



Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0720-051X

2/1981

Mai

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

Modellbahn—Fachzeitschrift · aktuell · informativ



2/81

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

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 Bahnhofs-
buchhandel, oder direkt beim Verlag.

Die Bezugsgebühren im Fach- und Buchhan-
del 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
Frühjahrs-Impressionen	3
Nachtrag zu Liberec	8
Eisenbahnen in der Oberpfalz	10
Messestreiflichter	24
BW-Skizzen	28
Bücherecke	30
Minimarkt	31
Mitteilungen	33
Triebwagen-Raritäten	35
Deutsche Kleinlokomotiven	36
Die schiefe Ebene bei Neuenmarkt-Wirsberg	44
Rettet die Steyrtal-Bahn	46
Bayern-Journal	55
Triebwagen ET 89 — der »Rübezahl«	64
Der »Rübezahl« als HO-Modell	67
Bayer. Lokalbahnwaggon in HO	70
Neuheiten-Journal	73

Achtung!

Mitte Mai erscheint eine Eisenbahn-Journal Sonderausgabe. Das Thema möchten wir noch nicht bekannt geben. Lassen Sie sich überraschen. . . . Fragen Sie bei Ihrem Händler!

Zu unserem Titelbild:

Die 298.53 der Steyrtalbahn verläßt mit ihrem Personenzug den einsam gelegenen Bahnhof Pergern.

Foto: C. Asmus

Zum Poster:

Württembergische Güterzuglok, Klasse K (59 040) nach einem Aquarell von Max Baumberg aus dem Jahre 1927.



Frühjahrsimpressionen

Bild 1: Die 050 833 mit Personenzug hinter Lauda, Richtung Wertheim im Mai 75.

Foto: J. Nelkenbrecher

Bild 2: Der 613 des Bw Braunschweig bei Bad Gandersheim am 22.3.79.

Foto: W. Matussek
Sammlung Ritz

Bild 3: Die 118 037 mit E 3275 bei Wolnzach (Au/Hallertau) am 17.5.80.

Foto: A. Ritz

Bild 4: Die 221 144 im wunderschönen Schwarzwald auf der Strecke Horb-Rottweil unterwegs im Mai 73.

Foto: J. Nelkenbrecher

Bild 5: Die 103 mit IC durch das »Felsentor« bei Dollstein fotografiert am 4.3.79.

Foto: W. Matussek
Sammlung Ritz

Bild 6: Die 2095.09 der ÖBB im Mai 74 auf der Ybbstalbahn.

Foto: C. Asmus











Bild 1: Ansicht des relativ modernen Rechteckschuppens im Bw Liberec.

Nachtrag zu Liberec

Zu unserem Fortsetzungsartikel »Bei unseren Nachbarn — Dampflokomotiv-Paradies in Liberec (ČSSR)« erreichte uns inzwischen noch recht hübsches Farbbildmaterial, das wir Ihnen nicht vorenthalten wollen. Wir danken an

dieser Stelle den Autoren, die uns auch Bildmaterial eingesandt oder angeboten haben, das aber dann aus Termingründen nicht mehr angenommen werden konnte.

Bild 2: Der Eingang zum Bw Liberec ist mit diesem kleinen Flügelrad geschmückt.



Bild 3: Die 556.0221 im Bw abgestellt, kurz nach einem Güterzugeinsatz.



Bild 4: Die 556.0 (1'E h2-Güterzuglokomotive) gab es mit großen und mit Witte-Windleitblechen. Die 556.042 stammt noch aus den ersten Lieferungen und war im September 1980 im Depot Liberec noch im Einsatz.





Bild 5: Die 422.025 stammt noch aus der Zeit der k.u.k.-Monarchie und ist im besten Pflegezustand auch heute noch einsatzbereit.

Bild 7: Der Lokführerplatz auf der 556.0457.

Bilder 1—3 und 5—7: H. Hilger
Bild 4: M. Weisbrod

Bild 6: Obwohl nicht ausgestellt, zeigt die 556.0457 einen farbenfrohen Anstrich, ein Beweis, daß die Loks in der CSSR tatsächlich so bunt bemalt den Betrieb versehen. Daneben die 556.0457 vor dem Lokschuppen.





Bild 1: 151 138 in winterlicher Landschaft zwischen Laaber und Beratzhausen, Strecke Regensburg—Nürnberg, am 25.01.81

Eisenbahnen in der Oberpfalz



Im Eisenbahn-Journal 1/81 wurde im Rahmen dieser Artikelserie auf die geschichtliche Entwicklung und den Bau der Strecke Regensburg—Nürnberg eingegangen.

Die Baugeschichte dieser landschaftlich interessanten Strecke wurde eingehend dargestellt. Besonderes Augenmerk wurde in diesem Zusammenhang auch den geographischen Schwierigkeiten und deren Überwindung bzw. technische Lösung — u.a. beim Bau der Mariaorter Brücke über die Donau — gewidmet.

Aus Platzgründen war es nicht möglich, die Berichterstattung über die bautechnische Geschichte der Strecke Regensburg—Nürnberg abzuschließen.

Im folgenden soll dies nachgeholt werden.

Bild 2: Eine Kfz 3(332 271) hinter Parsberg im Einschnitt am 31.01.81



Bild 3: E 3170 in der winterlichen Abendsonne bei Beratzhausen am 25.01.81

Bild 4: 194 mit schwerem Güterzug hinter Laaber auf dem großen Damm am 25.01.81







Bild 7: Der D-Zug »Donaukurier« mit einer Österr. Ellok der Reihe 1042 auf der Brücke bei Deining

Foto: H. Grünbauer

◀ Bild 5: 118 047 mit E 3421 hinter Laaber in Richtung Regensburg am 01.02.81

Ein teures Unterfangen

Interessant scheinen hier die in den Jahren 1895 genannten Kosten für die Fachwerkkonstruktion des zweiten Gleises der Brücke bei Mariaort: pro Meter waren es 383 Mark, bei den Laaber-Übergängen bei Beratzhausen und Deining 393 Meter pro Meter. In vielen Fällen sind diese alten Überbauten noch vorhanden. Sie mußten allerdings mit den ständig stei-

genden Lasten der Züge und den erhöhten Geschwindigkeiten mehrfach verstärkt werden. Bei der Mariaorter Brücke hat man im Jahre 1926 nur auf einer Fahrspur neue Bauträger eingezogen, die das ursprüngliche Bild dieser Brücke verändert haben.

Aus einem vorliegenden Tagebuch für den Bau der Laaber-Brücke ist zu entnehmen, daß für deren Erbauung 561 Arbeitskräfte und 9 Wagen mit je zwei Pferden eingesetzt waren.

Besonders lobenswert ist die Tätigkeit der damaligen Ingenieure und Techniker der bayerischen Ostbahn zu bewerten, denn es treten keine größere Steigungen als 1:100 auf, und der kleinste Kurvenradius wurde mit 575 Metern festgelegt.

Die Gesamtkosten für die Erstellung der Eisenbahnstrecke zwischen Regensburg und Nürnberg brachte einen für die damaligen Verhältnisse sehr hohen Betrag von 319.019 Mark

◀ Bild 6: 1044.66 vor dem D 221 »Donaukurier« bei der Durchfahrt durch Seubersdorf am 31.01.81

Fotos 1 bis 6: J. Nelkenbrecher

Bild 8: 118 049, 218 297 und 001 150 am 29.09.72 bei einer Lokparade im Bw Regensburg.

Foto: H. Grünbauer





Bild 9: Im Vordergrund die 70 060 und die 70 025, dahinter verdeckt und von einer Lok nur noch der Schlot sichtbar, die 70 024, 70 081 und die 89 885, 1963 in Regensburg abgestellt.
Foto: Sammlung C. Asmus

je Kilometer.

Gegenüber manch anderen Bahnlinien hat die Strecke Regensburg—Nürnberg den zweiten Weltkrieg verhältnismäßig gut überstanden. Abgesehen von den umfangreichen Gleis- und Gebäudeschäden durch die Bombenangriffe auf die Bahnhöfe Regensburg und Nürnberg und den bei den schweren Bodenkämpfen hervorgerufenen Zerstörungen des Bahnhofes Neumarkt sowie mehreren Schäden an Stra-

ßenunterführungen in Nürnberg hat von den großen Kunstbauten nur die Mariaorter Brücke schwer gelitten. Von diesem wichtigen Donauübergang wurden durch Fliegerbomben drei der gewölbten Flutöffnungen zum Einsturz gebracht und ein Pfeiler unter den Fachwerküberbauten der Stromöffnungen beschädigt. Da die Brücke dadurch unbefahrbar geworden war, konnte sie vor weiteren Sprengungen, die ihr in den letzten Kriegstagen

noch zugedacht waren, bewahrt werden.

Die amerikanische Armee, die an dieser wichtigen Durchgangslinie für ihren Nachschub sehr interessiert war, ließ die Mariaorter Brücke im Sommer 1945 von ihren Ingenieurtruppen behelfsmäßig wieder herstellen. Lange Zeit war es nicht möglich, an diesem behelfsmäßigen Zustand etwas zu ändern, da die wenigen Arbeitskräfte und Baustoffe für die Beseitigung anderer Kriegsschäden einge-

Bild 10: 38 3638 und 54 1572, ebenfalls 1963 in Regensburg abgestellt.

Foto: Sammlung C. Asmus





Bild 11: 111 072 mit D 784 vor Parsberg am 31.01.81.

Foto: J. Nelkenbrecher

setzt werden mußten. Im Herbst 1948 wurden die Pfeiler wieder aufgebaut, die Fertigstellung wurde jedoch mit Rücksicht auf andere, dringendere Arbeiten 1949 nochmals unterbrochen. Erst durch einen Kredit des Landes Bayern an die Deutsche Bundesbahn konnte im Sommer 1949 zumindest eine Brückenhälfte endgültig wieder aufgebaut und die Schäden an den Stromüberbauten ausgebessert werden. Die zweite Hälfte wurde in den darauffolgenden Jahren wieder hergestellt. Eine grundlegende Erneuerung erfuhr die Strecke bei Arbeiten an den Elektrifizierungen der verschiedenen Bauabschnitt, die 1950 abgeschlossen waren. Seit 1950 verkehren nunmehr zwischen Regensburg und Nürnberg hauptsächlich elektrisch geführte Züge.

Zur Zeit der Eröffnung der Bayerischen Ostbahn fanden auf dem europäischen Festland neben den Zweikupplern zwei weitere Bauarten ungekuppelter Lokomotiven Verwendung. Zum einen die 1A1 nach der Bauart Stephenson und zum anderen die 2A nach der Bauart Crampton.

Die Bayerische Ostbahn eröffnete ihren Personenverkehr mit Crampton-Lokomotiven, bei

denen die Treibachse hinter dem Stehkessel angeordnet war. Durch diese Anordnung war man bei der Festlegung der Treibraddurchmesser vollständig unbehindert. Das Kennzeichnende an der von der Bayerischen Staatsbahn verwendeten Crampton-Bauart war der Außenrahmen und die außenliegende Steuerung. Die Zylinder lagen weit zurückversetzt zwischen den Laufachsen, der Dom war in der Kesselmitte angeordnet, und die Dampf-

Die Lokomotiv-Bauarten der Bayerischen Ostbahn

Nachdem es uns in diesem Journal möglich ist, unter dem Thema »das Bahnbetriebswerk Regensburg« auch einige alte Aufnahmen aus der Zeit der Bayerischen Ostbahn zu zeigen, erscheint es angebracht, kurz auf die Entwicklung der verschiedenen Lokomotiv-Bauarten dieser damals größten Privatbahn Deutschlands einzugehen.

Bild 12: Der Bahnhof Postbauer mit einer bayerischen C III im Jahre 1902.





Bild 13: Die Aufschüttung über den Schelmengraben bei Waltenhofen — Etterzhausen am 17.05.1981.

Bild 15: Die Errichtung eines großen Dammes bei Leuthenbach, in der Nähe von Neumarkt, am 20.02.1872. Deutlich ist in der Mitte des Bildes eine der eingesetzten Baulokomotiven zu erkennen.

Bild 16: Eine Baustelle an der Strecke Regensburg—Nürnberg bei Etterzhausen am 08.07.1871.



Bild 14: Herstellung des Felseneinschnittes bei Parsberg am 23.08.1871.

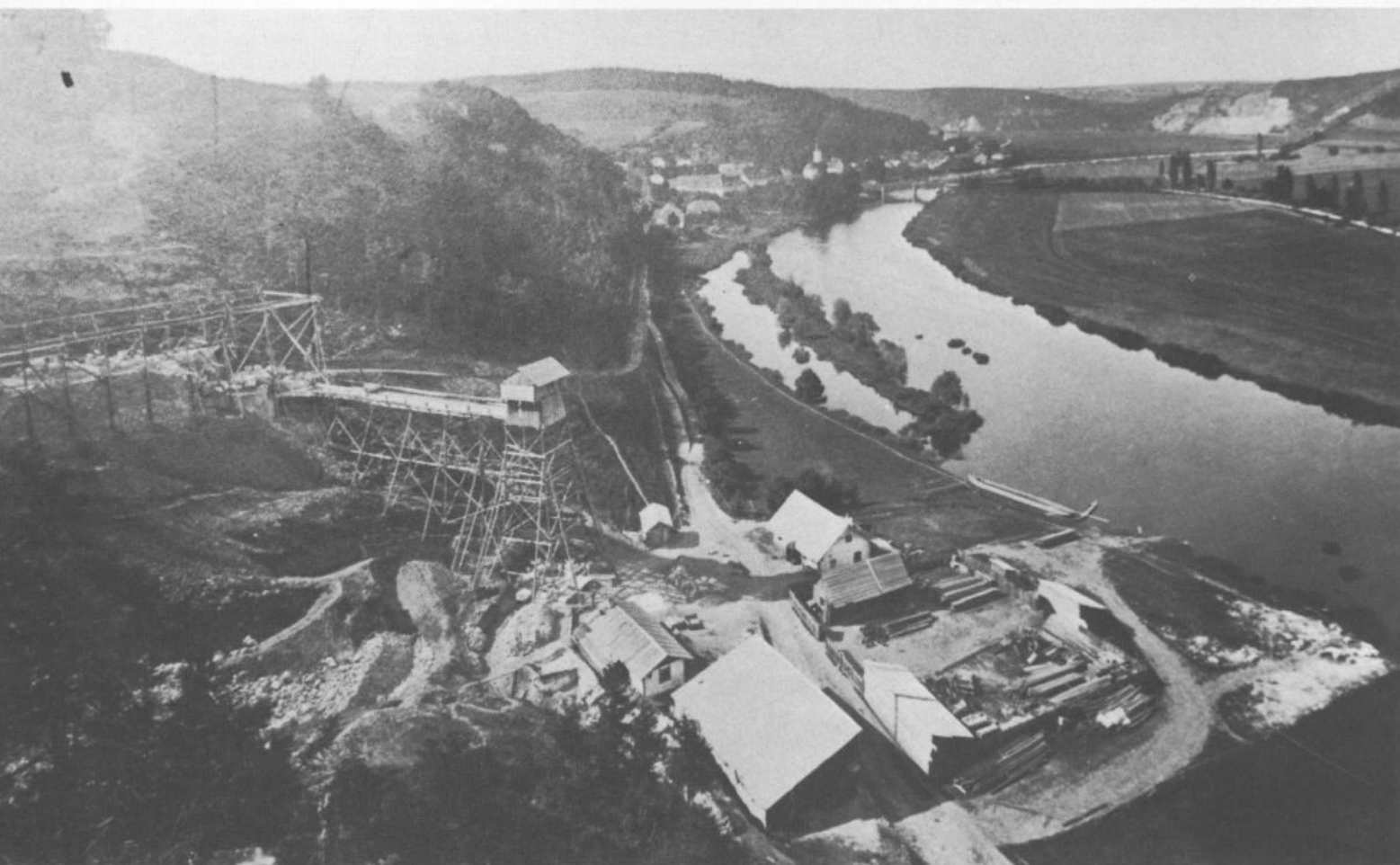




Bild 17: Mit zu den wertvollsten Aufnahmen zählt wohl dieses Foto, das die Donaubrücke bei Mariaort zeigt, die von einer Lok der Baureihe B V der Ostbahn befahren wird. Das Foto entstand am 22. Juli 1873, also etwa drei Wochen nach der offiziellen Eröffnung der gesamten Strecke Regensburg—Nürnberg.

Fotos 12 bis 17: Archiv Verkehrsmuseum Nürnberg



Bild 18: Die 18 505 überquert die Mariaorter Brücke mit dem P 1516 im Jahre 1949.

Foto: C. Bellingrodt

Bild 19: Am 21.10.1973 überquerte anlässlich einer von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte veranstalteten Sonderfahrt mit der 01 008 wohl letztmals eine Dampflokomotive die Mariaorter Brücke.

Foto: C. Asmus



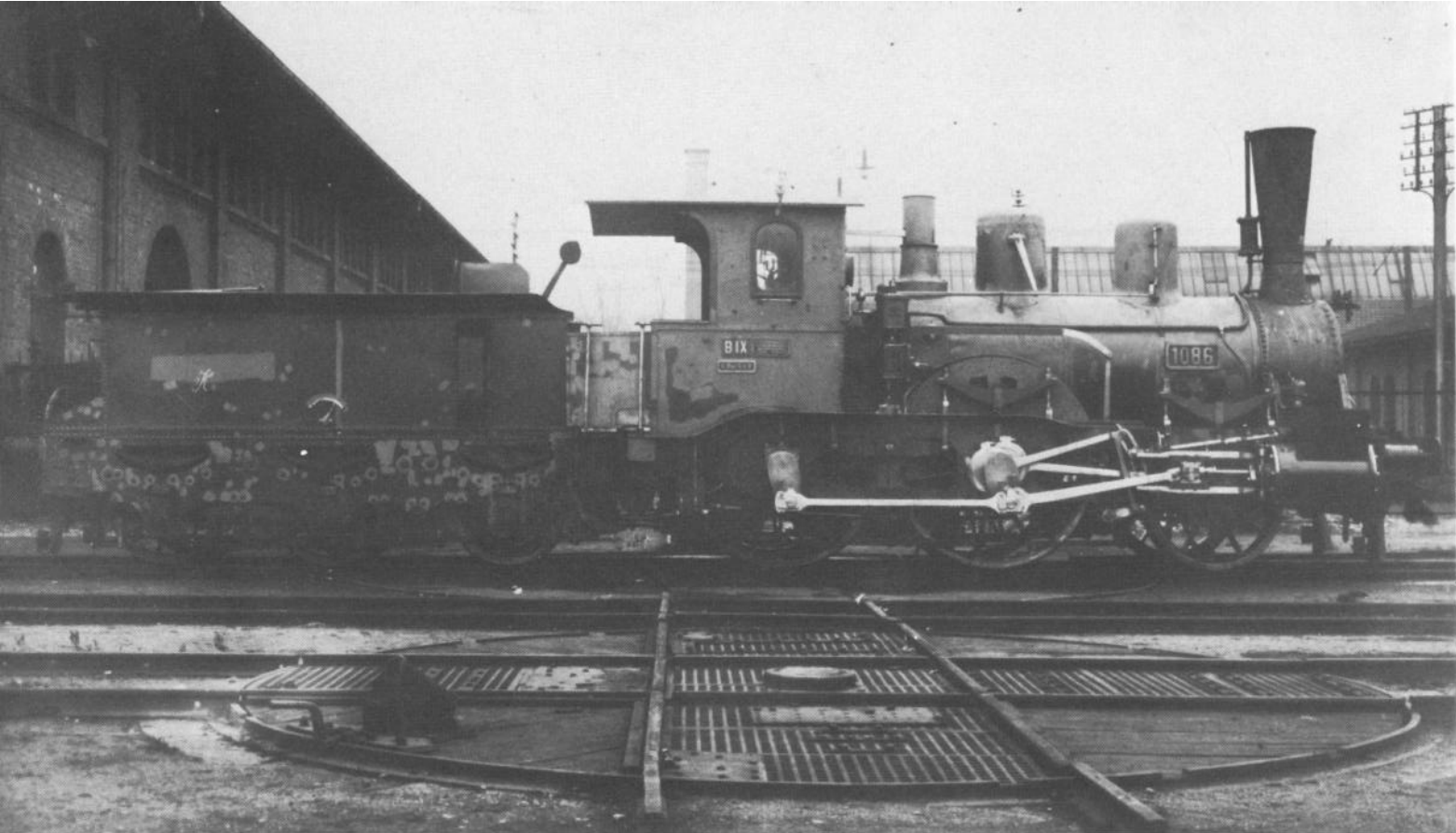


Bild 20: Diese B IX der Bayer. Staatsbahn, Betr.Nr. 1086, ist eine ehemalige Ostbahn-Lok mit der Nummer B 84, die im Jahre 1871 aus der Crampton-Lok A 10 »Sulzbach«, Maffei Fabrik-Nr. 311 von 1858, umgebaut wurde.

Foto: Sammlung C. Asmus

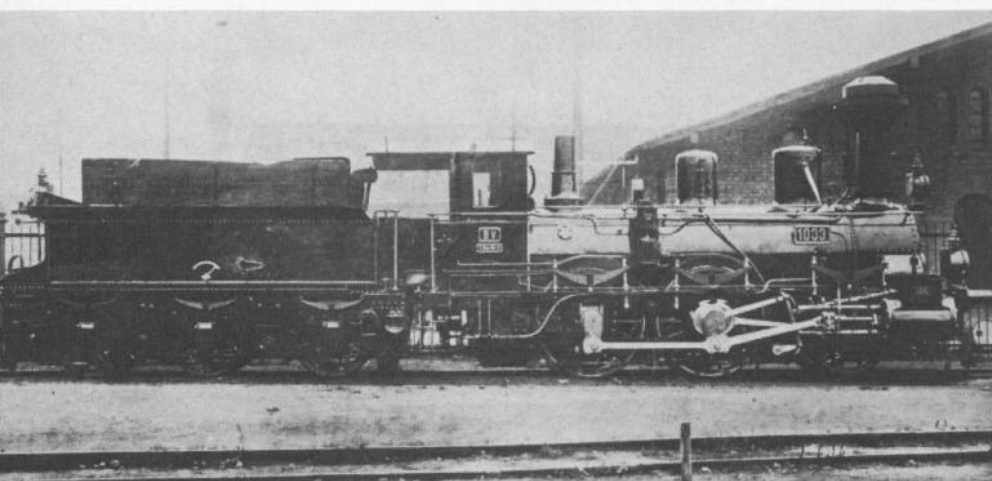


Bild 21: B 31 der Bayer. Ostbahn bzw. B V der Bayer. Staatsbahn, Betr.-Nr. 1033, in der Zentralwerkstätte Regensburg. Diese Lokomotive wurde 1860 von Maffei mit der Fabrik-Nr. 381 erbaut.

Foto: Sammlung C. Asmus

zuführungsrohre zweigten außen vom Dampfdom ab. Die Rauchkammer ist oben glatt, unten jedoch kastenförmig ausgebildet und mit dem Rahmen verschraubt. Eigenartigerweise hatten diese Crampton-Lokomotiven den für die Torffeuerung üblichen Ballonkamin, obwohl bei der Ostbahn stets Steinkohlen verbrannt wurden. Diese Tatsache erklärt man

Bild 22: Ein Blick in das Bahnbetriebswerk Regensburg im Jahre 1956 zeigt die 54 1669, 54 1615 und 54 1613.

Foto: C. Bellingrodt





Bild 23: Die 18464 zur Zeit der Deutschen Reichsbahn auf der Drehscheibe des Bw Regensburg.

Foto: Archiv Verkehrsmuseum Nürnberg

Bild 24: Ein interessanter Größenvergleich zwischen der 98 727 und der 50 270 am 28.11.1970 in Regensburg.

Foto: K. Kähler



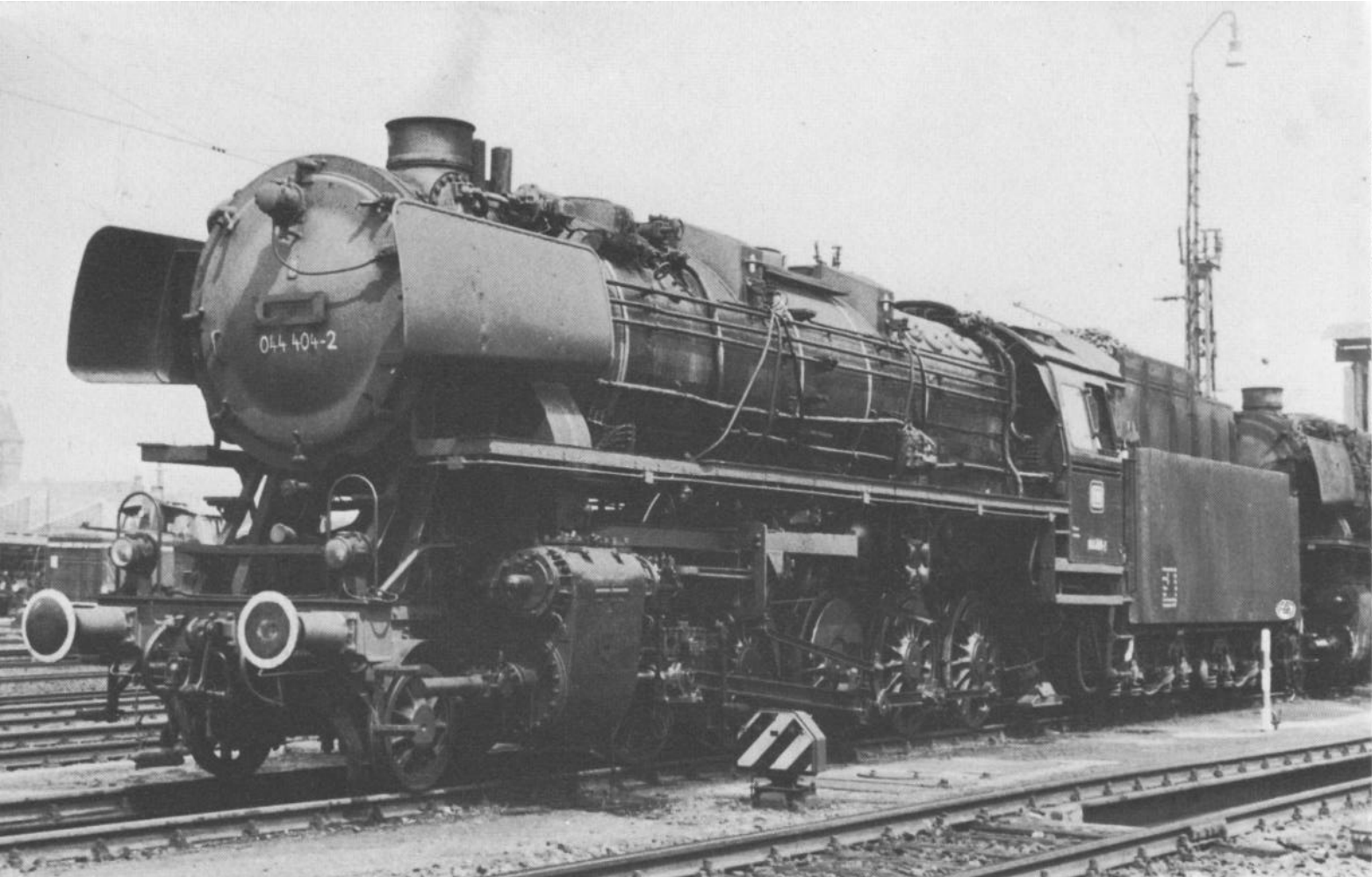


Bild 25: Zum letzten Mal steht eine Lok der Baureihe 44, die 44 404 mit Gegendruckbremse, im Bw Regensburg.

Foto: H. Grünbauer

Bild 27: Die 01 008 im Bahnhof Regensburg am 21.10.1973.

Foto: Sammlung C. Asmus ►

Bild 26: Die 01 008 wendet im Bw Regensburg am 21.10.1973.

Foto: B. Wollny



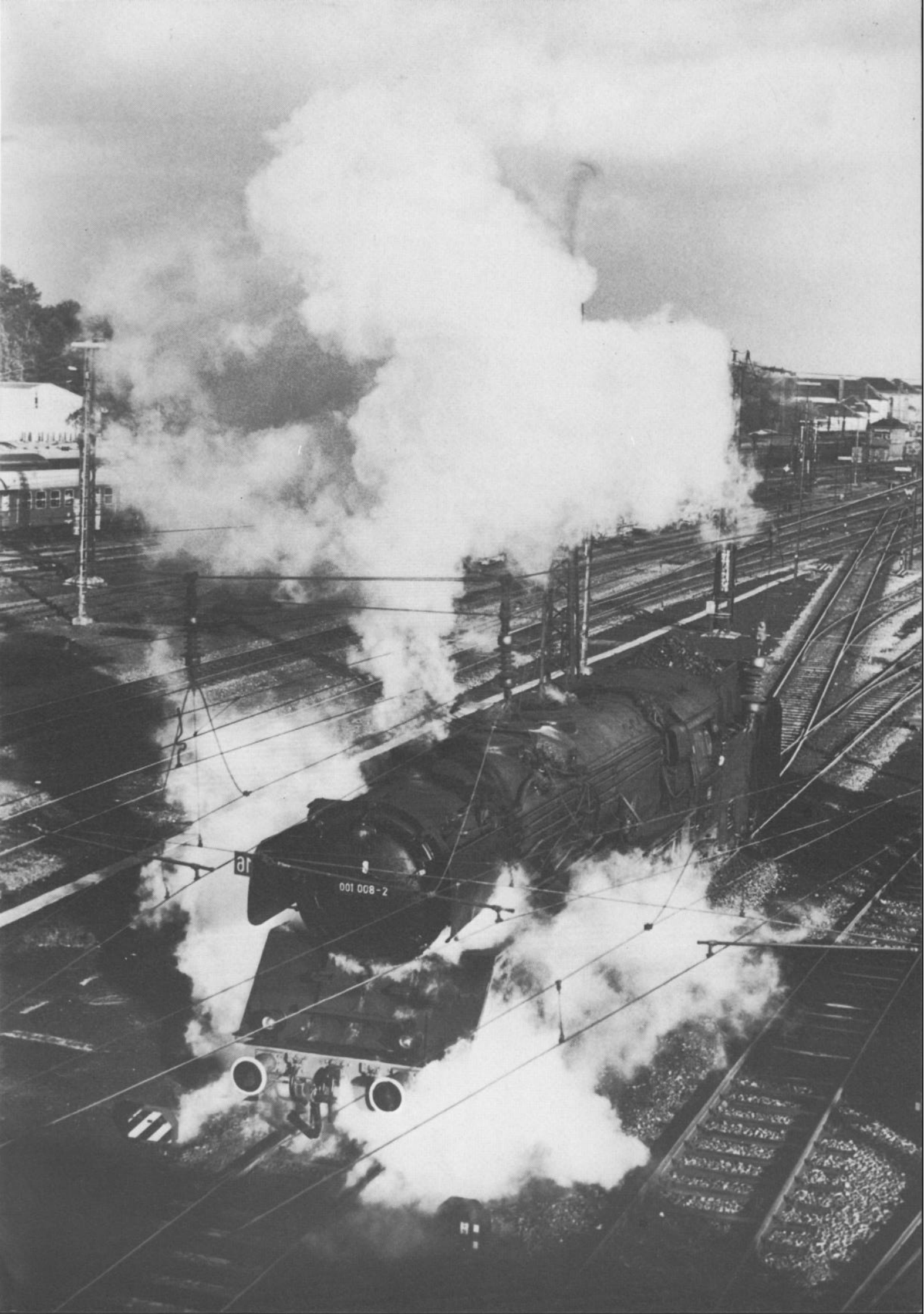




Bild 28: Die E 5214 im Bw Regensburg.

Foto: H. Grünbauer

damit, daß bei der Ablieferung der Serie die Absicht bestand, einen Versuch mit der Torfheizung zu machen, was auch die Beschaffung einiger Torfwagen erklärt.

Die Crampton-Loks hatten den großen Nachteil, daß die Treibachse in Folge ihrer Lage nicht genügend belastet werden konnte, während — im Gegensatz dazu — die beiden vorderen Laufachsen das Hauptgewicht des Kessels übernahmen. Diese Lokomotiven liefen unter der Betriebsnummer A 1—12 und wurden später in zweifach gekuppelte Lokomotiven umgebaut.

Ein Jahr, nachdem diese vorher beschriebenen Crampton-Lokomotiven angeliefert worden waren, stellte die Ostbahn weitere ungekuppelte Loks in Betrieb. Diesmal aber nach Stephenson'scher Bauart. In der Abmessung des Kessels und des Triebwerkes unterschieden sie sich von der ersten Lieferung nicht. Auch wurde von der Möglichkeit, das Reibungsgewicht gegenüber der Crampton-Bauart zu vergrößern, kein Gebrauch gemacht. Diese Serie von Lokomotiven erhielt die Betriebsnummern-Bezeichnung A 13—24. Das Jahr ihrer Anlieferung war 1859. Auch diese Maschinen wurden später in zweifach gekuppelte Loks umgebaut.

Während die Lokomotiven der Baureihe A für Kurier- und Postzüge bestimmt waren, wurden zur Beförderung der übrigen Züge in den Jahren 1859—1865 Maschinen mit der Achsfolge 1 B beschafft. Das Hauptbetätigungsfeld dieser Klasse B war die Beförderung von gemischten Zügen. Während die Crampton-Lokomotiven einen Treibrad-Durchmesser von 1.829 mm aufwiesen, betrug der Durchmesser der Treibräder bei der Bauart B nunmehr 1.524 mm. Zylinder und Feuerbüchse hingen über die Kuppel- bzw. Vorlaufachse über. Im übrigen Aufbau entsprachen die Lokomotiven der Betriebsnummern B 1—66 den Loks der Staatsbahn-Gattung B V.

Diese Bauart wurde bis in das Jahr 1865 nachbeschafft, wobei der Kesseldruck von ursprünglich 6 atü auf 10 atü erhöht wurde. Außerdem wurden verschiedene weitere Verbesserungen vorgenommen. Die Ausmusterungswelle erfolgte zur Zeit der Jahrhundertwende und zog sich bis in die 20-er Jahre hin.

Die ersten Dreikuppler waren wiederum Außenrahmenmaschinen, hatten jedoch eine innenliegende Stephenson-Steuerung. Im Verhältnis zu den dreifach gekuppelten Lokomotiven der Bayerischen Staatsbahn wiesen die der Bayerischen Ostbahn außergewöhnlich große Räder auf, die im Durchmesser der Reihe B entsprachen. Die unter den Betriebsnummern C 1—12 in den Jahren 1862—1863 gebauten Maschinen wurden bereits in den ersten Jahren nach der Jahrhundertwende ausgemustert.

Erst in den 80-er Jahren des vergangenen Jahrhunderts trat eine strenge Trennung zwischen Reise- und Güterzugdienst auf. Die ersten dreifach gekuppelten Lokomotiven waren demnach für gemischte und Personenzüge gedacht. Die erste reine Güterzuglok wurde demnach aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Güterverkehrs im Jahre 1867 in Dienst ge-

stellt. Diese Maschinen, die die Betriebsnummern C 13—64 erhielten, hatten größere Rost- und Heizflächen als ihre Vorgängerinnen, jedoch kleinere Zylinder und Räder. Zum ersten Mal wurden Dampfstrahlpumpen anstelle der Fahrpumpen verwendet. Im Prinzip entsprachen diese Lokomotiven der Bayerischen Ostbahn denen der Gattung C III der Bayerischen Staatsbahn.

Da es sich bei dieser Loktype um eine vielfach zu verwendende Maschine handelte, wurde diese Bauart bis in das Jahr 1875 hinein beschafft. Die Ausmusterung erfolgte in den 20-er Jahren.

Die ersten im Jahre 1867 gelieferten Rangier-Tenderlokomotiven waren Innenrahmen-Maschinen mit äußerer Allan-Steuerung. Im Jahre 1870 wurden 3 gleiche Lokomotiven nachgeliefert, während die folgenden Maschinen der Bezeichnung D 6—12 einen vergrößerten Wasservorrat erhielten. Nach der Verstaatlichung wurden diese Lokomotiven mit den ähnlichen Loks der Bayerischen Staatsbahn in der Gattung D IV zusammengefaßt und Anfang der 20-er Jahre ausgemustert.

Unter den Betriebsnummern E 1—2 hatte die Bayerische Ostbahn zwei Sonderlinge in ihrem Bestand. Es handelte sich hierbei um zweifach gekuppelte Lokomotiven mit Schlepptendern. Diese Bauart fand in Deutschland wenig Verwendung und ist erst durch die Lieferungen von der Lokomotivfabrik Krauss an die Schweizerische Nordostbahn und an die Oldenburgische Staatsbahn bekannt geworden. Nachdem die Bayerische Staatsbahn (BB VII) einen Versuch gestartet hatte, beschaffte auch die Ostbahn zwei derartige Lokomotiven. Diese Maschinen unterschieden sich von der der Staatsbahn-Ausführung durch einen Außenrahmen. Diese Loks waren als einzige der Ostbahn mit zweiachsigen Tendern gekuppelt. Während der Versuch der Staatsbahn fehlschlug, und die Maschinen bereits 10 Jahre nach ihrer Anlieferung ausgemustert wurden, blieben die Ostbahn-Loks über 30 Jahre im Einsatz. Die Gattungsbezeichnung wurde während dieser Zeit mehrmals geändert; zuletzt wurden sie als Staatsbahn-Gattung B V eingereiht, obwohl sie mit dieser Lokomotivart wenig gemein hatten.

Da sich aufgrund der schwierigen Streckenverhältnisse der Bayerischen Ostbahn schon nach wenigen Jahren die Reibungszugkraft der Lokomotiven mit nur einer Kuppelachse (A 1—24) als ungenügend erwiesen hatte, wurden sämtliche Lokomotiven in der Zentralwerkstätte Regensburg in 1 B-Maschinen umgebaut. Hierbei erhielten sie die Betriebsnummern B 67-90. Bei diesem Umbau wurden, soweit vorhanden, die 6-Fuß hohen Treibräder verwendet. Der Rest erhielt 5-Fuß hohe, neue Kuppelradsätze. Rahmen, Kessel und Triebwerks- sowie Steuerungsanordnung blieben nahezu unverändert. Die Fahrpumpen wurden durch Injektoren ersetzt. Einige der Maschinen erhielten bei diesem Umbau Ersatzkessel mit höherem Dampfdruck.

In Anlehnung an die Umbauten wurden anschließend weitere 1 B-Maschinen neu beschafft. Diese Neubeschaffungen erhielten die Betriebsnummern B 91—109. Die Maschinen dieser neubeschafften Serie hatten verschiedene Treibraddurchmesser, was durch den Einsatz als Schnellzug- oder Personenzuglokomotiven bedingt war. Der Stehkessel hing bei diesen Neubauten nicht mehr durch,

Bild 29: In den ersten Nachkriegsjahren verkehrte auch der ET 88 in Regensburg. Hier der 8804 mit Bei- und Steuerwagen am 27.09.1952 bei der Einfahrt in den Bahnhof Regensburg.

Foto: Dr. Scheingraber





Bild 30: V 160 115 im Vorfeld des Bf. Regensburg im Sommer 1967.

Foto: J. Nelkenbrecher

sondern wurde von der letzten Kuppelachse unterstützt. Die Neubaumaschinen waren an dem breiten Führerhaus zu erkennen, während bei den Umbauloks die Federn außen neben dem schmalen Führerhaus lagen.

Alle Um- und Neubauten wurden in die Bayerische Staatsbahn-Gattung B IX eingereiht und vor dem Übergang auf die Reichsbahn ausgemustert.

Die beiden kleinen Tenderlokomotiven der Plattling-Deggendorfer Eisenbahn wurden 1867 von der Ostbahn übernommen und als D 13—14 bezeichnet. Sie waren die ersten Ma-

schinen mit Innenrahmen im Gebiet der Ostbahn und besaßen äußere Stephenson-Steuerung.

Mit der Verstaatlichung der Ostbahn im Jahre 1875 wurde der gesamte Lokomotivpark in den der Bayerischen Staatsbahn eingegliedert. Die Umzeichnung erfolgte durchlaufend mit den Nummern 1001—1189, wobei die Einreihung in ähnliche Staatsbahn-Gattungen erst im Jahre 1892 durchgeführt wurde.

Die Lokomotiven erhielten im Laufe der Jahre Ersatzkessel mit höherem Dampfdruck, stärkere Radreifen, Luftpumpe, Hauptbehälter

und Bremsventil der Westinghouse-Druckluftbremse sowie weitere Ausrüstungen, wodurch das Reibungsgewicht mitunter erheblich anstieg. Schon 1872 waren sämtliche Lokomotiven der Baureihe B mit der Einrichtung zur Dampfheizung der Reisezüge ausgerüstet.

Etwa 60 Lokomotiven der ursprünglichen Bayerischen Ostbahn gingen 1920 noch an die Deutsche Reichsbahn über. Sie wurden jedoch vor der endgültigen Umzeichnung ausgemustert.

C. Asmus

Bild 31: 64 385 bei der Einfahrt in den Lokschuppen des Bw Regensburg um 1963. Links im Schuppen eine weitere Lok der BR 64, rechts der Wannentender einer BR 38 oder 52.

