



ISSN 0720-051X

Eisenbahn ^{4/1982} JOURNAL

August

DM	7,80
sfr	7,80
öS	59,—
hfl	9,50
bfr	130,—
Lire	4500,—

Modellbahn – Fachzeitschrift · aktuell · informativ





Unser nächstes Sonderjournal:

Gotthardbahn — einst und jetzt

von C. Asmus

Die Telegraphen hämmerten in die Welt hinaus: »Der Durchbruch des längsten Tunnels ist geschafft. Am Samstag, den 28.2.1880, durchbrachen um 18.45 Uhr die stählernen Bohrer der Bohrmaschinen im Richtstollen-Süd das letzte steinerne Hindernis.« Dieses Ereignis wurde damals in der ganzen Welt bejubelt! Wir hatten für dieses Jahr vor, zum 100-jährigen Jubiläum der Eröffnung der Bahn über den Gotthard im Eisenbahn-Journal einen ausführlichen Bericht über die Gotthardbahn und die Pioniertat des Gotthard-Tunnelbaues zu bringen.

So baten wir alle uns bekannten Bildautoren und Sachverständigen um Bildmaterial und Daten zu diesem Thema. Die Reaktion darauf war enorm. Uns bot sich eine ungeahnte Fülle von Material, das den Rahmen eines Artikels im Eisenbahn-Journal gesprengt hätte. 200 Farb- und über 300 Schwarz/weiß-Aufnahmen, darunter eine Vielzahl von sehr seltenen, dokumentarisch wertvollen Fotos und bis dato unveröffentlichte und fast unbekannte Bilder. Das Material hätte ausgereicht, einen umfassenden Bild- und Geschichtsband herauszugeben. Aus diversen Ankündigungen anderer Verlage war uns jedoch bekannt, daß diesbezüglich schon einige Bücher in Vorbereitung waren. Was lag also näher, als das komplette Material auf die

interessantesten Bilder und Daten zu komprimieren und als preiswerte Sonderjournal-Ausgabe zu bringen. Ein Sonder-Journal, das den gesamten Themenkomplex der Gotthardbahn umfassen wird, ausgestattet mit hervorragendem Bildmaterial. Zum Zwecke einer umfassenden Bebilderung werden sogar einige zeitgenössische Stiche enthalten sein, die der über hundert Jahre alten »Illustrierten« entnommen wurden. Der Themenbogen spannt sich — einer Buchausführung entsprechend — von der Vorgeschichte über den Bau der Gotthardbahn und des Tunnels bis hin zu den Tunnel- und Streckeneröffnungsfeierlichkeiten. Sehr große Aufmerksamkeit, besonders auch bei der Bildauswahl, wurde dem gesamten Betrieb auf der Gotthardbahn, von der Zeit der Jahrhundertwende bis heute, gewidmet. Ein eigenes Kapitel befaßt sich, in Wort und Bild, mit der Geschichte sämtlicher Dampf- und Elektrolokomotiven, die dort beheimatet waren. Durch ein preiswertes Sonder-Journal möchten wir einem möglichst großen Interessentenkreis wohl einmalig wertvolle Bilder und Fakten zugänglich machen. Wir knüpfen damit an eine alte Tradition an: Gerade »Journale« waren es, die seit 100 Jahren und mehr, für die breite Überlieferung von wichtigen Ereignissen sorgten — wesentlich breiter, als dies Büchern

möglich ist, die meistens eine verhältnismäßig geringe Auflage aufweisen. Unseres Wissens nach sind in letzter Zeit 4 Bücher und ein recht ansprechender Kalender zu diesem Thema erschienen. Zwei weitere Bücher erschienen vor einigen Jahren. Die größtenteils recht ansprechend aufgemachten und informativen Druckwerke stellen einen Gesamtwert von rund DM 350,— dar. Nicht jeder wird sich, so meinen wir, eine Summe dieser Größenordnung leisten wollen und können, um sich über ein interessantes Thema zu informieren, dagegen wird der Betrag von DM 10,80 den meisten Interessierten eine ausführlich dokumentierte und gründlich bebilderte Geschichtsschreibung über die Gotthardbahn wert sein. Auf genau 100 Seiten bietet Ihnen der H. Merker Verlag rund 130 Schwarz/weiß- und ca. 40 herrliche Farbaufnahmen aus allen Zeitepochen. Die Ausgabe erscheint Mitte August und wird ab Ende August auch wieder beim Buch- und Fachhandel erhältlich sein. Allen Abonnenten, die auch die bisherigen Sonder-Journale bezogen haben, wird die Ausgabe automatisch zugestellt. Viel Freude an dieser Sonderjournal-Ausgabe wünschend verbleiben wir als

Ihr H. Merker Verlag

4/82

ISSN 0720-051 X 8. Jahrgang

Einzelausgabe

DM	7,80	hfl	9,50
sfr	7,80	bfr	130,—
öS	59,—	Lire	4.500,—

Verlag, Herausgeber und Vertrieb: H. Merker

Redaktion: Hermann Merker
Andreas Ritz
PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker, E. Henne

Ständige Mitarbeiter:
C. Asmus, R. Barkhoff, L. Bergsteiner,
H. Kundmann, J. Nelkenbrecher,
H. Obermayer, P. Schiebel.

Modellaufnahmen:
Atelier Paur, Ing. Horst Obermayer,
Peter Schiebel, Willy Kosak

Layout und Grafik: G. Gerstberger

Korrektur: U. Bauer

Satz: fotosatz geiss, Puchheim

Druck: Printed in Italy

by Nuova Grafica Moderna S.p.A. — Verona

Eisenbahn-Journal erscheint 1982 9 x,

(einschließlich 3 Sonder-Journalen).

Erhältlich ist die Zeitschrift im Modellbahn-
Fachhandel, im Buchhandel und Bahnhofsbuchhandel, oder direkt beim Verlag.

Die Bezugsgebühren im Fach- und Buchhandel siehe oben.

Bei Direktbezug siehe unten.

Abonnement: DM 46,80 ohne Portokosten
(Sonder-Journale sind im Abonnement-Preis nicht enthalten)

Einzelheft: DM 7,80 + DM 1,— Porto

Postscheckkonto München Nr. 57 199-802
(BLZ 700 100 80)

Volksbank Fürstfeldbruck Nr. 21 300

(BLZ 701 693 70)

Dresdner Bank Nr. 695 918 000

(BLZ 700 800 00)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlages voraus.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich bzw. 3 Monate vor Ablauf des Jahresabo.

Zur Zeit gilt noch Anzeigen-Preisliste Nr. 4 vom 1. Januar 1981.

Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgeforderte Einsendungen von Beiträgen können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt!



