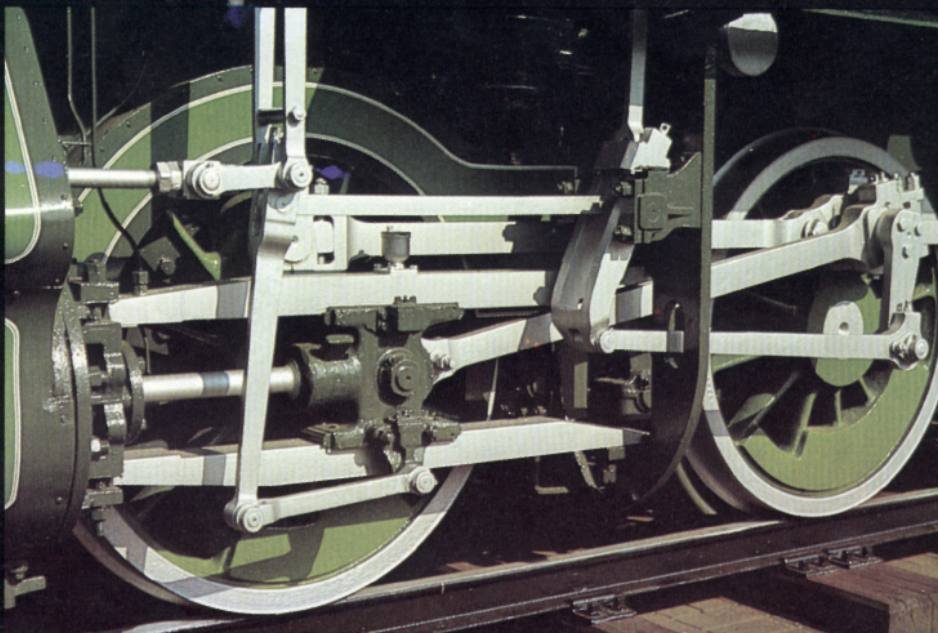




Bayern-Journal

Unsere Bitte um Farbdias in einem früheren Eisenbahn-Bayern-Journal über die bayerische R 3/3 (BR 89) und bayerische D VII (BR 98) hat großes Echo gefunden. Wir danken allen

Bildautoren, die uns Bildmaterial hierzu einsandten und bedauern, daß wir im Augenblick aus Platzgründen nur eine kleine Auswahl der eingegangenen Dias zeigen können.





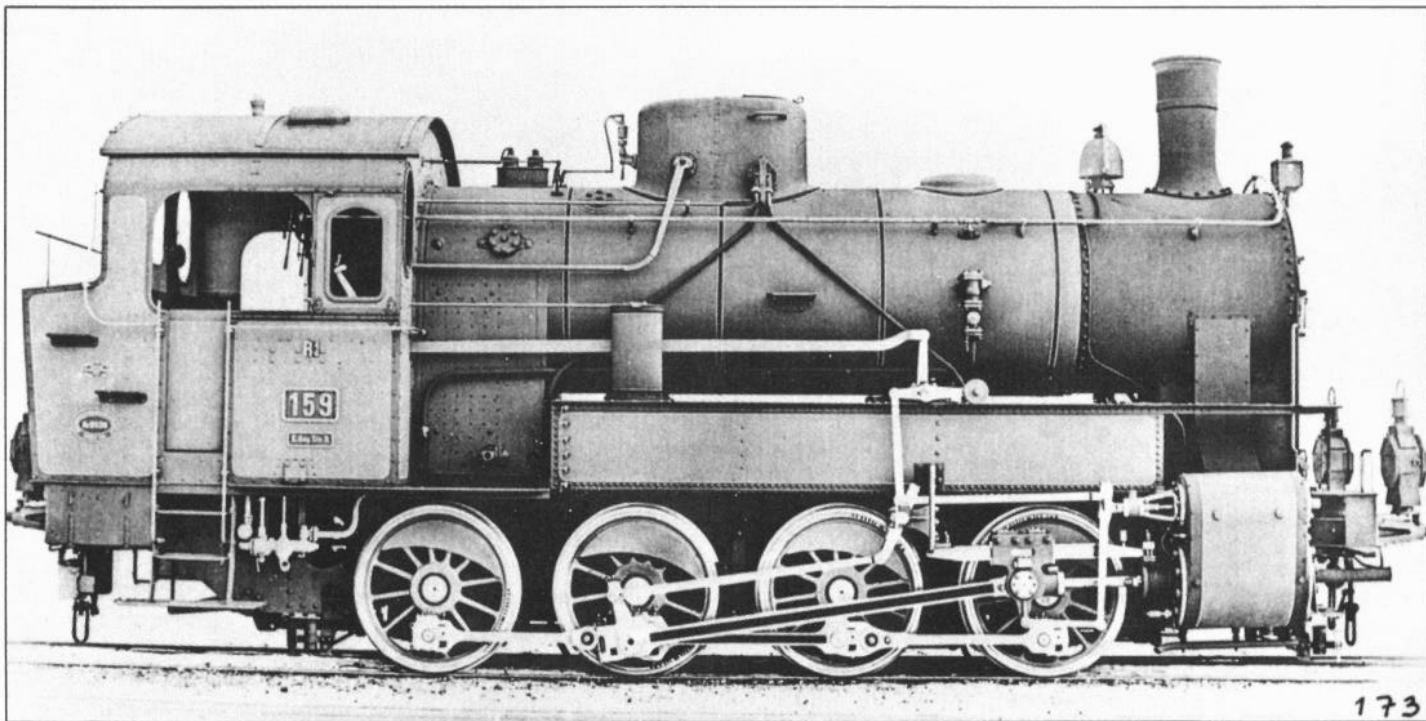
Besonders gefreut hat uns, daß unser Hinweis auf die D III einen ganz besonderen Erfolg gebracht hat: dieser Aufruf bewirkt, daß die Lokomotive museal erhalten bleibt.

Folgendes teilte uns hierzu Herr Maier vom Bayerischen Localbahnverein e. V. (Postfach 116, 8180 Tegernsee) mit:

„Wir nehmen unser Schreiben zum Anlaß, Ihnen für die Artikel-Serie „Bayern-Journal“ unsere Anerkennung auszusprechen, wird hierdurch doch aufgezeigt, daß auch die Kgl. Bayerische Staatsbahn als zweitgrößte Länderbahn technisch hervorragende und leistungs-

fähige Lokomotiven beschafft hat, die leider wegen ihrer geringeren Stückzahlen nicht so in Erscheinung traten wie die in großer Zahl beschafften preußischen Bauarten, die vornehmlich nach dem 2. Weltkrieg das gesamte heutige Bundesgebiet „überschwemmt“ haben, womit allerdings kein Werturteil abgegeben werden sollte. Im Zusammenhang mit Ihrer Berichterstattung über die bayerischen Tender-Loks können wir Ihnen die erfreuliche Mitteilung machen, daß wir die im Journal Nr. 4/81 erwähnte bayerische D VII (spätere 98 7658) von der Firma Tengelmann als Schen-





173

Bild 11: Diese Lokomotive mit der pfälzischen Bahn-Nr. 159 entstammt der ersten Lieferung von 1913. Es ist die R 4/4 mit der Fabrik-Nr. 6836, die später an die Saarbahnen abgegeben wurde und dort unter der Nr. 7902 fuhr.

Foto: Werkfoto / Dr. Scheingraber

kung übernommen haben, wofür wir dieser Firma zu größtem Dank verpflichtet sind. Ob diese Lok eines Tages wieder eingesetzt werden kann, muß einer genauen technischen Untersuchung und Klärung der Finanzierungsfrage vorbehalten bleiben.

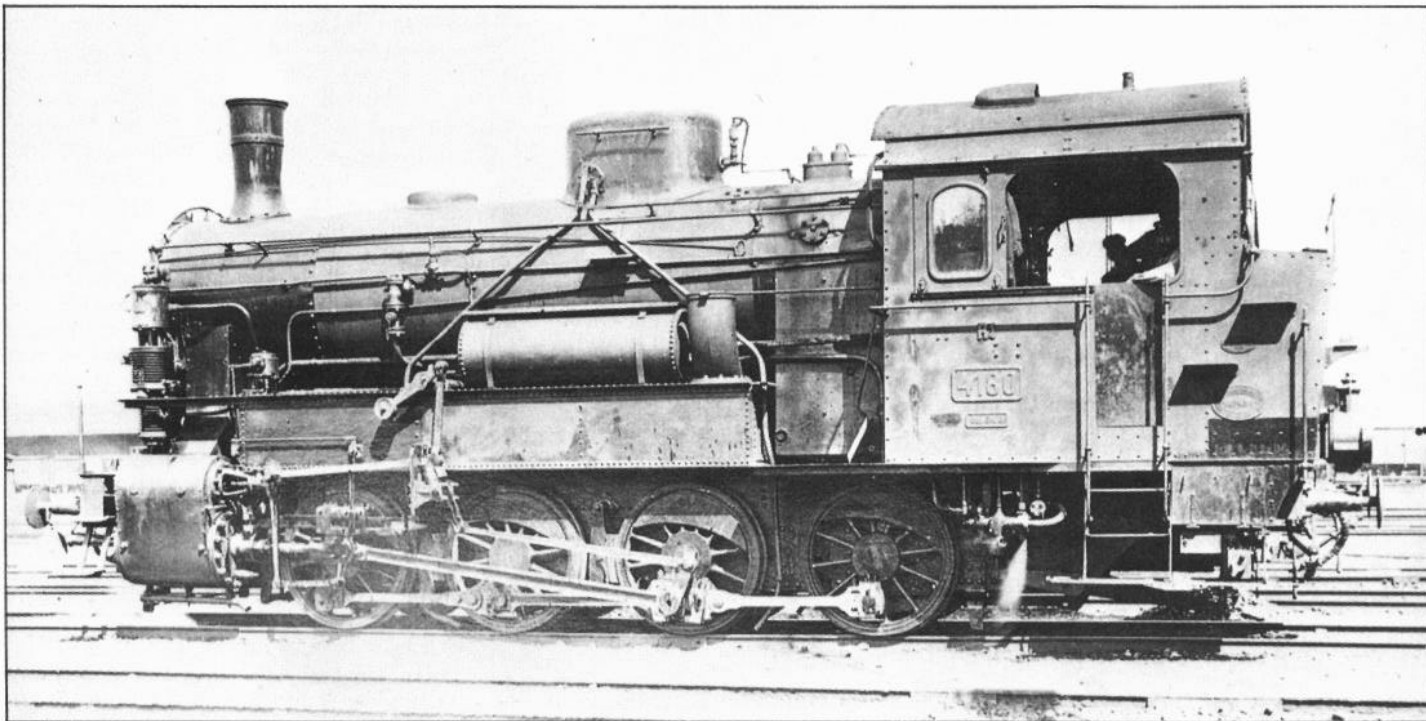
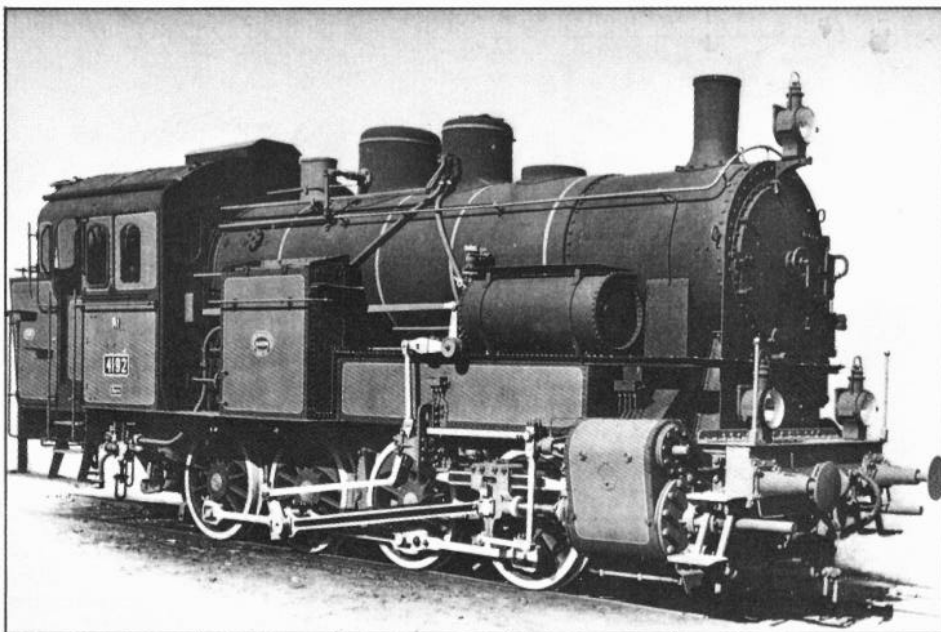
Wir würden uns freuen, wenn sie dieses Schreiben wie auch unseren Hinweis über den LAG Waggon (siehe Seite 51 — Die Redaktion) veröffentlichen würden. Besonders freuen

