



Zusammenbau zu sagen, daß die Weißmetallteile etwas weich und empfindlich sind und zudem einen recht niedrigen Schmelzpunkt haben. Daher ist hier ein sorgfältiges Arbeiten Voraussetzung für ein Gelingen des Modells. Wer keine große Erfahrung im Löten von Weißgußmetallteilen besitzt, sollte die Teile lieber durch Kleben verbinden, allzu leicht ist beim Löten sonst irgendein Teil beschädigt.

Die Messingbleche für Führerhaus und Tenderaufbau sind sauber und genau geätzt und lassen sich sehr einfach verlöten. Um hier allerdings zu dicke Lötstellen zu vermeiden, durch die viele Feinheiten verdeckt werden könnten, empfehle ich die ausschließliche Verwendung von Flüssiglot wie Tinol. Dieses

Lot läßt sich äußerst genau dosieren und fließt nahezu rückstandslos in die Lötspalten.

Das Führerhaus besitzt eine komplett ausgestattete Feuerbüchsenimitation aus Weißmetall und einen Boden mit feiner Nachbildung der Holzbohlen.

Einige Punkte in der Detailgestaltung der Lok könnten noch verbessert werden. So vermißt man Federpuffer, die bei einem Modell dieser Preisklasse selbstverständlich sein sollten. Ebenfalls nicht vorhanden sind Heizkupplungen an den Pufferbohlen, die ich beim vorliegenden Modell aus noch vorhandenen M + F-Beständen ergänzte. Nicht ganz befriedigen können auch die aus Weißmetall gegossenen Kupplungsimitationen, die durch

die vormals von M + F hergestellten funktionstüchtigen Nachbildungen aus Messing ersetzt werden sollten. Eine kleinere Ungeheimtheit besteht darin, daß das Modell mit elektrischen Reichsbahnlaternen ausgestattet, jedoch der Generator nicht im Bausatz enthalten ist. Da ein nachträgliches Anbringen des Generators aufgrund der am Kessel angegossenen Leitungen nicht ganz einfach ist, empfehle ich, die Laternen gegen solche in Länderbahnausführung auszutauschen. Von diesen kleinen Mängeln, die durch den Hersteller leicht zu beheben sind, abgesehen, bietet der Bausatz der BR 19 die Möglichkeit, ein ausgezeichnetes Modell einer schönen Dampflokomotive aufs Gleis zu stellen.

P. Schiebel





Bild 1: Dies ist der neue zweiteilige Triebzug 628 101/928 101 im Bw Kempten.

Die neuen Triebwagen der Baureihen 627.1 und 628.1

Bereits zu Beginn der 70er Jahre reifte bei der Deutschen Bundesbahn der Plan, die inzwischen überalterten Schienenbusse durch modernere Fahrzeuge zu ersetzen. Zwei Jahrzehnte lang hatten die kleinen, roten ein- und zweimotorigen Busse der Baureihen VT 95 und VT 98 die Hauptlast des Personenverkehrs auf Nebenbahnen getragen und dort die unwirtschaftlichen Dampflokomotiven

abgelöst. Nun aber genügten auch sie nicht mehr weder den Ansprüchen der Reisenden noch den Anforderungen des Betriebes.

Als Ersatz für die Schienenbusse wurden von der MaK und der Waggonfabrik Uerdingen ein- und zweiteilige Triebwagen entwickelt, deren ersten Exemplare im Jahr 1974 in Dienst gestellt werden konnten. Als kostengünstige Antriebsaggregate sollten serienmäßige Lkw-Dieselmotoren zum Einbau kommen, die in Fahrzeugmitte unter dem Wagenboden aufgehängt wurden. Über Kardanwellen werden jeweils die beiden Achsen eines Drehgestelles angetrieben. Für die einteiligen Triebwagen der Baureihe 627 wurden zunächst Motoren mit einer Nennleistung von 390 PS ausgewählt, für die zweiteiligen Fahrzeuge der Baureihe 628 sah man zwei Motoren mit einer Leistung von je 275 bis 285 PS vor.