Neue Auflagenhöhe 28.000

Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstfeldbruck, Röntgenstraße 2

Aus dem Inhalt

Seite

Wiesau – Marktredwitz	4
Flachwagen für Schwertransporte	15
Transsibirischer Express auf DB-Strecken	16
Endstation AW Trier für V 200	17
Drei verschiedene Veranstaltungen	18
Deutsche Diesellokomotiven (V 188)	20
Bücherecke	26
Eisenbahnknotenpunkt Ingolstadt (Hauptstrecke München—Ingolstadt)	29
Güterzuglokomotive 043 315 (Vorbild und Modell)	35
Bahnhofsimpressionen (Der Bahnhof Benediktbeuern)	40
Die alten preußischen „Dreikuppler“	46
Sträucher und Büsche	54
Der alte Turm	56
Die Baureihe 91 ³ —18 (Vorbild und Modell)	58
Neuheiten-Journal	60
Große Spurweiten	64
Bayern-Journal	67
Mini-Markt	73

Zu unserem Titelbild:

Im September 1974 standen die ölgefeuerten 043er des Bw Rheine auf der Emslandstrecke Rheine—Emden noch voll im Einsatz. 5 Jahre nach der Ausmusterung der letzten 043 kommt nun von ROCO ein sehr ansprechendes Modell dieser Baureihe im Maßstab HO auf den Markt. Auf unserem Bild schleppt 043 167 einen Güterzug, bestehend aus leeren Erzwagen, bei Salzbergen Richtung Emden.

Foto: L. Nawrocki

Zu unserem Poster:

Gleich zwei der starken Güterzuglokomotiven der Baureihe 043 waren erforderlich, um die 4.000 t-Erzzüge von Emden durch das Emsland nach Rheine zu befördern. In Rheine übernahmen dann Elektrolokomotiven die Züge, um sie zu den Stahlhütten an Ruhr und Saar zu bringen. Diese schweren Erzzüge verkehrten bis Herbst 1977 mit Dampflok. Die Aufnahme entstand am 10.10.1975 im Einschnitt bei Lathen. Bei den Lokomotiven handelt es sich um die 043 364 und die 043 315.

Foto: Obermayer



Bild 1: Vor 80 Jahren anno 1902: Bahnhof Wiesau mit einer Lok der bayerischen Gattung D IV.

Foto: Archiv Verkehrsmuseum Nürnberg

Wiesau — Marktrechwitz

... und vor 100 Jahren

Wir sitzen im bequemen Speisewagen des »Ostsee-Express«, der einzigen ganzjährig verkehrenden täglichen Verbindung von München nach Berlin über Hof, zugleich auch das einzige »rollende Hotel«, das neben dem CSD-restauracni vuz bzw. dem DSG-Büffetwagen München—Prag von der bayer. Landeshauptstadt (auf 518 m Meereshöhe) über den »Weißwurst-Äquator« durch die Oberpfalz nordwärts rollt. Landshut (392 m), Regensburg (339 m), Schwandorf (365 m) und Weiden (396 m, wo eine neue Streckenkilometrierung bei km 0 beginnt), liegen bereits hinter uns. Kurz nach dem Bahnhof Windischeschenbach verlassen wird bei km 18 das romantische Tal der Waldnaab, die wir mehrmals überquerten; sie entspringt unmittelbar an der deutsch-tschechischen Grenze bei der Silberhütte im Oberpfälzer Wald. Der doppelgleisige Schienenstrang schwenkt

jetzt ein in das breitere Tal der mit Erlen gesäumten Fichtelnaab, die vom Ochsenkopf im Fichtelgebirge herunterkommt. Hier donnert an uns der Gegenzug mit den Kurswagen aus Kopenhagen und Malmö vorüber, der nördlich von Hof Bayern und damit — um eine Streckenbeschreibung aus der Zeit der Jahrhundertwende zu zitieren — »das gelobte Land des Bieres« erreichte.

Bei km 21 biegt die Fichtelnaab nach links ab, gleich dahinter kommt die Stichbahn von Erbendorf heran und schon durchfahren wir die Station Reuth (463 km) mit der Burg gegenüber dem kleinen Bahnhofsgebäude. Die Trasse steigt weiter; bei km 29 erreichen wir die weitflächige Teichplatte des Stiftlandes. Links wird der breitgeschwungene Höhenzug des bis zu 946 m hohen Steinwaldes und Fuchsmühl mit seiner Wallfahrtskirche sichtbar. Vom rechten Wagenfenster aus erkennen wir an klaren Tagen den bereits auf tschechischem Gebiet gelegenen sagenum-

wobenen 939 m hohen Tillenberg, nördlichster Punkt des Böhmerwaldes. Wenig später kommt unser Zug im Bahnhof Wiesau (506 m) bei km 33 zum Stehen.

Der Bahnhof Wiesau

Nicht nur durch den Strukturwandel, sondern auch durch den Wegfall des durchgehenden Verkehrs bis Eger nach 1945, hat sich die Funktion dieses Bahnknotens geändert, der weithin auf Kaolinboden angelegt ist, was den Bau einer Bahnsteigunterführung erschwerte. Seit Juni 1974 ist hier bereits das neue Drucktastenstellwerk in Betrieb, das links neben den Gleisanlagen am nördlichen Bahnhofsende nahe dem großen Schotterwerk erbaut wurde. Die beiden alten, um 1900 erstellten, mechanischen Stellwerke sind abgebrochen; der Rundschuppen an der Südeinfahrt rechts steht ebenfalls nicht mehr; Gleis 1 wurde zu Stümpfen links und rechts

Bild 2: Am Pfingstsonntag 1969 entstand diese Aufnahme der 001 202 bei der Ausfahrt aus Wiesau. Damals stand auch noch das mechanische Stellwerk.