Bild 12: Ab dem Baujahr 1924 waren Sand- und Dampfdom getrennt angeordnet. Die Luftbehälter wurden nach vorne gerückt und zwei zusätzliche Wasserbehälter angebaut. Die abgebildete Lok 4192 mit der Fabrik-Nr. 8298 ist die letzte Maschine aus der Lieferung von 1925. Bei der Deutschen Reichsbahn trug sie die Betriebsnummer 92 2049.

Foto: Werkfoto/Dr. Scheingraber

Bild 13: Die zweite Lieferserie, für den Einsatz in Bayern bestimmt, hatte bereits eine Druckluftbremse der Bauart Westinghouse mit den auf den Wasserkästen angeordneten Luftbehältern. Das Foto zeigt die Lok 4180, Fabrik-Nr. 7436, Baujahr 1919, die später bei der Deutschen Reichsbahn als 92 2037 fuhr.

Foto: Dr. Scheingraber



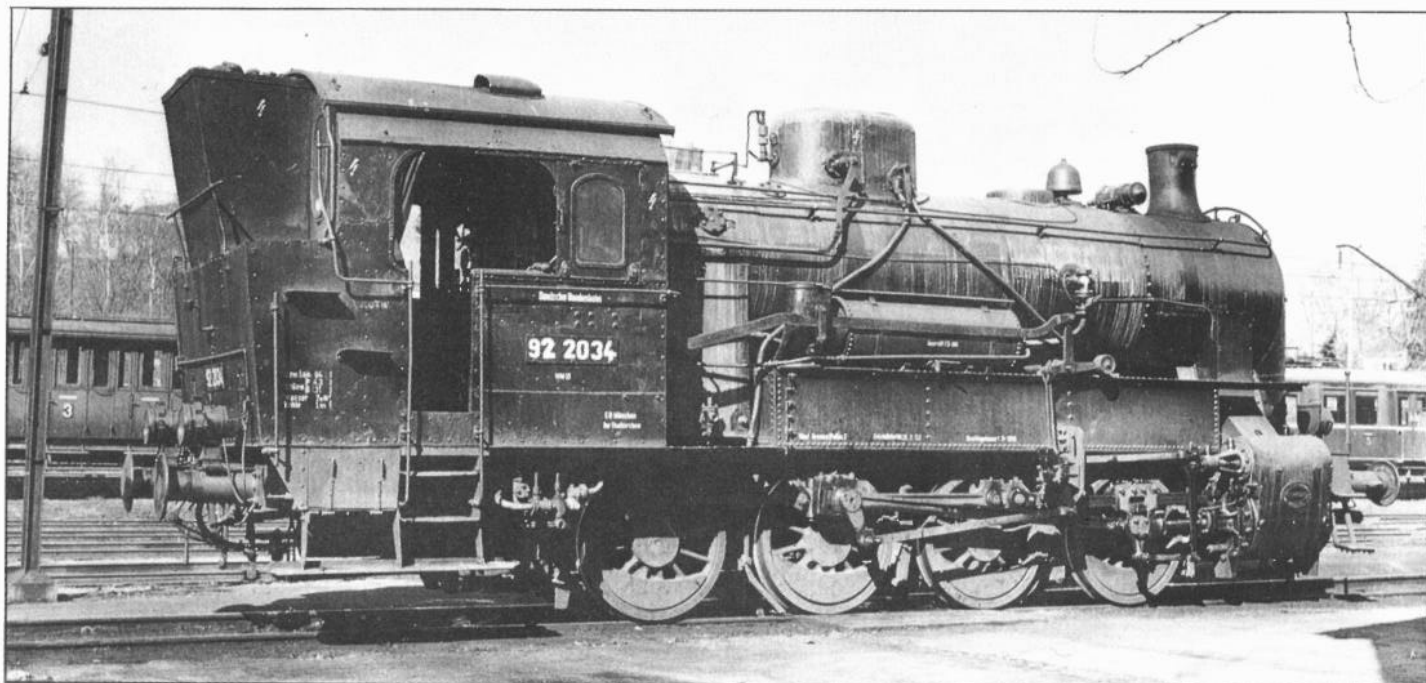


Bild 14: Am 9.3.1952 rangierte die 92 2034 im Bahnhof Thalkirchen. Im Hintergrund erkennt man rechts den Triebwagen ET 182 12 und links den ET 183 02 der Isartalbahn.
Foto: Dr. Scheingraber

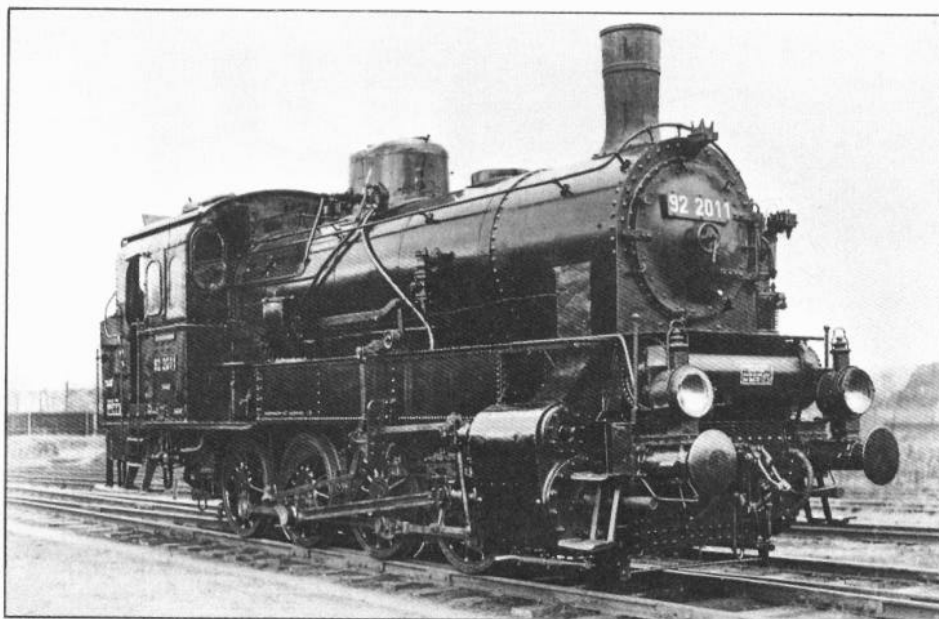
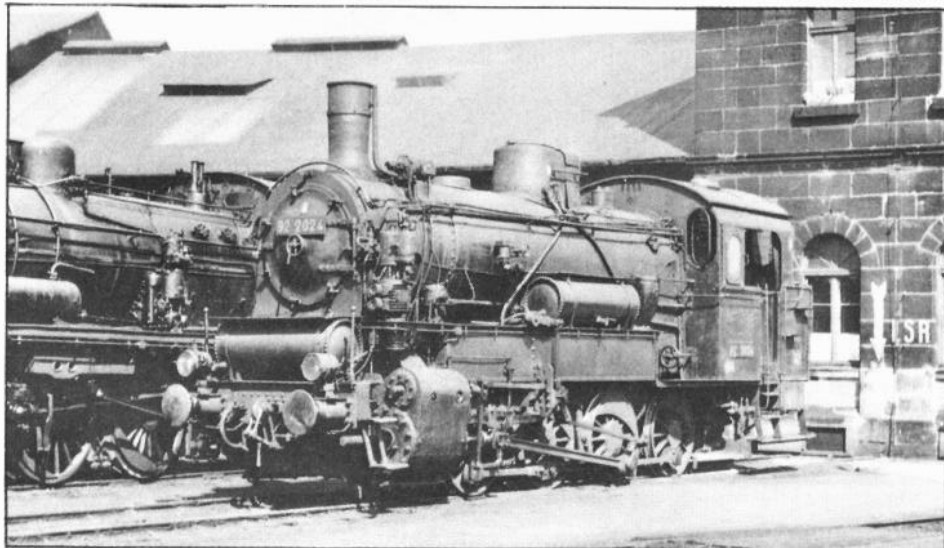


Bild 15: Bei dieser Lokomotive mit der Betriebsnummer 92 2011, die im Januar 1938 in frischem Glanz das Aw Weiden verläßt, ist der Luftbehälter vor der Rauchkammer angeordnet.
Foto: Dr. Scheingraber

Bild 16: Zusätzlich zu den seitlichen Luftbehältern hat die 92 2024 einen weiteren Behälter vor der Rauchkammer erhalten. Die Aufnahme entstand am 27.5.1960 im Bw Nürnberg—Hbf.
Foto: Dr. Scheingraber



würden wir uns, wenn Sie Ihre Leser auch zu einer Spende an den BLV aufrufen könnten. Der Verein ist als besonders gemeinnützig und besonders förderungswürdig anerkannt!
J. Maier

Dies sei hiermit getan. Die Anschrift haben wir bereits am Anfang unseres Artikels genannt. Vielleicht können auch unsere Leser ein Schärfflein zur Erhaltung der bayerischen D VII beitragen.

