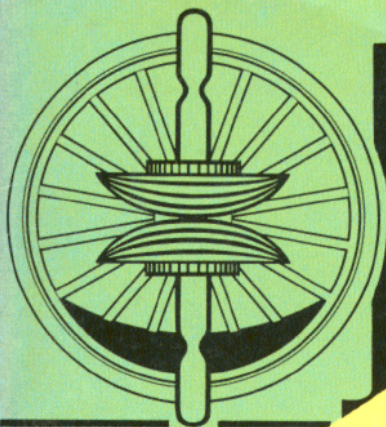




ISSN 0171-3671

Eisenbahn-JOURNAL

2/1980

April / Mai

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

Das große Farbbildvergnügen

Modell + Fachzeitschrift • aktuell • informativ



Wie bereits im letzten Journal mitgeteilt, hat schon vor einiger Zeit ein Computer in unserem Verlag die Fakturierung, den Versand, die Abonnement-



Die Abbildung zeigt unsere neue Computer-Anlage, die uns in Zukunft sehr viel Arbeit abnehmen wird und dafür sorgt, daß die Eisenbahn-Journal-Auslieferung noch unproblematischer vor sich geht.

Verwaltung und die Buchhaltung übernommen. Dies hat den enormen Vorteil, daß die Journale wesentlich schneller ausgeliefert werden können. Früher benötigten wir 14 Tage, um die Journale von A bis Z zu fakturieren und zu adressieren. Dies schafft heute die Elektronik durchgehend in einem Tages- und Nachtlauf.

Außerdem wurde der Versand einer großen Münchener Verpackungsfirma übertragen, so daß auch in dieser Richtung Engpässe für die Zukunft vermieden werden können. Desweiteren hat das Eisenbahn-Journal die Chance, ab der Ausgabe 3 oder 4 von der Post in den Postzeitungsdienst übernommen zu werden. (Sehen Sie hierzu auch unseren Bericht im Journal 1/80 auf Seite 2.) Dies bringt für die Zukunft eine Portoverbilligung und eine weitere Vereinfachung im Versand, da die Post die Zeitschriften nicht mehr einzeln nach Adressen ausliefern muß, sondern dies geschlossen nach Postleitzahlen vornehmen kann. Dies bedingt allerdings eine für den Leser unwesentliche Änderung am Eisenbahn-Journal. In Zukunft muß die schon bisher immer beigelegte M+F-Werbe- und Bestelliste in den Seitenzahlen mitgerechnet werden. Das heißt also, daß sich die Seitenzahl um die Seiten der M+F-Werbebeilage erhöht, im Endeffekt aber das Journal nicht umfangreicher wird, als es bis jetzt der Fall war. Wir wollen Ihnen also nichts vorgaukeln (durch erhöhte Seitenzahlen), sondern sind zu dieser Maßnahme in Zukunft verpflichtet.

Übrigens sind wir nun durch unsere Computeranlage auch in der Lage, Abonnements unter dem Jahr anzunehmen, d. h., Sie können also jederzeit ein Jahres-Abo, z. B. von der Ausgabe 3/80 bis zur Ausgabe 3/81 und genauso von 4/80 oder 5/80 bis

zur entsprechenden Ausgabe ein Jahr später, im Abo bestellen. Nach wie vor gilt jedoch die Kündigungsfrist: drei Monate zum Abonnementsschluß.

Betreff: Kostenlose Minimarkt-Anzeigen

Wir müssen nochmals darauf hinweisen, daß kostenlose Minimarkt-Anzeigen nur vier Zeilen lang sein dürfen, inklusive Adresse, Chiffre oder Telefonnummer. Viele der Anzeigenaufgeber haben sich irritieren lassen, da auf der Karte die Anschrift u. U. zweimal genannt werden muß. Und zwar ist es bei denen, die unter der vollen Adresse inserieren wollen, für unsere Verwaltung notwendig, daß die komplette Anschrift außerhalb des Textes nochmals extra, wie auf der Karte vorgedruckt, angegeben wird (mit zusätzlichen statistischen Angaben). Bitte richten Sie sich also deshalb genau nach der Aufgabekarte (am besten ist es, wenn Sie diese fotokopieren und die Kopie an uns einsenden), da wir den Übertext sonst in Rechnung stellen müssen. (Sehen Sie hierzu auch nochmals unsere Ausgabe 6/79 auf Seite 2.)

Übrigens: Wußten Sie schon, daß mit der vorhergehenden Ausgabe unsere Fachzeitschrift genau fünf Jahre alt ist? Die Ihnen mit diesem Heft vorliegende Nummer ist das 32. Journal.

Achtung! Wichtig! Bitte überprüfen Sie genau unsere Adressierung an Sie, ob diese den Postvorschriften entspricht und sämtliche Angaben enthält. Außer der Postleitzahl ist es wichtig, daß bei Großstädten auch die Zustellpostnummer komplett und richtig mit angeführt ist. Ferner bitten wir Sie, uns Adressenänderungen rechtzeitig bekanntzugeben; wir müssen diese spätestens vier Wochen vor Erscheinen der nächsten Ausgabe unserem Computer eingeben. **Die Redaktion**

Muster für Ihre kostenlose Kleinanzeige zum fotokopieren!

Minimarkt

Meine Anzeige in der Rubrik Minimarkt soll lauten:

[illegible]

- ☐
- Unter Chiffre
- ☐
- Unter Adressenangabe
- ☐
- Unter Telefon

Die Anzeige soll in

- ☐ der nächstmöglichen Ausgabe erscheinen.

Name _____ Vorname _____

Wohnort _____ Straße _____ Telefon _____

Datum _____ Unterschrift _____

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



**Eisenbahn
JOURNAL**

Modellbahn + Fachzeitschrift • aktuell • informativ

2/80

ISSN 0171-3671

6. Jahrgang

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

Verlag, Herausgeber und Vertrieb:
H. Merker

Redaktion: Hermann Merker

Ständige Mitarbeiter:

Horst Obermayer
R. Barkhoff
Curt G. Zillmer
Peter Schiebel

Layout und Grafik: G. Gerstberger

Modellaufnahmen:

Atelier Paur
Ing. Horst Obermayer
Bernd Schmid
Peter Schiebel

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

Eisenbahn-Journal erscheint 1980 6x.

Erhältlich ist die Zeitschrift im Modellbahn-
Fachhandel, im Buchhandel und Bahnhofs-
buchhandel, oder direkt beim Verlag.

Die Bezugsgebühren im Fach- und Buch-
handel siehe oben.

Bei Direktbezug siehe unten.

Abonnement: 39,— ohne Portokosten

Einzelheft: 6,50 + 1,— DM Porto

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

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

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
zum Kalenderjahresende möglich.

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

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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



Neue Auflagenhöhe 22 000

Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2

Aus dem Inhalt

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

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

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

Zu unserem Titelbild:

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

Zu unserem Poster S. 36/41

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



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

M. Weisbrod, Leipzig

Die letzte Hauptuntersuchung für eine 01-Lokomotive

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

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

für mindestens sechs Jahre, zur Verfügung.

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

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

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

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

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

Foto: M. Weisbrod, Leipzig

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

Foto: H. J. Vorsteher





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

Foto: H. J. Vorsteher

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

Foto: Ch. Fricke ►

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

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

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

H. M.

Bild 5: Endabnahme der 01534 im Raw Meiningen.

Foto: M. Weisbrod, Leipzig





Bleibende Erinnerungen an die Baureihe 01

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

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

„Baureihe 01“ von Weisbrod/Petznick

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

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

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

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

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

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

P. Schiebel

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

Die Baureihe 01 im Film

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

Bei einer Spiellänge von etwa 20 Minuten zeigt der

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

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

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

P. Schiebel

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



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

Zweiachsige offene Seitenentladewagen der DB

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

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

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

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

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

Aufgrund ihrer Bauart eignen sich die offenen Selbstentladewagen für die Beförderung aller Schüttgüter, die nicht nässeempfindlich sind. Entwickelt wurden die Wagen in der Mitte der fünfziger Jahre, als man daranging, die Be- und Entladung von Eisenbahnfahrzeugen zu mechanisieren. Gebaut wurden Wagen mit festen Auslaufrutschen für die Entladung auf Förderbänder und mit zusätzlichen schwenkbaren Auslaufrutschen, die eine Bunkerentladung erlauben.

Inzwischen sind die Wagen mit festen Auslaufrutschen **Ed 085** nicht mehr im Einsatz. Alle heute verkehrenden Bauarten verfügen über zusätzliche schwenkbare Auslaufrutschen mit unterschiedlicher Höhe über der Schienenoberkante. Die ältesten Fahrzeuge sind jene der Gattung **Ed**

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

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

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

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

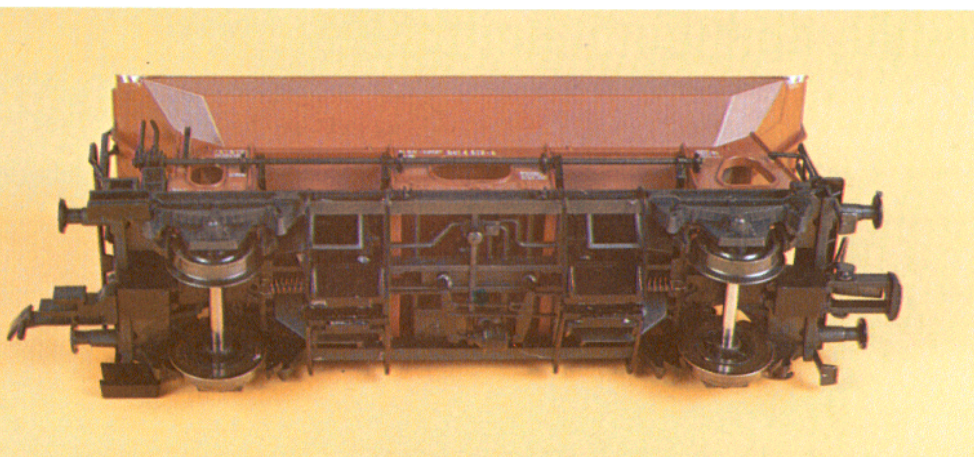


Bild 2: Besser kann man ein Modellfahrzeug eigentlich gar nicht mehr machen. Der Wagen hat eine Standard- und eine Kurzkupplung.



Bild 4: Einen etwas größeren Laderaum mit $33,5 \text{ m}^3$ hat dieser Wagen der Gattung Ed 086, der noch mit Einfeldschaken am Federgehänge ausgestattet ist.

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

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

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

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

HO

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

Alle Fotos: HJO



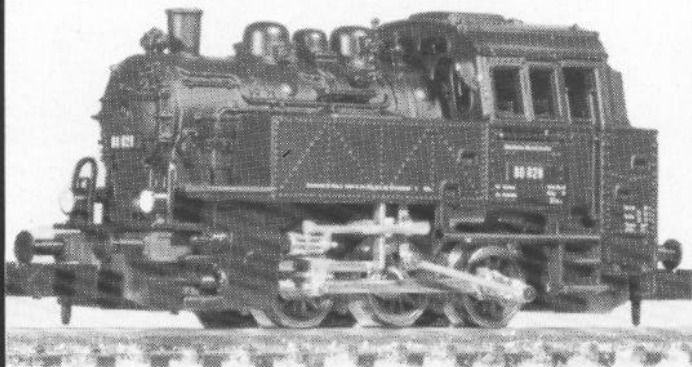
An alle N-Freunde

**RO
CO**

Die lang erwartete **BR 80**
ist ab sofort im Fachhandel
erhältlich.

unverb. Preisempfehlung

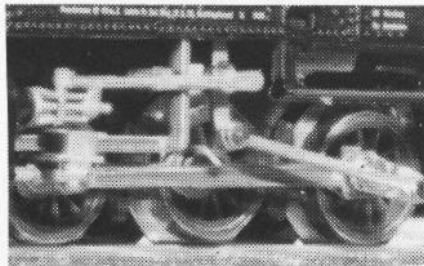
75.-



Art. Nr. 2100 A

Exakter Maß-
stab, beste
Laufeigen-
schaften und
hervor-

ragende Detaillierung. Eine Rangierlok, die
auf keiner Anlage fehlen sollte.
Machen Sie den Vergleich!



Vergleichen Sie auch unser Schienenangebot.

Ein komplettes Programm zu Preisen, die es erlauben,
die Anlage großzügig auszubauen.
Ihr Fachhändler informiert Sie gerne.

Die **ALTERNATIVE** auch für den
N-Bahner

Roco
Modelleisenbahn

Für Kenner und Sammler
Handarbeitsmodelle
M. 1:22,5 LGB

Supermodelle
Br. 99633 u. 99637

TSS 43 Serie
Länderbahnfarben
schwarz und golden

Div. LGB Lok und Wagen
Bauteile usw.

Informationen DM 1,50



Carl Mez Str. 67/69
Tel. 076 65 / 72 01
D-7800 Freiburg

Über **DAMPF IN SAALFELD** wurde bereits viel geschrieben... Wir bieten Ihnen einmalige
Hör szenen aus dieser Region auf einer **STEREO-Longspielplatte**.

NEU: Durch Kunstkopf-Aufnahmetechnik ein besonders eindrucksvolles, natürliches Klang-
bild!

Sie hören u. a. **erstmalig die BR 95** vor schweren Zügen.

Viele Fotos und Informationen im Begleitheft.

Evtl. längere Lieferzeiten, bestellen Sie deswegen bitte sofort. Postkarte genügt, Versand per
Nachnahme. Preis: DM 24,- zuzügl. DM 3,80 Versandkosten.

Exkl.-Vertrieb: Tonstudio Jens Törring, Reeseberg 79, 2100 Hamburg 90



Eines der **führenden Fachgeschäfte** in Südwestdeutschland, auf ca. 80 m² **nur Modelleisen-**
bahnen lagern.

Unsere Spezialitäten: Länderbahnloks, Tarnausführungen, Flakwagen, Farbvarianten, geal-
tete Modelle, Fotografieranstrich, die Goldenen.

Wir bauen, lackieren und liefern Ihnen die gewünschten Modelle.

Fordern Sie unsere vielseitigen Informationsschriften an!

Gerhard Cleemann, Wolfslochstraße 48 B, gegenüb. Pallmann,
6660 Zweibrücken-West (Bubenhausen), Tel. (06332) 71 21, Mittwochnachm. geschl.

Das Fachgeschäft mit dem breiten Angebot

Modellbahnen

Reparaturen — Umbau — Modellbau

F. Findling — Mech.-Meister

Rottenburg, Königstr. 64, Tel. (07472) 33 20



Garantiedienst · Ersatzteillager

Neussner
Modelleisenbahnen

Dominicusstraße 25
1000 Berlin 62

Ein großes Sortiment ausgefallener
Fabrikate, speziell engl. u.
amerikan. Versandliste gegen
—,60 DM in Briefmarken.

Für Sammler
und Modellbahner

Modellbahnen, Dampfmaschi-
nen und Bücher von gestern und
heute; Feinwerkzeuge und
Kleinstprofile.

W. Mikorey
Theresienstraße 51
8000 München 2



Kriegsereignisse und Strukturwandel in der Zugförderung auf nichtelektrifizierten Strecken prägten das äußere Erscheinungsbild unseres Bahnbetriebswerkes in seiner heutigen Form. Fünf Eisenbahnlinien vereinigen sich hier.

Unser Bw ist maschinentechnischer Mittelpunkt für die Diesellokgestellung der zahlreich verkehrenden Nahverkehrszüge. Selbstverständlich waren auch hier früher Dampflokomotiven beheimatet.

Luftangriffe während des letzten Krieges führten zur fast völligen Zerstörung der alten Bw-Anlagen. Was verblieb waren Reste der Bekohlungsanlagen sowie das turmartige Stück Gemäuer im Vordergrund der Lokhalle, das in seiner baulichen Struktur für so gut befunden wurde, daß es heute der DB als Magazin für Ersatzteile dient und bei der Wiedererstellung der Gebäude in das Gesamtkonzept miteinbezogen wurde.

Unmittelbar daneben steht der Schuppen der Ortsgüteranlage mit Gleisanschluß und kleinem Überladekran. Infolge der günstigen Lage des Hebezeuges können größere Ersatzteile vom Güterwagen gehoben und auf direktem Wege in das soeben erwähnte bahneigene Lager transportiert werden. Der Schuppen für die Diesellokomotiven ist ein reiner Neubau. Auf jedem durchgehenden Gleis können je drei Maschinen hintereinander Aufstellung nehmen. Eine kleine Werkstatt für maschinentechnische Reparaturen und ein Sozialgebäude mit Kantine schließen sich an.

Ein Schuppengleis sowie der Schienenstrang zum Güterschuppen passieren unmittelbar die Reste der ehemaligen Bekohlungsanlage. Die umfunktionierten Kohlenbansen dienen heute als Ablage für Schrott, für ausgemusterte oder aufzubereitende Signaleinrichtungen, für Schrankenbäume und Gleisbaumaterial. Der 1,5-t-Kran auf seinem Betonsockel leistet bei den Ladearbeiten auch heute noch gute Dienste. Die signaltechnischen Anlagen und Weichen werden von einem modernen Stellwerksgebäude aus fernbedient.

Mit Omnibus-Werkstatt

Die Gleise zu den vorderen Schuppentoren sind – wie im Gebäude selbst – voll einasphaltiert. Der Anlage angegliedert sind nämlich ein Parkplatz und eine Reparaturwerkstätte für Omnibusse der Deutschen Bundesbahn. Ist der Lokschuppen also unbesetzt, oder befinden sich nur ein bis zwei Dieselloks in seinem Inneren, können Busse abgestellt bzw. gewartet und auf ihren nächsten Einsatz vorbereitet werden.

Links im Vordergrund befindet sich das Tanklager nebst Zapfstelle. Interessant die eindeutige, klare Gleisgestaltung vor den Schuppentoren zur Zapfsäule, die weitere Zufahrt zum Gleisvorfeld und der Schienenstummel für die Kraftstoffbelieferung. Der Vorratsbehälter des Tanklagers liegt oberirdisch innerhalb einer Betonwanne.

Auf den Nachbargleisen wirken die fleißigen Geister eines Gleisbauzuges. Hier werden vormontierte Gleisjoche verladen. Da es Schwierigkeiten mit der Länge des Bauzuges gab, wurde dieser halbiert. Ein Teil steht oberhalb des Eisenbahnkranes, die restlichen zwei Waggons vor dem Prellbock des Gleisstummels am Bahnsteigkopf. Mit dem Wendezug, der gerade das Ausfahrtsignal passiert, wollen wir uns von der Szenerie verabschieden.

Besandungsanlagen

Um den Haftwert zwischen Rad und Schienenoberfläche bei Bedarf zu erhöhen, etwa bei Eisglätte, fallendem Laub, beim Bremsen oder Anfahren schwerer Züge, verwendet man trockenen, scharfkantigen Sand, der zwischen Radkranz und Gleisoberfläche geschleudert wird.

In kleineren Bws wird der benötigte Sand durch abziehende Rauchgase eines Ofens (meist ein Warmwasserbereiter o. a.) über Sieben getrocknet und fällt anschließend in einen Sammelbehälter. Mittels Eimer wird er dann in den Sandkasten der Lokomotive gefüllt.

Größere Bahnbetriebswerke verlangen aufwendigere Trockenanlagen. Durch ein Becherwerk oder mittels Druckluft wird der getrocknete Sand in einen Hochbehälter befördert, aus dem er dann weiter über ein sperbares Entnahmerohr in die auf dem Lokkessel befindlichen Sandkästen läuft. Nach dem Besandungsvorgang wird das schwenkbare Entnahmerohr wieder in seine Ausgangsstellung zurückgelegt, damit es nicht in das Lichttraumprofil hineinragt.

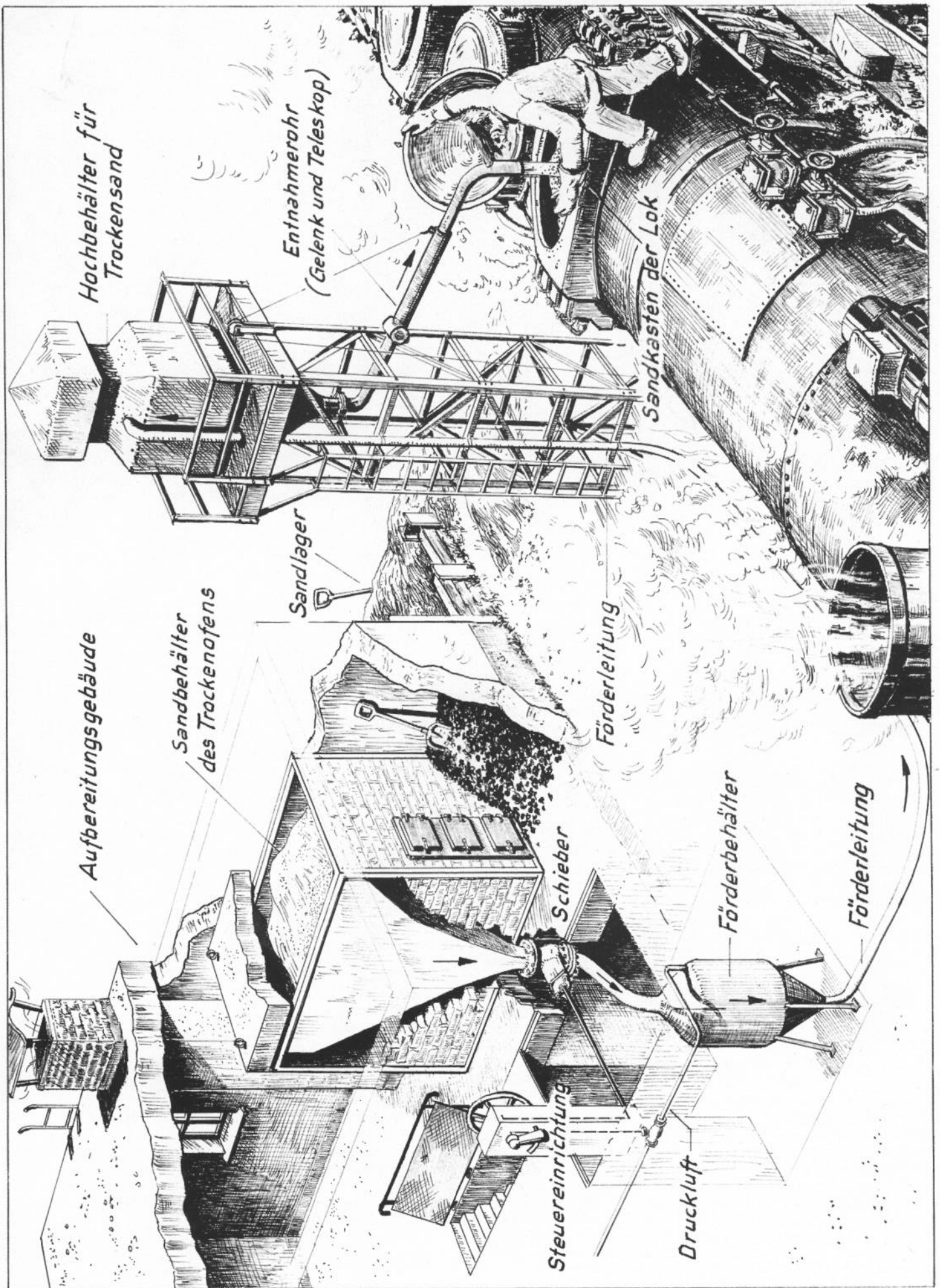
Auf unserer Abbildung rieselt der getrocknete Sand bei geöffnetem Schieber über ein Sieb in den Förderbehälter. Nach Schließen des Sandschiebers wird Druckluft in den Förderbehälter gelassen, die die Sandfüllung in den Hochbehälter bläst. Über Filtertücher in der Ablufthaube des Hochbehälters entweicht die Druckluft ins Freie, während der Sand im unteren Teil des Hochbehälters zur Entnahme bereitliegt.

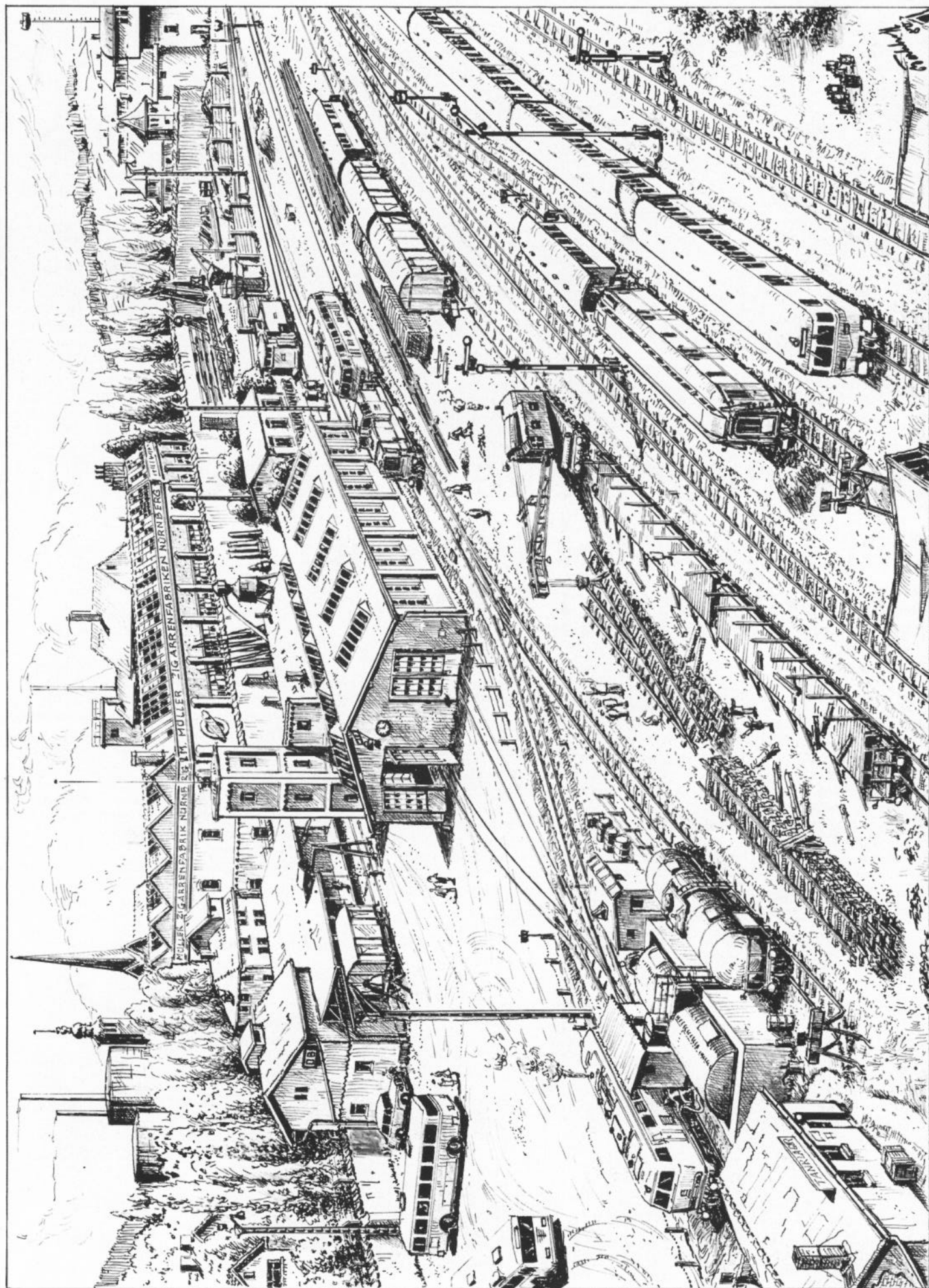
Bei Diesel- und Elektrolokomotiven befinden sich die Sandkästen in Bodennähe. Daher veränderte man viele Besandungsanlagen dieser oder ähnlicher Art einfach durch Schlauchverlängerungen des Entnahmerohres. Zwischen den „achteren“ Schuppengleisen unseres Bws stehen zwei Lokbesandungsbehälter, aus denen die Sandkästen der Dieselmotoren unmittelbar nachgefüllt werden.

R. Barkhoff

Wußten Sie schon...

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





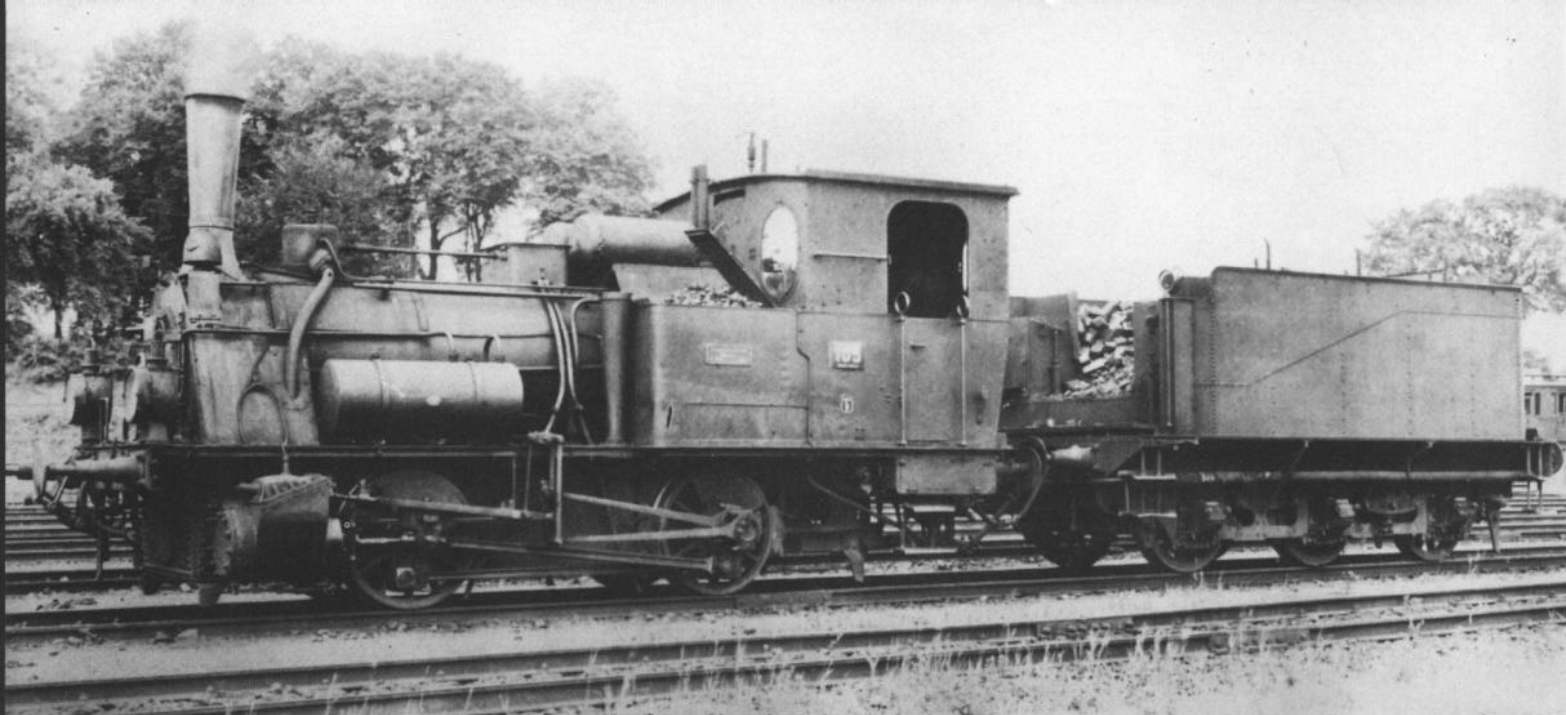


Bild 1: Die LBE 105 mit Schleppertender. Die Lok hatte in der Führerhaus-Rückwand keine Übergangstür zum Tender. Deshalb konnten nur auf Bahnhöfen die Kohlevorräte auf die Lok übernommen werden.

Foto: H. Merker

Die Lokomotive Nr. 104 und 105 der Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE)

1. Geschichtliches

In den Jahren 1884 bis 1889 beschaffte die Preussische Staatsbahn für den Verschiebedienst auf mittleren und größeren Bahnhöfen insgesamt 48 zweiachsige Tenderlokomotiven der Gattung T 2. Nach diesem Vorbild kaufte die Oldenburgische Staatsbahn von 1896 bis 1913 ebenfalls insgesamt 38 Maschinen, die sich in einigen Einzelheiten von den preussischen T2 unterschieden. So waren sie anstelle des Dampfdomes mit Reglerbüchse ausgestattet. Einige von ihnen verfügten über Druckluftbremsen; der Luftbehälter war auf dem Kessel angebracht.

Von der Deutschen Reichsbahn wurden die preussischen T 2 als Baureihe 88⁷⁶, die oldenburgi-

schen T 2 als Baureihe 98¹ eingereiht.

Ebenfalls nach den preussischen Musterzeichnungen entstanden eine Reihe von solchen kleinen Zweikupplern für mehrere Privatbahnen.

2. Einsatz bei der LBE

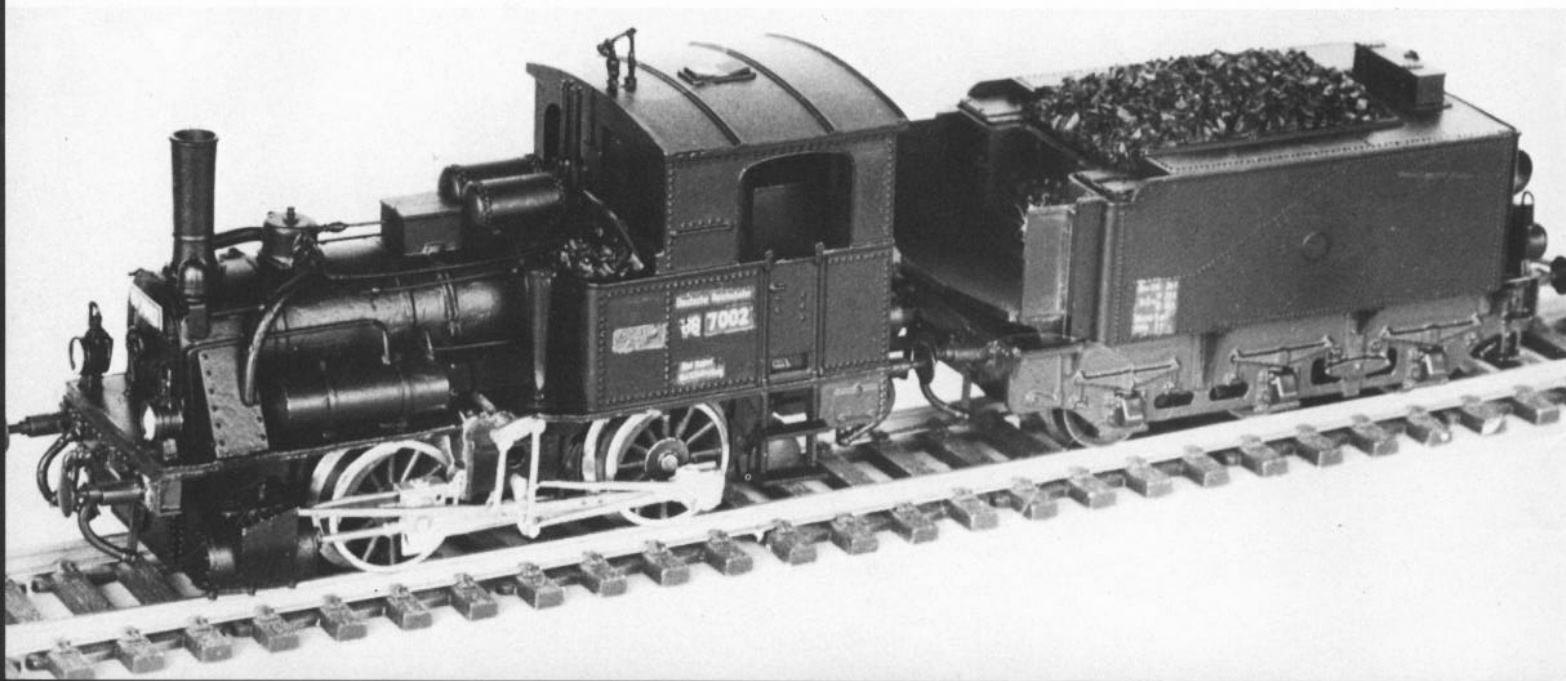
Auch bei der Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) waren zwei dieser Lokomotiven als Nr. 104 und 105 im Einsatz.

Die beiden Maschinen unterschieden sich, obwohl sie dem gleichen Typ angehörten, in mehreren Konstruktionsmerkmalen. So hatte die 104 erheblich nach vorn verlängerte Wasserkästen und wesentlich längere Luftbehälter auf dem Kessel als die 105.

Das hauptsächlichste Unterscheidungsmerkmal war jedoch wohl der an die Lok 105 angehängte Tender der preussischen Bauart 3 T 10,5. Dieser Tender war nicht, wie bei einer normalen Schleppertenderlok fest mit der Lok gekuppelt, sondern wie ein Waggon angehängt. Er diente auch nicht dazu, während der Fahrt Kohle zu spenden, aus ihm wurde vielmehr beim Aufenthalt in Bahnhöfen Kohle in die Kohlekästen der Lok umgeladen. Wahrscheinlich war ein Betrieb der Lok auch ohne Tender möglich; hierfür gibt es jedoch keine beweisenden Fotos.

Bei der Übernahme der LBE durch die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1937 kamen auch die Loks Nr. 104 und 105 zur DRG. Sie wurden unter den

Bild 2: Die Schwarze Anna von Fleischmann mit dem neuen Schleppertender 3 t 10,5 mit sämtlichen neuen Umbauteilen, vor allem aber mit kompletter Steuerung und feindetaillierten Zylinderblock.



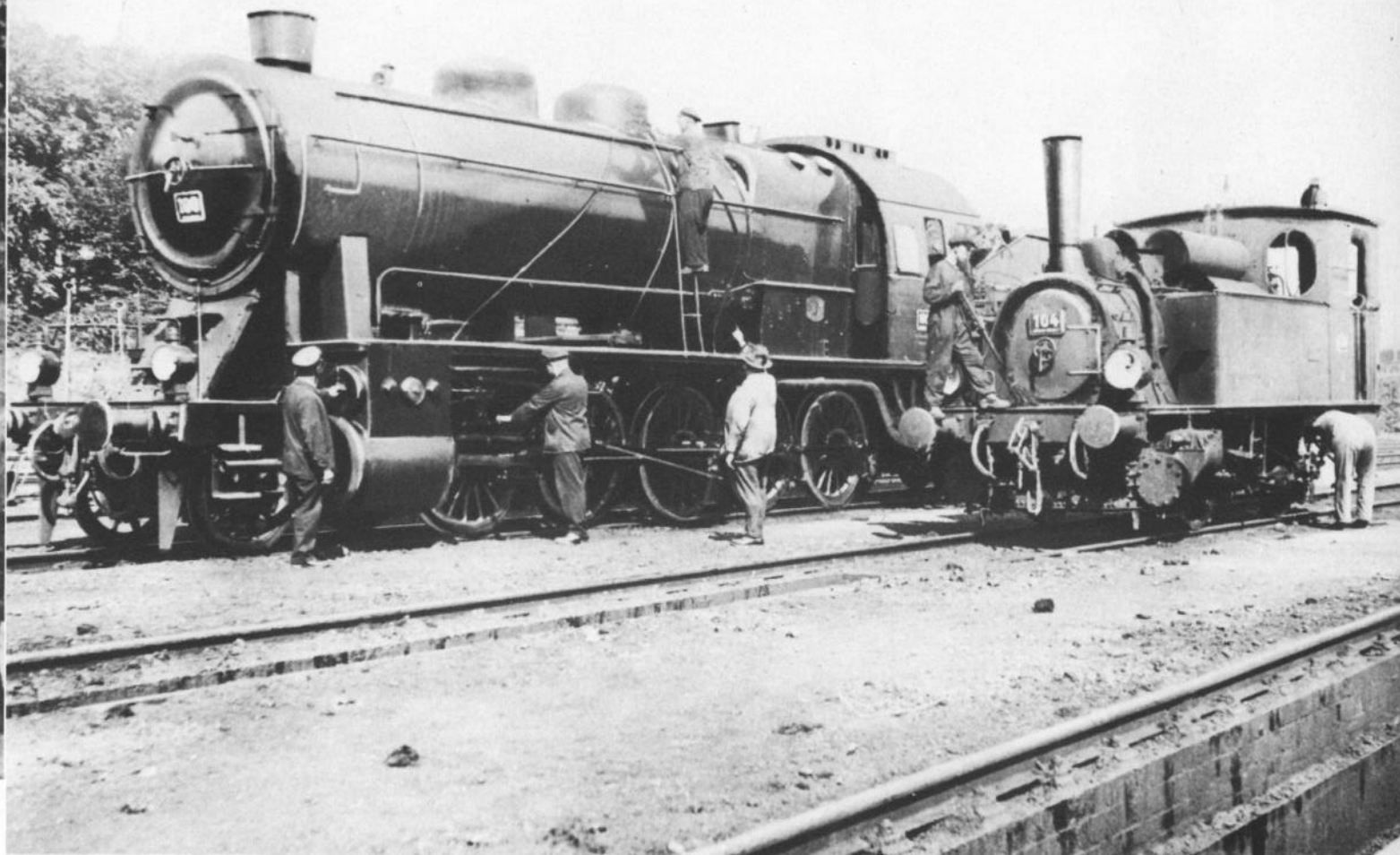


Bild 3: Lok 100 (polnische Ty23) und Lok 104 der LBE im Bw Lübeck A: ca 1936.
Sammlung Mauck/Windberg

Bild 4: Leider war von der Lokführerseite nur ein qualitativ schlechtes Repro zur Verfügung. Wer hat noch Bildmaterial von der LBE 104 und 105?

Nummern 88 7001 und 88 7002 eingereiht. Beide Maschinen wurden noch vor 1945 ausgemustert.

3. Das Modell der 104 und 105 der LBE

Ein Modell der Nr. 104 herzustellen, ist nicht allzu schwer. Als Basis kann in H0 die „Schwarze Anna“ von Fleischmann, in N die B-Tenderlokomotive von Arnold dienen. Bild 5 zeigt eine von Herrn Hans-Jörg Windberg in Braunschweig gebaute LBE 104, schon mit der Reichsbahn-Nr. 88 7001. Herr Windberg war es auch, der uns auf die falsche Nummer der von M+F als Handmuster auf der Messe vorgestellten LBE 105 aufmerksam machte.

Zum Umbau der „Schwarzen Anna“ in eine vorbildgetreue LBE 105 bzw. BR 88 7002 bringt M+F nunmehr einen Bausatz, der alle notwendigen Bauteile enthält. Ebenfalls lieferbar ist der komplette Tenderbausatz für einen 3 T 10,5 einschließlich der vorderen Pufferbohle. Der Grundbausatz beinhaltet alle Teile für den Umbau des Lokgehäuses. Der Umbau selbst

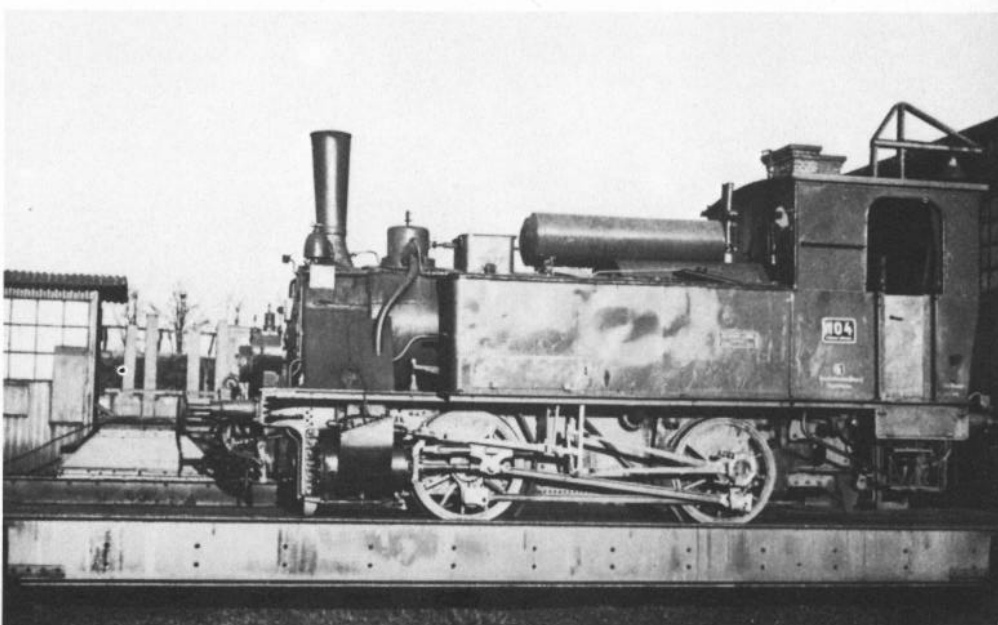
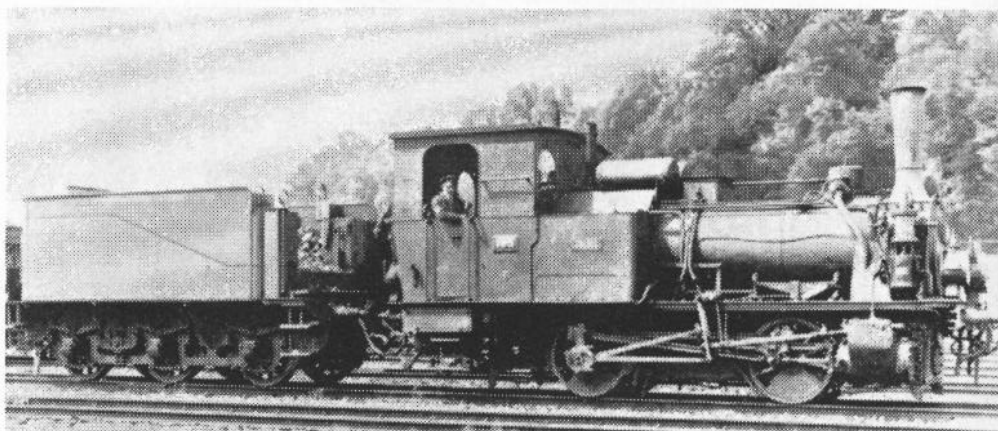


Bild 5: Lok 104 im Aw oder Bw Lübeck. A: ca 1936
Sammlung Mauck/Windberg

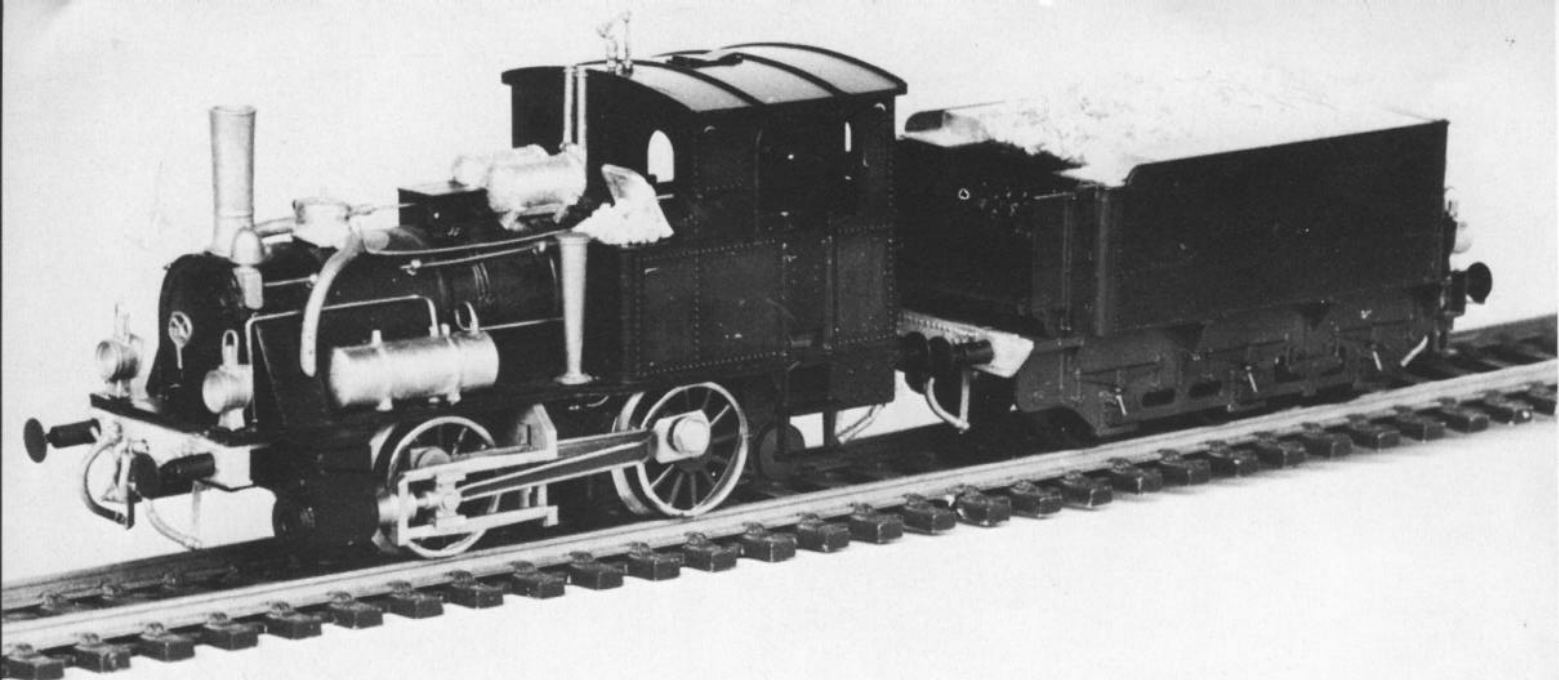


Bild 6: Die umgebaute Lok noch unlackiert hierdurch sind die Anbauteile besser ersichtlich. Ebenso fehlt noch die neue Steuerung und der vorbildliche Zylinderblock.



