ISSN 0720-05IX
1/1981
Januar/Februar

Eisenbahn JOURNAL

Sonder-Farbausgabe
(ca. 60 Seiten Farbe)
96 Seiten insgesamt

DM	6,90
sfr	6,90
öS	55,—
hfl	8,40
bfr	120,—
Lire	3500,—

Modellbahn – Fachzeitschrift · aktuell · informativ

Winterimpressionen

Mit den Bildern aus der winterlichen Jahreszeit wollen wir an die Winterimpressionen im Eisenbahn-Journal 6/1980 anknüpfen.
Zwar stammen zwei dieser Aufnahmen aus einer unseligen Vergangenheit, doch möchten wir sie Ihnen dennoch nicht vorenthalten. Der Grund hierfür ist, daß diese Dias zum einen während des 2. Weltkrieges beim Rußlandfeldzug aufgenommen wurden, zum anderen darüberhinaus aus der Frühzeit der Farbfotografie stammen. Hinzu kommt noch, daß diese Aufnahmen dem Archiv Dr. Paul Wolff und Herrn Tritschler entnommen werden durften, wobei anzumerken ist, daß Herr Dr. Wolff der Begründer der Leica-Fotografie und Herr Tritschler während des 2. Weltkrieges Kriegsberichterstatter war. Aus seiner Hand stammen diese beiden oben erwähnten Dias.
Als weiteres Foto aus Meisterhand, nämlich von Herrn Dr. Wolff, möchten wir Ihnen eine stimmungsvolle Aufnahme der bayerischen Gtl 4/4 — Baureihe 98^8 vorstellen. Sie zeigt uns den winterlichen Dampflokbetrieb in seiner vollen Schönheit.
Noch garnicht lange ist es her, als Herrn Köppel ein seltener Schnappschuß einer in Saalfeld ausfahrenden BR 01^5 gelang. Um einen solchen Rauchpilz auf den Film bannen zu können, waren schon recht frostige Tage erforderlich.
Als Gegensatz zu den Dampflok-Farbaufnahmen noch Farbaufnahmen aus neuerer Zeit, die uns den Strukturwandel in der Zugförderung vor Augen führen: z. B. die Kemptener Gasturbinen-Lokomotiven, deren Tage gezählt sind. Inzwischen haben diese Maschinen den hochwertigen Reisezugdienst auf der Allgäubahn an ihre jüngeren Schwestern der Baureihe 218 abgetreten. Somit belegt auch dieses Foto bereits Vergangenes. Wie sicherlich bekannt, werden derzeit aus den Diesellokomotiven der Baureihe 210 die Gasturbinen ausgebaut und sollen in Zukunft als Baureihe 218.9 bezeichnet werden.

C. Asmus

Bild 1: Eine Lok der Baureihe 56^{2-6} (Umbau aus der Baureihe 66^{25-56}) während des zweiten Weltkrieges in einem russischen Bahnhof.
Foto: Archiv Dr. Paul Wolff und Tritschler

Bild 2: Lok 57 1960 während des Rußlandfeldzuges in einem winterlichen, russischen Bahnhof. Dieses Bild verdeutlicht wohl am besten den Begriff »Sibirische Kälte«.
Foto: Archiv Dr. Paul Wolff und Tritschler

Bild 3: An einem strahlenden Wintertag der dreißiger Jahre entstand diese Aufnahme einer Bayerischen Gtl 4/4 (DR-Baureihe 98^8) im Bahnhof Garmisch-Partenkirchen.
Foto: Achiv Dr. Paul Wolff und Tritschler

Bild 4: Noch im vergangenen Winter waren die Diesellokomotiven der Baureihe 210, Bw Kempten, vor nahezu sämtlichen schweren Eil- und Schnellzügen auf der Allgäubahn anzutreffen. Die Aufnahme entstand im Februar 1980 bei dem Bahnhof Aitrang.
Foto: C. Asmus

Bild 5: 01^5 bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Saalfeld
Foto: P. Köppel

Bild 6: VT 11.5 der DB in winterlicher Landschaft
Foto: A. Ritz

Impressum und Inhaltsverzeichnis Seite 17

DB
210 002-2

Bild 1: Zwei Generationen tschechoslowakischer Lokomotiven. Die Einheitslokomotive 534.0 aus der Epoche 1925— 1945 und die Neubaulokomotive 464.202, die letzte Entwicklung der ČSD.
Foto: M. Weisbrod

Bei unseren Nachbarn

Dampflokomotiv-Parade in Liberec (CSSR) 2. Teil

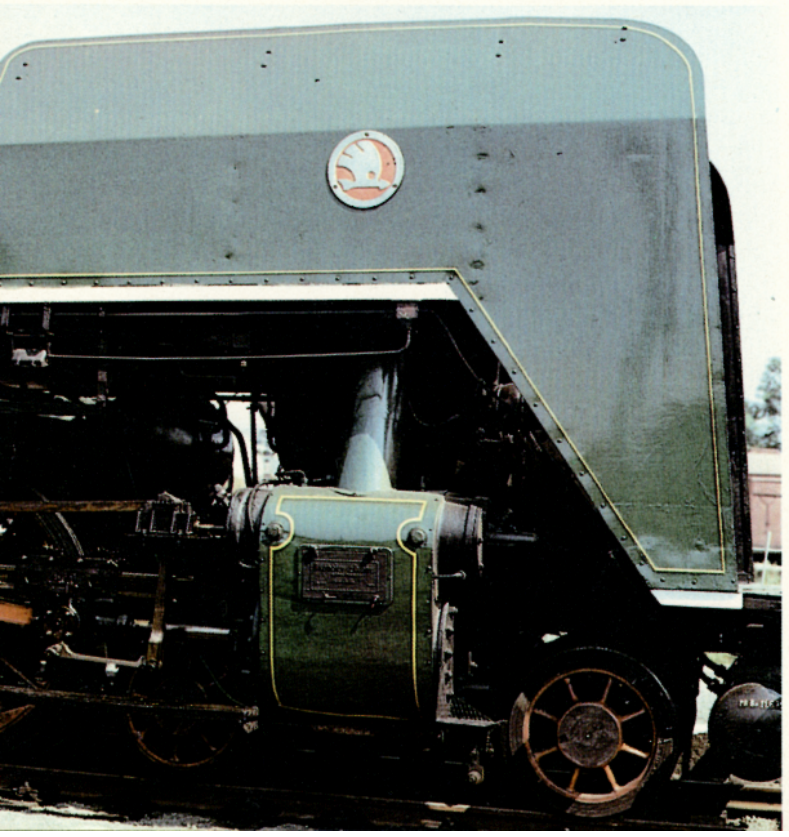


Bild 2: 475.1142 — gewaltige Windleitbleche mit dem Firmenzeichen Skoda und Zylindern, bei denen die Kolbenstange nicht mehr nach vorn durchgeführt ist (bis 475.1122 noch vorhanden).
Foto: M. Weisbrod

Bild 3: 475.1142 mit Tender 932.398. Die Anpassung des Tenders an die Lokomotive ist eine formgestalterische Meisterleistung. Die eigene Nummerung der Tender ist am Nummernschild an der rechten Seitenwand des Wasserkastens sichtbar.
Foto: M. Weisbrod

Bild 4: 475.1142 — 1700 mm Kuppelraddurchmesser, Rollenlager in den Stangen und die ungewöhnlich hohe Kessellage, betont durch den weißen Zierstrich am Umlauf, geben der Lok das charakteristische Aussehen.
Foto: M. Weisbrod

In den zehn Jahren nach dem Bau der Schnellzuglokomotive 498.0 entwickelte die ČSD noch mehrere Typen von Dampflokomotiven, die von den Firmen Škoda und ČKD geliefert wurden.

Reihe 475.1

Von dieser 2'D 1' h2-Personenzuglokomotive wurden 147 Maschinen an die ČSD mit den Betriebsnummern 475.101 bis 475.1147 geliefert. Die letzte Serie mit den Betriebsnummern 475.1148 bis 475.1172 ist sofort nach ihrer Fertigstellung an die Koreanische Volksdemokratische Republik geliefert worden, wo sie ihre ČSD-Betriebsnummern behielt.

Die ausgestellte 475.1142 war als einzige Maschine dieser Baureihe grün gestrichen, weil sie 1955 Exponat der Leipziger Messe war. In vorzüglichem Farbfinish mit gelben Zierlinien an Zylindern, Windleitblechen und Kessel, weißen Rangierergriffen an der vorderen Pufferbohle und eindrucksvoll verzierter Rauchkammer präsentierte sich die Maschine auch in Liberec.

CSD
475 142
932 398

Bild 5: Die schwerste Dampflokomotive der ČSD, die Reihe 477.0, genannt der PAPAGEI. Erbauer war ČKD in Prag.
Foto: M. Weisbrod

Bild 6: Überaus attraktiv war das satte Blau des PAPAGEI und kontrastierte gut mit dem roten Nummernschild, den weißen Zierstrichen und dem goldenen Staatswappen.
Foto: M. Weisbrod

Mit 1700 mm Kuppelraddurchmesser war die Reihe 475.1 eine echte Mehrzwecklokomotive, die nicht nur im Personenzugdienst, sondern auch im Schnellzug- und Güterzugdienst Verwendung fand. Der weiße Zierstrich an der Außenkante des Umlaufbleches betonte die hohe Kessellage (Kesselmitte 3300 mm über SO). Die Schornsteinoberkante lag immerhin beachtliche 4475 mm über SO. Die Eleganz der Linienführung setzte sich beim Tender fort, dessen Wasserkastenoberkante die Linienführung des Laufbleches fortsetzte. Der elegante Schwung des Kohlekastens bei diesem Tender der Reihe 932.3 ist bemerkenswert. Nicht zu Unrecht wies Škoda in einer Firmenschrift auf diese gelungene und in Europa wohl einmalige Konstruktion hin.

Wir erwähnten bereits, daß die Tender der ČSD-Lokomotiven eigene Betriebsnummern führen. Die Tender-Nummer 932.1 ist wie folgt codifiziert:

— Die 1. Ziffer mit 3 addiert ergibt den Kohlevorrat in m^3 (9 + 3 = 12). Tender mit mehr als 12 m^3 Kohleraum trugen ebenfalls als 1. Ziffer die 9.
— Die 2. und 3. Ziffer geben den Wasservorrat in m^3 an (32 = 32 m^3).

— Die 4. Ziffer, durch einen Punkt von den ersten drei Ziffern getrennt, charakterisiert die Baureihe.
— Erst die folgenden 2 oder 3 Ziffern stellen die Ordnungsnummer dar.

Der fünfachsige Neubautender der Reihe 935.2 faßt 20 m^3 Kohle (etwa 15 t). Hier ist dieses Nummernschema nicht mehr funktionsfähig, weil man bei seiner Festlegung nicht davon ausging, daß je solche Tenderkolosse gebaut würden.

Der Reihe 475.1 entsprach die Reihe 476.0, doch hatte diese ein Dreizylinder-Verbundtriebwerk (!). Der mittlere Zylinder (500 mm ⌀) war der Hochdruckzylinder, die beiden äußeren (580 mm ⌀) die Niederdruckzylinder. Der Kessel wurde mit 20 bar betrieben. Bei der Konstruktion, die nach dem Vorbild der französischen 242 A-1 erfolgte, ist auch der wohl erfolgreichste europäische Lokomotivkonstrukteur André Chapelon konsultiert worden. Mit den drei Versuchsmaschinen sind Leistungen von 2900 PSi und Dampfverbräuche von nur 6,5 kg/PS erreicht worden. Dem Kessel konnte eine Heizflächenbelastung von 87 kg/m^2h abverlangt werden.

Eine Maschine dieser Reihe blieb leider nicht erhalten, aber in diesem Zusammenhang sollte diese hervorragende Konstruktion doch erwähnt werden.

Reihe 477.0

Von dieser 2'D 2' h3-Tenderlokomotive baute ČKD 60 Maschinen (Betriebsnummern 477.001 bis 477.060). Die letzte Maschine verließ mit der Fabriknummer 3059 die Werkhallen im Jahre 1955. Die 477.0 ist mit 132,5 t Dienstmasse die schwerste Lokomotive der ČSD.

Geplantes Einsatzgebiet dieser Reihe war der Vorortverkehr in Ballungsräumen, wo wegen der vielen Zwischenhalte hohe Anfahrbeschleunigung und hohe Durchschnittsgeschwindigkeit gefragt waren. Dreizylindertriebwerk und 1574 mm Kuppelraddurchmesser waren die Voraussetzungen dafür. Die prachtvolle, in den Nationalfarben weiß-blau-rot gespritzte Maschine verkörpert den hohen Stand tschechoslowakischer Lokomotivbaukunst. Die freundlich-bunte Farbgebung verhalf der Baureihe zu dem Spitznamen PAPAGEI.

Auch diese Maschine hatte Stoker-Feuerung. Die Dampfmaschine, die die Stoker-Schnecke antrieb, war durch Klappen im Wasserkasten hinter dem Führerhaus zugänglich. Nach amerikanischem Vorbild waren die Kolbenstangen nicht vorn durch die Zylinderdeckel durchgeführt, sondern trugen nur in den hinteren Stopfbuchsen.

Zum Unterschied von den deutschen Einheitslokomotiven waren die Federn nicht unterhalb der Achslager angeordnet, sondern oberhalb des Rahmens, der als Barrenrahmen ausgebildet war. Die Lokomotive stand also nicht in den Federn, sondern hing an ihnen. Die durchgehende Verkleidung der Kesselaufbauten, die vom Schornstein bis zum Führerhaus reicht, hat die Deutsche Reichsbahn bei der Rekonstruktion der Baureihe 01 zur 01^5 übernommen.

Bei den tschechoslowakischen Neubaulokomotiven waren weder Oberflächen- noch Mischvorwärmeranlagen üblich. Auch die 477.0 besaß einen Friedmann-Abdampf-Injektor der Bauart Škoda. Die Wasservorräte betrugen 15 m^3, die Kohlevorräte 7 t. Das verlieh der Maschine einen Aktionsradius von ca. 150 km/h. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h gestattete auch die Verwendung der Maschinen im Schnellzugdienst. Da das Streckenprofil der CSD im wesentlichen durch Hügellandstrecken bestimmt ist, finden wir dort keine Maschine mit dem in Deutschland für Schnellzuglokomotiven üblichen Kuppelraddurchmesser von 2000 mm und Höchstgeschwindigkeiten von mehr als 120 km/h. Dem Charakter nach sind es ausgesprochene Mittelgebirgsmaschinen mit einem breiten Einsatzbereich und Höchstgeschwindigkeiten von 100 bis 110 km/h.

Die letzte Lokomotive dieser Baureihe, die 477.060, die eine Leistung von 2120 PSi entwickelte, war bereits 1974 ausgemustert worden und präsentierte sich auf der Liberecer Ausstellung in fabelhaftem Zustand.

Bild 7: Das imponierende Portrait der 477.0, die nicht nur das obere Spitzenlicht in der Mitte der Rauchkammertür trägt, sondern auch einen von der Norm abweichenden Bahnräumer in Form eines cow-catchers hat. **Foto: M. Weisbrod**

Bild 8: Firmenschild der 477.060 am rechten Zylinder: ČKD Sokolovo. Volkseigener Betrieb. Prag. Fabriknummer 3059. (Baujahr 1955). **Foto: M. Weisbrod**

Bild 9: Mehrzwecklokomotive 475.1142 mit schmucker Rauchkammerverzierung. Den fünfzackigen roten Stern trugen viele ČSD-Lokomotiven an der Rauchkammertür.

Foto: M. Weisbrod

Bild 10: Ein Museumszug unterwegs

Foto: H. Hilger

Bild 11: Nochmals die wuchtige Tenderlok der Baureihe 477.01

Foto: M. Weisbrod

Bild 12: Hinteres Treibstangenlager und Schwingenstangenlager der 477.0 sind Rollenlager wie alle Stangenlager.

Foto: M. Weisbrod

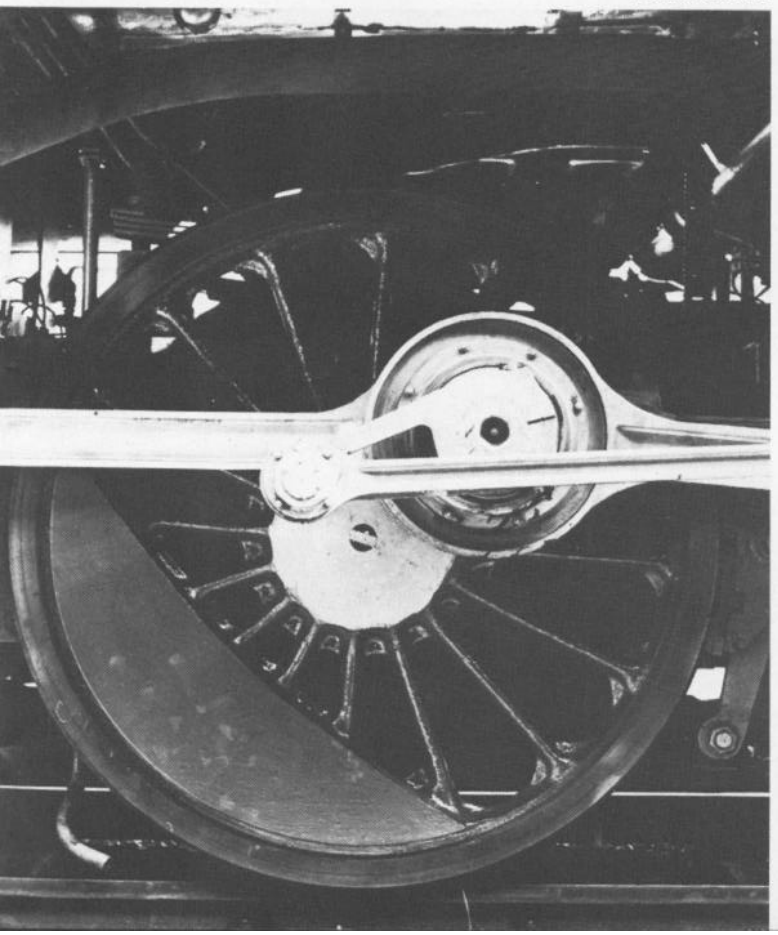


Bild 13: Kreuzköpfe aus Elektrostahl mit doppelter Führung finden wir bei der 477.0 wie bei der 556.0. Auf diese Weise wird das Kippmoment ausgeschaltet und die einzige Führung der Kolbenstange im hinteren Zylinderdeckel entlastet.

Foto: M. Weisbrod

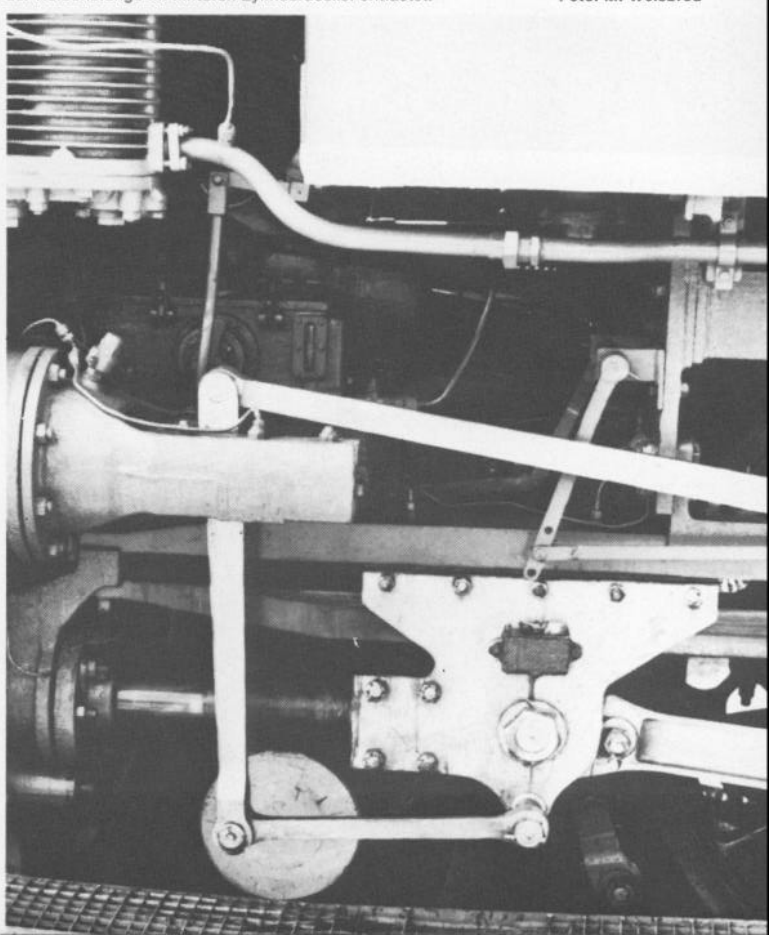


Bild 14 und 17: Von der Reihe 464.2 gab es nur zwei Prototypen. Die Höhe des Umlaufbleches mag man an der Aufstiegsleiter ermessen. **Foto: M. Weisbrod** ▶

Bild 15: Unter dem Führerhaus der 464.202 hängt die 2. Strahlpumpe, die durch Kardanzüge bedient wird. **Foto: M. Weisbrod**

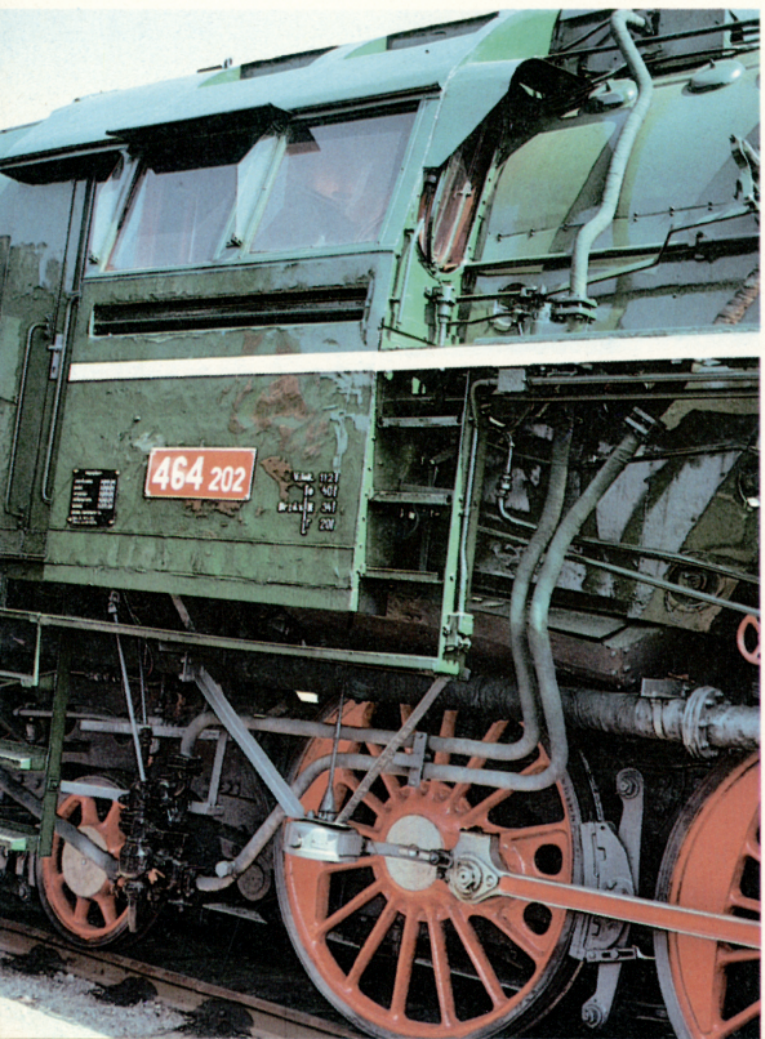
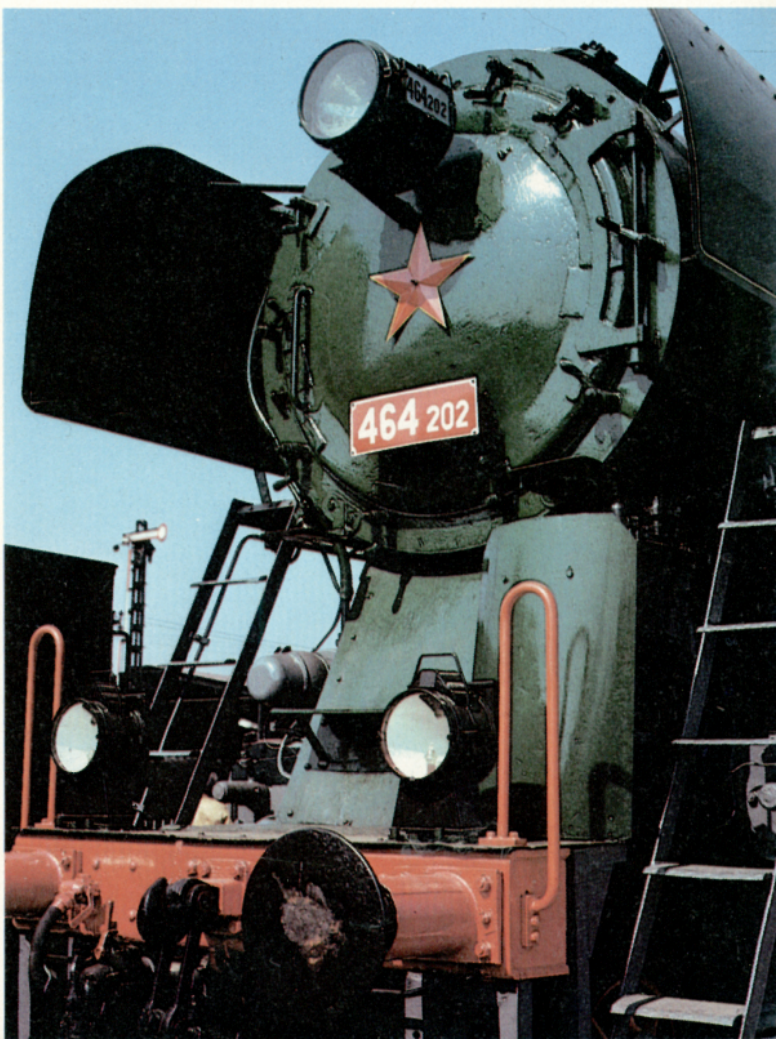


Bild 16: Das obere Spitzenlicht der ČSD-Lokomotiven war ein großer Scheinwerfer, der rechts und links beleuchtbar die Betriebsnummer der Lokomotive trug. **Foto: M. Weisbrod**



498106

Reihe 556.0

Mit 510 beschafften Maschinen ist die Reihe 556.0 die größte Serie der Neubaulokomotiven. Die in Liberec ausgestellte 556.0510 war zugleich die letzte an die ČSD gelieferte Dampflokomotive. Sie war noch betriebsfähig und nur »Leihgabe« des Depots in Liberec.

Diese Zweizylinder-Heißdampflokomotive mit 1400 mm Kuppelraddurchmesser ist etwa vergleichbar unserer Baureihe 50, aber eben nur etwa. Die Stahlfeuerbüchse mit Verbrennungskammer besitzt einen Thermosyphon und zwei Umlaufrohre von 76 x 6 mm Ø. Beide tragen den großen Feuerschirm. Die Strahlungsheizfläche beträgt 24,2 m^2 (Einheitslok BR 50: 15,9 m^2, Neubaulok DR BR 50^{40}: 17,9 m^2). Die Maschinen haben natürlich Stoker-Feuerung (Standard-Stoker HT 1 der Škoda-Bauart Typ 1 MPLO) und Hulson-Schüttelrost aus vier unabhängig voneinander beweglichen Feldern. Die Kohle wird aus einer Wanne des fünfachsigen Tenders (35 m^3 Wasser, 15 t Kohle) mit einer Förderschnecke zum Stoker-Kopf mit Verteilerplatte, der unter der Feuertür montiert ist, gefördert und mit Dampfstrahlern gleichmäßig auf den Rost geblasen. Die Brennstoffmenge ist über die Drehzahl der Förderschnecke regelbar.

Die Saugzuganlage ist als Doppelblasrohr und Doppelschornstein unter Zwischenschaltung von Kylchap-Düsen ausgebildet. Ein Oberflächen- oder Mischvorwärmer fehlt auch hier. Links unter dem Führerhaus ist der Abdampf-Injektor LF (Größe XIII/12), auf der rechten Seite die nichtsaugende Strahlpumpe NV 47 (Größe 9—11) angebaut.

Die Lokomotive besitzt einen 90 mm dicken Barrenrahmen und ein Krauss-Helmholtz-Lenkgestell normaler Bauart. Auch bei der 556.0 liegen die Federn der Kuppelachsen über dem Rahmen. Bemerkenswert ist die Anordnung der Feder für die 5. Kuppelachse. Sie ist hinter der Achse direkt unter dem Führerhaus im Rahmen gelagert und durch Ausgleichshebel mit der 4. Kuppelachse verbunden. Nach amerikanischem Vorbild wird der Dampfkolben nur im hinteren Zylinderdeckel geführt. Die Kolbenschieber der Bauart Škoda entsprachen den Trofimoff-Schiebern. Obwohl die 556.0 »nur« eine rostgefeuerte Lokomotive ist, haben die Škoda-Werke doch bewiesen, wieviel man zur Bedienungserleichterung tun kann. Abgesehen von der Stoker-Feuerung besaßen die Lokomotiven einen Servomotor (Druckluftantrieb, notfalls Dampfantrieb) zur Betätigung der Umsteuerung. Eine Ölpresse schmierte wie üblich alle unter Dampf gehenden Teile. Eine zweite Ölpresse schmierte zentral die Achsstellkeile und die Achslager. Eine dritte Schmierpresse versorgte die Stoker-Einrichtung (Dampfmaschine) mit Öl. Die Schwingenlager waren als Rollenlager ausgeführt. Gegenüber den deutschen Einheitslokomotiven war also der Wartungsaufwand erheblich reduziert.

Die Deutsche Reichsbahn hatte erwogen, die Baureihe 556.0 anstelle der Neubaulokomotiven der Baureihe 50^{40} zu beschaffen und führte mit beiden Baureihen leistungstechnische Untersuchungen vor dem Meßwagen durch. Bezeichnend dafür, welchen praktischen Wert die Beharrungsmeßfahrten der Versuchsanstalten hatten, ist das Ergebnis der Versuche: Die Neubaulokomotive 50^{40} schnitt im Dampf- und Kohleverbrauch besser ab, war also »wirtschaftlicher« und somit der 556.0 »überlegen«. Natürlich mußte eine Maschine mit mechanischer Rostbeschickung durch den Dampfbedarf der Stoker-Dampfmaschine einen höheren Dampfverbrauch als eine handgefeuerte Maschine haben. Ebenso natürlich ist es, daß der Brennstoffverbrauch etwas höher lag, weil der Heizer mit der Schaufel ein exakteres Feuerbett »aufbauen« kann als die Verteilerplatte des Stokers.

Was die akademischen Versuchsergebnisse der Deutschen Reichsbahn, die auf die gleiche Weise wie die Nordmannschen Ergebnisse in Grunewald erzielt wurden, nicht auswiesen: Die 556.0 der CSD fuhr Züge mit 5.000 t Masse von Nordböhmen über Prag nach Brno. Das sind Leistungen, die die ölgefeuerten 44er der DR ins Schwitzen gebracht hätten und für eine Lok der BR 50^{40} utopische Lasten waren. Die robusten und mit minimalem Pflege- und Wartungsaufwand auskommenden Maschinen der Reihe 556.0 waren bis zum Ende der Dampftraktion bei der CSD das Rückgrat des schweren Güterzugdienstes, was man von der 50^{40} der DR mit ihrem labilen Blechrahmen bei allem Wohlwollen nicht behaupten kann.

Trotz einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nur 80 km/h war die 556.0 auch im Schnellzugdienst auf den böhmischen Mittelgebirgsstrecken ein vollwertiger Ersatz. Und wer erlebt hat, wie im harten Winterbetrieb in Liberec nachts die Stoker der 556.0 auf Langsamgang gestellt wurden, um die Maschinen betriebsbereit zu halten und früh schnell auf den Kesseldruck von 17 bar zu kommen, sich im Morgengrauen 2 Maschinen vor den Zug und eine als Schublok dahinter setzte, um 3000 t mit Getöse über die zugeschneiten Bergstrecken zu wuchten, der kann sich ein rechtes Bild über den Wert der Beharrungsmeßfahrten und die dabei ermittelte Überlegenheit der Baureihe 50^{40} machen. Das, was die Maschinen der Reihe 556.0 an den Zughaken nahmen, schafften später erst die Diesellokomotiven der Reihe T 466.2, jedoch in Doppeltraktion!

Reihe 464.2

Die letzte Dampflokbaureihe, die für die ČSD entwickelt wurde, war die 2'D 2 h2-Tenderlokomotive der Reihe 464.2. Von dieser Baureihe sind jedoch nur zwei Prototypen bei Škoda gefertigt worden. Die Serienfertigung unterblieb angesichts des fortschreitenden Traktionswandels. Diese Baureihe erfuhr also das gleiche Schicksal wie die Baureihe 66 der Deutschen Bundesbahn.

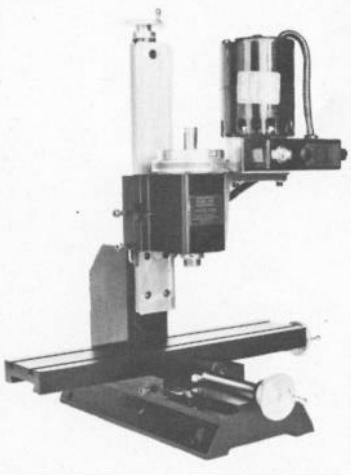
Die 464.2 entstand auf Grund der Erfahrungen, die man mit den Reihen 464.0 und 464.1 gesammelt hatte. Sie war für den Personen- und Schnellzugdienst bestimmt. Die beiden Prototypen waren denn auch in den Dienstplänen auf den Strecken Jihlava-Brno und Olomouce-Šumperk eingesetzt.

1956 von Škoda mit der Fabriknummer 3377 gebaut, ist die in Liberec ausgestellte 464.202 schon nach knapp zwanzigjähriger Dienstzeit 1975 abgestellt worden. Bei der 464.2 ist als erster (und letzter) Dampflokkonstruktion der ČSD, wie bei den neuen DB- und DR-Lokomotiven, auf einen Speisedom verzichtet worden. Auch bei der 464.2 bewirkte die hohe Kessellage (Kesselmitte 3300 mm über SO) den wuchtigen und imposanten Eindruck.

Die 464.202 präsentierte sich in Liberec hervorragend aufgearbeitet und in leuchtendem Grün (Rahmen grau, Triebwerk rot). Wer da sagt, daß Lokomotiven schwarz sein müßten, wird spätestens in Liberec seine Meinung korrigiert haben. So bot die Ausstellung in Liberec einen beeindruckenden Überblick vor allem über die jüngere tschechoslowakische Lokomotivbaukunst. Der deutsche Ausstellungsbesucher konnte hier praxiserprobt vieles sehen, was bei den deutschen Bahnen das Versuchsstadium nicht verließ oder traditionell für deutsche Lokomotiven als unbrauchbar oder unwirtschaftlich galt. Aber selbst dem Besucher, der seine neugierige Nase nicht zwischen Rahmen und Kuppelachsen oder in Feuerbüchsen steckte, fiel eines auf: die gelungene Synthese von Zweckmäßigkeit, Robustheit und hervorragendem Design.

Wenn es eines gibt, was man anderswo schon besser gesehen hat, ist es die Aufstellung der Lokomotiven. Die geringe Fläche, die zur Verfügung stand, ließ nur einen Seitenabstand von etwa 4 m zu. Das aber störte wohl nur die Fotografen, denen es schwer fiel, von den meisten Maschinen mehr als nur Frontansichten zu fotografieren.

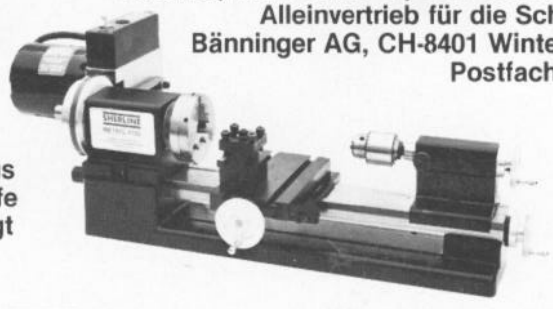
M. Weisbrod



SHERLINE Präzisionsmaschinen

Vertikalfräsmaschine
Kleindrehmaschine

Alleinvertrieb für die Bundesrepublik:
Günther, Metzstraße 40, 7410 Reutlingen.
Alleinvertrieb für die Schweiz:
Bänninger AG, CH-8401 Winterthur,
Postfach 1213



Für alle Bereiche des Modellbaus
Für Metalle, Holz und Kunststoffe
Für hohe Präzision, die überzeugt

Eisenbahn JOURNAL
Modellbahn – Fachzeitschrift • aktuell • informativ

1/81
ISSN 0171-3671
7. Jahrgang

Einzelheft	DM	6,90
	sfr	6,90
	öS	55,—
	hfl	8,40
	bfr	120,—
	Lire	3500,—

Verlag, Herausgeber und Vertrieb:
H. Merker

Redaktion: Hermann Merker, Peter Schiebel
PR-Werbung, Anzeigen: Eli Walland
Ständige Mitarbeiter:
Horst Obermayer
R. Barkhoff
C. Asmus
M. Weisbrod
Layout und Grafik: G. Gerstberger

Modellaufnahmen:
Atelier Paur
Ing. Horst Obermayer
Peter Schiebel
Satz: fotosatz geiss, Puchheim
Druck: Printed in Italy
by Nuova Grafica Moderna S.p.A. - Verona

Eisenbahn-Journal erscheint 1981 6x.
Erhältlich ist die Zeitschrift im Modellbahn-Fachhandel, im Buchhandel und Bahnhofsbuchhandel, oder direkt beim Verlag.

Die Bezugsgebühren im Fach- und Buchhandel siehe oben.
Bei Direktbezug siehe unten.

Abonnement: 41,40 DM ohne Portokosten
Einzelheft: 6,90 + 1,— DM Porto

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

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlages voraus.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt noch Anzeigen-Preisliste Nr. 4 vom 1. Januar 1981.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.
Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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

Neue Auflagenhöhe 25.100

Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2

Aus dem Inhalt . . . . . .

	Seite
Winterimpressionen	2
Bei unseren Nachbarn (2. Teil, Liberec)	8
Impressum und Inhaltsverzeichnis	17
Italienische Ellok der Reihe 626	18
BW-Skizzen	20
Parade der D VI-Modelle	22
Bücherecke	26
Zusammenbau der S 4	27
Eisenbahnen in der Oberpfalz (Fortsetzung)	31
Baureihe 23 — Vorbild und Modell	44
Die Kriegslokomotiven der Baureihe 52	57
Mitteilungen	60
Neues aus der DDR	62
Bayern-Journal	63
Mini-Markt	76
Mallet-Lokomotive der Baureihe 96	77
Neues aus der Bäuerlein-Werkstatt	82
Neuheiten-Journal	85

Jahres - Abonnements können auch während des Jahres bestellt werden und laufen dann, je nach Zahlungscingang, über 12 Monate bzw. 6 Journale.

Zu unserem Titelbild:

Die 95 041 — eine Saalfelder Maschine — im winterlichen Thüringer Wald.
Farbfoto: J. Nelkenbrecher

Bild 1: 626 184 im Bahnhof Pisa mit einem Zubringerzug zum Flughafen

Foto: i Treni, Italien

Italienische Ellok der Reihe 626

Schlager der 30er Jahre

Die Maschinen der Baureihe E 626 waren die ersten Einheitslokomotiven für Gleichstrom der italienischen Staatsbahnen (FS). Sie wurden im Jahre 1926 bei Tecnomasio Italiano-Brown Boveri in Auftrag gegeben. Es handelte sich um vier Einheiten der völlig neu konzipierten Prototyp-Lok E 625. Entwickelt wurde die Maschine von der FS (mechanischer Teil) und der italienischen Lokomotivindustrie (elektrischer Teil). Gemeinsam hatte man sich auf die Achsfolge Bo'BoBo' festgelegt, die sehr ausgeglichene Laufeigenschaften versprach, was die Lok im späteren Einsatz auch bestätigte: Sie zeigt ein sauberes Kurvenverhalten und auch in der Geraden keine Schlingerbewegungen.

Das mittlere Triebachsenpaar wurde fest im Hauptrahmen gelagert. Die Längsträger des Hauptrahmens reichten über die beiden Enddrehgestelle hinweg und stützten sich auf diese mit Hilfe eines Systems von Längsausgleichshebeln. Die Lok erhielt sechs Fahrmotoren in Tatzlagerbauart.

1928 erschienen dann die ersten Serienfahrzeuge, die aus den Prototypen der E 625 abgeleitet wurden, eben die Reihe E 626. Mit der E 626 wurde die erfolgreichste elektrische Lokomotive der Welt der dreißiger Jahre geboren, mit Stückzahlen, die dem seinerzeitigen Elektrolokomotivbau völlig unbekannt waren. Es wurden insgesamt 448 Einheiten von 1928 bis 1939 gebaut. Fast alle großen italienischen Lokomotivhersteller haben sich am Bau dieser ersten Einheits-Ellok der FS beteiligt: TIBB, Marelli, OM, Fiat, Ansaldo und viele andere.

Die ersten 14 Lokomotiven der E 626 hatten noch unterschiedliche elektrische Ausführungen; die FS ließ der italienischen Elektroindustrie freie Hand bei der Konstruktion. Der mechanische Teil hatte schon von Anfang an die Einheitsform aufgewiesen.

Nachdem sich die FS für den vernünftigsten mechanischen Teil entschieden hatte, vergab sie im Jahre 1930 einen Lieferauftrag von 85 völlig vereinheitlichten Bo'BoBo'-Lokomotiven der Reihe E 626. Von 1933 bis 1935 wurden weitere Anschlußaufträge vergeben, die zu einem stattlichen Lokomotivpark von 268 Stück im Jahre 1936 führten. Robuste Konstruktion, anspruchsloser Wartungsdienst und willkommener Mehrzweckeinsatz waren mit Gründe für die damals beachtlichen Stückzahlen, mit denen die Konstrukteure weltweit im Elektrolokomotivbau für Aufsehen sorgten.

Vom Drehstrom zum Gleichstrom

Ein weiterer Grund war im stetigen Schwinden des italienischen Vollbahn-Drehstromnetzes zu finden. Neben den Vorteilen des Drehstroms in der elektrischen Ausrüstung der Lokomotiven überwogen damals konstruktive Nachteile im Bau der zweipoligen Bahnstromleitungen und auch die sehr geringen Höchstgeschwindigkeiten der Drehstromloks, die insgesamt einen wirtschaftlichen Betrieb nicht zuließen. Die FS entschlossen sich daher, ein 3000-V-Gleichstromnetz aufzubauen und die Drehstromstrecken auf Gleichstrom umzustellen.

Es wurde daher nach neuen Gleichstromloks gesucht, und als Nachfolgebauart für die Drehstromloks bot sich die E 626 geradezu an. Sie war nicht nur konstruktiv eine optimale Lö-

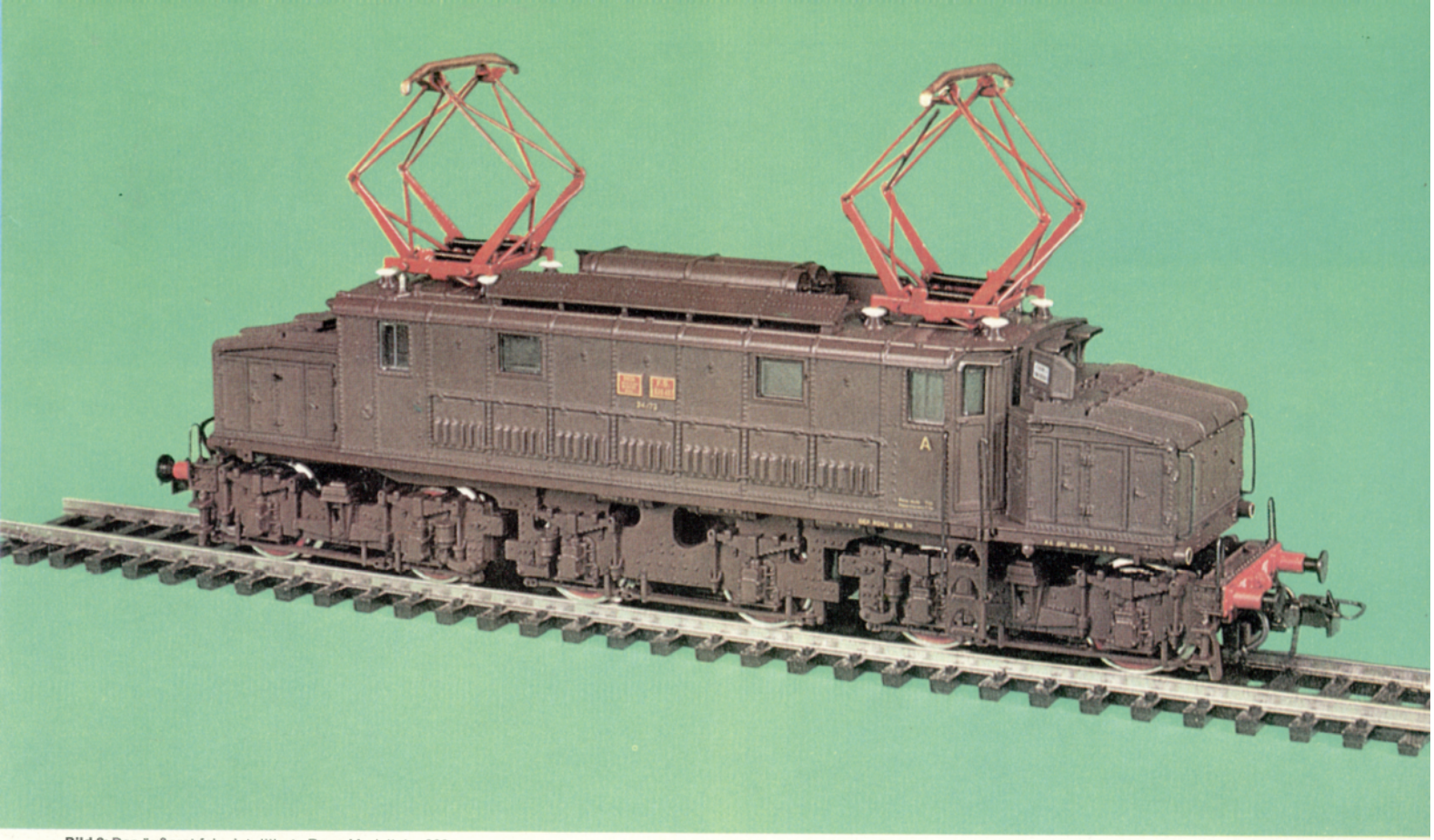


Bild 2: Das äußerst fein detaillierte Roco-Modell der 626

Foto: HJO

sung, sondern ließ auch einen universellen Einsatz zu: Sie eignete sich für den Güterzugdienst auf ebenen und gebirgigen Strecken, sie war brauchbar im Reisezugdienst, und man spannte sie auch vor Schnellzüge in gebirgigen Gegenden.

