



**Bild 1:** Triebwagen der ČSD-Reihe M 131 besorgten 1960 den spärlichen Personenverkehr zwischen Pilsen und Furth im Wald. M 131 1499 fährt am 31. Mai 1960 in den Bahnhof Furth im Wald ein. **Foto: Dr. Scheingraber**

# 120 Jahre Schienenverkehr zwischen Bayern und Böhmen

Anfang der 50er Jahre lief auch der Handelsverkehr mit dem Osten langsam wieder an, zeitweise verkehrten nur zwei Güterzugpaare über die Grenze. Der ČSD-Maschinenpark,

teils noch mit altösterreichischen Konstruktionen — mit und ohne Kobelschornstein, mit einfachem oder Doppeldom und Verbindungsrohr —, war dafür umso vielfältiger und bunter. In der zweiten Hälfte der 50er

Jahre verstärkte sich der Güterverkehr; 1957 wurde auch wieder eine gebrochene Reisezugverbindung geschaffen, und zwar durch den Eiltriebwagen Nürnberg—Furth im Wald, der Anschluß an den zweiachsigen ČSD-

**Bild 2:** Ein »alter Bekannter« bei den Furthern ist der VT 92 501, zuletzt als 692 501 bezeichnet. Ende der fünfziger und Anfang der sechziger Jahre sorgte er als Schlepptriebwagen für eine Umsteigerverbindung von Nürnberg über Furth im Wald nach Pilsen. Hier sehen wir ihn bei der Leistungsschau der DB im September 1981 im Bahnhof Furth im Wald. **Foto: Ernstberger**







**Bild 3:** 217 012 und eine Schwestermaschine mit einem »Silberling« im Bahnhof Furth im Wald. Aus Anlaß des 120-jährigen Jubiläums der Strecke Furth im Wald-Taus (Domazlice) bot die DB eine Sonderfahrt mit diesem Sonderzug von Furth im Wald zur 7 km entfernten Landesgrenze an. Bei der Hinfahrt wurde der Zug von den beiden Dieselloks übrigs geschoben.

Foto: Ernstberger

Triebwagen nach Taus hatte mit Anschluß an den Eilzug nach Prag. (Erwähnenswert, daß sich der damalige schwarzbraune, auch »Kartoffelkäfer« genannte vierachsige DB-Triebwagen innerhalb der Leistungsschau anläßlich des 120. Jubiläums den Furthern noch einmal präsentierte.) Zur Weltausstellung 1958 rollten zweimal wöchentlich Sonderzüge zwischen Prag und Brüssel.

Eine bedeutungsvolle Änderung im Grenzverkehr ergab sich mit Beginn des Sommerfahrplans 1964: Der Betriebswechsel zwischen DB und ČSD wurde von Furth im Wald nach Česka Kubicе verlegt; von nun an kam die ČSD nicht mehr mit ihren leistungsstarken Loks der Reihe 556 bzw. 534 den Berg hinunter, von nun an stampften deutsche Lokomotiven der Baureihe 50 den Berg hinauf zur tschechischen Grenzstation, in der ein deutscher Beamter im 12-Stunden-Rhythmus die

Dienstgeschäfte für Übernahme und Übergabe der Züge erledigt. Zu gleicher Zeit wurde der Reiseverkehr mit dem ČSD-Triebwagen eingestellt. Dagegen hatte der Güterverkehr beträchtlich angezogen: 1964 verkehrten bereits 5 bis 7 Zugpaare täglich; das Jahresaufkommen lag bei 135.000 Güterwagen und stieg bis 1970 auf 165.000 Wagen mit 4,3 Millionen Bruttotonnen.

Im Herbst 1969 bzw. Anfang 1970 zogen die Loks der Baureihe 50 nochmals »ihre Schau« ab, als schwere Weizenzüge in Richtung Osten transportiert werden mußten, die an der Zugspitze mit zwei Dampfloks bespannt waren, während zuweilen ein dritter »Dampfer« Schiebedienst bis zur Landesgrenze leistete — ein optisches und akustisches Schauspiel, das das Herz jedes Dampflokfans höher schlagen ließ. Dann aber übernahm die ČSD im Rahmen des Naturalaus-

gleichs vom Sommer 1970 bis Herbst 1971 noch einmal die Zugförderung auf der Grenzstrecke mit in der UdSSR gebauten sechsachsigen Dieselloks, wobei bei schweren Güterzügen DB-Loks der Baureihe 50 Hilfestellung leisteten, meist als Schiebelok, verschiedentlich aber auch an der Zugspitze hinter der ČSD-Diesellok. Damals — Anfang September 1970 — passierte auch das schwere Zugunglück im Grenzbahnhof Furth im Wald, als bei einer von Kubitzten kommenden Lok die Bremsen versagten und der lange Güterzug mit fast 100 km/h in den Further Bahnhof brauste. 46 Wagen sprangen aus den Schienen, wurden teils zertrümmert; tagelang dauerten die Aufräumarbeiten. Glücklicherweise entstand kein Personen-, sondern nur Materialschaden.

**Bild 4:** Jahrelang war die pr. P 8 das »Rückgrat« der Reisezugförderung auf der deutschen Zubringerlinie Nürnberg-Schwandorf-Furth im Wald. 38 4035 mit einem Eilzug von Nürnberg im Bahnhof Furth im Wald im Jahre 1967.

Foto: Kundmann





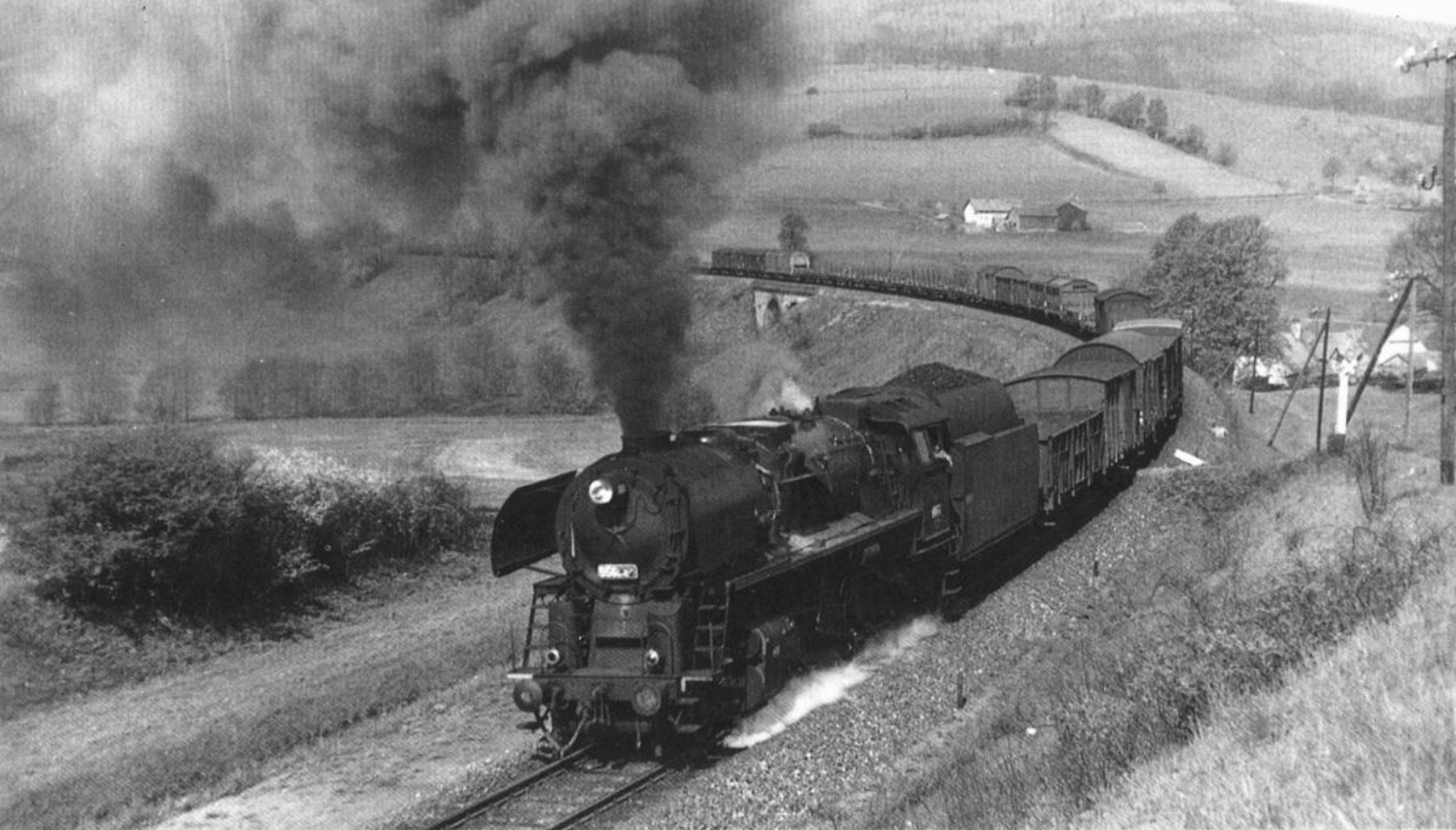


Bild 5: 556 0414 der CSD strengt sich im April 1962 mit ihrem langen Güterzug nach Taus auf der Steigung oberhalb von Furth im Wald sichtlich an.

