



Bild 1: Die 03 001 verläßt mit ihrem Sonderzug den Dresdener Hauptbahnhof. Ähnlich wie vor 130 Jahren waren auch diesmal die Mitreisenden in freudiger Erwartung ihres Reisezieles und schon gespannt, was sie an Überraschungen erwartete.
Foto: J. Mielke

Als die Sachsen mit den Böhmen...

130 Jahre Strecke Dresden—Prag

Mit ein wenig Fantasie fällt es gewiß leicht, sich bei der Lektüre eines zeitgenössischen Berichtes über die Eröffnungsfahrt auf der

Strecke Dresden—Prag um 130 Jahre Eisenbahngeschichte zurückversetzt zu fühlen.

Der Morgen des 6. April 1851 zeigte sich garstig kalt und ungemütlich, und dichtes Schneetreiben hätte normalerweise so man-

chen braven Bürger selbst zu einem solchen Ereignis, wie der Einweihung der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn, nicht hinter dem Ofen hervorlocken können. Trotzdem gab es da gar keine Frage, man mußte einfach dabei sein!

Bild 2: Hier als Gegenstück der tschechische Sonderzug vor der Einfahrt in einen der beiden Schäferwandtunnels. Im Hintergrund die Elbe.

Foto: Eg. Gi.

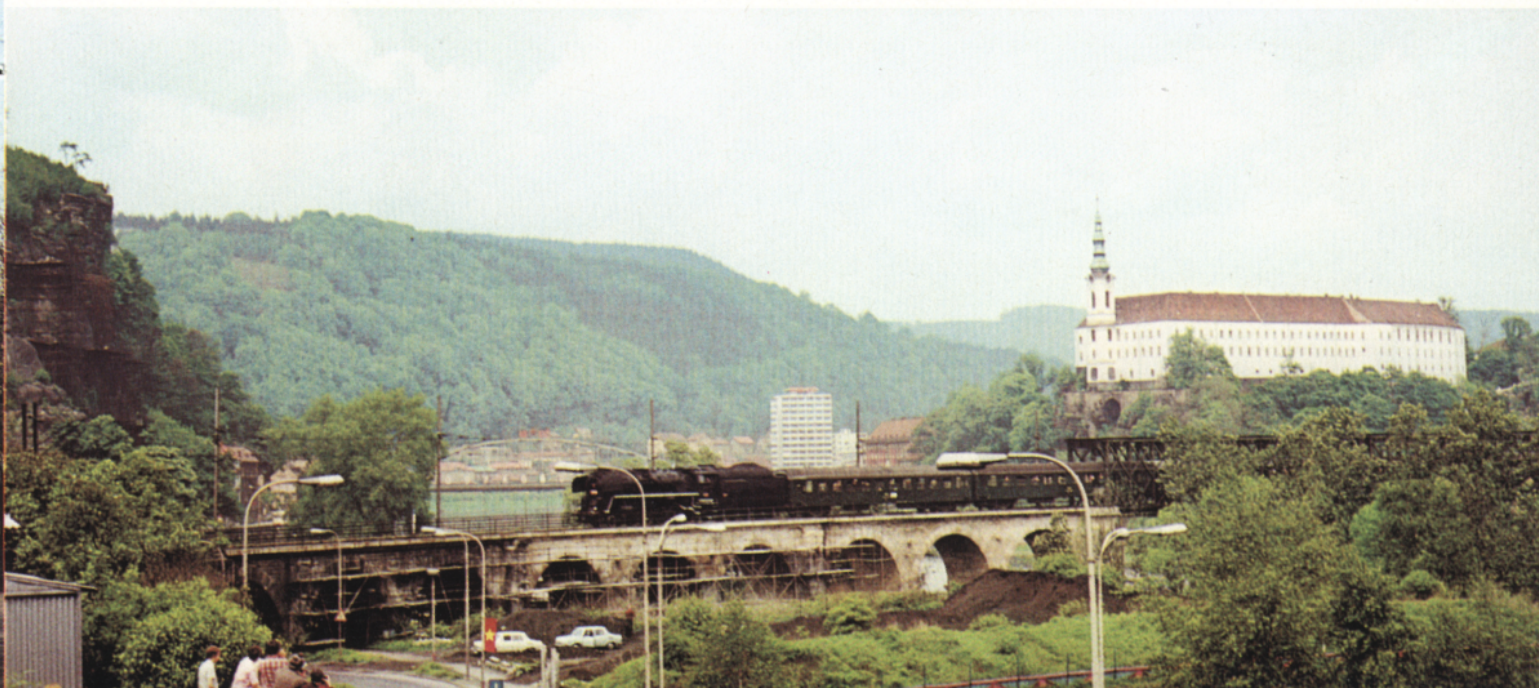




Bild 3: Die 354.1217 fuhr an den Ausstellungstagen regelmäßig mit ihrem Sonderzug.
Foto: Eg. Gl.



◆ **Bild 4:** Am Rande der Ausstellung fanden wir dieses bestens restaurierte alte Kesselfahrzeug aus der K.-K.-Zeit.
Foto: Eg. Gl.

Bild 5: Ebenfalls aus der K.-K.-Zeit stammt diese Uniform, die ein Eisenbahnfreund anlässlich der Lokomotivschau angezogen hatte.
Foto: Eg. Gl.



◆ **Bild 6:** Abseits der Ausstellung fand der Fotograf diese nicht ausstellungsfähige Lokomotive.
Foto: J. Mielke





Bild 7: Dieser zeitgenössische Stich zeigt die Ankunft der Festzüge vor 130 Jahren anlässlich der Eröffnung der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn Dresden—Prag am 6./7. April 1851.

Doch lesen Sie selbst die überlieferte Erzählung eines damals Mitreisenden:

»Die meisten der Festteilnehmer mochten wohl mit sich zu Rade gehen, ob es nicht geräther sel, unter solchen Umständen auf die Teilnahme an der Fahrt Verzicht zu leisten. Indeß die Erwägung, daß ein solcher bedeutender Moment in der Geschichte beider Nachbarstaaten nicht alle Dezenen, ja kaum in einem halben Jahrhundert wiederkehrt, ließ selbst das schlechteste der schlechten Wetter vergessen, und so fanden sich denn morgens gegen 7 Uhr fast sämtliche Teilnehmer auf dem provisorischen Bahnhofe in Dresden in der freudigst erregten Stimmung ein ... Nach 8 Uhr brauste die mit Festons dekorierte Locomotive mit dem Train seltener Art aus dem bekränzten Bahnhofesgebäude hinaus.

Auf der ganzen Strecke bis zur böhmischen Grenze war von einer festlichen Begrüßung wenig zu merken. Nur in Pirna wurden die sächsischen Prinzen von dem dortigen Offizierscorps begrüßt. Wer indessen den sächsischen Nationalcharakter kennt, wer weiß, wie sich die sächsische Bevölkerung, zumal bei unfreundlichem Wetter, nicht so leicht für etwas enthusiastisiert, der wird aus diesem Umstände keine falschen Folgerungen ableiten. Die Szene änderte sich, sobald wir die grün-weißen Grenzpfähle hinter uns hatten. Gleich an der Grenze wurden wir durch eine prachtvolle, in gotischem Stile erbauten Ehrenpforte überrascht, an welcher vereint das österreichische, das böhmische und das sächsische Wappen prangten. Bahnarbeiter waren zu unserer Begrüßung aufgestellt und empfingen uns mit einem freudigen Hurra. Böllerschüsse ertönten aus der Nähe und Ferne, sowie denn überhaupt die ländliche Bevölkerung Böhmens längs der ganzen Bahn bis Prag uns zu

Ehren erstaunlich viel Pulver verplatzt hat.

Als unser Zug aus dem ziemlich langen, pittoresken Bodenbacher Tunnel herausbrauste, begrüßten uns von dem reizend gelegenen Schlosse Tetschen, das mit seinen weißen Mauern und Fenstern durch das Schneegestöber auf uns herniederschaut, abermals Böllerschüsse. Nach wenigen Minuten befanden wir uns in dem Stationsgebäude von Bodenbach, wo uns die Österreicher schon seit einer Stunde erwarteten. Unmittelbar nach der Begrüßung erfolgte die Meß-Handlung und der

Einweihungsakt durch den Vikar des Bischofs von Leitmeritz, dem eine zahlreiche Geistlichkeit assistierte. Der Altar befand sich unter einem auf einer Estrade erbauten Zelte. Die auf das geschmackvollste mit Kränzen geschmückte Locomotive »Austria«, an welcher uns Sachsen — beiläufig gesagt — der Bau der Esse auffiel, fuhr vor das Zelt, das Glöcklein der Chorknaben ertönte, die Trommeln wirbelten, das Militär präsentierte das Gewehr, alles entblöbte das Haupt (die sächsischen Protestanten nicht ausgenommen), der Segensspruch

Bild 8: Das provisorische Bahnhofesgebäude (Personenschuppen) des böhmischen Bahnhofs in Dresden um 1850 als zeitgenössischer Stich.





Bild 9: Dies ist ein historisches Foto des böhmischen Bahnhofs in Dresden von Nordwesten um 1890.

Bild 7, 8 und 9 wurden dem Buch »Historische Bahnhofsbauten« von Manfred Berger, erschienen im Transpreß-Verlag, entnommen. Leider liegt uns das Buch noch nicht vor. Wir hatten jedoch die Möglichkeit, es einzusehen und diese 3 Repros zu machen, von deren Qualität und Ausführung wir sehr überzeugt waren.

Der Verlag

des bischöflichen Vikars erfolgte, und eine Gewehrsalve des Militärs und der Bodenbacher Nationalgarde sowie die donnernden Böllerschüsse vom Schlosse Tetschen sagten drei Mal hintereinander ihr kräftiges Ja und Amen dazu.

Gegen 12 Uhr schickte man sich zur Weiterfahrt nach Prag an. Sachsen und Österreicher nahmen nun vereint in den österreichischen Waggons Platz, ganz wie es der Zufall wollte ...»

Die Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Dresden nach Prag wurde bereits erwogen, als der Bau der Leipzig-Dresdner Eisenbahn (6.5.1835) durch die »Königlich-Sächsische Regierung« genehmigt wurde. Die einzelnen Streckenabschnitte einer im Elbtal verlaufenden Bahnlinie wurden wie folgt für die Betriebseröffnung freigegeben: Am 1. August 1848 Dresden bis Pirna, dem 21 Monate später der Teil von Pirna bis Königstein am 9. Mai 1850 folgte. Bereits nach 1 Monat (am 9. Juni 1850) konnte der Abschnitt bis Krippen befahren werden, und am 6./7. April 1851 bestand die Verbindung über die sächsisch-böhmische Landesgrenze bis nach Bodenbach, wobei der über die Landesgrenze hinausgehende Teil Eigentum der K.-K. österreichischen Staatsregierung war und von der Königlich-Sächsischen Staatseisenbahn pachtweise betrieben wurde. Die ein Jahr später, am 19. April 1852, in Dresden fertiggestellte Marienbrücke über die Elbe ermöglichte eine durchgehende Verbindung der sächsisch-böhmischen Eisenbahn mit dem Netz der sächsisch-schlesischen und Leipzig-Dresdener Eisenbahn.

Mit dem notwendig gewordenen Neubau der Dresdener Bahnhöfe (1898 Dresden-Hauptbahnhof und Dresden-Wettiner Straße, heute Dresden-Mitte, 1901 Dresden-Neustadt) war für die damalige Zeit ein Beispiel der Zentralisation und des Niveaus der Reisendenabfertigung gegeben. Der Voranschlag sah 1890 insgesamt 69,28 Millionen Mark für die gesamte Umgestaltung der Dresdener Bahnanlagen vor.

In Böhmen begannen die Arbeiten für den Streckenteil Prag—Bodenbach bereits 1845. Den Prager Karolinenviadukt mit insgesamt 87 Bogen vom Bahnhof Praha střed (Prag-Mitte) über die Moldau projektierte der bekannte Geometer Alois Negrelli, der bereits mit an der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn gebaut hatte. Der 1.111 Meter lange Viadukt gehörte damals zu den größten derartigen Bauwerken Europas. Die Strecke endete in Bodenbach (Podmokly). Zwischen Bodenbach und der sächsisch-böhmischen Grenze schlossen sich unmittelbar an den Bahnhof Bodenbach die zwei Tunnel der 93 m hohen Schäferwand an. Die Strecke war insgesamt 184 km lang, wovon 132 km auf Böhmen entfielen.

Schon im Jahre 1851 fuhren zwischen Prag und Dresden 3 Zugpaare: ein Reisezug von Berlin über Dresden und Prag nach Wien, ein weiterer von Berlin über Dresden nach Prag sowie ein Postzug von Wien über Prag nach Dresden.

Die für die Sächsisch-Böhmische Eisenbahn gebauten Lokomotiven stammten von der Fa. Richard Hartmann in Chemnitz. Nur die »Saxonia« und die »Pegasus« kamen von Übigau bei Dresden von der dortigen Maschinenbau-Anstalt. Doch die sächsischen Maschinen wurden bald von preußischen Lokomotiven bedrängt, und vor allem nach 1931 herrschten bald die preußischen vor. Unter anderem konnten folgende Maschinen beobachtet werden:

bis etwa 1927:

pr S 6 (13¹⁰); VIII V 1 und VIII V 2 (13¹⁵, 70, 71); X H 1 (14⁹); III B (34⁷⁷); IV TV (71³); VIII V 2 (36²);

bis etwa Mitte der 30er Jahre:

177; 53⁶—7; 55⁵⁰—70; 56⁶—7; 58¹—4; 89²; 93⁰ (zum Teil bis 1946); 91⁰—1 ex T9 (zum Teil bis 1946)

bis etwa Mitte der 60er Jahre:

18.0 ex XVIII H; 38.2 ex XII H 2; 38.10—40 ex pr P 8; 39 ex P 10; 56.1 ex G 8.3; 58.4 ex XIII H; 58.10—20 ex G 12; 94.20 ex XIHT

außerdem bis zur Traktionsumstellung:

BR 01; BR 22; 23.10; BR 50; BR 52; BR 58.30; BR 64; BR 86

Heute sind die Diesellokomotiven der Baureihen 118 ex V 180 und 119 im grenzüberschreitenden Verkehr im Einsatz. Der Einsatz von 2-System-Elektrolokomotiven zwischen DDR und ČSSR ist im Gespräch.

Im böhmischen Teil waren zuerst Lokomotiven der Fa. Stephenson im Einsatz, die nach und nach durch Neubauten der Fa. StEG in Wien ersetzt wurden. Außerdem wurden durch die zeitweilige Leitung der Bahn durch ein französisches Konsortium auch französische Bauelemente eingeführt; speziell ist hierbei die Engerthlokomotive (Halbtenderlokomotive mit der Achsfolge B 3') zu nennen. Nach 1924 waren in Bodenbach folgende Baureihen stationiert bzw. im Einsatz: 264.1; 275.0; 312.0; 314.0; 354.1; 354.7; 413.2; 414.0; 434.0; 434.1.

Erinnert sei hierbei an die Lokomotivbezeichnung, die von deutschen Festlegungen abweicht:

1. Ziffer = Anzahl der Kuppelachsen
2. Ziffer = Höchstgeschwindigkeit (Ziffer + 3 x 10)
3. Ziffer = Einerstelle der Achslast (Ziffer + 10)

Beispiel: 434.0: 4 Kuppelachsen; $V_{\max}$ 60 km/h; 14 Mp Achslast.

Tender haben besondere Nummern und sind nicht mit der Loknummer identisch. Dabei bezeichnet die erste Ziffer, um 3 vermehrt, den ungefähren Kohlevorrat in Kubikmeter, die zweite und dritte Ziffer bezeichnet den Wasservorrat in Kubikmeter. Tender über 12 cbm Kohle tragen grundsätzlich als erste Ziffer die 9.

Nach dem Krieg liefen bei der ČSD auch ehemals deutsche Lokomotiven, die entsprechend umgezeichnet wurden, z. B. 365.5 (38.2-3); 377.0 (38.10-40); 424 (55.16—22); 455.2 (86) und 488.0 (19.1.).

Bodenbach wurde nach dem Krieg mit Decin

(Tetschen) zur Stadt Dečín vereint. Der Bahnhof Bodenbach heißt heute »Dečín hlavní nádraží«. Das Lok-Depot Dečín vychod ist 1960 aufgelassen worden. Den Höhepunkt der Dampftraktion bildeten bis zum Traktionswechsel die Lokomotiven der Baureihen 354.1; 387.0; 399.0; 456.0; 555.0; 556.0 sowie die 498.0.

Zur Festveranstaltung anlässlich des 130. Jahrestages der Eröffnung dieser Bahnlinie waren im Depot in Dečín hlavní nádraží folgende Lokomotiven der ČSD und DR liebevoll gepflegt aufgestellt:

ČSD: 498.106; 475.1142; 387.043; 434.1100; 434.2270; 411.019; 414.404; 464.202; 477.060; 310.093. Außerdem waren zeitweise 475.179, 556.0 und 354.1217 bei Sonderfahrten eingesetzt.

DR: BR 01204; 020201; 19017; 351113; 38205; 501849; 58261; 62015; BR 86001; 98001. Die BR 03001 war die Zuglok des Sonderzuges aus Dresden.

Und wie schon einmal vor 130 Jahren war Dečín (Bodenbach) festlich geschmückt, als am 16. und 17. Mai 1981 die Sonderzüge von Prag und Dresden Hunderte von begeisterten Eisenbahnfreunden zur Ausstellung brachten und wie vor 130 Jahren »Sachsen und Österreicher vereint im Zuge Platz nahmen, ganz wie es der Zufall wollte«. So standen jetzt Eisenbahnfreunde aus der ČSSR, der DDR, der BRD, England, Frankreich und anderen Ländern nebeneinander beim Fotografieren und halfen sich, wenn notwendig. Ganz, wie es der Zufall gerade wollte!

Egon Gimpler

Quellennachweis:

Prof. Manfred Berger, Historische Bahnhofsbauten 1980.

Der Modelleisenbahner, versch. Nr.