Die Redaktion

Die Gattung R 4/4

Bis zur Übernahme durch die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen am 1. Januar 1909 verfügten die linksrheinischen Pfalzbahnen über keine vierfach gekuppelten Tenderlokomotiven und Schlepptenderlokomotiven mit vier gekuppelten Achsen zur Verfügung. Nach 1910 ergab sich dann aber doch ein Bedarf an stärkeren Maschinen für den Verschiebedienst. Dies führte dazu, daß die Münchener Lokomotivfabrik von Georg Krauss & Comp. den Auftrag zur Entwicklung einer einfachen und robusten Tenderlokomotive mit vier gekuppelten Achsen erhielt, die in der Pfalz zum Einsatz kommen sollte. Dieser pfälzischen R 4/4 folgte später noch eine größere Stückzahl für den Einsatz auf bayerischen Rangierbahnhöfen.

Obwohl von dieser Bauart insgesamt 51 Lokomotiven in Dienst gestellt wurden, finden sich in der einschlägigen Fachliteratur nur sehr dürftige Angaben. Im vielzitierten Standardwerk „Die Entwicklung der Lokomotive“ wird die Gattung R 4/4 überhaupt nicht erwähnt. Recht bescheiden ist auch die Anzahl brauchbarer Fotos. Einige gute Aufnahmen von Herrn Dr. Scheingraber ermöglichten dann doch noch die Beschreibung der bayerischen R 4/4.

Die Lieferungen für die Pfalz

Unter den Fabrik-Nr. 6833 bis 6836 lieferte Krauss die ersten vier Lokomotiven im Jahr

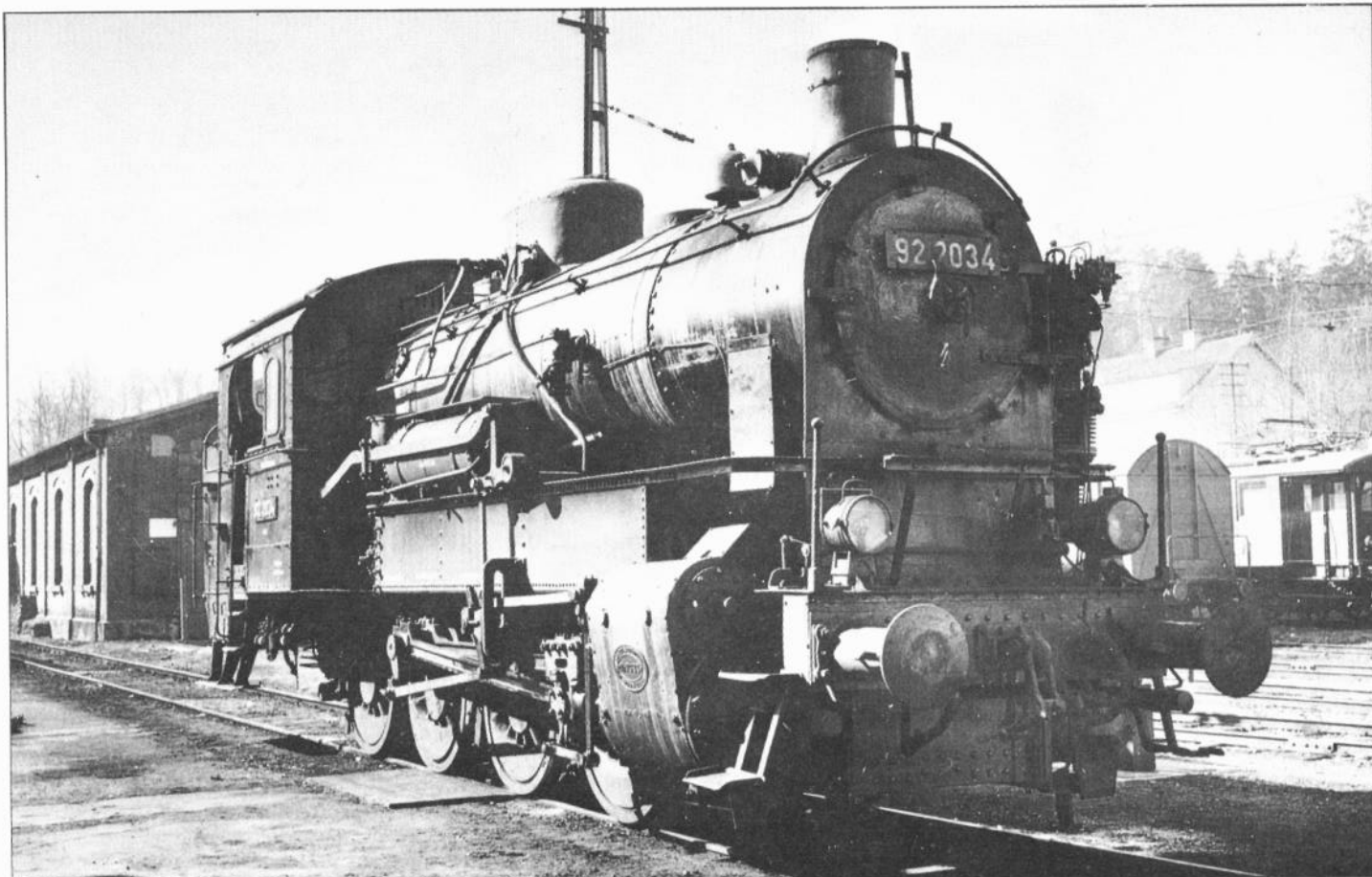


Bild 17: Dieses Foto zeigt noch einmal die 92 2034 während ihres Einsatzes im Bw Thalkirchen im Jahr 1952.

Foto: Dr. Scheingraber

1913. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges verzögerte den Bau der zweiten Serie von weiteren fünf Maschinen, die im Jahr 1915 mit den Fabrik-Nr. 7026 bis 7030 zur Auslieferung kamen.

Die Lokomotiven waren als Naßdampfmaschinen ausgeführt, hatten aber keine Flach-, sondern Kolbenschieber erhalten. Bemerkenswert ist auch die hohe Kessellage mit einem Maß von 2.800 mm von der Schienenoberkante bis Kesselmitte. Auf dem hinteren Schuß des Langkessels saßen ein Sandbehälter und der Dampfdom unter einer gemeinsamen Verkleidung. Der Stehkessel mit senkrechten geraden Seitenwänden stand auf dem Rahmen. Im

Bereich zwischen dem Zylinderblock und dem Stehkessel erstreckte sich unter dem Kessel ein T-förmiger Wasserkasten, der bis in den Blechrahmen reichte. An jeder Seite, über der Treibachse, befand sich eine Einlaufhülse für das Wasser. Das Führerhaus hatte eine große Öffnung über dem Einstieg und davor noch ein kleines Fenster erhalten. Das Dach war mit zwei kleinen Lüftungshutzen versehen. Die Lokomotiven hatten zunächst nur eine Handbremse, erhielten dann aber eine Druckluftbremse der Bauart Westinghouse. Hinter dem Schornstein war ein Dampfbläutwerk angeordnet.

Aus beiden Lieferungen wurde je eine Maschi-

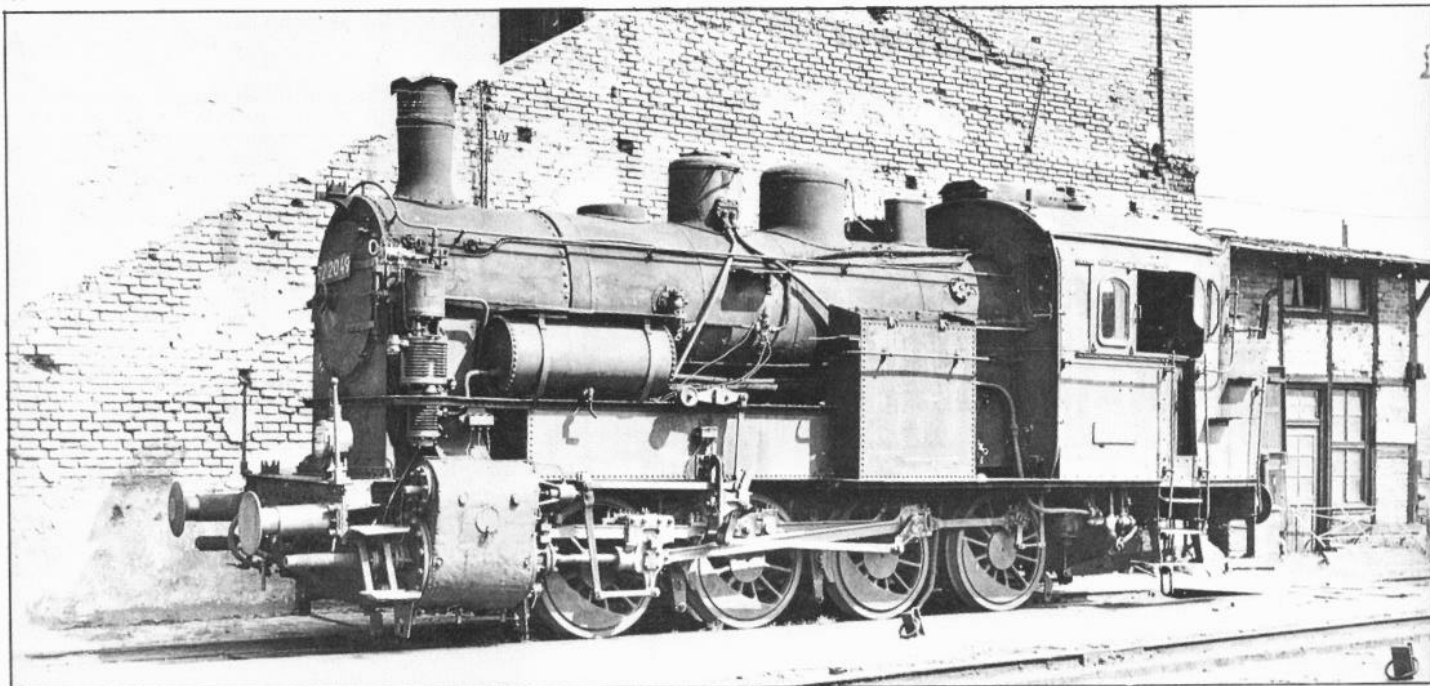
ne an die Saarbahnen abgegeben. Die anderen sieben Exemplare gelangten noch in den Bestand der Deutschen Reichsbahn. Diese Lokomotiven fuhren unter den Betriebsnummern 92 2001 bis 2007. Von den später für Bayern gebauten Fahrzeugen unterschieden sich die Pfalzmaschinen durch ein etwas geringeres Gesamtgewicht.

