



Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0171-3671

4/1980

August

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

Modellbahn – Fachzeitschrift · aktuell · informativ





ACHTUNG: Inhaltsverzeichnis und Impressum auf Seite 17.

Die Minimarkt-Anzeigen-Bestellkarte befindet sich in der Journalmitte. Da wir wegen der reichen Fülle an Farbbildmaterial alle Farbseiten die

uns zur Verfügung stehen, nutzen wollten, beginnen wir diesmal bereits auf Seite 2 mit den Journal-Farbartikeln.

Wir hoffen auf Ihr Verständnis, daß das Inhaltsverzeichnis etwas weiter in Richtung »Heftmitte« verlegt werden mußte.
Die Redaktion



Bild 2: Bereits Mitte der sechziger Jahre entstand dieses Dia vom ET 85 15 während eines Aufenthaltes im AW Bad-Cannstatt.

Foto: Sammlung HJO

◀ Bild 1: Im besten Licht und in einem sehr guten Zustand ist hier der 485 019 im Mai 1976 in Zell auf den Film gebannt worden. Als einziger Triebwagen dieser Baureihe hatte der 485 019 ein DB-Emblem auf der Stirnfront getragen.
Foto: Kempf

»ET/ES 85 — Vorbild und Modell«

Viele Jahre lang galten Triebwagen und Triebzüge aus der frühen Reichsbahnzeit zwar als recht interessante Fahrzeuge, an eine Serienfertigung in den gängigen Modellmaßstäben wagte sich jedoch fast keiner der Modellbahnhersteller. Einzige Ausnahme war das Modell des VT 75 von Trix und ein VT 137 von Piko. Das ganz große Geschäft war damit aber nicht zu machen. Gelegentlich gab es schüchterne Versuche in den einschlägigen Fachpublikationen, das Interesse an dieser Fahrzeugart zu wecken.

Erst als die Oldtimer beim großen Vorbild all mählich auszusterben begannen, wuchs der Kreis ihrer Freunde, und bald setzte eine rege Nachfrage nach brauchbarem Bildmaterial und nach Typenzeichnungen ein. Auch wir hatten diese Entwicklung aufmerksam verfolgt und uns der alten Triebwagen angenommen. Sehr ausführlich berichteten wir dann in

unseren Ausgaben 2/1979 und 4/1979 über die Triebwagen ET 85, über die Steuerwagen ES 85 und über die Beiwagen EB 85. Jenen Ausführungen ist eigentlich fast nichts mehr hinzuzufügen. Einige Anmerkungen zu den Einsatzgebieten sollen nun den Schlußpunkt hinter die Berichterstattung über diese Baureihe setzen.

Ursprünglich für den Vorortverkehr in den Großräumen München und Nürnberg entwickelt und gebaut, wurden die Fahrzeuge in späteren Jahren nicht nur auf den Hauptbahnen, sondern auch auf einigen Nebenbahnen mit gutem Erfolg eingesetzt. Erinnert sei hier an die Königsee-Bahn, an die Strecken Feilnbach — Bad Aibling und Murnau — Oberammergau. Doch auch außerhalb Bayerns bewährten sich die Trieb- und Steuerwagen, vor allem im südlichen Schwarzwald auf den landschaftlich so reizvollen Strecken durch das

Höllental und von Titisee nach Seebuck. Lei der stand uns zur Illustration der früheren Beiträge nur ein einziges Farbdia zur Verfügung, das den ET 85 der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte zeigt, der im vergangenen Jahr in München Freimann ausgestellt war. Inzwischen haben wir im Archiv gekramt und ein Dia des ET 85 15 gefunden, das Mitte der sechziger Jahre im AW Stuttgart Bad Cannstatt entstanden war. Dieses Ausbesserungswerk war für die Unterhaltung aller Fahrzeuge der Baureihe zuständig. Ein weiteres und besonders schönes Diapositiv mit dem 485 019 und einem Steuerwagen sandte unser Leser und Mitarbeiter Dieter Kempf ein. Diese Bilder und die vorstehenden Zeilen mögen die richtige Einstimmung für den nun nachfolgenden Bericht über das soeben erschienene HO Modell von Roco sein.

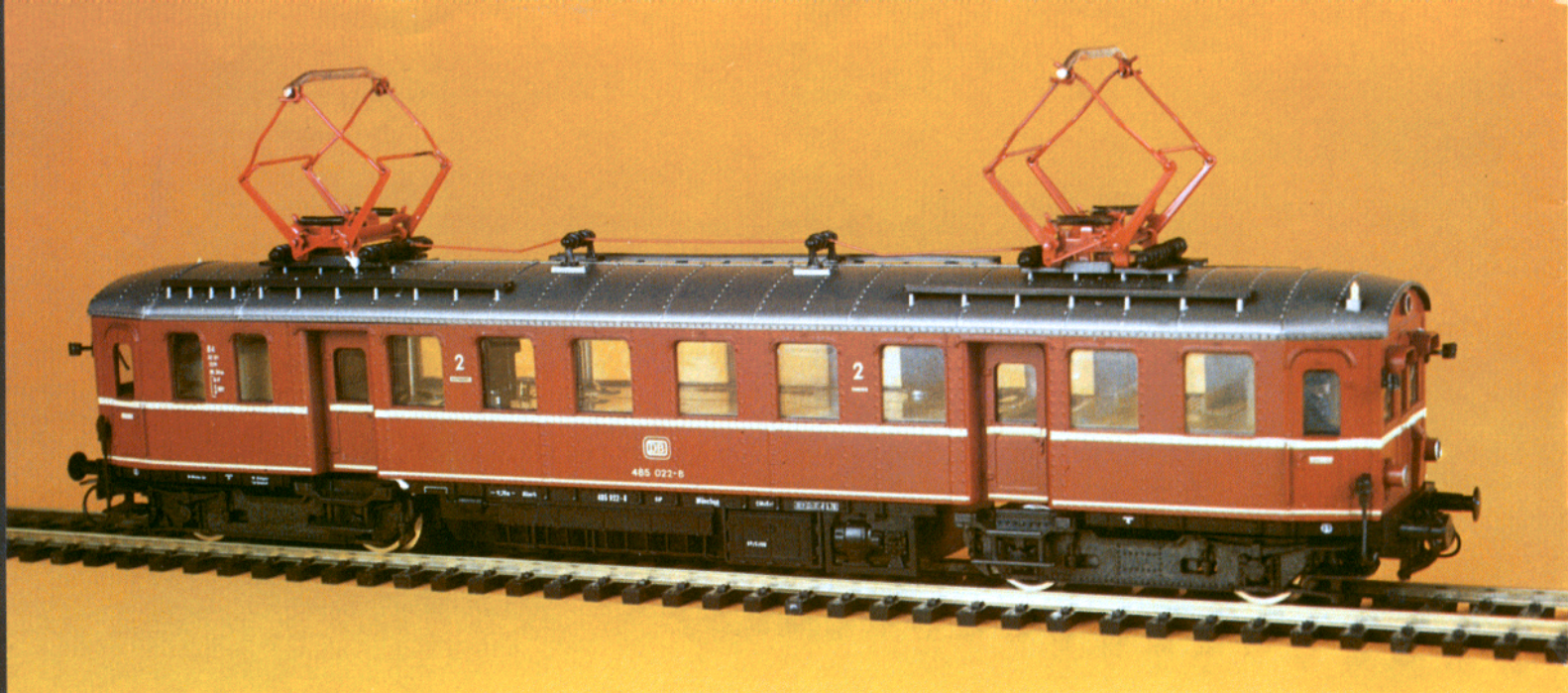


Bild 3: Das perfekt gearbeitete Modell des ET 85 mit freiem Fensterdurchblick.

Bild 4: ET 85 von der gegenüberliegenden Seite aufgenommen.



Das Modell

Mehr als zehn Jahre sind vergangen, seit eine Minderheit von Modellbahnern mit dem Wunsch nach Oldtimer-Triebwagen an die Öf-

fentlichkeit trat. Spitzenreiter im Wunschprogramm war schon damals der ET 85. Bei der einschlägigen Industrie blieb das Interesse gering, und selbst ermunternde Beiträge in einigen wenigen Fachzeitschriften vermochten

kein Echo auszulösen. Nun, der ET 85 wurde nicht vergessen, Kleinserien-Hersteller nahmen sich des Modells an, für die große Masse blieb der Triebwagen aber noch unerschwinglich. Schließlich blieb es wieder einmal der Fir-

Bild 5: ES 85. Genauso sauber und exakt gearbeitet wie das Triebwagenmodell. Sicher kann man bald auch mit dem EB 85 (Beiwagen) rechnen.



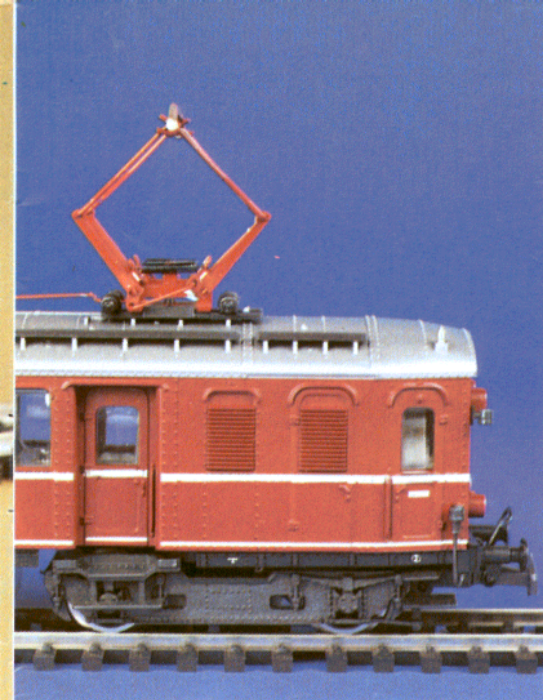


Bild 6: Bestens detailliert sind auch die Drehgestelle.



Bild 7: Gut erkennbar ist die lupenreine Beschriftung und die ausgezeichnet nachgebildete Unterbodendetaillierung.

Fotos 3—7: HJO

ma Roco vorbehalten, eine Lücke im Sortiment von Modellbahnfahrzeugen nach deutschen Vorbildern zu schließen. Zunächst erschienen der Trieb- und der Steuerwagen in der Baugröße N und zeigten schon bald recht gute Verkaufserfolge. Es lag nun nahe, die beiden Fahrzeuge auch in der Nenngröße HO zu fertigen. Nach gründlicher Vorbereitung in Konstruktion und Fertigung laufen nun die Modelle vom Band. Erneut ist es dem Hersteller gelungen, zwei Modellfahrzeuge zu schaffen, die als Maßstab für jede weitere Entwicklung dienen. Diese Aussage gilt nicht nur für die exzellente Ausführung mit den unzähligen feinen Einzelheiten, sondern auch für die gesamte Technik von Trieb- und Steuerwagen. Obwohl im Triebwagen nur sehr wenig Platz zur Verfügung stand — der freie Durchblick durch den Innenraum sollte erhalten bleiben —, entschied man sich beim Antrieb für den großen und leistungsstarken Standardmotor mit zwei Wellenenden.

Dieser Motor ist sehr tief, unterhalb der Fensterunterkante in der Fahrzeugmitte angeordnet und treibt über Kardanwellen, Schnecken- und Stirnradgetriebe die äußeren Achsen der beiden Drehgestelle an. Alle vier Räder der angetriebenen Achsen sind mit Haftreifen bestückt. Zugkraft und Laufeigenschaften, auch im Kriechgang bei Halbwellenbetrieb, dürfen ohne Einschränkung als vorzüglich beurteilt werden. Sehr fein gelöst ist die Anordnung der Kontaktplatine, die beim Gleichstrommodell mit der Imitation der Inneneinrichtung versehen ist. Eine Sofittenlam-

pe, in der Fahrzeugmitte unter dem Dach platziert, gibt ihr Licht an zwei gut dimensionierte Lichtleitkörper ab, die den Innenraum gleichmäßig erhellen. Flache Ballastplatten über den Drehstellen und der tiefliegende Motor ergeben eine günstige Lage des Schwerpunktes, ein hohes Eigengewicht und tragen wesentlich zu den guten Laufeigenschaften des Triebwagens bei. Eine Vielzahl feinsten Nietreihen, eine Menge erstklassiger Details, die vorbildgerechte Farbgebung und die saubere und vollständige Beschriftung sichern dem 485 022 von Roco eine Spitzenstellung im internationalen Modellangebot. Nicht unerwähnt darf bleiben, daß der Frontführerstand mit einem Triebwagenführer besetzt ist und daß das Fahrzeug rote Dachstromabnehmer erhalten hat.

Nicht weniger gut und sorgfältig ausgeführt, ebenfalls mit Innenbeleuchtung, Inneneinrichtung und mit einem Lichtwechsel versehen, ist der Steuerwagen 885 615.

Beide Fahrzeuge lassen sich mit den in einem Tütchen beiliegenden Einzelteilen noch weiter vervollständigen. Hierzu zählen Bremsschläuche, Heiz- und Steuerkupplungen, außerdem Signalhalter. Einige dieser Teile behindern allerdings das Ausschwenken der Drehgestelle und sollen laut Hinweis des Herstellers nur bei Vitrinenmodellen angebracht werden. Mit etwas Geschick lassen sich aber die Heiz- und Steuerleitungen über der Glut einer Zigarette oder über einem Lötkolben so verformen, daß keine Behinderung der Drehgestelle gegeben ist. Wer nur mit der zweiteiligen Garnitur fah-

ren will, kann überdies die mit zwei Zapfen an den Deichseln der Frontseiten eingeklipsten Aufnahmen für die Kupplungsköpfe entfernen. Zum Kuppeln von Trieb- und Steuerwagen stehen wahlweise drei Paar Kupplungen verschiedener Systeme zur Verfügung. Das beste Bild ergibt sich natürlich bei Verwendung der Roco-Kurzkupplung.

Neben der Gleichstromausführung werden die beiden Modelle auch für das Märklin-System gefertigt. Bei der Wechselstromausführung mußten die erforderlichen Bauteile mitsamt dem Umschaltrelais zwar im Fahrgastraum des Triebwagens untergebracht werden, stören das gute Gesamtbild aber nur wenig. Das hintere Drehgestell erhielt einen Skischleifer. Der Steuerwagen blieb unverändert, auch hier wurde das hintere Drehgestell mit einem Mittelschleifer ausgerüstet. Das Umschaltrelais arbeitet zuverlässig und erlaubt einen problemlosen Einsatz der Garnitur auf Märklin-Anlagen.

Selbstverständlich können die Fahrzeuge der Gleich- und Wechselstromausführung auch aus einer Oberleitung gespeist werden. An den Umschalter auf der Kontakt-Platine gelangt man nach dem vorsichtigen Abheben des Daches.

Mit der gelungenen Triebwagengarnitur 485/885 hat der Salzburger Hersteller seine Leistungsfähigkeit erneut in eindrucksvoller Weise bewiesen. Ein guter Verkaufserfolg möge der gerechte Lohn für die geleistete Arbeit sein.

HO

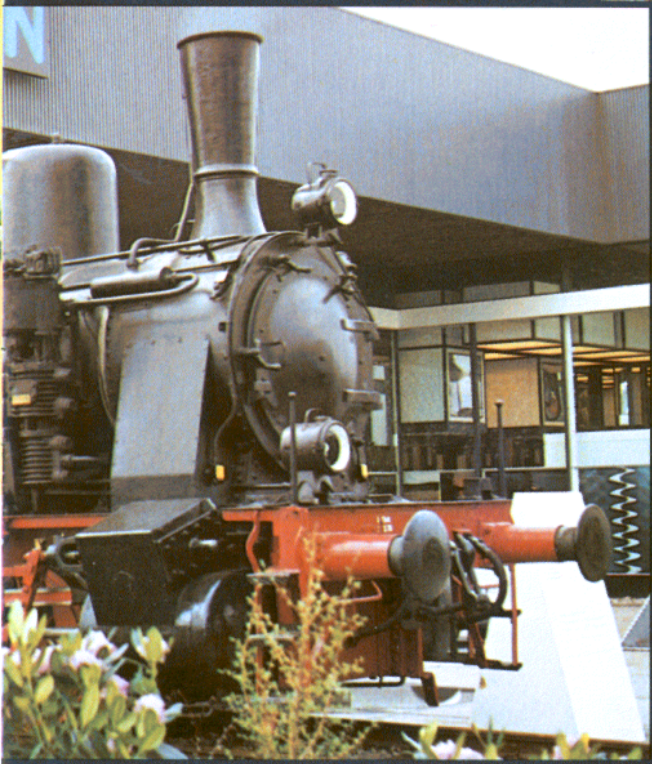
»Schienenfahrzeuge auf der Hannover Messe 1980«

Die Präsentation von Schienenfahrzeugen auf der Hannover-Messe 80 stand immer noch im Schatten der IVA 79. Wurden letztes Jahr die Neuheiten dieses Sektors wegen der kurz vor

der Eröffnung stehenden Verkehrsschau in Hamburg der niedersächsischen Metropole vorenthalten, so gab es diesmal kaum etwas Neues zu zeigen. Wo immer große Projekte

„reif“ gewesen waren, hatte man sie zur IVA fertiggestellt. Dennoch: Was die wenigen Hersteller von Schienenfahrzeugen unter den 5636 Ausstellern aus 49 Nationen diesmal an







der Leine zeigten, machte deutlich, daß die Entwicklung beim Schienenverkehr keinen Stillstand kennt.

Waggon-Union, Berlin, präsentierte einen sogenannten „Treffwagen“ des „TUI-Ferien-expresses“, der seit Ostern 1980 auf den „klassischen“ Urlaubsrouten nach Österreich, Italien und Spanien neue Maßstäbe im Bahn-tourismus setzt. Das vollklimatisierte, über Puffer 26 400 mm lange Fahrzeug (für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h) ist mit Personalabteilen, Zugübertragungsanlage, Funkkabine mit Funkfernsprecher und einem Gesellschaftsraum mit bis zu 32 Drehsesseln und 10 Tischen samt Bar, Kiosk und Infothek der Mittelpunkt des Urlauberzuges.

Linke-Hofmann-Busch (LHB), Salzgitter, und Talbot, Aachen, stellten einen sechsachsigen Haubenwagen der Gattung Sahimms-900 vor,

den Prototyp einer Weiterentwicklung des bislang für den Transport von witterungsgefährdeten Blechrollen (Coils) zum Einsatz kommenden Shis-705 (siehe auch M + F-Journal 3/76). Das über Puffer 15 000 mm lange Fahrzeug kann in fünf festeingebauten Mulden drei 45-t-Coils in der Mitte und je ein 25-t-Coil an den Enden aufnehmen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h. Die vier sich überlappenden Aluminium-Hauben lassen sich teleskopartig übereinander verschieben, so daß zum Be- und Entladen etwa drei Viertel der Wagenlänge offenstehen.

Wie auf der Leipziger Frühjahrsmesse war auch in Hannover der VEB-Maschinenbau S.M. Kierov, Leipzig, vertreten. In Leipzig hatten wir den EDK 300/4, einen 80 t schweren, dieselelektrisch angetriebenen Eisenbahnkran, nur von oben fotografieren können. Jetzt

bieten sich bessere fotografische Möglichkeiten. Dank seines hydraulischen Spezialauslegers kann dieses Fahrzeug z. B. auch unter Fahrleitungen und in Tunnels eingesetzt werden. Die maximale Tragfähigkeit in abgestütztem Zustand beträgt 45 t.

Einen Blickfang bildete die Lok 3 der Dampf-eisenbahn Weserbergland e. V. (DEW). Die von Henschel gebaute Industrielokomotive ist eine Weiterentwicklung der preußischen T 3, allerdings mit Heusinger-Steuerung und höher liegendem Kessel. Bevor die Maschine zur DEW und ihrem Museumsbetrieb auf der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn kam, war sie von 1922 bis 1973 beim Gemeinschaftskraftwerk Hattingen im Einsatz.

Thyssen-Henschel zeigte noch einmal den bereits hinreichend bekannten „Transrapid 05“. Aus Brasilien kommt mit dem „Aeromovel 2002“ ein neuartiges Nahverkehrssystem mit bestehend einfacher Antriebstechnik, die immerhin 25 km/h Reisegeschwindigkeit erlaubt. In einem Kasten zwischen den „Schienen“ wird durch Unterdruck ein „Segel“ bewegt, das über eine Stange durch einen Schlitz hindurch mit dem Fahrzeug verbunden ist. Der Schlitz ist nur jeweils im unmittelbaren Bereich der Verbindungsstange offen. Der hier eindringende atmosphärische Druck treibt das Segel gegen den Unterdruck. Ventile an den Haltestellen steuern die Stärke des Luftstroms und damit die Geschwindigkeit des Fahrzeugs.

Daß dieses System einwandfrei funktioniert, wurde auf der Hannover-Messe eindrucksvoll dokumentiert. Schon entsteht auch im brasilianischen Porto Alegre eine erste Strecke von 4 km Länge nach diesem System mit einer Beförderungsleistung von 6000 Personen pro Stunde.

Außerdem bewiesen in Hannover verschiedene Schienen-Straßen-Fahrzeuge die immer umfassender werdenden Einsatzmöglichkeiten dieses Rollmaterials. Ob mit Waggonbremsanlage als Zuglok für 600 t schwere Rangiereinheiten, ob als Rüst- und Bergungsfahrzeug oder als Mannschaftstransportwagen — sie lassen sich stets ohne Behinderung des laufenden Betriebs und ohne zusätzliche Gleisanlagen einsetzen.

Dirk v. Harlem



Deutsche Klein-lokomotiven

Gleichzeitig mit der ersten Vorserie von Kleinlokomotiven mit Brennkraftantrieben entstanden im Jahr 1930 bei der AEG in Berlin vier kleine Speicherlokomotiven vergleichbarer Leistung, die ihre Energie aus Batterien bezogen, die von der Accumulatorenfabrik AG, Berlin geliefert wurden.



Bild 2: Mit Ihrer gelb-schwarzen Warenmarkierung sieht die 381 101 doch recht schmuck aus.

In ihrer Grundkonzeption entsprachen die Maschinen einem im Jahr 1928 von der Berliner Maschinenbau AG. für die Niederländischen Staatseisenbahnen gelieferten Rangierfahrzeug. Im Gegensatz zu jener nach oben offenen Kleinlok erhielten die Akkulokomotiven der AEG einen aus Stahlprofilen gefertigten hohen Aufbau mit einem gewölbten Dach. Die acht Dachstützen waren in halber Höhe durch horizontal eingebaute Profile mit kräftigen Knotenblechen versteift. Später wurden dann noch Diagonalstreben aus Flachstahl in die vier oberen Felder des Aufbaus eingebaut. Zum Ausbau der schweren Batterien mit Hebezeugen war das Dach abnehmbar ausgeführt und mit vier Dachhaken an den Ecken ausgestattet. Die Akkumulatoren hatten eine Kapazität von 360 Ah. Als Höchstgeschwindigkeit waren 30 km/h zugelassen.

Als Antriebsaggregate dienten zwei Tatzlagermotoren, die über Stirnradgetriebe beide Achsen antrieben. Die Bedienung der Fahrzeuge erfolgte von den beiden tiefliegenden, an der Längsseite verlaufenden Trittbrettern. Die für die Bedienung erforderlichen Hebel und Einrichtungen waren an beiden Seiten vorhanden. Eine auf beide Achsen einseitig wirkende Bremse konnte über Fußhebel von den Trittbrettern aus oder mit einem Wurfhebel von der Mitte des Fahrzeuges aus betätigt und mittels einer Sperre festgestellt werden. Über Handhebel ließ sich jeweils die vordere Achse sanden. Die Sandbehälter befanden sich inner-

halb des Rahmens, unmittelbar hinter den Pufferbohlen. Ursprünglich waren die Lokomotiven mit einfachen Stangenpuffern ausgerüstet, die erst im Jahr 1961 gegen modernere Hülsenpuffer ausgetauscht wurden. Eine zunächst vorhandene spezielle Rangierkupplung, die über ein Hebelsystem vom Bedienstand betätigt werden konnte, wurde ausgebaut und durch eine Schraubkupplung der Regelbauart ersetzt. Die vier Batteriekästen blieben stets auf ihrem angestammten Platz auf

der durchgehenden Bodenplatte, direkt über den Rädern.

Nach ihrer Indienststellung erhielten die vier Speicherlokomotiven der Leistungsgruppe II die Betriebsnummern A 6001 bis A 6004. Bereits ein Jahr später lautete die Bezeichnung Ka 4012 bis Ka 4015. In der Zeit um 1960 ergab sich eine weitere Änderung, nun wurden die Fahrzeuge als Ks 4012 bis Ks 4015 bezeichnet. Zu jener Zeit schied als erstes Exemplar die Maschine 4014 aus dem Dienst. Wenige Jahre

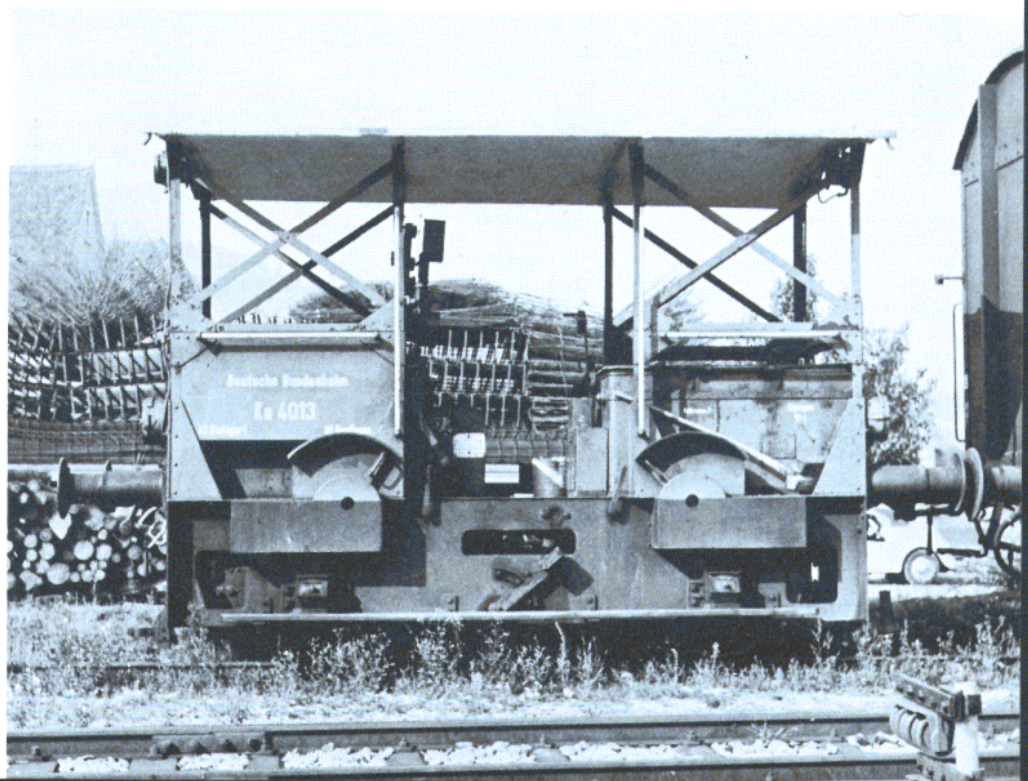


Bild 1: Frontansicht der völlig umbauten (verkleideten) kleinen Lok 381 101.

Bild 3: Mitte der 60er Jahre trug diese Akku-Lokomotive der Leistungsgruppe II noch die alte Bezeichnung Ka 4013.



Bild 4: Den vorausgegangenen Artikeln der KÖf reichen wir hier eine Abbildung einer Privatbahn KÖf II wegen der interessanten Farbgebung nach (Werkslok der Firma Diehl, Werk 3, Röthenbach bei Nürnberg).

Foto Nelkenbrecher

später folgten die Fahrzeuge 4012 und 4013. Letztere war während ihrer ganzen Dienstzeit dem Bw Aalen in Ostwürttemberg unterstellt und stets im benachbarten Bahnhof Bopfingen stationiert. Diese Akkulok mit der Fabrik-Nr. 4559 ging im Jahr 1970 in den Besitz der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte über und konnte so vor dem Verschrotten bewahrt werden. Zuletzt trug die Maschine noch die Computer-Nr. 381 001. Letztes von der DB eingesetztes Fahrzeug war die frühere Ks 4015, die sich sehr wesentlich von den anderen drei Maschinen unterschied. Anstelle des von Stützen getragenen Daches hatte die Lok bei einem Umbau im Jahr 1941 eine kastenförmige Verkleidung der Bedienstände erhalten. In dieser Ausführung und in roter Lackierung fuhr die Maschine im Rangierdienst bis in die Zeit nach 1970 meist im Badischen Bahnhof von Basel. Nach der letz-



Bild 5: Auf diesem Bild der Bopfinger Akku-Lok Ka 4013 lassen sich recht gut die 4 Batteriekästen erkennen.



Bild 6: Diese Aufnahme zeigt den Größen-Unterschied zwischen der 381 101 und einem Interfrigo-Kühlwagen.

ten Umzeichnung im Jahr 1968 hatte die zum Bw Haltingen zählende Lok die Betriebsnummer 381 101.

Nach ihrem Ausscheiden aus dem Betriebsdienst der Deutschen Bundesbahn kam die Maschine als Werkslok zur Interfrigo und wurde dort zum Bereitstellen der von dieser Gesellschaft eingesetzten Kühlwagen herangezogen.

Bei den in diesem Beitrag enthaltenen Abbildungen handelt es sich um Eigenaufnahmen und um drei Farbdias, die im Laufe der Zeit durch Tausch in den Besitz des Autors gelangt sind, bei denen sich aber die Urheber nicht mehr mit Sicherheit ermitteln ließen.

HO

Wußten Sie schon...

Mit einer Anzeige
im EISENBAHN-JOURNAL
erreichen Sie über 30.000 engagierte
Modelleisenbahner

Bild 7: Stirnansicht der kleinen Lok Ka 4014 mit der Warenmarkierung.

Foto 1—3 und 5—7: HJO





Bild 1: Dieses Bild stellt eine außergewöhnliche Rarität dar, da es sich um ein Dia aus dem Jahre 1940 handelt. Ausfahrt Neudorf im Februar 1940 mit CSD 422 und als Vorspann BBÖ 162.
Foto: Otto Klaar

Die Reichenberg – Gablonz – Tannwalder Eisenbahn

Für Gablonz im Sudetenland war es eine bittere Enttäuschung, als 1856 die Bahnlinie von Reichenberg über Langenbruck-Radl nach Reichenau und weiter nach Prag eröffnet wurde, die aufblühende Stadt Gablonz jedoch nur wenige Kilometer links liegen gelassen wurde. Erst 1882 bildete sich in Gablonz ein »Agitations- und Executiv-Comitee« unter Emil Müller, das sich den Bau einer Lokalbahn von Reichenberg nach Gablonz zum Ziele gesetzt hatte.

Ohne staatliche Hilfe in Anspruch nehmen zu müssen, konnte am 26. November 1888 der erste Abschnitt dieser Privatbahn bis Gablonz, 1895 die Verlängerung bis Tannwald sowie die Flügelstrecke von Morchenstern nach Josefstal dem Verkehr übergeben werden.

Schließlich bekam Gablonz sogar noch einen weiteren Anschluß an die Hauptbahn: 1900 wurde die Teilstrecke Gablonz-Reichenau der Gablonzer Elektrischen Bahnen (Straßenbahn) eröffnet. Im Bahnhof Reichenau wurden eigens Umladewagen gebaut. Direkter Güterverkehr mit allen Stationen des In- und Auslandes bei einer Straßenbahn war damals ein absolutes Novum.

Gleich in den ersten Jahren gab es für uns ein

bedeutsames historisches Ereignis. Am 24.6. 1906 stattete Kaiser Franz-Josef anlässlich der Nordböhmischen Ausstellung in Reichenberg auch der Stadt Gablonz einen Besuch ab. Er traf auf dem Gablonzer Bahnhof mit seinem, einem Sonderzug beige gestellten Salonwagen ein. Zwei Reproduktionen aus einem Buch über die Ausstellung zeugen in diesem Bericht hiervon.

Meine persönlichen Erinnerungen umfassen die Zeit von etwa 1910 bis 1940.

Erinnerungen

Da mein Elternhaus nicht weit vom Gablonzer Hauptbahnhof entfernt stand, interessierte mich schon als kleiner Bub der Bahnbetrieb. Gut erinnere ich mich noch daran, wie gemütlich es damals zuging: Wenn der Stationsvorsteher mit seiner roten Mütze heraustrat, um einen Zug abzufertigen, saßen sofort die Spatzen auf seinen Händen und Schultern, die er zu füttern pflegte. Und wie herrlich war es, wenn wir Kinder von der Brücke in der Kesselsteingasse stundenlang dem Rangierbetrieb zusahen und uns in dicke Rauchwolken hüllen ließen.

Auch beobachtete ich durch das Bahnhofs-schalterfenster oft den endlos aus dem Messing-Morseapparat kommenden gelochten Papierstreifen mit seinen geheimnisvollen Zeichen, und auf der Bahnsteigseite klingelte außen am Gebäude bei Tag und auch bei Nacht eine kleine elektrische Glocke. Vermutlich läutete sie zur Kontrolle, daß die Leitungen nicht unterbrochen waren. Obwohl ich später noch viele moderne Bahnen — und auch weniger moderne (z.B. in Spanien und Irland) — sah, sind mir die Erinnerungen an unsere alte Lokalbahn ans Herz gewachsen.

Loks und Einrichtungen

Die Tenderloks mit Kobel-Schornstein, einfache Dreikuppler, führten bis zur Verstaatlichung der Bahn, wohl in den dreißiger Jahren, Messingschilder mit ihren Namen nach Orten an der Bahnstrecke oder nach verdienten Persönlichkeiten.

Das Standardmodell dieser Loks war die alte BBÖ 162, die spätere DRG 98 1203-24 bzw. CSD 313.4. Vom gleichen Typ gab es die Loks »Tannwald«, »Emil Müller« und »Baron Wrazda« (Bezirkshauptmann in Gablonz). Einige

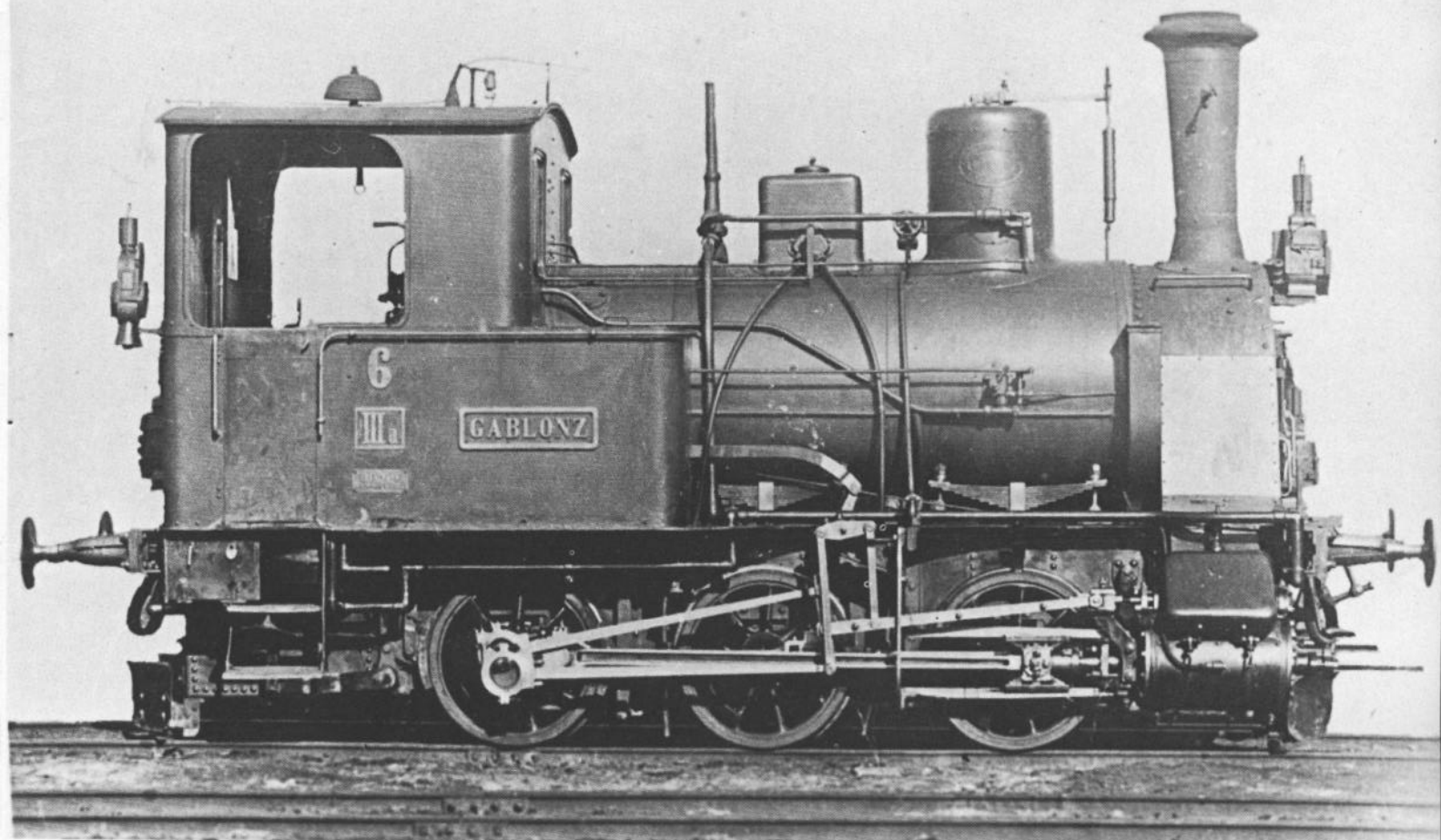


Bild 2: Lok Gablonz aus der Zeit der Bahneröffnung. Baujahr 1888.