Foto: Thurnwald

## Dieselloks übernehmen den Dienst

Eine weitere Bereicherung für den Grenzbahnhof Furth im Wald brachte das Jahr 1970: Mit Beginn des Sommerfahrplans am 31. Mai rollte nach mehr als 25-jähriger Unterbrechung erstmals wieder über Furth im Wald ein durchgehender Schnellzug Prag—München mit Kurswagen nach Dortmund, ein Ereignis, das auch von den Bewohnern dieser Grenzstadt mit großem Interesse aufgenommen wurde. Anfangs wurde auch dieses Zugpaar mit einer DB-Dampflok der Baureihe 50, dann aber mit DB-Dieselloks der Reihe 217 bespannt. Im Binnenverkehr waren neben Schienenbussen längst Dieselloks im Reisezugdienst eingesetzt, die ab Mitte der 60er Jahre die Dampflok der Baureihe 38 verdrängten. Nicht anders erging es der Baureihe 01, die im Jahre 1967 nur einen Sommer lang vor dem Eilzugpaar Nürnberg—Furth im Wald im Einsatz war — übrigens der einzige planmäßige Lauf einer Schnellzuglok, den es auf dieser Strecke je gab. Außerdem wurden nach und nach auch die Güterzüge mit Dieselloks bespannt. Die letzte noch im Schiebedienst eingesetzte Dampflok der Baureihe 50 verschwand 1975, als gerade der Kohleverkehr aus der ČSSR zum Kraftwerk Schwanndorf angelaufen war.

## Der Grenzbahnhof wird ausgebaut

Der Güterzuwachs Anfang der 60er Jahre zwang dazu, den Grenzbahnhof mit Millionenaufwand auszubauen. Neben der Renovierung des Empfangsgebäudes, in dem in den früheren ČSD-Diensträumen das Bahnhofszollamt untergebracht wurde, wurden 1967/68 die Ladehöfe verlegt, so daß 10 Rich-

tungsgleise angelegt werden konnten. Weiterhin entstanden zwei Privatan Anschlüsse zu Expeditionen bzw. in den Schlachthof. Um 1970 folgte die Abstellgruppe Nord mit acht Gleisen, auf denen bei einer Gesamtlänge von 1.800 m bis zu 140 Wagen abgestellt werden können; durch Beseitigung der Prellböcke konnten zwei Gleise an die Hauptgleise im Ostkopf angeschlossen werden. Im Jahre 1972 wurden die Hauptgleise mit ihren bisherigen Nutzlängen von 400 bis 570 m auf 680 bis 730 m nach Westen hin verlängert; zugleich wurde für die Gleise 1 und 2 eine eigene Reisezugeinfahrt geschaffen, so daß auf den übrigen Gleisen weiter rangiert werden kann. Auch wurde zur Erleichterung der Arbeit eine Bremsprüfanlage zwischen den Gleisen installiert. Während beim Bau der Abstellgruppe Nord bereits 6 Stände des

Lokschuppens abgerissen wurden, beseitigte die DB die restlichen 6 Stände im Jahre 1976, die Drehscheibe wurde ausgebaut, nur das Übernachtungsgebäude blieb stehen. Auf dem freigewordenen Raum entstand eine weitere Abstellgruppe mit 6 Gleisen.

Dem Bau der elektrischen Vorheizanlage für Reisezugwagen 1979 folgte Ende 1980 der Abbruch des böhmischen Maschinenhauses und der Wagenhalle, womit drei weitere Abstellgleise geschaffen werden konnten. Auch mußte ein dritter, von der Grenzstrecke abzweigender Privatgleisanschluß erstellt werden, weil einige der 7 Grenzspediteure und die Skoda Import-Gesellschaft in das neuerschlossene Gebiet im Osten der Stadt umsiedelten.

Trotz aller Baumaßnahmen sind noch nicht alle Vorhaben und Wünsche erfüllt. In Furth

Bild 6: Hochbetrieb Ende der 60er Jahre: Einer der vielen Weizenzüge, die teilweise zusätzlich von einer Dampflok der Baureihe 50 nachgeschoben werden mußten. Aufgenommen 1969 in Furth im Wald.

Foto: Kundmann



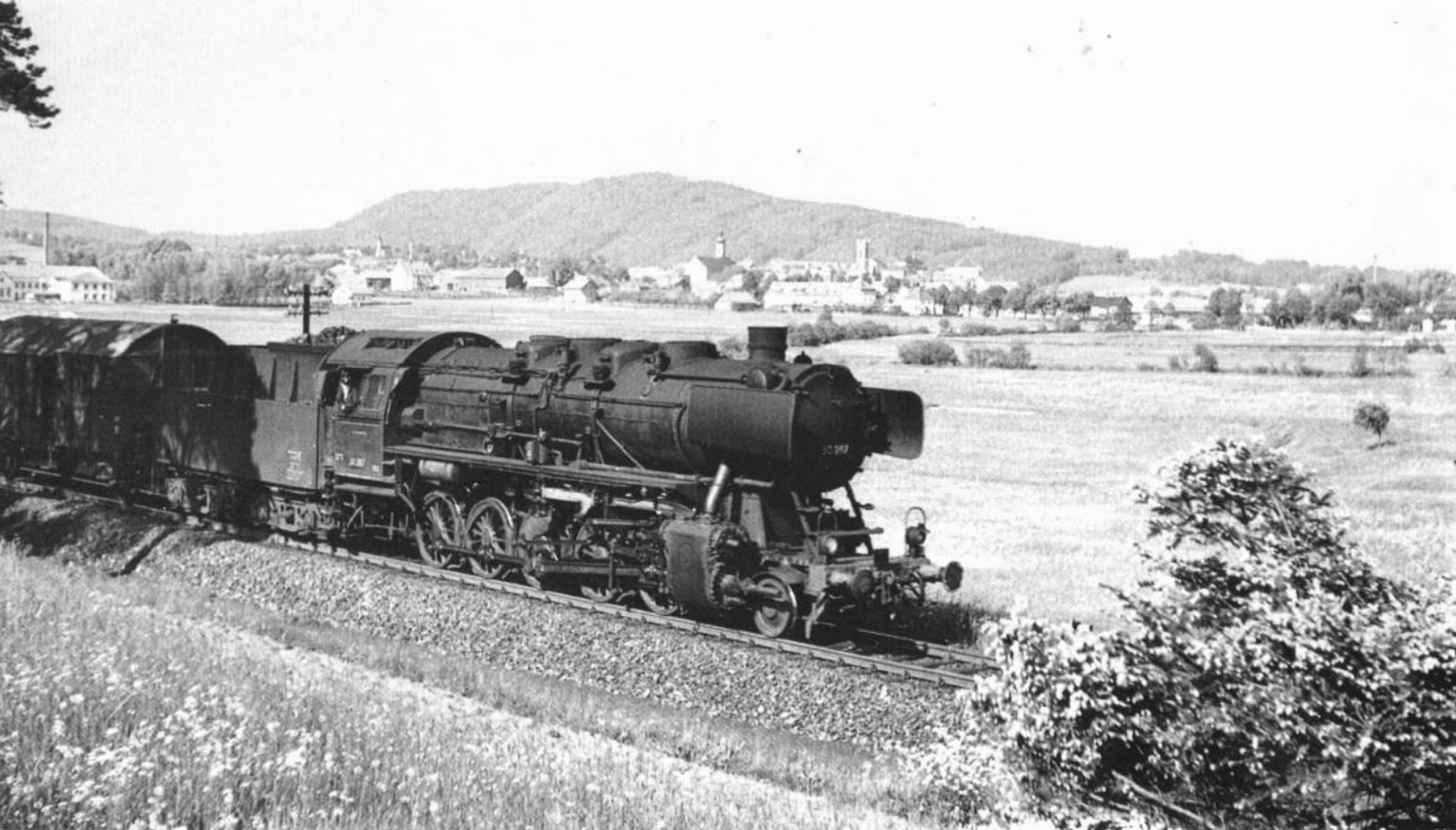


Bild 7: 50 257 der DB hat im Mai 1956 mit einem Güterzug nach Schwandorf Furth im Wald hinter sich gelassen.