Foto: G. Thurnwald



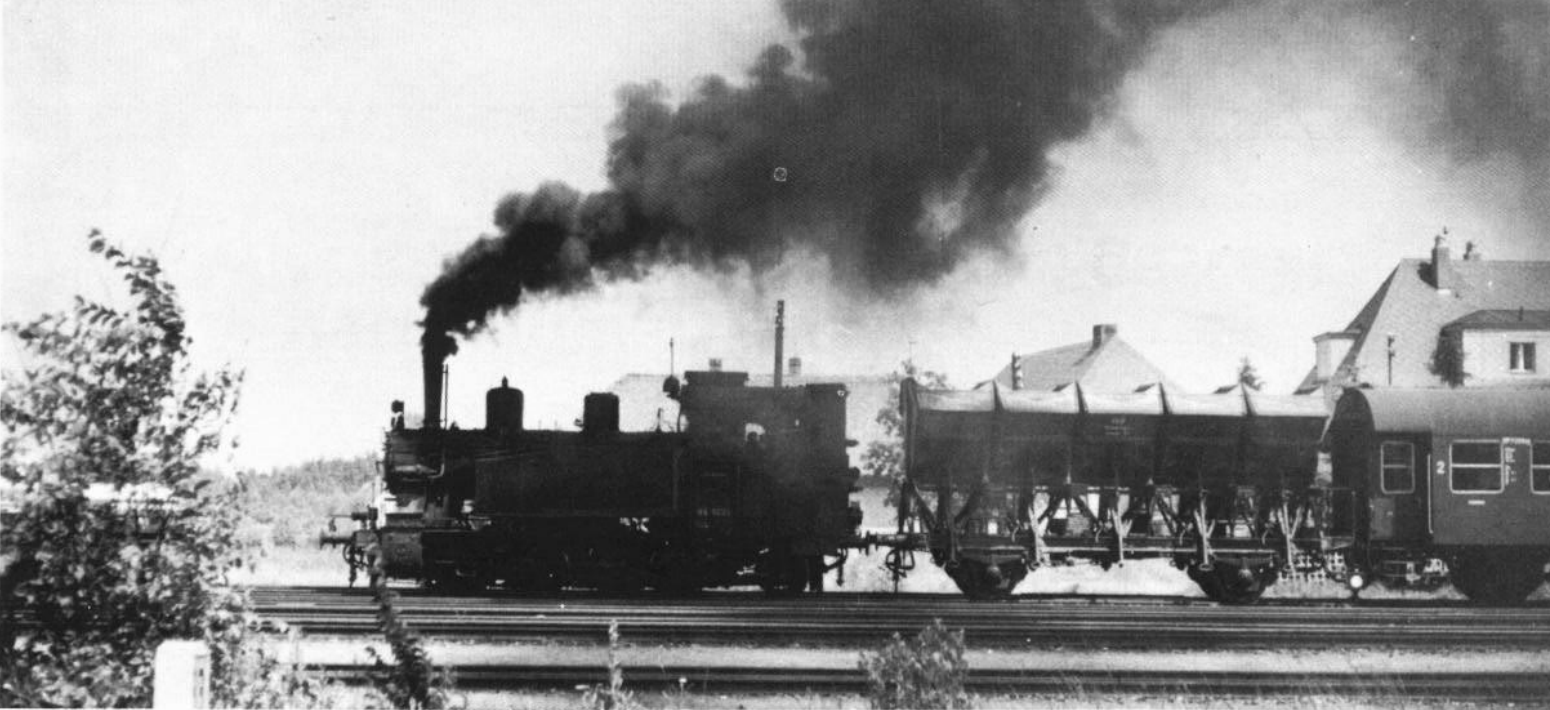


Bild 3: Rangierdienst im Bahnhof Wiesau vor 20 Jahren. 98 1032 (eine bay. GtL 4/5), die nach dem Krieg auch auf der Strecke nach Waldsassen eingesetzt war, im Juni 1961.

Foto: G. Thurnwald

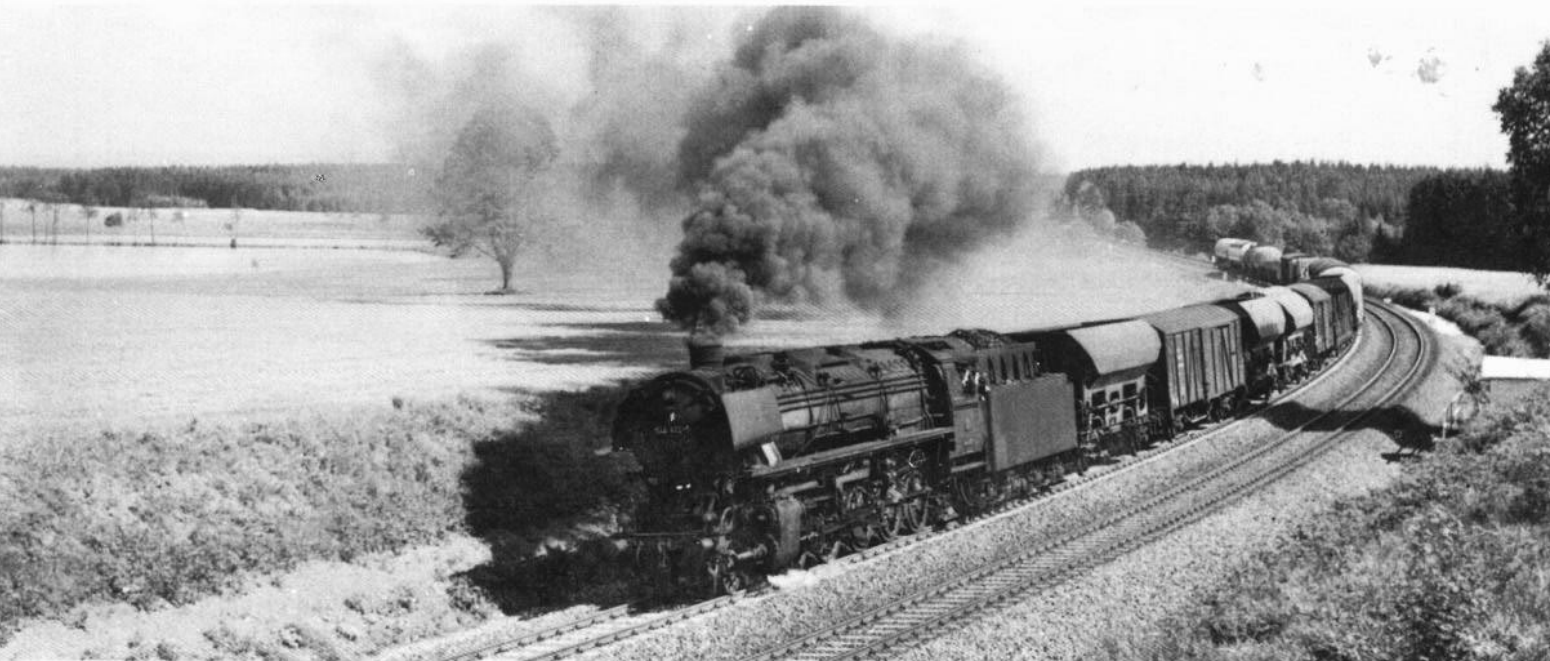
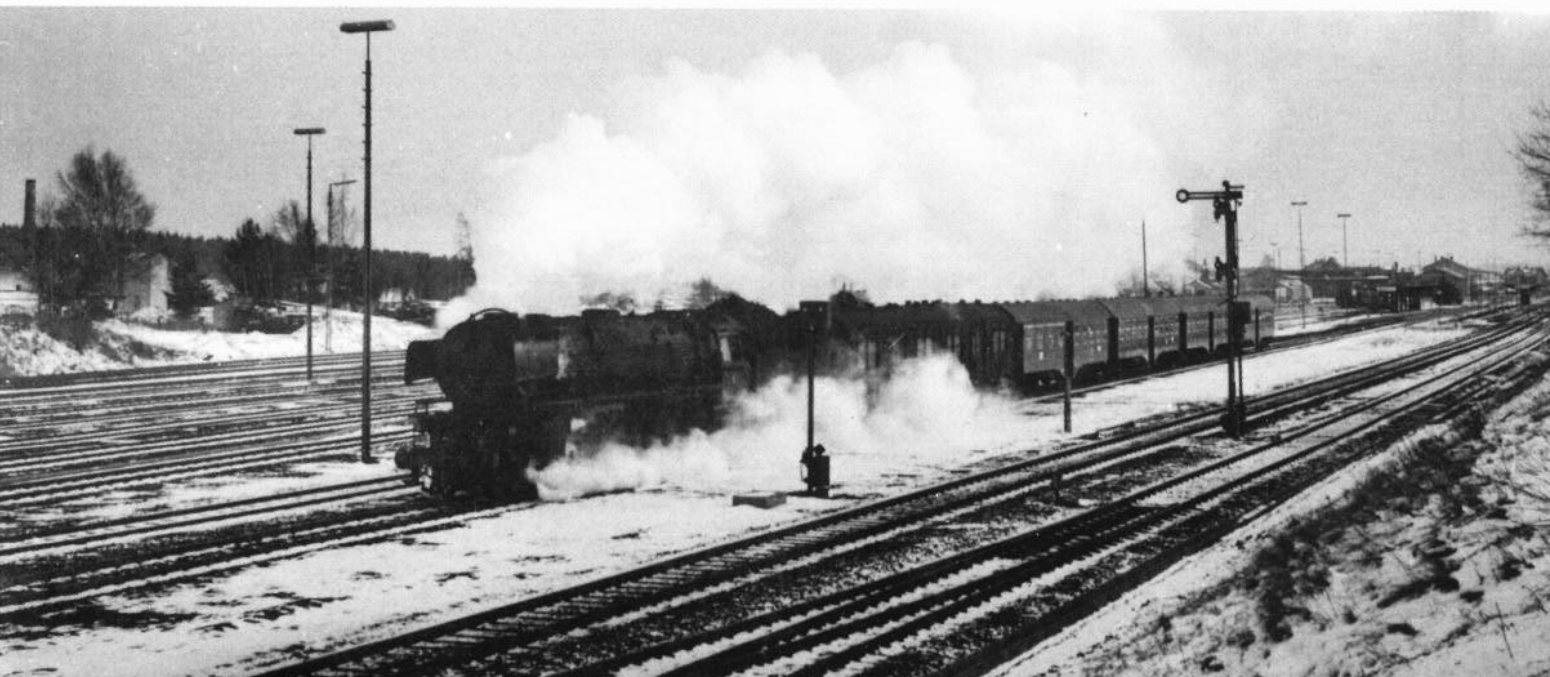