Foto: H.E. Deckart



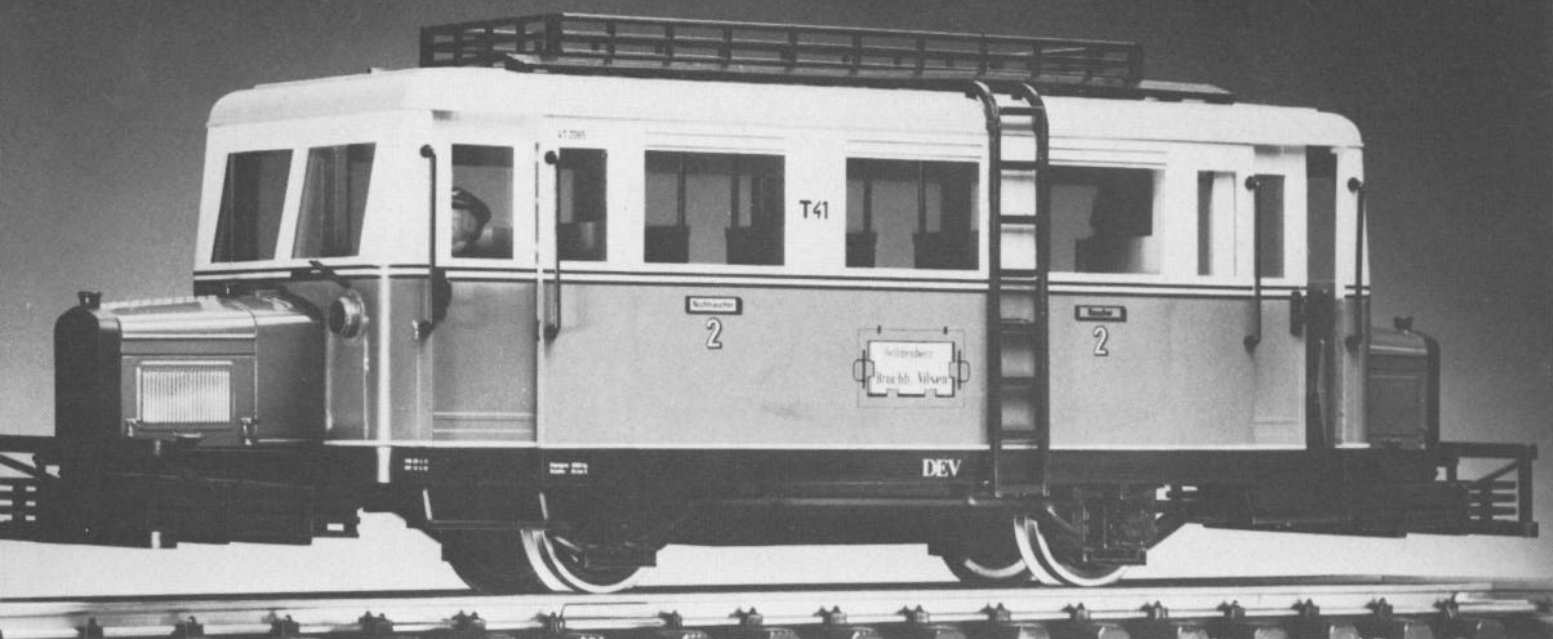


Bild 1: Der Wismarer Schienenbus der Bauart Hannover für die L.G.B. Das Fahrzeug hat zwei angetriebene Lenkachsen und die neue elektronische Anfahr-Verzögerung EAV.
Werkfoto Lehmann

Messe-Streiflichter '81

Das Modelljahr 1980 ist, nachdem nun die meisten der angekündigten Neuheiten ausgeliefert sind, ein teureres Jahr für die aktiven Modellbahner gewesen. Nicht viel billiger dürfte die nun angelaufene Saison werden. Dafür gibt es gleich zwei gewichtige Gründe: zum einen ist bei allen Herstellern mit einer Preiserhöhung zu rechnen, die je nach Produkt zwischen 5 und 10 % liegen wird. Zum anderen darf man auch jetzt wieder eine Vielzahl attraktiver Neuheiten in allen gängigen Baugrößen erwarten.

Das Schwergewicht des Angebots liegt zweifellos bei den großen Herstellern und in der Nenngröße HO.

Nachdem bei der Deutschen Bundesbahn derzeit keine weiteren Neuentwicklungen zu erwarten sind, greifen die Modellbahnhersteller nun in verstärktem Maße auf interessante Vorbilder aus der Zeit der deutschen Länderbahnen zurück. Die nächsten zwölf Monate werden ein »Preußenjahr«. Eine große Zahl der versprochenen Neuheiten waren schon einmal in den Lieferprogrammen verschiedener Hersteller. Zum überwiegenden Teil entsprechen diese Fahrzeuge heute aber nicht mehr dem Stand der Modellbahn-Technik. Es bot sich deshalb an, jene Veteranen durch neue Supermodelle zu ersetzen.

Außer den alten »Preußen«, für die sich stets eine ausreichend große Käuferschicht finden läßt, sind nun aber auch die »Bayern« auf dem Vormarsch. Trix Mangold hat hier in den letzten beiden Jahren Pionierarbeit geleistet und viele herrliche Fahrzeuge der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen geschaffen. Aufgrund ihrer tadellosen Ausführung sind diese

Modelle bei Modellbahnern und Sammlern gleichermaßen beliebt.

Immer größer und vielfältiger wird auch das Angebot in den Baugrößen 0 und I. Manches davon wird wohl einmalig bleiben, zu beachten sind aber die verstärkten Aktivitäten von Fulgurex. Selbstverständlich haben wir uns in Nürnberg eingehend informiert. Fertig und zur baldigen Auslieferung vorgesehen waren aber leider nur sehr wenige Neuheiten, es dominierten Handmuster und Retuschen, auf deren Abbildung wir gerne verzichten. Wir ziehen es vor, einen gestrafften Überblick über die Neuerscheinungen zu geben und sie dann nach ihrem Erscheinen in unserem Neuheiten-Journal ausführlicher vorzustellen.

Leider können wir Ihnen mit Preisangaben nicht dienen: seit Beginn dieses Jahres entfallen die unverbindlichen Preisempfehlungen der Modellbahnhersteller. Es gibt jetzt nur noch Nettopreise, die aber aus durchaus verständlichen Gründen der Fachpresse vorenthalten bleiben. In der Zukunft wird es also besonders wichtig sein, die Angebote des Fachhandels kritisch zu prüfen und miteinander zu vergleichen.

Die großen Spurweiten

Unter den Herstellern von Modellbahnen der großen Spurweiten kommt der Firma Lehmann eine gewisse Sonderstellung zu. Unter diesem Firmennamen wird seit 100 Jahren originelles Spielzeug gefertigt. Einen mutigen Schritt unternahmen die Inhaber im Jahr 1968, als sie in Nürnberg die erste Großbahn für Haus und Garten vorstellten. Inzwischen fand

die L.G.B. eine weltweite Verbreitung und der soeben erschienene großartige Katalog mit 130 Farbseiten zeigt ein beeindruckendes Sortiment qualitativ hochwertiger Artikel. Zu den neuen Fahrzeugen, die in Kürze lieferbar sind, zählen der Wismarer Schienenbus und die vierachsigen Reisezugwagen der Wangerooer Inselbahn. Vorgestellt wurde auch schon die Neuheit des Jahres 1982, die Mallet-Tenderlokomotive 104 der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft SEG, die heute bei der Museuseisenbahn Blonay-Chamby in der Schweiz verkehrt.

Passend zur L.G.B. schuf Heimut im vergangenen Jahr die schöne Mallet-Schmalspurlokomotive der württembergischen Gattung Tssd. Dieses prächtige Modell wird weiterhin in limitierten Kleinserien in verschiedenen Ausführungen gefertigt. Neu hinzugekommen ist bei Heimut nun die dreiachsige Meterspurlokomotive 99 211 der Wangerooer Inselbahn in einer ebenso sorgfältigen Ausführung.

Ebenfalls im Baumaßstab von 1:22,5 schuf die Firma Beck mit der BERTHA die dritte Maschine für echten Dampfbetrieb. Hierbei handelt es sich um eine vierachsige Lokomotive der Bauart Mallet.

Eine sehr gute Resonanz fanden die dampfgetriebenen Aster-Modelle von Fulgurex in der Baugröße I. Nach der Schnellzuglokomotive der Baureihe 01 vom vergangenen Jahr folgen nun die bayerische S 2/6, die amerikanische »Big Boy« der Union Pacific und weitere Modelle nach japanischen und amerikanischen Vorbildern. Neu sind außerdem Live-Steam-Lokomotiven für die Spurweiten 3 1/2" und 5". Dazu werden auch Gleise, Weichen und Wagen angeboten.

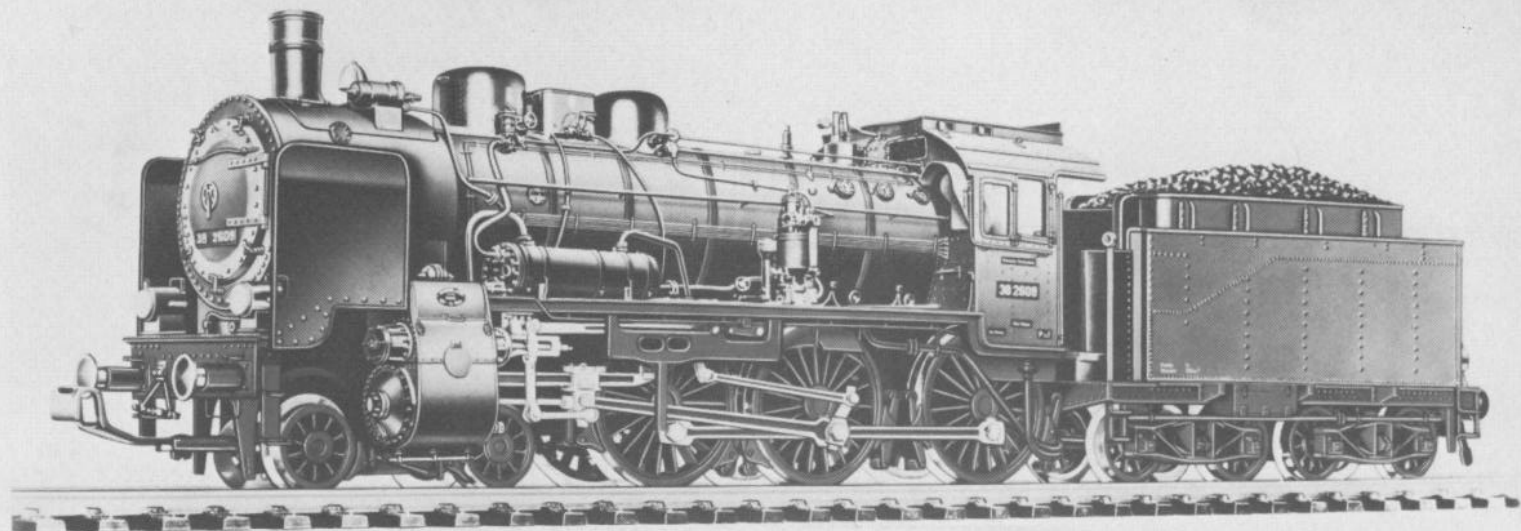


Bild 2: Neuer Star im HO-Sortiment von Fleischmann dürfte diese Lok der Baureihe 38 werden.

Werkfoto Fleischmann

In der Baugröße I bringt **Märklin** nun nach der 78 355 die Diesellokomotive 212 225, zwei Güterwagen, den Wasserturm von Crailsheim, ein Entkupplungsgeleis, ein Vorsignal und einen Wasserkran.

Außerordentlich groß ist das Angebot in der Baugröße 0 geworden. Allein bei **Fulgurex** sind 10 Dampflokomotiven nach deutschen Vorbildern in Arbeit. Recht umfangreich ist auch wieder die Neuheitenliste von **Eurotrain** mit Lokomotiven und Wagen nach Vorbildern der Deutschen Bundesbahn. Auch bei **Gebauer** und bei **Markscheffel & Lennartz** wird an neuen Projekten gearbeitet. **Rivarossi** entwickelt die kleinen Tenderlokomotiven der Baureihen 80 und 89.0 in der Nenngröße 0. Bei **Schönlau** waren im Maßstab 1:43,5 ganz aus Messing gefertigte Maschinen der Baureihen 62 und 85 zu sehen. **Spring** bringt die Güterzuglokomotive 053 075 der DB mit Wannentender. Eine badische IV h in der Baugröße I zeigte **Kesselbauer**, außerdem eine Köf III und einige Dampf- und Elektrolokomotiven der DB in der Baugröße 0.

Bei **Besenhardt** und bei **Sauer** wurde das Lieferprogramm sehr schöner Wagen in der Nenngröße 0 beträchtlich erweitert.

Modelle der Baugröße HO

Mit einigen dicken Überraschungen kam **Fleischmann** zur Messe. Hierzu sind eine P 8 der Baureihe 38 mit Kastentender, die Stromlinienlok der Baureihe 03.10 und eine Garnitur

alter preußischer D-Zug-Wagen mit Oberlichtern zu rechnen. Muster bzw. Prototypen davon waren nicht vorhanden, man wird sich noch bis zum Jahresende gedulden müssen.

Fulgurex kämpft immer noch mit den Liefer-schwierigkeiten. In Kürze soll nun aber doch die seit bereits 3 Jahren angekündigte badische 75er erhältlich sein. Bald wird auch die BR 65 zur Auslieferung kommen. Mit der BR 92.2 hingegen wird es noch etwas dauern. In Vorbereitung befinden sich die Modelle der BR 06 und der BR 82, außerdem die bayerische S 2/6.

Gerade noch rechtzeitig zur Messe war der »Rübezahl« von **Günther** fertig geworden. Das beliebte Tender-Programm wird um den Bausatz eines Steifrahmentenders der Bauart 4 T 30 erweitert werden.

Lima ist immer für einige Überraschungen gut, wenngleich die Qualität der Ausführung mitunter nicht ganz den Erwartungen der verwöhnten Modellbahner entspricht. In Kürze soll der Triebzug der Baureihe 403 geliefert werden. Angekündigt sind der Nahverkehrs-Triebzug 628 der DB und die Stromlinienlok der Baureihe 60.

Nach den verschiedenen Kriegslokomotiven der Reihen 42 und 52 wird noch im Frühjahr die BR 95 von **Lilliput** zur Auslieferung gelangen. Zum Jahresende darf man dann das Modell der preußischen T 9³ der Baureihe 913-18 erwarten. Weitere Neuheiten sind eine Schnellzug-Elektrolok Ae 4/7 der SBB und verschiedene Reisezug- und Güterwagen.

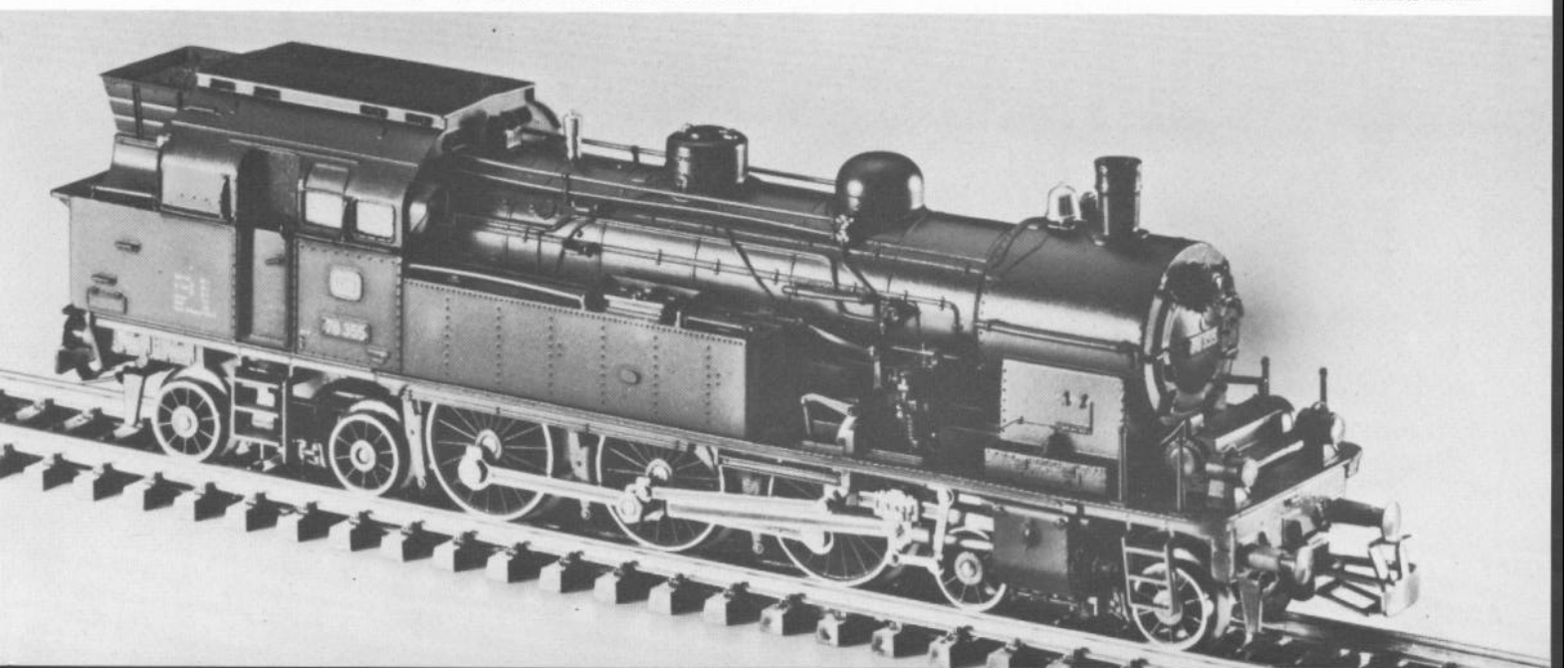
Schon in absehbarer Zeit wird **Märklin** das wohlgelungene Modell der 78 355 in den Handel bringen. Etwas später folgt dann die Elektrolok der Baureihe 160. Nach niederländischem Vorbild entsteht die Elektrolok der Serie 1200. Die E 94 wird in der ÖBB-Ausführung angeboten. Das Wagensortiment wird um eine Garnitur »Donnerbüchsen« und um einige Ausführungsvarianten vorhandener Fahrzeuge erweitert. Die Reichsbahn-Serie erhält Zuwachs durch einen gedeckten Güterwagen mit Bremserhaus der Bauart G 10.

Nach dem guten Erfolg der BR 96 in der Bauausführung von 1926 entschloß sich **Rivarossi**, nun auch noch die Maschine in der Ursprungsausführung zu fertigen. Mit der Fertigstellung ist im zweiten Halbjahr 1981 zu rechnen. Sofort lieferbar sind die frühere V 320 in den Farben der Hersfelder Kreisbahn und einige amerikanische Lokomotiven, darunter die neu aufgelegte »Big Boy«.

Als echter Volltreffer erwies sich die BR 23 von **Roco**, die in Nürnberg mehrere Auszeichnungen erhielt. Als nächstes Modell wird nun die T 14 der Baureihe 930-4 erscheinen und ganz gewiß auch wieder viele Freunde finden. Fast fertig ist auch die schon lange versprochene Baureihe 103. In Vorbereitung befinden sich die Oldtimer-Elektrolok der Baureihe E 71 und die Güterzuglokomotive der Baureihe 57. Inzwischen liebäugelt man auch schon mit einer BR 44, die ursprünglich nur in der Baugröße N vorgesehen war. Neu in der Baugröße HO

Bild 3: In Kürze lieferbar ist diese Märklin-Neuheit in der Baugröße HO, die Tenderlok 78 355.

Werkfoto Märklin



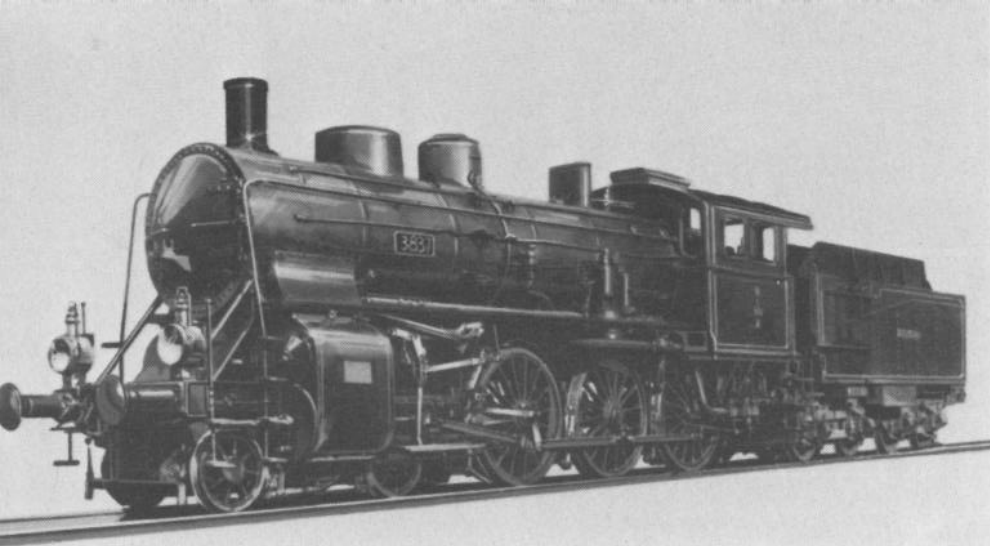


Bild 4: Freunde bayerischer Lokomotiven dürfen diese P 3/5 H von Trix in der Baugröße HO erwarten.

Pressefoto: Trix Mangold

sind außerdem verschiedene Reisezug- und Güterwagen.

Bei **Trix** wird man auch im Jahr 1981 der bayerischen Linie treu bleiben. Als besondere Überraschung wird im Herbst das Modell der P 3/5 H in Länderbahn-Ausführung erscheinen. Für die selbe Zeit darf man dann auch einen weiteren gedeckten Güterwagen der Bayerischen Staatsbahn und einen ganz entzückenden alten Abteilwagen für bayerische Nebenbahnen erwarten. Für die Auslieferung im Sommer ist das Modell einer Diesellok der Baureihe V 36 in DB-Ausführung vorgesehen.

Schmalspurbahnen

Nach wie vor kommt **Bemo** eine führende Stellung in der Produktion von Schmalspurbahnen zu. Konsequenter werden die begonnenen Serien nach deutschen und schweizerischen Vorbildern durch weitere Modelle ergänzt. Darüber hinaus gibt es aber auch Neuheiten beim Zubehör und neue schlanke Weichen für die Spurweite HOe.

Modelle der Baugröße N

Arnold feiert in diesem Jahr das 75-jährige Firmenjubiläum. Entsprechend groß und interessant ist aus diesem Grund das Neuheiten-Programm. An erster Stelle ist die Mallet-Lokomotive der Baureihe 96 zu nennen. Zweite attraktive Neuheit ist die Elektrolok der Baureihe E 16. Voraussichtlich im Mai erscheint dann auch noch die Ellok der Baureihe 150 der DB.

Bild 5: Drei der Arnold-Neuheiten, die E 50, E 16 und BR 96, schon fast in lieferfertiger Serienreife.

Pressefoto: Arnold



Mit einer ganz besonderen Neuheit wird **Mini-trix** im Herbst 1981 die Freunde der N-Bahn überraschen, nämlich mit der Dampflok 56 1113, einer Maschine der früheren bayerischen Gattung G 4/5 H. Passend dazu wird eine Garnitur von zweiachsigen Güterwagen mit Reichsbahnbeschriftung angeboten. Ebenfalls in Reichsbahn-Ausführung, also zweifach, erscheint in Kürze der Nebenbahn-Triebwagen-Zug VT 135 und VB 140. Von Interesse ist außerdem die Nachbildung der V 36 208 der DB. Eine Diesellok CC 17 000 der SNCF und drei moderne Reisezugwagen runden das diesjährige Neuheiten-Programm ab. Als Übergang aus dem vergangenen Jahr ist jetzt der moderne S-Bahn-Zug mit der BR 111 und den neuen Wagen erhältlich.

Modelle der Baugröße Z

Das Neueste von der kleinsten Systembahn der Welt, der **Märklin mini club**, sind zwei Lokomotiven, ein kompletter preußischer Länderbahnzug und zwei Güterwagen.

Bei den Lokomotiven handelt es sich um die Diesellok Baureihe 221 in den neuen DB-Farben ozeanblau/beige und um die modernste Elektrolok der DB, die Baureihe 120. Der Personenzug der ehemaligen Preußischen Staatsbahn besteht aus der T 12, vier verschiedenfarbig lackierten dreiachsigen Abteilwagen und einem dreiachsigen Packwagen. Nur 33 mm lang ist der kleine Talbot-Schotterwagen mit beweglichen Klappen. Der zweite Güterwagen ist ein Fahrzeug der Bauart Tbis 870 mit Schiebedach und Schiebewänden. Neu sind außerdem ein Prellbock und ein Einholm-Dachstromabnehmer.

Das Zubehör

Bei den Herstellern von Modellbahnzubehör ist nun eine Situation eingetreten, die man den Produzenten von Fahrzeugen seit einiger Zeit ankreidet. Auch hier kommt es inzwischen zu vermeidbaren Doppelentwicklungen, wie das Beispiel des Bahnhofs Bonn zeigt.

Dieses Bauwerk ist das Prunk- und Kernstück unter den Neuheiten 1981 von **Faller**. In seiner gesamten Längenausdehnung mißt der Bahnhof 700 mm. Auch beim neuen Empfangsgebäude »Mittelstadt« werden einige der Gebäudeteile von »Bonn« verwendet, die außerdem auch noch einzeln angeboten werden. Der alte Wasserturm von »Haltingen« mit Kugelbehälter und Stahlträgerkonstruktion wird sowohl in der Baugröße HO als auch in der Baugröße N entstehen. Im HO-Maßstab wird eine Ölförderpumpe angeboten, außerdem eine Brückenkopfgarnitur. Ein beschränkter Bahnübergang, Auffahrtsteile und Brückenpfeiler stehen für N-Bahnen zur Verfügung. Außerordentlich groß und vielseitig ist das Neuheiten-Angebot in der Baugröße Z. Hierzu zählen eine Bahnhofshalle, Bahngelände, Industriebauten und eine Vielzahl von Brücken- und Geländebauten.

Mit einer Gesamtlänge von 990 mm ist der Bahnhof »Bonn« von **Kibri** schon ein stattliches Bauwerk, zu dem auch eine schöne Bahnsteighalle geliefert wird. Weitere Neuheiten in der Baugröße HO sind sechs verschiedene Modelle attraktiver Nutzfahrzeuge, darunter ein mächtiger Teleskop-Autokran.

Freuen dürfen sich die N-Bahner auf eine ganze Serie herrlicher alter City-Häuser. Verschiedene Brücken und Brückenbauteile können sowohl für die Baugröße N als auch für die Baugröße Z verwendet werden. Für die kleinste Modellbahn wird außerdem noch eine Großbekohlungsanlage gefertigt.

Pola schuf zahlreiche neue Gebäude in den Baugrößen HO und N. Hierzu zählen ein alter Güterschuppen, ein Feinschmecker-Restaurant und ein Bauernhof in der Baugröße HO. Stadthäuser im Stil der Jahrhundertwende dominieren in der Baugröße N. Ein großer Teil der Neuerscheinungen ist bereits lieferbar und wird in unserem Neuheiten-Journal in dieser Ausgabe ausführlicher vorgestellt.

Recht zeitgemäß sind die Neuheiten von **Preiser**. Rollerskate und Skateboard, Jogging und Federball, dazu ein Banküberfall und reichlich Polizei zählen zu den neuen Sortimenten in der HO-Größe. Motorradfahrer und sitzende Figuren, ein Zirkuszelt, Artisten und Zirkuspersonal, außerdem Bundeswehr und Bundesluftwaffe und ein Krupp-Teleskopkran werden im HO-Maßstab ab Herbst erhältlich sein. Brautpaare beider Konfessionen, Arbeiter, Polizei und Familie Krause entstehen in der Baugröße N, ebenso ein Sortiment mit Polizisten in der Nenngröße Z.

Nach den Fachwerkhäusern erschienen bei **Vollmer** die Gebäude im Patrizierstil. Nun folgt »Professional Line«, Architekturmodelle aus der Zeit der Jahrhundertwende. In der Baugröße HO werden zunächst drei Gebäude zur Verfügung stehen. Jedes Haus ist so gestaltet, daß jede Seite eine Sichtseite darstellt. Dadurch lassen sich mit drei Grundmodellen ganze Straßenzüge gestalten. Jeweils vier Gebäude im ländlichen Fachwerkstil stehen für Modellbahnanlagen der Baugrößen N und Z zur Verfügung.

Neue Modellautos

In sehr kurzer Zeit haben die hübschen Oldtimer-Modelle von **Brekina** im Maßstab 1:87 eine große Schar begeisterter Liebhaber gefunden. In diesem Jahr wird die erfolgreiche

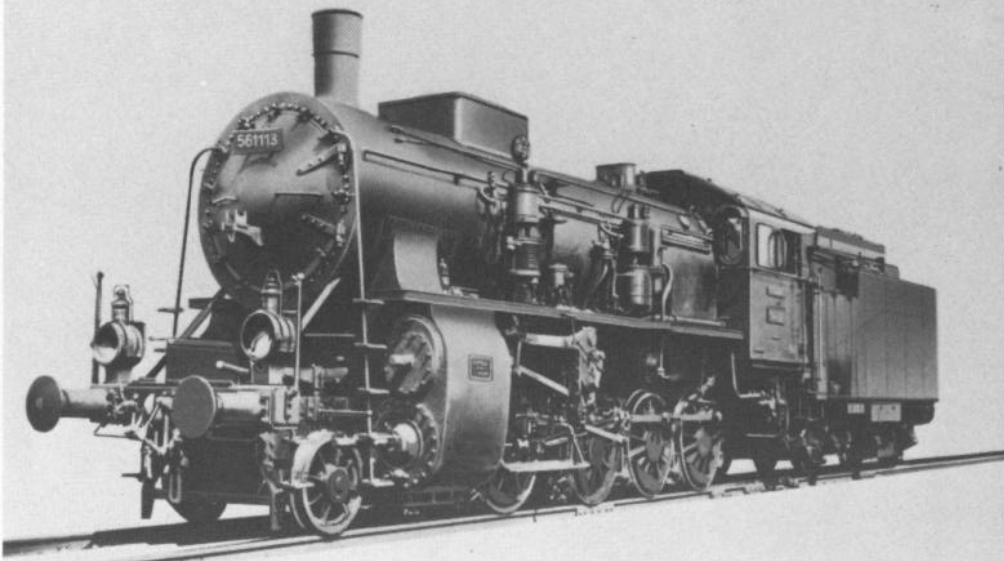


Bild 6: In der Baugröße N wird diese 56 1113 der Gattung G 4/5 H von Minitrix erscheinen.

Pressefoto: Trix Mangold

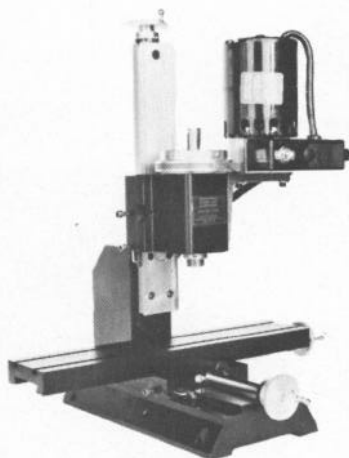
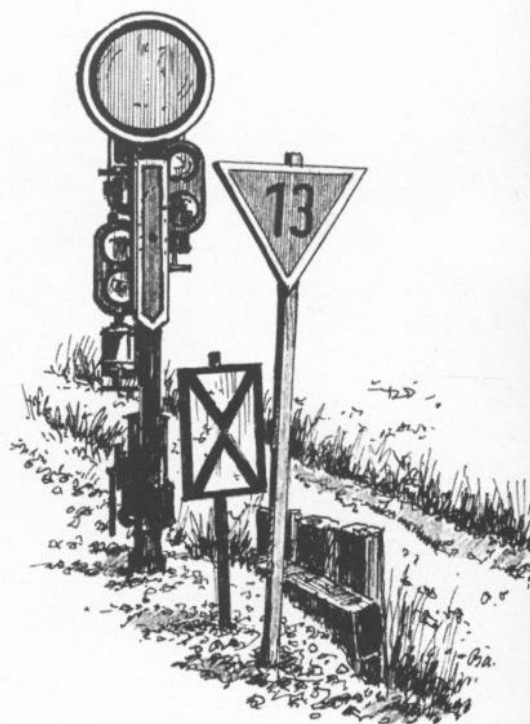
Serie mit Modellen des Kastenlieferwagens vom Typ DKW F 7 und mit dem Mercedes Benz Typ 190 in verschiedenen Ausführungsvarianten fortgesetzt.

Längst ist auch der HO-Automarkt von **Herpa** zu einem festen Begriff für den anspruchsvollen Sammler geworden. Zwei neue PKW und eine größere Zahl von kleinen und großen Nutzfahrzeugen, viele davon mit Werbeaufschriften, bereichern das ohnehin schon sehr reichhaltige Sortiment. Auch neues Zubehör sowie Schaukästen und Sammelboxen werden ab Juli in den Fachhandel gelangen.

Sowohl Veteranen als auch moderne Kraftfahrzeuge enthält das Neuheiten-Sortiment von **Wiking**. Zu den Veteranen zählen ein Ford Taunus 1952, ein Opel Caravan 1956 und der Berliner Doppeldeck-Bus von 1939. Bei den Nutzfahrzeugen gefallen besonders jene mit den schmückenden Aufschriften.

Von **Roco** kommen ebenfalls verschiedene Nutzfahrzeuge in tadelloser Ausführung im Maßstab 1:87, die entweder vollkommene Neuentwicklungen sind oder aus dem Militärsortiment stammen.

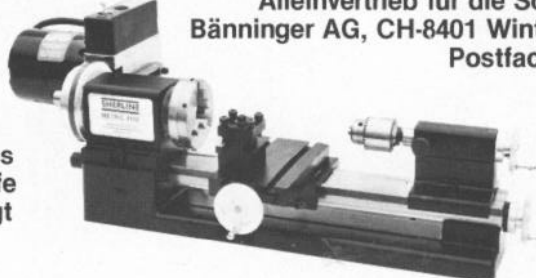
HO



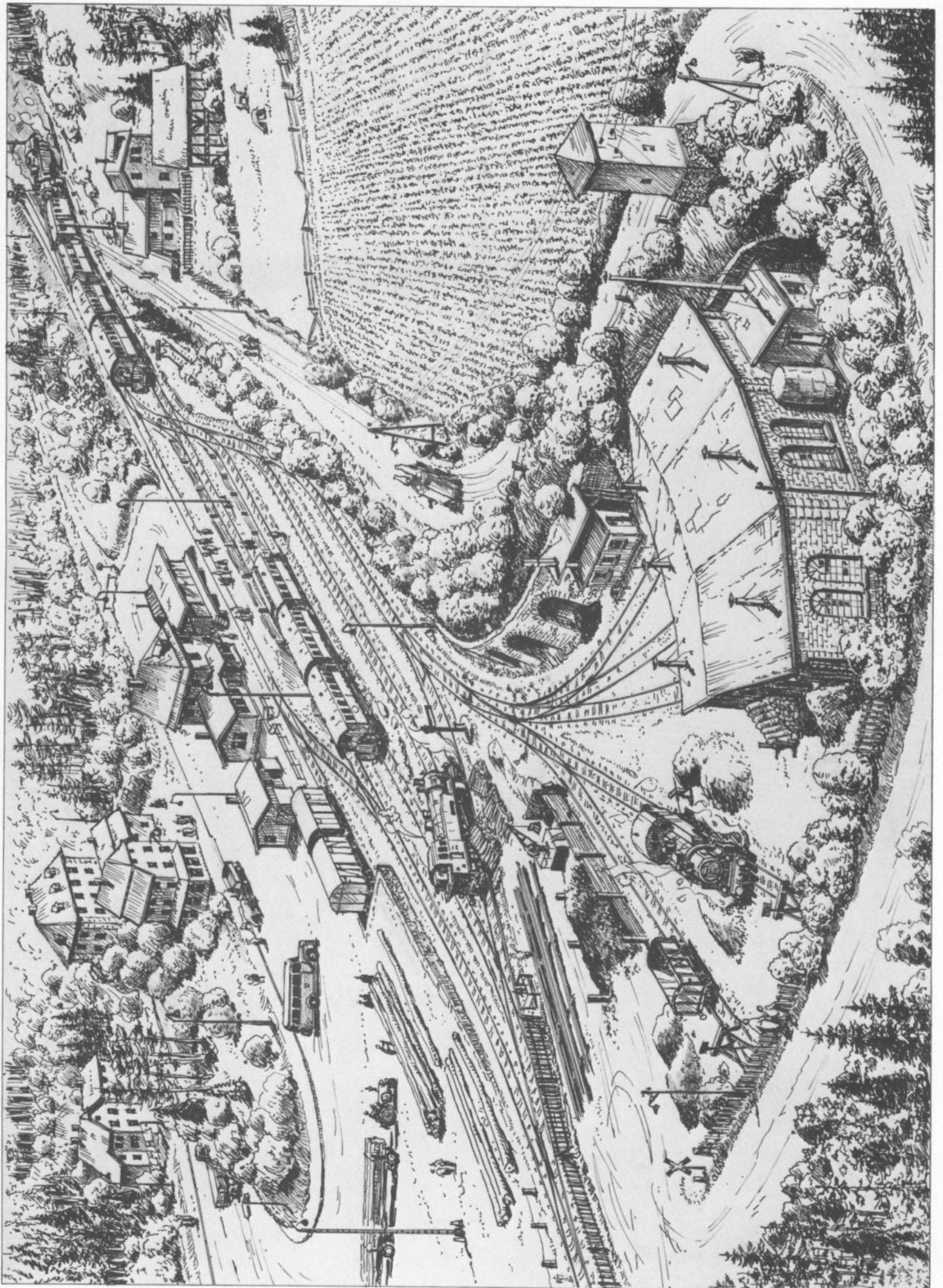
SHERLINE Präzisionsmaschinen

Vertikalfräsmaschine Kleindrehmaschine

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



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





Lokwechsel (Adhäsions- und Zahnradstrecke)

Das Schienennetz der damals noch jungen Eisenbahn vergrößerte sich mehr und mehr. In kühnen Projekten schickte man sich an, selbst höchste Gebirgsmassive anzugehen und zu bezwingen. Wo aufgrund besonders erschwelter Betriebsbedingungen das Reibungsgewicht der Lokomotiven nicht mehr ausreichte, montierte man die Zahnstange zwischen das Gleis, an der sich Speziallokomotiven mit ihrer Wagenlast auf die Berge hinaufarbeiten konnten. In den deutschen Mittelgebirgen entstanden um die Jahrhundertwende zahlreiche solcher »Zahnradbahnen«. Als eine besondere Leistung des Eisenbahnbaues muß die Verwirklichung der Steilstrecke Boppard (Mittelrhein) — Buchholz angesehen werden. Sie ist Teil der ca. 50 km lange Trasse Boppard — Simmern (Hunsrück) und wurde im Jahre 1908 dem Verkehr übergeben. Es wäre sicher wünschenswert, der Eisenbahn im Hunsrück im Rahmen eines abgeschlossenen Berichts einmal besondere Aufmerksamkeit zu schenken, wir jedoch wollen uns auf die betrieblichen Besonderheiten der ehem. Zahnradstrecke Boppard — Buchholz beschränken. Beide Ortschaften liegen zwar nur ca. 6 km voneinander

entfernt, auf diesem kurzen Abschnitt aber muß die Strecke einen Höhenunterschied von 330 m überwinden. Der Weg hinauf führt durch stark zertaltes, bewaldetes Gebiet. Die ganze Trasse ist ein ununterbrochenes Kurvenband, führt durch fünf kleinere Tunnel und über zwei hohe Talbrücken hinweg.

Auf unserer Zeichnung nähert sich vom oberen Bildrand her ein von einer Zahnradlokomotive der BR 97 geschobener Personenzug seinem ersten Ziel, Buchholz, dem Ende der Zahnstange. Adhäsionsmaschinen des hiesigen Lokbahnhofs übernehmen den Weitertransport des Zuges, während die Zahnradlokomotive abkoppelt und mit dem Dreiwagenzug nach Boppard zurückkehrt. Die 93er in Höhe des Wasserkrans hatte sich soeben von der Spitze ihrer drei Wägelchen gelöst und setzt nun zurück, um den Vierwagenzug aus Boppard zur Weiterfahrt zu übernehmen. An der Beförderung der Güterzüge waren bei mehr als sechs Waggons zwei Lokomotiven beteiligt, eine an der Spitze, und eine am Schluß des Zuges. Das galt auch für den Personenverkehr. Die manchmal bei Bergfahrt an der Spitze des Zuges bereits mitlaufende Adhäsionslok, beförderte dann, oben angekommen, ihre Garnitur bis Simmern allein weiter. Für eine reibungslose Zugförderung standen den Bw's Buchholz und Boppard zeitweise Lokomotiven der Baureihen 91, 93, 94 und 97 zur Verfügung. Auch eine T 20 versah kurze Zeit auf der Steilstrecke Dienst.

