



Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0720-051X

6/1980

November

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

Modellbahn – Fachzeitschrift · aktuell · informativ





41 1225-6

H Unt Mei
13. 8.80

Deutsche Reichsbahn fährt wieder mit der BR 41

**Das Raw Meiningen hat
1979/80 13 Maschinen
aufgearbeitet**

Es hat sich wohl herumgesprochen, daß bei der Deutschen Reichsbahn zur Zeit manches möglich ist, was auch Optimisten unter den Dampflokfremden für unmöglich gehalten haben. Über die befristete Indienststellung einiger 01-Lokomotiven mit Rostfeuerung (Baureihen 01.1 und 01.2) berichteten wir schon. Der Zwang zur Einsparung von Dieselmotorkraftstoff und Heizöl verhalf auch einigen schon totgeglaubten Lokomotiven der Baureihe 41 zu neuem Leben.

366 Lokomotiven dieser Baureihe gab es einst. Sie entstanden von 1936, als Schwartzkopff die beiden Baumuster 41 001 und 41 002 lieferte, bis 1941. Die Fabrikschilder trugen die Namen der Firmen Schwartzkopff, Borsig, Esslingen, Henschel, Jung, Krauss-Maffei, Krupp, MBA und Schichau.

Die Baureihe 41 entstammte einem Typenprogramm für Lokomotiven mit veränderlicher Achslast, zu dem auch die Baureihen 45 und 06 gehörten. Durch Umstecken der Lagerbolzen in den Ausgleichhebeln zwischen Lauf- und Kuppelachsen war die Achslast wahlweise auf 18 oder 20 Mp einstellbar. Der Kessel entsprach dem der Baureihe 03, wurde jedoch anfangs mit 20 bar betrieben. Der nicht alterungsbeständige Kesselbaustahl St 47 K zwang jedoch DB und DR nach dem Kriege, den Kesseldruck auf 16 bar zu reduzieren, um Kesselschäden vorzubeugen. Ende der 50er Jahre mußten beide deutsche Bahnverwaltungen dennoch ihre 41er mit neuen Kesseln ausrüsten. Die Maschinen erhielten die jeweils bei DB und DR entwickelten Neu-Ersatzkessel der Baureihen 03/03¹⁰ in Schweißkonstruktion.

Die ersten 21 neubekesselten Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn bekamen jedoch Nachbaukessel alter Konstruktion in Schweißausführung, weil die Reko-Kessel zu diesem Zeitpunkt noch nicht zur Verfügung standen. Diese Kessel besaßen keinen Speisedom mehr. Von diesen 21 Lokomotiven erhielten 20 Stück einen Oberflächenvorwärmer Bauart Knorr und eine die Mischvorwärmanlage der DR. Diese Lokomotiven waren außerdem an den nur 4 in einer Reihe liegenden Anschlüssen am Hinterkessel erkennbar.



◀ Bild 1: Im August 1980 stand die 41 1225-6 nach einer Hauptuntersuchung im Raw Meiningen abholbereit.

Bild 2: Das ist die Strecke Meiningen—Bad Salzungen, eine der Stammstrecken des Raw Meiningen für Last- und Leerprobefahrten. Hier kehrt die 41 1074-8 von einer Leerprobe- und Indizierfahrt ins Raw zurück (August 1979). ▶



Bild 3: Die 41 1180-3 steht nach einer Hauptuntersuchung zur Abschlußuntersuchung bereit. Die Zylinderbekleidung und Signallaternen fehlen noch (23. August 1980).

80 Lokomotiven bekamen den Reko-Kessel mit Verbrennungskammer der Baureihe 03¹⁰, der auch bei der Baureihe 22 (ex BR 39) eingebaut wurde. Beim Reko-Kessel ist ebenfalls

der Speisedom entfallen, und der Hinterkessel hat sieben Waschluk in einer Reihe. Diese Kessel haben alle Mischvorwärmanlagen. Fünf Maschinen behielten ihren Altbaukessel,

erhielten aber anstelle des Oberflächenvorwärmers die Mischvorwärmanlage. Sie waren zudem an den drei Kesselaufbauten (Speisedom, Sandkasten, Reglerdom) kenntlich. Somit waren bei den 41ern der Deutschen Reichsbahn vier Spielarten zu unterscheiden:

1. Altbaukessel (3 Aufbauten) mit Mischvorwärmer
2. Ersatzkessel alter Konstruktion (2 Aufbauten) mit Oberflächenvorwärmer
3. Ersatzkessel alter Konstruktion (2 Aufbauten) mit Mischvorwärmer
4. Reko-Kessel (2 Aufbauten) mit Verbrennungskammer und Mischvorwärmer.

Das Raw »Helmut Scholz« Meiningen hat 1979 und bis August 1980 folgende Lokomotiven der Baureihe 41 wieder aufgearbeitet:

41 118 L 5	Juni 79
41 079 L 5	Juni 79
41 132 L 5	Juli 79
41 159 L 5	Juli 79
41 303 L 5	Juli 79
41 074 L 5	August 79
41 025 L 5	August 79
41 273 L 6	April 80
41 185 L 7	Mai 80
41 144 L 7	Juni 80
41 137 L 7	Juli 80
41 225 L 7	August 80
41 180 L 7	August 80

Bild 4: 41 1273-6 mit einem Schotterzug bei der Ausfahrt aus Haldensleben in Richtung Oebisfelde (3. August 1980).



Die Schadgruppen L 5, L 6 und L 7 entsprechen etwa den früher gebräuchlichen Schadgruppen L 2 (Zwischenausbesserung), L 3 (Zwischenuntersuchung) und L 4 (Hauptuntersuchung). Es handelt sich bei diesen Lokomotiven ausschließlich um Maschinen mit Reko-Kessel. Alle Maschinen erhielt das Bw Oebisfelde (Grenzübergang zur Bundesrepublik Deutschland), das sie im TEEM-Verkehr, im Interzonen-Schnellzugdienst und im normalen Reisezugdienst einsetzt. Befahren werden die Strecken Oebisfelde—Haldersleben—Magdeburg, —Stendal—Rathenow—Seddin, —Klötze—Salzwedel.

M. Weisbrod

**Redaktionsschluß
für Eisenbahn-
Journal 1/1981
ist der 10.12.1980**

Suche

Eisenbahnen, Dampfmaschinen, Schiffe,
Blechspielzeug aus der Vorkriegszeit.

Josef Holzapfel

8031 Gut Rottenried Tel. 081 05/82 65



Bild 5: Die 41 1074-8 nach einer L 5-Untersuchung bei einer Leerprobefahrt. Deshalb fehlen auch noch die Signallaternen (August 1979).

Bild 6: Als Nachtrag zu unserem Artikel »Unsterbliche Baureihe 01?« im Journal 5/80 möchten wir dieses Bild noch veröffentlichen. In erstklassigem Pflegezustand führt die Traditionslokomotive 01 2204-4 den E 805 (Leipzig—Saalfeld) auf der Strecke zwischen Zeitz Krossen/Elster.

Fotos 1—6: M. Weisbrod, Leipzig







◀ Bild 1: 044 247-5 auf der Strecke Nürnberg-Sulzbach/Rosenberg bei Etzelwang. Aufgenommen am 2.12.1973.

Bild 2: Bahnhof Neukirchen an der Strecke Nürnberg-Sulzbach/Rosenberg am 1.12.1973. Eine 44, die Vorspann leistete, hat vom Zug abgekuppelt.

Winterimpressionen

Unter demselben Titel konnten wir bereits im vorigen Jahr ein paar schöne Winterbilder veröffentlichen. Dies geschah eigentlich mit einem kleinen Hintergedanken. Wir dachten daran, die Serie über die vier Jahreszeiten hinweg entsprechend fortzuführen und hofften, unsere Leser durch gute Farabbildungen reizen zu können, uns evtl. ähnliches an Frühjahr,

Sommer- und Herbstaufnahmen zuzusenden. Aber weit gefehlt. Was wir angeboten bekamen, waren — wenn auch gute — wiederum nur größtenteils Winteraufnahmen. Natürlich waren auch einige sehr gute Sommer- und Herbstaufnahmen dabei, was jedoch gänzlich fehlte, war das Frühjahr. Wir haben dann deshalb, wenn auch mit etwas Bedauern, damals

die Serie wieder eingestellt und den meisten Bildautoren (vielleicht etwas voreilig) das Bildmaterial wieder zurückgesandt. Die nun diesmal abgedruckten Winterimpressionen waren ursprünglich nicht geplant. Die Anregung kam hierzu von außen. Als wir unseren Bildautor, Herrn Nelkenbrecher, wegen Dia-Material für unseren Beitrag »Eisenbah-



Bild 3: Ebenfalls auf der Strecke Nürnberg-Sulzbach/Rosenberg. Die 051 575-9 fährt mit einem Militärzug am 1.12.1973 in den Bahnhof Neukirchen ein.

Bilder 1—3: J. Nelkenbrecher

nen in der Oberpfalz« ansprachen, bekamen wir eine große Dia-Auswahl zu diesem Thema zur Verfügung gestellt: viele schöne herrliche Dias, die leider den Rahmen des vorgesehenen Farbteils in der Heftmitte bei weitem sprengten. Da wir aber im vorderen Farbteil des Heftes einen kleinen dreiseitigen Beitrag hatten, der nicht so jahreszeitgebunden war, folgte ein schneller Entschluß. Der Beitrag wurde gegen diese Winterimpressionen ausgetauscht und für eine spätere Journal-Ausgabe vorgesehen. Selbst das bereits feststehende Titelbild wurde noch schnell gegen

ein Dia dieser Serie ausgetauscht. Zumal es sich auch noch gut traf, da die Baureihe 52 im Augenblick wegen des zur Auslieferung kommenden Liliput-Modells derselben Reihe sehr aktuell sein dürfte.

Wir hoffen nun, daß unseren Lesern die Winterimpressionen gut gefallen (wie natürlich die übrigen Abbildungen des Journals ebenfalls) und hoffen jetzt darauf, das eine oder andere gute Frühjahrs-Dia zu bekommen.

Journal-Redaktion

ACHTUNG!

**Anzeigenschlußtermin
Ausgabe 1/81:**

15. Dezember 1980

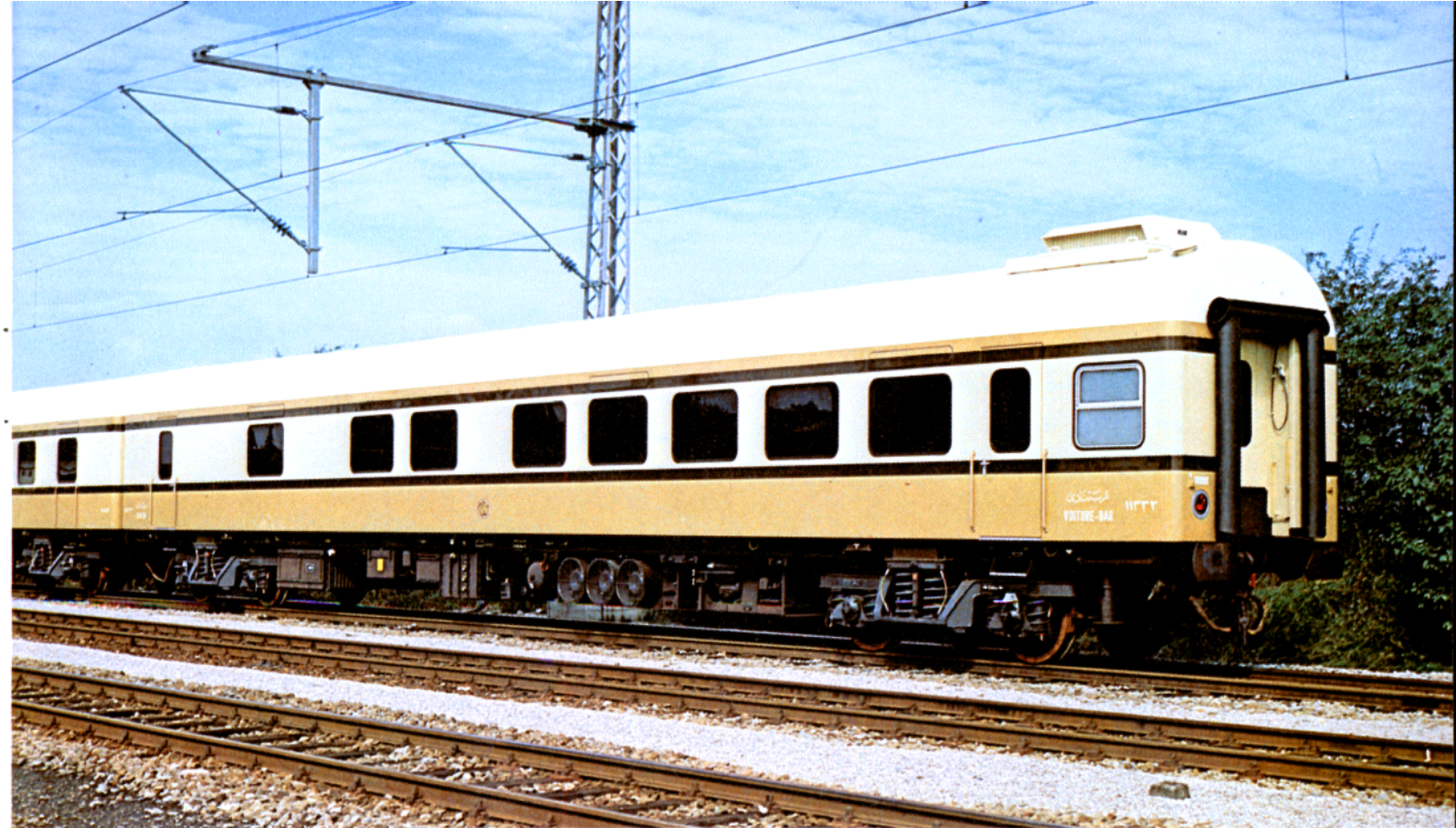


Bild 1: Dies ist einer der 6 modernen Club- oder Barwagen mit Vollklimatisierung.

MBB liefert an Ägypten

Messerschmidt-Bölkow-Blohm in Donauwörth ist einer der großen Hersteller von Schienenfahrzeugen. Der Name des Unternehmens ist untrennbar mit der Entwicklung moderner Trieb- und Reisezugwagen verbunden. Neben den Aktivitäten für die Deutsche Bundesbahn waren es immer wieder auch interessante Exportaufträge, die das Donauwörther Werk bekannt machten. Jetzt im September kam ein Großauftrag für die Eisenbahnen im Raum Kairo zur Ablieferung. Hierbei handelte es sich

um eine stattliche Serie komfortabler Reisezugwagen, bestehend aus 30 Schlafwagen, 6 Club- und 6 Generatorwagen. Diese Generatorwagen dienen der Energieversorgung der vollklimatisierten Züge.

Bemerkenswert ist die schicke Lackierung der Fahrzeuge, die dreisprachig (arabisch, deutsch und französisch) beschriftet sind. Die Dächer sind in weiß gehalten, die Wagenkästen hell- und dunkelbeige, abgesetzt mit zwei rundumlaufenden braunen Streifen. An den

Stirnwandübergängen befinden sich Gummiwülste.

Am 12.9.1980 waren die Fahrzeuge im Bahnhof Rain am Lech und auf einem langen Ziehgleis außerhalb des Bahnhofs abgestellt. Nach einer letzten Überprüfung der Klima- sowie der übrigen elektrischen Anlagen konnte der Abtransport zum Verschiffungshafen erfolgen.

HO

Bild 2: Eine lange Wagenschlange war am 12.9.1980 im Bahnhof Rain am Lech abgestellt, wo eine letzte Funktionsprüfung stattfand.

Fotos: HJO

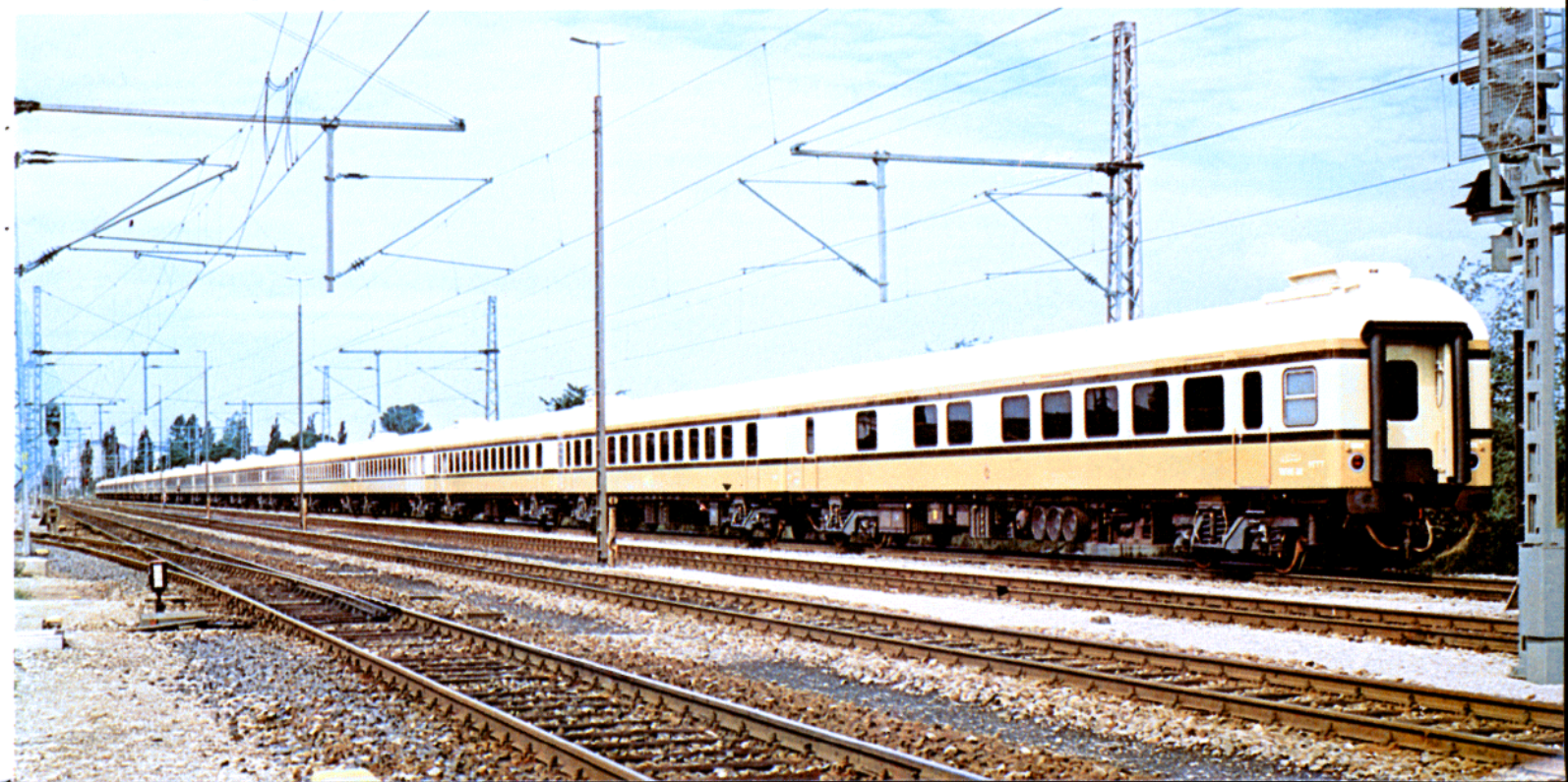




Bild 1: 52.3316 und 41 018 in Ried im Innkreis.

Foto: R. Lange

Große Sonderfahrt am 7.9.80

Wie im Journal 4/80 angekündigt, fand am 7. Sept. 80 in Zusammenarbeit zwischen der Interessengemeinschaft 41 018 und dem Franckh-Verlag in Stuttgart, in Österreich eine Sonderfahrt statt, die den in den letzten Jahren wenig verwöhnten deutschen Eisenbahnfreunden Außergewöhnliches versprach. Bereits am frühen Morgen des 7. Septembers startete der Sonderzug gegen 6 Uhr mit 9 Schnellzugwagen in Stuttgart. Bespannt war dieser Zug mit der 118 041, einer noch in der alten blauen Farbe gehaltenen und noch mit alten Lampen versehenen E 18.

Die Fahrtroute führte über Schwäb. Gmünd, Aalen, Nördlingen, Donauwörth, Augsburg, München-Pasing und Rosenheim bis Salzburg. In Salzburg wurden dem Sonderzug zwei »Krokodile« vorgespannt. Hierbei handelte es sich um je ein Krokodil der Schweizerischen sowie der Österreichischen Bundesbahn. Das der SBB trägt die Betriebsnummer Be 6/8

13257. Diese Maschine kam im Tausch gegen ein österreichisches Krokodil zur ÖBB. Nur dem unermüdlichen Einsatz einiger ÖGEG-Mitglieder, die hauptberuflich bei der HW-Linz tätig sind, sowie Herrn Walter Hinterberger von der Zugförderungsleitung Attnang-Puchheim war es zu verdanken, daß das Schweizer-Krokodil nach längerer Standzeit wieder in Betrieb genommen werden konnte. Das zweite Krokodil war die 1189.05 der ÖBB, bei der es sich ebenfalls um eine Museumslok handelt. Zwischen Salzburg und Steindorf wurde der Sonderzug somit von 3 E-Loks befördert, was als eine noch nie dagewesene Rarität bezeichnet werden kann.

Nach der Ankunft in Attnang-Puchheim wurde der Sonderzug nach kurzem Aufenthalt von der 52.3316 und der 41 018 übernommen. Bei herrlichem Sonnenschein ging die Fahrt mit inzwischen mehr als 700 Teilnehmern über die Rampe des Hausruckgebirges bis Ried im Inn-

kreis. Der Anblick der beiden gewaltigen Dampflok wird wohl allen Teilnehmern in beeindruckender Erinnerung bleiben.

Ab Ried übernahm nun die 52.3316 die Zugspitze und brachte den Sonderzug in flottem Tempo zwischen 70 und 80 km/h zu seinem Zielbahnhof Scharding nahe Passau. Auch auf der Rückfahrt übernahm die 52.3316 die Führung des Zuges.

Nach Ankunft in Attnang-Puchheim und einem halbstündigen Aufenthalt beförderte die E 18 41 den Zug wieder bis nach Stuttgart. Im westlichen Europa dürfte diese Fahrt mit der oben im einzelnen geschilderten Bespannung zu den absoluten Raritäten zählen.

Auch im kommenden Jahr sind wieder Fahrten mit der 41 018 in Österreich geplant.

C. Asmus

Bild 2: Der Sonderzug mit 3 E-Loks auf dem Weg nach Attnang-Puchheim. An der Spitze des Zuges das Schweizer Krokodil Be 6/8¹³ 257, dann das Österr. Krokodil 1189.05 und die E 18 41.
Foto: B. Wollny

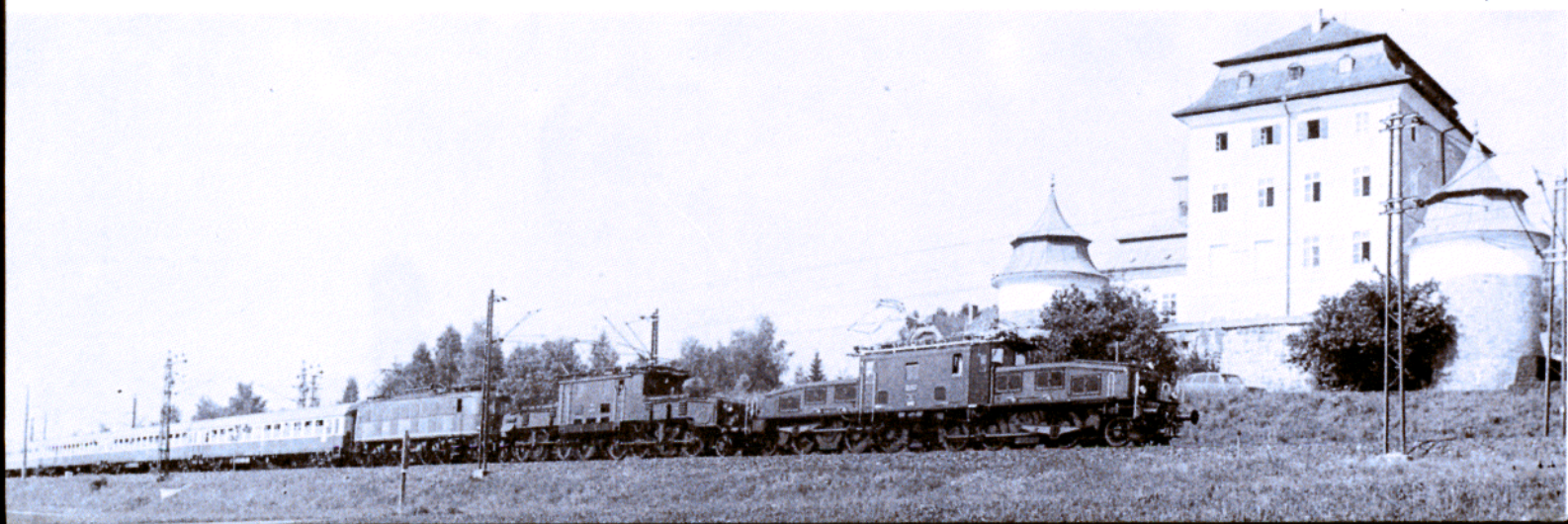




Bild 1: Die 498.106, das »Flaggschiff« der tschechoslowakischen Schnellzuglokomotiven, mit 162 km/h auch Rekordhalterin bei den Dampflokomotiven.

Bild 2: 414.404 — Güterzuglokomotive der privaten österreichisch-ungarischen Staatsbahn-Gesellschaft, bei der österreichische und französische Konstruktionsmerkmale vereint sind.
Hersteller: Steg, Baujahr 1894, Fabrik-Nr. 2416.

Bei unseren Nachbarn

Dampflokomotiv-Paradies in Liberec (CSSR)

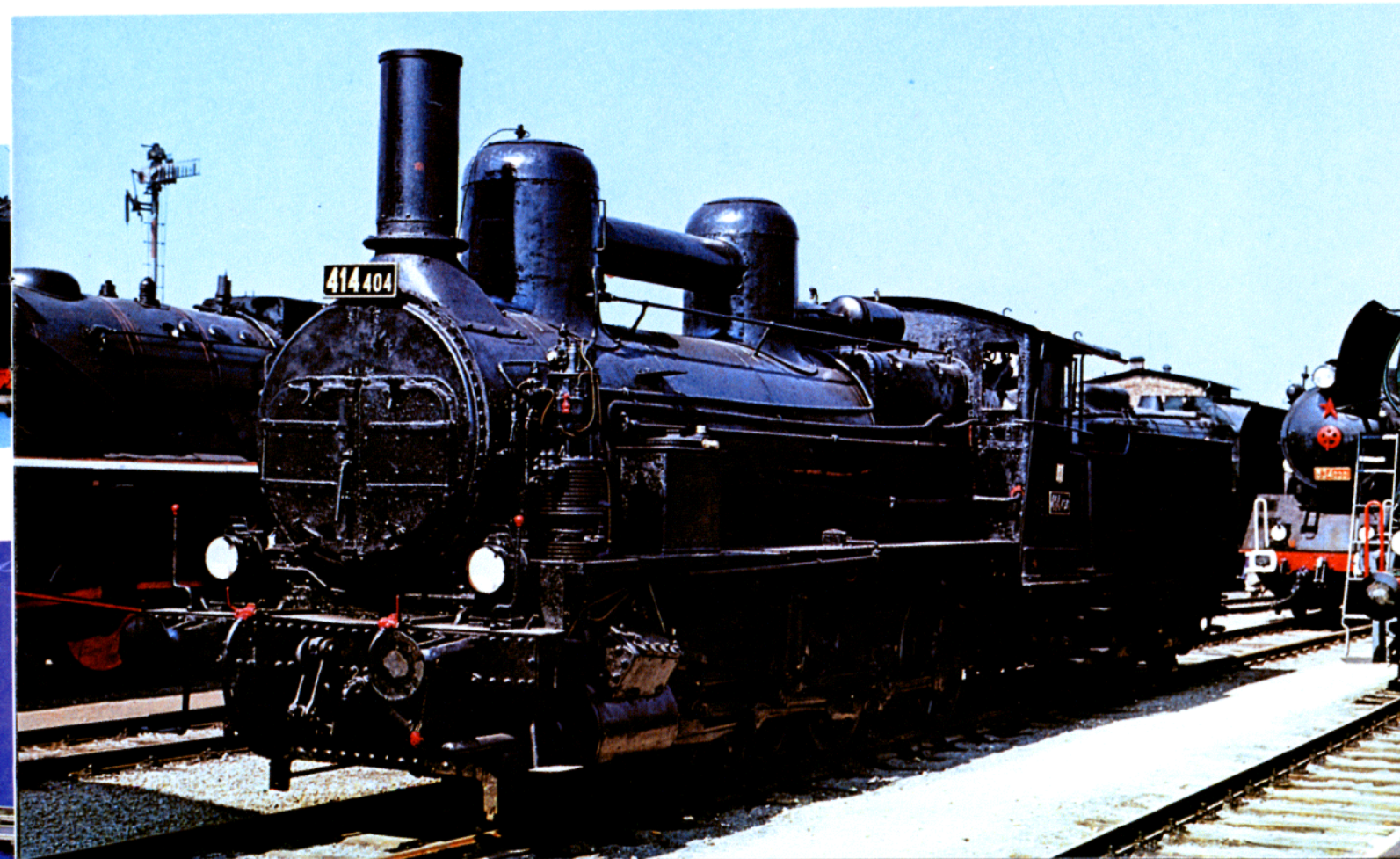




Bild 3: 387.043 — Grundtyp der »ČSD-Einheitslok« ist die Reihe 387.0. Diese 2'C 1' h3-Lokomotive von Škoda ist durch ihren Stahlguß-Barrenrahmen bemerkenswert.

Bild 4: Das typische Gesicht einer ČSD-Einheitslokomotive aus der Epoche 1925 bis 1945 zeigt auch die 534.0301.



Den offiziellen Abschluß der Dampflokomotivzeit bei den Československé Státní (ČSD), den Tschechoslowakischen Staatsbahnen, hatte die Zentrale Fachgruppe für Verkehrsgeschichte der Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft zum Anlaß genommen, mit einer Lokomotivparade in Liberec (früher Reichenberg) einen Überblick über die Dampflokomotivzeit der ČSD zu geben.

Die vom 23. August bis 7. September geöffnete Ausstellung in der Nähe des Dreiländerecks ČSSR—DDR—Polen lockte mehr als 20.000 Besucher an, und nicht wenige nahmen die Gelegenheit wahr, mit Sonderzügen ein letztes Mal dampfbespannt durch Nordböhmen zu fahren.

Insgesamt 15 Lokomotiven gehörten zum Ausstellungskomplex, von denen 11 in Liberec und zwei in Kořenov (an der Zahnradstrecke Tanvald—Kořenov) ausgestellt waren. Zwei Maschinen waren täglich im Sonderzugeinsatz auf Strecken zwischen Liberec und Tanvald unterwegs.

Das Nummernschema der ČSD

Ehe hier die einzelnen Exponate vorgestellt werden, ist wohl noch eine Erläuterung des Nummernschemas der ČSD erforderlich. Die Nummernschilder der älteren Lokomotiven waren Messingguß, die der neueren Emaille-schilder mit weißen Ziffern auf rotem Grund. Die Stammmnummer, bestehend aus drei Ziffern, gibt Auskunft über die Zahl der gekuppelten Achsen, die zulässige Geschwindigkeit und die mittlere Kuppelachslast. Die Loknummer 354.1163 ist folgendermaßen zu identifizieren:

3 = Zahl der Kuppelachsen

5 = zu dieser Ziffer sind 3 zu addieren und dann mit 10 zu multiplizieren ($5 + 3 = 8$; $8 \times 10 = 80$). Also $V_{\max} = 80$ km/h.

4 = zu dieser Ziffer sind 10 zu addieren, wo raus sich dann die mittlere Kuppelachslast ($4 + 10 = 14$) mit 14 Mp ergibt.

Die folgende drei- oder vierstellige Zifferngruppe, durch einen Punkt von der Stammmnummer getrennt und in kleineren Ziffern geschrieben, gibt Aufschluß über den Lokomotivtyp und die Ordnungsnummer.

Die erste Ziffer nach dem Punkt kennzeichnet zusammen mit der Stammmnummer die Baureihe. Bei der abgebildeten 354.1163 wäre also die Baureihenbezeichnung 354.1 und die lfd. Ordnungsnummer 163. Es ist ein wenig kompliziert, dieses System, aber wenn man es begriffen hat, logischer als das EDV-Nummernschema der DB.

Der Dampflokomotivpark der ČSD

Die ČSD besaß nach dem 1. Weltkrieg einen Dampflokomotivpark aus fast 200 verschiedenen Baureihen, die teils österreichischen, teils ungarischen Ursprungs waren. Vertreter dieser Zeit waren die ausgestellten Lokomotiven 300.619, 310.093 und 414.404.

Die 300.619 (C n2) war 1905 von Floridsdorf geliefert worden und stand bis 1967 im Dienst. Sie gehörte früher der Buschtehader Eisenbahn und war für den leichten Personenzugdienst bestimmt. Typische Merkmale der k.u.k.-Zeit: Kobelschornstein und »Backofen«-Rauchkammertür.

MINI-MARKT MINI-MARKT

Um preisgünstig bleiben zu können, ist eine rationelle Auftragsabwicklung erforderlich:

- Bitte schreiben Sie Ihre Anzeige deutlich (in Druckbuchstaben oder mit Maschine).
- Rechnungen werden nicht erstellt. Wir bitten daher, die Auftragserteilung gleichzeitig mit der Überweisung auf Postscheckkonto München 129933-806 durchzuführen oder einen Verrechnungsscheck beizulegen. Erst nach Zahlungseingang gilt Ihr Auftrag als erteilt.
- Im MINI-MARKT werden keine gestalteten Anzeigen veröffentlicht.
- Anzeigenschluß ist jeweils der 1. des Vormonats. Später eintreffende Anzeigen werden in der folgenden Ausgabe veröffentlicht.

Preise:

Private Anzeigen (bis 4 Zeilen)	DM 5,—
jede weitere Zeile	DM 1,—
Geschäftliche Anzeigen (bis 4 Zeilen)	DM 10,—
jede weitere Zeile	DM 2,—
jede fettgedruckte Zeile	DM 2,—
Chiffre-Anzeigen (Inland)	DM 5,—
(Ausland)	DM 8,—

Preise jeweils einschließlich Mehrwertsteuer.

MIBA und EM 1963 bis 1978 kpl. geb. je Bd. 50,— DM abzugeben zuzügl. Porto. Heinz Oeser, Delpstr. 12, 4830 Gütersloh.

Verk. ROCO und LILIP. mit RP 25 Rads. z.T. ohne Aufpreis. Inf. geg. Freiumschlag! G. Gottschlich, 5142 Hückelhoven, Millicherstr. 23, Tel. 02433/60008

Verkaufe SPUR 0 MHR 011 für 4.100,— DM. Dr. Hans-Joachim Penzlin, Tel. 02645/3868.

Verk. M + F Köf 3 + Kittel DT rot od. grün mit Belwagen 3L Wechsel od. 2L Gleichstrom. W. Kratz, Devostr. 2, 5400 Koblenz.

Feistritzalbahnhof Orig. Fotos 1922 mit Werkstätten Bahnanlagen und Seilbahn zur Südbahn zu verkaufen. Tel. 08131/85795.

Verkaufe gegen Gebot Messingätzplatten für E 71 mit Rahmentellen u. Kuppelstangen. K. Volkmann, Postfach 103843, 35 Kassel.

HEINZEL ETA 178 3-tlg neu Nr. 955 orig. verp. Märklin Kataloge D 47 49/50/3/55/56/57/58 geg. schr. Höchstgeb. R. Bolz, Hochstr. 6, 2000 Hamburg 70.

Suche MÖWE-Hefte 1956 + 57, populäre Mechanik-Hefte, Mechanikus-Hefte 1950 + 51 u. alle Sonderhefte mit Bauplänen event. Tausch geg. EM/ME. Josef Muschak, Heidenberger Str. 3, 8369 Nidderau-Windecken.

Suche Hefte a. d. Reihe Spiel u. Arbeit v. Otto Maier Verlag, kompl. mit Bauplänen, evtl. Tausch geg. EM/ME oder MIBA. Josef. Muschak, Heidenberger Str. 3, 8369 Nidderau-Windecken.

Suche a. d. Otto Maier Verlag: Wollmann der Foto-Bastler, der Elektro-Bastler, Schwärzler der Radio-

Bastler, Symnich der Segelflugmodellbau. Josef Muschak, Heidenberger Str. 3, 8369 Nidderau-Windecken.

Biete: UNIMAT-SL incl. Zubehör; Suche: M + F 013 10, 013 69, 2570/71, 013 30, (alternat. 013 35) für Trix-Internat. S 3/6. H. Kunicke, Brewersstraat 16, NL-6369 EN Simpelveld, Tel. 045-442367.

Suche Triebkopf zu Trix VT 08, Ortwein VT 115. R. Knoch, Hintere Gasse 3, 8633 Rödental

Suche: Arnold E10 Rheingoldausf., Minitrix BR 01 Reichsbahnausf. Angebote an: M. Baaske, Plettstr. 17, 8000 München 83

Selbstkostenpreis jeweils nur geschlossene Abgabe kompl. bis Dez. 80 M + F Journal 250,— em/me in 15 Sammeln. 750,— Alles 1A. P. Gerhardt, Tel. 030/3654527

Verkaufe M + F BR 94, 85, E04, 98, Flm BR 65. Suche HO BR 73, 90, 97. L. Bausch, Lvd.Lemenh. 20, Emmen/Holland, Tel. 05910/25118

Alte Wiking Kataloge (erstkl. Kopien) Muster u. Information gegen Freiumschlag. B. Odendahl, Rhe-dung 62a, 4052 Korschenbroich 2

Suche Dampflok-Nummernschild der BR 44, 50, 94 sowie versch. Fabrikschilder. Angebote an R. Hugger, Staffacker 10, 8953 Dietikon/Schweiz

Suche M + F-Journal 3 + 4/75, 2/76. Verk. DR/DB-Vorschriften ab 1937. Angebot und Nachfrage an: H. Schmidt, Winfriedstr. 9a, 8000 München 19

Verkaufe Modell-Fan 1/76-12/77 komplett gegen Gebot, guter Zustand. J. Ludwig, Friedensstr. 9, 5202 Hennef

Suche gebr. N-Material, Roll- und Gleis-Angebote mit Preis und Artikel an I. Krämer, In den Stämmen 15, 4600 Dortmund 30

Suche Märklin Bierwagen der Serie 4600 u. 4900 verk. Märklin M-Gleis 50 % Nachlaß. A. Dupont, 3 Kantonstr. 216, Reckingen-Mess/Luxemburg

Verkaufe ROCO u. Lilip. mit RP 25 Radsatz. z.T. ohne Aufpreis. Inf. geg. Freiumschlag. G. Gottschlich, Millicherstr. 23, 5142 Hückelhoven, 02433/60008

Verk. Fertigmodelle M + F BR 59—42.90—99.67—Urglaskasten und Flinker Liesel geg. Gebot. Suder, Hurtenstr. 8a, 8131 Friedling, Tel. 08152/1049

Tausch oder Verkauf: Märklin 3L gegen Hamo 2L, suche alle Modelle sowie Röwa E91, EG5, E60 grau, Trix Int.01 grau. K. Schmidt, Buchheimerweg 44, 5000 Köln 91

Suche Märklin Serie 800 TT, F, CCS, SEF, SEH, 3008, 3009, 3026, 3045, 3048, 3101, 3012, 3013, 3015, 3036, 3051, 3053, 3059, 3067, 3069, 3070, 3150. J. Gluch, Rauhe Hecke 3, 5000 Köln 91

Märklin Güterwagen M-Schienenmat. Wiking Autos unverglast. Billerbach Made in US-Zone zu verkaufen. Suche alte Eisenbahnkataloge. K-P. Schmidt, Buchheimer Weg 44, 5000 Köln, Tel. 0221/891968

Verkaufe gegen Gebot: Original Märklin E44 und E63 gut erhalten, Umbau auf 3-Schienen-Gleichstrom: Märklin E41 blau und BR81. R. Scherer, Jahnstr. 12, 6522 Osthofen, Tel. 06242/7519

Hag 181 Re 4/4 BLS Fr. 145,—; Röwa 1407 E 91 DB Fr. 220,—; M + F Ee 3/3 SBB Super Fr. 495,—; neu. H. Graf, Bärenstutz 3, CH-3110 Münsingen

Verkaufe: M + F Fertigmodell BR 18.1 2L = Loks u. Wagen ca. 30 % Roco Gleismaterial ca. 50 % u. NP. P. Knoll, Bergstr. 25, 7968 Saulgau, Tel. 07581/6226

Modellbahner u. Kleinbahnfreund (17 Jahre) sucht gleichaltrige Briefreunde. Ch. Kokott, Maysweg 7, 4154 Tönisvorst 1

Verkaufe seltene Eisenbahnliteratur u.A. Übersichtszeichnungen, versch. Zeitschriften; Liste Freiumschlag. M. Schenk, Immermannstr. 22, 5810 Witten

ROCO 485,— DM, (DC) DM 135,—, (AC) nur DM 170,—, Dampflok 023 nur DM 150,— und E 32 nur DM 90,—, Tel. 0631/72430.

Suche Kohleförderturm 1:87 Messing und Niederstrasser: Leitfaden für den Dampflokomotivendienst und HOm offene Güterwagen. H. Kohnen, Lindhorststr. 222, 4250 Bottrop, Tel. 02041/54295

Verkaufe Lokomotivsammlung, Günther M + F, Liliput z.B. 03¹⁰, Altbau 01, 03¹⁰ etc. preiswert. Liste gegen Freiumschlag. N. Pfadt, Eichenweg 1, 8047 Karlsruhe, Tel. 08131/93343

Tausche »Ihr Zugbegleiter«, suche IZBDC480/481/482/483/901/902/903/904/932/933/935/941/944/F, Ft. Angebot an Stock, Fleherstr. 61, 4000 Düsseldorf

Verkaufe Gerard-Supermodell der E-22.1 in HO. Grüne Ausführung, 4 Motore NEM. Angebote an G. Schultschik, Stuerwerstr. 6/14, A-1020 Wien

Verkaufe diverses Eisenbahnmaterial aller Spurweiten von Z bis LGB. Listen gegen adressierten Freiumschlag und 0,60 in Briefmarken. Wirth, Erpelgrund 44, 1000 Berlin 27

Verkleinere meine Sammlung: Bücher, Zeitschriften, Kursbücher und Sonstiges — Liste gegen Rückporto. J. Janikowski, Bahnhofstr. 98, 8082 Grafrath

Suche BW-Schilder: Rheine, Augsburg, Lindau, Pforzheim, Offenburg, Erfurt, P., Bebra, München-Ost, München-Hbf. J. Janikowski, Bahnhofstr. 98, 8082 Grafrath

Suche: Lokschilder (Originale) BR01, 01.10 (Ö), 03, 64 und BD Augsburg, Bw Augsburg (evtl. Tausch). J. Janikowski, Bahnhofstr. 98, 8082 Grafrath

Verkaufe Trix-express: neues Schienenmaterial, Signale, Waggon, Zube. für ein drittel, Modellbahnhefte. R. Winter, Tilsiter Str. 24 d, 8500 Nürnberg, Tel. 0911/639951

Bemo 1005 Fertig Super grün/schwarz DM 275,—; 3 x 3002, 4 x 3003, 2 x 3004 je DM 11,50; 2 x 3008, 1 x 3009 je DM 14,—. Graf, Rugenstr. 3, CH-3800 Matten

Gebe ab: Gerard Fertigmodelle super DRB92.22/ÖBB92 sowie DRBE22.1/ÖBB1670. Angebote an M. Wild, Possingerg. 39-517/21, A-1160 Wien

Verkaufe geg. Geb. div. Hefte Flm.Kurier, em/me, mbr; Flm. 24,5 cm-Wagen. Liste geg. Freiumschlag. M. Fritz, Maurerstr. 5, 5650 Solingen 1

Suche: Märklin-Modelle, Guß- u. Blechgüterwagen Loks und anderes Zubehör von Märklin. Kataloge älteren Ursprungs. Bitte um Preisvorstellungen und Zustandsangaben an: U. Bodnar, Weidenstraße 1, D-3012 Langenhagen 8

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

Hamo-Straßenbahn und Zubehör gesucht. H. Wittmann, Postfach 160 165, 5650 Solingen

Verkaufe Eisenbahnrevue 1/77-5/80. DM 40,— + Porto. Die Dampfbahn Heft 12-23 + Porto. H. Plenker, Hammersteinstr. 9, 4150 Krefeld, Tel. 02151/397923

Verkaufe M + F Bausatz E75 Art.Nr. 203 und Abziehbilder 12013 DM 500,— original verpackt. R. Graf, Aufseßerstr. 7, 8000 München 60

Spur Nm: M + F-Bausätze Wismar-Schienenbus und Zugpackung mit Lok Hoya original verpackt gegen Gebot zu verkaufen. A. Schuricke, Londoner Str. 23, 1000 Berlin 65, Tel. 030/4522836

Verkaufe Märklin M-Gleise und Weichen billig. Großes Sortiment an Loks und Wagen, Liste gegen Freiumschlag. K. Schmidt, Buchheimerweg 44, 5000 Köln 91

Suche Hamo Loks 8336 8359 (Capitole) und Märklin Wagen 4075 (Capitole) 4065 und 4033 (ÖBB). Preisangebot an K. Schmidt, Buchheimerweg 44, 5000 Köln 91

MINI-MARKT MINI-MARKT

Märklin-Sammler sucht uralte 00/01 I Bahnen und Blechautos (auch defekt) beste Preise! R.Esslinger, Römerstr. 6, 7101 Flein, Tel. 07131/570857

Suche M + F BS. 98³, 59, KÖ II, HF-HOE im Tausch gegen Märklin, Trix, GFN zB. BR 23, 41, 42, usw. Suche Privatbahndia, Negative u. CFR, JZ, BDZ, CSD (Liberec) J. Fugger, Hummelg. 64, A-1130 Wien

Suche für Minitrax T3 Radsatz und Steuergestänge von M + F sowie Steuergest. für BR 24 + 64. G. Schirmer, Am Lemmchen 11, 6500 Mz-Mombach.

Suche: Märklin 3015, 3045, 3025, 3063, HR, SK, ST, DL, DT, TT, TP, Gußwagen: 314, 331, 332, 334. Außerdem Spur O. H.Caspers, Weinbergstr. 7, 6251 Heistenbach

Verkaufe N-Spur Zubehör der Firmen Lima, Rivarossi, Pola, Jordan u.a., Listen gegen 1,— DM von P. Weyer, Palmstr. 19, 5630 Remscheid

Dias und Negative von poin. Dampflok mit allen Rechten zu verkaufen. Liste gegen 1,— DM in Briefmarken. W. Wölke, Donnerstr. 249, 4300 Essen 11

Suche MF Journal 3/75 kaufe auch kompl. Jahrgang 75. D. Schmidt, Tilsiter Str. 4, 6450 Hanau

Verkaufe Miba-Hefte aus Jahrg. 62-67. Einzelne Hefte ME 67-71. Liste gegen Rückporto. Tausche auch gegen Lokschilder spez. 03.10. P. Schnelle, Hagenstr. 106, 5800 Hagen 1, Tel. 02331/688906.

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

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

Märklin Güßgüterwagen geg. Gebot od. Tausch geg. Mä-HO-Lok (1 R mit Bremserhaus/1 Autotransp./1 x) 08807/6182, G. Schäfer Bf, 8918 Riederau

Verkaufe Rokal TT (Loks, Wagen, Weichen), alles neuwertig, und Ade-Gleise (neu). Listen gegen Freiumschlag. Dhe, Forstweg 24, 4930 Detmold

Suche Lokomotivverzeichnis von Oskar Pieper, Röhr-Verlag. L. Babatz, Lütjenmoor 41, D-2000 Nordstedt

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

Suche Wikingautos-Schuko-Siku-Dinky außerdem Trix-International — habe auch Wikingautos, bitte schicken Sie mir Ihre Suchliste! Vielen Dank. J. Niedermeyer, Dachsberg 11, 1000 Berlin 33

Wer bietet einem Studenten ohne Geld billig Roco 2L-Gleise, Signale u. 2L-Rollmaterial (Eroche II) an? W-R. Diltich, Im Burgwasen 18, 7180 Crailsheim-Beuerbach

Verkaufe Eisenbahn-K. Modellbahn-Literatur sowie Straßenb.-Magazin. Liste gegen Freiumschlag von Wagner, Weinleithe 14, 8502 Zirndorf

Suche Märklin-Magazin 1/65 und Egger Fahrzeuge. Guy D'Haese, Ronseweg 5, B-9700 Oudenaarde/Belgien

Live Steam, Möller HO 1E Fahrwerk kompl. mit Steuerung, Kessel, Regelelektronik, Führerhaus, Fahrgerät, Teilekatalog, NP.800DM für 500,— DM zu verk. M. Schulz, Fahrendelle 1, 5810 Witten

Verk. MA.BR 01 + VT 95 (alte Ausf.) nur zusammen für 225,— DM. Ferner Schienen m. durchg. Leiter. (billig). S. Ruks, Postfach 3471, 6500 Mainz

Drehmaschine gebraucht gesucht, verkaufe N-Material neuwertig, Liste gegen Rückporto. Jürgen Wuttig, Hildegardstr. 4, 1000 Berlin 31.

Suche Fleischmann 1360 BR01, US-Lok 1340, E-Lok 1331, 1332, 1330B, 1335B + 1370B, 1371B, 1340F. B. Richter, Galgenbergstr. 26, 3563 Dautphetal 4

Verkaufe M + F Journal 1-6/78, 1-3/79, Eisenb.Mag. 30-33, 9-12/69, 2-11/70, 11-12/71, 2-12/72, 1973-80 kompl. Fleischm. Kurier 46-67 MIBA 7/75-8/80. F. Kraus, Bannstr. 7, 5000 Köln 91

Suche Dampflokteile, Eisenbahn-Laternen und Dampflokpläne. P. Strüver, Albrecht-Dürer-Str. 20, 3410 Northeim/Han.