Bild 4: Im Jahre 1972 begegnet uns am Ende der Stiftland-Teichplatte 044 412 mit einem Güterzug bei der — 1957 aufgelösten — Blockstelle Oberteich.

Foto: G. Thurnwald

Bild 5: Mit viel Qualm dampft eine Hofer 01 mit Neubaukessel aus dem Bahnhof Wiesau im März 1971.

Foto: G. Thurnwald



Einfach umwerfend. Wir haben uns auf den Kopf gestellt.



Es stimmt, wir haben uns in den letzten Monaten für alle Modellbahn-Freunde buchstäblich auf den Kopf gestellt, um Unmögliches möglich zu machen, um das WeBö-Modellbahn-Center in Dortmund für alle Modellbahner noch attraktiver zu machen. Prüfen Sie selbst, ob uns das gelungen ist.

Am 4. September ist es soweit!

Wir ziehen um. In ein neues, großes Ladengeschäft mit großer Schaufensterfront und 311 m² Verkaufsfläche. Und da gibt's nur Modellbahnen. WeBö gehört damit zu den flächenmäßig größten Modellbahn-Fachgeschäften in Deutschland. Und wir sind jetzt für Jeden besser und schneller zu erreichen: direkt gegenüber dem Hauptbahnhof in Dortmund. Und besonders am Eröffnungstag, am 4. September, ist „was los“ bei WeBö! Denn wir sind bekanntlich immer für Überraschungen gut. Damit Sie mehr von der Modellbahn haben.

Eröffnungs-Party für alle

Für alle, die gleich am ersten Tag sehen und „erfahren“ wollen, was WeBö ab sofort dem Modellbahner zu bieten hat. Auf „satten 311 m²“ gibt es fast alles, und noch ein bißchen mehr. Zum Beispiel sind alle Modelle von Baugröße Z bis hin zur großen LGB ausgestellt. Natürlich gibt's bei uns auch Schau-Anlagen jeder Baugröße und Spurweite, auf denen Sie Fahrzeuge Probe fahren lassen können. Damit Sie wissen, was Sie kaufen. Auch elektronische Fahrgeräte aller Art können Sie auf unseren Anlagen ausgiebig testen. Versteht sich von selbst. Eine große Ausstellung mit 1:87-Automodellen (mit vielen Spezialitäten) gibt's auch im neuen WeBö-Modellbahn-Center. Und natürlich halten wir für Sie, wie immer, eine große Anzahl Sonderangebote bereit.

Da müssen Sie hin!

Am Neu-Eröffnungstag halten wir besondere Überraschungen bereit: Wir sorgen auch für die richtige Stimmung. Von morgens bis abends wird kräftig gejaxzt mit dem bekannten Düsseldorfer John-Dubbeljuh-Rindfleisch-Orchester (bringen Sie deshalb auch Ihren „Anhang“ mit — es darf getanzt werden!) Freibier und Cola gibt's natürlich auch. Wer fachsimpeln will, kann das zum Beispiel mit dem Erbauer der Märklin-Z-Dioramen „Loreley“ und „Geislinger Steige“; er gibt praktische Tips für den Anlagenbau. Es gibt auch eine gemütliche Lese-Ecke bei uns.

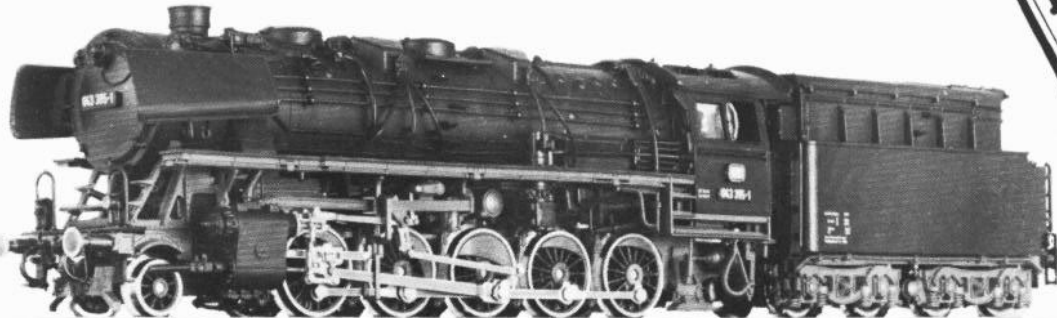
Denn bei uns ist vieles möglich.

Unser Umzug in neue große Räume bringt uns und die Modellbahner schneller zusammen. Nicht nur, weil wir jetzt „so bequem am Bahnhof“ liegen. Denken Sie dran, wenn Sie zur Bahn gehen. Lösen Sie eine Fahrkarte: „Einmal Dortmund Hauptbahnhof zum WeBöModellbahn-Center“. Diese Fahrt lohnt sich für Sie. Nicht nur am 4. September. Wir freuen uns immer über Ihren Besuch.

