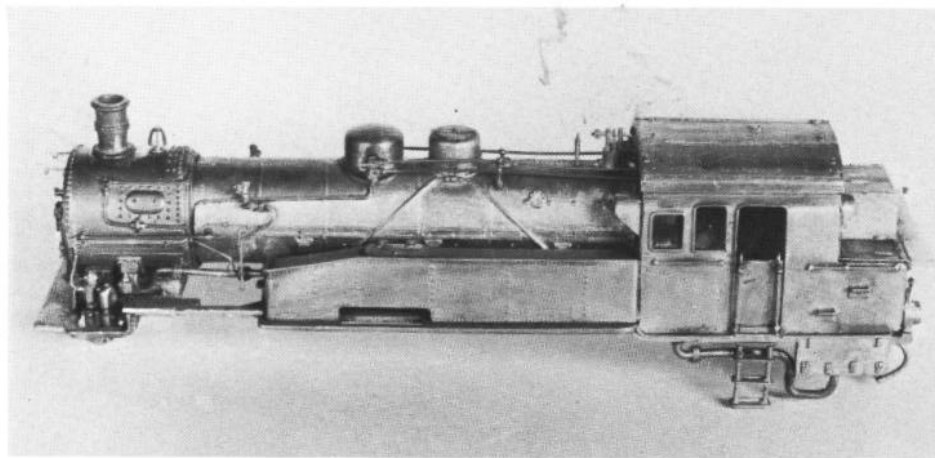


Bild 8: Gehäuse fast komplett detailliert (Lokführerseite).

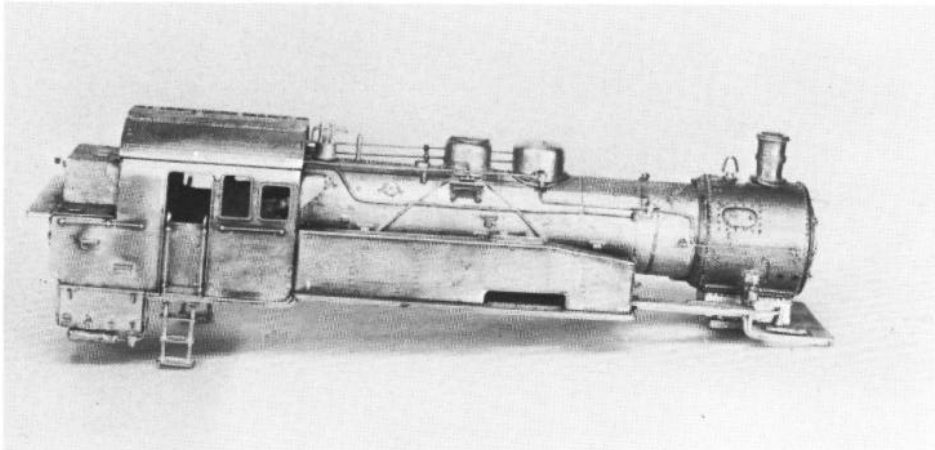
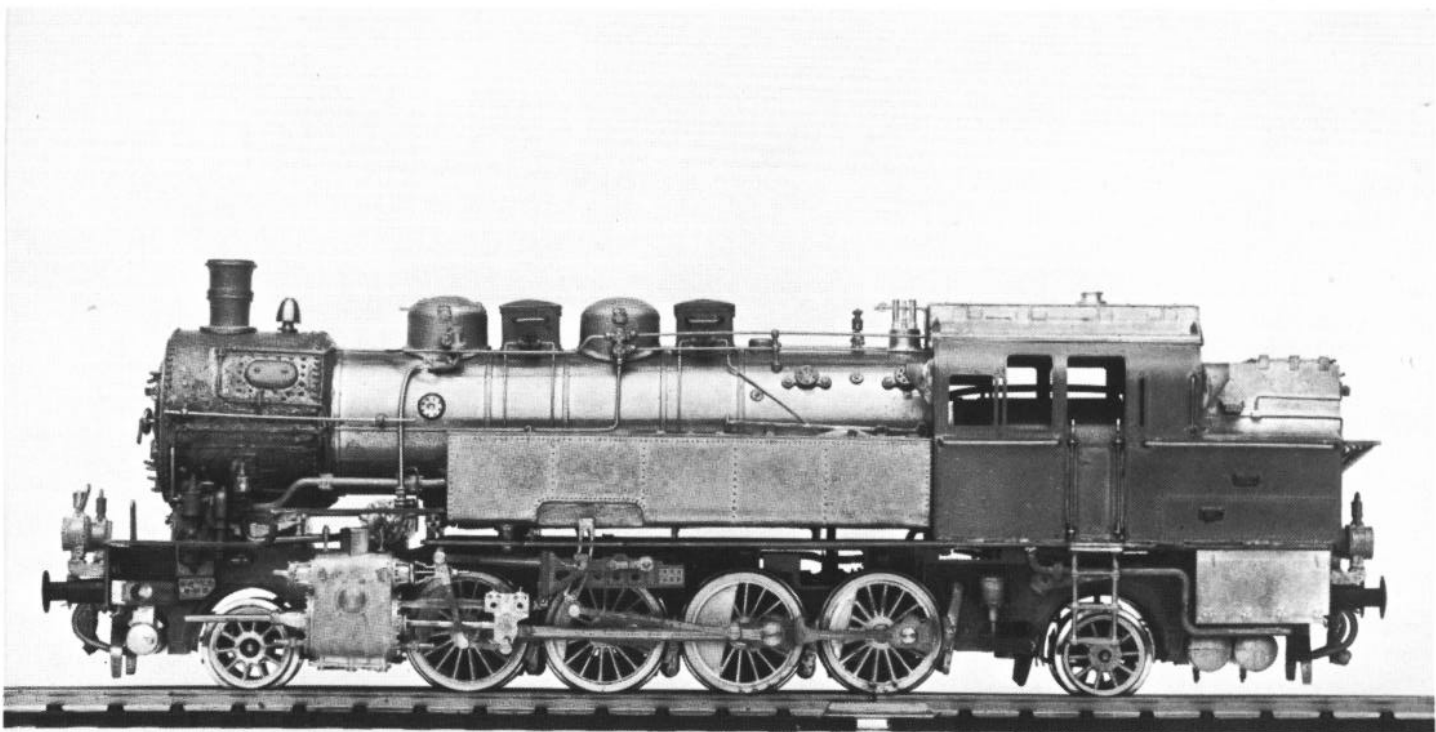


Bild 9: Lackierfertig detailliertes Gehäuse (Heizerseite).