Der Güterverkehr bezog sich mehr auf den Abtransport land- und forstwirtschaftlicher Produkte. Hierzu diente auch die kleine Ortsgüteranlage neben dem Empfangsgebäude und die Freiladerampe, auf der gerade Langholz für den Abtransport auf dem Schienenwege bereitgestellt wird. Es sind nur Einfahrtsignale vorhanden, Ausfahrtsignale fehlen ganz. Vor dem Empfangsgebäude wartet ein Omnibus älteren Semesters auf die ankommenden Bahnreisenden, er bedient die umliegenden kleinen Ortschaften.

Besonderer Mittelpunkt unseres Projekts soll jedoch wieder unser kleines Bahnbetriebswerk sein. Abweichend von unserer Zeichnung befand sich hier in der Tat ein vierständiger Ringlokschuppen. Ob eine Drehscheibe vorhanden war, ließ sich nicht mehr ermitteln. Da wir in unseren letzten Bw-Skizzen immer viel Anregungen in Verbindung mit Drehscheiben vermittelten, dachte ich mir, daß auch eine entsprechend ausgelegte Weichenkombination den betrieblichen Erfordernissen entsprechen haben müßte, da ja nur ausschließlich Tenderlokomotiven eingesetzt waren. Zwei Freigleise des Bw dienten Wartungsarbeiten an den Lokomotiven und der Kohlebevorratung. Die wenigen Weichen könnten direkt von Hand, oder von einer kleinen, an die Stützmauer gesetzten Wärterbude aus bedient worden sein. Der Standort des Wasserkrans ist so gewählt, daß er auch den Durst schnell umsetzender Dampflok befriedigen konnte, ohne daß diese erst das Bw direkt anlaufen mußten. Wenn auch die dargestellte Situation einem Vergleich auf völlige Übereinstimmung mit den einst und heute gegebenen Realitäten nicht standhält und es auch nicht soll, muß dennoch folgendes klar herausgestellt werden:

Ein kurvenreicher Verlauf der Strecke in reizvoller Landschaft, die Vielzahl der Tunnel und Brücken, ein kleiner Bahnhof mit verhältnismäßig sparsamen Gleisanlagen, eigener Ortsgüteranlage, Freiladerampe und Bahnbetriebswerk, machen unser Projekt für den Modelleisenbahner in vielfacher Hinsicht interessant. Durch die Besonderheit des Betriebsablaufs ergeben sich vielseitige Rangierbewegungen unter Berücksichtigung eines sowieso schon attraktiven Einsatzbestandes an Lokomotiven und Wagen. Einige wenige Gebäude (Wirtschaft) verkörpern die nahegelegene Ortschaft.

R. Barkhoff

Wichtig für alle Journal-Freunde!

Zwischen der zweiten und dritten Ausgabe des Eisenbahn-Journals erscheint eine Sonderausgabe. Alle Abonnenten erhalten die Ausgabe wie das normale Journal zugesandt, bei Nichtgefallen bitten wir um Rücksendung innerhalb von 10 Tagen. Nähere Angaben hierzu siehe Seite 52 dieses Journals.

Ihr H. Merker-Verlag

Bücherecke

Koll's Preiskatalog

Während sich die Modelleisenbahn von Jahr zu Jahr mehr vom reinen Spielzeug zum naturgetreuen Modell hin entwickelt, ist seit einiger Zeit bei vielen Eisenbahnfreunden ein scheinbar gegenläufiger Trend zu beobachten, nämlich die Suche nach möglichst alten Modellen aus der Anfangszeit der Spielzeug- und Modelleisenbahnen. Hierbei kommt es dem Sammler nicht auf genaue und naturgetreue Detaillierung, sondern vielmehr auf Alter und Seltenheit der Sammelstücke an. Besonders die früheren Märklin Spur 00/HO-Modelle erfreuen sich steigender Beliebtheit; schließlich war es ja auch diese Firma, die die Verbreitung der heute noch gebräuchlichsten Modellbahn-Spurweite vorantrieb.

Nun sind seit dem Erscheinen der ersten Modelle im Jahr 1935 derartig viele Lokomotiven und Wagen erschienen, daß es kaum möglich wäre, den Überblick zu behalten, gäbe es nicht einen Katalog, in dem alle diese Modelle in ihren verschiedenen Versionen verzeichnet sind. Ein solches Handbuch ist Koll's Preiskatalog, der nun mit der Ausgabe 1981 bereits in der 3. Auflage erschienen ist. Auf 344 Seiten mit 348 zum Teil farbigen Fotos sind sämtliche Märklin-Modelle seit 1935 verzeichnet, einschließlich der seltenen, in nur geringer Stückzahl gebauten Ausführungsvarianten. Alle Modelle werden exakt beschrieben und ihre genaue Bauzeit angegeben. Dazu wird zu jedem Objekt ein aktueller Liebhaberpreis genannt, der aufgrund von Marktbeobachtungen bei Sammlermärkten, Tauschbörsen und Auktionen ermittelt wurde.

Darüberhinaus gibt der Katalog dem Anfänger eine umfassende Einführung in dieses Sammelgebiet, wobei einige Tips sicher auch für »Experten« noch interessant sind.

Anhand der benutzten Ordnungskriterien ist jedes Modell schnell und sicher aufzufinden. Die Fotos sind von ausgezeichneter Qualität und ermöglichen die einwandfreie Identifikation von Sammlerstücken. Koll's Preiskatalog ist auf dem besten Wege, das Standardwerk für Sammler von Märklin Spur 00/HO-Modellen zu werden.

Koll's Preiskatalog — Liebhaber-Preise für Loks, Wagen, Zubehör Märklin 00/HO, 344 Seiten mit 348 zum Teil farbigen Fotos; Verlag Joachim Koll, Frankfurt, 1980 Verkaufspreis 29,50 DM ISBN 3-922164-02-1



Die Kleinbahn des Kreises Norderdithmarschen

Einer zumindest überregional wenig bekannten Kleinbahn ist dieser Band gewidmet. Planung, Bau, Betrieb und schließlich das Ende dieser typischen Erschließungsbahn in Holstein sind ausführlich nachgezeichnet. Dazu gehört auch ein umfassendes Verzeichnis in Wort und Bild des eingesetzten Fahrzeugparks der meterspurigen Bahn. Interessant sind die vielen Fotos, die den Text ergänzen, von denen einige allerdings ein größeres Druckformat verdient hätten. Die Typenskizzen der Fahrzeuge wären für den Eisenbahnfreund sicher noch wertvoller, wenn sie mit den wichtigsten Maßen versehen worden wären. Insgesamt ein gut recherchiertes Buch, das das Interesse vieler Kleinbahnfreunde finden wird.

H.-H. Schöning, Die Kleinbahn des Kreises Norderdithmarschen, 128 Seiten mit 80 Abbildungen, Zeichnungen und Diagrammen, zahlreiche Tabellen; Westholsteinische Verlagsanstalt Boyens & Co., Heide in Holstein Preis 19,80 DM ISBN 3-8042-0231-4



100 Jahre Eisenbahn in Lippe

Rechtzeitig zum 100jährigen Bestehen der ersten Eisenbahnstrecke im ehemaligen Fürstentum Lippe erschien dieser Band, der der Eisenbahn in dieser Region gewidmet ist. Der Autor, Bahnhofsvorsteher in Lage (Lippe) hat eine Vielzahl interessanter Fotos von der Zeit des Bahnbaus bis heute zusammengetragen, die zusammen mit dem Text einen Einblick in die Besonderheiten dieser Strecken gewähren. Besonderer Wert wurde auf bisher unveröffentlichte Fotos aus der Dampflokzeit gelegt, daneben gibt es aber auch Abbildungen der vielen sonstigen zum Betrieb notwendigen Einrichtungen wie Blockstellen, Schrankenposten und Bahnhofs-Innenaufnahmen.

Im Anhang findet der Leser die kompletten Streckenpläne der Strecken Herford—Himnighausen und Lage—Bielefeld aus den frühen 50er Jahren.

W. Menninghaus, 100 Jahre Eisenbahn in Lippe, 136 Seiten mit 144 Fotos, Pappereinband mit farbigem Titelfoto. Streckenpläne und Fahrplanauszüge; Verlag Uhle & Kleimann, Lübbecke Preis 26,50 DM ISBN 3-922657-15-X

Peter Schiebel

Die DB heute



Wenn Eisenbahn-Liebhaber befürchtet haben, daß die Bahn nach dem Ende der Dampflok-Ära weniger anziehend sei, so werden sie durch den vorliegenden Bildband eines besseren belehrt. Wie der Autor eindrucksvoll beweist, sind auch heute noch attraktive Aufnahmen von der Eisenbahn zu machen, wenn man einen Blick auch für landschaftliche Schönheit hat.

Auf 173 Farbseiten mit 182 meist ganzseitigen Fotos wird die ganze Palette der heute bei der Bundesbahn im Einsatz stehenden Fahrzeuge in ihren typischen Einsatzgebieten von Nord bis Süd dargestellt. Der Autor wählte mit enormem Feingefühl die reizvollsten Streckenabschnitte für seine Aufnahmen aus. Die ausgezeichnete Druckqualität unterstützt die Wirkung der Bilder.

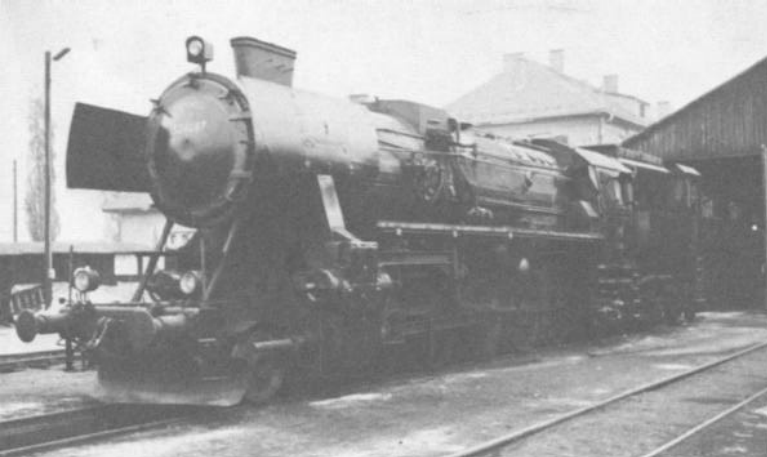
Die ausführlichen Bildtexte mit Informationen über Fahrzeugeinsatz, Streckenführung, betriebliche und landschaftliche Besonderheiten werden durch exakte Streckenkarten und Tabellen über die Verteilung der Triebfahrzeuge auf die Betriebswerke ergänzt.

Das Buch gibt einen Eindruck von der Faszination, die die Eisenbahn auch heute noch ausübt, nachdem die Dampfloks verschwunden sind.

Georg Wagner, Die DB heute, Eisenbahn zwischen Flensburg und Freilassing, 192 Seiten mit 182 Farbfotos und 7 dreifarbigen Streckenkarten im Text; Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart, 1981. Preis: 68,— DM ISBN 3-440-04966-3

Peter Schiebel





Mitteilungen

Historische Eisenbahn Frankfurt e. V. mit dritter Dampflokomotive

Von der Graz — Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft (GBK) konnte die Historische Eisenbahn Frankfurt e. V. (HE) vor kurzem die Dampflokomotive 524867 (Maschinenbau und Bahnbedarf, Potsdamer Baujahr 1943, Fabr. Nr. 13931) mit original Wannentender erwerben.

Die Schleppenderlokomotive wurde am 10.7.1943 an die RBD Dresden Bw Kamenz im Rahmen von insgesamt 6295 für die DRG, DB und DR gebauten Loks geliefert.

Nur durch die Bereitschaft des Maschinen- und Werkstättendienstes der GBK ist die Aufarbeitung von Kessel, Fahrwerk, Triebwerk und Tender möglich. Die 524867 soll an ihrem 40. Geburtstag wieder in Betrieb genommen werden. Der HE steht dann neben der Tenderlok 811001 (ex Saarberg 36) und der 50685 nach Abschluß der umfangreichen Aufarbeitung eine zweite betriebsfähige Schleppenderlokomotive als technisches Kulturdenkmal für Jahre zur Verfügung.

Hammer Eisenbahnfreunde auch 1981 mit Dampf

Nach erfolgter Herrichtung ihrer Dampflok 80 039, bei der auch äußerlich Änderungen an der Lok vorgenommen wurden, starten die HAMMER EISENBAHNFREUNDE im Mai 1981 wieder Museumszugfahrten. Der Wagenpark konnte um zwei interessante Fahrzeuge erweitert werden.

Der erste Einsatz des Dampfzuges in der neuen Saison erfolgt am 28. Mai auf der Ruhr-Lippe Eisenbahn.

Davon abweichend wird mit einer besonderen Fahrt auf der Westfälischen Landeseisenbahn gestartet: am 1. Mai 81

— zwar ohne Dampf
aber sicher nicht minder interessant —

Eine **Doppel-Einheit** VT 95 mit einem als Restaurationswagen umgebauten VB von Münster Hbf—Neubeckum—Lippstadt »über den westfälischen Semmering«—Warstein und zurück.

Unterwegs zahlreiche Fotohalte, Pausen und Wandermöglichkeiten in Warstein, Fotofahrt bis zum Scheitelpunkt der Haar.

Informationen gegen Rückporto über diese Fahrt sowie Jahresfahrplan 81 anzufordern bei:

HAMMER EISENBAHNFREUNDE
Postfach 750
4700 Hamm 1

Eisenbahnclub München e. V. kauft letzte Dampflok der DB

Anfang Januar 1981 traf auf einem Tieflader der DB die im Dezember 1980 vom Eisenbahnclub München e. V. erworbene, letzte frei verkäufliche Dampflok der DB, eine pr. T 16¹ (Baureihe 94⁵—17) mit der Betriebsnummer 941697 vom Aw Oldenburg in München ein. Zwei Teleskopkrane stellten die Lok wieder auf eigene »Füße«.

Die 941697 wurde im letzten Jahr des Beschaffungszeitraumes von 1914 bis 1924 als Fabrik-Nr. 8401 bei Schwartzkopff in Berlin gebaut. Nach 1945 war sie dem Bw Wanne-Eickel zugeteilt. Nachdem sie am 15.8.73 z-gestellt worden war, wurde sie am 5.1.74 ausgemustert. Die Lokomotive soll aufgearbeitet und als bewegliches Museumsobjekt bei den Veranstaltungen des ECM vorgestellt werden. Obwohl Mitglieder des Vereins und Privatpersonen mit Spenden von ca. 30000 DM Kauf und Überführung ermöglichten, sind zur Erhaltung der Lok weitere erhebliche Geldmittel erforderlich. Al-

le Eisenbahnfreunde werden deshalb gebeten, sich durch Spenden zu beteiligen. Ihre Spende wird erbeten auf das Postscheckkonto München Nr. 109169-806 (BLZ 7010080) des ECM e. V., Stichwort T 16¹.

Museumsbahn in der Nähe von Brüssel

Die M.S.T.B. (Museum Stoomtrein der Twee Bruggen) betreibt in der Nähe von Brüssel eine Museumsbahn auf einer 5 km langen Strecke entlang des Villebrockkanals.

1981 werden die Regelfahrten an jedem Sonntag und Feiertag vom 19. April (Ostern) bis Ende September, laut untenstehendem Fahrplan, stattfinden:

14.30	Vilvoorde oude brug	_____	Buda
15.30	"	_____	Intercom Park
16.45	"	_____	Buda
17.45	"	_____	Intercom Park
18.45	"	_____	Buda

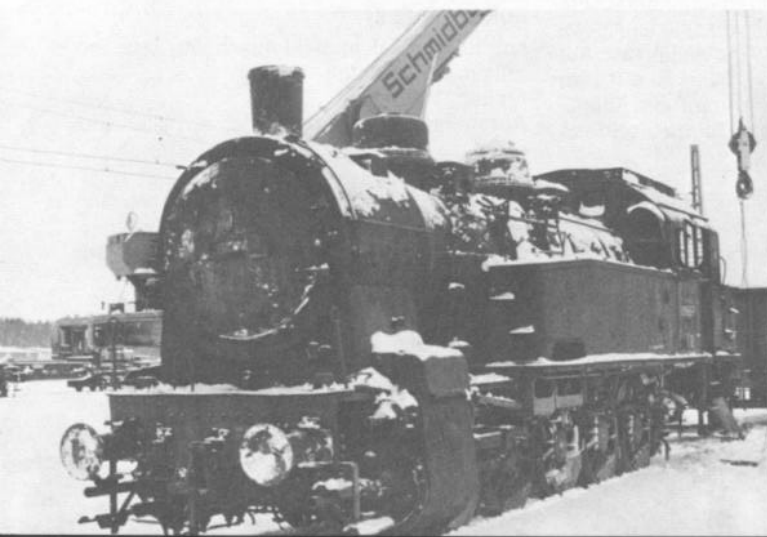
Weiter wird es für Gruppen möglich sein, an Samstagen dieser Periode, den Zug für einen Festbetrag zu reservieren; die Anfrage dazu sollten zwei Wochen vorher eintreffen.

Der Verein verfügt im Augenblick über folgendes Material — betriebsfähig und im Grund des INTERCOM-Elektro Kraftwerkes in Vilvoorde untergebracht (das Publikum hat hier keinen Zutritt):

1. die Dampflokomotive TUBIZE Nr. 1627, Baujahr 1910, zweiachsig;
2. einen zweiachsigen Güterwagen, um 1920, ex-SNCF, als Gepäckwagen;
3. einen Aussichtswagen, auf einem zweiachsigen Unterbau ex-DR Behälterwagen, 1920 in Darmstadt gebaut, errichtet.

Weitere Informationen liefert:

M.S.T.B.
p/a Jean DUVIVIER
Rekerstraat 9
B-1712 VLEZENBREEK



Historische Dampfzugfahrten 1981

Auch in diesem Jahr veranstaltet der Bayerische Localbahn Verein e.V., Postfach 116, 8180 Tegernsee, wieder historische Dampfzugfahrten auf den Strecken der Tegernsee-Bahn AG und der Regentalbahn AG. Betriebsstage, Strecken, Fahrpläne und Preise sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen. Vom 1. bis 3. Mai 1981 veranstaltet der Verein in Verbindung mit der Regentalbahn AG auf dem Bahnhofsgelände Viechtach/Bayer. Wald ein umfangreiches Programm. Informationen hierüber können etwa ab 1. April 1981 beim Bayerischen Localbahn Verein e.V. eingeholt werden.

Historische Dampfzugfahrten 1981 auf den Strecken der Tegernsee-Bahn AG

Betriebsstage:

14. und 28. Juni, 12. und 26. Juli, 2., 9., 23. und 30. August, 13. und 27. September sowie am 17./18. Oktober (traditioneller »Tegernseer Bahnhofskirta« mit Rahmenprogramm)

1100	1102	1104		Zug Nr.		1101	1103	1105
10.30	13.40	15.20	ab	Tegernsee	an	12.16	15.00	16.26
10.39	13.49	15.28	an	Gmund	ab	12.07	14.51	16.18
10.41	13.51	15.29	ab		an	12.05	14.49	16.17
10.47	13.57	15.36	i	Moosrain	i	11.58	14.42	i
10.54	14.04	15.42	an	Schaftlach	ab	11.52	14.36	16.07

In allen Zügen sind Ansichtskarten, andere Verkaufsartikel und Getränke erhältlich.

Zuglok: 1 D 1 Tenderlokomotive Nr. 7 der Tegernsee-Bahn AG

Fahrpreise: Rückfahrkarte Tegernsee—Schaftlach Erwachsene 8,— DM
Kinder 4,— DM

Mitglieder der dem BDEF eng. Vereine 7,— DM
Mitglieder des BAYERISCHEN LOCALBAHN VEREINS e.V. haben freie Fahrt.

Veranstalter: Tegernsee-Bahn AG u. BAYERISCHER LOCALBAHN VEREIN e.V.
8180 Tegernsee, Postfach 116

Heuer neu ist die Einführung einer Tageskarte; Fahrpreis für Erwachsene 12,—, für Kinder 6,— DM.

Für unseren traditionellen »Bahnhofskirta« am 17. und 18. Oktober 1981 ist wieder ein reichhaltiges Programm geplant.

Baureihe 95

Die Dienstzeit der Baureihe 95 ist nun endgültig zu Ende. Am 28.02.81 fuhr vom Bf Steinach in Thüringen der letzte Zug, ein Sonderzug, bespannt mit der 95 0027-3 nach Saalfeld. Lokführer Wolfhard Bätz und Heizer Bernd Billig gaben Hunderten von Eisenbahnfreunden aus beiden deutschen Staaten und dem Ausland noch eine eindrucksvolle Abschiedsvorstellung.

Die 95 0027-3 ist die Maschine, die als letzte im Raw Meiningen eine Hauptuntersuchung erhalten hatte. EISENBAHN-JOURNAL hatte damals ein Bild von der Probefahrt nach der letzten L 7 veröffentlicht. Mit der BR 95 (pr. T 20) ist Deutschlands letzte Länderbahnlokomotive offiziell von den Strecken verschwunden.

Baureihe 01

Mitte Februar 1981 wurde von einem Tag auf den anderen der Dienstplan mit rostgefeuerten 01-Lokomotiven des Bw Saalfeld aufgelöst. Die Maschinen 01 1511, 1512, 1514, 1518, 2118, 2137 und 2204 wurden abgestellt. Ihre Leistungen übernahmen z.T. wieder reaktivierete ölgefeuerte Lokomotiven der BR 01.5, z.T.

Diesellokomotiven der BR 110, 119. Der Grund für diese Planänderung ist Kohlemangel, unter dem die DR nach Ausbleiben polnischer Steinkohlieförderungen leidet.

Dampfzüge auf der Kandertalbahn 1981

Auch in der Saison 1981 veranstaltet die EU-ROVAPOR wieder Dampfzugfahrten auf der Kandertalbahn zwischen Kandern und Basel. In diesem Jahr kommt die frisch untersuchte Dampflok Nr. 30 (pr T 3) mit verschiedenen Wagen der Baujahre 1882—1925 zum Einsatz. Auf der DB-Strecke Haltingen—Basel Bad Bf, wo ja Dampfverbot herrscht, kommt ein Altbau-triebwagen der SWEG als Zugtriebfahrzeug zum Einsatz.

Die Fahrtage 1981 sind:

1. Mai, 3. Mai, 7. Juni, 5. Juli, 2. Aug., 6. Sept., 13. Sept., 4. Okt. 1981

Sämtliche DB und SWEG Fahrausweise sind ohne Fahrpreiszuschläge gültig. Für die Foto-fahrten sind besondere Fahrkarten zum Normaltarif im Zug erhältlich.

Sonderzüge sind jederzeit in den Monaten April—Oktober möglich.

Historische Dampfzugfahrten 1981 auf den Strecken der Regentalbahn

1. Strecke Kötzing—Lam

Betriebsstage: 5. und 12. Juli, 9. und 16. August, 6. und 13. Sept. 1981

11.22	14.52	16.42	km		Kötzing	an	11.03	14.38	16.23
11.25	14.55	16.45	0	ab	Zellerthal		11.00	14.35	16.20
11.33	15.03	16.53	2		Grafenwiesen		10.53	14.28	16.13
11.35	15.05	16.55	5		Allemann		10.49	14.24	16.09
11.38	15.08	16.58	6		Watzelsteg		10.47	14.22	16.07
11.46	15.16	17.06	7		Hohenwarth		10.41	14.16	16.01
11.54	15.24	17.14	10		Arrach		10.33	14.08	15.53
11.57	15.27	17.17	15		Frahelsbruck		10.28	14.03	15.48
12.00	15.30	17.20	17		Lam	ab	10.25	14.00	15.45

Die Züge verkehren an allen oben aufgeführten Betriebstagen.

Zuglok: 1 D 1 Tenderlokomotive 378.32 des BAYERISCHEN LOCALBAHN VEREINS e.V.

Fahrpreise: Rückfahrkarte Kötzing—Lam Erwachsene DM 9.—, Kinder DM 4.50
Tageskarte Erwachsene DM 20.—, Kinder DM 10.—

2. Strecke Blaibach—Viechtach—Gotteszell

Betriebsstage: 19. und 26. Juli, 2., 23. und 30. August 1981

10.40		18.20	km		Blaibach	an	10.25		18.10
10.59		18.39	0	ab	Fichtental		10.06		17.51
11.10		18.50	9			ab	9.55		17.40
11.25	15.20		15	an	Viechtach			13.25	17.20
11.40	15.35		25		Gumpenried-Asbach			13.05	17.00
11.55	15.50		30		Teisnach			12.56	16.51
12.10	16.05		36		Ruhmannsfelden			12.43	16.38
12.20	16.15		40	an	Gotteszell	ab		12.35	16.30

Die Züge halten auch an den nicht aufgeführten Stationen.

Die Züge verkehren an allen oben angeführten Betriebstagen

Zuglok: 1 D 1 Tenderlokomotive 378.32 des BAYERISCHEN LOCALBAHN VEREINS e.V.

Fahrpreise: Tageskarte Erwachsene DM 20.—, Kinder DM 10.—

Rückfahrkarte Blaibach—Gotteszell Erwachs. DM 13.—, Kinder DM 6.50

Rückfahrkarte Viechtach—Gotteszell Erwachs. DM 9.—, Kinder DM 4.50

Mitglieder des BAYERISCHEN LOCALBAHN VEREINS haben freie Fahrt.

Veranstalter: Regentalbahn AG und BAYERISCHER LOCALBAHN VEREIN e.V.
8374 Viechtach 8180 Tegernsee, Postfach 116

Auskünfte über Fahrzeiten sowie Sonderzüge erteilt: **Walter Martin, Johanniterstraße 17, 7842 Kandern 6.**

EUROSTEAM 81 der Süddeutschen Dampf-Modellbauer (SDM)

Die Gruppe Südwest des DBC hat sich zu einem selbständigen Club innerhalb des DBC entwickelt. Als erstes Treffen veranstaltet der neue Club das

EUROSTEAM 81

am 1./2./3. Mai in Kehl-Auenheim. Das Programm ist wie folgt:

Freitag, 1. Mai:

Ausstellung und Dampfbetrieb auf allen Gleisen.

Samstag, 2. Mai:

Ausstellung und Dampfbetrieb auf allen Gleisen. 12 Uhr Stehempfang und Begrüßung der Gäste, abends gemütlicher »Hock« mit Grill am Lagerfeuer.

Sonntag, 3. Mai:

Ausstellung und öffentlicher Fahrbetrieb auf dem Außenkurs, der innere Kurs bleibt den Gästen vorbehalten.



Triebwagen-Raritäten



Text zü Triebwagen- raritäten



Bild 1: Im Jahre 1952 stellte die Deutsche Bundesbahn für den Fernschnellverkehr neuentwickelte Dieseltriebwagen der Baureihenbezeichnung VT 08.5 in Dienst. Diese Triebwagen wurden in Zusammenarbeit der Maschinenfabrik MAN und der Düsseldorfer Waggonfabrik gebaut.

Einer dieser genannten Triebwagen, die mit einem 100 PS starken Dieselmotor ausgerüstet sind und eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h ausweisen, dient dem Generalstab der Amerikanischen Streitkräfte als Sonderzug. Mitte Dezember 1980 war dieser Dieseltriebwagen auf einer Fahrt von Garmisch nach Heidelberg unterwegs. Unser Fotograf Rudolf Lange hat ihn bei der Durchfahrt des Bahnhofes Weilheim/Obb. auf seinem Wege festgehalten.

Bild 2: Nicht zuletzt, weil die Firma Günther in Reutlingen in nächster Zeit den VT 10 als HO-Modell auf den Markt bringen wird, haben wir in unserem Archiv nach Fotos des Vorbildes gesucht. Leider haben wir dabei nur dieses, zugegebenermaßen nicht besonders gute Buntbild ausfindig machen können. Das Foto stammt aus dem Jahre 1961, als der VT 10 001 bzw. VT 69 900, zusammen mit der württembergischen T 5 (BR 75) im Bahnhof Friedrichshafen/Bodensee zum Verschrotten abgestellt war. Unser Fotograf, Herr C. Asmus, hat damals die Maschinen auf dem Abstellgleis im Bild noch festgehalten.

Die Waggonfabrik Wismar hatte im Jahre 1930 drei Triebwagen für den Stückgut-Schnellverkehr an die Deutsche Reichsbahn geliefert. Diese Triebwagen erhielten die Baureihenbe-



zeichnung VT 10. Nach Übernahme durch die Deutsche Bundesbahn erhielten sie die Bezeichnung VT 69.9. Angetrieben wurden diese Triebwagen durch einen 6-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor von Maybach mit einer Leistung von 175 PS. Die Kraftübertragung erfolgte mechanisch über ein 4-Ganggetriebe auf die Blindwelle, die mit Kuppelstangen die Treibachsen verband.

Alle drei von der Bundesbahn übernommenen Fahrzeuge wurden Anfang der 60-er Jahre ausgemustert.

C. Asmus

Deutsche Kleinlokomotiven

In mehreren Folgen hatten wir im vergangenen Jahr über die verschiedenen Bauarten deutscher Kleinlokomotiven berichtet. Eine größere Zahl dieser unentbehrlichen Helfer im

harten Rangiergeschäft konnten wir bereits in farbigen Abbildungen vorstellen. Inzwischen sind uns weitere Diapositive von Bauartvarianten und von Einzelstücken im

Fahrzeugbestand der Deutschen Bundesbahn zugegangen, die wir unseren Lesern nicht vorenthalten wollen. Die meisten der älteren Kleinlokomotiven sind inzwischen schon aus

Bild 1: Recht wehmütig dieses Bild — Die 322 114 (Aw Braunschweig) schleppt die 012 077 (ex. Bw Rheine) im Aw Braunschweig im August 1975.





Bild 2: Auch diese »fahrbare Gartenlaube« zählt zu den Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe II. Es ist die von der DGEG sehr schön restaurierte Ka 4013 in Bochum-Dahlhausen, eine der frühen Akkulokomotiven.

dem Dienst geschieden oder von einer baldigen Ausmusterung bedroht. Mit dieser Nachlese wollen wir dann auch das Kapitel Deut-

sche Kleinlokomotiven abschließen und uns demnächst den kleinen Diesellokomotiven der früheren Baureihen V 20 und V 36 zuwenden.

Zuvor soll aber noch ein kurzer Rückblick auf die Zeit um 1935 gegeben werden, in der bereits ein bemerkenswert hoher Einsatzbe-

Bild 3: Früher fuhr sie als Ks 4015, dann bei der DB als 381 101, danach kam sie zur Firma Interfrigo nach Basel. Aufnahme im Bw Haltingen, Juli 1977.



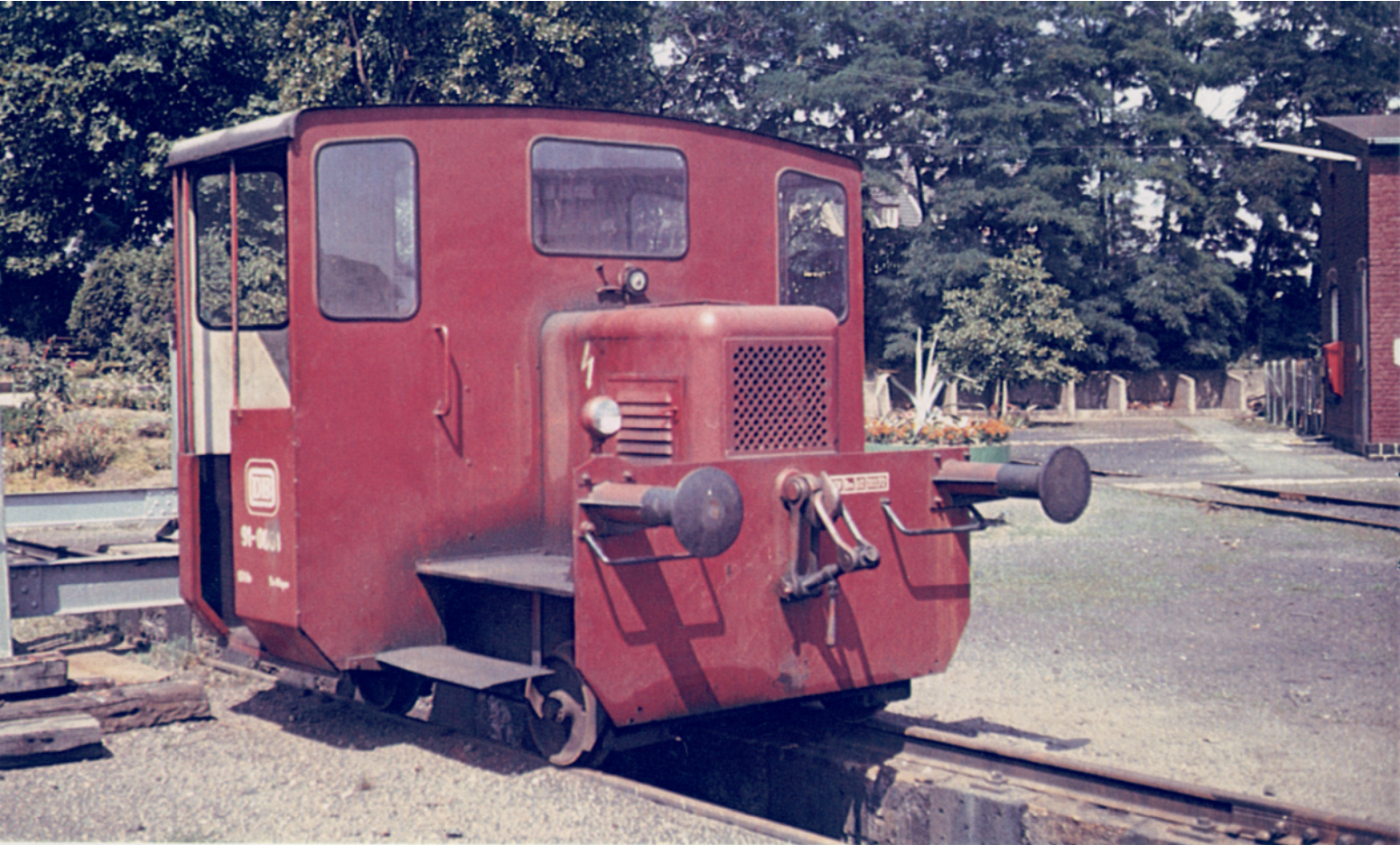


Bild 4: Nicht zu den Kleinlokomotiven, sondern zu den Kleinfahrzeugen zählt dieser Winzling mit der Betriebsnummer Kdl 91 0001. Aufgenommen im August 1974 im Bw Mayen.



Bild 5: 311 233 vom Bw Koblenz-Mosel, am 26.6.72 im Heimat-Bw aufgenommen. Im Journal 3/80 zeigten wir bereits die Kö I in schwarzer Farbgebung. Hier als Gegenstück die rote Farbvariante.



Bild 6: Die Kö I (311 229) vom Bw Göttingen im Bw Nordheim am 22.4.76.

Bild 7: 311 200 des Bw Saarbrücken im Bw Saarbrücken Hbf am 23.7.75.



Bild 8: Dieselbe Maschine wie vorher, von vorne aufgenommen.





Bild 9: Kdl 91 0008 (Bw Gremberg) im Bww Köln-Deutzerfeld (Bahnbetriebswaggonwerk). Am 26.6.72 schleppte sie einen Reisezug-Gepäckwagen. Erst der Vergleich mit dem Waggon zeigt ihre Winzigkeit.



Bild 10: Zu den seltenen Exemplaren zählt diese Ks 4071, die M. Traube aus Lohmar am 31.5.79 unter der neuen Betriebsnummer 381 201 in Limburg aufnahm.

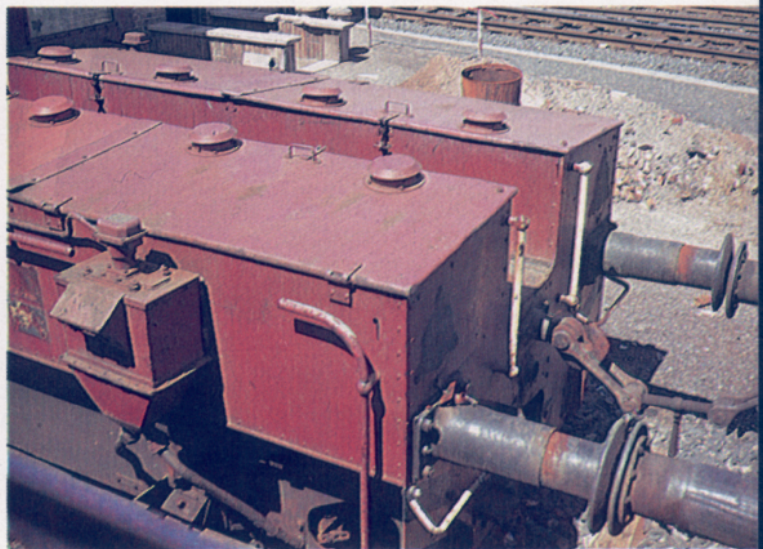


Bild 11: Dieses Detailfoto zeigt die voneinander getrennten Batteriekästen und einen der großen Sandbehälter mit zwei Fallrohren.

Bild 12: Auf der linken Seite der 381 201 ist der Sandkasten am Führerhaus angebracht.



Bild 13: Rückansicht der Kleinlok 381 201, dahinter die Tunnelrettungsfahrzeuge 713 003 und 714 001 des Cochemer Tunnels. Aufgenommen am 31.5.1979 in Limburg.



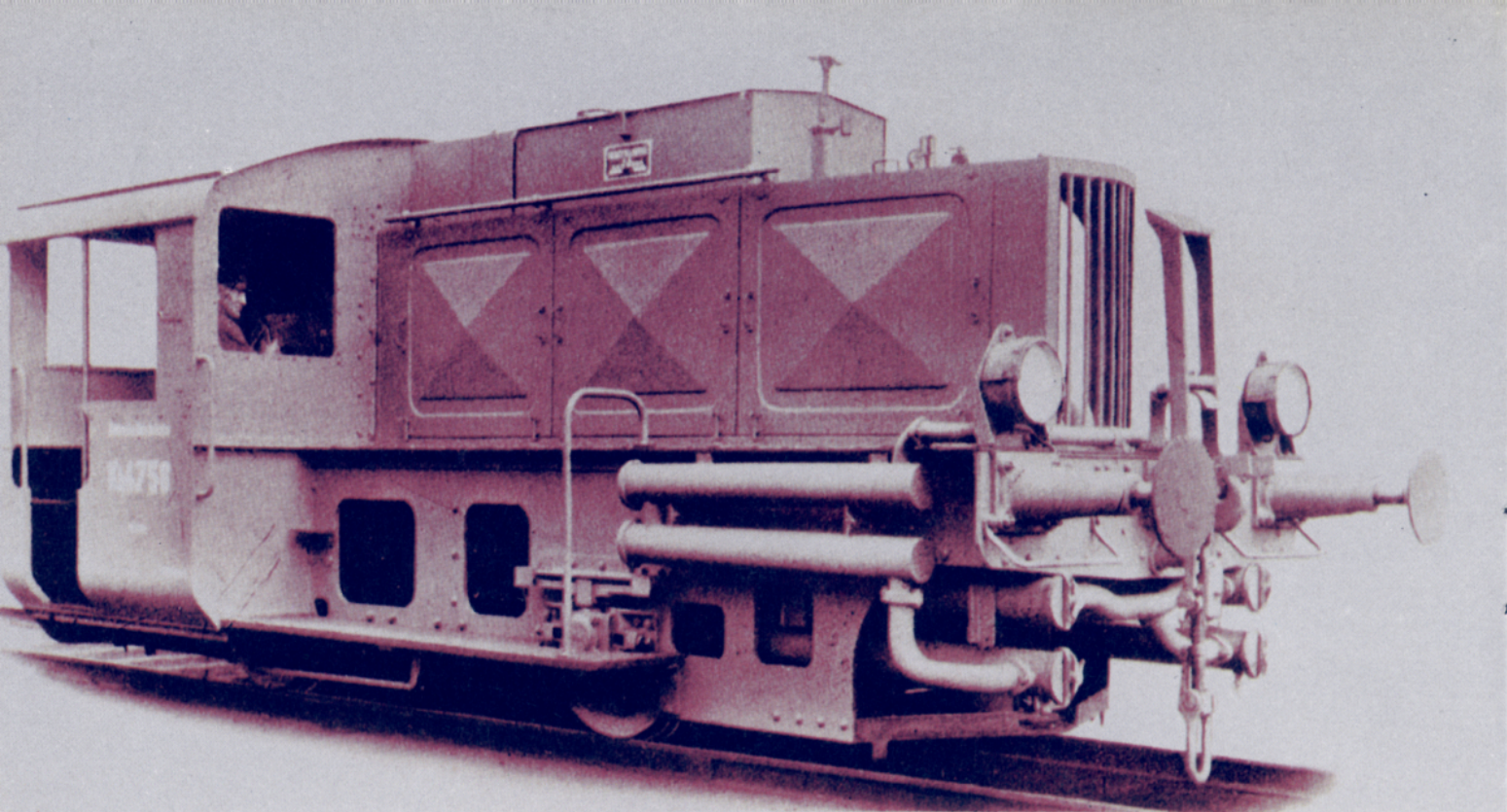


Bild 14: Schwellkoks gas-Kleinlokomotive Kb 4758 der Deutschen Reichsbahn, gebaut von Orenstein & Koppel.

stand von Kleinlokomotiven von der Deutschen Reichsbahn unterhalten wurde. Der Bestand gliederte sich in 149 Maschinen der Leistungsgruppe I, in 749 Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe II und in 5 Akkulokomotiven. Von den Fahrzeugen der Leistungsgruppe I waren 7 Maschinen mit Vergasermotoren und 142 Exemplare mit Dieselmotoren eines Leistungsbereichs von 20 bis 40 PS ausgestattet. In die Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe II waren 151 Vergaser- und 598 Dieselmotoren eingebaut.

