



Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0171-3671

5/1980

Oktober

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

Modellbahn – Fachzeitschrift · aktuell · informativ







Bild 3: Im Bw Bebra eine Köf II (323 227-9) und zwei Köf III (332 033-0 und 332 031-4) am 20.4.1973.

Foto: D. Kempf

◀ Bild 1: Köf-Tausch und zugleich Generationswechsel in Wicklesgreuth, Strecke zwischen Nürnberg und Ansbach, Mai 1975.

Foto: J. Nelkenbrecher

Deutsche Kleinlokomotiven

Bislang hatten wir uns vorwiegend mit den Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe I und II beschäftigt. Sicherlich gibt es zu diesen Fahrzeugen noch eine Menge nachzutragen. Dies wollen wir auch gerne tun, zunächst soll und muß jedoch weiteres Material gesammelt und gesichtet werden. Diese Folge wird nun die größten der Deutschen Kleinlokomotiven vorstellen.

Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe III

Im Gegensatz zu allen anderen Diesellokomotiven sind die Fahrzeuge der Bauart Köf III, wie sie zunächst noch hießen, eine Nachkriegsentwicklung der Lokomotiven- und Ma-

schinenfabrik Gmeinder & Co. GmbH in Mosbach/Baden in Zusammenarbeit mit dem BZA München. Die Maschinen mit einer Leistung von 240 PS und mit einer Höchstgeschwindigkeit von ursprünglich 30 km/h und später 40 km/h sind für den leichten Verschlebedienst und für den Einsatz vor Arbeitszügen bestimmt. Von den Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe III werden auch Werks- und Industrieanschlüsse bedient. Die ersten Fahrzeuge wurden im Jahr 1959 in Dienst gestellt, sie erhielten ein geräumiges, allseitig geschlossenes Führerhaus und einen langen schmalen Vorbau, in dem die gesamte Maschinenanlage untergebracht ist. Als Antrieb dienen zwei verschiedene Motorbauarten. Verwendet werden ein 8-Zylinder-Viertakt-Reihendieselmotor mit Vorkammer der Bauart RHS 518 A der Mannheimer Motorenwerke MWM und ein 8-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor mit

Vorkammer in V-Anordnung der Bauart GO 135 a der Firma Kaelble in Backnang. Der Antriebsmotor ruht über der vorderen Achse in einem besonderen Tragrahmen, der durch Gummilager mit dem eigentlichen Lokomotivrahmen verbunden ist. Vor dem Motor ist die aus Kühler und Gebläse bestehende Kühlanlage angeordnet. Der Antrieb erfolgt nach hinten über eine Gelenkwelle auf das hydraulische Getriebe mit dem Wendegetriebe. Dieser Getriebeblock ist elastisch auf einem Rahmenverbinder gelagert und ragt noch zu einem Teil in den Führerstand hinein und wird dort vom Führerstand überdeckt. Bei den bis 1966 gebauten Lokomotiven, die im neuen Nummernplan der DB als Baureihen 331 und 332 geführt sind, werden die beiden Achsen von den Kettenradritzeln des an das Flüssigkeitsgetriebe angeflanschten Wendegetriebes über Zweifach-Hochleistungsrollenketten angetrieben.

Bild 2: Die erste von der Firma Gmeinder Mosbach/Baden gelieferte Kleinlokomotive der Leistungsgruppe III, damals noch als Köf 10 001 bezeichnet. Werkfoto Sammlung: H. J. O.

ACHTUNG:
Inhaltsverzeichnis und Impressum auf Seite 20



Bild 4: 332 271-6 bei Kleinheubach auf der Strecke Aschaffenburg—Mittenberg am 6.10.1971.

Foto: J. Nelkenbrecher

Bild 5: Nicht nur im Rangierdienst, sondern auch auf der Strecke vor Nahgüter- und Arbeitszügen kommen die Lokomotiven der Baureihen 331 bis 333 zum Einsatz. Die Aufnahme entstand im Jahre 1970 bei Schwäbisch-Hall-Hessenthal.

Foto: D. Kempf ▶

Bild 6: 333 123 „Kurzzug“ Nähe Traunstein 23.5.1979.

Bei den Maschinen der Baureihe 333 erfolgt die Kraftübertragung vom Wendegetriebe auf die Achsgetriebe mit zwei Gelenkwellen.

Der Rahmen ist als Außenrahmen ausgeführt und besteht aus zwei Blechwangen, die mit Querträgern und mit Kopfträgern verschweißt sind. Die durchgehenden Seitenwangen bestehen aus 30 mm, die Stirnbleche aus 20 mm und das Rahmendeckblech aus 10 mm dickem Stahlblech. Die Pufferbohlen mit den normalen Hülsenpuffern sind auf vorgebaute Bohlenträger aufgesetzt, so daß sie bei Beschädigung leicht auszuwechseln sind.

Das Führerhaus mit einer Fußbodenhöhe von 1000 mm über der Schienenoberkante weist große Fenster auf und ist innen mit einer 5 mm dicken Antidröhschicht ausgespritzt. Der schmale Vorbau gewährt eine freie Sicht auf beide Frontpuffer. Der Einstieg mit nur zwei Trittstufen befindet sich hinten an beiden Seiten des beheizbaren Führerhauses. Beim Transport der Kleinlokomotiven auf Güterwagen kann das Führerhaus abgenommen werden. Der Führertisch ist an der Vorderwand des Führerhauses mittig angeordnet. An beiden Seiten des Führertisches befindet sich je ein Handrad zur Motor- und Getrieberegulierung und ein Hebel für die Wendeschaltung. Am Führertisch sind außerdem die Bedienungselemente für die Motorabstellung, für die Getriebesperre, für das auf dem Dach angebrachte Signalthorn, für die Sandstreuein-

richtung und sämtliche Schalter der elektrischen Anlage angeordnet. Die Überwachungsinstrumente für den Motor und ein Fahrten-schreiber sind in einem besonderen Instrumentenpult auf dem Führertisch zusammengefaßt. Zwischen der rechten Seitenwand und dem Führertisch ist ein Führerbremsventil und an beiden Seiten je ein Bremsventil für die Zusatzbremse vorhanden. Der Vorbau, der den Dieselmotor, die Kühlanlage, das Ölbadluftfilter, den Luftpressor und das Getriebe umschließt ist abnehmbar. Eine große Klappe oben und seitliche Türen am Vorbau erlauben einen guten Zugang zu allen Aggregaten. Zum Auswechseln des Kühlers läßt sich der vordere Teil des Vorbaus getrennt abnehmen.

Die Auspuffgase werden durch einen an der linken Seite im Rahmen liegenden Schall-dämpfer zum Auspuffrohr geführt, das gut isoliert an der Stirnfront des Führerhauses angeordnet ist.

Im rechten Teil des Rahmens befinden sich zwei Kraftstoffbehälter mit einem Fassungsvermögen von zusammen 300 l.

Die Dreilicht-Spitzenbeleuchtung wird durch eine Lichtmaschine mit einer Nennleistung von 700 Watt gespeist. Zusätzlich sind auch noch zwei 12 Volt-Batterien eingebaut.

Die Diesellokomotiven der Leistungsgruppe III waren ursprünglich weinrot lackiert, hatten einen schwarzen Rahmen und ein silbernes Dach. Inzwischen hat bereits eine größere

Zahl von Maschinen die neue DB-Lackierung Ozeanblau/Beige erhalten.

Zu Beginn des Jahres 1979 verfügte die Deutsche Bundesbahn über 573 Kleindiesellokomotiven der Leistungsgruppe III. Es waren dies die Maschinen 331 001 bis 003 mit Kettenantrieb und der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, die 332 002, 332 005 bis 062, 332 064 bis 210, 332 212 bis 317, 332 701 bis 702, 332 801, 332 901 bis 902 und 333001 bis 251. Zwei weitere Lokomotiven mit den Betriebsnummern 333 901 und 902 waren keine Köf III, sondern Diesellokomotiven der Kerkerbachbahn, die im Jahr 1975 von der Deutschen Bundesbahn übernommen wurde. Inzwischen wurde die Lok 333 901 verkauft und auch für die zweite Maschine hofft man einen Käufer zu finden. Obwohl die Lokomotiven der Baureihen 332 und 333 nur über die doch recht bescheidene Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h verfügen, werden sie gelegentlich auch vor leichten Nah- und Übergabezügen eingesetzt, mitunter sogar im Personenzugverkehr auf Nebenbahnen.

HO

Bild 7: 333 089-1 In der neuen DB-Lackierung (ozeanblau-beige) im Bf. Röthenbach bei Nürnberg. 16.6.1980.

Foto: J. Nelkenbrecher

Bild 8: Im Emsland wurde diese Köf-III-Variante aufgenommen. Die Lok 333 193-1 unterscheidet sich in der Kühlerpartie. Aufgenommen am 17.5.1977 im Bf. Lathen.

Bild 9: Diesel Lok wie auf Bild 8 mit einem beachtlichen Zug im Einschnitt auf der Strecke Lathen—Rheine. 17.5.1977

Foto 8 und 9: D. Kempf





Bild 1: Die Reko-01 hat im Leipziger Hauptbahnhof ihr Publikum und der Vater erklärt dem Sohn wie so ein Ungetüm funktioniert.

Unsterbliche Baureihe 01?

Im Eisenbahn-Journal 2/80 war von der letzten Hauptuntersuchung zu lesen, die die 01 204 am 26.11.79 als letzte deutsche (Altbau-)01-Lokomotive erhalten hatte.

Als Ende November 1979 der Artikel entstand, war nicht absehbar, daß die Traditionslokomotive vorübergehend wieder Planleistungen zu übernehmen haben würde. Ein Leser aus Dortmund beschwerte sich bei der Journal-Redaktion über diesen Artikel im Heft 2, weil er die 01 204 im Januar in Saalfeld im Einsatz gesehen habe, der Artikel also falsch sei. Nun, hier irrt unser Leser. Die Hauptuntersuchung hatte den Zweck, die Lokomotive für einen weiteren Erhaltungsabschnitt betriebsfähig zu machen. Wenn sie danach eingesetzt wird, ist das völlig normal. Zu bedenken ist, daß die 01 204 kein Fahrzeug des Verkehrsmuseums Dresden, sondern Traditionslokomotive der Deutschen Reichsbahn ist, von ihr also bedarfsweise eingesetzt werden kann.

Die leidigen Ölpreise!

Steigende Rohölpreise zwangen auch in der DDR dazu, den Einsatz dieses Energieträgers zu überdenken. Galten in den 60er Jahren Heizöle noch mehr oder minder als Abfallprodukte der Erdölaufbereitung, so geht man heute daran, die Heizöle weiter aufzuspalten und verbrennt sie nur noch mit Einschränkungen. Mit den Baureihen 01.0, 03.0, 44.0, 50.0, 95.0 und 99.0 hatte die DR weit über 200 Lokomotiven mit Ölhauptfeuerung im Einsatz; andererseits waren viele der im Betrieb aufwendigeren rostgefeuerten Maschinen verschiedener Baureihen vor Ablauf der Kesselfrist abgestellt worden.

So verfügte die Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft der DR Instandhaltungsstufen L 0, L 5 und L 6 (Bedarfsausbesserung, Zwischenausbesserung und Zwischenuntersuchung) für die noch erhaltungswürdigen 01.1- und 01.2-Lokomotiven und ihren Einsatz in den Plänen der 01.0 des Bw Saalfeld. Außer der 01 204 fährt in Saalfeld wieder die 01 114, die vom Bw Berlin Ostbahnhof zum Bw Halberstadt gekommen war. Die 01 118 (Bw Dresden) erhält z.Z. (Juni 1980) eine Aufarbeitung nach der Instandhaltungsstufe L 5 im Raw Meiningen, womit dann drei Altbau-01 in Saalfeld beheimatet wären.

Auch die Reko-Lokomotiven der Baureihe 01⁵ mit Rostfeuerung, die stets beim Bw Berlin Ostbahnhof beheimatet waren, traten wider Erwarten nochmals den Weg ins Raw Meiningen an. Einige Maschinen hatten sich bisher ihr Gnadenbrot als Heizlok verdient, andere erwarteten auf Abstellgleisen ihr Schicksal. Inzwischen fahren in Saalfeld die 01 511 (nach L 0), die 01 514 (nach L 6) und die 01 518 (nach L 6). Die 01 516 existiert nach ihrer Kesselexplosion nicht mehr; die Aufarbeitung von 01 506, 511 und 512 lohnt nicht mehr.



Bild 2: Das stand noch nie an der 01 1511-3; Bw Saalfeld. Da die Lok in Meiningen nur eine L 0 erhielt, ist der Anstrich nicht mehr ganz neu.

Foto 1 und 2: Weisbrod



Bild 3, 4 und 5 (rechte Seite): Als die 01⁵ ÖI noch das Paradepony der DR war, entstanden diese Bilder in der Gegend von Saalfeld.

Foto: P. Köppel

Befristete Maßnahme

Der Einsatz der 01.1- und 01.2-Maschinen ist natürlich befristet. Keine wird oder hat eine Hauptuntersuchung erhalten. Deshalb ist auch der Aufwand, den das Raw Meiningen mit diesen Maschinen trieb, auf ein einwandfreies Betriebsverhalten beschränkt geblieben. Man sieht es den Lokomotiven, zumindest den L 0-untersuchten, an, daß sie schlechte Zeiten durchgemacht haben. So haben auch alle EDV-Nummernschilder schon ihren Sammler gefunden, und die Lokomotiven fahren mit angemalten Betriebsnummern. Die Sammelwut der Schilderfreunde bedingte sonst die Eröffnung einer besonderen Schilderwerkstatt im Raw Meiningen.

Im Sommerfahrplan 1980 fahren die Saalfelder täglich mit drei Maschinen nach Leipzig, wobei das natürlich nicht die einzigen Leistungen der 01-Lokomotiven sind. Die erste Lok bringt den P 3020 (an Leipzig 9.37 Mo-Sa) und fährt mit dem P 3025 (ab Leipzig 13.04) zurück. Die zweite Lok bringt den E 802 (an Leipzig 12.37) und nimmt den E 805 (ab Leipzig 16.11) zurück. Die dritte Lokomotive führt den D 504 nach Halle (an 13.08) über die Saalebahn, übernimmt in Halle den P 3333 von Halle nach Leipzig und in Leipzig (ab 17.51) den E 807 nach Saalfeld (über Gera). Wurde im Winterfahrplan noch eine dieser Leistungen mit 01.0 gefahren, so liegen im Sommerfahrplan alle Leistungen bei den rostgefeuerten Maschinen.

Für die Eisenbahnfreunde und -fotografen sind diese Umläufe natürlich eine besondere Freude, denn wer hätte gedacht, daß Saalfeld nach der Auflösung des Dampfbetriebes in Erfurt 1972 fast alle Maschinen der Baureihe 01⁵ beheimaten würde und daß die schon abgestellten Rostloks dieser Baureihe nochmals im Planeinsatz zu bestaunen sein würden? Die Baureihe 01, Deutschlands populärste Schnellzuglokomotive, scheint in der Tat unsterblich zu sein!

Die ölgefeuerten Saalfelder 01⁵ sind größtenteils betriebsfähig abgestellt und konserviert; ein Rückbau auf Rostfeuerung ist nicht im Gespräch, eine Verschrottung natürlich auch nicht.

Auch andere Baureihen dampfen wieder

Sparsamer Umgang mit Rohölprodukten hat auch anderen Dampfloksbaureihen zu neuem Leben verholfen. 1979 sind sieben Maschinen der Baureihe 41 wieder aufgearbeitet und dem Bw Oebisfelde überwiesen worden. 1980 folgten die 41 144, 185 und 273. Noch gut erhaltene Maschinen der Baureihen 52.1-7 (Kriegsloks) und 50 (Einheitsloks) werden ebenfalls wieder aufgearbeitet. So wird u.a. die 50 1955 nach einer L 6 wieder durch Sachsen dampfen. Zur Aufstockung des Glauchauer Bestandes sind auch einige Rekoloks der Baureihe 58³⁰ wieder in Dienst gestellt worden.

Voll im Erhaltungsbestand sind weiterhin die

Baureihen 50³⁵ (von Güstrow bis Nossen anzutreffen) und 52⁸⁰ mit Rostfeuerung und die ölgefeuerten 44er. Auch hier steht ein Rückbau auf Rostfeuerung nicht mehr zur Diskussion.

Die rumänischen Diesellokomotiven der Baureihe 119 haben den Bestand an pr. T 20 (Baureihe 95.0) in Probstzella und Sonneberg arg dezimiert. Am Rennsteig und im Raw Meiningen sind die bulligen 1'E1'-Lokomotiven Raritäten geworden.

Überraschen wird es, daß auch die Neubaulokomotiven der Baureihe 50⁴⁰ noch nicht ganz ausgestorben sind. Das Bw Parchim beheimatet die 50 4077, das Bw Wittstock (Dosse) die 50 4033. Beide Maschinen sind noch im Einsatz.

Noch ungeklärt ist das Schicksal der Baureihe 03. Zur Zeit ist außer einer Maschine in Güsten (Hilfszugdienste) wohl nichts mehr unter Dampf. Einsatzfähig wären noch eine ganze Anzahl 03.2-Lokomotiven, wenn auch bei vielen eine L 0 oder L 5 erforderlich wäre. Eine weitere Anspannung der Situation bei Diesellokomotiven könnte auch zu einer Renaissance der 03.2 führen, doch gehört das vorerst noch ins Reich der Spekulation.

Mithin! Es gibt auch 1980 in der DDR manches an Dampfloks zu sehen und zu fotografieren, was man sich nicht mehr erträumt hatte.

M. Weisbrod





Bild 1: WZTE 290 (ex V. DD V 4601) 1. Bauserie mit 600 PS, vor Zeven-Süd in Richtung Wilstedt am 2.5.1977.

»Mädchen für alles« auf deutschen Privatbahnen

Porträt einer Nebenbahn-Diesellokomotive der ersten Generation

Wer kennt sie nicht — die berühmten romantischen Eisenbahnfotos der Altmeister Bellingrodt, Maedel, Hubert usw. mit vor sich in sommerlicher Hitze hindösenden T3-, BR-91- oder Elna-Loks auf Landbahnhöfen oder vor verräucherten Lokschuppen. Meist sind es Bilder aus den zwanziger oder dreißiger Jahren.

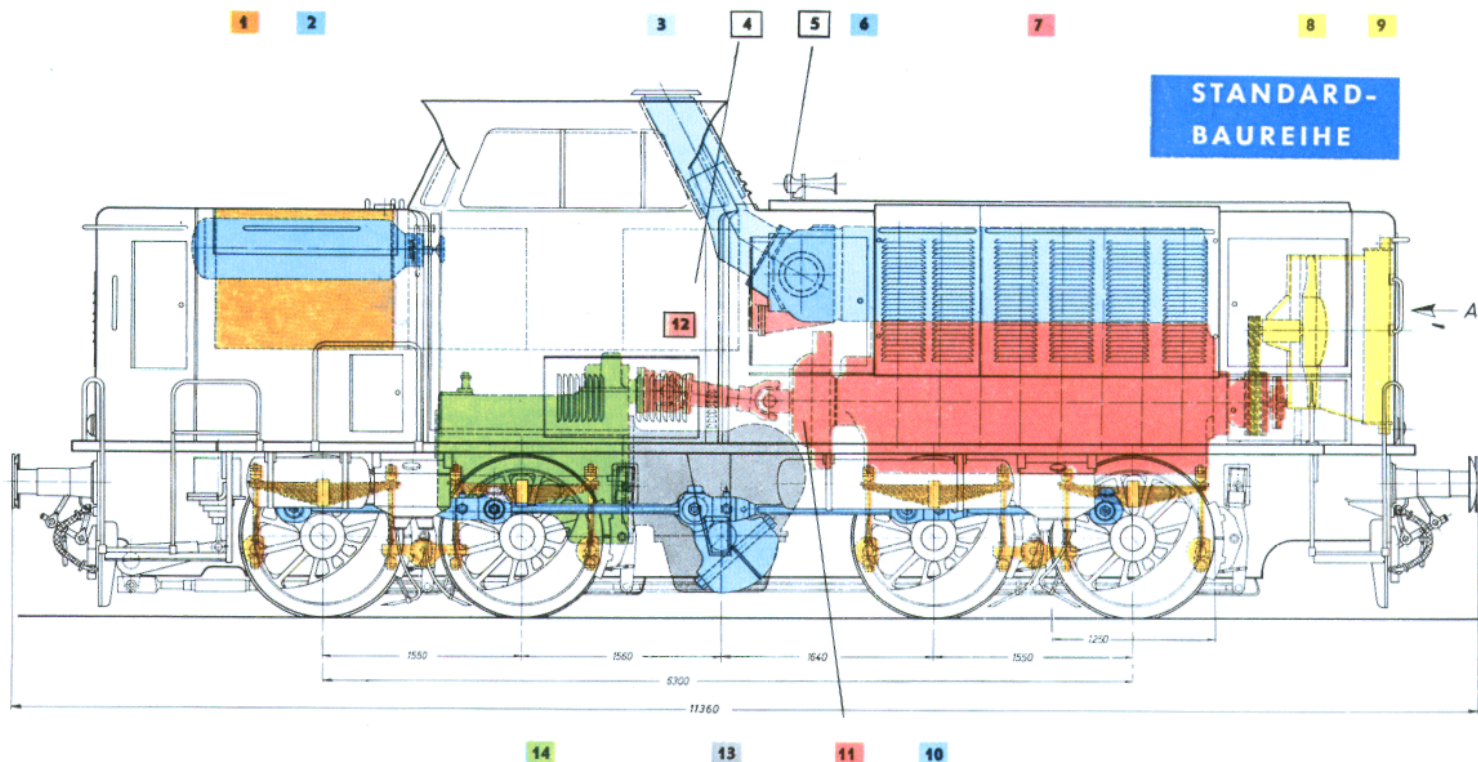
Aber auch in den eisenbahntechnisch goldenen Fünfzigern konnte man solche Stimmungen auf deutschen Privatbahnen mit der Kamera einfangen. Damals wie heute kaum beachtet, wurden sie im Schatten der Staatsbahnen billigst erstellt und betrieben. Meist mit leichtem Oberbau ausgestattet, ergaben sich für die Lokomotivbeschaffung große Probleme. Gebrauchtkäufe von der Staatsbahn waren nicht immer glücklich. Das Bemühen der Industrie, hier Abhilfe zu schaffen, gipfelte in der

Entwicklung der Einheitslokomotive für Kleinbahnen Elna in der Vorkriegszeit.

Allgemeines Dampfloksterben

Nach dem Kriege blieben die Privatbahnen auch nicht von dem großen Dampfloksterben verschont. Eine Motorisierung hatte zwar schon Anfang der dreißiger Jahre auf dem Triebwagensektor stattgefunden (erinnert sei hier an den berühmten »Wismaer« Schienenbus), doch Personen- und Güterzüge wurden

Bild 2: Graphische Darstellung der Baugruppen der Standard-Baureihe, entnommen einer Mak-Broschüre.



- 1 Kraftstoffbehälter
- 2 Luftbehälter
- 3 Auspuff
- 4 Führerstandstisch

- 5 Druckluft-Makrofon
- 6 Turbolader
- 7 Dieselmotor

- 8 Lüfterrad
- 9 Kühler
- 10 Stangenantrieb
- 11 Elastische Kupplung

- 12 Gelenkwelle
- 13 Mak-Nachschaft-Getriebe
- 14 Voith-Turbogetriebe



Bild 3: WZTE Z80 in Hepstedt am 2.5.1977

Bild 4: Mindener Kreisbahn V 13, 800 PS, 3. Bauserie in Minden.





Bild 5: V 46-02 (ex DEBG) 2. Baureihe mit 600 PS in Bodenwerder.

Bild 6: V 122 der R StE (Rinteln-Stadthagener Eisenbahn). Im dahinter sichtbaren Schuppen ist die alte Kittel-Dampflok KL 2 der KWSt E untergebracht. Sie gehört dem Club DEW Rinteln.





Bild 7: Letzte Standard D, 3. Serie. Ablieferung Januar 1965, als VWE 5, jetzt BHE in Buxtehude.

hauptsächlich von Dampflokomotiven gezo-
gen.

Dies änderte sich Anfang der fünfziger Jahre
sehr rasch. Fast alle deutschen Lokomotiv-
fabriken stellten nun firmeneigene standardi-
sierte Diesellokreihen vor. Die MaK/Kiel, ent-
scheidend an der Dieseleentwicklung der DB in
den Anfangsjahren beteiligt, stellte der Öff-
entlichkeit im Jahre 1950 eine viergekuppelte
Nebenbahndiesellok vor.

Diese als MaK 600D (600 PS, vier Achsen) be-
zeichnete Maschine gewann sofort die Herzen
mancher Privatbahndirektoren. Nach Test-
fahrten im ganzen Bundesgebiet sowie in
Schweden und Dänemark füllte die blau-rot
lackierte Lok die Auftragsbücher der Herstel-
lerfirma.

Eine »Klasse«-Konstruktion

Der Erfolg war nicht ungewöhnlich, hatte doch
die Konstruktion einige wichtige Bedingungen
erfüllt, die da waren: einfachste Bedienung
und Wartung, sehr robuste Ausführung ein-
schließlich der Motoranlage, extrem guter
Kurvenlauf (Beugnot-Lenkhebel), niedriger
Achsdruk (13 t) und nicht zuletzt der günstige
Preis. All das machte die Maschine bei NE-
Bahnen von Schleswig bis zum Tegernsee
sehr beliebt.

Im Verkaufsprospekt 1954 wurden vier Lei-
stungsklassen 600 bis 1200 PS für Spurweiten
ab 1000 mm bis 1676 mm angeboten. Der Er-
folg, auch im Ausland, ließ nicht lange auf
sich warten. Allein Cuba bestellt insgesamt 76
Lokomotiven. Aber auch Schweden, Südafri-
ka, Kanada, Irland, um nur einige zu nennen,
erwarben diesen Loktyp. Ebenso wurde die DB
auf die 600 D aufmerksam und bestellt 15 Lo-
komotiven (siehe Journal 3/80: DB-V65).

Vom internationalen UIC-Verband — ORE Gre-
mium — wurde die Bauserie 2/1957 allen Mit-
gliedsbahnen wegen ihrer vorzüglichen Kon-
struktion neben der V60 (260) als vorbildlich
empfohlen.

Die dominierende Lokomotive

So bildeten MaK-Standard-D-Lokomotiven in
den fünfziger und sechziger Jahren bei den
großen deutschen Privatbahnen und Dachge-
sellschaften das Rückgrat der Traktion. Bis in
die letzten zehn Jahre hinein konnte man man-
cherorts ein friedliches Nebeneinander zwi-

Bild 8: Am 27.7.1974 die OHE 120 052 mit 1200 PS vor dem Winsener Lokschuppen. Früher waren die T 3 und die T 9 (BR 91)
„Bewohner“ dieses Schuppen.



Bild 9: Am Großenbrode Kai stehen die Nr. 67, 68 und 69 der Schwedischen Staatsbahn versandbereit. Baujahr 1955, Grund-
typ 800 D (1. Serie) mit 800 PS.

Foto 1—9: Lennartz



schen Dampflok und Diesellok in Doppeltraktion erleben. Aber auch für kleinere Gesellschaften zahlte sich diese Baureihe dank ihrer Zuverlässigkeit aus. Nicht selten fährt eine einzige Lok schon

25 Jahre ohne Beanstandung. Heute, dreißig Jahre nach der ersten Indienststellung, wirkt das Äußere auf den Betrachter vielleicht schon etwas antiquiert. Der Stangenantrieb, an die Dampflok erinnernd, läßt erkennen, daß

es sich um eine typische Diesellok der ersten Generation handelt. Vorbildlich dagegen und heute noch nicht übertroffen sind die Übersichtlichkeit und die freie Rundumsicht für den Lokführer. Auch der Aufstieg zum Führerhaus innerhalb des Lichtraumprofils wird immer noch — im Gegensatz zu neueren Typen — sehr geschätzt und heute bei Neukonstruktionen wieder berücksichtigt.

Nahezu alle noch im Einsatz

Bis auf wenige Exemplare, die meist durch Unfall ausschieden, sind noch alle Lokomotiven im täglichen Einsatz. So fährt heute die erste Musterlok als V 64 Tag für Tag bei der Moselbahn. Die zuletzt ausgelieferte D-Type ist die 650 PS starke 281 der Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn. Einige Loks erhielten inzwischen umfangreiche Hauptuntersuchungen bei der MaK-Werkstatt in Moers. Aber auch die Bundesbahn bietet Privatbahnen diesen Service an.

Im gesamten Produktionszeitraum wurden drei sich optisch voneinander unterscheidende Bauserien erstellt. Der Grundtyp erhielt bei der 800—1200-PS-Version einen längeren Motorvorbau und Radstand. Die zweite Serie war einheitlich mit langem Radstand versehen und unterschied sich augenfällig durch ein Sonnenschutzdach sowie waagerechte Doppellampenordnung. Später wurden, in der dritten Ausführung, die Rückfenster vergrößert sowie die Auspuffanlage vorne nach außerhalb des Führerhauses verlegt. Weitere Details sind rein technischer Art.

Gefragtes Modell

Ebenso wie in der Schweiz und in England läßt sich auch in Deutschland ein verstärktes Interesse an Privatbahnen feststellen. Der Nachbau im Modell wird ebenfalls immer populärer. M&F hat seinerzeit mit dem »Wismaer«, der V20 und V36, den Dampflok T3, T9 und — nicht zu vergessen — den vielen kleinen bayrischen Lokalbahnloks einen entscheidenden Anfang gemacht.

Doch auch die Firma Fleischmann hat in H0 und N zur Popularisierung der Privatbahnen beigetragen. Die Absicht von M&F, heuer die V65 und deren Varianten auf den Markt zu bringen, war also eine konsequente Fortsetzung dieser Idee.

Nach Einstellung der M&F-Produktion wäre zu hoffen, daß einer der Großserienhersteller sich der 600 D (V65) annimmt. Was anscheinend in 0 und I ein Erfolg war, wäre sicherlich ein Erfolg in H0 und N, allein schon des Variantenreichtums wegen. In diesem Falle würde das Eisenbahn-Journal wie bisher mit Rat und Zeichnungen zur Seite stehen.

Lennartz

KURZBESCHREIBUNG DER DIESELLOKOMOTIVEN DER STANDARD-BAUREIHE 600-1200 PS

Achsanordnung:	D (mit 2 Beugnot-Gestellen)			
Abmessungen:	Spurweite 1000-1676 mm Länge über Puffer 11360 mm Gesamtschstands 6300 mm Abstand der Beugnotzapfen 4750 mm Größte Höhe 4150 mm Größte Breite 3100 mm Fahrzeug-Begrenzung RIC u. UIC Treibrad-Durchmesser neu/abgenutzt 1250/1170 mm Kleinst befahrbarer Krümmungshalbmesser 50 m			
Gewichte:	600 D	800 D	1000 D	1200 D
Dienstgewicht (Reibungsgewicht)	54,0-60,0 t	58,0-64,0 t*	60,0-66,0 t	60,0-66,0 t
Achsdruk	13,5-15,0 t	14,5-16,0 t	15,0-16,5 t	15,0-16,5 t
	* Sonderausführung mit Gewicht bis 72 t lieferbar 18,0 t*			
Größte Geschwindigkeit bei halb abgelaufenen Bandagen	Geschwindigkeitsstufen wahlweise nach Ausführung: Rangiergang Streckengang 600 D I 36 km/h 59 km/h II 42 km/h 68 km/h 800 D I 37 km/h 60 km/h II 37 km/h 72 km/h III 51 km/h 80 km/h IV 37 km/h — 1000 D I — 63 km/h II — 83 km/h 1200 D I — 66 km/h II — 87 km/h			
Größte Anfahrzugkraft am Haken, bezogen auf ein Dienstgewicht von	600 D	54 t	60 t	
	Rangiergang/Streckengang	Rangiergang/Streckengang	Rangiergang/Streckengang	
	I 17 820/11 500 kg	I 18 600/11 500 kg	I 18 600/11 500 kg	
	II 16 000/9 900 kg	II 16 000/9 900 kg	II 16 000/9 900 kg	
	800 D	58 t	64 t	72 t
	Rangiergang/Streckengang	Rangiergang/Streckengang	Rangiergang/Streckengang	Rangiergang
	I 19 100/14 700 kg	I 21 100/14 700 kg	I 21 100/14 700 kg	—
	II 19 100/12 500 kg	II 21 100/12 500 kg	II 21 100/12 500 kg	—
	III 17 700/11 200 kg	III 17 700/11 200 kg	III 17 700/11 200 kg	—
	IV —	IV —	IV —	23 800 kg
	1000 D	60 t	66 t	
	Streckengang	Streckengang	Streckengang	
	I 19 800 kg	I 21 800 kg	I 21 800 kg	
	II 19 800 kg	II 20 400 kg	II 20 400 kg	
	1200 D	60 t	66 t	
	Streckengang	Streckengang	Streckengang	
	I 19 800 kg	I 21 800 kg	I 21 800 kg	
	II 19 800 kg	II 21 800 kg	II 21 800 kg	
Betriebsvorräte:	Dieselloskraftstoff ca 1500 l Sand ca 250 l			
Maschinenanlage:	600 D	800 D	1000 D	1200 D
Dieselmotor	MS 301 A	MA 301 A	MA 301 DK	MA 301 EK
Motorart	600 PS	800 PS	1000 PS	1200 PS
Leistung unter UIC-Bedingungen	380/750 U/min	380/750 U/min	380/750 U/min	380/900 U/min
Leerlaufdrehzahl/Höchstzahl	BBC	BBC	BBC + Ladeluftkühlung	BBC + Ladeluftkühlung
Abgas-Turbolader				
Anlassung	Druckluft	Druckluft	Druckluft	Druckluft
Kraftübertragungsanlage	600 D	800 D	1000 D	1200 D
Turbogetriebe	Voith	Voith	Voith	Voith
Type	L 37 zÜb	L 37 zÜb	L 217 z	L 217 z
Bauart	Dreigang-Getriebe mit 1 hydr. Drehmoment-Wandler und 2 Turbokupplungen	Dreigang-Getriebe mit 1 hydr. Drehmoment-Wandler und 2 Turbokupplungen	Dreigang-Getriebe mit 2 hydr. Drehmoment-Wandlern und 1 Turbokupplung	Dreigang-Getriebe mit 2 hydr. Drehmoment-Wandlern und 1 Turbokupplung
Stufen- und Wendegetriebe	—	—	—	—
Bremse	Indirekt wirkende Druckluftbremse für Zugbremsung und direkt wirkende Zusatzbremse, Bauart Knorr. 1 Bremsluftverdichter Fördermenge 1200 l/min 1 Handspindelbremse als Haltebremse			
Elektrische Ausrüstung:	Lichtmaschine 700 Watt 24 Volt Batterie 24 Volt 150 Ah			

ACHTUNG:

Denken Sie daran, sich Ihre Wunschmodelle durch rechtzeitige Bestellung noch zu sichern, da kurz vor Weihnachten wegen Auflösung der Firma Merker + Fischer keine Aufträge mehr bearbeitet werden können.

MERKER + FISCHER Röntgenstraße 2, 8080 Fürstenfeldbruck, Tel. 08141/1838

Das Besondere dieser Broschüre ist, daß der Autor die Wirklichkeitstreue seiner Gleisplanentwürfe mit zahlreichen, gestochenen, scharfen, farbigen Luftbildaufnahmen von Bahnanlagen der DB und der SBB//CFF beweist. Mit diesen Gleisplänen kommt der Modellbahner der von ihm angestrebten Nachbildung der Realität noch näher.

Spezielle Anlagenthemen

Spezielle Anlagenthemen

HO - N

FALLER

mit Entwürfen für die Baugrößen $H_0 + N$

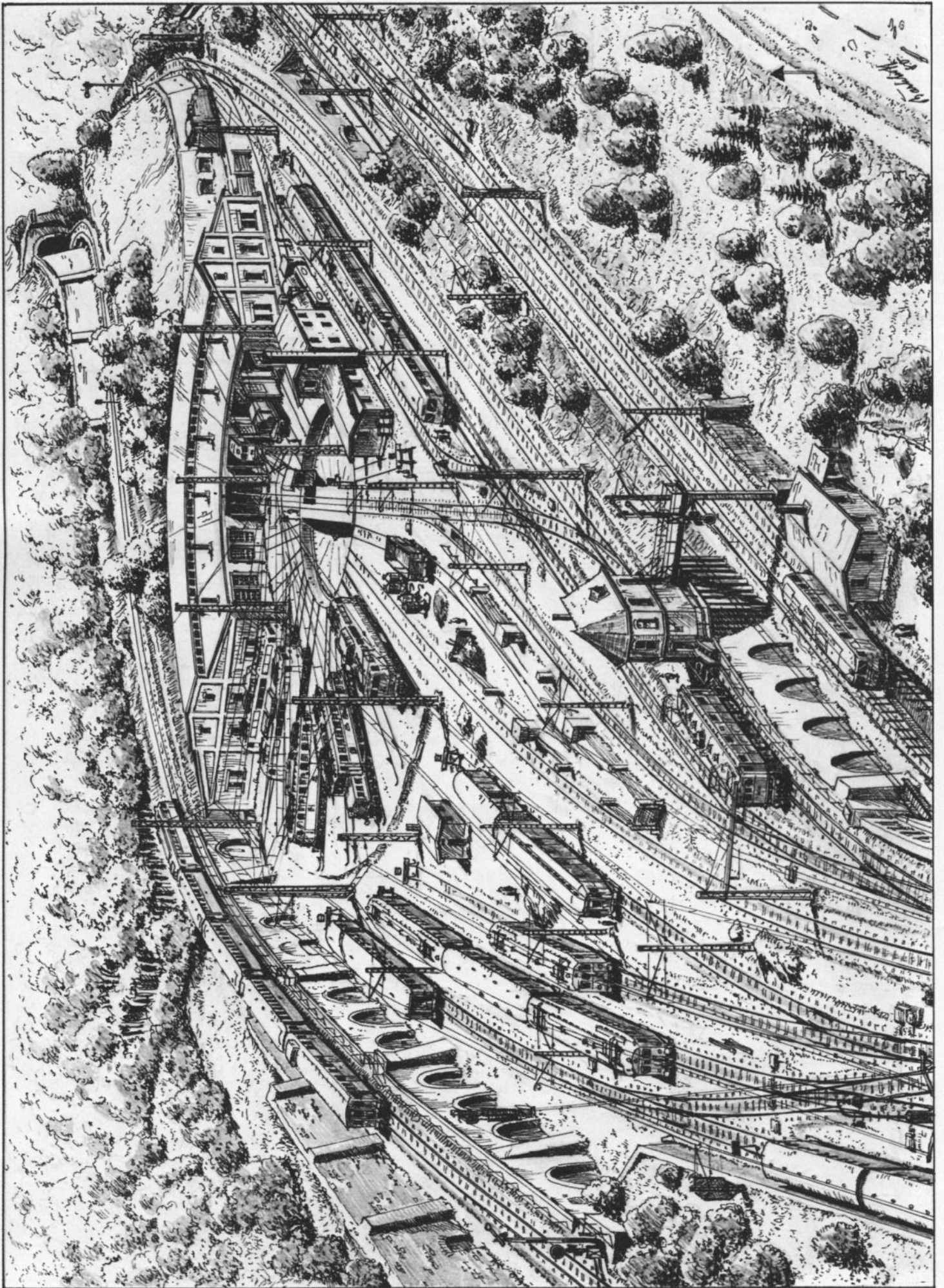
Industriemotiv als Rangieranlage

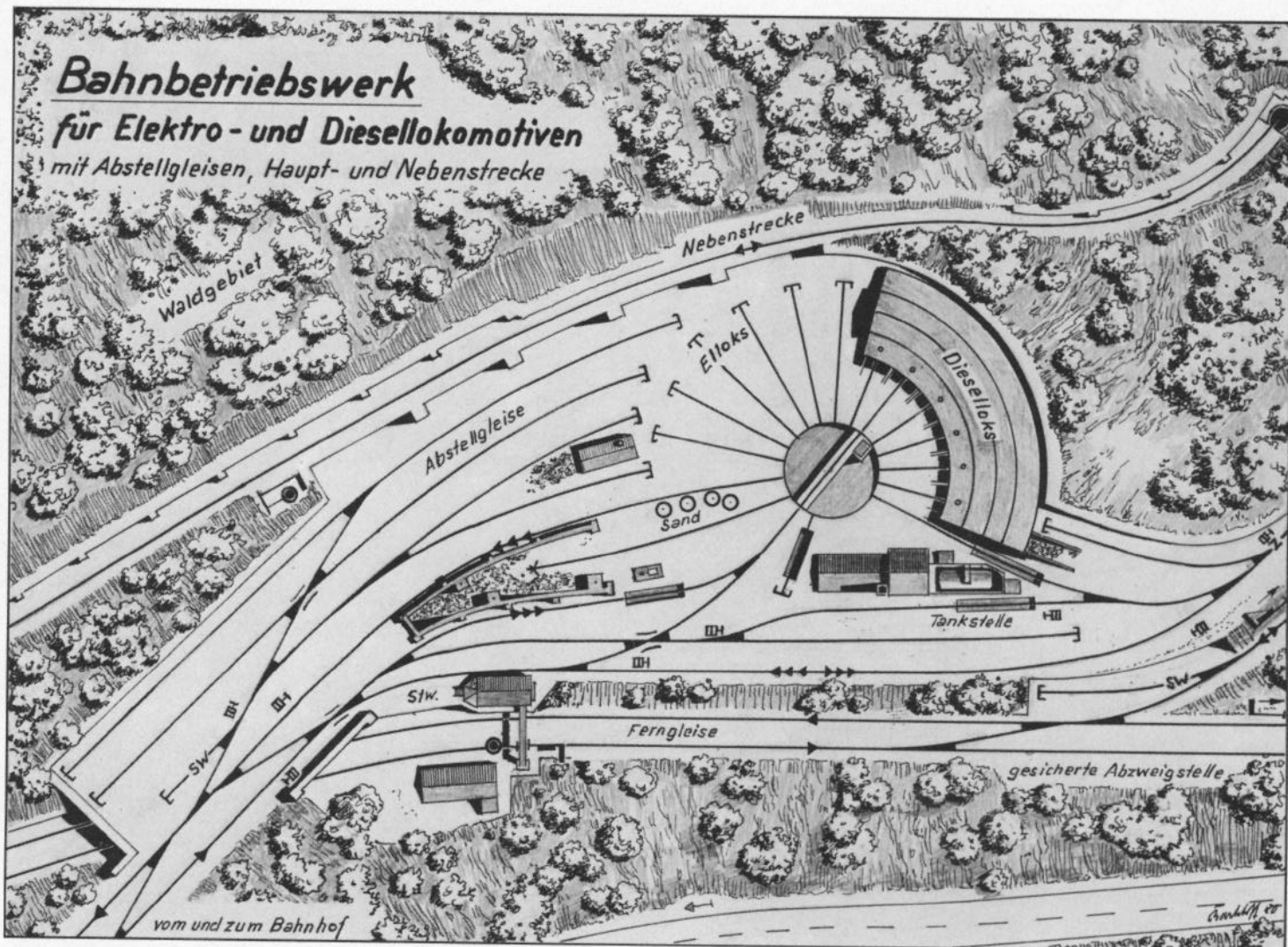
Dieser Anlagenvorschlag ist speziell für Modellensammlerfreundlich gedacht, da dem Rangierbetrieb den Vortrag ersinnlich. Zwar gibt es auch hier zwei sich kreuzende Rangierbahnen, die durch in beschleunigten und Kreisverkehr durchfahren werden können, in erster Linie dienen die Fahrstrassen jedoch als Verbindungen zu den zahlreichen Rangier- und Abstellgleisen, wie man sie als dicht gedrängt in ausgesprochenen Industriebetrieben auch beim Vorfeld häufig antrifft. Private Werkzeuge führen ferner zu einer Fabrik (B-265 und 1860), zu einem Betonmischwerk (B-950), zu dem Lagerhaus einer Specdation und zu dem am Baggenen gelegenen Kutscher (B-193).