Foto: Sammlung C. Asmus

Jahre lang liefen auf der Flügelstrecke nach Josefstal auch zwei vierfach gekuppelte Maschinen. Wenn ich mich recht erinnere, trugen sie die Namen »Maffersdorf« und »Proschwitz«. Sie stammten von Kraus in Linz. Es existierte auch eine C-Lok ohne Kobel-Schornstein, gebaut in Wien-Floridsdorf, die wir Buben (da sie keinen Namen trug) die »Stiefelschacht« nannten.

Zwei modernere Loks hießen »Theodor Freiherr v. Liebig« (Textilindustrieller) und »Röchlitz« (Stadtteil von Reichenberg). Diese Loks waren Vierkuppler der Serie BBÖ 178, spätere CSD 4220 und schließlich DRG 92²². Unlängst bekam ich auch ein Foto in die Hände, das eine Lokomotive namens »Gablonz« zeigt, von deren Existenz ich bisher nichts gehört hatte! In den dreißiger Jahren führte die CSD die lei-

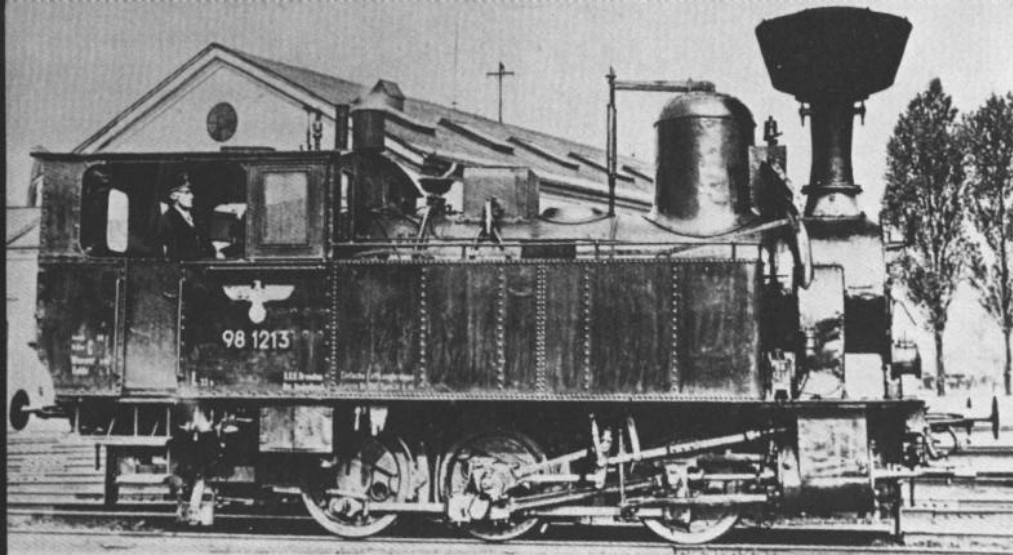
stungsstarken Loks der Serie 423 ein. Es waren 1D1-Loks ohne Kobel, spätere DRG 93¹⁵, gebaut von der Böhmischo-Mährischen Maschinenfabrik, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Diese Maschinen haben sich auf den starken Steigungen und Krümmungen mit sehr kleinem Radius hervorragend bewährt.

Sie zogen zu meiner Jugendzeit noch alte

Bild 3: BÖ 178 = DR 92²² = CSD 422.0

Foto: Sammlung C. Asmus



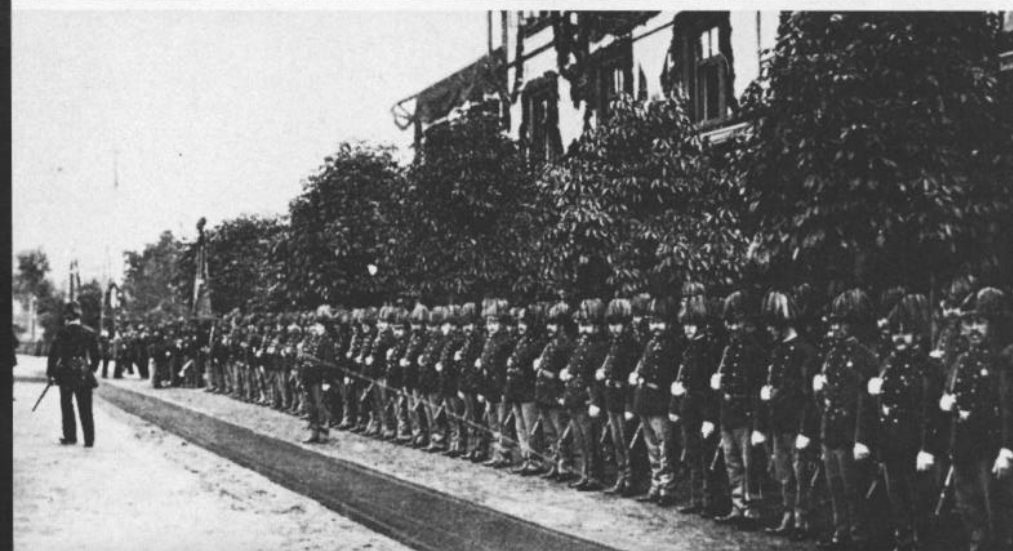


◀ Bild 4: Die Standardlok der Reichenberg-Gablonzer-Tannwalder Eisenbahn, BBO 162 = DR 98 1203-24 = CSD 313 4.
Foto: Sammlung O. Klaat



Bild 5: CSD 423 059 im Bahnhof Reichenberg (heutiger Name Liberec) am 1.6.61

Foto: Sammlung C. Asmus



österreichische Personenwagen, und ich erinnere mich noch, daß bei Einbruch der Dunkelheit der Schaffner von Waggon zu Waggon und Abteil zu Abteil ging und nach Öffnen der Lampenglocke mit seiner mitgeführten Laterne die Gasflammen der Lampen (nach System Pintsch-Wien) entzündete. In der damaligen »Polsterklasse« gab es sogar einen Salonwagen, in dessen einer Hälfte die Sitze nicht wie sonst üblich einander gegenüber, sondern rundum an den Wänden angebracht waren. Die Waggonmitte blieb dadurch frei.

Befestigte Bahnsteige existierten damals nur in Reichenberg. In den übrigen Bahnhöfen wölbte sich zwischen den Gleisen Sand. Bahnsteig-Unterführungen gab es gleichfalls nur in Reichenberg. Wenn sich z.B. in Gablonz zwei Züge begegneten, mußten die Fahrgäste durch den daneben stehenden Zug »hindurchsteigen« oder um ihn herumlaufen. Die Einfahrtssignale (Vorsignale waren noch unbekannt), waren ungewöhnlich plumpe Dinge, wie ich sie nirgends wieder gefunden habe. Gegen Abend wurde an einer Kette eine große Öllaterne hochgezogen. Ausfahrtssignale waren lediglich in Reichenberg installiert. Die Weichen stellte man, abgesehen von Reichenberg, im Gablonzer Hauptbahnhof noch 1940 von Hand, denn ein Stellwerk gab es in Gablonz nicht.

Rangierbetrieb in Gablonz war nur auf der Bahnhofs-Ostseite möglich, weil auf der Westseite (Richtung Reichenberg) sofort nach der letzten Weiche ein starkes Gefälle einsetzte. Die Ostausfahrt lag in einem tiefen, beiderseits ausgemauerten Graben, der eingleisig und einige hundert Meter lang war.

Der Gablonzer »Hauptbahnhof« war ein Schandfleck für die ganze Stadt. Jahrelang wurden die Reisenden hinter einem Holzzaun zurückgehalten, bis der eingelaufene Zug zum Stehen gekommen war. Die Angekommenen mußten sich durch ein Türchen quetschen, an dem die Fahrkarten abzugeben waren. Völlig unzureichend waren viele Jahre lang auch die Gleisanlagen und Gütermagazine für die Abfertigung der mit der exportintensiven Gablonzer Glas- und Schmuckindustrie ständig wachsenden Ausfuhr.

So liegt z.B. ein Bericht der Stadt Gablonz aus dem Jahre 1930 vor, aus dem hervorgeht, daß oft von anderen Stationen in Gablonz angefragt werden mußte, ob dort noch Platz für Waggon zum Beladen wäre. Es kam nicht selten vor, daß Waggon auf die Annahme oder Abfertigung tagelang warten mußten, ehe sie in Gablonz zur Be- oder Entladung angenommen werden konnten.

Eine Stunde für 13 km

Machen wir in Gedanken eine Fahrt von Reichenberg nach Gablonz mit!

Bild 6 + 7: Besuch des Kaisers Franz Josef I. in Gablonz am 24.6.1906

Foto: Sammlung O. Klaat

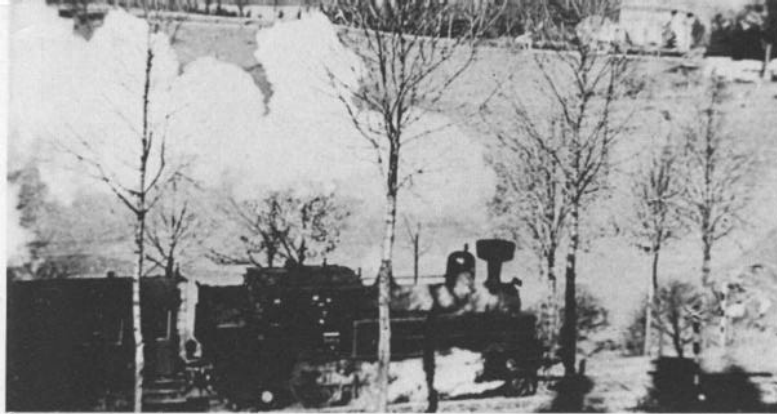


Bild 8: BBÖ 229 auf der Strecke Bad Schlag-Wiesental.

Foto: O. Klaar



Bild 10: BR 64 und BBÖ 162 (DR 98¹²) zwischen Bad Schlag und Wiesental.

Foto: O. Klaar

Bild 9: BR 64 auf dem hohen Damm bei der Waldgasse. Im Hintergrund Gablonz. Diese Aufnahme entstand in den ersten Tagen nach dem Anschluß des Sudetenlandes an das 3. Reich.

Foto: O. Klaar



Bild 11: Ein bergauf fahrender Zug mit Lok KkStB 97 auf dem Jettelgrundviadukt. Foto entnommen der Isergebirgsrundschau Kaufbeuren.



Nachdem man im großen Reichenberger Bahnhof, der außerdem den Linien nach Zittau, Seidenberg, Prag und Teplitz diente, die Ausgangstür zum Gablonzer Bahnsteig passiert hatte, an der ein Beamter die Fahrkarten zwickte, bestieg man den bereitstehenden Zug nach Tannwald.

In Richtung Gablonz fuhren die Loks mit dem Schornstein voraus, in der Gegenrichtung mit dem Führerhaus vorn, denn in Tannwald wurde nicht gewendet.

Die nur 12 bis 13 km lange Strecke wies zwischen Reichenberg und Gablonz sieben Haltestellen auf. Was wunder, daß eine solche Fahrt rund eine Stunde dauerte!

Am südlichen Ende des langen Reichenberger Bahnhofes, dort, wo sich die Strecken nach Gablonz und Teplitz teilten, wurde unser Zug in einer mächtigen Biegung in die Haltestelle Oberrosental geführt. Dann ging es über Röchlitz, Maffersdorf, Maffersdorf-Fabrik, Maffersdorf-Sauerbrunn nach Proschwitz. Auf starker Steigung schleppten sich von hier die Züge langsam und stöhnend aus dem Neißetal hinauf, über den Rehböckl-Viadukt und durch ein kleines Tunnel dem Bahnhof Gablonz-Brandl entgegen.

Der Bahnhof Gablonz-Brandl wurde später von den Tschechen in »Gablonz-Abzweigung« umgetauft. Das wollte sich aber bei der Bevölkerung nicht einbürgern. Von dieser Station fuhr eine schwach benützte Straßenbahnlinie in die Innenstadt, ferner eine Trambahn nach Reinowitz, die ausschließlich dem Güterverkehr diente.

Aus dem Bahnhof Brandl ging es dann durch eine Felsenenge, über die unbeschränkte Brandlgasse, an den Fuß der Steigung vor dem »Hauptbahnhof«.

Nach einer Verschnaufpause und mit fri-

schem Wasser versehen, begann dann der zweite Abschnitt der Fahrt, die 24 km von Gablonz nach Polaun (Grüntal) führte.

Steilstrecke mit Zahnradlok

Das Bemerkenswerteste bei der Weiterfahrt: In Tannwald wurde die Tenderlok abgekuppelt, und an ihre Stelle trat am Zugende eine Zahnradlokomotive. Diese Strecke endete in Grüntal, das später in Polaun umbenannt wurde. Hier schloß sich die bereits elektrisch betriebene deutsche Strecke über Schreiberhau nach Hirschberg in Schlesien an.

Während des Aufenthaltes in Tannwald ging stets ein lautes Rasseln durch die Waggon. Über die ganze Zuglänge zog man ein elektrisches Kabel, um es dem an der Spitze des Zuges mitfahrenden Bahnbeamten zu ermöglichen, den Lokführer durch ein Tonsignal eventuell zum Halten zu veranlassen.

Im Gegensatz zu modernen Zahnradbahnen, bei denen jeder Wagen mit einem Zahnrad in die Zahnstange eingreift, lag auf der Strecke nach Grüntal das gesamte Bremsgewicht des Zuges allein auf dem Zahnrad-Eingriff der Lok. Dennoch haben wohl niemals die Bremsen versagt, obwohl die Züge namentlich in der Wintersportzeit stark besetzt waren.

Vor wie nach dem Anschluß des Sudetenlandes ans Reich gehörte ich dem Gablonzer Stadtrat an. Ich erinnere mich gut an die uns damals vorgelegten Entwürfe einer völlig neu trassierten Bahnlinie von Reichenberg ins Gebirge, die als Hauptbahn gebaut und die Strecke von Oberschlesien über Görlitz mit den vielen Kohlentransporten entlasten sollte. Gedacht war an eine Streckenführung etwa über die Gablonz-Grünwalder Talsperre. Die

neue Bahnlinie sollte in Tannwald bereits so hoch ankommen, daß sich bei der Weiterführung nach Polaun der Zahnradbetrieb erübrigte hätte.

Der katastrophale Ausgang des 2. Weltkrieges mit der Vertreibung der Sudetendeutschen aus der Heimat machte diese Pläne zunichte, so daß auch später die Strecke in derselben Art bedient wurde, bis durch den Strukturwandel der Hauptverkehr auf die wesentlich schnellere Straße abwanderte.

Die Bahn fuhr zumindest bis Kriegsende von Tannwald auf geringer Steigung teils mit, teils ohne Zahnstange (System Abt) über Tiefenbach-Dessendorf nach Unterpolaun, wo sich die bedeutenden Glaswerke der Firma Riedel befanden und seitens der Bahn mit Kohle versorgt werden mußten.

Von hier ab erst wurde die Steigung sehr stark. Unter ungeheurer Rauchentwicklung und keuchenden Geräuschen stemmten die Loks ihre Züge die Steigung hinauf. Dann kam die lange Durchfahrt des 932 m langen Tunnels, die nur sehr langsam vonstatten ging. Dies vorne auf der ersten Plattform mitzumachen, war ein Erlebnis. Zuerst zeigte sich ein kleiner Lichtpunkt, der sich dann ganz langsam erweiterte, bis der Zug wieder ans Tageslicht kam. Was müssen damals die armen Lokführer im Laufe ihres Lebens an Rauch geschluckt haben. Selbst wenn der Zug schon lange den Tunnel verlassen hatte, quollen immer noch dichte Rauchschwaden aus der Tunnelöffnung.

Ja nun, dies war einmal, und ich sehe heute noch alles, als wäre es erst gestern gewesen.

Otto Klaar



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).

Dampflokomotiven im Allgäu

mit herrlichem und unwiederbringlichem Bildmaterial aus der Dampflok-Ära. Ein Buch von dokumentarischem Wert. 303 Seiten mit 13 großformatigen Farbbildern und 404 Schwarzweiß-Bildern, großer Ausfaltplan. Preis der 2. Auflage DM 65,— (+ DM 3,30 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, Röntgenstraße 2, 8080 Fürstentfeldbruck



4/80

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
PR-Werbung, Anzeigen: Ell Walland
Ständige Mitarbeiter:

Horst Obermayer
R. Barkhoff
C. Asmus
Peter Schiebel

Layout und Grafik: G. Gerstberger

Modellaufnahmen:

Atelier Paur
Ing. Horst Obermayer
Bernd Schmid
Peter Schiebel

Satz: fotosatz geiss, Puchheim

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 23.000
Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2

Aus dem Inhalt

	Seite
ET/ES 85 — Vorbild und Modell	3
Schienenfahrzeuge auf der Hannover Messe 1980	5
Deutsche Kleinlokomotiven	8
Die Reichenberg — Gablonz — Tannwalder Eisenbahn	12
Inhaltsverzeichnis	17
Eisenbahnen in der Oberpfalz	18
Die Eisenbahnstadt Weiden	25
Von Weiden nach Eslarn	29
Poster	36
Der erste Einsatz	39
Bayern Journal	44
DBC-D Dampfbahn - Club Deutschland	48
Mitteilungen	49
Der «Karwendel Wagen» 29-13 020 bleibt erhalten	52
Bücherecke	53
Ingolstädter Eisenbahnunglück von 1905	55
Mini - Markt	56 + 58
Gleisbau beim Vorbild	61
Neuheiten Journal	64

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

Zu unserem Titelbild:

Die 64 335 wurde 1934 von Krauss Maffei gebaut. 1968 war sie im Bw Aschaf-
fenburg stationiert. Hier steht sie am 30.6.1968 mit einem Sonderzug in Mosbach/
Baden auf der Strecke Miltenberg—Walldürn—Mosbach.

Farbfoto: Dieter Kempf



Bild 1: Drei Züge stehen in Weiden zur Ausfahrt bereit: links 064 295-9 mit P 3817 nach Eslarn, Mitte 052 475-1 mit P 3280 nach Marktredwitz, rechts 064 097-9 nach Bayreuth. Mai 73.

Foto: J. Nelkenbrecher

Eisenbahnen in der Oberpfalz

Der Anstoß zu diesem Artikel bzw. der Artikelserie kam nicht von einem Einheimischen, sondern aus Holland, von Herrn Reo Haardt. Vor Jahren, als gerade von Weiden aus die

letzten 64er nach Eslarn fuhren, erhielten wir einen recht ordentlich gestalteten Beitrag mit Skizzen und Bildmaterial unter dem Titel »Zwischen Weiden und Eslarn«. Da sich zum dama-

ligen Zeitpunkt Berichte über letzte Dampffahrten und Streckenstillegungen häuften, vermieden wir es, den Artikel zu veröffentlichen, um nicht die ganze beschriebene Eisen-

Bild 2: Der Bahnhof Weiden um 1900.

Sammlung Asmus.





Bild 3: 03 131, 86 283, 64 295 und 18 612 auf dem Weg ins Deutsche Dampfmuseum im Bahnhof Weiden am 14.6.1975.

Foto: R. Gumbert

Bild 4: Bayerische B IX a Nr. 1085, von Maffei (1858), Fabrik-Nr. 310, ursprüngliche Ostbahn A 9.

Archiv Bellingrodt.

bahnszenarie dieser Jahre zu eintönig werden zu lassen. Nicht zuletzt auch deswegen, weil man manchmal als Einheimischer Personen, die weit ab vom Geschehen im Ausland beheimatet sind, nicht so recht zutraut, das sie Zugang zu den genauen technischen und geschichtlichen Daten und Fakten haben. Auch wenn jeder Autor für das von ihm Geschriebene verantwortlich ist, so muß doch der Verlag selbst darum bemüht sein, daß nur Dinge veröffentlicht werden, die tatsächlich belegbar sind, um nicht hinterher eine Flut von Briefen auszulösen, die dem Abgedruckten widersprechen. So ruhte der Beitrag, und wir wollten von einem Kenner der Eisenbahngeschichte dieser Gegend lieber nochmal alles nachprüfen lassen, was jedoch nicht notwendig gewesen wäre, weil Herr Haardt gut Bescheid wußte. Nach unserem Buch »Dampflokomotiven im Allgäu« faßte vor 2 Jahren Herr Asmus den Entschluß, auch ein ähnliches Werk über die Dampflokomotiven in der Oberpfalz zu bringen, und fing bereits vor 2 Jahren mit dem Materialsammeln an. Entsprechende Aufrufe von ihm im Journal vor einem Jahr brachten dann auch so manches Interessante und vor allem noch nicht veröffentlichtes Bildmaterial zum Vorschein. Da nun aber mittlerweile etwas Ähnliches auf dem Markt erschien, haben wir mit Herrn Asmus zusammen vorerst einmal die Buchidee fallen lassen. Um jedoch das gute Bildmaterial, das zutage gefördert wurde, nicht wieder in der Versenkung verschwinden zu lassen, kam die Idee zu dieser Artikelserie, die fortgesetzt werden soll.

Die Redaktion

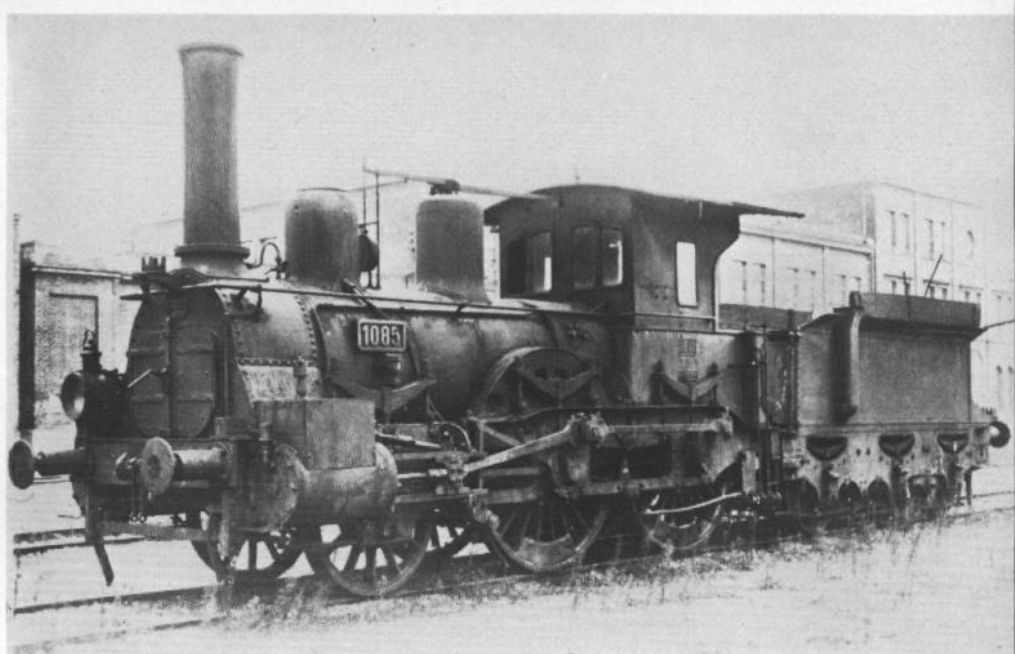


Bild 5: Alter Postwagen im Bf. Weiden.

H. Obermayer 1966.



Bild 6: Letzte Planleistung einer BR 01, 01 150 vor N 3215 und 64 295 im Bf. Weiden am 29.9.1973.

Foto: R. Gumbert

Bild 7: 3 8 4051 in Weiden von der Drehscheibe kommend, fährt an der Lokleitung des Bw-Weiden vorbei. 1965.

Foto: J. Nelkenbrecher

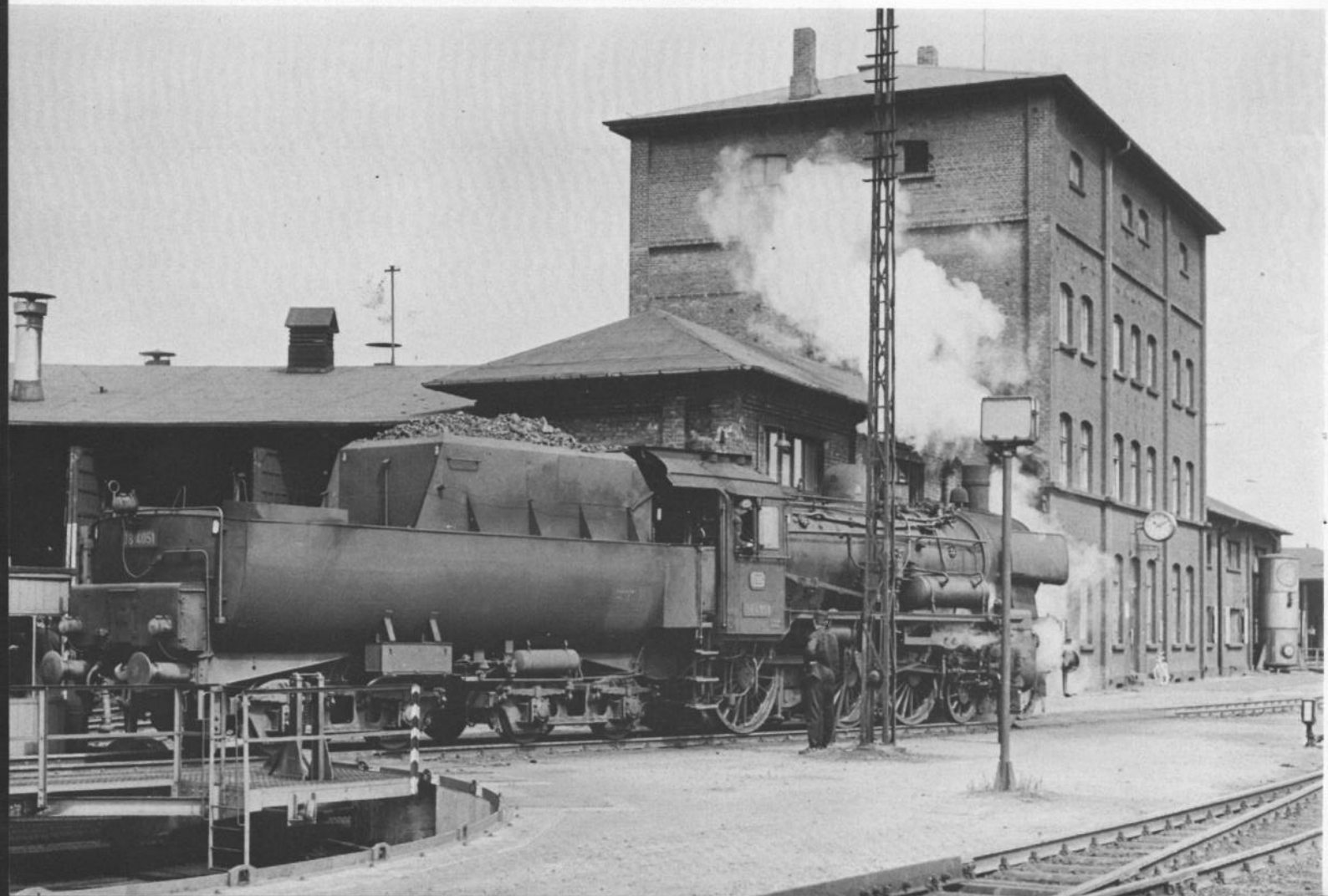




Bild 8: 38 4035 ebenfalls an der Lokleitung in Weiden, jedoch schon weiter vorgezogen. Sie hatte, da sie für Wendezugfahrten vorgesehen war, ein vollkommen geschlossenes Führerhaus, 16.8.1967. **Foto: R. Haardt**

Die Eisenbahnen um Weiden und ihre geschichtliche Entwicklung

Vielen Eisenbahnfreunden wird die Oberpfalz als eines der letzten Einsatzgebiete der geliebten Dampflokomotiven noch in Erinnerung sein. Inzwischen sind nahezu vier Jahre vergangen, seit es möglich war, die schwarzen Ungetüme in dieser Region zu erleben.

Den Mittelpunkt des Eisenbahngeschehens stellten in den Jahren des Dampfbetriebes das Bahnbetriebswerk Weiden und die umliegenden Strecken dar. Noch Anfang der 70er Jahre war es dort möglich, eine Vielzahl verschiedener Dampflokomotiven zu sehen, die sich auf die Baureihen 01, 38, 44, 50, 64 und 86 verteilten.

Der Aufschwung Weidens als Eisenbahnerstadt ist dem Entstehen der Bayerischen Ostbahn zu verdanken, deren Geschichte im folgenden kurz aufgezeigt werden soll.

Während die Eisenbahnen in Baden, Preußen und Württemberg von Anfang an vom Staat gebaut wurden, wurden in Bayern die neuen Eisenbahnstrecken nicht ausschließlich von staatlichen, sondern auch durch Privatunternehmen erstellt.

Mitte des vergangenen Jahrhunderts war der nordöstliche Teil Bayerns durch die Eisenbahn noch nicht erschlossen. In einem Gesetz aus dem Jahre 1851 waren der Bau einer Staatsbahn von Nürnberg über Amberg nach Regensburg sowie Verbindungen über Landshut nach München, nach Furth i. W. und nach Passau vorgesehen. Nachdem jedoch aus finanziellen Gründen die Ausführung dieser Projekte durch den Staat nicht möglich war, entschloß man sich, die Erschließung des östlichen Teils Bayerns durch die Eisenbahn mit Hilfe eines privaten Unternehmens vornehmen zu lassen.

Aus diesen Gründen entstand so im Jahre 1856 »die königlich privilegierte Aktiengesellschaft der Bayerischen Ostbahnen«, die mit einem Anlagekapital von 60 Millionen Gulden ausgestattet war. Der Gesellschaft war die Konzession auf Bau und 99 Jahre Betrieb der zu erstellenden Eisenbahnlinien übertragen worden. Unter den Konzessionären der Ost-

bahn waren bedeutende Namen, wie das fürstliche Haus von Thurn und Taxis, Theodor von Kramer-Klett, der Besitzer der Maschinenfabrik Nürnberg, und Baron von Rothschild vertreten. Als leitender Bau- und Betriebsdirektor wurde Paul von Denis gewählt, der als Erbauer der Ludwigseisenbahn Nürnberg—Furth sowie der Strecken München—Augsburg und weiterer Eisenbahnen über die nötige Erfahrung verfügte.

Der Bau der Ostbahnstrecken wurde unverzüglich in Angriff genommen. Bereits nach fünf Jahren war ein Streckennetz von etwa 450 km erstellt. Hierbei handelte es sich um die nachfolgenden vier Stammstrecken:

1. Von Nürnberg über Amberg nach Regensburg.
2. Von München über Landshut an die Donau.

3. Von der Amberg—Regensburger Bahn an die Landesgrenze nach Böhmen.
4. Von Regensburg an die Landesgrenze bei Passau.

Diese Strecken wurden im Unterbau zweigleisig, im Oberbau dagegen nur eingleisig erstellt. Die verwendeten Schienen hatten ein Metergewicht von 36 kg und wurden auf Eichen- oder Föhrenschwellen verlegt.

Bei den bis zum Jahre 1861 eröffneten Strecken mit einer Gesamtlänge von etwa 450 km wurden 65 Bahnhöfe und Haltestellen eingerichtet. Außerdem wurden 320 Bahnwärterhäuser und 33 Wachthäuser erbaut. Für die Unterhaltung und Pflege der Fahrzeuge wurden Zentralwerkstätten in Regensburg, Furth, Passau, Schwandorf, Amberg, Geiselhöring, Landshut, München und Nürnberg eingerich-



Bild 9: Selbst zur DB-Zeit gab es im Bw-Weiden noch eine Vielzahl an unterschiedlichen Loktypen, z.B. die BR 44. Hier die 44 495, 1966. **Foto: H. Obermayer**

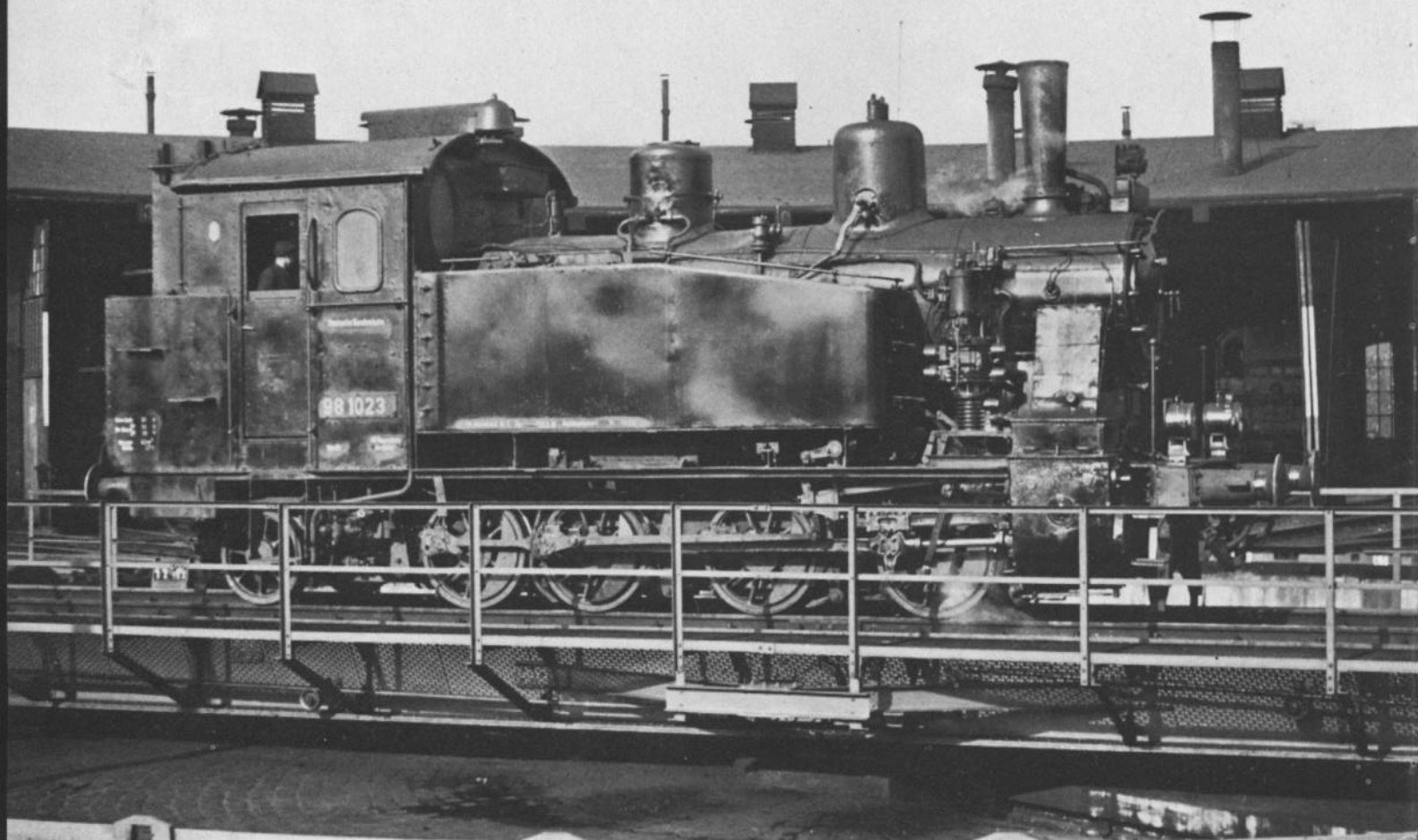


Bild 10: Am 21.9.1961 wurde die GtL 4/5, die 98 1023, in Weiden auf der Drehscheibe aufgenommen.

Foto: P. Konzelmann

tet. An Fahrzeugen war folgendes Material beschafft worden: 24 Personenlokomotiven, 36 Güterloks, 200 Personenwagen, 30 Gepäckwagen, 720 gedeckte Güterwagen, 311 offene Güterwagen, 10 Pferdetransportwagen, 12 Schmelzwagen für Holz, 15 Torfwagen und 50 Arbeitswagen.

Neben den oben erwähnten vier Stammstrecken wurde nunmehr ab dem Jahre 1862 an dem Bau des sogenannten Ergänzungsnetzes gearbeitet.

So wurde die Bewilligung für die Strecke von Schwandorf nach Bayreuth und von Weiden

zur Landesgrenze in Richtung Eger der Ostbahngesellschaft am 3. Januar 1862 erteilt. Mit dem Bau dieser Strecken wurde umgehend begonnen. Die sogenannte Bayreuther Strecke, an der auch der spätere Eisenbahnknotenpunkt Weiden liegt, beginnt im Bahnhof Irenlohe an der Bahnlinie Schwandorf—Amberg. Die Strecke verläuft entlang des Naab-Tales bis Weiden, überwindet anschließend die Wasserscheide zwischen Donau und Rhein bei Kirchenlaibach und erreicht am Südhang des Fichtelgebirges Bayreuth, wo sie an die im Jahre 1853 eröffnete Bahnstrecke Bay-

reuth—Neuenmarkt-Wirsberg anknüpft.

