

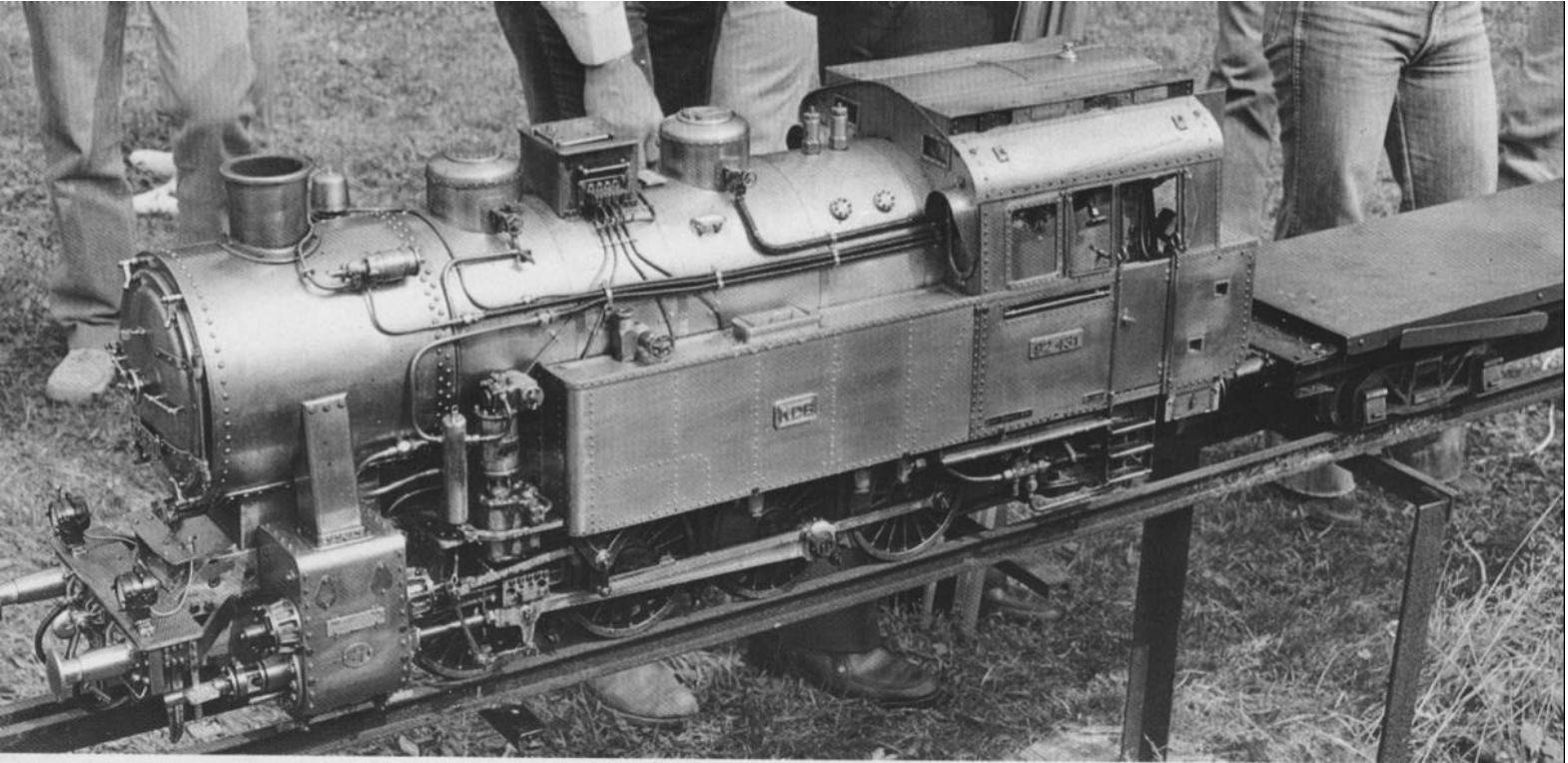


Bild 1: Das ist Manfred Knufters »Dicke«, die Tenderlokomotive 92 431, die noch nicht lackiert war, aber schon lange Züge auf der 5" Strecke fuhr.

Friedrichsruher Bilderbogen

Rund sechs Jahre lang hatten wir regelmäßig in unserem Journal über das Geschehen im Dampfbahn-Club Deutschland berichtet und so einen großen Leserkreis für die Ideen und Belange des DBC-D geworben. Wir führten damit fort, wofür unser Mitarbeiter HO schon vor vielen Jahren in der Modellbahnrevue MBR den Grundstein gelegt hatte.

Nach einem Beschluß während der letzten Hauptversammlung im Jahr 1980 sollte ab 1981 nur noch intern über die Entwicklung im DBC-D und über dessen Veranstaltungen berichtet werden. Unser Verlag wurde von dieser

Maßnahme nicht unterrichtet, vielmehr erfuhren wir davon nur durch ein Rundschreiben an die Clubmitglieder und stellten sodann auch jegliche Berichterstattung ein, — und hierbei wird es auch in der Zukunft bleiben. Der nachfolgende Bericht macht hier keine Ausnahme, er soll jedoch dokumentieren, was einige Leute fertigbringen, wenn sie sich auf ihr Hobby und die damit verbundene Arbeit konzentrieren. Unser Mitarbeiter HO war am 29.8.1981 bei den Dampfbahnfreunden Friedrichsruhe und hat einen kleinen Bilderbogen vom III. Internationalen Dampfbahntreffen zusammengestellt.

Der Verlag

Längst ist die gepflegte Anlage der Dampfbahnfreunde Friedrichsruhe zu einem festen Begriff für viele Dampfbahner des In- und Auslandes geworden. Die großen Erfolge der Veranstaltungen mit internationaler Beteiligung in den Jahren 1973 und 1975 veranlaßten die 6 Mitglieder umfassende Gruppe des DBF, in diesem Jahr erneut ein internationales Treffen zu veranstalten. Der Termin dafür war bereits vor mehr als einem Jahr auf die Tage des 29. und 30. August festgelegt worden. Seit dem vergangenen Jahr liefen dann auch die Vorbereitungen für das Treffen und für das Rahmenprogramm in Öhringen, mit einer großen Aus-

Bild 2: W. van der Heiden aus Rotterdam schuf im Jahr 1979 diese schmucke Schlepptenderlokomotive und taufte sie auf den Namen NESTOR.

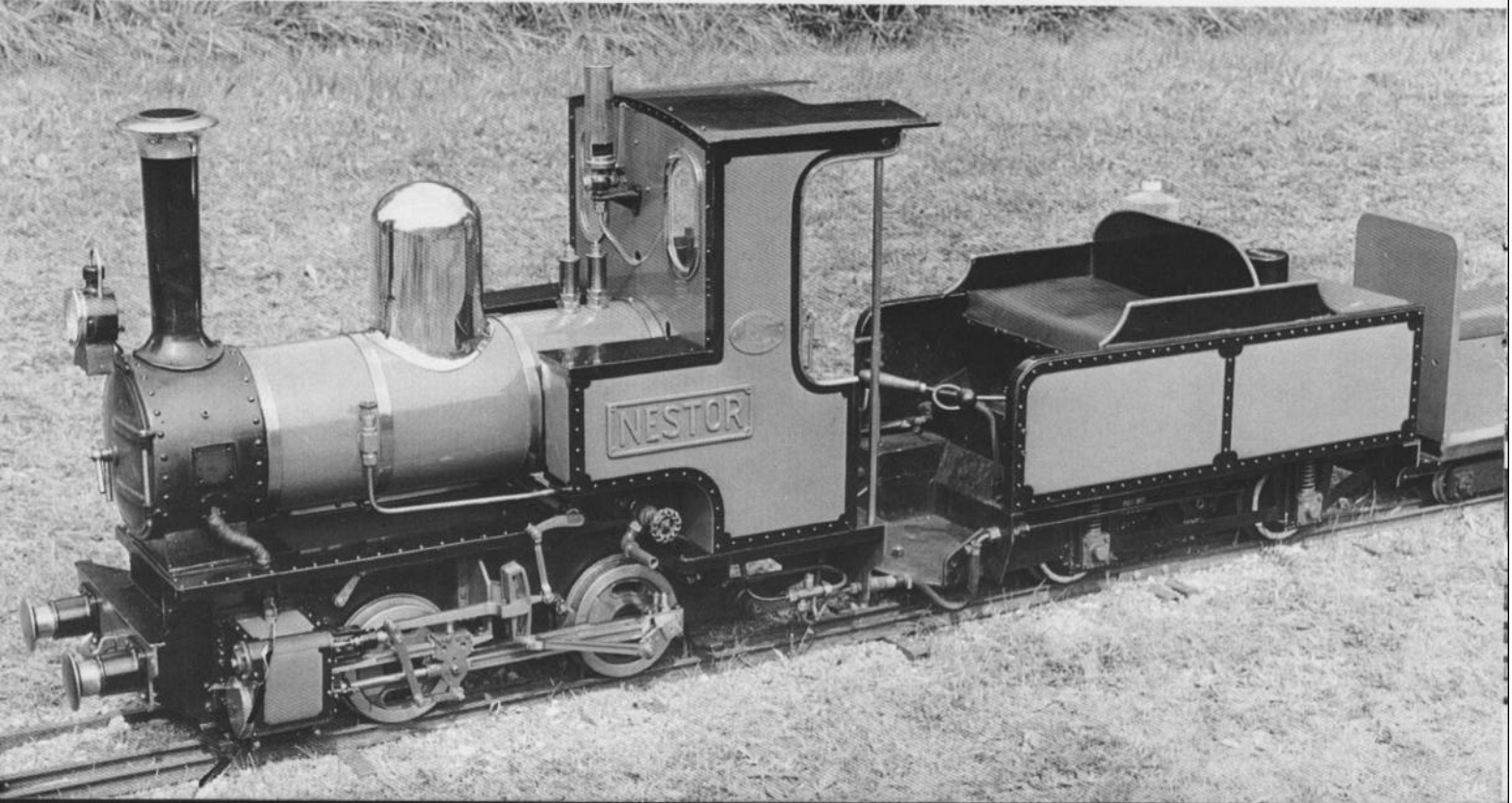




Bild 3: Fast pausenlos fuhren auf der 7 1/4" Spur die Publikumszüge. Die Lok LMS 5428 gehört L. Tennstedt aus Belgien.

stellung in der Stadthalle und einer Fahrzeugschau der Deutschen Bundesbahn, verbunden mit IC-Sonderfahrten.

Um es gleich vorweg zu nehmen: auch diese Veranstaltung war wieder ein großer Erfolg für die Dampfbahnfreunde Friedrichsruhe. Bei idealer Witterung strömten die Besucherscharen nach Öhringen-Friedrichsruhe. Am Bahnhof drängte sich das Publikum, um noch Platz auf den Rundfahrt-Zügen zu finden. Alle Gleise und Strecken waren stets voll ausgelastet. Hochbetrieb herrschte auch im Bw hinter der Drehscheibe, ständig wurden neue Lokomotiven angeheizt und zurückkehrende Fahrzeuge für den nächsten Einsatz vorbereitet. Inmitten des großen Areals waren Zelte, Tische und Bänke aufgestellt, wo Helfer des DRK für das leibliche Wohl der Besucher und Aktiven sorgten. Dank der guten Vorbereitung und der vor-

bildlichen Organisation lief alles 'wie am Schnürchen'. Neben zahlreichen bekannten und bewährten Fahrzeugen war auch eine große Zahl neuer und sehr leistungsfähiger Modelle zu sehen. Ein kleiner Bilderbogen, ohne Anspruch auf Vollständigkeit, soll vom Schaf-

fen der Dampfbanner berichten. Trotz mancher Querelen im DBC-D ist das Interesse an diesem herrlichen Steckenpferd nicht erloschen, wie diese gelungene Veranstaltung in Friedrichsruhe wieder einmal bewiesen hat.

HO

Bild 4: Der Halt auf freier Strecke wird gleich dazu benutzt, das »Steppenpferd« der Baureihe 24 mit etwas Kohle zu füttern. Die Lok fährt auf dem Gleis mit einer Spurweite von 5".



Bild 5: Diese Switcher der Union Pacific für die 7 1/4" Spur kam mit Eric Kammeyer und den beiden Wagen aus Kopenhagen.

Bild 6: Bildschön ist diese 5" Lok der Baureihe 64 im Foto-gratieranstrich grau/schwarz, die Heinz Müller aus Roigheim schuf.

Alle Fotos: Obermayer





Bild 1: Einen Teil der in Neuaubing ausgestellten Fahrzeuge zeigt diese Aufnahme. Im Vordergrund der Arbeitswagen-Nr. 2963 der Münchener Stadtwerke in attraktivem weiß-blauen Gewand. Dahinter die 104 020 mit einer Reisezugwagengarnitur aus den dreißiger Jahren. Auf dem rechten Gleis steht die restaurierte E 71 28.