Foto: Thurnwald

im Wald strebt man einen Vorflutbahnhof an, um in Stoßzeiten hier ganze Züge bis zur weiteren Abfertigung zurückhalten zu können. Da die Loks bereits mit den Einrichtungen des Zugbahnfunks ausgestattet sind, wird diese Verständigungsmöglichkeit bereits im Bahnhofsbereich genutzt, wobei sich der Fahrdienstleiter eines Hilfsgerätes bedient. Zwischen Schwandorf und Bodenwöhr laufen bereits Maßnahmen zur Einführung des Zugbahnfunks, der bis Furth im Wald ausgedehnt wird. Doch rechnet man nicht vor 1990 mit einem modernen Drucktastenstellwerk in Furth im Wald.

Im Fahrplanjahr 1980/81 verkehren auf der Grenzstrecke neben dem Reisezugpaar 12 Güterzugpaare, wobei bei der Bergfahrt bei Zügen über 920 t nachgeschoben werden muß. In Richtung Westen laufen bis zu 15 Güterzüge und 10 Reisezüge. Unter Berücksichtigung der Nachtruhe zwischen Arnschwang und Wackersdorf ist diese eingleisige Strecke mit über 50 Zügen bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit ausgelastet. Trotz Ver-

kehrszunahme sank der Personalbestand von 165 auf derzeit 145 Bedienstete im Bahnhof Furth im Wald. Das bisherige Spitzenergebnis brachte das Jahr 1980 mit 234.000 Güterwagen im Grenzverkehr bei knapp 8 Millionen Bruttotonnen. Damit lag Furth im Wald nach Schirnding an achter Stelle innerhalb aller Grenzbahnhöfe der DB. Im Grenzreiseverkehr wurden 46.000 Fahrgäste gezählt.

## Geburtstagsfeier 1981

Das Jubiläum in Furth im Wald mit einer Leistungsschau im Freigelände, einer Fotoausstellung im Gang des Bahnhofszollamtes, Bahnhofsführungen und Diavorträgen wurde von der Bevölkerung positiv auf- und voll angenommen. Das i-Tüpfelchen dieses 120. Geburtstages war am Sonntag Nachmittag die kleine Sonderfahrt zur 7 km entfernten Landesgrenze, bei der zwei Dieselloks 217 den silbergrauen Nahverkehrswagen in Sperrfahrt bergauf schoben. Im Freigelände waren

auf einer schweren Rangierdiesellok der Reihe 290 Mitfahrten auf dem Führerstand im Bahnhofsbereich möglich. Neben weiteren Diesellokomotiven präsentierte sich, wenngleich auch nur »kalt« abgestellt, das »Glas-kastl« und — als »Zug der Zeit« — der 1. Klasse-Zugteil des Intercity »Gambrinus« aus München. Erinnerungen an die Einweihung dieses Grenzbahnhofs wurden sofort wieder wach; damals kam das Bier aus München, das den 300 geladenen Festgästen im böhmischen Maschinenhaus überreichlich kredenzt wurde, so daß es, laut Further Stadtchronik, an Räuschen nicht mangelte. Den Bogen von damals bis zum 20. September 1981 spannte die gelungene Fotoausstellung, die die wechselvolle Geschichte dieses Grenzbahnhofs ausdrucksvoll widerspiegelte: Alte Bahnhofsaufnahmen wechselten mit Farbmotiven der heutigen Technik im Eisenbahnbetrieb, Lokomotivbilder mit Fotos von Zügen auf freier Strecke. Eisenbahnfreunde begeisterten insbesondere die zahlreichen Aufnahmen aus der Dampflokkära zwischen 1950 und 1970. Hier zeigten sich noch alt-österreichische Typen mit neueren CSD- und DB-Dampflokomotiven in voller Aktion. Neben den Bildunterschriften zu jedem Großfoto gab es noch informative Texte, vergrößerte Fahrpläne, Gleispläne und manches andere mehr aus dem Geschehen dieses Grenzbahnhofs — insgesamt eine sehenswerte Veranstaltung, die ihren Niederschlag in der Presse fand bis hin zum Ostbayernjournal des Bayerischen Rundfunks.

Ergänzend sei noch nachgetragen, daß mit Beginn des Sommerfahrplans 1982 am 23. Mai die ČSD »bis auf weiteres« wieder die Zugförderung auf der Grenzstrecke zwischen Furth im Wald und Česka Kubice übernahm, wobei die in der UdSSR gebauten sechsachsigen Dieselloks T 679 zum Einsatz kommen und eine vierachsige ČSD-Type vorgespannt wird.

Kd

Bild 8: Die 275 008 der CSD (ex 108.08 der K.k.St.B.) um 1930 vor einem Reisezug nach Pilsen im Bahnhof Furth im Wald.  
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

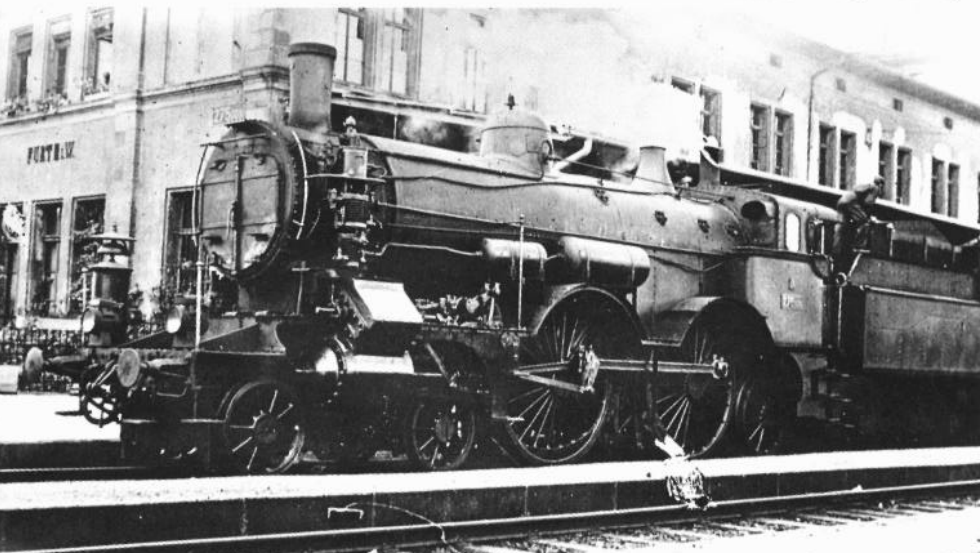






Bild 1: Die der Nachwelt erhaltene KL 2, die als Werkslok bei den Osnabrücker Kupfer- und Drahtwerken überlebte.

# Kleinlokomotive mit Kittel-Kessel

Längst ist der bayerische »Glaskasten« der Baureihe 98<sup>3</sup> mit all seinen Varianten zu einem festen Begriff für viele Eisenbahnfreunde geworden. Nicht zuletzt haben dazu auch die Veröffentlichungen im Eisenbahn-Journal beigetragen. Fast völlig vergessen war dagegen ein Fahrzeug, das sich trotz eines sehr ähnlichen Aufbaus noch recht eindeutig durch seine eigenartige Dampferzeugungsanlage von den bayerischen Maschinen unterschied: die Lok mit dem »Kittel-Kessel«. Dieser Kessel war eine Konstruktion von Eugen Kittel, dem maschinentechnischen Leiter der Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatsbahn von 1896 bis 1921 und Direktor der Reichsbahndirektion Stuttgart bis 1924.

In der Zeit um die Jahrhundertwende begann die Maschinenfabrik Esslingen mit dem Bau von Dampftriebwagen. Diese Fahrzeuge wurden mit stehenden Dampfkesseln ausgerüstet, die auf einer Entwicklung der Société Serpollet, Paris beruhten. Da der Serpollet-Kessel — im Prinzip handelte es sich um einen feuerfesten Schrank mit einem Röhrensystem — mit einigen Mängeln behaftet war, beschäftigte sich Kittel mit der Verbesserung der Einrichtung. Nachdem der Kittel-Kessel den Beweis seiner Betriebstauglichkeit erbracht hatte, ging man an den Umbau

der bereits vorhandenen Dampfwagen und sah den neuen Kessel für alle weiteren Fahrzeuge vor. Aufgrund der guten Bewährung dieses Dampferzeugers sah sich die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft im Jahr 1908 bewogen, einige Kleinlokomotiven mit Kittel-Kessel bei der Maschinenfabrik Esslingen bauen zu lassen.

Bei der Entwicklung durch Oberbaurat Kittel handelte es sich um einen Röhren-Stehkessel mit einem genieteten Ober- und Unterschuß mit einer Wellrohrfeuerbüchse. Der eingebaute Überhitzer bestand aus einem dreilagigen Schlangenrohr. Die Kessel-speisung erfolgte über Strahlpumpen der Bauart Friedmann, der Wasserinhalt des Kessels war mit 800 Liter angegeben. Die gesamte Kesselkonstruktion war über acht Schraubverbindungen auf dem Rahmen des Fahrzeuges befestigt und somit leicht austauschbar.