Die verwendeten Motoren für die gebräuchlichen flüssigen Kraftstoffe arbeiteten schon sehr zuverlässig. Um jedoch vom importierten Rohöl unabhängiger zu werden, unternahm man bereits schon damals den Versuch, heimische Brennstoffe für den Antrieb von Kleinlokomotiven einzusetzen.

Unter dem Begriff »heimische Brennstoffe« verstand man vor allem Holz und teerfreien Schwellkoks. Der Einsatz von Holzgasanlagen für den Antrieb von Fahrzeugen war also absolut keine zeitbedingte Notlösung aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs, sondern ein Forschungsvorhaben aus dem Beginn der dreißiger Jahre.

Ein im Jahr 1933 der Lokomotivfabrik Orenstein & Koppel erteilter Auftrag verlangte die Entwicklung einer Kleinlok der Leistungsgruppe II mit einer Holzgasanlage der Bauart Imbert. Die Leistung des Vierzylinder-Viertakt-Vergasermotors schwankte je nach Art und Qualität des Brennstoffs zwischen 40 und 51 PS. Die besten Werte wurden beim Einsatz von hochwertigem Buchenholz erreicht, gefahren wurde jedoch meist mit einer Mischung von Abfallholz aus den Werkstätten und aus altem Schwellenholz.

Eingehende Untersuchungen in der Lokversuchsanstalt Grunewald im Jahre 1934 lieferten den Beweis der Brauchbarkeit solcher Fahrzeuge im Verschiebedienst. Die Zeit vom Anbrennen des Gaserzeugers bis zur ersten Gasentwicklung lag in einem Zeitraum zwischen 10 und 15 Minuten. Als Leistung wurden 50 PS bei einer Drehzahl von 750 U/min angegeben. Der Gaserzeuger war stehend im Rahmen im vorderen Teil des Vorbaus eingebaut. Das Brennholz wurde in einem Blechkasten auf dem Maschinenvorbau mitgeführt.

Jene erste Holzgaslok von Orenstein & Koppel trug die Betriebsnummer Kb 4446 der Deutschen Reichsbahn. Zunächst war befürchtet

worden, daß sich das höhere Gewicht nachteilig auswirken würde. Bei den Fahrversuchen erwies sich das höhere Reibungsgewicht jedoch als sehr vorteilhaft.

Kurze Zeit nach der ersten Maschine entstand bei Orenstein & Koppel eine zweite Kleinlok, die nun aber mit einer Sauggasanlage für Schwellholz ausgerüstet war. Der Antriebsmotor der Bauart S 50 war wieder derselbe wie bei der ersten Maschine. Bei einem Hub von 220 mm, einem Zylinderdurchmesser von 150 mm und einer Verdichtung von 1:8 lag die Leistung bei normalem Unterdruck und bei richtiger Temperatur der Sauggase zwischen 58 und 61 PS, bei einer Motordrehzahl von 850 U/min.

Der Gaserzeuger hatte seinen Platz zwischen dem Rahmen vor dem Motorkühler im Vorbau. Der Brennstoffbehälter war wieder auf dem Vorbau angebracht. Die leicht nach vorne geneigten Rohre im vorderen Teil der Maschine dienten der Reinigung des Gases. Von dieser Kleinlokomotive mit der Betriebsnummer Kb 4758 ist noch ein Foto überliefert.

Im Gegensatz zu den beiden Fahrzeugen von O & K mit einem nach vorne verlängerten Rahmen, schuf Humboldt-Deutz im Jahr 1934 eine

Bild 15: Akkulokomotiven 382 101 und 382 001 vom Bw Hamburg-Ohlsdorf, im Juli 1977 in Hamburg Hbf aufgenommen.



Bild 16: Diese Akkulok 381 005 vom Bw Köln-Deutzerfeld trug früher die Bezeichnung Ks 4862. Die Aufnahme stammt vom Mai 1976.





Bild 17: Einen mächtigen Schneepflug trägt die 323 043 vom Bw Bielefeld, dort aufgenommen am 20.6.1979. Vielleicht eine Anregung für die Firma Günther in Reutlingen. Die Lok befindet sich noch weitgehend im Originalzustand mit unverglasten Führhaus-Seitenwänden.



Bild 18: Die 322 519, aufgenommen am 3.7.78 im Bw Köln-Nippes. Sie hat am Einstieg noch die Ledervorhänge, das seitliche Fenster ist bereits verglast.



Bild 19: Kleinlok der Leistungsgruppe II 323 053 mit geschlossenem Führhaus, aufgenommen im März 1977 im Bw Hildesheim.



Bild 20: Zum Bw Gremberg gehört diese 323 594 mit zeitgemäß verglastem Führhaus, die am 14.7.1979 in Hennef fotografiert wurde.

Maschine, die in den Fahrzeugteilen genau der Einheitsbauart für Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe II entsprach. Der Gaserzeuger für die Schwelkoksgasanlage und der erste Fliehkraftregler waren auf der linken Fahrzeugseite hinter der vorderen Pufferbohle angeordnet, die anderen Reiniger lagen vorne rechts auf dem Trittbrett. Diese Konzeption erlaubte jederzeit eine Umrüstung bereits vorhandener Kleinlokomotiven ohne bauliche Änderungen am Fahrzeugteil. Als Antriebsmotor diente wiederum der Vierzylinder-Viertakt-Vergasermotor S 50 von Orenstein & Koppel, der eine Leistung von 61 PS bei 850 Umdre-

hungen entwickelte. Das Fahrzeug diente in erster Linie der Erprobung von Stein- und Braunkohlenschwelkoks und von Anthrazit. Das Fahrzeug war bei der Deutschen Reichsbahn unter der Betriebsnummer Kb 4757 eingereiht. Schließlich soll noch eine weitere Motorkleinlokomotive mit Flüssigkeitsgetriebe und Generatorbetrieb erwähnt werden, die von der Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft, vormals L. Schwartzkopff, entwickelt wurde. Der Gaserzeuger der Bauart Wisco war im Führhaus stehend eingebaut. Darüber war eine von Humboldt-Deutz entworfene Bunker-

anlage angeordnet, die bis über das Dach des Fahrzeuges reichte. Der Antriebsmotor mit einem Zylinderdurchmesser von 145 mm und einem Kolbenhub von 190 mm war von der Kämpfer AG geliefert worden. Es war ein Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor mit einer Nennleistung von 65 PS bei 1000 U/min. bei Sauggasbetrieb. Obwohl diese Fahrzeuge und eine Serie weiterer Kleinlokomotiven mit Sauggasanlagen die Erwartungen erfüllten, vermochten sie nicht den Verbrennungsmotor für flüssige Kraftstoffe zu verdrängen.

HO

Bild 21: Die 322 159 vom Bw Saarbrücken behielt bis zuletzt das offene Führhaus und glatte Türen am Vorbau. Aufnahme vom 26.1.1980 in Rosenheim, verladen für die Überführungsfahrt nach Verona/Italien.

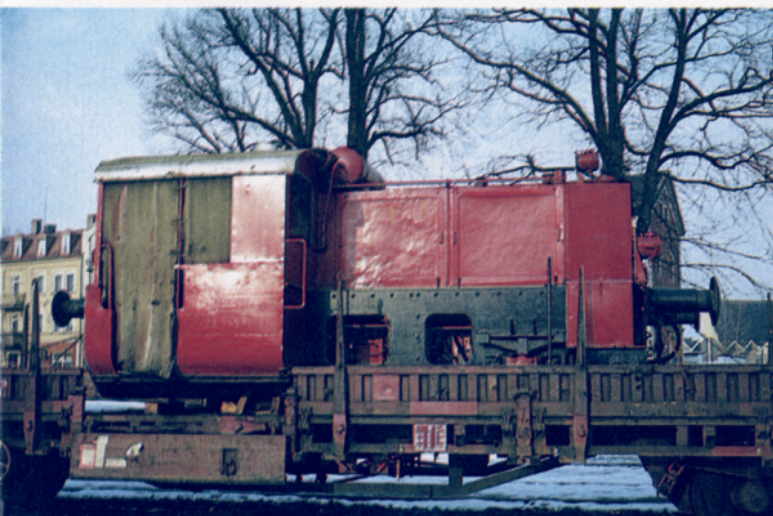
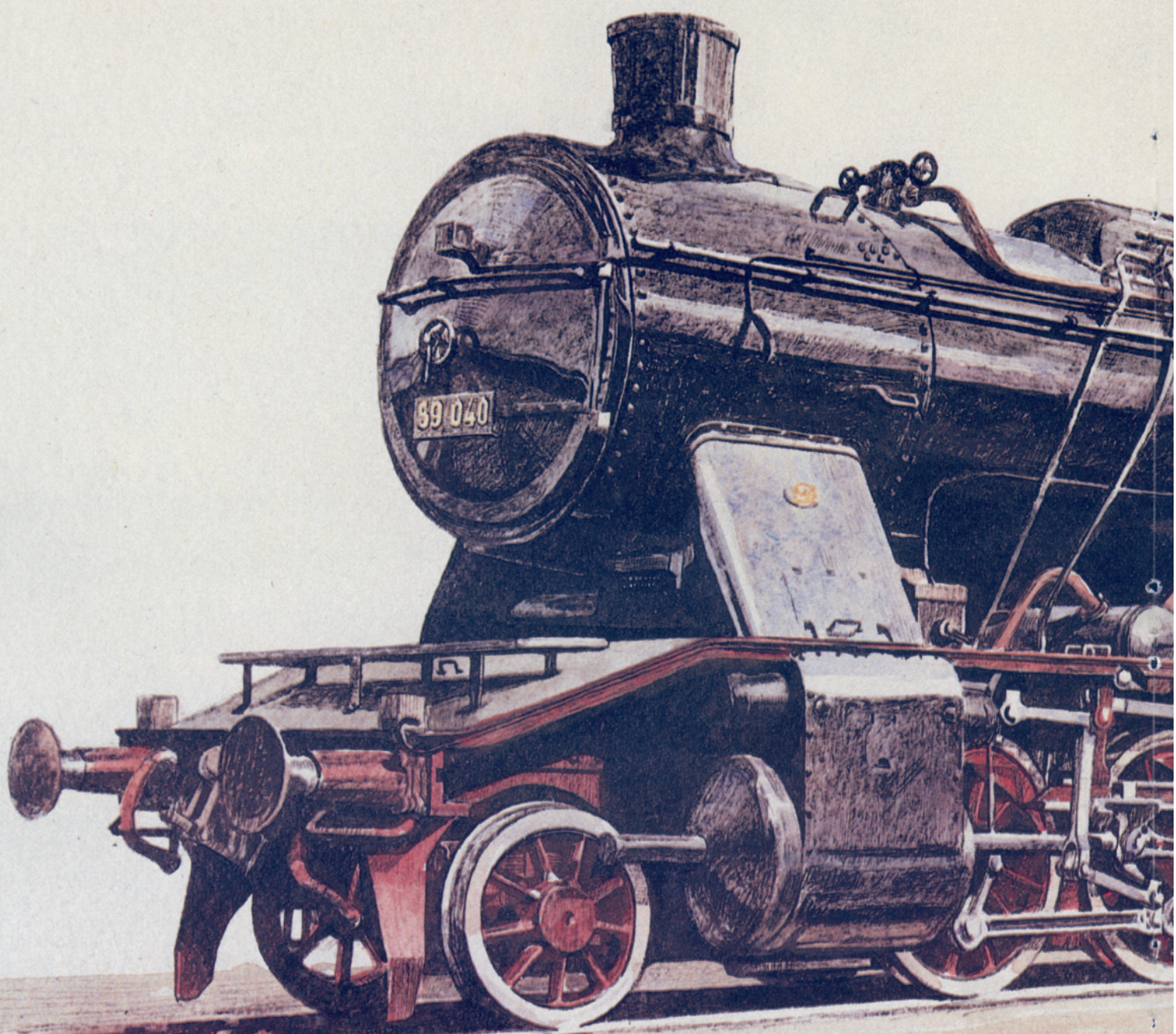


Bild 22: Kleinlokomotive 322 020 im Bw Siegen am 25.9.1978. Führhaustüren mit Fenster, glatte Türen am Vorbau.

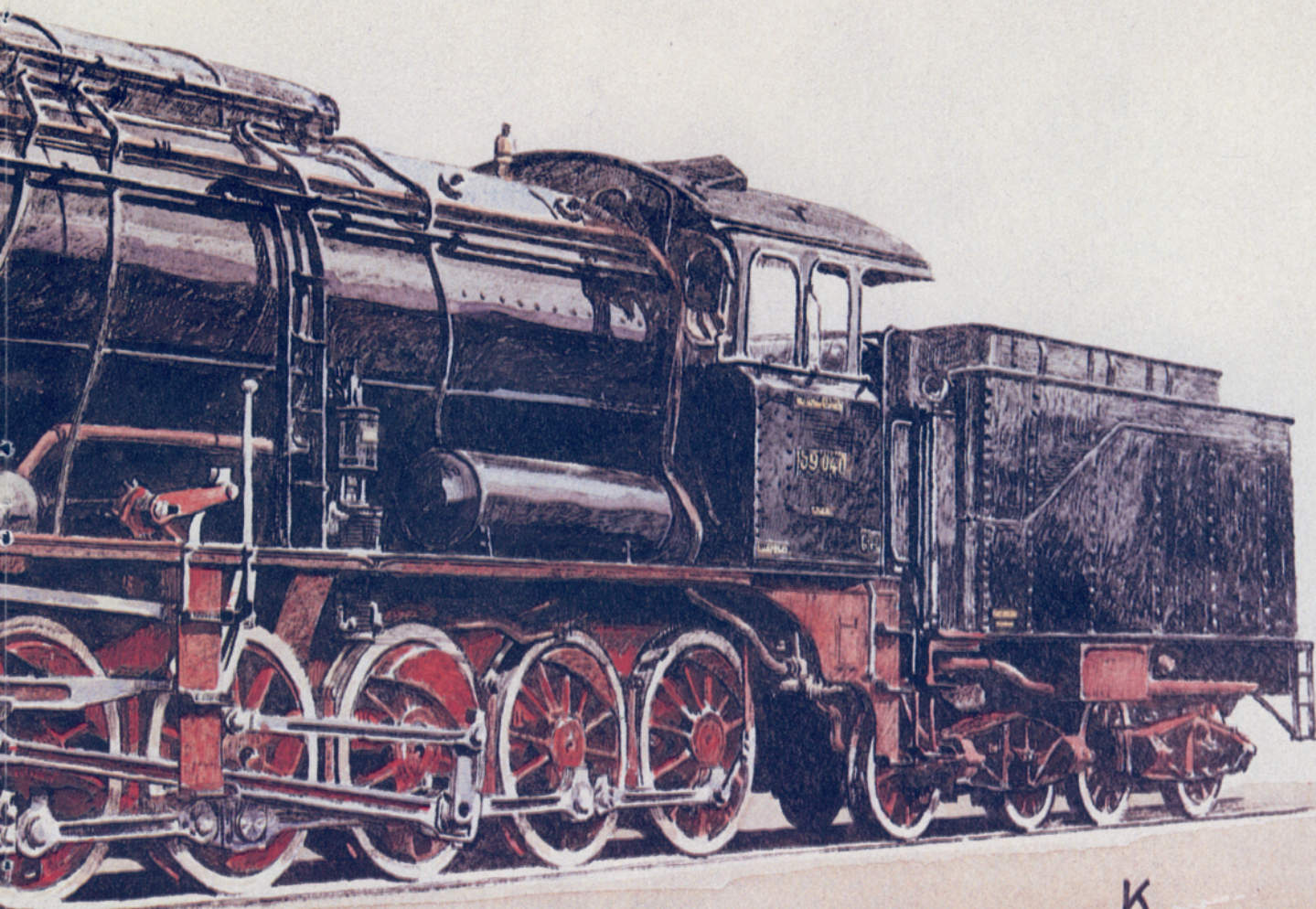
Fotos: Bild 14 Werkfoto O & K/HJO
alle anderen M. Traube





Württembergisch

**Klasse K (59 040) nach
von Max Baumberg a**



K

Braunburg 1927.

Prussische Güterzuglokomotive

nach einem Aquarell
aus dem Jahre 1927



Bild 1: 001 186 im Juni 73 im Bahnhof Marktschorgast

Die »Schiefe Ebene« bei Neuenmarkt-Wirsberg

Welcher Eisenbahnfreund denkt bei dem Namen Neuenmarkt-Wirsberg nicht an Dampflokromantik, an schwer arbeitende Maschinen, die mit gewaltiger Rauchentwicklung und stampfendem Auspuff Züge über die Steilrampe nach Marktschorgast beförderten.

Dieser bekanntesten bayerischen Steilrampe, zugleich der ältesten der Welt, die ausschließlich im Reibungsbetrieb befahren wurde, ist ein Buch gewidmet, das bei den Ulmer Eisenbahnfreunden erschien. Anhand ausgewählter zeitgenössischer Dokumente wird die Geschichte dieses Streckenabschnitts der bayerischen Ludwig-Süd-Nord-Bahn von der Eröffnung im Jahre 1848 bis zum Ende der Dampflok-Epoche nachvollzogen.

Anhand von Veröffentlichungen aus den Jahren 1851 und 1854 wird die Trassierung und die Anlage der Rampe mit ihren für die damalige Zeit beeindruckenden Kunstbauten in allen Einzelheiten beschrieben, wobei die erbrachten Bauleistungen auch heute noch Anerken-

nung hervorrufen. Einer alten Zeitung ist der Bericht über die »Schreckensfahrt« eines Zuges mit versagenden Bremsen im Jahre 1848 entnommen, zugleich der einzige ernsthafte Zwischenfall auf der Rampe. Ein Bericht über eine Rampenfahrt 1914 birgt eine anschauliche Schilderung von Land und Leuten.

Die Schwerpunkte des Buches sind jedoch in den Abschnitten über den Lokomotivbetrieb und die Entwicklung des Fernreiseverkehrs zu sehen. Hier sowie in der Betrachtung alter Buchfahrpläne werden die Leistungen deutlich, zu denen Menschen und Maschinen auf der Rampe mit einer Steigung von 1:40 oder 2,5 % gezwungen wurden.

Die Textbeiträge werden ergänzt durch eine Vielzahl historischer Bilder bekannter Fotografen aus der gesamten Zeit des Dampfbetriebes auf der Schieben Ebene. Alle Loktypen, die hier Bedeutung erlangt haben, sind im Bild zu sehen, bis hin zu jener bekannten Abschiedsfahrt am 26. September 1976, als

der letzte dampfgeführte Zug über die Rampe fuhr.

All das zusammen ergibt ein Buch, das ausführlich und eindrucksvoll den Reiz der Dampflok gerade unter stärksten Belastungen dokumentiert und sich damit dem Eisenbahn-Liebhaber empfiehlt.

Der Erlös des Buches, für das alle Bilder und Beiträge kostenlos zur Verfügung gestellt wurden, kommt der Wiederinbetriebnahme der Dampflok 98 812 (bayer. GtL 4/4) der Ulmer Eisenbahnfreunde zugute, die für Ende 1981 vorgesehen ist.

Steffen Lüdecke, Die »Schiefe Ebene« bei Neuenmarkt-Wirsberg, 140 Seiten mit 160 Fotos;

Preis: DM 39,—. Bezug durch ULMER EISENBahnFREUNDE, Burgsteige 14, 7900 Ulm.

Peter Schiebel



Bild 2: 064 415 auf der Exzenterdrehscheibe in Neuenmarkt-Wirsberg im Juni 1973. Damals war der Lokschuppen noch in Betrieb und kein Museum.

Bild 3: 001 202 von Marktschorgast kommend in Richtung Neuenmarkt-Wirsberg auf der Schiefen Ebene im August 1970.

Alle Fotos: B. Wolny



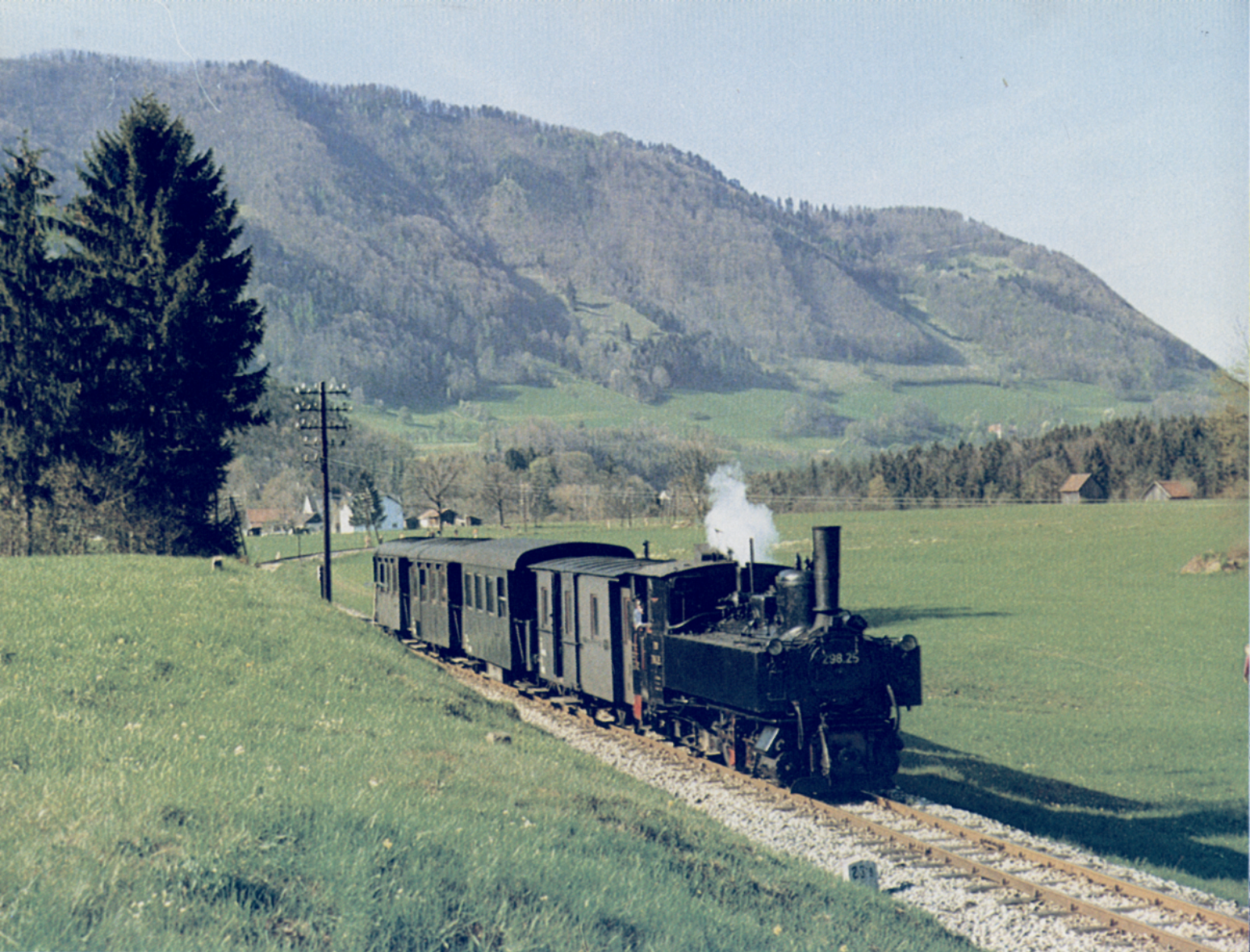


Bild 1: Der Schmalspurzug mit einer Lokomotive der Baureihe 298 nähert sich der Endstation für den Personenverkehr, dem Bahnhof Molln. Mai 1975.

Foto: C. Asmus

Rettet die Steyrtal-Bahn!

Wie bereits in einem kurzen Aufruf auf Seite 93 des Eisenbahn-Journals 1/81 erwähnt, besteht für die allseits beliebte Steyrtal-Bahn in Oberösterreich die Gefahr der Betriebseinstellung.

Wie in der Fachpresse mehrfach veröffentlicht, war der am 28.3.1980 erfolgte Erdbeben bei Grünburg die Ursache, daß die Steyrtal-Bahn auf dem wesentlichen Streckenabschnitt zwischen Grünburg und Klaus eingestellt wurde. Bis heute ist es nicht möglich gewesen, den Betrieb auf der gesamten Streckenlänge wieder aufzunehmen.

Der Personenverkehr beschränkt sich derzeit auf die Strecke Garsten—Grünburg. Der Güterverkehr wird hingegen bis zur Ladestelle Haundlmühle durchgeführt.

Für die Erhaltung der Steyrtal-Bahn, auf der bis zum heutigen Tage ausschließlich Dampflokomotiven verkehren, hat sich besonders die Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte eingesetzt. Aber nicht nur diese

Vereinigung ist an der Erhaltung dieser Schmalspurbahn interessiert, auch die Wirtschaftstreibenden des Steyrtals haben ein berechtigtes Interesse an einer leistungsfähigen Steyrtal-Bahn.

Durch diese diversen Aktivitäten ist es gelungen, daß alles, was in Oberösterreich Rang und Namen hat, für den Erhalt der beliebten Steyrtal-Bahn eintritt. Landeshauptmann, Bürgermeister, verschiedene Wirtschaftskammern bemühen sich um ihre Erhaltung.

Dennoch ist bis heute noch keine endgültige Entscheidung über das weitere Schicksal der Steyrtal-Bahn gefallen.

So bleibt nur abschließend der Aufruf an alle engagierten Eisenbahnfreunde, durch eine Unterschriftensammlung in den verschiedenen Clubs und Modellbahngeschäften zum Erhalt dieser einmaligen Nebenbahn beizutragen. Sollten Sie nähere Auskünfte wünschen, wenden Sie sich bitte an nachfolgende Adresse:

ÖGEG-Arbeitskreis
Freunde der Steyrtal-Bahn
per Adresse:
Herbert-Pfeilgrabenberger-Str. 1
A-4451 Garsten/Österreich

C. Asmus

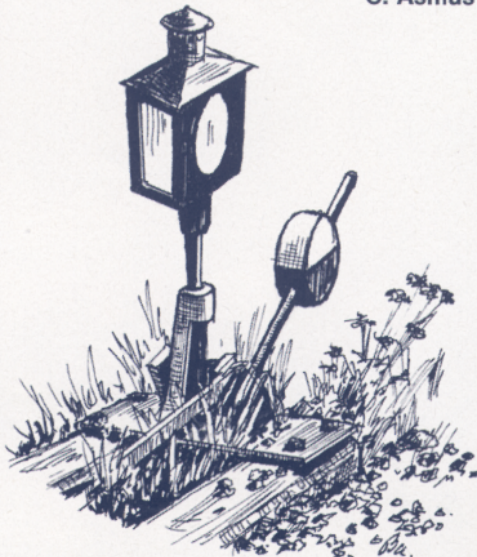


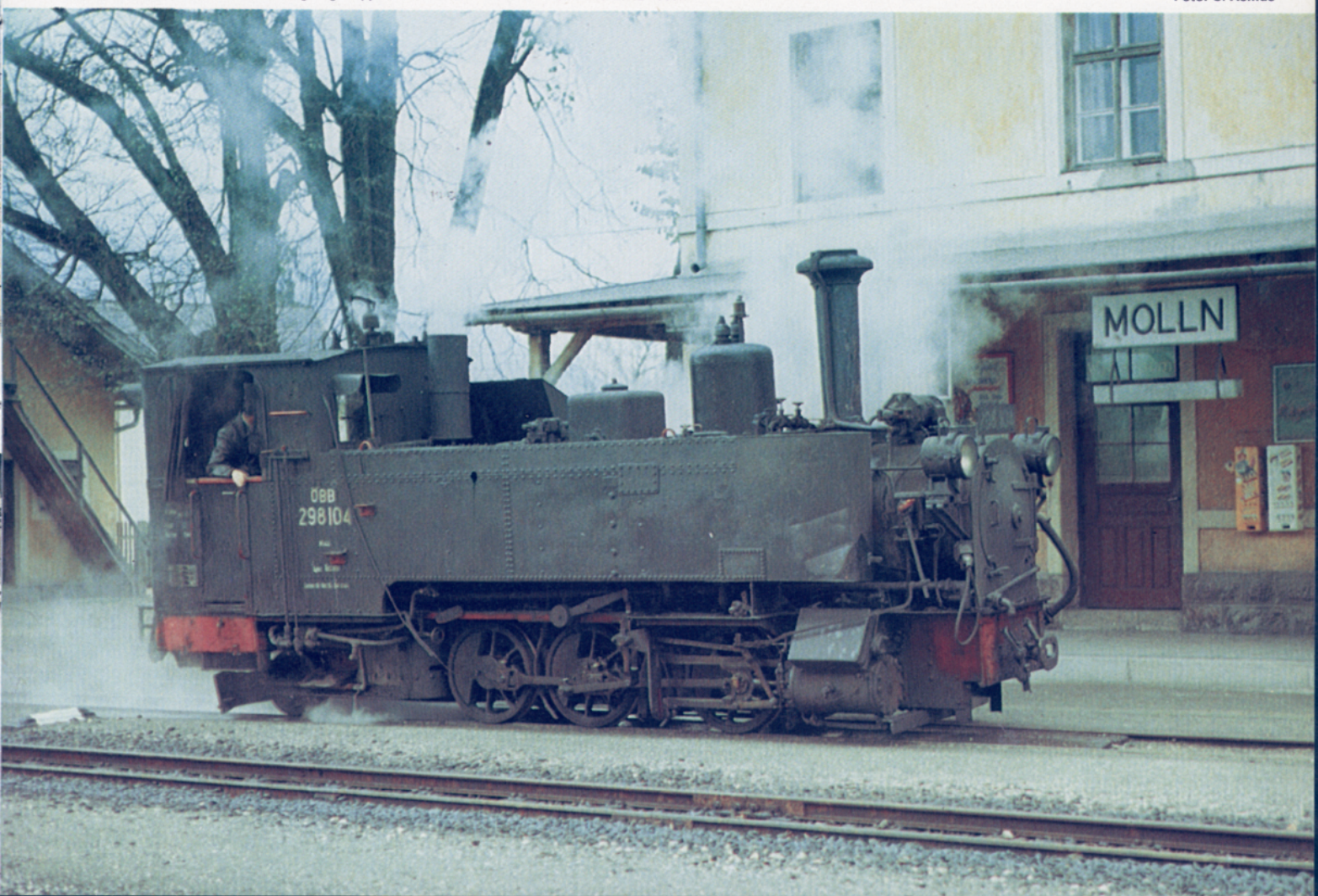


Bild 2: Die Original-Steyrtalbahn-Lok 298.104 fährt in den Bahnhof Molln ein, während die 699.103 mit ihrem Gegenzug auf die Abfahrt wartet. März 1969.

Foto: C. Asmus

Bild 3: Die 298.104 hat von ihrem Zug abgekoppelt und setzt im Bahnhof Molln um. März 1969.

Foto: C. Asmus



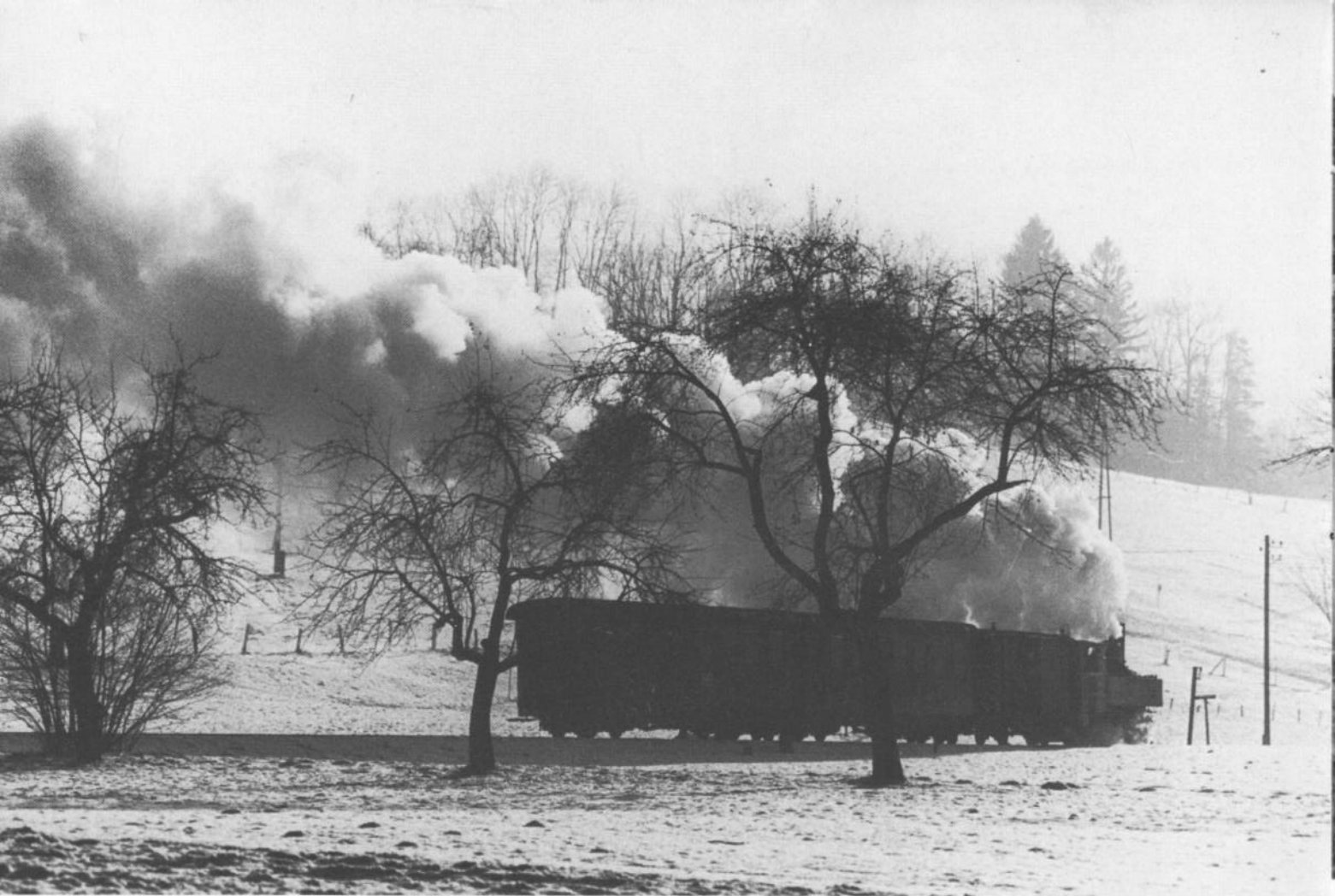


Bild 4: Bei Aschach im Januar 1981.

Foto: B. Wollny

Bild 5: Zugkreuzung im Steyr-Lokalbahnhof im Juni 1979.

Foto: B. Wollny





Bild 6: Gleich wird der Zug, dem Schienenstrang folgend, am Horizont verschwinden. Hoffentlich nicht für immer!

Foto: C. Asmus

Bild 7: 298.25 nahe Haunoldmühle. Mai 1976.

Foto: C. Asmus





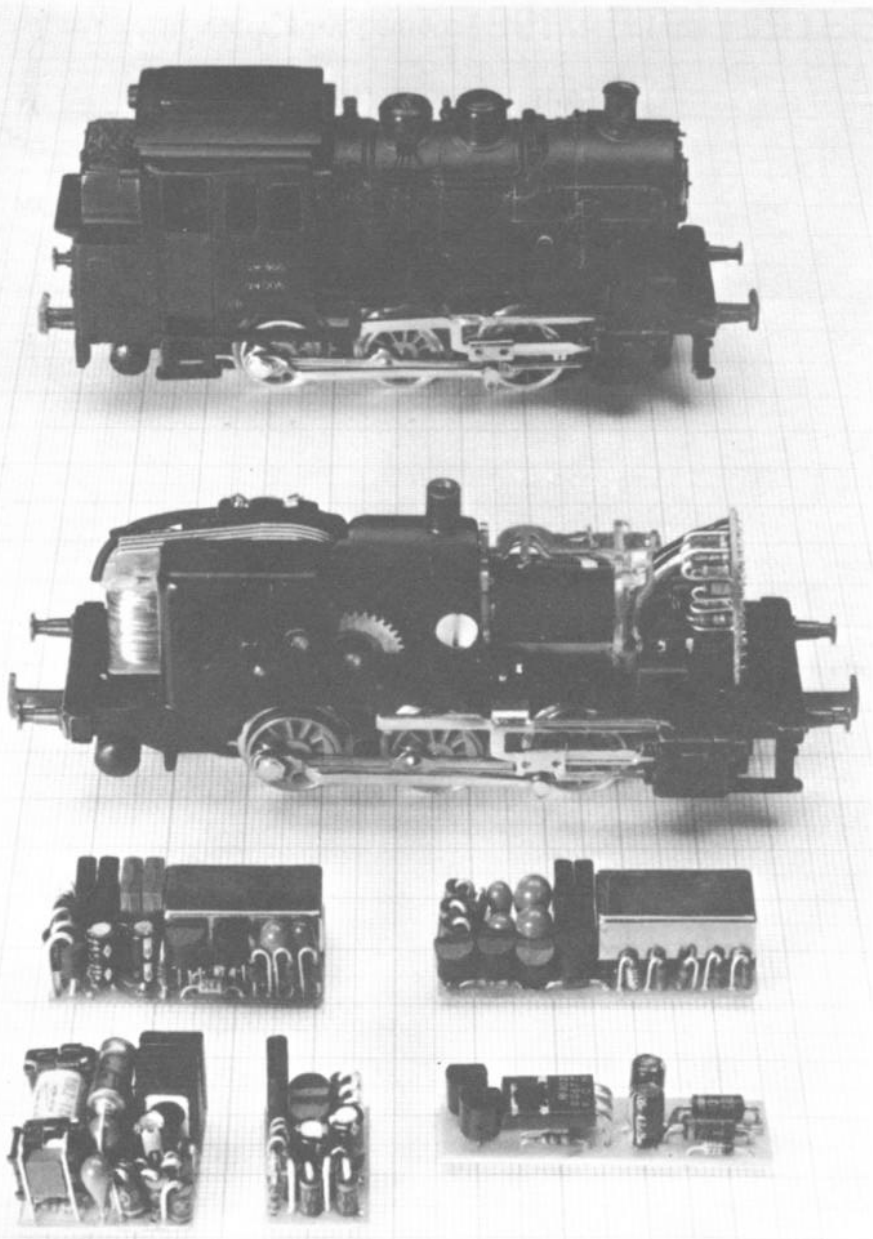
Bild 8: 298.56 und 298.52 in ihrer Heimatdienststelle Garsten im Januar 1981.

Foto: B. Wollny

Bild 9: Ein Dampfzug der Steyrtal-Bahn verläßt den Bahnhof Garsten (Januar 1981).

Foto: B. Wollny





Praxisgerechter Wechselstrombetrieb von Modellbahnen

Bei Modelleisenbahnen im Wechselstrombetrieb wird die Fahrtrichtungsumkehr herkömmlicherweise mit einem elektromechanischen Fahrtrichtungsumschalter in der Lok bewirkt, der auf einen Überspannungsimpuls vom Fahrpult anspricht. Diese Lösung hat einige Nachteile:

- Relativ große Abmessungen des Schalters
- Bocksprünge der Lokomotive beim Fahrtrichtungswechsel
- Aufblitzen der Lokbeleuchtung

Darüberhinaus ist es recht schwierig, Gleichstromloks für einen Wechselstrombetrieb umzurüsten.

Durch die neuen elektronischen »Mikro-Wende-Schalter« (MWS) der Firma Informatik Lauer in Nürtingen werden nun diese Nachteile vermieden und eine vorbildgetreue Fahrweise von Wechselstromloks sowie ein einfacher Umbau von Gleichstromloks für Wechselstrombetrieb ermöglicht.

Vier verschiedene MWS werden geliefert:

- MWS 1/MWS 2 zum Umrüsten von gleichstrom- in wechselstrombetriebene Lokomotiven
- MWS 4 zum Nachrüsten von Wechselstromlokomotiven als Ersatz für den vorhandenen Fahrtrichtungsschalter
- MWS 5 Vorschaltel Elektronik zur Unterstützung des vorhandenen Fahrtrichtungsschalters, so daß die Nachteile weitgehend entfallen.