Bild 7: Umbau der „Schwarzen Anna“ in eine LBE 104

Foto: H. J. Winberg

bringt keinerlei Schwierigkeiten mit sich und ist auch von einem Anfänger auf diesem Gebiet in wenigen Stunden zu schaffen. Es ist nur, wie bei allen Modellbahnarbeiten, etwas Sorgfalt, vor allem beim Entfernen der überflüssigen Teile am Fleischmann-Gehäuse, erforderlich.

Das Anbringen der neuen Teile erfolgt mit Cyanolit und ist kein Problem. Als Zurüstsatz bietet M+F dann noch eine komplette Allan-Steuerung aus Messingguß an, die der Lokomotive ein wesentlich besseres Aussehen verleiht. Hierzu gehört ebenfalls ein neuer, vorbildgerechter Zylinderblock aus Hartzinguß. Mit diesem Zurüstsatz ist ein echtes Supermodell zu schaffen.

Auch die Montage der Steuerung und des Zylinderblocks ist nicht schwer. Beim Zylinderblock ist darauf zu achten, daß die beiden Teile keine Berührung haben, sonst gibt es einen Kurzschluß. Am besten ist es, die möglichen Berührungstellen mit Tesafilm zu isolieren.

Leider kann aus technischen Gründen die Kuppelstange nicht in Messingguß ausgeführt werden. Hier muß die ursprüngliche Stange wieder eingebaut werden. Aus optischen Gründen empfiehlt es sich aber auf jeden Fall, diese erheblich schmaler zu feilen, damit sie besser zu den neuen Steuerungsteilen paßt.

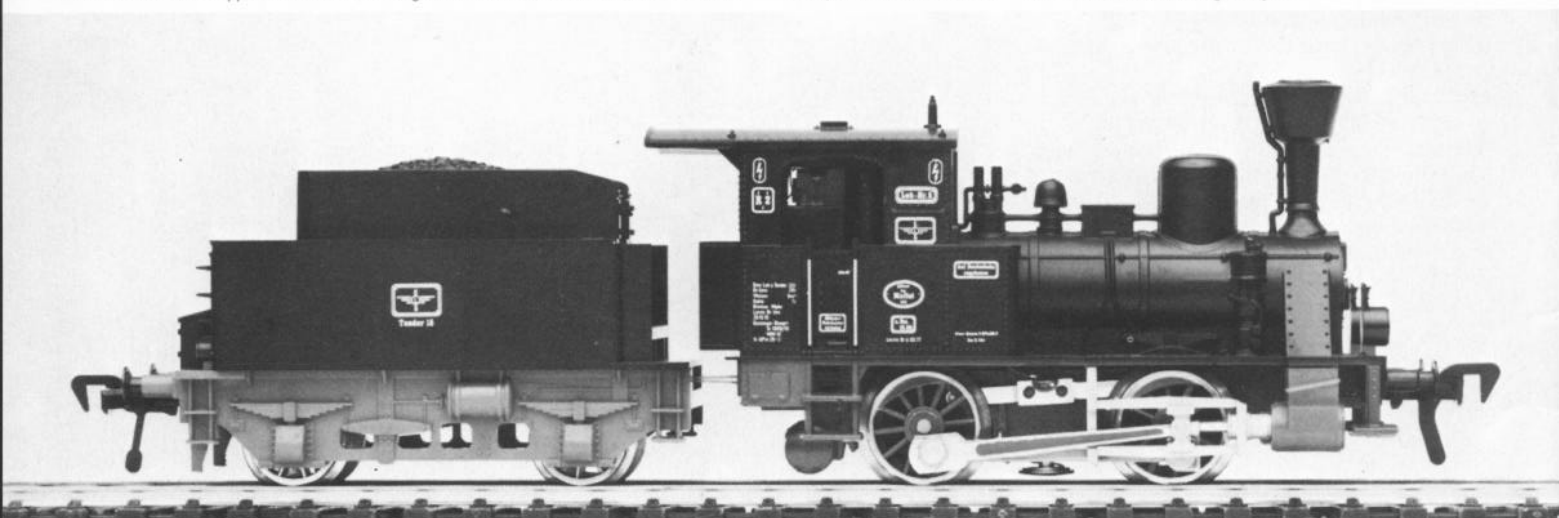
Für einen geübten Bastler ist der Umbau einschließlich Steuerung und Tender in ca. 8 Stunden zu schaffen. Das Ergebnis ist ein Modell, das optisch und auch von den Laufeigenschaften her alle Ansprüche befriedigt.

Peter Schiebel

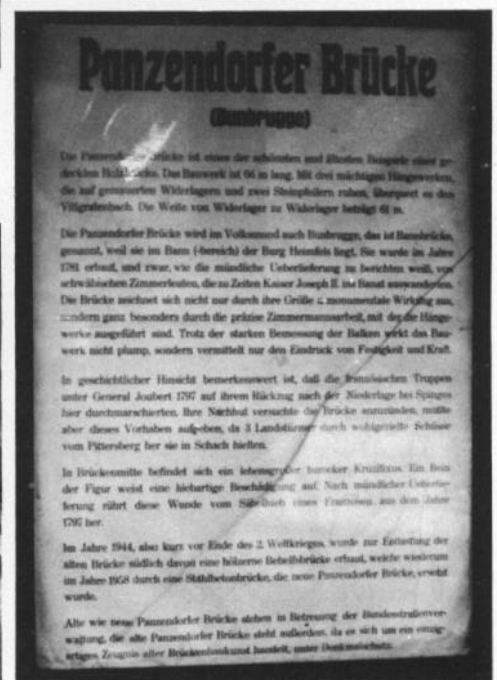
Bild 8: So sieht die Schlepptenderlokomotive im Original aus. Ein direktes Vorbild ist uns unbekannt.

Bild 2, 6 und 8: Peter Schiebel

Literatur: Horst J. Obermayer: Taschenbuch Deutsche Dampflokomotiven, Franckh-Verlag Stuttgart.



Jetzt hat FALLER etwas Besonderes für die Freunde der Modellbahn.



Die „Panzendorfer Bunbrugge“ bei Silian/Osttirol ist eine der schönsten Holzgedeckten Brücken und natürlich ehemals für den Straßenverkehr vorgesehen. Beim Modell ist durch die Anhebung des Dachmittelteils – das man für Oberleitungsbetrieb ganz weglassen kann – aber auch Zugbetrieb möglich. Und wo nur wenig Platz ist, setzt man die Brücke ohne Vorfluter ein, dies ist ebenso einfach wie zwei Brücken hintereinander zu bauen.



Art.-Nr. B-535



Bild 1: Loknummer 1 auf der Fahrt zum im Hintergrund erkennbaren Lagerplatz. Die transportierten Behälter können sowohl per Gabelstapler als auch durch eine Einschienen-Hängebahn befördert werden. Sie dienen zum Transport von Kleineisen oder Grubenholz.

Schmalspurbetrieb mit Heeresfeldbahn-Diesellokomotiven auf der Zeche Walsum

Am Nordrand der Stadt Duisburg, zwischen den Rheindeichen und der Bahnlinie Oberhausen-Duisburg-Hamborn-Dinslaken, liegen im Stadtteil Walsum die Übertage-Anlagen der gleichnamigen Zeche der Ruhrkohle AG. Die Gründung dieser Zeche erfolgte bereits 1901 durch August Thyssen. Infolge verschiedener Umstände konnte die

Förderung aber erst 1939 kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges aufgenommen werden.

Die Abfuhr der geförderten Kohle geschieht über eine Anschlußbahn zum DB-Bahnhof Walsum, der an der obengenannten Strecke liegt. Einen zweiten Bahnanschluß besitzt die Zeche noch durch eine Verbindungsstrecke zur Strecke Ham-

born-Dinslaken des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, der Werksbahn des Thyssen-Konzerns im Duisburger Raum, die auch verschiedene Schachtanlagen der Ruhrkohle AG, Betriebsgesellschaft Niederrhein, bedient.

Außerdem besitzt die Zeche einen eigenen Hafen für Schiffe bis 5 000 t, der durch einen 1,6 km langen Stichkanal mit dem Rhein verbunden und durch das eingeleitete Kühlwasser des Zechenkraftwerkes auch in strengen Wintern eisfrei ist.

750 mm Spurweite

Für die Untertage-Gleisanlagen wählte man beim Ausbau der Zeche in den dreißiger Jahren eine Spurweite von 750 mm. Das war für die damalige Zeit die Obergrenze der Grubenbahn-Spurweiten und ein großer Fortschritt gegenüber den Zechen am Südrand des Ruhrgebietes. Dessen Spurweiten lagen zwischen 360 und 570 mm. Heute wer-

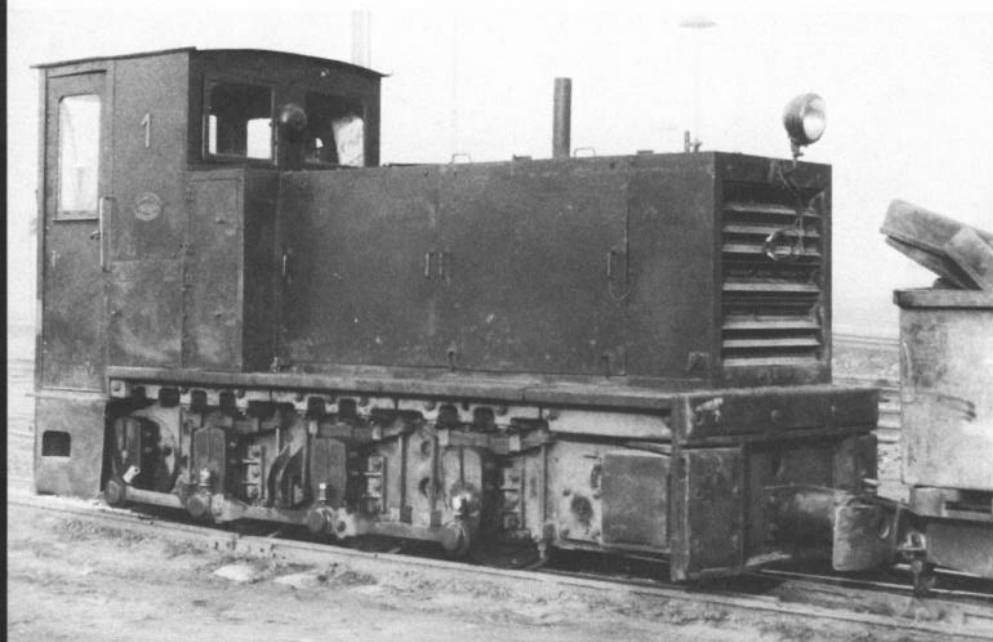


Bild 2: Lok-Nr 1 trägt auf beiden Seiten ihre Betriebsnummer aus poliertem Messing. Nur auf der rechten Seite befindet sich das Gmeinder-Fabriksschild.

den neue Grubenbahnen von der Ruhrkohle AG mit 900 mm Spurweite gebaut. In einem Fall kommt sogar die Meterspur zur Anwendung. Bei der Errichtung der Zeche wurde die Grubenbahn auch für den Untertage-Transport und die Förderung der Kohlen verwendet. Seit aber die Gefäßförderung und der Untertage-Bandbetrieb eingeführt worden sind, dient die Grubenbahn nur noch zum Materialtransport.

Unter Material sind alle Gegenstände zu verstehen, die für den Untertage-Ausbau der Zeche benötigt werden. Das sind zum Beispiel hydraulische Grubenstempel, Walzprofilsegmente für den Streckenbau, Kleineisen, Elektromotoren, -haspeln und -pumpen, Seile, Ziegelsteine, Fertigmörtel und Grubenholz.

Großer Lagerplatz im Freien

Diese Materialien liegen in Walsum zum größten Teil auf einem Lagerplatz und werden nur auf Anforderung mit Hilfe der Grubenbahn in die Untertage-Anlagen gebracht. Für das Beladen der Grubenwagen ist der Lagerplatz deshalb mit zahlreichen Gleisen durchzogen, die alle in das Hauptgleis münden, das zur Hängebank führt. Von dort aus gelangen die Wagen in die Förderkörbe.

Als Zugmaschinen auf den Übertage-Gleisen werden auf den meisten Zechen in der Regel Untertage-Diesel- oder Akkulokomotiven verwendet, die mit festen Führerhäusern und anderen Signal- und Beleuchtungseinrichtungen versehen wurden.

Auf der Zeche Walsum gibt es dagegen eine Besonderheit. Für den Rangierverkehr auf den Übertage-Gleisanlagen werden drei dreiachsige dieselhydraulische Lokomotiven mit 130 PS Motorleistung verwendet. Die Maschinen entsprechen vollständig der Bauart Heeresfeldbahn. Es sind aber insofern keine Heeresfeldbahn-Lokomotiven, weil sie von der Firma Gmeinder in Moosbach/Baden erst in den Jahren 1948 und 1949 gebaut wurden. Wahrscheinlich hat man bei ihrem Bau viele Teile verwendet, die noch aus der Kriegszeit bei der Firma Gmeinder vorhanden waren.

Die Lieferung der Lokomotiven 1 und 2 erfolgte direkt an die Zeche Walsum. Bei der Lokomotive 3 fungierte als Zwischenhändler eine Firma Willy Adamy, Baumaschinengroßhandlung in Duisburg. Ein Schild dieser Firma befindet sich an der rechten Führerhausseitenwand.

Die Firma Gmeinder hat die dreiachsige Heeresfeldbahn-Lokomotive als schwere dieselhydraulische Feldbahnlokomotive mit 130 PS und einem Spurweitenbereich von 600 bis 762 mm angeboten. Eine kurze Beschreibung mit einer Abbildung befindet sich im Beiheft 1 „Motorzugförderung“ der Motortechnischen Zeitschrift von 1949.

Dieselloks mit Wandler- und Kupplungs-Gang

In diesem Bericht stehen auch einige Sätze über die Konstruktion des Voith-Turbogetriebes. Das Getriebe besteht aus je einem Wandler- und Kupplungs-Gang; der Wandler arbeitet im Geschwindigkeitsbereich von 0 bis ca. 11 km/h. Bei dieser Geschwindigkeit erfolgt automatisch die Umschaltung in den Kupplungsgang. In diesem Gang beträgt die Höchstgeschwindigkeit dann 20 km/h.

Das Getriebe ist direkt mit der Motorwelle des Sechszylinder-Viertakt-Dieselmotors gekuppelt. Dem Getriebe nachgeschaltet und mit ihm im gleichen Gehäuse befindlich ist ein Kegelrad-Wendegetriebe sowie der Antrieb für die Blindwelle.

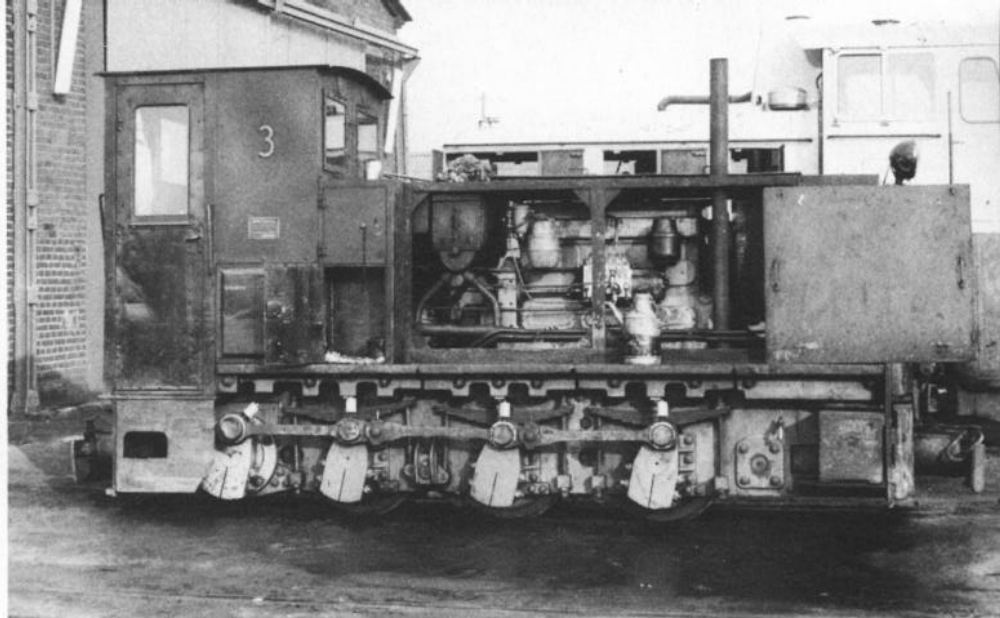


Bild 3: Lok-Nr 3 vor dem Schmalspurlokschuppen beim Abschmieren. Die große Ölkanne auf dem Umlaufblech läßt darauf schließen, daß das Sprichwort „Wer gut schmiert, der gut fährt“ wörtlich genommen wird.

le. Von der Blindwelle aus geht die Kraft über die Kuppelstangen zu den drei Radsätzen.

Das Dienstgewicht ist bei den Walsum-Lokomotiven mit 16,6 t für die Nummer 1 und mit 16,5 t für die Nummer 2 und 3 angegeben. Die Fabrik- und Motornummern laufen wie folgt:

Lok Nr.	Bau-jahr	Fabrik-nummer	Motor-nummer
1	1949	4373	1084
2	1949	4374	976890-95
3	1948	4231	931830/5

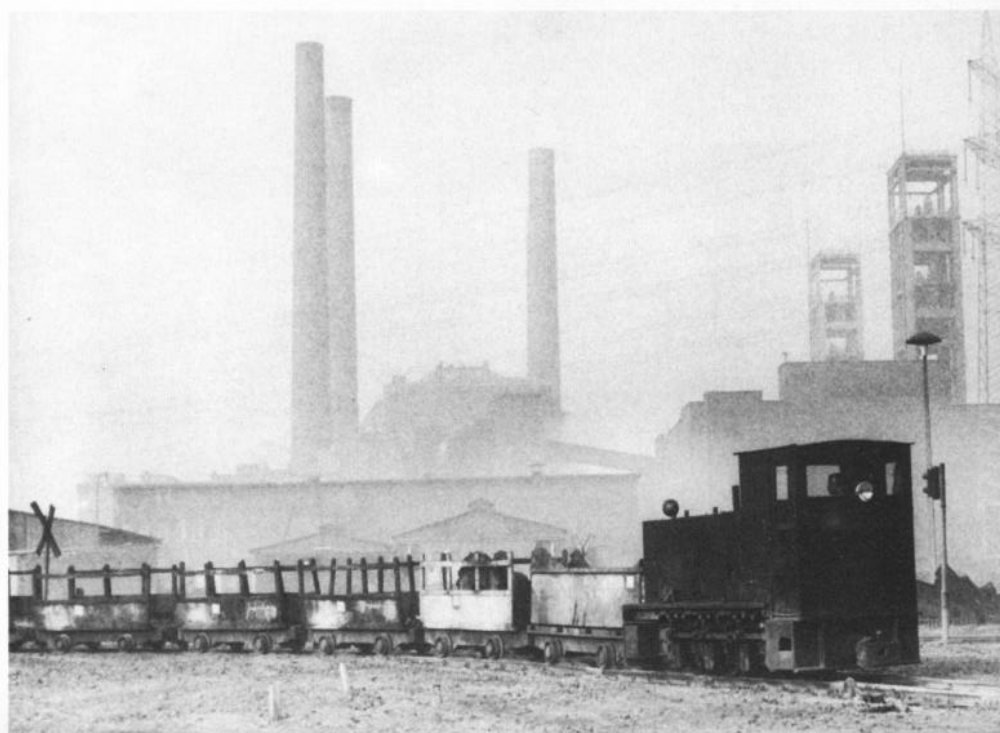
Meist zwei Loks im Einsatz

Beobachtungen des Betriebsablaufes ergaben, daß von Montag bis Freitag während der Frühschicht zwei Lokomotiven im Einsatz sind. Eine Maschine rangiert dann auf dem Lagerplatz, wogegen die anderen Züge mit Material und Waschberge zwischen dem Schrägaufzug zur Hängebank und dem Lagerplatz bzw. der Berghalde hin und her befördert. Während der Spätschicht ver-

Bild 4: Lok 1 mit einem Waschbergezug. Die HFB ist um rund 30 cm breiter als die Grubenwagen. Die vorausbefindliche Normal-Schmalspurkreuzung ist durch ampelähnliche Signale gesichert.

Fotos: 1-5 Peter E. Hauswald

Bild 5: Dichter Nebel erschwert teilweise das Rangieren. Nur die Lokomotiven und Rangierer der Normalspur-Anlage sind mit Funk ausgerüstet. Auf der Schmalspurbahn wird nur auf Sicht gefahren.



richtet nur eine Lokomotive Dienst. Fallweise kommt auch an Samstagen in der Frühschicht eine Maschine zum Einsatz. Die restliche Zeit ist Betriebsruhe, da der Zeche keine Kokerei angeschlossen ist, auf der rund um die Uhr gearbeitet werden müßte.

Der Oberbau der Übertage-Gleisanlagen ist für eine Schmalspurbahn sehr schwer ausgeführt. Es liegen hauptsächlich Schienen der Form Preußen

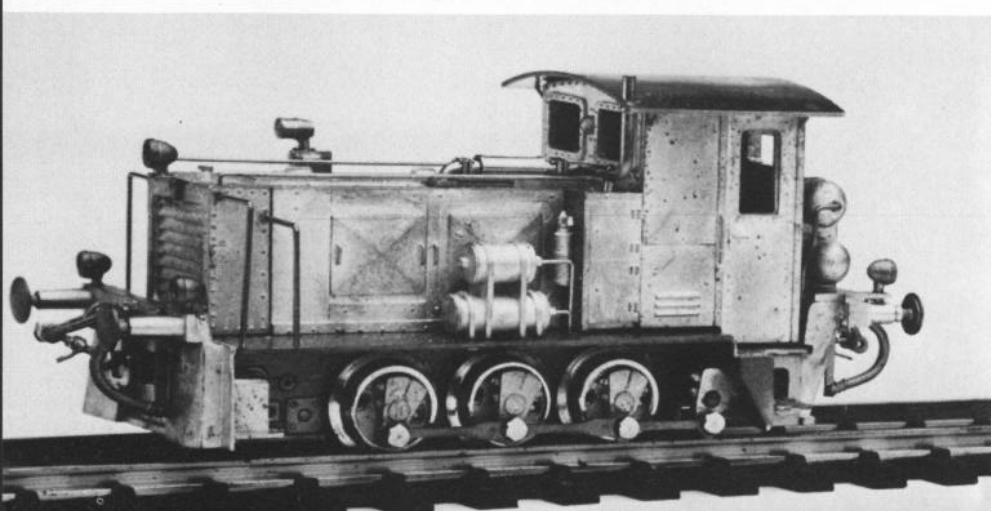
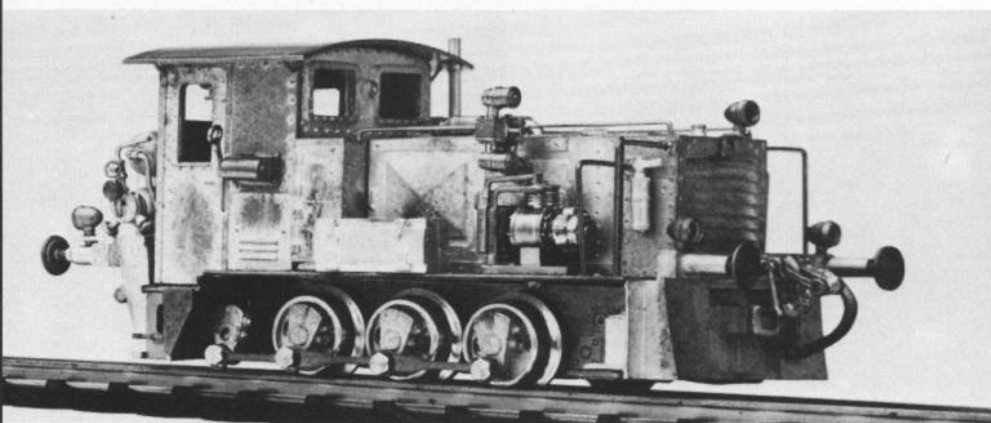
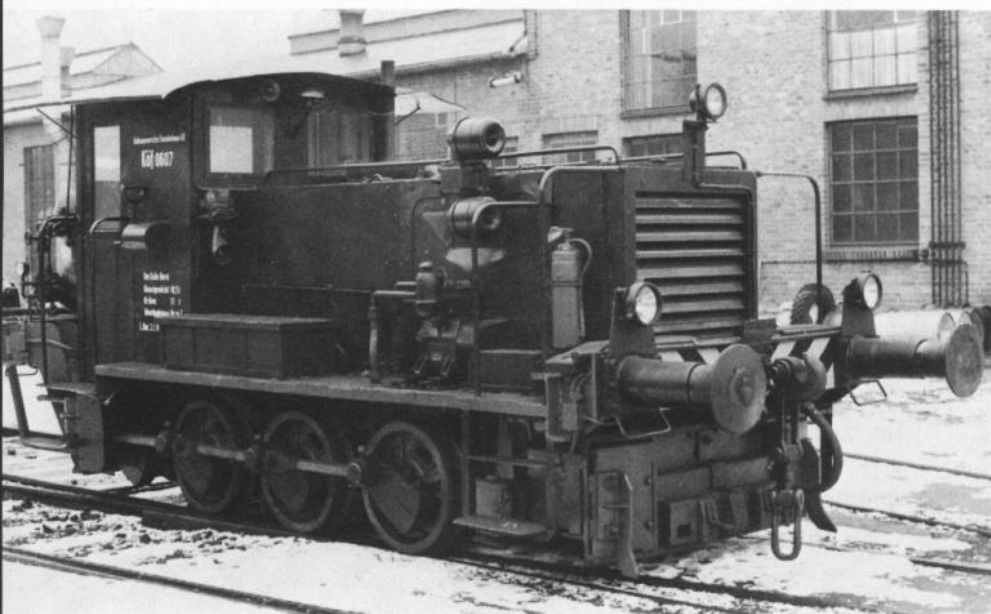
8 und S 33. Im Bereich der Kreuzungen mit Normalspurgleisen wird sogar der Einfachheit halber das Schienenprofil S 49 verwendet. Auf dem Lagerplatz sind die Schienen bis zum Kopf in Schotter und Kies eingebettet, damit die Gabelstapler die Gleise ohne Behinderung überfahren können.

Die Lokomotiven sind trotz ihres hohen Alters dank guter Pflege technisch noch voll betriebsfä-

hig, auch wenn äußerlich bereits der Lack abblättert. Trotzdem wird die Ruhrkohle AG sie aus Rationalisierungsgründen in den nächsten Jahren durch andere Maschinen ersetzen. Ob es sich dabei um Neubau-Schmalspur-Diesellokomotiven oder um umgebaute Grubenlokomotiven handeln wird, bleibt abzuwarten.

Peter W. Hauswald

Die Köf 0607 der OHE im Modell



Wie schon bei der Vorstellung der Lokomotive im Eisenbahn-Journal Nr. 1/80 angedeutet, hat die Köf 0607 der Osthannoverschen Eisenbahn AG (OHE) bei M+F so gut gefallen, daß man beschloß, diesen interessanten Umbau aus einer Heeresfeldbahn-Diesellokomotive ebenfalls als Modell zu fertigen. Zur Messe in Nürnberg wurde dann bereits ein Handmuster der Lok ausgestellt. Der Umbau durch die OHE ist der Maschine meines Erachtens optisch sehr gut bekommen. Die Vielzahl der angebauten Aggregate, Luftkessel und Leitungen gibt ihr ein ganz neues Gesicht. Als interessantes Detail sei hier der Fahrhebel vor der rechten Führerhaustür aufgezeigt, der dazu dient, die Lok von außen, auf dem Trittbrett stehend, zu steuern und so ein genauestes Rangieren erlaubt.

Das M+F-Modell trifft das charakteristische Aussehen des Vorbildes voll und ganz. Dank der angesetzten Teile und der filigranen Leitungen wirkt das winzige Maschinchen ganz entzückend. Dieser Eindruck kommt leider auf den Modellfotos nicht ganz zur Geltung; hier ist aber zu bedenken, daß es sich noch um das Handmuster handelt. Außerdem hatte das Modell zum Zeitpunkt der Aufnahme schon die Messe hinter sich und war etwas ramponiert. So kam es zu den windschiefen Griffstangen und Leitungen, die bei der Serienausführung vom Modellbauer sicher gerade angesetzt werden.

Nach Auskunft von M+F wird die Lok voraussichtlich im Juni 1980 lieferbar sein. Der Preis für diese Variante steht noch nicht fest. — Ich bin sicher, daß dieser hübsche Außenseiter den Beifall vieler Modellbahnfreunde finden wird.

Peter Schiebel

Ersatzteilprobleme?

Wir liefern prompt, überwiegend ab Lager.

Ersatzteile aller gängigen Fabrikate.

Bestellmerkblatt gegen adressierten

Rückumschlag.

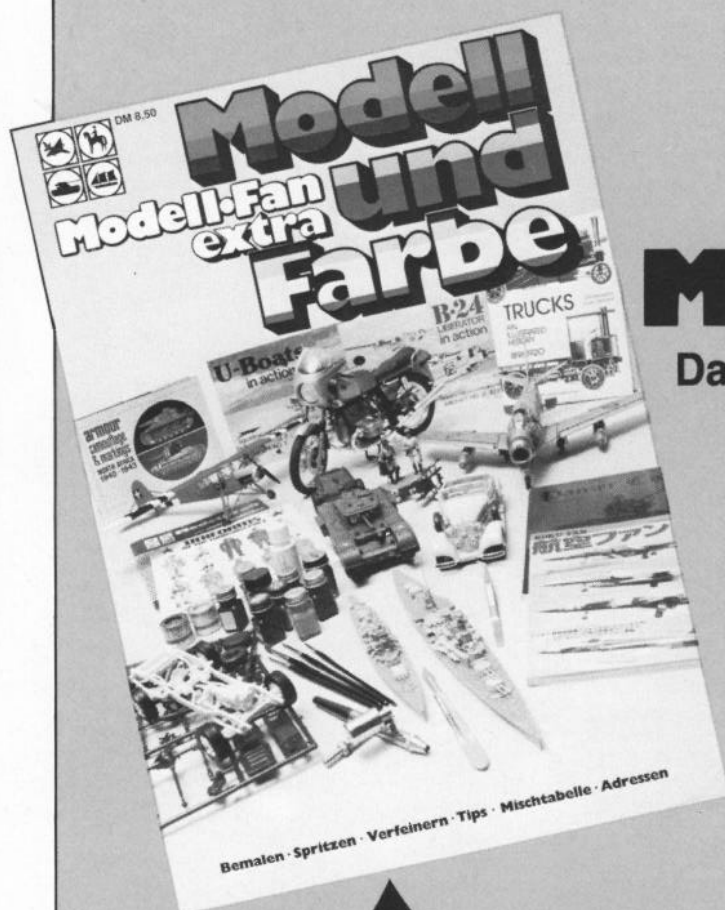
MODELLBAHN-ERSATZTEILDIENTST
3520 HOFGEISMAR

Bild 1: Diese Ansicht der OHE-Köf zeigt die angebauten Aggregate besonders gut
Foto: Volker Schäfer, Pöltz

Bild 2: Das M + F-Handmuster in der gleichen Ansicht.

Bild 3: Die linke Seite des Modells

Foto 2-3 Pauer



Ein Knüller für Modellbauer

Das Farbsonderheft von Modell-Fan

Viele versierte Modellbauer, aber vor allem auch Anfänger, wünschten sich ein Themen-Sonderheft, in dem alles über Bemalen und Spritzen von Plastik-Modellen zu finden ist, ob Flugzeuge, Schiffe, Fahrzeuge, Figuren oder Dioramen.

In diesem Sonderheft ist es nun zu finden, und vieles andere mehr, nicht theoretisch abgehandelt, sondern von erfahrenen Modellbauern aufbereitet, die Ihnen jetzt ihre Erkenntnisse und Erfahrungen, ihre Tips und Kniffe zur Verfügung stellen.

Die ganze Fülle der behandelten Themen können Sie natürlich nur überschauen, wenn Sie das Heft zur Hand haben, hier als Anregung einige Themen:

- | | |
|---|---|
| Pinself-Bemalung | Gewußt wie – kleine Pannenhilfe bei Mal-Problemen |
| Modell-Perfektion durch Alu-Folie | Farben für Militär-Kfz. |
| Mit Pistole und Kompressor | Natur-Metall-Finish |
| Anleitung und Tips zum Spritzen von Plastikmodellen | Pinself- oder Spritzverfahren |
| Markierungen – selbst gemacht | Von Planken, Aufbauten und Wellen |
| Farbmischtablette | Sprüh-Lack fürs Auto |
| Farbton-Vergleichstabelle Humbrol/Revell | Schnell-Orientierung über deutsche Tarnschemen |
| Tips fürs Abdecken – Tips zum Bemalen | Kleine Pannenhilfe bei Abziehbildern |

Umfang 64 Seiten, Preis 8,50 zuzüglich DM –,50 Portoanteil
Ausland: DM 10,-inkl. Versandkosten. Erhältlich bei:

Modell-Fan Leserservice
Postfach 106067, 2800 Bremen 1

Wir putzen alle

Ihre Schienen, ob N oder H0, mit unseren Schienenreinigungswagen! Sie sollten sich einen solchen zulegen und Sie werden überrascht sein, wie „kontaktfreudig“ Ihre Schienen und Fahrzeuge werden. Füllen Sie die Wagen nur mit unserem Schienenreinigungsmittel SR 24.

H0



Verlangen Sie in Ihrem Fachgeschäft den Herkat-Gesamtkatalog mit weiterem interessanten Zubehör für Modelleisenbahnen.



Herkat

Spielwaren

Gibitzenhofstr. 17 · D-8500 Nürnberg
Tel. (0911) 413672



Bild 1: So sah es am 4. 3. 1980 gegen 17 Uhr an der Unfallstelle aus.

Kleine Ursache, große Wirkung

Eine falsche Weichenstellung führte am 4. 3. 1980 zwischen Unter- und Obertürkheim bei Stuttgart zu einem Eisenbahnunfall mit einer beträchtlichen Auswirkung auf den Bahnverkehr zwischen Stuttgart und nach Ulm. Der Güterzug 53 641 von Mannheim nach Ulm hatte den Bahnhof Unter- türkheim durchfahren, nach 100 m war dann aber um 14.40 Uhr seine Fahrt zu Ende. An einer

Weiche sprangen die ersten vier Wagen aus dem Gleis. Die beiden ersten Wagen stürzten um, die zwei nachfolgenden gedeckten Güterwagen verkeilten sich und blieben in bedrohlicher Schräglage hängen. Das zweite Fahrzeug, ein Selbstentladewagen mit Schwenkdach, hatte das Schotterbett umgepflügt und einen großen Teil seiner Ladung aus Phosphor-Düngemittel verloren, an-

sonsten sah zunächst alles noch recht harmlos aus, allerdings blockierten die Wagen drei der vier Hauptgleise. Kurze Zeit nach dem Unfall gab es dann aber einige Aufregung am Ort des Geschehens. Es erschienen Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste, in weitem Umkreis wurde die Unfallstelle abgeperrt. Der Grund für diese Maßnahme, die den gesamten Verkehr zum Erliegen brachte,

Bild 2: Bis zum endgültigen Abtransport wurden die Artillerie-Granaten zunächst einmal neben der Unfallstelle gelagert.

Bild 3: Mit größter Behutsamkeit wurde die Munition aus dem dritten Wagen entladen.





war der dritte Wagen und seine recht brisante Ladung, die aus knapp 20 Tonnen Artillerie-Munition für die Bundeswehr bestand. Erst nachdem ein herbeigeholter Sprengstoff-Experte festgestellt hatte, daß es sich um Übungsmunition handelte, von der keine unmittelbare Gefahr ausging, konnte mit den Aufräumarbeiten begonnen werden. Der Munitionswagen wurde abgestützt und entladen und der Fernverkehr konnte wieder auf dem einzigen freien Gleis an der Unfallstelle vorbeigeführt werden. Nach 22 Stunden waren alle vier Gleise wieder frei, eine beachtliche Leistung, denn ein Schienenstrang war auseinandergerissen. Der Sachschaden belief sich auf 165 000 Mark.

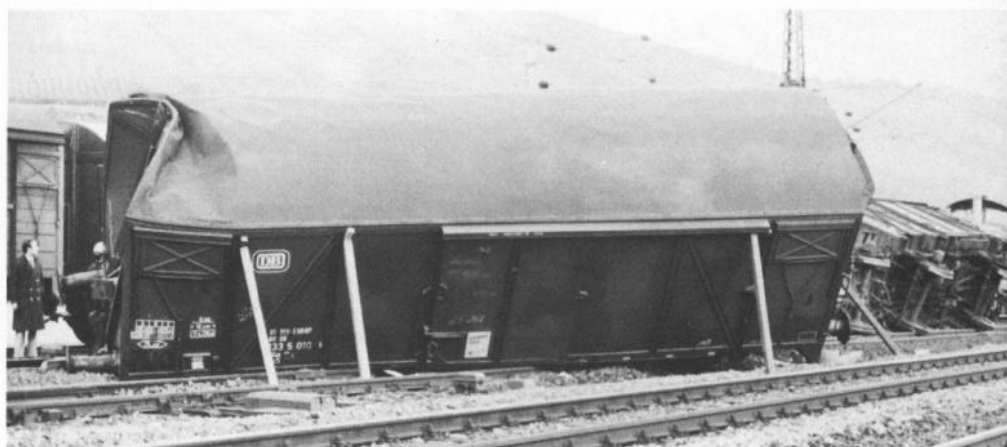
HO



Bild 4: In der Stirnwand des vierten Wagen steckte ein Puffer vom nachfolgenden Fahrzeug.

Bild 5: So hatten sich die Fahrzeuge ineinander verkeilt.

Bild 6: Der dritte und der vierte Wagen waren inzwischen abgestützt worden. **Fotos: HJO**



Tatzantrieb für Fahrzeuge der Baugröße 0

Eine wirklich interessante Neuheit erreichte uns von Eurotrain in Form eines Tatzantriebes für Modellfahrzeuge der Baugröße 0. Dieser Antrieb eignet sich besonders gut zur Motorisierung von Triebwagen und zum nachträglichen Einbau in Modelle, die zunächst ohne Antrieb geblieben waren. Der zum Preis von 125,- DM angebotene Tatzantrieb zeichnet sich durch die kompakte Bauweise und durch die hervorragenden technischen Eigenschaften aus. Kernstück des Antriebes ist einer aus der großen Serie der präzisen Faulhaber-Motoren, die allerdings nicht ganz billig sind. Bei Verwendung des neuen Tatzantriebes erübrigt sich der oft recht aufwendige Bau hochuntergesetzter Getriebe mit zum Teil recht großem Platzbedarf.

HO



Seite 23: Der neue Tatzantrieb von Eurotrain, empf. Verkaufspreis: DM 115,-.



Bild 1: Nur 16 Fahrzeuge des Aüe 302 waren Ende 1977 noch im Bestand der Deutschen Bundesbahn

D-Zug-Wagen der Deutschen Reichsbahn, Bauart 1928

Seit Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnlinie für den öffentlichen Verkehr von Nürnberg nach Fürth, am 7. Dezember 1835, sind Tausende verschiedener Typen von Reisezugwagen ent-

standen. Jede Bahnverwaltung ließ Fahrzeuge entwickeln, die meist nur auf die eigenen Belange, mitunter sogar nur auf bestimmte Strecken, zugeschnitten waren.

Allein in Preußen war die Vielzahl unterschiedlicher Wagen in den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts kaum noch überschaubar. Selbst die Einführung der preußischen Normalien brachte noch nicht den erwünschten Erfolg auf dem Wege zu einer Standardisierung im Bau von Reisezugwagen. Erst nach dem Zusammenschluß der Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn, am 1. April 1920, ließ sich durch das Typenprogramm neu zu beschaffender Reisezugwagen der Einheitsbauart eine gewisse Wende erkennen. Als zweite Generation neuer Schnellzugwagen mit Abteilen und Seitengang beschaffte die Deutsche Reichsbahn die Fahrzeuge der Einheitsbauart 1928 mit eingezogenen Einstiegen an den Wagenenden. Die Türen wurden parallel zur Seitenwand angeordnet und lagen nicht mehr, wie bei der ersten Generation der „Hechtwagen“, im abgeschrägten Wagenende.

Jene Wagen in genieteter Ganzstahlausführung wurden in großer Zahl mit unterschiedlicher Klasseneinteilung gebaut. Mit 319 beschafften Fahrzeugen erreichte der C4ü-28 die größte Stückzahl. Die Anzahl der Fenster und deren Breite wurden durch die Wagenklasse und durch die Anzahl der Abteile bestimmt. Ein Wagen der früheren 3. Klasse erhielt 10 Fenster im Bereich der Abteile und 2 etwas schmalere Fenster in den Toiletten. Als **Büe 354** fuhr am Ende des Jahres 1977 noch 23 dieser Wagen bei der Deutschen Bundesbahn.

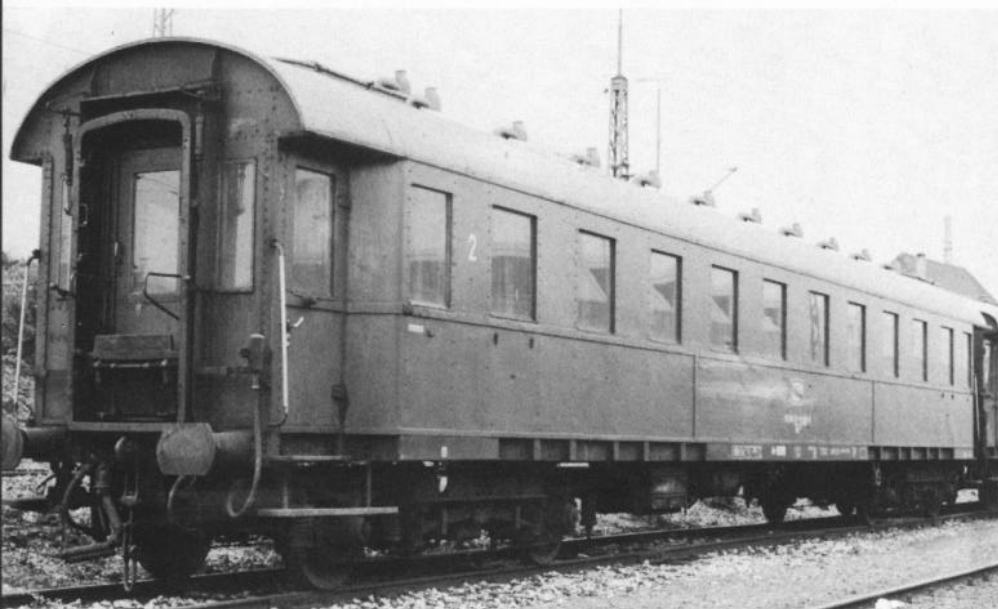


Bild 2: Dieser Büe 354 stammt aus einer Serie von 319 Fahrzeugen, die ab 1928 als C4ü-28 gebaut wurden.

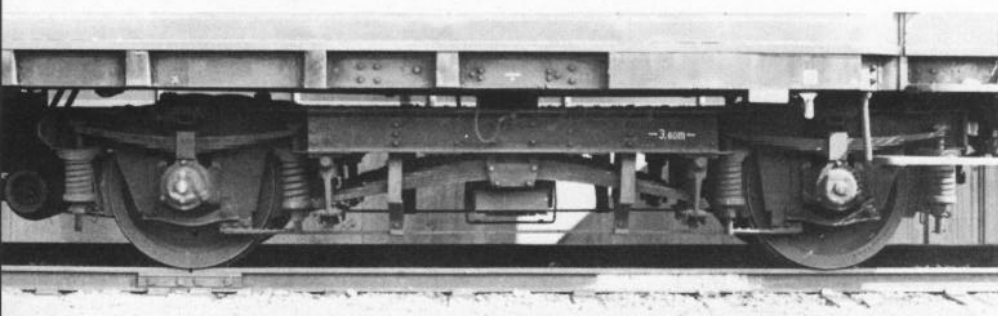


Bild 3: Die meisten Wagen der Bauart 1928 waren mit diesen genieteten Drehgestellen der Bauart Görlitz II schwer ausgestattet.

