



EMB

Das Modell der E 44 von Rai-Mo inspirierte die Firma Eisenbahnmodellbau Besenhardt zu einem gesuperten, motorisierten Fertigmodell. Als Grundlage diente der Rai-Mo Kit, der vier gefederte Tatzlagerantriebe mittels Faulhaber-Getriebemotoren sowie komplett eingerichtete Führerstände, funktionsfähige Dachstromabnehmer, filigrane Feingußteile, Federpuffer und Metall-Originalkupplungen erhielt. Die vier Türen sind beweglich. Als weitere Ausstattung weist das Fertigmodell von EMB Beleuchtung oder Antrieb, Führerstandsbeleuchtung und fahrtrichtungsunabhängige Dreilicht-Spitzensignale auf. Das sehr zugkräftige und rund 3 kg schwere Modell wirkt, wie die Abbildung zeigt, äußerst attraktiv. Erfreulicherweise hält sich auch der Preis in Grenzen. Die E 44 ist lieferbar in grau (Epoche II), grün (Epoche I) und in DB-Lackierung und kostet je nach Version etwa DM 1.790,— bis 1.850,—. Ein Mindestradius von 800 mm ist erforderlich.

W. Kosak

Neu von Markscheffel & Lennartz

In der Spurweite II m, passend für die L.G.B., hat M & L den Vertrieb von Präzisions-Nachbildungen von Fahrzeugen der Rhätischen Bahn eines schweizer Kleinserienherstellers übernommen. Als erstes Modell ist der 2. Kl.-Wagen in der modernen Leichtbauweise lieferbar. Das Fahrzeug besitzt eine vollständige Inneneinrichtung mit Gepäcknetzen sowie bewegliche Klapptüren. Es ist bisher in roter (siehe Abbildung) oder grüner



Bild 6: Bayer. Gaskesselwagen von Kramer in Spur 0.

Bild 4: Von EMB gesupert und als motorisiertes Fertigmodell angebotene Rai-Mo E 44.

Bild 7: Aus Messingguß hergestellte Kiefern in der Spurweite 0 für Dioramen; ebenfalls von Kramer.

Fotos 1—7: W. Kosak

Lackierung mit dem alten RhB-Symbol erhältlich. Eine Variante in der Farbgebung und Beschriftung der Furka-Oberalp-Bahn ist in Vorbereitung. Der Wagen, der in seiner Ausführung keine Wünsche offen läßt, wird zu einem unverbindlich empfohlenen Richtpreis von DM 795,— im Fachhandel angeboten. Im Laufe dieses Jahres werden der 1./2. Klasse-Wagen sowie eine passende Zuglok folgen.

(Abbildung siehe M+L - Anzeige Seite 75)

P. Schiebel

Kramer

Der Wolfsburger Kleinserienhersteller Kramer beweist auch in diesem Jahr sein vielseitiges Können mit dem komplett aus Messing gefertigten Handarbeitsmodell eines bayerischen Gaskesselwagens in Spur 0. Der in Detaillierung und Finish perfekt ausgefallene Waggon im Maßstab 1:43,5 wird in limitierter Auflage zu einem Stückpreis von rund 1.300,— DM gebaut. Ein weiterer Leckerbissen für die Liebhaber dieses Maßstabes sind die handbemalten, aus Messingguß und alterungsbeständigem Beflockungsmaterial hergestellten Kiefern (je nach Höhe zwischen DM 220,— und DM 250,— pro Stück).

Im Herbst dieses Jahres will Kramer als Neuheit eine sehr hübsche Draisine der Marke Mercedes in Spur 0 ausliefern. Dieses Modell wird wohl nicht nur Eisenbahnliebhaber begeistern.

W. Kosak

P.S.: Bei allen in diesem Artikel angegebenen Preisen handelt es sich um unverbindlich empfohlene Richtpreise.





Neues von Bemo

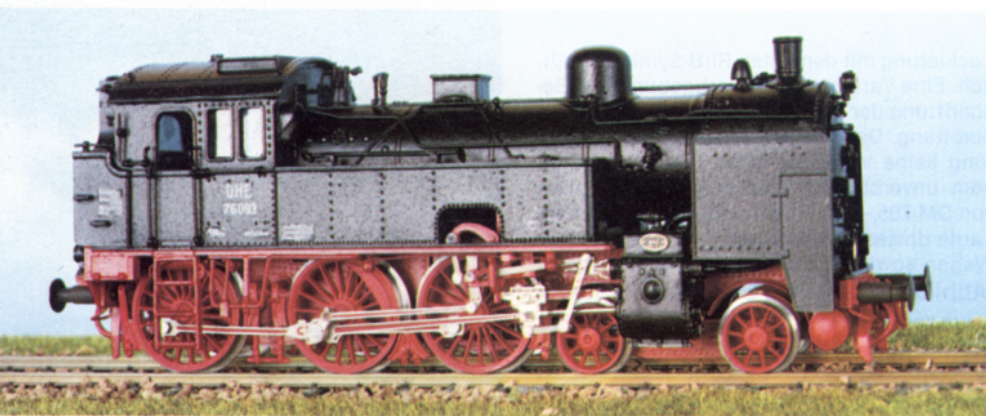
In hervorragend plastischer Gestaltung bietet Bemo die »superdecor«-Gebäudeteile von Wiland exklusiv auf dem deutschen Markt an. Die Teile bestechen durch ihre saubere und naturgetreue Ausführung und bieten, wie die Abbildung des bekannten »Landwasser-Viadukts« der Rhätischen Bahn zeigt, die Möglichkeit zu vorbildlicher Anlagengestaltung. Das angebotene Programm umfaßt außerdem vorzüglich gestaltete Tunnelportale, Stützmauern und Straßenpflasterplatten in den Baugrößen Z bis 11m.

P. Schiebel

Neu von Fuchs-Modellbau

Die Firma Fuchs in Fürstenfeldbruck, die in kleiner Auflage Fertigmodelle aus M + F-Bausätzen herstellt, bringt nun eine Serie der preuß. T 10 in der Ausführung der Osthannoverschen Eisenbahn (OHE) mit Windleitblechen und geändertem Kohlenkasten zur Auslieferung. Diese Fertigmodelle bestechen durch ihren exakten Zusammenbau sowie ihre makellose Lackierung und Beschriftung.