MWS 1 und MWS 2 sind in ihrem Aufbau und der Wirkungsweise gleich, unterscheiden sich nur äußerlich durch unterschiedliche Abmessungen.

Die MWS sind alle äußerst kompakt und lassen sich in fast jede HO-Lokomotive einbauen. Sie bieten gegenüber den herkömmlichen Schaltern folgende Vorteile:

- Verschleißfreies Schalten über Leistungstristoren
- Keine Relaiskontakte im Motorstromkreis

- Unbegrenzte Schalzhäufigkeit
- Beliebige Fahrspannungsform
- Absolut ruckfreies Umschalten
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel
- Einfache Montage, daher für Selbsteinbau bestens geeignet
- Keine weiteren elektrischen Bauteile notwendig
- Integrierte Anfahr- und Bremsverzögerungen

Für ein noch einfacheres Umrüsten bietet Informatik Lauer zusätzlich einen Umrüstsatz MWS an, der die benötigten Kleinteile wie Dioden, Isolationsplättchen für Lampen und Isolierschlauch für maximal 5 Lokomotiven enthält.

Peter Schiebel

Verlagsmitteilung

Journal-Sonderausgabe

Lieber Leser,

wie wir schon in den Anzeigen dieser Ausgabe hingewiesen haben, wird zwischen den Journalen zwei und drei, etwa Mitte Mai, eine Journal-Sonderausgabe erscheinen. Über die Thematik dieser in schwerer Kunstdruckpapier-Ausführung erstellten Sonderausgabe möchten wir vorab nichts bekanntgeben und bitten Sie deshalb, sich dieses Sonderheft bei Ihrem Händler anzusehen. Wir nehmen an, daß Ihnen Thema und Ausführung gefallen werden.

Alle unsere Abonnenten bekommen die Sonderausgabe automatisch zugesandt; bei Nichtgefallen kann das Journal innerhalb von 10 Tagen zurückgeschickt werden. Sollten Sie eine Zusendung von vornherein nicht wünschen, bitten wir Sie, uns dies innerhalb der nächsten 8 Tage mitzuteilen.

Ende dieses Jahres — voraussichtlich Anfang Dezember — kommt dann nochmals eine Journal-Sonderausgabe.

Unseren Abonnenten werden wir das erste Sonder-Journal erst bei Erscheinen des Eisenbahn-Journals 4/81 im August berechnen, und zwar aus folgendem Grund:

Der Journalpreis wurde ab Heft 1/81 von DM 6,50 auf DM 6,90 angehoben, das Jahresabonnement ist also DM 2,40 höher. Eine Einzelberechnung in dieser Höhe bedeutet einen unvermeidbar hohen Aufwand. Daher fassen wir die Rechnungen zusammen. Dem Journal 4/81 wird eine Rechnung über DM 16,20 (für zwei Sonderausgaben à DM 6,90 und DM 2,40 Abo-Erhöhung) beiliegen.

Wir hoffen, daß Sie mit dieser Regelung einverstanden sind und würden uns freuen, wenn Ihnen die Sonderausgaben gefallen. In diesem Jahr hinzugekommene Abonnenten, die bereits den neuen Jahresbetrag von DM 41,40 bezahlt haben, bitten wir, den Betrag von DM 2,40 von der Sonderrechnung in Abzug zu bringen.

Ihr
H. Merker Verlag

(Füllseite)

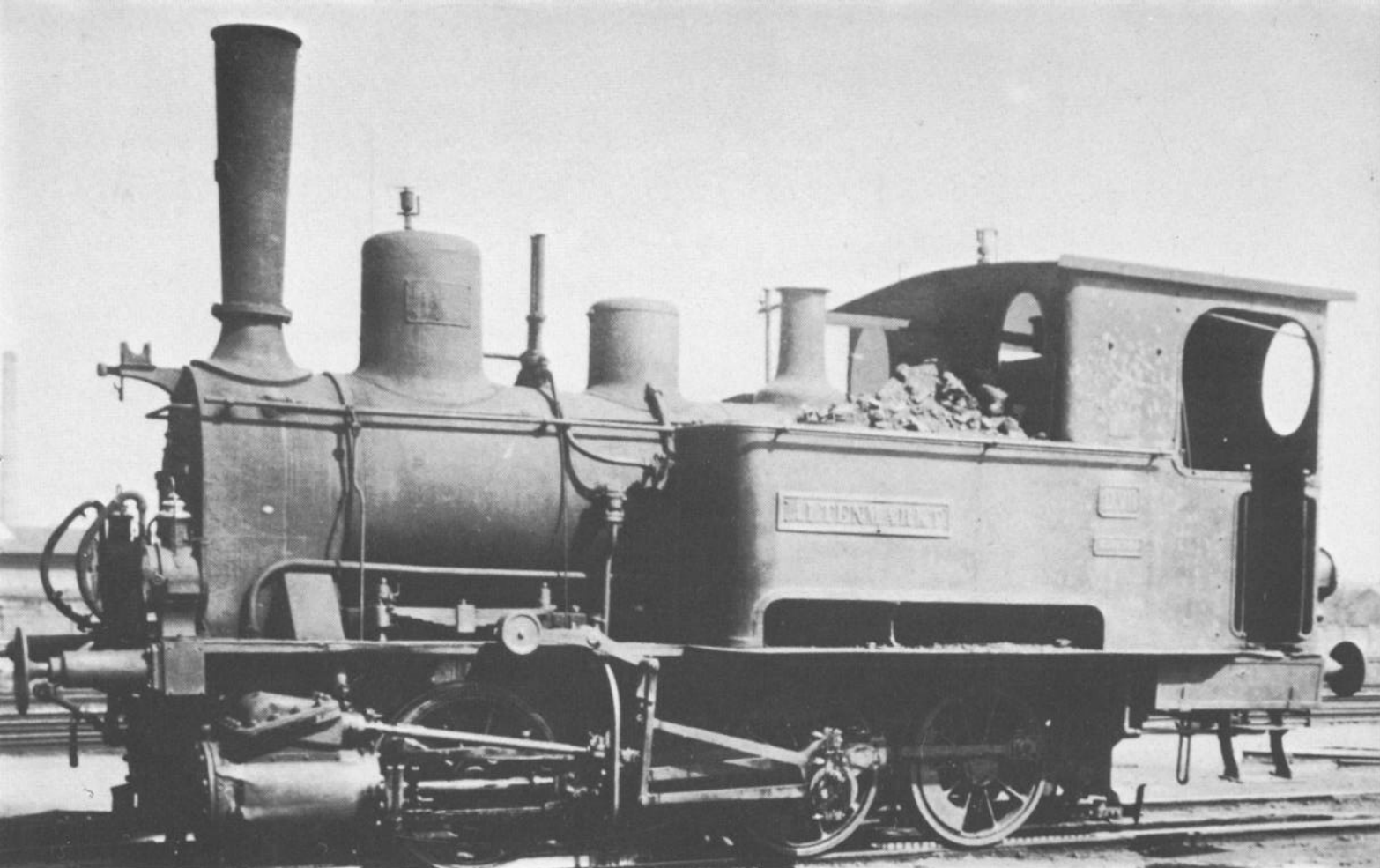


Bild 1: Im Nachgang zu unserem letzten Bayern-Journal über die D V und D VII möchten wir das Bild der »Altenmarkt«, ebenfalls einer bayerischen D VII, Betriebsnummer 975 (1891 von Maffei mit der Nummer 1608 gebaut), nachreichen. Bei der Reichsbahn fuhr die Lok als 98 7652.



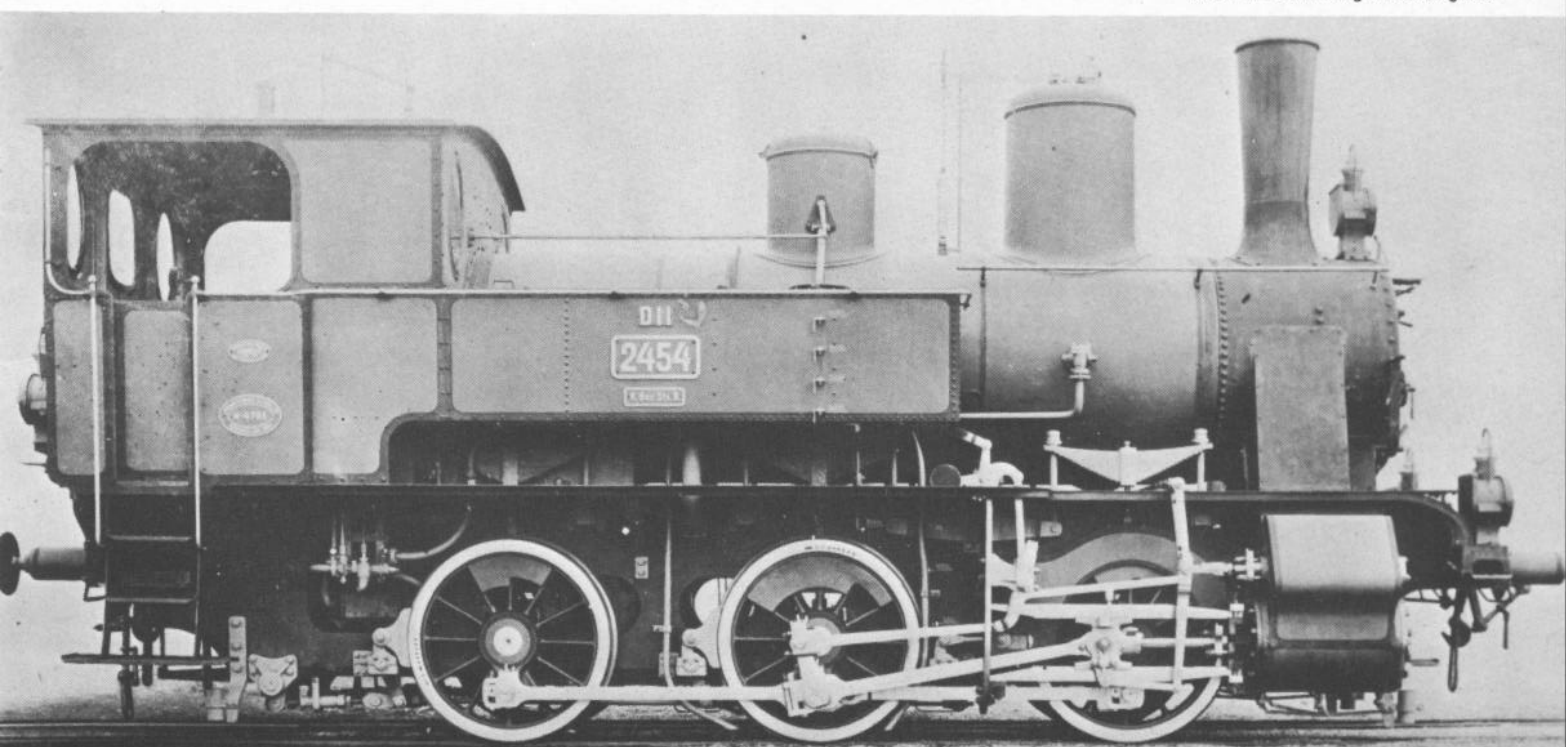
Bayern-Journal

Überraschungen erlebt man gerne, wenn sie angenehmer Natur sind. Eine solche Überraschung erlebten wir in letzter Zeit: waren wir

anfänglich doch der (irrigen) Meinung, daß sich über die bayerischen 3-achsigen Tenderloks nur wenig Bildmaterial ausfindig machen

ließe . . . Inzwischen verfügen wir über eine so reichhaltige Auswahl, daß wir uns veranlaßt sahen, dieses Thema nicht in einer Ausgabe

Bild 2: Das Werkbild zeigt die 2454 von Krauss aus dem Jahr 1902 kurz vor der Ablieferung an die Bayerische Staatsbahn. Die Lok fuhr bis zum Jahr 1952 und trug die Betriebsnummer 89 653.
Foto 1 u. 2: Sammlung Dr. Scheingraber



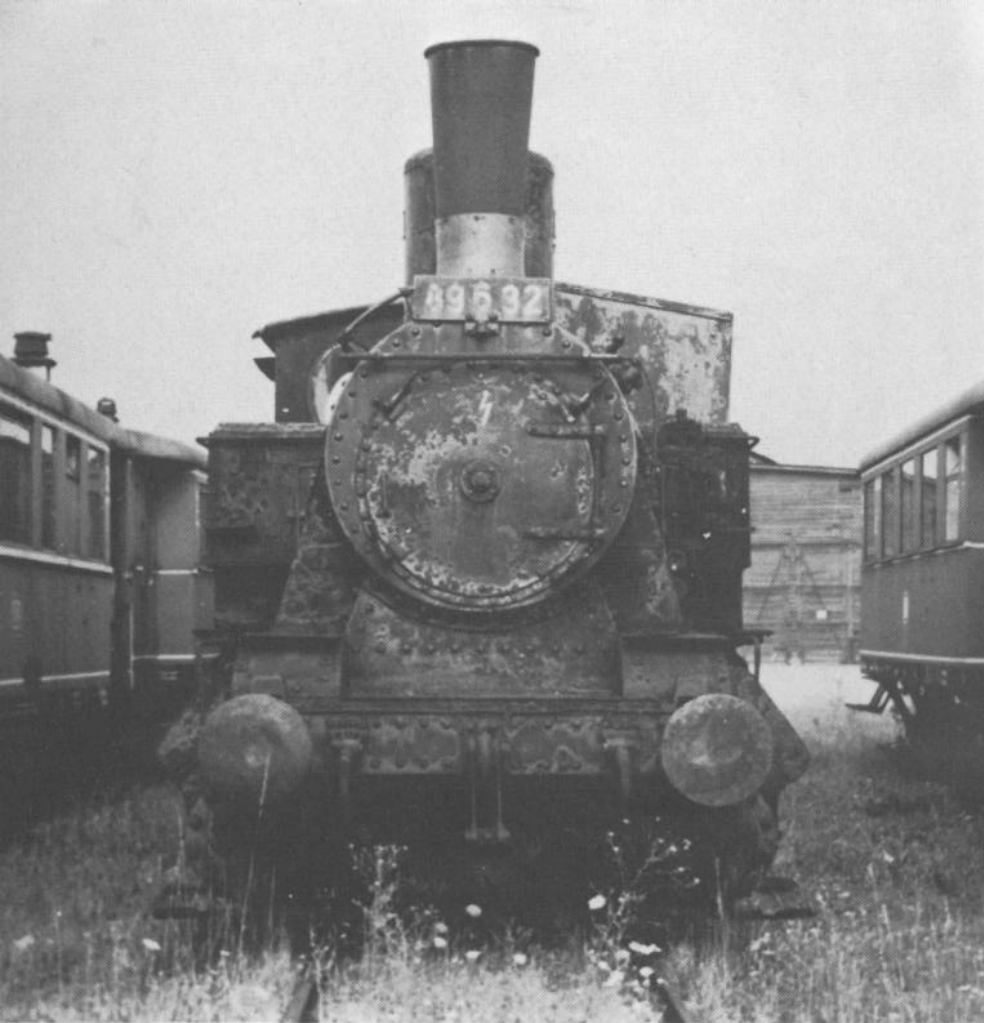


Bild 3: Ab dem Jahr 1898 lieferte Krauss kräftige Dreikuppler der neuen Gattung D II. Ab 1900 beteiligte sich auch Maffei am Bau dieser Maschinen. Eine dieser Lokomotiven war die 89 632, die im Jahr 1960 noch als Heizlokomotive diente. Abgestellt 1963 in Mü.-Freimann.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

zum Abschluß zu bringen, sondern vielmehr auf zwei Journale aufzuteilen, um so dem Text die gebührende Anzahl Bilder anfügen zu können. Nachfolgend also Teil 2.

Die neue Gattung D II

Kurz vor der Jahrhundertwende, als der Betrieb auf den Vizinal- und Lokalbahnen wuchs und der Güterverkehr an Umfang gewann, waren die kleinen Zweikuppler den Anforderungen nicht mehr gewachsen. Sie wurden auf Strecken mit geringem Verkehrsaufkommen und in untergeordnetem Dienst eingesetzt. An ihre Stelle traten die Dreikuppler der neuen Gattung D II. Noch im Jahr 1898 lieferte Krauss die erste Serie von 20 Maschinen mit den Fabrik-Nr. 3599 bis 3618, die mit den Bahn-Nr. 2400 bis 2419 in Dienst gestellt wurden. Weitere 25 Lokomotiven entstanden bei Maffei in den Jahren 1900 und 1901. Die Fahrzeuge hatten keine fortlaufenden Fabrik-Nummern, da sie in kleinen Baulosen gefertigt wurden. Bei der Königlich Bayerischen Staatsbahn erhielten sie die Betriebsnummern 2420 bis 2444. Die nächsten 10 Maschinen mit den Bahn-Nr. 2445 bis 2454 kamen im Jahr 1902 mit den Fabrik-Nr. 4742 bis 4751 wieder von Krauss. Im selben Jahr lieferte Maffei auch noch 10 Lokomotiven (Fabrik-Nr. 2272 bis 2281 und Bahn-Nr. 2455 bis 2464). Die letzten 8 Fahrzeuge der Gattung D II entstanden im Jahr 1904 bei Krauss mit den Fabrik-Nr. 5135 bis 5142. Sie erhielten die Betriebsnummern 2465 bis 2472.

Mit einer Länge über Puffer von 9408 mm und mit einer Leistung von 430 PSi übertraf die D II die legendäre preußische T 3 ganz erheblich. Der genietete Langkessel bestand aus zwei Schüssen. Rauchkammer mit runder Tür und Langkessel waren verhältnismäßig groß. Der erste Kesselschuß trug den großen Dampfkessel mit den Federwaag-Sicherheitsventilen. Dahinter, auf dem zweiten Kesselschuß, saß ein runder Sanddom mit zwei Fallrohren, die vor und hinter die Treibachse führten. Treib- und Kuppelräder hatten einen Durchmesser von 1216 mm. Die Blattfedern aller Achsen lagen über dem Rahmen. Über Ausgleichshebel waren die Federn der vorderen Kuppelachse mit der Treibachse verbunden. Neben den seitlichen Vorratsbehältern, im vorderen Teil für Wasser und im hinteren Teil für Kohle, verfügten die Maschinen auch noch über einen im Rahmen integrierten Wasserbehälter. Die Fahrzeuge konnten insgesamt 5,0 m³ Wasser und 1,2 t Kohle mitführen.

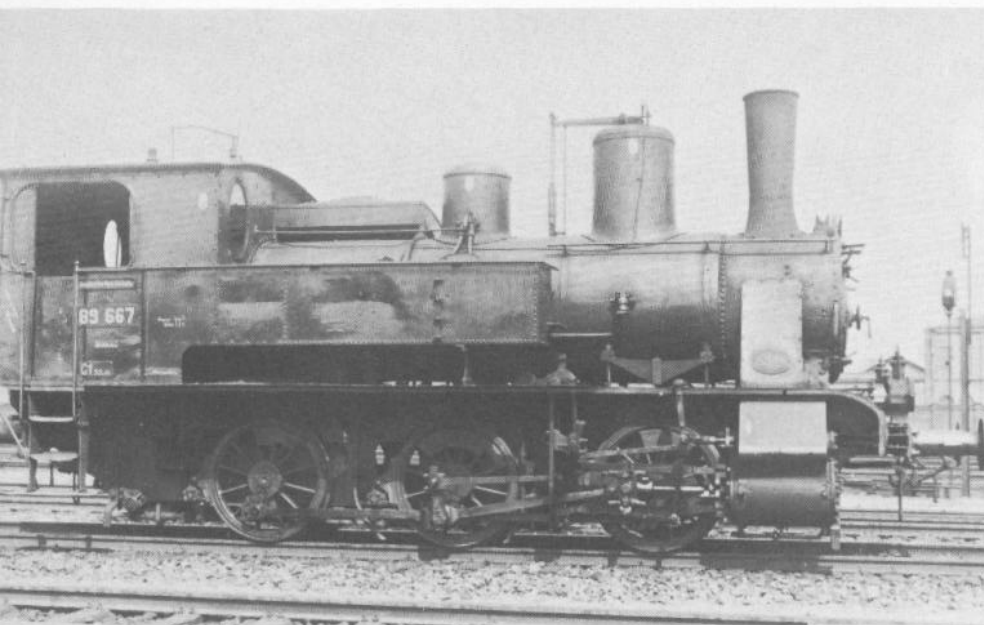


Bild 4: Nicht ganz so lange, bis zum Jahre 1954, blieb diese D II im Einsatz, die Krauss im Jahr 1904 unter der Fabrik-Nr. 5139 ablieferte. Die 89 667 verfügt bereits über einen hohen Kohlenkasten auf dem linken Vorratsbehälter.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

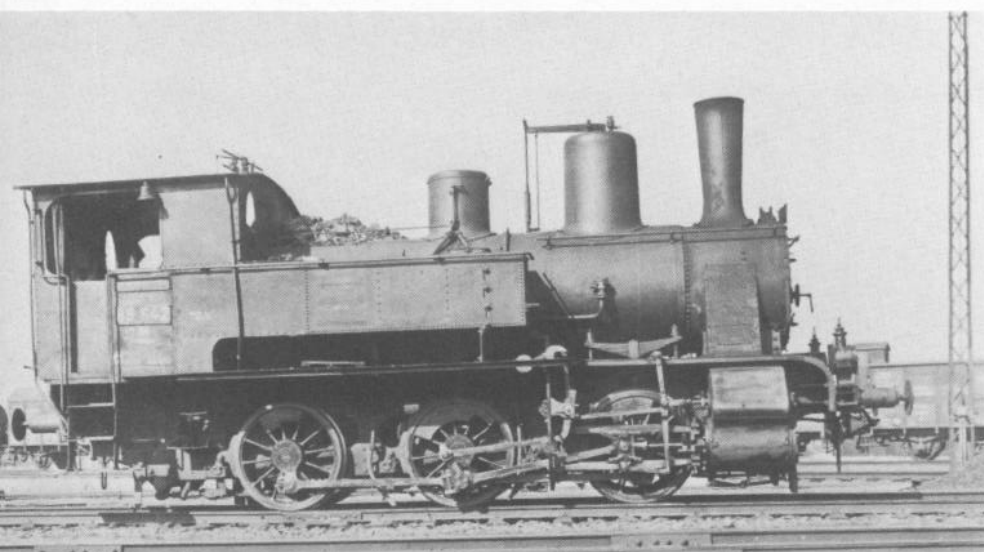


Bild 5: Bereits im Jahr 1957 wurde die 89 642 ausgemustert, die Maffei im Jahr 1901 mit der Fabrik-Nr. 2233 gebaut hatte. Vor ihrer Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn trug sie die Nr. 2443. Sie besitzt noch den niedrigen Kohlenkasten.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

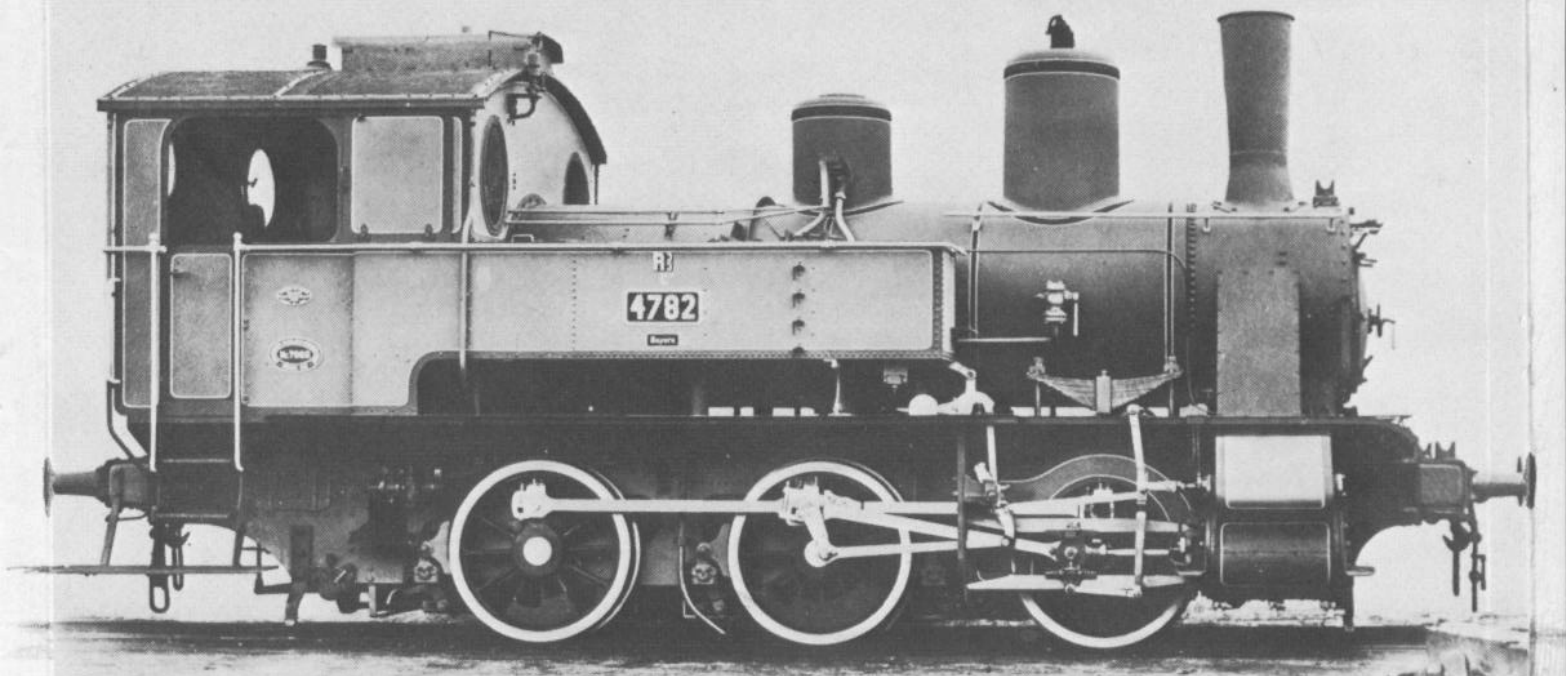
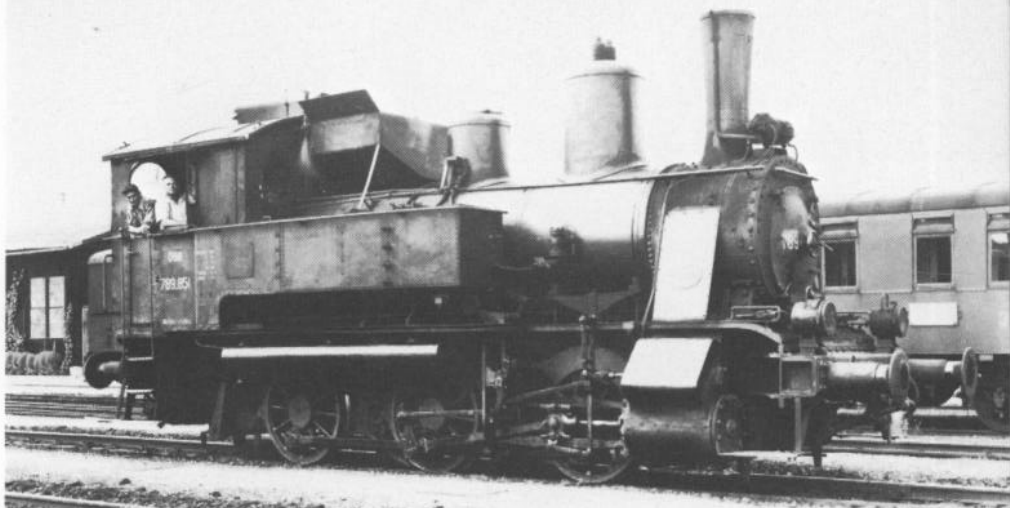


Bild 6: Dieses Werkfoto der 4782 aus dem Jahr 1922 zeigt die Maschine noch in der alten Länderbahnlackierung und noch ohne die charakteristischen langen Luftbehälter unter dem Umlauf. Spätere Betriebsnummer 89 882.

Foto: Werkfoto Krauss
Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 7: Nach 1945 verblieben drei Exemplare der Gattung R 3/3 in Österreich. Eine davon war die 89 851, hier bereits mit österreichischer Nummer (789.851) und mit vergrößertem Kohlenkasten.

Foto: Sammlung Asmus



Das außenliegende Naßdampftriebwerk hatte Flachschieber und eine Heusinger-Steuerung. Die Kreuzköpfe liefen in zweischienigen Führungen. In den Bestand der Deutschen Reichs-

Bild 8: In dankenswerter Weise haben sich die Eisenbahner des Bw Duisburg-Wedau der 89 801 angenommen und sie wieder in einen tadellosen Zustand versetzt und als Denkmal im Werksgelände aufgestellt.

Foto: Asmus

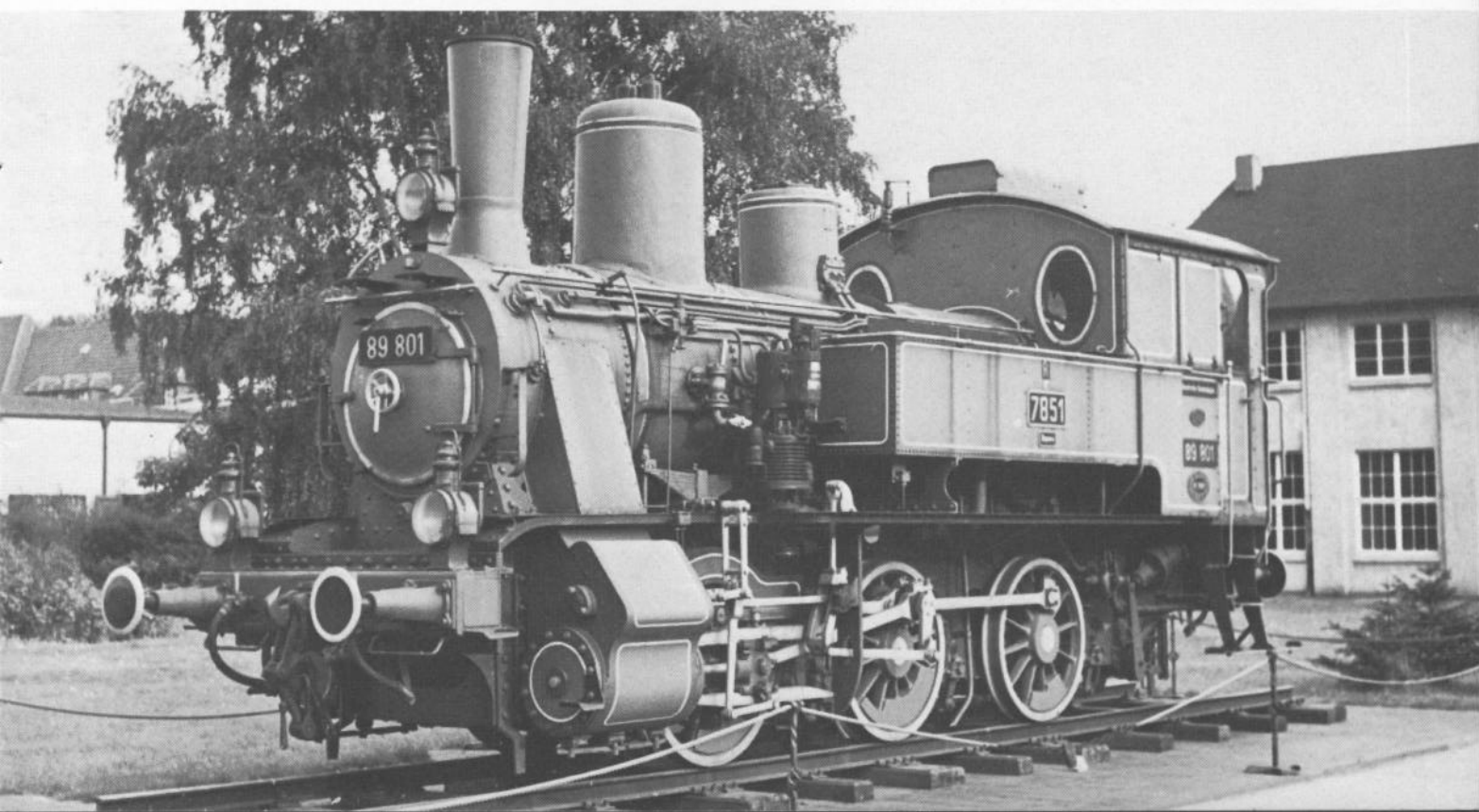




Bild 9: Zum Bestand des Bw Ansbach zählte zu Beginn der sechziger Jahre die 89 826 die täglich noch im Verschiebedienst eingesetzt war. Die Aufnahme entstand zu Beginn der fünfziger Jahre.

Foto: DB/Sammlung Asmus

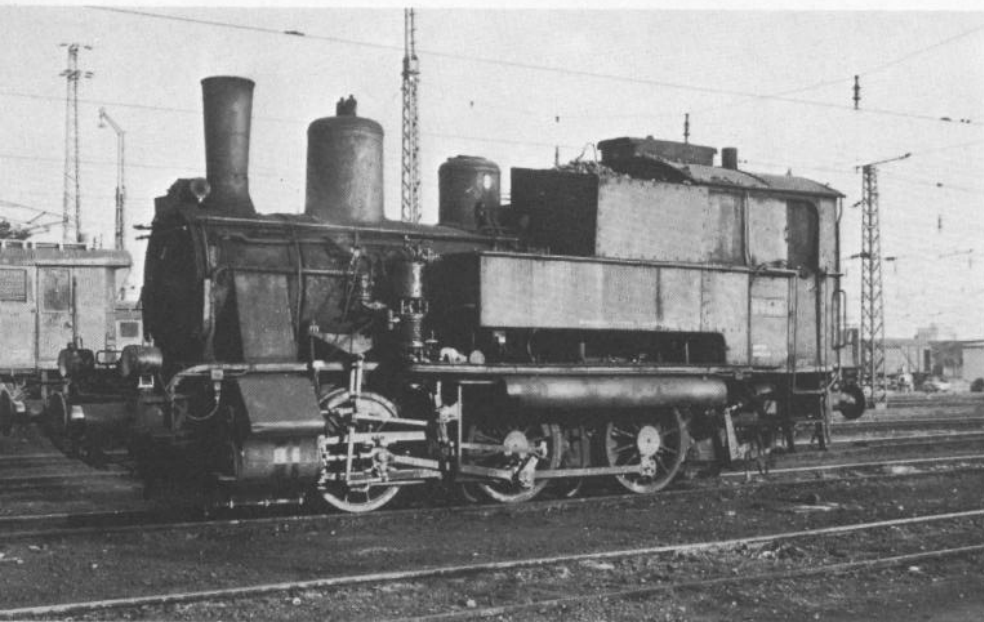


Bild 10: Der akute Mangel an leistungsfähigen Verschiebelokomotiven führte noch im Jahr 1921 zum Nachbau der Gattung R 3/3, von der Krauss bis 1923 insgesamt 90 Exemplare fertigte. Das Foto zeigt die 89 818 in München.

Foto: Dr. Scheingraber

bahn gelangten noch 70 Lokomotiven der Gattung D II, die alle noch bis nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges im Einsatz blieben. Die danach einsetzende Ausmusterung war dann im Jahr 1960 abgeschlossen. Eines der letzten Exemplare war noch — reichlich ramponiert — auf dem Abstellgleis im Bw Nürnberg Rbf im Jahr 1965 zu besichtigen.

Die Gattung R 3/3

In den Jahren 1906 und 1907 erlebte die Gattung D II eine Neuauflage mit 15 Maschinen, die Krauss mit den Fabrik-Nr. 5455 bis 5469 fertigte. Mit den Bahn-Nr. 2473 bis 2487, nun aber mit der neuen Gattungsbezeichnung R 3/3, wurden sie vor allem im Verschiebedienst auf größeren Bahnhöfen eingesetzt. In der Bauausführung gab es keine nennenswerten Unterschiede. Geringfügig länger waren dann die drei Lokomotiven mit den Bahn-Nr. 2488 bis 2490, die Krauss unter den Fabrik-Nr. 6837 bis 6839 baute. Eine dieser Maschinen mußte im Jahr 1919 an Polen abgegeben werden. Alle sonstigen R 3/3 wurden mit den Betriebsnummern 89701 bis 717 von der Deut-

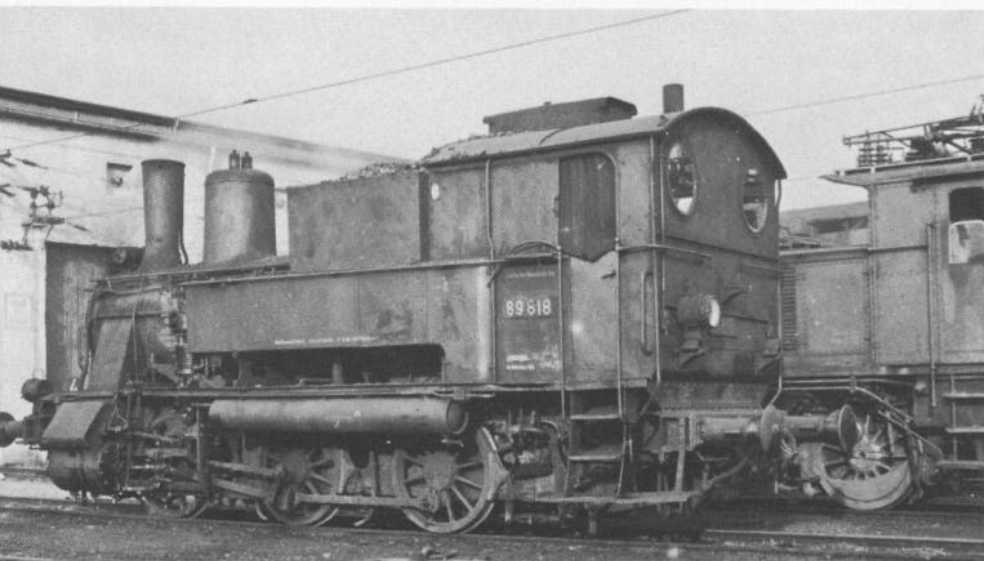


Bild 11: Während einer kurzen Rangierpause entstand auch dieses Foto der 89 818 im Herbst 1952 im Bw München Hbf. Die Lokomotive blieb bis zum Jahr 1961 im Einsatz.

Foto: Dr. Scheingraber

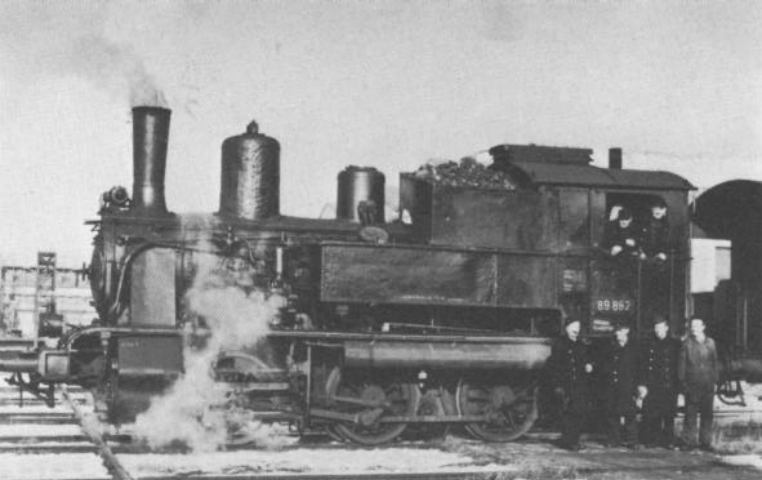


Bild 12: Im Februar 1959 fuhr die 89 862 aus dem Jahr 1922 noch in München-Freimann. Ein Jahr später war dann aber auch diese R 3/3 ausgemustert und nur noch ihren Schrottpreis wert.