Die Fahrzeuge beider Baureihen waren in Leichtbauweise gefertigt und erhielten unterhalb der Fensterpartie gesickte Seitenwände. Anstelle normaler Zug- und Stoßvorrichtungen wurde eine Mittelpufferkupplung der Bauart Scharfenberg eingebaut.

Die Triebwagen der Baureihe 627 haben einen Fahrgast-Großraum mit 64 Sitzplätzen und einen geräumigen Traglastenraum mit 4 Klappsitzen erhalten. Die beiden Hälften des Triebzuges 628 sind genau gleich ausgeführt, anstelle des Gepäckraumes der einen Einheit befindet sich in der anderen Hälfte ein zweites Fahrgastabteil. In der zweiteiligen Ausführung sind 136 Sitzplätze vorhanden.

Von der Baureihe 627 wurden bislang acht Einheiten und von der Reihe 628 zwölf Doppelseinheiten in Dienst gestellt. Zunächst waren die Fahrzeuge den Bahnbetriebswerken Braunschweig und Kempten zur Erprobung

zugewiesen worden. Im Jahr 1980 kamen alle Triebwagen nach Kempten. Dort ging man dann in eine weitere Erprobung der zweiteiligen Triebwagen. Hierbei wurde einer der beiden Motoren ausgebaut, das betreffende Fahrzeug diente nur noch als Steuerwagen, wurde aber nicht umgenummeriert. Die noch motorisierte Einheit erhielt ein stärkeres Aggregat.

Die 2. Generation

Im Dezember des Jahres 1981 wurde nun die zweite Generation der Triebwagen vorgestellt, die zur Unterscheidung von der Vorseerie die Baureihenbezeichnung 627.1 und 628.1/928.1 erhalten haben. Im Rahmen eines mittelfristigen Investitionsprogrammes sind vorläufig 98 Millionen Mark für die Beschaffung der neuen Fahrzeuge vorgesehen. Zunächst werden fünf Einzeltriebwagen und drei zweiteilige Einheiten eingesetzt.

Ende Januar 1982 war Gelegenheit geboten, die Fahrzeuge im Bw Kempten zu besichtigen und bei Geräuschemessungen und bei Probefahrten dabei zu sein. Zu diesem Zeitpunkt befanden sich in Kempten die Triebwagen 627 102, abgenommen am 17.12.1981 und die zweiteilige Einheit 628 101/928 101, abgenommen am 18.12.1981. Von den früher gelieferten Fahrzeugen unterscheiden sich die neuen Fahrzeuge zunächst einmal durch die glatten Seitenwände ohne Sicken und durch die üblichen Zug- und Stoßvorrichtungen. Änderungen ergaben sich auch bei der Gestaltung des Innenraumes und der Einstiege, vor allem bei den zweiteiligen Triebwagen. Mit den Klappsitzen in den Mehrzweckräumen an den Wagenenden hat der Triebwagen 72 Sitzplätze und der Steuerwagen 77

Bild 2: Die Abnahme des neuen Fahrzeuges erfolgte erst am 18.12.1981.





Bild 3: Seitenwände ohne Sicken und ein neues Schema für die Lackierung hat auch der neue 627 102 erhalten, der ebenfalls bereits in Kempten ist.

Bild 4: Dies ist der einfache Führertisch des neuen Triebwagens 628 101.

Sitzplätze. Werden die Mehrzweckräume zum Transport von Gepäck oder Fahrrädern benutzt — faltbare Fahrradständer sind bereits eingebaut — verfügt jede Einheit noch über 64 Sitzplätze. Im Triebwagen der Reihe 627 können 70 Reisende Platz nehmen. Die Innenräume der Fahrzeuge sind einfach, jedoch sehr zweckmäßig und ansprechend gestaltet.

