

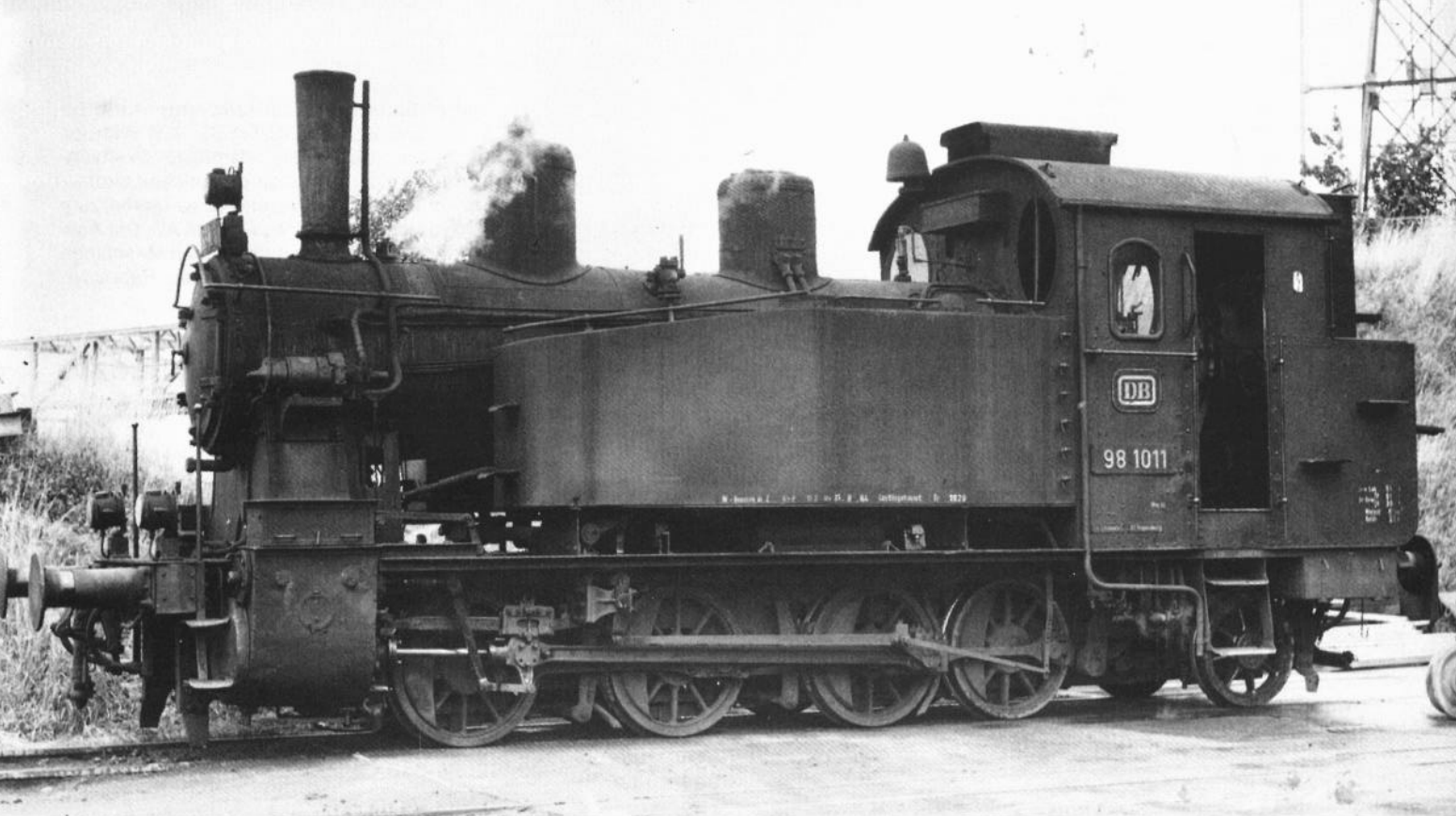


Bild 5: Nach ihrer z-Stellung bei der Deutschen Bundesbahn war die 98 1011 noch kurze Zeit als Werklok bei der Maxhütte in Sulzbach-Rosenberg eingesetzt.

Foto: Obermayer

— sie war zuverlässig und leistungsfähig —
entschied man sich für einen modifizierten
Nachbau.

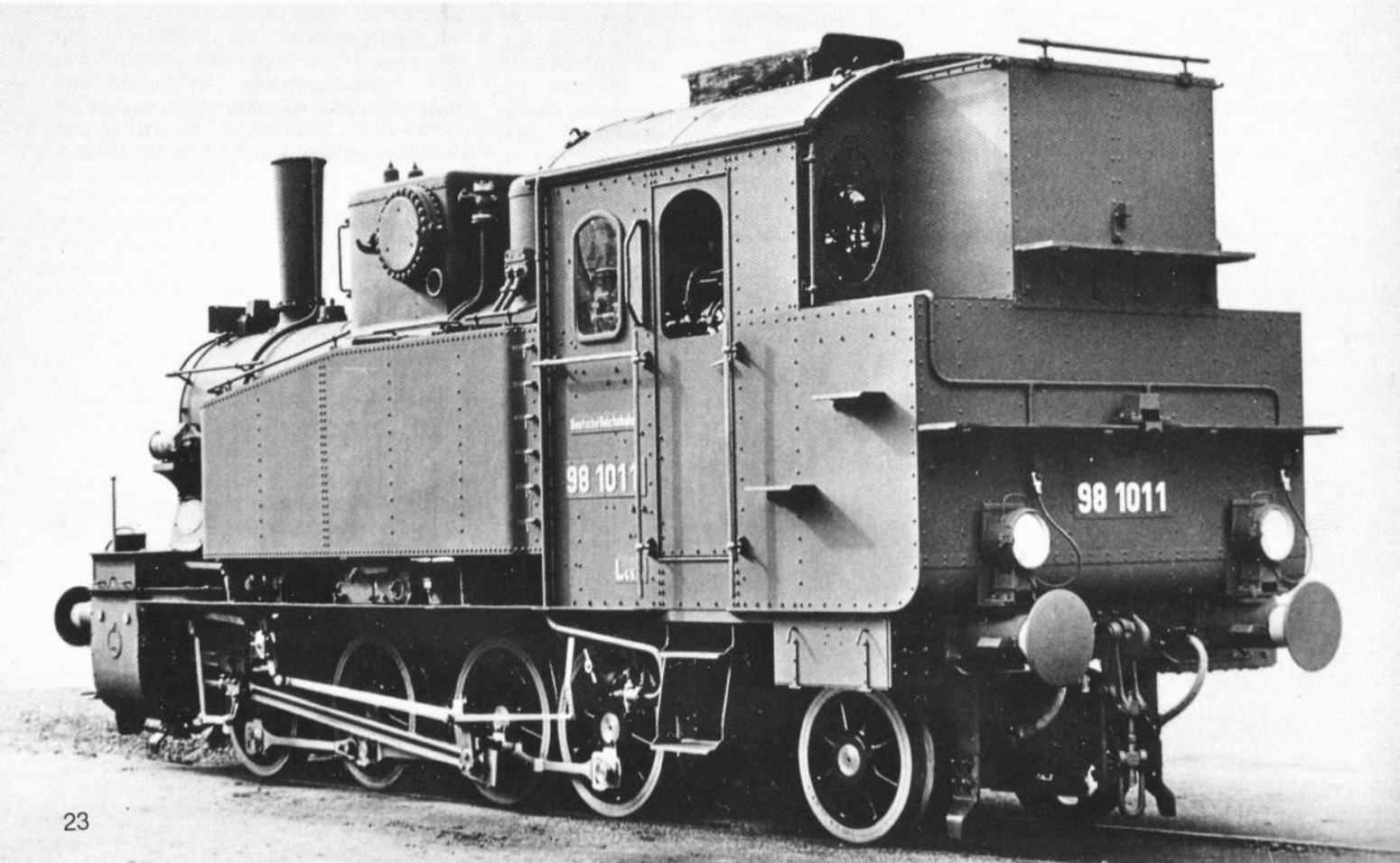
Der Auftrag zur Lieferung erging an die Loko-
motivfabrik Krauss, deren Stärke die Ent-
wicklung erfolgreicher Tenderlokomotiven
war. Die Münchner Firma übernahm von der
GtL 4/4 den Kessel, das Triebwerk und das

Führerhaus. Durch den Anbau eines größe-
ren Kohlenkastens ergab sich eine Länge
über Puffer von 10.050 mm und ein größerer
hinterer Überhang, der den Einbau einer hin-
teren Schleppachse erforderte. Sowohl der
Kessel als auch das Führerhaus wurden um
250 mm höhergelegt. Dadurch bot sich die
Möglichkeit, auch höhere Wasserkästen an-

zubauen, die in ihrer vorderen Hälfte abge-
schrägt wurden, um eine gute Streckensicht
zu gewährleisten. Der Kohlenkasten mit dem
hohen Aufsatz hatte ein Fassungsvermögen
von 2,7 t, die seitlichen Wasserkästen konn-
ten nun 6,3 m³ Wasser aufnehmen.
Durch diese Maßnahmen wurde der Aktions-
radius größer, der Einbau der Laufachse

Bild 6: Schon bei der Lieferung hatten die Lokomotiven der Gattung GtL 4/5 einen hohen Aufsatz auf dem Kohlenkasten erhalten.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



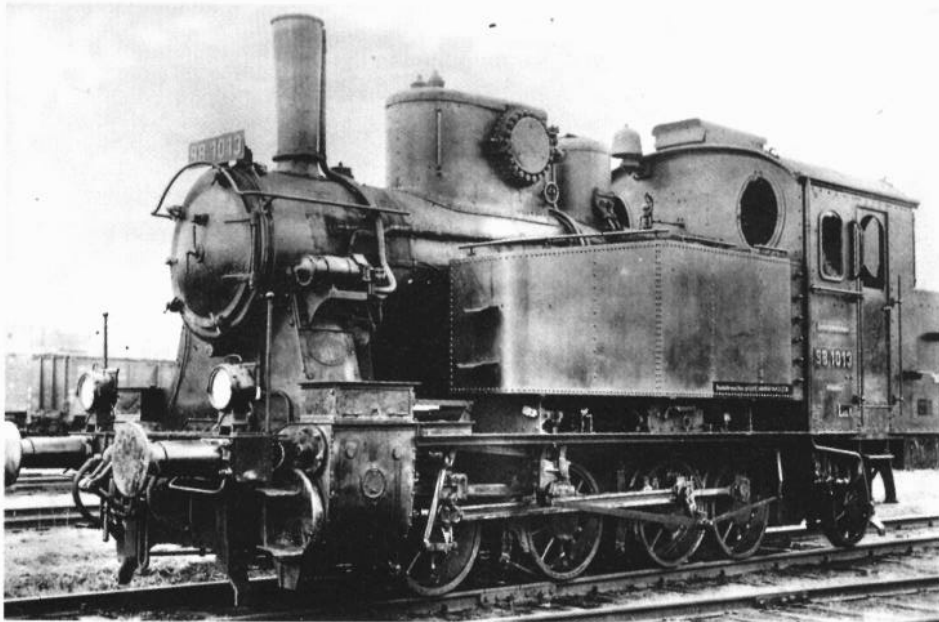


Bild 7: In der Ursprungsausführung hatten die GtL 4/5 der Baureihe 98¹⁰ einen vor dem Dampfdom angeordneten Wasserreiniger, der später wieder ausgebaut wurde.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 8: Die 98 1029 vom Bw Kempten war am 6.5.1963 in Feldkirchen kalt abgestellt.