Zwei besondere Ereignisse

Gleich zwei Veranstaltungen im bayerischen/österreichischen Raum zogen am Wochenende 10./11. Oktober das Interesse der Eisenbahnfreunde auf sich. Zum einen war es das 75jährige Bestehen des Reisezugwagen-Ausbesserungswerks München-Neuaubing, das mit einer zweitägigen Veranstaltung gefeiert wurde, zum anderen die vom H. Merker Verlag in Zusammenarbeit mit der Interessengemeinschaft 41 018 und der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte veranstaltete Sonderfahrt mit dem »Lukullus-Expreß«. Über beide Ereignisse soll im folgenden berichtet werden.

75 Jahre Ausbesserungswerk München-Neuaubing

Am 10. und 11. Oktober veranstaltete das Reisezugwagen-Ausbesserungswerk München-Neuaubing aus Anlaß seines 75jährigen Be-

stehens zwei »Tage der Offenen Tür«. Die Besucher konnten vom Hauptbahnhof München aus mit zwei historischen Zügen nach Neuaubing fahren. Die 118 010 und die 104 018 zogen den historischen »Rheingold« der Freunde der Eisenbahn Köln. Die 104 018, die letzte einsatzfähige 104 der DB, war extra für die Veranstaltung aus Osnabrück nach München gekommen und hatte auf dem Weg dorthin die Rheingoldwagen mitgenommen. Leider erfolgten die Überführungsfahrten hin und zurück jeweils bei Nacht. Die zweite Garnitur bestand aus »Holzklassewagen« der DGE, des ECM und des BLV, gezogen von der 169 002 und 003.

Auf dem Freigelände bot die DB einen bunten Querschnitt durch ihre im Einsatz befindlichen Reisezugwagen: B3yg, B4yg, »Silberlinge« und D-Zugwagen waren neben Sonderbauten wie TUI-Treffwagen, Autotransportwagen, Schlaf- und Liegewagen zu sehen. Ein besonderer Blickfang, nicht unbedingt im positi-

ven Sinne, war ein umgebauter »Buckelspeisewagen« in popfarbener Lackierung mit der Beschriftung »Show-Train«. Nach seiner Inneneinrichtung zu schließen, dürfte er als rollende Discothek oder für Modenschauen eingesetzt werden. Gleich daneben stand ein Speisewagen im Bayernlook: weiß-blau lackiert, mit Rautenmuster an den Seitenfronten. Dieser hatte den Sommer über für das leibliche Wohl der Fahrgäste des Autoreisezuges »Weiß-Blau-Expreß« von Ingolstadt nach Raubling gesorgt. Auch die drei Speisewagen des Eisenbahn-Kurier fehlten nicht: Teakholz-, Schürzen- und Buckelspeisewagen.

An historischen Triebfahrzeugen zeigte die DB die bayerische EG 5 (E 52), die E 19 011, die E 04 020 und die E 71 28. Zwischen die E 19 und die E 04 waren Reisezugwagen aus der Reichsbahnzeit eingestellt, ein Dy-Gepäckwagen, ein WR 40e-Speisewagen und ein ABy-Reisezugwagen. Zwischen der EP 5 und der E 71 waren zweiachsige Personenwagen der

Bild 2: Sicher eine Geschmacksache ist dieser popfarben lackierte ehemalige Buckelspeisewagen als »Show-Train«-Fahrzeug.





Bild 3: Ein interessanter Fahrzeugtyp ist dieser vierachsige Museumswagen der EUROVAPOR, vermutlich ein ehemaliger bayerischer Wagen, der allerdings dringend einer Renovierung bedarf.

Bild 4: Einen anschaulichen Kontrast zwischen dem Nahverkehr früher und heute zeigt die Gegenüberstellung eines ehemaligen preußischen Abteilwagens mit einem modernen Steuerwagen.

Fotos 1—4: L. Bergsteiner



DGEG, des ECM und des BLV eingereicht. Einen guten Kontrast dazu bot der Arbeitswagen Nr. 2963 der Stadtwerke München. Nach dem 2. Weltkrieg hatte das Aw Neuaubing auf die Untergestelle ausgebrannter Münchener Straßenbahntriebwagen neue Oberteile gebaut.

Erwähnenswert ist schließlich noch ein vierachsiger Museumswagen der EUROVAPOR, vermutlich ein ehemaliger Bayer, der dem Augenschein nach zur Untersuchung vorgesehen ist. In den Hallen des Aw wurde versucht, die Wartung der Reisezugwagen in den einzelnen Ab-

laufphasen zu zeigen. Die »Tage der Offenen Tür« in Neuaubing konnten zwar nicht mit den Ausstellungen im Aw Freimann konkurrieren, sie boten aber doch einen recht umfassenden Einblick in den Reisezugwagenpark der DB und seine Wartung.

L. Bergsteiner

Bild 5: Die 41 018 und das Schweizer Krokodil Ce 6/8^{II} warten in Wels auf ihren Einsatz vor dem »Lukullus-Express«.



Bild 6: Wie immer bei solchen Anlässen galt das Interesse der Eisenbahnfreunde natürlich besonders der Dampflok, das heißt im April dieses Jahres, war die Fahrt zur Vorstellung des neuen Buches im H. Merker Verlag, »Eisenbahn-Dreieck Distelrasen« geplant. So lange dauert nämlich die Vorbereitung einer solchen Fahrt, bis schließlich alle Hindernisse beseitigt sind. Nun — die Vorstellung des neuen Buches konnte leider noch nicht stattfinden, da in der Zwischenzeit noch eine Fülle wertvollen und wichtigen Materials ausfindig gemacht wurde, das erst noch gesichtet und überprüft werden mußte, so daß sich die Drucklegung verzögerte und die Fertigstellung erst Anfang nächsten Jahres erfolgen kann. Diese Verzögerung kommt damit letztendlich den zukünftigen Lesern des Buches zugute.

Fotos 5 und 6: C. Asmus

Dampfsonderfahrt mit dem »Lukullus-Expreß«

Ein besonderes Erlebnis bot der H. Merker Verlag am 11. Oktober 1981 mit der Dampfsonderfahrt im »Lukullus-Expreß«. Ursprünglich, das heißt im April dieses Jahres, war die Fahrt zur Vorstellung des neuen Buches im H. Merker Verlag, »Eisenbahn-Dreieck Distelrasen« geplant. So lange dauert nämlich die Vorbereitung einer solchen Fahrt, bis schließlich alle Hindernisse beseitigt sind. Nun — die Vorstellung des neuen Buches konnte leider noch nicht stattfinden, da in der Zwischenzeit noch eine Fülle wertvollen und wichtigen Materials ausfindig gemacht wurde, das erst noch gesichtet und überprüft werden mußte, so daß sich die Drucklegung verzögerte und die Fertigstellung erst Anfang nächsten Jahres erfolgen kann. Diese Verzögerung kommt damit letztendlich den zukünftigen Lesern des Buches zugute.

Doch zurück zur Dampfsonderfahrt. Das Fehlen des eigentlichen Anlasses tat der ganzen Sache keinen Abbruch, schließlich bot diese Fahrt, im Gegensatz zu den in jüngster Zeit anderweitig sattem bekannten 08/15-Sonderfahrten, schon in der Planung etwas ganz anderes. Nach den Absichten der Verantwortlichen sollte diese Fahrt so etwas wie ein geselliges »Familientreffen« der Eisenbahnfreunde, verbunden mit einer Menge Eisenbahnerlebnis, werden. Daher auch die Idee, leibliche Genüsse mit eisenbahnerischen zu verbinden. Bewußt wurde ein Wochenende im Oktober für die Sonderfahrt ausgesucht, bietet doch dieser Monat erfahrungsgemäß stets Gewähr für schönes Wetter im bayerischen/österreichischen Raum. In dieser Beziehung allerdings ging die Planung voll in die Hose — es regnete bei der Abfahrt ebenso in Strömen wie bei der Rückkehr, und in der Zwischenzeit konnte man die Minuten zählen, in denen der Regen nachließ. Die Mehrzahl der Teilnehmer ließ sich jedoch hierdurch die Laune nicht verderben. Nicht unerheblichen Anteil daran hatte die im Fahrpreis enthaltene Bewirtung im Gesellschaftswagen, die für (fast) jeden Geschmack das Entsprechende bot, und das in nahezu unbegrenzter Menge. So steht für diese Fahrt nach Aussage des Küchenmeisters der Rekord bei sechs bis an den Rand gefüllten Tellern. Nicht unerwähnt darf in diesem Zusammenhang auch der kleine Junge bleiben, der es — ebenfalls nach Aussage des Küchenmeisters — auf 16 Scheiben Honig-Melone brachte. Sollte er inzwischen von der Toilette zurück sein, sei er hier begrüßt. Insgesamt nahm die Fahrt einen ausgesprochen harmonischen Verlauf, Kritik war nicht zu vernehmen. Besonders Anteil hieran hatte sicher das Personal des Gesellschaftswagens und der Zugführer der DB, Herr Steiger, denen an dieser Stelle gedankt werden soll. Daß Eisenbahnfreunde auch von schlechtem Wetter nicht zu beeindrucken sind, bewiesen die zahlreichen Fotohalte und Scheinanfahrten des Sonderzuges, bei denen trotz des vorhersehbaren Ergebnisses »Neger im Tunnel« Kodak und Co. sich freudig die Hände reiben durften.

P. Schiebel



Bild 7 und 8: Nachdem die »Schlacht am kalten Büffet« weitgehend geschlagen war, bot der Gesellschaftswagen einen gemütlichen Aufenthaltsort. Die Bilder zeigen die recht ansprechende Inneneinrichtung der neuen Gesellschaftswagen der DB.

Fotos: P. Schiebel



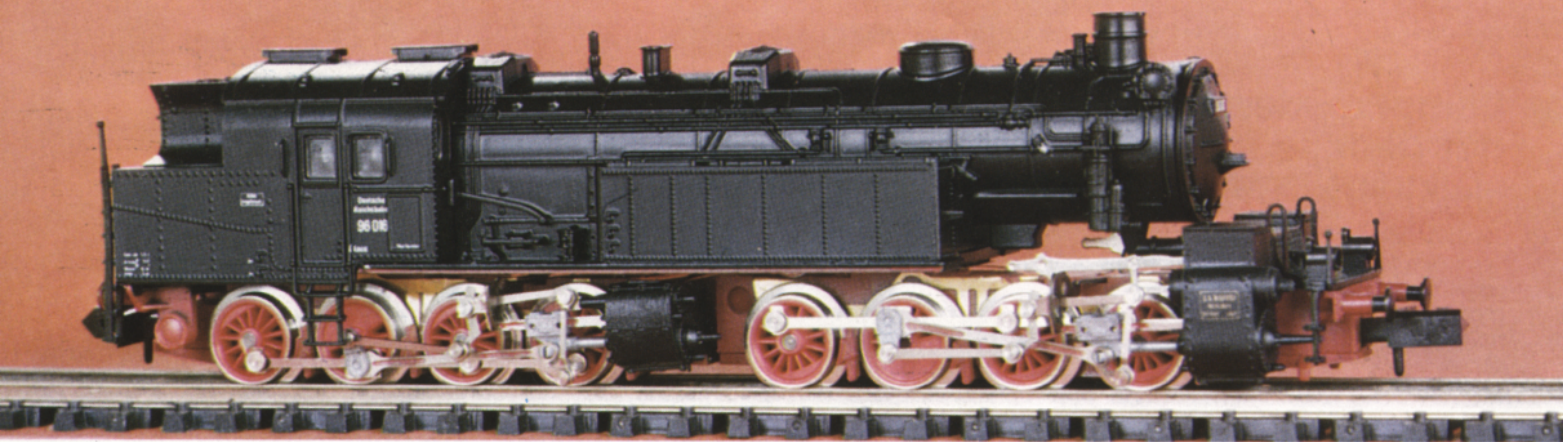


Bild 1: Das ist das neue «Flaggschiff» von Arnold, das N Modell der BR 96 in einer für diese Baugröße hervorragenden Detaillierung.

• Neuheiten-Journal •

Bis zu der jetzt vorliegenden Ausgabe des Eisenbahn-Journals erschienen wiederum zahlreiche neue und interessante Modelle in allen gängigen Baugrößen. Die Flut der Neuheiten bringt uns diesmal erneut in Schwierigkeiten. Aus Platzgründen müssen wir uns bei der Vorstellung auf das Wesentliche beschränken, obwohl einige Modelle sicherlich eine umfangreiche Würdigung verdient hätten. Auf die Spitzenmodelle werden wir in Zukunft aber mit Sicherheit noch zurückkommen.

Neu von Arnold

Die Krönung des diesjährigen Neuheitenange-

bots von Arnold stellt zweifellos das N-Modell der bayerischen Gt 2 x 4/4, der Baureihe 96 dar. Hier ist Arnold sicher im Jubiläumsjahr eine echte Überraschung für die N-Modellbahner gelungen, denn von einem Modell nach diesem Vorbild hat wohl kaum einer zu träumen gewagt, stellt es doch in der kleinen Spur schon fast unwahrscheinliche Anforderungen an die Konstrukteure.