WeBö-Modellbahn-Center GmbH
4600 Dortmund · Königswall 36
direkt gegenüber dem Hauptbahnhof

Viel Liebe zum Detail, Präzision und hervorragende Qualität zeichnen ROCO-Modell-eisenbahnen aus.

Ab August im Fachhandel erhältlich



Roco
Neuheit '82
BR 43
Art. Nr. 04126 A

Bitte informieren Sie
sich über die wei-
teren lieferbaren
Neuheiten in
H0 + N bei
Ihrem Fach-
händler.

**ROCO-Gleise sind so preiswert, daß trotzdem Geld für schöne Dinge übrig bleibt-
zum Beispiel für ROCO-Lokomotiven.**

H0 und N ROCO-Schienen und Weichen.
Feinste Detaillierung der Schwellen- und Schienen-
gefrästes Schienenprofil



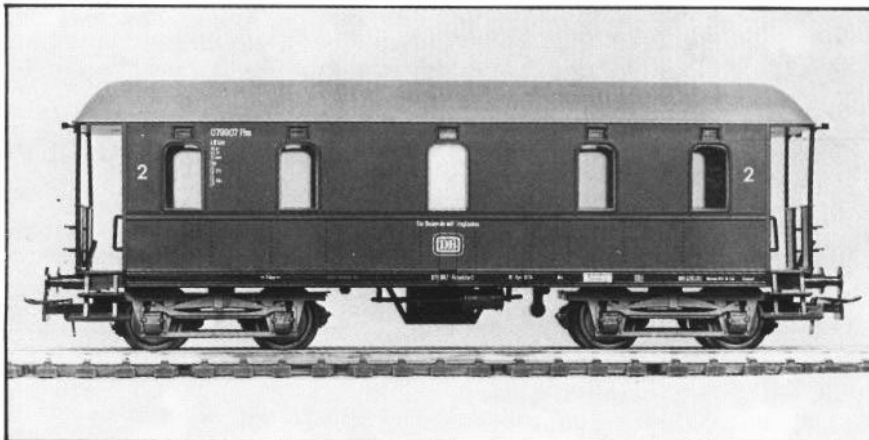
gefrästes Weichenauge

verschraubungen prägt das Bild des ROCO-Gleises. Die Schienenprofile bestehen aus gewalztem Neusilber und zeichnen sich durch hohe elektrische Leitfähigkeit aus. Mit dem ROCO-Weichenprogramm können vorbildlich genaue Gleisanlagen und Weichenstraßen aufgebaut werden. ROCO bietet Weichen mit verschiedenen Weichenwinkeln und Kreuzungen. Die elektromagnetisch betriebenen Weichen werden durch endabgeschaltete Antriebe be-

tätigt. Ein Durchbrennen der Spulen ist damit aus-
geschlossen.

ROCO **Roco**

ROCO-MODELLSPIELWAREN GmbH & Co.
Handels-KG, 8228 FREILASSING, Postfach 166

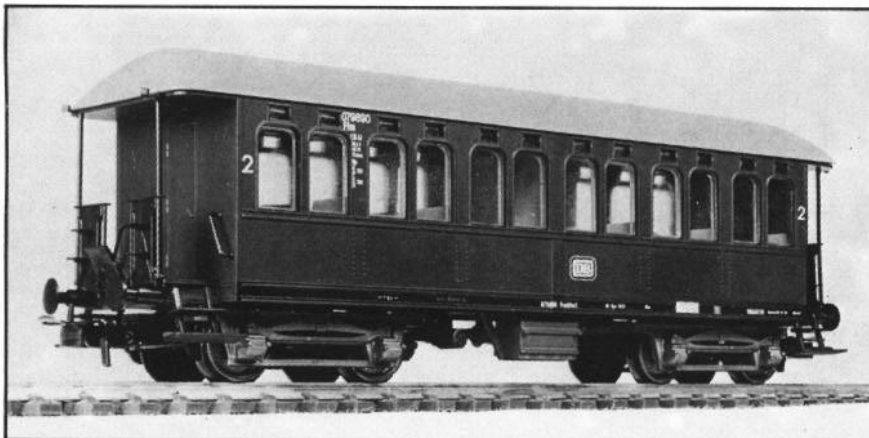


1870: Schwierigkeiten beim Bahnbau. „Es is frieher ohne Bahn gange, da mögs aach weiter ohne Bahn gieh. Die Bahn könne se hiebaue, wohie si wolle, mir brauche se nit!“

1889: Eröffnung der Eisenbahnstrecke Langenschwalbach. Fürsten und Königinnen fuhren ins Bäderdreieck. Ein eigener Waggon-Typ wurde entwickelt.

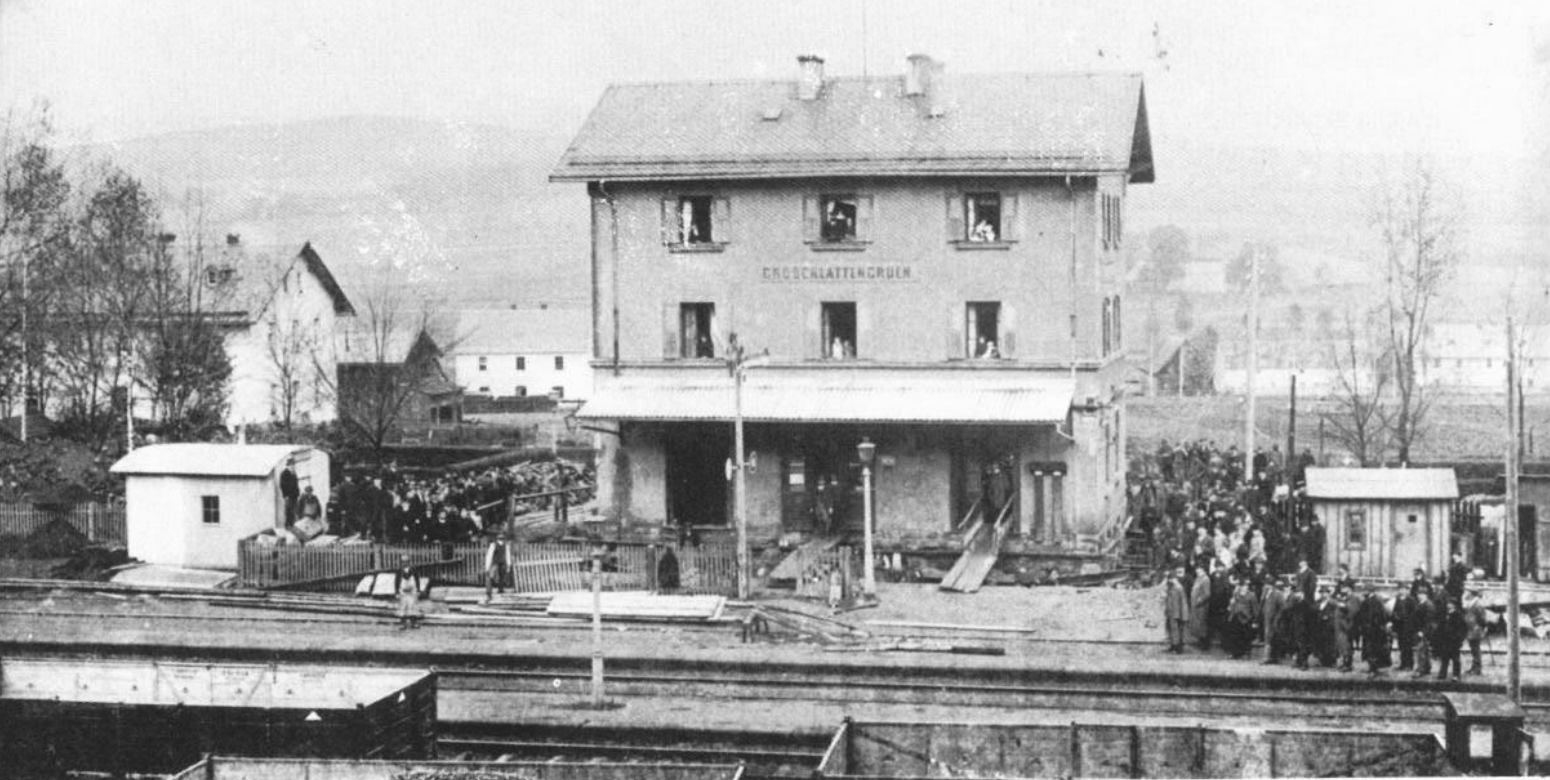
1927: Langenschwalbach heißt auf Grund einer amtlichen Verfügung nunmehr Bad Schwalbach.