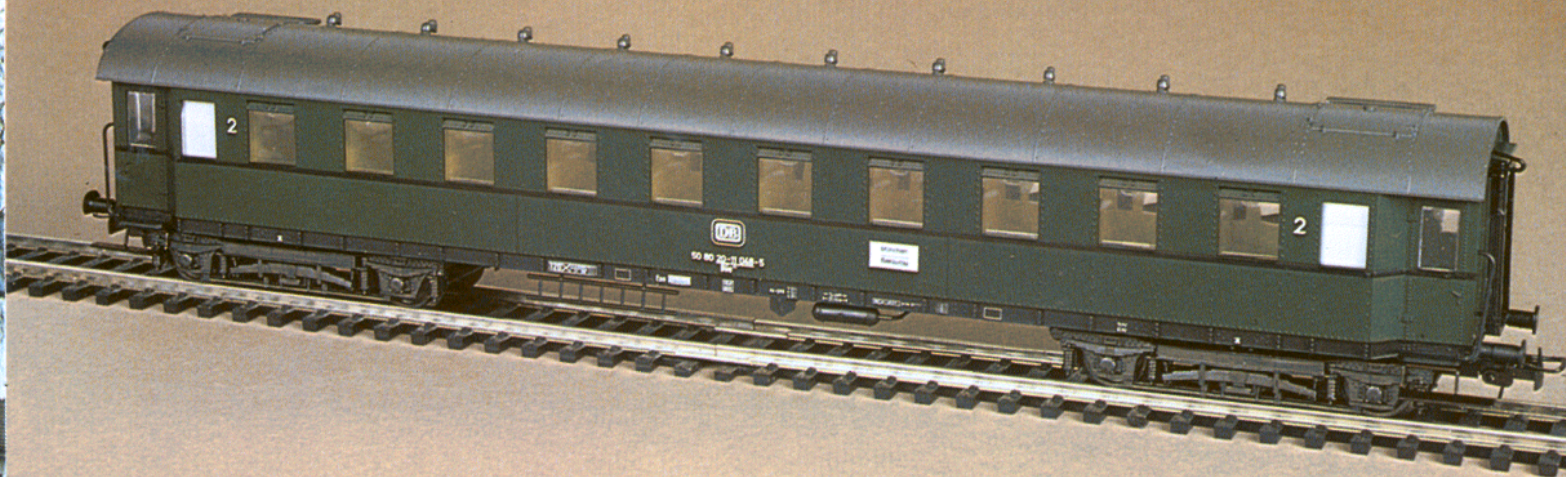


Bild 4: Derselbe Wagen wie unten von der anderen Seite und mit der UIC-Beschriftung.

Zur zweiten großen Gruppe zählten die 236 Fahrzeuge der Gattung AB4ü-28, von denen am 31. 12. 1977 noch 8 Wagen als **Bue 356** bei der DB fuhren. Von derselben Bauart wählte die DB eine größere Zahl von Wagen aus und ließ sie zu Beginn der fünfziger Jahre in Fahrzeuge der 1. Klasse umbauen. Ab 1967 fuhren diese Wagen dann mit der Gattungsbezeichnung **Aue 302**. Ende 1977 belief sich der Einsatzbestand noch auf 16 Fahrzeuge.

Eine gewisse Sonderstellung bei der früheren DRG nahmen die von der DB als **Aue 307** bezeichneten Wagen ein. Sie waren nach dem Konzept der Einheitswagen 1928 als A4ü-30 für die Hapag-Sonderzüge zu den Seehäfen Cuxhaven und Bremerhaven gebaut worden. Deshalb erhielten diese Wagen, mit sieben geräumigen Abteilen und mit 1 200 mm breiten Fenstern, die zusätzliche Bezeichnung Hapag-Lloyd. Am 31. 12. 1977 liefen von den 20 beschafften Fahrzeugen nur noch 5 Exemplare bei der DB.

Auf genau dieselbe Stückzahl belief sich am gleichen Stichtag der Bestand der **Bue 357**, von denen 10 Wagen als B4ü-30 für die Hapag-Lloyd-Sonderzüge gebaut worden waren. Jene Fahrzeuge hatten acht Abteile und eine einheitliche Fensterbreite von 1 000 mm.

Ein weitere Spielart der Einheitswagen der zwei-

ten Generation waren die dreiklassigen Fahrzeuge ABC4ü-29, von denen die DRG 128 Stück in Auftrag gegeben hatte. In der ursprünglichen Aufteilung des Innenraumes verfügten die Wagen über 1 Abteil der 1. Klasse mit einer Fensterbreite von 1 200 mm, über 3 Abteile der zweiten Klasse mit 1 000 mm breiten Fenstern und über 5 Abteile der 3. Klasse, deren Fensterbreite 800 mm betrug. Nur noch vier Exemplare befanden sich Ende 1977 im Bestand der DB; sie trugen die Gattungsbezeichnung **ABue 321**. Die meisten Wagen der vorstehend genannten Gattungen liefen auf den genieteten Drehgestellen der Bauart Götlitz II schwer.

Bis zum Erscheinen der Neubauwagen aus dem Beschaffungsprogramm der DB waren viele unserer Schnellzüge aus jenen schweren genieteten Wagen zusammengestellt.

Wieder einmal ist es der österreichischen Firma Liliput zu danken, daß sie sich älterer deutscher Reisezugwagen angenommen hat. So erschienen bereits im vergangenen Jahr gleich fünf verschiedene Fahrzeuge der Bauart 1928 in der Reichsbahn-Ausführung, eines so schön wie das andere. Bei diesen Modellen handelt es sich um exakte Nachbildungen in vorzüglicher Ausführung, auf die wir bereits im Journal 1/1980 hinweisen durften. Jeder Wagenpackung liegen zahlrei-

che zusätzliche Steckteile bei, außerdem austauschbare Kupplungsdeichseln, die mit den Roco-Kurzkupplungsköpfen ausgerüstet werden können.

Bis zum Erscheinen dieser Ausgabe werden dann auch die fünf Wagen in der DB-Ausführung im Fachhandel erhältlich sein. Ein erstes Muster des **Bue 354** mit der UIC-Nr. 20-11 048 konnten wir bereits während der Nürnberger Messe in Empfang nehmen. Vom selben Wagentyp in DRG-Ausführung unterscheidet sich das Fahrzeug nicht nur in der Beschriftung, sondern auch in der Farbgebung. Die Reichsbahn-Wagen sind in einem etwas helleren Grün gehalten.

Alle Modelle haben noch die früher üblichen Lüftungsöffnungen über den Fenstern, die beim Umbau der Wagen bei den meisten Fahrzeugen verschlossen wurden. Das Foto des **Aue 302**, aufgenommen im Jahr 1978 im AW Cannstatt, zeigt, daß es wieder einmal keine Regel ohne Ausnahme gibt, denn an diesem Wagen sind die Lüftungsöffnungen noch vorhanden.

So wie der Rheingold-Zug, wie die Garnitur der Eilzugwagen und wie die beliebten Schürzenwagen werden auch die D-Zug-Wagen der Bauart 1928 eine Menge von Freunden finden.

HO

Bild 5: Dies ist der C4ü-28 mit der Reichsbahn-Beschriftung und der etwas helleren Lackierung.

Alle Fotos: HJO





Bild 1: Krokodil 1189.02 bei Traunkirchen Nähe Traunsee auf der Salzkammergut-Linie Februar 1979.

Foto: A. Ritz

Das österreichische Krokodil

Der Anlaß zu diesem Artikel ist der letztmalige Einsatz eines österreichischen Krokodiles am 23. 11. 1979. An diesem Tag war die 1189.05 zum letzten Mal im Plandienst zu sehen. Derzeit ist diese Maschine in der Zugförderungsleitung von Attnang-Puchheim hinterstellt und erhält dort eine Fristausbesserung, um künftig für Sonderfahrten bereitzustehen.

Hiermit wird erstmals eine betriebsfähige Erhaltung einer Museumslokomotive durch die österreichischen Bundesbahnen praktiziert. Wie bekannt, wird diese Handhabung bereits seit länge-

rem bei den schweizerischen Bundesbahnen durchgeführt.

Außerdem ist vorgesehen, die 1189.02 oder 1189.09 in Wohlfurt als Denkmal aufzustellen.

Das Ausscheiden dieser interessanten Fahrzeugtype aus der Frühzeit der Elektrifizierung österreichischer Eisenbahnstrecken gibt Anlaß, einen geschichtlichen Rückblick auf die Entwicklung dieser Baureihe zu geben.

In den Jahren nach dem ersten Weltkrieg kam man in Österreich bei der Konstruktion von Elektrolokomotiven vom übersetzungslosen Stangen-

antrieb mit großen Motoren ab. An dessen Stelle traten durch Zahnräder gekuppelte Motoren. Noch waren die Konstruktionsmerkmale der Dampflokomotive allgegenwärtig, was sich gerade an dem österreichischen Krokodil in Form des Stangenantriebes zeigt. Nun aber zurück zur geschichtlichen Entwicklung dieser interessanten Ellok-Type.

Bei den früheren Elektrolokomotiven wurde ebenso wie bei den Dampfloks zwischen den einzelnen Verwendungsarten, wie spezielle Schnellzug- oder Güterlokomotiven, unter-



Bild 2: Die letzte Lok ihrer Gattung hier vor Ausfahrt mit Vershubgüterzug 75806 nach Gmunden, ausfahrend aus Attnang-Puchheim.

Foto: Chieslaci/Remscheid

den. So wurde bereits in den 20er Jahren eine leistungsstarke Elektrolokomotive für die elektrifizierte Arlberg-Strecke gefordert. Anfänglich war an 1E1 oder 1B+C1-Maschinen gedacht. Man ging dabei von einer Höchstgeschwindigkeit von 65 km aus, wobei auf 26 Promillrampen noch ein 260-Tonnen-Zug mit 50 km zu befördern war.

Die ersten konkreten Entwicklungspläne wurden von der AEG-Union in Zusammenarbeit mit der StEG vorgelegt. Hierbei wurde bereits eine Achsfolge 1 C+C 1 vorgeschlagen. Allerdings war es bei dieser vorgesehenen Konstruktion nicht möglich, mit einem Fahrzeugteil allein die Maschine zu bewegen. Besonders interessant erscheint, daß die Maschine mit drei Stromabnehmern ausgerü-

stet werden sollte, wobei der mittlere nur für Tunnelfahrten mit eingeschränktem Lichtraumprofil verwendet werden sollte. Als weiterer Vorschlag reichten die Firma BBC und die Wohlfurter Lokomotivfabrik eine Konstruktion mit der Achsfolge 1 C C 1 ein. Hierbei sollten die beiden Triebgestelle durch eine Brücke verbunden werden, auf der die beiden Führerstände sowie der Transfor-

Bild 3: 1189.05, 1189.04 und 1189.09 in der Zfl. Attnang-P. am 10. 7. 1977.

Foto: A. Zopf





Bild 4: Bis ins letzte Detail dem großen Vorbild nachempfunden ist das Österreichische Krokodil im H0-Maßstab von Roco.

Foto: HJO

mator und die elektrischen Einrichtungen Platz finden sollten. Dieser Vorschlag wurde von den österreichischen Bundesbahnen als geeignet akzeptiert. Die Erstbestellungen erfolgten im Jahr 1920 und sahen vorerst 3 Lokomotiven vor, die im Jahre 1923 dann als Baureihe 1100 angeliefert wurden. Die Stundenleistung betrug 1760 kW. Da diese neuen Elektrolokomotiven in Wien-Floridsdorf zusammengebaut worden waren, mußten die ersten Probefahrten auf der Pressburger-Bahn vorgenommen werden, der einzigen damals normalspurelektrifizierten Strecke. Diese Probefahrten verliefen sehr erfolversprechend trotz der auf dieser Bahn engen Kurvenradien, die aber aufgrund der Konstruktion des Krokodils ohne weiteres befahren werden konnten. Aufgrund dieser zufriedenstellenden Ergebnisse wurde von den österreichischen Bundesbahnen eine weitere Lieferung von 4 Maschinen dieses Typs in Auftrag gegeben. Aus dieser Serie wurde die 1100.07 als letzte am 20. 5. 1924 von den österreichischen Bundesbahnen übernommen.

Zu diesem Zeitpunkt beauftragte die österreichische Bundesbahn die Firmen Siemens sowie die Floridsdorfer-Lokomotivfabrik mit der Konstruk-

tion von Elektrolokomotiven mit Einzelachsantrieb. Nachdem sich jedoch herausstellte, daß diese Konstruktionsart zu aufwendig und zu teuer war, entschloß man sich zum Nachbau der inzwischen bewährten Baureihe 1100.

Gegenüber der ersten Lieferung unterschied sich diese Neubestellung durch diverse, kleinere bauliche Änderungen, aufgrund derer die Leistung um etwa 10 % erhöht werden konnte. Diese in den Jahren 1926 und 1927 angelieferten neuen Krokodile erhielten die Baureihenbezeichnung 1100.100. Auch konnte die Höchstgeschwindigkeit aufgrund verbesserter Konstruktion auf 75 km erhöht werden. Das Gesamtgewicht stieg etwa um 3 Tonnen auf insgesamt 116 Tonnen an.

Wie geplant, kamen die Krokodile der Baureihen 1100 und 1100.1 auf der Arlbergstrecke im Schnellzugdienst zum Einsatz und befriedigten vollauf. Auch auf der Brennerbahn waren sie in den damaligen Jahren anzutreffen. Erst in der Zeit der Reichsbahn wanderten diese Elektrolokomotiven nunmehr als Baureihe E 89¹ und als Baureihe E 89¹ bezeichnet von ihren ursprünglichen Einsatzorten ab und kamen nach Bischofshofen, Salzburg, Attnang-Puchheim, wo sie speziell auf

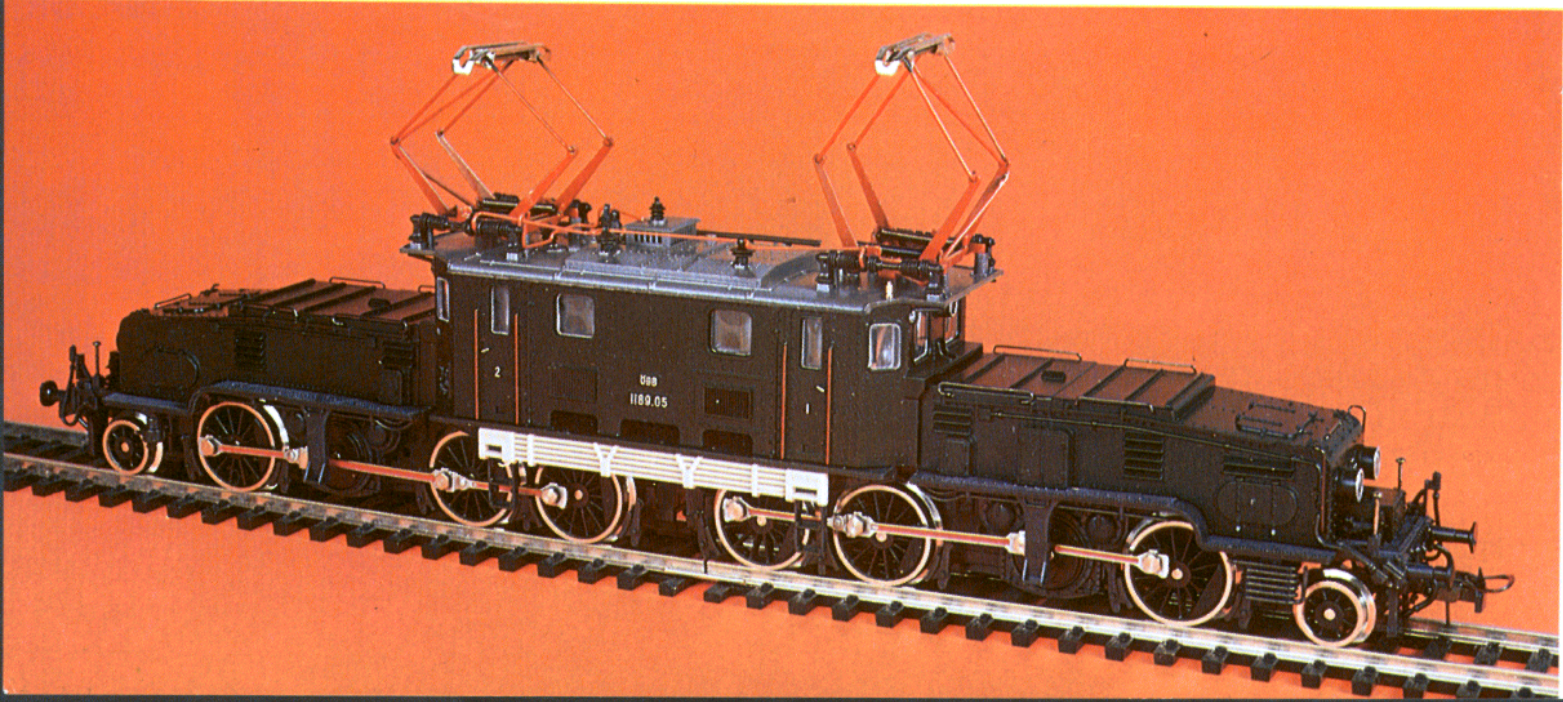
der Salzkammergut-Linie verkehrten. Gerade in dem letztgenannten Gebiet um Attnang-Puchheim verkehrten sie bis zu ihrer Ausmusterung. Im Jahre 1944 mußte die E 89 007 aufgrund eines schweren Bombentreffers in Innsbruck ausgemustert werden. Die ebenfalls kriegsbeschädigte E 89 001 konnte jedoch nach Kriegsende aus vorhandenen Ersatzteilen wieder aufgebaut werden. Die übrigen Krokodile überstanden den 2. Weltkrieg unbeschadet.

Interessant ist hier, daß in den Jahren von 1945–1948 zwei Lokomotiven dieser Type, die E 89 002 und 006 an die schweizerischen Bundesbahnen verliehen waren. Die nach dem 2. Weltkrieg neugegründete ÖBB zeichnete die vorhandenen Maschinen in die Baureihen 1089 und 1189 um. Ab 1969 wurden alle Krokodile in der Zugförderungsleitung Attnang-Puchheim zusammengezogen.

Auch heute noch stellt Attnang-Puchheim für den Liebhaber alter österreichischer Ellok-Baureihen einen Sammelplatz verschiedener, interessanter Altbau-Elektrolokomotiven dar. So kann man dort eine Vielzahl von Baureihen antreffen. Im einzel-

Bild 5: Neben dem grünen Krokodil liefert Roco das Modell auch mit anderen Betriebsnummern mit einem roten Gehäuse.

Foto: HJO



nen handelt es sich hierbei um folgende Typen: 1041, 1141, 1045, 1145 und 1080. Außerdem sind natürlich auch hier aus den umliegenden Bahnbetriebswerken noch weitere interessante Ellok-Baureihen zu sehen. Abschließend bleibt nur zu hoffen, daß das für den Museumsbetrieb erhaltene Krokodil 1189.05 noch möglichst oft in seiner angestammten Heimat vor Sonderzügen anzutreffen ist. Wieder einmal mehr hat die österreichische Bundesbahn hier bewiesen, daß Traditionspflege groß geschrieben wird.

C. ASMUS

Quellen-Angaben:
Österreichische Lokomotiven
Eisenbahn-Steckbrief E 2 und
Schienenverkehr aktuell 2/80.

Ergänzung zum Beitrag von C. Asmus über das österreichische Krokodil

Beim Vorbild ist das österreichische Krokodil nun aus dem planmäßigen Dienst ausgeschieden und wird nur noch anlässlich von Sonderfahrten im Betrieb zu sehen sein.

Viel günstiger ist die Situation auf unseren Modellbahnanlagen in der Nenngröße H0, seit uns Roco das fabelhafte Modell dieser Lok beschert hat. Sowohl in der Technik als auch in der reich detaillierten Ausführung ist diese Maschine eines der besten Modelle, das bislang aus der Großserienfertigung kam. Geliefert wird die Lokomotive mit rotem und grünem Gehäuse; besitzen sollte man eigentlich beide Ausführungen.

HO

Suche

Eisenbahnen, Dampfmaschinen, Schiffe,
Blechspielzeug aus der Vorkriegszeit.

Josef Holzapfel

8031 Gut Rottenried Tel. 081 05/82 65

ACHTUNG!

Redaktionsschluß
für Eisenbahn-Journal 3/80
ist der 30. April 1980.

Messe-Streiflichter '80

Ganz ohne Zweifel bot Nürnberg in diesem Jahr eine Superschau neuer Eisenbahnmodelle, zusammenaddiert sicher mehr als je zuvor. Vieles davon wird sicherlich auch im Laufe der nächsten 18 Monate erscheinen; manches Modell wird aber zu der großen Zahl jener Schaustücke zu zählen sein, die dann auch noch ein zweites Mal gezeigt werden, die aber Unikate bleiben. Über solche Dinge in Bildreportagen und seitenlangen Abhandlungen zu berichten, hieße Platz verschwenden. Sollten sich dann manche Sachen doch noch realisieren lassen,

werden wir mit Sicherheit darauf zurückkommen.

Leider war auch bei den etablierten Herstellern wenig Fertiges zu sehen. Viele Fahrzeuge waren gerade noch rechtzeitig als Handmuster zur Messe fertig geworden; einiges wird sich daran bis zum Beginn der Serienfertigung noch ändern. Bei weiteren Neuheiten blieb es zunächst sogar nur bei mehr oder weniger stark retuschierten Abbildungen; auch hier wird man das Erscheinen der Modelle abwarten müssen. Dann, wenn die Fahrzeuge fertig

sind, stellen wir sie gerne in unserem Neuheiten-Journal vor. Jetzt wollen wir uns aber darauf beschränken, einen kurzen Messeüberblick zu geben, gegliedert nach Baugrößen und Sparten.

Die großen Spurweiten

Bei **Lehmann** ist die Schmalspur-Diesellok 251 902 jetzt fertig und hervorragend ausgefallen; sie verfügt nicht nur über ein sehr realistisches elektronisch erzeugtes Dieselgeräusch, sondern

Bild 1: V 65 von Eurotrain in Spurweite 1

Werksfoto



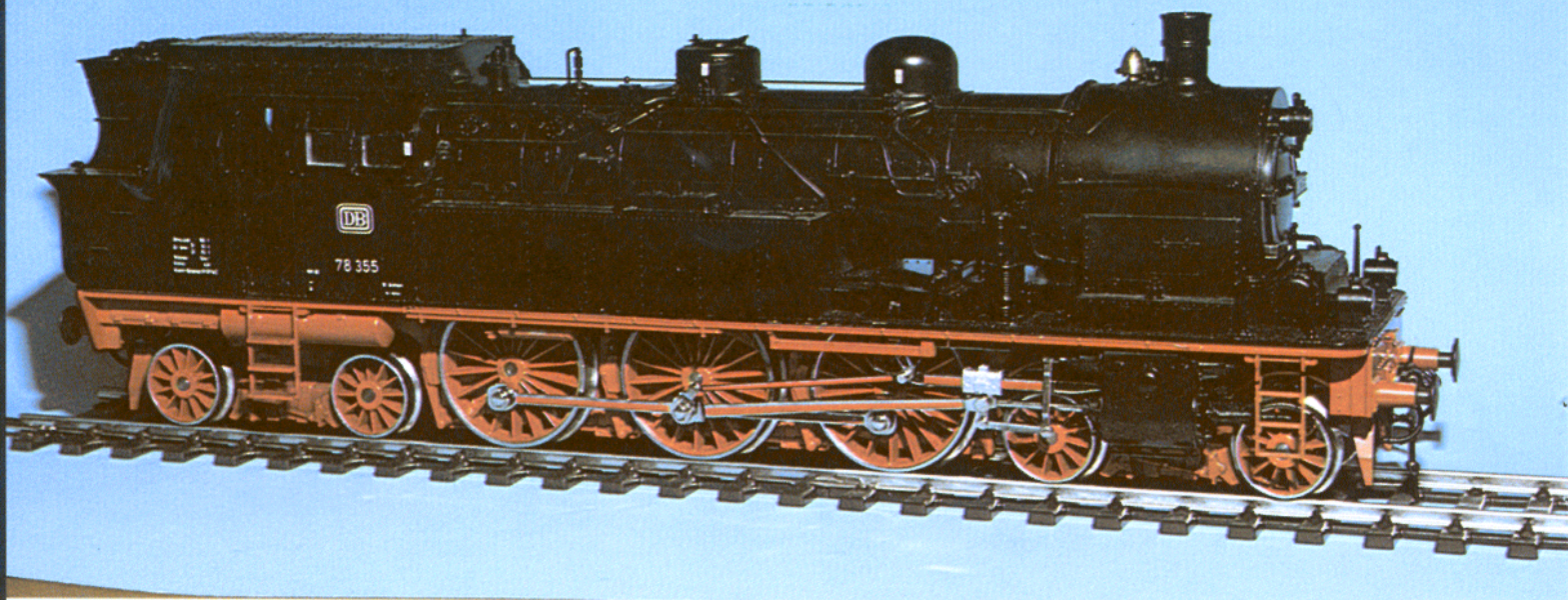


Bild 2: In der Spurweite 1 schuf Märklin als große Überraschung die BR 78

Foto: HJO



Bild 3: LGB BR 251 in der Spurweite IIm

Foto: HJO

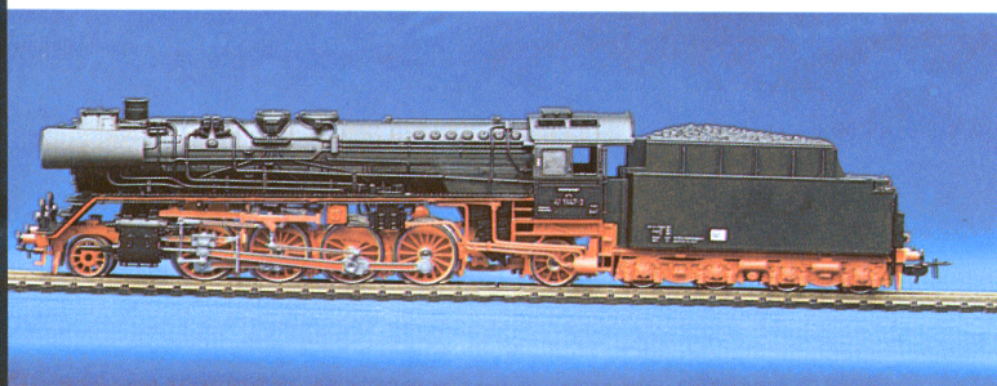


Bild 4: PICO BR 41 in der DR-Ausführung mit Reko-Kessel

Foto: Paur



Bild 5: Günther-Nietentender für die Roco 01.

Foto: HJO

auch über ein Hornsignal. Fertiggestellt ist außerdem der kleine Nebenbahn-Triebwagen samt Beiwagen.

In der Baugröße I schuf **Märklin** die Personenzug-tenderlokomotive 78 355 der DB in einer Ausführung, die jene der P 8 noch übertreffen wird. Neu ist auch ein Großraum-Selbstentladewagen der Gattung Fad 168.

Fulgurex brachte Vieles und Kostbares in den Baugrößen I und 0, darunter eine wunderschöne Einheitslok der Baureihe 01 in der Größe 0 und eine kleine Shay in 0e, ein Maschinchen zum Verlieben. Insgesamt gesehen wurde eine außerordentlich gute Qualität zu akzeptablen Preisen geboten.

Sehr groß war auch das Angebot bei **Eurotrain**. Star im Programm ist zweifellos die BR 96 in der Baugröße 0. Ein technisches Meisterstück ist die V 65 in der Nenngröße I mit einem hydraulischen Getriebe. In derselben Größe wurde die Tenderlok der BR 69 vorgestellt; hervorragend auch die Garnitur ET 85/ES 85 in der Baugröße 0.

Darüber hinaus gab es noch eine Menge handwerklich erstklassiger Modelle, darunter die vorzügliche BR 03 von **Gebauer**. Am Stand von **Nümo** fanden wir eine sehr gute V 29 im Maßstab 1 : 22,5, bei **Spring** einen schönen Speisewagen und bei **Besenhart** eine Serie bildschöner Wagen in der Baugröße 0. In derselben Größe zeigte **Sauer** insgesamt dreißig Modellwagen, und **SCE** liefert nun alle bereits im vergangenen Jahr angekündigten Fahrzeuge.

Auf die herrlichen und bereits lieferbaren Mallet-Schmalspurmaschinen von **Heimu** gehen wir an anderer Stelle dieser Ausgabe ausführlicher ein. Erwähnen sollte man auch noch die feinen Live-steam-Modelle von **Beck** und als größtes Stück der Schau die mächtige BR 01 von **Zimmermann** für die 5-Zoll-Spur.

Modelle der Baugröße H0

Den Löwenanteil am Modellbahnmarkt hält immer noch die Baugröße H0; dementsprechend groß war auch das Neuheitenangebot. Eine Menge von langgehegten Wünschen wird im Jahr 1980 erfüllt werden. Bei **Fleischmann** war eine fast serienreife Tenderlok der BR 89⁹ in Ganzmetallausführung zu bewundern, dazu eine Serie herrlicher Güterwagen nach alten und neueren Vorbildern. Mit Ungeduld wird man aber auch die Garnitur der vierachsigen preußischen Abteilwagen in Reichsbahn-Ausführung erwarten.

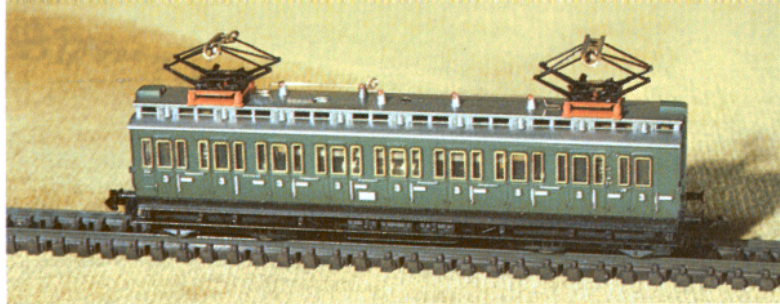
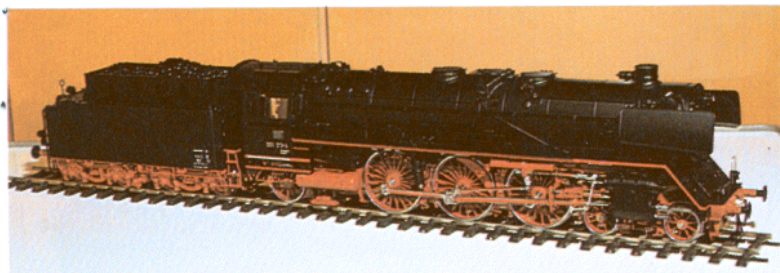
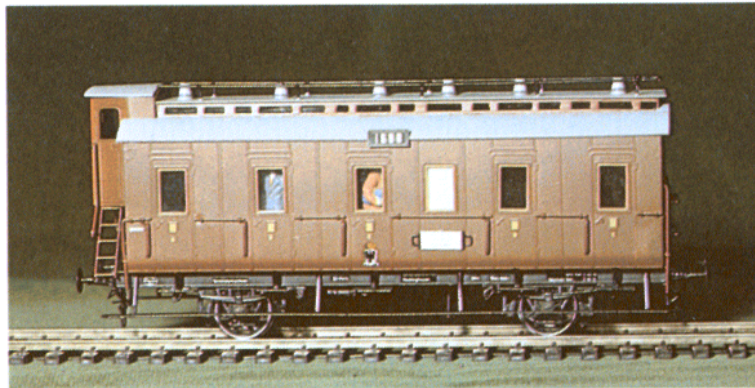
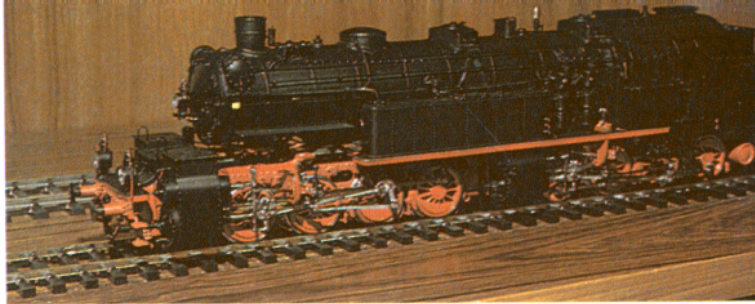


Bild 6: Arnold ET 88 in Spur N Foto: Schiebel

Bild 8: BR 96 in Spur 0 von Eurotrain Foto: HJO

Bild 9: Einer der neuen Wagen von Sauer in „0“ Foto: Schiebel

Bild 7: BR 01 von Fulgurex in Spur 0. Foto: HJO



Sehr viel hat sich **Fulgurex** vorgenommen. Im Mai soll die BR 75¹⁻³ ausgeliefert werden, und bis zum Jahresende ist dann die Fertigstellung der BR 92²⁻³ vorgesehen. Die weitere Planung sieht u. a. die Fertigung der BR 65 und der BR 82 vor. Beides sind Modelle, die schon lange auf vielen Wunschlisten stehen.

Günther liefert seit der Messe den entzückenden kleinen Nebenbahntriebwagen VT 70.5 und hat den neuen Nietentender der Bauart 2'2' T 32 fertig. Gezeigt wurde auch der Prototyp des Steuerwagens ES 85 40 mit Mitteleinstieg, der beim Vorbild einst von der Müglitztalbahn kam und mit dem ET 90 lief. In Kürze wird dann auch noch der „Rübezahl“-ET 89 seiner Vollendung entgegenzusehen.

Bei **Lima** wird man abwarten müssen, was von den diversen Ankündigungen im Laufe des Jahres verwirklicht wird. Angekündigt wurden verschiedene Elektrolokomotiven und der Intercity-Schnelltriebwagen 403 der DB.

Liliput ist mit der Auslieferung der Neuheiten des letzten Jahres etwas in Verzug geraten. Zu sehen war aber eine fast fertige BR 42, die mit Sicherheit wieder zu den Meistermodellen zu rechnen ist. Groß war die Begeisterung über die Ankündigung, als nächste Dampflokneuheit die BR 95 in vier verschiedenen Ausführungen zu bringen. Lieferbar sind jetzt die bestens ausgeführten D-Zug-Wagen der Bauart 1928 mit UIC-Beschriftung. Außer einer BR 120 hat **Märklin** in diesem Jahr nur noch eine belgische Elektrolok, Farbvarianten vorhandener Modelle, einige neue Wagen – darunter drei Oldtimer – und eine kleine Tenderlok in Einfachst-Ausführung anzubieten.

Pico

Diesmal wurde das nun endgültig fertiggestellte H0-Modell der BR 41 DR-Ausführung mit Reko-Kesseln in Nürnberg sowohl als auch in Leipzig gezeigt. Das Modell ist überaus feindetailliert.

Rivarossi will ab Oktober eine BR 96 der Bauart 1923 zur Auslieferung bringen, ein Modell, dessen Erfolg mit Leichtigkeit vorherzusagen ist, zumal der Preis noch in einem akzeptablen Bereich liegen wird. Sofort lieferbar ist die BR 01, die nun in der DB-Ausführung mit Witte-Bleichen und mittig angeordneten Pumpen produziert wird.

Über die Neuheiten von **Roco** konnten wir bereits in der letzten Ausgabe berichten. Erwähnt werden soll aber, daß das in Nürnberg gezeigte Modell der BR 23 mit Sicherheit wieder ein großer Verkaufs-

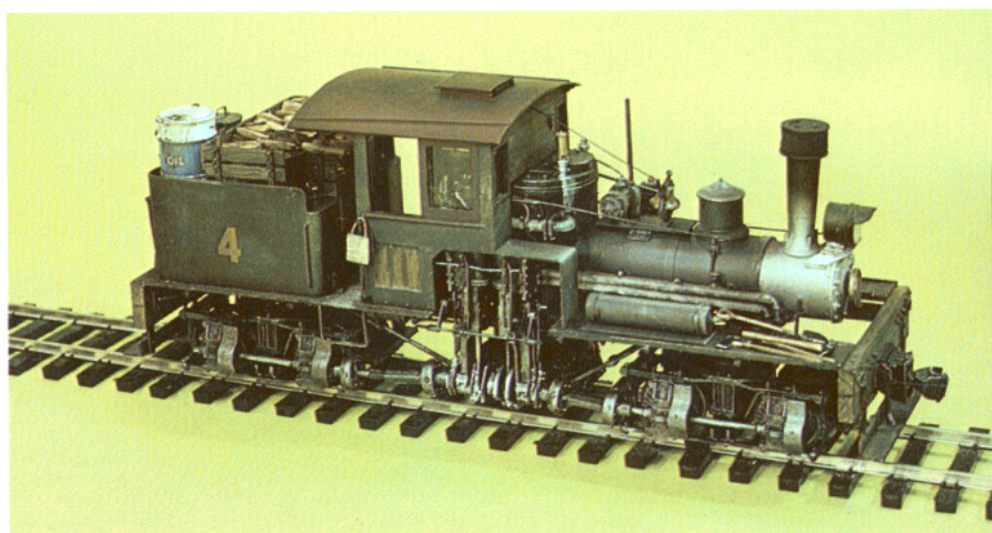


Bild 10: Shay in Spur 0 Schmalspur von Fulgurex. Foto: HJO



Bild 11: Spring DSG-Speisewagen im Maßstab 1 : 32. Foto: Schiebel

Bild 12: Der ES 85 40 mit Mitteleinstieg von Günther. Foto: HJO



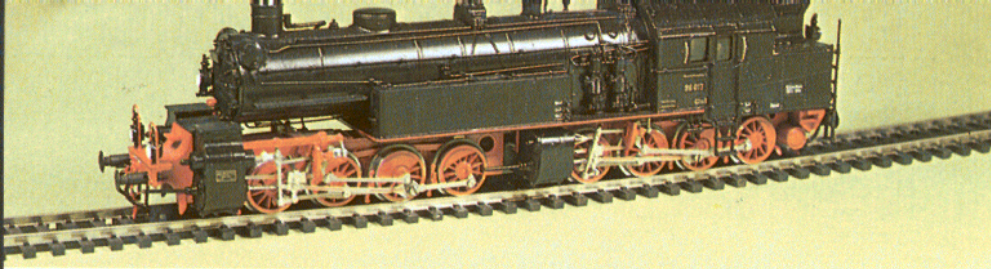


Bild 14: Arnold BR 78 in Spur N

Foto: Schiebel

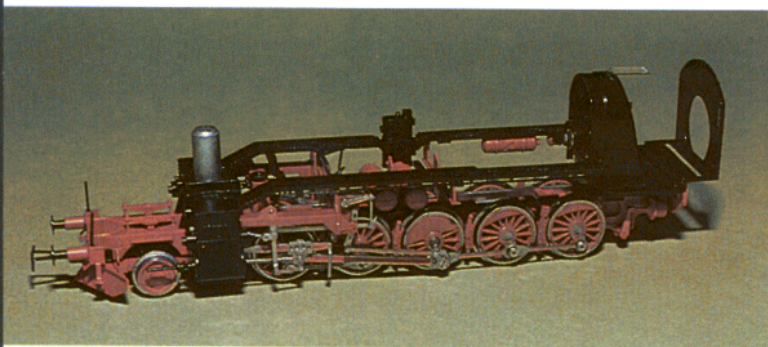
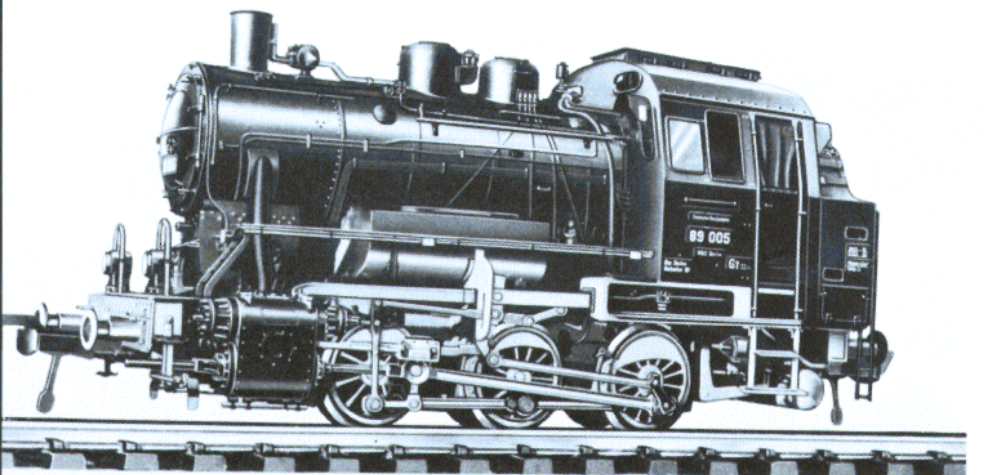
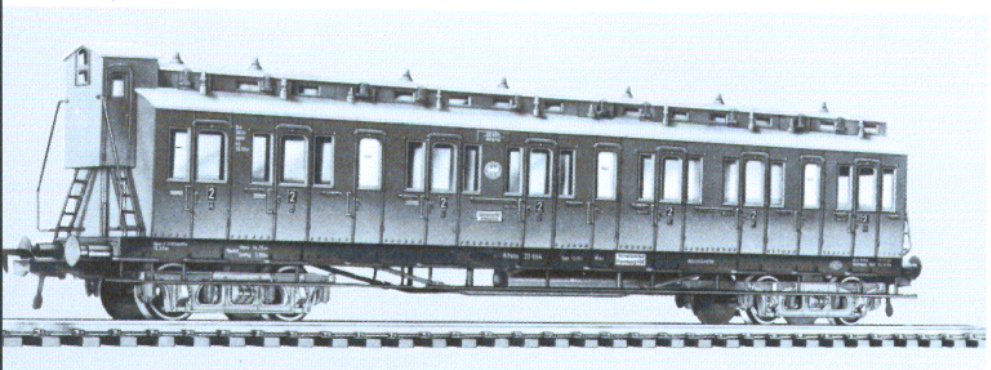
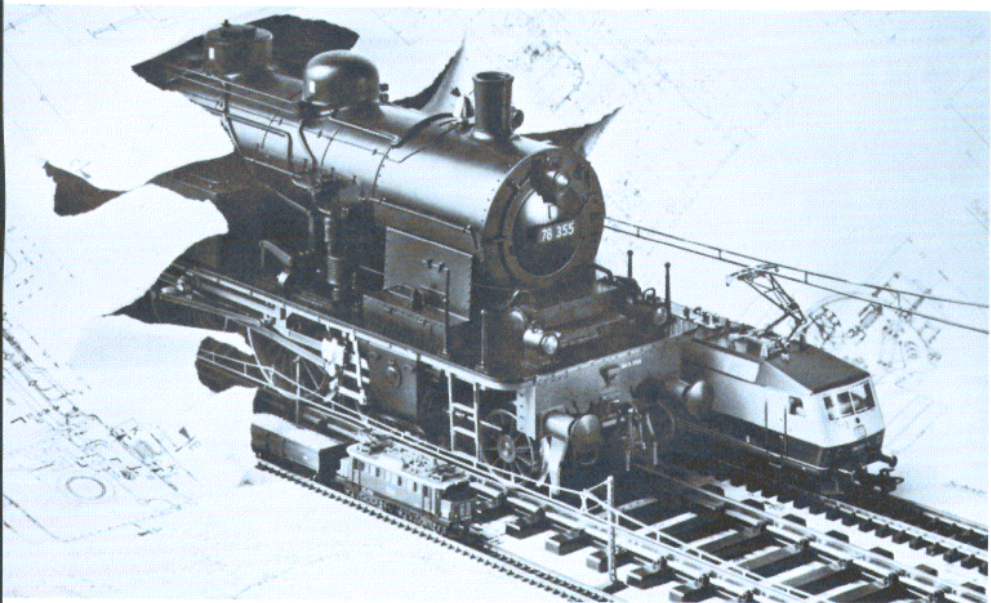


Bild 13: Rivarossi BR 96 in Spur H0.

Bild 15: Fertiges Liliput-Fahrwerk der BR 42

Bild 16: Drei der interessantesten Märklin-Neuheiten in drei Baugrößen Z, I, H0.

Foto: HJO



erfolg werden wird. Zuvor, noch vor dem Sommer, kommen aber der Triebwagen ET 85 und der Steuerwagen ES 85 in den Handel, dazu noch die attraktiven Fernreisewagen von der Touristik-Union International (TUI). In Arbeit befindet sich auch die BR 103, eine österreichische Ellok, eine italienische Ellok, eine achtsachsige Straßenbahn und viele Wagen.

Von **Trix** darf man bereits im Juli die Neuauflage des überarbeiteten Nebenbahn-Triebwagens VT 75.9 und des Beiwagens VB 140 erwarten. Zum selben Zeitpunkt sollen dann auch die alten dreiachsigen D-Zug-Wagen der Königlich Bayerischen Staatsbahn fertig sein. Neu sind auch einige Güterwagen, darunter auch ein weiteres Modell nach bayerischem Vorbild.

Zur Messevorschau über **M+F** ist noch nachzutragen, daß man in Fürstentum Bruck ein Modell der Diesellok V 65 entwickelt, dafür aber die Ellok E 95 aus dem Lieferprogramm gestrichen hat.

Schmalspurbahnen

Bei den Schmalspurbahnen in H0e und H0m behält **Bemo** die führende Position. Die Modelle der sächsischen VI K und deren Nachbauten und die württembergische TS 5 stehen 1980 auf der Lieferliste, dazu weitere Schmalspurwagen und verschiedene Modellbauteile.

Modelle der Baugröße N

Arnold überraschte die Messebesucher gleich mit einer ganzen Fülle neuer Modelle. Dazu zählen die Dampflokomotiven der BR 55 und BR 78, außerdem der Oldtimer-Triebwagen ET 88 mit dem Beiwagen ES 88. Hinzu kommen Modellvarianten und als besonderer Leckerbissen eine Garnitur Reisezugwagen der berühmten Bauart „Langenschwalbach“.

Auch **Fleischmann** bringt eine Tenderlok der BR 78, glücklicherweise aber eine andere Variante, dazu auch hier eine Garnitur vierachsiger preußischer Abteilwagen. Eine niederländische Ellok, drei neue IC-Schnellzugwagen und drei Güterwagen sind ebenfalls in der Neuheitenliste enthalten. Ein Riesenprogramm hat sich **Roco** auch in der Baugröße N vorgenommen. An erster Stelle sind die Stromlinien der BR 03¹⁰ zu nennen und ein kompletter Zug der berühmten und beliebten Schürzenwagen der früheren Deutschen Reichsbahn. Angekündigt – voraussichtlich aber erst für das Jahr 1981 – wurde das Modell der schweren Güterzuglok der BR 44. Früher erwarten darf man eine Serie neuer Wagen und die Varianten bereits vorhandener Modelle.

Minitrix bringt die bayerische G 3/4 H in ihren früheren Originalfarben und drei bayerische Länderbahn-Güterwagen, die jenen der Baugröße H0 entsprechen. Ganz neu sind die S-Bahn-Nahver-

Bild 17: Gleich in beiden Baugrößen wird es eine komplette Garnitur vierachsiger preußischer Abteilwagen von Fleischmann geben.