Für den Personenzugverkehr ausschließlich ist die zur oberen Ebene hin abzweigende Nebenstrecke vorgesehen. Dem Endbahnhof auf dem Berg ist ein kleines Bahnhofsgebäude mit einem Wartesaal, einem Kiosk und einem Informationsstand gewidmet.

**„Gleisanlagen nach dem Vorbild“
mit Gleisplänen für H0 + N
68 Seiten – 4-farbig
Artikel-Nr. 844
ab Sept. 1980 beim Handel**

FALLER





Betriebswerk für Elektro- und Dieselloks

Vor allem unsere größeren Bahnbetriebswerke unterlagen in den letzten Jahren, bedingt durch den Strukturwandel in der Zugförderung, zahlreichen Veränderungen. Die Dampflok ging, die Dieselmachine rückte an ihre Stelle, und der elektrische Fahrdrat über den deutschen Strecken wurde immer dichter. Die technischen Anlagen in unseren Bws mußten sich dieser neuen Entwicklung zwangsläufig anpassen, denn der reibungslose Einsatz der neuen Traktionsarten auf der Schiene mußte gewährleistet sein. Dienstgebäude wurden renoviert oder gar abgerissen; neue Bauten traten an ihre Stelle. Das vom Dampflok-Fan so geschätzte verräucherte schwarze

Fluidum der alten Bahnbetriebswerke wich einer doch irgendwie freundlicheren (manchmal auch blumengeschmückten) helleren Szenerie.

Mauerreste des alten Kohlenlagers stehen zwar noch; auch die Betonsockel der dazugehörigen Kräne sind noch sichtbar. Sonst aber dient auch hier die Anlage der Lagerung eisenbahntechnischen Geräts. Die Brunnen für die Versorgung der ehemaligen Wasserkräne sind verschlossen; die Besandung der Loks geschieht über kleine mobile Sandbehälter. Kurz, unser Bw-Motiv verkörpert die Zeit des bahnbetrieblichen Umbruchs.

Es ist in einen Berghang integriert. Aufgrund der drei Etagen, die sich aus der Gesamtkonzeption der Anlage ergeben, mußten in Hanglage starke Mauerbewehrungen errichtet werden, um dem Druck des Berges Einhalt gebieten zu können. Das Bahngelände befindet sich im Grünen, abseits der eigentlichen Bahnhofsanlagen (siehe hierzu auch unsere Überlegungen in Heft 3/80). Diese Situation wird auch durch die oberhalb des Schuppens vorüberführende Nebenbahnstrecke und die im Vordergrund unterhalb des Bw-Geländes sichtbare Fernstrecke unterstrichen. Erst im abgelegenen Bahnhofsbereich vereinigen sich alle Trassen wieder auf gleicher Ebene.

Das Bahnbetriebswerk dient Eloks und Dieselloks gleichermaßen als Heimat. Vermutlich aus Gründen der doch häufigeren Wartungsarbeiten an den Dieselmachines wurden die

se »unter Dach« deponiert. Der sich seitlich des großen Ringschuppens anschließende Gleisfächer im Freien dient als Abstellmöglichkeit für die Elektrolokomotiven. Die Schuppengleise besitzen keine Fahrdratüberspannung, wohl aber die im Freien liegenden Gleisstützen der Drehscheibe. Die Stromversorgung über der Drehscheibe wird über eine komplizierte Teilverspannung des Fahrdrats sichergestellt. Das Ganze gleicht einem spinenartigen Gewebe.

Inwieweit eine vorbildgerechte Nachgestaltung im Modell überhaupt möglich ist, soll im Augenblick nicht zur Debatte stehen. Ringschuppen und Drehscheibe sind ganz sicher der darstellerische Schwerpunkt der Gesamtscene. Immerhin aber benötigen beide Teile sehr viel Platz und sind überdies auch recht teuer. Die bei uns verwendeten Modell-Dienstgebäude inklusive des Schuppens erhalten einen hellbeigen Anstrich.

Die Triebfahrzeuge erreichen und verlassen die Anlage über eigene Gleise. Längere Triebzüge können auf eigenem Terrain gewartet und für ihren nächsten Einsatz vorbereitet werden. Die Abstellgruppe wird durch eine Schutzweiche von den Hauptbetriebsgleisen getrennt. Im unmittelbaren Schuppenbereich bestehen weitere Abstellmöglichkeiten für Schneepflug, Rottenkraftfahrzeuge oder den Hilfszug. Allerdings müßte für längere Garnituren das Ziehgleis doch etwas verlängert werden.

Der Auflockerung des vorderen Fernstreckentraktes dient das Stellwerksmotiv mit kleiner Signalbrücke. Vom Turm des Dienstgebäudes wird übrigens auch der Fahrbetrieb innerhalb des gesamten Bw-Geländes abgewickelt und überwacht. Die Gleisentwicklung bietet ganz

sicher eine Menge »umständlicher Rangierbewegungen« des Triebfahrzeugparks. Modellbahner und Minifahrdienstleiter dürften also voll auf ihre Kosten kommen.

Am vorderen rechten Bildrand verlassen die Gleise einer nicht elektrifizierten Nebenbahn

die elektrische Hauptstrecke. Die Abzweigstelle ist auch hier über eine Schutzweiche vor Unfallsituationen gesichert.

R.Barkhoff



Bild 1: Die zum Teil aufgearbeitete 18 422, kurz vor ihrer Überstellung in die Schweiz auf der Drehscheibe des inzwischen abgerissenen Bahnbetriebswerkes Lindau.

Foto: Sammlung Obermayer.

Ing. Lory und seine S 3/6

Der Anlaß zu diesem Artikel ist das plötzliche Ableben des in Fachkreisen der Dampflokomotoren bekannten Schweizer Ingenieurs Serge Lory.

Am 2.3.1959 wurde die bei der Deutschen Bundesbahn als 18 478 bezeichnete bayerische S 3/6 im Bahnbetriebswerk Ulm ausgemustert. Mit Verfügung der Hauptverwaltung der DB schied diese Maschine am 14.7.1960 aus dem Bestand aus.

Im Frühjahr 1959 erwarb der Schweizer Ingenieur Serge Lory diese bayerische S 3/6 zu einem Spottpreis von der Deutschen Bundesbahn, um sie der Nachwelt zu erhalten. Dipl.-Ing. Lory, selbst Lokomotivkonstrukteur und aufgrund der in den 20er Jahren aufgetretenen Wirtschaftskrise als Lokomotivführer tätig, wußte um den Wert dieser Vierzylinder-Verbundmaschine.

Nach dem Erwerb der Lokomotive wurde sie im Bahnbetriebswerk Lindau untergestellt, und Lory bemühte sich während der kommenden Jahre um die Beschaffung diverser Original-Ersatzteile in ganz Europa. Diese Teile wurden in Frankreich, Spanien, Belgien und in der Schweiz beschafft, also in Ländern, welche die Herstellerfirma Maffei entweder in den Jahren nach der Jahrhundertwende selbst mit Lokomotiven beliefert hatte bzw. in die nach Ende des Ersten Weltkrieges sogenannte Reparationslokomotiven von der Bayerischen Staatsbahn abgegeben werden mußten. Gleichzeitig begann eine grundlegende Aufarbeitung, wobei die S 3/6 völlig zerlegt und von Grund auf erneuert und sorgfältig wieder zusammengebaut wurde. In der Zeit des Aufenthaltes in Lindau erfolgte unter anderem eine Kesselpflichtprüfung, die beanstandungsfrei absol-

viert wurde. Bei der Aufarbeitung bestätigte sich die Vermutung, daß es sich bei der Lokomotive nicht um die 18 478 handelte, sondern um die einstige 3645 der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn.

Die S 3/6 mit der Nummer 3645 wurde bei der Deutschen Reichsbahn unter der Betriebsnummer 18 422 geführt. Die fälschliche Einreihung entstand dadurch, daß im Jahre 1953 wegen geringer Fahrgestell- und Triebwerksabnutzung der Kessel der verschlissenen 18 478 eingebaut wurde und die Lok nunmehr unter der Betriebsnummer der Maschine lief, von der der Kessel stammte. Normalerweise ist es üblich, die Lok unter der Nummer zu führen, von der das Fahrwerk stammt.

Diese 18 422 bzw. Ursprungsnummer 3645 stammt aus der Serie h und wurde von der Maschinenfabrik Maffei in München 1913 unter

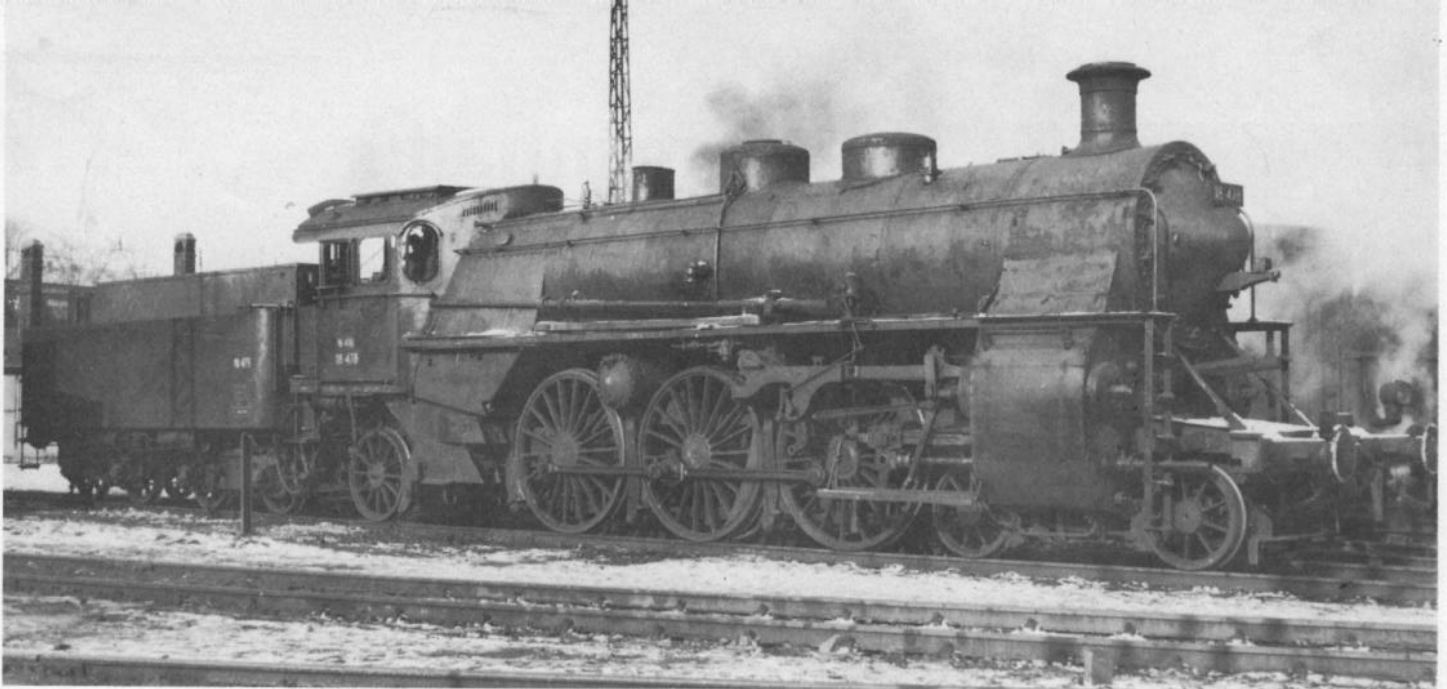


Bild 2: 18 478, ausgemustert im Bw Ulm am 1.2.1962.

Foto: U. Montfort

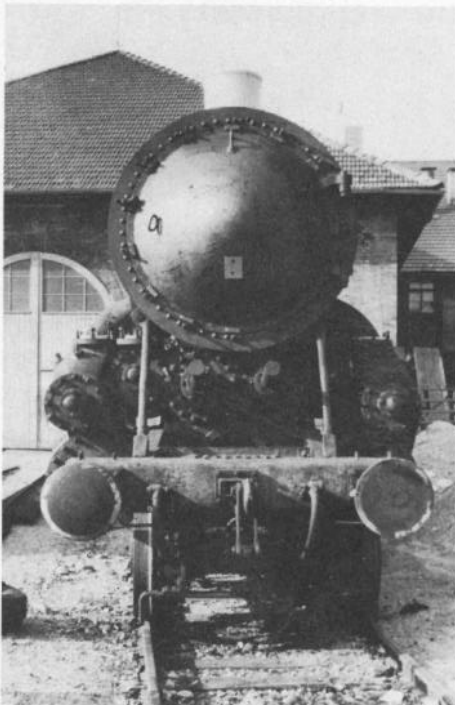
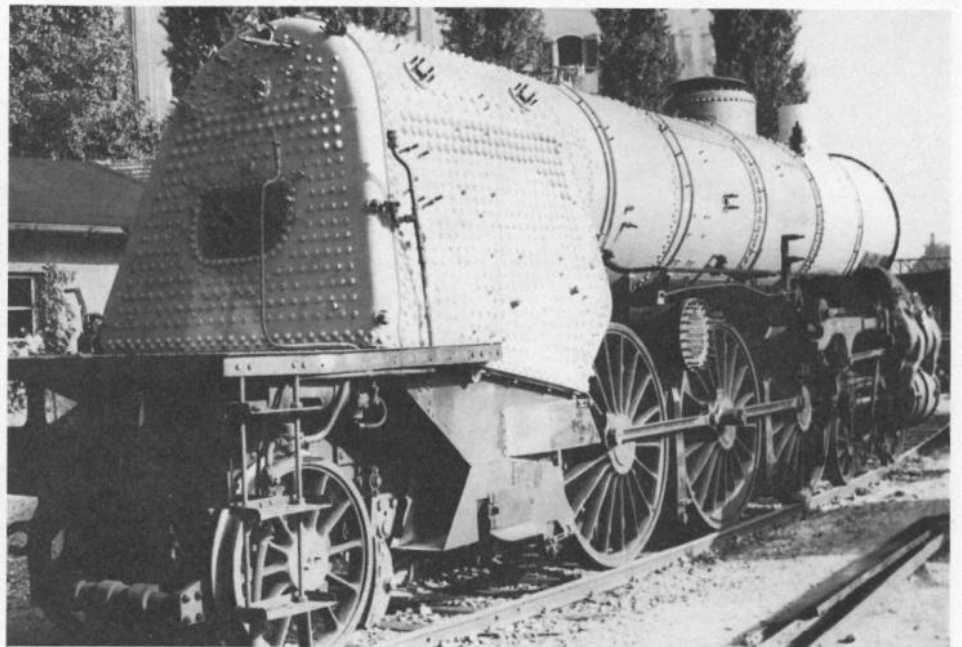


Bild 3 und 4: Der Zustand der S³/6 18 422 im Bw Lindau ca. 1964.

Foto: Sammlung C. Asmus



der Fabriknummer 3482 gebaut. Die Lok war nach ihrer Ablieferung beim Bw München I stationiert und in den Jahren 1915 und 1916, während des Ersten Weltkrieges, vorübergehend beim Maschinenamt in Sedan anzutreffen. Danach folgten Stationierungen wiederum in München, Ludwigshafen, Regensburg, München Hbf, Regensburg, Treuchtlingen und endlich bis zur Ausmusterung 1949 abermals in München Hbf.

Interessant ist auch, daß die 18 422 während ihres Dampflokomotivlebens über insgesamt 6 Kessel verfügte. Unter anderem stammten die Kessel von der 18 472, 467, 474, 462 und letztlich von der 18 478. Aufgrund des 1953 vorgenommenen Kesseltausches wurde die Maschine, wie bereits erwähnt, unter der falschen Bezeichnung 18 478 geführt. Nach ihrer falschen Einreihung war die Maschine als 18 478 noch beim Bw Augsburg und beim Bw Ulm bis zu ihrer Ausmusterung in Betrieb.

Besonders erwähnt sei, daß die S 3/6 aufgrund der durch Dipl.-Ing. Lory vorgenommenen Aufarbeitung eine wesentliche Veränderung gegenüber dem Ursprungszustand aufweist, nämlich eine dreiteilige Feuertür statt vorher zwei-

er getrennter Feuerlöcher.

Der Tender der Lokomotive trug die Betriebsnummer 3646 und wurde bei der Firma Rathgeber in München gebaut. Die Lokomotive, mit der dieser Tender angeliefert wurde, kam jedoch bereits 1919 als Reparationsleistung nach Belgien und verblieb dort als ETAT 5946. Beim Abbeizen der zahlreichen Farbschichten kamen mehrere Aufschriften zum Vorschein. Zunächst war aus der Zeit nach dem Krieg zu entziffern Au (d.h. Bw Augsburg) und Allied Forces. Sodann waren ungefähr 20 weitere schwarze Farbanstriche zu entfernen. Schließlich stieß Lory bei der Aufarbeitung auf einen ockergelben Schriftzug »Bayern« auf grünem Grund sowie auf weitere Farbschichten, die sehr große Initialen »Bayern« in Blattgold auf Ocker und darunter endlich auf grünem Grund Königlich Bayerische Staatseisenbahn als Aufschrift trugen.

Am 6.10.1966 wurde diese S 3/6 von der V 320 001 bis nach Bregenz gebracht, um dann mit einem Güterzug weiter nach Rorschach und später bis Frauenfeld in der Schweiz überstellt zu werden. Seit dieser Zeit steht die S 3/6 im schweizerischen Frauenfeld und wurde bis vor

kurzem von Ing. Serge Lory weiter aufgearbeitet. Speziell in den letzten Jahren wurde der vom Rost bereits stark zerfressene Tender grundlegend überholt und mit neuen Blechen ausgestattet.

Leider war es Serge Lory nicht mehr vergönnt, auf seiner mit so viel Liebe und Hingabe aufgearbeiteten S 3/6 eine Fahrt unter eigener Kraft zu erleben. Es bleibt nur zu hoffen, daß diese herrliche Maschine im Sinne von Ing. Lory fertiggestellt wird und in absehbarer Zeit, eventuell zur 150-Jahr-Feier der Deutschen Eisenbahn, in Nürnberg unter Dampf zu bewundern sein wird.

C. Asmus

Quellen: Private Aufzeichnungen von Herrn Gerhard Böck, München, sowie des Autors.

5/80

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: Eli 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 gelss, 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 Bahnhofsbuchhandel, oder direkt beim Verlag.

Die Bezugsgebühren im Fach- und Buchhandel 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 Einverständnis 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
Deutsche Kleinlokomotiven	2
Unsterbliche Baureihe 01?	7
„Mädchen für alles“ auf deutschen Privatbahnen	10
Bw-Skizzen	16
Ing. Lory und seine S3/6	18
Impressum und Inhalt	20
Eisenbahnen in der Oberpfalz	21
Der letzte dampfgeführte D-Zug Westeuropas im „westlichen“ Europa	32
42 555 — Vorbild und Modell	34
Poster	36/37
Umbau des BLS-Triebwagens	38
Die Welt in 1:87	40
Bayern-Journal	43
Mini-Markt	55
Speisewassermischer mit Tücken	58
Der Zusammenbau des „Urglaskastens“	60
Neuheiten-Journal	62
Modellbahnzubehör von Märklin in Spur I	68

Suche

Eisenbahnen, Dampfmaschinen, Schiffe,
Blechspielzeug aus der Vorkriegszeit.

Josef Holzapfel

8031 Gut Rottenried Tel. 081 05/82 65

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

Zu unserem Titelbild:

Nach einigen Jahren der Ungewißheit über ihr Schicksal konnte die 98307 anlässlich einer Fahrzeugschau im Jahr 1968 im Bw Nürnberg Rbf in neuem Glanz der Öffentlichkeit präsentiert werden.

Farbfoto: Obermayer

Zu unserem Poster:

Nicht mehr betriebsfähig, ansonsten aber im Originalzustand blieb dieser letzte Glaskasten der Nachwelt erhalten. Bis zum Herbst 1962 war die 98 307 noch planmäßig als »Spalter Bockerl« zwischen Georgensgmünd und Spalt im Einsatz.

Farbfoto: Obermayer

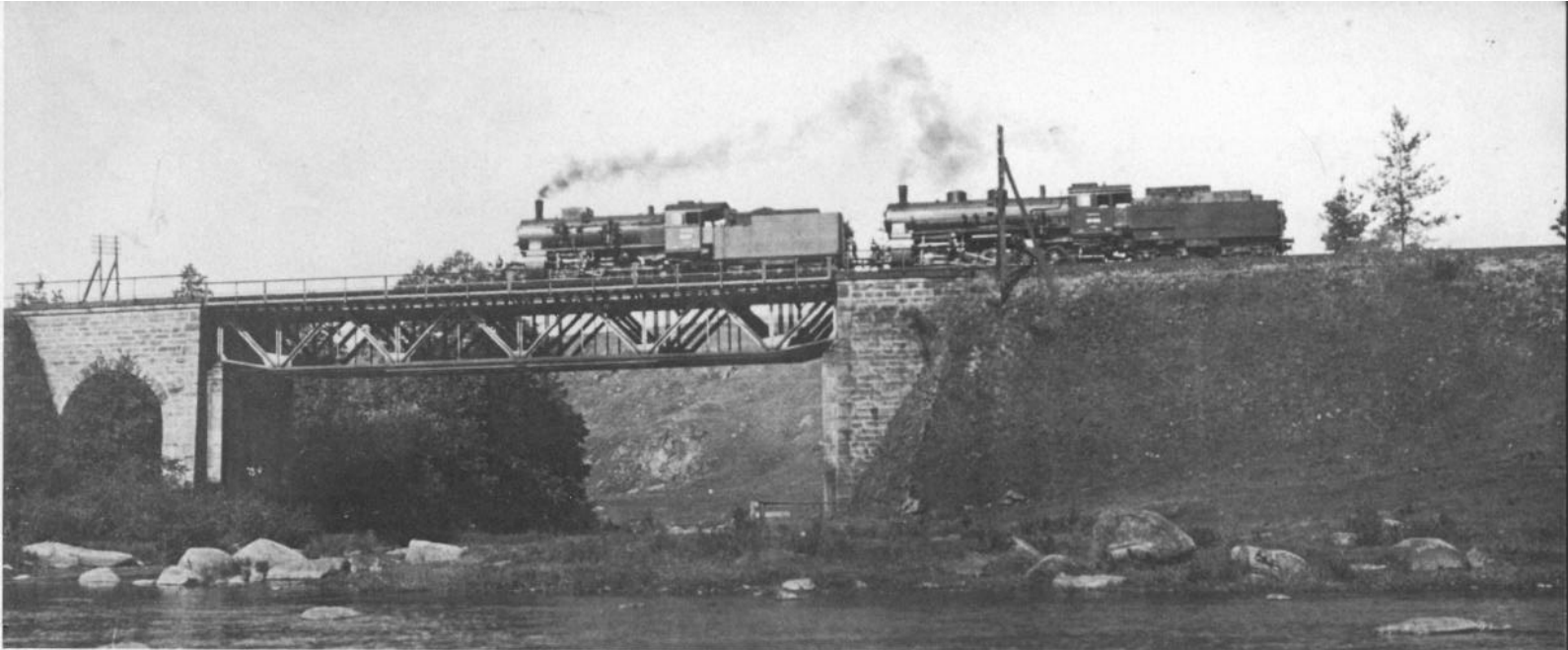


Bild 1: 56 901 (Bayerische G 4/5) und 57 572 (Bayerische G 5/5) auf der Naab-Brücke bei Neustadt.

Foto: C. Bellingrod

Eisenbahnen in der Oberpfalz

Im vergangenen Journal wurde die geschichtliche Entwicklung der Bayerischen Ostbahn und speziell im Raum Weiden dargestellt. Im folgenden soll nun der Raum im Norden von Weiden behandelt werden.

Die Strecke von Weiden nach Norden über Windisch-Eschenbach nach Marktredwitz ist in ihrem ersten Abschnitt bis nach Wiesau mit dem Entstehen der Eisenbahnstrecke nach Eger zu sehen.

Im Mai 1861 begann die Bayerische Ostbahn mit der Planung der Strecke Weiden-Eger. Da Eger jedoch auf österreichischem Territori-

Bild 2: 01 239 bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Neustadt. Juni 1962.
Foto: G. Turnwald

Bild 3: 18 513 an der Waldnaab, Nahe Neustadt. Foto: G. Turnwald

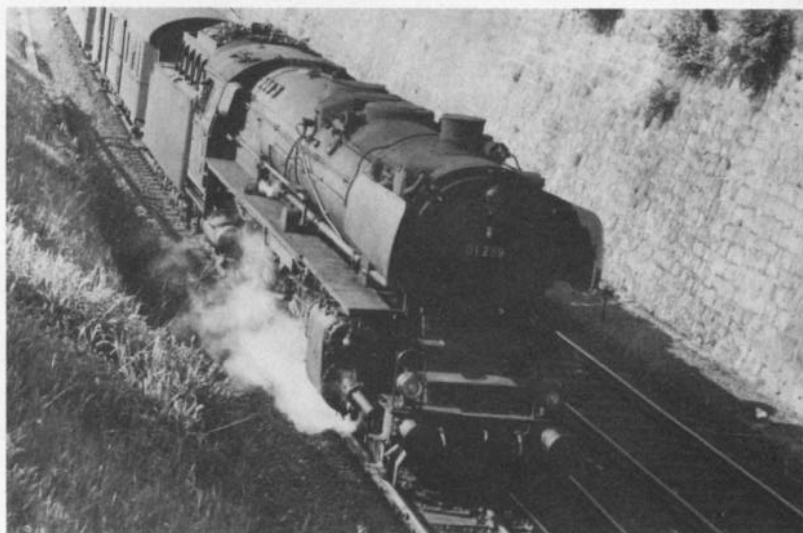




Bild 4: 01 187 vor N 3280 auf der Waldnaabbrücke bei Neustadt am 2.1.1973.

Foto: R. Gumbert

Bild 5: Baureihe 58 bei Lampl Mühle im Juli 1942

Foto: Verkehrsarchiv Nürnberg.

Bild 6: Bayerische G 3/4 bei Lampl Mühle im Juli 1942.

Foto: Verkehrsarchiv Nürnberg



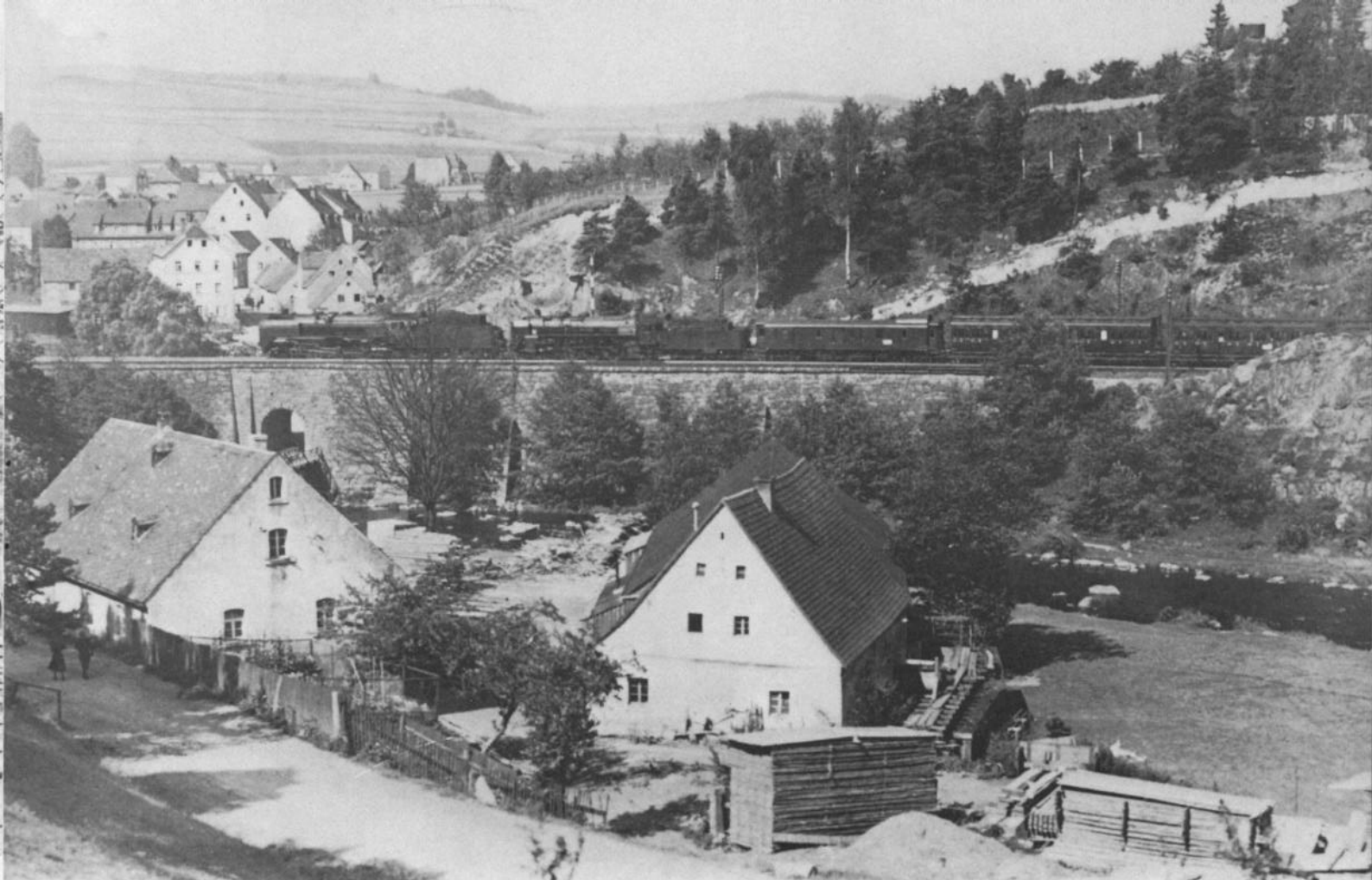


Bild 7: 02 002 und 19 001 vor Personenzug bei Windisch Eschenbach 1934.

Foto: C. Bellingrod

Bild 8: 50 2475 vor N 3280 bei Windisch Eschenbach am 1.6.1973.

Foto: K. Kähler



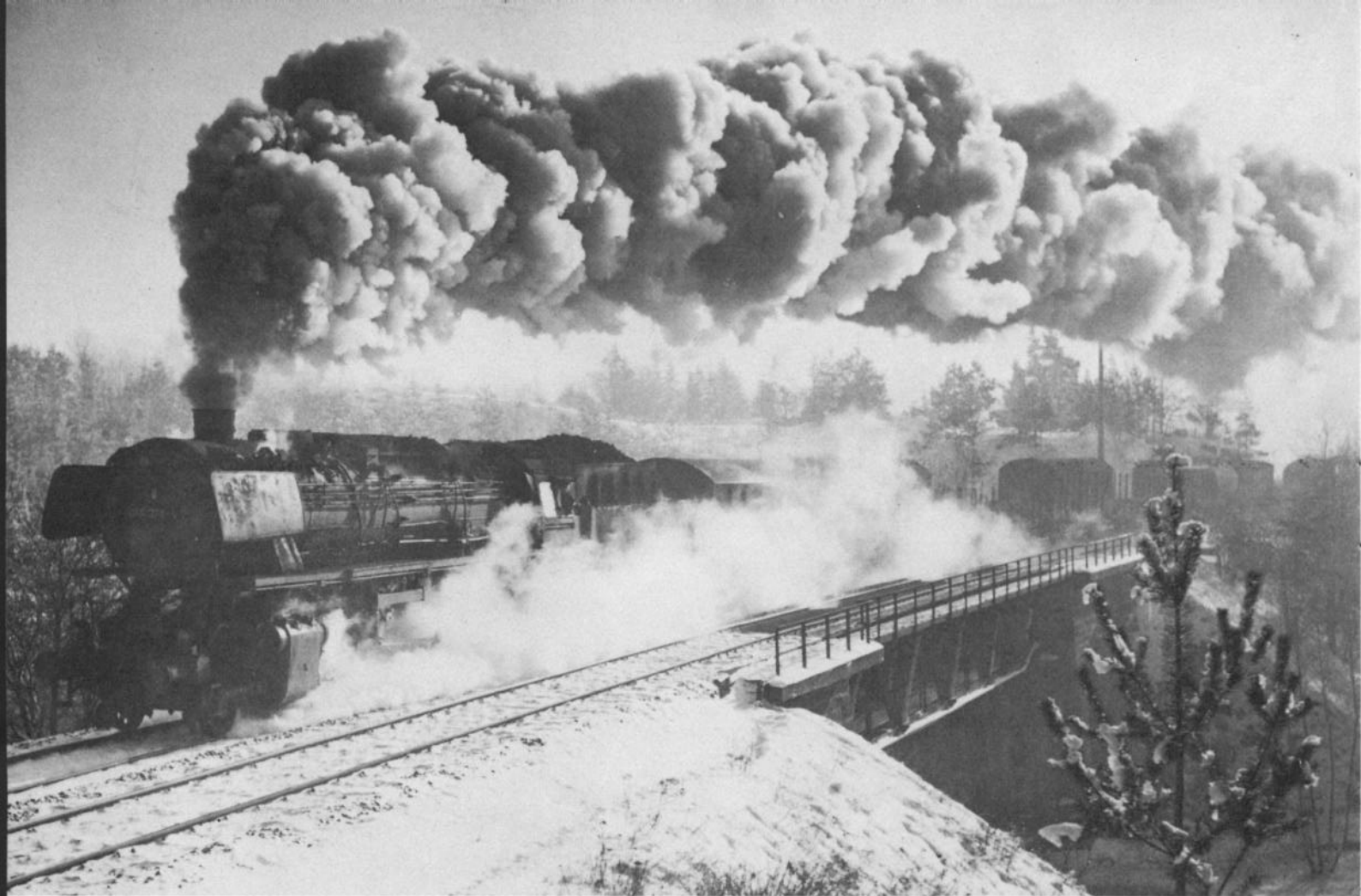


Bild 9: 44 276 nördlich von Windisch Eschenbach im Januar 1971. **Foto:** G. Turnwald

Bild 10: 01 164 nördlich von Windisch Eschenbach im Januar 1971. **Foto:** G. Turnwald



um lag, ergab sich das Problem, wer den Anschluß von der deutschen Grenze bis nach Österreich bauen sollte. Weil sich für diesen 7 km langen Abschnitt niemand dazu bereit fand, beantragte die Bayerische Ostbahn auch hierfür eine Konzession.

Bis diese aber am 3. Januar 1862 für den bayerischen Abschnitt und im Juni 1863 für das österreichische Stück bis Eger erteilt wurde, war noch eine Vielzahl von Schwierigkeiten und Problemen zu beseitigen. Das Hauptproblem lag darin, daß die Frage der Zinsgarantie für die aufzubringenden Mittel weder Österreich noch Bayern übernehmen wollte. Bayern weigerte sich mit der Begründung, daß der 7 km lange Abschnitt von der deutschen Grenze nach Eger auf fremdem Territorium liege, und Österreich erklärte, eine Zinsgarantie nicht abgeben zu können, weil die Bayerische Ostbahn eine ausländische Gesellschaft sei.

In den Jahren 1862/63 wurde jedoch eine Einigung erzielt. Nachdem am 1. Oktober 1863 die Eisenbahn von Schwandorf aus Weiden erreicht hatte, wurde umgehend der Weiterbau Richtung Eger über Windisch-Eschenbach, Wiesau, Mitterteich in Angriff genommen. Die Eröffnung des Streckenabschnittes Weiden—Mitterteich erfolgte am 15.8.1864, und die Eröffnung der Reststrecke nach Eger wurde am 15.10.1865 vorgenommen.



Bild 11: Der tiefe Einschnitt bei Trautenberg zur Zeit des Bahnbaues. Deutlich ist der vorerst nur einspurige Streckenausbau zu erkennen, jedoch ist bereits für das zweite Gleis der notwendige Raum vorgesehen. Die Aufnahme entstand etwa im Jahre 1865. **Foto:** Verkehrsarchiv Nürnberg

Der Streckenbau in Richtung Eger gestaltete sich schwierig und kostspielig. Allein zwischen Neustadt an der Waldnaab und Windisch-Eschenbach mußte die Waldnaab achtmal überbrückt werden. Auch war eine Vielzahl von tiefen Einschnitten bis zu 18 m anzulegen. Von Windisch-Eschenbach aus weist die Bahntrasse bis nach Reuth Steigungen bis zu 9 ‰ auf. Ab Reuth verläuft die Bahn ziemlich geradlinig durch das von Weihern durchzogene oberpfälzische Waldgebiet.

Hinter dem Bahnhof Wiesau wird die Wasserscheide zwischen Donau und Elbe in einem flachen Einschnitt durchfahren; dann senkt sich die Linie an Mitterteich vorbei in das nach Böhmen führende Wondreptal. Hinter Waldsassen wird schließlich die Staatsgrenze erreicht; die Trasse führt weiter abwärts nach Eger. Die beschriebene Strecke Weiden—Wiesau—Eger blieb jedoch nur für 17 Jahre die Durchgangslinie für die Nord-Süd-Verbindung. 1882 wurde die im nordostbayerischen Streckennetz noch bestehende Lücke zwischen Wiesau und Marktredwitz geschlossen und somit die große Nord-Süd-Verbindung München—Berlin über Hof ermöglicht. Diese Entwicklung soll im nachfolgenden Abriß aufgezeigt werden.

Verbindung Wiesau—Marktredwitz

Wie bereits im letzten Artikel ausführlich dargestellt, verlief die Eisenbahnstrecke nach Norden von Weiden aus bis zum Jahr 1882 über Eger. Nachdem 1871 das Deutsche Reich gegründet worden war, wirkte sich für diese Strecke erschwerend aus, daß bei Eger ein kurzes Stück österreichisches Gebiet durchfahren werden mußte.

1878 bestand eine Eisenbahnstrecke von Hof aus nach Marktredwitz. Somit war es nur noch notwendig, die 18 km lange Lücke zwischen Wiesau und Marktredwitz zu schließen, um eine völlig in den Reichsgrenzen liegende Nord-Süd-Verbindung zu erhalten. Die Eröffnung dieser Verbindung erfolgte am 1.6.1882. Durch diese Maßnahme entstand der Eisenbahnknotenpunkt Marktredwitz.

Eine weitere Aufwertung dieses Eisenbahnknotenpunktes ergab sich im Jahre 1883, als die von Nürnberg kommende Strecke nach Schirnding bis Eger verlängert wurde und somit ein Anschluß an das innerböhmische Eisenbahnnetz bestand. Ab diesem Zeitpunkt lag Marktredwitz am Schnittpunkt der großen Eisenbahnverbindungen Berlin—Rom und Paris—Prag.

Nun aber zurück zur Verbindungsstrecke Wiesau—Marktredwitz. Anfänglich wurde diese Eisenbahnlinie eingleisig ausgebaut, erst 1894 wurde ein zweites Gleis auf dem gesamten Abschnitt Schwandorf—Weiden—Wiesau verlegt.

Die Bahntrasse steigt ab Wiesau mit etwa 7 ‰ bis zur Wasserscheide der Flüsse Wondreb und Möslau. Diese Wasserscheide wird in einem 18 m tiefen Einschnitt überwunden. Danach senkt sich die Bahn mit einem Gefälle bis zu 8 ‰ ins Tal der Kösseine und überquert es auf einer 13 m hohen Brücke. Kurz darauf wird von Südwesten her der Bahnhof Marktredwitz erreicht. Die Fortführung dieser Eisenbahnstrecke in Richtung Hof weist eine Vielzahl von Kunstbauten und eine schwierige Streckenführung auf.



Bild 12: 38 1490 im Bahnhof Reuth, Pfingsten 1958.