Verkaufe Miba 1966-78 geb., Fleischmann-Kurier 21/66-76/79, Märklin-Magazin 1/65-4/79, M + F BR96 super gegen Gebot. P. Biedenbach, Rastatterstr. 60, 7500 Karlsruhe, Tel. 386208

Verkaufe Lili BR 45 anthrazit Röwa-Gleise und Weichen mit Schalter. Suche Trix-Int. Adlerzug neu. Th. Hagdorn, Lange Str. 20, 7170 Schw.Hall, Tel. 6567

Suche: M + F Journal Jahrgang: 75 + 76 Trix Kataloge: 76, 75, 68, 67, 62, 59, 58, 57, Fleischmann vor 68, Rivarossi: 73/74, 74/75, 76/77, 69/70, 78/79 vor 69. Vollmer 78/79, 77, 71/72. R. Hegeman, La Fontalnestr. 48, Sg24AZ Venlo-Blerick, Tel. Holland 077-26848

M + F BRO 42 Super mit Roco Triebender. Angebote an Veys Alain, Yskelderstr. 70, 9000 Gent/Belgien (nicht unter 600,— DM).

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

Verk. Märklin E03 (1 Lüfterreihe), Schienenbusse, US-Lok, Tenderlok u. Gleismaterial. Liste gegen Porto. H-W. Lerch, Steinstr. 1, 6300 Gießen

Suche Märklin ERZ III d Wagen, Lok TM 800. F. Ryman, Stafflackenstr. 10, CH 8953 Dietikon/Schweiz

Verkaufe Spur N-Loks, Wagen, Miba, em, FL-Kurier u.a. Gepäcknetze, Aschenb., Notbremse u.a.m. J. Thonfeld, Postf. 1313, 6236 Eschborn, Tel. 06196/41777

Verkaufe günstig 96, 80 auf Märklinbasis, Fulgurex E-1, Metrop. 94, M + F 53. Weninger, Kirchenstr. 45, 8034 Germering, Tel. 089/8418194

Wer kann mir die Adresse des Modellbauers Paul Stöckle (Stuttg. Raum) gegen entsprechende Entlohnung übermitteln? J. Sternstein, Tel. 06641/3259

Arnold Roco HO + N Liliput LGB Pola-LGB Schneller Lampen für LGB Titan Trafos verkauft Koch, Neuer Str. 47, 4150 Krefeld. Listen gegen Freiumschlag.

Faller a.m.s: Grundp. 4003, Trafo, 11x4120, 4x4245, Doppelabzw. 4712 usw: DM 170,—; evt. Tausch geg. HO-Loks, -Wag. Schultz, Ägidienstr. 16, 2400 Lübeck.

Verkaufe Sammler-Modelle Fulgurex BR 96 (Br 15—S2/6) Metrop BR 94 Länderbahn M + F BR 18 mit Roco-Triebender DM 950,—, Pocher Bayard und CCO 7107. CHIFFRE 6080123

Suche RÖWA 1041 (T3); Günther Köf II Kö I, Turm-VT; M&F V 20, V 36; Karl Derlich jr., Sedlmayrstr. 33/2, 8000 München 19.

Verkaufe Originaldias von DB-Triebfahrzeugen (kein Dampf) — Auswahlendung von: Karl Derlich jr., Sedlmayrstr. 33/2, 8000 München 19.

Suche ORIGINALSCHILD: E 04, E 18, E 44/44 W, E 93, E 94/94.2; ferner Schild „DB“ u. „Deutsche Bundesbahn“. Karl Derlich jr., Sedlmayrstr. 33/2, 8000 München 19.

Suche Gehäusebausätze von airmodel, L. Schädler Nr. 51: BR 03 154 vollverkl. Nr. 54: BR 03 193 Stromlinienlok. F.-L. Schmitt, Alte Darmst. Str. 20, 6109 Mühlthal.

Trix-Expreß nur neuwertig gesucht Vorkrieg + bis 1965, auch Kataloge. D. Lauckner, Frauenhal 19, 2000 Hamburg 13

Kaufe und tausche Wiking HO Autos in bar oder ge-

gen neuwertige Eisenbahnartikel. K. Spisla, Zum Wickchen 12, 5067 Kuerten 1

Suche alte Ansichtskarten im Kauf oder Tausch gegen neue Modellbahnart. Refer. vorhanden. K. Haas, Sanderstr. 89b, 5060 Bergisch Gladbach 2

Sammler sucht Lokschilder wie 01.5, 03, 50.50, 52.80, E 18 und Bw-Schilder. G. Kraeger-Wittmack, Keplerstr. 12, 7400 Tübingen, Tel. 07071/22046

Suche f. HO Gleichstr. »Glaskasten«-Lok u. Kittel-dampftriebwg. neu oder gut erhalten. Düring, Burgundenstr. 6, 8500 Nürnberg 40

Suche M + F Öltenderbausatz oder Fertigbau f. FL BR0120I u. Beschriftung. W. Kneusels, Fr.-Ebert-Str. 143, 4150 Krefeld, Tel. 02151/ 51070

Suche Kleinserienmodell in HOe + HOM von M + F, Intermodell, Zuba als Bausätze oder Originalfertigmodelle sowie Zenke-Herr-HOM-Wagen. V. Segel, Kaiserstr. 69, 4100 Du-Rheinhausen, Tel. 02135/4679

Gesuch: FLM 1337 S (Rheingold), T3, BR 41, 1361, Märklin HAMO 8336-51-53-59-70. Trixint. 01 grau u. grün, VT 08, BR 42, S 3/6. J. Gluch, Rauhe Hecke 3, 5000 Köln 91

Suche Bilder von Fahrzeugen, Gleisanlagen, Hochbauten der Bottwartal-Bahn (Beilstein-Heilbronn Süd). H-P. Schramm, Morellerweg 64, 5100 Aachen

Suche Spur-N Loks, Wagen + Signale aller Hersteller, nur in gutem Zustand, möglichst Südd. Für Selbstabholung, bitte schriftl. Ang. Th. Meyer, Sudentenweg 37, 7170 Schwäbisch Hall.

Verkaufe Dampflok BR 69 Spur O von Gebauer, Nur Probelauf, für 875 DM statt 1145 DM. K. Kunis, Schülerstr. 27, 4930 Detmold

PIKO-Modelle, HO, fabrikneu, preisgünstig. B. Beckmann, Kneippweg 5, 3000 Hannover 91

Verkaufe FLm 5131 20,— DM Lima 9114, 2 x 9116, 3 x 9155, 9156, 9167-70, 9205, 9217-18, 9330 je 8,— DM, 9305, 9313 je 5,— DM, Trix-Int. T3 defekt 50,— DM. K. Richter, Schützenstr. 30, 8940 Memmingen 4

Verkaufe M + F-Bausatz T14 BR 93⁰ zu DM 650,—. Inzahlungnahme anderer Bausätze, auch leicht defekt möglich. P. Kellner, Tel. 08331/63315 ab 18 Uhr

Suche vom Transpress-Verlag: Eisenbahn-Jahrbuch 1964 + 65, Lexikon Modelleisenbahnen, 2 Bände, Becher auf kleinen Spuren event. Tausch geg. EM. J. Muschak, Heldenberger Str. 3, 6369 Nidderau-Windecken.

Suche vom Franckh-Verlag: E-Lok-Raritäten, Eisenbahn im 2. Weltkrieg, B. 2, Lokbild-Archiv 3, Deut. Eisenb. Typen, Skizzen u. Schnitte Nr. 4—6. J. Muschak, Heldenberger Str. 3, 6369 Nidderau-Windecken.

Suche Köhler/Menzel Güterwagen-Handbuch, EK-Lokbände BR 38 P 8, MIBA-Reporter, MIBA 1948—61, LOK-Magazin Nr. 1—55, eventl. Tausch gegen EM/ME. J. Muschak, Heldenberger Str. 3, 6369 Nidderau-Windecken.

Verkaufe Trix Express Loks und Wagen bis zu 75 % unter Neupreis. Liste gegen Rückporto. Otto von Osten, Fuhrweg 3, 3101 Oldau.

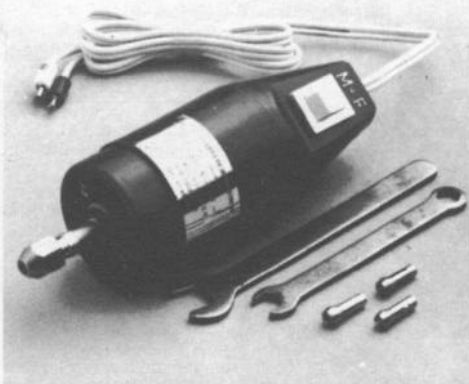
Verk. gegen Gebot Zuglaufschild Rhein Express München-Hoek van Holland, Lokschild 052-408-2 Siebdr. Voleman, Am Lindentor 83B, 4100 Duisburg.

M + F Bausatz 024 BR 44 für Fleischmann BR 50 DM 385,— und Superzurüstsatz 02410 DM 80,—. Mettler, Arenberger Str. 247a, 5400 Koblenz. Tel. 0261/74575.

Suche Piko-I-Kupplung, Anzahl und Preisvorstellung an H.-J. Lindner, 4690 Herne 2, Eickeler Str. 24.

Kaufe Ade Wagen, defekt oder nicht fertiggestellt. Farben grün, pop oder Nirosta. Folkert Ahten, Mühlstr. 70, 2950 Leer, Tel. 0491/3720.

Suche Bilder von italienischen Privatbahnen — ins-



Der Kleine mit der Riesen-Kraft

M+F - Bohrzwerg

Bausatz: Best.-Nr. 15053 DM 59,90

Fertigmodell: Best.-Nr. 15054 DM 85,—

**DIE UNIVERSELLE KLEINMASCHINE
UNENTBEHRICH FÜR DEN BASTLER
UNBESCHRÄNKT IN DEN ANWENDUNGSMÖGLICHKEITEN:
ER NIMMT IHNEN VIEL ARBEIT AB,
DENN ER KANN
BOHREN, SCHNEIDEN, SÄGEN, SCHLEIFEN, GRAVIEREN,
REINIGEN, POLIEREN UND VERSÄUBERN.**



DAS GERÄT IST FÜR 12 V GLEICHSTROM (TRANSFORMATOR-) BETRIEB AUSGELEGT.

Merker+Fischer · Röntgenstraße 6 · 8080 Fürstenfeldbruck

**Bitte, vergessen Sie nicht, die Kosten für
das Abo. 1981 zu überweisen, damit
Sie auch im kommenden Jahr pünktlich Ihr
Journal bekommen.**

Abo. Preis DM 39.—

Postscheckkonto München, Nr. 57199-802
Volksbank Fürstenfeldbruck, Nr. 21300
Dresdner Bank, Fürstenfeldbruck, Nr. 6959180

Vier Jahre älter war die **310.093** (C n2), eine typische tschechische Lokalbahnlokomotive und zugleich die erste Lokomotivgattung, die in einer tschechischen Lokomotivfabrik hergestellt worden war. Lieferfirma war PČM (První českomoravská továrna na stroje v Libni), die Erste böhmisch-mährische Lokomotivfabrik in Prag-Libeň. Bis zur Mitte der 70er Jahre war die 310.093 noch auf der Strecke Rakovník-Bečov im Einsatz.

Die **414.404** (D n2) war eine Güterzuglokomotive der privaten österreichisch-ungarischen Staatsbahn-Gesellschaft Wien und in der bahneigenen Maschinenfabrik (Steg) 1894 gebaut worden. Gewaltig wirken die beiden riesigen Dampfdomen mit dem Verbindungsrohr. Nicht typisch für k.u.k.-Lokomotiven ist der Belpaire-Hinterkessel, der sich aber durch den vorwiegend französischen Einfluß (frz. Kapital) bei der Bahngesellschaft erklären läßt.

Die erste Schnellzuglokomotive der ČSD stammte aus dem Jahre 1921 und war die Reihe 365.0 (1'C1' h2), die leider nicht erhalten geblieben ist. Hersteller war ČKD (Českomoravská-Kolben-Daněk = Böhmisch-Mährische Kolben-Daněk) in Prag.

1920 nahmen die Škoda-Werke in Pilsen den Lokomotivbau auf, und ihr Erstling (Fabriknummer 1) war mit der **434.1100** auf der Ausstellung zu sehen. Die 1'D h2-Lokomotive hat sich im Güterzugdienst gut bewährt, leistete 1100 PS und wurde 1968 ausgemustert. Es ist unverkennbar, daß hier österreichischer Einfluß der Konstruktion überwog.

Škoda als Pionier im Lokomotivbau

Mit dem Eintritt der Škoda-Werke in den Lokomotivbau begann eine eigenständige Entwicklung tschechischer Lokomotiven. Eine bewährte und beliebte Nebenbahnmaschine war die Reihe 354.1, zwar anfangs ein Nachbau der österreichischen Reihe 629, der aber jedes Jahr mit verschiedenen Änderungen und Neuerungen erschien. Die **354.1217** als betriebsfähiges Exemplar dieser 2'C 1' h2-Tenderlokomotiven war während der Ausstellung im Sonderzugdienst eingesetzt. Eine Pacific als Tenderlokomotive hat es im deutschen Lokomotivbau nicht gegeben.

Eine Abkehr von den österreichischen Vorbildern vollzog Škoda 1925 mit der Entwicklung der Reihe 387.o (2'C 1' h3), die bis zum Jahre 1937 in 43 Exemplaren gebaut wurde. Die zuletzt gelieferte Maschine, die **387.043** (Fabriknummer 847) war auf der Ausstellung vertreten. Von 1938 bis 1945 kamen diese Maschinen mit Prager Schnellzügen über Bodenbach bis Dresden Hbf.

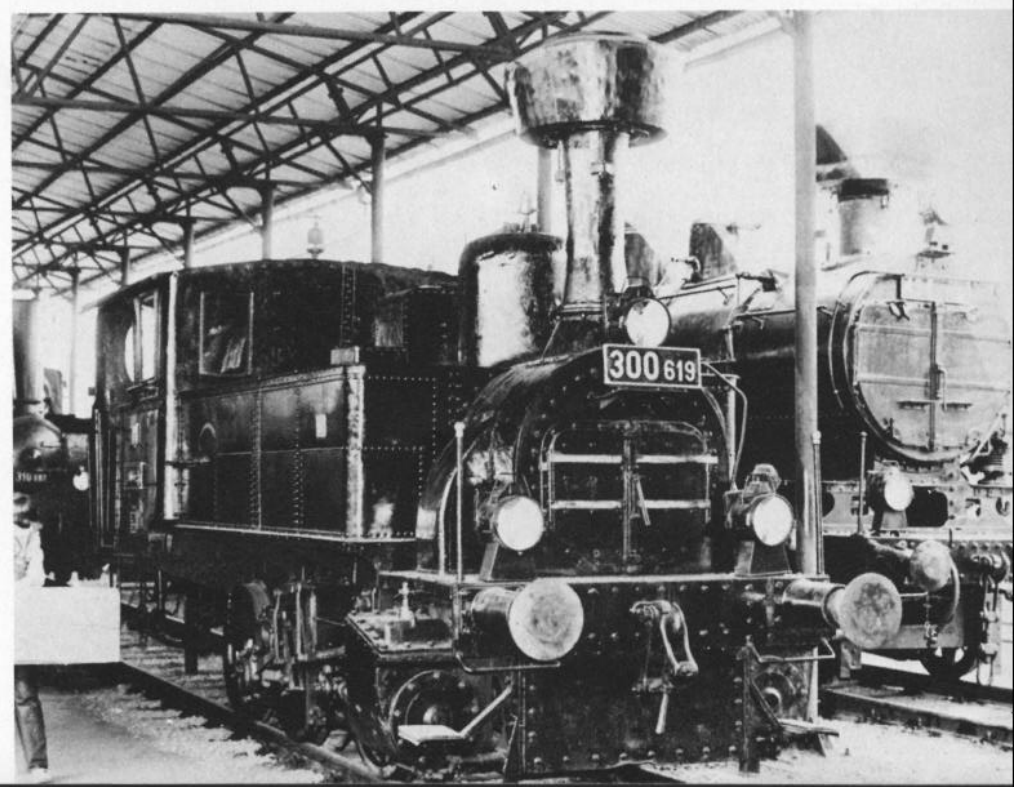
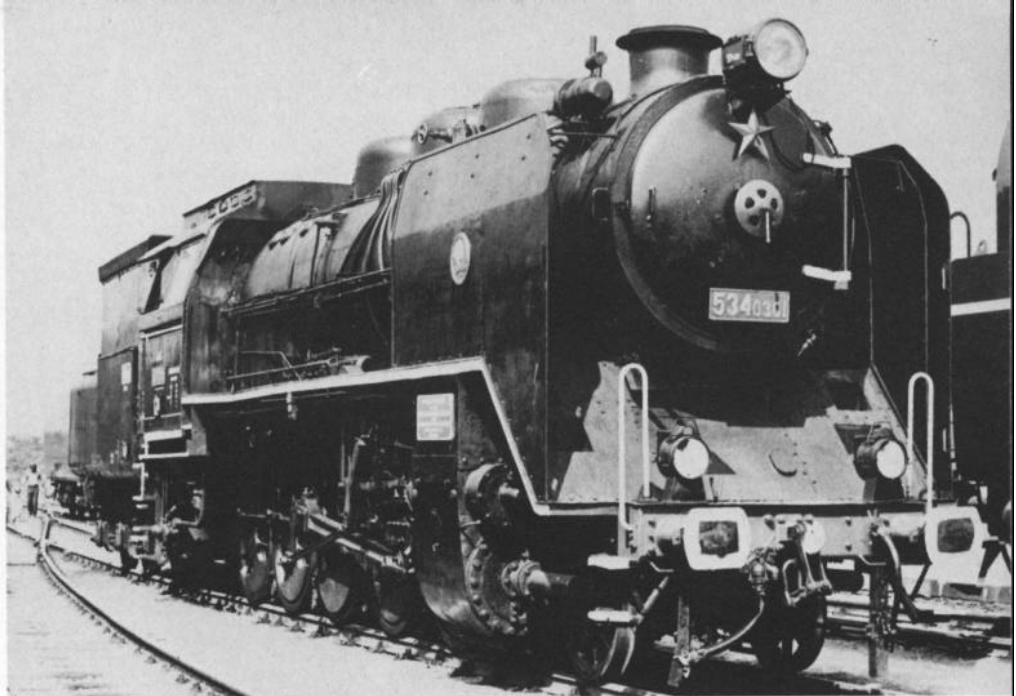
Die Reihe 387.o ist vor allem durch ihren Rahmen eine bemerkenswerte Konstruktion. Es war die erste europäische Lokomotive, die einen Stahlguß-Barrenrahmen hatte (Vanadium-Stahl). Im amerikanischen Lokomotivbau war der Stahlguß-Barrenrahmen nichts Ungewöhnliches, doch in Europa konnte Škoda

Bild 5: 534.0301 — die 1'E h2-Güterzuglokomotive reifte im Laufe ihres Beschaffungszeitraumes zur ČSD-Einheitslok. Diese Maschine ist die erste Lok, die nach dem Krieg in den Trümmern der Škoda-Werke gebaut worden war.

Bild 6: 354.1163 — eine der beliebtesten Gattungen bei der ČSD war die 2'C 1'-Nebenbahn-Tenderlok der Reihe 354.1. Eine andere Maschine dieser Reihe, die 354.1217, fuhr während der Ausstellung Sonderzüge.

Foto: Pavel Vančura (Pressfoto Praha)

Bild 7: Die 300.619 der Buschthener Eisenbahn für leichte Personen- und Güterzüge auf Lokalbahnstrecken. Erbauer: Floridsdorf 1905 (Fabrik-Nr. 1633).



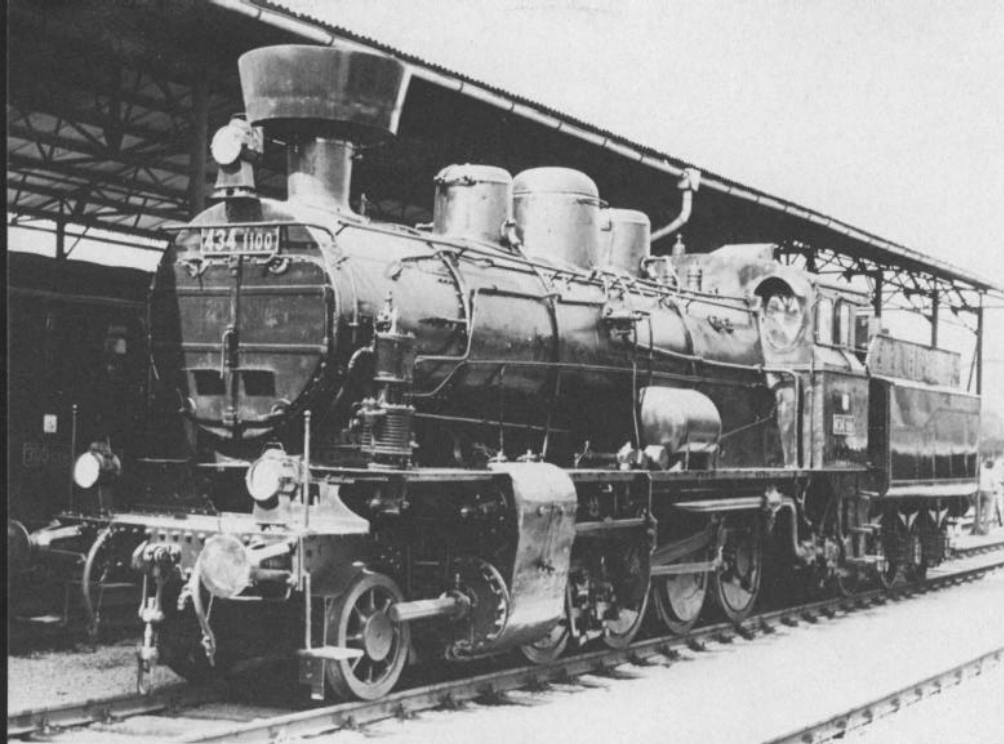


Bild 8: 434.1100 — das ist die Lokomotive mit der Fabrik-Nr. 1 der Škoda-Werke Pilsen, gebaut im Jahr 1920.

sich rühmen, als einzige Firma diese Technologie zu beherrschen. In allen anderen europäischen Lokomotivfabriken wurden die Barrenrahmen autogen aus Panzerplatten geschnitten und bearbeitet. Aus Vanadium-Stahl waren bei der 387.o auch die Zylinder gegossen (sonst üblicherweise Grauguß), Kropfachswellen sowie Treib- und Kuppelstangen bestanden aus hochwertigem Chromnickelstahl.

Die ausgestellte Maschine war bis 1968 im Einsatz, leistete 2100 PSI und hatte eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h. Die Reihe 387.o ist der Grundtyp der ČSD-Einheitslokomotive aus der Epoche 1925 bis 1945.

Eine interessante Geschichte hat auch die Reihe 534.o, eine 1'E h2-Güterzuglokomotive. Erstmals 1923 von Škoda geliefert, gab es äußerlich die verschiedensten Bauformen (zwei Dampfdomes mit Verbindungsrohr, Koberrauchfang, Prüßmann-Rauchfang, Dom und Sandkasten unter gemeinsamer Verkleidung, zwei Dome mit mittigem Sandkasten), bis man Mitte der 30er Jahre das Aussehen den sog. Einheitslokomotiven anglich (ähnlich dem der Reihe 387.o).

Auch unter der Vormundschaft der Deutschen Reichsbahn verstanden es die Škoda-Werke, ihren eigenen progressiven Weg weiterzugehen. 1942 entwickelte die Firma für die Reihe 534.o eine neue Ausführung des Hinterkessels, in dem statt der bisher üblichen Stehbolzenformen gewinkelte, zylindrische Schäfte in die Seitenwände von Feuerbüchse und

Stehkessel eingeschweißt wurden. Auch die festen Enden der beweglichen Seiten- und Deckenstehbolzen wurden mit der Feuerbüchse verschweißt.

Diese neuen Stehbolzen Bauart Škoda bewährten sich so gut, daß sie ab 1943 bei allen Neubauloks eingeführt wurden. Auch die deutschen Kriegslokomotiven der BR 52, die wie von allen Lokomotivfabriken in den von Hitlergruppen besetzten Ländern auch von Škoda und ČKD gebaut werden mußten, erhielten Škoda-Stehbolzen.

Die Reihe 534.o war für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft so interessant, daß ernstlich erwogen wurde, sie anstelle der BR 52 als Kriegslok zu beschaffen. Sie lief in Grunewald vor dem Meßwagen, war im Dampf- und Kohleverbrauch der BR 52 überlegen und hatte vor allem ein geringeres Materialeinsatzgewicht.

Der geringe Kuppelraddurchmesser von 1260 mm, der nur eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h zuließ, und die nicht den DIN- und LO-Normen entsprechende Ausführung ließen aber die DRG von ihrem Vorhaben wieder Abstand nehmen.

Die ausgestellte 534.0301 war die erste Lokomotive, die nach Kriegsende 1945 in den Trümmern der von angloamerikanischen Verbänden zerstörten Škoda-Werke gebaut worden war. Ein Gußschild am Zylinderblock erinnert an diese denkwürdige Leistung.

Die Nachkriegsausführung der 534.03 ist von Škoda und ČKD bis 1947 mit 228 Stück als

534.0301 bis 534.0528 gebaut worden und besaß gegenüber den vorherigen Ausführungen keinen Blech-, sondern eine Barrenrahmen, einen vollkommen geschweißten Kessel und Wälzlager in der Laufachse.

Die letzte Epoche des ČSD-Dampflokneubaus verkörpert die schwere Schnellzuglokomotive der Reihe 498.o (2'D 1' h3), von der im Jahre 1947 40 Maschinen mit den Betriebsnummern 498.001 bis 498.040 beschafft wurden. Wenn die 498.o, von der übrigens keine Lokomotive erhalten wird, auch noch nicht den sogenannten neuen Baugrundsätzen entsprach, verkörpert ihre gelungene Architektur bereits die neue, elegante Linie, die künftig den ČSD-Lokomotiven eigen war.

Erhöhter Bedarf an Schnellzuglokomotiven in den 50er Jahren zwang die ČSD zu einer Nachbestellung. Der Hersteller, die in Lenin-Werke umbenannten Škoda-Werke in Pilsen, und die ČSD kamen überein, bei gleichen Leistungsparametern die Konstruktion (insbesondere den Kessel) zu modernisieren. Der Stehkessel bekam eine stählerne Feuerbüchse mit gewölbten Röhren, Feuerbüchsessieder und Verbrennungskammer. Die Strahlungsheizfläche war mit 26,3 m² die größte aller ČSD-Lokomotiven. Neu waren auch der Mehrfachventil-Heißdampfregler hinter dem Überhitzer und die Rollenlager in Achsen und Stangen. Die automatische Rostbeschickung mit Standard-Stoker wurde von einer Dampfmaschine auf dem Tender angetrieben. Der Tender gehörte zur Reihe 935.2 und war fünfschsig (bei der ČSD trugen die Tender eigene Betriebsnummern).

Die 498.1 war das »Flaggschiff« der ČSD-Schnellzuglokomotiven und in den Nationalfarben WEISS-BLAU-ROT gestrichen. Der Entwurf für den Anstrich stammte von dem bekannten Maler Kreibisch, wie überhaupt sich die ČSD bei Architektur und Farbgebung ihrer nach 1950 gefertigten Maschinen der Mitarbeit von Industrieformgestaltern und Künstlern versicherte.

Die schweren Schnellzuglokomotiven der Reihe 498.1 waren im hochwertigen Reisezugdienst auf der Strecke Praha-Bratislava im Einsatz und erhielten den Beinamen ALBATROS.

Diese Dreizylindermaschinen hatten 1830 mm Kuppelraddurchmesser, und ihr Leistungsvermögen wird deutlich, wenn man sich die denkwürdige Rekordfahrt vom 27. August 1964 ins Gedächtnis ruft. Auf dem Versuchsring von Čerhenič (bei Prag) waren die 498.106 und die 18 201 der Deutschen Reichsbahn (VES-M Halle) zu Vergleichsfahrten angetreten. An diesem Tag fuhr die 498.106 mit 1830 mm Kuppelraddurchmesser der 18 201 mit 2300 mm Kuppelraddurchmesser davon! Die 498.106 erreichte mit 162 km/h tschechoslowakischen Geschwindigkeitsrekord (den erst später El-loks gebrochen haben), die 18 201 »nur« 160 km/h.

Zur Ehrenrettung des Baumbergschen Renners muß jedoch gesagt werden, daß er tags darauf 170 km/h erreichte.

Die 498.106, im Jahre 1974 im Ausbesserungswerk Česka Velenice (früher Raw Gmünd) aufgearbeitet, bleibt für das Nationale Technische Museum Prag betriebsfähig erhalten.

Im nächsten Beitrag werden wir die ausgestellten Maschinen besprechen, die nach den neuen Baugrundsätzen entstanden und zu den Spitzenleistungen des europäischen Dampflokneubaus zählen.

M. Weisbrod



Bild 9: 534.0301 — das Zylinderschild der ersten Lokomotive nach dem Kriege, die von den Škoda-Werken geliefert wurde.

Fotos 1—5 und 7—9: M. Weisbrod, Leipzig

Claus-Jürgen Schultze



Mitarbeit: Stephan Beständig

Bufe-Fachbuch

Bei uns finden Sie mehr!

Wir senden alles portofrei zu (incl. Zustellgebühr). Gratiskatalog informiert umfassend.

Schultze: Die Isartalbahn 2. Auflage	DM 39,50
Braitmaier/Bufe: Reichsbahn zwischen Schwäbischer Alb und Schwarzwald	Bildb. DM 42,—
Bufe: Trambahn in München Bildband	DM 48,—
erstmalig auch Farbbilder zu einem Straßenbahnbuch	DM 35,—
Zahnradbahnen in Bayern	Bildband DM 49,—
Eisenbahn in Oberbayern	Bildband DM 48,—
zugunsten Erhalt der TAG 7, mit der wir am 28.12.1980 wieder einen Winterdampfzugtag durchführen.	Bildband DM 53,—
Eisenbahn in Niederbayern	Bildband DM 59,—
Eisenbahn in der Oberpfalz	Bildband ca. DM 50,—
Dampflokomotiven in Mittelfranken	
In Vorbereitung:	
Eisenbahn in Mittelfranken, elektrischer und Dieselbetrieb. Frühjahr 1981	

Bufe-Fachbuchzentrum

Donnersberger Straße 57 · 8000 München 19
Telefon (089) 160109/154432



Dampflokomotiven in Mittelfranken

Modellbau Koch K.G.

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

Wir führen:

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

Flugmodellbau, Schiffsmodellbau, Plasticmodellbau.

HINRICH FAHRENKRUG

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

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

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

MODELLBAHNSTÜBCHEN

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

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

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

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

Buchstaben erröthen

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



Kempt

Modellbahn & Hobby
an der Persiluh
8440 Straubing, Ndb.

Neu: Ausgabe 1981 mit doppelt so vielen Bildern.

Koll's Preiskatalog zeigt Ihnen, was in Ihrer Märklin-Eisenbahn steckt.

Märklin-Modelle der Spur OO/HO stehen heute bei vielen Eisenbahnfreunden hoch im Kurs. Besonders, wenn sie alt und selten sind. Auch manche Stücke aus neuerer Zeit sind bereits Raritäten.

Koll's Preiskatalog verzeichnet alle Lokomotiven und Wagen sowie das Zubehör. Von den Anfängen 1935 bis heute. Detailliert werden die Modellunterschiede aufgeführt. Bei jeder Variante finden Sie die Bauzeitangabe und den aktuellen Liebhaberpreis.

Auch Randgebiete wie Hamo, Primex, Antex, Minex, Märklin-Kataloge usw. werden beschrieben. Sie erfahren viel Wissenswertes, z.B. was Sie bei einer Auktion beachten sollten und wer Eisenbahntauschbörsen veranstaltet.

Auf mehr als 300 Seiten werden Sie umfassend informiert. Und über 300 Fotos vermitteln Ihnen die Faszination alter und neuer Eisenbahnmodelle.

Besonders die vielen neuen Farbfotos zeigen Sammlerraritäten, die Sie vielleicht noch nie gesehen haben. Seltene Zubehör-Modelle, wie die komplette Märklin OO/HO-Bahnhof-Sammlung, werden in Farbe abgebildet.

Die teuerste Märklin OO-Lokomotive wird ebenso gezeigt wie bisher unbekannte Wagen-Prototypen.

Wenn Sie ein wenig mehr über Ihre Märklin-Eisenbahn wissen möchten, sollte Koll's Preiskatalog Ihr Ratgeber sein. Sie bekommen ihn bei Ihrem Spielwaren- oder Buchhändler für 29,50 DM. Auch direkt beim Verlag Joachim Koll, D-6000 Frankfurt 90, Oberhöchstädter Weg 48, gegen Voreinzahlung von 29,50 DM + 2,00 DM Versandkosten auf Postscheckkonto Frankfurt 100 29-600.

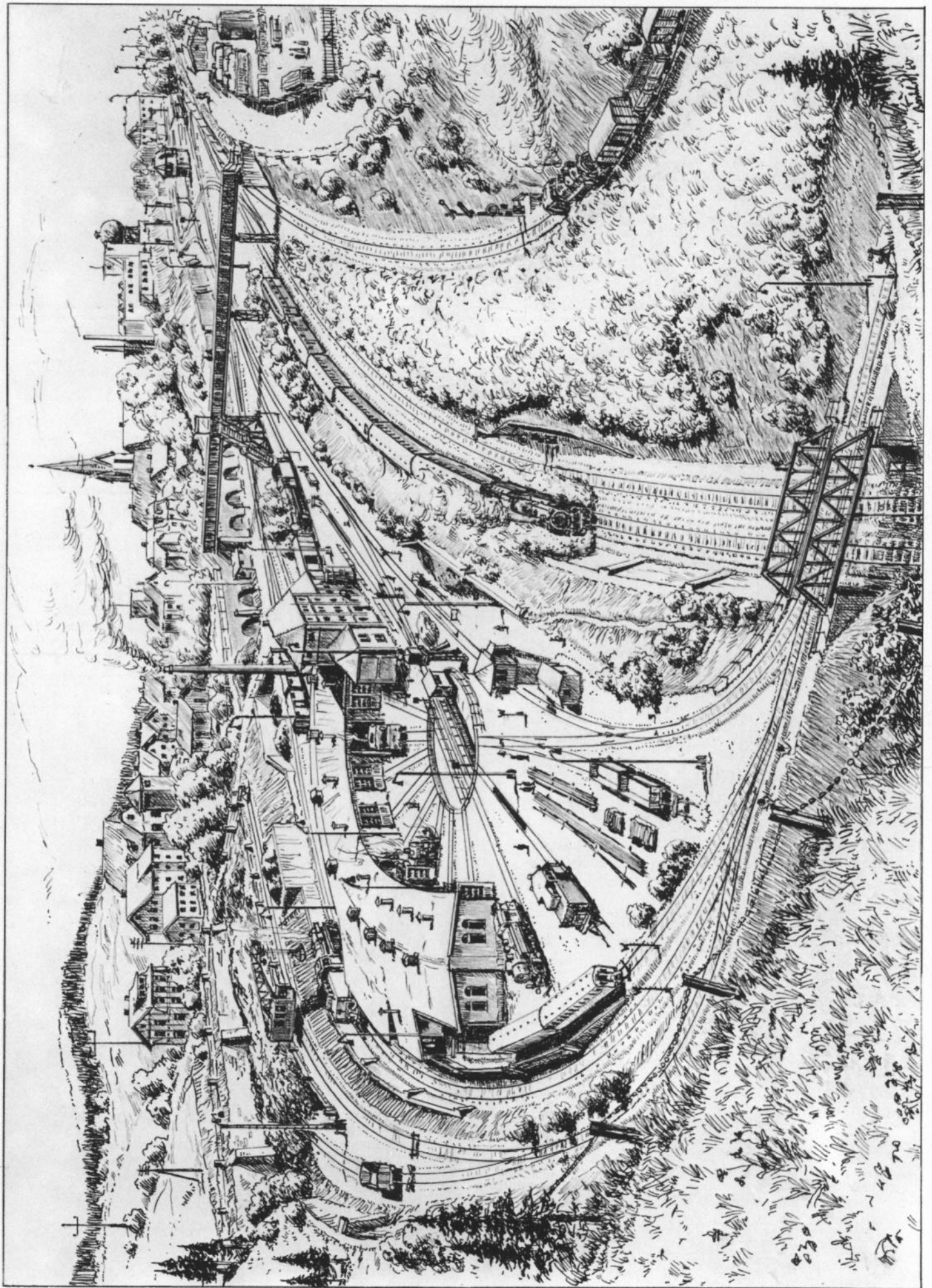
KOLL'S PREIS- KATALOG

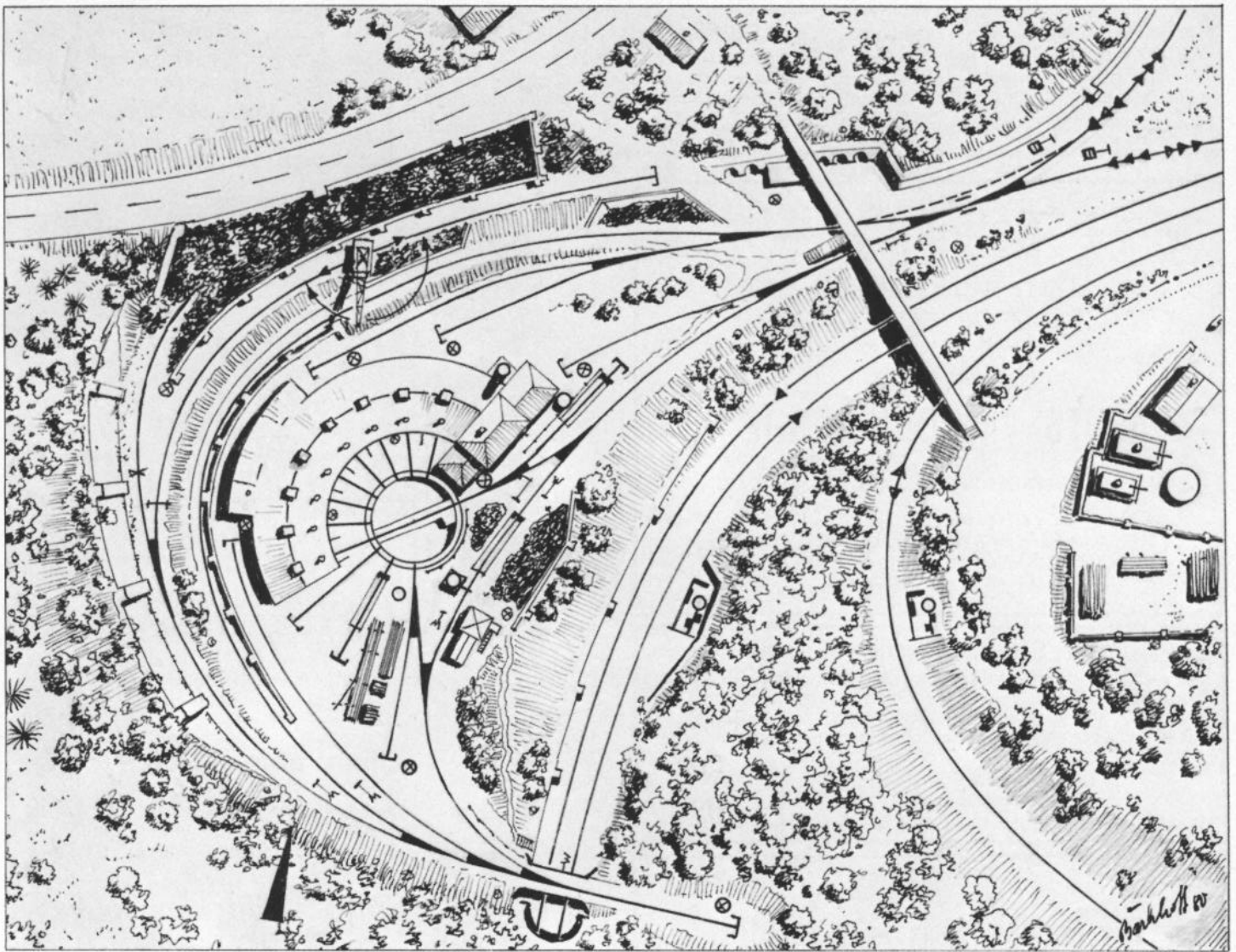


Eisenbahnsammeln leicht gemacht

Liebhaber-Preise
für Loks, Wagen, Zubehör
MÄRKLIN OO/HO

JETZT NEU:
AUSGABE 1981





Die interessanten Ausführungen über das Bw Weiden im Rahmen des Artikels »Eisenbahnen in der Oberpfalz« in Heft 4/80 dienten als Anregung zum Entwurf der heutigen Bw-Skizzen. In der Tat erschienen mir die örtlichen Verhältnisse im Bw-Gelände, zumindest die Lage und Ausführung der Bekohlungsanlagen, nicht alltäglich. Leider war trotz der großzügigen Illustration des Aufsatzes eine vollständige zeichnerische Rekonstruktion des Geländes innerhalb des Bahnbetriebswerkes nicht möglich. Der Komplex der gesamten bahntechnischen Einrichtungen, Bw und Werkstätten, ist wohl zu groß und zu vielseitig. Ich würde mich daher sehr freuen, wenn dem Verlag weiteres Übersichtsmaterial (Skizzen, Fotos) über Bahnbetriebswerk, Werkstätten,

kurz, vom gesamten bahntechnischen Bereich Weiden zugeht, um diese interessante Situation dem Modelleisenbahner zeichnerisch zugänglich zu machen. Dringend erwünscht wären vor allem Gleisplanskizzen.

Dem Bericht nach befand sich die Bekohlungsanlage hinter dem Lokomotivschuppen, d. h., der Schuppen wurde vermutlich zum Bekohlungs Vorgang umfahren. Die Beschickung der Maschinen mit neuen Kohlevorräten erfolgte über einen fahrbaren Drehkran. Diese angenommene Situation bildete die Grundlage zu eigenen Überlegungen und zu unserer heutigen zeichnerischen Gesamtdarstellung. Der hintere Gleisanteil des Bw's ist so gestaltet, daß die an- und abfahrenden Loks über eine doppelte Kreuzungsweiche möglichst rasch den eigentlichen Bahnhofsbereich, also Personen- und Güterbahnhof, erreichen bzw. verlassen können. Vielleicht wäre es sinnvoll, diese Kreuzung nach dem in der Zeichnung gemachten Vorschlag (gestr. Linie) zu erweitern oder aber gar eine doppelte Gleisverbindung einzubauen. Damit wäre ein noch reibungsloser Lokverkehr gewährleistet. Für den Modelleisenbahner, dem schwierige Verkehrssituationen stets willkommen sind, bietet die Gesamtanlage dennoch eine Fülle von interessanten Lokomotivbewegungen in Form von Sägefahrten.

Die Bekohlungsanlage sowie die Drehscheibe wird direkt, oder aber über den vorderen Gleisstützen erreicht. Um eine optimale Nutzlänge des vorderen Gleisstummels zu erreichen, wurde das Gleis über eine Metallbrücke bis in den Berg hinein verlängert. Es möge niemand behaupten, so viel Aufwand gäbe es beim großen Vorbild nicht: im Bereich des Bw Köln ist mir immerhin eine ähnliche Situation bekannt. Das Wartezeichen wurde unmittelbar vor die letzte Weiche und damit noch auf der Brücke installiert.

Der Kohlebansen verläuft parallel zur ange deuteten Straße und wird über ein eigenes Kohlewagengleis mit neuen Brennstoffvorräten versorgt. Überdies wäre es auch denkbar, den Kohlenachschub von der Straße her durchzuführen. In Höhe des oberen Kohlelagerbereichs ist auf einer besonderen Fläche die Lagerung von Brennstoffrückständen oder anderen Schüttmaterialien möglich. Für etwaige Ladegeschäfte (auch auf LKW) könnte der fahrbare Drehkran der Bekohlungsanlage herangezogen werden. Die eigentliche Löschrube befindet sich direkt neben der Drehscheibe, ebenfalls die Besandungsanlage und der Wasserkran. Ein Wasserturm für das Bw fehlt, der erforderliche Brunnen befindet sich im Berghang. Unser Bahnbetriebswerk liegt wieder einmal abseits der im Hintergrund an-

genommenen Bahnhofsanlagen und kommt damit den reinen Bw-Individualisten entgegen (hoffe ich). Architektonisch interessant und so recht nach dem Geschmack des Hobbyeisenbahners präsentieren sich auch die Dienstgebäude der Lokleitung Weiden. Die beiden

Fernstrecken im Vordergrund ergänzen die Anlage und sorgen für eine lebhaft und abwechslungsreiche Zugfolge. Eine Fußgängerbrücke überspannt die Anlage und kann im Modell geschickt als Hintergrundabschluß eingebaut werden.

R. Barkhoff

M + F Belgien

- ALLE BAUSÄTZE
- ALLE ERSATZTEILE AB LAGER

General Vertretung:

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

Keienberglaan 28 · B-1850 Grimbergen

Wir vertreten auch:

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

Wenn Sie nach Italien kommen

(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.



Ihr Modellbahn-Spezialist

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

Friedrich Seibert

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



Modellbahn-Service Postfach 31 31, 8500 Nürnberg-1

KA = Kupplungs-Aufnahme
Kupplungs-Adapter **NEM-362**

Mit der »KA« haben Sie die Möglichkeit, Ihren ganzen Wagenpark einheitlich auf Bügel-Haken- oder Kurzkupplung umzurüsten. Neutralisieren Sie den »Kupplungs-Salat«.

Die »KA« besteht aus dem Deichsel- u. Kopfstück, nebst 17 Distanzscheiben. Das Material läßt sich schneiden, auch feilen und kleben. Die Einbaumöglichkeit ist sehr vielseitig.

1 Packung enthält 5 Stück »KA« zu DM 1,50. Einführungsangebot bis Febr. 81 = 10 Pak. = 50 Stück KA zu DM 12,-. Portofrei bei Einzahlung auf das PSA Nbg. 2875 40-851.

Nähere Informationen gegen Einsendung eines Freiumschlages an die Fa. **EMO-Modellbahn-Service** Postfach 31 31, 8500 Nürnberg-1. Alleinvertrieb für die Bundesrepublik + West-Berlin

Hersteller ist die Fa. **RIBU-Modellbau-Handelsgesellschaft mbH**, Banatstraße 40, 8500 Nürnberg.

Suche

Eisenbahnen, Dampfmaschinen, Schiffe, Blechspielzeug aus der Vorkriegszeit.

Josef Holzapfel

8031 Gut Rottenried Tel. 081 05/82 65

BRAZIL RAILWAY COMPANY

Historische Wertpapiere

Informieren Sie sich über unser vielseitiges Angebot an alten

Eisenbahn-Aktien

aus allen Kontinenten und verlangen Sie noch heute unseren voll illustrierten Gratis-Katalog.

Interbond-Service AG
Bahnhofstrasse 16/N
CH-9434 Au

Interbond-Service

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.

Für Sammler und Modellbahner

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

W. Mikorey
Theresienstraße 51
8000 München 2

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

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



Modellbahn-Center

TIEBE

Papenstieg 1 3300 Braunschweig Tel. 0531/45489

6/80

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 geiss, Puchheim

Druck: Printed in Italy

by Nuova Grafica Moderna S.p.A. - Verona

Eisenbahn-Journal erscheint 1980 6x.

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

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

Bei Direktbezug siehe unten.

Abonnement: 39,- ohne Portokosten

Einzelheft: 6,50 + 1,- DM Porto

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

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

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
zum Kalenderjahresende möglich.

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

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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



Neue Auflagenhöhe 23.000

Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2

Aus dem Inhalt

	Seite
Deutsche Reichsbahn fährt wieder mit der BR 41	2
Winterimpressionen	6
MBB liefert an Ägypten	9
Große Sonderfahrt am 7.9.1980	10
Bei unseren Nachbarn	11
Mini-Markt	13
BW Skizzen	20
Impressum und Inhaltsverzeichnis	23
Mitteilungen	24
Eisenbahnen in der Oberpfalz	25
Vom Spielzeug zum Modell	42
Bayern-Journal	47
Das ist die Krönung	68
Neuheiten Journal	70
Weihnachten	76

Achtung! Bitte denken Sie daran - zum

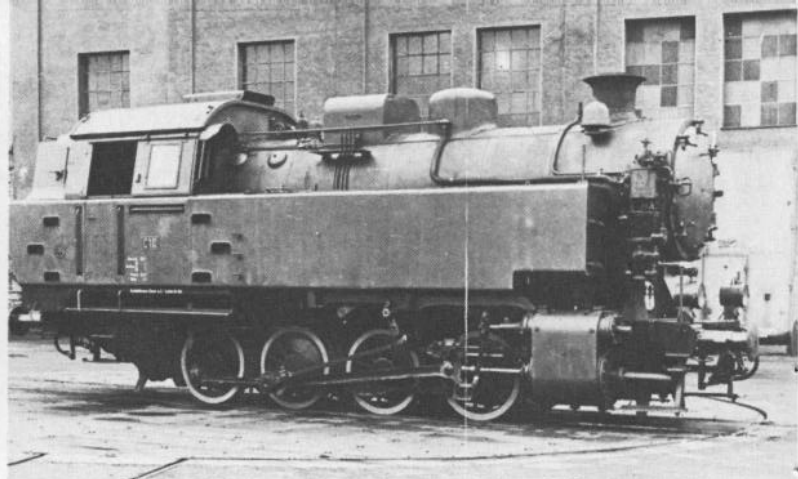
31. 12. 80

**ist der Rechnungsbetrag für Ihr
Jahres - Abo 1981 fällig in Höhe von 39.- DM**

Zu unserem Titelbild:

Ein herrlicher Wintertag, die 052 769-7 steht als Schublok im Bahnhof Neuen-
kirchen bereit, um nach Hartmannshofen zu fahren und von dort aus den
nächsten Zug wieder nach Neuenkirchen über die Steilrampe zu schieben.
Aufnahmedatum 1.12.1973.