Die Dampfwagen und die Kleinlokomotiven mit Kittel-Kessel waren für Einmannbetrieb eingerichtet. Bei den Lokomotiven befanden sich die für die Bedienung erforderlichen Hebel und Armaturen an beiden Enden der Fahrzeuge. Die Vorratsbehälter waren innerhalb des Lokomotivkastens untergebracht. Der Wasservorrat konnte über die beiden Lucken ergänzt werden, die diagonal zueinander auf

den kurzen Vorbauten angebracht waren. Die Kohlen sind wohl mit Körben in die Maschinen geschafft und in zwei Behälter geschützt worden, so war es jedenfalls bei den Dampfwagen üblich.

Die erste Lokomotive mit Kittel-Kessel, die für den Einsatz auf Regelspurstrecken bestimmt war, wurde auf der Nebenbahn von Korntal nach Weißach bei Stuttgart eingesetzt. Dieses Fahrzeug trug die Fabrik-Nr. 3480 der Maschinenfabrik Esslingen. Drei weitere Maschinen, mit den Fabrik-Nr. 3481 bis 3483, kamen zur Ruwer- und Moselbahn. Ein allzu langes Leben im Streckendienst war den kleinen Lokomotiven allerdings nicht beschieden. Bei den ständig wachsenden Anhängelasten waren die Maschinen mit einer indizierten Leistung von 120 PS und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h bald überfordert.

Ein Zufall zu Beginn der sechziger Jahre brachte diese Sonderlinge des deutschen Lokomotivbaus wieder in Erinnerung. Bei einer Altpapieraktion im Planbüro der BD Stuttgart kam eine alte Zeichnung der Kittel-Lokomotiven zu Tage, die dann gerade noch vor der Vernichtung bewahrt werden konnte. Jenes Pergament-Original datierte vom 15. November 1911 und war vom Maschinentechnischen Bureau der Königlich Württembergi-



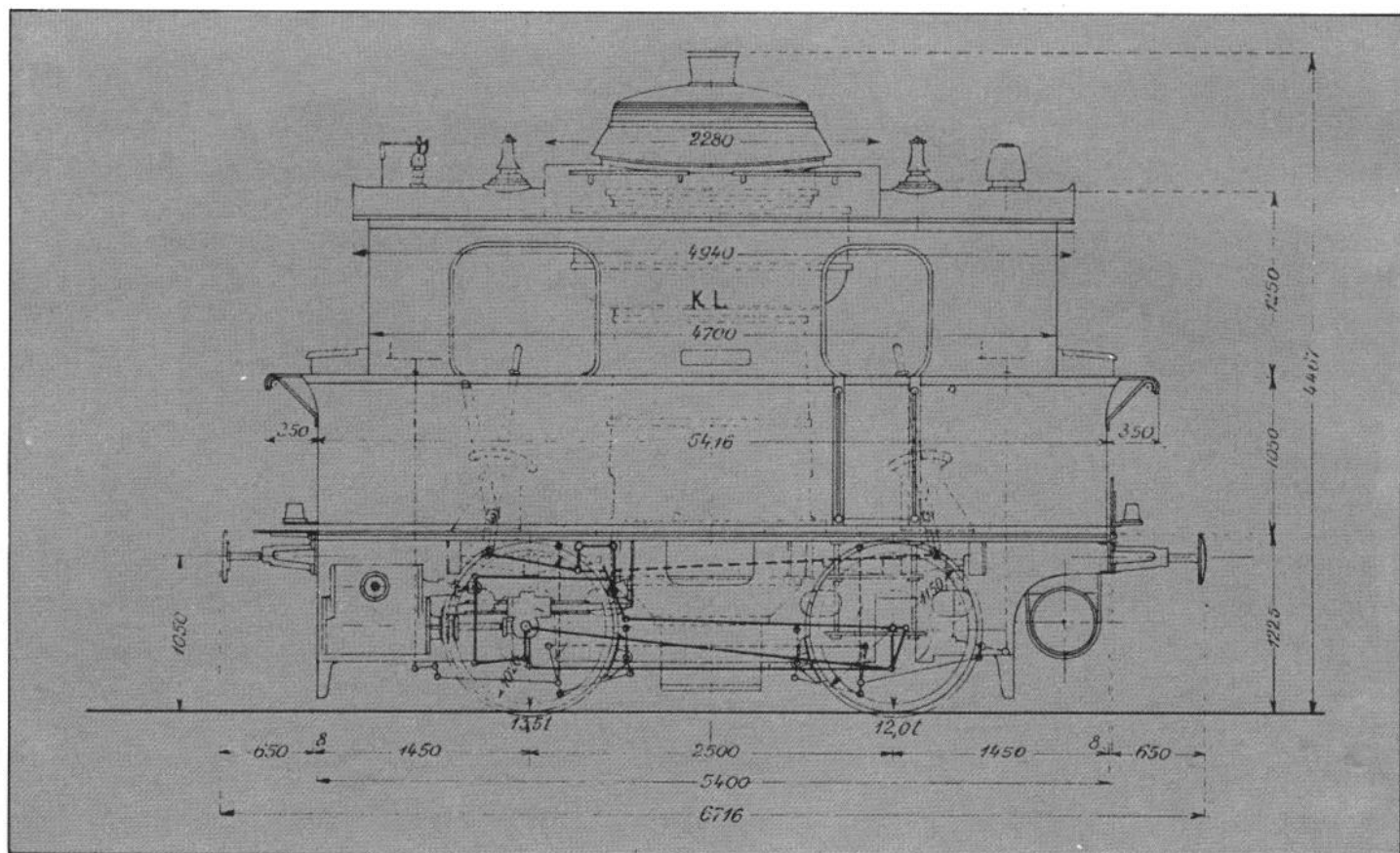


Bild 2: Typenskizze im Maßstab für Spur O.

Bilder 1 + 2: Sammlung Obermayer

schon Staatsbahn ausgefertigt worden. Die Zeichnung wies folgende technische Daten aus:

|                          |                      |
|--------------------------|----------------------|
| Rostfläche               | 0,98 m <sup>2</sup>  |
| Vedampfungsheizfläche    | 44,65 m <sup>2</sup> |
| Überhitzerheizfläche     | 14,39 m <sup>2</sup> |
| Zylinderdurchmesser      | 275 mm               |
| Kolbenhub                | 520 mm               |
| Dienst- und Reibungsgew. | 25,5 t               |
| Dampfspannung            | 16 atü               |
| Inhalt der Kohlenkästen  | 0,6 t                |
| Inhalt der Wasserkästen  | 2,7 m <sup>3</sup>   |
| Indizierte Leistung      | 120 PSI              |
| Höchstgeschwindigkeit    | 55 km/h              |

Leider ist dieses kostbare Stück Pergament inzwischen doch verloren gegangen. Es war für den Nachbau eines Modells ausgeliehen worden und ist seitdem unauffindbar.

Zu dem Zeitpunkt, da die Zeichnung aufgetaucht war, existierte die Maschinenfabrik Esslingen noch. Eine Anfrage zu Einzelheiten der Kittel-Lokomotiven, über ihre Farbgebung und über ihren Verbleib konnte allerdings dort nicht beantwortet werden, weil die entsprechenden Unterlagen beim Hersteller nicht mehr vorhanden waren. Um so erfreulicher ist die Tatsache, daß ein Exemplar der Kittel-Lokomotiven bis in unsere Tage erhal-

ten und sogar betriebsfähig blieb. Die Lok befand sich lange Zeit im Besitz der Osnabrücker Kupfer- und Drahtwerke. Ende der sechziger Jahre ging sie in die Obhut des Deutschen Eisenbahn-Vereins über, der die erste deutsche Museumsbahn von Bruchhausen nach Vilsen ins Leben rief und auch heute noch betreibt. Inzwischen befindet sich die Maschine bei der »Dampfeisenbahn Weserbergland«. Dort wird die KL 2 auf der 20,4 km langen Strecke von Rinteln nach Stadthagen der Rintelner-Stadthagener Eisenbahn RStE im Museumsverkehr eingesetzt werden.