Alle Fotos: P. Schiebel

Bild 10: Die fertige 93⁵ von der Heizerseite, die 93⁰ haben wir im fertigen Zustand bereits im letzten Journal abgebildet, sehen Sie hierzu auch die Farb-Bilder des Neuheiten-Berichts von Seite 39–41.



Die Lackierung

Für die Lackierung ist das Gehäuse wieder vom Fahrwerk zu trennen. Bei der von mir gewählten Länderbahn-Farbgebung ist die Rauchkammer wieder vom Kessel zu lösen. Hier empfiehlt es sich, die Teile vor der Montage zu lackieren. Die Lackierung selbst erfolgte mit der M+F-Spritzanlage und stellt kein Problem dar.

Nach dem Lackieren wird die Lok endgültig zusammengebaut. Alle sich bewegenden Teile werden ganz fein eingeölt, die Fenster im Gehäuse eingeklebt und die Beschriftung angebracht.

Damit ist die Lok fertig. Als Arbeitszeit sind, wie bei der bayerischen BB II Mallet, etwa 15 Stunden zu veranschlagen.

Die Laufeigenschaften der BR 93 sind gut und stehen denen eines Großserienmodells nicht nach. Die Zugkraft liegt dank des hohen Lokgewichts und obwohl keine Haftreifen verwendet wurden, erheblich über dem Durchschnitt.

Peter Schiebel

**Private Klein-Anzeigen
für Mini-Markt
(maximal 4 Zeilen)
kostenlos im
EISENBAHN-JOURNAL**



DM wurden überwiesen auf:

☐ Postscheckkonto München, Nr. 57 199-802

☐ Volksbank Fürstentfeldbruck, Nr. 21 300

☐ Dresdner Bank, Fürstentfeldbruck, Nr. 6959 180

Zutreffendes bitte ankreuzen!

Auslandszahlungen bitte **nur** auf Postscheckkonto!

(Datum)

(Unterschrift)

Absender:

Name:

Straße:

PLZ/Ort:

Alter: Beruf:

Wo beziehen Sie Ihr Journal:

Bitte ausschneiden und im frankierten Umschlag einsenden an:

H. Merker Verlag

Röntgenstraße 2 · 8080 Fürstentfeldbruck

Telefon (08141) 2437

Artikelbewertung:

EISENBAHN-JOURNAL 1/80

	sehr gut	gut	mittel	schlecht
Mitteilungen	☐	☐	☐	☐
Die E 69 005 wird 50 Jahre alt	☐	☐	☐	☐
Neu von Roco	☐	☐	☐	☐
Sämtliche Faller-Neuheiten ausgeliefert	☐	☐	☐	☐
Aus der Geschichte der Bagdad-Bahn	☐	☐	☐	☐
Neu von Liliput	☐	☐	☐	☐
Bw-Skizzen	☐	☐	☐	☐
Zusammenbau der Heeresfeldbahn-Diesellokomotive	☐	☐	☐	☐
HFB-Lok in Normalspur	☐	☐	☐	☐
Die BR 23 – Vorbild und Modell	☐	☐	☐	☐
Württembergische Tssd	☐	☐	☐	☐
Max Baumberg – Ingenieur und Lokmaler	☐	☐	☐	☐
EISENBAHN-JOURNAL Poster	☐	☐	☐	☐
Neuheitenvorschau – Spielwarenmesse '80	☐	☐	☐	☐
Wieder Dampf auf der Ybbstalbahn	☐	☐	☐	☐
Variationen mit POLA-Bausätzen	☐	☐	☐	☐
Die Baureihe E 05	☐	☐	☐	☐
Zusammenbau der Baureihe 93	☐	☐	☐	☐
Mini-Markt	☐	☐	☐	☐
Winterimpressionen	☐	☐	☐	☐
„Hohenstein“ – Modellanlage eines Bw	☐	☐	☐	☐
Titelbild	☐	☐	☐	☐
Anzeigen	☐	☐	☐	☐

Das schönste Farb-Bild
(nur ein Bild angeben)

Seite: Bild:



MINI-MARKT MINI-MARKT

Dampfbahnfahrten im Stundentakt auf der
Hafenbahn, Fahrplan 1980 bei Historische
Eisenbahn Frankfurt e.V., Eschborner Land-
straße 140, 6000 Frankfurt 90.

Verkaufe Eisenbahnliteratur: Bücher, Zeit-
schriften (Modelleisenbahner ab 1958), Kalen-
der. Liste (Rückporto!):
L. Bergsteiner, Blücherstr. 38, 8070 Ingolstadt.

Suche Peleponnes-Bahnen (Foto usw.); Alfred
Horn, Die Bahnen in Bosnien und Herzego-
wina, Wien 1965.
H. Reichelt, Hegelstraße 45, 6500 Mainz

Suche Märklin DT800, 3021 V200056 mit
Schriftzug, 3051–1211, 3069 gr. Gußw. 314,
331, 332. Angebote an Gube, Brückenstr. 53,
5630 Remscheid, Tel.: 02191/7 1975.

Suche Trix-Intern. und Wechselstrom Holl.
ELD-Triebwagen 2/3-teilig rot/grün.
Angebote an: van de Meent, Couperuslaan 173,
3842 AD Harderwijk.

Suche neuwertige BR92 Trix-Intern. bis 70,–,
Röwa Gerätewagen 2002 u. Rheingold 3141.
Rudolf Rotgans, Bosweg 77,
329 AD strijen/Niederlande

Märklin Spur I – Lok BR 38 Best.-Nr. 5797 zu
kaufen gesucht. Angebote an: Jürgen Rapp,
Menrather Str. 65, 4050 Mönchengladbach 5.

Märklin 3014, 1315, 3039 – E 10238, 348, 4038,
4582 – Heizölwg. sucht Wörner,
Adelbergweg 4, 7300 Esslingen.