1982: LILIPUT baut und liefert diesen besonderen Waggon-Typ zur Freude der Modellbahnfreunde aus. Das beim Fachhandel erhältliche Neuheitenblatt zeigt diese Waggon. Zu diesen Waggonen gehört die LILIPUT-H0-Lok BR 91. Ein wunderbarer Oldtimer-Zug!



Liliput

Modellbahnfabrik
Walter BÜCHERL
Gesellschaft mbH
Postfach 8
A-1172 WIEN



Bilder 6, 7 und 8: Viele Schaulustige waren mit dabei, als am 30.10.1900 das Bahnhofgebäude von Groschlattengrün um 10 m verschoben wurde, — nicht nur für damalige Verhältnisse eine technische Meisterleistung!

Fotos: Archiv Verkehrsmuseum Nürnberg



des Empfangsgebäudes reduziert — dafür wurden die übrigen Reisezuggleise zweckmäßiger gestaltet. Gleis 2 und 3 steht den Hauptbahnzügen zur Verfügung; Gleis 4 ist Abfahrtsgleis für die Züge (nordwärts) nach Waldsassen und (südwärts) nach Tirschenreuth. Seit dem 23. Mai 1982 ist jedoch das Zugangebot beider Stichbahnen gekappt, nachdem nur noch eine Schienenbuseinheit den Verkehr auf beiden Stichbahnen bedienen muß. Im Güterverkehr, für den heute noch 10 dem neuen Spurplan angepaßte Gleise vorhanden sind, ist Wiesau Knotenbahnhof auf der Hauptstrecke bis Windischeschenbach; bedient werden ferner die Stationen bis Waldsassen, Tirschenreuth—Bärnau sowie die Stichbahn Reuth—Erbendorf.

Die Strecke vor 100 Jahren

Immerhin feiert die Strecke Wiesau—Marktredwitz inzwischen ihren 100. Geburtstag, weshalb wir uns bei unserer Reise im komfortablen »Ostsee-Expreß« gerne an die geschichtliche Entwicklung dieses Schienensystems erinnern, den nicht der Staat, sondern die private Bayerische Ostbahn im Anschluß an die 1858/59 eröffnete Linie München—Geiselhöring—Regensburg—Amberg—Nürnberg von Schwandorf aus der

Bild 9: Seit 1900 steht der Bahnhof Groschlattengrün nun an der neuen Stelle, nur der Name hat sich inzwischen geändert: Seit 1962 heißt er Pechbrunn. Foto: M. Ernstberger