Foto: Dr. Scheingraber

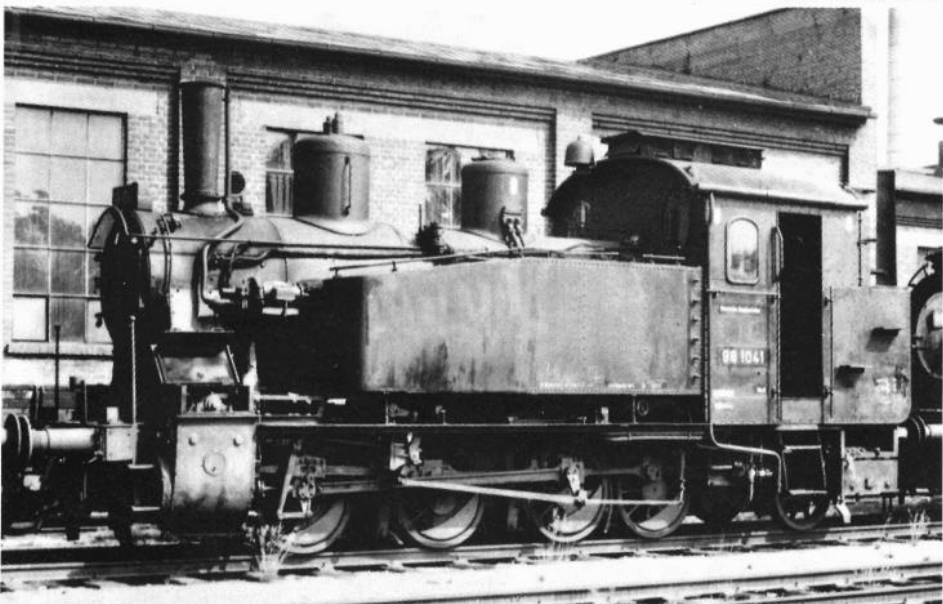


brachte aber kaum eine Verbesserung der Laufeigenschaften. Die Höchstgeschwindigkeit mußte auf 45 km/h begrenzt werden, hier wurde das gesteckte Ziel nicht erreicht. Erhofft hatte man sich eine Steigerung auf 50–60 km/h.

Die ersten fünf Lokomotiven mit den Fabrik-Nr. 8466 bis 8470 lieferte Krauss im Jahr 1929. Obwohl die Maschinen bereits mit den Reichsbahn-Betriebsnummern 98 1001 bis

98 1005 in Dienst gestellt wurden, hielt man an der alten bayerischen Gattungsbezeichnung fest und führte die Lokomotiven als Gattung GtL 4/5. Eine zweite Serie aus dem Jahr 1930 trug die Fabrik-Nr. 8480 bis 8485 und die Betriebsnummern 98 1006 bis 98 1011. Die dritte Lieferung mit den Fabrik-Nr. 8497 bis 8506 stammt aus dem Jahr 1931, hier lauteten die Betriebsnummern 98 1012 bis 98 1022. Noch während der Fertigung der

Bild 9: Unter der Fabrik-Nr. 15 367 fertigte Krauss-Maffei die Lokomotive 98 1041, die am 30.5.1960 im AW Weiden aufgenommen wurde.
Foto: Dr. Scheingraber



vierten Bauserie mit den Lokomotiven der Betriebsnummern 98 022 bis 98 1033 kam es, ausgelöst durch die damalige Weltwirtschaftskrise, zur Fusion der beiden Lokomotivfabriken G. Krauss und J. A. Maffei zum Großunternehmen Krauss-Maffei AG. Die Auslieferung der im Bau befindlichen Maschinen erfolgte im Jahr 1932 mit den Fabrik-Nr. 15 344 bis 15 355.

Die technischen Merkmale der GtL 4/5

Alle bis zu diesem Zeitpunkt in Dienst gestellten Lokomotiven hatten ein besonderes bauliches Merkmal: vor dem runden Sandbehälter befand sich auf dem ersten Kesselschuß ein großer Aufbau, unter dem gemeinsam ein querliegender Wasserreiniger und der Dampfdom angeordnet waren.

Die letzte Lieferung der GtL 4/5 umfaßte die 12 Lokomotiven mit den Fabrik-Nr. 15 360 bis 15 371, die im Jahr 1933 mit den Betriebsnummern 98 1034 bis 98 1045 ihren Dienst antraten. Sie hatten nur noch einen Sand- und einen Dampfdom, der Wasserreiniger entfiel. Er wurde dann auch bei den zuvor gelieferten Fahrzeugen ausgebaut. Das Dienstgewicht der Lokomotiven war durch die größeren Vorratsbehälter zwar auf 54,5 t angewachsen, die Reibungslast lag mit 46,2 t jedoch nur wenig über jener der GtL 4/4, da rund 8,3 t von der Laufachse aufgenommen wurden. Diese Schleppachse mit einem Seitenspiel von 90 mm nach jeder Seite war mit der vierten Kuppelachse zu einem Krauss-Helmholtz-Gestell vereinigt. Die vierte Kuppelachse hatte ein Spiel von 20 mm nach jeder Seite, bei den beiden ersten Kuppelachsen betrug das Seitenspiel ± 18 mm. Nur die Treibachse war fest im Rahmen gelagert. Es gab also keinen festen Achstand. Bei den Treib- und Kuppelrädern blieb man bei dem bayerischen Standardmaß für Lokalbahnmaschinen von 1.006 mm. Der Durchmesser der Laufräder mit 850 mm entsprach dagegen den Baurichtlinien für Einheitslokomotiven. Das Zweizylinder-Heißdampftriebwerk hatte außenliegende Zylinder mit leicht geneigter Längsachse und einschieniger Kreuzkopfführung. Die Heusingersteuerung war mit Kolbenschieben ausgeführt. Als Bremsanlage diente eine Druckluftbremse der Bauart Westinghouse mit Zusatzbremse. Die Handbremse war als Wurfhebelbremse ausgeführt. Gebremst wurden die drei ersten Achsen jeweils von vorn. Die Sandfallrohre führten vor die zweite Kuppelachse und hinter die Treibachse.

Auch die letzte GtL 4/5 mußte gehen

Alle Lokomotiven der Baureihe 98¹⁰, die leider die in sie gesetzten Erwartungen sicherlich nicht ganz erfüllten, überlebten den Zweiten Weltkrieg und gelangten in den Bestand der Deutschen Bundesbahn. Noch im Jahr 1957 waren alle Maschinen im Einsatz und bei den Bahnbetriebswerken Buchloe, Kempten, Lindau, Passau, Plattling, Regensburg, Schongau, Schwandorf, Straubing und Weiden beheimatet. Allein das Bw Schongau verfügte am 22.11.1950 über 9 GtL 4/5 mit den Betriebsnummern 98 1026, 1029, 1030, 1032, 1033, 1034, 1035, 1036 und 1037.

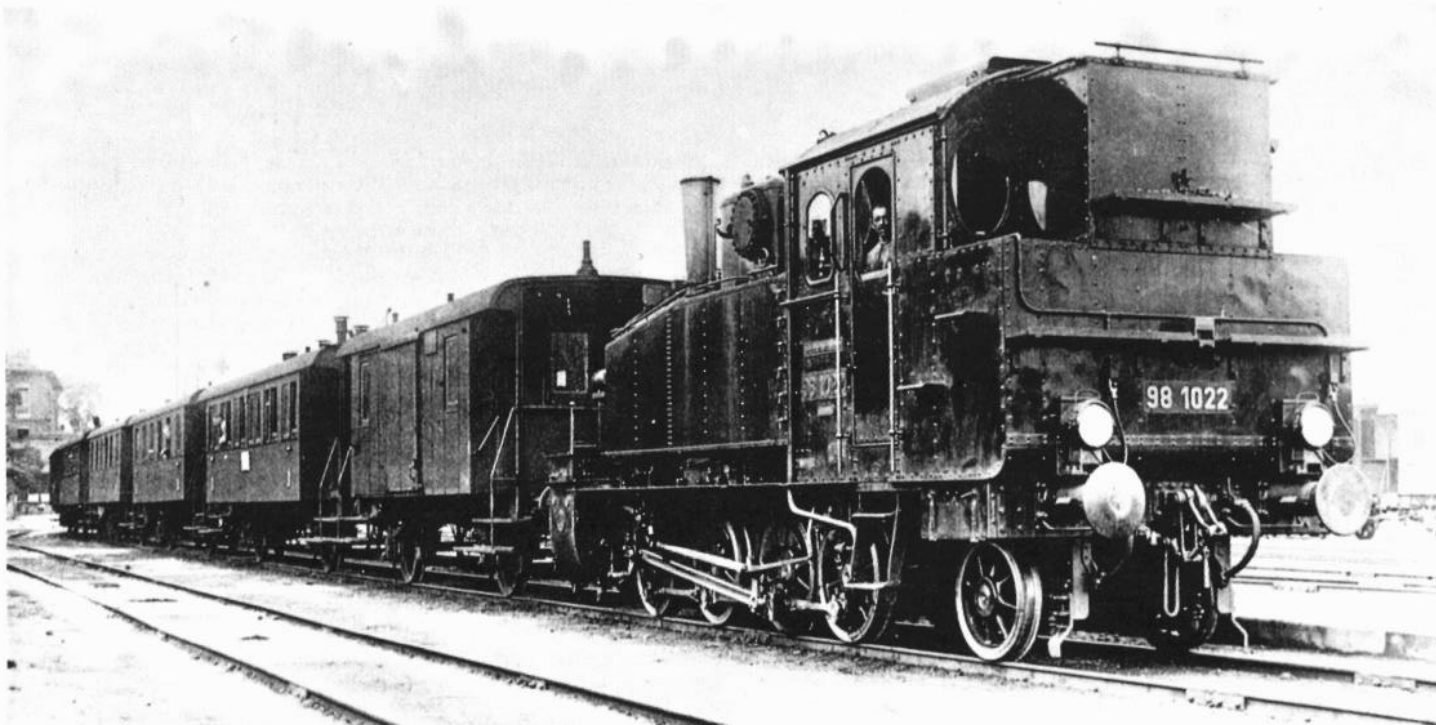


Bild 10: Mit einem typischen bayerischen Personenzug verläßt die 98 1022 in den dreißiger Jahren den Bahnhof Mühldorf/Oberbayern.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

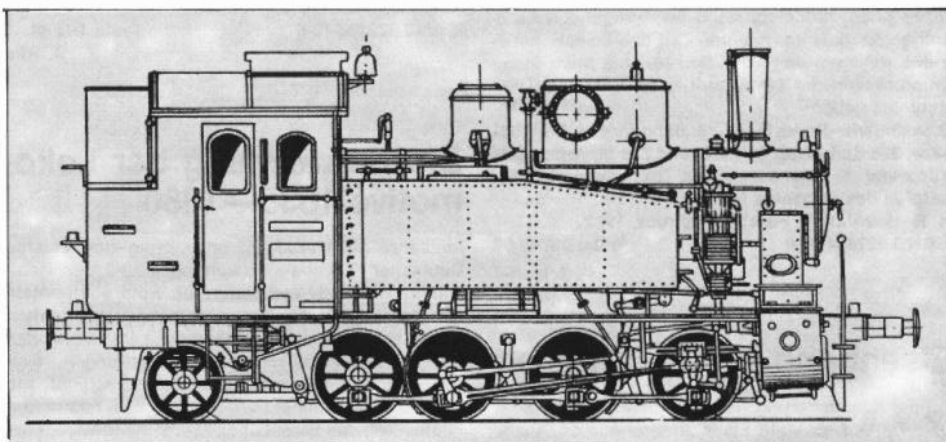
Im Jahr 1957 begann dann die Deutsche Bundesbahn mit der Ausmusterung der ersten Fahrzeuge dieser Gattung. Rasch schrumpfte der Einsatzbestand auf 11 Lokomotiven im Jahr 1960. Die meisten davon waren in der Oberpfalz eingesetzt. 1965 verfügte die Deutsche Bundesbahn dann nur noch über fünf einsatzfähige Maschinen. Hierzu zählten die Lokomotiven mit den Betriebsnummern 98 1005, 1011, 1014 und 1027 vom Bw Schwandorf und die beiden Exemplare 98 1025 und 1026 vom Bw Lindau, die hauptsächlich auf der Allgäustrecke Röthenbach-Scheidegg eingesetzt waren. Die z-Stellung der 98 1025 datiert vom März des Jahres 1965, ein Jahr später war dann auch die 98 1026 ausgemustert. Die letzte von der DB eingesetzte Maschine war die 98 1027 vom Bw Schwandorf, die bis zum Juni 1966 fuhr. Die außerdem noch vorhandene Maschine mit der Betriebsnummer 98 1011 war bei der DB bereits z-gestellt, wurde dann aber an das Stahlwerk Maxhütte in Sulzbach-Rosenberg ausgeliehen. Die Lokomotive befand sich da-

mals noch in einem recht guten Zustand. Im Sommer des Jahres 1966 war dann aber auch ihr Schicksal besiegelt. Da es damals noch keine oder nur einzelne Interessenten für alte

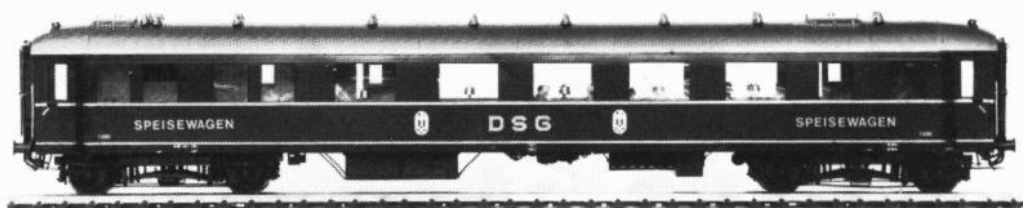
Dampflokomotiven gab, blieb der Nachwelt leider kein einziges Exemplar der Baureihe 98¹⁰ erhalten.