Farbfoto: J. Nelkenbrecher



Mitteilungen

DBF Dampfbahnfreunde Friedrichsruhe

Der DBF gibt schon heute bekannt, daß im Herbst 1981 wieder ein großes Dampffestival, ähnlich wie schon 1973 und 1975, in Öhringen-Friedrichsruhe stattfindet. Bei diesem dritten internationalen Dampfbahnertreffen soll eine außergewöhnliche Beteiligung erreicht werden, deshalb wurden teilweise schon jetzt Einladungen versandt. Ab ca. März 1981 werden ausführliche Tagungsunterlagen und Einladungen an Interessierte verschickt. Das Programm dauert von Freitag dem 28. August bis Sonntag dem 6. September 1981. Aussteller und aktive Teilnehmer wenden sich bitte an die Geschäftsstelle des DBF, Beauftragter Werner Schönith-Müller, Nürburgstr. 18, 6800 Mannheim 1. Für Besucher, Schaulustige und sonstige Interessenten werden wir in einem der nächsten Journale eine genaue Ansprechadresse bekannt geben.

ARNOLD — Spur N

Wie schon in den letzten Jahren, wird auch jetzt wieder im ZDF ein Arnold Werbefernseh-Film ausgestrahlt. Wer die »kleine Eisenbahn« am Bildschirm miterleben will, schaltet sein Gerät zu nachfolgenden Tagen ein:

20. November	18.12 Uhr bis 18.23 Uhr
25. November	17.35 Uhr bis 17.42 Uhr
1. Dezember	18.48 Uhr bis 19.00 Uhr
6. Dezember	19.22 Uhr bis 19.30 Uhr
10. Dezember	17.35 Uhr bis 17.42 Uhr.

Bruchhausen-Vilsen

Der Ersten Deutschen Museumseisenbahn (DEV) in Bruchhausen-Vilsen ist es nach vielen — zunächst vergeblichen — Gesprächen mit mehreren Privatbahn-Gesellschaften doch noch gelungen, nach Meinung des DEV, eine historisch wertvolle Diesellok zu erwerben. Die Maschine Baujahr 1941 (Krupp 2446) stammt von der Rendsburger Kreisbahn und wurde nach Einstellung der Meterspurstrecken am 6.8.1957 für die Rendsburger Hafenbahn auf 1435 mm umgespurt. Für den DEV erhielt die Lokomotive wieder die ehemalige 1000 mm Spurweite, so daß sie nach div. Wartungsarbeiten schon in diesem Jahr zum Einsatz kommen konnte.

Historische Eisenbahn Frankfurt e. V.

Nach 23 Jahren kehrt die D 16 auf ihre angestammte Strecke zurück. Denn bis dahin fuhr die Krauss-Maffei Dampflokomotive bei der Frankfurter Hafenbahn. Z. Zt. wird in der Hauptwerkstätte Hirschbach der Saarbergwerke die notwendige Aufarbeitung der Verschleißteile und Hauptuntersuchung im Auftrag der HEF durchgeführt. Da bei den Hafenbetrieben noch alte gedeckte und offene Güterwagen mit Bretterwänden vorhanden sind, wird es möglich sein, die dort in den 50er Jahren üblichen Güterzüge nachzubilden. Für Spenden, die der Finanzierung der erheblichen Kosten der Aufarbeitung dienen, steht bei der Volksbank Frankfurt e.G. (BLZ 501906200) das Konto 71088-1 zur Verfügung. Bei Spenden bitte das Kennwort »Saarberg« angeben. Abzugsfähige Spendenbescheinigungen werden ausgestellt.

Wie echt sind die Auflagen?

Durch einen MIBA-Bericht in der Ausgabe 10/1980 Seite 936 wurden wir auf einen Artikel der Ausgabe 7/80 einer Düsseldorfer Eisenbahn-Zeitschrift aufmerksam. Dieser Artikel fand nicht überall ungetrübten Anklang.

Auch wir sind mit einigen Punkten nicht ganz einverstanden. So wird dort behauptet, daß benannte Zeitschrift eine höhere Auflage, als alle anderen deutschsprachigen Eisenbahn- und Modelleisenbahnpublikationen zusammen, erzielt.

Wir sind der Meinung, daß dies starker Tobak ist. Übertreibungen und Selbstverherrlichungen müssen gekannt sein, sonst können sie leicht lächerlich wirken.

Viele berauschen sich selbst an hohen Auflagenzahlen, obwohl diese völlig unwichtig sind. Interessant ist allein die tatsächliche Leserzahl. Wir glauben, daß sich in den letzten 6 Jahren, in dem es unser Journal gibt, ein sehr beachtlicher Leserkreis für uns entschieden hat. Der Leserkreis der MIBA — der ältesten deutschen Modelleisenbahn-Zeitschrift — ist sicher auch bedeutend. Den Leser interessieren sowieso kaum Auflagenzahlen, sondern in erster Linie Inhalt und Aufmachung, welcher Gegenwert also für das ausgegebene Geld geboten wird.

Warum werden Auflagenzahlen überhaupt angegeben und teilweise anscheinend bewußt hochgespielt?

Dies hat hauptsächlich den Grund, das jeweilige Objekt für die Anzeigenkunden so interessant wie möglich zu machen. Mit hohen Verkaufsstückzahlen verspricht man den Anzeigengebern eine wirksame Werbung. Um einmal deutlich zu machen worin der Unterschied

zwischen gedruckten Auflagen und verkauften Exemplaren liegt, nun folgendes: Eine Auflagenzahl zeigt nur an, wieviel von einem Objekt gedruckt wurde. Sie gibt jedoch keinerlei Aussage darüber, wieviel Zeitschriften tatsächlich ausgeliefert, bzw. bei den einzelnen Händlern verkauft wurden, und welche Stückzahlen später remittiert, d. h. unverkauft vernichtet werden. Dies gibt es z. B. beim Grosso (Zeitschriftengroßhandel) von dem alle Zeitungsgeschäfte und Kioske beliefert werden.

Erst nach Abzug dieser Remittenden hat man die echte Verkaufszahl, welche mitunter erheblich geringer als die Auflagen-Stückzahl ist. Diese — und nur diese — ist für den Anzeigengeber interessant. Alles andere ist unserer Meinung nach Augenwischerei.

Innerhalb kurzer Zeit sind u. E. explosionsartige Vergrößerungen des Leserkreises sowieso kaum zu erreichen, außer man läßt sich etwas Außergewöhnliches einfallen, z. B. Farbdruck, oder evtl. kostenlose Abgabe der Erzeugnisse. Denn jeder Kundenkreis hat irgendwo seine Grenzen. Jeder Modelleisenbahn-Händler wird dies aufgrund seiner Erfahrungen und seines Kundenstammes bestätigen. Letzterer hat sich nicht wesentlich vergrößert, lediglich der Einzelne hat heute mehr Geld für sein Hobby zur Verfügung als früher.

Wir möchten noch einen zusätzlichen Punkt, mit dem wir nicht ganz einverstanden sind, zu rechrücken. So führt jene Zeitschrift auf, daß sie als Ideengeber anzusehen ist und man in Düsseldorf schon gespannt ist, ob eine neue »großartige Idee« Nachahmer findet. Wir glauben nicht! — Zumal wir uns des Eindruckes nicht erwehren können, daß hier aus einer eigenen »kleinen Taschenbuchserie« abgeschrieben wird.

Warum eigentlich diese Angst vor Nachahmung? Wir z. B. haben nichts dagegen, wenn Ideen oder Artikelserien unseres Journalen Anregung für Ähnliches geben. Uns beweist dies nur, daß eine Idee gut war. So z. B. farbige Titelbilder und Poster oder die Artikelserie über die BR 17 — im M + F Journal schon vor zwei Jahren veröffentlicht — und im Juli 80 in der Düsseldorfer Zeitschrift ebenfalls erschienen. Und zwar genau in der Ausgabe, in der man von Plagiaten spricht. Nicht ganz richtig ist auch, wenn behauptet wird, daß von Düsseldorf die Erstimpulse für neue Modelle ausgingen. Diese kamen — z. B. die Firma M + F betreffend — bis vor einigen Jahren eher von der Miba. In den letzten Jahren dürfte für viele Hersteller von Lokmodellen der M + F-Katalog (über 30.000 verkaufte Auflage), meinungsbestimmend gewesen sein, wie dies unschwer aufgrund der Neuheitenentwicklungen der einzelnen Großserienhersteller recht gut festzustellen ist.

Hermann Merker



Bild 1: Bis Hersbruck verlaufen die beiden Strecken der ehemaligen Ostbahn bzw. der ehemaligen Bayerischen Staatsbahngesellschaft parallel zueinander. Dieses Foto zeigt einen Blick in den Bahnhof Hersbruck rechts der Pegnitz der Bayerischen Staatsbahngesellschaft im Jahre 1885.

Foto: Verkehrsarchiv Nürnberg

Eisenbahnen in der Oberpfalz

Strecke Nürnberg, Amberg, Schwandorf, Regensburg

Bereits in den Jahren bevor die erste Eisenbahn 1835 zwischen Nürnberg und Fürth verkehrte, war daran gedacht, zwischen Nürn-

berg und Regensburg eine Pferde-Bahn zu errichten. Ab 1836 trat man dem Gedanken einer mit Dampflokomotiven betriebenen Bahn zwischen Nürnberg und Regensburg näher, wobei an eine Linienführung über Neumarkt gedacht war.

Diese Pläne wurden jedoch von der Staatsregierung abgelehnt, da zu gleicher Zeit mit dem Bau des Ludwig-Donau-Main-Kanals begonnen worden war und sich somit die beiden Interessen überschneiden hätten.

Bild 2: Eben ist die 44 118 mit einem schweren Koks zug im Bahnhof Hartmannshof eingefahren. Im gleichen Moment kommt vom Schittelbahnhof Neukirchen die 50 2569, um diesen Koks zug über die Steilrampe nachzuschleppen.

Foto: C. Asmus, 25.4.1974





Bild 3: Ein Blick in das Etzelwangertal nach einem Stich von Friedrich Müller aus dem Jahre 1862.

Foto: Verkehrsarchiv Nürnberg

Der Streit um die Streckenführung

Bereits im Jahre 1838 forderte die Stadt Amberg eine Eisenbahn der Linienführung Nürnberg-Amberg-Regensburg, eine Idee, die von dem in Regensburg gegründeten Eisen-

bahnverein tatkräftig unterstützt wurde. Die in den kommenden Jahren dem Bayerischen Innenministerium vorgetragenen Bitten und Vorschläge wurden jedoch immer wieder abge-

Bild 4: 44 487 des Bw Weiden mit Nahgüterzug 64 509 bei Lehenhammer am 12.9.1974.

Foto: H. G. Knapp





Bild 5: Gemeinsam befördern 50 168 und 50 1219 einen schweren Güterzug über die Rampe bei Etzelwang am 10.5.1974.

Foto: K. Kähler

Bild 6: 44 544 vor einem Leerzug beim Bahnhof Neukirchen an der BD-Grenze am 7.8.1974.

Foto: B. Wolny





Bild 7: Güterzug mit 50 484 von Neukirchen nach Amberg bei der Blockstelle Schönlinde.

Foto: B. Wollny

wiesen, und erst im Jahre 1851 legte die staatliche Baukommission ihre Vorstellungen über die Trassierung der ersten Oberpfälzer Strecke vor. Entgegen dem ursprünglichen Plan; diese Eisenbahnstrecke durch das Lüss- und Naabtal zu führen, wurde nunmehr eine Trassenführung über Schwandorf nach Regensburg ins Auge gefaßt. Mit dieser Streckenführung wollte man die Eisenbahn möglichst nahe an den böhmischen Grenzübergang Waldmünchen verlegen, um das aus

dem böhmischen Gebiet kommende Frachtgut möglichst schnell der Schiene zuführen zu können. Außerdem entstand zu diesem Zeitpunkt in der Nähe von Haidhof die spätere Maxhütte mit ihren nahe gelegenen Braunkohlelagern.

Nachdem auch die in den darauffolgenden Jahren vorgebrachten Vorschläge der Städte Nürnberg, Amberg und Regensburg bei der Bayerischen Staatsregierung keine Zustimmung fanden, kam es zu der bereits in unse-

rem ersten Artikel erwähnten Gründung der königlich privilegierten Ostbahngesellschaft, an deren Spitze der erfahrene Eisenbahn-Ingenieur Paul Camille von Denis stand. Dieser aus Mainz gebürtige Ingenieur, der seine Erfahrungen für den Eisenbahnbau in Finnland, Belgien und den Vereinigten Staaten gesammelt hatte, war für den Bau fast aller großen oberpfälzischen Bahnlinien verantwortlich.

Nach Gründung der Ostbahngesellschaft legte die Stadt Nürnberg nochmals ihre Vorstellungen bezüglich der Streckenführung dar, und zwar wünschte Nürnberg einen Anschluß nach Böhmen in Waidhaus bzw. notfalls auch in Waldmünchen. Die Stadt Amberg dagegen legte sich ausschließlich auf Waidhaus fest, da Amberg nur bei dieser Linienführung noch die Aussicht hatte, Eisenbahnknotenpunkt zu werden. Regensburg dagegen hielt sich mit seinen Forderungen zurück, da seine Interessen im Vorstand der Ostbahngesellschaft durch Fürst von Thurn und Taxis vertreten wurden. Regensburg wünschte als künftigen Eisenbahnknotenpunkt Schwandorf. Eine endgültige Entscheidung wurde jedoch von der Bayerischen Staatsregierung allein der neu gegründeten Ostbahngesellschaft überlassen.

Diese Gesellschaft richtete von Anfang an ihre Planungen und Ausführungen auf die

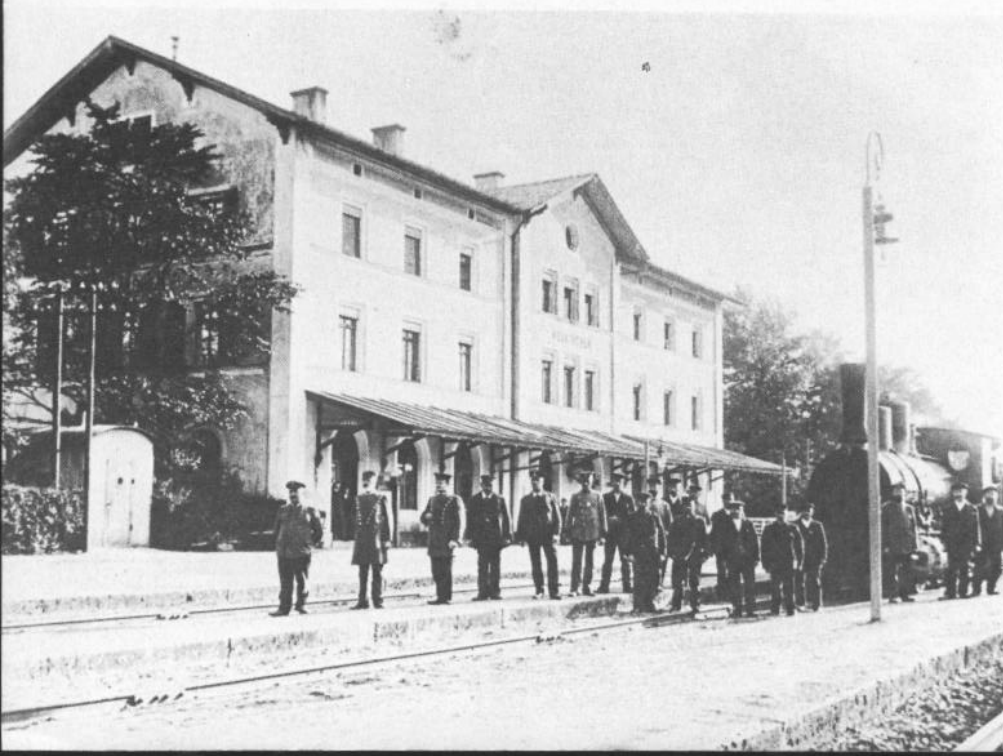


Bild 8: Der Bahnhof Neukirchen zur Zeit der Jahrhundertwende mit einer Bayerischen BT X.

Foto: Verkehrsarchiv Nürnberg

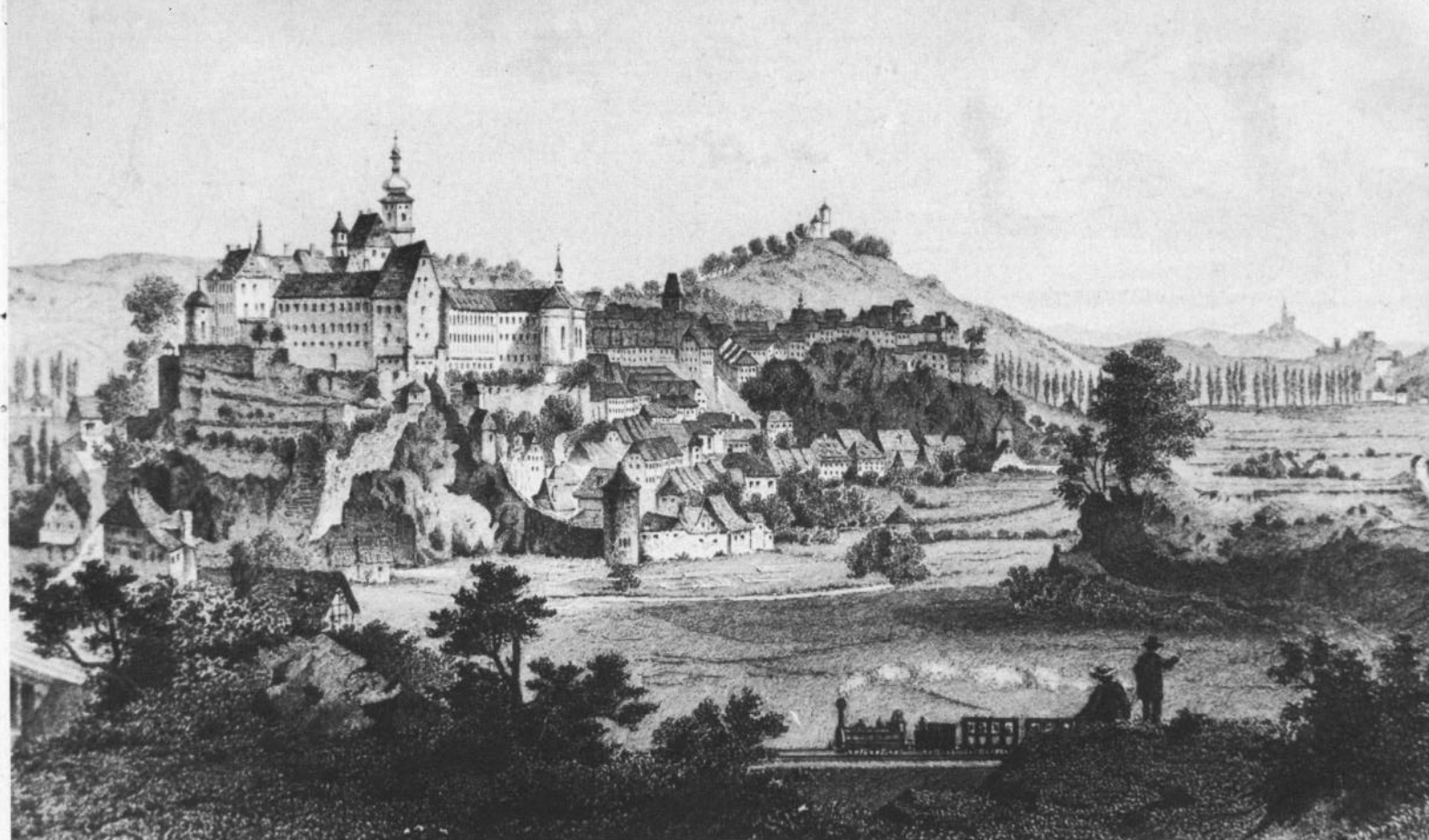


Bild 9: Blick auf Sulzbach zur Zeit der Bahneröffnung nach einem Stich von G. Hess.

Foto: Sammlung C. Asmus

Strecke von Schwandorf nach Furth i.W., da das Gelände für den Eisenbahnbau hier günstiger erschien. Trotz weiterer Interventionen ließ sich die Bayerische Ostbahngesellschaft

von ihrer Planung nicht abbringen, so daß die erste **Oberpfälzer Eisenbahnlinie** mit der Streckenführung **Nürnberg - Amberg - Schwandorf - Regensburg** festgelegt wurde.

Der Streckenabschnitt Nürnberg, Amberg, Schwandorf

Die Bayerische Ostbahngesellschaft begann

Bild 10: 50 2827 mit einem kurzen Güterzug von Sulzbach/Rosenberg nach Neukirchen am 10.8.1974.

Foto: B. Wollny





Bild 11: 44 544 fährt mit einem Güterzug in Sulzbach/Rosenberg am 7.8.1974 ein.

Foto: B. Wollny

im Jahre 1857 energisch mit der Planung und den Arbeiten an dieser Strecke. Bereits am 5. Mai 1859 konnte der erste 28 km lange Streckenabschnitt zwischen Nürnberg und Hersbruck eröffnet werden, der entlang dem linken Pegnitz-Ufer führt. Hinter Hersbruck wurde der Bahnhof Happurg errichtet, der jedoch schon im Jahre 1868 wieder aufgelassen und nach Pommelsbrunn verlegt wurde.

Bei Pommelsbrunn verläßt die Eisenbahnlinie das Pegnitz-Tal und verläuft in östlicher Richtung weiter bis Hartmannshof. Hier galt es, die Wasserscheide zwischen Rhein und Do-

nau zu überwinden. Dieser Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Hartmannshof und Neukirchen mit der Überquerung des oberpfälzischen Jura stellte den schwierigsten Bauabschnitt dar, weil es eine Höhendifferenz von 71 m zu überwinden galt. Die Strecke führt durch das sogenannte Etzelwanger-Tal, das wegen seiner bizarren Felsformationen von besonderem landschaftlichen Reiz ist. Zwischen der Talstation Hartmannshof und dem Bahnhof Neukirchen steigt die Strecke im Verhältnis 1:97. Erst 2 km hinter dem Bahnhof Neukirchen, an der Abzweigung der Strecke nach

Weiden, wird der Scheitelpunkt dieser Eisenbahnstrecke erreicht. Von hier aus fällt die Bahnlinie ins Rosenbach-Tal bis zur heutigen Station Sulzbach-Rosenberg ab.

Dieser eben beschriebene Streckenabschnitt stellt aufgrund seiner schwierigen Streckenführung auch heute noch höchste Anforderungen an die nunmehr dort verkehrenden Diesellokomotiven. Zur Beförderung der schweren Koks- und Erzzüge zu den Eisenhütten in Sulzbach-Rosenberg ist es immer noch notwendig, diese Züge zwischen Hartmannshof und Neukirchen mit Schiebelokomotiven zu unterstützen. Bis zur Einstellung des Dampfbetriebes war es ein ganz besonders beeindruckendes Schauspiel, wenn diese schweren Güterzüge, geführt von einer Lokomotive der BR 44 und nachgeschoben von einer Lok der BR 50, durch das enge Etzelwanger-Tal donnerten. In diesen Jahren waren ständig zwei bis drei Dampflokomotiven der Baureihen 50 des Bw Kirchenlaibach für ihren Einsatz im Schiebedienst in dem kleinen aufgelassenen Bahnbetriebswerk Neukirchen am Scheitelpunkt der Strecke stationiert und pendelten den ganzen Tag zwischen Hartmannshof und Neukirchen, um die schweren Güterzüge über die erwähnte Rampe zu befördern.

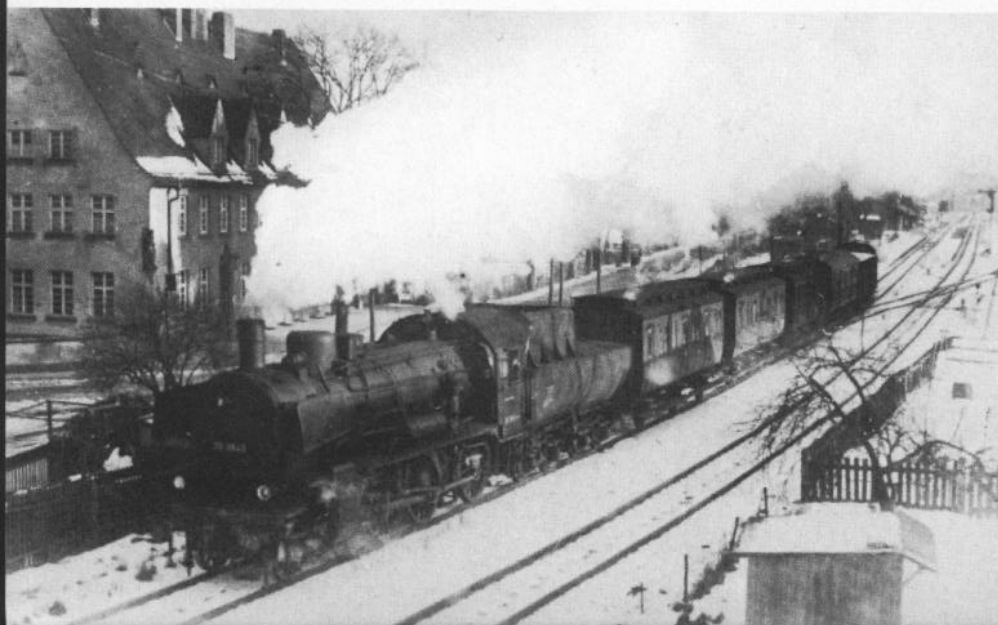


Bild 12: 38 3846 verläßt mit ihrem Personenzug P 1578 den Bahnhof Sulzbach/Rosenberg im Jahre 1956.

Foto: C. Bellingrodt

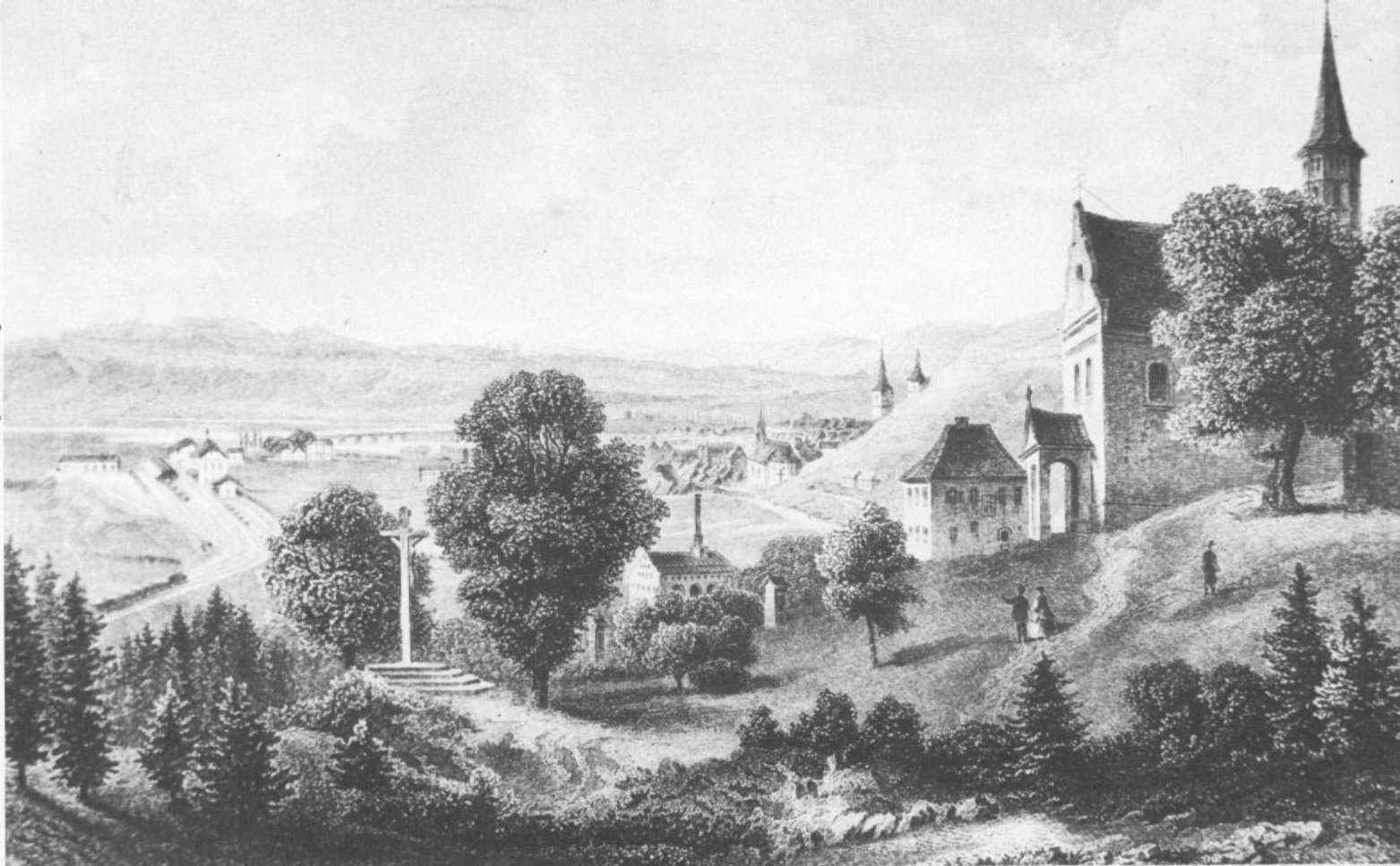


Bild 13: Ein Blick auf Schwandorf zur Zeit der Eisenbahneröffnung nach einem Stich von L. Knopfmacher.

Foto: Verkehrsarchiv Nürnberg

Ab Sulzbach-Rosenberg verläuft die Strecke ohne nennenswertes Gefälle in mäßigen Krümmungen entlang dem Tal der Vils bis nach Amberg. Auch zwischen Amberg und Schwandorf treten keine besonderen Schwierigkeiten auf, abgesehen von der Eisenbahnbrücke über die Naab bei der Einfahrt in

Schwandorf, die seit Sulzbach-Rosenberg ein größerer Kunstbau ist.

Als die Eisenbahn Schwandorf erreichte, besaß der Bahnhof 9 Gleise. Außerdem wurden ein Lokschuppen mit einer Drehscheibe sowie ein Empfangsgebäude und eine kleine Güterhalle errichtet.

Weiter von Schwandorf nach Regensburg

Die weitere Streckenführung von Schwandorf Richtung Regensburg verläuft nahezu schnurgerade nach Klardorf, steigt von dort aus bis nach Maxhütte-Haidhof leicht an, führt das Tal

Bild 14: 050 167-6, 052 131-0 und 086 283-9 im Bw Schwandorf im Januar 1973.

Foto: S. Lüdecke





Bild 15: 01 008 im Bahnhof Schwandorf.

Foto: R. Rossberg

des Regenflusses entlang und überquert schließlich bei Regenstau mit einer massiven steinernen Brücke den Fluß. Abermals schwierig gestaltet sich erst die Überquerung der Donau: insgesamt zwei Brücken mit zusammen mehr als 600 m Länge überqueren den Fluß und sein Überschwemmungsgebiet.

Im November 1859 war der Abschnitt Hersbruck—Regensburg durchgehend fertiggestellt. Die Strecke wurde am 12.12.1859 feierlich dem planmäßigen Verkehr übergeben. Fürst von Thurn und Taxis hatte Gäste aus Landshut und Nürnberg nach Regensburg geladen, um an einer Fahrt auf der neueröffneten Bahnlinie nach Nürnberg teilzunehmen. Eine Galavorstellung von »Figaros Hochzeit«

bildete schließlich den krönenden Abschluß der Festlichkeiten.

Dem Fahrplan des Eröffnungsjahres ist zu entnehmen, daß täglich 3 Züge von Amberg aus in jede Richtung fuhren. Außerdem ist zu erfahren, daß der Zug etwa 2 1/2 Stunden für seinen Weg nach Nürnberg benötigte. Aufgrund einer fehlenden Durchgangsverbindung war eine Reise nach München noch um ein erhebliches beschwerlicher: man benötigte im Jahre 1859 hierfür noch einen ganzen Tag und eine ganze Nacht.

Die ersten Courierzüge

Nach der Eröffnung der Strecke nach Furth im Jahre 1864 weist der Fahrplan immerhin be-

reits durchgehende Verbindungen von Wien bis Köln ohne Wagenwechsel aus. Es war damals also schon möglich, morgens in Amberg in einen dieser Courierzüge zu steigen, und etwa 2 Std. später in Nürnberg bzw. am Abend in Köln zu sein. Paris konnte bereits am nächsten Morgen gegen 10.00 Uhr erreicht werden. Wie der Zeitschrift »Die Oberpfalz«, Jahrgang 1925, zu entnehmen ist, ereignete sich 1864 mit einem dieser Courierzüge ein schweres Eisenbahnunglück zwischen Neukirchen und Sulzbach-Rosenberg. Ein Augenzeuge berichtet hierüber wie folgt:

Es war am 3. Oktober 1864. In Nürnberg bestieg ich den Schnellzug, der mich nach Amberg bringen sollte. Die Wagen 2. Klasse wa-

Bild 16: 02 005 durchfährt den Haltepunkt Regensburg, Wallhalla-Straße.

Foto: Sammlung H. Tauber



Bild 17: Eine Lok der Baureihe 01 auf der Donaubrücke bei Schwabelweiß im Jahre 1953.

Foto: G. Turnwald





Bild 18: Da wir aus drucktechnischen Gründen mit unseren Farabbildungen an bestimmte Seiten gebunden sind, müssen wir die chronologische Bildreihenfolge, die bei den Schwarz-Weiß-Abbildungen entsprechend der Strecke bei diesem Beitrag bisher eingehalten wurde, unterbrechen. Die Farabbildungen sind jedoch untereinander wieder im richtigen Streckenverlauf geordnet!

Die 044 597-3 wartet mit einem Koks zug im Bahnhof Hartmannshof auf eine Schublok zur Weiterfahrt nach Maxhütte (22.4.1975).

Foto: J. Nelkenbrecher

Bild 19: Die 044 544-5 mit einem Koks zug auf der Steigung Hartmannshof-Neukirchen im März 1973. Hinter der Zuglok und am Ende des Zuges sind die Dampf wolken zweier weiterer Loks zu erkennen.

Foto: C. Asmus





Bild 20: Ein schwerer Erzzug befindet sich auf der Strecke Nürnberg-Sulzbach/Rosenberg-Maxhütte bei Oed. Aufgenommen am 20.4.1972.
Foto: J. Nelkenbrecher

Bild 24: Eine 44 schleppt ihren schweren Güterzug zwischen Hartmannshof und Oed am 13.10.1973.
Foto: J. Nelkenbrecher

ren sehr überfüllt mit Besuchern des Münchner Oktoberfestes und der Bamberger Messe. Bei unserer Einfahrt in Neukirchen hörte ich unseren Zugführer, den Stationsvorstand anrufen: »Wir sollen doch hier mit dem Güterzug

von Sulzbach her kreuzen. Dieser ist ja noch garnicht da. Ist von Sulzbach noch keine Meldung eingetroffen, daß er abgefahren sei?« Der Stationsvorstand gab die Antwort »Nein«, worauf der Zugführer erwiderte: »Wir können

nicht warten, wir haben schon Verspätung, bitte telegrafieren Sie nach Sulzbach, der Güterzug solle dort warten bis zu unserer Ankunft und in Sulzbach mit dem Schnellzug kreuzen.« Sofort ertönte das Signal zur Ab-

Bild 21: 18 512 auf der Donaubrücke bei Schwabelweiß im Jahre 1954. **Foto: G. Turnwald.**

Bild 22 44 412 mit großen Windleitblechen nördlich von Haidhof im März 1954.

Foto: G. Turnwald

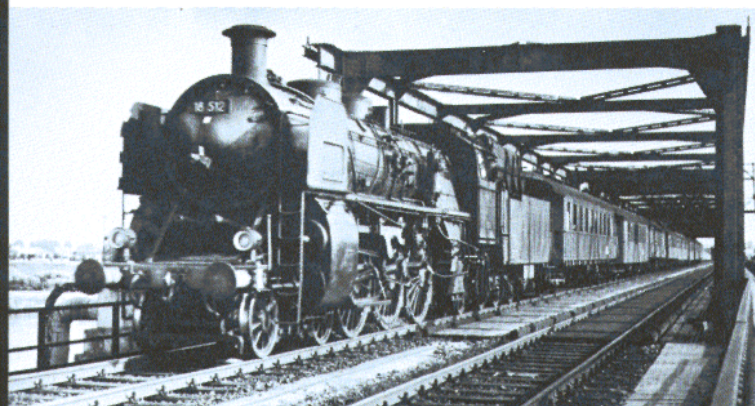






Bild 24: Die 044 597-3 befindet sich auf der Strecke Nürnberg-Sulzbach/Rosenberg an der Direktionsgrenze Nürnberg/Schwandorf am 22.4.1975.
Foto: J. Nelkenbrecher

Bild 25: Eine Lok der Baureihe 02, aufgenommen am 5. Juli 1932, vor einem D-Zug Hof—München, am Haltepunkt Regensburg, Wallhalla-Straße.
Foto: Sammlung H. Tauber



fahrt, der Schnellzug setzte sich wieder in Bewegung. Der Stationsvorstand drahtete sogleich nach Sulzbach im Sinne des Zugführers. Unmittelbar darauf traf von Sulzbach die Depesche ein, der Güterzug befände sich bereits auf dem Weg nach Neukirchen. Der unvermeidliche Zusammenstoß forderte sieben Tote und eine größere Zahl von Schwer- und Leichtverletzten. Mehrere Wagen wurden derart zertrümmert, daß die Splitter wie Zündhölzer umherlagen. Zur Versorgung der Verletzten wurden aus Nürnberg und Amberg Sanitätszüge herbeige Holt. Die mit dem Schrecken Davongekommenen wurden mit einem Hilfszug gegen Mitternacht nach Amberg gebracht.

Quelle:

Verkehrskreuz Oberpfalz
Dr. Franz Stark sowie private Aufzeichnungen des Autors

C. Asmus



Bild 26: Diese Aufnahme vom 13.10.1973 zeigt die 044 263-2 auf der Strecke Nürnberg-Amberg zwischen Lehenhammer und Etzelwang.

Foto: J. Nelkenbrecher

Bild 27: 01 150, letzte Planleistung einer 01, vor N3215 auf der Regenbrücke bei Regenstauf am 29.9.1973.

Foto: R. Gumbert

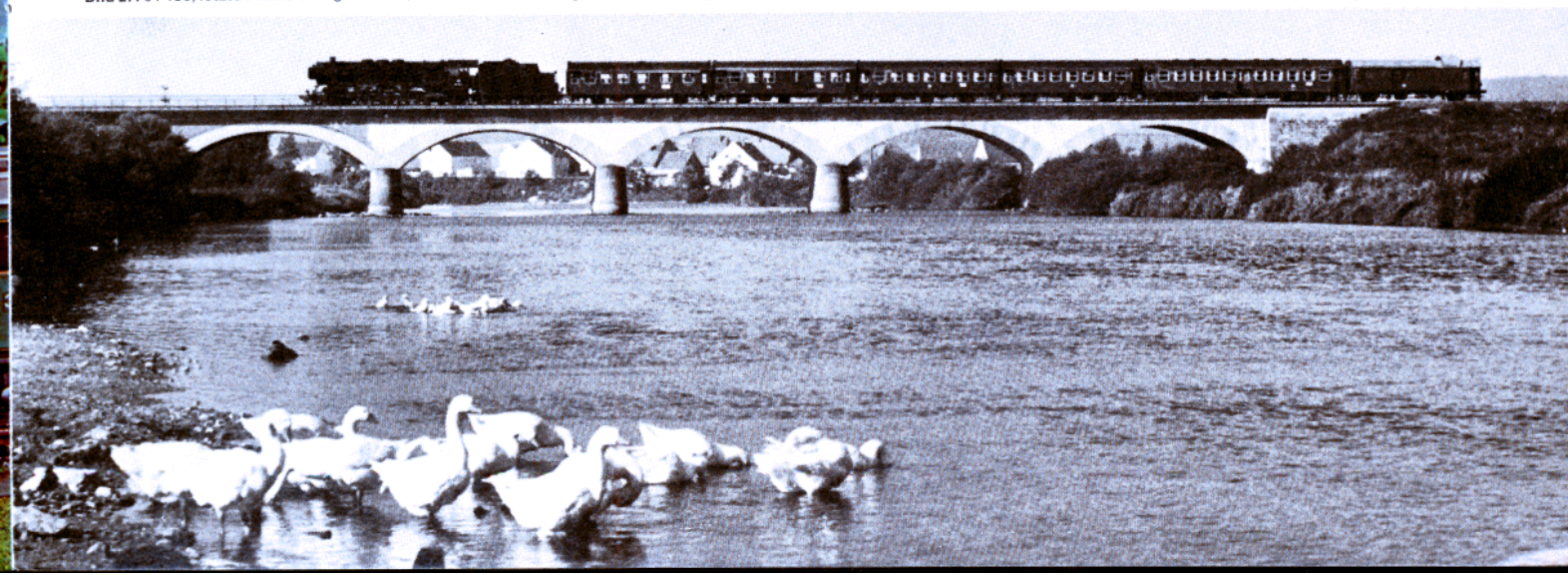




Bild 28: 86 198-9 bei Schwandorf im Juni 1970.

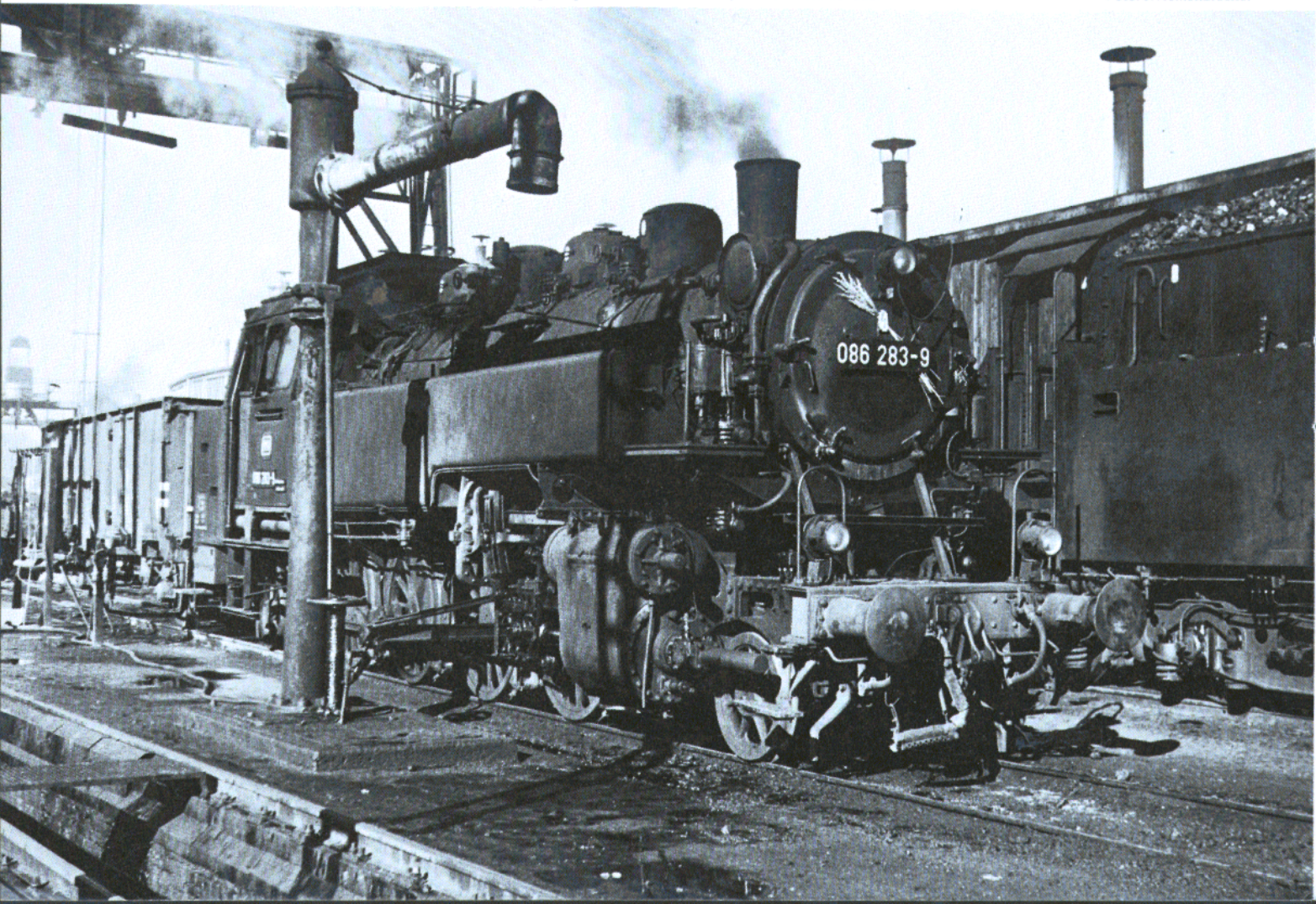
Foto: D. Kempf

Bild 29: 86 283, heute im Deutschen Dampflokomotivmuseum hinterstellt, in ihrem Heimat-Bw Schwandorf. Im Oktober 1973.

Foto: S. Lüdecke ►

Bild 30: Ausfahrt des Bahnhofs Schwandorf. Die 044 753-2 fährt mit ihrem Zug, aufgenommen am 20.6.1974, aus dem Bahnhof aus.

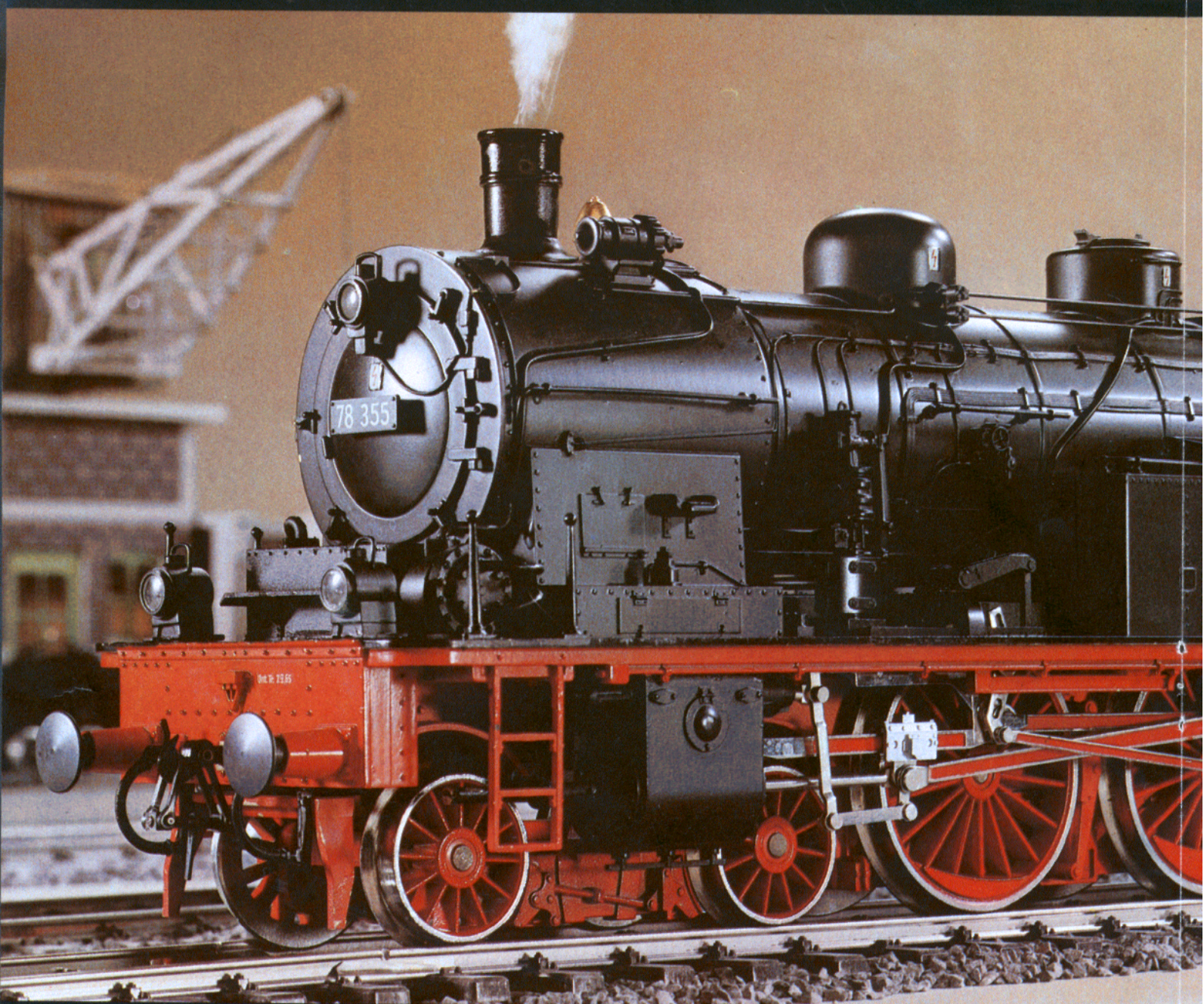
Foto: J. Nelkenbrecher





märklin 

**unsere Große für Haus,
Terrasse und Garten**



Baureihe 78

5706 Tenderlokomotive · Modell der Baureihe 78 der Deutschen Bundesbahn · Achsfolge 2'C2' · 3 Achsen über gekapselte Zahnräder angetrieben · Kugellager auf beiden Seiten der Ankerwelle · 2 Haftreifen · Nachbildung der Heusinger-Steuerung · Fahrgestell aus Zinkdruckguß · Mattschwarzes Kunststoffgehäuse mit detaillierter Nachbildung der Kessel- und Führerstandsarmaturen · Elektronisch

gesteuerte Umschaltung für Vor- und Rückwärtsfahrt · Eingebauter Raucheinsatz · Bereits vor dem Anfahren konstant leuchtendes Dreilicht-Spitzensignal an beiden Lokomotivenden · An beiden Pufferbohlen Federpuffer · Automatische, abnehmbare Klauenkupplungen · Beigelegt sind zwei Schraubenkupplungen und vier Bremsschlauchnachbildungen, die nach dem Entfernen der Klauenkupplun-

gen angebracht werden können · Dabei sind die montierten Schienenräumer gegen die beiliegenden auszutauschen · Figuren von Lokführer und Heizer sind enthalten · Länge über Puffer 46,3 cm

Dieses Modell läuft nicht auf Gleisstücken mit Kurvenradien unter 1 m. Passende Gleisstücke sind 5932 und die Weichen 5972/5973.