Noch heute die Güterzuglok

Noch heute, im Jahre 1980, ist die E 626 das Rückgrat der italienischen Staatsbahnen im Güterverkehr. Über 400 Einheiten sind noch im Einsatz. Alle ihre in den dreißiger Jahren gepriesenen Vorzüge zeichnen die Lok heute noch aus; in Sachen Zuverlässigkeit und Robustheit übertrifft sie viele FS-Neukonstruktionen.

Die ersten 14 Loks sind heute in Mestre beheimatet. Sie zählen aufgrund des unterschiedlichen elektrischen Teils zu den Prototypen bzw. zur ersten Serie. Neben anderen Serienloks der E 626 sieht man sie auf den Strecken Mestre—Padua—Verona und Padua—Bologna. Eine landschaftlich besonders reizvolle Strecke ist die Gebirgsbahn Udine—Tarvis, auf der der ganze Güterzugverkehr nach Österreich von den Regionen Venetien und Friaul-Julisch Venetien durch die Baureihe E 626 abgewickelt wird. Man trifft diese Baureihe aber auch in Mittel- und Süditalien bzw. auf Sizilien an. Weiterhin sind nach der Abtretung weiter Teile des Hinterlandes von Triest nach dem Zweiten Weltkrieg italienische Loks der E 626 in Jugoslawien verblieben, wo sie sich noch heute auf den dortigen 3-kV-Strecken behaupten können.

Schließlich ist noch erwähnenswert, daß die italienischen Staatsbahnen mit der E 626 erst den Anfang einer großen »Ellokfamilie« schufen, denn das konstruktive Konzept dieser Mehrzwecklok wurde auch bei den Schnellzuglokomotiven der Baureihe E 326 und E 428 beibehalten. Viele Bauteile wie Stromabnehmer, Schalteinrichtungen, Widerstände, Luftverdichter und Hilfsmaschinen waren allen drei Baureihen gemeinsam. Die beiden Schnellzug-Baureihen stimmten in wesentlichen elektrischen und mechanischen Bauteilen überein.

Durch diese Vereinheitlichung erzielten die italienischen Staatsbahnen Wartungs- und Reparaturkosten, die bis auf ein Drittel des Aufwandes für sonstige elektrische Triebfahrzeuge herabsanken. Außerdem konnten die Durchlaufzeiten der Loks in den Ausbesserungswerken kurz gehalten werden, beschleunigt durch einheitliche Ersatzteilhaltung und Werkstättenbehandlung.

Zum Schluß noch eine Besonderheit:

Warum die »Scheuklappe«?

Dieser Schutzschild soll den Lokführer vor unbeabsichtigtem Berühren des abgesenkten Pantographen schützen. Der herabgelassene Stromabnehmer reicht nämlich in Ruhestellung über das Dach hinaus und rückt damit in gefährliche Nähe des sich auf den Trittblechen bewegenden Personals. Auf dem Sicherungsschild steht: Attenzione al pantografo.

Stefan Ebmeyer

Quelle: Ing. W.Messerschmidt: Geschichte der italienischen Elektro- und Diesellokomotiven

Bild 3: Die 626 mit einem Güterzug im Bahnhof Verona
Foto: S. Ebmeyer

Gleisplan des Bw-Geländes

Gemessen an der Größe des Gebäudekomplexes, wirkt die dazugehörige Gleisanlage geradezu lächerlich klein. Das liegt ganz sicher an der zentralen kompakten Aneinanderreihung mehrerer bahntechnischer Abteilungen. Mehr oder weniger unter einem Dach befinden sich: Eine Reparaturwerkstatt für Reisezugwagen, die Lokdienstleitung, der große Ringschuppen mit Kesselhaus, das Verwaltungs- und Sozialgebäude und die sich anschließenden Hallen der Lokomotivwerkstätten.

Drei Gleise durchziehen die Halle der Wagenreparatur. Sie sollten auch vor den Toren so ausreichend bemessen sein, daß zwei vierachsige Reisezugwagen davor aufgestellt werden können. Eine weitere Abstellmöglichkeit bietet der neben der Halle verlegte Gleisstutzen. Lokdienstleitung, Drehscheibe und Ringschuppen bilden die nächste Abteilung. Es sind ausschließlich Elektrolokomotiven stationiert. Alle Schuppengleise sind mit Fahrleitungen überspannt, die sich (wie bei unserem Ent-

wurf in Heft 5/80) über der Drehscheibe zu einem regelrechten Spinngewebe vereinigen. Wasserkran und Bekohlung sind längst abgebaut. An ihre Stelle ist eine kleine Dieseltankstelle getreten, die dafür sorgt, daß die kleine Köf nie verdurstet. Das Maschinchen ist dem Bw fest zugeteilt und versieht den gesamten Verschiebedienst im Vorfeld, auf den Gleisanschlüssen der Schrottverwertung »Müller«, des E-Werks und im unmittelbaren Bw-Bereich. Auch Kesselwagen mit neuem Heizöl müssen dem Tanklager hinter der Lokwerkstatt beigestellt werden. Manchmal schleppt sie auch liegengebliebene Elloks von der Strecke zur Reparatur in die Werkstatt. Es ergeben sich also auch hier eine Menge eindrucksvoller Rangierbewegungen, und das bei sonst recht nüchternem Ellokbetrieb.

Die Lokomotivwerkstätten werden von der rückwärtigen Seite aus erreicht. Arbeiten an den Schaltaggregaten, Motoren- und Getriebeteilen werden hier ausgeführt. Zur Kontrolle und Überarbeitung des Radreifenprofils der Elloks stehen modernste Maschinen im Einsatz. Vier Hallengleise hat das Personal dafür zur Verfügung. Draußen vor den Toren vereinigen sich die Gleisstutzen in einem Ziehgleis, jede ein- oder ausfahrende Lokomotive macht hier also »Kopf«. Es empfiehlt sich, **alle** Hallenzufahrten mit einem zusätzlichen Gleisstummel abzuschließen und das werkstatteigene Ziehgleis zu verlängern, damit auch hier unter Umständen ein ganzer Triebzug bereitgestellt werden kann, ohne den Fahrbetrieb im eigentlichen Werkstattbereich sonderlich zu behindern.

Da keine Dampflokomotiven mehr verkehren, sollten alle Gebäude eine helle freundliche Farbgebung erhalten. Zwei Fernstrecken führen unmittelbar am Bw-Gelände vorüber. Unsere 194er im Vordergrund muß sich mit ihrem schweren Güterzug ganz schön plagen, um die Rampe zur Brückenauffahrt zu erklimmen. Eine unverbindliche Empfehlung zur gleismäßigen Gestaltung unseres Motivs gibt die unten angefügte Übersicht. Erreicht bzw. verlassen werden Werkstätten, Gleisanschlüsse und Bw über einunddenselben Gleisstrang, dennoch gewährleistet die Weichenanordnung im Vorfeld einen verhältnismäßig zügigen Fahrbetrieb von und zu den einzelnen Abteilungen. Allerdings wäre anzuraten, aus Sicherheitsgründen die Zufahrt zur Wagenhalle etwas länger auszuführen. Zwei Gleissperrsignale regeln den Fahrbetrieb ins Vorfeld des Bahnhofkopfes.

Barkhoff

Redaktionsschluß für Eisenbahn-Journal 2/1981 ist der 25.2.1981

Suche
Eisenbahnen, Dampfmaschinen, Schiffe, Blechspielzeug aus der Vorkriegszeit.
Josef Holzapfel
8031 Gut Rottenried Tel. 081 05/82 65

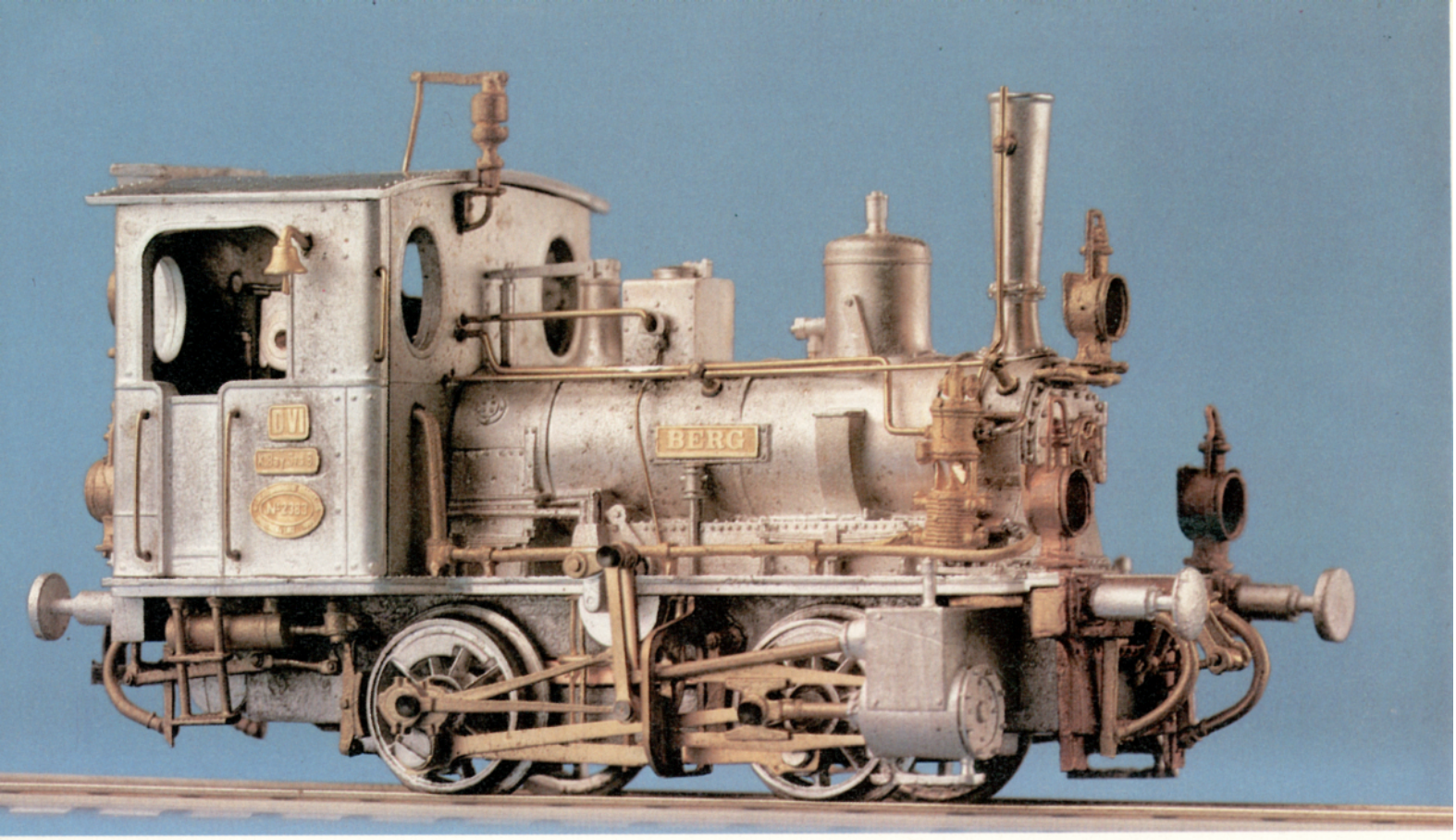


Bild 1: Die bayer. D VI in der Ausführung „Berg", unlackiert und mit den neuen Messingätzschildern beschriftet. **Foto: Paur**

Parade der D VI-Modelle

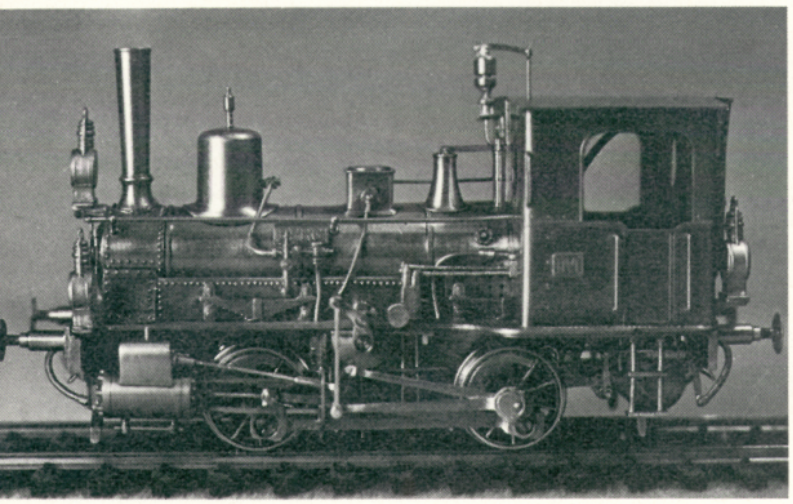
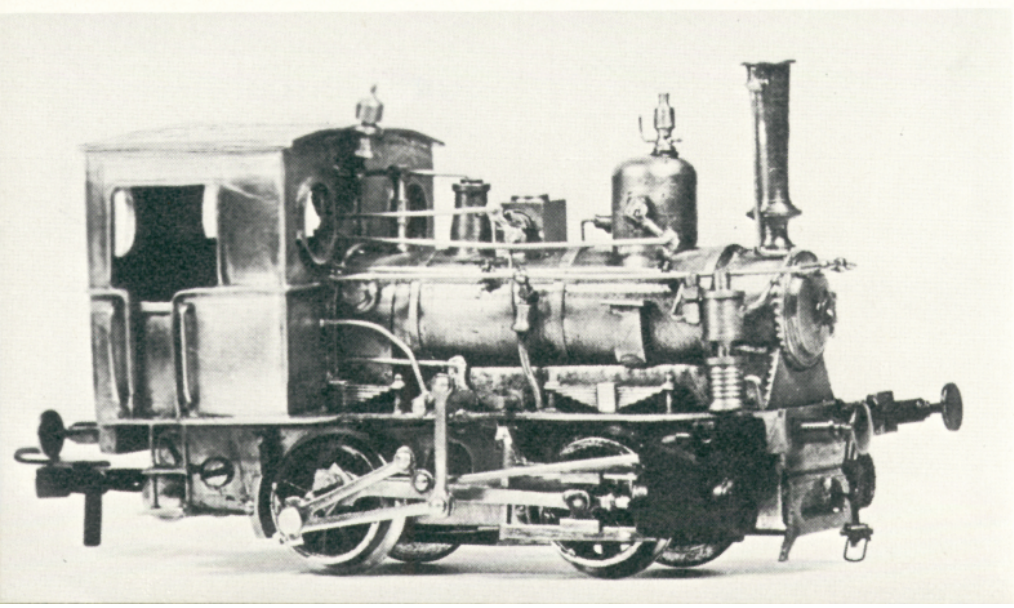


Bild 2: Das erste profimäßige Handmuster der „Berg", das M + F auf der Nürnberger Messe 1970 vorstellte und damit sehr großes Aufsehen erregte. **Foto: Sammlung Merker**

Bild 3: Das erste D VI-Modell, das H. Merker schon 1967 nach HO-Bauskizzen von Horst Obermayer baute. Es ist der Urahn aller M + F-Modelle. **Foto: HJO**



Damals - 1967 - ahnte noch niemand, daß die winzige, reich dekorierte D VI einmal Vorläufer einer Serienfertigung werden könnte. Auch Herr Merker nicht, der sie als echter Hobby-Modellbahner handgefertigt und aus der Taufe gehoben hatte. Nur zu verständlich, daß er »seine Lok« dann auch mit einigem Stolz in der Ausgabe 3, vom 19.2.68, der MIBA vorgestellt sah.

Nichts deutete zu diesem Zeitpunkt darauf hin, daß einige Monate später die Firma Merker + Fischer entstehen könnte. Der Anstoß zur Gründung war ja - wie vielen bekannt sein dürfte - die Aufgabe der Firma Heinzel in Reutlingen, die dann Mitte 1968 von den Herren Merker und Fischer kurzentschlossen gekauft wurde.

Im Verlauf ihres fast 13-jährigen Bestehens hat M + F den Modelleisenbahnliebhabern viele herrliche Kleinserienmodelle beschert. Eines der ersten war die bayerische D VI . . . und gleichzeitig jetzt das letzte. Auf den ersten Blick scheint das kleine M + F Modell unverändert, bei näherem Hinsehen bemerkt man jedoch all die grundlegenden Änderungen gegenüber der früheren Ausführung: so ist der Fahrwerkblock wie bei einer Großserienmaschine aus Zinkdruckguß, was zum einen den Zusammenbau des Modells ungemein vereinfacht und ihm zum anderen beste Fahreigenschaften vermittelt.

Wohl kaum eine Dampflokomotive ist in so vielen Varianten gebaut worden bzw. hat im Verlauf ihres Einsatzes so viele Änderungen erfahren wie gerade die bayerische D VI. In unserer letzten Ausgabe wurde im Artikel »Bayern-Journal« die ganze Palette der unterschiedlichen Bauformen in Text und Bild vorgestellt. Auch das bereits vor Weihnachten

Bild 4: Die neue D VI-Variante mit einseitigem Geländer und vorderer Übergangseinrichtung, die es früher nicht gab, als 98 7505.

Foto: Paur

Bild 5: Das Fahrwerk mit abgenommenem Gehäuse zeigt noch besser das filigrane Geländer.

Foto: P. Schiebel

1980 ausgelieferte Modellprogramm steht hier in seinen vielfältigen Varianten kaum nach.

Eurydice, Clotho, Donaustauf und Berg

Das Basismodell ist die »Eurydice«, beim Vorbild noch mit mechanischer Bremse ausgestattet, daher ohne Luftpumpe, Druckluftkessel und Bremsschläuche. Beim Modell wurden aus Kostengründen auch noch die Bremsbacken an den Radsätzen weggelassen. Davon abgesehen entspricht es allerdings völlig dem Vorbild (siehe Foto im Journal 6/1980).
Eine ähnliche Vorbildausführung, nun jedoch mit Druckluftbremsanlage, ist die »Clotho«. Dieses Modell ist die Wiedergabe einer späteren Bauform des Vorbildes, das ursprünglich mit einer Saugluftbremseinrichtung der Bauart Hardy ausgerüstet war. Es unterscheidet sich von der »Eurydice« durch die zusätzlich vorhandenen Bremsbacken, Luftpumpe, Bremsschläuche, Originalkupplung und Spitzenlichter.
Die 3. Modellausführung, die »Donaustauf«, ist der von Krauss ab 1886 gelieferten Maschine mit seitlichen Vorratsbehältern zur Erweiterung des Aktionsradius nachempfunden. Markant daran ist auch der große Druckluftbehälter auf dem Kesselscheitel. Im übrigen entspricht diese Ausführung der »Clotho«.
Eine interessante Version ist die 98 7505, die früher bei der Deutschen Reichsbahn als Schiffsbrücken-Lokomotive am Oberrhein eingesetzt war. Diese Lok stellt übrigens die letzte Bauform der anfangs genannten »Euridice« dar. Besonderes Merkmal ist der auf der Heizerseite verbreiterte Umlauf mit einem äußerst

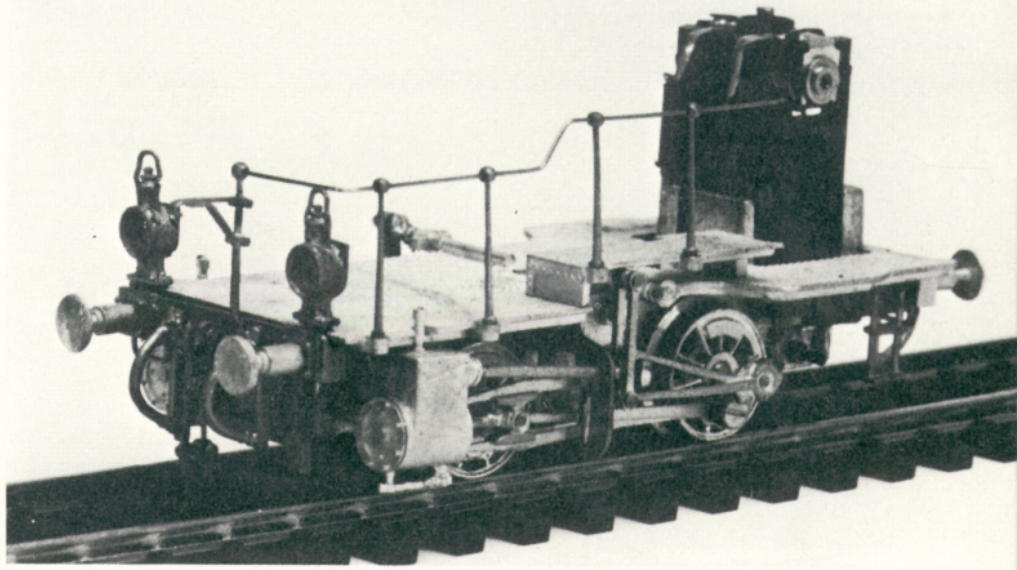
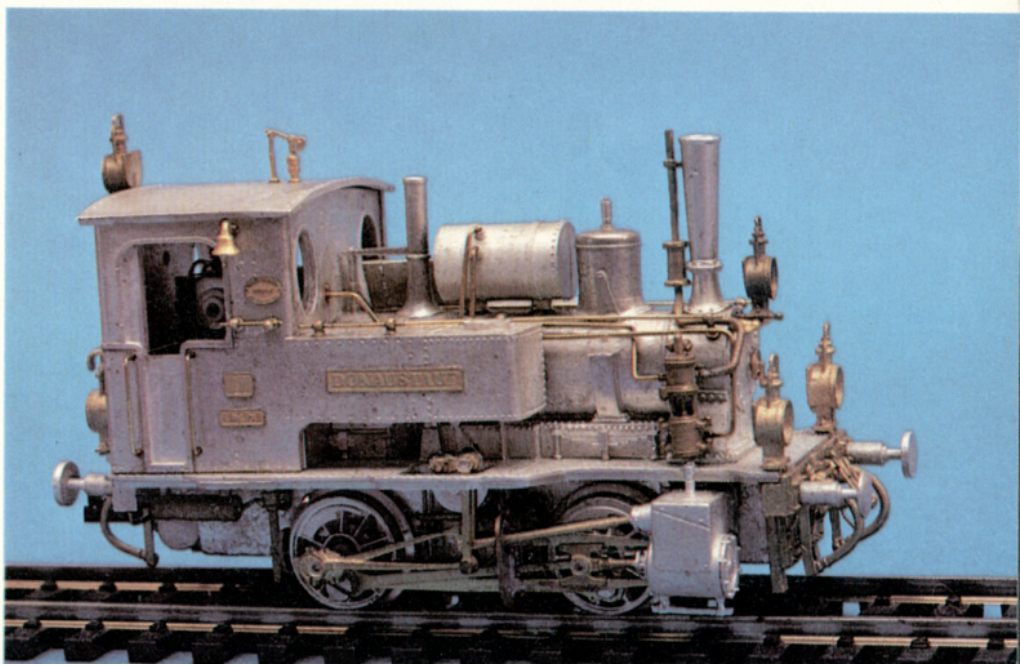


Bild 6: Das ist die „echte" Donaustauf, die früher fälschlicherweise als „Flinke Liesel" bezeichnet wurde.

Foto: P. Schiebel



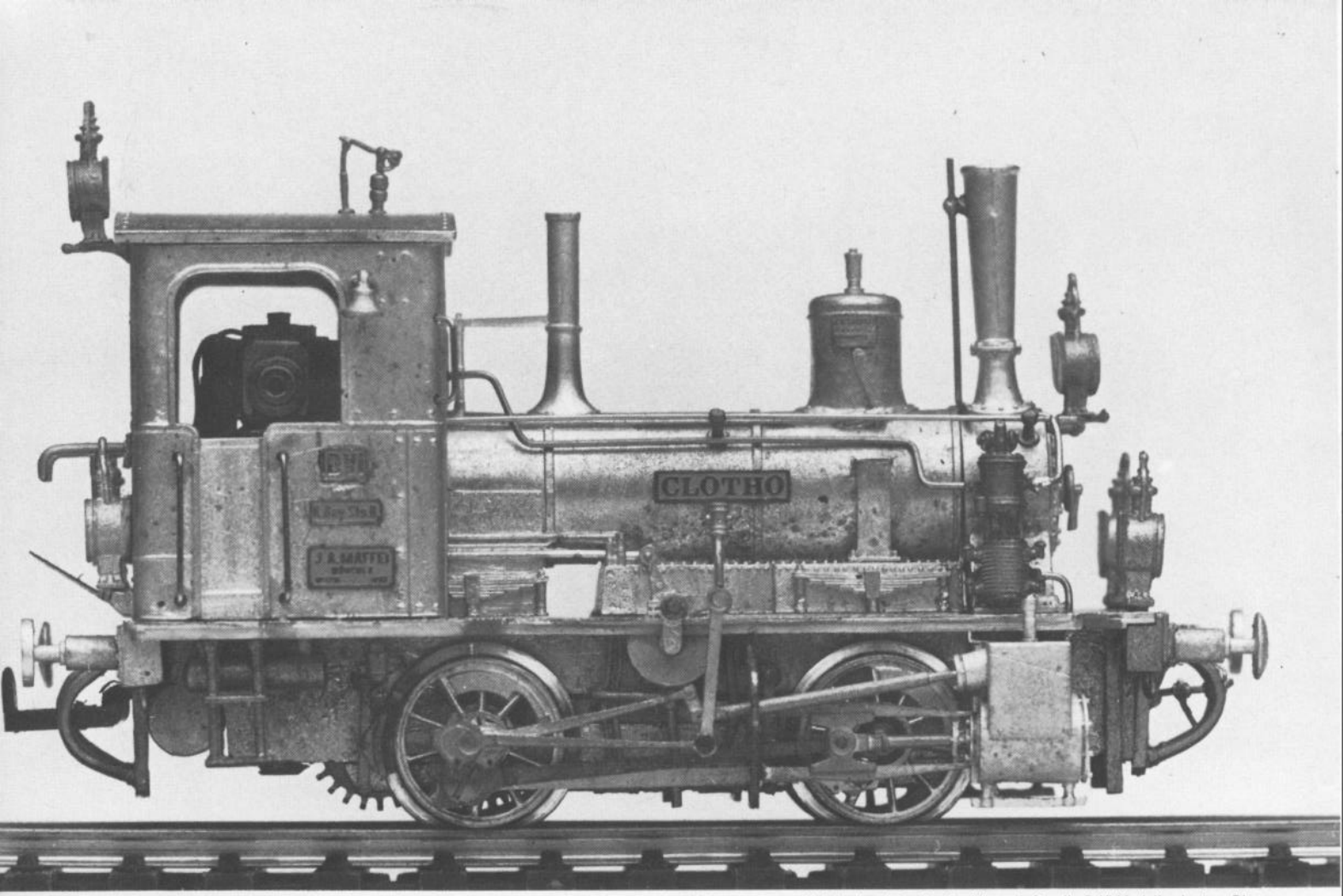
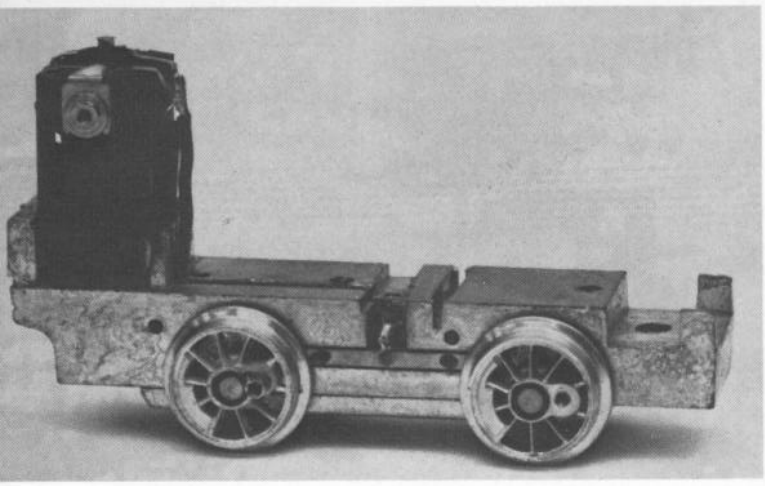


Bild 8: Das neue Zinkdruckguß-Großserienfahrwerk für alle D VI-Modellvarianten. Dieses Fahrwerk vereinfacht den Zusammenbau auch für ungeübte Modellbauer wesentlich und garantiert ausgezeichnete Fahreigenschaften der Modelle. **Foto: P. Schiebel**



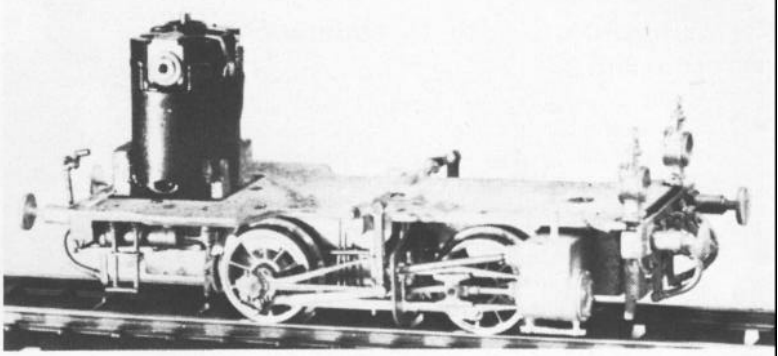


Bild 9: Das Fahrwerk der „Berg", hier bereits mit Bodenplatte, Pufferbohlen, Steuerung und sonstigen Anbauteilen komplett bestückt.

Foto: P. Schiebel

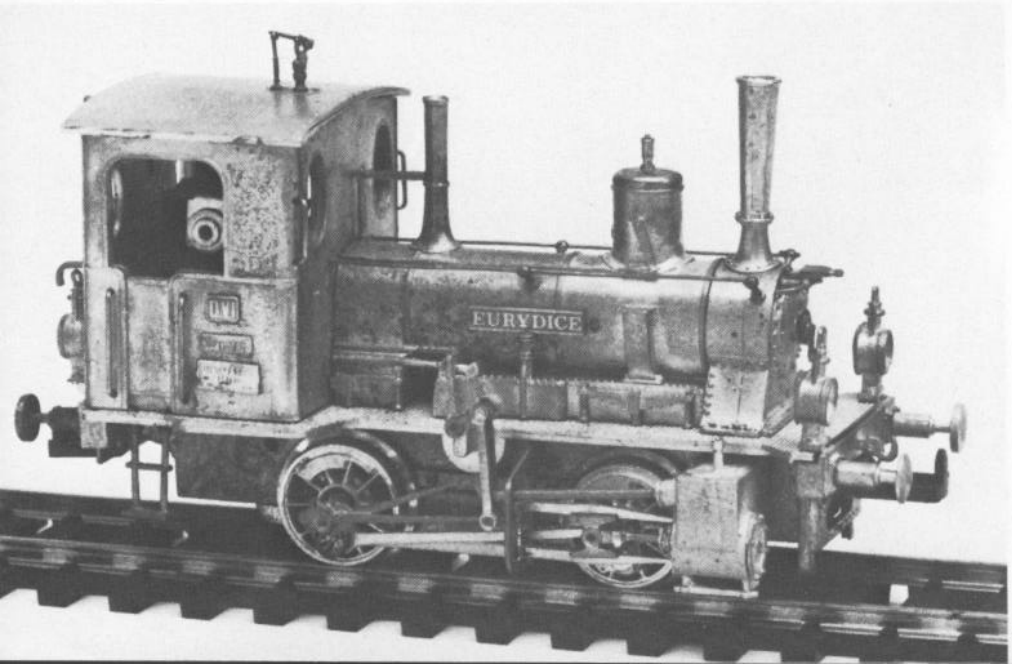
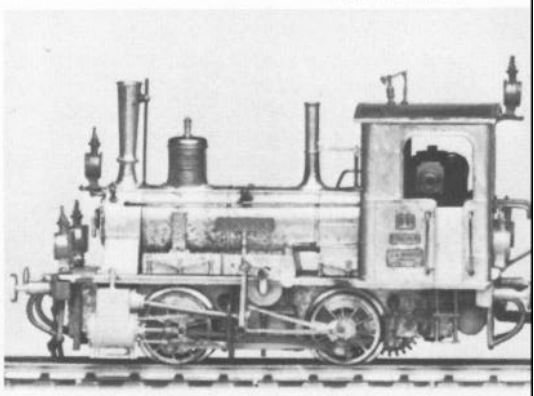


Bild 10: Die „Eurydice" ist die einfachste Version und entspricht der früheren „Herkules". Diese Ausführung gab es auch beim Vorbild, jedoch fehlen hier die Bremseinrichtung und der Injektor unter dem Umlauf.

Foto: P. Schiebel



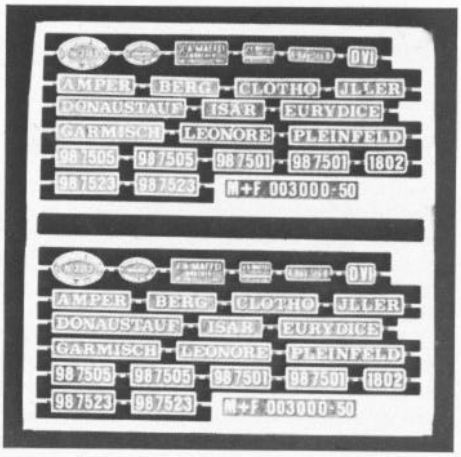
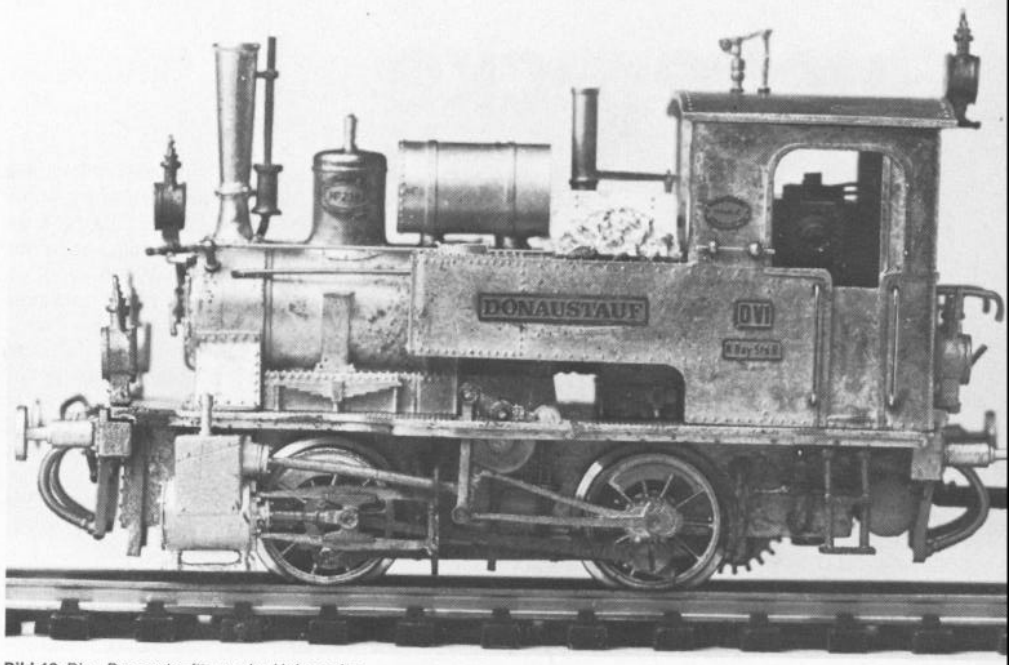


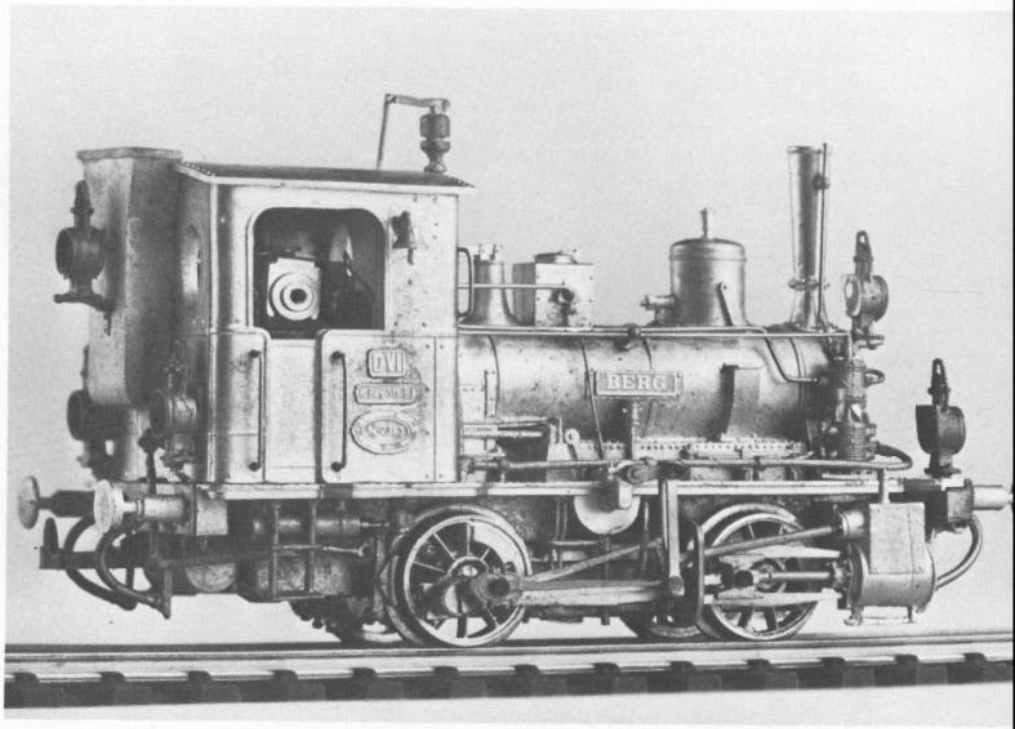
Bild 11: Der neue Messing-Ätzschilder-Beschriftungssatz beinhaltet viele Länderbahn-Beschriftungsmöglichkeiten.
Foto: P. Schiebel



◀ **Bild 7:** Die „Clotho", die vormals als „Donaustauf" bezeichnet wurde.
Foto: Paur

Bild 12: Die „Donaustauf" von der Heizerseite. **Foto: Paur**

Bild 13: Diese Ansicht der „Berg" läßt den Torfbunker, den nur diese Lok besaß, gut erkennen. **Foto: Paur**



filigran wirkenden Geländer sowie der Doppel-Druckluftbehälter auf dem Kesselscheitel zwischen Dampfdom und Sicherheitsventil.
Als letztes der hier vorgestellten Modelle kommt die »Berg« an die Reihe, deren Vorbild aus zahlreichen Veröffentlichungen bekannt ist. Kennzeichnend sind der auf dem Kessel vorhandene Sandkasten, ein Sicherheitsventil ohne Abdampfrohr sowie vor allem der an der Führerhausrückwand angebrachte Torfbunker, den die Lok während ihres Einsatzes im Torfwerk Raubling erhielt.

Der Zusammenbau

Weitere Varianten, wie sie im Journal 6/1980 im Bild vorgestellt wurden, lassen sich aus den vorliegenden Modellen von jedem einigermaßen geschickten Bastler sicher leicht herstellen. Der Zusammenbau all dieser Maschinen stellt aufgrund der neuen Fertigungsart keinerlei Problem dar und ist auch für einen Anfänger leicht zu schaffen. Schon allein der paßgenaue Zinkdruckguß-Fahrwerkblock, in den der Motor und die Achsen nur eingesetzt werden müssen, bürgt für gute Laufeigenschaften. Alle anderen Fahrwerk- und Gehäusebauteile aus Messing- bzw. Hartzinnguß sind ebenfalls paßgenau gefertigt und brauchen nur zusammengelötet oder geklebt zu werden. Entsprechend gering ist auch der notwendige Zeitaufwand für die Montage. Selbst die aufwendigste, weil mit den meisten Anbauteilen ausgestattete Ausführung »Berg« ist an einem Tag fertigzustellen.
Wichtig für einwandfreie Laufeigenschaften ist es, beim Zusammenbau der Steuerung darauf zu achten, daß alle Bohrungen an den geätzten Treib- und Kupplungstangen sauber entgratet werden und daß die gegossene Nachbildung der Stephenson-Steuerung genau ausgerichtet ist, sonst kann es hier zum Verhaken kommen.
Das einzige Problem, das bei diesen Modellen auftritt, kann nur die Frage sein, für welches man sich als Käufer entscheiden soll. Zumindest mir ging es so, daß ich am liebsten alle Ausführungen dieser reizenden kleinen Lokomotive besitzen möchte.

Peter Schiebel

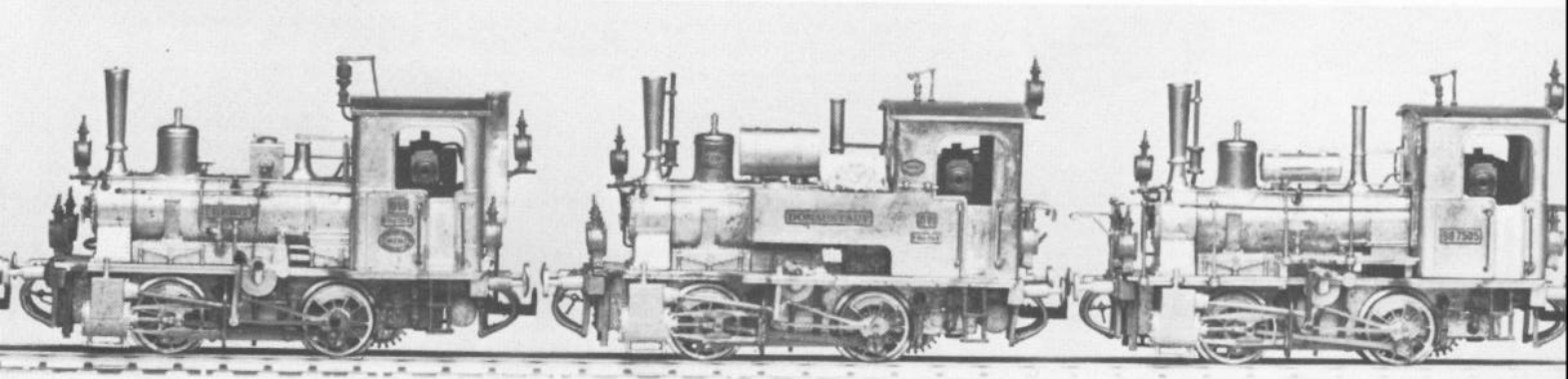


Bild 14: Vier der fünf angebotenen D VI-Varianten.

Bücherecke

Einen bunten Strauß von Neuerscheinungen stellt die Franckh'sche Verlagshandlung dem Eisenbahn- und Modellbahnliebhaber vor, in dem sicher viele etwas für ihren Geschmack finden werden.

Dem Dampflokfreund bietet dieser prachtvolle Bildband eine umfassende Übersicht über den Einsatz von Einheits- und Länderbahndampflokomotiven in einer ihrer letzten Hochburgen. Wie in der Blüte der Dampflokzeit führen hier täglich Lokomotiven der Baureihen 01, 44 und 95 Personen- und Güterzüge durch die eindrucksvolle Landschaft des Thüringer Waldes und des Saaletales mit ihren ausgedehnten Wäldern, einsamen Tälern und verträumten Ortschaften. Bilder der vielen Rampen und Steilstrecken dokumentieren die Leistung, die diese Veteranen auch heute noch erbringen müssen und können. Die gestalterische und drucktechnische Qualität der Aufnahmen befriedigt auch hohe Ansprüche. Der Textteil ist zwar kurz, aber er informiert über die wichtigsten baulichen, betrieblichen und geografischen Besonderheiten dieser Strecken.

Beckmann/Wagner: Dampflokomotiven in Thüringen, 136 Seiten, 110 Farb- und 28 Schwarzweißfotos sowie eine Streckenkarte im Text.
Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart 1980
Preis: 58,— DM

Nicht nur die Zeit der Dampflokomotiven ist bei der Deutschen Bundesbahn vorüber, von vielen kaum beachtet ist ein weiteres Kapitel der Eisenbahngeschichte zu Ende gegangen: der Einsatz der Altbau-Elloks und Triebwagen. Mit dem vorliegenden Band wird diesen Wegbereitern der elektrischen Traktion ein Denkmal gesetzt. Eine Fülle interessanter Fotos läßt die letzten 10 Jahre des Betriebs so markanter Baureihen wie der E 16, E 19, E 52, E 91, E 60 noch einmal Revue passieren, neben den noch im Einsatz befindlichen Typen wie E 44, E 44^5, E 69, E 93 und E 94. Die meist ganzseitigen Bilder zeigen die Atmosphäre des Betriebes in der ansprechenden Landschaft des süddeutschen Raumes. Andererseits geben sie dem Modellbauer eine Menge von Anregungen, sowohl für den Lok-Selbstbau als auch für den Einsatz und die Anlagengestaltung.
Im Textteil werden die interessantesten Einsatzdaten und Begebenheiten der letzten Betriebsjahre lebendig.