HO

Bild 11: Typenzeichnung im Maßstab 1:87 der GtL 4/5 in der Ursprungs Ausführung. Die Skizze ist der Sammlung LOKOMOTIV-REVUE von H. J. Obermayer entnommen. In zwei Sammelbänden sind je 50 Schleppender- und Tenderlokomotiven enthalten.



SPRING AG
Bahnhofstraße 105
CH 5430 **Wettingen**
Tel. 0 56 26 66 88



Die letzten Rheingoldwagen-Garnituren (5-teilig) Spur 0/

Feinste Schweizer Handarbeit in Messing mit bester Detaillierung. Die Schönheit des Originals kommt im Modell bestens zur Geltung. Sie können sich im Fachhandel davon überzeugen.

BÜCHERECKE

»Eisenbahndreieck Distelrasen«

Nicht allzu häufig erscheinen im H. Merker-Verlag neue Bücher. Wenn es jedoch dazu kommt, dann kann man sicher sein, daß eine solche Neuerscheinung etwas Besonderes darstellt. So ist es auch mit dem nun endlich erhältlichen Bildband über das »Eisenbahndreieck Distelrasen«. In diesem Buch wird in Wort und Bild eine Besonderheit im Bereich der großen Eisenbahnstrecken Deutschlands beschrieben: die ehemalige Spitzkehre im Bahnhof Elm an der Hauptstrecke Frankfurt—Bebra, die zur Überwindung des Mittelgebirgszuges »Distelrasen« lange Zeit notwendig war. Ebenso wird die Geschichte und die technische Meisterleistung beim Bau des Schlüchterner Tunnels, des zweitlängsten Eisenbahntunnels Deutschlands, dargestellt, der später die Spitzkehre ersetzt.

Zusammen mit dem spannend geschriebenen Text stellt dieses Buch vor allem durch die vielen historischen Fotos ein Stück allgemein gültiger Eisenbahngeschichte dar. Die ganze Palette vom Beginn des Dampfbetriebs bis zum modernen IC-Verkehr ist auf den hervorragend wiedergegebenen Fotos ausbreitet.

Die Autoren C. Asmus und R. Jirawetz haben in jahrelanger mühevoller Arbeit das Material zu diesem Buch zusammengetragen, um dem Leser eine umfassende Information zu bieten. Auch ehemalige Bahnbedienstete des inzwischen aufgelassenen Bahnhofes Elm kommen mit farbigen Schilderungen über den harten Eisenbahnbetrieb zu Wort.

Viele exzellente Zeichnungen von R. Barkhoff ergänzen die Fotos. Besondere Erwähnung verdienen die zahlreichen, drucktechnisch hervorragenden Farbaufnahmen aus der neueren Zeit des Eisenbahnbetriebs rund um den »Distelrasen«, die auch einen Eindruck von der landschaftlichen Schönheit des Gebietes geben.

C. Asmus/R. Jirawetz: »Eisenbahndreieck Distelrasen«, 296 Seiten mit 54 Farb- und 288 Schwarzweißfotos und 30 Zeichnungen im Text sowie ein Ausfaltplan des Bahnhofes Elm.

H. Merker Verlag, Fürstfeldbruck, 1982.

ISBN 3-922404-00-6

Preis: DM 69,60

P. Schiebel

Eisenbahn in Oberfranken

Mit der Ausmusterung vieler seltener Baureihen hat Oberfranken für viele Eisenbahnfreunde an Anziehungskraft verloren. Ganz gleich ob an der Schiefen Ebene, im Bw Hof oder an der Frankenwaldrampe, überall konnte man früher die Fotografen in Scharen antreffen.

Die jetzt erschienene Bilddokumentation »Eisenbahn in Oberfranken« will mehr als nur an diese bekannten Reiseziele in Nordbayern erinnern. Sie dokumentiert auf 288 Seiten mit einer Fülle Fotos den gesamten Eisenbahnbetrieb Oberfrankens in den letzten drei Jahrzehnten, wobei das Schwergewicht beim sehr abwechslungsreichen Dampfbetrieb liegt. Aber auch die Reichs- und Staatsbahnzeit kommen nicht zu kurz. Es ist schon erstaunlich, was der Autor an bisher unbekannten Bildern aus diesen längst vergangenen Eisenbahnepochen ausgegraben hat. Die Vielfalt der eingesetzten Triebfahrzeuge seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs macht das Buch für jeden Eisenbahnliebhaber interessant. Der Baureihenfanatiker kommt dabei ebenso auf seine Kosten wie Wagenexperten oder Freunde von gelungenen Streckenaufnahmen. Der Historiker findet von allen Bahnlinien, auch von schon längst stillgelegten und abgebauten Lokalbahnlinien, aufschlußreiche Fotos. Der Modellbahner wird die mitabgebildeten »Randerscheinungen« des Bahnbetriebs wie z. B. ein 1853 gebauter Schienenkran des Bw Pressig-Rothkirchen als Anregung für seine Modelleisenbahn sicher begrüßen.

Besondere Erwähnung verdient der Farbteil des Buches, der 45 von Motiv und Farbe her ausgezeichnete Aufnahmen enthält. Sie sind ebenso wie die s/w-Fotos hervorragend wiedergegeben und zeigen noch einmal die Vielfalt des Bahnbetriebs in den letzten zwanzig Jahren.

Abgerundet wird die Dokumentation der Bahngeschichte Oberfrankens durch Textbeiträge, die sich vor allem mit einigen schon fast vergessenen Nebenbahnen beschäftigen.

Siegfried Buße: Eisenbahn in Oberfranken, 288 Seiten, ca. 470 Bilder, davon 45 in Farbe, gebunden.

Buße-Fachbuch-Verlag, München 1982.

ISBN 3-922138-13-6

Preis: DM 68,—

A. Ritz

Die Entwicklung der Lokomotive 1835—1880

Im Jahre 1930 erschien im Auftrag des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und des Deutschen Lokomotiv-Verbandes die wohl ausführlichste Darstellung der geschichtlichen und technischen Entwicklung der Lokomotive im Gebiet des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, also das Standardwerk der Eisenbahngeschichte in Deutschland schlechthin, verfaßt von namhaften Fachleuten des Eisenbahnwesens. Band 1, der sich mit der Entwicklung der Naßdampflokomotiven mit einfacher Dampfdehnung in den Jahren 1835 bis 1880 befaßt, wurde von Richard von Helmholtz, dem ehemaligen Leiter des Konstruktionswesens der Lo-

komotivfabrik Krauss, München, in Zusammenarbeit mit Ministerialrat a. D. Wilhelm Staby verfaßt. Dieses Werk ist jetzt im Callway Verlag als Nachdruck erschienen.

Nach der Achsfolge geordnet, werden im Teil 1 des Buches alle wichtigen Dampflokomotiven aus der Zeit von 1835—1880 detailliert dargestellt. Der zweite Teil umfaßt eine Fülle technischer Einzelheiten der damaligen Lokomotiven, im dritten Teil werden allgemeine Angaben zur Fertigung und Beschaffung gemacht. Ein gesonderter Tafelband beinhaltet 39 Musterzeichnungen der bekanntesten und wichtigsten Typen.

Dieses Buch gibt einen erschöpfenden Einblick in die Entwicklung der Lokomotiven in der Frühzeit des Eisenbahnwesens. Es setzt, da es in erster Linie für Fachleute geschrieben wurde, ein erhebliches Maß an Wissen beim Leser voraus, doch wird ein ernsthafter Eisenbahnliebhaber kaum darauf verzichten können.

R. v. Helmholtz/W. Staby: Die Entwicklung der Lokomotive im Gebiet des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1835—1880. Band I in 2 Teilen.

Textband: 461 Seiten mit 705 Abbildungen, Tafelband: 42 Seiten mit 39 Tafeln, Leineneinband im Schuber. Verlag Georg D. W. Callway, München 1982.

ISBN 3-7667-0542-3

Preis: DM 180,—

Die Preußischen Dampflokomotiven 1850—1922

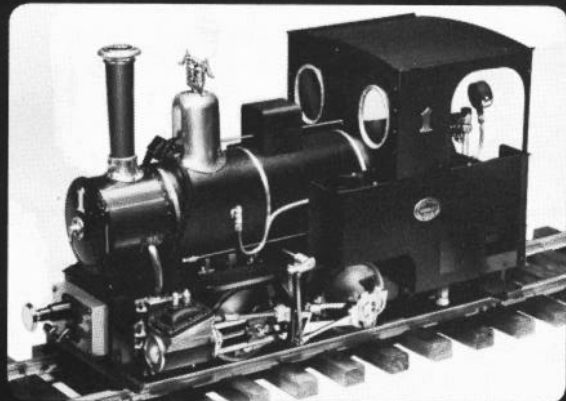
Diese Chronik der preußischen Dampflokomotiven von 1850 bis 1922 stellt in Wort und Bild die breite Palette preußischer Lokomotivgattungen vor.

Der Autor, ehemaliger Ingenieur in der Lokomotivfertigung, durchstreifte schon in jungen Jahren mit Notizbuch und Kamera Bahnhöfe und Lokschuppen und konnte so eine Fülle eigenen Erlebens in das Buch einfließen lassen. Wohltuend erscheint, daß hier nicht wieder die allseits bekannten Standardfotos auftauchen, sondern viele bisher unveröffentlichte Bilder aus dem umfangreichen Archiv des Verfassers, unter denen sich eine große Zahl ausgesprochener Raritäten befinden. Diese Fotos, durch zahlreiche Schnittzeichnungen ergänzt, zeigen sowohl die Normalbauarten der preußischen Dampflokomotiven als auch viele Sonderausführungen. Der fachlich fundierte Text gibt interessante Informationen, gewürzt durch zeitgenössische Berichte. Insgesamt ein sehr empfehlenswertes Buch für Freunde preußischer Lokomotiven.

K. Pierson: Die Preußischen Dampflokomotiven 1850—1922, 206 Seiten mit 158 Fotos und zahlreichen Zeichnungen sowie Tabellen, Leinen. Motorbuchverlag Stuttgart, 1981.

ISBN 3-87943-813-7

Preis: DM 39,—



Dampf – ein Familienspass!

O.S.

Dampflokomotive KRAUSS 0-4-0, 1888

Spurweite	3 1/2" (89 mm)
Gewicht	18 kg
Länge über Puffer	485 mm
Zugkraft	3-4 Personen



Bauen und fahren Sie selbst eine dampfbetriebene Modelleisenbahn. Sie erhalten ausführliche Unterlagen über O.S.-Live-Steam-Lokomotiven Spur 3 1/2 und 5 Zoll im Fachhandel oder direkt bei

FULGUREX SA

Avenue de Rumine 33
CH-1005 Lausanne/Schweiz

Erhältlich als Fertigmodell oder als Baukasten. Ganz aus Metall gearbeitet und fertig lackiert. Betriebsmittel: Kohle oder Gas.