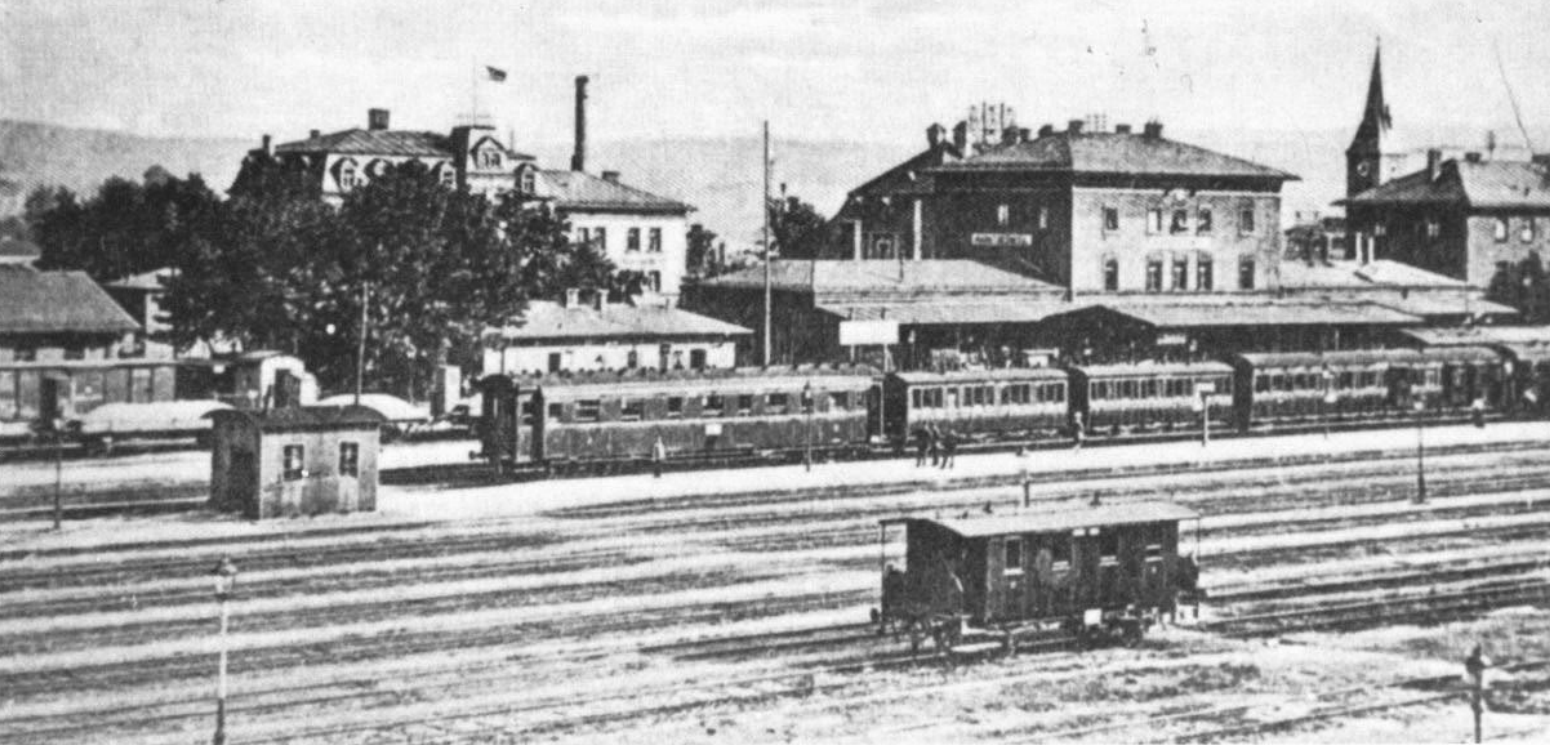


Bild 10: In den ersten Betriebsjahren des Bahnhofs Marktredwitz entstand diese Postkarte. Damals schrieb man Markt-Redwitz noch ganz offiziell mit Bindestrich.

Foto: Sammlung Kundmann

Naab entlang 1863 bis Weiden, 1864 bis Wiesau und weiter nordostwärts abknickend bis Waldsassen und 1865 bis Eger im damaligen Österreich-Ungarn weitergeführt hatte. Von Eger aus wurden damals — im Herbst 1865 — zwei weitere grenzüberschreitende Schienenstränge dem Verkehr übergeben, und zwar die Linie über Bad Brambach—Adorf nach Herlasgrün nahe Plauen durch die Kgl. Sächsische Staatsbahn, und die Strecke über Asch—Selb—Plößberg nach Oberkotzau (-Hof), die von der Stadt Hof auf eigene Kosten erbaut und von der Bayerischen Staatsbahn pachtweise betrieben wurde. Von Wiesau klaffte zu jener Zeit aber immer noch eine Lücke auf bayerischem Gebiet nordwärts zur »Ludwig-Süd-Nord-Bahn« bzw. deren An-

schluß nach Sachsen; sie bestand zunächst auch noch, als der Staat in den Jahren 1877/78 die »Fichtelgebirgsbahn« von Nürnberg über Marktredwitz nach Hof bzw. von Marktredwitz ostwärts nach Eger baute.

Wäre nicht die Reichsgründung gekommen und hätten nicht strategische Gründe den Umweg über das im Ausland liegende Eger gefährlich erscheinen lassen, wer weiß, ob der Bayerische Landtag so schnell geneigt gewesen wäre, diese Lücke zwischen der Oberpfalz und Oberfranken als Hauptbahn zu schließen.

Vor 100 Jahren — am 1. Juni 1882 — dampfte der erste offizielle Zug auf dem knapp 18 km kurzen Abschnitt Wiesau—Marktredwitz, über den wir jetzt im »Ostsee-Express« rol-

len. Rechts von uns liegt der weitgehend zweigleisig trassierte, aber nur eingleisig verlegte Schienenstrang nach Waldsassen, der 1979 zur Nebenbahn degradiert wurde, und auf dem seither samstags und sonntags der Schienenverkehr ebenso ruht wie auf der 1872 als Vizinalbahn erbauten Strecke nach Tirschenreuth (die 1903 bis Bärnau im Oberpfälzer Wald verlängert wurde, aber seit Jahren nur noch dem Güterverkehr dient). Wir schauen rechts hinüber zu den auf tschechischem Gebiet liegenden Höhenzügen, dann wendet sich bei km 34,7 nahe dem kleinen Ort Schönfeld das Waldsassener Gleis Richtung Nordosten ab. Bald darauf bietet sich ebenfalls nach rechts ein Blick auf Mitterteich; links sehen wir immer noch Fuchsmühl und den Steinwald. Bevor wir die Stiftland-

Bild 11: Östlich von Marktredwitz in voller Fahrt Richtung Pechbrunn ist die 38 2616 mit einem Personenzug im März 1967 unterwegs.

Foto: G. Thurnwald



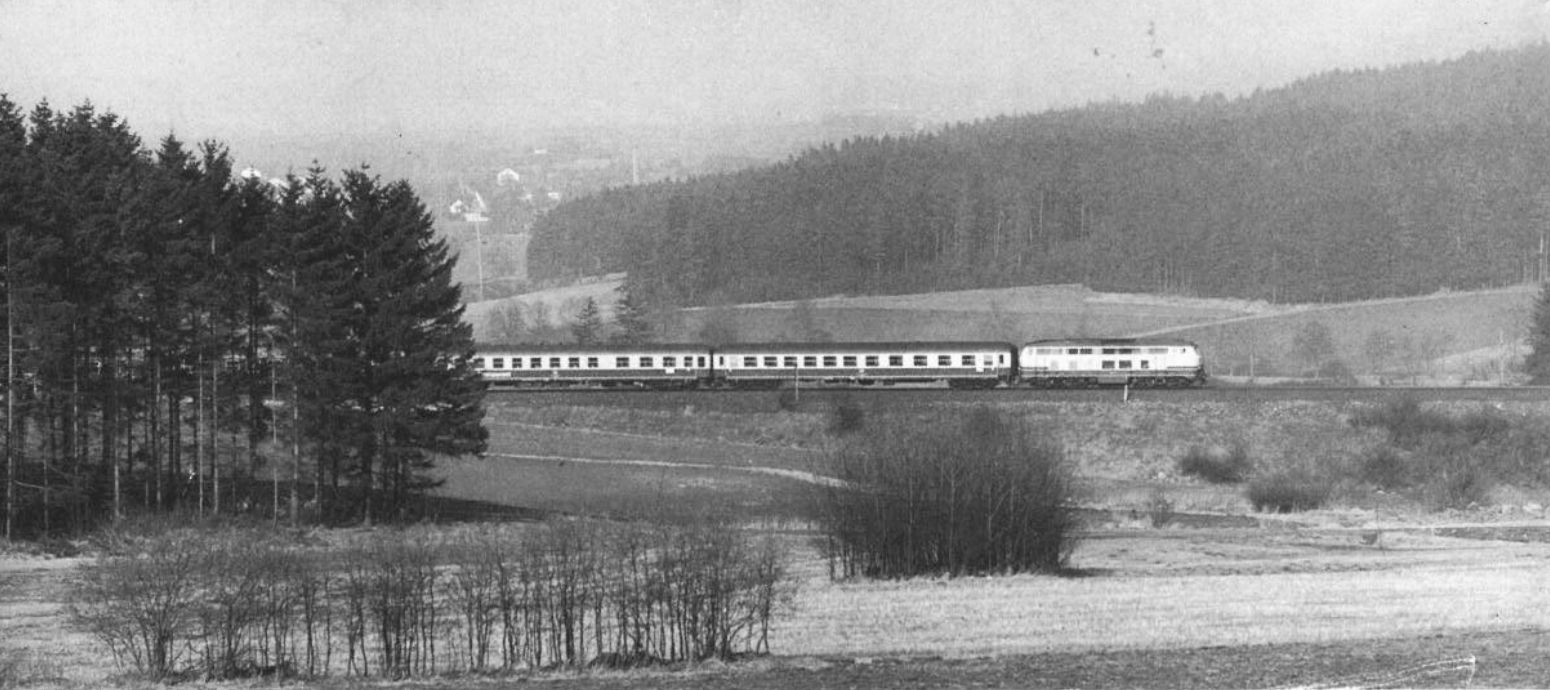


Bild 12: Eine Regensburger 218 mit dem D 309 »Ostsee-Express« zwischen Marktredwitz und Pechbrunn am 24.3.1982.