Konrad Hierl: Altbau-Elektrolokomotiven bei der DB, 128 Seiten, 123 Schwarzweißfotos im Text.
Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart 1980
Preis: 46,— DM

Elektronik für den Modellbahner

Eine Vielzahl von Anregungen und konkreten Vorschlägen für den Einsatz der Elektronik auf der Modelleisenbahn bietet dieses Buch auch dem Anfänger auf diesem Gebiet. Von den elektronischen Grundtechniken bis hin zur Bauanleitung für ein Digitalfahrpult werden hier Schaltungen entwickelt, die den Betrieb einer Modellbahnanlage interessanter gestalten. Der Text ist klar und anschaulich und wird durch Fotos und Zeichnungen ergänzt, so daß ein Nachbau der Schaltungen auch ohne Vorkenntnisse möglich ist.

Friedhelm Schiersching: Das große Bastelbuch: Elektronik für den Modellbahner, 224 Seiten, 32 Schwarzweißfotos auf 16 Tafeln und 133 Zeichnungen im Text, gebunden.
Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart 1980
Preis: 34,— DM

Modelleisenbahn — computergesteuert

Nicht unbedingt für den Anfänger auf dem Gebiet der Elektronik ist dieses Taschenbuch gedacht. Es beschreibt den Bau einer kompletten, ausbaufähigen Computersteuerung für eine Modellbahnanlage. Am praktischen Beispiel werden alle notwendigen Schritte wie Planung, Eingabe (Programmierung), Speicherung und Befehlsausgabe erläutert. Der Autor beschreibt zunächst eine kleine Schaltung mit 16 Ausgängen, dann eine wesentlich komfortablere mit 72 Ausgängen. Stücklisten, Ätzpläne und Lieferquellenverzeichnis helfen dem Interessierten beim Nachbau.

Friedhelm Schiersching: Modelleisenbahn — computergesteuert, 140 Seiten, 12 Schwarzweißfotos auf 4 Tafeln und 47 Zeichnungen im Text, kartoniert.
Reihe: Telekosmos Hobby-Elektronik
Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart 1980
Preis: 19,80 DM

Die schnellsten Züge der Welt

Eine Darstellung des Hochgeschwindigkeits-Reisezugverkehrs in der ganzen Welt von den ersten Fahrten mit mehr als 100 Meilen (161 km) pro Stunde um die Jahrhundertwende bis zu den neuesten Entwicklungen des Schienenverkehrs bietet dieses umfassende Werk von G. Freeman Allen. Alle Geschwindigkeitsrekorde auf der Schiene seit 1900 sind mit den genau recherchierten Hintergründen in dem Buch enthalten. Es erläutert auch die wirtschaftlichen und technischen Probleme, die sich aus der Erhöhung der Reisegeschwindigkeit ergeben und ist damit ein Beitrag zum Verständnis der heutigen Verkehrspolitik. Eine umfassende Sammlung aus der ganzen Welt zusammengetragener Fotos ergänzt den klaren und anschaulichen Text.

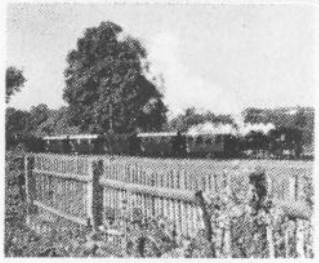
G. Freeman Allen: Die schnellsten Züge der Welt, 168 Seiten mit 12 Farb- und 185 Schwarzweißfotos sowie 7 Karten im Text.
Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart 1980
Preis: 58,— DM

Taschenbuch Deutsche Güterwagen

Als im Jahr 1969 bei der Franck'hschen Verlagshandlung in Stuttgart das „Taschenbuch Deutsche Dampflokomotiven" von Horst J. Obermayer erschien, war dies der Beginn einer Serie von Nachschlagewerken über alle bedeutenden Eisenbahnfahrzeuge dieses Jahrhunderts. Zwei weitere Bände behandeln den Bahnbetrieb und die Bahntechnik. Mit insgesamt 9 Titeln ist dies die bislang umfangreichste Dokumentation über das Eisenbahnwesen in Deutschland seit dem Zusammenschluß der Länderbahnen zur früheren Deutschen Reichsbahn.
Kürzlich erschien nun endlich das „Taschenbuch Deutsche Güterwagen", für das der Au-

tor wiederum den Wagenexperten Joachim Deppmeyer als Mitarbeiter gewinnen konnte, der bereits zum Gelingen des vorletzten Bandes „Taschenbuch Deutsche Reisezugwagen" beitrug. Im neuen Werk werden die wichtigsten Güterwagen der Deutschen Bundesbahn gezeigt und beschrieben. Sehr ausführlich beschrieben wird das für den Laien kaum durchschaubare System der einheitlichen Kennzeichnung der Güterwagen, das jetzt im vergangenen Jahr recht einschneidende Veränderungen erfuhr. Sehr wertvoll ist auch die Gegenüberstellung der alten und der neuen Gattungskennzahlen in Verbindung mit einer aktuellen Bestandsliste. Zeitraubende Recherchen und viele Fahrten auf eigene Rechnung waren erforderlich, um die technischen Daten der Fahrzeuge zu ermitteln und die Wagen im Bild festszuhalten. Weit über tausend Aufnahmen von Güterwagen aller Bauarten und von deren Anschriften wurden innerhalb eines Jahres gemacht. Unterstützt wurde das Bemühen durch die Waggonfabriken und in bescheidenem Rahmen auch von einigen Dienststellen der Deutschen Bundesbahn. Das Ergebnis ist ein Werk, das — wie schon das „Taschenbuch Deutsche Reisezugwagen" — auch bei amtlichen Stellen der DB viel Beachtung fand. Grotesk und unverständlich ist aber, daß nun eine Dienststelle des BZA Minden plötzlich auf Urheberrechte pocht und Forderungen erhebt, die das Maß der guten Sitten bei weitem überschreitet.
Horst J. Obermayer/J. Deppmeyer: Taschenbuch Deutsche Güterwagen, Deutsche Bundesbahn. 240 Seiten mit 200 Abbildungen. Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart.

Steyrtalbahn — Erzbergbahn — Waldviertelbahn



Stimmungsvolle Schwarzweißfotos alter Dampflokomotiven in herrlicher Landschaft zeigt dieser Bildband von drei der bekanntesten Schmalspurstrecken Österreichs. Die ganze Romantik des Kleinbahnbetriebes ist in den meisterhaften Bildern des bekannten Fotografen Jean-Michel Hartmann eingefangen. Ein kleiner Band, der auch dem vom Eisenbahnfieber noch nicht infizierten Leser einen Eindruck von der Schönheit der Verbindung Technik und Landschaft vermittelt.

Hartmann/Moschner: Steyrtalbahn — Erzbergbahn — Waldviertelbahn
176 Seiten, 2 Farb- und 176 Schwarzweißfotos im Text, kartoniert
Reihe: Franckhs Eisenbahnbibliothek
Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart 1980
Preis: 19,80 DM

Großer Eisenbahn-Atlas der Schweiz

Eine Fundgrube für den Eisenbahnfreund und den Bahnreisenden stellt der große Eisenbahn-Atlas der Schweiz dar.

Im ersten Teil »Eisenbahnen in der Schweiz: gestern — heute — morgen« wird ein Überblick über Geschichte, verkehrspolitische Probleme, technische Entwicklungen und Zukunftsaussichten der schweizerischen Eisenbahnen gegeben.

Der zweite Teil berichtet von der Vielfalt der Eisenbahnunternehmen in der Schweiz. Über 70 Gesellschaften werden in Text und Bild vorgestellt.

Die große Eisenbahnkarte der Schweiz zeigt, ähnlich wie ein Autoatlas, das vollständige Bahnnetz in einer plastischen und genauen Kartendarstellung, die die landschaftlichen Besonderheiten und die Sehenswürdigkeiten entlang der Strecken vor Augen führt.
Alles in allem ein ansprechender und informativer Wegweiser durch das Alpenland.

Der große Eisenbahn-Atlas der Schweiz, 120 farbige Streckenskizzen, über 450 Farbillustrationen, 250 Fotos, gebunden.
Kümmerly + Frey, Bern 1980
Preis: 45,50 sFr

Peter Schiebel

Zusammenbau der preuß. S 4

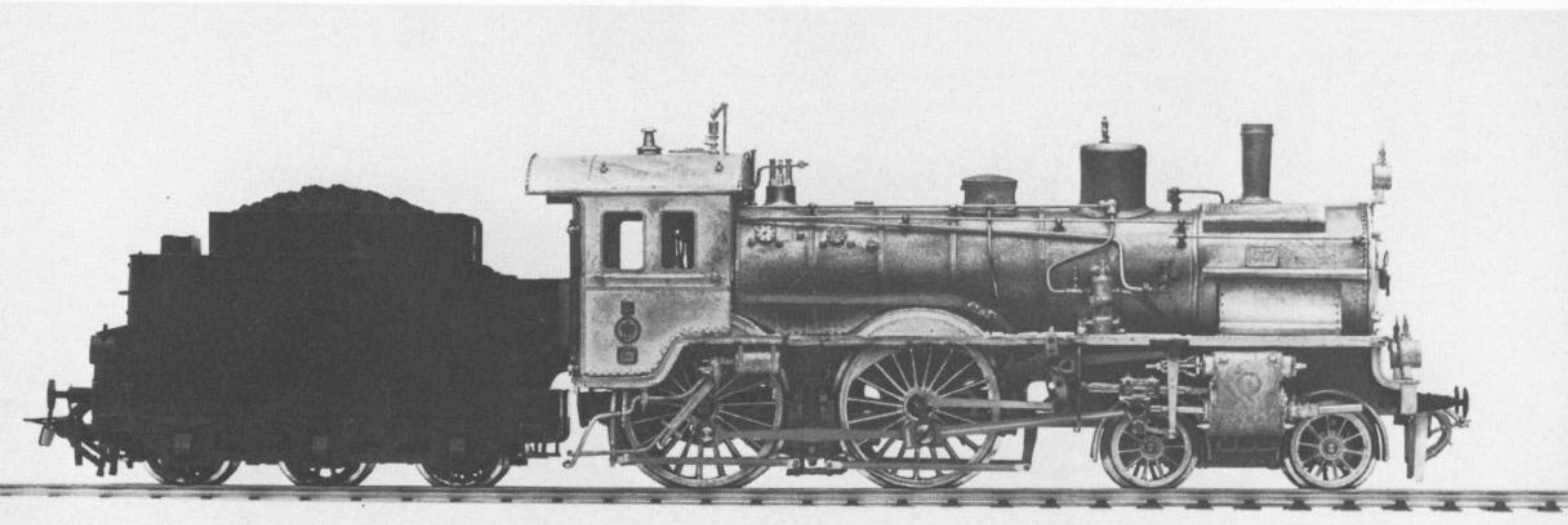
Das M + F-Modell der preußischen S 4 wurde bereits im Eisenbahn-Journal Nr. 6/80 zusammen mit dem Vorbild vorgestellt. Hier möchte ich nun einige Anmerkungen zum Zusammenbau dieser reizvollen 2'B-Schlepptenderlokomotive machen.

Das Modell ist, wie schon eine ganze Reihe von M + F-Modellen vorher, in gemischter Bauweise hergestellt. Das Fahrwerk von Lok und Tender besteht weitgehend aus Messing-Ätzteilen, das Gehäuse ist aus Hartzinn gegossen, die anzubringenden Armaturen sind Messing-Kleingußteile. Entsprechend unterscheidet sich Fahrwerk und Gehäuse auch im Zusammenbau.

1. Fahrwerk

Der Fahrwerkrahmen wird zweckmäßigerweise aus den Messingätzteilen zusammengelötet. Es ist zwar auch möglich, die Teile mit Cyanolit oder einem ähnlichen Sofortkleber zu verkleben, das hat aber den Nachteil, daß die Verbindungen im Falle ungenauer Arbeiten nur sehr schwer wieder zu lösen sind. Das vordere Drehgestell der Lok ist beim Modell nur angedeutet, die Laufachsen sind fest im Rahmen gelagert. Dies ist notwendig, um der Lok trotz des kurzen Radstandes der Kuppelachsen gute Fahreigenschaften zu verleihen. Die Kurvenläufigkeit ist dabei durch eine weitgehende Seitenverschiebbarkeit aller Achsen auch bei engeren Radien sichergestellt. Optisch fällt dieser Kunstgriff, wie die Fotos zeigen, überhaupt nicht auf. In den Fahrwerkrahmen werden die Kunststoff-Achslager einge-

Bild 1: Etwas gedrungen wirkt die S 4 mit dem 3T 12-Tender mit dem hohen Kohlebunkeraufsatz. Beim Vorbild war hauptsächlich der Tender in der flachen Bunkerbauweise anzutreffen, wie er von M + F für die Fleischmann »Schwarze Anna« unter der Artikel Nr. 09731 angeboten wurde. Dieser Tender wirkt für die S 4 wesentlich harmonischer, kann jedoch leider nicht motorisiert werden.



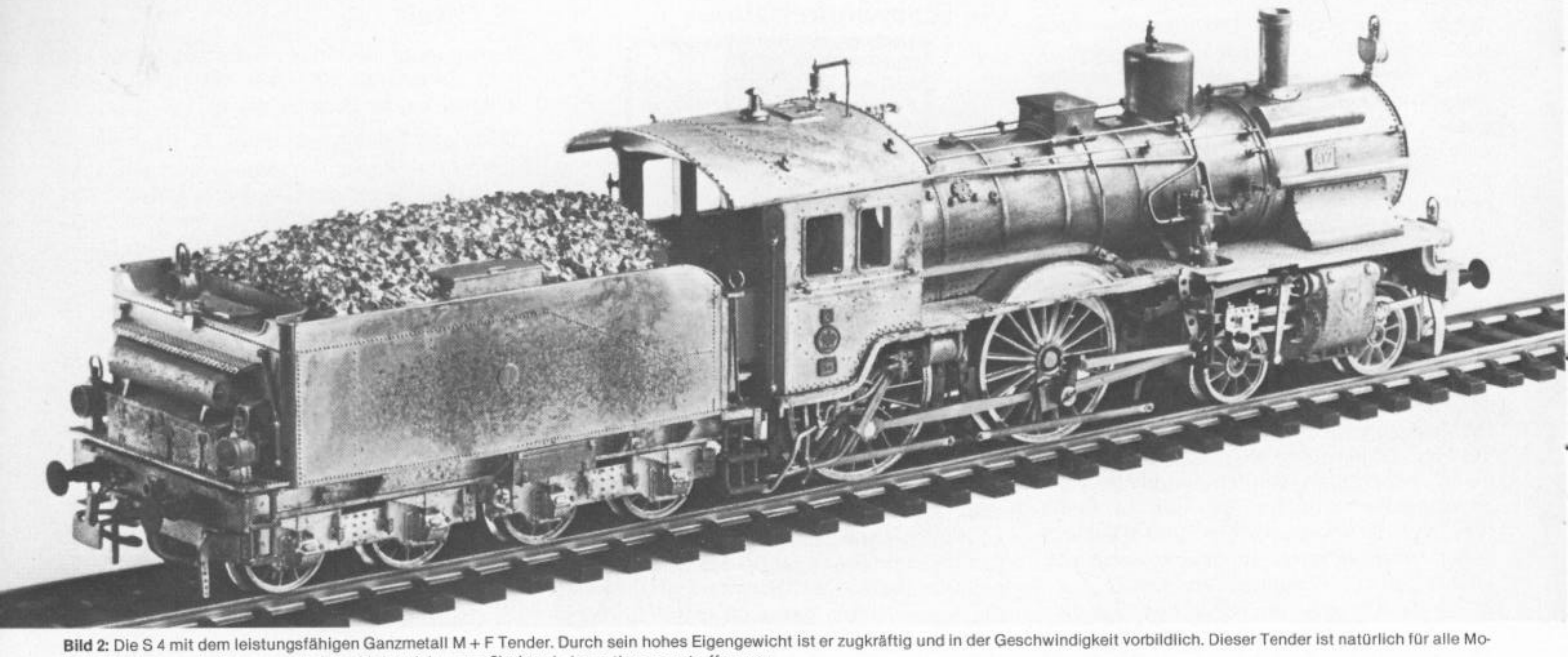


Bild 2: Die S 4 mit dem leistungsfähigen Ganzmetall M + F Tender. Durch sein hohes Eigengewicht ist er zugkräftig und in der Geschwindigkeit vorbildlich. Dieser Tender ist natürlich für alle Modellselbstbauer sehr interessant, da er hinter vielen preußischen Lokomotiven anzutreffen war.

fügt. Die hintere Laufachse und die Treibachse in den Achslagern abgefedert. Die Achsen werden dann eingelegt und durch Anschrauben der Bodenplatten befestigt. Sollte das Seitenspiel der Achsen für die Durchfahrung des kleinsten Radius nicht ausreichen, so sind die Nasen der Bodenplatte entsprechend abzufeilen.

Als nächstes werden die Bremsbacken, Bremshebel und die Zylinderblöcke am Fahrwerk befestigt und die Steuerung gemäß der Baubeschreibung montiert. Wichtig ist das saubere und genaue Ausrichten der fertigen Steuerung, damit die Lok ohne Verhaken läuft. Anschließend wird die Pufferbohle zwischen die Rahmenwangen eingeschraubt und mit Laternen, Kupplung und sonstigen Anbauteilen bestückt. Nach dem Zusammensetzen und Anbau des Umsteuergestänges ist das Fahrwerk fertig.

2. Lokgehäuse

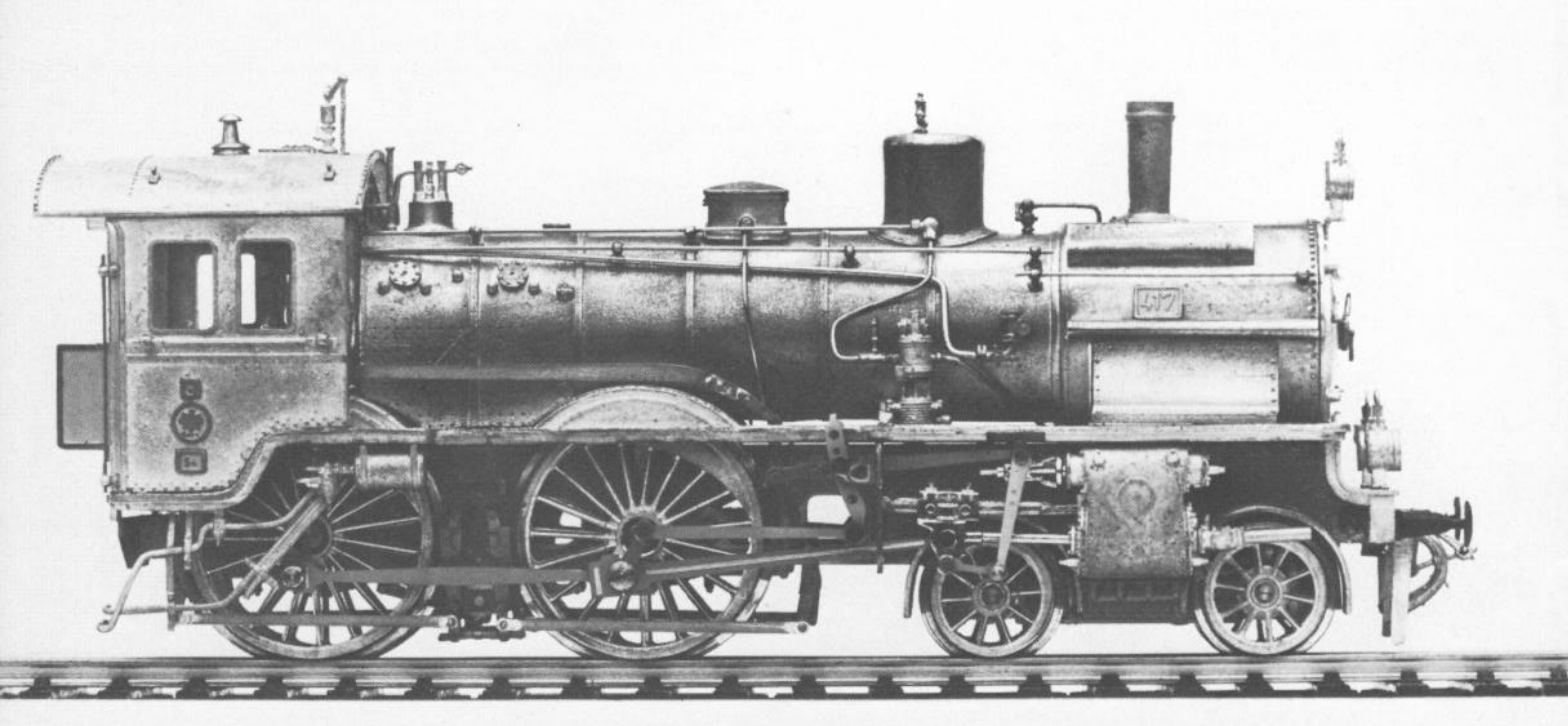
Der Zusammenbau des Gehäuses ist durch die Bauweise aus paßgenauen Hartzinngußteilen nicht sonderlich schwierig. Die Teile können ohne Probleme entweder verlötet oder geklebt werden. Vor der Montage ist zu prüfen, ob der Umlauf gerade und den Radien des Fahrwerks angepaßt gebogen ist, sonst paßt das Gehäuse später nicht auf das Fahrwerk. Wenn notwendig, ist der Umlauf vorsichtig entsprechend nachzubiegen. Alles weitere ist dann recht einfach: der aus einem Stück bestehende Kessel wird mit dem Umlauf verschraubt und mit der Führerhausstirnwand verklebt. Bei der Zurüstausführung wird nun die Inneneinrichtung des Führerhauses angebracht. Anschließend werden die Seitenwände befestigt und der Führerhausboden angebracht. Die Öffnungen der Radkästen im Führerhaus können mit entsprechend zugeschnittenen Karton- oder Messingblechstücken verschlossen werden.

Als letztes wird das Gehäuse noch mit den Kesselarmaturen, Leitungen und Griffstangen bestückt.

3. Tender

Der 2'2'T 16-Tender ist einer der vielseitigsten preußischen Länderbahntender. Mit ihm sind beim Vorbild außer der S 4 noch eine ganze Reihe von Loktypen ausgerüstet worden, so z.B. auch die P 8 und die P 4^2. Dem Lokselbstbauer steht daher hier ein Triebtender für eine Vielzahl von Modellen nach preußischen Vorbildern zur Verfügung. Wie bei der Lok besteht auch beim Tender das Fahrwerk aus Messingätzteilen und der Aufbau aus Hartzinnguß. Der kräftige Motor wirkt über einen Treibriemen und eine Schneckenwelle auf die beiden äuße-

Bild 3: Die preußische S 4 (Tender abgekuppelt) feindetailliert in ihrer ganzen Eleganz.



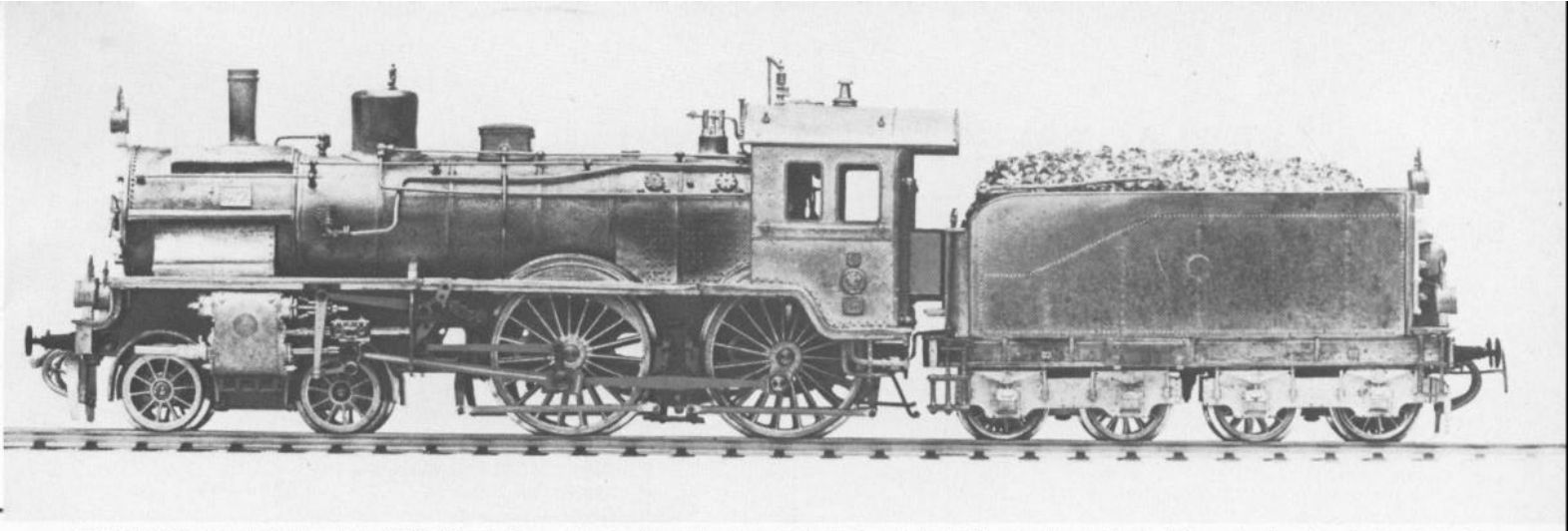
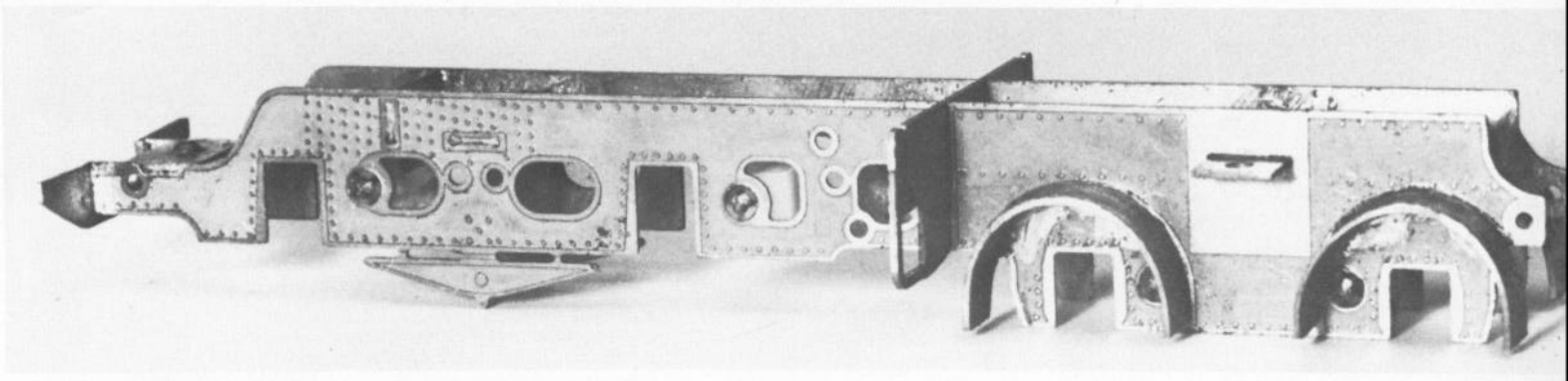


Bild 4: Die Heizerseite der S 4 komplett mit 2'2'T16 Tender. Der aus Messing-Ätzschildern bestehende Länderbahn-Beschriftungssatz lag bei der Auslieferung den Bausätzen bei. Der Reichsbahn-Abziehbildersatz wurde nicht mehr rechtzeitig fertig, soll aber noch nachgeliefert werden.

Bild 5: Das Lokomotivfahrwerk, das vordere Drehgestell ist nur imitiert, die Radsätze sind federnd eingehängt.



ren Achsen, die mit Haftreifen ausgestattet sind. Wie bei der Lok ist auch hier der Zusammenbau bei etwas Genauigkeit und Geduld beim Arbeiten kein großes Problem. Die Teile passen genau zueinander, das hohe Gewicht des Ganzmetallaufbaus verleiht dem Modell eine beachtliche Zugkraft. Da alle Achsen von Lok und Tender zur Stromabnahme herangezogen werden, gibt es auch beim Befahren von Weichen und Kreuzungen keine Kontaktschwierigkeiten.

Wie beim Vorbild kann die S 4 auch mit dem 3 T 12-Tender gekuppelt werden. Dieser Tender mit Kunststoffaufbau ist bei M + F schon seit Jahren im Programm und gehörte ursprünglich zu der G 3/G 4-Serie.

Zusammenfassend kann man sagen, daß die preußische S 4 sowohl von der Detailgestaltung als auch von den Fahreigenschaften her höchste Ansprüche befriedigt. Durch die Wahl des Vorbildes ist eine Lücke im Angebot der Modellbahnhersteller geschlossen worden.

Peter Schiebel

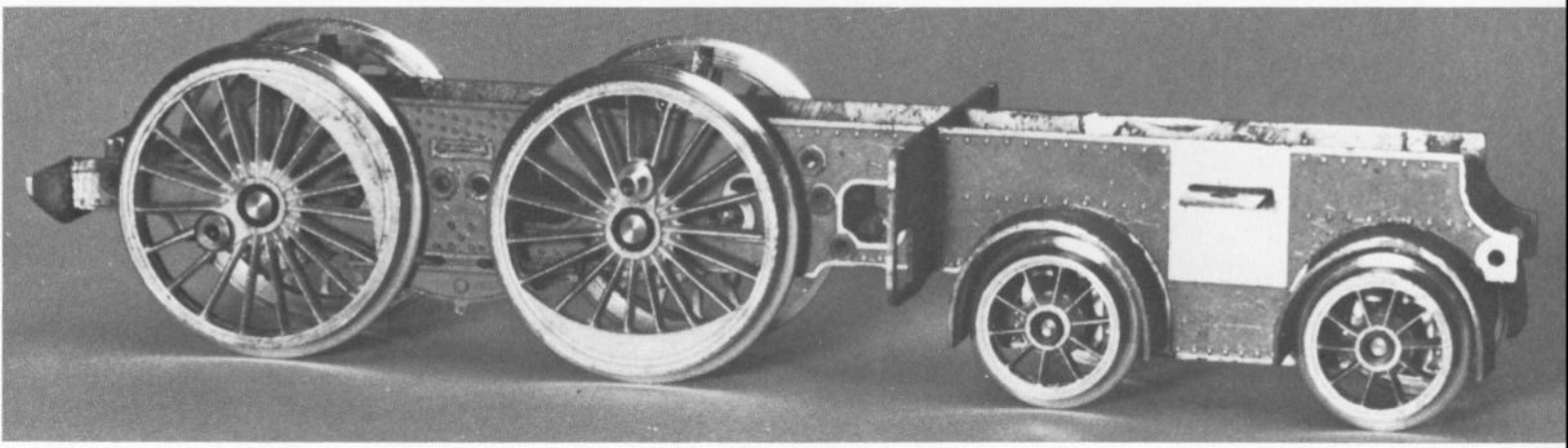
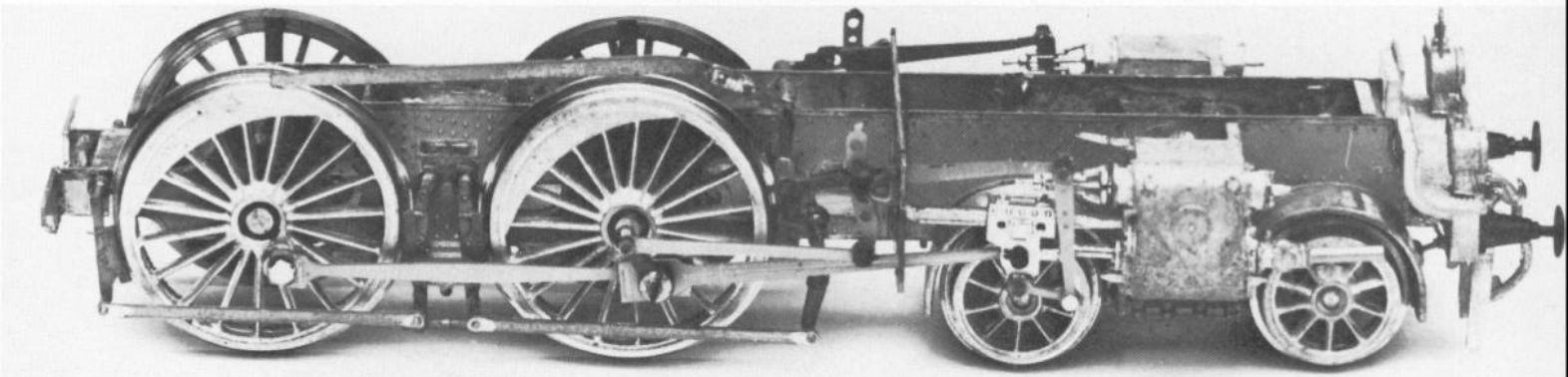


Bild 6: Lokfahrwerk mit den eingesetzten Radsätzen. Die Stromabnehmer (Radschleifer) sind unauffällig angebracht.

Bild 7: So sieht das komplett fertige Fahrwerk aus. Die Bremseinrichtung mit Gestänge, die Steuerung mit Zylinderblock und die Pufferbohle ist angebracht.

Fotos: 1-4 und 7 Paur
5 und 6 P. Schiebel



(Füllseite)

Bild 1: 01 192 verläßt den Bahnhof Regensburg mit P 2209 am 24.10.1970. **Foto: K. Kähler**

Eisenbahnen in der Oberpfalz

Ursprünglich war geplant, an dieser Stelle eine ausführliche Darstellung der geschichtlichen Entwicklung des Bahnhofes Regensburg aufzuzeigen. Leider ist es dem Autor trotz aller Nachforschungen und Bemühungen jedoch nicht gelungen, Material ausfindig zu machen, das sich ausschließlich auf die Entwicklung Regensburgs und seiner Eisenbahn beschränkt. Für Hinweise aus dem Leserkreis wären wir daher sehr dankbar.

Zumindest möchten wir es wenigstens nicht versäumen, Ihnen das vorhandene Bildmaterial über den Bahnhof Regensburg im folgenden anzubieten.

Was den Text anbelangt, so wollen wir mit der Beschreibung der geschichtlichen Entwicklung der Eisenbahnstrecken in der Oberpfalz fortfahren. Diesmal soll die Strecke Regensburg—Nürnberg behandelt werden.

Strecke Regensburg - Nürnberg

In dem vorangegangenen Eisenbahn-Journal 6/80 wurde die Eisenbahnstrecke zwischen Nürnberg und Regensburg über Amberg und Schwandorf ausführlich beschrieben. Zur Erinnerung sei nochmals erwähnt, daß diese Verbindung 1859 fertiggestellt worden war.

In den darauffolgenden Jahren nahm der Bau der bayerischen Bahnen einen weiterhin erfreulichen Aufschwung. Bereits jetzt erkannte man, daß nur eine generelle, groß angelegte Planung weiter Strecken im gesamten Land von Nutzen sein konnte. Die Folge dieser Planungstätigkeit waren zwei richtungsweisende Gesetze aus dem Jahre 1869 über die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staatsbahnen einschließlich der bayerischen Ostbahnen, die weiterhin am Ausbau des Eisenbahnnetzes maßgebend beteiligt blieben. In ihrem Bauprogramm befand sich auch die 100 km lange und heute elektrifizierte, direkte Strecke von Regensburg über Neumarkt in der Oberpfalz nach Nürnberg. Diese Strecke wurde am 1. Juli 1873 durchgehend eröffnet. Schon am 1. Dezember 1871 war die Teilstrecke Nürnberg—Neumarkt und am 15. Mai 1873 die Strecke Regensburg—Seubersdorf in Betrieb genommen worden. Ab 1. Juli 1873 war sie schließlich durchgehend fertiggestellt. Die bayerischen Ostbahnen, die unter den 36 deutschen Privatbahnen zur damaligen Zeit mit ihrer Längenausdehnung an siebter Stelle standen, hatten, wie bereits mehrmals aufgezeigt, an der Errichtung des bayerischen Eisenbahnnetzes maßgeblichen Anteil. Nachdem sich der Staatsbahngedanke endgültig durchgesetzt hatte, wurden die bayerischen Ostbahnen aufgrund des Gesetzes vom 15. April 1875 von den Staatsbahnen übernommen. Damit ging auch die Strecke Regensburg—Nürnberg am 1. Januar 1876 in den Besitz des Staates über.

Die Strecke Regensburg—Nürnberg wurde, wie auch die anderen Strecken, zunächst nur eingleisig ausgebaut. Gemäß der Konzessionsurkunde vom 3. August 1869 wurde jedoch die Ostbahngesellschaft bereits damals verpflichtet, die Grundfläche für zwei Gleise zu erwerben und die größeren Kunstbauten für eine doppelgleisige Streckenführung zu erstellen. Erwähnenswert scheint hier, daß im Jahre 1889 immer noch 91,3 % der bayerischen

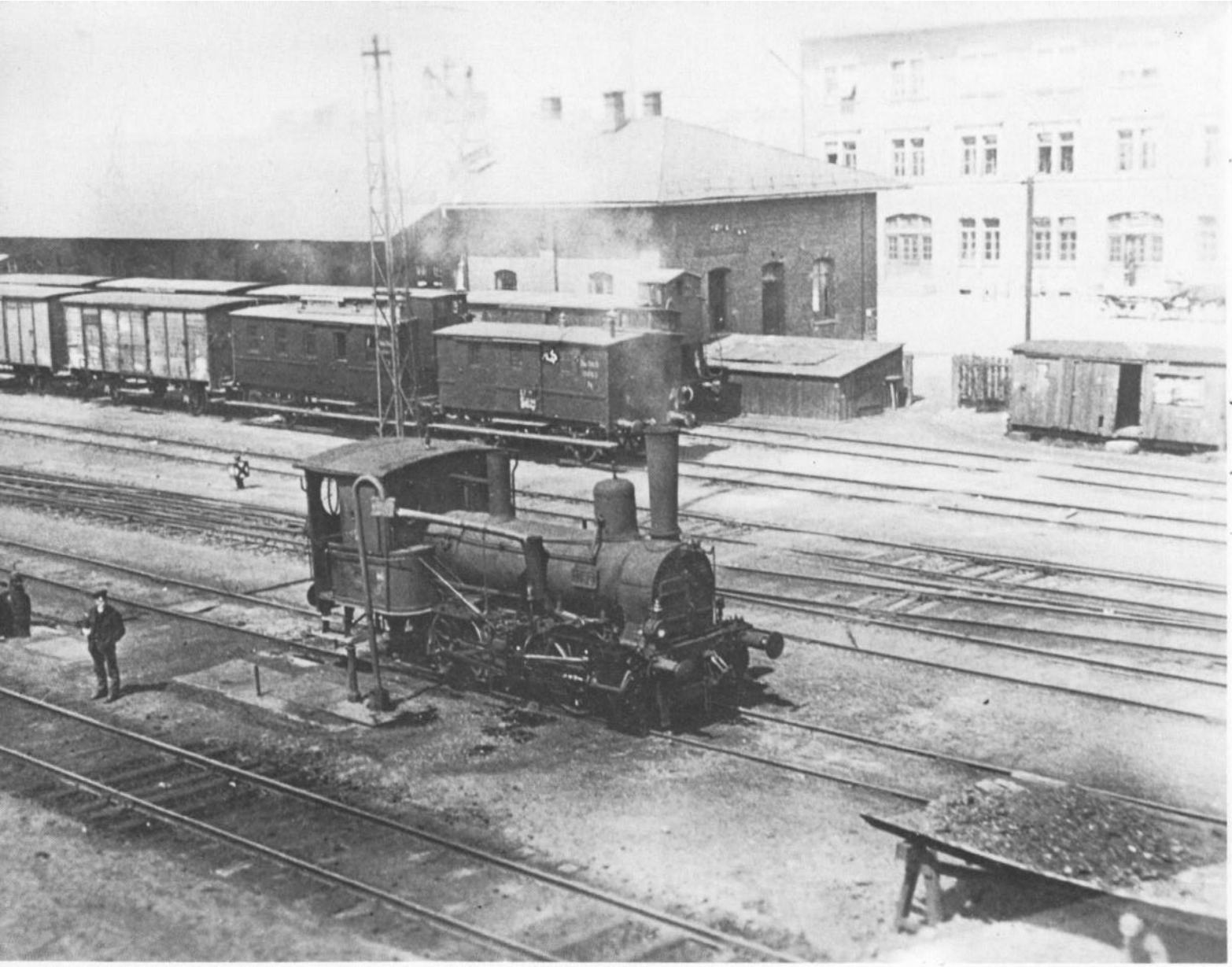


Bild 2: Ostbahn D IV Nr. 1188 — gebaut von Maffei unter der Fabrik-Nr. 884 im Jahre 1872 — um 1900 in Regensburg.

Foto: Archiv J. Ungewitter

Bild 3: Der Bahnhof Regensburg in der Zeit vor der Jahrhundertwende.

Foto: Archiv Verkehrsmuseum Nürnberg

Bild 4: Hier eine luxuriöse Draisine im Vorfeld des Bahnhofes Regensburg um 1930. **Foto: Archiv Verkehrsmuseum Nürnberg.**

Staatsbahnen nur eingleisig ausgebaut waren. Auf der Strecke Regensburg—Nürnberg ist das zweite Gleis in den Jahren 1894—1896 verlegt worden.

Die Bahn zwischen Nürnberg und Regensburg verläuft von Südost nach Nordwest. Sie durchquert den landschaftlich schönen fränkischen Jura, wobei ein Höhenunterschied von ca. 200 m zu überwinden ist. Der technisch schwierige Bauabschnitt der Strecke lag in der Regensburger Hälfte, da hier umfangreiche Erd- und Felsarbeiten sowie größere Kunstbauten auszuführen waren. In Regensburg befindet man sich auf historisch altem Boden: im Schnittpunkt uralter Handelswege fand sich an diesem Punkt einst die Keltensiedlung Radispona und später das Römerlager castra regina, das über Jahrhunderte hindurch ein Teil des Grenzschutzes des römischen Imperiums gegen Norden war. Wertvolle Kunde hierüber erhielt man beim Aushub für die Erweiterung des Bahnhofes Regensburg beim Bau der neuen Strecke nach Nürnberg. Bei diesen Arbeiten wurde nämlich ein ausgedehntes römisches Totenfeld entdeckt, das sich zu beiden Seiten der römischen via augustana, der heutigen Kumpfmüllerstraße, hinzog. Außer römischen Gräbern wurden auch Töpfe, Gläser, Geschirr, Münzen und Schmuckstücke seltener Vielfalt gefunden. Soviel zur Historie der Stadt Regensburg, die nicht zuletzt auch von ihrer geografischen Lage zwischen Fränkischem Jura und Bayerischem Wald, an den Flußmündungen von Naab und Regen in die Donau geprägt wurde.

An diesen geografischen Gegebenheiten orientierten sich verständlicherweise auch die Streckenplaner beim Bau der Bahnlinie von Regensburg nach Nürnberg. So führt die Bahn zunächst einige Kilometer durch's Donautal bis Prüfening. Ein immer höher werdender Damm erleichtert den gewaltigen Anstieg bis Mariaort, wo die Donau in 21 m Höhe überquert und die Jura-Hänge schon in halber Höhe erreicht werden. Die Donaubrücke bei Mariaort ist ein mächtiges Bauwerk, das mit sechs gemauerten Gewölben von je 24 Metern

Bild 5: Der Bahnhof Regensburg nach dem schweren Luftangriff am 13.1.1945. **Foto: Sammlung H. Tauber**

Bild 6: E 44 056 bei einem kurzen Halt in Bf Undorf **Foto: H. Grünbauer**

Bild 7: Vorserien E 10 003 auf der Strecke bei Etterzhausen **Foto: H. Grünbauer**

Bild 8: E 18 051 noch in grüner Lackierung in der Nähe von Etterzhausen **Foto: H. Grünbauer**

lichter Weite das Vorland und mit drei Fachwerkbrücken von je 65 Metern Stützweite den Strom überspannt. In einer nahegelegenen Wallfahrtskirche findet man heute noch eine Votivtafel zum Andenken an ein Bauunglück, das damals fünf Menschenleben forderte. Einem alten Zeitungsbericht zufolge stürzte am 10. Oktober 1871 mit einem bis in die westlichen Stadtteile vernehmbaren Krachen das Montagegerüst eines Stromüberbaues zusammen. Daß das Unglück nicht noch größer wurde, ist dem glücklichen Umstand zu verdanken, daß ein zur Entladung unter der Brücke gelegener Schleppkahn mit Eisenteilen kurz zuvor abgefahren war.

Nach dieser Brücke verläuft die Strecke am rechten Hang der Naab entlang bis zu einem etwa 7 km langen Anstieg mit einer Neigung von 1:100, der zu den Höhen zwischen Naab und Laaber führt. Besonders eindrucksvoll ist auf diesem Abschnitt das sogenannte Felsentor bei Etterzhausen. Nach dem tiefen Einschnitt bei Nittendorf gilt es, ständige Steigungen entlang des linken Hanges der Laaber zu überwinden. Die Linie folgt dann dem Tal der schwarzen Laaber, die sie bei Beratzhausen in einer Höhe von etwa 41 Metern über der Talsohle mit drei Fachwerküberbauten von rund 60 Metern Stützweite überquert. Nach dem Laaber-Übergang folgt ein weiterer Anstieg bis zum zwanzig Meter tiefen Einschnitt bei der Stadt Parsberg. Hinter diesem Einschnitt windet sich dann die Bahn aus dem Tal der schwarzen Laaber allmählich hinauf zu den Jurahöhen bei Batzhausen. An dieser Stelle steht ein kleines Kirchlein, das von den Lokomotivführern während der Zeit des Dampfbetriebes als die Erlöserkirche bezeichnet wurde, denn nun sind die Mühen und Anstrengungen des langen Anstieges überwunden. Hier ist auch der höchste Punkt der Strecke erreicht, es folgen etwa 20 km bergab zum Bahnhof ‚Neumarkt. Auf diesem Abschnitt wird das Tal der Deiniger Laaber auf einem 29 Meter hohen und über 300 Meter langen Viaduct überquert. Zunächst waren bei der Planung nur drei Brückenöffnungen an dieser Stelle vorgesehen. Da jedoch die Hänge

Bild 9: Letztmals ist eine 01 aus Hof, die 01 150, vor einem Personenzug im Bahnhof Regensburg angekommen. **Foto: H. Grünbauer**

Bild 10: Die 118 028 im modernen »Gewand«. Daneben die österr. 1042.586 im Bf. Regensburg **Foto: H. Grünbauer**

Bild 11: 44 412 verläßt Regensburg mit einem Güterzug am 28.8.1973.

