

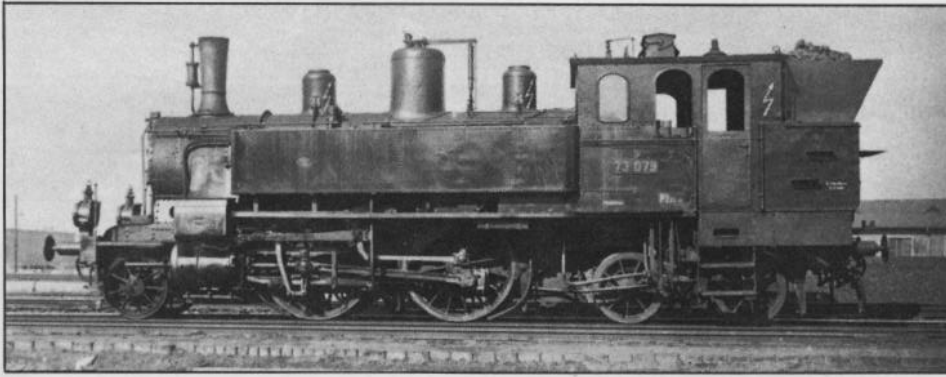


Bild 11: Diese D XII aus dem Jahr 1900 trägt bereits die Reichsbahn-Betriebsnummer 73 079, hat aber noch die alten Laternen.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

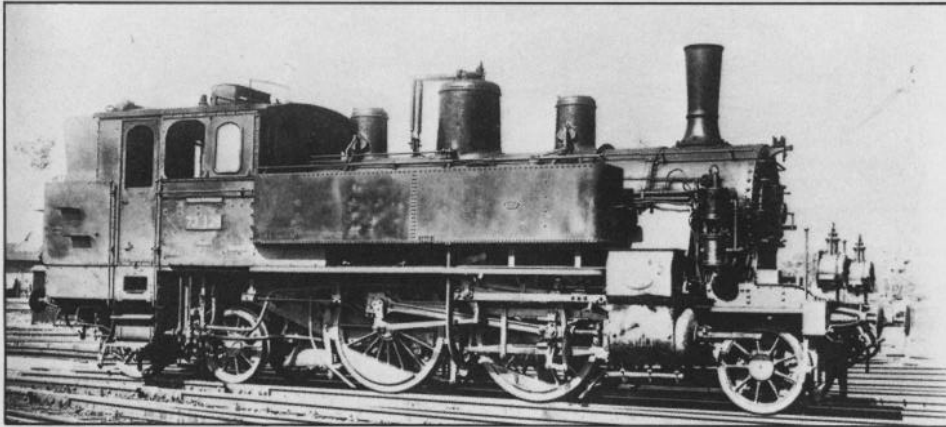


Bild 12: Ab dem Baujahr 1907 wurden die 1'8 2'-Naßdampflokomotiven der Bayerischen Staatsbahn mit der Gattungsbezeichnung Pt 2/5 N geführt. Das Foto zeigt die Lok mit der Betriebsnummer 73 139, es war die letzte Maschine dieser Gattung.
Foto: H. Maey/Bellingrodt

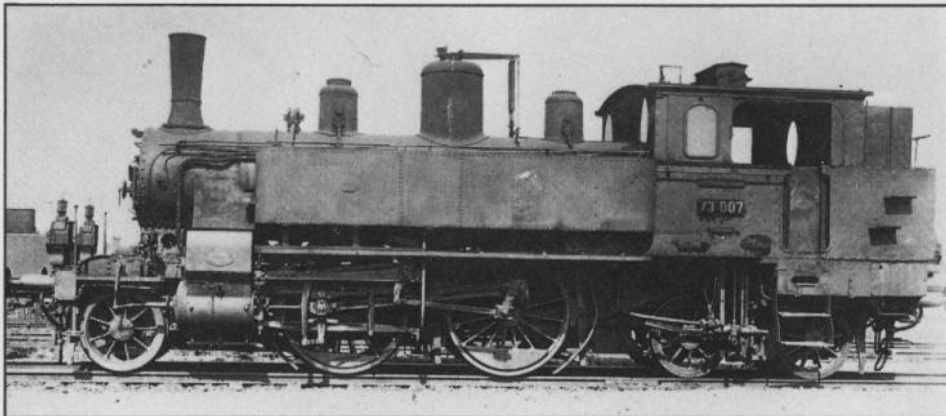
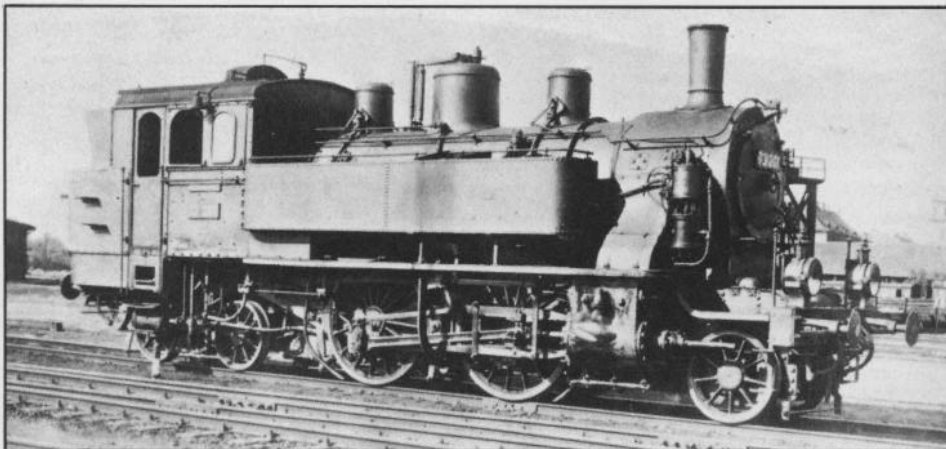


Bild 13: Als Gattung P 2II war diese Lokomotive kurz nach der Jahrhundertwende an die Pfalzbahnen geliefert worden. Als 73 007 kam sie später zur Deutschen Reichsbahn.
Foto: Archiv Bellingrodt

Bild 14: Ein Einzelstück blieb diese Heißdampf-Lokomotive der Gattung Pt 2/5 H, die Krauss im Jahr 1906 lieferte. Als 73 201 fuhr die Maschine bei der Deutschen Reichsbahn bis 1933.
Foto: H. Maey/Sammlung Dr. Scheingraber



übertraf die neue D XII die Zweikuppler aus Preußen und Sachsen.

Die Lieferung der ersten 11 Lokomotiven mit den Fabrik-Nr. 3500 bis 3510 und mit den Bahn-Nr. 2201 bis 2211 erfolgte im Jahr 1897. Weitere 85 Maschinen verließen die Werkshallen von Krauss in den Jahren 1898 bis 1904. Es waren die Fahrzeuge mit den Fabrik-Nr. 3846 bis 3865, 3910 bis 3915, 4315 bis 4340, 4465 bis 4482, 4401 und 4957 bis 4970. Die Bahn-Nr. der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen lauteten fortlaufend von 2201 bis 2296.

Die Lokomotiven kamen zunächst im Schnellverkehr auf den längeren Vorortstrecken Münchens zum Einsatz. Später zählten dann auch Aschaffenburg, Lindau und Nürnberg zu den Heimatbetriebswerken der Gattung D XII.

Mit ihren großen Treib- und Kuppelrädern von 1640 mm Durchmesser waren die Maschinen für eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h zugelassen und dadurch in der Lage, leichte Schnellzüge zu befördern oder Vorspann vor Schnellzügen zu fahren.

Die Vorräte beliefen sich je nach Lieferserie auf 8,9 bis 9,1 m³ Wasser und 2,3 bis 3,2 t Kohle und verliehen den Lokomotiven einen recht großen Aktionsradius. Die außenliegenden Naßdampf-Zylinder mit waagrecht Achse hatten einen Durchmesser von 450 mm, einen Kohlhub von 560 mm und eine zweischienige Kreuzkopfführung. Der Antrieb erfolgte auf die hintere Achse. Die Heusinger-Steuerung hatte Flachschieber mit äußerer Einströmung erhalten.

Mit der D XII schuf Richard von Helmholtz die leistungsfähigste Naßdampf-Tenderlokomotive ihrer Zeit. Besondere Beachtung fanden die hervorragenden Laufeigenschaften der Maschinen, die zwar über eine große geführte Länge, jedoch über keinen festen Achsstand verfügten. Nur die Treibachse war fest im Rahmen gelagert. Die vordere Laufachse war mit der Kuppelachse zu einem Krauss-Helmholtz-Gestell vereinigt, das Seitenspiele von 25 und 19 mm aufwies, das hintere Drehgestell hatte ein Spiel von 25 mm nach jeder Seite. Der Durchmesser der vorderen und hinteren Laufachsen betrug 1006 mm.

Die vordere Laufachse wurde abgefedert durch eine doppelte Querfeder. Die Tragfedern von Treib- und Kuppelachse waren über den Achslagern angeordnet. Dazwischen befand sich eine weitere Blattfeder als Ausgleichshebel. Ein querliegend angeordneter Ausgleichshebel verband die Tragfedern der hinteren Achse des Drehgestells.

Der Rahmen war eine Nietkonstruktion aus Blechen, im vorderen Teil mit zwei Wasserkästen eingehängt, die zugleich als Versteifung dienten.

Aus zwei Schüssen bestand der Langkessel, der in der Mitte einen hohen Dampfdom mit Sicherheitsventilen der Bauart Meggenhofen trug. Davor und dahinter befanden sich je ein runder Sandbehälter. Gesandet wurden die Kuppelachse von vorn und die Treibachse von hinten. Die Bremsen waren als Druckluftbremsen der Bauart Westinghouse ausgeführt.

Zwei der Lokomotiven wurden bereits 1916 an die Pfalzbahnen abgegeben, 1925 kamen sie dann als T 5 zu den Bahnen im Saarland. Alle anderen Maschinen gelangten in den Bestand der Deutschen Reichsbahn und trugen die Betriebsnummern 73 031 bis 124. Die Ausmusterung der meisten Fahrzeuge vollzog sich in der ersten Hälfte der 30er Jahre.

In der Zeit zwischen 1900 und 1903 beschafften die Pfalzbahnen insgesamt 31 nahezu bau-

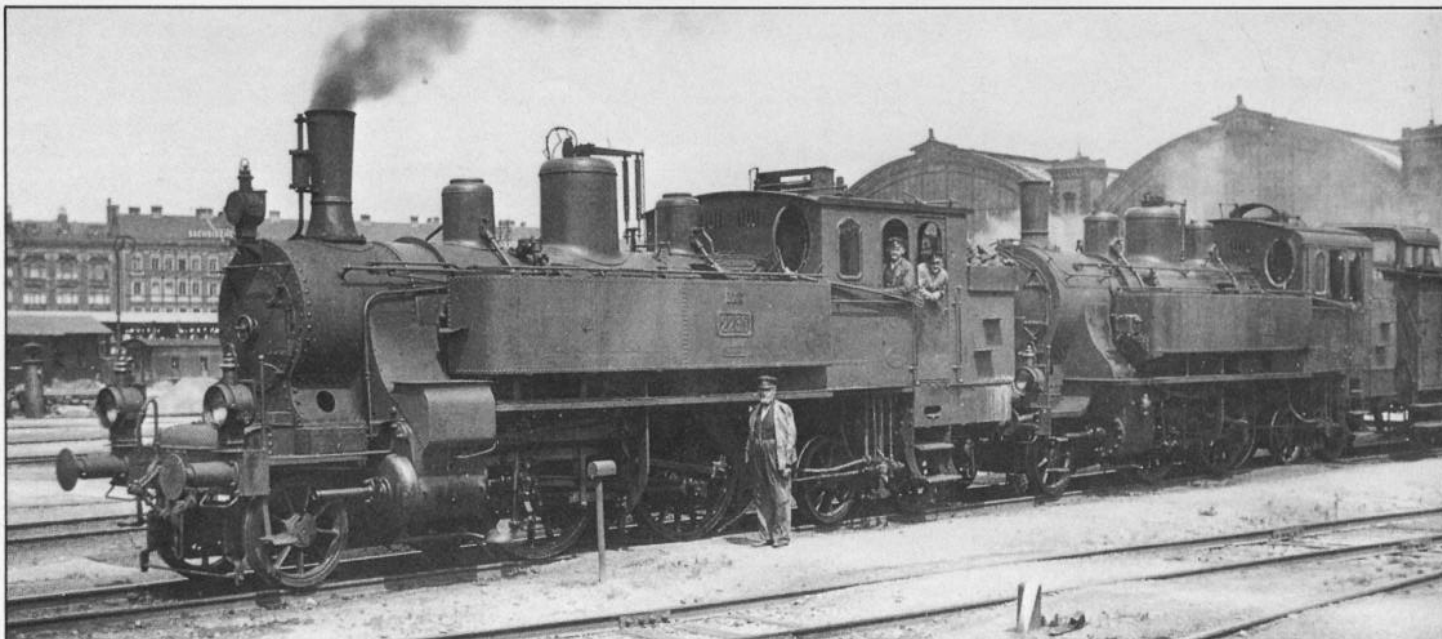


Bild 15: Auch diese Abbildung ist der Kategorie der Seltenheiten zuzuordnen. Hier leistet die D XII mit der Bahn-Nr. 2250 Vorspanndienst vor der Heißdampf-Maschine 5201 der Gattung Pt 2/5 H.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

gleiche Maschinen und führten sie als Gattung P 2^{II}. Anstelle der Westinghouse-Bremse hatten diese Fahrzeuge eine Schleiferbremse erhalten. Geringe Unterschiede zeigten auch die Führerhäuser der Pfalzmaschinen, die u. a. eine Gasbeleuchtung erhalten hatten. Am Bau der Lokomotiven war Krauss mit 21 und Maffei mit 10 Exemplaren beteiligt.

Die Deutsche Reichsbahn übernahm noch 28 Lokomotiven und wies ihnen die Betriebsnummern 73 001 bis 028 zu. Die anderen drei Maschinen waren zuvor an die Saarbahnen abgegeben worden. Bis zum Jahre 1935 waren auch die meisten der pfälzischen Fahrzeuge ausgemustert. Die guten Erfahrungen mit der Gattung D XII veranlaßten schließlich auch die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, in der Zeit von 1903 bis 1912 insgesamt 37 jener Naßdampfmaschinen zu erwerben. Nur ein einziges Exemplar gelangte noch in den Fahrzeugpark der Deutschen Reichsbahn. Die Lok war bereits nach dem Ersten Weltkrieg nach Bayern gelangt. Bei der Reichsbahn fuhr sie mit der Betriebsnummer 73 125.

Die Gattung Pt 2/5 N

Nach dem Bau einer Heißdampf-Lokomotive mit derselben Achsfolge, erwarb die Bayerische Staatsbahn im Jahr 1907 erneut eine Serie von neuen Naßdampf-Maschinen mit den Bahn-Nr. 5202 bis 5210.

Bild 17: Typenzeichnung der Gattung D IX im Maßstab 1:87, entnommen aus der Sammlung LOKOMOTIV-REVUE von H. J. Obermayer.
Zeichnung: Obermayer

Bild 18: Auch die Zeichnung der Gattung D XII wurde dem Sammelband »Tenderlokomotiven« der LOKOMOTIV-REVUE von H. J. Obermayer entnommen. In zwei Sammelbänden sind je 50 Schlepptender- und Tenderlokomotiven der früheren Länderbahnen enthalten. Beide Bände sind noch lieferbar.

Zeichnung: Obermayer

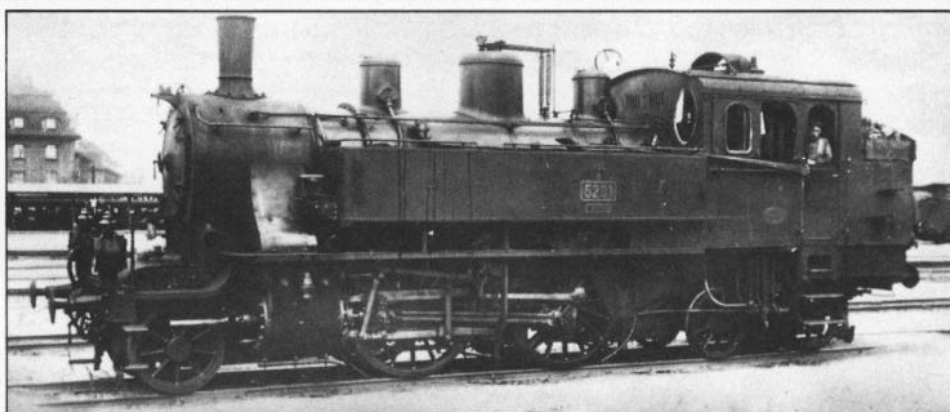
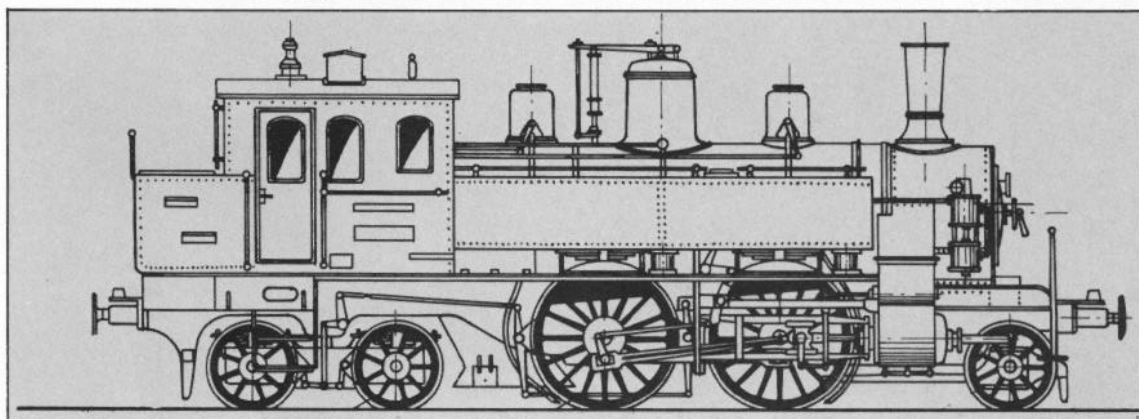
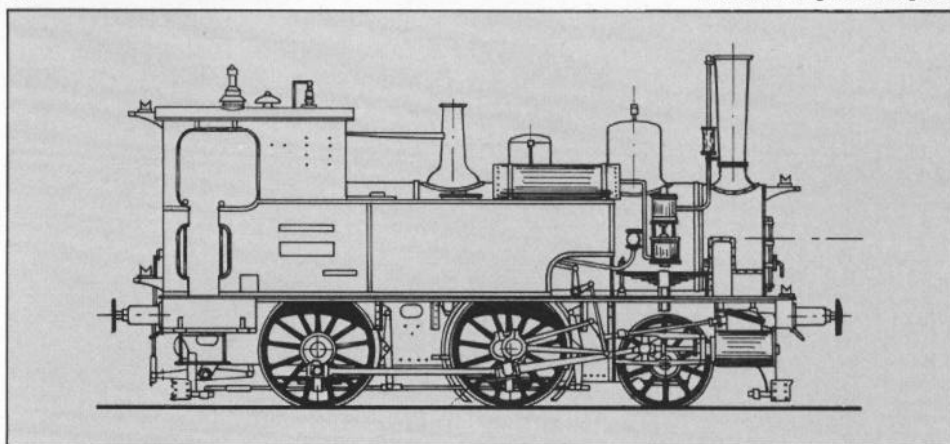