Foto: Dr. Scheingraber

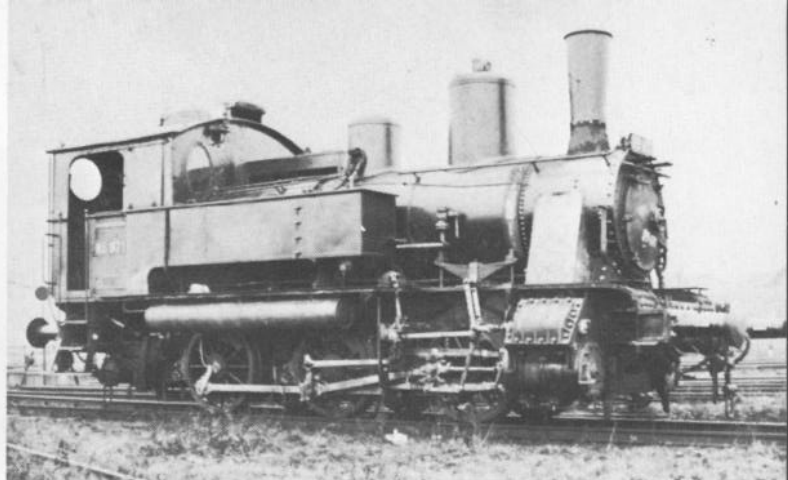


Bild 13: Trotz ihres noch recht guten Zustandes mußte auch die 89 871 im Jahr 1960 ihren Dienst quittieren. Die Maschine war hauptsächlich in der Oberpfalz eingesetzt.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

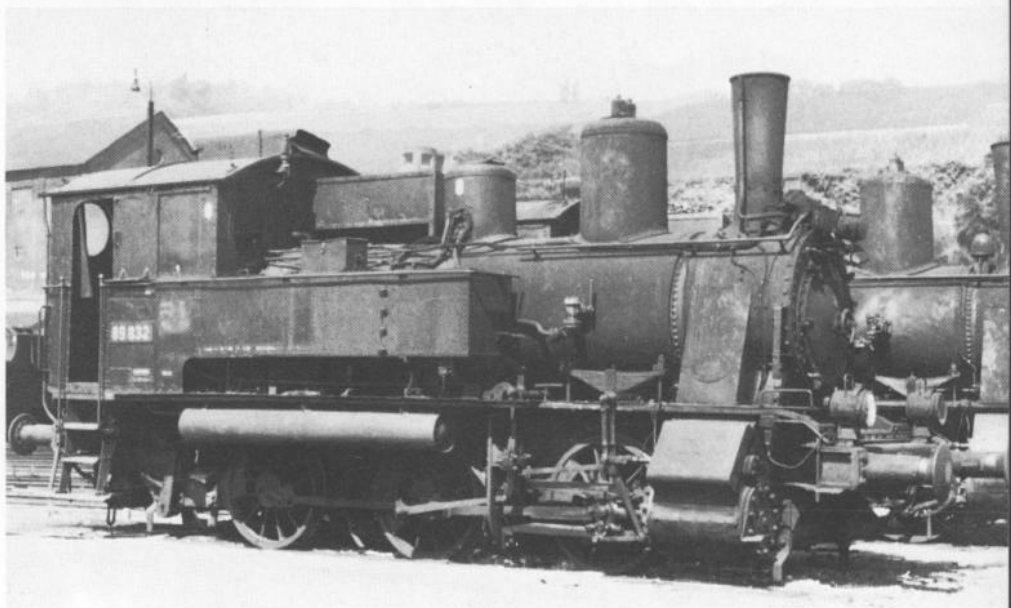


Bild 14: Zu den letzten betriebsfähigen Lokomotiven der Gattung R 3/3 zählten jene vom Bw Würzburg, die dort noch 1961 im Einsatz waren. Im Vordergrund präsentiert sich die 89 832 neben einer Schwestermaschine.

Foto: HJO

Bild 15: Zu Beginn der sechziger Jahre beherbergte das Bw Ansbach noch verschiedene interessante Lokomotiven. Neben der abgebildeten 89 826 waren dies auch noch die 70 028 und die 80 033.

Foto: HJO

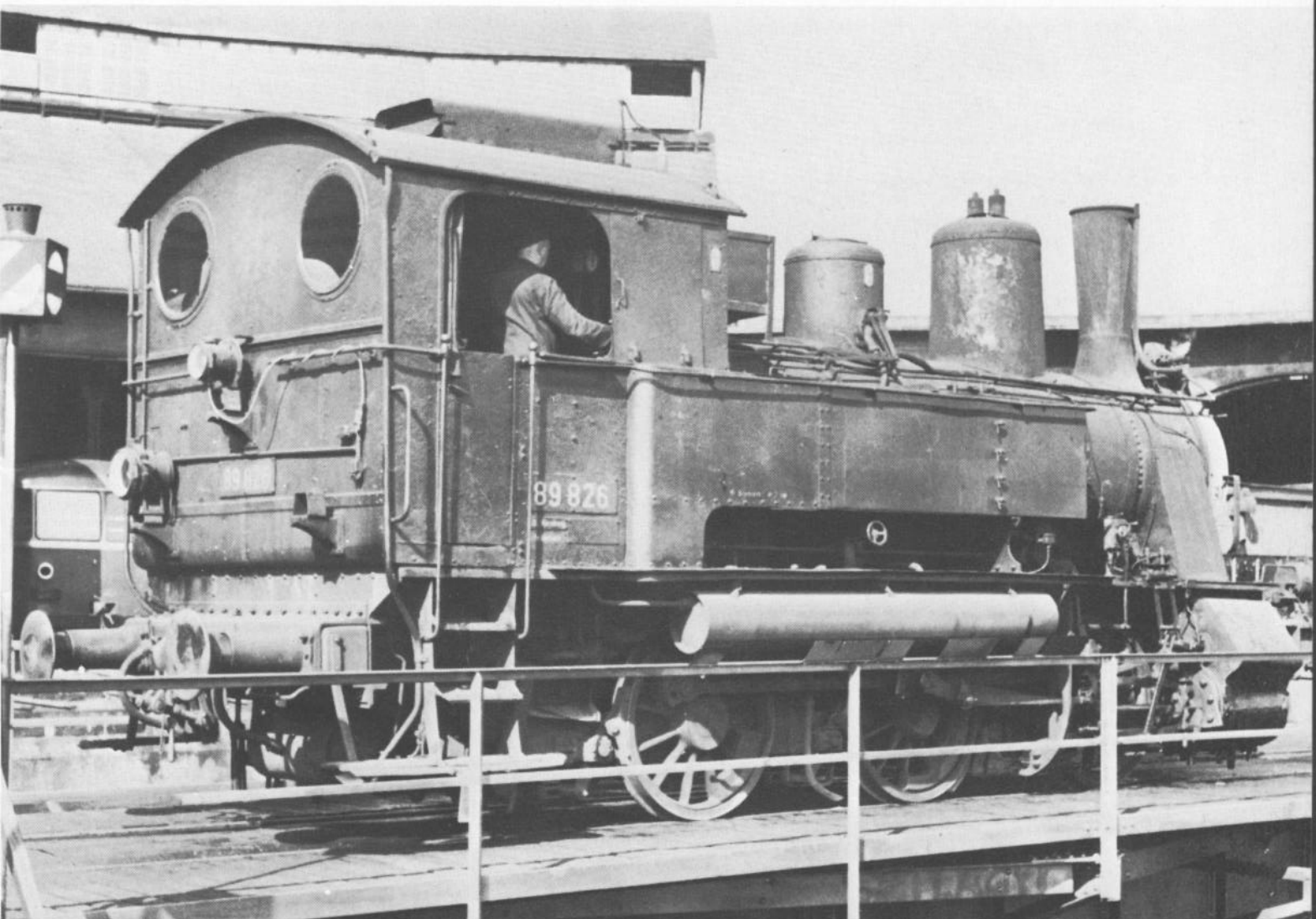




Bild 16: Nochmals die 89 826. Soeben wird die Maschine in Ansbach frisch bekohlt. Im Hintergrund leider kaum erkennbar steht eine Lok der Baureihe 80.

Foto: HJO

schen Reichsbahn übernommen. Eine Lok schied vermutlich durch Kriegsschäden bereits im Jahr 1943 aus, die anderen fuhren auch noch nach 1945, die letzten Maschinen sogar noch bis 1960. Der erste Weltkrieg unterband eine weitere Beschaffung der Gattung R 3/3. Nach dem Ende des Krieges bestand in Bayern ein akuter Mangel an leistungsfähigen Verschiebelokomotiven. Bei der Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn entschloß man sich deshalb zu einem Nachbau der Gattung R 3/3. Es kam zu einem Bauauftrag von insgesamt 90 Lokomotiven, den Krauss in den Jahren 1921 bis 1923 erfüllte. Die Maschinen hatten die Fabrik-Nr. 7851 bis 7880 und 7911 bis 7970 und die Betriebsnummern 4701 bis 4790.

In ihrer Bauausführung wiesen die Fahrzeuge einige Unterschiede auf. Hierzu zählen ein stärker gewölbtes Dach mit Lüftungsaufsatz, kräftige Pufferbohlen an beiden Enden und eine größere Länge über Puffer von 9974 mm. Auf dem linken Vorratsbehälter wurde ein Aufsatz angebracht, der einen Kohlevorrat von 1,6 t ermöglichte. Die Federwaag-Sicherheitsventile auf dem Dampfdom waren durch Ventile der Bauart Coale ersetzt. Alle Lokomotiven blieben stets im bayerischen Raum eingesetzt. Im Nummernschema der Deutschen Reichsbahn hatten die Fahrzeuge die Betriebsnummern 89801 bis 890 erhalten.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges verblieben die 89835, 837 und 851 in Österreich, alle anderen gelangten in den Bestand der Deutschen Bundesbahn. Nach der frühen Ausmusterung einiger im Krieg beschädigter Maschinen zu Beginn der fünfziger Jahre fuhr eine größere Zahl von Lokomotiven der Gattung R 3/3 noch nach 1960 in mehreren Regionen Bayerns. Durch Bilddokumente läßt sich nach-

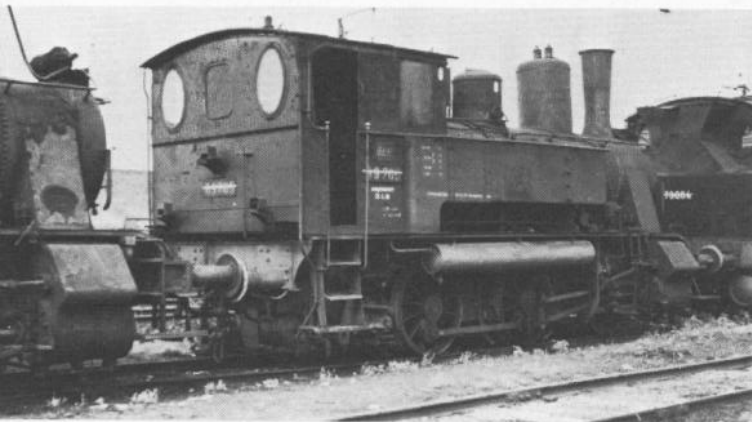


Bild 17 und 21: (nächste Seite) Beide Aufnahmen entstanden in München-Moosach. Die 89 705 ist zum Verschrotten abgestellt. Dahinter eine Schwesterlokomotive ohne Schlot, davor die 70 004.

Foto:
Sammlung C. Asmus

Bild 18 und 19: Ebenfalls abgestellt, diesmal jedoch im Bw München-Ost, die 89 813 und 89 848, davor zwei 94er. Die 89 813 hatte einen zusätzlich erweiterten Kohlebehälter vor dem Führerhaus. Beide Aufnahmen entstanden 1962, heute verläuft an dieser Stelle ein S-Bahn-Gleis.

Fotos: C. Asmus





Bild 20: Im Bw Weiden war 1965 die 89 801 abgestellt.

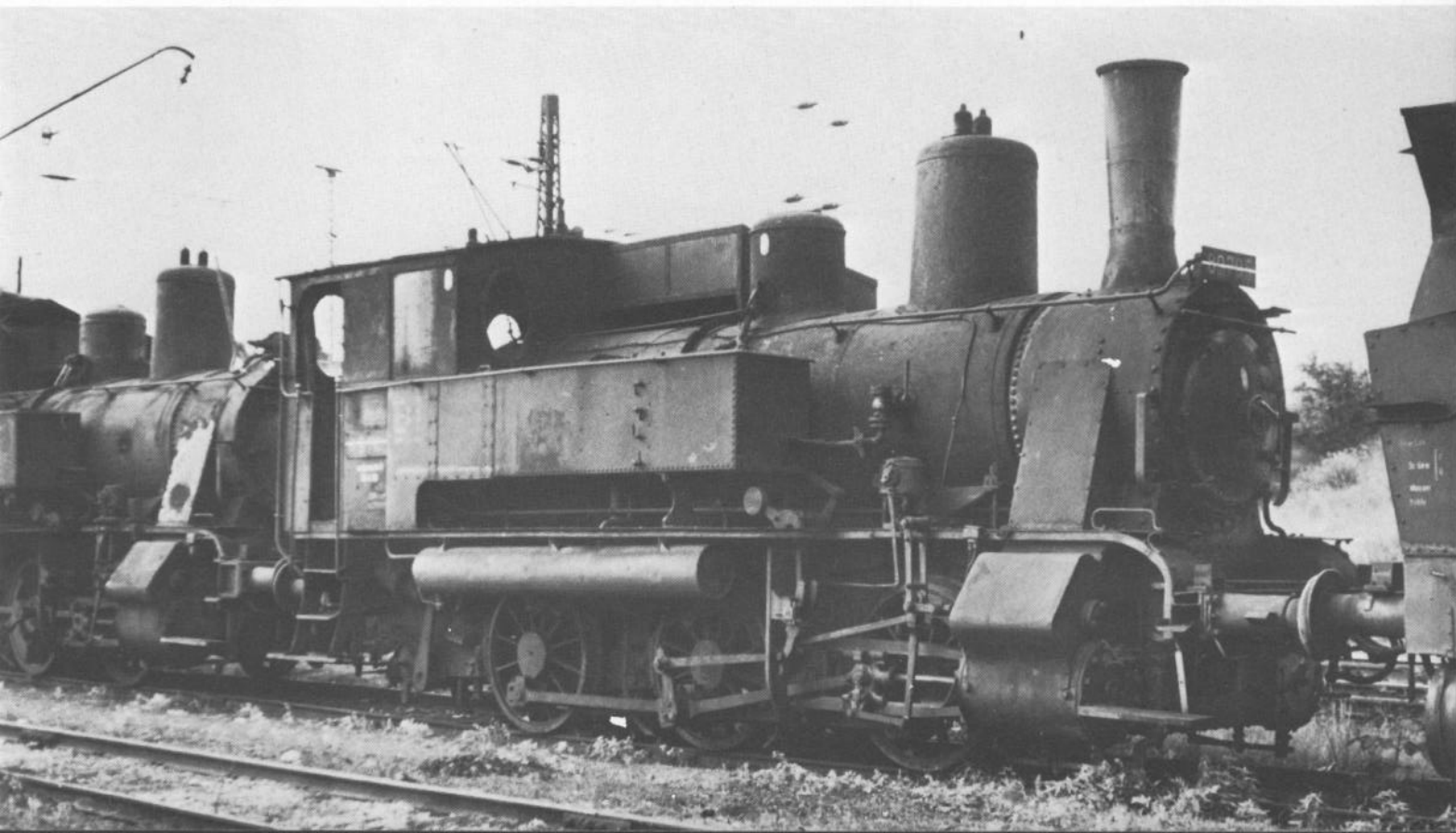
Foto: J. Nelkenbrecher

weisen, daß im Jahr 1962 die 89 826 in Ansbach dampfte. Zum Bestand des Bw Würzburg zählten zwei Maschinen, darunter die 89 832. Betriebsfähig waren auch noch die 89 877 vom Bw Regensburg und die 89 801. Letztere war bis 1966 in Weiden in der Oberpfalz abgestellt.

Die Lok war zwar schon vom Rost gezeichnet und etwas verbeult, ansonsten aber noch komplett. Danach tauchte die Maschine dann im AW Schwerte auf. Dort, fernab ihrer angestammten Heimat, nahm man sich der »weiß-blauen T 3« an und bewahrte sie vor der dro-

henden Verschrottung. Eisenbahner vom Bw Duisburg-Wedau haben die Lok in vorbildlicher Weise aufgearbeitet und sie als Denkmal im Werksgelände aufgestellt.

HO



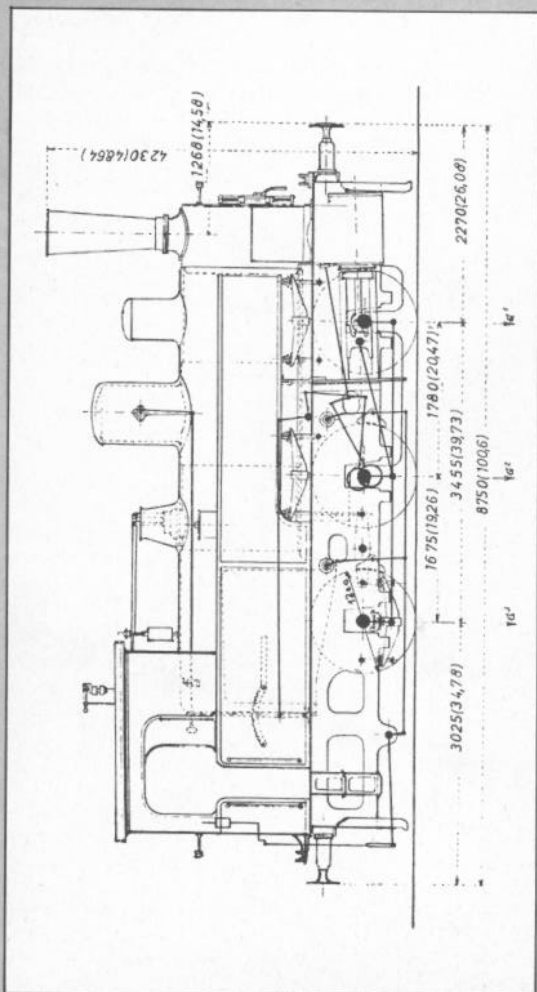


Bild 22: Die Typen- und Maßskizze der bayerischen D V war bereits im vorhergehenden Journal veröffentlicht, leider aber unmaßstäblich. Deshalb möchten wir hier zu Vergleichszwecken die Abbildung wiederholen.

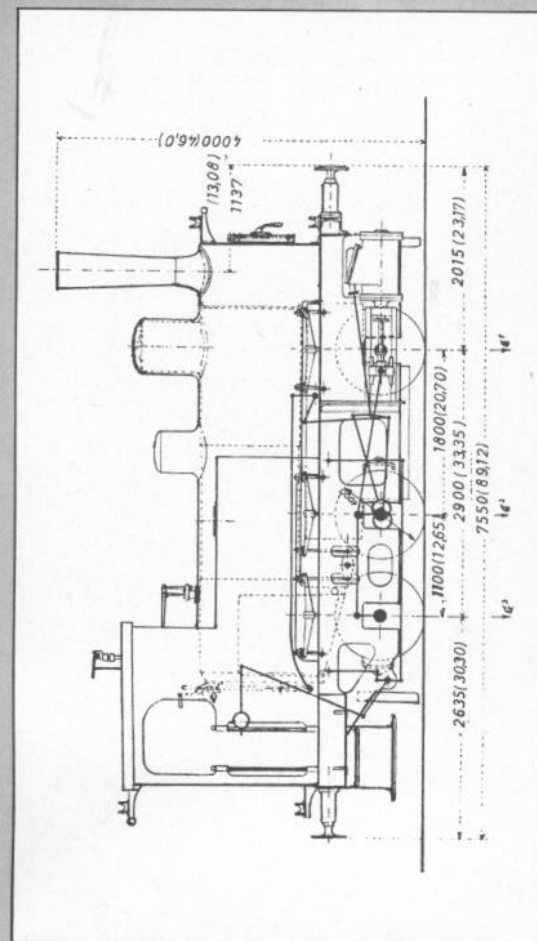


Bild 23: Auch die D VII wird aus denselben Gründen wie die D V hier in der Veröffentlichung wiederholt.

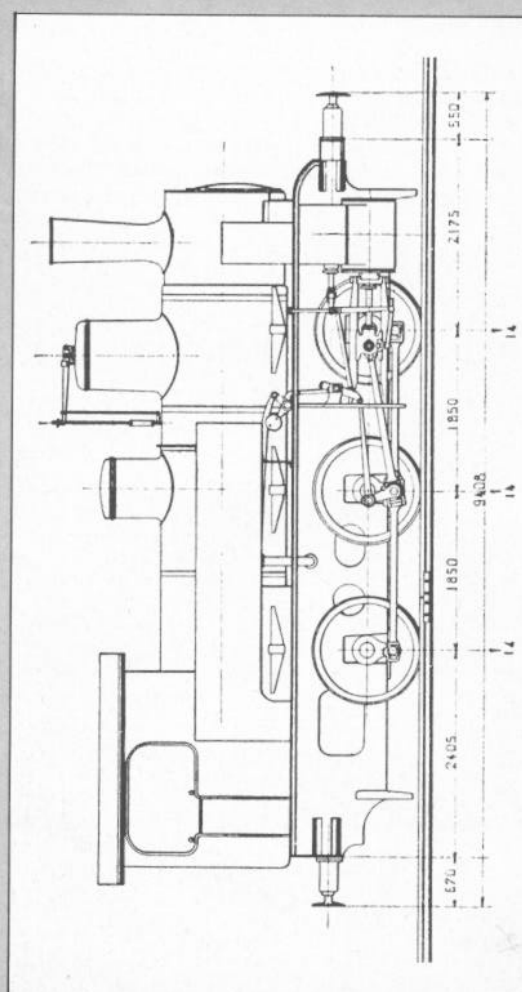


Bild 24: Typenskizze der bayerischen Gattung D II

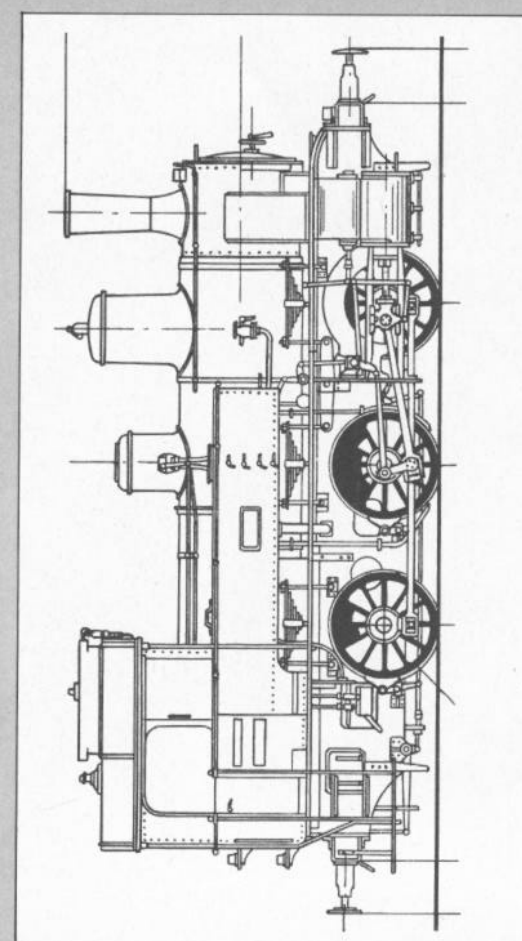
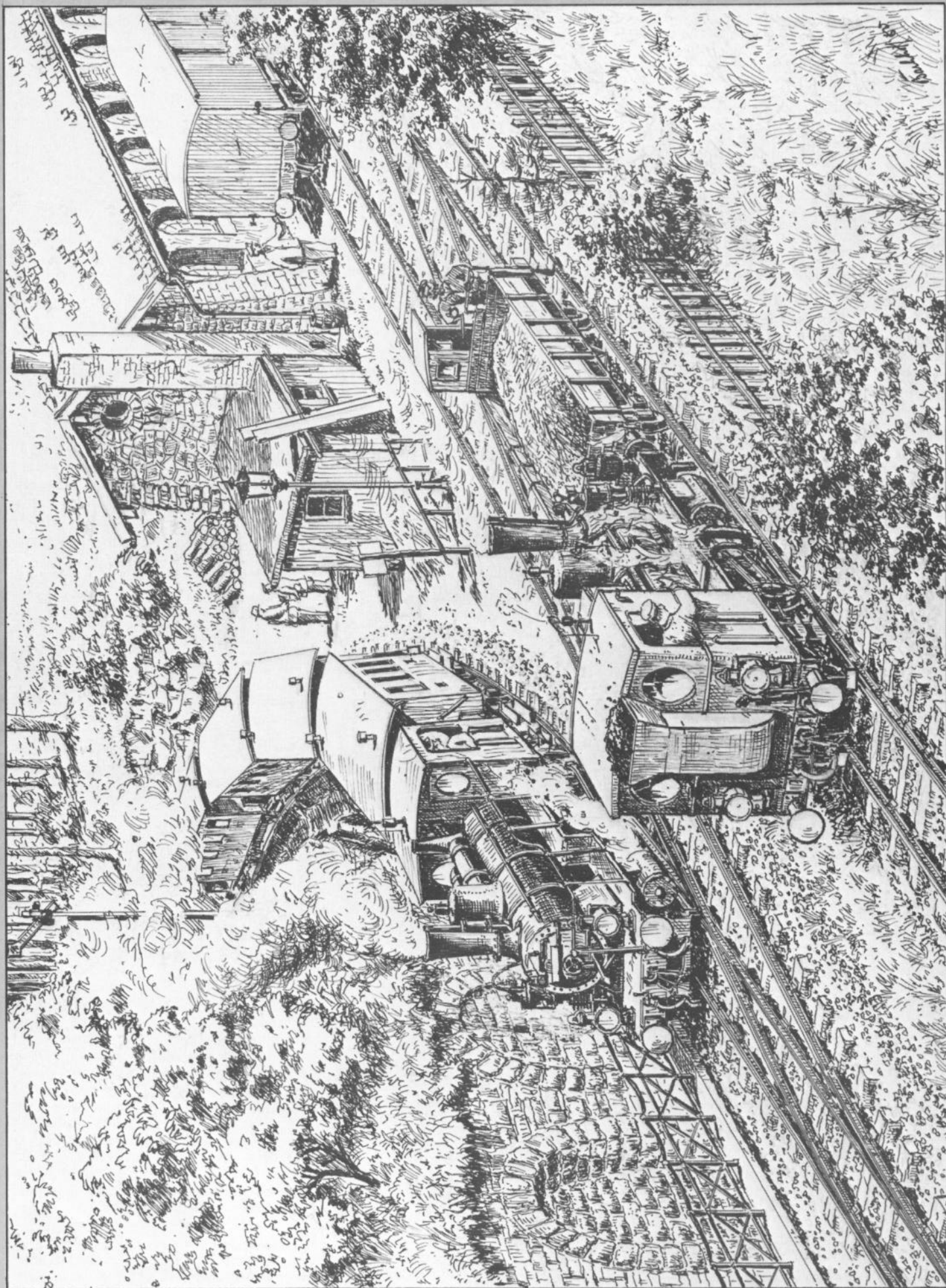


Bild 25: Typenzeichnung der bayerischen Gattung R 33, entnommen aus der Serie Lokomotiv-Revue von H.J. Obermayer.
Zeichnung: HJO



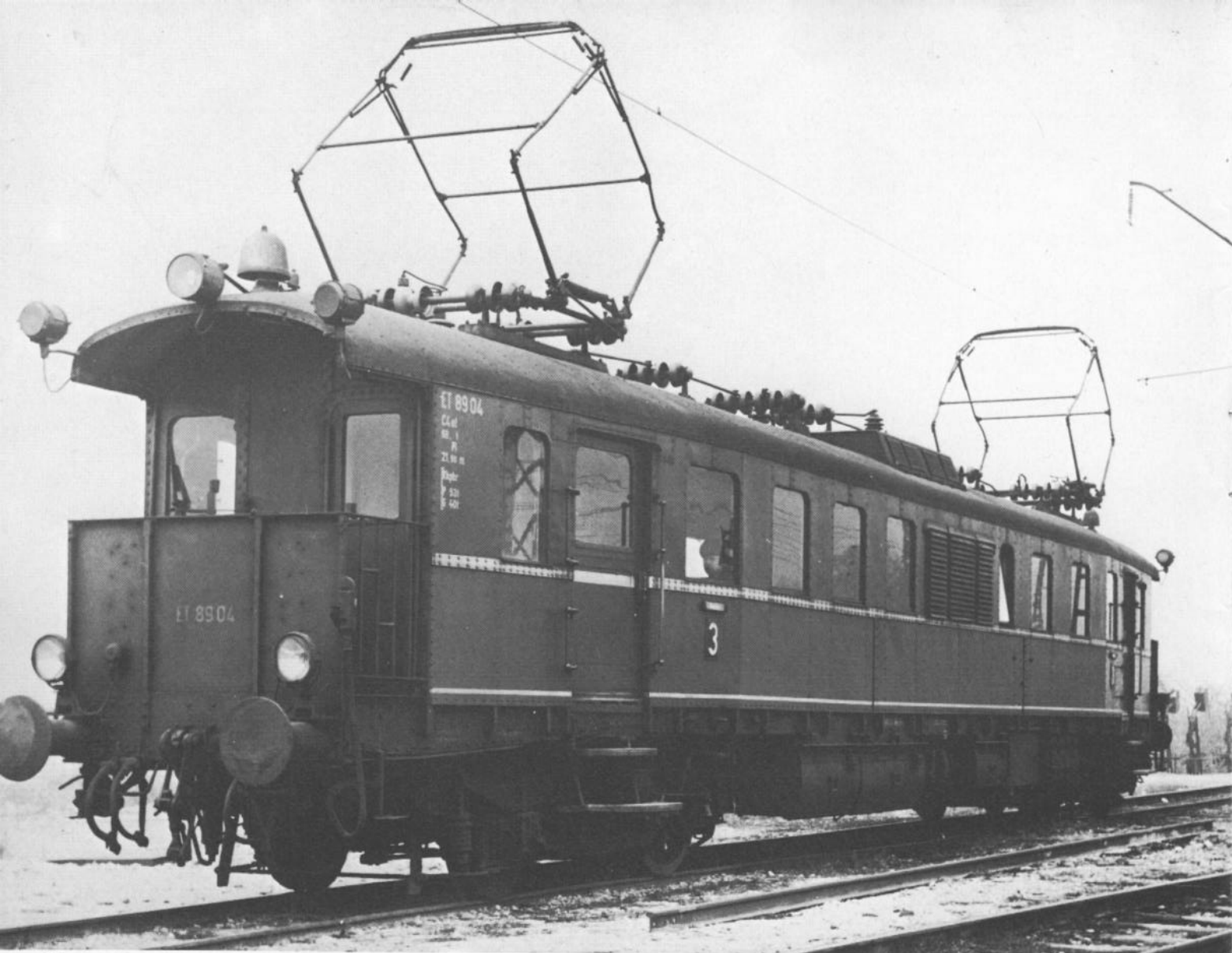


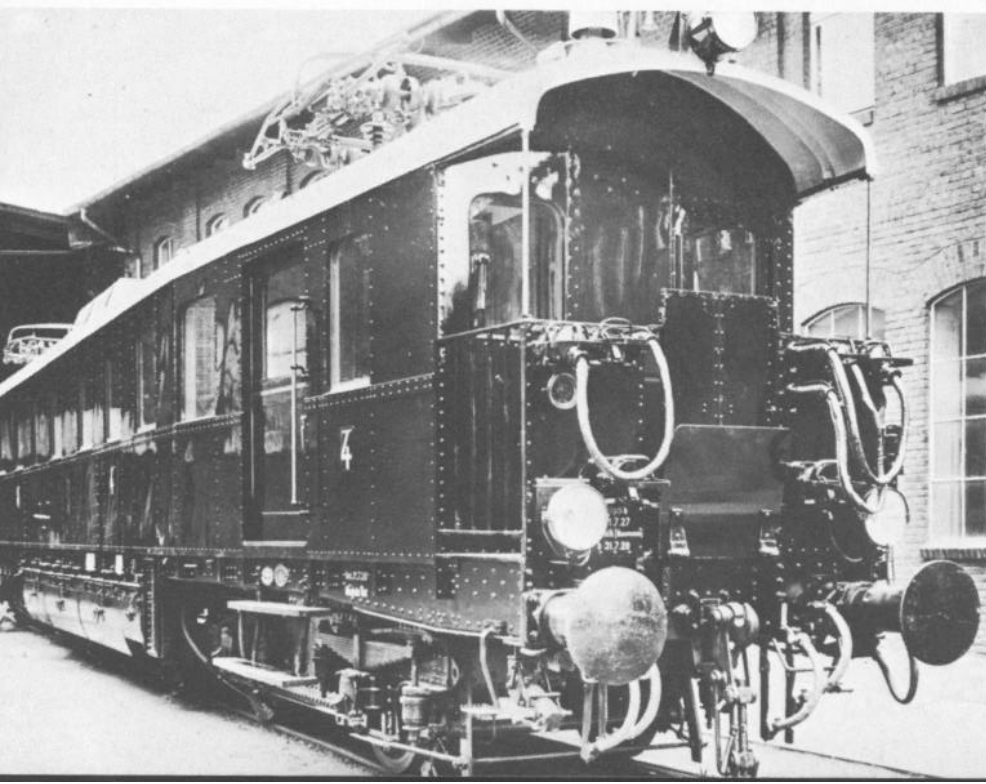
Bild 1: In den Bestand der Deutschen Bundesbahn gelangte dieser ET 89 04 mit geschlossenen Böhlen und mit runden Schlußleuchten.

Foto: BZW München

Triebwagen ET 89 — der »Rübe- zahl«

Bild 2: Der »Rübezahl« in grüner Lackierung, einem Abteil 4. Klasse und mit Stirnwandübergängen bei der Ablieferung.

Werkfoto: LHW



Für den Einsatz auf der steigungsreichen Strecke Hirschberg — Polaun im schlesischen Riesengebirge stellte die frühere Deutsche Reichsbahn ab dem Jahr 1926 insgesamt elf vierachsige Elektrotriebwagen in Dienst. Zunächst trugen die Fahrzeuge die Nummern 511 bis 521 und darunter jeweils die Bezeichnung Breslau für die zuständige Reichsbahndirektion. Heimatdienststelle war das Bahnbetriebswerk Hirschberg, Einsatz-Bw bis 1928 Nieder Salzbrunn. Schon bald hatten die Triebwagen vom Personal und von den Reisenden den Beinamen »Rübezahl« erhalten.

Die elektrische Ausrüstung war von den Siemens-Schuckert-Werken geliefert worden. Der mechanische Teil für die Fahrzeuge 511

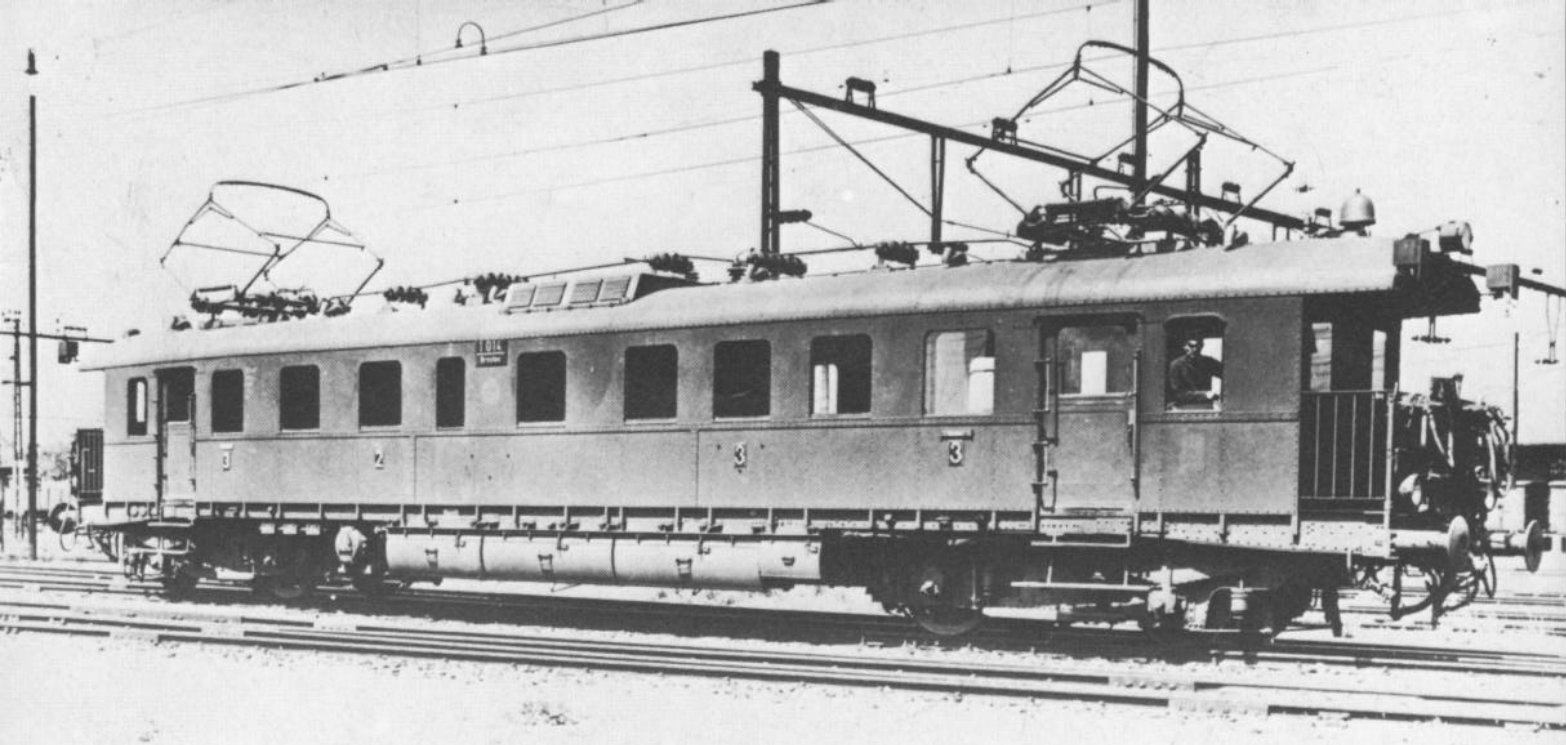


Bild 3: Auch nach dem Ausbau des Abteils der 4. Klasse fuhr den Triebwagen zunächst noch mit der grünen Lackierung.

Foto: Bellingrodt

Bild 4: Mitte der dreißiger Jahre setzt sich die zweifarbige Lackierung durch. Die roten Schlußleuchten an den Dachkanten hatten eckige Gehäuse.

Foto: Bellingrodt

bis 515 stammte von den Linke-Hofmann-Werken LHW. Die anderen Triebwagen 516 bis 521 entstanden bei der Waggon- und Maschinenbau AG, Görlitz, der WUMAG. Im Lieferzustand hatten die Fahrzeuge einen kleineren Fahrgastraum der 3. Klasse mit Querbänken und einen größeren Raum der 4. Klasse mit Quer- und Längsbänken. Die seitlichen Einstiegstüren lagen, als Schiebetüren ausgeführt, über den Drehgestellen im stark abgeschrägten Bereich des Wagenkastens. Von den Ein-

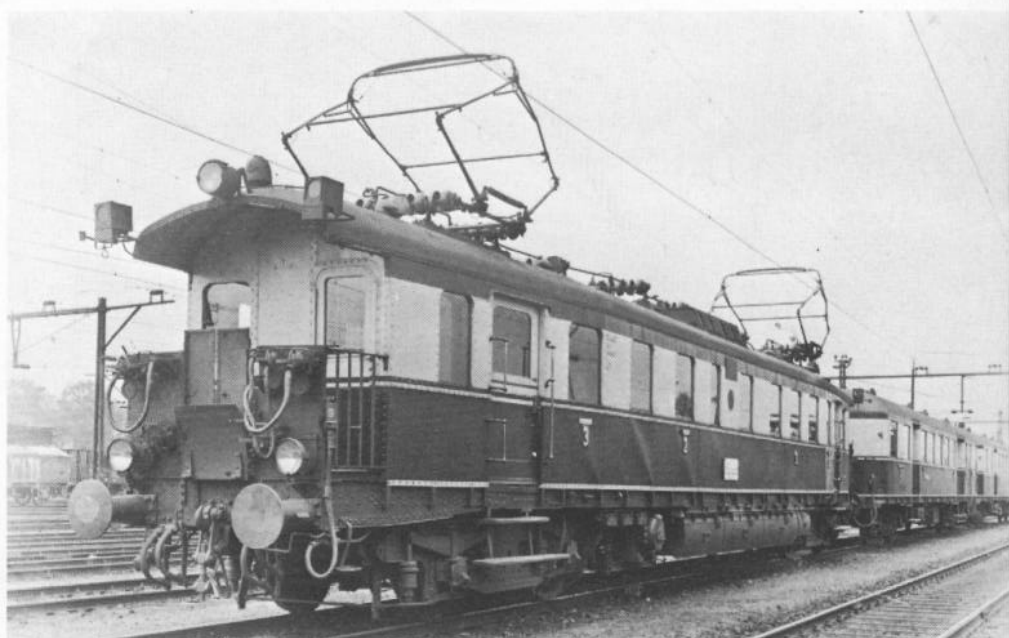


Bild 5: Zwischen dem Triebwagen an der Spitze und dem in der Mitte eingestellten »Rübezahl« laufen acht zweiachsige Beiwagen. Es folgen vier Beiwagen und ein weiterer Triebwagen. Die Aufnahme entstand Ende der zwanziger Jahre im Bahnhof Hirschberg.