Als Vorbild wählte Arnold die zweite Serie der Lok von 1923 und zwar in der späteren, geänderten Version nach 1926, als bei einigen Maschinen die beiden einfachen Luftpumpen durch eine Doppel-Verbundluftpumpe ersetzt war. Das Modell trifft in allen charakteristischen Details das Vorbild. Die Ausführung des

Metallgehäuses ist ausgezeichnet gelungen. Wären nicht die durch den Baumaßstab bedingten hohen Spurkränze, könnte man beim Betrachten der Bilder an ein HO-Modell denken. Besondere Erwähnung verdient die überaus zierliche und dennoch betriebssichere Steuerung, die vorbildgerecht keine Nuten in den Kuppelstangen besitzt.

Beide Drehgestelle der Lok werden über den im Gehäuse liegenden kräftigen Motor angetrieben, wobei zwei auf die Motorwelle aufgezogene Schraubenfedern die Funktion der Schnecken übernehmen, eine interessante Lösung im Hinblick auf die Beweglichkeit der Drehgestelle. Alle acht Achsen werden für die Stromabnahme herangezogen, so daß auch auf Weichen keine Kontaktschwierigkeiten auftreten dürften. Bedingt durch das hohe Gewicht des Modells und den Antrieb auf alle Achsen mit vier Haftreifen ist die Zugkraft dem Vorbild entsprechend sehr hoch. Die Lok läuft ruhig und taumelfrei in allen Geschwindigkeiten.

Alles in allem ist die BR 96 ein überaus gelungenes N-Modell, daß sicher viele Freunde unter den Modellbahnern finden wird. Als weitere Lok-Neuheit bietet Arnold die bereits im letzten Jahr in schwarzer Reichsbahnausführung vorgestellte preußische G 8¹ (BR 55) nunmehr in einer attraktiven grün-schwarz-roten Länderbahnausführung. Die sauber lackierte Lok mit exakt gezogenen Zierlinien und grö-

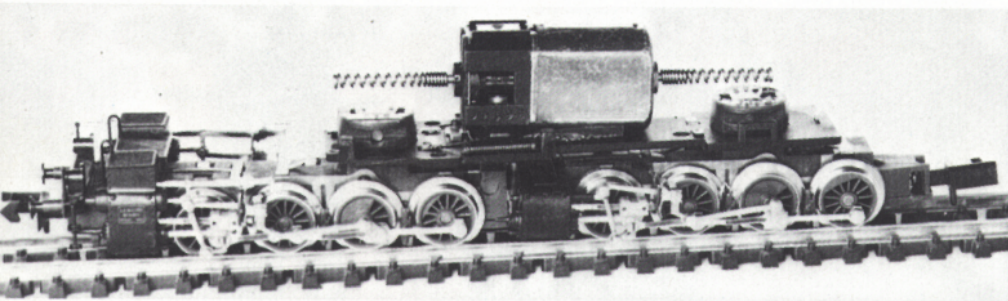


Bild 2: Diese Aufnahme vermittelt einen Einblick in das Innenleben der BR 96 mit dem interessant konstruierten Antrieb aller acht Achsen. Der Motor wird durch das aufgesetzte Gehäuse in der richtigen Lage fixiert.

Bild 3: Als Beitrag zum »Preußenjahr« liefert Arnold die bereits im letzten Journal vorgestellte G 8¹ in grün/schwarz/roter Länderbahnlackierung.





Benrichtiger Beschriftung ist ein Schmuckstück für Epoche I-Spezialisten.

An Waggon-Neuheiten ist eine Garnitur dreiachsiger preußischer Abteilwagen in Reichsbahnausführung lieferbar. Auch diese Wagen gefallen durch maßstäbliche und saubere Ausführung und Beschriftung. Richtigerweise wurden entgegen den Katalogabbildungen nur die Fensterrahmen an den Türen holzfarbig abgesetzt, wie es auch beim Vorbild der Fall war. Die Türen des Packwagens sind beweglich ausgeführt und nach dem Öffnen ist eine Inneneinrichtung mit Kiste und Fahrrad zu sehen. Auch die Abteilwagen sind mit Inneneinrichtung versehen.

Neu von BEMO

Im Fachhandel eingetroffen ist das HOM-Modell der Elektrolokomotive Ge 4/4 III Nr. 81 und 82 der Furka-Oberalp-Bahn (FO). Das Vorbild wurde 1979 als Adhäsionslok für die Autozüge durch den neuen Furka-Basistunnel beschafft.

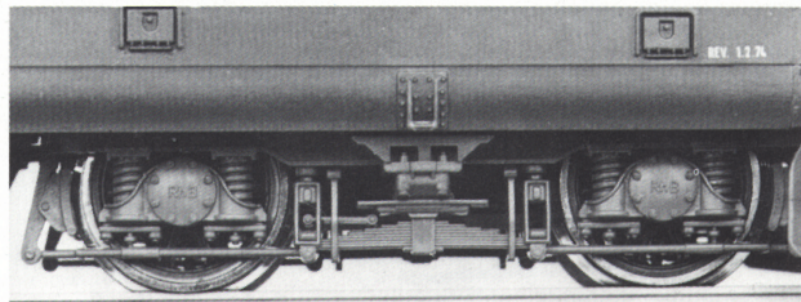
Das Modell besticht, wie schon die Ge 4/4 der Rhätischen Bahn, durch überaus exakte und vorbildgetreue Nachbildung aller Einzelheiten. Fahrwerk und Gehäuse sind hervorragend detailliert und sauber in der attraktiven Farbgebung der FO lackiert. Die Dachgestaltung mit genau nachgebildeten Isolatoren und Einholm-Stromabnehmern verdient uneingeschränktes Lo, ebenso wie die vollständige und lupenreine Beschriftung inklusive der Kantonswappen auf den Stirnseiten. Eine Fülle vom Käufer noch anzubringender Einzelteile

Bild 4: Sehr fein ausgefallen ist diese Garnitur 3-achsiger preuss. Abteilwagen in N von Arnold.



Bild 5: Die Ge 4/4 III der Furka-Oberalp-Bahn von Bemo beeindruckt durch die genaue Nachbildung aller Details. Hinter der Lok der 4-achsige Personenwagen in Leichtmetallbauweise in der attraktiven Lackierung der FO.

Bild 6: Die filigrane Gestaltung der Drehgestellblenden, die man auch in Spur I nicht vorbildlicher fertigen könnte, zeigt dieses Detailfoto der im letzten Journal vorgestellten Ge 4/4 der Rhätischen Bahn.



wie Bremschläuche, Heizungs- und elektrische Kupplungen, Griffstangen und anderes vervollständigen das Modell.

Alle vier Achsen der Lok sind angetrieben und werden auch zur Stromabnahme herangezogen. Dementsprechend sind Fahreigenschaften und Zugkraft sehr gut, zumal zwei Räder mit Haftreifen bestückt sind.

Passend zur Lok ist ein 2. Klasse-Leichtmetallwagen der FO lieferbar. Der Wagen entspricht dem im letzten Journal vorgestellten Modell der Rhätischen Bahn, ist jedoch in der hü-

Bild 7: Ist sie nicht rassig und elegant, die Stromlinienlok 03 1074 von Fleischmann, im HO-Maßstab von 1:87?

Bild 8: Sie ist in: maßstab von 1:160 zwar wesentlich kleiner, aber nicht weniger gut ausgeführt ist die Lokomotive 01 1070, die zweite Stromlinienlok von Fleischmann.

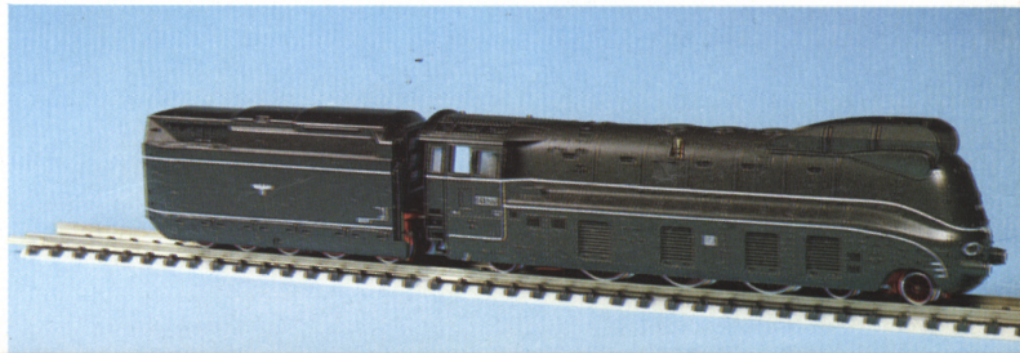




Bild 9: Dies ist „Bull“, die kleine Güterzugtenderlokomotive der Deutschen Bundesbahn mit der Betriebsnummer 80 030 in der Baugröße N.



Bild 10: Dieser Schwenkdachwagen der Bauart Taes 887 der DB für Fleischmann piccolo hat zwei abschwinkbare Dachhälften.

schen Farbgebung der FO, rot mit breitem weißen Band und rotem Schriftzug Furka-Oberalp lackiert. Auch der ebenfalls im letzten Journal vorgestellte geschlossene Güterwagen ist in der FO-Beschriftung lieferbar.

Neu bei Fleischmann

Die beiden Stromlinienlokomotiven der Baureihe 01¹⁰ in der Baugröße N und der Baureihe 03¹⁰ in der Nenngröße HO sind logische Weiterentwicklungen auf der Basis bereits vorhandener Modelle ohne Verkleidung. Für beide Fahrzeuge konnte der seit Jahren bewährte

Tenderantrieb übernommen werden, der ein Garant für gute Laufeigenschaften ist. Neu und wohlgestaltet sind die Kunststoffgehäuse von Lokomotive und Tender. Beim genauen Betrachten entdeckt man eine Vielzahl feinsten Einzelheiten. Hierzu zählen auch die freistehenden Schienen für die Kohlenkastenabdeckung. Sowohl die 01 1070 als auch die 03 1074 sind maßstabsgetreue und detailgenaue Reproduktionen der großen Vorbilder, die in keiner Sammlung fehlen dürfen. Zweite Neuheit in der Baugröße N ist „Bulli“, eine gut gelungene Nachbildung der Lokomotive 80 030 mit drei angetriebenen Achsen und einer feinen Heusinger-Steuerung. Das Fahr-

zeug mit Bundesbahn-Beschriftung entspricht dem letzten Bauzustand mit geschweißten Wasserkästen. Eine Beleuchtung hat der Winzling nicht erhalten.

Für die Freunde moderner Triebfahrzeuge schuf Fleischmann ein attraktives Modell der Elektrolokomotive 88 7203 der Französischen Staatsbahn im Maßstab 1:160. Alle vier Achsen der beiden Drehgestelle werden angetrieben. Vier Räder sind zur Erhöhung der Zugkraft mit Haftreifen ausgestattet. Sehr sauber und korrekt ausgeführt sind die seitlichen Lüfter. Tadellos ist auch die Farbgebung der Lokomotive und der Druck des seitlich angebrachten Wappens.

Eine Bereicherung erfährt das Güterwagen-Sortiment von Fleischmann piccolo durch zwei Fahrzeuge, die zuvor schon in der Baugröße HO geschaffen wurden. Dies sind ein Tiefladewagen der Bauart Uis 632 mit acht beweglichen Drehungen und ein Schwenkdachwagen Taes 887 der DB mit funktionsfähigem zweischaligen Schwenkdach. Es ist also kein Wagen der Bauart Taes 891 mit Schiebedach-Hälften, wie im neuen Katalog angegeben. Liebhaber älterer Wagenmodelle werden das Erscheinen der preußischen D-Zug-Wagen in der Baugröße HO lebhaft begrüßen. Hierbei handelt es sich um die drei Wagentypen Pw 4ü Pr 04, ABC 4ü Pr 09 und C 4ü Pr 08. Der Packwagen, nun mit Faltenbälgen und Übergangsbrücken ausgerüstet, hat eine Inneneinrichtung und Drehgestelle der preußischen Regelbauart. Die beiden anderen Wagen mit durchlaufendem Oberlichtaufsatz laufen auf Schwanenhals-Drehgestellen und haben eine Inneneinrichtung und eingesetzte Fenster mit Rahmen erhalten. Alle drei Fahrzeuge zeigen eine originalgetreue Lackierung und Beschriftung aus der Zeit der früheren Deutschen Reichsbahn.