HO

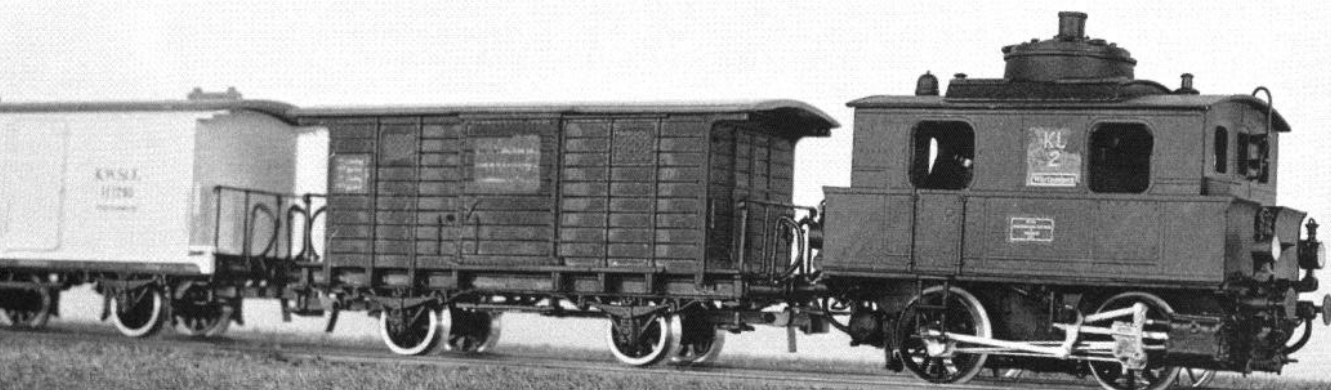
## Die KL 2 als HO-Modell von M + F (UK)

Schon vor mehr als zehn Jahren präsentierte die Firma Merker + Fischer in Fürstentfeldbruck ein exzellent detailliertes HO-Modell der außergewöhnlichen und reizenden kleinen Kittel-Dampflok vom Typ KL 2. Das damalige Modell bestand komplett aus Metall,

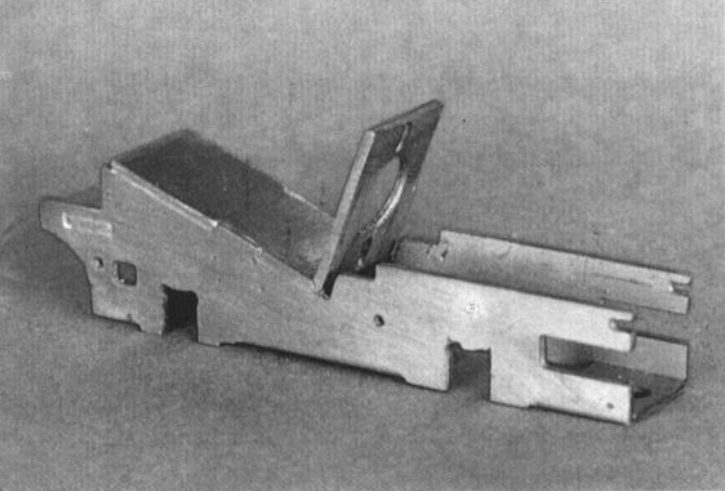
der Fahrwerkrahmen war als Messing-Fräsrahmen ausgeführt und mit geätzten Messingfahrwerkblenden verkleidet. Das Gehäuse war aus Zinnguß und mit Messinggußteilen komplettiert. Die KL 2 fand unter den Modellbahnern viele Liebhaber, und so verwun-

dert es kaum, daß die englische Nachfolgerfirma M + F (UK) diese Lok schon bald wieder auflegte. Mit weitgehend unverändertem Gehäuse — es wurden nur einige Messinggußteile durch Zinn-Metallguß ersetzt —, jedoch völlig neu konstruiertem Fahrwerk ist diese

Bild 1: die fertige KL 2. Hier mit den dazu passenden württ. Güterwagen, die aus Rai-Mo Bausätzen zusammengebaut wurden.







Neuaufgabe der KL 2 nun im Handel erhältlich. Der Fahrwerkrahmen besteht aus Messingätzteilen, im Gegensatz zum früheren Modell erfolgt der Antrieb nur auf eine Kuppelachse, die zweite wird durch die Kuppelstangen mitgenommen. Durch die sehr genaue Konstruktion der aus Neusilber geätzten Steuerungsteile ist diese Art des Antriebes problemlos. Nicht so gut gefällt allerdings die Art der Stromabnahme durch ein unter die Fahrwerkabdeckplatte geklebt, kupferkaschiertes Pertinaxplättchen, auf das ein Hartbronzedraht als Radschleifer gelötet wird. Diese Stromabnahme wirkt wenig professionell und stört den Gesamteindruck des Fahrwerks. Hier wären Pilzschleifer wie beim ursprünglichen Modell sicher besser und unauffälliger gewesen.

Der Zusammenbau des Modells ist recht einfach und birgt auch für weniger erfahrene Modellbauer keine Probleme. Alle Teile sind paßgenau gefertigt und erfordern, vom Entgraten abgesehen, keine Nacharbeit. Die Gehäuse-Seitenteile und -Stirnwände sowie das Dach können entweder gelötet oder mit einem Metallkleber verklebt werden. Beim Löten ist wegen des niedrigen Schmelzpunktes der Weißmetalllegierung allerdings Vorsicht geboten, allzu leicht kann bei unachtsamen Arbeiten ein Teil mit dem Lötkolben beschädigt werden. Nach der Bestückung mit den Anbauteilen ist das Gehäuse bereits fertig zum Lackieren. Dabei ist es zweckmäßig, Puffer, Laternen und Bremsschläuche erst nach dem Lackieren anzubringen.

Auch das Fahrwerk ist problemlos zu montieren. Als erstes ist der Fahrwerkrahmen aus dem Ätzteil zusammenzubiegen. Durch die genau und ausreichend tief eingezätzten Biegekanten ist kein spezielles Werkzeug dazu erforderlich. Als nächstes sind die Verbindungsbleche und der Motorhalter einzulöten. Dann können die Kuppelachsen eingesetzt und mit der Bodenplatte probeweise fixiert werden. Danach wird auch der Motor angebaut und die Schnecke auf der Motorwelle genau justiert und befestigt. Vor dem Weiterbau empfiehlt es sich, den Fahrwerkrahmen und die Bodenplatte zu lackieren, da aufgrund der Konstruktion der Steuerung das Fahrwerk nach der Steuerungsmontage nur sehr schwer wieder zu zerlegen ist.

Der Zusammenbau der Steuerung ist wegen der geringen Abmessungen der Einzelteile etwas knifflig und sollte sehr sorgfältig durchgeführt werden, um dem Modell zufriedenstellende Laufeigenschaften ohne Hakeln der Steuerung zu verleihen.

Bei der Montage der Bremsbacken ist ebenfalls Sorgfalt am Platze, da die feinen Weiß-

**Bild 2:** Das zusammengebaute Kompaktfahrwerk, das aus einem gebogenen, robusten Messingätzteil besteht.

**Bild 3:** Das fertig motorisierte Fahrwerk.

**Bild 4:** Aus 5 Gußteilen besteht das komplette Gehäuse — hier bereits zusammengefügt.

metallgußteile leicht brechen. Hier hätte sich der Modellbauer Messinggußteile gewünscht.

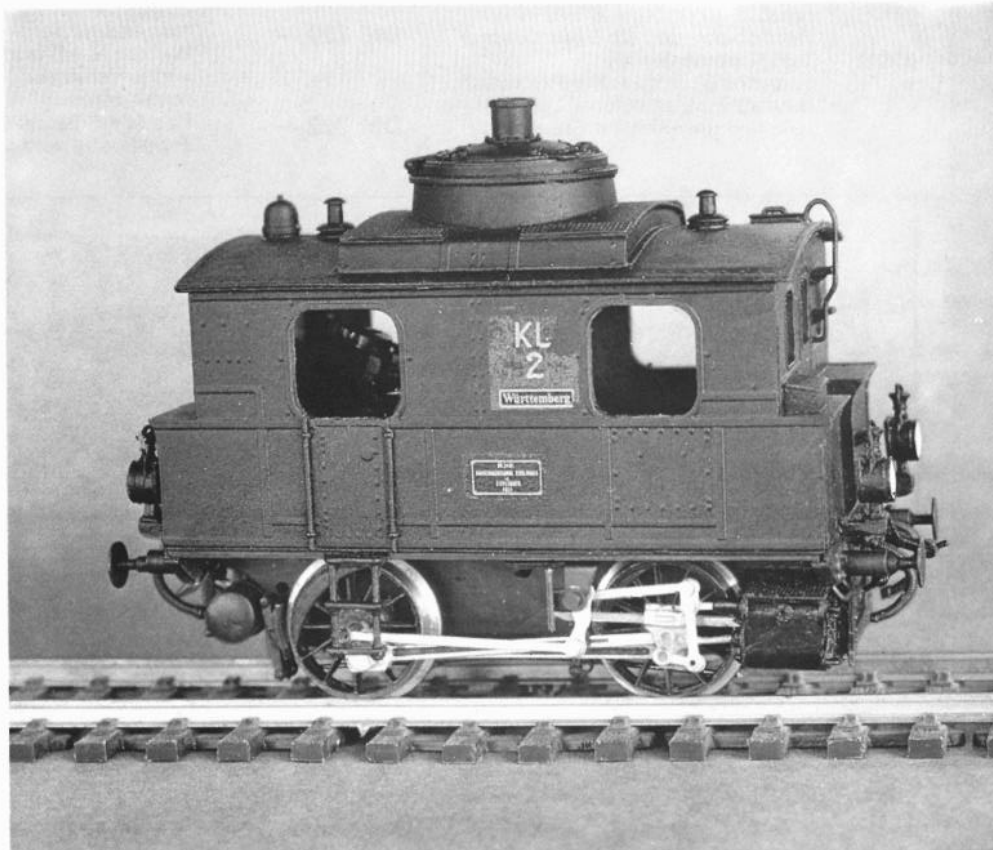
Unter Beachtung dieser Punkte entsteht ein sehr hübsches Modell einer ungewöhnlichen

kleinen Dampflokomotive, die zusammen mit passenden Waggonen eine reizende und stilvolle Zuggarnitur für Nebenstrecken der Länderbahnepoche bildet.