5746 Tenderlokomotive · Wie Modell 5706, jedoch für Zweischienen-Gleichstrom

Gebr. Märklin & Cie. GmbH
7320 Göppingen

märklin



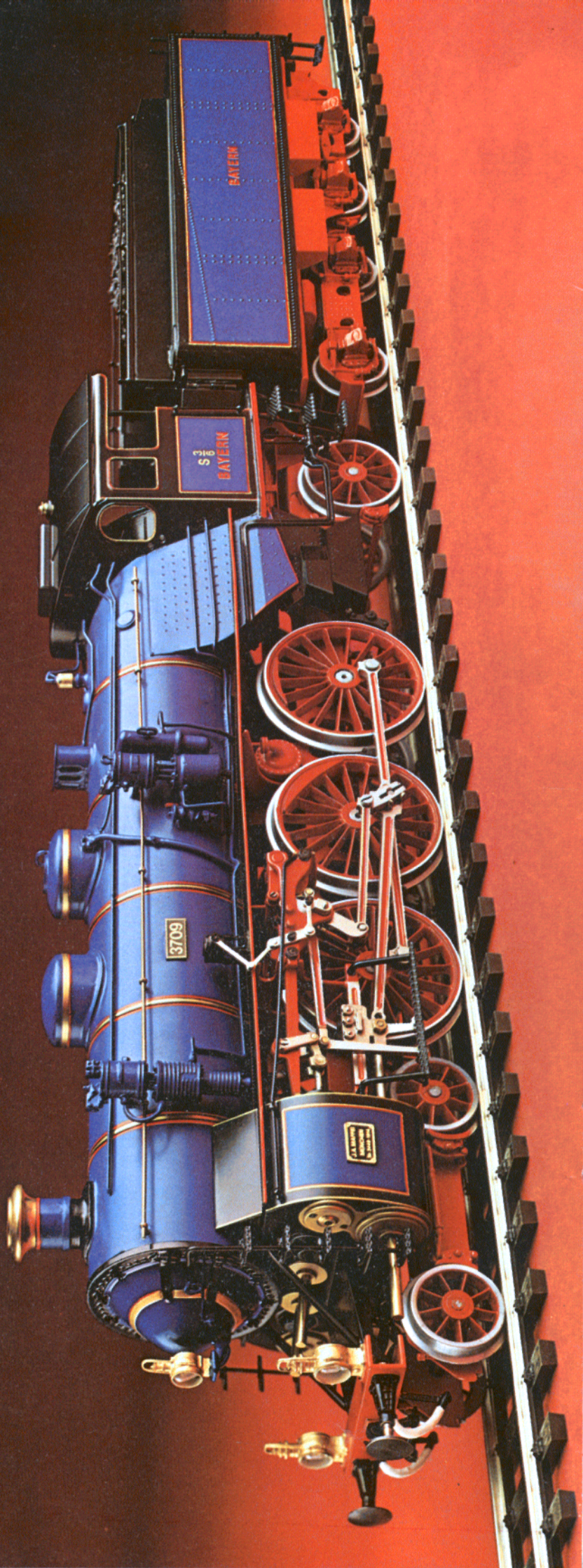




Bild 1: Das ist eine alte Märklin-Zuggarnitur, wie sie als elektrische Eisenbahn in der Spur 0 noch mindestens bis 1940 angeboten wurde. Die Lokomotive trug damals die Bestell-Nr. RS 66/12910 und kostete nach dem Katalog 1939/40 20 Reichsmark. Im Vergleich dazu kostete das alte Märklin-Krokodil 125 Reichsmark und die abgebildeten Waggon 1,80 Reichsmark.

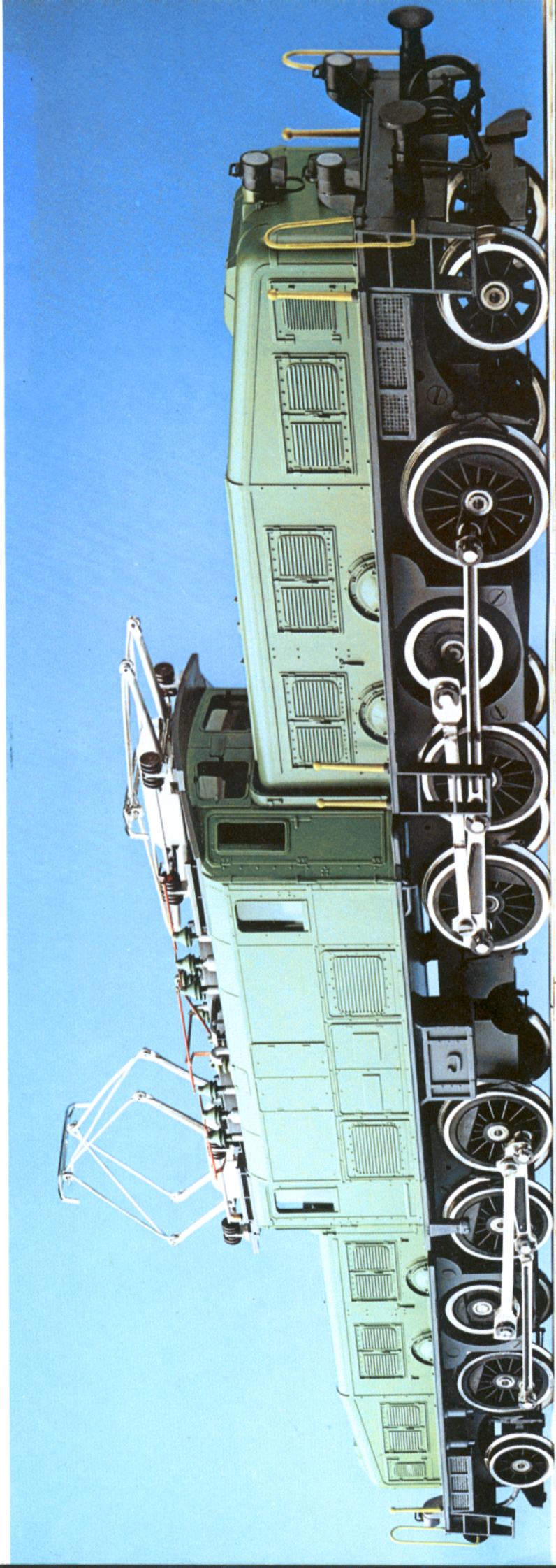
Bild 2: Das ist eine S 3/6, die von der Firma Markscheffel & Lennartz umgespritzt wurde. Ein Einzelstück soll tatsächlich in dieser Farbgebung beim Vorbild existiert haben.

▼ **Bild 3:** Die E 44, das neue Kit-Modell von Raimo. Lieferbar ab Ende November 1980.

Vom Spielzeug zum Modell

Spur 0 gestern und heute

Bild 4: Das ist das neue »Superding« von Raimo. Das Kit-Modell des Schweizer Krokodils in der Spur 0. Die Lokomotive wirkt äußerst wuchtig.



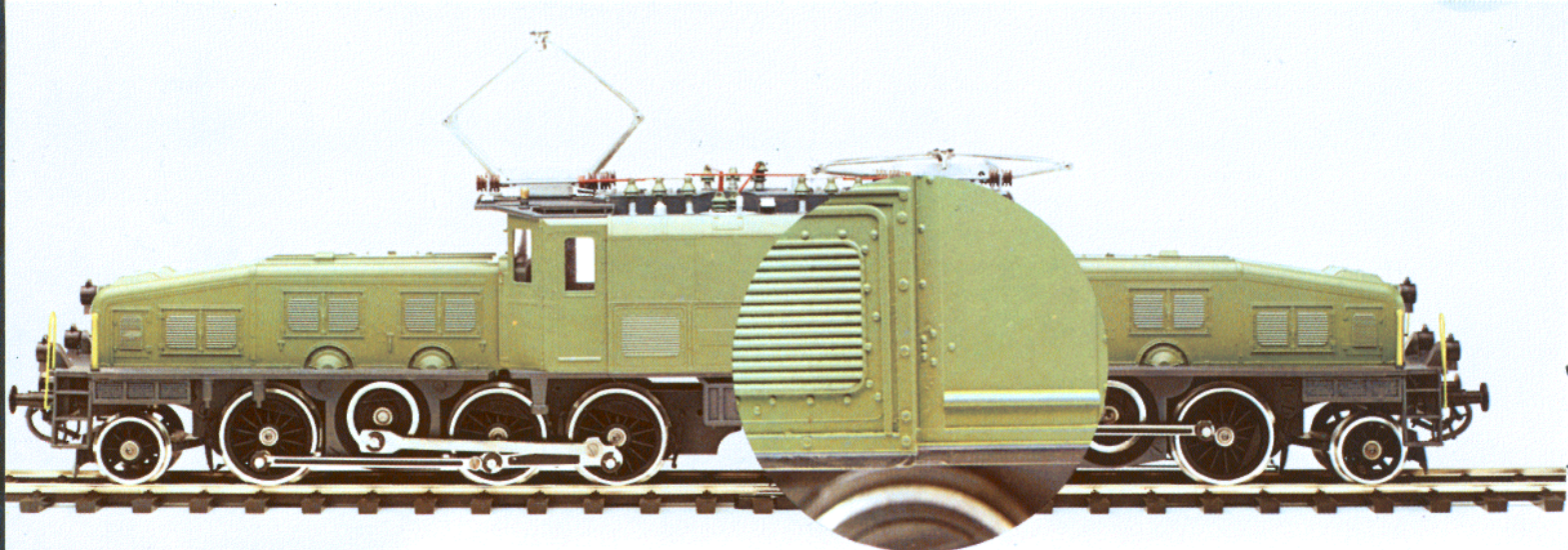


Bild 5: Außerst fein ist das Gehäuse dieses Super-Modells detailliert. Es fehlt keine Niete, selbst Sechskant-Schrauben sind am Gehäuse-Mittelteil nachgebildet. Der größte Teil der Spritzgußwerkzeuge für das Raimo-Modell ist wie wir hörten, fertiggestellt, so daß die Lokomotive voraussichtlich bereits nächsten Nürnberger Spielwarenmesse ausgeliefert werden kann.

Foto 1-5: Atelier Paur

Seitdem es die Eisenbahn gibt, war sie ständig ein begehrtes Objekt für Spielzeug-Nachbildungen. Bereits von den ersten Tagen an gab es so etwas ähnliches wie Eisenbahnfreunde, die dem neuen Reisemittel ihre volle Beachtung widmeten.

Um die Jahrhundertwende kamen die ersten richtigen, gleisgebundenen Spielzeug-Eisenbahnen in großen Serien auf den Markt. Durchschlagenden Erfolg konnte dieses Spielzeug jedoch erst erringen, als es »elektrifiziert« wurde, und so den Spielmöglichkeiten keine Grenze mehr gesetzt waren. Die weiteste Verbreitung hatten die Produkte der Firma Märklin, als die Spur 0-Eisenbahn auf den Markt kam, da jetzt die Möglichkeit gegeben war, auch auf relativ kleinem Platz eine Eisenbahn aufzubauen. Gerade in den 30er-Jahren erlebte man einen enormen Aufschwung. Wiederum war es der Firma Märklin vorbehalten, durch preiswerte Großserien dafür zu sorgen, daß die Spielzeug-Eisenbahn weiteste Verbreitung fand. Viel des damals gelieferten Programms hat die Jahrzehnte überdauert und ist heute begehrtes Sammlerobjekt. Der Schritt zur Modell-Eisenbahn war nicht mehr groß, Märklin brachte damals für die Spur 0 schon eine Baureihe 01. Paradedstück der Märklin-Produktion dürfte jedoch das Krokodil in der

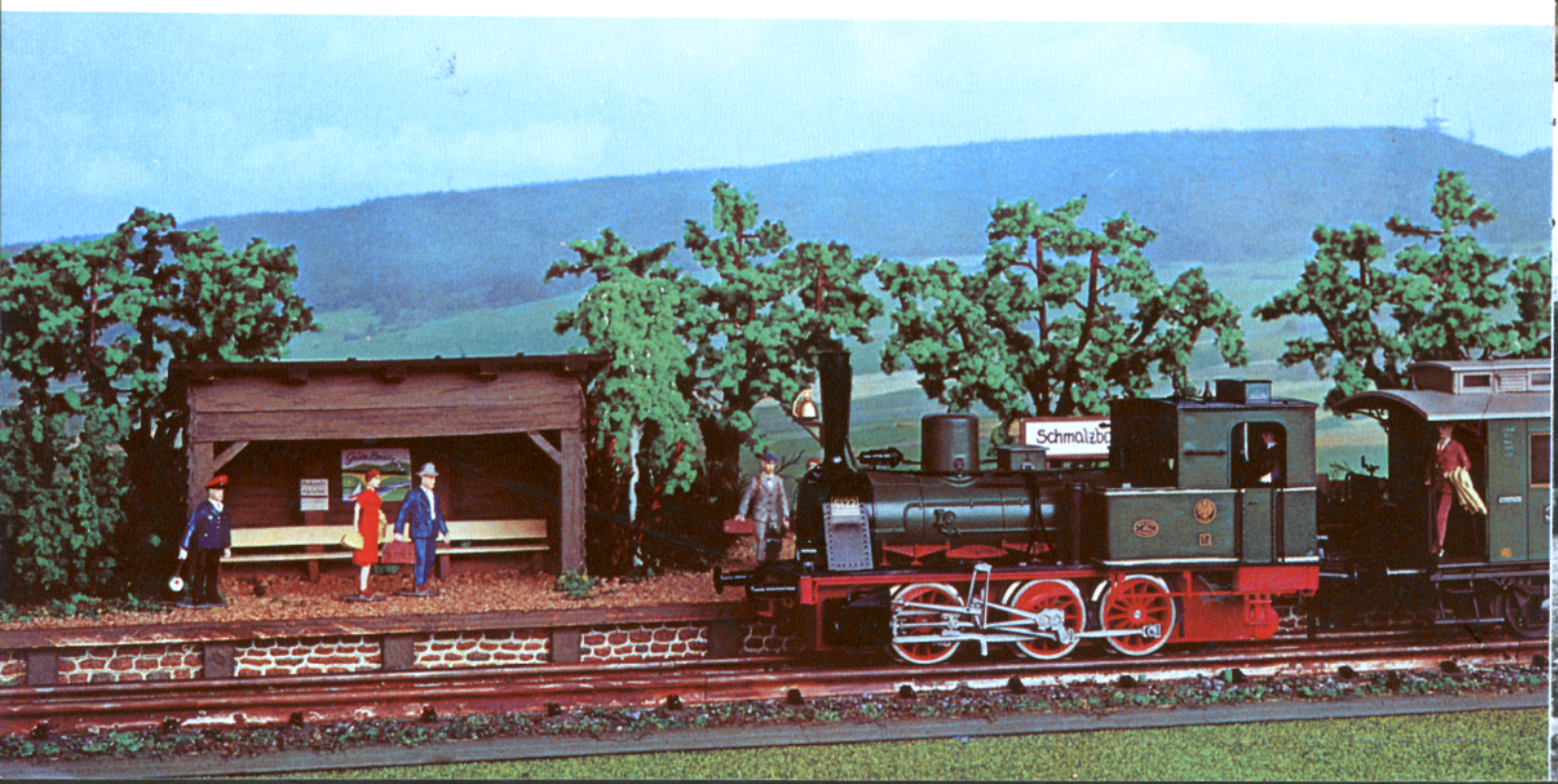
Spur 0 gewesen sein, für das heute horrenden Preise als Sammel-Objekt geboten werden. Was wundert, daß gerade in den letzten 10 Jahren diese Spurweite durch eine Vielzahl von Kleinserienherstellern die Modellbaugröße im Maßstab 1:43 wieder einen großen Aufschwung nahm. Vom echten »Dampfer« bis hin zur elektrisch getriebenen Lokomotive bleiben keine Wünsche übrig. Was an Modelltreue geboten wird, ist schier nicht mehr zu überbieten. Außer Großserien-Herstellern wie Lima und Rivarossi haben sich besonders Kleinserienhersteller wie Eurotrain-Hübner, Fulgurex, Horst Gebauer, Markscheffel & Lennartz sowie Spring hervorgetan. Auch Kooperationen unter Firmen fanden statt. So ging z. B. die Firma Markscheffel & Lennartz mit der Firma Hübner eine Zeitlang unter dem Namen Eurotrain einen gemeinsamen Weg. Aber auch Spring-Lokomotiven wurden z. B. durch weitere Farbvarianten bei Markscheffel & Lennartz noch veredelt. Ein Beispiel hierfür ist die Spring S 3/6, die unter der Initiative von Herrn Lennartz in einer limitierten Serie in herrlich blauer Farbgebung (wie in diesem Bericht abgebildet) umlackiert und angeboten wurde. Seit fast einem Jahr gibt es nun auch preiswerte Kit-Modelle im Maßstab Spur 0 von der Firma Raimo. Die Kits der T 3 mit und ohne

Schlepptender, die schon vor 1/2 Jahr ausgeliefert wurden, verfügen über eine ausgezeichnete Detaillierung, die es ermöglichen, auch für wenig Geld ein Super-Vitrinen-Modell zu schaffen. Motorisiert sind die Bausätze nicht, jedoch dürfte es technisch einigermaßen begabten Bastlern nicht schwerfallen, dies nachzuholen. Nun wird der Reigen dieser Modelle durch die E 44 fortgesetzt, die in puncto Detaillierung (auch das Lokomotivdach ist mit allen Nieten, Bändern und sonstigem versehen) sicherlich kaum Wünsche offen läßt. Ein ausgesprochenes Non-plus-ultra dürfte jedoch das Schweizer Krokodil werden, das in der Detaillierung unüberbietbar ist. Man könnte fast sagen, daß hier die Tradition des früheren Märklin-Krokodil fortgesetzt wird. Die E 44 zu ca. DM 150,— und das Schweizer Krokodil zu ca. DM 250,— ist sicher ein Preisschlagler und für viele Vitrinen-Sammler ein willkommenes Anlaß, die jeweilige Sammlung aufzustocken. Übrigens, wir konnten noch erfahren, daß es bei Raimo Original-Nachgüsse von Märklin-Rädern der am Anfang dieses Berichtes abgebildeten Lokomotive gibt. Ein paar Räder unbearbeitet (also Rohguß) kostet DM 28,—. Der selbe Radsatz überdreht kostet DM 98,—.

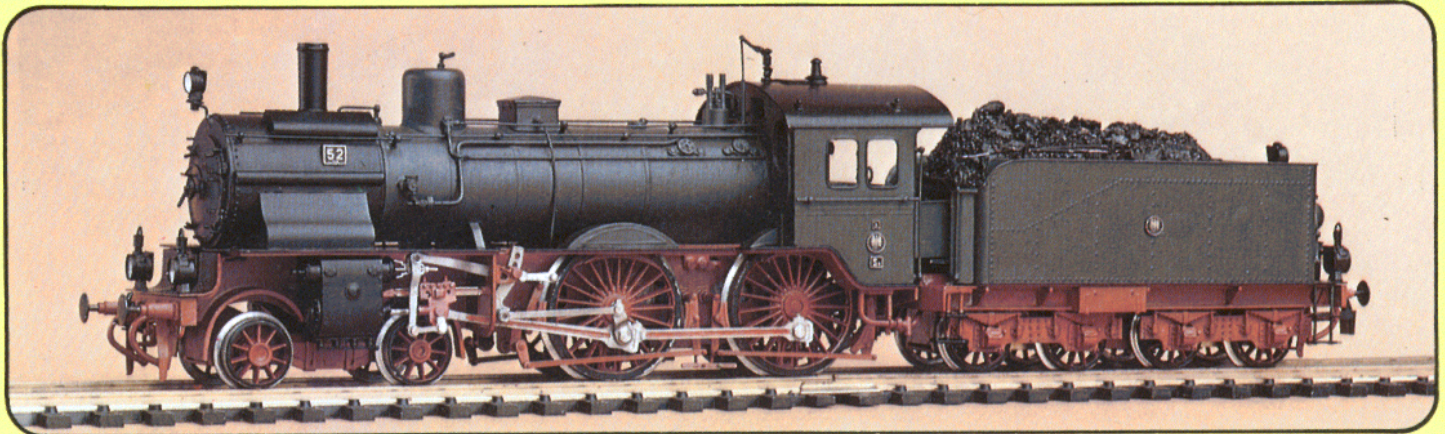
P. Schiebel

Bild 6: Raimo T 3 mit preußischer Länderbahn-Farbgebung. Dahinter die als Doppelpackung angebotenen Personen-Waggons. Die sehr gut dazu passenden Spur-0-Figuren stammen von der Firma Merten in Berlin.

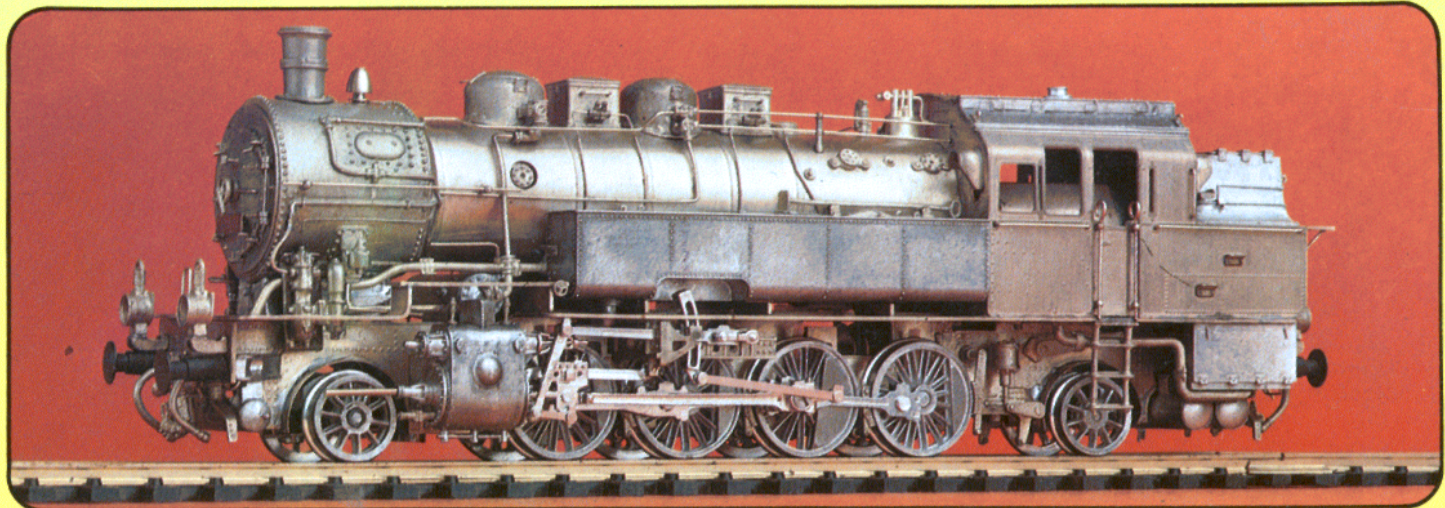
Foto 6: P. Schiebel



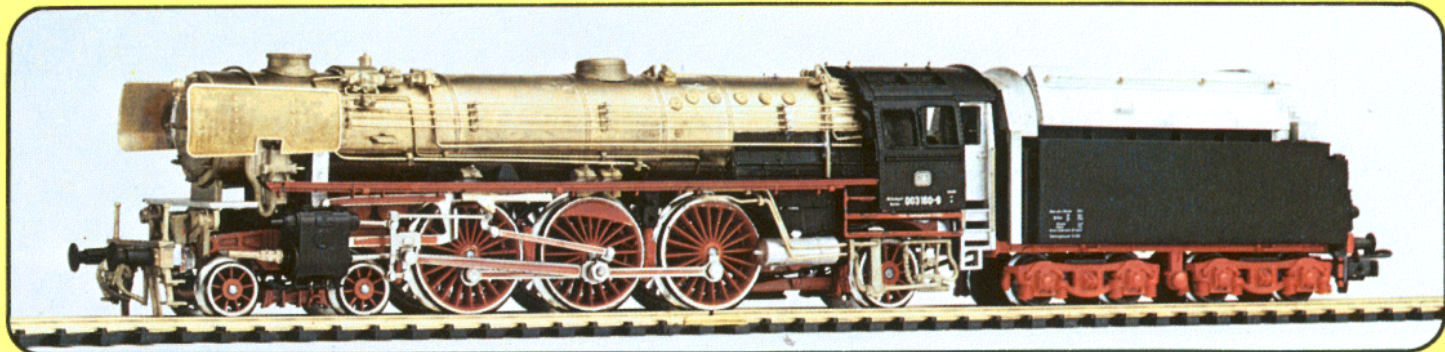
Die schönsten 1980'er M+F Modelle



In Kürze ist die schöne S 4 (BR 13⁹) 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



MBT

**MODELLBAHNTECHNIK
HAMBURG GMBH**

Modelleisenbahnen und Zubehör
An- und Verkauf, Herstellung

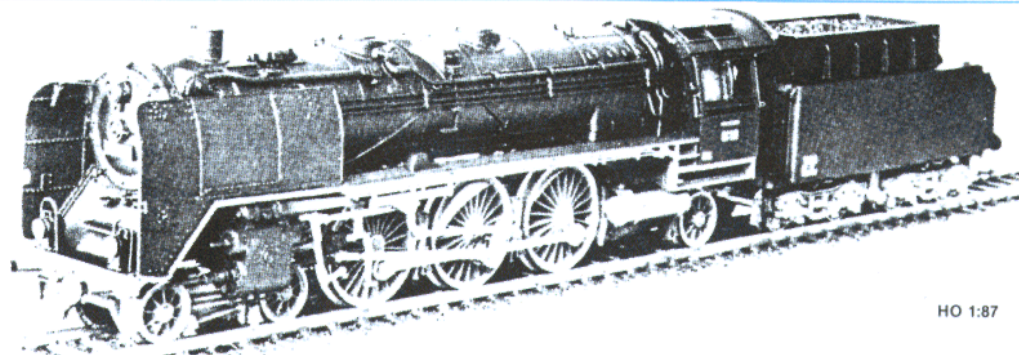
Cuxhavener Str. 116, 2104 HH 92
Telefon (040) 7965111

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!):
Preise und Angaben im eisenbahn magazin 9/80 an gleicher Stelle von Spur „Z“ bis „5“ sind weiterhin gültig.



HO 1:87

Rivarossi
BR 01 mit Wagnerblechen:
2 Leiter = DM 119,—
3 Stück DM 220,—
3 Leiter
Marklin-System DM 159,—
2 Stück DM 300,—

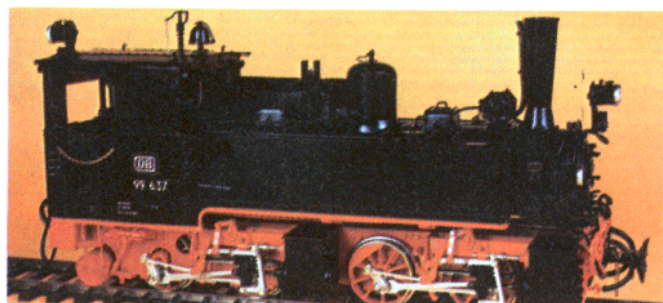
Roco Sonderserie: Hechte mit Reichsbahnbeschriftung bestehend aus 6 Wagen:
2x2. Klasse B4 üwe
1x1. Klasse A4 ü
1x1/2. Klasse AB4 ü 23 b
1 Schlafwagen WL4 ü 21 Mitropa

1 Postwagen (Post 4e 616) HO
mit 6 Kurzkupplungssätzen DM 110,—
Auf Wunsch wird der Wagensatz bei gleichem Preis mit Radsätzen für Marklin-System geliefert.

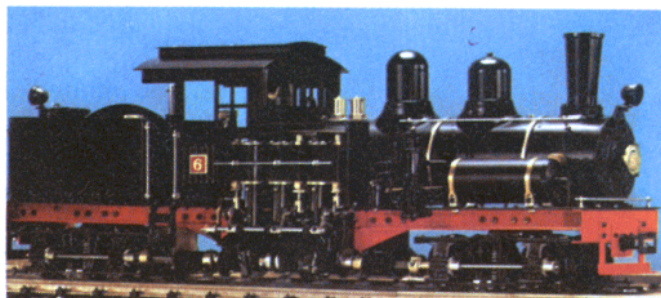
Roco Bauzugwagen aus Bauart Leipzig. (Mci Behefspersonenwagen) wie Roco 4333 jedoch Bauzugblau

HO DM 12.50
3 Stück DM 33,—

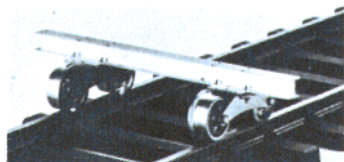
Ade Sonderserien I—X komplett lieferbar. dito beide Varianten „Quickpick“. — Übersicht über die Sonderserien siehe unsere Anzeige Eisenbahn-Journal 5/80 (M&F Journal) HO



Heimu TSSD — Kleinstserienmodell. Superausführung 1:22,5 m im LGB Maßstab. ausführliche Beschreibung in dieser Zeitschrift Heft 2/80 S. 72 u. 73. 9.633 DM 8.300,— 99.637 DM 8.100,—

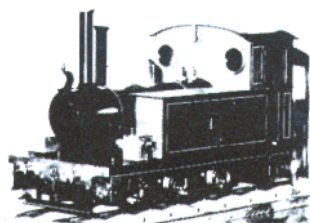
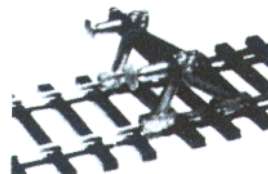


Aster Shay 1:22,5 — durch die Gelenkbauart echter Dampftrieb auch auf LGB Gleis Radien. Fertigmodell ab DM 3.100,—. Passender Holztransportwagen DM 250,—



Ilm 1:22,5 — MBT Kleinserie, Gleiskleinwagen nach einem Vorbild der Firma Robel, exakt im Maßstab 1:22,5, reine Messingarbeit.
DM 48,—. 2 Stück DM 90,—

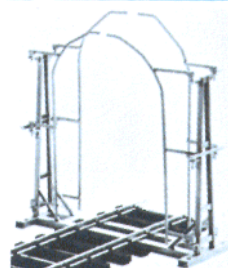
0 1:43,5
Prellbock Messing-
guß, Puffer MS-
Drehteile DM 23,—
5 Stück DM 100,—



1:32 — Wetterfeste I-Gleise. Messingprofile (Thiel). Qualität und Ausführung ähnlich Thiel Gleis. LGB. Musterstück und nähere Angaben gegen DM 6,— in Briefmarken. Per m DM 17,—. 10 m DM 160,—. Versand minimum 8 m.

1:11 Schmalspur auf 3 1/2" Gleisen —
Englische Einzelanfertigung „Life Steam“
kohlegefeuert DM 6400,—

0 — Lademaß neuerer
Ausführung ohne
obenliegende Quer-
traverse. Gelb. grau,
dunkel-
grau DM 139,—
2 Stück DM 260,—

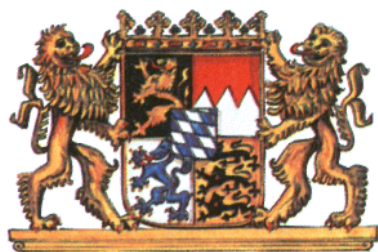


Für Neuerscheinungen, insbesondere bei Kleinserien aller namhaften Hersteller, nehmen wir gern Reservierungen für Sie vor. Die in dieser Anzeige genannten Preise sind jeweils gültig bis zum Erscheinen der nächsten Ausgabe des Eisenbahn-Journal. Zwischenverkauf vorbehalten. Versandkosten je Sendung zu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



Bild 1: Die »Berg« (Bayerische D VI) mit Museumszug auf der SWEG-Strecke zwischen Walldorf und Wiesloch. Dieses Bild weckt Erinnerungen an alte Lokalbahnzeiten.

Bild 2: Die bayerische D VI anlässlich einer Sonderfahrt im Bahnhof Wiesloch am 17.8.1980.



Bayern-Journal

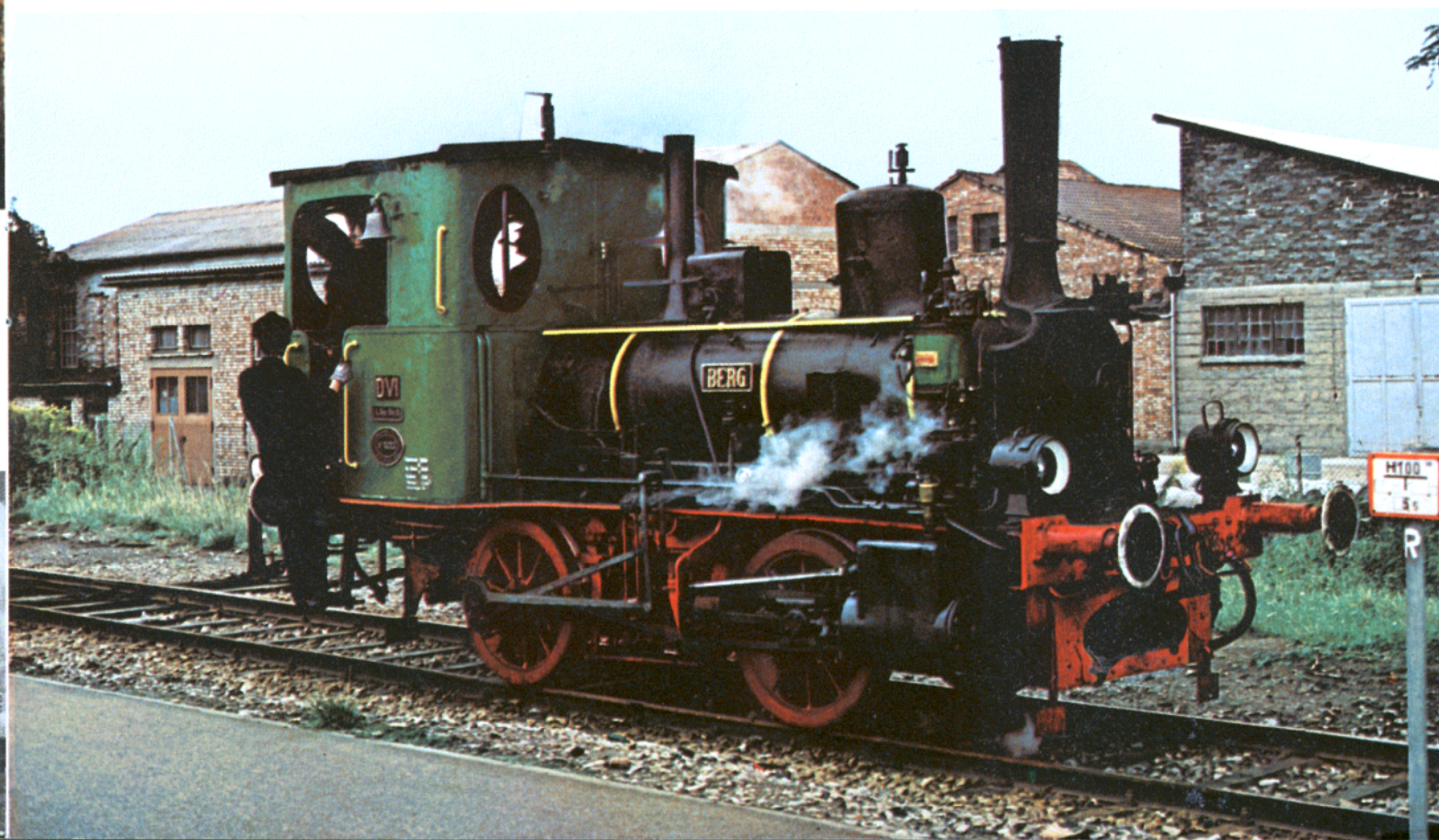




Bild 3: Dieselbe Lok von der Heizerseite

Die alten Zweikuppler für Lokalbahn

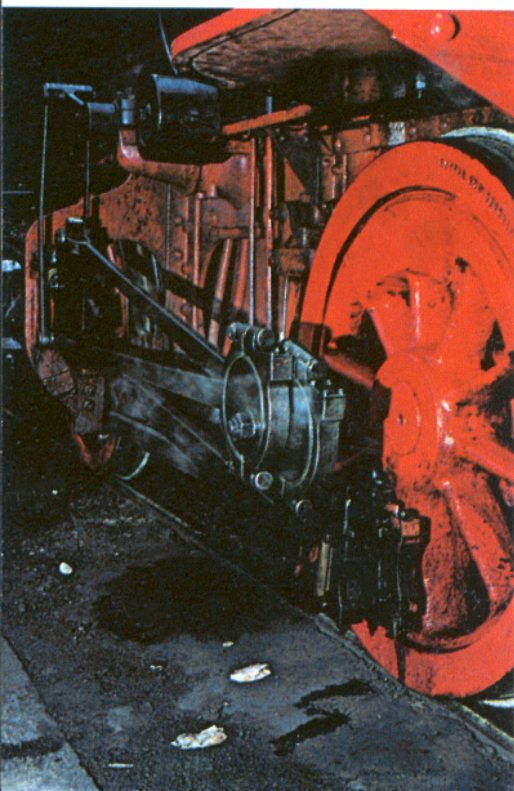
Seit wir uns zur Schaffung des Serientitels »Bayern-Journal« entschlossen haben, sind zwei Ausgaben erschienen. Beide waren den beim Eisenbahnfreund wohl beliebtesten Lokalbahn-Tenderlokomotiven gewidmet, jenen also, die unter dem Beinamen »Glaskasten« bekannt geworden waren. Die erhofften

historischen Fotos von Lokalbahn in der Landschaft sind bislang leider ausgeblieben, doch sind wir sicher, von Eisenbahnfreunden noch das eine oder andere Bild zu erhalten. Dieses Mal wollen wir uns nun den frühen Tenderlokomotiven mit zwei gekuppelten Achsen zuwenden.

Erst verhältnismäßig spät — zu Beginn der siebziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts — kamen bei der Bayerischen Staatsbahn die ersten Tenderlokomotiven zum Einsatz. Bis zu jenem Zeitpunkt war auch der Verschiebedienst von Schlepptenderlokomotiven erledigt worden. Eine Ausdehnung des Schienennetzes sowie der Bau von zahlreichen Vizinal- und Lokalbahnstrecken machte den Einsatz von Tenderlokomotiven unumgänglich. Am Anfang waren es noch recht kleine Maschinen für den Rangierdienst, die nur geringe Wasser- und Kohlevorräte mitführen konnten.

Seitdem sind mehr als 100 Jahre vergangen. Von den vielen Maschinen unterschiedlicher Bauart ist fast nichts mehr übriggeblieben. Von den ganz alten »Bayerischen« ist nur noch die gute alte »Berg« der Gattung D VI erhalten, die inzwischen zur Fahrzeugsammlung der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte zählt. Nach einer mühevollen Aufar-

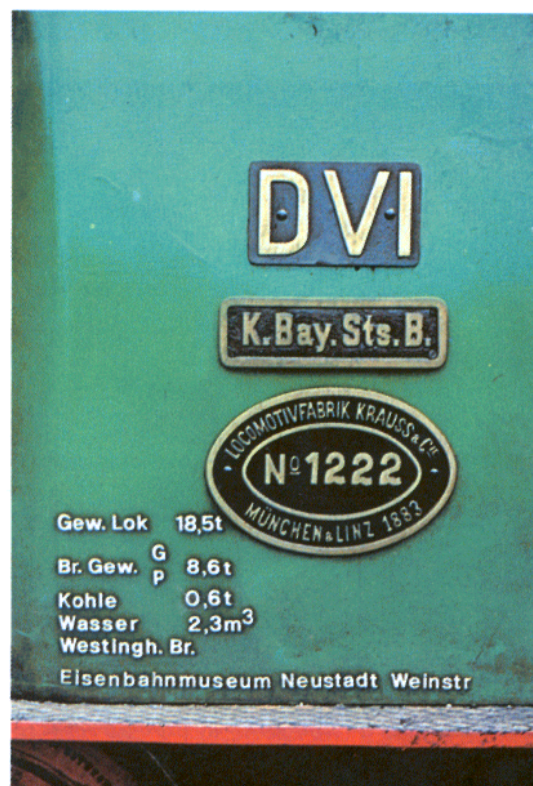
beitung präsentiert sich die kleine Lok in einem recht guten Zustand und wird seit Sommer 1980 immer wieder bei Sonderfahrten eingesetzt. Auch von authentischem Material ist nicht viel geblieben. Die darin gemachten Angaben mögen teilweise umstritten sein, doch lassen sie immerhin einen Einblick in die technische Entwicklung der Dampflokomotive im allgemeinen und der Tenderlokomotive im besonderen zu. Hilfreich hierbei sind die wenigen noch erhaltenen Fotos und Lokomotivverzeichnisse.



◀ Bild 4: Das Triebwerk der sorgfältig restaurierten Lokomotive.

Bild 5: Das Anschriftenfeld am Führerhaus der »Berg«.

Foto 1—5: C. Asmus



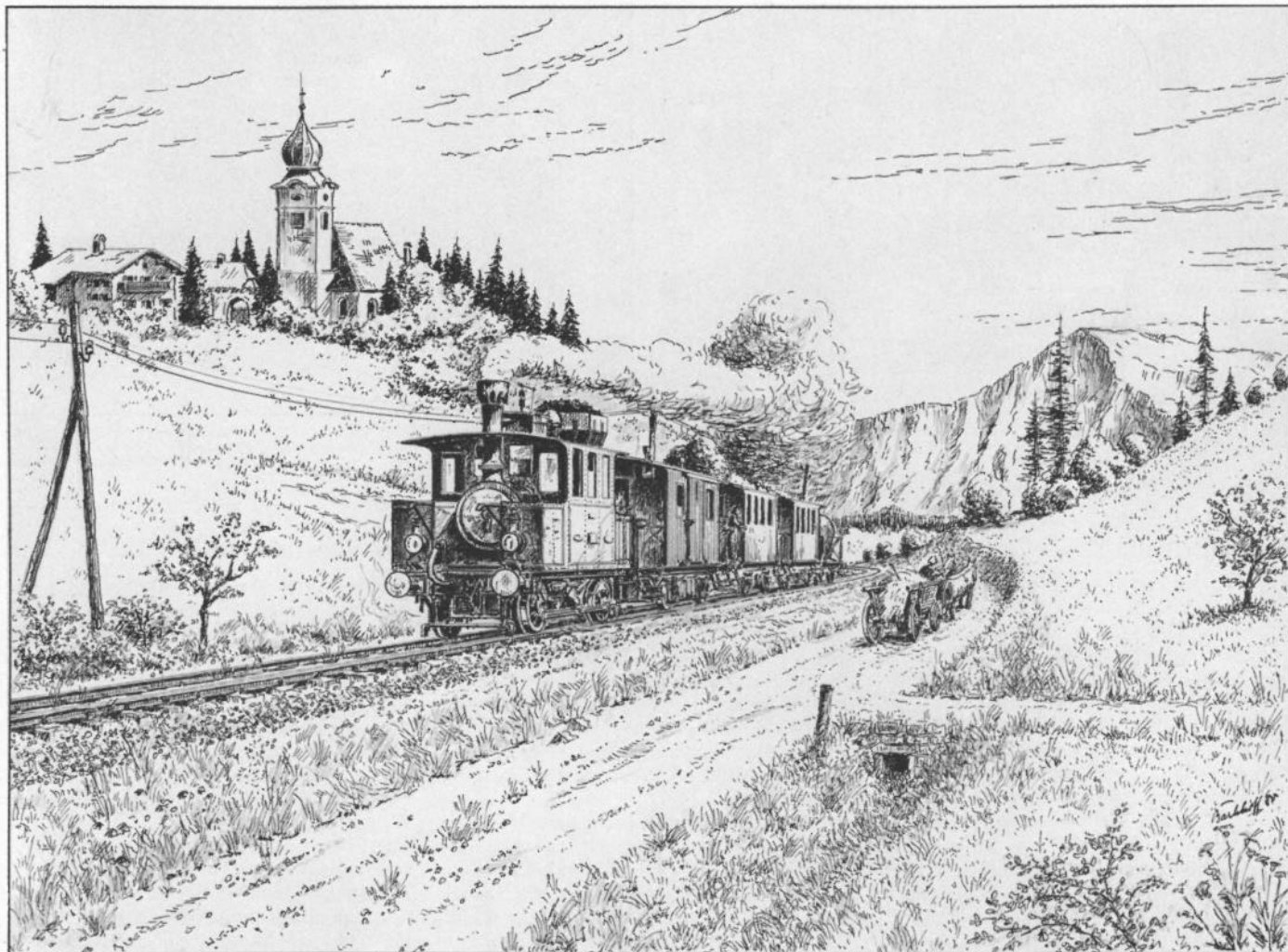


Bild 6: Wieder einmal eine gelungene Zeichnung von Herrn Barkhoff, die eine Lokalbahnstrecke im Oberbayerischen nachempfunden. Der Urglaskasten zieht einen aus typischen Lokalbahnwagen bestehenden Personenzug.

Bild 7: Ein Foto, das wir ausfindig machen konnten, zeigt die D I mit dem Namen Geryon, Bahn-Nr. 656, Lieferjahr 1874. Interessant ist der dahinter befindliche Güter-, Post- oder Gepäckwagen, der in dieser Form in keinem bayerischen Wagenstandverzeichnis nach 1890 mehr auftaucht. Es gibt zwar Wagen mit dem gleichen Fahrwerk, dann aber mit Einstiegsbühnen auf beiden Seiten. Wer kann uns nähere Auskunft über diesen Waggon geben?

Foto: Sammlung C. Asmus



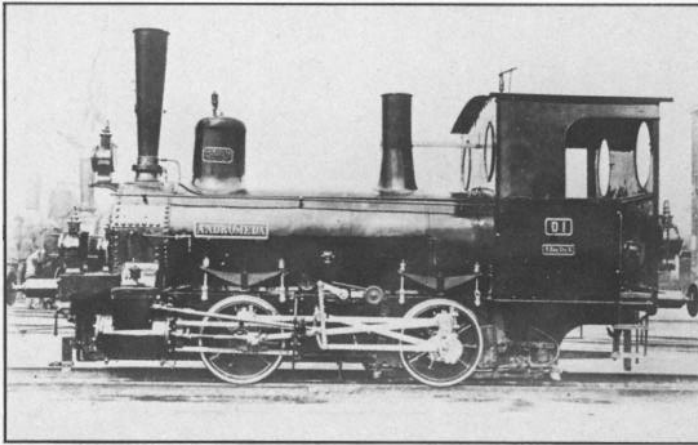


Bild 8: Die »Andromeda«, eine der ersten Tenderlokomotiven für die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen aus der Gattung D I. Lieferjahr 1871, Bahn-Nr. 459.

Foto: Archiv Bellingrodt

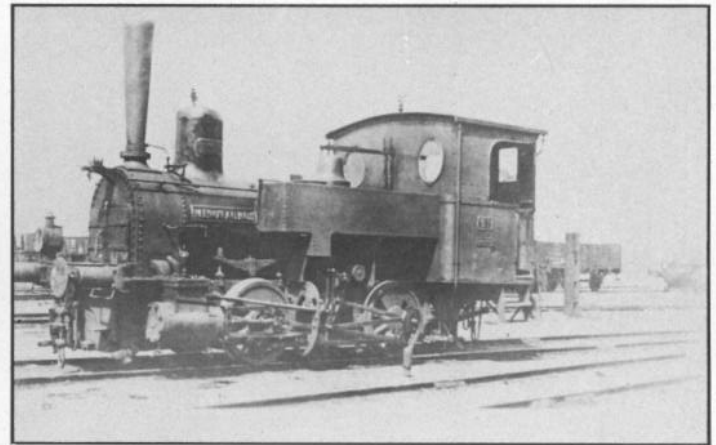


Bild 9: Auch die Minotaurus (Bahn-Nr. 462) stammt noch aus der ersten Lieferserie von Maffei aus dem Jahre 1871. Sie hatte inzwischen aber zusätzliche Wasserkästen erhalten.

Foto: Archiv Bellingrodt/Kallmünzer.

Die Gattung D I

Das Eisenwerk von J. A. Maffei lieferte unter der Gattungsbezeichnung D I im Jahre 1871 die ersten Tenderlokomotiven an die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen. Es waren kleine, leichte Maschinen mit einer Länge über Puffer von 7 100 mm. Die erste Lieferserie von 1871 umfaßte 6 Fahrzeuge mit den Fabrik-Nr. 793 bis 798. Außer den Bahn-Nr. 457 bis 462 trugen die Lokomotiven zusätzlich noch recht klangvolle Namen wie z. B. ANDROMEDA und MINOTAURUS, die auch in Bilddokumenten festgehalten sind.

Zur zweiten Bauserie von 1874 zählten 5 Maschinen, die unter den Fabrik-Nr. 981 bis 985 und den Bahn-Nr. 652 bis 656 liefen. Auch ihre, aus drei Schüssen bestehenden Langkessel trugen große Namenstafeln. Ebenfalls getauft waren auch die 4 Exemplare des Baujahres 1875 mit den Bahn-Nr. 657 bis 660, die Maffei unter den Fabrik-Nr. 1039 bis 1042 gefertigt hatte. Von der ALECTO — Maffei 1040, Bahn-Nr. 658 — konnten wir ebenfalls ein Bild ausfindig machen.

Alle diese Lokomotiven hatten eine sehr kurze Rauchkammer mit einer zweiflügeligen, im oberen Bereich abgeflachten Tür. Nach dem hohen Schornstein war auf dem ersten Kesselschuß der Dampfdom angeordnet. Auf dem dritten Kesselschuß befand sich das Federwaag-Sicherheitsventil. Anfänglich hatten die

Maschinen keine Führerhausrückwand und nur sehr kleine Vorratsbehälter für Kohle und Wasser. Die Kohlebehälter waren im Führerhaus rechts und links vom Stehkessel angeordnet. Im vorderen Teil des Rahmens war ein kleiner Wasserkasten eingehängt. Erst bei späteren Umbauten erhielten alle Lokomotiven eine Führerhausrückwand, einige wurden auch mit seitlichen Wasserkästen ausgerüstet.