Werkfoto: LHW



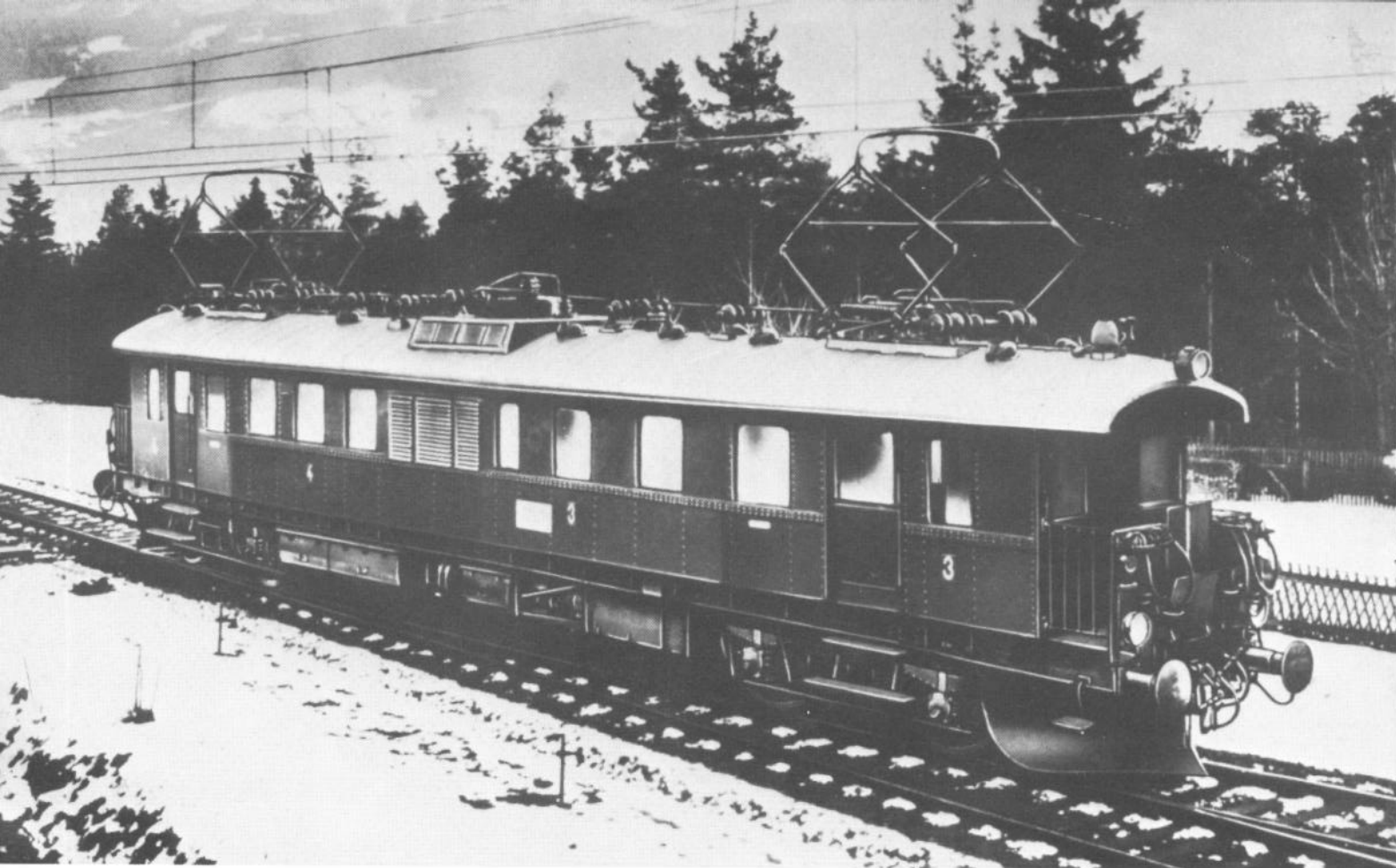


Bild 6: Während der Winterzeit fuhr der »Rübezahl« auf seiner Stammstrecke mit angebauten Schneepflügen.

Foto: Siemens-Archiv

stiegsräumen gelangte man, ebenfalls durch Schiebetüren, in die Fahrgasträume und zu den Führerständen an beiden Enden, vor denen sich durch feste Gitter geschützte Aussichtsplattformen befanden. Die Stirnfronten vor den Bühnen hatten Übergangseinrichtungen erhalten.

Der große Haupttransformator konnte nur innerhalb des Wagenkastens untergebracht werden und fand seinen Platz in der Wagenmitte in einem Traforaum, der nur noch einen 611 mm breiten Durchgang zwischen den beiden Fahrgasträumen freiließ.

Sowohl der Wagenkasten als auch der Fahrzeugarahmen waren als schwere Nietkonstruktionen ausgeführt. Auch die sehr kräftig gestalteten Drehgestelle waren genietet. Ange-

trieben wurde jeweils die innenliegende Achse mit einem Raddurchmesser von 1200 mm. Die äußeren Laufachsen hatten Räder mit einem Durchmesser von nur 1000 mm.

Im Jahr 1931 erhielten die Triebwagen die Betriebsnummern 1011 bis 1021 Breslau. Zwei Jahre später wurde der Innenraum umgestaltet. Die 4. Wagenklasse entfiel, die Längsbänke wurden durch Querbänke ersetzt. Im ursprünglichen Fahrgastraum der 3. Klasse entstand nach dem Einziehen einer Trennwand ein Abteil der 2. Klasse mit 8 Sitzplätzen. Bis zum Umbau, einzelne Triebwagen auch noch kurze Zeit länger, fuhren die Fahrzeuge mit schwarzem Rahmen, grünem Wagenkasten und mit silbernem Dach. Danach wurde der Wagenkasten zweifarbig elfenbein/weinrot

und das Dach grau, der Rahmen und die Drehgestelle blieben schwarz.

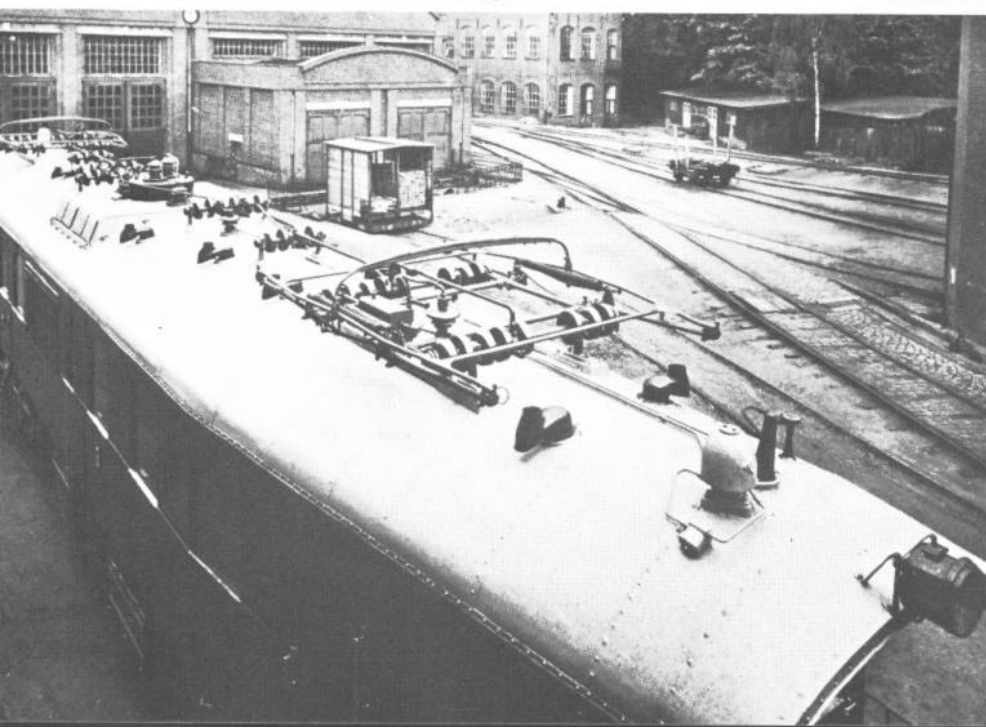
Wenig später wurden dann auch die Übergangseinrichtungen entfernt.

Die Fahrzeuge mit einer Nennleistung von 360 kW bei 43 Km/h und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h verkehrten einzeln und mit mehreren zweiachsigen Beiwagen. In den Hauptverkehrszeiten fuhren mitunter sogar sehr lange Garnituren mit je einem Triebwagen an der Spitze und in der Mitte, zwischen denen insgesamt bis zwölf Beiwagen eingestellt waren. Von jenen Beiwagen, die später die Betriebsnummern EB 89 trugen, wurden ab 1926 insgesamt 35 Exemplare beschafft. Im Jahr 1929 kamen noch 5 zweiachsige Packwagen hinzu, die später die Bezeichnung EB 99 01 bis 05 erhielten. Schließlich sind noch 8 vierachsige Steuerwagen zu erwähnen, die im Jahr 1934 in Dienst gestellt wurden.

Diese Steuerwagen, die bei ihrer Ablieferung als eIS 2021 bis 2028 bezeichnet waren, verfügten über 14 Sitzplätze in der 2. Klasse und über 42 Sitzplätze in der 3. Klasse, sie hatten eine Länge über Puffer von 20 700 mm. Ab 1940 wurden die Fahrzeuge in ES 89 01 bis 89 08 umgenummert. Zum selben Zeitpunkt erfolgte auch die Umzeichnung der Triebwagen in ET 89 01 bis 89 11 und der zweiachsigen Beiwagen in EB 89 01 bis 89 35. Zu Beginn des zweiten Weltkrieges waren noch alle Fahrzeuge im Einsatz und bewährten sich weiterhin sehr gut. Bei der zunehmenden Verschärfung der Kriegsergebnisse verließ man die auffällige Farbgebung und lackierte den ganzen Wagenkasten weinrot. Die Angaben über das Schicksal der Triebwagen sind zum Teil recht widersprüchlich. Einige Quellen berichten von einem Abtransport vieler Fahrzeuge in die UdSSR, andere von Zerstörung und Verschrottung.

Bild 7: So sah das Dach des »Rübezahl« bei der Ablieferung aus.

Werkfoto: LHW



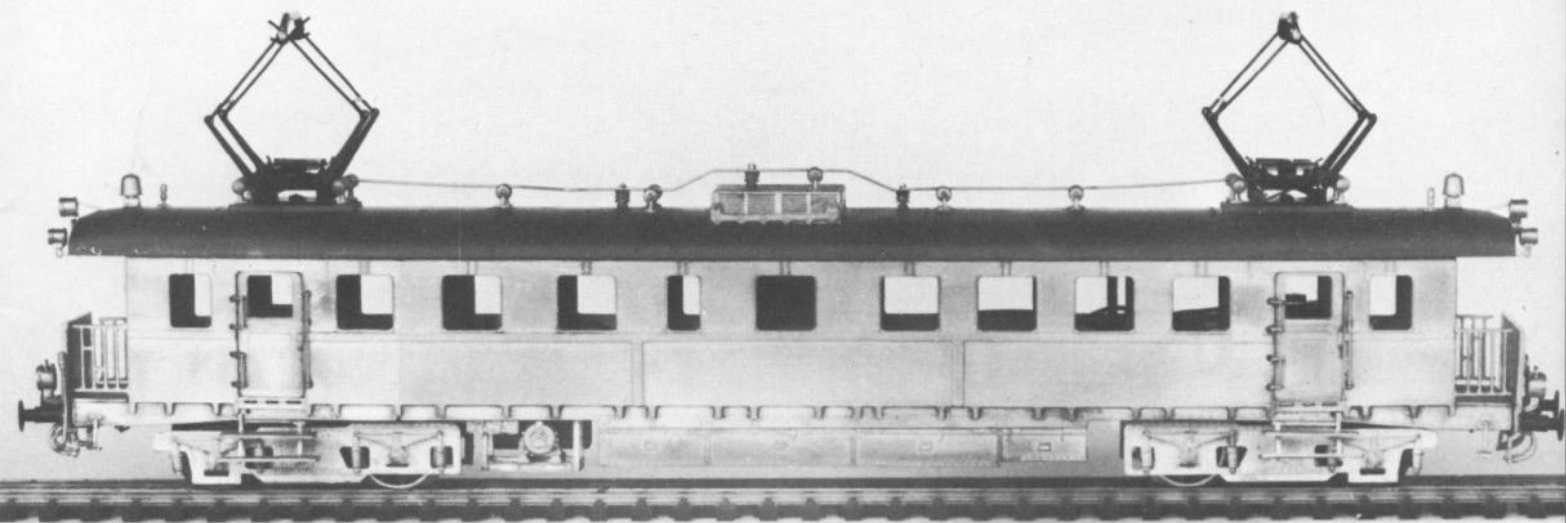
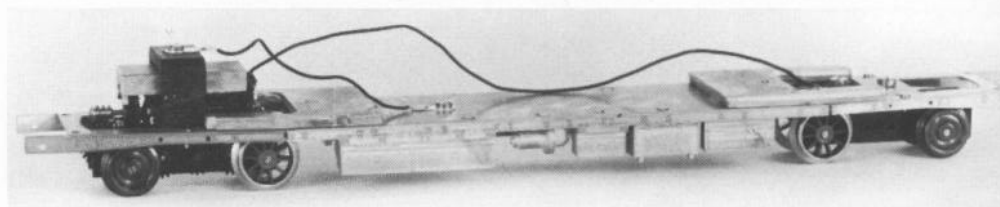
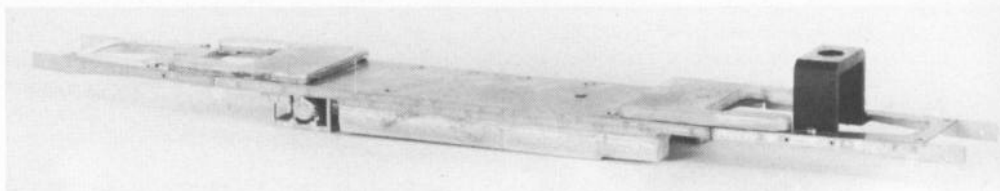


Bild 1: Das ist das fertig zusammengebaute Modell des ET 89 — »Rübezahl« — hier allerdings noch unlackiert und ohne Fenstereinsätze.

Bild 2: Die Bodenplatte des Triebwagens mit den abgewinkelten Längsträgern, den Stabilisierungsplatten, Drehgestellhaltern und bereits mit den Unterflur-Aggregaten bestückt.

Bild 3: Hier wurden probeweise die Drehgestelle eingebaut und verdrahtet, um die Laufeigenschaften zu überprüfen.



Verbürgt ist jedoch die Tatsache, daß drei Triebwagen nach dem Kriegsende noch in Bayern fuhren. Es waren dies die Fahrzeuge ET 89 01, 04 und 07. Die Existenz des ET 89 04 kann sogar noch durch Fotos belegt werden. Dieser in den Westen verschlagene »Rübezahl« trug die Anschrift Bw München Hbf und EAW Mü Freimann. Zunächst fuhr der ET 89 04 noch mit seinen alten Stirnlampen über der Pufferbohle, die in ihrer Form den damals gebräuchlichen Autoscheinwerfern entsprachen. Das Dach hatte einen grauen Anstrich, der Wagenkasten war mit zwei gelben Längsstreifen verziert.

Ein weiteres Foto belegt, daß der Triebwagen noch einen neuen Anstrich erhalten hat, bei dem das Dach silberfarben gespritzt wurde. Zu jenem Zeitpunkt Anfang der fünfziger Jahre — das Datum der Aufnahme war leider nicht genau zu ermitteln — trug das Fahrzeug noch die runden Schlußleuchten an den Dachkanten. Auch die Läutewerke auf dem Dach über den Stirnforten waren noch vorhanden. Das letzte Einsatzgebiet des ET 89 04 soll der Personalverkehr zwischen dem Ausbesserungswerk Freimann und dem Hauptbahnhof München gewesen sein.

HO

Der »Rübezahl« als HO-Modell

Vor mehr als zwei Jahren bereits angekündigt und sicher von vielen Modelleisenbahnern mit Ungeduld erwartet, ist das HO-Modell des ET 89 »Rübezahl« von der **Firma Günther** nunmehr im Handel erhältlich.

Das Warten hat sich auf jeden Fall gelohnt, denn das Modell erfüllt in Bezug auf Vorbildtreue, Fahreigenschaften und leichten Zusammenbau alle Erwartungen und wird sicher ein Schlager, zumindest unter Triebwagenfreunden.

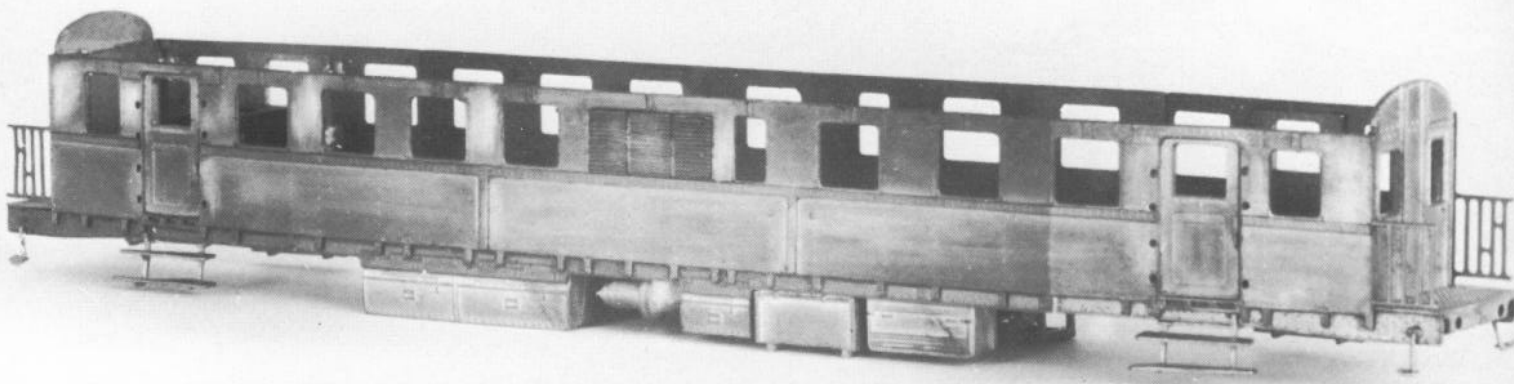
Der Grundbausatz (Best.-Nr. B 489) für 298,— DM beinhaltet alle Teile für den ET 89 in der Ausführung der Deutschen Bundesbahn, einschließlich der Zurüstteile wie Bremsschläuche, Federpuffer, Originalkupplung usw. Für die Version der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ist ein Zurüstsatz erhältlich, der die ursprünglichen Bühnengeländer, andere Laterne und einen Satz Wendler-Dachlüfter enthält.

Wie bei Günther üblich, ist auch beim Rübezahl das Antriebs-Drehgestell fahrfertig vormontiert, so daß einwandfreie Fahreigenschaften von vornherein gegeben sind.

Der Zusammenbau

Der Bausatz besteht aus einer Kombination von Messingätz-, Weißmetallguß- und Messinggußteilen sowie einem Kunststoffdach. Die Bauteile sind sehr sauber und paßgenau

Bild 4: Die Gehäuseseiten- und -stirnwände sind mit der Bodenplatte verbunden und die Einstiegstritte angebracht.



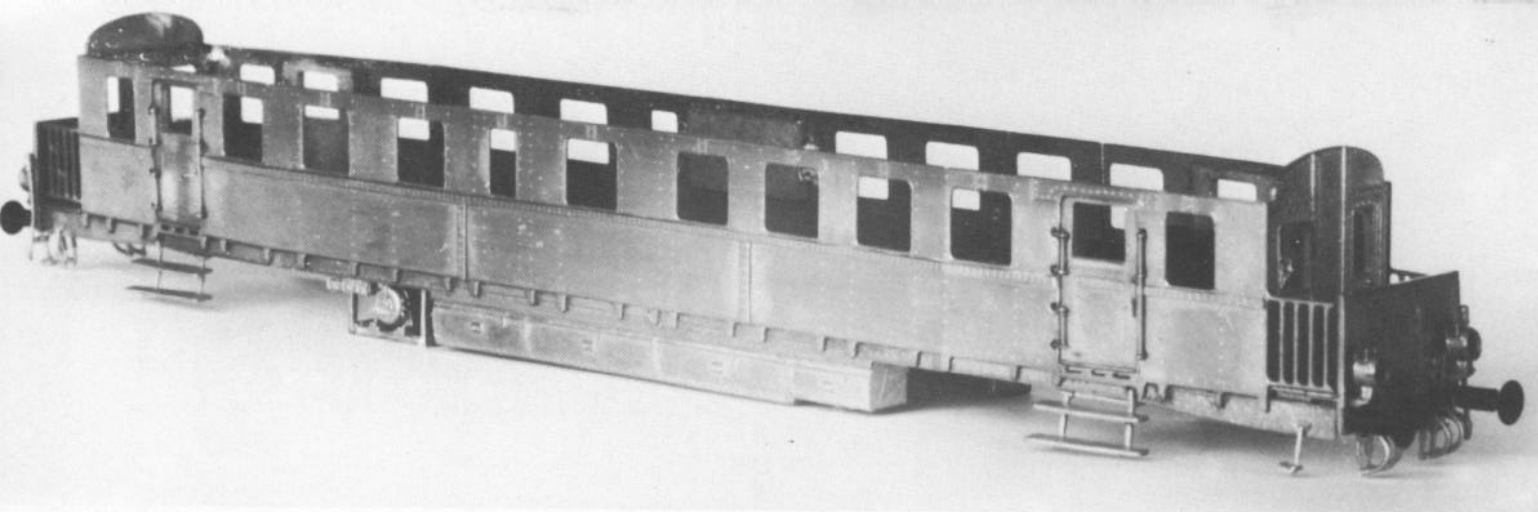


Bild 5: In diesem Baustadium sind auch die Bühnengeländer und die Griffstangen angebracht. Normalerweise werden diese Teile erst nach der Lackierung montiert.

gefertigt, so daß der Zusammenbau des Modells auch für den weniger geübten Modellbauer keine größeren Probleme mit sich bringt. Dazu trägt auch die ausführliche und leicht verständliche Bauanleitung bei. Erforderlich ist neben einem geringen Grundbestand an Werkzeugen wie Nadelfeilen, Laubsäge, Feinmechanikerzangen usw. nur ein gewisses Maß an Sorgfalt und Geduld, wenn das Ergebnis zufriedenstellen soll. Doch das ist gewiß nicht ungewöhnlich, denn schließlich ist es beim Zusammenbau eines jeden Modells das wichtigste, sich Zeit zu lassen.

Als erstes sind die Messingätzteile aus der Ätzplatte mit einer Bleischere oder Laubsäge an den Haltestegen auszuschneiden und sauber zu verputzen. Das kann mit einer Feile oder mit dem Bohrzweig und einer Schmirgelscheibe geschehen.

Am Bodenblech sind nun die Längsträger an den vorhandenen Knicklinien um 90° abzuwinkeln. Da die Knicklinien recht tief angeätzt sind, ist dieser Vorgang nicht sonderlich schwierig. Es empfiehlt sich, die Träger durch schräges Aufdrücken der Bodenplatte auf eine ebene Unterlage zunächst vorzubiegen und den genauen Winkel durch Einspannen des Teils zwischen zwei gerade Vierkanthölzer fertigzubiegen. Hierbei muß peinlich genau gearbeitet werden, da sonst der Aufbau anschließend nur schlecht zusammenpaßt.

Nun werden die beiden Stabilisierungsplatten, die dem Bodenblech die nötige Festigkeit verleihen, angebracht. Zu der Verbindungstech-

nik ist zu sagen, daß die Bauanleitung generell von Klebverbindungen ausgeht. Ich bevorzuge allerdings Lötverbindungen und habe auch bei diesem Modell die Teile so viel wie möglich gelötet. Dafür bedarf es aber einiger Erfahrung und Übung im Löten, denn der Schmelzpunkt der Weißmetallteile liegt nur wenig über dem des Lötzinns, und bei unachtsamer Arbeit kann leicht ein Bauteil zerstört werden. Doch nun weiter mit dem Zusammenbau. Das Bodenblech wird mit allen Anbauteilen und den Haltern für die Drehgestelle bestückt und ist damit vorerst fertig.

Als nächstes werden die Türen in die Seitenwände eingesetzt und die Nietbänder aufgeklebt. Hierfür eignet sich besonders ein Zweikomponentenkleber, der nicht sofort abbindet, damit noch leichte Korrekturen möglich sind. Hervorgetretener Klebstoff läßt sich nach dem Aushärten leicht mit einem kleinen Schaber wieder entfernen.

Dann werden die Stirnwände auf dem Bodenblech festgeschraubt und die Seitenwände an den inneren Knicklinien dem Boden entsprechend abgebogen. Danach können die Seitenwände an Boden und Stirnwände angepaßt und verklebt oder verlötet werden. Dabei ist darauf zu achten, daß die Türunterkanten auf dem Bodenblech aufliegen und das Dach genau auf den Wagenkasten paßt. Anschließend sind die Einstiegstritte anzubringen.

Die beiden Bühnengeländer werden mit Laterne- und Bremsschläuchen bestückt und die Drehgestellblenden mit den Haltern montiert.

Diese beiden Teile kann man nun lackieren, bevor sie am Triebwagen angebaut werden. Das Gehäuse ist ebenfalls fertig zur Lackierung, nachdem man die Griffstangen mit den entsprechenden Splinten angebracht hat. Aus zeitlichen Gründen mußte ich beim Musterzusammenbau leider auf die Lackierung und Beschriftung des Triebwagens verzichten, obwohl das dem Modell natürlich erst die richtige vorbildgetreue Wirkung verleiht. Ein Farbfoto des vom Hersteller lackierten Modells stand uns jedoch für das Neuheiten-Journal zur Verfügung und ist dort abgebildet.

Jetzt werden die Drehgestellblenden an den Drehgestellen angeklebt. Dabei ist darauf zu achten, daß die Achslager genau auf Radmitte sitzen und die Blenden nicht an den Rädern schleifen. Danach werden die Drehgestelle am Wagenkasten angeschraubt und elektrisch verbunden. Zusätzlich ist vom Triebgestell ein Massekabel an den Wagenboden zu legen. Damit kann eine Probefahrt durchgeführt werden.

Die Bühnengeländer werden, mit Puffern und (je nach gewünschtem Einsatz) Originalkupplungen versehen, an den Bühnen befestigt. Soll der Triebwagen mit Beiwagen eingesetzt werden, sind noch die Kupplungshalter für die automatische Kupplung von unten hinter die Pufferbohle zu kleben.

Nunmehr ist das Dach entsprechend der Bauzeichnung mit Aufsatz, Isolatoren und Leitungen zu bestücken und zu lackieren. Als letztes werden noch die Pantographen angeschraubt, das Dach auf den Wagenkasten aufgesetzt und von unten mit zwei Schrauben befestigt. Der Zusammenbau dauert (ohne Lackierung, die natürlich zusätzlich einige Zeit in Anspruch nimmt) etwa 10 Stunden, bei weniger geübten Modellbauern vielleicht etwas länger. Das ist für ein solches Modell nicht viel und zeugt von der Einfachheit der Montage.

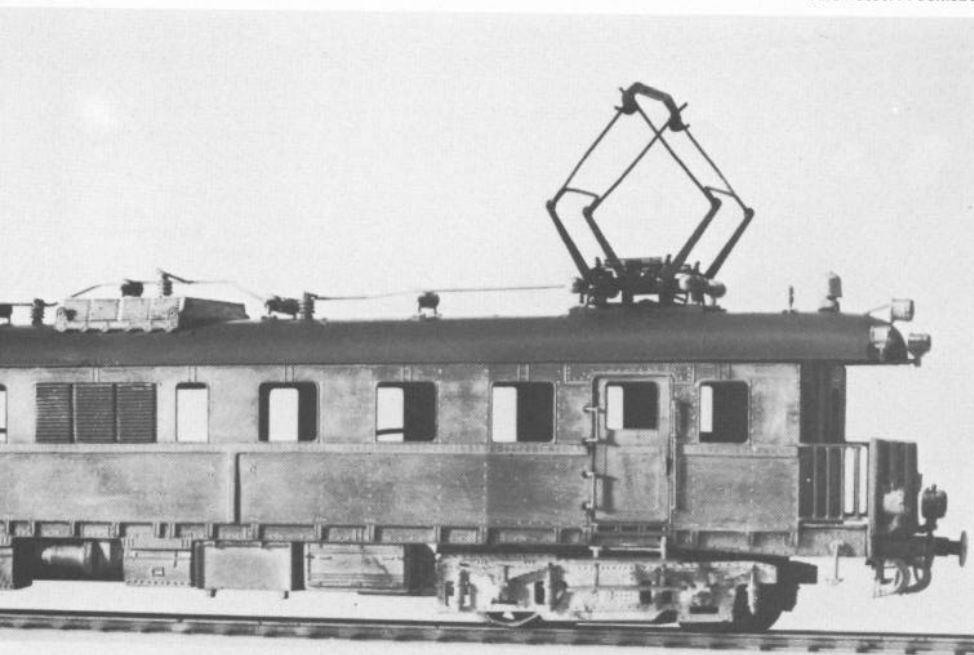
Die Fahreigenschaften sind gut, der Triebwagen läuft weich und geräuscharm und auch die Geschwindigkeit ist vorbildgerecht. Die Zugkraft ist zwar nicht überwältigend, reicht aber für einen normalen Einsatz auf der Anlage, auch mit einigen Beiwagen, voll aus. Als Beiwagen eignen sich übrigens die Nebenbahn-Personenwagen von Lilliput und Roco, die genau den auch beim Vorbild mit dem ET 89 gekuppelten Wagen entsprechen.

Zusammenfassend kann man sagen, daß mit dem »Rübezah!« ein Kleinserienmodell auf dem Markt erschienen ist, das allen gestellten Ansprüchen gerecht wird.

Peter Schiebel

Bild 6: Nochmals der fertige Triebwagen, von der anderen Seite aufgenommen, mit den Lüftungsgittern für den Transformator in Wagenmitte.

Alle Fotos: P. Schiebel



(Füllseite)

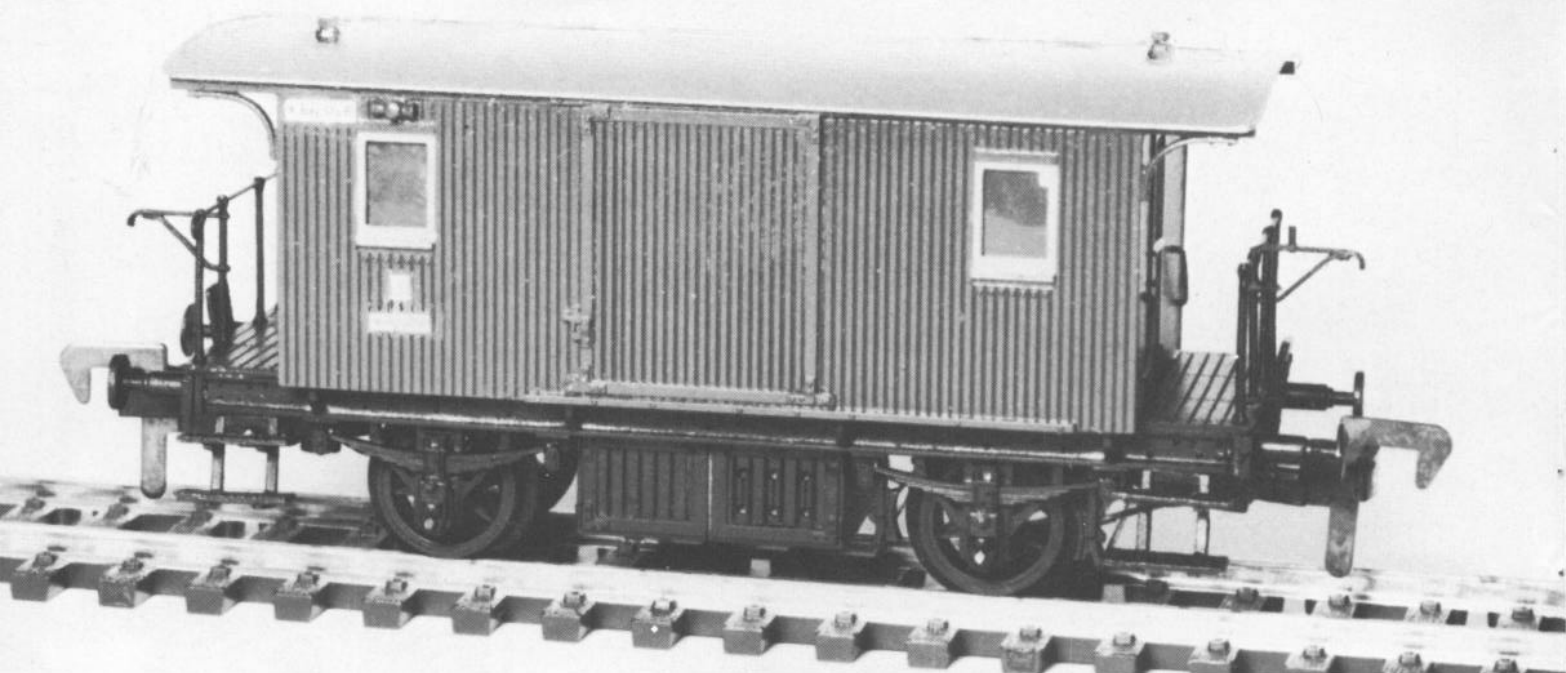


Bild 1: Dies ist der kombinierte II. Klasse/Gepäckwagen, fertig lackiert und beschriftet. Die dem Bausatz beiliegende Kupplung für das Märklin-System wurde durch eine entsprechende Austauschkupplung für das Fleischmann-System ersetzt.

Bayerische Lokalbahnwaggon in Spur HO von M + F

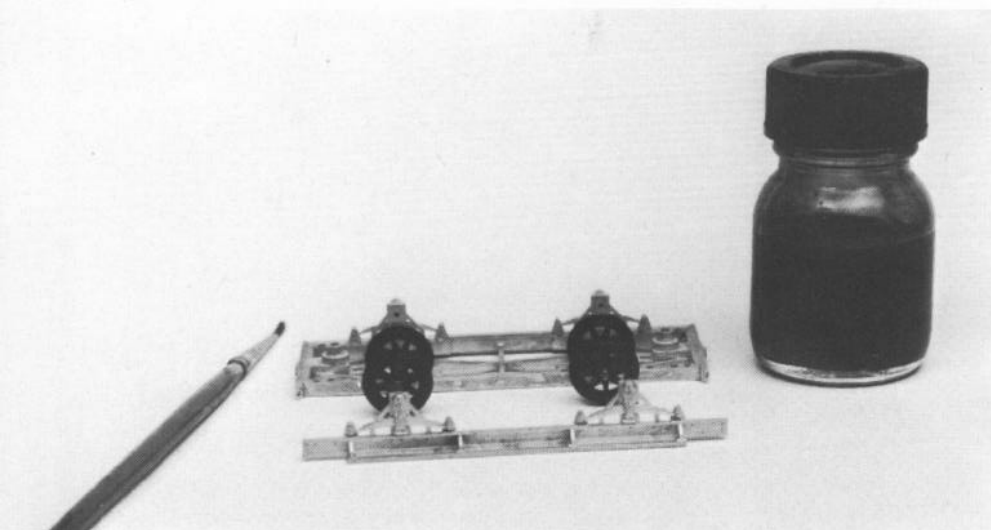
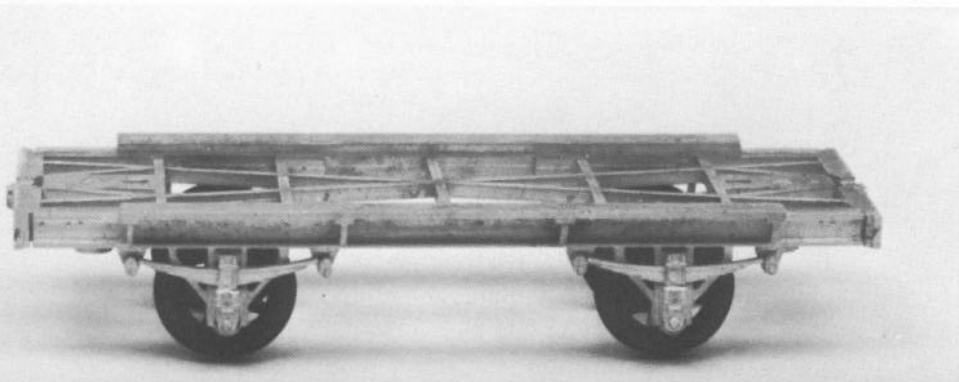


Bild 2: Die Befestigung des zweiten Längsträgers erfolgt mit Hilfe eines auf die Paßzapfen aufgetupften Tropfens M + F-Farbe.

Bild 3: Das Fahrwerk, noch ohne Anbauteile.



Kurz vor Torschluß lieferte die Firma Merker + Fischer noch eine Garnitur bayerischer Lokalbahn-Personenwagen kurzer Bauart aus, wie sie beim Vorbild Ende des vorigen Jahrhunderts häufig auf Nebenstrecken anzutreffen war. Die Wagen in Ganzmetallbauweise wirken in ihrer kurzen Bauweise entzückend und geben zusammen mit dem Urglaskasten oder der bayerischen D VI eine stilschöne Zuggarnitur ab.

Zusammenbau

Der Zusammenbau der Waggon stellt aufgrund der Paßgenauigkeit der Hartzinn-Gußteile kein Problem dar, im Gegenteil, für einen Anfänger auf diesem Gebiet ist es genau das richtige Objekt, um schnell zu einem guten Ergebnis zu kommen und Erfahrungen zu sammeln.

Die Bodenplatte — eigentlich ist es keine Platte, sondern ein Trägergerüst — ist aus einem Stück gegossen. In diese Platte werden die seitlichen Längsträger mit den angegossenen Achslagern mittels zweier Zapfen eingeklipst. Der erste Längsträger wird mit einem Tropfen Cyanolit festgeklebt. Vor dem Einklippen des zweiten Längsträgers sind die Achsen in die Lager einzustecken. Dies ist die einzige etwas knifflige Arbeit, denn dazu bräuchte man eigentlich drei Hände. Dennoch ist auch das kein größeres Problem. Der zweite Längsträger wird nicht verklebt, um die Verbindung bei Radsatzwechsel wieder lösen zu können. Es genügt, etwas schwarze M + F-Farbe auf die beiden Verbindungszapfen zu tupfen, um einen einwandfreien, festen Sitz des Trägers und damit der Laufachsen zu erhalten.

Als nächstes werden die vier Wände des Wagenkastens zusammengesetzt. Für einen genau winkligen Zusammenbau dient die Bodenplatte als Schablone. Die Wände können an den Paßstücken miteinander verlötet oder verklebt werden. Die Verbindung zur Bodenplatte erfolgt über zwei Schrauben von unten.

In die Böden der offenen Einstiegsbühnen werden nun die Bühnengeländer eingesetzt. Es ist darauf zu achten, daß ein Bühnengeländer anstelle des normalen Pfostens die Bremskurbel erhält. Der obere Bühnenabschluß besteht aus 0,4 mm Messing-Draht, der an den Enden halbkreisförmig gebogen wird. Danach können die Bühnen an den Wagenenden aufgesetzt und der Wagenkasten wieder abgenommen werden. In den Wagenkasten sind noch die seitlichen Lüfter in die Bohrungen über den Fenstern einzusetzen, danach ist er fertig zur Lackierung.

Von unten sind nun die Bremsbacken in den Rahmen einzusetzen: die Anordnung der Bremsbacken ist bei den verschiedenen Wagentypen unterschiedlich. Beim kombinierten Personen-/Packwagen ist nur eine Achse, dafür aber beidseitig gebremst, bei den reinen Personenwagen werden beide Achsen einseitig gebremst.

Anschließend wird das Bremsgestänge aus 0,4 mm Messingdraht eingelötet oder -geklebt. Der Sitzwagen 3. Klasse und der kombinierte Personen-/Packwagen erhalten noch den Kasten für die Koksheizung unter dem Rahmen. Nach dem Einsetzen der Puffer und dem Anschrauben der passenden Roco-Kupplung mittels einer Schraube und einer Unterlegscheibe ist auch das Fahrwerk fertig. Wer ein Supermodell bauen will, kann anstelle der Roco-Kupplung natürlich auch Originalkupplungen und Bremsschläuche anbringen.

Das Dach wird noch mit den beiden Dachlüftern versehen und kann nun ebenfalls lackiert werden.

Die Lackierung des Fahrwerks erfolgt in mattschwarz, der Wagenkasten wird in bayerischem Länderbahngrün eingefärbt. Etwas schwierig ist die hellbraune Einfassung der Fenster, die am besten mit einer Ziehfeder ausgeführt wird. Hier sollte man vorher auf einer anderen Fläche etwas üben. Das Dach war beim Vorbild dunkelgrau bzw. grauschwarz. Da andere Hersteller von Modelleisenbahnen die Personenwagen-Dächer wegen des besseren Aussehens silberfarben lackieren, kann auch diese Farbgebung gewählt werden.

Nun wird in den Wagenkasten der Boden aus schwarzem Fotokarton eingesetzt, in den zweckmäßigerweise vorher noch die Bretterimitation in 1 mm Abstand eingeritzt wird. Bei den Heizungskästen ist ebenfalls ein Boden

Bild 7: Das Bild zeigt das Einritzen der Bretterimitation in den Wagenboden aus Fotokarton.