P. Schiebel

**Bild 5:** Das sehr ansprechende Modell der württ. Kittel-Lokomotive von M + F (UK).

Bilder 1—5: P. Schiebel







# Jubiläum in Meran

## 30 Jahre Touristik-Sonderzug nach Südtirol

Im Herbst vergangenen Jahres konnte die DB ein seltenes Jubiläum feiern: 30 Jahre Touristik-Sonderzug nach Meran/Südtirol. Man wußte dies würdig zu begehen.

Am 10. Oktober 1981 fuhr der Jubiläums-Sonderzug ab Nürnberg mit einer Lok der Baureihe 151 über Regensburg — hier wurde der von Hof verkehrende Flügelzug angekuppelt — nach München. Von der bayerischen Landeshauptstadt über Weilheim, Murnau und Garmisch-Partenkirchen nach Mittenwald übernahm eine Lok der Baureihe 111 den Zug, wobei sie ab Garmisch-Partenkirchen zur Unterstützung auf der Steigung nach Klais eine zweite 111 als Vorspannlok erhielt. Ab Mittenwald führten zwei Lokomotiven der österreichischen Baureihe 1044 den Sonderzug, der aus immerhin 18 Schnellzugwagen bestand, über Seefeld/Tirol hinunter ins Inntal nach Innsbruck und von dort gleich weiter über die Brenner-Nordrampe bis zum österreichisch-italienischen Grenzbahnhof Brenner. Da die italienischen Staatsbahnen (FS) ihr Oberleitungsnetz mit 3000 V Gleichstrom speisen, mußten hier ein letztes Mal die Zuglokomotiven gewechselt werden. Über Franzensfeste und Brixen führte die Fahrt die Brenner-Südrampe hinab nach Bozen und auf der vor genau 100 Jahren eröffneten Strecke Bozen-Meran bis zum Ziel des Touristik-Sonderzuges in Meran.

Ursprünglich als »Vincinal-Bahn« Bozen—Meran gebaut, wurde die Strecke inzwischen, nicht zuletzt durch ihre Elektrifizierung, erheblich aufgewertet. Die Tatsache, daß 1981 für besonders lange Sonderzüge ein eigener Bahnsteig gebaut wurde, beweist, daß Meran auch heute noch für den Bahn-Tourismus von großer Bedeutung ist und ein attraktives Ziel darstellt.

Bei der Feierfreudigkeit der Südtiroler wagte man fast am reinen Zufall zu zweifeln, daß Meran am 10. und 11. Oktober 1981 — zur

Zeit des Meraner Traubenfestes — Mittelpunkt gleich zweier Jubiläen wurde. Zum einen »30 Jahre Touristik-Sonderzug«, zum anderen »100 Jahre Meraner Bahn«. Doch hat beides seine eisenbahngeschichtlich belegbare Richtigkeit.

Nicht nur der am eigens dafür gebauten Bahnsteig einlaufende Sonderzug aus Nürnberg wurde gebührend empfangen, — auch ein so bedeutsames Jubiläum wie die 100. Wiederkehr der Streckeneröffnung Bozen-Meran durfte natürlich nicht ungefeiert bleiben. Die FS überführten dafür eigens eine Dampflokomotive, die 740 417, vom mehr als 180 km entfernten Bahnbetriebswerk Cremona. Als Lokführer wurden zwei schon pensionierte Eisenbahner gewonnen, die die Lokomotive besonders gut kannten. Dies zeigt eigentlich schon, welche Bedeutung auch in Italien Streckenjubiläen zugemessen wird. Die Freiwillige Feuerwehr Bozen schmückte mit viel Eifer die über 60 Jahre alte Dampflokomotive, die übrigens, wie auch der historische Wagenpark des Jubiläumszuges, von den italienischen Staatsbahnen unentgeltlich zur Verfügung gestellt worden war.

Pünktlich um 8<sup>38</sup> verließ der Zug am 11.10.1981, also einen Tag nach dem Sonderzug »30 Jahre Touristik-Sonderzug nach Meran«, mit über 700 Teilnehmern und Ehrengästen den Bahnhof Bozen. Im Bahnhof von Terlan/Andrian hatten sich, mit dem Bürgermeister an der Spitze, schon zahlreiche Dorfbewohner eingefunden, um den Jubiläumszug zu begrüßen. Während eine Musikkapelle aufspielte, wurde der bekannte Terlaner Weißwein ausgeschenkt, der von der Kellereigenossenschaft in Terlan spendiert wurde. Die nächsten Stationen des Zuges waren Vilpian/Nals und Lana/Burgstall. Auch hier das gleiche Bild wie in Terlan/Andrian. Die Honoratioren hielten Reden, die den Bau der Strecke und bedeutsame Ereignisse aus der

Geschichte der Bahn zum Inhalt hatten. Der Vizebürgermeister von Vilpian, Nußbaumer, wies zum Beispiel in seiner Ansprache auf die Bedeutung der Eisenbahn für die Wirtschaft des gesamten Etschtales zwischen Bozen und Meran hin. Besonders wichtig sei die Bahn in den ersten Jahrzehnten für die Landwirte gewesen, die ihre Produkte nach der Eröffnung der Strecke weit besser und zu günstigeren Preisen hätten verfrachten können. Es wurde betont, daß die Dörfer im Etschtal und besonders Meran durch die Eisenbahn einen großen Aufschwung erlebt hätten. Um dieses Argument zu bekräftigen, wartete man mit einigen eindrucksvollen Zahlen auf. So wurden 1939 im Bahnhof Lana/Burgstall unter anderem über 3000 Waggons Äpfel verladen.

Andererseits wurde aber auch Kritik an den italienischen Staatsbahnen laut. Von mehreren Festrednern wurde die Befürchtung geäußert, das Zugangebot auf der Strecke Bozen-Meran könnte verringert, oder der Bahnbetrieb könnte vielleicht sogar ganz eingestellt werden. Diese Bedenken wurden aber weitgehend mit dem Hinweis auf schon beschlossene Investitionen an der Strecke zerstreut.

Später traten Folklore-Gruppen auf, Fahnen-schwinger zeigten ihre Künste und mehrere Musikgruppen umrahmten das Programm. Für die Fahrtteilnehmer floß auch wieder reichlich von den einheimischen Getränken. Bald danach war die Endstation des Zuges — Meran — erreicht. Auch dort warteten viele Schaulustige auf die Ankunft des Sonderzuges.

Als weiterer Höhepunkt des Festprogramms fand im Anschluß an die Festlichkeiten im Bahnhof Meran im dortigen Ladehof eine Dampflokchau der italienischen Staatsbahnen mit zahlreichen, gut gepflegten Exponaten statt.

**E. Nietsch, Foto N. Baumann**

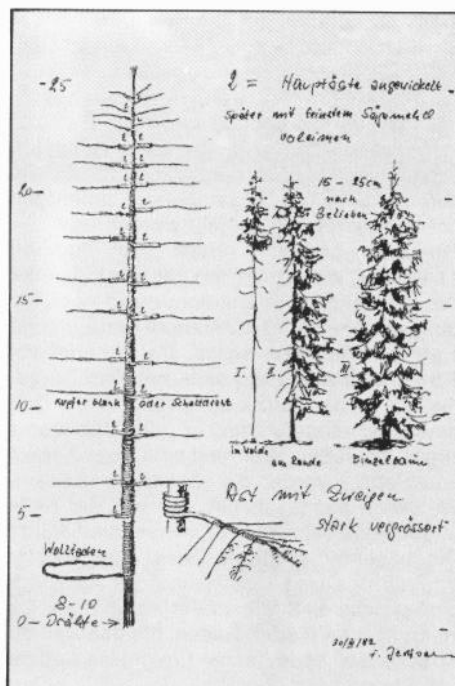
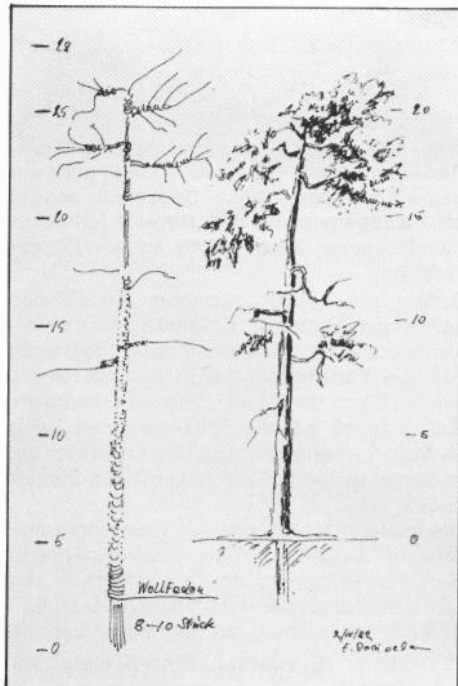




Bilder 1 + 2: Fotos meiner Selbstbau-Fichten in den verschiedenen Fertigungsstadien.