Schienenbusse in Deutschland

Vor genau 50 Jahren brachte Henschel den ersten Schienenbus heraus, dem allerdings nicht viel Erfolg beschieden war. Im Gegensatz dazu konnte die Waggonfabrik Wismar den von ihr wenig später vorgestellten Schienenbus in großer Stückzahl bauen und verkaufen. Nach dem Zweiten Weltkrieg kam dann der Uerdinger Schienenbus, der in mehr als 2.500 Exemplaren gebaut wurde, sowie der MAN-Schienenbus, der es auf 39 Stück brachte.

Die Schienenbusse fanden bisher bei den Eisenbahnfreunden etwas wenig Beachtung. Erst jetzt, am Ende der Epoche, wird klar, welche Bedeutung sie für den Bestand vieler Privatbahnen und Nebenstrecken der DB hatten.

Das vorliegende Buch zeigt die wichtigsten Etappen in der Entwicklung der verschiedenen Fahrzeuge auf und beschreibt sie in allen Einzelheiten. Viele Fotos und Zeichnungen illustrieren dieses sicher für viele Eisenbahnfreunde interessante Buch.

R. Lüttgers: Schienenbusse in Deutschland, 160 Seiten mit 121 Schwarzweißfotos und 40 Zeichnungen im Text, kartoniert. Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart, 1982.

ISBN 3-440-05044-0

Preis: DM 19,80

Taschenbuch Deutsche Straßenbahn-Triebwagen 2

Der Fortsetzungsband zum »Taschenbuch Deutsche Straßenbahn-Triebwagen 1881—1931« zeigt die Entwicklung der Straßenbahntriebwagen in der Zeit von 1931 bis heute auf. 178 Fahrzeuge werden in ihrer Vielfalt mit allen technischen Einzelheiten beschrieben und im Bild dargestellt. Hinzu kommen sieben Wagentabellen sowie eine ausführliche Einleitung über bauliche Merkmale von Straßenbahnfahrzeugen.

Zusammen mit dem ersten Band ist dieses handliche Nachschlagewerk eine informative und umfassende Darstellung der hundertjährigen Entwicklungsgeschichte der elektrischen Straßenbahnen von den ersten Anfängen bis heute.

M. Papst: Taschenbuch Deutsche Straßenbahn-Triebwagen 2, 224 Seiten mit 206 Schwarzweißabbildungen im Text, Plastikeinband. Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart 1982.

ISBN 3-440-05043-2

Preis: DM 16,80

P. Schiebel

DIE EISENBAHNEN IN GEESTHACHT

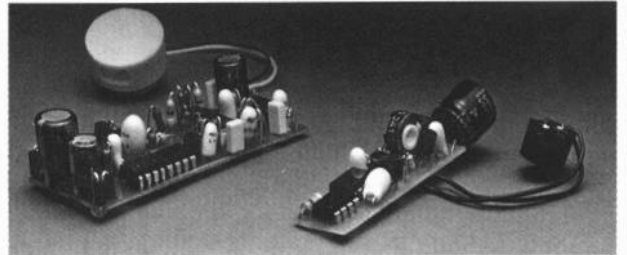
Diese reich illustrierte Broschüre berichtet über die 75jährige Geschichte der Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn (BGE), über die fast vergessene Krümmelbahn und über die Aktivitäten der heutigen Museumsbahn. Eindrucksvoll erinnert sie an die Zeit, als Geesthacht noch dem großen Eisenbahnnetz angehörte.



48 Seiten, Kunstdruck, DM 7,80
Bestellung durch Überweisung auf
Postscheck Hamburg 237513 - 207
Druckerei u. Verlag W. Flügge
2054 Geesthacht

Herkat

Messeneuheiten



Super-Dampflok-Geräusch (SDLG)

Unser neuer Dampflok Geräuschtongeber wird in der Taktfolge über die Dampflok-Kolbenstange angesteuert. Durch eine neuartige Elektronik wird ein verblüffend vorbildgetreuer Klang erzielt. Die Dampfstoßtöne passen sich der Geschwindigkeit an. Der Einbau ist für die Baugröße H0, 0, 1 und größere Fahrzeuge möglich. Betriebsspannung 6—24 V Gleich- oder Wechselstrom.
Unverbindliche Preisempfehlung DM 163,50.

Lichtschranke zum Super-Dampflok-Geräusch

Diese Lichtschranke wird anstelle des mechanischen Kontaktgebers verwendet. Dadurch sind auch zwei Dampfstoße pro Radumdrehung möglich.
Unverbindliche Preisempfehlung DM 20,50.

Normal-Dampflok-Geräusch-Elektronik (DLG)

zum Einbau in H0 und N Fahrzeuge. Die Tonfolge ist über die Fahrspannung geschwindigkeitsabhängig und einstellbar auf verschiedene Loktypen. Betriebsspannung 2—16 V Gleich- oder Wechselstrom (auch für Halbwellenbetrieb).
Unverbindliche Preisempfehlung DM 116,50.

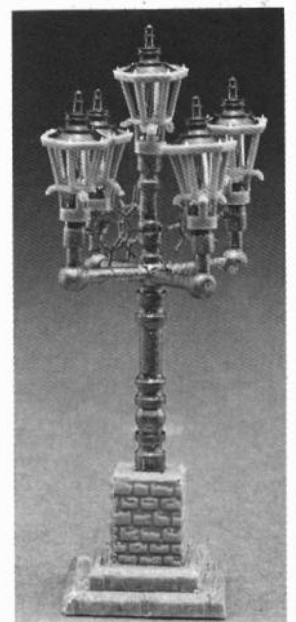
Alle Elektronik-Artikel ab ca. Mai lieferbar.

Neue Gaslaternen in H0 und N

Diese hübschen Kandelaber gibt es in 3- und 5-armiger Ausführung in altgold Farbgebung.

Preis für die 3-armige Version (nicht abgebildet) in beiden Baugrößen DM 19,90.
Preis für die 5-armige Version in beiden Baugrößen DM 29,50.

Voraussichtlich ab August lieferbar.



Unseren neuen Katalog erhalten Sie im Fachhandel oder gegen Voreinsendung von DM 4,— (incl. Versandkosten) in Briefmarken.

Herkat Spielwaren
Gibitzenhofstraße 17,
8500 Nürnberg
Tel.: 09 11 / 41 36 72

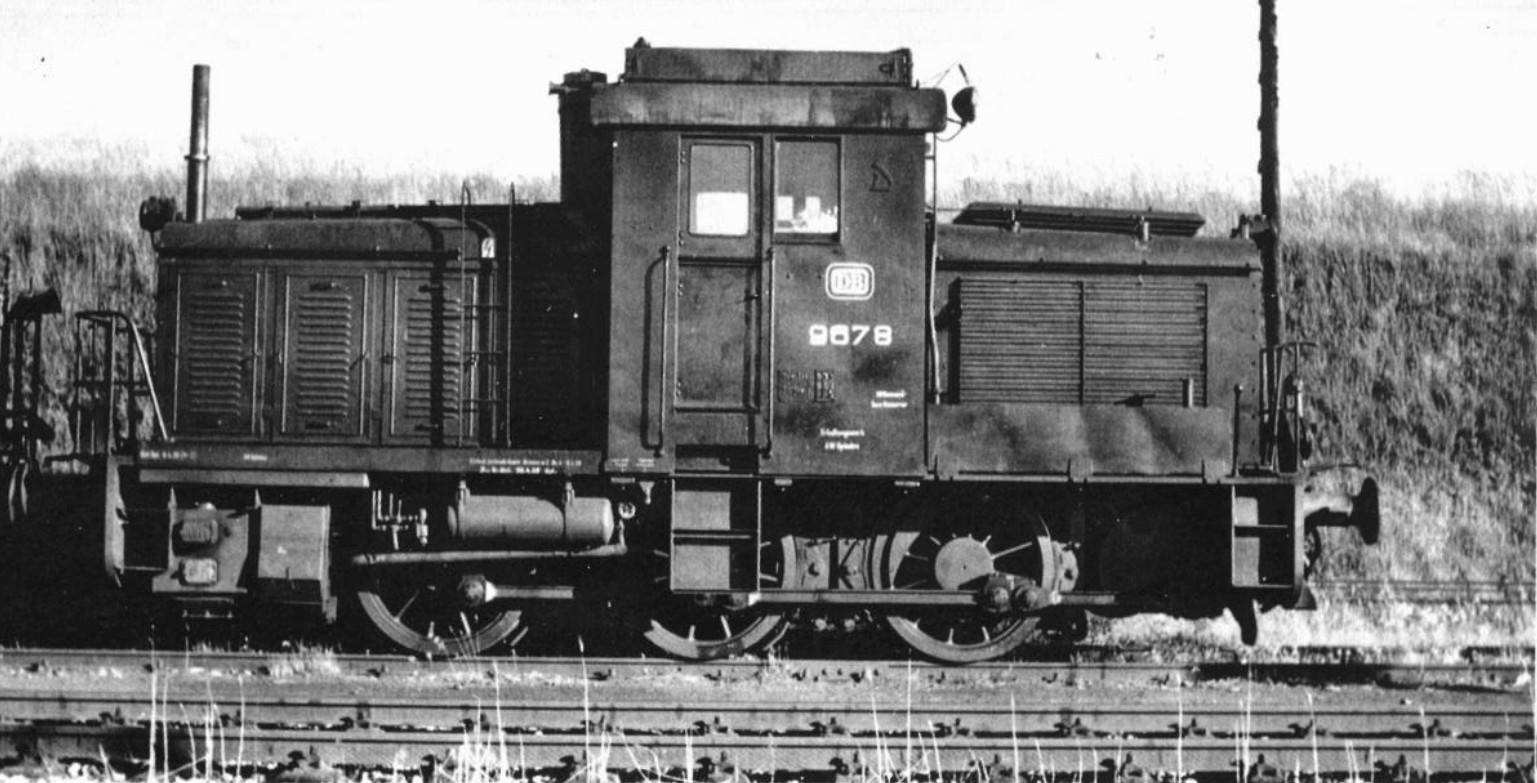


Bild 1: Dies ist die ehemalige V 36 310, die bei der DB zuletzt als Triebfahrzeug 9678 für den Schienenschleifzug diente und dem AW Opladen zugewiesen war.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Deutsche Diesellokomotiven

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges gelangte eine größere Zahl von Diesellokomotiven der Deutschen Wehrmacht in den Bestand der Bundesbahn. Außer den kleineren zweiachsigen Maschinen mit einer durchschnittlichen Nennleistung von 200 PS befanden sich hierbei auch zahlreiche dreiachsige Lokomotiven mit einer Leistung von 360 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Nach der Instandsetzung waren sie zunächst für den Einsatz im Verschiebedienst vorgesehen. Der große Mangel an leistungsfähigen Dampflokomotiven veranlaßte die Deutsche Bundesbahn jedoch, die größeren, nun als V 36 bezeichneten Maschinen auch im Personenverkehr zu verwenden.