Bild 16: Auf dem Foto ist die nur mit einem Stück gebaute Lok der Gattung Pt 2/5 H noch mit der alten Bahn-Nr. 5201 abgebildet.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



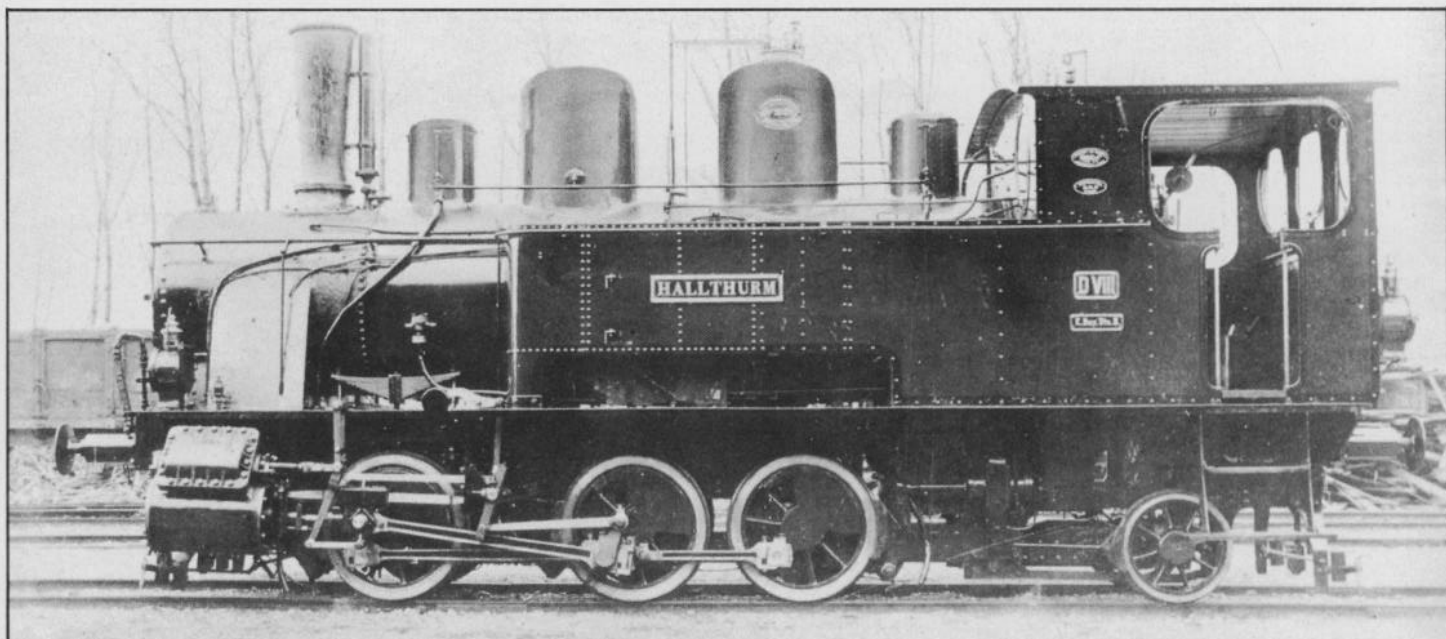
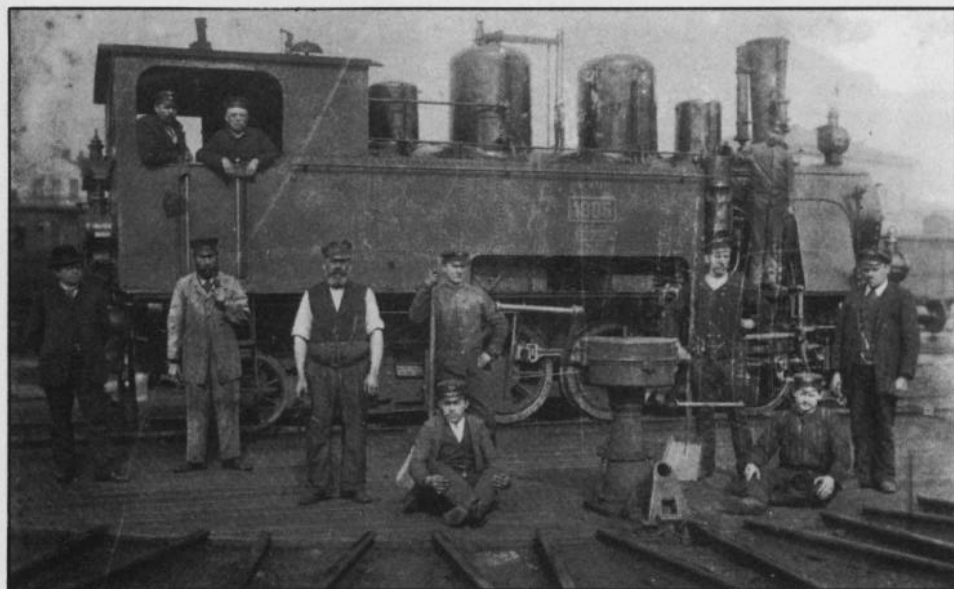


Bild 20: Die D VIII mit der Nr. 1905 stammt aus einer Lieferung von Krauss aus dem Jahre 1893 und wurde hier vermutlich in Freilassing aufgenommen. Auch dieses Bild stellt eine ausgesprochene Rarität dar und ist unseres Wissens bisher unveröffentlicht.

Foto: Sammlung C. Asmus

Bild 19: Durch Zufall gelang es uns von der D VIII mit Namen »Hallthurm« die schon 1925 ausgemustert wurde, also noch vor der Umzeichnung, ein Foto ausfindig zu machen.

Foto: Sammlung Asmus



Mit den Fabrik-Nr. 5628 bis 5636 waren sie von Krauss gefertigt worden. Bis auf kleine Differenzen in der Länge über Puffer entsprachen die Fahrzeuge jenen, die Krauss bis 1904 geliefert hatte. Bei der Deutschen Reichsbahn fuhren die Maschinen mit den Betriebsnummern 73 131 bis 139, bis auch sie in der Zeit zwischen 1931 bis 1935 aus dem Dienst schieden.

Bild 21: Ebenso ist dieses Bild ein »bayerisches Schmankeki«. Eine D XI dient als Vorspann bei einem Eröffnungszug für die Maffel'sche PTL 2/2 (Motorlokomotive). Leider ist auch hier der Aufnahmeort nicht bekannt und die Anschrift auf der Rauchkammer nicht komplett. Vielleicht kann uns ein Leser weiterhelfen.

Foto: Sammlung C. Asmus



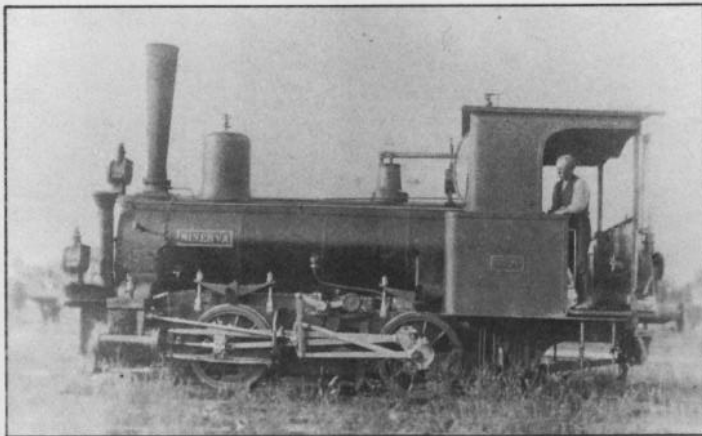
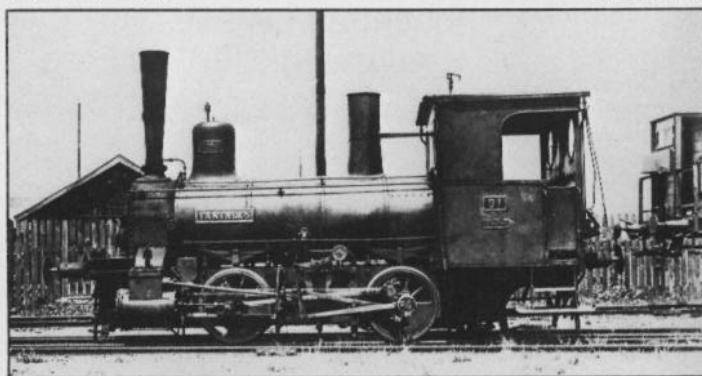


Bild 22: Auch ein paar »ganz Alte« wurden ausgegraben und zwar von Baureihen, die wir schon zu Anfang in unserem Bayern-Journal vorgestellt hatten. Hier die bayerische D I aus dem Jahre 1874 mit der Fabrik-Nr. 981 und der Bahn-Nr. 652. Sie trug den Namen »Minerva«. Die Aufnahme dürfte als einzige die D I mit noch nach hinten offenem Führerhaus zeigen.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 24: D I mit dem Namen »Tantulus«. Diese Maschine existierte vermutlich noch 1923 und war im vorläufigen Umzeichnungsplan für die Nr. 88 7011 vorgesehen, umgezeichnet wurde sie jedoch nicht mehr.
Foto: Bellingrodt



Die Gattung Pt 2/5 H

In der Zeit um 1906 begannen sich in Preußen allmählich die neuen Heißdampf-Lokomotiven durchzusetzen. Aber auch in Bayern war man nicht untätig. Aufbauend auf der Grundkonstruktion der Gattung D XII schuf Krauss im Jahr 1906 eine Heißdampf-Lokomotive, welche die Fabrik-Nr. 5500 und die Bahn-Nr. 5201 trug. Von der D XII unterschied sich die neue Maschine nur durch eine etwas höhere Kessellage, durch den Überhitzer und durch einen Zylinderdurchmesser von 500 mm. Statt der bislang üblichen Flachschieber hatte die Pt 2/5 H Kolbenschieber mit innerer Einströmung erhalten. Der Kohlenbehälter hinter dem Führerhaus trug einen Blechaufsatz, wie ihn auch schon einige Maschinen der Gattung

D XII aufwiesen. Während der Bayerischen Gewerbeausstellung in Nürnberg fand das Fahrzeug zwar große Beachtung, blieb aber ein Einzelstück. Inzwischen waren die Zuglasten bereits so stark angewachsen, daß auf Hauptbahnen nur noch dreifach gekuppelte Loks mit Erfolg eingesetzt werden konnten. Die Pt 2/5 H war zunächst im Münchener Raum eingesetzt und gelangte später nach Nürnberg. Bei der Deutschen Reichsbahn trug sie die Betriebsnummer 73 201. Im Jahr 1933 war dann aber auch für diese Lokomotive das Ende gekommen.

HO

Raritäten

Aufgrund unserer Serie suchen einige Bildautoren immer wieder ihre Archive nach Rari-

täten durch und stoßen dabei auf wenig bekanntes und bisher nicht veröffentlichtes Bildmaterial, wie auch die Bildserie auf dieser Doppelseite zeigt. Wir würden uns freuen, wenn auch andere Leser so fündig sein und uns altes Bildmaterial einsenden könnten. Oft haben diese Bilder im Laufe der Jahrzehnte viel von ihrer einstigen Brillanz verloren, mitunter geben sie uns aber noch sehr wertvolle Hinweise zu Bauartvarianten und Einsatzgebieten der Fahrzeuge. Also bitte nichts wegwerfen! Senden Sie uns die alten und vergilbten Bilder. Nach erfolgter Auswertung gehen diese Fotos wieder unversehrt an den Absender zurück. Bei Veröffentlichung wird natürlich Honorar bezahlt.

Die Redaktion

Bild 26: Nochmals eine D IV. Diese Maschine kam jedoch noch zur Reichsbahn und fuhr unter der Nummer 88 7189. Sehr gut läßt sich der zwischen den Rahmenwangen eingehängte Wassertank unter dem Kessel erkennen.
Foto: Bellingrodt

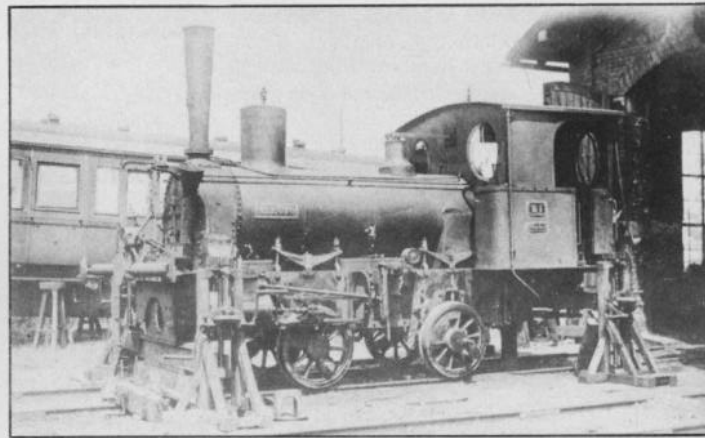
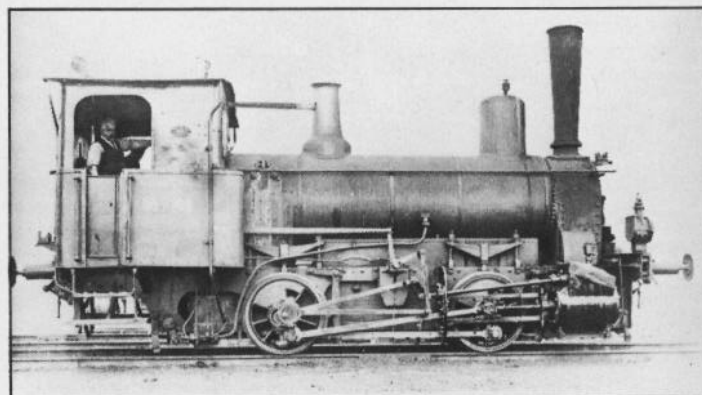


Bild 25: Eine D IV mit der Krauss-Nr. 2493 wurde als 1707 im Jahre 1891 in Dienst gestellt. Hier handelt es sich sicher um eine Aufnahme, die auf dem Werksgelände entstand.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 23: Die »Alekt«, ebenfalls eine D I, hatten wir bereits im Journal 6/80 abgebildet. Jedoch fanden wir diese Aufnahme der ausgeachteten Lokomotive so interessant, daß wir sie unseren Lesern nicht vorenthalten wollten.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

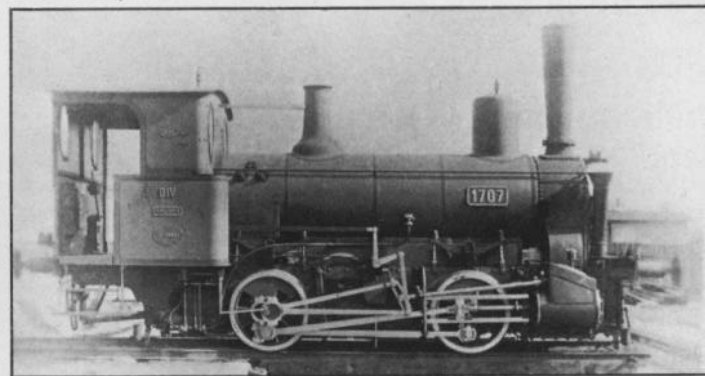
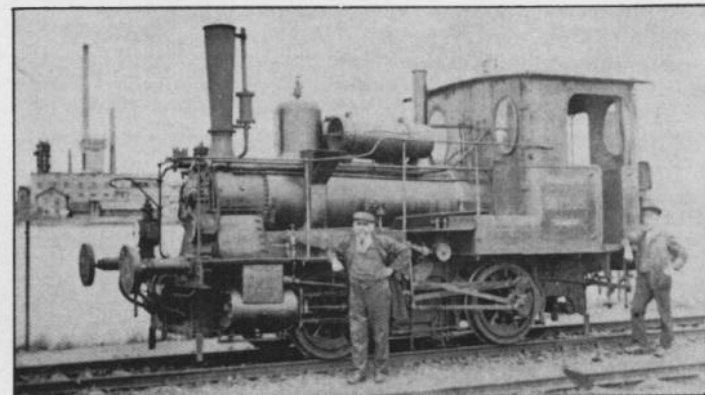


Bild 27: Diese Aufnahme stellt wiederum eine ausgesprochene Rarität dar und dürfte unseres Erachtens noch nie veröffentlicht worden sein. Es handelt sich hier um die bayerische D VI, die 98 7505, die wir zwar schon eingehender im Journal 6/80 behandelt haben, aber von der Heizerseite kein Foto zeigen konnten. Sie diente als Schiffsbrückenlokomotive und war beim Bw Ludwigshafen eingesetzt.
Foto: Sammlung C. Asmus



war aus dem norddeutschen Raum nur in geringem Umfange greifbar. Dies liegt nicht daran, daß man im Norden weniger fotografiert, sondern hat den einzigen Grund, daß eben die letzte Heimat der BR 03 der süddeutsche Raum war. Wir wollten ja auch kein umfassendes Buchwerk, wie dies bei der Baureihe 01 zum Preis von DM 56,— geschehen ist, bringen, sondern »nur« ein Sonderjournal für DM 6,90.