Suche ältere Trix-Modelle und Kataloge, mög-
lichst neuwertig.
D. Lauckner, Frauenthal 19, 2000 Hamburg 13

Modellbahnfreunde! Suche für Sammlung
Lokschilder aller Art. Beste Bezahlung.
W. D. Wunsch, Schönbergstraße 49,
7000 Stuttgart 70, Tel.: 07 11/47 1647.

Verkaufe M+F BR45 super (Fertigmodell
Schnabel) 1.400,– DM, E 72 300,– DM, Fulgu-
rex 231 G 1.100,– DM, C5/6 950,– DM.
Telefon 0221/49 17 11.

Suche HO-Kleinserienloks BR95 und BR96,
gleich welchen Fabrikates zu kaufen.
Jürgen Rapp, Menrather Straße 65,
4050 Mönchengladbach 5

Suche Märklin RE 800, 3025, 3045 sowie Lok-
fahrgestell für SK 800 und Wagen 4075.
Telefon 051 21/3 15 72 ab 19 Uhr.

Verkaufe 1 Adler (Teils Neuteile) 200,– DM,
HORNBY livesteam ROCKET neu 350,– DM:
F. Helmer, Bismarckstr. 6/3, 8000 München 40

Für Sammler: Verkäufe gegen Gebot FULGU-
REX BR96, Westside 2800 UP 4-8-4 FEF2,
Class. 800 Chiffre EJ 1001 1/80

VERLAGSBESTELLISTE I/1980

Bücher:

	Preis	Porto	Lieferzeit
„BR 01“ ca. 300 Seiten mit Schwarzweiß-Fotos und Farbbildern sowie großen Ausfallplänen (bei Vorauszahlg. entfällt das Porto)	56,—	3,40	sofort
Poster 01 + 01 ⁵	6,50	3,50	sofort
„Die Regentalbahn“ ca. 250 Seiten und ebenso viele Abbildungen (bei Vorauszahlg. entfällt das Porto)	49,—	2,30	sofort
„Dampflok im Allgäu“ Erstauflage ausverkauft, Zweiteauflage Febr. 1980	65,—	2,30	Febr. 80
Journal-Poster (6 Stück nach freier Wahl)	12,—	2,30	sofort

Journale:

	Preis	Porto	Lieferzeit
Einzel-Ausgabe Nr. 6/76	5,50	1,—	sofort
Jahrgang 1977	35,—	entfällt	sofort
Einzel-Ausgabe Nr.	je 5,90	1,—	sofort
Jahrgang 1978	35,—	entfällt	sofort
Einzel-Ausgabe Nr.	je 5,90	1,—	sofort
Jahrgang 1979	36,—	entfällt	sofort
Einzel-Ausgabe 1-3/79	je 5,90	1,—	sofort
Einzel-Ausgabe 4-6/79	je 6,50	1,—	sofort
Journal Abo 1980	39,—	entfällt	

Merker+Fischer Druckerzeugnisse:

	Preis	Porto	Lieferzeit
HO, HOe-Modellkatalog mit erweitertem Farbteil	18,90	2,30	sofort
N-Katalog	4,90	1,—	sofort
Multi-Micro-Train-Katalog (MMT)	1,50	—,60	sofort
Feuerwehrezubehör Prospekt	1,50	—,60	sofort
Farbiger Messeneuheiten-Prospekt '80	1,90	—,60	sofort
Bauteilgruppe 1 (Kesselarmaturen)	4,50	1,—	sofort
Bauteilgruppe 2 (Fahrwerksteile)	4,—	1,—	sofort
Bauteilgruppe 3 (Bremsbacken)	2,50	1,—	sofort
Bauteilgruppe 12 (Beschriftungssätze)	3,90	1,—	sofort
Bauteilgruppe 16 (Bauanleitungen)	5,90	1,—	sofort

Kalender:

Format 42 x 36 cm (aus den herrlichen farbigen Journal-Posterabbildungen wird dieser Kalender gestaltet)	19,50	sofort
Format 21 x 29,7 cm (die bisher veröffentlichten farbigen Journal-Titelfotos werden zu einem Kalender im A4-Format zusammengefaßt)	11,90	sofort

MINI-MARKT MINI-MARKT

Verkaufe Steifrahmentender 4730, Handarbeit in Messing, unlackiert ohne Pufferbohle, mit/ ohne Antrieb 42/29,— DM + Porto, Vorausk. o. Nachnahme. Reinhard Schelter, Schwarzenhammer 24, 8671 Thierstein.

Biete 01 1066 G.M.R. und andere Lokschilder. Suche Lokfabrik- und Bw Schilder. Bitte Liste anfordern.
S. Tappert, Schenkstr. 21, 8800 Ansbach

Suche jede Art von Märklin Guß- und Blechgüterwagen. Kataloge aller Jahrgänge.
Uwe Bodnar, Weidenstraße 1,
D-3012 Langenhagen 8

Suche Lok-Magazin Nr. 4, 7, 8, 9, 11 und 14. Angebote erbeten an Albrecht Seidel, Rausdorfer Str. 45a, 2077 Großenensee, Telefon 04154/6847

Suche 2 Trix-Intern. Zwischenwagen für VTO8. Herbert Glasow, Wickedestr. 8, 1000 Berlin 27

Loksammler HO sucht privat einen Bastler für kl. Aufträge, da selbst zu ungeschickt.
Chiffre EJ 1000 1/80.

Suche Farbposter der 051 540-3 (Bw CR), Größe ca. 30 x 60. Auch Farb-Negativ oder -Originaldia: einmalig. Gebrauch, leihweise.
Tel.: 0221/213114.

Suche Röwa D-Zug-Wagenböden für KK möglichst mit Drehgestellen für Nr. 3111, 3112, 3114, 3119, 3145, 3141/46.
Thomas Ehrenwerth, Maringstr. 7, 4400 Münster

Verk. Autoaufkleber „Modelleisenbahner“ mit 03.10DB. DM 3,—. Auf Pschkto. 300001-304 Hannover.
J. Röver, Feldstraße 35, 3200 Hildesheim.

Unvollend. M+F 93⁰ DM 360,—, MS stg. DM 30,—, M+F Umbaus. f. Fl. BR50 m. Stg. u. Lok DM 275,—. Neue Riv. BR39 Witte DM 85,— + Fl. BR01 DM 80,—.
J. Bock, Braunser Weg 6, 3548 Arolsen.