Mit 1006 mm Durchmesser wiesen die Treib- und Kuppelräder ein Maß auf, das in Bayern jahrzehntelang als Standardmaß für Lokalbahnlokomotiven beibehalten wurde. Die außenliegende Steuerung entsprach der Bauart Stephenson. Beide Achsen waren durch über dem Rahmen liegende Blattfedern ohne Ausgleichshebel abgefedert.

Von zwei ausgemusterten Maschinen abgesehen, waren im Jahr 1920 noch alle eingesetzt; erst 1922 und 1923 wurden auch diese verkauft oder ausgemustert. Im vorläufigen Umzeichnungsplan der früheren Deutschen Reichsbahn waren noch die Betriebsnummern 88 7011 bis 88 7017 für sieben weitere Lokomotiven vorgesehen, wurden aber nie an Maschinen der Gattung D I vergeben.

Die Gattung D II

Von der alten Gattung D II ist leider nur sehr wenig überliefert. Es handelte sich hierbei um eine frühe Entwicklung der Lokomotivfabrik von Georg Krauss & Comp. aus dem Jahr 1873. Verglichen mit der Gattung D I waren diese Maschinen nachgerade bescheiden in Leistung und Abmessungen. Im Lokomotivverzeichnis von 1889 trugen die Fahrzeuge neben den Bahn-Nr. 562—565 die Namen GEIER, STRAUSS, FUCHS und BÄR sowie die Fabrik-Nr. 231—234.

Mit diesen Lokomotiven der Gattung D II führte Krauss den Wasserkastenrahmen ein. Das Naßdampf-Triebwerk der Maschinen wies einen Zylinderdurchmesser von nur 225 mm und einen Kolbenhub von sage und schreibe 460 mm auf. Auch der Durchmesser der Treib- und Kuppelräder war mit 820 mm sehr klein. Außer einer geschlossenen Stirnfront bot das Führerhaus dem Personal nur wenig Schutz vor der Witterung, da es sowohl seitlich als auch hinten offen war. Rechts und links vom Stehkessel waren zwei kleine Vorratsbehälter angeordnet.

Neben den erwähnten vier Lokomotiven der Staatsbahn wurden später auch noch zwei der früheren Ostbahn in die Gattung D II eingereiht. Es waren Maschinen ähnlicher Bauart, die Maffei am Ende der sechziger Jahre gefertigt hatte. Von einer dieser Loks, der »BAYR.

Bild 10: Die »Alecto« mit der Bahn-Nr. 658 stammt aus der letzten Maffei'schen Lieferserie von 1875 (Fabrik-Nr. 1040).

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Bild 11: Leider ist es uns nicht gelungen, Bilder von der Original D II aus der Krauss'schen Fertigung zu erhalten. Deshalb bilden wir hier das Modell, Maßstab 1:10, des Verkehrsmuseums Nürnberg ab. Das Bild verdeutlicht am besten, wie winzig diese kleinen Lokomotiven waren.

Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg

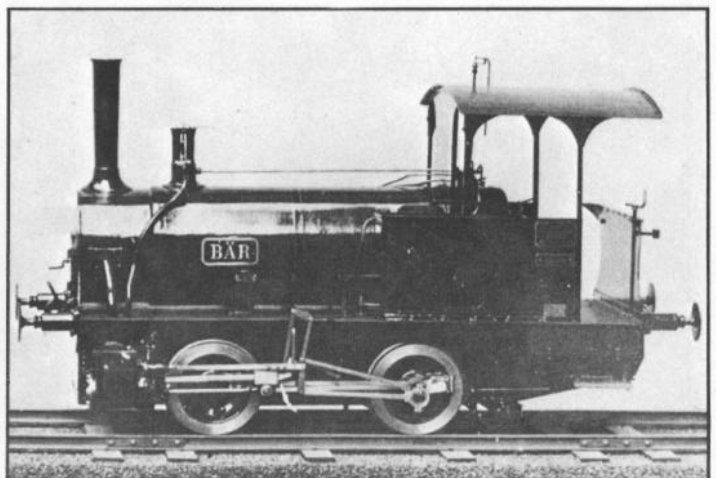


Bild 12: Dies ist keine originale, von der Bayerischen Staatsbahn beschaffte D II, sie kam erst später durch die Ostbahn zur Bayerischen Staatsbahn. Von der Ostbahn wurden jene Lokomotiven bereits vor 1870 beschafft, so auch die »Bayr. Wald«. Davor gerade noch erkennbar, die damals üblichen hölzernen Lokalbahn-Personenwagen.

Foto: Archiv Bellingrodt

WALD«, ist noch ein Foto vorhanden. Sie hatte einen Raddurchmesser von 1024 mm und war mit einer Stephenson-Steuerung ausgestattet. Der Kesseldruck wird mit nur 7 atü angegeben, der Zylinderdurchmesser mit immerhin 233 mm und der Kolbenhub mit 680 mm. Zum Zeitpunkt der Aufnahme trug die ehemalige Ostbahn-Lokomotive bereits das Gattungsschild D II und das Eigentumsmerkmal K. Bay. Sts. B.

Über das Schicksal der beiden Ostbahn-Lokomotiven gibt es leider keine genauen Anhaltspunkte. Die vier, direkt an die Staatsbahn gelieferten Maschinen mußten in den Jahren 1891 bis 1894 den Dienst quittieren, da sie den inzwischen gestiegenen Anforderungen nicht mehr genügten. Ab 1898 wurde dann die Gattung D II neu vergeben. Die Belegung erfolgte mit neuen Dreikupplern für den Verschiebedienst.

Die Gattung D III

Ebenfalls noch vor der Jahrhundertwende ausgemustert wurde eine weitere Lieferung von Krauss aus dem Jahre 1873, bestehend aus sechs Maschinen der Gattung D III mit den Fabrik-Nr. 296 bis 301, den Bahn-Nr. 566 bis 571 und den Namen WOLF, LUCHS, TIGER, PANTHER, LEOPARD und GREIF. Dem »Verzeichnis u. Zeichnungen der Lokomotiven« der Königlich Bayerischen Staatsbahnen, aufgestellt am 31. März 1896, zufolge waren schon damals nur noch 3 Lokomotiven im Dienst und zwar Bahn-Nr. 568 Tiger, Nr. 570 Leopard und Nr. 571 Greif.

Die Lokomotiven der Gattung D III waren größer als jene der Gattung D II, hatten eine einteilige, runde Rauchkammertüre und seitliche, bis über die Treibachse reichende Vorratsbehälter. Davor waren hohe Einfüllrohre für den Wasservorrat platziert. Der Kessel war dreischüssig. Auf dem ersten Schuß trug er eine Reglerbüchse und auf dem dritten das Sicherheitsventil. Der Durchmesser der Räder wird mit 985 mm angegeben, der des Zylinders mit 290 mm und der Kolbenhub mit 540 mm.

Die Federung der Kuppelachse erfolgte durch zwei über dem Rahmen liegende Blattfedern, die der Treibachse durch eine große querliegende Blattfeder. Die Lokomotiven waren mit außenliegender Stephenson-Steuerung und einem Kreuzkopf mit zweischieniger Führung konzipiert. Unter dem Führerhaus mit offener Rückfront waren breite Trittbretter angebracht.

Die Gattung D IV

Die 132 Lokomotiven der Gattung D IV der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen stellten eine Weiterentwicklung der Gattung D I dar. Sie waren größer und leistungsfähiger und in erster Linie für den Verschiebedienst bestimmt. Die ersten Fahrzeuge lieferte Maf-

Bild 14: Da die D IV in wesentlich größerer Stückzahl gebaut wurde, war von dieser Type auch mehr Bildmaterial zu erhalten. Hier die »Acheron«, erste Lokomotive der Gattung D IV (Bahn-Nr. 700), die ab 1875 zunächst von Maffei, später auch von Krauss gebaut worden war.

Foto: Werkfoto Maffei

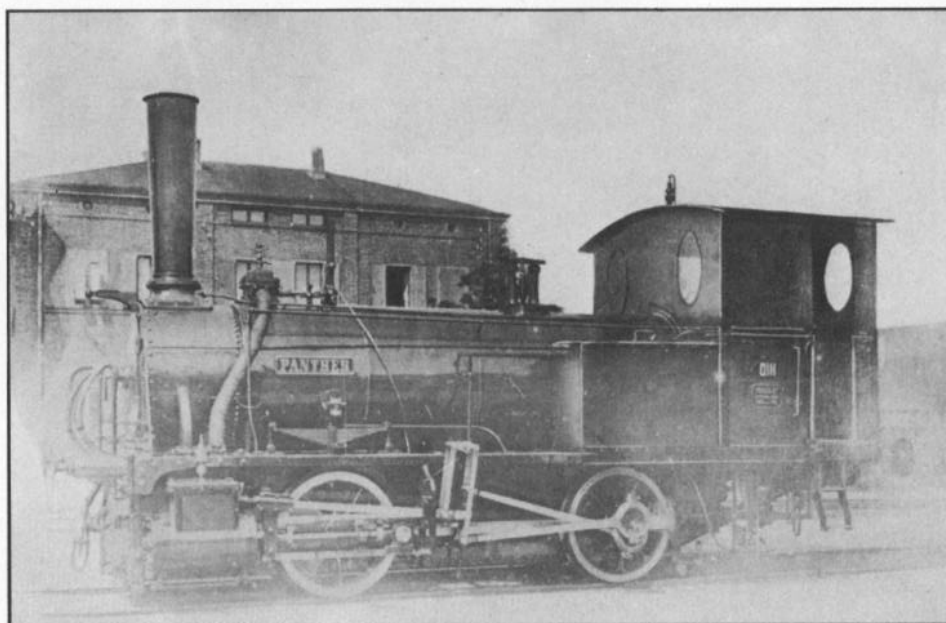
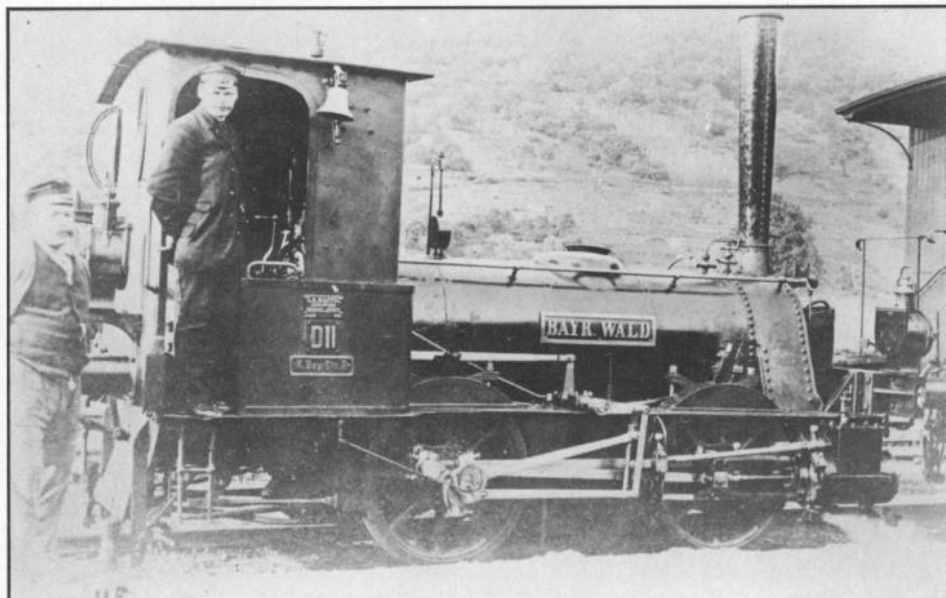
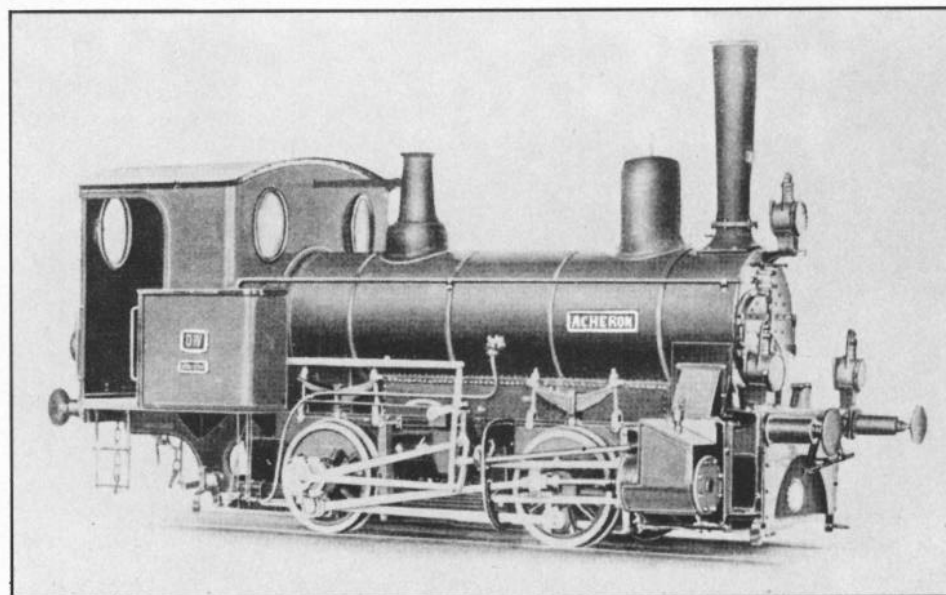


Bild 13: Ebenfalls sehr schwierig war es, von der Bayerischen D III Bildmaterial zu erhalten. Leider müssen wir uns deswegen auf eine einzelne, nicht sehr gut erhaltene D III-Aufnahme beschränken. Diese Lokomotive mit dem Namen »Panther« und der Bahn-Nr. 569 wurde 1873 von Krauss unter der Fabrik-Nr. 299 gebaut.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



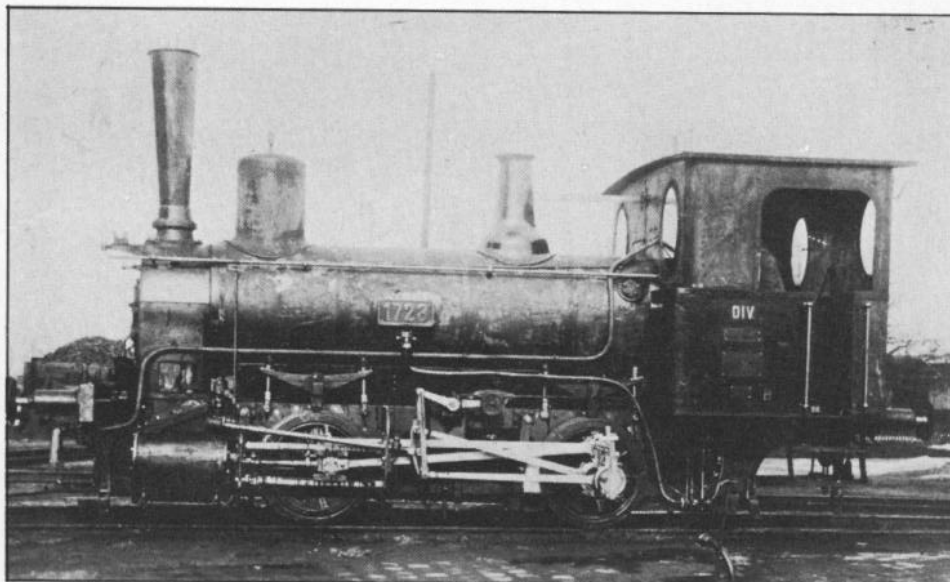


Bild 15: zeigt eine weitere D IV mit der Nr. 1723. Sie wurde 1893 von Maffei unter der Nr. 1697 gebaut. Als 88 7192 kam sie später noch zur DRG.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

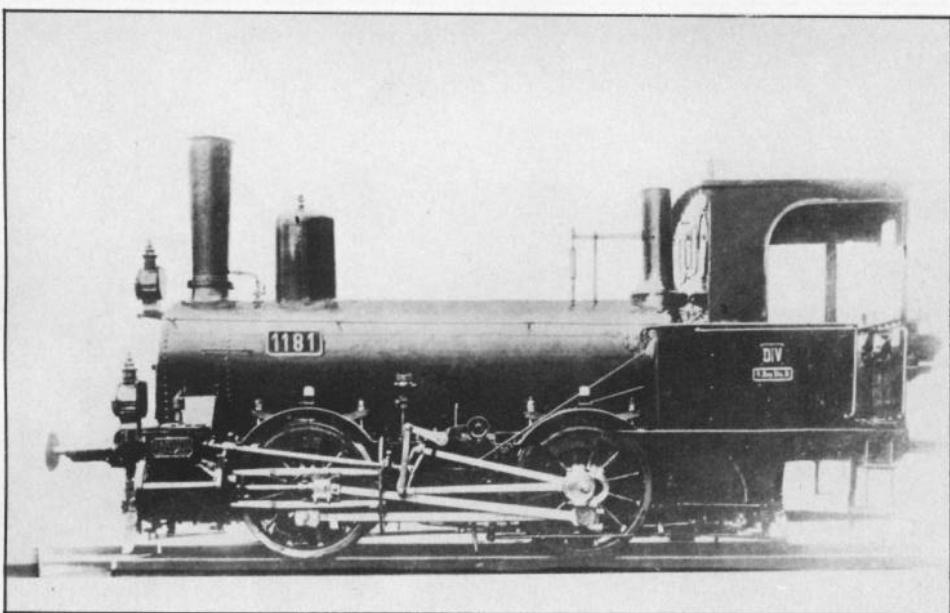
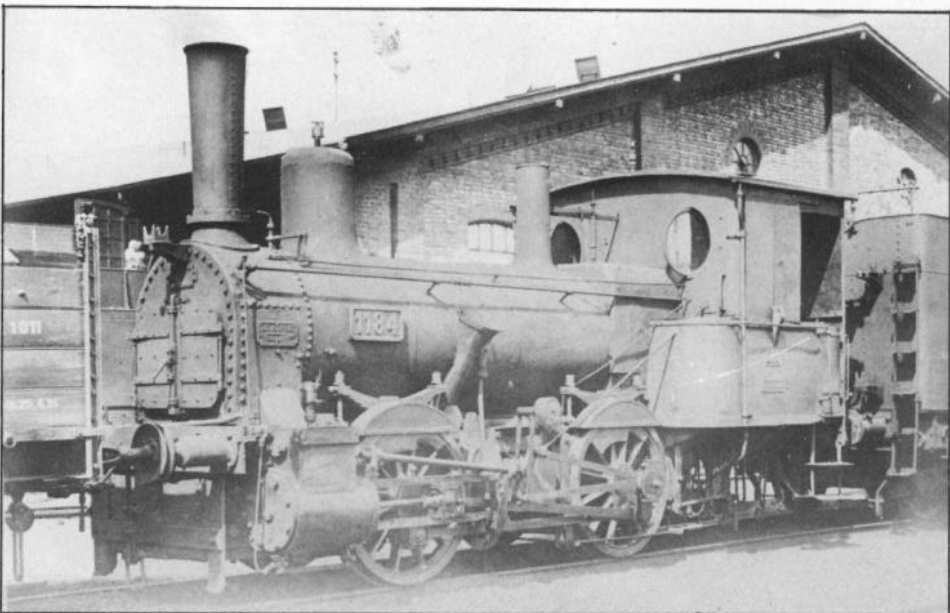


Bild 16: Für die Ostbahn ab 1867 gebaut, kam die 1181 mit offenem Führerhaus erst später als Gattung D IV zur Bayerischen Staatsbahn.

Foto: Werkfoto Maffei

Bild 17: Die 1184 der ehemaligen Ostbahn hatte bereits ein geschlossenes Führerhaus. Auch sie wurde bei der Staatsbahn noch als D IV eingereiht.

Foto: Kallmünzer/Archiv Bellingrodt



fei bereits im Jahr 1875. Der Beschaffungszeitraum reichte bis zum Jahr 1897. Ab 1876 beteiligte sich dann auch die Firma Krauss und baute insgesamt 96 Maschinen. Diese D-IV-Lokomotiven dienten in der ersten Zeit auch den neugegründeten Lokalbahngesellschaften als Betriebsmittel. Daraus läßt sich sicherlich auch die relativ große gebaute Stückzahl ableiten. Für die kleineren unter den Lokalbahnstrecken sollte jedoch auch diese Maschine zu schwer und zu teuer im Verbrauch sein, so daß ein Großteil von ihnen durch die später angeschaffte, leichtere D VI ersetzt wurde. Alle waren in ihrer Konzeption recht einfach und hatten zunächst noch keine geschlossene Führerhausrückwand. Alle Lokomotiven bis zum Jahr 1891 trugen neben ihrer Bahn-Nr. auch noch Namen, viele davon waren nach Göttern der Antike und nach Sagengestalten benannt.

Der Kessel war aus drei Schüssen genietet. Auf dem ersten Kesselschuß saß ein hoher Dampfdom, auf dem dritten die verkleideten Federwaag-Sicherheitsventile. Die überaus kurze Rauchkammer trug einen hohen Schlot und hatte eine zweiflügelige, rechteckige Rauchkammertüre mit stark gerundeten Ecken. Knapp bemessen waren die Vorratsbehälter: der Wasserkasten lag im vorderen Rahmenteil und war dort eingehängt, die beiden kleinen Kohlenkästen hatten ihren Platz links und rechts vom Stehkessel und reichten weit in das Führerhaus. Beide Achsen waren durch über dem Rahmen angeordnete Blattfedern ohne Ausgleichshebel abgefedert. Die Treib- und Kuppelräder hatten bei den ersten Maschinen noch einen Durchmesser von 985 mm, danach jedoch das Standardmaß von 1006 mm. Das Naßdampf-Triebwerk hatte einen Zylinderdurchmesser von 330 mm und einen Kolbenhub von 508 mm. Als Höchstgeschwindigkeit waren, wie bei den zuvor gelieferten Zweikupplern, wiederum 45 km/h zugelassen. Die Lokomotiven hatten eine Stephenson-Steuerung mit einem zweischienigen Kreuzkopf erhalten. Mit einer Länge über Puffer von 8005 mm war die D IV wesentlich länger als die D I.

Obwohl die meisten Fahrzeuge noch in den Bestand der früheren Deutschen Reichsbahn gelangten und mit den Betriebsnummern 88 7101—7201 noch bis zum Ende der zwanziger Jahre in untergeordneten Diensten im Einsatz waren, sind heute kaum noch Fotos ausfindig zu machen. Eines der wenigen und wohl bekannteste ist eine Werksaufnahme der ACHE-
RON, der ersten von Maffei im Jahr 1875 gelieferten Lok der Gattung D IV. Zwölf weitere Maschinen der Gattung D IV waren von der ehemaligen Ostbahn übernommen worden, die schon vor der Staatsbahn den Bau von Tenderlokomotiven veranlaßt hatte. In ihrem äußeren Erscheinungsbild glichen die Fahrzeuge mehr dem damals üblichen Typ der Schlepp-tenderlokomotiven. Nur die ein wenig über die Führerhausstirnfront hinausragenden Kohle-kästen verrieten, daß es sich um eine Tender-lok handelte, abgesehen natürlich auch von der hinteren Pufferbohle. Die Wasserbehälter waren im Rahmen eingehängt und wurden über seitliche Einlauftrichter gefüllt. Von 1867 bis 1872 waren die Maschinen von Maffei mit den Bahn-Nr. 1178 bis 1189 geliefert

worden. Auffallend waren die verhältnismäßig großen Treib- und Kuppelräder mit einem Durchmesser von 1255 mm, die durch über dem Rahmen liegende Blattfedern abgefedert wurden. Ein Umlauf war zu jenem Zeitpunkt noch nicht vorhanden, wohl aber Abdeckbleche oder Schutzhauben über den Rädern. Die Lokomotiven hatten eine Länge über Puffer von 7680 mm, eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h, einen Zylinderdurchmesser von 356 mm und einen Kolbenhub von 508 mm. Zweischienig waren die Kreuzköpfe der Stephenson-Steuerung ausgeführt. Widersprüchlichen Aufzeichnungen zufolge sollen die Ostbahnmaschinen in der Zeit von 1892 bis kurz nach der Jahrhundertwende abgestellt worden sein.

Die Gattung D VI

Die zweite große Gruppe der zweiachsigen Tenderlokomotiven bildeten die Maschinen der Gattung D VI, die um 1880 in erster Linie für den Einsatz auf den zahlreichen Lokalbahnstrecken der Bayerischen Staatsbahnen bestimmt waren. Um auch die Strecken mit schwachem Oberbau befahren zu können, mußte die größte Achslast unter einem Wert von 10 t liegen. Aufgrund dieser Forderung blieben die Maschinen klein und leicht. Die Länge über Puffer betrug nur 6860 mm und auch der Achsstand war mit 2285 mm recht gering. Die Treib- und Kuppelräder hatten zuerst einen Durchmesser von knapp 1000 mm, erhielten dann aber bald das Standardmaß von 1006 mm. Für die Zylinder wählte man einen Durchmesser von 266 mm und einen Kolbenhub von 508 mm. Als Höchstgeschwindigkeit konnten nur geringe 45 km/h zugelassen werden. Urheber war die Firma Maffei, die im Jahr 1880 ein erstes Baulos mit 10 Maschinen mit den Fabrik-Nr. 1227 bis 1236 lieferte. Mit den Bahn-Nr. 847 bis 856 und klingenden Namen kamen sie bei der Staatsbahn zum Einsatz. Zu den konstruktiven Besonderheiten zählten das neu eingeführte Umlaufblech und die Saugluftbremse der Bauart Hardy. Außerdem erhielt bereits ein Teil der Fahrzeuge an beiden Enden Übergangseinrichtungen, die dem Zugpersonal den Zugang zur Lok erlaubten. Der Wasservorrat befand sich in einem zwischen den Rahmenwangen eingehängten Wasserbehälter, der mit zwei seitlich vom Kessel über der vorderen Achse angeordneten Einlaufhutzen versehen war. Der Langkessel bestand aus zwei genieteten Schüssen, an die sich eine kurze Rauchkammer und hinten der Stehkessel mit quadratischer Feuerbüchse anschlossen. Der Dampfdom mit außenliegendem Reglerzug saß auf dem ersten Kesselschuß, die Sicherheitsventile hatten ihren Platz dicht vor dem Stehkessel. Die Tragfedern der beiden Achsen lagen über dem Rahmen und hatten keine Ausgleichshebel. Eingebaut wurde auch eine handbetätigte Sandstreueinrichtung mit halbrunden Sandbehältern, die genau unterhalb der Steuerwelle angeordnet waren.

Die Maschinen hatten eine außenliegende Stephenson-Steuerung und Kreuzköpfe mit zweischieniger Führung. Der knapp bemessene Kohlevorrat war in kleinen Behältern innerhalb des Führerhauses untergebracht. In zwei weiteren Lieferserien entstanden bei Maffei in den Jahren 1882 und 1883 weitere 20 Maschinen mit den Fabrik-Nr. 1291 bis 1300 und 1315 bis 1324. Auch diese Maschinen erhielten

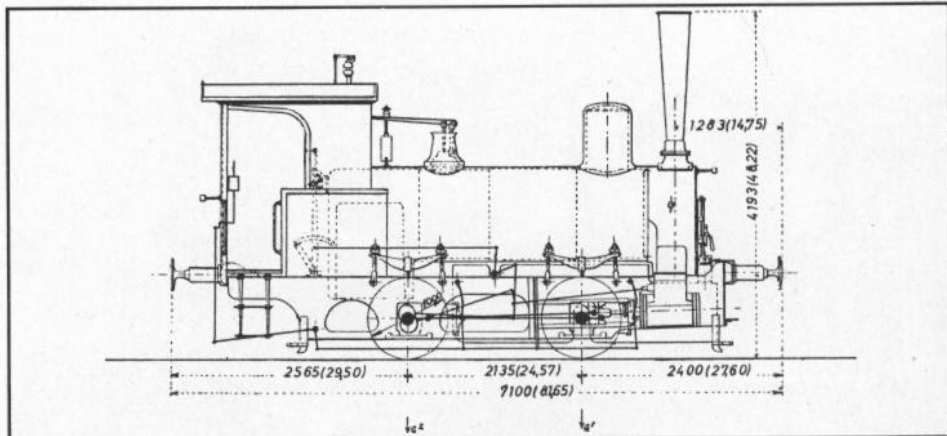


Bild 18: Typenskizze der Tenderlokomotive für den Rangierdienst Serie D I.

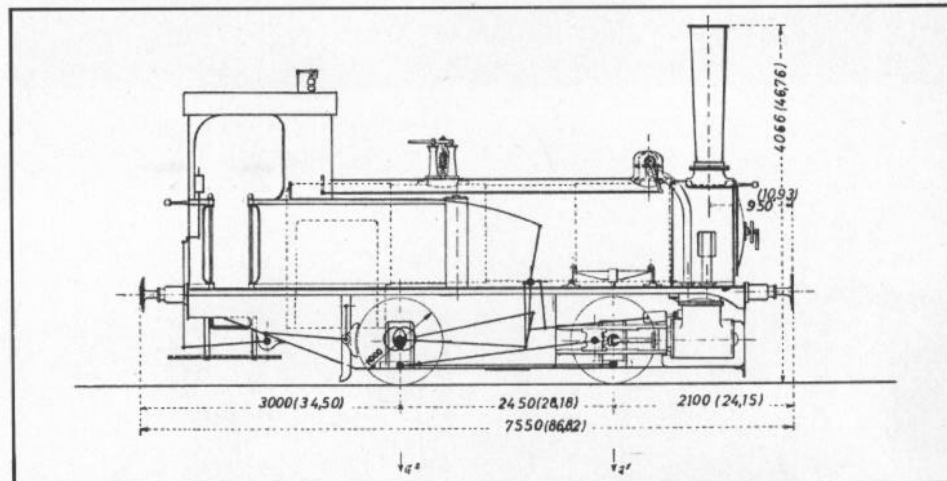


Bild 19: Typenskizze der Tenderlokomotive für den Rangierdienst Serie D III.

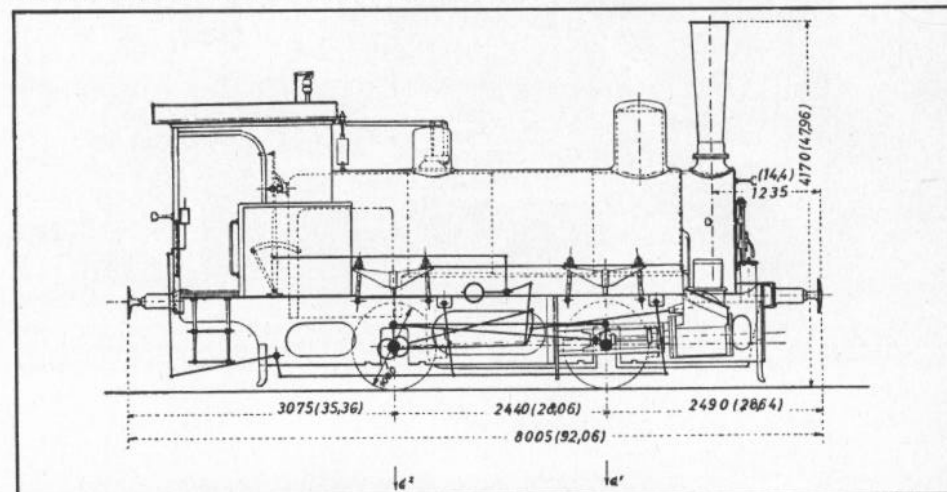
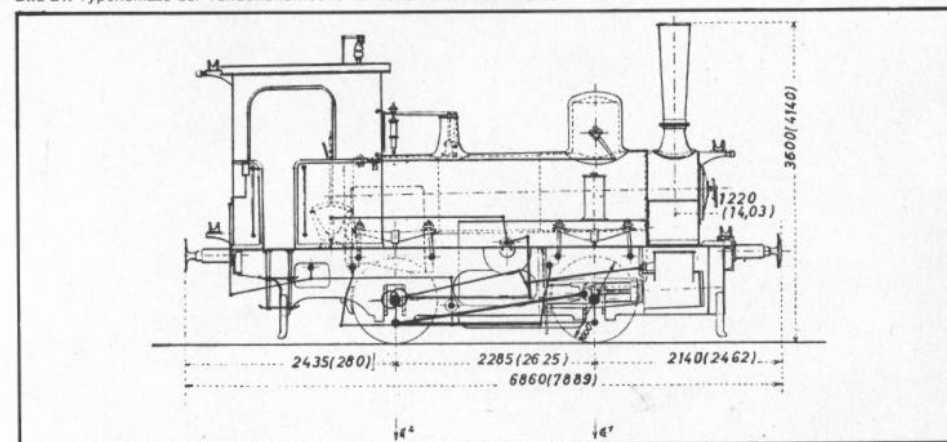


Bild 20: Typenskizze der Tenderlokomotive für den Rangierdienst Serie D IV.

Bild 21: Typenskizze der Tenderlokomotive für Lokalbahn Serie D VI.



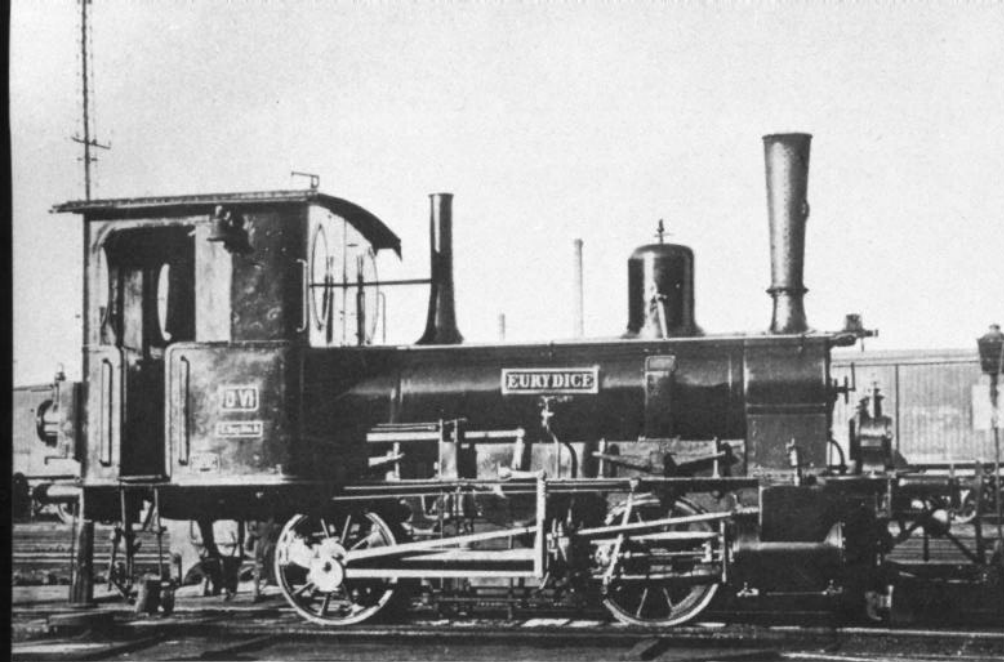


Bild 22: Die D VI mit dem Namen »Eurydice« war eine Lok aus der ersten Serie von 1880. Sie trug die Bahn-Nr. 853 und die Fabrik-Nr. 1233. Bei der DRG erhielt sie die Nr. 98 7505. Auf der Abbildung nur mit mechanischer Bremse ausgestattet, dürfte sie noch weitgehend der Ursprungsausführung entsprechen. Sie diente der M + F »Herkules« als Vorbild.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

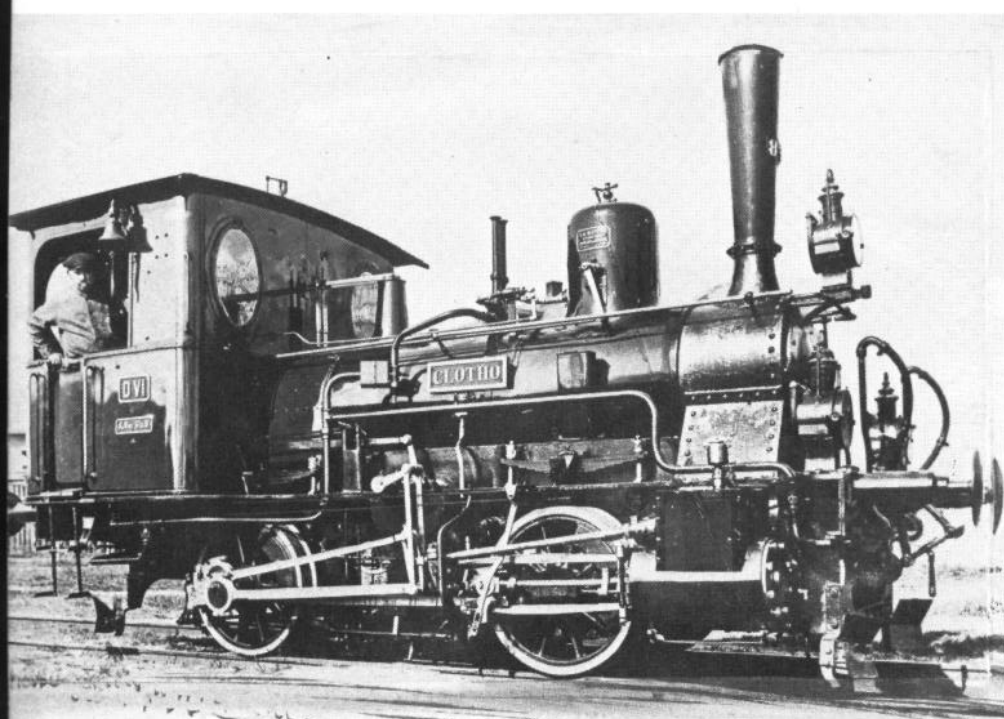


Bild 23: Ebenfalls aus der ersten Serie von 1880 stammt die »Clotho«. Sie trägt die Bahn-Nr. 847 und wurde von Maffei unter der Nr. 1227 abgeliefert. Zur DRG kam sie unter der Nr. 98 7501. Interessant ist, daß diese Lokomotive schon sehr früh mit der Saugluftbremseinrichtung nach Bauart Hardy ausgerüstet war.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

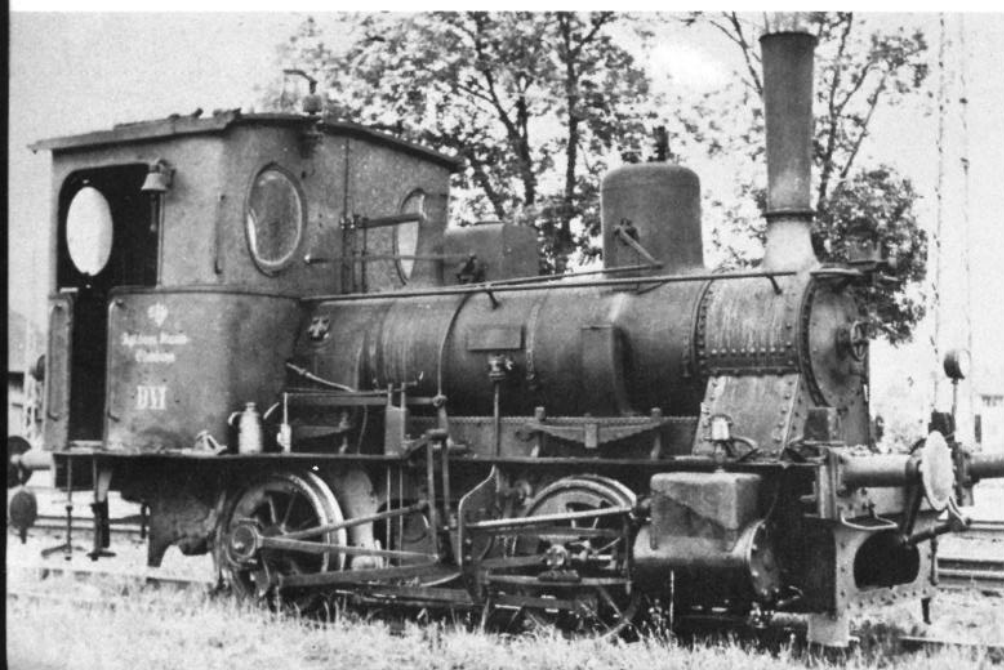


Bild 24: Das ist »Die Alte von Raubling«. Diese Aufnahme dürfte in den fünfziger Jahren entstanden sein. Sie hatte zum damaligen Zeitpunkt noch nicht die nachträglich angebaute Druckluftbremse. Geradezu »atemberaubend« sah der mit Draht festgebundene alte Fahrrad- oder Motorradscheinwerfer über dem linken Pufferteller aus. Trotzdem muß sie schon zur damaligen Zeit (in den 50er Jahren) einmal als Filmschauspielerin aufgetreten sein. Dies läßt wenigstens die falsche Führerhausaufschrift: »Kgl. bayr. Staats-Eisenbahn« erkennen. Filmleute sind sehr erfinderisch.
Foto: Dr. Scheingraber

noch Namen, hatten jedoch keine fortlaufenden Bahn-Nummern. Alle nachfolgenden Lokomotiven, die von 1883 bis 1894 aus sechs Lieferungen in Dienst gestellt wurden, stammen aus den Werkstätten von Georg Krauss in München. Nur die letzten vier Exemplare blieben ohne Namen, sie fuhren unter den Bahn-Nr. 1801 bis 1804. Die anderen Maschinen hatten nur zum Teil eine fortlaufende Nummerierung.

Die kleinen Lokomotiven waren anspruchslos in der Wartung und galten als wirtschaftlich und zuverlässig. Einige Fahrzeuge wurden bereits mit einer Westinghouse-Bremse geliefert, weitere wurden später auf dieses Bremsensystem umgestellt. Hierbei ergaben sich besondere Probleme bei der Unterbringung der Luftbehälter, die recht unterschiedliche Formen und Abmessungen aufwiesen. Bei einigen Maschinen war der Luftbehälter auf dem Kesselscheitel platziert, die 98 7505 hatte an der gleichen Stelle zwei Behälter nebeneinander. Bei der 98 7512 fand ein langer Luftkessel seinen Platz neben dem Kessel auf der linken Maschinenseite über dem Umlauf im Bereich der vorderen Achse.

Die lange Einsatzzeit bedingte naturgemäß manche Änderungen und Umbauten. Einige Lokomotiven erhielten Sandbehälter auf dem zweiten Kesselschuß, andere fuhren mit zum Teil recht abenteuerlichen Einfülltrichtern für das Kesselspeisewasser, mindestens zwei erhielten Funkenfänger-Kobel.

Um den Aktionsradius zu erweitern, lieferte Krauss die letzten elf Maschinen ab Baujahr 1886 mit seitlichen Vorratsbehältern. Nun konnten statt 1,8 cbm insgesamt 2,33 cbm Wasser mitgeführt werden. Im linken Vorratsbehälter war zusätzlicher Raum für Kohle, wodurch immerhin 0,8 t Kohlevorrat mitgeführt werden konnte. Zu diesen Fahrzeugen zählte auch die Lok DONAUSTAUF. Wie es dazu kam, daß das Modell, das im Verkehrsmuseum Nürnberg steht, im Maßstab 1:10 ohne seitliche Wasserkästen von Lehrlingen gebaut wurde, bleibt ein Rätsel. Insgesamt 26 Lokomotiven wurden noch von der Deutschen Reichsbahn übernommen und mit den Betriebsnummern 98 7501 bis 98 7526 eingereiht. Viele davon schieden noch in den späten zwanziger Jahren aus dem Dienst. Andere wurden in jener Zeit von der Reichsbahndirektion Karlsruhe im Dienst auf den Schiffsbrücken von Maxau und Speyer eingesetzt. Bekannt als Schiffsbrückenlokomotiven sind die Fahrzeuge mit den Betriebsnummern 98 7502, 7505, 7507, 7511, 7512 und 7523.

Um ein Verhaken der Puffer beim Befahren der schwankenden Schiffsbrücken mit ihren zum Teil recht steilen Rampen zu verhindern, hatten die Maschinen große hölzerne, mitunter lederbezogene Pufferteller mit einem Durchmesser von 500 mm erhalten.