Die Lieferungen für Bayern

Nahezu baugleich mit den neun Maschinen für die Pfalz waren die 33 Lokomotiven, die Krauss in den Jahren 1918 und 1919 mit den

Bild 18: Kalt abgestellt traf der Fotograf die 92 2049 am 15.8.1951 in ihrem Heimat-Bw München Hbf. Die Ausmusterung dieser letzten Maschine der Gattung R 4/4 erfolgte aber erst im Jahr 1961.

Foto: Dr. Scheingraber



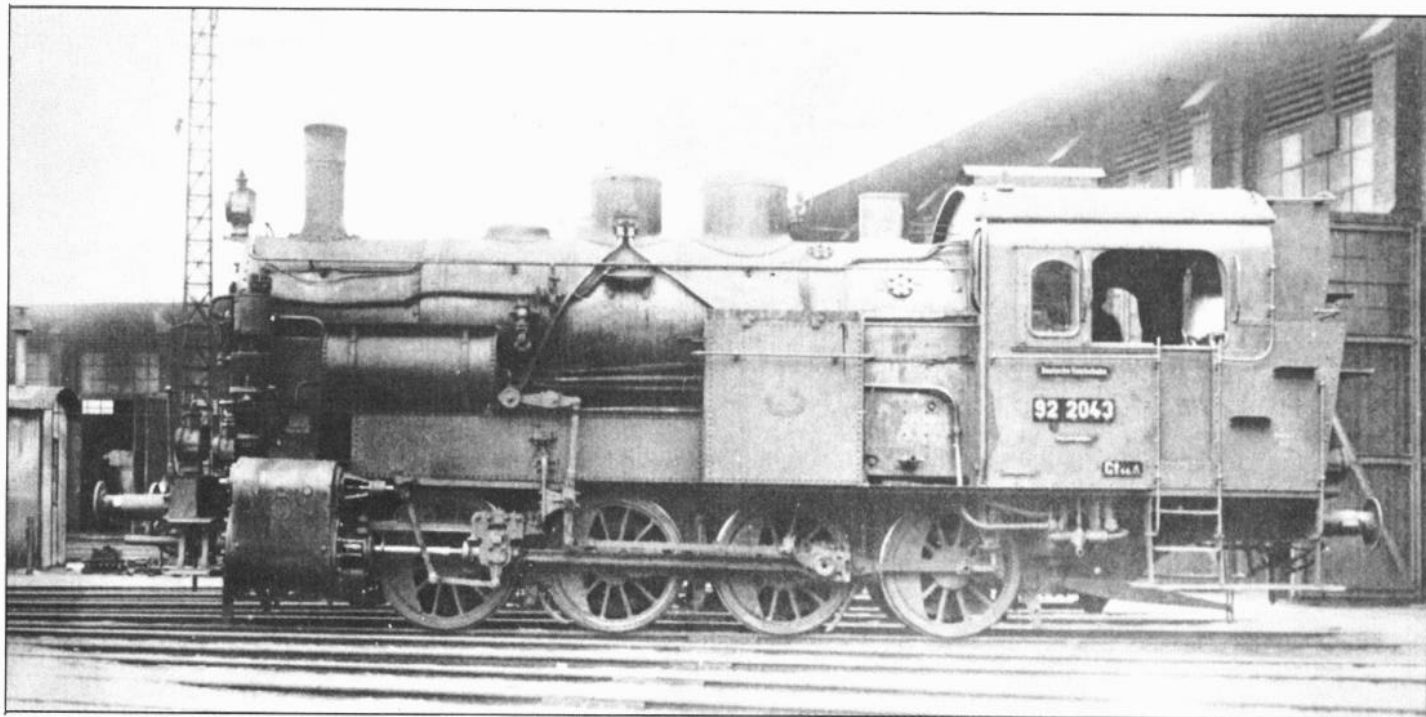


Bild 19: Ebenfalls im Heimat Bw München Hbf. entstand diese Betriebsaufnahme der 92 2043, die eine getrennte Domanordnung besaß. Hier ist auch nochmals der zusätzlich angebaute seitliche Wasserbehälter gut erkennbar.
Foto: Sammlung - C. Asmus

Fabrik-Nr. 7407 bis 7436 und 7707 bis 7709 an die Bayerischen Staatseisenbahnen geliefert hatte. Jene Fahrzeuge, mit den Bahn-Nr. 4151 bis 4183, hatten jedoch bereits bei Lieferung eine Westinghouse-Bremse. Die Luftpumpe war auf der linken Lokseite am Rauchkammersattel angebracht. Die beiden Luftbehälter lagen auf dem Wasserkasten vor den Einfüllhutzen. Dadurch stieg das Dienstgewicht auf 67,7 t an. Der Zylinderdurchmesser betrug 530 mm, der Kolbenhub 650 mm. Der Radurchmesser war mit 1.216 mm angegeben, als Höchstgeschwindigkeit waren 45 km/h zugelassen. Der Wasserkasten hatte ein Fassungsvermögen von 7,65 m³, der Kohlenvorrat belief sich auf 1,6 t. Nach dem späteren Anbau von Aufsätzen auf den Kohlenkasten konnte das Fassungsvermögen auf 2,2 t gesteigert werden. Die außenliegende Heusinger-Steuerung war mit Hängeeisen ausgeführt. Der Kreuzkopf hatte eine einschienige Führung. Um den Bogenlauf zu erleichtern, erhielt die zweite Kuppelachse ein Seitenspiel von 20 mm und die vierte Kuppelachse ein Spiel von 30 mm nach jeder Seite. In den noch vorhandenen Zeichnungen wird die Länge über Puffer mit 11.042 mm angegeben.

Die Tragfedern lagen unterhalb der Achslager. Durch Ausgleichshebel waren die Federn der ersten und zweiten Achse miteinander verbunden, außerdem die der dritten und vierten Achse. Abgebremst wurden die ersten drei Achsen jeweils von vorn. Die Sandstreuohre führten vor die zweite Kuppelachse und hinter die Treibachse.

In den Jahren 1924 und 1925, also bereits zur Reichsbahnzeit, kam es schließlich zu einer weiteren und letzten Lieferung von neun Lokomotiven, die aber alle noch bayerische Bahn-Nr. 4184 bis 4192 trugen.

Krauss hatte die Maschinen unter den Fabrik-Nr. 8290 bis 8298 gefertigt. Diese Fahrzeuge unterschieden sich von den vorhergegangenen Bauserien durch eine Reihe von Änderungen. So waren nun der Sand- und der Dampfdom voneinander getrennt. Die Luftbehälter waren nach vorne, vor die Umsteuerwelle gerückt worden. Auf dem verbreiterten Umlauf befanden sich nun im Bereich über der Treibachse ein zusätzlicher Wasserkasten mit Einfüllöffnung an jeder Kesselseite. Das Fassungsvermögen der Wasserbehälter betrug

9,0 cbm, entsprechend stieg das Dienstgewicht auf etwas über 70 t an. Eine weitere Änderung zeigte sich auf dem Dach, das einen mittig angeordneten Lüftungsaufsatz erhalten hatte. Die Lokomotiven der letzten Lieferung hatten das Gattungszeichen Gt 44.17 erhalten. Alle zuvor in Dienst gestellten Fahrzeuge trugen noch das Gattungszeichen Gt 44.16.

Zur Deutschen Reichsbahn gelangten alle 42 ab 1918 für Bayern beschafften Maschinen, die dann die Betriebsnummern 92 2008 bis 92 2049 trugen. Einsatzgebiete waren die großen Verschiebebahnhöfe in Augsburg, München, Nürnberg und Regensburg. Mehrere Maschinen blieben weiterhin in der Pfalz und versahen dort gelegentlich auch den Streckendienst. Alle 49 von der Reichsbahn übernommenen Lokomotiven überlebten den Zweiten Weltkrieg und fuhren nach 1945 weiterhin in Bayern und in der Pfalz. Bereits 1946, 1947 und 1955 wurden dann die ersten Exemplare ausgemustert. Zum Ende der fünfziger Jahre mußte schließlich die Mehrzahl der Maschinen den Dienst quittieren. Am längsten hielt sich die 92 2024 vom Bw Nürnberg-Hbf, die erst im Jahr 1962 aus dem Fahrzeugbestand der Deutschen Bundesbahn ausschied.

HO

Bild 20: Die Typenskizze zeigt die Bauausführung der R 4/4 von 1918, bei der Sand- und Dampfdom unter einer gemeinsamen Verkleidung lagen. Die Zeichnung ist dem Sammelband „Lokomotiv-Revue“ von H.J. Obermayer entnommen.

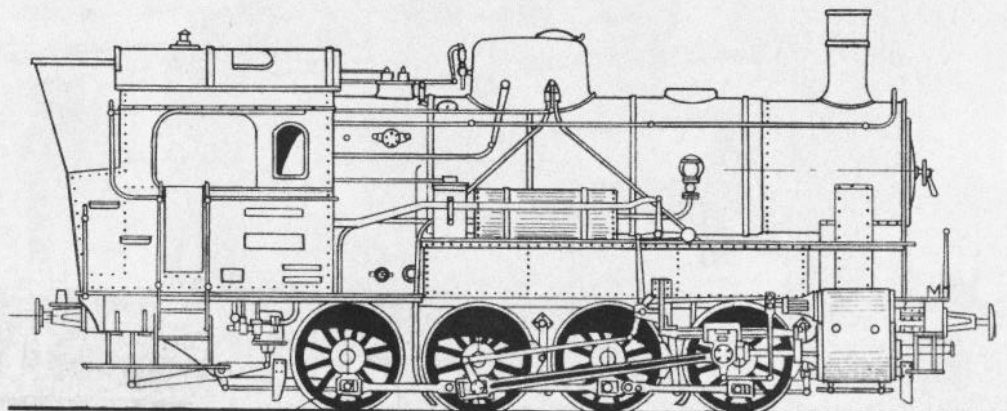




Bild 1: Am 3.6.1973 verkehrte der Wagen der LAG, geführt von der ehemaligen Dampflokomotive 5469 der Simplon-Jura-Bahn, bei einer Sonderfahrt auf der Strecke Meckenbeuren/Friedrichshafen. Foto: C. Asmus

Alter LAG Wagen BC 4i

Aufgrund unseres Artikels im Journal 6/81 „Zwei besondere Ereignisse“, in dem wir auch über die 75 Jahr-Feier des Ausbesserungswerkes München-Neuaubing berichteten, erreichte uns ein Brief des Vorsitzenden des bayerischen Localbahn-Vereins e. V. Herr Jürgen Maier, der sicher für unsere Journal-Leser von Interesse sein dürfte. Nachfolgend deshalb die wörtliche Wiedergabe:

Die LAG München beschaffte im Jahre 1906 bei der Firma Rathgeber vier 4-achsige Personenwagen der Gattung BC4i mit den Bahnnummern 766—769 für die Strecke Füssen—Marktoberdorf, die über diese Strecke hinaus als Kurswagen bis München in Staatsbahnzügen eingesetzt wurden. Bei der Verstaatlichung der LAG im Jahr 1938 gingen alle vier Wagen auf die Deutsche Reichsbahn über, die sie unter den Nummern 35 802—805 einordnete. Über den weiteren Einsatz der Wagen aus der Reichsbahnzeit, etwaige Kriegsverluste oder Ausmusterungen liegen uns keine Angaben vor. Fest steht, daß nur der Wagen mit der LAG-Nr. 766 noch auf die Deutsche Bundesbahn übergegangen ist, die ihn 1949 in einen Gesellschaftswagen WG 4 iel umbaute und mit der Nummer 10 999 Au noch bis etwa 1960 einsetzte. Nach einem Zwischenspiel als Bahnhofswagen in Plochingen wurde er nach der gegen 1970 erfolgten Ausmusterung von einem Privatmann erworben und nach Aufarbeitung als **Leihgabe** der „Eurovapor“ überlassen, die ihn u.a. auf der Strecke Metzingen-Urach und auf der Wutachtalbahn (Sau-

schwänzle-Bahn) in den Dampfzügen einsetzte. Nach Fristablauf im Oktober 1979 wurde der Wagen von der Eurovapor in Immendingen abgestellt, wo er von uns im September 1980 bereits in beklagenswertem Zustand angetroffen wurde. Kurz nach dieser Besichtigung wurde der Wagen von seinem Eigentümer (nicht die Eurovapor!) dem Bayerischen Localbahn-Verein e. V. als Schenkung übereignet und kurz darauf zum Bw München-Ost überführt, wo er wegen seines schlechten Zustands geschützt hinterstellt wurde. Sobald es unsere finanziellen und personellen Möglichkeiten erlauben, wird der Wagen einer Aufarbeitung und Hauptuntersuchung zugeführt, um dann wieder in den historischen Dampfzügen des BLV am Tegernsee eingesetzt werden zu können. Soweit ein kurzer Abriß über den Lebenslauf eines sehr interessanten bayerischen Localbahnwagens.

In Ihrer Berichterstattung über das Neuaubinger Werkjubiläum sind Sie leider kaum auf die anderen historischen Ausstellungswagen eingegangen, die ausschließlich von Museumsbahn-Vereinigungen (DGEG, BLV und ECM) gestellt wurden, nachdem die DB selbst nicht mehr über entsprechende Exponente verfügt. Zu den ausgestellten Fahrzeugen gehörten u. a. die in unserem Eigentum stehenden Wagen B 20206 (MAN 1908) ex Stern & Hafferl ex BC 102 der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft von der Strecke Salzburg-St. Leonhard-Berchtesgaden sowie BN 5 ex Regentalbahn, der, 1890 von Rathgeber in

München erbaut, das älteste auf der Ausstellung gezeigte Fahrzeug war. Für beide Wagen fügen wir je ein in Neuaubing aufgenommenes Foto bei. Beide Wagen sind zwar lauffähig; für einen Betriebseinsatz ist jedoch auch hier noch jeweils eine Hauptuntersuchung durchzuführen.

Die zahlreichen vom BLV bereits erworbenen Museumsfahrzeuge, die wir Ihnen bzw. den Lesern des Eisenbahn-Journals, sofern erwünscht, gerne von Fall zu Fall näher vorstellen, sollen in dem von uns angemieteten Halbrundschuppen in Bayerisch-Eisenstein zusammengezogen und im Rahmen eines dort vorgesehenen Localbahn-Museums der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

J. Maier

Wir sind gerne bereit, über interessante Neuheiten der verschiedenen Museums- oder Eisenbahnvereine zu berichten, möchten jedoch dazu bemerken, daß sich dies natürlich nach dem vorhandenen Platz der einzelnen Journal-Ausgabe richten muß. Es ist uns nicht möglich, jedes Jahr wieder einen bebilderten Beitrag über Vereine zu bringen, die wir schon einmal beschrieben haben, weil sie mit ihren schon allseits bekannten Fahrzeugen eine neue Fahr- und Ausstellungssaison eröffnen. Wollten wir dies über alle Vereine veröffentlichen, müßten wir Sonderausgaben wegen des umfangreichen Materials bringen. Haben Sie deshalb bitte Verständnis, wenn wir solche Artikel nur wirklich interessanten Fahrzeugen widmen können.

Die Redaktion

Bild 2: B 20 206 Ex & Hafferl (MAN 1908).

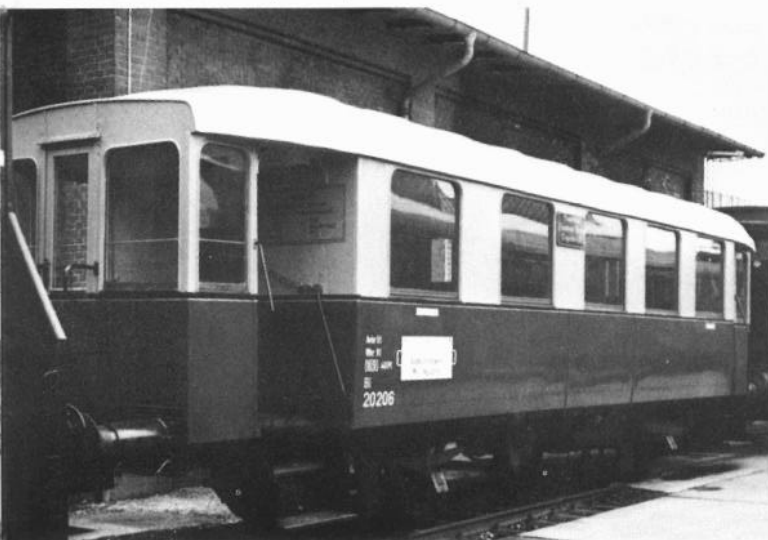
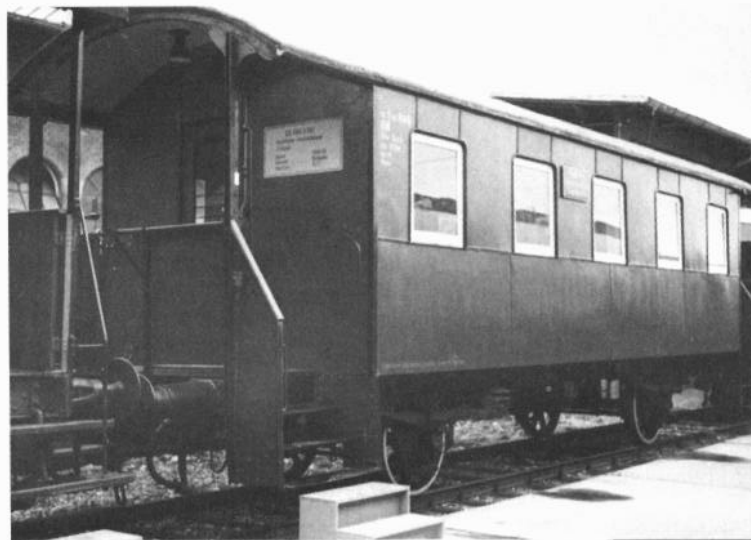


Bild 3: BN 5 ex RAG (Rathgeber 1890).



Fotos 2 + 3: Bayerischer Localbahnverein e. V.

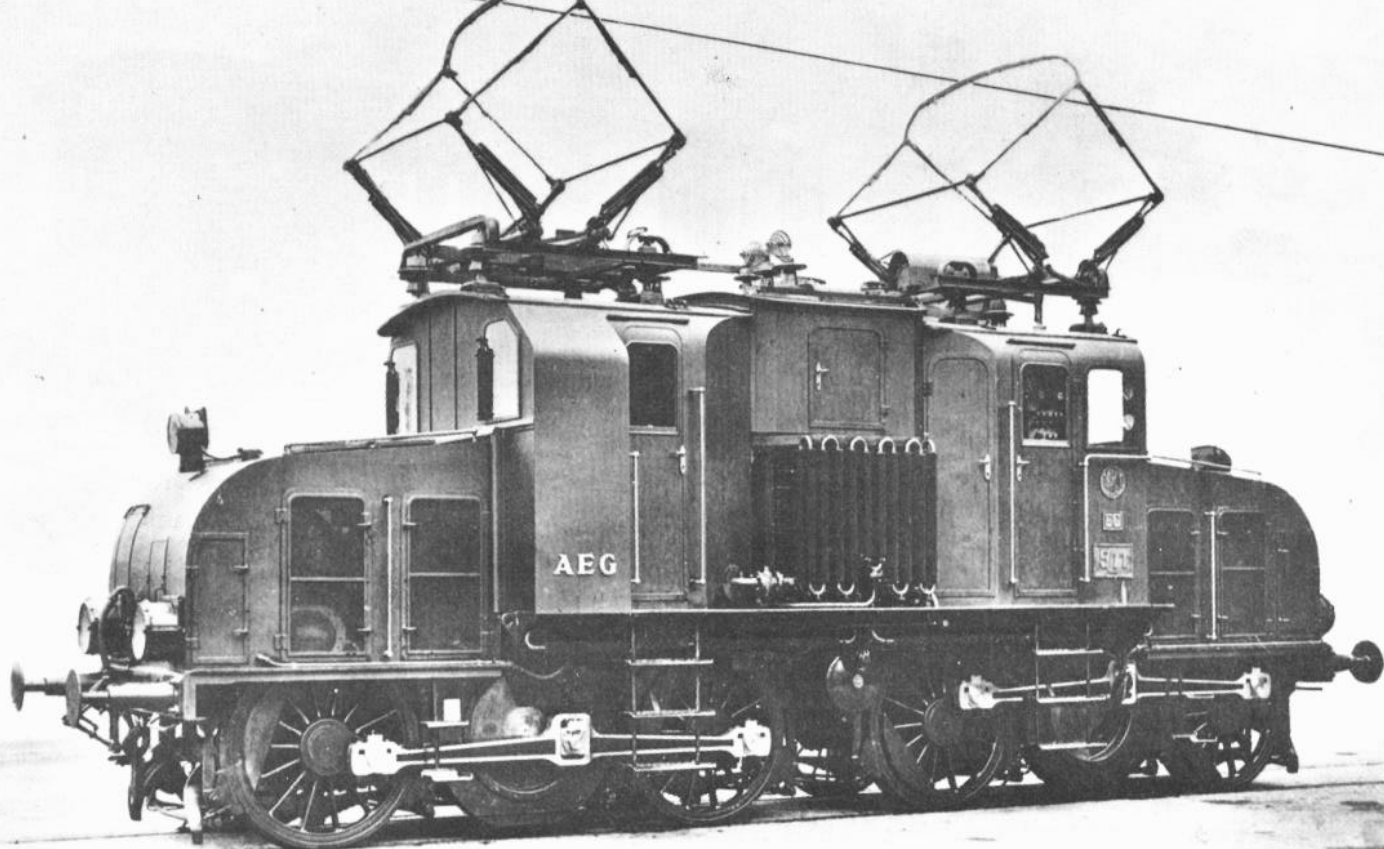


Bild 1: Dies ist die erste der neuen im Jahr 1914 von der AEG gebauten Drehgestell-Lokomotiven für den Güterzugdienst auf der Strecke Dessau—Bitterfeld. Die Maschine trug die Bahn-Nr. EG 511 und später, bei der Deutschen Reichsbahn, die Betriebsnummer E 71 11.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Die Baureihe E 71 — Vorbild und Modell

Von den Eisenbahnfreunden fast unbeachtet schied im Jahr 1958 eine Lokomotivgattung aus dem Einsatz, mit der 44 Jahre zuvor neue Wege beim Bau von Elektrolokomotiven für Hauptbahnen aufgezeigt wurden.