Foto: K. Kähler

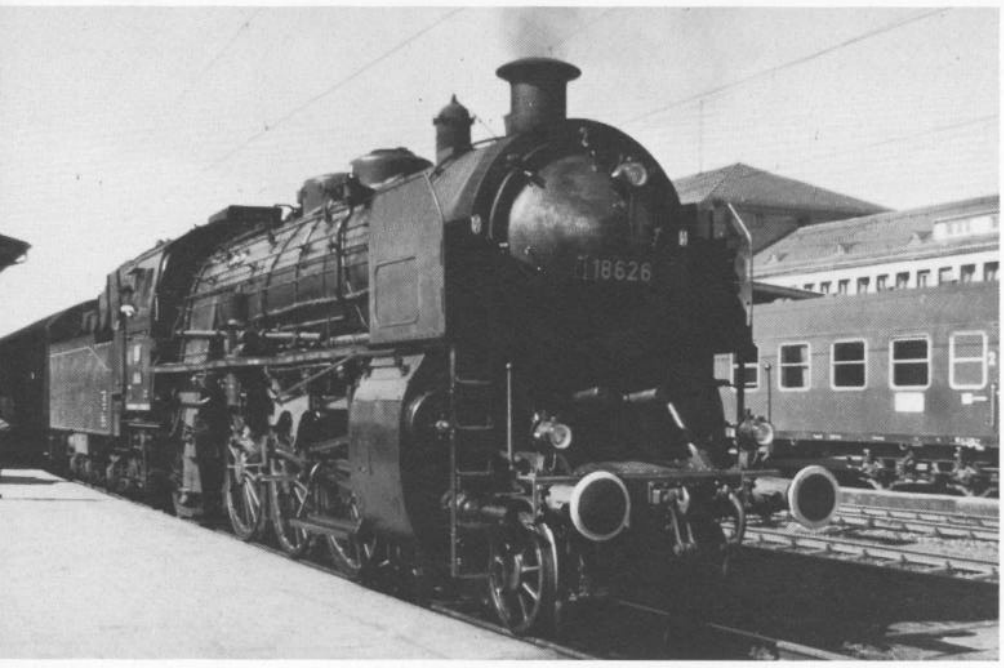


Bild 12: 18 626 ist soeben vor einem D-Zug aus München in Regensburg-Hbf. eingefahren (1959).

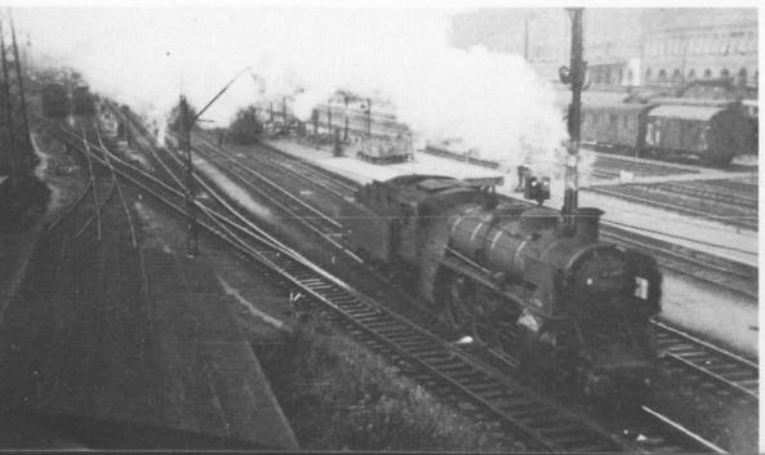
Foto: H. Tauber

Bild 13: 18 462 des Bw Neu-Ulm brachte soeben einen Eilzug von Ulm nach Regensburg (1954).

Foto: H. Tauber

Bild 14: 38 3266 ist eben in den Bf Regensburg eingelaufen

Foto: H. Grünbauer



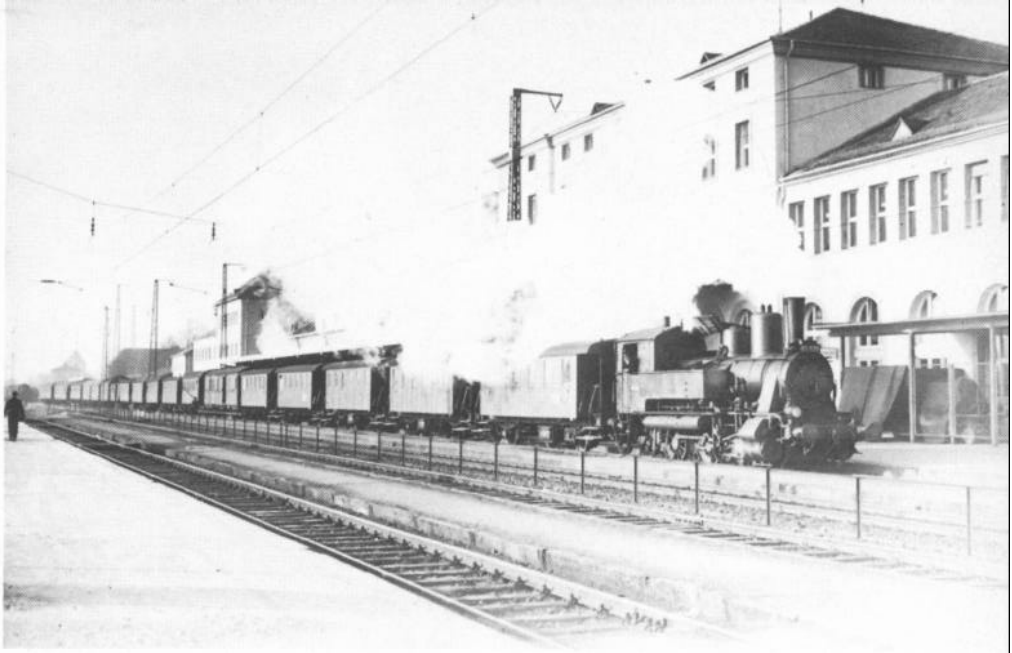


Bild 15: 89 829 verschiebt einen Achtzehnwagenzug vor dem Bahnhof Regensburg (1956).

Foto: C. Bellingrodt

Bild 16: 70 060 des Bw Regensburg vor dem Hbf. am 11.4.1960.

Foto: P. Konzelmann

Bild 17: 18 620 verläßt mit D 145 den Bahnhof Regensburg 1956. Daneben die 38 3571.

Foto: C. Bellingrodt

(Füllseite)

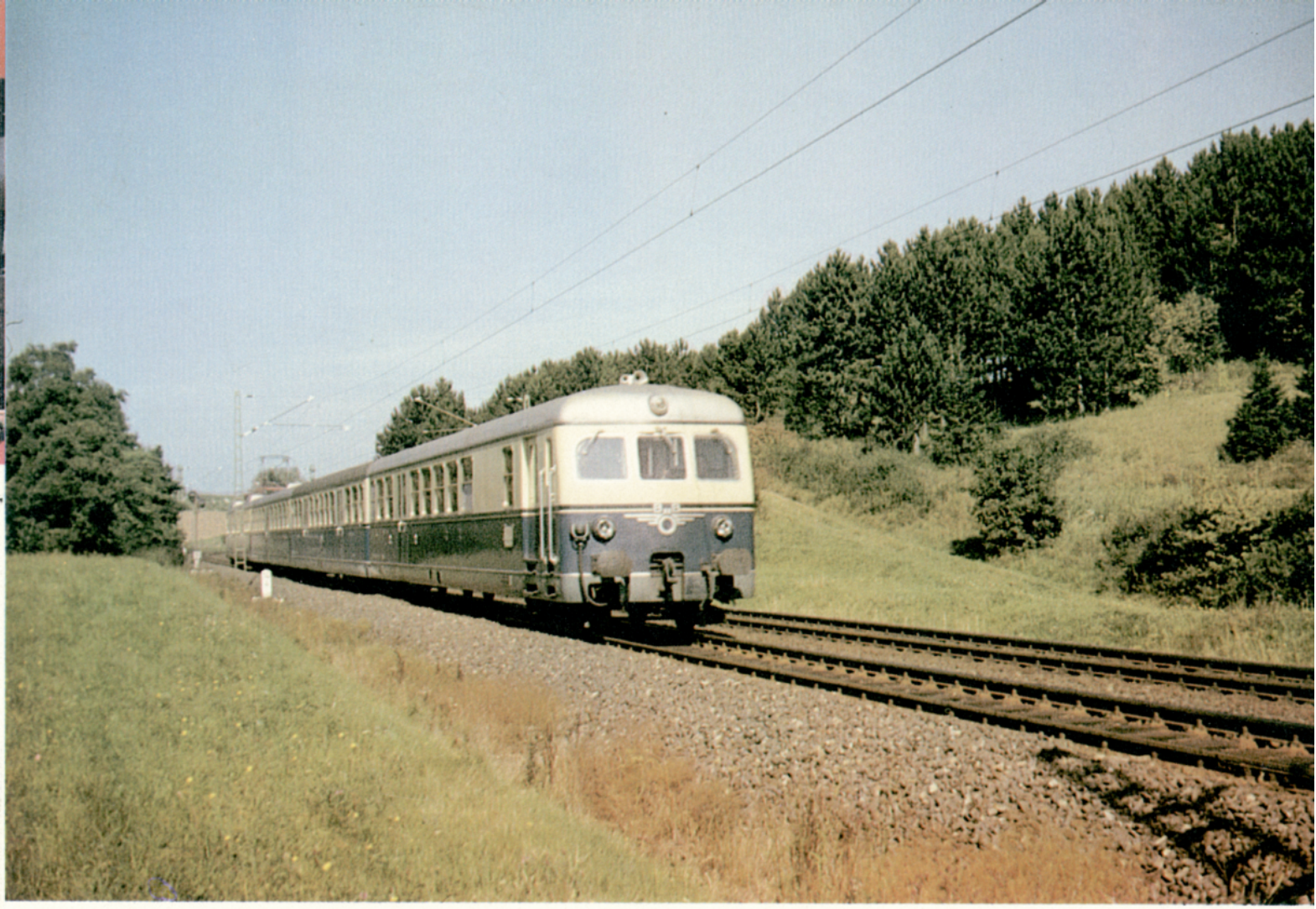


Bild 18: Der österr. D-Zug »Johann Strauß« bei Deuerling

Foto: H. Grünbauer

Bild 19: 118 053 im Bf Regensburg

Foto: H. Grünbauer

Bild 20: Eine Elna-Dampflokomotive mit der Nr. 3 der Südzucker AG. in Regensburg am 24.10.1970 **Foto: K. Kähler**

Bild 21: Einer der weit verbreiteten VT 70, der VT 70 922, im Bf Regensburg 1960 **Foto: H. Grünbauer**

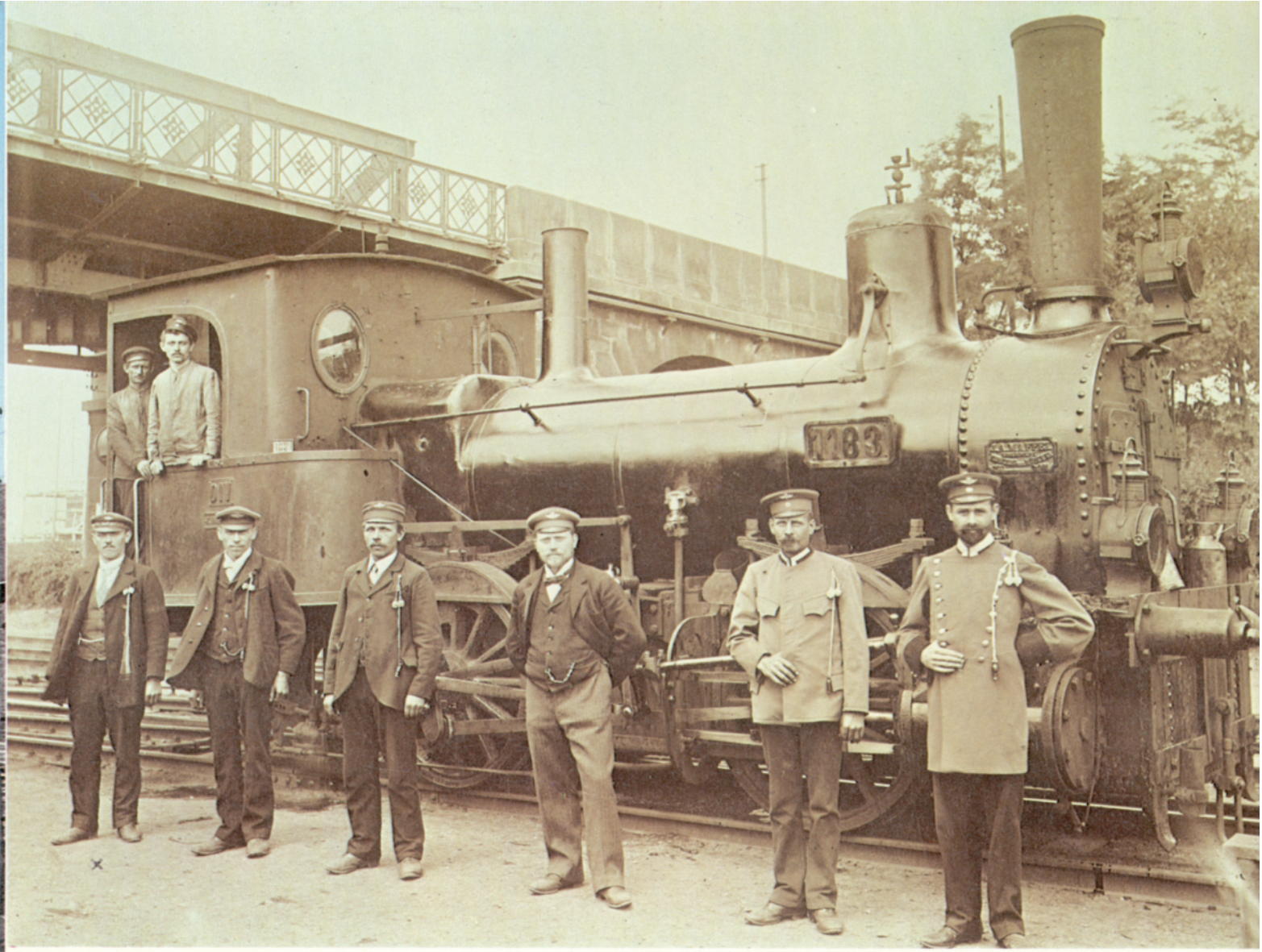


Bild 22: D IV der Bayerischen Ostbahn Nr. 1183 um 1900 an der Galgenberger Brücke. Diese Lok wurde von der Firma Maffei im Jahre 1871 unter der Fabrik-Nr. 805 geliefert.

Foto: Archiv C. Asmus

Bild 23: Eine E 18 auf der großen Gitterbrücke bei Beratzhausen

Foto: H. Grünbauer

Bild 24: E 40 090 nahe Deuerling auf der Strecke Regensburg—Nürnberg **Foto: H. Grünbauer**

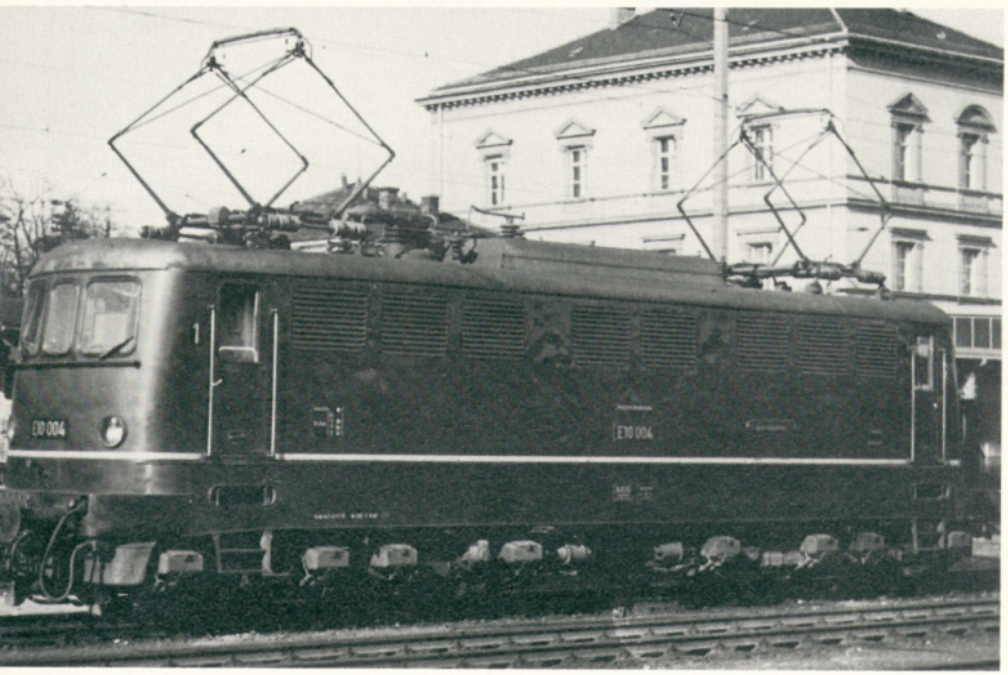


Bild 25: Vorserien E 10 004 im Bf. Regensburg 1959 **Foto H. Grünbauer**

die großen Belastungen nicht aushielten, mußte die Brücke um zwei Öffnungen verlängert werden.

Hinter Neumarkt überquert die Bahn auf einer Fachwerkbrücke den Ludwig-Donau-Main-Kanal und steigt nochmals zur Wasserscheide zwischen Donau und Rhein hinauf an, die sie in einem 14 Meter tiefen Einschnitt bei Heng, nahe Postbauer, durchfährt. Von da ab fällt die Strecke fast ständig, überquert auf einer Fachwerkbrücke ein zweites Mal den Kanal und danach auf einem 22 Meter hohen Viaduct mit drei Öffnungen bei Ochenbruck die Schwarzach. Durch den Lorenzer Forst, am Dutzenteich vorbei, geht es dann weiter nach Nürnberg.

Die Überwindung der Höhenunterschiede und die Felsenlandschaft des Fränkischen Juras gaben beim Bau große technische Schwierigkeiten auf: tiefe Einschnitte wechseln mit hohen Dämmen, so daß lange Stützmauern und Böschungen bis zu 50 Meter Höhe zu errichten waren. Für die Dammschüttungen mußte vielfach der aus den Einschnitten gewonnene Fels verwendet werden, der sich jedoch nur langsam setzte. Auch heute sind deshalb da und dort noch Nacharbeiten an den hohen Dämmen durchzuführen.

Beim Bahnbau zwischen Mariaort und Etterzhausen fand man in Höhlen Feuerstein-Werkzeuge aus der älteren Steinzeit, die darauf schließen lassen, daß diese Gegend schon in der letzten Eiszeit besiedelt war.

Bei dem 730 Meter langen und 36 Meter tiefen Einschnitt in der Nähe von Nittendorf stieß man auf Braunkohlen- und Mergelschichten, die bekanntlich außerordentlich zu Rutschungen neigen. Hier waren die Schwierigkeiten zunächst so groß, daß man sich entschloß, den Einschnitt vorerst nicht in voller Tiefe auszuheben, sondern eine Neigung von 1:70 in Kauf zu nehmen. Einige Jahre später gelang

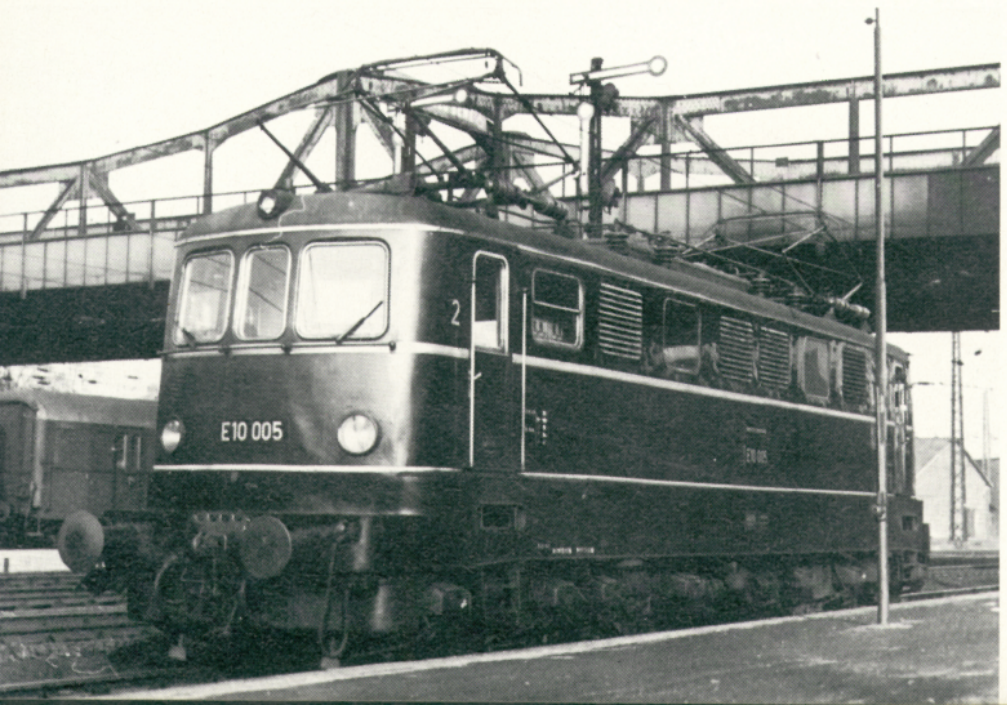


Bild 26: E 10 005, ebenfalls aus der Vorserie, im Bf. Regensburg 1959. Deutlich unterscheiden sich die Lüftereinsätze **Foto: H. Grünbauer**

Bild 27: ET 25 überquert die Mariaorter Brücke
Foto: H. Grünbauer

Bild 28: ET 85 08 steht abfahrbereit im Bf. Regensburg 1960
Foto: H. Grünbauer

es jedoch, den Einschnitt zu vertiefen und die Neigung auf 1:100 zu vermindern. Wo heute beim Bau solcher Einschnitte mehrere, riesige Bagger genügen, mußten damals Hunderte von fleißigen Händen mit Schaufeln und Pickeln die Erde beiseite schaffen. Immerhin wurden aber auch bereits Rollwagen und kleine dampfbetriebene Baulokomotiven verwendet. Besonders viel Arbeit bereiteten die großen Talübergänge, die in jeder Hinsicht mustergültig erstellt wurden. Die Pfeiler und Widerlager wurden aus Dolomit-, Muschelkalk- und Sandsteinen errichtet, wie sie nahe der Strecke gewonnen werden konnten. Die Stahlüberbauten wurden in mehrgliedrigen Parallelfachwerken erstellt.

Aus Platzgründen konnten wir das Bildmaterial über den Streckenbau und den entsprechenden Text hier nicht mehr abdrucken. Dies wird im Journal 2/81 nachgeholt. **C. Asmus**

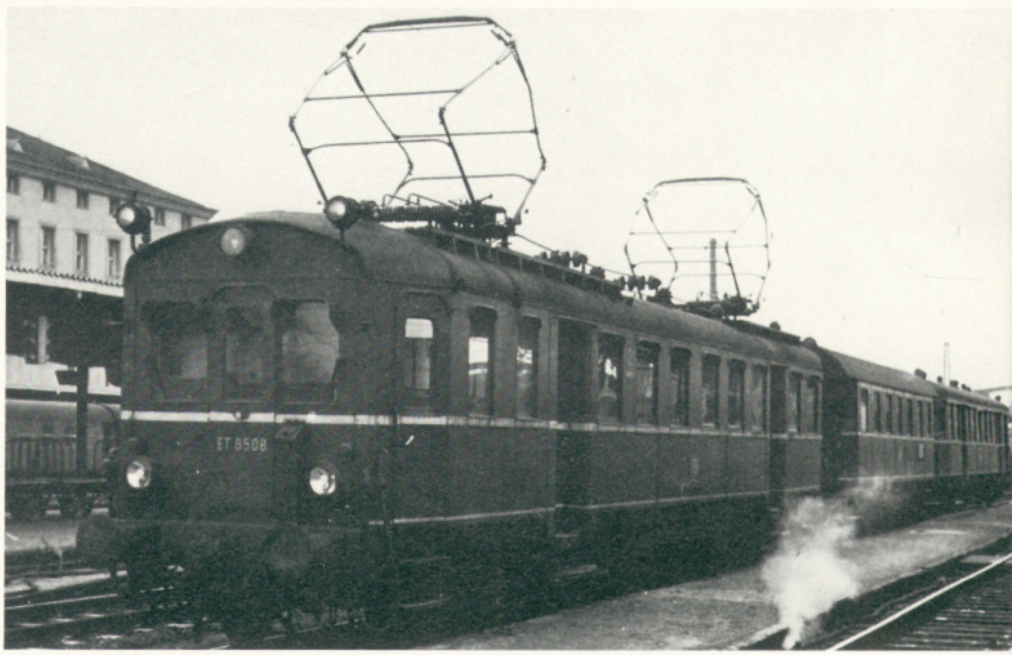


Bild 29: Die modernste Ellok der DB, die 120 001, auf einer Probefahrt als Vorspann vor einer 111 in Bf. Regensburg
Foto: H. Grünbauer

Bild 1: Die 023040 bei einem BDEF-Treffen im Mai 1973 im Bahnhof Hof ausgestellt. **Foto: J. Nelkenbrecher**

Bild 2: 023 040 im Bw Crailsheim. Hier weist die Maschine starke Betriebsspuren in Form von Verschmutzung (Öl und Ruß) auf.

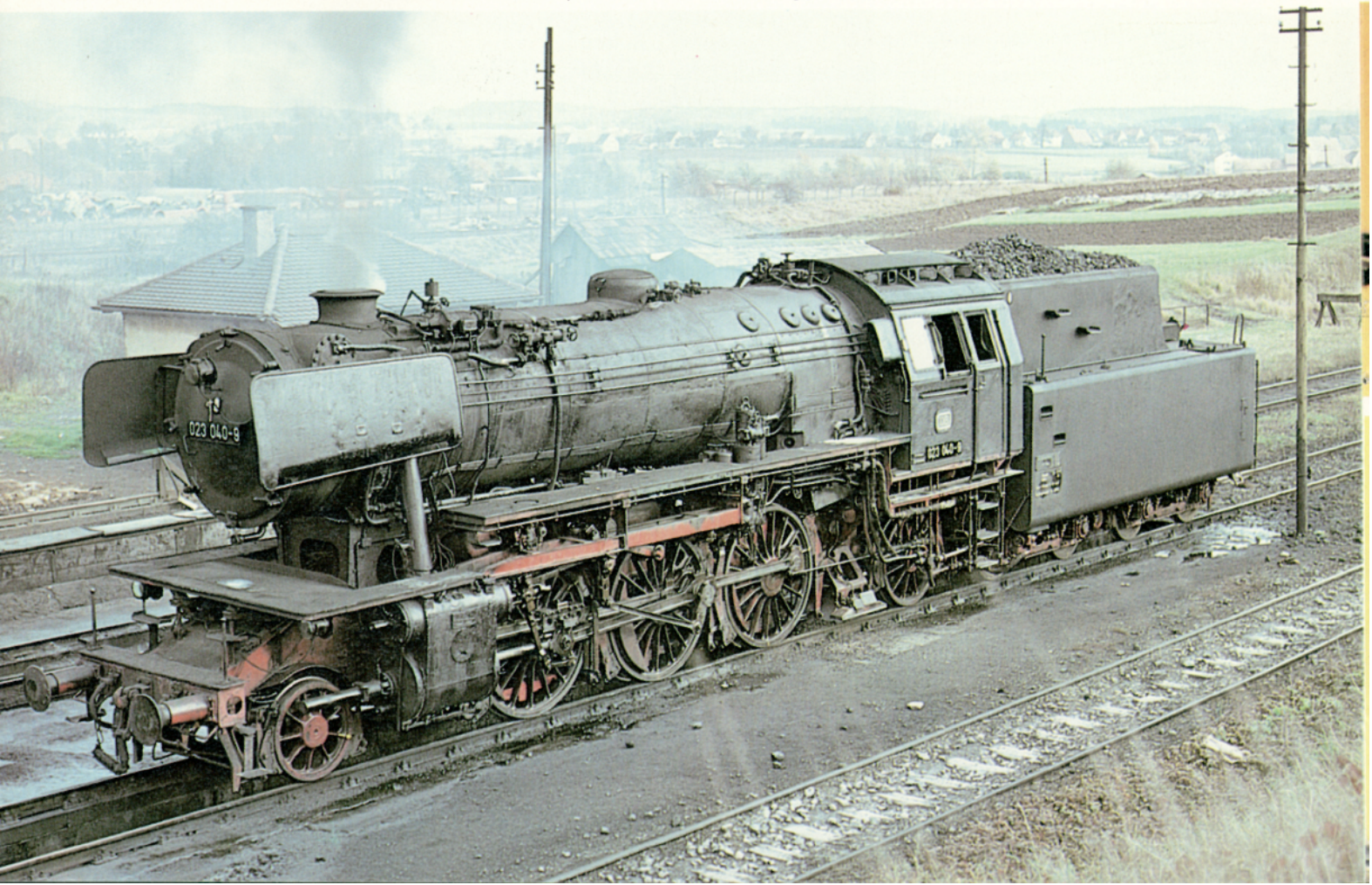


Bild 3: Die 023 002 verläßt mit dem Personenzug Nr. 7511 den Tunnel bei Crailsheim am 8.7.75.

Baureihe 23 — Vorbild und Modell

Schon vor einem Jahr, im Journal 1/80, haben wir unter der selben Überschrift einen Artikel über die Baureihe 23 veröffentlicht.

Dieser Beitrag wurde im Hinblick auf das zur Messe 80 zu erwartende Roco Modell dieser Baureihe verfaßt und behandelte in erster Linie das Vorbild. Über das Modell selbst konnte wenig gesagt werden, da es bei Roco in Salzburg noch nicht das Fertigungsstadium erreicht hatte. Ein Messemuster als Fotografiermodell war zwar vorhanden, wir wollten dies jedoch nicht abbilden, da es sich nach einem Gespräch mit der Konstruktionsabteilung zeigte, daß dieses Modell noch in etlichen Teilen handgearbeitet war und keinesfalls dem Endzustand entsprach. Es ist sicherlich besser, einmal auf die Veröffentlichung eines Handmusters zu verzichten — vor allem, wenn die Serienfertigung nicht mehr lange auf sich warten läßt —, als durch ein noch nicht komplettes Modell den zu erwartenden Eindruck vorab zu verfälschen. Zumal es doch einige Modelleisenbahner gibt, die, wenn auch ungewollt, dann vielleicht voreingenommen sind.

Daß wir mit unserer Maßnahme recht hatten, bewies dann das Endergebnis, das wir bereits im Journal 6/80 unseren Lesern in Kurzform vorstellen konnten. In Kurzform leider deshalb, weil uns das Serienmodell erst nach Redaktionsschluß erreichte und eine kurzfristige Umstellung des Neuheiten-Journals nur in begrenztem Maße möglich war. Da das Fahrzeug wirklich ausgezeichnet ausgefallen ist, möch-

Bild 4: Die 023 021 hinter Jagstzell mit dem Personenzug P 3550 in Richtung Crailsheim am 25.4.72.

ten wir deshalb nicht versäumen, in diesem Beitrag bildlich nochmals näher auf das Modell der Baureihe 23 der Firma Roco einzugehen.
Unser erste Beitrag vor einem Jahr hat eine sehr gute Resonanz gefunden und uns eine Menge Zuschriften gebracht. Unter der eingehenden Post befanden sich auch sehr gute schwarz-weiß Fotos und ausgezeichnete Farbdias. Leider waren unter dem eingegangenen Bildmaterial sehr wenig schwarz-weiß Bilder aus der Dienstzeit der 23105. Auf Farbdias und -bilder hierzu hofften wir jedoch vergeblich. Wir würden uns freuen, wenn sich noch Bildautoren mit entsprechendem Material melden würden.

An dieser Stelle wollen wir Ihnen von dem ausgezeichneten Dia-Material der anderen 23-er wenigstens eine kleine Auswahl vorstellen, das nach unserer Meinung eine echte Bereicherung der Eisenbahn-Farbfotografie darstellt. Wir möchten Ihnen nochmals die verschiedenen Bauvarianten der B 23 nahe bringen, bitten jedoch um Verständnis, wenn wir Sie wegen der letzten Bauausführung, die der Roco 23105 zugrunde liegt, auf das Journal 1/1980, Seite 27, Bild Nr. 2 verweisen müssen.

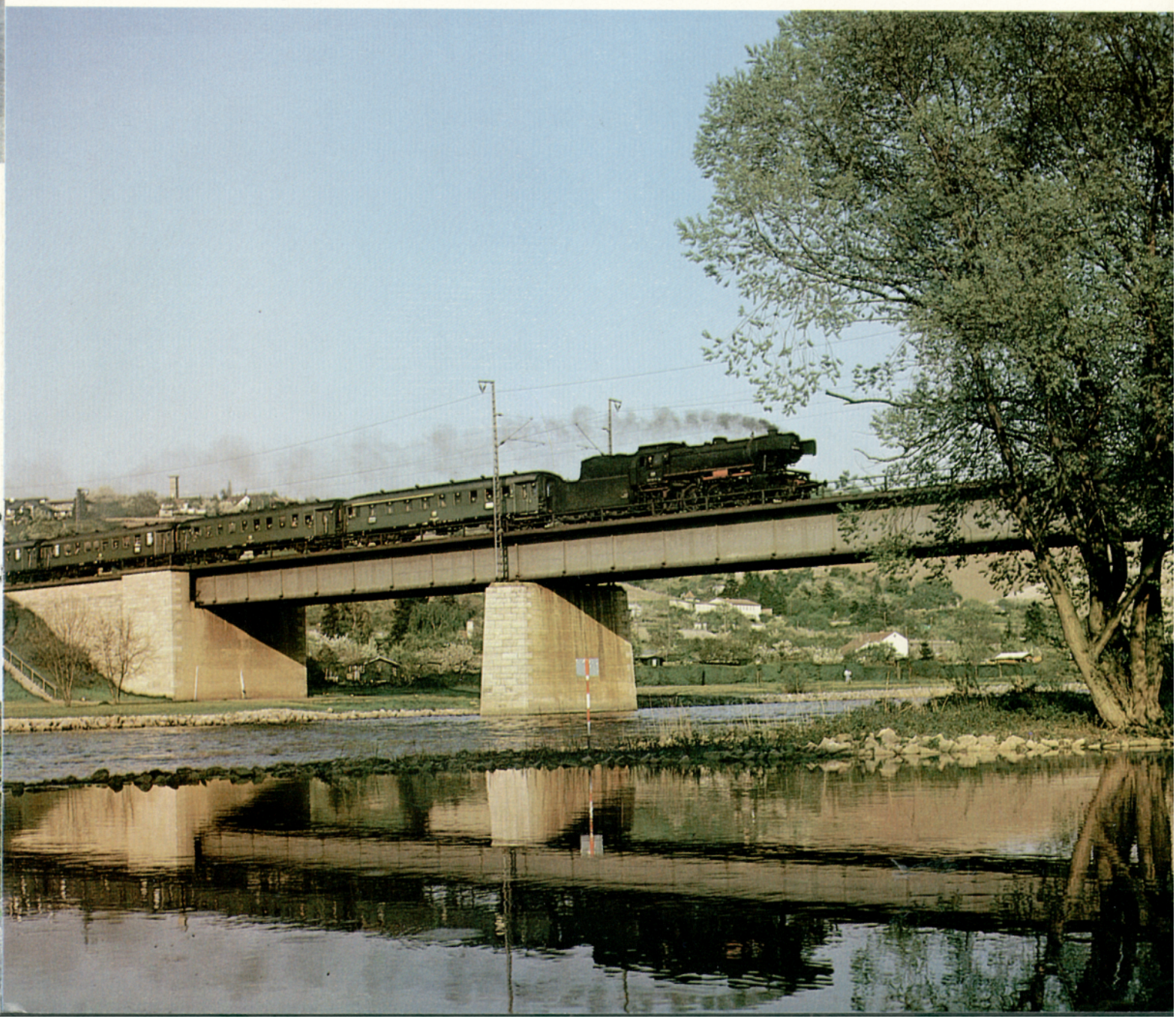
Bei Roco ist man ganz bewußt von dem Vorbild, das vor Jahrzehnten der Firma Märklin zur Entwicklung ihres Modells diente, abgerückt. Dies räumt auch der schon recht betagten Märklin 23 eine Daseinsberechtigung auf Modellbahnanlagen ein, zumal, wenn sie mit den einstigen M+F Zurüstteilen gesupert wurde. Die Roco 23 dürfte auch den Lokumbau-Freunden sehr entgegenkommen, da es viel leichter ist, Teile wie z. B. Dachaufsatz oder Oberflächenvorwärmer für eine andere Bauausführung anzubringen als evtl. entsprechende, in Kunststoff angebrachte Teile nachträglich abzunehmen.

Bild 5: Zwei Crailsheimer 23er auf der Strecke Crailsheim—Aalen. Die Lokomotiven sind zusammen länger als der aus zwei Wagen bestehende Zug. 17.5.73.

Bild 7: Poster nächste Seite. 023 058 im September 75 bei Weikersheim.

Archiv: A. Ritz - Foto: Matussek ▶

Bild 6: Eine 23 mit dem P 5897 Würzburg—Lauda am 27.4.75. **Fotos 1—6: J. Nelkenbrecher**



023 058-1

DR
023 058-1

Bild 8: Die zuletzt beim Bw Crailsheim eingesetzte 23 029 wurde durch die Initiative von Baron Koenig-Faxenfeld vor dem Verschrotten bewahrt und zeigt sich nun in einem tadellosen Zustand.

Museumslokomotiven

In der Aufzählung der Maschinen, die durch Initiative privater Vereinigungen und einzelner Lokomotivfreunde vor dem Schneidbrenner bewahrt wurden, fehlten u. a. sehr wichtige Fahrzeuge, auf die nachfolgend noch eingegangen werden soll. Mindestens sechs 23-er sind noch erhalten; vier in der Bundesrepublik und zwei in Holland. Da ist zunächst die Lokomotive 23042 zu nennen, die sich in noch betriebsfähigem Zustand im Besitz des Deutschen Museumsbahn e. V. befindet und ihre Heimat im ehemaligen Bw Darmstadt-Kranichstein hat. Hier handelt es sich um eine Maschine, die im Jahr 1954 unter der Fabrik-Nr. 28542 bei Henschel in Kassel gebaut wurde. Die Lok stammt noch aus der Bauserie mit Oberflächenvorwärmer und Gleitlager.
Dieser Darmstädter Verein, der im Jahre 1970 gegründet wurde, verfügt inzwischen über insgesamt 12 Lokomotiven. Darunter befinden sich die 41024, die 44404, die 89339, die 98727 und eine Reihe weiterer, recht interessanter Objekte.

Die BR 23 als Denkmal

Die Stadt Aalen in der Region Ostalb beherbergte einst eine große Hauptwerkstätte der

Bild 9: Im Sommer des Jahres 1980 wurde die Lokomotive 23 029 vor dem Berufsschulzentrum in Aalen als technisches Denkmal aufgestellt.

Fotos 8—9: Obermayer

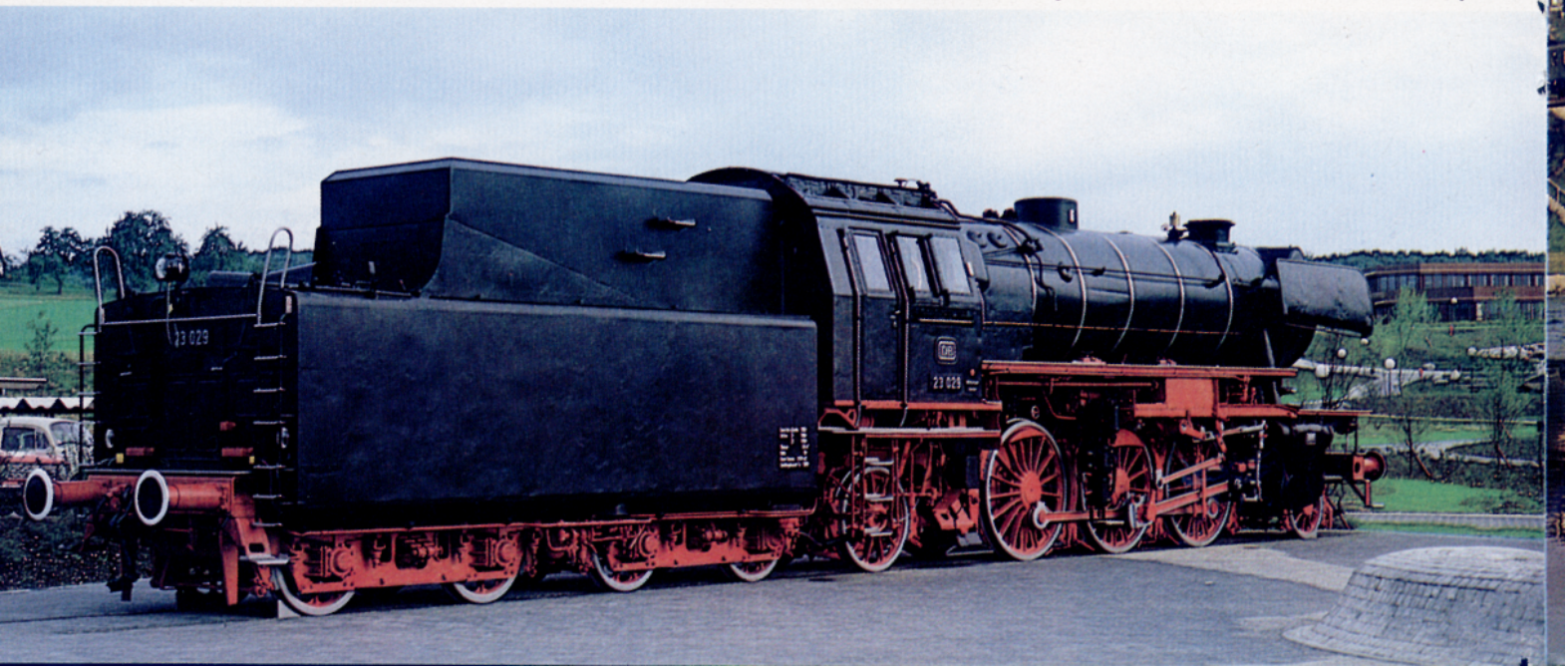


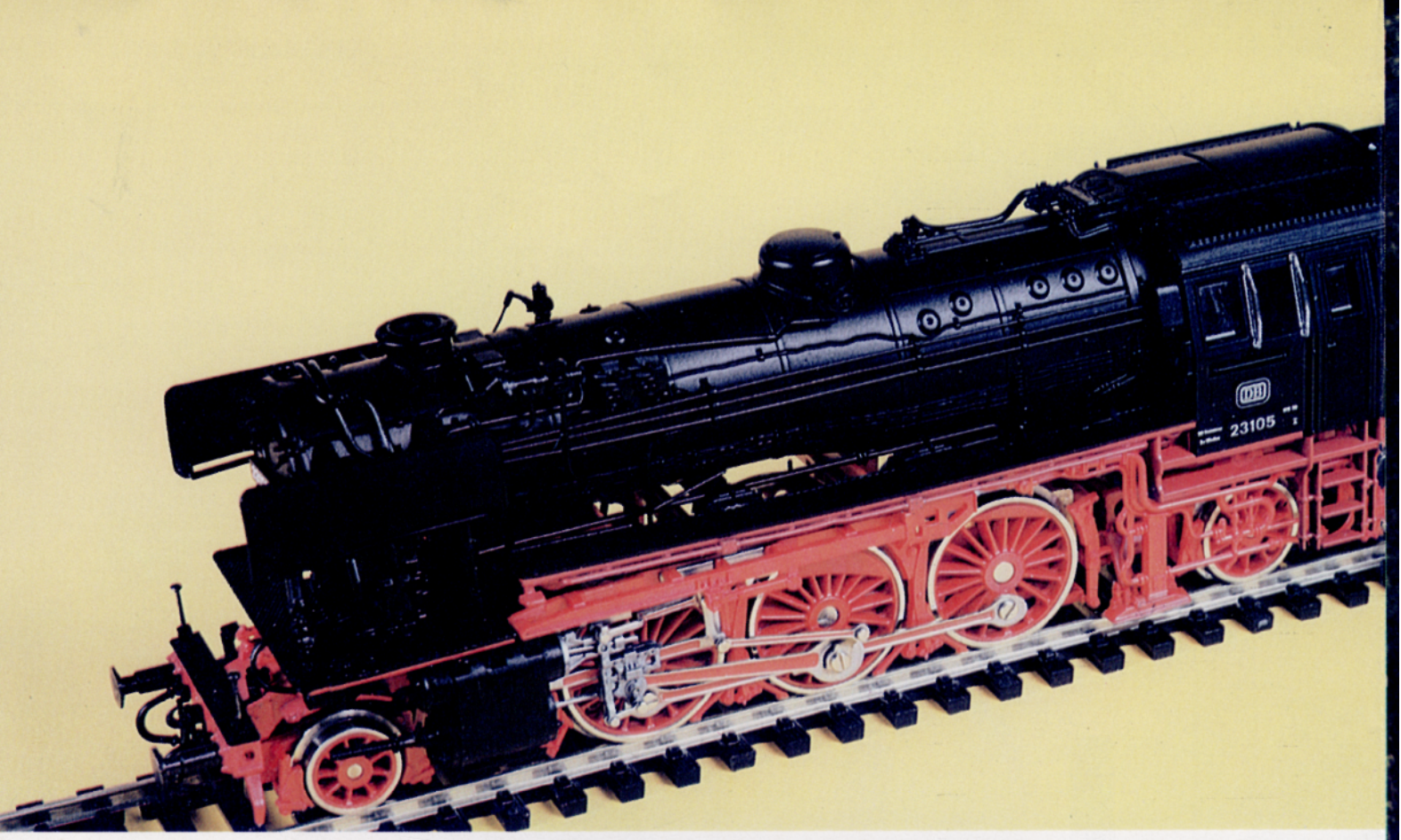
Bild 10: Bahnhofsausfahrt Lauda, mächtig dampfend fahren zwei 23er mit ihren Personenzügen aus. Die 023 023 in Richtung Würzburg, die 023 042 in Richtung Wertheim, Frühjahr 75.
Foto: J. Nelkenbrecher

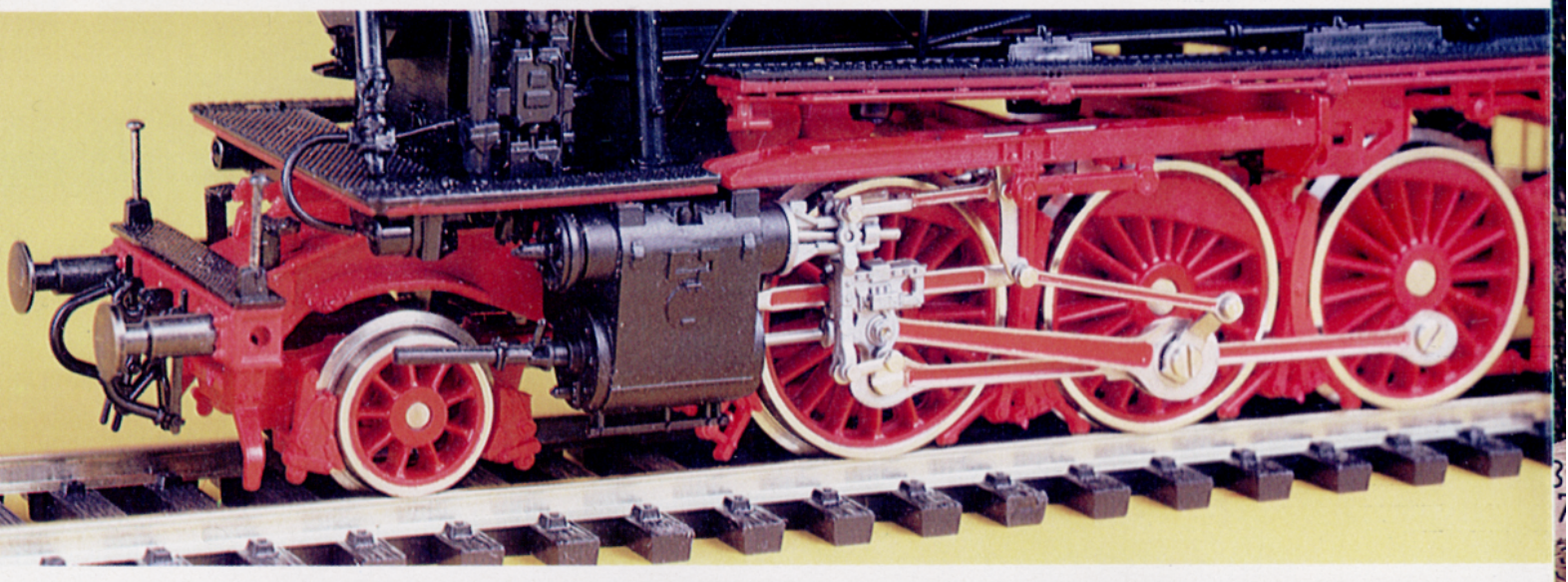
Württembergischen Staatsbahn und ist heute noch ein bedeutender Bahnknotenpunkt. Vor dem am Stadtrand gelegenen modernen Berufsschulzentrum steht nun seit Sommer 1980 die Lokomotive 23029 als Denkmal und Symbol des klassischen Maschinenbaus. Der Erhalt dieser Maschine und die tadellose Instandsetzung der reichlich abgewirtschafteten Lok ist dem starken Engagement von Baron Koenig-Faxenfeld zu verdanken.