• Neuheiten-Journal •



Besonderer Wert wurde auch auf gute Laufeigenschaften gelegt.

Die Fertigmodelle in Superausführung werden zu einem Preis von DM 1.500,— direkt vom Hersteller geliefert.

P. Schiebel

Merker + Fischer (UK), England

Schon vor mehreren Wochen erschien die Neuauflage des früheren M + F Modells der Kittel-Dampflokomotiven KL 1 und KL 2 (siehe hierzu ein Bericht an gesonderter Stelle dieses Journals). Das nur in kleiner Stückzahl aufgelegte Modellchen, über dessen Zusammenbau wir ebenfalls in diesem Journal berichten, kostet inklusive Heusinger-



Bild 1: Landwasser-Viadukt der Rhätischen Bahn als Modell von BEMO.

Bild 2: Die Baureihe 76 in der OHE-Version mit Windleitblechen.

Bild 3: Die wieder aufgelegte württ. Kittel-Lokomotive KL 2 von M + F (UK) mit ebenfalls württ. Güterwagen von Rai-Mo.

Bild 4: Die entzückende bayer. Güterwagen-Garnitur von Rai-Mo in Spur HO, komplett aus Kunststoff gefertigt.



Steuerung und aller übrigen Teile DM 398,—. Wie wir vom Werk England erfuhren, sind bei der mit der Auslieferung beauftragten Firma **Rai-Mo, Fürstenfeldbruck**, von der KL 2 nur noch ca. 60 Stück vorrätig. Eine entzückende Zuggarnitur läßt sich übrigens in Verbindung mit den schon seit einiger Zeit lieferbaren Rai-Mo Wagen der Württ. Staatsbahn zusammenstellen.

Die Produktion dieser winzigen, dem Glaskasten verwandte Kleinlokomotive ist mittlerweile eingestellt worden, da sich M + F (UK) vermehrt den Neuheiten widmen möchte. Ein neuer Katalog für Modelle und Bauteile ist in Vorbereitung und soll Mitte dieses Jahres zur Verfügung stehen.

P. Schiebel

Rai-Mo

Da wir gerade bei den Württembergern sind: Rai-Mo hat, obwohl auf der Messe in Nürnberg nicht angekündigt, gleich noch einen weiteren, also dritten Waggon der württembergischen Güterwagenserie geschaffen. Es handelt sich um den geschlossenen Wagen der Serie N 7188. Er entspricht in den Abmessungen weitgehend dem schon länger lieferbaren Kühl- und Bierwagen, hat jedoch keine Längs-, sondern Querverlattung mit aufgesetzten U-Profilen. Auch dieser Wagentyp wird wieder mit 2 Stück in einer Verkaufspackung angeboten. Preis: DM 39,— (Art. Nr. 200 222)

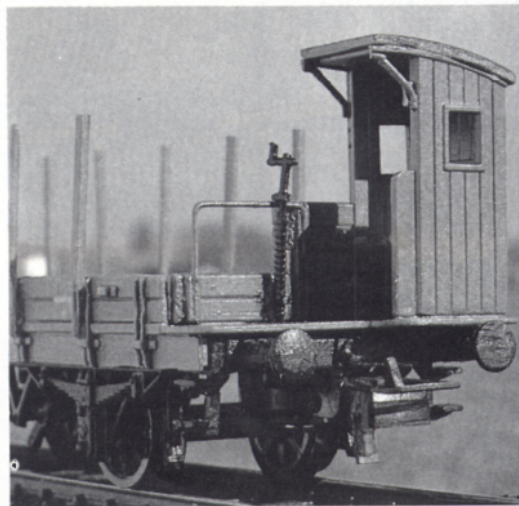
Bild 7: Ein neuer württembergischer Güterwagen von Rai-Mo, der in keinem Katalog bisher angekündigt wurde. Wir haben diesen Wagen beim Zusammenbau gleich etwas gealtert. Der geschlossene Wagen der Reihe H wird zu 2 Stück/Packung mit einer Preisempfehlung von DM 39,— angeboten.

Bild 8: Die Gt 2x4/4 in Länderbahn-Ausführung, die RIVA-ROSSI in der Baugröße HO schuf, ist wirklich ein Schmuckstück und nun bereits die 3. Variante dieser Bauart.

Bild 5: Die neuen preußischen 2-achsigen Abteilwagen von Rai-Mo in der Spur HO. Die Dreier-Wagengarnitur wird zu DM 53,— angeboten.

Bild 6: So sieht das asymmetrische Bremserhaus der Rai-Mo Güterwagengarnitur von Bild 4 im Detail aus. Die Dreier-Wagengarnitur wird mit einem empfohlenen Richtpreis von DM 39,— angeboten.

Das nach bayerischen Vorbildern gestaltete Güterwagenprogramm wurde wesentlich erweitert und dürfte bei Auslieferung dieses Journals bereits im Fachhandel vorrätig sein. Heute können wir Ihnen endlich die vollkommen aus Kunststoff bestehende 3er-Garnitur dieser vorzüglich detaillierten bayerischen Spezial-Lokalbahngüterwagen im Bild zeigen, die Rai-Mo bisher immer nur in Form einer sehr hübschen Zeichnung veröffentlichte. Die unter der Art. Nr. 200 102 angebotene Garnitur besteht aus Kühlwagen, O-Wagen und Arbeitswagen und kostet DM 39,— (also pro Wagen DM 13,—).