Die Bedeutung des Eisenbahnknotenpunktes Weiden wurde weiter erhöht, als ab 15. Oktober 1865 auch eine durchgehende Eisenbahnverbindung über Wiesau nach Eger bestand. Gerade diese Verbindung nach Eger war von großer Bedeutung, da hier Anschluß an die sächsische Staatsbahn gegeben war. Außerdem bestand ab den Jahren 1870/71 eine Verbindung über Karlsbad und Glana nach Prag, ab 1872 über Pilsen, Budweis nach Wien zur Kaiser-Franz-Josefs-Bahn.

Nach Fertigstellung dieser Strecken stieg die Bedeutung des Eisenbahnknotenpunktes Weiden immer mehr an, da es den Kreuzungspunkt zwischen den West-Ost- und Nord-Süd-Verbindungen darstellte. Auch die im Jahre 1875 erstellte Verbindung zwischen Weiden und Neukirchen bei Sulzbach-Rosenberg wertete Weiden als Verkehrsmittelpunkt nochmals auf.

Mit Ermächtigungsgesetz vom 15. April 1875 beschloß der Bayerische Landtag, die bis dahin private Ostbahn in den Staatsbesitz zu überführen. Als Ablösesumme wurde an die Aktionäre der Ostbahn ein Betrag von 167 Millionen Mark bezahlt. Der Betrieb wurde von der Staatsbahn ab dem 10. Mai 1875 übernommen.

C. Asmus

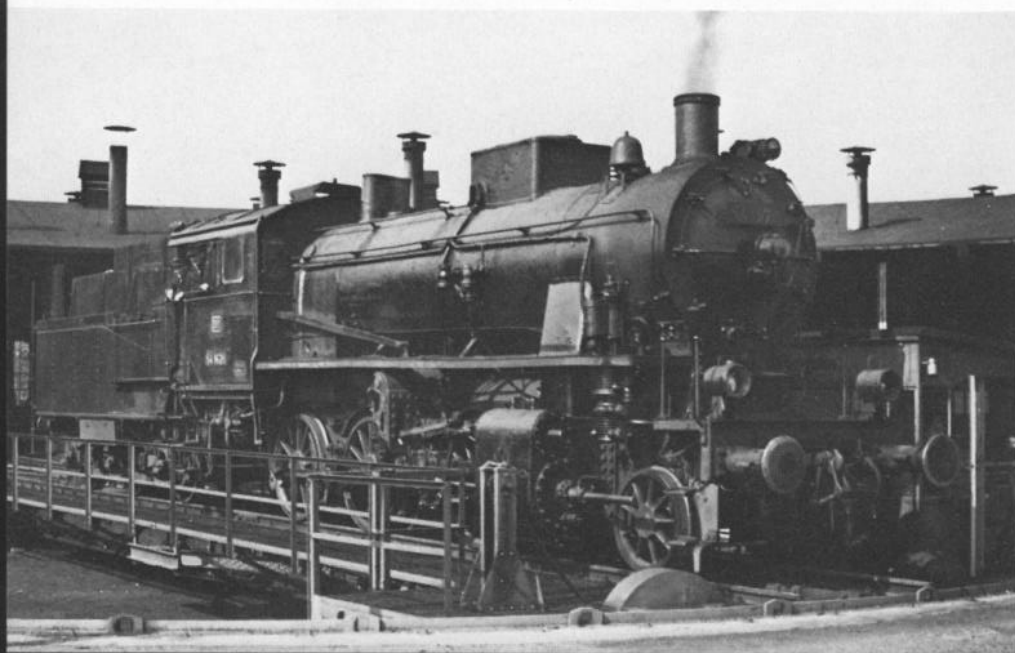


Bild 11: Auch die 54 1620, bayerische G 3/4 war in Weiden beheimatet. Aufgenommen am 21.9.1961.

Foto: P. Konzelmann



Bild 12: Hinter dem Ringlokschuppen befand sich in Weiden die Bekohlungsanlage. Mittels Kran wird gerade die 044 544-5 mit neuen Vorräten versorgt. 1.6.1973.

Foto: B. Wollny

Bild 13: An derselben Bekohlungsanlage die 44 495 und die 38 2786 im Jahre 1966.

Foto: H. Obermayer



Bild 14: Die 064 295-9 im Bw-Weiden im Mai 75 beim Wasserfassen.

Foto: J. Nelkenbrecher



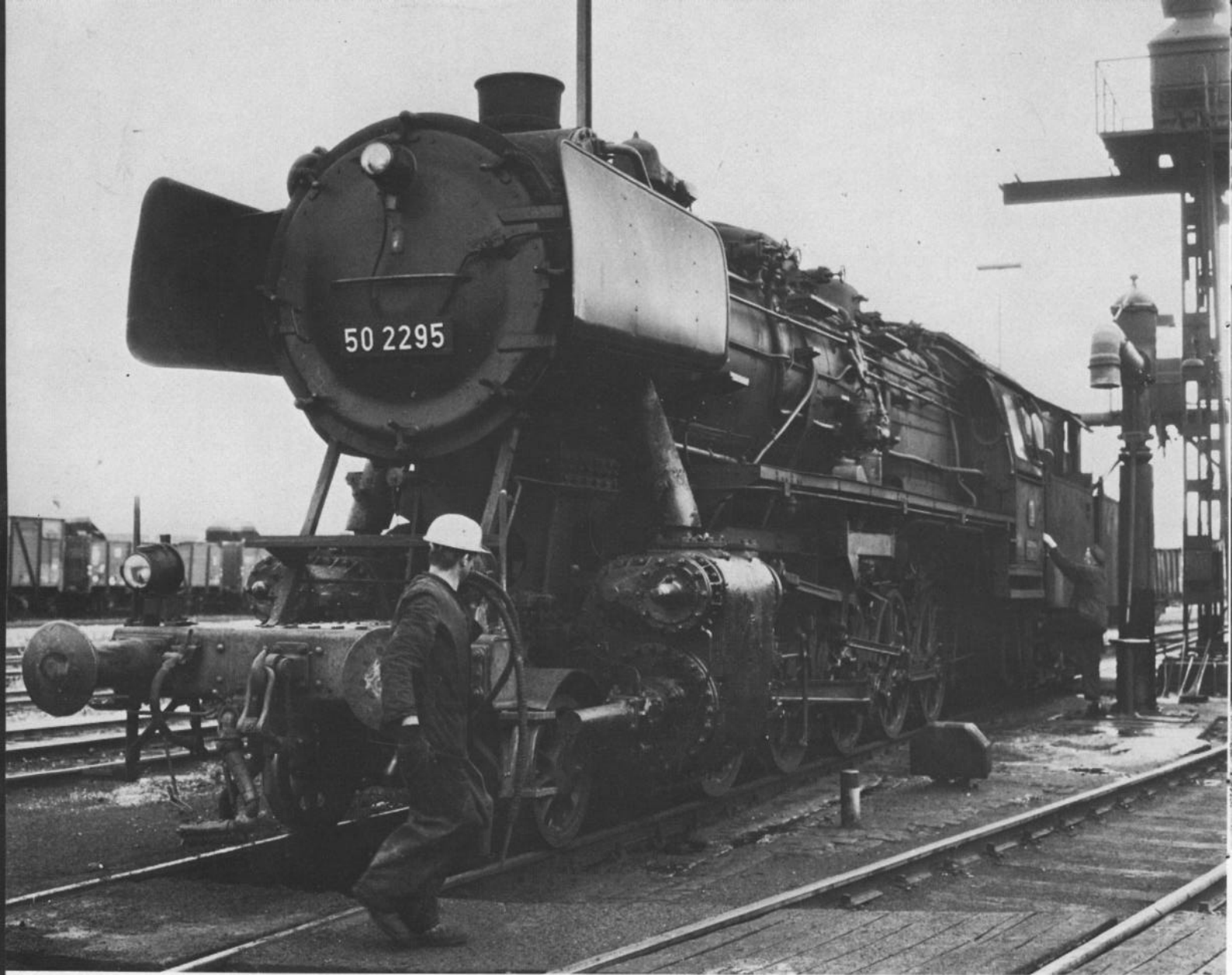
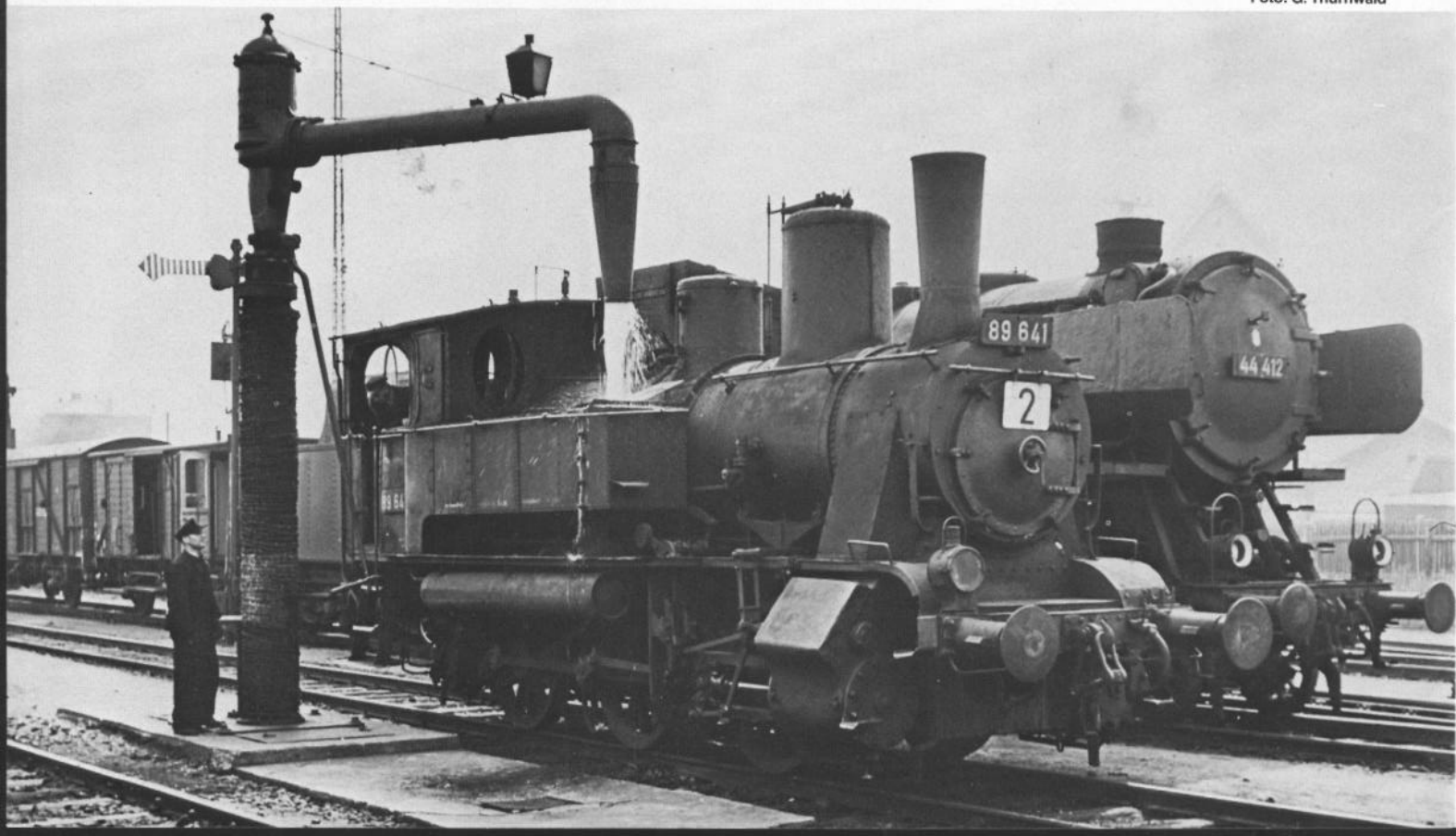


Bild 15: Gerade wurde die 50 2295 mit neuen Wasser- und Sandvorräten versehen. 1965.

Foto: J. Nelkenbrecher

Bild 16: Eine Rarität dürfte dieses Bild darstellen. 89 641 und 44 412 im Gelände des Bahnhofs Weiden im Mai 1956. Man beachte die zu dieser Zeit noch existierenden bayerischen Formsignale.
Foto: G. Thurnwald



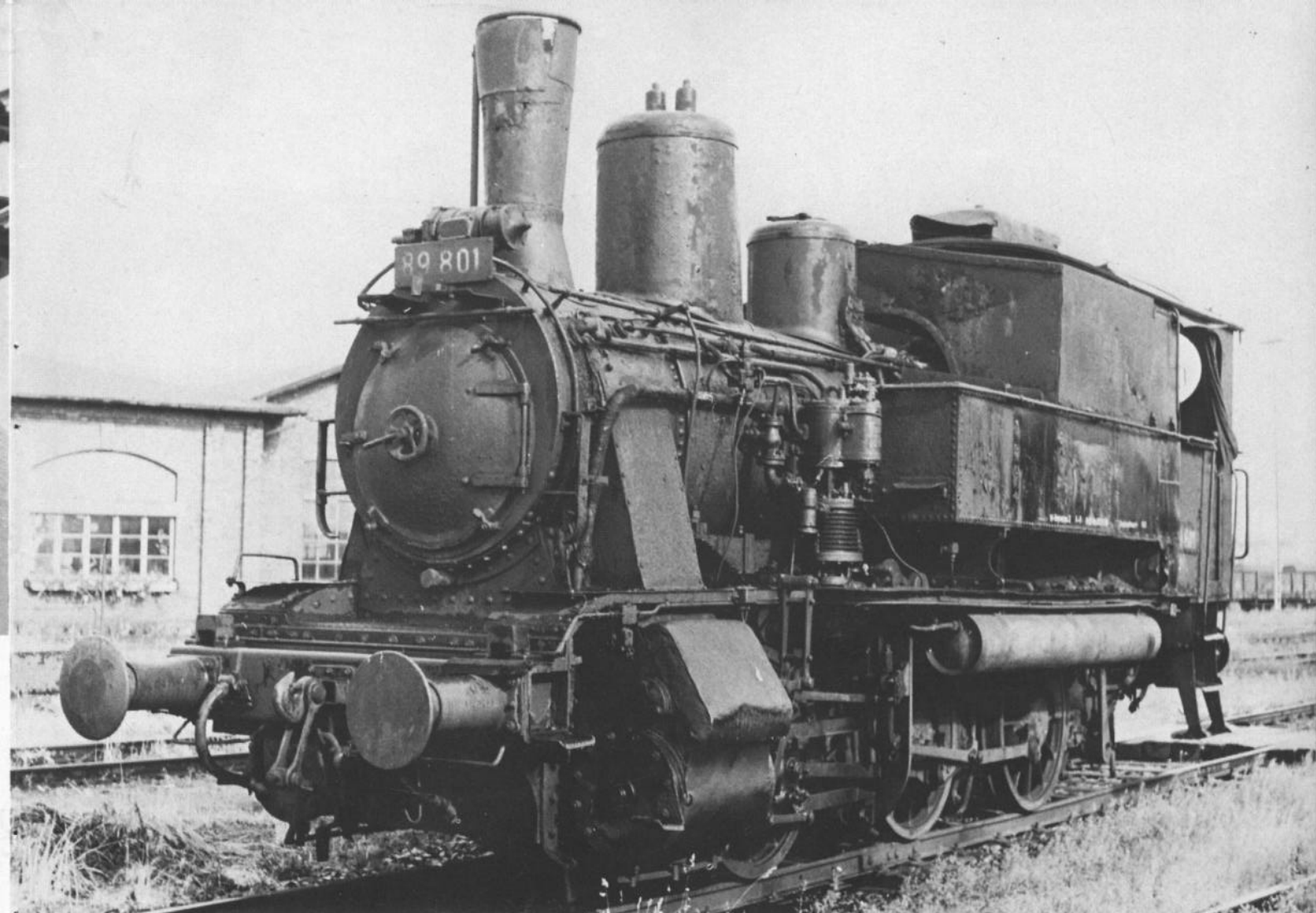


Bild 17: Mit den nachfolgenden Bildern wollen wir das Bw- und vorerst auch den Bahnhof Weiden verlassen und uns dem Aw-Weiden zuwenden. Die 89 801 von der Heizseite im Sommer 1966.

Foto: H. Obermayer

Bild 18: 89 853, bayerische R $\frac{3}{3}$ nach vorgenommener Hauptuntersuchung im Ausbesserungswerk Weiden im Jahre 1937. Man beachte den noch kleineren Kohlevorratsbehälter gegenüber der 89 801, die elektrische Beleuchtung und der Generator fehlen noch ganz.

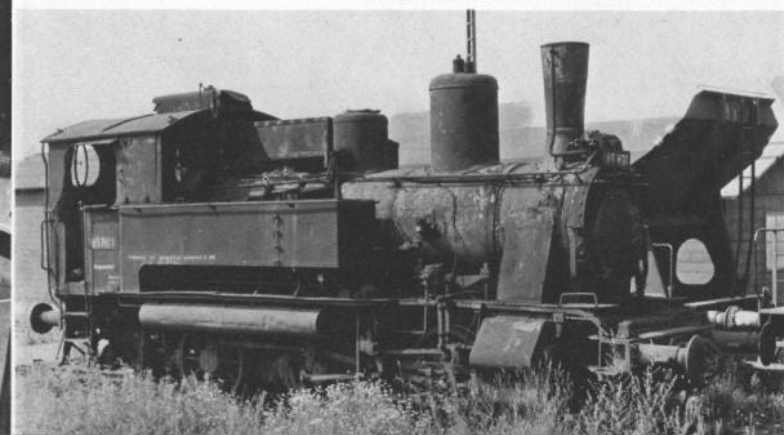
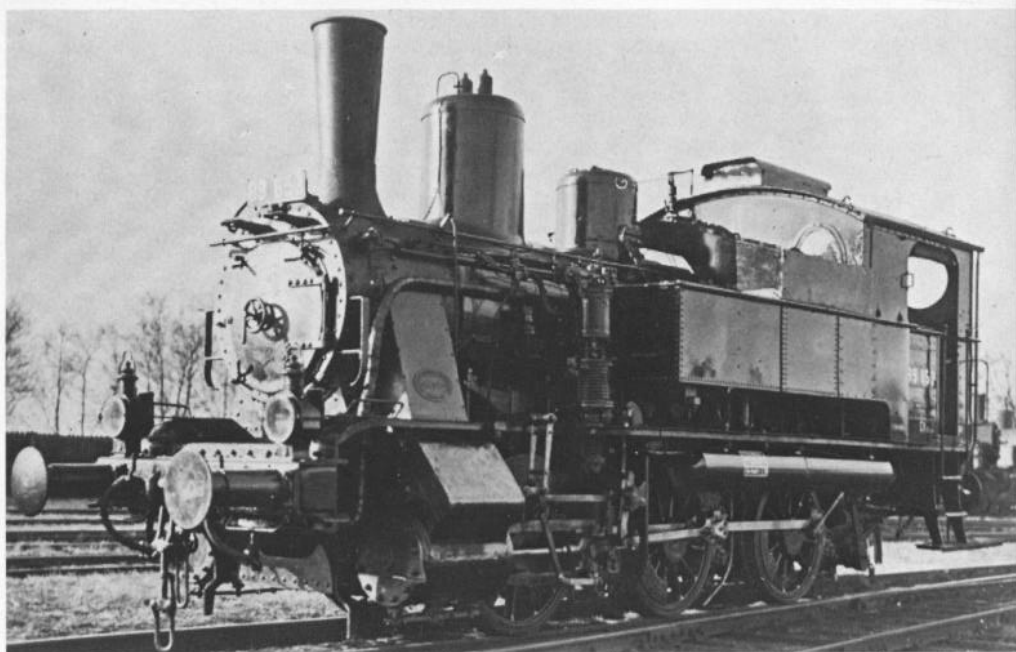
Foto: Dr. Ungewitter

Die Eisenbahnstadt Weiden

Als die ersten Strecken der Bayerischen Ostbahn entstanden, war die für dieses Gebiet zuständige Betriebsinspektion in Schwandorf

Bild 19 und 20: 1965 wäre sie noch zu haben gewesen, die bayerische R $\frac{3}{3}$. An der Lokführerseite (unter der Nummer 89 801) trägt sie bereits den Vermerk »Ausgemustert«.

Fotos: J. Nelkenbrecher



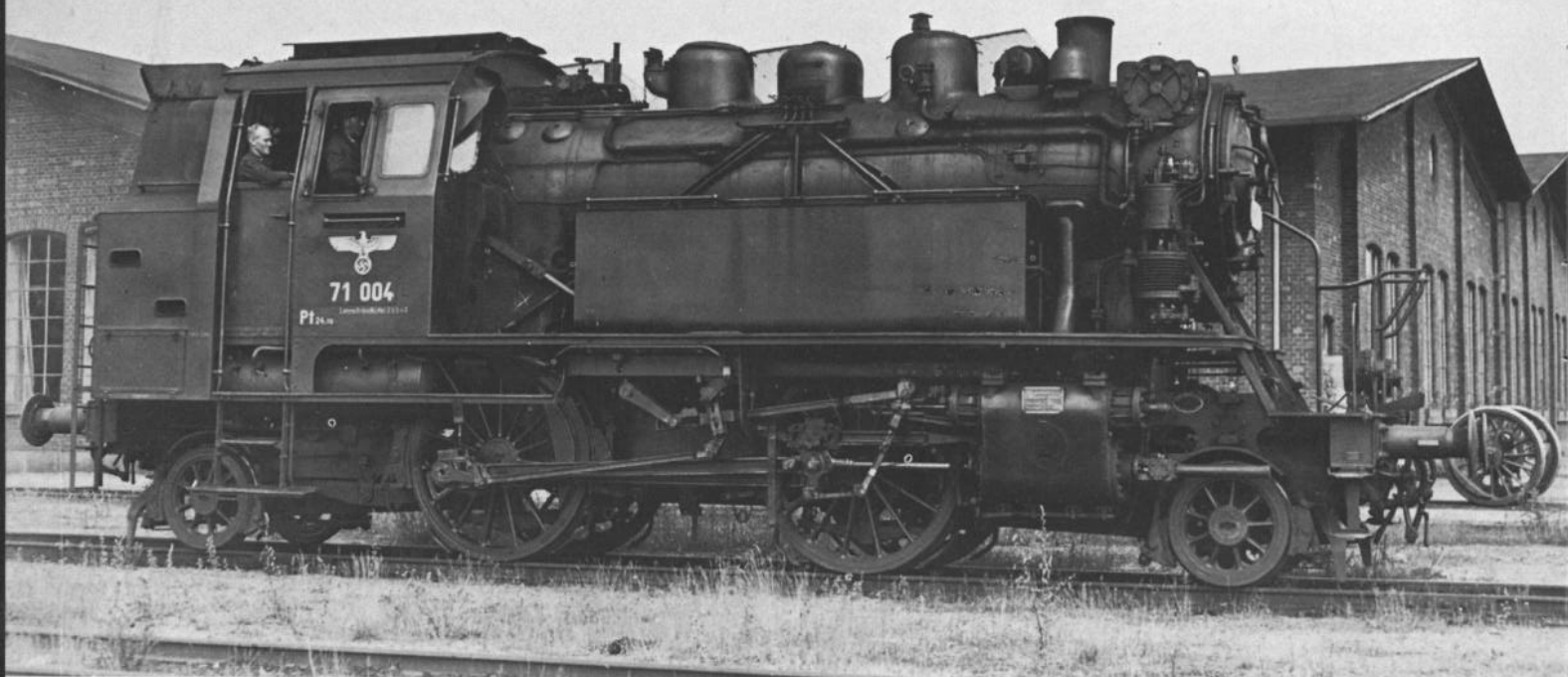


Bild 21: 71 004 im Mai 1940 im Aw-Weiden vor der ehemaligen Kesselschmiede, nach erfolgter Untersuchung.

Foto: H. Tauber

eingerrichtet worden. Aber schon im Frühjahr 1864 wurde diese Betriebsinspektion nach Weiden verlegt.

Nach Übernahme der privaten Ostbahn durch den Bayerischen Staat im Jahre 1875 wurde das gesamte Bahnwesen in Bayern neu organisiert. So wurden zehn selbständige Oberbahnämter, Vorläufer der künftigen Direktionen, eingerichtet. Eines davon entstand in Weiden. Von Weiden aus wurden folgende Strecken betreut: Weiden—Regensburg, Weiden—Eger—Oberkotzau, Weiden—Bayreuth—Neuenmarkt sowie Schwandorf—Furth i. W. und Wiesau—Tirschenreuth. Außerdem wurden die damals noch österreichischen Bahnhöfe Eger, Asch und Haßlau mit eingeschlossen. Das Oberbahnamt Weiden war das viertgrößte in ganz Bayern. Ab dem Jahre 1876 kamen noch weitere Strecken hinzu, so daß von Weiden aus insgesamt nahezu 500 km Eisenbahnstrecke verwaltet wurden und das Weide-

ner Oberbahnamt an die zweite Stelle in Bayern aufrückte.

»Centralwerkstätten«

Im Jahre 1891 entstand der Plan, im nordbayerischen Raum eine »Centralwerkstätte« für Großreparaturen an Lokomotiven und Wagen einzurichten. Als Bewerber für diese »Centralwerkstätte« traten Weiden und Bayreuth auf. 1892 entschied sich der Bayerische Landtag, die »Centralwerkstätte« in Weiden zu errichten. Die Eröffnung erfolgte 1896. Dadurch wurde Weiden zur klassischen Eisenbahnstadt der Oberpfalz.

Im Jahre 1907 fand eine Neuorganisation bei der Bayerischen Staatsbahn statt. Anstelle der Oberbahnämter traten die sogenannten Eisenbahndirektionen. Das Oberbahnamt Weiden wurde der Eisenbahndirektion Re-

gensburg zugeordnet.

Der Abstieg der Eisenbahnstadt Weiden begann nach Ende des 2. Weltkrieges, als der Verkehr nach Osten größtenteils entfiel.

Aber auch die Rationalisierungsmaßnahmen der Deutschen Bundesbahn hinterließen merkliche Spuren. So wurde schon 1954 das Maschinenamt Weiden aufgelöst, und 1976 erfolgte die Auflösung der Bundesbahndirektion Regensburg.

Auch das große Ausbesserungswerk sank in seiner Bedeutung immer mehr. So wurden im Jahre 1921 über 1000 Beschäftigte gezählt, und während des Zweiten Weltkrieges war der Personalstand sogar auf über 2600 Mitarbeiter angestiegen. Doch die fortschreitende Ausmusterung der Dampflokomotiven reduzierte immer mehr die Anzahl der Arbeiter. 1965 wurde die Abteilung Dampflokomotiven stillgelegt und das Ausbesserungswerk zu einem Güterwagenwerk umfunktioniert. 1976 war der Per-

Bild 22: Kesselschmiede der »Centralwerkstätte« Weiden um die Jahrhundertwende.

Archiv: Verkehrsmuseum Nürnberg

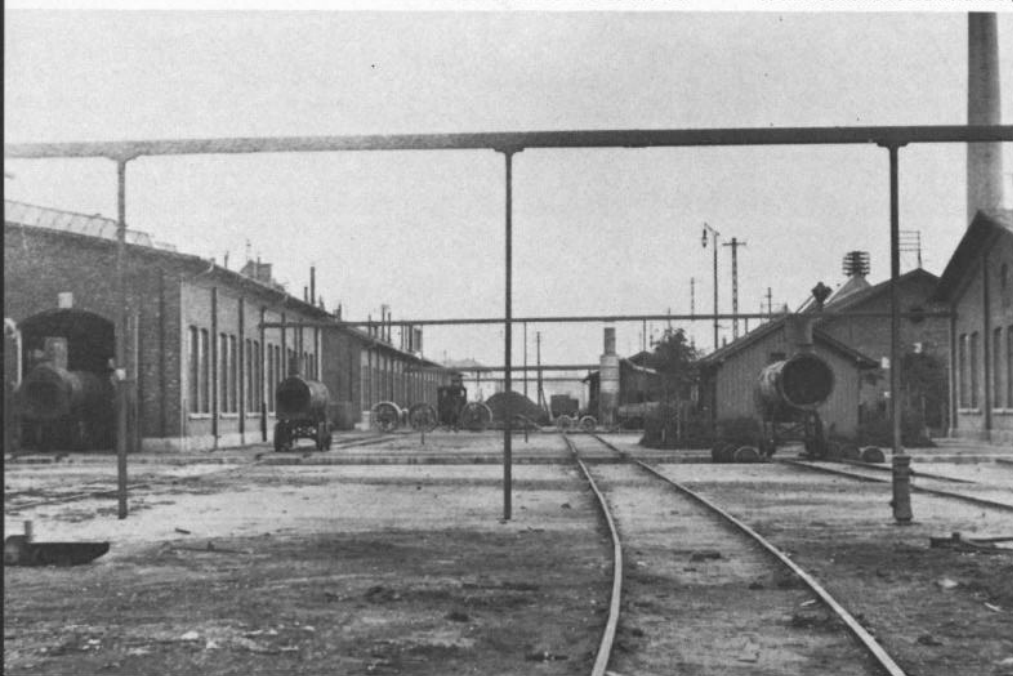
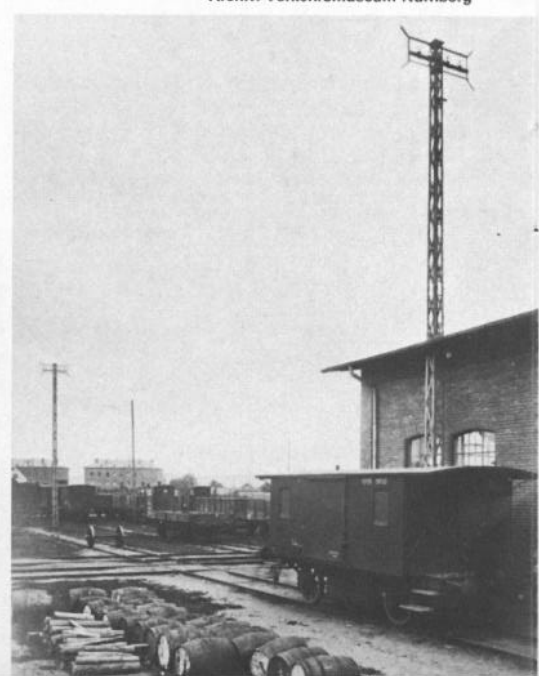


Bild 23: Ein Blick in die Weidener Centralwerkstätte, Abteilung Wagenbau um die Jahrhundertwende.

Archiv: Verkehrsmuseum Nürnberg



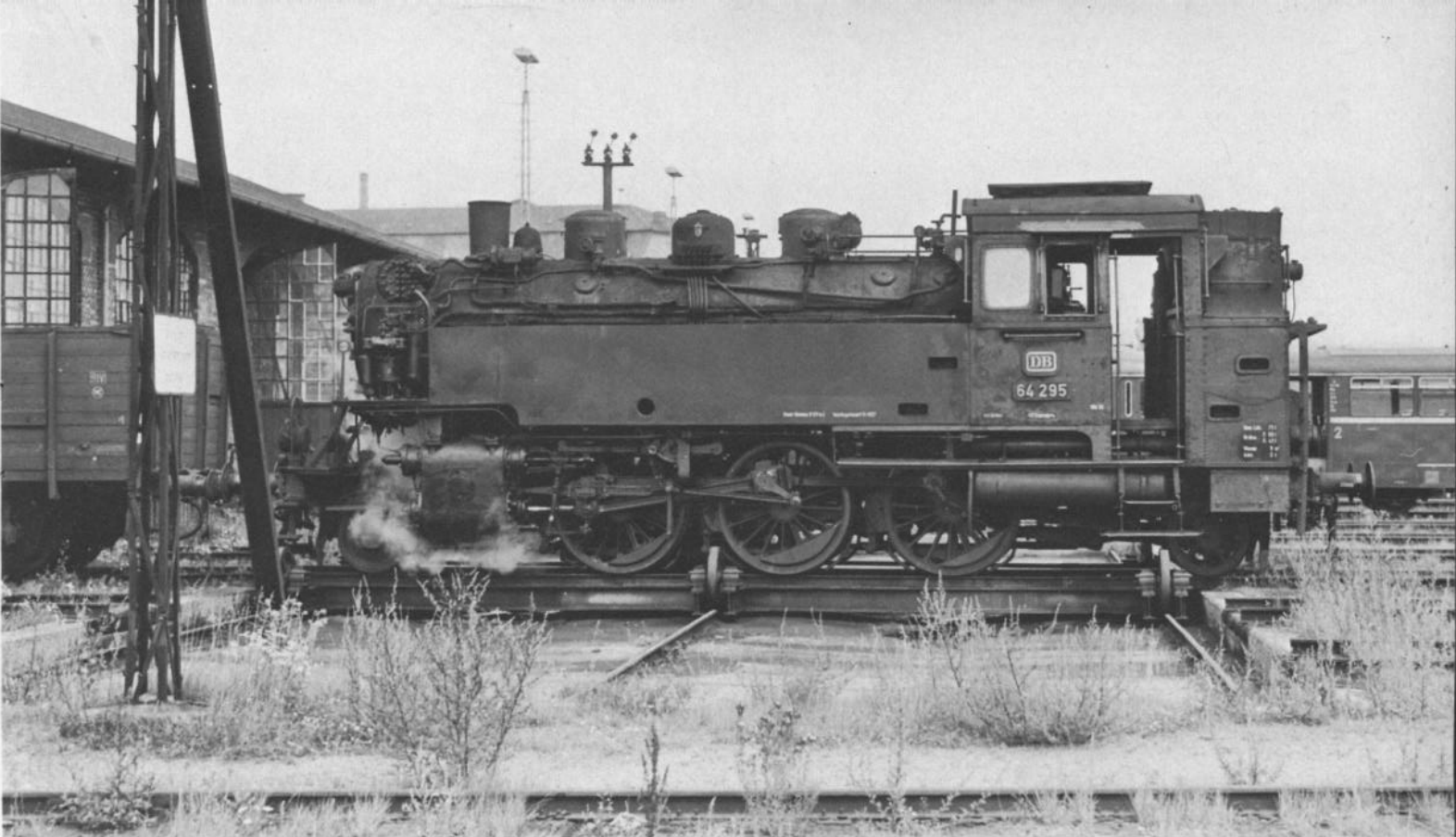


Bild 24: 64 295 1965 auf der Schiebebühne des AW.
Foto: J. Nelkenbrecher

sonalstand auf unter 1000 Mitarbeiter gesunken.

Auch das Bw Weiden verdeutlicht den Niedergang der Eisenbahnstadt. Im Juli 1935 waren nach den vorliegenden Unterlagen mehr als 60 Dampflokomotiven in Weiden stationiert. Hierbei handelte es sich um folgende Baureihen: 384, 3810, 5416—17, 575, 5710—15, und 5810—21.

Nach weiteren mir vorliegenden Stationierungsunterlagen verfügte das Bw Weiden im Jahre 1935 über die nachfolgenden bayerischen Lokalbahnmaschinen: 70 031, 040, 065, 080, 086, 98 322, 505, 513, 525, 537, 713, 714, 1004, 1007, 1014, 1016. Daneben waren bereits 3 Maschinen der Baureihe 64, und zwar: 64 231, 232, 238, im Bw Weiden stationiert. Es kann davon ausgegangen werden, daß speziell diese Nebenbahnlokomotiven auch die Strecke Weiden—Eslarn bedienten.

Ab den 60er Jahren sank die Anzahl der hier stationierten Dampflokomotiven immer mehr ab. 1976 wurde das große Weidener Bahnbetriebswerk zum Einsatz-Bw degradiert.

Seit 1951 sind Weiden rund 2000 Arbeitsplätze bei der Bundesbahn verlorengegangen.