Suche HO-Modell BR 95 und HOe-Modell ÖBB 2041/S sowie Lokfotos ÖBB 298. 104, 298.14, U11, U43. Angebote mit Liste oder Fotos an Prof. W. Reisewitz DGPh BFF, Westring 169, 6500 Mainz 1

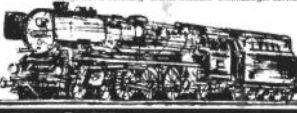
Spitzenmodelle ETA 1782-farbig + M+F BR75 (Foto anfordern) + Tender 03230 fertig oder Bausatz geg. Gebot.
Suder, Hurtenstraße 8A, 8131 Frieding, Telefon 08152/1049

Suche kompl. Bausatz M+F BR94, wer tauscht Erfahrungen aus mit Dampflokgeräusch Einbau in HO.
Günther Saar, Thomasstraße 4, 6380 Bad Homburg, Tel. 06172/25555/29737.

Trix VT 08 2-teilig. Für Märklin neu orig. Verp. und ES 800 Märklin gegen Gebot zu verkaufen.
Robert Bolz, Hochstraße 6, 2000 Hamburg 70, Telefon 040/6937721

!ACHTUNG!
Abonnten Sammler
 Zum Archiv mit raschem Zugriff werden die hervorragenden Abbildungen und interessanten Beiträge in Ihrem wertvollen M+F-JOURNAL durch ein detailliertes Jahresinhaltsverzeichnis. Jg. 78 u. 79 je DM 5,-; zus. DM 9,-
 Postscheckkonto Ffm. 1796 38-604
 Botho Schröder, Dunant-Ring 69
 6230 Frankfurt/Main 80
 Auslieferung ab Februar 1980

Fachgerechte Beratung Größte Auswahl erstklassiger Service



Modellbahn-Center

TIEBE

Papenstieg 1 3300 Braunschweig Tel. 0531/45488

Kassels Spezialist
 von I bis Z

W+W
 Modellbahnen

Hopfenbergstr. 6
 3502 VELL.M.A.B. 2
 ☎ 0561/822527



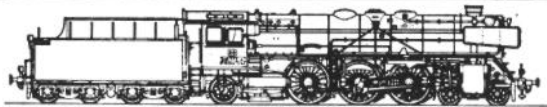
Keiner bietet mehr
 - in Köln -

an M+F- und Günther-Bauteilen und Bausätzen.
 Über 300 Artikel-Nummern ständig am Lager.

Modellbahnlädchen
 von Werth Straße 32, Köln 1

Modellbahn Pietsch

Sonderposten M+F-Bausätze:
 Nr. 207 = E04 DM 198,-, Nr. 04201 = BR41 DM 539,-, Nr. 02601 = BR42⁹⁰ DM 498,-
 Über 500 verschiedene Lok- und Triebwagenmodelle ständig zum Verkauf ausgestellt.
 Hochleistungs-Lichtleitkabel 1 mm und 1,5 mm stark, pro Meter 3,90 und 4,95 DM zuzüglich 1,- DM Versandgebühr pro Sendung, gegen Vorkasse auf Postscheckkonto Berlin West 262 59-107
 1000 Berlin 61, Friedrichstr. 237 und 1000 Berlin 42, Mariendorfer Damm 12
 Telefon (030) 251 17 90



EISENBAHN-SHOP

Herbert Ampsler
 Rotenbergstraße 125 7000 Stuttgart 1 Telefon 07 11/26 00 17
 (Montags geschlossen!)
Fachgeschäft für Modellbahner

Spezialgeschäft für Modelleisenbahnen und Zubehör - Werkstatt

Linden
 Modellbahn Bw

Corneliusstr. 65 4 Düsseldorf Tel. 02 11/37 37 87



Modellbahn-BÖRGERS

Unsere Fachgeschäfte im westlichen Ruhrgebiet und am Niederrhein führen ein ständiges Lager von M+F-Produkten und auch alle anderen namhaften Fabrikate.

4200 Oberhausen 11, Weißensteinstraße 89
 Telefon (0208) 66 73 37, täglich 9.00-12.30, 14.30-18.30 Uhr,
 Samstag, 9.00-14.00 Uhr

4220 Dinslaken, Duisburger Straße 52
 Telefon (02134) 5 38 68, täglich 9.00-12.30, 14.30-18.30 Uhr,
 Samstag 9.00-14.00 Uhr

Modellbau Koch K.G.

Neuhäuserstr. am Oberhauser Bahnh., 8900 Augsburg · Tel. (0821) 41 18 75
 Das Fachgeschäft mit der persönlichen, fachkundigen Beratung.

Wir führen:

Arnold, Atlas, Bemo, Brawa, Busch, Conrad, Electrotrain, Fallner, Fleischmann, Günther, Gützold, Herkat, Herpa, Hruska, Jouef, Kibri, LGB, Liliput, Marx, Märklin, Merten, M+F, Mössner, Noch, Peco, Piko, Pola, Preiser, Quick, Rivarossi, Roco, Seuthe, Schicht, Schneider, Schreiber, Sommerfeldt, Trix, Vollmer, Wiking, Fachbücher, Zeitschriften.

Flugmodellbau, Schiffsmodellbau, Plasticmodellbau.



Modellbahn-Station

Fachgeschäft für Modelleisenbahn und Zubehör
 Schloßstr. 8 · 4000 Düsseldorf 30 · (02 11) 48 61 48

An- und Verkauf. Gebrauchtwagen je nach Angebot 30-50% unter Neupreis. Ständig Sonderangebote in Neu- und Gebrauchtwagen.

STEIN

Spezialgeschäft
DÜSSELDORF
 Grabenstraße 7 · Tel. 36 93 58

Spielzeug-Zentrale am Berliner Tor

Das Fachgeschäft
 mit dem umfassenden Programm für Modellbahnen, Zubehör und Bauteile führender in- und ausländischer Fabrikate.
Sören Sörensen
 2 Hamburg 1, Beim Strohhause 14, Telefon (040) 24 68 21

HINRICH FAHRENKRUG

Große Modellbahn-Spezialabteilung mit ständig gut sortiertem Lager aller führenden in- und ausländischen Hersteller.