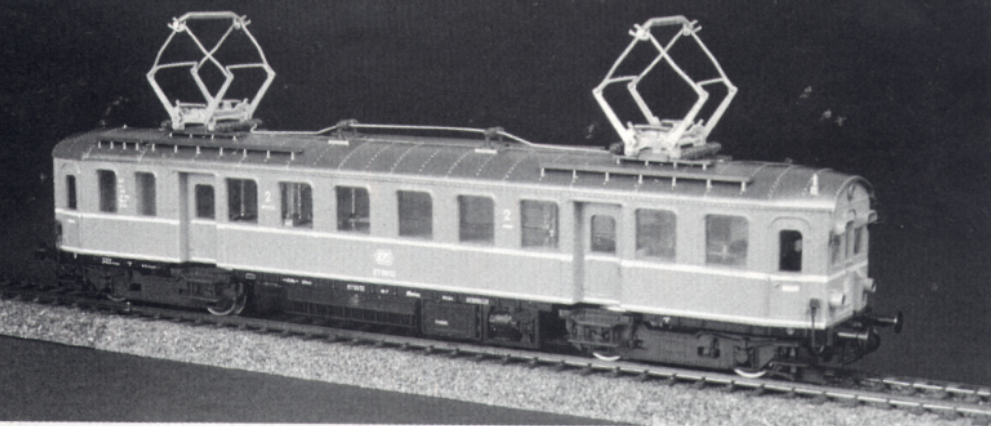


Bild 9: Als Einzelfahrzeug wird der ET 91 02 von ROCO im Maßstab 1:87 in der schon bekannten erstklassigen Ausführung angeboten.

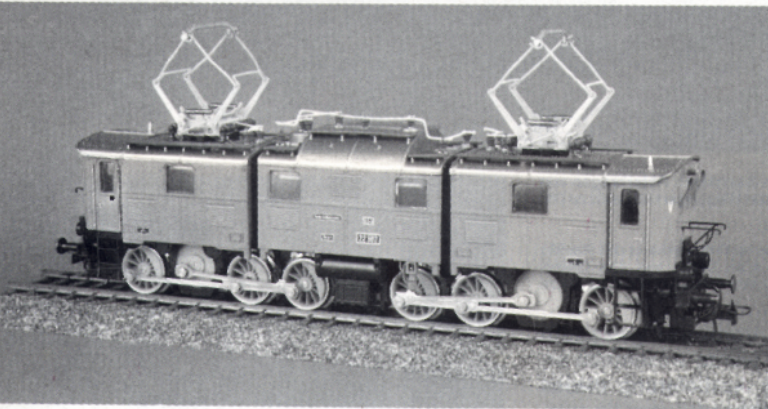


Bild 10: Bildschön und prächtig gelungen ist die E 91 mit der alten Reichsbahn-Beschriftung und in der früheren Länderbahnfarbe. Dieses HO-Modell von ROCO darf in keiner Sammlung fehlen.

Bild 11: In dieser ansprechenden Ausführung ist nun das neue Fahr- und Regelgerät ASC-1000 von ROCO erhältlich, das bereits während der Nürnberger Messe 1982 sehr große Beachtung fand.



Ein weiteres Kunststück, was Qualität und Preis betrifft, ist Rai-Mo mit der neuen preuß. Abteilwagenreihe gelungen. Diese filigran gestalteten 2-achsigen Waggonen mit und ohne Bremserhaus besitzen bruchssichere, aus Messing gegossene Schlußscheibenhalter und sind robuster als die Detailbilder hier ah-

nen lassen. Bei einem Packungspreis für das Dreier-Set von DM 53,—, also einem Einzelpreis pro Wagen von etwas mehr als 17,— DM, dürfte auch dieses Angebot für sich sprechen. Länderbahn- und Reichsbahn-Beschriftungen liegen dem Set bei. Die drei Waggonen werden, wie erwähnt, sowohl als

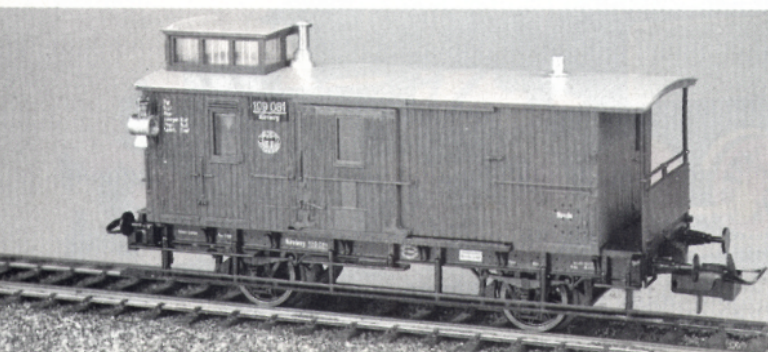


Bild 12: Auch der hübsche Güterzug-Gepäckwagen steht jetzt in beiden Bauformen als Reichsbahn-Fahrzeug zur Verfügung.

3er-Pack oder aber noch preisgünstiger zusammen mit der T 3 (in preuß. Länderbahnfarben) angeboten. Wir hoffen, Ihnen im nächsten Journal einmal den Bausatz in seinen Einzelheiten sowie den Zusammenbau im Bild vorstellen zu können.

P. Schiebel

Neu von RIVAROSSA

Nach vorübergehenden Schwierigkeiten läuft bei RIVAROSSA in Como die Produktion erfreulicherweise doch weiter. Die Preiserhöhungen für 1982 blieben mit etwa 7 % in einem noch tragbaren Rahmen.

Seit einigen Wochen wird bereits die Länderbahnversion der bayerischen Gt 2x4/4 ausgeliefert. Dieses maßstäbliche HO-Modell der Ursprungsausführung der größten europäischen Mallet-Tenderlokomotive ist ein wahres Schmuckstück. Die schwarz/grüne Lackierung mit den dünnen, absolut kantenreinen gelben Zierstreifen ist eine Meisterleistung genauso wie der akkurate Druck der Nummern- und Fabriksschilder. Dem letzteren ist zu entnehmen, daß es sich um die Lok mit der Fabrik-Nr. 5336 handelt, die im Jahr 1922 mit der Bahn-Nr. 5766 in Dienst gestellt wurde. Ernsthaftige Sammler von Lokomotiv-Modellen werden auf dieses Fahrzeug nicht verzichten dürfen.