Bereits am 18. Januar 1911 war der elektrische Zugbetrieb auf der ersten mit Fahrdraht überspannten Hauptstrecke von Dessau nach Bitterfeld aufgenommen worden. Im Jahr 1912 unterzeichneten die preußisch-hessischen,

die bayerischen und die badischen Staatseisenbahnen das „Übereinkommen betreffend die Ausführung elektrischer Zugförderung“. Mit dieser Vereinbarung war die Entscheidung für das Stromsystem mit Einphasenwechsel-

Bild 2: Ebenfalls aus der ersten Lieferung von 1914, mit einer etwas geringeren Gesamtlänge, stammt die E 71 13, die mit ihrem Güterzug am 4.6.1958 in Zell angekommen war.

Foto: Dr. Scheingraber





Bild 3: Gelegentlich fuhren die Lokomotiven der Baureihe E 71 auch als Vorspann. Das Foto zeigt wieder die E 71 13 vor der E 32 12 am 4.6.1958 in Zell/Südbaden.

Foto: Dr. Scheingraber

Bild 4: Nach der Zerlegung der Lokomotive E 71 13 befand sich eines der Triebgestelle am 7.9.59 noch im Aw München—Freimann. Danach kam das Drehgestell in das Verkehrsmuseum Nürnberg. Das Foto zeigt sehr schön die Anordnung des Motors.

Foto: Dr. Scheingraber

strom gefallen. Die Spannung sollte 15 kV betragen, die Frequenz 16 2/3 Hertz. Österreich, Norwegen, Schweden und die Schweiz schlossen sich bald danach dieser Übereinkunft an. Die der Königlich Preussischen Eisenbahn-Verwaltung zu jener Zeit zur Verfügung stehenden elektrischen Triebfahrzeuge waren meist Einzel Exemplare und Maschinen mit einem großen zentral angeordneten Elektromotor. Die Kraftübertragung erfolgte über Treibstangen auf Blindwellen und von dort über

Kuppelstangen zu den Rädern. Im Jahr 1912 erteilte die KPEV der Firma AEG den Auftrag zur Entwicklung einer leistungsfähigen Güterzuglokomotive, die in größerer Stückzahl auf der Strecke Magdeburg — Halle zum Einsatz kommen sollte. Die ursprüngliche Planung sah zunächst den Bau von 18 Fahrzeugen vor. Die AEG schuf eine Lokomotivgattung mit zwei Trieb-Drehgestellen. Drei Exemplare, als EG 511-513 mit den Fabrik-Nr. 1575-1577 gefertigt, konnten noch im Jahr 1914 in Dienst ge-

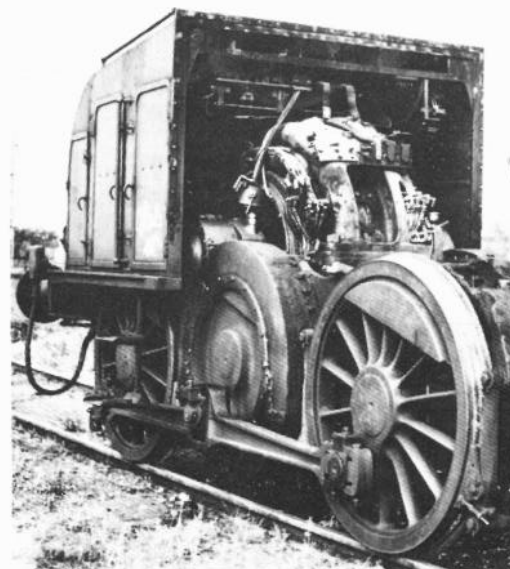
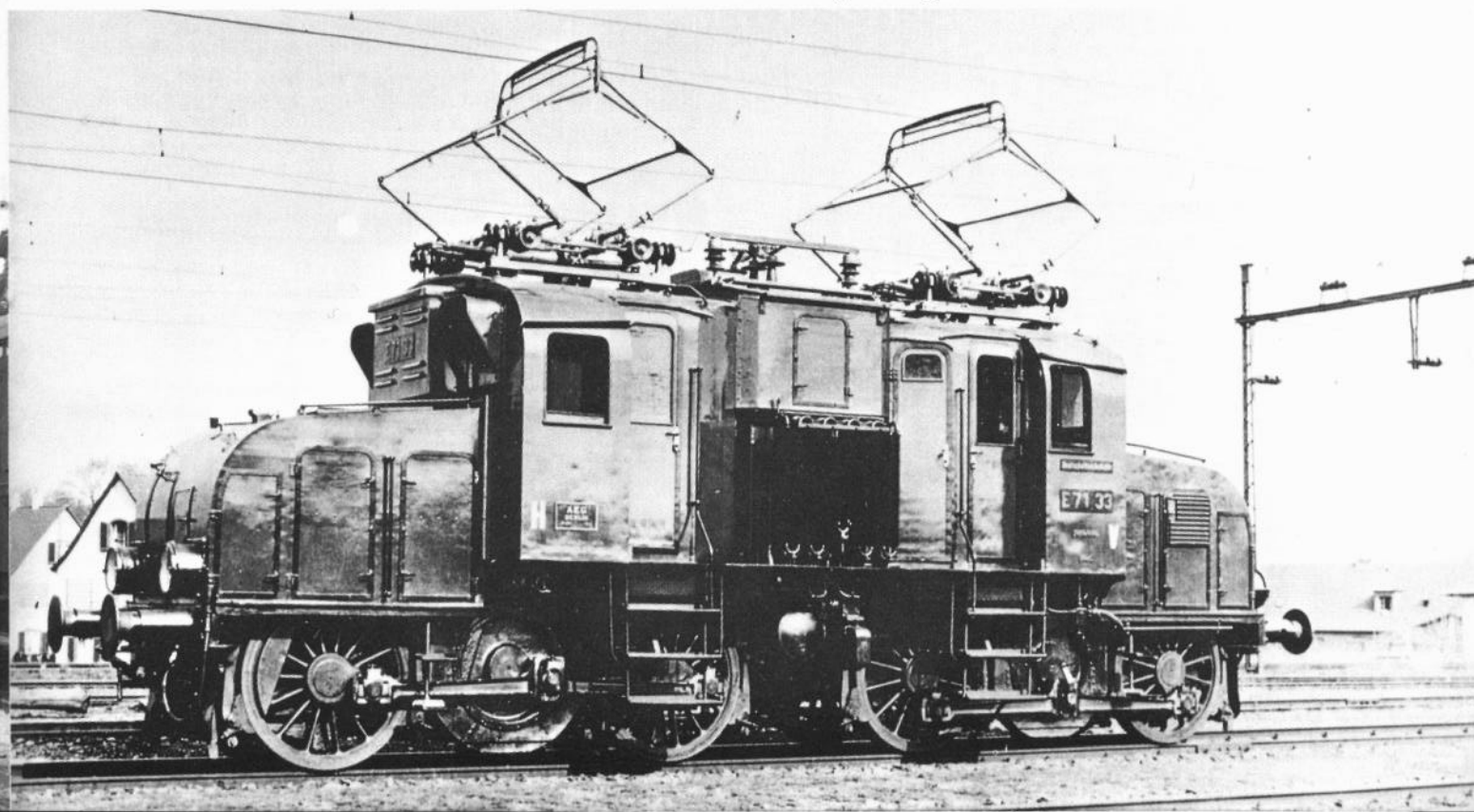


Bild 5: An diesem Vorbild der E 71 33 orientierte sich Roco beim Bau des sehr schönen Modells in der Baugröße HO.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



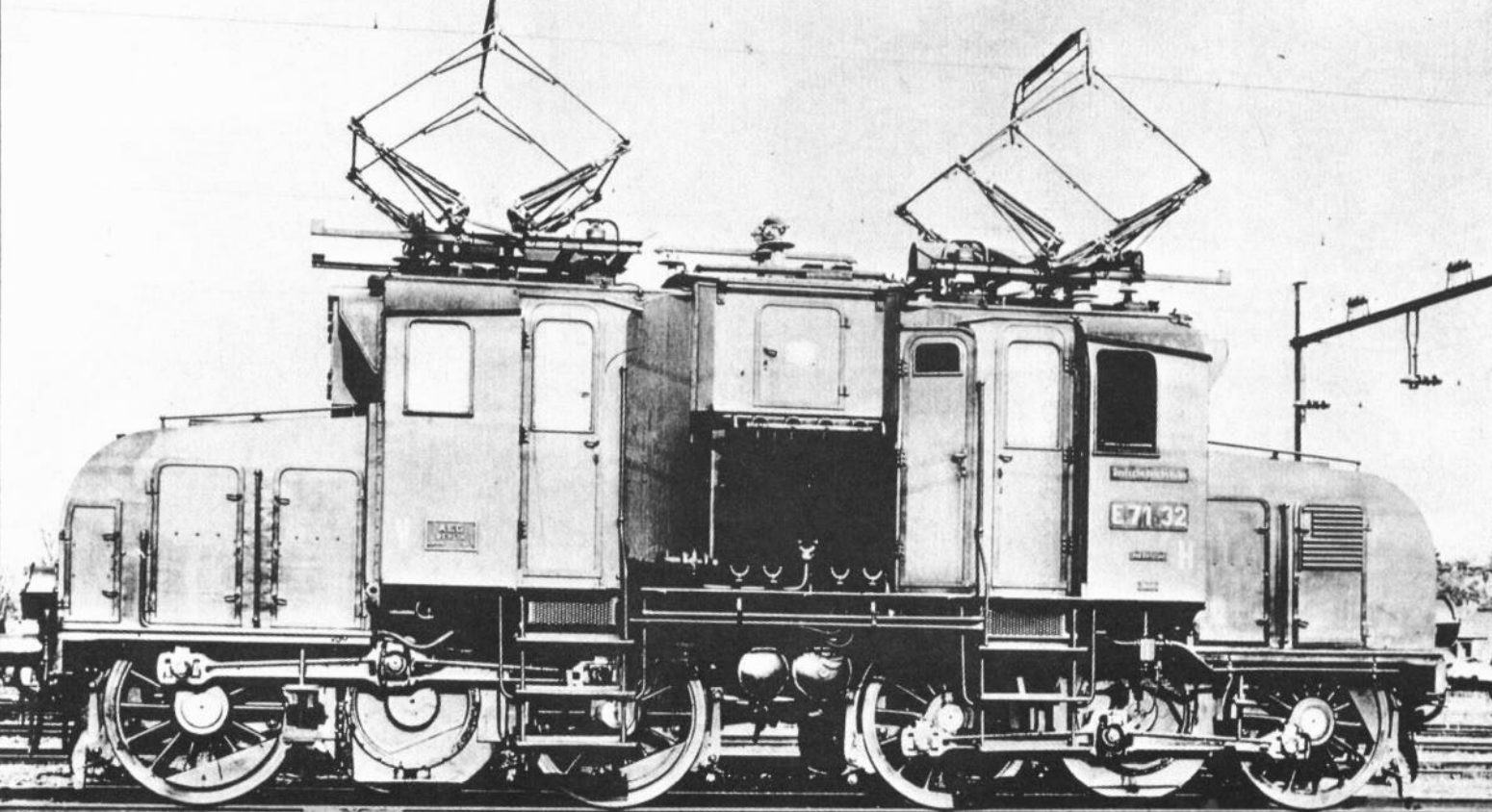


Bild 6: Die E 71 23 zählte zu jenen Maschinen, die als letzte Exemplare dieser Baureihe bis zum November 1958 im Einsatz auf der Wiesen- und Wehraltalbahn standen.