Foto: G. Turnwald

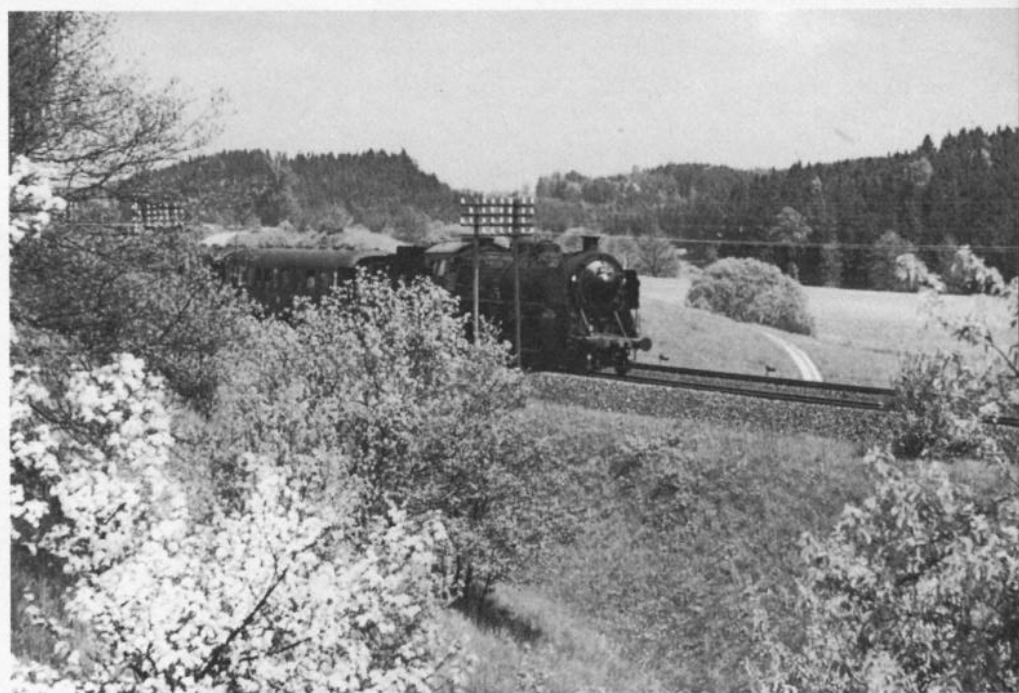


Bild 13: 18 625 an Pfingsten 1957 südlich von Reuth.

Foto: G. Turnwald

Bild 14: 70 010 auf der Nebenstrecke Reuth-Erbendorf an Pfingsten 1958. Im Vordergrund die Hauptbahn Weiden—Marktredwitz.

Foto: G. Turnwald





Bild 15: Der Bahnhof Wiesau um die Jahrhundertwende. Bei der abgebildeten Tenderlok handelt es sich um eine DIV der bayerischen Ostbahn.

Foto: Verkehrsarchiv Nürnberg

Bild 16: 01 169 des Bw Hof mit D 141 vor Marktredwitz am 7.6.1968.

Foto: Hans Georg Knapp





Bild 17: 21 488 im Bahnhof Marktredwitz am 8.6.1968.
Foto: Hans Georg Knapp

Der Eisenbahnknotenpunkt Eger

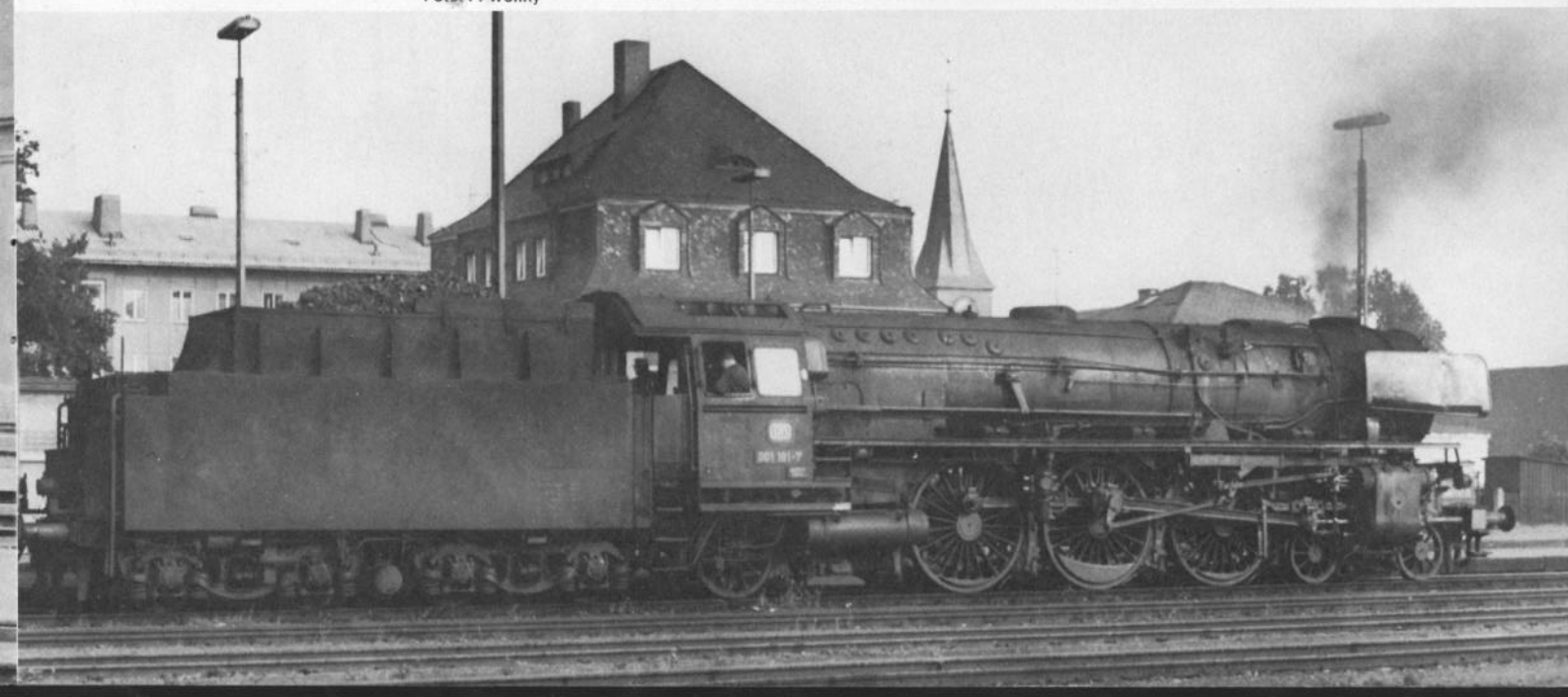
Die heute in der Tschechoslowakei liegende Stadt Eger (Cheb) war bis Anfang des 19. Jahrhunderts die zweitgrößte Stadt Böhmens und nahm immer schon eine besondere Stellung als Grenzstadt ein.

Nur wenige Tage nach Eröffnung der Ostbahnstrecke Weiden—Eger am 15. Oktober 1865 erreichte die Sächsische Staatsbahn mit der sogenannten Elstertalbahn die Grenzstadt Eger.



Bild 18: 64 355 im Bahnhof Marktredwitz am 30.8.70
Foto: P. Wollny ►

Bild 19: 01 181 in Marktredwitz am 30.8.1970
Foto: P. Wollny



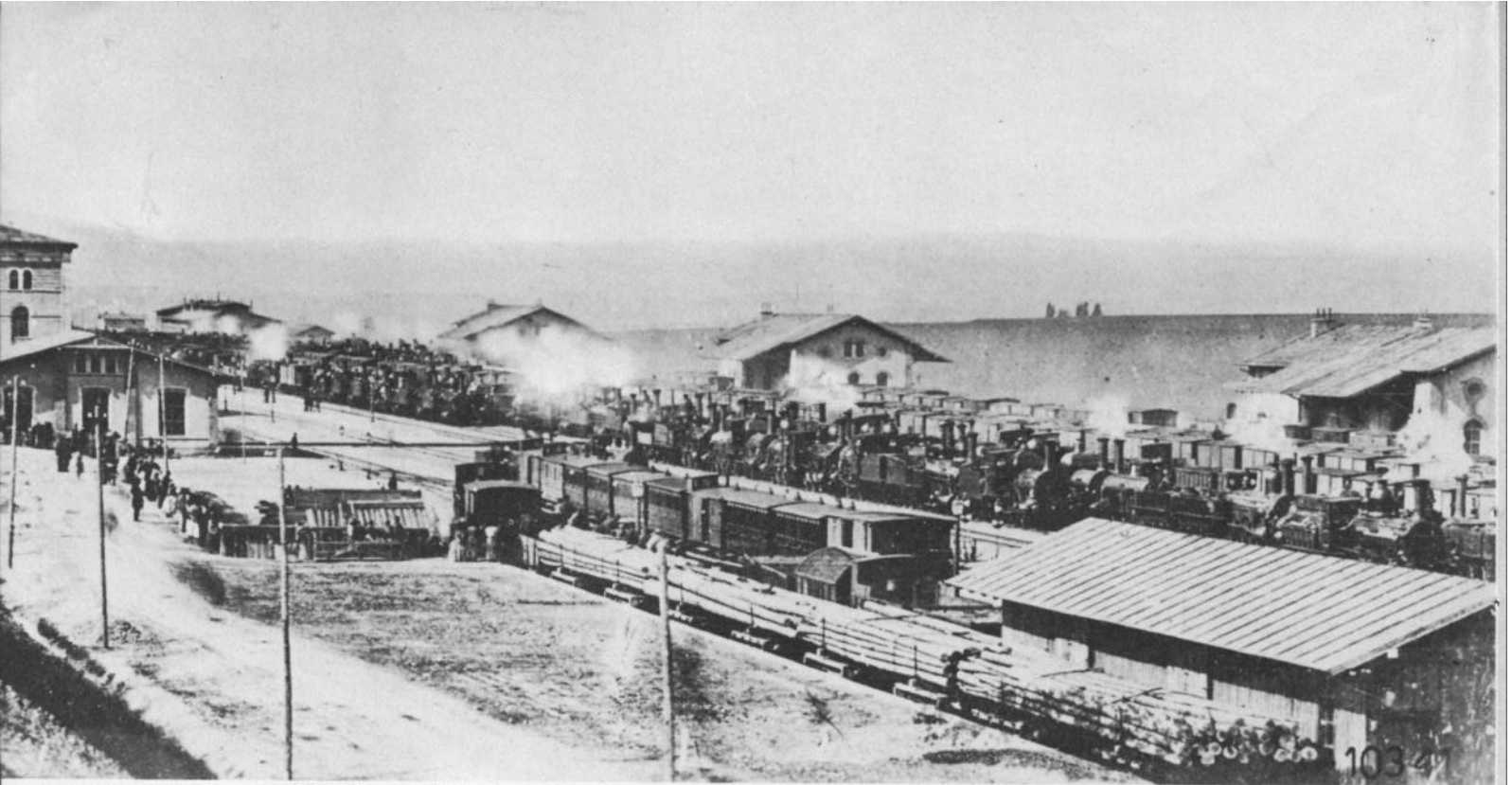


Bild 20: 120 sächsische Lokomotiven flohen am 7.6.1866 aufgrund des preußisch-sächsischen Krieges in den österreichischen Bahnhof Eger.

Sammlung: K. Kähler

Bild 21: Ein Blick in das Stellwerk des Bahnhofes Marktredwitz. Hierbei handelt es sich um eine Hebelbank mit 102 Hebeln, eine der größten Hebelbänke bei der Deutschen Bundesbahn am 19.9.1970.

Foto: K. Kähler





Bild 22: Die 050 078-5 auf der Strecke Kirchenlaibach—Bayreuth in der Steigung bei Stockau am 4.4.1973.

Außerdem entstand ein Anschluß durch die Bayerische Staatsbahn über Asch und Selb nach Hof. Die innerböhmisches Anschlüsse ließen jedoch noch etwa ein halbes Jahrzehnt auf sich warten.

Doch auch der Bau dieser drei deutschen Eisenbahnlinien nach Eger verlief nicht ohne Schwierigkeiten. So bestanden Rivalitäten zwischen der Bayerischen und Sächsischen Staatsbahn, und die Bayerische Ostbahngesellschaft wollte die Eisenbahn von Weiden aus nach Eger nur dann bauen, wenn die Weiterführung nach Sachsen gesichert wäre. Hinzu kamen Finanzierungsprobleme der Stadt Eger selbst und schließlich die Befürchtungen aus Österreich, der Absatz der böhmischen

Kohle nach Bayern könnte sich wegen der entstehenden Durchgangsverbindung zu den sächsischen Kohlerevieren vermindern.

Schließlich gab es dann noch Meinungsverschiedenheiten über die Lage des Bahnhofes, der ja von der Bayerischen Ostbahngesellschaft errichtet werden sollte. Der Bahnhof war wegen des zu erwartenden Transitverkehrs zwischen Berlin/Leipzig und München als Durchgangsstation geplant.

Kurz vor der Fertigstellung der Eisenbahnstrecken tauchten jedoch erneute Schwierigkeiten auf. So waren die beiden aus dem Norden kommenden Strecken derart trassiert, daß sie sich dreimal überschneiden hätten. Auf österreichische Intervention hin lenkte die

Bayerische Staatsbahn ein und führte ihr aus Hof kommendes Gleis direkt neben dem sächsischen, so daß von Anfang an ein Doppelgleis bestand, das dann später auch als Gemeinschaftsstrecke von beiden Bahnen benutzt wurde.

Diese Einigung legte den Grundstein für die spätere Zusammenarbeit der drei deutschen Bahnverwaltungen (Bayerische Ostbahn, Bayerische und Sächsische Staatsbahn). Es entstand die sogenannte Egerer Bahnhofsgemeinschaft. In den Jahren 1870 und 1872 kamen zwei weitere Eisenbahngesellschaften hinzu, und zwar eine private Eisenbahngesellschaft und die Franz-Josefsbahn. Diese beiden Bahnen stellten die Anschlüsse an die in-





Bild 25: Bahnhof Schirnding an der Grenze zur CSSR. Die Güterzuglok 556.0176 der CSD mit einem Güterzug. März 1971.

Foto 22 bis 25: J. Nelkenbrecher

◀ Bild 23: 064 293-4 Ausfahrt Kirchenlaibach auf der Strecke Kirchenlaibach—Schnabelwaid. März 1973.

nerböhmischen Gebiete her.

Obwohl nun auch zwei österreichische Gesellschaften zum Bahnhof in Eger Verbindung hatten, blieb dessen Verwaltung weiter in deutschen Händen. Sogar nach dem Ersten Weltkrieg, als die Tschechoslowakische Republik entstand, wurde der Bahnhof weiter reichsdeutsch verwaltet.

Ab 1.11.1883 verfügte der Bahnhof Eger über eine weitere Eisenbahnverbindung nach Schirnding und von hier aus nach Mühlberg. Durch diesen neuerlichen Anschluß verlagerte sich für Eger die Hauptverkehrsachse von der Nord-Süd- in die Ost-West-Richtung.

Eine wesentliche Verkehrsachse war nun die Verbindung Nürnberg—Eger—Prag, zumal auf dieser Trasse große Expreßzüge verkehrten. Welch bedeutende Stellung der Bahnhof Eger auch in den 30er Jahren einnahm, zeigt, daß 1930 für die tschechoslowakischen Strecken in Eger 546 000 und für die Reichsbahnstrecken 610 000 Fahrkarten verkauft wurden. Hinzu kam der Durchgangsverkehr

mit etwa 1,2 Millionen Reisenden in Ost-West- und mit rund 1 Million in West-Ost-Richtung. Gerade in den 20er und 30er Jahren muß dieser Bahnhof ein Eldorado für Eisenbahnfreunde gewesen sein. Hier traf man bayerische, sächsische, österreichische und tschechische Lokomotiven und Wagen an. Außerdem konnte man berühmte Expreßzüge wie den Karlsbad-Expreß mit alten Teakholzwagen, geführt von der bayerischen S 2/5, antreffen. — Wie so mancher ursprünglich bedeutende Grenzübergang nach dem Osten verlor auch Eger nach 1945 seine Bedeutung.

C.Asmus

Quellen: »Verkehrskreuz Oberpfalz« von Dr. Franz Stark sowie private Aufzeichnungen des Autors.

◀ Bild 24: 064 389-0 mit P 4084 vor Seybothenreuth, Strecke Kirchenlaibach—Bayreuth 4.4.1973.



ACHTUNG — WICHTIGE REDAKTIONSMITTEILUNG!

Die Flut der MINI-MARKT Anzeigen ist stetig gestiegen. Wir freuen uns sehr darüber, denn es zeigt uns, welches Interesse unserem Journal und unserer Arbeit entgegengebracht wird. Das bedeutet jedoch auch einen erheblichen Mehraufwand an Arbeit. Wir bitten Sie daher um Verständnis, wenn wir — um kostengünstig bleiben zu können — ab 1. Januar 1981 für Kleinanzeigen eine Gebühr berechnen müssen. Höhe und Umfang geben wir rechtzeitig in unserer nächsten Ausgabe bekannt.

Ihr H. MERKER VERLAG

Der letzte dampfgeführte D-Zug im »westlichen« Europa



Seit Inkrafttreten des Sommerfahrplans 1979 besteht die Möglichkeit, einen dampfgeführten D-Zug im westlichen Europa zu erleben.

Mit diesem Erlebnis ist allerdings eine Reise nach Gmünd in Niederösterreich verbunden. Hier verkehrt zwischen den beiden Grenzbahnhöfen Gmünd in Österreich und Česká Velenice in der Tschechoslowakei mittags und abends der »Vindobona« Berlin—Wien.

Dieser D-Zug wird im grenzüberschreitenden Verkehr von einer tschechoslowakischen Dampflokomotive der Gattung 556 befördert. Es handelt sich hierbei um eine außergewöhnlich formschöne schwere Güterzuglokomotive der Achsfolge 1'E. Diese Maschine — es ist die 556.0506 — verkehrt täglich mehrmals zwischen der CSSR und Österreich. Außer der Beförderung des D 71 »Vindobona« ist sie für die Überstellung von Güterzügen und eines Personenzuges zur Mittagszeit zuständig. Der interessierte Eisenbahnfreund hat in Gmünd im Tag etwa 5- bis 6mal die Möglichkeit, die herrliche leistungsstarke Maschine zu bewundern. Bei der 556 handelt es sich um die stärkste Güterzugdampflokomotive der Tschechoslowakischen Staatsbahnen. Sie wurde als 1'E-Heißdampf-Zweizylinderlok konstruiert. Die ersten Maschinen wurden 1952 angeliefert. Die 556 verfügt über einen geschweißten Kessel mit Verbrennungskammer und Stahlfeuerbüchse. Außerdem ist sie mit einer mechanischen Rostbeschichtung ausgestattet. Insgesamt wurden 510 Exemplare der Reihe 556 angeliefert.

Wie von dem tschechischen Personal zu erfahren war, soll die zum Depot Budweis gehörende 556.0506 zum Jahresende 1980 angeblich außer Dienst gestellt und durch eine Diesellokomotive ersetzt werden. Somit erscheint es für alle Interessierten, die diese herrliche Maschine noch erleben wollen, ratsam, sich vor einer Anreise nach Gmünd dort im Bahnhof zu erkundigen.

Nachfolgend noch einige technische Angaben zu der Lokomotive der Baureihe 556:

Verdampfungsheizfläche:	201 m ²
Überhitzerheizfläche:	63,3 m ²
Rostfläche:	4,3 m ²
Dienstgewicht:	99 t
Reibungsgewicht:	84 t
Kesseldruck:	18 atü
Zylinder:	550 mm
Kolbenhub:	660 mm
Treibrad-Ø:	1400 mm
Laufrad-Ø:	900 mm vorne
Höchstgeschwindigkeit:	80 km/h
Achslast:	16,7 t

Quelle: Helmut Griebel: CSD-Dampflokomotiven. Verlag J.O. Sleszak — Außerdem Lok-Magazin Nr. 101. Franckh-Verlag.

Bild 1: 556.0506 fährt als Lokzug in den Bf. Gmünd ein
Foto: C. Asmus



Bild 2: 556.0506 überstellt den D-Zug Wien—Berlin vom österreichischen Bf. Gmünd in die CSSR.

Bild 3: Die 556.0506 mit dem letzten dampfgeführten D-Zug im westlichen Europa im nächtlichen Bf. Gmünd.

Foto 3 und 3: C. Asmus



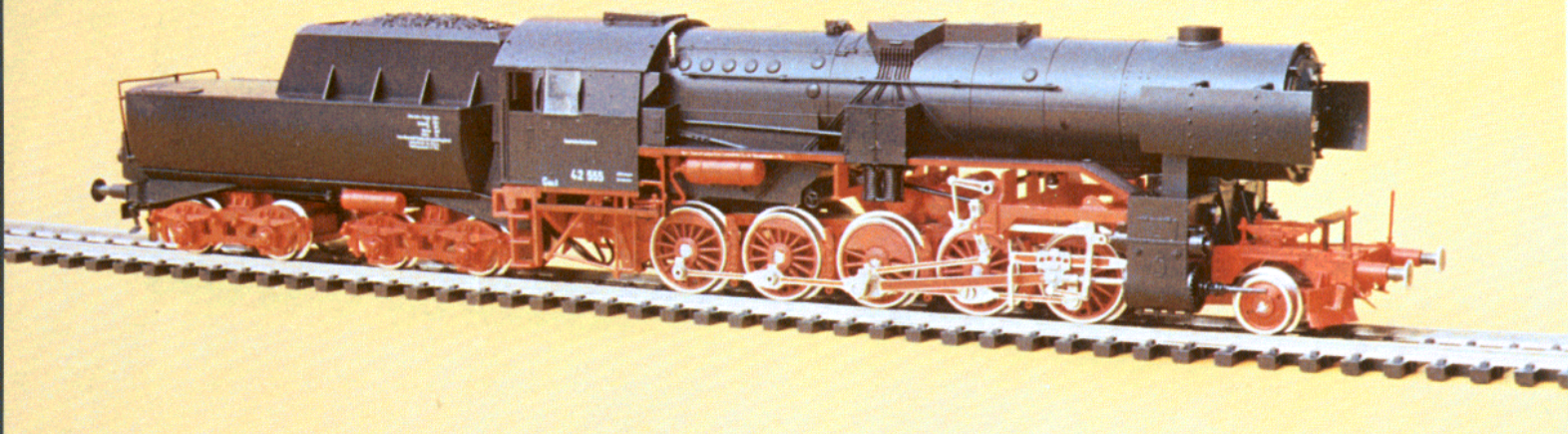


Bild 1: Eine erste Aufnahme der BR 42 von Liliput durften wir bereits im Journal 4/80 präsentieren. Ergänzend dazu zeigen wir die im letzten Journal nicht vorgestellte Lok-Führerseite, diesmal mit zusätzlich angebauter Pumpenverkleidung.

42 555 — Vorbild und Modell

Noch vor dem Bau der ersten Kriegslokomotiven der Baureihe 52 gab es Pläne für eine schwerere Güterzuglokomotive, die den Kessel der BR 44 und das Fahrwerk der BR 55 erhalten sollte. Zum Bau einer solchen Maschine kam es jedoch nicht. Im Jahr 1942 wurde das Projekt aber wieder aufgegriffen. Die Lokomotivwerke reichten neue Pläne für eine zweite Kriegslokomotive der Baureihe 42 ein. Zunächst bestand die Absicht, 8000 dieser Maschinen zu fertigen; dann wollte man sich mit 5000 Exemplaren begnügen. Bis zum Kriegsende wurden schließlich nur 2 Lokomotiven mit Brotankessel und 844 Maschinen mit Stehbolzenkessel in Dienst gestellt. Nach der

ursprünglichen Planung war der Bau von 500 Brotan-Lokomotiven vorgesehen.

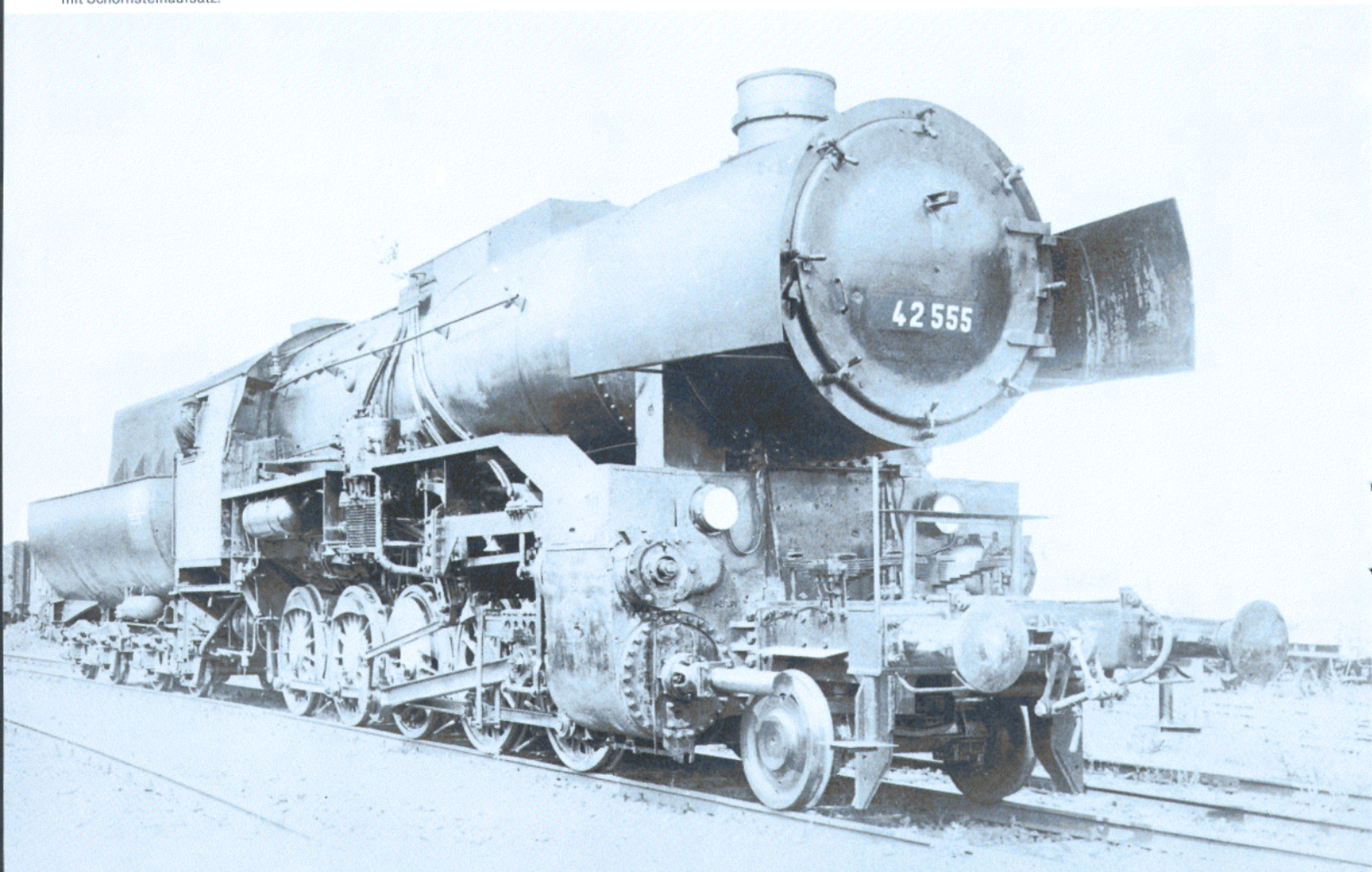
Tatsächlich ausgeführt wurden jedoch nur die Fahrzeuge 42 001 und 002, die noch 1943 zur Erprobung abgeliefert wurden. Erst im Januar 1944 stand mit der 42 501 die erste Maschine mit konventionellem Stehbolzenkessel zur Verfügung, die von Schwartzkopff in Berlin gebaut wurde.

Vom selben Hersteller und in derselben Bauausführung kam die 42 555, die sich Liliput als Vorbild für das neue H0-Modell erkoren hat. Nach dem Ende des Krieges entstanden dann noch 14 Lokomotiven der BR 42 für die spätere DB und 1 Lok für die Bahnen des Saarlandes

aus noch vorhandenen Teilen. Drei weitere Maschinen montierte das Raw Stendal für die DR. Auch hier waren die Einzelteile bereits vorhanden. In Österreich wurden nach Kriegsende noch 72 und in Polen insgesamt 126 Lokomotiven der Baureihe 42 in Dienst gestellt. Weniger als 100 Exemplare fielen den Kriegseignissen zum Opfer. Nach Weisbrod/Müller/Petznick (Dampflok-Archiv 2) verblieben 701 Maschinen der DB und 49 der DR.

Die meisten Lokomotiven dieser Baureihe waren bei der DB bis zum Ende des Jahres 1954 ausgeschieden. Bei der DR vermochten sie sich noch bis 1969 zu behaupten.

Bild 2: Dies ist das Vorbild für das exzellente Modell der Lokomotive 42 555, die Liliput in der Baugröße H0 schuf. Zum Zeitpunkt der Aufnahme fuhr die Lok ohne Pumpverkleidung, jedoch mit Schornsteinaufsatz. Foto: C. Bellingrodt



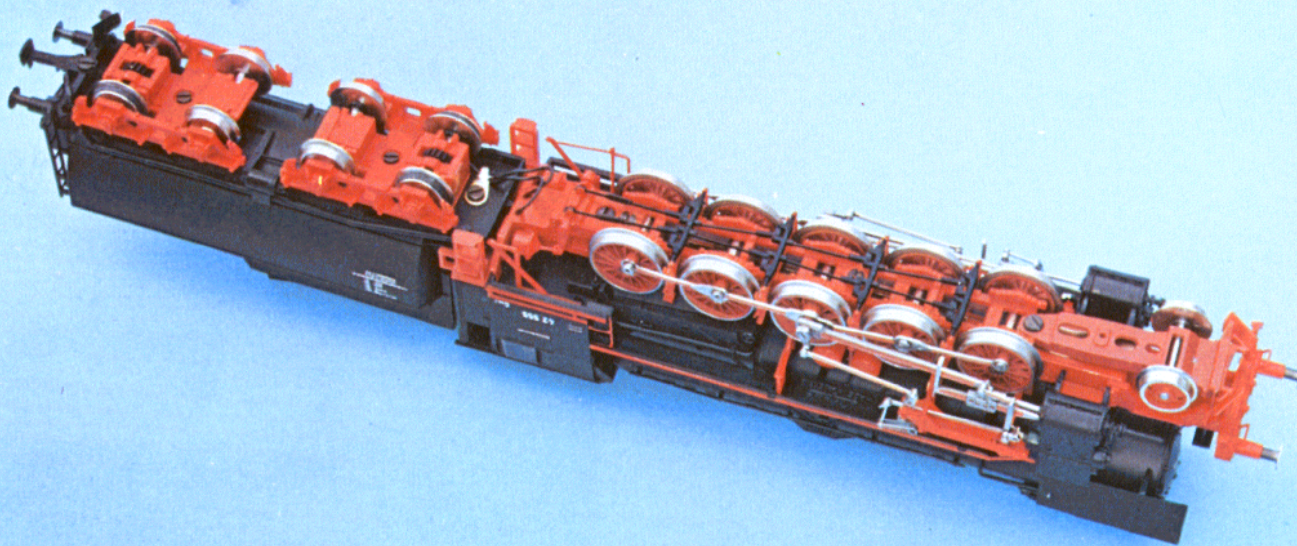


Bild 3: Eine Menge feiner Einzelheiten und ein komplettes Bremsgestänge zeigt diese Aufnahme der Unterseite der BR 42. Sehr deutlich zu erkennen sind auch die beiden angetriebenen Achsen des Tenders.

Foto: H. J. Obermayer

Das Modell der 42 555

Schon lange stand die BR 42 auf der Wunschliste der Modellbahner. Es gab zwar in der Vergangenheit bereits zwei Modelle von verschiedenen Herstellern; beide sind aber inzwischen längst aus den Sortimenten gestrichen worden. Jetzt nahm Liliput erneut die Gelegenheit wahr, wieder einmal eine Marktlücke zu schließen. Die Geduld der Modellbahnfreunde wurde auf eine harte Probe gestellt; doch jetzt im Juli 1980 war die 42 555 nun endlich fertig und wirklich gut gelungen.

Das Modell steht in seiner Ausführung und in den hervorragenden Laufeigenschaften den anderen Fahrzeugen aus der neueren Produktion des Wiener Modellbahnherstellers in nichts nach. Hauptproblem war sicherlich der Antrieb des Wannentenders. Nun, auch diese Aufgabe hat der Konstrukteur des Modells wiederum elegant gelöst. Der Motor mit seiner

Schwungmasse und mit seinen beiden Wellenenden mit den Schnecken konnte sehr tief angeordnet werden. Angetrieben werden die erste und die vierte Tenderachse, deren Räder mit Haftreifen bestückt sind. Die beiden anderen Achsen sind federnd mit Seitenspiel in den starren Drehgestellrahmen angeordnet.

Auf den ersten Blick bemerkt man gar nicht, daß die sehr fein ausgeführten Drehgestelle gar nicht beweglich sind. Die Laufeigenschaften der Maschine sind gut, nachdem sich im Rahmen der Versuche die Haftreifen etwas eingelaufen haben. Eine gut abgestufte Getriebeübersetzung verleiht der Maschine eine vernünftige Höchstgeschwindigkeit und ein gutes Verhalten im Kriechgang. Mit der Note sehr gut darf auch die Zugkraft von 130 g bewertet werden.

Ein Sonderlob verdient wiederum das gesamte Fahr- und Triebwerk der Lokomotive in seiner vorbildlichen Ausführung. Mit einer beson-

deren und gefederten Traverse ist der Tender mit der Lokomotive kurzgekuppelt. Die Einstiege zum Führerhaus sind als seitenverschiebbliche Brücke angeordnet. Licht ist an jeweils zwei Lampen der Front- und Rückseite im Wechsel und in der Feuerbüchse ständig vorhanden. Das in der Feuerbüchse lodernde Feuer wirft sein Effektlcht auch noch nach unten auf das Gleis.

In Farbe und Beschriftung ist das maßstäblich korrekte Modell auch wieder tadellos. Die Maschine trägt die Aufschrift Deutsche Reichsbahn, RBD Stuttgart und Bw Heilbronn. Bemerkenswert ist auch die feine Beschriftung am Umlauf. Jedem Modell liegen Kolbenstangenschutzrohre, Bremsschläuche, verschiedene Schneeräumer, Griffstangen, Kupplungshaken, ein Schornsteinaufsatz und ein Frostschutzkasten für die Pumpe bei.

HO

Anzeigenschluß für Journal 6/1980 ist der 10. Oktober

Die neuen „Echt-Dampf-Loks“ von BECK

Mit den Schmalspurloks

HELENE und ZILLERTALBAHN

stellt das Haus Beck 2 neue attraktive Modelle mit echtem Dampfantrieb vor. Spurbreite 45mm, passend für Lehmann-Gartenbahnen (LGB) und sowohl für Lehmann-Schienen mit kleinstem Radius als auch für Märklin-Schienen. Die HELENE geht auf das Original einer Zillertalbahn zurück, während die Modellbahnlok ZILLERTALBAHN im Gegensatz zur grünlackierten HELENE schwarz lackiert und auch mit den entsprechenden Namensschildern geliefert wird.

Die besonderen Vorteile:

Dampfantrieb über butangasbeheizten Kessel. Ca. 35 Minuten Laufzeit ohne Nachspeisung. Sichere Funktion. Einfache Bedienung. Gewicht ca. 3.800 g. Hohe Zugkraft (6-8 zweiachsige Lehmann-Wagen). Anspruchsvolle Technik zum günstigen Preis.

Auf Wunsch Lieferung mit isolierten Rädern gegen Mehrpreis.

Verlangen Sie kostenlosen HELENE/ZILLERTALBAHN-Prospekt direkt vom Hersteller.

Lieferung nur über den Fachhandel.



Chr. Beck & Söhne GmbH & Co KG
Postfach 100480, D-3500 Kassel
Telefon 0561/14483-84





DB

8307

GewLok 22 t
BrGew. 22 t
Kohle 25 t
Wasser 2 m³
80 Nürnberg
Bw Nürnberg Hbf
Pl. 2/2





Bild 1: SEZ Bt 970 in Zweisimmen am 16.7.79

Umbau des BLS-Triebwagens

BLS ABDe 4/8 in BLS ABDe 4/8 746 plus SEZ Bt 970

Haben Sie während eines Aufenthalts im Berner Oberland auch schon einmal den Versuch unternommen, das Vorbild des M&F-Doppeltriebwagens kennenzulernen? Sicherlich er-

folglos, denn seit 1970 verkehren diese Fahrzeuge nur noch in Verbindung mit einem Steuerwagen bzw. bei Bedarf mit einem weiteren Zwischenwagen BI! Zu diesem Zweck wurde an einem Teiwagenteil der Führerstand entfernt und das Wagendeck den Inlands-Personenwagen angepaßt.

Auch der Modelleisenbahner braucht auf diese eigenwillige Zugkomposition nicht zu verzichten. Als Grundlage für den hier näher erläuterten Umbau wurden benötigt: ein BLS-Triebwagen von M&F, ein SBB BI1 von Roco (4238) sowie Reste eines SBB-Wagens von Fleischmann. Die weiteren Zubehörteile sind

Bild 2: BLS Bt 952 + ABD3 4/8 in Frutigen am 16.7.79



am Ende des Artikels aufgeführt.
Die Arbeitsschritte gliedern sich im einzelnen wie folgt:

Triebwagen:

Fahrzeugteil AB:

1. Beim Vorbild wurde das 1.-Klasse-Abteil um ein Fenster erweitert; entsprechend ist der Fenstersteg vor dem WC-Fenster auf beiden Wagenseiten herauszutrennen und ein Stück (Fensteröffnung 1. Klasse = 14 mm) nach hinten versetzt wieder einzukleben (gegebenenfalls aus Plastikresten neu anzufertigen); siehe Skizze 1.

Fahrzeugteil BD:

2. Zunächst wird der Führerstand sauber hinter dem Einstieg abgetrennt. Das neue Ende des Wagenkastens wurde bei dem vorliegenden Modell von einem Fleischmann-Wagen gewonnen (vielleicht auch von Hag oder Lima). Zwar hatte dieser Fleischmann-Wagen als Vorbild den alten Übergang mit Faltenbälgen SBB BI — und somit muß eine leichte Verkürzung des Wagenkastens in Kauf genommen werden —, der maßstäblichen Roco-BII mit verlängerten Wagenenden über die Pufferbohle hinaus kann jedoch aufgrund seiner gegenüber dem Triebwagengehäuse zu geringen Breite nicht benutzt werden. Nach Verkleben muß das Dach in der Höhe angepaßt und nach dem Wagenende hin abgechrägt werden. Die beiden kleinen Fenster sind in der Höhe den Abteilsternen anzugleichen; siehe Skizze 2.

Für beide Triebwagenteile:

3. Anstelle der bisherigen Lüfter auf dem Dach sind gemäß Skizze 3 neue Lüfterblenden anzufertigen und einzusetzen.
4. Die vorhandenen Falttüren werden ausgefräst und in die Öffnungen Einheits Türen für Personenwagen eingesetzt.
5. Ebenfalls müssen die angegossenen Griffstangen entfernt und gegen solche aus Messing ersetzt werden. Auch können die Regenrinnen über den Türen und die Anchriftentafeln mit den Sitzplätzen neben den Einstiegen plangeschliffen werden.

Weitere Veränderungen sind am Gehäuse nicht erforderlich. Nach Spachteln etwaiger Fugen und Schleifspuren kann dieses grundiert und in den Farben blau/creme lackiert werden.

6. Am Wagenboden müssen die kleinen Laufdrehgestelle gegen SIG-Einheitsdrehgestelle für Personenwagen (Roco) ausgetauscht und eine neue Pufferbohle am Wagenboden für die neue Stirnseite angeklebt werden.