Ihr H. Merker-Verlag

Suche

Eisenbahnen, Dampfmaschinen, Schiffe, Blechspielzeug aus der Vorkriegszeit.

Josef Holzapfel

8031 Gut Rottenried Tel. 081 05/82 65

Achtung wichtig!

Sonderjournal-Abrechnung

Im Journal 2/81 auf Seite 52 hatten wir unter »Verlagsmitteilung« das Sonderjournal angekündigt und darauf hingewiesen, daß unsere Abonnenten aus Porto- und allgemeinen Kostengründen das Sonderjournal mit Auslieferung des Eisenbahn-Journal 4/81 berechnet bekommen und die im Dezember erscheinende weitere Sonderausgabe ebenfalls gleich mitberechnet wird. Geschrieben haben wir auch, daß die Preiserhöhung des Eisenbahn-Journal-Abonnements, bedingt durch die Erhöhung des Einzelheftpreises von DM 6,50 auf

DM 6,90, gleich mitberechnet wird. Sie finden deshalb diesem Journal beigelegt eine Rechnung über 2 x DM 6,90 (Sonderjournale) plus DM 2,40 für die normale Journalheft-Preiserhöhung. Sollten Sie trotz unserer abgedruckten Zeilen das Sonderjournal vorab, oder schon den neuen Abopreis von DM 41,40, bezahlt haben, ziehen Sie sich bitte den jeweiligen Betrag von besagter Rechnung ab.

Es gehen auch öfters Anfragen aus unserer Leserschaft ein, welches Thema im 2. Sonderjournal behandelt wird. Bitte haben Sie dafür Verständnis, daß wir hierüber bis kurz vor Erscheinen des Journals Stillschweigen bewahren, da gute Ideen unter Umständen Nachahmer finden könnten. Das möchten wir auch in Ihrem Interesse vermeiden.

Bücherecke

Nebenbahnen in Deutschland 1970—1980

Dieses Buch befaßt sich mit dem Eisenbahnverkehr abseits der großen Durchgangsstrecken. Es will einen Einblick in die Vielfalt dieser Nebenbahnen geben. Der große Umfang dieses Themas läßt verständlicherweise keine umfassende Darstellung dieses Themenkreises zu. So beschränkt sich der Autor darauf, das Charakteristische des Nebenbahnbetriebes aufzuzeigen und anhand vieler Fotos zu verdeutlichen. Der Bildband ist ansprechend aufgemacht, Bildauswahl und Wiedergabequalität sind gut. Hervorzuheben sind die ausführlichen Hinweise auf die jeweiligen Fahrzeuge und Eisenbahnstrecken, die zu jedem Foto angefügt sind.

Wolfgang Fliegenbaum: Nebenbahnen in Deutschland 1970—1980. 176 Seiten, 91 Farb- und zahlreiche s/w Fotos, Leinen im Schuber. Verlag B. Kohlhammer, Stuttgart 1981. Preis DM 89,— ISBN 3-17-005987-4

Lokomotiv- und Triebwagen-Lexikon DB

Dieses Taschenbuch bietet eine vollständige Zusammenstellung der zum 1.1.1980 im Bestand der DB befindlichen Triebfahrzeuge. Geordnet nach der DB-Baureihenbezeichnung, werden zu jedem Fahrzeugtyp die wichtigsten Einzelheiten der Betriebsgeschichte und besondere Merkmale, die technischen Daten, die zuständigen Betriebswerke sowie die Betriebsnummern der vorhandenen Fahrzeuge angegeben. Jeder Fahrzeugtyp ist durch ein s/w Foto repräsentiert. Die Lackierungsvarianten der DB sind in einem anschließenden, gesonderten Farbteil dargestellt. Im Anhang findet der Leser eine geraffte Übersicht über den Triebfahrzeugbestand der DB am 1.1.1980 sowie eine chronologische Übersicht über die ältesten DB-Triebfahrzeuge.

Wolfgang Fliegenbaum/Heinz Sickert: Lokomotiv- und Triebwagen-Lexikon DB, 168 Seiten, 16 Farb- und 80 s/w Fotos kartoniert. Verlag W. Kohlhammer, Stuttgart 1981. Preis DM 24,80 ISBN 3-17-005986-6

Signale, Weichen, Lokomotiven

»Wie die Elektronik die Modelleisenbahn automatisiert — und auch die Bundesbahn«, so lautet der Untertitel dieses Bandes, der in der Reihe »Franzisk-Elektronik-Buch für Jedermann« erschienen ist. So befassen sich die ersten beiden Kapitel mit dem Einsatz der Elektronik im Großbetrieb bei der DB. Die weiteren Kapitel sind dann dem praktischen Einsatz elektronischer Hilfsmittel in der Modelleisenbahn gewidmet. In lockerer, auch für den Elektronik-Neuling leicht verständlicher Sprache beschreibt der Autor eine Reihe von modellbahnspezifischen Problemen und zeigt Lösungsmöglichkeit durch den Einsatz elektronischer Hilfsmittel auf. Das Spektrum reicht von einem einfachen Fahrtregler mit Geschwindigkeitsanzeige über elektronische Fahrpulte für Gleich- und Wechselstrombetrieb, Dauerzugbeleuchtung und Geräuschsimulation bis zu einer aufwendigen elektronischen Stellwerkschaltung. Sämtliche Schaltungen sind ausführlich beschrieben und mit Platinenätz- und Bestückungsplänen versehen. Neben den reinen Sachaufnahmen ist das Buch aufgelockert durch ein Anzahl ein- und mehrfarbiger Fotos aus dem Groß- und dem Modellbahnbetrieb.

Henning Kriebel (Hrsg.): Signale, Weichen, Lokomotiven — Wie die Elektronik die Modelleisenbahn automatisiert — und auch die Bundesbahn. 242 Seiten mit 171 Abb. und 16 farbigen Bildtafeln, gebunden mit Schutzumschlag. Franzisk-Verlag, München 1981. Preis DM 38,— ISBN 3-7723-6871-9

Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg

Das vorliegende Buch ist der Nachdruck einer Denkschrift, die 1895 zum 50. Jahrestag der Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke in Württemberg herausgegeben wurde. Der Autor Dr. Jur. Otto-Heinrich Supper, Inspektor bei der Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen, schuf mit dieser Denkschrift einen umfassenden Überblick über die Entwicklung der Eisenbahn in Württemberg während der ersten 50 Jahre ihres Bestehens. Er behandelt ausführlich alle organisatorischen, technischen und personellen Fragen, die bei dieser Entwicklung eine Rolle spielten und ermöglicht damit dem Leser einen umfassenden Einblick in die Frühgeschichte einer Länderbahnverwaltung. Der Nachdruck hält sich weitgehend originalgetreu an die Erstausgabe, wurde jedoch um eine Vielzahl von Abbildungen sowie ein vollständiges Verzeichnis aller württembergischen Lokomotiven von 1845—1895 erweitert. Das Buch ist drucktechnisch sehr aufwendig hergestellt. Die Qualität der Fotos ist trotz ihres hohen Alters in der Wiedergabe bemerkenswert gut. So ist der Band jedem Eisenbahnfreund, der Interesse an der Entwicklungsgeschichte der Eisenbahn hat, nachdrücklich zu empfehlen.

Otto Supper: Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg, Denkschrift zum 50. Jahrestag der ersten Eisenbahnstrecke in Württemberg am 22.10.1895. 280 Seiten, 25 Abb., 1 Karte, Leineneinband im Schuber.

Verlag B. Kohlhammer, Stuttgart 1981. Preis DM 79,— ISBN 3-17-0059

Neue Kalender

Als erster Eisenbahnkalender für das Jahr 1982 liegt uns ein Postkartenkalender des Eisenbahnbildverlags »Der Bahnladen«, München vor. Der Kalender zeigt auf 13 farbigen Abbildungen im Postkartenformat Aufnahmen aus dem Betrieb der Deutschen Bundesbahn sowie von Privat- bzw. Museumsbahnen. Die Aufnahmen sind drucktechnisch sehr gut auf Hochglanzkarton wiedergeben. Auf der Rückseite sind ausführliche Angaben zu jeder Aufnahme abgedruckt.

P. Schiebel

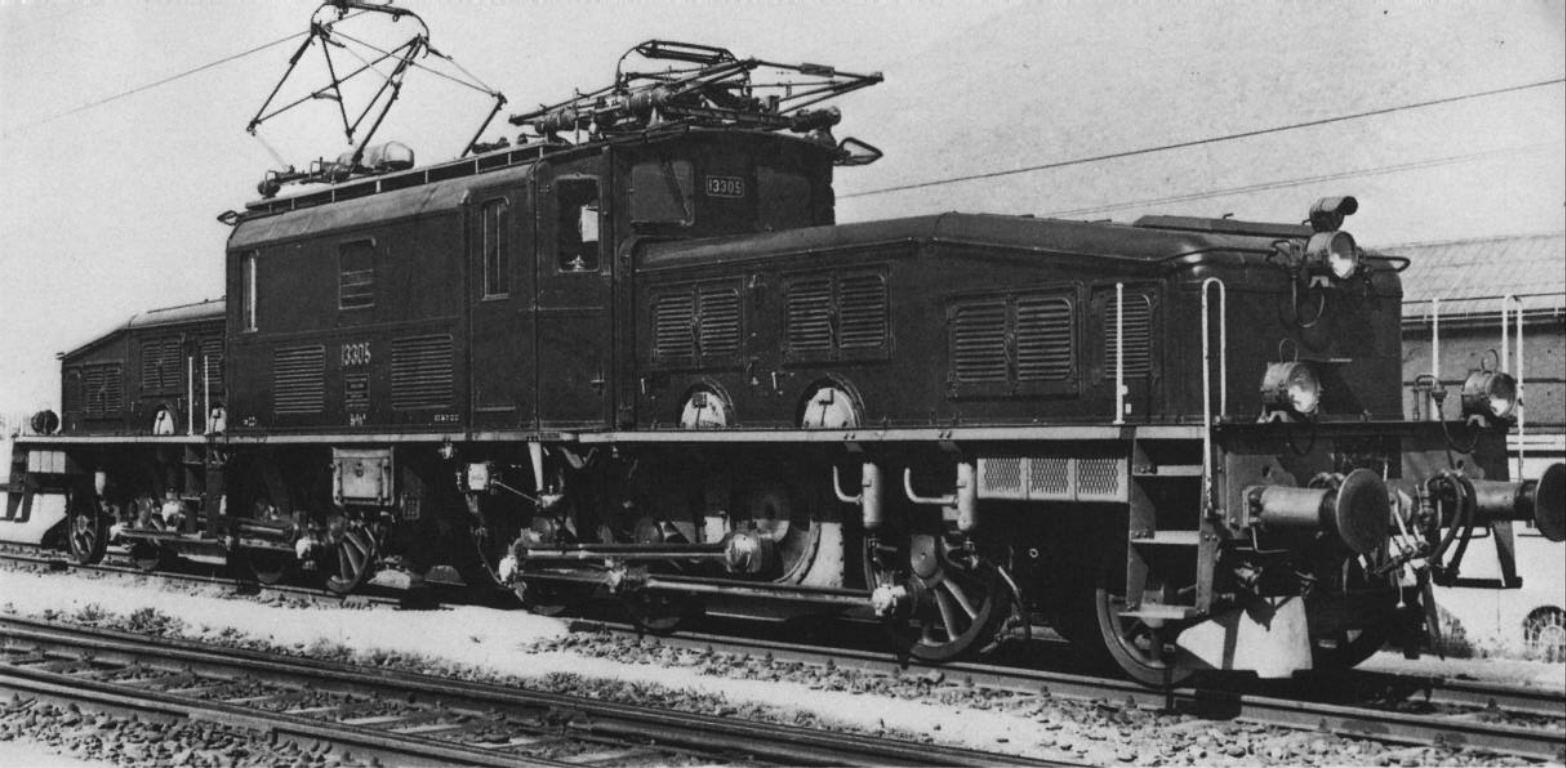


Bild 1: Dies ist die Be 6/8^{III} mit der Nr. 13 305, 1926 gebaut. Diese Lok bleibt als Vertreterin ihrer Bauart erhalten. Sie diente der Firma Rai-Mo auch als Vorbild für ihr Spur-0-Modell.

Foto: SBB

Das Schweizer Krokodil

Die im Jahre 1913 durch die SBB beschlossene Elektrifizierung der Gotthard-Bahn ergab die Notwendigkeit zur Konzeption leistungsfähiger Elektrolokomotiven, die in der Lage waren, die geforderten Zugleistungen auf der 26 ‰-Rampe der Gotthard-Auffahrten zu erbringen. Die sofort aufgenommenen Projektierungsarbeiten an den Lokomotiven wurden jedoch durch den Ausbruch des ersten Weltkriegs

higer Elektrolokomotiven, die in der Lage waren, die geforderten Zugleistungen auf der 26 ‰-Rampe der Gotthard-Auffahrten zu erbringen. Die sofort aufgenommenen Projektierungsarbeiten an den Lokomotiven wurden jedoch durch den Ausbruch des ersten Weltkriegs

bringen. Die sofort aufgenommenen Projektierungsarbeiten an den Lokomotiven wurden jedoch durch den Ausbruch des ersten Weltkriegs

Bild 2: Diese Aufnahme zeigt die Probelokomotivaufnahme Typ Ce 6/8^I die 1920 in einem einzigen Exemplar gebaut wurde. Mit ihrer Achsanordnung bildet sie das Vorbild für alle Krokodil-Lokomotiven.

Foto: SBB





Bild 3: Diese Be 6/8^{II} stammt aus der ersten Lieferserie von 1920—1921. Augenfalliger Unterschied ist die zusätzliche Blindwelle vor der ersten Kuppelachse.

Foto: SBB

ges verzögert und konnten erst 1916 weitergeführt werden. Im Jahre 1917 erhielten die Firmen SLM, MFO und BBC den Auftrag zum Bau von vier Probelokomotiven mit unterschiedlichen Leistungsanforderungen. Den Konstruktionsfirmen wurde dabei weitgehend freie Hand gelassen.

So entstanden als Vorschläge für Lokomotiven des Schnell- und Personenzugdienstes am Gotthard zwei Be 4/6-Lokomotiven mit den Nummern 12 301 und 12 302 und für den schweren Güterzugdienst die Probelokomotive Ce 6/8^I, Nr. 14 201. Die vierte Lokomotive, die Be 3/5, Nr. 12 201, war für die Führung von Personen- und Schnellzügen im Flachland vorgesehen.

Im August 1919 wurde die Probelokomotive für den Güterzugverkehr an die SBB ausgeliefert und zunächst dem Depot Bern für Güterzüge bis Spietz zugeteilt. Sie kam nach der Elektrifizierung der Gotthardlinie in das Depot

Biesca. Die Lok mit der Achsfolge 1'C-C1' hatte eine Stundenleistung von 2.370 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h. Ursprünglich war sie als Ce 6/6, also ohne Laufachsen geplant. Im Verlauf der Bauzeit stellte sich jedoch heraus, daß die höchstzulässige Achslast überschritten wurde, und man verlängerte die Lok um 2 Laufachsen und die kleinen Vorbauten. Die Maschine besaß 4 Fahrmotoren, d. h. zwei pro Drehgestell. Ein einfacher Schrägstangenantrieb übertrug das Drehmoment der zwischen der zweiten und dritten Treibachse angeordneten Vorlegewelle auf die erste (äußerste) Treibachse jedes Drehgestells und von dort aus mittels horizontaler Kuppelstange auf die beiden übrigen Treibachsen.

Die Ce 6/8^I blieb ein Einzelstück und wurde bis 1938 auf der Gotthard-Bahn eingesetzt. Danach kam die Maschine zum Depot Basel für Güterzugdienste auf verschiedenen Strecken.

1967 wurde sie dem Depot Bern für Bremsversuche zugeteilt. Wegen ihres etwas unruhigen Laufes erhielt die Lok beim Personal den Spitznamen »Schlotterbeck«.

Die Be 6/8^{II} und Ce 6/8^{II}

Der sich nach dem ersten Weltkrieg verschärfende Kohlenmangel zwang die SBB, bereits vor Ablieferung der vier Probeloks eine Anzahl von Güterlokomotiven direkt vom Reißbrett zu bestellen. Die Entscheidung fiel für einen Entwurf der Firmen SLM/MFO, die Ce 6/8^{II}, das sogenannte »Krokodil«. Abgesehen von der Achsfolge 1'C-C1' hat diese Lok nur wenig Ähnlichkeit mit der Probelok Ce 6/8^I. Die Maschine besteht aus zwei kurzgekuppelten Triebgestellen mit Mittelachsen an beiden Enden und einem aufgesetzten Mittelteil. Die Triebgestelle enthalten unter den niedrigen Vorbauten je zwei Fahrmotore, die auf eine ge-

Bild 4: Dies ist das ausgezeichnet gelungene Modell der Be 6/8^{III}, das Rai-Mo als Bausatz für die Spur 0 schuf. In's Auge sticht die saubere Detaillierung der Gehäuseteile, bei denen jeder Niet und jede Schraube exakt nachgebildet wurde.