Bild 18: Ein Supermodell in Ganzmetallausführung ist diese Lok der BR 89⁹ von Fleischmann in der Baugröße H0.

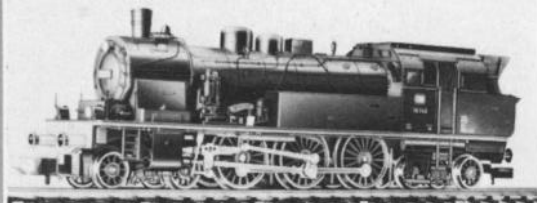


Bild 19: In der Baugröße N wird die BR 78 von Fleischmann erscheinen.

Bild 20: Zu den Wunschmodellen zählt diese Tenderlok der BR 95 von Lilliput, die bis zum Jahresende in der Baugröße H0 entstehen soll.

kehrswagen ABx 791, Bx 794 und Bxf 796, zu denen dann auch die Ellok 111 in entsprechender S-Bahn-Farbgebung geliefert wird. Weitere Neuheiten sind die englische Weltrekord-Dampflok „Mallard“ und eine Reihe von Fahrzeugen als Varianten bekannter Modelle.

Modelle der Baugröße Z

Vielbeachteten Zuwachs erhielt die **Märklin mini-club** mit den Lokmodellen der BR 86 und der E 44 in allerfeinster Ausführung. Freuen darf man sich aber auch auf die dreiachsigen Umbauwagen und auf einen dreiachsigen Packwagen der preußischen Bauart Pw3 – pr 02. Zwei Güterwagen und nützliches Zubehör waren außerdem unter den Neuheiten.

Das Zubehör

Auch beim Zubehör ließ sich in diesem Jahr ein erfreulicher Trend zu realistischen Modellen erkennen. **Faller** schuf neue Brücken im alten Stil, darunter eine sehr ansprechende Turmbrücke in den Baugrößen H0 und Z, sowie einen hübschen Bahnhof in H0. Für die N-Bahner gibt es eine Bahnhofshalle mit Glasdach und eine Kiesverladestelle mit Mechanik. Viel Anklang fand eine neue und längere Hintergrundkulisse.

Kibri hat als Prunkstück das mächtige Rathaus Leer im H0-Maßstab geschaffen, dazu drei passende Stadthäuser. Auch in der Größe N kommt

Bild 21: Nach diesem Vorbild schuf Roco das H0-Modell der 23 105, die wieder ein Verkaufsschlager werden wird.

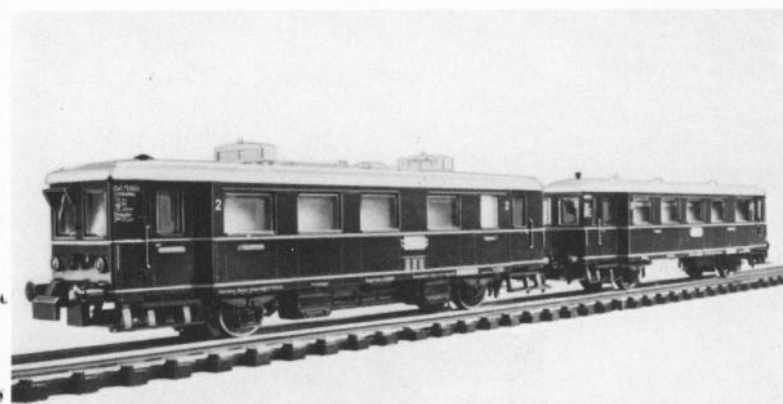
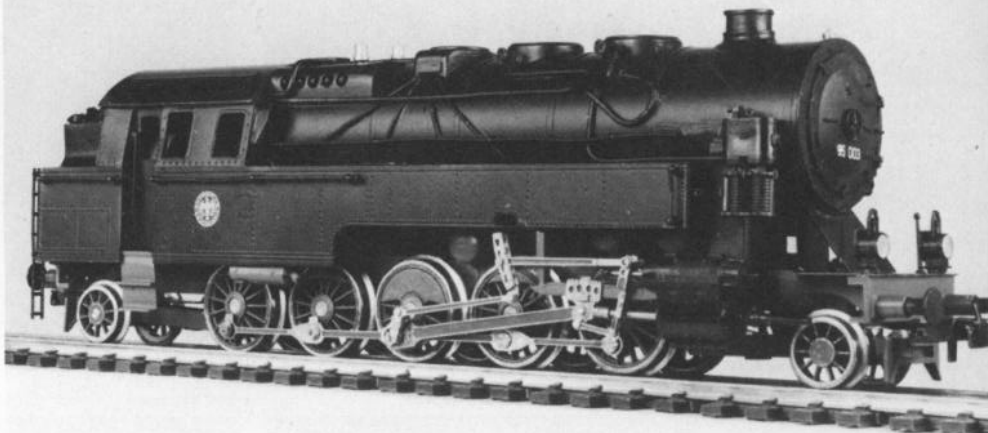


Bild 22: Überarbeitet und verbessert feiert der Nebenbahn-Triebwagen VT 75/VB 140 in der Baugröße H0 eine Wiedergeburt bei Trix.

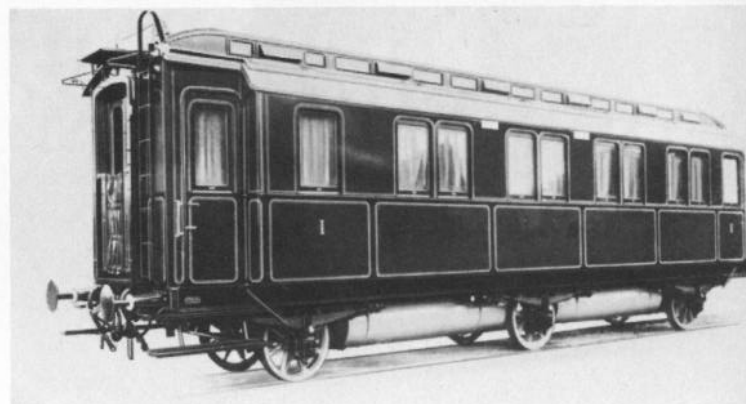


Bild 23: Ebenfalls im H0-Maßstab bringt Trix eine aus drei Wagen bestehende Garnitur alter bayerischer D-Zug-Wagen.

Bild 24: Auch die Stromlinienlok der BR 03¹⁰ in der Baugröße N war sicherlich eine gute Wahl.

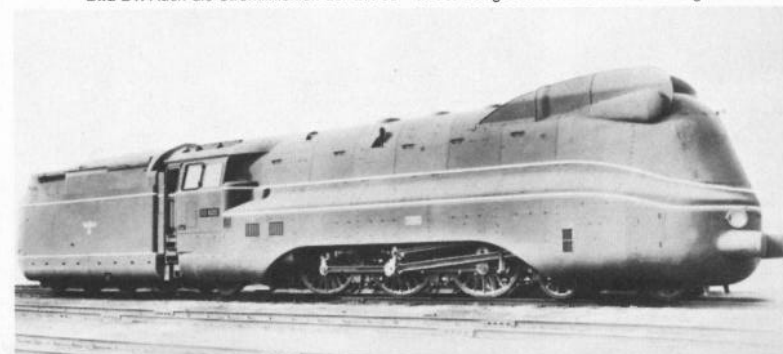


Bild 25: Auch bei Minitrix werden einige attraktive Neuheiten erscheinen, so der S-Bahn-Zug aus dem Düsseldorfer Raum. Das Foto zeigt den Steuerwagen der Garnitur.

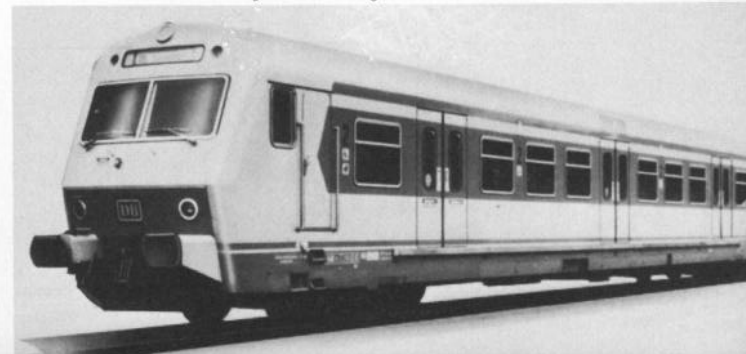




Bild 26: Den Bahnhof Neuffen liefert Vollmer in 3 Baugrößen Z, N und H0. Bild 16-26: HJO

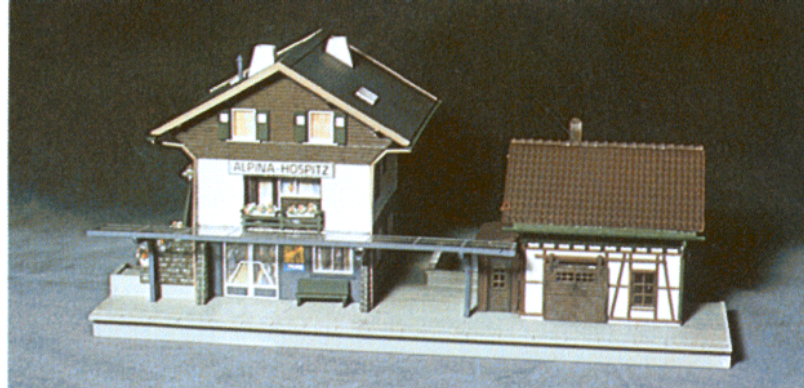
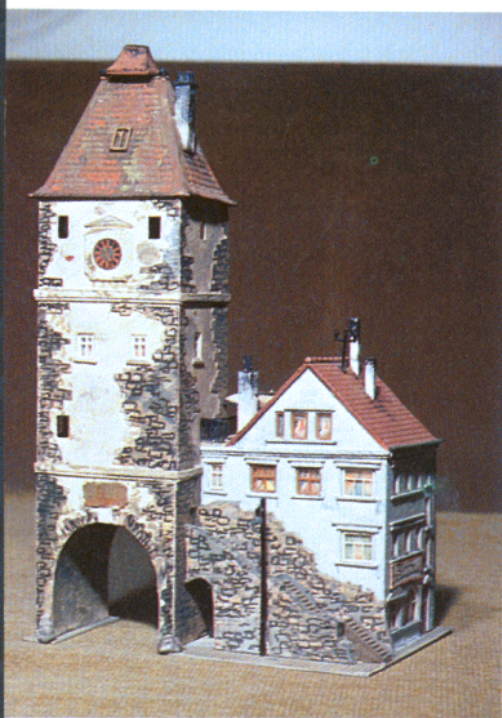


Bild 27: Der neue Faller-Bahnhof Alpina Foto: Schiebel

Bild 28: Ein hübsches altes Hotel Wittelsbacher Hof (N) Foto: Schiebel



Bild 29: Eines der neuen imposanten Faller-Brückenbauten (H0). Foto: Schiebel



ein schmuckes Rathaus, außerdem ein Bürger- und ein Patrizierhaus sowie eine Großbekohlungsanlage. Sehr schöne neue Modelle gibt es auch in der Baugröße Z, darunter eine Stadtkirche mit zwei Türmen.

Sehr viele Neuheiten präsentierte **Pola**. Hier erscheinen für die LGB ein schöner alter Bahnhof, in der H0-Größe ebenfalls ein Bahnhof, ein alter einständiger Lokschuppen und der Wasserturm von Schiltach. Für die N-Bahn kommen ein Stadtturm mit Wohnhaus und das Hotel Wittelsbacher Hof.

Preiser bringt Bundeswehrsoldaten, Politiker beim Staatsbesuch, Fotografen, Kraftfahrer, Beifahrer, Motorräder und historische Fahrzeugmodelle.

Wie immer, hatte auch **Vollmer** wieder einige besondere Stücke ausgestellt. Den Bahnhof Neuffen gab's gleich dreimal, in den Baugrößen

H0, N und Z. Das Münchner Rathaus wird nun auch in der Baugröße N gefertigt. Straßenpflasterfolie und diverses Bahnzubehör findet man in der H0- und in der N-Größe. Neu ist auch ein sehr ansprechender Modellhintergrund „Stadt am Fluß“ nach Originalfotos.

Modellautos in der Nenngröße H0

Ganz groß steigt **Herpa** in diesem Jahr in das Autogeschäft ein. Neben einigen neuen Pkw gibt es eine große Serie von Sattelschleppern.

Auch bei **Kibri** erscheinen mit vier schweren Nutzfahrzeugen wieder recht interessante Neuheiten.

Bei **Wiking** werden 1980 drei neue Pkw-Typen und eine größere Zahl von Nutzfahrzeugen unterschiedlicher Größe in die Produktion gehen, darunter als Veteran ein Büssing-Lastzug.

H0

◀ Bild 30: Neuer POLA-Stadtturm Spur N

Foto: Schiebel

Bild 31: Der herrliche POLA-LGB-Bahnhof „Schönweiler“. Ein ähnliches Modell gibt es auch in H0. Foto: Schiebel



Bild 32: Das mächtige Rathaus Leer in H0 von Kibri

Foto: Schiebel



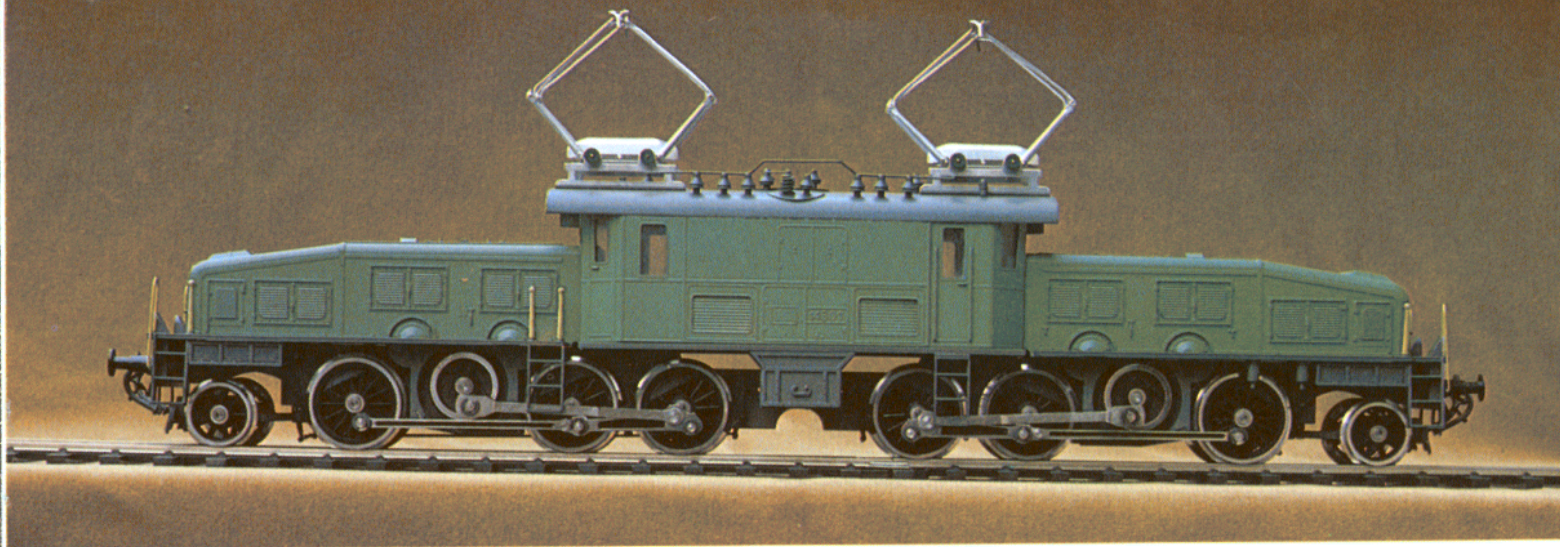


Bild 1: Schweizer Krokodil in der Spur 0 als Kunststoffkit in sehr preiswerter Ausführung. Das Modell soll einmal in ummotorisierter Ausführung DM 198,— kosten.

Rai-Mo (Rail-Modell)

Über diese Firma haben wir schon im Journal 5/79 kurz berichtet. Interessant ist, daß nach relativ kurzer Ankündigungszeit der Bausatz in Spur 0 für die T3 bereits beim Fachhandel erhältlich ist. Diese Fürstfeldbrucker Firma, (Postfach 160, 8080 Fürstfeldbruck) hat zur Messe weitere Bausätze angeboten. Dies sind u. a. die hier abgebildete T3 mit Schlepptender zum Preis von DM 95,— (T3 ohne Schlepptender zum erstaunlich niedrigen Preis von DM 79,—), eine Doppelpackung mit zwei Oldtimer-Personenwagen zum Bausatzpreis von DM 39,— und das Schweizer Krokodil zum Preis von DM 198,—. Voraussichtlicher Liefertermin: Oktober.

Alle Lokomotivbausätze sind unmotorisiert. Es dürfte jedoch versierten Bastlern keine Schwierigkeiten bereiten, aus handelsüblichen Teilen nachträglich Motoren in die Loks einzubauen. Ebenfalls in der zweiten Jahreshälfte sollen dann noch die E 44 in Spur 0 und diverse Güterwagensortimente in Doppelpackungen zum Verkauf kommen. Wie uns scheint, ein recht umfangreiches Lieferprogramm für dieses Jahr. Jedoch, wie eingangs erwähnt, wurde das erste Modell bereits ausgeliefert, so daß man hinsichtlich der übrigen Artikel recht optimistisch sein darf.

Auf der Messe war bereits das Schweizer Krokodil – übrigens in ganz hervorragender Kunststoffde-

taillierung – zu begutachten. Lediglich das Mittelteil entspricht noch nicht der Endausführung, da auch das Dach und die Seitenwände, deren Kunststoffspritzling aus einem Stück besteht, in vorbildlicher Detaillierung dem Bausatz beiliegen sollen.

Wir finden die Idee der preiswerten 0-Bausätze

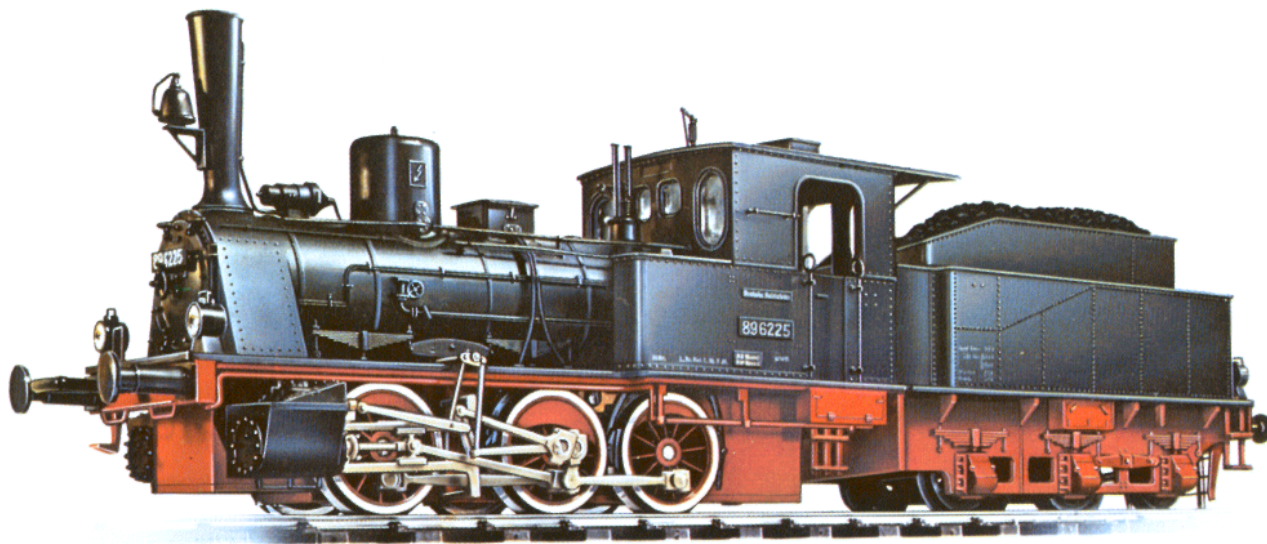
sehr gut, da es nun auch den H0-, N- und Z-Bahnern für die Zukunft möglich sein wird, dem Vorbild entsprechende „Große“ recht preiswert als Vitrinestücke aufzustellen. Wie wir auf der Messe noch vernehmen konnten, geben die dort erzielten Verkaufsergebnisse dieser Idee beste Chancen.

P. Schiebel



Bild 2: Dieser Oldtimer-Personenwagen wird in Spur 0 als Bausatz (2 Stück in einer Packung) angeboten. DM 39,—.

Bild 3: Die T 3 mit Schlepptender ist bereits als unmotorisierter Bausatz zum Preis von 95,— lieferbar.





Ein weiteres Dokument vom künstlerischen Schaffen Max Baumber,

M + F-Bestellliste 2/80

Merker + Fischer Modellbau GmbH · Röntgenstraße 6 · 8080 Fürstfeldbruck

Gilt bis auf Widerruf als Bestellliste für lagernde Ware und gibt die Circa-Lieferzeit für die Fertigung in den nächsten Monaten an.

Bei Erscheinen dieser Bestellliste sind alle vorhergehenden Bestell-Listen ungültig (zumindest deren Lieferzeiten und eventuelle Preisunterschiede).

Hier sind sämtliche Artikel, ausgenommen Bauteile, aufgeführt, die ab Lager lieferbar oder noch im Laufe dieses bzw. Anfang des nächsten Jahres zur Fertigung vorgesehen sind. Wegen Lieferschwierigkeiten einiger Vorlieferanten haben sich gegenüber der letzten Liste leider diverse Liefertermine verändert. Die hier angegebenen Fertigungstermine für die nächsten Monate können sich deshalb aus denselben Gründen wieder etwas verschieben. In der nächsten Bestell-Liste wird daher, wenn nötig, dieses Programm wieder ergänzt bzw. auf den neuesten Stand gebracht.

Achtung – Wichtig!

M + F-Aufträge können nur unter Angabe von Artikelnummern bearbeitet werden.

Bitte beachten Sie unsere Geschäftszeiten!

Montag bis Donnerstag: 7.30–12.00 Uhr und 13.15–17.00 Uhr
Freitag: 7.30–12.30 Uhr.

Telefonate oder Besuche außerhalb dieser Geschäftszeiten sind zwecklos.

Betr. Verlag
Bezahlung sämtlicher Druckerzeugnisse nur an den H. Merker Verlag,
Röntgenstraße 2, 8080 Fürstfeldbruck, möglich
(Postscheckkonto Nr. 57 199-802 beim Postscheckamt München).

Absender:

Name:

Straße:

PLZ, Ort:

Ich bitte um Lieferung über meinen Fachhändler

(Adresse des Fachhändlers bitte in Druckbuchstaben angeben)

Ich bestelle bei Ihnen nachfolgende Artikel:

Best.

Stückz. Art.-Nr. Bezeichnung

DM/Preis

Unsere ca.-Preise können nach Fertigstellung bis zu 15% plus oder minus abweichen!

Sofort lieferbar HO

☐	007	Bausatz-Glaskasten	329, –
☐	007 10	Superrüstsatz	79,90
☐	007 68	Steuerung ungenietet	59,90
☐	007 69	Steuerung genietet	89,90
☐	12039	Abziehbilder-Großsatz	10,90
☐	012	Bausatz preuß. T 14 (BR 93 ⁰⁻⁴)	589, –
☐	012 10	Superrüstsatz	159, –
☐	012 68	Steuerung ungenietet	89,90
☐	012 69	Steuerung genietet	119, –
☐	12008	Abziehbilder	6,90
☐	12084/1-2	Abziehbilder Großsatz	19,80
☐	015	Umbausatz für Fleischmann-BR 01 in eine 011 oder 012 (normal)	69, –
☐	015 10	großer Umbausatz	219, –
☐	016 35	Gehäusebausatz für 5achsigen Kohletender mit Superrüstteilen	219, –
☐	9607	Tendermotorisierung für 5achsigen Kohletender	298, –
☐	018	Umbausatz für eine Fleischmann-BR 01 in eine 03 ¹⁰ normal	95, –
☐	018 10	dto., jedoch in Superausführung mit komplettem neuen Führerhaus und Inneneinrichtung. Die Teile von 018 werden nicht zusätzlich benötigt.	219, –
☐	12018	Abziehbilder	18,90
☐	021	Umbausatz für Fleischmann BR 50 in eine BR 50 ⁴⁰ (Franco-Crosti)	319, –
☐	021 10	Superrüstsatz	109, –
☐	021 68	Steuerung ungenietet	89,90
☐	021 69	Steuerung genietet	115, –
☐	12012	Abziehbilder-Großsatz	10,90
☐	023 10	Superrüstsatz für Märklin BR 23	285, –
☐	023 68	Steuerung ungenietet	89,90
☐	023 69	Steuerung genietet	119, –
☐	12035	Abziehbilder-Großsatz	9,90
☐	024	Umbausatz für eine Fleischmann-BR 50 in eine BR 44	385, –
☐	024 69	Steuerung genietet	119, –
☐	12018	Abziehbilder-Großsatz	18,90
☐	02810	Umbausatz für eine italienische Franco-Crosti	★ Sonderpreis ★ 99, –
☐	028 68	Steuerung ungenietet	49,50
☐	028 69	Steuerung genietet	69,50
☐	12043	Abziehbilder	9,90
☐	033	Bausatz preuß. G 10 (BR 57 ¹⁰⁻³⁵) ohne mot. Tender	479, –

☐	033 30	Bausatz motorisierter Tender (3 T 16,5)	289, –
☐	033 35	dto. Superzurüstsatz	35,90
☐	033 68	Steuerung ungenietet	89,90
☐	033 69	Steuerung genietet	115, –
☐	12049	Abziehbilder-Großsatz	19,90
☐	034 03	Bausatz preuß. G 3, BR 53	239, –
☐	034 30	Tenderbausatz motorisiert (preuß. 3 T 12)	249, –
☐	034 35	Tender-Superzurüstsatz	59,90
☐	12050	Abziehbilder-Großsatz	19,95
☐	034 04	Bausatz preußische G 4², BR 53	349, –
☒	034 12	Superzurüstsatz (nur für G 4 ²)	105, –
☐	034 30	Tender-Bausatz motorisiert (preuß. 3 T 12)	249, –
☐	034 35	Tender-Zurüstsatz	59,90
☐	12050	Abziehbilder-Großsatz	19,95
☐	040	Bausatz preußische T 4²	385, –
☐	040 10	Superzurüstsatz	89,90
☐	12050	Abziehbilder-Großsatz	19,95
☐	048	Bausatz T3, DB-Ausführung, Kunststoff	189, –
☐	12080	Abziehbilder	8,90
☐	050	Bausatz T3, SWEG-Ausführung, Kunststoff	198, –
☐	051	Bausatz T3, Eurovapor-Ausführung, Kunststoff	189, –
☐	052	Bausatz T3, Reichsbahn-Ausführung, Kunststoff	209, –
☐	12080	Abziehbilder	8,90
☐	054	Bausatz BR 59⁰ (Württ. K) nur Lok	579, –
☐	054 68	Steuerung ungenietet	89,90
☐	054 69	Steuerung genietet	115, –
☐	12074	Abziehbilder-Großsatz	14,90
☐	055	Bausatz bayerische GtL 4/5, BR 98¹¹	399, –
☐	055 10	Superzurüstsatz	65,90
☐	009 68	Steuerung ungenietet	69,90
☐	12066	Abziehbilder-Großsatz	19,90
☐	060	Bausatz württ. T5, BR 75⁰	579, –
☐	060 68	Steuerung ungenietet	89,90
☐	060 69	Steuerung genietet	115, –
☐	12075	Abziehbilder-Großsatz	19,90
☐	062	Bausatz württ. C (BR 18¹) ohne Tender	469, –
☐	062 68	Steuerung ungenietet	89,90
☐	062 69	Steuerung genietet	115, –
☐	032 30	Bausatz mot. Tender (preuß. 2'2" T 31,5)	315, –
☐	12076	Abziehbilder	11,90
☐	065	Bausatz meckl. T 4 (BR 91¹⁹) mit ungenieteter Steuerung	425, –
☐	065 10	Superzurüstsatz	89,90
☐	12085	Abziehbilder	7,90
☐	078 10	Umbausatz für Märklin-BR 50 mit Wannentender (Tender von Märklin-P 8 wird nicht mitgeliefert)	135, –
☐	12045	Abziehbilder-Großsatz	25,90
☐	15175	Köf III Fertigmodell super	345, –
☐	154	Bausatz V 36	325, –
☐	154 10	Umbausatz für zweite Variante	15,90
☐	12053	Abziehbilder-Großsatz	19,90
☐	203 11	Bausatz E 75, Wechselstrom-Ausführung	649, –
☐	12013	Abziehbilder	11,90
☐	211	Bausatz ET 85 und ET 90	379, –
☐	211 02	dto. Wechselstrom-Ausführung	429, –
☐	211 10	Superzurüstsatz	98,90
☐	12098/1–4	Abziehbilder	28,90
☐	213 70	Fertigmodell ET 194.1 (LAG-Triebwagen) normal	225, –
☐	281 02	Bausatz-Wechselstrom Steuerwagen ES 85/90 für ET 85 und 90	329, –
☐	12098/1–4	Abziehbilder	28,90

H0e

☐	400 70	Wismar-Schienenbus Kunststoff-Fertigmodell rot	169, –
☐	401 02	Bausatz V 22 01 und 02 (Kunststoff) mit Beschriftung (V 22 02)	119, –
☐	401 03	Bausatz Doppelpackung, beide Loks mit Motorisierung	215, –
☐	403	Bausatz der Schmalspurlok BR 99⁶⁷⁻⁷¹ (Metall) mit mot. und vorgefertigtem M + F-Fahrwerk incl. ungenieteter Steuerung	289, –
☐	403 10	Superzurüstsatz für die Ausführung 403	35, –
☐	12097	Abziehbilder (gelten auch für die H0m-Ausführung)	20,90
☐	407	Bausatz "Helene" der DGEG (Metall) Beschriftung im Bausatz enthalten	195, –
☐	12096	Abziehbilder (können auch einzeln bezogen werden)	6,90
☐	500 71	Fertigmodell Wismar-Schienenbus-Beiwagen, einfarbig grün	45, –
☐	500 72	dto. grün/gelb	59, –

N

☐	600 01	Umbausatz für Minitrix T 3 mit Lok	189, –
☐	600 02	Umbausatz für Minitrix T 3 mit Tender 3 T 12	319, –
☐	600 10	Superzurüstsatz	69,90
☐	12502	Abziehbilder	7,90
☐	605	Bausatz BR 75 (Württ. T 5) mit Steuerung	398, –
☐	12508	Abziehbilder-Großsatz	13,90
☐	606	Umbausatz Franco-Crosti BR 50⁴⁰	229, –
☐	606 10	Superzurüstsatz	35, –
☐	12501	Abziehbilder	5,90

☐	702	Bausatz Privatbahn-Diesellok mit Märklin-Fahrwerk	Restbestand	★ Sonderpreis ★	98, –
☐	12504	Beschriftungssatz			7,90
☐	750	Bausatz E 91	Restbestand	★ Sonderpreis ★	280, –
☐	750 10	Superzurüstsatz			29,90
☐	12520	Beschriftungssatz			8,90
☐	752	Bausatz E 32 , komplett mit Fahrwerk	Restbestand	★ Sonderpreis ★	115, –
☐	12522	Abziehbildersatz			7,90
☐	759	Bausatz Schweizer Krokodil , komplett mit Fahrwerk	Restbestand	★ Sonderpreis ★	280, –
☐	759 10	Superzurüstsatz			25, –
☐	12529	Beschriftungssatz			7,90

Erste Jahreshälfte 1980

H0

☐	003	Bausatz Herkules			259, –
☐	003 68	Steuerung ungenietet			59,90
☐	003 69	Steuerung genietet			89, –
☐	3115	Bremsset			12,90
☐	1276	Bremskupplungsschlauch			7,90
☐	12011	Abziehbilder-Großsatz			18,90
☐	004	Bausatz Donauf			315, –
☐	004 68	Steuerung ungenietet			68,90
☐	004 69	Steuerung genietet			98,90
☐	12011	Abziehbilder-Großsatz			18,90
☐	12018	Abziehbilder-Großsatz			18,90
☐	005	Bausatz Berg			375, –
☐	004 68	Steuerung ungenietet			68,90
☐	004 69	Steuerung genietet			98,90
☐	12011	Abziehbilder-Großsatz			18,90
☐	12018	Abziehbilder-Großsatz			18,90
☐	006	Bausatz „Flinke Liesel“			349, –
☐	003 68	Steuerung ungenietet			59,90
☐	003 69	Steuerung genietet			89,90
☐	12011	Abziehbilder-Großsatz			18,90
☐	12018	Abziehbilder-Großsatz			18,90
☐	011	Bausatz Kittel-Dampftriebwagen , grün und weinrot			195, –
☐	011 01	dto. Dreileiter-Wechselstrom-Ausführung, grün/weinrot			239, –
☐	011 70	Fertigmodell normal, grün/weinrot			289, –
☐	011 76	Fertigmodell Dreileiter-Wechselstrom-Ausführung, grün/weinrot			329, –
☐	12044	Abziehbilder-Großsatz			9,80
☐	044	Bausatz Mallet-Lok Gt 2 x 4/4 , Gleichstrom-Ausführung 1913			749, –
☐	044 11	dto. Ausführung 1923			879, –
☐	044 03	dto. Wechselstrom-Ausführung 1913			798, –
☐	044 13	dto. Ausführung 1923			929, –
☐	044 10	Superzurüstsatz für alle Ausführungen			115, –
☐	044 68	Steuerung ungenietet für alle Ausführungen			139, –
☐	044 69	Steuerung genietet für alle Ausführungen			269, –
☐	12057	Abziehbilder			8,90
☐	044 70	Fertigmodell Mallet-Lok Gt 2 x 4/4 normal , Gleichstrom-Ausführung, 1913			1998, –
☐	044 75	Fertigmodell super, Gleichstrom-Ausführung, 1923			2298, –
☐	044 71	Fertigmodell normal, Wechselstrom-Ausführung, 1913			2129, –
☐	044 72	Fertigmodell super, Wechselstrom-Ausführung, 1923			2398, –
☐	044 76	dto. Gleichstrom-Ausführung 1913, super, mit ockerfarbigem Fotografieranstrich			2639, –
☐	045	Lokbausatz preuß. G 9 (Mallet), ohne Steuerung, ohne mot. Tender			ca. 490, –
☐	045 10	Superzurüstsatz			ca. 140, –
☐	045 68	Steuerung ungenietet			ca. 115, –
☐	045 69	Steuerung genietet			ca. 185, –
☐	034 30	Tenderbausatz motorisiert (3 T 12)			249, –
☐	034 35	Tender-Superzurüstsatz			59,90
☐	12090	Abziehbilder			(Preis steht noch nicht fest)
☐	070	Bausatz preuß. T 14¹ (BR 93 ⁵⁻¹²)			698, –
☐	070 10	Superzurüstsatz			159, –
☐	012 68	Steuerung ungenietet			89,90
☐	012 69	Steuerung genietet			115, –
☐	12084	Abziehbilder-Großsatz			19,80
☐	07002	Bausatz-Dreileiter-Wechselstrom			749, –
☐	082	Bausatz Ur.-Glaskasten Ptl 2/2			ca. 329, –
☐	082 10	Superzurüstsatz			ca. 59, –
☐	12039	Abziehbilder			10,90
☐	096	Bausatz BR 13⁵ (preuß. S 4), Lokbausatz ohne Steuerung, ohne Superzurüstsatz, ohne mot. Tender			ca. 399, –
☐	096 10	Superzurüstsatz			ca. 149, –
☐	096 68	Steuerung ungenietet			ca. 89,90
☐	096 69	Steuerung genietet			ca. 115, –
☐	034 30	Bausatz preuß. Tender 3T12 (motorisiert)			249, –
☐	073 30	Bausatz preuß. Tender 2'2" T 16 (motorisiert)			ca. 349, –
☐	12122	Die Superzurüstteile für die Tender sind im Lok-Superzurüstsatz enthalten. Abziehbilder			(Preis steht noch nicht fest)
☐	097	Lokumbausatz für „Schwarze Anna“ (Fleischmann) in eine LBE 105 (BR 887002)			ca. 159, –
☐	097 31	Tenderbausatz 3T 10,5 (unmotorisiert)			ca. 79,90
☐	121 19	Abziehbilder (Preis steht noch nicht fest)			
☐	098	Umbausatz 03¹⁰ für eine Märklin BR 03			298, –
☐	098 10	Superzurüstsatz			98,90
☐	12018	Abziehbilder			18,90
☐	153	Bausatz DE 2500 , motorisiert, 4-achsig			479, –
☐	153 04	dto. Wechselstrom-Ausführung			549, –
☐	153 01	Bausatz DE 2500 Ellok, 6-achsig			498, –
☐	153 02	dto. Ellok Wechselstrom			569, –
☐	153 05	Bausatz DE 2500, 6-achsig, motorisiert			518, –

☐	153 06	dto. 6-achsig, Wechselstrom-Ausführung	579, –
☐	12042	Abziehbilder für alle Ausführungen	(Preis steht noch nicht fest)
☐	158	Heeresfeldbahn-Diesellok	215, –
☐	158 10	Ergänzungssatz super für Köf Ausführung	(Preis steht noch nicht fest)
☐	12120	Abziehbilder	9,90

H0e

☐	406	Bausatz BR 99⁴⁶⁰ (Metall) inkl. Allan-Steuerungsteile	189, –
☐	406 71	Fertigmodell (Metall)	298, –
☐	12113	Abziehbilder	5,90
☐	409 00	Gehäusebausatz BR 99⁷³⁻⁷⁶ (Metall) für Trix-Fahrwerk der BR 85	175, –
☐	409	Bausatz BR 99 ⁷¹⁻⁷⁶ mit mot. M + F-Fahrwerk	398, –
☐	409 10	Superzurüstsatz	59,90
☐	409 69	Steuerung genietet	75, –
☐	12114	Abziehbilder	9,90
☐	413	Bausatz Schmalspurloks der BR 99 4711 mit vorgefertigtem Arnold-Fahrwerk	ca. 230, –
☐	413 10	Superzurüstsatz	ca. 49,90
☐	12123	Abziehbilder	(Preis steht noch nicht fest)

Zweite Jahreshälfte 1980

HO

☐	007	Bausatz Glaskasten	329, –
☐	007 10	Superzurüstsatz	79,90
☐	007 68	Steuerung ungenietet	59,90
☐	007 69	Steuerung genietet	89,90
☐	12039	Abziehbilder-Großsatz	10,70
☐	008	Bausatz BB II Mallet (BR 98⁷)	439, –
☐	008 10	Superzurüstsatz	69,90
☐	008 68	Steuerung ungenietet	115, –
☐	008 69	Steuerung genietet	168, –
☐	12011	Abziehbilder-Großsatz	18,90
☐	009	Bausatz GtL 4/4 (BR 98⁸⁻⁹)	379, –
☐	009 68	Steuerung ungenietet	69,90
☐	009 69	Steuerung genietet	92,90
☐	12066	Abziehbilder-Großsatz	19,90
☐	061	Bausatz preuß. T 10 (BR 76)	ca. 579, –
☐	061 20	Superzurüstsatz	ca. 180, –
☐	061 68	Steuerung ungenietet	ca. 89,90
☐	061 69	Steuerung genietet	ca. 115, –
☐	12081	Abziehbilder	(Preis steht noch nicht fest)
☐	095	Bausatz preuß. S 10¹ (BR 17¹⁰) Bauart 1911 Lokbausatz ohne Tender, ohne Steuerung	ca. 429, –
☐	095 10	Superzurüstsatz	ca. 139, –
☐	095 68	Steuerung ungenietet	ca. 89,90
☐	095 69	Steuerung genietet	ca. 115, –
☐	032 30	Tenderbausatz motorisiert (2'2' T 31,5)	315, –
☐	032 35	Tender-Superzurüstsatz	45,90
☐	12104	Abziehbilder	19,90
☐	159	Bausatz V 65	(Preis steht noch nicht fest)
☐	159 10	Superzurüstsatz	(Preis steht noch nicht fest)
☐	12126	Abziehbilder	(Preis steht noch nicht fest)
☐	218	Bausatz E 95	(Preis steht noch nicht fest)
☐	218 10	Superzurüstsatz	(Preis steht noch nicht fest)
☐	12125	Abziehbilder	(Preis steht noch nicht fest)

H0e

☐	405	Bausatz BR 99⁶³ (württ. Tssd) Metall inkl. vereinfachter Steuerung	ca. 298, –
☐	405 10	Superzurüstsatz	ca. 40, –
☐	12078	Abziehbilder	(Preis steht noch nicht fest)

N

☐	617 01	Umbau- und Zurüstsatz für BR 98 112 (old. T 1) mit Schlepptender (3 T 12) und vorgefertigtem fahrbereitem Arnold-N-Fahrwerk	ca. 275, –
☐	617	Lok einzeln, ohne Tender, mit fahrbereitem Arnold-Fahrwerk	ca. 195, –
☐	12532	Abziehbilder	(Preis steht noch nicht fest)
☐	622	Bausatz BR 96 (Mallet Gt 2 x 4/4), Ausführung 1913 (erste Ausführung), mit vorgefertigten Fahrwerken und genieteten Steuerungen	ca. 458, –
☐	622 10	Superzurüstsatz	ca. 69,90
☐	12528	Abziehbilder	(Preis steht noch nicht fest)
☐	700	Bausatz Köf II	(Preis steht noch nicht fest)
☐	700 75	Fertigmodell super	(Preis steht noch nicht fest)
☐	12504	Abziehbilder	7,90

Bei Erscheinen dieser Bestell-Liste sind alle vorhergehenden Bestell-Listen ungültig!

(Datum)

(Unterschrift)

Merker + Fischer GmbH · Röntgenstraße 6 · 8080 Fürstenfeldbruck · Telefon (08141) 1838



bergs ist diese Reproduktion eines Aquarells der 18 484 Gattung S 3/6.



Bild 1: Die Baureihe 01⁶ löste auf den Strecken Saalfeld–Leipzig und Saalfeld–Naumburg–Leipzig die Baureihe 41 im Reisezugdienst ab. Unser Bild zeigt die 01 0513-0 aus Leipzig ausfahrend zwischen den Haltepunkten Coppelplatz und Möckern. Die spitze Rauchkammertür hat diese Maschine noch heute.

Bild 2: Lange Jahre war die Baureihe 41 auch im hochwertigen Reisezugdienst eingesetzt. Sie befuhr u. a. die Strecken von Saalfeld nach Leipzig und von Magdeburg im Interzonenverkehr nach Oebisfelde. Die 1979 mit einer Zwischenausbesserung wieder in Betrieb genommenen Maschinen fahren allerdings nur im Güterverkehr. Unser Bild zeigt die 41 1144-9 bei einer Sonderfahrt durch die Magdurger Börde (Herbst 1979) in Schackensleben.

Bild 3: Der Schnellzug D 437 Hamburg–Dresden mit 132 264-3 zwischen Rostock und Schwerin (Strecke Nr. 770) bei Blankenburg (Mecklenburg). ►

Wie schnell fährt die Deutsche Reichsbahn?

Nachdem die Reisegeschwindigkeiten von Inter-city und sonstigen Personen-D-Zügen der DB weitgehend bekannt sein müßten, wäre es wohl nicht uninteressant, sich einmal mit den diesbezüglichen Problemen der Deutschen Reichsbahn zu befassen.

Betrachten wir einmal die Fahrgeschwindigkeiten

im „hochwertigen Reisezugdienst“ der DR im Winterfahrplan 1979/80.

Die größte zulässige Geschwindigkeit für Schnellzüge bei der Deutschen Reichsbahn beträgt 120 km/h. Es ist nicht geplant, in der nächsten Zeit diese Geschwindigkeitsgrenze anzuheben. Der Zeitgewinn, der mit Höchstgeschwindigkeit von

140 oder 160 km/h erzielbar wäre, steht in keinem Verhältnis zum Energieverbrauch und zum Unterhaltsaufwand für den Oberbau, von den erforderlichen Änderungen an der Signal- und Sicherheitstechnik ganz zu schweigen.

Die DR steht auch nicht unter dem Zwang der DB, zur Wahrung ihrer Rentabilität den Individualver-





Bild 4: Ausfahrt für die 01 0521-3 in Krölpa-Ranis auf der Strecke Gera–Saalfeld. Inzwischen hat auch für die ölgefeuerte 01⁵ des Bw Saalfeld die letzte Stunde geschlagen. Die Maschinen sind 1980 nicht mehr im Erhaltungsbestand.

kehr von der Straße auf die Schiene locken zu müssen. Die Schnellzüge der DR sind gut besetzt, meist sogar überbesetzt.

Die DR setzte ihr Hauptaugenmerk ursprünglich auf die Verdieselung. Mit inzwischen fast 1000 Maschinen der Baureihe 130, 131, 132 und 142 ist inzwischen ein stabiles Rückgrat für den schnellen Reise- und Güterverkehr geschaffen worden. Für den Reisezugdienst sind jedoch lediglich die Maschinen der Baureihe 132 einsetzbar, weil nur sie einen Heizgenerator besitzen.

Die BR 130 und 131 laufen ausschließlich im

Güterzugdienst. Weil man dort keine Lokomotiven mit 120 km/h Höchstgeschwindigkeit braucht, beginnt man mit einem spezifischen Umbau der Reihe 131. Der Prototyp läuft bereits als 131 160. Mittlerweile hat die DB jedoch den Schwerpunkt ihrer Investitionen ebenfalls auf weitere Elektrifizierung und die Verlegung der nach 1945 demonitierten zweiten Gleise auf Hauptstrecken gelegt. Der größte Teil der Magistralen ist bereits seit langem wieder zweigleisig befahrbar.

1979 sind 93 km mit Fahrdraht überspannt und auf 134 km das zweite Gleis verlegt worden. Im Au-

genblick sind die Elektrifizierung der Strecken Leipzig–Berlin und Dresden–Berlin Schwerpunkte. Der Fahrdraht hängt bereits bis Jüterbog, bzw. Elsterwerda. Als krönender Abschluß steht in nächster Zeit die „Verdrahtung“ des Berliner Raumes an.

Erster Braunkohlen-Förderer DDR

Die DR geht von der Überlegung aus, daß Bahnstrom relativ billig mit der einheimischen Braunkohle erzeugt werden kann. Die DDR ist das weltgrößte Förderland für Braunkohle. Unter diesem Aspekt ist die einst verfolgte Verdieselung ganz gewiß nicht der optimale Weg gewesen und wird deshalb eben jetzt auch korrigiert.

Die Deutsche Reichsbahn betreibt zwei Schnellverkehrssysteme für den Binnenverkehr: den Städtesschnellverkehr und den Städte-Expreß. Der Städte-Schnellverkehr wurde am 2. Oktober 1960 aufgenommen. Er hatte den Zweck, schnelle Tagesverbindungen zwischen den Bezirksstädten und Ost-Berlin zu schaffen.

Bei den Städte-Expreß-Zügen handelt es sich um Ganzzüge in Orange-elfenbein, die fast ausschließlich von Maschinen der Baureihe 132 befördert werden.