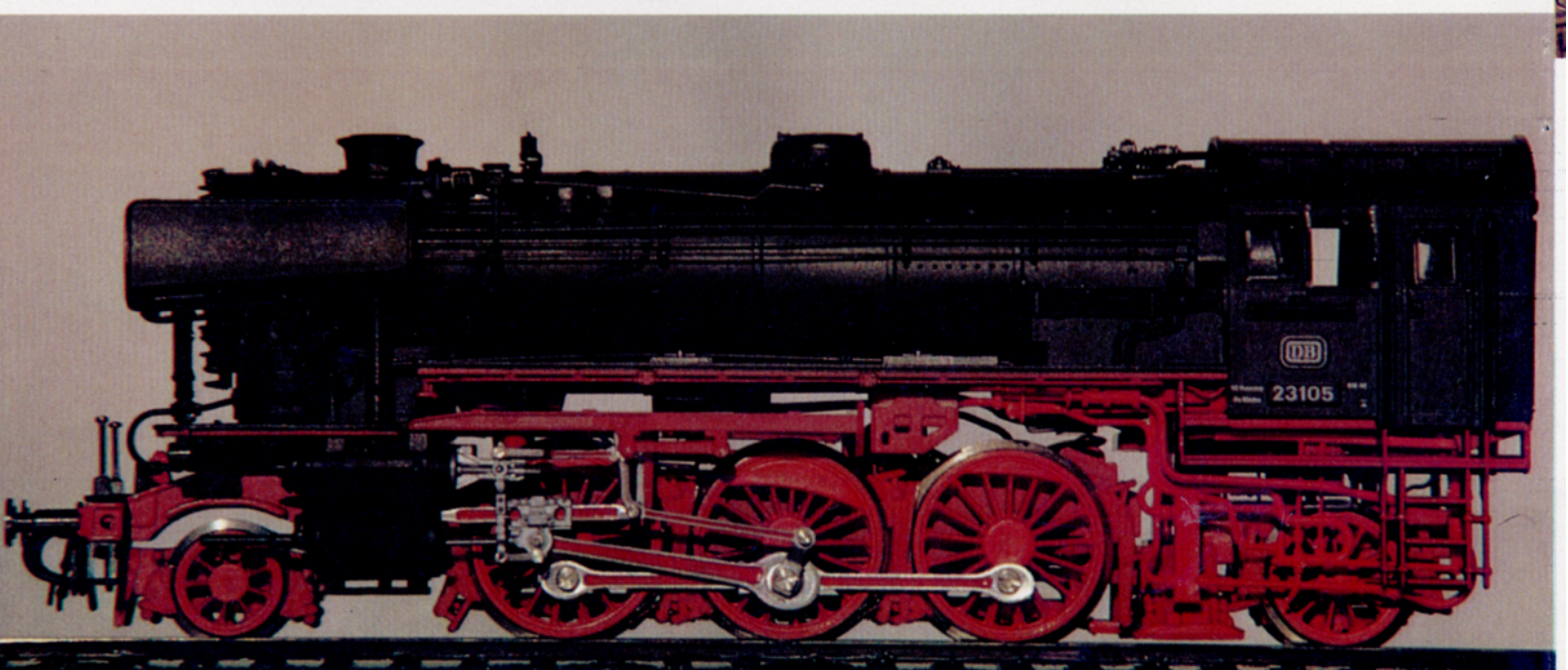
Auch diese Lokomotive verfügt noch über Gleitlager und einen Oberflächenvorwärmer. Erbauer der Maschine war im Jahre 1954 die Lokomotivfabrik Jung in Jungenthal. Die Ablieferung erfolgte am 4. März 1954 mit der Fabrik-Nr. 11969, die technische Abnahme am 8. März 1954. Die Beschaffungskosten für Lok und Tender beliefen sich damals auf DM 384.740,—. Die Indienststellungsurkunde war am 20. April 1954 von der BD Mainz ausgestellt worden. Bereits im Mai 1954 wechselte die Maschine vom Bw Mainz für knapp vier Jahre zum Bw Paderborn. Danach folgte ein zweimonatiges Gastspiel im Bw Bielefeld und dann eine Umbeheimatung zum Bw Gießen. Von Anfang Juni 1966 bis Ende Mai 1969 zählte die Lok zum Bestand des Bw Kaiserslautern. Letzte Station bis zur Z-Stellung am 12.11.1975 war dann das Bw Crailsheim. Dort wurde auch zum 30.12.1975 die Ausmusterung vollzogen. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte die Maschine eine Gesamtlaufleistung von 1 513 757 km erreicht.
Leider hat man in Aalen versäumt, die Lok in das »richtige Licht« zu stellen. Um 180° gedreht wäre die Maschine sicher besser ausgeleuchtet und noch fotogener. Nun aber wieder zurück zum Roco Modell.

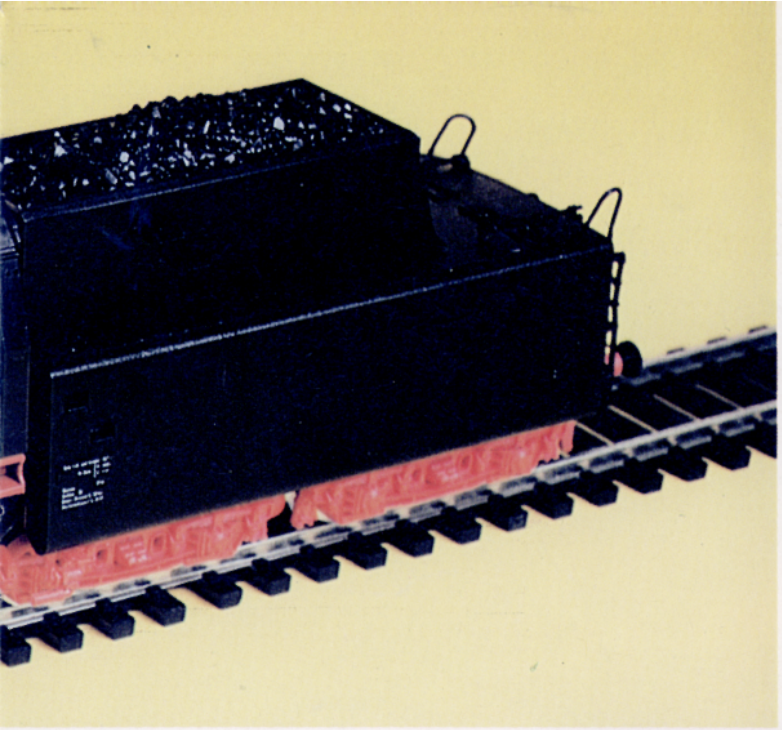
Die 23105 als HO-Modell

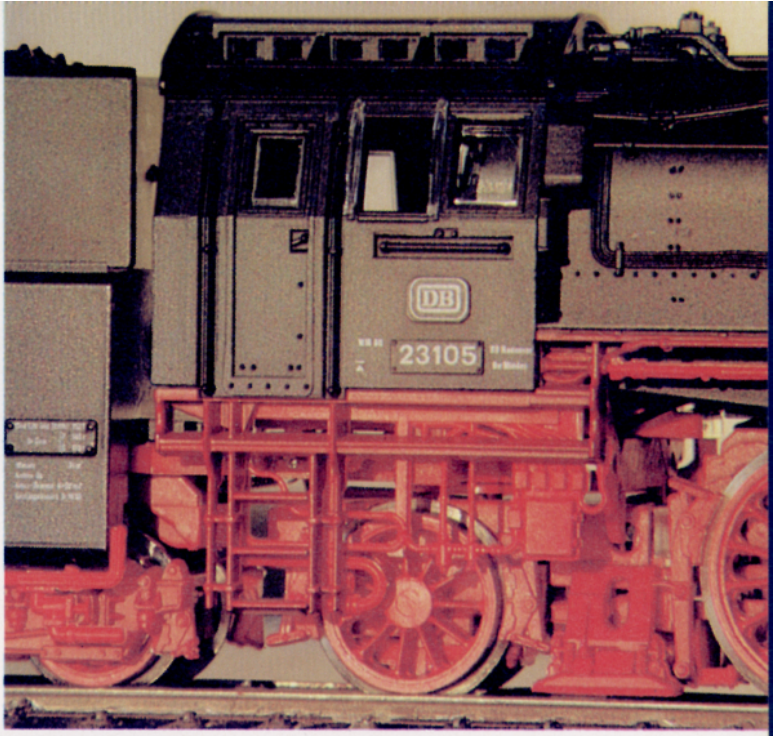
Schon im September 1979 begann man bei Roco in Salzburg mit den ersten Konstruktionsarbeiten für das Modell der 23105 in der Baugröße HO. Trotzdem verging bis zur Auslieferung der ersten Exemplare der Großserie etwas mehr als ein Jahr. Der Erfolg der BR 01 war für


DB
23105




DB
23105

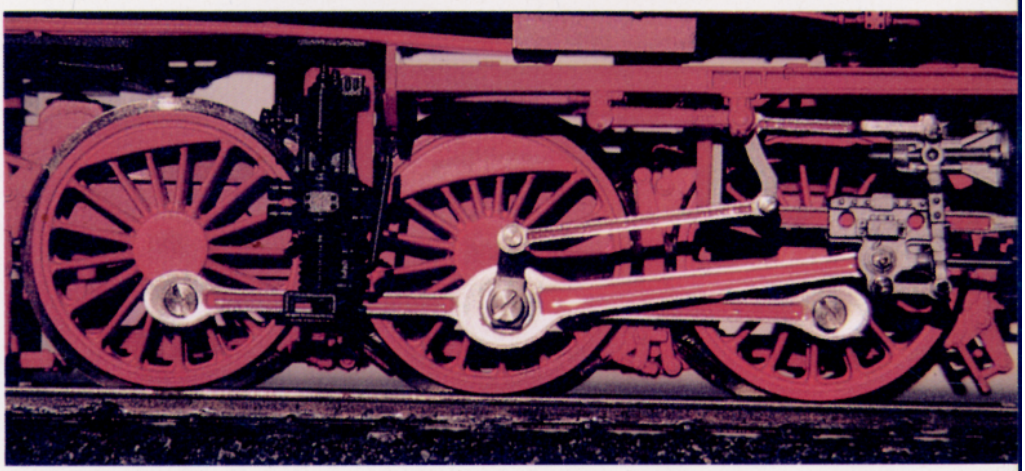




Linke Seite Bild 11, 12 und 13:
Das ist das detailgenaue Abbild der 23 105, das Roco im Jahre 1980 im Maßstab 1:87 schuf. Es besticht durch hervorragende Laufeigenschaften und eine überdurchschnittliche Zugkraft. Im Bereich der Rauchkammer ist jede Einzelheit nachgebildet, alle Flansche und Rohrleitungen. Ebenso entsprechen alle Armaturen exakt dem Vorbild. Auch hinter dem Windleitblech fehlt keine Einzelheit.

Rechte Seite Bild 14, 15, 16 und 17:
Das Bild links unten und die beiden oberen Bilder der rechten Seite sandte uns Herr Ebmeyer, der nach seinem Geschmack die Fahrwerkteile und die Radreifen mit M + F-Farbe nachbehandelte. Leider war bei unserem Fotografiermodell die rechte hintere Bremsbacke durch Transportbeschädigung abgebrochen. Lupenrein und vollständig ist die Beschriftung, zusätzlich bestehen die zierliche Steuerung und der vorbildgerecht enge Lok-Tender-Abstand.

Fotos 11, 12, 16 und 17: Obermayer
13, 14, 15: S. Ebmeyer



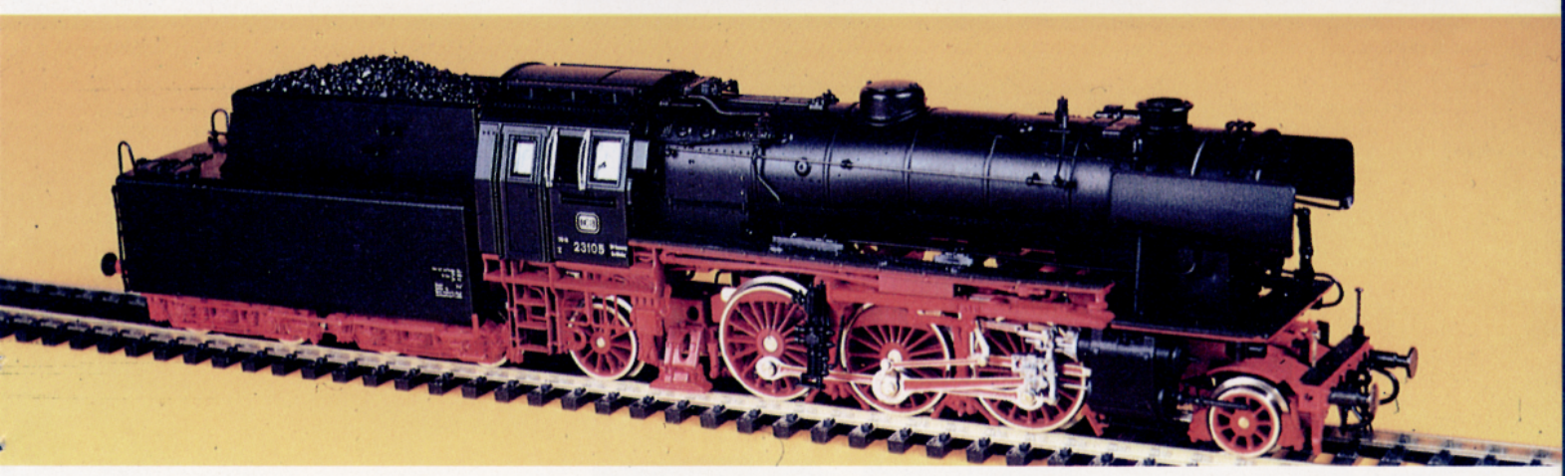


Bild 18: BR 23, im herrlichen Abendrot fährt sie mit dem P 5885 am 25.4.75 hinter Geroldshausen. **Foto: J. Nelkenbrecher**

Bild 19: Die 23 023 haben wir auf Bild 10 dieses Beitrags schon einmal in Farbe abgebildet, als sie noch normalen Dienst versah. Heute befindet sich die Lokomotive in Holland und wir möchten Ihnen der Vollständigkeit halber hier das Bild einer Sonderfahrt nicht vorenthalten. Dies fand am 17.2.79 zwischen Rotterdam und Utrecht statt. Die Lok heißt heute SSN 23 023.
Foto: A. Sas

Bild 20: Die 023 072 im BW Ulm, Sommer 71 **Foto: J. Nelkenbrecher**

Bild 21: Eine sehr stimmungsvolle Lokschuppenaufnahme entstand von der 23 070 im Bw Freudenstadt am 31.3.74. **Foto: D. Kempf**

die Konstrukteure und Formenbauer geradezu eine Verpflichtung, nun ein noch detailreicheres Modell zu schaffen. Wir haben diese Leistung bereits in unserem Vorbericht im Journal 6/1980 gewürdigt, zugleich aber auch davor gewarnt, die Nachbildung der vielen Einzelheiten noch weiter voranzutreiben. Lange Entwicklungszeiten und immense Kosten sind die Folgen einer solchen Perfektion. Den meisten unserer Modellbahner wird es nie möglich sein, die Übereinstimmung von Vorbild und Modell in ihrem ganzen Ausmaß nachzuprüfen. Hierzu müßte man tatsächlich mit dem Modell in der Hand die Originallokomotive vom Scheitel des Kessels bis zum Rahmen Zoll für Zoll inspizieren. Nicht nur der Generator ist ein kleines Kunstwerk, auch die Speiseventile sind in ihrer originalgetreuen Nachbildung nicht mehr zu überbieten. Selbst die hinter dem linken Windleitblech verborgene Pumpe und die Leitungsführung entsprechen genau dem Vorbild. Eine exzellente Ausführung des Kreuzkopfes und der Rollenachslager sind nur einige weitere, inzwischen schon fast selbstverständliche Details.

Wer auf größeren Radien fahren kann, mag die separat beiligenden Kolbenstangen-Schutzrohre einsetzen. Beigefügt sind außerdem zwei Griffstangen für den vorderen Umlauf und zwei Leitern für die Tenderrückwand. Auch ein Sortiment von Hochspannungspfeilen und eine Tüte mit Kupplungen, einschließlich der patenten Kurzkupplung, liegen jeder Lokpackung bei.

Der schwere Triebtender mit dem völlig neu konzipierten Antriebssystem erhielt einen Kunststoffeinsatz der Kohleimitation. Mit einer starken Nadel oder mit einem kleinen Schraubenzieher läßt sich der Einsatz leicht entfernen und durch echte Lokomotivkohle ersetzen. Die Kohle sollte aber niemals mit Klebstoff, sondern mit einem etwas eingedickten schwarzen Ganzlack eingeklebt werden. Da wir gerade beim Tender sind: man sollte wirklich mal eine Lupe zur Hand nehmen und die vielen feinen Einzelheiten der Drehgestell-Rahmen betrachten. Außerordentlich fein und dennoch gut lesbar ist die Tenderbeschriftung mit der aufgesetzten Tafel mit der Gewichtsangabe.

Das Führerhaus trägt die Anschrift BD Hannover, Bw Minden.

In Anbetracht der erstklassigen Ausführung darf dieses neue Modell aus dem Hause Roco, trotz einer Preisempfehlung von 179,— DM, zu den absolut preiswerten Fahrzeugen der internationalen Spitzenklasse gezählt werden.

HO

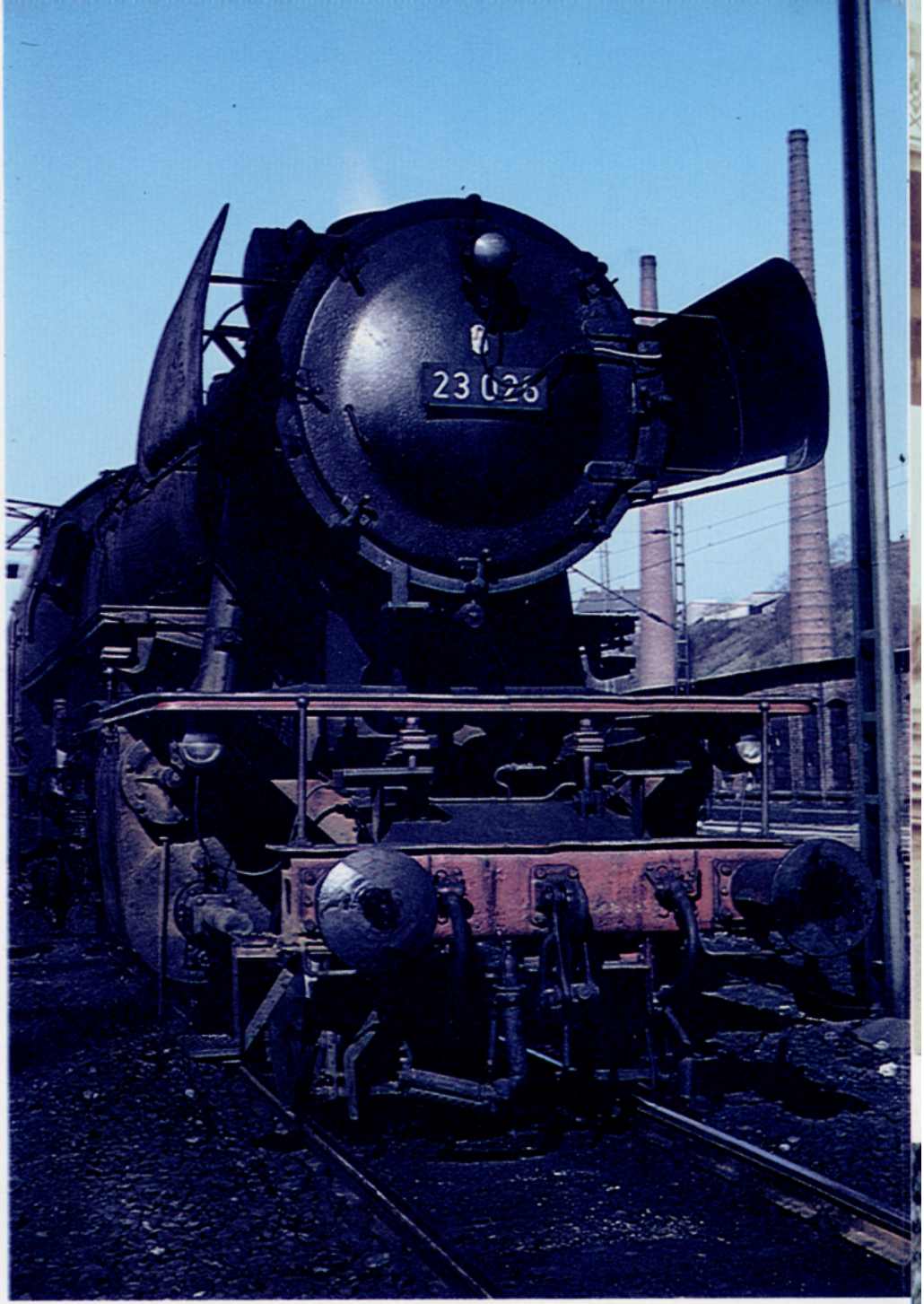


Bild 22: Die 23 026 noch ohne Computer Nr. im Bw Hagen-Gbf. am 3.3.68. **Foto: J. Vorsteher**

Foto: MIBA

Laternen aus Nürnberg

Oldtimer Gaslaternen
jetzt als HO- und N-Modelle.

Katalog gegen DM 2.50 in Briefmarken.

Weiteres interessantes Zubehör für Modellbahnen bei

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

Bild 1: Die Vorstufe zu den eigentlichen Kriegslokomotiven der Baureihe 52 waren die vereinfachten Maschinen der Reihe 50. Das Foto zeigt die Übergangs-Kriegslok 50 2949 ÜK, die Škoda baute und in hellgrauem Anstrich auslieferte.

Foto: Škoda/HJO

Die Kriegslokomotiven der BR 52

Obwohl wir bereits im Journal 2 und 4/1979 über die Entwicklung der Kriegslokomotiven Baureihe 52 berichtet haben, soll nun in einer dritten Folge Ergänzendes nachgetragen werden. Anlaß dafür ist das Erscheinen des HO-Modells von Liliput, das gerade noch kurz vor Weihnachten zur Auslieferung gelangte.

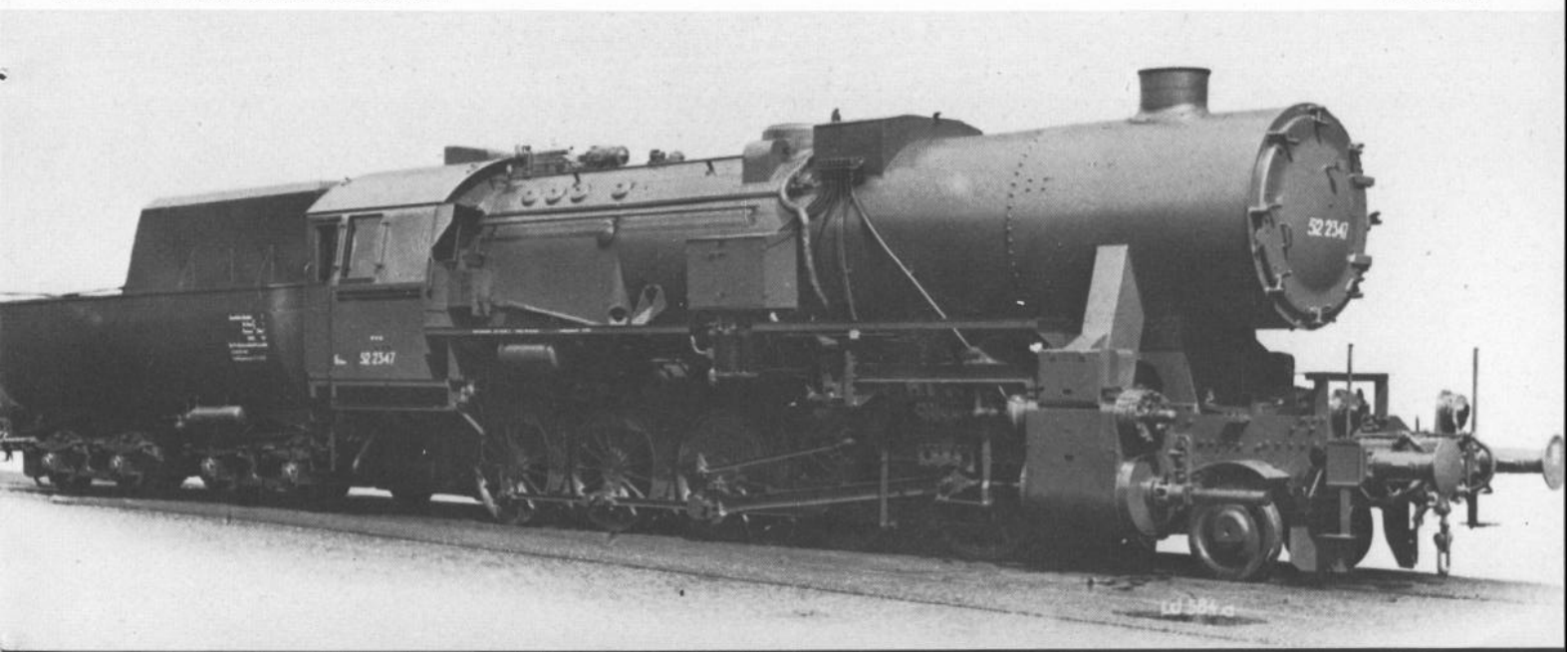
Die Entscheidung zum Bau der 1. Kriegslokomotive Baureihe 52 war im März 1942 gefallen. In aller Eile ging man im Hauptausschuß Schienenfahrzeuge an die Festlegung der Bauprinzipien, die aus der inzwischen bewährten Baureihe 50 abgeleitet wurden. Im Juni des Jahres 1942 wurde die Baureihe 52 festgelegt und der Bau der Vorauslokomotive 52001 bei Borsig beschlossen. Bereits im August 1942 erging an die Lokomotivindustrie ein riesiger Auftrag zum Bau von insgesamt 15000 Kriegslokomotiven. Davon sollten 7000 Exemplare von der Baureihe 52 und 8000 Maschinen der noch nicht durchkonstruierten Baureihe 42 gefertigt werden. Bei der Aufteilung der Lieferquoten auf 17 verschiedene Hersteller ergab sich schließlich eine Gesamtstückzahl von 7211 Lokomotiven der Baureihe 52, sie sollten die Betriebsnummern 52001 und 52350 bis 527559 erhalten. Außerdem war vorgesehen, die Übergangs-Kriegslokomotiven 502773 bis 2777 ÜK und 503045 bis 3387 ÜK auf die Betriebsnummern 52002 bis 349 umzuzeichnen.

Jene ÜK-Lokomotiven waren stark vereinfachte Maschinen der Baureihe 50, die noch mit Tendern der Bauart 2'2' T 26 gekuppelt waren. Am 12. September 1942 war dann die Vorauslok 52001 mit der Fabrik-Nr. 15446 bei den Borsig-Lokomotivwerken fertiggestellt. Den Wannentender der Bauart 2'2' T 30 lieferte die Firma Westwaggon Köln-Deutz.

Anläßlich der Fertigstellung dieser ersten Kriegslokomotive wurde eine fahrbare Ausstellung aufgebaut. Der damalige Leiter des Hauptausschusses Schienenfahrzeuge, Dir. Degenkolb, wollte mit dieser Ausstellung den Fortschritt im Lokomotivbau und die möglichen Einsparungen dokumentieren. Man versäumte nicht darauf hinzuweisen, daß durch die Vereinfachung bei den ÜK-Lokomotiven in fünf Monaten bereits 1141932 Arbeitsstunden eingespart wurden, die dem Aufwand für 61

Bild 2: Ab Herbst des Jahres 1942 erfolgte dann der Bau der Kriegslokomotiven der Baureihe 52 mit dem Wannentender der Bauart 2'2' T 30. Die abgebildete Lok 52 2347 ist bereits mit einem Frostschutzkasten über der Luftpumpe ausgerüstet.

Foto: DB/HJO



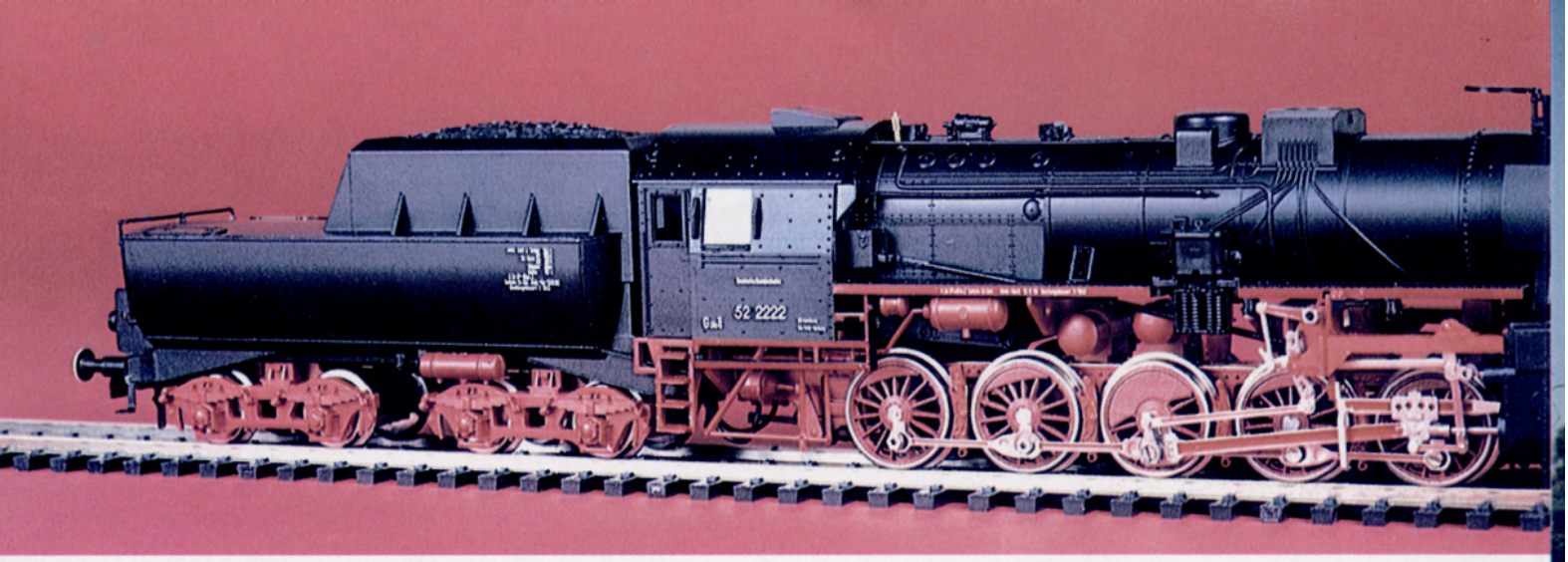


Bild 3: Das ist sie also, die 52 2222 von Liliput in der Baugröße HO — ein Modell, das wieder einmal die Herzen der Sammler Höher schlagen läßt.

neue Kriegslokomotiven der Baureihe 52 entsprachen.
Die fahrbare Ausstellung, die von einem gewaltigen Propagandarummel begleitet war, bestand aus einer Zugeinheit, die aus 2 Lokomotiven, 2 Güterzuggepäckwagen und 6 Güterwagen der gedeckten Bauart, die alle schon wesentlich vereinfacht waren sowie einige Schlafwagen für das Begleitpersonal.

Als Zuglokomotiven dienten die neue 52001 und die 50373 des Baujahres 1940 in Regelausführung. In den ersten acht Wagen befanden sich Schaubilder, Modelle und viele Lokomotivteile konventioneller Bauart, dazu eine Menge vereinfachter Teile für die neuen Kriegslokomotiven. Die Schau war so aufgebaut, daß der Eindruck entstehen konnte, als seien alle zuvor gebauten Dampflokomotiven von Dilettanten entwickelt worden.

Die praktische Erprobung der Kriegslokomotiven ergab dann aber schon bald ein ganz anderes Bild. Es häuften sich die Beanstandungen und die Ausfälle, wir haben darüber in den beiden eingangs erwähnten Ausgaben vom Journal ausführlich berichtet. Erst gegen Ende des Krieges und in der ersten Zeit danach wurden aus den Kriegslokomotiven einigermaßen brauchbare Maschinen. Über die Stückzahl der vor der Kapitulation gebauten Kriegslokomotiven der Baureihe 52 liegen zum Teil recht widersprüchliche Angaben vor. Recherchen von Alfred B. Gottwaldt führten zu der glaubwürdigen Zahl von 6161 Exemplaren, die auch in dem bei der Franckh'schen Verlagshandlung erschienenen Buch »Deutsche Kriegslokomotiven 1939—1945« genannt wird. Hinzu kamen mit Sicherheit noch 35 Lokomotiven, die Henschel von November 1945 bis Juli 1946 fertigstellte und 11 Maschinen von Jung, die im Jahr 1946 ebenfalls ohne Radsätze abgeliefert wurden. Vierzig weitere Lokomotiven, die Henschel von 1948 bis 1951 fertigte, wichen von der eigentlichen Kriegsbauart ab. Diese Fahrzeuge hatten verschiedene Vorwärmerbauarten und Turbospeisepumpen erhalten, sie trugen die Betriebsnummern 52124 bis 143 und 52875 bis 894.

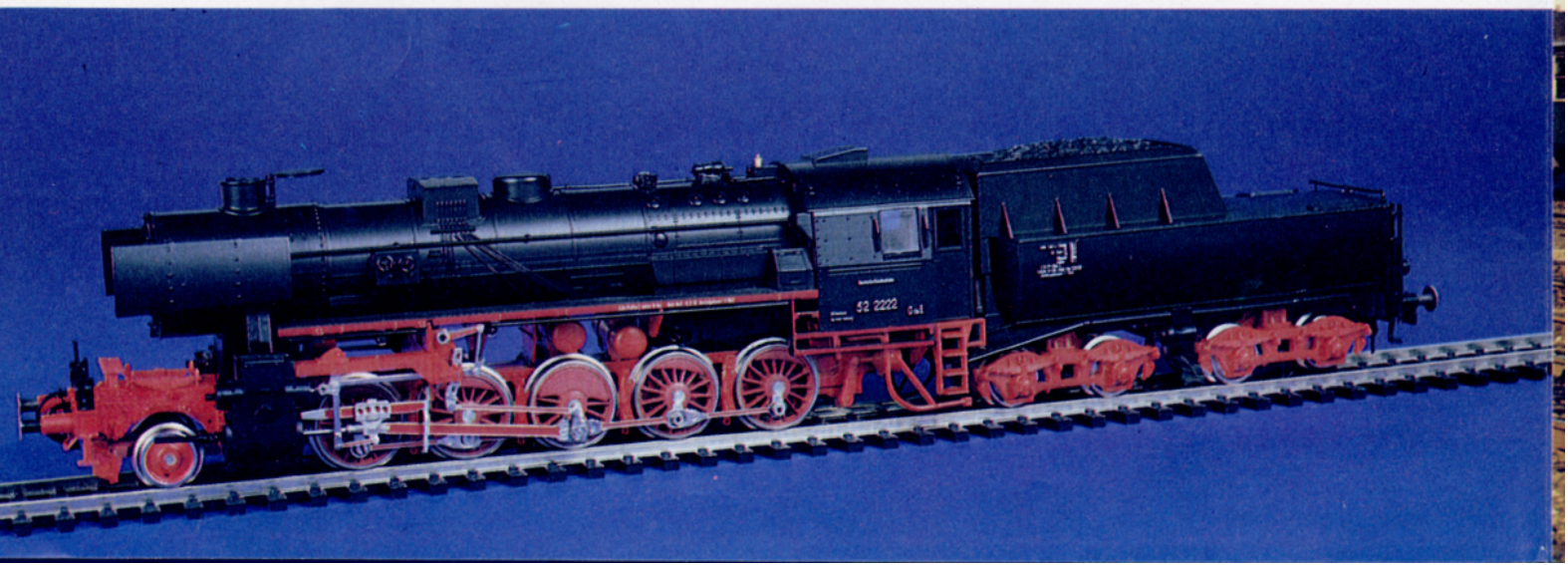
In den Bestand der Deutschen Bundesbahn gelangten insgesamt noch etwas mehr als 800 Kriegslokomotiven der Baureihe 52, doch nur 154 Maschinen davon waren im Jahr 1949 noch betriebsfähig. Man ging zwar noch daran, einige der schadhaften Lokomotiven auszubessern, doch schrumpfte der Einsatzbestand von Jahr zu Jahr, bis dann Ende 1962 die letzten Exemplare ausgemustert waren. Wesentlich länger hielten sich die Kriegslokomotiven bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Über 200 Exemplare wurden dort zu Beginn der sechziger Jahre noch rekonstruiert und mit neuen Kesseln versehen.

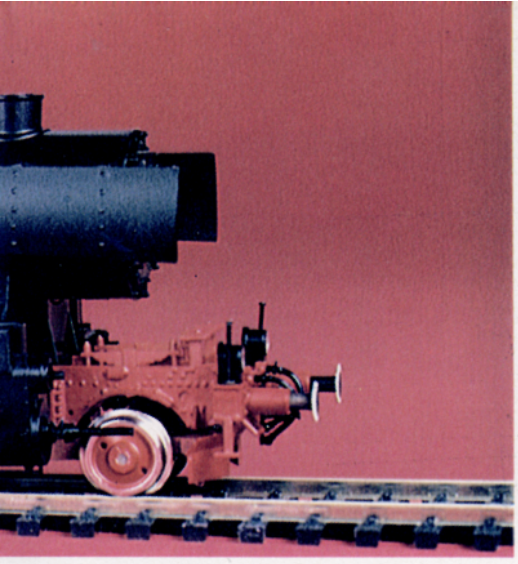
Die Baureihe 52 als HO-Modell

Nachdem Liliput in Wien an die Konstruktion der Baureihe 42 im HO-Maßstab gegangen war, die wir bereits im Journal 5/1980 vorstellen konnten, lag die Kriegslok der Baureihe 52 geradezu in der Luft. Sowohl der neuentwickelte Triebtender als auch zahlreiche Triebwerksteile konnten unverändert von der Baureihe 42 übernommen werden. Veränderungen waren dagegen am Rahmen erforderlich. Völlig neu mußte der Kessel der BR 52 gestaltet werden.
Als Vorbild wählte Liliput die 52 22 22, so wie sie sich zu Beginn der fünfziger Jahre zeigte. Das Führerhaus trägt die Anschriften Deutsche Bundesbahn, BD Hamburg und Bw Hamburg-Harburg. Im Gegensatz zur 42555 des selben Herstellers trägt die 52 22 22 zwei freistehende Frontlampen auf der Pufferbohle. Bezüglich der Laufeigenschaften und der Zugkraft entspricht das Modell der BR 42 und verdient sich beste Noten, die auch für die feine Detaillierung zu vergeben sind. Wohltuend ist auch, daß man bei Liliput seit geraumer Zeit auf hochglänzende Radreifen und Gestängeteile verzichtet. Dem Vorbild entsprechend ist der Kessel der BR 52 schlanker als jener der BR 42. In beide Modelle läßt sich in den Schornstein ein Raucherzeuger einbauen. Beide Fahrzeuge verfügen über eine sinnvolle, gefederte Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, außerdem über Federpuffer an beiden Enden. Beim Einsatz auf Radien ab 600 mm können die Kolbenstangen-Schutzrohre eingesteckt werden, die jeder Lok zusammen mit Bremsschläuchen, Griffstanden, verschiedenen Schneeräumern und Kupplungen beiliegen. Die BR 52 er-

Bild 7: Diese Aufnahme dokumentiert die Bauartunterschiede zwischen der 42 555 und der 52 2222, die beide 1980 bei Liliput in der Baugröße HO erschienen. **Fotos 3 bis 7: HJO ▶**

Bild 4: Der Vollständigkeit halber sei auch noch die Heizerseite der 52 2222 gezeigt.