Steuerwagen SEZ Bt 970:

Grundlage für dieses Modell bildet ein SBB BII von Roco, an welchem die nachstehenden Änderungen vorzunehmen sind:

1. Abtrennen einer Stirnwand hinter dem WC-Fenster. Anschließend Seitenfenster für den Lokführer aufweiten und unter Verwendung von Teilen des alten Triebwagenführerstandes (Dach und Schürze) mit Polystyrol oder Ms-Blech neuen Führerstand erstellen und an das Wagenende ankleben. Die Gummieinfassung der 3 Stirnfenster kann mit dünnem Draht imitiert werden. Vor Einsetzen der Zellonscheiben in die runden Stirnfenster sind auf der Rückseite 7 Heizdrähte mit einem Messer einzu-



Bild 3: BN Bt + BLS ABDe 4/8 in Kandergrund am 15.7.79

Bild 4: Ansicht des BD-Teiles mit Motordrehgestell

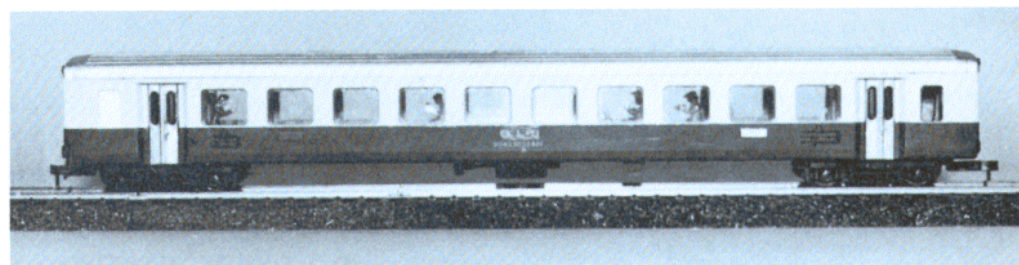
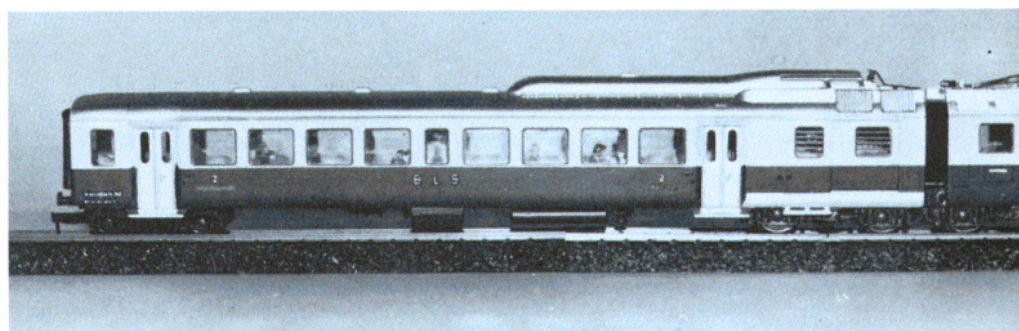


Bild 5: Zwischenwagen BLS B 801

Bild 6: Steuerwagen Bt 970 SEZ

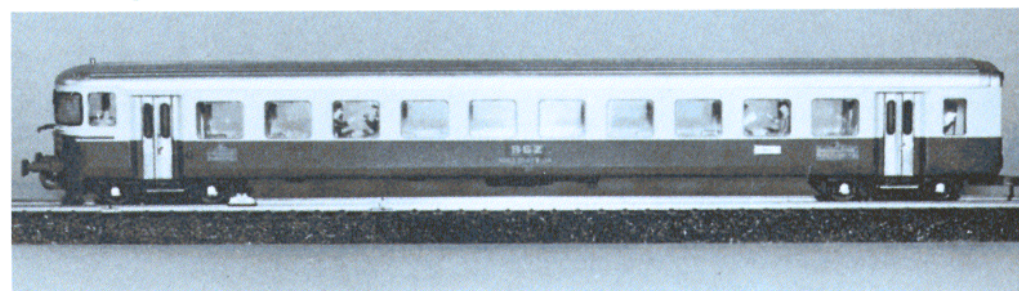
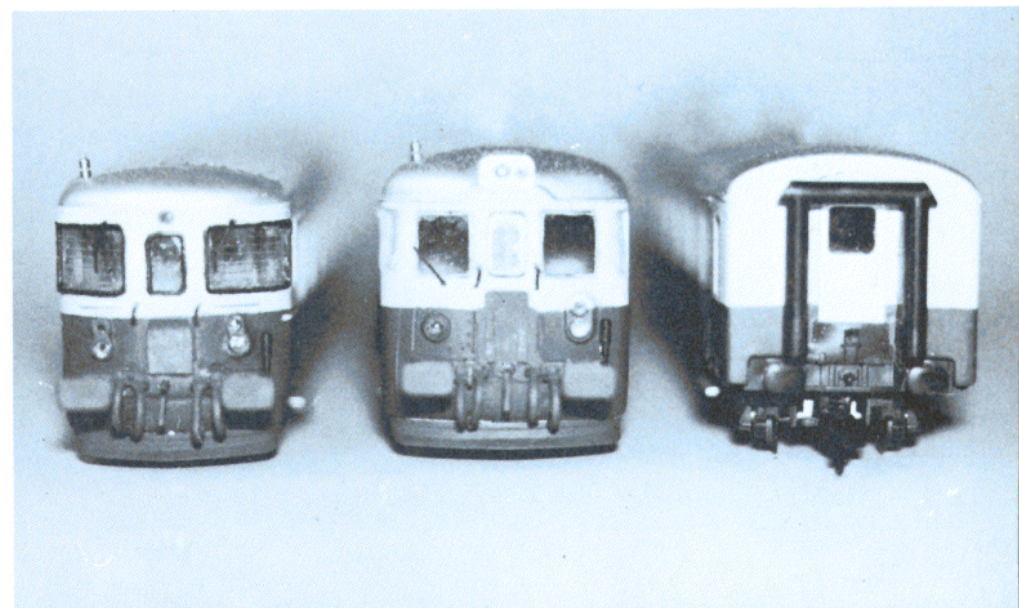


Bild 7: Neue Stirnseiten des BD-Teiles mit Gummiwulstübergang

Alle Fotos: G. Selbmann



- ritzen. Puffer, Bremsschläuche, Übergangsblech und Pfeife sind bereits im Bausatz für den Triebwagen vorhanden; Skizze 4.
2. Am entgegengesetzten Wagenende müssen die WC-Fenster in der Höhe den Abteifenfenstern angeglichen werden — besser noch: Umgebung um die alten Fenster ausfräsen und neues Polystyrolteil mit vorbildgetreuem Fenster einsetzen; Skizze 5.
 3. Wagenboden: Das Drehgestell mit der Lichtmaschine muß am rückseitigen Wagenende zu liegen kommen. Am vorlaufenden Drehgestell ist ein Signum-Magnet für die Zugsicherung zu befestigen.
 4. Auf dem Dach sind die beigelegten Lüfter nicht einzukleben, die Einstecköffnungen planzuschleifen und anschließend mit Spachtelmasse zu verschließen.

Dank der werkseitigen Steckkonstruktion gestalten sich die zahlreichen Feil- und Lackierarbeiten recht problemlos; Fenster, Türen, Griffstangen und Dach können mühelos demontiert werden. Farbgebung entweder in Dunkelgrün mit alter Beschriftung oder in Blau/Creme mit Computernummer, im vorliegenden Falle Anschrift als SEZ Bt 50 63 20-33 970-4. Zum Einsatz gelangen auch Steuerwagen der GBS, BN und BLS.

Wie bereits eingangs erwähnt, kann zwischen Steuerwagen und Triebwagen noch ein weiterer Personenwagen eingestellt oder auch an den Zugenden beigelegt werden.

Zubehörteile, soweit nicht im Bausatz für Triebwagen enthalten:

- 1 X Stimende SBB-Personenwagen (Fleischmann)
- 8 X Leichtmetalltüren SBB (Fleischmann)

- 2 X SBB-SIG-Drehgestelle (Roco)
- 2 X Scheibenwischer (Günther)
- 2 X Indusi-Magnet SBB (M&F 1474)
- 1 X Modellbahnkupplung (z.B. Roco)
- 1 X Gummiwulstübergang (z.B. Fleischmann)
- Schiebebilder und Abreibebeschriftung (Wabu)
- Ms-Draht 0,5 mm für Griffstangen
- Zellon und Plexiglas für neue Fensterverglasung
- Farben: BLS blau und creme, Maschinengrau SBB (Personenwagengrün SBB), Alu-grau, schwarz (sofern nicht bei M&F erhältlich: Old Pullman und Günther)
- Riffelblech oder entsprechende Kunststoffplatte für Düsengitter.

Ausführliches Bildmaterial und Zeichnungen finden sich in: Jeanmaire: die Berner Alpenbahn-Gesellschaft, Basel 1972.

GS

Die Welt in 1:87

Eindrücke von einer H0-Anlage

Nach vierjähriger Bauzeit war es endlich so weit; ich konnte das tun, was in all den Jahren des Planens und Bastelns mein Ziel war: »Eisenbahnspielen«. Ich hatte mich immer gefragt, ob mich das ebenso befriedigen würde wie das Bauen, Kleben von Häusern, Ändern von Fahrzeugen und das farbliche Behandeln von Plastikteilen. Die Antwort lautet »Ja und Nein«, denn kaum ist eine Anlage fertig, fällt einem schon ein, was man alles hätte anders machen können.

Doch zunächst zur Anlage selbst. Die Anlageform wurde so gewählt, daß der zur Verfügung stehende Kellerraum optimal ausgenutzt war. Der Gleisplan, im wesentlichen ein zweigleisiges zusammengedrücktes Oval mit zwei Durchgangsbahnhöfen, war schnell erstellt, da ich mich weitgehend auf Personenverkehr beschränken wollte. Es waren also die beiden Ortschaften »Neustadt« und »Neukirch« gleichmäßig zu verbinden, wobei in »Neustadt« die Möglichkeit für einen Lokwechsel eingeplant werden sollte. Da die gewählte Epoche die Gegenwart darstellte, konnte auf eine Oberlei-

tung nicht verzichtet werden. Sie ist jedoch nur Ausstattungsdetail und dient nicht zur Stromabnahme. Die langen, überschaubaren Strecken erlauben, daß auf einem Gleis mehrere Züge gleichzeitig fahren. Auf Blockstellenbetrieb wurde verzichtet, die Strecke jedoch mit Signalen gesichert.

Das Messing-Gleismaterial stammt von Fleischmann, Roco und Jouef; alle Gleise und Weichen wurden mit Steinschotter von Preiser eingeschottert. Den kleinsten Radius von 360 mm mußten nach Angaben der Hersteller eigentlich alle Loks durchfahren. Das ist aber nicht

Bild 1: Blick über den Bahnhof auf das romantische Städtchen Neukirch





Bild 2: Der Bahnhofsvorplatz von Neustadt.

Bild 3: Fassadenrenovierung an einem Geschäftshaus in Neustadt.

der Fall, insbesondere nicht bei mehrachsigen Dampflok. Zu Beginn des Anlagenbaus wollte ich nur den Betrieb von Elloks und Dieselloks darstellen, nun aber, nach Erscheinen der herrlichen Dampflokmodelle der letzten Jahre, soll zumindest ein Dampflok-museum entstehen, und aus diesem soll auch einmal eine »45«er auf die Strecke gehen. So bin ich also wieder mitten drin in der Planung.

Als ich anfang, die Anlage zu bauen, erschienen gerade die ersten Fachwerkhäuser von Vollmer im Handel. Diese gefielen besonders meiner Frau so gut, daß wir uns sofort an den Zusammenbau machten. Da es damals nur vier unterschiedliche Bausätze waren, mußten wir uns nach weiteren Gebäuden für die Ortschaft »Neukirch« umsehen. Dabei wurden wir zum ersten Mal mit dem Problem der unterschiedlichen Maßstäbe von Gebäudesätzen konfrontiert. Nachdem zweimal fertig montierte Gebäude im Mülleimer landeten, weil sie im Maßstab einfach nicht zu den vorhandenen paßten, nahm ich mir vor, bei jedem Kauf den Fachverkäufer nach den wirklichen Größenverhältnissen zu befragen. Leider erwies sich, daß die Verkäufer hier hoffnungslos überfordert waren, und so fiel ich noch mehrfach auf zu kleine Bausätze herein, bis ich mir angewöhnte, die Bausatzpackung beim Kauf öffnen zu lassen und die Stockwerkhöhe nachzumessen. Ich frage mich, ob es den Herstellern nicht möglich wäre, die wahren Maßstäbe in den Katalogen anzugeben. Dies ist meiner



Bild 4: Hochzeit in der kleinen Kirche von Neukirch

Bild 5: Dichter Berufsverkehr in der viel zu engen Hauptstraße von Neustadt.

Meinung nach wichtiger, als der Ruf nach mehr Gebäuden im Maßstab 1:87. Ich kenne genügend Modelleisenbahner, die aus Platzgründen gar keine 1:87 Gebäude auf ihren Anlagen unterbringen können.

Schließlich gelang es mir doch, »Neukirch« so zu gestalten, wie ich es mir vorgestellt hatte, mit Häusern, die zusammen paßten. An diesem Teilstück baute ich über ein Jahr, da jede Einzelheit bis ins Detail ausgearbeitet wurde. Der Ort »Neustadt« sollte dagegen mehr städtischen Charakter erhalten. Leider ist hier die Auswahl von Gebäuden noch schwieriger, da es einfach zu wenig Großstadthäuser im Angebot gibt. Der N-Städteplaner hat es hier ungleich besser. Ich hoffe, daß bald mal jemand auf die Idee kommt, Stadt-Reihenhäuser moderner Architektur mit Läden, Kneipen usw. auf den Markt zu bringen, damit das eintönige Bild unserer H0-Städte aufhört. Aus diesen Überlegungen heraus verzichtete ich auch darauf, den Bahnhof »Calw« von Kibri zu verwenden, obwohl er mir von der Architektur und Größe her eigentlich am besten gefiel. Leider ist er aber auf fast jeder Anlage zu finden. Ich entschloß mich also zu dem Bahnhof »Böblingen« von Heljan, der allerdings um ein Stockwerk erhöht werden mußte, um die gewünschte großstädtische Atmosphäre zu vermitteln. Alle Gebäude wurden selbstverständlich farblich nachbehandelt bzw. gealtert und auch in Details baulich verändert.

Inzwischen ist die Anlage wieder abgebaut und ich bin bei Planung und Bau einer neuen. Dabei helfen mir die Erfahrungen der ersten Anlage, Fehler zu vermeiden. So würde ich heute keine Messing-Schienen mehr verwenden, größere Radien und schlankere Weichen vorsehen und die Gleise völlig anders einschottern. Vor allem aber — und das sei jedem, der eine Anlage plant, ans Herz gelegt — mich erst um die Elektronik des Fahrbetriebes kümmern, bevor es ans Ausgestalten der Anlage geht. Nur so können Schwachstellen rechtzeitig erkannt und ohne großen Aufwand korrigiert werden.

Ein wenig traurig bin ich schon, daß die Arbeit von Jahren wieder zerstört wurde, doch eine ganze Menge von Aufnahmen und die Freude beim Bau der »Neuen« entschädigen mich dafür.

Peter Noever

Suche

Eisenbahnen, Dampfmaschinen, Schiffe, Blechspielzeug aus der Vorkriegszeit.

Josef Holzapfel

8031 Gut Rottenried Tel. 081 05/82 65

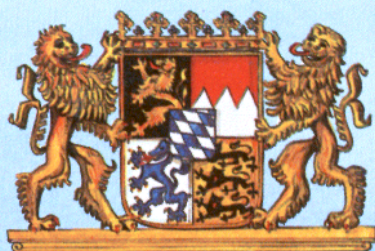
Bild 6: Wochenmarkt auf dem Marktplatz von Neukirch. Man beachte die interessanten Umbauten von Wiking — Fahrzeugmodellen, hier das Golf-Cabriolet, ein Abschleppfahrzeug sowie ein Kanalreinigungs-Fahrzeug.

Bild 7: Emsiger Betrieb auf einem Bauernhof an der Nebenbahnstrecke. Ob sich der Briefträger angesichts des Hofhundes sehr wohl in seiner Haut fühlt? **Alle Fotos: P. Noever**



Bild 1: Anlässlich einer Sonderfahrt der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) war der Glaskasten 98 307 im Hbf Nürnberg — etwa um 1969 — anzutreffen. Foto: H. J. O.

Bild 2: Auf einer Fahrzeugschau konnte Herr Nelkenbrecher denselben Glaskasten auf die „Platte“ bannen.



Bayern-Journal

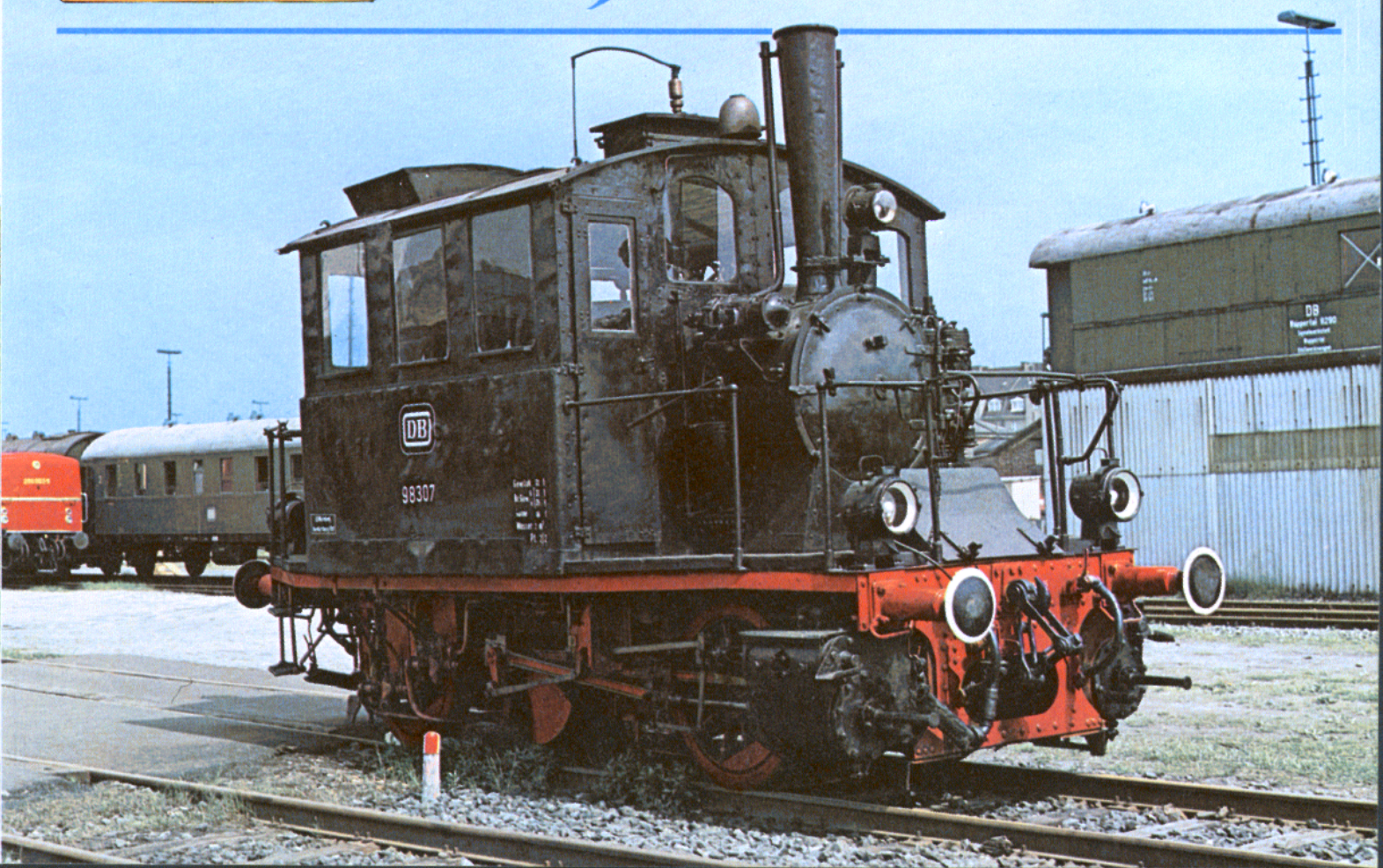




Bild 3: Anlässlich einer Sonderveranstaltung der Illustrierten Quick fuhr der Glaskasten mit buntbemalten Oldtimer-Waggon. Hier ein kurzer Halt in Höllriegelskreuth..

Glaskasten und Motorlokomotive

Mit dem »Bayern-Journal« haben wir in unserer letzten Ausgabe einen neuen Serientitel vorgestellt, der bereits jetzt eine sehr gute Resonanz fand. Aus dem Kreis unserer Leser erhielten wir schon die ersten historischen Fotos und eine Menge interessanter Anregungen. Alle Bilder, die eine ordentliche Wieder- gabe im Druck erwarten lassen, wollen wir ger-

ne veröffentlichen, jede Anregung mit Auf- merksamkeit prüfen.

Für den Start der neuen Serie über alte Fahr- zeuge und Einrichtungen der Königlich Bayeri- schen Staatseisenbahnen hatten wir den Ur- glaskasten als besonders typisches Triebfahr- zeug ausgewählt und die ersten Maschinen dieser Bauart von G. Krauss & Comp. in Mün- chen vorgestellt.

Außer jenen sechs Lokomotiven mit Blindwel- le und mit zwei gekuppelten Achsen erschien

im Jahr 1906 eine weitere Spielart, die sich vor allem durch den Antrieb von den anderen Fahrzeugen unterschied. Auch dieser Glaska- sten der Urform mit der Fabrik-Nr. 5573 stammte aus der Lokomotivfabrik von G. Krauss, hatte aber nur einen Einachsantrieb, jedoch außenliegende Zylinder. Der Schorn- stein war ohne die bei den anderen Maschinen vorhandene Krone ausgeführt. Die Wasserein- füllstutzen lagen vor der Rauchkammer und mündeten direkt in den als Wasserkasten aus-

Bild 4: Derselbe Sonderzug im Bf. Prinz-Ludwigshöhe nahe München-Großhesselohe.

Foto 3 und 4: Dr. Scheingraher



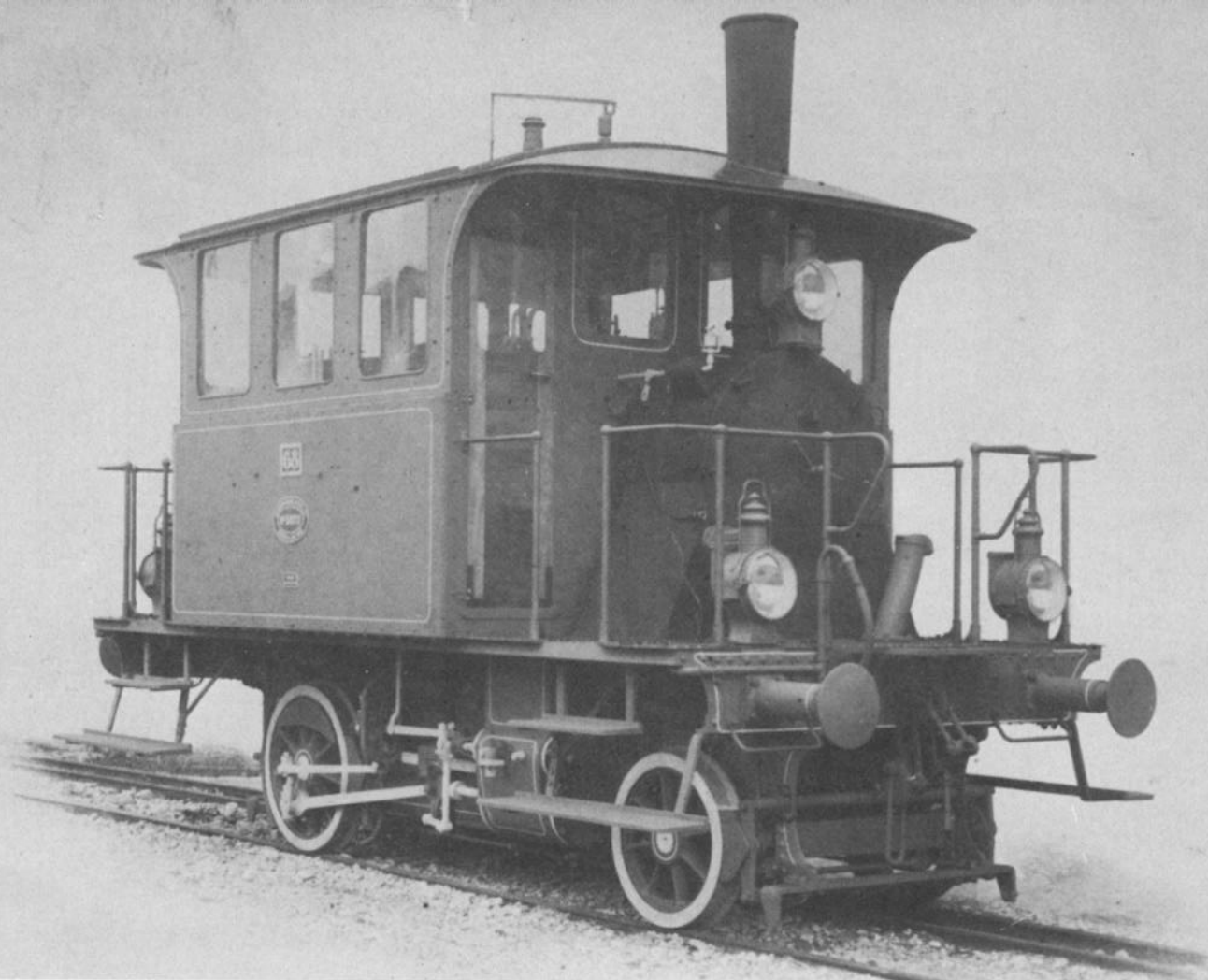
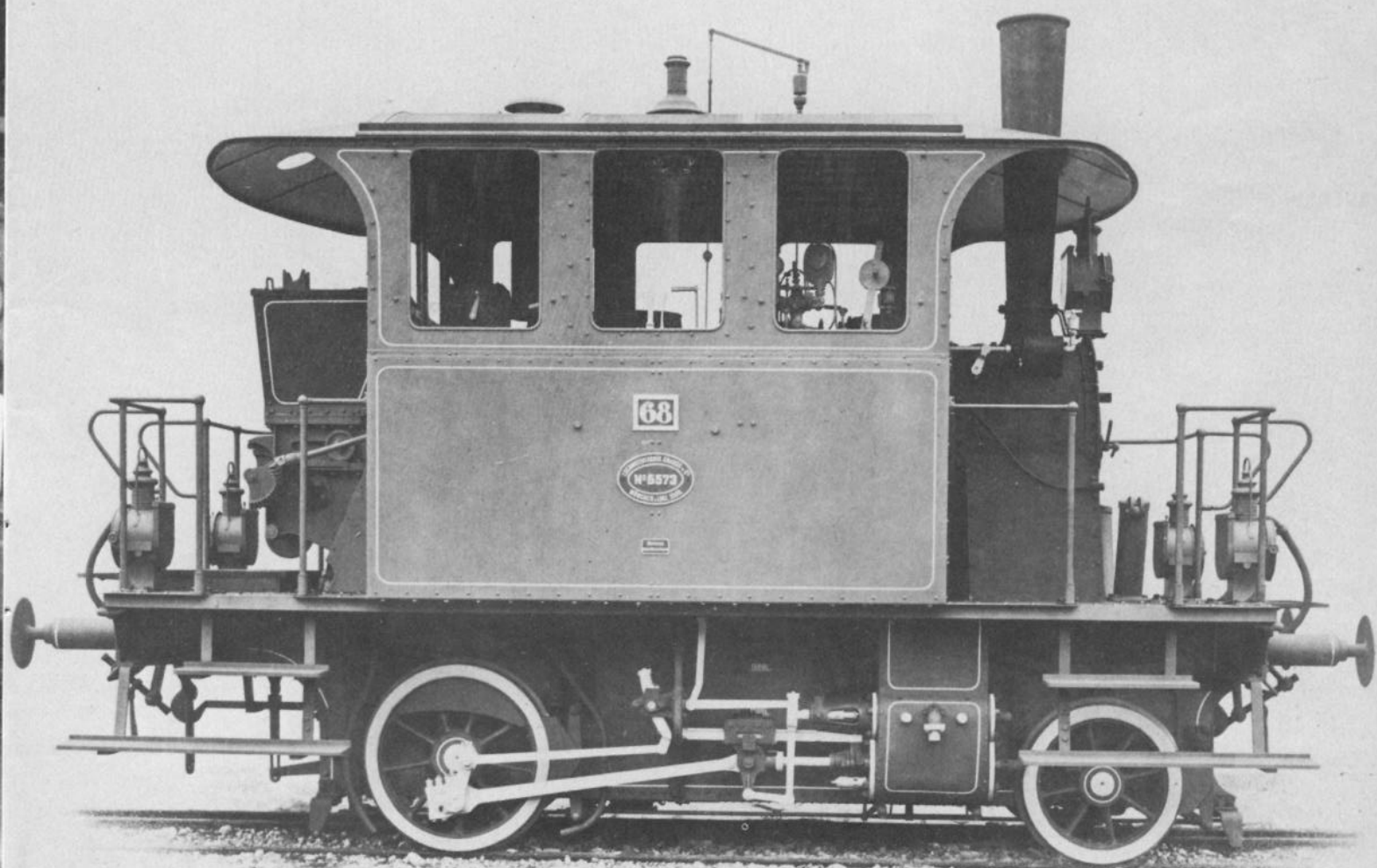


Bild 5: Eine ausgesprochene Rarität dürfte die Abbildung des LAG-Glaskastens schräg von vorne darstellen. Gut sichtbar sind die im Text erwähnten vor dem Rauchkammerauß befindlichen und in den Wasserkasten mündenden zwei Wassereinfüllrohre.

Sammlung: H. J. O.

Bild 6: Nochmals derselbe Glaskasten mit Einachsenantrieb. Im Jahre 1906 mit der Fabrik Nr. 5573 von Krauss an die LAG geliefert, wo er mit der Nr. 68 eingereiht wurde.

Werkfoto: Krauss, Sammlung: H. M.



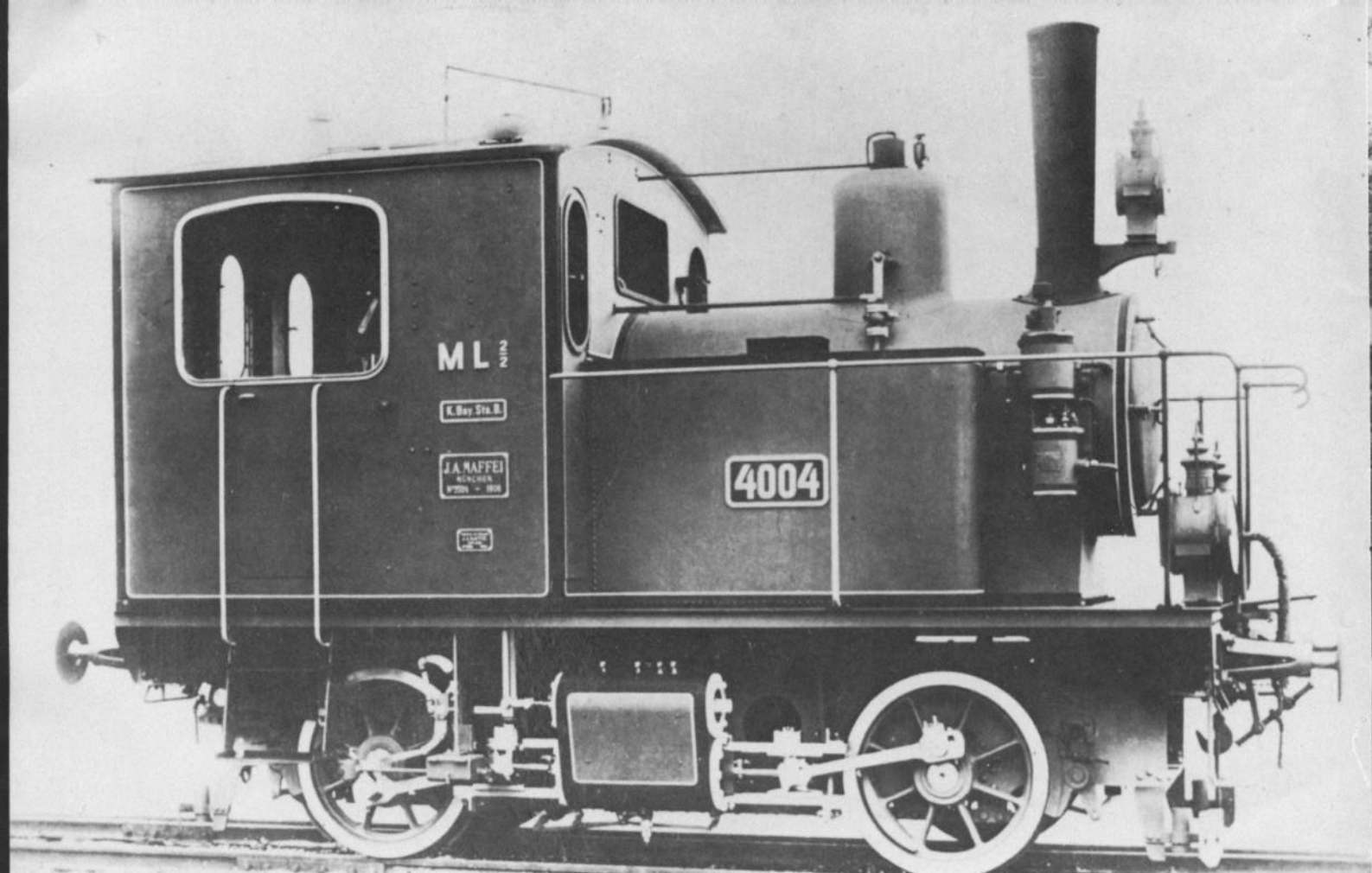


Bild 7: Motorlokomotive ML 2/2 von 1906—1908 in 24 Exemplaren für die Bayerische Staatsbahn gebaut.

Werksaufnahme: Maffei

Bild 8: Motorlokomotive 4018, Baujahr 1907 die nun aber bereits die neue Bezeichnung PtL 2/2 am Führerhaus trägt.

Fotosammlung: Dr. Scheingraber





Bild 9: Motorlokomotive mit Wagengarnitur des Eröffnungszuges Kulmbach/Thurnau mit ML 2/2 aufgenommen am 10.10.1908.

Sammlung: Dr. Scheingraber

gebildeten Rahmen. Weitere Wasserbehälter auf dem Umlauf waren nicht vorhanden; der Umlauf selbst war durch ein Geländer gesichert.

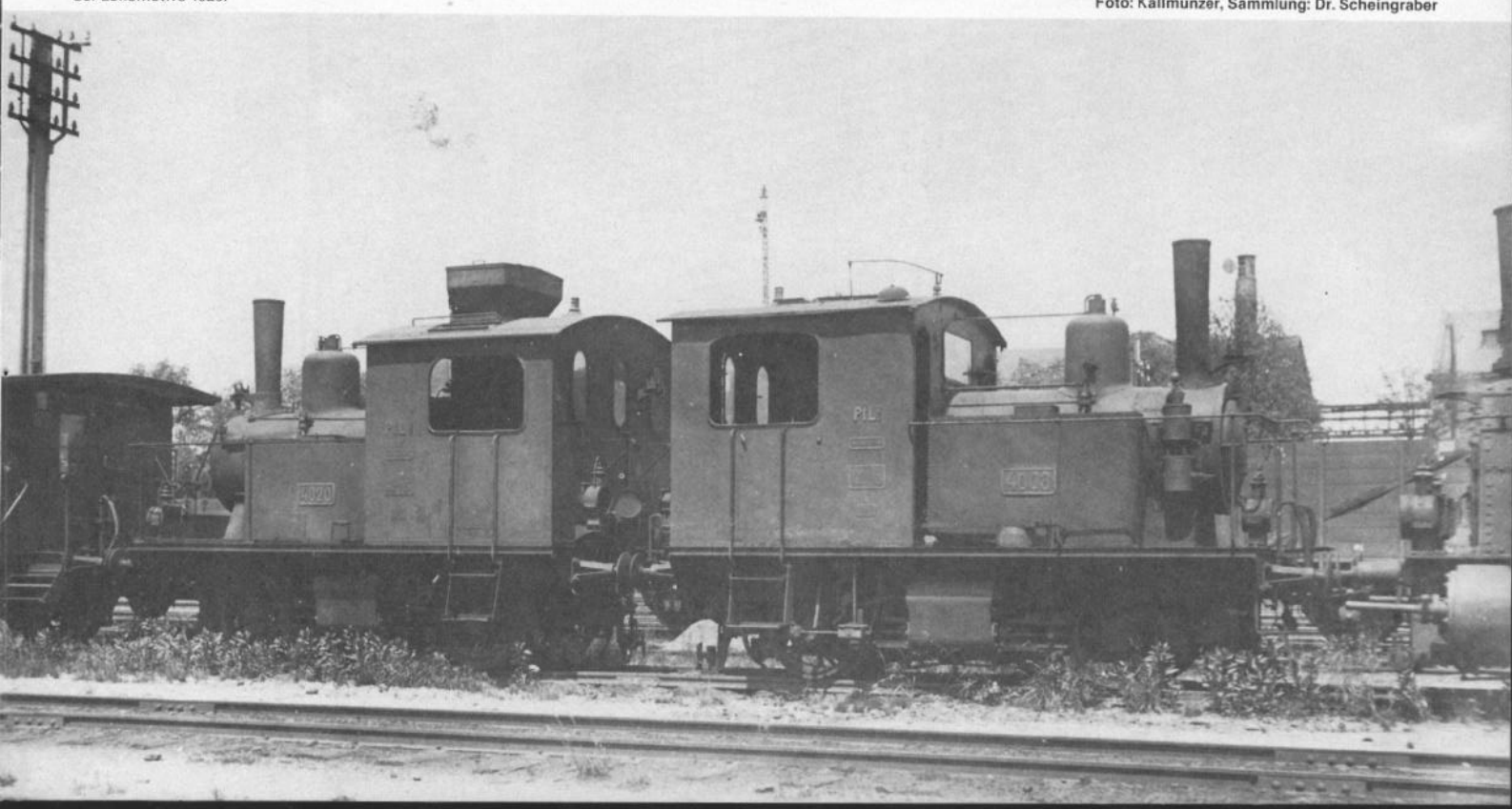
An den Stirnseiten befanden sich Übergangseinrichtungen, an beiden Längsseiten je zwei Aufstiege mit langen Trittbrettern. Der Kohlenkasten mit der halb selbsttätigen Schüttfeuerung war noch ohne Fülltrichter ausgeführt. Die Treibräder hatten einen Durchmesser von 930 mm. Für die Laufräder der vorderen Achse war ein Durchmesser von nur 780 mm gewählt

worden. Das Dienstgewicht war mit 18,1 t angegeben, das Reibungsgewicht mit 11,5 t. Die Zylinder hatten einen Durchmesser von 250 mm und einen Kolbenhub von 400 mm. Der Kessel verfügte über eine Rostfläche von 0,6 m² und eine Gesamtheizfläche von 30,93 m². An Vorräten konnten die Maschinen 2,0 m³ Wasser und 0,335 m³ Kohle mitführen. Der eingebaute Überhitzer hatte eine Fläche von 7,79 m². Die Lokomotive kam mit der Bahn-Nr. 68 bei der LAG auf der Strecke Fürth—Zirndorf—Cadolzburg zum Einsatz und diente zur

Beförderung leichter Personenzüge. Mehr war ihr bei der doch recht bescheidenen Leistung von nur 120 PS wohl auch nicht zuzumuten. Nach den Aufzeichnungen der LAG war die Maschine auch noch kurze Zeit bei der Isartalbahn eingesetzt und in Thalkirchen stationiert, bis sie dann im Jahr 1921 verkauft wurde.

Die Wurfhebel-Handbremse wirkte auf die Treib- und auf die Laufachse jeweils von vorn. Die Sandstreueinrichtung hatte eine Handbetätigung. Gesendet wurden die Treibräder von

Bild 10: Lokomotiven 4003, Baujahr 1906, und 4020, Baujahr 1906, beide inzwischen anstatt ML als PtL bezeichnet. Bemerkenswert ist die weit über das Führerhaus ragende Kohlschütte der Lokomotive 4020.
Foto: Kallmünzer, Sammlung: Dr. Scheingraber



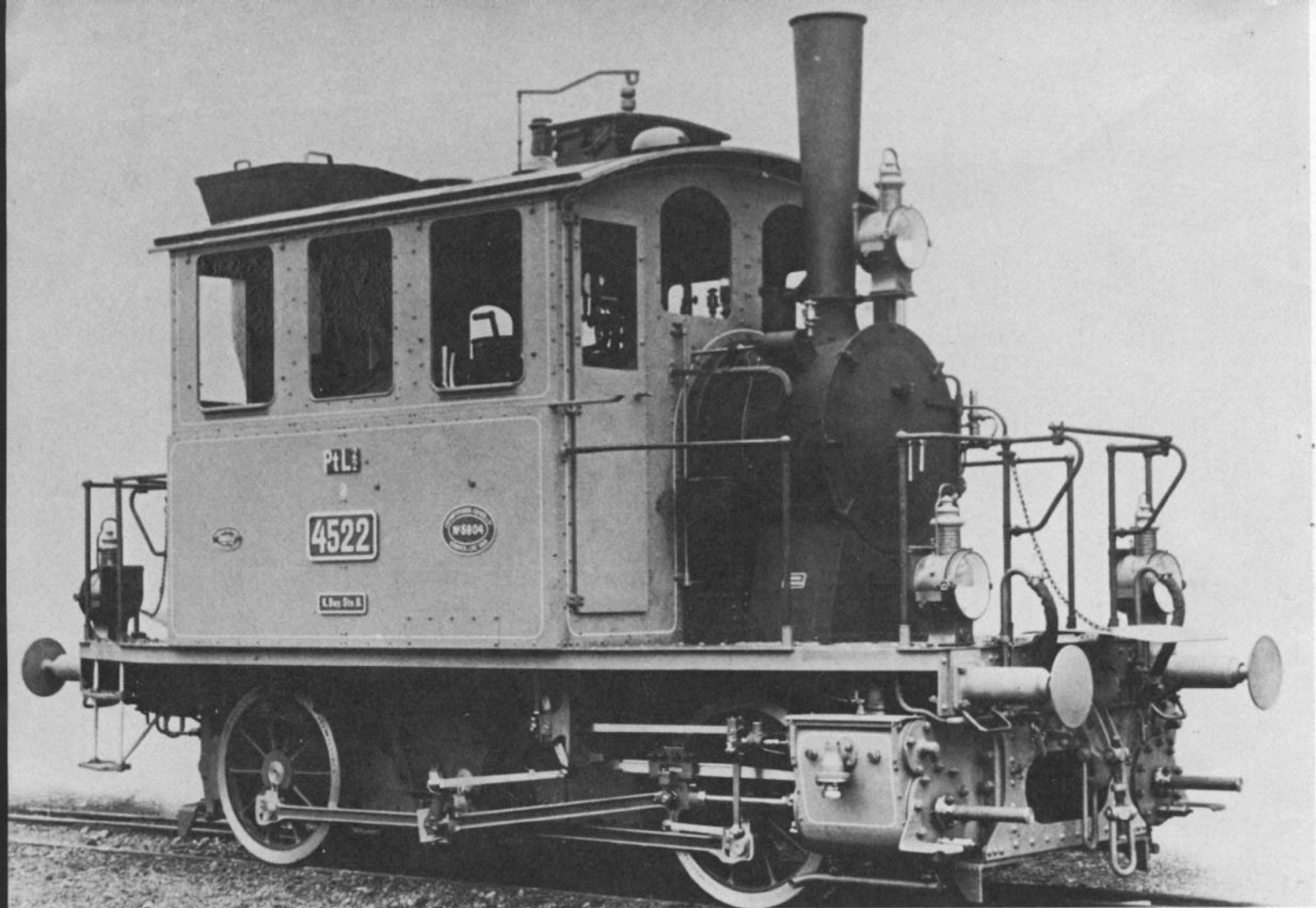
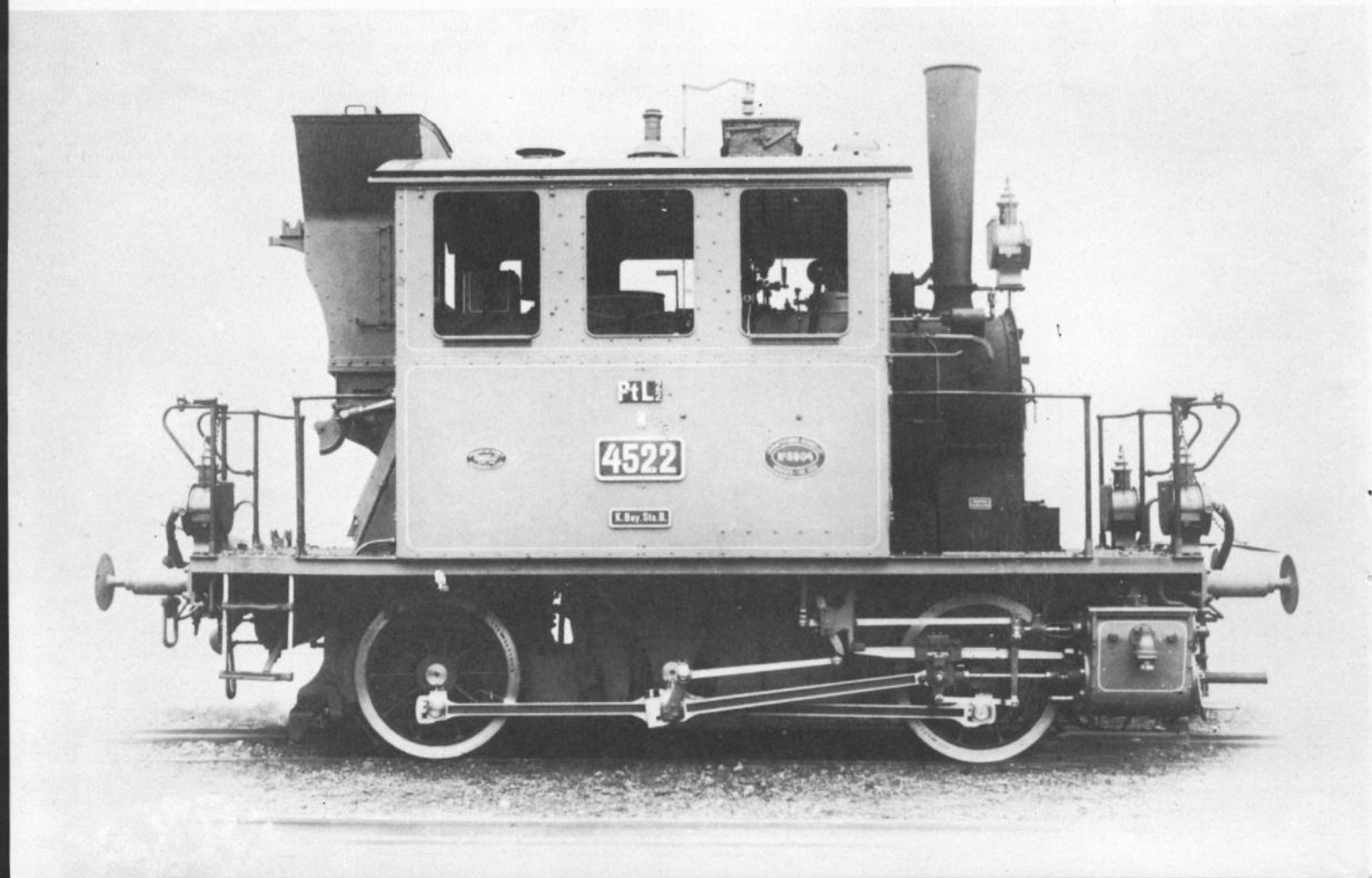


Bild 11: Länderbahn-Glaskasten in einer Schrägansicht, die die unterschiedliche Farbgebung von Rauchkammer und Führerhaus zeigt.