Bild 5: Der D 302 München–Nürnberg–Berlin (Friedrichstraße) wird auf dem Gebiet der DDR von einer 132er geführt. Hier die 132 505-9 auf der Saalebahn zwischen Saalfeld und Rudolstadt-Schwarza.

Alle Fotos: M. Weisbrod



Bild 6: Die 132 292-2 mit dem Schnellverkehr D 1066 aus Leipzig ausfahrend vor dem Komplex des VEB Leipziger Wollkämmerei.

Die Städte-Expreß-Verbindungen

Zur Zeit verkehren folgende Städte-Expreßzüge:

Berlin–Rostock: Ex 121/126 „Stoltera“

Berlin–Schwerin: Ex 131/136 „Petermännchen“

Berlin–Dresden: Ex 170/177 „Elbflorenz“

Berlin–Magdeburg: Ex 141/146 „Börde“

Berlin–Leipzig–Gera: Ex 100/107 „Elstertal“

Berlin–Halle–Erfurt–Meiningen: Ex 150/157 „Rennsteig“

Berlin–Karl-Marx-Stadt–Zwickau: Ex 172/175 „Sachsenring“

Die Züge fahren zwischen 6 und 7 Uhr in den Bezirksstädten ab, sind zwischen 9 und 10 Uhr in Berlin und fahren zwischen 15 und 16 Uhr von Berlin (-Lichtenberg) aus wieder zurück. Neuerdings gibt es noch einen weiteren Expreß-Zug, der in der Frühe von Berlin nach Leipzig, nachmittags in umgekehrter Richtung verkehrt. Dieser Zug erhielt den Namen „Lipsia“. Er ersetzt die einst zweimal täglich mit Schnelltriebwagen befahrene Verbindung Berlin–Leipzig–Berlin. Diese Triebwagen bestanden aus einer Einheit aus der Baureihe 175 (ex SVT 18.6).

Heute läuft der Städte-Schnellverkehr auf einigen Relationen in umgekehrter Richtung, d. h. er dient den Berlinern dazu, die Bezirksstädte an einem Tag zu erreichen und wieder heimzufahren.

Die Städte-Expreß-Züge sind nun nicht etwa die

schnellsten Züge der DR. Sie fahren oft langsamer als der Städte-Schnellverkehr, zum Teil sogar wesentlich langsamer als normale Schnellzüge.

Komfortable Garnituren

Für eine Fahrt Leipzig–Berlin (182 km) muß der Fahrgast der 1. Klasse im normalen Schnellzug (und im Schnellverkehr) 25,20 M bezahlen, im Städte-Expreß 29,20 M. Die Platzkarte kostet in der 1. Klasse einheitlich 1,00 M. Speisewagen mit Sitz- und Büffetraum gehören zu jedem Expreß, in allen anderen Schnellzügen nicht unbedingt.

Die vergleichsweise langsamen Fahrpläne der Städte-Expreß-Züge sind offensichtlich so ausgelegt, daß sie tatsächlich auch eingehalten werden können. Die leistungsstarken Diesellokomotiven der Baureihe 132 sind durchaus in der Lage, Fahrzeitüberschreitungen wieder einzufahren.

Schnellster Zug auf der Relation Leipzig–Berlin ist ein ganz „normaler“ D-Zug, der es auf eine

Reisegeschwindigkeit von 90,25 km/h bringt. Ankunfts- und Abfahrtsbahnhöfe in Berlin sind Ostbahnhof, Lichtenberg, Schöneweide und Baumschulenweg.

BR 52 zur Zugheizung

Für die Strecke Berlin–Magdeburg ist folgendes erwähnenswert: Am 14. 12. 1979 wurde der Ex 146 in Berlin-Lichtenberg in der Abfahrt erst mit 60 Min., dann auf unbestimmte Zeit verspätet angesagt. Der Grund war ein Heizungsschaden an der BR 132. Knapp drei Stunden nach der planmäßigen Abfahrtszeit verließ der „Börde“ Berlin-Lichtenberg. Zuglok war die 52 8184 des Bw Brandenburg (zwecks Zugheizung). Vorspann die planmäßige 132. Die 52 8184 war die letzte Lokomotive, die im Raw Stendal eine Hauptuntersuchung erhalten hatte. Die 132er ging nicht zimperlich mit der 52er um und zog sie mit guten 90 km/h hinter sich her. Die 52er überstand diesen Streß ohne

Bild 7: Auf der Strecke Leipzig–Berlin (bis 1978) war die Baureihe 03 noch im Reisezugdienst anzutreffen. Die 03 2154-7, zuletzt dem Bw Lutherstadt Wittenberg angehörend, führte hier einen Personenzug auf der Strecke Berlin–Leipzig.



Schaden und wurde in Brandenburg (wo kein planmäßiger Halt des „Börde“ ist) gegen eine heizende Lok der BR 118 ausgetauscht.

Der Ostsee-Expreß München–Kopenhagen über Rostock wird durch die DDR als ganz normaler Schnellzug gefahren und hält z. B. auch in Güstrow. Schnellster Zug auf der Relation Berlin–Rostock ist der Städte-Expreß.

Die Verbindung Berlin–Schwerin ist die schnellste, die von den Städte-Expreß-Zügen befahren wird, nicht zuletzt deshalb, weil ohne Halt bis zum Zielbahnhof durchgefahren werden kann. Die nach Süden fahrenden Züge haben ausnahmslos einen Pflichthalt im Bf Flughafen Berlin-Schönefeld. Der Expreß nach und von Rostock muß einmal in Oranienburg halten.

Die vergleichsweise geringe Reisegeschwindigkeit des „Rennsteig“ nach Erfurt und des Schnellverkehrs werden z. Z. durch den Lokwechsel in Wittenberg bzw. Jüterbog bedingt. „Rennsteig“ und Schnellverkehr beginnen und enden in Meiningen. Beide Züge bedienen mit Halle, Erfurt und Suhl drei Bezirksstädte. Zwischen Erfurt und Jüterbog wird elektrisch gefahren, ab Berlin zwischen Lutherstadt Wittenberg und Erfurt. Der zweimalige Lokwechsel bringt zwar im Moment

noch keinen Fahrzeitgewinn, spart aber Dieselkraftstoff. Wenn die Strecken Leipzig/Halle–Berlin und Dresden–Berlin vollständig mit Fahrdrat überspannt sind, können auf diesen Relationen Expreßzüge verkehren, die ihren Namen auch von der Reisegeschwindigkeit her zu Recht tragen.

Klangvolle Zugnamen zwischen Dresden und Berlin

Wenn auf ein und derselben Strecke Züge mit bis zu 30 km/h voneinander abweichender Reisegeschwindigkeit verkehren, liegt das weder am Triebfahrzeug noch am Oberbau oder am Rollmaterial, sondern nur an der Fahrplangestaltung. Die Relation Dresden–Berlin sieht die meisten internationalen Reisezüge mit klangvollen Namen, die aber im wesentlichen auch als normale Schnellzüge des Binnenverkehrs gefahren werden. Früher waren „Vindobona“ und „Pannonia“ Triebwagenzüge, heute sind wegen des größeren Platzangebotes beides lokomotivbespannte Züge.

Erst wenn die Hauptverkehrsadern in der DDR elektrisch betrieben werden, wird mit Reisege-

schwindigkeiten zu rechnen sein, die um 90 km/h liegen. Auf den elektrifizierten Strecken Leipzig–Halle–Magdeburg, Leipzig–Dresden oder Leipzig/Halle–Erfurt hat der elektrische Betrieb drastische Fahrzeitverkürzungen gebracht, die auch für die Verbindung nach Berlin unbedingt erforderlich sind.

Die Elektrifizierung der Strecke Berlin–Rostock hat vor allem den Zweck, den umfangreichen Güterverkehr (Überseehafen!) schneller zu machen. Auch das Transitgeschäft im Güterverkehr will sich die DDR natürlich nicht entgehen lassen, zumal von ihrer Küste mit Warnemünde–Gedser und Saßnitz–Trelleborg wichtige Eisenbahn-Fährverbindungen abgehen. Die TEEM-Züge Saßnitz–Oebisfelde z. B. werden im Durchlauf gefahren und im Normalfall sieht der Lokführer auf der gesamten Strecke kein rotes Licht am Signalschirm.

Mit der Ellok-Baureihe 250 ist (mit inzwischen ca. 100 Maschinen) auch das für den schnellen Reisezug- und Güterverkehr geeignete Triebfahrzeug bereits vorhanden. **M. Weisbrod, Leipzig**

Bild 8: 01⁵ mit ihrem Reisezug Nähe Saalfeld.

Foto: P. Köppel, Hof





18 03 Schnellfahr-Dampflokomotive 2'C1' der Deutschen Bundesbahn mit 2 m Ø Räder, Windleitbleche, Nr. 18451. Zustand nach dem Zweiten Weltkrieg bis Ausmusterung. Farbe schwarz, rot. Tenderantrieb. Feinste Modellausführung. LüP 262 mm, Gewicht 540 g.

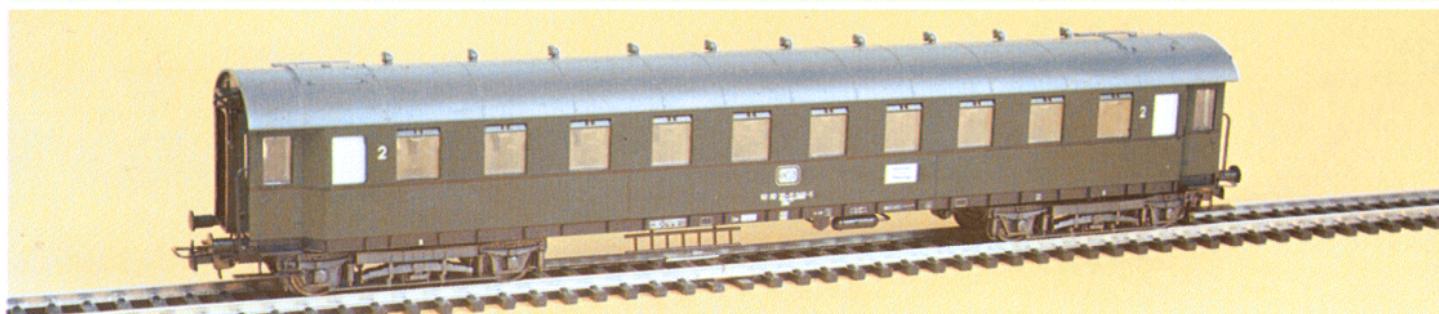
28

DIE ER ROLLEN AN

REISEZUGWAGEN DER
Mit UIC-Beschriftung



841 00	D-Zug-Wagen 1. Klasse	— Aüe	307,	ex A4ü	30
842 01	D-Zug-Wagen 1. Klasse	— Aüe	302,	ex AB4ü	28
842 00	D-Zug-Wagen 2. Klasse	— Büe	356,	ex AB4ü	28
843 00	D-Zug-Wagen 2. Klasse	— Büe	354,	ex C4ü	28
844 00	D-Zug-Wagen 2. Klasse	— Büe	357,	ex B4ü	30
845 00	D-Zug-Wagen 1./2. Klasse	— ABüe	321,	ex ABC4ü	29



Neuheitenblatt Messe Nürnberg 1980 hat Ihr Fachhändler

Liliput

SPIELWARENFABRIK WALTER BÜCHERL
GESELLSCHAFT MBH
A 1172 WIEN





Bild 2: 99-1760-0 talwärts fahrend im Bahnhof Bertsdorf (1979)

◀ Bild 1: 99 1760-0 vor dem Lokschuppen des Bw Zittau (1979)

Baureihe 99⁷³⁻⁷⁶

Schmalspur-Einheitslokomotive für 750 mm Spurweite

Am 20. 9. 1926 beantragte die Reichsbahndirektion Dresden beim Reichsbahn-Zentralamt die Entwicklung und den Bau einer leistungsfähigen Schmalspurlokomotive für ihre Gebirgsstrecken. Die bisher eingesetzten Maschinen der Gattung VI K (BR 99⁶⁴⁻⁶⁵) und VI K Nachbau (BR 99⁶⁷⁻⁷¹) konnten wegen der zu geringen Kesselleistung und der großen überhängenden Massen den Ansprüchen nicht mehr genügen.

Den ersten Entwurf für die neue Lokomotive hatte die Firma Richard Hartmann in Chemnitz geliefert; er war vom Vereinheitlichungsbüro überarbeitet worden. Ihrer sächsischen Herkunft wegen bezeichnete man die neue Lokomotive in Eisenbahnerkreisen auch als VII K. Das ist jedoch keine offizielle Bezeichnung; vielmehr war die Lokomotive in allen Einzelheiten eine typische Einheitslokomotive, bei der besonders die Baugrundsätze für die kleineren Einheitslokomotiven (BR 80 und 81) zugrundegelegt worden waren.

Aus Gewichtsgründen konnte man keinen der vorhandenen Kesseltypen verwenden, sondern mußte einen neuen Kessel mit einer Gesamtheizfläche von 80,3 m² entwickeln (VI K Neubau: 64,2 m²). Als Dauerleistung waren 750 bis 800 PS errechnet worden.

Der schwere Kessel erforderte eine zusätzliche Abstützung durch Laufachsen, so daß die Achsfolge 1'E 1' gewählt wurde. Gegenüber der VI K war der Achsstand der Kuppelachsen (800 mm Raddurchmesser) auf 1 000 mm vergrößert worden, um Bremsklötze und Hängeeisen im Rahmen unterzubringen. Die Laufachsen (550 mm



Bild 3: Für ein Schmalspur-Bw hat Zittau eine ausgesprochene komfortable Bekohlungsanlage in der die 99 1760-0 gerade bekohlt wird (1979).



Bild 4: Eine ähnliche Lok wie die 9973 ist die 99 7245-6, hier auf der Harzquerbahn im Bahnhof Eisfeldertalmühle.

Foto: P. Böhning



Bild 5: Führerhausanschriften der 991731-1 mit Maskottchen.

Foto 1-3 + 5 M. Weisbrod

Raddurchmesser) liefen in Bissel-Gestellen. Ursprünglich war geplant, nur die Endkuppelradsätze mit Spurkränzen auszuführen; doch scheiterte dies am vorhandenen Oberbau. Selbst nur die mittlere Kuppelachse spurkranzlos auszuführen, schien Professor Nordmann, der das Projekt im engeren Losausschuß vortrug, zu riskant – wegen der Einzungenweichen, die die Maschinen zu befahren hatten.

Die Steuerung war eine normale außenliegende Heusinger-Steuerung der Einheitsbauart mit Kuhnscher Schleife. Federung und Ausgleich waren den großen Einheitslokomotiven nachgebildet. Es war sogar gelungen, die Tragfedern unterhalb der Achslager unterzubringen.

Mit Körting-Bremse

Etwa 1913 war auf den sächsischen Schmalspurbahnen die Saugluftbremse Bauart Körting eingeführt worden, so daß auch die neuen Einheitslokomotiven damit ausgerüstet werden mußten. Die Bedienung von Sandstreueinrichtung, Druckausgleicher und Läutewerk, die der Einheitsbauart entsprachen, erforderte jedoch Druckluft. Ein Betrieb dieser Einrichtungen mit Dampf schied wegen der Gefahr des Einfrierens aus. Drei Bremszylinder (für Druckluft- und Saugluftbremse) waren im vorhandenen Raum an der

Lokomotive jedoch nicht unterzubringen, so daß folgende Bremsausrüstung entwickelt wurde: Auf dem Führerstand befand sich ein Luftsauger (Führerbremsventil) zur Bedienung der Zugbremse. Die Druckluftbremse der Lokomotive (Zusatzbremse) wurde mit dem üblichen Zusatzbremsventil betätigt.

Um aber eine doppelte Bremsbedienung zu vermeiden, wurde über ein selbsttätiges Ventil die Lokomotivbremse beim Betätigen der Zugbremse mit angestellt. Außerdem besaßen die Lokomotiven die übliche Wurfhebelhandbremse und eine Riggbach-Gegendruckbremse. Auch eine Ausrüstung für die Heberlein-Bremse (Leinenbremse) war vorhanden.

Die Kupplungseinrichtung war eine dem Wagenpark angepaßte normale Mittelkupplung, deren Köpfe aber gegen Scharfenberg-Kupplungsköpfe austauschbar waren. Auf Wunsch der Direktion Dresden erhielten die Lokomotiven vorn und hinten höhenverstellbare Schneepflüge.

In den Jahren 1928 bis 1933 sind insgesamt 32 dieser 1'E 1'h2-Lokomotiven geliefert worden. 13 Stück baute Hartmann in Chemnitz mit den Fabriknummern 4678 bis 4687 und 4691 bis 4693 (Betriebsnummern 99 731 bis 99 743). Schwarzkopff lieferte 1929 sieben Maschinen (Fabriknummern 9533 bis 9539) und bis 1933 weitere zwölf

Lokomotiven (Fabriknummern 10142 bis 10153). Einsatzgebiete der neuen Einheitslokomotiven waren die schmalspurigen Strecken im Erzgebirge (Hainsburg–Kipsdorf, Cranzahl–Oberwiesenthal). Der noch verbliebene Bestand ist heute auf der Oberlausitzer Strecke Zittau–Oybin/Jonsdorf im Einsatz. Es waren (oder sind noch?) Erwägungen angestellt worden, einige Maschinen auf Rügen (Strecke Putbus–Göhren) einzusetzen. Ein Hindernis bisher ist u. a. der zu niedrige Lokschruppen in Putbus.

Über den Fortbestand des letzten Einsatzgebietes der Baureihe 99⁷³⁻⁷⁶ und der Maschinen selbst ist wohl die letzte Entscheidung noch nicht gefallen. Die Strecke Zittau–Bertsdorf–Oybin führt nämlich über Gebiete, die einen Braunkohlenabbau u. U. lohnenswert erscheinen lassen.

Hauptabmessungen

Zylinderdurchmesser	2 x 450 mm
Kolbenhub	400 mm
Treibraddurchmesser	800 mm
Laufdurchmesser	550 mm
Fester Achsstand	3000 (4000) mm
Gesamtachsstand	7 600 mm
Kesseldruck	14 kp/cm ²
Rostfläche	1,74 m ²
Heizfläche Feuerbüchse	6,7 m ²
Heizfläche Rauchrohre	33,7 m ²
Heizfläche Heizrohre	39,9 m ²
Gesamtheizfläche	80,3 m ²
Überhitzerheizfläche	29,0 m ²
Wasservorrat	5,8 m ³
Kohlevorrat	2,5 t
Leergewicht	42,5 t*
Dienstgewicht	55,0 t*
Reibungsgewicht	45,0 t*
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
*) Rechnungsgewichte	

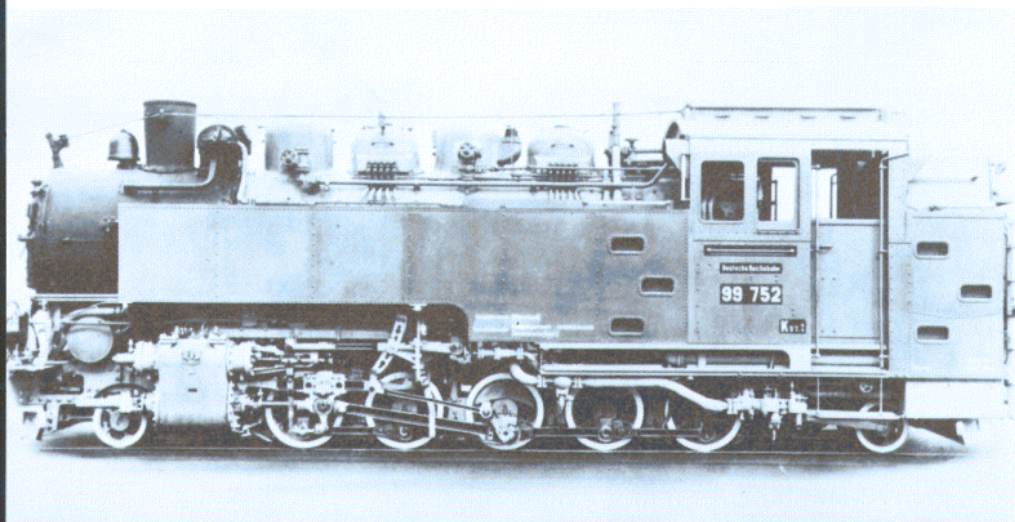
Literatur:

10. Beratung des Engeren Ausschusses für Lokomotiven (vom 17. Januar 1928 in Berlin); Horst J. Obermayer: Taschenbuch Deutsche Schmalspurlokomotiven, Stuttgart 1971.

M. Weißbrod

Bild 6: Die 99 752 der Deutschen Reichsbahn (DRG) dient weitgehend als Vorbild für das Modell. Bei dieser Lok war der Oberflächen Vorwärmer noch nicht in der Rauchkammer eingebaut.

Sammlung: M. Weisbrod



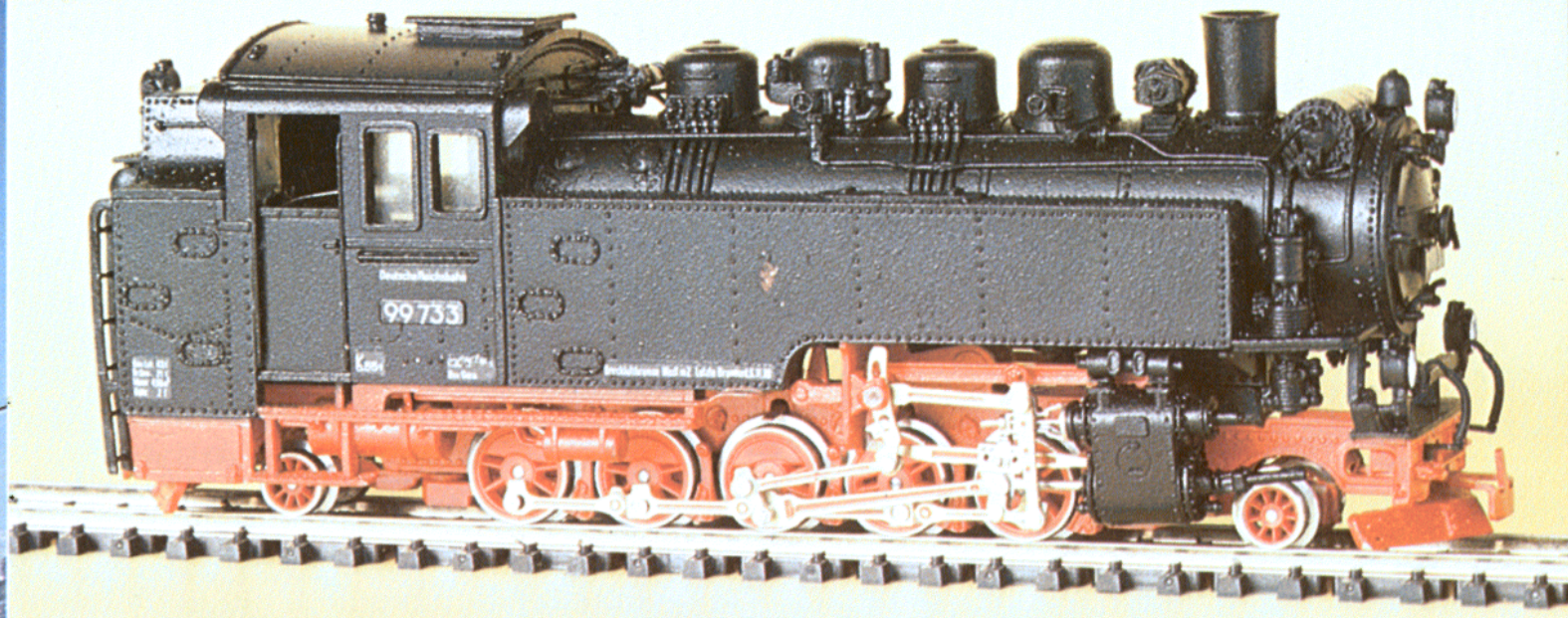


Bild 1: Die BR 99⁷³ das neue große Schmalspurmodell mit eigenem Fahrwerk. Gegenüber dem Trix-Fahrwerk sind hier maßstäbliche H0-Räder verwendet, auch die Steuerung wirkt sehr zierlich.

Modellvarianten der BR 99⁷³⁻⁷⁶

Viele Schmalspurfreunde werden sicher auf ein Modell dieser schweren 1'E 1'-Schmalspurlokomotive gewartet haben. Zur Messe 1980 wurde sie von M+F vorgestellt. Allerdings ist sie im Neuheitenprospekt nicht aufgeführt; sie ist glatt vergessen worden.

und maßstäblichen Zylinder und Steuerung natürlich erheblich besser.

Beim M+F-Fahrwerk sind die drei mittleren Achsen angetrieben; die Endachsen werden nur durch das Gestänge mitgenommen. Im Gegensatz zum Fahrwerk der 99⁶⁷⁻⁷¹ mit fünf angetriebe-

nen Achsen bringt das verbesserte Fahreigenschaften. Auch bei letzterer Lok kann diese Änderung durch Herausnehmen der äußeren Zwischenräder leicht vorgenommen werden. Zur Gehäusedetaillierung ist wohl kaum etwas zu sagen. Hier sprechen die Fotos für sich.

Peter Schiebel

Der Bausatz wird in zwei Varianten geliefert: einmal als Gehäusebausatz für die Verwendung des Fahrwerks der Minitrix-BR 85 und als kompletter Bausatz mit maßstäblichem M+F-Fahrwerk. Beide Modelle unterscheiden sich im Gehäuse nicht. Bezüglich des Fahrwerks wirkt das komplette M+F-Modell schon aufgrund der vorbildgetreuen

Bild 2: Der reine Gehäusebausatz zu dem kein Fahrwerk geliefert wird. Hier findet das Minitrix-Fahrwerk der BR 85 Verwendung. Dies ist eine sehr preiswerte Bausatz-Variante und relativ einfach im Zusammenbau.

Bild 3: Nochmals die Lokomotive mit eigenem Fahrwerk von der gegenüberliegenden Seite aufgenommen. Sehr zierlich und äußerst fein detailliert ist der dem Vorbild 100 % entsprechende Zylinderblock. Das Modell kann sich wirklich sehen lassen.

Foto: 1-3 P. Schiebel

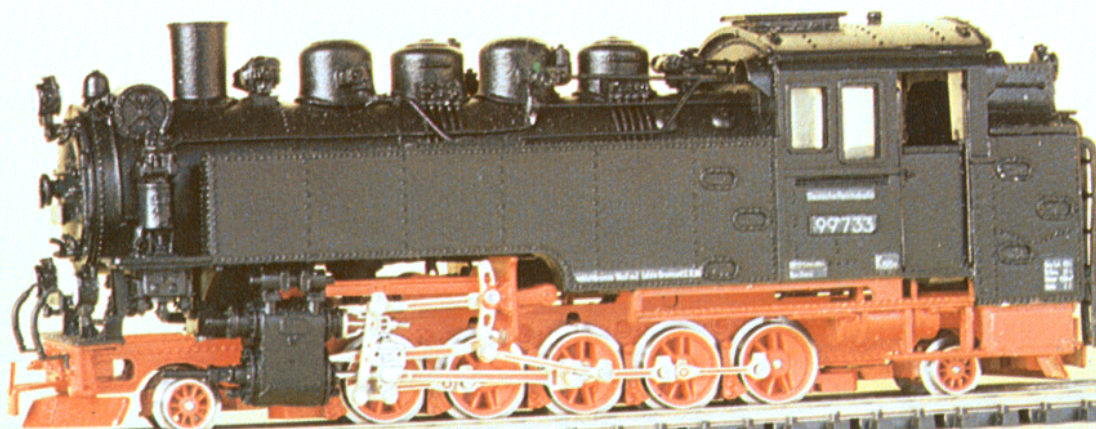
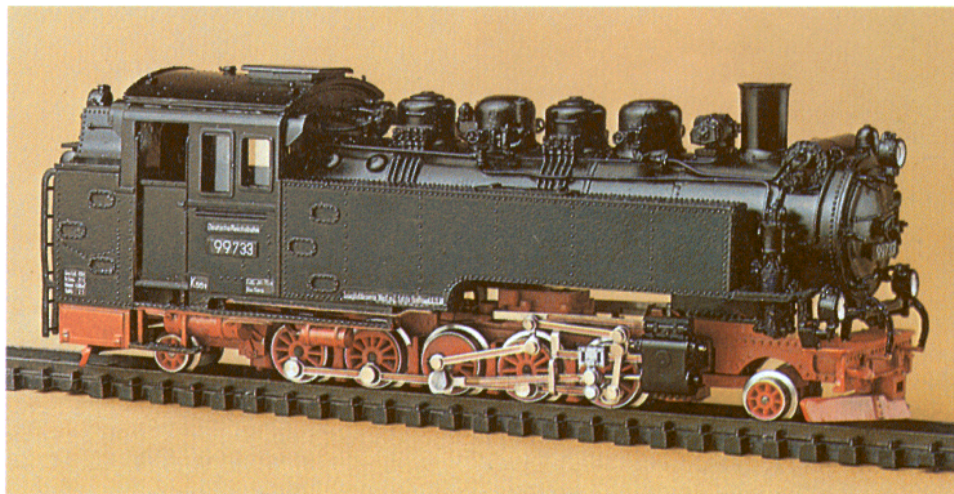




Bild 1: Diese 323 729 mit verglastem Führerhaus soll noch ein Nachtrag zum Bericht im Journal 6/1979 sein. Die Kleinlok ist im täglichen Einsatz im Güterbahnhof von Stuttgart-Bad Cannstatt.

Foto: Obermayer

Deutsche Kleinlokomotiven

Im Journal 6/1979 hatten wir eine Bildfolge von Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe II veröffentlicht und die Entstehung dieser Fahrzeuggattung skizziert. Aufgrund jenes Beitrages erreichten uns zahlreiche Zuschriften mit Anregungen, mit Anfragen und mit zusätzlichen Informationen. Gleich mehrere Leser bemängelten das Fehlen eines Bildes von der Köf II mit geschlossenem Führerstand. Nun, auch uns war es nicht entgangen, daß die Deutsche Bundesbahn eine große Anzahl der Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe II modernisiert und mit verglasten Führerhäusern ausgerüstet hat. Zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Berichtes hatten wir aber leider kein entsprechendes Foto zur Hand. Inzwischen haben wir uns natürlich darum bemüht und reichen nun ein Farbfoto einer solchen Kleinlok nach. Die abgebildete Maschine versieht täglich einen

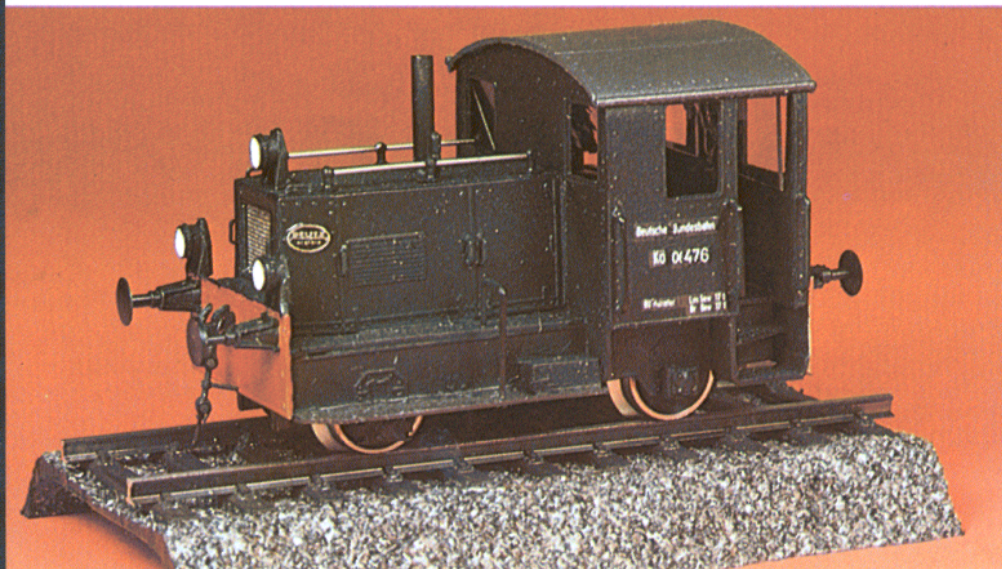


Bild 2: Ein properes Modellchen ist auch diese Köf I, die aus der Werkstätte des Modellbaus Günther stammt.

Foto: Obermayer

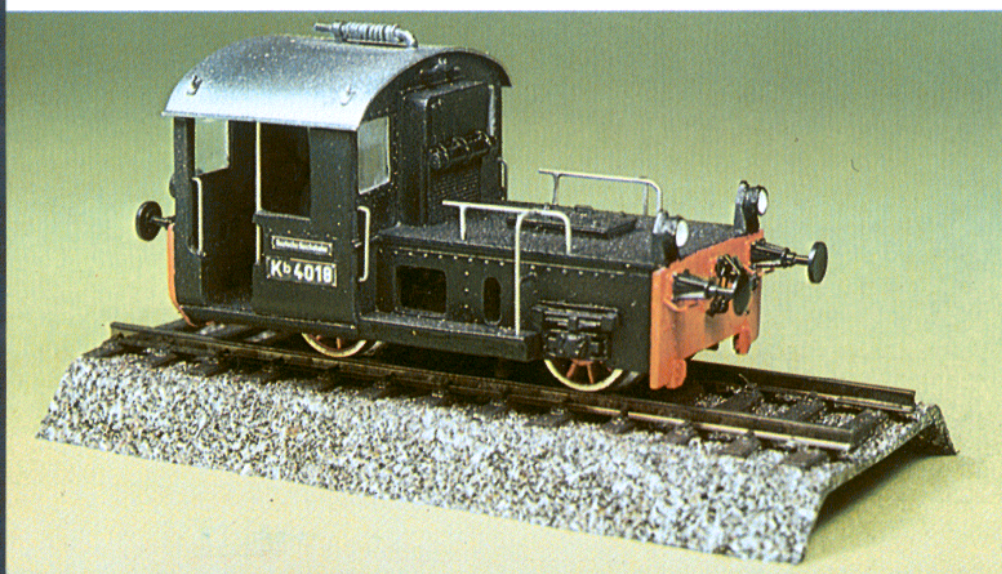


Bild 3: Ebenfalls von derselben Firma wurde diese Kleinlok der Leistungsgruppe II ohne Vorbau geschaffen, die hoffentlich bald in die Kleinserienfertigung geht. Das Vorbild entstand im Jahr 1931 bei der Berliner Maschinenbau AG

Foto: Obermayer

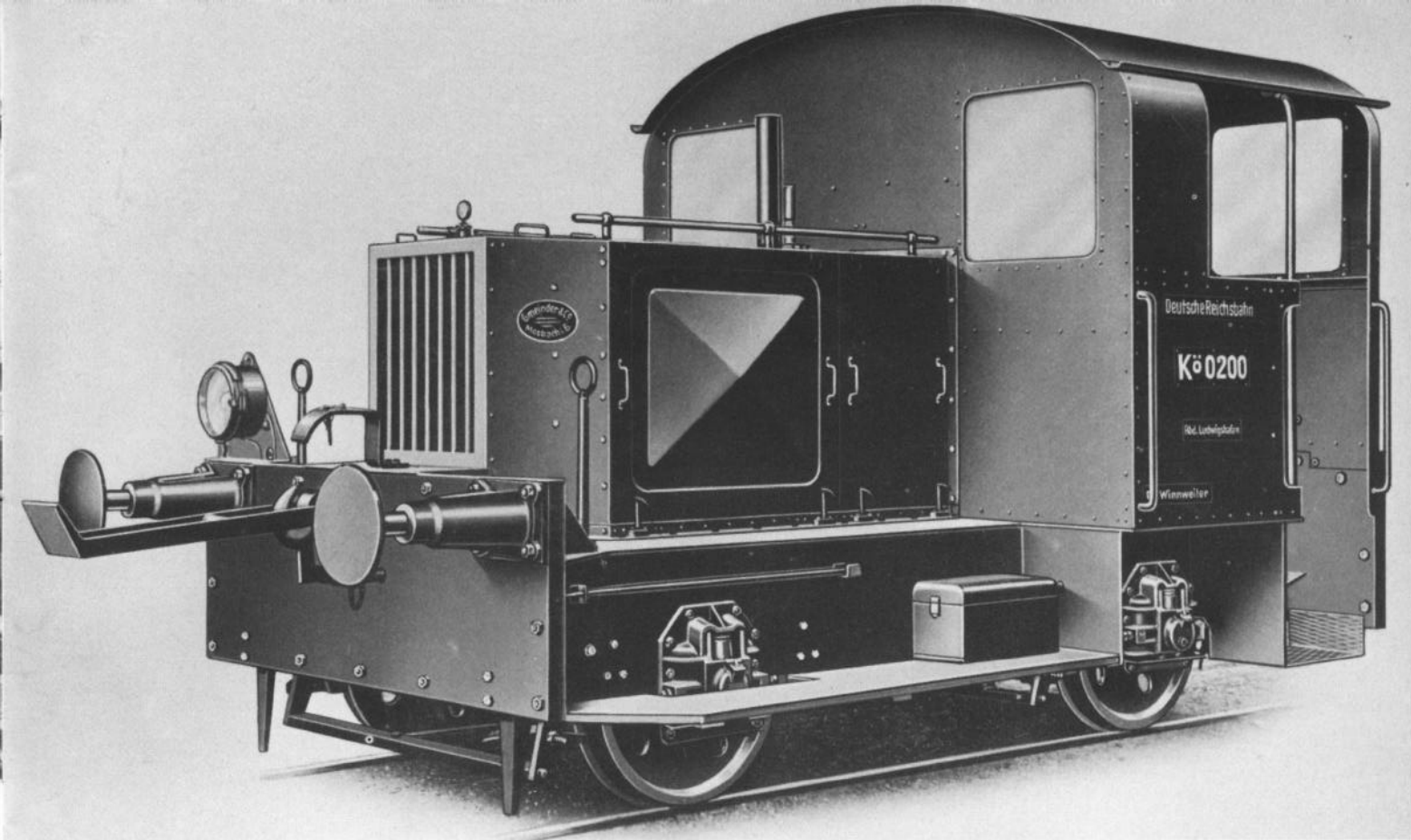


Bild 4: Kleinlokomotive K0200 der Leistungsgruppe I mit Einheitsgetriebe, gebaut im Jahr 1935 vom Gmeinder & Co in Moosbach/Baden.

Werkfoto: Gmeinder

recht anstrengenden Dienst auf dem Ortsgüterbahnhof von Stuttgart-Bad Cannstatt. Dort schleppt sie offene Güterwagen der Gattung E von und zu einigen Schrottverwertern. Die Hauptlast liegt aber bei der Bedienung der Anschlußgleise eines großen Kies- und Sandwerkes, bei dem Tag für Tag lange Ganzzüge mit Muldenkippern der Gattung F-z 120 eintreffen, die von der Kleinlok zu den Silos und Bunkeranlagen gebracht werden müssen. Bedingt durch die geringe Länge der Gleisanlagen im Bereich der Entladestellen, müssen die angekommenen Züge mit bis zu 40 Wagen in Gruppen zu je 7 Fahrzeugen aufgeteilt, entladen und dann wieder bereitgestellt werden. Ein Teil der Anfragen bezog sich auf die anderen Kleinlokomotiven, die beim Modellbau Günther in die Fertigung gehen sollten, und auf die vielen anderen Varianten der Maschinen aus den Leistungsgruppen I bis III. Zunächst haben wir uns mit der Firma Günther in Reutlingen in Verbindung gesetzt und von dort erfahren, daß die beiden geplanten Fahrzeuge mit Sicherheit noch gefertigt werden. Derzeit laufen aber noch andere Fahrzeuge in der Kleinserien-Produktion.

Ein großer Teil der Einzelteile der beiden winzigen Rangierlokomotiven ist aber bereits fertig. Deshalb haben wir auch die Prototypen der hübschen Maschinen fotografiert. Es handelt sich hierbei um die Nachbildung einer frühen Lokomotive der Leistungsgruppe II ohne Vorbau, die von der Berliner Maschinenbau AG., vormals L. Schwartzkopf, im Jahr 1931 gebaut wurde. Das zweite Modell ist eine Kleinlok der Leistungsgruppe I, so wie sie bis vor wenigen Jahren in den Diensten der Deutschen Bundesbahn stand. Auch dieses Modell ist nur eine der vielen Ausführungsvarianten. Das große Interesse an diesen Maschinen hat uns schließlich bewogen, nun auch noch einige Anmerkungen zu den kleinsten unter den Kleinlokomotiven zu machen.

Die Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe I entstanden zur selben Zeit wie jene der Gruppe II. Die ersten Fahrzeuge lieferten die Firmen Gmeinder, Jung und O & K. Als Antriebsaggregate wurden Vergaser- und Dieselmotoren mit Nennleistungen von 20, 25 und 30 PS eingebaut. Bei den Maschinen von O & K wurde eine Achse direkt vom Getriebe angetrieben, die zweite Achse war mit der ersten über Kuppelstangen verbunden. Die Lokomotiven der anderen Hersteller wiesen dagegen Achsantriebe mit Rollenketten auf.

Im Jahre 1933 schufen dann die Firmen Gmeinder und Windhoff die Konstruktion für die Einheitskleinlokomotiven der Leistungsgruppe I. Für den Antrieb der Maschinen waren ausschließlich Zweizylinder-Dieselmotoren mit einer Leistung von 25 bis 30 PS zugelassen, die von den Firmen Deutz, Hanseatische Motoren-gesellschaft, Junkers und Kaelble geliefert wurden. Bis zum Ende der langen Beschaffungszeit für Kleinlokomotiven der Leistungsklasse I im Jahre 1938 stiegen die Motorleistungen bis auf 40 PS an. Alle

Bild 5: Aus der Vorserie stammt diese K0060 mit vorgesetztem Wasserkühler.

Foto: Bellingrodt

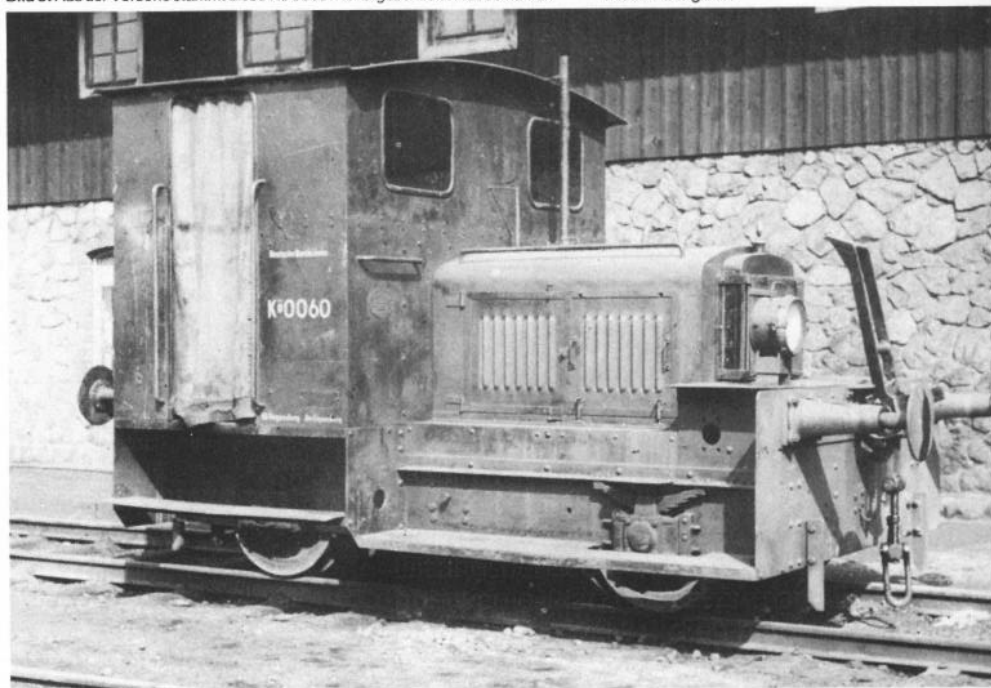




Bild 6: Von der Rheiner Maschinenfabrik Windhoff kam diese 311 238, die 1974 in Freudenstadt beheimatet war und danach noch ein Jahr in Friedrichshafen eingesetzt wurde. **Foto: HJO**

Fahrzeuge der verstärkten Einheitsbauarten von 1934 und 1935 waren mit einem dreistufigen Rädergetriebe, mit Lamellen-Kupplungen und mit Kettenantrieb ausgerüstet.

Nach den ersten Maschinen, die 1930 in einer Stückzahl von 18 Exemplaren als Probelokomotiven verschiedener Hersteller mit unterschiedlichen Antriebsmaschinen entstanden waren, folgte ab 1933 eine Vorserie. Diese 76 Lokomotiven, die damals die Betriebsnummern Kö 0028 – 0079 und Kö 0081 – 0104 trugen, hatten Motoren

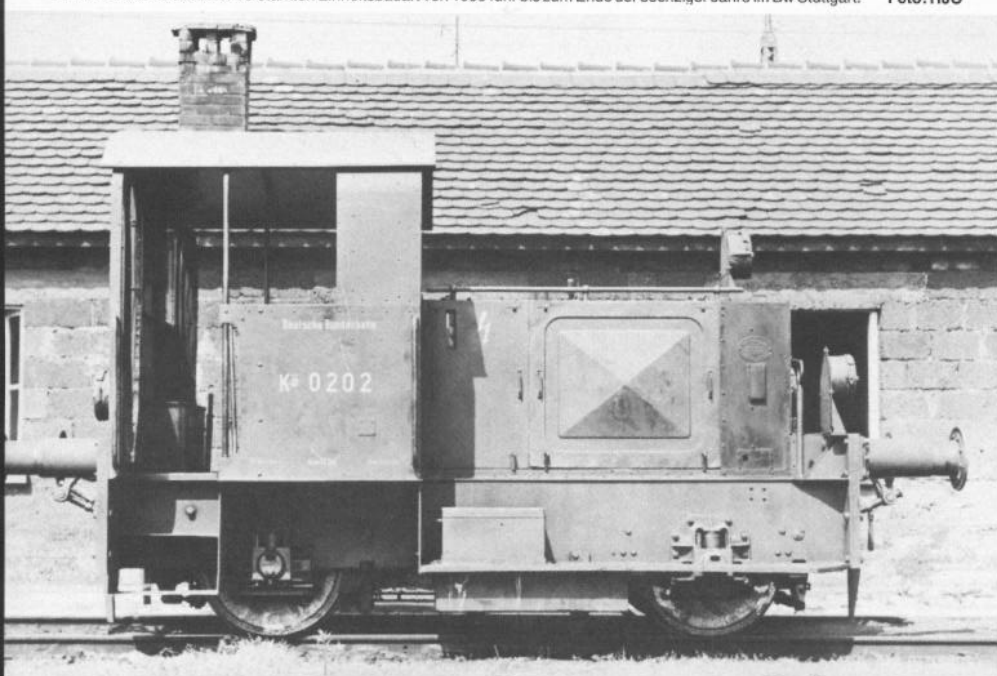
unterschiedlicher Leistung und wichen auch in den Abmessungen und in der Ausführung der Aufbauten voneinander ab. Es erschienen dann 81 Maschinen der Einheitsbauart mit den Betriebsnummern Kö 0080 und Kö 0105 – 0184, mit einheitlichen Hauptmaßen und mit einer Nennleistung von 25 und 30 PS. Am Bau dieser Fahrzeuge beteiligte sich, außer den bereits genannten Herstellern, auch noch die Maschinenfabrik Esslingen.