Einsatzschwerpunkte waren die Ballungsräume um Bremen, Frankfurt und Wuppertal. Ursprünglich vorhandene Zweifel an der Betriebssicherheit bei der Zugförderung auf Hauptbahnen konnten durch eingehende Un-

tersuchungen des Maschinenamtes Bremen rasch ausgeräumt werden. Hinsichtlich ihrer Zuverlässigkeit erwiesen sich die Motorlokomotiven den Dampflokomotiven als durchaus ebenbürtig; in ihrer Wirtschaftlichkeit waren sie der dampfenden Konkurrenz sogar überlegen. Vergleichende Untersuchungen mit Dampflokomotiven der Baureihen 78⁰⁻⁵ und 91³⁻¹⁸ ergaben, daß die V 36 bei geringerer Zugkraft und Höchstgeschwindigkeit eine bessere Anfahrbeschleunigung aufzuweisen hatte. Diese Eigenschaft war eine wichtige Voraussetzung für den Einsatz im Nahverkehr mit den oft sehr kurzen Halteabständen. Weitere Vorteile waren die leichte Bedienbarkeit und der große Aktionsradius der Motorlokomotiven. Die ursprünglich 400 Liter fassenden Kraftstoffbehälter wurden zunächst auf 700 Liter vergrößert und erlaubten im Nahverkehr einen Fahrbereich von 450 km mit einer Anhängelast von 75 t. Um den Ak-

tionsradius bei gleichzeitiger Verringerung der erforderlichen Leerfahrten und Rangierbewegungen noch zu erweitern, wurde der Treibstoffvorrat schließlich auf 1.000 Liter und danach auf 1.500 Liter vergrößert. Der mitgeführte Kraftstoff reichte nun für zwei Betriebstage bzw. eine Fahrstrecke von 1.000 km. Die erforderlichen Zusatzbehälter wurden auf dem Motorvorbau vor dem Führerhaus angebracht.

Die einfache Bedienung und Wartung der Motorlokomotiven erlaubte den problemlosen Einsatz im Wendezugbetrieb. Wenn die Lokomotive am Zugende lief, wurde sie vom Steuerwagen aus durch Tonsignale geführt. Der besonders geschulte Beimann auf der Lok hatte nur die erforderliche Triebkraft einzustellen. Diese Garnituren galten als Triebwagenzüge und konnten in beiden Fahrrichtungen mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gefahren werden. Da das Wenden

Bild 2: Am 23.7.1954 entstand im Bahnhof Prien am Chiemsee diese Aufnahme der V 36 123 mit einem Personenzug nach Aschau im Chiemgau.

Foto: Dr. Scheingraber





Bild 3: Im Jahre 1950 liefert die MaK eine Nachbauserie mit 18 Maschinen, zwei davon, die V 36 416 und 418, erhielten Kanzeln auf dem Dach des Führerhauses. Die abgebildete V 36 416 vom Bw Wuppertal-Steinbeck war am 9.7.1967 im Rangierdienst in Wuppertal-Vohwinkel eingesetzt.

Foto: Holzborn

Bild 4: Die 236 102 vom Bw Stuttgart war längere Zeit als Werklok im AW Bad Cannstatt eingesetzt.

Foto: Obermayer

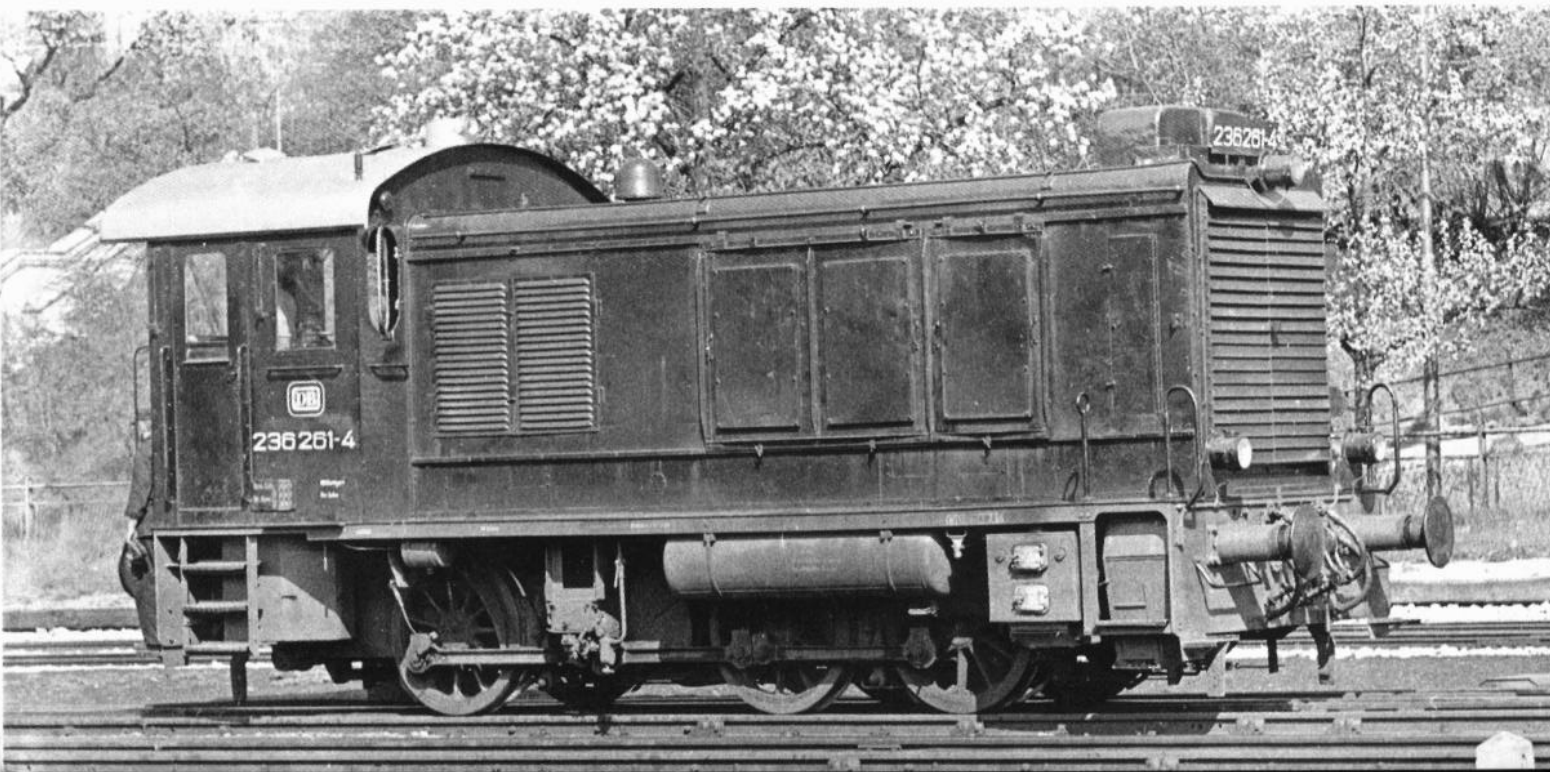


bzw. das Umsetzen der Lok an den Wende- und Endbahnhöfen entfiel, konnte der Betriebsablauf beschleunigt und die Zugfolge verdichtet werden.

Besondere Erfolge durch die Umstellung des Nahverkehrs auf Motorlokbetrieb konnten im Bremer Raum erzielt werden. Die Vorortstrecke Bremen Hbf-Burg-Vegesack-Farge hat eine Länge von 28 km mit insgesamt 11 Zwischenhaltestellen. Von Bremen Hbf bis zum

Bild 5: Die letzte V 36 des Bw Aalen war die 236 261, die einer Nachbauserie aus der Zeit von 1947 entstammte.

Foto: Obermayer



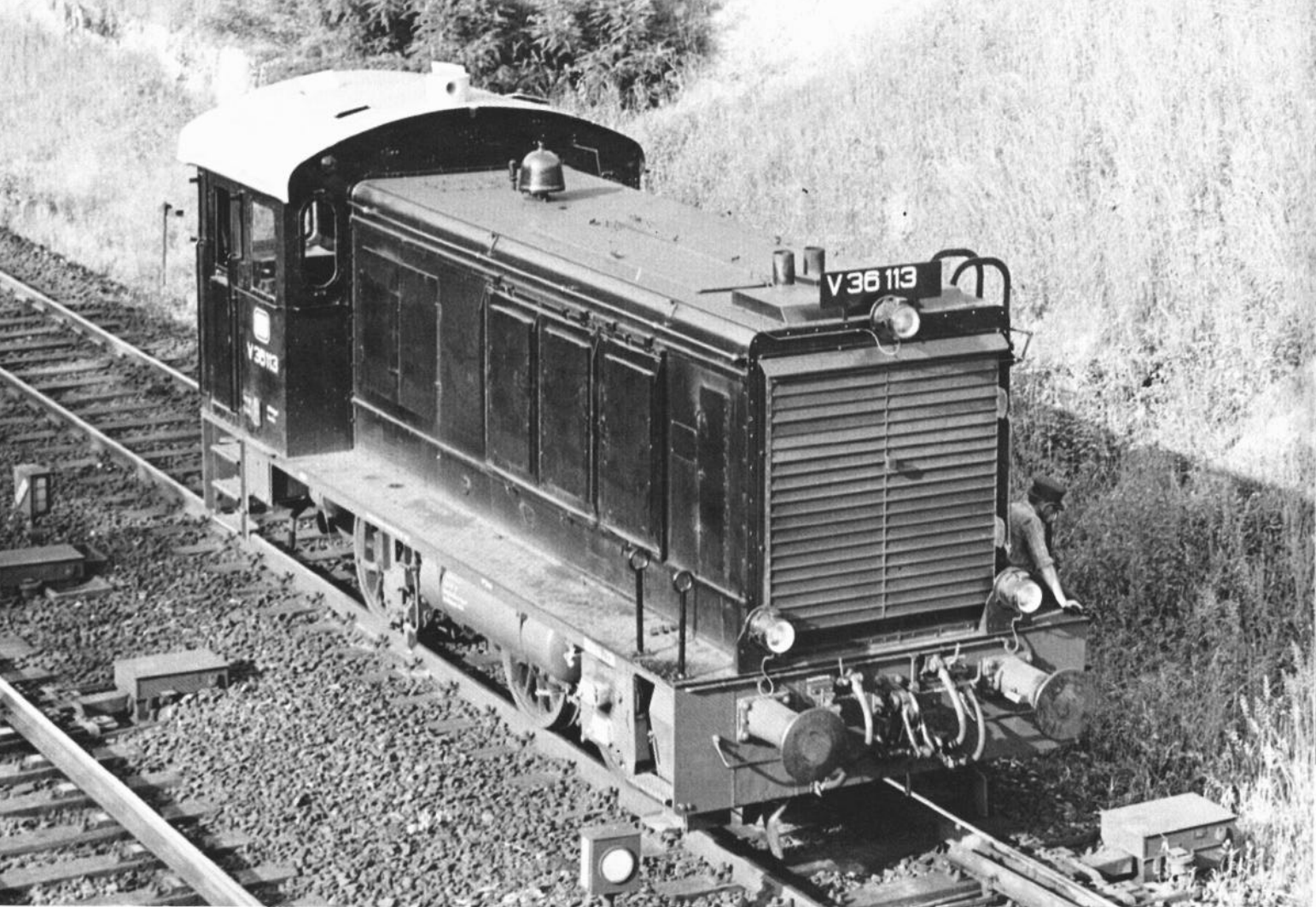


Bild 6: Auch die V 36 113 war zum Zeitpunkt der Aufnahme beim Bw Aalen beheimatet und dem Verschiebedienst in Aalen zugeteilt.

Foto: Obermayer

Kopfbahnhof Vegesack war die Strecke als zweigleisige Hauptbahn ausgewiesen, von Vegesack bis Farge als eingleisige Nebenbahn mit stark wechselnden Steigungen und Gefällen mit Neigungen bis 1:50.

Die Reisegeschwindigkeit der Dampfzüge, bestehend aus einer Lok der Baureihe 78⁰⁻⁵, neun dreiachsigen Abteilmotoren und einem Packwagen, lag auf der Strecke von Bremen bis Vegesack bei 30 km/h. Auf der sich anschließenden Nebenbahn sank die Reisegeschwindigkeit auf 22 km/h. Unter Berücksichtigung des Umsteigens in Vegesack betrug die Gesamtreisezeit von Bremen Hbf bis Farge rund 75 Minuten. Im Sommer des Jahres 1949 verkehrte nur noch je ein Dampfzugpaar morgens und nachmittags. Der übrige Verkehr wurde von vier Motorzugeinheiten übernommen. Ein solcher Motorzug bestand aus einer Lok der Baureihe V 36 und drei großräumigen Leichtbau-Drehgestellwagen, von denen der letzte mit einem Steuerabteil versehen war. Bei gleicher Anzahl der eingesetzten Triebfahrzeuge konnte der Verkehr zwischen Bremen und Vegesack von 19 auf 30 Zugpaare und zwischen Vegesack und Farge von 13 auf 19 Zugpaare verdichtet werden. Die Gesamtreisezeit sank auf 68 Minuten. Die Dampflokomotiven mußten nach 70–100 km Wasser fassen und nach 200–300 km ihren Kohlenvorrat ergänzen, ihre Laufleistungen lagen bei 216 km je Betriebstag. Bei den Diesellokomotiven betrug die tägliche Laufleistung dagegen 342 km.