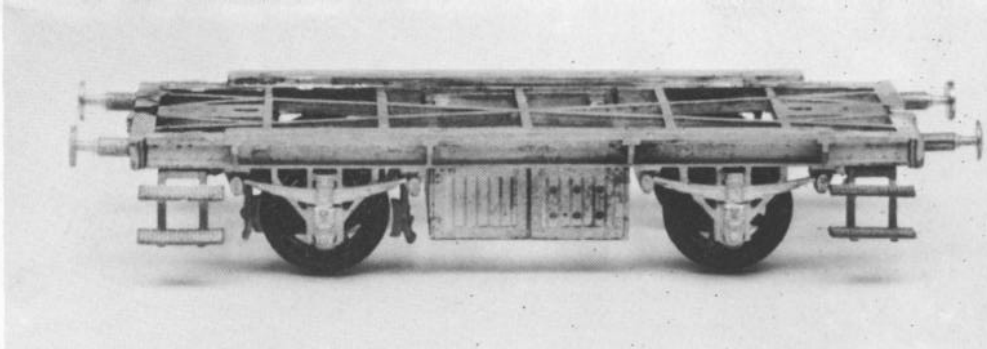
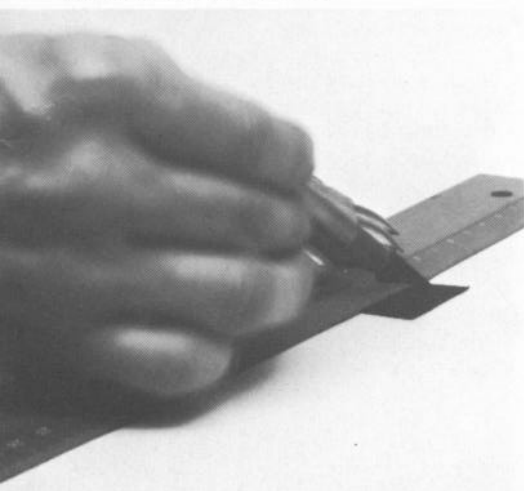


Bild 4: Fast komplett bestücktes Fahrwerk. Es fehlen noch die Kupplung und das Bremsgestänge.

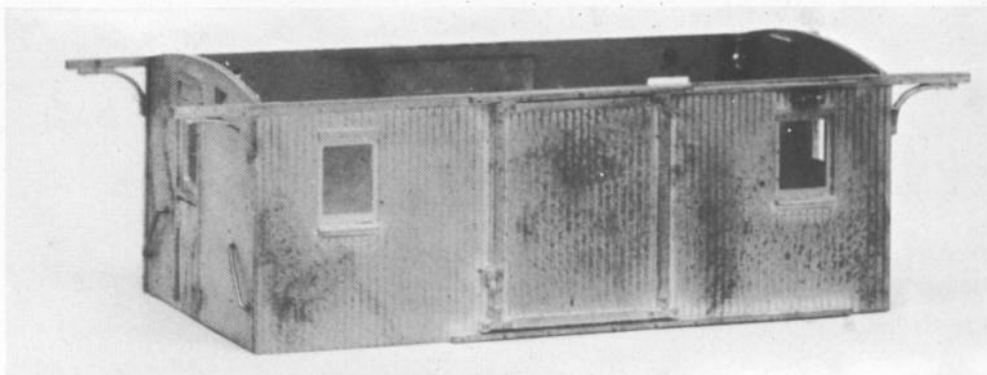
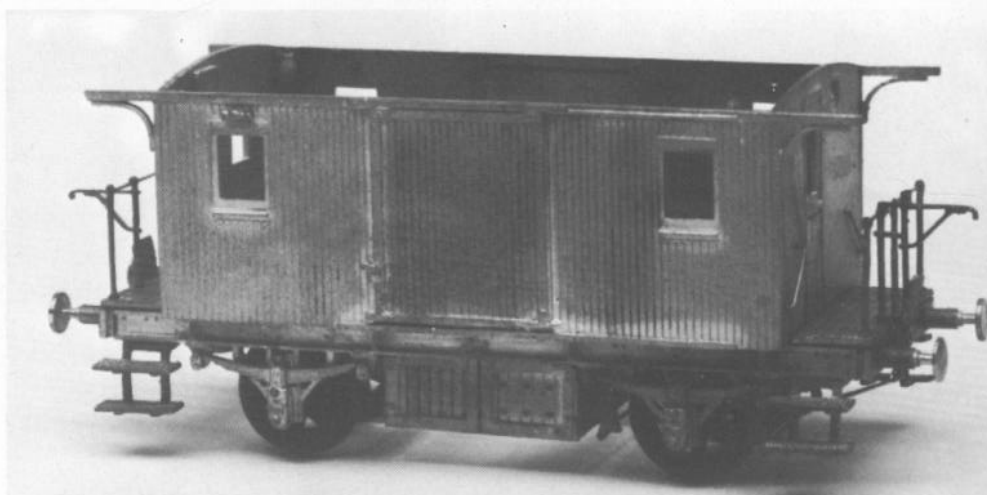


Bild 5: Die Stirn- und Seitenwände des Wagenkastens sind miteinander verlötet und die Griffstangen und Lüfter eingesetzt.

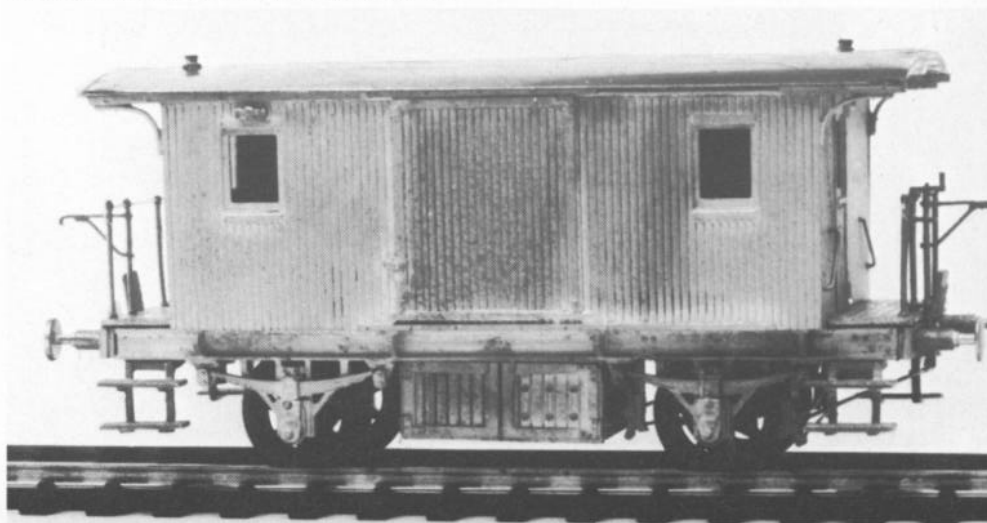
Bild 6: Wagenkasten und Übergangsbühnen sind auf das Fahrwerk aufgesetzt.



aus Fotokarton einzukleben. Dieses Material für die Böden wurde aus Gewichtsgründen gewählt, um die Wagen trotz der Ganzmetall-Bauweise nicht zu schwer werden zu lassen. Die Beschriftung des Wagenkastens erfolgt mit Abziehbildern des M + F-Beschriftungssatzes Nr. 12000, wobei für die Bezeichnung

der Bahnverwaltung entsprechend dem Vorbild nur die weißen Schilder mit schwarzer Aufschrift »K. Bay. Sts. B.« zu verwenden sind. Die Wagenklasse war in römischen Ziffern seitlich auf dem Wagenkasten sowie an den frontseitigen Eingangstüren angebracht. Nach dem Aufbringen der Abziehbilder emp-

Bild 8: Der fertige Wagen, hier in unlackierter Ausführung.



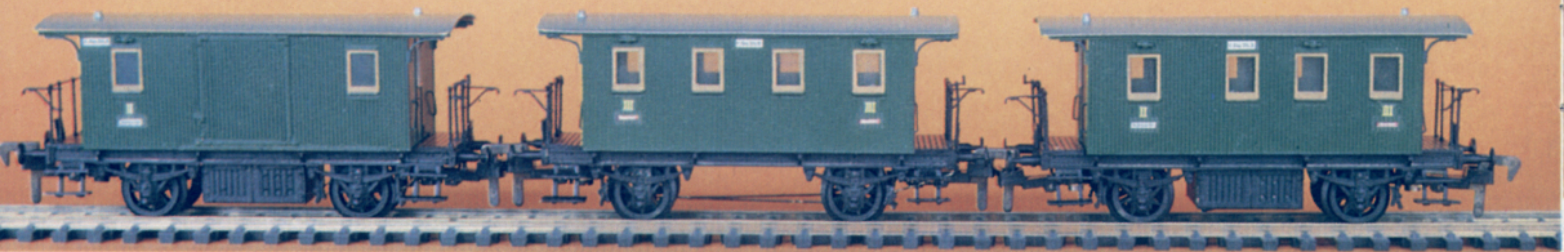
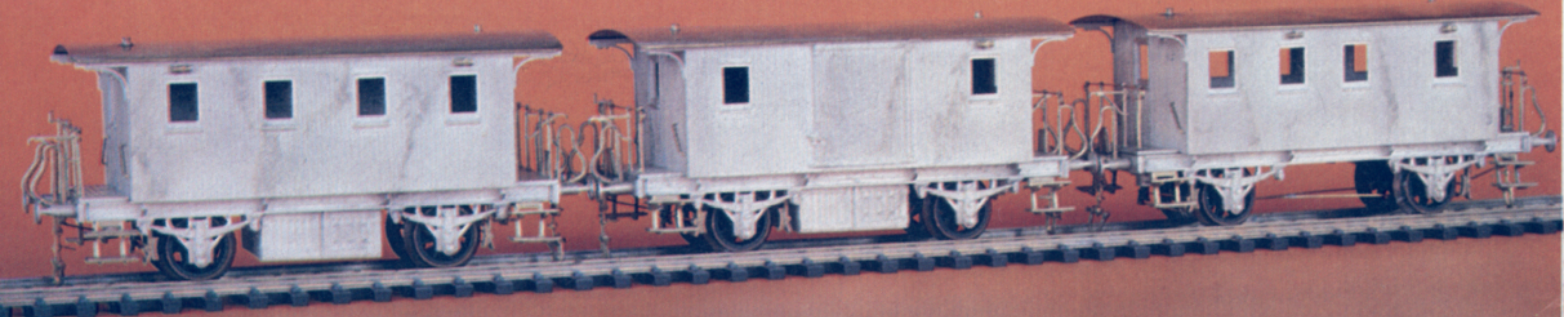


Bild 9: Die komplette Garnitur, noch unlackiert und mit Original-Kupplungen und Bremsschläuchen »gesupert«. Gut erkennbar sind die überaus filigranen Bühnengeländer.

Bild 10: Diese Aufnahme des kompletten Lokalbahnzuges zeigt die unterschiedliche Beschriftung der einzelnen Wagen.

Bild 11: Selbst gegen den wahrlich nicht großen bayerischen Personenwagen von Fleischmann wirkt der Lokalbahnwagen noch klein.

Bild 12: Der III. Klasse-Waggon, der keinen Heizungskasten besitzt.

Bild 13: Zum Abschluß nochmals der kombinierte III. Klasse/Gepäckwagen in fertig lackierter und beschrifteter Ausführung.

Alle Fotos: P. Schiebel

fehlt es sich, den Wagenkasten noch einmal farblos-matt überzulackieren, einmal, um die Reflexe der Abziehbilder zu beseitigen, zum anderen auch, um die Beschriftung widerstandsfähiger gegen Berührung zu machen. Nun werden die Fenster mit Cellon hinterlegt und das Dach aufgesetzt. Hierfür eignet sich Zweikomponenten-Kleber, der nicht zu schnell abbindet, da damit noch kleine Korrekturen möglich sind. Der Wagenkasten kann nun auf das Fahrwerk aufgesetzt werden, und dem Einsatz des Wagens auf der Anlage steht nichts mehr im Wege.

Peter Schiebel

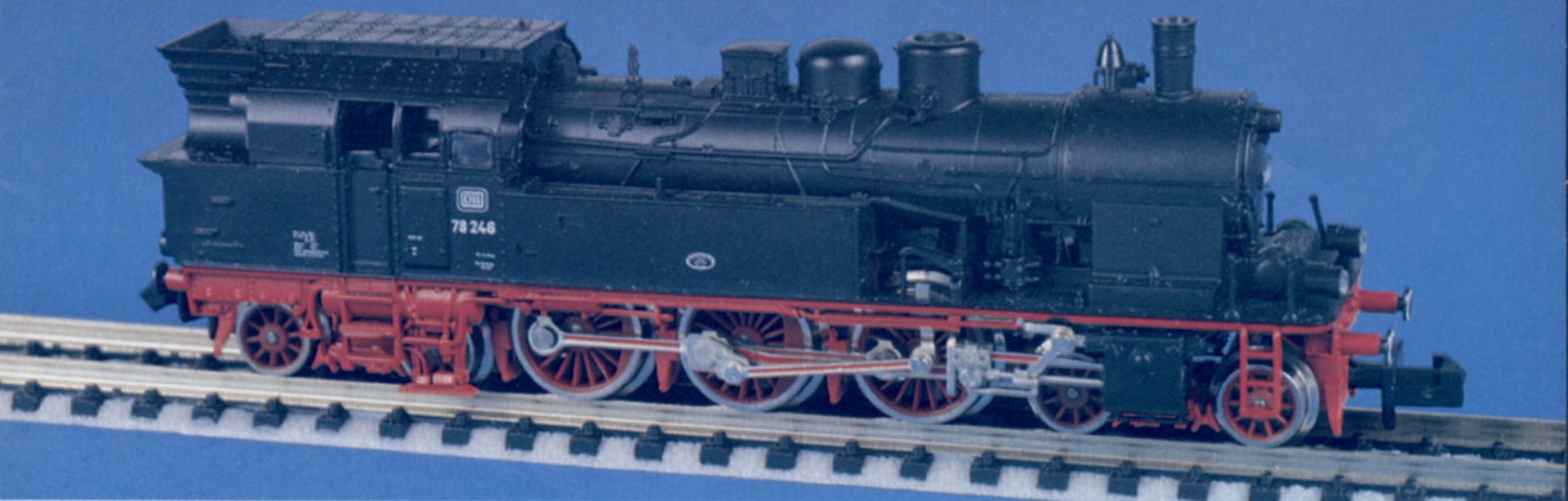


Bild 1: Bis in die kleinste Einzelheit entspricht dieses Modell von Fleischmann piccolo dem großen Vorbild, der 78 246 der DB.

•Neuheiten-Journal•

Die späte Auslieferung der Neuheiten des Jahres 1980 führte dazu, daß wir eine große Zahl von Neuerscheinungen erst im Journal 1/1981 vorstellen konnten. Einen Tag nach Druckbeginn erreichten uns dann weitere Modelle, die wir für dieses Neuheiten-Journal zurückstellen mußten.

Neu von Fleischmann

Exakt im Maßstab 1:160 schuf Fleischmann ein wunderschönes Modell der Lokomotive 78246 aus der einst so erfolgreichen preußischen Gattung T 18. Die letzten Exemplare jener Maschinen standen bis zum Ende der sechziger Jahre im Einsatz und überlebten

manche Neukonstruktion. Das Vorbild für das Supermodell in der Baugröße N blieb glücklicherweise erhalten und hat einen Platz im Deutschen Dampflok Museum in Neuenmarkt-Wirsberg gefunden. Soweit dies technisch überhaupt noch möglich war, sind alle Einzelheiten der Lokomotive nachgebildet, angefangen vom Lüftungsaufsatz auf dem Dach, über

die zahlreichen Armaturen bis hin zur filigranen Heusingersteuerung. Der im Führerhaus unterhalb der Fenster angeordnete Motor treibt sämtliche Treib- und Kuppelachsen an. Je ein Rad der Kuppelachsen trägt einen Haftreifen. Unwahrscheinlich fein und lupenrein ist die Beschriftung des Modells, das mit einer Dreilicht-Spitzenbeleuchtung an beiden En-

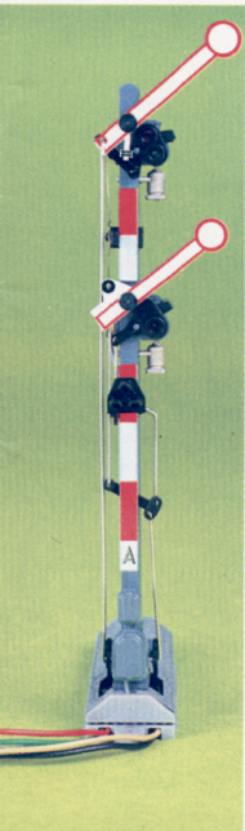


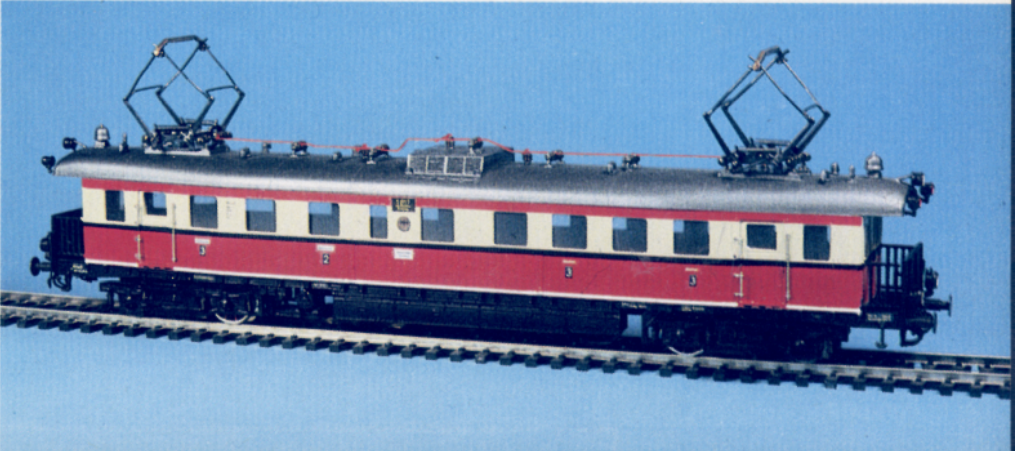
Bild 3: Zweiflügliges, umgekoppeltes Form-Hauptsignal von Fleischmann für beide Baugrößen.

Bild 4: Das neue Form-Vorsignal, umgekoppelt für drei Begriffe, das Fleischmann in den Baugrößen HO und N schuf.



Bild 2: Der sehr schön ausgeführte vierachsige Abteilwagen C4 pr 04 mit Bremserhaus im Maßstab 1:160. Der gleiche Wagen wird auch ohne Bremserhaus, ebenfalls mit vollständiger Reichsbahn-Beschriftung geliefert.

Bild 5: Dies ist der langerwartete »Rübezahl« von Günther in der zweifarbigen Reichsbahn-Lackierung.



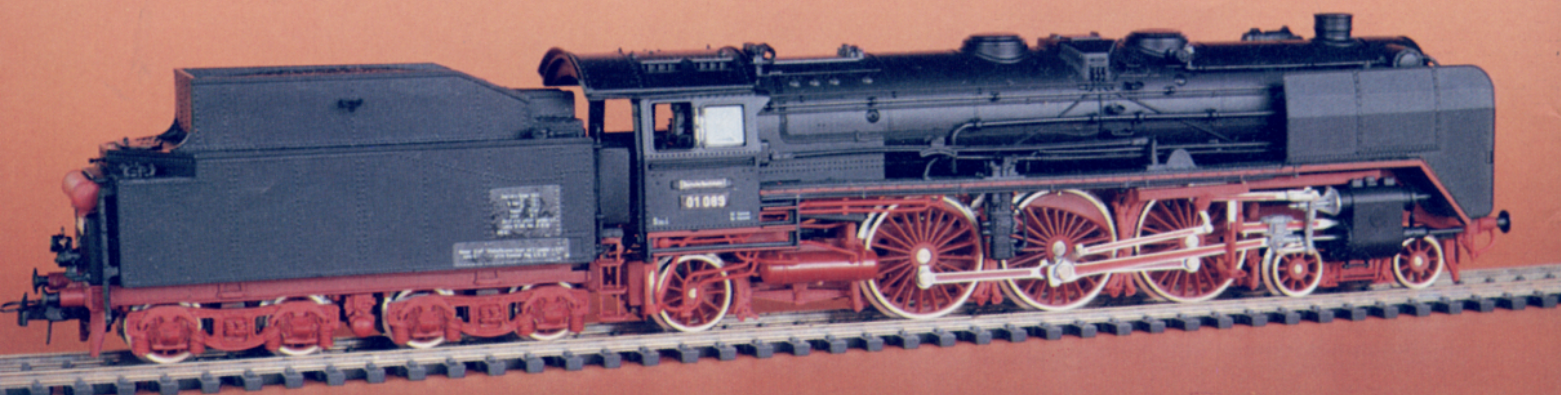


Bild 6: Der neue Nietentender 2'2' T 32 (1. Bauart) von Günther, hier mit der BR 01 von Roco gekuppelt. Abgesehen von den Pumpen, die vom Umlauf an die Rauchkammer verlegt werden müssen, eine vorbildgerechte Lok der dreißiger Jahre.

den ausgestattet ist. Die unteren Stirnlampen sind sogar freistehend angeordnet.

Mit den beiden vierachsigen Abteilwagen der 3. Klasse erschienen zum Jahresende 1980 die beiden ersten Modelle einer Serie, die in diesem Jahr fortgesetzt wird. Bei den Wagen handelt es sich um die preußische Bauart C 4 Pr 04 mit und ohne Bremserhaus. Die Fahrzeuge verfügen über eine Inneneinrichtung und über eine saubere und vorbildgerechte Reichsbahn-Beschriftung. Nach dem Abnehmen der Dächer mit den feinen Oberlichtern,

läßt sich eine Innenbeleuchtungsgarnitur einbauen. Außerordentlich gut ausgeführt sind auch der Wagenboden mit den Gasbehältern und vielen Einzelheiten und die preußischen Drehgestelle der Regelbauart.

Zuwachs erhielt inzwischen auch das Sortiment von Modellsignalen für den vorbildgerechten Fahrbetrieb auf Anlagen der Nenngrößen HO und N. Nach dem einfachen Form-Vorsignal und dem einfachen Form-Hauptsignal erschienen nun ein Form-Vorsignal, ungekoppelt für drei Begriffe und ein zweiflügeliges un-

gekoppeltes Form-Hauptsignal. Zwei elektromagnetische, getrennt schaltbare Doppelspulenantriebe mit Endabschaltung betätigen wahlweise die einzelnen Signalfügel bzw. die Signalscheibe und den Zusatzflügel beim Vorsignal. Entsprechend der Signalstellung erfolgt auch der vorbildgetreue Lichtwechsel. Die beiden neuen Signale, die in beiden Baugrößen angeboten werden, zeichnen sich durch ihre sehr feine Nachbildung aus.

Neu von Günther

Beim Modellbau Günther hatte man schon immer ein Gespür für echte Marktlücken. So wurde uns in den letzten Jahren schon manch schönes HO-Modell beschert. Diese Fahrzeuge, ob Fertigmodell oder aus dem Bausatz montiert, zeichnen sich durch Vorbildtreue und Präzision aus.

Nach dem kleinen zweiachsigen Nebenbahn-Triebwagen VT 70 ist nun seit Januar der Bausatz für den vierachsigen Triebwagen ET 89 lieferbar, der den Eisenbahnfreunden unter dem Beinamen »Rübezahl« bestens bekannt ist.

An anderer Stelle dieser Ausgabe bringen wir eine Rückblende auf das Vorbild und einen Erfahrungsbericht über den Zusammenbau des Modells in der Baugröße HO.

Von der Firma Günther in Reutlingen ist nunmehr der Gehäusebausatz für den Nietentender 2'2' T 32 geliefert, der bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit den Einheits-Schleppentenderlokomotiven der Baureihen 01, 03, 41 und 44 gekuppelt war. Der Bausatz ist auf den Triebtender der Roco-BR 01 passend abgestimmt. Der Grundbausatz entspricht der 1. Bauart des Tenders bis 1933 mit langem, vorn abgeschrägtem Kohleaufsatz. Der geänderte Kohleaufsatz der 2. Bauart ist in einem zusätzlichen Bausatz erhältlich.

Das Gehäuse ist schnell und problemlos zusammengebaut und paßt einwandfrei auf das Roco-Fahrwerk. Am Fahrwerk selbst sind nur geringfügige Änderungen, das Auswechseln der nur eingesteckten Drehgestellblenden gegen neue Metallblenden und der Ausbau der Beleuchtung, vorzunehmen. Der Tendraufbau ist ausgezeichnet detailliert und sehr sauber und paßgenau gegossen. Die Wirkung des neuen Tenders zusammen mit der Roco-01 ist sehr gut, wie das Foto zeigt.

Für die Verwendung des Triebtenders mit der Jouef-BR 44 liefert Günther einen kleinen Um-



Bild 7: Als weitere Variante aus der Serie der Kriegslokomotiven von Lilliput erschien kürzlich das Modell der 52 7059 ohne Windleitbleche.

Bild 8: Ein sehr schmuckes Modell schuf Helmu mit der Nachbildung der 99 211 der Wangeroooger Inselbahn im Maßstab 1:22,5 für die L.G.B.

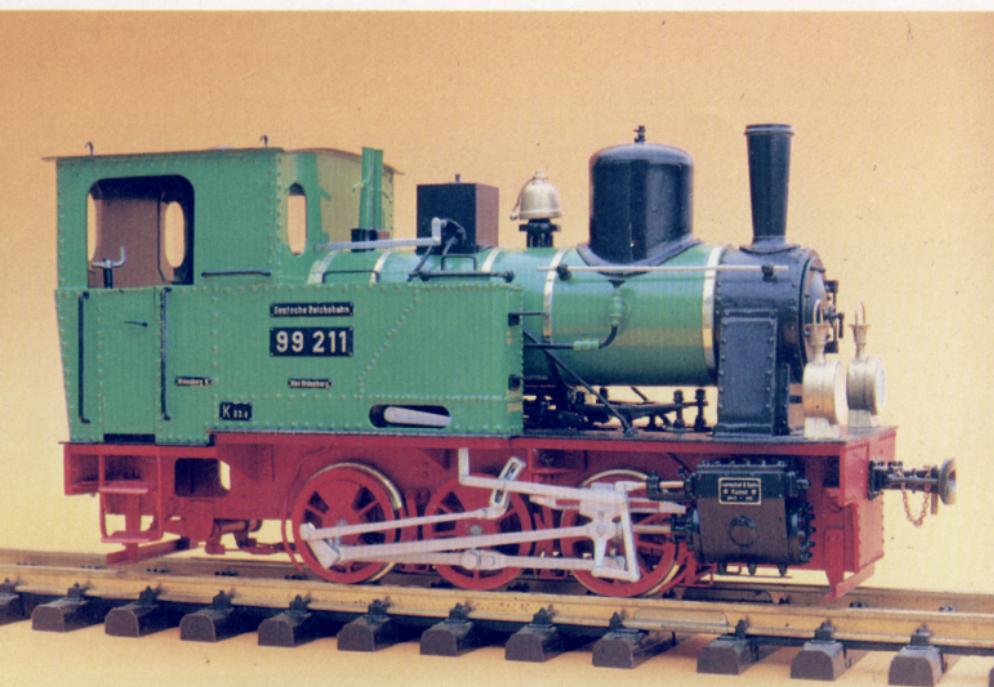




Bild 9: Der neue achtsachsige DÜWAG-Gelenktriebwagen der KVB von Roco mit durchlaufender Werbeaufschrift in der Baugröße HO.

Bild 10: Bruhat-Wagen der SNCF, den Roco in den Baugrößen HO und N mit neuer und alter Aufschrift liefert.

Bild 11: Sechssachsiger Selbstentladewagen Peine + Salzgitter, ein Supermodell in der Baugröße N.

rüstsatz mit Lok-Tenderkupplung, 2 Stromabnehmerfedern sowie einer Treibachse ohne Haftreifen zur besseren Stromabnahme.

Um den Tender 2'2' T 32 auch mit den Märklin-Loks der Baureihen 03 und 41 sowie mit der Rivarossi-BR 01 einsetzen zu können, ist zusätzlich auch noch ein unmotorisiertes Fahrgestell als Bausatz mit verschiedenen Lok-Tenderkupplungen erhältlich.

Zusammenfassend gesagt, ermöglicht der Günther-Bausatz den Bau eines maßstab- und vorbildgetreuen Modells des Vorkriegs-Nietentenders und damit den Einsatz verschiedener Schlepptenderloks in der Ausführung der Epoche 2.

Neu von Liliput

Im Journal 1/1981 war es uns möglich, Ergänzendes zur Entwicklung der Kriegslokomotiven der früheren Deutschen Reichsbahn nachzutragen. In einem großen Farbbildbericht durften wir dann auch das neue Liliput-Modell der 52 2222 vorstellen, das in logischer Weiterentwicklung nach der Kriegslok 42 555 erschien.

Kurz nach Redaktionsschluß für unser letztes Journal traf dann das Modell der 52 7059 bei uns ein. Diese Maschine unterscheidet sich von der 52 222 durch das Fehlen der Witte-Windleitbleche und durch eine andere Beschriftung. Am Führerhaus findet man die Anschrift Deutsche Reichsbahn, RBD München und Bw München Hbf. In dieser Bauausführung und mit dieser Beschriftung fuhr die Lokomotive bis über das Kriegsende hinaus bis zur Gründung der Deutschen Bundesbahn. Be-



Bild 12: Zweiachsiger Personenwagen in der Baugröße N, nach dem Vorbild des Cie 25 der früheren Deutschen Reichsbahn, mit DB-Beschriftung.

Bild 13: Dieser vierachsige offene Güterwagen der Bauart Eaos 106 der DB wird von Roco auch mit der Beschriftung von fünf weiteren Bahnverwaltungen geliefert.





Bild 14: Die Turmbrücke von Faller in Baugröße HO, ergänzt durch unterschiedliche Fachwerk-Brückenteile aus dem Faller-Neuheitenangebot.

züglich der bereits gemachten Ausführungen zur Gestaltung des Modells und seiner guten Eigenschaften ist nichts mehr hinzuzufügen. Auch die 52 7059 mit den spitzen Ziffern auf dem Lokschild sollte in jeder Sammlung enthalten sein.

Neu von Heimu

Ab April 1981 steht für die Freunde der Lehmann-Großbahn eine Lok aus der Werk-

statt von Heimu zur Verfügung. Es ist dies das Modell einer Schmalspur-Tenderlok, die Henschel im Jahr 1929 an die Wangerooger Inselbahn lieferte, wo sie dann als 99 211 zum Einsatz kam. Das im Maßstab 1:22,5 gehaltene Modell ist sehr sauber gefertigt und weist wie die Maschinen der württembergischen Gattung Tssd wieder eine Vielzahl von Feingußteilen auf. Ein leistungsstarker Motor mit Schwungmasse treibt zwei der gefederten Achsen an.

Gefertigt wird die Maschine in zwei Ausführungen. Eine Variante ist die aus der Zeit der Lieferung mit grünem Kessel und Führerhaus, die andere in der Einheitslackierung der Deutschen Reichsbahn. Als Preisidee nannte der Hersteller 3300,— DM plus Mehrwertsteuer. Eine weitere Neuentwicklung von Heimu ist ein elektronisches Hochleistungsfahrpult für Großbahnen mit Gleichstrommotoren. Zu den Besonderheiten des Gerätes zählen ein Dynamik-Regler, einstellbar für leichte und schwere Züge, außerdem eine Quicktaste für volle Leistung, eine eingebaute Bremse und eine Taste, die sofort die Einspeisung des Fahrstroms unterbricht. Ein beleuchtetes Instrument dient der Fahrgeschwindigkeitsanzeige. Zwei zusätzliche Leuchtdioden zeigen die jeweilige Polarität. Für den Fahrbetrieb steht eine Gleichspannung von 22 Volt bei einer maximalen Stromaufnahme von 5 Amp. zur Verfügung.



Bild 15: Der hübsche kleine Gebirgsbahnhof »Alpina-Hospiz« von Faller in Baugröße HO.

Bild 16: Eine Auswahl aus dem umfangreichen Brücken- und Rampensortiment von Faller für die Baugröße Z.



Neu von Roco

Nach dem vorzüglichen Modell des Triebzuges ET/ES 85 erschienen nun auch die wohlgelegene E 32 und die mehrfach von der Fachpresse ausgezeichnete Dampflok 23 105 in der Ausführung für Wechselstrombetrieb. Für diesen Einsatz sind die Fahrzeuge mit einem elektronischen Umschalter ausgerüstet, der ein absolut ruckfreies Umschalten garantiert und der über eine eingebaute Anfahr- und Bremsverzögerung verfügt. Beim Triebwagen und bei der Ellok sitzt der Umschalter auf der Platine, bei der 23 105 hat er seinen Platz unter der Kohlenimitation im Tender.

Ab sofort ist nun auch der achtsachsige DÜWAG-Gelenktriebwagen im Fachhandel erhältlich. Der sehr sauber ausgeführte Straßenbahnzug in den Farben der Kölner Verkehrsbetriebe KVB hat eine aus roten Sitzen bestehende Inneneinrichtung erhalten. Sehr gut wirkt auch das durchgehende rote Band mit der Werbung für Bus und Bahn. Angetrieben wird das erste Drehgestell, dessen vier Tribräder mit Haftreifen versehen sind. Die tiefe Lage des hinter dem Drehgestell angeordne-



Bild 17: Erst auf den zweiten Blick als Modell zu erkennen ist dieser Straßenzug aus den neuen maßstäblichen Stadthäusern von POLA in Baugröße N.

ten Motors läßt den Innenraum weitgehend frei. Das Fahrzeug ist ein Einrichtungs-Triebwagen, d. h. er verfügt nur in der rechten Seite über Einstiege. Das Mittelteil hat einen Einstieg mit einer zweiflügeligen Tür, die beiden Endteile erhielten je zwei Einstiege mit Doppeltüren.

Außer diesen Neuheiten in der Baugröße HO erschienen jetzt auch wieder mehrere neue Wagen in der Baugröße N. Hierzu zählen der BRUHAT-Wagen der SNCF, der kurz zuvor auch in der Nenngröße HO geschaffen wurde. In beiden Baugrößen wird das Modell sowohl in alter als auch in neuer Beschriftung angeboten. Bildschön in Ausführung und Beschriftung ist der sechssachsige Selbstentladewagen mit der Aufschrift Peine + Salzgitter, der über auswechselbare Pufferbohlen verfügt. Ebenfalls neu sind außerdem der kleine zweiachsige Personenwagen nach dem Vorbild des Cie 25 der früheren Deutschen Reichsbahn und der vierachsige offene Güterwagen Eaos 106 der DB. Letztere wird auch mit der Beschriftung der Bahnverwaltung ÖBB, NS, SBB, SNCB und SNCF gefertigt.

80er Neuheiten von Faller ausgeliefert

Einen Tag vor Weihnachten ging ein umfangreiches Paket ein, das sämtliche 80er Neuheiten von Faller enthielt. Wegen Redaktionsschluß für das Journal 1/81 zu dem Zeitpunkt können wir diese Neuheiten allerdings erst jetzt vorstellen.

Ohne Übertreibung kann man sagen, daß das Jahr 1980 bei Faller das »Jahr der Brücken« war. In Spur HO ist das hervorstechende Modell die große Turmbrücke, ein ganz schöner Brocken auf der Anlage. Die Brückenportale können ihre Ähnlichkeit mit dem vorjährigen Loreleytunnel nicht verleugnen, sie sind wohl auch daraus hervorgegangen. Die Ausführung der Türme ist in Detaillierung und Farbgebung gut gelungen, auch die Größe ist trotz aller maßstäblichen Grenzen, die bei einem solchen Vorbild gesetzt sind, ansprechend ausgefallen.

Dazu passend gibt es Modelle verschiedener Formen von Fachwerkbrücken, die ebenfalls sehr fein detailliert sind und zusammen mit den Portalen eine Vielzahl unterschiedlicher Brückenbauwerke ermöglichen.

An Gebäudeneuheiten gibt es nur ein einziges Bauwerk in HO, den Bahnhof Alpina-Hospiz, ein hübsch gestaltetes Gebäude im alpinen Stil, das aufgrund seiner geringen Grundfläche sicher auch auf weniger große Anlagen paßt. Trotz seiner kleinen Dimensionierung ist das Gebäude gut maßstäblich, was die Stockwerkshöhen angeht. Auch die sonstige Ausgestaltung läßt kaum Wünsche offen. Weiterhin gibt es in HO noch einen Ausschmückungssatz für Dorfplätze mit vielen Einzelteilen, die für die richtige Atmosphäre auf der Anlage sorgen.

Eine ganze Serie von unterschiedlichen Brücken- und Rampenbausätzen liefert Faller in der Baugröße Z, allen voran auch hier eine Turmbrücke, die ähnlich ausgefallen ist wie ihr Gegenstück in HO. Da die Maßstabsgrenzen in Z längst nicht so eng gezogen sind wie in HO, wirkt das Bauwerk im Gesamteindruck fast noch besser. Auch der hohe Viadukt in Steinbauweise paßt sicher gut auf Z-Anlagen, ebenso wie die verschiedenen Fachwerkbrückenteile, die vielfältige Kombinationsmöglichkeiten bieten.

Bild 18: Ein anderes Schaustück demonstriert die Möglichkeit zur Gestaltung abwechslungsreicher Straßenfronten mit den N-Stadthäusern.



Bild 19: Das ausgezeichnet gestaltete ländliche Hotel-Restaurant »Lucullus« in Baugröße HO von POLA.





Bild 20: Zwei Neuheiten von POLA zeigt dieses Foto: das Speditionsgebäude und das Bauernhaus im Fachwerkstil, beides in Baugröße HO.

Bild 21: Auch diese hübschen HO-Einfamilienhäuser gehören zu den sofort lieferbaren POLA-Neuheiten.



Neue Modellhäuser von POLA

Bereits mit Messebeginn lieferbar war ein großer Teil der '81er Neuheiten von POLA, eine Praxis, die sich allgemein durchsetzen sollte. Die herausragenden Neuvorstellungen betreffen in diesem Jahr zweifellos die N-Modellbahner. Für sie bringt POLA eine Serie von Stadthäusern im Stil der Jahrhundertwende, die in Bezug auf Maßstäblichkeit und Detail-

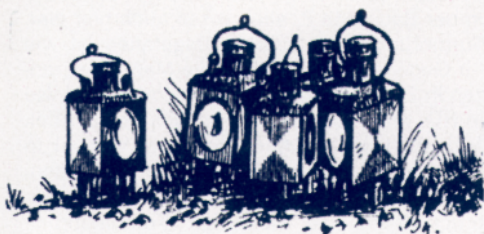


Bild 22: Das HO-Modell des Wanderer von Brekina in den verschiedenen Ausführungsvarianten.

reichtum voll zu überzeugen vermag. Die abwechslungsreich gestalteten Frontpartien mit reichhaltiger Stuckverzierung ermöglichen die vorbildgetreue Gestaltung kompletter Straßenzüge mit städtischem Charakter. Die Stockwerkshöhen sind wohlthuend maßstäblich, hier wurde kein Kompromiß eingegangen. Die Serie wird im Laufe des Jahres durch weitere Gebäude ergänzt.

Auch ein Teil der HO-Neuheiten ist bereits im Handel. Hier gibt es ein sehr hübsches ländliches Restaurant »Lucullus« im Fachwerkstil, das ebenfalls sehr schön maßstäblich und reich detailliert ausgefallen ist. Überhaupt ist bei POLA schon seit einiger Zeit ein eindeutiger Trend zu maßstabsgetreuen Modellen deutlich erkennbar. Weiterhin sofort lieferbar sind ein Bauernhaus im Fachwerkstil, ein Speditionsgebäude mit schwenkbaren Toren und zwei hübsche Einfamilienhäuser. Auch diese Gebäude sind ausgezeichnet detailliert und im Maßstab nicht verniedlicht.

Die weiteren Neuheiten von POLA werden wir bei Erscheinen im Handel vorstellen.

Ein weiterer Oldtimer von Brekina

Die Firma Brekina in Umkirch/Breisgau, erweitert ihr Angebot an Fahrzeugen der 30er Jahre durch das Modell »Wanderer«, eines »Traumwagens« der damaligen Zeit. Wie schon die früher vorgestellten Modelle ist auch dieses Fahrzeug sehr sauber und vorbildgetreu gefertigt. Der Kühlergrill mit angebauten Scheinwerfern und die Stoßstange sind auch beim Wanderer verchromt und extra angesetzt. Der Wagen wird als Limousine und als Cabriolet in drei verschiedenen Farbvarianten angeboten, in schwarz, hellgrau mit schwarzen Kotflügeln und hellbraun mit dunkelbraunen Kotflügeln. Bei den Modellen ist der Aufbau in das Fahrwerk nur eingeklipst und läßt sich mit einem Griff nach oben abheben, so daß es kein Problem ist, die Autos mit Insassen zu bestücken. Ab sofort werden die Brekina-Modelle übrigens in einer Klarsichtschachtel angeboten, die sich nach farblicher Nachbehandlung als Garage mit Schwenktor in die Modellbahnanlage einbauen läßt.

Obermayer/Schiebel

Fotos: 1—5, 7—13 HJO
6, 14—16, 18—22 P. Schiebel
17 Werkfoto POLA