Aus diesen beiden ersten Lieferserien gelangten nur noch 18 Maschinen in den Bestand der Deutschen Bundesbahn; sie wurden aber schon bald verkauft oder umgebaut. Ab 1935 erfolgte dann der Bau der verstärkten Einheitsbauart, die in ihrem Äußeren den Maschinen der Bauart 1934 entsprach. Diese Lokomotiven hatten nun aber Dieselmotoren mit einer Leistung von 35 – 39 PS erhalten. Davon wurden bis 1938 insgesamt 105 Maschinen mit der Betriebsnummer Kö 0185 – 0289 in Dienst gestellt. Damit verfügte die Deutsche Reichsbahn über 262 Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe I.

Der größere Teil dieser Fahrzeuge gelangte nach 1945 in den Bestand der Deutschen Bundesbahn. Die noch einsatzfähigen Lokomotiven wurden mit Dieselmotoren von KHD ausgerüstet, deren Nennleistung 50 PS betrug. Etwas schwächer motorisiert blieben die Maschinen, die bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR verblieben; sie erhielten neue Motoren des VEB Dieselmotowerks Schönebeck mit einer Leistung von 38 PS. Bei der Deutschen Bundesbahn waren Ende des Jahres 1971 in zehn Direktionsbezirken noch 35 Lokomotiven der Leistungsklasse I als Baureihe 311 im Einsatz. Fünf Jahre später war der Bestand auf fünf Fahrzeuge geschrumpft; nur noch drei davon waren betriebsfähig. Ende 1977 fuhren noch die Maschinen 311 225 in Bielefeld, die 311 229 in Göttingen und die 311 258 in Simmern. Ein Jahr danach war dann nur noch die 311 225 im Einsatz.

HO

Bild 7: Diese Kö 0202 der verstärkten Einheitsbauart von 1935 fuhr bis zum Ende der sechziger Jahre im Bw Stuttgart. **Foto: HJO**





DM _____ wurden überwiesen auf:

☐ Postscheckkonto München, Nr. 57 199-802

☐ Volksbank Fürstenfeldbruck, Nr. 21 300

☐ Dresdner Bank, Fürstenfeldbruck, 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 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 2437

Artikelbewertung: EISENBAHN-JOURNAL 2/80

	sehr gut	gut	mittel	schlecht
Mitteilungen	☐	☐	☐	☐
Die Hauptuntersuchung für eine 01 Lokomotive	☐	☐	☐	☐
Zweiachsige offene Rundschieber-				
Seitenentladewagen der DB	☐	☐	☐	☐
BW Skizzen	☐	☐	☐	☐
Die Lokomotive Nr. 104 und 105 der				
Lübeck-Büchener Bahn (LBE)	☐	☐	☐	☐
«Zeche Walsum» Schmalspurbe-				
trieb mit Heeresfeldbahn-Diesellokomotiven ..	☐	☐	☐	☐
Die Köf 0607 der OHE im Modell	☐	☐	☐	☐
Kleine Ursache — große Wirkung	☐	☐	☐	☐
D-Zug Wagen der Deutschen Reichsbahn,				
Bauart 1928	☐	☐	☐	☐
Das österreichische Krokodil	☐	☐	☐	☐
Messe-Streiflichter '80	☐	☐	☐	☐
Rai-Mo (Rail-Modell)	☐	☐	☐	☐
Poster	☐	☐	☐	☐
Wie schnell fährt die Deutsche Reichsbahn ..	☐	☐	☐	☐
Baureihe 99⁷³⁷⁶	☐	☐	☐	☐
Deutsche Kleinlokomotiven	☐	☐	☐	☐
Mini-Markt, Artikelbewertung, Bestellkarte	☐	☐	☐	☐
DBC — D Dampfbahn-Club Deutschland	☐	☐	☐	☐
Die Baureihe 99⁴⁶⁰ — die leichtesten				
der 750 mm-Spur	☐	☐	☐	☐
«Die Gleislose» von Monheim	☐	☐	☐	☐
Neues von der kleinsten Modellbahn der Welt				
Unsere Bücherecke	☐	☐	☐	☐
Die 41 018 in Österreich	☐	☐	☐	☐
Neuheiten-Journal	☐	☐	☐	☐
Schmalspur-Mallet-Lokomotiven 99 633				
und 99 637	☐	☐	☐	☐

Das schönste Farb-Bild
(nur ein Bild angeben)

Seite: Bild:

MINI-MARKT MINI-MARKT

Verkaufe Eisenbahnliteratur und Strab-Magazin. Liste gegen Rückp. Suche Bub-Katalog Spur S V.CA. 1950. Gerhard Weber, Müssekoppel 29, 2000 Hamburg 65, Tel. (040) 6 02 54 41.

Verkaufe gegen Gebot: Spur TT Rokal BR 24 („Steppenpferd“). Heinz Henneberg, Rosengarten 50, 5450 Neuwied 1, Tel. (02631) 2 79 38

Verkaufe M+F S10¹ Supermodell Mot. Tender, freistehenden beleuchteten Laternen, unlackiert BS-Preis 1 018,— um 1 250,—. Heinz Baar, Sonnleithnerg. Wien 1100/Österreich, Telefon (0222) 6 29 08 95.

Verkaufe wegen Umstellung auf anderes System M+F ET 85 Bausatz (Messing geätzt) DM 298,— auf Wunsch auch fertig. Tel. (0209) 20 51 83 nach 19.00 Uhr. Jörg Bohe, Schultestraße 31 a, 4650 Gelsenkirchen, Tel. (0209) 20 51 83.

Verkaufe Märklin Northlander gegen Gebot. Klaus-Peter Hampf, Stettiner Straße 32, 6367 Karben 6, Tel. (06039) 24 15.

Piko Loks und Wagen 30—50 % unter Ladenpreis abzugeben nur probegelaufen, Spur H0 Preisliste auf Anfrage. Heribert Wollbrecht, Wischlingerweg 192, 4600 Dortmund, Tel. (0231) 61 40 25.

M+F-Fan sucht dringend Journal 4/1975 und 6/1976. Zahle Höchstpreis! Herbert Frommherz, Hermann-Simonstr. 4, 7890 Waldshut-Tiengen 2.

Suche Miba Jahrgang 75 + 76. Bitte Angebote an: Bernd Scheuler, Forststraße 65, 7000 Stuttgart 1.

Suche M+F-Journal 3/75. Verkauft Modelleisenbahner DDR 1, 4, 6/75, 1, 2, 4, 5, 7, 8, 10, 12/63. D. Schmidt, Tilsiter Str. 4, 645 Hanau.

Spritze Dampfloks und baue Loks um auf Märklin-System. H. Friedel Sakrausky, Kohlenstraße 31, 5600 Wuppertal 22, Tel. (0202) 60 37 34.

Märklin-Kataloge gesucht: D 5 — D 7 (1928—30) + MP 37. W. Schnieber, Stöckener Str. 20 a, 3016 Seelze 2, Tel. (0511) 40 26 01

Verk. Eisenbahn/Modellbahn-Zeitschriften, s/w u. Color-Negative, Liste gegen Rückp. U. Schweers, Westwall 150, 4150 Krefeld.

Suche Röwa Rheingoldwagen blauweiß, 3140 Abteil-3141 Großraumwagen K.K. u. H0-Modell Beyer-Garratt Lok Riv. K. Hoffmann, Caubstraße 5, 5600 Wuppertal 1, Tel. 70 51 39.

Suche Fotos, Dias oder Super-8-Film vom Bahnhof Stendal/Altmark. Bernd Kersten, Dortmunder Str. 115, 4350 Recklinghausen, Tel. (02361) 4 39 07.

Suche Mechanik + populäre Mechanik-Hefte + andere Bestellliteratur, evtl. Tausch gegen Miba + EM-Hefte, Liste anfordern. Josef Muschak, Heldenberger Str. 3, 6369 Nidderau-Windecken.

N-Material — größtenteils nur Probe gelaufen, neuwertig — Wert 4 500 DM — nur Gesamtanbahn. Preis 2 850,— DM — Liste gegen Rückporto, Tel. (030) 8 53 13 40.

Signale H0 — 9 neue Ausfahrtsign. (Nemec) zu verkaufen, VHB St/38,— DM. Je 7 Birnen (HPOO, Rangierf. + ZP9 Zusatz). Trescher, 18—20 Uhr, Tel. (04407) 10 62.

Shinohara u. Nemec-Weichen, Heinen-pr. Personenwagen, Lok-Raritäten zu verkaufen. Liste gegen Rückporto. Biermann, Bielefelder Str. 91, 5940 Lennestadt 12, Tel. (02721) 32 81.

Suche „Die Dampfbahn“ 1, 3, 4, Märklin-Magazin 1/67, em 1—12 (1963/64). Miba 1969 komplett Peter Hoeveler, Hugo-Preuß-Str. 45, 4050 Mönchen-Gladbach 2, Tel. (02166) 45 82 44.

VERLAGSBESTELLISTE II/1980

Bücher:

	Preis	Porto	Lieferzeit
„BR 01“ ca. 300 Seiten mit Schwarzweiß-Fotos und Farbbildern sowie großen Ausfallplänen (bei Vorauszahlung, 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 Vorauszahlung, entfällt das Porto)	49,—	2,30	sofort
„Dampfloks im Allgäu“ Erstauflage ausverkauft, Zweitauflage Febr. 1980	65,—	2,30	sofort
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,—	vergriffen
Multi-Micro-Train-Katalog (MMT)	1,50	—,60	sofort
Feuerwehrezubehör Prospekt	1,50	—,60	sofort
Farbiger Messeneuheiten-Prospekt '80	1,90	—,60	sofort
Bauteilegruppe 1 (Kesselarmaturen)	4,50	1,—	sofort
Bauteilegruppe 2 (Fahrwerksteile)	4,—	1,—	ausverkauft
Bauteilegruppe 3 (Bremsbacken)	2,50	1,—	sofort
Bauteilegruppe 12 (Beschriftungssätze)	3,90	1,—	sofort
Bauteilegruppe 16 (Bauanleitungen)	5,90	1,—	sofort

Kalender-Sonderpreise:

Format 42 x 36 cm (aus den herrlichen farbigen Journal-Posterabbildungen wird dieser Kalender gestaltet)	6,50	sofort
Format 21 x 29,7 cm (die bisher veröffentlichten farbigen Journal-Titelfotos werden zu einem Kalender im A4-Format zusammengefaßt)	12,50	sofort

Modellbahnfreunde! Suche für Sammlung Lokschilder aller Art. Beste Bezahlung. W. D. Wünsch, Schönbergstr. 49, 7000 Stuttgart 70, Tel. (0711) 47 16 47.

Märklin-Rarität Sondermodell 4500 „Höchst-Frigen“, la Zustand, gegen Höchstgebot zu verkaufen. Herbert Deinet, Paradiesweg 9 c, 6233 Kelkheim.

Verkaufe BR 18 505 für Märklin mit 5-achs. Tender, geradem Führerhaus, Superzurüstsatz 014. Auch Tausch gg 2-L-Fahrzeuge. Tel. (0231) 85 57 01. Werner Meltzer, Alter Postweg 16, 4600 Dortmund 16.

Verkaufe Modellbahnzeitschriften, - Bücher, Firmenkataloge und Schriften 1957/78. Liste gegen Freiumschlag. G. Lange, Kockerellstraße 7, Aachen.

ROKAL-Anfangspackung, ca. 1950, Stromlinien-B-Lok mit Tender, 2 Pullmann, 1 Packwagen 4 X, alles Spritzguß Gleisoral, Trafo, gegen Höchstgebot. Heinz Laturner, Mitterfeldweg 21, 8131 Berg 1, Tel. (08151) 1 28 45.

EGGER-Dampftriebwagen und ROKAL BR 03 sucht H. Wörner, Adelbergweg 4, 7300 Esslingen.

Suche M+F-Journal 2, 3, 4, 5, 6/1975 und 3/1976 Angebote an: Van de Meent, Couperuslaan 173, 3842 AD Harderwijk Niederl. Tel. (03410) 1 53 61.

Verkaufe Alster-Dampfloks school Class Spur I neuwertig für 1 000,— DM nur an Selbstabholer. Tel. (05221) 5 22 59 Gerhard Oehlschlägel, Frentrupweg 9, 4900 Herford.

Gegen Höchstgebot: Org. Heinzl Zahn Radlok, H/G E 4/, Tel. (003120) 82 33 84 S. J. Deetmann, Wiltzanghln.6, Amsterdam/Holland.

Verkaufe Rollmaterial H0, teilweise Raritäten, Liste gegen Rückporto v. R. Gärtner Högelweg 4, 8901 Ried bei Mering Tel. (08233) 81 38.

Verk. in Zweif. Glstr. (neu) Mä 110, 220 FTA 515 rot, Li 05, Pi 86, 52 E 44, Röwa E 91, 151, 216, 70 % v. N. P. Vedder, Langenstraße 2, 3100 Celle, Tel. (05141) 5 38 08.

Lokschilder-Nachgüsse jeder Nr. und jede Schriftart, 5 Zahlen 50,— DM, 6 Zahlen 55,— DM. Jürgen Baumann, Schauerheimstr. 107, 8530 Neustadt/A., Tel. (09161) 33 84.

Suche WIK-Lkw. Vorbilder 1950—60: Zwei Frontfenster Motorvorbau. Rode, Bueltenweg 91, 3300 Braunschweig.

Suche: M+F-Journal 1—5/75 und 2, 3, 4/76 und der „Dampfbahner“ 1—5/75, 1, 2, 4, 6/76 und 3, 4/77. Endre Braun, Strudenzeile 53, A-3272 Neustift-Österreich.

Verkaufe: M+F/Film Br 44 mit Nietende v 22T34, gr. w8 nd Leitbleche, hinterdrehte Räder, Rp 25, Günther VI 88, Köf 2, Liliput Rheingold, alles DR-Ausführung. Rainer Woska, Uhlendstraße 23, 6114 Riehen, Tel. (06078) 56 40.

Verkaufe H0 Lokbausätze Intermodell Günther, M+F, Liste geg. Freiumschlag. R. Pippig, Oppenrieder Str. 23, 8000 München 71.

Wer ist interessiert am Tausch von Fotos, Zeichnungen u. evtl. auch Modellen von Personen- und Spezialwagen (Spur H0). Chiffre Nr. EJ 1003/2/80.

Verkaufe: Asmus/Bufe, Dampflokomotiven im Allgäu von DM 45,— inkl. Porto. Erich Tschöep, Heiligenstädter Str. 175/8, A-1190 Wien/Österreich.

Verk. H0-Material f. ZL = u. 3 L, ebenso Modellbahn-Literatur. Liste gegen Freiumschlag. P. Pieper, Egerstr. 2, 7858 Weil/Rh.

Märklin Sonderserien-Güterwagen, Jonef Sattelaufleger „CALBERSON“ und COX Lumber-Carrier zu kaufen gesucht. Chiffre EJ 1002/2/80.

Verk. Minitrix BRO 1 mit Gr. Wagner-Windleitblechen Modell nicht mehr im Handel: M. Freise, Lindenallee 30 E, 2116 Hanstedt, Tel. (04184) 70 23.

Verkaute Trixintern. 18.6 + M+F zurüsts. 01310 + Stg 01369 Komplett 340,— DM. Suche Trixintern. BR 42-Kann u. U. geg. 18,6 aufgerechnet werden. Tel. (089) 8 41 10 46.

Suche vom Eisenbahnkurier, Verlag BR 94 Verkaufe Anlage Arnold 50 LO KS, 200 WAGE Nalle, Fabrikate neu, Original verpackt, Anlage, DM 1 500,— Rollendes Material 30 % NL. Günther Saar, Thamarstr. 4, 6380 Bad Homburg (06172) 2 55 55.

Suche Betriebsbücher aller Baur., nicht nur Dampf, Leihweise oder zu kaufen, Angebote an: H. Riedemann, Heinrichstr. 19, 3300 Braunschweig, Tel. (0531) 33 04 42.

Verkaufe Fleischmann BR 41 DM 195,— Trix Express BR 64, DM 70,— Trix International E 10003 DM 150,— Johannes Krauss, Hainstr. 25, 8500 Nürnberg.

Verkaufe M+F ET 85 Nr. 211 + Steverwage N Nr. 281 + SZ-Satz 21110 + SZ-Satz 28110 + 2 x 12089 komplett DM 550,—. Werner Rueping, 5800 Hagen, Vogelsanger Str. 40, Tel. (02331) 40 44 53.

Suche Roewa T 3 mit Schlepptender, Stefan Rueping, 5800 Hagen 7, Vogelsanger Str. 40, Tel. (02331) 40 44 53.

Verk. neu sehr günstig, riv. französ. Lok grün 1341, BR 39 1346, E 17 1668, Roco AE 616 4195 Nungesser Burgweg 11, 6101 Rossdorf, Tel. (06154) 8 14 73.

Verkaufe Lok-Magazin 3-100 Ohne Nr. 7, 9, 11, 13, 14, 18, 31, 33, 40, 51, 55, 79, 89 für 1 000,- DM. Tel. (05221) 5 22 59.

Suche M+F Radsatzteile F' 27 + Heinzl HGe4/4 Nr. 100 + Tenderlok E4/4 Nr. 310 od. 312 + Lok E 2/2 Nr. 201 + Tenderlok 141 TA 101 Nr. 302 + diverse Bauteile H0. Jean Ramseyer, Saint-Joux 3, CH-2520 LL Neuveville/Schweiz.

Antiquarische Eisen- und Straßenbahnliteratur + Fahrpläne verkauft, Liste geg. Rückporto. P. Niesen jun., Markgrafenstr. 58, 4000 Düsseldorf 11, Tel. (0211) 57 69 28.

Suche Tauschpartner H0 und/oder N in Österreich/Schweiz/Bayern. Dietmar Pfaff, Steinacherstr. 139, DDR-6400 Sonneberg 3.

Verkaufe On³ Bausätze u. Bauteile, Amerik. Eisenbahnliteratur u. div. Lok-Magazine, Liste anfordern. Heinz-Rudolf Ott, Gabelsbergerstr. 12, 4800 Bielefeld, Tel. (0521) 2 12 98.

Röwa-Container in Originalverpackung. 2306/Bosch/2307 Contrans/2310 CP/2327 Löwenbräu/2325/2335 ARAL/2336 sucht Lauckner, Frauenthal 19, 2000 Hamburg 13.

Suche M+F Bausätze und Fertigmodelle (Kleinserien) Angebote an: K. Krelle, Moerserstr. 22, 4005 Meerbusch I, Tel. (02105) 1 04 53.

Suche Märklin-Dampfloks und Drehscheibe sowie H0e Teile Angebote an: Manfred Baumbach, Stockenmühle 3, 7891 Uhlingen-Birkendorf.

Verkaufe N-Material wegen Umstell. auf H0. Suche H0 2 L = Liste gegen Rückporto. H. Thonfeld, Ligusterweg 34, 6000 Frankfurt 50, Tel. 54 37 74.

Verkaufe H0 DRG BR 50 Fotoanstrich Flm. Umbau + Liliput Goldene BR 05 Angebote an: Markus Bründler, St. Johannesstr. 10, 6300 Zug/Schweiz, Tel. (0041) 042 31 97 16.

Verkaufe einige H0-Loks + Material, Gleichstromliste für Freiumschlag. Wolfgang Schreiber, 2000 Hamburg 65, Volksdorfer Weg 93 F.

Suche Fotos/Unterlagen von Heeresfeldbahn-Gerät (Zweiter Weltkrieg) gegen Kostenerstattung. Werner Köhler, Henkenstr. 15, 4790 Paderborn, Tel. (05254) 51 58 nach 19.00 Uhr.

Verkaufe Fleischmann Kurier 76/77/78 DM 25,- Märklin Magazin 1975, DM 10,- Lok-Report 1/75-1/76 DM 15,- Dampfbahn 12-23 DM 30,-. Herbert Plenker, Hammersteinstr. 9, 4150 Krefeld, Tel. (02151) 39 79 23.

Märklin-Katalog 1968 DM 15,- 1969 und 1970 je 10,- DM einschl. Porto, Zustand erstklassig. J. Stiehl, Postfach 501013, (Frankfurt/M.) Tel. (0611) 54 07 62.

MiBa 1971-1978 mögl. komplett abzugeben. S. gut erh., m. Einbanddecke. Angebote an H. Wollensack, Demollstraße 11, 8000 München 19, Tel. (089) 1 57 36 25.

Ich su. Super 8 Filme von Dampfloks der BR 01 44 50 78 38 usw. i. Farbe. Wer verkauft sie? Gerd Glöde, Jungfrauenthal 6, 2000 Hamburg 13.

Suche M+F-Journale 1/75, 4/75, 1/76 und 3/76. Werner Willhaus, Hornissenweg 100, 7000 Stuttgart 40, Tel. (0711) 80 39 50.

Suche Röwa Kurzkupplungsköpfe biete 0,40 DM je Stück oder Tausch gegen Roco Kupplungen. Rolf Behrens, Jetenburger Str. 26, 3062 Bückeburg.

Verkaufe SP 0 RIV-Loks u. Wagen (DB. US) desgl. POLA T 3 u. Güterwagen, Lionel-Gebäude, Riv-Bausatz 7202 Lehfeld, 2000 Hamburg 61, Ordulfstr. 7, Tel. (040) 58 83 13.

Suche für Märklin S 3/6 Tenderantrieb M+F Nr. 9609, 1813, 1814, 3990/95. Hans Frisch, 8000 München, Lerchenauer Str. 7, Tel. (089) 3 08 22 16.

Suche M+F-Fertigmodelle oder gebaute Bausätze in gutem Zustand. Sowie M+F-Journal bis 5/76 und Wiking-Automodelle. Thomas Müller, Schützenstr. 30 b, 3550 Marburg, Tel. (06421) 8 19 70.

Modellbauer sucht dringend ausführliche Pläne der Neubau-BR 23. Angebote erbeten an: H. P. Städtler, Pirckheimerstr. 88, 8500 Nürnberg 10.

Suche Lok-Magazin Nr. 3. Angebote erbeten an Dr. Josef Schuchnig, Streiffelgasse 4/18, A-1200 Wien/Österreich.

N-Spur: Suche acht 4achsige Kesselwagen der Fa. Piko MAV 57 3037. Walter Schögl, Ammanusstr. 1/8/31, A-6904 Bregenz.

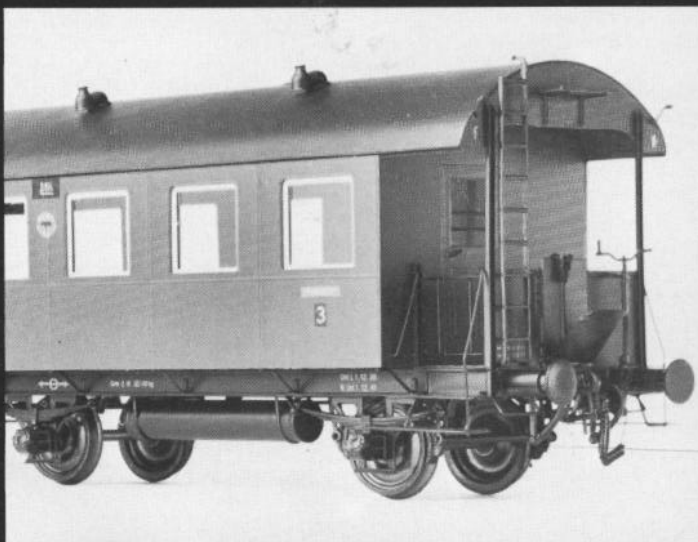
Suche Märklin-K-Material, Gebe günstig M-Material mit durchgehenden Mittelleiter ab. Holger Strobel, L:Umlandstr. 26, 3549 Wolfshagen.

Verk. Liliput H0 elk. Weichen Fleischmann Weichen Hand u. elek. + Flexgleis Mä=Br 23 120,- DM, Mä=EI-LO 70,- DM H0+0 Vitine 120 x 80 neu 300,- DM. Nobert Teubner, 8000 München 21, Perkhofstr. 10, Tel. (089) 5 70 32 22.

Suche Dampflokaufnahme der Baureihe 03, 23, 38, 78 von der Siegstrasse (Troisdorf-Siegen) Josef Lutz, Rosselerstr. 26, 5227 Windeck

Suche Märklin V2000 m. Schriftzug Deutsche Bundesbahn. Angebote (nur 1 A-Zustand) mit Betr.-Nr. an: Gluch, Rauhe Hecke 3, 5000 Köln 91

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



C3i bay in Spur 0

Superdetaillierte Nachbildung des von 1908 bis 1928 in ca. 2400 Exemplaren gebauten Wagen's bayrischer Bauart.

Die hervorragende Ausstattung des Messingmodells reicht von den beweglichen, voll funktionsfähigen Scherengittern bis hin zur elektronisch geregelten, abschaltbaren Dauerzugbeleuchtung. Lieferbar in Reichsbahnversion wie abgebildet. Unverbindliche Preisempfehlung DM 860,-.

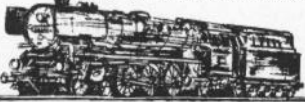
Unsere Informationsmappe über das gesamte Programm erhalten Sie gegen DM 5,- (Briefmarken).

W. Besenhardt, Hermann-Roth-Str. 19
8021 Baierbrunn, Tel. 089/7 93 32 98



!ACHTUNG! Sammler
Abonnetten
 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 - Große Auswahl - erstklassiger Service



Modellbahn-Center



TIEBE

Papenstieg 1 3300 Braunschweig Tel. 0531/45489

Kassels Spezialist
 von I bis Z



W+W
 Modellbahnen

Hopfenbergstr. 6
 3502 VELLMAR 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

PRÄZISIONSMODELLBAU - KARL RAUCHENECKER

Wir suchen für die Lokomotiv- und Wagen-Kleinserienherstellung in den Spuren O, I, II versierte junge Mitarbeiter die ihr Fach verstehen und Beziehung zur Eisenbahn haben. Handwerkliches Können (Verarbeitung von Messing und rostfreiem Stahl, Zusammenbau, Modelllackierungen) zum Bau von optimalen Handarbeitsmodellen ist Voraussetzung. Heimarbeit mit entsprechender Werkstatteinrichtung ist (auch ganztägig oder selbständig) möglich.

Angebote oder Besuche mit Referenzen (möglichst aus der näheren Umgebung) an:

MODELLBAHNEN - KARL RAUCHENECKER

PRÄZISIONSMODELLBAU

Schwaigerstr. 30, D-8300 Landshut/Bay., Tel.: 0871/65437



Wichtig!!!

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

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

LISSY AN JOSEF

Bin allein, hast Du Zeit?

Ruf mal an!

H. ist gen Süden!!!



-D Dampfclub Deutschland Gartenbahn - und Dampfmodellbau

Die preußische T 3 „Badenia“ — 15. Teil

Man kann diese beiden Bauteile aus Stahlblech herstellen; aus Korrosionsgründen empfehle ich, Messingblech zu verwenden. Die Teile werden durch Winkel und Schrauben mit dem Rahmen verbunden, um Wartung und spätere Überholungen zu erleichtern.

Der obere Teil der Führerhausrückwand Pos. 5 und das Mittelteil Pos. 7 der unteren Hälfte müssen beim Betrieb der Lok leicht abnehmbar sein. Auch das Dach sollte sich schnell entfernen lassen. Zu diesem Zweck werden die Muttern der Schrauben am inneren Winkel angelötet.

Die ovalen Fenster wurden als echte Drehflügel-fenster mit senkrechter Drehachse gezeigt. Man kann sie aber auch als einfache feste Fenster herstellen. Als Nietattrappen, nicht nur für die Fenster, sondern auch für das gesamte Führerhaus, empfehle ich die Halbrundkerbnägel von Zimmermann, Öhringen, Bestell-Nr. D 050/1 Ms oder D 050/2 Ms. Die kleinen Winkelprofile sind im Modellbauhandel zu erhalten oder direkt von Fritz Nemeč, Gablonzer Straße 5, 8228 Freilassing, zu beziehen.

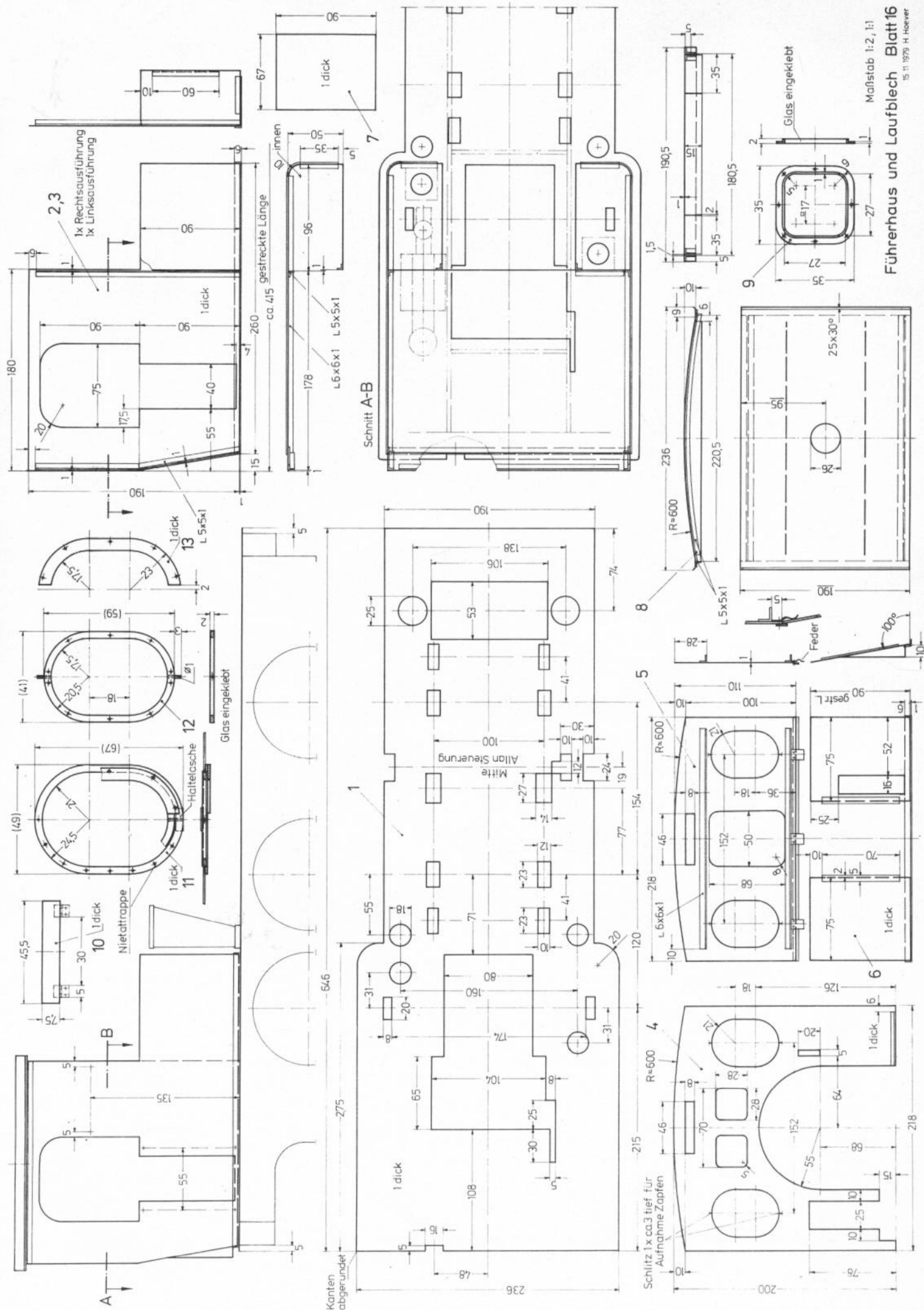
Das Laufblech ist infolge der vielen Öffnungen ein etwas kompliziertes Gebilde geworden. Wegen der Achsfedern und der Umsteuerung blieb aber wenig Platz. Zur Vereinfachung empfehle ich, das

Laufblech Pos. 1 zu teilen, und zwar mit einer Trennlinie zwischen Seitenkästen und Wassereinlaufkästen. Letztere sind übrigens nur Attrappen, weil bei unserem Modell das Wasser im Bedienungswagen mitgeführt wird, während bei der Original-T 3 der Kastenrahmen als Wasserkasten dient.

Das Laufblech wird mit dem Rahmen mittels Winkel und Winkelkonsolen verschraubt. Letztere sind im Plan nicht eingezeichnet; die zweckmäßige Anordnung bleibt den Erbauern überlassen. Das Laufblech muß im Bereich der Handspeisepumpe eine kräftige Konsole gemäß Skizze erhalten, sonst biegt es sich bei der Pumparbeit durch. Im folgenden und letzten Plan, Blatt 17, erhalten Sie eine Gesamtzeichnung der Lok mit Seiten- und Draufsicht. Hier finden Sie Details von Handläufen, Trittstufen, Sanddom, Lampen, Läutewerk, Pfeife usw. Im übrigen empfehle ich zur besseren Veranschaulichung die Fotos in Schwarz-Weiß und in Farbe über die Badenia von unserem Freund Hans Hoever, Theodor-Heuss-Ring 8, 3000 Hannover 61. Die komplette Serie umfaßt etwa 20 Bilder, die Sie als Satz bestellen können oder als einzelne Detailfotos, z. B. Lok von vorn, von der Seite, von hinten, Triebwerkdetails, Luftpumpe usw.

Führerhaus und Laufblech, Blatt 16 Stückliste

Pos.	Benennung	Stück
1	Laufblech	1
2	Führerhausseitenteil, rechts	1
3	Führerhausseitenteil, links	1
4	Führerhausvorderwand	1
5	Oberteil Führerhausrückwand	1
6	Untere Rückwandseitenteile	2
7	Unteres Rückwandmittelteil	1
8	Dach	1
9	Mittelfensterrahmen, Vorderwand	2
10	Lüfterklappe Führerhausvorderwand	1
11	fester Drehfensterrahmen	2
12	Drehfensterrahmen	2
13	Drehfensterblendsegment	2
14	Plexiglasscheiben für Pos. 9	2
15	Plexiglasscheiben für Pos. 12	2



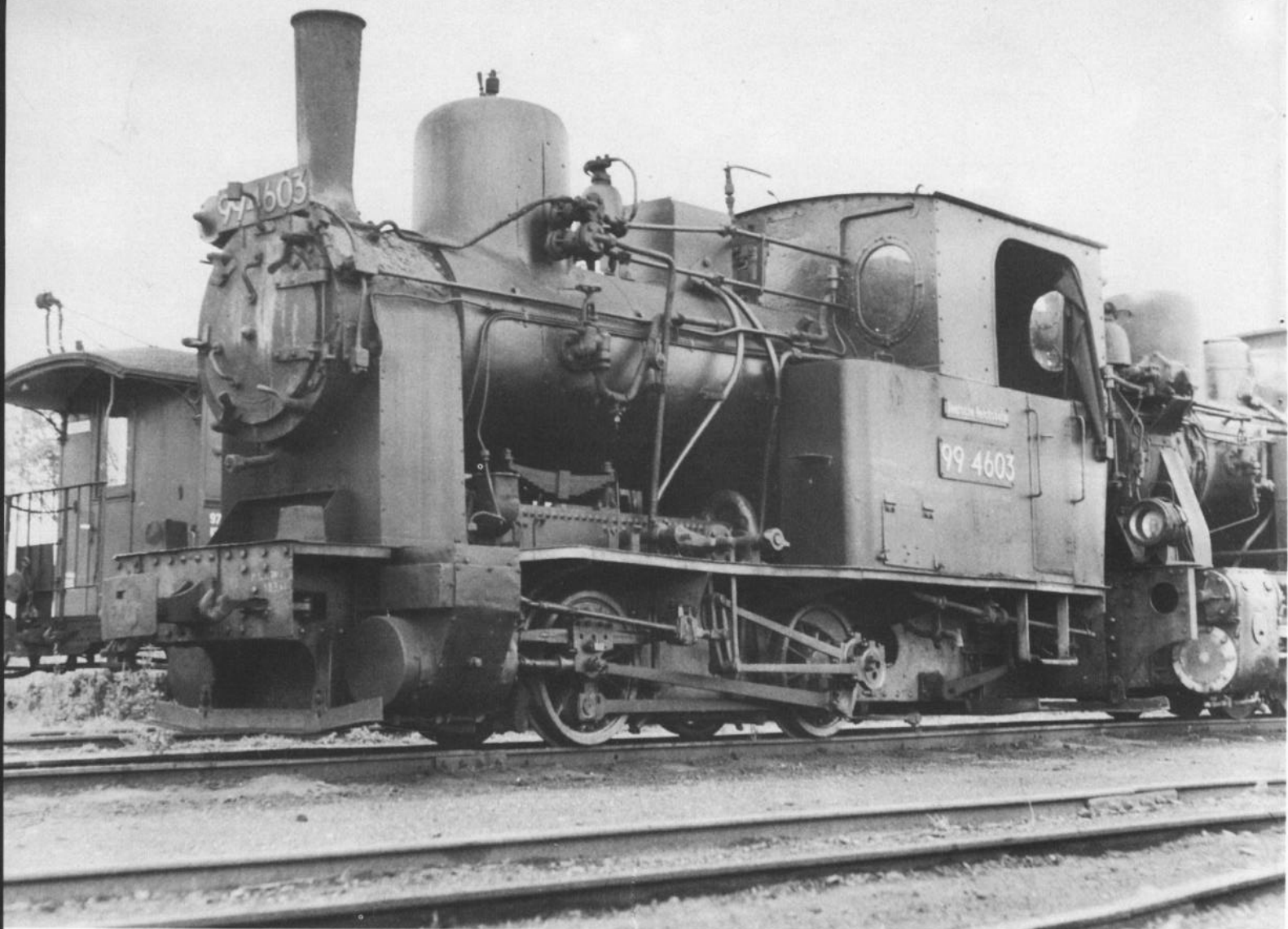


Bild 1: Die 99 4603 die Schwesterlokomotive zur 99 4601 von der Heizerseite aufgenommen.

Die Baureihe 99⁴⁶⁰ — die Leichtesten der 750-mm-Spur

Von einer Baureihe 99⁴⁶⁰ zu sprechen, ist eigentlich nicht ganz richtig, denn es handelt sich um zwei Loktypen. Bei der Verstaatlichung der Klein- und Privatbahnen in der DDR gelangten nur noch drei Exemplare aus der großen Zahl der zweiachsigen Tenderlokomotiven zur Deutschen Reichsbahn, wo sie als 99 4601-4603 eingereiht wurden. Die 99 4601 war mit der Fabrik-Nr. 1559 von Vulkan im Jahre 1896 an die Demminer Kleinbahnen geliefert worden. Sie wurde bereits kurz nach ihrer Übernahme durch die DR zur Ausmusterung vorgemerkt und 1954 an einen Industriebetrieb verkauft. Das einzige von dieser Lok bekannte Foto zeigt sie wahrscheinlich als Werkslok.

Auffallend an der Maschine sind die beiden großen Sicherheitsventile auf dem Dampfdom und

die etwas ungewöhnliche Art, einen zusätzlichen Kohlevorrat in einem Korb auf dem Umlauf mitzuführen. Als Beleuchtung trägt die Lok nur ein einzelnes Spitzenlicht. Es ist nicht mehr festzustellen, ob sie bei ihrem ursprünglichen Einsatz mit weiteren Lampen ausgerüstet war.

Von der 99 4602, der Schwesterlok der 4601, ist uns leider keine Aufnahme bekannt. Diese Lokomotive wurde von Vulkan im gleichen Jahr mit der Fabrik-Nr. 1560 für die Rügensch Kleinbahnen gebaut. Sie war bis zu ihrer Ausmusterung 1965 auf der Insel im Einsatz.

Die als 99 4603 eingereihte Maschine ist im Jahre 1912 mit der Fabrik-Nr. 11 347 von Henschel ebenfalls an die Demminer Kleinbahn geliefert worden. Sie kam jedoch zu einem späteren Zeitpunkt nach Rügen, wo sie Ende 1966 ausgemu-

stert wurde. Die Lok unterscheidet sich in etlichen Punkten von den beiden anderen, auch wenn sie jenen in den grundsätzlichen Konstruktionsmerkmalen ähnelt.

Mit einer Länge über die Puffer von 6 860 mm (99 4603) gehörten die Lokomotiven der Baureihe 99⁴⁶⁰ nicht unbedingt zu den allerkleinsten, mit einem Dienstgewicht von 11,4 Mp jedoch mit Sicherheit zu den leichtesten ihrer Spurweite. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 15 (99 4601) bzw. 25 km/h (99 4603). Die relativ geringen Vorräte von 1,3 m³ Wasser und 0,5 t Kohle gaben den Maschinen einen recht bescheidenen Aktionsradius.

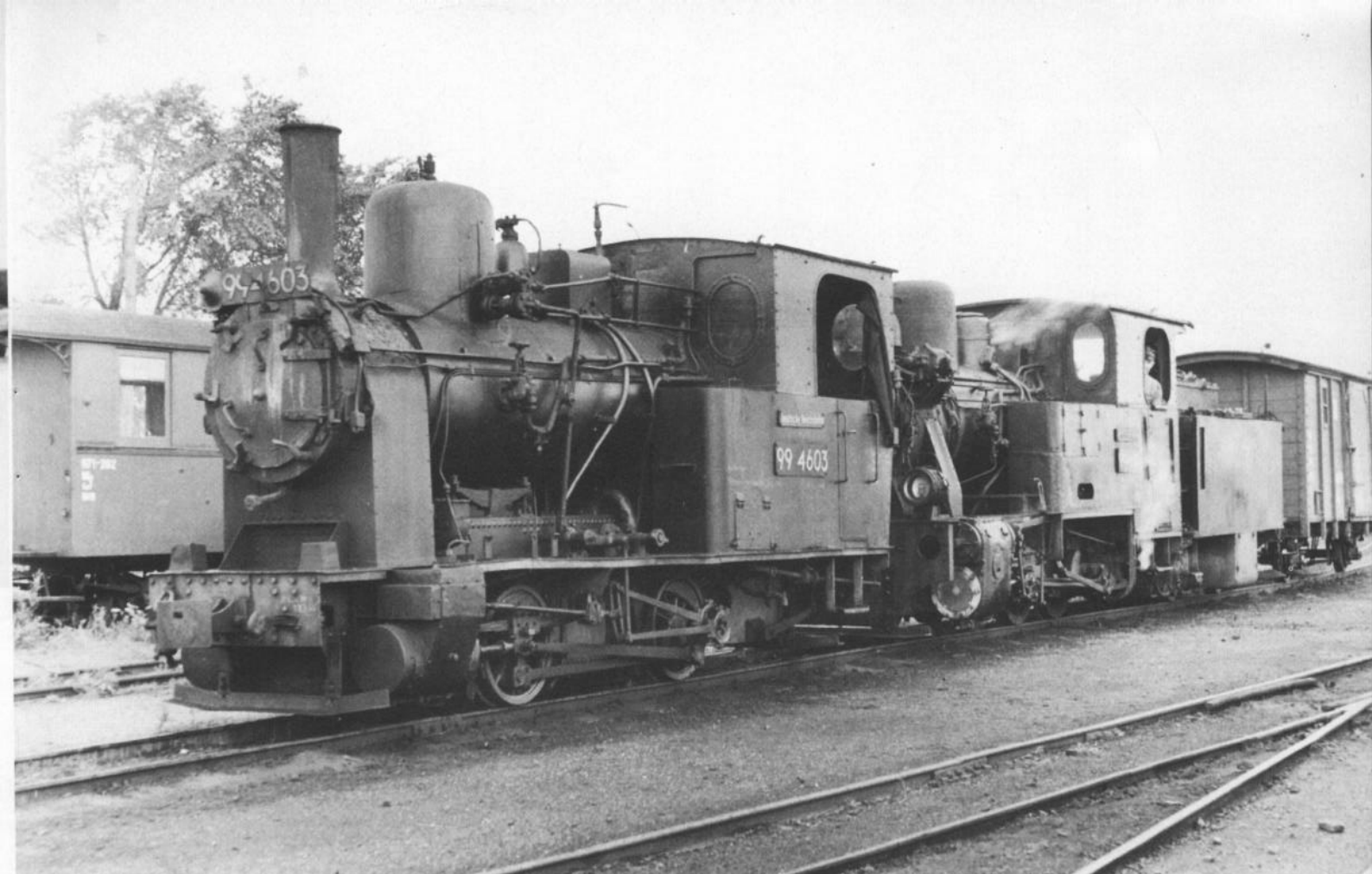


Bild 2: Fast dieselbe Aufnahme wie Bild 1, wir wollten jedoch auf eine Veröffentlichung nicht verzichten, da als 2. Lok eine interessante Außenrahmen-Schleppertenderlok sichtbar ist.

Bild 3: Zum Vergleich, die etwas anders aussehende 49 4601. ►

Die 99 4601 als Modell

Nachdem sie schon 1979 angekündigt worden war, konnte die 99 4601 als H0e-Modell auf der Nürnberger Messe 1980 von der Firma M+F vorgestellt werden. Das Gehäuse besteht aus Hartzinnuguß und ist sehr fein und weitgehend detailliert. Darüber hinaus sorgt eine ganze Reihe von Messingguß-Anbauteilen für einen vorbildlichen Eindruck.

Als Fahrwerk dient, wie schon bei der Baureihe 99⁴⁵⁰ und der „Helene“, das der BR 80 von Arnold, dem der mittlere Radsatz entnommen wurde. Die Nachbildung der Allan-Steuerung gehört bei dieser Lokomotive bereits mit zum Grundbausatz, so daß ein Superzurüstsatz entfällt.

Im Gegensatz zu dem Vorbildfoto trägt das Modell je zwei Laternen an Stirn- und Rückseite. Wer sein Modell dem Bild angleichen möchte, kann diese Lampen leicht von der Pufferbohle und der Führerhausrückwand entfernen und durch je eine einzelne über der Rauchkammer und zwischen den hinteren Führerfenstern ersetzen.