Als Antriebsaggregat dienten langsam laufende, stehend angeordnete Sechszylinder-

Viertakt-Dieselmotoren der Firmen Deutz und Motoren-Werke Mannheim. Der KDH-Motor arbeitet mit direkter Einspritzung, der MWM-Motor nach dem Vorkammerverfahren. Die Kraftübertragung erfolgte über Voith-Strömungsgetriebe durch das Stufen- und Wendegetriebe auf die Blindwelle und von dort über Kuppelstangen auf die Räder. Angelenen wurden die Fahrzeuge mit Druckluft von 30 atü, die in zwei Stahlflaschen gespeichert war. Diese Flaschen wurden über ein wassergekühltes, über dem ersten Zylinder angeordnetes Ladeventil bei laufendem Motor gefüllt.

Die Diesellokomotiven der Baureihe V 36 verfügten über eine vollständige Bremsausrüstung mit Führerbremsventil und Zusatzbremse sowie über eine Hauptluftbehälterleitung, über die der Zug vom Steuerwagen aus gebremst werden konnte. Ein Kolbenverdichter, über Keilriemen von der Motorwelle angetrieben, erzeugte die für die Bremsen erforderliche Druckluft.

Der Führerstand der Motorlokomotiven verfügte über eine wirksame Kühlwasser-Fußbodenheizung. Eine Einrichtung für die Zugheizung war aber nicht vorhanden.

Die Lokomotive V 36 310

Die von den Deutschen Werken Kiel im Jahr 1938 mit der Fabrik-Nr. 610 gefertigte Maschine blieb als Vorauslok ein Einzelstück. Dieses Fahrzeug mit Mittelführerstand hatte eine mechanische Kraftübertragung erhal-

ten. In Leistung und Getriebeauslegung entsprach die Lok den Erwartungen. Weniger befriedigend war dagegen die Laufruhe, vor allem bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 62,5 km/h. Ursache dafür war der doch recht kurze Abstand von 3.500 mm und die außerhalb der Achsgruppe liegende Blindwelle. Das mit einem Dienstgewicht von 51 t verhältnismäßig schwere Fahrzeug hatte einen Sechszylinder-Dieselmotor und Treibräder mit einem Durchmesser von 1.250 mm erhalten, die Kraftstoffbehälter hatten ein Fassungsvermögen von 1.000 Liter. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges kam die für die Deutsche Wehrmacht entwickelte Maschine in den Bestand der Deutschen Bundesbahn. Mit der Betriebsnummer V 36 310 war sie vorwiegend vor einem Schienenschleifzug eingesetzt, wurde aber dann doch verkauft.

Die Lokomotiven V 36³

Nach der Vorauslokomotive mit der späteren Betriebsnummer V 36 310 schufen die DWK von 1938 bis 1941 weitere 14 Maschinen mit mechanischer Kraftübertragung für den Einsatz bei der Deutschen Wehrmacht. Die Fahrzeuge hatten ebenfalls eine Nennleistung von 360 PS und die selbe Höchstgeschwindigkeit von 62,5 km/h.

Im Gegensatz zur V 36 310 war die Blindwelle aber nun zwischen der 2. und 3. Kuppelachse angeordnet worden. Hieraus resultierte eine wesentliche Verbesserung der Laufeigenschaften, besonders im höheren Geschwin-



Bild 7: Bei der Elektrifizierung der Strecke von Böblingen nach Horb werden die V 36 des Bw Stuttgart vor Bauzügen eingesetzt, so auch die 236 120, die am 22.3.1973 bei Eutingen unterwegs war.
Foto: J. Nelkenbrecher

digkeitsbereich. Bei dieser Bauserie wurden außerdem die Führerhäuser am Ende der Fahrzeuge platziert, denn beim Transport der schweren Eisenbahngeschütze fuhren die Lokomotiven häufig in Doppeltraktion mit den Führerhäusern zueinander.

Das Dienstgewicht betrug je nach Ausführung zwischen 45 und 51 t, der Treibradurchmesser 1.250 mm. Das Fassungsvermögen der Kraftstoffbehälter war mit 700 Liter angegeben. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges gingen acht Lokomotiven mit den Fabrik-

Nr. 688 bis 694 und 776 in den Bestand der Deutschen Bundesbahn über, wo sie die Betriebsnummern V 36 301, 311—315, 317 und 318 erhielten. Nach der Instandsetzung sowie einigen Änderungen kamen die Fahrzeuge im Rangierdienst zum Einsatz. Zusammen mit der V 36 310 fuhr die V 36 301 längere Zeit mit einem Schienenschleifzug. In der Zeit von 1953 bis 1955 erfolgte dann der Verkauf der Maschinen an verschiedene Privatbahnen. Sechs der Lokomotiven gelangten zu den Mindener Kreisbahnen.

Die Lokomotiven V 36⁰

Aus der Serie der kleinsten und leichtesten Ausführung der Wehrmachts-Diesellokomotiven der Bauart WR 360 C 14 gelangten nach 1945 insgesamt nur drei Exemplare in den Fahrzeugpark der Deutschen Bundesbahn. Hier fuhren die Maschinen zunächst mit den Betriebsnummern V 36 001 bis 003. Die Fahrzeuge hatten eine Länge über Puffer von 8.700 mm, einen Achsstand von 3.600 mm und einen Raddurchmesser von

Bild 8: Die umgebaute 236 238 des Bw Finnentrop im Mai 1975 in Betzdorf.

Foto: H. Traube



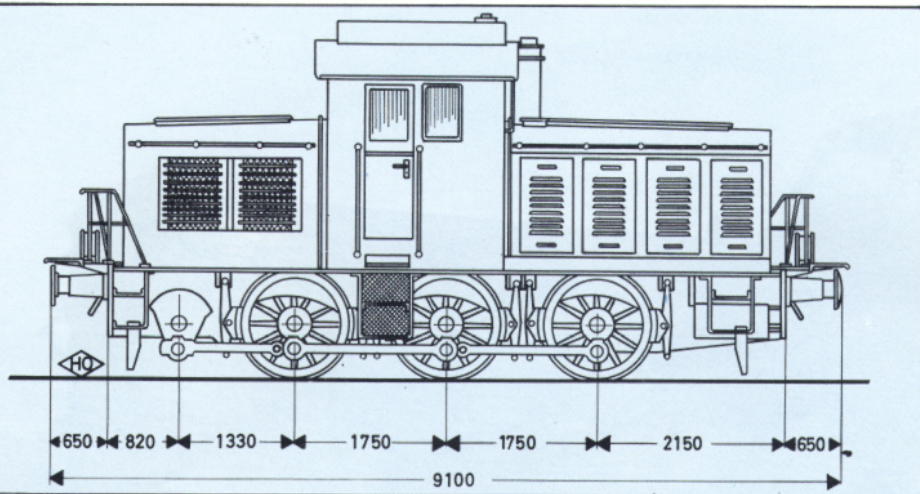


Bild 9: Lokomotive V 36 310 mit mechanischer Kraftübertragung. Im Jahre 1938 unter der Fabrik-Nr. 810 von den Deutschen Werken Kiel DWK gebaut.

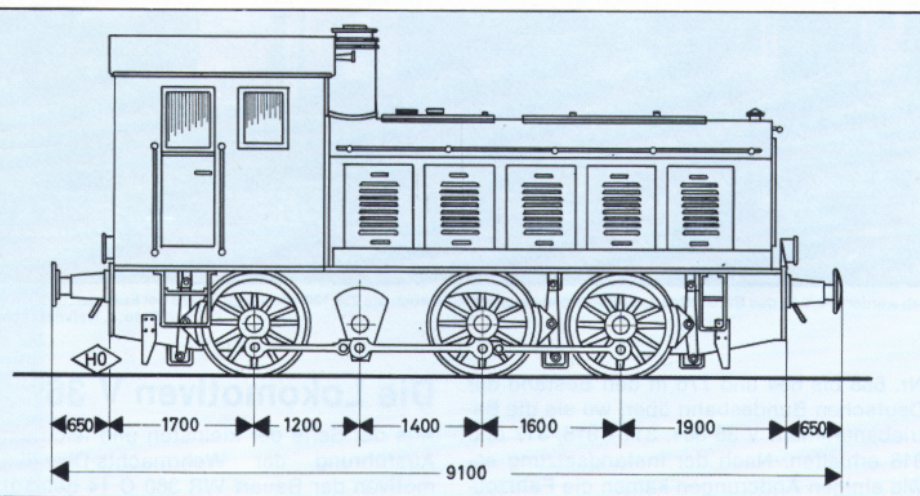
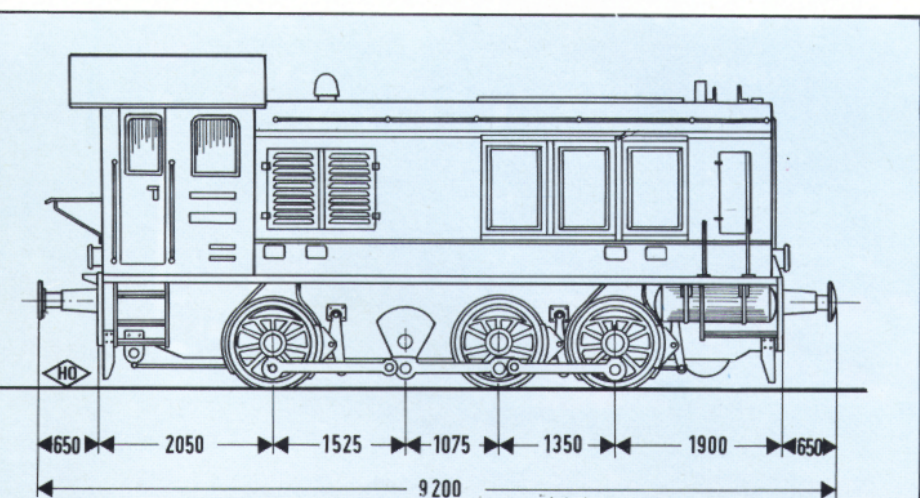
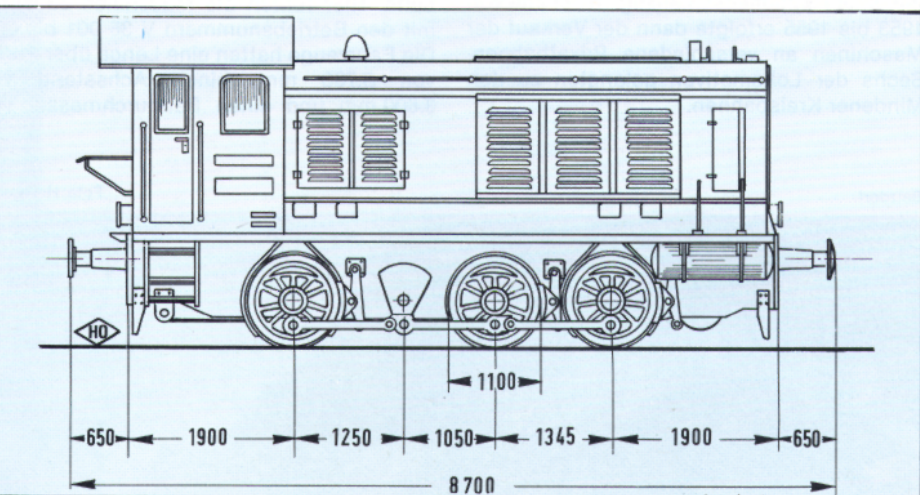


Bild 10: Von 1938 bis 1941 entstand bei den DWK eine weitere Serie von 360 PS-Lokomotiven mit mechanischer Kraftübertragung, acht dieser Fahrzeuge kamen als V 36 301, 311 bis 315, 317 und 318 zur Deutschen Bundesbahn.



