



Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0720-051X

3/1981

Juni/Juli

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

Modellbahn—Fachzeitschrift · aktuell · informativ





78er Impression

Eine Impression besonderer Art hat Herr Nelkenbrecher im September 1972 aufgenommen. Eine 78 mit Personenzug fährt kurz vor Rottweil, aus Villingen kommend. Sehen Sie hierzu auch unseren Artikel über die Baureihe 78 in Journal-Mitte (ab Seite 27).

3/81

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:
Redaktion: Hermann Merker, Peter Schiebel
PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker
G. Langer

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 Bahnhofsbuchhandel, oder direkt beim Verlag.

Die Bezugsgebühren im Fach- und Buchhandel siehe oben.

Bei Direktbezug siehe unten.

Abonnement: 41,40 DM ohne Portokosten

Einzelheft: 6,90 + 1,— DM Porto

Postscheckkonto München Nr. 57199-802

Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300

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

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich.

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

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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



Neue Auflagenhöhe 26.500

Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2

Aus dem Inhalt

	Seite
Gesucht wird . . .	4
Die Tegernsee-Bahn	6
Adieu, Inselbahn Spikeroog	18
Die Museumsbahn Payerbach-Hirschwang	21
Bücherecke	25
Die Baureihe 78, Vorbild und Modell	27
Leipziger Frühjahrsmesse	42
Bayern-Journal	45
BW-Skizzen	55
Neuheiten-Journal	58
Oberpfälzer Impressionen	62
Hannover-Messe 81	64
Mitteilungen	68
Mini-Markt	70

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

Zu unserem Titelbild:

78 246 mit P 3915 hinter Rottweil Richtung Villingen am 22.05.73.

Foto: J. Nelkenbrecher

Poster

78 453 im Bw Villingen

Foto: J. Nelkenbrecher



Bild 1: 44 1652 mit einem schweren Güterzug auf der Steigung zwischen Flieden und Elm 1960.

Foto: K. E. Maedel

Gesucht wird . . . ein Titel zu unserem neuen Buch über den »Distelrasen«

Bild 2: Die Belegschaft der Bahnmeisterei Elm im Jahre 1912.

Foto: Sammlung Schwarz



Wir könnten das Buch natürlich ganz einfach »Der Schlüchtener Tunnel« oder »Dampf am Distelrasen« nennen. Da jedoch beides nur wenigen Kennern ein Begriff ist, dürfte sich die Mehrzahl der Leser kaum angesprochen fühlen.

Wir wollen aber, so wie bisher, unserem gesamten Leserkreis ein wichtiges Stück Eisenbahngeschichte näherbringen. Immerhin mußten bis 1919 die meisten Züge auf dieser Verbindung vom Norden in den Südwesten, speziell in den Ballungsraum Frankfurt/Hanau ein zeitraubendes Hindernis überwinden: die Spitzkehre im Bahnhof Elm.

Der »Distelrasen«, ein Höhenzug zwischen Rhön und Vogelsberg, verhinderte lange Zeit eine direkte Streckenführung Frankfurt—Berlin über Bebra.

Erst in den Jahren vor dem 1. Weltkrieg ging man daran, dieser Schwierigkeit durch den Bau des zweitlängsten Eisenbahntunnel Deutschlands, dem sog. »Schlüchtener- oder Distelrasen-Tunnel« Abhilfe zu schaffen.

In dem neuen Buch wird nicht nur ausführlich auf die gesamte Geschichte rund um den Tunnelbau, die Spitzkehre in Elm und die technische Problematik dieses Streckenabschnittes eingegangen, es wird auch der gesamte Zugbetrieb mit allen drei Traktionsarten eingehend in Wort und Bild dargestellt.

Jahrelang haben die Autoren C. Asmus und R. Jirowetz überwiegend historisches Material zusammengetragen. Bei den nahezu 260 Schwarzweiß- und 70 Farbaufnahmen des neuen Buches handelt es sich vornehmlich um Aufnahmen aus der Zeit des Dampflokbetriebes der 50er und 60er Jahre.

Es ist uns eine Verpflichtung, diese »Raritäten« auch drucktechnisch hervorragend zu gestalten.

Wenn Sie uns nun noch helfen, den angemessenen Titel für unser neues Buch zu finden, dann wäre alles komplett ...

Schreiben Sie uns Ihre Titelvorschläge, die 3 besten Vorschläge werden honoriert!

1. Preis DM 200,—
2. Preis DM 100,—
3. Preis DM 50,—

Und warten Sie damit nicht lange, denn letzter Termin ist der 15. August 1981.

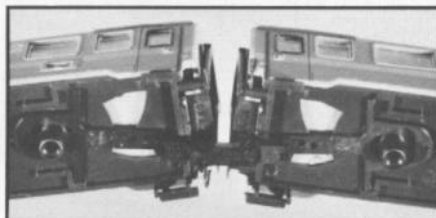
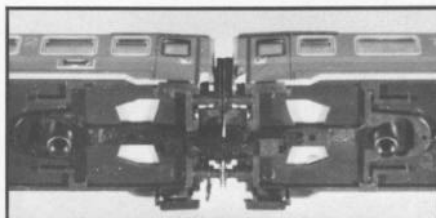
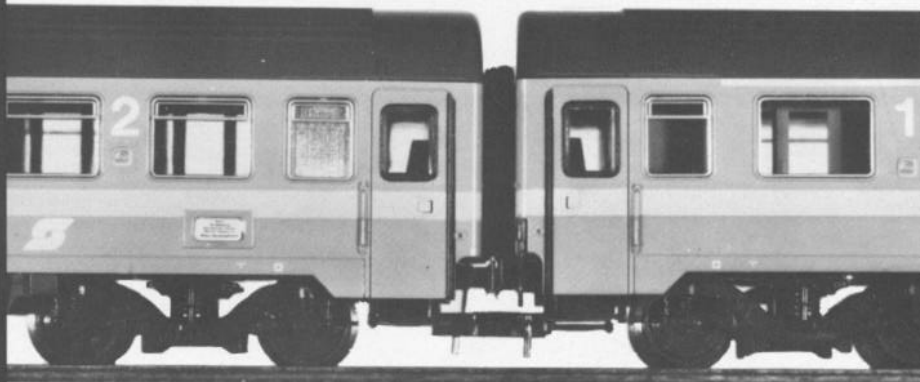
Selbstverständlich können Sie das Buch — auch ohne endgültigen Titel — bereits jetzt vorbestellen, damit Sie es sofort nach Erscheinen in Händen haben.

H. Merker Verlag

Röntgenstraße 2,
8080 Fürstenfeldbruck,
Tel. 081 41/24 37

Wie im Vorbild »Puffer an Puffer« fahren mit

ROCO-KURZKUPPLUNG



Die Modelleisenbahn hat heute allgemein einen hohen Standard an Modelltreue und Funktionalität erreicht. Lediglich beim Kuppeln der Fahrzeuge mußten noch immer Kompromisse hinsichtlich des Fahrzeugabstandes gemacht werden. Ein vorbildgerechtes Puffer-an-Puffer-Fahren war der Wunschtraum vieler Modellbahner. Durch die von ROCO entwickelte und patentierte Kurzkupplungsautomatik ist er in Erfüllung gegangen. Ein speziell gestalteter Lenkmechanismus sorgt dafür, daß sich die Stirnflächen der Modelle in Kurven voneinander entfernen und beim Geradeauslauf wieder vorbildgerecht verringern. Lassen Sie sich die Vorzüge der Kurzkupplung in Ihrem Fachgeschäft demonstrieren. Sie werden sicher davon überzeugt sein.

ROCO *Roco*

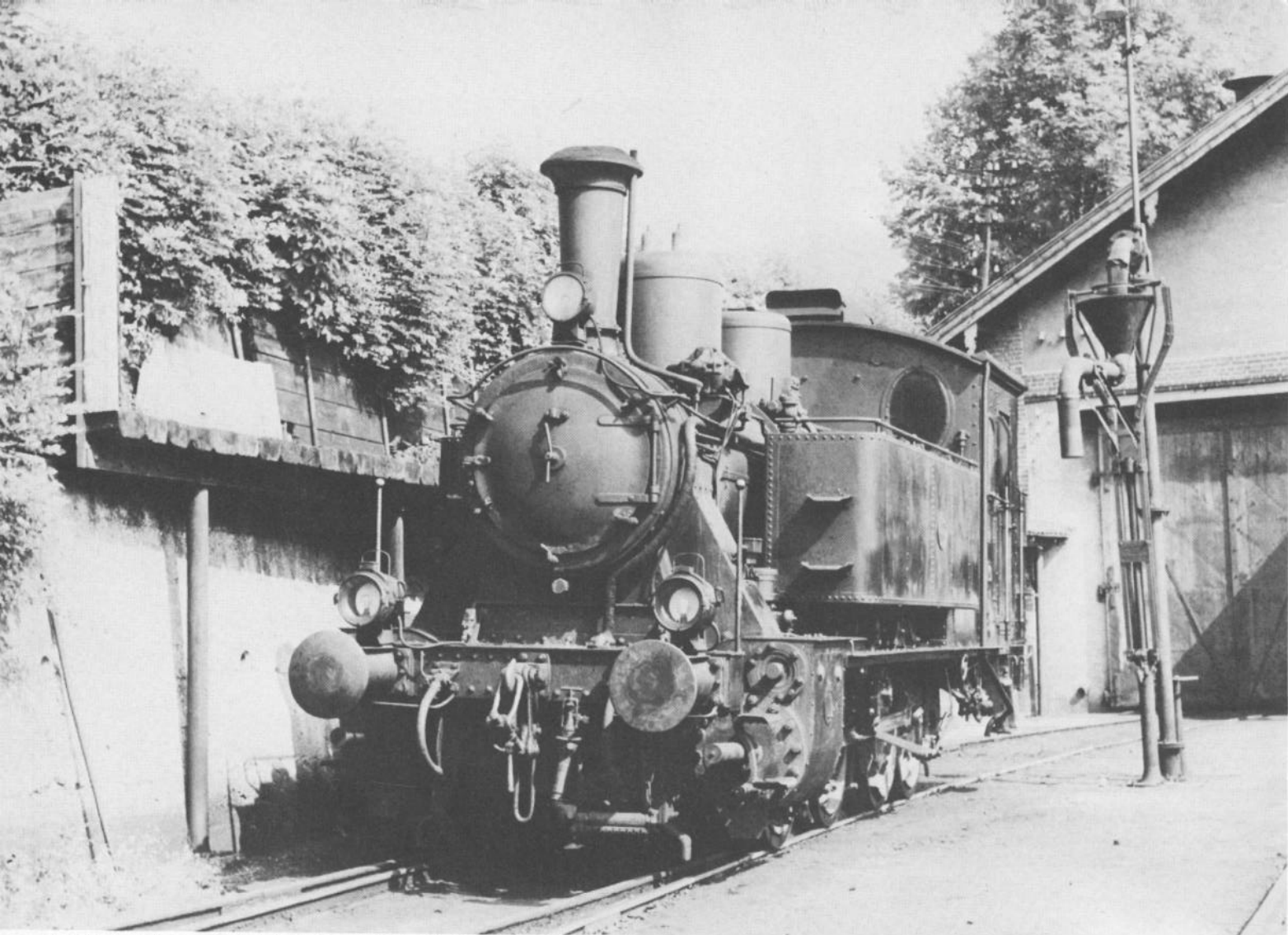


Bild 1: Die inzwischen verschrottete Lok Nr. 6, typengleich mit der bayerischen GtL 4/4, am Wasserkran des Betriebswerkes Tegernsee im Jahre 1969.

Foto: C. Asmus

Die Tegernsee-Bahn

Wohl mit in der landschaftlich schönsten Gegend Bayerns, am Tegernsee, finden wir heute noch eine der wenigen bayerischen Privatbahnen, die sog. »Tegernsee-Bahn« vor, deren Geschichte und Entstehung hier beleuchtet werden soll.

Im Jahre 1857 wurde die Königlich-Bayerische Staatsbahnstrecke München—Holzkirchen eröffnet, die dann 1861 als Pachtbahn nach Miesbach und 1874 als Vizinalbahn nach Bad

Tölz weitergeführt wurde. Nachdem nun durch die Eröffnung der Eisenbahnstrecke nach Bad Tölz die Voraussetzungen eines Eisenbahnanschlusses an den Tegernsee gegeben waren, bildete sich unter der Führung des Ingenieurs Theodor Bischoff aus München ein provisorisches Komitee, dem nach 2-jährigen vorbereitenden Bemühungen am 26. Juli 1882 die Konzession zum Bau und Betrieb einer normalspurigen Bahn von Schafflach nach Gmund am Tegernsee erteilt wurde. Daraufhin

konstituierte sich am 5. August 1882 die Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schafflach—Gmund/Tegernsee. Nach Ausarbeitung eines ausführlichen Entwurfes und dessen Genehmigung durch die Generaldirektion der Königlich-Bayerischen Verkehrsanstalten wurde noch im Oktober des selben Jahres mit den Arbeiten begonnen, die, durch einen milden Winter begünstigt, so weit fortgeführt werden konnten, daß bereits am 1. August 1883 diese 7,71 km lange Bahn ihrem Betrieb übergeben wer-

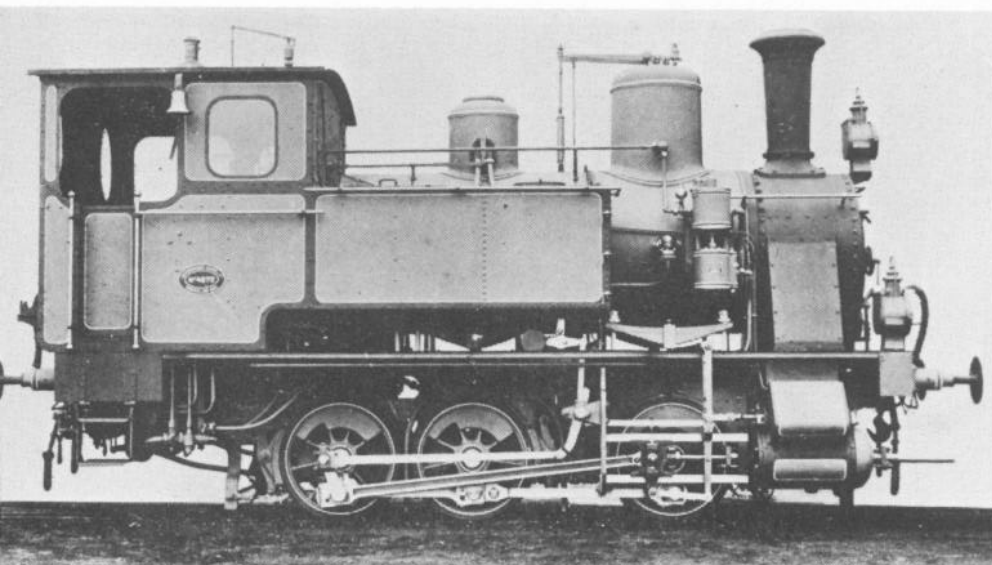


Bild 2: Die Lok Nr. 3 »Otkar« der TAG, mit Fabrik-Nr. 4872 von Krauss geliefert.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 3: Diese Aufnahme stammt zwar nicht von der Tegernsee-Bahn, solche oder ähnliche Schilder waren aber auch hier an den Bahnübergängen aufgestellt.

Foto: C. Asmus



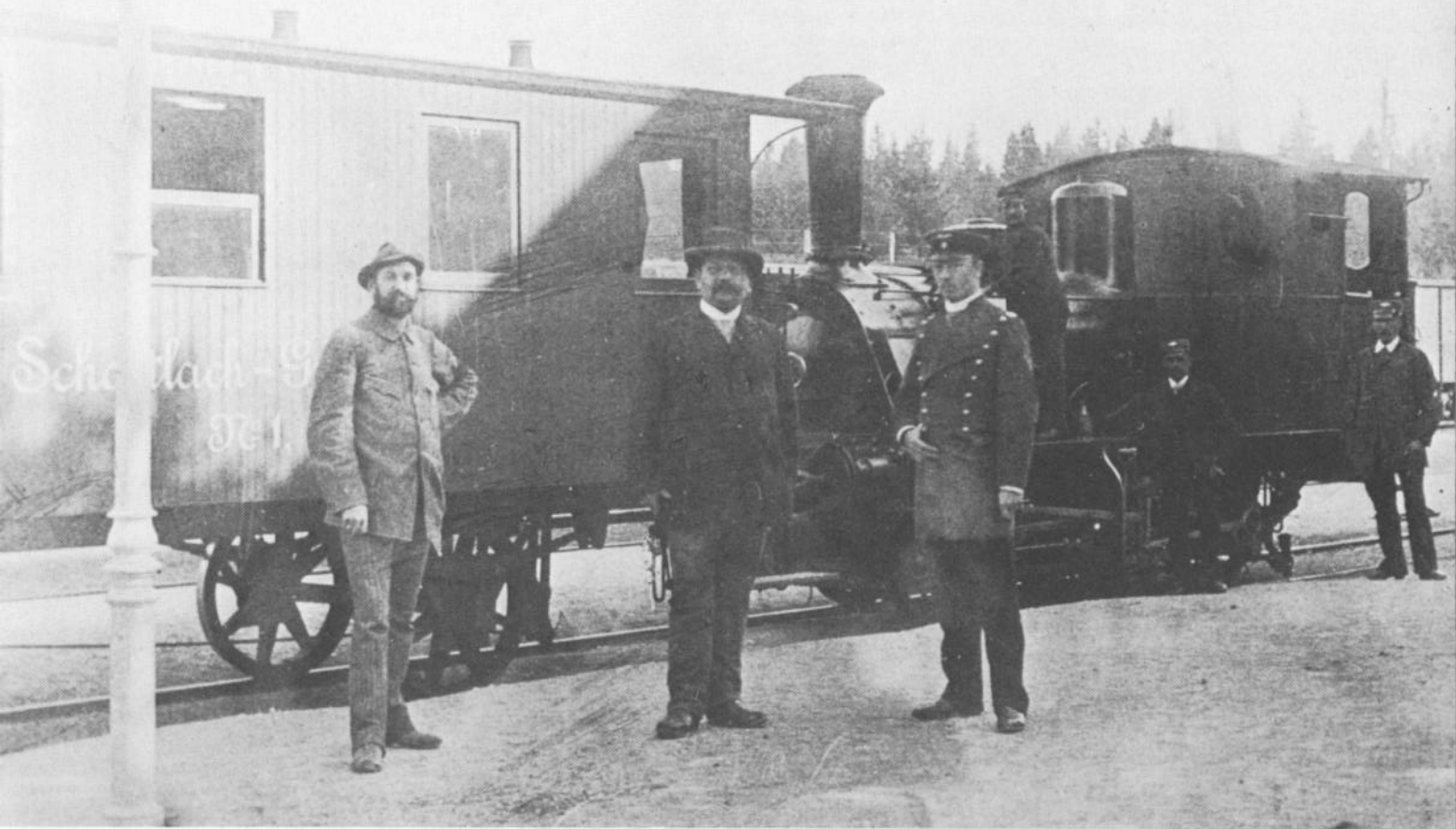


Bild 4: Historisch interessant ist diese Aufnahme der Lok Nr. 1 der Eisenbahn Schaftlach—Gmund im Bahnhof Schaftlach 1896. Die Lok trug den Namen »Schmidbaltes«.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

den konnte. Bereits bei der Anlage des Bahnhofes Gmund war die Möglichkeit der Fortführung der Eisenbahnstrecke nach Tegernsee berücksichtigt worden.

Am 22. April 1896 hatte die Gesellschaft dann die Konzession für den Bau und Betrieb der 4,64 km langen Strecke Gmund-Tegernsee erhalten. Hierbei gestaltete sich der Erwerb von Grund und Boden für die Eisenbahnstrecke besonders schwierig, da die Bahn entlang des westlichen Seeufers führen sollte und dieses Gelände bereits damals mit einer Vielzahl von privaten Landhäusern bebaut war. Der Grundstückserwerb zog sich so lange hin, daß erst 5 Jahre nach der Konzessionserteilung, im April 1901, mit dem Bau der Fortsetzungstrecke nach Tegernsee begonnen werden konnte. Die Eröffnung erfolgte am 1. Mai 1902.

Die normalspurige Lokalbahn zweigt in der Station Schaftlach der Bayerischen Staatsbahn in der Nähe Holzkirchen/Bad Tölz unmittelbar im Bahnhofsgelände ab. In einer parkähnlichen Landschaft des Voralpenlandes führt sie vorbei an zahlreichen, malerisch gelegenen Einzelhöfen und Weilern. Inmitten dieser idyllischen Landschaft liegt die Haltestelle Moosrain, die früher mit einem Ausweichgleis versehen war. Der hier auf der Privatbahnstrecke Schaftlach-Tegernsee anzutreffende kleinste Bögenhalbmesser beträgt 160 m, die stärkste Steigung 30 ‰. Diese Rampe schließt sich unmittelbar hinter dem Bahnhof Gmund, Richtung Schaftlach an.

Nahezu auf der gesamten Bahnstrecke genießt man einen herrlichen Blick auf die bayerische Bergwelt des Tegernseer Tales.

Bei der Eröffnung der Bahn wurden 9 m lange Stahlschienen mit einem Gewicht von 22,8 kg/m auf hölzernen Schwellen verlegt. Der Achsdruck betrug anfänglich 5 Tonnen und

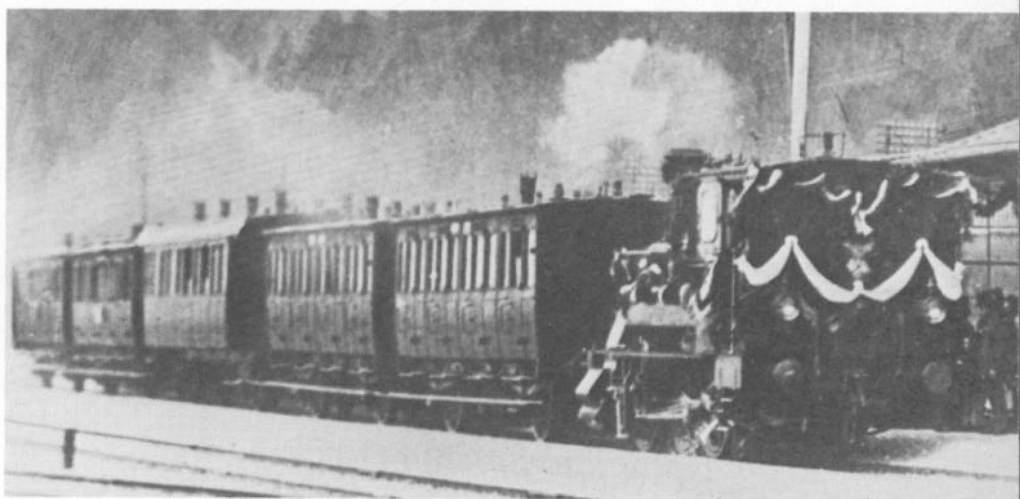
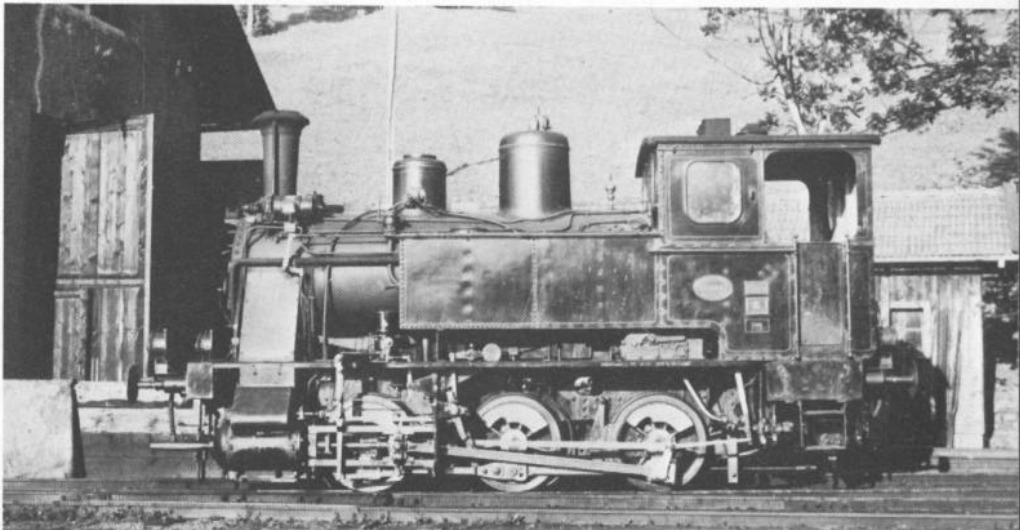


Bild 5: Die Lok Nr. 3 vor dem Eröffnungszug der Teilstrecke Gmund—Tegernsee am 01.05.1902 bei der Einfahrt in Tegernsee.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 6: Die Lok Nr. 4 »Karl Theodor« in Tegernsee am 13.10.1954. Die Maschine entspricht in der Bauart weitgehend der Lok Nr. 3.

Foto: Dr. Scheingraber



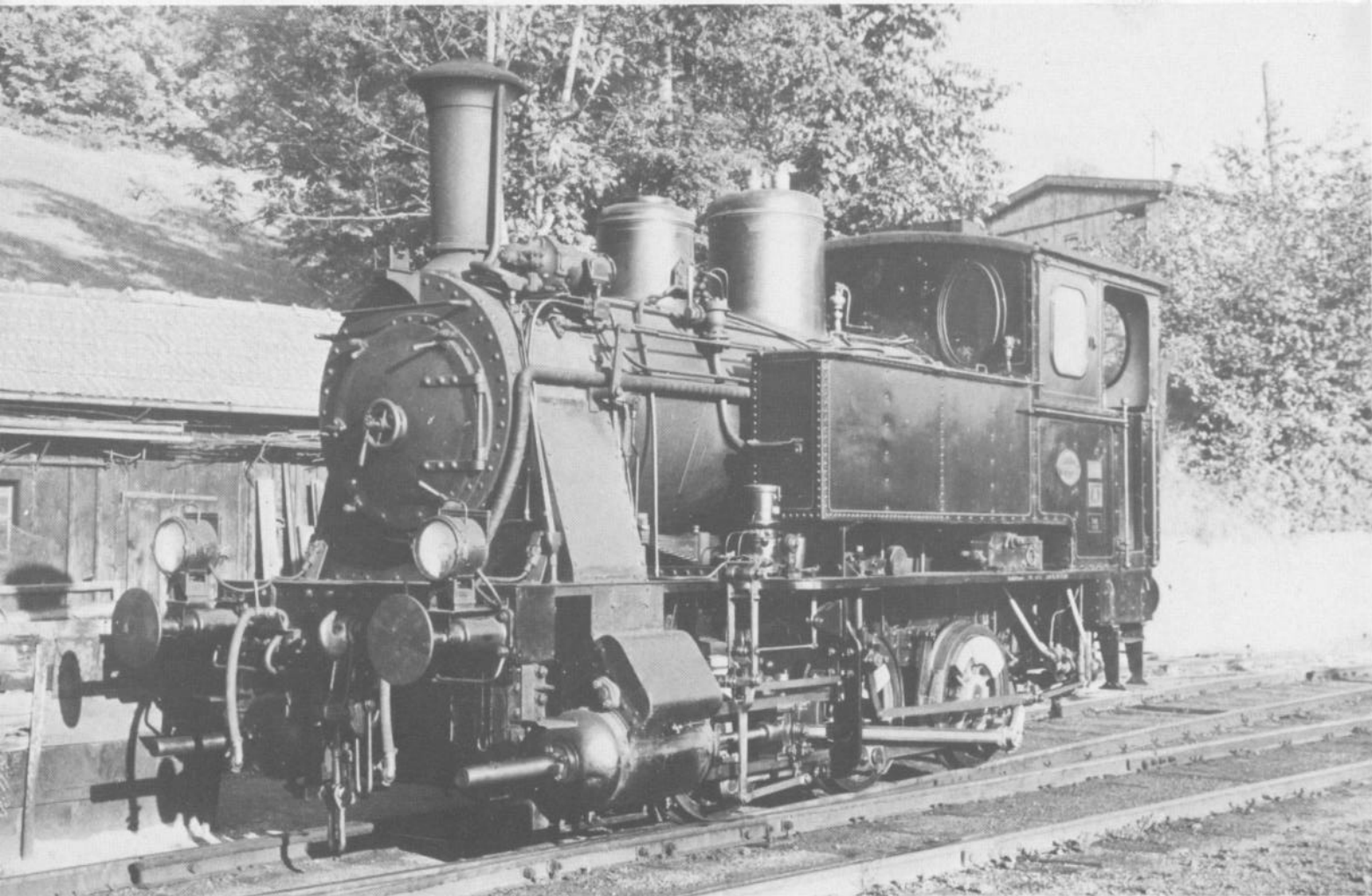


Bild 7: Nochmals die Lok Nr. 4 vor dem Schuppen von Tegernsee am 13.10.1954.
Foto: Dr. Scheingraber

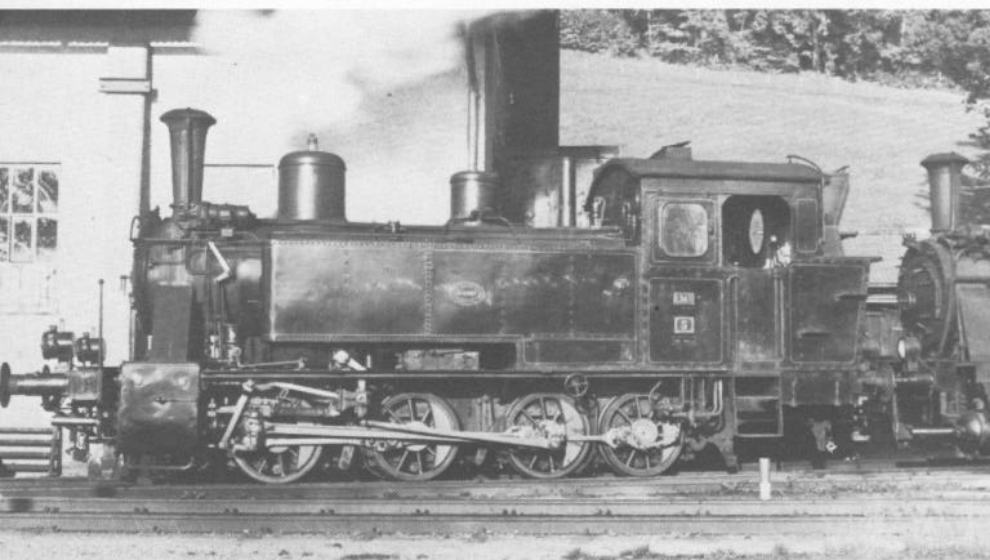
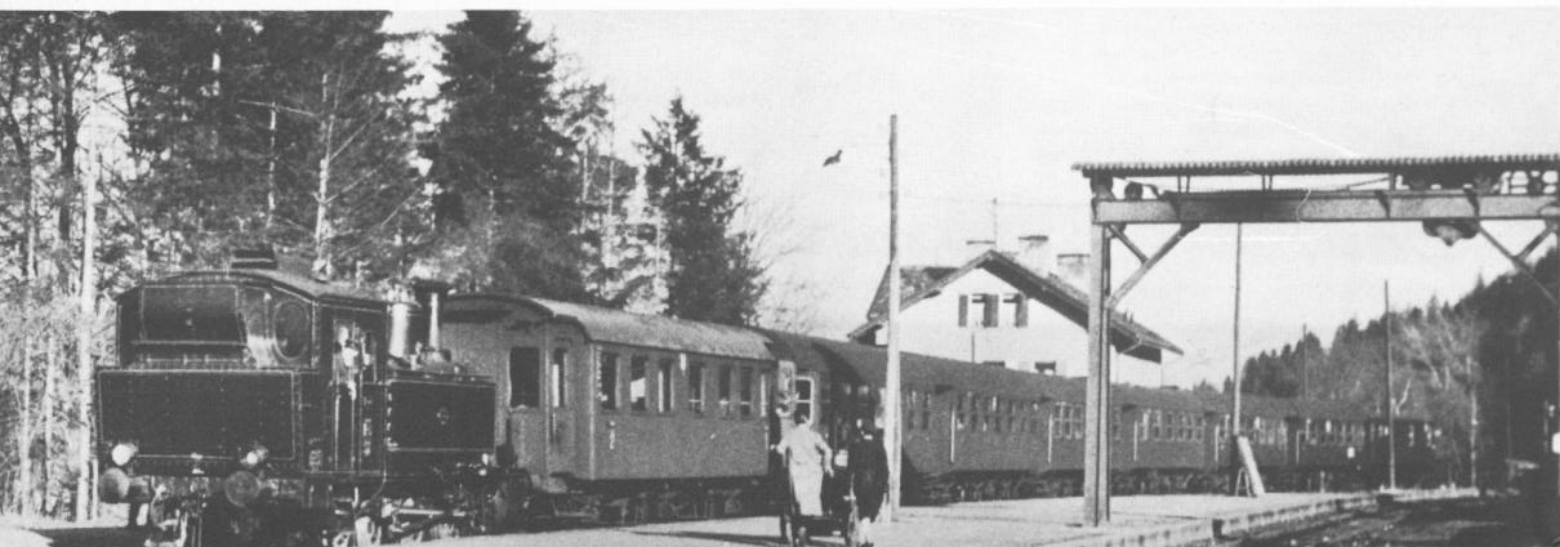


Bild 8: Die Lok Nr. 5, hier ebenfalls am 13.10.1954 in Tegernsee aufgenommen, war wie die Nr. 6 eine stilechte GtL 4/4.
Foto: Dr. Scheingraber

wurde später auf 6 Tonnen erhöht. Selbstverständlich ist zwischenzeitlich die Tegernsee-Bahn auf den heutigen Stand der Technik modernisiert worden, so daß zwischen Schaf-lach und Gmund ein Achsdruck von 20 Tonnen und zwischen Gmund und Tegernsee von 18 Tonnen zugelassen ist. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt auf der Tegernsee-Bahn für Reisezüge 60 km/h und für Güterzüge 40 km/h. Neben der vorerwähnten starken 30 ‰-Steigung hinter dem Bahnhof Gmund befindet sich eine weitere 20 ‰-Rampe zwischen der Haltestelle St. Quirin und dem Bahnhof Tegernsee.

Bild 9: Die Lok Nr. 6 im Herbst 1958 mit einem Personenzug im Bahnhof Tegernsee.
Foto: Dr. Scheingraber



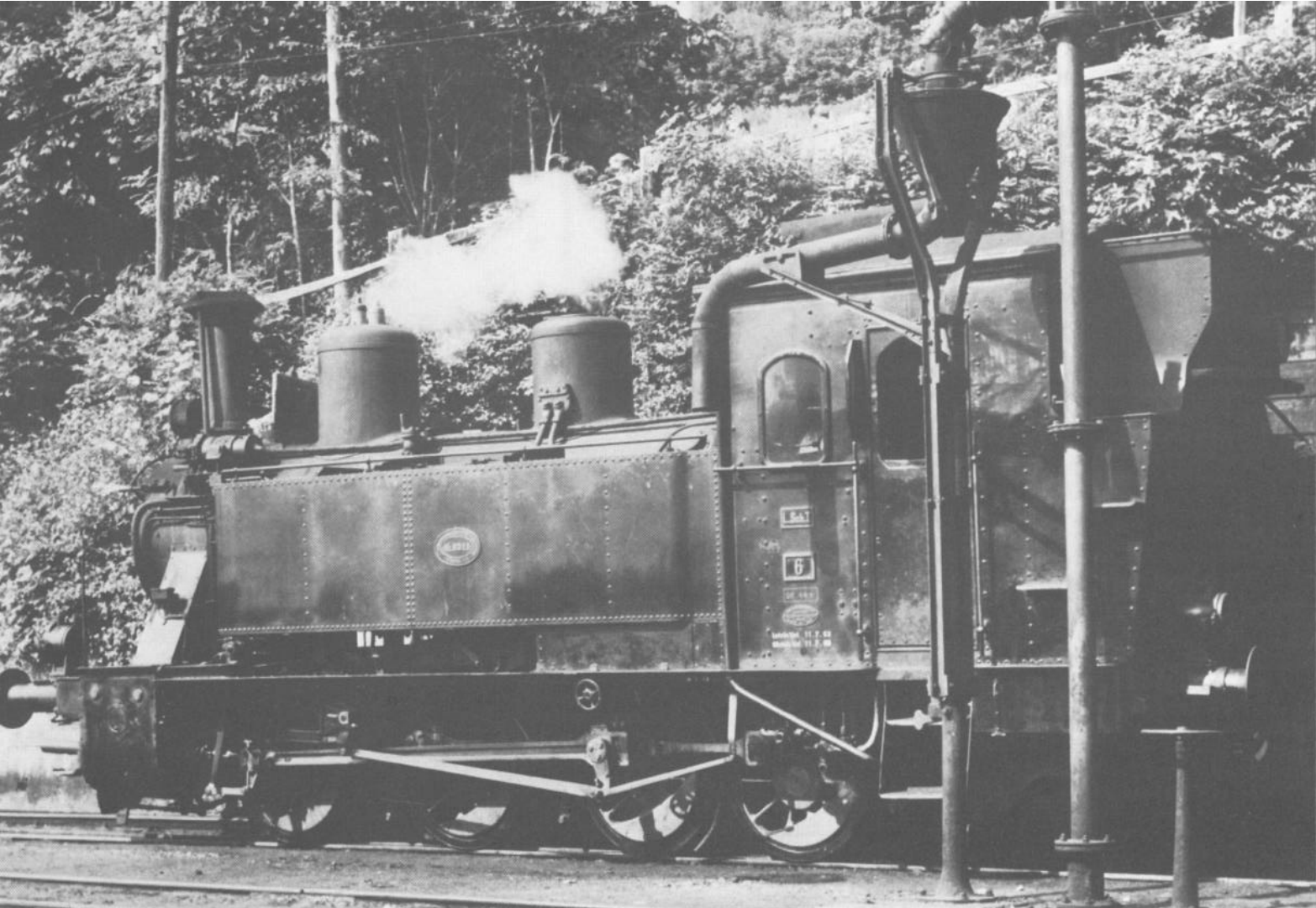


Bild 10: Diese Aufnahme zeigt noch einmal die Lok Nr. 6 im Betriebswerk Tegernsee im Jahre 1969. Interessanterweise zeigt das am Führerhaus angebrachte Eigentumsschild noch nicht die Beschriftung TAG (Tegernsee-Bahn AG), sondern noch die alte Bezeichnung L.Sch.T. (Lokalbahn Schaftlach—Tegernsee). **Foto: C. Asmus**

Bild 11: Nach dem Umsetzen steht die Lok nun wieder abfahrbereit vor ihrem Personenzug. **Foto: Dr. Scheingraber**

Die ersten Lokomotiven

Der Betrieb auf dem Teilstück Schaftlach-Gmund wurde im Jahr der Eröffnung mit zwei leichten 3-fach gekuppelten Zweizylinder-Naßdampf-Tenderlokomotiven aufgenommen. Sie hatten die Betriebsnummern 1 und 2 und trugen die Namen »Schmidbalthes« und »Fromund«. Beide Maschinen stammten von der Lokomotivfabrik Krauss & Co. in München. Nach Eröffnung des weiterführenden Teilstückes Gmund-Tegernsee wurden von der gleichen Lokomotivfabrik weitere, ebenfalls 3-achsige, jedoch verstärkte Tenderlokomotiven mit den Betriebsnummern 3 »Otkar« und 4 »Karl Theodor« beschafft.