Foto: Paur

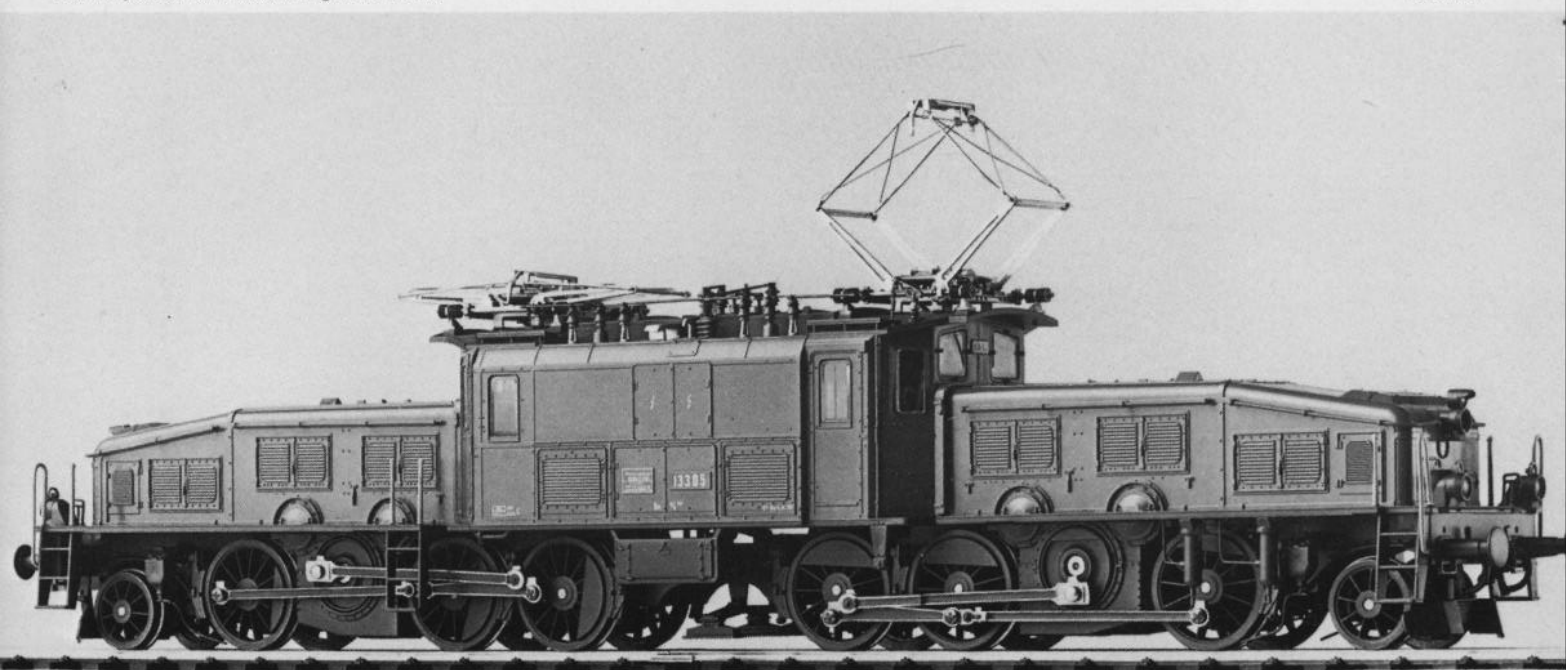




Bild 5: Zwei »Gotthard Veteranen«, die Be 4/6 und die Ce 6/8^{III} befördern gemeinsam einen Sonderzug bei Wassen/Gotthard anlässlich einer Pressevorführung am 12.6.1981. Beide Loks wurden als Lokomotiven in den braunen Ursprungszustand zurückversetzt und sind beim Bw Erstfeld beheimatet.
Foto: P. Schiebel

meinsame Vorgelegewelle zwischen der vorderen und der zweiten Treibachse arbeiten. Eine dreieckförmige Treibstange, die am vorderen Ende von einer zusätzlichen Blindwelle ge-

führt wird, wird die Kraft auf die erste Treibachse übertragen. Die übrigen Achsen werden über eine, an der Dreieckstange angelenkte Kuppelstange angetrieben. Das Mittelteil der

Lok ist relativ kurz ausgeführt, so daß die Maschinen keinen durchgehenden Haupttrahmen besitzen. Bis zum Jahre 1922 wurden insgesamt 33 Lokomotiven dieser Bauart mit den

Bild 6: Nochmals die Be 6/8^{III}, Nr. 13 305 in tadellos aufgearbeitetem Zustand im Depot Basel am 11.10.77. Dieser Typ des Krokodils wurde von Anfang an mit grüner Lackierung in Dienst gestellt, in brauner Farbgebung gab es sie nie.
Foto: W. Kügler



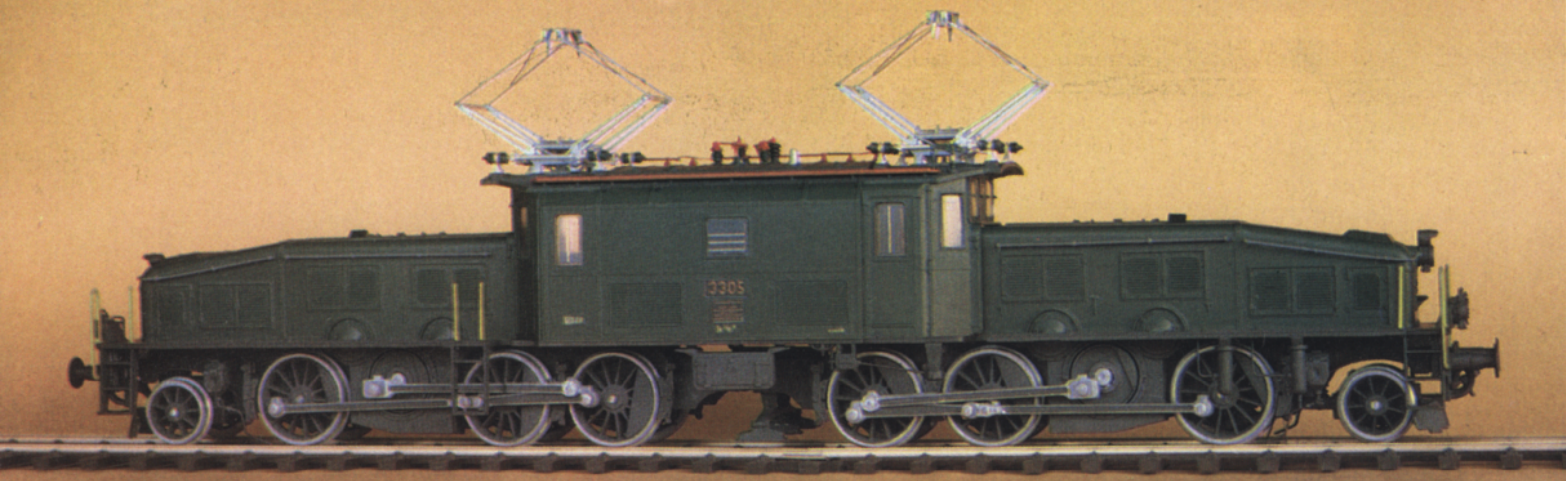
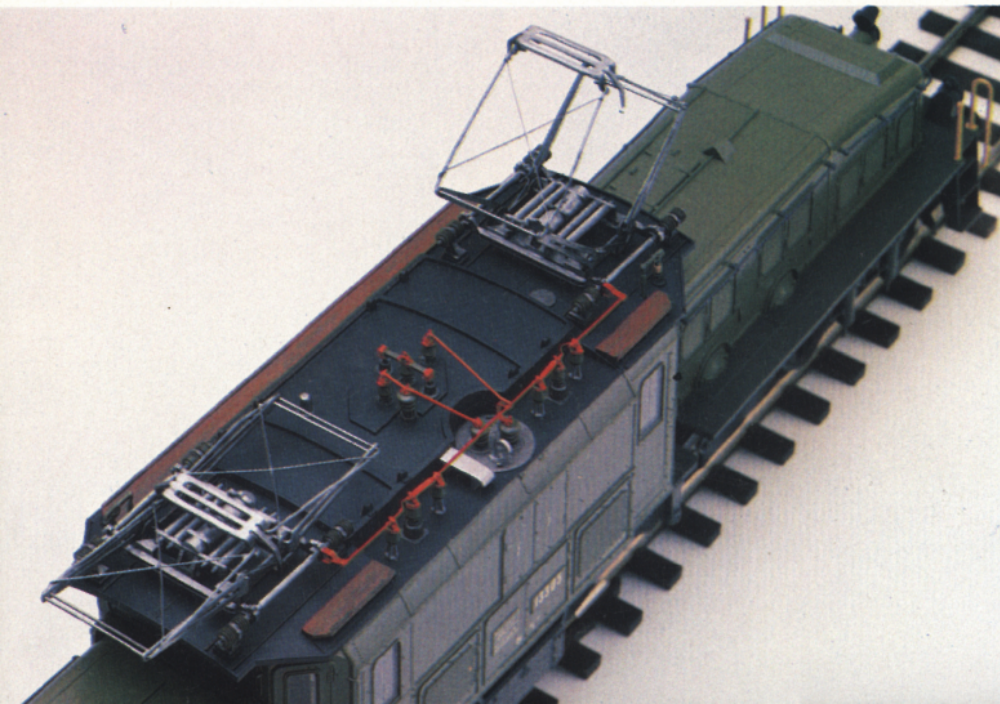


Bild 7: Zum Vergleich mit dem Vorbild hier nochmals eine Gesamtansicht des Modells, die zeigt, daß auch die Farbe des Gehäuses richtig getroffen wurde.
Foto: P. Schiebel



Bild 8: Diese Detailansicht der Vorbildlok zeigt die Anordnung der Leitungen und Isolatoren auf dem Dach des Wagenkastens.
Foto: W. Kügler

Bild 9: Auch diese Vergleichsaufnahme vom Modell beweist, wie exakt alle Einzelheiten des Vorbildes nachgebildet wurden.
Foto: Paur



Nummern 14 251—14 283 in Betrieb genommen und vorwiegend am Gotthard eingesetzt. Die Maschinen hatten eine Stundenleistung von 2.240 PS bei einer Geschwindigkeit von 36 km/h. Die maximale Geschwindigkeit betrug 65 km/h.

Da im Laufe der Zeit der Bedarf nach einer Lokomotive mit größerer Leistung entstand und an den 33 Ce 6/8^{II} immer mehr Alters- und Abnutzungserscheinungen an den Fahrmotoren auftraten, entschloß sich die SBB, ab 1942 in die gesamte Serie neue, stärkere Fahrmotore einzubauen. Bis 1947 wurden 13 Lokomotiven umgerüstet, dann verzichtete man jedoch auf weitere Umbauten, da bereits Pläne für den Bau neuer und leistungsfähigerer Triebfahrzeuge bestanden. Die 13 Umbauloks hatten eine Stundenleistung von 3.640 PS bei einer Geschwindigkeit von 45 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h. Entsprechend dem Schweizer Typenschlüssel wurden sie daher als Be 6/8^{II} bezeichnet und erhielten die Nummern 13 251—59, 61, 63—65. Die nicht umgebauten Maschinen des Typs Ce 6/8^{II} erhielten die Nummern 14 266—14 285. Sie wurden in den 60er Jahren für den Dienst in Rangierbahnhöfen umgebaut. Die Be 6/8^{II} waren bis in die 70er Jahre im Plandienst vor Güter- und Kieszügen eingesetzt. Danach führten die großen Unterhaltsaufwendungen allmählich zur Reduktion des Bestandes. Mit der Fahrplanumstellung im Frühjahr 1981 wurde der planmäßige Einsatz der Be 6/8^{II} endgültig eingestellt. Zum Glück werden jedoch einige dieser eigenwilligen und außergewöhnlichen Maschinen im betriebsfähigen Zustand bei der SBB für Sondereinsätze erhalten bleiben.

Die Ce 6/8^{III} bzw. Be 6/8^{III}

Aufgrund der guten Erfahrungen mit den 33 »Krokodil«-Lokomotiven wurden in den Jahren 1926 und 1927 weitere 18 Lokomotiven einer sehr ähnlichen Bauart als Ce 6/8^{III} mit den Nummern 14 301—14 318 in Dienst gestellt. Diese Loks unterschieden sich von den vorhergehenden durch größere Motorleistung und einem einfachen Schrägstangenantrieb, wie ihn bereits die Probelokomotive hatte. Allerdings saß die Vorgelegewelle zwischen der ersten und zweiten Treibachse, der Antrieb erfolgte auf die innere Achse. Die Maschinen hatten eine Stundenleistung von 2.460 PS bei 35 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit wurde im Jahre 1953 auf 75 km/h angehoben und die Bezeichnung der Maschinen in Be 6/8^{III} mit den Nummern 13 301—13 318 geändert. In den 50er

Jahren wurden die Lokomotiven des Typs »Krokodil« am Gotthard nach und nach durch die Ae 6/6-Lokomotiven abgelöst und wanderten in das Flachland ab. Auch von der Be 6/8^{III} blieb ein Exemplar, die 13 305, betriebsfähig beim Depot Basel erhalten.

Das »Krokodil« als Rai-Mo Modell

Wohl kaum eine Elektrolokomotive hat auf Modelleisenbahner eine derartige Faszination ausgeübt wie diese schwere schweizer Güterzuglokomotive. So ist es nicht verwunderlich, daß sich viele Hersteller dieses beliebten Typs annahmen und Modelle in den unterschiedlichen Baugrößen von Z bis I fertigten. Bereits zur Messe 1980 stellte die Firma Rai-Mo einen unmotorisierten Bausatz für das »Schweizer Krokodil« in Spur 0 vor. Vor wenigen Wochen ist dieser Bausatz nun ausgeliefert worden.

Wenn man das jetzt vorliegende Modell mit dem 1980 gezeigten Prototyp vergleicht, dann hat sich das Warten für den Modellbauer mit Sicherheit gelohnt. Zu einem für Spur 0-Liebhaber außergewöhnlich niedrigen Preis wird hier die Möglichkeit geboten, ein Modell des »Krokodils« zu erwerben, das in seiner Detailqualität einem Kleinserienmodell kaum nachsteht. Rai-Mo wählte als Vorbild die Be 6/8^{III} Nr. 13 305 vom Depot Basel.

Der Bausatz wird unmotorisiert angeboten. Es dürfte jedoch für einen geschickten Bastler kein Problem bedeuten, hier einen Antrieb unterzubringen, da die recht großen Abmessungen des Modells genügend Platz für einen nachträglichen Motor- und Getriebeeinbau lassen. Der Bausatz besteht aus Einzelteilen aus unterschiedlichen Materialien. Die Rahmen- und Gehäuseteile sind aus Kunststoff, Räder, Achsen und Gestänge aus Zinkdruckguß, die Anbauteile aus Hartzinn- und Messingguß und die Einzelteile für die Pantographen sind in Messingätztechnik hergestellt. Die Kunststoffteile sind äußerst fein graviert, mit der Lupe lassen sich sogar die sechseckigen Schraubenköpfe erkennen. Der Zusammenbau des Modells bringt zwar keine größeren Probleme, ist allerdings doch um einiges schwieriger als beispielsweise die Montage eines Kunststoff-Gebäudemodells. Er erfordert vor allem etwas Sorgfalt, wenn das Ergebnis die Erwartungen voll befriedigen soll. Der Zeitaufwand richtet sich natürlich nach der Erfahrung und der Geschicklichkeit jedes einzelnen, mit einem verregneten Sonntag-nachmittag dürfte es aber nicht getan sein. Alle für den Bau des Modells notwendigen Tei-

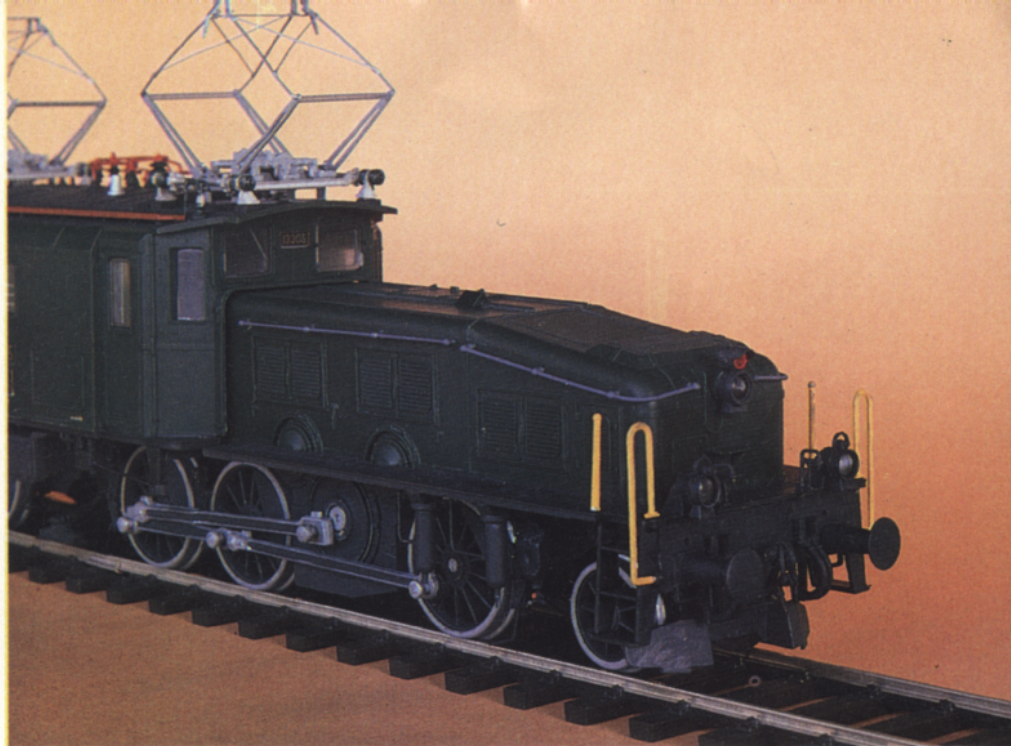


Bild 10: Diese Detailansicht des Modells zeigt nochmals die saubere Detaillierung der Motorvorbauten sowie die vorbildgetreue Gestaltung der Puffer-Bohle.
Foto: P. Schiebel

le, auch Farben, Pinsel und Klebstoff liegen dem Bausatz bei. Lediglich für den Zusammenbau der Pantographen und das Anbringen der Sandfallrohre vor der Treibachse wird eventuell ein Lötkolben und Lötzinn zusätzlich benötigt. Diese Teile lassen sich allerdings ebenso mit einem Cyanacrylatkleber wie z. B. Cyanolit verkleben. Ansonsten genügt wie bei üblichen Kunststoffbausätzen ein scharfes Bastelmesser, eine Feile und eine Pinzette zum Anbringen der kleinen Teile. Das Befestigen der Anbauteile aus Metall kann ohne weiteres mit dem Kunststoffkleber erfolgen, da dieser den Kunststoff leicht anlöst und nach dem Trocknen eine feste Verbindung entsteht. Sorgfalt ist vor allem beim Aufziehen der Treib- und Kuppelräder auf die Achsen erforderlich. Die Kurbelaugen müssen genau in einem Winkel von 90° zueinander stehen, damit später die Steuerung nicht klemmt und sich das Modell leicht bewegen läßt.