Foto: Sammlung Der. Scheingraber

stellt werden. Jedes der beiden Triebgestelle trug einen Wechselstrom-Reihenschlußmotor, der über schrägverzahnte Stirnräder eine Vorlegewelle antrieb. Von dieser Blindwelle erfolgte die Kraftübertragung mit Schlitzkuppelstangen auf die Räder der beiden Achsen. Die beiden Drehgestelle waren über eine Kurzkupplung miteinander verbunden und trugen die Vorbauten und den Brückenrahmen mit dem Lokomotivkasten. Zwischen den beiden Führerständen des Lokomotivkastens befand sich in einem seitlich eingezogenen Mittelteil die Hochspannungskammer mit dem Öltransformator und den Schaltschützen. In den Nischen des Mittelbereichs fanden die Ölkühler ihren Platz.

Noch während der Erprobung erhöhte die KPEV den Bauauftrag auf 23 und schließlich sogar auf 46 Exemplare. Der Erste Weltkrieg unterband jedoch zunächst alle weiteren Aktivitäten. Erst 1920 konnte die Fertigung wieder aufgenommen werden. Es kam jedoch nur noch zum Bau von weiteren 24 Lokomotiven, deren Lieferung sich bis zum Jahr 1922 erstreckte. Die drei Maschinen des Baujahres 1920 trugen die Fabrik-Nr. 1578 bis 1580 und die Bahn-Nr. EG 514 bis 516. Im Jahr 1921 entstanden die Fahrzeuge mit den Fabrik-Nr. 1581 bis 1599 und mit den Bahn-Nr. EG 517 bis 526 und EG 529 bis 537.

Die beiden letzten Exemplare stammen aus dem Jahr 1922, sie trugen die Fabrik-Nr. 1600

und 1667 und die Bahn-Nr. EG 527 und 528. Als Kuriosum darf vermerkt werden, daß die Firmenschilder der Lokomotiven noch die Baujahre 1914 und 1915 trugen. Dies konnte an Hand einiger alter Lichtbilder einwandfrei nachgewiesen werden. So zeigt das Fabriksschild der E 71 32 die Jahreszahl 1914, bei den Maschinen E 71 33 und 35 ist dagegen das Jahr 1915 angegeben.

Die ersten drei Lokomotiven, also jene Fahrzeuge des Lieferjahres 1914, waren etwas kürzer. Sie hatten eine Länge über Puffer von 11.200 mm, gegenüber 11.600 mm der nachfolgenden Lieferungen. Die Nennleistung betrug zunächst 785 kW bei 36 km/h. Als Höchstgeschwindigkeit waren 50 km/h zugelassen. Die unkomplizierten Maschinen waren sehr zuverlässig und bewährten sich auch recht gut. Zu Beginn der 20er Jahre trugen sie die Hauptlast des Güterzugdienstes in den Räumen Halle, Magdeburg und Hannover.

Nach dem Nummernplan der Deutschen Reichsbahn wurden den Lokomotiven die Betriebsnummern E 71 11 bis 37 zugewiesen. Bis auf die EG 512, die bereits im Jahr 1926 ausgemustert wurde, erfolgte dann auch die Umzeichnung, die Nummer E 71 12 blieb unbelegt.

Nach dem Erscheinen stärkerer und schneller Güterzuglokomotiven verschwand die Baureihe E 71 ab 1927 allmählich aus dem Streckendienst. Zunächst blieben die Lokomotiven auf einigen größeren Verschiebeshöfen eingesetzt. Im Jahr 1931 entschloß man sich dann zum Umbau von 17 Maschinen, der 1932 abgeschlossen war. Hierbei wurden die Belüftung der Fahrmotoren verbessert, die Anordnung der Wendefeldwiderstände verbessert und eine Sicherheitsfahrschaltung der Bauart BBC eingebaut. Danach konnten die

Bild 7: Mitte der sechziger Jahre war die ehemalige E 71 28 vorübergehend im inzwischen aufgelösten Aw Ingoistadt hinterstellt.

Foto: Obermayer

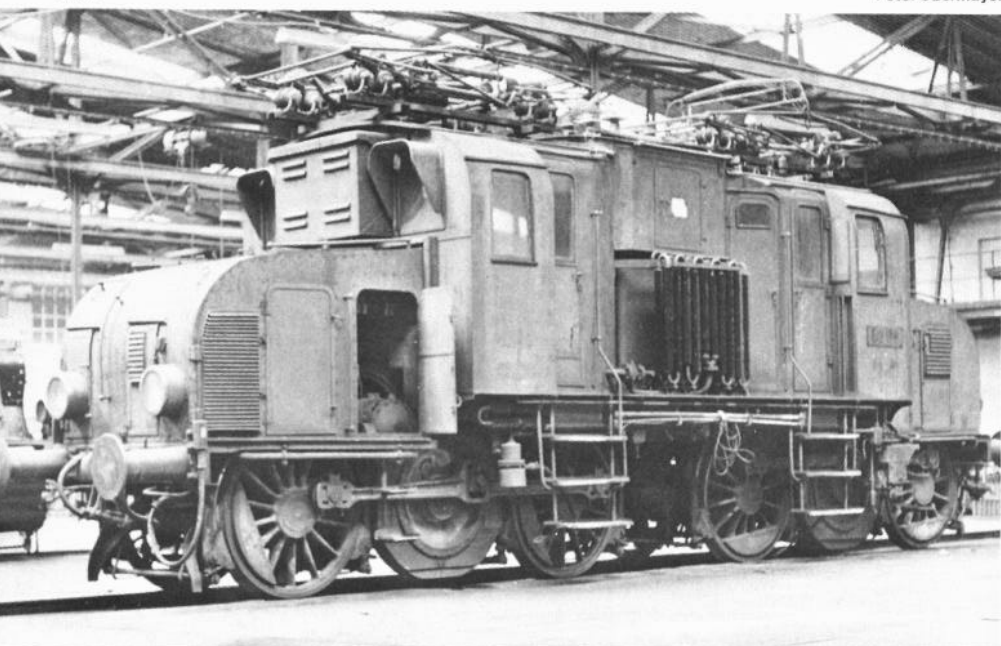




Bild 8: In ihrem tadellosen äußeren Zustand war die E 71 28 einer der Hauptanziehungspunkte während der Jubiläumsveranstaltung Ende Mai 1979 im Aw München—Freimann.
Foto: Obermayer

Fahrzeuge für eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h zugelassen werden. Die Nennleistung wurde nun mit 680 kW bei 43 km/h angegeben. Insgesamt 11 Lokomotiven kamen nach dem Umbau zur südbadischen Wiesen- und Wehratalbahn der Rbd Karlsruhe. Heimatdienststelle wurde das Bahnbetriebswerk Basel-Badischer Bahnhof.

Über den Verbleib der Lokomotiven liegen zum Teil recht widersprüchliche Angaben vor. Verbürgt ist, daß die Maschinen E 71 15, 17, 20, 21, 23, 27, 36 und 37 bis 1937 ausgemustert waren. Die E 71 34 war 1939 an ein Industrieunternehmen in Wien verkauft worden. Drei Fahrzeuge, die E 71 18, 28 und 31 gelangten nach Österreich. Davon kamen die E 71 18 und 28 1947 nach Deutschland zurück. In den Bestand der Deutschen Bundesbahn gelangten noch die Lokomotiven E 71 13, 14, 18, 19, 22, 26, 28, 29 und 32, die bis zum November 1958 in Südbaden im Personen- und Güterzugdienst eingesetzt wurden. Die E 71 30 verblieb bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Im Jahr 1961 wurde dieses Exemplar vom Ausbesserungswerk Dessau instandgesetzt und danach in die Fahrzeugsammlung im Verkehrsmuseum Dresden aufgenommen. In das Verkehrsmuseum Nürnberg gelangte nur ein Triebgestell der E 71 13. Die E 71 22 war noch bis zur Mitte der sechziger Jahre bei der Lokführerschule Troisdorf bei Köln. Zu jener Zeit befand sich die E 71 28 im Lokschuppen Lichtenfels in Bayern. Im Jahre 1966 war diese Lok

Bild 9: Dies ist das entzückende Modell der E 71 33 in Reichsbahn-Ausführung, das Roco in der Baugröße HO schuf.
Foto: Obermayer





Bild 10: Die hervorragende Detaillierung und die feine Ausführung der Ölkühler ist auf diesem Foto besonders gut zu erkennen.

Foto: Obermayer

dann in einer Halle des inzwischen aufgelösten AW Ingolstadt untergestellt. Die recht heruntergewirtschaftete Maschine wurde dann in das AW München Freimann geschleppt und dort wieder in einen tadellosen äußeren Zustand gebracht. Sie kann zwar nicht mehr aus eigener Kraft fahren, hat aber schon bei vielen Ausstellungen unzählige Besucher angezogen. Bei der großen Jubiläumsveranstaltung „100 Jahre elektrische Eisenbahn“ im Mai 1979 war sie einer der Hauptan-

ziehungspunkte im AW Freimann. Bis auf die neuen Stromabnehmer entspricht die Lok der DB-Ausführung der fünfziger Jahre. Heute fast vergessen ist der Einsatz der E 71 22 bei der SBB im Jahr 1945. Damals versah die Maschine den Rangierdienst im Bahnhof Basel-SBB. In einem Aufsatz in den SBB-Nachrichten aus dem Jahr 1945 stand, daß durch diesen Einsatz täglich 15 t Kohle eingespart werden konnten. Entsprechend der

schweizerischen Signalordnung hatte die Lokomotive auf jedem Vorbau eine große dritte Lampe erhalten.