Werkfoto, Sammlung: Dr. Scheingraber

Bild 12: Dieselbe Lok wie oben aus der Serie der späteren „Glaskastl“ mit der Bahn-Nr. 4522 im Jahr 1908 von Krauss geliefert.

Werkfoto: Krauss



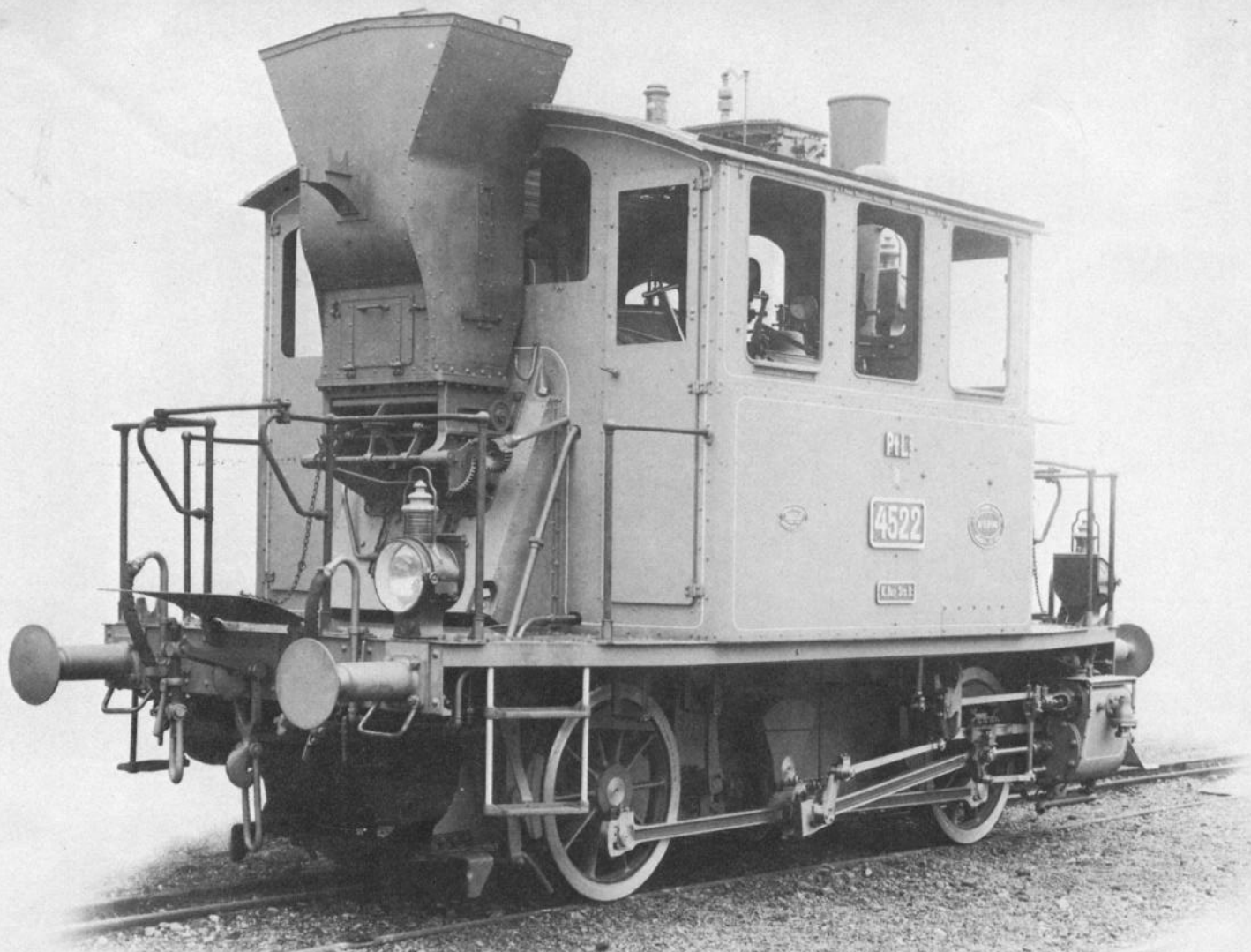
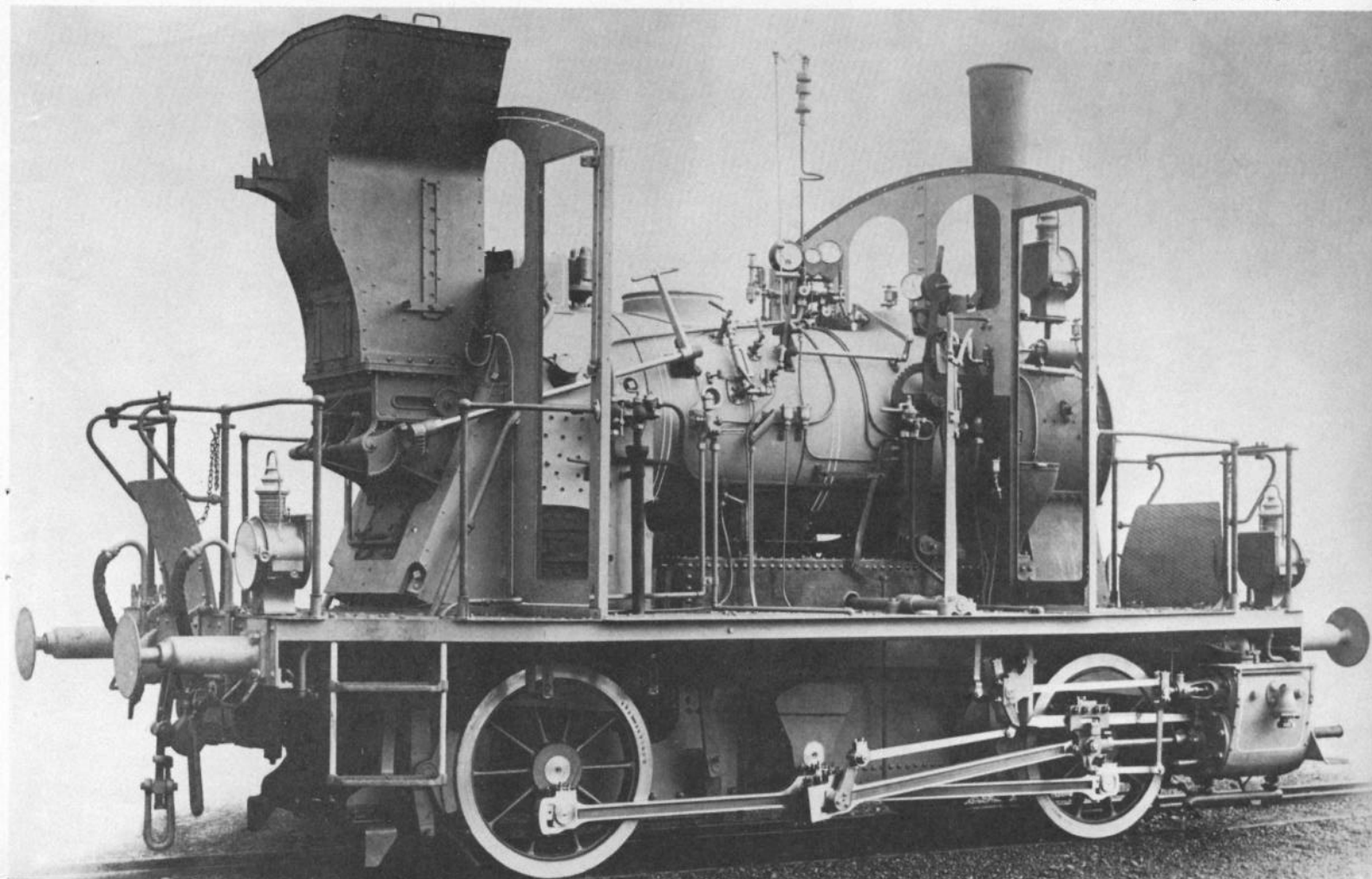


Bild 13: Es gelang uns, von diesem Länderbahn-Glaskasten gleich vier verschiedene Ansichten ausfindig zu machen. Auch die Rückansicht ist sehr interessant. Rechts an der Kohlenschütte befinden sich die Zahnsegmente mit der die halbautomatische Kohlenschütte bedient wurde. Das daneben aus dem Führerhaus nach unten verlaufende Rohr ist das hintere Sandfallrohr; die gerade noch unten am Boden sichtbare Leitung ist eine Bremsleitung und führt zu den Bremsschlauchkupplungen.

Fotosammlung: C. Asmus

Bild 14: Nochmals die 4522 (spätere Betriebs Nummer 98 304) mit abgehobenem Dach und Seitenwänden. Hier lassen sich alle Kesselarmaturen mit Aggregate gut erkennen.

Werksfoto: Sammlung Dr. Scheingraber



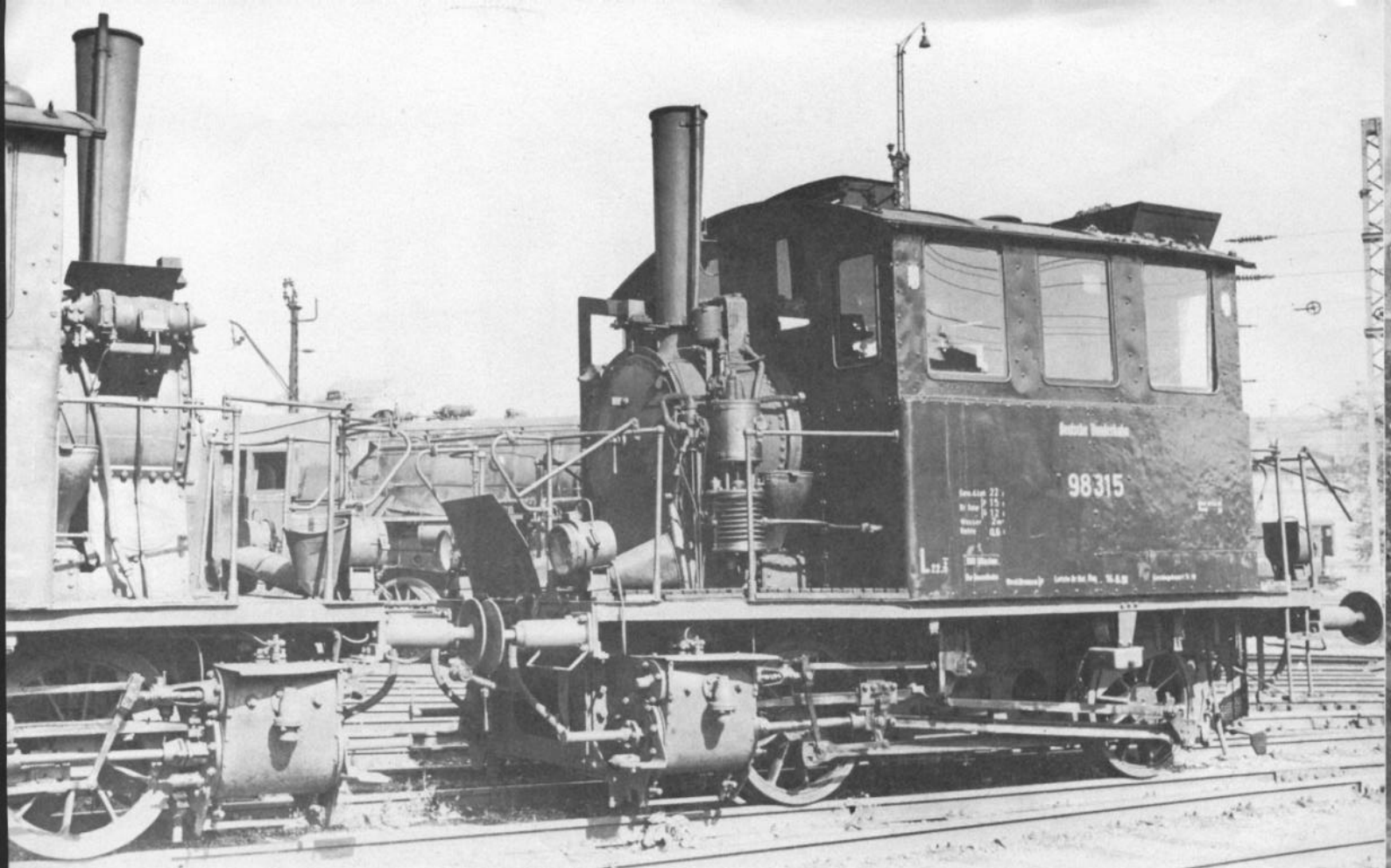
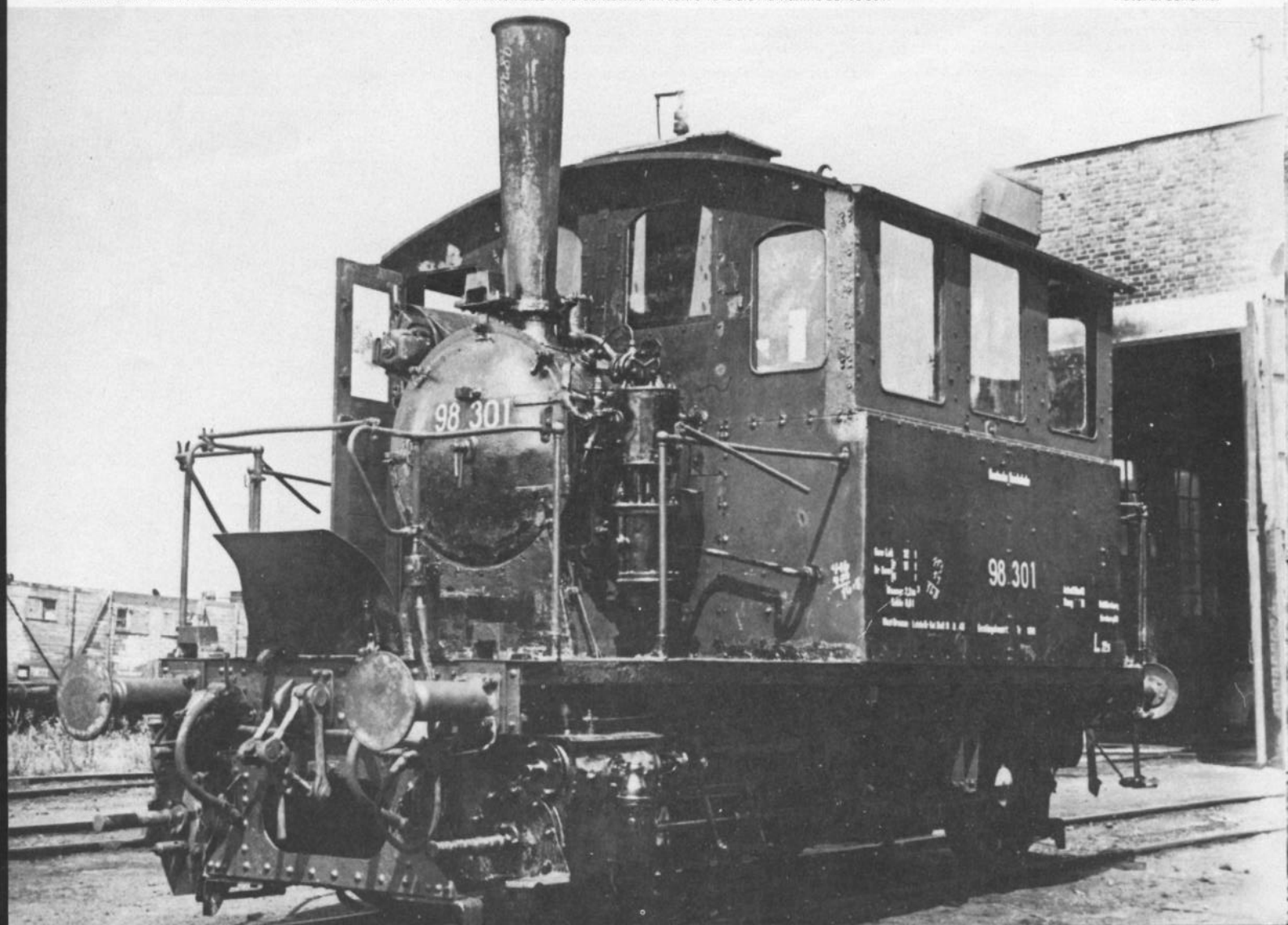


Bild 15: Zu Beginn der 50er-Jahre war die 98 315 im Bw Rosenheim beheimatet. Die Lokomotive trägt bereits die Aufschrift Deutsche Bundesbahn, jedoch noch die Direktionsbezeichnung RBD München. Die letzte Bremsuntersuchung war am 16.8.1951 vorgenommen worden. Davor steht noch ein weiterer Glaskasten, dessen Nr. wir leider nicht ermitteln konnten.

Archiv: Bellingrodt

Bild 16: Sämtliche Lokomotiven der BR 98³ wurden vom AW Weiden unterhalten. Dort entstand im Jahre 1946 die Aufnahme der 98 301.

Foto: E. Schörner



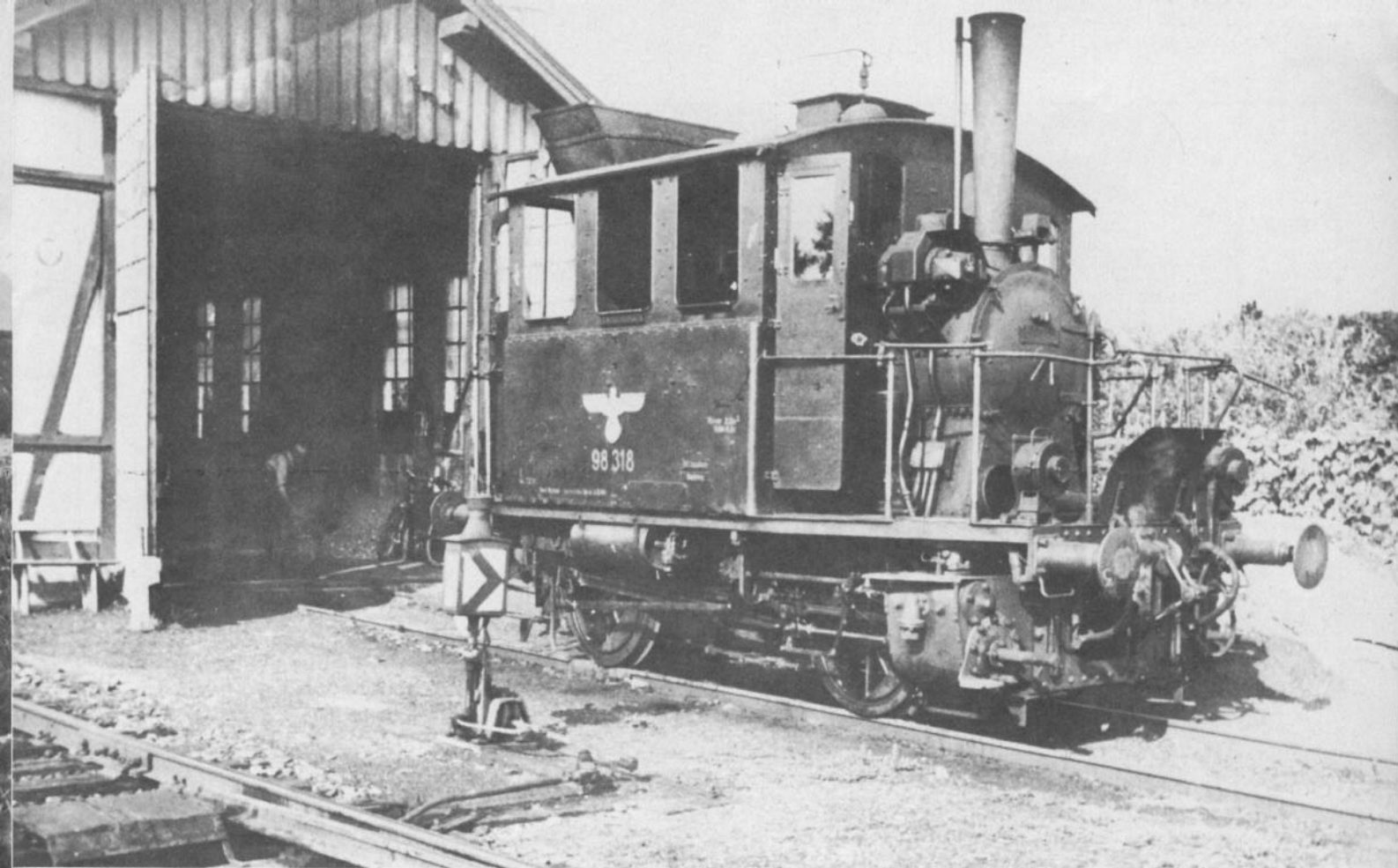


Bild 17: Während einer nicht ganz tausendjährigen Epoche mußte der kleine Glaskasten 98 318 den großen „Pleitegeier“ tragen. Die Aufnahme entstand am 9.8.1940 in Monheim. Direktionsbezirk: Augsburg.

Sammlung: Verkehrsmuseum Nürnberg

Bild 18: Soeben ist der Lokalbahnzug im Bahnhof Eichendorff/Niederbayern, geführt von der Lokomotive 4548 der letzten von Krauss gebauten Maschine der Gattung PtL 2/2 angekommen. Diese Lokomotive ohne Blindwelle fuhr bei der Deutschen Reichsbahn mit der Betriebs-Nr. 98 322.

Sammlung: Dr. Scheingraber



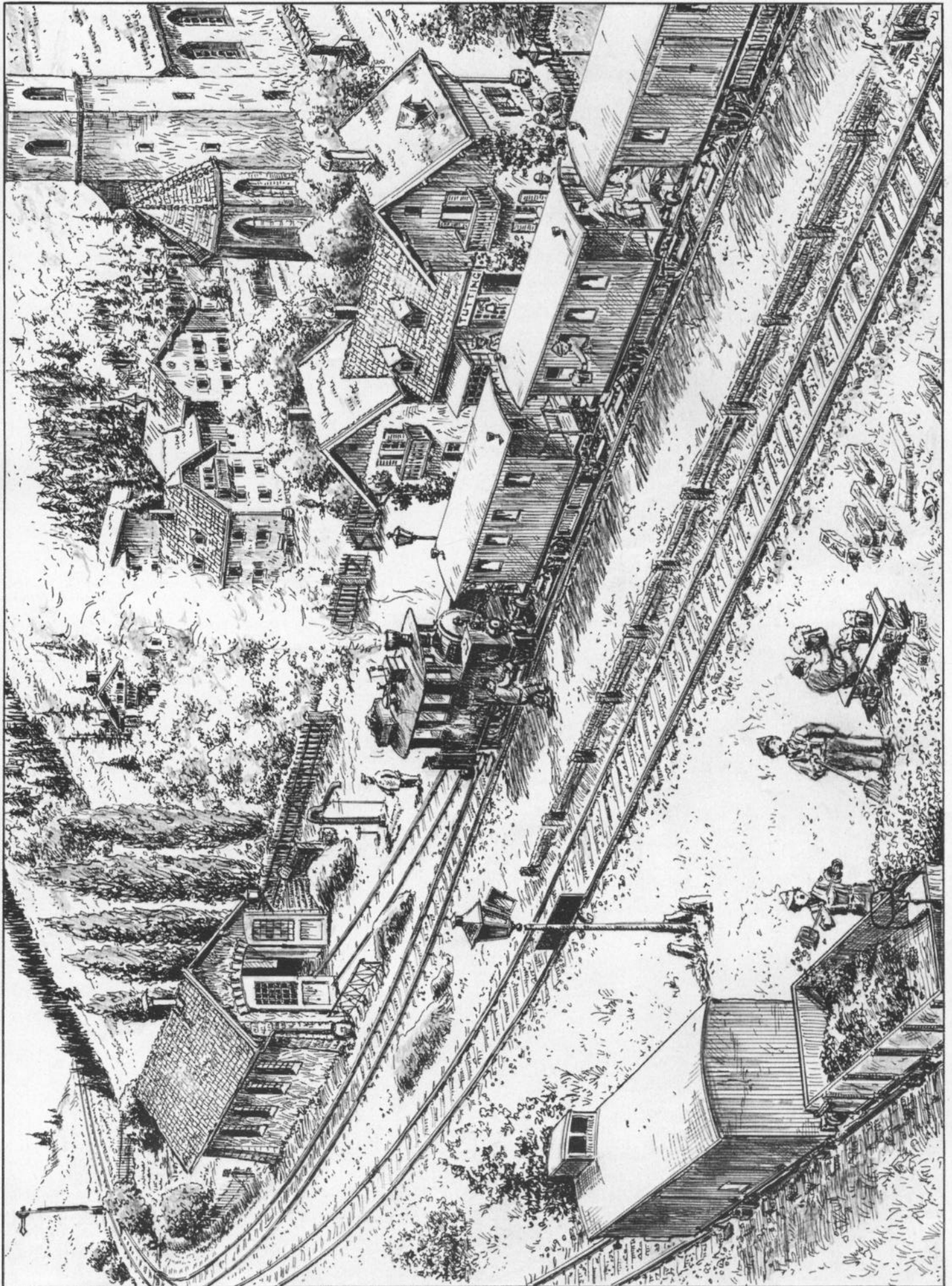


Bild 19: Eine bayerische Lokalbahnszene, nachempfunden von unserem Zeichner Herrn Barkhoff. Da uns leider keine Aufnahme des Urglaskasten (s. Journal 4/80) mit Zuggarnitur zugänglich war, ließen wir eine Szene aus dieser Epoche mit den Original-Waggon, wie sie bei der kgl. (Lokal-)Staatseisenbahn verwendet wurden, zeichnen.

vorn und von hinten. Der Kreuzkopf hatte eine einschienige Führung erhalten. Die Steuerung war als Heusinger-Steuerung ausgeführt. Alle Einrichtungen und Armaturen zur Bedienung der Lokomotive befanden sich an der rechten Kesselseite; dort hatte der Lokomotivführer seinen Platz. Auf einen Heizer konnte verzichtet werden. Stirnwandtüren erlaubten es jedoch dem Zugbegleiter, jederzeit auf die Maschine zu gelangen.

Die Motorlokomotive von Maffei

Ein Jahr nach dem ersten Krauss'schen »Glaskastl« erschienen die Motorlokomotiven ML 2/2 aus der Fabrik von J.A. Maffei. Auch sie waren für Einmannbedienung eingerichtet und mit einem Heißdampftriebwerk ausgestattet, hatten aber ein völlig anderes Aussehen. Die außenliegenden Zylinder waren zwischen den beiden Achsen angeordnet. Sowohl die erste als auch die zweite Achse wurden aus demselben Zylinder, jedoch von zwei getrennten Kolben angetrieben. Bei einem Zylinderdurchmesser von 265 mm hatte jeder Kolben einen Hub von 280 mm. Innerhalb des Rahmens waren die beiden Achsen über Kuppelstangen verbunden. Die Treibzapfen der vorderen und hinteren Räder jeder Seite waren um 180° gegeneinander versetzt. In einem Winkel von 90° zueinander, wie allgemein üblich, standen die Treibzapfen der rechten und linken Räder einer Achse. Die Kolbenschieber beider Zylinder wurden durch eine Heusinger-Steuerung von der hinteren Achse aus angetrieben. Die Treibräder hatten einen Durchmesser von 990 mm.

Der große Achsstand, der gute Massenausgleich und nur geringe Überhänge verliehen den Motorlokomotiven von Maffei sehr gute Laufeigenschaften, auch noch bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Charakteristische Merkmale dieser Lokomotiven waren das geräumige Führerhaus und der hoch liegende Kessel, der in seinem unteren Teil von hohen Wasserkästen umschlossen war. Die Rückwand des Stehkessels war stark geneigt und trug einen hohen Kohlentrichter, dessen Füllöffnung über dem Dach des Führerhauses lag. Die Maschinen hatten einen Wasservorrat von 2,0 m³ und einen Kohlenvorrat von 0,4 t. Der Kessel hatte eine Rostfläche von 0,83 m², eine Verdampfungsheizfläche von 35,7 m², eine Überhitzerheizfläche von 6,5 m² und einen Dampfdruck von 12 atü. Die ersten vier Maschinen waren noch etwas leichter; sie hatten ein Dienstgewicht von 21,9 t, die nachfolgenden ein solches von 22,2 t. An beiden Fahrzeugenden befanden sich Übergangseinrichtungen. In der Rückfront des Führerhauses war eine Tür in der Mitte angeordnet; in der Frontseite ermöglichten zwei Türen den Zugang. Der Umlauf vor dem Führerhaus war durch Geländer gesichert.

Die Bremsen wirkten auf die vorderen Treibräder von vorn und auf die hinteren von hinten. Vom Sandkasten, der hinten am Kohlenkasten befestigt war, führten je zwei Fallrohre vor die hinteren Treibräder.

In der Zeit von 1906 bis 1908 lieferte die Firma Maffei insgesamt 24 Lokomotiven der Gattung ML 2/2 mit den Fabrik-Nr. 2501 bis 2503, 2524 und 2619 bis 2638. Bei der Bayerischen Staatsbahn trugen die Maschinen die Bahn-Nr. 4001 bis 4024. Nach dem Zusammenschluß der Länderbahnen zur früheren Deutschen Reichsbahn entstand zunächst ein vorläufiger Num-

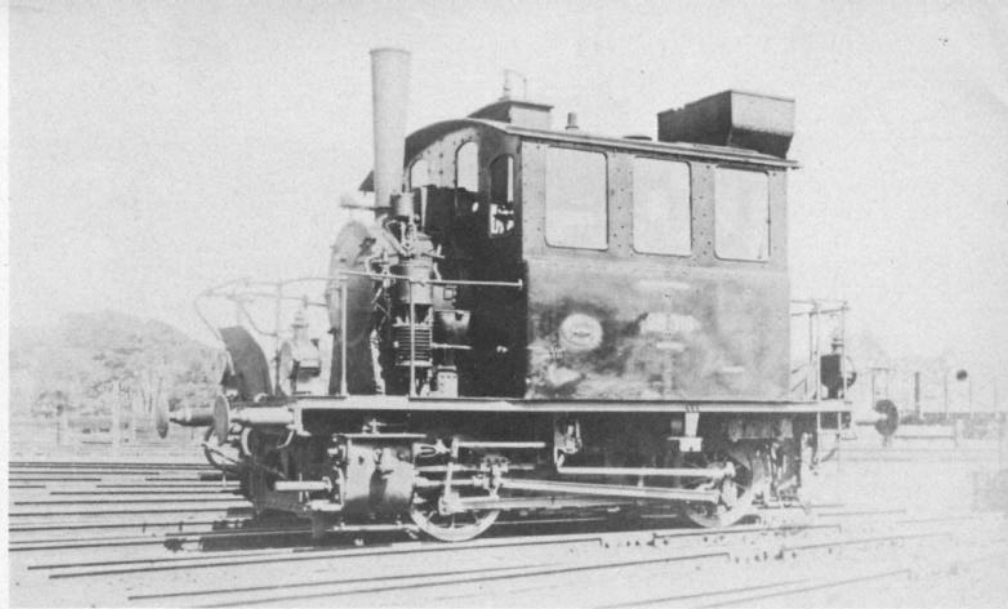


Bild 20: Die 98 316, die sich von den anderen Fahrzeugen durch die eigenwillige Form des Kohletrichters unterschied.

Archiv: Bellingrodt

mernplan, nach dem die Lokomotiven die Betriebsnummern 98 361 bis 384 tragen sollten. Zu einer Umzeichnung kam es jedoch nicht mehr. Drei Maschinen wurden bereits im Jahr 1922 an die Vereinigten Chamottefabriken Marktrechwitz verkauft, alle anderen 1923 und 1924 ausgemustert. Erhalten geblieben ist nur ein Triebwerk, das sich in der Sammlung des Verkehrsmuseums in Nürnberg befindet. Dort ist auch ein Modell der Lok mit der Bahn-Nr. 4001 vorhanden.

Der spätere Glaskasten

Nach den beiden Ausführungsvarianten der kleinen zweiachsigen Lokomotiven für den Personenverkehr auf Lokalbahn in Bayern, die von Krauss und von Maffei 1905 bis 1908 geliefert worden waren, erschienen ab 1908 mehrere Bauserien in einer geänderten Ausführung. Alle diese späteren »Glaskastl« waren in der Lokomotivfabrik von G. Krauss & Comp. in München entstanden. Diese Maschinen der Baujahre 1908 und 1909 trugen die Fabrik-Nr. 5889 bis 5917 und die Bahn-Nr. 4507 bis 4535.

Im vorläufigen Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn waren für diese Lokomotiven mit Blindwelle die Betriebsnummern 98 311 bis 339 vorgesehen. Umgezeichnet wurden aber nur noch neun Exemplare, die nach 1925 mit den Betriebsnummern 98 301 bis 309 fuhren. Ab 1911 erschienen die Lokomotiven der Gattung PtL 2/2 ohne Blindwelle. Krauss hatte sie in den Jahren 1911 und 1914 mit den Fabrik-Nr. 6394 bis 6402 und 6888 bis 6891 gefertigt und mit den Bahn-Nr. 4536 bis 4548 an die Bayerische Staatsbahn geliefert. Nach dem vorläufigen Umzeichnungsplan sollten sie die Betriebsnummern 98 340 bis 352 erhalten. Nach 1925 trugen sie dann aber die neuen Betriebsnummern 98 310 bis 322.

Sowohl die 29 Maschinen mit Blindwelle als auch die 13 Lokomotiven ohne Blindwelle hatten außenliegende Zylinder mit einer Heusinger-Steuerung und mit Kolbenschiebern erhalten. Der Kreuzkopf lief auf einer einschienigen Führung.

In ihrem Aufbau waren beide Ausführungsformen der Fahrzeuge nahezu identisch. Abweichungen zeigten sich jedoch beim Fahrwerk und bei der Gesamtlänge. So hatten die Lokomotiven mit Blindwelle eine Länge über Puffer von 6980 mm und jene ohne Blindwelle von 6780 mm. Durch die unterschiedliche Länge ergaben sich naturgemäß auch voneinander abweichende Dienst- bzw. Reibungsgewichte

von 22,7 t bei den Maschinen mit und 22,1 t bei den Fahrzeugen ohne Blindwelle. Erstere hatten Vorratsbehälter für 2,0 m³ Wasser und für 0,55 t Kohle. Letztere konnten 2,2 m³ Wasser und 0,6 t Kohle mit sich führen.

Der Wasservorrat wurde im Rahmen untergebracht, der Kohlenvorrat in dem hohen Trichter an der Führerhausrückwand über der schrägen Rückwand des Stehkessels.

Die Zylinder hatten einen Durchmesser von 320 mm und einen Kolbenhub von 400 mm. Der Durchmesser der Treib- und Kuppelräder hatte das in Bayern recht häufige Maß von 1006 mm. Die Rostfläche war mit 0,6 m² angegeben, die Verdampfungsheizfläche mit 28,89 m², die Überhitzerheizfläche mit 8,1 m² und der Kesseldruck mit 12 atü. Als Höchstgeschwindigkeit waren 50 km/h zugelassen, die von den kleinen Lokomotiven mit einer Leistung von 210 PS problemlos erreicht und gefahren werden konnten.

Haupteinsatzgebiet war der Personenzugdienst auf vielen kurzen Lokalbahnstrecken in allen vier bayerischen Direktionsbezirken Augsburg, München, Nürnberg und Regensburg. Die 22 von der Deutschen Reichsbahn übernommenen Maschinen waren alle bis 1942 im Einsatz und bei den Bahnbetriebswerken Augsburg, Freilassing, Ingolstadt, Kempten, Neu-Ulm, Nürnberg Rbf, Regensburg, Rosenheim, Schwandorf, Simbach und Weiden beheimatet.

Zum Jahresende 1942 wurden dann die beiden Fahrzeuge 98 320 und 322 an zwei Industriebetriebe als Werkslokomotiven verkauft. Erstere soll noch zu Beginn der sechziger Jahre bei der Regensburger Firma Steine & Erden im Einsatz gewesen sein.

Die 98 305 kam 1943 im fernen Norwegen zum Kriegseinsatz und gilt seither als verschollen. Im benachbarten Österreich verblieb nach 1945 die 98 304 vom Bw Rosenheim. Zunächst kam die kleine Lok in den Raum Wien und später, inzwischen in 688.01 umgezeichnet, zur Zugförderungsstelle Salzburg, wo sie dann im Jahr 1959 ausgemustert wurde.