Durch das ständig wachsende Verkehrsaufkommen war der Erwerb einer weiteren Dampflokomotive notwendig. Da mit dem zunehmenden Verkehr auch die Züge immer schwerer wurden, entschied sich die Bahnverwaltung für den Kauf einer mehrfach gekup-

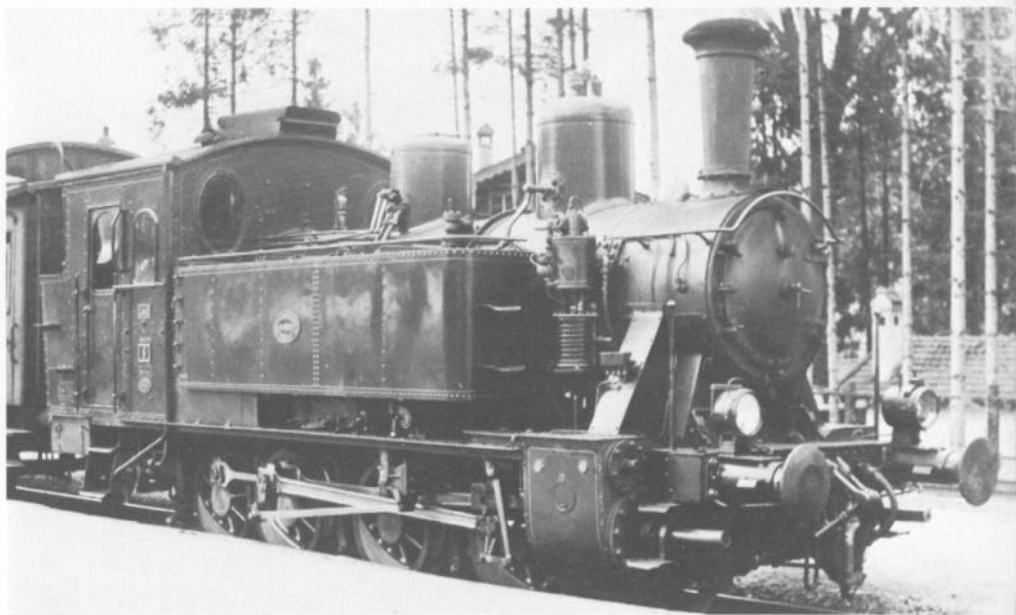


Bild 12: Einen Größenvergleich ermöglicht diese Aufnahme von der Begegnung der TAG 6 mit der 50 975 der DB im Bahnhof Schaftlach im Jahr 1969. Im Hintergrund stehen noch die bayerischen Formsignale. **Foto: C. Asmus**



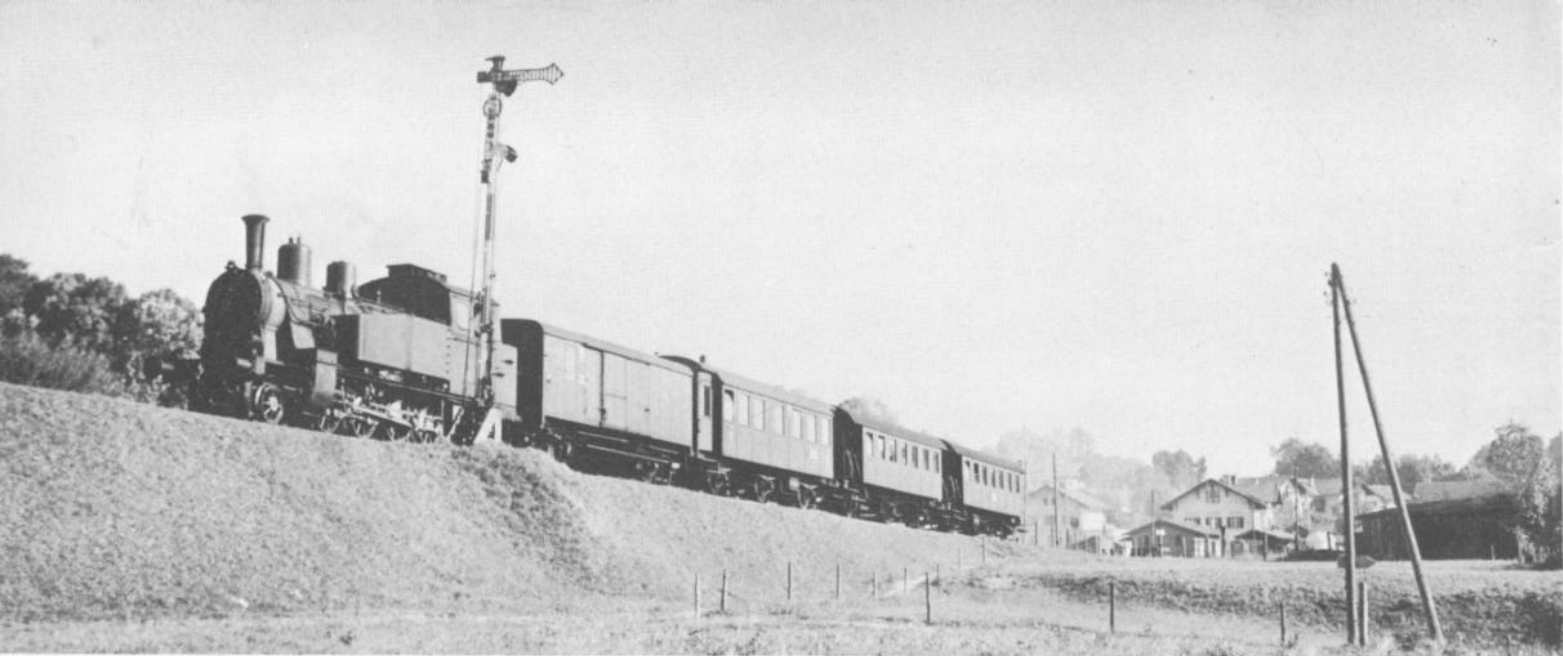


Bild 13: Die TAG 7 bei der Ausfahrt aus Gmund am 17.10.1954.
Foto: Dr. Scheingraber

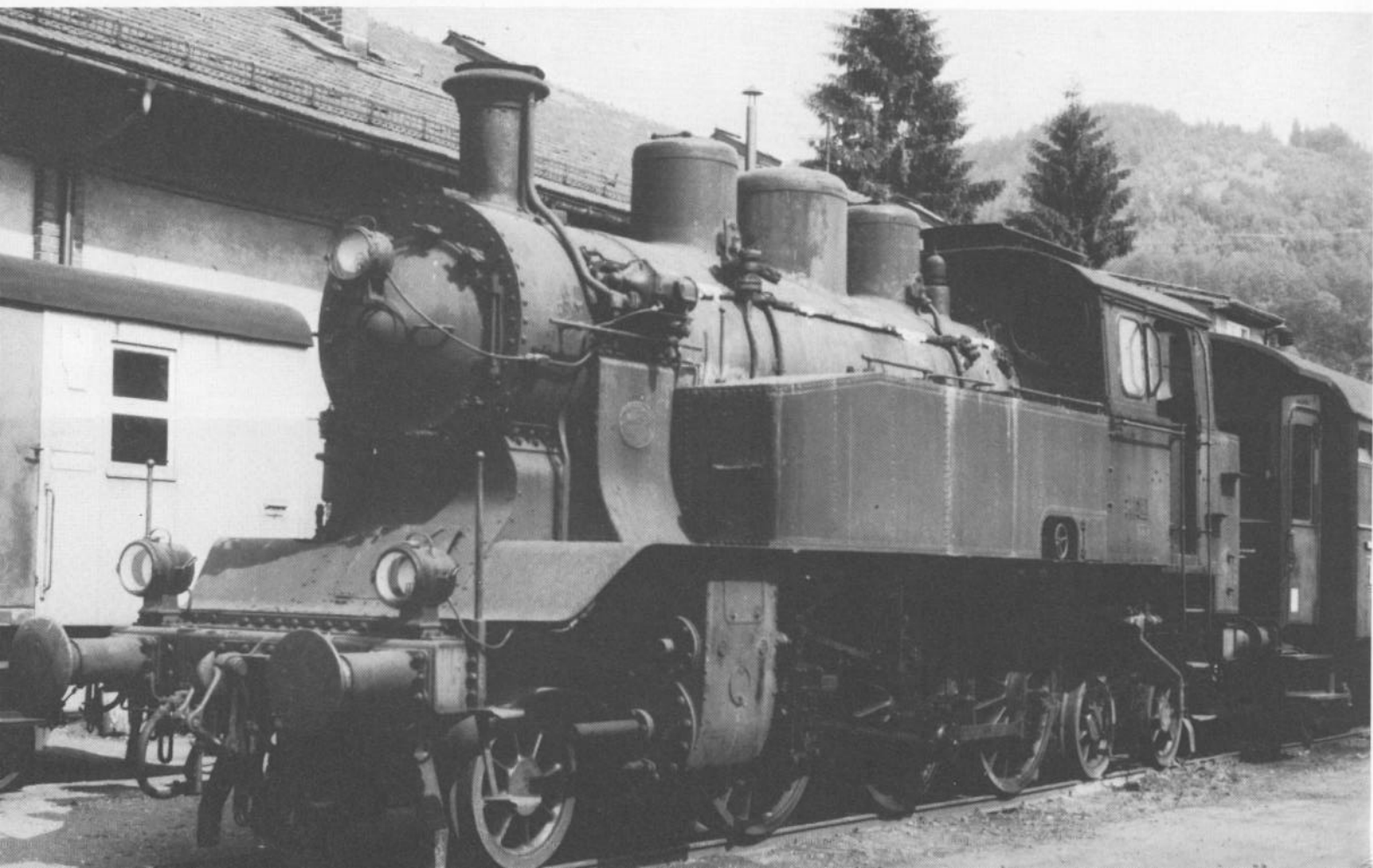


Bild 14: Dieselbe Lokomotive vor einem Zug bei Moosrain am 13.10.1954.
Foto: Dr. Scheingraber

pelten Heißdampf-Lokomotive. Bei der als Nummer 5 bezeichneten Lok handelte es sich um eine seriengleiche Maschine der Bayerischen Staatsbahn-Reihe GtL 4/4 (spätere Reichsbahn-Baureihe 98⁸). Im Jahre 1924 wurde unter der Betriebsnummer 6 eine weitere GtL 4/4 angeschafft. Kurz darauf wurden die Lokomotiven mit den Betriebsnummern 1 und 2, etwa um 1926, ausgemustert.

Gerade während der Zeit des Dritten Reiches wuchs der Verkehr auf der Tegernsee-Bahn

Bild 15: Jahrelang war die TAG 8 im Bw Tegernsee abgestellt, bevor sie als Denkmalslok nach München gebracht wurde.
Foto: C. Asmus





sprunghaft an. Kein Wunder, denn das Tegernseer Tal war ein beliebtes Ziel der KdF-Sonderzüge (Kraft durch Freude). Hierbei wurden die Reichsbahn-Sonderzüge direkt nach Tegernsee von Schaftlach aus weitergeführt. Man sah sich also gezwungen, noch eine weitere leistungsstarke Dampflok zu beschaffen. Hierbei entschied man sich für eine 1'D 1' Heißdampf-Zweizylinder-Tenderlok, die im Jahre 1936 von Krauss-Maffei geliefert wurde. Auf diese Lok soll im folgenden noch näher eingegangen werden, da es sich bei ihr um die einzige, noch heute betriebsfähige Dampflokomotive der Tegernsee-Bahn handelt. Im gleichen Jahr, als diese 1'D 1' Lokomotive mit der Betriebsnummer 7 beschafft wurde, schied die Lokomotive mit der Betriebsnummer 3 aus.

Auch in den kommenden Jahren stieg der Rei-

severkehr auf der Tegernsee-Bahn weiter an. Um die Eilzüge von Tegernsee ohne Umsetzen in Schaftlach direkt bis München und umgekehrt befördern zu können, wurde in der Station Schaftlach ein Umgehungsgleis angelegt, das jedoch nach Kriegsende wieder beseitigt wurde. Zur Beförderung dieser Eilzüge entschloß sich die Tegernsee-Bahn im Jahre 1942, eine Heißdampf-Zweizylinder-Tenderlok zu beschaffen, die die Achsanordnung 1'C 2' aufwies. Sie erhielt die Betriebsnummer 8 und war für eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h ausgelegt. Als besonderes Merkmal hatte diese Dampflokomotive ein von der elektrischen Lokomotive E 7902 stammendes, hinteres Lotterdrehgestell. Dieses sog. Lotterdrehgestell ist eine Kombination der Helmholtz-Deichsel mit einem 2-achsigen Laufdrehgestell anstelle einer Laufachse. Diese Kon-

Bild 16: Einen äußerst schmunzigen Eindruck macht der Bahnhof Gmund am 14.10.1978. Foto: D. Kempf

Bild 17 links unten: Die TAG 8 war mit einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h die schnellste TAG-Lok. Sie war für die direkte Beförderung von Eilzügen von Tegernsee nach München bestimmt. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 18: Die TAG 8 mit einem Eilzug bei der Einfahrt in München Hbf. am 14.03.1953. Foto: Dr. Scheingraber

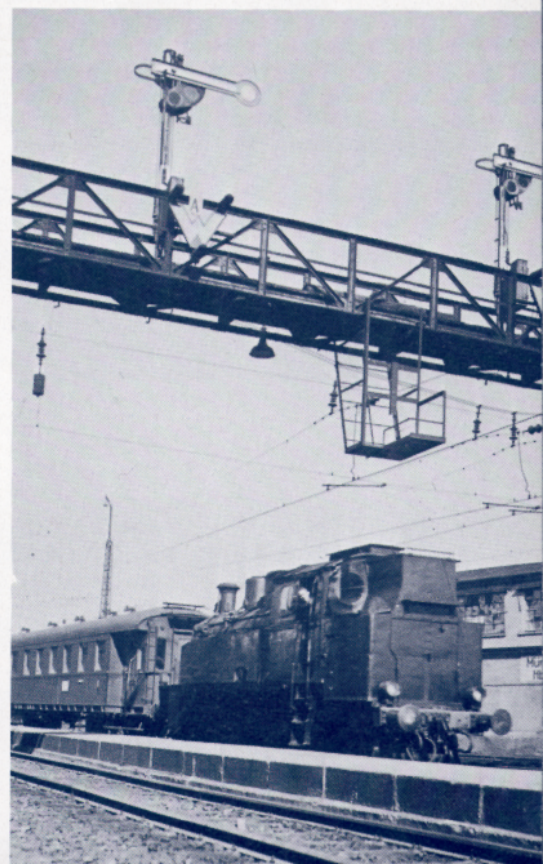
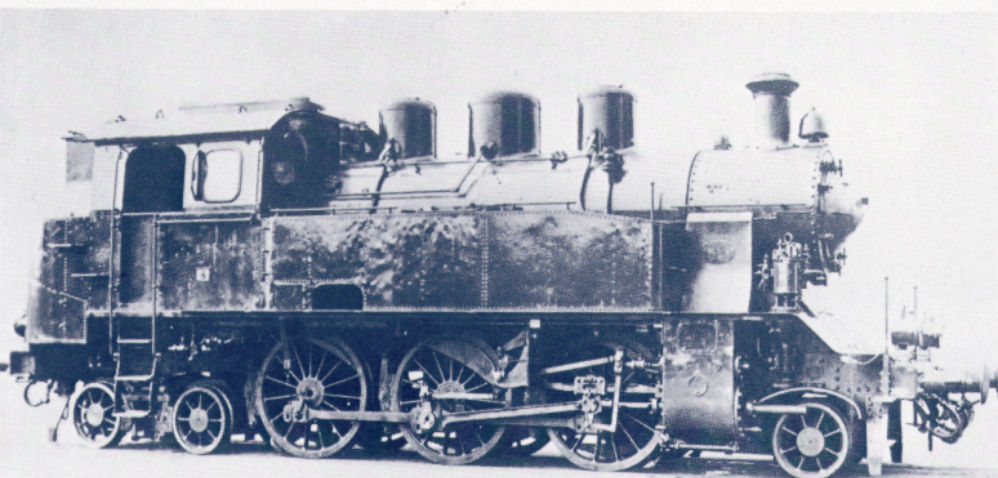




Bild 19: Die neuerworbene Diesellok der TAG, genannt der »Papagei«, und die Dampflokomotive Nr. 7 im winterlichen Bahnhof Tegernsee.
Foto: C. Asmus



Bild 20: Nachdem auf der Tegernsee-Bahn auch Kurswagen der DB verkehren, die nicht mehr mit Dampfheizung ausgestattet sind und auch die neuerworbene Diesellokomotive über keine Dampfheizung mehr verfügt, war es notwendig, einen sog. »Knatterwagen« zu bauen, der die Heizung der Reisezugwagen mit elektrischer Energie versorgt.
Foto: C. Asmus

struktion wurde hier zum ersten und einzigen Mal bei einer Dampflokomotive verwendet. Dank dem Engagement einiger Münchner Eisenbahnfreunde konnte diese Lokomotive vor der Verschrottung bewahrt werden und ist heute bei einer Münchner Schrottfirma als Denkmal aufgestellt.

Bild 21: Eben hat der Zug mit der Dampflokomotive Nr. 7 die Station Schäftlarn verlassen und eilt mit Volldampf dem Haltepunkt Moosrain entgegen.
Foto: C. Asmus





Bild 22: Der Dampfzug fährt in die 20 %-Rampe bei St. Quirin ein.

Foto: C. Asmus

Die Dampflokomotive Nr. 7

Auch heute noch steht auf der Tegernsee-Bahn eine Dampflokomotive zur Verfügung, die sich vor Sonderzügen und beim Ausfall der inzwischen planmäßig verkehrenden Diesellokomotiven noch großer Beliebtheit erfreut. Es

handelt sich hierbei um die 1'D 1' Dampflokomotive mit der Betriebsnummer 7. Im folgenden soll noch einmal näher auf diese formschöne bayerische Lokalbahnlokomotive eingegangen werden. Wie bereits ausgeführt, stieg in den Jahren zwischen 1900 und 1930 der Verkehr auf der Tegernsee-Bahn sprunghaft an. Die beiden

4-Kuppler Nummer 5 und 6 sind 1970 ausgemustert und verschrottet worden. Sie genügten zwar hinsichtlich ihrer Zugkraft noch weiterhin, waren sie doch in der Lage, auf der 30‰-Steigung einen Zug mit 200 t noch mit 12–14 km/h zu befördern, in ihrer Höchstgeschwindigkeit mit 49 km/h waren sie jedoch

Bild 23: Die hart arbeitende Dampflokomotive auf der Rampe bei St. Quirin.

Foto: C. Asmus





Bild 24: Der Personenzug mit der TAG 7 verläßt den winterlichen Bahnhof Tegernsee.

Foto: C. Asmus

nicht mehr befriedigend. Nach eingehenden Beratungen entschloß sich die Tegernsee-Bahn für den Erwerb der Lok Nr. 7, die von Kraus-Maffei am 13.5.1936 an die Tegernsee-Bahn geliefert wurde. Für diese Bauart der Achsfolge 1'D 1' entschloß man sich aus folgenden Gründen:

1. Die Lok ist mit einem vorderen und hinteren Krauss-Helmholtz-Drehgestell ausgerüstet, das eine ausgezeichnete Führung im Gleis in beiden Fahrtrichtungen gewährleistet.
2. Die Drehzahl der gekuppelten Achsen bei 1100 mm Durchmesser mit 350 U/min. bei einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h liegt

noch in den zulässigen Grenzen.

3. Der kleine Raddurchmesser wurde gewählt, um die ungefederten Massen möglichst gering zu halten und so zur Schonung des Gleises beizutragen. Außerdem waren dadurch die Triebwerksabmessungen mit denen der Dampf-lokomotiven Nummer 5 und 6 identisch, so

Bild 25: Mit Volldampf auf dem Weg zur Endstation, dem Bahnhof Schafflach.

Foto: C. Asmus





Bild 26: Frisch aufgearbeitet präsentiert sich die TAG 7 am 14.10.1978 mit einem Sonderzug im Bahnhof Tegernsee.

Foto: D. Kempf

daß eine einheitliche Bevorratung von Ersatzteilen möglich war. Darüberhinaus gewährleistete der geringe Raddurchmesser auf den Steigungen bei geringerer Geschwindigkeit eine noch ausreichende Feueranfachung und Dampfentwicklung.

Für die Laufachsen wurde ein Durchmesser von 850 mm gewählt, und zwar mit der Absicht — da bei den Einheitsdampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn oftmals dieser Lauf-raddurchmesser verwendet wurde — eine Beschaffung entsprechender Radreifen ohne große Schwierigkeiten durchführen zu können.

Mit diesen Laufachsen wurde nicht nur ein besseres Fahrverhalten der Lokomotive erreicht, sondern es war auch möglich, einen um 25 % gegenüber den Lokomotiven 5 und 6 leistungsfähigeren Kessel bei größeren Betriebsvorräten unterzubringen. Hierbei wurde der Kesseldruck auf 14 atü festgelegt. Der Kessel war so konstruiert, daß eine Dampftemperatur von etwa 320° erreicht wurde. Auf eine Vorwärmung des Speisewassers wurde verzichtet, da bei den relativ kurzen Fahrstrecken eine erhöhte Wirtschaftlichkeit nicht anzunehmen ist. Der Kessel ist genietet

und verfügt über eine kupferne Feuerbüchse. Der Feuerrost ist als Kipprost ausgebildet. Der Kessel liegt auf einem gut versteiften Blechrahmen, der über den Achsabschnitten durch Achslagerführungen aus Stahlguß verstärkt ist. Die Tragfedern jeder Laufachse sind mit den Tragfedern der beiden benachbarten Kupelachsen durch sog. Ausgleichshebel verbunden. Die Deichseln der Krauss-Helmholtz-Drehgestelle sind so konstruiert, daß sie — im Gegensatz zu den Ausführungen bei den Einheits-Dampflokomotiven — mit abgefedert sind, was von der Deutschen Bundesbahn an

Bild 27: Die TAG 7 mit einem Sonderzug bei Gmund am 24.02.1980.

Foto: D. Kempf





Bild 28: Der Zug überquert die Mangfallbrücke bei Gmund, ebenfalls am 24.02.1980. **Foto: D. Kempf**

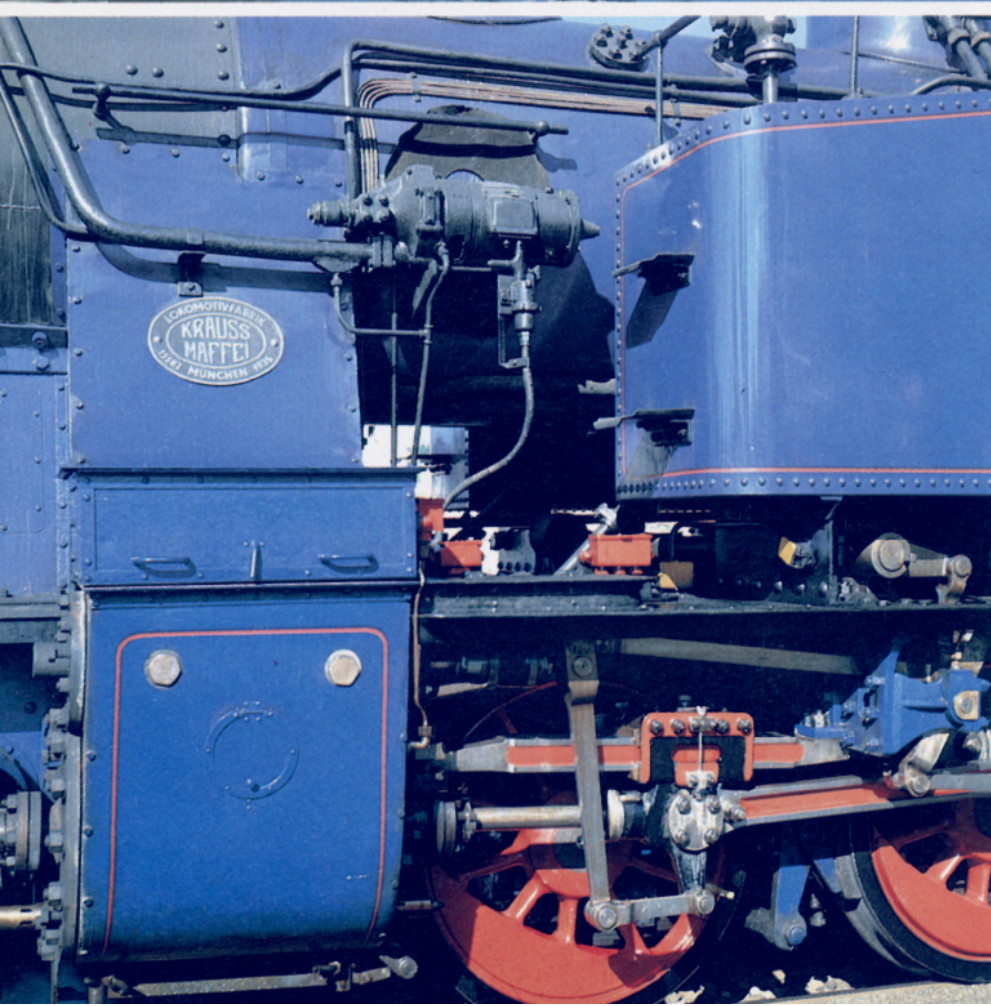


Bild 29: Das gründlich überholte und sauber lackierte Triebwerk der TAG 7, am 14.10.78 aufgenommen. **Foto: D. Kempf**

der Baureihe 66 wiederholt wurde. Somit verfügt die Dampflokomotive Nummer 7 der Tegernsee-Bahn über ein bestens durchkonstruiertes Laufwerk.

Das Triebwerk und die Steuerung sind von der in den 30-er und 40-er Jahren allgemein verwendeten Bauweise.

Das geräumige Führerhaus trägt die für Krauss-Lokomotiven typischen kreisrunden Fenster in der Vorder- und Rückwand. Die seitlichen Öffnungen können durch Schiebefenster fest verschlossen werden. Ein großer Lüftungsaufsatz sorgt für reichliche Be- und Entlüftung. Der Wasservorrat ist vor dem Führerhaus in den seitlichen Kästen untergebracht, die zur besseren Streckenübersicht in den vorderen Teilen abgeschrägt sind. Hinter dem Führerhaus befindet sich der Kohlenkasten. Nachdem sich diese Lokomotive und ihre Konstruktion auf der Tegernsee-Bahn ausgezeichnet bewährte, beschaffte die Lokalbahn-AG in München im Jahre 1938 zwei gleichartige Maschinen für ihre Strecken Marktoberdorf-Füssen, die nach der Übergabe der LAG an die Deutsche Reichsbahn die Betriebsnummern 9818 erhielten und lange Jahre im Bahnbetriebswerk Kempten stationiert waren.



Bild 30: Der Sonderzug am 24.02.1980 beim Erklimmen des »Gmunder Berges«.

Foto: H. Auburger

Zur Jahreswende 1976/77 mußte die Tegernsee-Bahn Lok Nr. 7 wegen Fristablauf außer Dienst gestellt werden. Zur Überbrückung dieser dampflosen Zeit auf der Tegernsee-Bahn wurde von dem inzwischen gegründeten Localbahn-Verein e. V., der mit der Tegernsee-Bahn eng verbunden ist, aus Österreich die 931332 angeschafft.

Durch das Engagement des bayerischen Localbahn-Vereins sowohl in finanzieller als auch arbeitsmäßiger Hinsicht war es möglich, diese typische bayerische Localbahn-Lokomotive einer Hauptuntersuchung zuzuführen und wieder in Betrieb zu nehmen.

Mit Dampf und Diesel

1955 beschaffte die Tegernsee-Bahn AG ihre erste Diesellokomotive von der Maschinenbau AG in Kiel. Hierbei handelte es sich um einen Prototyp der V 65 der Deutschen Bundesbahn. Die erworbene Lokomotive lief bei der DB unter der Betriebsnummer V 65-11. Eine weitere, nahezu typengleiche Diesellok wurde 1960 beschafft.

Im Jahre 1970 erwarb die Tegernsee-Bahn von der Maschinenfabrik in Esslingen einen Triebwagen mit der Nummer VT 25. Dieser Triebwagen trug zu einer erheblich beschleunigten

Verbindung zwischen München und Tegernsee bei. Die 59 km lange Strecke wurde in 1 Stunde zurückgelegt. Im Jahre 1967 wurde dieser Triebwagen an die Südwestdeutsche Eisenbahngesellschaft verkauft und lief auf der Strecke Wiesloch-Walldorf-Waldangeloch. 1963 erhielt die Tegernsee-Bahn AG von der Eisenbahn Altona-Kaltenkirchen-Neumünster den VT 7 und den dazugehörigen Steuerwagen VS 1. Die Betriebsnummern bei der TAG waren VT 26 und VS 1. Bereits 1967 wurde dieses Fahrzeug an die Kleinbahn Frankfurt-Königstein weiterveräußert.

C. Asmus



Bild 1: Der »moderne« Personenzug mit Triebwagen und vierachsigen Personenwagen (ex. HSA, ex. Geilenkirchener Kreisbahn).

Adieu, Inselbahn Spiekeroog

Mit Beginn der Sommerreisesaison 1981 heißt es für den Eisenbahnfreund Abschiednehmen von der Kleinbahn-Romantik der Spiekerooger Inselbahn. Ein neuer, für mehrere Millionen DM innerhalb von rund 20 Monaten in unmittelbarer Ortsnähe erbauter Hafen macht dann

die 3,3 km lange meterspurige Inselbahn zwischen dem Anleger am Wattenmeer und dem Dorf überflüssig. Damit stellt ausgerechnet die jüngste der fünf ostfriesischen Inselbah-

nen mit Personenbeförderung als erste ihrer Art den Betrieb wieder ein, denn eine »echte Eisenbahn« mit selbstfahrenden Lokomotiven und Triebwagen gab es auf Spiekeroog erst seit dem 1.6.1949.

Bild 2: Die Lok 6, 1965 mit der Werk-Nr. 2860 von Schöttler gebaut.





Bild 3: Der Triebwagen (Wismar 1933/2020, ex. FPG). Im Hintergrund das Deichgatt, das Dorf und Bahnhofsanlagen vor Überschwemmungen schützt.

Erst war es eine Pferdebahn

Bis zu diesem Zeitpunkt reichte nämlich eine Pferdebahn aus, um die Besucher der 14,1 qkm großen Insel vom Anleger für die von Neu-harlingersiel kommenden Schiffe zu ihren Quartieren in dem mehr zur offenen See hin in Inselmitte gelegenen Nordseeheilbad zu bringen und die rund 850 Inselbewohner mit allem Lebensnotwendigen zu versorgen. Die Bequemlichkeit der Kurgäste war es auch, die einst den Gleisbau auf Spiekeroog veranlaßte. Um ihnen den recht weiten Weg vom Dorf durch die Dünenkette zum damaligen noch streng für Damen und Herren getrennten Badestrand zu verkürzen, wurde am 9.7.1885 eine meterspurige 1,66 km lange Pferdebahn zwischen Dorfmitte und der sogenannten Givtbude eröffnet. Die nur während der sommerlichen Saison mit einem einzigen Wagen betriebene Bahn hatte fünf Haltestellen. Als zwischen 1883 und 1885 im Westen der Insel umfangreiche Strandbefestigungen entstanden, ließ der damit betraute Unternehmer die Bahn für seine Materialtransporte um 1,48 km bis zu den Watten verlängern. Nachdem am 8. Au-

gust 1891 die erste hölzerne Landebrücke im Watt den Betrieb aufnahm — den »Anstoß« dazu gaben 8000 Holzbohlen aus einer vor Wangerooge gestrandeten Schiffsladung —, bot sich der Inselverwaltung eine Verlängerung der Materialbahn um 340 m bis zum Anleger an. Am 18. Juli 1896 konnte die gesamte Strecke für den Personenverkehr freigegeben werden.

Im Wattenbereich lag das neue Gleis einfach auf dem Sand und wurde regelmäßig überflutet. Die Wagen waren entsprechend hochrädig ausgeführt und die seitlich neben den Gleisen hertrottenden Pferde störte es nicht, vielfach bis zum Bauch im Wasser zu stehen. Für den zunehmenden Verkehr konnten 1926 bzw. 1928 Betriebsmittel der stillgelegten Pferdebahnen von Stadthagen und Werder (bei Berlin) sowie 1937 von Langeoog, das zu diesem Zeitpunkt seine Pferdebahn auf Diesellokbetrieb umstellte, erworben werden. 1924 verlegte man die Endhaltestelle ein wenig aus dem Dorf zurück. In dem rheinländischen Großindustriellen Pferdmeniges bekam die von der Genossenschaft »Bad und Reederei Spiekeroog mbH« betriebene Inselbahn 1924 einen großen Förderer. Seinen Genossenschaftsan-

teil von über 50 % übernahm genau 10 Jahre später der Kreis Wittmund. Seit 1967 ist die Gemeinde Spiekeroog alleiniger Eigentümer der Bahn und Inselfahrt.

Mit Wiederaufbau des durch Eisgang zerstörten Anlegers 1927 konnte der ganzjährige Schiffsverkehr aufgenommen werden. Der Betrieb zur Givtbude wurde 1932 mit der Freigabe eines dorfnäheren Badestrandes eingestellt. 1934 errichtete man am Westrand des Dorfes eine dreigleisige Wagenremise für die inzwischen vorhandenen 5 Fahrzeuge. Da Spiekeroog nie strategische Bedeutung hatte, entstanden hier keine Militärbahnen und auch die »Hafer-Lokomotiven« taten deshalb fleißig weiter ihren Dienst.

»Vollbahnbetrieb«

Erst 1949 änderte sich — wie erwähnt — diese Idylle. Zuvor war die Strecke unter Umgehung zweier breiter Wasserrinnen, die immer wieder zu Unterspülungen des Gleisrostes geführt hatten, weiter westlich teilweise neu trassiert worden. Zwischen Festland und Anleger, wo sie stumpf endeten, führten die Schienen nun über einen Pfahlrost. Zum Umsetzen mußten

Bild 4: Die Zuggarnitur auf dem Anleger im Wattenmeer.





Bild 5: Die Zuggarnitur mit den ehemaligen LAW- und EPG-Wagen wartet an einem verhangenen Sommertag auf ein Sonderschiff.

die Züge in ein Überholungsgleis auf dem Festland zurücksetzen. 1958 entstand der heutige Bahnhof am Dorfrand mit seinen zahlreichen Betriebsanlagen, 1961 die anschließende dreigleisige Werkstatt. Der alte Dorfbahnhof bei »Günsels Hotel« wurde aufgegeben. Als nach der großen Sturmflut 1962 umfangreiche Befestigungsarbeiten ausgeführt werden mußten, erbaute das verantwortliche Wasserschiffahrtsamt (WSA) neben dem Gemeindegleis 1963/64 eine eigene, größere Anlage und verband sie mit dem bereits vorhandenen Materialgleis, das zum Teil neben der Inselbahn parallel lief. 1965 wurden sich WSA und Gemeinde einig und benutzten den Anleger gemeinsam. Aber erst 1968 legte man zwischen Anleger und Haltepunkt Zeltplatz

beide Trassen zu einem Schienenstrang zusammen.

Als die Kleinbahn Emden-Pewsum-Greetsiel (EPG) 1963 ihren Betrieb einstellte, kaufte die Inselbahn einen Teil des schweren Gleismaterials und wechselte damit seine 1949 aus Wangerooge von der DB übernommenen Schienen aus. Auch der einzige Triebwagen (VZ 61, Wismar 1933/20220) sowie ein Personenwagen der EPG kamen auf die Insel. Den Anfang des »Vollbahnbetriebes« hatte 1949 ein Kleintriebswagen (Draisinenbau 1933) sowie eine 36 PS starke, aus dem Jahre 1940 stammende Deutz-Diesellok (Fbr. Nr. 36 708) gemacht, beides aus den Resten der Militärbahnen von Wangerooge erworben. Die Lok fährt seit 1969 bei der DEV-Museumsbahn in

Bruchhausen-Vilsen. Außerdem wurden die Pferdebahnwagen zu Personenwagen umgebaut. 1957 bzw. 1965 lieferte Schöma/Diepholz je eine 80 bzw. 88 PS starke zweiachsige Diesellok fabrikneu nach Spiekeroog (Fbr. Nr. 2005 bzw. 2860). Der Wagenpark wurde 1956 um 2 Zweiachser der Kreisbahn Leer-Aurich-Wittmund sowie 1962 um 3 Vierachser der Hoya-Syke-Asendorfer-Eisenbahn (ex Geilenkirchener Kreisbahn) verstärkt. Die ehemaligen Pferdebahnwagen musterte man zwischen 1950 und 1971 aus. Die beiden jüngsten Personenwagen der Inselbahn, ebenfalls Vierachser, kamen 1971 von der Mittelbadischen Eisenbahn Gesellschaft (Bahnlinie Zell-Todtnau). Außerdem kamen im Laufe der Zeit noch 36 Güterwagen, darunter zwei Kesselwagen

Bild 6: Lok 4 (Schöma 1957/2005) rangiert im Dorfbahnhof Spiekeroog. Links der Kranwagen der Inselbahn.

Alle Fotos: D. v. Harlem



sowie ein Kranwagen auf Spiekeroog zum Einsatz.

Im Regelfall versahen der Triebwagen mit den ehemaligen Geilenkirchener Wagen und einem Palettenwagen für das Gepäck den Personenverkehr. Bei starkem Verkehr liefen außerdem die Todtnauer und der Emdener Wagen mit einer Diesellok als zweiter Zug. Dabei kam es zuweilen im Haltepunkt Zeltplatz zu interessanten Zugkreuzungen. Da der Haltepunkt nur ein aus Richtung Dorfbahnhof zu befahrendes Gleis aufweist, fuhr hier der zum Anleger fahrende Zug hinein, während der zum Dorf fahrende Zug vor dem Haltepunkt auf der Strecke wartete. Anschließend fuhr er weiter Richtung Dorfbahnhof, woraufhin der erste Zug wieder in das Streckengleis drückte und seine Fahrt fortsetzte.

Fahrplan zwischen Ebbe und Flut

Wie alle Inselbahnen konnte auch die Spiekerooger mit wachsendem Tourismus von Jahr zu Jahr steigende Beförderungszahlen aufweisen. Waren es z. B. 1949 33418 Personen und 1972 187798 Reisende, so kamen 1978 bereits

273767 Kurgäste. Doch gerade in dieser ansich positiven Entwicklung liegt auch die gesamte Problematik des Inselbahnbetriebes. Zum einen beschränkt sich dieser Touristenstrom auf nur wenige Sommermonate. Zum anderen erlaubt die geringe Tiefe des Wattenmeeres selbst mit besonders flachgebauten Schiffen und trotz ausgebagelter Fahrtrinnen in den windungsreichen Prielen (= »Flußbetten« im Meeresboden) nur innerhalb eines recht kurzen Zeitraumes während der beiden täglichen Flutwellen Überfahrten zwischen Festland und Insel. Wie ein Blick ins Kursbuch zeigt, gibt es für jeden Tag in Anpassung an die wechselnden Tidezeiten einen anderen Fahrplan. So machen dann selbst in der Hauptsaison meist nur zweimal am Tag innerhalb kürzester Zeit mehrere Schiffe für Hunderte von gleichzeitig kommenden und gehenden Feriengästen am Anleger fest, die natürlich sofort zum Quartier oder Festland weiterwollen. Der hierfür vorzuhaltende und im Winter dann wochenlang weitgehend ungenutzte Betriebsmittelpark ist sehr kostenaufwendig. Auch der zweimalige Umschlag für alle Güter — vom Schiff auf die Inselbahn und im Dorfbahnhof der autolosen Insel auf Pferdefuhrwerke und E-Karren — wurde trotz Containeri-

sierung und Palettierung immer kostenintensiver. So entschied man sich auf Spiekeroog nach langen Diskussionen, und nachdem sich im Land Niedersachsen ein Geldgeber gefunden hatte, für den Bau eines Hafens in unmittelbarer Ortsnähe, von dem die Quartiere zu Fuß zu erreichen sind und von dem gleich auf die insularen Versorgungsfahrzeuge umgeladen werden kann. Im November 1979 war der erste Spatenstich für das neue Hafenbecken, das nun der Inselbahn den offiziellen Garaus macht. Inoffiziell aber wird die Inselbahn weiterleben. Einige Personenwagen will die Bundesbahn für ihre Inselbahn auf Wangerooge kaufen. Eine der beiden Dieselloks wird wohl auf Langeoog, wo man bei gleicher Betriebsproblematik verstärkt auf die Eisenbahn setzt, eine neue Heimat finden. Außerdem dürften wohl auch noch verschiedene Museumsbahnen und Eisenbahnfreunde diverse Fahrzeuge der Inselbahn Spiekeroog vor der Verschrottung retten. Aber auch auf der Insel selbst wird die Bahn nicht ganz in Vergessenheit geraten. Ein Teil der Strecke soll als nostalgische Touristenattraktion in Form der Pferdebahn erhalten und betrieben werden.

D. v. Harlem

Die Museumsbahn Payerbach-Hirschwang

Zwischen den Wiener Hausbergen Rax und Schneeberg liegt am Beginn der weltberühmten Semmering-Bahn, der ersten Gebirgsbahn Europas, eine über 60 Jahre alte, kleine elektrische Lokalbahn, die vom ÖBB-Bahnhof Payerbach-Reichenau nach Hirschwang an der Rax führt. Die Bahn fährt durch eine reizvolle Voralpenlandschaft entlang des Schwarza-Flusses bis zum Fuße der Rax, wo sich dann das Tal zwischen Schneeberg und Rax zum teilweise wildromantischen Höllental verengt. Sie ist die einzige private elektrische Schmalspurbahn Niederösterreichs mit der Spurweite von 760 mm und einer jetzigen Streckenlänge von 5,2 km.