C. Asmus

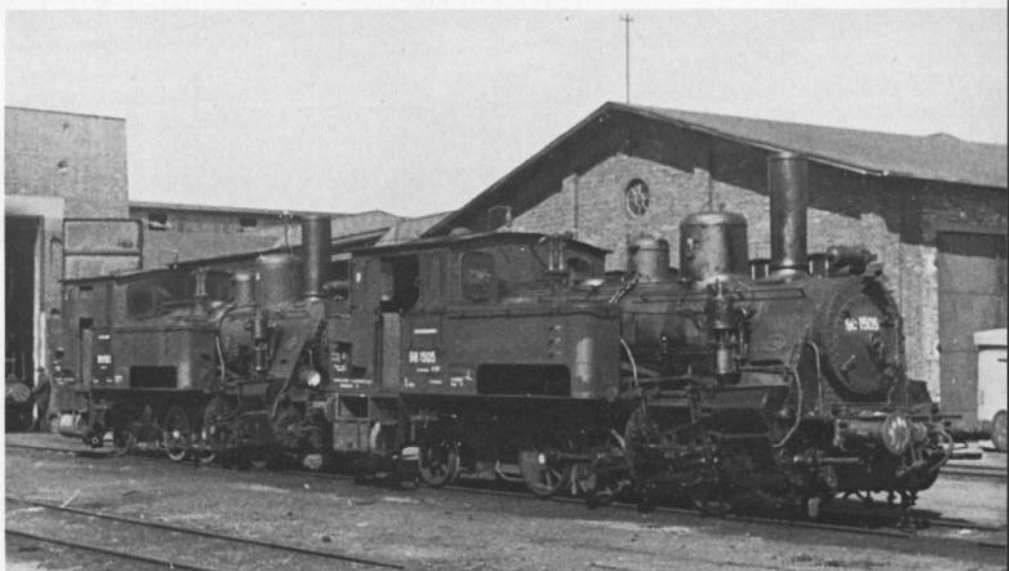


Bild 25: 98 1505 und 98 1503, ehemalige Lokomotiven der Lokalbahn-Aktiengesellschaft (LAG) stehen am 7.5.1947 im Gelände der Ausbesserungswerkstätte Weiden.
Archiv: H. Tauber

Bild 26 links unten: Centralwerkstätte um die Jahrhundertwende. Es ist eine Vielzahl verschiedener bayerischer Tenderbauarten zu sehen.
Archiv: Verkehrsmuseum Nürnberg

Bild 27: Mit einem Blick in die Waggonwerkstatt des Aw-Weiden 1965 möchten wir uns wieder dem Bf Weiden und dann der Strecke Eslarn zuwenden.
Foto: J. Nelkenbrecher

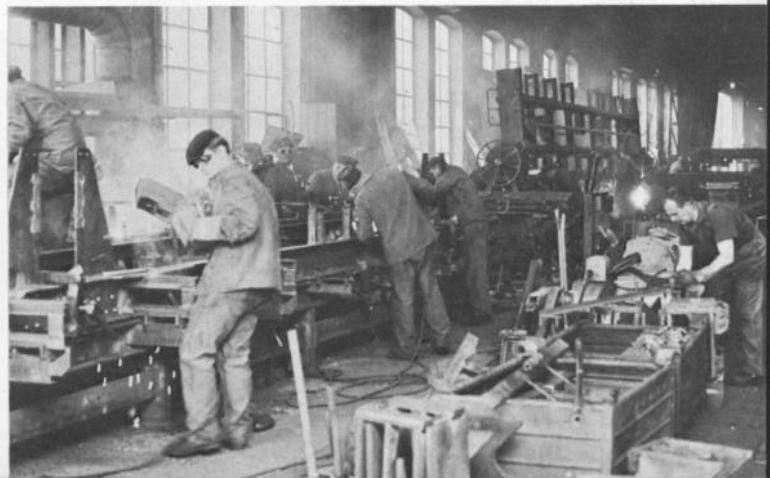
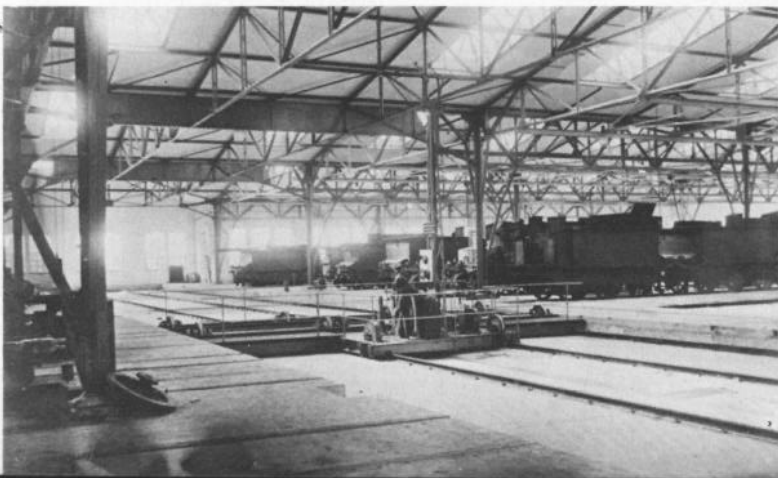




Bild 28: 044 412-5 mit einem Güterzug von Regensburg nach Marktredwitz durchfährt Neustadt an der Waldnaab am 17.8.1972. Rechts oben im Hintergrund die Abzweigung, die über die noch schwach sichtbare Waldnaab-Brücke nach Eslarn führt.
Foto: R. Haardt

Bild 29: 70 052 auf der Brücke über die Naab bei Neustadt. Eslarn-Weiden, Pfingsten 1958.
Foto: G. Thurnwald



Bild 30: 64 097 bei Störnstein am 1.8.1973.

Foto: B. Wollny





Bild 31: BR 05 001 im Bw Nürnberg Hbf, bei Filmaufnahmen, nachdem sie durch das AW Weiden für das Verkehrsmuseum aufgearbeitet worden war.

Foto: C. Asmus

Von Weiden nach Eslarn

Als beliebtes Vorbildthema wird auf Modellbahnanlagen häufig die doppelspurige Hauptstrecke mit abzweigender Nebenbahn nachge-

ahmt. Für eine solche Nachbildung bieten sich natürlich bei uns in Deutschland mannigfaltige Möglichkeiten mit unterschiedlichem

Landschaftscharakter und wirtschaftlicher Struktur an. Und warum soll es nicht einmal die Strecke zwischen Weiden und Eslarn sein,

Bild 32: Nochmals die BR 05, diesmal von der Heizerseite, die zwecks besserer Besichtigung (Vekehrsmuseum Nürnberg) nur teilweise verkleidet wurde.

Foto: C. Asmus





Bild 33: Bahnhof Weiden, 001 168-4 mit P 2228 in Weiden kurz vor Ausfahrt in Richtung Hbf am 19.2.1972.

J. Nelkenbrecher

Bild 34: 064 295-9 mit P 4087 Weiden-Bayreuth und 052 425-6 mit P 3280 Weiden-Markredwitz kurz vor der Abfahrt in Weiden, 15.5.1973.

J. Nelkenbrecher



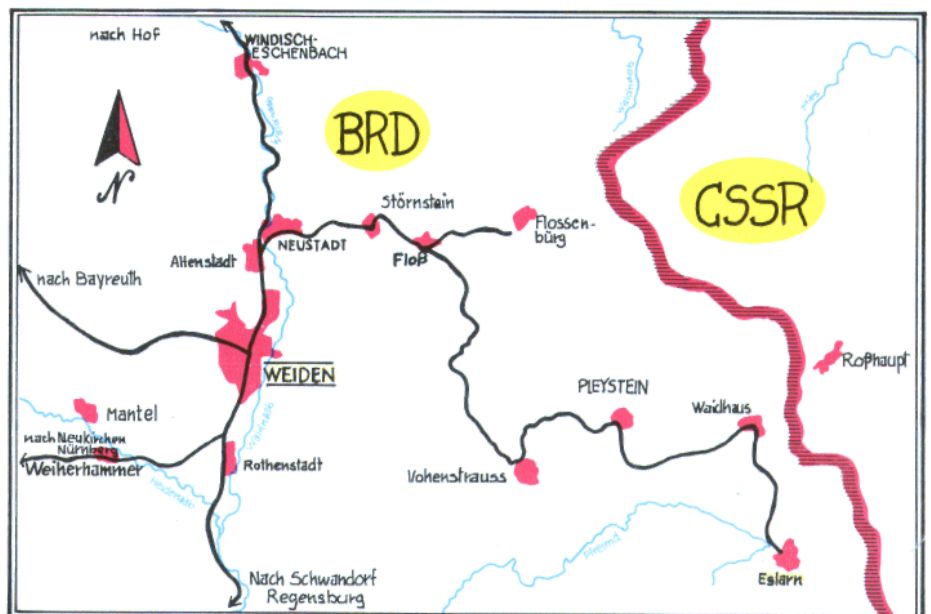


Bild 35: Ausfahrt Neustadt/Waldnaab, Strecke Weiden-Markt-redwitz des P 3280 mit 051 725-0 am 14.2.1973.
J. Nelkenbrecher

zumal diese für die Modellbahner alle wünschenswerten Einrichtungen und sonstige bahntechnisch interessierte Gegebenheiten in sich vereint.

Weiden besitzt einen großen Durchgangsbahnhof und ein stark frequentiertes Bw und AW (wenigstens früher). Die abzweigende Nebenbahn nach Eslarn benützte, wenn auch nur auf einer relativ kurzen Strecke, die zweigleisige Hauptstrecke, um dann in Neustadt abzuzweigen. Des weiteren zweigte dann noch in Floß eine Stichbahn nach Flossenbürg ab.

Bild 36: Übersichtszeichnung der Bahnstrecke Weiden-Eslarn.



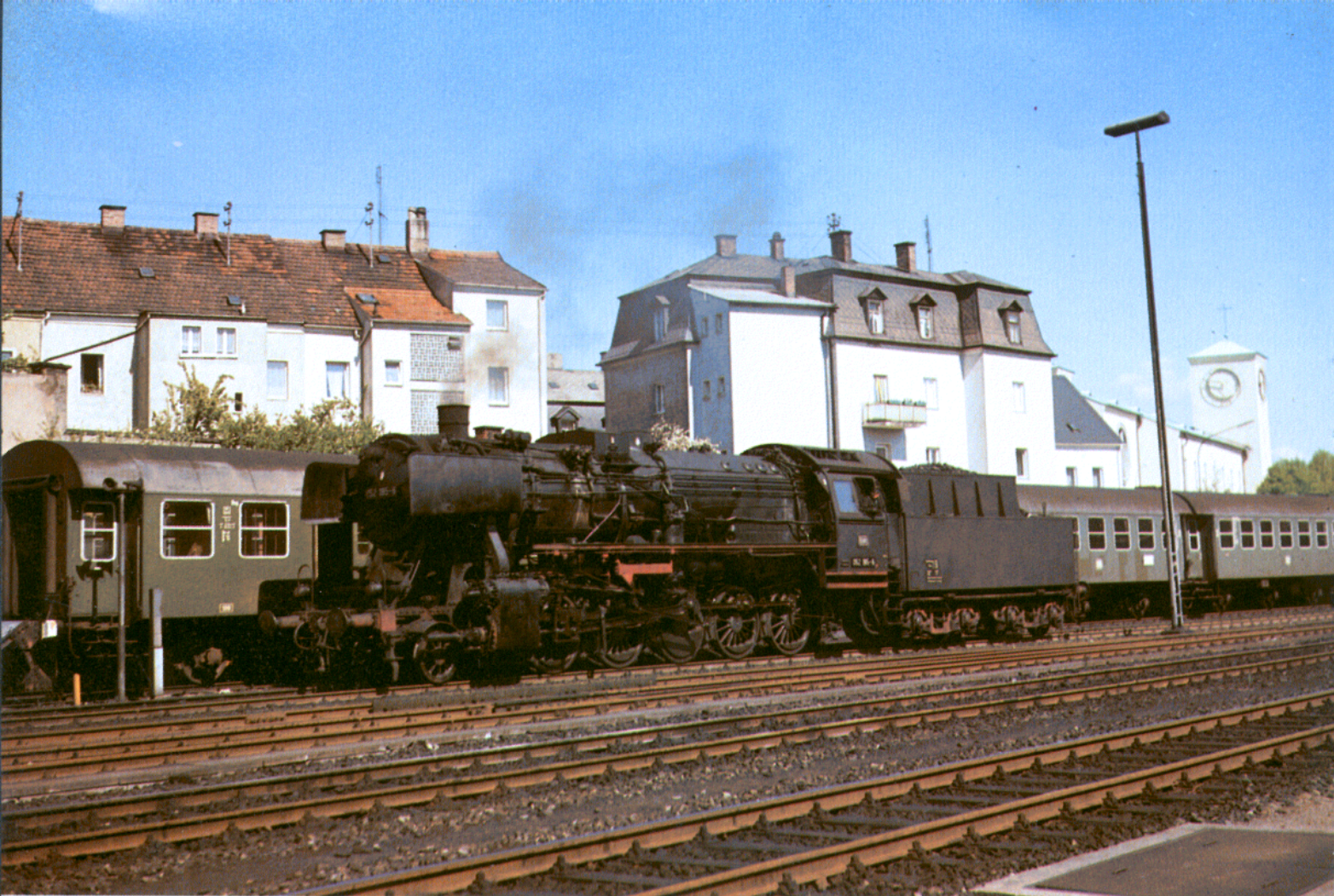


Bild 37: 052 185-6 in Weiden am 17.5.1973.

D. Kempf

Bild 38: 064 097-9 im Bf Weiden abfahrbereit nach Eslarn, 17.5.1973.

D. Kempf





Bild 39: 064 097-9 im Bf Vohenstrauß, 17.5.1973.

D. Kempf

Bild 40: 064 415-3 mit P 3824 (Weiden-Eslarn) am 29.5.1973.

J. Nelkenbrecher





Bild 41: Zwischen Weiden und Eslarn, der P 3817 mit 064 453-4 am 23.10.1971.

J. Nelkenbrecher

Streckenbeschreibung

Ein kurzer geschichtlicher Rückblick soll Aufschluß über die Entstehung der Nebenbahn zwischen Neustadt/Waldnaab und Eslarn geben. Wie schon in den vorausgegangenen Berichten beschrieben, wurden in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts die wichtigsten Verbindungen in Nordostbayern fertiggestellt (Schwandorf—Weiden 1863, Weiden—Wiesau—Mitterteich 1864—1882). Nach dem schon mehrmals zitierten Lokalbahngesetz von 1871 wurde dann im Jahre 1886 die

Strecke Neustadt/Waldnaab-Vohenstrauß fertiggestellt, so daß am 16. Oktober des Jahres der erste Zug von Neustadt nach Vohenstrauß seine Fahrt aufgenommen werden konnte. Es sollte dann jedoch noch 14 Jahre dauern, bis am 16. August 1900 die Strecke bis Waidhaus und am 1. Oktober des gleichen Jahres bis Eslarn weitergeführt wurde. Die Abzweigung von Floß nach Flossenbürg mit insgesamt 6,3 km Streckenlänge wurde erst 1913 in Betrieb genommen. Auf diese Abzweigung wollen wir hier jedoch nicht weiter eingehen, denn sie

wurde am 31. Mai 1959, also nach knapp 46 Jahren, bereits wieder stillgelegt.

Nach dem Ersten Weltkrieg bestanden Pläne für eine Verlängerung der Strecken Eslarn—Schönsee und Bernau—Flossenbürg. Erst nach Ende des Krieges wurden diese Pläne aufgegeben. Und die Strecke Weiden—Eslarn, die maschinentechnisch von Weiden aus versorgt wurde, behielt ihre unveränderte Länge von 56 km. Früher wurden bayerische Lokbahndampfloks eingesetzt, u. a. BR 70, GtL 4/5 usw. In der jüngeren Vergangenheit war sie

Bild 42: Ebenfalls auf der Strecke Eslarn-Weiden ein Güterzug am 23.10.1971. Eine ähnliche Brücke derselben Strecke haben wir bereits im J 6/79 auf Seite 43 unter Winterimpressionen mit der Silhouette einer 64-er veröffentlicht.

J. Nelkenbrecher





Bild 43: 064 295-9 macht sich am 12.5.1973 in Eslarn bereit, den nächsten Zug nach Weiden zu bringen.

Bild: J. Nelkenbrecher

jedoch die Domäne der Br 64. Man spricht auch davon, das zwischen 1962 und 1968 dort die BR 86 zum Einsatz gekommen sein soll. Bildlich können wir dies jedoch nicht belegen, und zumindest nach den uns zugänglichen Stationierungsunterlagen fanden wir in Weiden keinen Hinweis auf diese Lokomotive. Gut geeignet wäre die Strecke sicherlich gewesen, zumal teilweise nicht unerhebliche Steigungen auf ihr anzutreffen sind, z. B. zwischen Pleystein und Fahrenberg bis zu 21 ‰. Jedoch auch die Lokomotiven der BR 64 haben sich bis zur Ausmusterung der letzten Lok die-

ser Gattung in Weiden (064 415) recht nützlich gemacht. In den 70er Jahren wurde Eslarn täglich von je einem dampfgeführten Personen- und Güterzug angefahren. Nach Vohenstrauß verkehrte zusätzlich ein weiteres Güterzug- und Personenzugpaar. Außerdem konnte man auf der Strecke viermal täglich einen Triebwagen der Reihe VT 95 antreffen. Aber wie es bei so vielen Nebenbahnen geschah, wurde entgegen dem damaligen Protest der Bevölkerung am 1. Juni 1976 auf der Strecke Floß—Eslarn der Reisezugbetrieb eingestellt, und dies, obwohl die Eisenbahn von

Neustadt bis Vohenstrauß schon 89 Jahre verkehrte und bis Eslarn 75 Jahre lang Personen befördert wurden. Sicher war auch hier die Konkurrenz der Straße stärker.

Quellenangaben:

1. Dr. Franz Stark: Verkehrskreuz Oberpfalz;
2. Weiden und sein Jahrhundert der Eisenbahnen;
3. Zintl: Bayerische Nebenbahnen;
4. Krauss-Maffei-Informationen, 100 Jahre Bayerische Ostbahn und ihre Fahrzeuge (von Dr. Ing. Gerhard Born);
5. Private Unterlagen.

Reo Haardt
C. Asmus







Bild 45: 064 295-9 wird in Eslarn am Lokschuppen bekohlt, 12.5.1973.

J. Nelkenbrecher

◀ Bild 44: Poster S. 36 und 37. 064 415-3 mit P 3824 am 29.5.1973 kurz vor Abfahrt in Eslarn.

Foto: J. Nelkenbrecher

Bild 46: 64 393 und 64 295 am 30.6.1973 mit einem Sonderzug im Bf Eslarn.

D. Kempf





Bild 1: Ein Blick in das Rundhaus der Zugförderungsstelle Attnang-Puchheim mit den Museums-Dampflokomotiven am 26.5.1980.

Foto: C. Asmus

Der erste Einsatz

Die 41 018 in Österreich

Wie im Eisenbahn-Journal Nr. 2/1980 angekündigt, fand am Pfingstsonntag, dem 25. Mai 1980, in Österreich eine vielbeachtete Dampfsonderfahrt mit der 41 018 statt.

Nach mehr als 3 1/2 Jahren war es das erste Mal, daß eine Dampflokomotive dieser Grö-

ßenordnung wieder eingesetzt wurde. So wunderte es nicht, daß aus Österreich, Deutschland, der Schweiz und Italien Besucher angereist waren.

Bereits am Pfingstsamstag waren die Besitzer der 41 018 nach Attnang-Puchheim gekommen, um ihre Dampflokomotive für die kommenden Tage vorzubereiten. Als erstes wurde

die Maschine äußerlich nochmal auf Hochglanz gebracht, damit die in den letzten Monaten vorgenommene Neulackierung voll zur Wirkung kommen konnte. Wie von vielen Besuchern mehrmals bestätigt, ist die 41 018 wohl eine der am besten gepflegten betriebsfähigen Museumslokomotiven in Deutschland und Österreich. So kann man sich in der

Bild 3, Seite 30: 41 018 und 93.1455 auf der Putzgrube der Zugförderungsstelle Attnang-Puchheim am 25.5.1980.

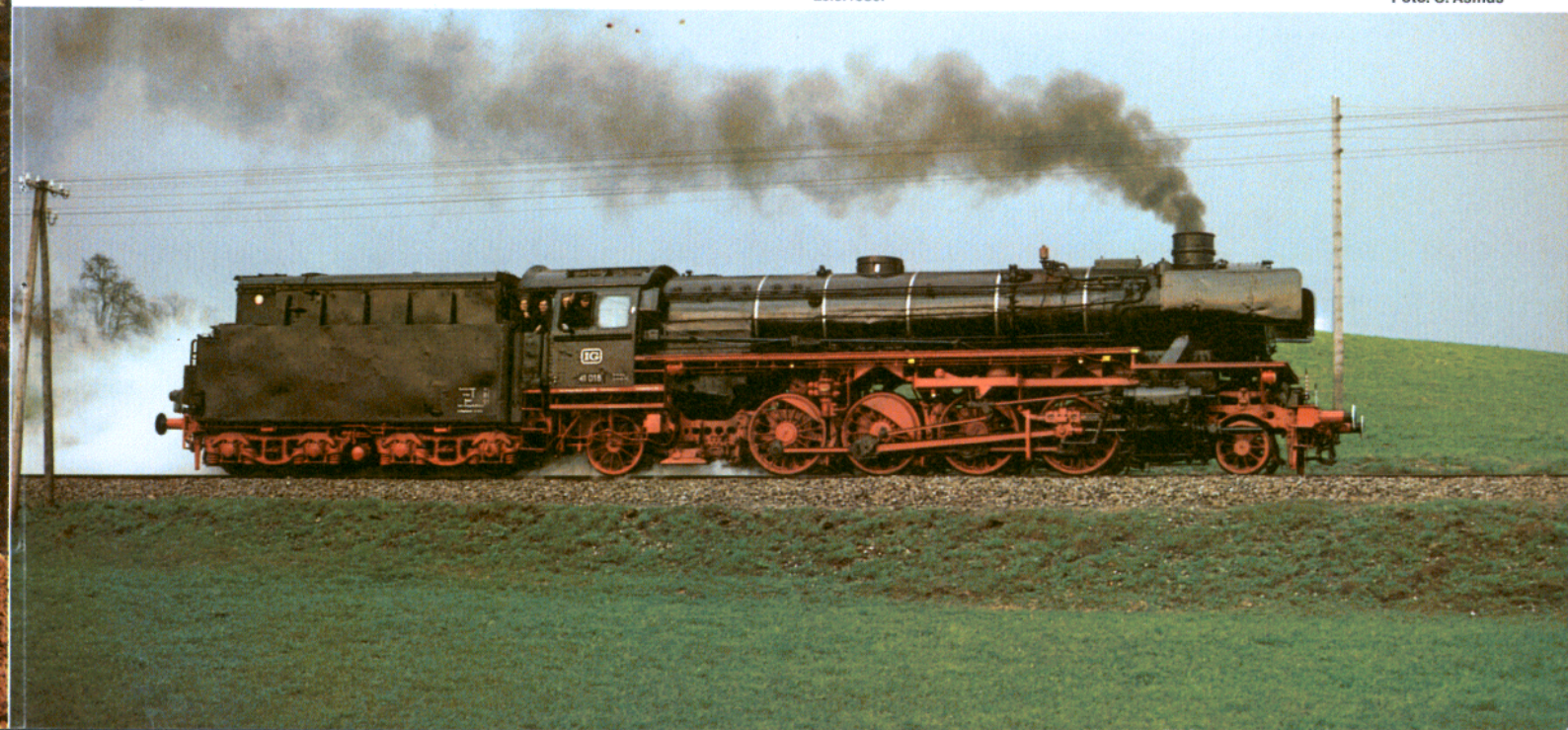
Foto: C. Asmus

Bild 2: 41 018 auf ihrer Überführungsfahrt von Deutschland nach Österreich in der Nähe von Attnang-Puchheim am 28.4.1980.

Foto: C. Asmus

Bild 4, Seite 41: 41 018 auf der Drehscheibe der Zugförderungsstelle Attnang-Puchheim am 25.5.1980.

Foto: C. Asmus



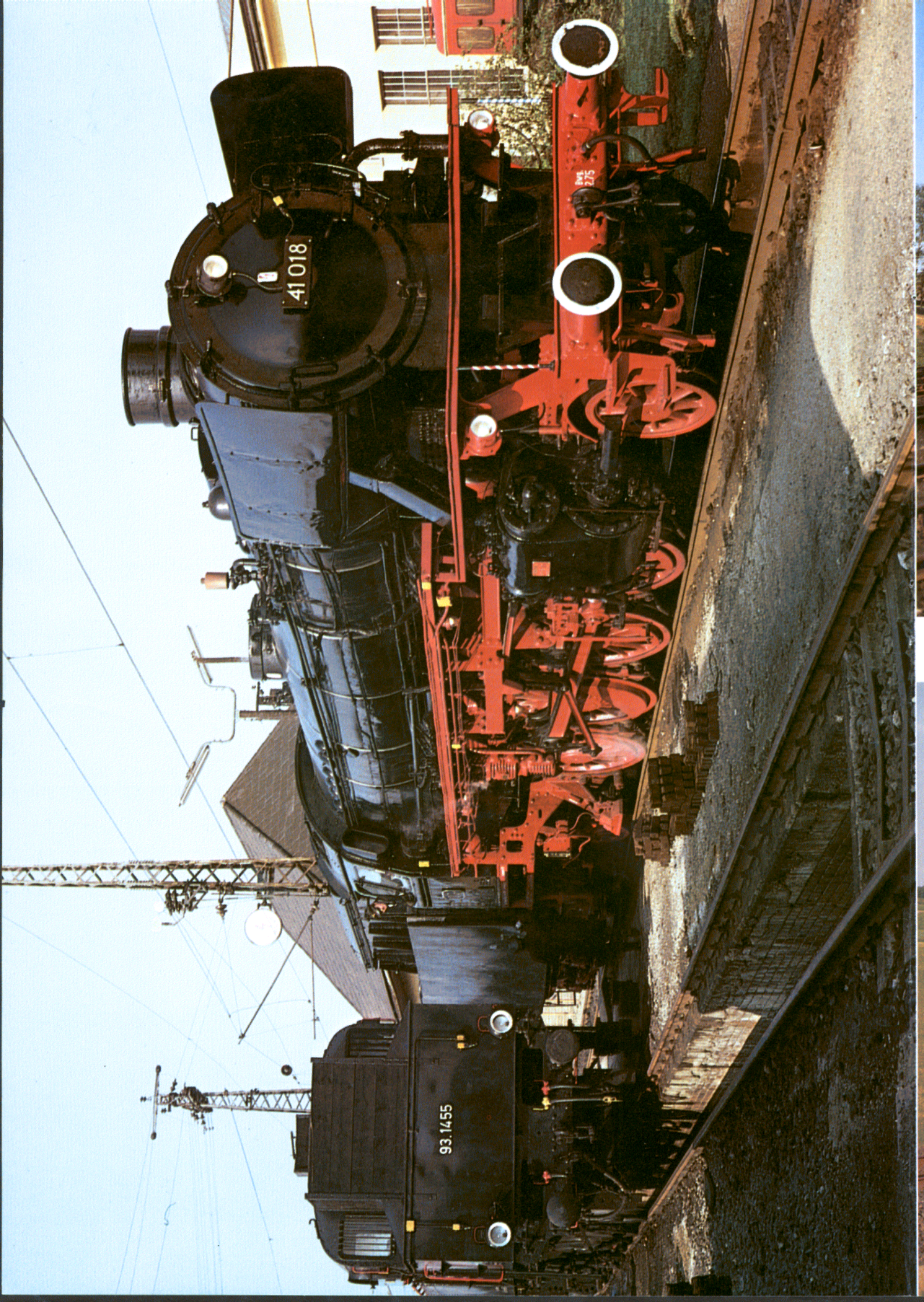






Bild 5: 41 018 und das Schweizer Krokodil, das kurioserweise nunmehr als 1189.10 bezeichnet wird, im Rundschuppen der Zugförderungsstelle Attnang-Puchheim am 26.5.1980.

Foto: C. Asmus

Rauchkammertüre und den Windleitblechen der mit Acryl-Autolack auf Hochglanz gespritzten Maschine spiegeln.

Es folgte eine sorgfältige technische Vorbereitung auf die am Sonntag bevorstehende Fahrt.

Neben der 41 018 waren in der Zugförderungsstelle Attnang-Puchheim neben einer Vielzahl alter Elektrolokomotiven auch die beiden Dampflokomotiven der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, die 93.1455 und die 52.3316, anzutreffen.

Ab Samstagmittag wurde die 93.1455 unter Dampf genommen, um dann am Abend die 41 018 mit Fremddampf zu versorgen, wie es beim Anheizen einer ölgefeuerten Dampflokomotive notwendig ist. Gegen 22 Uhr war der Betriebsdruck von 16 atü der 41 018 erreicht, und die Mitarbeiter konnten sich zur verdienten Ruhe begeben. Allerdings mußte das Lok-

personal am Sonntagfrüh gegen 3 Uhr nochmals die 41 018 auf den erforderlichen Höchst-
druck aufheizen.

Auch Fahrzeugschau

Für den Pfingstsonntag war ein umfangreiches Programm von der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte sowie den Österreichischen Bundesbahnen zusammengestellt worden. An dieser Stelle sei diesen beiden Institutionen besonderer Dank für ihr Entgegenkommen und Verständnis ausgesprochen. So hatte die im Laufe des frühen Vormittags auf mehrere tausend Menschen angewachsene Besucherzahl die Möglichkeit, neben den erwähnten Dampflokomotiven auch eine Vielzahl von Elektroloks verschiedenster Bauarten sowie einige Diesellokomotiven zu sehen. Gegen 8.30 Uhr traf der mit

dem österreichischen Krokodil 1189.05 geführte Zubringer-Sonderzug aus Salzburg ein.

Etwa um 9.30 Uhr setzte sich die 41 018 nach diversen Rangierfahrten im Bahnhof an die Spitze des Sonderzuges in Richtung Scharding. Der Sonderzug bestand aus sechs vierachsigen Schnellzugwagen älterer Bauart der Österreichischen Bundesbahnen sowie einem zweiachsigen Packwagen.

Nachdem Punkt 10.00 Uhr der Abfahrtspfiff des Stationsvorstandes erfolgt war, begann die mit Spannung erwartete Fahrt. Nach wenigen Kilometern war klar geworden, daß sich die 41 018 in einem technisch hervorragenden Zustand befindet und die kommenden ca. 180 km der Maschine keinerlei Schwierigkeiten bereiten würden. So wurden die kilometerlangen Rampen mit bis zu 18‰ Steigung bravourös mit einer Geschwindigkeit von ca. 50-60 km/h gemeistert. Es war schon ein besonderes Erlebnis, diese herrliche Maschine mit ihrem donnernden Auspuffschlag wieder in voller Aktion zu erleben.

Auf der ganzen Fahrstrecke waren von den Organisatoren der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte an landschaftlich besonders markanten Punkten Fotografier-Halte eingeplant worden, insgesamt 14. Die Fotografen und Filmern konnten aussteigen, der Zug setzte weit zurück, um dann in voller Fahrt an den Knipsenden und Filmenden vorbeizudonnern.

Auch das Wetter war passabel, so daß die Fahrt durch die wunderbare Landschaft des Hausruckgebirges zu einem unvergeßlichen



Bild 6: Altbaustangen-E-Lok 1080-12 und die 52.3316 im Bahnhofsgelände von Attnang-Puchheim am 27.5.1980.

Foto: C. Asmus



Bild 7: 41 018 mit ihrem Sonderzug bei einem der vorbildlich ausgesuchten Fotohalte in der Nähe von Ottwang am 25.5.1980.

Foto: C. Asmus

Genuß wurde. Gegen 14.00 Uhr war die Endstation Schärding erreicht.

Die Rückfahrt begann um 15.25 Uhr und verlief ebenfalls problemlos. Um 18.37 Uhr lief der Sonderzug wieder im Bahnhof Attnang-Puchheim ein.

Am Pfingstmontag konnte die Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte mit einem weiteren dampfgeführten Sonderzug aufwarten.

In der Nacht von Sonntag auf Montag waren die beiden Dampflokomotiven 93.1455 und 52.3316 angeheizt worden. Ihre gemeinsame Sonderzugfahrt auf derselben Strecke begann in Attnang-Puchheim um 9.40 Uhr. Die ebenfalls technisch wie äußerlich bestens gepflegten Maschinen zeigten wie tags zuvor die BR 41, was sie zu leisten vermögen.

Nachdem wir im Journal 2/80 bereits den Lebenslauf der 41 018 kurz aufgezeigt haben, möchten wir dies hier auch für die beiden anderen eingesetzten österreichischen Dampflokomotiven tun.

Vorweg aber noch einige Worte zur Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG).

Sie hat es sich zur Aufgabe gemacht, Schienenfahrzeuge und Eisenbahnanlagen als Denkmäler der Entwicklung des Schienenverkehrs möglichst in betriebsfähigem Zustand zu erhalten.

Ihr Programm umfaßt folgendes:

1. Dampflokerhaltung

Neben den beiden genannten betriebsfähigen Lokomotiven verfügt die Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte noch über die Dampflokomotiven 78.618 sowie 86.476. Daneben werden auch eigene Museumswagen beschafft und erhalten.

2. Betrieb der ca. 8 km langen elektrischen Lokalbahn in St. Florian nahe Linz.

Hier wurde in vorbildlicher Weise auf einem 1,7 km langen Teilstück die Elektrifizierung wieder völlig neu aufgebaut und der Betrieb aufgenommen. Insgesamt werden hier 25 Fahrzeuge museal erhalten.

3. Werbung für Österreichs kürzeste Schmalspurbahn, die Steyrtalbahn, sowie Durchführung von Veranstaltungen und Sonderfahrten auf ihr.

4. Wiederinbetriebnahme der elektrischen Schnellzuglokomotive 1073.03 des Österreichischen Eisenbahnmuseums.

Nun aber zu den am Pfingstmontag eingesetzten beiden Dampflokomotiven und ihrem Lebensweg

Geschichte der 93er und 52er

Bei der Dampflokomotive BR 52 mit der Achsfolge 1 E handelt es sich um eine in mehr als 7000 Exemplaren gebauten sogenannten deutschen Kriegslokomotive. Nach Ende des Zweiten Weltkriegs verblieben mehr als 700 Maschinen dieses Typs in Österreich und bildeten über lange Jahre das Rückgrat der Zugförderung dar.

Die 52.3316 wurde 1944 unter der Fabrik-Nr. 11327 von der Firma Jung in Jungenthal gebaut und gelangte nach ihrer Ablieferung an die Deutsche Reichsbahn nach Österreich, wo sie bei der Zugförderungsstelle Villach stationiert wurde. Dort verblieb sie bis in das Jahr 1966, um dann noch in den Zugförderungsstellen Linz, St. Valentin, Attnang-Puchheim und schließlich Wien-Ost stationiert zu werden. Seit dem Jahr 1979 ist sie in den Besitz der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte übergegangen und findet hier für Sonderzüge ihre Verwendung. Sie ist mit einem Giesl-Ejektor ausgerüstet.

Die 93.1455 ist eine 1D1-Zweizylinder-Tenderlokomotive mit der ursprünglichen Bau-Reihenbezeichnung 378. Die 93er-Lokomotiven wurden 1927 bis 1931 beschafft und lösten die verschiedenen Lokalbahnloks ab; sie bewährten sich bestens. Bis zum Ende des Dampftriebs in Österreich waren Lokomotiven dieser Baureihen im gesamten Land anzutreffen.

Erneute Sonderfahrt im September

Durch Zusammenarbeit der Interessenge-

meinschaft 41 018 und dem Franckh-Verlag in Stuttgart ist es gelungen, den Eisenbahnfreunden für den 7. September 1980 eine besondere Delikatesse anzubieten. Ab Stuttgart wird ein Sonderzug, bestehend aus ca. zehn Vierachsern mit einer E 18 nach Salzburg verkehren. Hier wird der Zug von den beiden noch in Österreich stationierten betriebsfähigen Krokodilen der Schweizer und österreichischen Bauart übernommen und nach Attnang-Puchheim gebracht. Ab hier fährt der Sonderzug mit den beiden Dampflokomotiven 41 018 und 52.3316.

Jeder Interessierte kann sich bereits heute ausmalen, welches Schauspiel geboten werden wird, wenn der schwere Sonderzug von den beiden Dampflokomotiven über die steigungsreiche Strecke des Hausruck befördert wird.

Am Abend des gleichen Tages kommt der Sonderzug wieder nach Stuttgart zurück.