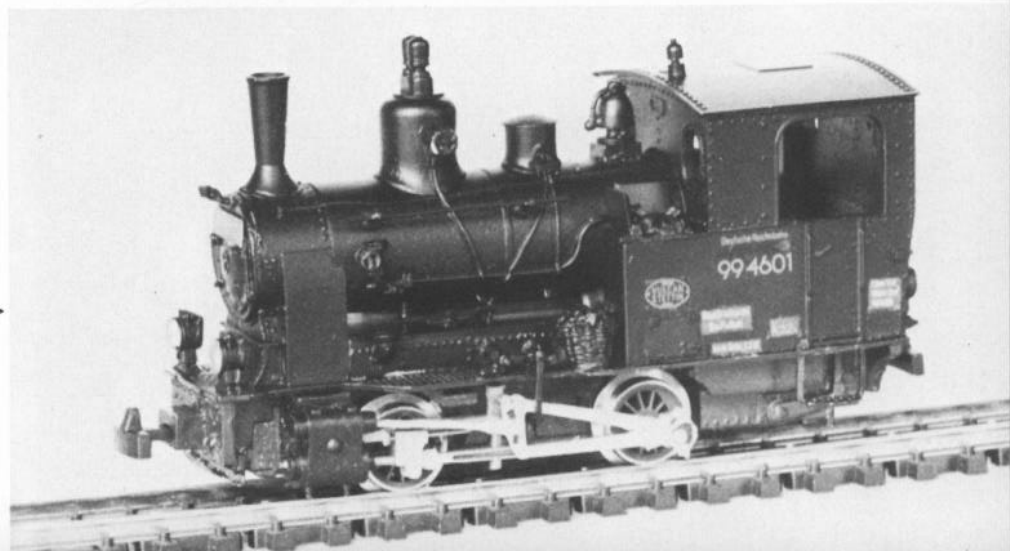
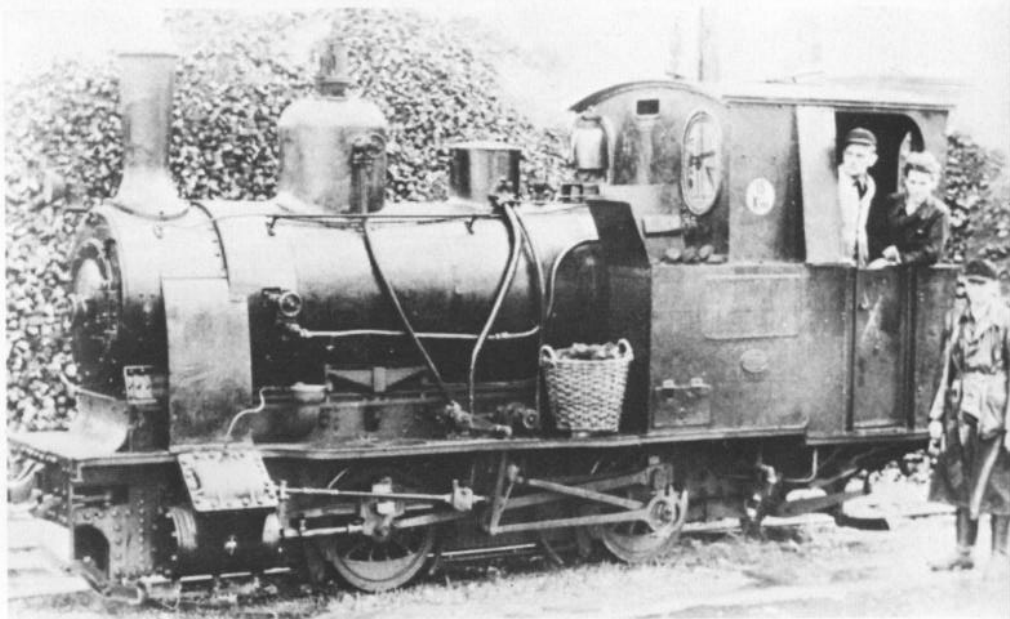
Insgesamt macht das Modell trotz kleiner Maßungengenauigkeiten am Fahrwerk einen hübschen und vorbildgerechten Eindruck und strahlt schon auf den ersten Blick eine romantische Kleinbahn-Atmosphäre aus.

Peter Schiebel

Literatur: Taschenbuch Deutsche Schmalspur-Dampflokomotiven H. J. Obermayer

Bild 4: Der Modellnachbau der 944601, selbst der Kohlekorb auf dem Umlauf ist noch nachgestaltet. Ist sie nicht ganz entzückend? ►

Foto 1 und 2: Sammlung H. Merker
Foto 3: aus Obermayer-Taschenbuch
Foto 4: Schiebel



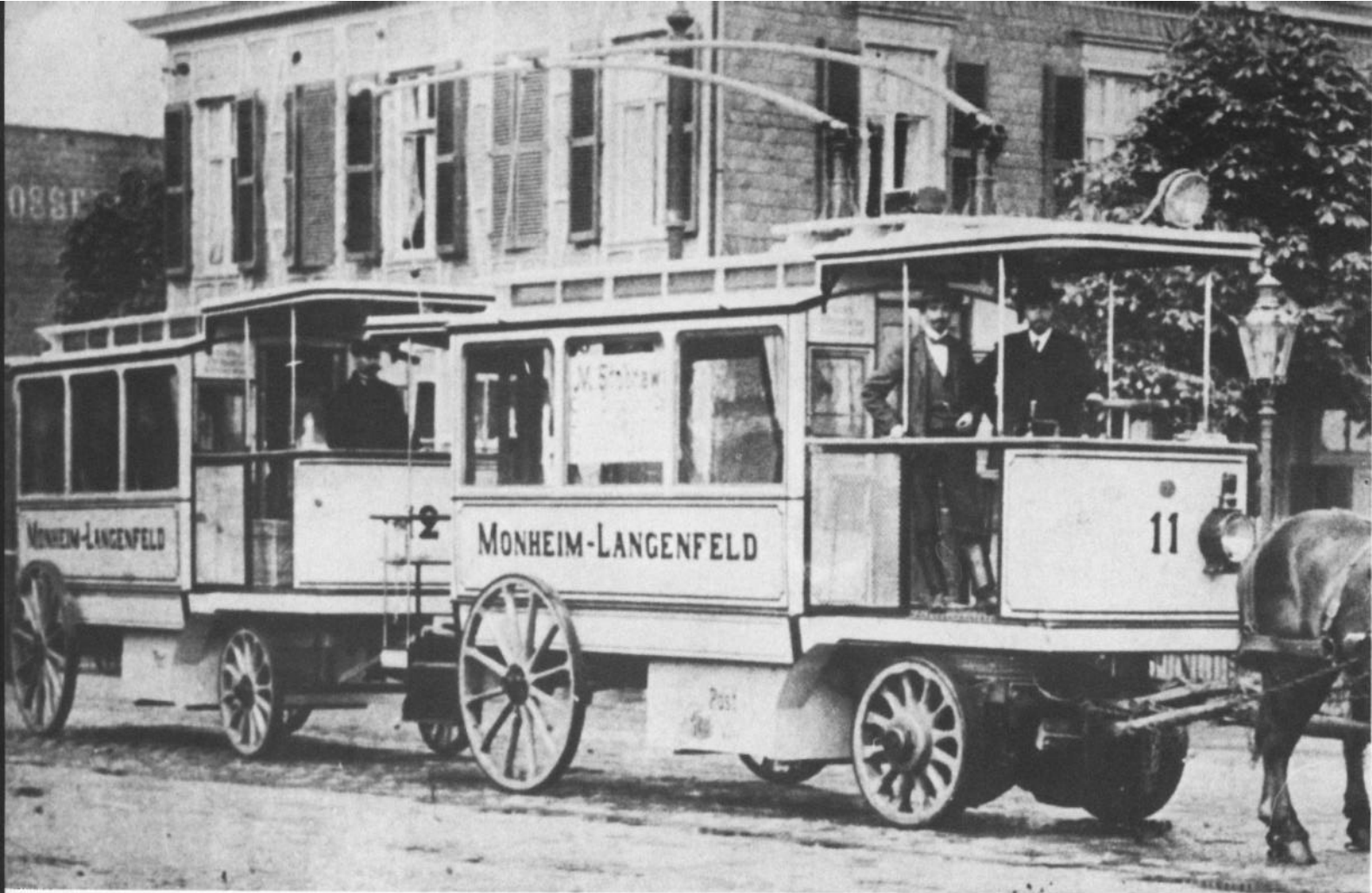


Bild 1: Wagen 11 und Anhänger 12 an der Endstation in der Frohnstr. in Monheim. Das wenden wurde mit Pferdekraft durchgeführt, da eine technische Lösung zu teuer war.

Die „Gleislose“ von Monheim

Die erste „Bahn“-Verbindung zwischen Monheim und Langenfeld

Monheim, zwischen Düsseldorf und Köln gelegen, kann bald das 75jährige Jubiläum der in eigener Regie geführten „Bahnen der Stadt Monheim“ feiern.

Die Entstehung der Bahn geht bis in das Jahr 1845 zurück, als die Cöln-Mindener Eisenbahn die Strecke Cöln-Düsseldorf baute und den Staatsbahnhof Langenfeld noch auf Monheimer Gebiet

errichtete. Man wollte jetzt eine bessere Verbindung zur Staatsbahn.

Viele Pläne scheiterten. Erst 1902/1903 zwang die industrielle Entwicklung zu einer Bahnverbindung. Man entschloß sich zu einer „gleislosen elektrischen Bahn“, da die Kosten für eine Gleis-Bahn unerschwinglich waren. Eine Besichtigung der gerade in Betrieb gegangenen gleislosen Bahn in Grevenbrück und Informationsmaterial von der gleichaltrigen Bahn Königstein-Königsbrunn bewirkten den Beschluß des Stadtrates.

Nachdem man Personen- und Güterzählungen zwischen Monheim und Langenfeld durchgeführt hatte, gab man dem Cöllner Ingenieur Strobrawa den Bauauftrag. Die Bauarbeiten begannen im November 1903. Die „Gleislose“ war eine Neuerung. Die Fahrzeuge waren lenkbar und hatten einen Elektromotor an der Vorderachse. Der Strom wurde aus zwei über der Straße gespannten Kupferleitungen entnommen; eine Stromspannung von 600 Volt war notwendig. Die Räder waren denen an Pferdefuhrwerken vergleichbar.

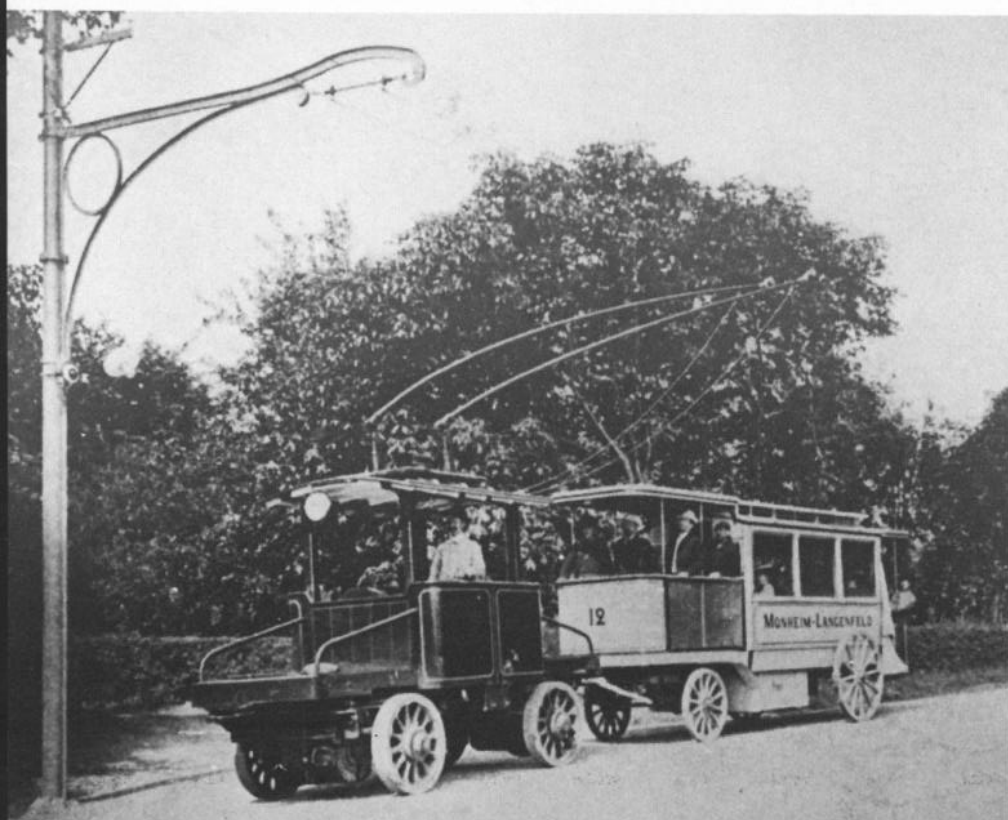
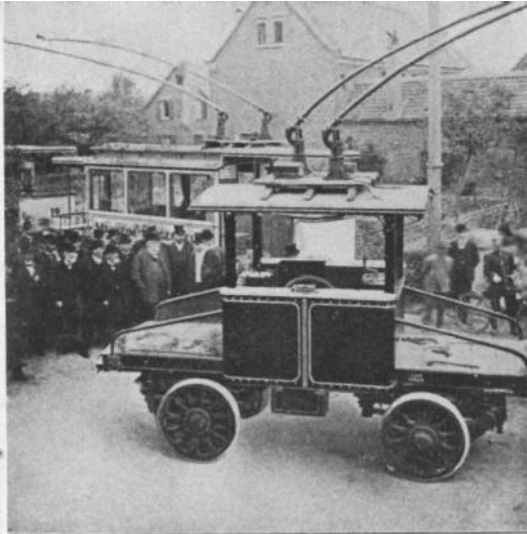


Bild 2: „Güterlok“ mit Personenanhänger Nr. 12 auf der Opladener Straße.



ERINNERUNG

an den Besuch
der Rheinschiffahrts-Kommission in Monheim
13. SEPTEMBER 1904.

Ingenieur Strohawa erklärt dem Oberpräsidenten der Rheinprovinz und den Mitgliedern der Kommission das Wesen der gleislosen elektrischen Bahn.

MONHEIM, den

Bild 3: Erinnerungskarte mit «Güterzuglok» und «Triebwagen 11 mit Anhänger 12».

Bild 4: Personentriebwagen der «Gleislosen» Königstein-Königsbrunn. (Hier ist der Antrieb an der Hinterachse).

Zuerst fuhr man mit einem Personen-Triebwagen mit 25 Plätzen, später zusätzlich mit einem gleichartig gebauten Anhänger. Für den Güterverkehr beschaffte man eine Zugmaschine mit sieben Anhängern. Die Höchstgeschwindigkeit betrug im Personenverkehr 12 km/h, im Güterverkehr 6 km/h. An den Endhaltestellen mußte mit Pferdekraft gewendet werden, da eine technische Lösung sehr kostspielig gewesen wäre.

Nachdem im April 1904 mit der Königlichen Eisenbahndirektion in Elberfeld der erforderliche Vertrag geschlossen worden war, konnte am 31. Mai 1904 die „Gleislose Bahn Monheim-Langenfeld“ mit einem Festessen feierlich eröffnet werden. Die begeisterten Monheimer sangen:

Und nun kann man freudig sagen, hier in unserem kleinen Ort, was erhofft seit Jahr und Tagen, Fleiß und Eintracht hilft uns fort. Eine Bahn ist im Betriebe, stolz läuft sie auf der Chaussee, ja, man fährt mit Lust und Liebe, fährt bei Regen, fährt bei Schnee.

Die Bahn erregte im Umland großes Aufsehen. Auf einer Postkarte aus jener Zeit war folgender „gleislose Gruß aus Monheim“ zu lesen:

Schrecken – endlos

Fährt sie – gleislos

Alles rennt – rettet, flüchtet

Hat von fern – man sie gesichtet.

Die Erwartungen wurden übertroffen. Doch bald zeigte sich, daß dieses Transportmittel nicht der Weisheit letzter Schluß war. Die schweren Lasten, die klobigen Räder verursachten große Straßenschäden – untragbare Schäden, die langfristig höhere Folgekosten verursachen sollten als neue Investitionen für die Verbesserung des Betriebes. Man faßte deshalb schon 1906 den Gedanken, den Gleißbetrieb einzuführen, einen Schritt, den man vorher aus Kostengründen unterlassen hatte. Am 17. November 1908 fuhr dann der letzte Wagen der „Gleislosen“ von Monheim nach Langenfeld; die Kleinbahn nahm ihren Betrieb auf und fährt heute noch.

Literatur: Monheimer Kulturbilder von F. Hinrichs.
C. Rennebaum

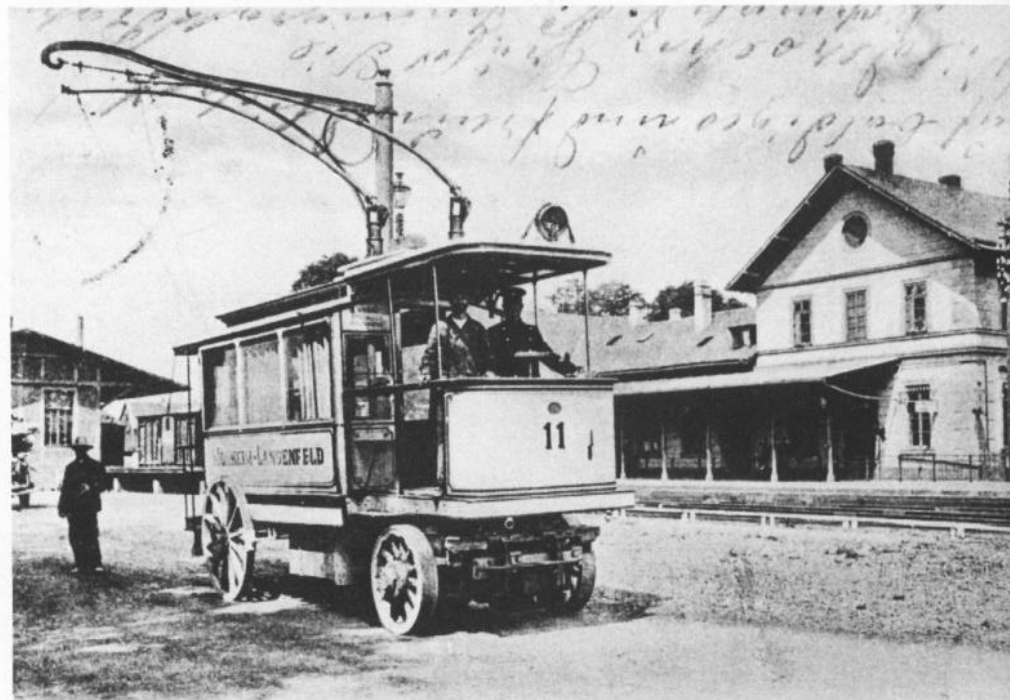
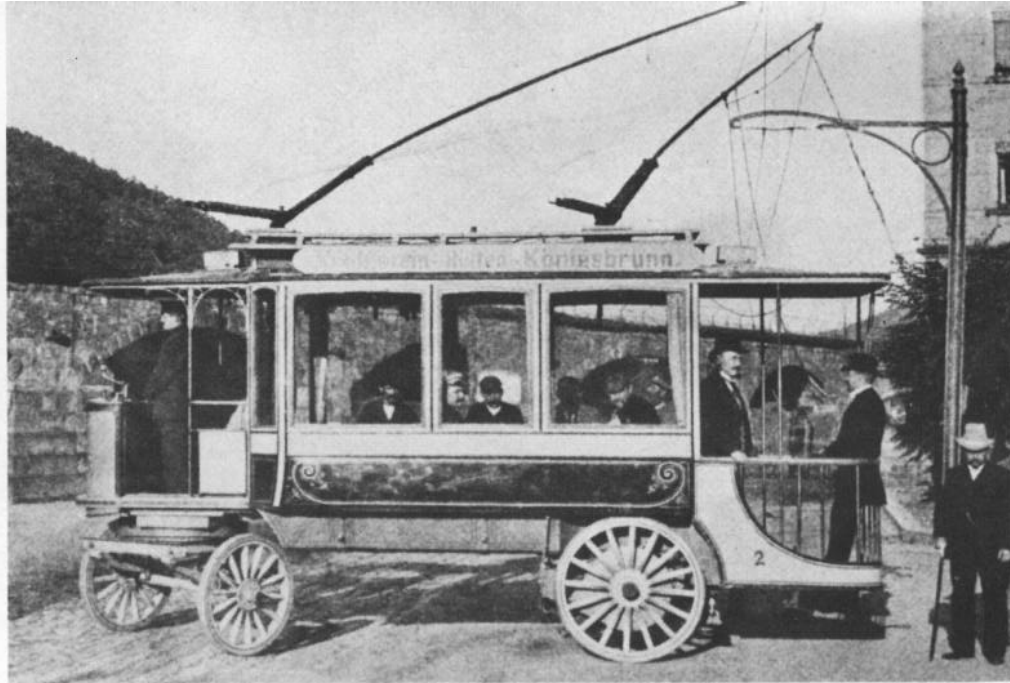


Bild 5: Wagen 11 an der Endhaltestelle Staatsbahnhof Langenfeld. Das Bahnhofgebäude ist heute noch so erhalten, der Güterschuppen links mußte vor einigen Jahren den S-Bahn-Gleisen weichen.

Bild 6: «Güterlok mit 5 Laslanhängern auf der Opladener Straße zwischen Monheim und Langenfeld. Bild 1-6: Sammlung Rennebaum

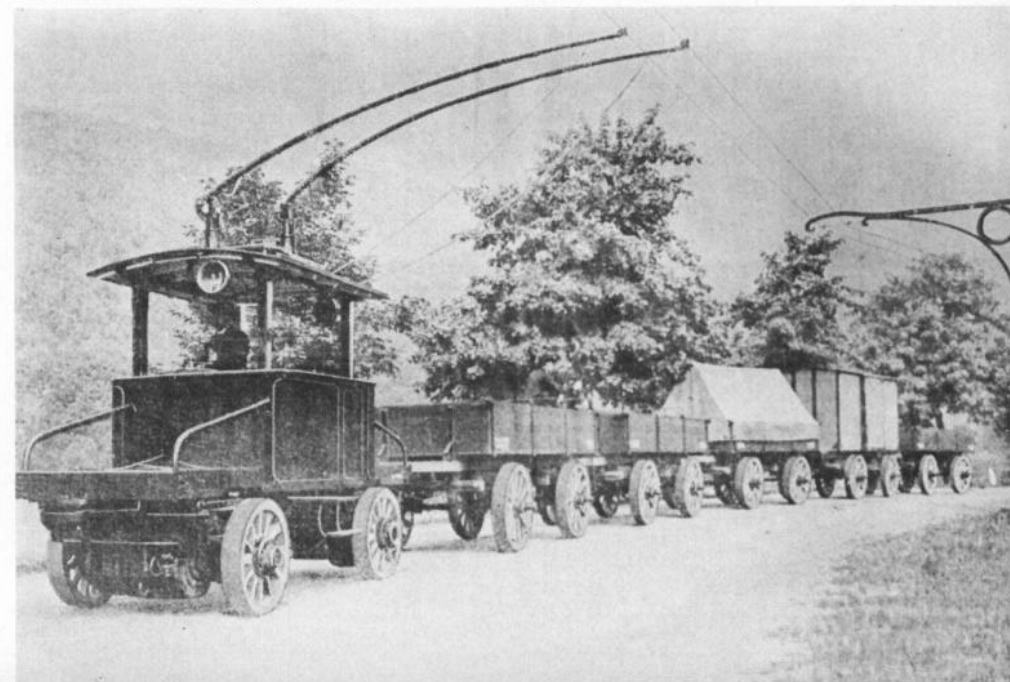




Bild 1: Dies ist das exzellente Modell des schweizerischen Krokodils Be 6/8 III in der Baugröße Z

Neues von der kleinsten Modellbahn der Welt

Die kleinste serienmäßig hergestellte Modellbahn der Welt, die Märklin mini-club mit einem Baumaßstab von 1 : 220, fährt weiterhin auf einem beein-

druckenden Erfolgskurs. In den acht Jahren ihres Bestehens ist ein sehr breit gefächertes Sortiment entstanden, das vom Kaufpublikum gerne ange-

nommen wird und dem Hersteller derzeit einen Umsatz im Bereich von 20 Millionen Mark bringt. In jedem Jahr erhält die mini-club neuen attraktiven Zuwachs. Kürzlich erschienen nun die letzten, etwas verspäteten Neuheiten des Jahres 1979. An erster Stelle ist hier das entzückende Modell des „Krokodils“ nach dem Vorbild der Schweizerischen Bundesbahnen zu nennen. Ganze 91 mm lang ist dieses Kleinod mit den beiden Triebwerken. Faszinierend ist die Feinmechanik des Präzisionsantriebes. Der zentral im Mittelteil gelagerte Motor treibt sämtliche Achsen über zwei Schnecken- und über vielteilige Stirnradgetriebe. Das Modell mit den vorzüglichen Laufeigenschaften kann sowohl mit Ober- als auch mit Unterleitung betrieben werden. Die Umschaltung wird mittels einer kleinen im Dach angeordneten Schraube vorgenommen. Das Fahrwerk besteht ganz aus Zinkdruckguß; das Gehäuse ist aus Kunststoff gefertigt. Das Modell verfügt über eine Dreilicht-Spitzenbeleuchtung, die in Abhängigkeit der Fahrtrichtung wechselt.

Bildschön, fein detailliert und fabelhaft bedruckt sind die beiden preußischen Abteilwagen in DB-Ausführung, mit und ohne Bremserhaus. Die mittlere Achse der 57 mm langen dreiachsigen Wagen mit eingesetzten Fenstern und brauner Holzrahmenimitation ist pendelnd und seitenbeweglich gelagert.

Als letzte der Neuheiten ist noch der offene Drehgestell-Selbstentladewagen Fads 176 zu nennen, der nach dem Vorbild des Fads 176 entstand und von der DB meist in Ganzzügen zur Beförderung von Erz und Kohle eingesetzt wird. Auch dieser nur 53 mm langen Wagen ist sauber und sorgfältig gemacht.

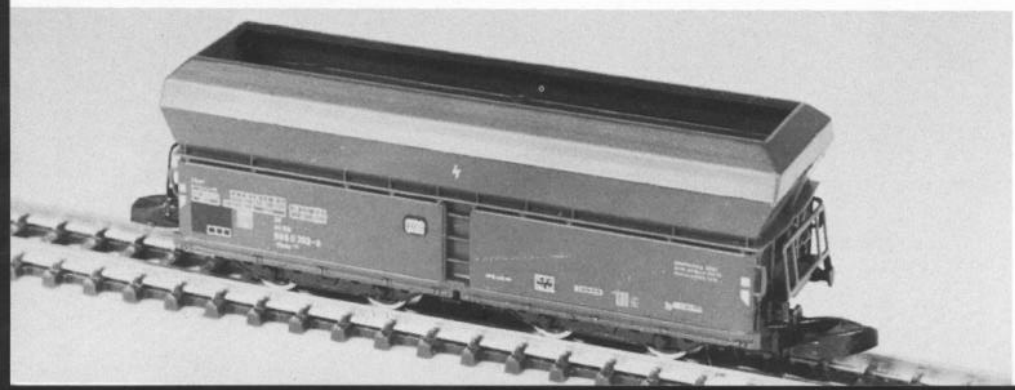
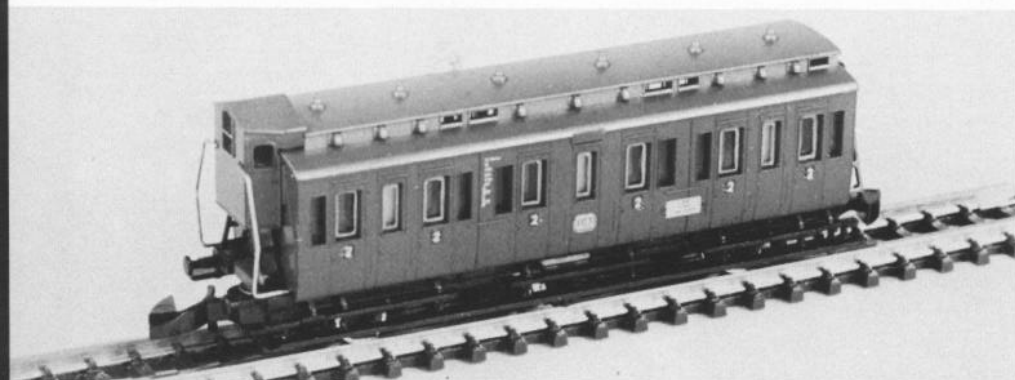
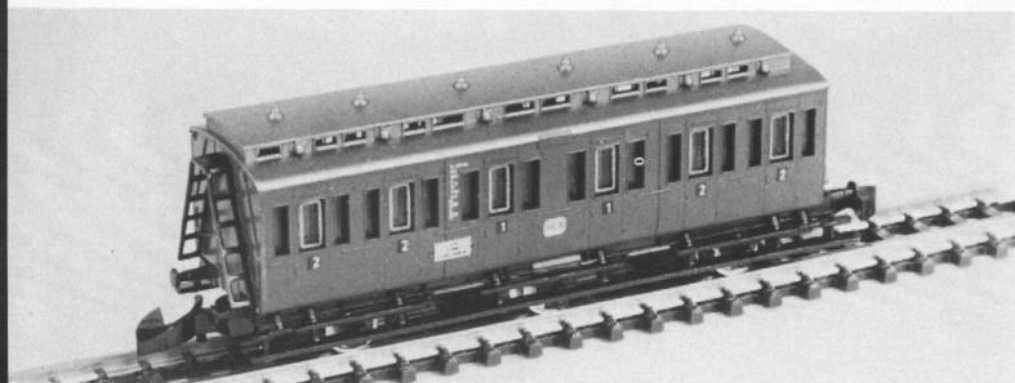
HO

Bild 2: Preußischer Abteilwagen in DB-Ausführung als erstklassiges Modell im Maßstab 1 : 220.

Bild 3: Derselbe dreiachsige Wagentyp, diesmal mit Bremserhaus.

Bild 4: Offener Drehgestell-Selbstentladewagen Fads 176 nach einem Vorbild der BD.

Fotos: HJO





Ihr Modellbahn-Spezialist

Fachberatung + Service + vollständiges Sortiment ist bei uns die Norm.

Friedrich Seibert

Entenbachstraße 6 · 8000 München 90 · Telefon (089) 65 35 48

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

Spezialgeschäft für Modelleisenbahnen und Zubehör - Werkstatt

Linden
Modellbahn Bw

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



Fachgeschäft für Modelleisenbahn und Zubehör

Schloßstr. 8 · 4000 Düsseldorf 30 · (02 11) 48 61 48

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

STEIN

Spezialgeschäft

DÜSSELDORF

Grabenstraße 7 · Tel. 3693 58

HINRICH FAHRENKRUG

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

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

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



Modellbahnstation
Neuware

An- + Verkauf 30—50 %
unter Neupreis.

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

MODELLBAHNEN - KARL RAUCHENECKER

Schwaigerstraße 30 (Nähe Auto Kölbl), 8300 Landshut, Telefon 0871/65437
Geschäftszeiten: Mo. - Fr. 9-12, 14-18.30 Uhr, Sa. 9-14 Uhr, langer Samstg. durchgehend

FÜHRT FÜR SIE ALLE RENOMMIERTEN IN- + AUSLÄNDISCHEN HERSTELLER. HANDARBEITSLOKOMOTIVEN
IN ALLEN SPURWEITEN, SPEZIELL AUS DEN USA, FEINMECHANISCHE WERKSTATT, BERATUNG VOM FACH-
MANN. VERSAND. BITTE BULETIN ANFORDERN.



EISENBAHN-SHOP

Herbert Ampsler

Rotenbergstraße 125 7000 Stuttgart 1 Telefon 07 11/26 00 17
(Montags geschlossen!)

Fachgeschäft für Modellbahner



Modellbahn - BÖRGERS

Unsere Fachgeschäfte im westlichen Ruhrgebiet und am Nieder-
rhein 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, Faller, Fleisch-
mann, 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, Sommer-
feldt, Trix, Vollmer, Wiking, Fachbücher, Zeitschriften.
Flugmodellbau, Schiffsmodellbau, Plasticmodellbau.

Spielzeug-Zentrale am Berliner Tor

Das Fachgeschäft

mit dem umfassenden Programm für Modellbahnen, Zube-
hör und Bauteile führender in- und ausländischer Fabrikate.

Sören Sörensen

2 Hamburg 1, Beim Strohause 14, Telefon (040) 24 68 21

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 Ein-
zelteilen halten wir für Sie bereit.

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



Modellbahnkiste

Neuware:

An- + Verkauf 30—50 %
unter Neupreis

Ihr Vorteil: Günstige Reparaturen, Garantie, viele Sonderangebote.

2 HH 63, Wellingsbütteler Landstr. 1
Tel. (040) 2 20 64 28

2000 Norderstedt, Am Tarpenufer 6
Tel. (040) 5 27 04 94

2 HH 76, Imstedt 31
Tel. (040) 2 20 64 28

2300 Kiel 1, Schülperbaum 2
Tel. (0431) 9 49 71

roland modellbahnbörse

Gröpelinger Heerstraße 256,
2800 Bremen 21,
Telefon (0421) 61 30 78
Ade, Bemo, Gerard, Günther,
Liliput, M+F, ROCO u. v. a.
Gebrauchtwaren, 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
Sondererienliste
gegen Rückporto.

Wir führen:

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

Neu: Sämtliche **BEMO**-Erzeug-
nisse, LGB-Gartenbahn

OSKAR FR. KRAUS
Brücknerstr. 1 - 8700 Würzburg

Fachhändler im Ausland

Spezialist für alle
italienischen
Eisenbahnfabrikate
und alle wichtigen
ausländischen
Fabrikate.



Gabriele Ramazotti

Via Mazzini, 23
I-25015 DESENZANO del Garda (Bs)
Tel. (003930) 9 14 45 82 / 9 14 44 72



Das führende Schweizer Fachgeschäft
für Modelleisenbahnen

Größte Auswahl Basels und Umgebung

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

Wenn Sie nach Italien kommen

(vielleicht ein Wochenend-Garda-Besuch), dann kommen Sie doch zu
La-Modeltecnica in Verona. Es lohnt sich, denn wir führen die
kompletten Sortimente aller italienischen Firmen z. B. **Rivarossi** und
Lima, des weiteren viele amerikanische Firmen. Unsere Spezialität:
Spur 0, H0 und N.

La-Modeltecnica, Via Vescovo Milone 4-
I-37100 Verona, Telefon (045) 57 21 49

Neben Autobahnausfahrt Verona-Nord vom Brenner kommend.

Modelleisenbahnen



Berns größte Auswahl

Rivarossi N-H0-0, **Ibertren N**,
Lima N-H0-0, **Jouef H0**, **Electrotren H0**
zu sensationell günstigen Preisen.
Daneben alle anderen Fabrikate.

Zeughausgasse 20, CH-3011 Bern

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.

CHP CONTINENTAL HOBBY PRESS

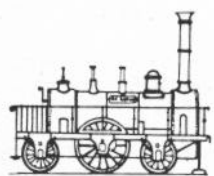
VOOR VELE GOEDE HOBBY TIJDSCHRIFTEN
HOEFT U NIET TE ZOEKEN C.H.P. LEVERT DE
TIJDSCHRIFTEN VOOR UW HOBBY'S EN MODEL-
BOUW.

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.*

Modelbouw Centrum



Für BRD-BELGIE-NEDERLAND:
MODELLDAMPF: ARGUS BOOKS;
M. A. P. DRAWINGS;
Dampfmaschinen und Kessel-Bau-
sätze, Armaturen u.s.w. von
STUART-TURNER! Gußteilsätze 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. sporenplaseintafels
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** H0e und H0m
- = **Ade** H0 und Schienenmaterial

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

FRANCKH EISENBAHNBÜCHER

Dampflokomotiven bei der DB

zusammengestellt von Siegfried Fischer
Reihe: Franckhs Eisenbahnbuch in Farbe
Hervorragende Eisenbahn-Fotografen haben für Franckhs Eisenbahnbuch in Farbe ihre Archive geöffnet und Raritäten von alten ehemaligen Länderbahnlokomotiven, wie zum Beispiel der legendären Gattung S 3/6, ausgegraben.

Alle Fotografen werden in einem kurzen Lebenslauf vorgestellt, in dem auch angegeben ist, mit welcher Ausrüstung sie vorzugsweise arbeiten.

So ist ein Farbband entstanden, der neben seltenen Aufnahmen eine Fülle herrlicher Fotos vornehmlich aus der Zeit von 1965

bis 1977 enthält, die die letzten deutschen Dampfloks in vielen Einsatzgebieten zeigen: Stimmungsvolle Aufnahmen von Dampfzügen in der Landschaft wechseln ab mit „Lokporträts“, und wieder andere Bilder gewähren dem Laien einen Blick in den sonst verschlossenen Bereich der Ausbesserungswerke und die Technik der Dampflokomotive.

Jedes einzelne der 174 meist ganzseitigen Farbfotos ist ein einmaliges Dokument deutscher Eisenbahngeschichte. 192 S., 174 Farbfotos, ISBN 3-440-04814-4, lam. Pb. DM 58,-

Diesellok-Raritäten

Wolfgang Messerschmidt
Stationen einer internationalen Entwicklung.

In Europa und in den USA wurden bemerkenswerte, technisch oft kuriose Entwicklungsschritte des Diesellok-Baus vollzogen. In diesem Buch wird ein ganz wesentlicher Aspekt der gesamten „Entwicklungspalette“ sichtbar.

Wir lesen von Dieselloks mit verschiedenen Arten der Drehmomentübertragung, kombinierten Diesel-Dampflokomotiven, Mehrkraftloks, Prototypen, von spektakulären Erfolgen, aber auch von einsatztechnischen und betriebswirtschaftlichen Reinfällen, uns begegnen Kleinlokomotiven und 4000-PS-Giganten.

Der reich illustrierte Band läßt die unermüdliche und ideenreiche Entwurfs-, Konstruktions- und Erprobungsarbeit miterleben. Eine Fundgrube für Eisenbahnfreunde, Techniker und Lokhistoriker.

112 Seiten, 114 Fotos, 26 Zeichnungen.
ISBN 3-440-04813-6, kart. DM 24,-

Diesellok-Raritäten

Stationen einer internationalen Entwicklung

Die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen

Hans Kobschätzky

Die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen

Hans Kobschätzky
Ihre Geschichte, Lokomotiven und Wagen in Wort und Bild.

Die ausgesprochene Mittelgebirgslandschaft Württembergs mit ihren krümmungs- und steigungsreichen Strecken erforderte dafür besonders geeignete Lokomotiven. So beispielsweise die dreifach gekuppelte sogenannte „ALB-Lokomotive“ für den Einsatz auf der Geislinger Steige.

Diese kam, wie fast alle anderen Loks der KWStE, von der Maschinenfabrik Esslingen. Das vorliegende Buch befaßt sich mit den Haupt- und Nebenbahnen dieser Bahnverwaltung, mit den Lokomotivbauarten für die Haupt- und Nebenbahnen sowie für die Zahn- und Schmalspurstrecken. Ein vollständiges Lokomotivenverzeichnis ergänzt die Beschreibungen.

112 Seiten, 93 Fotos, 67 Zeichnungen
ISBN 3-440-04815-2, kart. DM 26,-

Modellbahn-Elektronik

Drei Bände von Friedhelm Schiersching aus der Reihe Telekosmos Hobby-Elektronik

FRANCKHS
EISENBAHNBUCH
IN FARBE

Dampflokomotiven bei der DB

NEU
Frühjahr
1980

Jetzt in
Ihrer Buch-
handlung!

DAMPFLOKOMOTIVEN
Historische Tonaufnahmen
aus den Jahren 1963-1968
Johannes C. Klossek

Buch und Tonband

Dampflokomotiven

Johannes
C. Klossek
Historische Tonaufnahmen aus den
Jahren 1963 - 1968
Buch und Tonband

Auf dieser Tonbandkassette ist der Klang der Dampflokomotive in bisher niegebotener Konzentration aufgezeichnet. 17 Hörscenen bringen die drei charakteristischen Klangfarben der Dampfloks - bei der Anfahrt, Vorbeifahrt und Fahrt auf dem Führerstand - der Baureihen 01, 03, 10, 39, 44, 50 und 55 zu Gehör. Spieldauer 2 x 30 Minuten. Begleitbuch mit 68 Seiten, 16 Fotos, 3 Zeichn. ISBN 3-440-04816-0, im Plastik-Etui DM 19,80

Fernsteuern mit Infrarot

4-kanalige Infrarot-Fernsteuerung für Modelleisenbahnen.
76 Seiten, 12 Fotos, 65 Zeichnungen.
ISBN 3-440-04566-8, kart. DM 9,80

Elektronisch Pfeifen, Läuten, Bimmeln

Betriebsgeräusche für Modellbahnen - elektronisch erzeugt. Erweiterte Neuauflage mit Super-Fahrpult und Lokgeräusch für Spur N. 108 Seiten, 10 Fotos, 49 Zeichnungen.
ISBN 3-440-04775-X, kart. DM 12,80

Lichterpracht in der Modellbahnstadt

Elektronische Lichtspiele wie: Lichtreklame, Lauflicht, Leuchtuhr, Ampel, NF-Zugbeleuchtung, schnell und einfach aufgebaut mit integrierten Schaltungen.
84 Seiten, 8 Fotos, 48 Zeichnungen.
ISBN 3-440-04716-4, kart. DM 12,80

Franckh'sche Verlagshandlung · Postfach 640 · 7000 Stuttgart 1

Unsere Bücherecke

Das LGB-Gleisplan-Buch 0026

Gerade noch rechtzeitig zur Nürnberger Messe erschien das erstklassig gemachte Buch mit 101 Gleisplänen für kleine und große LGB-Anlagen. Der Bogen spannt sich von den kleinen Anlagen für Anfänger bis zu Großanlagen für „Modellbahnprofis“. Darüber hinaus bietet der Band eine Menge technischer Informationen zum Anlagenbau in Haus und Garten und alles Wissenswerte zur Modellbahn-Elektrik. In den insgesamt 14 Kapiteln findet man aber auch Tipps für die richtige Pflege der Lokomotiven, etwas Fahrzeugkunde, viel vom großen Vorbild und eine sehr ausführliche Übersicht über die Schmalspurbahnen Europas. Als LGB-Freund wird man auf dieses interessante und informative Werk in außerordentlich guter Gestaltung nicht verzichten dürfen.

HO

LGB-Gleisplan-Buch: Robert Münzing, Mit 152 Seiten, 265 Fotos und 340 Zeichnungen. Ernst Paul Lehmann, Patentwerk, Saganer Str. 2-4, 8500 Nürnberg, Bestell-Nr. 0026, Preis 39,50 DM.

Franckhs Eisenbahnbuch in Farbe

Den Dampflokomotiven bei der DB ist dieser prächtige und großformatige Bildband gewidmet, für den 13 Autoren, die zu den bekanntesten Eisenbahnfotografen Europas zählen, ihre Archive geöffnet haben. Das Schwergewicht bei den vielen stimmungsvollen Aufnahmen liegt auf den letzten Jahren des Dampfbetriebes in der Bundesrepublik. Herrliche Bilder von Reisezügen auf der berühmten „Schiefen Ebene“ zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschorgast erfreuen den Betrachter ebenso wie die dynamischen Farbfotos der schweren Güterzüge auf süddeutschen Rampen und im norddeutschen Emsland. Erwähnen muß man aber auch die vielen Aufnahmen älterer Lokomotiven, die längst vor dem Ende des Dampfbetriebes aus dem Dienst geschieden waren. Eindrucksvolle Studien entstanden in den Bahnbetriebswerken, der Heimat der Dampflokomotiven.

Faszinierend auch die Bilder aus dem für das Publikum verschlossen gebliebenen Bereich der Ausbesserungswerke. Vor dem Bildteil mit den 174 meist ganzseitigen Fotos werden die Bildau-

toren vorgestellt; nur einer davon hat das Handwerk erlernt, alle anderen sind reine Amateure, allerdings recht erfolgreiche, wie man an der Qualität der Bilder erkennen mag. Hervorzuheben ist der außerordentlich gute Druck auf schwerem Papier. Ein Buch das Freude macht und dazu noch sehr preiswert ist.

OK

Franckhs Eisenbahnbuch in Farbe. Dampflokomotiven bei der DB: Zusammengestellt von Siegfried Fischer. 192 Seiten mit 174 Farbfotos. Franckh'sche Verlagshandlung W. Keller & Co., Stuttgart. Preis 58,- DM.

ACHTUNG!

Anzeigen-Abgabeschluß
für Eisenbahn-Journal 3/80
ist der 9. Mai 1980.

Die 41 018 in Österreich

Dank des großzügigen Entgegenkommens der Österreichischen Bundesbahnen sowie aufgrund der guten Zusammenarbeit mit der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte ist es der Interessengemeinschaft 41 018 gelungen, ihre voll betriebsfähige Lokomotive wieder auf großer Fahrt einzusetzen.

Als Fahrttermin wurde Pfingstsonntag, der 25. Mai 1980 festgelegt. Die Fahrt führt von Attnang-Puchheim nach Schärding. Attnang-Puchheim liegt etwa 70 km östlich von Salzburg und ist sowohl per Eisenbahn als auch per Auto bestens zu erreichen. Mit dem Auto benützt man ab Salzburg die Autobahn Richtung Wien und fährt bei der Ausfahrt Regau ab, von wo aus Attnang-Puchheim nach etwa 7 km erreicht ist. Auch die Anreise per Eisenbahn ist sehr bequem, da Attnang-Puchheim an der Westbahnstrecke Salzburg-Wien liegt und nahezu sämtliche Eil- und Schnellzüge dort halten.

Verbunden mit der am Pfingstsonntag stattfindenden Sonderfahrt mit der ölgefeuerten Großlokomotive 41 018 ist eine Fahrzeugschau im Bahnbetriebswerk von Attnang-Puchheim, bei der u. a. neben neueren Elektrolokomotiven auch das österreichische Krokodil 1189.05 sowie das im Austausch aus der Schweiz nach Österreich gekommene Schweizer Krokodil zu sehen sein werden. Daneben sind weitere Altbau-Eloks der Bau-reihen 1080, 1045 und 1145 sowie die Dampflokomotive 93.1455 zu sehen.

Besonders erwähnenswert ist eine Anschlußverbindung ab Salzburg mit einem Sonderzug, der von dem österreichischen Krokodil 1189.05 geführt werden wird.

Nähre Auskünfte, Fahrkarten und Autofahrer-Informationen (ÖS 70, bzw. DM 10,-) erhalten alle Interessierten über folgende Adresse: Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Postfach 11, A-4018 Linz; Bankverbindung: Sparkasse Linz, Kto.-Nr. 0500/70080061.

Durch den Hausruck

Nachfolgend noch eine kurze Beschreibung der Strecke Attnang-Puchheim-Schärding, auf der die Sonderfahrt stattfinden wird. Attnang-Puchheim ist ein bedeutender Eisenbahnknotenpunkt, liegt am Rand des herrlichen Salzkammergutes und ist, wie oben bereits erwähnt, sehr verkehrsgünstig gelegen. Die Sonderfahrtstrecke überwindet das Mittelgebirge des Hausrucks und ähnelt in ihrer Charakteristik sehr dem Schwarzwald. Bei dieser Sonderfahrt am 25. 5. 1980 wird die 41 018 in voller Aktion zu erleben sein, da kilometerlange Steilrampen bis zu 18 % zu überwinden sein werden. Die Strecke weist u. a. ein Tunnel auf sowie eine herrlich kurvenreiche Streckenführung. In den Bahnhöfen sind auch noch die alten österreichischen Formsignale vorhanden. Die Endstation der Sonderfahrt, Schärding, liegt nur wenige Kilometer von Passau entfernt.