Im Jahre 1916, während des 1. Weltkrieges, wurde diese Bahn als Materialbahn für den Transport von Holz aus den umliegenden Wäldern von Hirschwang geplant. Im Jahre 1917 wurde mit dem Bau begonnen. Das Material und die Fahrzeuge in einer Spurweite von 760 mm stammten vom Bau des Karawanken-Tunnels. Während des Baus wurden Benzin- und Dampflokomotiven der Baufirmen verwendet. Aufgrund einfacher Ausführung und des Einsatzes russischer Kriegsgefangener wurde der Betrieb bereits am 7. Februar 1918 aufgenommen. Die Strecke war für einen elektrischen Betrieb ausgerüstet.

Da der Baufirma die elektrische Ausrüstung und Grubenloks zur Verfügung standen, die zuvor von 1901—1906 beim Bau des Karawanken-Tunnels verwendet worden waren, war das Stromsystem mit 500 Volt Gleichstrom vorgegeben. Die elektrische Energie lieferte seit 1918 ein fabrikelignes Kraftwerk. Im Herbst 1918, nach Ende des 1. Weltkrieges,

wurde die Materialbahn vorübergehend stillgelegt. Um die Materialbahn weiter betreiben zu können, wurde im Jahr 1922 eine Konzession für die Lokalbahn Payerbach—Hirschwang AG erteilt. Damit begann die Umwandlung der Materialbahn in eine öffentliche Eisenbahn mit Güter- und Personenverkehr.

Für den Personenverkehr wurden 2 elektrische Wagen und 4 Beiwagen beschafft und am 1. September 1926 der planmäßige Personenverkehr aufgenommen. Der Güterverkehr wurde weiterhin mit den alten Elloks durchgeführt. Am Ende des 2. Weltkrieges wurde der Betrieb wiederum vorübergehend eingestellt, doch im Herbst 1945 wieder aufgenommen. Den bedeutenden Einschnitt in der Geschichte der kleinen Eisenbahn bedeutete das Jahr 1963. In diesem Jahr setzte sich die Motorisierung auf der Straße immer mehr durch und immer mehr Nebenbahnen wurden eingestellt. Die Anlagen der Lokalbahn Payerbach—Hirschwang wurden von der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde trotz jahrzehntelangem, klaglosen Betrieb für den Personenverkehr nicht mehr für ausreichend erklärt. Man schrieb der Bahn eine Oberbausanierung vor, die Investitionen in Höhe von 3 Millionen Schilling erfordert hätte. Diese Vorschriften waren der Todesstoß für den Personenverkehr. Am 1. Juli 1962 wurde der Personenverkehr eingestellt und der Transport von der Post durch Autobusse übernommen.

Durch die erwähnte Motorisierung ging aber auch der Güterverkehr zurück und am 24. Oktober 1965 wurde auf dem Streckenteil Hirschwang—Windbrücke der Betrieb eingestellt und die Gleisanlagen abgetragen.

Die altersbedingte Abnutzung der Elloks und der Verfall der Fahrleitung in Folge mangelnder Erhaltungsarbeiten führte im Jahre 1972 dazu, daß der Ellok-Betrieb eingestellt wurde und die Güterzüge auf der verbliebenen Reststrecke durch eine neuerworbene Diesellok bewältigt werden mußte. Die Elloks wurden nur noch unregelmäßig für Aushilfsfahrten herangezogen. Nach 1973 waren die Fahrleitungsanlagen nicht mehr betriebsfähig.

1976 hatten einige Eisenbahnfreunde in Wien und Niederösterreich Kontakte zur Lokalbahn mit dem Ziel der Einrichtung eines Museums-Eisenbahnbetriebes auf der Lokalbahn Payerbach—Hirschwang. Ab etwa 1977 regte sich in den Fremdenverkehrsvereinen Payerbach und Reichenau das spezielle Interesse an der Lokalbahn, nachdem sich gezeigt hatte, daß die auf den Schmalspurbahnen des Murtales und des Feistritztales durchgeführten Dampfsonderzüge echte Fremdenverkehrsattraktionen geworden waren.

So fanden die Gedanken der Eisenbahnenthusiasten, auf dieser schön gelegenen Bahnstrecke historische Lokalbahnfahrzeuge für ein interessiertes Publikum in Betrieb zu nehmen, die lebhaftige Zustimmung der Fremdenverkehrsvereine. Der besondere Vorzug dieser Lokalbahn liegt in der Nähe zu Wien, des weiteren in dem Umstand, daß hier an Wochenenden kein regulärer Bahnbetrieb stattfindet und daß auf dieser elektrischen Schmalspurbahn die ältesten 760 mm Spur Elloks Österreichs verkehren.

Abschließend noch ein kurzer Blick auf die heute auf dieser kleinen Museumseisenbahn eingesetzten Fahrzeuge.



Bild 1: ÖBB-Lok der Baureihe 52 durchfährt anlässlich des Jubiläums der Semmering-Bahn den Bahnhof Payerbach. Im Hintergrund die Lokalbahn.

Bild 2: Soeben ist die Ellok Nr. II mit ihrer Garnitur im Bahnhof Reichenau eingefahren.

Fotos 1 und 2: C. Asmus



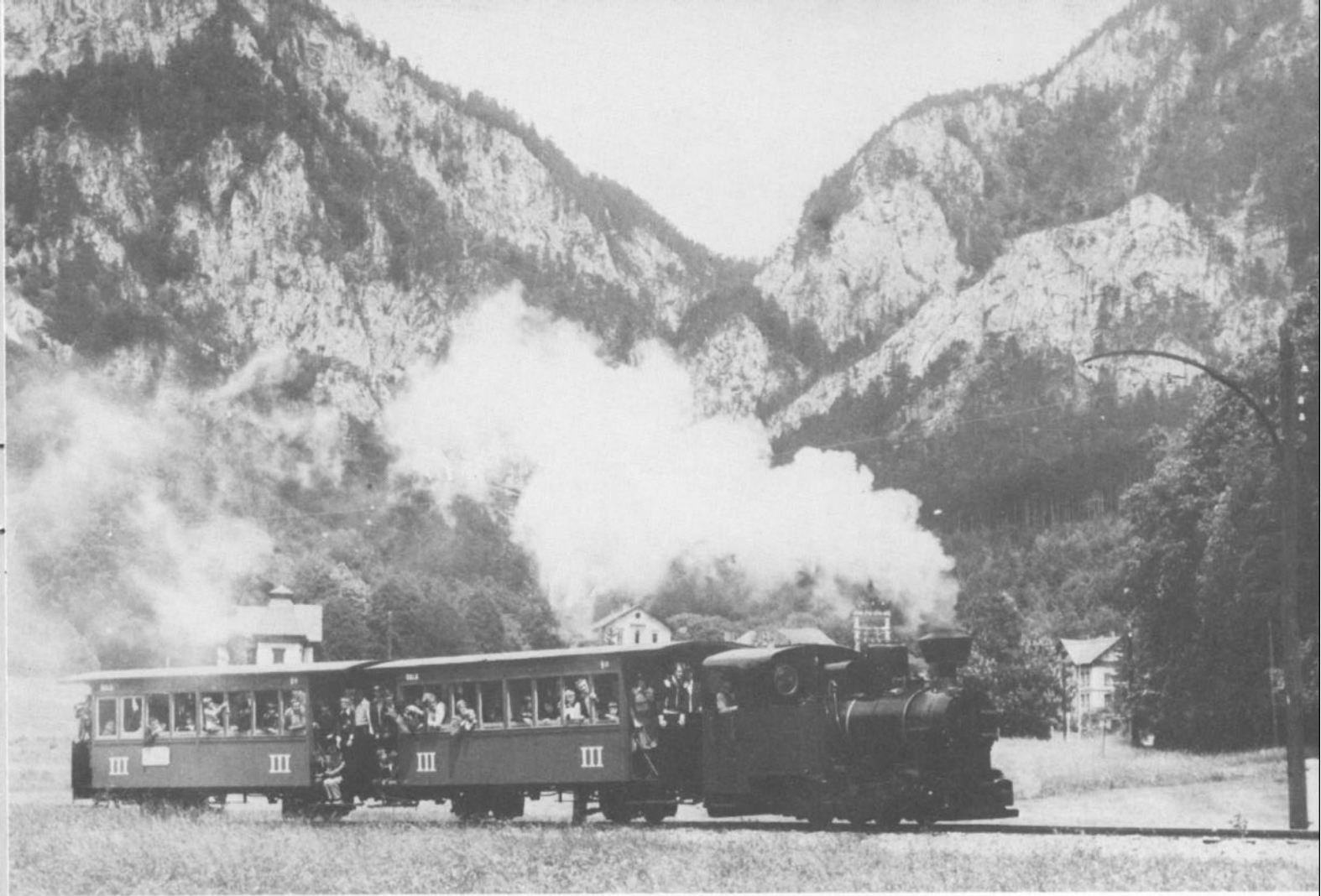


Bild 3: Die Dampflokomotive »Floriana« mit den Wagen C 12 und C 13 in der Thalhofschleife vor der Eng zum Schneeberg.

Foto: W. Fritthum

Bild 4: Die »Floriana« mit C 12 und C 13 vor dem Schwarza-Viadukt der Semmeringbahn in Payerbach.

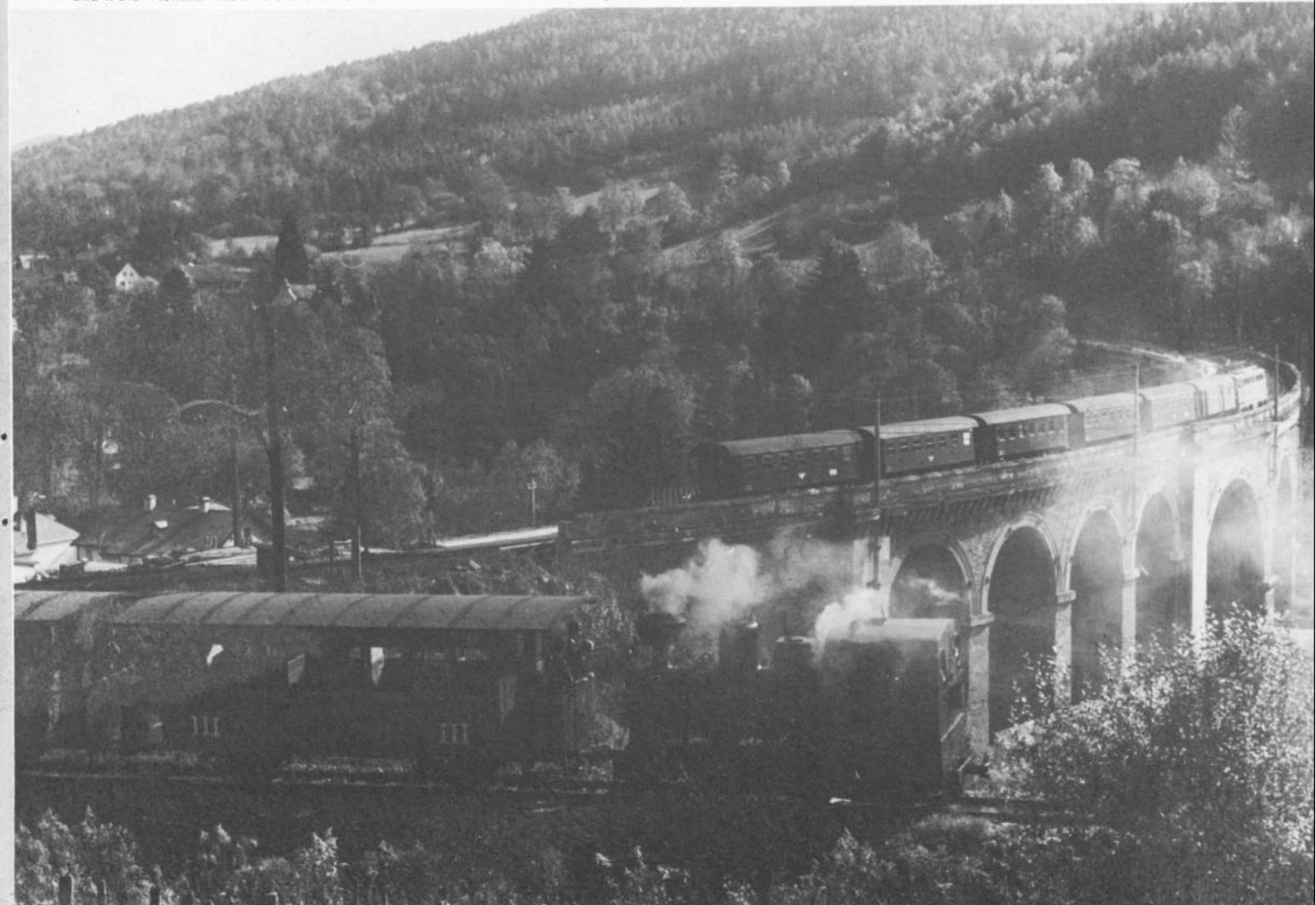




Bild 5: Die E II mit der selben Wagengarnitur auf der Kurhausbrücke.

Fotos 4 und 5: Dr. W. Schiendl

Als erstes wäre die Ellok Nr. II zu nennen. Dieses Triebfahrzeug kam bereits auf der Materialbahn mit 2 weiteren, gleichartigen elektrischen Stollenlokomotiven, die beim Bau des Karawanken-Tunnels verwendet worden waren, zum Einsatz. Die als Nr. I—III bezeichneten Loks wurden 1903 von Siemens-Schubert und von Rand-Lhollier, Brün, gebaut, sind 4,22 m lang und 9 t schwer. Ihre Leistung beträgt 48 PS. Von diesen 3 Maschinen wurde 1978 die Lok Nr. II wieder instandgesetzt und ist somit die älteste betriebsfähige Schmalspur-Ellok Österreichs. Wegen der Anhebung der Fahrleitung im Jahre 1926 wurden die Führerhäuser der Elloks umgebaut und erhöht sowie statt der Lyrabügel Scherenstromabnehmer montiert. Ab 1963 erhielten die Elloks ihr heutiges Aussehen, was ihnen den Spitznamen »fahrendes Gartenhaus« einbrachte.

Seit dem Jahr 1977 ist die ÖGLB im Besitz von 5 zweiachsigen Personenwagen der ehemaligen Werksbahn Schöller-Bleckmann-Stahlwerke in Mürrzuslag.

1979 folgte eine zweiachsige mit Kobelrauchfang und Stephenson-Steuerung ausgerüstete Lokomotive mit dem Namen »Floriana«. Sie wurde 1913 von der Lokomotivfabrik Krauss &

Co., München, unter der Fabrik-Nummer 6788 erbaut. Die Zwillingsnaßdampf-Lokomotive hat 11 atü Betriebsdruck und eine Leistung von etwa 80 PS, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 25 km/h. Die Lok hat eine Länge von 6,30 m und ein Dienstgewicht von 14 t. Sie hat Jahrzehnte im Werk Judenburg der Vereinigten Edelstahlwerke ihren Dienst versehen. Infolge der Rationalisierung des Werksverkehrs durch Dieselloks wurde sie dort überflüssig. Ursprünglich war sie als Denkmal vorgesehen, wurde aber dann im Sommer 1979 zur Freude aller großen und kleinen Eisenbahnfreunde auf der Museums-Eisenbahn Payerbach—Hirschwang in Betrieb genommen.

Abschließend sei noch erwähnt, daß dem Einsatz der Ellok Nr. II umfangreiche Arbeiten vorausgingen. Wie erinnertlich, mußte ab 1973 aufgrund des schlechten Zustandes der Fahrleitung der Elektrobetrieb eingestellt werden. Es war daher notwendig, umfangreiche diesbezügliche Maßnahmen zu ergreifen, und so mußten in mühevoller Schwerarbeit an vielen Wochenenden der schönen Jahreszeit die elektrischen Einrichtungen der Lokalbahn wieder betriebssicher saniert werden. Unter anderem wurden von den Hobby-Eisenbahnern et-

wa 40 Holzmasten erneuert, die, um eine längere Haltbarkeit zu gewähren, auf neugesetzte Betonmastfüße montiert sind. Anschließend wurden die zugehörigen Fahrdrähtausleger samt Versorgungs- und Telefonleitung umgehängt. Das in seiner Bauart bereits heute eine technische Rarität darstellende Umformwerk in Reichenau wurde ebenfalls betriebssicher überholt.

Nach all diesen mühevollen Arbeiten wurde dann im Jahre 1978 die erste Probefahrt mit der Ellok Nr. II durchgeführt.

Auch im Jahr 1981 werden auf der Museums-Eisenbahn Payerbach—Hirschwang an der Rax, am Fuße der Semmering-Bahn, Dampf- und Ellokszüge verkehren.

Bezüglich näherer Auskünfte bitten wir Sie, sich an die Österreichische Gesellschaft für Lokalbahn, Postfach 1251151, Wien, zu wenden. Die Sonderzüge verkehren an Sonn- und Feiertagen zwischen dem 7. Juni und dem 4. Oktober 1981. Telefonische Auskünfte können an Sonntagen ab 8.00 Uhr von der ÖGLB-Fahrdienstleitung im Bahnhof Reichenau unter der Telefonnummer 02666/552 erteilt werden.

C. Asmus

Bücherecke



Woher kommt es, daß eine Lokbaureihe, von der nur drei bereits 23 Jahre nach Ablieferung der ersten Lok wieder ausgemusterte Exemplare gebaut wurden, noch immer eine ungeheure Faszination auf Eisenbahnfreunde ausübt? Das liegt zweifellos daran, daß eine Vertreterin dieser Baureihe, nämlich die 05 002, im Jahre 1936 mit 200,4 km/h einen Weltrekord aufstellte, der heute noch Erstaunen hervorruft, auch wenn die englische »Mallard« mit 202,8 km/h bereits zwei Jahre später noch ein wenig schneller war. Viel ist in den letzten Jahrzehnten über die Vergleichbarkeit der Rekordfahrten dieser beiden schnellsten Dampfloks aller Zeiten diskutiert und auch gestritten worden, was sicher dazu beigetragen hat, das Interesse wachzuhalten.

Das vorliegende Buch von Alfred B. Gottwald ist zwar nicht die erste Veröffentlichung über die Baureihe 05, aber wohl die umfassendste und gründlichste Darstellung der Geschichte dieser Dampfloks, die bisher erschienen ist. Die langwierige Entwicklungsgeschichte, der Bau, die Erprobung dieser Lok sind ausführlich geschildert, ebenso die Einzelheiten der Rekordfahrt und der Betriebseinsatz zwischen Hamburg und Berlin. Viele bisher unveröffentlichte Bilder und Dokumente, Bauzeichnungen und Meßwagendiagramme ergänzen die Ausführungen des Autors.

Ein besonderes Kapitel ist der unglücklichen Konstruktion der 05 003 mit vorn liegendem Führerstand gewidmet, die erst nach ihrem Umbau in eine normale, rostgefeuerte Lok zufriedenstellende Leistungen erbrachte.

Ausführlich ist auch der Einsatz aller drei Loks bei der DB nach ihrer Modernisierung im Jahre 1950 bis zu ihrer Ausmusterung 1958 beschrieben.

Der aufwendig gestaltete Band ist jedem Eisenbahnfreund zu empfehlen, der an der Geschichte einer Dampflokomotive ebenso wie an technischen Details interessiert ist.

Alfred B. Gottwald: Baureihe 05 — schnellste Dampfloks der Welt. Die Geschichte einer Stromlinienlokomotive der dreißiger Jahre. Unter Mitarbeit von Eduard Bündgen. 128 Seiten, 149 Schwarzweißfotos und 48 Schwarzweißzeichnungen im Text, gebunden. Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart 1981 ISBN 3-440-04967-1 Preis DM 48,—



Es ist interessant, die wohl bekannteste Einheitslokomotive, die Baureihe 01, einmal aus dem Blickwinkel ausländischer, faszinierter Betrachter zu sehen.

Die japanischen Autoren haben mit der Kamera die letzten großen Schnellzugleistungen der Altbau-01 von 1974 bis 1977 auf der Strecke zwischen Berlin und Dresden eingefangen. Das Ergebnis ist eine eindrucksvolle Sammlung vielfältiger Eindrücke, Szenen im Betriebswerk, am Bahnsteig und auf freier Strecke. All das vermittelt dem Betrachter nicht nur einen Einblick in die Leistungen der Schnellzug-Dampfloks, sondern auch in die Beanspruchung von Personal und Material, um diese Leistungen zu ermöglichen.

Wenn auch nicht alle Bilder etwas Neues bieten — ähnliche Aufnahmen sah man schon in anderen Büchern über die Baureihe 01 —, so setzt doch der gut gestaltete Bildband dieser Lok ein ansprechendes Denkmal.

Izumi Masuda, Yoshihiro Imon: Die letzten 01-Lokomotiven bei der DR, übersetzt und bearbeitet von Alfred B. Gottwald.

112 Seiten, 16 Farb- und 88 Schwarzweißfotos sowie 2 Zeichnungen im Text, Pappband. Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart 1981. ISBN 3-440-04968-X Preis DM 48,—



Im gleichen Format und der gleichen Aufmachung wie die bekannten Obermayer-Taschenbücher veröffentlicht der Franckh-Verlag den ersten Band eines Taschenbuches über deutsche Straßenbahn-Triebwagen, der sich mit den elektrischen Triebwagen der Jahre 1881 bis 1931 befaßt.

Der Band schildert erstmals systematisch die vielfältigen Entwicklungen der Triebwagen in den ersten fünfzig Jahren und stellt insgesamt 180 Fahrzeuge mit Bild, technischen Daten und Beschreibung vor. Viele der Fotos sind hier erstmals veröffentlicht worden.

Das informative und handliche Nachschlagewerk spricht den Straßenbahnfreund ebenso an wie den Eisenbahnfan und bietet darüber hinaus dem Laien eine gut verständliche Einführung.

Ein zweiter Band, der die Entwicklung bis in die Gegenwart beschreibt, soll folgen.

Martin Pabst: Taschenbuch Deutsche Straßenbahn-Triebwagen, Elektrische Triebwagen 1881—1931.

224 Seiten, 206 Schwarzweißabbildungen im Text, Plastikeinband.

Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart 1981 ISBN 3-440-04941-8 Preis DM 16,80



In der Taschenbuchreihe über die verschiedenen Länderbahnen des Franckh-Verlages erschien nun ein Buch über die Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen. In gewohnter Aufmachung werden hier die Geschichte, die Lokomotiven, Triebwagen und Reisezugwagen dieser Eisenbahn in Kurzform beschrieben. Der Leser erhält damit einen Überblick über die zweitälteste deutsche Staatseisenbahn, die in mancher Hinsicht Pionierarbeit im europäischen Eisenbahnwesen leistete.

Der umfangreiche Tabellenteil enthält ein Verzeichnis aller zwischen 1839 und 1923 beschafften Lokomotiven und Triebwagen, die Hauptabmessungen der Dampfloks, Übersichten über Lokstationierungen und Fahrzeugbestände sowie über Verwaltungs- und Betriebsorganisation.

Eine Vielzahl von Typenskizzen und Fotos von Loks und Reisezugwagen runden das informative Buch ab.

Dr. Albert Mühl: Die Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, ihre Geschichte, Lokomotiven und Reisezugwagen in Wort und Bild.

104 Seiten, 81 Fotos auf 32 Seiten Tafeln und 84 Zeichnungen im Text, kartoniert.

Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart 1981 ISBN 3-440-04933-7 Preis DM 24,—



Schon immer hat neben dem Erscheinungsbild auch die Akustik zu dem großartigen Eindruck einer Dampflok beigetragen. Die wuchtigen Auspuffschläge, der Klang von Dampfpfeife und Läutwerk, die Klänge der Pumpen und Ventile gehören unverwechselbar zu diesen Maschinen.

Die vorliegende Schallplatte fängt diese charakteristische Geräuschkulisse in HiFi-Qualität ein. Die Aufnahmen entstanden in Thüringen und im Riesengebirge, auf Steigungsstrecken und im Bahnhofsbetrieb. Sie sind technisch ausgezeichnet gemacht und erfüllen in dieser Hinsicht höchste Ansprüche. Das Begleitbuch enthält neben den Informationen zu jeder Tonszene eine Reihe von Fotos zu den Aufnahmen.

Siegfried Speckenbach: Dampflokomotiven der DR und PKP in Stereo, 17 Hör szenen in HiFi-Qualität auf einer 30-cm-Schallplatte, auch mono abspielbar.

Begleitbuch: 24 Seiten, 34 Fotos, 2 Zeichnungen im Text, Pappband.

Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart 1981
ISBN 3-440-04965-5 Preis DM 34,—

Hessencourrier

Aus Anlaß des zehnjährigen Bestehens ihrer Sammlung betriebsfähiger historischer Schienenfahrzeuge brachte der Arbeitskreis Historischer Zug e. V., Kassel, eine neue, sehr ansprechend aufgemachte Broschüre heraus. Sie enthält einen Rückblick auf die Arbeit der letzten 10 Jahre, eine ausführliche Beschreibung der »Hausstrecke« Kassel—Naumburg in Wort und Bild, eine Übersicht aller durchgeführten Fahrten seit dem Beginn 1972 sowie eine ausführliche Darstellung aller Fahrzeuge des Arbeitskreises. Die Broschüre ist gegen Vorauszahlung auf Postscheckkonto Frankfurt/M. Nr. 5040 45—609 erhältlich. Der Verkaufserlös dient der Unterhaltung der Fahrzeuge des Hessencourrier.

N. Eifler — K. Schule: HESSENCOURRIER eine Sammlung betriebsfähiger historischer Schienenfahrzeuge,

70 Seiten DIN A 5, 10 Farb- und 49 Schwarzweißfotos, 21 Fahrzeugzeichnungen in 1:87 und 1:160. Preis: DM 11,60

Neue Kataloge

Zum 100jährigen Jubiläum der Firma Lehmann erschien ein überaus aufwendig gestalteter Katalog der L.G.B., der auf 128 Seiten Kunstdruckpapier nicht nur das gesamte L.G.B.-Lieferprogramm aufzeigt, sondern darüber hinaus dem Modellbahner eine Fülle von Anregungen für die Ausgestaltung seiner Anlage liefert. Ausgezeichnet fotografierte Modelle in hervorragender Druckwiedergabe sowie eine Reihe ausgesuchter Vorbildaufnahmen machen das Betrachten des Kataloges auch für Nicht-L.G.B.-Fans zu einem reinen Vergnügen.

Wenige Wochen nach der Messe erschien auch schon der 81er Katalog von BRAWA, der auf 68 Farbseiten das umfangreiche Zubehörprogramm in übersichtlicher Form vorstellt. Leider sind, dem Gebot des Bundeskartellamtes folgend, keine Preisempfehlungen mehr angegeben, so daß der Modellbahner zu langwierigen Preisvergleichen gezwungen ist, sofern er dazu überhaupt die Möglichkeit hat.

Peter Schiebel

Fahren Sie mit dem Lukullus-Expreß . . .

Der H. Merker Verlag veranstaltet eine große 1-Tages-Sonderfahrt mit Oldtimer Dampf- und Ellok.

Das besondere an dieser Fahrt: Es kommt nicht nur Ihr Eisenbahnerherz auf seine Kosten, sondern wir verwöhnen auch Ihren Gaumen. Bereits im Fahrpreis inbegriffen — ein super lukullisches kaltes Büffet. Es erwartet Sie unter anderem: Geräuchertes Forellenfilet, Seelachs, Wachteleier, gebrilltes Spanferkel und feinste exotische Salate. »Sie können nachfassen, sooft Sie können« !!!

Der Lukullus-Expreß fährt am Sonntag, den 11. Oktober 1981 in München um 7.30 Uhr ab. Die Fahrt geht bis Passau/Donau im Sonderzug mit einer Betriebslok der DB, in Passau wird die deutsch-österreichische Grenze überschritten und von dort aus mit dem Schweizer Krokodil bis nach Wels gefahren. In Wels kommt dann die bekannte 41 018 (Ö1) dazu und zieht mit Unterstüt-

zung des Krokodils den Zug nach Neumarkt/Kallham. Von dort aus führt die 41 018 den Zug alleine nach Ried im Innkreis und weiter nach Attnang-Puchheim über das Hausruck-Gebirge.

Natürlich sind Fotohalte und Scheinanfahrten für Fotografen und Tonbandjäger mit eingeplant. Von Attnang-Puchheim über Salzburg kehrt dann der Sonderzug um ca. 21 Uhr nach

München zurück.

Wollen Sie mit dem Lukullus-Expreß mitfahren und mit-schlemmen, dann zahlen Sie bitte bis spätestens 15. September 1981 DM 126,— (pro Reisenden) an den H. Merker Verlag, Konto 57 199 - 802 beim PSA München ein.

Bitte als Verwendungszweck »Lukullus-Expreß« und genauen Absender angeben!

Nochmals die Daten:

Sonntag, 11. Oktober 1981

Abfahrt 7.30 Uhr in München - Ankunft in München ca. 21 Uhr

Preis DM 126,—.

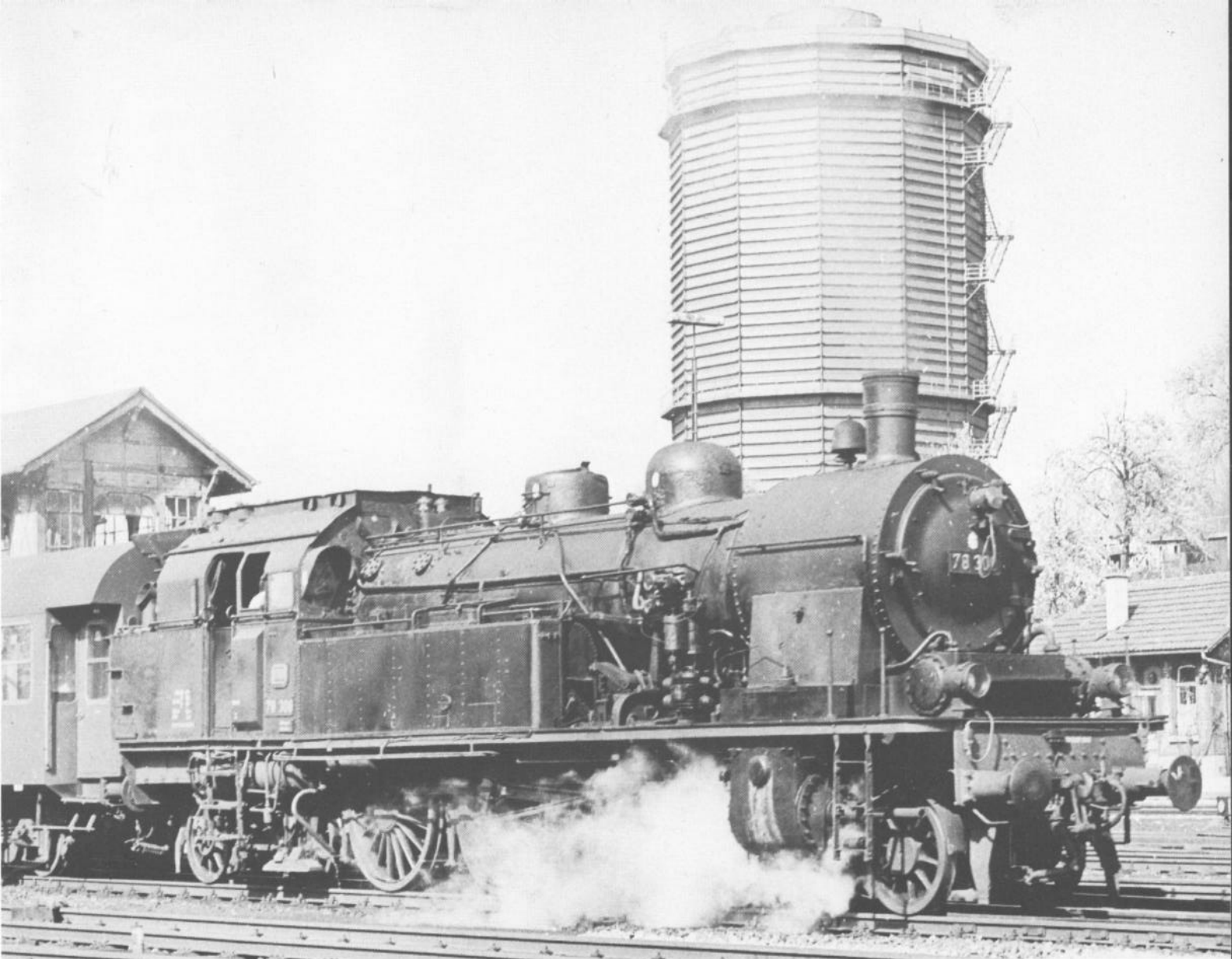


Bild 1: Die 78 308 bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Aalen mit dem Nahverkehrszug nach Heidenheim. Die Domanordnung bei dieser Lokomotive entspricht der ersten Ausführung.

Foto: HJO

Die Baureihe 78 **Vorbild und Modell**

Am Ende des Jahres 1911 entschied man sich im Lokomotivausschuß der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung KPEV für den Bau einer neuen Tenderlokomotive für den Personenzugdienst. Bei der Konstruktion der Maschine sollte berücksichtigt werden, daß die Fahrzeuge auch in der Lage sein sollten, Schnellzüge zu befördern. Diese Forderung basierte auf der Notwendigkeit, leistungsfähige Lokomotiven auf der Strecke Stralsund — Saßnitz zum Fähranschluß nach Schweden einsetzen zu können. Dort sollten sie die zu schwachen und langsamen Maschinen der Gattung T 12 ersetzen.

Auch für die zwischen Mainz, Wiesbaden und Frankfurt verkehrenden Züge, die meist von Tenderlokomotiven der Gattung T 10 geführt wurden, waren stärkere Maschinen gefordert worden. Nach eingehenden Beratungen wurde der Beschluß gefaßt, eine Heißdampf-Zweizylinder-Lokomotive mit der Achsfolge 2'C 2' in Auftrag zu geben. Bei den Treib- und Kuppelrädern entschied man sich für einen Durchmesser von 1650 mm, bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zunächst nur für 90 km/h. Ur-

heberfirma und bis 1922 alleiniger Lieferant waren die Vulcanwerke in Stettin. Noch im Jahr 1912 erfolgte die Indienststellung der ersten zehn Maschinen, die der Eisenbahndirektion Stettin zugewiesen wurden.

Nachdem einige Mängel behoben waren, konnte bereits bei der nächsten Serie von neun Lokomotiven, die im Jahr 1914 an die Direktion Mainz geliefert wurden, die Höchstgeschwindigkeit für beide Fahrtrichtungen auf 100 km/h gesteigert werden. Bereits die nächste Lieferung ging 1914 an die Saarbahnen nach Saarbrücken. Danach kamen weitere Maschinen nach Frankfurt/Main, nach Erfurt und zu Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Die Laufeligenschaften der Lokomotiven der Gattung T 18 wurden als recht gut beurteilt. Diese Tatsache sowie die verhältnismäßig großen Vorratsbehälter mit einem Fassungsvermögen von 4,5 t Kohle und 12 m³ Wasser ermöglichten den Einsatz auch auf längeren Hauptstrecken, vor allem dann, wenn die Endpunkte nicht über Drehscheiben für Schlepptenderlokomotiven verfügten.

Ohne zeitraubende Pausen zur Ergänzung der

Vorräte konnten die Maschinen mit gutem Erfolg im Schnellzugdienst auf der 135 km langen Strecke von Stettin nach Berlin eingesetzt werden.

Mit kaum nennenswerter Einschränkung lief bei Vulcan in Stettin auch während des 1. Weltkrieges die Produktion der T 18 weiter. Bald kamen die leistungsfähigen Maschinen auch bei den Direktionen Köln, Essen und Breslau zum Einsatz. Eine weitere Bauserie lieferte Vulcan mit den Fabrik-Nr. 3513 bis 3532 im Jahr 1919 an die Württembergischen Staatseisenbahnen. Mit den Bahn-Nr. 1121 bis 1140 wurden sie hauptsächlich vom Betriebswerk Stuttgart und in kleinerer Zahl auch von Tübingen aus eingesetzt. Im endgültigen Nummernplan der Deutschen Reichsbahn von 1925 waren die württembergischen T 18 als 78 146 bis 78 165 geführt.

Auch nach dem Zusammenschluß der ehemaligen Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn im April des Jahres 1920 erfolgte die Ablieferung der Lokomotiven noch weiter unter dem alten preußischen Bezeichnungssystem fast ausschließlich an die Eisenbahndirektion





◀ Bild 2: Eine richtige »Liliput-Garnitur« ist dieser Eilzug mit der 78 459, der im Jahr 1966 in den Bahnhof Crailsheim einfährt.
Foto: HJO

Bild 3: Bis zum Jahr 1970 war die 78 410 in Rottweil eingesetzt, gelegentlich sogar im Verschlebedienst.
Foto: HJO

Essen.

Im Jahr 1922 trat dann auch die Lokomotivfabrik Henschel & Sohn in Kassel als Lieferant der T 18 in Erscheinung und fertigte bis 1923 eine erste Serie von 19 Maschinen. Ab 1923 entfiel schließlich die alte Länderbahnbezeichnung. Zunächst war vorgesehen, daß die Gattung T 18 als Baureihe 56 im Reichsbahn-Nummernplan geführt werden sollte. In der endgültigen Festlegung entschied man sich dann aber doch zur Kennzeichnung als Baureihe 78⁰⁻⁵.

Das Jahr 1925 brachte dann das Ende der Serienfertigung der T 18. Zwei Einzelstücke entstanden noch in den Jahren 1936 und 1939 bei Henschel mit den Fabrik-Nr. 23 241 und 24 563. Auftraggeber war die Eutin-Lübecker-Eisenbahn. Nach der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn fuhren diese Maschinen dann ab 1941 mit den Betriebsnummern 78 329 und 330.

535 Lokomotiven der Gattung T 18

Nach den vorliegenden Unterlagen sind insgesamt 535 Lokomotiven der Gattung T 18 gebaut worden. Die Lieferungen verteilen sich wie folgt:

Eutin-Lübecker-Eisenbahn	2 Stück
Württembergische Staatsbahnen	20 Stück
Eisenbahnen Elsaß-Lothringen	27 Stück
Eisenbahnen im Saarland	27 Stück
Deutsche Reichsbahn	127 Stück
Preußische Staatsbahnen	332 Stück

Am Bau dieser Fahrzeuge waren vier Lokomotivfabriken beteiligt:

Franco-Belge, La Croyère	3 Stück
Hanomag, Hannover	3 Stück
Henschel & Sohn, Kassel	78 Stück
Vulcan-Werke, Stettin	451 Stück

Obwohl die T 18 in ihrer Gesamtstückzahl weit hinter anderen preußischen Gattungen zurückblieb, zählte sie zu den gelungensten Entwicklungen. Die Lokomotiven galten als zuverlässig und wirtschaftlich. In den zwanziger und dreißiger Jahren zeichneten sie sich besonders im Städteschnellverkehr in Hamburg und an Rhein und Ruhr aus.

Die Bauausführungen

Im Laufe der langen Beschaffungszeit ergaben sich zwangsläufig verschiedene Änderungen in der Bauausführung, die Grundkonstruktion blieb davon aber weitgehend unberührt. Die ersten zehn Maschinen hatten ein Führerhaus mit einem glatten, gewölbten Dach erhalten. Zwischen dem zunächst breiteren Ausschnitt über dem Einstieg und der Rückfront war noch ein kleines Fenster angeordnet. Bei den sich anschließenden Lieferungen entfiel dieses Fenster, der Türausschnitt wurde kleiner. Bis etwa 1918 blieb man bei dem geschlossenen Dach mit durchgehender Wölbung. Danach wurden die Führerhäuser dann mit Lüftungsöffnungen versehen, durch die die Dachwölbung unterbrochen wurde. Hierbei handelte es sich also nicht um einen be-

sonderen Aufsatz, wie in manchen Publikationen vermerkt ist. Unterschiede zeigten sich auch bei der Domanordnung. Bis zum Beginn der zwanziger Jahre verfügten die Maschinen über einen Dampfdom, der genau über der ersten Kuppelachse auf dem ersten Kesselschuß lag. Über der Treibachse war auf dem zweiten Kesselschuß ein runder Sandbehälter angeordnet, dessen zwei Fallrohre vor die erste und hinter die letzte Kuppelachse führten. Danach folgten Lieferungen, bei denen der Dampfdom dicht vor den Sandbehälter gerückt wurde. An die Stelle des Dampfdomes wurden zunächst die Speiseventile gelegt und ab 1922 folgte dort über der ersten Kuppelachse ein Speisedom. Von diesem Zeitpunkt an hatten die Lokomotiven dann auch eckige Sandbehälter erhalten. Gelegentlich fand man solch eckige Sanddome auch auf den aufgearbeiteten Kesseln älterer Maschinen. Nach dem während der langen Dienstzeit doch recht häufig vollzogenen Tausch der Kessel und Führerhäuser ist die ursprüngliche Ordnung allmählich etwas durcheinandergelassen.