Alle anderen 18 Maschinen gelangten in mehr oder weniger gutem Zustand in den Bestand der späteren Deutschen Bundesbahn. Infolge zu starker Schäden durch Kriegseinwirkung wurde die 98 321 bereits Ende 1946 ausgemustert. Abgestellt blieben außerdem die Lokomotiven 98 303, 306, 309, 311 und 313. Ihre Ausmusterung vollzog sich in den Jahren 1950 und 1951. Der Einsatzbestand war nun auf 12 Exemplare geschrumpft. Die 98 315 wurde

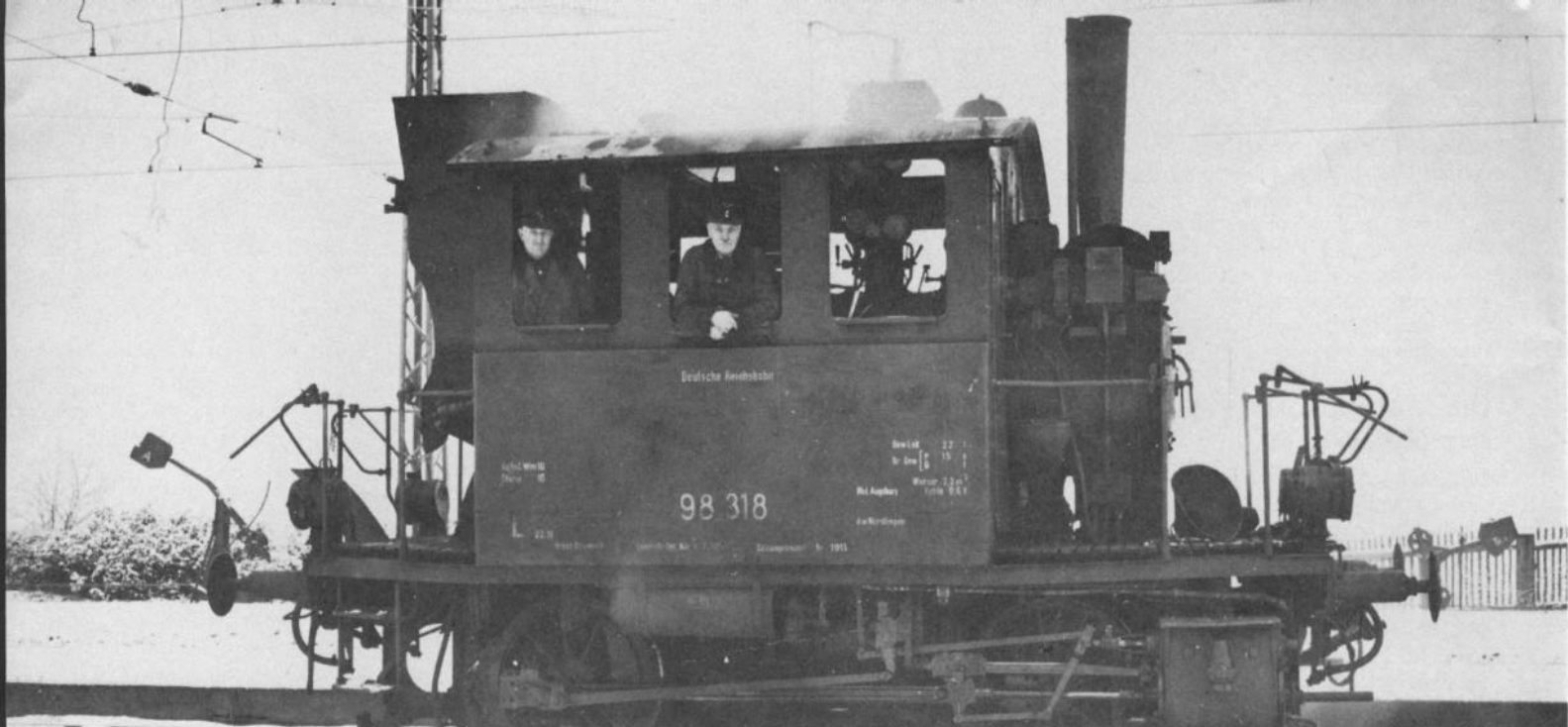


Bild 21: Auch nach 1950 fuhr die 98 318 noch mit der Aufschrift Deutsche Reichsbahn Rbd Augsburg beim Bw Nördlingen.
Foto: Dr. Scheingraber

vom Bw Simbach der BD München eingesetzt. Die BD Augsburg verfügte über 7 Maschinen; 4 davon zählten zum Bw Nördlingen. Dies waren die Lokomotiven 98 310, 312, 317 und 318. Im Bw Neu-Ulm befanden sich die Fahrzeuge 98 302 und 316, im Bw Augsburg die 98 319. Nürnberg Hbf war das Heimat-Bw für die Maschinen 98 301, 307, 308 und 314. Bis Mitte 1954 waren die 98 308 und 310 noch im Bestand des Bw Freilassing.

In den Jahren 1955 und 1956 kam es dann noch zu einigen Umbeheimatungen, danach aber auch zu weiteren Ausmusterungen. Nach 1960 waren schließlich nur noch drei »Glaskastl« vorhanden, die 98 301 und 307 vom Bw Nürnberg und die 98 315 vom Bw Simbach.

Das bekannteste Exemplar dieser liebenswerten Lokgattung war und blieb die 98 307. Als »Spalter Bockerl« war sie bis zum Herbst 1962 zwischen Georgensgmünd und der Hopfenstadt Spalt eingesetzt. Nach ihrer Ausmusterung im Sommer 1963 kam die kleine Lok zunächst zum AW Nürnberg. Dort sollte sie von den Lehrlingen des Werkes instandgesetzt werden, um dann als Denkmal zu dienen. Einige Zeit stand die Lokomotive ohne Schlot unter einer Überdachung im Werksgelände. Schließlich wurde sie dann doch restauriert, blieb erhalten und wird seither bei besonderen Anlässen der Öffentlichkeit präsentiert. Während der Bundesgartenschau 1978 in Stuttgart war sie den ganzen Sommer über in der Nähe des Schlosses Rosenstein aufgestellt.

Außer den »Glaskastln«, die Krauss an die Bayerischen Staatseisenbahnen geliefert hatte, gingen vom selben Hersteller auch noch drei Maschinen des Baujahres 1910 mit den Fabrik-Nr. 6227 bis 6229 an Preußen und fuhren mit den Bezeichnungen KED Altona 6081 und 6082 und als KED Elberfeld 6041 bis zu Beginn der zwanziger Jahre. Zwei weitere Maschinen baute Krauss 1910 und 1911 mit den Fabrik-Nr. 6337 und 6451 für die Sensetalbahn in der Schweiz. Mit den Bahn-Nr. 21 und 22 fuhren sie dort bis 1949 bzw. bis 1958. Im Jahr 1917 entstand dann bei der Schweizer Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur noch eine sehr ähnliche Lokomotive, die zunächst als Nr. 23 bei der Sensetalbahn zum Einsatz kam.



Bild 22: Nach der Ausmusterung der Lokomotive 98 307 war deren Schicksal zunächst noch ungewiß. Vorübergehend blieb sie halb demontiert unter einer Überdachung im AW Nürnberg abgestellt.
Foto: H. J. O

Der Glaskasten als Modell

Lange bevor der Glaskasten zum Sammelobjekt für viele Modellbahner wurden, entstanden Ende der fünfziger Jahre die ersten Modelle. Unabhängig voneinander und ohne sich zu kennen, schufen Horst Günther, damals noch in Nürnberg, und Horst J. Obermayer in Stuttgart dieselben H0-Modelle vom Glaskasten. Etwa zur selben Zeit fertigte H. Sikora in Nürnberg einen Urglaskasten in der Nenngröße 0. Die Günther'schen Modellbauverfahren flossen dann später in die Serienfertigung des Glaskastens bei der Firma Heinzl ein. Nach der Übernahme der Glaskastenproduktion durch M&F kam es zu verschiedenen Änderungen beim Antrieb und zu weiteren Bauserien. Inzwischen war es HJO gelungen, weitere authentische Originalunterlagen der verschiedenen Bauartvarianten des Glaskastens aus-

zugraben und zu erhalten. Diese Zeichnungen und viele Fotos vom Original waren dann begehrte Konstruktionsunterlagen, als die Firmen SCE und Eurotrain an den Bau von Modellen in den Baugrößen 0 und I gingen. Der Glaskasten in der Baugröße I, nur in einer ganz geringen Stückzahl gefertigt, zählt zu den schönsten Modellen in dieser Nenngröße. Schließlich — dies ist wirklich eine sehr große Überraschung — entstand nun noch das H0-Modell eines Urglaskastens. Nachdem M&F unlängst die Einstellung der Produktion bekannt gegeben hat, bildet der Urglaskasten einen guten Abschluß einer mehr als zehnjährigen Aktivität in der Entwicklung von Bausätzen und Fertigmodellen.

HO
Wer hat noch Bildmaterial vom Glaskasten? Wir bitten um schnelle Einsendung.

MINI-MARKT MINI-MARKT

BUCO-Gleise und Weichen Spur 0 für Anlagenbau gesucht. Manfred Kip, Gansweide 6, 5308 Rheinbach

Berufskollegen (Lokführer 0 FDL) ZW QSL-Tausch (20 Stationen) gesucht (auch andere DB Motive). Nur Color oder abgemalt. Dieter Poensgen, Lohmerer Str. 4, 5000 Köln 91.

Suche Maerklin-HO-Formsignale u. K-Weichen sowie FLM.BR 01. Angebote an J. Weiss, Schulstr. 17, 5927 Erndtebrueck. Tel.: 02753/2477.

Verkaufe ETA 178 3-teilig HO Bausatz ohne Anfr. DM 145,-. HQ Raket Vitrinenmodell Bildunterlage gegen Rückporto. G. Martens, Butjardinger Str. 31, 2800 Bremen.

Verkaufe MIBA-Bände 2-20, DM 20,- je Band, 70 HAMO-Tramsschienen und 2 P. Weichen DM 75,-. Ges. Willi Hofmann, Friederikastr. 133, 4630 Bochum.

Suche im Tausch Liliput S3/6 DB-Version. Biete DR-Version Fabrikneu. Weitere Modelle abzugeben und gesucht, speziell DB, OBB, SBB, SNCF. Götz-Rüdiger Otto, Schloß, 6303 Hungen.

Verkaufe M + F Bausatz BR 05 mit Mot. Tender und E 04. Rarität PIKO Triebwagen VT 137112 und Belwagen gegen Gebot. M. Meinyk, Hedwig-Heyl-Str. 4, 2800 Bremen.

Verkaufe gegen Gebot: M-Magazin mit Sammelh. Heft 3/67 - 4/77. Fleischmann Kurierheft 30/68 - 66/77 u. 71. Lok-Magazin 56/61/63. Tel.: 030/3358338.

Verkaufe TT 8 Loks + Zubehör u.a. 03/V200. Liste anfordern. Sende Umschlag mit 2 Int. Antwortscheinen/AL Schindler 61-30 138St.-Flushing, NY 11367 USA.

Wer sucht Zeuke TT/HOM 99602 Eigenbau. Biete Orig.Diaserien 7 Stück je Serie der BRDRO 1,44,95,52,110,120,130 - 132 mit Ortsangabe und Rbd/BW-Beheimatung.Hans-Dieter Busekros, Goesstr.14, 4600 Dortmund.

Biete Jeanmaire, Rhätische Bahn Stammnetz (ergänzt bis heute durch Kopien, Notizen etc.). Suche Ausgabe Gleichstromstrecken. Götz-Rüdiger Otto, Schloss, 6303 Hungen.

Suche Fotos und Dias: 140 397;141 338; 150 005; 194 048; DR 244 146; DR 120 202; DR 106 470. J. Rapp, Mennratherstr. 65, 4050 Mönchengladbach 5.

Verk. Mklm. 3056, ÖBB 1141 rot, beide verbessert, Jahrb. d. Eisenbahnw. ab 1950, div. Wagen, Liste gg. RP. Steindl, Nelkenstr. 53, 8044 Lohhof.

Suche Lokomotivverzeichnisse von Oskar Pieper, Röhr-Verlag. Lorenz Babatz, Lütjenmoor 41, D-2000 Norderstedt.

Suche M + F Wismar-Schienenbus Spur N. Nur ganz einwandfrei in Ausführung und Zustand. Angebot mit Preis an R. Weber, Helenstr. 3, 8500 Nürnberg 90.

Suche M + F-Journal 3/75. Biete div. Eisenbahn-Magazine von 1976. Armin Kellert, Markgraf-Wilhelm-Str. 34, 7560 Gaggenau 12.

Trix-Express nur neuwertig gesucht, Vorkrieg bis 1965, auch Kataloge, D. Lauckner, Frauenthal 19, 2000 Hamburg 13.

Kaufe und tausche Wiking H0 Autos in bar oder gegen neuwertige Eisenbahnartikel. Klaus Spisla, zum Wickchen 12, 5067 Kürten 1.

Suche alte Ansichtskarten im Kauf oder Tausch gegen neue Modellbahn, Art. Refer. vorhanden. Karl Haas, Sanderstr. 89b, 5060 Bergisch Gladbach.

Suche Röwa D-Zug-Wagenböden für KK möglichst mit Drehgestellen für Nr. 3111, 3112, 3114, 3119, 3145, 3141, 3146. Th. Ehrenwerth, Maringstr.7, 4400 Münster.

Verkaufe Nemec Weichenbaus. 2,5 mm. Neu 2 x 12. 1 x 15. Alle rechts. 2 x Innb. 1: 5,5. Zus. DM 70,-. Märklin 03 2 L = Verfeinert. Beschr. DR neu DM 180,-. Tel.: 0203/782942.

N-Spur. Verkäufe 6 komplette Züge. ROCO Kurzkupplung. Größtenteils Neuware 35 % Nachlass auf Neupreis. Liste anfordern. R. Lehnert, Frankenstr. 15, 5413 Bendorf.

Verkaufe einige Waggon-Fabrikschilder. Günstig abzugeben. Liste mit kurzer Beschreibung gegen Rückporto. Michael Schmidt, Blücherstr.13, 2900 Oldenburg.

Verkaufe MIBA ab 53, EM, Märk.Mag. Suche M + F Journal 75, Eisb. Kurier vor 79, EM 1/75, B.Trachsel, Eisenhammerstr.43, 3500 Kassel, Tel.: 0561/512618.

M + F BR 18.4 Märkl. Fahrg 2L = mot. Lang/Tender neuw.schw. geg. Geb. Lokmagaz. H76-98 geg. Geb.Dieter Krafft, Am Hang 14, 2320 Plön, Tel. 04522/4942.

N-Spur suche ETA 1770. ETA 178. R. Lehnert, Frankenstr. 15, 5413 Bendorf

Verkaufe M + F BR 93, Preis VB und Roco et 85, 3L Wechselstrom Electronic Relais, M + F III Wechselstrom. Werner Kratz, Devorastr. 2, 5400 Koblenz.

Tausche Egger Dampftriebwagen HO3 gegen Zeuke-Herr Rollwagen HOM. Herbert Arbeit, Pfnorstr. 10, 6470 Büdingen 1

Tausche Huska BR84 gegen Zuba HO Kastendampflokom BR 99 103. Herbert Arbeit, Pfnorstr. 10, 6470 Büdingen 1.

Suche für Trix-Express Spur 00 aus 1936 je 1 Schnellzugwagen grün Nr. 20/152/1 u. 20/152/3. W. Krell, am Bahndamm 21a, 3000 Hannover 91.

Suche HOe—HOM Rollmaterial von Zuba, Zeuke-Herr, Intermodell und Tempo. H. Arbeit, Pfnorstr. 10, 6470 Büdingen 1.

Suche Märklinlok NR3063 (CFL) und Amsfeller-Fahrwerke NR5402. Angebote an Paul Hildgen, 30, Rue Pierre Anen, L-5813 Fentange — Luxembg, Tel. 369813.

Verkaufe Handarbeitsmodelle 1978 u. 1979 von LGB gegen Gebot. J. Bohe, 4650 Gelsenkirchen, Schultestr. 31a, Tel. 0209/205183 ab 19.00 Uhr.

Verkaufe ZL/HO: Liliput, Roco, Piko usw. Suche / Tausche Wiking-Werbemodelle u.a. Jens Ode, Laspar-Voght-Str. 73, 2000 Hamburg 26.

Verkaufe Northlander 1000.—, Trix-Express-Dienst 1—21, Kat. 53, 57, 62 Trix—Handb. 551, div. Preisl. geg. Gebot. F. Helmer, Bismarckstr. 6, 8 München.

BR 39 (RIV. 1346) neu, Orig. verp. DM 155,—. Sächs. XIV HT (Verbess. Piko (190/16/3) grün, Mess.F. Griffst. Opt. 1a, DM 60,—. H. Bader, Erlenstr. 2D, 8903 Bobingen 1.

Verkaufe FI HO BR 41, sowie einige Wg. Mibas, MM, FK + versch. Kataloge. Wolfgang Ott, Konrad Broßwitzstr. 26, 6000 Frankfurt.

Suche Dampflokfotos von 050 173-4,094 150-0,094 207-8,094 697-0 sowie von 012 aus der Zeit des Bw Hamburg-Altona Führerstandansicht und 003. Angebote an J. Schlösser, Erlenweg 43, 2301 Dänischshagen.

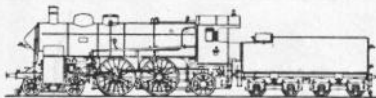


K³ der SBB in Spur 0

Dieser Wagen ist einer der ersten einer Serie von SBB-Wagen im Masstab 1:45, die wir auf vielfachen Wunsch unserer Schweizer Kunden fertigen. Dieses Modell der Spitzenklasse zeichnet sich unter anderem durch ein hervorragend detailliertes, originalabgefedertes Messingfahrwerk aus; der Aufbau entstand in vorbildgetreuer Holz-/Metallbauweise. Unverbindliche Preisempfehlung DM 395.—

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





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. (040) 5 27 04 94

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

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

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

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

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

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 21/3883

Spezialist für alle
italienischen
Eisenbahnfabrikate
und alle wichtigen
ausländischen
Fabrikate.



Gabriele Ramazotti

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

**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

TIEBE

Papenstieg 1 3300 Braunschweig Tel. 05 31/454 89

Wir sind die schönsten Modellbahnverkäufer

• Stellvertretend für:
H. Gerwien Landschaftsbau
H. Hahn Fahrzeuge
H. Schulz Bahntechnik



bonkowski

Breslauer Straße 35
318 Wolfsburg (05361) 32203

roland modellbahnbörse

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

Wir führen:

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

Neu: Sämtliche BEMO-Erzeugnisse,
LGB-Gartenbahn

OSKAR FR. KRAUS
Brücknerstr. 1 - 8700 Würzburg



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

Unsere Spezialitäten: Länderbahnloks, Tarnausführungen, Flakwagen, Farbvarianten, gealterte Modelle, Fotografierranstrich, 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.

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

Flugmodellbau, Schiffsmodellbau, Plasticmodellbau.



Modellbahn-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

Das Fachgeschäft mit dem breiten Angebot

Modellbahnen

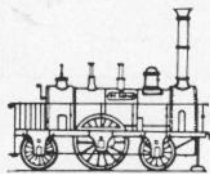
Reparaturen - Umbau - Modellbau

F. Findling - Mech.-Meister

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

Liliput Garantiedienst · Ersatzteillager

Modelbouw Centrum



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

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

POSTVERSAND.

NIEDRIGE PREISE.

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

Wenn Sie nach Italien kommen

(vielleicht ein Wochenend-Garda-Besuch), dann kommen Sie doch zu
La-Modelltecnica 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-Modelltecnica, Via Vescovo Milone 4-
I-37100 Verona, Telefon (045) 57 21 49

Neben Autobahnausfahrt Verona-Nord vom Brenner kommend.

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** H0e und H0m
- = **Ade** H0 und Schienenmaterial

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

CHP CONTINENTAL HOBBY PRESS

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

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

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

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

TRAINS

Wir erlauben uns Ihnen anzubieten:

LAGERLISTE/ STOCKLISTE

Dampflokomotiven — Live Steam Locomotives
45 mm 1:22,5 — 2 1/2 Gauge (1/2 Scale)

London Nord Ost Bahn	Schnellzuglok	grün	2 B 1 (4-2-2)	11.500,—
LBSC La Fayette Pacific	Schnellzuglok	schwarz	2 C 1	8.850,—
89 mm 1:16 — 3 1/2 Gauge				
Britische Stb-Bahn dto. Kit grün rot	Britannia Class	7000	2 C 1	16.400,—
schwarz			4 6 2	14.200,—
BR Stb.-Black Juliet	Tenderlok	schwarz	B (0-4-0T)	4.590,—
London Nord Ost Bahn	LNER Schnellzuglok	grün	2 C 1 (4-6-2)	11.600,—
Große Nordbahn	GNR Schnellzuglok	blau	2 A 1 (4-2-2)	15.900,—
Große Westbahn	GW Schnellzuglok	grün	2 B (4-4-0)	12.700,—
London Nord Ost Bahn	NER " A3	grün	2 C 1 (4-6-2)	12.800,—
127 mm 1:11 — 5"				
Große Nordbahn	GNR Schnellzuglok	blau	2 A 1 (4-2-2)	27.900,—
Brit.-Stb. Britannia	BR Schnellzuglok	grün	2 C 1 (4-6-2)	41.000,—
Deutsche Bundesbahn	DB " BR 01		2 C 1 (4-6-2)	38.500,—
London Nord Ost Bahn	LNER " Standard		1 D (2-8-0)	17.200,—
Mittelländ Bahn	MR Schnellzuglok	braun	2 A 1 (4-4-2)	26.400,—
Einfachlok "Free lance"	MR Tenderlok		C (0-6-0T)	15.900,—
Große Westbahn	GW Schnellz. Tender	grün	C (0-6-0T)	15.900,—
London Nord Ost Bahn	LNER Tenderlok	grün	1 C 2 (2-6-4T)	20.800,—
New York Zentralbahn	NYC Classic Lok	blau	2 B (4-4-0)	17.250,—

*) Warteliste

Zwischenverkauf vorbehalten!

Einzelteilliste für LIVE Steam Freunde in Vorbereitung

Schmalspurloks auf Anfrage

Special Narrow Gauge Locomotives in Stock.

Markscheffel & Lennartz

FACHGESCHÄFT FÜR EISENBAHNFREUNDE

Esplanade 23 · D-2000 Hamburg 36

040/343561 (Vorwahl Ausland 004940)

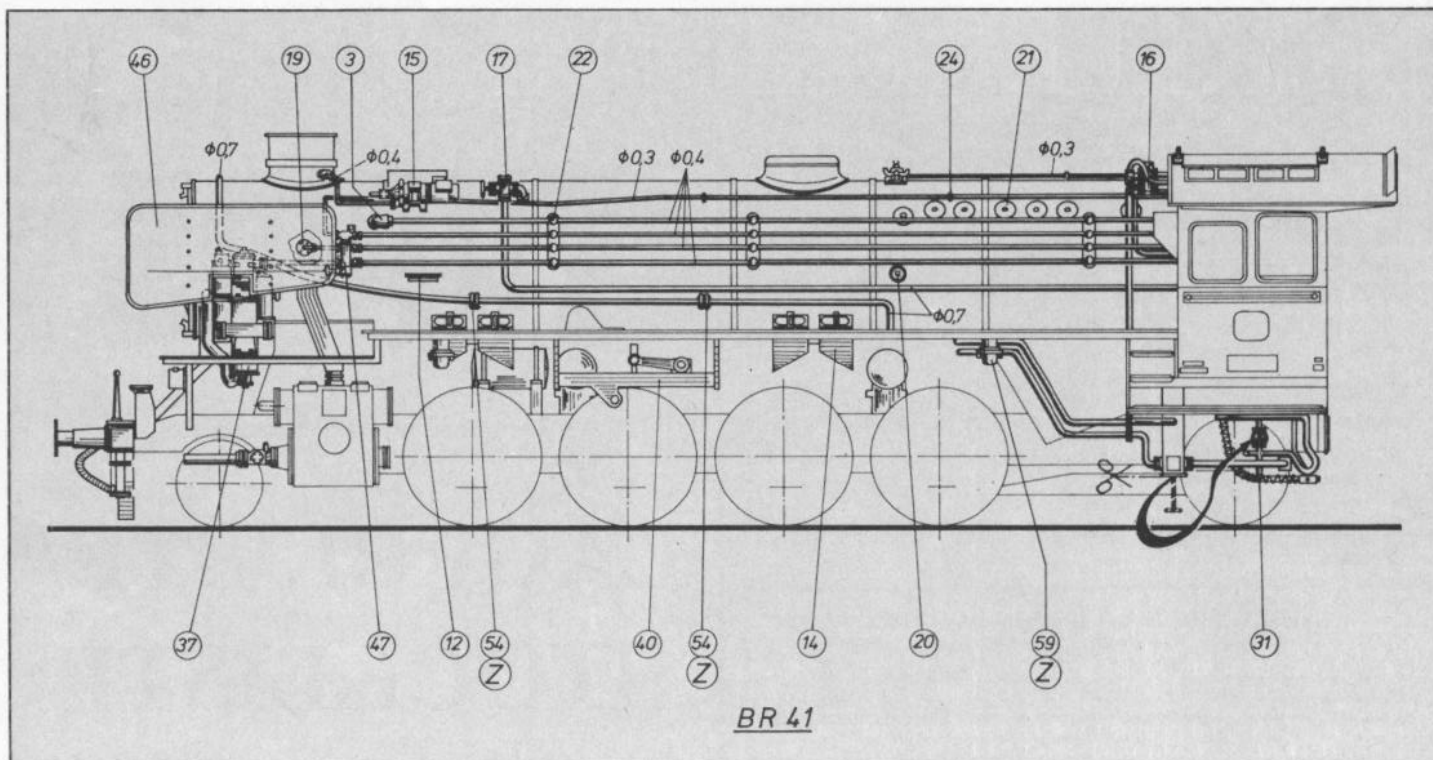


Bild 1: Seitenrißzeichnung für den M + F Umbausatz der Märklin BR 41 mit dem ursprünglich falsch angesetzten Handrad und der Zeichnungsänderung. Sehen Sie hierzu ebenfalls die Zeichnung auf der nächsten Seite des Umbaus der Märklin 03 in line 03¹⁰.

Speisewassermischer mit Tücken

Schon seit Jahren beschäftige ich mich mit M&F-Bau- und -Umbausätzen und war immer sehr zufrieden mit der Ausführung der einzelnen Messingbau-Umbau- bzw. -Superzurüstteile. Seit längerem jedoch fällt mir an einem bestimmten Messingbauteil, das in diversen Bau- oder Superzurüstsätzen enthalten ist, eine Ungereimtheit auf: beim Speisewassermischer, der an Einheitslokomotiven mit Neubekesselung bzw. an Neubaulokomotiven, die über Heinel-Mischvorwärmanlagen verfügen, an der linken Seite unter dem Führerhaus angebracht ist — z.B. an der 01¹⁰ in der Öl- und Kohleversion (M&F-Umbausatz für die Fleischmann-BR 01), ebenso an der 042 (BR 41 mit Neubaukessel), für die es einen M&F-Bausatz sowie die entsprechenden Umbausätze für die Märklin-03 in eine 03¹⁰ und die Märklin-Altbau-41 in eine 042 gibt.

Speziell bei den beiden letzteren Umbau- und Superzurüstsätzen für die Märklin-Lokomotive wurde ich stutzig. Der nach unten ragende Speisewasser-Mischkasten, der vor der Führerhaus-Stirnwand nach unten reicht und von

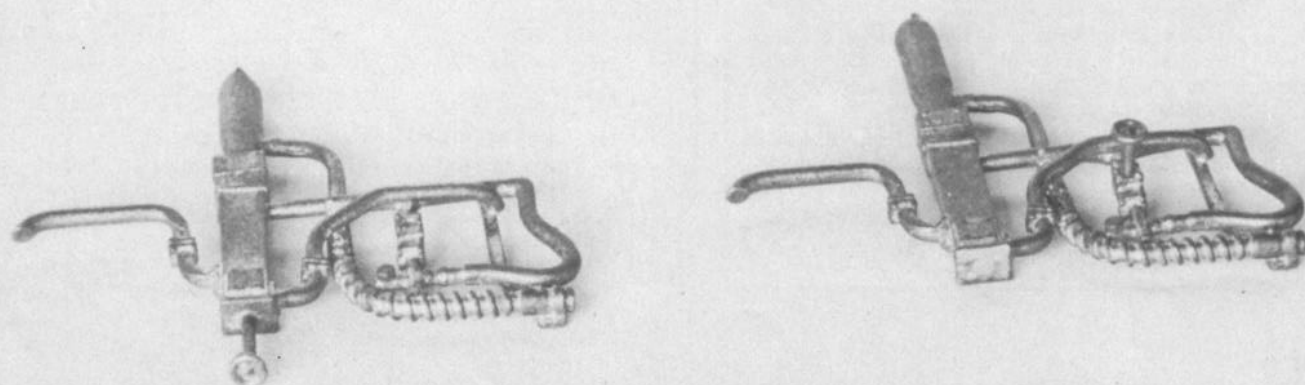
dem aus die Mischrohrleitungen und Armaturen nach vorne zum Kessel bzw. nach hinten zum Tender führen, besitzt an seiner Unterseite ein Handrad, das unverhältnismäßig weit nach unten ragt und dadurch schon fast Schienenberührung hat. Dies erschien mir recht unwahrscheinlich, da es beim Vorbild aus dem Lichtraumprofil herausragen würde. Ich verglich nochmals die Bauanleitungszeichnungen, und dort war bei der Märklin-03¹⁰ wie bei der Märklin-41 der Speisewassermischer jeweils in dieser Art eingezeichnet.

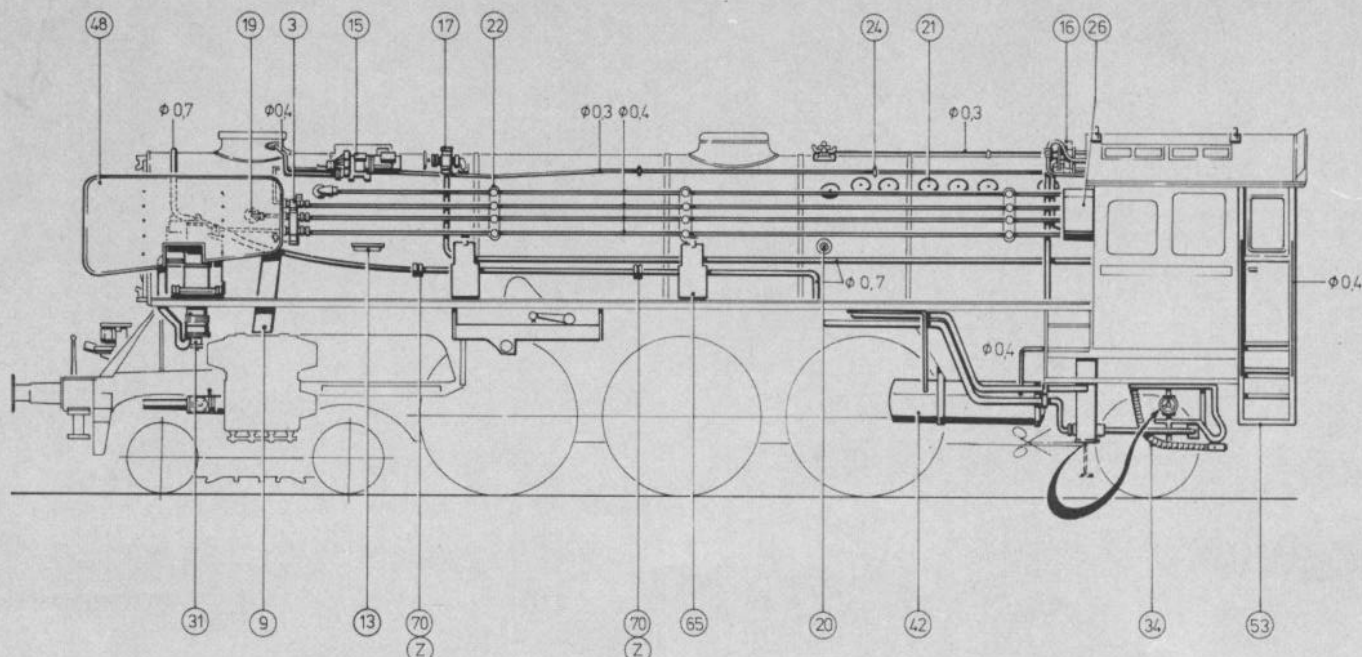
Nun wollte ich es genau wissen. Ich nahm mir also Vorbildfotos vor, und siehe da, nirgends war an einer Lokomotive unter dem Speisewassermischer ein derartiges Handrad zu entdecken. Was lag also näher, als bei M&F nachzufragen. Ich erhielt aber nur ausweichende Antworten: Das müsse wohl so sein, wenn das Bauteil so ausgeführt ist. Jetzt wandte ich mich an den Chef selbst, der als einziger bei M&F Vorbildkenner ist, und nun klärte sich die Sache auf. Von den technischen Zeichnern, die die Bauanleitungszeichnungen fertigten,

ist keiner Modelleisenbahner, geschweige denn Eisenbahn-Vorbildkenner, so daß sich dieser Zeichnungsfehler einschleichen konnte. Das Gußteil selbst hat tatsächlich an dieser Stelle ein Handrad, jedoch nicht, weil es dort hin gehört, sondern aus rein gußtechnischen Gründen. Ursprünglich war dieses Handrad auf der hinter dem Speisewassermischer befindlichen Armatur an einem Ventil befestigt und wurde auch bei den Umbausätzen für die Fleischmann-01 an dieser Stelle angewossen geliefert (zumindest bei den ersten 200 Stück). Bedingt durch die schlechte Ausformbarkeit des Handrades war beim Gußvorgang die Ausschußquote dieses Teils jedoch sehr hoch, so daß man sich entschloß, das Handrad am Ventil abzunehmen und unten an den Mischkasten anzusetzen, wo es ohne weiteres gußtechnisch mitgegossen werden konnte.

Der damalige Hinweis, das Handrad nachträglich abzuwickeln und in die vorhandene Bohrung des Ventils einzukleben oder -zulöten, ging im Laufe der Zeit verloren, und dies fiel auch bis jetzt niemandem auf. Wem es also

Bild 2: Links der aus Messingguß bestehende Speisewassermischer im Lieferzustand; rechts die fertige Einbauausführung.





BR 03¹⁰ mit Neubaukessel

genauso erging wie mir, dem empfehle ich, das Handrad mit einem kleinen Seitensneider zu entfernen. Nun wird mit einem Stiftenkölbchen und einem 0,5- bis 0,6-mm-Bohrer

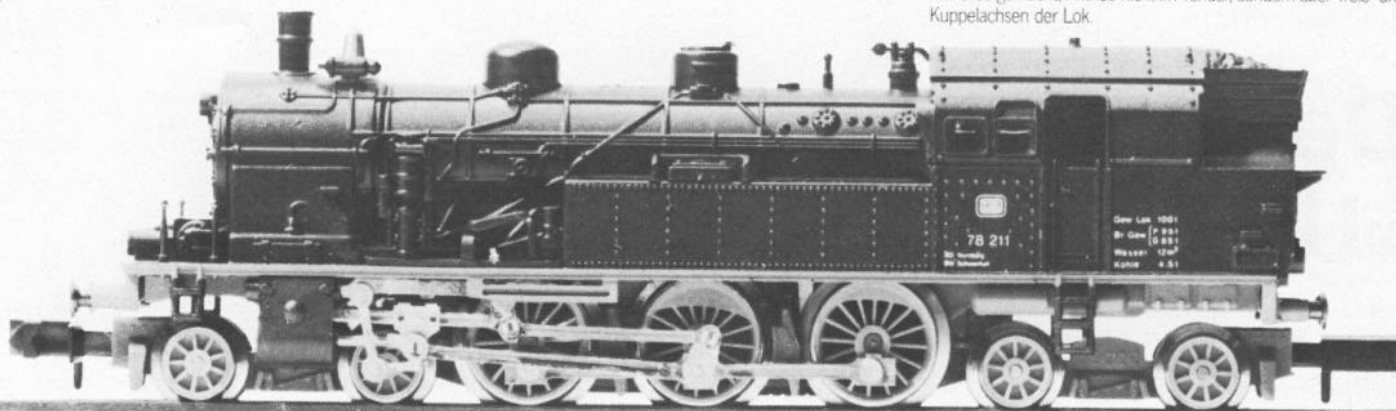
(Achtung, diesen möglichst kurz einspannen) das Ventil an der Körnung durchbohrt, und jetzt kann das Handrad an der richtigen Stelle eingesetzt werden. Das Handrad etwa 1 bis 1,5

mm aus dem Ventil herausragen lassen. Nun ist Ihre Lokomotive wirklich komplett. »Kleine Ursache — große Wirkung.«

Peter Schiebel

Starkes Stück

Die BR78 von Arnold. Und ein Prachtstück dazu. Wie auf dem überlebensgroßen Foto zu sehen, besticht sie durch eine unglaublich reiche Detaillierung. Freistehende Pumpen, zierliche Griffstangen, Messinglocke — bitte nicht übersehen: LuP 92 mm! Ein ganz starkes Stück ist ihre Leistung. Sie zieht auf 5% Steigung 60 Zweiaxser. Nun starten Sie doch nicht gleich durch — es könnte ja sein, daß Ihnen Arnold's BR55 besser gefällt. Die ist genauso akkurat und makellos gemacht, Antrieb nicht im Tender, sondern über Treib- und Kuppelachsen der Lok.



Arnold-N.
Die brillante Technik.
Die Qualität.
Das perfekte Gleissystem.
Die raffinierten Weichen.
Die starken Loks.
Der große Wagenpark.
Die Liebe zum Detail.
Die Simplex-Kupplung.
Die barenstarken Tratos.
Der Mehrzug-Steuerblock.
Die Super-Signale.
Das Gleisbild-Stellpult.
Die Modell-Drehscheibe.
Das Zubehör — die Bausätze.
Arnold-N. Die Modellbahn.

ARNOLD-N®
Bahnspass Erster Klasse

Oder das neue braune „Krokodil“. Das ist nicht einfach umlackiert, sondern entspricht exakt der Ursprungs Ausführung: 2 Führerstände, Türen auf jeder Seite. Übergangsbleche, gerade Rangierergriffstangen. Technisch fasziniert der echte Treibstangenantrieb und die frei drehende Blindwelle (wie bei Arnold's grünen Krokodilen).

Dann wäre da noch eine Triebwagen garnitur (manche halten sie für die schönste überhaupt): ET88 mit Bei- und Steuerwagen. Blendend detailliert und mit technischen Feinheiten Arnoldscher Handschrift aufwartend.

Die charaktervollen „Langenschwalbacher“ sind eine nicht minder attraktive Zuggarnitur. Was das Schönste ist: Alle diese Neuheiten sind schon bei Ihrem Fachhändler. Schauen Sie doch mal rein. Auch wenn Sie kein N-Bahner sind — vielleicht werden Sie einer.

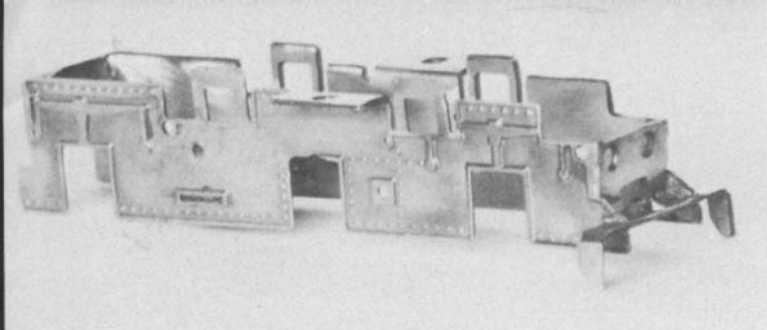


Bild 1: Der zusammengelötete Fahrwerksrahmen des Urglaskastens.

Bild 3: Der Fahrwerksrahmen mit eingelegten Achsen und Blindwelle, sowie eingeklippte Antriebswelle.

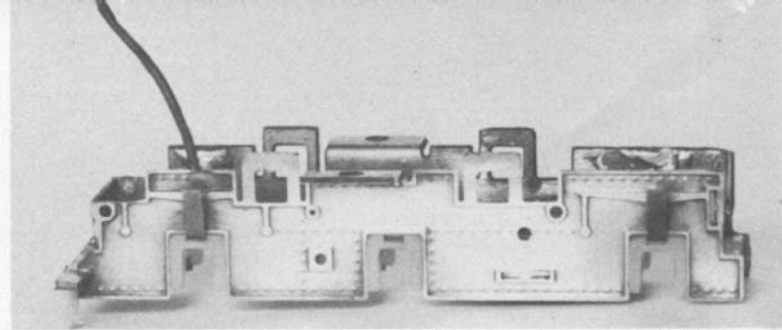
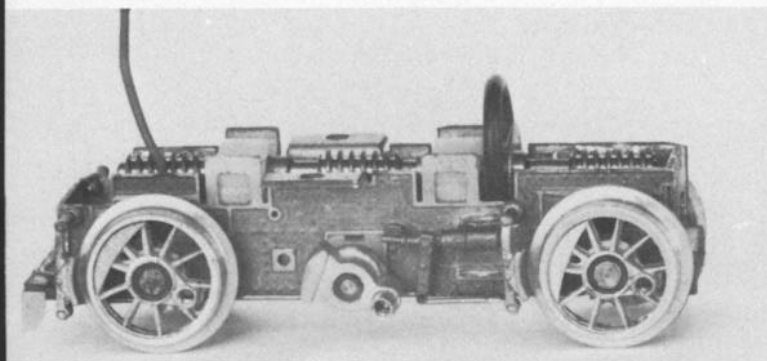


Bild 2: Die Radlager mit den Schleifkontakten sind in den Rahmen eingesetzt und die elektrischen Anschlüsse hergestellt.

Bild 4: Das komplette Fahrwerk des Urglaskastens. Federpuffer, Bremsschläuche und Originalkupplung müssen einzeln bestellt werden.

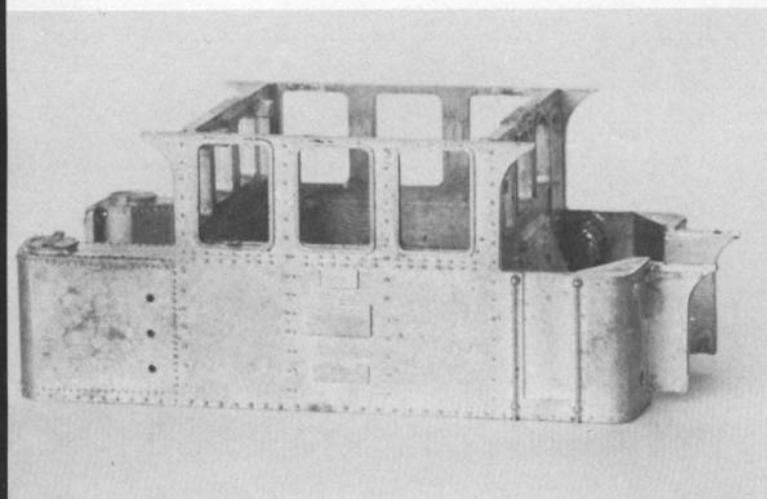
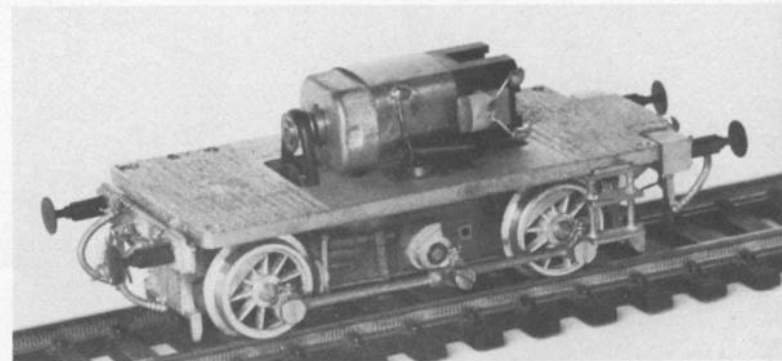


Bild 5: Seiten- und Stirnwände des Gehäuses sind zusammengelötet.