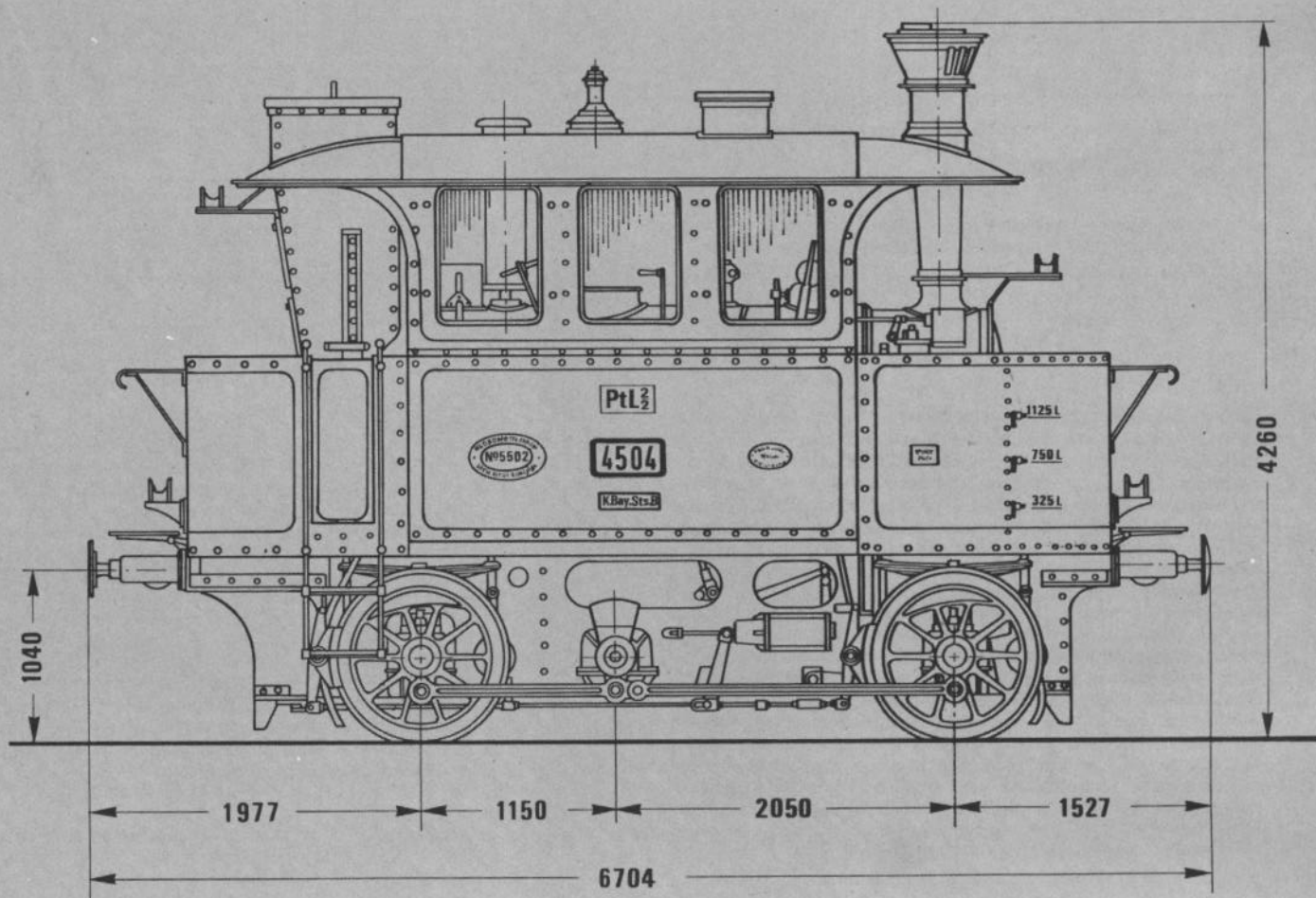
Genau Fahrtroute: Stuttgart—Schwäbisch Gmünd—Aalen—Nördlingen—Donauwörth—Augsburg—München-Pasing—Rosenheim—Salzburg—Attnang-Puchheim—Ried/Innkreis—Schärding.

Selbstverständlich gibt es unterwegs bei diversen Fotohalten reichlich Gelegenheit zum Fotografieren, und im Zug selbst ist im Gesellschaftswagen für Unterhaltung und Stärkung gesorgt. Wer Glück hat, kann eine der Führerstandsfahrten gewinnen, die der Verlag verlost wird.

Im Rahmen dieser Sonderfahrt wird auch das in der ersten Septemberwoche erscheinende Werk 'ALTBAU-ELEKTRO-LOKOMOTIVEN BEI DER DB' von Konrad Hierl vorgestellt.

Die Sonderfahrt kostet ab Stuttgart, Schwäbisch Gmünd und Aalen für Erwachsene DM 148,—, ab Augsburg und München DM 118,—, für Kinder bis zwölf Jahre die Hälfte. Abfahrt ab Stuttgart etwa 6.15 Uhr, Rückkunft etwa 22.30 Uhr. Ganz ausführlich informiert Sie ein Prospekt über die Sonderfahrt: Bitte gleich anfordern bei der Franckh'schen Verlags-handlung, Abt. 15, Postfach 640, 7000 Stuttgart oder Telefon 0711/2191 - 297.

C. Asmus

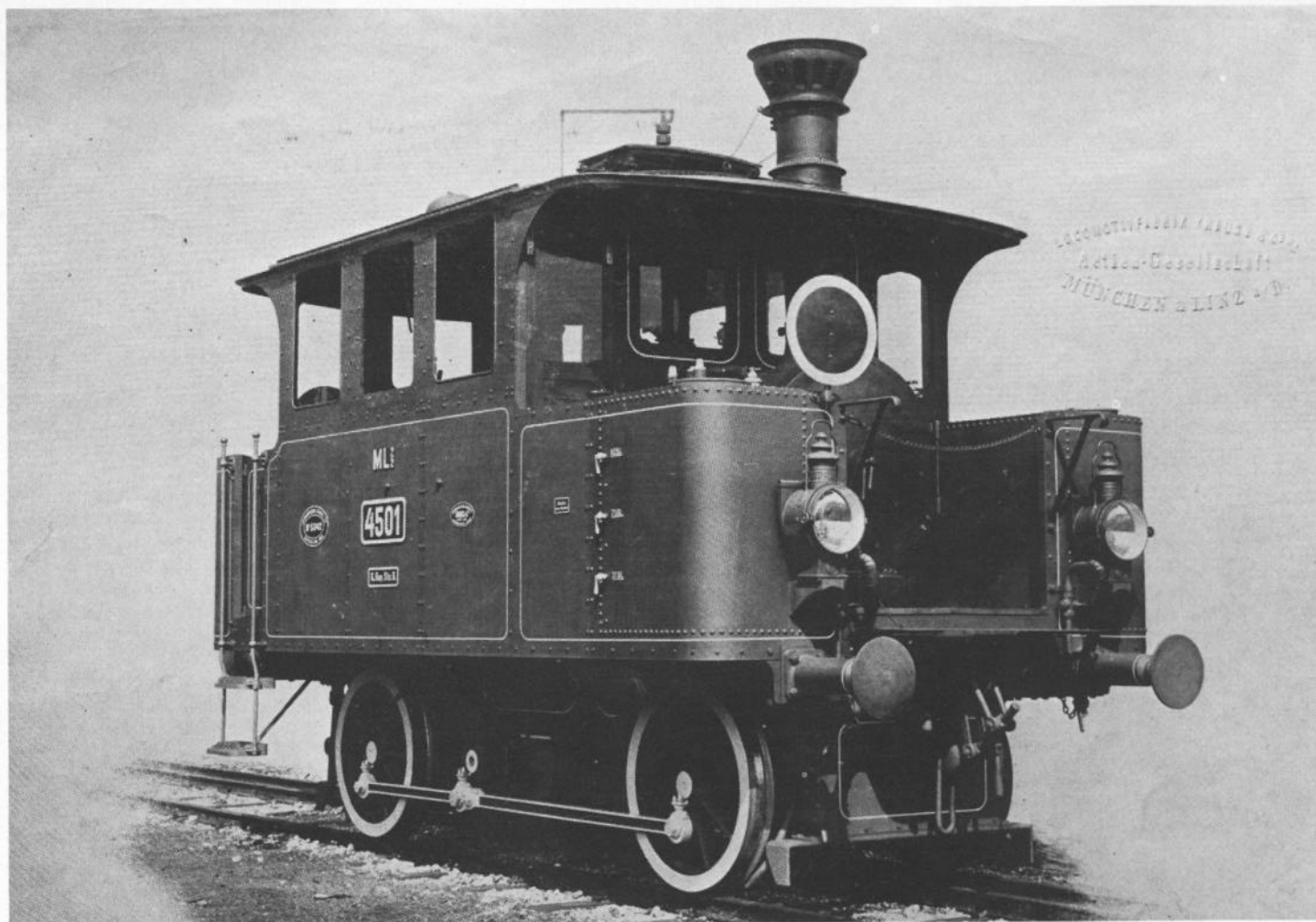


Zeichnung 2: Typenzeichnung der Lokomotive 4504 im Maßstab 1:43,4

Zeichnung: HJO

Bild 3: Frontansicht der Lokomotive 4501 Verkehrsarchiv Nürnberg

Foto: Sammlung HJO



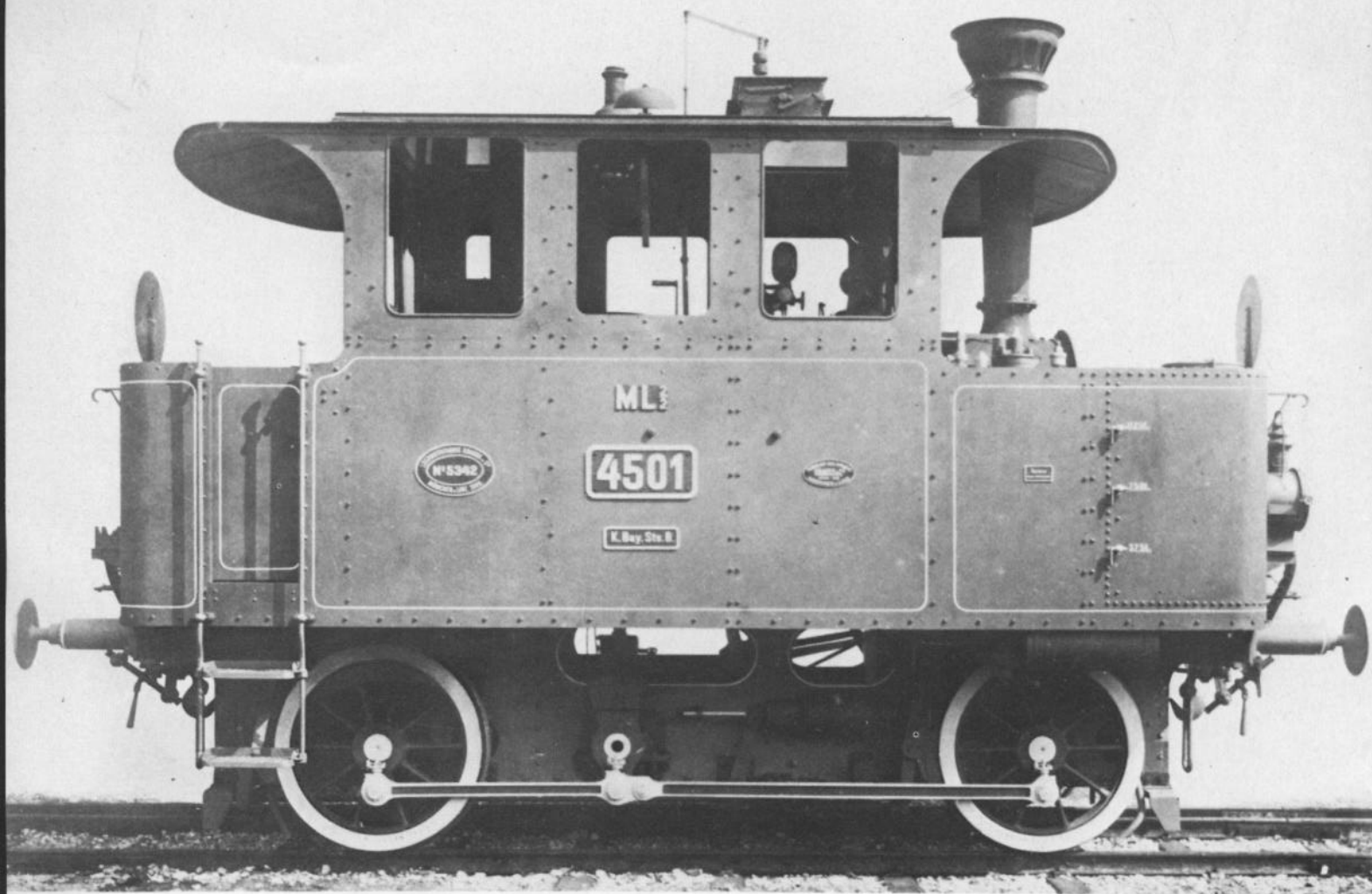


Bild 4: Ursprüngliche Ausführung des Glaskastens mit der Bahn-Nr. 4501, noch ohne den hohen Kohlekasten.

Foto: Werkfoto Krauss/Sammlung HM

mit den Bahn-Nr. 4501 bis 4503 bei der Lieferung noch nicht den später üblichen, durch das Dach geführten Kohletrichter.

Am hinteren Ende der Lokomotiven war eine kräftige Pufferbohle vorhanden, und darüber befanden sich die Blechverkleidungen an der Übergangseinrichtung. Die Bremsanlage war so ausgeführt, daß die vordere Achse von hinten und die hintere Achse von vorn abgebremst wurde. Der Zylinderdurchmesser war mit 285 mm noch verhältnismäßig klein.

Ab der vierten Lokomotive, die 1906 mit der Fabrik-Nr. 5502 und mit der Bahn-Nr. 4504 in Dienst gestellt worden war, wuchs der Zylinderdurchmesser auf 305 mm an; der Kolbenhub blieb unverändert bei 400 mm. Bei der gleichen Gesamtlänge war nun der Rahmen etwas länger ausgeführt, und der Umlauf erstreckte sich von der vorderen bis zur hinteren Pufferbrüst. Die Rauchkammertür saß nun genau in der Längsachse des Kessels, also konzentrisch in der Rauchkammer. Die Übergänge an Front- und Rückseite waren nicht mehr durch Blechverkleidungen, sondern nur noch durch Handläufe gesichert.

Ein weiterer Unterschied zeigte sich bei der

Ausführung der äußeren Stirnwandfenster, die ab der Lok-Nr. 4504 im oberen Bereich gerundet waren. In dieser Konzeption waren dann, ebenfalls im Jahr 1906, noch zwei weitere Maschinen mit den Fabrik-Nr. 5570 und 5571 und mit den Bahn-Nr. 4505 und 4506 geliefert worden.

Ausgemauerte Kesselnrückwand

Alle sechs Lokomotiven hatten dieselbe Kesselkonstruktion, die nur geringfügige Abweichungen in den Hauptmaßen aufwies. Als Besonderheit ist zu erwähnen, daß an der Rückseite des Stehkessels kein Wasserraum zwischen diesem und der Feuerbüchse vorhanden war. Statt dessen war die Rückwand mit Steinen ausgemauert.

Der genietete Kessel war einschüssig ausgeführt. In seinem vorderen Bereich trug er anstelle eines Dampfdoms nur eine Reglerbüchse mit außenliegendem Reglergestänge. Anschließend an die Rückwand des Führerhauses hatte ein eckiger Sandbehälter seinen Platz über dem Stehkessel gefunden. Davor waren die Sicherheitsventile angeordnet und von einer Blechverkleidung ummantelt, die

durch das Dach geführt war.

Zur Belüftung des Führerhauses diente ein großer, quer auf dem Dach angeordneter Aufsatz. Für die Sandung der vorderen Achse von vorn war im Rahmen ein weiterer Sandbehälter vorhanden. Zwischen den Wangen des genieteten Rahmens befanden sich die stark geneigten Zylinder, deren Treibstangen auf die Blindwelle arbeiteten, welche dreifach gelagert und mit großen innenliegenden Gegengewichten versehen war. Mit Kolbenschieber ausgestattet war die zwischen den Zylindern arbeitende Steuerung der Bauart Heusinger. Die halbsebsttätig arbeitende Schüttfeuerung an der Rückseite des Stehkessels konnte über ein Gestänge und ein Kegelgetriebe vom Innenraum des geräumigen Führerhauses bedient werden. Ein zusätzliches Feuerloch an der rechten Seite des Stehkessels erlaubte ein Nachschüren von Hand. Ein Schauloch in der oberen rechten Ecke des Stehkessels erlaubte, die Lage des Feuers zu beobachten.

Drei Wasserbehälter

Der Kohlenvorrat befand sich zunächst nur in einem kleinen Behälter an der Rückwand.

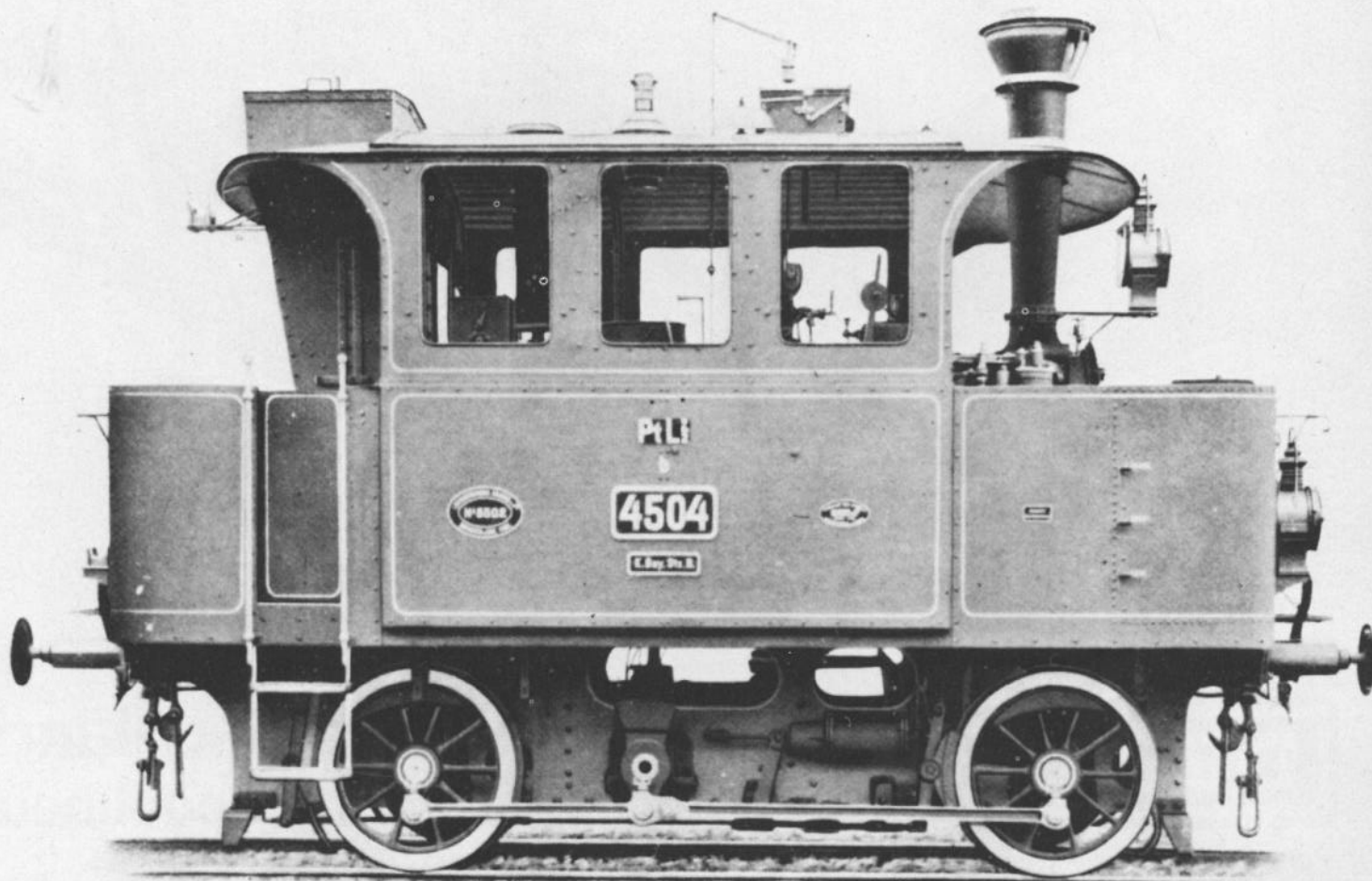


Bild 5: Lokomotive 4504 der zweiten Lieferung des »Urglaskasten«, nach einem Katalogfoto von Krauss, München.

Foto: Sammlung HJO

Nach dem Anbau eines durch das Dach führenden Blechkastens belief sich das Fassungsvermögen dann auf 0,55 t. Einer der drei Wasserbehälter war vorne rechts auf dem Umlauf angebaut; der zweite, etwas größere reichte auf der linken Seite von vorn bis zur Stirnwand des Führerhauses. Daran anschließend war der dritte Behälter im Innenraum entlang der Seitenwand eingebaut. Das gesamte Fassungsvermögen belief sich auf 2,0 m³.

Charakteristisch für den Urglaskasten waren neben dem großräumigen Führerhaus mit den großen Seitenfenstern — die zum Beinamen »Glaskastl« führten — der blechverkleidete Umlauf und das gewölbte, weit überkragende Dach. In der Rückfront befanden sich zwei Türen, in der Vorderfront auf der rechten Seite eine Tür. Über die Übergangseinrichtungen an beiden Enden des Fahrzeugs war so auch während der Fahrt für das Zugbegleitpersonal ein Zugang zum Führerhaus möglich.

Der Lokomotivführer hatte seinen Platz auf der rechten Fahrzeugseite neben dem Kessel. Dort waren sämtliche Armaturen und Hebel, die zur Bedienung des Fahrzeugs erforderlich

waren.

Sowohl die Achsen als auch die Blindwelle waren ohne Seitenspiel im Rahmen gelagert. Die Abfederung der Achsen erfolgte über Blattfedern, die außen am Rahmen über den Achslagern angeordnet waren. Durch ein Hebelsystem waren die hinteren Federn miteinander verbunden. Dies war die Voraussetzung für eine wirksame Dreipunktabstützung. Außerordentlich gut war der Massenausgleich gelungen. Hieraus und durch den recht großen Achsstand sowie das Fehlen störender Überhänge ergaben sich die gepriesenen guten Laufeigenschaften.

Nachteil: Unzugänglichkeit

Auch bezüglich der Wirtschaftlichkeit erfüllten die Lokomotiven die in sie gesetzten Erwartungen. Einziger Punkt der Kritik war das Innentriebwerk und die schlechte Zugänglichkeit. Um den Wartungsaufwand zu verringern, hatte man zwar die Kreuzkopf-Gleitbahnen schon unterhalb der Kolbenstangen angeordnet, dennoch war das Abschmieren immer noch recht mühsam.

Aus Rotguß gefertigte Schilder an den Seitenwänden des Führerhauses nannten den Hersteller und die Fabrik-Nr., die Gattungsbezeichnung und die Bahn-Nr. Die Lokomotiven der ersten Lieferserie aus dem Jahr 1905 waren noch als ML 2/2 gekennzeichnet. Man sprach damals zunächst noch von Motor-Lokomotiven. Später wurde die Bezeichnung in Ptl 2/2 geändert.

Die ersten sechs »Glaskastl« aus der Lokomotivfabrik von G. Krauss & Comp. in München waren beim Zusammenschluß der früheren Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn noch im Einsatzbestand der Gruppenverwaltung Bayern. Nach dem vorläufigen Umzeichnungsplan sollten sie die Betriebsnummern 98 301 bis 98 306 tragen. Wegen der bereits erwähnten schlechten Zugänglichkeit des Triebwerks wurden die Fahrzeuge jedoch noch im Jahr 1923 ausgemustert. Die vorgesehenen Betriebsnummern trugen die »Glaskastl« des Baujahrs 1908 mit Außentriebwerk, die noch bis in die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg im Einsatz standen.

HO

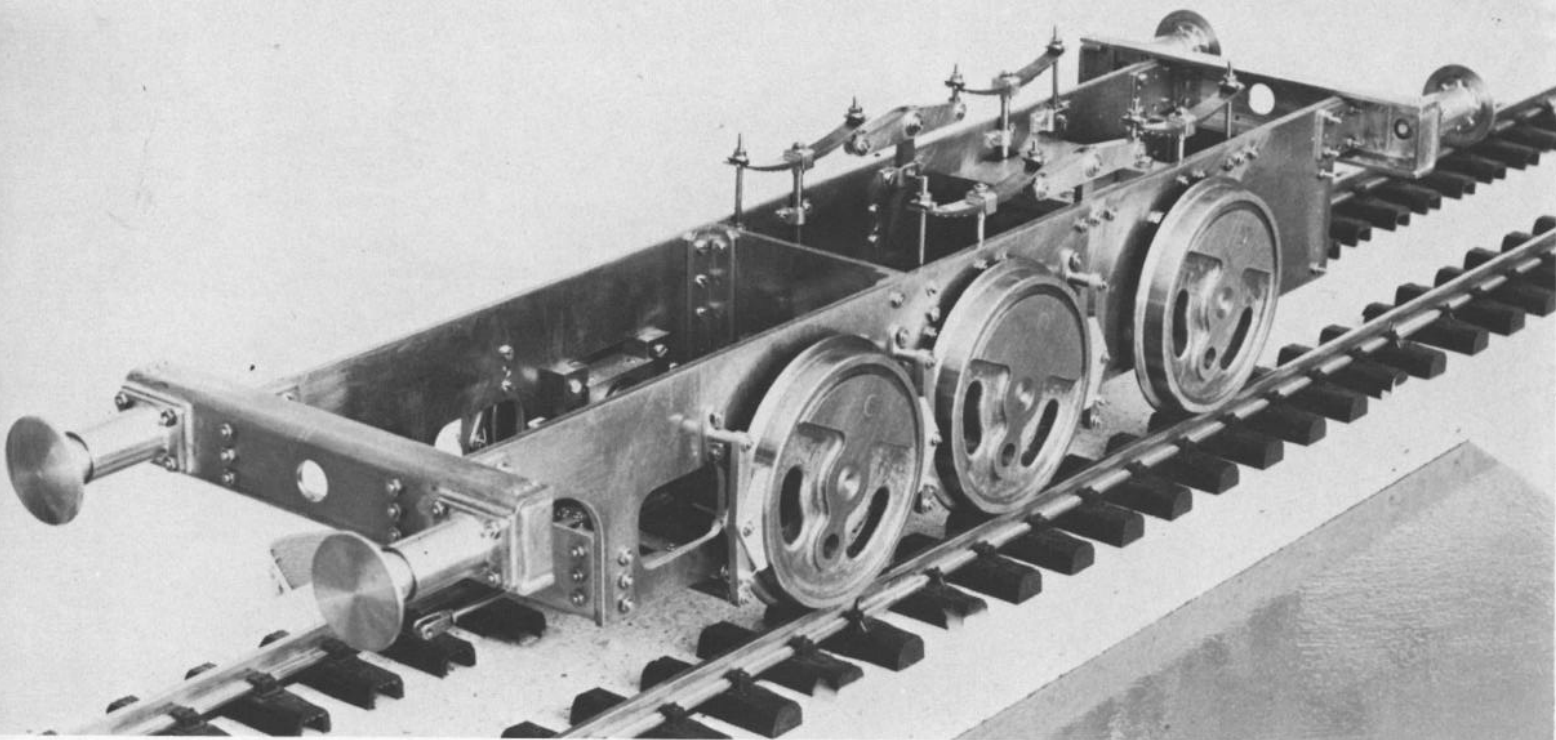


Bild 1: Weitere Ansicht des T3-Fahrwerks in 3 1/2 " von Herrn D. Busse, Münden.



Dampfbahn-Club Deutschland Gartenbahn – und Dampfmodellbau

Im vorausgegangenen Journal haben wir den letzten Teil der Bauanleitung für die preußische T 3 »Badenia« gebracht. Damit ist die Bauplanserie für diese 3 1/2"-Spur-Lokomotive abgeschlossen.

Leider ist Herr Grosse-Holtfort im Augenblick nicht in der Lage, eine neue Serie von Baubeschreibungen und Bauplänen über einen weiteren Lokomotivtyp für diese oder andere Gartenbahn-Spurweiten zu fertigen. Wir bedauern dies außerordentlich, da die DBCD-Serie mittlerweile zu einem festen Bestandteil des Journals geworden und bei den Lesern sehr beliebt war, zeigte sie doch klar verständlich die Funktion der Dampfmaschine und wie sich diese Funktion ins Modell übertragen läßt.

Jeder Selbstbau ist natürlich mit Schweiß und viel sorgfältiger Arbeit verbunden. Das Ergebnis, zumal wenn es einwandfrei funktioniert, dürfte jedoch jeden Bastler 100%ig zufriedenstellen. Für diejenigen, die noch an einem

Nachbau der »Badenia« interessiert sind, nennen wir die Adresse, von der die kompletten Bauzeichnungen (natürlich gegen einen Unkostenbeitrag) bezogen werden können: Dipl.-Ing. F. Grosse-Holtfort, Feldblumenweg 3, 2000 Hamburg 65.

Um Ihnen die Nachbaurarbeit möglichst schmackhaft zu machen, bilden wir nochmals das selbstgefertigte Fahrwerk von Herrn Dieter Busse aus Münden ab. Eine Unteransicht desselben Fahrwerks wurde bereits im letzten Journal gezeigt, leider jedoch irrtümlich bei der Bildunterschrift der Ort Münden mit dem Ort München vertauscht. Wir bitten, dies zu entschuldigen.

Neues Dampfbahnertreffen

Das diesjährige Dampfbahnertreffen des DBC-D findet nicht wie in den letzten Jahren in Netphen-Deuz statt, sondern in Kehl-Auenheim. Veranstaltendes Mitglied ist diesmal

Herr **Willy Strasser**, Neudorfer Str. 25, 7640 Kehl-Auenheim. Das große Jahrestreffen »steigt« am 30. und 31. August. Es sind zwei große Rundstrecken vorhanden. Die eine Strecke mit über 300 m ist für 7 1/4"- und 5"-Spurweite ausgerichtet. Auf der kleineren Strecke mit rund 220 m kann von 5" bis zur Spurweite Maßstab 1:10 gefahren werden. Außer der Personenbeförderung ist eine große Modellausstellung zu sehen, und natürlich gibt es eine Bewirtungsmöglichkeit. Für mitkommende Familienmitglieder, die sich auch noch anderweitig unterhalten wollen, wird mit einer schönen Omnibusfahrt gesorgt. Die Reise geht ins Elsaß zum Odilienberg mit dem Kloster. Diese Fahrt kostet ca. DM 20,—. Rechtzeitige Anmeldung ist unerlässlich, damit die benötigten Omnibusplätze reserviert werden können. Wer Näheres erfahren will, wendet sich bitte an Herrn Willy Strasser.

Die Redaktion

Bild 2 und 3: Diese beiden Bilder stammen von früheren Jahrestreffen in Netphen-Deuz.

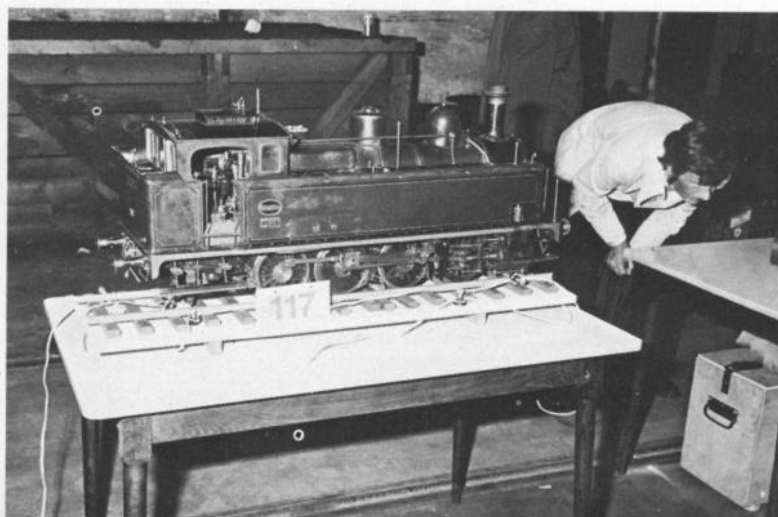




Bild 4: BR 56, aufgenommen beim DBC-Taunus e.V. Dampfbahn-Interessenten aus dieser Region wenden sich bitte an: DBC Taunus e.V., Untere Hainstraße 2, 6370 Oberursel.

Mitteilungen

Interlaken — für zehn Tage Mekka der Eisenbahner

Im Berner Oberland, in Interlaken, wird vom 26. September bis 5. Oktober 1980 für Eisenbahnfreunde eine Reihe attraktiver Veranstaltungen stattfinden. Parallel zum 27. MOROP-Kongreß, der die Delegierten der meisten Modelleisenbahnclubs Europas vereinigt, findet im Kursaal der Stadt eine Eisenbahnausstellung unter dem Motto »RAIL-IN-80« mit Modellbahnanlagen und weiteren Demonstrationsobjekten statt.

Daneben werden anlässlich eines Filmfestivals zahlreiche in- und ausländische Filme zum Thema Eisenbahn gezeigt. Im Kurpark können sich Erwachsene und Kinder mit einer Dampfeisenbahn im Maßstab 1:4 transportieren lassen. Im Bahnhof Interlaken-West werden zur Besichtigung in- und ausländische Normalspurfahrzeuge aufgestellt, während im Bahnhof Interlaken-Ost meterspurige Schmalspurfahrzeuge zu sehen sein werden.

Als Star wird die älteste betriebsfähige Dampflokomotive der Schweiz gezeigt, die Lo-

komotive »Zephir« der ehemaligen Böödi-Bahn (Därligen—Interlaken—Bönigen); die Maschine stammt aus dem Jahre 1874. Gleichlaufend wird eine Reihe von Fachexkursionen und Dampffahrten organisiert.

Anmeldungen und Reservierungen sind an das Organisationskomitee RAIL-IN-80, Postfach 111, CH-3800 Interlaken, zu richten. Bei Anfragen bitte internationalen Antwortschein beilegen.

Historische Eisenbahn Frankfurt e. V.

Dieser Verein veranstaltet planmäßige Dampfzugfahrten im Stundentakt am Frankfurter Mainufer. Im August sind Sonderfahrten in den Taunus, und zwar auf den Gleisen der Kleinbahn AG. Frankfurt—Königstein, mit der Schleppenderlokomotive 50 685 und einem historischen Zug geplant: am Samstag, dem



Bild 1: Die 50 685 mit ihrem historischen Zug am 6.4.1980.
Foto: Mühleisen



Bild 2: Die V 36 406 auf der Frankfurter Hafenbahn.

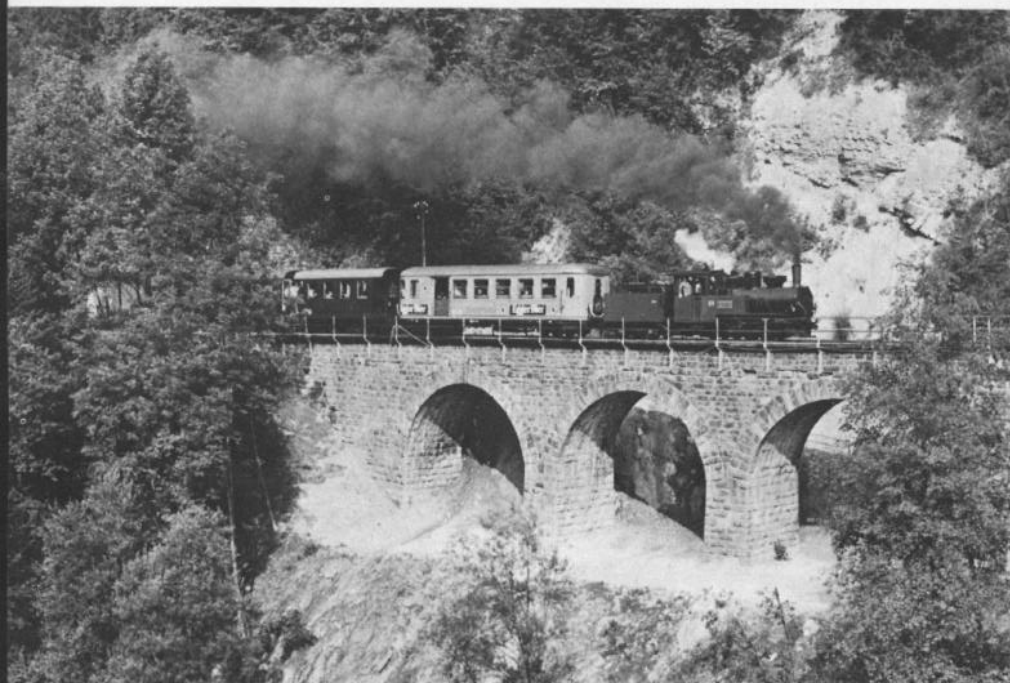


Bild 3: Die Bregenzerwaldbahn. Wegen dieser Brücke wurde der Schienenverkehr eingestellt.

Foto: August Zopf

Bild 4: Die »Berg« (bayerische D VI) des DGEG im Bahnhof Wiesloch-Walldorf mit ihrem Sonderzug. Die Maschine ist wieder mustergültig hergerichtet.

Foto: DGEG



23.8., auf der Strecke Frankfurt-Höchst—Königstein und am Samstag/Sonntag, 30./31.8., auf dem Abschnitt Kelkheim—Königstein. Fahrpläne erhalten Sie bei: Historische Eisenbahn Frankfurt e. V. (HE), Eschborner Landstr. 140, 6000 Ffm 90.

Die HE konnte mittlerweile auch von der DB einen Gesellschaftswagen erwerben. Es handelt sich um den ex WGYg (e) mit der DB-Nr. 405 152 (umgebaut aus C4i-36-74309) des Bw Köln-Deutzerfeld, einen ehemaligen Schnellzugwagen der Bauart 1935. Der Wagen besitzt Drehgestelle der Bauart Görlitz und eignet sich infolge seiner Innenausstattung bestens für Tanzveranstaltungen. Das Fahrzeug wird auf der Fahrt von Frankfurt nach Königstein eingesetzt. Da der Wagen im Herbst gegen einen WG ausgetauscht werden soll, empfiehlt es sich, der HE und dem Fahrzeug in nächster Zeit einen Besuch abzustatten.

Die HE verfügt zudem über eine V 36, die von der Interessengemeinschaft V 36 406 gekauft wurde. Diese Lokomotive wurde dem Verein zum Einsatz auf der Strecke der Städtischen Hafenbahn Frankfurt zur Verfügung gestellt. Sie entstammt einer Nachbauserie von 18 Stück, die aufgrund des Mangels an Fahrzeugen zu Beginn der fünfziger Jahre beschafft wurde. Sie wurde von der Maschinenbau-Kiel AG mit der Fabrik-Nr. 360015 am 25. April 1950 an die Deutsche Bundesbahn geliefert.