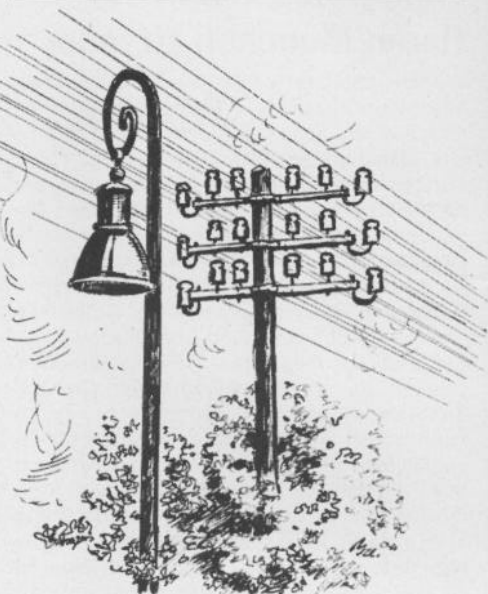
Deutscher Modelleisenbahnverband der DDR, Programm zur Sonderfahrt 1981.

Suche

Eisenbahnen, Dampfmaschinen, Schiffe, Blechspielzeug aus der Vorkriegszeit.

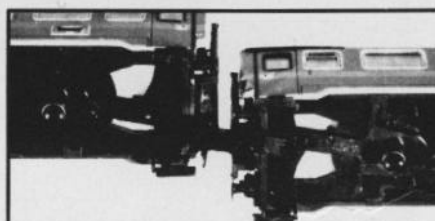
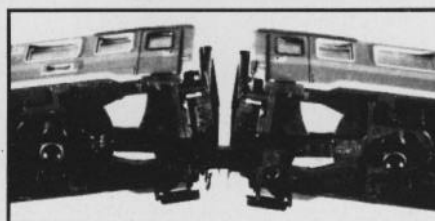
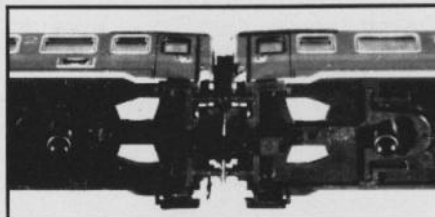
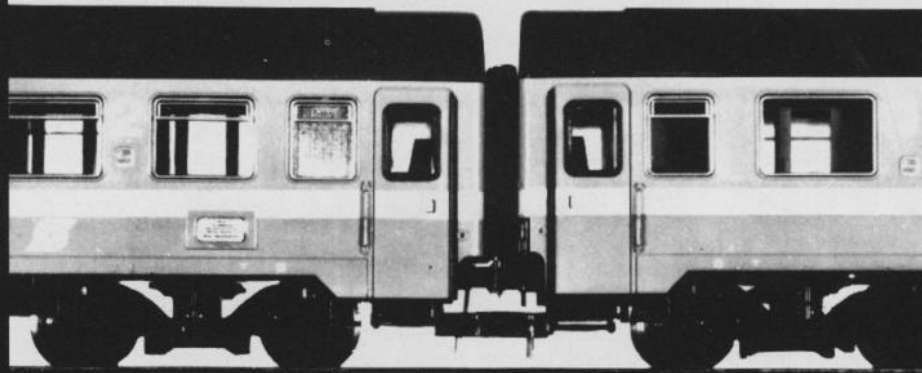
Josef Holzapfel

8031 Gut Rottenried . Tel. 081 05/82 65



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 neue Heimat von M + F in Consett im englisch/schottischen Grenzland.

Was wurde aus M + F?

Nun steht es fest. Die Fertigung der bekannten M+F Modelle und M+F Bauteile geht weiter, jedoch »geviertelt«. Das Programm wurde an vier verschiedene Firmen vergeben. Der größte Teil des HO-Programmes und mit ihm auch der Name M + F wurde nach Consett in England verkauft. Die dort ansässige Firma D.J.H., nach meiner Meinung der bekannteste Hersteller von Lokomotivbausätzen in England, übernahm das Bauteile- und Metall-Lokomotivprogramm einschließlich der Umbausätze für Industrielok-Modelle.

Merker + Fischer Ltd., Consett/England

Zur Wiederaufnahme der Produktion wurde von D.J.H. die Firma Merker + Fischer Ltd., Consett gegründet. Dort wird die Fertigung aller interessanten M+F Modelle Schritt für Schritt wieder anlaufen. In kurzer Zeit sind zwei Bausätze lieferfertig produziert worden, die BR 98 7505 (Bayerische D VI) und die BR 76⁰ (Preußische T 10). Bei beiden Modellen handelt es sich um die letzten M+F Creationen, die aber in Fürstentfeldbruck wegen des Betriebsschlusses nicht mehr in ausreichender Stückzahl hergestellt wurden. Wirklich neu an diesen Modellen ist, daß zumindest jetzt als Einführung bei beiden Modellen die Superzurüstsätze, komplette Beschriftungssätze und Steuerungen bereits enthalten sind — bei der BR 76 in genieteter, bei der D VI in ungenieteter Ausführung. Bis zum Jahresende sollen noch 1 bis 3 weitere M+F Modelle folgen, die schon seit längerer Zeit in Fürstentfeldbruck nicht mehr produziert wurden. Es handelt sich um die KL 2 der württembergischen Staatsbahn, die T 38 (der Turbinentender mit Umbausatz für die Märklin-BR 38) sowie den Umbausatz BR 85 für das Märklin-Fahrwerk der BR 50. Sie sind bei M+F schon seit zwei bzw. sieben Jahren, je nach Modell,

nicht mehr produziert worden. Um in relativ kurzer Zeit eine möglichst breite Palette des ehemaligen M+F Programmes aufleben lassen zu können, werden natürlich von den einzelnen Baureihen und Typen keine großen Stückzahlen aufgelegt, um zunächst einmal den Erstbedarf zu decken. Ob die aufgeführten Modelle später eine Nachauflage erfahren, ist noch ungewiß. Es ist deshalb für den Sammler empfehlenswert, rechtzeitig zuzugreifen. Bis kurz vor Weihnachten will man in Consett noch eine komplette Neuheit schaffen, die BR 19, den 'Sachsenstolz' (XX HV).

Die anderen Käufer

Nach der M+F Verkaufsankündigung im Journal 1/81 griff als erste die Firma BEMO zu, d. h. sie übernahm alle HOe und HOm Lokmodelle. Hierzu gehört auch der Wismar-Schienenbus in der Spurweite HO und HOe. Sicher darf man auch bald damit rechnen, daß von BEMO das erste ehemalige M+F Modell wieder auf den Markt kommt. Allerdings nicht mehr unter der Bezeichnung M+F, sondern im BEMO-Programm integriert.

Die Firma Günther in Reutlingen hat das komplette M+F Spur N-Programm erworben, also alle Lokmodelle und Umbauversionen sowie die N-Bauteile. Auch dieses Programm wird nicht mehr unter dem Namen M+F, sondern unter Günther weitergeführt.

Den vierten und kleinsten Teil aus dem M+F Programm hat die Firma Rai-Mo übernommen und zwar die Modelle, die in erster Linie aus Kunststoffspritzguß oder Zinkdruckguß bestehen, also alles was zur Großserienfertigung geeignet ist, wie etwa: Preußische T 3, Glaskasten, Kittel-Dampftriebswagen, LAG-Triebswagen, Urglaskasten und die Bayerischen Lokalbahn-Personenwagen. Die beiden letzteren, die bei M+F in Metallausführung geliefert wurden, werden bei Rai-Mo nur noch in Kunststoff gefertigt.

Gerüchteküche

Warum hat man in Fürstentfeldbruck die Fertigung aufgegeben? Hierüber waren die abenteuerlichsten Geschichten und Meinungen von Seiten des Fachhandels und dementsprechend von Modelleisenbahnern zu hören. Es war in der Tat erstaunlich, was in dieser Gerüchteküche entstand. Von Verleumdungen bis hin zu Phantastereien, die einem schon ein Schmunzeln entlocken konnten, war nichts unmöglich. Die wahren Gründe, die zu den Verkaufsüberlegungen führten, waren folgende:

1. Meine totale Arbeitsüberlastung durch die Doppelbelastung Merker-Verlag und M+F und meine angegriffene Gesundheit.

2. Die ständig steigenden Lohn- und Sozialkosten und Steuern. Diese Kosten bewirken eine immer schneller folgende Verteuerung eines lohnintensiven Produktes — die handwerkliche Fertigungsart bei M+F dürfte wohl zu den lohnintensivsten gehören. Die Folge davon: immer raschere Produktion neuer Modelle, um die monatlichen Lohn- und Betriebskosten decken zu können. Dadurch wäre im Endeffekt der Käuferkreis immer kleiner geworden, denn wer kann es sich schon leisten, monatlich zwischen 500,— und 1.000,— DM für Bausätze auszugeben und sie dann auch noch selbst zusammenzubauen. Ähnliche Erscheinungen gibt es heute auch bei anderen Firmen. Es kommen immer mehr und schneller neue Lokmodelle auf den Markt, so daß es dem Normalverbraucher kaum noch möglich ist, mit dem Kauf, ja sogar selbst mit der Informierung über Neuheiten Schritt zu halten. Wir selbst sehen es am Umfang unseres »Neuheiten-Journals«. Nicht ganz unschuldig daran sind die Modelleisenbahner selbst, da sie seit Jahren pausenlos die Modellbahnhersteller in der Fachpresse mit neuen Wünschen bombardieren. Dies hat dazu beigetragen, daß es zu Marktfehleinschätzungen bei einzelnen Firmen kam, wodurch mit der Zeit Überkapazitäten aufgetreten sind.

Raum München zu teuer

Wenden wir uns wieder M+F zu. Natürlich hätte man in punkto Preise etwas unternehmen können. M+F hatte mit seinem Firmensitz einen großen Nachteil. Bekanntlich ist Fürstentfeldbruck ein Vorort von München und hat entsprechend hohe Lohnkosten. Eine Umsiedlung des Betriebes in das bayerische Grenzland hätte eine Kostensenkung von bis zu 30 % gebracht, wäre jedoch fast einem Neubeginn gleichgekommen. In Großbritannien ist es ähnlich. Auch dort gibt es förderungswürdige Gegenden, z. B. der Firmensitz Consett im englisch/schottischen Grenzgebiet. Ich glaube daher, daß M+F für die Zukunft schon allein der Kosten wegen bei der englischen Firma bestens aufgehoben ist. M+F England verfügt über eine junge, dynamische Führungsmannschaft (Durchschnittsalter etwa 35 Jahre), die voller Elan an die Sache herangeht. Für die Zukunft darf erwartet werden, daß sich die Preise etwas niedriger

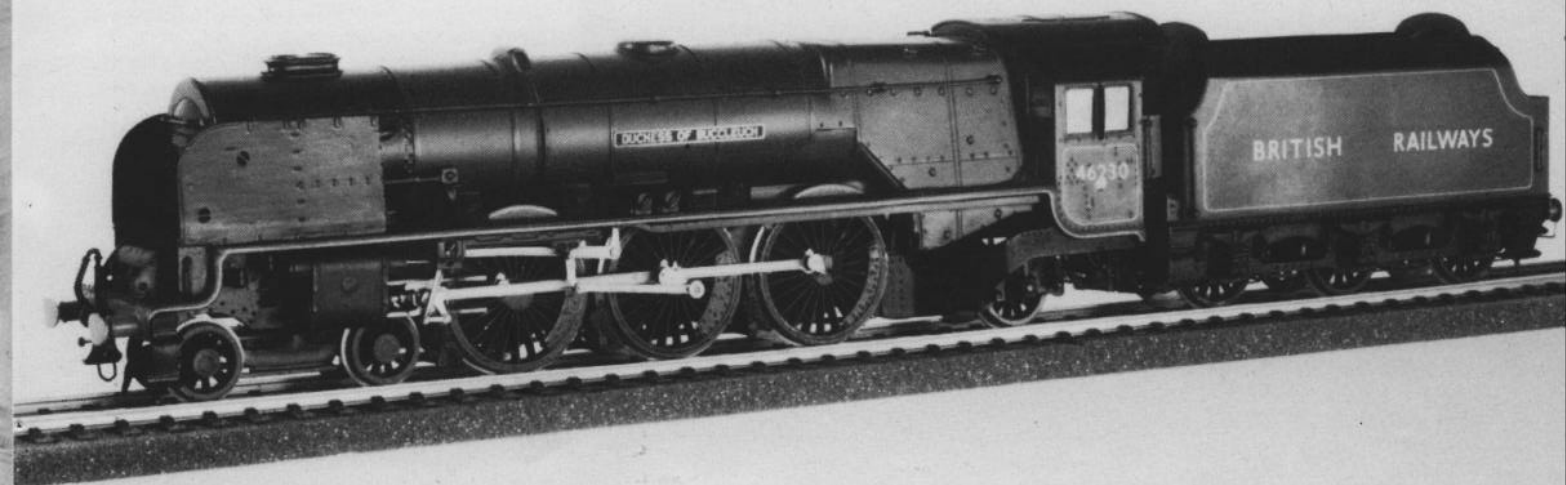


Bild 2: Ein typisch englisches Lokmodell von D. J. H. Sehr fein detailliert und maßhaltig gearbeitet. Die Lokomotive der LMS Duchess Class mit der Bezeichnung Duchess of Buccleuch (4-6-2) der British Railways. Den kompletten Bausatz bezogen wir für DM 490,—

halten, zumindest aber über die nächste Zeit hin nicht erhöht werden müssen, denn die Sozial- und steuerlichen Lasten sind dort wesentlich günstiger als in der Umgebung der bayerischen Landeshauptstadt München.

D.J.H. England

Die Firma D.J.H. wurde 1973 gegründet und befaßte sich zunächst nur mit dem Zusammenbau von Bausatzmodellen anderer Hersteller. Dabei blieb es natürlich nicht. Schon in relativ kurzer Zeit kamen eigene Bausatzmodelle auf den Markt, die nach und nach einen so hohen Fertigungsstandard erreichten, daß sich die Firma D.J.H. in England an die Spitze der Bausatzhersteller vorarbeitete. Auch dort war Ausgangspunkt der Weißmetallguß, und schon nach kurzem kam das Durchätzverfahren für Lokteile zusätzlich zur Anwendung. Da sich englische Loks sehr stark von europäischen Festland-Lokomotiven unterscheiden (diese Dampflokomotiven haben nur sehr wenige Details außen am Kessel angebracht), erübrigte sich dort das sehr teure Messinggußverfahren, was eine wesentlich preiswertere Lokmodellfertigung erlaubte.

Ehemalige M + F Fachkräfte übernahmen zwischenzeitlich das Anlernen und Einarbeiten der Engländer in dieses Metier, so daß auch zukünftig die hohe Qualität beim Messingguß zu erwarten ist. Die Firma D.J.H. hat sich bereits einen so guten Namen erarbeitet, daß selbst für das englische Königshaus ein Auftrag zur Fertigung eines Einzelstückes einer dieselhydraulischen Lokomotive für den Duke of Gloucester ausgeführt wurde. Auch von der Kenya-Railways wurde ein hochoffizieller Auftrag zur Fertigung eines Lokmodells in Spurweite 2 1/2" erteilt. Beide Aufträge wurden zur vollen Zufriedenheit ausgeführt.

1979 bestand bereits eine reichhaltige Palette englischer Bausatzlokomotiven, so daß bei D.J.H. die Überlegung zur Programmausweitung aufkam. Man wollte auch den Festlandsmarkt erobern und fing mit einem holländischen Modell an.

D.J.H. hatte damals kaum Vorstellungen, was sich außer den Industrielokomotivherstellern auf der deutschen Szene abspielt. 1979 kamen erstmalig Vertreter der Firma zur Nürnberger

Spielwarenmesse, um sich zu informieren. So wie man bei uns kaum etwas über englische Firmen weiß, wußte D.J.H. nichts vom deutschen Markt. Die Enttäuschung war daher groß, als man durch das breite M + F Angebot den deutschen Bausatz-Markt bereits völlig belegt fand. Dies hinderte die Firma jedoch nicht, 1980 in Nürnberg mit einem kleinen Schaukasten erstmalig ihre englischen Lokmodelle zu zeigen. Durch einen ungünstig platzierten Stand innerhalb des Messegeländes blieb die Firma von der Fachpresse jedoch vollkommen unbeachtet.

Die Messe 1981 war bereits besser organisiert. Die Firma verfügte über einen kleinen Stand, an dem der Zusammenbau von D.J.H. Modellen demonstriert wurde. Als man dann bei D.J.H. während der Messe von den M + F Verkaufsgedanken erfuhr, stand dort der Kaufentschluß fest, um auf diese Weise endlich den deutschen und europäischen Festlandsmarkt zu erobern. Die Verkaufsverhandlungen zogen sich dann noch bis Mitte August hin, bis alles vertraglich geregelt und abgesichert war. In der Zwischenzeit übernahm die Firma Rai-Mo treuhänderisch für M + F noch den Restever-

kauf von Lagerware. Rai-Mo hat sich auch entgegenkommenderweise der Firma M + F Ltd. gegenüber bereit erklärt, in der nächsten Zeit noch die Auftragsannahme abzuwickeln, d. h. also, daß an die Anschrift

Rai-Mo
Postfach 160
8080 Fürstenfeldbruck
Tel.Nr. 081 41/261 18

alle Aufträge abgegeben werden können. Rai-Mo wird sie bearbeiten und jeweils wochenweise gesammelt nach England weiterleiten. Die Auslieferung der Ware erfolgt, um es für den deutschen Käufer zu vereinfachen, ab Lager Deutschland, so daß jegliche Zollformalitäten entfallen. Noch nicht geklärt ist, ob die Ware über Lager Hamburg oder Bremerhaven ausgeliefert wird, oder ob ein entsprechender Auslieferungsvertrag mit der Firma Rai-Mo Vertrieb zustande kommt. Dies ist für den Liebhaber von M + F Artikeln sicherlich auch nicht so wichtig. Hauptsache ist, daß man wieder bestellen und mit Warenlieferungen rechnen kann.