Als Antriebsaggregate sind in beiden Fahrzeugen recht leistungsfähige Dieselmotoren der Firma Daimler-Benz eingebaut. Im 627 102 ist dies ein Zwölfzylinder-Saugmotor der Reihe OM 424 mit einer Leistung von 420



Bild 5: Hier im Vergleich der Triebwagen 628 013 aus der Vorserie, der noch die gesickten Seitenwände und eine Scharfenberg-Kupplung hat.

Fotos 1—5: Obermayer



Hubraum von 21,9 Liter, einen Kolbendurchmesser von 128 mm und einen Kolbenhub von 142 mm. Es ist zwar kein Lkw-Motor, seine Bauteile lassen sich jedoch auf denselben Transferstraßen bearbeiten. Derselbe Motortyp wird als OM 424 A mit Aufladung und mit einer Nennleistung von 485 PS im Triebwagen 628 101 verwendet. Besondere Aufmerksamkeit wurde der Geräuschdämmung geschenkt. Eingehende Messungen ergaben, daß die am Motor angebrachte Schürze eine Geräuschverminderung von 6 dB(A) ergab. Etwas laut wurde es nur, als der Lüfter mit

voller Leistung lief und den Fahrmotor überlötete. Außerordentlich gut ist auch die Schallisolierung zum Innenraum. Hier war lediglich ein kaum störendes Schnurren zu vernehmen. Nur der sich hin und wieder einschaltende Kompressor für die Druckluftverzeugung verursachte im Bereich einiger Sitzplätze recht unangenehmes Vibrieren des Bodens, verbunden mit einer starken Geräuschentwicklung. Bei der Probefahrt von Kempten nach Günzach lief der Triebzug sehr ruhig und weich. Obwohl die Fahrzeuge unbesetzt waren, erreichte der Triebwagen

auf der leicht steigenden Strecke nie seine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Auch die Beschleunigung nach einigen Gleisbogen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 bzw. 80 km/h war nicht gerade berauschend. Bei der Rückfahrt zeigte das neue Fahrzeug, daß es auch bei 120 km/h über einen recht guten Fahrkomfort verfügt, zu dem sicherlich auch die Luftfederung der Drehgestelle beiträgt. Ob der Triebzug 628/928 mit nur zwei angetriebenen Achsen auch bei schlechten Witterungsbedingungen auskommt, bleibt allerdings abzuwarten.

HO

Wir räumen unser Bücherlager

Um für unser neues Buch "Eisenbahndreieck Distelrasen"

Platz zu schaffen, haben wir für die Bücher:

"Die Regentalbahn", "Dampflokomotiven im Allgäu" und "Baureihe 01"

neue, recht interessante Verkaufspreise festgelegt. Bitte beachten Sie diesbezüglich unsere Verlagsbestell-Liste auf Seite 70. Machen Sie von dem Buchangebot Gebrauch. Die Preise gelten, solange Vorrat reicht.

H. Merker-Verlag, Röntgenstraße 2, 8080 Fürstenfeldbruck - Tel.: 08141/2437

Drei Reichsbahnlokomotiven in die Bundesrepublik verkauft!

Die DDR ist nicht nur nach wie vor ein beliebtes Ziel für Foto-Safaris bundesdeutscher Eisenbahnfreunde, wie der Zuspruch bei Sonderfahrten des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR oder die Rundfahrten von Intraflug beweisen, nach wie vor sind Dampflokomotiven auch ein Exportartikel. Alles das, was die Bundesbahn vor Jahren und

Jahrzehnten in die Hochöfen abfuhr, ist größtenteils von der Deutschen Reichsbahn noch zu haben.

So erwarben die Historischen Eisenbahnen Frankfurt/Main die Schnellzuglokomotive 01 118 und die DR-Neubaulokomotive 35 1097, eine Personenzuglokomotive, die einst unter der Baureihenbezeichnung 23¹⁰

(zur Unterscheidung von der Bundesbahn - 23er) fuhr. Das Auto- und Technikmuseum Sinsheim erwarb die 03 098. Alle drei Dampflokomotiven wurden am 7. November 1981 von der 216 103 über Bebra als Lokzug in die Bundesrepublik geschleppt.