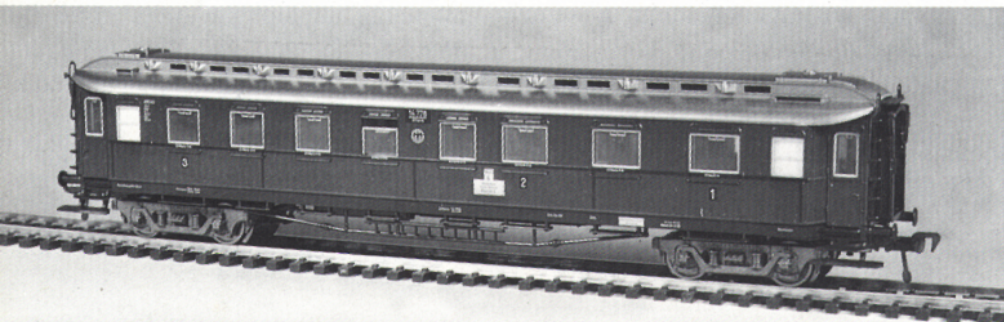


Bild 11: Preußischer Schnellzugwagen ABC 48 Pr 09 von Fleischmann in der Baugröße HO, mit Oberlicht, inneneinrichtung und mit Schwanenhals-Drehgestellen. In gleicher Ausführung ist ein C 4ü Pr 08 erhältlich.

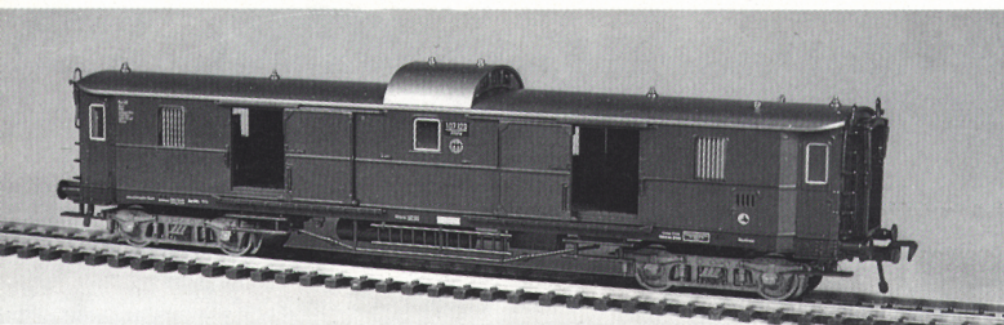


Bild 12: Für den Einsatz in Schnellzügen hat dieser Packwagen Pw 4ü Pr 04 nun Faltenbälge und Übergangseinrichtungen an den Stirnseiten erhalten. Der Wagen in der Baugröße HO läuft auf preußischen Regel-Drehgestellen.

Bild 13: Im Maßstab von 1:220 schuf Märklin diese Elektrolok der Baureihe 120 nach einem Vorbild der Deutschen Bundesbahn für die kleinste Systembahn der Welt.



Neu bei Märklin

Von der Baugröße Z bis zur Nenngröße I reicht die Liste der Neuheiten von Märklin. Für die mini-club im Maßstab 1:220 steht nun auch die modernste Elektrolok der Deutschen Bundesbahn, die BR 120, zur Verfügung. Allradgetrieben und perfekt in Technik und Ausführung, wie alle Modelle der Baugröße Z, wird auch dieses nur 87 mm lange Fahrzeug wieder viele Freunde finden. Selbstverständlich kann auch diese Lok mit wechselndem Dreilicht-Spitzensignal wieder aus dem stromführenden Fahrdrabt gespeist werden.

So richtig in das „Preußenjahr“ paßt die schicke Geschenkpackung des alten Personenzuges, gebildet aus Fahrzeugen preußi-



Bild 14: Ein Preußenzug im «Preußenjahr» für die Märklin mini-club. Lokomotive und Wagen dieser Zugpackung sind in den alten Länderbahnfarben lackiert.

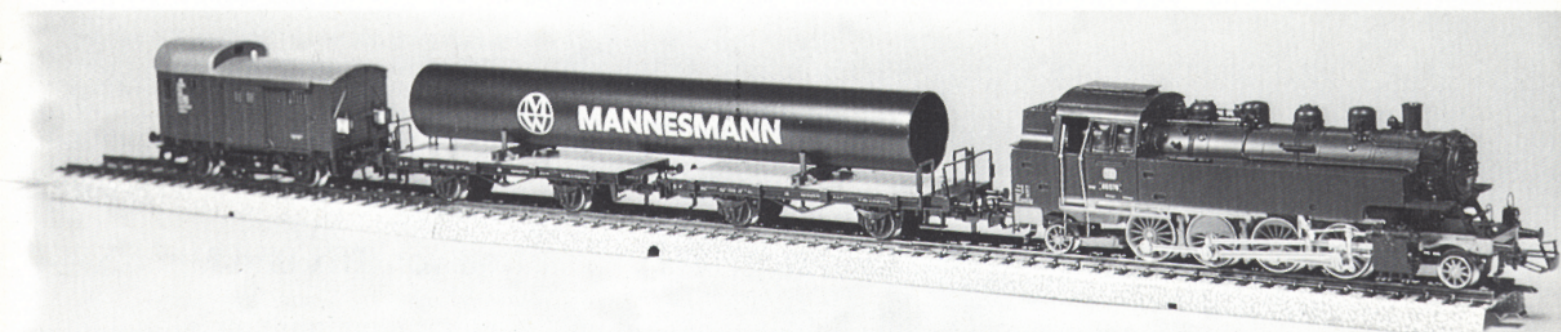


Bild 15: Diese drei Fahrzeuge stammen aus der Zugpackung von Märklin für die Baugröße HO. Alle Modelle haben neue Nummern erhalten, sind einzeln aber nicht zu erwerben.

Bild 16: Für die Spur I von Märklin entstand dieser moderne Selbstentladewagen mit beweglichen Rundschiebern der DB-Gattung Ed 090.



Linksweichen mit einem Weichenwinkel von $14^{\circ}27'$ und mit einem Radius von 902,4 mm. Die neuen schlanken Weichen mit beweglichem Herzstück werden mit einem Handschalthebel geliefert. Nach dem Abnehmen des Hebels läßt sich ein Elektromagnet mit

Endabschaltung angesteckt, der in Verbindung mit einem Zurüstsatz auch als Unterflur-antrieb verwendet werden kann. Zu den Weichen passend schuf Märklin ein gebogenes Gleisstück mit dem selben Radius und zwei geraden Ausgleichsstücken.

Bild 18: Die jetzt erhältliche Elektrolokomotive 160 012 ist eine Neukonstruktion von Roco in der Baugröße HO, die allen Ansprüchen gerecht wird.

Bild 17: Zu den modernen Fahrzeugen der Deutschen Bundesbahn zählt der Haubenwagen der Bauart Shimms 708, der bei Roco in der HO-Größe entstand.



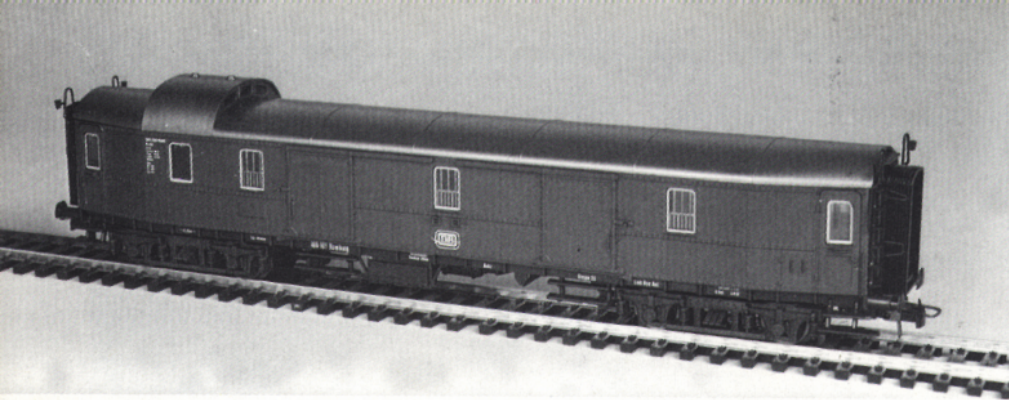
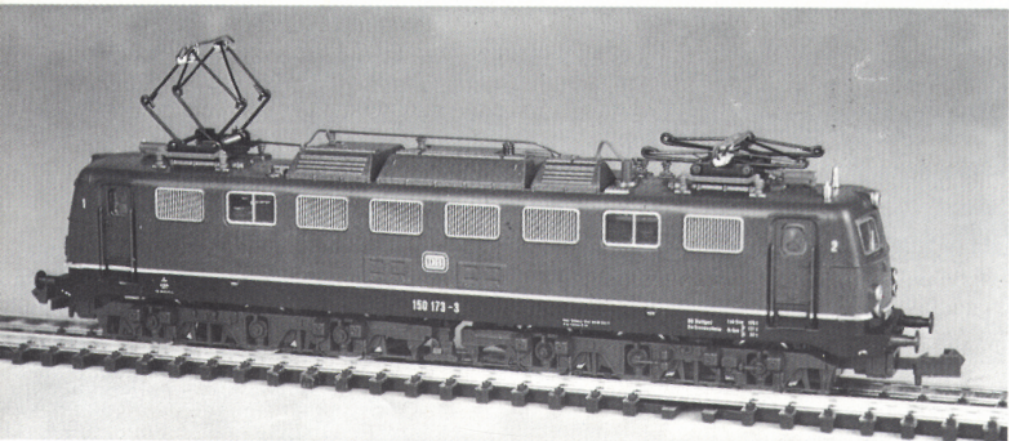


Bild 19: Endlich ist er da, der Gepäckwagen zur Serie der Hechtwagen von Roco im Baumaßstab 1:87, ausgestattet mit Drehgestellen der preußischen Regelbauart.

Bild 20: Ein Musterbeispiel für sauberen und exakten Modellbau in der Baugröße N ist diese Ellok 150 173 der DB, die jetzt bei Roco vom Band lief.



Mehr als 15 000 Rundschieber-Seitenentladewagen der Bauart Ed 090, inzwischen als Fc 090 bezeichnet, zählen heute zum Bestand der Deutschen Bundesbahn. Diese Wagen werden zum Transport von Schüttgütern eingesetzt. Nach diesen Vorbildern entstand bei Märklin nun ein exzellentes Modell in der Baugröße I. Das Fahrzeug mit der Nummer 541 4 425 hat eine Länge von 301 mm über die Federpuffer gemessen und Drehschieber zum Öffnen. Passend zum bereits vorhandenen einflügeligen Hauptsignal erschien nun auch noch ein Vorsignal mit stellbarer Scheibe, mit Lichtwechsel von Gelb auf Grün und mit einem Doppelspulenantrieb.

Neu von Roco

Eine Elektrolokomotive der Baureihe 160 war bereits einmal im Lieferprogramm von Roco. Die Werkzeuge für dieses Fahrzeug waren noch von Röwa übernommen worden. Glücklicherweise ist man damit in Salzburg allerdings nicht geworden. Inzwischen ist man an eine Neu-

konstruktion gegangen. Das jetzt vorliegende Modell in der Baugröße HO mit der Betriebsnummer 160 012 entspricht nun dem heutigen Stand der Technik und ist sehr sauber und solide gefertigt. Die Räder einer der drei Kuppelachsen sind mit Haftreifen belegt. Am Fahrzeugende unter dem kurzen Vorbau konnte sogar eine Automatik-Kulisse für die Kurzkuppelung eingebaut werden. Das hübsche Modell verfügt über ausgezeichnete Laufeigenschaften und über einen vorbildgerechten roten Dachstromabnehmer. Eine weitere Neuheit ist eine sehr gut gestaltete dreiachsige Diesellokomotive der Niederländischen Staatsbahn mit Außenrahmen und mit weit außen liegenden Kuppelstangen. Das Vorbild dieser kleinen Verschiebelok kam im Jahr 1945 von der britischen Insel. Inzwischen verfügt die NS über insgesamt 87 Exemplare dieser Bauart.

Bemerkenswerten Zuwachs erhielt nun auch wieder das Sortiment der Baugröße N. Hier entstand ein bildschönes und maßstabsgetreues Modell der schweren Elektrolokomotive

150 173 der Deutschen Bundesbahn. Das Vorbild der Maschine ist bei der BD Stuttgart im Bw Kornwestheim beheimatet.

Der Antrieb erfolgt jeweils auf die äußeren und mittleren Achsen der beiden Drehgestelle. Die vier angetriebenen Räder des vorderen Drehgestells tragen Haftreifen. Zugkraft und Laufeigenschaften sind bemerkenswert gut, die Bauausführung ohne Fehl und Tadel.

Lange mußte man auf den Gepäckwagen zur beliebten »Hechtserie« in der Baugröße HO warten. Jetzt ist das Fahrzeug erhältlich, außerordentlich fein in der Detailierung, sauber in der Farbgebung und korrekt in der DB-Beschriftung. Das Modell verfügt über Drehgestelle der preußischen Regelbauart in feinsten Ausführung. Nach dem vierteiligen Haubenwagen der Bauart Sahimms 899 ist nun auch das Fahrzeug der Bauart Shimms 708 mit drei teleskopartig angeordneten Hauben fertiggestellt. Auch dieses Modell, das sehr viel Arbeit für die Formenbauer brachte, ist ohne Fehl und Tadel. Bis zum Redaktionsschluß fertig, aber noch nicht ausgeliefert war die Sonderreihe der »Donnerbüchsen« mit Reichsbahn-Beschriftung.