# Bäume ... und wie man sie im Modell selbst gestalten kann.

Bilder 3 + 4: Erläuterungsskizzen für die Fertigung von Kiefern und Fichten



## Bäume — Teil II

Im Eisenbahn-Journal 2/82 habe ich meine Empfehlungen speziell zum Bau von Laubbäumen gegeben. Ich bitte um Ihr Verständnis, wenn ich noch einige Ergänzungen zu dem Bericht anfüge, da diese nach meiner Ansicht notwendig sind, um scheinbare Ungereimtheiten auszuräumen.

Es geht um die Größe der Modellbäume. Man könnte fast den Eindruck gewinnen, ich unterläge dem Zwang, nur Riesenbäume auf Modellanlagen zu erstellen. Dem ist nun bestimmt nicht so. Deswegen möchte ich noch einmal erklären: In HO können Bäume bis zu 50 cm hoch sein, von **müssen** kann keine Rede sein.

Ein Beispiel: eine Feldulme (Rüster) ist etwa 20—40 m hoch, die Mitte liegt umgerechnet in HO bei ca. 34 cm. Hiervon 3/4 wären etwa 26 cm.

Beispiel 2: Stieleiche, 22—50 m, Mittelwert also nach Umrechnung ca. 28 cm.

So läßt sich zunächst jedes Maß errechnen, sei es im Z/N/HO/O/I usw. Ob und wo ich nun solche Baumgrößen letztlich auf meiner Anlage aufstelle, ist absolut meine bzw. Ihre Sache. Ihnen und mir muß es gefallen, — und





sonst niemandem.

So bitte ich noch einmal, meinen Artikel nur als Empfehlung und Hilfestellung zu betrachten.

Doch nun zur Praxis. Wenden wir uns dem Bau von Nadelbäumen zu, wobei wir als erstes die Hochstammkiefern besprechen wollen.

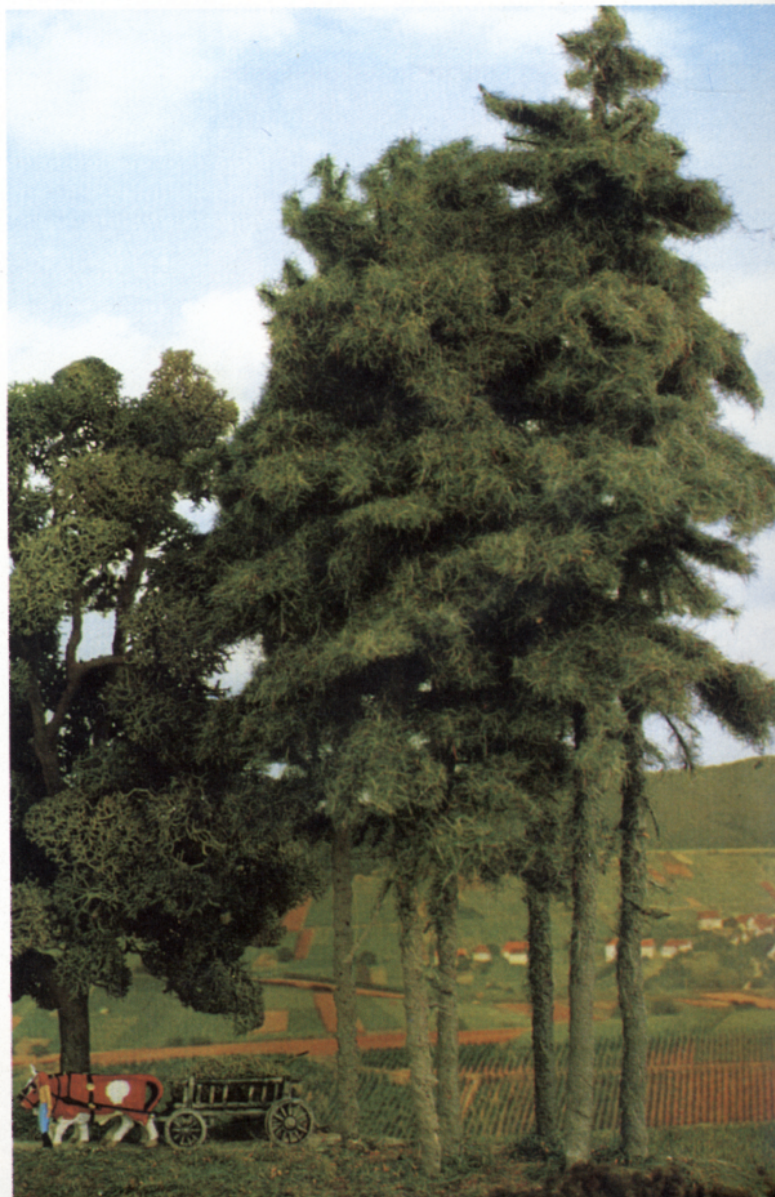
Das Material hierfür ist grundsätzlich das gleiche wie bei Laubbäumen. Das verwendete Islandmoos sollte allerdings möglichst in gedeckten, dunkelgrünen Farben gehalten sein. Zum Anfangen lege ich mir verschieden lange Blumendrähte oder gerade gebogene Klingeldrähte zusammen, etwa 8—10 Stück, zugeschnitten auf 30, 26, 22, 20, 18, 16, 14, 12 cm. Sie werden einfach miteinander verleimt und im noch nassen Zustand mit Wollfaden bis kurz vor der Spitze umwickelt. Der Kern des konischen Stammes ist fertig.

Als nächsten Arbeitsgang blanken Kupferdraht, etwa 0,6—0,8 mm, oder Klingeldraht

**Bild 5:** Die Burg, die wir schon in früheren Journalen gezeigt haben, mit neuer Mischwaldbepflanzung, Tannen und Kiefern.

**Bild 6:** Fichtengruppe.

**Bild 7:** Kieferngruppe.







**Bild 8:** Aus einer anderen Position nochmals die sehr realistisch wirkende Baumgruppe.

**Bild 9:** Nadelbäume am Teich.



anwickeln (siehe Skizze bzw. Foto). Bei der Kiefer sehr unregelmäßig und hauptsächlich nur im obersten Teil. Stamm und Hauptäste wieder mit Leim einstreichen und mit ganz feinem Sägemehl bestreuen. Den Rohling mit Plaka anmalen, — ocker, rotbraun, schwarz. Vielleicht ist diesmal wieder ein Blick auf meine Fotos oder andere schöne Bilder als Vorlage notwendig. An die Hauptäste zur Belebung noch dünne Kupferdrähtchen anwickeln. Noch einmal nachmalen, bei den dünnen Ästchen evtl. nur noch mit »Humbrol«-Farben. Hiernach locker und sparsam ganz kleine Büschel Moos an einzelne Äste ankleben. Vergleichen Sie jetzt das Werk mit Vorlagen gleich welcher Art, da Skizzen und Bilder mehr auszusagen haben als im längsten Text zu erklären ist. Ist Ihnen der, nun hoffentlich gelungene Baum zu groß, können Sie jetzt nach Belieben verkürzen. 18 cm wären allerdings nach meiner Auffassung in diesem Falle die unterste Grenze.

Wir kommen nun zu den Tannen und Fichten. Das Original ist bis zu 60 m hoch — das nur am Rande. Fangen wir wieder mit ca. 30 cm an, denn verkleinern können wir unser Modell immer noch. Der konische Stamm wird genau gebaut wie bei der Kiefer, nur wird jetzt in der Spitze noch ca. 3—5 cm blanker, lötfähiger Draht senkrecht mit eingewickelt. Die Anzahl der diesmal in sich geraden Hauptäste ist allerdings wesentlich größer und nach Möglichkeit ziemlich regelmäßig anzuwickeln (siehe Skizzen und Fotos). Hierbei können wir schon entscheiden, ob es ein Baum entsprechend I, II oder III auf der Skizze werden soll. Die Anzahl und Anordnung der Hauptäste gibt die Form vor. Bis an die Spitze jetzt wieder verleimen, bestreuen und bemalen. In die Spitze werden dünne Drähtchen eingewickelt und entsprechend geformt. An die Hauptäste werden ebenfalls nach Bedarf und eigener Vorstellung Zweige aus dünnem Draht angewickelt. Sollten Sie Klingeldraht genommen haben, können Sie die Isolierung abziehen und die Teilchen miteinander verlöten. Das ganze Draht- und Drähtchengerüst zurechtbiegen und evtl. beschneiden (sollten Sie einen größeren Vorrat an Bäumen fertigen wollen, empfiehlt es sich, in dünnen hohen Blechbüchsen Vorräte an verdünntem Leim und auch Farbe anzurichten, da Sie dann nur noch zu tauchen brauchen). Jetzt kommt ein kleines Geduldspiel, d. h., Zweig für Zweig mit olivgrünem Mattlack einstreichen und jeweils sofort einzeln zunächst Streufaser auftragen (bewerfen, berieseln). Bitte nicht vergessen: den Rohling in ein Brettchen oder in Styropor feststecken! Ist Ihnen dieser Baum in der »Benadelung« zu licht, kann das Ganze jetzt mit Sprühkleber übersprüht und ein zweites Mal mit Streufaser berieselt werden. Ich würde mich freuen, wenn Sie jetzt einen schönen Nadelbaum fertiggestellt hätten.