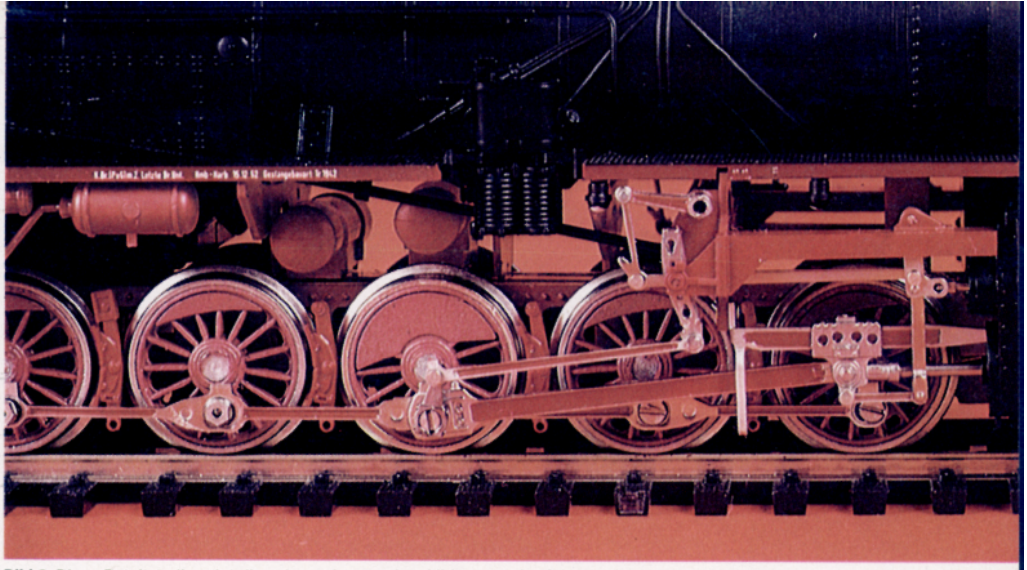


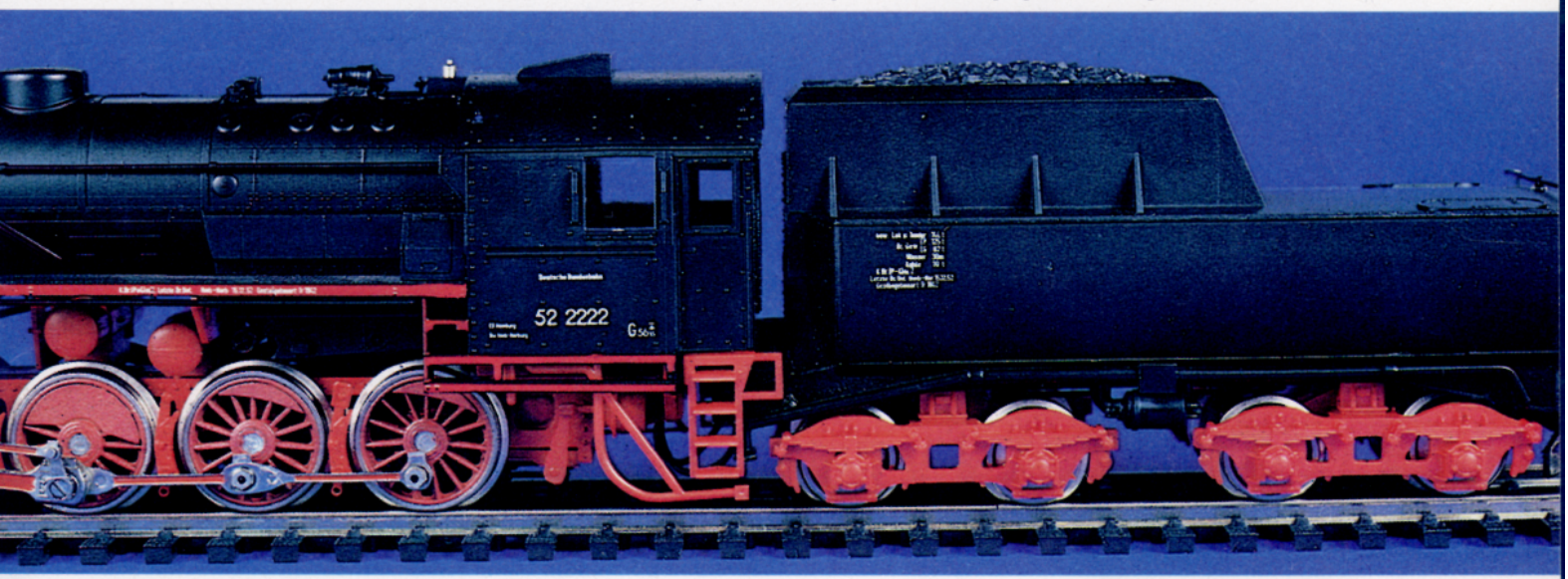
Bild 5: Diese Detailstudie zeigt die sehr saubere und vorbildgetreue Ausführung des schönen Modells.

hielt außerdem noch einen Deckel für den Schornstein und — wie die BR 42 — einen Frostschutzkasten für die Luftpumpe. Selbstverständlich verfügen die Lokomotiven auch über ein vollständig nachgebildetes Bremsgestänge und über Bremsbacken, jene am Tender dürften allerdings etwas weiter innen vor dem Laufkranz liegen. Wer echte Kohle im Tender liebt, mag die Imitation aus Kunststoff entfernen und durch eine dünne Platte ersetzen, auf der die echte Kohle »aufgelackt« wird. Das Oberteil des Tenders ist mit zwei Schrauben auf dem Unterteil befestigt. Nach einer Demontage des Tenders hat man seine liebe Not, das Federauge der Kurzkupplungstraverse wieder unter die vordere Befestigungsschraube zu bringen.

Die beiden Kriegslokomotiven der Baureihen 42 und 52 von Liliput sind nicht nur begehrenswerte Modelle für Sammler von Fahrzeugen im HO-Maßstab, sie haben auch einen hohen Gebrauchswert, da sie sehr gut laufen und über einen robusten und dauerhaften Antrieb verfügen.

HO

Bild 6: Fein und sehr gut lesbar ist die Beschriftung von Lokomotive und Tender ausgeführt. Beachtung verdienen auch die gut gestalteten Drehgestelle.



»Merker + Fischer hört auf!«

Unter dieser Überschrift lag dem Journal 2/80 ein Rundschreiben der Firma Merker + Fischer bei mit dem Hinweis, daß sie die Produktion zum 31.12.1980 einstellen wird. Inzwischen ist der 31. Dezember vergangen und die Firma arbeitet noch — wenngleich auch nur noch mit stark reduzierter Besatzung — und das hat viele Gründe. Einer der Hauptgründe dafür ist, daß wir die vielen, über Jahre hinaus treuen Kunden nicht vor den Kopf stoßen wollten. Aber wer hätte ahnen können, daß nach Bekanntwerden der Produktionseinstellung noch so viele »letzte« Bestellungen eingehen würden, die unmöglich bis zum Jahresende '80 zu bewältigen waren. Und das insbesondere auch bei der inzwischen auf knapp ein Viertel geschrumpften Mitarbeiterzahl. Kundentreue verpflichtet. So wird Merker + Fischer noch eine Karenzzeit bis 31. März eingeräumt, aber der Countdown läuft unerbittlich und unwiderruflich. Wir bitten daher unsere Besteller um Verständnis,

- wenn Sie ab sofort am Telefon nur noch von unserem Anrufbeantworter »bedient« werden, der Ihre Bestellung entgegennimmt, ohne Ihnen für dieses oder jenes Bauteil einen definitiven Preis zu nennen, oder Sie zu unterrichten, ob die gewünschte Ware noch verfügbar ist. Denn wir brauchen leider jeden Mitarbeiter für die Produktion und den Versand. Wir werden allerdings versuchen, »Kern-Telefonzeiten« von 11—12 und 16—17 Uhr einzurichten, zu denen unser Telefon dann besetzt ist;

- wenn wir Aufträge, die nach Anfang März für Lokalbahnwaggons und Baureihe 76 sowie für die Württembergischen Loktypen eingehen, nicht mehr in der Produktion berücksichtigen können;

- wenn wir Bauteileaufträge nur noch bis 15. März entgegennehmen können;

- wenn Sie bei Ihrer Bestellung über Anrufbeantworter keine Preisangaben erhalten. Sie dürfen versichert sein, daß wir Sie im Rahmen der Möglichkeiten nach bestem Wissen und Gewissen bedienen werden;

- wenn wir unsere N-Kunden darüber unterrichten müssen, daß sämtliche Modelle, Umbausätze und Zurüstsätze vollständig ausverkauft sind. Lediglich das eine oder andere Bauteil ist noch verfügbar. Das gleiche gilt auch für das HO-e Programm;

- wenn wir unsere M + F-Interessenten bitten, sich bei ihren Bestellungen am besten nach der, dem Journal 6/80 beigelegten Ausverkaufsliste zu richten. Für die dort aufgeführten Artikel besteht noch die größte Chance der Lieferfähigkeit. Wer über diese Liste nicht verfügt, möchte sie bitte — mit beigefügtem Rückporto in Form einer 50 Pfennig-Briefmarke — bei uns anfordern. Die Lieferung der in dieser Liste ebenfalls aufgeführten Fertigmodell-Serien ist sichergestellt. Sie werden von der Firma Fuchs in Fürstenfeldbruck (für deren Qualität wir uns verbürgen) in unserem Auftrag gefertigt und direkt an Sie zum Versand gebracht. Das gleiche gilt für die BR 59, die BR 18[1] und die preußische S4. Interessenten wenden sich bitte diesbezüglich noch kurzfristig an Merker + Fischer;

- wenn wir unsere Großkunden (Händler) ersuchen, sich mit uns in Verbindung zu setzen, da die Einzelteile-Lagerbestände diverser Modelle (nur komplett) als Partieware abverkauft werden.

Wie manchem Leser vielleicht bekannt sein mag, sind es gesundheitliche Gründe, die zur Auflösung der Firma führen, da die Doppelbelastung (Verlag und Merker + Fischer) für unseren Firmeninhaber mittlerweile zu groß geworden ist. Daß wir die Firmentore nun erst am 31. März endgültig schließen werden, liegt auch an einem technischen Mißgeschick in der galvanischen Firma, die für uns arbeitet: bei der Verchromung der Gußurmodelle für die auf der letzten Messe angekündigten Loks der S4 und des Urglaskastens blieben diese zulange im Reinigungssäurebad und wurden völlig zerstört. Unser Urmodellbauer, der zu dieser Zeit gerade an den verschiedenen Varianten der bayerischen D VI arbeitete, konnte daher nicht — wie vorgesehen — als nächstes die Lokalbahnwaggons und die Baureihe 76 in Angriff nehmen, sondern mußte umgehend erneut die Gußurmodelle für die S4 und den Urglaskasten anfertigen. Die Zeit drängte. Schließlich wollten wir noch allen Bestellern gerecht werden.

Also auch deshalb haben wir noch 3 Monate anhängen müssen. Und wir werden in jeder Hinsicht Wort halten. Die noch offenen Restbestellungen der S4 und des Urglaskastens kommen in diesen Tagen zur Auslieferung, ebenso wie die Aufarbeitungsserien wie die Württembergische C (BR 18[1]), die K (BR 59) und die T 5 (BR 75). Auch die versprochenen neuen Modelle »Lokalbahnwaggon« und »BR 76« werden wir — rechtzeitige Bestellung s. o. vorausgesetzt — noch liefern.

Und bevor es in der Hektik der erforderlichen, vielfältigen Abschlußarbeiten untergeht:

Wir möchten uns bei all unseren Kunden für ihr Verständnis und für ihre Treue bedanken. Für die Zukunft wünschen wir Ihnen alles Gute und viele Freude an Ihrem Hobby.

Merker + Fischer GmbH

Übrigens: die beim Merker-Verlag noch vorhandenen wenigen Merker + Fischer Modellkataloge, Auflage 4 (die letzte Auflage) sollten als Rarität für spätere Zeiten aufgehoben werden. Der Verlag hat sich jedoch entschlossen, sie wegen der hohen Lagerungskosten schon jetzt mit auszuverkaufen.

Preis bei Einzel- bzw. Privatbestellung DM 18,90 zuzügl. DM 2,30 Porto. Vor Lieferung erbitten wir Überweisung des Gesamtbetrages auf eines der nachfolgenden Konten:

PSA München, Kto. Nr. 57199-802, BLZ 70010080 oder Volksbank Fürstenfeldbruck, Kto. Nr. 21300, BLZ 70169370.

(Füllseite)

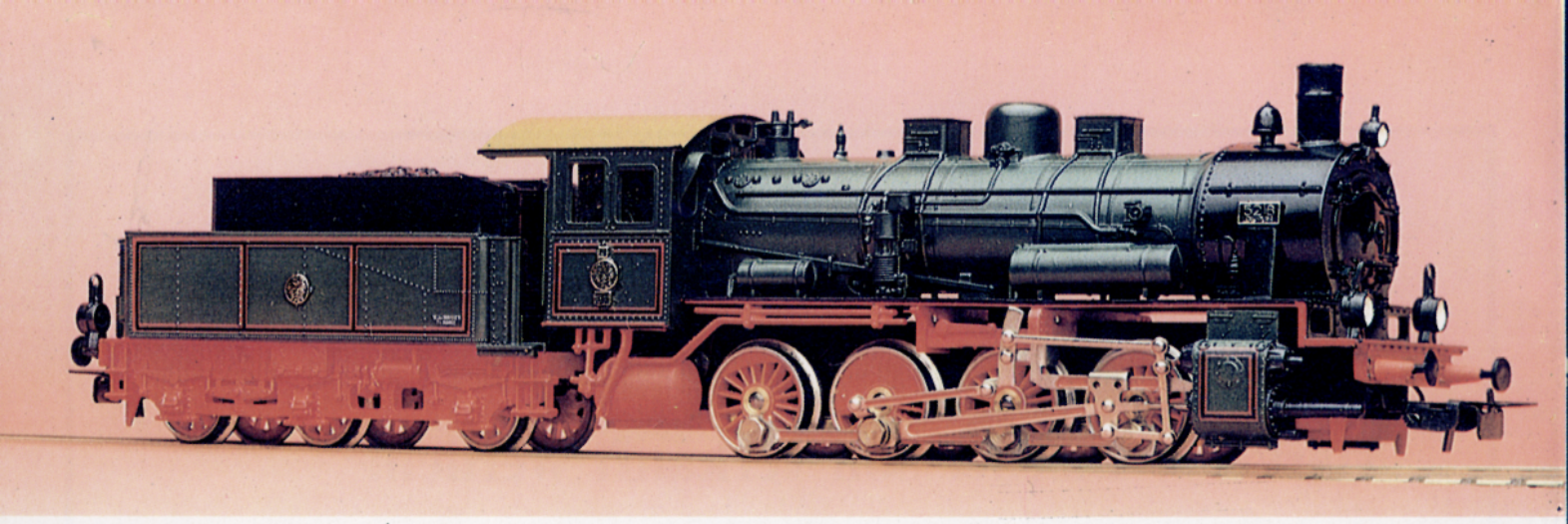


Bild 1: Völlig neu wirkt die preußische G 8^1 von Piko in Länderbahnfarben, obwohl das Modell in schwarz als BR 55 der Deutschen Reichsbahn schon seit Jahren auf dem Markt ist.
Foto: Paur

Neue Modelle aus der DDR

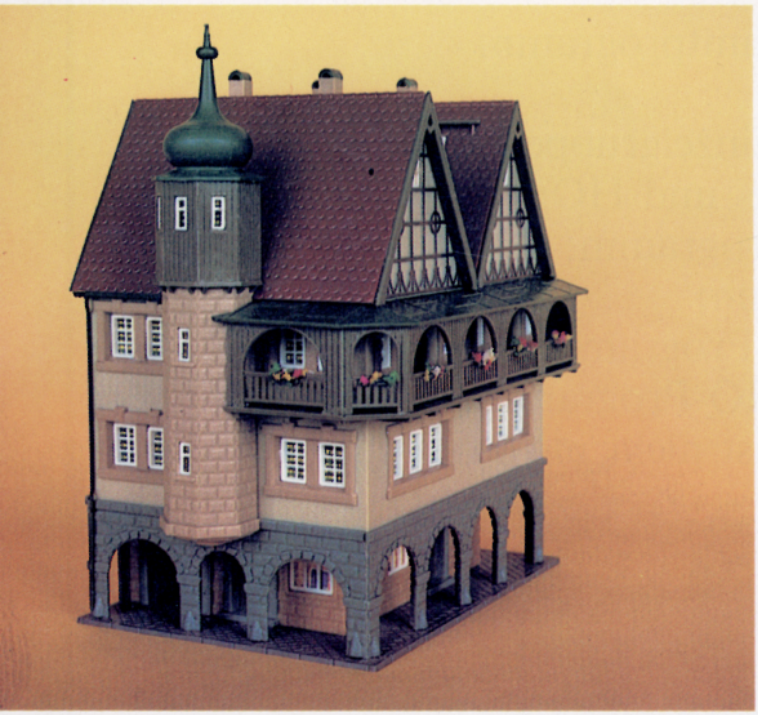
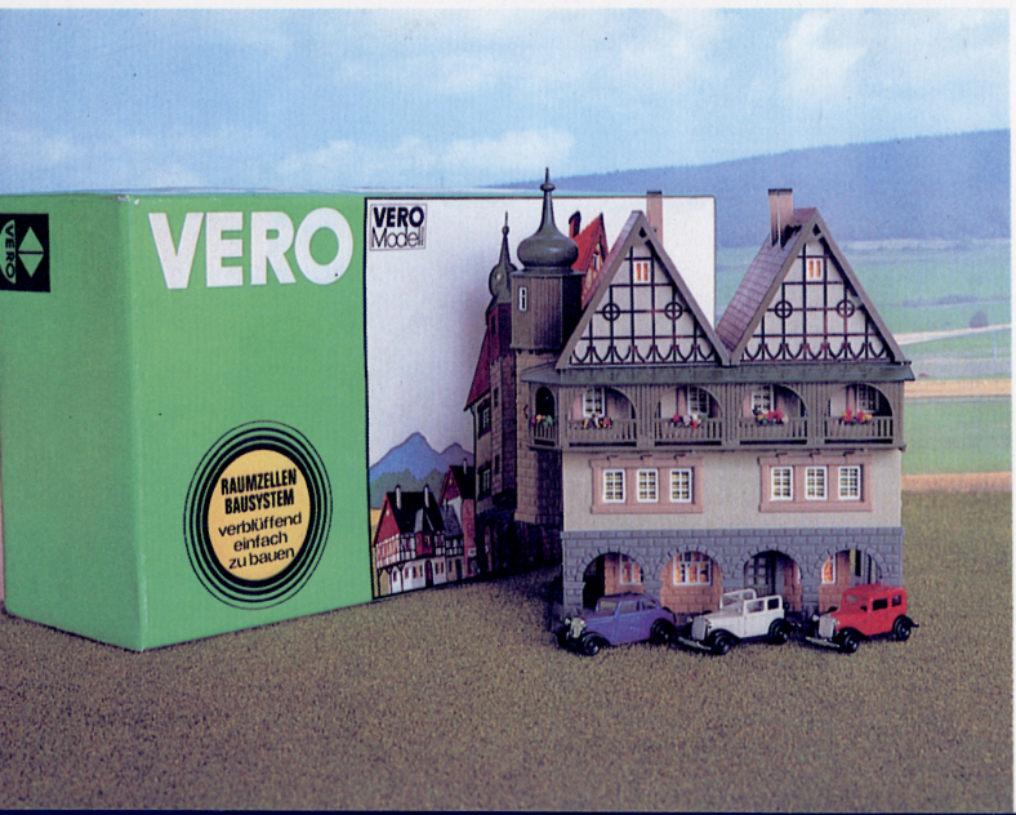


Bild 2: Sauber detailliert und natürlich in der Farbgebung stellt sich das „Bürgerhaus" von VERO vor. Dieses Gebäude, das auch im Maßstab erfreulicherweise nicht verniedlicht ist, paßt gut in jede Altstadtszenerie.

Bild 3: Nochmals das Bürgerhaus aus anderer Ansicht. Hier ist das feine Fachwerk der Giebel und der Laubengang im 2. Stockwerk gut zu erkennen. die vor dem Haus „geparkten" Oldtimer von Brekina verdeutlichen die maßstabsgerechte Ausführung des Gebäudes.
Fotos 2 und 3: P. Schiebel



Leipziger Herbstmesse

Die letztjährige Leipziger Herbstmesse war für den Modelleisenbahner nicht allzu ergiebig, zumindest, soweit es den HO-Sektor anbelangte. Alle in dieser Spurweite vorgestellten Fahrzeuge waren nur Farb- oder Ausführungsvarianten bereits bekannter Modelle.

Dennoch wollen wir eines davon wegen seiner besonders gelungenen Ausführung näher betrachten. Es ist dies die bekannte preußische Güterzuglok der Reihe G 8^1 (später Reichsbahn-Baureihe 55^{25-70}) in der ursprünglichen Lackierung der »Königlich Preußischen Eisenbahn-Verwaltung« K.P.E.V. Mit seinem dunkelgrünen Führerhaus, Langkessel und Tendergehäuse wirkt dieses Modell ganz ausgezeichnet. Die Detaillierung des Gehäuses kommt besonders gut zur Geltung, und man meint fast, eine ganz neue Konstruktion vor sich zu haben. Beachtung verdienen die sauber aufgedruckten zweifarbigen Zierlinien und die vorbildgerecht erhabene Beschriftung aus messingfarbig eloxiertem Kunststoff. Alles in allem sehr ansprechend, so daß mancher Länderbahn-Liebhaber sicher schon mit Ungeduld auf das Erscheinen im Fachhandel warten wird.

Auch nur eine Farbvariante stellt die 1979 vorgestellte und nun in rot/elfenbein ausgeführte tschechoslowakische Ellok der Baureihe ES 499.0 dar.

Neu hingegen ist der von VERO herausgebrachte Bausatz »Bürgerhaus« in der bekannten und leicht zu montierenden Raumzellen-Bauweise. Dieses ansprechende und fein detaillierte Gebäude ergänzt das Altstadt-Sortiment der Firma um ein weiteres, originelles Bauwerk. Wieder lieferbar ist auch der Kleinstadtbahnhof »Domburg«, ein niedriges, modernisiertes Gebäude, das besonders gut in Mittelgebirgsszenen paßt.

Für den TT-Anhänger gab es in diesem Jahr die Nachbildung der Diesellokomotive der BR 110 der DR sowie zwei 2-achsige preußische Oldtimer-Personenwagen. Leider lagen uns hierzu noch keine Fotografiermuster oder Bilder vor.

Peter Schiebel

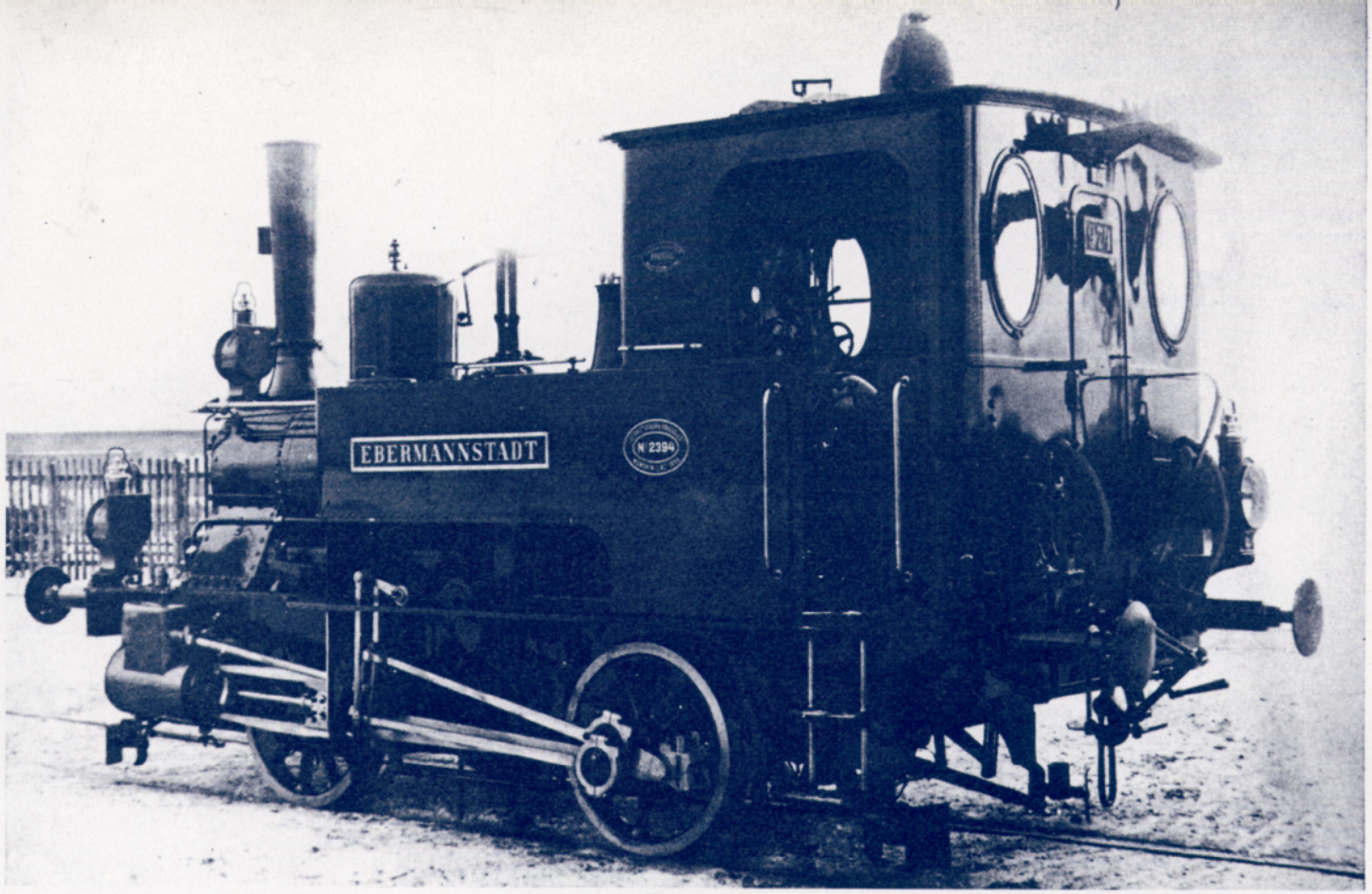


Bild 1: Als Nachtrag zum Artikel „Die alten bayerischen Zweikuppler" ist dieses Photo der EBERMANNSTADT zu betrachten. Es zeigt recht eindrucksvoll die Übergangseinrichtung an der Rückfront. Die Lok war im Jahr 1891 mit Fabriknummer 2394 bei Krauss entstanden und trug später die Betriebsnummer 98 7542.

Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg

Bayern-Journal

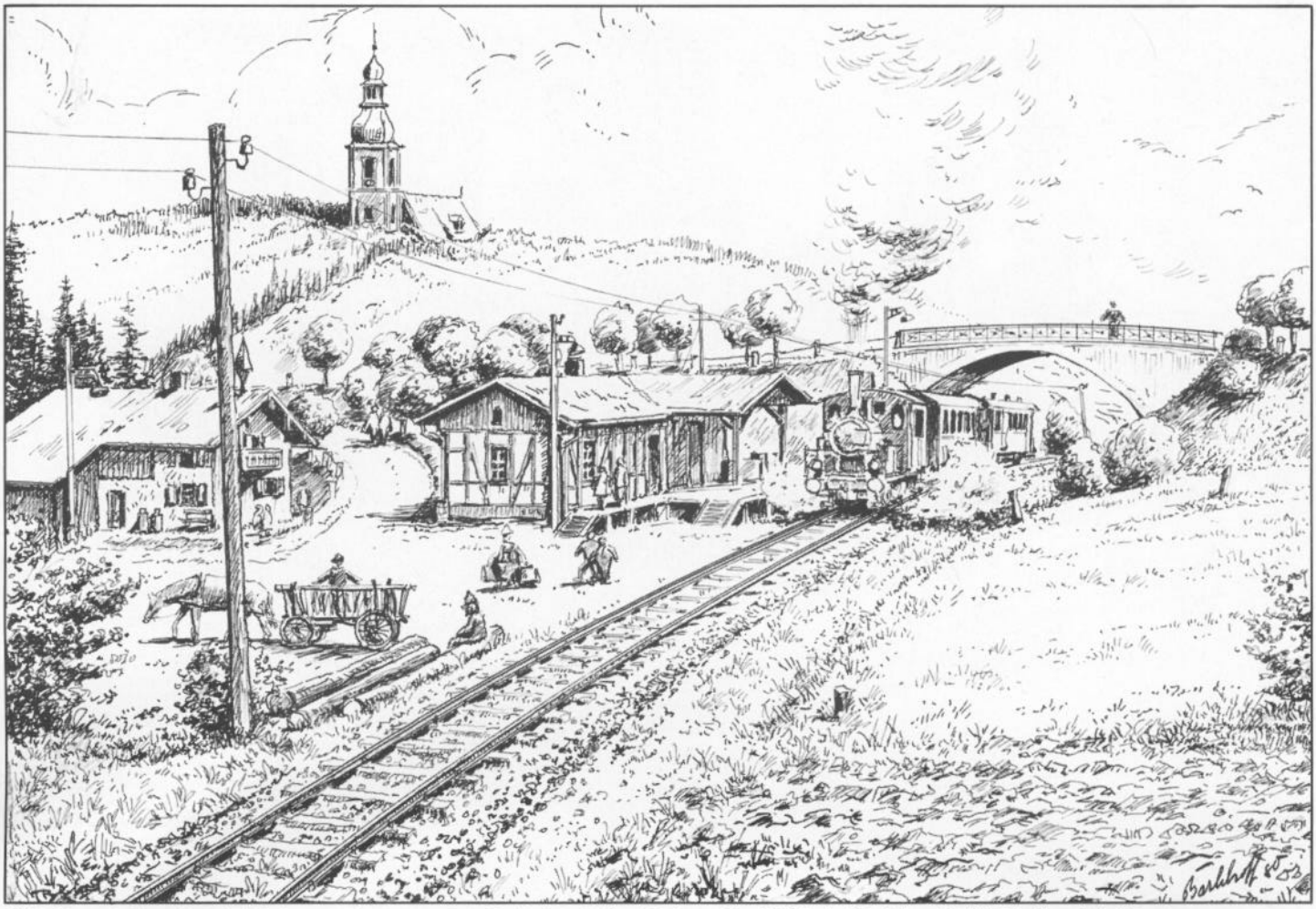
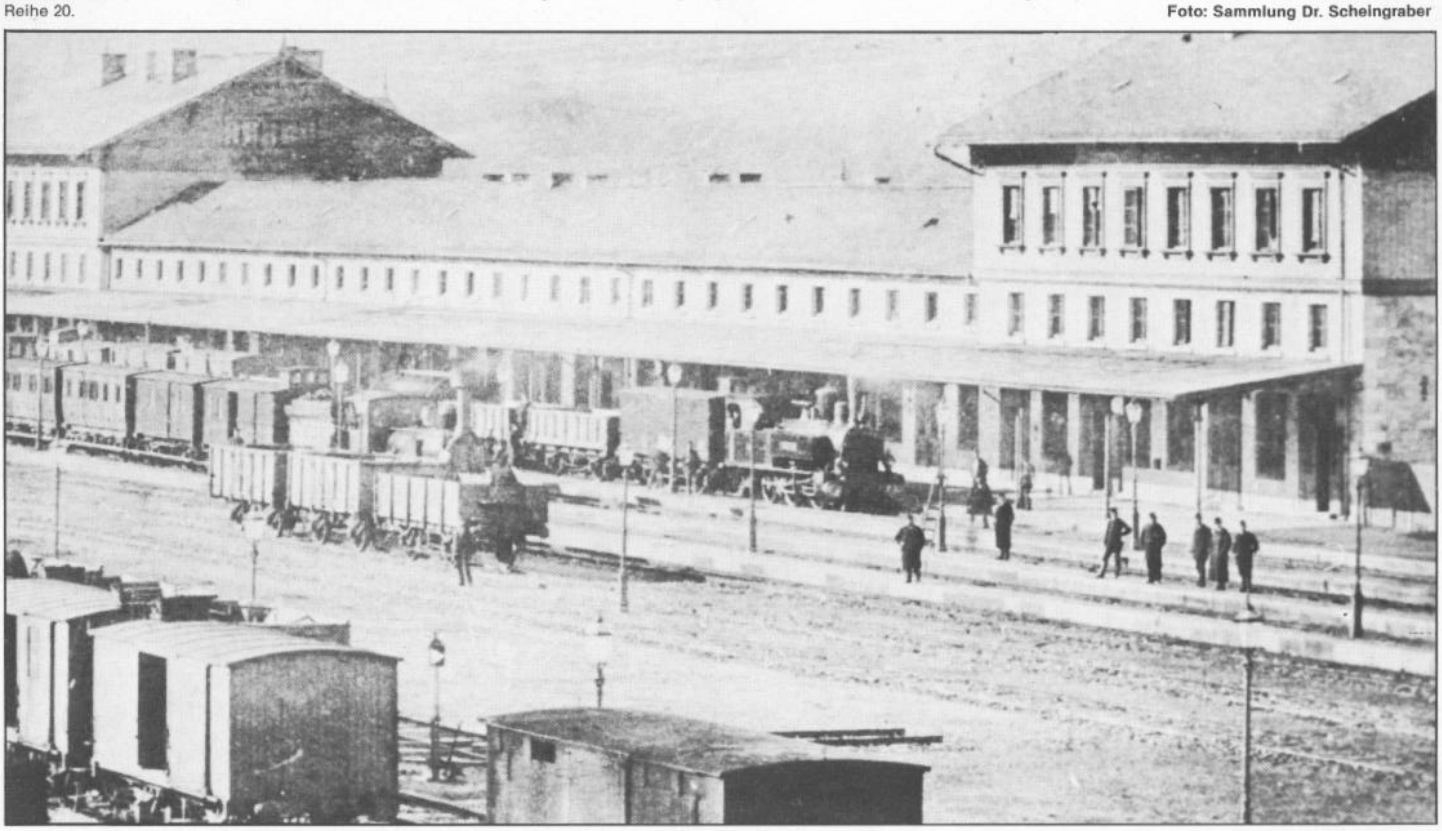


Bild 3: Eine typisch bayerische Lokalbahnszene zeigt diese von Herrn Barkhoff geschaffene Zeichnung. Eine Maffei'sche Motorlokomotive (ML 2/2) mit zwei Lokalbahn-Personenwagen wartet an einem Haltepunkt auf die Weiterfahrt.
Zeichnung: R. Barkhoff

◀ **Bild 2:** 987639 — bayerische D VII — als Schlepperfahrzeug Ord.Nr. 5 im Bw Regensburg 1963. Um 1950 war sie im Bw Nürnberg Hbf stationiert. Hinter der D VII ist eine Kondens-52 erkennbar. Vermutlich warten beide Loks auf den Abtransport nach Simbach/Inn zum Verschrotten.

Bild 4: Auf dem Gleis 1 von Bayerisch Eisenstein ist ein von einer D V geführter Güterzug eingefahren. Daneben steht ein Personenzug, bespannt mit einer Maschine der österreichischen Reihe 20.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Unser »Bayern-Journal« entwickelt sich kontinuierlich zu einer Artikelserie, die sehr viel Anklang bei unseren Lesern findet. In dieser Ausführlichkeit sind die alten bayerischen Lokomotiven bislang noch nicht beschrieben und an Hand vieler historischer Fotos gezeigt worden. In dankenswerter Weise hat uns Herr Dr. Scheingraber sein reiches Archiv geöffnet. Weitere Fotos sind frühe Werkaufnahmen, Bilder aus der Sammlung des Verkehrsmuseums Nürnberg dem Archiv Bellingroth und kostbare Aufnahmen, die uns unsere Leser zur Verfügung stellten. Wir werden diese Serie — die nach einer Idee von unserem Mitarbeiter HO entstand — entsprechend fortführen können. Im Journal 6/80 hatten wir die alten Zweikuppler behandelt. Den Schwerpunkt bildete naturgemäß die Gattung D VI, von der mit der »Berg« noch ein einziges betriebsfähiges Exemplar erhalten geblieben ist. Inzwischen sind bereits weitere Fotos jener kleinen und fast unverwüstlichen Maschinen in unserer Redaktion eingegangen. Selbstverständlich werden alle Einsendungen kritisch geprüft und alles verwertbare Bildmaterial veröffentlicht. Nach den alten Zweikupplern wollen wir uns nun den Dreikupplern ohne Laufachsen zuwenden.

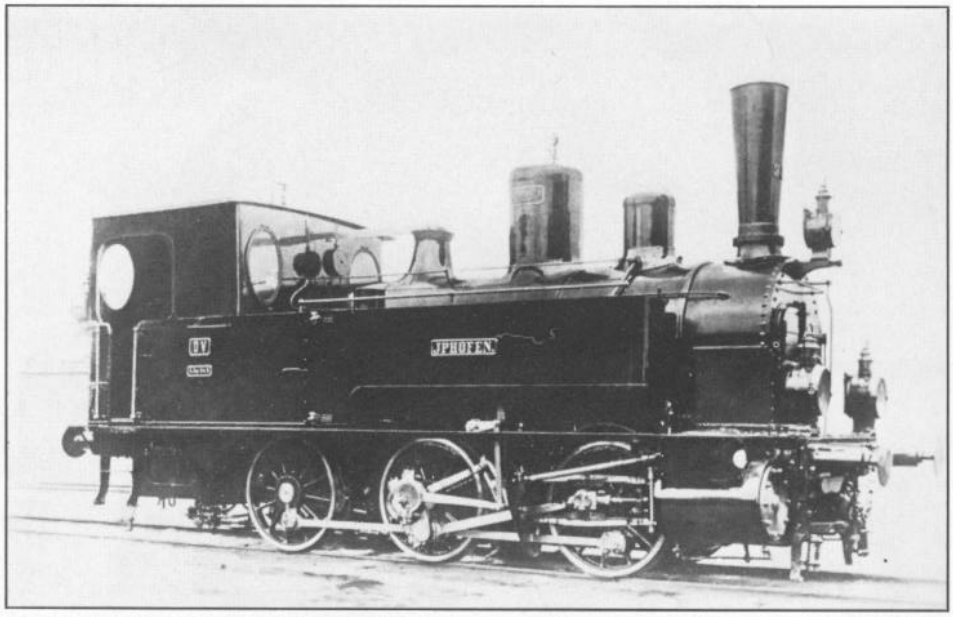


Bild 5: Von der Gattung D V ist leider nur sehr wenig Bildmaterial erhalten geblieben. Das vorliegende Foto zeigt die IPHOFEN des Baujahrs 1877, die noch als 898105 zur Deutschen Reichsbahn kam.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Die Gattung D V

Die ersten dreifach gekuppelten Tenderlokomotiven für die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen entstanden bereits im Jahr 1877. Urheberfirma war J. A. Maffei in München. Die Maschinen der Gattung D V waren zunächst für den Güterzugdienst auf der steigungsreichen Strecke von Plattling nach Eisenstein bestimmt. Die erste Lieferserie von 1877 umfaßte 6 Lokomotiven mit den Bahn-Nr. 379 bis 384 und mit den Fabrik-Nr. 1154 bis 1159. Zusätzlich waren an den Fahrzeugen noch die Namen EIBSEE, KÖNIGSEE, OBERAUDORF, DETTELBACH, IPHOFEN und MAINBERNHEIM angebracht.

Im Jahre 1878 folgte dann eine zweite Lieferung, die aber nur noch aus den 4 Maschinen mit den Bahn-Nr. 793 bis 796 (Fabrik-Nr. 1160 bis 1163) bestand. Die Namen jener Exemplare waren ULRICHSBERG, GOTTESZELL, LUDWIGSTHAL und EISENSTEIN. Die Lokomotiven der Gattung D V hatten eine Länge über Puffer von 8750 mm und einen Raddurchmesser von 1212 mm. Der Langkessel war aus drei Schüssen genietet. Die Rauchkammer war kurz und hatte eine zweiflügelige Tür erhalten, die oben abgeflacht war. Verhältnismäßig lang war der Stehkessel. Auffallend war der hohe und verhältnismäßig dicke Schornstein. Auf dem ersten Kesselschuß war ein runder Sandbehälter angeordnet, auf dem zweiten Kesselschuß ein hoher Dampfdom. Gesandet wurde die Treibachse von vorn. Der dritte Kesselschuß trug die verkleideten Federwaag-Sicherheitsventile. Vor dem Führerhaus erstreckten sich auf beiden Seiten lange Vorratsbehälter, die bis zur Rauchkammer reichten. In ihrem vorderen Teil waren sie als Wasserkasten ausgeführt, der hintere Teil diente als Kohlenbunker. Ein weiterer Wasserbehälter befand sich zwischen den Rahmenwangen. Die Lokomotiven hatten einen Wasservorrat von 5,5 m^3 und einen Kohlevorrat von 2,0 t.

Sowohl die erste Kuppelachse als auch die Treibachse hatten Blattfedern, die über dem Rahmen angeordnet waren und keine Ausgleichshebel hatten. Die beiden Blattfedern der hinteren Kuppelachse lagen unterhalb der

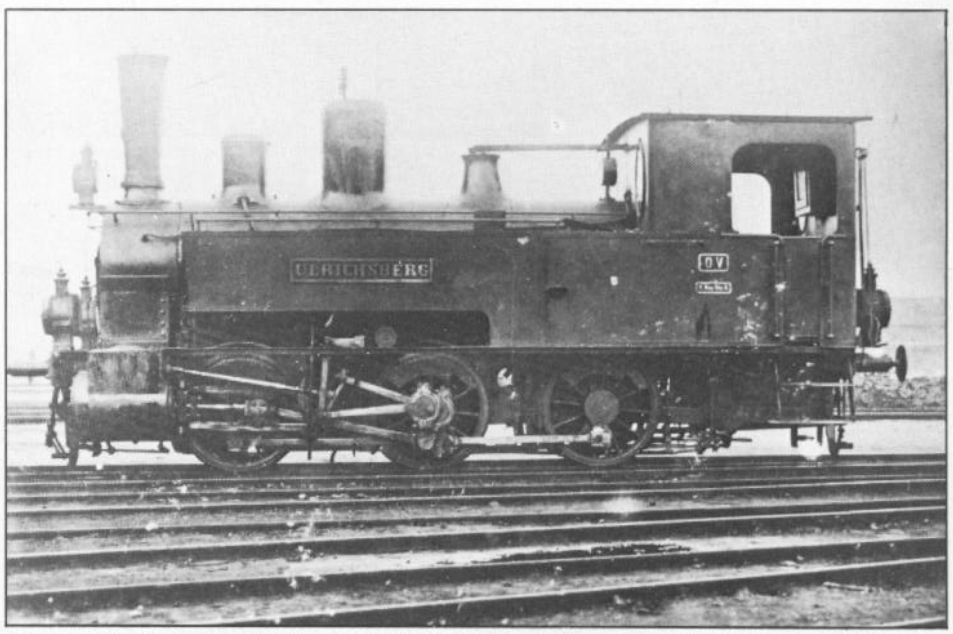


Bild 6: Im Jahr 1878 lieferte Maffei die ULRICHSBERG mit der Bahn-Nr. 793. Die Maschine blieb bis zum Jahr 1928 im Einsatz und trug bei der Deutschen Reichsbahn die Betriebsnummer 898107.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 7: Eine weitere D V — Nr. 796 mit dem Namen EISENSTEIN — 1878 von Maffei unter der Nr. 1163 gebaut, spätere Reichsbahn-Nr. 898110.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

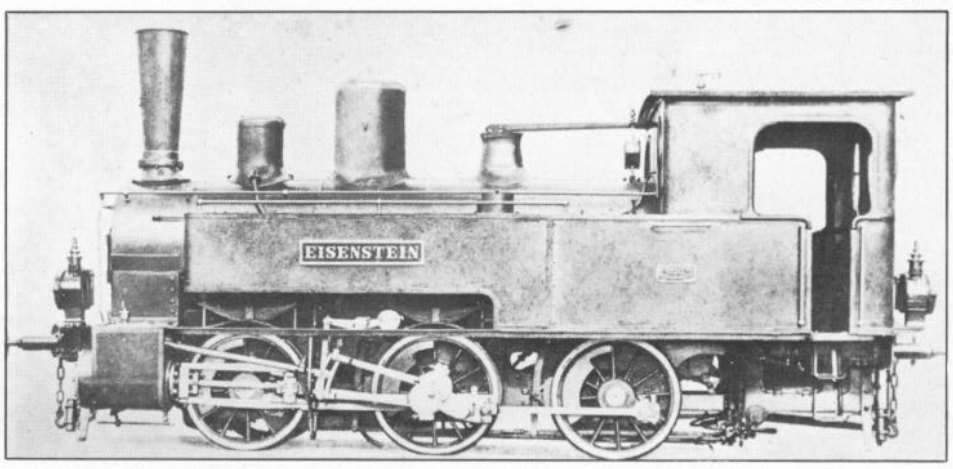
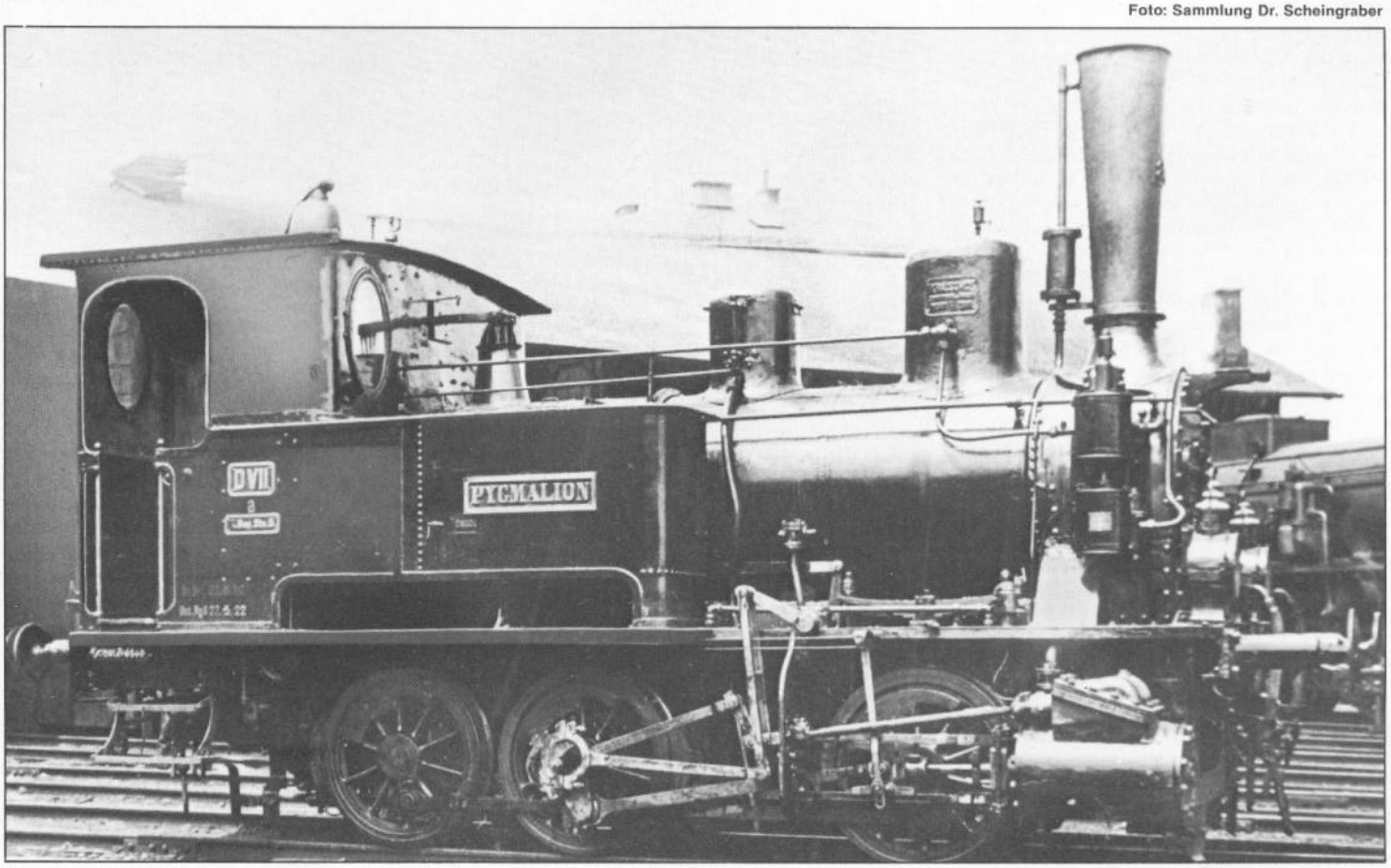


Bild 8: Dieses historische Foto aus der Zeit vor der Jahrhundertwende zeigt die FÜSTENZELL von 1887 im Bahnhof Bruck bei Erlangen. Als 987645 fuhr die Maschine auch noch bei der Deutschen Reichsbahn.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 9: Die PYGMALION von 1881 zählte zur ersten Bauserie der Gattung D VII, die bei Krauss in München in den Jahren 1880 bis 1882 entstand. Die Lok wurde als 987604 erst im Jahr 1931 ausgemustert.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Achslager. Die außenliegende Steuerung entsprach der Bauart Stephenson und hatte eine zweischienige Kreuzkopfführung erhalten. Als Höchstgeschwindigkeit waren 45 km/h zugelassen. Die mit einem Dienstgewicht von 41,3 t doch recht schweren Maschinen bewährten sich im Streckendienst offensichtlich nicht besonders gut. Schon recht früh gelangten die Lokomotiven in den Verschiebedienst, dort hielten sie sich dann aber doch noch bis in die Jahre 1925 bis 1928. Sämtliche 10 Maschinen waren noch in den Bestand der Deutschen Reichsbahn gelangt und trugen die Betriebsnummern 89 8101 bis 89 8110.