H. Merker

Bild 3: Das D.J.H.-Modell in 2 1/2" für die Kenian-Railways.



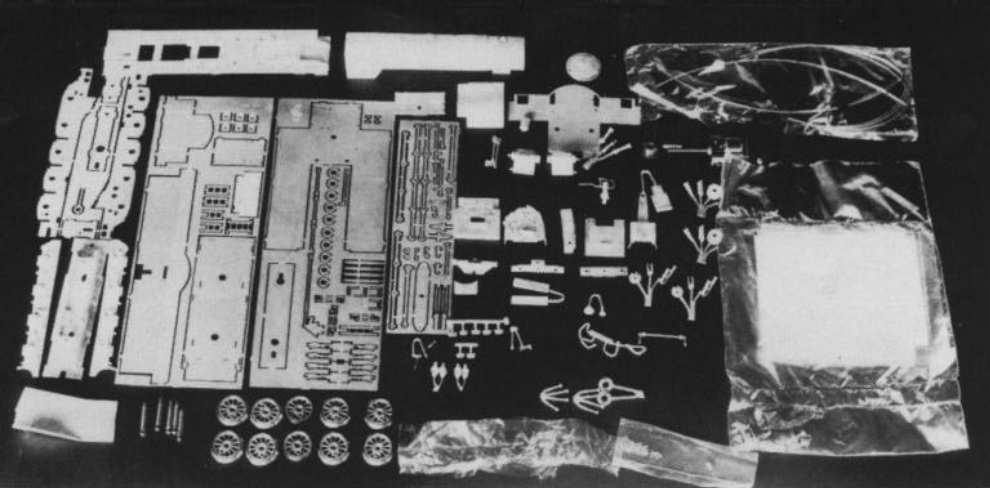


Bild 1: Weißmetall-Bausatz mit Messingätzteilen. Vordere Laufachse und Tenderachsen wurden bei der Aufnahme vergessen.

Die »Austerity« 2-10-0

Mit dem Lokmodell »Austerity« wollen wir zum ersten Mal ein englisches Produkt der Firma D.J.H. vorstellen. Es ist der erste Lokomotivbausatz, den D.J.H. für das europäische Festland, genauer gesagt für die niederländischen Modellbahnfreunde baute. Sicher ist es aber auch für deutsche Modelleisenbahner recht interessant, zumal es ein großes Lokmodell zu sehr annehmbarem Preis darstellt.

Das Vorbild

Die »Austerity« 2-10-0 entstand 1942 in England als Kriegslokomotive für den Einsatz bei der britischen Armee, die zu dieser Zeit rund um den Erdball stationiert war. Ähnlich wie bei den deutschen Kriegslokomotiven der Baureihen 52 und 42 wurden diese Maschinen weitgehend vereinfacht, um Material und Arbeitskräfte einzusparen und vor allem, um den Ersatzteilnachschub zu vereinfachen. Bis 1945

wurden insgesamt 150 Stück des Typs 2-10-0 (1'E) und 935 Stück der weitgehend baugleichen 2-8-0 (1'D) ausgeliefert. Die Maschinen wurden zunächst in England im Plandienst der britischen Eisenbahnen eingesetzt. Ab 1944 wurden sie dann von der Armee zunächst im Nahen Osten betrieben. Nach der Invasion in Frankreich kamen 43 Stück nach Belgien und 60 Stück nach Holland, wo sie nach Kriegsende auch verblieben. Im Jahre 1946 wurden sieben der in Holland stationierten Lokomotiven in der Britischen Besatzungszone in Deutschland eingesetzt. Sie fuhren also auf deutschem Boden zu einer Zeit, als es hier an allem mangelte. Bei den Niederländischen Eisenbahnern bildete die »Austerity« 2-10-0 bis zur Elektrifizierung des Netzes im Jahre 1949 eine starke Stütze des durch den Krieg stark

reduzierten Fahrzeugparks. Bis dahin war sie überwiegend im Personenverkehr eingesetzt. Danach stand sie noch jahrelang im Güterzugdienst, bis die meisten ihrer Bauart schließlich als Heizlokomotiven endeten. Von den 16 nach dem Krieg in Griechenland verbliebenen Loks waren die letzten noch bis Mitte der 70er Jahre im Einsatz.

Das D.J.H. Modell

Es entspricht in allen Einzelheiten weitgehend dem Vorbild und überzeugt durch detailreiche Ausführung. Der Bausatz besteht aus einer Kombination von Messingätzteilen und Weißmetallguß. Die Teile sind paßgenau konstruiert und sauber gefertigt. Der Zusammenbau stellt demnach auch keine Probleme. Der Antrieb ist einfach aber funktionssicher. Der kräftige 5-polige Motor wirkt auf die Treibachse, die übrigen Kuppelachsen werden dem Vorbild entsprechend durch die präzise geätzten Kuppelstangen angetrieben. Bedingt durch den starren Rahmen und die begrenzte Seitenverschiebbarkeit der Achsen wird vom Hersteller ein Mindestkurvenradius von 600 mm angegeben. Zugkraft und Laufeigenschaften des Modells sind gut, auch wenn die Höchstgeschwindigkeit etwas zu groß erscheint. Insgesamt stellt sich die Austerity als ein gut gefertigtes, funktionstüchtiges Bausatzmodell einer formschönen Dampflok dar, das sicher auch bei uns die Dampflokkfreunde ansprechen wird. Der Bausatz mit der Bestell-Nr. E 101 wird für DM 498,— Endverkaufspreis angeboten.

P. Schiebel



Bild 2: Das Fahrwerk der Lok aus sauber gefertigten Messingätzteilen. Der robuste Antrieb ist gut zu erkennen.

Foto 1 + 2: P. Schiebel

Bild 3: Das fertig montierte und lackierte Modell der »Austerity« in der Ausführung der Niederländischen Eisenbahn mit hohem Schlotauflsatz. Den Bausatz kauften wir für DM 460,—.

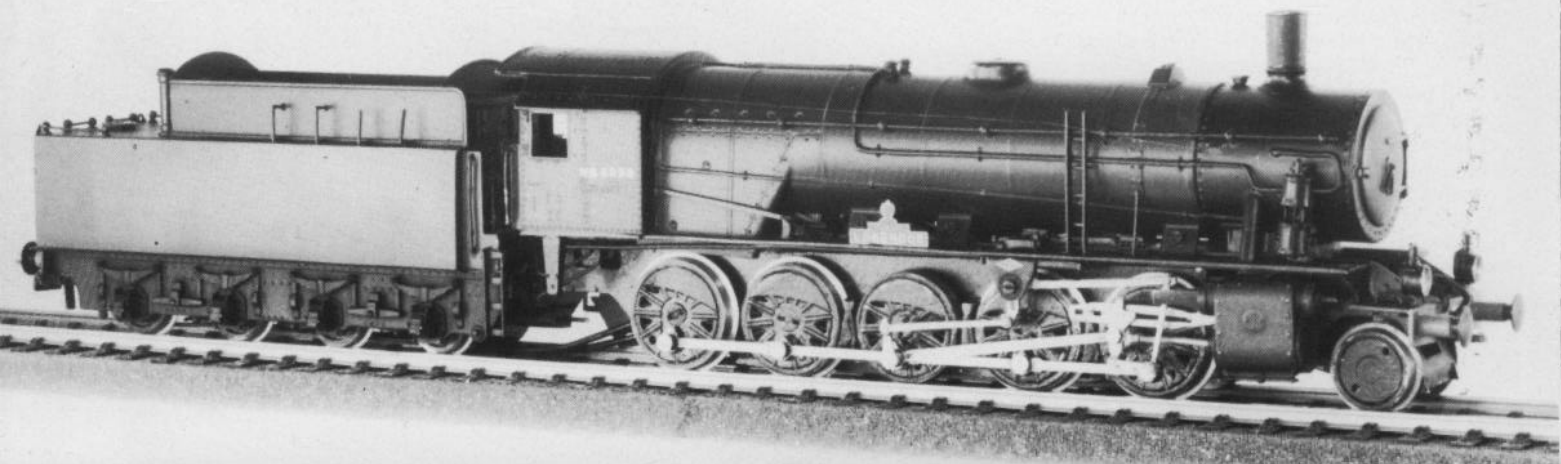




Bild 1: Das Schweizer Krokodil Ce 6/8^{III} in braun steht mit einem kompletten Ausstellungsüberprüfungszug für München-Freimann am 22.05.1979 in München-Laim bereit. Dies ist die erste Krokodilversion mit zwei Blindwellen pro Triebwerk und Seite. Dieses Modell wird auch von der Firma Arnold in Spur N gefertigt.
Foto: K.-D. Holzborn

Was tut sich in der Spurweite 0

Die Spurweite 0 belebt sich in letzter Zeit zusehends. Viele neue Modelle werden angeboten. So haben wir bereits im letzten Journal eingehend auf das Rai-Mo Krokodil hingewiesen.

Dieses schöne Kit-Modell in Kunststoff stellt eine preiswerte Variante zu den Handarbeitslokomotiven dar, und eine Motorisierung dürfte nicht allzu schwierig sein. Nun hat die Firma **Kessler** (komplette Anschrift siehe Neuheiten-Journal) entsprechend der Wünsche vieler Spur 0 Freunde das Rai-Mo Krokodil in Spur 0 als Fertigmodell in brauner Version zur Produktion gebracht. Zwar hat es eine solche Ausführung der Be 6/8^{III} nie gegeben, aber da es die Ursprungsausführung des Krokodils mit der Bezeichnung Ce 6/8^{III} in preiswerter Version nicht gibt, nehmen viele Spur 0 Interessierte dieses Manko in Kauf. Daß die Wirkung des Rai-Mo Krokodils in braun ebenfalls sehr gut ist, sei jedenfalls unbestritten. Eine gute Nachricht für die Spur 0 Ellok-Freunde: der schweizer Pantograph der Firma Rai-Mo, der beim Krokodil Verwendung findet, wird in Kürze auch in fertiger Version geliefert.

Auch von der Firma **EMB Eisenbahn-Modellbau**, Besenhardt, ist Neues zu vermelden. Die Firma, die sich in Baierbrunn (Postleitzahl 8021, Hermann-Roth-Straße 19) befindet, bringt in der Spurweite 0 sehr hübsch gearbeitete Waggons als Sammlerobjekte. Es handelt sich hierbei um den PWPosti 11-34 und den Post 3 Bay 13. Die Waggons sind sehr sauber und sorgfältig verarbeitet, die Abbildungen sprechen für sich. Beide Modelle sind vollständig aus Messing hergestellt und besitzen vorbildgerechte, abgefederte Fahrwerke. Von Sammlern konnten wir erfahren, daß man diese Waggons für DM 850,— bis DM 890,—, je nach Ausführung, beziehen kann.

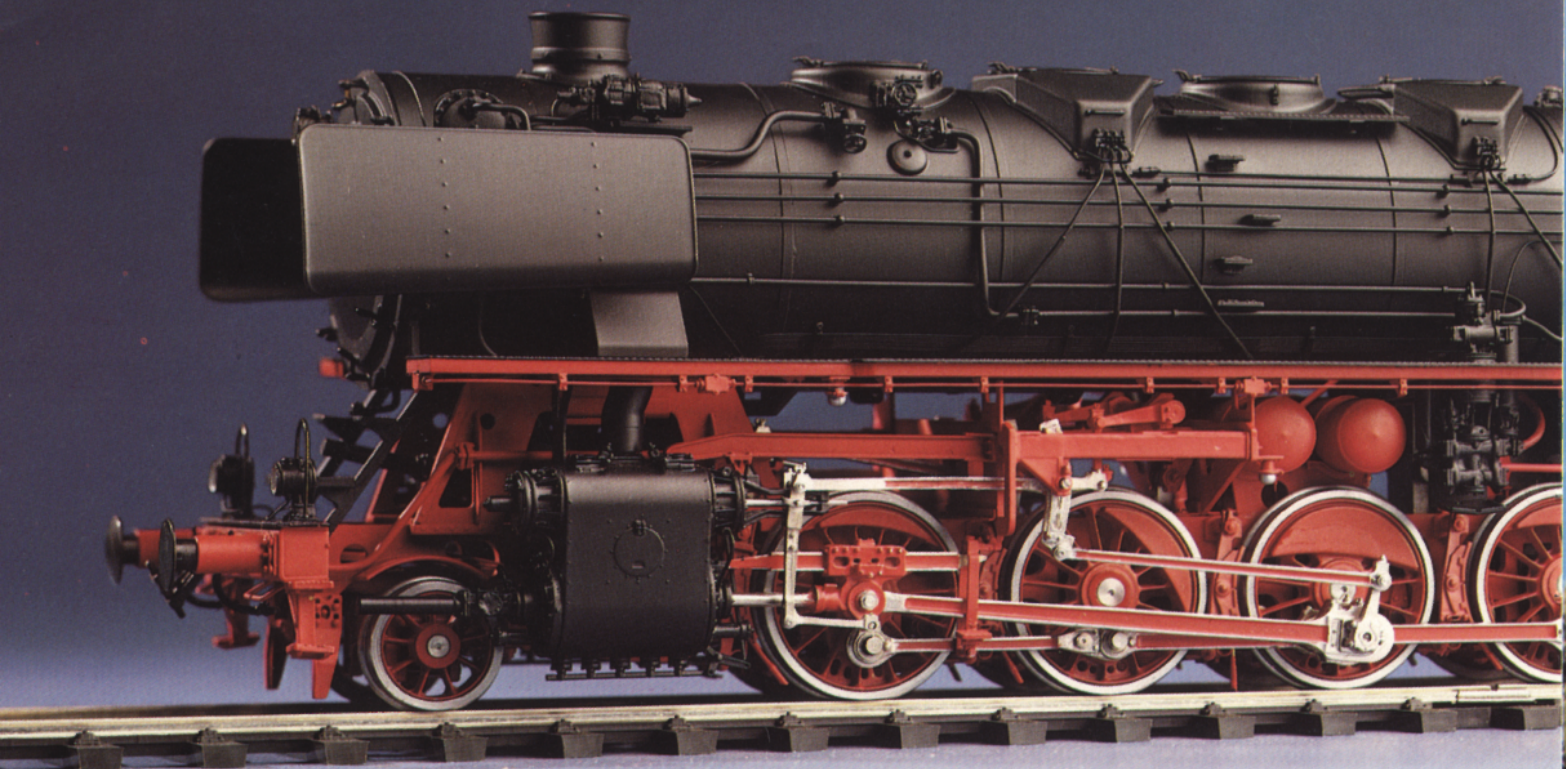
Bild 3 und 4: Zwei neue Spur 0 Waggons der Firma EMB, Besenhardt. Zum einen der bayerische dreilachsige Post 3 Bay 13 und der zweiachsige Pw Posti preußische 11—34. Die Wagen wirken sehr ordentlich. Der preußische Postwagen mit einem Preis von DM 850,— ist für ein Handarbeitsmodell sicherlich nicht zu teuer.

Foto: Besenhardt



Bild 2: Das von der Firma Kessler in München angebotene Rai-Mo Krokodil Be 6/8^{III} in der Farbgebung der Ce 6/8^{III}. Auch im braunen Gewand wirkt die Lok sehr gut.
Foto: Kessler





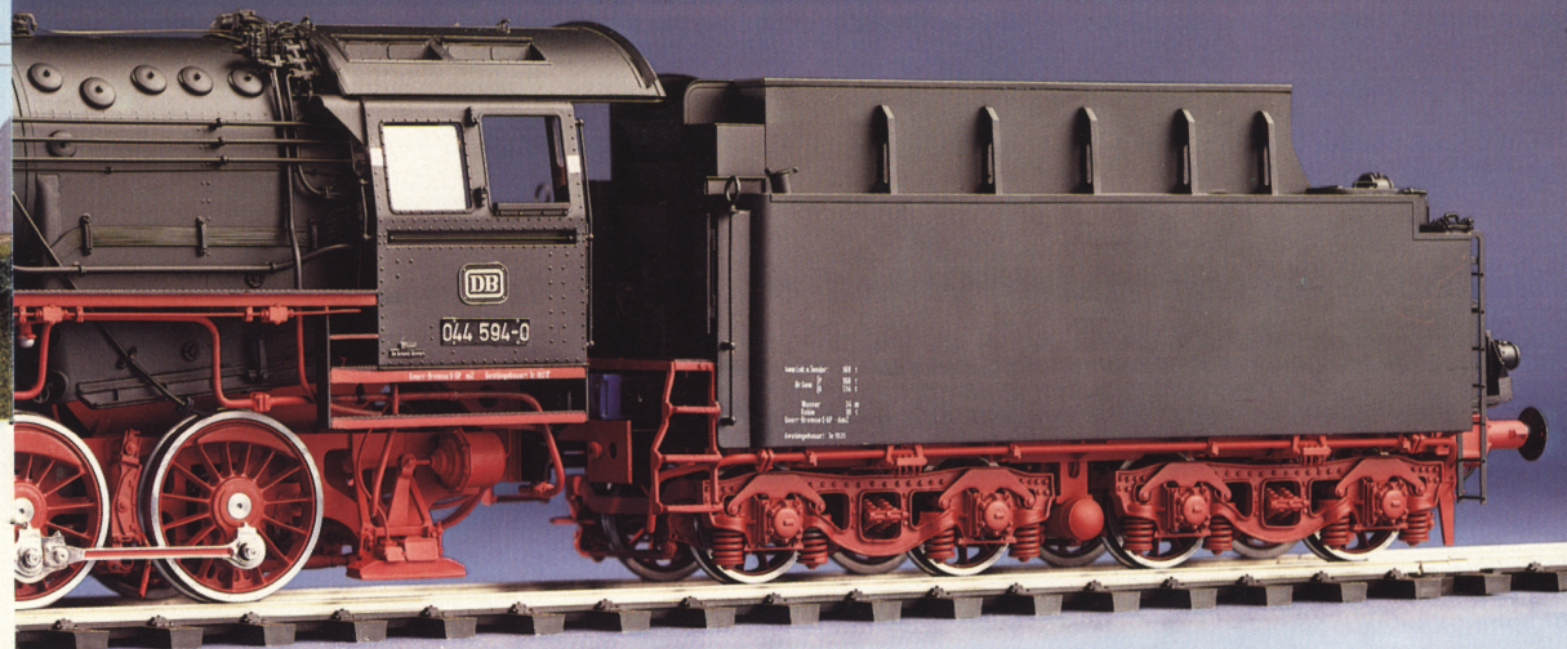




Bild 8: Der Rheingold Zweitklasswagen als Replica von Darstaedt/M 5 L. Eine herrliche Nachahmung der früheren Märklin Fertigungsart.
Fotos 7 und 8: P. Schiebel

Bild 7: Das von M & L gefertigte Wismar-Schienenbusmodell für die Spur 1. Es gibt zwei verschiedene Ausführungen (die kurze und die lange Wismar-Version). Beim Fertigmodell wird auf eine Beschriftung verzichtet, damit jeder Kunde die Möglichkeit für seine Wunschbeschriftung hat.