Bregenzerwaldbahn

Von der Eurovapor wurden laufend romantische Dampfzugfahrten auf der Bregenzerwaldbahn durchgeführt. Leider wurde die Brücke über die Rotach bei Kilometer 12 im April durch Hochwasser beschädigt. Infolgedessen sah sich das Österreichische Bundesministerium für Verkehr genötigt, jeglichen Zugverkehr auf dieser Strecke einzustellen.

Man sah hierin auch eine Probe in bezug auf die schon längere Zeit im Gespräch befindliche Stilllegung der Bahn. Wahrscheinlich ist es nur einem Proteststurm seitens der betroffenen Bevölkerung, der Presse und der zuständigen Politiker zu verdanken, daß die Brücke repariert wurde und der Verkehr seit dem 16. Juni 1980 wieder läuft. Seit der Wiederaufnahme des Zugverkehrs fahren auch erneut die beliebten Eurovapor-Dampfbahnzüge fahrplanmäßig. Die Bregenzerwaldbahn führt auf 19 km Länge durch eine wildromantische naturbelassene Schluchtlandschaft, in der es nicht einmal einen durchgehenden Fußweg gibt. Unser Mitarbeiter C. Asmus hat bereits in einem früheren Journal ausführlich über diese Bahn berichtet. Es wäre wirklich sehr schade, wenn diese Strecke nicht erhalten bliebe. Die Dampfzüge verkehren heuer wieder jeden Sonntag bis zum 12. Oktober, jeden Dienstag bis 30. September und im Juli/August zusätzlich mittwochs und donnerstags sowie an Samstagen jeweils um 9.45 Uhr ab Bregenz (Sommerzeit). Besonders interessante Fahrten werden vom 15. bis 17. August (Mariae-Himmelfahrt) für Eisenbahnfreunde durchgeführt. Allerdings sieht sich die Eurovapor gezwungen, den Fahrpreis um 10,— öS zu erhöhen. Ausführliche Planbroschüren sind gegen Rückporto erhältlich bei Eurovapor, Postfach, A-6901 Bregenz.

Ybbstalbahn

Auch auf dieser Strecke finden, von der Eurovapor zusammen mit dem Club 598 (Verein der Freunde der Ybbstalbahn) durchgeführt, am

13. und 14. September 1980 wieder Sonderfahrten statt. Wir haben bereits im Eisenbahn-Journal Nr. 1/80 einen umfangreichen Farbbericht über die Lokomotive des Club 598 und die Ybbstalbahn veröffentlicht.

Es ist sehr zu begrüßen, das die Eurovapor, eine sogenannte »Fotodampfsonderfahrt« auf dieser landschaftlich herrlichen Bahn ermöglicht.

Die Zuggarntur besteht aus der Dampflokomotive 598.02, drei zweiachsigen Personenwagen, einem Dienstwagen und teilweise Güterwagen bzw. Barwagen. Am Samstag, dem 13. September, verkehrt der Zug von Waidhofen (Abfahrt 9.50 Uhr) nach Lunz am See, am Sonntag, 14. September, von Lunz am See (Abfahrt 7.30 Uhr) nach Kienberg-Gaming und zurück (Abfahrt 9.35 Uhr) nach Waidhofen, wo der Zug gegen 16.50 Uhr ankommt. Unterwegs sind über 50 Fotohalte und Scheinanfahrten vorgesehen.

Interessenten wenden sich auch hier wiederum an: Eurovapor, Postfach, A-6901 Bregenz. Fahrkosten: beide Tage, ganze Strecke 490,- öS (ca. DM 70,-), Samstag 290,- öS, Sonntag 390,- öS, nur die Strecke Kienberg-Lunz 190,- öS. Die Anmeldung kann durch Überweisung des Betrages auf jedem Postamt erfolgen. Postsparkassen-Konto Wien, Nr. 1608.834 lautend auf Eurovapor, Zürich.

Dampf in den Niederlanden

Aufgrund unseres Artikels im Journal 1/80 über die Baureihe 23 hat uns Herr A.M.J. Hermanns aus Hilversum folgende Hinweise gegeben: Nicht nur bei der VSM (Veluwsche Stoomtrein Maatschappij) gibt es eine 23, sondern auch bei der SSM (Stoom Stichting Nederland, was soviel heißt wie Dampfbahn-Stiftung).

Ferner sind noch folgende Bundesbahn-Dampflokomotiven in den Niederlanden erhalten: bei der VSM eine BR 64 und eine BR 80, bei der SSM eine BR 01 und eine BR 50. Last not least steht bei einem Schrotthändler in Appeldorn auch noch eine 44er, die aber leider nicht mehr fahrbereit ist. Sicher dürften diese Angaben für unsere Eisenbahnfreunde interessant sein.

Die »Berg« fährt wieder

Am 31. Mai war es soweit: Die bayerische Lokalbahnlok der Reihe DVI mit dem Namen »Berg« war wieder einsatzbereit. Die Lokomotive gehört der DGEG und wurde nach erfolgter Hauptuntersuchung am 31. Mai und 1. Juni vor einem historischen Zug auf der Strecke der SWEG von Wiesloch-Walldorf nach Waldangelloch eingesetzt. Zwei Fahrten mit der »Berg« nach Waldangelloch waren vorgesehen. Infolge eines technischen Defekts, der erst am nächsten Morgen behoben werden konnte, mußte die zweite Fahrt von der SWEG-Diesellok übernommen werden. Dies war der letzte Zug, der zwischen Wiesloch-Stadt und Waldangelloch verkehrte. Am nächsten Morgen bereits wurde die Strecke stillgelegt. Wegen des großen Interesses bei Eisenbahnfreunden und Bevölkerung sind vom Veranstalter (DGEG) im August und September weitere Fahrten geplant, und zwar wie folgt: Pendelfahrten von Wiesloch-Stadt nach Wiesloch-Walldorf am 3.8., 17.8., 31.8. und 7.9.1980.



Bild 5 und 6: Hier kommen die beiden unterschiedlichen Luftentfeuchtergeräte bei der Krauss-Maffei-Club-Anlage zum Einsatz. Herr Hans Eberl, der gerade mit dem Stadtaufbau beschäftigt ist, ist ein spezieller Freund unseres Herrn Merker und quasi Mitbegründer der Firma M + F (siehe auch Journal 1/75).

Werkfoto: Barth + Stöcklein



Anlagen-Feind Nässe

Der größte Feind von Modelleisenbahnanlagen im Keller oder in Speicherräumen dürfte die hohe Luftfeuchtigkeit sein. Das dadurch entstehende Kondenswasser, das sich speziell in den Sommermonaten bildet, macht das Modellbahnhobby enorm teuer. Die warme und feuchte Luft, besonders nach Regen oder Gewittern, fällt speziell in die Kellerräume, kühlt dort ab, und die Feuchtigkeit kondensiert an den kalten Flächen. Alles was kalt ist, beginnt zu schwitzen, so z.B. Rohrleitungen, kalte Kellerwände, Steinfußböden und alle Metallteile. Hierzu gehört vor allem auch das Schienenmaterial, von den Fahrzeugen ganz zu schweigen. Kontaktschwierigkeiten mehrer sich. Korrosion und Rost sind die Folgen. Selbst die Modelllandschaft wird nicht ver-

schont, denn Schimmelbildung ist sehr häufig zu beobachten.

Man muß etwas gegen die Luftfeuchtigkeit tun. Hier bietet die Firma **Barth + Stöcklein GmbH** aus München Entsprechendes an: einen modernen elektrischen Luftentfeuchter. Dieser ist steckerfertig für 220 V und wird frei im Raum, dort wo er nicht stört, aufgestellt. Das Arbeitsprinzip ist das folgende: Ansaugen der zu feuchten Raumluft, diese unterkühlen, Wasser herauskondensieren, die getrocknete Luft wieder auf Raumtemperatur bringen und in den Raum abblasen. Das aufgefangene Wasser wird in einem Behälter gesammelt oder direkt in einen Gully geleitet. Betriebskosten je nach Raumgröße 0,50 - 1,50 DM pro Tag.

Die Redaktion



Bild 1: Dies ist zwar eine andere »Karwendel-Garnitur«, sie zeigt jedoch gut das Farbschema. Die Aufnahme entstand in den dreißiger Jahren in Seefeld.

Foto: DB/Sammlung HJO

Der »Karwendel Wagen« 29 - 13 020 bleibt erhalten

Die Vorarbeiten zum Taschenbuch »Deutsche Reisezugwagen« — erschienen in der Franckh'schen Verlagshandlung Stuttgart — verlangten umfangreiche Recherchen und viele Besuche in verschiedenen Ausbesserungswerken.

Eine große Zahl der vorhandenen Daten aus älteren Merkbüchern war fehlerhaft und mußte beim Vergleich mit den Anschriften an den noch vorhandenen Wagen der einzelnen Gattungen berichtigt werden.

Bei einem dieser Besuche im AW Stuttgart-Bad Cannstatt sollten einige Einzelstücke besichtigt und fotografiert werden, die dort gerade zur fälligen Untersuchung weilten. Einer dieser Wagen mit der Nummer 29-13 020 war das einzige Exemplar der Gattung **Bye 654**.

Der Blick in die Datenkarte des Fahrzeuges ließ nur erkennen, daß der Wagen früher einmal die Nummer 72 044 und die Gattungsbezeichnung B 4ywe-29 getragen hatte.

Weitere Nachforschungen führten dann zur Ermittlung des Herstellers MAN und des Lieferjahres 1930. Schließlich war noch herauszufinden, daß dieser zuletzt in Freilassing beheimatete Wagen früher einmal als C 40-bay 29 registriert war.

Endlich kam nun etwas Licht in die Vergangenheit dieses Einzelgängers; es handelte sich um einen Wagen der »Karwendel-Bauart«. Zusammen mit sechs weiteren Wagen derselben Bauart und mit fünf Fahrzeugen der 2.Klasse war der Wagen im Jahr 1930 für den Einsatz im »Karwendel-Expreß« in Dienst ge-

stellt worden. Jene Wagen des zwischen München und Mittenwald verkehrenden Zuges hatten ursprünglich einen Anstrich in Blau/Creme mit goldenen Zierstreifen erhalten.

Um den Reisenden einen möglichst guten Ausblick zu ermöglichen, wurden die Sitze an den Fenstern angeordnet, so daß sich ein Mittelgang ergab. Die genieteten Ganzstahlwagen mit Faltenbalgübergängen — die noch vorhanden sind — liefen zunächst mit bayerischen Drehgestellen, die später gegen Drehgestelle der Bauart Görlitz III leicht getauscht wurden.

Jetzt ist dieser Wagen in den Besitz der Historischen Eisenbahn Frankfurt e.V. gelangt und soll dort in absehbarer Zukunft wieder seinen alten Anstrich erhalten.

HO

Bild 2: Das ist er, der 29-13 020 der Gattung Bye 654.

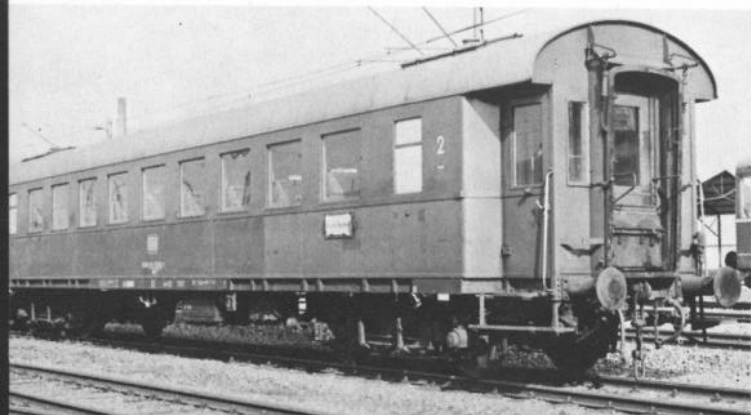


Bild 3: Das Anschriftenfeld des Wagens mit allen wichtigen Daten.

Foto: HJO



BÜCHERECKE

Die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen

In der Serie der Bände über die verschiedenen deutschen Länderbahnen erschien nun das Werk über die Bahnen Württembergs. Kurz und dennoch informativ wird die geschichtliche Entwicklung geschildert. An den Textteil schließen sich ein lückenloses Verzeichnis der Triebfahrzeuge und Tabellen mit den technischen Daten vieler Lokomotiven und Wagen an.

Sehr gut ist die Auswahl der zahlreichen Typenzeichnungen nach Originalunterlagen, unter denen sich einige echte Raritäten befinden, so z.B. Skizzen von Dampf- und Motorwagen.

Im Tafelteil mit insgesamt 93 Fotos finden sich, neben bereits bekannten Verkaufnahmen der Maschinenfabrik Esslingen, auch mehrere bislang unveröffentlichte Bilder.

Hans Kobschätzky: Die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. 112 Seiten mit 93 Fotos und 67 Typenzeichnungen. Preis 26,— DM. Franckh'sche Verlagshandlung, 7000 Stuttgart

Europa-Kursbuch für Eisenbahnfreunde

Für alle Freunde von Museumsbahnen erschien nun bereits im zweiten Jahr ein Kursbuch mit allen wesentlichen Angaben zu den Betriebstagen und zu den Abfahrtszeiten. Dieses kleine Nachschlagewerk ist der richtige Reisebegleiter für Eisenbahnfreunde.

H.Schweers/H.Wall: Europa-Kursbuch für Eisenbahnfreunde. Preis: 12,— DM. Verlag Schweers + Wall, 5100 Aachen

Die Württembergischen Staatseisenbahnen

Einige Jahre schon war es vergriffen, das bislang ausführlichste Werk über die Geschichte der Württembergischen Staatseisenbahnen. Jetzt liegt der Band mit den sehr umfangreichen Text-, Tabellen- und Skizzentellen in einer etwas überarbeiteten und verbesserten zweiten Auflage bei unverändertem Umfang vor. Der Interessent erfährt alles Wissenswerte über die geschichtliche Entwicklung, die Streckeneröffnungen und den organisatorischen Aufbau der KWStE. Eine Auswahl von Fotos und ein recht umfangreicher Abschnitt mit sorgfältig gefertigten Typenzeichnungen runden das Werk ab, das als stattlicher Band in guter Ausführung angeboten wird.

Albert Mühl/Kurt Seidel: Die Württembergischen Staatseisenbahnen. 340 Seiten mit 87 Fotos, 20 Tabellen und 106 Fahrzeugskizzen. Preis: 68,— DM, ab 1.10.1980 88,— DM. Konrad Theiss Verlag GmbH, 7000 Stuttgart 1

Konstruktionspläne für Lokomotiven

Bereits vor einiger Zeit gingen bei uns die Reproduktionen der Original-Konstruktionspläne von drei verschiedenen Lokomotivbaureihen ein. Dargestellt sind die Mallet-Tenderlok G 2 x 2/2 der Bahn Landquart—Davos, die Gattung II d der Badischen Staatsbahnen und die BR 80 der Deutschen Reichsbahn. Diese erstklassigen Drucke zeigen nicht nur Ansichten, sondern auch Quer- und Längsschnitte mit allen Einzelheiten. Unterlagen in dieser Qualität und Ausführlichkeit waren bislang nicht zu erhalten.

Konstruktionspläne für Lokomotiven. Ansichten und Schnitte von drei Lokomotivbaureihen. Preis: 48,— DM. Verlag Georg D.W. Callwey, 8000 München 80

Hauptkatalog 1980 von Arnold

Im Format DIN A 4 gehalten und 74 Seiten stark ist der neue soeben erschienene große Katalog von Arnold, der alles Wissenswerte über das gesamte Angebot dieses Herstellers von Modellbahnen und Zubehör der Baugröße N vermittelt. Der Katalog ist sehr gut gestaltet, sauber gedruckt und mit vielen guten Fotos versehen.

Faller-Katalog 1980

Mit 118 Seiten und über 400 Artikeln ist der Faller-Katalog 80 der umfangreichste, seit es Faller-Kataloge gibt — und das sind immerhin schon über 30 Jahre.

Zunächst wird dem Bastler ein Überblick über die wichtigsten Stationen beim Entstehen eines Modells gegeben. Zwischendurch wird das Artikelangebot immer wieder durch Tips, Ausschnitte von schönen Anlagen und Literaturhinweise aufgelockert. Neben den großen Zubehörprogrammen für HO und N findet jetzt auch der Z-Spur-Liebhaber im Faller-Katalog Neuheiten in seiner Baugröße.

Die Fahrzeuge der Selfkantbahn

Von Gillrath nach Schierwaldenrath führt die meterspurige Schmalspurbahn, auf der die Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e.V. einen Museumsbetrieb unterhält. Die kleine Broschüre beschreibt diese Bahn und stellt in guten Fotos und informativen Beschreibungen die dort vorhandenen Fahrzeuge vor. Von allen beschriebenen Fahrzeugtypen sind außerdem auch noch Typenskizzen im Maßstab 1:150 enthalten.

Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr: Die Fahrzeuge der Selfkantbahn. 48 Seiten mit 42 Fotos, davon 10 in Farbe. Preis: 7,50 DM. Verlag Schweers + Wall, 5100 Aachen

Straßenbahn-Magazin und Lok-Magazin mit neuen Herausgebern

Das Straßenbahn-Magazin aus der Stuttgarter Franckh'schen Verlagshandlung wird jetzt von drei Herausgebern betreut, um der wachsenden Materialfülle besser gerecht zu werden: von Konrad Hierl, Martin Pabst (Bruder des bisherigen Herausgebers) und Dr. Herbert Sommerfeld, alle selbst der Straßenbahn zugehörig und Autoren von Veröffentlichungen über dieses Gebiet.

STRASSENBAHN MAGAZIN



Berichte und Bilder
aus Vergangenheit
und Gegenwart

Das ebenfalls von der Franckh'schen Verlagshandlung verlegte Lok-Magazin hat auch einen neuen Herausgeber: Alfred B. Gottwaldt, den bekannten Eisenbahn-Spezialisten und Franckh-Autor für Eisenbahnliteratur, so z.B. der »Geschichte der deutschen Einheitslokomotiven« und »100 Jahre deutsche Elektrolokomotiven«. Das Lok-Magazin — Eisenbahn gestern, heute, morgen — gibt es seit 1962.

LOK MAGAZIN

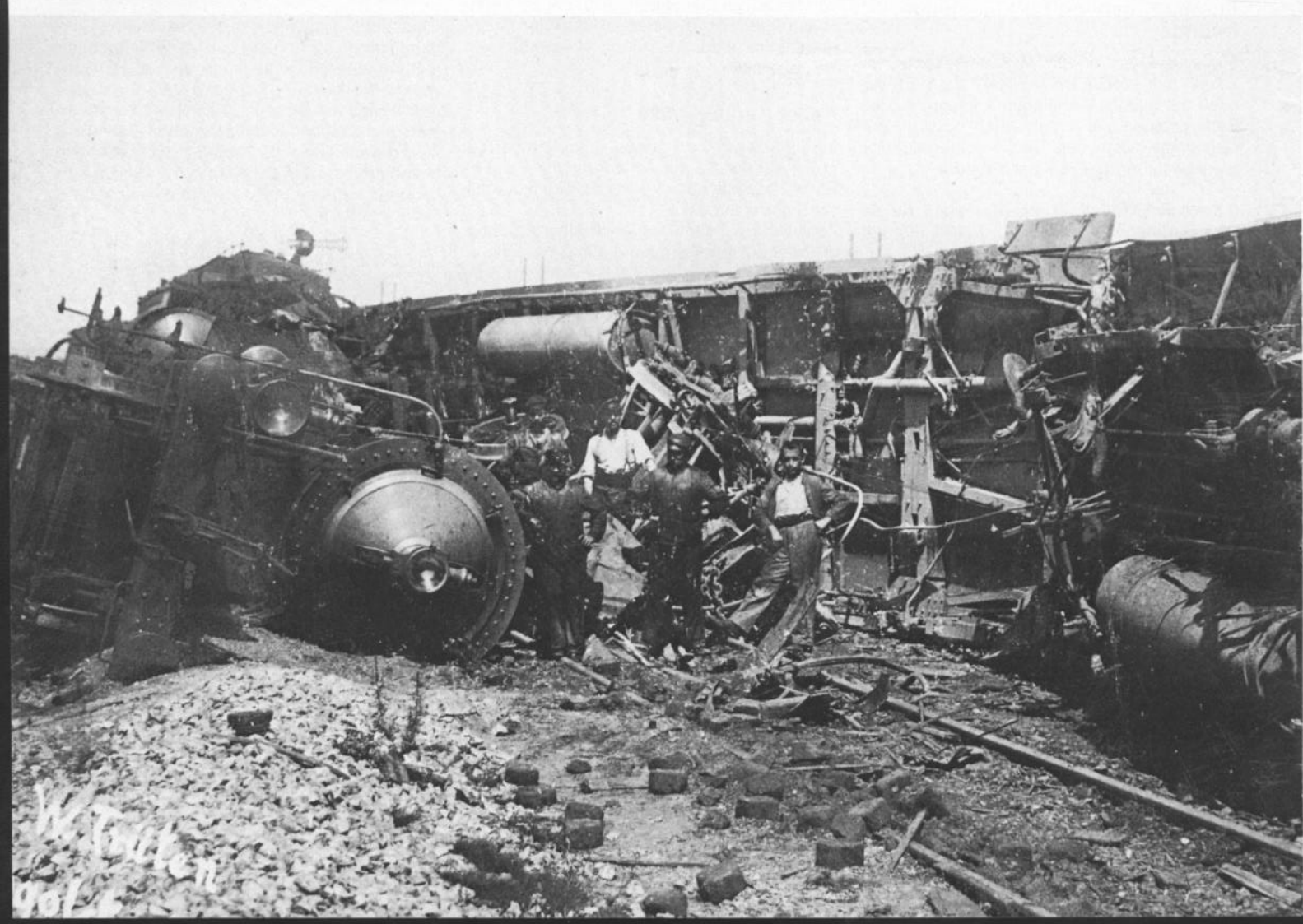
Eisenbahn - gestern, heute, morgen

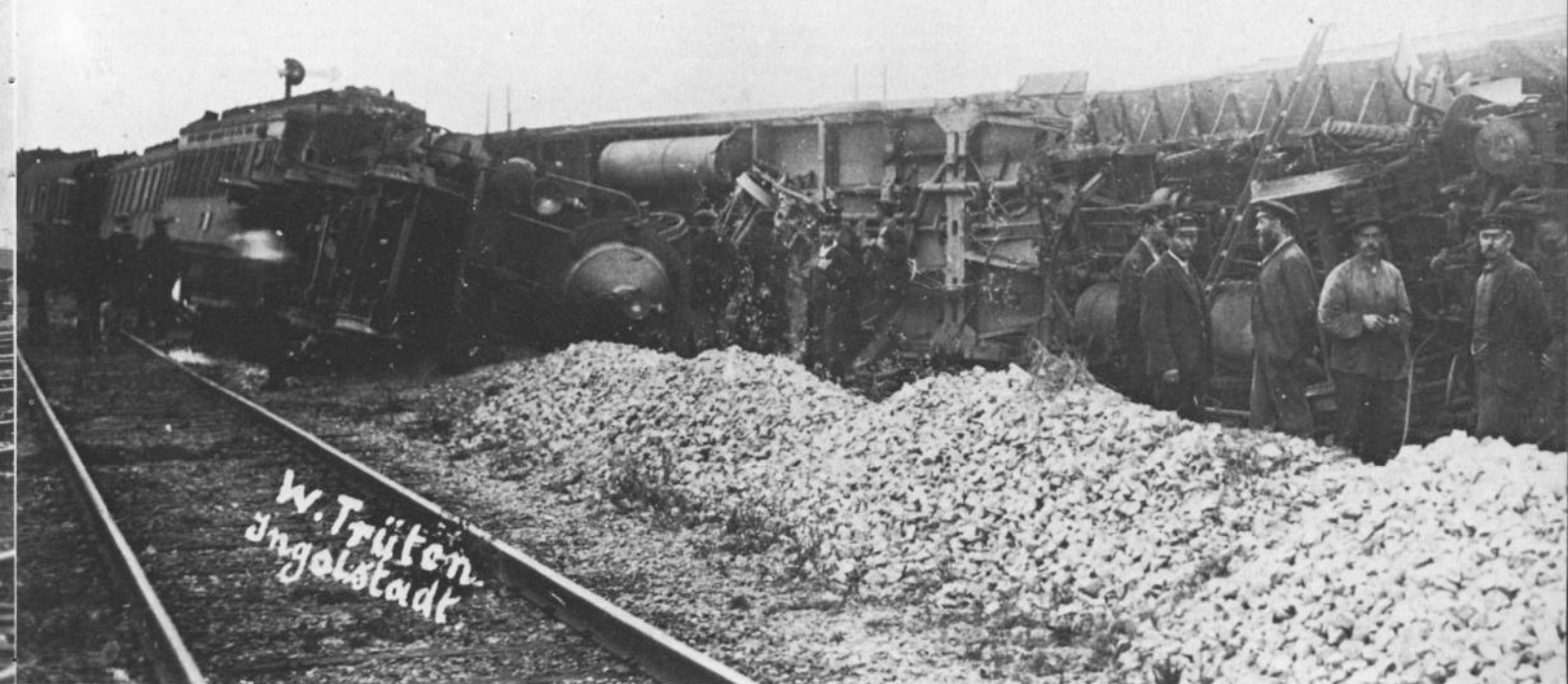


Dokumentation: »Bahnpostwagen
in Bayern und Württemberg«

Die neuen Herausgeber versprechen sich für das zweite Jahrzehnt der Zeitschrift interessante Aufgaben. Im Mai 1970 erschien die erste Ausgabe des Straßenbahn-Magazins. Bald mußte von halbjährlichem auf vierteljährliches Erscheinen umgestellt werden. Bis heute haben sich die »Berichte und Bilder aus Vergangenheit und Gegenwart« aus der Welt der Straßenbahn treue Leser und einen festen Mitarbeiterstamm erhalten.

Die Redaktion





Alle Bilder: Stadtarchiv Ingolstadt

Ingolstädter Eisenbahnunglück von 1905

Der 4. August 1905 war ein schwarzer Tag in der Geschichte der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn.

An diesem Tag entgleiste der von der S 3/5 N Nr. 3522 (spätere BR 17 411) geführte D 94 Köln—München gegen 23 Uhr im Lokalbahn- hof Ingolstadt (heute Bf Ingolstadt-Nord) mit allen Achsen. Einem furchtbaren Krachen folgte wenige Augenblicke später ein Feuer, das aus dem Kessel der Lokomotive schlug und die Szenerie gespenstisch erhellte. Außerdem entwichen riesige Mengen Dampf.

Die Lokomotive des Unglückszuges war nach links umgestürzt. Die Wucht des auf die Lok nachdrückenden Zuges war so groß gewesen, daß der Tender an der Maschine vorbei etwa 40 m seitwärts geschleudert worden war. Der nachfolgende Gepäckwagen war wie eine Zündholzschatel zusammengeschoben, der Speisewagen direkt an die Maschine gedrückt worden, und der ihm folgende Personenwagen lag auf der Seite. Die übrigen Personenwagen waren ebenfalls demoliert; ihre Achsen hatten sich tief in den Schotter eingegraben. Einen schauerlichen Anblick gewährte der Führer- stand der Lokomotive, hieß es in den »Ingol- städter Heimatblättern.« Die gesamte Montie- rung zur Handhabung und Führung der Ma- schine war vollständig zerdrückt. Durch die auf die Lok aufgestoßenen Wagen wurden der Lokomotivführer Knörnschild und der Heizer Riedl gegen den Kessel gequetscht und sofort getötet.

Johann Knörnschild war Lokführer I. Klasse (heute Oberlokführer) gewesen; er hatte von 1878 bis 1892 der Betriebswerkstätte Ingol- stadt angehört und war dann unter Beförde- rung zum Lokomotivführer I. Klasse zur Be- triebswerkstätte I in München versetzt wor- den. Der Heizer Michael Riedl fuhr schon sie- ben Jahre zusammen mit Lokführer Knörn- schild.

Außer den beiden Toten gab es bei dem Un- glück noch 20 verletzte Reisende, darunter drei Schwerverletzte.

Wie hatte dieses Unglück geschehen können? Der D 94 hatte in der Übergangsstation Aschaffenburg bereits eine Verspätung von 42 Minuten gehabt. Diese erhöhte sich auf der bayerischen Strecke infolge umfangreicher Gepäckumladung, Beistellung von Verstär- kungswagen ab Würzburg sowie Überbela- stung des Zuges bis Ansbach auf 58 Minuten. In Eichstätt Bahnhof sollte der D 94 planmä- ßig den Stückgüterzug 1702 überholen. Die Verspätung gab aber Anlaß dazu, den Stück- güterzug bis Ingolstadt vorausfahren zu las- sen.

In Ingolstadt Lokalbahn- hof ließ man den Stückgüterzug in das gerade Durchgangsgleis (Gleis 1) einfahren, um am Güterschuppen die Verladegeschäfte erledigen zu können. Man glaubte, diese in der zur Verfügung stehenden Zeit abschließen zu können. Allerdings dauerte das Verladegeschäft dann länger. Der mit 100 km/h fahrende D 94 mußte deshalb durch

das nach links abweichende Überholgleis (Gleis 2) geleitet werden. In das Überholgleis durfte wegen der Weichenkrümmung aber nur mit 45 km/h eingefahren werden, wozu am Ein- fahrtssignalmast in halber Masthöhe ein grü- nes Licht (Langsamfahrstelle) erschien.

Dieses Signal war vom zuständigen Fahr- dienstleiter auch gegeben worden. Jedoch war die grüne Glasscheibe aus unbekannter Ursache zertrümmert, so daß dem Lokomotiv- führer des Unglückszuges weißes Licht entge- genstrahlte und er annahm, daß sein Zug durch das erste Gleis geleitet würde, wobei er berechtigt war, den Bahnhof mit voller Ge- schwindigkeit zu durchfahren.

Bei der Vorbeifahrt am Hauptsignal oder aber, was wahrscheinlicher ist, beim Einfahren in die Weichenkrümmung muß dem Lokführer bewußt worden sein, daß ihm eigentlich Langsamfahrt vorgeschrieben war. Durch eine Notbremsung hatte er nämlich noch versucht, die Geschwindigkeit zu verringern. Nachträg- lich konnte dank des auf der Maschine ange- brachten Geschwindigkeitsmessers festge- stellt werden, daß der D 94 mit 90 km/h in die Weichenkrümmung eingefahren und darauf- hin entgleist war.

Die Unglücksmaschine wurde wieder aufge- baut und kam als 17 411 zur DR. Nach dem Er- sten Weltkrieg war sie bis zu ihrer Ausmuster- ung 1936 beim Bw Augsburg beheimatet.

L. Bergsteiner

MINI-MARKT MINI-MARKT

Suche RÖWA 1041 (T 3), Fleischmann 1315 (T 3), Karl Derlich jr., Seldmayrstr. 33/II, 8000 München 19.

Suche Miba Hefte 2,9/51 (evtl. Tausch ab 1/48), Kataloge-Film 53, Trix 52 u. früher. Alte HO-Film- und Trix-Loks, auch defekt. Preisangebote erbittet H. Pfaff, Forststr. 9, 744 Nürtingen.

Suche: M + F-Journal 6/75, 2 + 3/76, ME 1—6. EK 1—33, 35, 39, 40, 41. Angebote bitte an: J. Janikowski, Bahnhofstr. 98, 8082 Grafrath.

Verkaufe geg. Gebot M + F-Bausatz für Märklin S 3/6 2554/68 + 014 30, baue jeden Bausatz, Suder, Hurtenstr. 8 A, 8131 Friedling.

Verkaufe M + F Fertigmodelle BR 18.1, 59 und 75.0 gegen Gebot. Suche Spur 0 und Lokschilder. Peter Knoll, Bergstr. 25, 7968 Saulgau, Tel. 07581/6226.

Suche M + F-Bausätze Bay. Länderbahnwaggons Nr. 254 + 257. Angebote an: Joseph Gr. Stüve, Modermannstr. 60, 2313 GS Leiden/Niederlande.

Suche Fotos von BR 50 mit Wannentender u. offenem Führerhaus, Spez. von 50 2924, Angebote an: J. Spreng, Gellertstr. 67, 7100 Heilbronn.

Verkaufe Zeitschriften, Conrad Gleis, Info. Freiumschlag, BR 18 HAMO DM 105,—, BR 38 HAMO DM 95,—, W. Schreiber, Volksdorfer Weg 93 F, 2000 Hamburg 65.

Verkaufe ROCO mit RP 25 Radsatz. geg. nur 10% Aufpreis., Inf. geg. Freiumschlag, G. Gottschlich, Millicherstr. 23, 5142 Hückelhoven, Tel. 02433/60008.

Verk. gegen Gebot BR 56 (Berl. TT) (orig. verpackt) Karl-Heinz Büge, Löllmannshof 22 b, 4800 Bielefeld 1, Tel. 0521/205269.

Suche Miba-Reporte, Eisenbahn-Modellbaubücher und andere Bastelliteratur. Josef Muschak, Heldenberger Str. 3, 6369 Nidderau-Windecken.

Verkaufe Trix-Eisenbahn (4 Loks, Schienen, Wagen) Neupr. DM 1.700,—, Preis VB. M. Fiedler, 3428 Duderstadt 24, Tel. 05527/3345.

Verkaufe Eisenbahnliteratur und Modellbahnartikel HO/HOe. Listen geg. Freiumschlag von Walter Listl, Orleansstr. 45, 8000 München 80.

Gegen Höchstgebot T 3 Tr. Expr. 2214 neu (in versiegelter Verp.). Angebote an: R. Goudemont, Tel. 003145/256905. Montgomery Str. 14, Brunssum/Holland.

Modellbahnfreunde! Suche für Sammlung Lokschilder aller Art. Beste Bezahlung, W. D. Wünsch, Schönbergstr. 49, 7000 Stuttgart 70, Tel. 0711/471647.

Suche Miba-Einzelhefte 1948—1963 evtl. Tausch gegen neuere Miba ab 1964 oder EM/ME Liste anfordern. Josef Muschak, Heldenberger Str. 3, 6369 Nidderau-Windecken.

Verkaufe Märklin M-Gleise + Personenwagen + Innenbeleuchtung. Peter Beisemann, 4300 Essen 15, Priemhauser Weg 6, Tel. 0201/482153.

Modellbahner aus der DDR sucht Brief- und Tauschpartner. Kontakt über: Michael Neubert, Schiffbeker Weg 158, 2000 Hamburg 74.

Verkaufe HO-Fahrzeuge 2 L =, ca. 30 Loks, 250 Wagen, Gleise, Zubehör, Bücher, Zeitschriften. Liste von Stark, Berliner Str. 7, 2301 Ralsdorf.

Tausche FL-65, neuw. — suche Ortsw. VT-11, neuwert., Verk./Tausch HO-Lok, Liste 40 pf., Krapp, Rostocker Str. 46, 8500 Nürnberg, Tel. 0911/341427 ab 19 Uhr.

Wer dreht, gegen Bezahlung, Spurkränze auf RP-25 ab. Axel Präckelt, Vosskamp 22, 4270 Dorsten 1.

Suche: Zeuke-Herr-Horn-Fahrzeuge, Zuba und Intermodell-HOe-Modelle, Club 760 VL 11/16, M + F-HOe und MMT-Fahrzeuge. Volker Segel, Kaiserstr. 69, 4100 Du-Rheinhausen, Tel. 02135/4679.

Suche »Mechanikus«, »Populäre Mechanik« + »Möwe«-Hefte evtl. Tausch gegen Miba ab 1964 oder EM/ME Liste Anf., Josef Muschak, Heldenberger Str. 3, 6369 Nidderau-Windecken.

Trix Expreß Sammlung nur komplett zu verk. 14 Loks, 42 Wagen, Gleismat.liste geg. Freiumschlag, D. Kessler, Oberförhringer Str. 24, 8000 München 81.

Suche Rokal Kataloge 1948 bis 1955, Herbert Wagner, Zibardenweg 11, 7071 Zimmerbach.

Verkaufe Flm. 4369, 5061, 5062, 2 Stck. 5091, 5120, 5121, Tender von 4170, 4400. M. Fritz, Maurerstr. 5, 5650 Solingen 1.

Suche erhabene TEE-Frontbeschriftung für Ortwein VT 11.5 H. Althoff, Rembrandstr. 5, 4540 Lengerich.

Verkaufe fabrikneue Rōwa Bayrisch. EG 5 braun DM 250,— 1401 Suche Hruska BR 84 gut erhalten. G. Menzendorff, Brückenstr. 60, 6000 Frankfurt.

Verkaufe gegen Gebot Miba m. Einbanddeckel nicht gebunden. Jahrg. 70—79 u. Nr. 5 + 6/56 Eisenbahn-Magazin m. Sammelmap. 71—79 u. 10/70, Tel. 030/3358338.

100 Loks, 200 Wagen N, alle Hersteller, orig.verp. 30% Nachl. oder Tausch gegen Bausätze M + F, Bemmo, Günther oder HO, Serienmodelle. G. Saar, Thomasstr. 4, 6380 Homburg.

Wer besitzt Farbfoto BR 59? Wer hat Aufnahmen der würt. K. aus Ungarn und Jugoslawien. Suche M + F 6/75. Werner Willhaus, Horuissenweg 100, 7000 Stuttgart 40.