Versand in alle Welt/Ersatzteilservice/
 Musterausstellung fertiger M+F-Modelle im Laden.

242 Eutin, Peterstr. 12 · Ruf 045 21/38 83

MODELLBAHN-CENTER SCHÜLER

Christophstraße 2 · 7000 Stuttgart 1 · Tel. (0711) 60 83 75

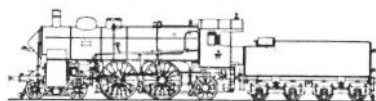
Bei uns finden Sie alle führenden Fabrikate des In- und Auslandes, Handarbeitslokomotiven, Messingmodelle und US-Eisenbahn-Material. Ein umfangreiches Lager an Zubehör, Ersatz- und Einzelteilen halten wir für Sie bereit.

Reparaturen, Umbauten und Umstellung auf andere Systeme werden in eigener Werkstatt fachgerecht durchgeführt.



Modellbahnstation
 Neuware
 An- + Verkauf 30-50 % unter Neupreis.

5300 Bonn 1, Rosental 52, Tel. (02221) 63 74 20



Modellbahnkiste
 Neuware:
 An- + Verkauf 30-50 % unter Neupreis

Ihr Vorteil: Günstige Reparaturen, Garantie, viele Sonderangebote.

2 HH 63, Wellingsbütteler Landstr. 1 2000 Norderstedt, Am Tarpener 9
 Tel. (040) 2 20 64 28 Tel. (040) 5 27 04 94

2 HH 76, Imstedt 31 2300 Kiel 1, Schülperbaum 2
 Tel. (040) 2 20 64 28 Tel. (0431) 9 49 71

T 3 als unmotorisiertes Vitrinen-Modell in Spur 0

Speziell für Modellsammler haben wir diesen originalgetreuen Kunststoff-Bausatz entwickelt.

Der Bausatz enthält:

Sämtliche Kunststoffteile (farbig), Metallradsätze, Expertise der Vorbild-Lokomotive, Gleisstück Spur 0, Mini-Vitrine mit geschottertem Bahndamm.

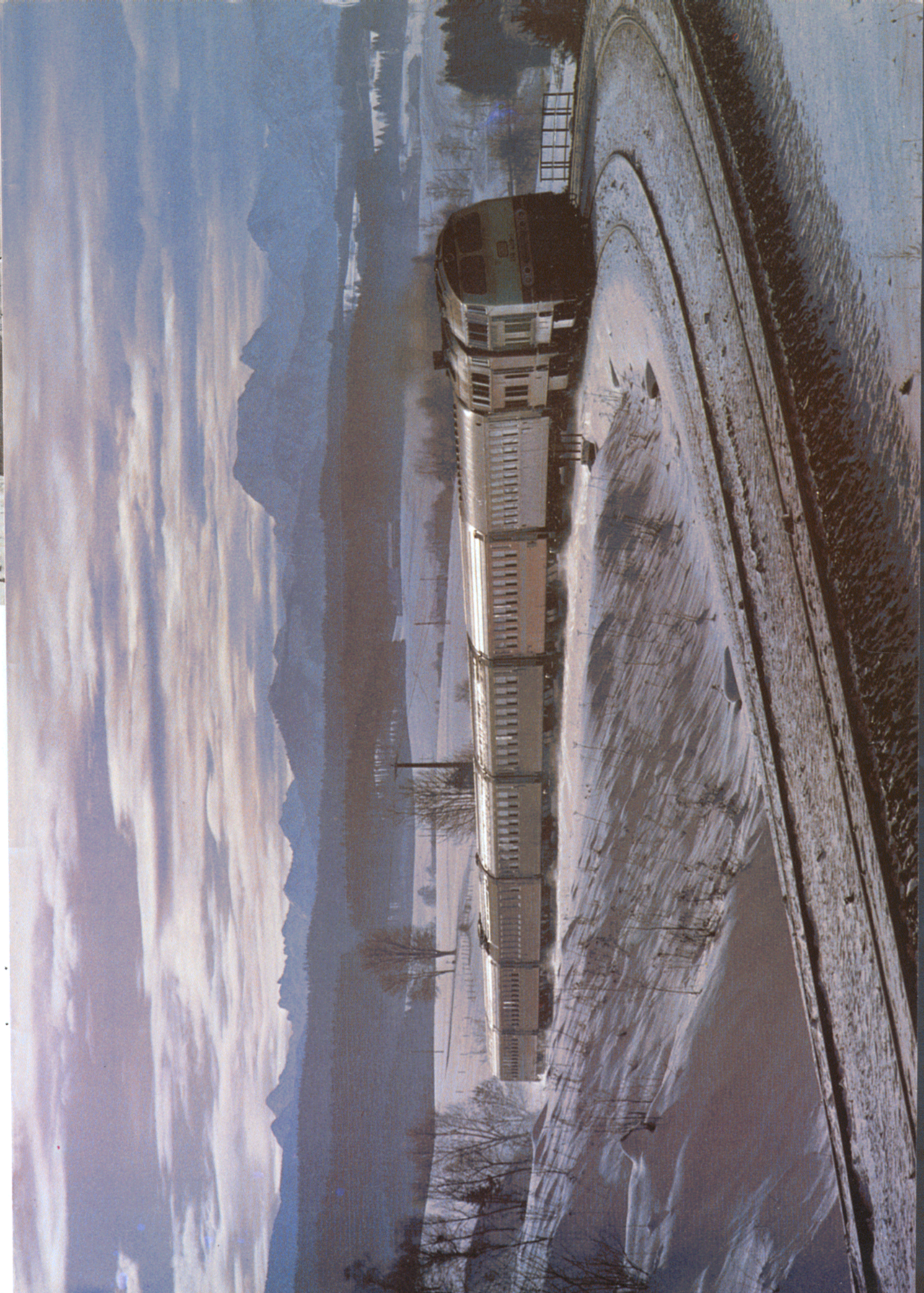


T 3 (BR 89) unmotorisiert	Best.-Nr. 100 001	79,— DM
T 3 (BR 89) unmotorisiert mit Schlepptender	Best.-Nr. 100 002	auf Anfrage
Preußischer Länderbahn-Personenwaggon	Best.-Nr. 100 250	auf Anfrage
Fordern Sie unseren farbigen Gesamtkatalog gegen 3,60 DM in Briefmarken an.		