Neue Maßstäbe setzt wohl das Spur 0 Modell der BR 44 von der Firma M & L (Markscheffel & Lennartz, Hamburg). Wir erhielten von dort ein Modell mit der Bundesbahnbeschriftung 044 zum Fotografieren und waren begeistert. Angefangen von der funktionellen Durchbildung des Ausgleichhebelwerkes unter Einbeziehung des Krauss-Helmholtz-Gestells bis hin zu funktionierenden Schiebefenstern im Führerhaus besitzt es alle nur erdenklichen Details. Nach Angaben des Herstellers ist die Betriebssicherheit durch steten Schienenkontakt aller Räder unübertroffen, und die Detaillierung ist von solcher Perfektion, wie sie bisher in dieser Baugröße noch nicht erreicht worden sein soll. Beachtlich ist, daß man die

Maschine trotz des enormen Gewichtes immer noch anfassen kann, ohne daß z. B. Lichtleitungen am Umlaufblech oder sonstige angesetzte feine Details deformiert werden. Wir gestehen, daß wir von dem ausgezeichneten Eindruck der Maschine fasziniert waren.

Ebenfalls von M & L (Markscheffel & Lennartz) kommen jetzt die neuen Darstaedt Replica in den Vertrieb. Diese 40 cm Wagen vertragen sich vorzüglich mit den Originalen, d. h. mit den echten vor dem Krieg gelieferten Märklin-Modellen der Spur 0. Sicher sind sie eine Bereicherung für jede Spur 0 Anlage oder Fahrzeugsammlung. Es entsteht die Illusion, daß bei friedlichem Fortgang der Geschichte alle

diese wunderschönen Varianten auch bei Märklin entstanden wären, — das Finish in Form von Lackierung und Beschriftung ist makellos!

Wir haben uns bei Sammlern erkundigt und erfahren, daß sich die Preise, je nach Ausführung, zwischen DM 550,— und DM 830,— bewegen. Nicht unerwähnt möchten wir lassen, daß es bei der selben Firma nun einen Wismar-Schienenbus in der Baugröße 1 gibt. Ein Sammler, der dieses Modell gekauft hat (zum Fachhandelspreis von DM 1.790,—), stellte es uns zur Ansicht zur Verfügung. Dieses Modell, das auf jede Märklin-Spur 1 Anlage paßt, verbirgt in sich eine Vielzahl von Gags, die man erst bei näherem Hinsehen entdeckt: so lassen sich z. B. sämtliche Motorklappen öffnen, und es kommt darunter eine dem Vorbild entsprechende Motorattrappe zum Vorschein. Natürlich sind die Türen schiebbar, und das Fahrzeug verfügt — was schon fast selbstverständlich ist — über eine komplette Inneneinrichtung.

Bild 5 (Seite 64/65): Das ist das herrliche BR 44 Modell von M & L (Markscheffel & Lennartz). Die Aufnahme spricht für sich.

Bild 6: Das reich detaillierte und 100 % maßstäbliche Modell des Schweizer Krokodils Be 6/8^{III} von Rai-Mo, dahinter der neue DB Kühlwagen.
Fotos 5 und 6: Paur, FFB



Bild 9: Dies ist einer der preiswerten neuen Rai-Mo Bierwagenbausätze (2 Stück DM 49,—), die seit kurzem im Fachhandel erhältlich sind.

Bild 10: Der ebenfalls neue Rai-Mo DB Niederbordwagen. Den selben Typ gibt es seit kurzem auch als Rungenwagen. Auch diese preiswerten Wagen kosten per 2 Stück DM 49,—.
Fotos 9 und 10: Paur, FFB



Rai-Mo

Auch bei der Firma Rai-Mo gibt es wieder Neues in der Spur 0. Diesmal sind es die Güterwagen der DB mit großem Achsstand als da wären: der geschlossene Typ GLMMS 50 sowie der Kühlwagen TNOMS 35 (siehe auch Wagen hinter dem Krokodil auf der vorhergehenden Seite), der Flachwagen und der Rungenwagen.

Die zur letzten Messe angekündigten Bierwagen sind nun ebenfalls im Fachhandel erhältlich. Es sind dies der G 10 mit der Aufschrift Löwenbräu München sowie der G 20 wahlweise mit den Aufschriften Dortmunder Union, Fürstenberger Pils und Dinkelacker. Alle hier aufgeführten Waggons haben wir beim Fachhandel in Zwei-Stück-Packungen, d. h. 2 Wagenbausätze in einer Packung, zu DM 49,— gekauft, die Wagen sind also äußerst preiswert.

Die Bausätze sind sehr präzise gefertigt. Auch die Beschriftungen, die in Form von Abziehbildern beiliegen, sind sehr ausführlich und gut in den Farben ausgefallen. Es sieht so aus, als ob bereits einige weitere Wagen, und zwar mit Metallbremserhaus, in Vorbereitung sind. Lassen wir uns also überraschen!

P. Schiebel



•Neuheiten-Journal•

Neu von Lehmann

Nach längerer Zeit ging nun wieder einmal eine Neuheitensendung von Lehmann bei uns ein, doch leider erst nach Redaktionsschluß für das Journal 4/1981, so daß wir diese neuen Produkte erst jetzt vorstellen können.

Mit den nun erhältlichen flexiblen Schwellenrosten und den dazu angebotenen Messing-Schienenprofilen mit einer Länge von 1,5 m wird ein alter Wunsch der L.G.B. Freunde erfüllt. Endlich lassen sich Gleisbogen mit beliebigen Radien verlegen. Das Zubehörsortiment erfuhr eine Bereicherung durch zwei neue Figurensätze, ein Satz mit vier sitzenden Figuren und ein weiterer mit vier stehenden Modellmenschen mit einem Moped.

Attraktivste Neuheit ist aber zweifellos das „Schweineschnäützchen“, der Wismarer Schienenbus der Bauart Hannover. Dieses Modell entstand nach einem Vorbild, das einst in den Diensten der Steinhuder Meer-Bahn stand und nun als Museumsfahrzeug des Deutschen Eisenbahn-Vereins regelmäßig zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf verkehrt.

Das sehr schöne und solide gefertigte Modell besticht wieder durch eine tadellose Lackierung und verfügt natürlich über eine vollständige Inneneinrichtung sowie über eine Beleuchtung des Fahrgastraumes durch drei Glühlampen. Nach dem Abnehmen des Daches lassen sich die beiden beigegebenen Figuren, eine Schaffnerin und ein Triebwagenführer, auf zwei Magnetplatten in den Führerräumen platzieren. Die vier Schiebetüren können geöffnet werden.

Angetrieben wird das Fahrzeug von einem in der Mitte unter dem Wagenboden angeordneten Rundmotor, der durch eine Bodenplatte abgedeckt ist. In dieser Wanne befindet sich auch der Schiebeschalter, mit dem der Triebwagen wahlweise stromlos oder mit brennender Beleuchtung abgestellt werden kann. Die Kraftübertragung erfolgt über zwei Kardanwellen auf die gekapselten Getriebeblöcke der beiden Lenkachsen. Das Modell ist mit einer elektronischen Anfahrverzögerung ausgerü-

Bild 1: Ein schmales Modell in sehr solider Ausführung ist dieser kleine Schmalspur-Triebwagen der Bauart Wismar, den Lehmann im Maßstab 1:22,5 schuf.

Bild 2: Auf der Basis der GS 205 entstand bei Märklin für die Baugröße I dieser Privatwagen der Firma Miele.



Bild 3: In Crailsheim in Ostwürttemberg steht das Vorbild für diesen imposanten Wasserturm, den Märklin in der Baugröße I anbietet.





Bild 4: Beliebte Fahrzeuge waren schon immer die Bierwagen. Jetzt erschien in der Baugröße HO bei Märklin das Modell mit der Aufschrift 'Bitburger Pils'.



Bild 6: Etwas früher als erwartet erschien von Rivarossi nun das Modell der 96 001 in der Baugröße HO; bis auf die schwarzen Kreuzköpfe und deren Führungen ein wirkliches Supermodell. In der Detaillierung und Lackierung kann sich das Modell mit anderen Fahrzeugen der Baugröße HO durchaus messen.

stet. Diese EAV erlaubt einen gleichzeitigen Rangierbetrieb mit einem zweiten Fahrzeug auf demselben Gleis, außerdem sorgt sie für eine konstante Zugbeleuchtung. Das Dreilicht-Spitzensignal, die Führerstandbeleuchtung und das zweifache rote Schlußlicht wechseln automatisch in Abhängigkeit der Fahrtrichtung. Zu jedem Schienenbus wird eine Dachgepäckgalerie mit zwei Leitern und ein großer Bogen mit Haftschildern zum Selbstanbringen mitgeliefert. Das neue Modell von Lehmann mit den guten Laufeigenschaften ist ein Schmuckstück für jede L.G.B. Anlage.

Neu von Märklin

Größte und unübersehbare Neuheit der zweiten Teillieferung von Märklin des Jahres 1981 ist der Wasserturm von Crailsheim in der Baugröße I. Das Fertigmodell ist in seiner Gestaltung und in seiner Farbbehandlung sehr gut gelungen und ein imposanter Blickfang. Zum

Wasserturm wurde jetzt auch noch der Bausatz eines funktionstüchtigen Wasserkrans mit einem Wasserbehälter und einer Pumpe geschaffen. Zu den diesjährigen Neuheiten beim rollenden Material zählt ein Privatwagen der Firma Miele auf der Basis des bereits vorhandenen gedeckten Güterwagens der Bauart Gls 205 mit je einer Schiebetür in jeder Längsseite.

In der Baugröße HO kamen zwei moderne Reisezugwagen hinzu, ein blauer Schlafwagen des TEN-Pools mit den Anschriften der Italienischen Staatsbahnen und ein orangefarbener EUROFIMA-Wagen der ÖBB. Beide Modelle sind aus Kunststoff gefertigt, haben ein gesicktes Dach und eine vollständige Inneneinrichtung. Die Fahrzeuge sind sehr sauber gefertigte Varianten bereits vorhandener Modelle.

Auch die beiden rot-weißen Oldtimer für Personenzüge sind alte Bekannte, sie sind der württembergischen Bauart nachempfunden

Bild 7: Mit der 93 374 der Deutschen Reichsbahn erfüllte Roco wieder einmal einen schon lange bestehenden Wunsch der HO-Modellbahner.



Bild 5: Spielend leicht und überschaubar lassen sich mit den neuen Gleisplanspielen große und kleine Modellbahnanlagen in verkleinertem Maßstab konzipieren. Abgebildet ist der Inhalt der Packung für die Märklin mini-club.

und waren in grüner Lackierung schon einmal im Lieferprogramm.

Das Sortiment der verkürzten Kühlwagen mit verschiedenen Aufschriften und unterschiedlicher Farbgebung wurde nun um einen grünen Wagen mit der Aufschrift Bitburger Pils erweitert.

Für die mini-club erschien mit dem electronic 08 ein neues und leistungsfähiges Fahrgerät. Die programmierte Schaltung erlaubt ein besonders feinfühliges Fahren im Halb- und Vollwellenbetrieb. 'Märklin-Spaß mit mini-club' ist der Titel eines neuen, mit viel Sachkenntnis verfaßten Buches von Bernd Schmid, das allen großen Freunden der kleinsten Systembahn der Welt gewidmet ist. Schließlich sind noch die Packungen des Gleisplanspiels zu erwähnen. Spielend ist es nun möglich, Modellbahnanlagen jeder Größe mit System zu planen. Mit den maßstäblich verkleinerten Gleisstücken und Weichenformen lassen sich komplette Anlagen zusammenstellen, die später sogar als Gleisbildstellpult verwendet werden können. Die vieltelligen Gleisplanspiele für M-Gleise und K-Gleise der Baugröße HO sind im Maßstab 1:5 gehalten, das für die Märklin mini-club im Maßstab 1:2. Ebenfalls für die Anlagenplanung schuf Märklin neue Gleisplan-Zeichnungsschablonen im Maßstab 1:10 für beide Gleissysteme der HO-Bahn.

Neu bei Rivarossi

Schneller als erwartet erschien bereits im Sommer das Modell der 96 001 von Rivarossi. Die Lok der früheren bayerischen Gattung Gt 2x4/4 entspricht der Ursprungsausführung, allerdings im Bauzustand zur Zeit der Deutschen Reichsbahn. Dementsprechend wurden auch die Anschriften Rbd Wuppertal und Brügge gewählt. Das Modell besteht weitgehend aus Kunststoff, dadurch fehlt es ein wenig am Eigengewicht. Je ein Rad der beiden Triebwerke hat zur Steigerung der Zugkraft deshalb Haftreifen erhalten. Der Antrieb entspricht genau dem im letzten Jahr erschienen Modell der 96 022, das wir im Journal 1/1981 ausführlich behandelt hatten.

Die Detaillierung der 96 001 erfüllt wiederum alle Erwartungen. Griffstangen, Rohrleitungen und viele Armaturen sind extra angesetzt. Dem Vorbild entsprechend hat die Lok nur zwei Laternen an Front- und Rückseite erhalten. Geradezu beispielhaft ist die makellose mattschwarze Lackierung. In dieser Beziehung war Rivarossi schon immer führend. Die



96 001 in der Baugröße HO ist also ein gelungenes Modell mit guten Laufeigenschaften, allerdings auch mit einem unüberhörbaren Antriebsgeräusch. Leider sind auch diesmal wieder schwarze Kreuzköpfe, Kreuzkopfführungen und Schwingenträger verwendet worden. An Zurüstteilen liegen Tritte, Kolbenstangenschutzrohre, Bremsschläuche, Originalkuppelungen und Austauschkupplungen für andere Systeme bei. Recht amüsant zu lesen ist die deutsche Übersetzung der Betriebsanleitung, hier ließe sich sicher am schnellsten Abhilfe schaffen.

Neu von Roco

Herausragende Neuheit von Roco ist die Tenderlokomotive der Baureihe 93 in der Baugröße HO. Eine ausführliche Vorstellung dieses Modells bringen wir an anderer Stelle in dieser Ausgabe. Die Lok ist bereits seit einigen Wochen im Handel. Bei uns ging sie leider zu spät ein, um noch im Journal 4/1981 berücksichtigt zu werden.

Ansonsten gab es in der Nenngröße HO nur neues Zubehör. Hierzu zählen ein einfacher Bahnübergang und ein Brückensortiment in feinsten Ausführung. Die Fachwerkbrücken in zwei Längen werden als einfach zu montierende Bausätze geliefert. Dazu wird ein Pfeilerbausatz angeboten, der auch verschiedene Auflager enthält.

Die Kastenbrücke hat eine Länge von 228,6 mm, die Bogenbrücke ist mit 457,2 mm genau doppelt so lang. Die Seitenteile der Brücken können wahlweise nach oben oder nach unten eingebaut werden.

Für die Freunde der N-Bahn schuf Roco eine Garnitur von Eilzugwagen der geschweißten Bauart von 1935. Es sind Supermodelle in des Wortes wahrer Bedeutung. Bis auf den Zehntelmillimeter entsprechen die drei Wagen der Bauarten Abyse 630, Bye 667 und Dye 975 ihren großen Vorbildern. Auch diese Fahrzeuge werden an anderer Stelle in diesem Journal behandelt.

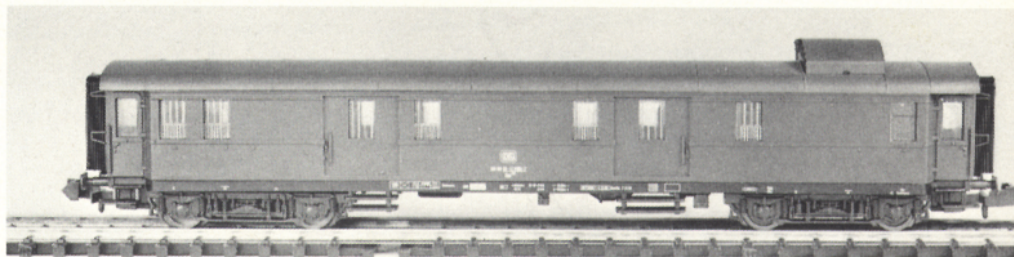
Neu bei Trix und Minitrix

In beiden Baugrößen N und HO sind in diesem Sommer die Modelle der Diesellok der Baureihe V 36 erschienen. In der Nenngröße HO war die V 36 schon früher längere Zeit im Lieferprogramm von Trix. In überarbeiteter Ausführung erschien das Modell nun wieder in schwarzer Lackierung des Gehäuses und mit einem Dachaufsatz. Aus Platzgründen mußte die Maschine den früher gebräuchlichen offenen Trix-Standardmotor erhalten. Das Modell trägt die Betriebsnummer V 36 257 und die Beschriftung der frühen fünfziger Jahre, hat aber schon ein Dreilicht-Spitzensignal.

Völlig neu und sehr fein detailliert ist dieselbe Lokomotivtype, nun aber mit der Betriebsnummer V 36 208, in der Baugröße N erschienen.

Bild 8: Lange Zeit waren die Vorbilder der beiden geschweißten Eilzugwagen der Bauarten Abyse 630 und Bye 667 zwischen Freilassing und Berchtesgaden im Einsatz, nach deren Vorbild Roco die exzellenten Modelle in der Baugröße N geschaffen hat.