Neu von ROCO

Während man in Salzburg derzeit mit aller Energie an der Fertigstellung der Gotthard-Dampflok und an der DB-Dampflok der Reihe 043 arbeitet, sind soeben zwei interessante Varianten bereits vorhandener Fahrzeugtypen erschienen. Hierbei handelt es sich um den Triebwagen ET 90 02 der Deutschen Bundesbahn und die Ellok der Gattung EG 5, der späteren Baureihe E 91.

Der Triebwagen, bislang als ET 85 mit Steuerwagen im Zweierpack angeboten, ist nun als Einzelfahrzeug erhältlich und zählt zu den schönsten Modellen dieser Fahrzeugart. Die Änderungen beschränkten sich ausschließlich auf die typgerechte Beschriftung des ET 90 02.

Ein besonders feines Sammlerstück ist die EG 5 geworden, die noch im Jahr 1926 mit der Länderbahn-Nr. 22 503 an die Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn im braunen Länderbahn-Anstrich geliefert wurde. Sowohl die Farbgebung als auch der exzellente Druck der Lokschilder erfreuen das Auge des Betrachters. Mit einer Lupe sind sogar die Fabrik-Nr. und das Baujahr auf den Firmenschildern zu lesen. Besondere Erwähnung verdienen auch die filigranen Details der Übergangseinrichtung an den Stirnseiten.

Seit Anfang April wird nun auch das neue Fahr- und Regelgerät ASC-1000 ausgeliefert, das bereits während der Messe sehr viel Beachtung und eine sehr gute Aufnahme beim Fachhandel fand. Wir hatten bereits Gelegenheit, uns mit dem Gerät und dessen wohldurchdachter Konzeption vertraut zu machen. Das formschöne Fahr- und Regelgerät, das in Zusammenarbeit mit der Firma VDO entstand, wird in einer sehr soliden Verpackung geliefert. In den nächsten Wochen werden wir eine praktische Betriebserprobung vornehmen und über unsere Erfahrungen im Eisenbahn-Journal berichten.

Neu von TRIX und MINITRIX

Schon wenige Wochen nachdem sich die Pforten der Nürnberger Messe 1982 schlossen, gelangten die ersten Neuheiten von TRIX und MINITRIX zur Auslieferung. Es handelt sich dabei um drei Fahrzeuge der beliebten »Bayern-Serie«: der gedeckte Güterwagen mit Bremserhaus, der offene Hochbordwagen und der Güterzuggepäckwagen, die in beiden Baugrößen mit einer sehr feinen und ausführlichen Reichsbahn-Beschriftung angeboten werden. Die Fahrzeuge tragen die Anschriften aus der Zeit zu Beginn der dreißiger Jahre. In der Baugröße N steht nun auch der kleine zweiachsige Abteilwagen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn zur Verfügung. Dieses Modell mit den unwahrscheinlich feinen schwarzen und weißen Zierlinien zählt ohne Zweifel zu den besten Fahrzeugen, die bislang in der Baugröße N gefertigt werden.

Für die Freunde französischer Bahnen schuf MINITRIX das Modell einer sechsachsigen Diesellokomotive der Serie 72 000 der SNCF. Das schmucke Fahrzeug mit der blau-weißen Lackierung hat zwei angetriebene Achsen in jedem Drehgestell. Die Räder einer angetriebenen Achse tragen Haftreifen. Das verhältnismäßig schwere Fahrzeug verfügt über sehr gute Laufeigenschaften und beachtliche Zugkraft.

HO

Neuheiten aus der DDR

Sicher recht angenehm überrascht war man schon zur Nürnberger Messe, als von **VEB Piko** der VT 137 vorgestellt wurde. Die Gelegenheit, dieses hübsche Triebwagenmodell gebührend in Augenschein zu nehmen und zu fotografieren hatten wir allerdings erst auf der Leipziger Frühjahrsmesse. Es ist nach Reichsbahnvorbild gestaltet und ausgezeichnet nachempfunden. Einzelteile wie Griffstangen, Scheibenwischer und Bremsschläuche werden extra angesetzt und sind, um Versandbeschädigungen zu vermeiden, den Pakungen lose beigegeben.

Ebenfalls auf der Leipziger Messe entdeckten wir von **VEB VERO** einen kleinen ländlichen Bahnhof nach bayerischem Vorbild. Auf dieses entzückende Gebäudemodell werden wir im nächsten Journal noch ausführlicher eingehen.

P. Schiebel

Neu von Brekina

Durch den Erfolg seiner Oldtimer-Automodelle ermutigt, erweitert Brekina stetig sein Programm. Neu hinzugekommen sind jetzt der DKW-Lieferwagen aus den dreißiger Jahren in verschiedenen Lackierungen und Beschriftungen sowie der bekannte Mercedes 190 aus den fünfziger bzw. frühen sechziger Jahren. Auch dieses Fahrzeug wird in verschiedenen Versionen geliefert, u.a. auch als Polizeistreifenwagen mit Blaulicht. Wie schon bei den vorausgegangenen Fahrzeug-Modellen gefällt die sauber detaillierte Ausführung.

P. Schiebel

Neu von HERPA

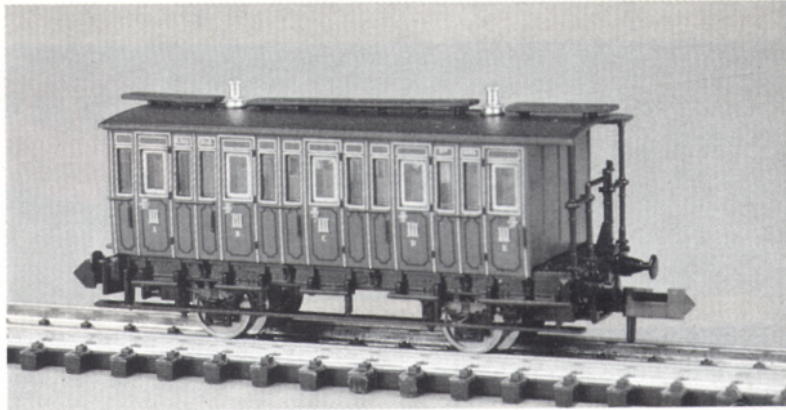
Auch in diesem Jahr läuft die Fahrzeug-Produktion von HERPA bereits auf vollen Touren. Schon ist die erste Serie der Neuhei-



Bild 13: Aus der Bayern-Serie von TRIX, die sich durch ihre außerordentlich feine Detaillierung auszeichnet, stammen diese beiden Güterwagen, die nun mit einer authentischen Reichsbahn-Beschriftung in den Baugrößen HO und N gefertigt werden.