Unterschiede zeigen sich auch bei der Ausführung der Kohlenkästen. Bei der ersten Ablieferung endete der Kohlenkasten in Höhe der Fensterunterkante. Später wurden die Lokomotiven mit einem seitlich abgeschrägten Blechaufsatz versehen, auf dem, je nach Belieben der einzelnen Betriebs- oder Ausbesserungswerke, mehr oder weniger ausladende trichterförmige Gebilde aus Blech oder Brettern ihren Platz fanden. Weitere charakteristi-

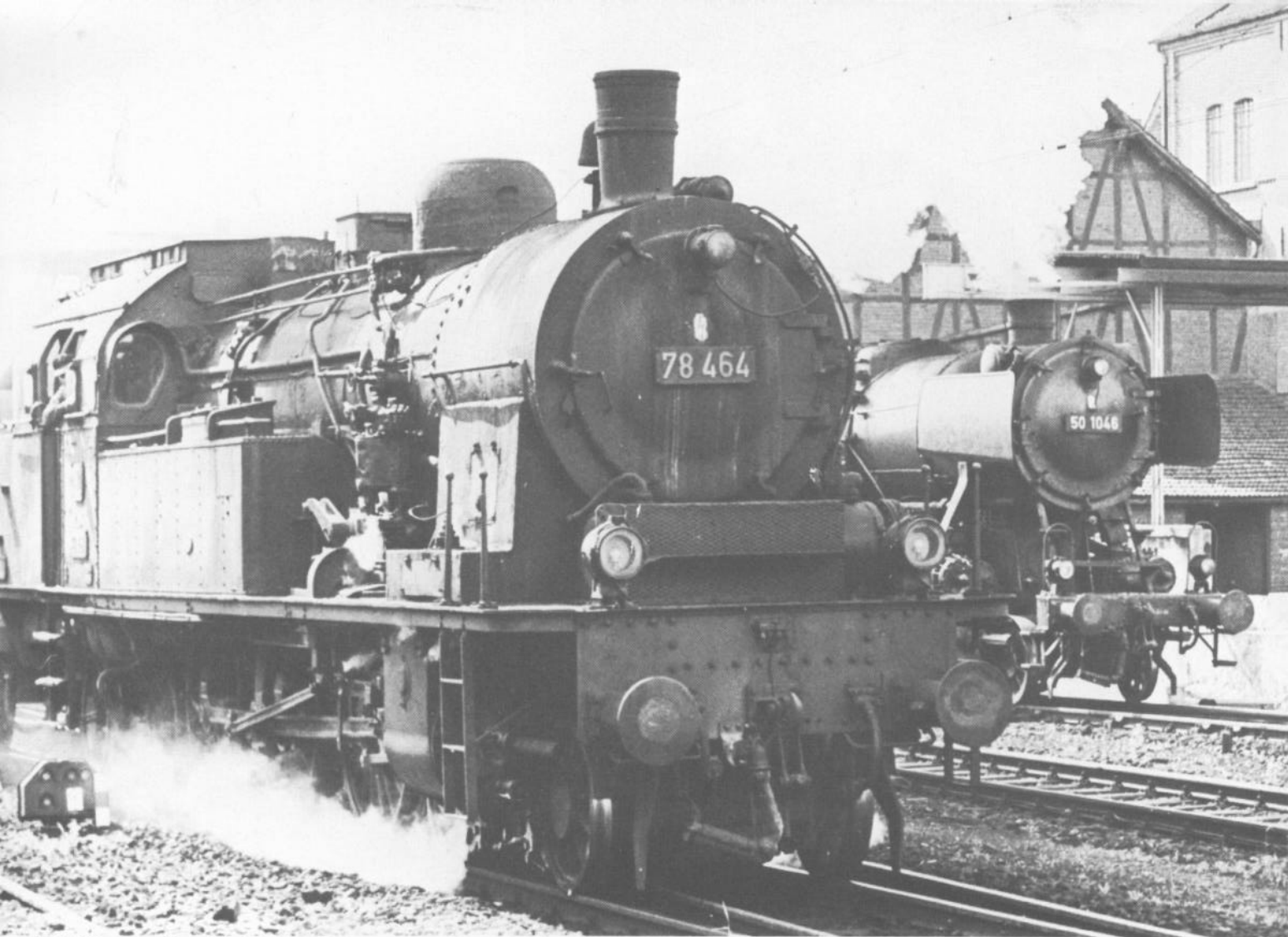


Bild 4: Mitte der sechziger Jahre fuhr diese 78 464 noch im oberen Remstal, hier zusammen mit der 50 1046 bei der Ausfahrt aus Schorndorf. Bei dieser Maschine ist der runde Sanddom durch eine eckige Ausführung ersetzt worden.

Foto: HJO

Bild 5: Im Jahr 1966 entstand diese Aufnahme der 78 185 mit zurückverlegtem Dampfdom in Schweinfurt. Davor sind die Speiseventile zu erkennen.

Foto: HJO



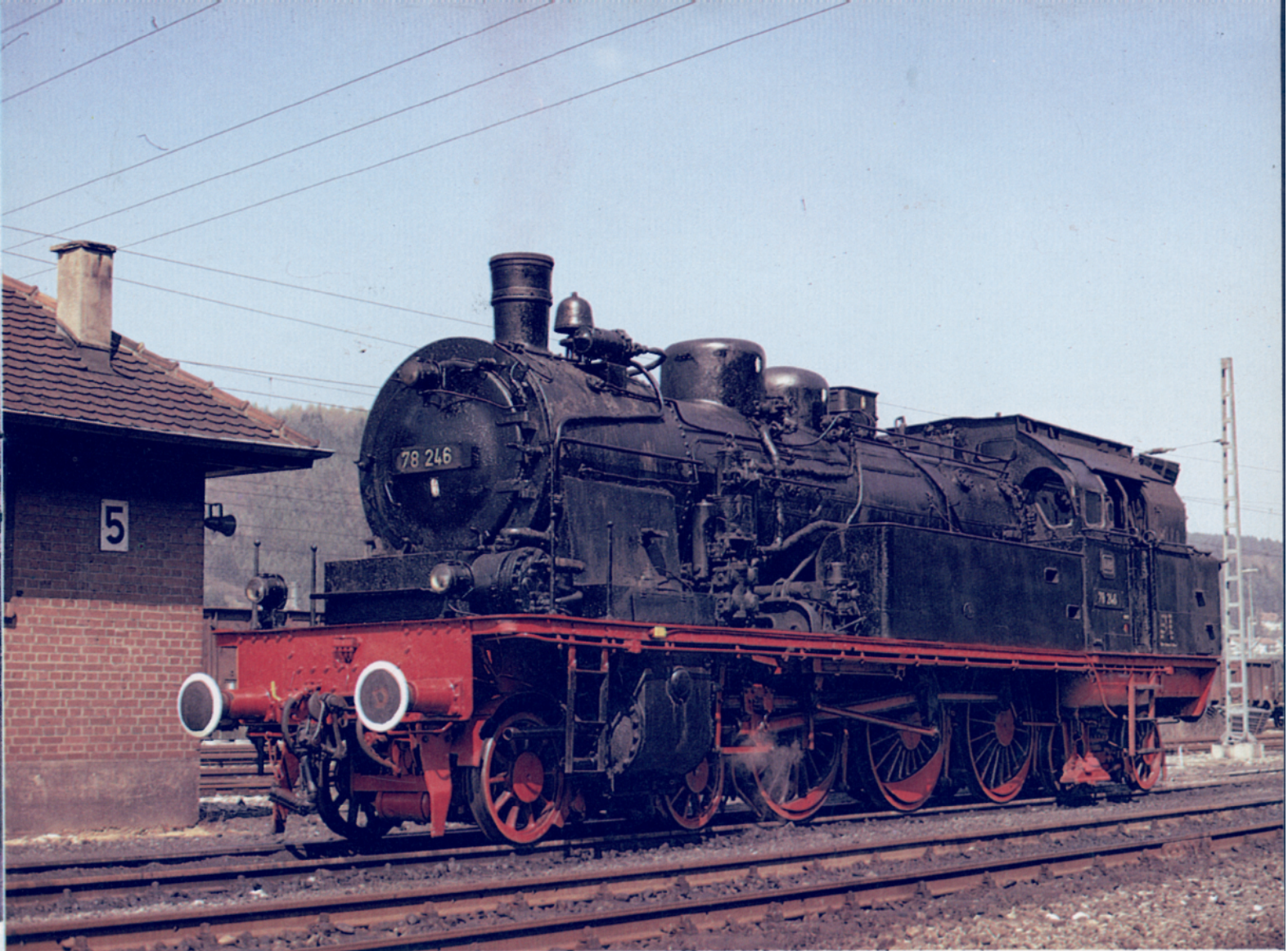


Bild 6: Die 78 246, frisch lackiert im April 1974

Foto: L. Nawrocki

Bild 7: Die 78 162 mit der jüngsten Kesselausführung zählte im Jahr 1966 zum Bestand des Bw Schweinfurt. Hinter dem Speisedom war der Reglerdom und dann der viereckige Sandkasten angeordnet.

Foto: HJO

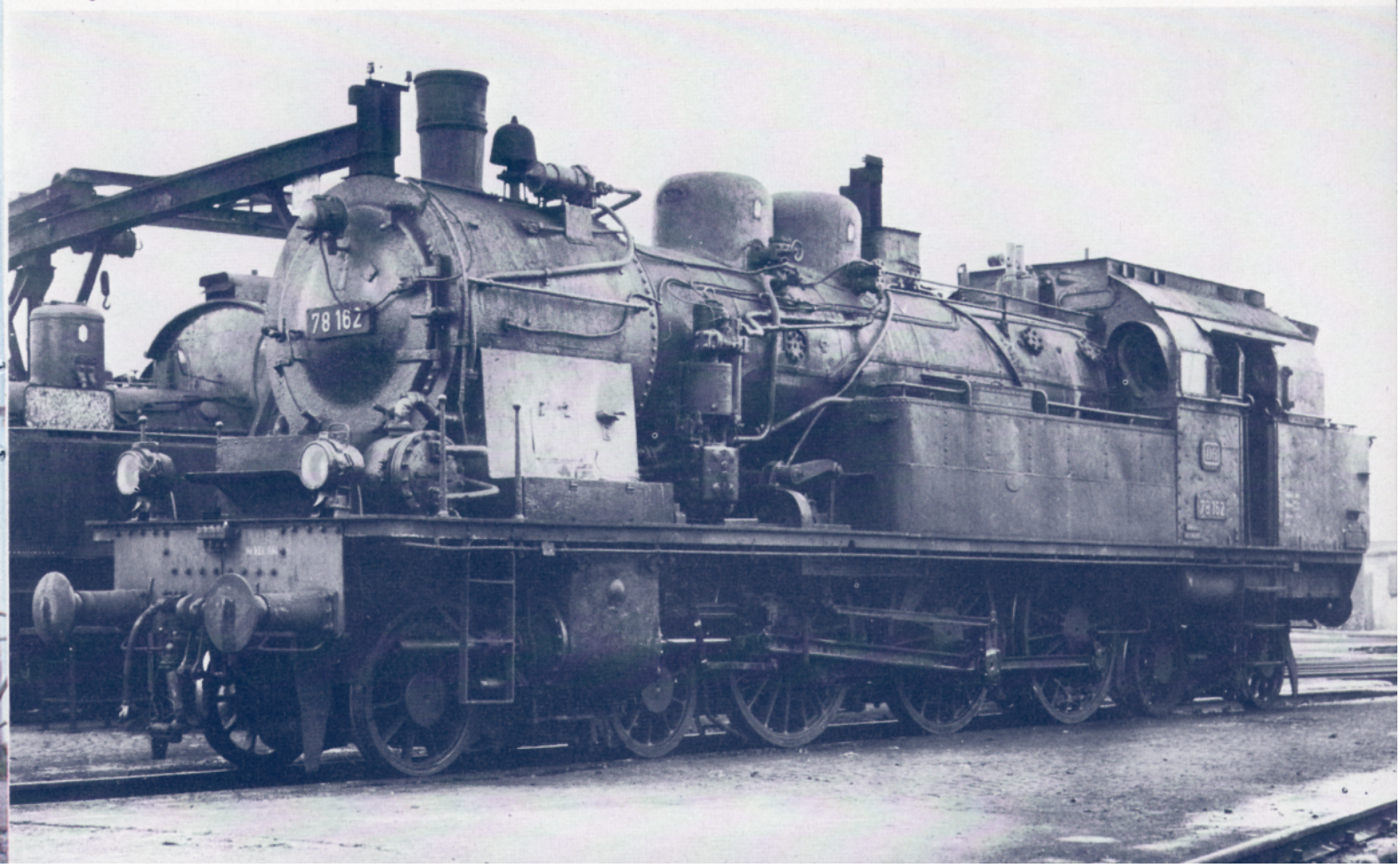




Bild 8: Die 78 410 und 38 057 nebeneinander im Bahnhof

Foto: L. Nawrocki

sche Baumerkmale waren, außer der genau symmetrischen Achsandordnung, die gegenüber dem Kessel im Durchmesser recht große Rauchkammer und der quer davorliegende

Oberflächenvorwärmer der Bauart Vulcan oder Knorr.

Die Mehrzahl der Kessel hatte Sicherheitsventile der Bauart Ramsbottom erhalten. Einige

Lokomotiven fuhren aber auch mit Pop-Sicherheitsventilen.

Bild 9: Ende der sechziger Jahre entstand diese Aufnahme des von der 78 192 geführten Eilzuges.

Foto: HJO





Bild 10: Die 78 252 im Hamburger S-Bahnhof Aumühle am 25. April 1968.

Foto: H. J. Vorsteher

Einsatz und Verbleib

Aufgrund der bemerkenswerten Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h in beiden Fahrt-

richtungen und der doch recht guten Laufeligenschaften blieb das Haupteinsatzgebiet der T 18 der beschleunigte Personenzugdienst und der Einsatz im Eil- und Schnellzugverkehr.

Seltener waren die Lokomotiven im Verschlebedienst zu sehen oder vor Güterzügen im Nahverkehr.

In den Bestand der früheren Deutschen

Bild 11: Die 78 192 im Jahre 1972 im Bw Villingen.





Bild 12: Die 78 246 im Mai 1973 auf der Strecke Rottweil—Villingen.

Reichsbahn gelangten insgesamt rund 460 Maschinen, die sich bis zum Beginn der dreißiger Jahre auf fast 70 Bahnbetriebswerke verteilten. In nahezu jeder Region des Deutschen Reiches war die T 18 anzutreffen. Selbst die Direktionen München und Nürnberg verfügten über zwölf bzw. dreizehn Lokomotiven der Baureihe 78. Nur in Württemberg war keine T 18 vorhanden. Die 1919 noch von der Staatsbahn beschafften 20 Exemplare waren zum größten Teil nach Bayern gelangt und verblieben dort auch noch bis nach 1945, einige sogar bis zu ihrer Ausmusterung.

Nach der Übernahme der Maschinen aus dem Saarland — dorthin waren im Laufe der Jahre insgesamt 46 Maschinen gelangt — stieg der

Einsatzbestand der Deutschen Reichsbahn zu Beginn des Jahres 1939 auf 506 Lokomotiven, zu denen sich 1941 noch die beiden Exemplare der Eutin-Lübecker-Eisenbahn gesellten.

Während des Zweiten Weltkrieges gingen 22 Maschinen durch Feindeinwirkung verloren. Weitere 27 Exemplare verblieben in Polen bzw. in der Tschechoslowakei und 32 Lokomotiven fuhren nach 1945 im abgetrennten Saarland. Auf dem Gebiet der späteren Deutschen Bundesbahn befanden sich nach dem Kriegsende insgesamt 377 Fahrzeuge der Baureihe 78, auf dem Gebiet der späteren DDR waren es 50 Maschinen.

Zu Beginn des Jahres 1950 belief sich der Einsatzbestand der Deutschen Bundesbahn auf

409 Lokomotiven in 57 Bahnbetriebswerken in 12 Direktionsbezirken. Bis zum Beginn der sechziger Jahre hielt sich der Fahrzeugbestand ziemlich konstant, es gab lediglich verschiedene Wechsel in der Beheimatung.

Am Ende des Jahres 1962 tauchte die BR 78 dann auch wieder in Württemberg auf. Das Bw Aalen hatte 10 Lokomotiven erhalten, darunter befand sich aber nicht eine einzige der Maschinen, die einst Württemberg beschafft hatte. Der Aalener Bestand blieb bis 1967 unverändert. Bei zum Teil wechselnden Betriebsnummern stieg der Einsatzbestand in Aalen zunächst auf 11 und im Laufe des Jahres 1968 sogar auf 14 Exemplare. Zu jener Zeit war der Gesamtbestand der Deutschen Bundesbahn bereits auf 30 Maschinen der Baureihe 78 ge-



Bild 13: Die 78 453 mit P 3915 bei Lauffen, Strecke Rottweil—Villingen am 23.08.1972.

schrumpft. Zwei Jahre später, am Ende des Jahres 1970, existierten nur noch 10 Lokomotiven. Nur noch zwei waren beim Bw Aalen, die anderen acht zählten nun zum Bw Rottweil. In der amtlichen Bestandsliste der DB vom 31.12.1972 erscheinen nur noch die beiden Maschinen 78 192 und 246 des Bw Rottweil. Erstere wurde 1973 z-gestellt und 1974 ausgemustert. Dasselbe Schicksal erteilte wenig später die 78 246, die dann aber einen sicheren Platz im Deutschen Dampflokomotiv-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg fand. Darüber hinaus blieben in der Bundesrepublik zwei weitere Lokomotiven der preußischen Gattung T 18 erhalten. Dies sind die 78 468 im Museum für Hamburgische Geschichte und die 78 510 im AW Witten.

Die in der DDR verbliebenen 50 Maschinen der Deutschen Reichsbahn waren vor allem in Erfurt, im Berliner Raum und in verschiedenen Betriebswerken im Norden bis zum Jahr 1971 eingesetzt. Eine große Zahl dieser Lokomotiven wurden noch mit Windleitblechen der Bauart Witte ausgerüstet. Die Maschine mit der Betriebsnummer 78 425 kam zur Versuchsanstalt Halle und diente dort als Bremslokomotive. Als einziges Exemplar der Baureihe 78 erhielt sie neben den Windleitblechen auch noch einen Giesl-Ejektor. Erhalten geblieben ist die 78 009, die nach einer vollkommenen Aufarbeitung nun zur Fahrzeugsammlung des Verkehrsmuseums in Dresden zählt und gelegentlich auf Fahrzeugausstellungen zu sehen ist.

Die Baureihe 78 als Modell

Obwohl die Lokomotiven der Gattung T 18 über einen Zeitraum von mehr als fünfzig Jahren im Reisezugdienst nicht zu übersehen waren, blieben sie lange Zeit von den Modellbahnherstellern unbeachtet.

Erst im Jahr 1970 war es wieder einmal der österreichischen Firma **Liliput** vorbehalten, nach der schon legendären P 8, mit der T 18 eine weitere Lokomotive preußischer Bauart in das Fertigungsprogramm aufzunehmen. Zur Nürnberger Messe 1970 wurde das Modell im HO-Maßstab vorgestellt und ab Herbst des



Bild 14: Nochmals die 78 246 (wie Bild 12) auf der Strecke Rottweil—Villingen.

Foto 11 bis 14: J. Nelkenbrecher

selben Jahres zum Preis von 79,— DM im Fachhandel angeboten.

Als Vorbild diente die 78 134 vom Bw Wuppertal-Vohwinkel, die dort im Februar 1967 ausgemustert wurde. In der Bauausführung und in der Detaillierung darf das Modell auch heute noch als gelungen bezeichnet werden. Weniger begeistert war man allerdings von den Laufeigenschaften der ersten Bauserie. In Wien ging man deshalb rasch an die Überarbeitung des Getriebes.

Bald danach erschien dann auch die 78 211 mit Tonnendach und bereits mit der neuen Computer-Nummer, so wie sie bis 1970 in Saarbrücken fuhr. Ende der siebziger Jahre erfolgte schließlich eine weitere Überarbeitung des Modells der T 18, das nun einen komplett neuen Antrieb erhielt. Diese neue 78 134 mit den Dachlüftern wies zwar wesentlich bessere Fahreigenschaften auf, hatte aber dafür auch schon einen Preis, der weit über 100,— DM lag. Zusammen mit den Eilzug-Wagen der Bauart 1928 desselben Herstellers ist eine solche Garnitur immer noch ein Blickfang auf jeder Modellbahnanlage.

Für einige Überraschung sorgte nun die Firma **Märklin**, die zur Messe 1981 ein Modell der Baureihe 78 in der Baugröße HO vorstellte,

das inzwischen auch schon zur Auslieferung gelangte. Das Vorbild dieser Lok fuhr bis zum Ende des Jahres 1968 auf den von Aalen in Ostwürttemberg ausgehenden Strecken.

Das Märklin-Modell in der Baugröße HO hat eine Länge über Puffer von 170 mm, einen Treibraddurchmesser von 18 mm und einen Lauf-raddurchmesser von 10 mm. Das Gehäuse der Maschine ist recht gut detailliert und aus Kunststoff gespritzt. Der Umlauf und die Tritte am querliegenden Vorwärmer zeigen eine feine Riffelblech-Imitation. Die Griffstangen am Kessel, am Führerhaus und auf dem Wasserkasten sind extra eingesetzt. Sehr gut ausgeführt sind auch die Umsteuerhebel und die Pumpen. Ein imitiert Vorhang hinter dem Einstieg entzieht den im Führerhaus angeordneten Motor den Blicken des Betrachters. Der Kreuzkopf ist nicht mehr aus Blech gebogen, sondern aus Guß hergestellt.

Das Fahrwerk ist ganz aus Metall-Druckguß gefertigt, die Bremsbacken aus Kunststoff sind eingesetzt. Der Antrieb erfolgt über ein Stirnradgetriebe auf alle drei Treib- und Kuppelachsen. Die Räder der hinteren Kuppelachse sind zur Erhöhung der Zugkraft mit Haftreifen belegt. Bei einer geringen Geräuschkentwicklung fährt das Modell gut und weich und

mit einer noch akzeptablen Höchstgeschwindigkeit. Auch die Langsamfahreigenschaften geben keinen Anlaß zur Klage. An beiden Enden des Fahrzeugs befindet sich ein beleuchtetes Dreilicht-Spitzensignal, allerdings ohne Lichtwechsel, zumindest beim Modell aus der Vorserie. Das Fahrzeug wird von den Freunden der Märklin-Bahn mit Sicherheit sehr gut aufgenommen werden. In Kürze wird das Modell dann auch noch in der Hamo-Ausführung für den Gleichstrom-Betrieb zur Verfügung stehen.

Recht originell gelöst ist die Befestigung des Gehäuses am Fahrwerk. Die dazu erforderliche Schraube sitzt direkt unter dem Dampfdom, der eingeklipst ist und abgenommen werden kann.

Vom Modellbau **Günther** in Reutlingen ist bereits vor Jahren ein Umbausatz für die Baureihe 78 von Liliput geschaffen worden. Ob dieser Umrüstsatz auch für das neue Modell von Märklin verwendbar ist, muß noch geprüft werden.

Ein Jahr vor dem Fahrzeug in der Baugröße HO erschien zur Nürnberger Messe die 78 355 in der Nenngröße I von Märklin, die zum Jahresende in den Fachhandel gelangte. Diese Lokomotive mit der stattlichen Länge über

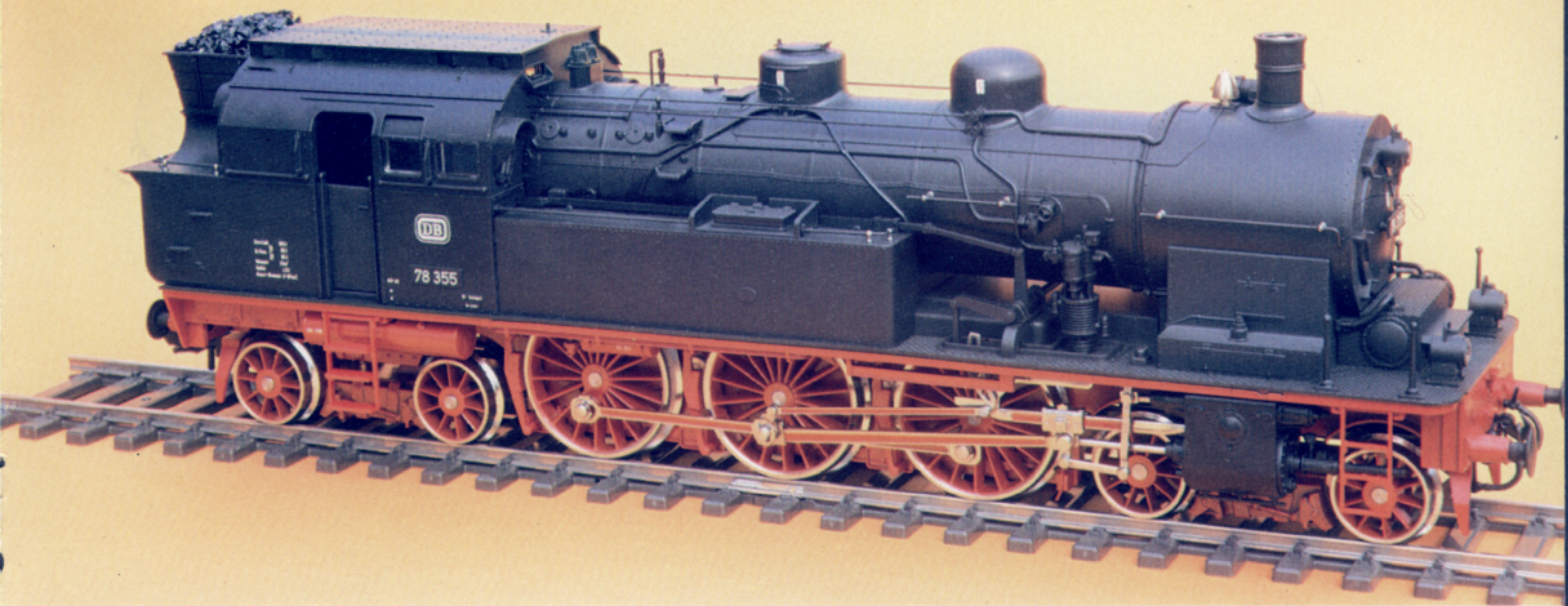


Bild 15: Bereits im vergangenen Jahr erschien bei Märklin die 78 355 in der Nenngröße I in einer sehr ansprechenden Ausführung.

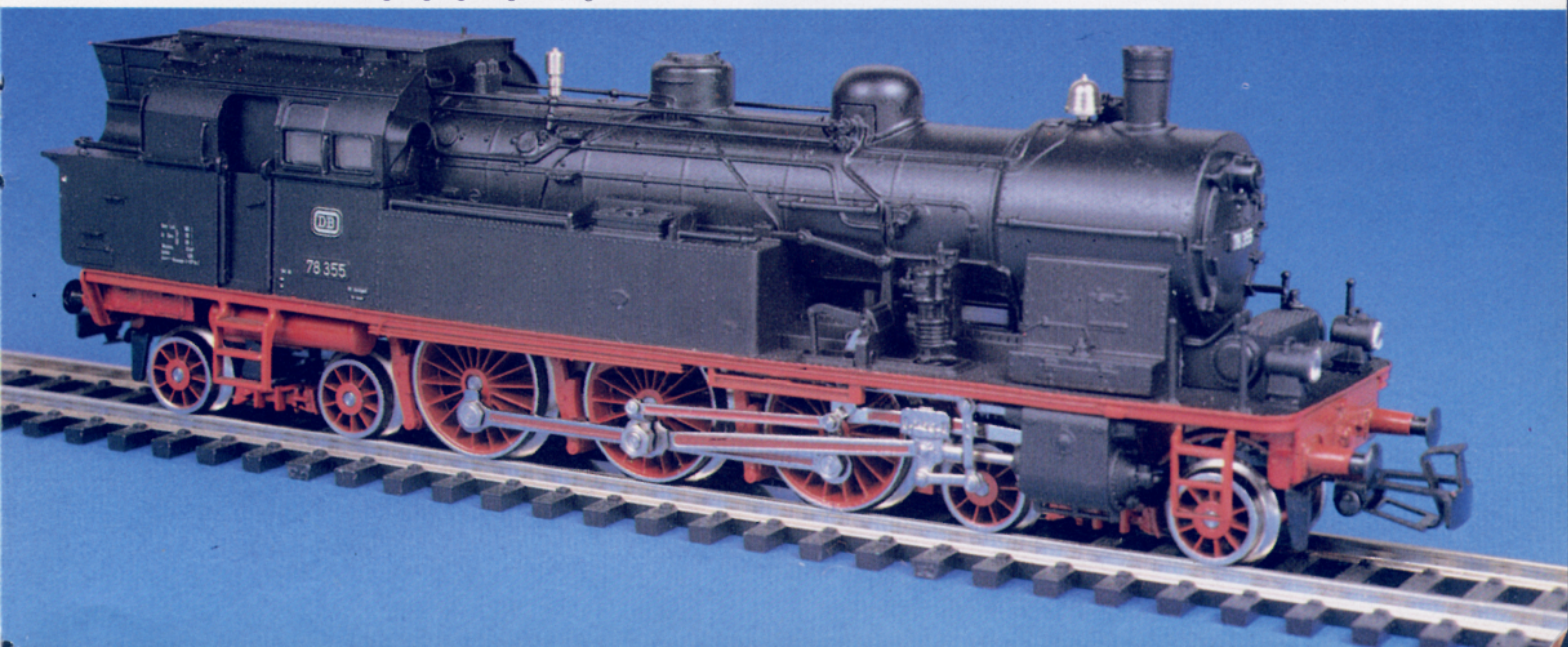


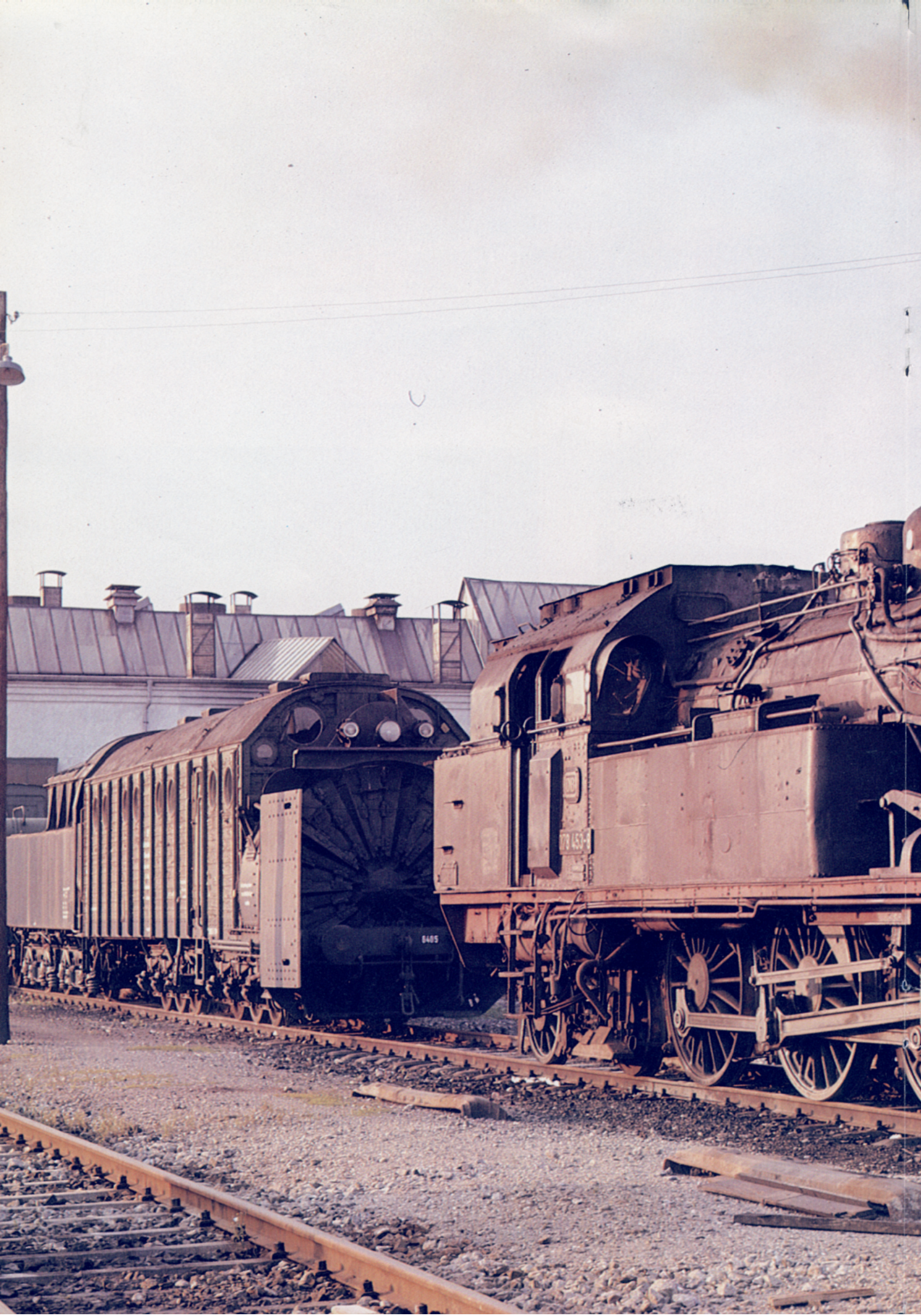
Bild 16: Vor der Rauchkammer liegt der Vorwärmer mit allen Leitungen.



Bild 17: Brandneu ist die 78 355 von Märklin, die in der Baugröße HO soeben in den Handel gelangte.

Bild 18: Das Märklin-Modell ist sehr sorgfältig angefertigt und zeigt eine Vielzahl von Einzelheiten.





(Füllseite)

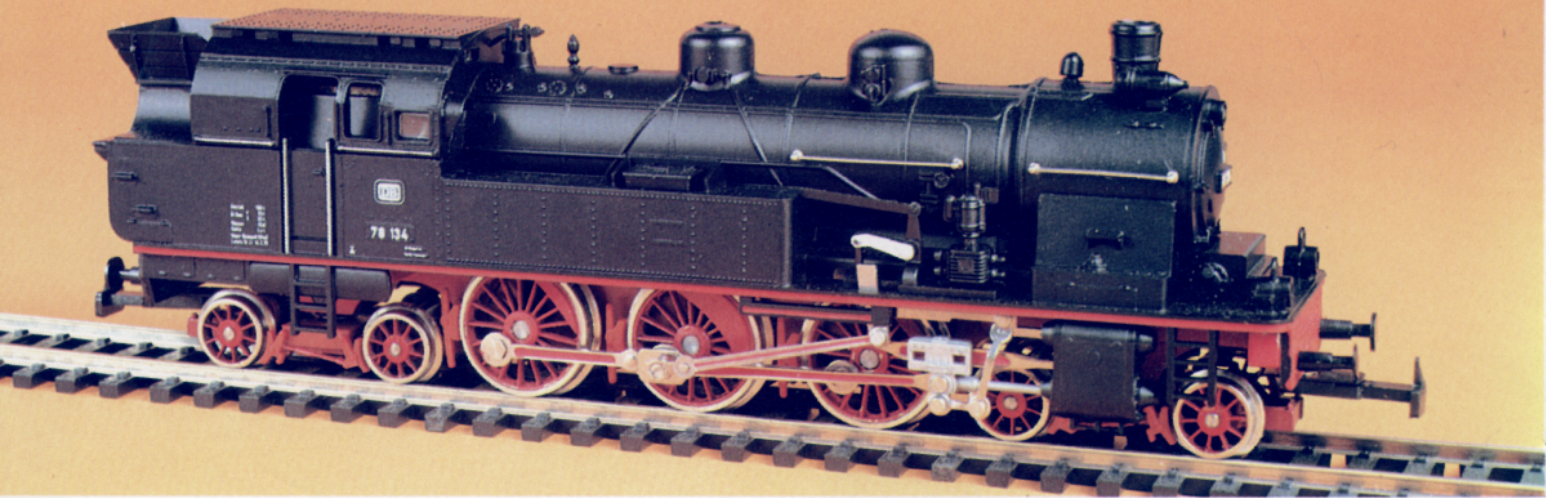


Bild 19: Vor mehr als zehn Jahren erschien dieses HO-Modell der 78 134 von Lilliput, das sich auch heute noch sehen lassen kann und inzwischen einen neuen Antrieb erhalten hat.

Bild 20: Fleischmann wählte für das N-Modell die Lokomotive 78 246 mit drei Domen.

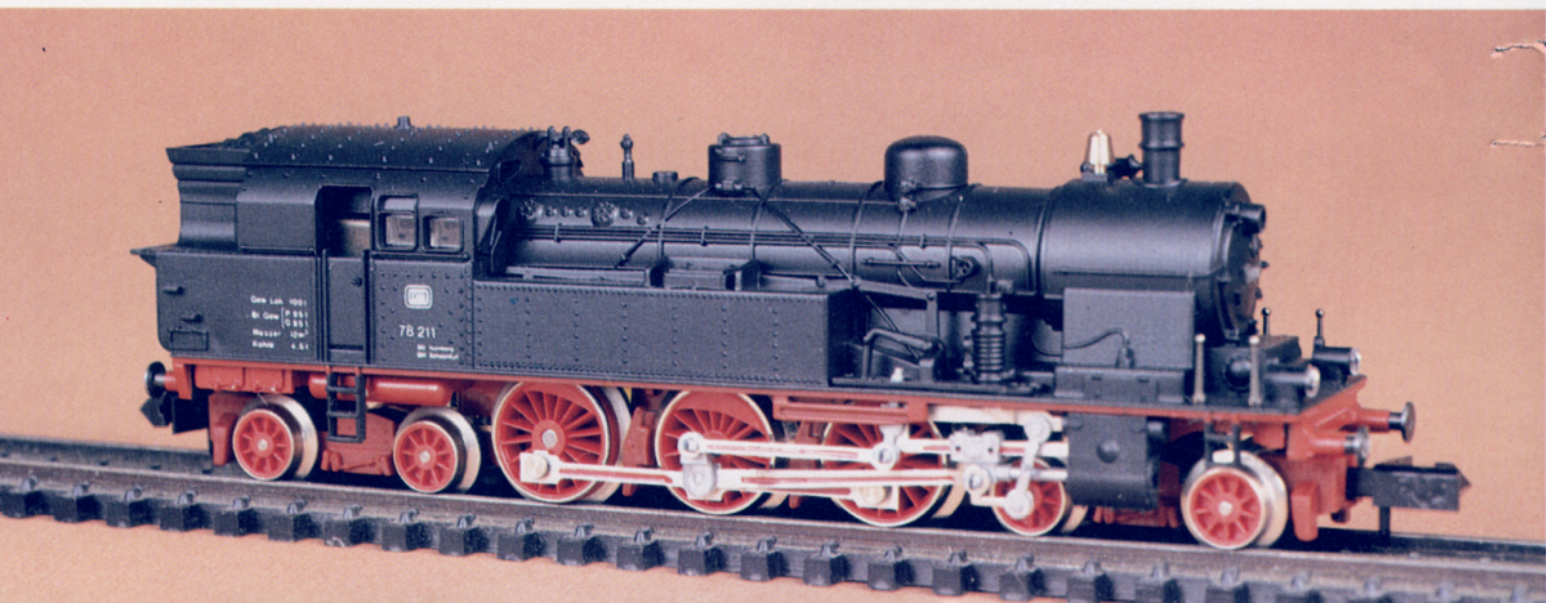


Puffer von 463 mm ist eine vorbildgetreue Nachbildung der 78 355 vom Bw Aalen. Auch bei dieser Maschine ist das Gehäuse wieder aus Kunststoff und der Fahrwerksrahmen aus Druckguß gefertigt. Der kugelgelagerte Motor treibt über ein gekapseltes Stirnradgetriebe alle drei Achsen an. Die Räder der hinteren Kuppelachse tragen Haftreifen. Die Treib- und Kuppelräder haben einen Durchmesser von 52 mm, die Laufräder 29 mm. Die Detaillierung

des Modells, die Farbgebung und die Beschriftung dürfen als sehr gut bewertet werden. Besondere Beachtung verdienen das Riffelblech und die Ausführung des quer vor der Rauchkammer liegenden Oberflächenvorwärmers mit seinen Leitungen. Das Führerhaus erhielt Türen zum Öffnen, die Rückwand des Stehkessels sämtliche Armaturen. Im sehr fein nachgebildeten Holzaufbau des Kohlenkastens befindet sich echte Kohle. Zu den weite-

ren Besonderheiten zählen Federpuffer, ein eingebauter Raucheinsatz und das schon vor dem Anfahren konstant leuchtende Dreilicht-Spitzensignal. An Zurüstteilen liegen Kolbenstangen-Schutzrohre, Bremsschläuche und Schraubenkupplungen bei, außerdem ein Satz Schienenräumer. Diese Teile können nach dem Entfernen der serienmäßig montierten Klauenkupplung angebracht werden und verleihen dem Modell ein noch höheres Maß

Bild 21: Das im vergangenen Jahr erschienene Modell der 78 211 von Arnold zeigt die ältere Ausführung mit gewölbtem Dach und mit zwei Domen.



an Originaltreue. Beigegeben sind jeder Lokomotive auch noch je ein Lokführer und ein Heizer. Die Aufstiege zum Führerhaus und zum vorderen Umlauf sind aus flexiblem Kunststoff gefertigt und eingesteckt. Bei einer Beschädigung lassen sie sich leicht ersetzen. Dies gilt auch für die Griffstangen am vorderen Aufstieg. Das gut gelungene Fahrzeug entspricht sowohl den Anforderungen des Sammlers als auch jenen des harten Modellbahnbetriebes.