Bild 9: Auch der Gepäckwagen Dye 975 entspricht der geschweißten Bauart. Mühldorf am Inn war der letzte Heimatbahnhof dieses Fahrzeuges.



Das kleine und sehr gut laufende Maschinen hat nur zwei Lampen an jeder der Stirnseiten. Die Beschriftung weist auch diese Lok der ED Wuppertal zu. Über ein Stirnradgetriebe werden alle Achsen und die Blindwelle angetrieben. Das hübsche Modell hat ein rotes Fahrwerk, ein schwarzes Gehäuse und ein silbernes Dach. Die aufgesetzte Glocke und die Pfeife sind Messingteile.

Im Journal 4/1981 durften wir eine Serie von vier Güterwagen mit Reichsbahn-Beschriftung vorstellen, die sehr gut zu der demnächst erscheinenden Güterzuglokomotive der Baureihe 56.11 passen. Als fünftes Fahrzeug steht jetzt der Güterzug-Packwagen der Bauart Pwg Pr 12 zur Verfügung. Das Fahrzeug mit DR-Beschriftung hat ein Zugführerabteil und eine Länge über Puffer von 50 mm.

HO

Einige neue kleine Fertigmodellserienhersteller und „Lokomotivkosmetiker“ haben sich in der letzten Zeit auf dem Modelleisenbahnmärkte etabliert, die wir hier ebenfalls vorstellen wollen.

Firma Fuchs

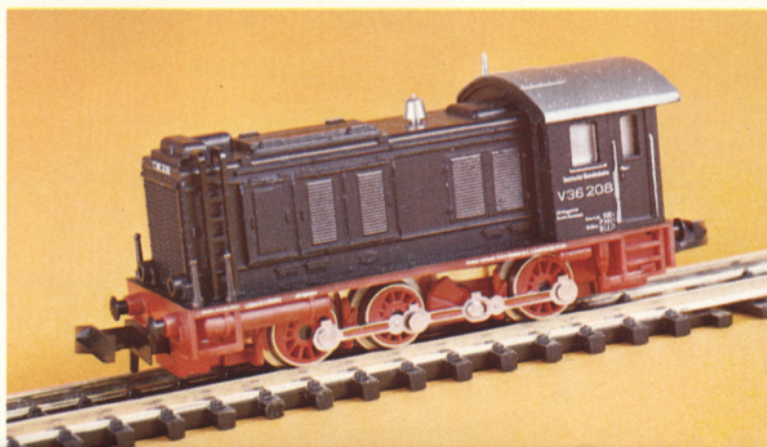
Die Firma Fuchs Fertigmodellbau, Ulmenstraße 11, 8080 Fürstenfeldbruck, Tel.-Nr. 08141/1787 fertigt seit Anfang dieses Jahres aus ehemaligen M + F Bausätzen erstklassige Fertigmodelle. Herr Fuchs kann auf eine langjährige Erfahrung zurückblicken, da er Leiter der M + F Fertigmodell-Abteilung war. Aus seiner Hand stammen bisher folgende Modelle: Kessel-Dampftriebwagen (Gleichstrom und Wechselstrom), BR 59 und BR 18¹. In den nächsten Wochen kommt nun das bei M + F zuletzt ge-



Bild 10: In überarbeiteter Ausführung steht nun von Trix in der Baugröße HO die V 36 257 mit Führerkuppel wieder zur Verfügung.

Bild 11: Eine völlige Neukonstruktion ist dagegen die V 36 208 von Minitrix in einer außerordentlich feinen und sauberen Nachbildung des Originals.

Fotos 1—11: HJO



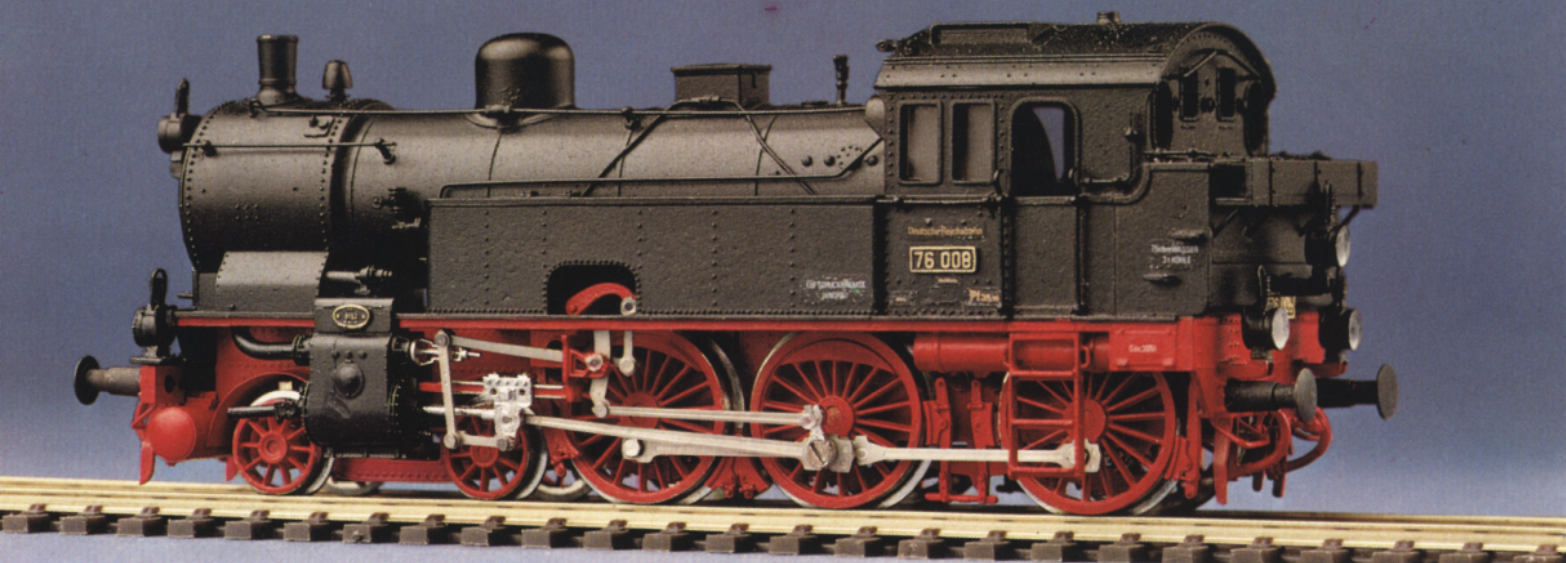


Bild 12: Das herrliche BR 76 Modell (preußische T 10), das nun von M + F UK geliefert wird — hier in der Fertigmodellversion der Firma Fuchs. Auch dieses Sammlermodell läßt in punkto Detailreichtum und Maßstabstreue keine Wünsche offen.

Foto: Paur, FFB

fertigte Modell, die preuß. T 10 (BR 76) zur Auslieferung: das uns vorliegende Modell beweist, daß Bauausführung und Laufeigenschaften ganz ausgezeichnet sind.

Als nächste Modelle sollen die Bayerische D VI in der Ausführung 98 7505 und die Märklin P 8, umgebaut als Turbinenlok T 38 zur Fertigung gelangen.



Interessenten wenden sich direkt an die Firma Fuchs Modellbau.

Ebenfalls nicht mehr ganz unbekannt ist die

Firma G. Reitz

aus 1000 Berlin 10, Wernickerröder Straße 26, Tel.-Nr. 030/3446789. Die Firma fertigt Umbauten aus Industrielokmodellen unter Verwendung feinsten Zurüstteile, die aus eigener Fabrikation stammen. In solcher Weise gesuperte Fertigmodelle erhalten Speziallackierungen. Das besondere an diesen Lackierungen ist die vorbildgetreue und betriebsgerechte Farbgebung, also nicht künstlich gealtert, eine Nachahmung der alltäglichen Betriebsspuren. Von diesen Exklusivumbauten mit Mes-

singätzschildern sind bislang folgende Typen lieferbar: BR E 91 in insgesamt 6 Versionen, unter anderem die Bayerische EG 5 in braun, die Preußische EG 581 in grüner Lackierung und entsprechend geänderter Stirnpartie.

Modellbau Kessler

Auch diese Firma hat sich der Speziallackierung von Industriemodellen gewidmet. Zur Auslieferung gelangen in HO: die bayerisch-braunen Elloks ES 1, EP 2, EP 5, EG 5 mit den damals üblichen Übergängen durch Federpuffer, Schraubenkupplungen, Bremsschläuche, vervollständigt mit geätzten Messingschildern. Gleiches gilt auch für die blaugraue Reichsbahn-Ausführung um 1940 (Fotografieranstrich), die zusätzlich noch mit den damals üblichen Hoheitszeichen versehen werden. zur Zeit gibt es die E 44⁵, die E 94 und E 44 sind in Vorbereitung.

Die Anschrift der Firma: Modellbau Kessler, Postfach 810 565, 8000 München 81, Tel.-Nr.: 089/98 14 73.

Neues von der Leipziger Herbstmesse

Die Firma VERO in Olbernhau/DDR stellte zur Leipziger Herbstmesse das Modell eines rei-

zenden Kleinstadt-Bahnhofs mit angebautem Güterschuppen und separatem Toilettenhäuschen vor, der aufgrund seiner geringen Grundfläche und seines ländlichen Vorbildes auch für kleinste Anlagen gut geeignet ist. Auch dieser Bausatz ist in der Raumzellenbauweise gefertigt, wodurch sich der Zusammenbau sehr einfach und zeitsparend gestaltet.

Vom VEB Kombinat Piko wurde in HO das Modell der dieselhydraulischen Lokomotive der Baureihe 106 der DR vorgestellt. Diese vierachsige Diesellok mit Stangenantrieb ähnelt der V 65 der DB. Wir werden auf dieses Modell näher eingehen, wenn uns ein Besprechungsmuster vorliegt.

Recht umfangreich ist das Neuheiten-Angebot für TT-Freunde, auch wenn in diesem Jahr kein neues Triebfahrzeug vorgestellt wurde. Neben einer Reihe von Güterwagen ist hier besonders der dreiachsige preußische Abteilwagen zu erwähnen. Auch hierauf werden wir bei Erscheinen noch zurückkommen.

P. Schiebel



Bild 13: Vormalig war dies ein Roco Industriemodell. Nachdem es bei der Firma Reitz in die „Mangel“ genommen wurde, ist ein exzellentes Sammlerstück daraus geworden. Die Betriebsspuren sind mit sehr viel Einfühlungsvermögen aufgebracht worden.

Foto: Reitz



Der Bahnhof «Bonn» von Faller

Bereits im Journal 4/81 hatten wir die lieferbaren Fallers-Neuheiten kurz vorgestellt. Leider war es uns aus Zeitmangel nicht möglich gewesen, die zusammengebauten Modelle in Farbe zu zeigen. Der Bahnhof »Bonn« zumindest ist es wert, in diesem Journal noch einmal näher betrachtet zu werden.

In der Zwischenzeit hatte ich die Möglichkeit, den Bausatz zusammenzubauen und kann nun einige Hinweise zur Montage geben. Der Zusammenbau ist, das ist vorweg zu sagen, nicht in ein oder zwei Stunden so nebenbei zu erledigen, sondern erfordert aufgrund der Vielzahl von Einzelteilen schon einiges an Zeit. Die Montage ist aber nicht schwieriger als bei jedem anderen Gebäudebausatz. Im Gegenteil, aufgrund der hervorragenden Paßgenauigkeit gibt es so gut wie keine Probleme. Eini-germaßen sauberes Arbeiten vorausgesetzt, wirkt das fertige Modell ganz ausgezeichnet. Die vielen einwandfrei nachgebildeten Details tragen dazu bei, den Gesamteindruck des Vorbildes zu treffen: die Bilder dürften hier für sich sprechen.

Ein großes Plus für den Modellbauer liegt in der Möglichkeit, den Bausatz unter Verwendung der als gesonderte Bausätze lieferbaren Gebäudeteile nach Belieben abzuwandeln. Hier ist der Phantasie der Modellbauer fast keine Grenze gesetzt, jeder kann seinen ganz speziell auf die Bedürfnisse seiner Anlage zugeschnittenen städtischen Bahnhof im Stil der Jahrhundertwende entwerfen und bauen. Schon allein dadurch stellt der Bahnhof »Bonn« von Faller, unabhängig von seinem konkreten Vorbild, eine echte Bereicherung des Modellgebäudesektors dar.

P. Schiebel



Bild 14: Die Firma Kessler hat sich fabrikneuen Umlackierungen verschrieben. Hier die E 44⁵ mit Reichsbahnbeschriftung. Foto: Kessler



Bild 15: Ganz entzückend ist wiederum dieser Kleinstadtbahnhof von VERO ausgefallen. Ein Modell für Leute mit wenig Anlagenplatz. Foto: P. Schiebel

Bild 16: Bonner Hbf. um 1910, dem das Fallergebäude nachgebildet wurde.

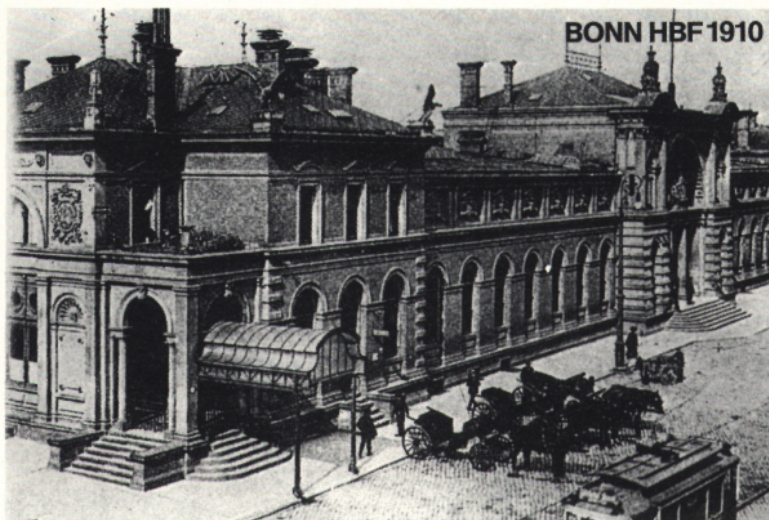


Bild 17: Ansicht eines wunderschönen neuen Fallerbahnhofs, dessen Einzelgebäude auch anderweitig verwendet werden können. Hierüber mehr im nächsten Journal. Für diesen Bahnhof wird schon eine große Anlagenfläche benötigt.

Letzte Meldung

Nach Redaktionsschluß und bei Druckbeginn trafen auch noch einige Neuheiten von Fleischmann bei uns ein. Neben einigen hübschen Wagen in der Baugröße N zählt hierzu auch die Stromlinienlokomotive 03 1074 in der Nenngröße HO. Die Lok hat ein außerordentlich feindetailliertes Kunststoff-Gehäuse erhalten. Wir werden die neuen Modelle im nächsten Journal zeigen.

HO



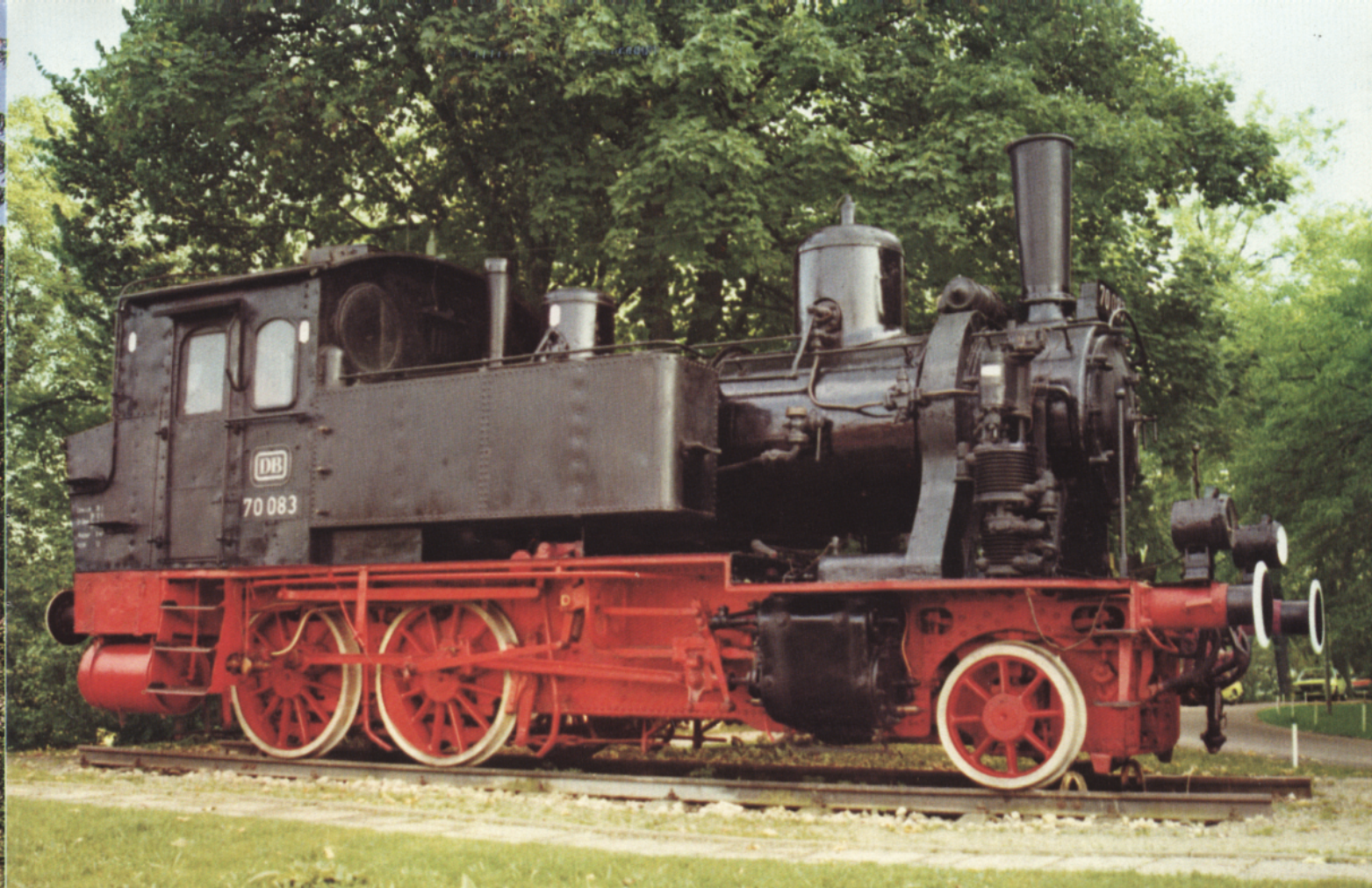
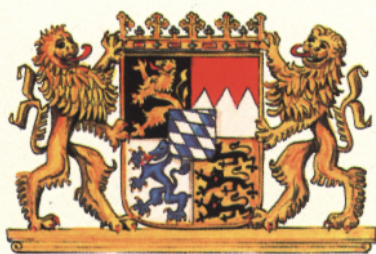