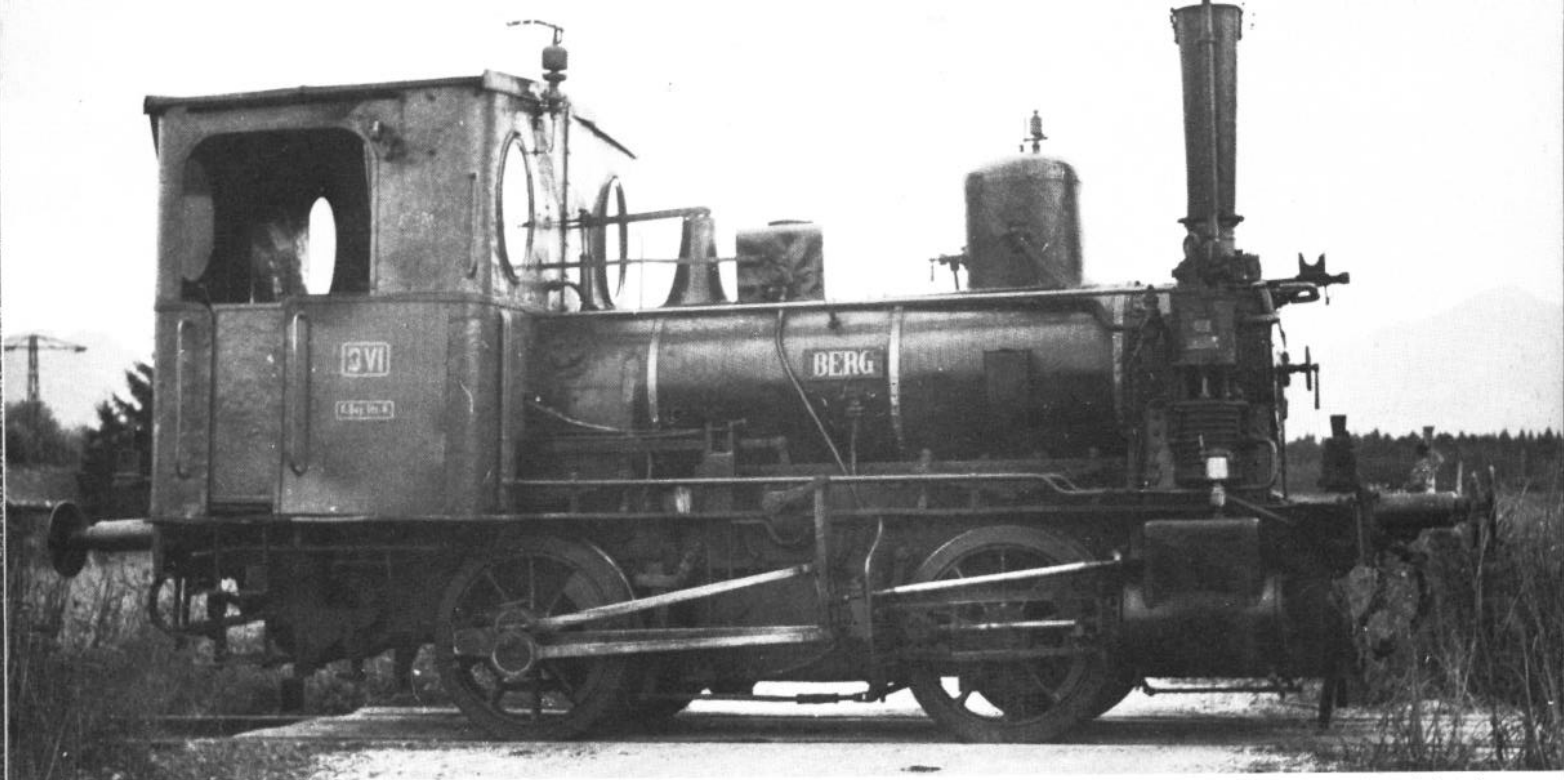


Bild 25: In diesem Zustand befand sich die »Berg«, als sie 1964 von Horst Obermayer in Raubling wieder entdeckt wurde. Die Lok besaß nun eine Westinghouse-Bremsanlage mit einstufiger Knorrpumpe. Außerdem scheinen die Räder neu bereift worden zu sein. Zusätzlich wurden die hinteren Bremsbacken vor das Rad verlegt. Typisch war für die Raublinger Lok der an der Rückseite des Führerhauses angesetzte Torfbunkerkasten. Den Sandkasten auf dem Kessel hingegen haben mehrere D VI erhalten.
Foto: H. J. Obermayer

Bild 26: Auch diese Lokomotive trägt den gleichen Sandkasten wie die »Berg«. Vermutlich konnte der Sand, der sich bei fast allen Lokomotiven unter dem Umlaufblech an der Steuerwelle befand, schlecht trocken gehalten werden. Bereits im Jahre 1900 war die »Pleinfeld« an die Siemens-Schuckert-Werke verkauft worden. Dort erhielt sie dann auch einen Funkenfänger in Form eines Kobelschornsteins.
Foto: Archiv Bellingrodt

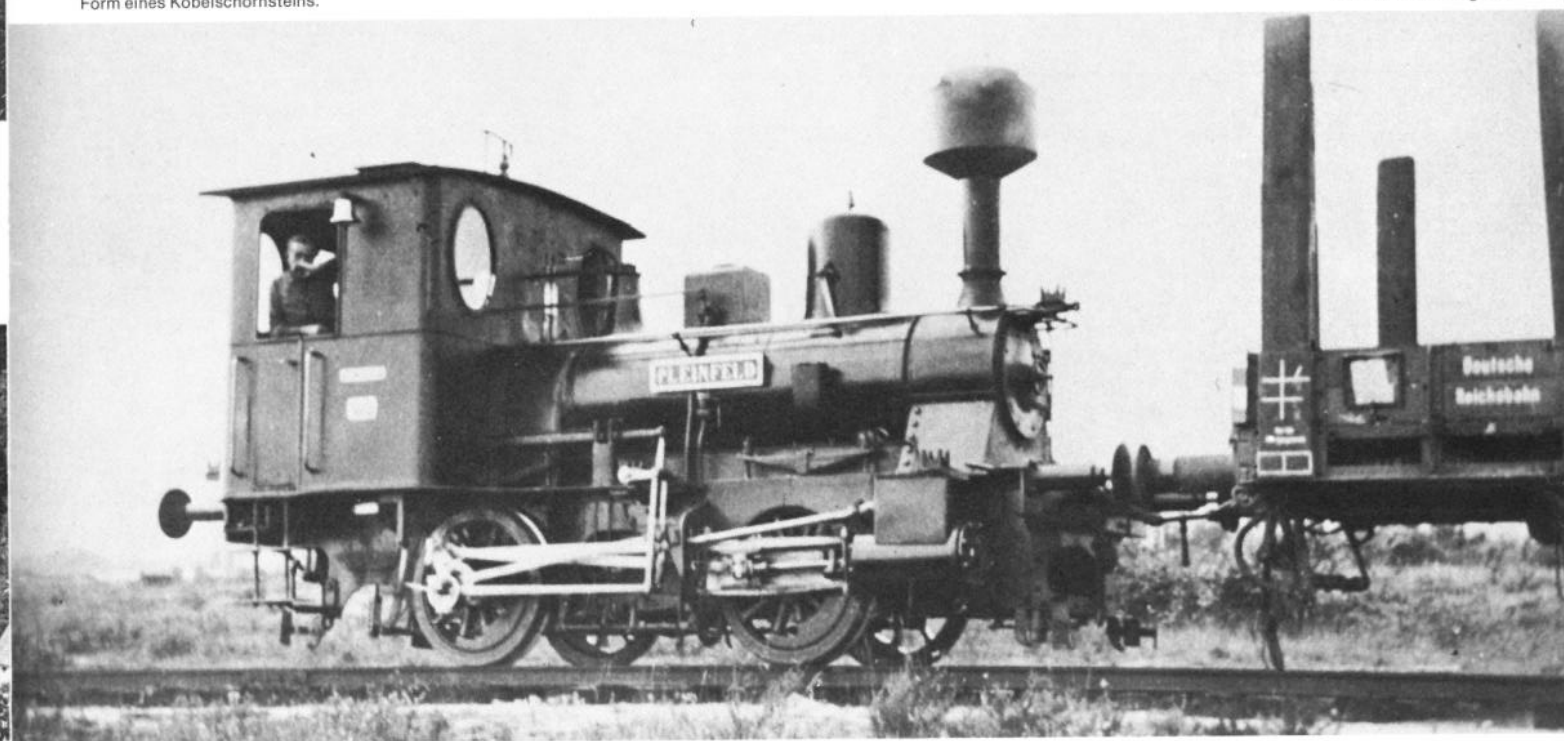
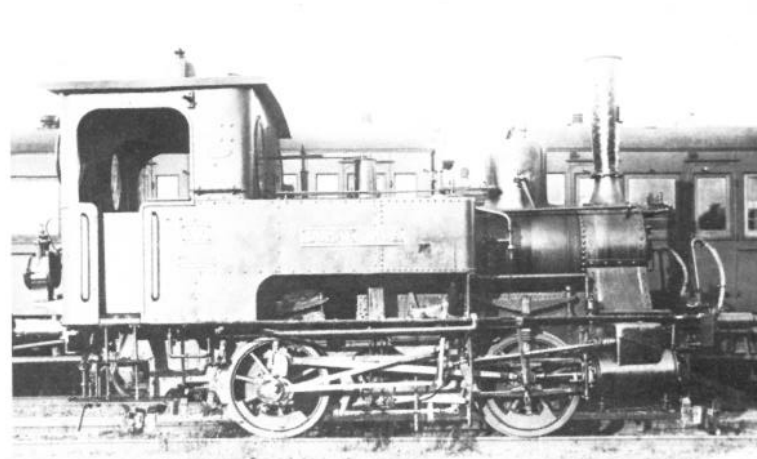
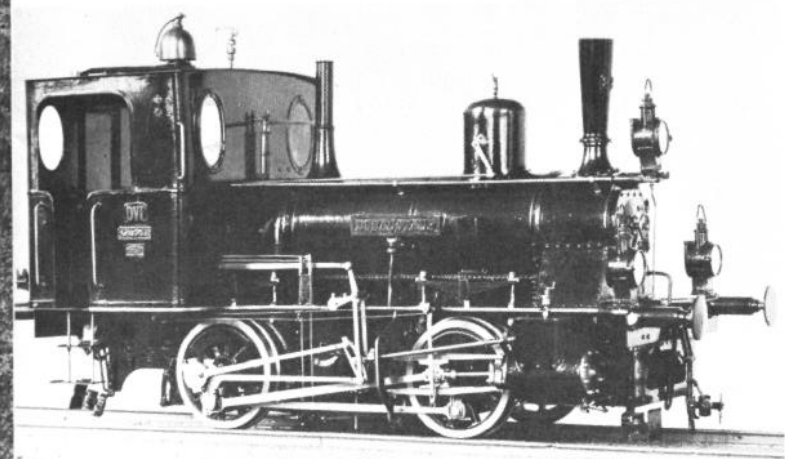
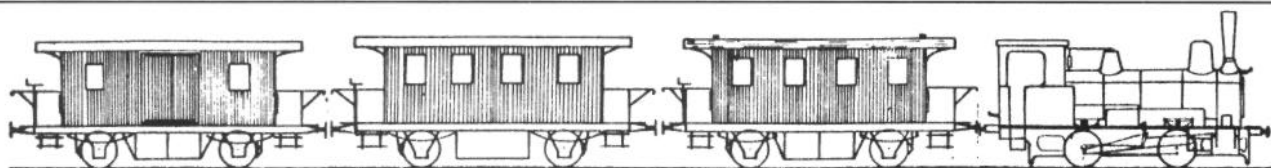


Bild 27: Dieses Bild war schuld, daß bei M + F ein Modell entstand, das es in Wirklichkeit mit dieser Beschriftung nicht gab. Es zeigt eine D VI in der Ursprungsausführung und wurde fälschlicherweise als Werkfoto einer Original D VI angesehen. In Wirklichkeit handelte es sich aber um ein Werkfoto des Modells im Maßstab 1:10, das irrtümlich das Schild »Donaustauf« bekam.
Foto: Werkfoto Krauss-Maffei

Bild 28: Das ist die echte »Donaustauf«; sie stammt aus der Serie von 1890. Vermutlich hatte der größte Teil dieser Serie einen seitlichen Wasserkasten. Die Lok hatte noch Saugluftbremse, erkennbar an dem Saugluftventil hinter dem Dom.
Foto: Archiv Bellingrodt.



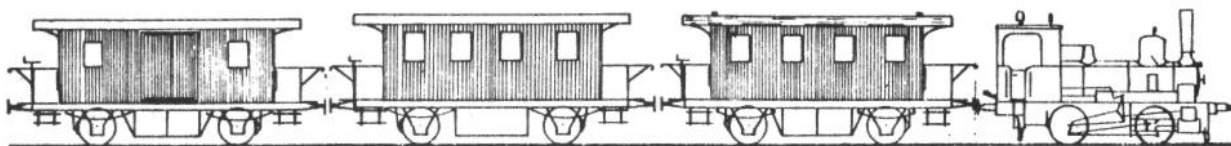


GwL

BCL

CL

D IV

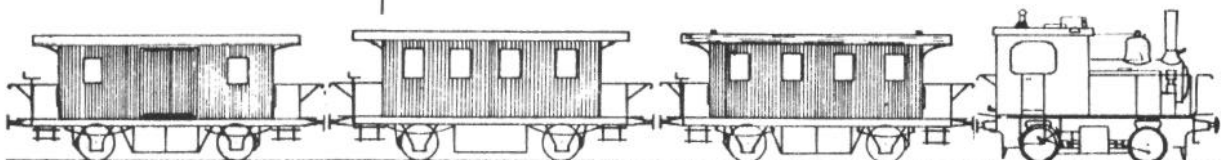


GwL

BCL

CL

D VI

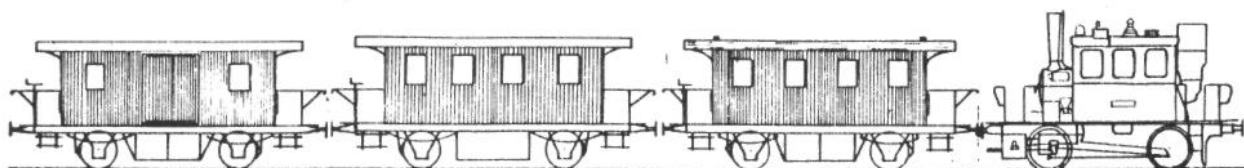


GwL

BCL

CL

ML 2/2

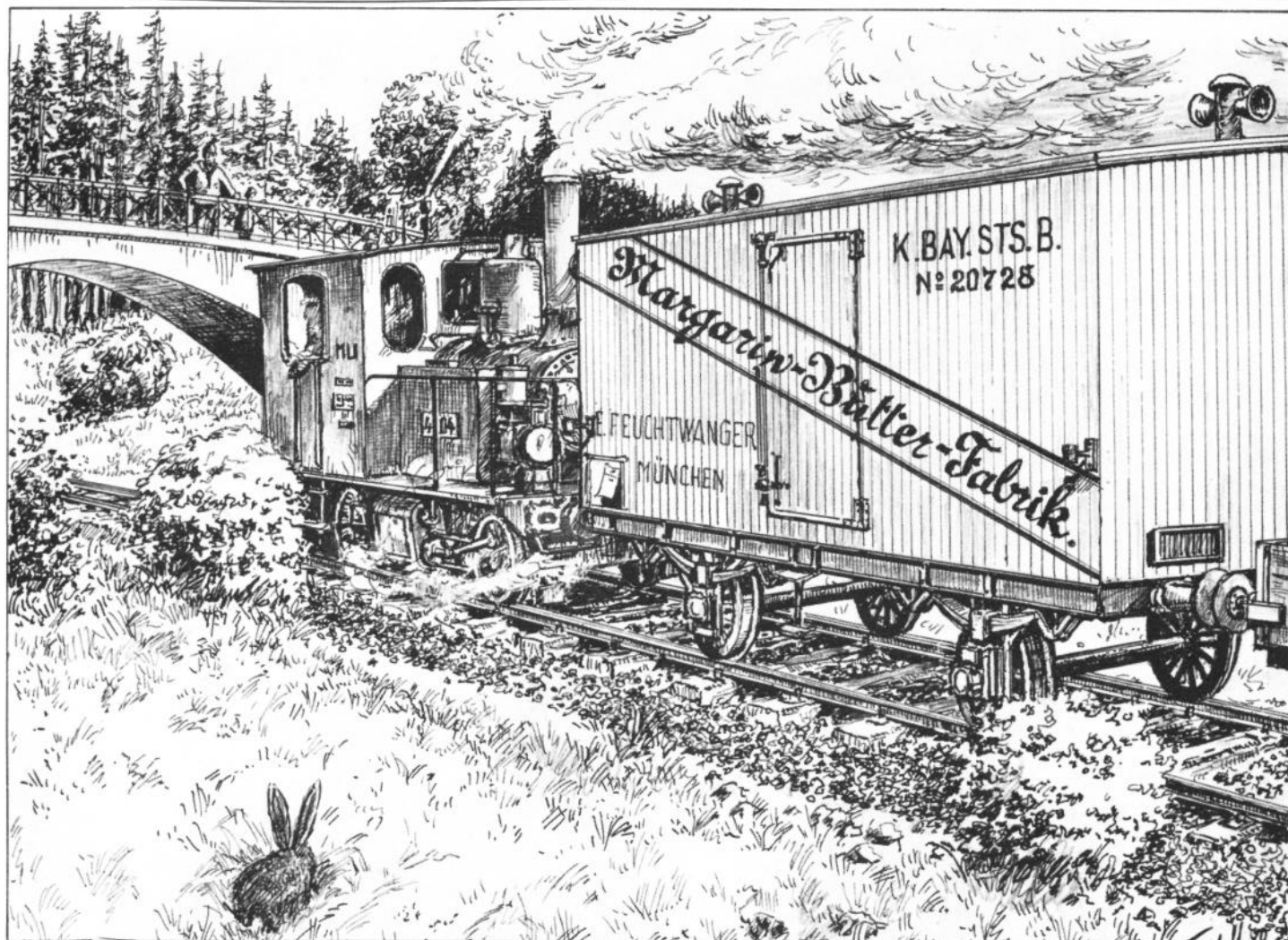


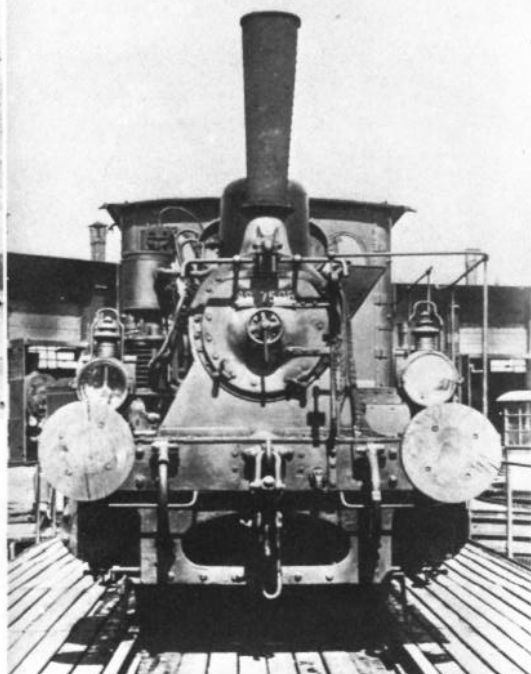
GwL

BCL

CL

PIL 2/2





◀ Bild 29: So und ähnlich sahen bayerische Lokalbahnzüge aus. Die Lokomotiv-Reihenfolge richtet sich hier nach dem Ablieferungsdatum. Die Skizzen-Repros wurden von Originalen S. Baum's gefertigt, der schon seit Jahren durch das sehr interessante und sorgfältig recherchierte Buch »Schwäbische Eisenbahn« bekannt ist. Erschienen im Verlag Wolfgang Zimmer, Epstein/Taunus.

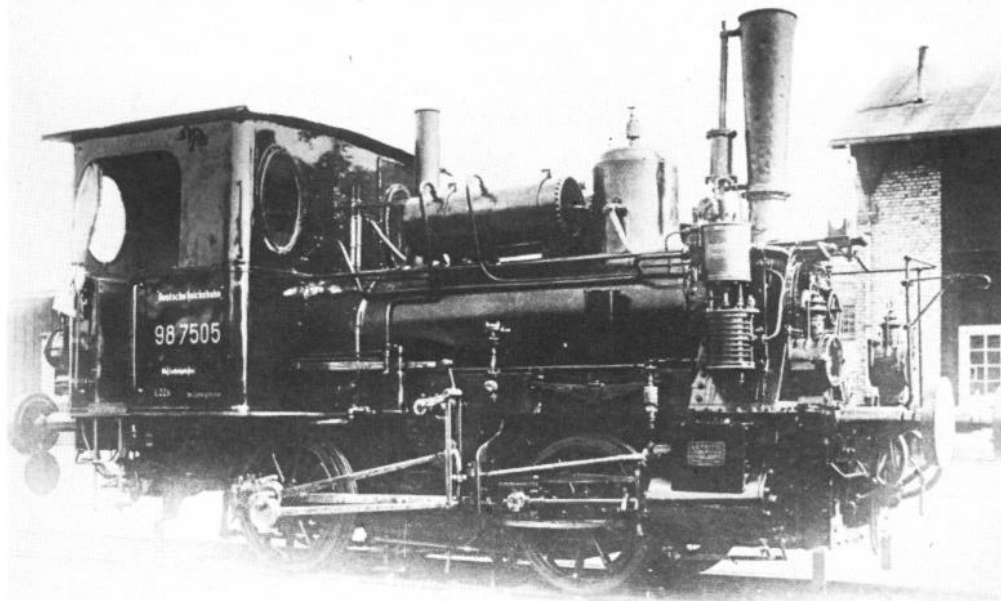
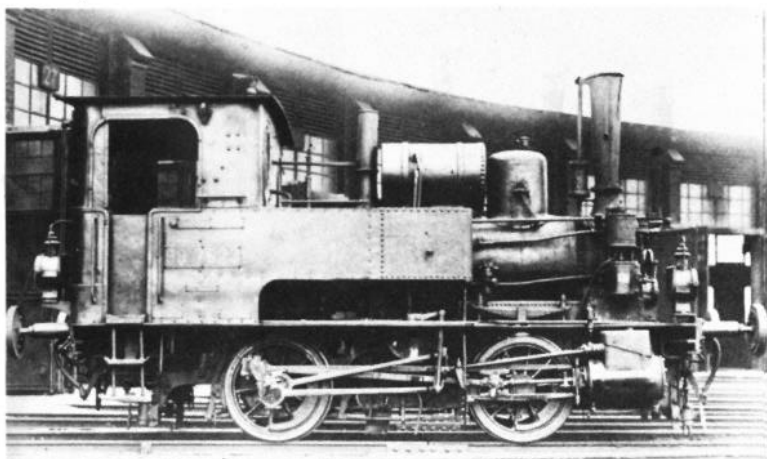
Eine größere Zahl von Maschinen der Gattung D VI war in der Zeit von 1899 bis 1926 an Industrieunternehmen verkauft worden. Hierzu zählen die ISAR, die von der MAN erworben wurde, und die PLEINFELD, die in den Besitz von SSW übergang.

Das zweifellos bekannteste Exemplar der Gattung D VI ist aber die schon eingangs erwähnte BERG, eine Maschine von Krauss aus dem Jahr 1883 mit der Fabrik-Nr. 1222 und der Bahn-Nr. 83. Noch bevor sie die ihr zugewiesene Betriebsnummer 98 7508 tragen konnte, war sie an das Torfwerk Raubling bei Rosenheim/Obb. verkauft worden. Dort wurde sie nach der Anschaffung einer Diesellok im Jahr 1964 entbehrlich. Zuvor allerdings hatte

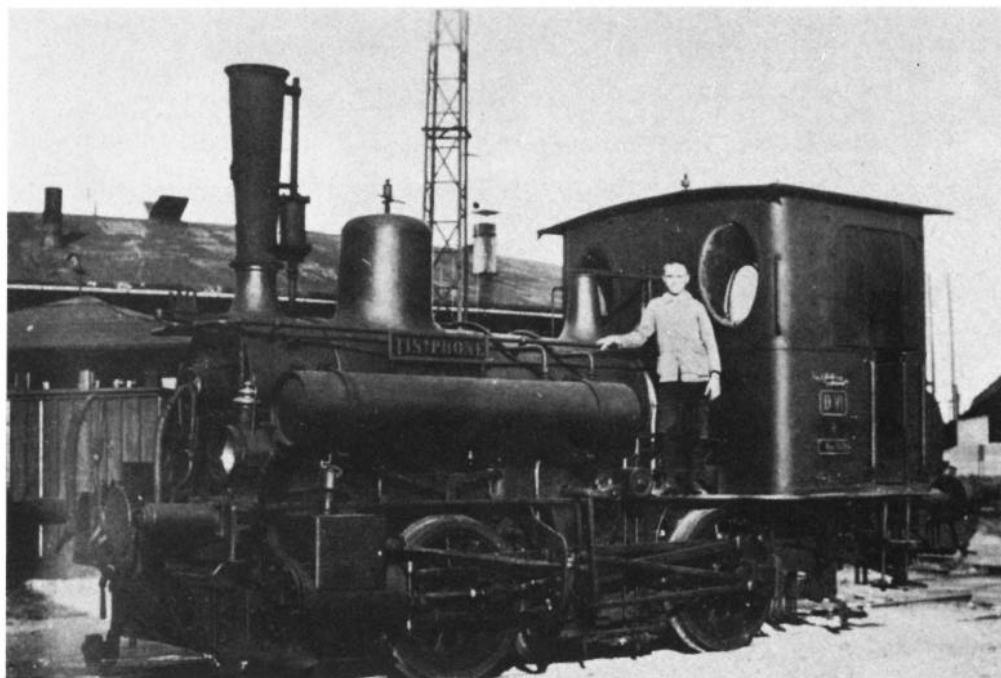
◀ Bild 30: Die ML 2/2, spätere Ptl 2/2, befördert auf einer Lokalbahnstrecke einen leichten Güterzug. Die Ausführung und Beschriftung des Lokalbahn-Kühlwagens ist authentisch.
Zeichnung: R. Barkhoff

▶ Bild 33: Die »Tisephone« mit der Bahn-Nr. 854 stammt auch aus dem Maffel-Baulos von 1880 (Fabrik-Nr. 1234). Die Lok hatte keine seitlichen Wasserkästen, erhielt aber einen riesigen Druckluftkessel auf dem linken Umlauf. Die Tisephone lief später unter der Reichsbahn-Nr. 98 7506.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

▶ Bild 34: Diese Lok diente der Firma M + F als Vorbild für die sogenannte »Flinke Liesel«. Die 98 7523, von Krauss im Jahre 1890 gefertigt und mit zusätzlichen Vorratsbehältern ausgestattet, diente ebenfalls noch als Schiffsbrücken-Lokomotive. Da sich für den Bremsdruckluftbehälter nirgendwo Platz fand, mußte dieser auf dem Kessel zwischen Dom und Sicherheitsventil angebracht werden.
Foto: Maey/Archiv Bellingrodt



▶ Bilder 31 und 32: Die 98 7505 war bei der früheren Deutschen Reichsbahn als Schiffsbrücken-Lokomotive eingesetzt. Dies ist schon an den Puffertelleraufsätzen zu erkennen. Nach Ausrüstung mit Druckluftbremse erhielt diese Lokomotive einen Tandem-Luftbehälter (Doppelluftbehälter) auf dem Kessel. Die Lokomotive wurde im Bw Ludwigshafen fotografiert. Zusätzlich unterschied sie sich durch ein Geländer, das an der Heizerseite entlang bis zur Pufferbohle führte. Diese Ausführung ist als zusätzliche Variante für die M + F-Modellproduktion vorgesehen.
Foto: Maey/Archiv Bellingrodt



▶ Bild 35: Im Jahr 1964 hatte die »Berg« im Torfwerk Raubling bei Rosenheim endgültig ausgedient. Damals, zum Zeitpunkt der Aufnahme, war ihr Schicksal noch ungewiß. Später kam sie in den Besitz der DGEG und wurde wieder instandgesetzt.
Foto: H. J. Obermayer

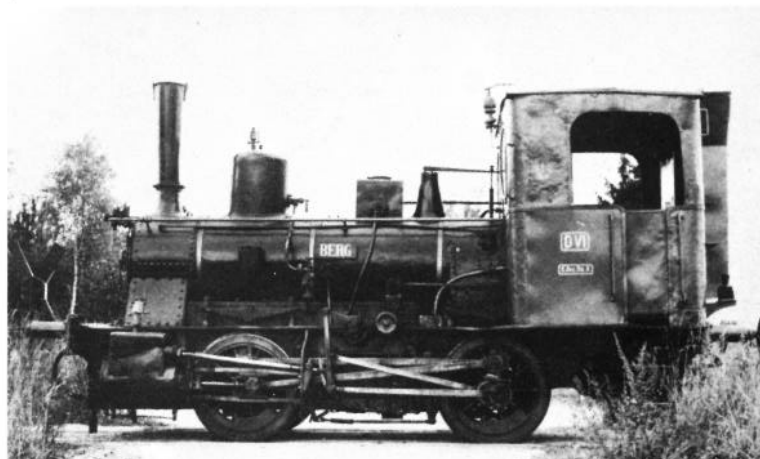
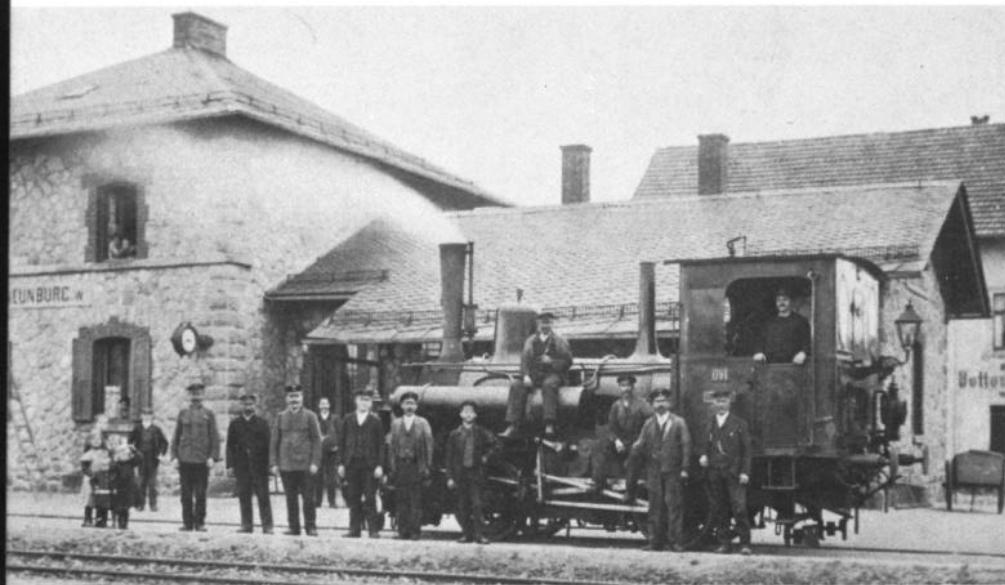




Bild 36: Eine D VI der Baureihe 98⁷⁵ mit einem Personenzug bei der Überquerung des Rheins auf einer Schiffsbrücke.
Foto: Bellingrodt

Bild 37: Aus der Länderbahnzeit sind kaum Aufnahmen von Lokalbahnhöfen erhalten. Deswegen fanden wir dieses Foto des Bahnhof Neunburg vorm Wald recht interessant. Bei der durch das Personal verdeckten D VI handelte es sich um die »Leonore« mit der Bahn-Nr. 50 (Zweitbelegung dieser Nummer). Die 1883 von Maffei gebaute Lok (Fabrik-Nr. 1316) erhielt keine Reichsbahn-Nummer mehr.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



sie bereits ihr Debüt bei Filmaufnahmen gegeben. Als die »Alte von Raubling« hatte sie HJO im gleichen Jahr wiederentdeckt und im Jahr 1966 in einer Reportage einem größeren Interessentenkreis bekanntgemacht. Bald darauf gelangte die kleine liebenswerte Lok in die Obhut der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte. In unzähligen Arbeitsstunden wurde die Maschine wieder in einen betriebsfähigen Zustand gebracht. In ihren alten Länderbahnfarben zählt sie zur Fahrzeugsammlung der DGEG in Neustadt/Weinstraße und wird seit diesem Sommer im Museumsbetrieb eingesetzt, zuletzt im Raum Wiesloch in Baden.

HO

Modelle der Reihe D VI

Das HO-Modell der bayerischen D VI war eines der ersten eigenen Entwürfe der Firma M + F. Nun soll, wie wir hörten, die D VI auch den Abschluß der Merker + Fischer Fertigung bilden.

Sämtliche Varianten der D VI haben jetzt einen kompletten Zinkdruckguß-Großserienrahmen erhalten und wurden dadurch wesentlich zusammenbaufreundlicher. Auch an den Details bzw. an der Namensgebung wurde einiges verändert. Die jetzt zusätzlich angebotenen Messing-Ätzschilder ermöglichen eine vorbildliche Beschriftung durch die aus diesem Bericht gewonnenen Erkenntnisse. Welche Lok mit welchem Namen versehen werden muß, geht aus der Bauanleitung hervor.

Darüberhinaus gibt es dann noch eine völlig neue Variante: die »Eurydice« — jedoch als Reichsbahn BR 98 7505 mit seitlichem Geländer und zusätzlichem Doppeldruckluftbehälter, der auf dem Kessel angebracht ist. Alle früheren D VI-Modelle werden unter den alten Bestellnummern wie bisher geliefert. Die 98 7505 erhält die Bestell-Nr. 100, Preis: DM 395,—. Die verschiedenen Ausführungen werden noch vor Weihnachten ausgeliefert.

Da die Baureihe 76 aller Wahrscheinlichkeit nach nicht mehr hergestellt werden kann, denkt man bei M + F daran, evtl. noch die hier abgebildeten Oldtimer-Lokalbahn-Waggons zu fertigen. Wie wir erfuhren, sollen drei verschiedene Wagen (Packwagen, 2./3. Klasse und 3. Klasse-Personenwagen) in einer Packung geliefert werden. Preis für die Packung DM 148,—. Sollte dies tatsächlich noch gelingen, wäre das sicher für die Modelleisenbahner und Sammler sehr erfreulich.

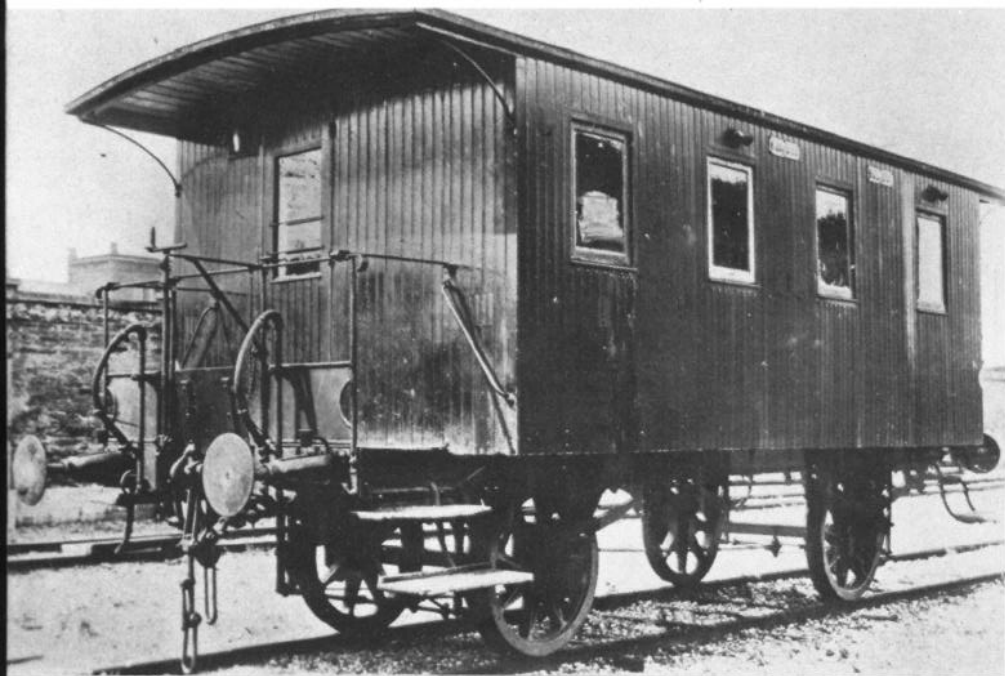
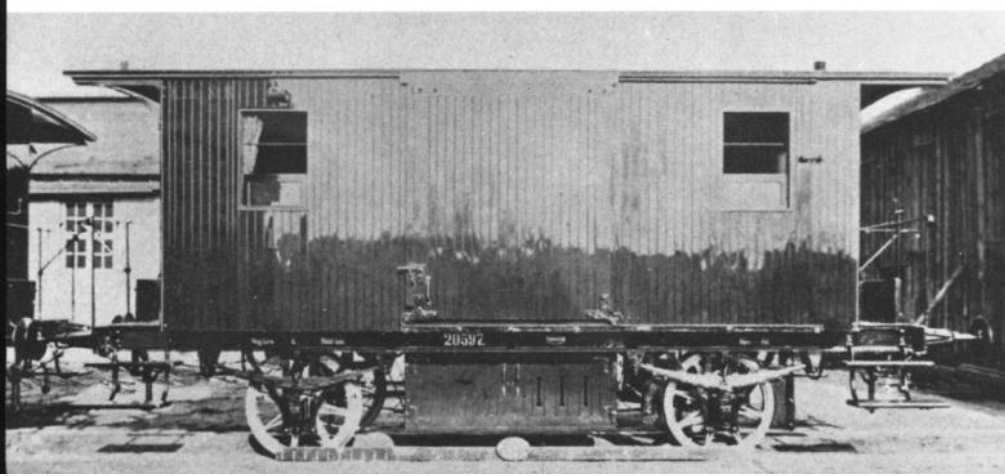


Bild 38: Speziell bei den Lokalbahn-Gesellschaften mit geringem Personen-Beförderungsaufkommen waren kleine leichte Waggons mit Holzverkleidung — siehe auch Bild 7, 12 und 29 — verstärkt im Einsatz. Die Waggons waren mit einem Achsstand von 3,65 m wirklich putzig. Dieser bayerische BCL mit der Nr. 18150 hatte acht Sitzplätze zweiter Klasse und 21 Sitzplätze dritter Klasse. Als HO-Modell wären diese Waggons sicher ganz entzückend.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 39: Wenn man über Lokalbahn-Lokomotiven berichtet, sollte man möglichst auch die dazu passenden Waggons zeigen. Wir konnten einige Bilder ausfindig machen: der hier abgebildete Wagen ist ein PBL mit der Nr. 18651 (früher 20597).

Foto: Dr. Scheingraber

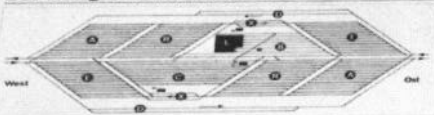


Gleisanlagen nach dem Vorbild

ein neuer Titel
aus der FALLER-Schriftenreihe –
für Profis und Anfänger.

Das Besondere dieser Broschüre ist,
daß der Autor die Wirklichkeitstreue
seiner Gleisplanentwürfe mit zahl-
reichen, gestochen
scharfen, farbigen Luft-
bildaufnahmen von
Bahnanlagen der DB
und der SBB/CFF
beweist. Mit diesen
Gleisplänen kommt
der Modellbahner
der von ihm ange-
strebten Nachbil-
dung der Realität
noch näher.

Der Rangierbahnhof als Thema



Aufbau und Betriebs- ablauf eines Rangierbahnhofs

Der Rangierbahnhof ist ein wichtiger Bestandteil des Eisenbahnverkehrs. Er dient der Sortierung und Verteilung der Güterzüge. Die Gleise sind in verschiedene Bereiche unterteilt, die für verschiedene Aufgaben vorgesehen sind. Die Abbildung zeigt den Aufbau und den Betriebsablauf eines Rangierbahnhofs.



Rangierbahnhof
Osterfeld Süd

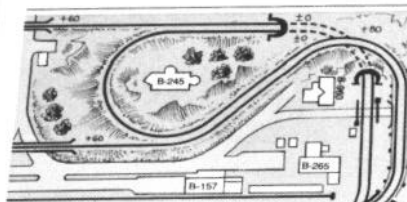
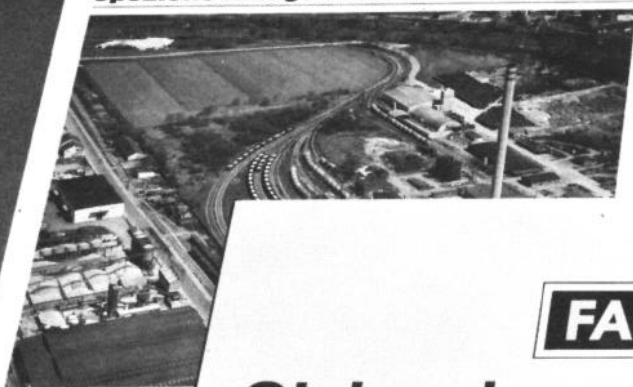
Ein Schotterwerk als Anlagenthema



Spezielle Anlagenthemen



Spezielle Anlagenthemen



H0 · N



FALLER

Gleisanlagen nach dem Vorbild

mit Entwürfen für die Baugrößen H0 + N

Industriemotiv als Rangieranlage

Dieser Anlagenschnitt ist speziell für Modellbahner konzipiert, die den Rangierbetrieb des Vorrang einbauen. Zwar gibt es auch hier zwei sich kreuzende Rangierbahnen, auf denen in bestimmtem Umfang Kreisverkehr durchgeführt werden kann, in erster Linie dienen die Fahrstrassen jedoch als Verbindungen zu den zahlreichen Hänger- und Abstellgleisen, wie man sie so häufig (gedrängt) in ausgedehnten Industrieanlagen auch beim Vorbild häufig antrifft. Private Werksanlagen führen ferner zu einer Fabrik (B-265 und 1665), zu einer Betonwerkstatt (B-950), zu dem Lagerhaus einer Spedition und zu dem am Besten geeigneten Kesselwerk (B-193).

Für den Personenzugverkehr ausschließlich ist die zur oberen Ebene hin abweigende Nebenstrecke vorgesehen. Dem Endbahnhof auf dem Berg ist ein kleines Bahnhofsgebäude zugeordnet.

44



41

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

FALLER

Kassels Spezialist
von I bis Z



**Wir sind die schönsten
Modellbahnverkäufer**

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



Bernd Schulze

Bahrenfelder Str. 81 · ☎ 39 76 03
am Bahnhof Altona; Ausgang Ottensen
2000 HAMBURG 50-ALTONA-OTTENSEN

Heimfelder Str. 3 (Pauluskirche) · ☎ 040/77 26 01
2100 HAMBURG 90 — HARBURG-HEIMFELD

Große Auswahl - Fachberatung - Reparaturservice

**Modelleisenbahnen
Spielwaren Modellbau**

**Neussner
Modelleisenbahnen**
Dominicusstraße 25
1000 Berlin 62

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

**Historische Eisenbahn und
Straßenbahn Aktien.** Garant.
Originale. Sehr attraktiv mit
herrlichen Stichen alter Loko-
motiven u. ä. zum Sammeln
oder als Dekoration Ihres
Eisenbahnzimmers oder Ge-
schäfts. Preisliste und/oder
unverbindl. Auswahlendung.
HARVEY'S, Im Tannengrund
24, 3002 Wedemark 2, BRD.

**MINIATUR MODELLBAHN BAU
BREMEN**

Hohentorstraße 66 · 2800 Bremen 1
MÄRKLIN ERSATZTEIL DEPOT
NORD

Zuschriften und Anfragen können
NUR gegen Rückporto beantwortet
werden. Lieferungen NUR GEGEN
VORKASSE.

**ORIGINAL STAHLSTICHE
1847-1890**

Lokomotiven, Waggon, Kon-
struktionen, Luft- u. Straßenver-
kehr. Bitte Liste anfordern:
Gerhard Weiß, Graf-Carl-Straße
3, 8834 Pappenheim.

Das Fachgeschäft mit dem breiten Angebot

Modellbahnen

Reparaturen — Umbau — Modellbau

F. Findling — Mech.-Meister

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

Altpet Garantiedienst · Ersatzteillager

Spezialgeschäft für Modelleisenbahnen und Zubehör - Werkstatt

Linden
Modellbahn Bw

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



MODELLBAHN PIETSCH

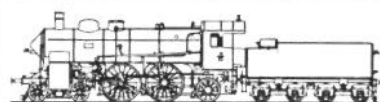
1000 Berlin 61, Friedrichstr. 237
1000 Berlin 42, Mariendorfer Damm 12

Telefon (030) 2511790

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 Ver-
sandgebühr pro Sendung, gegen Vorkasse auf Postscheckk. Berlin West 26259-107



Modellbahnkiste

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

Ihr Vorteil: Günstige Reparaturen, Garantie, viele Sonderangebote.

2 HH 63, Wellingsbütteler Landstr. 1
Tel. (040) 595057

2000 Norderstedt, Am Tarpenerufer 9
Tel. (040) 5270494

2 HH 76, Imstedt 31
Tel. (040) 2206428

2300 Kiel 1, Schülperbaum 2
Tel. (0431) 94971

Große Auswahl in allen Spurweiten, Zubehör, Bauteile,
Ersatzteile. Eigene Fachwerkstatt.

MODELLBAHN-CENTER-

Sortiment und Service



MODELLBAHN BÖRGERS

4200 Oberhausen 11 422 Dinslaken
Weissensteinstr. 89 Duisburger Str. 52
Ruf 0208/667337 02134/53868

Spielzeug-Zentrale am Berliner Tor

Das Fachgeschäft

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

Sören Sörensen

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



MODELLEISENBAHN-CENTER

W. SCHÜLER Christophstr. 2, 7000 Stuttgart 1
Ruf (0711) 608375

EIN BEGRIFF FÜR DEN MODELLBAHN-FAN

Reparaturen und Umbauten in eigener Werkstatt.

Märklin BR 50 2 L = ringisoliert DM 229,50

Märklin BR 74 2 L = ringisoliert DM 129,50

Märklin Ae 3/6 II DM 175,—

Umbauliste 2 L = gegen Freiumschlag.



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

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

Die neuen „Echt-Dampf-Loks“ von BECK

Mit den Schmalspurloks

HELENE und ZILLERTALBAHN

stellt das Haus Beck 2 neue attraktive Modelle mit echtem Dampftrieb 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:

Dampftrieb 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.

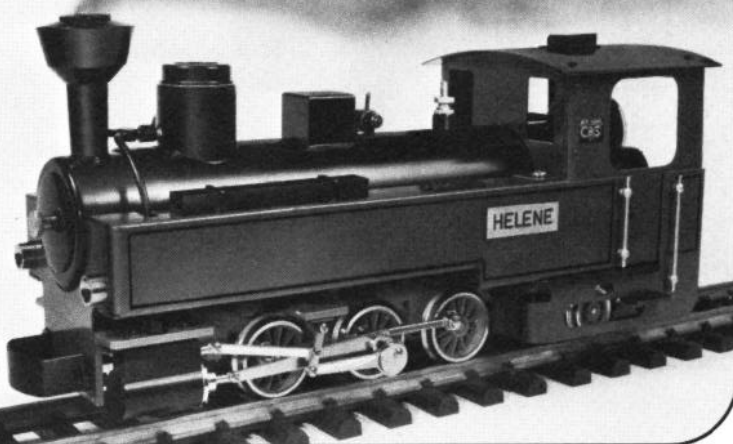
Auf Wunsch Lieferung mit isolierten Rädern gegen Mehrpreis.

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

Lieferung nur über den Fachhandel.

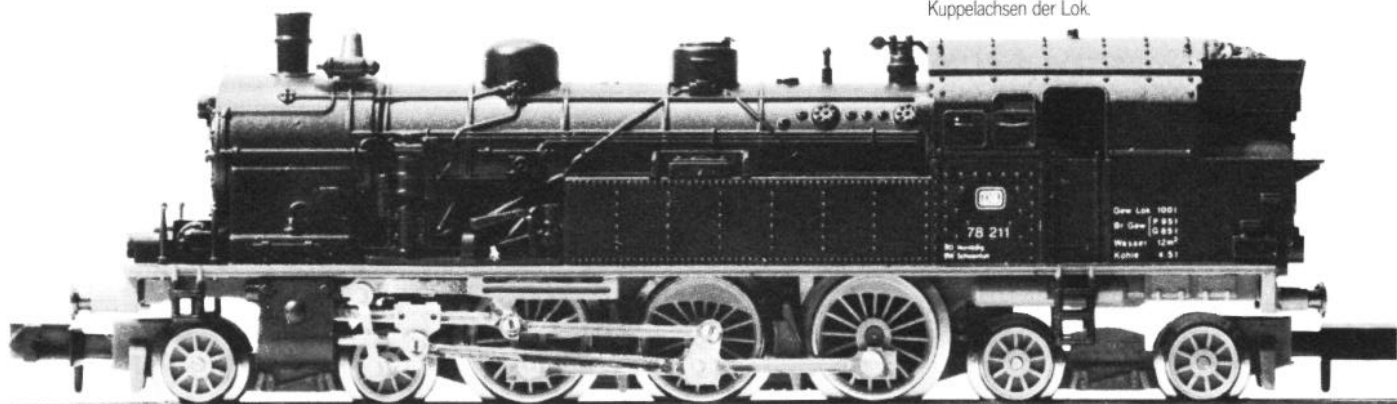


Chr. Beck & Söhne GmbH & Co KG
Postfach 100480, D-3500 Kassel
Telefon 0561/14483-84



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, Messingglocke – bitte nicht übersehen: LUP 92 mm! Ein ganz starkes Stück ist ihre Leistung. Sie zieht auf 5% Steigung 60 Zwei-achser. 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 bärenstarken Trafos.

Der Mehrzug-Steuerblock.

Die Super-Signale.

Das Gleisbild-Stellpult.

Die Modell-Drehscheibe.

Das Zubehör – die Bausätze.

Arnold-N. Die Modellbahn.

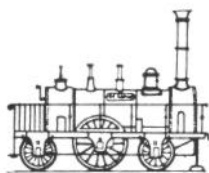
ARNOLD-N®
Bahnspass Erster Klasse

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

Dann wäre da noch eine Triebwagengarnitur (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.

Modelbouw Centrum



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

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

POSTVERSAND.

NIEDRIGE PREISE.

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

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.*



EISENBAHN-SHOP

Herbert Ampssler

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

Fachgeschäft für Modellbahner

ZETA

ALLEEN-IMPORTEUR

IMPORT - EXPORT

M + F voor NEDERLAND

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

TEVENS EXCLUSIEF VOOR NEDERLAND:

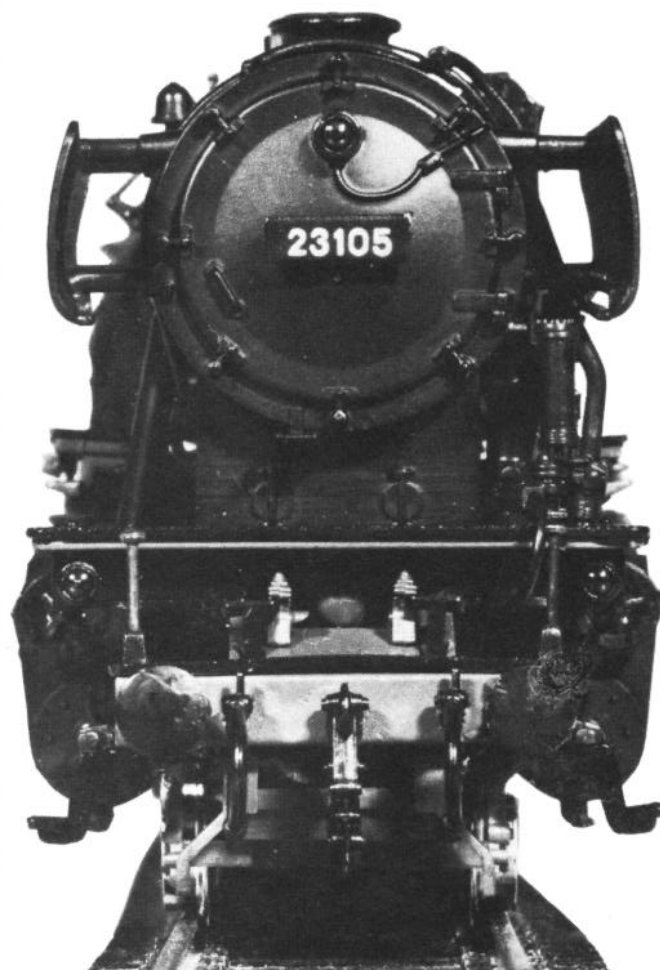
- = *Liliput* Modellbahnen HO - HOe
- = T. E. R. Electronische Regelapp.
- = BEMO HOe und H0m
- = Ade H0 und Schienenmaterial

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

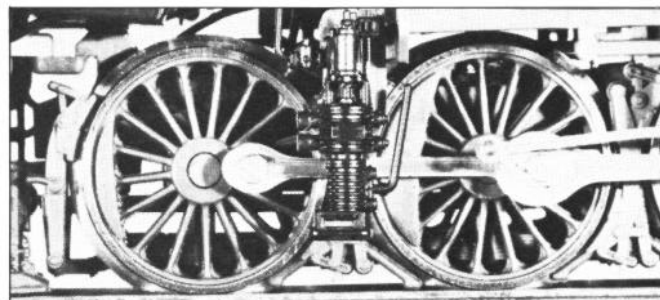
ROCO BR 23 105

Art. Nr. 4120A

unverb. Preisempfehlung DM 179,-
Ab November im Fachhandel erhältlich!
Sichern Sie sich rechtzeitig Ihr Modell.



**Viel Liebe zum Detail,
Präzision und hervor-
ragende Qualität
zeichnen ROCO Modell-
eisenbahnen aus.**



ROCO Roco

Sehen
Sie sich bitte
die herpa
Neuheiten
bei Ihrem
Fachhändler
an!

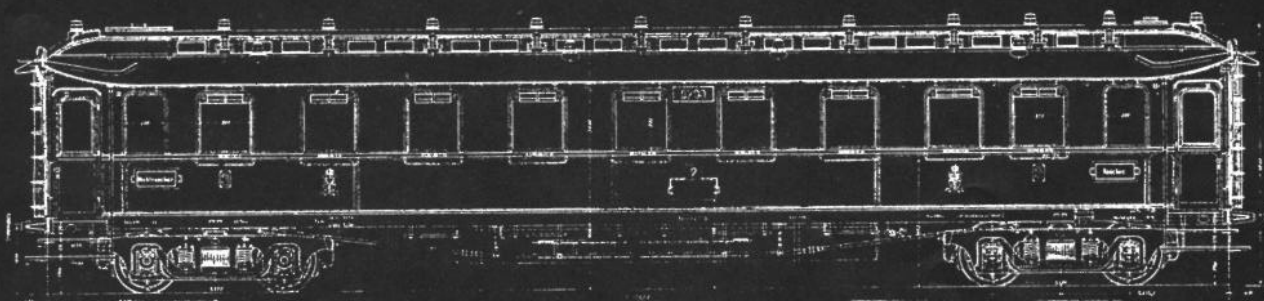


806150 Autotransporter
2014 Porsche 930 turbo



herpa · Fritz Wagener GmbH · Leonrodstr. 46 · D-8501 Dietenhofen

Preuß. D-Zug-Wagen in Spur 0



Modell eines vierachsigen preußischen D-Zug-Wagens im Maßstab 1:43,5. Nachbildung sämtlicher Details — vollständig aus Metall — gefederte Drehgestelle usw.

Nähere Informationen durch den exklusiven Fachhandel oder direkt bei uns. Wir führen übrigens noch eine Menge interessanter Zubehörteile in Spur 0. Vollständige Mappe gegen DM 5,— in Briefmarken.