Rail-Modell Vertrieb, Postfach 160, 8080 Fürstenfeldbruck

Winterimpressionen

Die hier abgebildete phantastische Stimmungsaufnahme sollte eigentlich schon im letzten Journal (6/79) abgebildet werden. Zusammen mit dem Asmus-Foto der BR 64 auf Seite 43. Leider mußte aber aus Platzgründen darauf verzichtet werden, deswegen möchten wir an dieser Stelle nochmals unter dem Titel Winterimpressionen Ihnen diese herrliche Aufnahme nicht vorenthalten. So wie wir überhaupt für die Ausgabe 1/80 des Eisenbahn-Journals bemüht waren noch weitere schöne Winter-Farbaufnahmen (siehe auch Artikel E 69) für Sie zur Veröffentlichung zu erhalten. Wir hoffen, daß auch Ihnen dieses Motiv so gut gefällt wie uns und vor allem, daß auch diese Abbildung wieder so gut bewertet wird wie dies beim letzten Journal der Fall war (zu über 90 % mit Note 1).





HOHENSTEI

Märklin-Modellanlage eines Bahnbetriebswerkes von B. Weber

Viele unserer Journalleser äußern sich begeistert über die Barkhoff-Serie „Bw-Skizzen“. Ein Leser, Herr B. Weber aus Kelsterbach, nahm dies zum Anlaß, uns einen Bericht über sein Bw zur Veröffentlichung zu senden. Er schreibt:

Sicher werden manche Leser des Journals auch mal ein größeres Modell-

bahn-Bw kennenlernen wollen, um zu sehen, wie die Prinzipien des Vorbilds mit den Schwierigkeiten der Modellbahnanlage vereint werden können. Es handelt sich hier um ein Teilstück meiner seit acht Jahren im Bau befindlichen Märklin-Anlage, das nun endlich bis auf wenige Kleinigkeiten fertiggestellt werden konnte. Leider ging

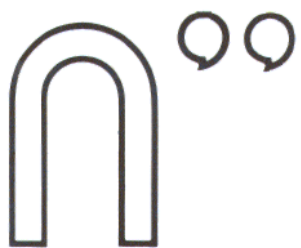


Bild 1: Komplettansicht des Weberschen Märklin-BW.

Bild 2: Verwaltungs- und Sozialgebäude des BW's Hohenstein.

Bild 3: Maschinenhaus mit Schmiede, deshalb dahinter der Vollmerschlot, im Vordergrund ist noch ein Stück des BW-Einfahrtgleises sichtbar.

Bild 4: Die BW-Gebäude. Im Hintergrund der herrliche Wasserturm.



Bild 5: Wasserquellenfassung im Hügel eingebaut für die Wasserturmversorgung.

Bild 6: Blick vom Wasserturm auf Bekohlungsanlage, Drehscheibe und Lokschuppen.





Bild 7: BW-Einfahrt und Maschinenhaus am rechten Bildrand ist gerade noch die Quellenfassung mit Pumpstation erkennbar.

Bild 8: Durch gut nachgebildete Betonmauern wird das BW von der Nebenbahnstrecke getrennt.





Bild 9: Links vom Stellwerk BW-Einfahrt mit der 1. Gleisteilung.

der Aufbau des Teilstücks wegen starker beruflicher Inanspruchnahme sehr langsam voran, besonders aber auch deshalb, weil ich auf die Details besonderen Wert lege.

Doch nun zum Werdegang des Anlagenteilstücks: Nach dem ziemlich schwierigen Entwurf des Gleisplanes (es war nur innerhalb der Landschaft ein genau umgrenzter Raum vorhanden, in dem das Bw eingebaut werden mußte) wurden alle Gleise aufgebaut und verdrahtet sowie die vorher umgebaute und auf alt getrimmte Märklin-Drehscheibe eingebaut.

Nachdem ich mit verschiedenen Loks die Trassierung ausprobiert und die Funktionstüchtigkeit der einzelnen Gleisabschnitte überprüft hatte, wurde mit dem Auffüllen der Gleiszwischenräume begonnen. Hierzu verwendete ich, da es sich um Märklin-M-Gleise handelt, 6 mm starkes Styropor, das mit Weißleim befestigt wurde. Nachdem alles fest ange trocknet war, überzog ich sämtliche Auffüllungen mit einer ca. 2 mm dicken Schicht dunkelgrau eingefärbten Moltofills, damit so eine einigermaßen feste und harte Fläche entstand. Weil die Märklin-Drehscheibe nur eine sehr flache Grube hat, wurde diese durch die Auf-

fütterung der Umgebung optisch tiefer gemacht. Ein zusätzlicher Vorteil war, daß sämtliche Gruben und Vertiefungen ganz einfach aus dem Styropor herausgeschnitten werden konnten.

Nach diesem Arbeitsgang stellte ich bereits alle Gebäude auf. Der Ringlokschuppen entstand aus den bekannten Vollmer-Bausätzen. Der Schuppen wurde aber um 15 mm höher gesetzt. Die Schuppentore wurden entsprechend mit „Blechen“ nach unten verlängert. Auch die Drehscheibe mußte in diesen Prozeß einbezogen werden; besonderes Augenmerk erforderten Bühne und Grube. Die fabrikseits montierten Mittelleiter wurden durch Riffelbleche ersetzt; danach erhielt die Bühne Bohrlängänge, ein holzverkleidetes Motorenhaus sowie etliche Alterungsspuren, die aus dem schon betagten Märklin-Modell eine echt aussehende Drehscheibe machten. Hierzu trägt vor allem bei, daß der Grubenboden mit Faller-Pflasterfolie ausgekleidet wurde. Die einzelnen Folienteile wurden in Form von Kreissegmenten ausgeschnitten und entsprechend eingepaßt. An den Nahtstellen wischte ich mit stark verdünnter Plakafarbe nach dem Gru-



Bild 10: BW mit den Behandlungsanlagen (kleiner und großer)

benmittelpunkt zu und malte auch etliche Wasser- und Schmutzspuren auf. Diese wurden dann mit dem Finger verwischt, wodurch eine optisch nach innen abfallende Grube zustandekam. Sämtliche Schuppengleise und deren Zwischenräume sind in der gleichen Weise aufgefüllt und verkleidet worden.