Bild 14: Dieser Winzling, ein alter bayerischer Abteilwagen in der Baugröße N von MINITRIX, zählt zu den besten Fahrzeugen im Maßstab 1:160.

Bild 15: Für die Freunde französischer Bahnen schuf MINITRIX diese 6-achsige Diesellok der SNCF.



ten in den Fachhandel gelangt. Star unter den neuen Nutzfahrzeugen ist ganz sicher der elegante doppelstöckige Reisebus von Kässbohrer-Setra. Weitere Neuerscheinungen sind zwei Sattelzüge von Volvo, ein gro-

ßer Sattelzug und ein Kühlzug von Daimler-Benz. Der neue Magirus-Tankzug verfügt über ein kippbares Führerhaus und eine lenkbare Vorderachse. Beim Volvo-Kipper und beim GMC-Sattelzug lassen sich die Prit-

Bild 16: Neuer HO-Bahnhof von VEB Vero, nach dem Vorbild von Benediktbeuren gestaltet.



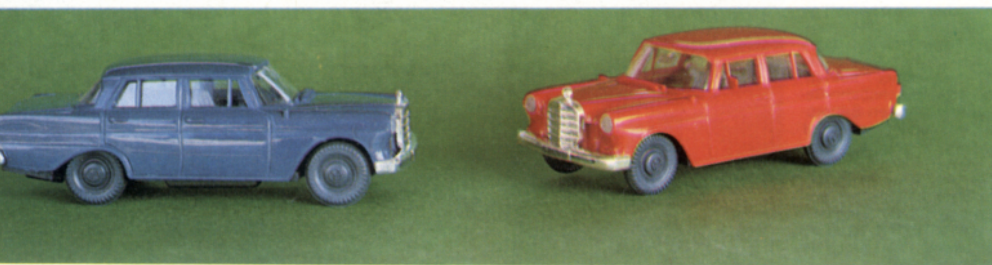
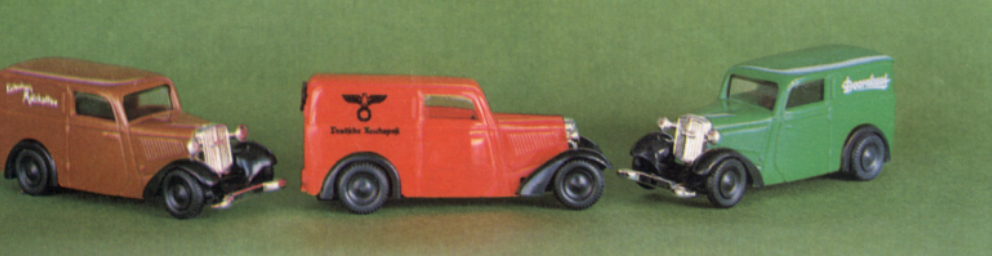


Bild 20—22: Die weiteren HERPA-Neuheiten zeichnen sich ebenfalls durch eine sehr sorgfältige Gestaltung und durch sehr saubere Aufdrucke aus. Der Tanklastzug von Aral hat eine lenkbare Vorderachse und ein kippbares Führerhaus.

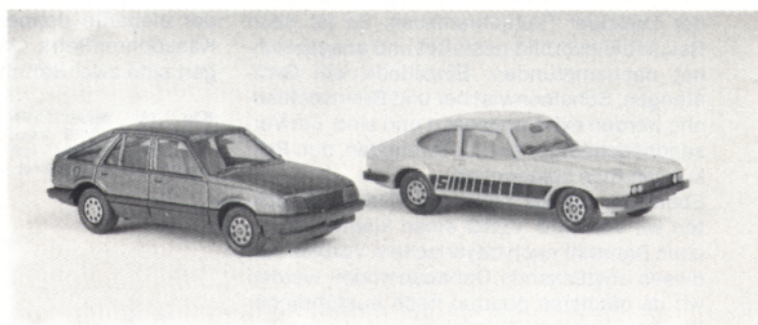
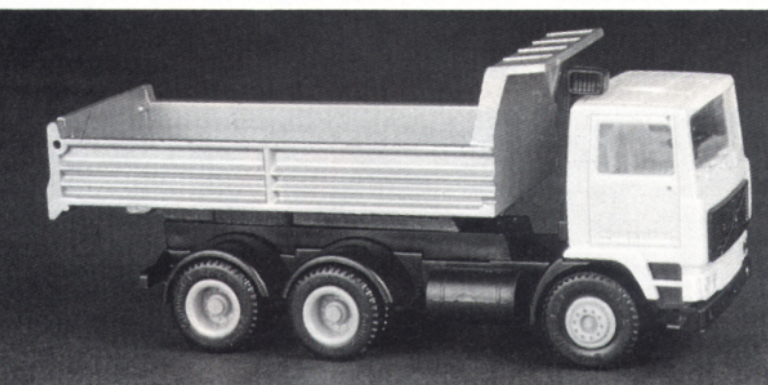


Bild 23: Herausragendes Fahrzeug aus der Serie der Neuheiten 1982 von HERPA ist dieser wohlgelungene Doppelstockbus.



schen kippen. Sehr ansprechend sind die Beschriftungen der Nutzfahrzeuge. Einige der Fahrzeuge sind Sammlermodelle, die nur im Jahr 1982 gefertigt werden. Bei den Personenkraftwagen erschienen der Opel Ascona in zwei Versionen sowie der Ford Capri »S«. Weitere Fahrzeuge von Polizei, Feuerwehr und Technischem Hilfswerk, zum Teil in Leuchtfarbe, ergänzen das Sortiment. All diese Fahrzeuge sind, wie die anderen Automodelle auch, sehr sorgfältig ausgeführt und im Maßstab 1:87 gefertigt.