Neu von Trix und Minitrix

Voller Spannung wurde das während der Nürnberger Messe angekündigte Modell der bayerischen P 3/5 H erwartet. Auch hier hat sich das Warten wieder gelohnt. Die Lokomotive ist ein feines Sammlerstück bester Qualität. Der Antrieb ist im Tender untergebracht und treibt die erste und die beiden letzten Tenderachsen an. Alle 6 Treibräder sind mit Haftreifen ausgerüstet, dementsprechend groß ist die Zugkraft der sehr leise laufenden Lokomotive im Maßstab 1:87. Sehr viel Mühe gab man sich in Nürnberg bei der Lackierung des Modells, das in einem dezenten Grün und in Schwarz gehalten ist. Mit besonderer Sorgfalt wurden die goldfarbene Beschriftung und die goldenen Zierlinien aufgebracht. Nun bleibt zu hoffen, daß diese Lok bald auch mit DRG- bzw. DB-Beschriftung gefertigt wird.

Eine weitere Messeüberraschung war die Güterzuglokomotive 56 1113 der früheren Gattung G 4/5 H der Bayerischen Staatsbahn in der Baugröße N. Dem Vorbild entsprechend ist die Maschine mit dem dreiachsigen Tender der Bauart 3 T 20,2 gekuppelt. Alle drei Tenderachsen werden angetrieben und sind mit Haftreifen bestückt. Auch dieses Maschinchen ist sehr sorgfältig gefertigt und mit einer vollständigen und einwandfreien Reichsbahn-Beschriftung versehen. Etwas störend wirkt allerdings

Bild 21: Bildschön und sehr sorgfältig gefertigt ist dieses Modell von Trix im Maßstab 1:87, das nach dem Vorbild der bayerischen Personenzuglokomotive der Gattung P 3/5 H entstanden ist.





der voluminöse Voreilhebel der Heusinger-Steuerung.

Ein sehr großer Erfolg war den bislang erschienenen Wagenmodellen nach den Vorbildern der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen beschieden. Kein Wunder, daß Trix diese Serie fortsetzt. Von den für dieses Jahr angekündigten Neuheiten sind bislang ein weiterer Güterwagen und ein kleiner zweiachsiger Abteilwagen fertiggestellt. Der gedeckte Güterwagen mit zwei Schiebetüren war bislang als Privatgüterwagen erhältlich. In gleicher Länge mit 107 mm über Puffer gemessen, und nicht 111 mm lang wie im Katalog angegeben, trägt er nun auch die Beschriftung der K.Bay.Sts.B.

Ein kleines Schmuckstück ist der zweiachsige bayerische Abteilwagen 3. Klasse mit Bremserbühne. Neben der nicht mehr zu übertreffenden Detaillierung besticht auch noch die Farbgebung. Eine Meisterleistung ist der Druck der vielen feinen Zierlinien, die schwarz und weiß angelegt sind. Das prächtige HO-Modell hat eine Inneneinrichtung, Korbpuffer, alte Speichenräder und vollständig beschriftete Langträger. Die Länge über Puffer beträgt 98 mm.

Neu von Pola

Gerade noch rechtzeitig zur diesjährigen Bau-saison erschien der Bauernhof von Pola in der Baugröße HO. Neben dem Wohnhaus und der Scheune enthält der Bausatz eine Vielzahl von jenen Dingen, die man auf jedem landwirtschaftlichen Anwesen finden kann. Hierzu zählen Leitern, Bretter, Ambos, Schleifstein und Schubkarre. Nach dem Zusammenbau, der problemlos vonstatten geht, muß die Sze-

Bild 22: In seiner fabelhaften Ausführung zählt dieser alte bayerische Abteilwagen mit Bremserbühne zu den besten Modellfahrzeugen in der Baugröße HO. Hier ist der Firma Trix erneut ein guter Wurf gelungen.

Bild 23: Bayerischer Herkunft ist auch die Güterzuglokomotive der Gattung G 4/5 H, die in Reichsbahn-Ausführung nun bei Minitrix im Lieferprogramm ist.



nerie nur noch mit Preiser-Figuren belebt werden.

Neu von Brekina

Der Spezialist für Auto-Oldtimer in HO, Brekina, liefert in gewohnt guter Ausführung nun ein Modell eines der bekanntesten »Schnauferler«, den BMW Dixie. Der Wagen ist als Zweisitzer und Viersitzer, jeweils offen und geschlossen, in verschiedenen Farben erhältlich.

Eine weitere Neuheit stellt ein Lieferwagen mit geschlossenem Kasten auf der Basis des DKW F 7 »Reichsklasse« dar, der ebenfalls in verschiedenen Farben und mit unterschiedlichen Aufschriften zu haben ist.

Neu von Faller

Als letzten Schub der 81er Neuheiten sind inzwischen auch die Bausätze in N im Handel. In dieser Baugröße gibt es außer dem auch in HO gelieferten Wasserturm von Haltingen, über den im Journal 4/81 berichtet wurde, keine eigentlichen Gebäudeneuheiten, dafür aber einige nützliche Teile für die Anlagengestaltung, gerade und gebogene Rampenteile, Pfeilersätze für eckige und abgerundete Pfeiler und eine kleinere Eisenbahnbrücke in Stahl-nachbildung mit gut gestalteten »gemauerten« Widerlagern, die sich auch gut als Vorflutbrücke eignet. Ein hübsches Anlagendetail stellt ein kleiner beschränkter Bahnübergang für Nebenstraßen dar. Mehr für Spielanlagen ist ein Geländebogen mit aufgedruckten Straßen, Bächen und See gedacht.

Bild 24: Die neuen Oldtimer-Automodelle von Brekina: der BMW Dixi und der DKW F7 als Lieferwagen.



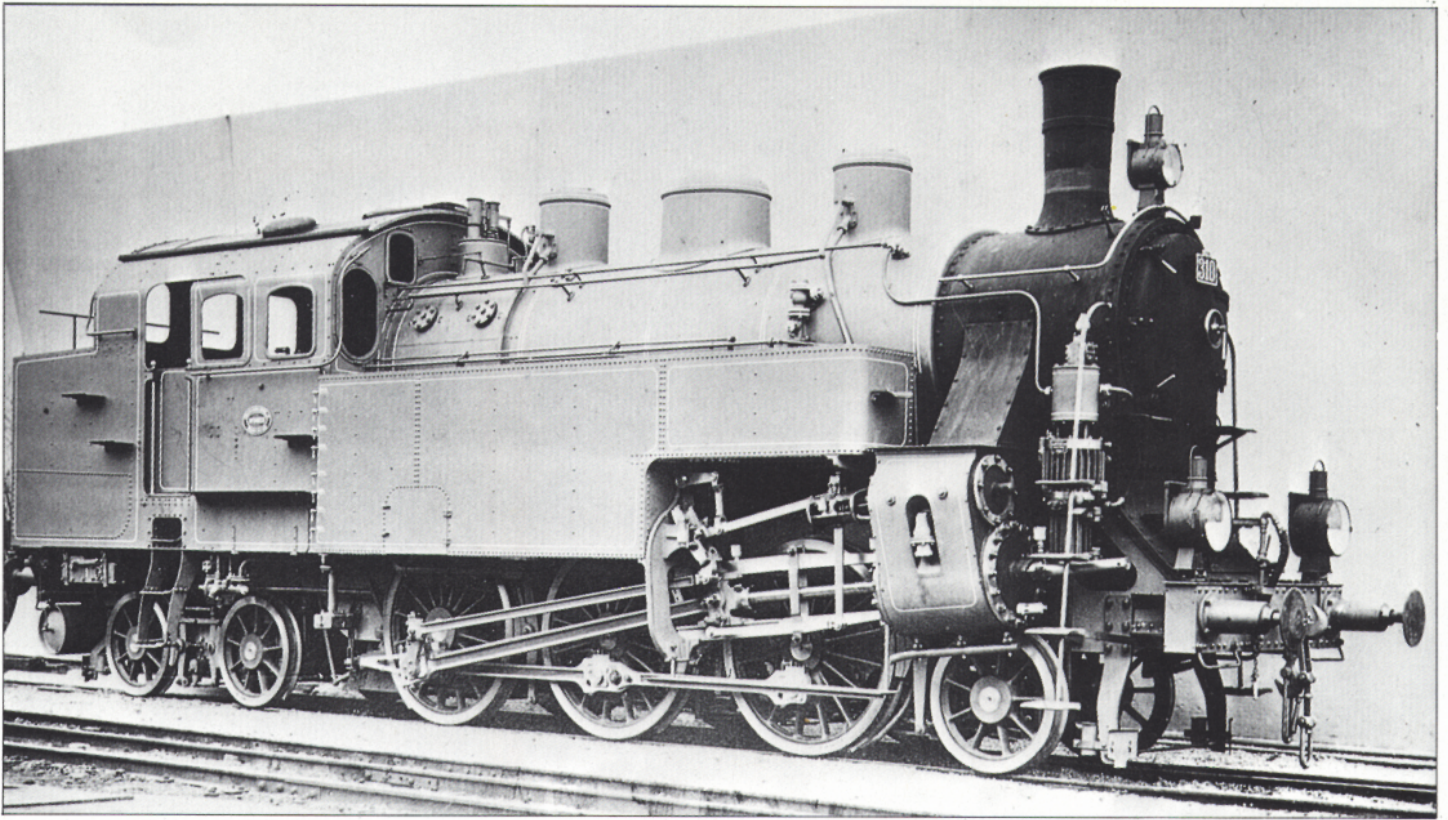


Bild 1: Mit der Fabrik-Nr. 5823 lieferte Krauss die erste Lokomotive der Gattung P 5 an die Pfalzbahn. Das Bild zeigt die Naßdampflok im eleganten Fotografieranstrich bei der Ablieferung im Jahr 1908. Später fuhr die Maschine mit der Betriebsnummer 77 001.

Foto: Werkbild Krauss/Archiv Bellingrodt



Bayern-Journal

Die Pfalzbahn

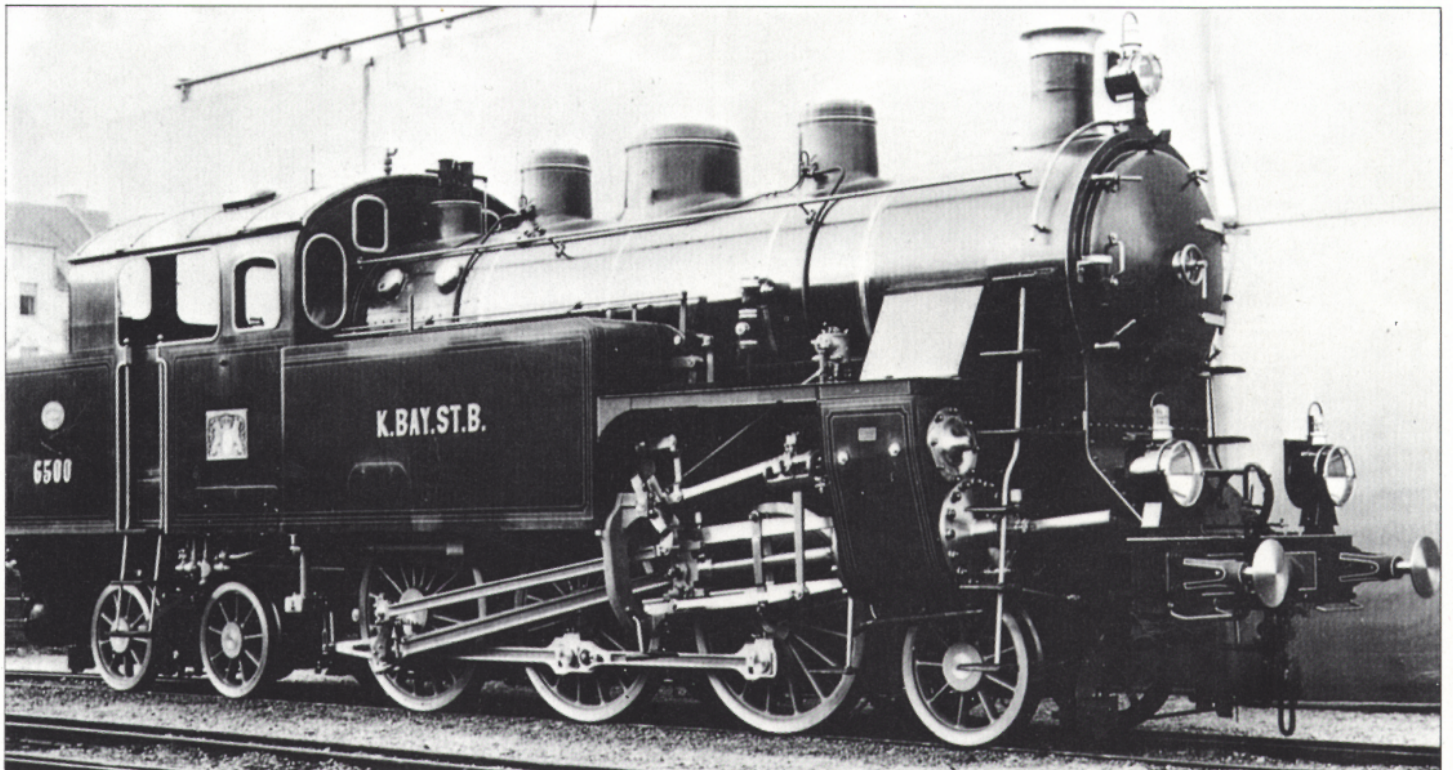
Bis zum Ende des Jahres 1908 war die Pfälzische Eisenbahn auf dem linksrheinischen Ge-

biet eigenständig. Die Beschaffung der Fahrzeuge erfolgte unter Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse bei der Pfalzbahn in eigener Regie. Zunächst, bis zu den achtziger

Jahren des letzten Jahrhunderts, genügten noch recht einfache Lokomotiven. Danach wuchs das Verkehrsaufkommen und erforderte neue und leistungsfähigere Maschinen. Die-

Bild 2: Aus der zweiten Serie für die Pfalzbahn stammt dieses Werkfoto, das die jetzt als Pt 3/6 bezeichnete Heißdampflokomotive zeigt. Die Lokomotive, 1912 mit der Jubiläumsnummer 6500 bei Krauss gebaut, hatte noch keine Vorwärmer. Um das zusätzliche Überhitzergewicht auszugleichen, wurden die Wasserkästen verkürzt.