Die dem Bausatz beiliegende Bauanleitung besteht aus übersichtlichen Explosionszeichnungen, die normalerweise keine Fragen offenlassen. Eine Reihe von zusätzlichen s/w-Fotos veranschaulichen den Zusammenbau. Leider geht jedoch aus der Bauanleitung die vorbildgerechte Farbgebung nicht hervor. Deshalb hier an dieser Stelle einige Tips für die Lackierung des Modells: alle unterhalb des Umlaufs liegenden Metall-Teile sind vorbildgerecht dunkelgrau zu lackieren, auch die Räder und Treibstangen sowie die Umläufe an den

Vorbauten. Das gleiche gilt für das Dach des Mittelteils. Die Dachlaufbretter sind in braun auszuführen, wobei das dem Bausatz beiliegende Braun mit etwas grauer Farbe vermischt werden sollte, um einen natürlichen Eindruck zu erzielen. Sämtliche Isolatoren sind grün einzufärben, die elektrischen Leitungen rot. Die Pantographen und Träger sind silbern zu lackieren. Einen Anhalt für die richtige Farbwahl bieten die Farabbildungen auf der Verpackung sowie die beiden Farbaufnahmen des Daches vom Vorbild und dem Modell in diesem Beitrag. Die Griffstangen an den Aufstiegsleitern und die Rangiergriffe unterhalb der Puffer sind leuchtend gelb.

Vor den Lackierarbeiten ist darauf zu achten, daß alle Teile mit Spiritus oder Waschbenzin entfettet werden; die Farben sind vorher mit Wasser zu verdünnen und gut naß aufzutragen. Die lackierten Flächen glänzen zunächst, trocknen aber nach wenigen Minuten völlig matt auf. Der Farbauftrag ist nach ca. 3 Tagen vollständig ausgehärtet und läßt sich dann mit Wasser nicht mehr lösen.

Zusammenfassend sei nochmals betont, daß der Zusammenbau des »Schweizer Krokodils« von Rai-Mo kein großes technisches Problem darstellt. Etwas Sorgfalt und Geduld vorausgesetzt, läßt sich mit dem Bausatz ein perfekt detailliertes und in allen Teilen vorbildgetreutes Vitrinenmodell des »Krokodils« erstellen.

P. Schiebel

Bild 11 + 12: Diese Aufnahmen zeigen das einzelne Triebwerk der Lok ohne Aufbau von oben und unten. Außerdem sind die sauber gestalteten Bremsbacken und Federpakete unter den Gehäusen zu erkennen.
Foto: P. Schiebel

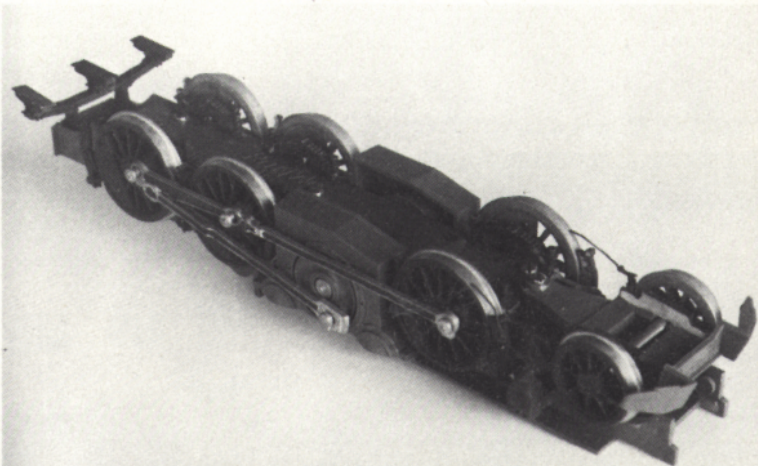
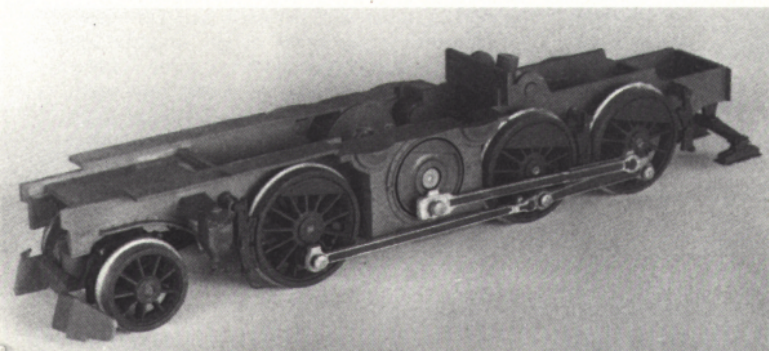




Bild 1: Immer noch sehr beliebt ist die gute alte E 94 von Märklin, die nun auch in den Farben der ÖBB angeboten wird.

• Neuheiten-Journal •



Bild 2: In den Niederlanden verkehrt diese schwere Elektrolok, die Märklin in der Baugröße HO geschaffen hat.



Bild 3: Ein sehr schönes Fahrzeug ist dieser Wagen der Bauart „Kassel“, den Märklin in der Nenngröße HO mit Reichsbahn-Beschriftung liefert.



Bild 4: Über eine Innenbeleuchtung und über LED-Schlußbleuchten verfügt dieser TEE-Abteilwagen der Baugröße HO von Märklin.

Neu von Märklin

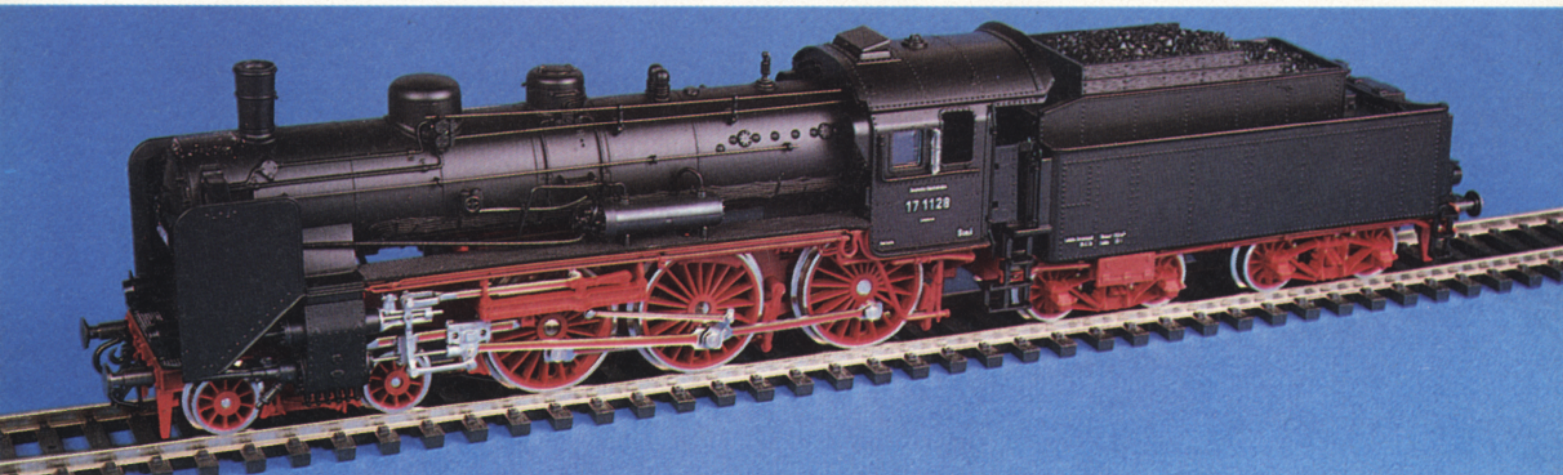
Mit der Entwicklung des HO-Modells der Baureihe E 94 hat Märklin bereits vor vielen Jahren neue Maßstäbe gesetzt. Das ganz aus Druckguß gefertigte Fahrzeug wies für die damalige Zeit eine geradezu beispielhafte Detaillierung und natürlich auch eine enorme Zugkraft auf. Auch heute kann sich die E 94 noch sehen lassen und erfreut sich immer noch einer recht großen Beliebtheit.

Diese Tatsache hat Märklin nun wohl bewogen, das Sortiment um die österreichische Ausführung mit der Betriebsnummer 1020.02 zu bereichern. Entsprechend dem neuen Farbschema der ÖBB erhielt das Modell eine orangefarbene Lackierung der Aufbauten. Der Rahmen und die Drehgestelle bleiben schwarz, das Dach silbern. Als weitere Neuheit erschien bereits Anfang Juni die Elektrolokomotive der Serie 1200 der Niederländischen Staatsbahnen NS. Bei diesem 6-achsigen Modell werden die drei Achsen eines Drehgestells angetrieben. Die Räder zweier Treibachsen sind mit Haftreifen belegt. Dadurch und durch das hohe Gewicht entwickelt die Maschine eine beachtliche Zugkraft. Das dunkelblaue Gehäuse mit dem umlaufenden gelben Streifen zeigt eine Vielzahl feiner Einzelheiten. Eine Augenweide ist auch die Gravur der Drehgestell-Rahmen, die aus Kunststoff gespritzt sind. Das Modell dürfte sicher auch in der Bundesrepublik seine Freunde finden.

Im Angebot von Reisezugwagen gibt es im Jahr 1981 neben einigen noch ausstehenden Neuerscheinungen auch einige Änderungen bzw. Verbesserungen. Hierzu zählen beim D-Zug-Wagen 1. Klasse Aüm 202 und beim TEE-Abteilwagen Avüm 111 die neuen LED-Schlußbleuchten. Diese Leuchtdioden reagieren bereits schon auf geringe Spannungen und ersetzen die bislang eingebauten herkömmli-



Bild 5: Bildschön und in der Technik perfekt ist das HO-Modell der 103 240 von Roco für TEE- und IC-Züge.



chen Glühlampen. Die Stromzufuhr erfolgt über die an einem Drehgestell montierten Schleifer. Die Wagenmodelle selbst stammen noch aus der Serie, die aus bedrucktem Stahlblech gefertigt werden.

Ganz aus Kunststoff gespritzt ist dagegen der zweiachsige Güterwagen G 10 der Bauart »Kassel« mit zwei Schiebetüren und mit den Anschriften nach den Richtlinien der Deutschen Reichsbahn. Das feindetaillierte Modell in der Baugröße HO hat originalgetreue Korbpufer und die alten Achslager der Verbandsbauart. Mit diesem Fahrzeug hat Märklin wieder einen Sammlerwunsch erfüllt.

Neu von Roco

Attraktivste Neuheit im Lieferprogramm des Sommers 1981 ist in der Baugröße HO zweifellos das Supermodell der Lokomotive 103 240 der Deutschen Bundesbahn. Mit einer Länge über Puffer von 20 200 mm zählt das Vorbild zu jener Bauserie, die ab 1973 (mit der Lok 103 216 beginnend) mit größeren Führerständen und verschiedenen technischen Verbesserungen in Dienst gestellt wurden. Das Modell weist sehr gute Laufeigenschaften und eine beachtliche Zugkraft auf. In einem schweren Rahmen aus Metall-Druckguß ist der große Rundmotor gelagert, der über Kardanwellen je zwei Achsen der beiden dreiachsigen Drehgestelle antreibt. Die Räder je einer Treibachse haben Haftreifen erhalten.

Die Detaillierung des Fahrzeugs läßt keine Wünsche offen. Wahre Meisterwerke sind die Drehgestellrahmen, die wie das Gehäuse aus Kunststoff gespritzt sind. Extra eingesetzt sind nicht nur die Fenster, sondern auch die

Bild 6: Mit einem neuen Kessel und mit der Betriebsnummer 17 1128 erschien die S 10¹ in einer Neuauflage mit Reichsbahn-Beschriftung.

Bild 7: Noch eleganter wirkt die 230 G 114 von Roco mit der schwarzen Lackierung und mit den feinen roten Zierlinien.

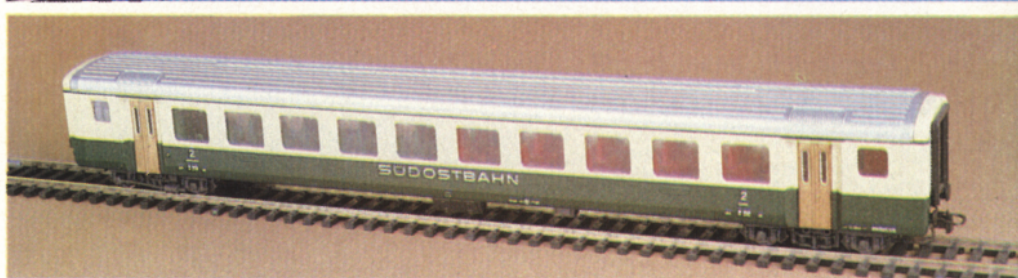


Bild 8: Ein schmales Fahrzeug ist dieser Schnellzugwagen der SÜDOSTBAHN in der Baugröße HO, der bei Roco erschien.

Bild 9: In den Baugrößen N und HO steht der Meßgerätewagen von Roco zur Verfügung, der aus einem »Hecht« entstand.

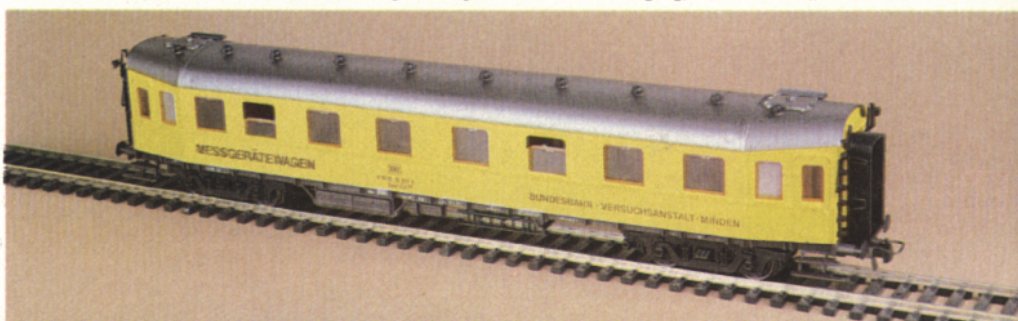




Bild 10: In einer einmaligen Sonderauflage ist der dreiachsige Umbauwagen mit der Aufschrift „Deutsche Weinstraße“ in beiden Baugrößen im Angebot von Roco.



Bild 11: Dies ist der brandneue Haubenwagen der Baugröße HO von Roco, nach dem Vorbild des Sahimms 900 der DB.



Bild 12: Rassig und elegant wirkt die Stromlinienlok 03 1050 von Roco, die jetzt in der Baugröße N erhältlich ist und sehr gut zu den Schürzenwagen paßt.

seitlichen Lüftergitter. Dem Vorbild entsprechend erhielt die Lokomotive rote Einholm-Stromabnehmer. Sehr sauber und korrekt sind Lackierung und Beschriftung.

In den letzten Wochen kam es zu einer Neuauflage der preußischen S 10¹. In Salzburg schuf man für diese Lokomotive einen ganz neuen Kessel mit nur zwei Domen und Pop-Sicherheitsventilen. Auch in der Anordnung und Ausführung der Kesselarmaturen unterscheidet sich die neue Maschine mit der Betriebsnummer 17 1128 von der Erstlieferung.

Mit demselben Kessel, jedoch mit anderer Leitungs- und Armaturen-anordnung wird die S 10¹ auch als französische Variante mit der Nummer 230 G 114 angeboten. Entsprechend den Vorbildern, die über die Reichseisenbahn von Elsaß-Lothringen zur SNCF gelangt waren, sind Lokomotive und Tender einschließlich der Räder schwarz lackiert. Sehr fein und

dekorativ sind die roten Zierlinien. In dieser Ausführung mit dem verkürzten Schornstein wird die recht zierlich und elegant wirkende Maschine auch bei uns viele Freunde finden. In unserem letzten JOURNAL konnten wir bereits den unverkürzten BLS-Schnellzugwagen 2. Klasse vorstellen. Inzwischen ist nun auch der Wagen 1. Klasse erschienen, der im Großraum für Raucher rote Sitze und im Abteil für Nichtraucher grüne Sitze erhielt. Noch attraktiver ist der mit derselben Inneneinrichtung ausgestattete Wagen der SÜDOSTBAHN mit seiner beige/grünen Lackierung. Alle drei Wagen haben goldeloxierte Türen. Kanariengelb ist der Meßgerätewagen von der Bundesbahn-Versuchsanstalt Minden, den Roco in den Baugrößen N und HO aus einem Wagen 1./2. Klasse der beliebten »Hechtserie« schuf.

Weiteren Zuwachs im Wagen-Sortiment gab

es mit zwei Ausführungsvarianten der dreiachsigen Umbauwagen. Eine Neuheit ist der Beiwagen 885 003 zur Triebwagen-Garnitur 485/885 in weinroter Lackierung mit gelben Zierstreifen. Seit längerer Zeit wird dieses Modell auch in der Baugröße N angeboten.

Die zweite Neuheit ist die beige/blau Variante mit der Aufschrift »Deutsche Weinstraße«, die zusammen mit zwei DB-Emblemen nur auf einer Längsseite angebracht ist. Die Deutsche Bundesbahn verfügt über acht solcher Wagen mit der Bezeichnung WG3yge, die von der BD Karlsruhe als Gesellschaftswagen eingesetzt werden. Der Umbau der Wagen erfolgte im Jahr 1967 im AW Neuaubing. Roco schuf dieses Modell in einer einmaligen Sonderauflage. Nach den Oldtimern preußischer Bauart in Reichsbahn- und Länderbahn-Ausführung werden der Ci Pr 91 und der Pw Pr 99 nun auch in beige/roter Lackierung und mit den Anschriften der Württembergischen Eisenbahngesellschaft WEG angeboten. Ohne Zweifel werden die farbenfrohen Fahrzeuge die Szenerie auf Nebenbahnen beleben.

Neu bei der Deutschen Bundesbahn und bei Roco ist der Haubenwagen der Bauart Sahimms 900. Bei der DB dienen diese Fahrzeuge, mit vier gesickten Hauben und mit zwei dreiachsigen Drehgestellen, zum Transport witterungsempfindlicher Blechrollen in fünf Mulden im Untergestell. Das Modell in der Baugröße HO ist tadellos ausgeführt. Jeder Packung liegen noch diverse Zurrüstteile bei.