Modelle in der Baugröße N

Lange Zeit vermißte man die T 18 auch in den Sortimenten der Hersteller von Modellbahnen in der Baugröße N.

Im vergangenen Jahr war es schließlich soweit, es erschienen dann gleich zwei Modelle im Maßstab 1:160. Glücklicherweise wählten **Arnold** und **Fleischmann** wenigstens zwei verschiedene Bauausführungen. Als Vorbild für das Modell von Arnold diente die 78 211 mit gewölbtem Dach, Dampfdom und rundem Sanddom. Als Variante davon erschien dann auch noch die französische Ausführung in grün-schwarzer Lackierung. Beide Modelle sind recht sauber gefertigt und verfügen über extra angesetzte Pumpen, die allerdings etwas weit außen an der Kante des Umlaufs angeordnet sind. Bezüglich der Laufeigenschaften und der Zugkraft lassen die Fahrzeuge keine Wünsche offen. Eine erste Vorstellung der Maschinen erfolgte bereits im vergangenen Jahr in unserem »Eisenbahn-Journal«.

Verhältnismäßig spät, kurz vor Weihnachten 1980, gelangte dann auch das Modell der 78 246 von Fleischmann zur Auslieferung, das wir dann im Journal 2/81 präsentieren konnten. Dieses Modell verfügt über einen Dampfdom, einen Speisedom und einen eckigen Sandbehälter. An weiteren besonderen Baumerkmale müssen die Dachlüfter, die vorbildgerechten feinen Aufstiege und die Nachbildung der Indusi erwähnt werden. Sehr gut sind auch bei diesem Fahrzeug die Fahreigenschaften. Das schmucke Modell von Fleischmann piccolo sollte von keinem Sammler übersehen werden. Schließlich erschien dann soeben noch eine weitere Lok der Baureihe 78 bei Arnold. Es ist die Nachbildung der 78 355 mit den Dachlüftern und dem hochaufgeschütteten Kohlenberg, der sich auch noch über einen

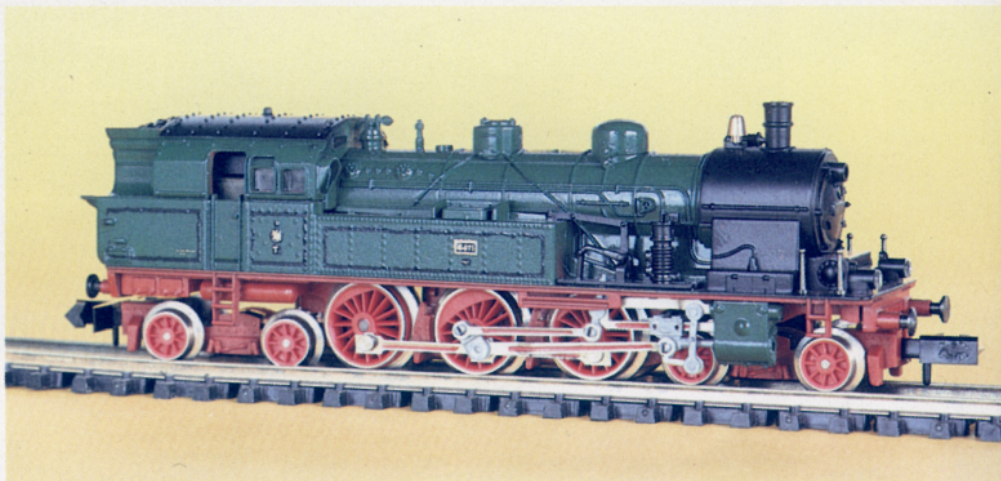
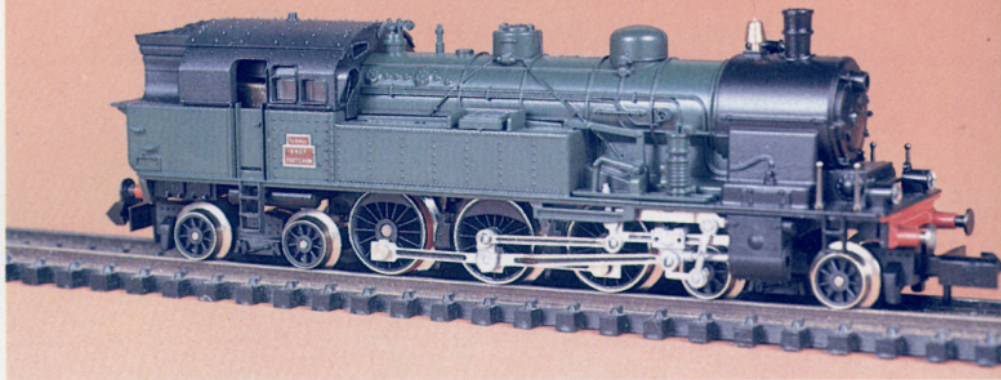


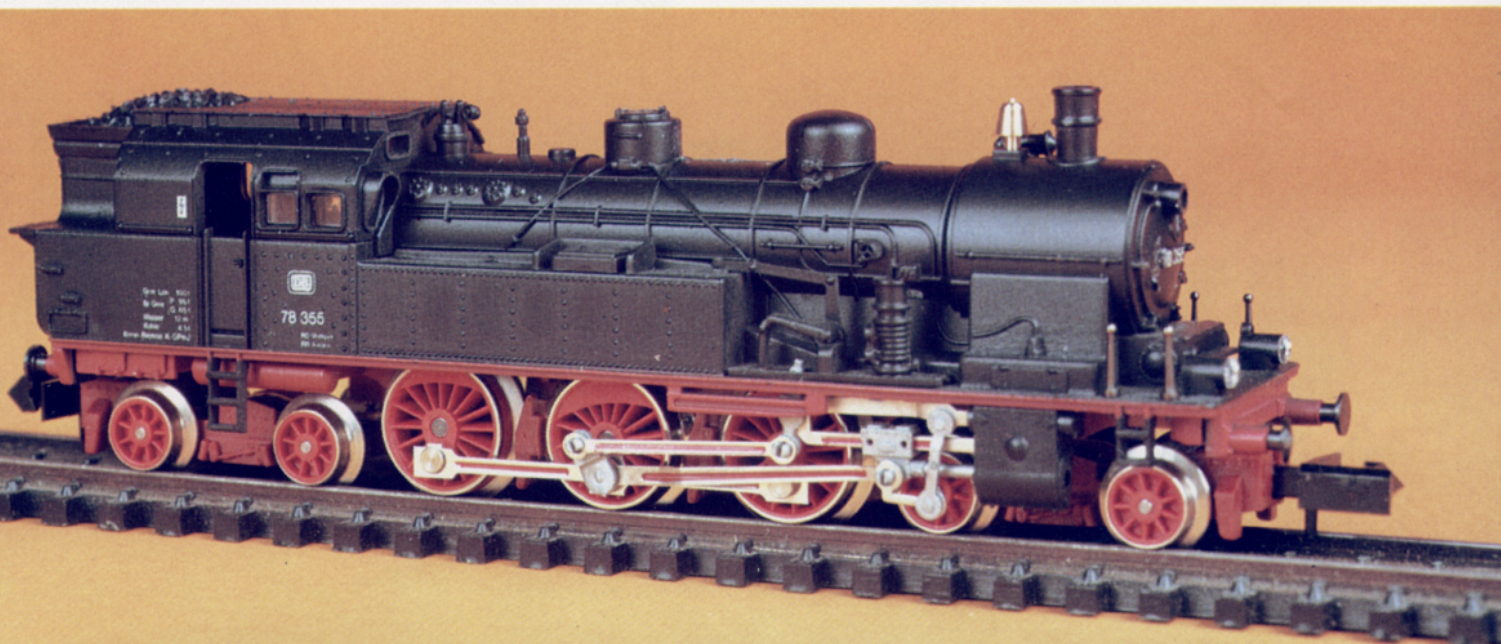
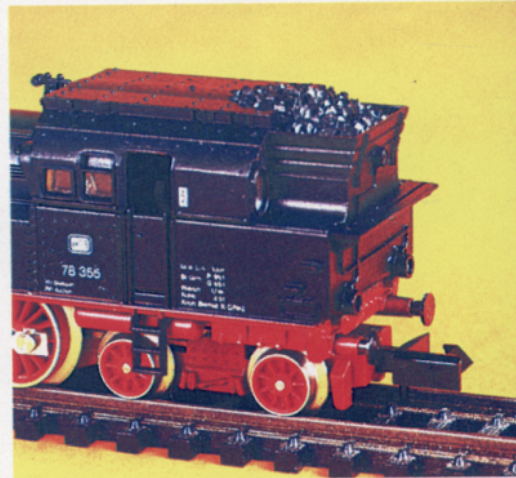
Bild 22 und 23: In derselben Bauausführung schuf Arnold eine Lok der Reihe 78 in den Farben der Französischen Staatsbahn SNCF sowie, als Neuheit dieses Jahres, als T 18 in der preußischen Länderbahn-Lackierung.

Teil der Dachpartie erstreckt. Verschiedene Fotos aus dem Großbetrieb belegen, daß ein solcher »Überfluß« gar nicht so selten war. Ansonsten entspricht die Lokomotive dem im vergangenen Jahr erschienenen, ansprechenden Modell der 78 211 aus demselben Hause.

HO

Bild 24 und 25: Messeneuheit dieses Jahres war bei Arnold auch diese 78 355 mit den aufgesetzten Dachlüftern.

Fotos 15 bis 22, 24, 25: HJO
Foto 23: P. Schiebel





1



2

Bild 1: Co'Co'-Elektrolokomotive (5100 kW) für 25 kV/50 Hz aus Rumänien. Hersteller: Elektroputere Kraiova.

Bild 2: Maschinenkühlwagen MK 4-441-81 für ein Fleischverarbeitungswerk in Bratislava (CSSR). Hersteller: VEB Waggonbau Dessau (Kleinbild Nr. 13/14 o. 15/16).

Bild 3: Schneepflug Typ 411-S. Vorkopfschild für beidseitiges Räumen eingestellt, aber in Transportstellung mit ausgefahrenen Puffern. Hersteller: Volksrepublik Polen.

Bild 4: Schneepflug Typ 411-S. Vorkopfschild in Arbeitsstellung für zweiseitiges Räumen (Puffer eingezogen). Hersteller: Volksrepublik Polen.

Bild 5: Hubschwenkdachwagen der Waggon-Union aus der Bundesrepublik Deutschland. Hersteller: Waggon Union Berlin (W) u. Siegen.

Bild 6: Weistreckenspeisewagen Typ Sk/K für die SZD. Hersteller: VEB Waggonbau Ammendorf.

Bild 7: Abteilliegewagen Typ K-rki für die SZD. Hersteller: VEB Waggonbau Ammendorf.

Bild 8: Speisewagen Typ WRmo für die Ungarischen Staatsbahnen (MAV). Hersteller: VEB Waggonbau Bautzen.

Bild 9: Dieselhydraulische Lokomotive V 100.4 für den Betrieb auf Werk- und Industriebahnen. Dahinter die V 100.5 für den Reise- und Güterzugdienst. Hersteller: VEB Kombinat LEW «Hans Beimler» Hennigsdorf.

Bild 10: Weichenschleifmaschine von Plasser & Theurer aus Österreich. Die beiden Karrikaturen an der Informationswand der österreichischen Firma verdeutlichen doch ganz drastisch den Fortschritt, den Plasser & Theurer dem Gleisbau gebracht haben.

Fotos 1—10: M. Weisbrod



3



4



5



6



7



8



10

Leipziger Frühjahrsmesse 81



9



Bild 11: Dies ist der preußische Länderbahn-Güterzug, gebildet aus der G 8¹ und drei Oldtimer-Güterwagen in Baugröße HO von Piko.

Zug um Zug Qualität

Unter diesem Slogan präsentierte sich der volkseigene Schienenfahrzeugbau der DDR auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1981. Exportziffern und Exponate beweisen, daß hier nicht hochgestapelt wurde. Der DDR-Schienenfahrzeugbau kann für sich in Anspruch nehmen, nicht nur einer der leistungsfähigsten Industriezweige der DDR zu sein, sondern auch im Weltmaßstab eine der vorderen Positionen zu behaupten. Beim Export von Reisezugwagen sogar die erste. Immerhin fahren heute 86.200 Schienenfahrzeuge aus der DDR auf 4 Kontinenten, z. B. 6300 in der CSSR, 3200 in Polen, 3300 im Nahen Osten, 2600 in Ungarn.

Der DDR-Schienenfahrzeugbau hat es verstanden, sich auf die Wünsche seiner Kunden einzustellen; er bietet kein allumfassendes, vielmehr aber ein ausgesuchtes Programm von Spezialfahrzeugen, wodurch ein höherer Produktionsausstoß und ständige Perfektionierung der Erzeugnisse möglich sind.

Beispiel 1: Weitstreckenwagen für die UdSSR

Mit dem Weitstreckenspeisewagen Typ SK/k stand der 19.000. für die SZD gelieferte Weitstreckenwagen auf der Messe. Damit bestehen 22 % des bisherigen Gesamtexports an Schienenfahrzeugen aus Weitstreckenwagen für die UdSSR. Die Sowjetunion ist und bleibt Kunde Nummer eins. Im bis 1985 geltenden Handelsabkommen zwischen der DDR und der UdSSR, das während der Messe unterzeichnet wurde, ist die Lieferung von fast 6500 Maschinenkühlwagen und 3250 Weitstreckenwagen vorgesehen. Der Weitstreckenspeisewagen SK/k mit 33 t Dienstmasse und 48 Sitzplätzen ist für 160 km/h zugelassen. Dieser klimatisierte Wagen, von + 50°C bis - 50°C einsetzbar, besitzt eine kombinierte Kohle-/elektrische Heizung und einen ölbeheizten Küchenherd. Die Raumaufteilung: Küche, Geschirrspül-

raum, Büfettaum, 2 Speiseräume, Waschraum und Ofenraum.

Für die SZD-Spurweite von 1520 mm war noch ein klimatisierter Abteilliegewagen Typ K-rki mit 56 t Dienstmasse für den grenzüberschreitenden Verkehr (Spurwechseleinrichtung) ausgestellt. Neben 9 Abteilen für je 4 Fahrgäste sind Radio- und Dienstabteil, Ofenraum und 2 Toiletten vorhanden. Diese Weitstreckenwagen, die praktisch von Berlin über Moskau bis Wladiwostok durchlaufen können (11.175 km), sind den Reisenden für viele Tage Wohnung und bieten entsprechenden Komfort. Heizungs-ausrüstung und Einsatzbedingungen entsprechen dem oben vorgestellten Speisewagen.

Beispiel 2: Maschinenkühlwagen

Das ist der zweite Exportschlager der DDR-Schienenfahrzeugindustrie, und auch hier konnte die Leistungsfähigkeit mit Exportziffern belegt werden. Die SZD erhielten während der Messe den 6.000. Maschinenkühlwagen und werden im Juli 1981 den 2000. 5-Wagen-Kühlzug (= 10.000 Wagen!) geliefert bekommen. DDR-Kühl- und Maschinenkühlwagen laufen in allen RGW-Staaten und im Nahen Osten.

Der ausgestellte Maschinenkühlwagen Typ MK 4-441-81 war für ein tschechoslowakisches Fleischkombinat bestimmt und mit entsprechender Fleischtransporteinrichtung (376 Stück Fleischhaken) ausgerüstet. Diese Maschinenkühlwagen mit eigener Energieversorgung sind quasi autonome, fahrbare Kühllhäuser und für den Transitverkehr bestimmt. Der Maschinist hat ein eigenes Abteil mit Schlaf-, Wasch- und Kochgelegenheit (und natürlich eine eigene Toilette). Für den Transportraum sind sechs verschiedene Lagertemperaturen zwischen - 20°C und + 12° C einstellbar. Hervorragende Isolierung (Wärmedurchgangswert 0,315 W/m²K) sichert die Einhaltung der eingestellten Temperatur bei geringstem Energiebedarf. Einsatzfähig ist das Fahrzeug für

normale mitteleuropäische Außentemperaturen von + 45 °C bis - 20°C.

Beispiel 3: Reisezugwagen

Der VEB Waggonbau Görlitz stellte den braungelben Schlafwagen Typ WLABm aus, der bereits zur letzten Messe zu sehen war, inzwischen aber Typenprüfung im In- und Ausland und einen längeren Einsatz im Binnenreiseverkehr über sich ergehen ließ. Der Wagen hat eine zentrale Energieversorgungsanlage, die dem Betreiber bei 3000 Betriebsstunden im Jahr eine Energieeinsparung von 35.000 kWh garantiert.

Bei einer Leermasse von 52 t ist der Wagen lauftechnisch für 200 km/h, bremstechnisch für 160 km/h ausgelegt. Gebremst wird mit automatischer Druckluftbremse KE-GPR-Mg, Magnetschienenbremse und Scheibenklotzbremse. Der Wagen ist klimatisiert und wird mit elektrischem Lufterhitzer oder Warmwasserlufterhitzer beheizt; die Temperaturregulation erfolgt elektronisch. Ausstattung: 11 Fahrgastabteile, 2 Toiletten, je ein Dienst-, Abstell- und Duschraum. Drehgestelle Typ GP-200.

Vom VEB Waggonbau Bautzen stammte der blaugraue Speisewagen WRmo (Typ X), beschriftet mit den Eigentumsmerkmalen der MAV. Dieser komfortable RIC-Wagen (26,4 m) für 160 km/h Höchstgeschwindigkeit ist ebenso Exportschlager der DDR-Schienenfahrzeugindustrie wie die bekannten Doppelstock-Personenwagen, die allerdings diesmal nicht ausgestellt waren.

Beispiel 4: Triebfahrzeuge

Nach den RGW-Festlegungen werden Großdiesellokomotiven nicht mehr von der DDR hergestellt, sondern aus der UdSSR und Rumänien bezogen. Die DDR selbst baut noch mittlere und kleine Diesellokomotiven und El-loks. Eine der besten Konstruktionen des DDR-Lokomotivbaus war und ist die vierachsige Diesellokomotive V 100 (bei der DR als BR 110 im Einsatz). Auf dem Streckennetz der DR laufen vor allem im Personenzugdienst auf Haupt- und Nebenbahnen ca. 800 Maschinen dieses Typs. Mit ihrem 736 kW-Motor (1000 PS) wird diese Lokomotive auch in Varianten angeboten.

Als Typ V 100.4 war eine Modifizierung des Grundtyps ausgestellt, bei der der Heizdampfkessel (für die Zugheizung) durch zwei Vorwärmgeräte (zum automatischen Warmhalten der Maschine) ersetzt war. Die auf 65 km/h reduzierte Höchstgeschwindigkeit kommt einer höheren Zugkraft zugute und prädestiniert den Typ V 100.4 für den Betrieb auf Industrie- und Werkbahnen, also für den schweren Rangierdienst. Maximale Dauerzugkraft 142 kN,

Bild 12: Diesen hübschen Güterschuppen stellte VERO in Baugröße N vor.



Anfahrzugkraft 210 kN, Steuerung für Doppeltraktion.

Als Typ V 100.5 wird die Lokomotive für den Einsatz von Grabenräumereinheiten (GRE), aber auch für den Reise- und Güterzugdienst angeboten. Für den Einsatz der GRE hat der Motor einen zweiten Abtrieb, wovon eine Antriebsleistung von 300 kW über Gelenkwelle und Zwischenlager abgenommen wird.

Die Modifizierung des Grundtyps ist so erfolgt, daß die konstruktiven Unterschiede zwischen den Typen V 100.1, V 100.4 und V 100.5 auf ein Minimum beschränkt blieben und eine rationelle Ersatzteil- und Instandhaltung für den Betreiber ermöglichen. Mit der 5400 kW-Ellok 250 143-5 war eine der Universalmaschinen für den Reisezug- und Güterzugdienst aus der laufenden Serie zu sehen. Die Deutsche Reichsbahn hat inzwischen mehr als 180 Maschinen dieser Reihe im Dienst stehen.

Die übrigen Exponate

Sie standen diesmal doch im Schatten der DDR-Exposition. Polen hatte einen selbstfahrenden Schneepflug zu zeigen, der beidseits ein Vorkopfschild hatte, mit dem wahlweise nach beiden Seiten oder auch nur einseitig geräumt werden konnte. Die beiden Flügel des Vorkopfschildes waren ebenso hydraulisch verstellbar wie je ein rechts und links angebrachtes Seitenschild, um die Räumbreite zu vergrößern.

Rumänien hatte eine 5100 kW-Ellok (Co'Co') für 25 kV/50 Hz zu zeigen, die mit Getriebestufen für 120 km/h oder 160 km/h angeboten wurde. Ihre Auslegung für 25 kV macht die Lokomotive nicht nur für die DR, sondern auch für viele andere europäische Bahnverwaltungen uninteressant. Aus Platzgründen stellen wir die übrigen Exponate nur im Bild vor.

Es war keine Messe der Überraschungen, aber auch keine uninteressante Ausstellung. Zumindest hat es der DDR-Schienenfahrzeugbau verstanden, ein recht umfassendes Bild seines nicht geringen Leistungsvermögens zu

Bild 13: Nochmals die attraktive Zuggarnitur, hier in der ansprechenden und soliden Geschenkpackung.
Fotos 11—13: P. Schiebel



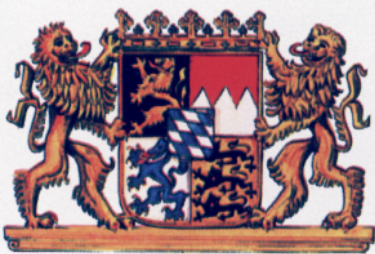
geben. Dies nicht allein mit Exponaten, sondern auch mit vorzüglicher Information zum Exponat und einer unaufdringlichen, aber überzeugenden Argumentation.

Neues für Modellbahner

Bereits im letzten Jahr stellte Piko das Modell der preußischen G 8¹, der späteren Baureihe 55, in Länderbahnfarben und -beschriftung vor. Passend zu dieser sehr attraktiven Farbvariante schufen die Sonneberger nun eine Garnitur von Oldtimer-Güterzugwagen in HO, ebenfalls mit preußischer Länderbahnbeschriftung. Es handelt sich um zwei geschlossene Güterwagen der Gattung G 10 mit und

ohne Bremserhaus und einen offenen Güterwagen. Die Wagen sind vollständig und sauber beschriftet und wurden richtigerweise auch mit Speichenradsätzen ausgestattet. Die komplette Garnitur, die in einer ansprechenden Geschenkpackung angeboten wird, ergibt einen stilsicheren Länderbahngüterzug und wird sicher zumindest die große Zahl der epochenbewußten Modelleisenbahner ansprechen. Ob die Wagen auch einzeln erhältlich sein werden, war nicht zu erfahren.

Auf dem Zubehörsektor gab es neben einigen Modellen in der Baugröße TT von VERO einen hübschen ländlichen Güterschuppen in der Baugröße N in Fachwerk/Holzbauweise.



Bayern-Journal

Nachdem im Journal 2/1981 das Kapitel der laufachslosen Dreikuppler mit einer großen Bildauswahl abgeschlossen werden konnte, wollen wir uns nun den Lokomotiven mit der Achsfolge C 1' zuwenden.

Zu diesen, ausschließlich für den Einsatz auf Lokalbahn bestimmten Fahrzeugen, zählen die bayerischen Gattungen D VIII, D X, D XI und PTL 3/4, außerdem die für die Pfalzbahnen beschafften Bauarten T 4¹ und D VII.

Über Jahrzehnte hinweg bestimmten die Lokomotiven mit drei gekuppelten Achsen und mit einer hinteren Laufachse das Bild der Züge auf den Lokal- und Vicinalbahnen Bayerns und der Pfalz.

Längst sind diese kleinen und doch recht lei-

stungsfähigen Tenderlokomotiven den Weg des alten Eisens gegangen. Glücklicherweise blieb wenigstens ein einziges Exemplar der Nachwelt erhalten. Hierbei handelt es sich um die ehemalige 98 507 der Gattung D XI, die mit 139 gebauten Exemplaren die höchste Stückzahl der Maschinen mit der Achsfolge C 1' erreichte. In einem bis jetzt noch recht ordentlichen Zustand zielt sie als Denkmal eine Grünanlage vor dem Hauptbahnhof von Ingolstadt.

Die Gattung D VIII

Die ersten drei Lokomotiven der Gattung D VIII verließen im Jahr 1888 das Werk von Georg Krauss und Comp. in München mit den Fabrik-

Nr. 1919, 1920 und 2000. Bei der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn trugen sie die Betriebsnummern 904 bis 906 und die Namen »Kirchberg«, »Hallthurm« und »St. Zeno«. Diese Maschinen und zwei weitere Lokomotiven des Baujahrs 1890, Fabrik-Nr. 2310 und 2311 mit der Bahn-Nr. 946 und 947 und mit den Namen »Fuchsstein« und »Bischofswiesen«, waren für den Einsatz auf der Strecke Freilassing—Berchtesgaden beschafft worden. Lange Rampen mit Neigungen bis 40 Promille und sehr enge Radien sind heute noch besonders schwierige Abschnitte dieser Bahnstrecke, die im Jahr 1888 in Betrieb genommen wurde. Da an den Endpunkten keine Drehscheiben zur Verfügung standen, kam nur der Einsatz



◀ **Bild 1:** In einer Grünanlage vor dem Hauptbahnhof von Ingolstadt ist die 98 507 als Denkmal aufgestellt. Foto: HJO

von Tenderlokomotiven in Frage. Gefordert war eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h. Die Zugkraft sollte so bemessen sein, daß die Maschinen mit den damals üblichen Zuglasten von 60 bis 70 t bei der Bergfahrt und bei schlechten Witterungsbedingungen noch mit 15 km/h fahren konnten.

Unter den topographischen Gegebenheiten entschloß man sich zu einem besonders leistungsfähigen Kessel mit geneigter Feuerbüchsendecke. Besonders groß ausgeführt war die Rauchkammer, um Funkenflug und den Auswurf von Löschte auf ein Minimum zu reduzieren. Um die zulässige Achslast nicht zu überschreiten, mußte eine zusätzliche Laufachse vorgesehen werden, die mit der hinteren Kuppelachse zu einem Krauss-Helmholtz-Gestell vereinigt war. Besonderen Aufwand verlangte auch die Ausführung der Bremsenrichtung. Neben einer Wurfhebel-Handbremse verfügten die Lokomotiven über eine Dampfklotzbremse und über eine Gegendruckbremse der Bauart Riggenbach, deren Schalldämpfer parallel zum Schornstein geführt war. Der hohe, über der hinteren Kuppelachse platzierte Dampfdom, trug die Federwaag-Sicherheitsventile. Der Sandbehälter war dicht hinter dem Schornstein angeordnet. Als Besonderheit ist der Luftbehälter für die Westinghouse-Bremse der Wagen zu nennen, der auf dem Kesselscheitel vor dem Dampfdom saß und dieselbe Verkleidung wie jener aufwies. Seitlich vom Kessel befanden sich zwei lange Vorratsbehälter. Der genietete Blechrahmen war in seinem vorderen Teil als Wasserkasten ausgeführt. Der Wasservorrat belief sich auf 4,5 t. Im hinteren Teil des linken Vorratsbehälters und in einem darüber vorhandenen Aufbau konnten 1,2 t Kohle gebunkert werden.

Die Treib- und Kuppelräder hatten das damals in Bayern übliche Maß von 985 mm, der Durchmesser der Laufräder betrug 800 mm.

Nach den ersten beiden Lieferungen fertigte Krauss im Jahre 1893 weitere fünf Maschinen mit den Fabrik-Nr. 2720 bis 2724 und mit den Bahn-Nr. 1901 bis 1905. Auf die Anbringung von Namensschilder wurde verzichtet. Neun der Lokomotiven der Gattung D VIII gelangten noch in den Bestand der Deutschen Reichsbahn. Mit den Betriebsnummern 98661 bis 98669 versehen sie bis in die dreißiger Jahre noch den Verschiebedienst in einigen Bahnbetriebswerken Bayerns. Die Lokomotive »Hallthurn« war schon 1925, also noch vor einer Umzeichnung ausgemustert worden. Kurz vor der Jahrhundertwende war das Streckennetz der bayerischen Lokalbahnen beträchtlich gewachsen. Auch die Zuglasten waren wesentlich größer geworden. Bald zeigte sich ein Mangel an leistungsfähigen Lokomotiven für den Personen- und Güterdienst. Aufgrund der guten Erfahrungen mit den Maschinen der Gattung D VIII entschloß sich die Direktion der Bayerischen Staatseisenbahn zu einem Nachbau dieser Fahrzeuge und erteilte der Lokomotivfabrik den Auftrag zur Lieferung von zunächst 4 Maschinen, die noch im Jahr 1898 in

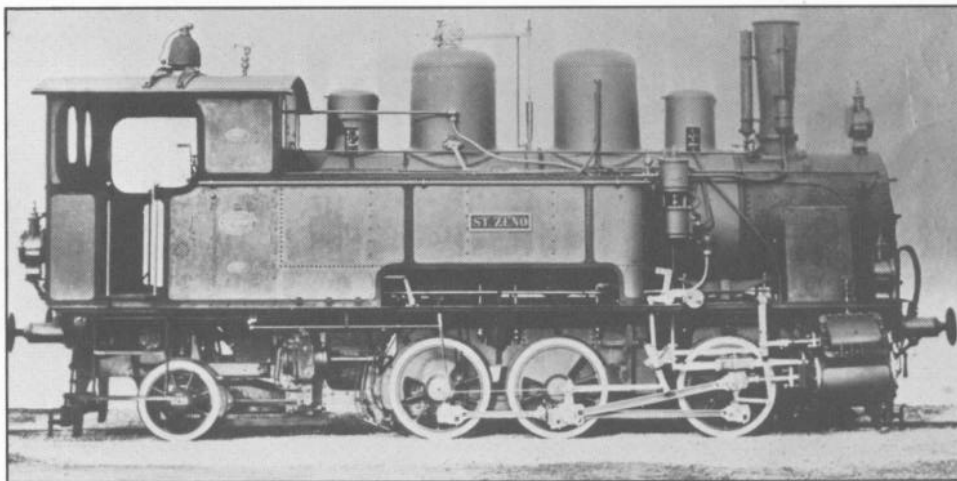
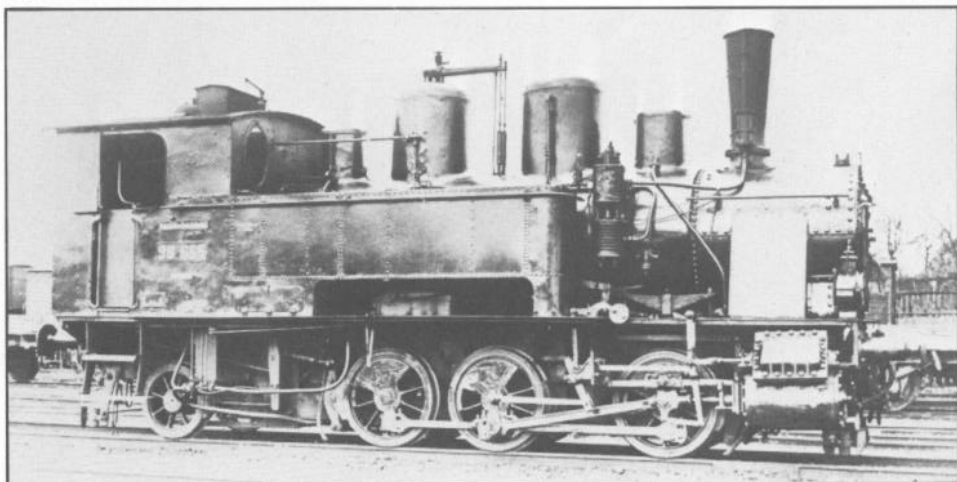


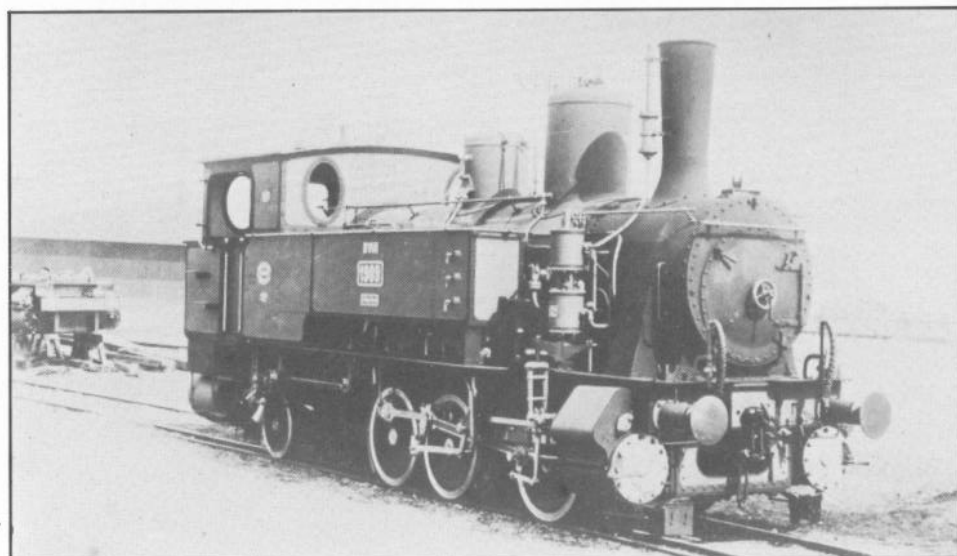
Bild 3: Die bayerische D VIII der ersten Lieferserie aus dem Jahre 1888, und zwar die dritte und letzte Lokomotive dieses Baujahres mit dem Namen »St. Zeno« und der Betr. Nr. 906. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 4: Eine der neun noch von der Reichsbahn übernommenen D VIII aus der ersten Serie mit der Reichsbahn Nr. 98 665 von der Lokführerseite. Von der Heizerseite war uns leider kein Bild zugänglich. Es existiert jedoch ein solches, das im Obermajer-Taschenbuch unter der Baureihe 98⁰ abgebildet ist. Foto: Archiv Bellingrodt



Dienst gestellt werden konnten. Die Fabrik-Nr. jener Lokomotiven lauteten 3779 bis 3782, die Bahn-Nr. 1906 bis 1909. Abweichend von der ursprünglichen Bauausführung hatten die Maschinen nun einen hinter dem Führerhaus liegenden Kohlenbehälter mit einem Fassungsvermögen von 1,7 t. Durch diese Maßnahme und nach dem Verlängern der seitlichen Was-

serkästen stieg der Wasservorrat auf 6,2 m³. Auch der Kessel wies einige Veränderungen auf. Der Dampfdom mit den Federwaag-Sicherheitsventilen war nach vorne gerückt worden, dahinter fand ein runder Sandbehälter seinen Platz. Je ein Luftbehälter war nun unter den Werkzeugkästen hinter den Einstiegen angeordnet worden.



◀ **Bild 2:** Die 98 507 ist die einzige Lokalbahn-tenderlokomotive mit der Achsfolge C 1', die der Nachwelt erhalten blieb. Foto: HJO

Bild 5: Aus der Serie von 1898 (Krauss-Nr. 3782) stammt diese D VIII mit der Nummer 1909, spätere 98 674. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

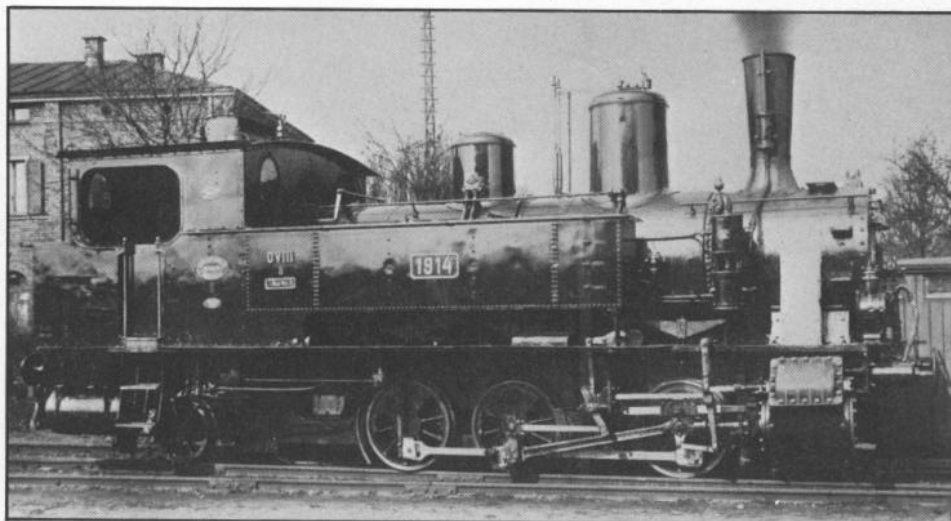


Bild 6: Aus der Serie von 1903 (Krauss-Nr. 4874) stammt diese Lok mit der Betr. Nr. 1914, die letzte Lok der Reihe D VIII. Sie erhielt bei der Reichsbahn die Nr. 98 679.