M. Weisbrod

Bild 1: Die 35 1097 wurde 1973 im Bw Berlin Lichtenberg aufgenommen.





Bild 2: 01 118 bei der Ausfahrt aus Stadtilm während einer Sonderfahrt, die im September 1981 von Arnstadt nach Saalfeld und zurück führte.

Bild 3: Die 03 2098 wurde 1971 im Bw Halle P aufgenommen.

Fotos 1—3: M. Weisbrod

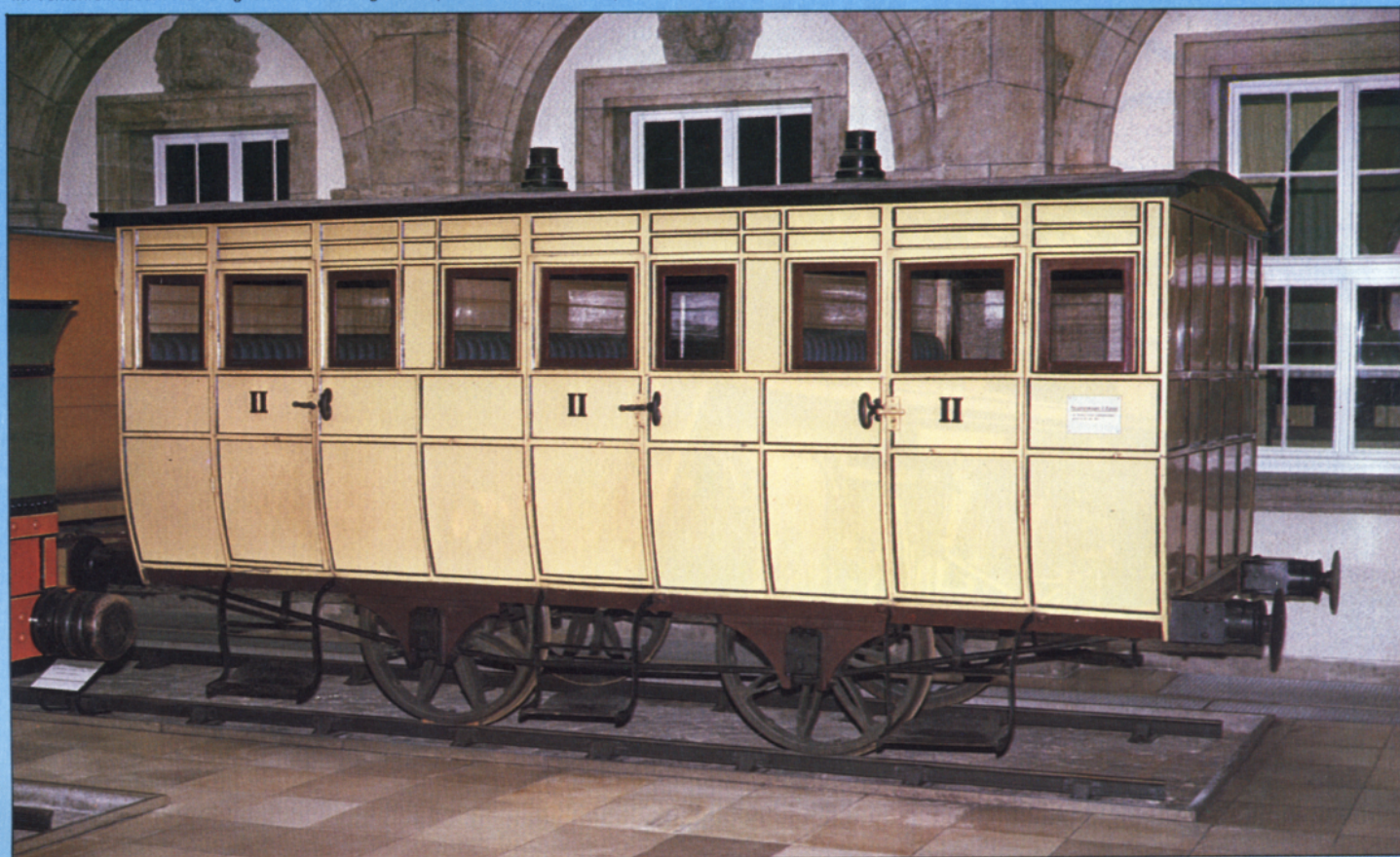


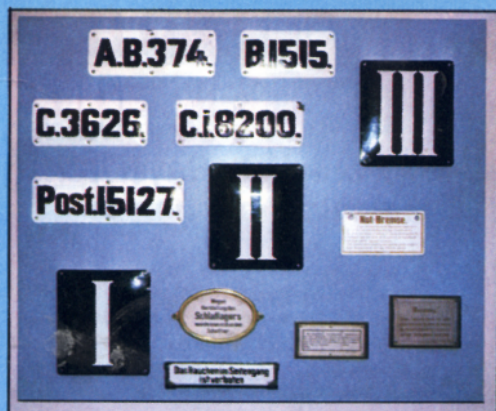
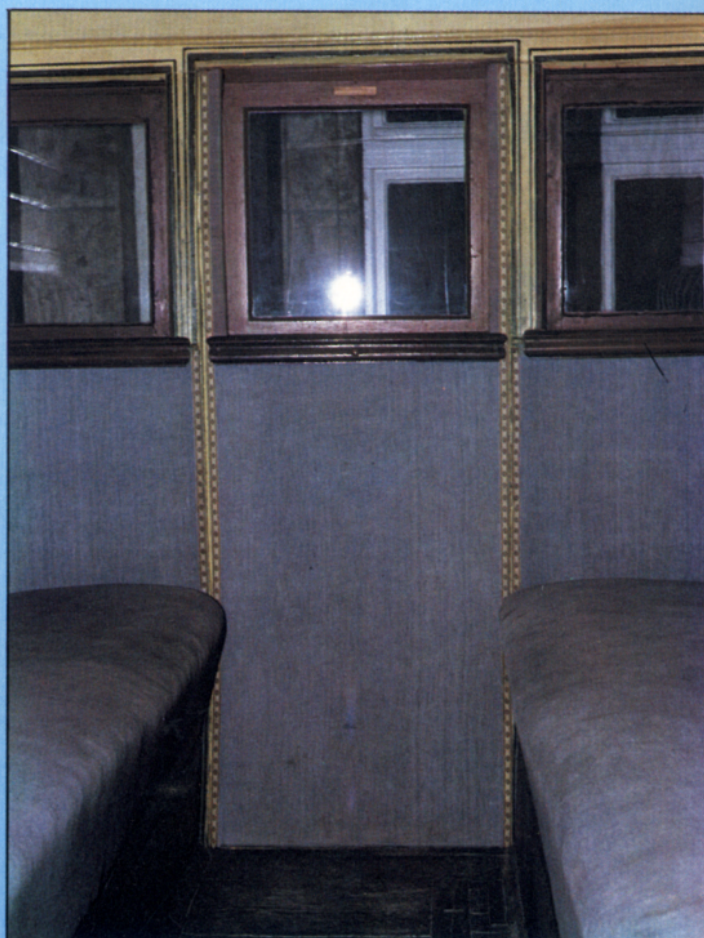


Bild 1: Nachbau des ersten 3. Klasse Wagens der Nürnberg/Fürther Eisenbahn, also überhaupt einer der ersten Eisenbahnwagen Deutschlands. So und ähnlich verkehrten sie zwischen Nürnberg und Fürth.

Die Zentralwerkstätten der K. Bay. Sts. B. in München

Bild 2: Wie schon bei Bild 1 beschrieben, gehört auch dieser Wagen zu den ersten deutschen Personenwagen. Hier die 2. Klasse. Der 1. Klasse Wagen der Nürnberg/Fürther Bahn läßt sich im Verkehrsmuseum Nürnberg leider nicht fotografieren, da er durch andere Exponate verdeckt ist.