Wer verkauft M + F-Bausatz evtl. Fertigmodell DE 2500? Angebot an: Bernd Kersten, Dortmunder Str. 115, 4350 Recklinghausen.

Suche Videoaufnahme TF 1/RTBF Serie les Grands Trains: Telle Orient-Expreß/Trains de France. G. L. Cooke Amerbos 302 NL-1025 ZV Amsterdam.

Suche Fotos vom BW Guben sowie Lok BR 52 Raum — RBD Cottbus an Günther Bacher, 5630 Remscheid, Untertalstr. 8.

Verkaufe gegen Gebot BR 42, BR 18, Adler 79, v. Trix-Intern. FL 4110 zu DM 70,—, Rōwa BR 216 DM 100,—, Ortwein VT 11.5 t-tlg. gg. Gebot. Chiffre Nr. EJ 1011/4/80.

Jegliche Art von Märklin-Loks und Güter- u. Personenwagen, Kataloge u. Zubehör älteren Ursprungs. Bitte um Zustand u. Preisvorst. Uwe Bodnar, Weidenstr. 1, 3012 Langenhagen 8.

Suche M + F-Journal: 76/3, 75/2 3 4 6, Klaus Schmitt, Am Hang 6, 8045 Ismaning.

Suche dringend Superzurüstsatz für M + F Helene (NO 407 10). Tausche M + F Baus. T 16 gegen Baus. T 14¹ Super, H. Schaay, Diersteinerstr. 7, 6254 Elz.

Suche ZEUGE/EGGER HOe/m Rollmaterial, Wiking-Autos u. a. mit Werbebeschriftung, auch defekt. E. Nolte, Im Gefälle 11, 3550 Marburg, Tel. 67907.

Märklin-Anlage, 3 Etagen je 6 m², 9 Züge autom. oder manuell zu verkaufen. DM 20.000,—. Eugen Opferkuch, Hauptstr. 168, 7343 Kuchen.

Verkaufe SW-Fotos u. Negative von amerik. Dampf-loks 1937—1950. Liste gegen Freiumschlag anfordern. Alfons Neuhaus, Karl-Frim-Str. 3, A 2500 Baden, Tel. 02252/414882.



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



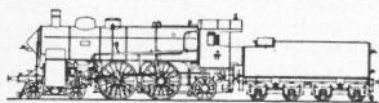


Ihr Modellbahn-Spezialist

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

Friedrich Seibert

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



Modellbahnkiste

Neuware:

An- + Verkauf 30–50 %
unter Neupreis

Ihr Vorteil: Günstige Reparaturen, Garantie, viele Sonderangebote.

2 HH 63, Wellingsbütteler Landstr. 1
Tel. (040) 59 50 57

2000 Norderstedt, Am Tarpenufer 6
Tel. (0 40) 5 27 04 94

2 HH 76, Imstedt 31
Tel. (0 40) 2 20 64 28

2300 Kiel 1, Schülperbaum 2
Tel. (04 31) 9 49 71

Spielzeug-Zentrale am Berliner Tor

Das Fachgeschäft

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

Sören Sörensen

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

Spezialgeschäft für Modelleisenbahnen und Zubehör - Werkstatt

Linden
Modellbahn Bw

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



Modellbahn - BÖRGERS

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

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

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

STEIN

Spezialgeschäft

DÜSSELDORF

Grabenstraße 7 · Tel. 36 93 58

HINRICH FAHRENKRUG

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

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

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

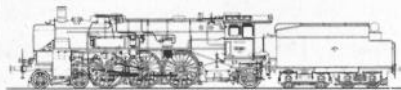
MODELLBAHNSTÜBCHEN

Eines der führenden Fachgeschäfte in Südwestdeutschland, auf ca. 80 m² nur Modelleisenbahnen lagern.

Unsere Spezialitäten: Länderbahnloks, Tarnausführungen, Flakwagen, Farbvarianten, gealterte Modelle, Fotograferanstrich, die Goldenen.

Wir bauen, lackieren und liefern Ihnen die gewünschten Modelle.
Fordern Sie unsere vielseitigen Informationsschriften an!

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



Modellbahnstation

Neuware

An- + Verkauf 30–50 %
unter Neupreis.

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

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



Roco u. Liliput aus Österreich, ab ÖS-
Liste Vereinsrabatt, -15,25% MwSt.-
Rückvergütung ab DM 150,—. Das
Geschäft in Grenznähe Lindau a. B.
nahe Arlberg. Auch Postversand!

Günter Juriatti
Modellbau, A-6700 Bludenz/
Österreich
Postfach 105

Das Fachgeschäft mit dem breiten Angebot

Modellbahnen

Reparaturen – Umbau – Modellbau

F. Findling – Mech.-Meister

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



Garantiedienst · Ersatzteillager

Kassels Spezialist
von I bis Z



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

ACHTUNG!

Redaktionsschluß für das
kommende Journal ist der
15.8.1980

MINI-MARKT MINI-MARKT

Tausche überzählige Röwa-Wagen geg. fehlende Angebot- und Suchliste an Wolfig. Neuhaus, zur Schmiede 35, 4790 Paderborn

Suche M + F Wismar-Schienenbus Spur N. Nur ganz einwandfrei in Ausführung und Zustand. Schmohl, Ursulastr. 7, 5600 Wuppertal 1

Verk. Rollmaterial HO, u.a. BR 64 Flm. neu, Jahrgänge 1974—1978 (EM). Liste von M. Kremer, Am Vogelherd 6, 5060 Berg. Gladbach 2.

Suche Eisenbahnrevue 1/77. Verkäufe MBR sowie andere Zeitschriften, Liste gegen Rückporto, Roland Weber, Helenenstr. 3, 8500 Nürnberg 90.

Suche Schalbild für Allwellenempfänger Minix MR-73 und suche HB9CV für 2 Meter, Höchstpreis 30,—. Hans Manthe, Marine-Siedlung 9A, 3106 Eschede, CB-Rufzeichen Appollo III

Verk. M + F Gehäusebaus. + Beschriftgss. BR 99 67—71, 30% Nachlass. Suche: Röwa Nr. 3180, 3305, 2068; Mä: V1002215 topzust., Quaiser, Th.-Körner-Str. 10, 563 Remscheid

Verk. Trix-Expr. T3, BR 80, TEE-Zug, Gußgüterw., Aabdrücksign., Liste nur gegen Rückp., Wolfig. Neuhaus, Zur Schmiede 35, 4790 Paderborn

Verk. Märklinanlage C3LZ: Loks (Umbauten), Rollmaterial, 2 Schienen, Weichen etc. Agsten, 8 München 50, Abbachstr. 37, Tel: 089/1417362

Verk. M + F Bausatz 040 PR T4 incl. Steuerung DM 280,—, PIKO BR 86 DM 40,—, Gerhard Busch, Welherstr. 18, 8650 Kulmbach.

Höchstgebot: FI 01 alt, Hamo 24, Gützold K2, TrixEx 71, Trix 3yg, 6-Wagenzug, gr. Lokkat. 69—71. Tausche Riv10 002 (Vitr.) gg. BR 39. Gafert, 09193/8748. Div. Märklin HO M Gleise, Weichen, Signale, Oberleit. Dies. Lok. Waggon. Hans Baumgartner, Tel. 08654/7187.

Verk. preiswert kaum gebrauchte Trix-Wagen komplett 4X3371, 1X3372, 1X3373 95,— + NN NP 168,—, Engelbert, Gahlenschestr. 208, 463 Bochum, Tel. 0209/581759.

Suche M + F Journal 2-3-4/75 und 2-3-4/76, Martin, Senfbodenweg 8, 7840 Mühlheim, 07631/6257. Kaufe auch kompletten 75/76 Jahrg.

Arnold Bemo Lilliput Roco HO + N Gogtram LGB Brawat-Herkat-Elektroteile werksneu preiswert zu verkaufen. Freiungsschlag. Koch, Neußerstr. 47, 4150 Krefeld.

Suche Bierwagen HO, vor 1975, sämtl. Marken. Walter Lanz, Lämmlißbrunnen 51, CH-9000 St. Gallen/Schweiz.

Höchstpreise f. alte Märklinbahnen vor 1960, Blechautos, Militaria usw. (auch defekt), z. Sammler. Esslinger, Römerstr. 6, 7101 Flein, T. 07131/570857

Suche Märklin 3045-51-52-53-55-59-63-67-CCS800-3101-3150/Hamo 8336-50-51-53-54-59-70-73-76 Kataloge, Schmidt, Buchheimerweg 44, Köln 91

Verkaufe Märklin 3055 (oben gelb) u. 1216, 3154. Suche 3053, 3059, 3068, 3070. Tel: 0221/861375 ab 19 Uhr.

Biete Trix-Katalog 1938/39, suche Trix-Katalog 1936/37/38 und 1939/40 sowie Trix-Express-Automatiklok. Dieter Lauckner, Frauenthal 19, 2000 HH 13.

Verkaufe Lok Report Hefte 1/76 bis 8/79 komplett. Hans-Jürgen Schöpfer, Schlüsselbergstr. 30, 8000 München 80.

Suche Zuba HOe Kastendampflok BR 99 103 und Zeuke Herr HOm Rollwagen. H. Arbeit, Pfarrerstr. 10, 6470 Büdingen 1.

Verkaufe PIKO BR 01⁵ Kohle f. Puko 100,—, suche MIBA 1952, 53/1, 12, 16 55/1, Märklin Gleismat. Spur I, R. Pippig, Oppenrieder Str. 23, 8000 München 71.

Suche Wiking, Herpa Autos. Verk. Roco NS Triebzug 04190S/4219 .J30%. Rolf Steinert, Nahestr. 34, 6553 Sobornheim.

Verkaufe günstig HO-Güterwagen mit Sonderlackierung von Mä., Lilliput, Trix, Roco! Unterlagen geg. Rückporto. Rieger, Postf. 710704, 8000 München 71.

Verkaufe Röwa-HO-Gleis Art.Nr. 4051. Alle Original! St. nur 1,— DM. Noch über 60 St. am Lager! Rufen Sie an: B. Rieger, Tel. 089/752161.

Verkaufe Kleinbahnloks 1020 u. 1245 (beide orange). 1020: 50,—; 1245: 40,— DM. Bernhard Rieger, Postfach 710704, 8000 München 71 (ÖBB-Loks in HO).

Verkaufe Bausätze-MF. Liste anfordern. DMC-Denekamp-NL, Johanninksweg 1 — Tel. 05413 - 1883.

Verkaufe/Tausche Gold-Werbemodell MÄZ-1972, MF-Heeresfeldbahn-HOE-3L. Suche alte Märklin-Loks. Liste anfordern — Tel. 05413 - 1883 — Denekamp-NL.

Verkaufe Buch- und Bildfahrpläne der ÖBB, Kursbücher aus Europa, Liste gegen Rückporto. Erich Tschöp, Heiligenstädter Str. 175/2/8, A-1190 Wien.

Suche M + F Journal 1/79 bis 1180 und Original Dampflokteile. Peter Strüver, Albrecht-Dürer-Str. 20, 3410 Northheim/Han.

Suche dringend f. Spur N Ramsbotton Sl.-Ventil, M + F-Nr. 31756! St. Radke, Wiesenstr. 97, 4220 Dinslaken, Tel. (02134) 70241.

Verk. FLM. ital. Dampflok, BR 685 Nr. 1368, BR 41 Nr. 1364, Metall neuw. nach Gebot. Vbo Grün Nr. 1379 F neu 80,—. Nungesser, Burgweg 11, 6101 Rosdorf, Tel. 06154/81473.

Schweiz! Eisenbahnfreund gesucht zum Tausch von Dia, Fachzeitungen oder Modellen, Erhard Müller, Fellbacher Str. 70, D-7053 Kernen.

Verk. Märklin M-Gleise. Liste gegen Freiungsschlag. Suche MIBA Band 1—7, M + F Journal 1975 + 1976. A. Dupont, 3 Kantonstr. 216, Reckingen-M. (Luxemburg).

Verkaufe BR 03¹⁰ FI, mit M + F Superzurüstung DM 260,—. M + F BR 18¹ (württ. C) Super DM 1000,—. Niemann Rothbachstr. 19, 8062 Indersdorf, Tel. 08136 - 1629.

Roco BR 23 (Sept.) zu 135,— DM und Vollmer Loks 6-ständig, 15°, gealtert, Fertigmodell zu 80,— DM. D. Höhn, Lisztstr. 4, 4540 Lengerich.

Suche Tauschpartner aus der DDR, HO und HOe aller Systeme, jede Zuschift wird beantwortet, suche auch Zeitschrift Modelleisenbahner. Unter Chiffre.

Suche Märklin 3045, 3101, 3012, 3013, 3015, 3051, 3053, 3052, 3059, 3021, 3063, 3067, 3068, 3070, TT 800, SK 800, TM 800. H.-W. Geruhn, An der Foche 17, 5064 Rösrath.

Verk. gegen Gebot: DB-Kursb. ab 66; Straßenb. magazin 3, 7, 10, 11, 16, 17; Auf Schienen 4—11; MBR 2 und 3/1968. C. Schroelkamp, Wallstr. 65, 5100 Aachen.

Suche gebrauchte Drehmaschine — verkaufe N-Artikel — meist neuwertig. Liste gegen Rückporto. Wuttig, Hildegardstr. 4, 1000 Berlin 31.

Märklin HO Loks (auch Raritäten) und Wagen sowie HO Loks anderer Firmen zu verkaufen. Liste gegen DM 1,— Porto. J. Gluch, Rauhe Hecke 3, 5000 Köln 91.

Verkaufe Spur N. Liste gegen Freiungsschlag. H.-J. Stechert, Sülzweg 28, 3103 Bergen, Tel. 05051/2888 nach 18 Uhr.

Suche gute Märklin V 200 mit Schriftzug Deutsche Bundesbahn. Preisang. Joh. Winkler, Sudetenstr. 20, 6306 Langgöns.

US-N-Loks u. Wagen, Gehäuse, Fahrwerke u. Motoren, Liste gegen Freiungsschlag. D. Peter, Str. d. Republik 5, 6227 Oestrich-Winkel, Tel. 06723/4887.

Suche folgende MIBA-Hefte, auch als Kopien: Nr. 10, 11, 12, 14, 16/1951 und 6/1952. Angebote an H. Warmbold, Hölderlinstr. 8, 6108 Weiterstadt 2.

Suche M + F-N-köf + WISMAR-Beiwagen, MF-Journal 3/75. Verkauf: Alten Trix-Intern-Adler 1531 gegen Gebot (mind. 220,—). F. Helmer, Bismarckstr. 6/3, 8000 München 40.

Suche M + F-Journal 3, 4/75, 2, 3/76, Moderne Eisenbahn 1, 2/63. Ggf. Leihgebühr zum Kopieren. Biete MIBA, ME, EM, EK u.a. Jörg Brauer, Lippestr. 6, 4354 Datteln.

Suche Transpreß-Eisenbahn-Jahrbücher 1969 67, 65, 64 ab 62 alle evtl. Tausch gegen Miba ab 64 oder EM/ME Liste Anf. Josef Muschak, Heldenberger Str. 3, 6369 Nidderau-Windecken.

Verkaufe/Tausche 2 LG-Loks. 30—60 % Abschlag. Suche Glaskasten; Loks + Triebw. + Wiking (Auslaufm.) Liste 50 Pf. Krapp, Rostocker Str. 46, 8500 Nürnberg.

Verk. Metrop Bad IV H in DB-Ausführung. Simutronic-Dampflokgeräuscheinbausatz für Fleischmann 01. Lokmagazin 1—87 + einzeln. Tel. 0041/53/58516.

O. S. Britannia 2 C, 2 Modelldampflok, Spur 3 1/2 Zoll mit Kohleheizung in bester Ausführung. Nur schriftliche Anfragen. Elwa, Flassental 10, 7702 Gottmadingen.

Verkaufe original DR-Loknummernschild 44 2548-4 (niet, runde Ziffern, gereinigt und neu gespritzt) zu 150,— DM zzgl. Porto; Karl Derlich jr., Sedlmayrstr. 33/2, 8000 München 19.

Verkaufe Originaldies aus DB-Triebfahrzeugen (keine Dampfloks) — Auswahlendung (keine Listen) von: Karl Derlich jr., Sedlmayrstr. 33/2, 8000 München 19.

Mini-MARKT ANZEIGEN

nur vier Zeilen

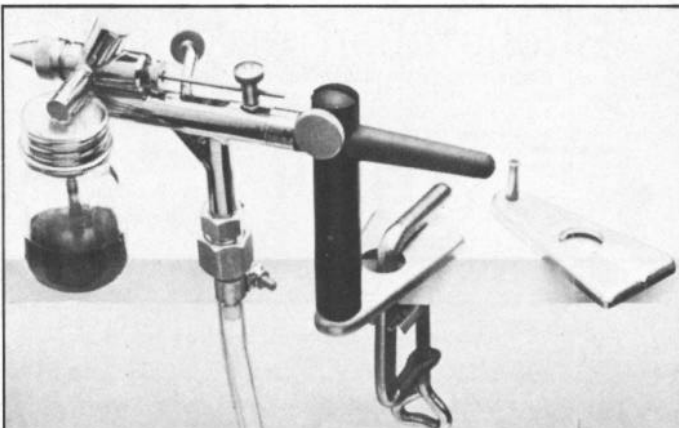
Kostenlos!!

Anzeigenschluß 29.8.1980

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



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

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

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

Zusätzlich führen wir zwei verschiedene Heimkompressoren (Flügelverdichter)

Art.-Nr. 13250 Kompressor, max. 1,0 atü 399,-
Art.-Nr. 13251 Kompressor, max. 1,2 atü 528,-

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

Merker + Fischer Modellbau GmbH
Röntgenstraße 6
8080 Fürstenfeldbruck



Sommerangebot 1980

Baugröße I (1:32)
Bestell Nr. 3101 DB BR 01¹⁰ (011 + 012)
3113 DRG BR 89 (T 3)
3125 DRG BR 69 (pr. T 4)
3112 G/Wagen „Oppeln“

Umfangreiches Zubehör für den anspruchsvollen Modell-Eisenbahner in 0 + 1 z. B. Förderbänder, Ladmaß, Kohlenkörbe, Loren, Besandungsanlagen, Bekohlungsran, Brücken ein- und mehrgleisig usw. Alles gefertigt in Messinghandarbeit, lackiert.

Verkauf bzw. Vorbestellung **nur** über den guten Fachhandel. Zwischenverkauf vorbehalten.

M + L Modelleisenbahnen
Falkensteiner Ufer 70
2000 Hamburg 55

HAMBURG

ACHTUNG!

Anzeigenschluß für das
kommende Journal ist der
15.8.1980

Wußten Sie schon...

Mit einer Anzeige
im EISENBAHN-JOURNAL
erreichen Sie über 30.000 engagierte
Modelleisenbahner

Ersatzteilprobleme?

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

MODELLBAHN-ERSATZTEILDIENTST
3520 HOFGEISMAR

Suche

Eisenbahnen, Dampfmaschinen, Schiffe,
Blechspielzeug aus der Vorkriegszeit.

Josef Holzapfel

8031 Gut Rottenried Tel. 081 05/82 65

Spezialist für alle
italienischen
Eisenbahnfabrikate
und alle wichtigen
ausländischen
Fabrikate.



Gabriele Ramazzotti

Via Mazzini, 23
I-25015 DESENZANO del Garda (Bs)
Tel. (0303930) 9 14 45 82 / 9 14 44 72

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, Dampfmaschinen
und Bücher von gestern und
heute; Feinwerkzeuge und
Kleinstprofile.

W. Mikorey
Theresienstraße 51
8000 München 2

Modellbahn Haas

Lange Straße 31
(direkt an der B 19)
7922 Herbrechtingen
Telefon (07324) 29 55

Ihr Spezialist von I bis Z
Sonderserienliste
gegen Rückporto.



Modellbahn-Center

MC TIEBE MC

Papenstieg 1 3300 Braunschweig Tel. 0531/454 09

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

roland modellbahnbörse

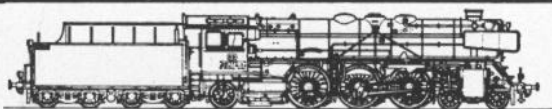
Gröpelinger Heerstraße 256,
2800 Bremen 21,
Telefon (0421) 61 30 78
Ade, Bemo, Gerard, Günther,
Liliput, M+F, ROCO u. v. a.
Gebrauchtwagen, Fachliteratur

Wir führen:

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

Neu: Sämtliche BEMO-Erzeugnisse, LGB-Gartenbahn

OSKAR FR. KRAUS
Brücknerstr. 1 - 8700 Würzburg



EISENBAHN-SHOP

Herbert Ampsler

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

Fachgeschäft für Modellbahner

Buchstaben erröthen

nicht und haben es auch bei den Inseraten, welche uns in Erinnerung bringen, nicht nötig. Wenn gesagt wird, daß jährlich mehrere Tausend Kunden unser Geschäft zufrieden verlassen, so ist das die Wahrheit und keine Uebertreibung.



Kempt

Modellbahn & Hobby
an der Perle
8440 Straubing: Rdb.

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, Fleischmann, Günther, Gützold, Herkat, Herpa, Hruska, Jouef, Kibri, LGB, Liliput, Marx, Märklin, Merten, M+F, Mössmer, Noch, Peco, Piko, Pola, Preiser, Quick, Rivarossi, Roco, Seuthe, Schicht, Schneider, Schreiber, Sommerfeldt, Trix, Vollmer, Wiking, Fachbücher, Zeitschriften.

Flugmodellbau, Schiffsmodellbau, Plasticmodellbau.



MODELLEISENBAHN-CENTER

W. SCHÜLER

Christophstr. 2, 7000 Stuttgart 1
Ruf (07 11) 60 83 75

Führendes Fachgeschäft für Modelleisenbahnen im Zentrum von Stuttgart

liefert Eisenbahnen und Zubehör in allen Spurweiten.

Eigene Reparaturwerkstatt.

Christophstr. 2, STUTTGART 1 beim Wilhelmsbau
Tel. 07 11 / 60 83 75

Wenn Sie nach Italien kommen

(vielleicht ein Wochenende-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

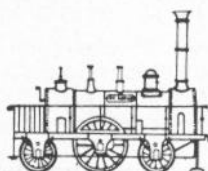
VOOR VELE GOEDE HOBBY TIJDSCHRIFTEN HOEFT U NIET TE ZOEKEN C.H.P. LEVERT DE TIJDSCHRIFTEN VOOR UW HOBBY'S EN MODELBOUW.

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 KALENDERS, 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-Bausätze, 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

IMPORT - EXPORT

M + F voor NEDERLAND

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

TEVENS EXCLUSIEF VOOR NEDERLAND:

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

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



Bild 1 + 2: Der Betonschwellenzug im Bahnhof Lauterbach.

Gleisbau beim Vorbild

Schon lange wollten wir einen Bericht über den Gleisbau bei der Bundesbahn veröffentlichen. Leider fehlte uns hierzu jedoch das nötige Bildmaterial, und es wäre nur durch intensi-

ve Nachforschungen bei der Bundesbahn möglich gewesen, entsprechende Baustellen ausfindig zu machen. Durch Zufall entdeckte ich bei einer meiner Fahrten nach Verona zu

unserer italienischen Druckerei eine solche große Baustelle, und zwar zwischen Murnau und Garmisch-Partenkirchen. Dies war eine Baustelle von mehreren Kilometern Länge, mit



Bild 3: Die Gleisbaumaschine verlegt auf dem vorbereiteten Gleisbett die neuen Betonschwellen. Nach den ersten vier Bahnschwellen sieht man die von den Arbeitern bereits aufgelegten Gummipatten, auf die später die Gleise aufgelegt werden.

Bild 4: Der mit Raupenketten versehene Vorderteil nimmt durch die schräg führende Vorrichtung den seitlichen Kies auf und setzt gleichzeitig Schwelle für Schwelle auf das Gleisbett, am linken Bildrand kann man gerade noch erkennen, wie das alte Gleis abgehoben wird.





Bild 5: Hier ist ein Teil der beachtlichen Maschinenlänge gut sichtbar. Das alte Gleisjoch wird angehoben.



Bild 6: Am hinteren Ende der Maschine werden die letzten vier auf den Transportketten liegenden Schwellen der Maschine zugeführt, während der Portalkran eine neue Ladung Schwellen anliefert.



Bild 9: Das Gleisjoch kommt, unter der Maschine auf der Stahlplatte liegend, wieder zum Vorschein, während oben bereits neue Schwellen aufgesetzt werden.



Bild 10: Nun steht bereits der zweite Portalkran bereit, um das alte Gleisjoch zum Weitertransport an das Ende des Zuges aufzunehmen.

enormem Einsatz von Material und Maschinen. Das dazu benötigte Arbeitspersonal wurde mit DB-eigenen Großbussen, Rottenkraftwagen sowie Kleinbussen zur Arbeitsstelle gebracht. Ich passierte die Baustelle bei völliger Dunkelheit, nachts zwischen 23 und 24 Uhr. Es wären eventuell ein paar Blitzlichtaufnahmen möglich gewesen; jedoch lag, wie meist bei solchen Gelegenheiten, meine komplette Ausrüstung zu Hause. Ich nahm mir vor, bei der nächsten Fahrt, die ein paar Tage später erforderlich war, eine andere Tageszeit zu wählen und mit Kamera-Ausrüstung zu fahren. Doch da war der ganze Spuk bereits vorbei. Das Streckengleis war verlegt, kein einziges Bau-

fahrzeug mehr sichtbar. Mein Ärger war groß. Ich kann mich noch erinnern, daß außer mehreren Rottenkraft-Mannschaftswagen ein Hunderte von Metern langer Gleisbauzug aufgestellt war, der sowohl die alten Schienen aufnehmen konnte als auch das neue Material mit sich führte. Die ganze Bauszenerie war nachts durch zig Halogenscheinwerfer erleuchtet, und ich konnte im Vorbeifahren wenigstens ein paar Maschinen identifizieren: Gleislösungsmaschinen (Randschotter beseitigen und Gleise aus dem alten Bett heben), Transporter, ähnlich Portalkränen, die die alten Gleise auf die Waggons beförderten, Schotterwaschmaschinen, Maschinen, die

neuen Schotter zuführten, und dann ein kompletter Verlegungszug für die neuen Schienen. Mehrere schwere Dieselloks waren im Einsatz, um die Spezialwaggons und die nicht selbst fahrenden Maschinen zu bewegen. Das Ganze spielte sich im Bereich zwischen Ohlstadt und Oberau der Garmischer Strecke, die direkt neben der Bundesstraße verläuft, ab. Daß es dann doch noch zu dem hier abgedruckten Bildbericht kam, verdanken wir Herrn Joachim Sternstein aus Wartenberg. Genau acht Tage nach den Garmischer Ereignissen erhielten wir von ihm einen guten Bildbericht, der fast dieselbe Bausituation zeigt, nur mit dem Unterschied, daß sich die Szenerie nicht

Bild 13: Die neuen Schwellen sind aufgenommen.



Bild 14: Dieses Bild zeigt einen Teil des beachtlich langen Zuges. Gerade werden die Schwellen-Schonhölzer abgenommen.





Bild 7: Jetzt wird bereits das alte Gleisjoch auf die Stahlplatte — und das Gleis sozusagen im Parterre der Maschine — nach hinten befördert.



Bild 8: Nun kann bereits das nächste Gleisjoch abgehoben werden.



Bild 11: Das Gleisjoch wird von der Transportplatte gehoben und über den anschließenden Spezial-Flachtankwagen hinweg befördert.



Bild 12: Die Transportplatte ist bereits zur Maschine zurückgekehrt und ein Kran ist bereit, neue Schwellen zu holen.

wie auf benannter Strecke unter den Fahrleitungsdrähten abspielen mußten und daß die Baustelle kleiner (zumindest was den Einsatz von Maschinen betrifft) war. Rein landschaftlich unterschieden sich beide Strecken auf den Bildern kaum, so daß bei erster Sichtung der Dia bei mir der Eindruck entstand, es könnte sich um dieselbe Baustelle handeln. Nun aber soll Herr Sternstein selbst berichten.

H. M.

Zwischen Alsfeld und Renzendorf

Vom Mittag des 17. Mai bis in die frühen Morgenstunden des 19. Mai wurden auf der ca. 5,2 km langen Strecke zwischen Alsfeld und Renzendorf Gleiserneuerungsarbeiten durchgeführt. Ein etwa 30 Schotterwagen umfassender Zug wurde am 17. Mai nach Alsfeld gebracht und ebenso mittels DB-Spezialgüterwagen die neuen Betonschwellen, die auf den Flachwagen in drei Etagen gelagert waren, zwischen dem Bahnhof Lauterbach und der Baustelle abgestellt. Wo später die Gleise auf den Schwellen aufgelegt wurden, waren ca. 3 m lange Vierkantbalkenhölzer zum Schutz der

Schwellen aufgelegt.

Die Arbeiten begannen damit, daß die alten Gleise — noch auf den Schwellen liegend — in rund 18 m lange Stücke zerschnitten wurden und die neu zu verlegenden Schienenprofile neben das alte Gleis gelegt wurden. Der eigentliche Gleisbauzug bestand, in Fahrtrichtung gesehen, aus zwei Bauzugwagen, dann aus Waggons zur Aufnahme der Balkenhölzer, des weiteren zwei leeren Spezial-Flachwagen zur Aufnahme der ersten ausgebauten Gleisjochs und zahlreichen Spezialwagen, beladen mit Betonschienen. Der nächste Wagen war ein Tankwagen auf der Basis eines Flachwagens. Ein weiterer Flachwagen mit aufmontierten Rollen folgte. Dieser war schon Be-

Bild 15: Jeder Portalkran hat seinen eigenen Bedienstand. Form und Ausmaß entsprechen genau der Norm des DB-Lichtraumprofils, so daß auch in Tunnels und unter Fahrleitung gearbeitet werden kann.



Bild 16: Die neuen Gleisprofile werden aufgelegt und auf Passung zugeschnitten.



standteil der nun folgenden Gleisbaumaschine, die auch den Antrieb des ganzen Zuges übernahm. Die in ihrem rückwärtigen Teil angetriebene Maschine fuhr mit ihrem vorderen Teil wegen der bereits abgebauten Gleise mittels Raupenfahrwerk direkt auf dem alten Schotterbett.

Der Betriebsablauf soll hier nur kurz beschrieben werden, da die Abbildungen mehr über die ganze Arbeitsweise aussagen. Die Maschine hebt die zuvor per Hand abgetrennten 18-m-Gleisjoche mittels zweier Greifer an. Dann fährt ein großer Stahlbarren unter das abgehobene Joch, und die Greifer geben das Joch frei. Das nun auf dem Stahlbarren liegende Gleis wird waagerecht mit dem Stahlbarren unter der Maschine hindurch bis auf den ersten Flachwagen, der mit Rollen versehen ist, befördert. Eine unter der Stahlplatte eingesetzte Mittelschiene hält, ähnlich wie bei Einschienen-Fahrzeugen, diesen Stahltransporter (Stahlbarren) mittig in der Strecke, damit der anschließend heranrollende Portalkran das Gleis zum Weitertransport nach hinten gut aufnehmen kann.

Während des ganzen beschriebenen Arbeitsvorganges arbeitet der Vorderteil der Maschine ununterbrochen weiter. Es wird ein Teil der Oberfläche und der seitliche Schotterrand des Schotterbettes abgebaut und das Schotter-

profil auf eine einheitliche Höhe gebracht. Das dadurch anfallende überflüssige Material wird links und rechts neben dem alten Gleisbett abgelagert. Auf das nun vorbereitete Gleisbett werden automatisch in genau gleichen, vorher bestimmten Abständen die neuen Betonschwellen abgelegt.

Nun zurück zum ausgebauten Gleis. Alle Spezialflachwagen verfügen an ihren linken und rechten Außenkanten über Laufschiene, auf der die Portalkräne (in diesem Falle drei) fahren können. Der Zwischenraum zwischen den Waggons wird mit kleineren Laufschiene überbrückt. Das in Fahrtrichtung gesehen erste Fahrzeug sammelt nun die auf den Betonschwellen liegenden Schonbalken auf und transportiert sie zu den Wagen am Anfang des Zuges. Das zweite Fahrzeug transportiert die alten Gleisjoche, die, wie zuvor beschrieben, immer noch auf der Stahlplatte liegen, ebenfalls an das Ende des Zuges über die mit den neuen Schwellen beladenen Wagen hinweg. Nun kommt der dritte Portalkran zum Einsatz. Dieser hebt vom ersten, mit den neuen Betonschwellen beladenen Wagen die oberste Lage ab und bringt sie zur etwas erhöhten Ladefläche der Gleisbaumaschine. Dort werden die Schwellen durch beidseitig angebrachte Kettentransportbänder in die Maschine transportiert. Sie werden dann in ihrem Inneren um 90°

gedreht und im oberen Teil nach vorne transportiert; gleichzeitig wird ein weiteres altes Gleisjoch abgehoben und im unteren Teil, sozusagen im Parterre, wieder nach hinten verfrachtet.

Mittlerweile sind die neuen Schwellen bis ans vordere Ende der Maschine gelangt, werden dort um 90° gedreht und auf dem vorbereiteten Gleisbett abgesetzt. Nun werden von den Gleisbauarbeitern Gummiplatten auf die Schienenauflegeflächen gelegt und die Gleisschrauben gelöst. Die neuen Schienen können auf die Schwellen gelegt und befestigt werden. Nunmehr fährt eine weitere Maschine dem Gleisbauzug nach, um den Schotter vom Gleisbettrand wieder zwischen die Schwellen zu bringen. Die als nächste nachfolgende Maschine stopft den Schotter unter die Schwellen, und die Nivelliermaschine sorgt dann dafür, daß das neue Gleis gerade und auf einheitlichem Niveau befestigt wird.

Ein weiterer Zug ist dafür zuständig, die Schienen endgültig auszurichten und das Gleisbett zusätzlich noch mit gewaschenem Schotter aufzufüllen. Alle diese Arbeiten gehen teilweise schneller vor sich, als sie beschrieben werden können, und es ist erstaunlich und hat mich sehr fasziniert, was diese neu entwickelten Maschinen in welcher kurzen Zeit leisten können.

Joachim Sternstein

•Neuheiten-Journal•

Zur Jahresmitte setzte allmählich die Auslieferung der in Nürnberg gezeigten Neuheiten in etwas größerem Umfang ein. Bis zum Erscheinen der »Knüller« wird man sich zwar noch etwas gedulden müssen, vorab dürfen wir aber einige andere attraktive Neuerscheinungen vorstellen.

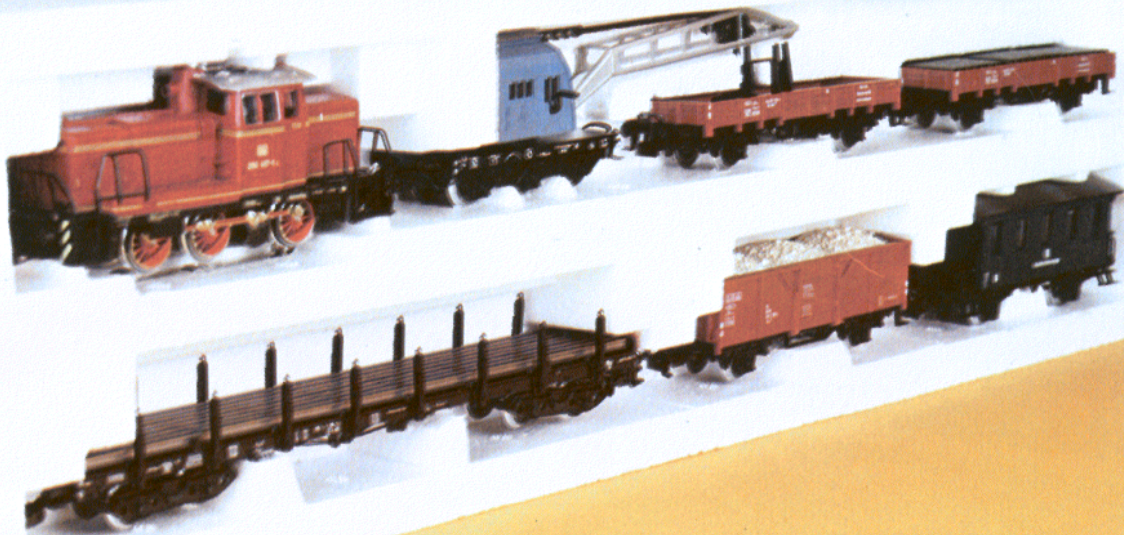
Bei der Deutschen Bundesbahn wächst die Zahl jener Triebfahrzeuge, die in den neuen Farben Oceanblau/Beige aus den Ausbesserungswerken kommen. Märklin trug dieser Entwicklung Rechnung und liefert das an sich bekannte und gut ausgeführte Modell der Baureihe 212 mit der Betriebsnummer 212 349 nun

ebenfalls in diesen Farben. Neu und vorbildlich in Druck und Farbgebung, allerdings verkürzt, ist der Kühlwagen mit der Aufschrift PEPSI.

Soeben erschienen ist eine recht hübsche Packung mit einem Gleisbauzug in der Baugröße HO. Enthalten sind eine Diesellok der

Bild 1: In den neuen DB-Farben liefert Märklin nun die 212 349.