Außerdem gibt es bei HERPA noch über zwei besondere Neuigkeiten zu berichten. Da ist zunächst einmal das neue Modellmagazin für Autofans »Der Maßstab« zu erwähnen, eine recht gut gestaltete und interessante Zeitschrift. Die andere Neuigkeit ist das Schiffsmodell der »MS Europa« im Maßstab 1:1250, das im Auftrag der HAPAG LLOYD entstand. Ob es wohl bei diesem ersten und sehr gut gelungenen Schiffsmodell bleiben wird?

HO

Neu von Kramer

Nicht nur in Spur 0, sondern auch in Spur HO hat die Wolfsburger Kleinserienfirma Kramer Modelle anzubieten, die die Liebe zum Detail verraten. Dazu gehören in HO u.a. Oldtimer sowie vorbildlich gestaltete Bäume mit Stämmen aus Messingguß und feiner Beflockung. Jeweils zwei z. B. der 27 cm hohen Kiefern kosten als Bausatz rund 62,— DM oder Birken, ebenfalls zum Selbstzusammenbau, DM 58,—. Schließlich sind auch noch Bausätze im Modulsystem für große, weit ausladende Laubbäume erhältlich.

Den Perfektionisten unter den HO-Bahnern würde die Firma bestimmt eine große Freude machen, wenn sie die auf der Nürnberger



Bilder 24 + 25: Auch in HO (wie auch in O) gibt es von KRAMER sehr schöne, in Messing gegossene Bäume. Oben ein Laubbaum neben dem Bahnhof »Erbendorf Nord«, rechts Birken, die in der selben Bausatzmethode hergestellt werden. Vielleicht kann man auch mit dem daneben befindlichen Lokschuppen im Bausatz rechnen.



Messe vorgestellten Gebäude-Bausätze im Stil des fränkischen Güterschuppens sowie den Bahnhof bald auf den Markt brächte.

W. Kosak

Gebäudemodelle der Professional Line

Bereits zur Nürnberger Messe des Jahres 1981 stellte die Firma VOLLMER einen neuen Typ von Gebäudemodellen unter dem Begriff »Professional Line« vor. Die erste Serie umfaßte drei Hausmodelle im Stil der Jahrhundertwende, die ganz vorzüglich zum Bahnhof Baden-Baden vom selben Hersteller passen: ein Bankhaus, ein romantisches Café und ein Hotel. Diese Architekturmodelle bestechen nicht nur durch ihre außerordentlich feine Ausführung, sondern auch durch eine nicht mehr zu überbietende Paßgenauigkeit der unzähligen Einzelteile. Die Grundmaße der neuen Gebäude entsprechen denen des Pa-

Bild 26: Die Firma VOLLMER schuf im vergangenen Jahr drei hervorragende Gebäudemodelle in der neuen »Professional Line«. Unsere Abbildung zeigt das reich verzierte Bankhaus.

trizerstils, sie lassen sich also gegeneinander austauschen bzw. mit ihnen zusammen verwenden. Jedes Modell der »Professional Line« kann sowohl für sich alleine stehen als auch in ganze Gebäudekomplexe integriert werden. Für Straßenzüge lassen sich störende Lücken zwischen den einzelnen Modellen durch die, jeder Packung beigelegten Ergänzungsteile vermeiden.

Jeder Bausatz ist mit einer ausführlichen und umfangreichen Bauanleitung versehen, die vor dem Baubeginn aufmerksam studiert werden sollte. Außerdem empfiehlt es sich, zunächst einmal die vielen Einzelteile in Augenschein zu nehmen. Zum Abtrennen der einzelnen Bauteile aus den Spritzrahmen sollte man ein scharfes Bastelmesser verwenden, zum Glätten der Schnittstellen eine kleine Flachfeile mit feinem Hieb. Sehr wichtig ist die Wahl des richtigen Klebers, der nicht zu schnell trocknen und keine Fäden ziehen darf. Mit dem »Superzement S 3« bietet VOLLMER einen besonders gut geeigneten Kleber an, der die Kunststoffteile nicht

nur sicher verschweiß, sondern auch ein vorzeitiges Antrocknen durch den hohen Verzögerungseffekt verhindert. Dieser Kleber wird mit einem kleinen, im Deckel der Flasche befestigten Pinsel aufgetragen. Sehr gut bewährt hat sich auch Tubenkleber mit einer langen Tülle und sehr kleiner Austrittsöffnung. Die richtige Dosierung des Klebers ist eine der wichtigen Voraussetzungen für das Gelingen des Werkes. Für den Zusammenbau der Gebäude sollte man sich wirklich ausreichend Zeit lassen und unbedingt entsprechend der Bauanleitung vorgehen. Mit einer Arbeitszeit von rund vier Stunden für ein Gebäude wird der nicht ganz ungeübte Modellbauer schon rechnen müssen. Allein der Bausatz für das sehr attraktive Bankhaus enthält nicht weniger als 204 Einzelteile. Die fertigen Modelle der »Professional Line« zeichnen sich nicht nur durch ihren Reichtum an vielen feinen Einzelheiten, sondern auch durch ihre Stabilität aus.

Fotos 1, 2, 3, 7, 18, 19: P. Schiebel
Fotos 4, 5, 6, 16, 17, 24, 25: W. Kosak
Fotos 8—15, 20—23, 26—28: Obermayer

HO

Bild 27: Im Baustil der Jahrhundertwende ist auch das Hotelgebäude mit seinen mächtigen Säulen gehalten.

Bild 28: Drittes Gebäude der »Professional Line« von VOLLMER ist das entzückende, romantische Café mit dem großen Atelier im Dachgeschoß.