Werkfoto: Sammlung Dr. Scheingraber





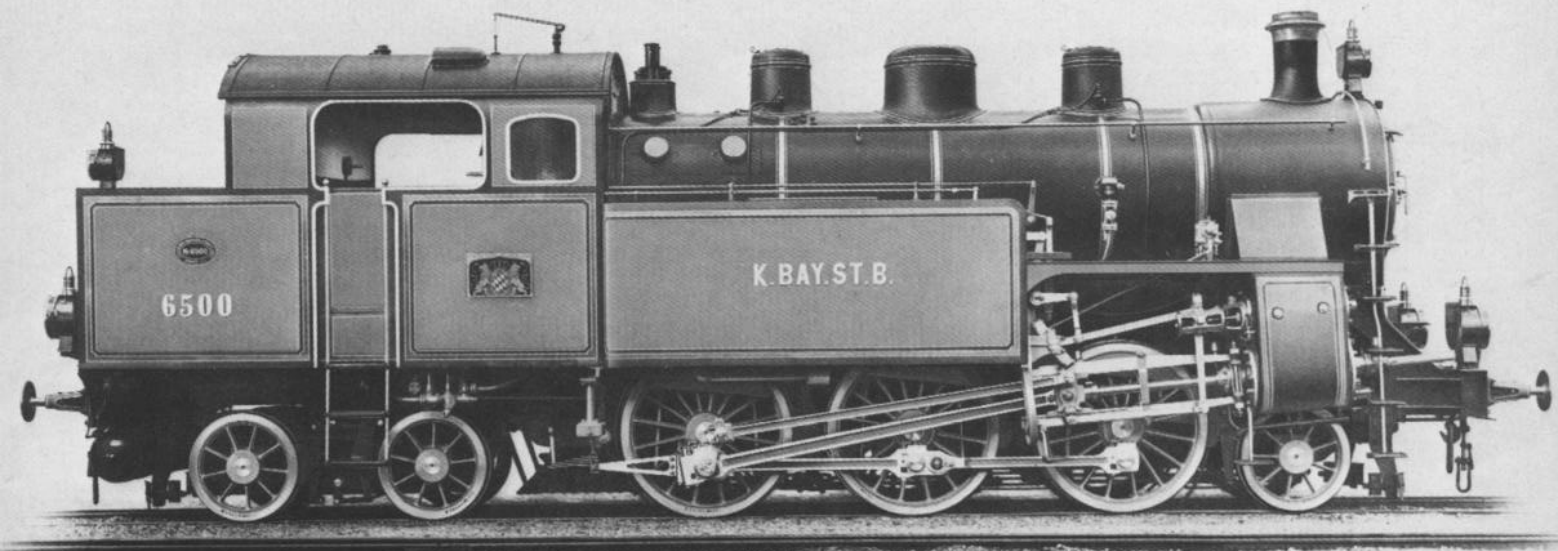


Bild 3: Auch das gehörte zur Bayerischen Staatsbahn — ein bayerisches Hauptsignal, bei Dinkelsbühl in den 70er Jahren aufgenommen.
Foto: J. Wisckow

Bild 4: Dieselbe Lok wie auf Seite 63. Da die Lokomotive noch keine Bahn-Nummer (333) aufweist und das bayerische Wappen am Führerhaus bei Betriebsmaschinen vollkommen unüblich war, ist darauf zu schließen, daß die Maschine nur aus Anlaß des Jubiläums und für den Krauss-Katalog so dekoriert wurde.
Werkfoto: Sammlung Merker

ser Trend setzte sich auch nach der Jahrhundertwende fort.

Als Hersteller der Lokomotiven für die Pfälzische Eisenbahn zeichneten die beiden Münchner Lokomotivfabriken von G. Krauss und Comp. und J. A. Maffei, deren Einfluß bei der Entwicklung der Fahrzeuge unverkennbar war. Zu den letzten Aufträgen der Pfalzbahn, die der Firma Krauss erteilt wurden, zählten die Maschinen der Gattung P 5. Lokomotiven gleicher Bauart kamen dann 15 Jahre später auch in Bayern zum Einsatz.

Nach der Überführung des pfälzischen Eisenbahnnetzes in den Besitz der Bayerischen Staatsbahn, am 1. Januar 1909, war die Entwicklung eigener Lokomotivbauarten beendet.

Die Gattung P 5

Für den Personenverkehr auf den linksrheinischen Strecken der Pfalz erwarb die Pfalzbahn in der Zeit von 1900 bis 1903 neue Tenderlokomotiven mit der Achsfolge 1'B'2' nach dem Vorbild der Gattung D XII, die Krauss für die Bayerische Staatsbahn entwickelt hatte. Die besonderen Streckenverhältnisse in der Pfalz und das Fehlen von Wendemöglichkeiten an den Endpunkten verlangte den Einsatz von Tenderlokomotiven mit guten Laufeigenschaften in beiden Fahrtrichtungen. Hier bewährte sich die Konzeption mit vorderem Krauss-Helmholtz-Gestell und einem zweiachsigen hinteren Drehgestell unter dem Führerhaus. Schon bald zeigte sich aber erneut, daß auch diese Maschinen dem stetig wachsenden Verkehrsaufkommen nicht mehr gerecht. Für die Beförderung von Eil- und Schnellzügen mußten größere und stärkere Tenderlokomotiven mit drei gekuppelten Achsen beschafft werden. Im Jahr 1907 entschloß man sich in der Pfalz dann zum Bau der Gattung P 5 mit der Achsfolge 1'C'2' und mit einem Zweizylinder-Naßdampf-Triebwerk.

Eine relativ geringe Länge für den Gesamtachsstand verlangte besondere Maßnahmen beim Bau der Fahrzeuge. Um die gestellten Forderungen zu erfüllen, wurde die vordere Laufachse dicht vor der ersten Kuppelachse angeordnet. Dies erzwang nun aber eine Hö-

herlegung der Zylinder und eine Neigung der Kolbenachse von ungefähr 1:7 gegen die Waagrechte. Aus diesen Gegebenheiten resultierte, daß nur die dritte Achse als Treibachse herangezogen werden konnte. Die Treibstange wies dadurch die respektable Länge von 3.000 mm auf, obwohl schon die Kolbenstange über das übliche Maß hinaus verlängert

wurde. Der geringe Abstand der vorderen Laufachse von der ersten Kuppelachse machte es erforderlich, die Deichsel des Krauss-Helmholtz-Gestells mit der zweiten Kuppelachse zu verbinden. Bei den bislang gebräuchlichen Ausführungen dieses Gestells war die Laufachse stets mit der ersten Kuppelachse verbunden und fest im Gestell gelagert. Diese

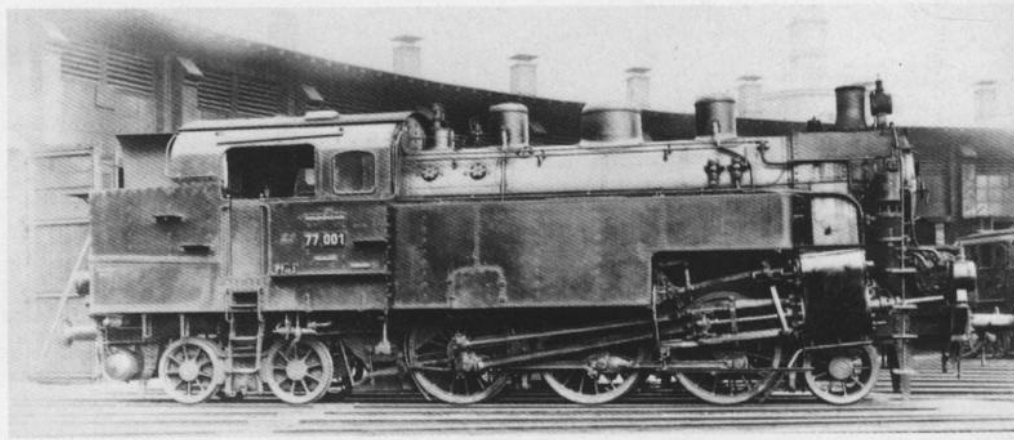
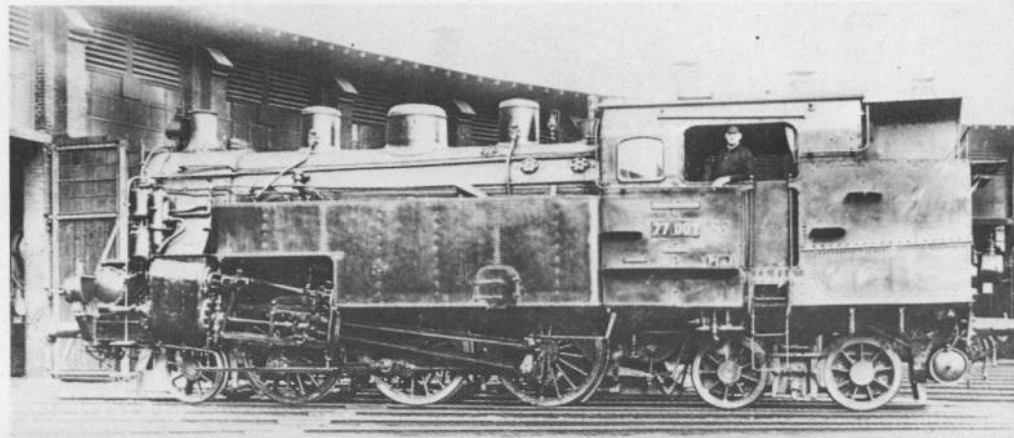


Bild 5: Ab 1925 wurden alle 12 Lokomotiven des Baujahrs 1908 zu Heißdampfmaschinen umgebaut, mit Schmidt-Überhitzer und mit Vorwärmanlage. Dadurch wandelte sich das Aussehen der Fahrzeuge, wie das Foto der 77 001, deren Ursprungsstand Bild 1 auf Seite 63 zeigt, dokumentiert. Die Lok hat ihren Schornsteinaufsatz verloren. Aufgenommen im Bw Ludwigshafen.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 6: Charakteristisch für die erste Bauserie der Gattung P 5 aus dem Jahr 1908 war die Verlängerung des Wasserkastens bis über die erste Kuppelachse, die auch nach dem Umbau noch vorhanden war. Beim Umbau erhielt der Kohlenkasten den hohen Aufsatz.

Foto: Maey/Archiv Bellingrodt



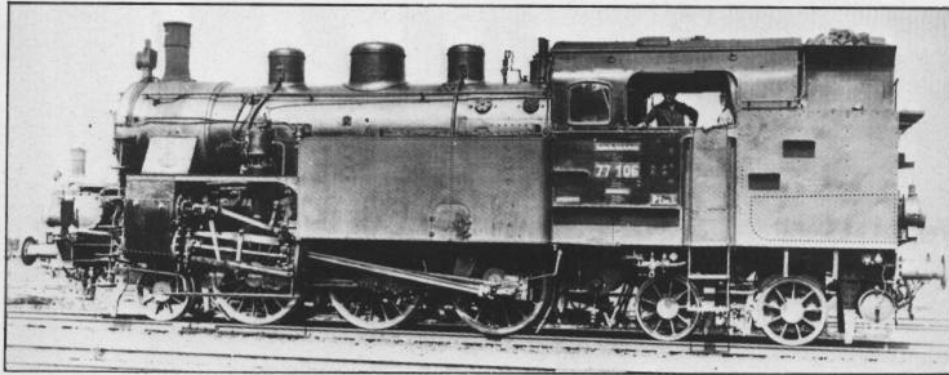


Bild 7: Die Fahrzeuge der zweiten und dritten Bauserie von 1911 und 1913 trugen die Gattungsbezeichnung pfälz. Pt 3/6. Äußeres Merkmal waren die kürzeren Wasserkästen, der Überhitzer und der Vorwärmer. Auf dem Foto der 77 106 der Lieferung von 1913 ist sehr gut der über der Pufferbohle vor der Rauchkammer angeordnete Vorwärmer zu erkennen.