Sogar Inneneinrichtungen

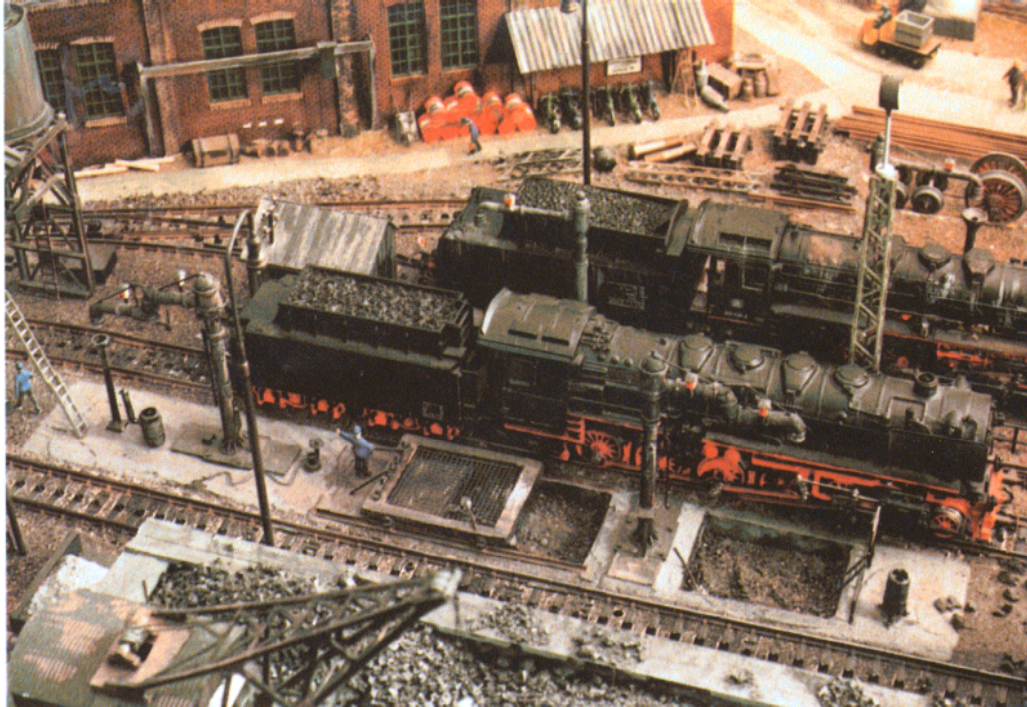
Im Bereich zwischen der Drehscheibe und dem Hang, der den im Entstehen begriffenen Hauptbahnhof abgrenzt, sind ein Löschteich, eine Dieselwerkstatt und eine Öltankanlage angeordnet. Von der Drehscheibe aus nach rechts führen Gleise zur Werkstatt, vor der ein Achslager und ein Selbstbau-Bockkran angeordnet sind. Das Werkstattgebäude ist innen komplett mit Maschinen und Geräten eingerichtet und beherbergt auch eine Schmiede, weshalb auch ein hoher Kamin angebaut ist. Entstanden ist der Bau aus diversen Mauerplatten von Vollmer. An der Werkstatt-Außenwand liegt der Schrottplatz. Hinter der Werkstatt, etwas erhöht über dem Hof des Bws, befindet sich das Ver-

Bild 12: Einfahrt zum Hauptbahnhof. Rechts das Nebenbahngleis und am äußersten rechten Rand gerade noch das hinterste Lokschuppeneck sichtbar.



Bild 13: Lockschuppenrand mit der nachbehandelten Märklin 50er Fahrwerk aufgebaut.





Kohlekran — sowie Wasserkranne usw.)

Bild 11: Die Wasserkranne mit den dazwischenbefindlichen Schlackengruben.

waltungs- und Sozialgebäude. Dieses wurde aus zwei „Oberbaumbach“-Bausätzen von Vollmer, jedoch unter starker Abwandlung, geschaffen. Unter anderem erhielt das Gebäude eine völlig neue Dachkonstruktion, die dem Haus einen ganz anderen Charakter gibt. Ein kleiner Wald trennt den Bw-Bereich von den umlaufenden Ein- und Ausfahrgeleisen. Hier sind auch der Bunker für die Pumpenanlage und der unterirdische Brunnen zu finden, von wo aus der große Wasserturm gespeist wird. Der ganze Einfahrtbereich wird von einer Straßenbrücke (abgewandelte Märklin-Vorflutbrücken) überspannt, woran sich die etwas steil abfallende Zufahrtsstraße zum Bahnbetriebswerk anschließt.

Die eigentlichen Behandlungsanlagen liegen im mittleren Bereich, wo drei Behandlungsgeleise vorhanden sind. Die Ausschlack- und Löschgruben liegen mit den Wasserkranen genau zwischen dem Einfahr- und Ausfahrgeleis. Hier ist alles genauestens nachgebildet. Die Wasserkranne mit Gelenkausleger sind in Selbstbauweise entstanden. Die einfahrende Lok kommt jedoch zuerst zum Wiegebunker mit der Kranbrücke, der von der ehemaligen

Firma Röwa stammt. Da mir die Vollträgerbauweise des Modells nicht gefiel und ich eine wesentlich filigranere Ausführung brauchte, sägte ich in mühevoller Arbeit alle „Bleche“ zwischen den Stegen heraus; so entstand ein Modell in Fachwerkbauweise. Außerdem wurde die Kranbrücke noch verbreitert.

Die anschließenden Gruben für die Schlacken wurden aus dem Styropor ausgeschnitten und mit Füllstoff ausgespachtelt. Ich klebte dann echte Schlacke hinein. Die beweglichen Gitterrostabdeckungen der Gruben fehlen ebenso wenig wie Werkzeuge und Schürhaken. Im Bereich der Behandlungsgruben ist der Untergrund als Betonfläche dargestellt, was dadurch erreicht wurde, daß ich hier kein Streumaterial verwendete, sondern nur mit betongrauer Farbe gearbeitet habe. Vor und hinter den Anlagen findet man wieder echte Kohle und Kohlegrus mit Preiser-N-Schotter gemischt. Übrigens wurde nur echte Kohle verwendet.