▲ Bild 3: So waren die 1. Klasse Coupés des 1. Klasse Wagens der damaligen Zeit ausgestattet.

Bild 4: So reiste man in der 2. Klasse. Die Wagenabteile waren noch sehr nieder (1,70 m lichte Höhe).

◀ Bild 5: Eine kleine Auswahl von Wagenbeschriftungsschildern der Königlich Bayer. Staatsbahn, die ebenfalls in Nürnberg gezeigt werden.

Bild 6: Wagenrad der vormaligen bayerischen Ostbahn von 1856—1875. Heute ausgestellt im Verkehrsmuseum Nürnberg.

Fotos 1—6: C. Asmus, im Verkehrsmuseum Nürnberg aufgenommen.

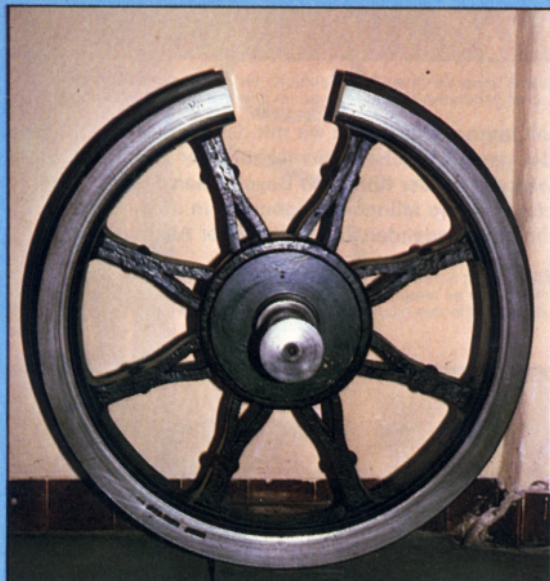


Bild 7 + 8: Ähnlich wie in Bayern wurden Sternspeichenräder auch bei anderen deutschen Bahnverwaltungen verwendet. Die Abb. zeigt einen alten badischen Güterwagen, dessen Achslager ebenfalls große Ähnlichkeit mit den bayerischen Wagen aufweist. Beide Fotos wurden Ende 1981 im norddeutschen Raum aufgenommen. Entsprechend der Beschriftung muß es sich um ein restauriertes Fahrzeug handeln (Unt. 26.2.81). Ob es sich um die Originalradsätze speziell dieses Wagens handelt, läßt sich heute nicht mehr feststellen.

Fotos: E. Stodulka



Bayerischer Reisekomfort um 1880



Bild 9: Unser Zeichner, Herr Barkhoff, hat wieder einmal stimmungsvoll ein bayerisches Lokalbahn-Milieu nachempfunden. Es zeigt einen aufgeschnittenen BCL, wie er meistens nur in der kalten Jahreszeit eingesetzt war. Im Sommer wurde der Röhrenofen entnommen und eine doppelte Sitzbank dafür eingebaut.

Im Journal 6/81 haben wir mit der Darstellung der geschichtlichen Entwicklung der Zentralwerkstätten der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn in München begonnen. In dem nun Ihnen vorliegenden Journal soll der Abschnitt

»Wagenwerkstätten« als Anlaß dienen, auf die allgemeine Entwicklung der Personenwagen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn von 1835—1920 näher einzugehen.

Die ersten Personenwagen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen in München

Bild 10 + 11: Schnitt des bayerischen BCL mit Toilette, von dem es nur 3 Stück gab, Wagen-Nr. 18149, 18150, 18166, ohne Toilette waren es wesentlich mehr Wagen der 2./3. Klasse. Herr Barkhoff hat die Schnittzeichnung des CL gefertigt. Vielleicht können wir in den nächsten Journal-Ausgaben weitere Innenraumaufteilungen veröffentlichen.

Typensklizze: Sammlung Merker
Zeichnung: R. Barkhoff

Die Personenwagen der ersten deutschen Eisenbahn, der Nürnberg-Fürther Ludwigseisenbahn, waren nach dem Vorbild der alten Post-