Foto: Maey/Archiv Bellingrodt

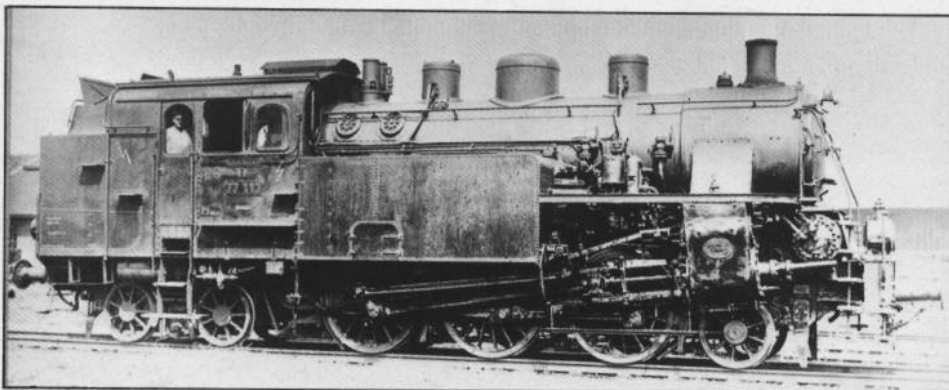


Bild 8: Diese bayerische Pt 3/6 mit der Betriebsnummer 77 113 stammt aus einer Lieferung des Jahres 1923. Jene Lokomotiven hatten einen Lüftungsaufsatz auf dem Führerhausdach erhalten. Auch hier ist die Vorwärmanlage gut zu erkennen.

Foto: Maey/Archiv Bellingrodt

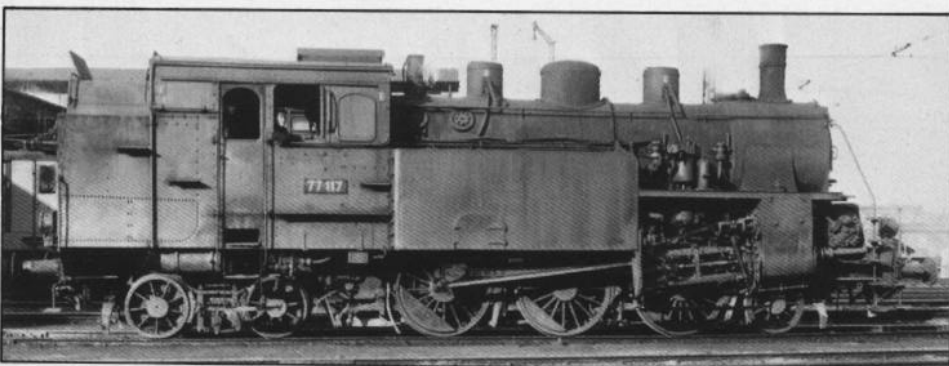


Bild 9: Auch die 77 117 zählt zu der Nachbauserie von 1923, die Krauss an die Gruppenverwaltung Bayern der kurz zuvor gegründeten Deutschen Reichsbahn geliefert hatte. Die Fahrzeuge erhielten die Betriebsnummern 77 110 bis 119. Aufnahme im Juli 1949 im Bw München Hbf.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 10: In einem bemerkenswert guten Allgemeinzustand präsentiert sich die 77 110 zu Beginn der dreißiger Jahre dem Fotografen. Offensichtlich war die Lok soeben von der Untersuchung aus dem Aw Kaiserslautern gekommen. Das Revisionsdatum lautet 27.10.31. Der Wasservorrat wird mit 13,9 m³ angegeben, der Kohlenvorrat mit 4,65 t.

Foto: Archiv Bellingrodt



Anordnung führte jedoch dazu, daß die Spürkränze der Laufachse einseitig scharf liefen, da bei der Fahrt in der Geraden der Unterschied der Laufkreisdurchmesser nicht ausreichte, um eine Rückstellung des Gestells zu erzwingen. Richard Helmholz erkannte das Problem und gab nun der vorderen Laufachse ein Seitenspiel im Gestell von 40 mm. Die Seitenverschiebbarkeit des Drehzapfens der Deichsel des Krauss-Helmholtz-Gestells betrug 15 mm nach jeder Seite. Je 25 mm ließ sich die zweite Kuppelachse seitlich verschieben. Das hintere Drehgestell, mit einem Achsstand von nur 1.650 mm konnte 30 mm nach jeder Seite ausschwenken.

Ungewöhnlich war auch die Abstützung der Lokomotive. Die Tragfedern der Laufachsen lagen über den Achslagern, die Federn der Kuppelachsen waren dagegen unter der Achsmittte zwischen den Achslagern angeordnet. Über den außen am Rahmen befestigten Achslagern befanden sich die mit den Federn verbundenen Ausgleichshebel. Alle Abstützungselemente hatten also ihren Platz zwischen den Rädern und der Rahmenaußenseite. Dadurch konnte der Raum zwischen den Rahmenblechen zum Einbau weiterer Vorratsbehälter genutzt werden.

Um längere Einsätze ohne Ergänzung der Vorräte zu gewährleisten, mußten Kohlen- und Wasserbehälter reichlich bemessen werden. Der Wasservorrat von 16m³ befand sich in zwei großen seitlich des Kessels platzierten Wasserkästen und in weiteren Behältern zwischen den Rahmenwangen und unter dem Kohlenkasten. Der Kohlenvorrat belief sich auf 5,2 t.

Zu den weiteren besonderen Baumerkmale zählten auch der hochliegende Kessel und das sehr geräumige Führerhaus.

Tenderlokomotiven mit der Achsfolge 1'C'2 und mit solch großen Vorratsbehältern waren in Mitteleuropa bislang noch nicht gebaut worden. Krauss lieferte die erste Bauserie mit 12 Lokomotiven der Gattung P 5 im Jahr 1908. Bei der Pfalzbahn trugen die Maschinen die Betriebsnummern 310 bis 321.

Nach diesen Lokomotiven mit Naßdampf-Triebwerk entstanden im Jahr 1911 bei Krauss zunächst 4 Heißdampfmaschinen mit einem Überhitzer der Bauart Schmidt, denen 1913 weitere 5 Exemplare folgten. Mit den Betriebsnummern 330 bis 338 kamen auch diese Fahrzeuge bei der Pfalzbahn zum Einsatz. Nach der Übernahme der Pfälzischen Eisenbahn durch die Staatsbahn wurden in der Pfalz nun auch die bayerischen Bezeichnungen verwendet und die 9 Maschinen als Gattung Pt 3/6 geführt.

Die Gattung Pt 3/6

Die ersten 12 Lokomotiven des Baujahrs 1908, noch als Gattung P 5 bezeichnet, erfüllten alle Erwartungen bezüglich der Laufeigenschaften. Weniger glücklich war man aber mit dem Naßdampftriebwerk. Der für die zweite Bauserie von der Bayerischen Staatsbahn geforderte Überhitzer machten nun aber einige Änderungen erforderlich. Zwar blieben die Hauptabmessungen der Pt 3/6 unverändert, wenn man von der Vergrößerung der Zylinderbohrung von 500 mm auf 530 mm absieht. Da die Lokomotive nun aber durch den Einbau eines Überhitzers schwerer geworden war, blieb nur die Verringerung der Vorräte, um die zulässige Achslast nicht zu überschreiten. Nach dem Verzicht auf den vorderen Teil der seitlichen

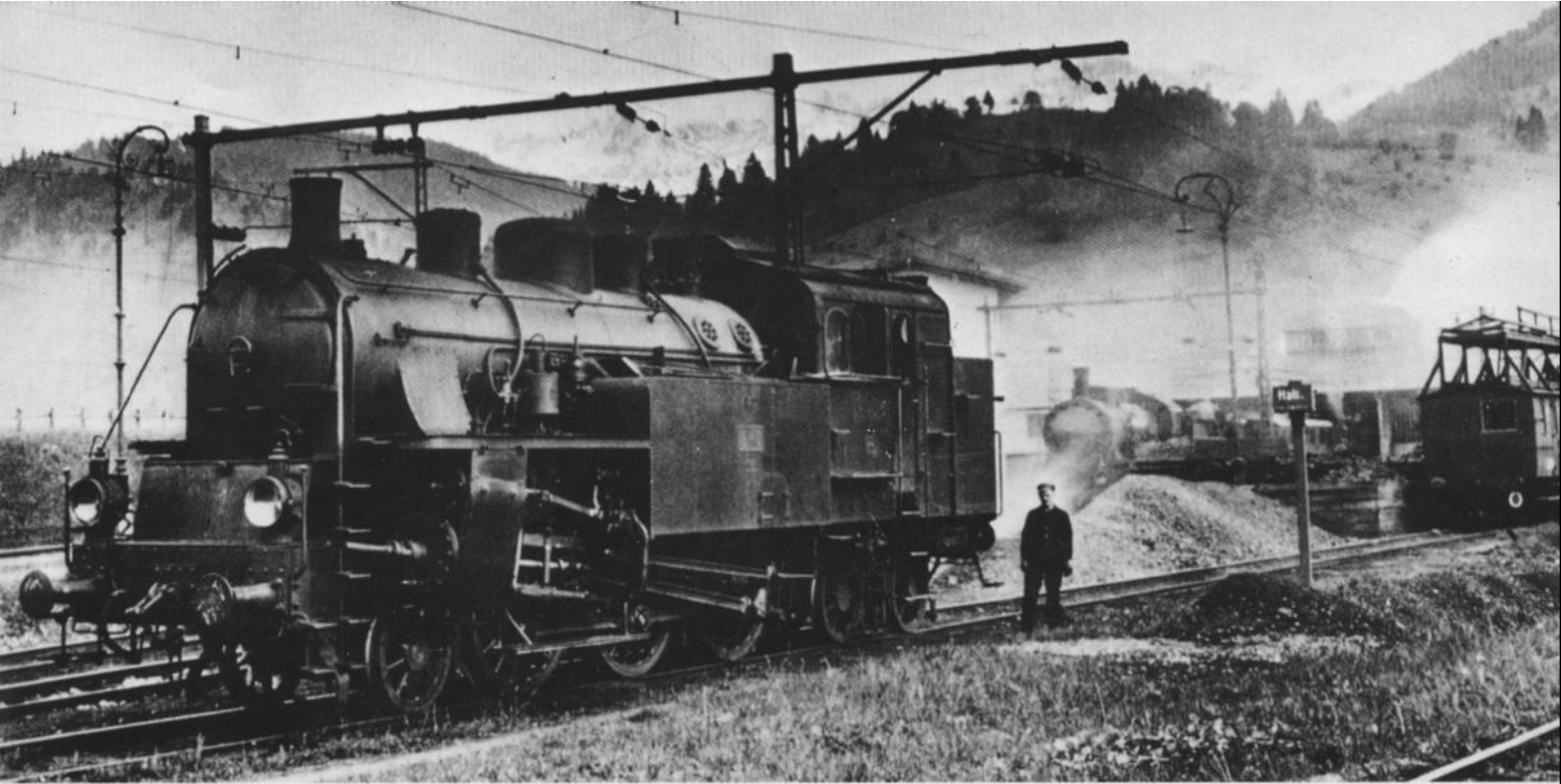


Bild 11: Eine der wenigen Betriebsaufnahmen der Pt 3/6 zeigt die Nr. 6110 aus der Serie 1923 (Krauss Werk-Nr. 8000), die später 77 119 im Bw Garmisch. Die Aufnahme entstand nach 1925 und zeigt, daß auch zu dieser Zeit bayerische Maschinen noch ohne Reichsbahnbeschriftung in Betrieb waren. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

Wasserkästen betrug der Wasservorrat noch 14 m³. Der Kohlenvorrat schrumpfte zunächst auf 4,5 t, später angebrachte Aufsätze auf dem Kohlenkasten erhöhten dann wieder das Fassungsvermögen. Für die Vorwärmanlage blieb nur vor der Rauchkammer über der Pufferbohle ausreichend Platz.

Eine der Lokomotiven der Bauserie von 1911 wurde im selben Jahr während der Weltausstellung in Turin gezeigt.

Alle bis zum Jahr 1913 in Dienst gestellten 21 Lokomotiven kamen zunächst in der Pfalz zum Einsatz. Zum überwiegenden Teil beförderten sie Schnellzüge auf den Strecken Ludwigshafen—Neustadt und Neustadt—Weißenburg. Während des Ersten Weltkrieges verkehrten einige Maschinen dann aber auch zwischen München und Garmisch-Partenkirchen.