Bild 1: In noch verhältnismäßig gutem Zustand befand sich die 70 083, aufgestellt in einer kleinen Grünanlage vor dem Bahnhof in Mühldorf/Inn. Einige Schäden an der Lok sind aber nicht mehr zu übersehen.
Foto: Obermayer



Bayern-Journal

Nach einigen der markanten Gattungen von Lokalbahn-tenderlokomotiven wandten wir uns im letzten Bayern-Journal 4/1981 den zweifach gekuppelten Maschinen für den Personenzugdienst auf Haupt- und Nebenbahnen zu. Gegenstand der nachfolgenden Betrachtungen sollen nun drei weitere Gattungen von Tenderlokomotiven für den schnelleren Personennahverkehr sein.

leichten Personenzügen auf Nebenbahnen. Jene Maschinen hatten ein Zweizylinder-Heißdampf-Triebwerk und ein einfaches Laufwerk ohne großen technischen Aufwand. Neu

und ungewohnt war der große Abstand zwischen der Laufachse mit einem Raddurchmesser von zunächst 850 mm und der Treibachse, deren Raddurchmesser 1.250 mm be-

Bild 2: Die zweite Lok der Gattung Pt 2/3 mit der Bahn-Nr. 6002 vor der Ablieferung an die Bayerische Staatsbahn. Die mit der Fabrik-Nr. 6205 im Jahr 1909 gefertigte Maschine war im Jahr 1959 mit der Betriebsnummer 70 002 ausgemustert worden.
Werkfoto: Archiv Bellingrodt

Die Gattung Pt 2/3

Schon verhältnismäßig früh hatte man in Bayern die Bedeutung des anwachsenden Verkehrsaufkommens im Personennahverkehr erkannt und die Entwicklung dafür geeigneter Tenderlokomotiven eingeleitet. Als dann bald nach der Jahrhundertwende mit den ersten Triebwagen recht respektable Leistungen erzielt wurden, löste dies bei Bahnverwaltungen und Lokomotivherstellern neue Aktivitäten aus.

So entwickelte Krauss in München, der wohl erfahrenste Hersteller von Tenderlokomotiven, im Jahr 1909 mit der Gattung Pt 2/3 eine Lokomotivtype für den speziellen Einsatz vor

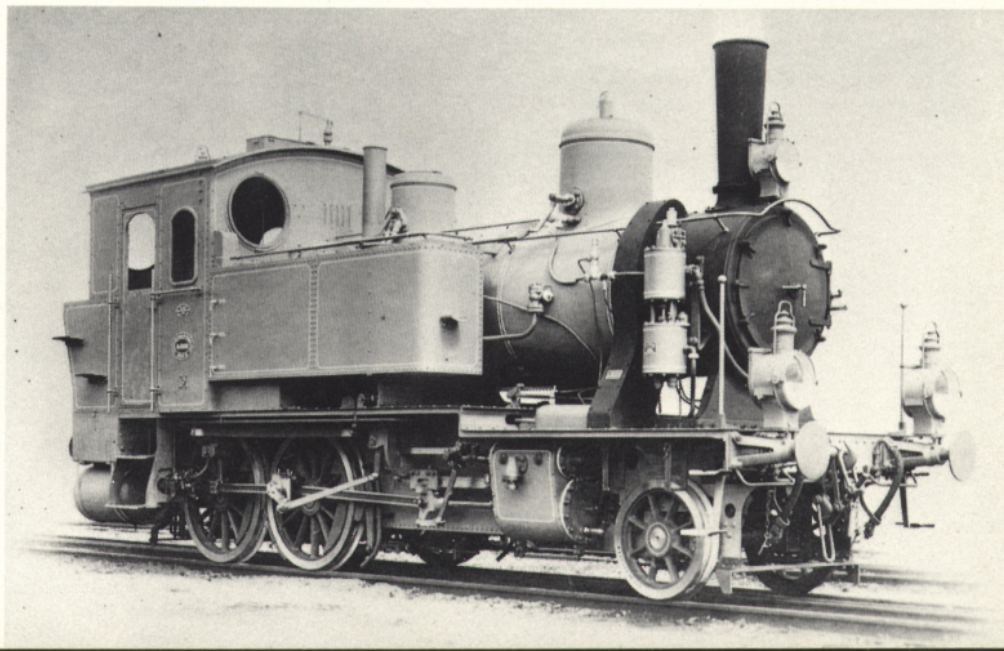




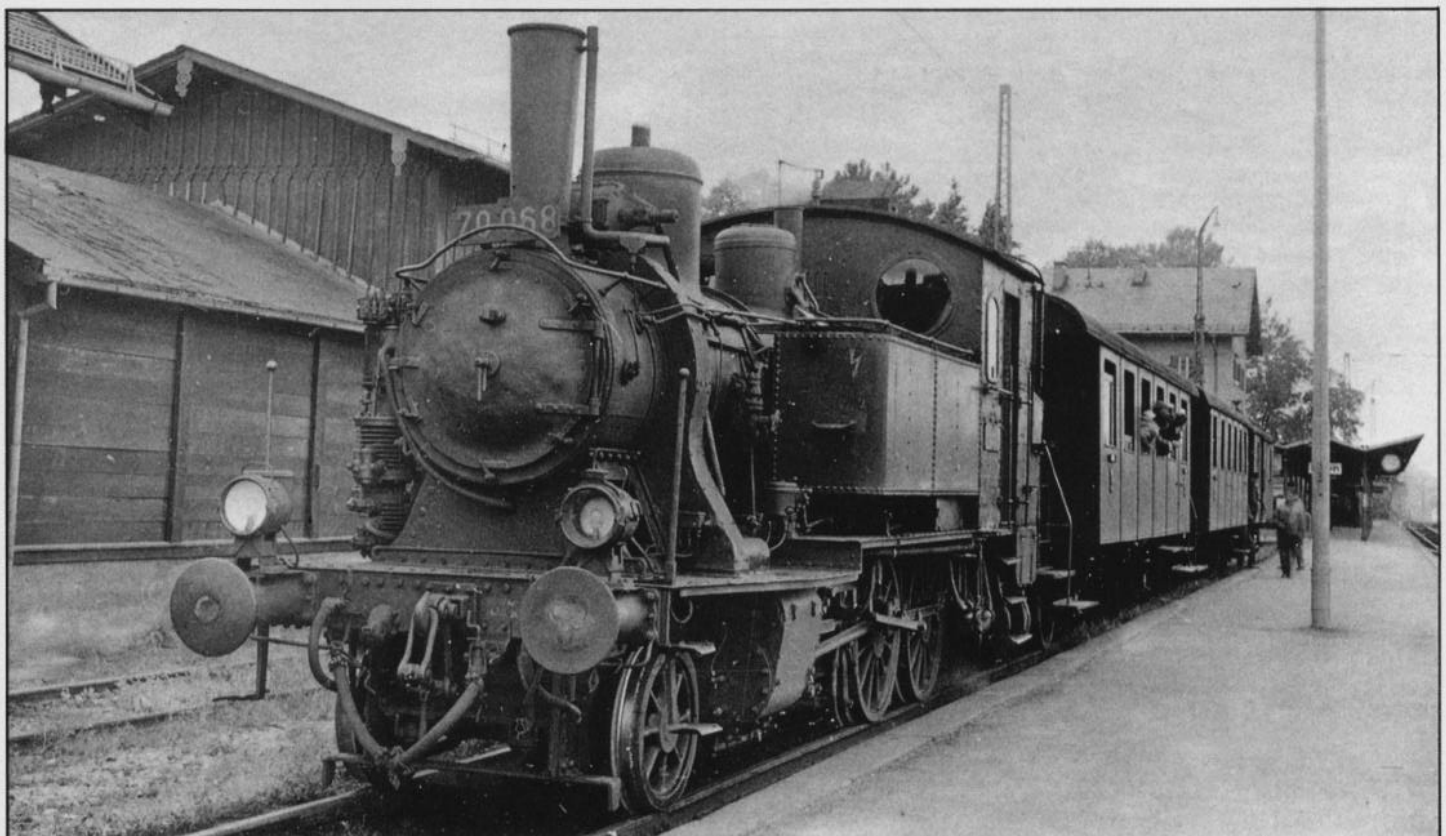
Bild 3: Ein typischer bayerischer Nebenbahnzug mit zweiachsigen Lokalbahnwagen, geführt von der Lokomotive 70 015. Dieser Personenzug P 1817 wurde bei Memmingen aufgenommen.
Foto: Bellingrodt



Bild 4: Gelegentlich kam es auf den Nebenbahnen auch mal zu mehr oder weniger großen Unfällen. Hier passiert die 70 034 mit ihrem Zug eine aus dem Gleis gekippte Schwestermaschine.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

trug. Beide Achsen waren fest im Rahmen gelagert, die hintere Kuppelachse erhielt dagegen ein Spiel von 20 mm nach jeder Seite. Die geführte Länge von 4.000 mm gewährleistete noch einen einigermaßen ruhigen Lauf auf der Geraden und erlaubte auch noch das Befahren enger Gleisbogen mit Radien von 140 m. Trotz der weit nach hinten versetzten Treib- und Kuppelachsen war die Lastverteilung recht gut. Nach dem Verwiegen der Lokomotiven ergab sich für die Laufachse eine Achs-

Bild 5: Die 70 068 mit ihrem aus drei Wagen bestehenden Personenzug in Prien am Chiemsee, kurz vor der Abfahrt nach Aschau. Die Aufnahme entstand im Jahr 1953.
Foto: Dr. Scheingraber



last von 11,2 t, für die Treib- und Kuppelachsen eine Last von je 13,6 t. Die entsprechenden Werte für die letzten sechs Lokomotiven der Gattung, die ab 1915 in Dienst gestellt wurden, lagen nur unwesentlich darüber. Mit dieser geringen Achslast waren die Maschinen geradezu prädestiniert für den Einsatz auf Nebenstrecken mit leichtem Oberbau. Die geringe Reibungslast ließ natürlich keine großen Zuglasten zu; dies war aber auch nicht gefordert worden.

Im Betrieb erwiesen sich die Lokomotiven als sehr wirtschaftlich und zuverlässig. Die Kesselleistung war außerordentlich gut und die reichlich bemessenen Vorratsbehälter erlaubten einen großen Aktionsradius. Die seitlichen Wasserkästen und der Behälter im Rahmen hatten ein Fassungsvermögen von 6 m³. Die Kohlenbehälter der beiden ersten Maschinen konnten nur 1,1 t Kohle aufnehmen. Bei den nachfolgenden Lokomotiven konnte das Fassungsvermögen durch einen Aufsatz auf 1,3 t erhöht werden.

Der Kessel war verhältnismäßig hochliegend freitragend über dem Rahmen angeordnet. Der Langkessel bestand aus zwei Schüssen. Auf dem ersten Kesselschuss war der Dampfdom angeordnet, auf dem zweiten der runde Sandkasten, von dem zwei Sandrohre vor und hinter die Treibachse führten. Die Einströmröhre zu den Zylindern lagen unter einer Verkleidung außen an der Rauchkammer. In der Rückfront des Führerhauses war eine oben gerundete Tür angebracht, vor der sich eine Übergangsbrücke befand, die dem Zugführer auch während der Fahrt den Zugang zur Lokomotive erlaubte. Diese Bauweise erforderte eine Zerteilung des Kohlenbehälters hinter dem Führerhaus. Bei späteren Lieferungen und bei nachträglichen Umbauten erhielten dann zahlreiche Maschinen noch zusätzliche Aufbauten auf die Kohlenbehälter. Einige der zur Deutschen Bundesbahn gelangten Lokomotiven verloren bei Umbauten die hintere Tür, gewannen aber einen noch größeren Kohlenraum.

Im Jahr 1909 lieferte Krauss die beiden ersten Maschinen mit den Fabrik-Nr. 6204 und 6205. Eine große Bauserie mit insgesamt 45 Maschinen kam im Jahr 1910 mit den Fabrik-Nr. 6268 bis 6312 ebenfalls von der Locomotivfabrik Georg Krauss & Comp. in München. Auch alle weiteren Lieferungen stammten von dort. Dazu zählen die Maschinen mit den Fabrik-Nr. 6559 bis 6576 und 6635 bis 6644 von 1912. Zwei weitere Bauserien aus dem Jahr 1913 trugen die Fabrik-Nr. 6690 bis 6695 und 6732 bis 6741. Den Abschluß bildeten dann 2 Maschinen von 1915 und vier Exemplare von 1916 mit den Fabrik-Nr. 7020 bis 7025. Diese letzten 6 Lokomotiven hatten größere Laufräder mit einem Durchmesser von 1.006 mm und einen größeren festen Achsstand von 4.050 mm erhalten. Auch das Eigengewicht stieg im Laufe der Zeit geringfügig an.

Bei der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn fuhren die Maschinen mit den Betriebsnummern 6001 bis 6097. Alle 97 Lokomotiven gelangten in den Bestand der Deutschen Reichsbahn, sie erhielten die Betriebsnummern 70 001 bis 097. Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges bestimmten die flinken Loks mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h das Bild des schnellen Personenverkehrs auf vielen Nebenstrecken Bayerns. In der Zeit zwischen 1934 und 1937 waren ungefähr 50 Fahrzeuge umgebaut worden, sie hatten anstelle der fest gelagerten Laufachse eine Bisselach-

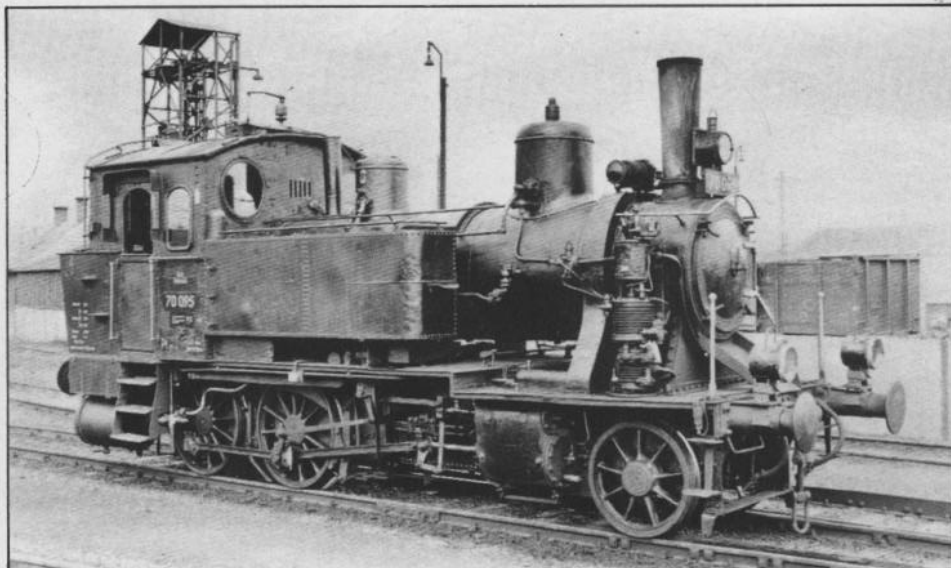


Bild 6: Nach 1945 verblieben vier Lokomotiven der Baureihe 70.0 in Österreich. Hierzu zählte auch die 70 095, die bereits in ihrer neuen Heimat aufgenommen wurde. Gut erkennbar sind die größeren Laufräder, die bei den letzten sechs Maschinen zum Einbau kamen. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

Bild 7: Dieses Foto der 70 089 vom Bw Ingolstadt zeigt den trichterförmigen Aufbau auf den Kohlenbehältern. Das angeschriebene Datum der letzten Untersuchung ist der 1.4.1953. **Foto: Bellingrodt**



se mit je 40 mm Seitenspiel erhalten. Nach 1945 verblieben der Deutschen Bundesbahn immerhin noch 89 Lokomotiven der Baureihe 70.0. Die 70 072 mußte als Kriegsverlust abgeschrieben werden und die 70 086, 70 092, 70 095 und 70 096 verblieben in Österreich und fuhren dort noch längere Zeit als Baureihe 770. Die Maschinen 70 011, 70 037 und 70 087 waren nicht mehr betriebsfähig und wurden im Jahr 1945 in Bayern ausgemustert. Zu den bedeutenden Heimatbetriebswerken für die Baureihe 70 zählten am Ende der fünfziger Jahre noch Ansbach, München-Ost und

Regensburg. Bekannt sind auch noch die Einsätze in Ingolstadt und bei der BD Augsburg.