1.100 mm. Das Dienstgewicht war mit 36 t, die Höchstgeschwindigkeit mit 45 km/h und der Kraftstoffvorrat mit 700 Liter angegeben. Die Indienststellung der Lokomotiven erfolgte im Jahr 1938. Die ursprünglich als V 36 001 geführte Maschine wurde von der DB in V 36 239 umgezeichnet. Das Fahrzeug entsprach wohl mehr der Ausführung der Baureihe V 36¹⁻². Bereits im Jahr 1962 erfolgte der Verkauf an die Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn, wo sie dann bis zum Jahr 1980 im Einsatz war. Auch die beiden anderen Lokomotiven wurden von Privatbahnen erworben. Die V 36 002 fuhr ab 1966 bei den Verkehrsbetrieben der Grafschaft Hoya, und die V 36 003 gelangte zur Buxtehuder-Harsefelder Eisenbahn.

Wie alle anderen Lokomotiven der Baureihe V 36 hatten auch diese Fahrzeuge eine Tür in der Rückwand des Führerhauses und davor eine Übergangseinrichtung. Als Antriebsaggregat war ein Sechszylinder-Dieselmotor von KHD mit einer Leistung von 360 PS und einer Nennzahl von 600 U/m eingebaut. Die Kraftübertragung erfolgte hydraulisch.

Die Lokomotive V 36¹⁻²

Nach den wenigen authentischen Unterlagen sind von 1937 bis 1944 insgesamt 292 Lokomotiven der Bauart WR 360 C 14 in Dienst gestellt worden. Am Bau der Fahrzeuge beteiligten sich die Firmen Krupp, BMAG, Henschel, Gmeinder, O & K, KHD und DWK. Die meisten Maschinen hatten eine hydraulische Kraftübertragung. Nach 1945 verblieben der Deutschen Bundesbahn ungefähr 63 Fahrzeuge. Der größte Teil der Lokomotiven hatte eine Länge über Puffer von 9.200 mm, einen Achsstand von 3.950 mm, ein Dienstgewicht von 38,5 bis 41 t und einen Raddurchmesser von 1.100 mm. Als Höchstgeschwindigkeit waren 55 bzw. 60 km/h zugelassen. Die Sechszylinder-Dieselmotoren von KHD und MWM hatten eine Nennleistung von 360 PS. Der große Mangel an Lokomotiven beschleunigte die Instandsetzung der von der Deutschen Wehrmacht übernommenen Fahrzeuge. Zunächst wurden die Maschinen im Verschiebedienst auf großen Güterbahnhöfen, bei der Bereitstellung von Reisezugwagen in Bahnknotenpunkten und im Personennahverkehr in Ballungszentren eingesetzt. Entsprechend ihres Verwendungszwecks erhielten die Lokomotiven verschiedene Kraftstoffbehälter mit unterschiedlichem Fassungsvermögen. Die Maschinen der Baureihe V 36 bewährten sich außerordentlich gut und konnten in einigen Bereichen ältere Dampflokomotiven verdrängen. In den Jahren 1947 bis 1949 kam es dann durch die MaK zum Nachbau von 14 Lokomotiven, die in ihren Hauptabmessungen den vorhandenen Maschinen weitgehend entsprachen. Die Bestandsliste der Deutschen Bundesbahn vom Dezember 1963 enthielt die Lokomotiven mit den Betriebsnummern V 36 101, 102, 104—126, 150, 201—210, 212—223, 225, 226, 229—238, und 251—262.

Im Rahmen der Instandsetzung und der Mo-

Bild 11: Nur drei dieser kleinsten und leichtesten Ausführung der Wehrmachtslokomotiven der Bauart WR 360 C 14 gelangten nach 1945 als V 36 001 bis 003 in den Bestand der Deutschen Bundesbahn.

Bild 12: Dies war die Standardausführung der V 36 mit einer LuP von 9 200 mm und einem Achsstand von 3 950 mm, die von der Deutschen Bundesbahn als Baureihe V 36¹⁻² übernommen wurde.

dernisierung wurde nach 1945 eine größere Zahl von Lokomotiven der Baureihe V 36 umgebaut. Mehrere Maschinen sind für einmännige Bedienung hergerichtet worden, sie erhielten geräuschisolierte Führerhäuser, eine Sicherheitsfahrschaltung und vergrößerte Kraftstoffbehälter. Bei einigen Lokomotiven wurde das Führerhausdach aufgeschnitten und ein kanzelartiger Aufbau darüber errichtet, um dem Lokführer nun eine bessere Streckensicht zu ermöglichen. Alle für die Fahrt notwendigen Hebel, Griffe, Handräder und Anzeigeninstrumente mußten zwangsläufig höher gelegt werden. In ihrer Form unterschieden sich die Kanzeln mitunter recht stark voneinander. Völlig neu gestaltet wurde das Führerhaus der Lokomotive V 36 238. Das übliche Tonnendach entfiel und stattdessen entstand ein sich von den Seitenwänden nach oben verjüngender Aufbau mit großen Fenstern und einem Schutzdach. Die seitlichen Türen über den Einstiegen waren weit zurückgesetzt angeordnet. Dieses Einzel Exemplar zählte zunächst zum Bw Finnentrop und später zum Bw Braunschweig. Zu Beginn der 50er Jahre verfügten die Lokomotiven V 36 208, 209, 210, 225, 226, 229, 230, 231, 235, 238, 256 und 257 über eine Einrichtung für indirekten Wendezugbetrieb.

Lokomotiven V 36⁴

Trotz der zügigen Instandsetzung des nach dem Krieg verbliebenen Lokomotivparks bestand bei der Deutschen Bundesbahn zu Beginn der 50er Jahre noch ein spürbarer Mangel an leistungsfähigen Fahrzeugen, besonders im Bereich des Verschlebedienstes. Viele der noch vorhandenen Dampflokomotiven

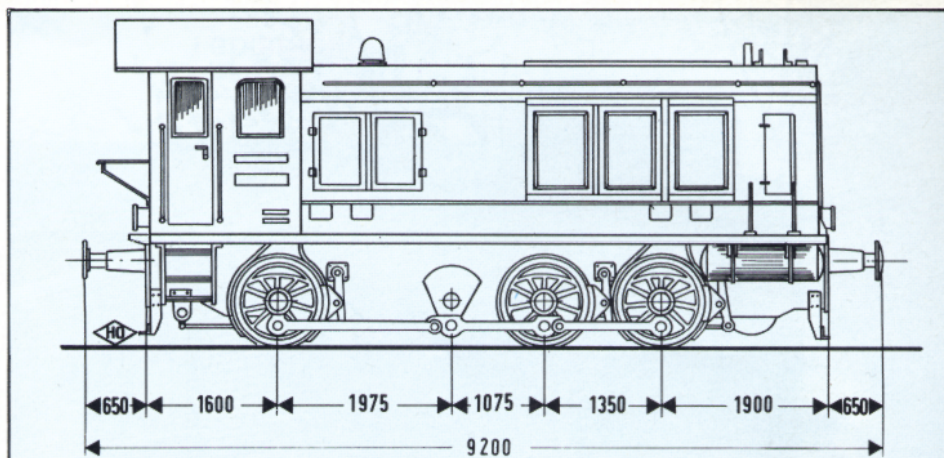


Bild 13: Ein Einzelstück blieb die V 36 262 des Baujahres 1948, die bei gleicher Gesamtlänge von 9 200 mm einen größeren Achsstand von 4 400 mm erhalten hatte, der dann auch bei der Nachbauserie von 1950 beibehalten wurde.

Bild 14: Mit einer LÜP von 9 240 mm waren die 18 Nachbauten aus dem Jahre 1950, mit den Betriebsnummern V 36 401 bis 418, die längsten und schwersten Fahrzeuge dieser Baureihe. Alle Typenskizzen: Obermayer

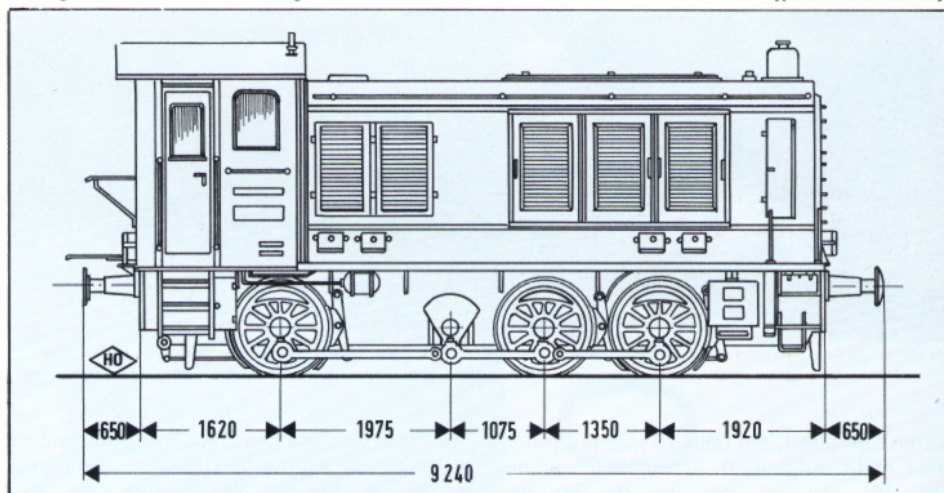


Bild 15: Im Jahre 1972 verfügte das Bw München Hbf noch über mehrere Lokomotiven der Reihe 236, darunter befanden sich auch Fahrzeuge mit Vollsichtkanzeln. Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz.





Bild 16: Dieses Foto entstand ebenfalls im Jahre 1972, allerdings im Bw Nürnberg Rbf. Es zeigt die 236 126 und die 236 102.

Foto: J. Nelkenbrecher

waren überaltert, ein neues Typenprogramm noch nicht aufgestellt. Inzwischen war der Bestand an Diesellokomotiven der Baureihe V 36 auf insgesamt 77 Fahrzeuge angewachsen. Aufgrund der guten Betriebserfahrungen entschloß sich die Deutsche Bundesbahn zu einer Nachbauserie von 18 Lokomotiven, die im Jahr 1950 von der MaK geliefert wurden. Die Konstruktions- und Bauprinzipien entsprachen weitgehend den früheren Wehrmachtsmaschinen. Neue Voith-Getriebe und der Einbau größerer Kraftstoff- und Luftbehälter verlangten eine größere Gesamtlänge von 9.240 mm. Gleichzeitig wurde

auch der Achsstand auf 4.400 mm vergrößert. Auch bei der Anordnung und Ausführung der Lüftungskappen und Seitentüren am Vorbau ergaben sich einige Änderungen gegenüber den früheren Lieferungen. Bei sonst gleicher Bauausführung hatten die Lokomotiven V 36 416 und 418 eine auf dem Führerhausdach angeordnete Vollsichtkanzel für bessere Streckensicht erhalten. Die Fahrzeuge der Nachbauserie mit einem Dienstgewicht von 41 t erhielten die Betriebsnummern V 36 401—418.

Die V 36 als Baureihe 103 der DR

Ungefähr 40 Exemplare der Wehrmachtslokomotiven der Bauart WR 360 C 14 verblieben nach 1945 auf dem Gebiet der DDR. Die Numerierung war zunächst noch etwas unübersichtlich, bis die DR im Jahr 1957 ein neues Ordnungsschema einführte, das die Fahrzeuge nach den eingebauten Motoren unterschied.

Bei Inkrafttreten des neuen Nummernplans der Deutschen Reichsbahn in der DDR am

Bild 17: Bevor sie an die Firma Schwenk-Zement in Karlstadt/Main verkauft wurde, war die 236 102 Werklok des AW Bad Cannstatt und im Bw Nürnberg Rbf beheimatet.