Die Gattung D VII

Gleichzeitig mit der ersten Serie der Gattung D VI entstand im Jahr 1880 auch die erste dreifach gekuppelte Tenderlokomotive der Gattung D VII für den Einsatz auf Lokalbahnstrecken. Es war die AGAMEMNON von Krauss und Comp. mit der Fabrik-Nr. 904 und der Bahn-Nr. 857. Bis zum Jahr 1885 blieb Krauss alleiniger Hersteller, danach ergingen weitere Aufträge auch an die Lokomotivfabrik von J. A. Maffei. Die Beschaffungszeit reichte bis zum Jahr 1895, in dem Krauss die letzten 4 Maschinen lieferte. Insgesamt wurden von der Gattung D VII 75 Fahrzeuge in Dienst gestellt, 41 davon stammten von Krauss.

Bis zum Jahr 1892 trugen die Lokomotiven neben ihren Bahn-Nummern, die aber nicht fortlaufend vergeben wurden, auch noch Namenschilder. Ab 1892 erfolgte dann eine Kennzeichnung nur noch mit den Bahn-Nr. 1851 bis 1874.

Bei der Gattung D VII handelte es sich um recht kleine Maschinen mit einer Länge über Puffer von 7550 mm und einem Raddurchmesser von 976 mm bzw. 1006 mm. Wir schon bei der D VI erwähnt entsprach dies dem bayerischen Standardmaß für Lokalbahntenderlokomotiven.

Der genietete Langkessel bestand aus zwei Schüssen. Nach dem Dampfdom, der auf dem ersten Kesselschuß plaziert war, folgte in Kesselmitte ein runder Sanddom. Auf dem sehr kurzen Stehkessel saßen die beiden Federwaag-Sicherheitsventile. Auch die Rauchkammer mit der zweiflügeligen und abgeflachten Tür war sehr kurz gehalten.

Vor dem Führerhaus, über der Treib- und der hinteren Kuppelachse, befanden sich kleine Vorratsbehälter für Wasser und Kohle. Zwischen den 20 mm dicken Rahmenwangen war ein weiterer Wasserbehälter eingehängt. Je nach Ausführung der Behälter lag der Wasservorrat zwischen 3,2 m^3 und 3,7 m^3 und der Kohlevorrat bei 0,8 t bzw. 1,2 t. An der mit einer Tür versehenen Führerhausrückwand war eine Übergangseinrichtung angeordnet. Alle drei Achsen waren ohne Seitenspiel im Rahmen gelagert. Darüber lagen sämtliche Tragfedern, wobei jene der Treib- und der hinteren Kuppelachse durch Ausgleichshebel verbunden waren.

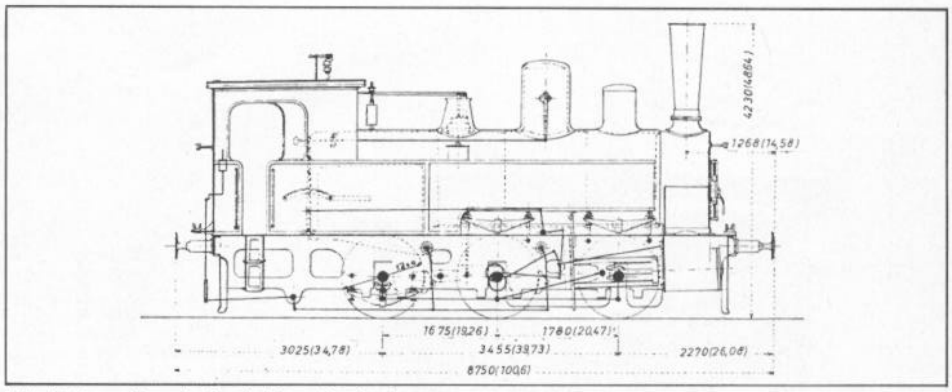


Bild 10: Typenskizze der Tenderlokomotive für Güterzüge und den Rangierdienst, Serie D V.

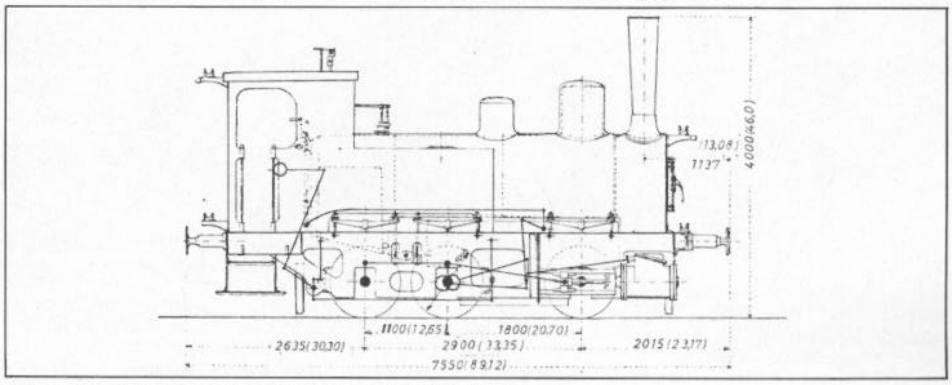
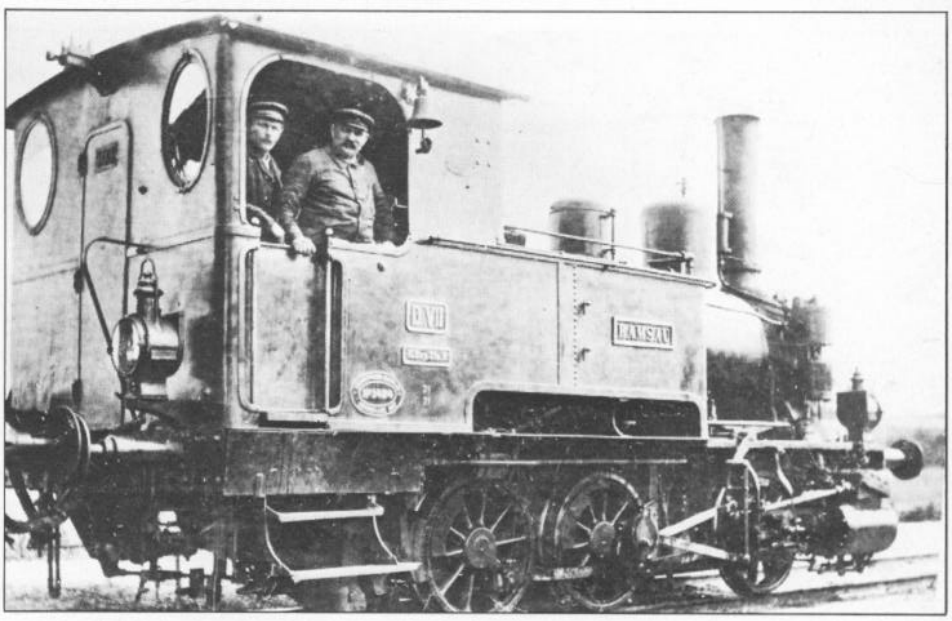


Bild 11: Typenskizze der Tenderlokomotive für Lokalbahnen, Serie D VII.



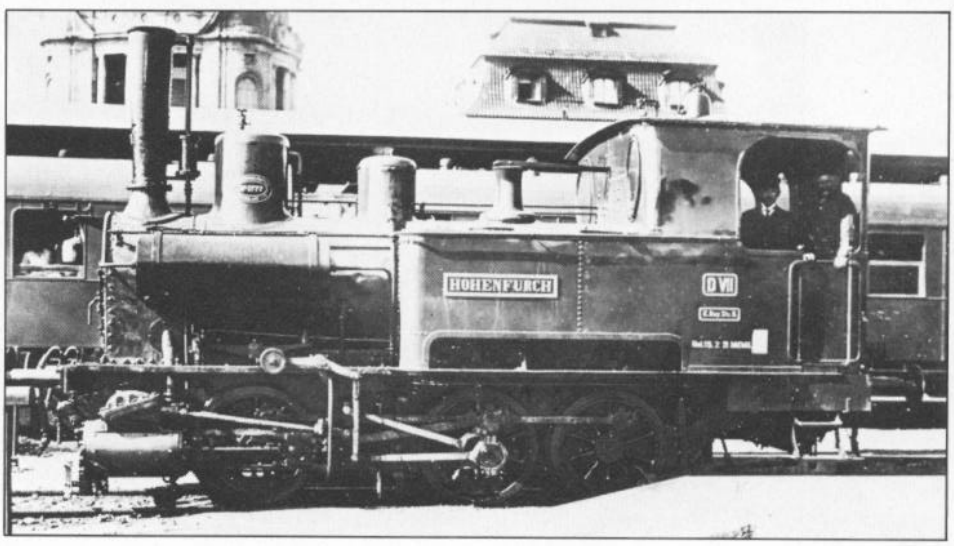
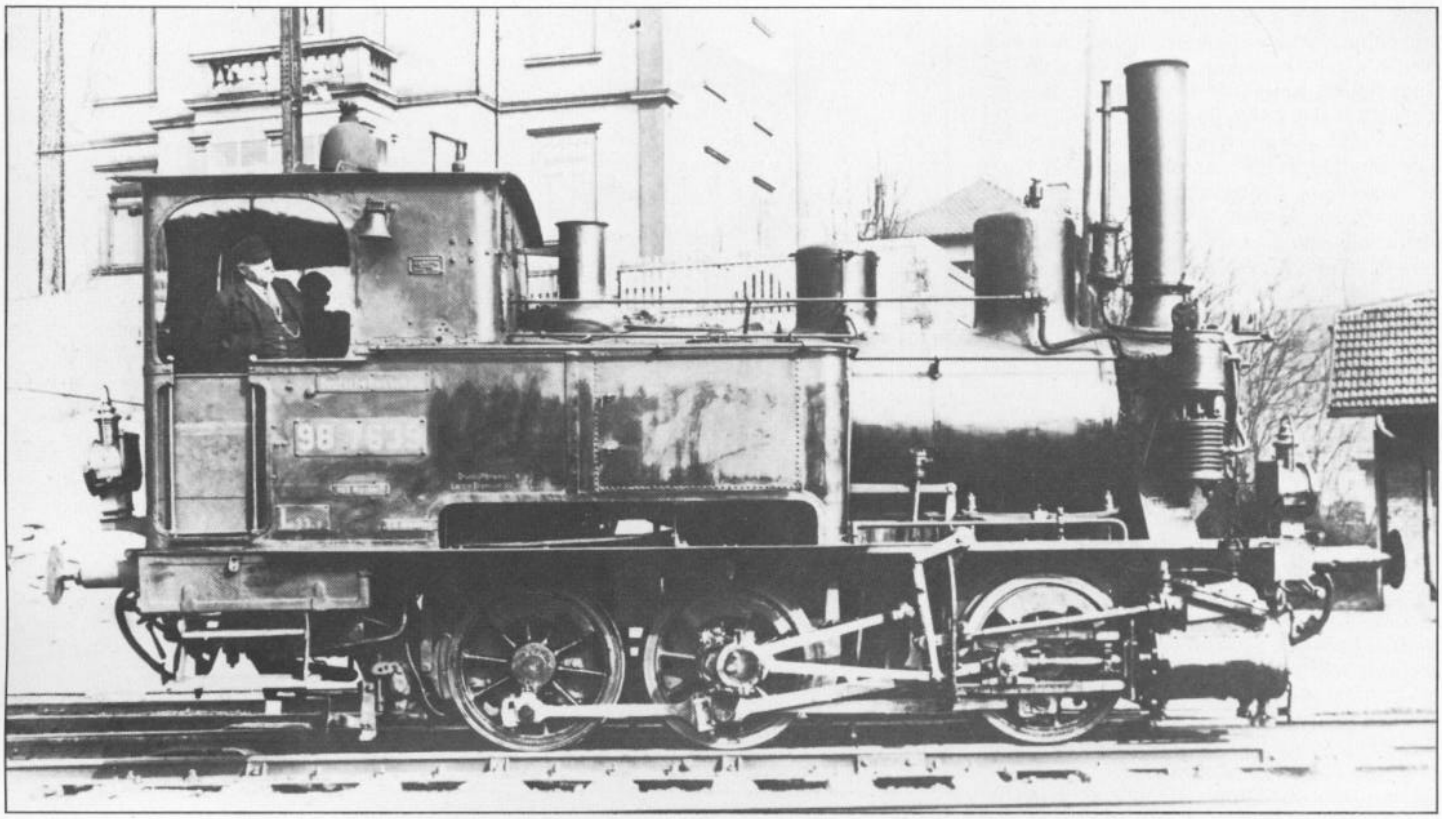


Bild 12: Auch die Gattung D VII verfügte über eine Übergangseinrichtung an der Rückfront, wie dieses Foto der RAMSAU zeigt, die 1887 von Krauss geliefert wurde und als 987624 zur Deutschen Reichsbahn kam. Eine Ähnlichkeit in den Konstruktionsmerkmalen (Räder, Führerhaus usw.) mit der D VI ist unverkennbar.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 13: Im Jahr 1921 entstand diese Aufnahme der HOHENFURCH mit dem großen Luftbehälter für die Westinghouse-Bremse. Bei der Deutschen Reichsbahn erhielt die 1886 von Krauss gebaute Lok die Betriebsnummer 987631. Die Aufnahme entstand im Münchener Hauptbahnhof.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



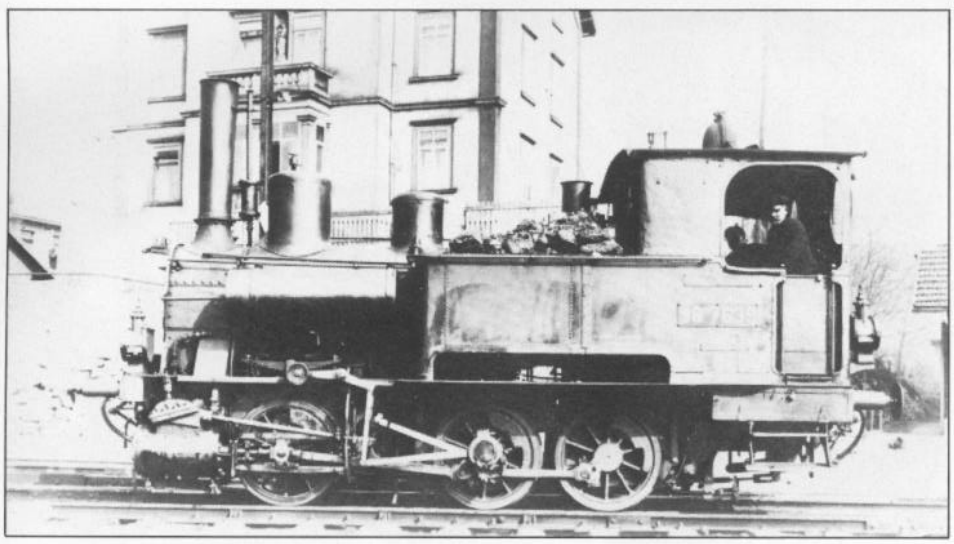


Bild 14 und 15: Auch diese D VII stammt aus einer Maffei-Lieferung. Es ist die ehemalige UTTENREUTH von 1886. Sie fuhr bis 1934 als 987639.

Foto: Bellingrodt

Bei der Lieferung waren alle Lokomotiven mit Saugluftbremsen der Bauart Hardy ausgestattet, ein großer Teil verfügte außerdem noch über eine Riggenbach-Gegendruckbremse. In späteren Jahren wurden dann die Hardybremsen durch Bremsen der Bauart Westinghouse ersetzt.

Die Maschinen hatten ein Naßdampftriebwerk mit außenliegenden Zylindern und Flachschiebern. Der Kreuzkopf lief in einer zweischienigen Führung, die Steuerung war außenliegend und entsprach der Bauart Stephenson.

Bis zum Erscheinen stärkerer Lokalbahnmaschinen waren die Lokomotiven der Gattung D VII trotz ihrer bescheidenen Leistung von nur 175 PSi unentbehrlich, danach fanden sie im Verschiebedienst ein neues Einsatzgebiet. Alle Fahrzeuge wurden aber noch von der Deutschen Reichsbahn übernommen und mit den Betriebsnummern 987601 bis 7614 und 987622 bis 7681 eingereiht. Zwei weitere, sehr ähnliche Maschinen hatte Krauss an die LAG geliefert. Im Jahr 1908 kamen sie als PtI 3/3 (mit den Betriebsnummern 1875 bzw. 1876) zur Bayerischen Staatsbahn und waren dann noch bis 1927 als 987691 und 7692 bei der Deutschen Reichsbahn im Einsatz.
Bald nach der Umzeichnung erfolgte die Ausmusterung der ersten Fahrzeuge. Die letzten Exemplare schieden in den Jahren 1934 und 1935 aus dem Betriebsdienst, blieben aber noch bis zum Beginn der sechziger Jahre erhalten. Die 987601 diente als Heizlok in Markt-

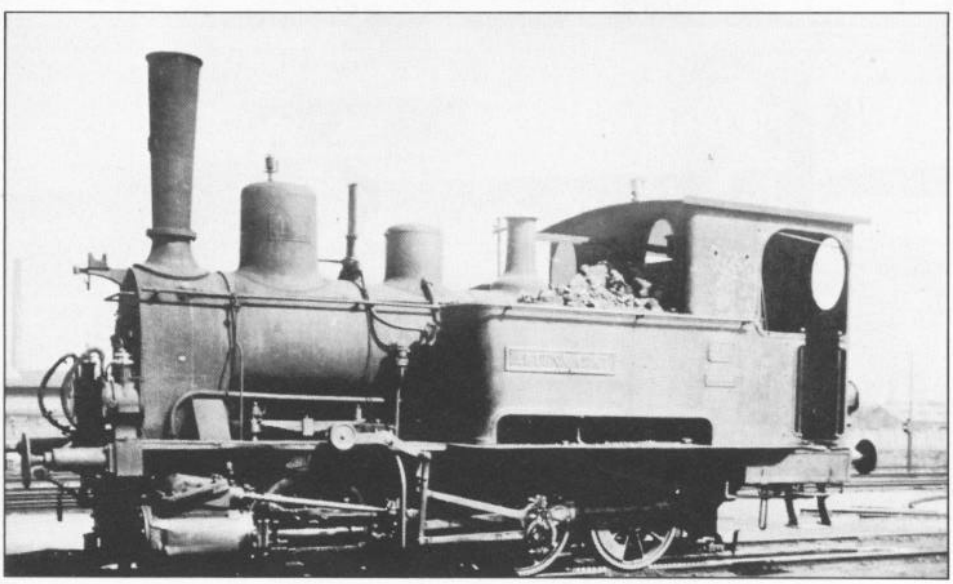
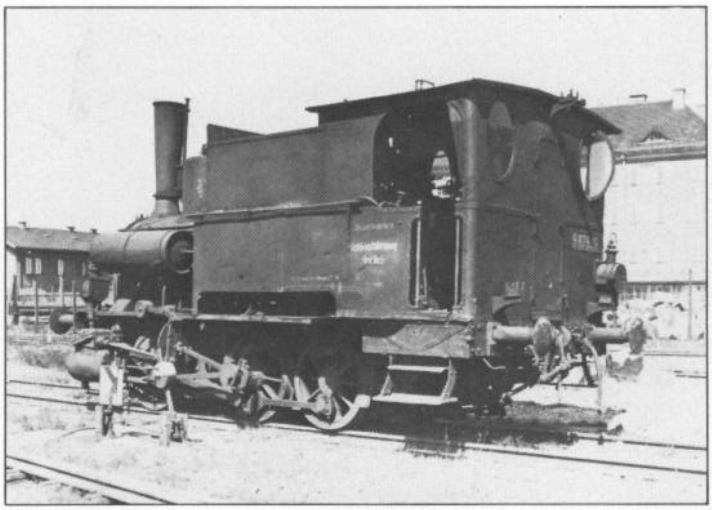


Bild 16: Am Bau der Gattung D VII war auch Maffei beteiligt. Die abgebildete ALTENMARKT war im Jahr 1891 in Dienst gestellt worden. Ursprünglich trug sie die Betriebsnummer 975, später fuhr sie als 987652. Zwischen Dampf- und Sanddom befindet sich die Bremsluftsaugeinrichtung Bauart Hardy

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



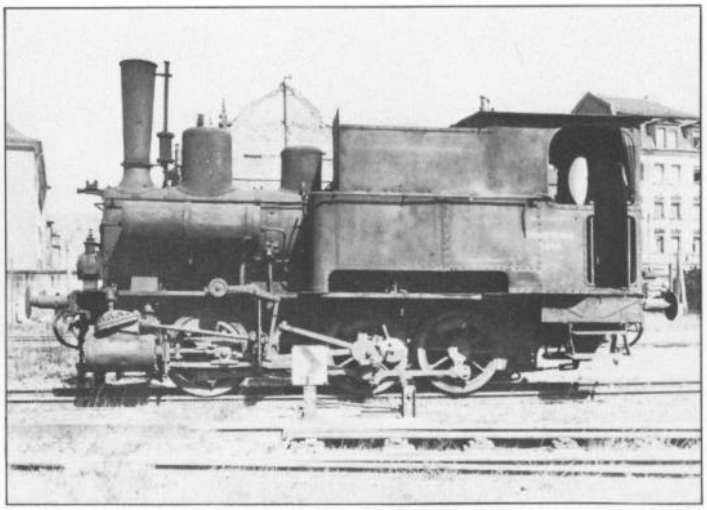
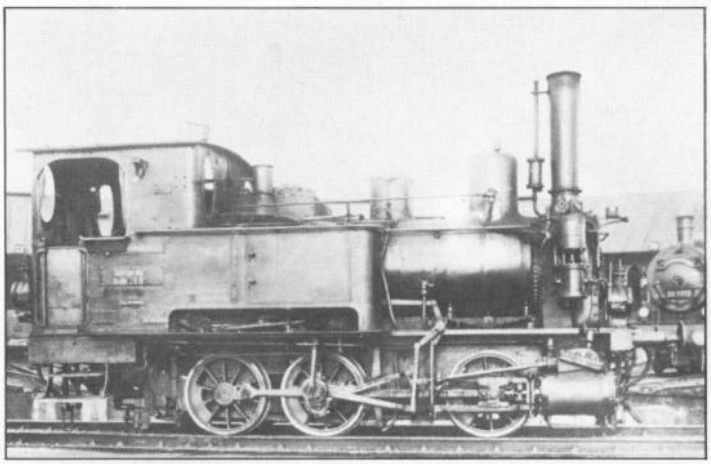


Bild 17 und 18: Hier handelt es sich wieder um ein Schleppfahrzeug, diesmal mit der Ord-Nr. 5 der Deutschen Bundesbahn, Bremsuntersuchung 27.1.54. Vermutlich ist es wieder dieselbe Lok wie auf den Bildern 15 und 16, jedoch hat sie noch einen größeren Kohleaufsatz erhalten und trägt auf der Rückseite das Nummernschild 987639. Ob das Schild zu dieser Lok gehört, ist nicht nachprüfbar.

Fotos: Bellingrodt



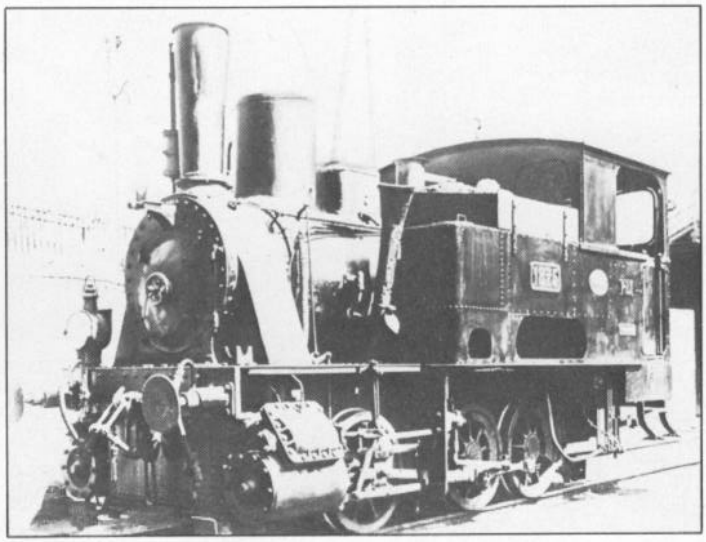


Bild 19: Nachdem die Lok nach 1934 bei der Reichsbahn nicht mehr geführt wurde, kam sie vermutlich als Ellok-Schleppzeug, Ord.-Nr. 288 ins Bw Nürnberg Hbf. Mittels Lupe läßt sich auf dem Originalbild noch das Datum 1.3.35 der letzten Bremsuntersuchung erkennen. Wenn man die Bilder der 987639 und des Schleppzeuges 288 vergleicht, so sind mehrere Unterschiede feststellbar: fehlendes Dampfläutewerk auf dem Dach, andere Sicherheitsventil-Verkleidung und Aufsatz am Kohlebehälter.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 20: Eine der beiden für die LAG gebauten Maschinen, die der D VII sehr ähnlich waren. 1908 kam die 1875 als PtL 3/3 zur KBayerStB. Die Lok hatte Heusingersteuerung, einen sehr großen Dampfdom, viereckigen Sandkasten und eckige Führerhausfenster sowie eine einteilige Rauchkammertür mit Handrad.

Foto: Bellingrodt

Bild 23: Vollständig erhalten und noch in recht gutem Zustand befand sich im Jahr 1962 die 987658, die nach ihrer Ausmusterung als Heizlok im Bw Würzburg diente. Im Vordergrund ist eine Lok der BR 45 abgestellt.

Foto: HJO ▶

Bild 24: Weniger gut erhalten ist diese D VII, die zu Beginn der sechziger Jahre in Nürnberg abgestellt war, um danach zusammen mit anderen ausgedienten Maschinen den Weg zum Schrottplatz anzutreten.

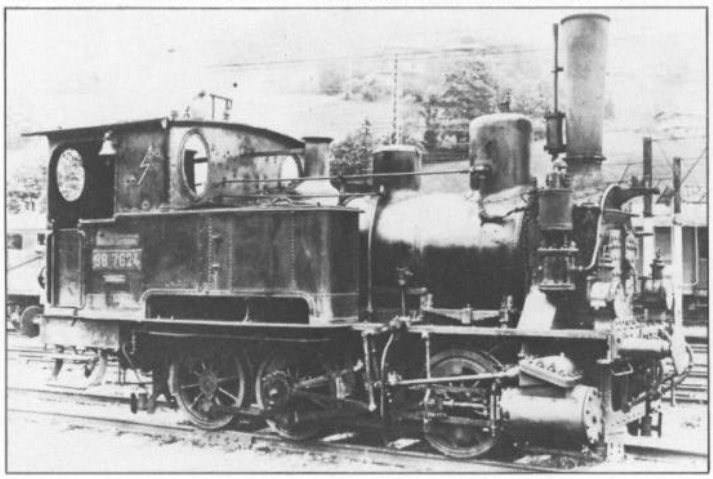
Foto: HJO ▶

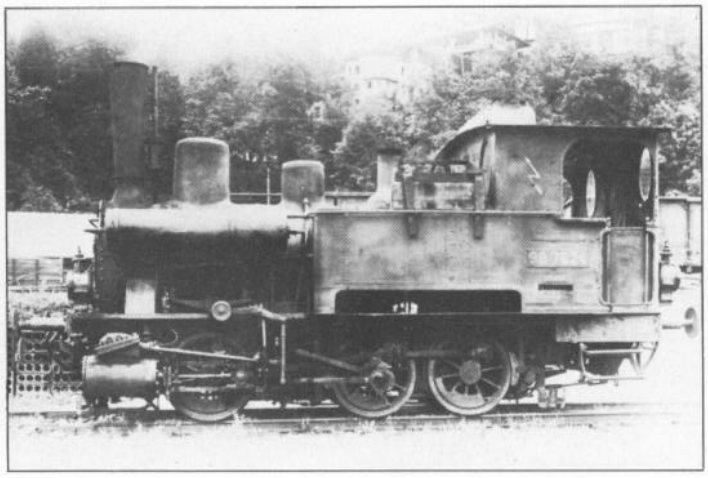
redwitz, die 987658 in Würzburg. Die 987601 stand noch einige Zeit auf dem Abstellgleis im Bw Würzburg, zusammen mit einer Lok der Baureihe 45, die ebenfalls ausgedient hatte. Noch etwas länger, zumindest bis über die Mitte der sechziger Jahre, blieb die 987639 erhalten und im Bw Nürnberg Hbf abgestellt. Mitte bis Ende 1963 gab sie noch ein kurzes Gastspiel im Bw Regensburg. Es ist bedauerlich, daß kein Exemplar dieser kleinen und anspruchslosen Maschinen erhalten geblieben ist. Im nächsten Journal beschreiben wir die beiden weiteren Dreikuppler der Bayerischen Staatsbahn - die D II und die R 3/3.

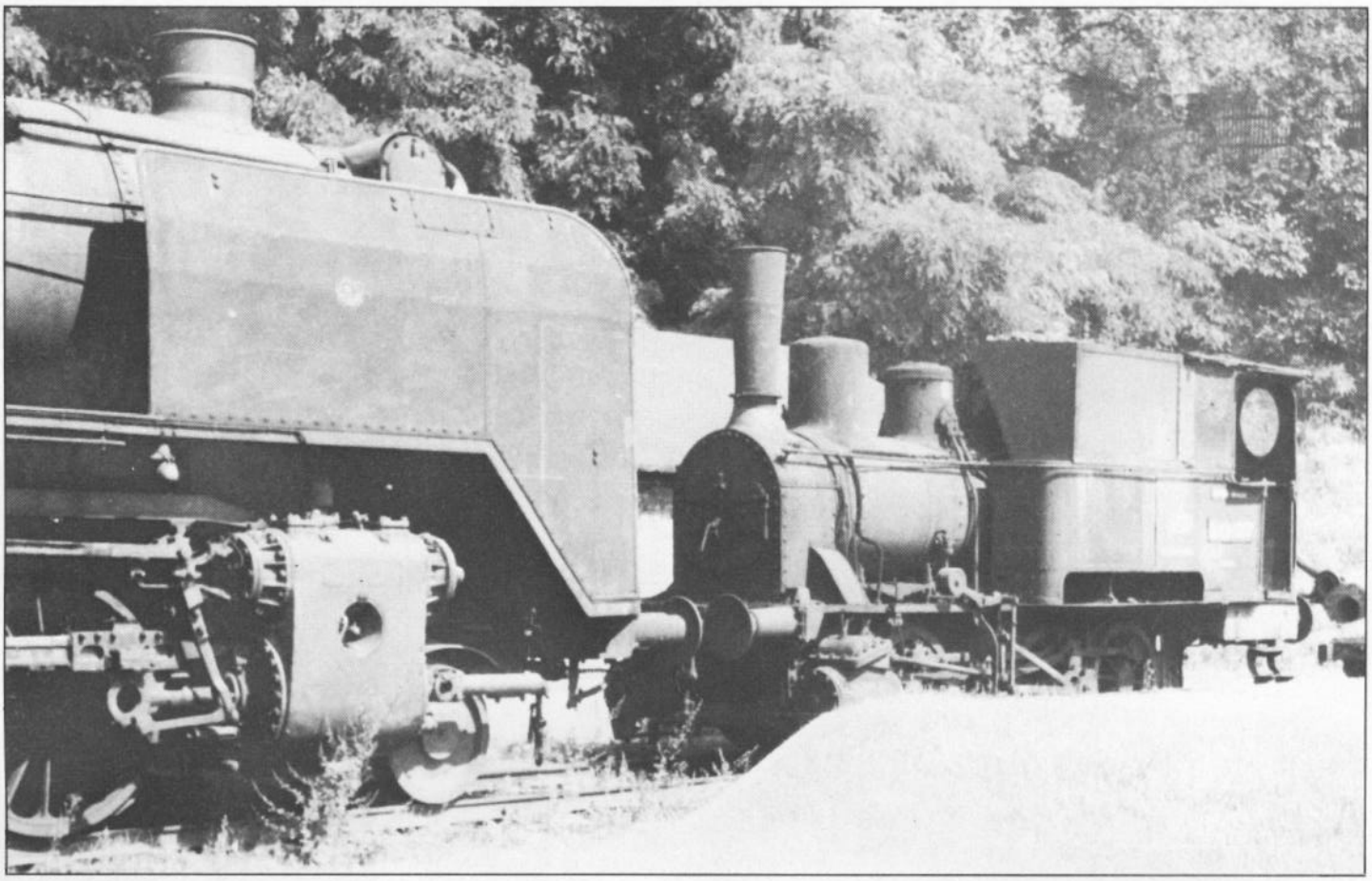
HO

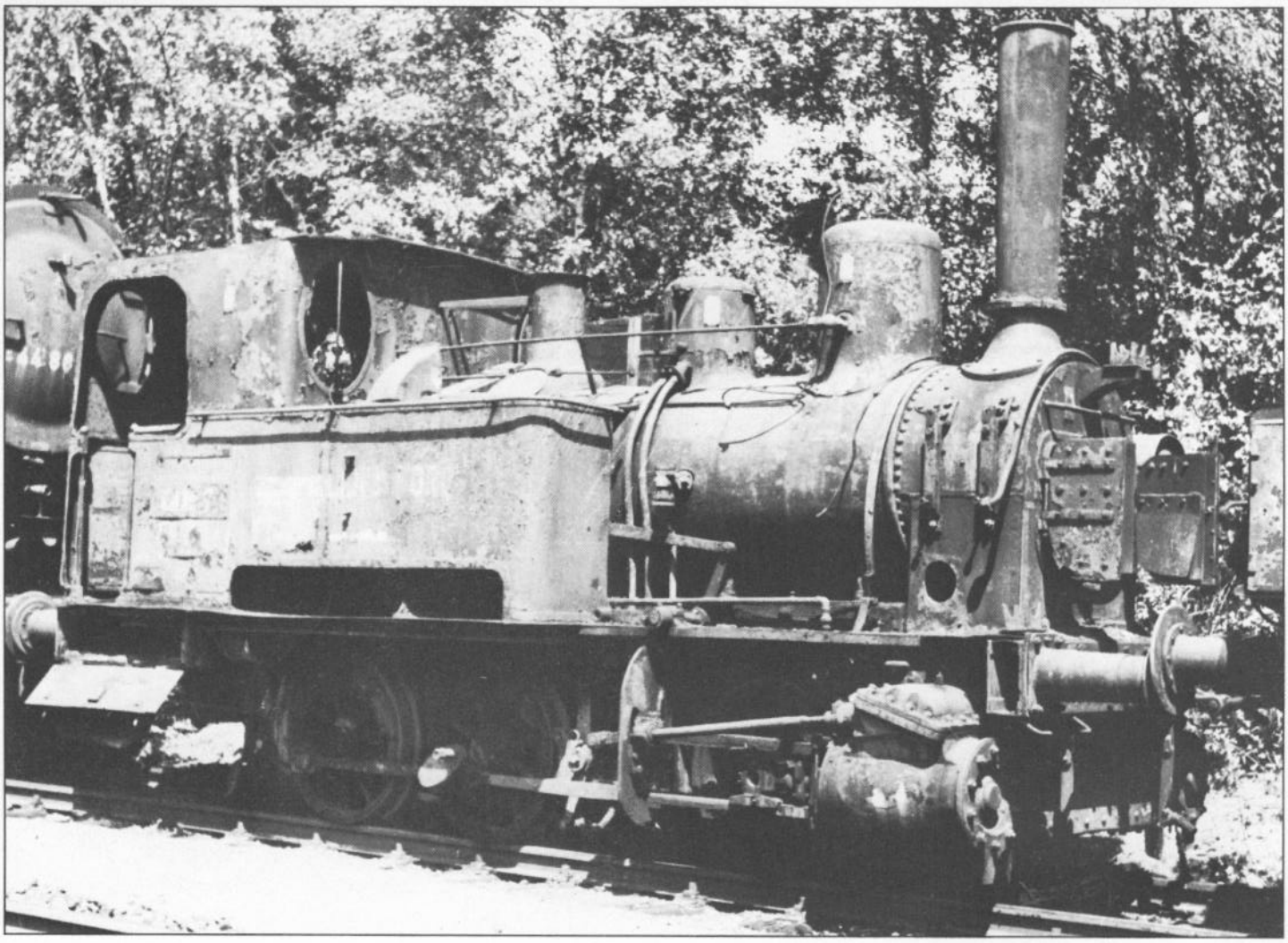
Bild 21 und 22: 987624 der RBD München, Bw Freilassing, im Bahnhof Berchtesgaden

Fotos: Bellingrodt









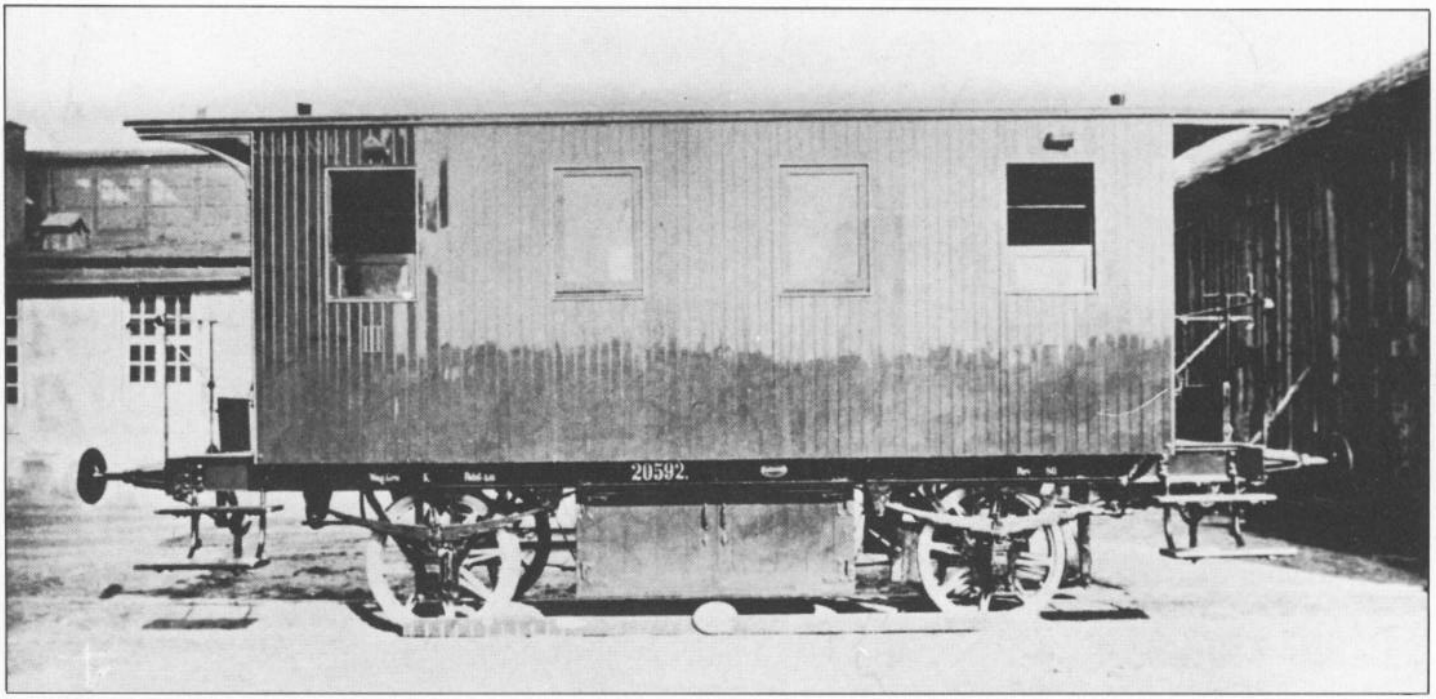


Bild 25: Wie bereits im letzten Bayern-Journal möchten wir Ihnen auch diesmal bayerische Lokalbahnwagen vorstellen. Das letzte Mal war es ein BCL (2./3. Klasse Lokalbahn) und ein PBL (kombinierter 2. Klasse/Post). Diesmal haben wir hier den dazu passenden CL 20595 (3. Klasse). Sehr viele Lokalbahnzüge wurden mit diesen Waggons gebildet. Diese drei Waggons waren auch für das im letzten Journal angekündige M + F-Waggonset, Art. Nr. S 990, Preis 149,— DM, vorgesehen.

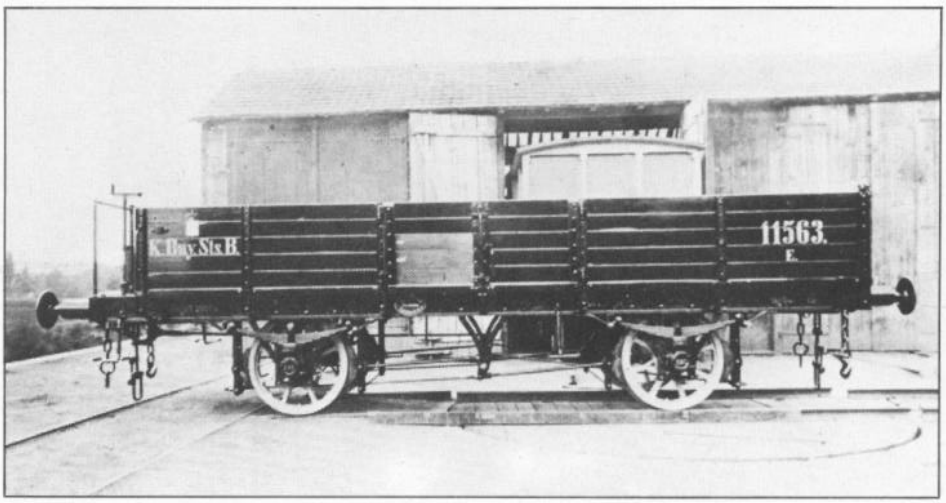


Bild 26: Offener Lokalbahn-Güterwagen mit Bremserbühne. Vielleicht für so manchen Selbstbauer eine gute Anregung.

Fotos 25 und 26: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 27 und 28: Herr Barkhoff hat sich des Themas Lokalbahn angenommen und den 3. Klasse-Waggon dem damaligen Milieu entsprechend in Szene gesetzt.

Zeichnungen: R. Barkhoff

MINI-MARKT mINI-MARKT

Verk. fabrikneue Piko BR41 DM 125,— u. BR64 DM 35,—; sowie neue Hamo BR03 (Vitrinenmodell) DM 130,— bzw. tausche gegen Hamo E94. St. Schenk, Auf der Hohl 6, 6483 Bad Soden

Verkaufe gegen Gebot M + F-Bausatz ET + ES85 mit Superzurüstsatz und Beschriftung. Jürgen Petrik, Geislingerst. 25, 7000 Stuttgart-60.

Suche M + F 037 68/69; 025 10, 02568/69 12045; 021, 021 10, 021 68/69, 12012 auch fertiggebaut. Mathias Steidinger, Unterm Wald 5, 7742 St. Georgen.

Verkaufe gegen Gebot Trix Exp. BR42 BR18 Adler ELD rot 3teilig VT08 3teilig Märklin G SK HR RM TM CE D 800 BR44 = BR03 = schwarz Fleischm.Nr. 1361 1367 BR41 BR65 Eisenb.Mag. 1970-78 ohne 70 1 + 7/8 75 1 Archiv für Eisenbahnwesen 1887/88/89. Angebote unter Chiffre B 71/81.