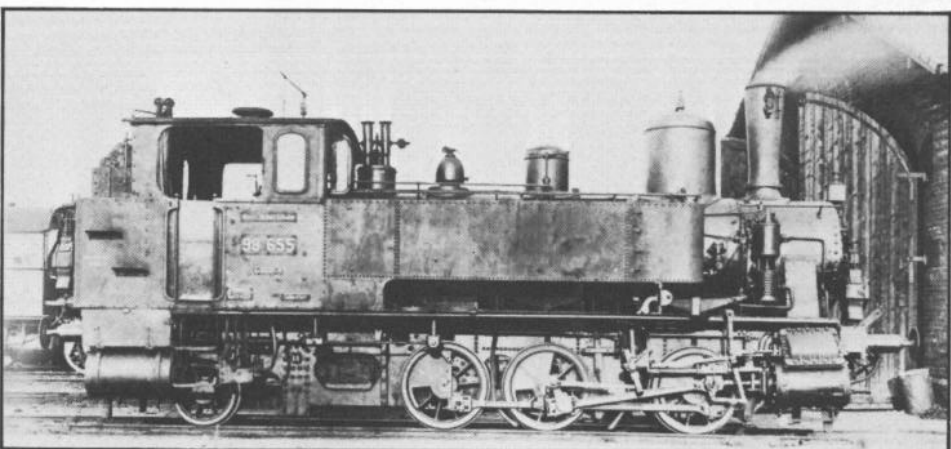
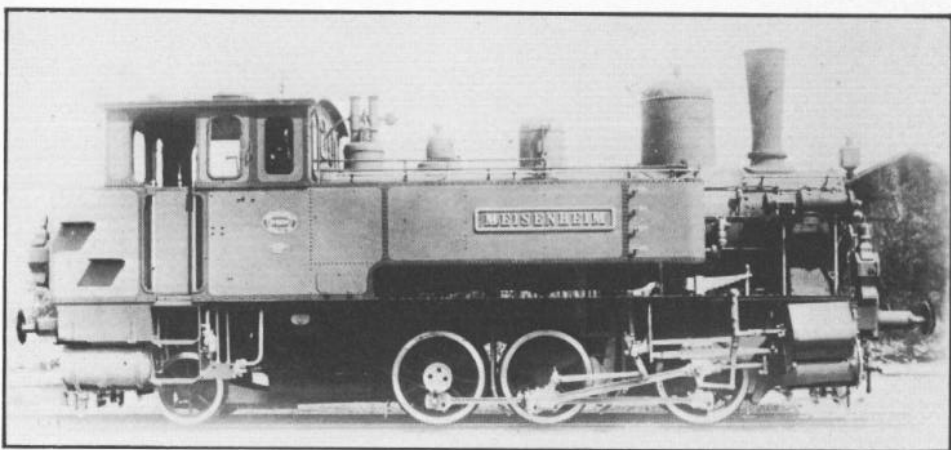
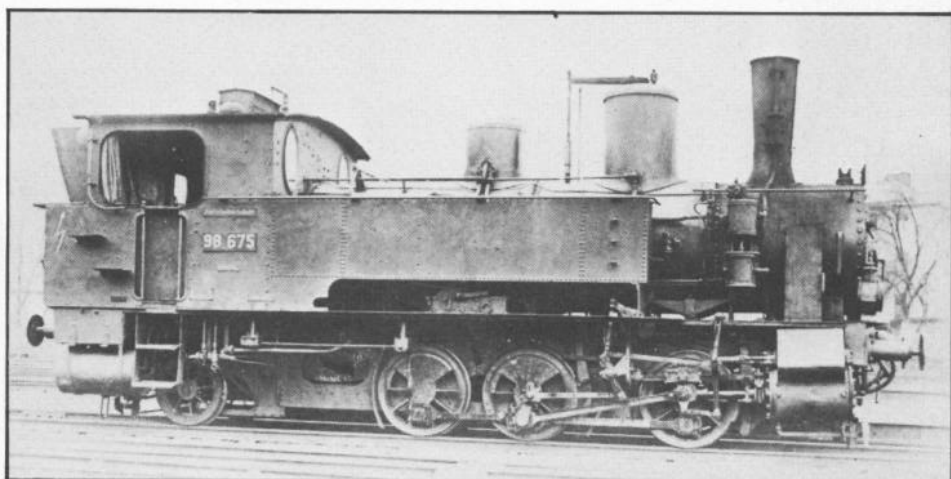
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 7: Die 98 675, vermutlich auch aus der Serie von 1903, hat zusätzlich einen Kohletrichteraufsatz an der Rückwand erhalten.

Foto: Archiv Bellingrodt

Bild 8: Die pfälzische T 4¹, Nr. 195 »Meisenheim« stammt aus der ersten Serie, die Krauss im Jahre 1895 an die Pfalz-bahn lieferte.

Foto: Archiv Bellingrodt



Das Fahrwerk blieb in seiner Grundkonzeption unverändert. Der Achsstand des Krauss-Helmholtz-Gestells war nun jedoch auf 2700 angewachsen und die Länge über Puffer von 9130 mm auf 9670 mm. Der Durchmesser von Treib- und Kuppelrädern betrug nun 1006 mm. Bei der indizierten Leistung von 430 PS gab es keine Steigerung.

Eine letzte Lieferung aus dem Jahr 1903 hatte dann den Umfang von 5 Lokomotiven mit den Fabrik-Nr. 4870 bis 4874 und mit den Bahn-Nr. 1910 bis 1914.

Alle neun Maschinen des Nachbaus wurden von der Deutschen Reichsbahn übernommen und unter den Betriebsnummern 98671 bis 98679 bis zum Jahr 1933 eingesetzt. Eine Lokomotive, die 98671, erlebte noch das Kriegsende und blieb nach 1945 bei den Österreichischen Bundesbahnen. Im Jahr 1953 erfolgte die Umzeichnung in 891.01 und fünf Jahre später die Ausmusterung.

Bereits in den Jahren 1895 und 1897 lieferte Krauss an die unter bayerischer Verwaltung stehenden Pfalzbahnen zwei Serien mit vier bzw. drei Maschinen, die als Weiterentwicklung der ursprünglichen Gattung D VIII zu betrachten sind. Die in der Pfalz als Reihe T 4¹ geführten Lokomotiven mit den Fabrik-Nr. 3233 bis 3236 und 3670 bis 3672 und mit den Bahn-Nr. 194 bis 197 und 44 bis 46 hatten bereits einen Kohlenkasten hinter dem Führerhaus erhalten. Hieraus resultierte ein größerer hinterer Übergang, dem mit der Vergrößerung des Achsstandes des Krauss-Helmholtz-Gestelles von 2500 mm auf 2700 mm begegnet wurde. Auch das Führerhaus mit seitlichen Fenstern unterschied sich von jenem der D VIII. Völlig verschieden war die Domanordnung auf dem etwas kleineren Kessel, der den Maschinen eine Leistung von nur 390 PSI verlieh. Der Dampfdom war dicht hinter dem Schornstein angeordnet, ein runder Sandbehälter mit zwei Fallrohren auf jeder Seite lag über der Treibachse. Es folgte ein Dampfplätewerk und dicht vor der Stirnfront des Führerhauses ein Sicherheitsventil der Bauart Ramsbottom. Die seitlichen Wasserkästen mit vergrößertem Fassungsvermögen waren bis zur Rauchkammer vorgezogen.

Die Treib- und Kuppelräder hatten nur einen Durchmesser von 996 mm. Kleiner waren auch die Laufräder mit einem Durchmesser von 790 mm.

Heimatbetriebswerke der Lokomotiven, die als 98 651 bis 98 657 eingereiht wurden, waren Neustadt/Weinstraße und Landau. Die beiden letzten Maschinen waren bis in die Zeit kurz vor 1940 eingesetzt, die anderen mußten schon in der ersten Hälfte der dreißiger Jahre ihren Dienst quittieren.

Ein weiterer Bedarf an Tenderlokomotiven für die Nebenbahnen in der Pfalz ergab sich erneut im Jahr 1908. Krauss lieferte zunächst

Bild 9: Eine pfälzische T 4¹ mit der Reichsbahn-Nr. 98 665. Foto: Archiv Bellingrodt

Bild 10: Die 98 682 entstammt einer Serie von insgesamt acht pfälzischen D VIII, die Krauss von 1908 bis 1910 an die Pfalzbahn lieferte.
Foto: Archiv Bellingrodt

Bild 11: Bei dieser Maschine handelt es sich um die ehemalige 98 683, im Jahre 1909 mit der Krauss Nr. 6072 an die Pfalzbahn geliefert. Sie fuhr von 1949 bis zu ihrer Ausmusterung 1957 als Lok Nr. 10 bei der Augsburger Localbahn.
Foto: Archiv Bellingrodt

Bild 12: Die 98 7701 gehört zur ersten Serie der bayerischen D X aus dem Jahre 1890 von Krauss.
Foto: Archiv Bellingrodt

vier Maschinen mit den Fabrik-Nr. 6070 bis 6073 und der Gattungsbezeichnung D VIII. In ihrer Bauausführung entsprachen die Fahrzeuge mit den Bahn-Nr. 322 bis 325 weitgehend ihren Vorgängerinnen der Gattung T 4¹. Nur die Vorratsbehälter neben dem Kessel und hinter dem Führerhaus waren etwas geräumiger. Vier weitere Maschinen mit den Fabrik-Nr. 6223 bis 6226 kamen im Jahr 1910 ebenfalls von Krauss und wurden mit den Bahn-Nr. 326 bis 329 in Dienst gestellt. Alle Fahrzeuge der pfälzischen Gattung D VIII entsprachen in ihrer Bauausführung, in den Hauptabmessungen und in den Raddurchmessern den Lokomotiven der zuvor beschafften Bauart T 4¹.

In den Bestand der Deutschen Reichsbahn gelangten alle acht Maschinen mit den Betriebsnummern 98 681 bis 688. Die 98 681 kam bereits im Jahr 1939 als Werkslok zum Raw Ludwigshafen und blieb dort bis 1954 im Einsatz. Drei Lokomotiven, die 98 682, 685 und 868 wurden in Passau in den Jahren 1945 und 1950 ausgemustert. Die anderen Maschinen blieben in der Pfalz und sollen auch erst nach 1945 aus dem Dienst ausgeschieden sein.

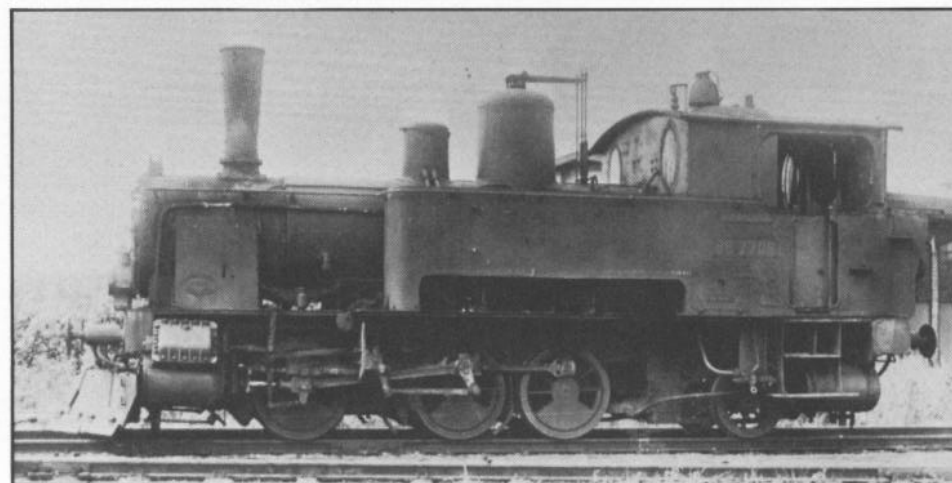
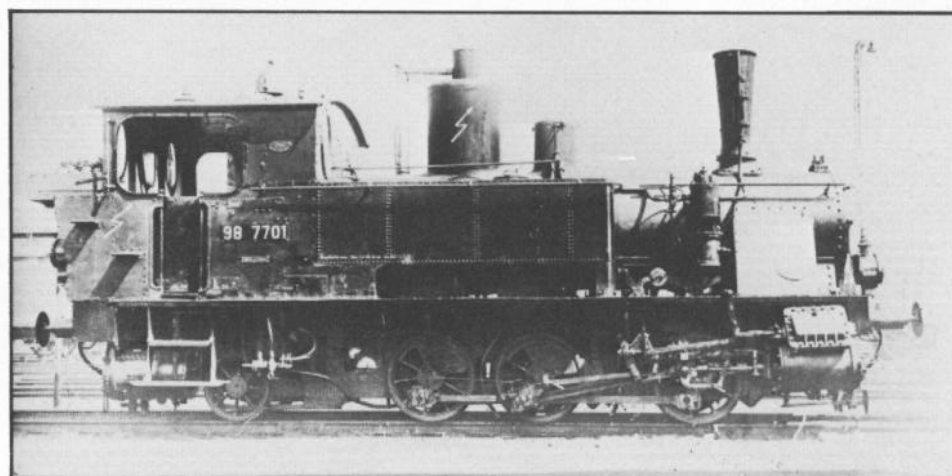
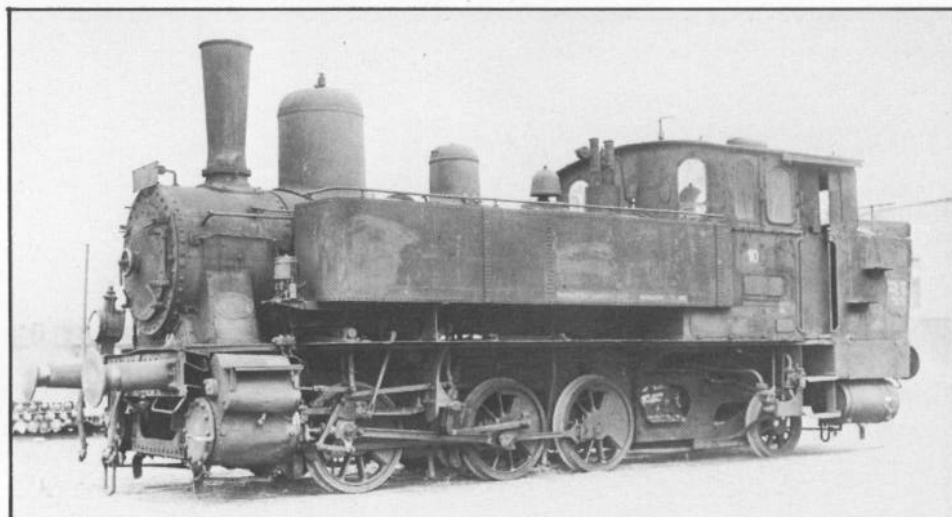
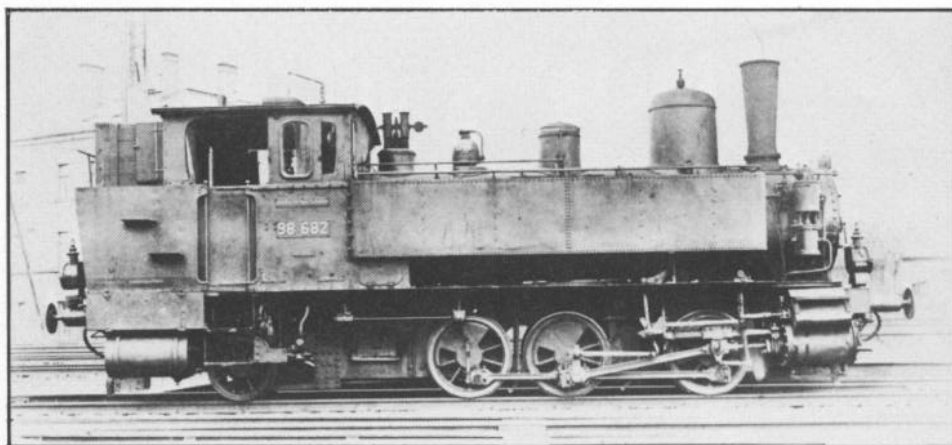
Die Gattung D X

Mit den ersten drei für die Strecke Freilassing—Berchtesgaden beschafften Maschinen der Gattung D VIII machte man recht gute Erfahrungen. Dies war der Anlaß, daß Krauss in ähnlicher Bauausführung eine leichtere Spielart entwickelte, die für den Einsatz auf den Lokalbahnen in Niederbayern vorgesehen waren. Die erste Lieferung erfolgte im Jahr 1890 mit den Fabrik-Nr. 2237 bis 2242. Außer den Bahn-Nr. 931 bis 935 und 99 trugen sie die Namen »Frauenau«, »Grafenau«, »Klingenbrunn«, »Freyung«, »Fürsteneck« und »Passau«.

Drei weitere Maschinen folgten 1893 mit den Fabrik-Nr. 2798 bis 2800 und mit den Bahn-Nr. 1961 bis 1963, nun jedoch ohne Namensschilder. Bei der Lieferung verfügten die ersten drei Lokomotiven über zwei seitliche Vorratsbehälter und über einen Wasserkasten im Rahmen mit einem Fassungsvermögen von insgesamt 4,2 m³ Wasser. Ein bescheidener Kohlenvorrat von 1,5 t war auf dem linken Wasserkasten vor dem Führerhaus untergebracht. In dieser Ausführung hatten die Fahrzeuge eine Länge über Puffer von 8880 mm.

Um den Aktionsradius zu erweitern, erhielten die Lokomotiven später einen Kohlenkasten hinter dem Führerhaus, der nun 2,5 t Kohle faßte. Bei diesem Umbau wurde der Rahmen verlängert. Dadurch wuchs die Länge über Puffer auf 9310 mm an. Das Krauss-Helmholtz-Gestell der hinteren Kuppelachse und der Laufachse hatte einen Achsstand von 2100 mm. Die Treib- und Laufräder hatten die Maße von 985 mm bzw. von 780 mm.

Bild 13: Aus der gleichen Serie stammt die 98 7705, die ehemalige Nr. 935 der K.Bay. Sts.B. mit der Krauss Nr. 2241, die hier mit einem Schneepflug ausgestattet ist.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



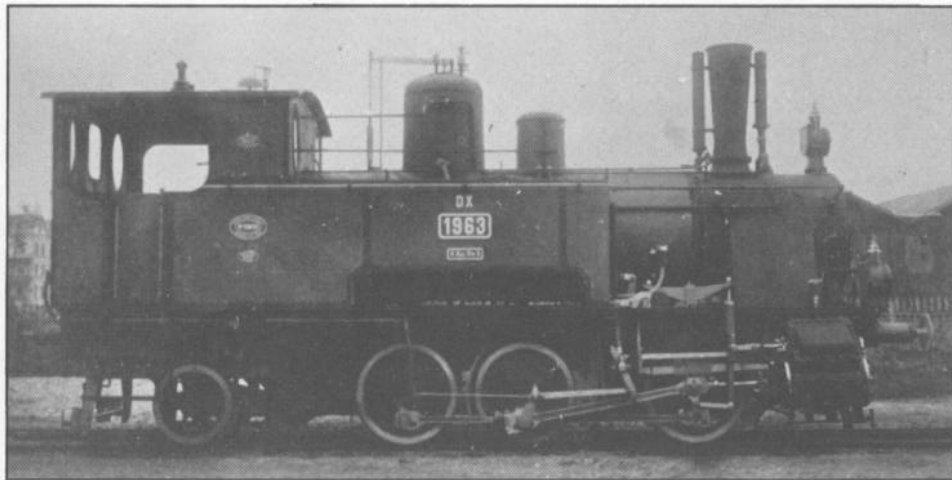


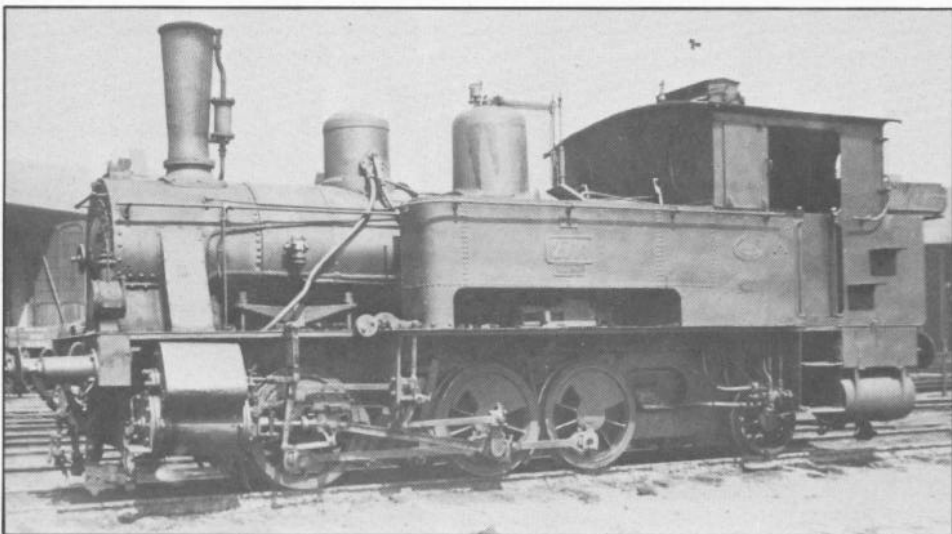
Bild 14: Die 1963 wurde 1893 mit der Krauss-Nr. 2800 geliefert. Sie war die letzte D X und erhielt später die Reichsbahn-Nr. 98 7709.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Bild 15: Aus der ersten Lieferserie von 1895 stammt diese D XI, Bahn-Nr. 1992, Krauss-Nr. 3152. Diese Lok erhielt bei der Reichsbahn die Nummer 98 412. Sie war mit Gegendruckbremse der Bauart Riggenbach ausgestattet, wie an der Form des Schalldämpfers am Schlot zu erkennen ist.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Bild 16: Die 2021, Werksnummer 1954, stammt aus einer Serie von 28 Maschinen, die Maffei in den Jahren 1897–1899 an die K.Bay. Sts.B. lieferte.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Die Zylinder der Gattung D X waren verhältnismäßig knapp bemessen. Der Kessel war recht leistungsfähig. Die indizierte Leistung wurde mit 300 PSI angegeben. Besonders lang ausgeführt war die Rauchkammer mit der zweiteiligen, im oberen Bereich abgeflachten Tür. Auf der Kesselmitte lag der runde Sandbehälter mit je zwei Fallrohren, die auf jeder Seite zur Treibachse führten. Dicht hinter dem Sandkasten war der sehr hohe Dampfdom mit den Federwaag-Sicherheitsventilen angeordnet. Das Dampfbläutewerk fand seinen Platz auf dem Dach des Führerhauses. Wie die anderen Lokalbahnenderlokomotiven dieser Achsfolge waren auch die Maschinen der Gattung D X mit Naßdampf-Triebwerken ausgerüstet und verfügten über eine Heusinger-Steuerung. Alle neun Maschinen wurden noch von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Als Triebfahrzeug älterer Bauart wurden ihnen die Betriebsnummern 98 7701 bis 7709 zugewiesen. Kurz nach der Umzeichnung ereilte die beiden ersten Exemplare mit den Nummern 98 7706 und 7701 das Schicksal der Ausmusterung. Im Jahr 1931 schieden dann aber auch die anderen Lokomotiven aus dem Betriebsdienst aus und wurden wenig später verschrottet.

Die Gattung D XI

Wie bereits eingangs erwähnt, bildete die Gattung D XI die größte Gruppe unter den bayerischen Lokalbahnlokomotiven. Diese Maschinen entstanden ab dem Jahr 1895 und zeigen in der Bauausführung eine unverkennbare Verwandtschaft mit den Fahrzeugen der Gattung D VIII. Mit einer indizierten Leistung von 320 PSI waren sie aber doch wesentlich schwächer.

Die ersten drei von Krauss gelieferten Maschinen aus dem Jahr 1895 wurden mit den Bahn-Nr. 1991 bis 1993 in Dienst gestellt. Im selben Jahr schuf Maffei ebenfalls drei Maschinen, mit den Bahn-Nr. 1994 bis 1996. Es folgten weitere sieben Maschinen, die von 1895 bis 1897 bei Krauss entstanden waren und die Bahn-Nr. 1997 bis 2003 trugen.

Die nächste große Bauserie mit 28 Lokomotiven, Bahn-Nr. 2004 bis 2031, kam in den Jahren 1897 bis 1899 wieder von Maffei.

Von 1899 bis 1903 wurden 51 Maschinen in Dienst gestellt, sie trugen die Bahn-Nr. 2032 bis 2050 und 2701 bis 2732. Diese Fahrzeuge fertigte Krauss in fünf Bauserien.

Dann, im Jahr 1903 war auch Maffei wieder an der Reihe, mit einem Baulos von 17 Lokomotiven, denen die Bahn-Nr. 2733 bis 2749 zugewiesen wurden.

Den Abschluß der Beschaffung bildete die In-

Bild 17: Die 2711 gehört zu einer Serie von 51 D XI-Lokomotiven, die von 1899 bis 1903 wieder von Krauss gefertigt wurde. Sie erhielt die Reichsbahn Nr. 98 488.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

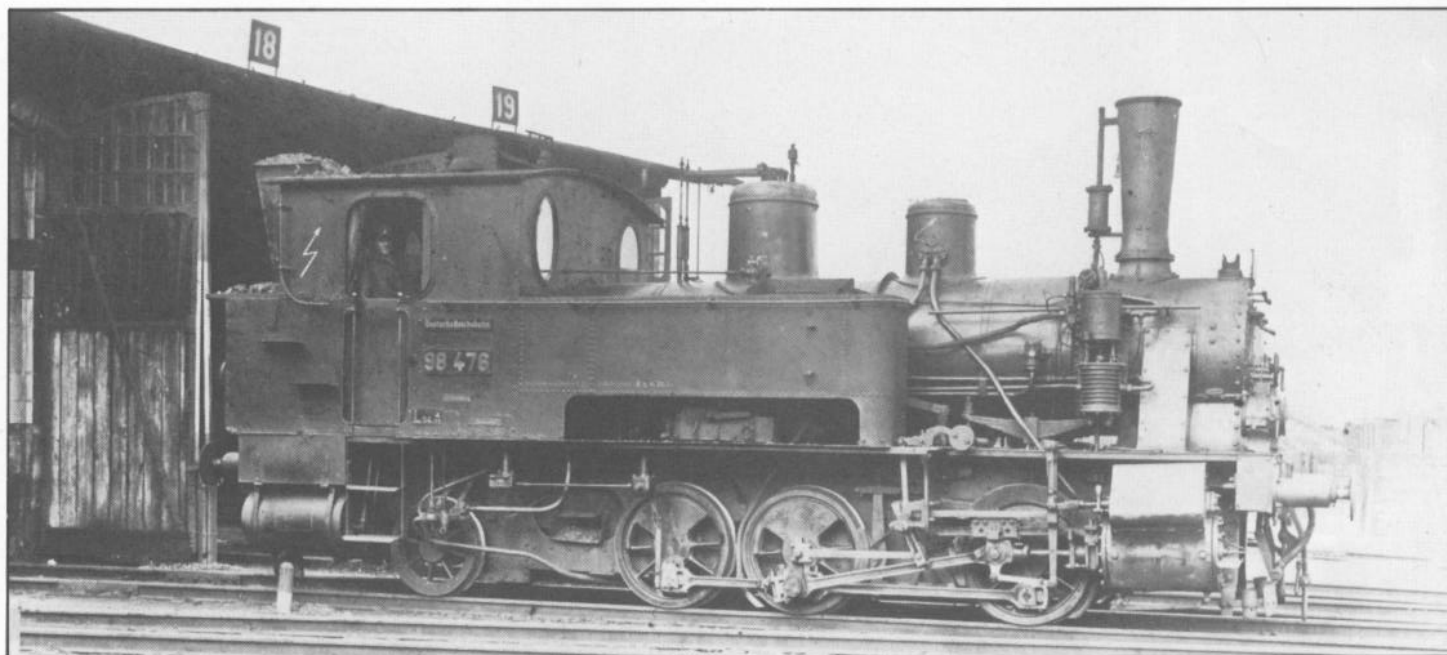
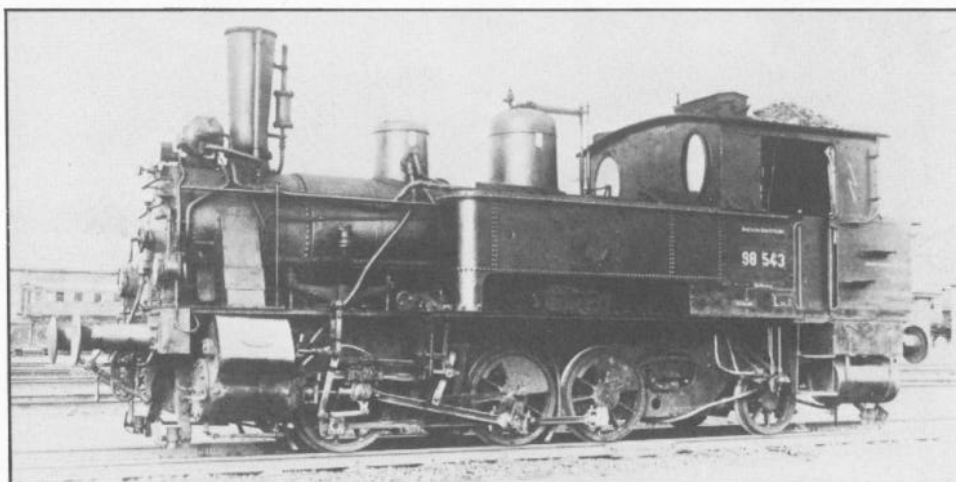


Bild 18: Die 98 476 ist eine typische Vertreterin der bayerischen D XI, jedoch die an der Führerhausrückwand angebrachten Kohletrichter waren Anbauten der einzelnen BW und unterschieden sich stark in der Ausführung und Form, sie wechselte sogar teilweise bei ein und derselben Lok-Nr. im Laufe der Zeit.
Foto: Archiv Bellingrodt

Bild 19: Bei der 98 543 wurde ein riesiger Generator für die elektrische Beleuchtung vor dem Schlot montiert.
Foto: Archiv Bellingrodt

dienststellung von 33 Maschinen aus vier Lieferserien von Krauss. Die Jahre der Fertigstellung waren 1904, 1909, 1910, 1911 und 1912. Jene Lokomotiven fuhren mit den Bahn-Nr. 2750 bis 2782. Insgesamt waren es 139 Maschinen, die annähernd gleich in ihrer Bauausführung waren, im Laufe der Beschaffungszeit aber schwerer wurden. Kleine Änderungen

Bild 20: Diese 98 500 hatte eine für Krauss typische Rauchkammertür.
Foto: Archiv Bellingrodt



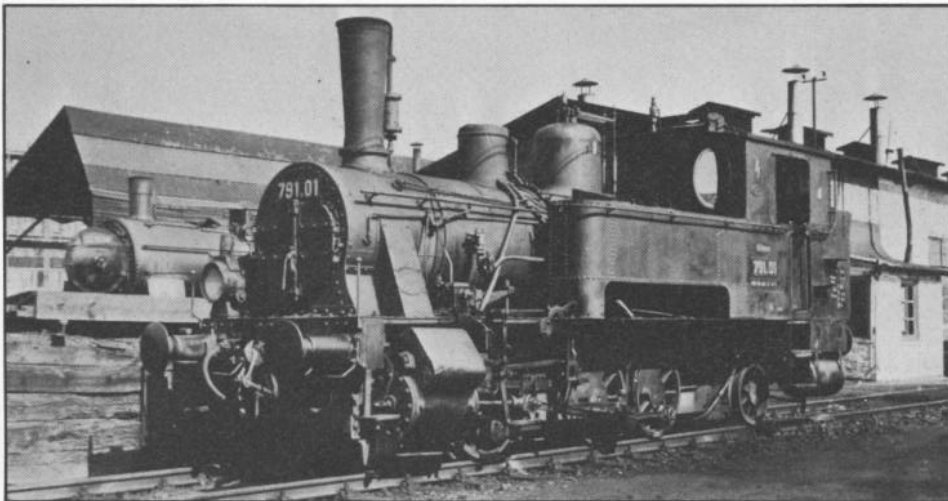
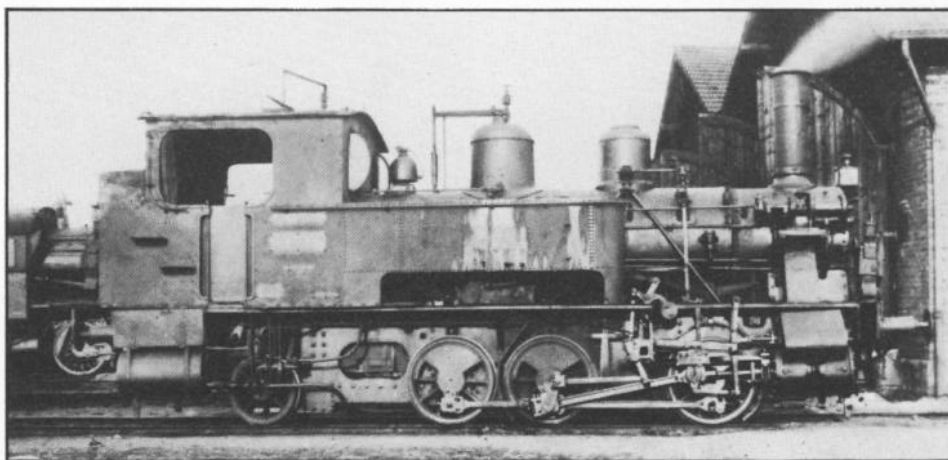
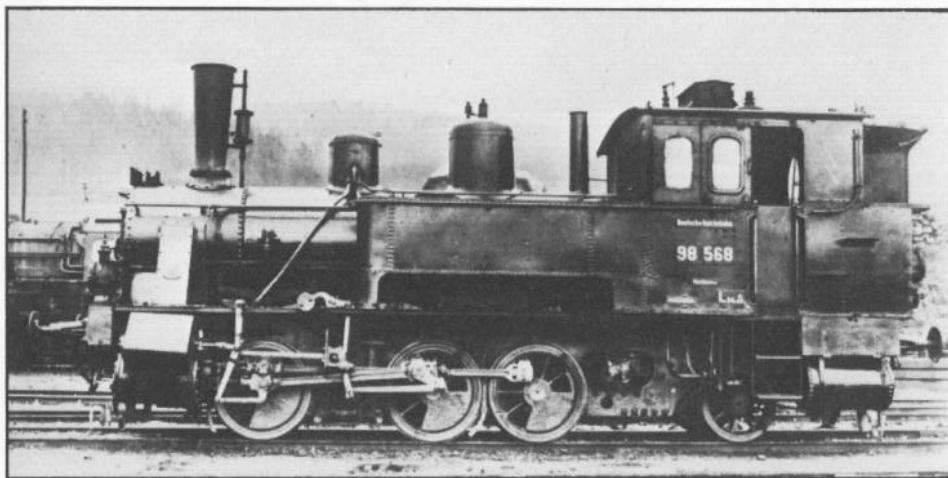
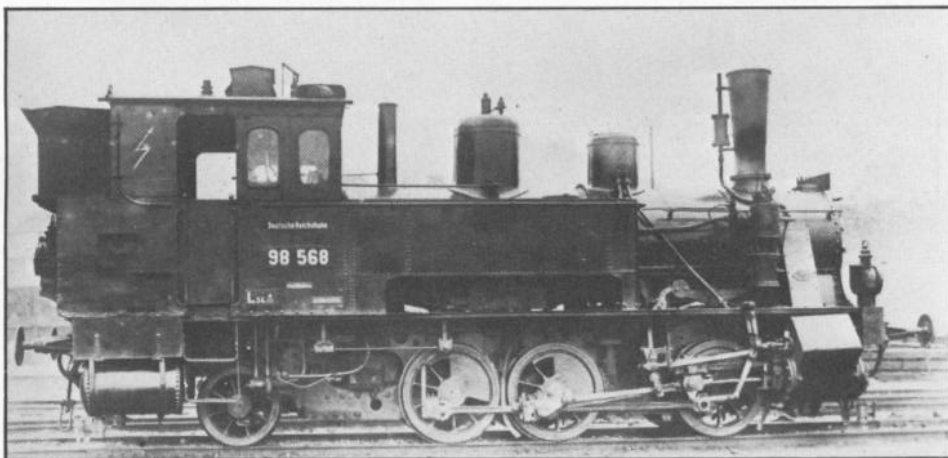


Bild 21: Das ist dieselbe Lok wie vorher (98 500, Länderbahn Nr. 2723, die 1903 von Krauss als 4862 gebaut wurde), die nach dem Krieg als 791.01 bei der ÖBB verblieb, hier am 17.08.53 bei VOEST, Linz.
Foto: Dr. Scheingraber

Bild 22 und 23: Beide Seiten der bayerischen PtL 3/4. Dies waren die letzten Maschinen, die mit dieser Achsfolge gebaut wurden.
Foto: Archiv Bellingrodt



gab es auch am Krauss-Helmholtz-Gestell und beim Maß der Seitenverschieblichkeit der Schleppachse. Ein Teil der Lokomotiven hatte Gegendruckbremsen der Bauart Riggenbach erhalten. Die größere Zahl der Fahrzeuge hatte normale runde Rauchkammertüren, einige waren aber auch mit abgeflachten zweiflügeligen Türen an der Rauchkammer ausgestattet.

Die seitlichen Wasserkästen und der Rahmenbehälter faßten insgesamt 4,3 m³ Wasser und im Kohlenbehälter hinter dem Führerhaus ließen sich 1,5 t Kohle unterbringen.

Auf dem ersten Kesselschuß befanden sich der runde Sanddom mit je zwei Fallrohren auf jeder Seite, die zur ersten Kuppelachse und zur Treibachse führten. Auf dem zweiten Kesselschuß war der Dampfdom mit den Federwaag-Sicherheitsventilen. Die Lokomotiven mit den Bahn-Nr. 2705 bis 2712, die späteren 98482 bis 489, waren von Krauss ursprünglich an die Aktiengesellschaft Süddeutsche elektrische Lokalbahn München geliefert und auf der Strecke von Murnau—Oberammergau eingesetzt worden. In den Jahren 1901 und 1902 gingen sie in den Besitz der Bayerischen Staatsbahn über.

Alle Maschinen gelangten noch zur Deutschen Reichsbahn, sie trugen die Betriebsnummern 98411 bis 423 und 98431 bis 556. In einer großen Ausmusterungsaktion in der Zeit von 1931 bis 1933 wurde ungefähr die Hälfte der Fahrzeuge aus dem Betrieb gezogen. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges waren noch 56 Maschinen vorhanden. Vier Lokomotiven der Gattung D XI verblieben nach 1945 in Österreich, zwei in der Tschechoslowakei. Es waren die Fahrzeuge 98500, 514, 546, 549 und die 98501 und 511. Die ersten vier Maschinen wurden im Jahr 1953 noch umgezeichnet und fuhren bis 1957 mit den Nummern 791.01 bis 04 bei der ÖBB. Etwas kürzer war die Lebensdauer der beiden Lokomotiven der CSD mit den neuen Nummern 311.601 und 602.

Im Jahr 1960 erfolgte mit der 98507 die Ausmusterung der letzten D XI. Jahrelang stand sie im AW Ingolstadt, wurde dort restauriert und steht heute vor dem Hauptbahnhof in Ingolstadt.

Die Gattung PtL 3/4

Um dem hohen Verkehrsaufkommen auf der Lokalbahn Murnau—Kohlgrub—Oberammergau LMKO gerecht zu werden, bestellte die Aktiengesellschaft Süddeutsche elektrische Lokalbahn zunächst drei Tenderlokomotiven mit der Achsanordnung C 1'. Krauss lieferte die Maschinen mit den Fabrik-Nr. 3930, 3940 und 4129. Bei der LMKO fuhren sie mit den Nr. 1 bis 3. Nach der Übernahme der Bahnlinie durch die LAG im Jahr 1904 erhielten sie die Betriebsnummern 62 bis 64. Im Jahr 1908 ging die LAG dann schließlich in den Besitz der Bayerischen Staatsbahn über und mit ihr die

Bild 24: Die 98 403 war eine der drei für die Pfalzbahn gebauten T 4¹, die sich in ihrer Bauart kaum von der D XI unterschied. Auffallendes Merkmal war das Dampfäutwerk auf dem Kessel.
Foto: Archiv Bellingrodt

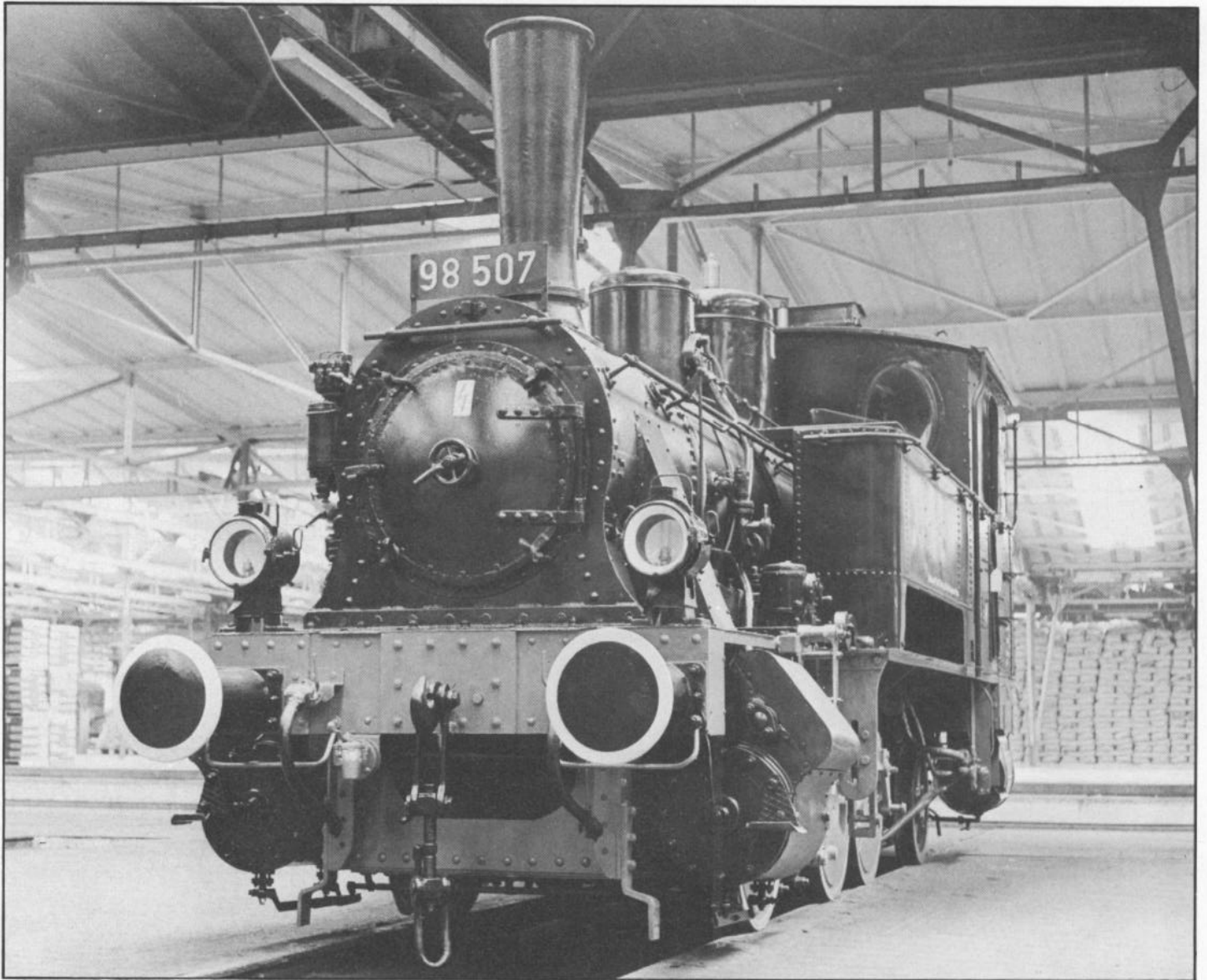


Bild 25: Sie überlebte als einzig C 1-Lokalbahnlokomotive. Im AW Ingolstadt wurde die 98 507 in der Zeit um 1965 aufgearbeitet, danach verblieb sie als Denkmalslokomotive in Ingolstadt. Foto: HJO

drei Lokomotiven, die nun die Bahn-Nr. 2762 bis 2764 und die Gattungsbezeichnung PtL 3/4 trugen. Jene drei Fahrzeuge unterschieden sich nur unwesentlich von den Lokomotiven der Gattung D XI. Auch diese Maschinen hatten wieder eine zweiflügelige Rauchkammertür.