Nachwort: Die Herstellung von Bäumen ist — objektiv betrachtet — bestimmt nicht schwierig, sie erfordert zugegebenermaßen allerdings etwas Geduld und viel Fantasie. Vielleicht werde ich zu einem späteren Zeitpunkt noch einmal besonders schöne Einzelstücke meiner Sammlung vorstellen können, ggf. in Verbindung mit anderen Modellen. Im wesentlichen ist hiermit meine Hilfestellung zum Bau von Baum-Modellen beendet. Ich wünsche Ihnen viel Freude an Ihrem Hobby.

Fotos 1—9: F. Jerusalem

**MEC Aachen**





Bild 1: Neuer Waggon aus der Rai-Mo Spur 0 Bierwagenserie mit Paulaner-Thomasbräu Beschriftung.

## Neues in großen Spurweiten

Natürlich haben wir uns für unsere Leser auf der Nürnberger Messe auch einige Neuheiten in großen Spurweiten angesehen, die wir Ihnen hier gesondert vorstellen möchten. Das

Angebot in diesem Bereich ist gut überschaubar. Bleibt zu hoffen, daß die uns z. T. nur als Fotografiemuster gezeigten Modelle auch kleiner und kleinster Hersteller bald auf

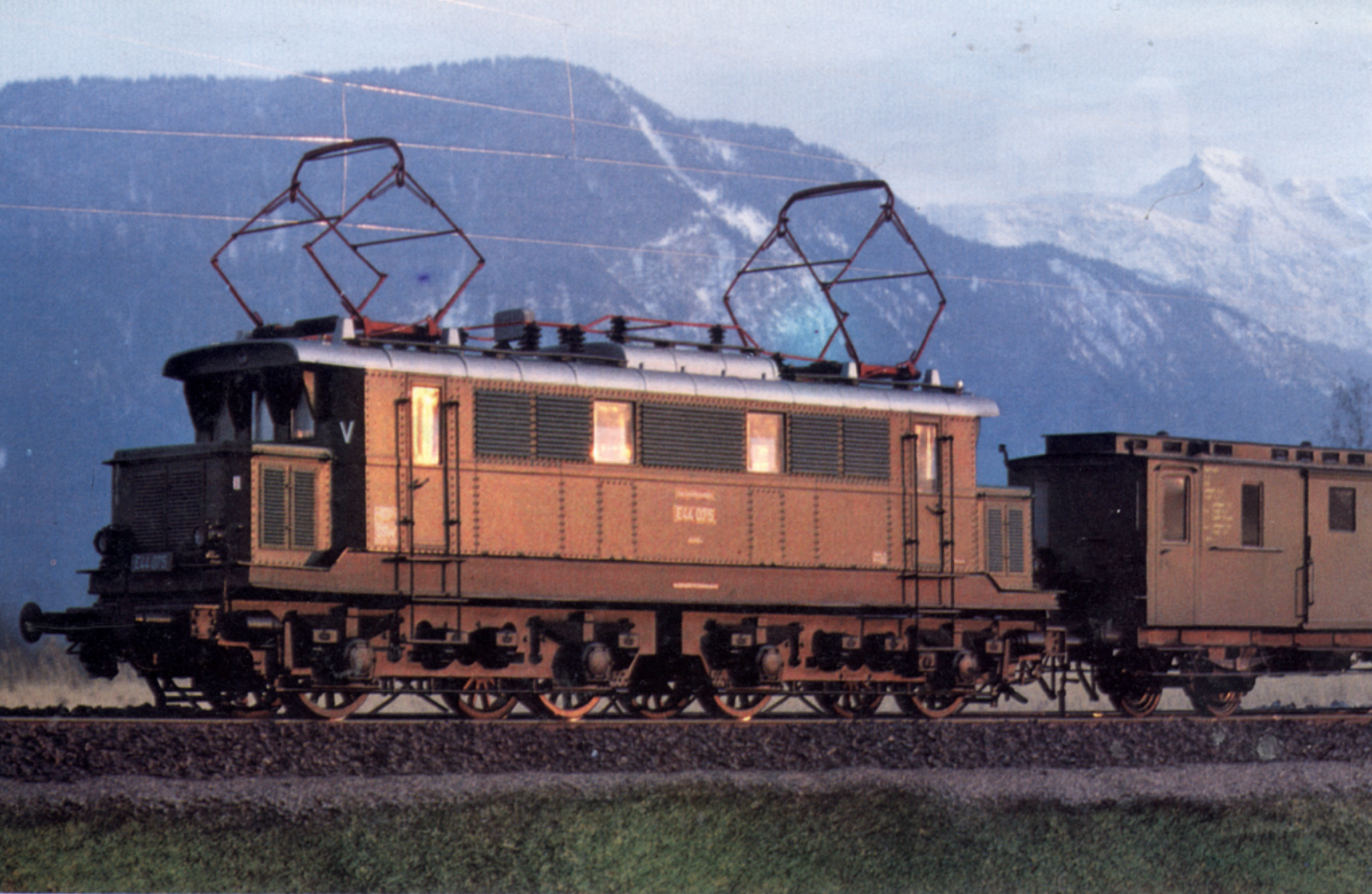


Bild 3: Die 23 001 in Spur 0 von Kleinserienhersteller Schönlau.

Bild 2: Die neuen Spur 0 Sternspeichen-Oldtimerräder von Rai-Mo.







den Markt kommen und so dem interessierten Käufer mehr Auswahlmöglichkeiten gegeben werden.

Die Redaktion

## Rai-Mo

Auch der Rail-Modell-Vertrieb Fürstenfeldbruck wartet in diesem Jahr wieder mit einer interessanten und zugleich sehr preisgünsti-

gen Spur 0-Neuheit auf: die Bier- und Kühlwagenserie mit Bremserhaus. Bei den in Kit-Form angebotenen Waggonen handelt es sich um die Kunststoff-Grundtypen der Waggonart G 10 und G 20, mit Bremserhäusern in Kunststoff-Metall-Mischbauweise oder kompletten Metallbremserhäusern, je nach Ausführung. Die Wagen stehen in ihrer Detaillierung sowie dem erzielbaren Endfinish teuren Handarbeitsmodellen in keiner Weise nach. Sie werden in einer sehr schmacken,

ansprechenden Verpackung mit allen Zubehörtteilen wie Bremsschlauchkupplungen, Originalkupplungen (Kunststoff) und Schlußscheibenhalter (Messingguß) angeboten. Wie schon angesprochen, sind die einzelnen Waggon-Bausätze nicht teuer. So kostet der G 20 als Kühlwagen DM 53,—, der Bierwagen (Münchener Löwenbräu) mit kleinem Bremserhaus DM 55,— und der Paulaner Thomasbräu Bierwagen mit großem Bremserhaus DM 59,—. Dazu erhältlich sind — ebenfalls von Rai-Mo — sehr feine, metallgegossene Oldtimer-Sternspeichenradsätze in zwei Ausführungen: einmal in Metall, lauffähig gegossen zum Selbstaufbringen auf die Radachsen (mit Isolierbuchsen), zum anderen in der wesentlich teureren Version, zwar gleichfalls metallgegossen, jedoch die Laufflächen nach Norm fein überdreht und auf Achsen aufgezogen. Eine Packung enthält jeweils 2 Radsätze pro Version. Die Preise sind wie folgt: 14,50 DM bzw. 45,— DM pro 2er-Pack (Art.-Nr. 100 453 + 100 454).

P. Schiebel

## Schönlau

Vom Spur 0 Kleinserienhersteller Schönlau stammt das ausgezeichnet detaillierte Modell der 23 001. Vom Vorbild — ursprünglich als Ersatz für die preuß. P 8 gedacht — wurden bei der Deutschen Reichsbahn vor dem Krieg nur 2 Loks dieser Bauart hergestellt. Der Krieg verhinderte die Weiterentwicklung und den Weiterbau dieser Maschinen für die DRG.

Das äußerst schmacke Modell dieser Splittergattung wird die Herzen der Modellsammler sicherlich höherschlagen lassen.

W. Kosak



Bild 5: Besonders gut gefiel uns die Kramer-Draisine der Marke Mercedes in Spur 0.