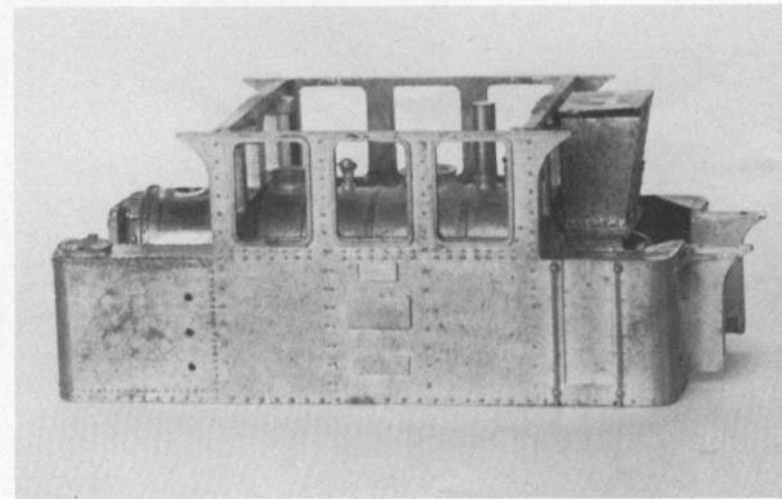


Bild 6: Inneneinrichtung, Kohlschütte und Rauchkammer sind am Gehäuse angebaut.

Der Zusammenbau des »Urglaskasten«

Als eines der letzten M&F-Modelle erscheint nun der Bausatz des bayerischen Urglaskastens auf dem Markt. Wenn man dieses Modell zusammenbaut, bedauert man ganz be-

sonders die Entscheidung der Firma, ihre Pforten zu schließen — zum einen, weil dieses eigenwillige Maschinchen sicher den Appetit auf noch weitere solcher Sonderlinge weckt,

zum anderen, weil sich dieser Bausatz so leicht und problemlos montieren läßt wie kaum ein anderer zuvor.

Dazu trägt sicher die einfache Konstruktion

Bild 7: Gehäuse mit aufgesetztem Dach und angebautem Schlot.

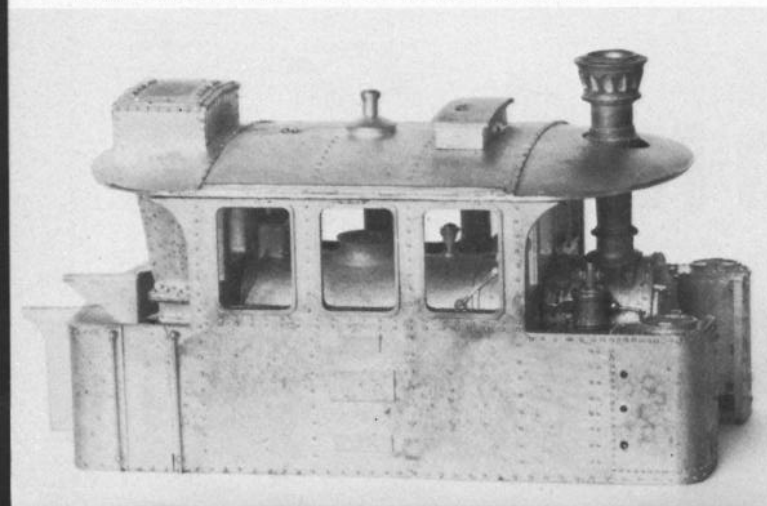
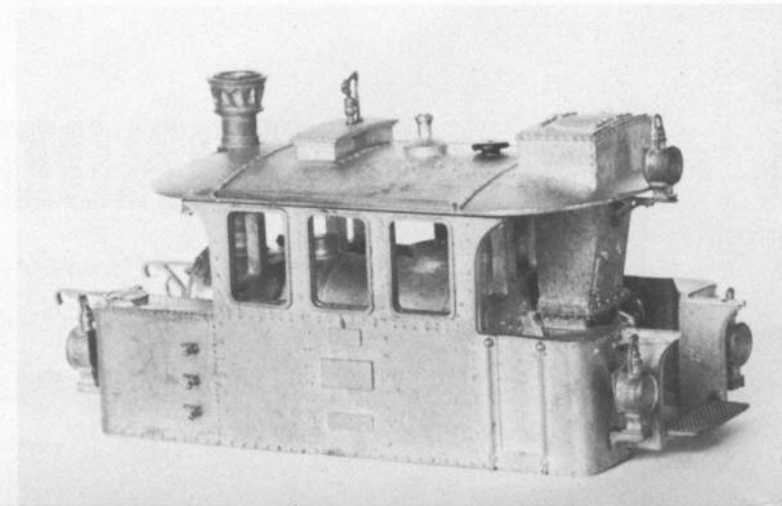


Bild 8: Das fertige Gehäuse mit allen Anbauteilen.



des Vorbildes bei, insbesondere das Innentriebwerk, aufgrund dessen beim Modell die doch immer etwas knifflige Montage der Steuerung entfallen kann. Auch die Gehäuseteile aus Hartzinnuguß sind sauber und paßgenau gefertigt, so daß auch hier der Zusammenbau keinerlei Schwierigkeiten verursacht.

Der Bausatz ist komplett und beinhaltet alle Anbauteile. Lediglich die Originalkupplungen und Bremsschläuche, die nur bei einem Vitri-nenmodell anzubringen sind, müssen zusätz-lich beschafft werden.

Das Fahrwerk

Die Fahrwerkskonstruktion ist grundsätzlich die gleiche wie bei dem schon seit Jahren im M&F-Programm enthaltenen Glaskasten, BR 98³, dessen Vorbild ja aus dem hier bespro-chenen Urglaskasten weiterentwickelt wurde. Es handelt sich um die bewährte Bauweise aus Messing-Ätzblechen und mit riemenge-triebener Schneckenwelle, die beide Achsen und die Blindwelle antreibt. Der Zusammen-bau birgt keine größeren Probleme. Allerdings geht es im Inneren des Fahrwerkrahmens recht eng zu. Daher ist Genauigkeit und Sorg-falt bei der Montage unumgänglich, wenn die Laufeigenschaften des Modells befriedigen sollen.

Zunächst sind die Rahmentteile miteinander zu verlöten und sauber auszurichten. Danach werden die Achslager mit den Schleifkontak-ten versehen und in den Rahmen eingesetzt. Aus Platzgründen empfiehlt es sich, die Schleifkontakte auf der linken Rahmenseite, dort, wo später die nicht isolierten Räder sit-zen, innen direkt an die Rahmenwange anzulöten. Die Schleifer auf der isolierten Seite wer-den durch ein Stück Litze verbunden. Dabei wird ein Anschlußdraht nach oben zum Motor angelötet.

Nun können die Radsätze und die Blindwelle eingelegt und durch die Bodenplatte gesichert werden. Bei den Radsätzen ist darauf zu ach-ten, daß die isolierte Seite nach rechts kommt. Die Schneckenwelle wird mit den Lagerscha-len versehen und zusammen mit dem Treibriemen in das Fahrwerk eingesetzt. Die Schleif-kontakte dürfen dabei keinerlei Berührung mit der Welle oder den Radachsen bekommen. Durch eine Ungenauigkeit der Ätzerei sind lei-der die Aufnahmeöffnungen für die Antriebs-welle in den Rahmenwangen etwas groß gera-ten. So kann es vorkommen, daß eine der bei-den Schnecken nicht mit dem entsprechenden Schneckenrad der vorderen Achse zum 100%-igen Eingriff kommt, besonders wenn der Treibriemen gespannt ist.

Einfach Abhilfe läßt sich hier mit einem Trop-fen Cyanolit außen an den Lagerhaltern schaf-fen, nachdem man die Welle möglichst weit nach unten gedrückt hat. — aber nur so weit, daß sich die Schneckenwelle noch leicht drehen läßt.

Der Fahrwerkrahmen wird nunmehr an die Grundplatte angeschraubt, der Motorhalter passend zurechtgebogen, der Motor einge-setzt und mittels Entstörsatz elektrisch ange-schlossen. Die Drossel am Minuspol ist dabei direkt am Motorhalter anzulöten. Nach Anbrin-gen der Kuppelstangen und des Bremsgestän-ges ist das Fahrwerk fertig montiert, und einer Probefahrt steht nichts im Wege.

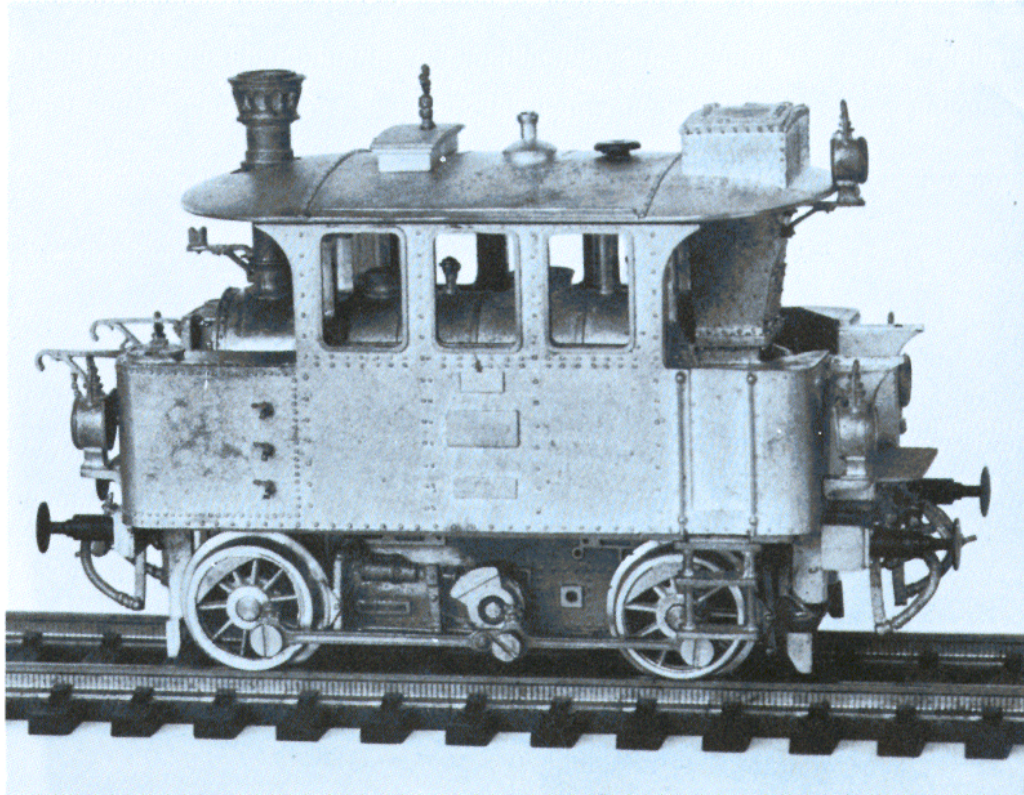


Bild 9: Der Urglaskasten, fertig montiert in unlackierter Ausführung

Fotos 1—9: P. Schiebel

Das Gehäuse

Wie schon in der Einleitung gesagt, ist der Zu-sammenbau des Gehäuses wirklich nicht schwer. Die Teile sind paßgenau; Nacharbei-ten ist nicht erforderlich, wenn man von dem obligatorischen Entfernen einiger Gußgrate absieht.

Als erstes werden die Seitenteile und Stirn-wände des Gehäuses miteinander verlötet oder verklebt. Damit das Gehäuse später ge-nau winklig wird, benutzt man am besten die Grundplatte als Löt-schablone. Danach wer-den der Kessel ins Führerhaus eingesetzt, die Rauchkammer an der vorderen und die Koh-lenschütte an der hinteren Stirnwand ange-bracht. Es ist besser, die Teile vorher zu lackieren, da das Modell sinnvollerweise nur in der bayerischen Länderbahnfarbgebung mit grünem Gehäuse, schwarzem Dach, Kessel und Kohlenschütte sowie rotem Fahrwerk ge-staltet werden sollte.

Alle sonstigen Anbauteile sollten vor der Mon-tage ebenfalls lackiert und dann eingeklebt werden. Bei den Bildern für diesen Bericht wurde auf die Lackierung bewußt verzichtet, um sie übersichtlicher zu gestalten.

Das Gehäuse wird dann mit der Grundplatte verschraubt, und das fertige Modell kann zur Probefahrt starten.

Als Gesamtbauzeit sind etwa acht bis zehn Stunden zu veranschlagen, die Lackierung nicht mit einbezogen.

Die Fahreigenschaften des Modells sind gut, wenn man genau gearbeitet hat. Die Ge-schwindigkeit ist für einen vorbildgetreuen Einsatz des Glaskastens genau richtig.

Alles in allem ein gelungenes Modell, zu dem man sich nur noch die passenden bayerischen Länderbahnwaggons wünscht, die früher ein-mal von M&F als Bausatz geliefert wurden, aber leider längst ausverkauft sind.

Peter Schiebel



Bild 10: Der Urglaskasten in der authentischen bayerischen Länderbahnlackierung und -Beschriftung. Foto: Paur

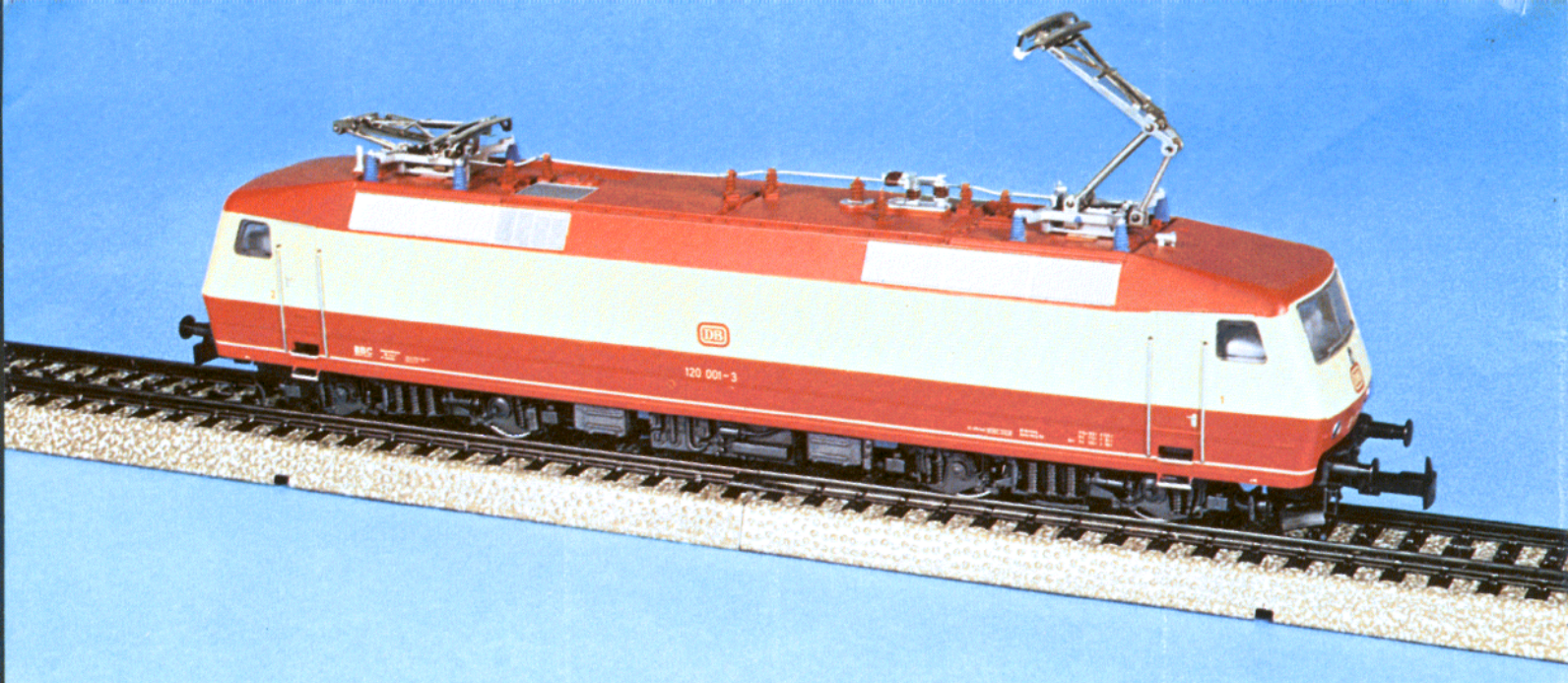


Bild 1: Erstklassige Ausführung und Lackierung zeichnen die 120 001 von Märklin aus.

•Neuheiten-Journal•

Pünktlich zum Redaktionsschluß wird das Neuheiten-Journal von unserer Modellbahn-Redaktion vorbereitet und abgeschlossen. Oft erreichen uns aber auch kurz danach noch einige Neuheiten, die wir natürlich auch noch präsentieren wollen. Die sich nun anbahnende Hektik beschränkt sich leider nicht nur auf

den Autor der Serie, sondern auch auf die Mitarbeiter, die mit Satz und dem Layout beschäftigt sind. Korrekturen sind in der Eile oft nicht mehr möglich oder werden übersehen. So kam es in unserer letzten Ausgabe leider wieder zu fehlplazierten Bildunterschriften bei den Packungen der Gleisbauzüge von Märklin und

zu Fehlern in den Bildtexten der Oldtimer von Roco. Wir bitten diese Unstimmigkeiten zu entschuldigen.

Neu von Märklin

Am 14. Mai 1979 konnte der Präsident des Bundesbahn-Zentralamtes München bei der Firma Krauss-Maffei in München mit der 120 001 das erste Exemplar einer neuen Generation elektrischer Mehrzwecklokomotiven in Empfang nehmen.

Rund 14 Monate später steht, exakt im Maßstab 1:87 gefertigt, das Modell von Märklin für den Einsatz auf der Modellbahn zur Verfügung. Das glattflächige Fahrzeug besticht vor allem durch die tadellose Lackierung und die akkurate Farbtrennung zwischen den roten und beigefarbenen Partien. Ganz hervorragend ausgeführt sind aber auch die Drehgestelle mit den vielen feinen Einzelheiten, die Drehschwingungsdämpfer eingeschlossen. Die Rahmen der Drehgestelle, der Aggregatblock am Unterboden und das Gehäuse sind aus Kunststoff gespritzt. Der Fahrzeugrahmen mit dem Ballastblock sind dagegen aus Metalldruckguß gefertigt. Hieraus resultieren ein tiefer Schwerpunkt und vorzügliche Laufeigenschaften. Die Lok läuft sehr leise und läßt sich feinfühlig in einem vernünftigen Geschwindigkeitsbereich regeln. Angetrieben werden die beiden Achsen des unter dem Führerstand 2 liegenden Drehgestells, dessen Räder mit Haftreifen bestückt sind. Das hohe Eigengewicht von 535 Gramm und die sehr wirksamen Haftreifen verleihen der Maschine eine enorme Zugkraft. Je nach Beschaffenheit der Schienenköpfe hat die Maschine eine Zugkraft von 125 bis 150 Gramm, dies sind außerordentlich gute Werte. Die beiden metallisch blanken Einholm-Dachstromabnehmer entsprechen genau jenen des Vorbildes. Als unverbindliche Preisempfehlung werden DM 141,- angegeben.

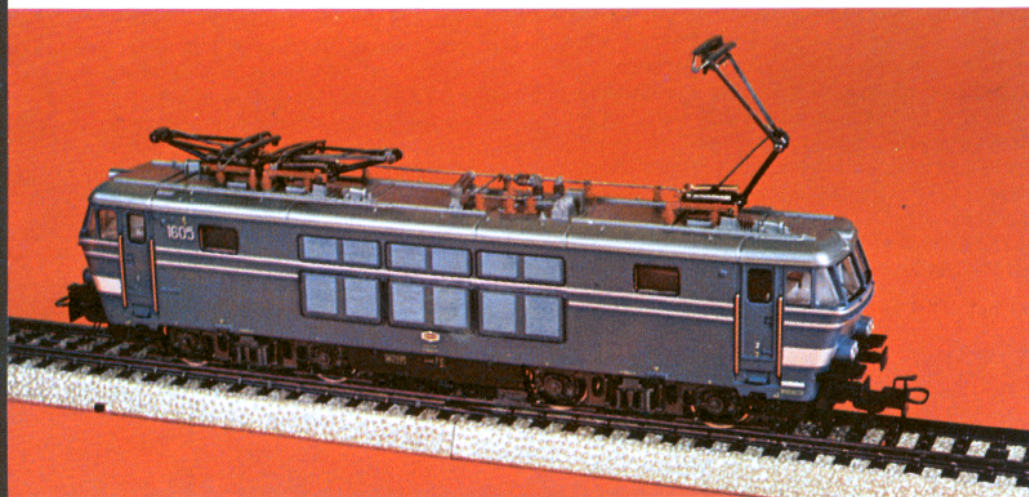
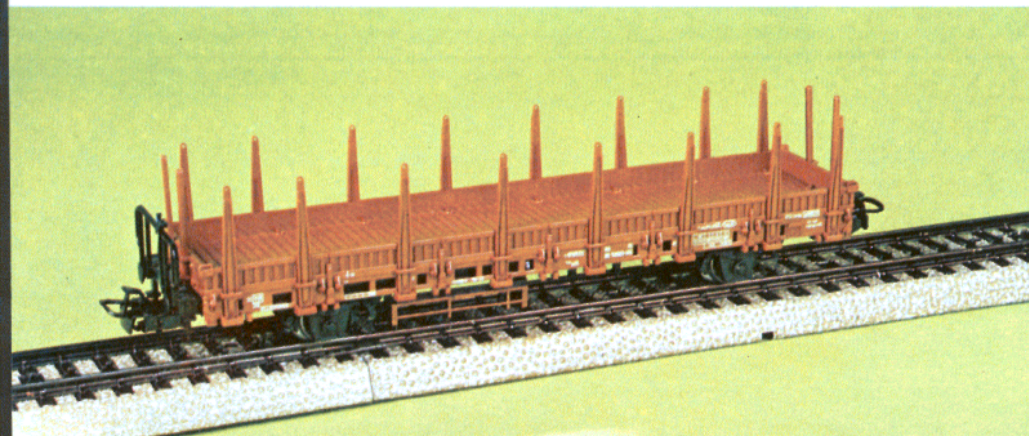


Bild 1: Ein interessantes HO-Modell einer belgischen Mehrsystemlokomotive von Märklin.

Bild 3: Korrekt in Maßstab und Detail ist dieser Kbs 443 von Märklin ausgeführt.



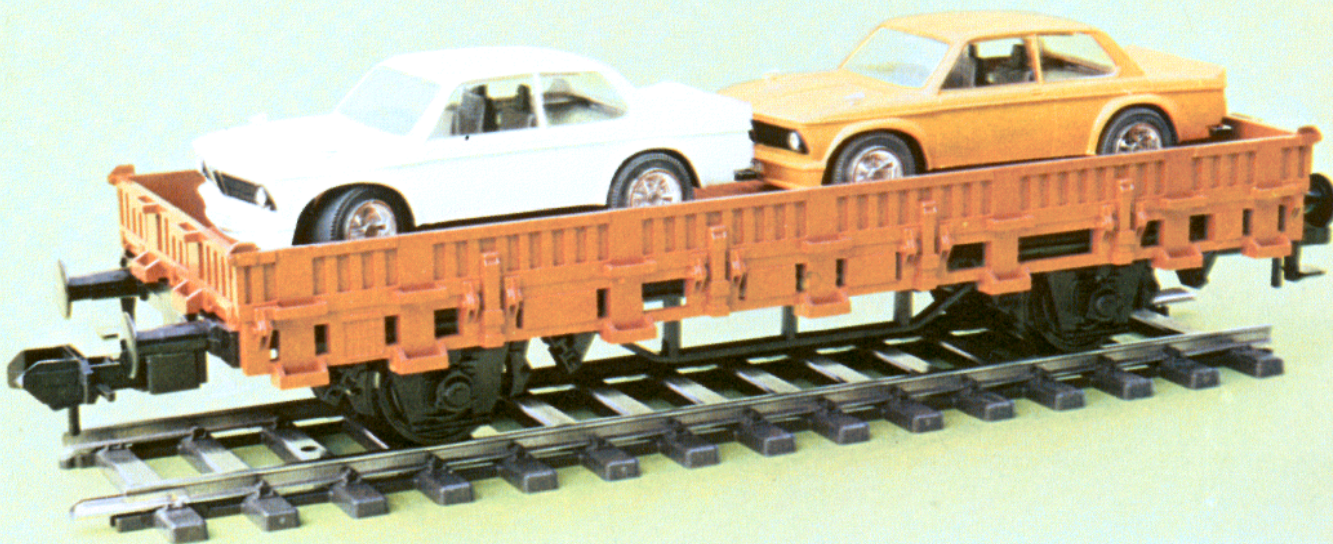


Bild 4: Niederbordwagen beladen mit 2 Pkw von Märklin in der Baugröße I.

Etwas teurer, mit einer Preisempfehlung von DM 152,-, aber nicht weniger sorgfältig ausgeführt ist das Modell einer belgischen Elektrolokomotive für den grenzüberschreitenden Verkehr. Als Viersystem-Schnellzuglokomotive verfügt das Fahrzeug über drei Einholm-Dachstromabnehmer. In der technischen Konzeption entspricht das Modell der 1605 der SNCB genau der 120 001. Die Lok ist mit 194 mm etwas kürzer und mit einem Eigengewicht von 425 Gramm auch etwas leichter. Trotzdem verfügt das Modell noch über eine überdurchschnittlich gute Zugkraft von 110 bis 115 Gramm. Das blaue Kunststoff-Gehäuse mit den im unteren Bereich stark eingezogenen Stirnfronten erhielt silberne Zierstreifen und eine schwarze Umrandung der Lüfterblenden, die in beiden Längsseiten verschieden angeordnet sind.

Bild 5: Ein ideales Geschenk ist die Packung einer kompletten Bahn von mini-club mit dem neuen Fahrgerät „electronic 05“.



Mit 157 mm hat der neue Rungenwagen Gattung Kbs 443 der DB eine korrekte Länge im HO-Maßstab. Das Modell ist oben und unten außerordentlich gut detailliert und verfügt über 16 Seitenwandungen in Preßblechimitation und über 4 Stirnwandungen, die beim Vorbild aus Profilstahl ausgeführt sind. Sämtliche Rungen sind abnehmbar. Das Modell hat eine Preisempfehlung von DM 19.50. Bei den einfacheren Güterwagen in der Baugröße HO erschien eine weitere Bierwagen-Variante mit der Aufschrift Eichhof Bier. Dieses Fahrzeug hat eine Länge von 115 mm und eine Preisempfehlung von DM 10.20.

Neu in der Baugröße I

Als erste Neuheit des Jahres 1980 in der Baugröße I erschien Ende Juli ein mit zwei Personkraftwagen beladener Niederbordwagen. Das Fahrzeug befand sich als Rungenwagen bereits im Sortiment. Neu ist die jetzt erhältliche Variante mit einem weißen und einem orangefarbenen Pkw des Typs BMW 2002 turbo aus dem Rennbahn-Programm von Märklin-Sprint. Die beiden Autos sind abnehmbar und ohne Antrieb. Die Preisempfehlung für den beladenen Niederbordwagen lautet auf DM 60,-.

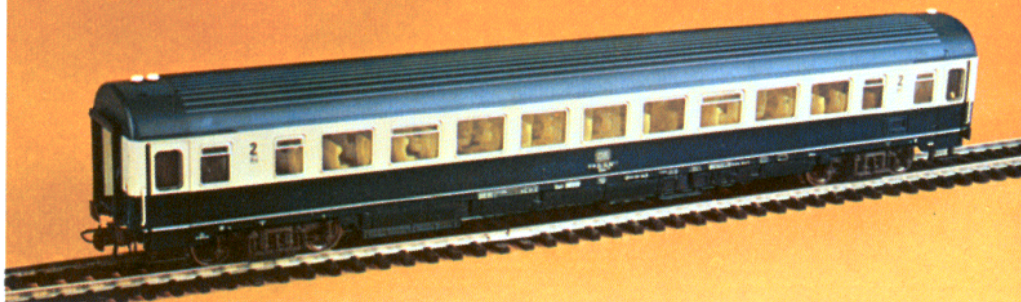


Bild 6: Roco schuf diesen IC-Wagen in der Baugröße HO mit meisterhaft ausgeführten Fahrgestellen.

Bild 7: Einer aus der Serie der „Schürzenwagen“ in der Baugröße N von Roco.

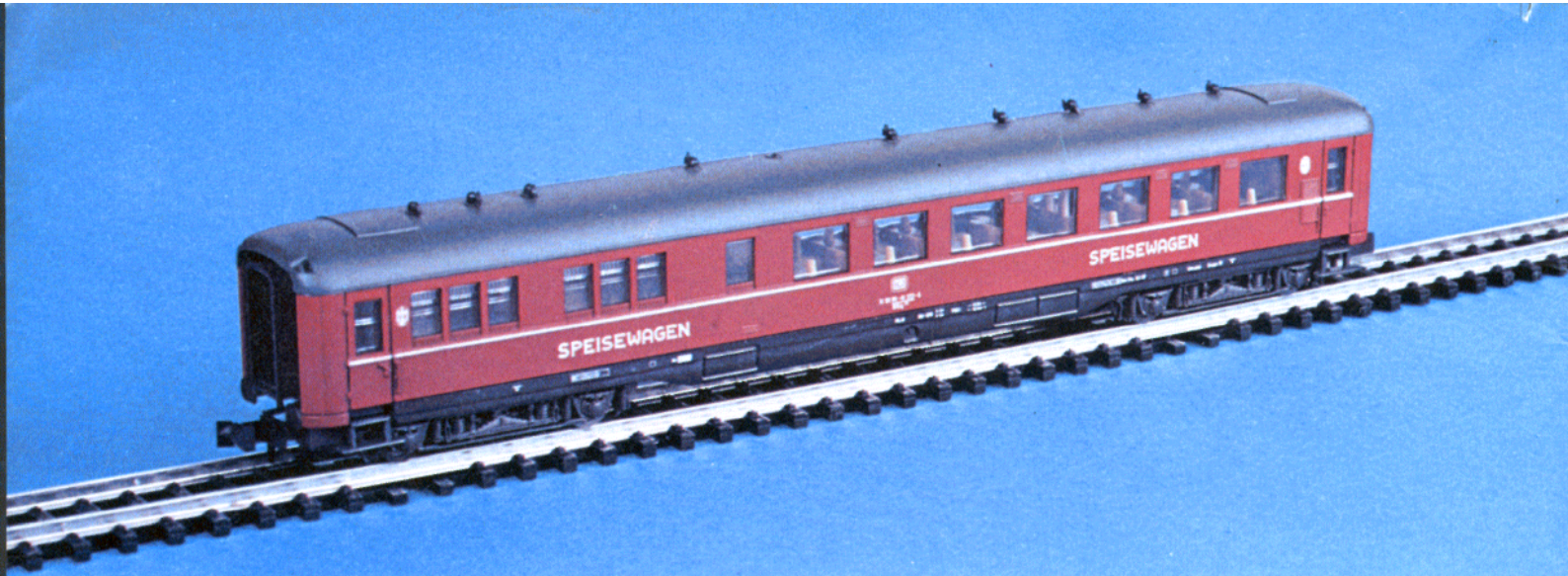


Bild 8: Das ist der Wagen 2.er Klasse der herrlichen Schürzenwagen von Roco.

Bild 9: In Detail und Farbgebung nicht weniger schön ist der Speisewagen.

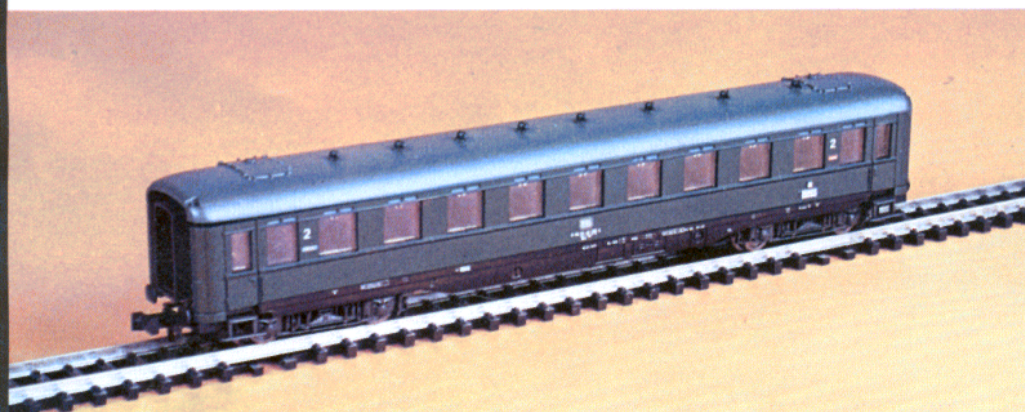
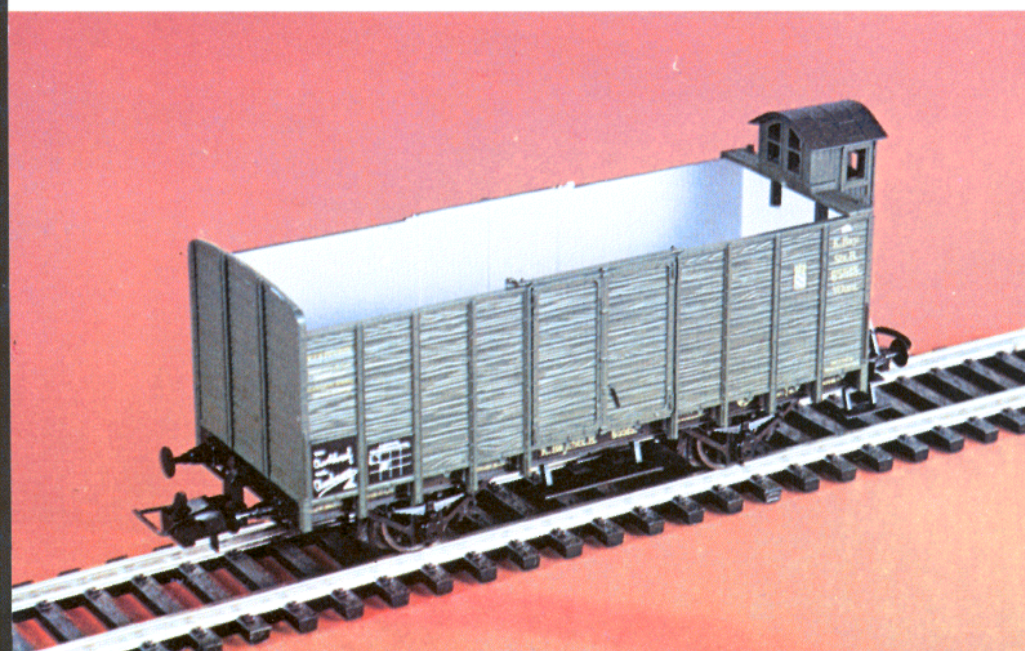


Bild 10: Selbst der Postwagen fehlt nicht in der aus sechs Wagen bestehenden Garnitur der Schürzenwagen von Roco.

Bild 11: Für Kenner und Sammler ein Schmuckstück, das Trix in der Baugröße HO liefert.



Neu bei Märklin mini-club

Die Märklin mini-club, die Bahn mit »Pfiff«, wird auch in diesem Jahr eine Menge Zuwachs erhalten. Bereits im letzten Journal konnten wir eine neue Zugpackung mit einem Gleisbauzug vorstellen. Diesmal dürfen wir auf eine weitere Packung verweisen, die als ideale Startpackung und als besonders gute Geschenkidee zu bezeichnen ist. Mit ihrem Inhalt, einem aus der Dampflok BR 74 und aus vier Güterwagen bestehenden Zug, einer Doppelkreuzungsweiche und drei Einfachweichen und ausreichendem Gleismaterial läßt sich bereits eine recht interessante Modellbahn aufbauen. Diese Packung enthält außerdem 3 Prellböcke, einen Wasserkran, alle erforderlichen Artikel für den elektrischen Anschluß und ein Fahrgerät. In dieser Zusammenstellung wird die Packung bereits seit einiger Zeit angeboten. Neu im Inhalt ist nun aber ein elektronisches Fahrgerät, das eine besonders feinfühligere Regelung hat. Das neue Fahrgerät elektronik 05 hat eine Mittelpunkt-Nullstellung und ein schmales braunes Kunststoffgehäuse. Mit dem jetzt ebenfalls ausgelieferten dreiachsigen Gepäckwagen Pw 3 pr 02 ist nun auch der hübsche preußische Oldtimer-Zug mit Reichsbahnbeschriftung komplett.

Neu von Roco in den Baugrößen HO und N

In zunehmendem Maße werden jetzt von der DB die neuen Reisezugwagen Bpmz 291/292 im IC-Verkehr eingesetzt, die von Linke-Hofmann-Busch konzipiert wurden. Roco hat dieser Entwicklung Rechnung getragen und ein feines Modell dieses Großraumwagens in der Baugröße HO geschaffen. Das Fahrzeug entspricht in seiner Bauausführung weitgehend den EUROFIMA-Wagen der Gattung Avnz 207 und hat wie diese ein gesicktes Dach, jedoch eine ozeanblau/beige Lackierung. Das Modell verfügt über eine komplette Inneneinrichtung und über die neuen Drehgestelle der Bauart MD 52 mit Stahlfederung, mit Magnetschienenbremse und über Schlingerdämpfer. Für die exzellente Ausführung gebührt dem Hersteller wieder einmal ein Sonderlob.

Die Schürzenwagen in der Baugröße N

Nach der ausgezeichneten »Hechtserie« schuf Roco nun mit den Schürzenwagen eine weite-



Bild 12: Das Krokodil von Minitrix wird jetzt in der braunen Ursprungsausführung angeboten.



Bild 13: Fein detailliert ist der Schotterwagen von Minitrix jetzt mit der Aufschrift WEIACHER KIES.

Bild 14: Sehr hübsch und beleuchtbar ist diese Fernsprechkabine von Pola im LGB-Maßstab. Alle Fotos: HJO



Bild 15: Mit etwas Geschick und den neuen Farb-Sets von Trix lassen sich alle Modellfahrzeuge „altern“.



re Garnitur nach Vorbildern aus der Reichsbahnzeit, die bis vor kurzem auch noch von der Deutschen Bundesbahn eingesetzt wurden. Die Serie umfasst sechs verschiedene Fahrzeuge, den Aüe310, den ABüe336, den Bue366, einen Postwagen, einen Schlafwagen und einen Speisewagen. Dem Vorbild entsprechend sind die Fahrzeuge in unterschiedlicher Länge und mit all ihren verschiedenen charakteristischen Merkmalen ausgeführt. Der Hersteller hat es sich also nicht einfach gemacht und eine Menge Zeit und Geld in die vielen erforderlichen Werkzeuge gesteckt. Die Wagen sind nicht nur ganz hervorragend detailliert und mit Inneneinrichtungen versehen, sondern auch tadellos lackiert und sorgfältig beschriftet. Jedem Fahrzeug liegen austauschbare Faltenbälge und Dachlüfter bei. Diese Dachlüfter sollten in die vorgespritzten Öffnungen eingeklebt werden. Hierzu empfiehlt es sich, das aufgeklippte Dach vom Ende her abzunehmen und die Verklebung von innen mit einem dünnflüssigen Plastikkleber vorzunehmen. Alle sechs Modelle zeichnen sich durch einen außergewöhnlich leichten Lauf aus. Die jetzt ausgelieferten Fahrzeuge tragen die DB-Beschriftung nach der UIC-Norm. Passend zur Stromlinienlok der Baureihe 03¹⁰ wird die Wagengarnitur dann auch noch mit der alten Reichsbahn-Beschriftung aufgelegt werden.

Neu von Trix und Minitrix

Mit der alten Bayernserie hat Trix bereits vor

Jahresfrist neue Maßstäbe im Bau von Oldtimer-Fahrzeugen gesetzt. Von der Gravur der Spritzformen bis zur authentischen Beschriftung der Wagen ist alles perfekt. Die erste Serie umfasste einen Güterzuggepäckwagen, zwei gedeckte Güterwagen und einen offenen Hochbordwagen. Letzterer, mit der Bauartbezeichnung VOMz, erschien jetzt als fünftes Fahrzeug mit Bremserhaus. Auch dieses Modell hat natürlich wieder eine gesondert eingesetzte Nachbildung des Bremsgestänges und läuft auf Speichenrädern mit brünierten Laufkränzen.

Das braune Krokodil

Die Krokodile der Bahnen in der Schweiz und in Österreich faszinierten schon immer viele Eisenbahnfreunde und Modellbahner. Längst schon existieren davon begehrte Modelle in der Baugröße HO. Seit dem vergangenen Jahr sind diese attraktiven Fahrzeuge nun auch in Baugrößen N und sogar in der Nenngröße Z erhältlich.

Eine dieser Neuerscheinungen ist das Krokodil der Bauart Be 6/8^{III} von Minitrix, das sich nicht nur durch die sehr gute Gestaltung, sondern auch durch die vorzüglichen Laufeigenschaften auszeichnet. Die sechs angetriebenen Achsen, zwei davon mit Haftreifen belegt, verleihen dem Modell eine außerordentlich hohe Zugkraft.