Im Jahr 1914 lieferte Krauss dann noch eine aus fünf Maschinen bestehende Serie der PtL 3/4 an die Staatsbahn. Die Lokomotiven mit den Fabrik-Nr. 6883 bis 6887 und mit den Bahn-Nr. 2783 bis 2787 hatten ein anderes Führerhaus mit zwei kleinen Fenstern vor dem Einstieg erhalten. Die Leistung von 310 PSI lag geringfügig unter jener der Gattung D XI. Die Länge über Puffer war dagegen von 9260 mm auf 9306 angewachsen und der Kohlenvorrat auf 1,8 t.

Von der Deutschen Reichsbahn wurden alle acht Fahrzeuge übernommen. Die drei Maschinen der LAG fuhren mit den Betriebsnummern 98 561 bis 563, die anderen mit den Nummern 98 564 bis 568. Die 98 563 wurde bereits im Jahr 1931 ausgemustert. Schwere Kriegsschäden brachten das Ende für die 98 562. Im Jahr 1949 wurde die 98 567 als Werkslokomotive verkauft und erst 1954 stillgelegt. Die Ma-

schinen 98 561, 564, 565 und 568 fuhren bis zu ihrer Ausmusterung im Jahr 1951 noch bei der Deutschen Bundesbahn. Das letzte Exemplar, die 98 566, zählte zum Bestand des Bw Lindau und wurde erst im Jahr 1954 ausgemustert.

Die Gattung T 4^{II}

Von der bayerischen Gattung D XI kaum zu unterscheiden waren die drei Lokomotiven, die Krauss im Jahr 1900 mit den Fabrik-Nr. 4352 bis 4354 für den Einsatz auf dem pfälzischen Netz der Bayerischen Staatsbahn lieferte.

Bei der Pfalzbahn hatten die Maschinen die Gattungsbezeichnung T 4^{II} und die Bahn-Nr. 257 bis 259 erhalten. Die Abmessungen des Kessels und der Räder waren etwas kleiner als jene der D XI. Direkt vor der Stirnwand des Führerhauses war auf dem Kessel ein Dampfbläutewerk angeordnet. An der Rückfront befand sich ein Kohlenkasten mit einem später angebrachten Holzaufsatz. Für die Beheizung der Personenzüge hatten die Lokomotiven Heizanschlüsse erhalten.

Gegenüber der D XI hatte die T 4^{II} eine nur um wenige Millimeter größere Länge über Puffer. Statt der sonst üblichen Bremsenrichtungen

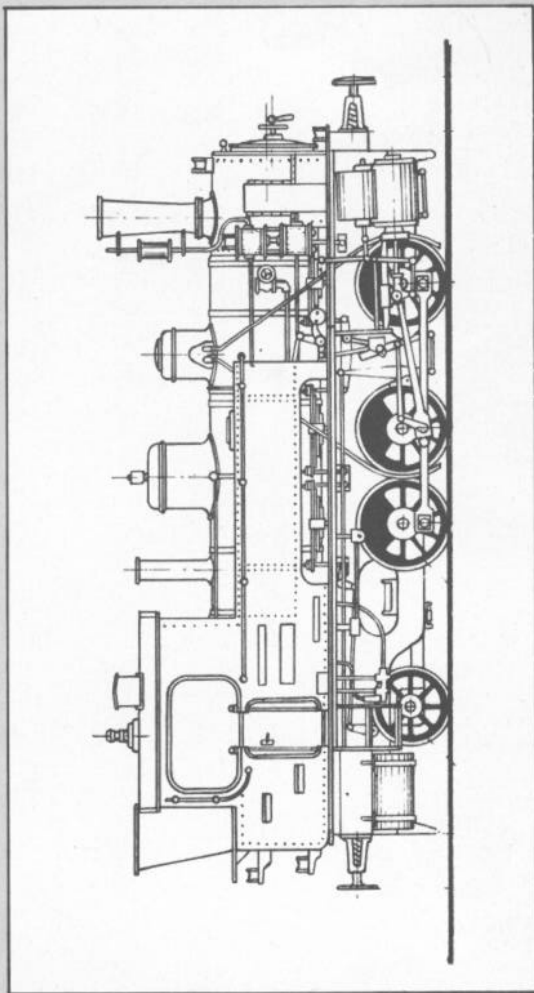
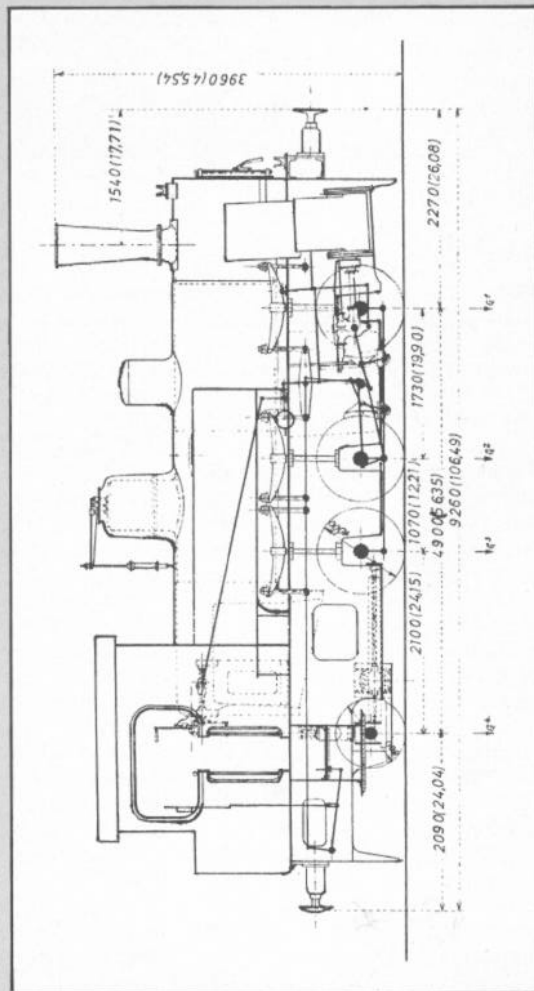
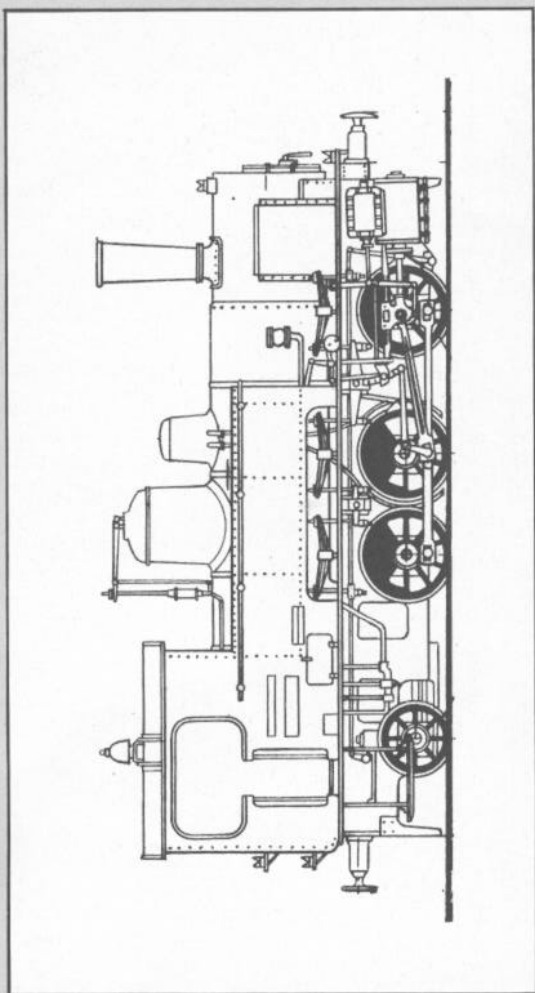
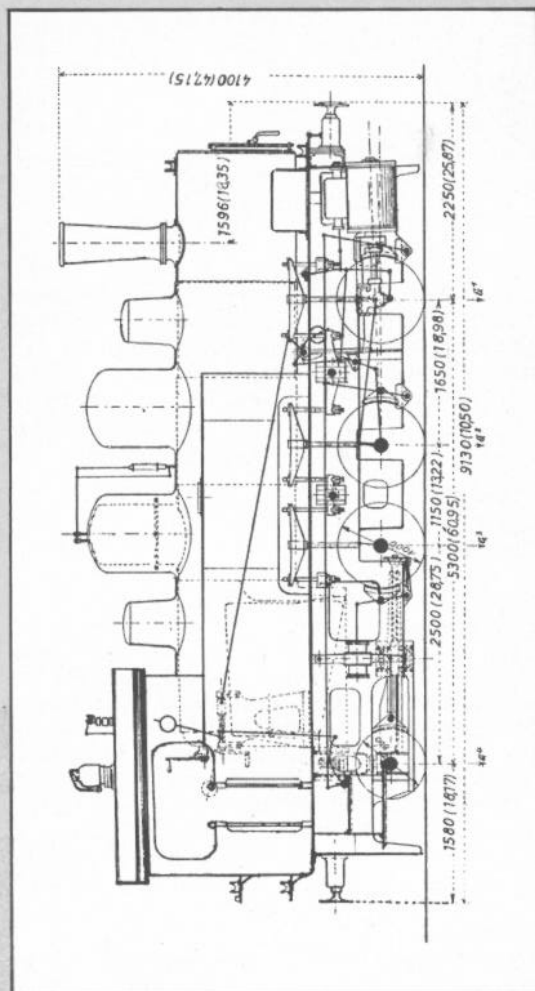
der Bauart Hardy oder Westinghouse verfügten die Fahrzeuge über die in der Pfalz gebräuchliche Schleiferbremse.

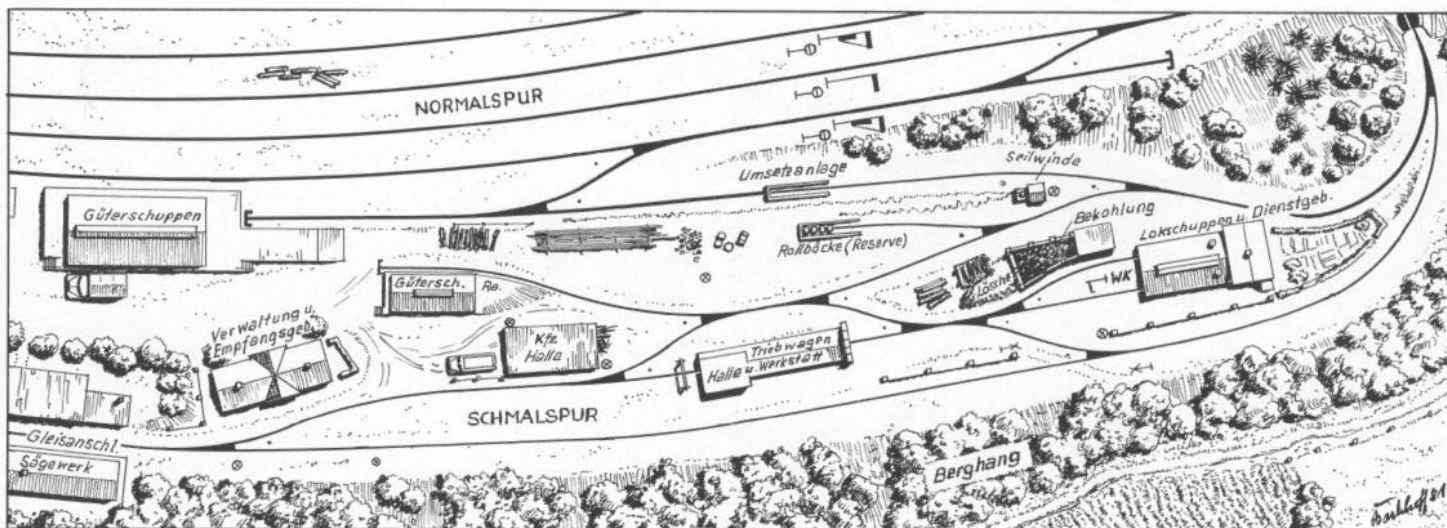
Zur Deutschen Reichsbahn gelangten alle drei Lokomotiven. Die Ausmusterung der 98401 und 403 erfolgte im Jahr 1933. Ein Jahr später mußte dann auch die 98402 den Dienst quittieren.

HO

Aus Platzgründen können wir in dieser Ausgabe leider keine Zugaufnahmen der C 1^I abbilden. Wir werden dies aber im nächsten Journal nachholen. Wir bitten unsere Leser deshalb auch um Einsendung weiteren Bildmaterials zu diesem Thema zu Veröffentlichungszwecken (ausgenommen Scheingraber- und Bellingrodt-Aufnahmen). Des weiteren wären wir sehr dankbar, wenn sie uns Bildmaterial über die bayerische D IX und D XII einsenden könnten, ebenso alles greifbare Material über bayerische Länderbahnwaggons (Güter- und Personenwagen)

Ihre Eisenbahn-Journal-Redaktion





Oftmals gehen die Bildberichte dieser Serie über ihren allgemein üblichen Umfang hinaus. Das ist immer dann der Fall, wenn die Bw-Skizzen ohne Einbeziehung der näheren Umgebung einen nur unvollständigen Eindruck vermitteln würden. Manchmal sind es bauliche Gegebenheiten, wenn beispielsweise mehrere Dienststellen sich ein gemeinsames Dach teilen müssen (Heft 1/81), manchmal die näheren Gleisentwicklungen und die damit verbundenen Besonderheiten des Betriebes, die zu einer vollständigeren und damit umfangreicheren Berichterstattung führen. Im Vordergrund des Interesses steht dabei selbstverständlich immer der Modelleisenbahner, dem ein möglichst lückenloses Bild der aufgezeigten Gesamtsituation demonstriert werden soll.

Heute sind wir auf dem Gelände einer 75 cm-Schmalspurbahn zu Gast. Es handelt sich um einen Endpunkt mit Anschluß zur normalspurigen Staatsbahn. Gebäude und Gleisplan orientieren sich zwar in grobem Rahmen an einem Vorbild in Niedersachsen, selbstverständlich gehört aber auch diese Idylle heute bereits der Vergangenheit an. Die Empfangsgebäude beider Bahnverwaltungen stehen sich unmittelbar gegenüber. Hieraus ergeben sich günstige Umsteigemöglichkeiten für Übergangsreisende. Den Schwerpunkt im Güterverkehr bildet bis zur Schließung der Bahn der Rollbockbetrieb. Alle Kunstbauten der Strecke verfügen daher über ein entsprechend großzügiges Lichttraumprofil. Die Gleisanlagen des Kopfbahnhofes präsentieren sich uns irgendwie kompliziert verschachtelt, entsprechen jedoch ausreichend den anfallenden Betriebsabläufen. Das Streckengleis wird aufgrund des verhältnismäßig bescheidenen Ver-

kehrsaufkommens für Rangierbewegungen mitbenutzt, andererseits sollte der Modellbahner im Falle einer Nachgestaltung weitere Abstellmöglichkeiten für das rollende Material einplanen.

Zu den kleinen c-gekuppelten Dampflokomotiven gesellen sich übrigens schon recht bald die ersten Dieseltriebwagen. Die Lok unseres Frühzuges erreichte über das hangseitige Bahnsteiggleis ihr heimatliches Bw und wird nun zu neuem Einsatz vorbereitet. Der Dieseltriebwagen (45 km/h schnell) hatte anschließend die Halle verlassen und war rückwärts in Richtung Empfangsgebäude zur Übernahme des nächsten Plandienstes gerollt. Gerade prescht er mit Vollgas der freien Strecke zu. Bahnsteige für die Reisenden gabs übrigens nicht. Der Boden besitzt eine stabile Grasnarbe und ist nur spärlich durch Kies befestigt. Der kurze Gleisstummel in Höhe des Empfangsgebäudes dient nicht nur dem Umsetzen der Triebfahrzeuge, sondern gleichzeitig auch als Anschluß für ein gewerbliches Unternehmen.

Ähnlich wie die Empfangsgebäude, so finden wir auch die Güterhallen beider Gesellschaften in unmittelbarer Nachbarschaft. Sie bilden in Größe und Ausführung einen reizvollen Kontrast zueinander. Das Schuppengleis der Schmalspurbahn dient manchmal auch als Abstellgleis für überholungsbedürftige Wagons. Anfallende Reparaturen erledigt die betriebseigene Werkstatt weitgehend selbst. Ein kleiner Überladekran leistet dem Personal dabei gute Dienste.

Hinter der eingleisigen Triebwagenhalle sind die kleinen Dampflokomotiven zu Hause. Die beiden Gleisstutzen können, auch wenn's dann etwas eng wird, vier Maschinen aufnehmen. Die Bekohlung erfolgt auf dem linken Schuppengleis. Hierzu müssen stabile Körbe im Kohlenlager gefüllt und anschließend auf die obere Bühne gehievt werden, von wo aus sie dann in die Kohlenkästen der Loks entleert werden. Günstiger zwischen den Schuppengleisen steht der Wasserkran. Die etwas romantische Note des Lokomotivschuppens wird durch das angesetzte Dienstgebäude mit seitlichem Treppenaufgang unterstrichen. Während der untere Teil des Gebäudes weiß getüncht ist, trägt der obere eine dunkelbraune Holzverkleidung. Bunter Blumenschmuck an den Fenstern der Dienstetage macht sich besonders dekorativ. Ein kleiner Garten dahin-

ter vervollkommen die Idylle in harmonischer Weise.

Wenden wir uns der Umsetzanlage zu: jeweils nur einige wenige Normalspurwagen finden auf dem Gleisstummel der Freiladerampe Platz. Über eine Seilwinde können die Güterwagen zur Grube gezogen und mittels Rollböcken auf die 75 cm-Spur übernommen werden. Umgekehrt kuppelten Dampfloks eingefahrener Schmalspurgüterzüge vor der Weiche zur Grube ab, setzten vor und gelangten über das Streckengleis wieder ans Ende des Zuges, um die übergehenden Wagen zur Grube drücken zu können. Diese Aufgabe kann über Umlenkrollen auch die installierte Spillanlage übernehmen. Menschliche Muskelkraft spielt bei den Umsetzvorgängen übrigens eine nicht unbedeutende Rolle. Rangieraufgaben übernehmen nicht nur die Dampflokomotiven, sondern auch die Tw's halfen tüchtig mit. Unmittelbar neben der Umsetzanlage stehen Rollböcke zum Einsatz bereit.

Schon recht früh bestellt die Kleinbahngesellschaft auch die ersten Omnibusse, die die Verkehrsverbindungen zu den abseits des Schienenstranges gelegenen Ortschaften herstellen. Ihnen dient eine einfache hölzerne Halle zunächst als Unterstand.

Dem Kleinbahnbetrieb eigentümlich ist seit jeher ein Hauch an Romantik und Improvisation. Eindrücke, die mir wert erscheinen, sie dem Eisenbahnfreund zu erhalten und mit denen er auch gewiß etwas anzufangen weiß.

R. Barkhoff

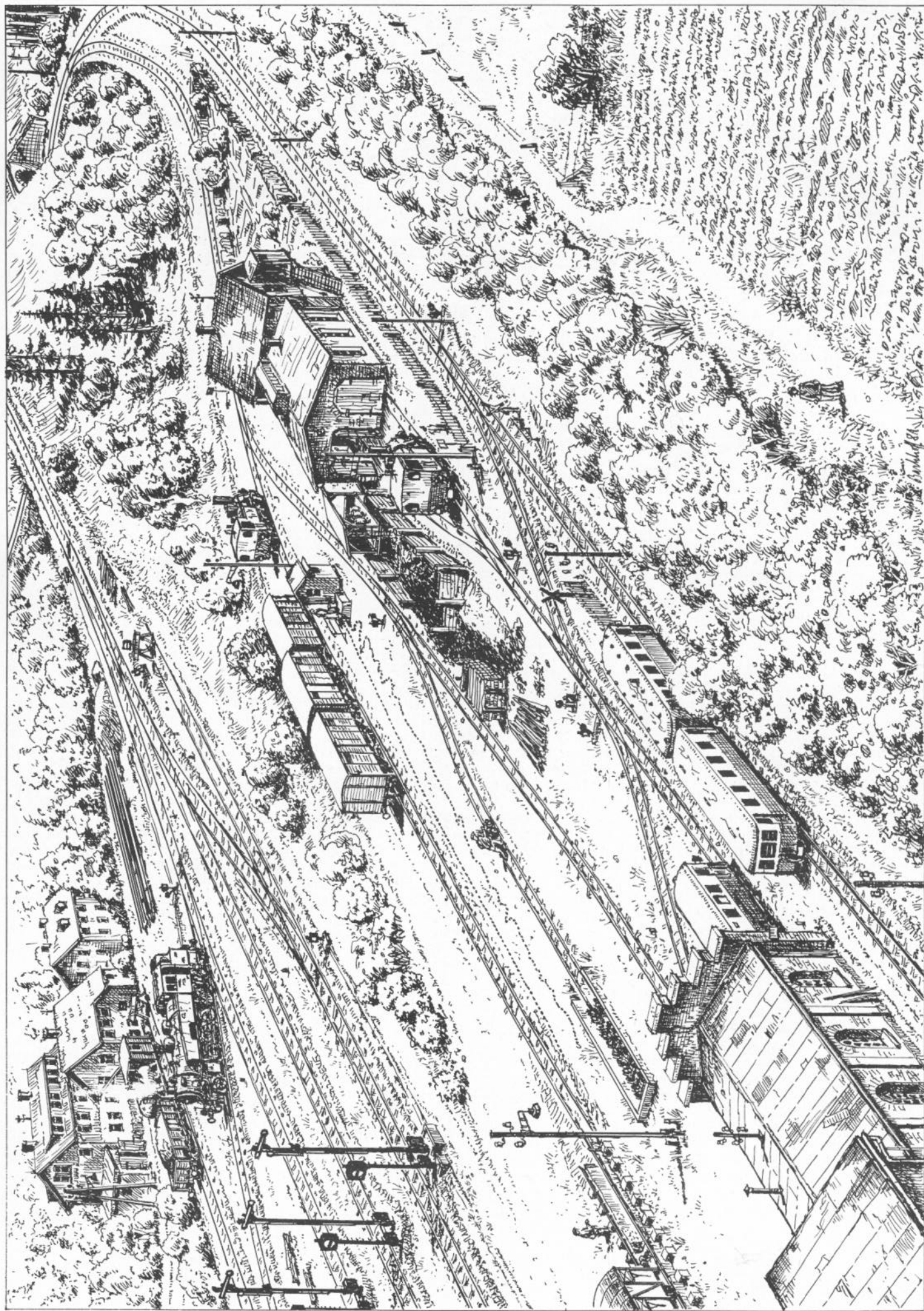


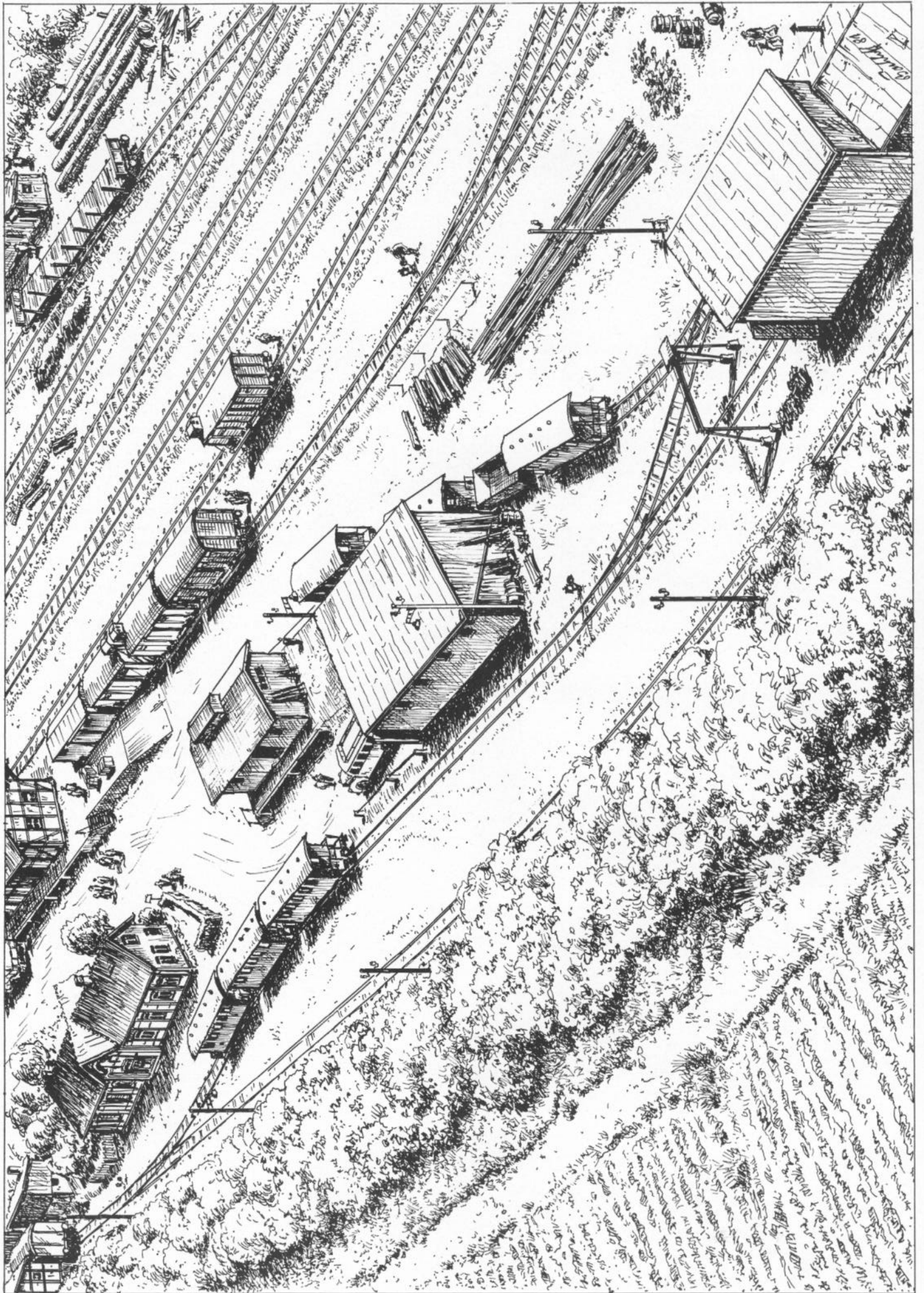
Suche

Eisenbahnen, Dampfmaschinen, Schiffe, Blechspielzeug aus der Vorkriegszeit.

Josef Holzapfel

8031 Gut Rottenried Tel. 081 05/8265





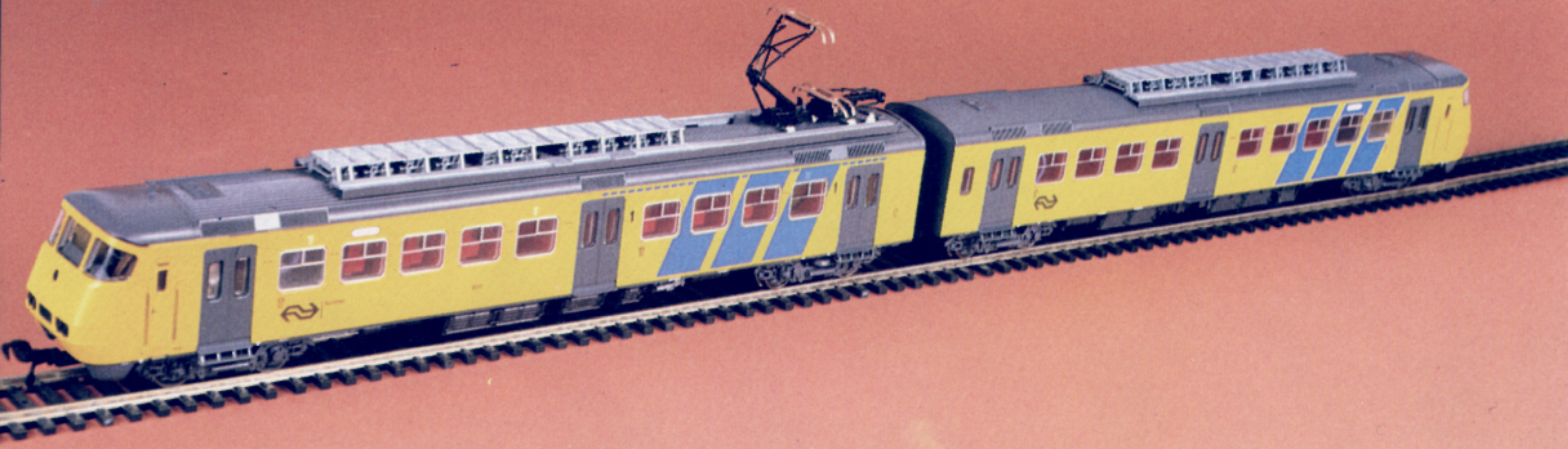
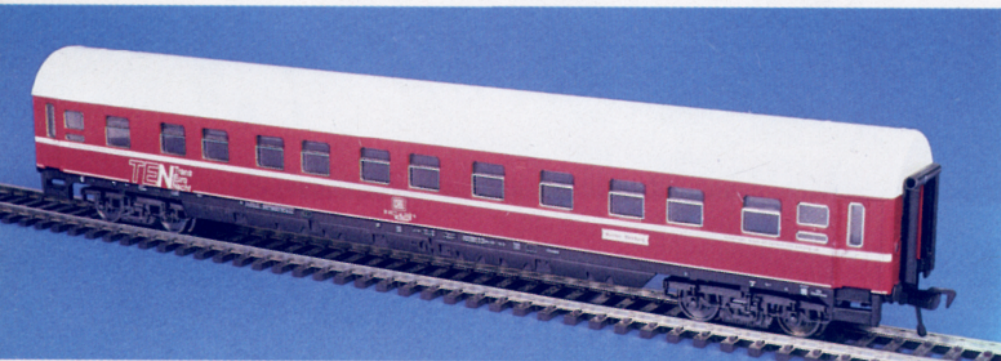


Bild 1: Dies ist der »Sprinter« von Fleischmann in der Baugröße HO mit der attraktiven Lackierung.

•Neuheiten-Journal•



▲ Bild 2: In der Baugröße HO schuf Fleischmann diesen modernen Schlafwagen »TEN« der Deutschen Bundesbahn.



◀ Bild 3: Preußischer Herkunft ist der schicke G 10 mit Reichsbahn-Beschriftung, den Fleischmann in der Baugröße HO fertigt.



◀ Bild 4: Ein Schmuckstück ist der kleine Kleinviehwagen mit durchbrochenen Wänden, mit Bremserhaus und Schiebetüren von Fleischmann piccolo. Foto: HJO



Bild 5: Ein weiterer Wagen aus der Serie der vierachsigen »Preußen« von Fleischmann piccolo ist dieser B 4 Pr 04. Foto: HJO

Auch diesmal sind wir wieder in der glücklichen Lage, unseren Lesern eine bunte Palette aktueller Neuheiten präsentieren zu können. Die Vorstellung der soeben erschienenen Modelle der Baureihe 78 in den Baugrößen N und HO haben wir in den großen Bericht über die preußische T 18 integriert, der an anderer Stelle in dieser Ausgabe zu finden ist.

Neu von Fleischmann

Als erste Triebfahrzeug-Neuheiten dieses Jahres erschien bei Fleischmann bereits Anfang April der »Sprinter«, eine attraktive Triebwagen-Garnitur nach niederländischem Vorbild. Die Fahrzeuge bestechen durch eine exzellente und absolut saubere Lackierung und durch die Nachbildung feinsten Einzelheiten. Besondere Beachtung verdient das mit sehr viel Sorgfalt gestaltete Dach. Die Lauf Eigenschaften des Modells in der Baugröße HO sind recht gut und weich. Was die Höchstgeschwindigkeit anbetrifft, macht der »Sprinter« seinem Namen alle Ehre. Die beiden Fahrzeugteile werden mit einer Spezialkupplung und mit einer Stromkupplung miteinander verbunden. Der Antrieb erfolgt auf die beiden Achsen eines Drehgestells. Zwei Räder desselben sind mit Haftreifen ausgerüstet. Neben einer erstklassigen Unterboden-Detaillierung verfügen die Modelle natürlich über eine komplette Inneneinrichtung.

Für den Einsatz in Fernschnellzügen ist der neue TEEN-Nacht-Expreß-Wagen« bestimmt, der beim großen Vorbild in ganz Westeuropa bei nahezu allen Bahnverwaltungen im Einsatz steht. Der moderne Vierachser belebt mit Sicherheit das Bild eines jeden Schnellzuges. Freunde des Bieres und erstklassiger Modellbahnfahrzeuge sollten eigentlich nicht auf den entzückenden gedeckten Güterwagen G 10 verzichten, der soeben mit der Aufschrift »Pilsener Urquell« erschien. Dieses HO-Modell von Fleischmann paßt in die Reichsbahn-Epoche, ist weiß lackiert, sehr sorgfältig beschriftet und mit einem dekorativen Wappen verziert. Schiebetüren an beiden Seiten und Speichenräder sind die weiteren Besonderheiten des Fahrzeuges.

Auch die N-Bahner kommen bei Fleischmann nicht zu kurz. Die Serie der alten preußischen Abteillwagen mit Reichsbahn-Beschriftung

wurde jetzt mit dem B 4 Pr 04 fortgesetzt. Auch dieses Fahrzeug mit Bremserhaus besticht durch die sehr saubere Ausführung. Ein kleines Schmuckstück ist auch der Kleinvihwagen Vh 04 der Deutschen Bundesbahn mit Bremserhaus. Dieses Modell hat nicht nur die charakteristischen durchbrochenen Wände, sondern in jeder Längsseite auch noch eine bewegliche Schiebetür.

Neu von Roco

International ist wieder das Neuheitenangebot von Roco. Dominierend ist hierbei die Elektronik Baureihe 1670 der ÖBB, die nun zunächst in grüner Lackierung erhältlich ist. Das Modell der Schnellzuglokomotive in der Baureihe HO läuft sehr gut und seidenweich. Sehr sinnvoll ist die Antriebskonzeption. Der neue flache HO-Standardmotor treibt die vier Achsen an, die mit den Laufachsen in zwei Drehgestellen gelagert sind. Innerhalb des Drehgestells ist die Laufachse federnd angeordnet. Jeder Packung liegen austauschbare Nummernschilder bei. Die seitlichen Schilder mit ihren Nasen an der Rückseite dienen zugleich der Befestigung des Gehäuses am Fahrwerk, in der Tat eine recht patente Lösung. In der Detaillierung, in den Fahreigenschaften und in der tadellosen Lackierung läßt das Modell keine Wünsche offen. Die Schnellzugwagen des Typs B II wurden bislang mit der Beschriftung der SBB-FFS in grüner und mit der Beschriftung der BLS in zweifarbig lackiert angeboten.

Nun ist der Wagentyp mit der kompletten In-

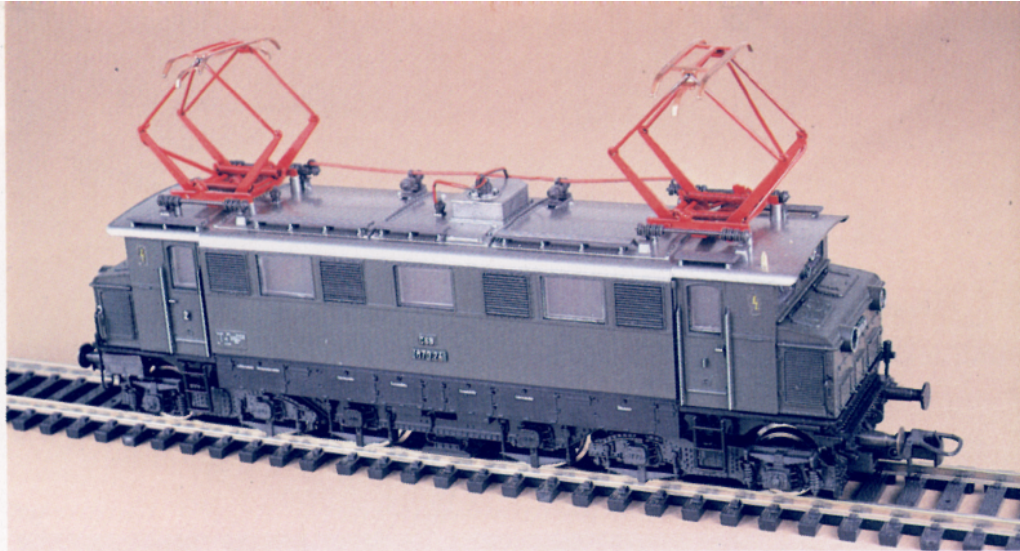


Bild 6: Nach einem Vorbild der ÖBB schuf Roco diese schöne Schnellzuglokomotive mit der interessanten Antriebskonzeption. Foto: HJO

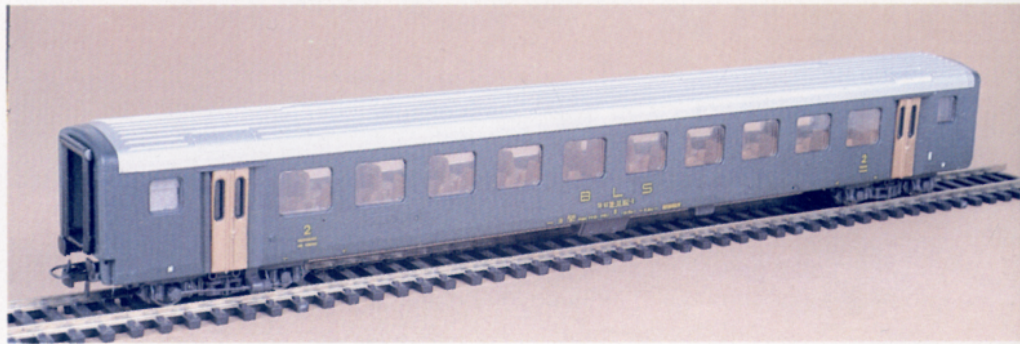


Bild 7: Dieser Schnellzugwagen der BLS wird von Roco unverkürzt in der Baugröße HO gefertigt.



Bild 8: Mit DB-Beschriftung wird dieser gut gestaltete Om 21 aus der Reichsbahnzeit in der HO-Größe von Roco geliefert.