Bis 1977 Rheine – Emden

Wie allgemein bekannt, handelt es sich bei der 41 018 um eine ölgefeuerte Dampflokomotive mit der Achsfolge 1D1, die bis zu ihrem Ausscheiden im Jahr 1976 auf der DB-Strecke Rheine-Emden ihren Dienst versah.

Z. Zt. des Dampfbetriebes in den 30er und 40er Jahren waren die Lokomotiven der Baureihe 41 vorwiegend im mittelschweren Güterzugdienst sowie vor Reisezügen anzutreffen. Da es sich um eine sehr glückliche Konstruktion handelt, kann man diese Maschine als Universal-Lokomotive bezeichnen, die jahrelang bei nahezu allen Zug-gattungen anzutreffen war. Sogar vor Fernschnellzügen fanden sie in den 50er Jahren Verwendung.

Im September 1976 wurde die 41 018 von den Mitgliedern der Interessengemeinschaft 41 018 von der DB erworben und befindet sich seitdem in Privatbesitz.

In den Tagen vom 20. – 26. September 1976 durchfuhr sie mit eigener Kraft, im Schlepp mehrere Museumslokomotiven, für das Deutsche Dampflokom-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg, einen Großteil Deutschlands.

Die Strecke führte von Rheine über Osnabrück-Kassel-Gießen-Hanau-Schweinfurt-Bamberg nach Neuenmarkt-Wirsberg, um dann dort die erwähnten Museumsloks abzustellen und selbst an einer für den 26. September 1976 festgelegten Sonderfahrt mit der 01 1066 teilzunehmen.

Diese eindrucksvolle Sonderfahrt wird sicher noch vielen interessierten Eisenbahnfreunden als letzte große Dampffahrt über die „Schiefe Ebene“ in bester Erinnerung sein (siehe hierzu den umfangreichen Artikel im M+F Journal Nr. 5/76).

Nach Beendigung dieser Sonderfahrt fuhr 41 018 mit eigener Kraft in das Bw Kirchenlaibach, um dort bis zum 12. 11. 1977 hinterstellt zu werden. Für das Bw Kirchenlaibach, das inzwischen dem Erdboden gleichgemacht ist, stellte sie die letzte Dampflokomotive dar.

An dem bereits erwähnten 12. November 1977 verließ 41 018 das Bw Kirchenlaibach und wurde von einer Diesellokomotive und anschließend von einer E-Lok über Nürnberg nach München überstellt.

Durch das freundliche Entgegenkommen der Bundesbahndirektion München war es möglich, die Maschine in den vergangenen Jahren im Bahnbetriebswerk München-Ost zu hinterstellen, von wo aus die 41 018 nunmehr nach Österreich umstationiert wird.

C. Asmus

Bildunterschriften für nächste Seite oben: 41 081 bei einer von der Deutschen Bundesbahn veranstalteten Sonderfahrt auf den privaten Gleisen des Flugplatzes Erding am 17. 6. 1978.

Foto: Steffen Lüdecke

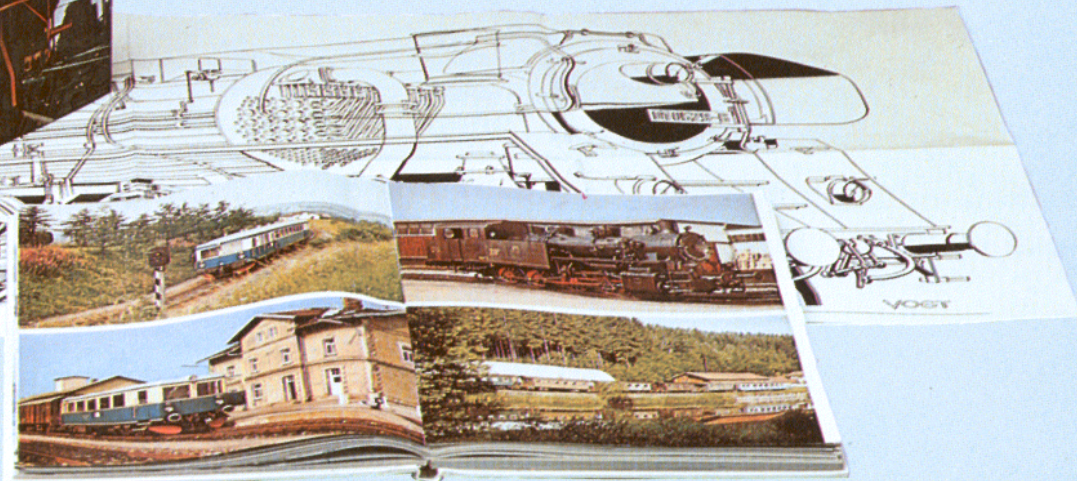


Neue Bücher

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 Fürstentfeldbruck



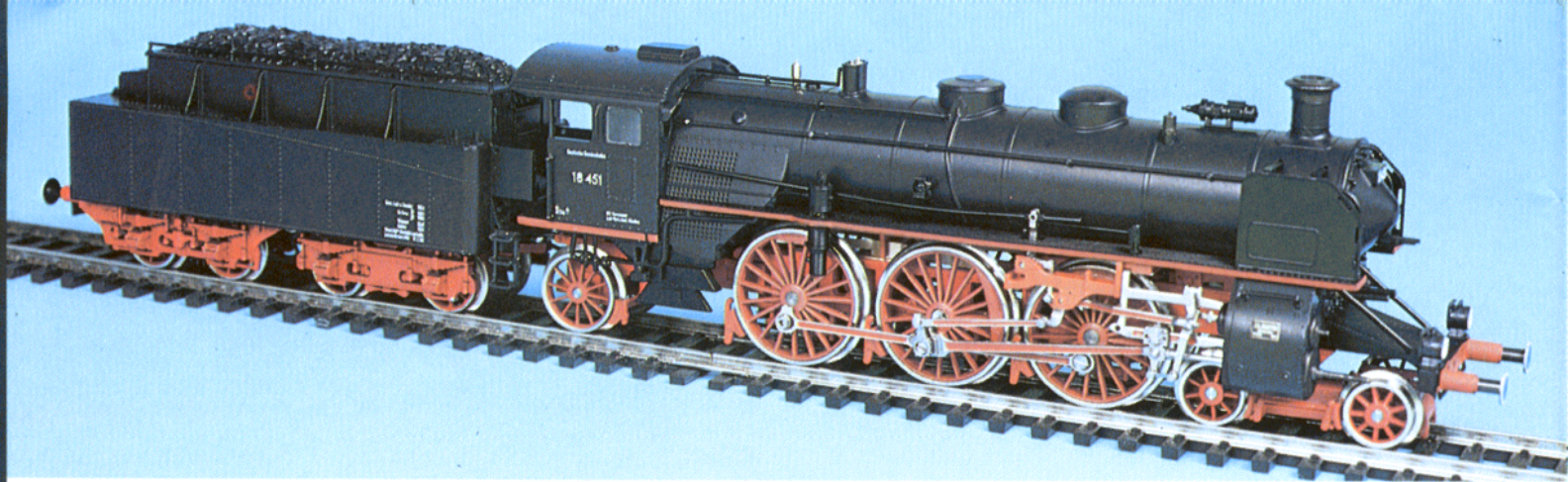


Bild 1: Die feindetaillierte S 3/6 von Liliput in DB-Ausführung.

•Neuheiten-Journal•

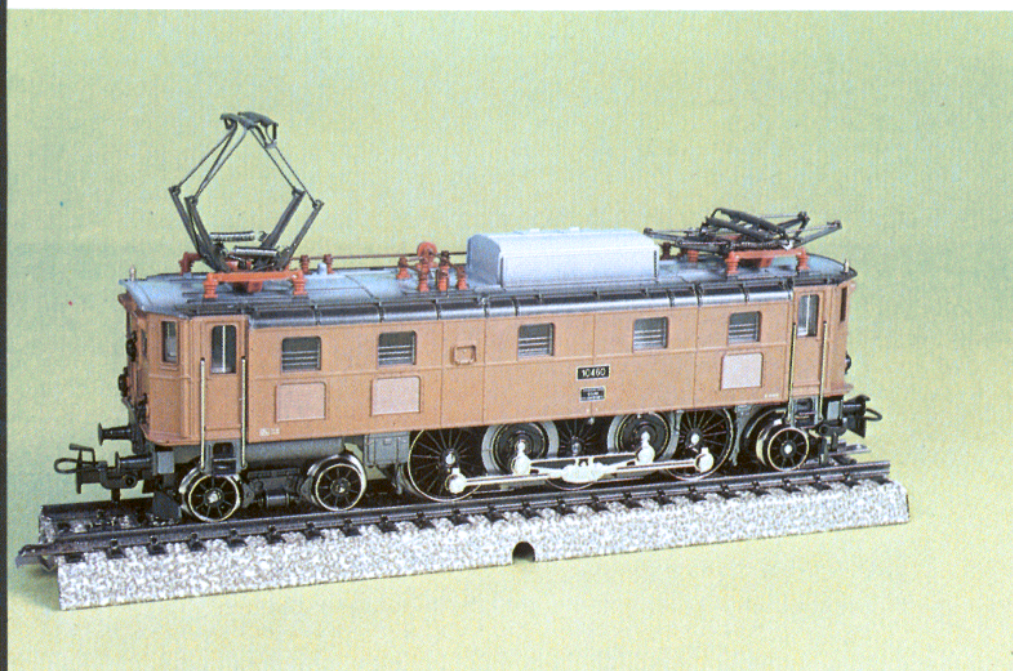


Bild 2: Von Märklin wird diese schöne Mehrzweck-Lokomotive Ae 6/6 in der Nenngröße H0 gefertigt.

Bild 3: Von Roco in H0 kommt dieser Werbewagen der beim Vorbild in den Niederlanden fährt.



Unter diesem Titel werden wir in Zukunft die von der Industrie neu geschaffenen Modelle unseren Lesern vorstellen. In gewohnter Weise wollen wir die Maßstäblichkeit, die Bauausführung und die Technik eines jeden Modells überprüfen und dazu Stellung nehmen. Haben Sie bitte Verständnis dafür, daß wir uns jetzt in unserem ersten Neuheiten-Journal verhältnismäßig kurz fassen müssen. Zu viel Neuheiten haben wir diesmal auf viel zu wenig Platz vorzustellen. Die zu den Triebfahrzeugen gehörenden Zugkraft-Diagramme werden wir in jedem Fall noch nachreichen.

Die S 3/6 in DB-Ausführung

Bereits im vergangenen Jahr schuf Liliput ein erstklassiges Modell der berühmten bayerischen S 3/6 mit 2-m-Rädern. Dieses Modell wird nun auch in der DB-Ausführung angeboten und ist unbedingt in die Reihe der Spitzenmodelle in der Baugröße H0 einzuordnen. Jeder Lokomotive liegt eine Packung mit feinsten Zurüstteilen bei, für deren Anbau man sich aber ausreichend Zeit lassen sollte. Die ausgezeichneten Fahreigenschaften des mit einem Tenderantrieb versehenen Modells hatten wir bereits in einer früheren Ausgabe des Journals gewürdigt.

Schweizer Mehrzwecklok Ae 6/6

Zu den verspäteten Messe-Neuheiten des Jahres 1979 zählt das sehr schöne H0-Modell der Ae 6/6 nach einem Vorbild der SBB, das Märklin vor wenigen Wochen auslieferte. Dieses Fahrzeug in Ganzmetall-Ausführung weist viele feine Einzelheiten auf und verfügt über sehr gute Laufeigenschaften. Alle drei Achsen der Lok sind angetrieben. Insgesamt vier Haftreifen garantieren eine außerordentlich gute Zugkraft. Dem Modell, das zum Preis von 150,- DM angeboten wird, liegt ein Sortiment Wappenbilder der Schweizer Kantone bei.

Bild 4: Ebenfalls für die Baugröße H0 entstand dieser 4-achsige Kesselwagen von Roco.

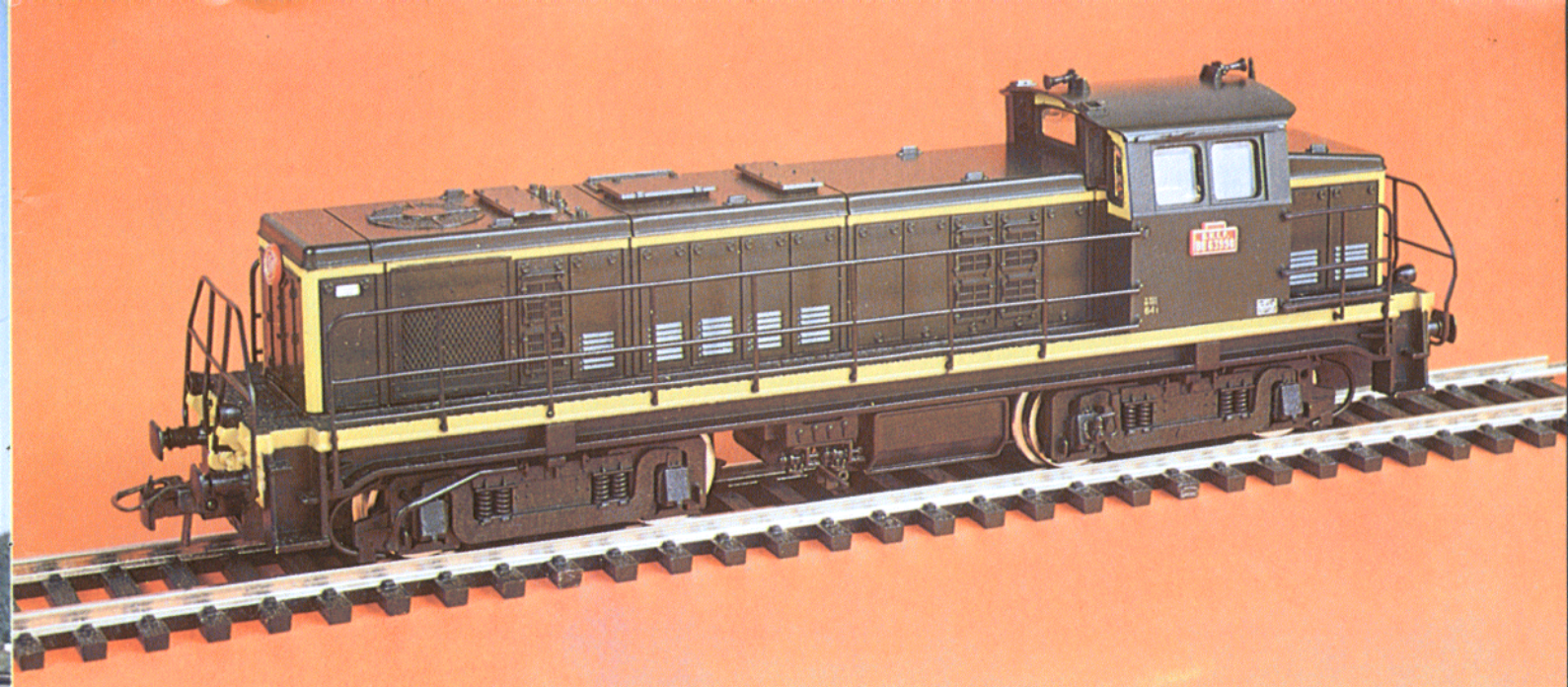


Bild 5: Für den Verschiebedienst ist die Diesellok BB 6300 der SNCF bestimmt, die 193 bei Roco in der Baugröße H0 erscheint.

Diesellokomotive Serie BB 63 000 der SNCF

Nach deutschen, belgischen und niederländischen Modellen erschien bei Roco nun auch eine Diesellokomotive nach einem französischen Vorbild. Die Maschinen der Serie BB 63 000 werden von der SNCF im Verschiebedienst eingesetzt. Wie nicht anders zu erwarten, ist dieses Modell in der Baugröße H0 wieder vorbildlich detailliert und mit zahlreichen Zusrüstteilen versehen. Sämtliche Achsen der Maschine sind angetrieben. Zugkraft und Langsamfahreigenschaften sind vortrefflich. Mit einem empfohlenen Verkaufspreis von 88,-DM ist das Lokmodell als recht preiswert zu bezeichnen.

Dampflokomotive der BR 80 in der Baugröße N

Bereits mit großer Ungeduld wurde das N-Modell der Baureihe 80 von Roco erwartet, das schon als Neuheit des Jahres 1979 angekündigt war. Jetzt, nachdem das Maschinchen zur Verfügung steht, darf man feststellen, daß sich das Warten wirklich gelohnt hat. Die Lokomotive mit einer Länge von rund 60 mm ist überaus fein detailliert und ganz aus Metall-Druckguß gefertigt. Sehr gut gelungen ist die filigrane Nachbildung des Treib- und Steuerungsgestänges. Bemerkenswert ist auch der freie Durchblick durch das Führerhaus. Mehr kann man im Modellmaßstab von 1:160 nicht mehr verlangen. Auch gegen den empfohlenen Verkaufspreis von 75,-DM ist absolut nichts einzuwenden.

Neue Wagen in der Baugröße H0

Noch aus dem Neuheiten-Paket des vergangenen Jahres stammt ein schmucker vierachsiger Kesselwagen in den Farben des Mineralölkonzerns „AGIP“, den Roco seit einiger Zeit ausliefert. Das sorgfältig gefertigte Fahrzeug hat einen empfohlenen Preis von 17,50 DM.

Recht bunt, nämlich in den Hausfarben Blau und Orange, kommt Roco mit einem D-Zug-Wagen niederländischer Bauart. Dieses Fahrzeug existiert aber nicht nur im Salzburger Modell-Sortiment; es ist tatsächlich auch beim Vorbild vorhanden und wirbt in Holland für die dort ebenfalls beliebten und begehrten Modelle von Roco. Der farbenfrohe Wagen mit der sauberen Lackierung wird zu einem Preis von 21,- DM angeboten.

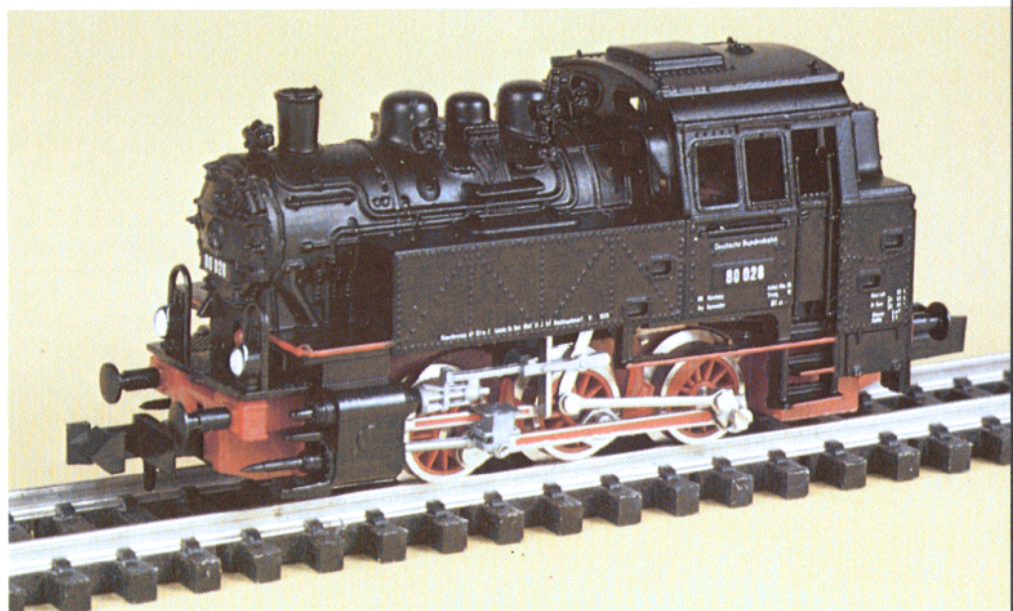
Ganz neu ist ein weiterer Oldtimer von Roco, der Ci Pr 91 als Wagen der 4. Klasse in dezenter grauer Lackierung mit dem Preußen-Wappen auf der Seitenwand. Bei diesem Fahrzeug, mit einer Preisempfehlung von 16,- DM, handelt es sich aber nicht nur um eine einfache Farbvariante. Der

Wagen erhielt nämlich auch eine geänderte Inneneinrichtung. Für 1980 ist außerdem noch die Fertigung der zweifarbigten Oldtimer nach Vorbildern der Württembergischen Eisenbahngesellschaft geplant.



Bild 6: Als weitere Variante der beliebten preußischen Oldtimer erschien jetzt der Wagen 4. Klasse mit Preußenwappen.

Bild 7: Dieses ist die kleine und bildschöne Tenderlok der BR 80 von Roco in der Baugröße N.





Französische Ellok CC 6500 in der Baugröße N

Auch bei Minitrix erschien zu Beginn des Jahres 1980 noch eine Neuheit des Vorjahres, die französische Ellok CC 6500, die von der SNCF für die Beförderung schneller Reisezüge eingesetzt wird. Das sechssachsige Modell ist in leuchtenden Farben lackiert und besticht durch eine erstklassige Ausführung. Je zwei Achsen der beiden Drehgestelle sind angetrieben; zwei Räder sind zur Erhöhung der Zugkraft mit Haftreifen ausgestattet. Die Lok hat einen automatischen Lichtwechsel und kann nachträglich mit einem ems-Baustein für den unabhängigen Mehrzugbetrieb ausgerüstet werden. Der empfohlene Verkaufspreis wird mit 120,- DM angegeben.

HO

Bild 8: Überaus elegant wirkt dieses neue Modell der CC 6500 von Minitrix.
Alle Fotos: HJO

Gedeckter Güterwagen G 10 „Spur 0“

Preiswerte Kunststoff- Bausatz-Doppelpackung

Die Waggonenteile sind bereits eingefärbt, der Waggonkasten ist komplett bedruckt. Die einsetzbaren Türen sind beweglich.

Als preiswerte Bausatz-Doppelpackung (2 gleiche Güterwaggons in einer Vitrinenverpackung mit Gleis) können Sie den G 10 bei Ihrem Fachhändler beziehen.



Bausatz-Doppelpackung Art.-Nr. 100 306 DM 39,-

Weitere Lokomotiv- und Waggon-Bausatzpackungen siehe unseren Katalog.

Rai-Mo · Postfach 160 · 8080 Fürstenfeldbruck · Telefon: (08141) 18 38

Wollen Sie einen schönen Herbst verleben . . .

dann buchen Sie schon heute für unser Nobel-Hotel „Wittelsbacher Hof“; Terrassencafé ist vorhanden.

Hotel „Wittelsbacher Hof“ mit Terrassencafé in Spur N liefern wir Anfang Herbst; Art.-Nr. 299.

Über weitere POLA-Neuheiten fragen Sie am besten Ihren Händler, bei dem Sie auch unseren Neuheiten-Prospekt 1980 erhalten.



POLA Modellspielwarenfabrik · 8734 Rothhausen · Telefon: (09724) 20 31

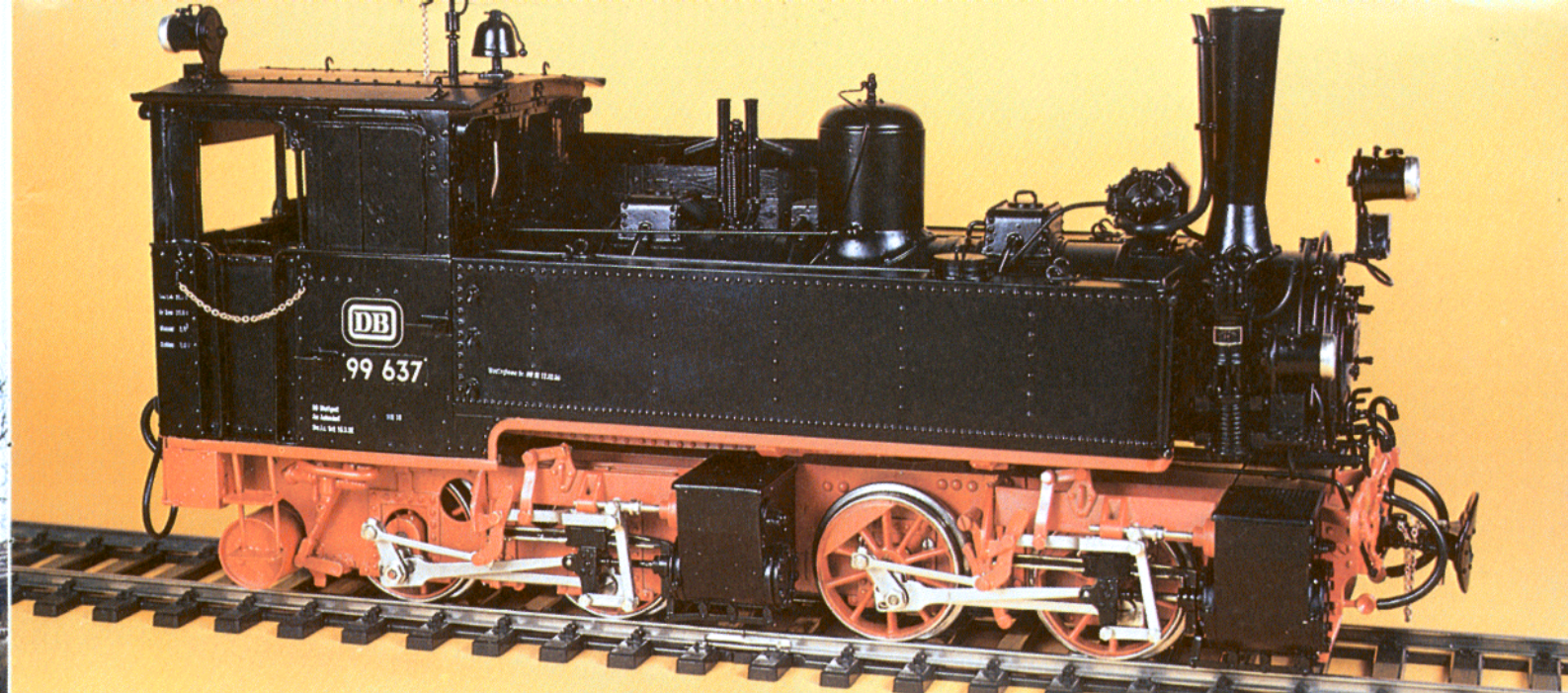


Bild 1: Eines der vorzüglichen Modelle im Baumaßstab 1 : 22,5 hier die 99 637 mit einschienigen Kreuzkopfführungen.

Schmalspur-Mallet-Lokomotiven 99 633 und 99 637

Neben einigen grundsoliden Kleinunternehmen, die mit viel Einsatz danach trachten, hochwertige Fahrzeugmodelle auf den Markt zu bringen, fehlte es leider auch nicht an solchen, die sich nur auf Ankündigungen beschränkten. Diese schwarzen Schafe und ihre Praktiken sind mitunter recht langlebig; nicht selten führt dies zur Verunsicherung einer potenten Käuferschicht, insbesondere bei Interessenten für Modelle größerer Spurweiten.

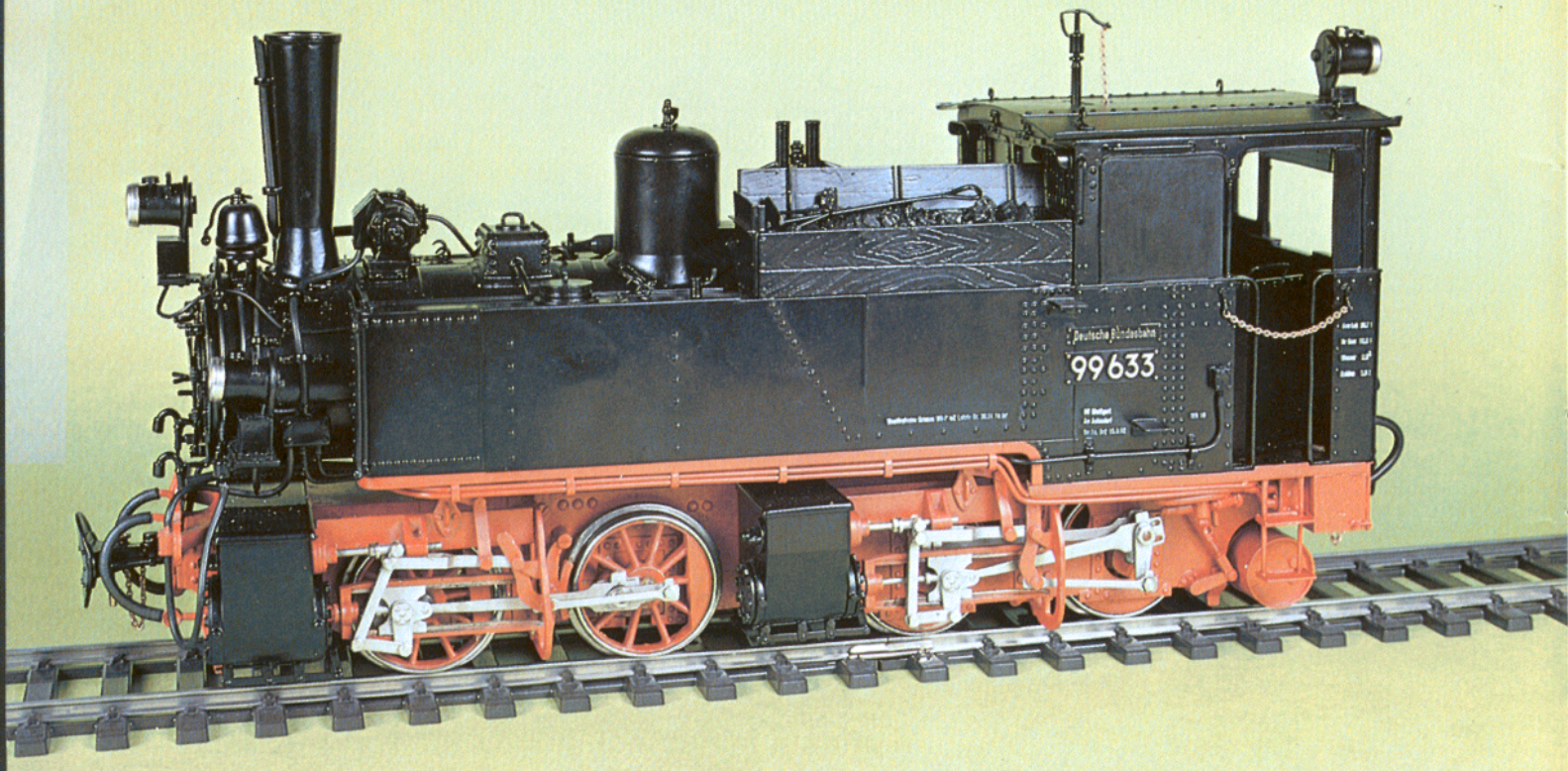
Besonders erfreulich ist es deshalb, wenn man gelegentlich auch wieder einmal von einer positiven Entwicklung berichten kann. So hat sich jüngst zu den verschiedenen bekannten Herstellern von Kleinserienmodellen ein Neuling gesellt, der wahrlich Großes geleistet hat. Hierbei handelt es sich um den Freiburger Modellbau HEIMU, der sich dem Nachbau württembergischer Schmalspurfahrzeuge im Maßstab 1 : 22,5 verschrieben hat.

Bereits in unserer letzten Ausgabe konnten wir die ersten Produkte aus dieser Werkstatt in doch recht eindrucksvollen Farbfotos vorstellen. Es waren dies die Modelle der württembergischen Tssd in grüner und in schwarzer Länderbahn-Ausführung. Diesen vortrefflich gelungenen Nachbildungen sollten schon bald die Reichsbahn- bzw. Bundesbahn-Varianten 99 633 und 99 637 folgen.

Jene beiden letzten Mallet-Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn waren noch Mitte der sechziger Jahre im planmäßigen Einsatz auf der Federseebahn zwischen Buchau und Schussenried. Die 99 633 blieb bekanntlich erhalten und wird derzeit für die Sammlung der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte in mühevoller Arbeit von Grund auf überholt und wieder betriebsfähig gemacht. Die andere, die 99 637, steht als Denkmalslokomotive in Bad Buchau und wird wohl über kurz oder lang dem Rost anheimfallen. Wesentlich schneller als erwartet stehen den Liebhabern dieser Maschinen nun die Modelle im Gartenbahn-Maßstab 1 : 22,5 zur Verfügung. We-

Bild 2: An der 99 637 ist wirklich alles dran, wie diese Detail-Studie offenbart.





nige Wochen nach der Nürnberger Messe sind nicht nur die beiden Prototypen fertig, sondern auch schon einige Exemplare verkauft und sämtliche Einzelteile für eine kleine Serie vorrätig. Dieser Hersteller hat also in die Tat Wort gehalten und fleißig gearbeitet.

Unübertroffener Detailreichtum

Wir hatten ausgiebig Gelegenheit, beide Maschinen eingehend zu begutachten. Ohne Einschrän-

kung darf festgestellt werden, daß diese Modelle exakte Kopien der Vorbilder sind, mit einem Detailreichtum, der in dieser Baugröße bislang unerreicht blieb. Jede Lokomotive besteht aus insgesamt 555 Einzelteilen, die meisten davon aus erstklassigem Messing-Feinguß. Allein für die beiden Fahrwerke einer Maschine waren 320 Bauteile erforderlich, einschließlich der Schrauben, Muttern und Splinte, jedoch ohne die wartungsfreien Kugellager.

Bild 3: Mit zweischienigen Kreuzkopfführung und mit der Glocke vor dem Schlot ist die Schwestermaschine 99 633 ausgestattet.

Beim Bau des Kessels und der Wasserkästen werden nicht weniger als 114 Teile benötigt. Das Führerhaus besteht aus 71 Einzelteilen, und am Stehkessel zählt man 43 Stück. Hier erfreut sich der Beschauer an der Nachbildung sämtlicher Armaturen. Schließlich sind auch noch die sieben Bordwerkzeuge und Schürgeräte zu nennen.

Die Technik der Maschinen entspricht genau jener der im Journal 1/1980 vorgestellten Tssd in Länderbahn-Ausführung. Durch die größere Anzahl der zusätzlichen Feingussteile stieg das Eigengewicht dagegen auf 6,2 kg an.

Dem Vorbild entsprechend unterscheiden sich die beiden neuen Modelle nicht nur durch eine andere Betriebsnummer, sondern vor allem durch die Vielzahl verschiedener Bauteile. Diese Unterschiede zeigen sich beim Führerhaus, beim Kohlenkasten, bei den Wasserkästen und bei der Anordnung mehrerer Kesselarmaturen.

Weitere unterschiedliche Merkmale zeigen die beiden Lokomotiven bei der Ausführung der Triebwerke. So fährt beispielsweise die 99 633 mit zweischienigen Kreuzkopfführungen, die 99 637 aber mit einschienigen. Die Fahrzeuge werden mit gefederten Modellkupplungen geliefert; der Einbau von LGB-Kupplungen ist jedoch möglich.

Fahrzeugmodelle dieser Größe und in dieser Präzision entstehen nicht am Fließband; sie haben stets eine limitierte Auflage – hier sind es 100 Exemplare je Ausführung – und einen entsprechenden Preis. Sowohl die Reichsbahn- als auch die Bundesbahn-Ausführung der 99 633 und der 99 637 werden zu einem Preis von 8 500,- DM angeboten. Als Lieferzeit nennt der Hersteller zwei bis drei Wochen.

Inzwischen laufen auch schon die Arbeiten an der Entwicklung von Personenwagen nach den Vorbildern der Württembergischen Staatseisenbahnen; darunter befinden sich auch Modelle von Wagen, die bis zur Betriebseinstellung im Bottwartal und auf der Federseebahn liefen.

H0

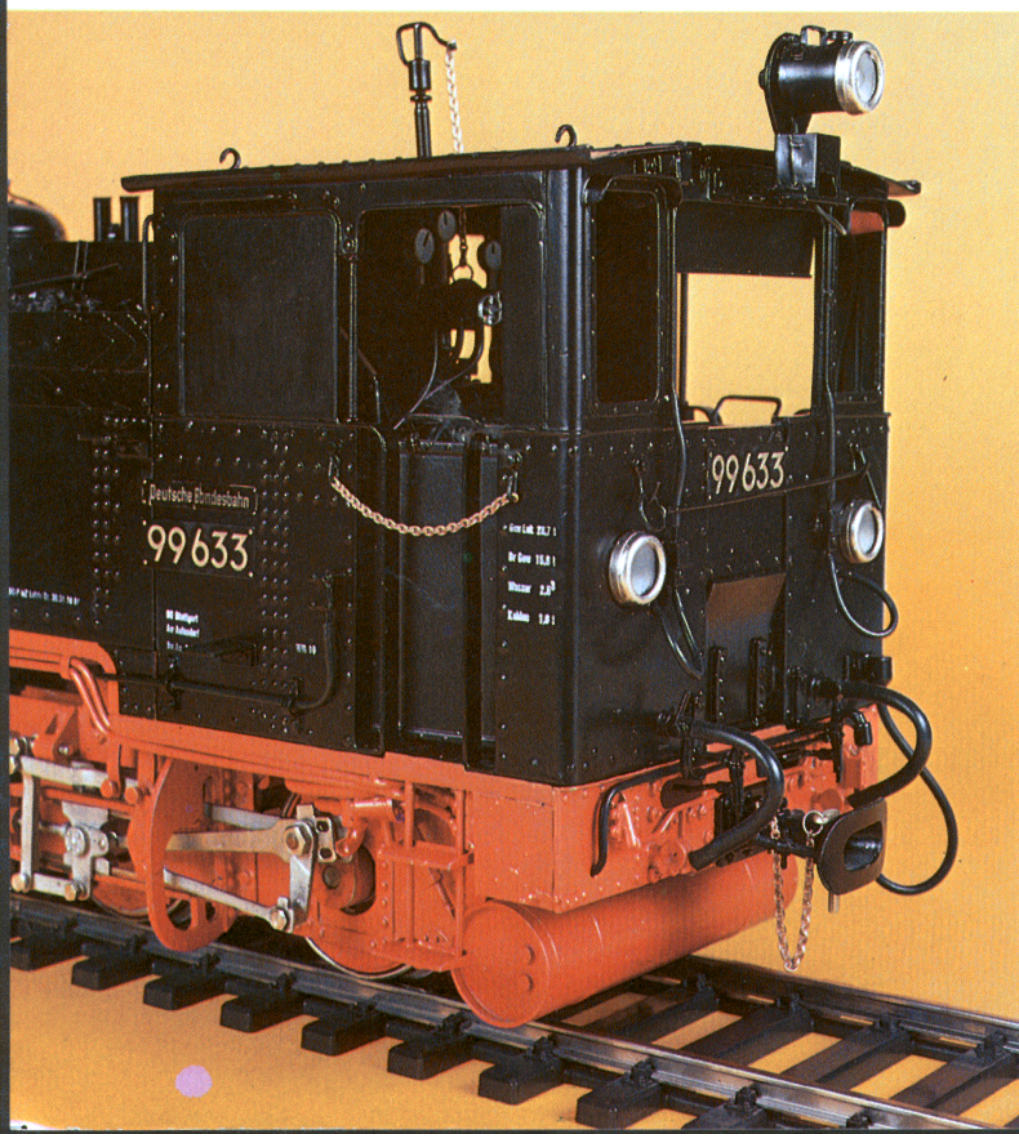
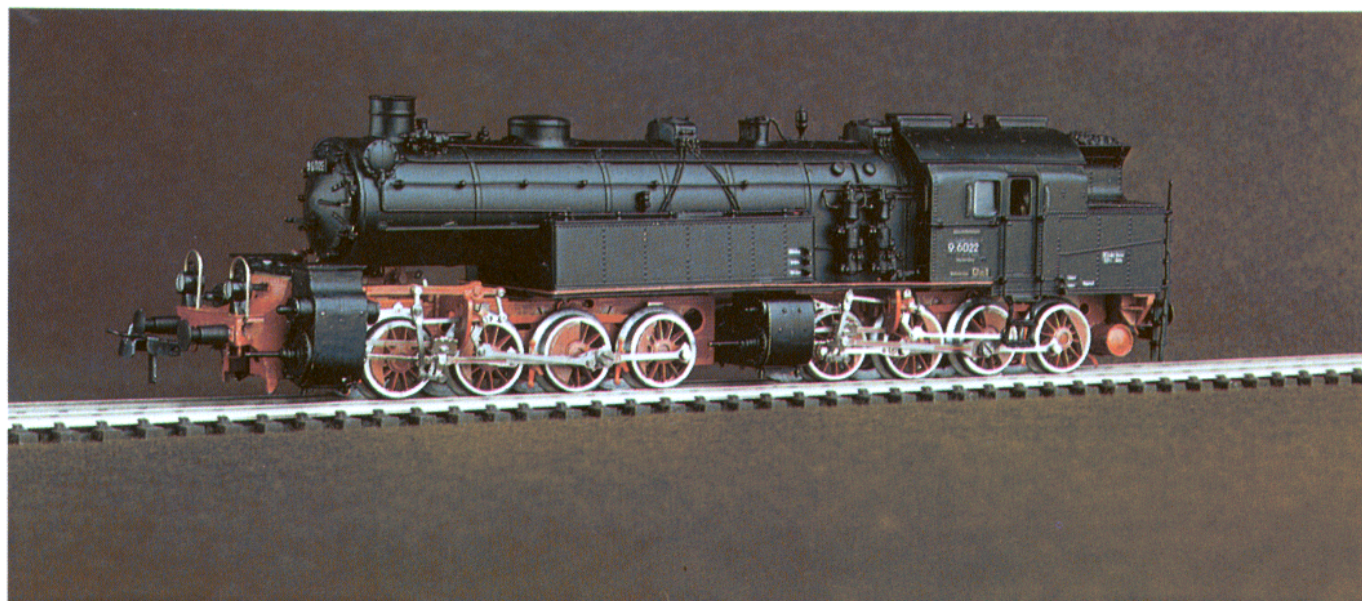


Bild 4: Bestehend in der Ausführung ist auch die Rückseite der 99 633
Alle Fotos: HJO

RIVAROSSI S. P. A.

Ab Oktober lieferbar:

BR 96 022



. . . und weitere Neuheiten 1980: BR 01 mit Witteblechen und Wagnerblechen H0, Pullmanwagen in H0, Pullmanwagen in N und der **BIG BOY** in N und und und . . .

Faustmann & Mau, Spielwarenvertrieb, Postfach 20 22, D-8500 Nürnberg 1
Büro und Lager: Eisensteiner Straße 35, Telefon (0911) 40 43 86



N. & K. C. KEYSER LTD

Neuheit ML5
4-4-0 der Metropolitan &
District Railway (MDR)
mit Motor



Sofort lieferbar KEYSER ML5

SUPERQUICK

Kartonbausätze von
Gebäuden in 00 / H0

PRECISION PAINTS

Authentische Farben für die
englischen Modelle



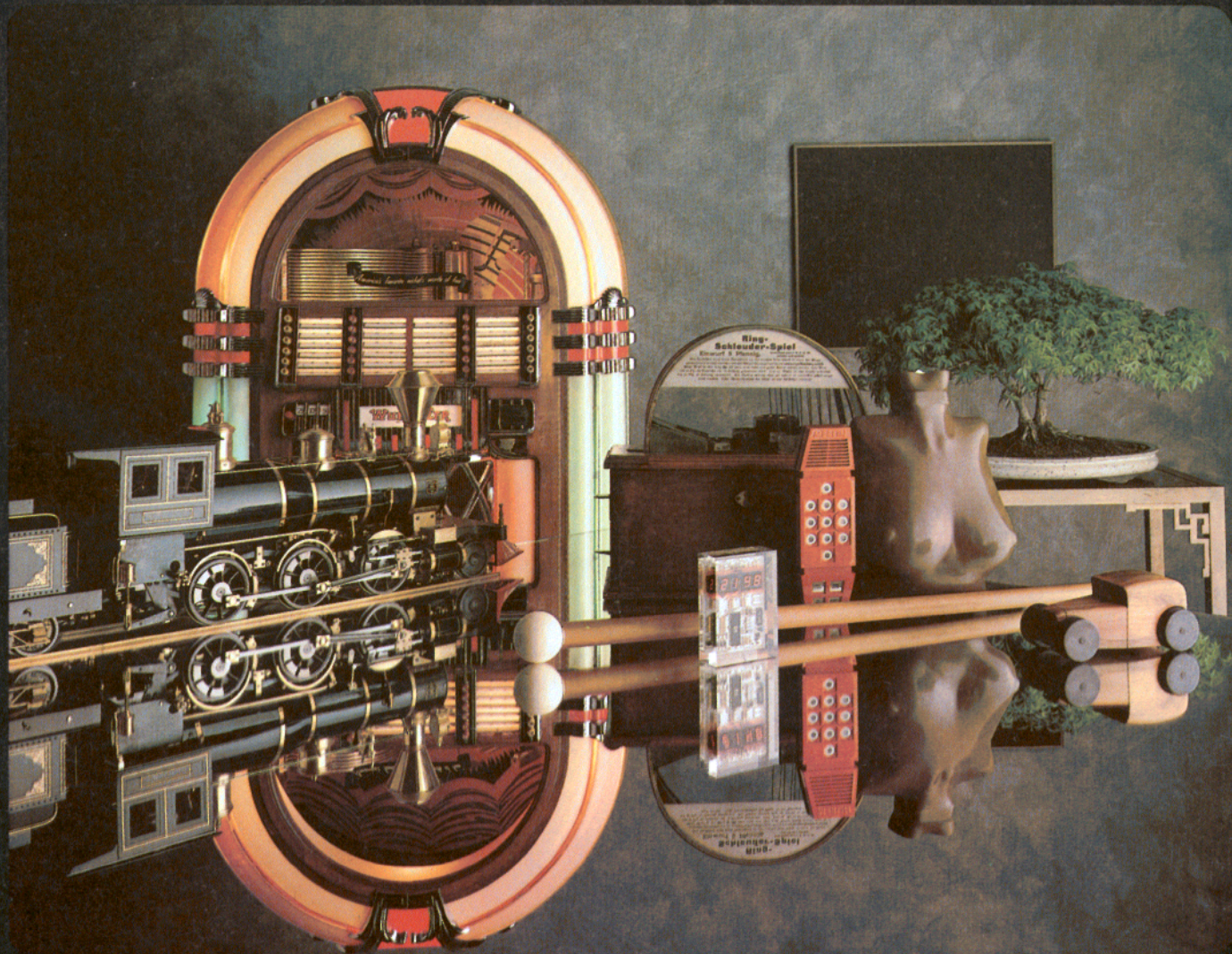
Lok- und Wagenbausätze
Zubehör

Import und Generalvertrieb für Europa

HANDELSKONTOR FÜR MODELLTECHNIK

Von-Kurtzrock-Ring 8a · D-2000 Hamburg 65 · Ruf (040) 5 36 68 11

TRAINS



TRAINS — A PLEASURE IN LIFE —

**LET US BE YOUR PARTNER FOR HIGH —
QUALITY COLLECTION MODELS IN ALL SCALES**

MARKSCHEFFEL & LENNARTZ

Fachgeschäft für Eisenbahnfreunde

Esplanade 23 · 2000 Hamburg 36 · Telefon (004940) 34 35 61