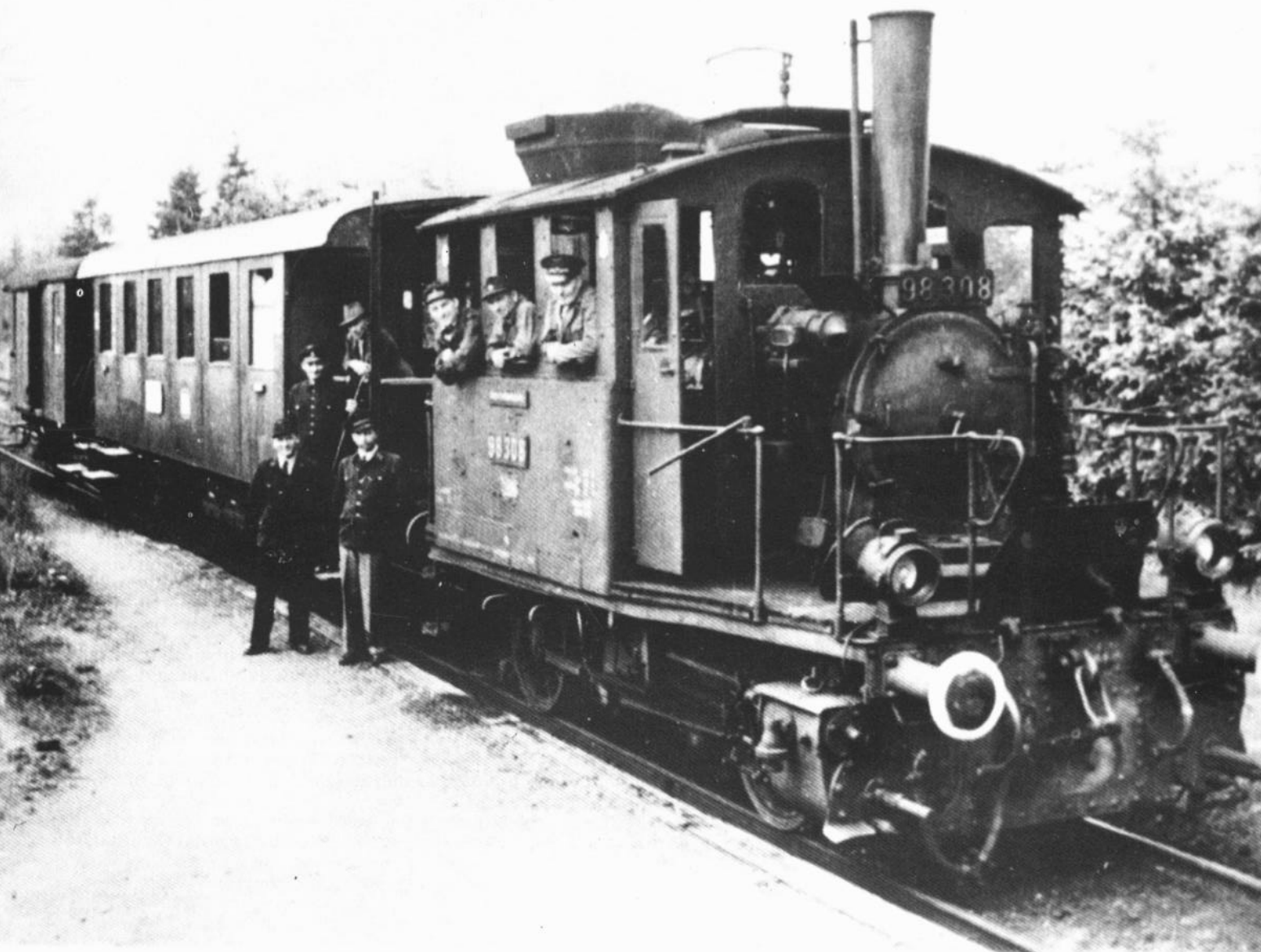


Bild 4: Einer der letzten Glaskasten auf dieser Strecke: 98 308 mit dem Personal der Nebenbahn um 1957 im Bahnhof Monheim.

Foto: Keppler

Foto: Bergsteiner

Foto: Bergsteiner

Foto: Bergsteiner

Bild 1: Bahnhof Monheim: »Luci« mit »GmP« nach Fünfstetten am 26.9.1981.

Bild 2: Beim Haltepunkt Flotzheim am 26.9.1981.

Bild 3: Die »Luci« des ECM mit dem historischen Zug fährt in Monheim ein am 26.9.1981.

75 Jahre Bahnlinie Monheim (Schwaben) — Fünfstetten

Am 1. Oktober 1981 wurde die Lokalbahn Monheim - Fünfstetten 75 Jahre alt. Mit ihrer Eröffnung am 1. Oktober 1906 erhielt die Stadt Monheim (Schwaben) Anschluß an die in 5,5 km Entfernung verlaufende Hauptbahn München - Augsburg - Donauwörth - Treuchtlingen - Nürnberg/Würzburg.

Freilich gab es schon seit 1867 immer wieder zahllose Eingaben und Denkschriften, die den Bau einer Bahnlinie von Donauwörth nach Monheim forderten. Auch im Landtag wurde bereits am 23. April 1872 und am 4. Juli 1874 darüber verhandelt.

Zahlreiche Planungen wurden ausgearbeitet:

1874 Donauwörth - Monheim - Treuchtlingen mit einem 4,1 km langen Tunnel; 1899 Donauwörth - Monheim bzw. Treuchtlingen - Monheim - Pappenheim oder Solnhofen an der Altmühltalbahn Ingolstadt - Treuchtlingen; ebenfalls 1904 Fünfstetten - Monheim - Rennertshofen - Neuburg/Donau an der Donautalbahn Ingolstadt - Donauwörth. Bei den beiden letzten Projekten war bereits der Anschluß Monheims an die inzwischen genehmigte Hauptbahn Donauwörth - Treuchtlingen beabsichtigt. Initiator des Bahnbaus war Stadtpfarrer, Landtags- und Reichstagsabgeordneter Dr. Weissenhagen aus Monheim,

der sich seit 1899 tatkräftig für einen Bahnanschluß Monheims einsetzte. Aber erst am 10. August 1904 wurde der Bau der 5,59 km langen Strecke Fünfstetten - Monheim genehmigt und gleichzeitig auf eine Fortführung in Richtung Pappenheim/Solnhofen bzw. Rennertshofen/Neuburg verzichtet. Dazu mußte ein Baukapital von 420 000,— Mark aufgebracht werden.