Baureihe 260, ein dreiachsiger Kranwagen, ein Kranschutzwagen Klm 505, ein mit Schwellen beladener Wagen desselben Typs, ein Run-genwagen Rs 680 mit Schienenprofilen, ein Mittenkipper El-u 061 und ein kleiner Aufent-haltswagen. Dies alles ist wohlverpackt in ei-ner geschäumten Box, geschützt von einem schmucken Deckel.

Eine andere Neuheit, nach einem Vorbild aus der Schweiz, hatten wir im Journal 2/1980 vor-gestellt, und dabei ist ganz Fürchterliches passiert. Es handelt sich hierbei um die Lok der Reihe Ae 3/6, die natürlich keine Kantons-wappen trug. Dieses hervorragende Modell sollte recht ausführlich vorgestellt werden. Im Rahmen des bereits fertiggestellten Berichts war dann auch die Ae 6/6 erwähnt worden. Beim Umbruch zeigte es sich, daß der Beitrag wieder einmal viel zu lang ausgefallen war. Nun mußte gestrichen werden, und dies taten dann gleich drei Leute an verschiedenen Or-ten. Zeit zum Lesen der Korrektur blieb nicht mehr; das Ergebnis war dementsprechend katastrophal. Glücklicherweise war wenigstens das Farbfoto richtig und sogar recht gut. Wir bitten um Entschuldigung.

Neu bei mini-club

Nicht nur in der Baugröße HO wird jetzt ein Gleisbauzug angeboten, sondern auch für die kleinste Modellbahn der Welt in der Baugröße Z. In einer Geschenkbox mit den Maßen 305 x 80 x 28 mm sind nicht weniger als acht Fahr-zeuge enthalten. Es sind dies eine Diesellok der Reihe 260, ein Aufenthaltswagen, ein Kranwagen, drei Niederbordwagen Klm 505 und zwei offene Güterwagen E 037. Vier der Wagen sind mit Schwellen, Schienen und Schotter beladen. Für diese hübsche Garnitur müßte wohl auf jeder mini-club-Anlage ein Gleis vorhanden sein.

Zwei weitere Neuheiten bzw. Varianten bereits vorhandener Modelle bestechen wieder durch eine tadellose Lackierung und Beschriftung.



Bild 2: Einen Gleisbauzug bietet Märklin in der Baugröße Z an.

Bild 3: Die recht ansprechende Packung des Gleisbauzuges in der Baugröße HO.

Bild 4: Dies ist der Inhalt der neuen Packung mit dem Gleisbauzug von Märklin.

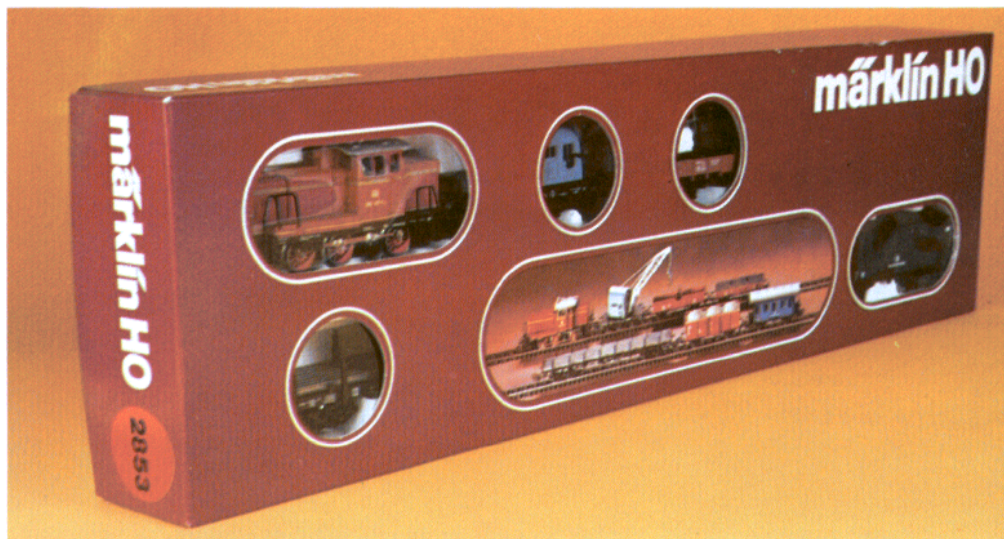


Bild 5: Der neue vierachsige Kesselwagen von mini-club in den Farben der BP.

Bild 6: Auch im Maßstab 1:220 ist dieser hübsche Bierwagen gefertigt.

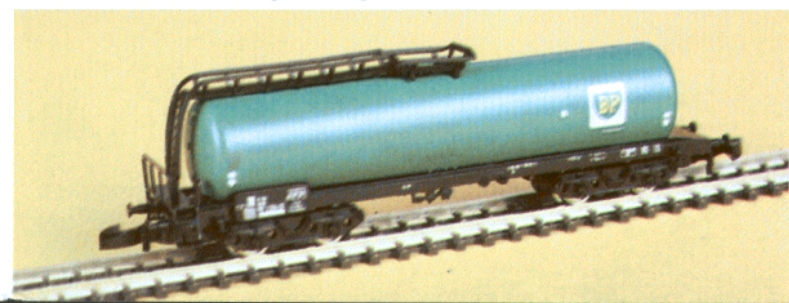




Bild 7: Dieser Aüe 307 in der Baugröße H0 ist ein Wagen aus der Serie der sechs D-Zug-Wagen der Bauart 1928 mit UIC-Beschriftung, die Liliput schuf.



◀ **Bild 8:** Mit einigen Verbesserungen erschien nun die Schmalspurlokomotive der Zillertalbahn in der Baugröße H0e von Liliput.

Immer wieder ist man fasziniert von dem, was hier in einem Baumaßstab von 1:220 geboten wird. Bei dieser guten Qualität konnte es gar nicht ausbleiben, daß der Marktanteil der kleinen Bahn stetig wächst.

D-Zug-Wagen von Liliput

Nach dem Erscheinen der herrlichen D-Zug-Wagen der Bauart 1928 mit Reichsbahn-Beschriftung wartete man auf die Auslieferung dieser Wagen mit UIC-Beschriftung. Jetzt sind alle sechs Fahrzeugtypen im Fachhandel erhältlich. An dieser Stelle darf noch einmal daran erinnert werden, daß es sich um die Bauarten Aüe 302, Aüe 307, ABüe 321, Büe 354, Büe 356 und Büe 357 handelt.

Jedes Modell ist natürlich genau dem Vorbild nachempfunden. Die Unterschiede zeigen sich nicht nur in der Fensterteilung und in der Anzahl der Fenster, sondern auch in der unterschiedlichen Dachausführung und in den Inneneinrichtungen. Insgesamt sind es also sechs Gattungen, die angeboten werden, und nicht nur fünf, wie in unserem großen Bericht im Journal 2/1980 zu lesen war. In jenem Beitrag werden ja auch alle sechs Ausführungen und ihre Bauartunterschiede beschrieben.

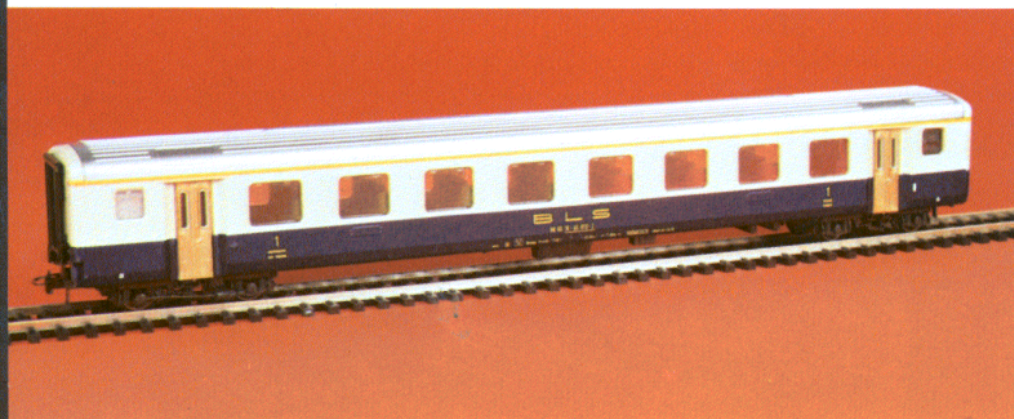


Bild 9: D-Zug-Wagen der BLS von Roco in der Baugröße H0 mit der mehrfarbigen Lackierung.

Bild 10: Auch der BLS-Packwagen von Roco ist ein echtes Schmuckstück.



Dampflok der Zillertalbahn

Frohe Kunde für die Freunde von Schmalspurbahnen kommt aus Wien. Die seit vielen Jahren im Sortiment von Liliput enthaltene kleine Dampflok der Zillertalbahn in der Baugröße H0e hat jüngst einige Verbesserungen erfahren. Das beliebte Modell erhielt ein neues Fahrwerk mit neuen Zahnradern und durchbrochenen Speichenrädern. Neben der optischen Verbesserung registrierten wir auch eine eindeutige Verbesserung der Laufeigenschaften.

Neue Wagen der Baugröße H0

Nach dem preußischen Oldtimer der 4. Klasse, den wir bereits vorgestellt haben und der im Finish inzwischen noch weiter verbessert wurde, erschienen von Roco jetzt auch noch die drei anderen Wagentypen. Diese Fahrzeuge in Länderbahnlackierung und mit Preußenadler sind makellos in ihrer Ausführung und werden das Herz jeden Sammlers höher schlagen lassen. Alle vier Wagen werden mit sehr schönen Speichenrädern geliefert.

Besondere Erwähnung verdient die sehr sorg-



Bild 11: In zweifarbiger Lackierung präsentiert sich der BC 3i Pr 92c von Roco.

fältige und ausführliche Beschriftung der Langträger. Ohne große Mühe lassen sich die Fahrzeuge auf die Roco-Kurzkupplung umrüsten; dies geschieht durch einfachen Tausch des Kupplungskopfes. Jedem Modell ist ein Tütchen mit verschiedenen zusätzlichen Steckteilen beigegeben.

Als Variante der bereits bekannten Leichtschnellzugwagen der SBB erschienen nun drei Fahrzeuge in den Farben und mit der Aufschrift der BLS. Dies sind ein Wagen der 1. Klasse, ein Wagen der 2. Klasse und der Gepäckwagen. Auch bei diesen drei Modellen stehen vor allem die sehr sorgfältige Lackierung und die saubere Beschriftung ins Auge.

Neue Modelle in Baugröße N

Herausragende Neuheit in der Baugröße N ist zweifellos das Modell der 191 001 von Roco. Besser kann man eigentlich ein Modellfahrzeug im Maßstab 1:160 gar nicht mehr ausführen. Zu den vorzüglichen Laufeigenschaften der Lok kommt noch eine enorme Zugkraft, obwohl nur zwei Räder einer Achse mit Haftreifen belegt sind. Direkt angetrieben werden nur die jeweils vorderen Achsen der beiden Triebgestelle. Die Kraftübertragung auf die anderen Achsen erfolgt über die Kuppelstangen. Auch bei starker Beanspruchung der Maschine zeigten sich keine nachteiligen Auswirkungen auf das Laufverhalten.

Zu den inzwischen erhältlichen weiteren Neuerscheinungen in der Baugröße N zählen ein zweiachsiger Kesselwagen in den Farben der Shell, ein Bierwagen mit der Aufschrift Karlsbräu und als besonders willkommenes Fahrzeug ein Mittelwagen zum beliebten Triebzug ET/ES 85. Dem Vorbild entsprechend wählte Roco hier einen dreiachsigen Umbauwagen, der weinrot lackiert und mit der entsprechenden Beschriftung versehen wurde. **HO**

Bild 12: Nicht weniger sorgfältig ausgeführt ist der Ci Pr 91.

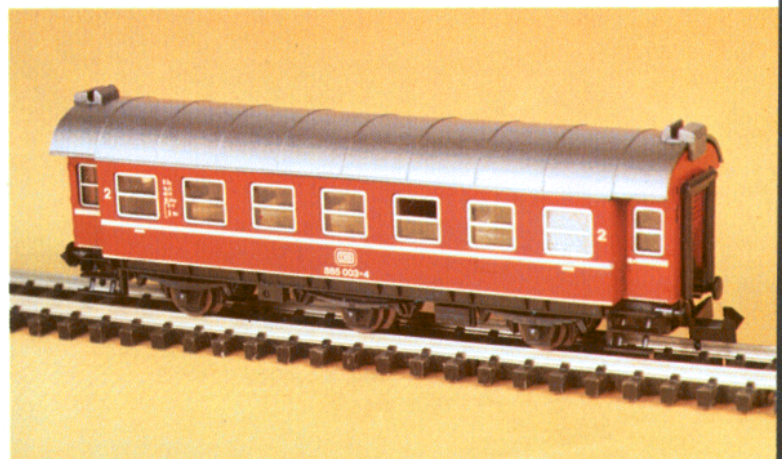


Bild 13: In derselben Ausführung werden auch ein Gepäckwagen und ein Wagen der zweiten Klasse geliefert.

Fotos: HJO

Bild 14: Der neue Bierwagen Karlsbräu in der Baugröße N von Roco.

Bild 15: Dieser Beiwagen für den Triebzug ET/ES 85 in der Baugröße N entstand dem Vorbild entsprechend aus einem dreiachsigen Umbauwagen.



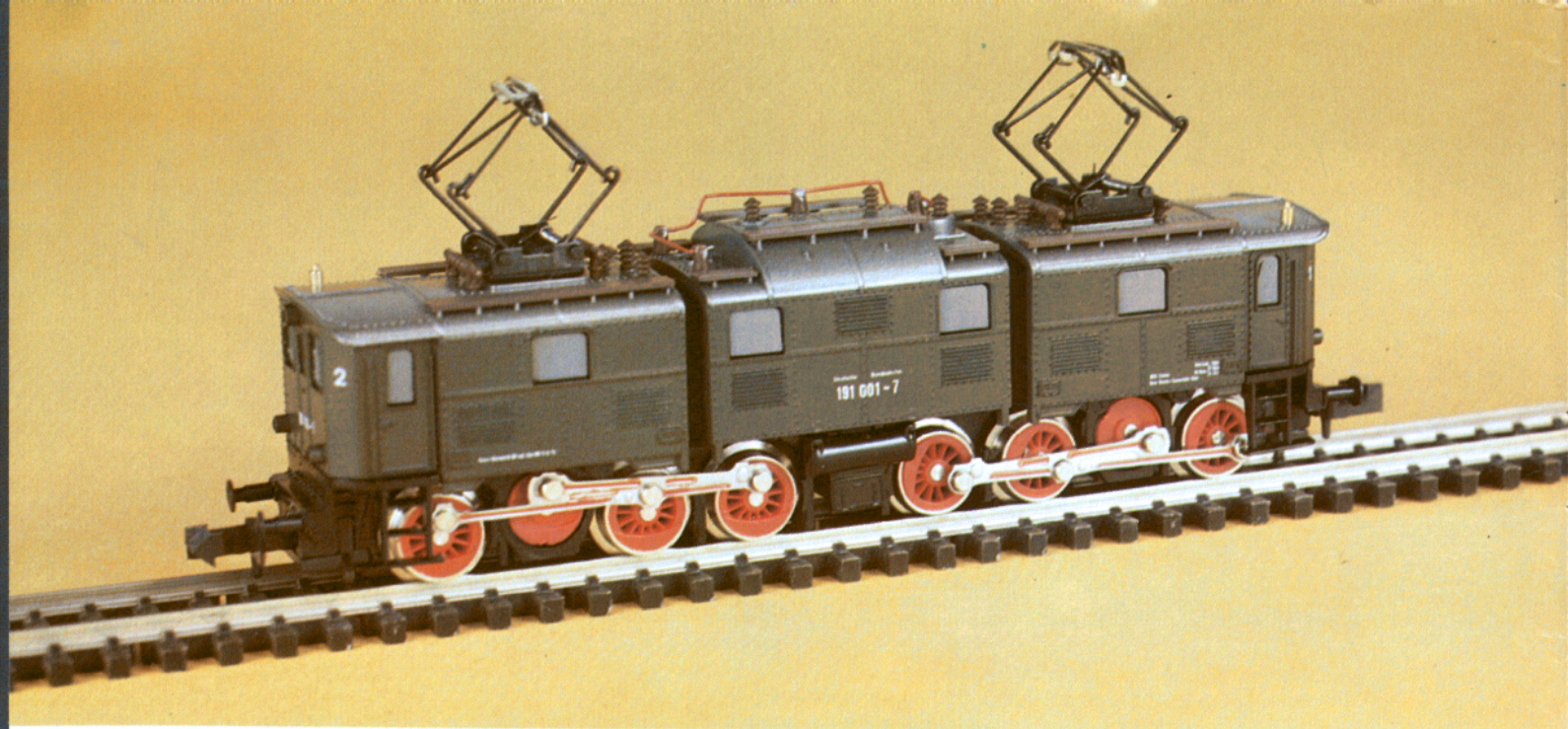


Bild 16: Mit diesem Modell der 191 in der Baugröße N hat Roco wieder einmal neue Maßstäbe gesetzt.

Nach Redaktionsschluß für diese Ausgabe erreichten uns noch zwei Kühlwagen von Roco in der Baugröße HO und die ersten drei Schürzenwagen in ganz ausgezeichneter Ausführung. Wir werden darauf im nächsten Journal noch näher eingehen. Von Arnold erhielten wir die Mitteilung, daß

nun verschiedene Neuheiten zur Auslieferung gelangt sind. Hierzu zählen das „Krokodil“ in der Ursprungsausführung, der Triebwagen ET 88 mit dem Beiwagen und die Güterzuglokomotive der Baureihe 55.

Neue Umbau- und Bausätze

Bereits im letzten Journal haben wir diverse Umbauvarianten für die Märklin 03¹⁰ vorgestellt. Bei der unmittelbaren Nachkriegsvariante bot sich auch noch eine weitere Ausführung an. Und zwar die Rheingold 03¹⁰, die in

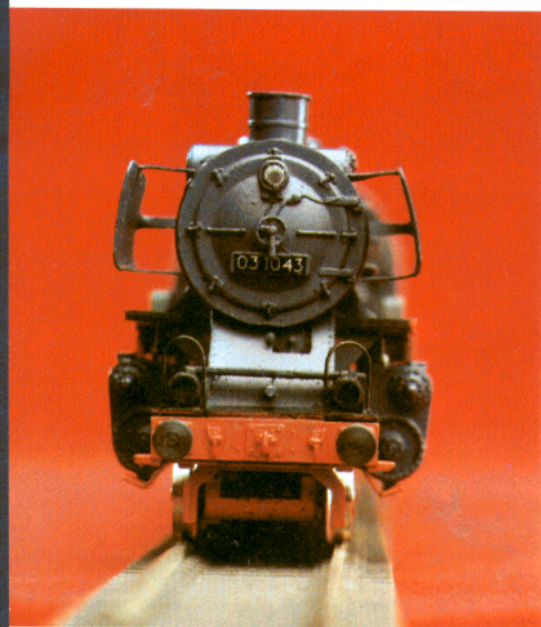


Bild 17: Die „Märklin 03“ mit der neuen Schürze.

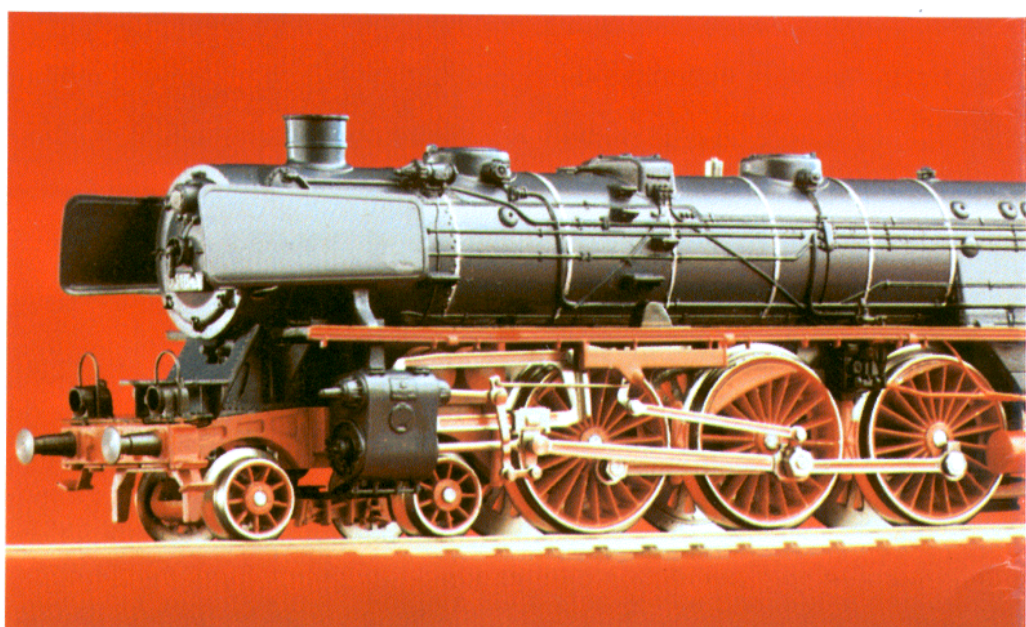


Bild 18: Die stahlblaue 03¹⁰ als umgebautes Fertigmodell von M + F.

Bild 19: Sieht sie nicht schmuck aus die Altbaukessel 03¹⁰ mit dem geschlossenen Führerhaus, der neuen Schürze und ihren silbernen Kesselringen.

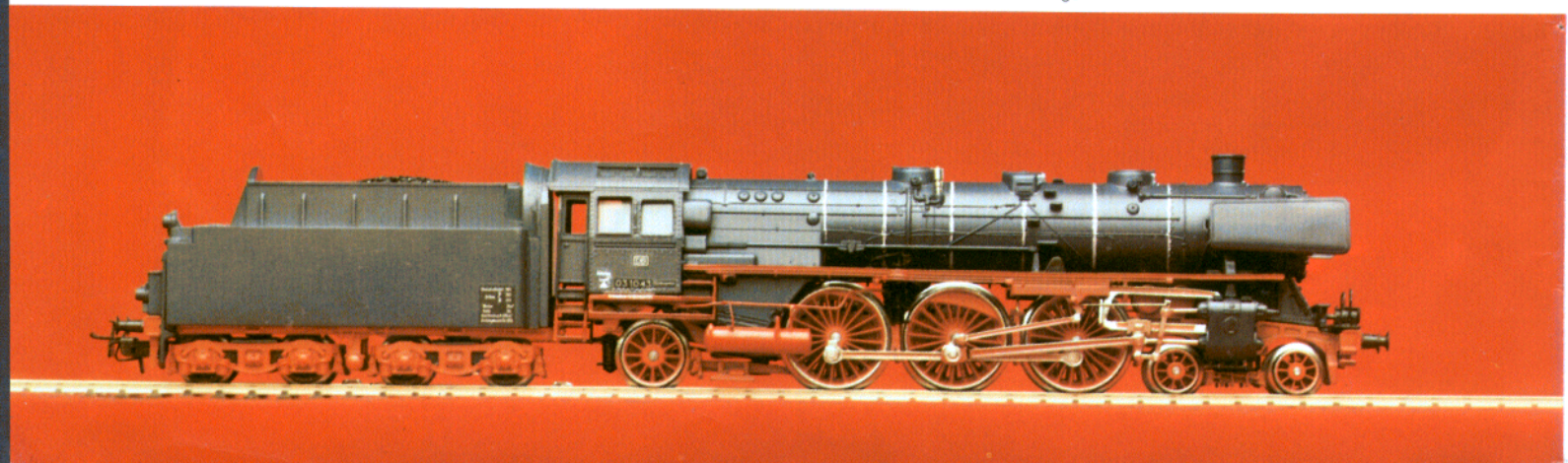




Bild 20: Die Märklin Lok im neuen Gewand zum original dazu passenden Rheingold Zug der 50er Jahre von Lilliput.

den Nachkriegsjahren die aus blauen Schürzenwaggons bestehende Garnitur zog. Hierzu bietet sich bestens der neue M + F-Bausatz an, der es gestattet, eine Ausführung 03¹⁰ mit Allbaukessel in der DB-Anfangsversion zu schaffen. Man hat sogar noch den Vorteil, der geringeren Umbauarbeit, da das nicht ganz einfache Abtrennen der Original-Märklin-Rauchkammer nicht erforderlich wird. Die Original-Märklin-Rauchkammer bleibt erhalten, denn wie schon im letzten Journal beschrieben, wurden drei Lokomotiven der 03¹⁰ mit neuen Rauchkammern versehen, das heißt, der Oberflächenvorwärmer wurde wieder zurückversetzt und die Rauchkammertüre erneuert, währenddessen der übrige alte Kessel der ehemals stromlinienverkleideten Maschinen erhalten blieb. Der einzige Schönheitsfehler vom Vorbild zum Modell besteht darin, daß beim Vorbildkessel der 03¹⁰ die drei Dome näher zusammengedrückt waren, als dies bei der alten 03 der Fall war, die ja bekanntlich Märklin zum Vorbild nahm. Bei M + F hat man nun noch vor, in den nächsten Wochen (d. h. wenn genügend Nachfrage besteht), eine Umbaufertigmodellserie dieser Lok in stahlblauer Ausführung zu bringen. Unter der Artikel Nr. 098 76 kann das Modell bestellt werden (Preis auf Anfrage). Das Modell erhält alle erforderlichen Umbauteile angebaut und ist vorne mit Originalkupplung, Brems- und Heizschlauchkupplungen ausgestattet. Die Märklin-Lokbeleuchtung bleibt erhalten. Sicher wird dieses Modell mit der neuen, stahlblauen Lackierung und den silbernen Kesselringen, passend zu dem Lilliput-Schürzenwaggon, seine Liebhaber finden.

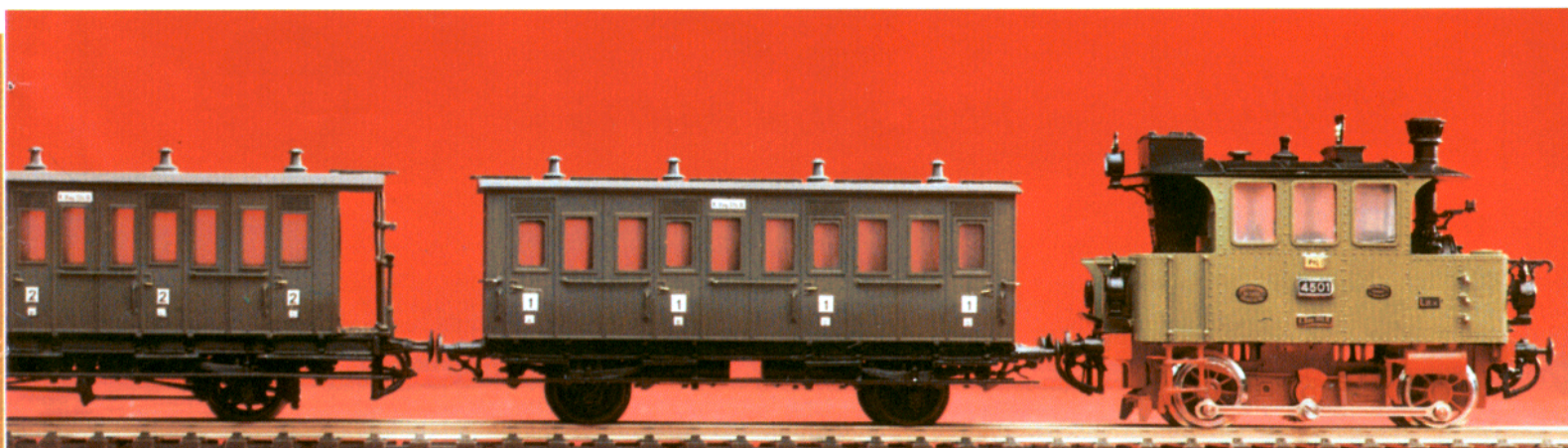
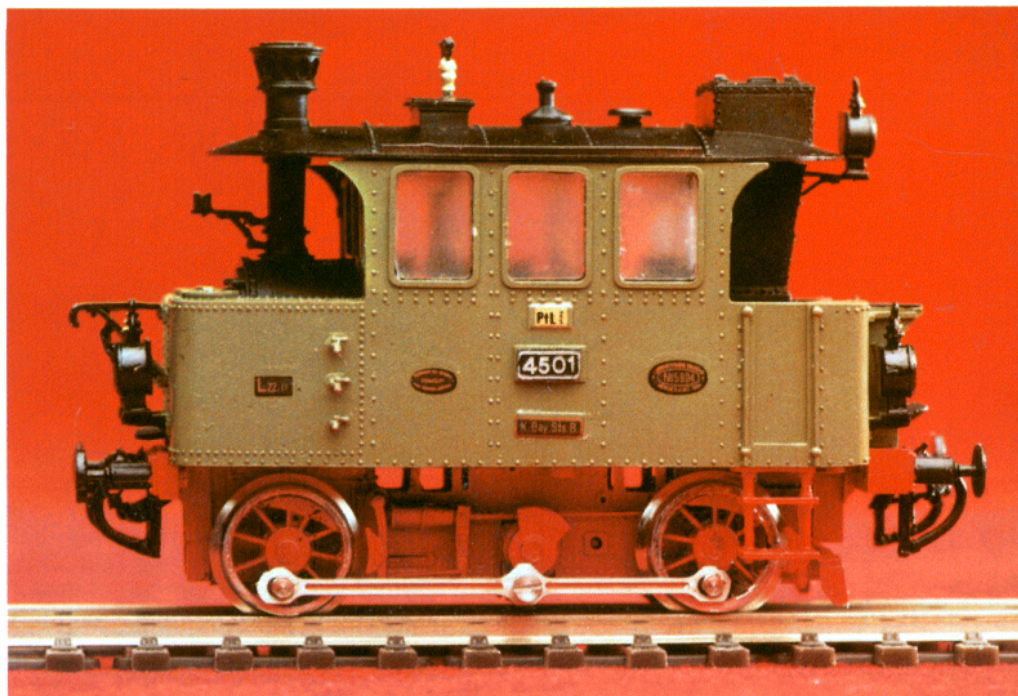
Bild 21: Das bildhübsche und exakt maßstäbliche Urglaskasten Modell. Außer den Bremsschläuchen und Originalkupplungen sind alle Teile im Bausatz beinhaltet. Die Lok wird auch als Fertigmodell angeboten.

Bild 22: Der neue Urglaskasten - eines der letzten M + F Modelle. Dahinter zwei ehem. M + F Länderbahn-Lokalbahnwagen.

Als weitere Neuheit ist nun in Kürze die OHE Köf lieferbar. Das Messmuster hatten wir bereits in unlackierter Version, in vorausgegangen Journalen vorgestellt. Wir möchten es nicht versäumen, hier noch das putzig wirkende und bestens detaillierte Fahrzeug in der lackierten Version vorzustellen. Auch hiervon soll noch vor Schließung der Firma M + F eine Fertigmodellserie zur Auslieferung kommen (Artikel Nr. 158 76 ca. 390,—). Ein weiteres Spitzenmodell aus demselben Hause, dürfte der nun entgültig fertiggestellte, sogenannte Urglaskasten sein. In puncto Detaillierung läßt dieses Fahrzeug keine Wünsche offen. Angefangen von der vorbildlichen Bremsenrichtung bis hin zu den originalgetreuen bayeri-

schen Loklaternen und einer Imitation des Kessels im Führerhausinnern, ist alles im Bausatz enthalten. Ausgenommen hiervon ist der Abziehbildersatz der erst Ende September zur Auslieferung kommen soll. An weiteren Zurrüstteilen werden eigentlich nur die Originalkupplungsimitationen und die Brems-schlauchkupplungen benötigt. Wirklich ein schmuckes Modell für die bayerische Lokalbahnserie. Eigentlich nur schade, daß es die hübschen bayerischen Oldtimer-Waggonbausätze von M + F nicht mehr gibt. Man sollte dort vielleicht doch noch überlegen, das eine oder andere der Waggonmodelle zum Schluß nochmals zu fertigen.

H. O.



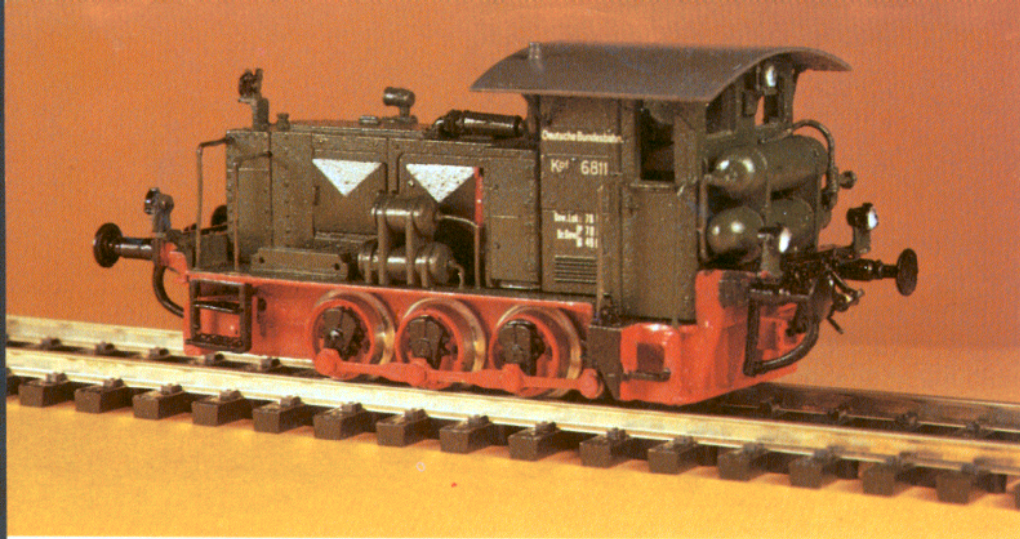


Bild 23: Die Köf von der linken Seite aufgenommen - hinten auf der Pufferbohle hat sie die Druckluftkessel für die Bremsenrichtung aufgepackt.

Bild 24: In letzter Minute erreichte uns eine große Neuheit aus Wien - die BR 42 - ein wunderschönes Supermodell. Wir wollten es wenigstens bildlich in dieser Ausgabe noch vorstellen. Ausführliche Besprechung folgt in der nächsten Ausgabe.



BRITISH MODELRAILWAYS 00 / H0

LMS 4-6-2 Turbolokomotive Kit No L41

KEYSER



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

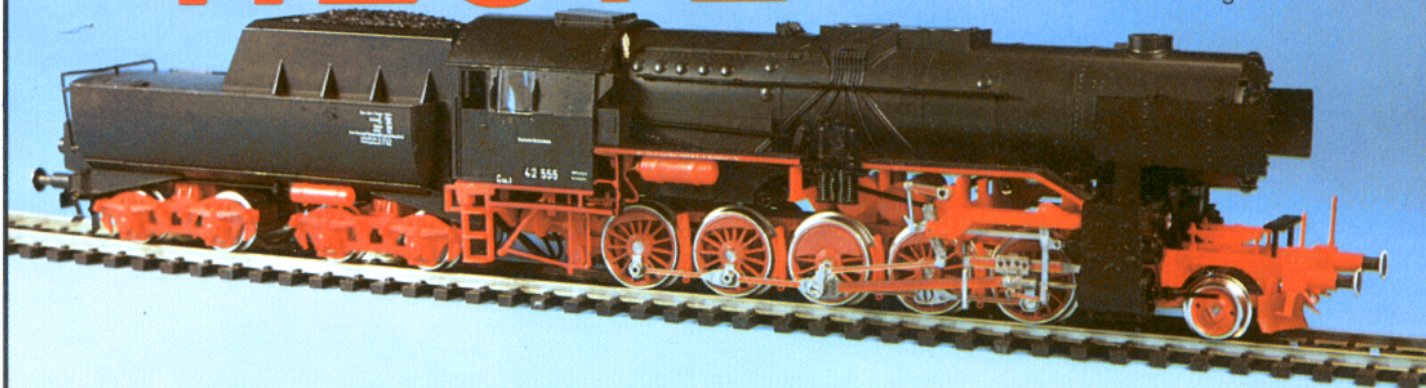
Von-Kurtzrock-Ring 8a · D-2000 Hamburg 65 · Ruf (040) 5 36 68 11

150.000

REICHSMARK kostete die Lokomotive Baureihe 42 im Erzeugungsjahr 1944!

HEUTE

sagt Ihnen Ihr Fachhändler den Preis der **LILIPUT-LOK BR 42**, die Art. Nr.: 4202 zur Auslieferung kommt!



Liliput

SPIELWARENFABRIK GESELLSCHAFT MBH
WALTER BÜCHERL A-1172 WIEN

**RO
CO**

ET 85

in HO
von
Roco



Art. Nr. 4148 A
unverbindl. Richtpreis DM **145,-**

Das Modell besteht aus Triebwagen und Steuerwagen. Exakter Maßstab, hervorragende Detaillierung. Freier Durchblick durch den gesamten Motorwagen. Beide Drehgestelle

angetrieben, automatischer Lichtwechsel... Überzeugen Sie sich selbst von diesem Spitzenprodukt.

Roco Modelleisenbahnen was sonst!

Die Erste für drinnen & draussen



• L.G.B. •