Minitrix liefert diese Lokomotive jetzt als Ce 6/8^{III} in der braunen Ursprungsausführung,

so wie sie einst die schweren Züge über die langen Rampen der Gotthardstrecke beförderte.

Ebenfalls in der Schweiz, aber auch im grenzüberschreitenden Verkehr fahren die Wagen mit der Aufschrift Weiacher Kies. Das Modell dieses vierachsigen Schotterwagens ist an sich schon bekannt und wurde schon als Fahrzeug der ÖBB und als Privatwagen mit grünem Aufbau und mit der Aufschrift Rhein-Kies geliefert.

Das neue Farb-Set von Trix

Was in den USA längst zu einer vielgeübten Gepflogenheit wurde, blieb bei uns bislang in den Anfängen stecken, das »Altern« von Modellfahrzeugen. Vielleicht liegt es daran, daß es in der Vergangenheit stets nur bei der Anforderung blieb, sich in diesem Metier zu versuchen. Es fehlten anregende Beispiele und es fehlten auch geeignete Farben, die ohne Schwierigkeiten zu beschaffen und später zu ergänzen sind. Eine weitere sehr wichtige Voraussetzung sind Malmittel, mit denen auch ein Laie zurechtkommt. Fachbesucher der Nürnberger Messe konnten sich davon überzeugen lassen, daß das »Altern« wirklich kein Hexenwerk ist. Trix hat sich dieser Sache in dankenswerter Weise angenommen und ein Farb-Set geschaffen, das 10 kleine Tuben, drei Pinsel unterschiedlicher Stärke und eine Mischbox enthält. Bis zum Redaktionsschluß blieb nur noch die Zeit für erste und doch

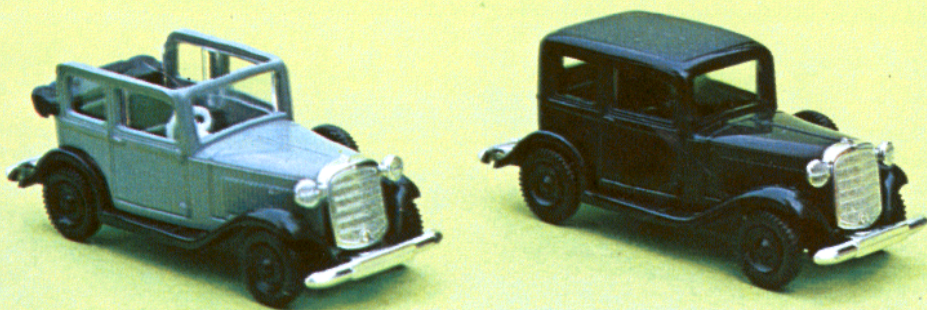


Bild 16: Das sind die beiden ganz entzückenden Oldtimer—Automodelle des Typs Opel P4 von der neuen Herstellerfirma Brekina.

Bild 17: Die Bahnsteige in N von Faller vor der neuen Hintergrundkulisse „Schwarzwald—Baar“.

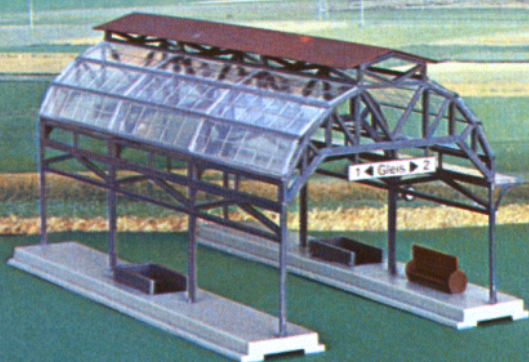


Bild 18: Das neue Kies-Silo in N mit Förderband von Faller.

Foto 17 und 18: P. Schiebel

Bild 19: Das NOCH-LINKA-Schaustück „Bahnhofsanlage Spur HO“.



schon recht erfolgversprechende Versuche. Wir werden uns der Sache annehmen und selbstverständlich dann über unsere Erfahrungen berichten.

Neu von Pola

Im Zubehörsortiment für die Lehmann Großbahn erschien unlängst ein Bausatz einer sehr ansprechenden und sehr gut gemachten Telefonzelle, für die auf jeder Anlage ein Platz vorhanden sein müßte. Der Bausatz enthält alle Teile einer öffentlichen Fernsprechkabine, bereits richtig eingefärbt und mit einer Tür, die sich öffnen läßt. Der Zusammenbau des Modells ist absolut unproblematisch.

Auto-Oldtimer im Maßstab 1:87

Nachdem es in früheren Jahren eigentlich nur einem einzigen Hersteller vorbehalten war, Automodelle im HO-Maßstab zu fertigen, drängten in jüngerer Zeit gleich mehrere Firmen auf diesen Markt. Bis auf wenige Ausnahmen wurden jedoch bislang die Oldtimer aus den zwanziger und dreißiger Jahren vernachlässigt.

Mit den Modellen von Brekina wird sich dies nun ändern. Von diesem Hersteller erschienen jetzt der alte Opel P 4 als Limousine und als Kabriolett in einer tadellosen Ausführung. Die Fahrzeuge sollen nach der uns vorliegenden Information in fünf verschiedenen Farben zum Preis von je DM 3,50 angeboten werden. Ein Prospektblatt zeigt bereits weitere Fahrzeugtypen, so den DKW Reichsklasse, den BMW Dixi, den alten Wanderer und die Citroen Prestige Limousine. Weitere Modelle befinden sich in Vorbereitung. Man darf sich wirklich auf diese Zeugen einer vergangenen Epoche freuen, da sie mit viel Liebe und Sorgfalt gefertigt werden.

HO

Faller-Neuheiten in Baugröße N

Die Neuheiten der Baugröße N hat Faller inzwischen ausgeliefert. Es handelt sich dabei um eine glasüberdachte Bahnsteighalle mit einer Länge von 167 mm, die zwei Gleise überspannt. Diese Halle, deren »Stahlgerippe« recht filigran und detailliert gestaltet ist, läßt sich in Länge und Breite beliebig aus mehreren Bausätzen zusammensetzen, so daß auch umfangreiche Bauwerke erstellt werden können.

In Baugröße HO schon seit einiger Zeit auf dem Markt sind die beiden unterschiedlichen Kies-Silos, die sicher auch in N viele Freunde finden werden. Mit diesen beiden Bausätzen sind ebenfalls viele Variationen möglich.

Neu ist auch die Hintergrund-Kulisse »Schwarzwald-Baar«, die bestimmt viel Anklang finden wird. Im Gegensatz zu den bisherigen besteht diese Kulisse, die sich sowohl für die Baugröße HO als auch für N verwenden läßt, aus vier Teilen zu je 95 cm, was die respektable Gesamtlänge von 3,80 m ergibt und damit wohl für die meisten Anlagen ausreicht.

Vielfältige Möglichkeiten des Gebäude-Selbstbaus in HO

Seit einiger Zeit wird das vor etwa zwei Jahren für HO erstmals in Deutschland vorgestellte »LINKA«-Elementbausystem von der Firma NOCH vertrieben. Dieses System spricht in erster Linie die Modellbahner an, die sich die Gebäude für ihre Anlage nach eigenen Entwürfen selbst erstellen wollen. Bauwerke jeder beliebigen Art und Größe lassen sich mit

den selbstgegossenen Wandelementen ohne Einschränkungen in bezug auf Maßstäblichkeit herstellen. So kann sich der Modellbauer ganz nach den speziellen Erfordernissen seiner Anlage richten.

Einige Beispiele für die vielfältigen Gestaltungsmöglichkeiten mit dem NOCH-»LINKA«-System zeigen die Abbildungen. Daneben gibt es noch viele weitere Einsatzmöglichkeiten für die Mauerelemente, z.B. für Stützmauern, Tunnel, Straßenpflaster u.ä.

Die Verarbeitung ist nicht schwierig. Die Spezial-Gipsmasse wird gemäß der sehr ausführlichen Gebrauchsanleitung in die Silikon-Formen eingegeben. Nach dem Aushärten können die fertigen Wandelemente ohne besondere Schwierigkeiten aus der elastischen Form entnommen werden. Die Elemente können leicht mit einer Feile oder der dem Bausatz beiliegenden Graviernadel weiterverarbeitet werden.

Die farbliche Gestaltung kann jeder mit Plakafarben nach eigenen Vorstellungen ausführen.

Drei unterschiedliche Bausatzpackungen erfüllen ziemlich jeden Anspruch in puncto Vielseitigkeit. Darüber hinaus können die »LINKA«-Bauteile jederzeit mit herkömmlichen Plastik-Bauteilen kombiniert werden. Insgesamt gesehen, bietet sich mit dem NOCH-»LINKA«-System dem ernsthaften Modellbahner eine willkommene Möglichkeit, das vorhandene Gebäudeangebot durch eigene Wunschmodelle zu ergänzen.

Peter Schiebel

Neue Kleinwerkzeugmaschinen

Für alle Freunde des Modellbaus gibt es eine gute Nachricht. Seit August sind in der Bundesrepublik zwei neue Kleinwerkzeugmaschinen erhältlich, die sich durch ihre solide und kompakte Bauweise auszeichnen. Hierbei handelt es sich um eine Kleindrehschmaschine mit einer Bettlänge von 380 mm. Das Maschinenbett ist außerordentlich stabil und mit einer präzisen Schwalbenschwanzführung versehen. Genauso exakt gefertigt ist der Werkzeugschlitten. Die Spitzenhöhe beträgt 45 mm über dem Bett und 24,5 mm über dem Querschlitten, die Spitzenweite 190 mm. In der Grundausstattung wird die Maschine mit einem Motor, einem Dreieckenfutter, einem Zweifach-Stahlhalter, einem Bohrfutter, einer Planscheibe, zwei festen Spitzen und dem erforderlichen Werkzeug zum Preis von DM 825,- incl. Mehrwertsteuer geliefert.

Bild 21: Solide gefertigt läßt diese Kleindrehschmaschine von SHERLINE präzise Arbeiten für alle Sparten des anspruchsvollen Modellbaus zu.

Bild 22: Kompakt in ihrer Bauweise, mit sehr genauen Schwalbenschwanzführungen und mit langen Arbeitswegen ist diese Vertikalfräsmaschine das ideale Arbeitsgerät für alle Modellbauer.

Foto 21 und 22: H. J. Obermayer



Bild 20: Ausschnitt aus einem NOCH-LINKA-Bahngebäude, Spur HO mit Baustelle (links) und Fachwerkhaus im Hintergrund.
Foto 19 und 20: Werksfoto: NOCH

Die kleine Vertikal-Fräsmaschine ist genauso sauber und kompakt in ihrer Bauweise. Aufgebaut ist die Maschine auf einer Grundplatte von 130 x 254 mm. Die Vertikalführung ist wie das Drehbankbett aus Messing gefertigt und mit einer Schwalbenschwanzführung versehen. Der Arbeitstisch hat die Abmessungen 330 x 70 mm und zwei durchgehende Aufspannuten. Der Werkstücktisch läßt sich in der Längsrichtung um 228 mm, in der Querrichtung um 76 mm bewegen. In der höchsten Position steht die Spindelnase 203 mm über dem Arbeitstisch und läßt sich nach unten um 165 mm bewegen. Dies alles sind sehr gute Werte. Der seitlich am Spindelstock angeflanschte Motor entspricht jenem der Drehmaschine und hat eine Leistung von rund 150 Watt. In der Grundausstattung mit Motor ohne Zubehör kostet die Maschine DM 790,- incl. Mehrwertsteuer.

Mit einem zusätzlichen Regelgerät, dessen Preis mit DM 63,- angegeben ist, lassen sich die Drehzahlen beider Maschinen in einem Bereich zwischen 200 und 2000 U/min regeln. Die ersten Versuche zeigten bereits, daß beide Maschinen ein sehr genaues Arbeiten zulassen. Ein größerer Erfahrungsbericht und eine Übersicht über das reichhaltige Zubehör zu den Maschinen wird nachfolgen. Der Alleinvertrieb direkt an den Endverbraucher obliegt:

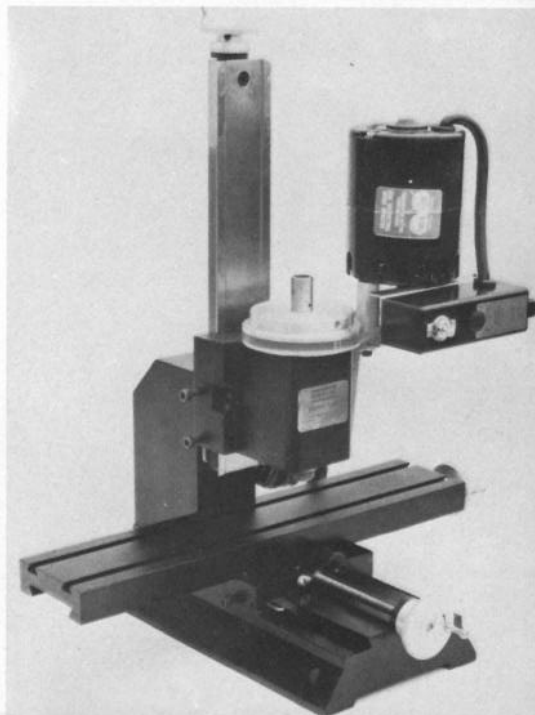
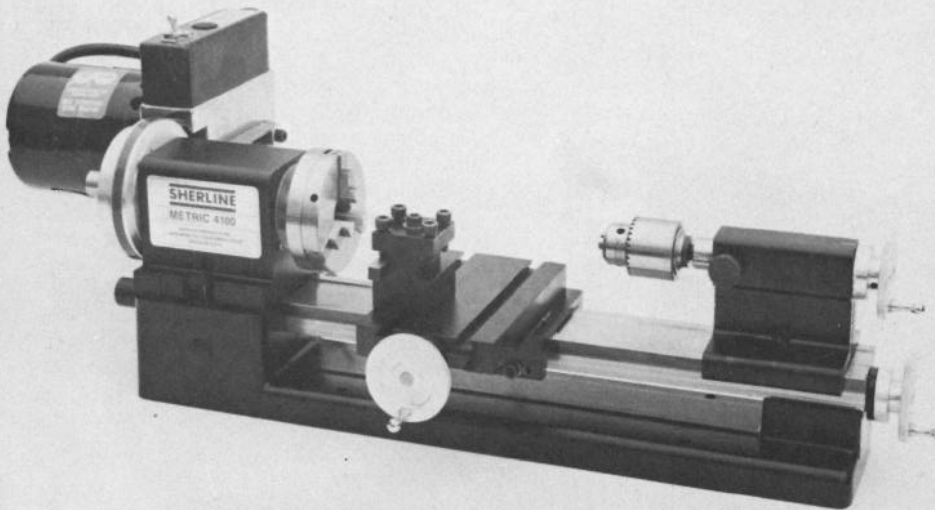
Günther SHERLINE, Metzstraße 40, 7410 Reutlingen

Die letzten Meldungen

Verhältnismäßig spät ging in der Modellbahn-Redaktion eine Pressenotiz von Arnold ein. Darin wird mitgeteilt, daß Arnold im Juli an die Auslieferung des zweiten Neuheiten-Pakets ging. Darin enthalten ist die Dampflokomotive der BR 78, die komplette Garnitur von Reisezugwagen der Bauart »Langenschwalbach« und die BR 194 der DB in der neuen Farbgebung.

Leider erst nach Redaktionsschluß für das Journal 5/1980 erfuhren wir von Märklin, daß sich die Modelle der dritten Teillieferung 1980 auf dem Wege befinden. Bei den zum Ende des Monats August lieferbaren Neuheiten handelt es sich um die Güterzuglok der Bauart 140 in der Nenngröße HO, um die Oldtimer-Güterwagen in derselben Baugröße, um die Garnitur dreiachsiger Umbauwagen in der Baugröße Z, um den Selbstentladewagen in der Baugröße I und um diverses Zubehör in allen drei Nenngrößen. Wir werden in unserer nächsten Ausgabe darauf zurückkommen.

HO



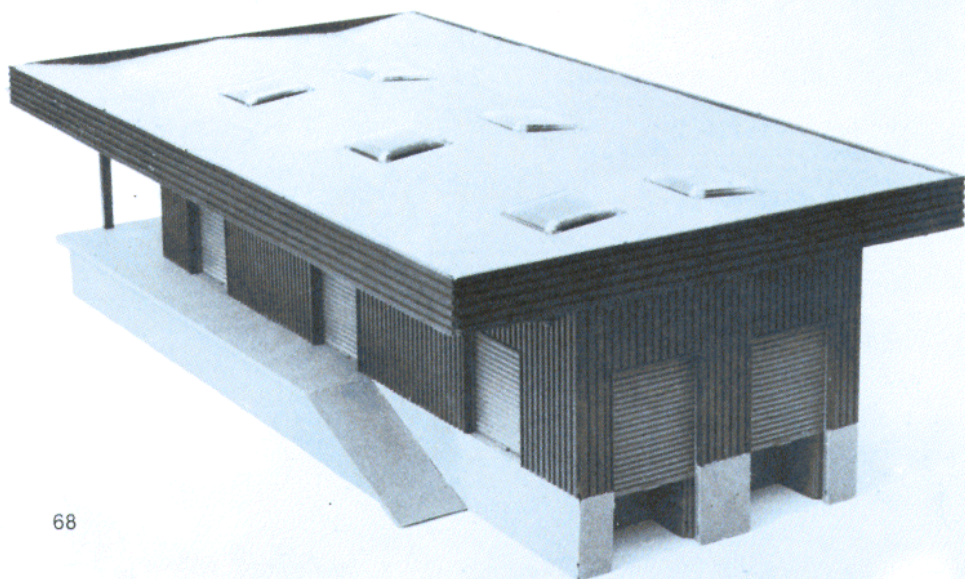
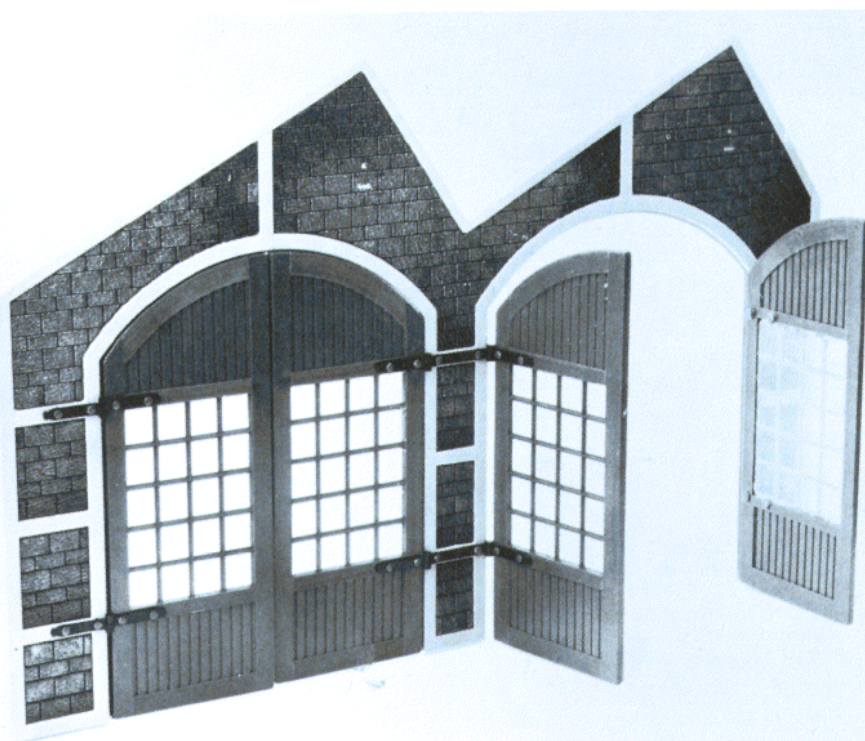


Modellbahnzu- behör von Märklin in Spur I

In zunehmendem Maße nimmt Märklin nun auch Gebäudemodelle in das Lieferprogramm auf. Nach dem schon verhältnismäßig großen Angebot in der Baugröße Z, tut sich jetzt auch einiges in den anderen Nenngrößen. Nach einem Vorbild vom größten europäischen Güterbahnhof in Maschen bei Hamburg entstand eine supermoderne Lagerhalle mit Rolltoren. Bei der Montage des Bausatzes gibt es keine besonderen Schwierigkeiten, das Fehlen von ausgeprägten Fixierpunkten an manchen Teilen verlangt jedoch einige Sorgfalt beim Zusammenkleben, da sonst unschöne Spalten entstehen können. Die roten, aus Weichplastik gefertigten Rolltore lassen sich nach Belieben öffnen und schließen. Der Bausatz wird zu einem unverbindlichen Richtpreis von DM 21,- angeboten.

Lokschuppen in der Baugröße I

Dies ist schon eine feine Ergänzung des Spur I Programmes von Märklin. Der zweistöckige Lokschuppen mit Anbau ist ein Bauwerk im alten Stil, das eine Grundfläche von 50 x 70 mm beansprucht. Alle Teile sind sehr sauber und sorgfältig aus einem witterungsbeständigen Kunststoff gespritzt. Erfreut ist man über die sehr gute Passgenauigkeit sämtlicher Teile und von der vorzüglichen Stabilität der einzelnen Elemente und des gesamten Modells. Auch die vier Einfahrtstore, einzeln und leicht beweglich anzubringen, sind sehr schön ausgeführt. Für den Bausatz, der mit allen Teilen für die Beleuchtung der drei Lampen über den Eingängen angeboten wird, gibt es eine Preisempfehlung von DM 105,-. In Anbetracht der guten Qualität und der vielen Teile ist dies sicherlich ein angemessener Preis. **HO**

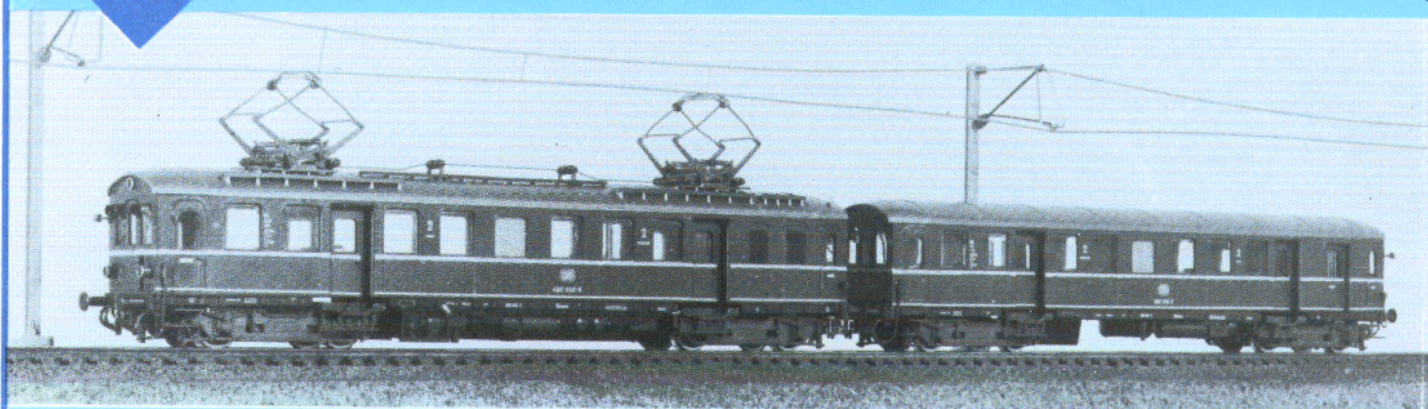


**RO
CO**

ET 85

in H0
von
Roco

bereits
im Handel



Ab Oktober auch in Wechselstromausführung lieferbar. Art. 14148A

unverbindl.
Richtpreis DM

185,-

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 Licht-
wechsel...
Überzeugen Sie sich selbst von
diesem Spitzenprodukt.

Roco Modelleisenbahnen **was sonst!**

Art. Nr.:

4202

ist die Deutsche Reichsbahnlok der Baureihe 42
mit Wannentender, feinsten Modellausführung
und Tenderantrieb.

Art. Nr.:

4213

ist die ÖBB-Lok der Baureihe 42 mit Wannentender und Beschriftung der Österreichischen Bundesbahn.
Beide Modelle werden bereits an den Fachhandel ausgeliefert zur Freude unserer Modellbahnfreunde.

Liliput

SPIELWARENFABRIK GESELLSCHAFT MBH
WALTER BÜCHERL
A 1172 WIEN



Schmalspurbahnen aus Wales — romantisch, faszinierend, verträumt

Ein exklusiver Kleinserienfotokalender für 1981 von F. Wildensee. Der Kalenderbausatz enthält alle zum Bau notwendigen Teile wie: 12 echte SW-Fotografien 18x20 — 24x24 cm, schweren Fotokarton 30x35 cm, Kalendarium sowie Bauanleitung und ausf. Beschreibung der Bilder. Durch das Abreißkalendarium kann der Kalender auch noch nach 1981 als wunderschönes Fotoalbum weiterverwendet werden. Diese Rarität kostet einschl. der original SW-Fotografien nur DM 33,90 zzgl. Porto und Verpackung. Nach dem 22.11.1980 können keine Bestellungen mehr angenommen werden! Bestellen Sie am besten gleich oder verlangen Sie genaueres Informationsmaterial von:

F. Wildensee, Abt. K, Postfach 1314, 7130 Mühlacker, W. Germany.

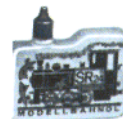
Wir putzen alle

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

H0



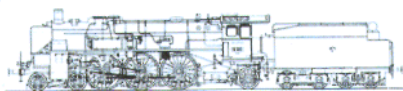
Verlangen Sie in Ihrem Fachgeschäft den Herkat-Gesamtkatalog mit weiterem interessanten Zubehör für Modelleisenbahnen.



Herkat

Spielwaren

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



Modellbahnstation Neuware

An- + Verkauf 30—50 %
unter Neupreis.

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



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

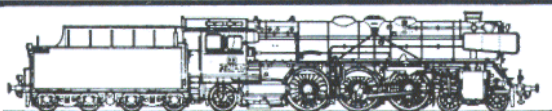


Ihr Modellbahn-Spezialist

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

Friedrich Seibert

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



EISENBAHN-SHOP

Herbert Ampsler

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

Fachgeschäft für Modellbahner

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.



MODELLBAHN PIETSCH

1000 Berlin 61, Friedrichstr. 237
1000 Berlin 42, Mariendorfer Damm 12

Telefon (030) 251 1790

Sonderposten M + F-Bausätze:

Nr. 207 = E04 DM 198,—, Nr. 04201 = BR41 DM 539,—, Nr. 026 = BR 42.90 DM 355,—
Über 500 verschiedene Lok- und Triebwagenmodelle ständig zum Verkauf ausgestellt

Hochleistungs-Lichtleitkabel 1 mm stark, pro Meter 3,90 DM zuzüglich 1,— DM Versandgebühr pro Sendung, gegen Vorkasse auf Postscheckk. Berlin West 26259-107



MODELLEISENBAHN-CENTER

W. SCHÜLER Christophstr. 2, 7000 Stuttgart 1
Ruf (0711) 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. 0711 / 60 83 75



MBT

**MODELLBAHNTECHNIK
HAMBURG GMBH**

Modelleisenbahnen und Zubehör
An- und Verkauf, Herstellung

Cuxhavener Str. 116, 2104 HH 92
Telefon (040) 7965111

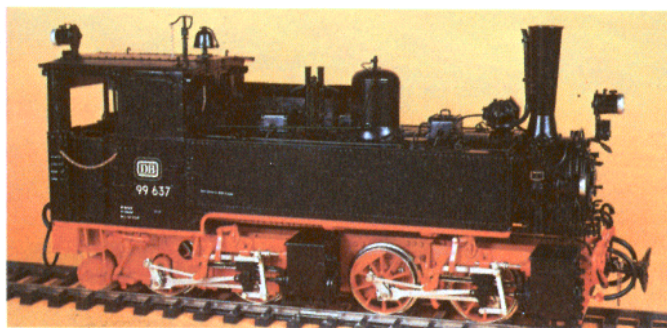
Günstig über die Autobahn zu erreichen: Ausfahrt Heimfeld, Richtung Stade/Cuxhaven (vom Horster Dreieck aus vorletzte Ausfahrt vor dem Elbtunnel). Ausreichend Parkplatz. Auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind wir gut zu erreichen. 100 m vom S-Bahnhof Hausbruch (Strecke HH-Hbf—Neugraben-Stade).

Öffnungszeiten:
Dienstag—Freitag 10—18.30 durchgehend, Samstag 9—14
(an langen Samstagen bis 18.00).

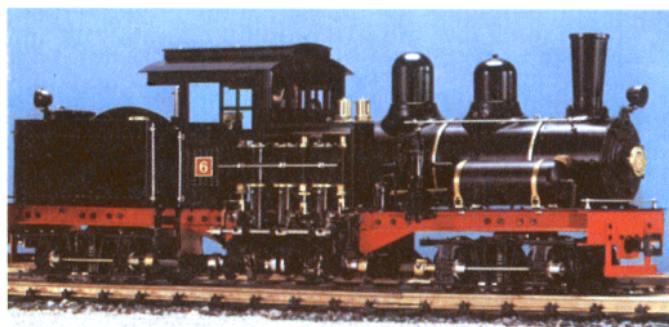
Montags geschlossen

Wir kaufen bzw. nehmen in Zahlung oder Kommission Modellbahnfahrzeuge, -sammlungen, -anlagen jeder (finanziellen) Größenordnung. Aus unserem umfangreichen Eigen-/Kommissionsbestand bieten wir an (Auswahl!):

Sämtliche Spurweiten von Z bis 5" siehe auch unsere Anzeige im Eisenbahnmagazin
(vorletzte Umschlagseite)



Heimu TSSD - Kleinstserienmodell, Superausführung 1:22,5 m im LGB Maßstab, ausführliche Beschreibung in dieser Zeitschrift Heft 2/80 S. 72 u. 73, 99.633 DM 8.300,—
99.637 DM 8.100,—



Aster Shay 1:22,5 - durch die Gelenkbauart echter Dampftrieb auch auf LGB Gleis Radian, Fertigmodell ab DM 3.100,—. Passender Holztransportwagen DM 250,—

Neben dem Ade Normalprogramm der maßstäblich langen Wagen im Maßstab 1:87 (Preisliste und Übersicht gegen Rückporto) liefern wir natürlich auch die Sonderreihen: (Auflage teilweise nur 200 Exemplare)

Wagen der SOS I bis VIII je DM 54,— Bausatz, IX und X je DM 56,— Bausatz.

Fertigmodelle auf Anfrage

Nr. 3030 Nahverkehrswagen 2. Klasse Bnrb⁷²⁴ mit Steildach, Pictogramm-Beschriftung, Langträger türkis-farben, Drehgestelle SOS I Minden-Deutz leicht mit Scheibenbremsen. 2. Auflage, federnde Gummiwülste, 6 wechselnde Computernummern.

Nr. 3031 Nahverkehrswagen 1./2. Klasse ABnrb⁷⁰⁴, Sonderausstattung wie oben, jedoch mit Runddach und Minden-Deutz leicht SOS II Drehgestellen mit Doppelklotzbremsen, Wasserstandsanzeige, 8 wechselnde Computer-Nummern.

Nr. 3030 Nahverkehrswagen 2. Klasse Bnrb⁷²³/Bnb⁷²³, Sonderausstattung wie oben, jedoch mit Runddach und Minden-Deutz leicht SOS III Drehgestellen mit Doppelklotzbremsen, Wasserstandsanzeige, 8 wechselnde Computer-Nummern.

Nr. 9002 D-Zug-Wagen 1./2. Kl. ABüm 221, 222, 223, grün, Original Fenster u. Türeinteilung, federnde Gummiwülste, Langträger schwarz mit Beschriftung für 140 km. Drehgestelle Minden-Deutz 50 mit Doppelklotzbremsen, Kardan-Lichtmaschine, Lackierung: seidenmatt. Insgesamt 7 wechselnde Computer-Nummern.

Nr. 9102 D-Zug-Wagen 1./2. Kl. ABüm 223, beige/türkis, beiger Zierstreifen über dem Langträger, Ausstattung wie oben, Langträger türkis. Lackierung: seidenmatt oder hochglanz. Insgesamt 10 wechselnde Computer-Nummern.

Nr. 9102 D-Zug-Wagen 1./2. Kl. ABüm 223, beige/türkis, ohne Zierleiste über dem Langträger, Ausstattung wie oben, Langträger braun. Lackierung: seidenmatt oder hochglanz. Insgesamt 6 wechselnde Computer-Nummern.

Nr. 9202 D-Zug-Wagen 1./2. Kl. ABüm 223, kieselgrau/orange (pop) Ausstattung wie oben, Langträger graphitgrau. Lackierung: seidenmatt oder hochglanz. Insgesamt 4 wechselnde Computer-Nummern.

Nr. 9302 D-Zug-Wagen 1./2. Kl. ABüm 55, grün. Ausstattung wie oben, mit Vorcomputer-Beschriftung zwischen den Fenstern etc. SOS VII Langträger schwarz. Lackierung: seidenmatt oder hochglanz.

8202 wie Sonderreihe IV, aber popfarben grün-kieselgrau, SOS IX

9151 Intercity Abteilwagen

9152 Intercity

SOS X Ausführung mit dem neuen MD 36 Drehgestell, wechselnde Computernummern, Schürzen schwarz/bzw. rot

Großraumwagen,

Der Quickpick in beiden Ausführungen ist lieferbar, Bausatz je Wagen DM 90,—. Fertigmodelle auf Anfrage. Hinweis: Die meisten pop-farbenen Wagentypen aus der vormaligen limitierten Serie sind noch lieferbar.

Roco Sonderreihe, Hechte mit Reichsbahnbeschriftung bestehend aus 6 Wagen:

2x2. Klasse B4 üwe

1x1. Klasse A4 ü

1x1./2. Klasse AB4 u 23 b

1 Schlafwagen WL4 ü 21 'Mitropa'

1 Postwagen (Post 4e 616)

mit 6 Kurzkupplungssätzen... DM 110,—

Roco Bauzugwagen aus Bauart Leipzig, Mci Behelfspersonenwagen wie Roco 4333 jedoch Bauzugblau CM 12,50, 3 St. DM 33,—

Rivarossi Baureihe 01 mit Wagnerblechen: Gleichstromausführung DM 119,—

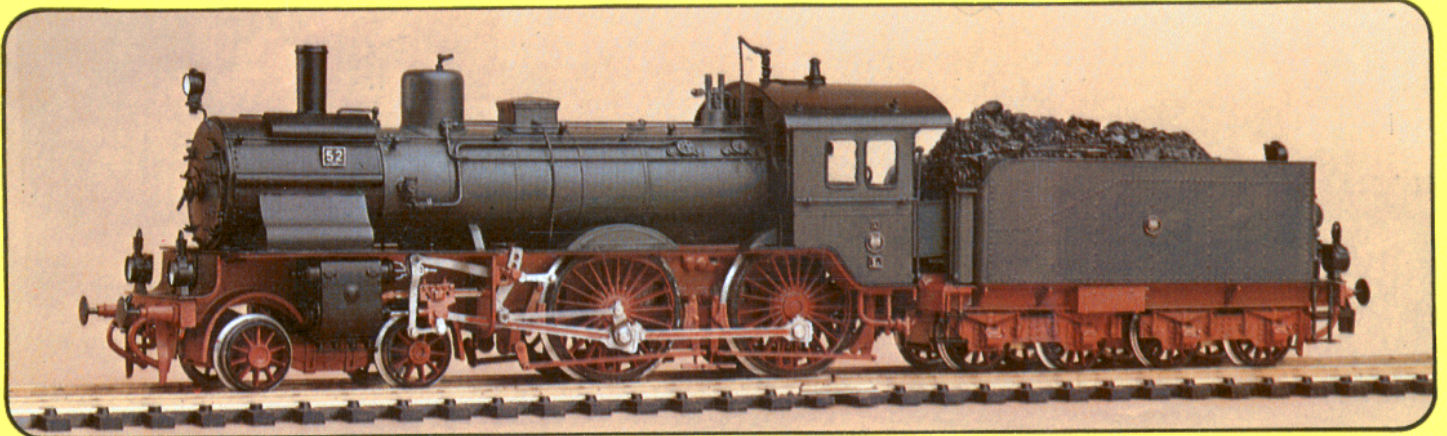
dito für Märklin Wechselstrom DM 159,—

freizügigere Gleisverlegung durch flexible Metergleise (Thiel) II m Gleise (zu Ihrer LGB-Anlage), Gleisbausatz komplett, incl. massive Messingprofile, Schwellen und Verbinder, per m DM 17,—, 10 m DM 155,—, entsprechende Gleise für I 1:32 ebenfalls sofort lieferbar.

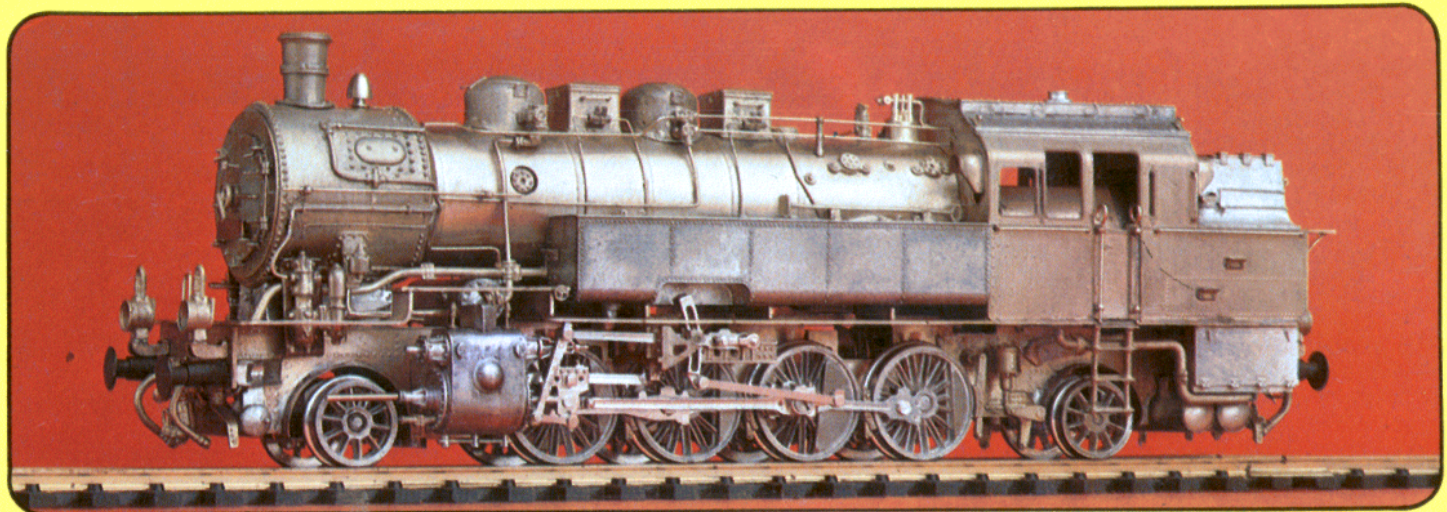
Für Neuerscheinungen, insbesondere bei Kleinserien aller namhaften Hersteller, nehmen wir gern Reservierungen für Sie vor. Die in dieser Anzeige genannten Preise sind jeweils gültig bis zum Erscheinen der nächsten Ausgabe des Eisenbahn-Journal. Zwischenverkauf vorbehalten. Versandkosten je Sendung zu Selbstkosten. Bei Vorauskasse (Verrechnungsscheck) erfolgt Versand porto- und spesenfrei bei Beträgen über DM 100,—. Nachnahmeversand ist ebenfalls möglich.

Bankverbindung: Deutsche Bank Hamburg 6601736, BLZ 20070000

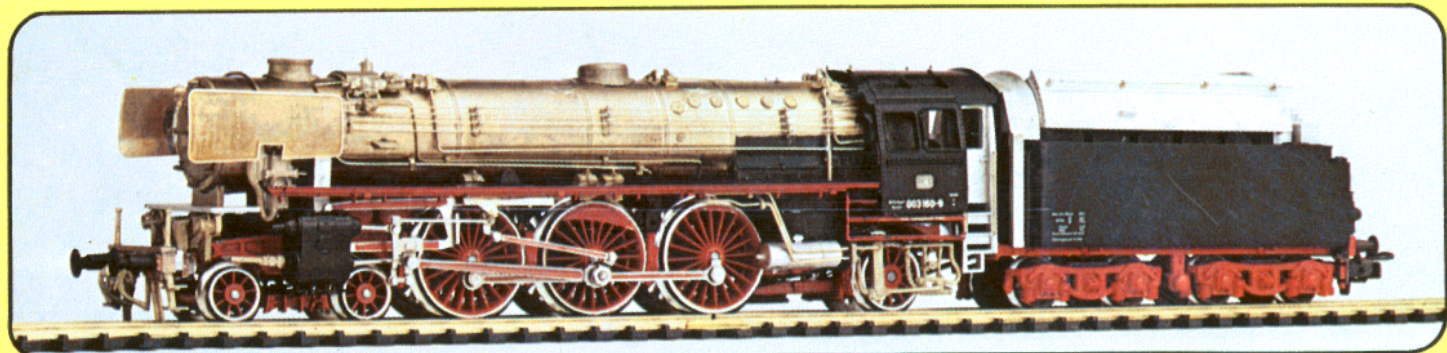
Die schönsten 1980'er M+F Modelle



In Kürze ist die schöne S 4 (BR 13^a) lieferbar. Der kräftige Antrieb befindet sich im neuen preussischen Tender 2'2'T 16. - Artikel Nr. 096 - sh. Bestelliste.



Die preuss. T 14 (BR 93) ist ab sofort wieder lieferbar. - Artikel Nr. 070 - sh. Bestelliste.



Umbausatz für Märklin 0310 in Neubau- und Altbauversion sofort wieder lieferbar. - Artikel 098/09812 - sh. Bestelliste.

Merker + Fischer - Modellbaugesellschaft m.b.H.
Röntgenstr. 6 - 8080 Fürstenfeldbruck - Tel. 08141/1838