Am 1. Oktober 1906 ging schließlich ein lang gehegter Wunsch der Monheimer Bevölkerung in Erfüllung; die feierliche Eröffnung »ihrer« Bahn fand statt. An diesem Tag gab es großen Flaggenschmuck, die Stadtkapelle



Bild 5: 98 314 ist mit einem Personenzug aus Fünfstetten im Bahnhof Monheim angekommen. Aufnahme um 1956.

Foto: Hanke

spielte, und die Schulkinder erhielten Freifahrt und Brotzeit.

Rund 50 Jahre war die Lokalbahn in Betrieb und stets war es gemütlich im »Zügler«, wie sie der Volksmund liebevoll nannte. Wenn der Glaskasten (Baureihe 98.3) sich pfeifend auf den Weg machte, aus dem Schornstein mächtige Rauchwolken ausstieß, an den Wegübergängen weithin hörbar bimmelte und vor den Bahnhöfen Fünfstetten und Monheim schnaufend die 20%-Steigungen heraufkeuchte, dann hatte er meist nicht nur Fahrgäste, sondern auch Zuschauer. Am 1. Juni 1957 rollte er ins »Austragsstüble« und wurde von einem Akkutriebwagen der Baureihe ETA 179 abgelöst. Der tägliche Güterzug mit Personenbeförderung wurde mittlerweile ab und bis Donauwörth gefahren und von einer Lok der Baureihe 64 gezogen. Am 29. Mai 1960 mußten aber auch diese beiden Baureihen abtreten, denn die Strecke wurde für den

Personenverkehr stillgelegt, und auch der Güterverkehr sollte in absehbarer Zeit eingestellt werden.

Das größte Industrieunternehmen Monheims drohte jedoch bei Fortfall des Bahnanschlusses mit Betriebsverlegung. Das wäre höchst peinlich gewesen, weshalb man sich im Monheimer Rathaus flugs entschloß, die Bahnstrecke zu pachten (Gleisanschlußvertrag zwischen DB und Stadt Monheim), um so wenigstens den Güterverkehr aufrechtzuerhalten. Das Angebot der Deutschen Bundesbahn, mit einer Kleinlok weiterhin die Strecke zu bedienen, wurde gerne angenommen. Ende 1969 gab dann die DB zu verstehen, daß sie an einer weiteren Verpachtung nicht mehr interessiert sei. Wie schon 1960 war es wieder Bürgermeister Karl Huber (gest. 1977), der die Initiative ergriff und den Kauf der Bahn tätigte. Seit 1. Januar 1971 ist nun die Bahnlinie Monheim - Fünfstetten als einzige derartige Strecke Deutschlands im Besitz der Stadt Monheim. An den Betriebsverhältnissen hat sich freilich nichts geändert, und so rattert von Montag bis Freitag eine Kleinlok (Baureihe 331—333, früher Köf III) mit ihrem Güterzug im gemütlichen Tempo von 15 km/h dahin.

Zehn Jahre Eigenbesitz durch die Stadt Monheim und zugleich 75-jähriges Bestehen dieser Linie waren Anlaß genug, ein Jubiläum zu feiern. Während die Deutsche Bundesbahn bekanntlich auf ihren Strecken den Einsatz von Dampflokomotiven verboten hat, durfte auf der Monheimer Bahn, die ja nun Privatbahn ist, das Dampfproß am 26. und 27. September 1981 historische Züge befördern. Die Idee für diese Sonderfahrten hatten die »Freunde der Bahnlinie Monheim—Fünfstetten«. In langen Verhandlungen mit der Stadt Monheim und dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr als Aufsichtsbehörde über die Bahn, erreichten sie

die Zustimmung zu den Jubiläumsfahrten. Der »Eisenbahnclub München« stellte für dieses Ereignis seine zweiachsige Dampflokomotive »Luci« zur Verfügung. Sie zog die drei Personenwagen und den Packwagen des historischen Zuges von Monheim nach Fünfstetten — fast wie einst der geliebte Glaskasten.

Der große Andrang bei den Sonderfahrten und die Begeisterung des Publikums für Dampflok und Zug veranlaßte die »Freunde der Bahnlinie Monheim—Fünfstetten« und den »Eisenbahnclub München«, mit Zustimmung der Stadt Monheim, auch für 1982 wieder Dampffahrten zu planen. Am 30./31. Mai (Pfungsten), 20. Juni und 25. Juli 1982 wird »Luci« wieder über die Strecke dampfen. Die Abfahrten in Monheim sind um 10.00 Uhr, 12.50 Uhr, 15.00 Uhr (Eilzug!) und 16.40 Uhr. In Fünfstetten halten während der Dampftage außerplanmäßig alle Eilzüge der Strecke Donauwörth-Treuchtlingen (KBS 880). Innerhalb kurzer Zeit ist die Bahnlinie Monheim—Fünfstetten unversehens zur jüngsten Museumsbahn in Bayern geworden und dürfte sich auch 1982 wegen ihrer zentralen Lage zwischen Nürnberg, Augsburg und München wieder eines regen Besuches erfreuen. Sie ist zwar nur 5,59 km lang, bietet jedoch wegen ihrer 20 %-Steigungen und einer im Bahnhof Fünfstetten unter DB-Fahrleitung neben vorbeifahrenden IC-Zügen rangierenden Dampflok interessante Fotomotive für den Dampflokfreund.

L. Bergsteiner

Literatur:

Brenner Hans, Das Monheimer Zügler, München 1981
 Keppeler Christian, Vom Stationshof 1847 zum Verkehrsknotenpunkt von Nordschwaben
 Band 3 der Donauwörther Eisenbahngeschichte Donauwörth 1980

Bild 6: 98 312 an der für Lokalbahn so typischen Kleinbockungsanlage in Monheim.

Foto: Steinmeyer