Eisenbahn - Modellbau Besenhardt
Hermann-Roth-Str. 19, 8021 Baierbrunn



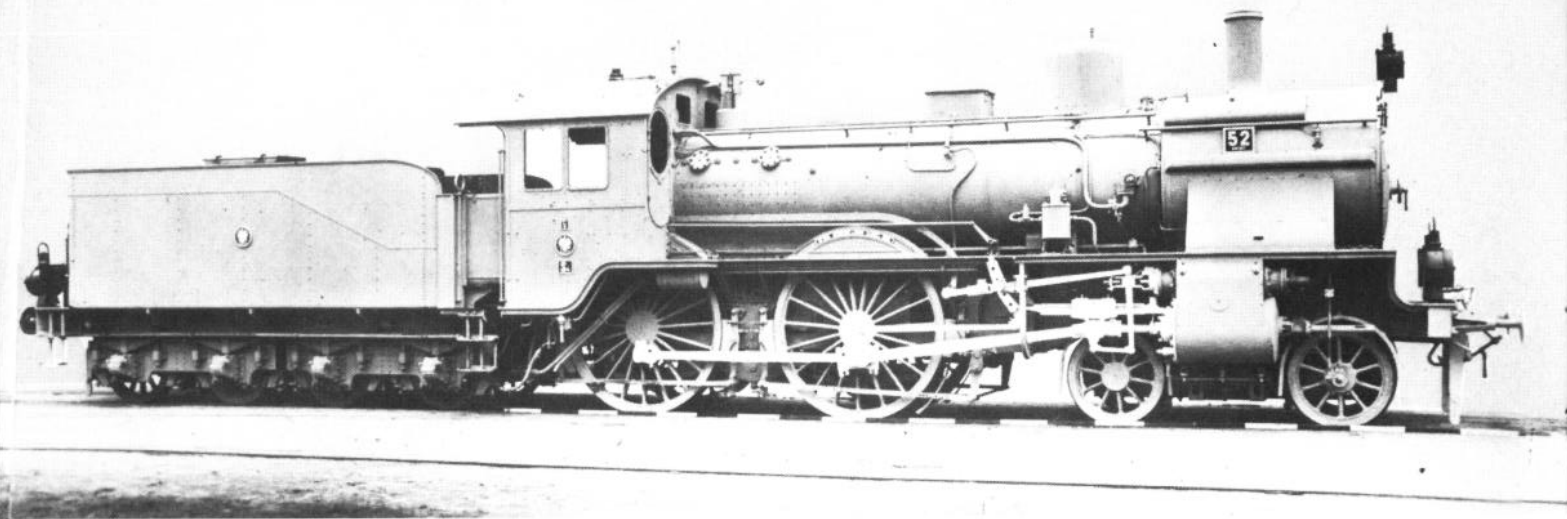


Bild 1: Preußische S 4 (Erfurt Nr. 52), spätere Reichsbahn-Nr. 13 501.

Foto: Archiv Bellingrodt

Das ist die Krönung

Die pr S 4 als neues Modell von M + F

Schweifen wir in Gedanken rund 80 Jahre zurück. Es rollte schon recht hurtig auf den Schienensträngen der Königlich-Preussischen Staatseisenbahn und so manches ist uns auch heute noch ein Begriff geblieben, denken wir nur an die legendären 4-achsigen Abteilwagen der K.P.E.V. Weniger bekannt sind uns allerdings die damals gebräuchlichen Dampflokomotivtypen, wobei die Jahrhundertwende »das« Ereignis bei der Entwicklung der Dampfloks brachte: die Einführung des Heißdampfes. Bekanntlich waren alle bis dahin gebauten Dampflokomotiven als Naßdampflokomotiven ausgebildet. Nun hatte Ende der 80iger Jahre der Casseler Ingenieur W. Schmidt bei Stationären Dampfmaschinen den Heißdampf erfolgreich eingeführt. Der preussische Beschaffungsdezernent Robert Garbe erkannte sofort die Bedeutung dieser Erfindung auch für den Lokomotivbau und setzte alles daran, Heißdampflokomotiven zu bauen und zu erproben. Bereits 1898 wurden 2 Naßdampflokomotiven auf Heißdampf umgerüstet und zwar als Schnellzugmaschine die pr S 3. Es stellten sich natürlich eine Menge »Kinderkrankheiten« an den Maschinen ein, aber die damaligen Konstrukteure und Lokmannschaften bekamen die Sache bald in den Griff. Der Siegeszug des Heißdampfes konnte beginnen. Die erste serienmäßig gebaute Heißdampf-Schnellzuglokomotive wurde als pr S 4 bezeichnet. Das war 1903, Lieferwerk war Borsig Berlin. Dabei ist interessant zu wissen, daß ab diesem Zeitpunkt bei der Bezeichnung der

preussischen Lokomotiven die ungeraden Zahlen für Naßdampf- und die geraden Zahlen für Heißdampflokomotiven gewählt wurden. Die Lokomotive zeigte unverhüllt die Handschrift von Robert Garbe. Spezielles Kennzeichen dafür ist die abgesetzte, im Durchmesser vergrößerte Rauchkammer gegenüber dem Langkessel sowie der unverhältnismäßig schmale Schlot der Maschinen. Aber schließlich war die Lok ja nicht nur zum Ansehen, sondern zum Fahren gedacht, und man wollte die Leistungen der vergleichbaren Loks nicht nur erreichen, sondern überbieten. Und das gelang auch mit der pr S 4. Man spricht heute von einer 30–40%igen Leistungssteigerung gegenüber der pr S 3. Damit war die Überlegenheit des Heißdampfes gegenüber dem Naßdampf eindeutig bewiesen. Waren die ersten Exemplare der pr S 4 noch mit Rauchkammerüberhitzern versehen, so wurden schon bald die Maschinen mit dem Schmidt'schem Rauchrohrüberhitzer ausgestattet, der wesentlich bessere Leistungen brachte. Insgesamt wurden 104 Lokomotiven der pr S 4 an die K.P.E.V. ausgeliefert. Hersteller waren Borsig, Henschel, Linke-Hoffmann und Humboldt. Die Maschinen wurden als 2'B h2 bezeichnet. Die pr S 4 erhielt bald verbesserte Nachfolger, stand aber dennoch mindestens 10 Jahre im Betriebsdienst. Die DRG übernahm noch 4 Maschinen als Elberfeld 422, 427, 428 und 431 geführt worden waren. Über ihren weiteren Verbleib und ihre Außerdienststellung liegen leider keine verlässlichen Angaben vor.

Die pr S 4 erhielt bald verbesserte Nachfolger, stand aber dennoch mindestens 10 Jahre im Betriebsdienst. Die DRG übernahm noch 4 Maschinen als Elberfeld 422, 427, 428 und 431 geführt worden waren. Über ihren weiteren Verbleib und ihre Außerdienststellung liegen leider keine verlässlichen Angaben vor.

Die pr S 4 erhielt bald verbesserte Nachfolger, stand aber dennoch mindestens 10 Jahre im Betriebsdienst. Die DRG übernahm noch 4 Maschinen als Elberfeld 422, 427, 428 und 431 geführt worden waren. Über ihren weiteren Verbleib und ihre Außerdienststellung liegen leider keine verlässlichen Angaben vor.

Die pr S 4 erhielt bald verbesserte Nachfolger, stand aber dennoch mindestens 10 Jahre im Betriebsdienst. Die DRG übernahm noch 4 Maschinen als Elberfeld 422, 427, 428 und 431 geführt worden waren. Über ihren weiteren Verbleib und ihre Außerdienststellung liegen leider keine verlässlichen Angaben vor.

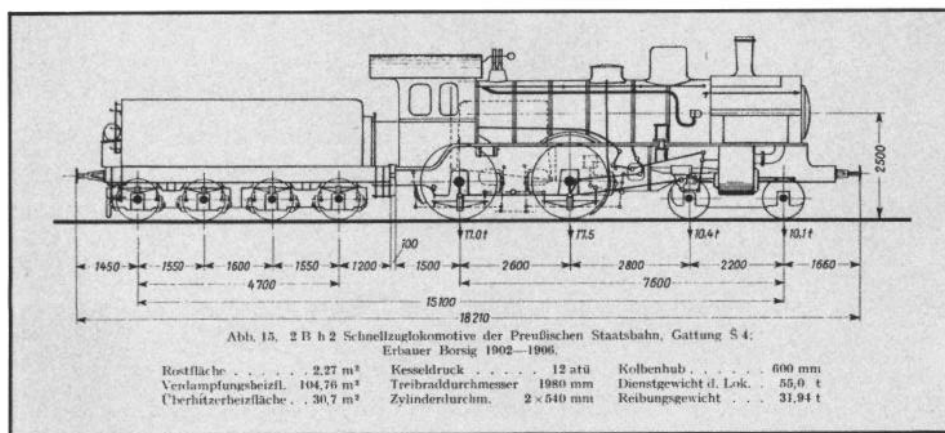
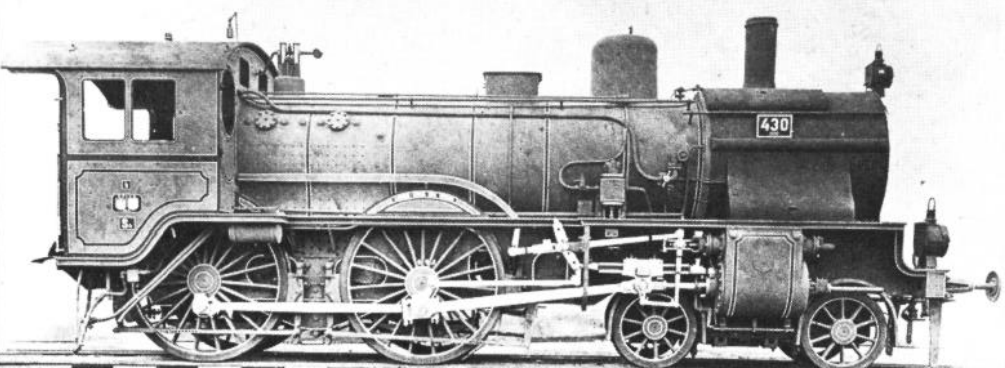


Bild 2: Typenskizze im Maßstab 1:87 von der Preussischen S 4.

Werkfoto

Bild 3: Ebenfalls die Preußische S 4, spätere 13 508. Sie trug die Länderbahnbezeichnung Mainz 430.

Werkfoto



Nachdem bereits verschiedene Lokomotiven der damaligen Länderbahnepoche dem Modellbauer zur Verfügung stehen, bringt nun M + F die pr S 4 als gewohnt exaktes und reich detailliertes Modell für HO. Mußte man bisher als »epochedenkender Modellbauer« bei 1911 stehen bleiben, nämlich mit dem Einsatz der pr S 10, so sind nun den Jahren bis zurück zur Jahrhundertwende keine Grenzen mehr gesetzt, vor allem im hochwertigen Schnellzugsdienst, für den ja eine Lok als Modell immer noch fehlte.

Mit dieser Lok hat M + F neue Maßstäbe gesetzt:

M + F - Ausverkaufliste (6/80)

Merker + Fischer Modellbau GmbH · Röntgenstraße 6 · 8080 Fürstenfeldbruck

Verkauf solange der Vorrat reicht! Zwischenverkauf vorbehalten! Bei Erscheinen dieser Bestelliste sind alle vorhergehenden Journal-Bestellisten ungültig.

Betr.: Lieferzeiten

Bitte bedenken Sie, daß wir nur noch mit einer Minimal- Belegschaft aufarbeiten.
Es können deshalb längere Lieferzeiten entstehen, es ist jedoch voraussichtlich sichergestellt, daß jetzt eingehende Bestellungen auch noch nach Ablauf Dezember 1980 ausgeliefert werden.

Absender:

Name:

Straße:

PLZ, Ort:

Achtung — Wichtig!

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

Bitte beachten Sie unsere Geschäftszeiten!

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

Telefonate oder Besuche außerhalb dieser Geschäftszeiten sind zwecklos.

Betr. Verlag

Bezahlung sämtlicher Druckerzeugnisse nur an den H. Merker Verlag,
Röntgenstraße 2, 8080 Fürstenfeldbruck, möglich
(Postscheckkonto Nr. 57199-802 beim Postscheckamt München).

Ich bestelle bei Ihnen nachfolgende Artikel:

Best.

Stückz.	Art.-Nr.	Bezeichnung	DM/Preis
---------	----------	-------------	----------

HO

☐	007	Bausatz Glaskasten	Dezember 1980	329,—
☐	007 10	Superzurüstsatz	Dezember 1980	79,90
☐	007 68	Steuerung ungenietet	Dezember 1980	59,90
☐	007 69	Steuerung genietet	Dezember 1980	89,90
☐	007 75	Fertigmodell super	Dezember 1980	739,—
☐	12039	Abziehbilder	Dezember 1980	10,90
☐	009	Bausatz GtL 4/4 (BR 98⁸⁻⁹)	Dezember 1980	379,—
☐	009 10	Superzurüstsatz	Dezember 1980	69,90
☐	009 68	Steuerung ungenietet	Dezember 1980	69,90
☐	12066	Abziehbilder-Großsatz	Dezember 1980	19,80
☐	12011	Abziehbilder-Großsatz	Dezember 1980	18,90
☐	011	Bausatz Kittel-Dampftriebwagen weinrot	Dezember 1980	195,—
☐	12044	Abziehbilder	Dezember 1980	9,80
☐	082	Bausatz Ur-Glaskasten PtL 2/2 inkl. Superzurüstsatz	Dezember 1980	ca. 329,—
☐	12039	Abziehbilder	Dezember 1980	10,90
☐	093 10	Zurüstsatz für Märklin BR 41 mit Wagner-Bleichen	Dezember 1980	189,—
☐	2949/50	Witte-Windleitbleche für diese Lok	Dezember 1980	15,90
☐	12054	Abziehbilder-Großsatz	Dezember 1980	22,90
☐	097	Lokumbausatz für »Schwarze Anna« (Fleischmann) BR 88 7002 ohne Fleischmann-Lok	Dezember 1980	69,—
☐	097 31	Tenderbausatz unmotorisiert (3 T 10,5), passend zur BR 88 7002 und LBE 105	Dezember 1980	79,—
☐	097 68	Steuerung Messingguß mit neuen Zylinderbl.	Dezember 1980	49,—
☐	12119	Abziehbilder (Preis steht noch nicht fest)	Dezember 1980	
☐	098	Umbausatz für Märklin 03 in eine 03¹⁰	sofort	298,—
☐	098 10	Superzurüstsatz zu Art.-Nr. 098	sofort	79,90
☐	098 12	Umbausatz für Märklin 03 in eine 03 ¹⁰ mit Altbaukessel (Rheingoldversion)	sofort	89,—
☐	12018	Abziehbilder-Großsatz	sofort	18,90
☐	151	Bausatz Köf III	Dezember 1980	219,—
☐	12009	Abziehbilder	Dezember 1980	5,90
☐	208	Bausatz BLS-Triebwagen	Dezember 1980	429,—
☐	208 05	BLS-Triebwagen (Gehäuse) ohne Fahrwerkteile, ohne Böden und Fenster	Dezember 1980	
☐	208 10	Superzurüstsatz	Sonderpreis	39,—
☐	12056	Abziehbilder-Großsatz	Dezember 1980	169,—
☐	096	Bausatz BR 135 (preuß. S4) ohne Steuerung , ohne Superzurüstsatz ohne mot. Tender	sofort	ca. 399,—
☐	096 10	Superzurüstsatz für Lok und Tender (BR 135)	sofort	ca. 149,—
☐	096 68	Steuerung ungenietet	sofort	ca. 89,90
☐	096 69	Steuerung genietet	sofort	ca. 115,—
☐	073 30	Für diese Lok können zwei verschiedene Tender geliefert werden.		
☐	034 30	Bausatz preuß. Tender 2'2' T 16 motorisiert	sofort	ca. 329,—
☐	12122	Bausatz preuß. Tender 3 T 12 motorisiert	sofort	ca. 329,—
☐		Abziehbilder (Preis steht noch nicht fest)	Dezember 1980	
☐	158	Bausatz Heeresfeldbahn-Diesellok	Dezember 1980	215,—
☐	158 01	Bausatz super OHE-Köf-Ausfg. (Preis steht noch nicht fest)	Dezember 1980	ca. 295,—
☐	12120	Abziehbilder	Dezember 1980	7,90
☐	12127	Abziehbilder für KöfAusfg. (Preis steht noch nicht fest)	Dezember 1980	

HOe

☐	403 71	Fertigmodell normal mit M + F-Fahrwerk BR 99 ⁶⁷⁻⁷¹ württ. Schmalspurlokom	sofort	449,—
☐	403 75	dto. jedoch Superausführung	sofort	498,—
☐	12097	Abziehbilder (gelten auch für die HOm-Ausführung)	sofort	20,90
☐	412	Bausatz Heeresfeldbahn-Diesellok (siehe auch Art.-Nr. 158 in HO)	Dezember 1980	169,—
☐	412 70	Fertigmodell normal	Dezember 1980	285,—
☐	12120	Abziehbilder	Dezember 1980	7,90

Fertigung bis Ende 80 HO

☐	003	Bausatz Herkules	Dezember 1980	259,—
☐	004 68	Steuerung ungenietet	Dezember 1980	59,90
☐	004 69	Steuerung genietet	Dezember 1980	89,90
☐	12011	Abziehbilder-Großsatz	Dezember 1980	18,90
☐	004	Bausatz Donauauf	Dezember 1980	315,—
☐	004 68	Steuerung ungenietet	Dezember 1980	68,90
☐	004 69	Steuerung genietet	Dezember 1980	98,90
☐	12011	Abziehbilder-Großsatz	Dezember 1980	18,90
☐	12018	Abziehbilder-Großsatz	Dezember 1980	18,90
☐	005	Bausatz Berg	Dezember 1980	375,—
☐	004 68	Steuerung ungenietet	Dezember 1980	68,90
☐	004 69	Steuerung genietet	Dezember 1980	98,90
☐	12011	Abziehbilder-Großsatz	Dezember 1980	18,90
☐	12018	Abziehbilder-Großsatz	Dezember 1980	18,90
☐	006	Bausatz flinke Liesel	Dezember 1980	349,—
☐	003 68	Steuerung ungenietet	Dezember 1980	59,90
☐	003 69	Steuerung genietet	Dezember 1980	89,90
☐	12011	Abziehbilder-Großsatz	Dezember 1980	18,90
☐	12018	Abziehbilder-Großsatz	Dezember 1980	18,90
☐	100	Bausatz D VI (BR 98 7505) mit seitlichem Geländer	Dezember 1980	395,—
☐	004 68	Steuerung ungenietet	Dezember 1980	68,90
☐	004 69	Steuerung genietet	Dezember 1980	98,90
☐	038 10	Superzurüstsatz für Liliput BR 38	Dezember 1980	275,—
☐	038 68	Steuerung ungenietet	Dezember 1980	89,90
☐	038 69	Steuerung genietet	Dezember 1980	115,—
☐	12062	Abziehbilder-Großsatz	Dezember 1980	19,90
☐	054 01	Bausatz BR 59⁰ (Württ. K) mit Tender	Dezember 1980	879,—
☐	054	dto. nur Lok	Dezember 1980	579,—
☐	054 10	Superzurüstsatz (enthält alle Teile für Version 2)	Dezember 1980	189,—
☐	054 68	Steuerung ungenietet	Dezember 1980	89,90
☐	054 69	Steuerung genietet	Dezember 1980	115,—
☐	054 30	Bausatz mot. Tender (2'2' T 31,5)	Dezember 1980	315,—
☐	12074	Abziehbilder-Großsatz	Dezember 1980	14,90
☐	060	Bausatz württ. T 5 (BR 75⁰)	Dezember 1980	579,—
☐	060 10	Superzurüstsatz	Dezember 1980	115,—
☐	060 68	Steuerung ungenietet	Dezember 1980	89,90
☐	060 69	Steuerung genietet	Dezember 1980	115,—
☐	12075	Abziehbilder-Großsatz	Dezember 1980	19,90
☐	062	Bausatz württ. C (BR 18¹) ohne Tender	Dezember 1980	469,—
☐	062 10	Superzurüstsatz für Lok und Tender	Dezember 1980	105,—
☐	062 68	Steuerung ungenietet	Dezember 1980	89,90
☐	062 69	Steuerung genietet	Dezember 1980	115,—
☐	032 30	Bausatz mot. Tender (Preuß. 2'2' T 31,5)	Dezember 1980	315,—
☐	032 35	Tender-Zurüstsatz	Dezember 1980	45,90
☐	062 02	Baus. württ. C (Dreileiter-Wechselstrom-Ausf.) ohne Tender	Dezember 1980	499,—
☐	032 32	Baus. mot. Tender (preuß. 2'2' T 31,5) Dreileiter-Wechselstrom	Dezember 1980	315,—
☐	12076	Abziehbilder	Dezember 1980	11,90
☐	S—990	Bayer. Lokalbahnwaggon — Set (3 verschiedene) besteht aus gemischt Pack./2. Kl. (PBL), 2./3. Klasse sowie 3. Klasse—Personenwagen	Dezember 1980	149,—
☐	061	Bausatz preußische T 10 (BR 76) Fertigung noch nicht sichergestellt	ca.	579,—
☐	061 10	Superzurüstsatz	ca.	180,—
☐	061 68	Steuerung ungenietet	ca.	89,90
☐	061 69	Steuerung genietet	ca.	115,—
☐	12081	Abziehbilder-Großsatz (Preis steht noch nicht fest)		

Fertigmodelle

Werden in Heimarbeit von M + F-Feinmechanikern noch fertiggestellt und ausgeliefert.

HO

☐	007 75	Glaskasten super		739,—
☐	008 75	BR 98⁷ Mallet super		1.100,—
☐	008 76	BR 98⁷ in bayerischer Länderbahnausführung, grün		1.180,—
☐	082 75	Urglaskasten super		649,—
☐	098 76	Märklin-Umbau 03 in 03¹⁰ komplett mit Lok blau lackiert	Dezember 1980	498,—
☐	158 71	OHE Köf (Heeresfeldbahn)		ca. 390,—

HOe

☐	403 70	Gehäuse-Fertigmodell württ. Schmalspurlokom BR 99 ⁶⁷⁻⁷¹ für Trix-Fahrwerk der BR 85 komplett, super, lackiert u. beschriftet dto. jedoch mit M + F-Fahrwerk	November 1980 November 1980	355,— 549,—
☐	409 70	Gehäuse-Fertigmodell BR 99⁷³⁻⁷⁶ für Trix-Fahrwerk der BR 85, super, lackiert u. beschriftet dto. jedoch mit M + F-Fahrwerk	Dezember 1980 Dezember 1980	395,— 792,—



Resteverkauf

11 100	Förderturm-Grundbaukasten	Dezember 1980	159,—
11 101	Erweiterungs-Trägersegmente	Dezember 1980	15,90
11 102	Erweiterungs-Stützsegmente	Dezember 1980	10,90
11 103	Erweiterungs-Baukasten für Doppelturm	Dezember 1980	59,90
11 104	Umlenkrad einzeln 50 Ø	Dezember 1980	12,90
11 105	Umlenkrad einzeln 40 mm Ø	Dezember 1980	11,90
11 106	Schachtabdeckung mit Seildurchführung (nicht abgebildet)	Dezember 1980	10,90
11 150	kleiner Stollenabstützstempel	Dezember 1980	8,90
11 151	großer Stollenabstützstempel	Dezember 1980	7,90
11 152	kleine Förderstollen-Versteufung	Dezember 1980	8,90
11 153	große Förderstollen-Versteufung	Dezember 1980	9,90
11 200	Gleisbettung gebogen, für Märklin-Z-Gleisstück, Art.Nr. 8510	Dezember 1980	8,90
11 201	Gleisbettung gerade (Länge ca. 110 mm) f. Märklin-Z-Gleisstück Nr. 8500	Dezember 1980	8,90
11 210	Bausatz viereckiger Hochbahngitterträger mit Sockelplatten	Dezember 1980	8,90
362	Bausatz Holztransporter	Dezember 1980	35,—
364	Bausatz Flachwagen	Dezember 1980	29,90
365	Drehschemel	Dezember 1980	11,90
366	Bausatz Flachwagen mit Stirnwänden	Dezember 1980	29,90

Die lange nicht lieferbaren Bauteile-Gruppen können in ergänzter Form für den Lager-Restverkauf als Fotokopien angefordert werden.

Preis pro Blatt —,50 DM netto

Angefordert werden können:

	Bauteile-Gruppe	Bezeichnung	Anzahl der Seiten
☐	2	Pufferbohlen, Geländer, Schienenräumer, Puffer, Kupplungen, Werkzeugkästen, Leitern, Tritte, Griffstangen, Zylinderblöcke, Lokgehäuseteile, Windleitbleche	34
☐	3	Druckluftkessel, Bremszylinder, Bremsset, Bremshebel, Bremsbacken, Achslagerblenden, Deichseln, Drehgestelle, Achslager, Federpakete, Tendergehäuse	22
☐	4	Dachaufbauten, Indusi, Schlammabscheider, Ellöks-Lüfterschlangen, Dachlüfter für Wagen und Loks usw.	6
☐	5	Sämtliche Laternen, Halter, Leuchteinsätze, Triebwerksleuchten usw.	5
☐	6	Steuerungsteile, Kreuzköpfe, Steuerungsnielen usw.	16
☐	7	Pilzkontakte, Räder, Kurbelzapfen, Rad-Isolierbuchsen, Haftreifen	10
☐	9	Zahnräder u. Achsen, Mini-Kugellager, Einzelgetriebe	11
☐	10	Schrauben u. Muttern M 1/M 1,4/M 1,7/M 2/ alle Ausführungen und Größen	6
☐	11	Anlagen-Ausschmückungsteile, Fernsprecher, Zuglaufschilder, Grenzzeichen, Seilzugführung für Weichen und Signale.	3

ACHTUNG! seit 1. Februar 1980 für Bauteile neue Preise!

Wegen Aufarbeitung von Lagerrestbeständen bleibt die Firma Merker + Fischer noch bis Ende 1980 bestehen.

(Datum)

(Unterschrift)

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

VERLAGSBESTELLISTE VI/1980

Bücher:

	Preis	Porto	Lieferzeit
— „BR 01“ ca. 300 Seiten mit Schwarzweiß- Fotos und Farbbildern sowie großen Ausfaltplänen (bei Vorauszahlg. entfällt das Porto)	56,—	3,40	sofort
— Poster 01 + 01⁵	6,50	3,50	sofort
— „Die Regentalbahn“ ca. 307 Seiten und ebensoviele Abbildungen (bei Vorauszahlg. entfällt das Porto)	49,—	2,30	sofort
— „Dampfloks im Allgäu“ Erstauflage ausverkauft, Zweitauflage Febr. 1980	65,—	2,30	sofort
— Journal-Poster (6 Stück nach freier Wahl)	12,—	2,30	sofort

Journale:

	Preis	Porto	Lieferzeit
— Einzelausgabe Nr. 1/75	5,50	1,—	sofort
— Einzelausgabe Nr. 1/76	5,50	1,—	sofort
— Einzelausgabe Nr. 6/76	5,50	1,—	sofort
— Einzelausgabe Nr. 1/77	ausverkauft		
— Jahrgang 2—6/77	29,—	entfällt	sofort
— Einzelausgabe Nr.	je 5,90	1,—	sofort
— Jahrgang 1978	35,—	entfällt	sofort
— Einzelausgabe Nr.	je 5,90	1,—	sofort
— Jahrgang 1979	36,—	entfällt	sofort
— Einzelausgabe 1—3/79	je 5,90	1,—	sofort
— Einzelausgabe 4—6/79	je 6,50	1,—	sofort
— Jahrgang 1980	39,—	entfällt	sofort
— Einzelausgabe	je 6,50	1,—	sofort
— Journal Abo 1981	39,—	entfällt	

Merker + Fischer Druckerzeugnisse:

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

Kalender-Sonderpreise:

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

DM

wurden überwiesen auf:

- ☐ Postscheckkonto München, Nr. 57 199-802
- ☐ Volksbank Fürstenfeldbruck, Nr. 21300
- ☐ Dresdner Bank, Fürstenfeldbruck, Nr. 6959180

Zutreffendes bitte ankreuzen!

Auslandszahlungen bitte **nur** auf Postscheckkonto!

(Datum) (Unterschrift)

Absender:

Name: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Alter: _____ Beruf: _____

Wo beziehen Sie Ihr Journal: _____

Bitte ausschneiden und im frankierten Umschlag einsenden an:

H. Merker Verlag

Röntgenstraße 2 · 8080 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141)2437

Artikelbewertung:

EISENBAHN - JOURNAL 6/80

	sehr gut	gut	mittel	schlecht
Deutsche Reichsbahn fährt wieder mit der BR 41	☐	☐	☐	☐
Winterimpressionen	☐	☐	☐	☐
MBB liefert an Ägypten	☐	☐	☐	☐
Große Sonderfahrt am 7.9.1980	☐	☐	☐	☐
Bei unseren Nachbarn	☐	☐	☐	☐
Mini-Markt	☐	☐	☐	☐
BW Skizzen	☐	☐	☐	☐
Impressum und Inhaltsverzeichnis ...	☐	☐	☐	☐
Mitteilungen	☐	☐	☐	☐
Eisenbahnen in der Oberpfalz	☐	☐	☐	☐
Vom Spielzeug zum Modell	☐	☐	☐	☐
Bayern-Journal	☐	☐	☐	☐
Das ist die Krönung	☐	☐	☐	☐
Neuheiten Journal	☐	☐	☐	☐
Weihnachten	☐	☐	☐	☐

Das schönste Farb-Bild
(nur ein Bild angeben)

Seite: Bild:

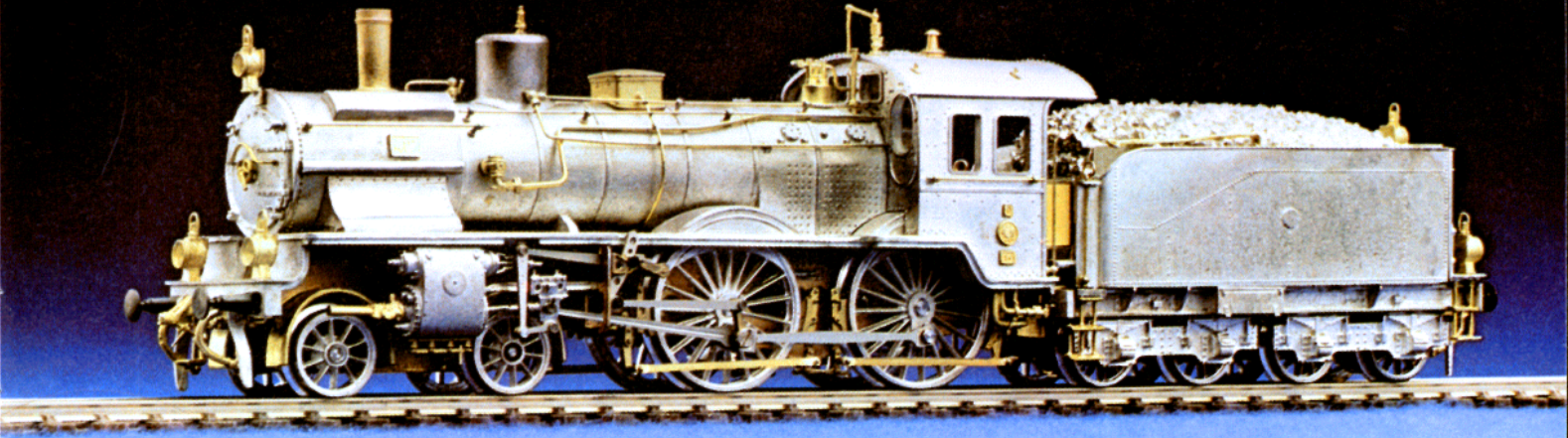


Bild 4: Das M + F Modell der Preußischen S 4 mit dem Tender 2'2' T 16 von der Heizerseite aufgenommen.

Foto 4—6: Paur

- die pr S 4 war die erste serienmäßige Heißdampflokomotive und kann damit als Urahn unserer heute so viel verherrlichten Einheitsloks gelten (denn die fuhren auch »nur« mit Heißdampf);
- das Modell ist die erste in größerer Serie gebaute 2'B-Schnellzuglok;
- es kann sowohl als Länderbahn- als auch als DRG-Lok eingesetzt werden und
- ist enorm ausbaufähig.

Findige Bastler werden bald merken, daß aus der pr S 4 mit etwas Fleiß noch weitere Länderbauarten geschaffen werden können. Erwähnt werden sollen hier nur die pr S 3 als Vorgängerin der pr S 4, die parallel zur Pr S 4 gebaute pr S 5.2 sowie die pr S 6. Herz, was willst du mehr?

Alles in allem: ein hervorragend gelungener Wurf. Und wenn es auch wahrscheinlich die letzte Schlepptenderlok der M + F Produktion sein dürfte, so stellt doch gerade diese pr S 4 den zahlreichen Konstrukteuren, Erbauern und Lokmannschaften, die aus dieser Lok solche Giganten wie Br 05 und Br 45 entwickelten und zu hohem Ansehen führten, ein großartiges Zeugnis aus.

Angaben für den Statistiker

Baureihe	135
Betriebsgattung	S 24.16
Länderbahnbezeichnung	pr S 4
Betriebsnummer DRG	13501 — 13 504
Geschwindigkeit	100 km/h
Tender	pr 3 T 12, pr 3 T 15; pr 2'2' T 16

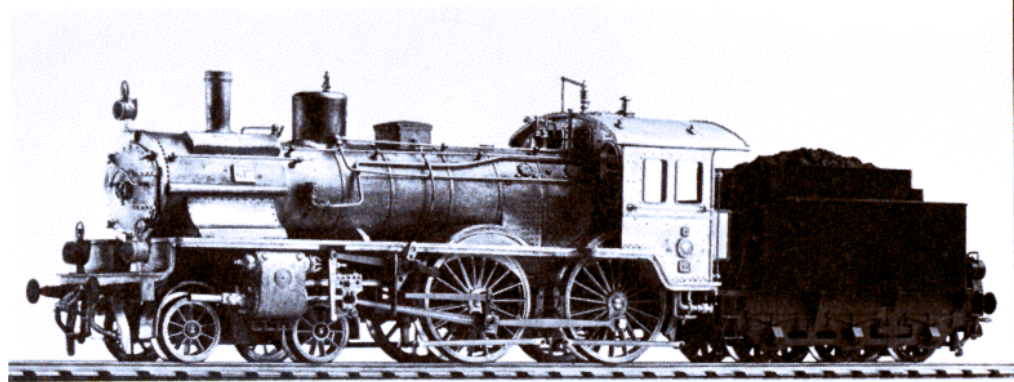


Bild 5: Die Preußische S 4, jedoch mit dem kleineren 3 T 12-Tender. Dieser Tender ist momentan noch nicht lieferbar, kann aber voraussichtlich im Laufe des Dezembers noch ausgeliefert werden.

Zylinder Ø	540 mm
Kolbenhub	600 mm
Zylinderanzahl	2
Kesselüberdruck	12 kp/cm ²
Treibrad Ø	1980 mm
Kuppelrad Ø	1980 mm
Lauf rad Ø vorn	1000 mm
Reibungslast	31,9 Mp
mittlere Kuppelachslast	16,0 Mp

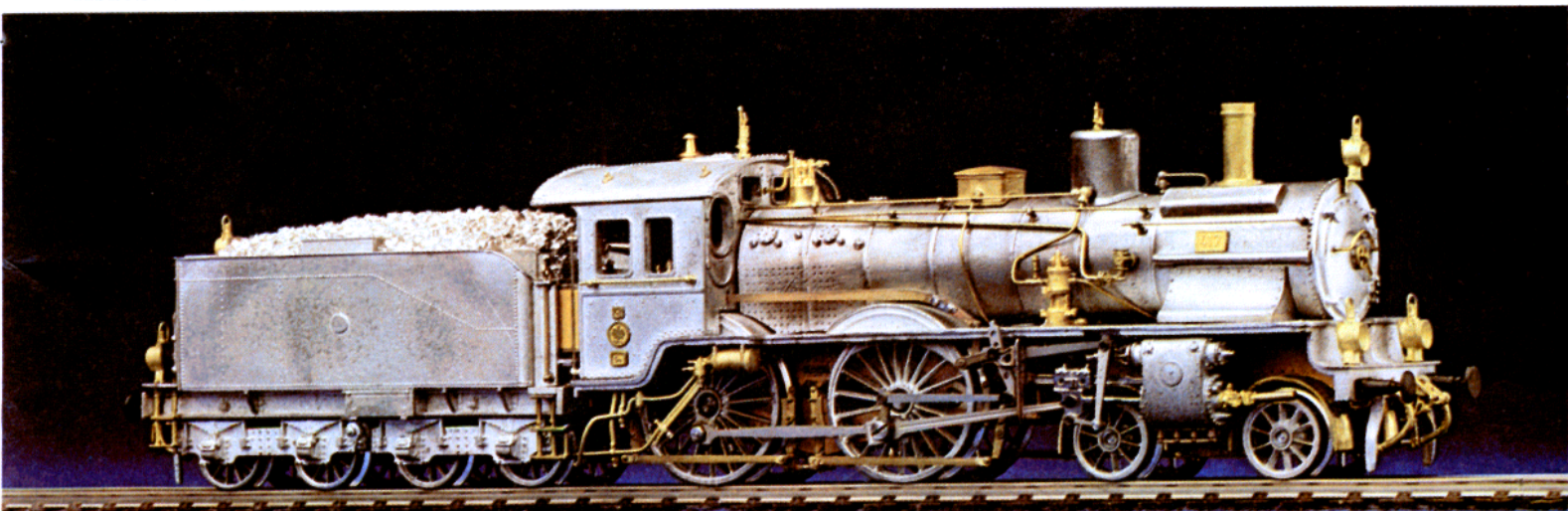
Quellennachweis:

Horst Obermayer, Taschenbuch Deutsche Dampflokomotiven, 3. Auflage.
Albert Sauter, Die Königlich-Preussischen Staatseisenbahnen.
Karl-Ernst Maedel, Die Deutschen Dampflokomotiven gestern und heute, 2. Auflage.
Weisbrod/Müller/Petznick, Deutsche Dampflokomotiven, Dampflo-Archiv 1, Baureihe 01—39, 2. überarbeitete Auflage.

Eggi

Bild 6: Die M + F S 4 von der Lokführerseite mit dem sofort lieferbaren 2'2' T 16-Tender.

Foto 4—6: Paur



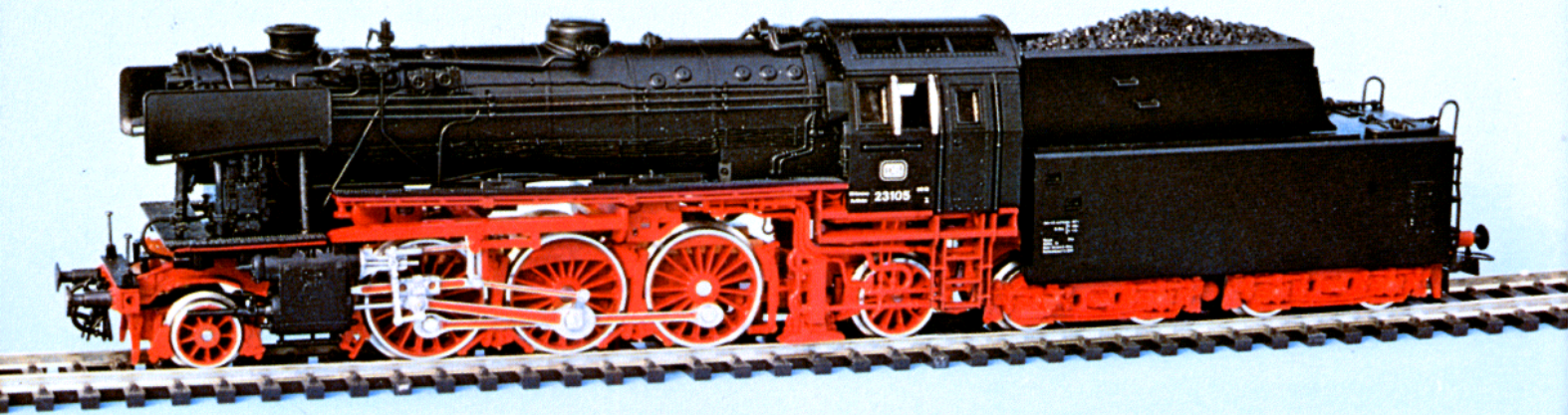


Bild 1: Das ist sie also, die mit Ungeduld erwartete 23 105 von Roco in der Baugröße HO.

•Neuheiten-Journal•

Der neue Star in der Baugröße HO, die 23 105 von ROCO

Fast glaubten wir schon nicht mehr daran, die brandneue Dampflok 23 105 von Roco noch in dieser Ausgabe vorstellen zu können, als wir dann mit viel Glück doch noch eines der ersten Modelle in die Hände bekamen. Gerade da wir das Entstehen der Maschine von Anbeginn an mitverfolgt hatten, waren wir besonders auf die endgültige Ausführung gespannt. Nun ist es da, das Spitzenprodukt aus Salzburg, das wohl alle Erwartungen übertreffen dürfte. Was die Detaillierung anbetrifft, sind alle bislang gültigen Wertmaßstäbe außer Kraft gesetzt. Mit mehr Einzelheiten — die meisten sind extra angesetzt — kann und sollte man ein Lokomotivmodell nicht mehr bestücken. Nur wer das Vorbild kennt und selbst in Erscheinung nehmen konnte, wird ersehen können, welch meisterliche Arbeit hier geleistet wurde. Jede Armatur, jeder Flansch ist genau dem Original nachgebildet und sitzt

exakt am richtigen Platz. Das Modell der 23 105 besteht aus weit mehr als 400 Einzelteilen. Hunderte von Aufnahmen von der Originalmaschine waren erforderlich, um eine solch getreue Kopie des großen Vorbildes zu schaffen.

Neue Ideen wurden aber auch beim Fahrwerk der Lokomotive und bei der Konzeption des Tenderantriebs verwirklicht. Der Rahmen mit der Treib- und den beiden Kuppelachsen ist so konstruiert, daß er im Bereich der Feuerbüchse ausschwenken kann. Der Drehpunkt des Rahmens liegt dicht hinter dem Zylinderblock. Die Vorlaufachse ist am Rahmen angelenkt, die hintere Laufachse mit demselben verbunden und um einen dicht vor der Achse sitzenden Zapfen schwenkbar ausgeführt.

Völlig neu ist der Antrieb bzw. die Kraftübertragung auf das Gleis. Im Tendergehäuse, das aus Metalldruckguß besteht, blieb gerade noch ausreichend Raum, um den großen Standardmotor unterzubringen, der alle vier Achsen antreibt, wovon je zwei zu einem besonde-

ren Triebwerk zusammengefaßt sind. Beide Triebgestelle pendeln um je eine horizontal quer zur Fahrtrichtung angeordnete Achse. Dadurch wird erreicht, daß stets alle vier Achsen auf dem Gleis aufliegen. Die beiden innenliegenden Achsen mit den Hafttringen auf den vier Rädern werden zusätzlich noch durch Federkraft nach unten gedrückt. Diese Bauweise und die neuen hochfesten Haftreifen verleihen der Lokomotive eine enorme Zugkraft, die auf einer Rampe von 5 % noch stolze 120 gr beträgt. Bemerkenswert gut sind auch die Laufeigenschaften des Modells, das mit einem automatischen Lichtwechsel ausgestattet und für den Einbau eines Raucherzeugers vorbereitet ist.

Nach dieser Kurzvorstellung werden wir in der nächsten Ausgabe vom JOURNAL noch auf diverse Einzelheiten eingehen.

Neu von MÄRKLIN mini-club

Mit den soeben erschienenen dreiachsigen

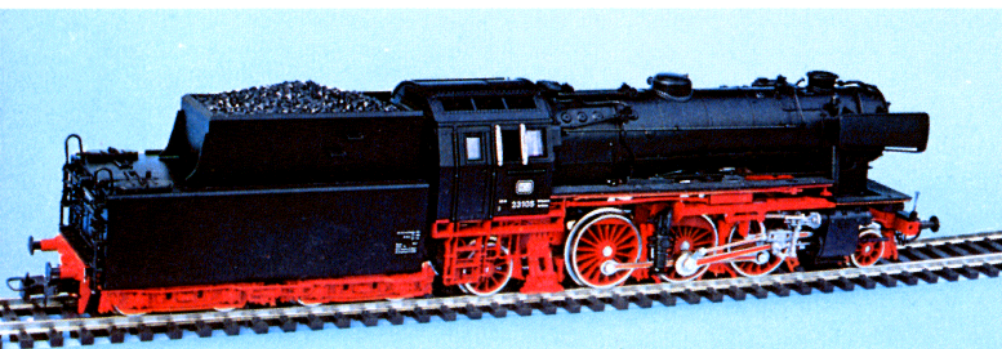


Bild 2: Lokomotive und Tender sind gleichermaßen wohigelungen, wie diese Aufnahme der Führerseite zeigt.

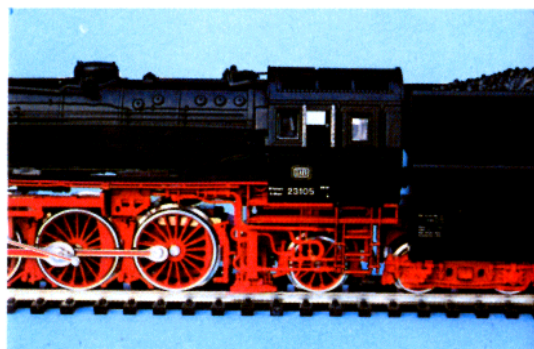
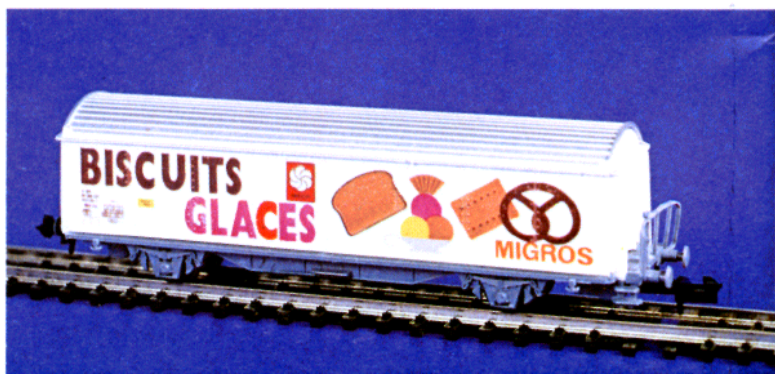


Bild 3: Noch eine Detailstudie, die eine Menge der Einzelheiten des Super-Modells zeigt.

Bild 3 a: In der Baugröße N traf dieser wohigelungene offene Güterwagen der ÖBB von Roco bei Redaktionsschluß bei uns ein.



Bild 3 b: Sehr hübsch gemacht, farbenfroh und tadellos beschriftet ist der Kühlwagen nach schweizerischem Vorbild, den Roco nun auch in der Baugröße N liefert.



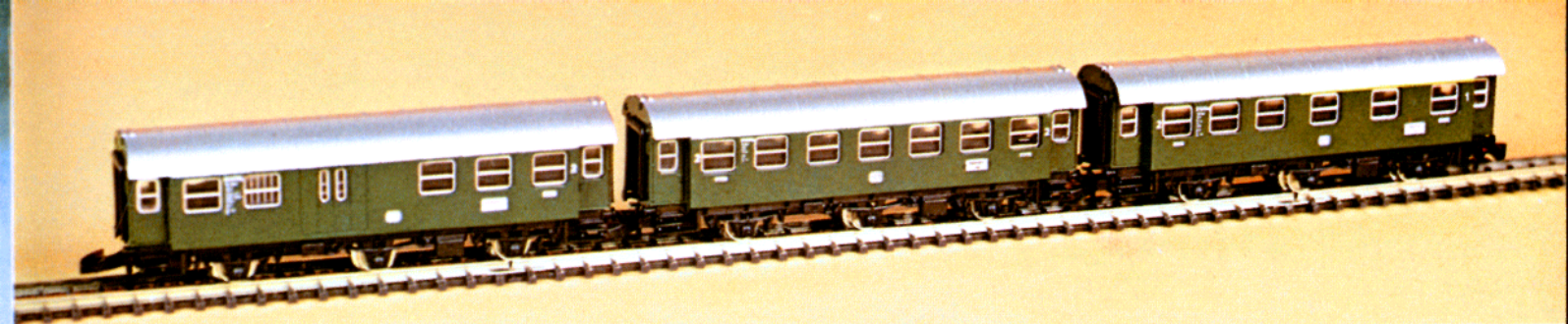


Bild 4: Dies ist die neue Garnitur der dreiachsigen Umbauwagen für Märklin mini-club.

Bild 5: Nur 61 mm lang ist der Umbauwagen BD3yge im Maßstab 1:220.

Umbauwagen AB3yge, B3yge und BD3yge im Maßstab 1:220 für die kleinste elektrische Systembahn der Welt schuf Märklin erneut eine recht hübsche Wagengarnitur. Die ganz aus Kunststoff gefertigten Modelle sind sehr sauber gefertigt. Die eingesetzten Fenster mit hoher Paßgenauigkeit haben metallisierte Rahmen erhalten. Die mittlere Achse ist pendelnd gelagert und mit reichlichem Seitenspiel versehen. An den Stirnwänden der 61 mm langen Fahrzeuge sind die Rolläden und Übergangseinrichtungen originalgetreu wiedergegeben. An dieser Stelle sei noch einmal der Hinweis erlaubt, daß die dreiachsigen Umbauwagen bei der Deutschen Bundesbahn stets paarweise kurzgekuppelt zum Einsatz kamen.

Weiteren Zuwachs gab es auch beim Zubehör zur mini-club, das nun auch schon zu einem stattlichen Sortiment angewachsen ist. Die jetzt erhältlichen Neuheiten sind ein Bausatz mit Streckenzubehör sowie einer für eine Dieseltankstelle. Ersterer enthält einen Fußgängersteg, 1 Fernsprechaus, 2 Weichenspannwerke, 4 Andreaskreuze und 4 Sätze Warnbaken. Im Bausatz für die Dieseltankstelle befinden sich Zapfsäulen, eine Überdachung und Lagertanks.

Neu in der Baugröße HO

Nach der Diesellokomotive der Baureihe 212 erschien nun auch die Elektrolokomotive der Baureihe 140 in den neuen Farben der DB ozeanblau/beige.