Nach dem Zusammenschluß der Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn kam es im Jahr 1923 zunächst zu einem Nachbau von 10 Maschinen für die Pfalzbahn mit den Betriebsnummern 401 bis 410, denen im gleichen Jahr noch 10 Lokomotiven für die Staatsbahn mit den Nummern 6101 bis 6110 folgten. Alle zwanzig Fahrzeuge waren wieder von Krauss

in München gefertigt worden, letztere mit den Fabrik-Nr. 7991 bis 8000. Sämtliche Fahrzeuge der Lieferserien von 1923 blieben vorerst in München und Garmisch-Partenkirchen. Erst

gegen Ende der zwanziger Jahre kam ein Teil der Maschinen auf die Strecken in der Pfalz. Im Jahr 1925 wurden dann auch noch die ersten 12 Lokomotiven des Baujahres 1908 mit

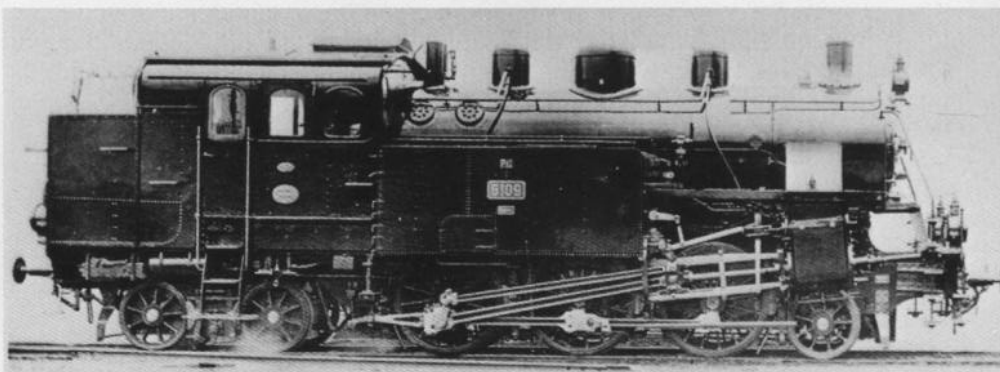


Bild 12: Ebenfalls zur Reichsbahnzeit die 1923 in Dienst gestellte 6109, die später 77 118 (Kraus Werk-Nr. 7999). Interessant ist das Fehlen des Oberflächen-Vorwärmers. Uns liegen insgesamt 4 Aufnahmen vor, die alle Loks mit ausgebautem Vorwärmer zeigen, jeweils tragen die Loks noch Länderbahn-Nummern. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

Bild 13: Unseres Erachtens die letzte Betriebsaufnahme der Baureihe 77. Sie zeigt die 77 007, eine Pfalzbahn P 5 aus dem Jahr 1908 als F.K. 232 im Bahnhof Königstein, Strecke Frankfurt—Königstein am 23.11.1957. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**



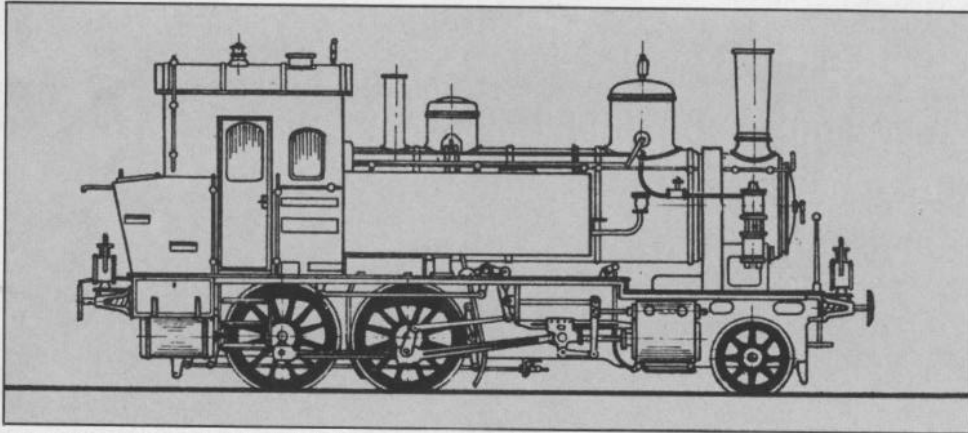


Bild 14: Typenzeichnung Baureihe 70⁰ 1 B h2 Personenzugtenderlokomotive der Bayerischen Staatsbahn, Gattung Pt 2/3

Im Journal 5/81 mußten wir beim Artikel Bayern-Journal aus Platzgründen auf die Typenskizzen verzichten, deshalb reichen wir sie an dieser Stelle nach.

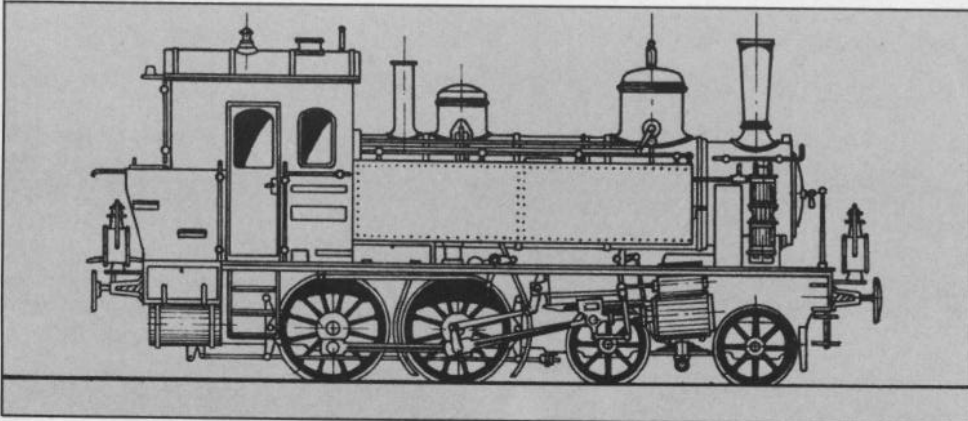


Bild 15: Typenzeichnung Baureihe 72¹ 2'B n2 Personenzugtenderlokomotive der Bayerischen Staatsbahn, Gattung Pt 2/4 N.

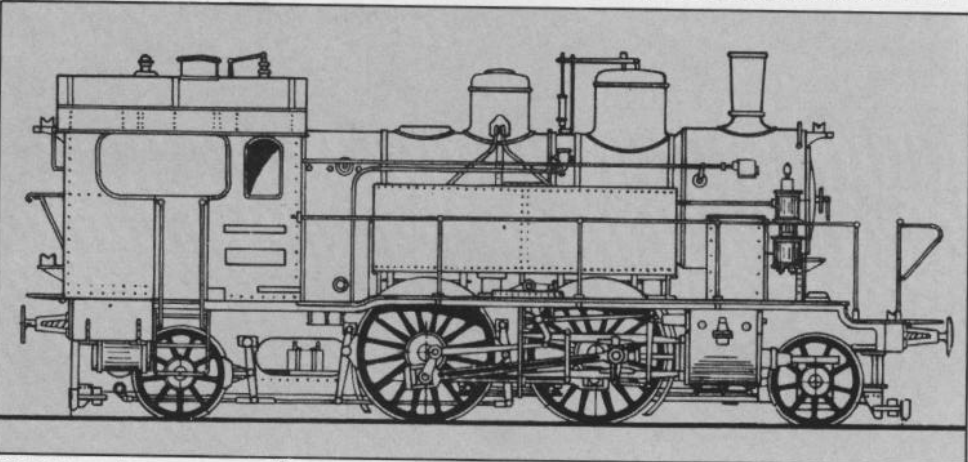
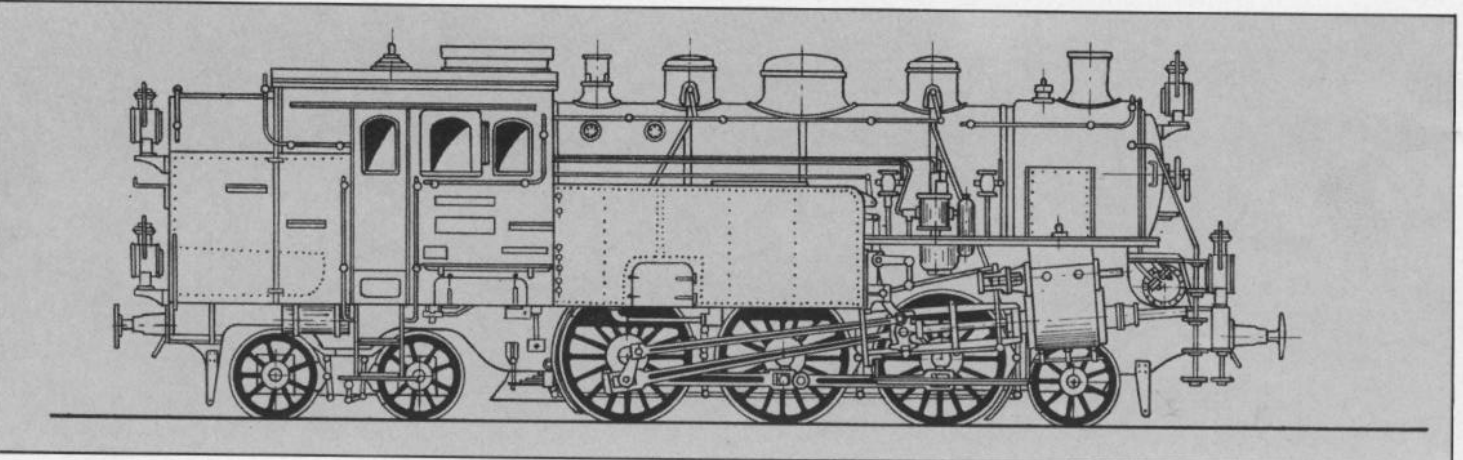


Bild 16: Typenzeichnung Baureihe 71² 1'B 1'h2 Personenzugtenderlokomotive der Bayerischen Staatsbahn, Gattung Pt 2/4 H.

Bild 17: Typenzeichnung Baureihe 77¹ 1'C 2' h2 Personenzugtenderlokomotive der Bayerischen Staatsbahn, Gattung Pt 3/6.



Überhitzern der Bauart Schmidt und mit Vorwärmern ausgerüstet. Bei diesen Fahrzeugen blieben die Vorratsbehälter jedoch unverändert.

Trotz der kleinen Raddurchmesser mit 960 mm für die Laufräder und mit 1500 mm für die Treib- und Kuppelräder bewährten sich die in ihrer Bauausführung recht eigenartigen Maschinen gut. Alle 41 Lokomotiven gelangten deshalb auch noch in den Bestand der Deutschen Reichsbahn. Die Maschinen der Gattung P 5 von 1908 erhielten die Betriebsnummern 77 001 bis 77 012. Unter den Nummern 77 101 bis 109 fuhren die pfälzischen Pt 3/6 der Baujahre 1911 und 1913. Im Nummernplan der Deutschen Reichsbahn folgten nun die bayerischen Pt 3/6 aus dem Jahr 1923 mit den Betriebsnummern 77 110 bis 119 und dann erst die Pfalzmaschinen desselben Baujahrs mit den Nummern 77 120 bis 129. Die Bauunterschiede zwischen den bayerischen und den pfälzischen Maschinen beschränkten sich im wesentlichen auf Abweichungen bei den Armaturen, bei den Lampen und bei der Bremsbauart. Die Serie mit den Betriebsnummern 77 110 bis 119 hatte außerdem noch einen Lüftungsaufsatz auf dem Führerhausdach erhalten. Unverändert blieb die Domanordnung bei allen Fahrzeugen mit den beiden runden Samtbehältern und dem dazwischen platzierten Dampfdom. die Sandrohre führten vor die erste Kuppelachse und hinter die Treibachse. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges existierten noch 32 Exemplare der Baureihe 77 bzw. 77¹. Davon gelangte die 77 107 zur Deutschen Reichsbahn in der DDR, alle anderen verblieben im Westen auf dem Gebiet der heutigen Bundesrepublik Deutschland. Über das Schicksal der Lokomotiven liegen nur wenige verlässliche Angaben vor. Die Autoren Weisbrod, Müller und Petznick berichten im Dampflokal Archiv 3, daß es bereits im Jahr 1947 zum Verkauf der Maschinen 77 001, 77 004, 77 005, 77 007 und 77 012 an die „Allgemeine deutsche Eisenbahnbetriebsgesellschaft“ gekommen sei. Die meisten der anderen Lokomotiven waren bis zum Jahr 1950 ausgemustert worden, viele davon bereits schon in der Zeit um 1946. Bei der Deutschen Bundesbahn ist die 77 122 als letzte dieser Gattung im Mai des Jahres 1954 in Neustadt an der Weinstraße abgestellt worden. Die 77 107 befand sich bis zum Februar 1956 im Bw Seddin bei der Deutschen Reichsbahn.

Die Typenskizzen wurden der Loc Revue - herausgegeben von Horst Obermayer - entnommen.

HO