Foto: J. Nelkenbrecher



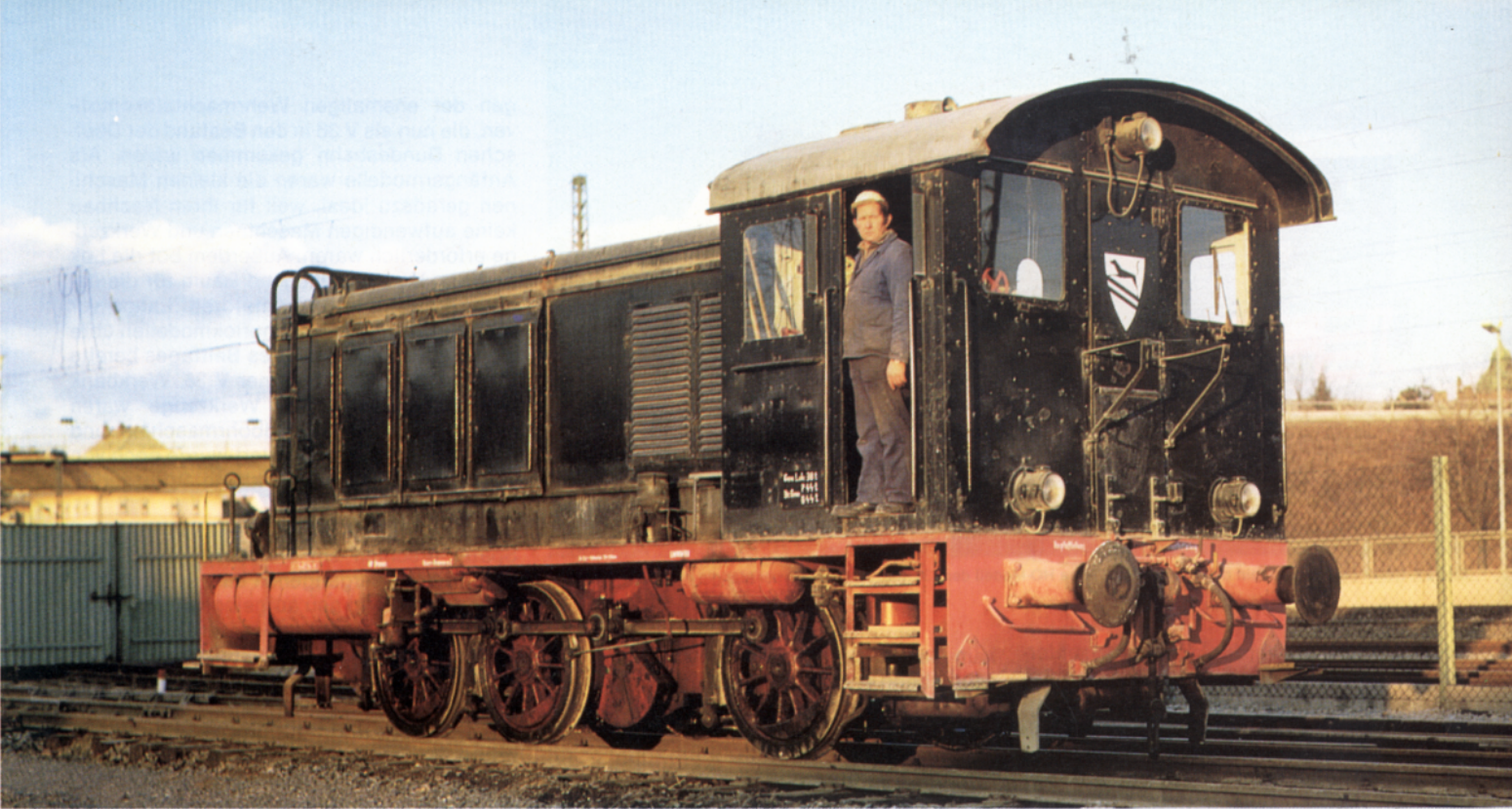


Bild 18: Die Rückansicht der 236 102, die jetzt als Werklok bei der Firma Schwenk-Zement in Karlstadt/Main eingesetzt wird. Diese V 36 diente auch der Firma Märklin als Vorbild für das neue Modell in der Baugröße HO. Foto: J. Nelkenbrecher

Bild 19: 236 253 der AWST Oldenburg war einer der beiden letzten V 36 der DB. Am 16.8.1979 rangierte sie im AW Oldenburg. Foto: M. Traube

1.7.1970 waren noch die Maschinen 103 105—036, 050—053, 060—067 und 080 vorhanden. Bis zum Ende des Jahres 1980 schrumpfte der Bestand auf die 6 Fahrzeuge (Betriebsnummern 103 015, 016, 019, 022, 027 und 033), die in Wismar und Neuruppin beheimatet waren.

Das Ende der Baureihe 236 bei der DB

Am Ende des Jahres 1972 verfügte die Deutsche Bundesbahn noch über 80 Lokomotiven der Baureihe 236, die alle noch einsatzfähig waren. Die Fahrzeuge verteilten sich auf elf Direktionsbezirke. Allein 14 Maschinen befanden sich bei der BD Wuppertal, 15 Stück bei der BD Hannover und 19 Exemplare bei der BD Frankfurt/M. Die Bestandsliste vom 31.12.1976 weist noch 49 Fahrzeuge der Reihe 236 aus, fünf davon waren bereits z-gestellt. Drei Jahre später existierten nur noch die sechs Maschinen mit den Betriebsnummern 236 102 und 262 in Stuttgart, die 236 119 in Krefeld, die 236 253 in Oldenburg, die 236 255 in Altenbeken und die 236 405 in Frankfurt/M. Die 236 262, als Werklok des AW Bad Cannstatt, war zu diesem Zeitpunkt bereits z-gestellt. Am Jahresende 1980 waren dann nur noch die drei Maschinen 236 253, 255 und 405 vorhanden. Als letzte Lokomotive wurde schließlich die 236 405 beim Bw Frankfurt (M) 2 am 7.7.1981 z-gestellt. Glücklicherweise blieb eine größere Anzahl von Fahrzeugen der Baureihe V 36 erhalten.

Bild 20: Eine Besonderheit stellt diese V 36 der Stadtwerke Frankfurt dar, die zusätzlich mit einem Stromabnehmer ausgerüstet wurde. Er war nötig, um auf den Straßenbahnstrecken die Weichen schalten zu können. Foto: A. Schlegel





Bild 21: Recht perfekt und fein detailliert ist das neue HO-Modell der 236 102, das soeben bei Märklin erschienen ist.

Einige Maschinen wurden an Industrieunternehmen verkauft oder gelangten in den Besitz von Museumsbahnen. Darunter befanden sich die V 36 204 und 231, die in das Museum Bochum-Dahlhausen der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte übernommen wurden. Zwei weitere Exemplare, die V 36 108 und die 441, werden wahrscheinlich von der Deutschen Bundesbahn erhalten.

Insgesamt fünf Maschinen führen zu Beginn des Jahres 1982 noch bei den Verkehrsbetrieben der Grafschaft Hoya. Auch in den Zementwerken der Firma Schwenk sind noch Lokomotiven der Baureihe 236 anzutreffen, so die 236 102 im Werk Karlstadt/Main, die 236 123 im Werk Heidenheim-Mergelstetten und die 236 255 im Werk Allmendingen. Zur Papierfabrik Scheufelen nach Oberlenningen

kam die 236 262. Die Braunschweigische Museumsbahn erwarb die 236 225, die Deutsche Museums-Eisenbahn Darmstadt die 236 401 und die Historische Eisenbahn Frankfurt (M) die 236 406.

Erfreulich ist, daß sich in jüngster Zeit auch die Modellbahnindustrie wieder an die vielseitig einsetzbare Diesellokomotive erinnert hat.

HO

Modelle der Baureihe V 36

Zu den ersten Fahrzeugmodellen, die von den wenigen Modellbauern in den fünfziger Jahren gefertigt wurden, zählten die Nachbildungen



Bild 22: Modellbau der frühen fünfziger Jahre. Mit einfachen Werkzeugen entstand dieses Modell der V 36, damals noch im Maßstab 1:90.

Bild 23: Auch diese Abbildung zeigt die gute Ausführung und die vielen Einzelheiten der 236 102. Das hintere Zahnrad ist nun durch eine Blende verdeckt. Fotos: Obermayer



gen der ehemaligen Wehrmachtslokomotiven, die nun als V 36 in den Bestand der Deutschen Bundesbahn gekommen waren. Als Anfängermodelle waren die kleinen Maschinen geradezu ideal, weil für ihren Nachbau keine aufwendigen Maschinen und Werkzeuge erforderlich waren. Außerdem bot die Lok in ihrem Vorbau genügend Raum für die damals erhältlichen Rundmotoren. Lange vor zahlreichen anderen Dampflokmodellen übte sich auch der Autor dieses Beitrages bereits im Jahr 1950 am Bau einer V 36. Werkbank war der Küchentisch, Werkzeuge waren Laubsäge, Feilen, Handbohrmaschine und ein alter LötKolben. Lackiert wurde noch von Hand, Sprühdosen und kleine Spritzgeräte waren noch unbekannt.

Später erschien ein erstes HO-Modell von TRIX, das im vergangenen Jahr in überarbeiteter Ausführung neu aufgelegt wurde. Völlig neugestaltet, in sehr feiner Detaillierung, erschien zum selben Zeitpunkt die V 36 208 von MINITRIX. Beide Modelle haben wir bereits im Neuheiten-Journal unserer Ausgabe 5/1981 in Wort und Bild vorgestellt. Die Fahrzeuge tragen die Beschriftung der frühen fünfziger Jahre. Zur Nürnberger Messe 1982 präsentierte schließlich auch MÄRKLIN ein HO-Modell der Baureihe V 36. Als Vorbild diente die 236 102 der BD Stuttgart. Mitte der sechziger Jahre zählte die Lok zum Bw Aalen, sie war dort zusammen mit einigen Schwestermaschinen im Verschlebedienst eingesetzt. Danach war die 236 102 beim Bw Stuttgart beheimatet und häufig als Werklok im AW Bad Cannstatt tätig.

Dank des Entgegenkommens der Firma MÄRKLIN konnten wir dieses Modell im Rahmen unseres großen Vorbildberichtes über die Baureihe V 36 vorstellen. Das Modellfahrzeug im Maßstab 1:87 ist sehr gut detailliert und zeigt eine Menge feiner Einzelheiten. Hierzu zählen freistehende, eingesetzte Griffstangen und die Nachbildung der Nietreihen. Ausgezeichnet ist auch die Imitation des Waffelblechs auf dem Umlauf. Unterhalb des Umlaufblechs sind alle Aggregate und Armaturen vorhanden, auch die Bremsanlage wurde nicht vergessen.

Der Motor befindet sich im Führerhaus, das hierfür allerdings etwas vergrößert werden mußte. Der Vergleich mit der Maßskizze zeigt, daß die Frontwand des Führerhauses etwas nach vorne gerückt wurde. Absolut problemlos konnte dagegen das Umschaltrelais im Vorbau untergebracht werden. Die Kraftübertragung erfolgt über ein Stirnradgetriebe auf alle drei Achsen und auf die Blindwelle. Das beim Messermuster noch freiliegende Zahnrad hinter der letzten Kuppelachse ist inzwischen durch eine Blende sehr geschickt »getarnt« worden. Die beiden Räder der hinteren Achse tragen Haftreifen zur Erhöhung der Zugkraft. Das Modell hat an beiden Enden eine Dreilicht-Spitzenbeleuchtung, die jedoch keinen Lichtwechsel erhielt. Ohne Fehl und Tadel sind Farbgebung und Beschriftung der Lokomotive. Das Dach ist silbern gespritzt, der Vorbau, das Führerhaus mit den eingesetzten Fenstern und die Oberseite des Umlaufs sind schwarz. Alle Teile unter dem Umlauf sind rot lackiert. Die Beschriftung ist fein und lesbar ausgeführt. Demnach war die letzte U 2 im AW Bremen am 15.4.76 durchgeführt worden.

HO