Etwas länger als geplant dauerte die Fertigstellung des neuen Paradeperdes von Roco in Baugröße N, der Baureihe 03¹⁰ mit Stromlinienverkleidung. Es war eine Menge Arbeit zu leisten, um die Mechanik unter der Stromschale unterzubringen ohne die Betriebssicherheit zu beeinträchtigen. Neu ist die Antriebskonzeption des Modells. Der Motor ist aus Platzgründen im Tender untergebracht, getrieben wird die Lok jedoch durch eine Kardanwelle, die aber auf die hintere Kuppelachse wirkt. Die Kraftübertragung auf die anderen



Bild 13: In einer Sonderauflage fertigte Roco die Schürzenwagen der Baugröße N mit der authentischen Reichsbahn-Beschriftung.

Bild 14: In der achteiligen Garnitur der Reichsbahn-Schürzenwagen sind auch ein Schlaf-, Speise- und Postwagen enthalten.



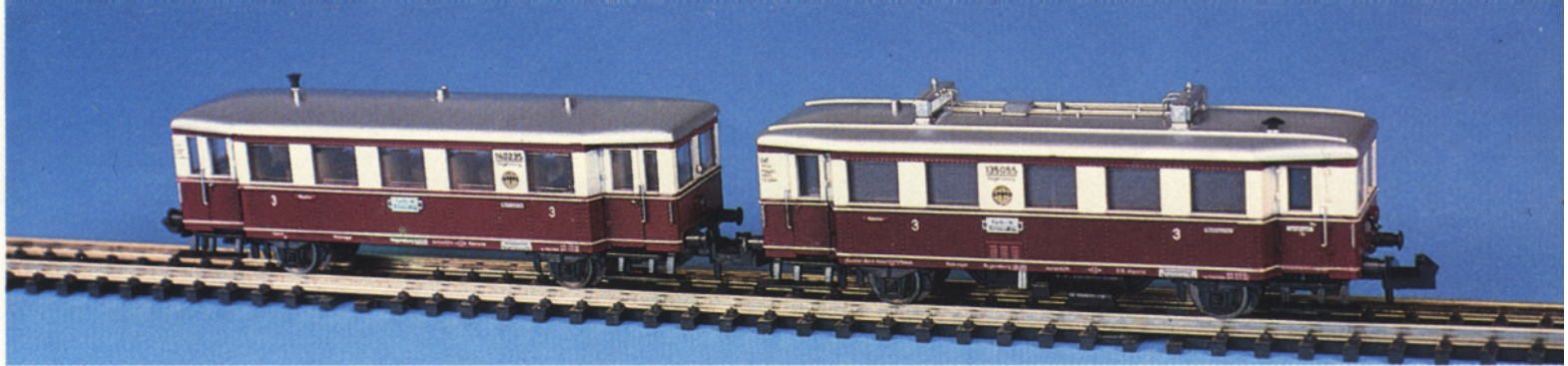


Bild 15: Begeistert werden die Reichsbahn-Freunde von dem herrlichen Triebwagen-Zug VT 135/VB 140 von Minitrix sein.

Achsen erfolgt über die Kuppelstangen. Das Modell entstand nach einem Vorbild, das mit der Betriebsnummer 03 1050 beim Bw Hagen-Eckesey eingesetzt war. Das uns bei Redaktionsschluß zugegangene Maschinchen in gelungener Ausführung stammte noch aus der Vorserie. Ein anfänglich noch etwas rauher Lauf wurde bereits nach kurzer Betriebszeit wesentlich leiser und weicher.

Passend zur Lokomotive werden nun die herrlichen Schürzenwagen in einer einmaligen Sonderauflage mit der Reichsbahn-Beschriftung der Epoche II in einer achteiligen Garnitur angeboten. In dieser Packung sind alle Wagentypen enthalten, der Wagen 3. Klasse gleich zweimal. Mit ihrer ungemein feinen, sauberen und korrekten Beschriftung dürfen diese Fahrzeuge in keiner Sammlung fehlen.

Neu von Minitrix

So recht nach dem Geschmack der Freunde von Reichsbahnfahrzeugen dürfte auch der entzückende kleine Nebenbahn-Triebwagen-Zug VT 135/VB 140 in der beige/roten Lackierung sein. Bestehend sind die sorgfältige Farbgebung und die lupenreine Beschriftung der beiden Fahrzeuge. Beim Triebwagen wechselt die Stirnbeleuchtung in Abhängigkeit der Fahrtrichtung von weiß auf rot. Der Beiwagen zeigt an beiden Enden ein rotes Licht. Dieses Modell wird auch einzeln angeboten. Der Triebwagen hat zwei angetriebene Achsen, er kann sowohl allein verkehren als auch einige Güterwagen befördern. Die Triebwagen-Garnitur zählt zu den schönsten Fahrzeugen in der Baugröße N.

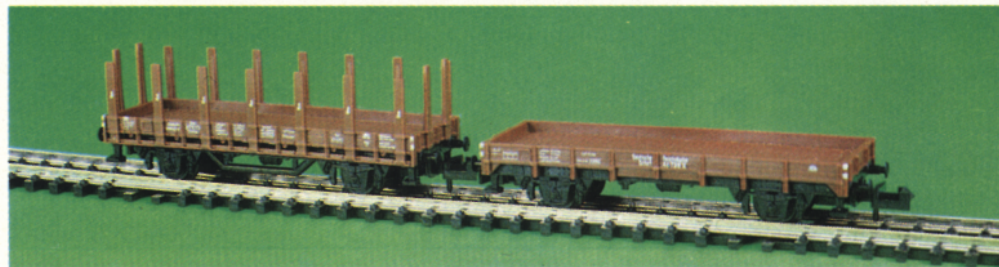
Auch das Güterwagen-Sortiment erfuhr eine Bereicherung durch vier Fahrzeuge, die mit einer vorbildgerechten Reichsbahn-Beschriftung geliefert werden. Diese Modelle von Minitrix sind ein gedeckter Güterwagen »Kassel« mit Tonnendach der Bauart G 20, ein Verschlagwagen V 33 »Altona« mit durchgebrochenen Wänden für die Beförderung von Kleinvieh, ein Runnenwagen Rmms 33 »Ulm« und ein Flachwagen der Bauart Xf 38 »Erfurt«. Wiederum fasziniert auch hier die feine Beschriftung.



Bild 16: Ebenfalls mit Reichsbahn-Beschriftung liefert Minitrix die gedeckten Güterwagen G 20 »Kassel« und V 33 »Altona«.

Bild 17: Auch die beiden anderen Güterwagen von Minitrix, der Flachwagen Xf 38 »Erfurt« und der Runnenwagen Rmms 33 »Ulm« haben eine lupenreine Reichsbahn-Beschriftung.

Fotos 1—17: HJO



Neu von Arnold

Im Jahre ihres 75. Firmenjubiläums beeilt sich die Firma Arnold wahrlich mit der Auslieferung ihres umfangreichen Neuheitenprogramms. Nach den bereits im Mai ausgelieferten Modellen, die wir im Journal 3/81 vorstellen konnten, sind jetzt weitere Modell an den Fachhandel ausgeliefert worden.

Passend zu der im letzten Journal vorgestellten preußischen T 18 in Länderbahnlackierung sind nun die »Langenschwalbacher« ebenfalls in dieser Lackierung und Beschriftung herausgekommen. Die Fahrzeuge wirken in dieser bunten Ausführung sehr hübsch und ergeben zusammen mit der T 18 einen epochereinen Lokbahnzug der ehemaligen Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnverwaltung. Gut gefällt die lupenreine Beschriftung der Wagenkessel und die recht enge Kupplung der Wagen untereinander, die ein relativ geschlossenes Zugbild ermöglicht.

Eine weitere Neuheit ist der gelbe, gedeckte Güterwagen G 10 mit Bremserhaus der DB mit

der Aufschrift »Kaiser Friedrich Quelle«. Auch dieser Wagen gefällt durch seine Detaillierung und überaus saubere Beschriftung. Ebenfalls neu ist ein weißer Kühlwagen der Klasse Ichqrs, den es in zwei verschiedenen Beschriftungsvarianten gibt: einmal als Fahrzeug der SNCF mit der Aufschrift »Stef« sowie als Fahrzeug der SDB mit der Aufschrift der Brauerei Felsenau in Bern. Weiterhin lieferbar ist ein 4-achsiger Schwerlastwagen der DB, Klasse SSKms mit UIC-Drehgestellen, beladen mit fünf feingravierten Behältern »von Haus zu Haus«. Alle Fahrzeuge sind sehr fein detailliert, insbesondere die filigrane Nachbildung der Bühnengeländer.

»Hochzeitswagen« von PECO

Zur »Hochzeit des Jahres« zwischen Prinz Charles und Lady Diana bringt Peco eine limitierte Auflage Güterwagen in Sonderlackierung mit einer dem Anlaß entsprechenden

Bild 18: Die »Langenschwalbacher« von Arnold in der ursprünglichen, farbenfrohen Lackierung.

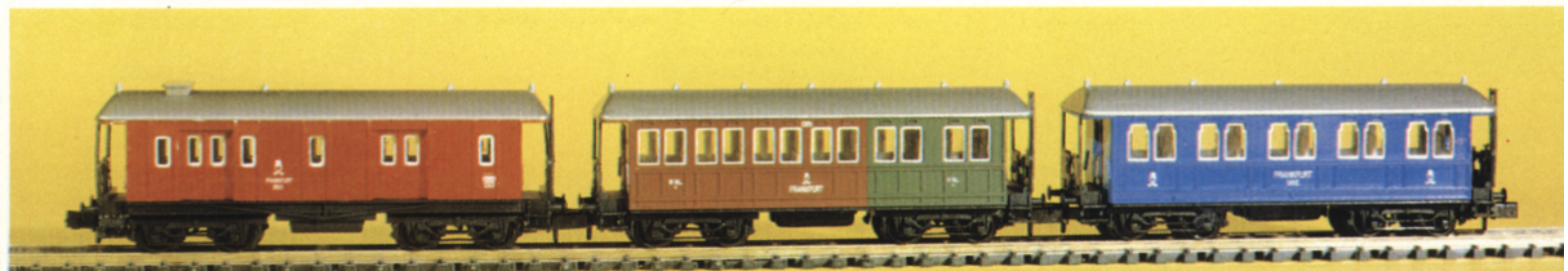




Bild 19: Der gedeckte Güterwagen der Bauart G 10 mit der Beschriftung „Kaiser-Friedrich-Quelle“ von Arnold.



Bild 20: Diesen Kühlwagen der Klasse Ichqs gibt es in zwei Varianten. Neben der hier gezeigten SBB-Ausführung der Brauerei Felsenau wird er auch als Fahrzeug der SNCF mit der blauen Aufschrift „stef“ geliefert.

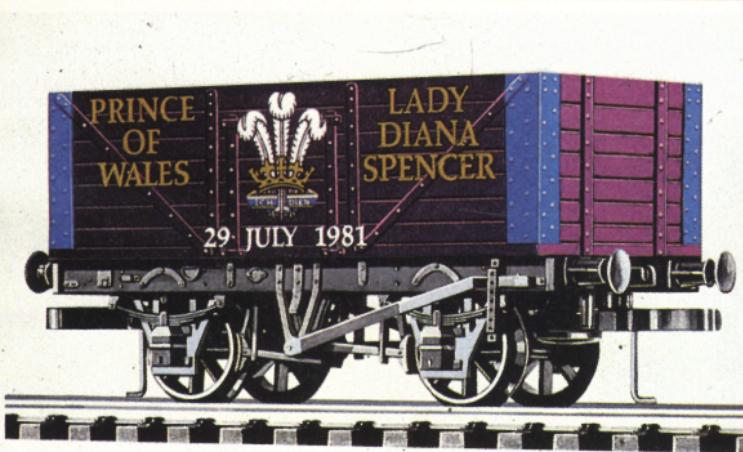
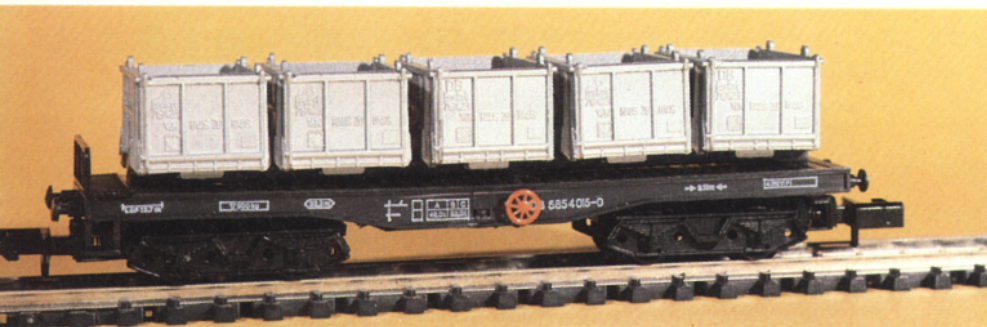


Bild 21: Das ist der neue 4-achsige Schwerlastwagen von Arnold mit fünf „von Haus zu Haus“-Containern.

Fotos 18—21: P. Schiebel

Bild 22: Anlässlich der englischen „Königlichen Hochzeit“ bringt Peco diesen hübschen Wagon in limitierter Auflage.

Werkfoto Peco

Bild 23: Der Bahnhof Mittelstadt von Faller entstand aus dem auf der Rückseite unseres Journals abgebildeten Bahnhof Bonn. Hier wurde lediglich auf die Seitenteile verzichtet.

Bild 24 (links unten): Dieses Verwaltungsgebäude entspricht einem Seitenteil des Bahnhofs Bonn.



Aufschrift. Der Wagen ist in der gewohnten Peco-Qualität mit sehr fein detailliertem Fahrgestell und Federpuffer ausgeführt und stellt in dieser Form ein hübsches Souvenir von der königlichen Hochzeit dar.

P. Schiebel

Neu von Faller

Unmittelbar vor Redaktionsschluß erreichte uns ein umfangreiches Paket mit den Faller-Neuheiten dieses Jahres in der Baugröße HO. Bereits vor gut einem Monat gingen schon die Z-Neuheiten bei uns ein. Beide sind inzwischen auch im Handel zu erhalten. Leider waren wir durch Urlaubszeit bzw. Redaktionsschluß nicht mehr in der Lage, die Bausätze zusammenzubauen und wie gewohnt in Farbe vorzustellen. Wir müssen uns deshalb in diesem Journal darauf beschränken, s/w-Pressfotos der Firma Faller zu veröffentlichen. Die Vorstellung der Modelle in Farbe werden wir im nächsten Journal nachholen.

Die wichtigste Neuheit in Baugröße HO ist sicherlich der Großstadtbahnhof Bonn. Der Bahnhof ist in seinen Abmessungen eines der größten derzeit lieferbaren Bahnhofsmodele in Baugröße HO, und es wäre allen Modell-eisenbahnern zu wünschen, daß sie soviel Platz auf ihren Anlagen hätten, um diesen »dicken Brocken« ohne Schwierigkeiten unterzubringen. Die Ausführung des Gebäudes ist exzellent. Sie besticht durch feine Detaillierung, saubere Gravur und natürliche Farbgebung der einzelnen Bauteile. Das Modell entspricht wirklich in allen Einzelheiten seinem großen Vorbild. Erfreulicherweise hat Faller mit dem Bahnhof Bonn ein neues Konzept entwickelt: alle Gebäude, die zu dem großen Bahnhof zusammengesetzt werden, sind auch einzeln als Gebäude von Betriebs- und Hauptverwaltung sowie in der Form eines kleineren Bahnhofs »Mittelstadt« lieferbar. Damit hat der Modellbauer die Möglichkeit, Stadtbahnhöfe nach eigenen Entwürfen in den unterschiedlichsten Formen und Größen zusammenzustellen. Die Elemente des Bahnhofs Bonn bieten damit in ihrer vielseitigen Verwendbarkeit ein Baukastensystem, das dem Einfallsreichtum der Modellbauer kaum Grenzen setzt.

Bild 25: Dies ist das Modell des stählernen Wasserturms von Haltingen in Baugröße HO.

Bild 26: Modell einer Ölförderpumpe in Baugröße HO von Faller.



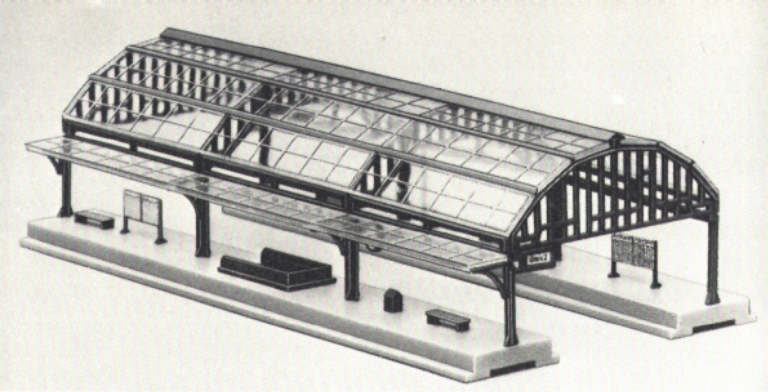


Bild 27: Diese Bahnhofshalle in Z stellt eine vielseitige Ergänzung zum ebenfalls abgebildeten Bahnhof dar.

An weiteren Neuheiten in der Baugröße HO bietet Faller das Modell eines alten Wasserturms in Stahlträgerkonstruktion mit Kugelbehälter nach einem 1908 in Haltingen in der Nähe von Basel erbauten Vorbild sowie das Modell einer Ölförderpumpe, wie sie besonders im Emsland häufig anzutreffen ist. Das Modell kann mit einem Faller-Motor vorbildgetreu in Bewegung gesetzt werden.

Ein sehr umfangreiches Neuheitenprogramm bringt Faller in der Baugröße Z. Ein mittelstädtisches Empfangsgebäude im modernen Baustil stellt der Bahnhof »Neustadt« dar. Das Ge-

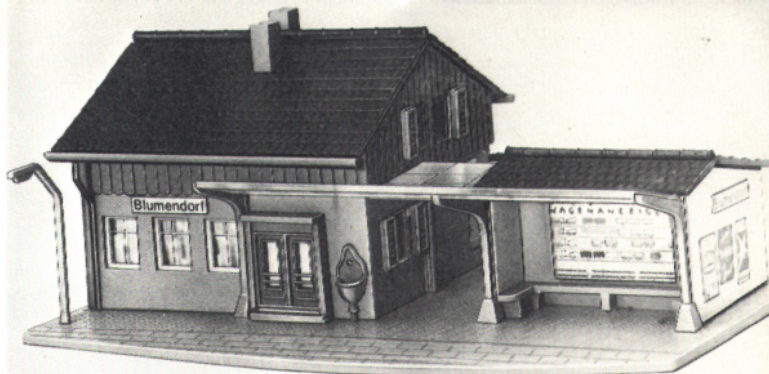


Bild 28: Auch diesen hübschen, ländlichen Haltepunkt liefert Faller in „Z“.