Suche SW- und Farbbilder von Wassertürmen im Tausch gegen WT-MG. Peter Hoeveler, Hugo-Preuss-Str. 45, 4050 Mönchengladbach 2.

Multi-Micro-Train. Suche M + F MMT Dampflok Art. Nr. 351, evtl. mit Wagen. Angebote unter Chiffre E 91/81.

Verkaufe: M + F 18.1 Fertigmodell verchromte Räder, M + F Zurüstsatz für Märklin 18, Hamo 41 Rekokessel Öltender, Fl-Gü 56 Spur 0 Hehr BR 55. Gebauer BR 69 Super. Peter Knoll, 7968 Saulgau Bergstr. 25, 07581-6226.

Verk. Märk. Fl. Trix u. a. Loks + Wagen z. T. Raritäten: 01,44,E 03 (1 Lüfterr.) 91, 84, VT08 + 2 Mittelt. Röwaz 3. L. g. Freium., Trachsel Eisenhammerstr. 43, 3500 Kassel 0561/512618

Suche Originalschilder: Siebdruck BR 043, sowie BD: Münster, München, Saarbrücken, Hannover, Hamburg, Regensburg! Evtl. Tausch! Angebote mit Preisvorstellung bitte an: J. Janikowski, Bahnhof, 8082 Grafrath

Suche: Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart 1911 Bd. 1, MIBA-Bände ab 1973, M + F-Journal vor Heft 6—76. Zander, 44 Münster, Tel. 02506-1347.

Verk.: M + F BR 94, BR 96 3 Ltr. = unlackiert, BR 57 = unlackiert, alle Modelle in Superausf. Te.: 05675/1651 (nach 18 Uhr).

Verkaufe gegen Gebot: Fl: Santa Fe Doppel Diesell., Burlington Diesell. E 10, BR01, E44, Kat.-Nr.: 1401, 1402, 1403, 1407, 1408, Märklin Hamo BR 44 Roewa E 91, E 151, Trix-Int.: PR Oldtimer u. a. H.Brix, Weikersthalstr. 5, 7240 Horb 1

WICHTIG!
Das EISENBAHN-JOURNAL sucht freie Mitarbeiter.

Interessenten werden gebeten, NUR EINE DETAILLIERTE LISTE der zur Verfügung stehenden Themen (Unterlagen) einzusenden.
Zu Artikeln benötigen wir Fotomaterial (für Farbe: Dias, für SW: Hochglanzfotos). Bei Bedarf fordern wir dann die Unterlagen gezielt von Ihnen an. Eine Veröffentlichung behält sich der Verlag vor.

Anschrift: H. Merker Verlag »Redaktion EISENBAHN-JOURNAL«
8080 Fürstenfeldbruck, Postfach 160

Mallet-Lokomotive der Baureihe 96

Ein Wunsch wird Wirklichkeit

Drei Steilrampen und ein stark gewachsenes Verkehrsaufkommen veranlaßten die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, in der Zeit nach 1910 neue und leistungsfähige Lokomotiven in Auftrag zu geben. Die Wahl war auf eine große Tenderlokomotive mit Mallet-Triebwerk gefallen. Mit dieser Bauart wollte man allen Anforderungen im Zug- und Schubdienst auf den Streckenabschnitten Laufach - Heigenbrücken, Neuenmarkt/Wirsberg - Marktschorgast und Probstzella - Steinbach gerecht werden.

Die ersten 15 Maschinen, die bei Maffei gebaut worden waren, konnten in den Jahren 1913 und 1914 in Dienst gestellt werden. Diese zu jener Zeit größten und stärksten Tenderlokomotiven Europas mit der Gattungsbezeichnung Gt 2x4/4 erbrachten zwar die erwünschte Verkürzung der Fahrzeiten, zeigten aber auch einige Schwächen bei der Bergfahrt und neigten zum Schleudern.
Die im Betriebsdienst gewonnenen Erfahrungen wurden dann beim Bau der zweiten Serie mit 10 weiteren Fahrzeugen verwertet, die bei Maffei in den Jahren 1922 und 1923 entstanden. Bei einem Umbau dieser 10 Lokomotiven im Jahre 1926 wurden dann schließlich noch die Durchmesser der Hochdruckzylinder auf 600 mm vergrößert und die Sandstreueinrichtung vebessert. Weitere Änderungen wurden am Kessel vorgenommen. Nun endlich war man mit den Maschinen zufrieden, obwohl sie einen hohen Aufwand bei der Wartung und Unterhaltung erforderten.
Über den Einsatz und das Schicksal der mächtigen Lokomotiven, die leider bereits im Jahr 1948 alle ausgemustert waren, hatten wir ausführlich in früheren Ausgaben dieser Zeitschrift berichtet. Nur wenigen der Eisenbahnfreunde von heute war es vergönnt, diese Kolosse noch im Einsatz zu erleben. Trotzdem nahm die Baureihe 96 seit zwei Jahrzehnten auf allen Wunschlisten der Modellbahner stets einen der Spitzenplätze ein. Das Interesse vieler Lokomotivfreunde war geweckt worden, nachdem in der Fachzeitschrift »Deutscher Eisenbahn-Freund« im Jahr 1960 eine Zeichnung der Gt 2x4/4 im HO-Maßstab erschien, die von G. Albrecht in mustergültiger Weise gefertigt worden war.
Die Modellbahnindustrie hielt sich aber weiterhin zurück. Offensichtlich scheute man vor den zu lösenden Problemen beim Antrieb zurück. Hoffnung kam auf, als man am Messestand von Trix einige Jahre später dann doch einen Prototyp im Maßstab 1:87 bewundern konnte. Zum Bau der Maschine kam es jedoch nie. Wieder einige Jahre später legte Flugurex eine Kleinserie von Maschinen der Baureihe 96 auf, die aber rasch vergriffen war. Mitte der Siebziger schuf dann M + F ein Bausatzmodell der Gt 2x4/4, das wegen seiner Vielteiligkeit einen entsprechend hohen Preis hatte und deshalb auch nur einem bestimmten Käuferkreis vorbehalten war. Als eine der großen Überraschungen der Nürnberger Messe 1980 hatte nun Rivarossi das HO-Modell der 96022 vorgestellt. In einem längeren Gespräch versicherte uns Herr Rossi, daß die Serienfertigung noch im Oktober des Jahres 1980 anlaufen würde. In Como, dem Sitz der Firma Rivarossi, hat man Wort gehalten, die Auslieferung der ersten Modelle erfolgte noch im Monat November. In verhältnismäßig kurzer Zeit wurde dort sehr gute Arbeit geleistet. Sicherlich konnte man einige Erfahrungen mit den Mallet-Lokomotiven amerikanischer Bauart verwerten, die in den letzten Jahren in Como entstanden sind.

Das HO-Modell der Baureihe 96

Als Vorbild für das langersehnte HO-Modell der Gattung Gt 2x4/4 wählte Rivarossi die Lokomotive 96022 in dem Bauzustand nach dem im Jahr 1926 erfolgten Umbau. Das Fahrzeug entspricht all unseren Erwartungen hinsichtlich der Maßstabtreue und der Detaillierung. Eine Vielzahl von feinen Einzelheiten sind ein- und angesetzt, so auch sämtliche Griffstangen. Alle Nietreihen sind sauber und vollständig nachgebildet. Ebenfalls Lob verdient die Imitation des Riffelbleches. Sehr ansprechend ist auch die mattschwarze Lackierung des aus Kunststoff bestehenden Lokomotivgehäuses. Gut und nicht zu grell ist der rote Farbton von Rahmen und Rädern.
Ein besonderer konstruktiver und technischer Aufwand war erforderlich, um das Problem eines einwandfreien Antriebs zu lösen. Im Gegensatz zu den großen Mallet-Maschinen amerikanischer Bauart ist der verfügbare Innenraum in der bayerischen Mallet-Lok nicht üp-

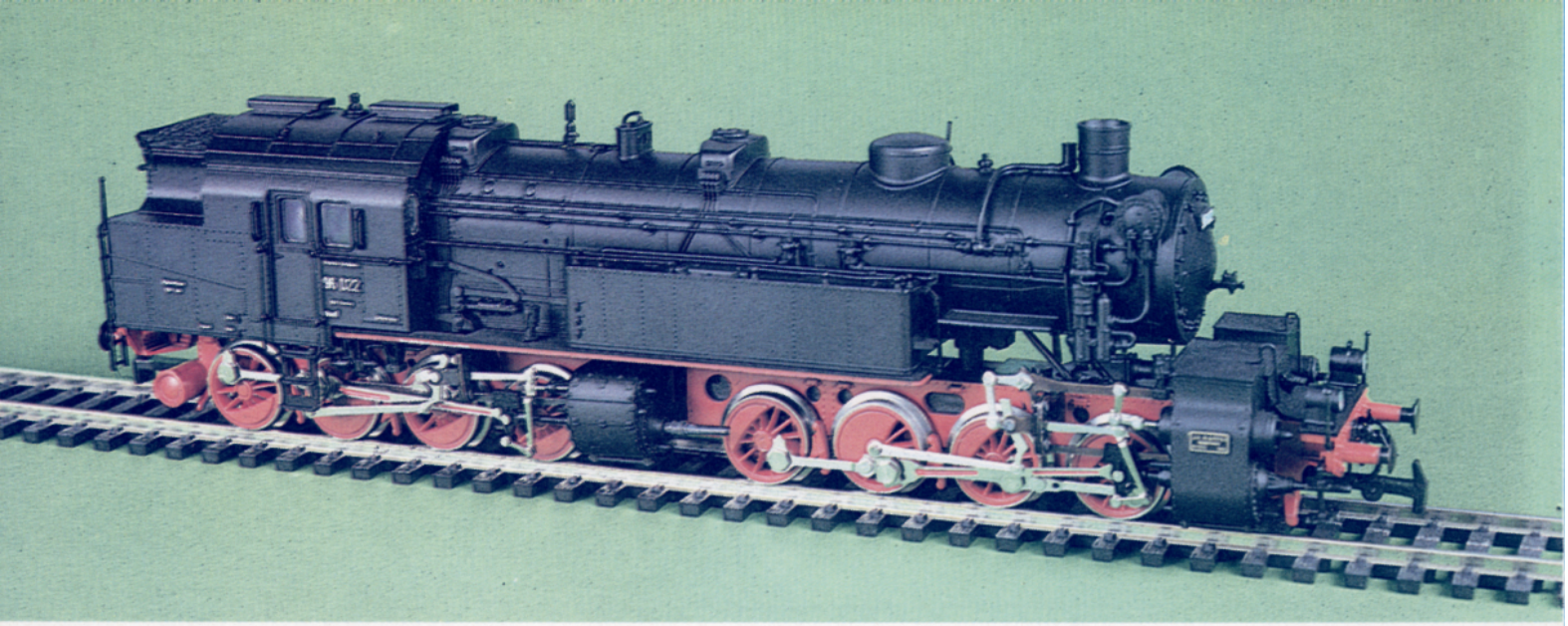


Bild 1: Wohlproportioniert, maßstabsgerecht und sehr sauber ausgeführt ist die 96022 von Rivarossi, die seit November 1980 in der Baugröße HO angeboten wird.

pig. Es blieb also gar keine andere Möglichkeit, als den Antriebsmotor im Führerhaus unterzubringen. Wer mit der Herstellung von Modellfahrzeugen vertraut ist und die Möglichkeiten einer wirtschaftlichen Großserien-Herstellung kennt, wird diese Anordnung des Motors akzeptieren, obwohl einige »Schlauberger« sicherlich wieder verschiedene Theorien einer besseren Plazierung entwickeln werden.

Im hinteren Triebgestell, das wegen eines besseren Bogenlaufs drehbar gelagert ist, wird die zweite Kuppelachse angetrieben. Eine im Kessel liegende lange Kardanwelle greift im Getriebeblock des vorderen Triebgestells an. Hier erfolgt der direkte Antrieb auf die Treibachse. Je ein Rad der direkt angetriebenen Achsen ist in diagonaler Anordnung mit einem Haftreifen bestückt. Die Kraftübertragung auf die anderen Achsen übernehmen die präzise gefertigten und vorbildgetreuen Kuppelstangen. Etwas plastischer und nicht unbedingt schwarz hätte man sich die Kreuzköpfe samt ihren Führungen gewünscht. Sauber und gut nachgebildet sind dagegen die Federn und Bremsen. Auch die Gestaltung der Hoch- und Niederdruckzylinder darf als exzellent bezeichnet werden. Erwähnung verdienen außerdem die »bronzenen« Fabrikschilder an den Niederdruckzylindern. Etwas schwach ist dagegen die Beleuchtung der beiden Loklaternen an Front- und Rückseite, die in Abhängigkeit der Fahrtrichtung wechselt.

Trotz des recht komplizierten Antriebssystems mit einer gewissen Geräuschentwicklung verfügt das Modell über erstklassige Laufeigenschaften vom Kriechgang bis zu einer vernünftig festgelegten Höchstgeschwindigkeit. Ein im Gehäuse untergebrachter Ballastklotz verleiht der Maschine ein ordentliches Eigengewicht und eine gute Zugkraft.

Verschiedene Steckteile, wie Kolbenstangen-Schutzrohre, Bremsschläuche, Griffstangen, Trittstufen und Kupplungen für andere Systeme liegen jeder Packung bei.

HO

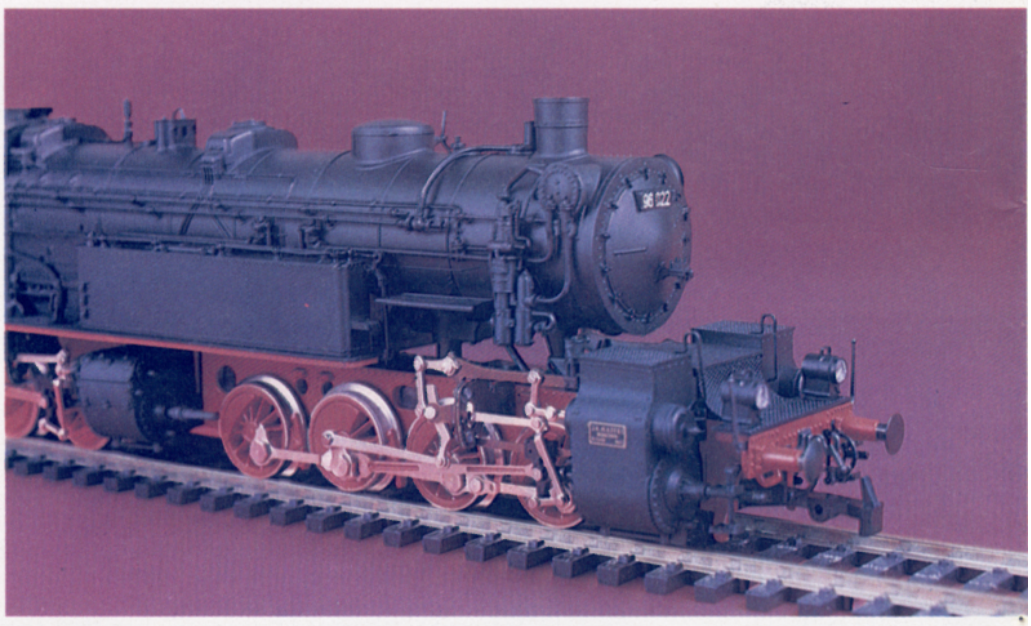


Bild 2: Diese Abbildung zeigt doch recht eindrucksvoll die vielen feinen Einzelheiten des langerwarteten HO-Modells der Baureihe 96.

Bild 3: Beide Triebwerke der Lokomotive werden angetrieben. Die Laufeigenschaften sind sehr gut.

Fotos: HJO

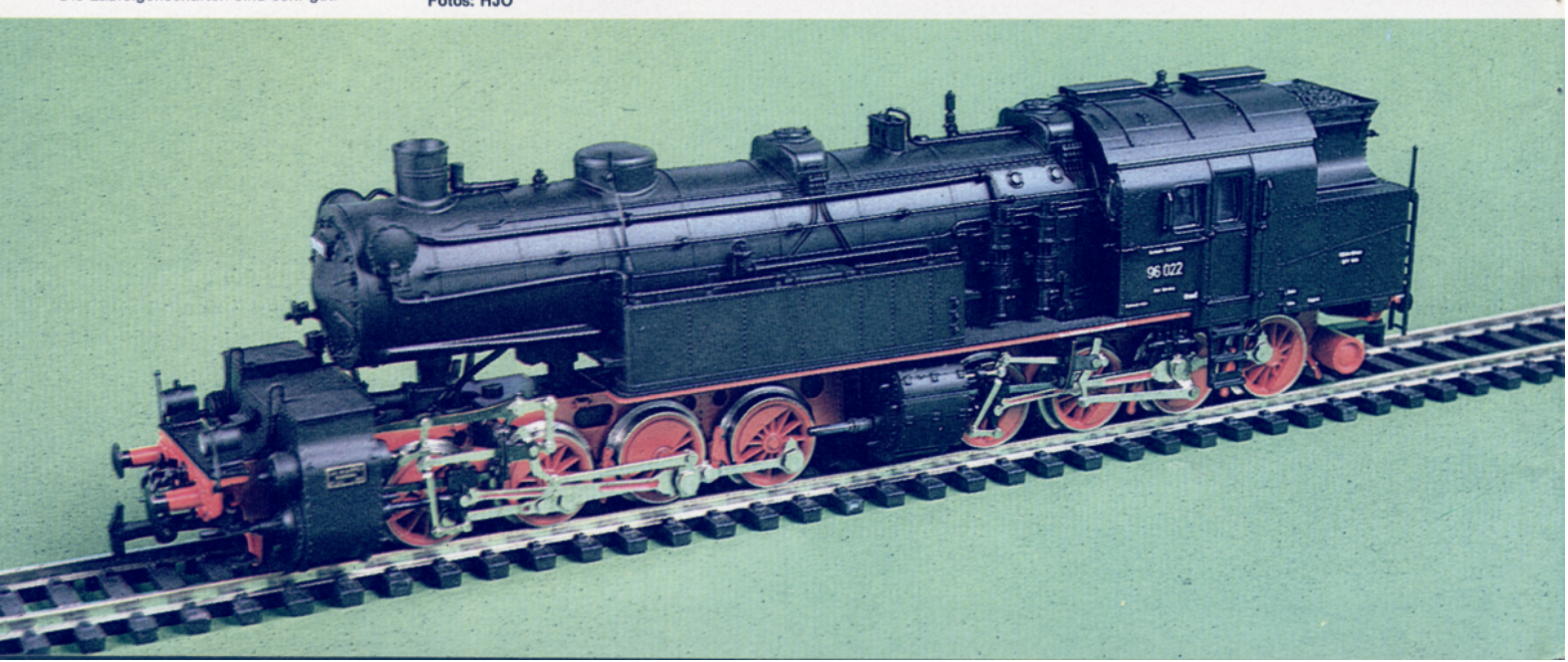


Bild 1: Wären nicht die hohen Schienenprofile, könnte man dieses Bild für ein Originalfoto des T 1 halten. Herr Bäuerlein versteht es nicht nur, vorbildliche Modelle zu bauen, er kann sie auch fotografisch effektvoll in Szene setzen.

Neues aus der Bäuerlein-Werkstatt:

Triebwagenveteran T1 der Eckernförder Kreisbahn

Auf der Suche nach ungewöhnlichen Schmalspurfahrzeugen fand ich in dem Buch »Deutsche Klein- und Privatbahnen« Teil 1, von Gerd Wolff, Verlag W. Zeunert, Gifhorn, das Foto eines interessanten Triebwagens. Es ist der autobusähnliche Triebwagen T1 der Eckernförder Kreisbahn, mit der Spurweite 1000 mm. Er besitzt einen Vorbaumotor und nur einen Führerstand, so daß das Fahrzeug jeweils an den Endbahnhöfen gewendet werden mußte. Die Achsanordnung 2'A ist für deutsche Verhältnisse recht ungewöhnlich und erinnert eher an die Selbstbauten amerikanischer Bahnverwaltungen. Der Triebwagen T1 entstand 1929 bei Linke-Hoffmann-Busch mit der Fabriknummer 5952. Es gab noch ein weiteres Exemplar dieses Typs, welches im gleichen Jahr entstand und die Fabriknummer 5961 erhielt. Auch dieses Fahrzeug kam zur Eckernförder Kreisbahn und wurde dort unter der Bezeichnung T2 eingereiht. Der Triebwagen T1 befuhr die Strecke Eckernförde-Owschlag, während T2 die Strecke Eckernförde-Kappeln bediente. Im Jahr 1953 wurden beide Fahrzeuge ausgemustert und verschrottet.

Bild 2: Noch eine Modellaufnahme des T 1 in einer typischen Schleswig-Holsteiner Landschaft.

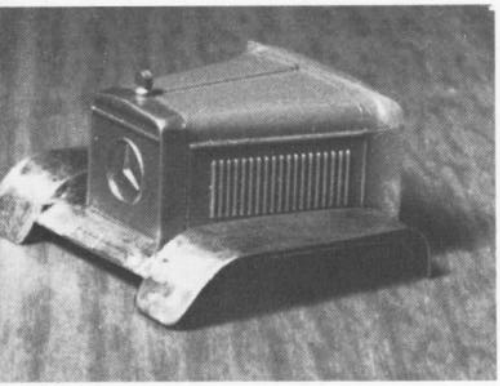
Bild 3: Eine ebenfalls von Herrn Bäuerlein gebaute schwere 1' E 1'-Schmalspurlok der Baureihe 99^{73}. Diese Modell wurde bereits früher ausführlich im Journal vorgestellt.

Bild 4: Ausschnitt aus einem Schmalspur-Bw mit 99 731 und 99 4503

Bild 5: Modell eines Schmalspur-Dampftriebwagens an einem Haltepunkt

Den Triebwagen T1 ließ ich im Modell wieder auferstehen. Er läuft nun bei der »Evelinger Kreisbahn« zur Zufriedenheit seines Erbauers unter der alten Bezeichnung T1.
Die Rissezeichnung dieses Triebwagens habe ich aus einem Foto rekonstruiert, so daß ich keine Garantie dafür geben kann, daß die Zeichnungsmaße genau mit der Wirklichkeit übereinstimmen. Ich meine aber, daß die Proportionen und der Gesamteindruck recht gut getroffen wurden.
Für alle jene, die diesen Veteran nachbauen wollen, hier eine kurze Baubeschreibung:
Der Wagenboden besteht aus 2 mm dickem Messingblech. Der M + F Motor lagert im vorderen Fahrzeugdrittel auf einem Lagerbock aus Vollmessing, auf dem er mit Cyanolit befestigt worden ist.
Der Lagerbock ist mit Senkschrauben von unten her am Wagenboden angeschraubt. Der Antrieb der Hinterachse erfolgt vom Motor mit Günther-Schwungmasse über eine liegende Welle auf ein Kegelradgetriebe mit 10/40 Zähnen. Motorwelle und Getriebewelle sind durch eine Kupplung aus Fahrrad-Ventilgummi miteinander verbunden. Das Kegelgetriebe überträgt die Kraft über eine Schnecke und ein Schnecken-Rad mit 18 Zähnen auf die Hinterachse. Die Hinterräder sind abgedrehte Trix-Express-Vollmessingräder von 10 mm Durchmesser. Alle Lagerböcke für das Kegelräder- und Schneckengetriebe sowie für die Längswellenlagerung wurden aus Vollmessing herausgefeilt. Durch die massive Bauweise hat das Modell soviel Eigengewicht, daß sich die Zugabe von Bleiballast erübrigt.
Die Zugkraft ist natürlich bei diesem Modell nicht berühmt, weil man aus Kontaktgründen auf Haftreifen an den Hinterrädern verzichten muß. Das macht aber nichts, denn das Vorbild ist meines Wissens auch immer solo gefahren. —
Das vordere Drehgestell besteht aus einem Vollmessing-Radlagerblock, an dem Limaspur N Radlagerblenden einer amerikanischen Diesellok angebracht wurden. Die Räder aus Messing mit dem Durchmesser 7 mm stammen ebenfalls aus dem Lima-Spur N Sortiment. Das vordere Laufgestell ist an einem nach vorne auskragenden Wagenboden-Tragarm aufgehängt. Sämtliche Räder werden durch Stromaufnahme mit herangezogen.
Das Modell hat infolge des hochuntersetzten Getriebes ausgezeichnete Langsamfahreigenschaften und erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von umgerechnet ca. 40 km/h.
Aufgrund des langen Radstandes zwischen Hinterachse und vorderem Drehgestell ist das Fahrzeug für enge Gleisradien weniger geeignet. Findige Köpfe sind hier aufgerufen, sich mit einer angetriebenen Lenkachse zu versuchen.
Das gerade verzahnte Getriebe gibt in den unteren und mittleren Drehzahlen ein Geräusch ab, das dem typischen »Nageln« eines Dieselmotors recht ähnlich ist.
Das Fahrzeuggehäuse habe ich aus 0,2 mm Messingblech, das Dach aus Polystrolplatten hergestellt. Rückblickend muß ich zugeben, daß die Verwendung von 0,5 mm Messingblech besser gewesen wäre, da man sich so die Versteifung der langen Seitenwand ersparen kann.
Der Motorvorbau wurde einem Wiking 5-Tonner Mercedes LKW »entnommen«.

K. Bäuerlein



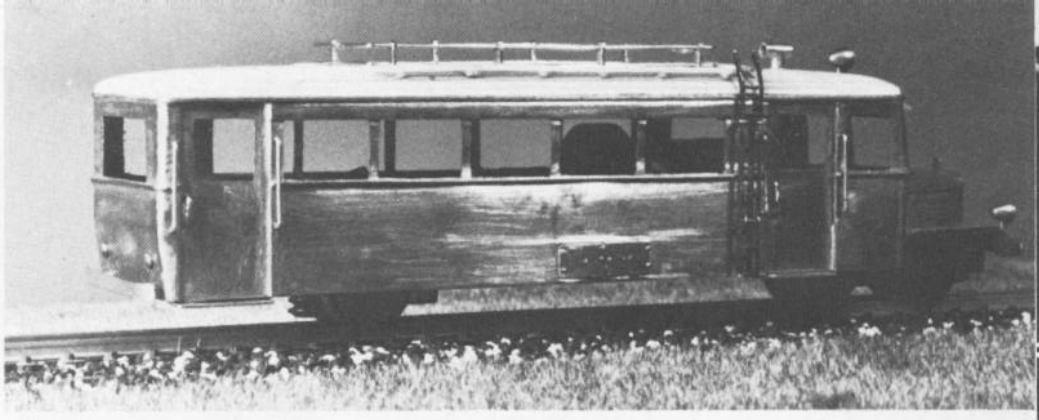


Bild 6: Der Motorvorbau des T 1, zu dem auch Teile eines Wiking-LKW verwendet wurden

Bild 7: Der T 1 der Eckernförder Kreisbahn im Rohzustand mit noch unlackiertem Gehäuse

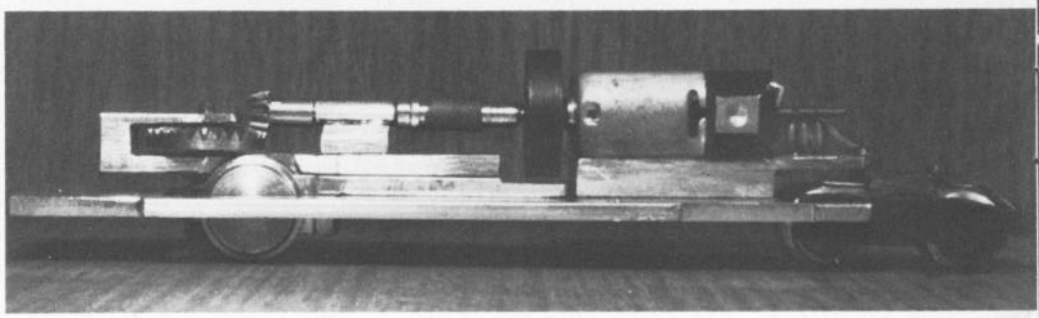
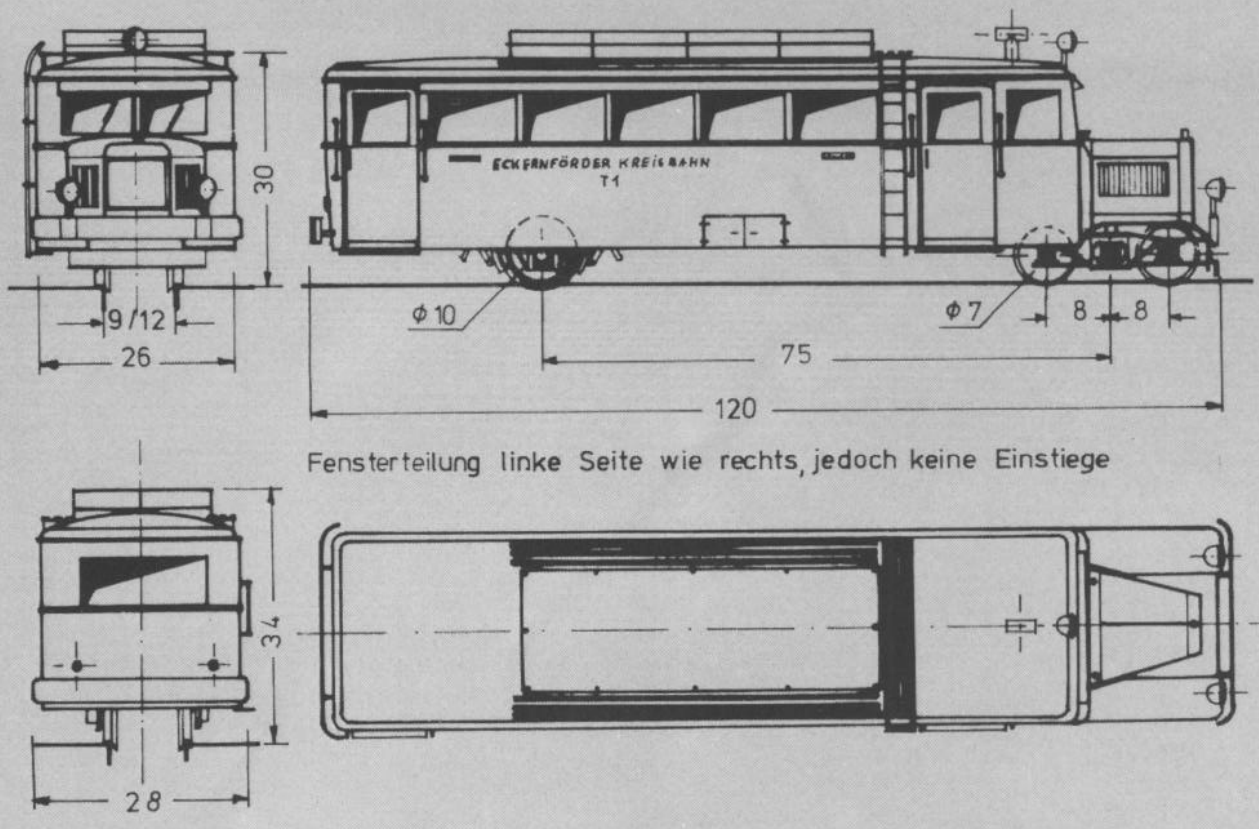


Bild 8: Das Fahrwerk des T 1 zeigt deutlich die Konzeption des Antriebes

Fotos 1 bis 8: K. Bäuerlein

Triebwagen T1 der Eckernförder Kreisbahn



Fensterteilung linke Seite wie rechts, jedoch keine Einstiege

Hersteller	:	Linke-Hoffmann-Busch
Fabriknummer	:	5952
Baujahr	:	1929
Spurweite	:	1000 mm

M:1:87 Baugröße H0e / H0m

Maße nach einem Vorbildfoto rekonstruiert
Zeichnung : Klaus Bäuerlein, Essen 25.11.1980

Bild 1a: Dieser Ausschnitt verdeutlicht die feine Detaillierung

Bild 1: Das neue Supermodell der 89005 von Fleischmann in der Baugröße HO.

·Neuheiten-Journal·

Während der letzten 25 Jahre gab es noch nie eine solche Flut neuer Modelle der großen Hersteller. Viele der Neuheiten erschienen zwar noch im angegebenen Lieferjahr 1980, eine große Zahl jedoch leider erst kurz vor dem Jahreswechsel, zu spät um noch im Journal 6/80 vorgestellt zu werden. Dies allein ist der Grund dafür, daß wir jetzt in dieser Ausgabe eine Menge nachzuholen haben. Die späte Auslieferung hat sicher auch zur Folge, daß bei einzelnen Produkten die erwarteten Umsätze nicht erreicht werden. Eine große Anzahl von Modellbahnern hatte den vorgesehenen Jahresetat im Dezember bereits ausgeschöpft. Weitere Mittel für die Modellbahn standen meist nicht mehr zur Verfügung, nachdem im Herbst die Rechnungen für das teuere Heizöl zu begleichen waren.

Unsere Hersteller wären sicher nicht schlecht beraten, wenn sie sich endlich dazu durchringen könnten, lieber weniger Neuheiten zu bringen, diese dann aber zu einem früheren Termin auszuliefern. Aufgrund der Messeberichterstattung in allen Publikationen hätten die neuen Modelle auch noch eine kostenlose und verkaufsfördernde Werbung, die bei Lieferung am Jahresende erst wieder angekurbelt werden muß.

Mit Freude darf vermerkt werden, daß der Trend zum vorbildgetreuen Supermodell angehalten hat. Die Kehrseite dieser Medaille ist aber die Kostenentwicklung. Die inzwischen erreichte Perfektion in der Nachbildung kleinster Einzelheiten — von vielen Modellbahnern und Fachjournalisten unablässig gefordert — verlangt inzwischen einen kaum noch vertretbaren Aufwand in der Konstruktion und im Formenbau.

Einige der Neuheiten, die BR 23 von Roco, die BR 52 von Liliput und die BR 96 von Rivarossi, werden an anderer Stelle dieser Ausgabe behandelt. Nachfolgend geben wir einen Überblick über weitere attraktive Neuerscheinungen, der durch die Vielzahl neuer Modelle leider sehr kurz gefaßt sein muß.

Neu von Fleischmann

Überrascht und erfreut zugleich waren wir, als nach langer Zeit wieder einmal eine Neuheitensendung aus dem Hause Fleischmann bei uns eintraf. Schmuckstück dieser Lieferung ist zweifellos das HO-Modell der 89 005. Nur 10 Exemplare dieser kleinen Verschiebelokomotive waren einst für die Deutsche Reichsbahn gebaut und hauptsächlich im Berliner Raum eingesetzt worden.

Das erstklassige Modell im exakten Maßstab von 1:87 ist nahezu komplett aus Zinkdruckguß gefertigt und läßt hinsichtlich der Detaillierung und der Beschriftung keine Wünsche offen. Selbst die Fabrikschilder auf den Zylinderblöcken sind vorhanden. Erstaunlich ist, daß es gelang, den großen Standardmotor im

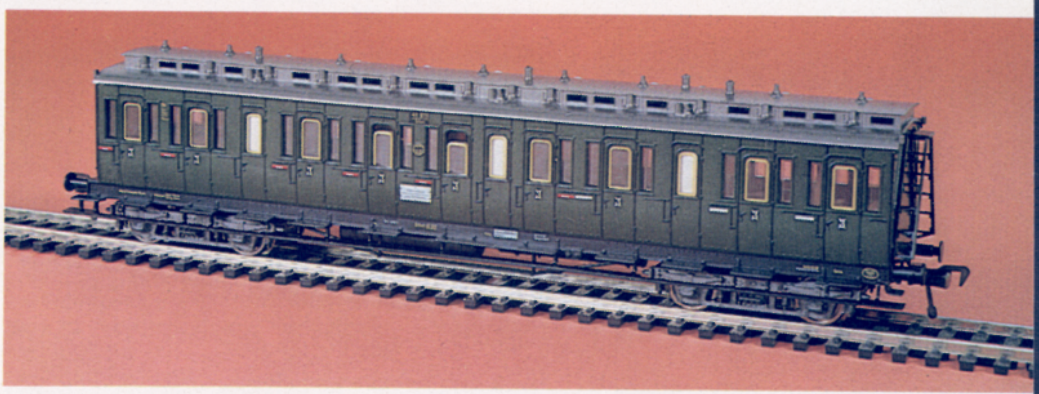


Bild 2: Dies ist der preußische Abteilwagen C4 Pr 04 ohne Bremserhaus.

Bild 3: Derselbe Wagentyp, ebenfalls mit Reichsbahn-Beschriftung, jedoch mit Bremserhaus.

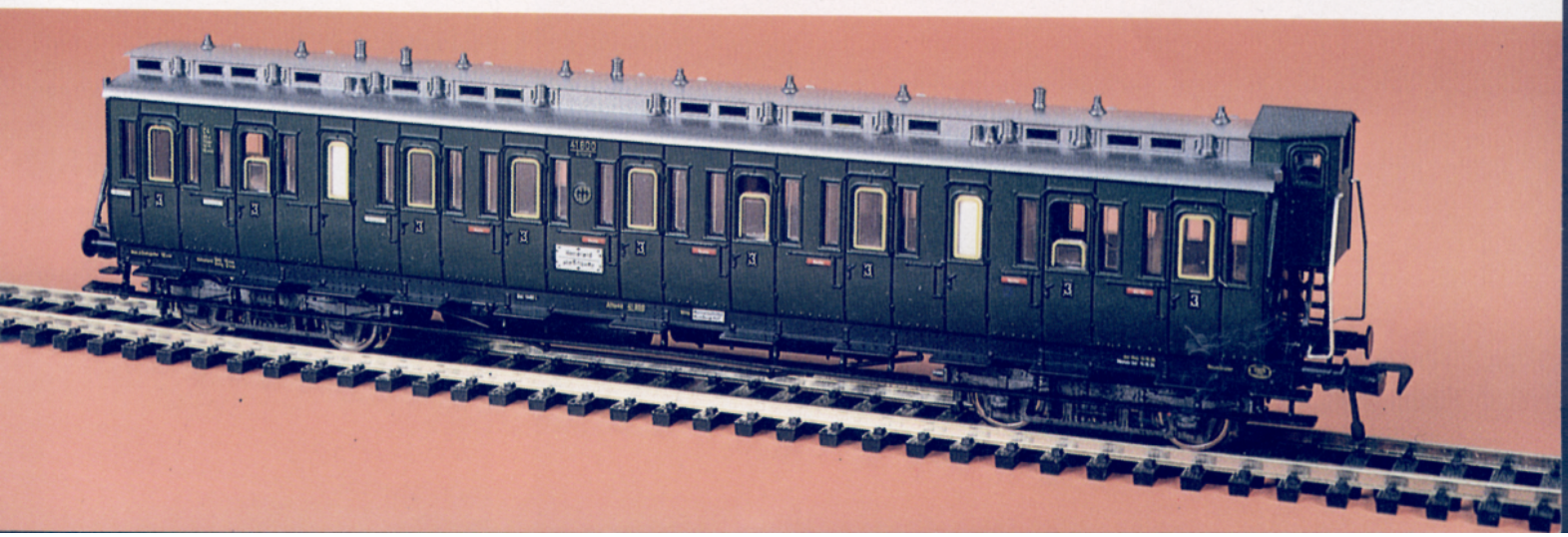


Bild 5: Leitern an den Stirnwänden und einen Oberlichtaufsatz hat dieser Pw4 Pr 04 aus der Serie der alten Preußen von Fleischmann in der Baugröße HO.

Bild 6: Vorbildgetreu bis zu den Fiat-Drehgestellen mit Schlingerdämpfern ist der Awmz 207, den Fleischmann in den Baugrößen HO und N fertigt.

Bild 7: Auch dieser Sitzwagen der NS in der Baugröße N stammt von Fleischmann.

Bild 8: Nach einem Vorbild der Niederländischen Staatsbahnen entstand dieses Modell bei Fleischmann in der Baugröße N.

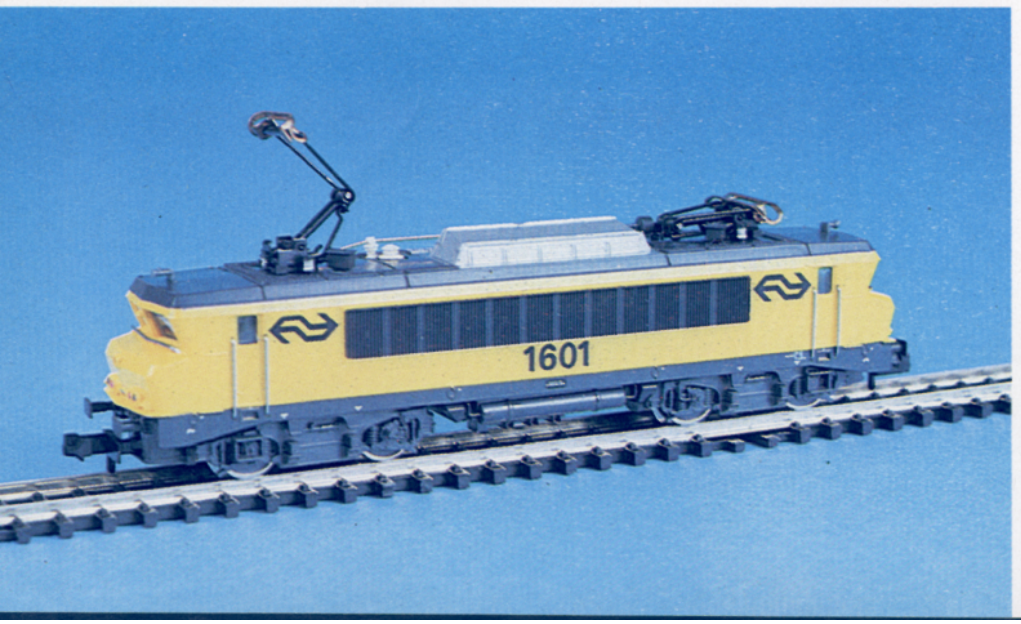


Bild 4: Eine andere Fensterteilung hat dieser ehemalige B4 Pr 04 mit Bremserhaus.

kleinen Führerhaus unterzubringen. Als Tarnung des Motors dienen die Imitationen von Vorhängen hinter den Einstiegen. Erwähnt werden muß auch das tadellos gefertigte Trieb- und Steuerungsgestänge. Direkt angetrieben wird die hintere Achse, die Kraftübertragung auf die anderen Achsen erfolgt über die Kuppelstangen. Die Laufeigenschaften dürfen als sehr gut bezeichnet werden.

Ebenfalls in Reichsbahn-Beschriftung erschien eine herrliche Garnitur alter vierachsiger Wagen nach preußischen Vorbildern. Es sind dies die Modelle der Abteilwagen C4 Pr 04 mit und ohne Bremserhaus, des B4 Pr 04 mit Bremserhaus und des Pw4 Pr 04. Letzterer ist noch ohne Faltenbälge ausgeführt und hat Leitern an den Stirnseiten und einen Oberlichtaufsatz über dem Platz des Zugführers in Wagenmitte erhalten. Die vier Schiebetüren sind sehr fein ausgeführt. Sowohl der Packwagen als auch die drei Abteilwagen in feinster Detaillierung verfügen über eine vorbildgetreue Inneneinrichtung und über unterschiedliche Gasbehälter unter dem Wagenboden. Alle vier Wagen sind korrekt im Maßstab 1:87 gehalten und laufen auf Drehgestellen der preußischen Regelbauart. Supermodelle dieser Ausführung haben natürlich ihren Preis, dürfen aber in keiner Sammlung fehlen. Neu ist auch das Modell des modernen Reisezugwagens Avmz 207 für TEE-und IC-Züge der DB. Der Wagen ist in der Baugröße HO im üblichen Maß verkürzt, verfügt über eine Inneneinrichtung und ist bereits für den Einbau einer Innenbeleuchtung vorbereitet. Unverkürzt wird dasselbe Modell in der Baugröße N geliefert. Beide Wagen verfügen über eine exzellente Beschriftung und detailgenaue Drehgestelle der Bauart Fiat, die sogar mit den Schlingerdämpfern ausgestattet sind.

Für den Transport fabrikneuer Personenkraftwagen setzt die Deutsche Bundesbahn auch Güterwagen der Bauart Laaes 541 ein, die immer paarweise verkehren. Fleischmann schuf nun eine Hälfte einer solchen Garnitur sowohl in der Baugröße HO als auch im Maßstab 1:160. Beladen sind die feinen Modelle mit je vier Fahrzeugen der Marke VW-Golf.

Nach Vorbildern der Niederländischen Staatsbahn NS entstanden in der Baugröße N eine schmucke Elektrolok der Baureihe 1600 in gelb/grauer Lackierung und ein moderner Reisezugwagen mit Mitteleinstiegen. Der Wagen mit gesicktem Dach hat einen blauen Wagenkasten, gelbe Türen und einen gelben Längsstreifen. Schließlich ist noch die neue Doppelkreuzungsweiche zu nennen, die in der Baugröße HO entstand. Ab Werk wird diese Weiche als normale Durchfahrweiche geliefert. Bei Herausnahme von zwei kleinen Stromleiter-Drahtbrücken wird sie zu einer »denkenden« Weiche. Nun ist es möglich, daß bei Geradeaus-Kreuzungsfahrt zwei verschiedene

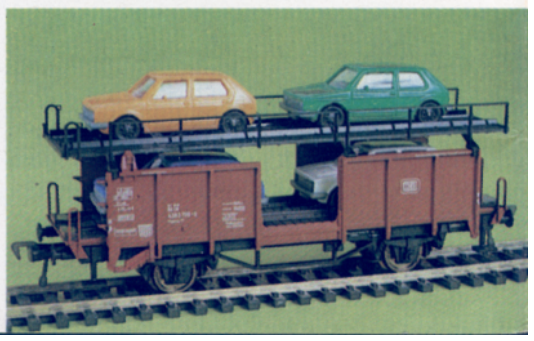



Bild 9: Stets paarweise laufen die Autotransporter Laaes 541, die Fleischmann ebenfalls in beiden Baugrößen anbietet.