Die den letztgenannten Behandlungsanlagen folgende Besandungsanlage ist wieder echter Eigenbau — das Stahlgerüst aus Faller-Profilen und die Dachanlage aus Wellpappe. Die Sandbehälter sind kleine Kunststoffbecher-

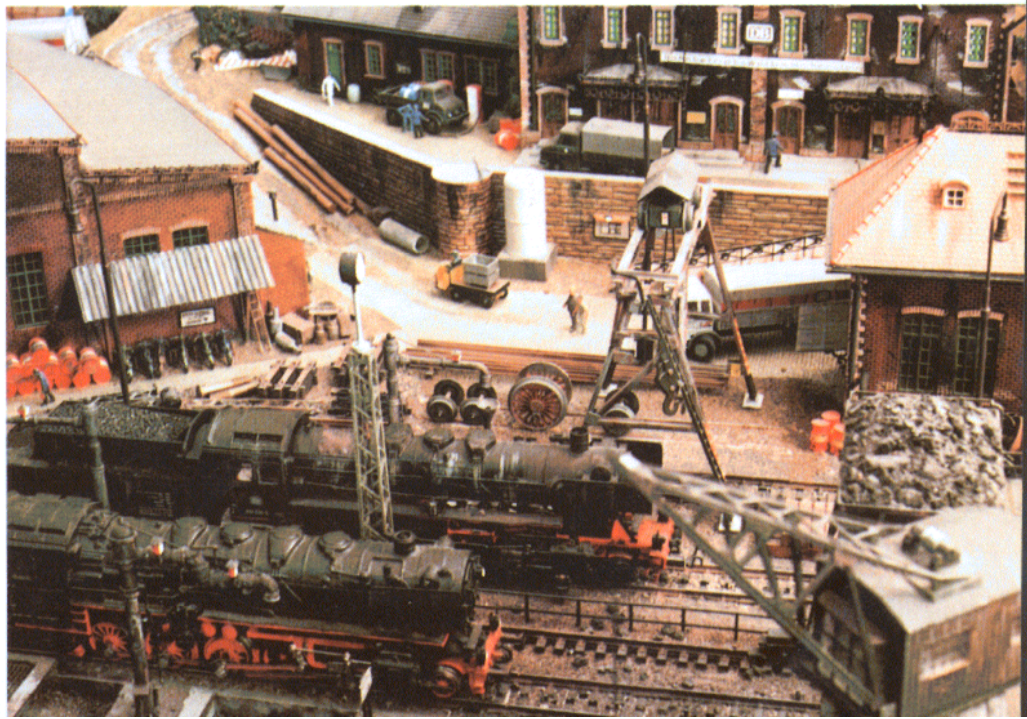
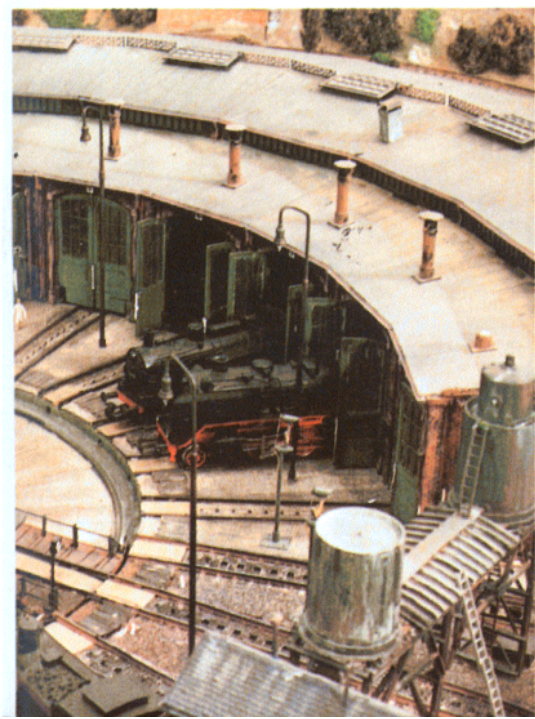
chen gewesen. Neben der Besandung steht noch das Stellwerk, das ebenfalls im Eigenbau entstand. Für dessen Obergeschoß wurden allerdings einige Serienteile verwendet. Der wuchtige Kohlebanen liegt zwischen dem Ausfahr- und Umfahrgeleis. Die Seitenwände des Behälters wurden aus 6 mm starken Spanplatten erstellt. Auf der Seite des Ausfahrgeleises befindet sich oben auf dem Banen noch ein Betonpodest, auf dem ein weiterer Kohlekran untergebracht ist, der zur Hilfsbekohlung verwendet wird. Auch in diesem Bereich sind noch ein Wasserkran und eine weitere Besandungsanlage aufgestellt. Zum Anlagenrand hin, an dem noch eine Nebensackstrecke vorbeiführt, wurde das Bw mit einer schweren Betonstützmauer gegen das Gleis der Nebenbahn abgesichert.

B. Weber

-Drehseibe, mit einer M+F BR 8 85 auf einem

Bild 14: Das Bw wurde, wie man hier sieht, mit viel Liebe zum Detail gestaltet.

Alle Fotos: B. Weber





Lesestoff für Mußestunden im weichen Sessel am warmen Ofen



Man muß hin und wieder auch mal etwas anderes lesen, als immer nur schlimme Nachrichten über Politik, Ölkrise und Terroristen.

Der richtige Lesestoff ist da z. B. die neue Broschüre „Modellbau leicht gemacht“ von FALLER. Die ist voll mit Tips von Experten für Experten und Anfänger. Anregungen für alle Landschafts-Eisenbahner die im Winter auch auf den Dächern Ihrer Modellhäuser Schnee haben wollen und für die, für die ein Bach erst richtig ist, wenn echtes Wasser fließt. Und wie man einen eigenen Weinberg anlegt oder über einen Wildbach eine Brücke aus Streichhölzern baut, das steht auch drin und noch viel mehr.

„Modellbau leicht gemacht“ — Neuauflage mit 64 Seiten — jetzt bei Ihrem Fachhändler.