Oldtimer-Freunde kommen nun auch bei Märklin auf ihre Kosten. Erschienen sind jetzt zwei ganz entzückende Modelle: ein offener Güterwagen mit Bremserhaus der Bauart 0 10 Halle und ein Drehschemelwagen mit Bremserhaus der Bauart H 10 Regensburg. Beide haben eine authentische Beschriftung der früheren Deutschen Reichsbahn und sind mit alten Stangenpuffern ausgestattet. Der offene Güterwagen ist 101 mm lang und genau so fein detailliert wie der 115 mm lange Drehschemelwagen mit acht Steckungen. Hervorragend gemacht sind auch die Achslager mit den kräftigen Blattfedern.

Neu in der Baugröße I

Mit einer Länge von 370 mm über Puffer ist der neue Selbstentladewagen der Gattung Fad 168 der DB ein Modell von beachtlicher Größe. Der Wagen entspricht in allen Einzelheiten dem großen Vorbild. Bestehend daran ist nicht nur die tadellose Ausführung der großflächigen Kunststoffteile, sondern auch die saubere und reichhaltige Beschriftung des Fahrzeuges. Die beiden großen Entladeklappen an jeder Längsseite lassen sich durch Hebel an den Stirnseiten nicht nur öffnen, son-

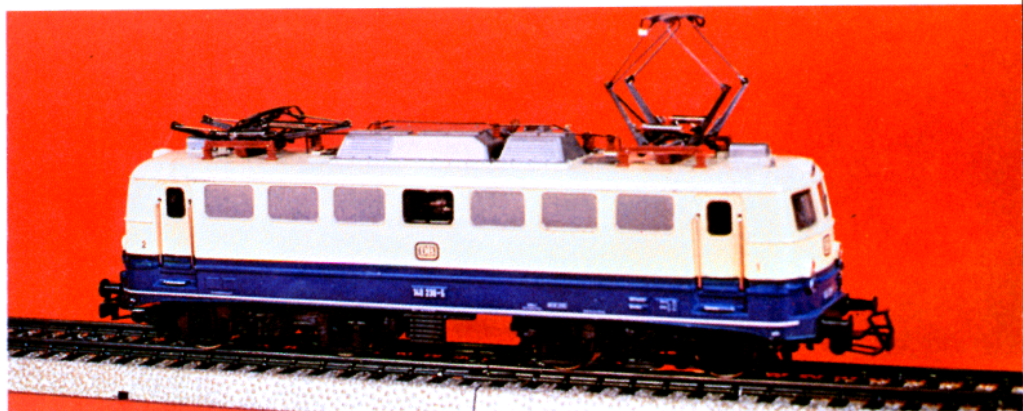
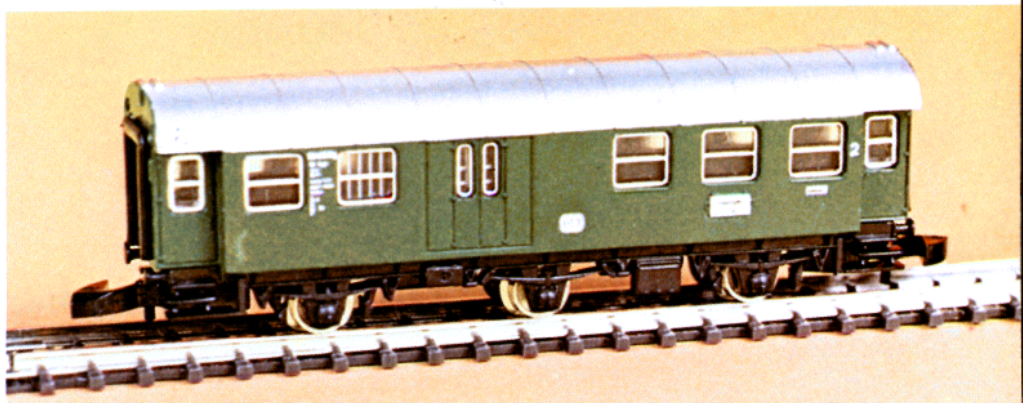


Bild 6: Nun wird auch die Elektro-Lok der Baureihe 140 von Märklin in den neuen Farben der DB geliefert.

Bild 7: Offener Güterwagen der Bauart Halle in der Baugröße HO von Märklin.

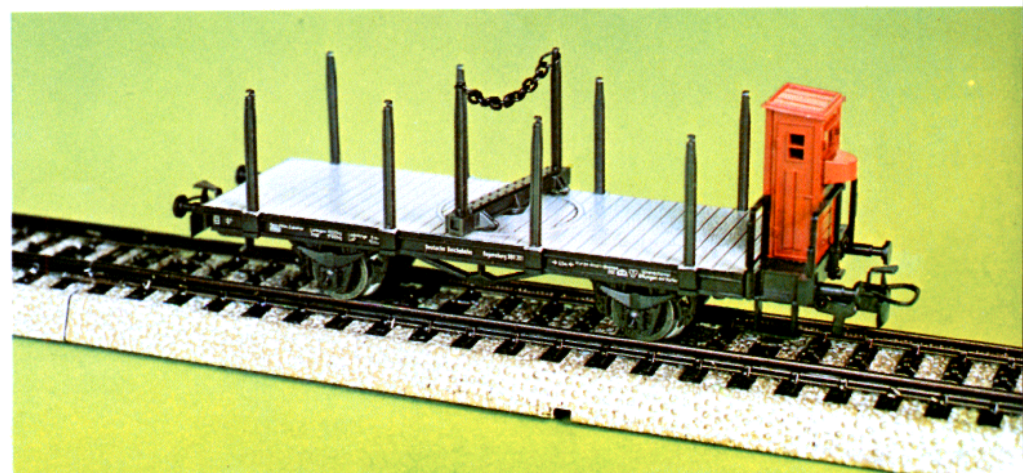


Bild 8: Ein Leckerbissen für Oldtimer-Freunde ist auch der Drehschemelwagen, den Märklin in der Baugröße HO schuf.



Bild 9: Mit beweglichen Klappen, die sich verriegeln lassen, ist der neue Selbstentladewagen Fad 168 von Märklin in der Baugröße I ausgerüstet. Foto: HJO

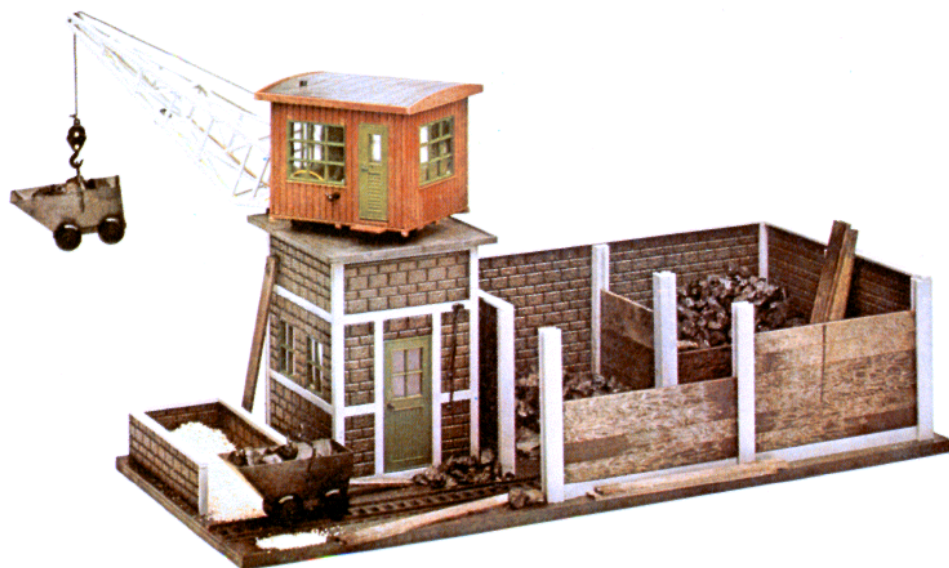


Bild 10: Paßgenau und solide in der Ausführung sind alle Teile für die hübsche Bekohlungsanlage in der Baugröße I von Märklin. Werkfoto: Märklin

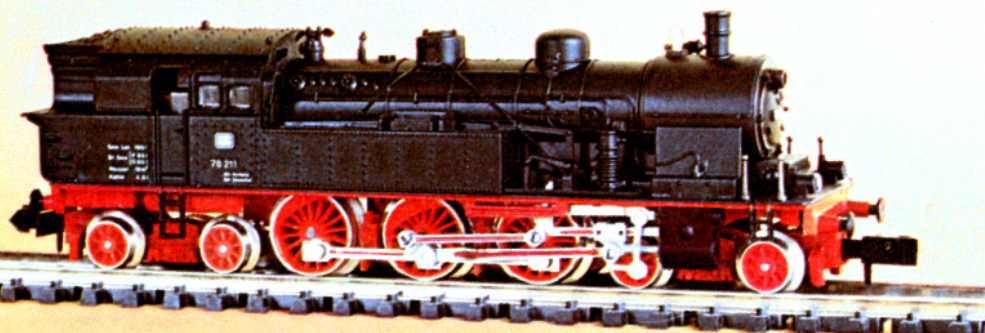


Bild 11: Die vielseitig einsetzbare Güterzuglok der Baureihe 55 als N-Modell von Arnold.

Foto: Paur

Bild 12: Das langerwartete Modell der Baureihe 78 in N von Arnold.

Foto: P. Schiebel



dern auch durch einen sinnvollen Mechanismus verriegeln. Das Modell ist mit Federpuffern ausgerüstet.

Einige der Neuheiten vom Bahnzubehör in der Baugröße I konnten wir unseren Lesern bereits im Journal 5/1980 präsentieren. Jetzt erschien noch der Bausatz der Bekohlungsanlage. Im Stil und in der Wahl des witterungsunempfindlichen Kunststoffs entspricht sie dem Lokschuppen. Alle Teile sind sauber gespritzt und passen gut zu- und ineinander. Der kleine Kohlenkran für die beiden dem Bausatz beigegebenen Kohlenwagen läßt sich von Hand bewegen. Der Packung liegen auch noch eine kleine Tüte Sand und eine größere Tüte Lokomotivkohle bei. Es macht wirklich Spaß, dieses Modell zusammenzubauen und es danach mit den geeigneten Farben auch noch etwas zu »altern«.

HO

Neuheiten von ARNOLD

Das umfangreiche Neuheitenprogramm 1980 von Arnold ist inzwischen vollständig im Fachhandel eingetroffen.

Einen lang gehegten Wunsch der Spur N-Modellbahner erfüllt die BR 78, die ehemalige preußische T 18. Dieses Modell stellt sich in einer Ausführung vor, die kaum mehr Wünsche offen läßt. Das Gehäuse ist reichhaltig und sauber detailliert und lupenrein beschriftet. Das Fahrwerk mit durchbrochenen Treib- und Kuppelrädern wirkt vorbildgetreu, wozu auch das relativ feine Steuerungsgestänge beiträgt. Arnold wählte als Vorbild die Ausführung ohne Speisedom und ohne Lüfteraufsatz auf dem Führerhaus, die auch Liliput vor Jahren für sein HO-Modell verwendete. Die Fahreigenschaften des auf drei Achsen angetriebenen Modells sind ausgezeichnet, wenn man von der etwas überhöhten Höchstgeschwindigkeit absieht. Alles in allem ein überzeugendes Modell, das sicher eine Menge Liebhaber finden wird.

Kaum weniger lang erwartet ist das Modell der BR 55, die es bisher noch von keinem westdeutschen Hersteller gab. Auch dieses Modell besticht durch seine maßstäbliche und reichhaltig detaillierte Ausführung. Der Antrieb sitzt in der Lok und wirkt auf alle vier Kuppelachsen, was dem Modell eine beachtliche Zugkraft verleihen dürfte.

Als weitere Triebfahrzeug-Neuheit brachte Arnold den Elektrotriebwagen ET 88 mit passendem Steuerwagen ES 88. Dieser Oldtimer, dessen Vorbild in Bayern noch nach dem 2. Weltkrieg im Einsatz war, wird zumindest Triebwagenfans bestimmt ansprechen. Auch dieses Modell ist ausgezeichnet und vorbildgerecht gestaltet und kann den Neid eines HO-Bahners wecken, dem ein solches Modell bisher nicht beschert wurde, wenn man von dem vor langer Zeit in geringer Stückzahl gelieferten Heinzl-ET 88 einmal absieht.

Nicht nur eine Farbvariante stellt das Schweizer Krokodil in der braunen Ursprungsausführung dar. Auch das Gehäuse wurde vorbildgerecht abgeändert. So erhielt das Mittelteil vier Türen mit Aufstiegsleitern und eingesetzten Griffstangen, und die Frontpartien mit den Pufferbohlen wurde neu gestaltet. In der braunen Farbe wirkt die Lok fast noch hübscher als in der späteren grünen Lackierung.

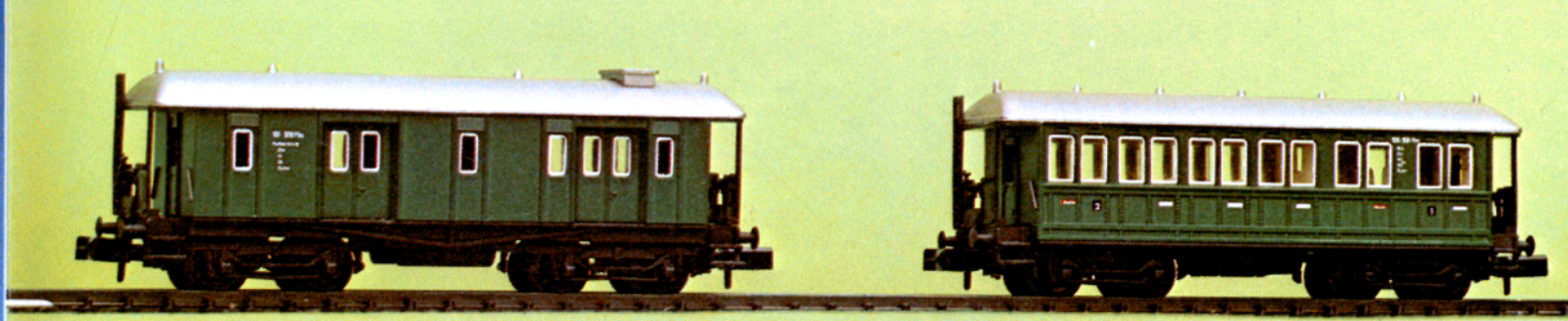


Bild 13: Zwei der drei hübschen »Langenschwalbacher« von Arnold, mit denen sich ein vorbildgetreuer Oldtimerzug zusammenstellen läßt. Foto: Paur

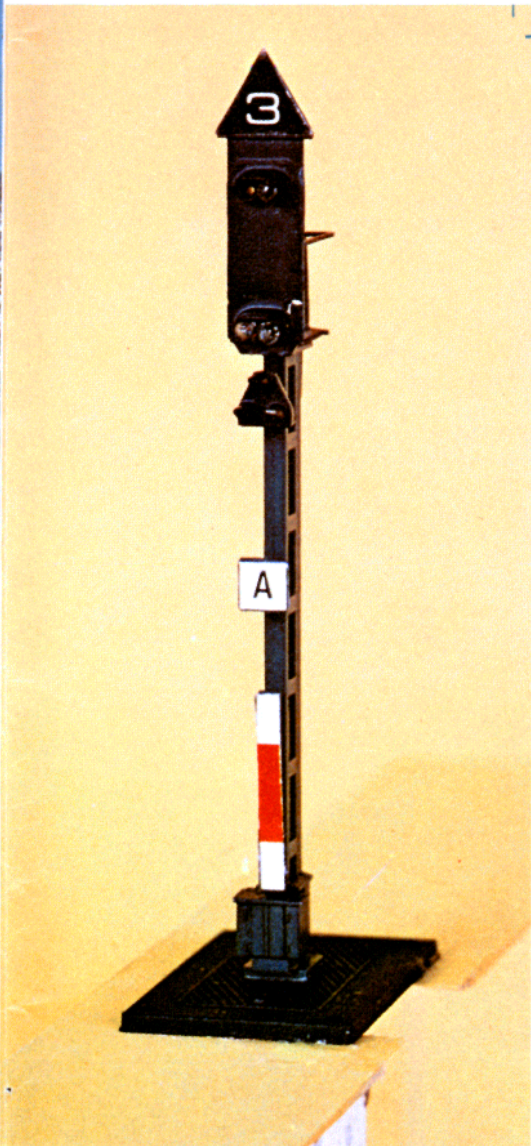


Bild 14: Überaus filigran wirkt das neue Einfahrtssignal von Arnold für Unterfahreinbau. Foto: P. Schiebel

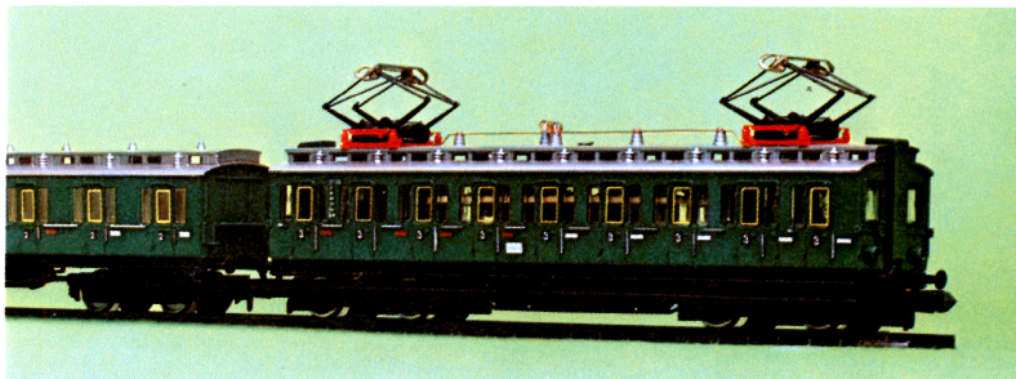


Bild 15: Der Oldtimer-Elektro-Triebwagen ET 88 in Spur N.

Foto: Paur

Bild 16: Das ist das Schweizer Krokodil in der braunen Ursprungsausführung mit geänderter Gehäusedetailierung.

Foto: Paur

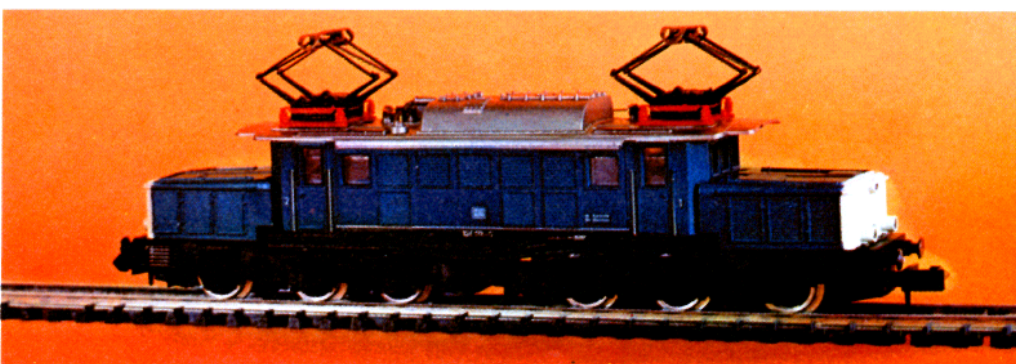
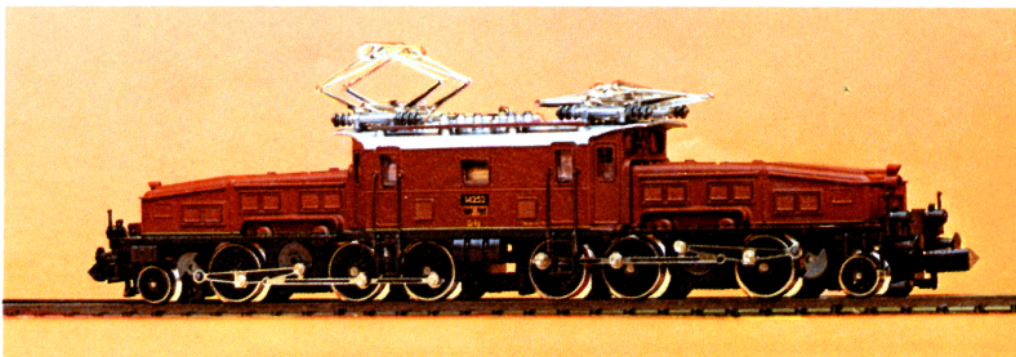


Bild 17: Die Baureihe 194 von Arnold in der neuen DB-Lackierung.

Als weitere Lokneuheit ist die schwere Ellok der BR 194 nun in der neuen DB-Lackierung oceanblau/beige, ansonsten jedoch in gewohnter Ausführung lieferbar.

Als kompletten Zug stellte Arnold die bekannten kurzen Vierachs-Personenwagen der Langenschwalbacher Bauart vor. Die Wagenseerie besteht aus einem kombinierten Post-/Packwagen, einem Wagen 1. und einem Wagen 1. und 2. Klasse. Es handelt sich dabei um die erste Ausführung von 1891 mit den charakteristischen hoch gewölbten Dächern. Die Wagen besitzen Inneneinrichtung und weisen alle wesentlichen Details auf. Besonders gefallen die vorbildgetreuen kurzen Drehgestelle und die

filigran gestalteten Bühnengeländer. Der Zug stellt insgesamt eine Bereicherung für N-Anlagen dar, insbesondere gerade für Modellbahner, die aus Platzgründen sonst keine vierachsigen Wagen einsetzen können. Neu ist auch das Einfahrtssignal mit Hp 0/Hp 1/Hp 2-Signalbild und Geschwindigkeitsanzeiger. Dieses Signal stellt durch Verwendung feiner Lichtleitfasern in Bezug auf Maßstäblichkeit und Ausführung einen Standard dar, der vor noch nicht allzu langer Zeit in der Baugröße HO kaum denkbar schien.

Weitere Auto-Oldtimer von BREKINA

Im Journal 5/80 stellten wir den Opel P 4 der Firma BREKINA vor. Inzwischen sind von dieser Firma weitere Modelle nach Vorbildern der dreißiger Jahre lieferbar. Dieses Mal handelt es sich um verschiedene Bauformen des DKW F7 »Reichsklasse«. Wie schon der P 4 wird auch dieses Fahrzeug als Limousine und als Kabriolett ausgeliefert, wobei jede dieser Ausführungen wiederum in zwei Versionen, dem einfacheren Typ »Reichsklasse« und der — wie beim Vorbild — besser ausgestatteten »Meisterklasse« mit verchromten Stoßstan-



Bild 18: Die neuen Modelle des DKW F 7 in verschiedenen Varianten von Brekina.

Bild 19: Maßstäblich und gut detailliert zeigt sich das Einfamilienhaus für die LGB von Pola.



gen gefertigt wird. Die Qualität des DKW F7 steht der des Opel P 4 nicht nach und ist wieder ausgezeichnet. Zu erwähnen ist noch, daß alle Modelle in unterschiedlichen Farben zu haben sind, so daß für Abwechslung auf den Modellbahn-Anlagen gesorgt wird.

Peter Schiebel

Neu von POLA

Von POLA ist in Baugröße HO jetzt die Nachbildung des Geburtshauses von Wilhelm Röntgen erschienen. Das Vorbild steht in Remscheid-Lennep und ist in dem typischen Stil des Bergischen Landes erbaut mit schwarz/weißem Fachwerk und einer Schiefer-Vertäfelung an den Wetterseiten. Das Modell entspricht diesem Vorbild in allen Einzelheiten und ist ansprechend gestaltet. Positiv fällt vor allem die exakte Maßstäblichkeit auf. Leider liegen dem Bausatz nicht, wie sonst gewohnt, Nachbildungen von Gardinen bei; hier muß sich der Bastler selbst helfen.

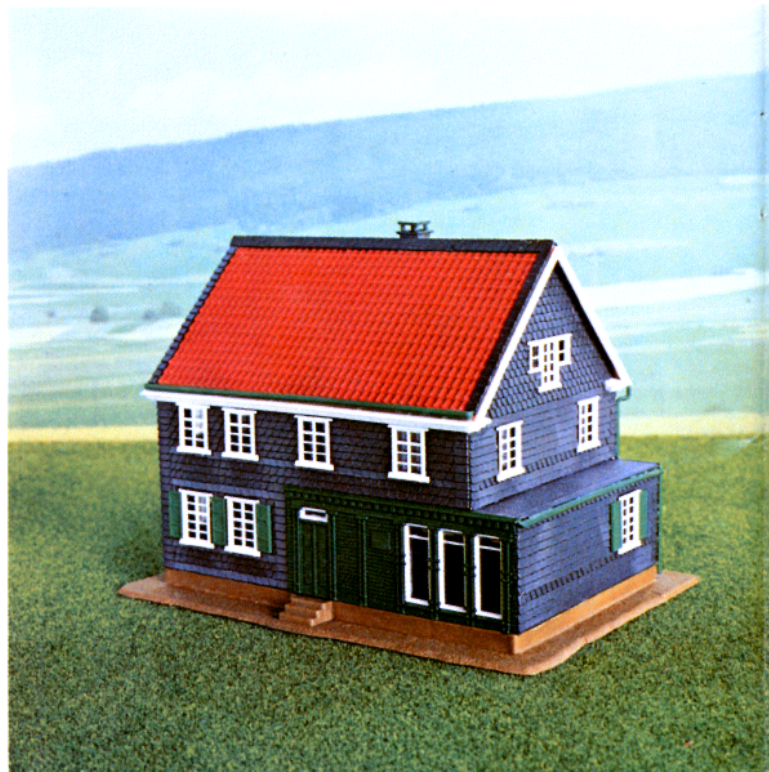
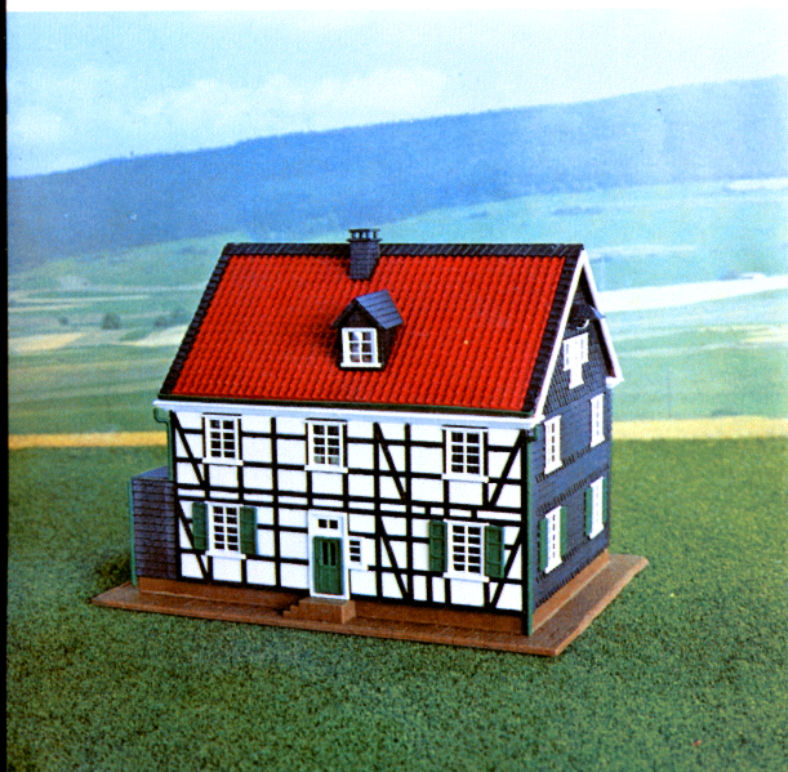
Für die LGB erschien ein Einfamilienhaus in beachtlicher Größe. Das Haus ist in der bekannten wetterfesten POLA-Qualität gefertigt. Dem-Bausatz liegen Blumenkästen bei, mit denen die Fassaden noch abwechslungsreicher gestaltet werden können. Auch dieses Gebäude ist, wie die entsprechenden Figuren auf dem Bild zeigen, im Maßstab nicht verniedlicht.

Peter Schiebel

Bild 20: Das exakte Modell des Geburtshauses von Wilhelm Röntgen in HO von Pola.

Bild 21: Die Rückseite des gleichen Hauses mit einer sehr echt wirkenden Nachbildung der Schiefervertäfelung.

Foto 17—21: P. Schiebel





Neue Bücher

Baureihe 01

ein großformatiges, prachtvolles Fachbuch. 288 Seiten. Einmaliges, dokumentarisch wertvolles Bildmaterial mit noch nie veröffentlichten Zeichnungen und Skizzen sowie großes Ausfaltplan-Poster. 239 Bilder, davon 20 vierfarbig. DM 56,— (+ DM 3,40 Porto und Verpackung, entfällt bei Vorauszahlung).

Dampflokomotiven im Allgäu

mit herrlichem und unwiederbringlichem Bildmaterial aus der Dampflokom-Ära. Ein Buch von dokumentarischem Wert. 303 Seiten mit 13 großformatigen Farbbildern und 404 Schwarzweiß-Bildern, großer Ausfaltplan. Preis der 2. Auflage DM 65,— (+ DM 3,30 Porto und Verpackung, entfällt bei Vorauszahlung).

Die Regentalbahn

eine lückenlose und ausführliche Dokumentation über die Geschichte der Regentalbahn. 307 Seiten. Mit alten Dokumenten, Fahrplänen, Streckenplänen, einer Gesamtübersicht, 372 Lokomotiv-Zeichnungen und Bilder, davon 10 farbig. DM 49,— (+ DM 2,30 Porto und Verpackung, entfällt bei Vorauszahlung).

H. Merker Verlag, Röntgenstraße 2, 8080 Fürstenfeldbruck





Der weihnachtliche Bahnhof Weilheim, allerdings bereits 12 Tage nach Weihnachten aufgenommen am Heiligen Drei-Königs-Tag (6.1.1980).

C. Asmus

**Wir wünschen allen unseren treuen Lesern
ein wunderschönes
und vor allem geruhssames Weihnachtsfest —
ohne Streß und Hektik.**

**Zum Jahreswechsel und für das Neue Jahr
wünschen wir Ihnen
alles erdenklich Gute, und daß
1981 alle Ihre Wünsche in Erfüllung gehen.**

Ihr H. MERKER-VERLAG

MWS® ELEKTRONISCHER FAHRRICHTUNGSSUMSCHALTER

Der kleine Baustein mit der großen Leistung

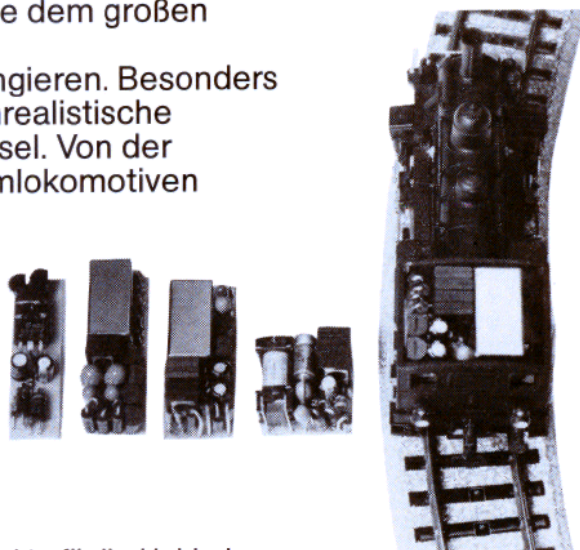
Dem Modellbahner bieten sich heute beinahe unbegrenzte Möglichkeiten, Anlagen wirklichkeitsnah aufzubauen und Züge dem großen Vorbild entsprechend auszuwählen.

Beinahe nostalgisch ist dagegen das Fahren und Rangieren. Besonders die »Wechselstromfahrer« beklagen mit Recht das unrealistische Springen ihrer Lokomotiven beim Fahrriktungswechsel. Von der schwierigen Umrüstung von Gleich- auf Wechselstromlokomotiven erst gar nicht zu reden!

MWS – der kleine Baustein mit der großen Leistung – führt den Fahrriktungswechsel absolut ruckfrei aus und macht den Umbau von Gleichstromlokomotiven auch für den »Nichtfachmann« möglich.

Wir nehmen für uns in Anspruch, nach langen Entwicklungs- und Testphasen, den derzeit kleinsten und sichersten elektronischen Wendeschalter anzubieten. Unsere Technologie und industrielle Fertigung sind Garantie für Qualitäts-Produkte in der Modellbahn-Elektronik.

Machen Sie Schluß mit Experimenten! Wählen Sie unsere Produkte für Ihr Hobby!



MWS 1 		Zum Umbau von Gleichstromlokomotiven aller Fabrikate in Wechselstrombetrieb. Fahrriktungsabhängiger Lichtwechsel möglich.
MWS 2 		Wie MWS 1, jedoch anderes Format. Besonders für den Einbau in Dampflokomotiven geeignet.
MWS 3 		Unser kleinstes MWS. Die Funktion entspricht MWS 1. Zum Umbau kleiner und kleinster Lokomotiven.
MWS 4 		MWS 4 ersetzt jeden mechanischen Fahrriktungsschalter in Wechselstrombetrieb. Fahrriktungsabhängiger Lichtwechsel möglich.
MWS 5 		Die Vorschaltel Elektronik MWS 5 dient als Nachrüstset für alle mechanischen Fahrriktungsschalter. MWS 5 findet in jeder Lokomotive Platz und bringt alle Vorteile des MWS-Systems. Fahrriktungsabhängiger Lichtwechsel möglich.

Bauhöhe für alle MWS 13 mm

Anwendung

Umbau von Gleichstrom-Lokomotiven aller Fabrikate in Wechselstrombetrieb.

Ersetzen der mechanischen Fahrriktungs-Wechsel-Schalter durch MWS.

Elektronische Unterstützung mechanischer Fahrriktungs-Wechsel-Schalter.

Vorteile

- ☐ Verschleißfreies Schalten über Leistungstransistoren.
- ☐ Kein Relaiskontakt im Motorstromkreis.
- ☐ Unbegrenzte Schalthäufigkeit.
- ☐ Beliebige Fahrspannungsform.
- ☐ Absolut ruckfreies Umschalten.
- ☐ Fahrriktungsabhängiger Lichtwechsel.
- ☐ Einfache Montage, daher für Selbsteinbau bestens geeignet.
- ☐ Keine weiteren elektrischen Bauteile notwendig.
- ☐ Integrierte Anfahr- und Bremsverzögerung.
- ☐ Traktionsbetrieb möglich.
- ☐ Fahrspannung/Strom 18 V/0,8 A max.
- ☐ Umschaltspannung 24 . . . 40 V =
- ☐ Extrem störsicher gegen Spannungsspitzen und Fahrspannungsunterbrechungen

Sie erhalten unsere Produkte bei allen Fachhändlern – auch in der Schweiz und Österreich.

MWS® – ELEKTRONISCHER FAHRRICHTUNGSSUMSCHALTER

Ein Produkt des größten Herstellers anspruchsvoller Modellbahn-Elektronik

INFORMATIK LAUER

+ ELEKTRONIK MODELLBAHN

Informatik Lauer GmbH, Beutwang 4, Postfach 1465, 7440 Nürtingen-Neckarhausen, ☎ (07022) 57 61, Telex 7 267 326 info

Die Tin Plate Sensation Nürnberger Messe 1980

Darstaed TP

Die Abbildung zeigt einen Typ von 21 verschiedenen »Repro« und »Classic« Tin Plate-Wagen als Reminiszenz und Anknüpfung an die traditionellen Modelleisenbahnen der dreißiger Jahre. Von besten europäischen Handwerkern, mit dem Flair von gestern, in modernster Technologie gefertigt.

Lieferung nur über den Fachhandel!



Falkenstein Ufer 70
2000 Hamburg 55



Speisewagen 3342 blau, DM 555,—

sofort lieferbar

Der **Verlag Eisenbahn** ist ein Buchverlag und Buchvertrieb für die gesamte Sparte der **Eisenbahn-, Straßenbahn- und Modellbahn-Literatur** der Welt. Zusätzlich zu den Eigenen, lagern wir die Bücher von hunderten von großen und kleinen Verlagen. Auch antiquarische Literatur. Ebenso alte Magazine aus Deutschland, der Schweiz, Österreich und den USA. Wir liefern die Bücher im Postversand zollfrei nach allen Ländern, mit bester Verpackung, meist ab Lager, rasch und zuverlässig. Neue Listen und Druckschriften liegen jeder Buchlieferung bei. Im weiteren führen wir Bücher über **Schifffahrt auf Schweizer Seen** und über altes **Spielzeug** »aus der guten alten Zeit«. Bestellung mit Postkarte genügt. Vorbestellungen für angekündigte Bücher. Versuchen Sie unseren seit 20 Jahren arbeitenden Bücherdienst.

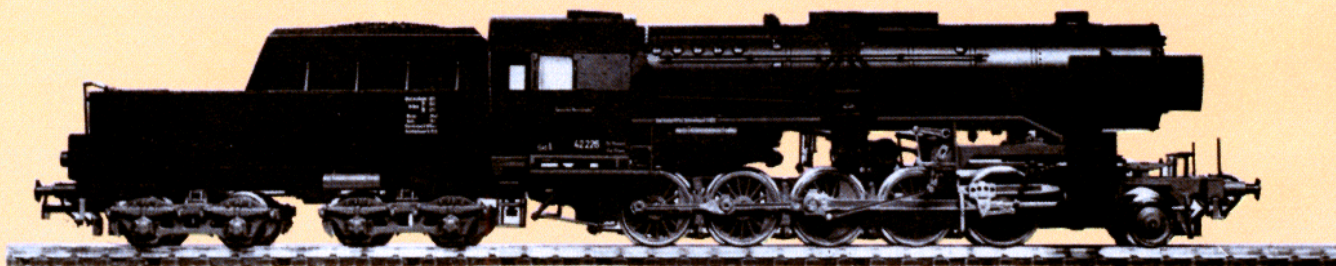
Verlag Eisenbahn, Gut Vorhard, CH-5234 Villigen/Schweiz

14 km südlich von Waldshut/Hochrhein

Art. Nr.: **4202** Kriegslokomotive der
Deutschen Reichsbahn
BR 42
Art. Nr.: **4213** ÖBB — Lokomotive
BR 42

und jetzt auch:

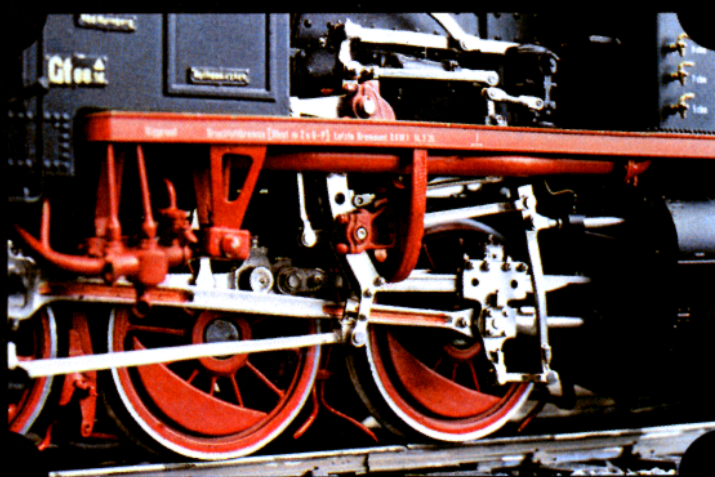
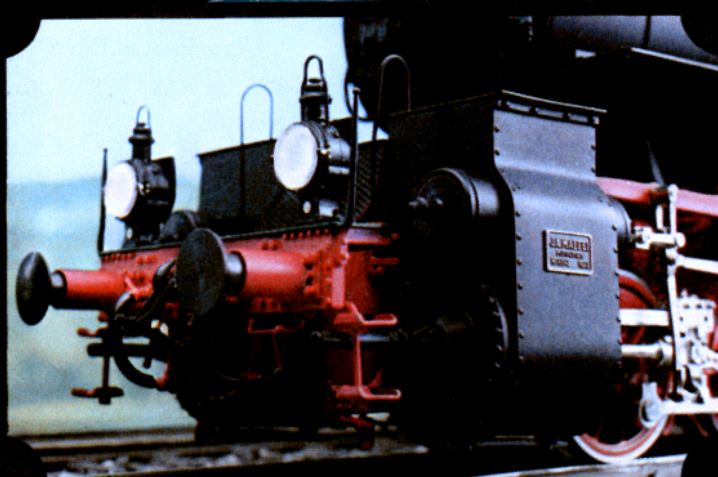
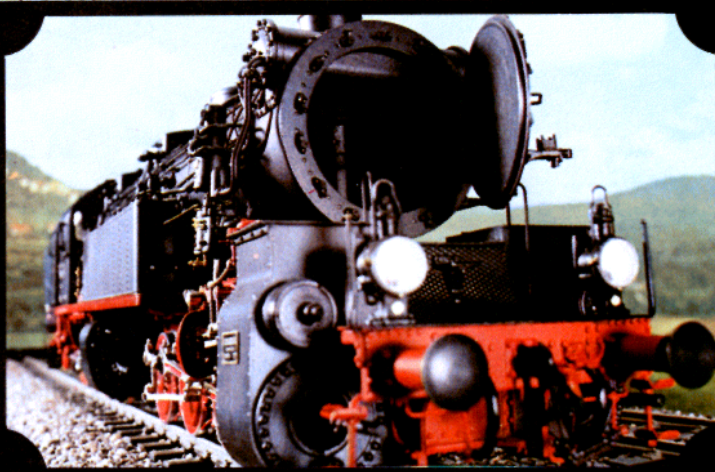
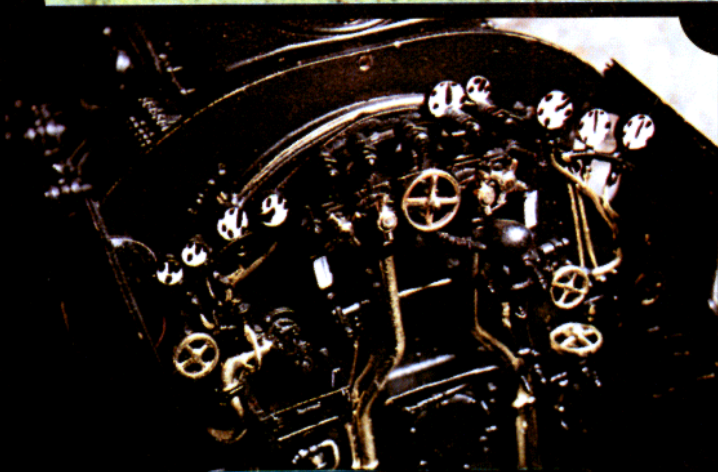
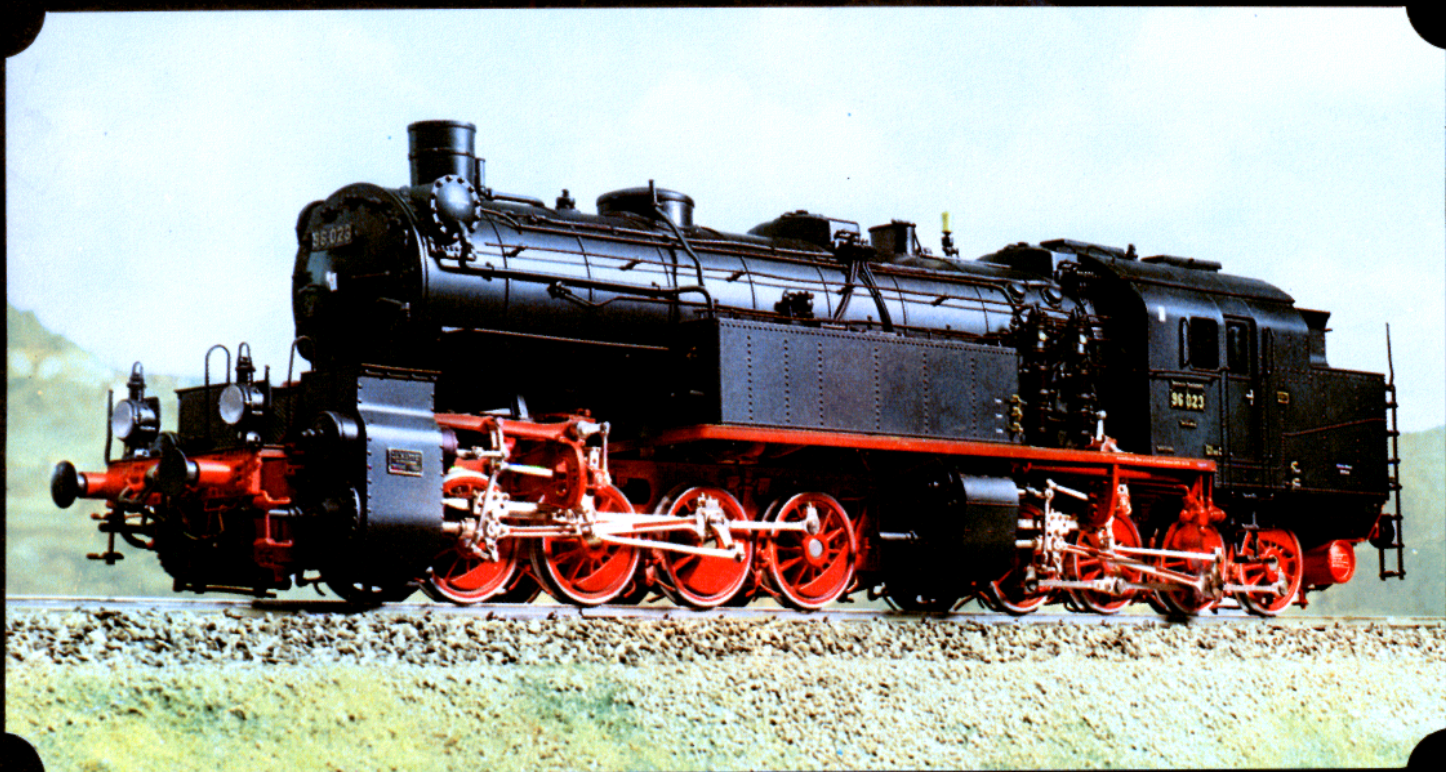
Art. Nr.: **4203** BR 42 der Deutschen
Bundesbahn



Wir empfehlen Ihnen einen Besuch bei Ihrem Fachhändler!

Liliput

SPIELWARENFABRIK GESELLSCHAFT MBH
WALTER BÜCHERL
A 1172 WIEN

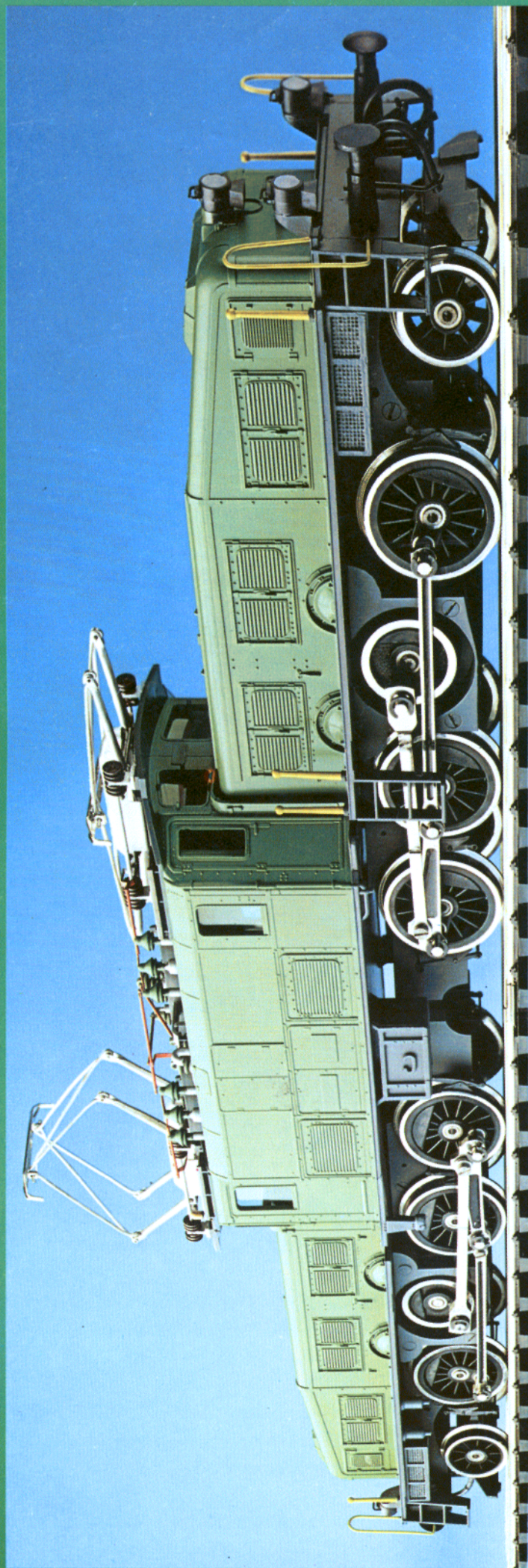


EUROTRAIN - SUPERMODELL BR 96 SPUR 0

**DEUTSCHE SPITZENTECHNIK
SUPERDETAILLIERUNG
DAMPFLOKSOUND
MIKROBELEUCHTUNG**

**FÜHRERSTANDSEINRICHTUNG
VOLLSTÄND. RAUCHKAMMEREINRICHT.
1300 PRÄZISIONSTEILE
PREIS 8.500,— DM**

W. HÜBNER · WERKZEUG- U. FORMENBAU · 72 TUTTLINGEN 14 · BISCHOFZELLERSTR. 31



In"Spur 0" zwei neue Modelle als Kit

Das Schweizer Krokodil in Kunststoffausführung ist ca. ab Februar in ausgezeichneter Detaillierung lieferbar. Die Gehäuseteile (Motorvorbauten und Führerstand-Mittelteil) bestehen jeweils aus einem kompletten Kunststoffspritzling. Kuppel- und Treibstangen sowie die kompletten Radsätze bestehen aus Metall. Voraussichtlicher Preis ca. DM 250,-.

E 44: Sehr fein detaillierter Kunststoff-Kit (Metallradsätze). Wird in den nächsten Wochen ausgeliefert. Voraussichtliche Preisempfehlung ca. DM 150,-.

Rai-Mo