Aus der Dienstzeit der E 71 sind leider nur sehr wenig Bilddokumente vorhanden. In den Archiven Bellingrodt und Dr. Scheingraber fanden sich einige Fotos aus dem Zeitabschnitt zwischen 1932 und 1958 vom Betriebsdienst auf der Wiesen- und Wehratalbahn. Jene Aufnahmen belegen, daß die E 71 mit den „Donnerbüchsen“ der Einheitsbauart im Personenverkehr eingesetzt werden. Gegen Ende ihrer Dienstzeit sollen die Maschinen auch noch mit dreiachsigen Umbauwagen gefahren sein. Fotos solcher Garnituren waren bislang aber noch nicht aufzutreiben. Die Lokomotiven der Baureihe E 71 fuhren natürlich auch im Güterzugdienst, manchmal als Vorspann vor einer E 32, von der die alten Maschinen nach und nach verdrängt wurden.

Bild 11: Die beiden Triebgestelle der E 71 33 sind über eine besondere Kurzkupplung verbunden.

Foto: Obermayer



Das HO-Modell der Baureihe E 71

Besonders hartnäckige Freunde alter Elektromotiven hatten die Baureihe E 71 schon seit vielen Jahren auf ihrem Wunschzettel an die Modellbahnhersteller. Gelegentlich tauchte dann auch ein Prototyp eines Modells auf, mitunter sogar zur Spielwarenmesse in Nürnberg.

An den Serienbau wagte sich jedoch keiner der großen deutschen Hersteller. Jetzt blieb es wieder einmal der Salzburger Firma Roco vorbehalten, eine Lücke zu schließen.

Wie nicht anders zu erwarten, ist man wieder mit sehr viel Engagement an die Arbeit gegangen und hat ein Modell geschaffen, das man getrost als Juwel bezeichnen darf.

Mit einer Länge über Puffer von 133,3 mm wurde der Baumaßstab von 1:87 auf den Zehntelmillimeter genau eingehalten. Als Vorbild erkor man sich die E 71 33 der Deutschen Reichsbahn aus der Rbd Karlsruhe. Als Heimatdienststelle ist Basel angeschrieben. Form und Ausführung der sauberen Beschriftung entsprechen genau dem Original.

Der flache Standardmotor konnte im Mittelteil der Lok untergebracht werden. Direkt über Schnecken angetrieben werden die beiden Blindwellen, die über Kuppelstangen mit den Rädern der beiden Drehgestelle verbunden sind.

Als interessante Verbundkonstruktion präsentiert sich das Lokgehäuse. Die feindetaillierten Vorbauten und die beiden Führerstände mit den Widerstandskästen an den Stirnfronten sind aus Kunststoff gespritzt, der bereits im richtigen RAL-Farbtönen eingefärbt ist. Das Mittelteil besteht dagegen aus Metalldruckguß. Durch diese Bauweise hat das Modell ein hohes Eigengewicht und eine entsprechend gute Zugkraft erhalten. Eine Augenweide sind die beiden Ölkühler mit den feinen Rippen. Dem Vorbild entsprechend hat das Modell je zwei Stirnlampen erhalten, deren Beleuchtung in Abhängigkeit der Fahrtrichtung wechselt. Als leicht, weich und leise dürfen die Laufeigenschaften bewertet werden. Aus sehr widerstandsfähigem Kunststoff sind die zierlichen Griffstangen, die Trittstufen der Einstiege, die Bremsschläuche und die Heizkupplungen gefertigt. Die Räder einer innenliegenden Achse haben Haftreifen erhalten.

Perfekt wie die Detaillierung ist auch die Farbgebung des Modells. Auf dem dunkelsilbergrauen Dach sind zierliche Isolatoren, braune Laufbretter und die beiden rot lackierten Stromabnehmer montiert. Das rundum wohlgelungene Fahrzeug wird ab Februar im Fachhandel sein.

Die „Donnerbüchsen“ von Roco in Reichsbahn-Ausführung

Bereits seit 1976 fertigt Roco die als „Donnerbüchsen“ bekannt gewordenen Einheitspersonenzüge in der Baugröße HO, bislang mit DB-Beschriftung. Jetzt sind diese Fahrzeuge in einer Sonderserie auch in Reichsbahn-Ausführung erhältlich. Zusammen mit der Tenderlok BR 93 und der Ellok E 71 lassen sich nun stilreine Personenzüge bilden.

Die Wagen werden in einer Packung angeboten, die zwei CCid 28 und je ein Modell der Bauarten BCI 28, Bi 29 und Pwi 28 enthält. Die tadellose Gestaltung der Fahrzeuge wurde bereits damals bei der Vorstellung im Jahr 1976 gewürdigt. Die Lenkachsen garantieren einen einwandfreien Lauf, auch in engeren Gleisbögen. Geradezu mustergültig ist die Farbgebung mit den schwarz abgesetzten Bändern. Sehr sauber und vollständig ist die authentische Reichsbahn-Beschriftung. Eine weitere



Bild 12: Kaum noch zu übertreffen ist die Gestaltung der „Donnerbüchsen“ in der Reichsbahn-Ausführung. Das Bild zeigt den CCid 28.



Bild 13: Eine komplette Inneneinrichtung und Fenster mit imitierten Metallrahmen hat auch der zweite Wagen der Sonderserie, der BCI 28.

Bild 14: Wohlgelungen, reichdetailliert und mit schwarzen Streifen versehen, ist auch der Bi 29 mit geschlossenen Einstiegsräumen.



Besonderheit sind die gut gelungenen Metallrahmen der Fenster. Jene Wagen hatten keine Holzrahmen, sondern neue Fensterrahmen aus Rotguß, die sehr gut schlossen, allerdings auch recht schwer waren und einen Gewichts-

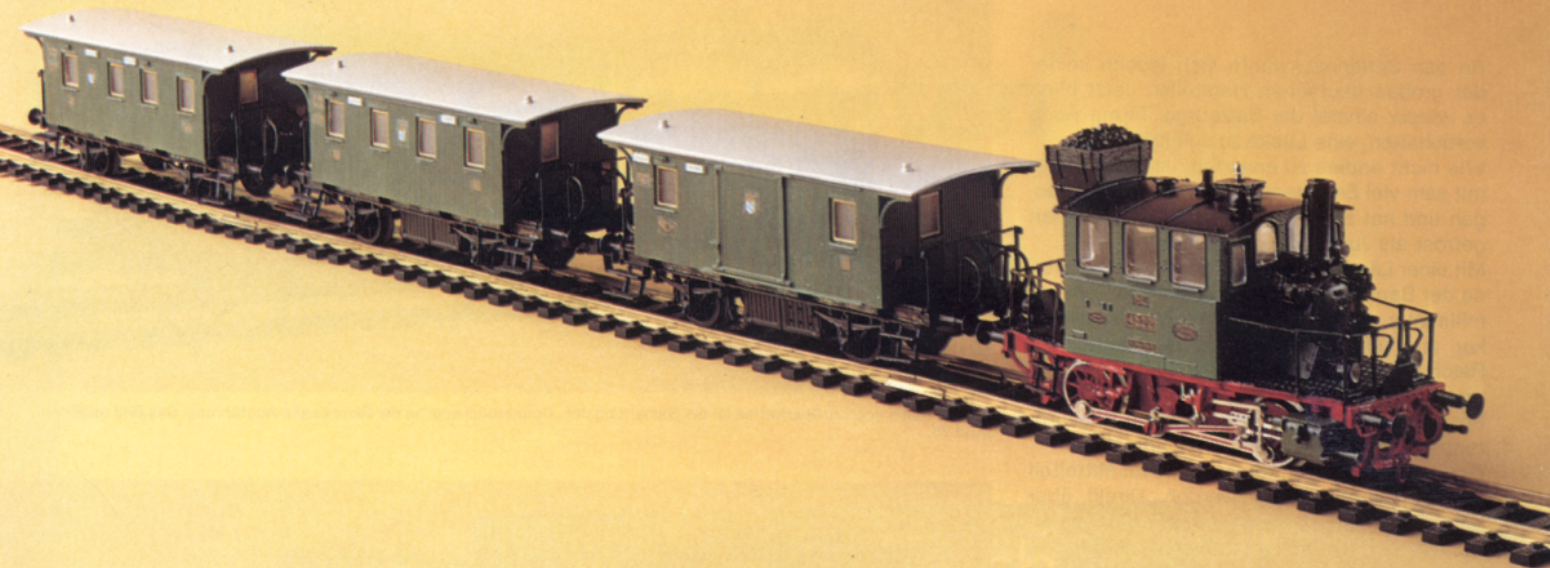
ausgleich erforderten. Durch Austausch des Kupplungskopfes lassen sich die Fahrzeuge mühelos auf die Roco-Kurzkupplung umrüsten.

HO

Bild 15: Vierter Wagentyp ist der Gepäckwagen Pwi 28 mit den vier beweglichen Schiebetüren und Inneneinrichtung.

Alle Fotos: Obermayer





Die bayerischen Lokalbahnwagen

von Rai-Mo

Bild 1: Diese hübsche Länderbahn garnitur läßt sich aus den bayerischen Lokalbahnwagen in HO von Rai-Mo zusammen mit dem »Glaskasten« bilden. Das Modell des Glaskastens soll in nächster Zeit ebenfalls von Rai-Mo geliefert werden.

Foto: Paur

Bild 2: So ansprechend und übersichtlich verpackt wird der Bausatz der Lokalbahnwagen ausgeliefert.

Foto: P. Schiebel

Kurz vor Einstellung der Produktion brachte die Firma M + F in Fürstenfeldbruck eine entzückende Garnitur aus drei kleinen zweiachsigen bayerischen Lokalbahn-Personenwagen heraus, die sehr schnell vergriffen war. Wir hatten diese Wagen im Journal Nr. 2/81 ausführlich vorgestellt.

Auf der Nürnberger Messe 1981 stellte die Firma Rai-Mo als erstes Modell in der Baugröße HO die gleiche Garnitur in Kunststoff als Bausatz vor. Dieser Bausatz ist nunmehr lieferbar. In einer sehr ansprechenden Verpackung sind alle Teile für den Bau der drei Wagen, übersichtlich in Styropor eingelassen, enthalten. Auch ein reichhaltiger Beschriftungssatz liegt bei.

Der Zusammenbau der Wagen ist leicht zu bewerkstelligen. Jeder, der schon einmal einen Gebäudewagen montiert hat, ist dazu ohne Schwierigkeiten in der Lage. Die einzelnen Teile sind paßgenau gespritzt und werden mit einem Kunststoffkleber zusammengeklebt. Es empfiehlt sich, hierzu einen dünnflüssigen

Bild 3: Dieses Foto zeigt den 3. Klasse-Wagen fertig montiert und beschriftet. Es verdeutlicht die vielen Details und die filigranen Bühnengeländer.