Bild 9: Bewegliche Klappen hat der Wagen der Bauart K 25 von Roco in der Baugröße HO.

neneinrichtung auch in der grünen BLS-Ausführung erhältlich. Mit einer Länge über Puffer von 272,4 mm ist das Fahrzeug unverkürzt im Maßstab 1:87 ausgeführt. Bei Roco neu, beim Vorbild inzwischen leider schon ausgemustert, sind die beiden neuen Güterwagen nach Vorbildern aus der Reichsbahnzeit. Es sind dies der offene Güterwagen Om 21 mit Bretteraufbau und mit Kohlenladung, außerdem der Klappdeckelwagen K 25 mit beweglichen Klappen. Beide Fahrzeuge im HO-Maßstab verfügen über hölzerne Bremserhäuser und sind sehr fein und vorbildgetreu ausgeführt. Die Wagen werden mit der früheren DB-Beschriftung angeboten und sind eine Bereicherung einer jeden Fahrzeugsammlung.

Neu von Minitrix

Bereits im vergangenen Jahr war der neue lokomotivbespannte S-Bahn-Zug angekündigt worden. Mit etwas Verspätung ist diese hübsche Garnitur nun erschienen. Der Zug be-

steht aus der E 111 mit orangefarbener »Bauchbinde« und aus je einem Nahverkehrswagen der Bauarten ABx 791, Bx 794 und Bx 796 mit den schmückenden orangefarbenen Fensterbändern und Längsstreifen. Die Fahrzeuge gefallen durch die saubere Lackierung



Bild 10: Lokomotive E 111 in S-Bahn-Lackierung von Minitrix, passend zu den neuen Nahverkehrswagen.



Bild 11: Nahverkehrswagen ABx 791 für den S-Bahn-Verkehr im Raum Köln-Düsseldorf. In der gleichen Ausführung ist auch ein Bx 794 lieferbar.



Bild 12: Neuer Steuerwagen Bxf 796 von Minitrix für die Lokbespannten S-Bahn-Züge.

Foto 1 bis 12: HJO



Bild 13: Das ist die E 16 von Arnold, hier die Seite mit den Buchli-Antriebskästen.

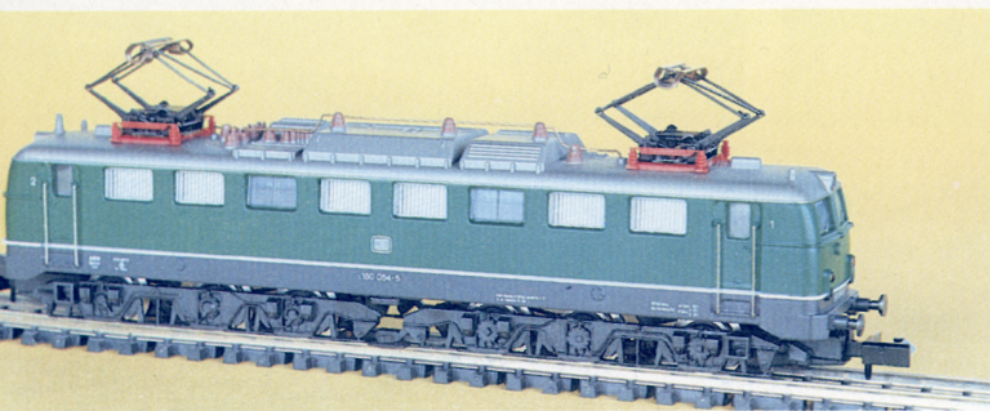


Bild 15: Der ET 88 in N in der roten Nachkriegsausführung, der ebenfalls von Arnold geliefert wird.



und die vorbildgetreue Ausführung. Der Steuerwagen ist an der Führerstandseite mit einer Spitzenbeleuchtung ausgestattet, die automatisch mit der Fahrtrichtung wechselt. Bei der Deutschen Bundesbahn werden die neuen S-Bahn-Züge im Raum Köln-Düsseldorf eingesetzt.

Neu von Arnold

HO

Aus Anlaß des 75jährigen Firmenjubiläums stellte Arnold auf der diesjährigen Nürnberger Spielwarenmesse ein überaus umfangreiches Neuheitenprogramm vor, das viele langgehegte Wünsche der N-Modellbahner erfüllt. Die ersten dieser Neuheiten sind nun bereits im Fachhandel eingetroffen.

Als erstes ist das Modell der E 16 vorzustellen, der ehemaligen bayerischen ES 1, einer schweren Schnellzug-Ellok mit der Achsfolge 1'Do 1', die im Großen mehr als 50 Jahre lang auf süddeutschen Strecken im Einsatz war. Das Modell überzeugt durch Maßstäblichkeit und Detailreichtum. Besonders gut gefällt die feine Nachbildung des für diese Baureihe charakteristischen Buchli-Antriebes mit den unterschiedlichen Ansichten der linken und rechten Fahrzeugseite. Erfreulicherweise sind bei diesem Modell auch die Laufachsen mit durchbrochenen Speichenrädern ausgestattet. Demgegenüber fällt leider die Dachdetaillierung etwas ab. Die Isolatoren sind etwas plump und wenig vorbildgerecht. Hier ist man von Arnold besseres gewöhnt, beispielsweise von der E 18. Die Beschriftung der Lok ist vollständig und sehr sauber ausgeführt, allerdings etwas zu groß ausgefallen.

Ebenfalls ein langerwartetes Modell ist die Nachbildung der schweren Co'Co'-Güterzug-Ellok der Baureihe 150 (E 50) der DB, die beim Vorbild vorwiegend zur Beförderung schwerer Güterzüge auf Steigungsstrecken bestimmt ist. Auch dieses Modell macht einen sehr guten Eindruck. Hinsichtlich der Maßstäblichkeit und Detaillierung gilt weitgehend das bei der E 16 gesagte. Die Gestaltung von Fahrwerk und Gehäuse ist ausgezeichnet, die Nachbildung der Dachisolatoren könnte jedoch auch hier etwas feiner sein. Die Beschriftung ist bei diesem Modell ebenfalls vollständig und lupenrein, im Gegensatz zur E 16 auch größtmäßig richtig ausgeführt.

Über die Fahreigenschaften dieser beiden Elloks kann hier nichts ausgesagt werden, da mir für die Besprechung nur unmotorisierte Vorausmuster zur Verfügung standen. Es ist jedoch zu erwarten, daß die Modelle in dieser Beziehung dem recht guten Arnold-Standard entsprechen.

Varianten bereits bekannter Modelle sind die

Bild 14: Das gut gelungene N-Modell der E 50 (BR 150) von Arnold.

Bild 16: Diese Ansicht des ES 88 zeigt die Gestaltung der Steuerwagen-Stirnseite.

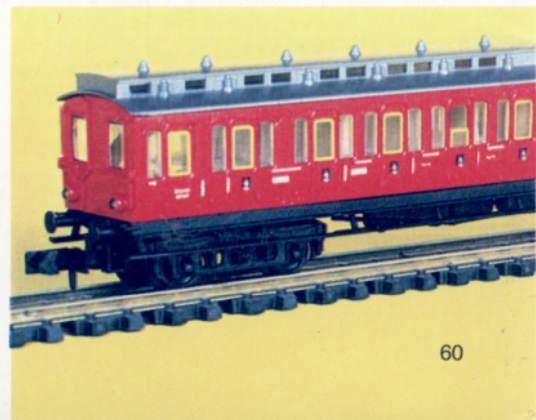




Bild 17 und 18: POLA schuf diesen entzückenden Bauernhof in HO, der in Detaillierung und Farbgebung sehr natürlich wirkt.

weiteren zur Zeit schon lieferbaren Neuheiten. Es handelt sich um die im letzten Jahr vorgestellte preußische T 18 (Baureihe 78), nunmehr in Länderbahnlackierung, sowie den ET/ES 88 in der roten Farbgebung der Deutschen Bundesbahn, wie er nach dem Krieg noch ein paar Jahre in Süddeutschland im Einsatz war. Besonders die T 18 in der Länderbahn-Farbgebung macht einen sehr guten Eindruck, da hier die Gehäusedetails bedeutend besser zur Geltung kommen, als in der schwarzen Ausführung. Ein Farbfoto dieses Modells ist an anderer Stelle dieses Journals zu sehen. Der ET/ES 88 entspricht bis auf die rote Lackierung der Wagenkästen vollständig dem vom Vorjahr bekannten Modell. Richtigerweise sind auch hier die Abteile noch mit 3. Klasse beschriftet, da das Vorbild bereits vor Wegfall der 3. Wagenklasse ausgemustert wurde.

Neu von POLA

Die Firma POLA in Rothhausen setzt die zügige Auslieferung ihrer 81er Neuheiten fort. Nachdem ein großer Teil der auf der Messe vorgestellten Gebäudemodelle bereits unmittelbar nach Messeschluß im Handel erhältlich war, ist nunmehr auch der Bauernhof in HO an der Reihe. Auch dieses Modell läßt, wie schon die im letzten Journal vorgestellten, im Hinblick auf Maßstäblichkeit und Detailreichtum keine Wünsche offen.

Besonders gefällt die naturgetreue Farbgebung, die eine farbliche Nachbehandlung

weitgehend überflüssig macht. Der Bauernhof, bestehend aus Wohnhaus und Scheune, ist so recht geeignet, einen hübschen Blickfang auf der Anlage zu gestalten.

Neues von BREKINA

BREKINA, Spezialist für Auto-Oldtimer, liefert das zur Messe vorgestellte Modell einer Dampf-Straßenwalze aus. Es ist die Nachbildung einer Henschel-Walze, die in den 30er Jahren auf vielen Straßenbaustellen zu finden war. Das Modell ist am Kessel und Führerstand mit einer Vielzahl von Einzelheiten versehen, Nieten und Schrauben sind sauber

nachgebildet. Das Schwungrad der Dampfmaschine ist über ein Zahnradgetriebe mit der Antriebswalze verbunden und dreht sich so beim Schieben der Walze mit.

Die Dampfwalze wird wie die bisher von BREKINA gelieferten Fahrzeuge in verschiedenen Farben gefertigt. Hier empfiehlt sich allerdings eine farbliche Nachbehandlung, um dem Modell ein betriebsgerecht verschmutztes Aussehen zu verleihen, da es wohl kaum auf einer Straßenbaustelle eine fabrikneu glänzende Walze gegeben hat. Wir haben unser Besprechungsmuster übrigens für den Preis von 6,95 DM im Fachhandel erhalten.

P. Schiebel

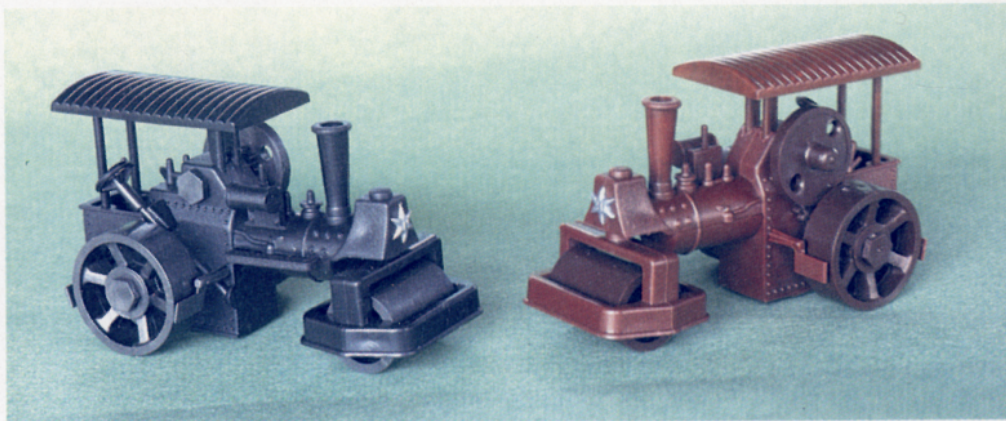


Bild 19: Die beiden Ansichten der Henschel-Dampfwalze von BREKINA in HO.

Fotos 13 bis 19: P. Schiebel

Lukullus - Express

(Nähere Angaben sh. Seite 26)

Bitte den Einzahlungs- bzw. Überweisungs-abschnitt zur Sonderfahrt mitbringen, für diesen erhalten Sie Ihre Fahr- und Schlemmerkarte!

MERKER VERLAG 8080 FFB ROENTGEN STR. 2



Oberpfälzer Impressionen

Diese 044 077 mit »Stopsellocken und Hochfriseur« mit einem Güterzug hinter Neukirchen in Richtung Weiden wurde am 1.12.74 von Herrn Nelkenbrecher aufgenommen.

Eisenbahnen in der Oberpfalz kann aus aktuellen Gründen erst im nächsten Journal fortgesetzt werden. Wir suchen auch über dieses Gebiet noch Unterlagen und Daten von Neben-

und Stichbahnstrecken, die für die Oberpfalz so typisch waren und bitten deshalb um baldmögliche Zusendung von Materialien folgender Strecken:

1. Wiesau—Mitterteich—Waldsassen nach Eger
2. Marktredwitz—Neusorg—Fichtelberg und Neusorg—Immenreuth—Speichersdorf
3. Wiesau—Tirschenreuth—Bärnau
4. Reuth—Erbendorf
5. Weiden—Pressath—Grafenwöhr (mit Truppenübungsplatz)
6. Eschenbach—Kirchentumbach
7. Weiden—Weiherhammer—Vilseck—Neukirchen
8. Amberg—Hirschau—Schnaittenbach
9. Amberg—Kastl—Lauterhofen



Oberpfälzer Impressionen:
Güterzug mit einer 44er, Ausfahrt Neukirchen in Richtung Weiden am 22.2.75.

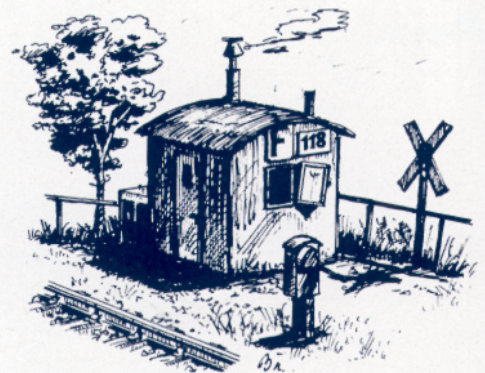
Foto: J. Nelkenbrecher



10. Industrieanschluß Schwarzenfeld Münchshof, Ende Nähe Kreith
11. Nabburg—Oberviechtach—Schönsee
12. Schwandorf—Bodenwöhr—Neunburg v.W.—Rötz
13. Bodenwöhr—Roding—Cham
14. Cham—Furth i.W.—CSSR
15. Cham—Waldmünchen
16. Cham—Kötzting
17. Schwandorf—Bodenwöhr—Nittenau

18. Schwandorfer Werks- und Bergwerksbahnen
19. Maxhütte-Haidhof—Burglengenfeld
20. Neumarkt—Sengenthal—Freystadt
21. Neumarkt—Sengenthal—Berching—Beilngries—Dietfurt
22. Regensburg—Bernhardswald—Falkenstein

Die Redaktion





1



2



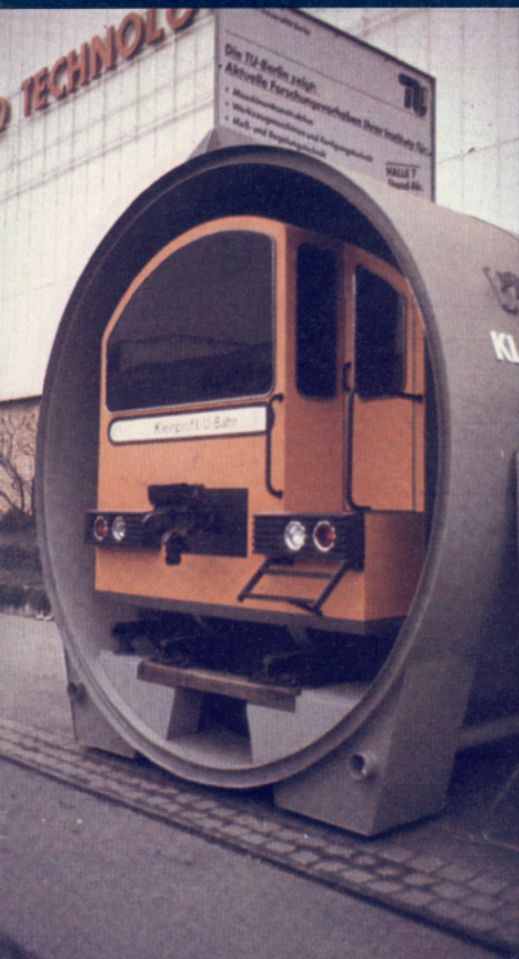
3

Hannover-Messe 81

Vermehrte Anwendung der Drehstrom-Leistungsübertragung bei Diesellokomotiven für alle Leistungsbereiche, noch universellere Einsatzmöglichkeiten für Zwei-Wege-Fahrzeug.



4



5

ge, weitere Spezialisierung in der Rangiertechnik sowie verstärkte Suche nach neuen Systemen für den spurgebundenen öffentlichen Personennahverkehr — das waren die schienenverkehrstechnischen Aspekte der diesjährigen Hannover-Messe, auf der dieses Mal die einschlägige Industrie sehr viel stärker als in den Vorjahren vertreten war. Damit wurde aber auch auf der mit 5250 Ausstellern aus 52 Ländern größten Industrieausstellung der



6



7



8



9



Bild 1: Industrielok mit Drehstromleistungsübertragung DE 501 von Krupp MaK.

Bild 2: 'Robot'-Rangiergerät der Fa. Vollert für die Esso-Chemie, Köln; hier: die Hilfsführerstandseite.

Bild 3: Großraum-Güterwagen der Gattung Habis 7, gebaut von Waggon Union.

Bild 4: Frontansicht des U-Bahn-Gelenkbusses mit Einholm-Stromabnehmer.

Bild 5: 1:1-Führerstand- und Tunnelmodell der meterspurigen Kleinprofil-U-Bahn.

Bild 6: Der meterspurige 'Feurige Elias' (Henschel 1891/3618) der OEG.

Bild 7: Neue Zwei-Wege-Einrichtung für MB trac 100 S von Zagro.

Bild 8: Rückansicht des EDK 1000/2.

Bild 9: Lokomotivkontraste: dieselelektrische Universallok 4.653 der NSB (Henschel 1980/32 438).

Bild 10: TW 8157 der Braunschweiger Verkehrs-AG, gebaut von Linke-Hofmann-Busch.

Alle Fotos: Dr. v. Harlem

Welt deutlich, daß durch das neue Energie- und Umweltbewußtsein bei Wirtschaft, Industrie und Politik die Schienentechnologie und der spurgebundene Massenverkehr einen neuen Stellenwert bekommen haben.

Mit der 3300 PS starken, dieselelektrischen universellen Schnell- und Güterzuglok Di 4.653 stellte Thyssen-Henschel eine der fünf neuen normalspurigen Maschinen für die extreme Witterungsverhältnisse und Trassierungselemente aufweisende, 729 km lange Nordlandbahn zwischen Trondheim und Bodø am nördlichen Polarkreis vor. Mit dieser 20800 mm langen und 113 t schweren Lokkonstruktion, Höchstgeschwindigkeit 140 km/h, haben sich nun auch die Norwegischen Staatsbahnen (NSB) für die zukunftsweisende Drehstromleistungsübertragung entschieden, wie sie z. B. bei der E 120 der DB zu finden ist. Eine Kuriosität ist die Ausrüstung der Führerstände mit einem Gewehrschrank. Im Einsatzgebiet gibt es nämlich viele Elche, die bei einem Zusammenstoß vom Lokführer weidmännisch erlegt werden müssen.

Welchen Fortschritt dieser Lokgigant darstellt, dokumentierte eindrucksvoll ein Vergleich mit dem danebenstehenden meterspurigen »Feurigen Elias« der Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft, der immerhin noch bis 1956 mit 30 km/h Höchstgeschwindigkeit im Städtedreieck Mannheim/Weinheim/Heidelberg dahindampfte.

Mit der von Krupp MaK gezeigten 9870 mm langen, 680 PS starken Dieseldiesellok DE 501 hält die Drehstromleistungsübertragung nun auch beim Lokomotivbau der mittleren Leistungsklasse, in der NE- und Werksbahnen ein sehr großes Käuferpotential bilden, Eingang. Gleich 20 dieser dreischigen Maschinen wurden in den MaK-Werkshallen — teils auf Vorrat — aufgelegt.

Die diesel-hydrostatisch angetriebenen »Robot«-Rangiergeräte der Maschinenfabrik Vollert dienen dem vollautomatischen, fernferngesteuerten, kontinuierlichen Verschub von Güterwagen mit Geschwindigkeiten zwischen 0 und 0,6 m/sec zur gleichmäßigen Beladung unter Füll- und Beladestationen. Das zweiachsige, auf der Messe gezeigte normalspurige Rangiergerät ist für die Esso-Chemie in Köln bestimmt und wird von einem 110 kW-Dieselmotor angetrieben.

Linke-Hofmann-Busch präsentierte einen der 15 neuen sechsachsigen Einrichtungs-Stadtbahn-Gelenktriebwagen für die Braunschweiger Verkehrs-AG, Spurweite 1100 mm. Die 20640 mm langen und 24,5 t schweren Fahrzeuge, Achsfolge B'2'B', haben eine Antriebsleistung von 2 x 150 kW für 70 km/h Höchstgeschwindigkeit. Brems- und Anfahrsteuerung erfolgen weitgehend automatisch und elektronisch.

Der VEB Schwermaschinenbau S. M. Kirow, Leipzig, zeigte diesmal einen für Rußland bestimmten Eisenbahnkran der Baureihe EDK 1000/L. Der 17440 mm lange und samt Gegengewichte 211 t schwere, elektrische Kran kann bei einer Ausladung bis zu 28 m bis maximal 125 t heben.

Der vierachsige, 23240 mm lange Großraum-Güterwagen der Gattung Habis 7 von Waggon Union, Siegen, mit 163 m³ Ladevolumen und 52 t Zuladung ist dank seiner voll öffnungsfähigen Seitenwände, die bis in das Dach hineingehen und eine 2800 mm hohe, jeweils über eine Wagenhälfte reichende Ladeöffnung schaffen, besonders gut für die Be- und Entladung palettierten Güters mit Gabelstaplern geeignet. Seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h.

Unter den zahlreichen Zwei-Wege-Fahrzeugen ragten zweifellos besonders hervor: der bislang größte Turmwagen für den Schienen-/Straßen-Einsatz mit 5100 mm Hubhöhe und 390 kg Tragkraft, gebaut für die Dortmunder Straßenbahn, ein weiterer Hilfszug für die DB, der im Rbf. Maschen stationiert werden soll sowie eine neue Zwei-Wege-Vorrichtung für den Mercedes Benz MB trac 100 S.

Erstmalig vorgestellt wurden auf der Messe zwei neue spurgeführte Nahverkehrssysteme. Mit dem O-Bahn-Konzept von Mercedes Benz soll ein Verkehrssystem realisiert werden, das je nach Verkehrsbedarf und finanziellen Möglichkeiten stufenweise vom normalen Busverkehr auf öffentlichen Straßen über den auf Teilstrecken spurgebundenen Betrieb mit zwangsgesteuerten konventionellen Bussen in trogförmigen, 2600 mm breiten Sonderfahrbahnen bis zum vollautomatischen Betrieb einzelner oder zugbildender Elektro-Fahrzeuge auf den dann zu durchgehend spurgeführten Linien zusammengefaßten Sonderfahrbahnen erweitert werden kann. Der in Hannover gezeigte dreiteilige, luftbereifte Doppelgel-

lenkbus für Zweirichtungsbetrieb stellt die Endstufe dieses Systems dar. Das 24080 mm lange, 20 t schwere vierachsige Fahrzeug für 238 Personen mit 100 km/h Höchstgeschwindigkeit wird von zwei 250 kW-Elektromotoren über zwei Achsen angetrieben. Die Stromzuführung erfolgt über Fahrdrat (750 V Gleichstrom). Die elektrische Ausrüstung (AEG-Telefunken) einschließlich der weitgehend automatischen Brems- und Anfahrsteuerung wurde vollständig von bewährten Straßenbahnfahrzeugen übernommen.

Die Kleinprofil-U-Bahn des Instituts für Fahrzeugtechnik der TU Berlin ist als geschlossene Röhrenbahn konzipiert, wobei durch besondere fahrzeugtechnische Konstruktionen der lichte Tunnel-Durchmesser vom heute üblichen Maß um etwa 40 % auf 3,6 m reduziert wird, was zu einer etwa proportionalen Senkung der Baukosten für die festen Anlagen führt. Bei dem geplanten 34520 mm langen, 27,6 t schweren Doppeltriebwagen, Achsfolge B'B' + B'B', für 160 Fahrgäste wird dies erreicht durch kleinere Spurweite (1000 mm) und kleinere Radsätze (Durchmesser 600 mm), Absenkung des Fahrgastraum-Fußbodens zwischen den Drehgestellen bis auf 350 mm über Schienenoberkante, Unterbringung der Führerstände einschließlich der gesamten elektrischen Fahr- und Bremsausrüstung (Drehstrom-Übertragung) in die hochgezogenen Wagenkasten-Endpartien über den Drehgestellen sowie Anordnung des Fluchtweges für Notfälle in Fahrzeuginnenrichtung mit Notausgang in der Fahrzeuginnenstirn.

D. v. Harlem

**Redaktionsschluß
für
Journal 4/81
10. Juli 1981**

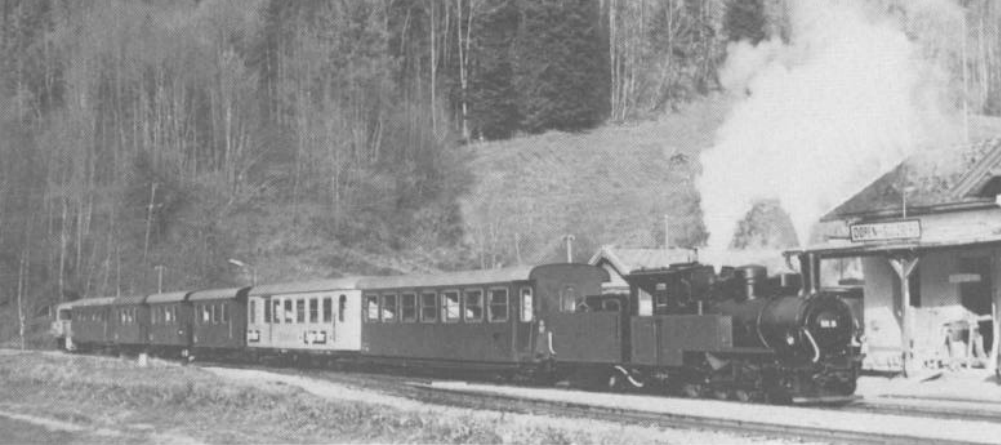


Bild 1: Die Dampflokomotive 699.01 der EUROVAPOR, die für die Pinzgau-Dampfzüge vorgesehen ist, hier noch auf der Bregenzer Waldbahn im Einsatz. Foto: A. Zopf

Mitteilungen

EUROVAPOR — Dampfzüge auf der Pinzgauerbahn

Bekanntlich mußte die Bregenzerwaldbahn infolge eines Felssturzes am 14. Juli 1980 zwischen Kennelbach und Egg eingestellt werden. Zwar wurden die Schäden inzwischen weitgehend wieder beseitigt, der Betrieb konnte jedoch aufgrund festgestellter weiterer Felssturzgefahr auf verschiedenen Abschnitten nicht wieder aufgenommen werden. Am 20. Oktober mußte auch der bis dahin noch betriebene Inselbetrieb zwischen Egg und Bezaug eingestellt werden.

Entfallen mußte auch der Dampfzugbetrieb der EUROVAPOR auf dieser Strecke (seit 1974), was vor allem von den Feriengästen des Bregenzerwaldes sehr bedauert wurde und einigen Gastwirtschaftsbetrieben erhebliche Umsatzrückgänge brachte.

Von verschiedenen Seiten sind Initiativen zur Rettung der Bahn ergriffen worden. Ob sie, insbesondere angesichts der notwendigen Aufwendungen von ca. 200 Mio. Schilling für die Sanierung der Bahn, Erfolg haben, muß abgewartet werden.

Aufgrund der unklaren Situation bei der Bregenzerwaldbahn beschloß EUROVAPOR, mit der Dampflokomotive 699.01 (D h2) auf der im Salzburger Land gelegenen 760 mm-Strecke Zell am See — Krimml (Pinzgauerbahn) einen Dampfzugbetrieb durchzuführen. Die 54 km lange Strecke führt durch das landschaftlich

reizvolle Salzachtal, das, umrahmt von Großvenediger (3674 m) und Großglockner (3798 m), eine prächtige Kulisse abgibt.

Die Dampfzüge verkehren von Zell am See bis Krimml am

20. und 30. Juni,
2., 9., 14., 19., 23. und 28. Juli,
2., 6., 11., 16., 20., 25. und 30. August,
3., 13. und 27. September.

Abfahrt in Zell am See ist jeweils 9.40 Uhr.

Fahrten bis Mittersill (29 km) sind vorgesehen am

19. und 28. Juni,
2., 7., 12., 16., 21., 26. und 30. Juli,
4., 9., 13., 18., 23. und 27. August,
1., 6. und 20. September
4. Oktober 1981.

Abfahrt ab Zell am See ist 10.35 und 14.00 Uhr. Auskünfte und Fahrplanunterlagen sind erhältlich bei EUROVAPOR, Postfach 765, CH-8021 Zürich.

15 Jahre Dampf-Loki-Club Herisau

Bereits im letzten Jahr, am 25.10.1980 feierte der Dampf-Loki-Club Herisau (DLC) sein 15jähriges Jubiläum. Der Club betreibt mit der 1'C1' h2-Tenderlok Eb 3/5 der Bodensee-Toggenburg-Bahn den bekannten »Amor-Express« auf der Strecke Herisau-Nesslau in der Ostschweiz. Zusammen mit dem Jubiläum des Clubs fiel der 70. Geburtstag der Lok, die am 23. Oktober 1910 die Firma Maffei in München verließ und inzwischen ziemlich genau 1,5 Mio km zurücklegte. Die Lok befindet sich in einem hervorragenden Pflegezustand, und es steht zu erwarten, daß sie noch eine Reihe von Jahren ihren Dienst versehen kann.

Großes Programm 1981 der DGEG

Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. (DGEG) hat in diesem Jahr wieder ein umfangreiches Programm vor. Der Museumszug des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen verkehrt in diesem Jahr erstmals regelmäßig am ersten Sonntag im Monat auf der Ruhrthalbahn zwischen Hattingen und Oberwengern. Gefahren wird mit der V 36 und dem historischen Wagenmaterial des Museums.

Nach mehrjähriger Pause finden am 19. Juli und 2. August wieder »Ottenhöfer Eisenbahntage« mit Ausstellungen und Besichtigungen in Ottenhöfen statt. Als besonderer Clou soll am 2. August eine Dampfzug-Nachtfahrt nach Achern stattfinden, wenn das Wetter mitspielt.

Auf der erweiterten Strecke des »Rhein-Neckar-Eisenbahnmuseums« in Viernheim finden auch in diesem Jahr Dampfzugdemonstrationsfahrten statt. Die Termine sind: 14. und 28.6., 26.7., 9. und 23.8., 13. und 20.9. sowie 11.10.

Die »Fahrzeugsammlung Pfalz« in Neustadt/Weinstraße wird am 26.9.81 offiziell als Eisenbahnmuseum eröffnet. Dabei ist ein umfangreiches Rahmenprogramm geplant, an dem sich auch die DB mit einer großen Fahrzeugschau beteiligt.

Die diesjährigen »Dahlhausener Museumstage« finden am 12./13. September statt.

Selbstverständlich verkehren auch 1981 historische Dampfzüge auf der Achertalbahn zwischen Achern und Ottenhöfen, und zwar am 24.5., 7.6., 21.6., 5.7., 19.7., 2.8., 16.8., 30.8., 13.9. und 27.9.

Mit dem »Mikado-Express« ins Elsass

Am Sonntag, 13. September 1981, findet die nächste Publikumsfahrt mit dem »Mikado-Express« statt. Der Dampfzug mit Pullman-, Erst- und Zweitklass- sowie Speisewagen wird geführt durch die ehemalige französische Schnellzug-Lokomotive 141 R 1244. Der Extrazug verläßt Winterthur (Schweiz) am Sonntagmorgen kurz vor 9 Uhr und führt ins Elsaß, wo Gelegenheit für verschiedene Exkursionen geboten wird (Eisenbahn-Museum Mulhouse, Dampfbahn Cernay — Senheim ins Val de la Doller). Der Billetverkauf erfolgt ab 1. August durch die Bahnhöfe der Schweizerischen Bundesbahnen und das Auskunftsbüro SBB, CH-8001 Zürich Hauptbahnhof.

Museums-Eisenbahn Minden e. V.

Von April bis Oktober 1981 führt die Museums-Eisenbahn Minden e. V. an jedem zweiten Sonntag im Monat Dampffahrten auf den Strecken der Mindener Kreisbahnen durch. Eingesetzt werden die Dampfloks »Stettin 7906«, eine preuß. T 13, oder »Mevissen 4«. Auf der Strecke der Wittlager Kreisbahn findet an jedem letzten Sonntag im Monat, im Juli, August und September auch am vorhergehenden Samstag, Dampfbetrieb mit den Loks 896237, »Alice Heye«, und dem Triebwagen T 3 statt.

Nähere Auskünfte erteilt:

Museums-Eisenbahn Minden

Postfach 2751

4950 Minden

oder das Verkehrs- und Werbeamt Minden.

Bild 2: Der »Amor-Express« der Bodensee-Toggenburg-Bahn mit der Eb 3/5 des Dampf-Loki-Club Herisau.



Auch 1981 Dampfbetrieb auf der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth

Auch in diesem Jahr führt die Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth vom 1. Mai bis Ende September auf einer 600 mm-Strecke zwischen Gütersloh und Isselhorst wieder Dampfbetrieb durch. Die Fahrten finden an Sonn- und Feiertagen mit der Dampflok Nr. 12 »Mecklenburg« statt, die am 7.9.1980 in Dienst gestellt wurde. Die Lok, eine ehemalige Heeresfeldbahnlok aus dem 1. Weltkrieg, war bis 1970 als 993462 bei den Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahnen im Einsatz, wurde dann nach England verkauft und konnte 1973 von der DKBM nach Deutschland zurückgekauft werden. Nach einer vollständigen Überholung durch die Vereinsmitglieder konnte sie wieder in Betrieb genommen werden.

15 Jahre Bruchhausen-Vilsen-Asendorf

Deutschlands älteste Museumseisenbahn, die Strecke Bruchhausen-Vilsen-Asendorf des Deutschen Eisenbahnvereins e. V. (DEV) begeht im Juli 1981 ihr fünfzigjähriges Jubiläum. Das Festprogramm wurde allerdings schon am 2. Mai durchgeführt, leider zu kurzfristig, um im letzten Journal darauf einzugehen. In den 15 Jahren ihres Bestehens hat die Museumsbahn 364536 Reisende befördert. Für den historischen Zugbetrieb stehen drei Dampflokomotiven (»Hoya«, »Spreewald« »Hermann«), zwei Triebwagen und eine Diesellok zur Verfügung. Auch in diesem Jahr werden vom 1. Mai bis 27. September Zugfahrten an allen Wochenenden und Feiertagen durchgeführt.

Neue Loks bei der Braunschweigischen Landes-Museumseisenbahn

Nachdem die Braunschweiger Verkehrsfreunde e. V. bereits Ende letzten Jahres für die von ihnen betriebene Braunschweigische Landes-Museumseisenbahn die ehemalige Dampflok Nr. 38 der Saarbergwerke AG in Saarbrücken erwerben konnte, die als BLME 6 eingereiht wurde, gelang es ihnen, zwei weitere historische Diesellokomotiven zu übernehmen. In beiden Fällen handelt es sich um zweiachsige Maschinen mit Stangenbetrieb.

Die BLME 14 »Rheinmetall« ist eine Stiftung der Firma Rheinmetall und soll als Rangierlok eingesetzt werden.

Die BLME 16, die ehemalige V 22009 der Hildesheimer Hafenbahn wurde dem VBV als Dauerleihgabe zur Verfügung gestellt. Damit verfügt die BLME über je eine Maschine der Typenreihe V 20 — V 22 — V 36, die alle mit dem »Celler Land-Express« bzw. »Preußenzug« in der Lüneburger Heide verkehren werden.

Eisenbahn-Live-Schau in Wassen

Im Zusammenhang mit dem im nächsten Jahr anstehenden hundertjährigen Bestehen der Gotthardbahn führen die SBB bereits in diesem Sommer an zahlreichen Tagen in Wassen eine Eisenbahn-Live-Schau durch, und zwar in der Zeit vom 16. Juni bis 8. Oktober, jeweils dienstags und donnerstags.

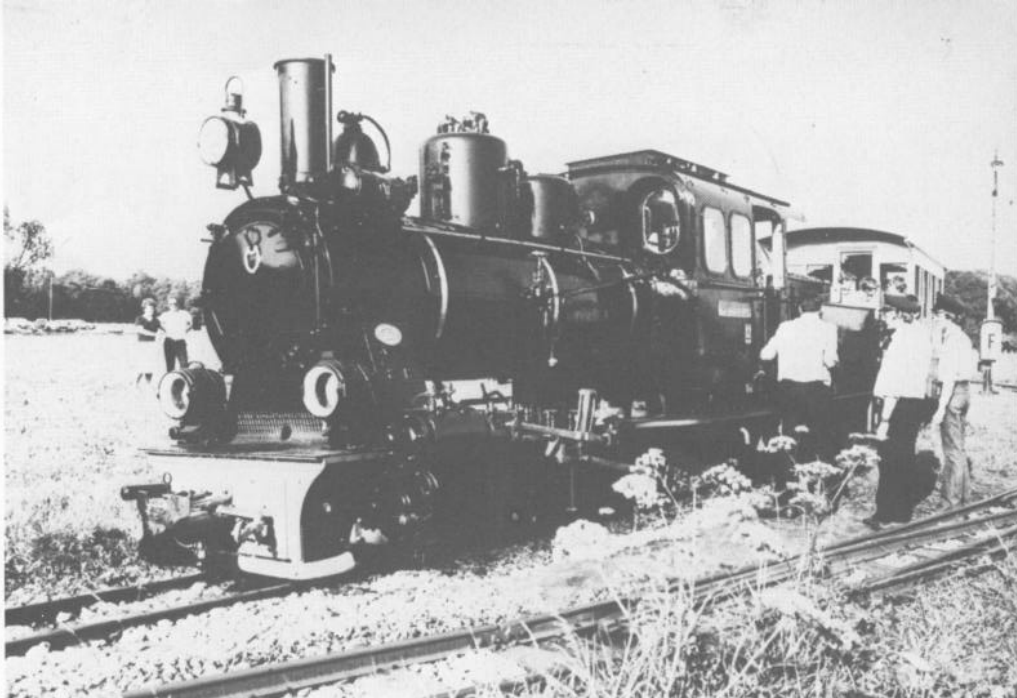


Bild 3: Die Lok Nr. 12 »Mecklenburg« der DKBM bei ihrer Indienststellung am 7.9.1980.

Foto: Fölting

Auf der gegenüberliegenden Talseite von Wassen wird ein teilweise überdachter Zuschauerplatz für rund 600 Personen eingerichtet, von dem der Betriebsablauf im Bereich der wohl einmaligen Streckenführung von Wassen besonders gut verfolgt werden kann. Dank der Kehrtunnels befahren die Züge hier den linken Talhang dreimal in unterschiedlicher Höhe. Der geplante Einsatz von Extrazügen mit z. T. historischen Fahrzeugen wie die Ce 6/8^{II} »Krokodil«, die ehemalige Schnellzuglokomotive Be 4/6, der »Rote Pfeil« RAe 2/4 und die Doppellokomotive A3 8/14 während der 90-minütigen Schau verleihen der Veranstaltung zusätzliche Attraktivität.

An den Veranstaltungstagen setzen die SBB jeweils einen Sonderzug von verschiedenen Ausgangsorten nach Wassen ein, für deren Benutzung stark ermäßigte Jubiläumspreise gelten.

Weitere Auskünfte erteilt die Koordinationsstelle der SBB, VL II, Tel. 9403948, Bern.



Bild 4: Der Zug der Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen-Asendorf in voller Fahrt.

Foto: E. Kunst

Bild 5: Die neuen Dieselloks Nr. 16 »V 22 009« und Nr. 14 »Rheinmetall« der BLME.

Foto: U. Knoblauch