Im Jahr 1953 begann, zunächst noch in kleinem Umfang, die Ausmusterung der Baureihe 70, die im Jahr 1964 dann weitgehend abgeschlossen war. Eine der letzten Lokomotiven, die allerdings nur noch zu einfacheren Verschleißarbeiten eingesetzt waren, war die 70 028 beim Bw Ansbach. Als letzte Maschine schied die 70 083 aus dem Betriebsdienst bei der BD Nürnberg aus. Danach kam die Lokomotive zum Bw München-Ost, verblieb dort bis

Bild 8: Zu Beginn der sechziger Jahre kam für viele Maschinen der Baureihe 70.0 das Ende. Im Bw Regensburg waren die 70 024, 70 060 und die 70 081 abgestellt. Dahinter befand sich die 89 885. **Foto: Bellingrodt**

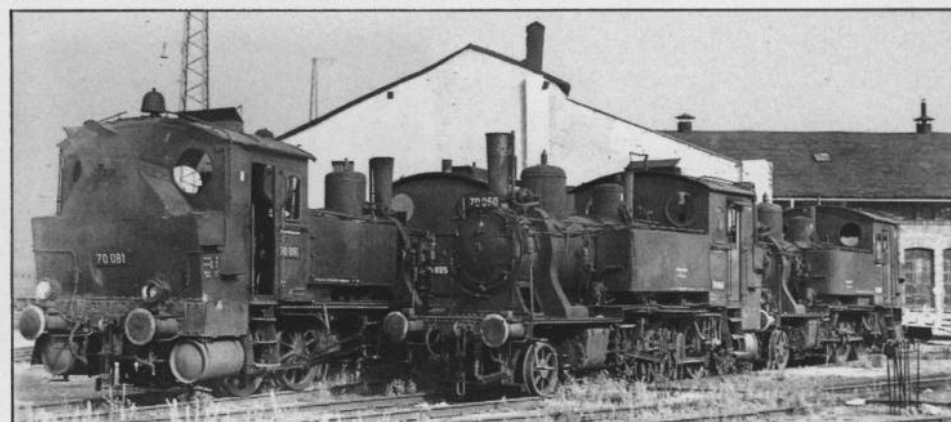




Bild 9: Aus der Mitte der fünfziger Jahre dürfte diese Aufnahme aus Ansbach stammen. Sie zeigt die 70 093 mit einem Personenzug vor einem von der 01 213 geführten Schnellzug.

Foto: Bellingrodt



Bild 10: Anfang der sechziger Jahre war die 70 028 als eine der letzten ihrer Gattung noch im Verschiebedienst im Bw Ansbach eingesetzt. Der Kohlenkasten war nun völlig geschlossen und hatte ein größeres Fassungsvermögen.

Foto: Obermayer

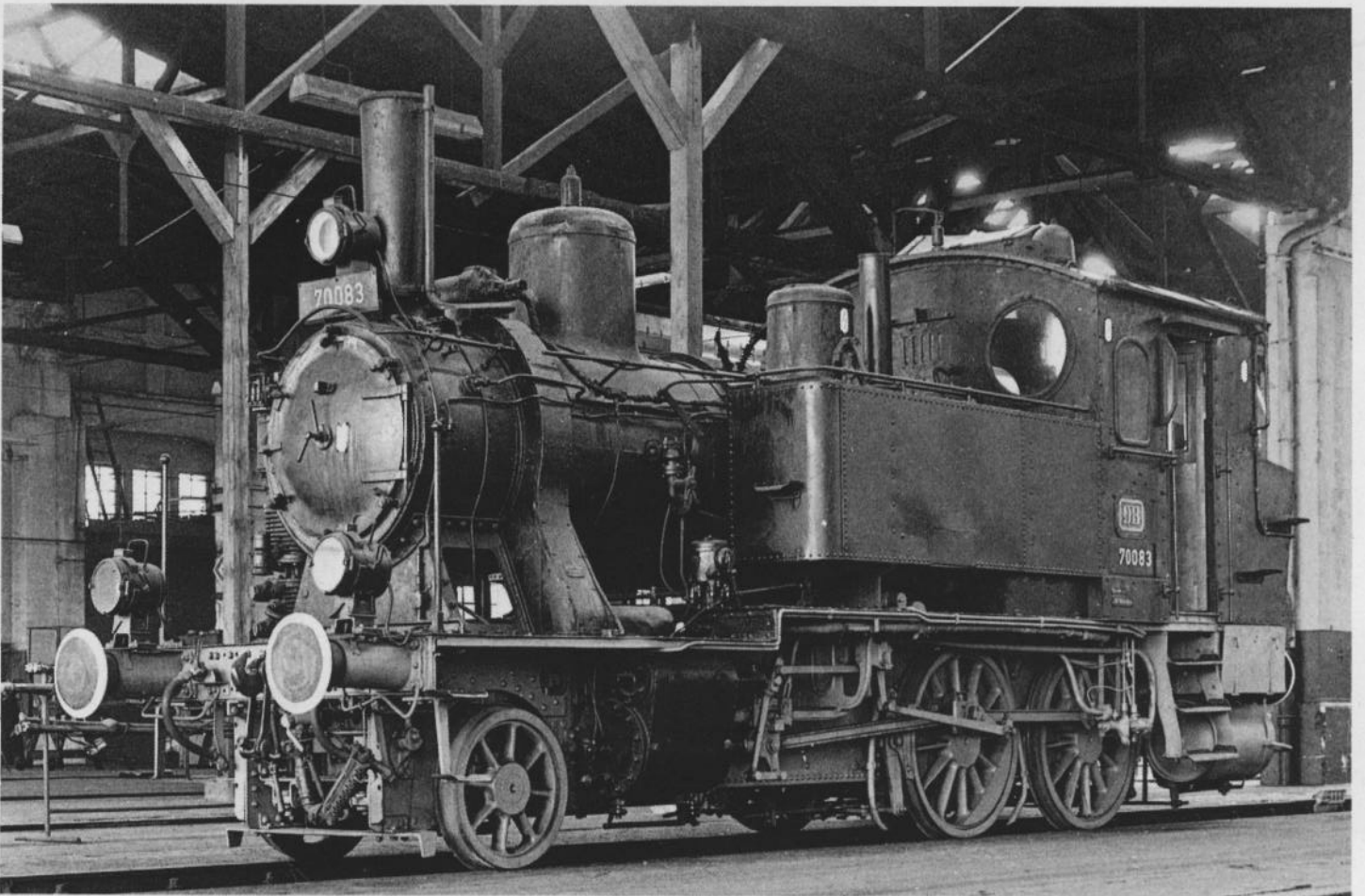
Bild 11: Die letzte Maschine der Gattung Pt 2/3 kam nach ihrer Ausmusterung zunächst in das Bw München-Ost. Dort wurde die Lok wieder liebevoll aufgearbeitet.

Foto: Obermayer

1968, wurde zunächst gepflegt und wieder in einen ordentlichen Zustand versetzt. Schließlich kam die erfolgreiche Maschine nach Mühldorf am Inn und wurde dort in einer kleinen Grünanlage vor dem Bahnhof als Denkmal aufgestellt. Man fragt sich allerdings, ob dies der richtige Platz für eine Lokomotive ist, die zu den bedeutenden Zeugen einer vergangenen Epoche zählt, schließlich werden im Freien aufgestellte Maschinen früher oder später doch zum Opfer der Witterungseinflüsse.

Die Gattung Pt 2/4 N

Für den schnellen Vorortverkehr mit leichten Personenzügen ließ die Preußische Staatsbahn im Jahr 1899 bereits eine Tenderlokomotive mit Naßdampf-Triebwerk und der Achsfolge 2'B entwickeln, die von Henschel als Gat-



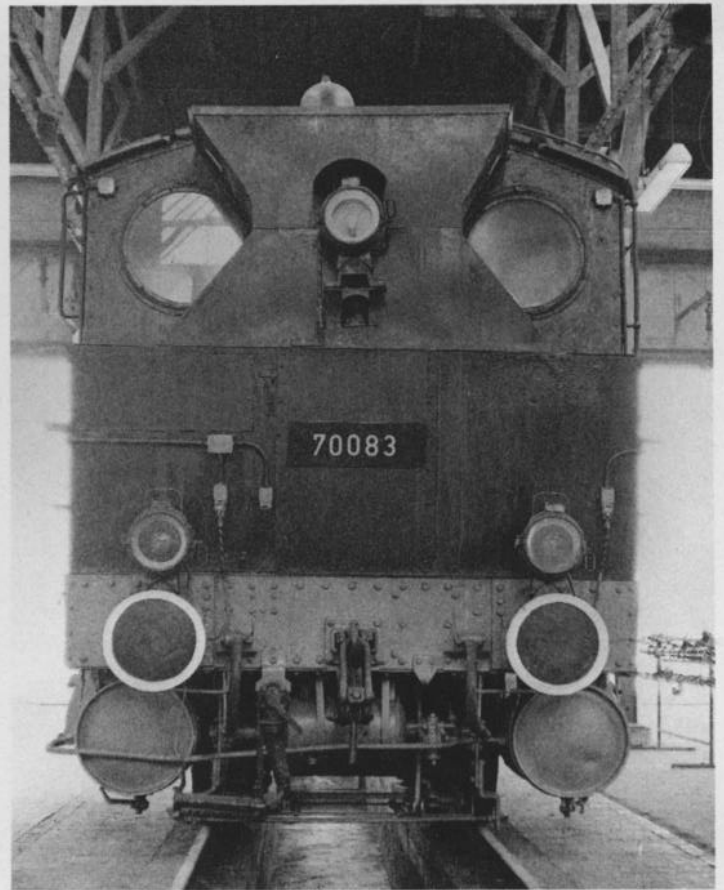
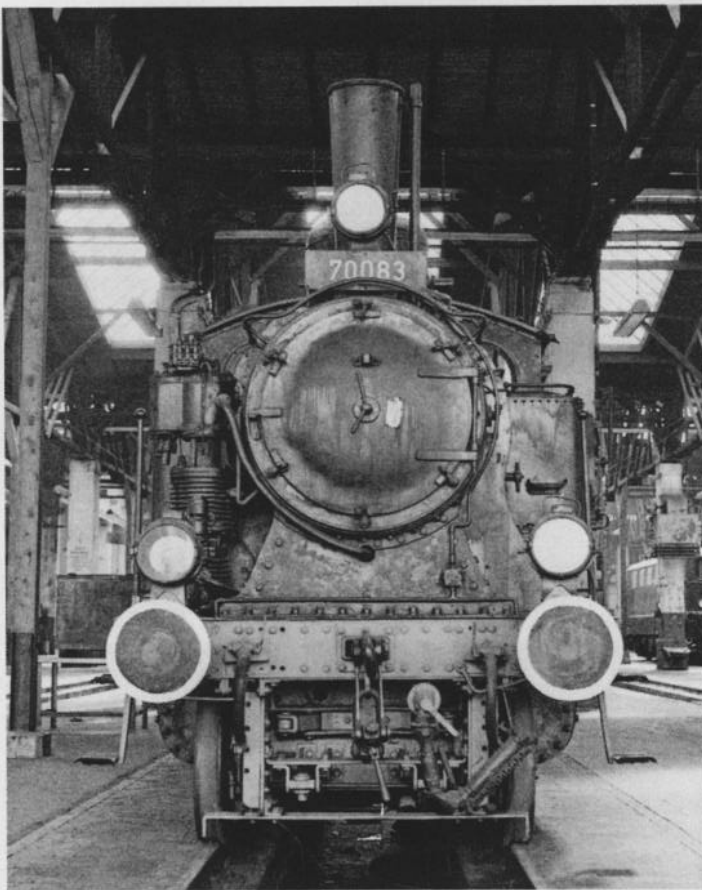


Bild 12 u. 13: Die Aufnahmen der ausgemusterten 70 083 entstanden in der Mitte der sechziger Jahre im Bw München-Ost. Die beiden Portraits zeigen eine Menge Einzelheiten, eine gute Hilfe für den Modellbauer.
Fotos: Obermayer

tung T 5.2 geliefert wurde. Als man dann im Jahr 1909 auch in Bayern daranging, den Personenverkehr im Nahbereich und auf den wichtigen Nebenstrecken zu beschleunigen, schuf Krauss die Gattung Pt 2/3, eine Heißdampflokomotive mit der Achsanordnung 1 B. Gleichzeitig entstand im Münchener Werk aber auch eine Naßdampfmaschine mit der Achsfolge 2'B zu vergleichenden Versuchen. Von dieser Gattung Pt 2/4 N wurden jedoch nur die beiden Maschinen mit den Fabrik-Nr. 6202 und 6203 von Krauss gefertigt, die dann mit den Bahn-Nr. 65 01 und 65 02 fuhren. Die Laufräder des Drehgestells, mit einem Seiten-

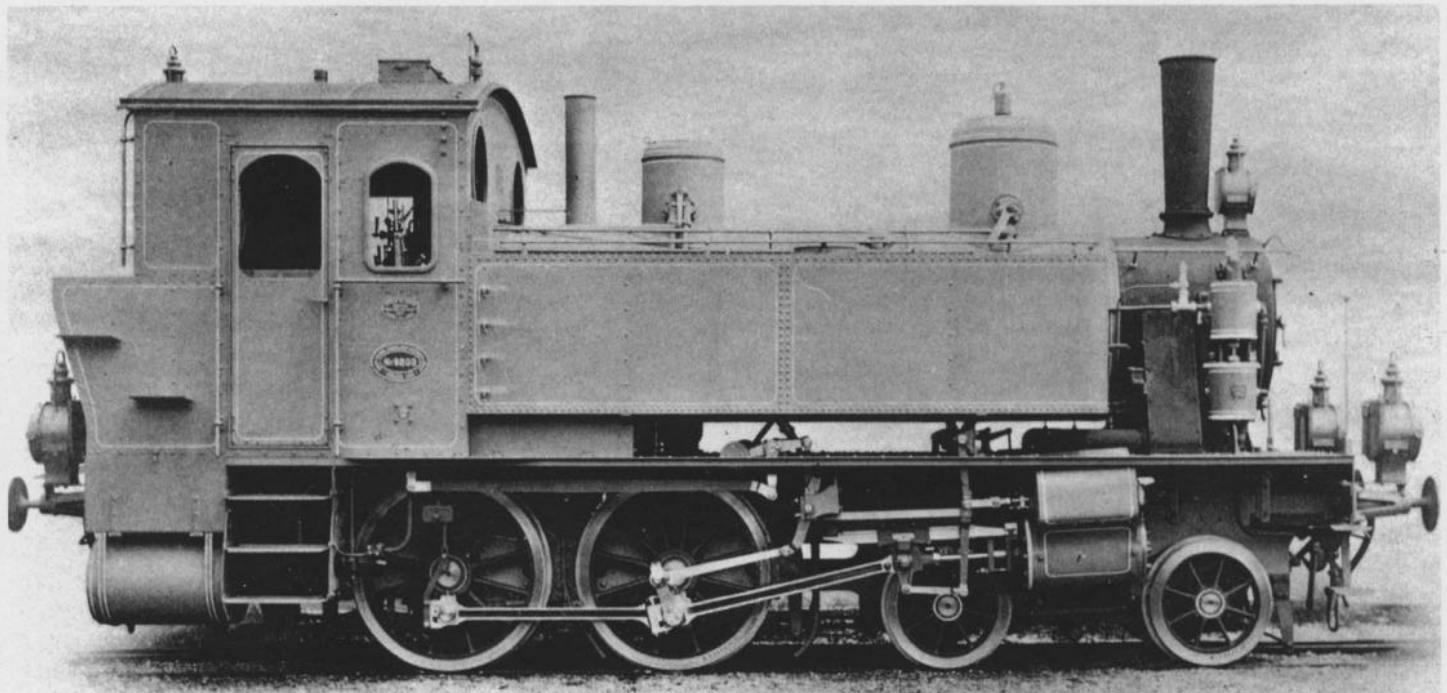
spiel von 20 mm, hatten einen Durchmesser von 800 mm. Der Durchmesser der Treib- und Kuppelräder betrug 1.250 mm, die Höchstgeschwindigkeit war auf 65 km/h festgesetzt worden. Da im genieteten Blechrahmen wegen des Drehgestells kein Platz für einen zusätzlichen Wasserbehälter blieb, mußten die seitlichen Wasserkästen länger ausgeführt werden, um ein Fassungsvermögen von 6 m³ zu erreichen. Der hinter dem Führerhaus angeordnete Kohlenkasten mit einem Inhalt von 1 t Kohle war geteilt, da die Rückfront eine im oberen Teil abgerundete Tür erhalten hatte, die den Übergang von den Wagen zur Lok er-

möglichte. Die Lastverteilung war gut, die hintere Kuppelachse hatte eine Achslast von 13 t, die Treibachse war mit 13,2 t belastet und die beiden Achsen des Drehgestells mit je 6,4 t. Es zeigte sich, daß für die vordere Abstützung absolut kein Drehgestell erforderlich war, hier genügte eine einfache Laufachse.

Die Ausführung des Langkessels, des Stehkessels, die Domanordnung und das Führerhaus konnten fast unverändert für die im selben Jahr entstehende Pt 2/3 übernommen werden, die der Pt 2/4 N deutlich überlegen war.