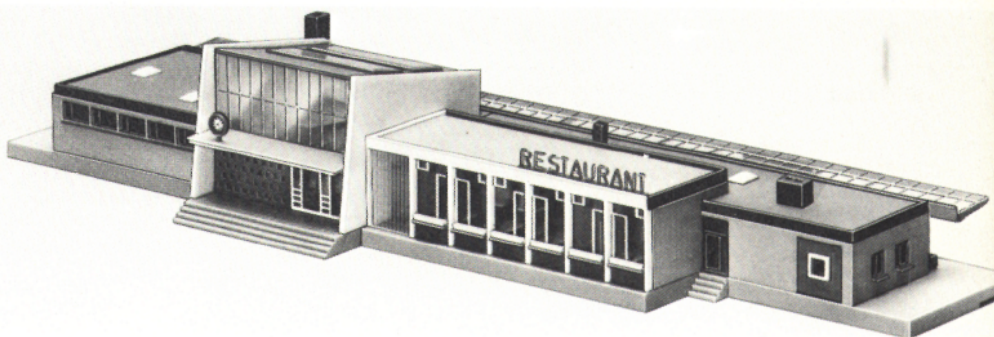
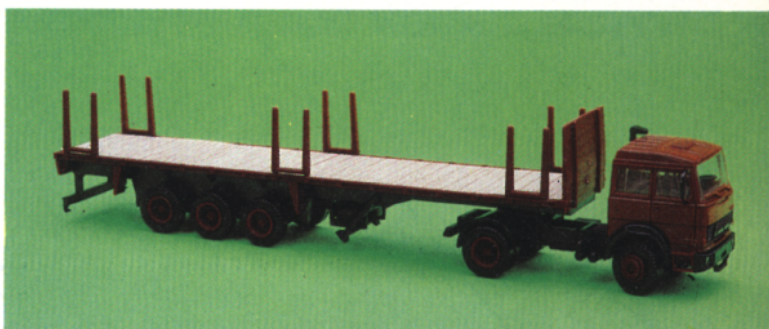
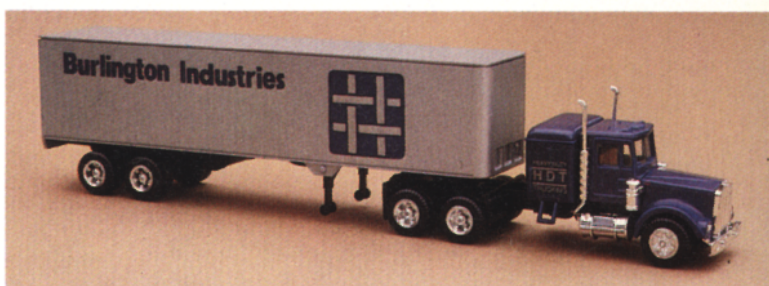


Bild 29: Der moderne Bahnhof Neustadt in Nenngröße Z von Faller.

Fotos 23—29: Werkfotos Faller

Bild 30 bis 37: Die Abbildungen zeigen 13 der hübschen neuen Straßenfahrzeuge von Herpa in der Baugröße HO. Das Angebot der erstklassigen Modelle reicht von der „Bayern-Ente“ bis zum schweren Sattelzug.

Fotos 30—37: HJO



bäude besitzt eine große, verglaste Eingangshalle und einen angebauten, glasüberdachten Bahnsteig. Ergänzt werden kann dieser Bahnhof durch eine Bahnhofshalle, die inzwischen ebenfalls neu geliefert wird. Die Halle ist ebenfalls glasüberdacht und sowohl für Dampf- als auch für Oberleitungsbetrieb geeignet. Sie kann mehrfach hinter- und nebeneinander kombiniert werden.

Als weiteres mittelstädtisches Empfangsgebäude in einer etwas kleineren Ausführung gibt es den Bahnhof »Schönblick« in moderner Ausführung. Dieser Bausatz beinhaltet zugleich ein kleines Stellwerksgebäude und einen Güterschuppen mit holzverkleideten Außenwänden.

Eine zierliche, ländliche Station stellt der Haltepunkt »Blumendorf« mit offenem Wartehäuschen dar. Dieses hübsche Gebäude ist besonders für kleinere Anlagen geeignet.

Ein Bahnsteig, bestehend aus zwei glasüberdachten und einem offenen Bahnsteig, dienen zur Ergänzung der Bahnhöfe. Zur Ausgestaltung von Industriegebieten bzw. Industrieanschlüssen dienen die Bausätze für einen Ku-

gelgasbehälter mit Geräteschuppen sowie eine Ölabbfüllstation mit LKW-Verladerampe. Das letztjährige Brückensortiment in Baugröße Z wird ergänzt durch einen Satz Viadukt-Pfeiler-Verlängerungen sowie einer Spezialweichenauflahramppe.

Neu von Herpa

Noch früher als angekündigt erschienen die ersten Neuheiten des Jahres 1981. Hierzu zählen verschiedene schwere Nutzfahrzeuge, kleinere Lieferwagen, der Citroën 2 CV als originale »Bayern Ente«, die 7er-Reihe von BMW in Normal- und Metallic-Lackierung.

Unter den schweren Nutzfahrzeugen befinden sich Sattelzüge mit verschiedenen Aufschriften sowie Fahrzeuge mit lenkbarer Vorderachse, kippbarem Führerhaus und besonders fein gestaltetem Kühlergrill. Einige Modelle werden nur in begrenzter Auflage gefertigt. Dazu gehören Tank- und Container-Züge, außerdem die beiden Fahrzeuge der »Deutschen Möbelspedition«. Alle Neuheiten zeichnen sich wieder durch ihre sehr gute Qualität aus.

HO

Nach Redaktionsschluß eingetroffen

Zu spät, um noch in diese Ausgabe zu gelangen, trafen wieder einige interessante Neuheiten verschiedener Hersteller bei uns ein. Dies sind eine V 36 von Trix und ein Güterzug-Gepäckwagen von Minitrix.

Roco liefert jetzt die Brückenbausätze aus. Fertig ist in der Baugröße N nun auch der Packwagen Dye 975 aus der Serie der Eilzugwagen von 1935. Für die Freunde der Lehmann-Bahn steht nun der Wismarer Schienenbus zur Verfügung. Lieferbar sind außerdem neue Figuren-Sortimente, die praktischen flexiblen Schwellenroste und Schienenprofile mit einer Länge von 1,5 m.

Mehr darüber lesen Sie im Eisenbahn-Journal 5/1981.

HO



IMA 1981 in München

Anlässlich der 5. Internationalen Modellbau-Ausstellung wird vom 5. — 8. November 1981 eine Jubiläumsausstellung im Deutschen Museum in München abgehalten, zu der sich über 1000 Modellbauer mit mehr als 4000 Modellen angemeldet haben. Neben interessanten und einmaligen Exponaten aus dem Bereich des Flugzeug- und Schiffsmodellbau nimmt natürlich die Modelleisenbahn eine besondere Stellung ein. Das Spektrum der gezeigten Anlagen reicht von der größten transportablen Anlage der Welt mit einer Länge von 13 m bis zur kleinsten in einem Aktenkoffer. Darüber hinaus sind eine große Anzahl handgefertigter Modelle von Privatsammlern zu sehen.

Das Prunkstück dürfte eine 600 kg schwere originalgetreue Dampflokomotive im Maßstab 1:2 werden, die im Verlauf von neun Jahren, von 1960 bis 1969, erbaut wurde.

Auch der H. Merker-Verlag wird auf der Ausstellung vertreten sein.



Allgäuer Eisenbahntage

Im Bahnhof Sonthofen fanden am 18. und 19. Juli 1981 die sogenannten »3. Allgäuer Eisenbahntage« statt.

Diese Veranstaltung, die zum einen die »echte Eisenbahn« und zum anderen die Modelleisenbahn nahebringen wollte, fand beim interessierten Publikum sehr großen Anklang.

Beteiligt hatten sich an dieser aufwendigen Veranstaltung der Modelleisenbahnclub Immenstadt, die Eisenbahnfreunde Kaufbeuren, der Modelleisenbahnclub Ostallgäu-Außerfern, der Modelleisenbahnclub Kempten und der Modelleisenbahnclub Oberallgäu.

Die mehr als 15.000 Besucher hatten an den beiden Tagen Gelegenheit, die komplette Palette der als Museumsstücke bei der Bundesbahn erhaltenen Elektrolokomotiven zu besichtigen. Es handelte sich hierbei um die Lokomotiven E 71 28, E 52 1534, E 19 012, 104 020-3, E 44 508-9, 191 099. Daneben waren außerdem eine E 44 und eine E 94 zu sehen, die heute noch planmäßigen Dienst versehen. Aber nicht nur Elektrolokomotiven waren im Bahnhof Sonthofen ausgestellt, sondern auch Heiztriebwagen der Baureihe 627, Diesellokomotiven der Baureihe 218, 211 und 260. Auch die Österreichische Bundesbahn beteiligte sich an dieser umfassenden Ausstellung und zeigte Elektroloks der Reihen 1044 und 1670.

Neben dieser Attraktion der »echten Eisenbahn« präsentierten sich die oben genannten Vereine durch teils hervorragend gestaltete Modellbahnanlagen und Informationsstände. Besonders erwähnenswert sind in diesem Zusammenhang die Anlagen der Modelleisenbahnclubs Kempten und Immenstadt, die in eigenen vierachsigen ehemaligen Schnellzugwagen untergebracht sind. Nicht minder interessant war die Spur 0-Anlage des Modellei-

senbahnclubs Oberallgäu aus Sonthofen mit den in unglaublicher Präzision gefertigten Triebfahrzeugen.

Auch der Modelleisenbahnclub Ostallgäu-Außerfern aus Füssen konnte mit einer Delikatesse aufwarten: die Sammlung der Gebrüder Haase gab einen profunden Einblick in die Entwicklung der Firma Märklin auf dem HO Sektor. Darüberhinaus zeigte Herr Haase eine nahezu komplette Übersicht der aus der Firma Merker + Fischer stammenden Modelle.

Die Eisenbahnfreunde Kaufbeuren, die sich dem Bahnpostwesen verschrieben haben, führten die interessante und wichtige Arbeit in einem Bahnpostwagen vor.

Der bayerische Lokalbahnverein aus Tegern-

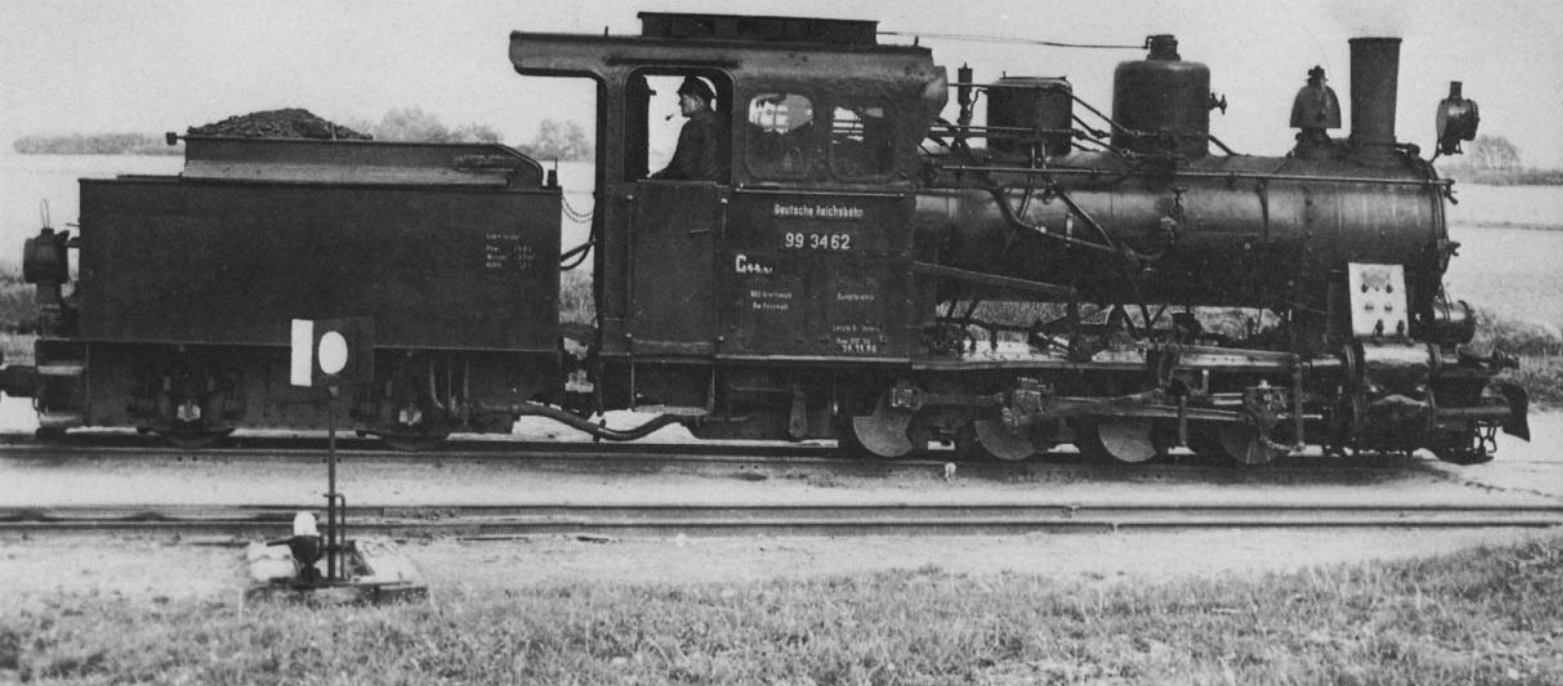
see überließ für die zwischen Sonthofen und Oberstdorf stattfindenden Sonderfahrten sein Wagenmaterial der DB. In diesem Zusammenhang war von den Fahrgästen der vollbesetzten Züge immer wieder die Frage zu hören, warum die Bundesbahn bei solchen Anlässen nicht in der Lage sei, diese Züge mit einer Dampflokomotive zu führen.

Im kommenden Eisenbahn-Journal werden wir noch im einzelnen auf diese mit viel Liebe und Engagement ausgerichtete Veranstaltung im Allgäu in einem ausführlichen Bericht und entsprechendem Bildmaterial eingehen.

C. Asmus







◀ **Bild 1:** Das ist der Star der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth, die Lok Nr. 12 »Mecklenburg«, aufgenommen am 7.9.1980, ihrem ersten Betriebstag.

Bild 3: Das ist die Lok Nr. 12, hier als 99 3462 der MPSB. Sie wurde 1938 von Orenstein & Koppel mit der Fabrik-Nr. 13 200 gefertigt. Die Aufnahme entstand im Juli 1966 in Wegezlin-Denin nach erfolgtem Umbau.

Die 99 3462 der MPSB

Von Mecklenburg nach Mühlenstroth

Am Ende des Jahres 1918 war das weit verzweigte Streckennetz der deutschen Schmalspurbahnen auf eine Länge von 8700 km angewachsen. Mit den schmalspurigen Kleinbahnen war es gelungen, abseits liegende Landstriche an die großen Verkehrsadern anzuschließen. Der Schmalspurbahn war es vorbehalten, in engen Tälern den Windungen von Flußläufen zu folgen und auf schmalen Tras-

sen das hügelige Hinterland zu erschließen. Dominierend waren die Strecken mit den Spurweiten von 750 und 1000 mm. Nur eine einzige dieser Bahnen mit Personenbeförderung fuhr auf einem Gleis mit einer Spurweite von nur 600 mm, die Mecklenburg-Pommersche Bahn. Die Streckenlänge der MPSB wuchs vom Tag der offiziellen Betriebseröffnung am 1. Oktober 1892 von zunächst 87 km auf beachtliche 216 km im Jahr 1936. Um den Verkehr auf einem solch ausgedehnten Netz bewältigen zu können, war ein großer Fahrzeugpark erforderlich. Außerordentlich gut bewährt hatten sich

die kleinen und doch so leistungsfähigen Schleppenderlokomotiven.

Zunächst waren nur einfache Naßdampf-Tenderlokomotiven eingesetzt worden. Für den Dienst auf längeren Strecken waren sie aber wegen ihrer geringen Vorräte nur bedingt zu verwenden. Um den Aktionsradius zu erweitern, erhielten die Maschinen kleine zweiachsige Wassertender und größere Kohlenbehälter an der Rückseite des Führerhauses. In späteren Jahren wurden dann reine Schleppenderlokomotiven in Dienst gestellt. Darunter befanden sich Neuentwicklungen und günsti-

◀ **Bild 2:** 1980 ein seltenes Schauspiel! Zwei O&K-Dampflokos voll betriebsfähig im Dienst bei der DKBM.

Fotos 1 und 2: R. Ertmer

Bild 4: Hier ist die 99 3462 in ihrer Mecklenburger Zeit noch voll im Einsatz und mit einem Güterzug auf der Strecke unterwegs. Juli 1966.

Fotos 3 und 4: Sammlung W. Ess



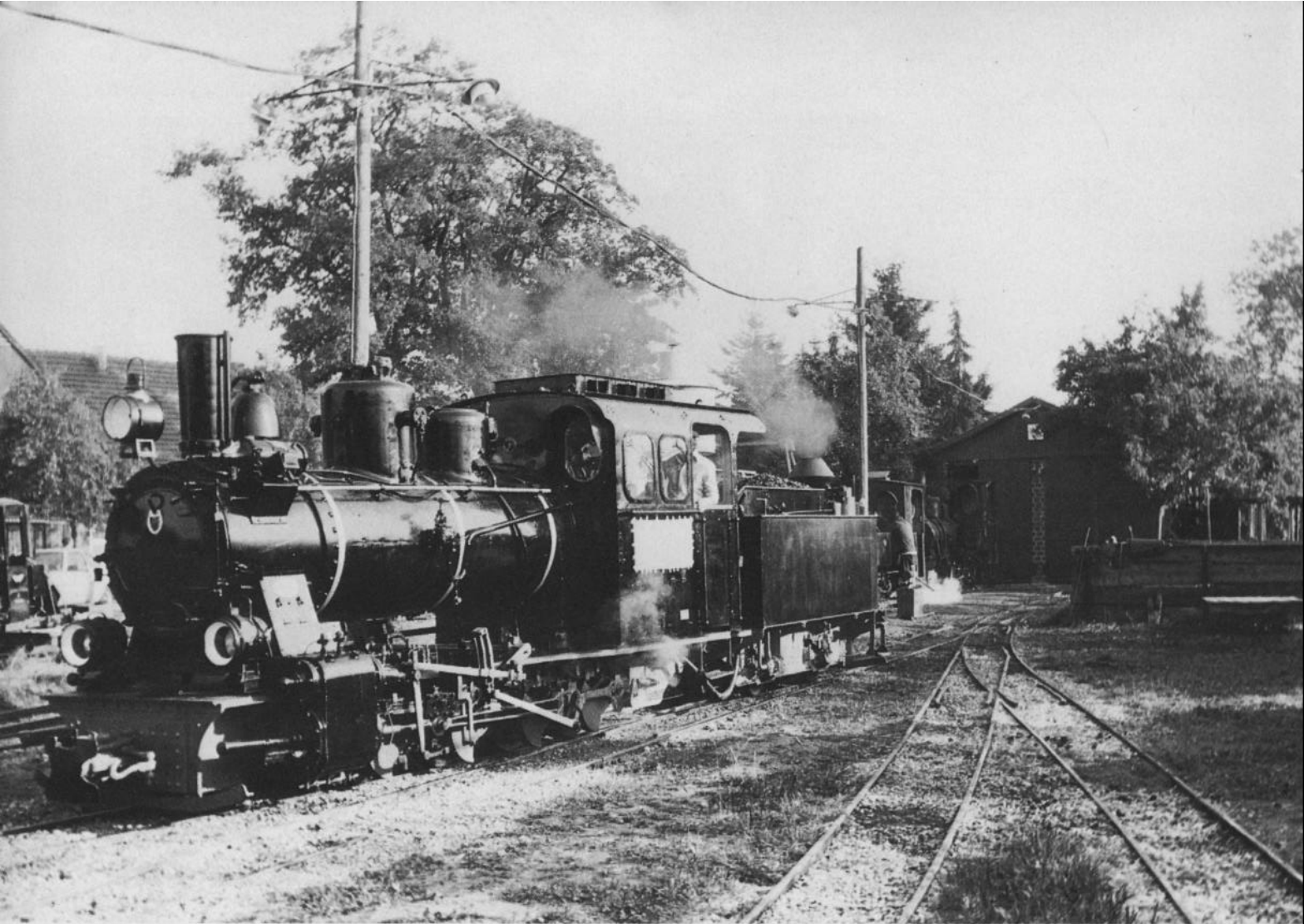


Bild 5: Das neue Flaggschiff der Dampf-Kleinbahn Mühlenstoth vor der Taufe (verklebte Führerhausschilder) fährt vom Lokschuppen zum Taufplatz.

Bild 6: Nach der Taufe am 7.9.1980 zeigt sich der stolze Besitzer Walter Ess am Regler der »Mecklenburg«.

Fotos 5 und 6: K. Jördens



ge Gelegenheitskäufe. Zu letzteren zählten verschiedene Naßdampflokomotiven der ehemaligen Heeresfeldbahnen. Nach den guten Erfahrungen mit den beiden ersten Heißdampfmaschinen von Jung und Vulcan aus den Jahren 1914 und 1925 erhielt die Firma Orenstein & Koppel den Auftrag zum Bau von drei ähnlichen Schlepptenderlokomotiven. Mit der Fabrik-Nr. 12 178 wurde im Jahr 1930 die erste Lok aus jener Bestellung eingesetzt, die beiden anderen folgten 1934 mit den Fabrik-Nr. 12 494 und 12 518. Zu den baulichen Besonderheiten jener Fahrzeuge zählten die großen Gegenkurbeln und die geräumigen Führerhäuser.

Der selbe Hersteller lieferte dann in den Jahren 1937 und 1938 noch zwei Heißdampf-Schlepptendermaschinen mit den Fabrik-Nr. 12 894 und 13 200.

Bei der Übernahme der MPSB durch die Deutsche Reichsbahn in der DDR waren von den insgesamt 44 Dampflokomotiven nur noch 9 Exemplare für die Umnummerung übriggeblieben. Darunter befand sich auch die Lok mit der Bahn-Nr. 12, die Orenstein & Koppel unter der Fabrik-Nr. 12 518 im Jahr 1934 gebaut hatte. Ab 1949 fuhr die Maschine dann bei der Deutschen Reichsbahn unter der Betriebsnummer 99 3462. Die Lokomotive war in Anklam stationiert und fuhr bis 1970 auf dem nur noch 35,1 km langen Reststück der MPSB von Anklam über Wegenzin und Dennin nach Friedland.

Danach wurde die Maschine nach England verkauft und sollte nach einer gründlichen Aufarbeitung bei der Festiniog Railroad in Wales eingesetzt werden. Glücklicherweise

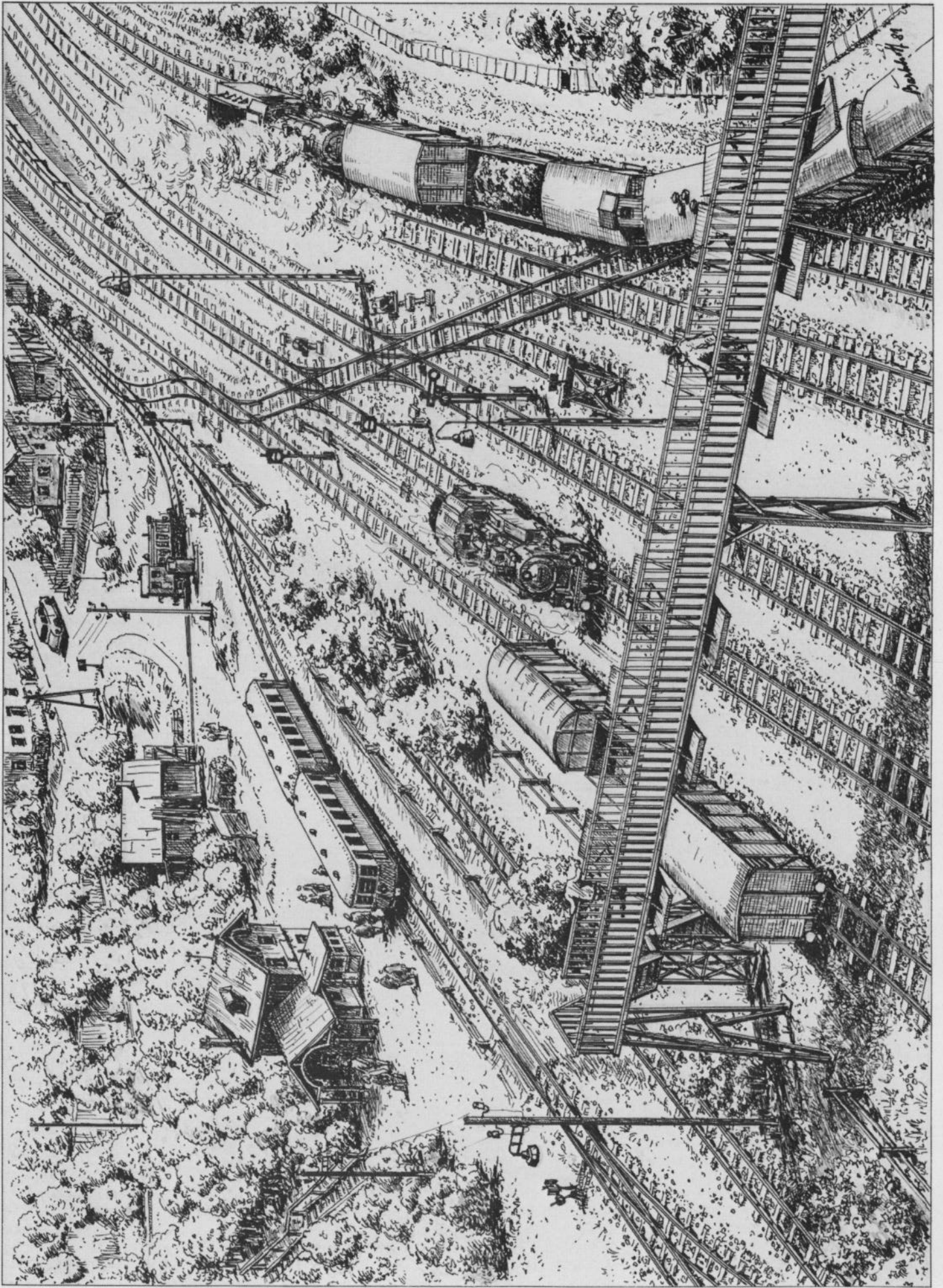
scheiterte dieses Vorhaben, so konnte das Fahrzeug Ende 1973 von deutschen Interessenten zurückgekauft werden. Zunächst blieb die Lok kalt abgestellt. In mühevoller Arbeit haben dann die fleißigen Mitglieder des Vereins »Dampf-Kleinbahn Mühlenstoth« die Maschine instandgesetzt. Tausende von Arbeitsstunden waren erforderlich, um die Lokomotive zu zerlegen, schadhafte Teile zu ersetzen und sie dann wieder in einen betriebsfähigen Zustand zu bringen. Der unentgeltliche Einsatz der Dampflokfreunde und der Verzicht auf geruhssame Freizeit haben sich schließlich aber doch gelohnt. Im Sommer des Jahres 1980 konnte die Maschine, die nun wieder ihre alte Betriebsnummer 12 der MPSB trug, vom Technischen Überwachungsverein abgenommen werden.

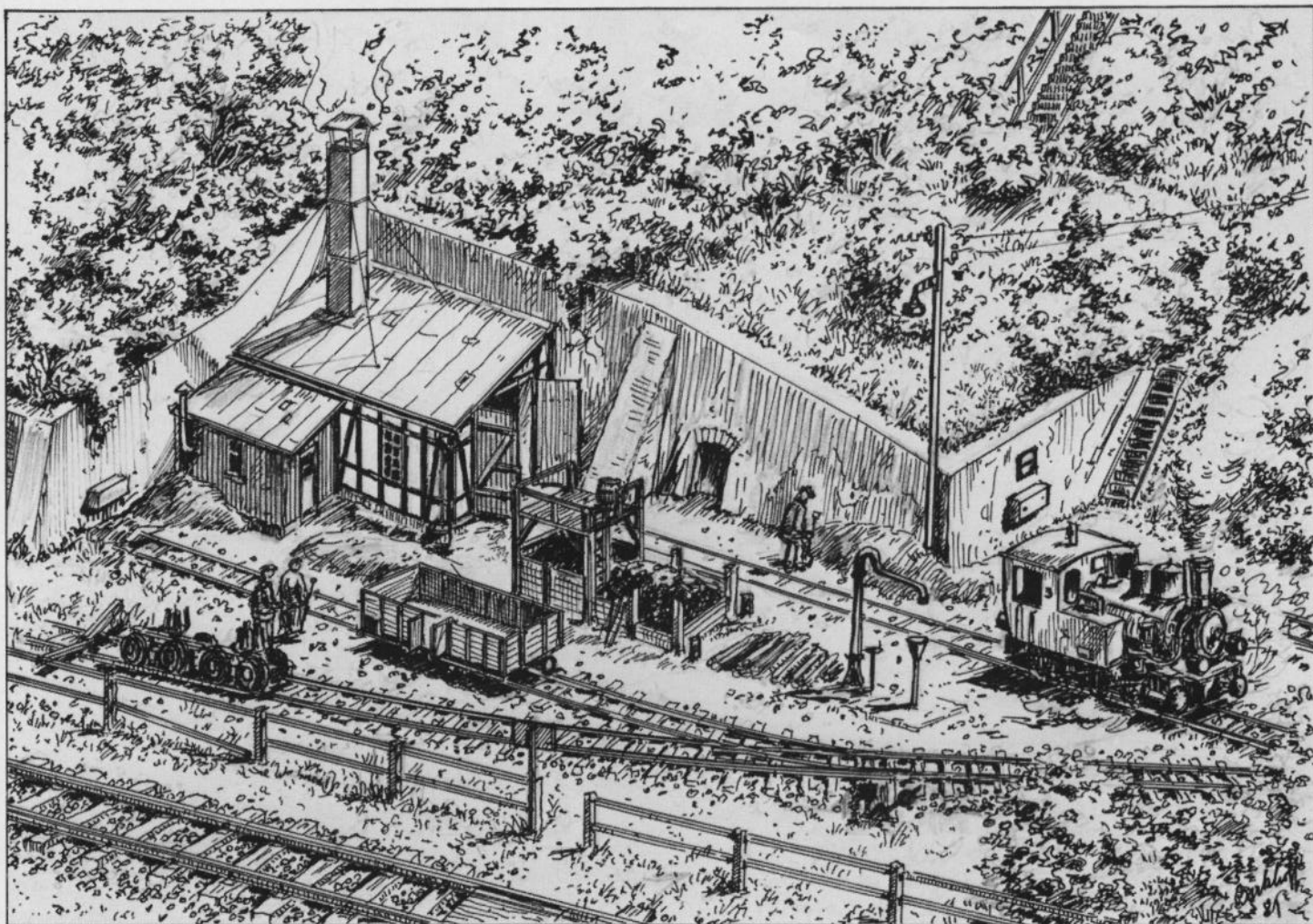
Am 7.9.1980 wurde dann der feierliche Taufakt auf den Namen MECKLENBURG vollzogen. Dies war einer der großen Höhepunkte des vielbeachteten Dampflokfestes, zu dem rund 1500 Besucher aus nah und fern herbeigeeilt waren.

Zusammen mit anderen Maschinen, die schon zuvor von der Mecklenburg-Pommerschen-Schmalspurbahn und von der Muskauer-Waldbahn nach Mühlenstoth gekommen waren, wird die MECKLENBURG regelmäßig eingesetzt. Ein großes Dampf-Festival am 17. und 18.6. sowie am 20. und 21.6.1981 sah auch in diesem Jahr die tadellos hergerichteten Lokomotiven wieder im Einsatz.

Gefahren wird bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstoth vom 1. Mai bis Ende September an allen Sonn- und Feiertagen.

HO





Die Reise des kleinen Triebwagens, den wir im Rahmen unseres letzten Berichts auf die Strecke hinausbegleiteten, ist zu Ende. Das Triebfahrzeug hat bereits umgesetzt und wird nach kurzer Pause mit seinem Beiwagen die Rückreise antreten.

Unser Schmalspurbähnchen verbindet zwei Strecken der Staatsbahn miteinander, es erschließt aber vor allem ein recht ausgedehntes Kreisgebiet mit seinen zahlreichen Handwerks- und Industriebetrieben. Im Gegensatz zu unseren letzten Ausführungen beschränken sich die schmalspurigen Gleisanlagen dieses Endpunktes auf ein Minimum. Dennoch verfügt der kleine Kopfbahnhof über zwei Bahnbetriebswerke im Westentaschen-

format. Dazu muß man sich die kleinere Zeichnung als linke Verlängerung des größeren Blattes vorstellen. Der Lokomotivschuppen klebt förmlich an der massiven Stützmauer, die dem Erddruck des bewachsenen Hanges entgegenwirkt. Er dient jeweils einer der kleinen Dampfmaschinen als Unterstand. Bewußt einfach-romantisch präsentieren sich auch Bekohlungsanlage, Wasserkran und die restlichen bw-typischen Utensilien. Die Dampflokotiven ergänzen ihre Brennstoffvorräte von einer erhöhten Holzbühne aus. Dazu müssen zuvor jedoch etliche schwere Kohlenkörbe hinaufbefördert werden. Ein kleiner offener Güterwagen sorgt für Nachschub. Aber auch vom benachbarten Übergabegleis der Vollbahn aus ist eine Ergänzung der Bevorratung denkbar. Die Querhölzer des dazwischenliegenden Geländers sind dazu abnehmbar. Der Lichtschein einer einfachen Leuchte zaubert bei Dunkelheit romantische Eisenbahnatmosphäre.

Hinter der Triebwagengarnitur steht der hölzerne Schuppen für die kleine gesellschaftseigene vollspurige Diesellokomotive. Eine an der Schmalspurtrasse gelegene Grubenanlage für Kali- oder Erzabbau und der damit verbundene regelmäßige Wagonumlauf, verlangte nämlich schon recht bald nach einer Umspurung. Über das so entstandene Dreischienengleis ist gleichermaßen der Einsatz von

schmal- und normalspurigen Fahrzeugen gewährleistet. Das aufwendige Umsetzen der Güterwagen entfällt somit. Der Aktionsradius der normalspurigen Dieselmachine beschränkt sich ausschließlich auf Fahrten zwischen Lokschuppen, Übergabe- bzw. Übernahmegleis und den Streckenabschnitt bis zur erwähnten Schachanlage. Weiterführende Gütertransporte gehen erst am Ende des dreischienigen Streckenabschnitts auf das Schmalspurgleis über. Die dortigen bahntechnischen Anlagen und die Gleisführung innerhalb des Bahnhofsgeländes mit den mehrgleisigen Spezialweichen wollen wir unseren Lesern im nächsten Journal vorstellen.

Eine Holztreppe zur Dorfstraße hinauf führt ins Ortsinnere. Übergangsreisende erreichen über eine Fußgängerbrücke die Bahnsteige der Staatsbahn bzw. der Kleinbahngesellschaft.

Kombinierter Einsatz von Fahrzeugen beider Spurweiten auf einem Dreischienengleis, zwei Klein-Bw's im Kopfbahnhof einer Schmalspurbahn bei äußerst bescheidener Gleisführung, reger Güterwagenaustausch zwischen beiden Bahnverwaltungen und der Einsatz dampfbespannter Kleinbahnzüge sowie betagter Triebwagengarnituren, garantieren ganz bestimmt einen interessanten Bahnbetrieb im Modell.

R. Barkhoff