Über die Stationierung der beiden Lokomoti-

Bild 14: Zu vergleichen mit der Pt 2/3 schuf Krauss im Jahr 1909 auch noch zwei Maschinen mit vorderem Drehgestell. Das Foto zeigt die Lok Nr. 6502, die spätere 72 102, vor ihrer Ablieferung.
Werkfoto: Sammlung Dr. Scheingraber



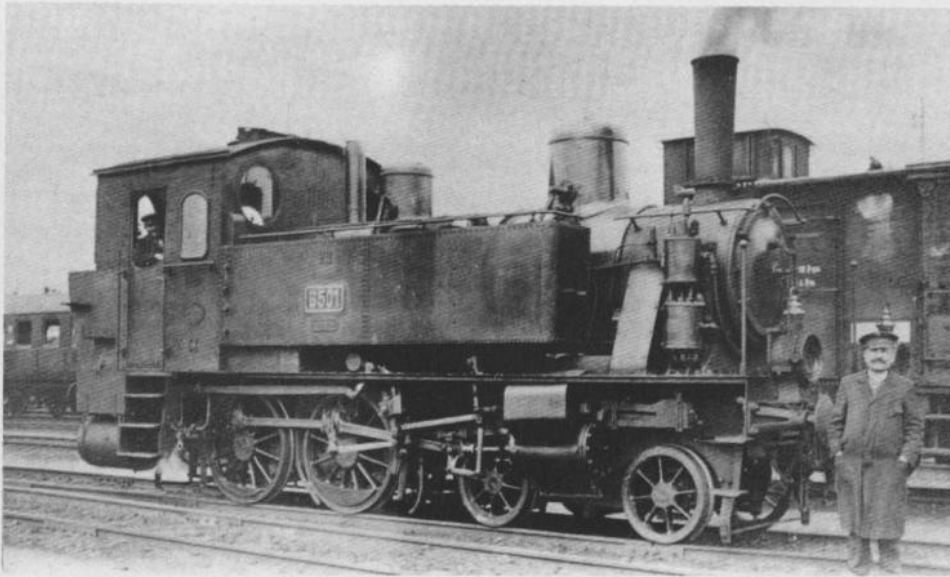


Bild 15: Dieses historische Foto zeigt die 6501, die Krauss im Jahr 1909 mit der Fabrik-Nr. 6202 geliefert hatte. Man beachte die riesigen Laternen auf den vorderen Puffern.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 16: Noch einmal die 6501, diesmal von der Heizerseite. Nach dem Nummernplan der Deutschen Reichsbahn war für die Lok die Betriebsnummer 72 101 vorgesehen. Die Ausmusterung erfolgte im Jahr 1928.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

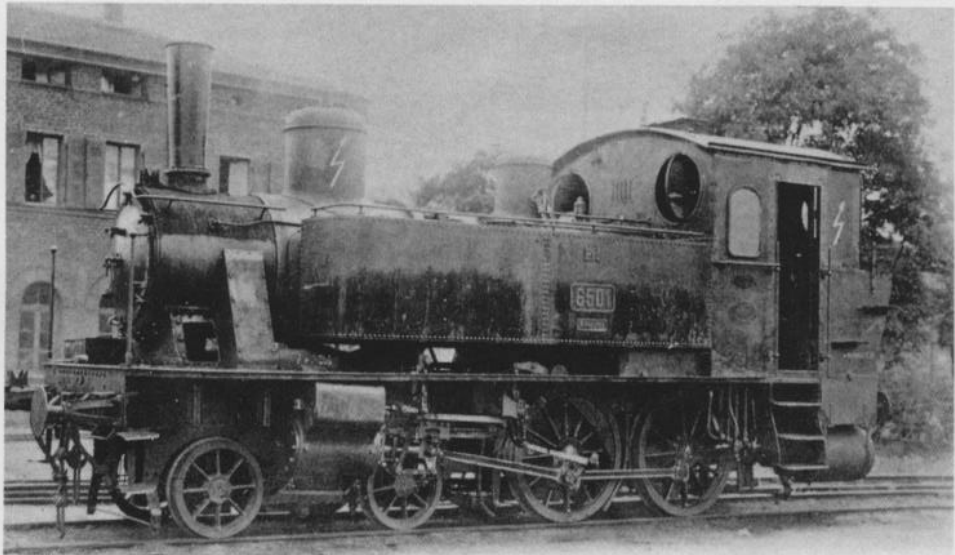
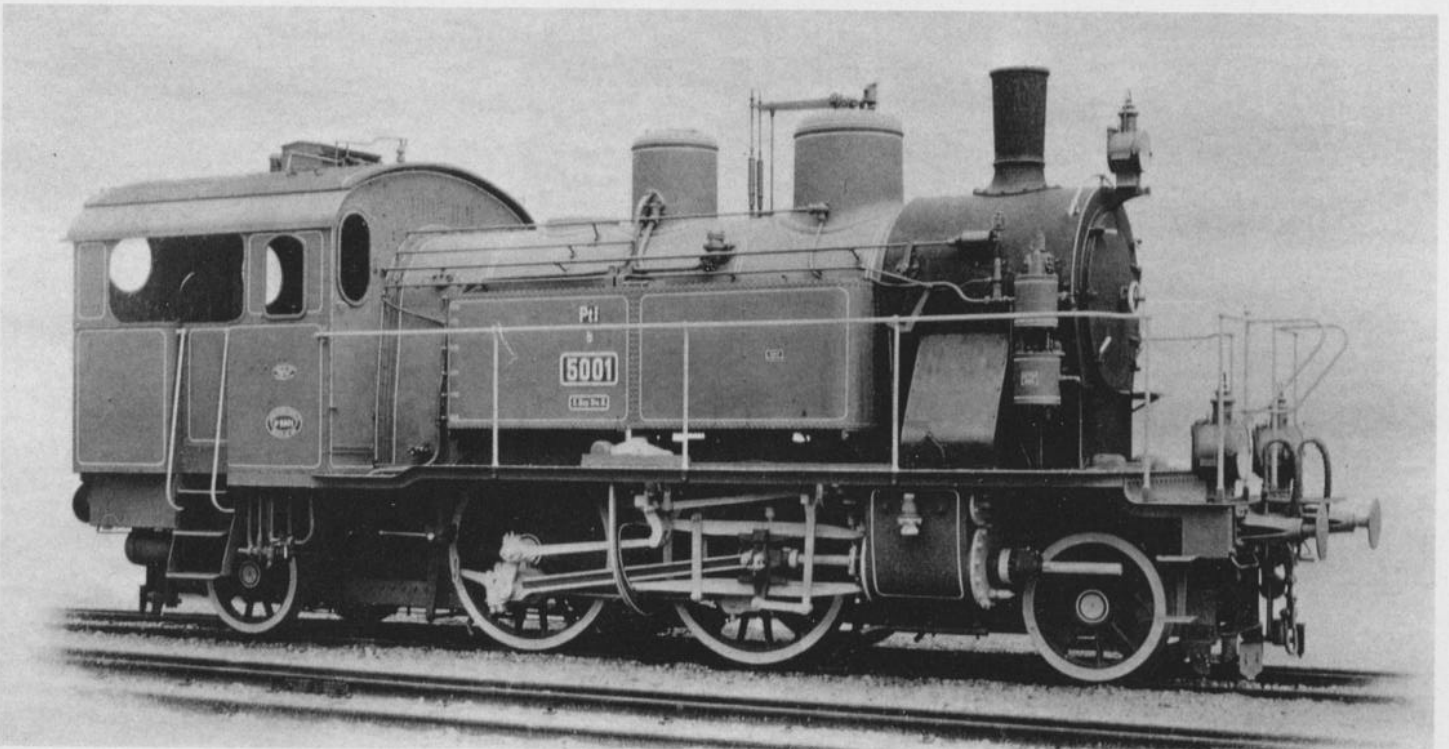


Bild 17: Während der Bayerischen Landesausstellung im Jahr 1906 in Nürnberg wurde diese erste Lok der Gattung Pt 2/4 H mit der Betriebsnummer 5001 der Öffentlichkeit vorgestellt.
Werkfoto: Sammlung Dr. Scheingraber



ven liegen leider keine zuverlässigen Angaben vor, sie sollen zum Bestand des Bw München-Ost gezählt haben. Die Deutsche Reichsbahn übernahm die Maschinen noch in ihren Fahrzeugpark und registrierte sie mit den Betriebsnummern 72 101 und 72 102.

Den wenigen Bildern dieser Sonderlinge im deutschen Lokomotivbestand ist zu entnehmen, daß die vorgesehenen Betriebsnummern nicht angebracht wurden. Auf einem der Fotos ist klar zu erkennen, daß die Lok mit der alten Nr. 6501 am Wasserkasten als letztes Revisionsdatum den 23.7.27 aufweist. Bereits ein Jahr später schieden die Fahrzeuge dann auch schon aus dem Unterhaltungsbestand aus.

Die Gattung Pt 2/4 H

Drei Jahre vor dem Erscheinen der Personenzugtenderlokomotiven der späteren Baureihen 70.0 und 72.1 hatte Krauss bereits eine Maschine für den leichten Personenzugdienst auf Hauptbahnen entwickelt. Es handelte sich um eine Heißdampflokomotive mit Zweizylinder-Triebwerk und mit der Achsfolge 1' B 1'. Das erste Exemplar der Gattung Pt 2/4 H mit der Fabrik-Nr. 5501 und mit der Bahn-Nr. 5001 wurde anlässlich der Bayerischen Landesausstellung in Nürnberg gezeigt. Das besondere dieser Lokomotive waren das Laufwerk, der Umlauf an der rechten Seite und die Einrichtung für Einmannbedienung. Die beiden Laufachsen hatten Räder mit einem Durchmesser von 1.006 mm, die Treib- und Kuppelachsen hatten Räder mit 1.546 mm Durchmesser. Die vordere Laufachse war mit der Kuppelachse zu einem Krauss-Helmholtz-Gestell vereinigt, das der Laufachse 25 mm und der Kuppelachse 17 mm Ausschlag nach jeder Seite erlaubte. Die hintere Laufachse war als freie Lenkachse der Bauart Klose ausgebildet. Als Höchstgeschwindigkeit waren 75 km/h zugelassen, doch die Maschinen liefen auch bei höheren Geschwindigkeiten in beiden Fahrrichtungen noch erstaunlich ruhig. Einem erfolgreichen Einsatz vor Eil- und leichten Schnellzügen stand also nichts im Wege.

Für die Einmannbedienung waren alle erforderlichen Hebel und Armaturen auf der rech-

ten Lokomotivseite angeordnet. Außerdem verfügten die Lokomotiven an der Front- und Rückseite über Übergangseinrichtungen und über einen, durch ein Geländer gesicherten, Umlauf an der rechten Fahrzeugseite. Um den Durchgang zu ermöglichen, mußte der rechte Wasserkasten schmaler ausgeführt und in der Frontwand des Führerhauses eine Tür angeordnet werden. Bei der erwähnten Lok 5001 ist noch eine Besonderheit zu nennen: sie hatte eine veränderliche Rostfläche erhalten, die sich aber nicht bewährte.

Im Jahr 1907 lieferte Krauss dann eine Serie von 8 Lokomotiven mit den Fabrik-Nr. 5637 bis 5644 und den Bahn-Nr. 5002 bis 5009. Diese Maschinen hatten ein geändertes Führerhaus mit dahinter angeordnetem Kohlenbehälter (Fassungsvermögen 1,9 t) erhalten. Die seitlichen Wasserkästen und der im Rahmen vorhandene Behälter faßten 7,3 m³ Wasser.

Mit unverändertem Laufwerk, jedoch tiefer gelegtem, ziemlich verändertem Kessel und einem völlig neu gestalteten Führerhaus, wurden im Jahr 1908 noch zwei und 1909 noch eine Lokomotive in Dienste gestellt. Die Fabrik-Nr. lauteten 5918, 5919 und 5941, die Bahn-Nr. 5010 bis 5012. Das Führerhaus war wesentlich größer geworden und hatte abgeschrägte Ecken an der Vorderfront erhalten. In der rechten Eckpartie und in der Rückfront befanden sich wieder Türen, um vom Zug zur Lok gelangen zu können. Die Lokomotiven verfügten außerdem über eine halbselbsttätige Rostbeschickung aus einem über der Stehkesselrückwand angeordneten Kohlenbunker mit einem Fassungsvermögen von 1,8 t. Dieser Kohlenbehälter reichte bis über die Dachhaut, wurde von oben beschickt und durch zwei Klappen abgedeckt. Die Lastverteilung der Maschinen war recht gut, die Achslasten bewegten sich zwischen 11,7 t bei der vorderen Laufachse und 16 t bei den Treib- und Kuppelachsen.

Bei allen 12 Fahrzeugen blieb die Domanordnung unverändert. Der vordere Kesselschuß trug den Dampfdom mit den Sicherheitsventilen der Bauart Meggendorf, der hintere den runden Sandbehälter mit den beiden Fallrohren vor die Kuppel- und hinter die Treibachse. Das Dienstgewicht der Maschinen aus den drei Bauserien lag bei 60,0 t bzw. bei 58,5 t.

Sämtliche Lokomotiven hatten eine außenliegende Steuerung der Bauart Heusinger und eine zweischienige Kreuzkopfführung. Obwohl die Fahrzeuge alle Erwartungen erfüllten, kam es zu keinem Weiterbau.

In der Zeit um 1910 waren die Verkehrslasten bereits so stark angestiegen, daß man auf Hauptbahnen mit zweifach gekuppelten Lokomotiven nicht mehr auskam.

Die Fahrzeuge der Gattung Pt 2/4 H blieben jedoch weiterhin im Dienst, zwei beim Bw Augsburg und acht beim Bw München Hbf. Bei der Deutschen Reichsbahn erhielten die Maschinen die Betriebsnummern 71 201 bis 212. Über die Ausmusterung der Lokomotiven liegen leider keine zuverlässigen Angaben vor. Die 71 201 und 71 212 sollen bereits 1931 aus dem Betrieb gezogen worden sein, weitere Maschinen folgten in der Zeit von 1933 bis 1935. Einige Quellen weisen darauf hin, daß zwei oder drei abgestellte Fahrzeuge der Gattung Pt 2/4 H noch nach 1945 vorhanden waren, dann aber verschrottet wurden.

HO

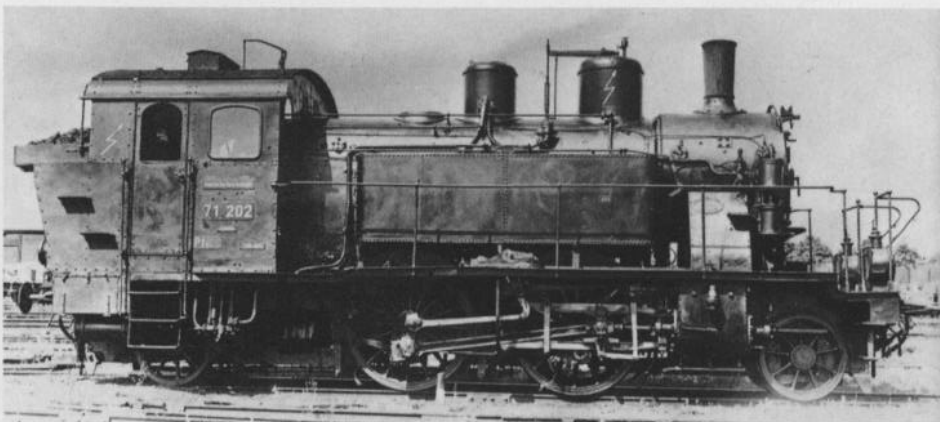


Bild 18: Die 71 202 war die erste Maschine der Bauserie von 1907. Auf der Führerseite hatte die Lok einen durch ein Geländer gesicherten Umlauf, eine Tür in der Frontwand und einen verkleinerten rechten Wasserkasten. Foto: Archiv Bellingrodt

Bild 19: An der linken Lokseite hatte der Wasserkasten die normale Größe. Der Kohlenvorrat war hinter dem Führerhaus untergebracht. Verlässliche Angaben über den Zeitpunkt der Ausmusterung liegen leider nicht vor. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

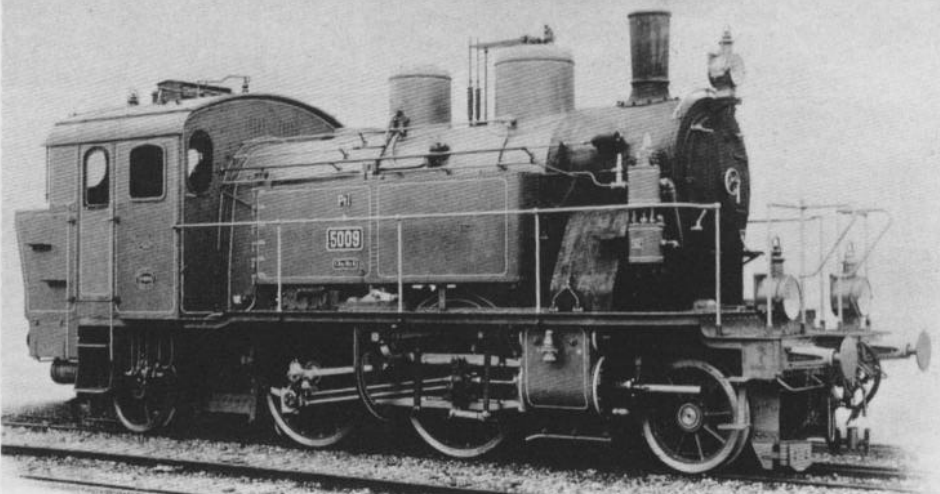
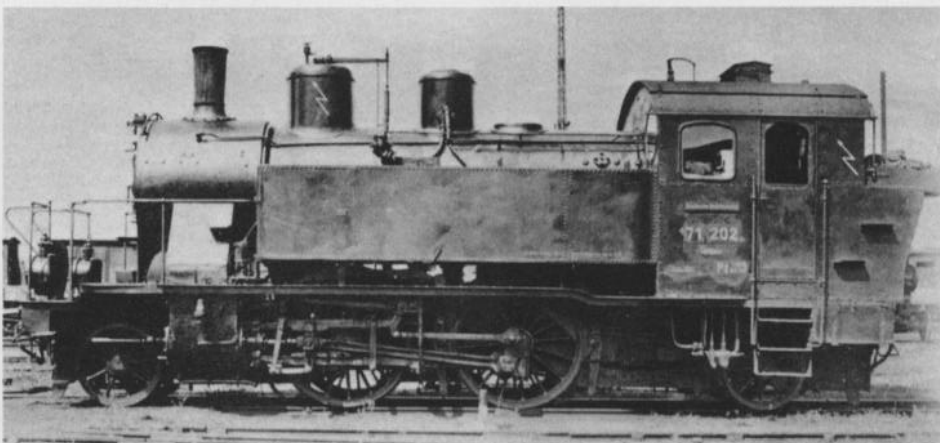


Bild 20: Dies ist die letzte Pt 2/4 H der Bauart von 1907, Fabrik-Nr. 5644, Bahn-Nr. 5009 vor der Ablieferung von Krauss. Es war die letzte Maschine mit Kohlenkästen hinter dem Führerhaus. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 21: Ein vergrößertes Führerhaus mit abgeschrägter Frontwand und eine halbselbsttätige Rostbeschickung mit einem Kohlenbunker über der Stehkesselrückwand hatten die letzten drei Maschinen der Gattung Pt 2/4 H. Das Foto zeigt die letzte Lok dieser Bauart, die spätere 71 212. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