Foto: A. Ritz

Teichplatte verlassen, passieren wir bei km 37,3 die 1957 aufgelassene Blockstelle Ober-
teich, in deren Bereich wir bei guter Sicht einen Blick zum Kaiserwald haben, der sich von Marienbad Richtung Karlsbad erstreckt. Nunmehr nähern wir uns der Station Pechbrunn (555 m), die schon frühzeitig ein kleines Druckastenstellwerk erhielt. Erwähnenswert ist, daß zwischen Wiesau und Pechbrunn, wie übrigens auch zwischen Wiesau und Reuth, ein signalisierter Falschfahrbetrieb möglich ist. Diese Bahnhöfe sind signaltechnisch so eingebunden, daß bei voller Fahrstraßensicherung das falsche Gleis

auch ohne Geschwindigkeitsbeschränkung befahren werden kann.

Erst seit 20 Jahren trägt der Bahnhof Pechbrunn diesen Namen; bis 1962 hieß die kleine Station Groschlattengrün, wenngleich sie anno 1882 in Pechhofenbrunn (heutiges Pechbrunn) 1 km vom eigentlichen Ort errichtet worden war. 1961 stellte der Gemeinderat von Pechbrunn den Antrag auf Umbenennung, was — wie in solchen Fällen üblich — erregte Diskussionen nach sich zog, weil die Groschlattengrüner auf ihren Bahnhofsnamen nicht verzichten wollten.

Furore hatte diese kleine Station schon zur

Jahrhundertwende gemacht: als damals das zweite Streckengleis verlegt werden sollte, traten erhebliche Schwierigkeiten in Groschlattengrün auf, denn auf der einen Seite (links in Fahrtrichtung Marktredwitz) hatte sich ein großes Basaltwerk angesiedelt, auf der anderen Seite stand das Bahnhofsgebäude. Für das zweite durchgehende Gleis bzw. verbesserte Rangiermöglichkeiten mußte eines der Bauwerke weichen. So entschloß sich im Jahre 1900 die Bayerische Staatsbahn zu einer bedeutsamen Ingenieurleistung: man verschob das Stationsgebäude. Nach vierwöchigen Vorarbeiten rückte man

VOLLMER — Professional Line®
NEUHEITEN - N - jetzt im Fachhandel
VOLLMER - WOLFRAM VOLLMER · PORSCHESTRASSE 25 · 7000 STUTTGART 40



Dampf mit 41 018

am 19. Sept. 1982 von Stuttgart ins Innviertel

Fahrtroute: Stuttgart — Aalen — Nürnberg —
 Passau — Neumarkt-Kallham — Ried —
 Attnang-Puchheim und zurück

Bespannung: Stuttgart—Passau E 18, Aalen—Ansbach
 mit Diesellok BR 215 als Vorspann,
 auf den österreichischen Strecken wird
 der Sonderzug von den **Dampf**lokomoti-
 ven 41 018 und 93 1455 übernommen.

**Zusteige-
 möglichkeiten:** Stuttgart, Schwäb. Gmünd, Aalen,
 Ellwangen, Crailsheim, Ansbach, Nürn-
 berg, Regensburg, Passau

Fahrtreise: ab Stuttgart DM 129,— Kinder bis
 Nürnberg DM 109,— 12 Jahren
 Regensburg DM 99,— zum
 Passau DM 55,— 1/2 Preis

Programm: Viele Fotohalte, Verlosungen von Führer-
 standsmitfahrten
 Vorstellung der Neuerscheinung der IG-
 Broschüre „41018 von München nach Linz,“

Bei Anreise per DB werden Anschlußermäßigungen von
 50 % gewährt.

Ab München Anschluß zum Sonderzug in Regensburg,
 Fahrpreis DM 24,—.

Ausführlicher Prospekt und nähere Angaben bei

Rudolf Neher, Erhardstraße 7, 7070 Schwäb. Gmünd, Tel.: 071 71/2276 + 434 12



Bild 13: Am ehemaligen Block Oberteich vorbei fährt der 614 011 als N 5992, aufgenommen am 12.6.1982.

Foto: M. Ernstberger

Ende Oktober den 500 t schweren Massivbau auf 8 Rollbahnen zentimeterweise genau 10 m seitwärts. Zu dieser, für damalige Verhältnisse sensationellen Maßnahme hatten sich Tausende von Zuschauern bis aus Eger und Bayreuth eingefunden, die voller Stauden dieses Wunderwerk beobachteten. Das Leben in dem dreigeschossigen Gebäude ging wie an allen Tagen weiter — die Läutewerke klingelten und die Telegrafen ratterten. Seit damals hat der Bahnhof seinen heutigen Standort beibehalten — nur die ehemals bayerischen Formsignale bzw. DR-Einheitsflügelsignale sind durch Lichtsignale ersetzt, die Stellwerke stillgelegt worden. Hinter Pechbrunn, bei km 41,5, steigt die an Kunstbauten arme Strecke weiter an; wir fahren am Ort Lengenfeld vorbei, an der Blockstelle Reutlas, heute ein automatischer Selbstblock, mit über 570 m Scheitelpunkt dieses Abschnittes.

Bei km 47,6 blicken wir erstmals (von der rechten Seite) auf Marktredwitz, und dann präsentiert sich mehr und mehr das bis zu 933 m hohe Kösseine-Luisenburg-Massiv am Südrand des Fichtelgebirges, Gebirgsknoten und geografischer Mittelpunkt Europas zugleich. Von links her nähert sich nun der Bahnkörper der »Fichtelgebirgsbahn«; wir überfahren die steingemauerte 13 m hohe Dreibogen-Brücke über den Kösseinebach und blicken dabei — nach rechts — über das Stadtgebiet von Marktredwitz, jüngstes weißblaues Territorium auf unserer Fahrt durch Bayern. Denn erst 1816 kam der bis dahin zum böhmischen Egerland gehörende Markt Redwitz — im Austausch gegen die Stadt Vils in Tirol — zur bayerischen Krone. Am Bahnsteig 1 dieses bedeutsamen Verkehrskreuzes in Nordostbayern (auf 536 m bei km 51) stehen Berliner Feriengäste, die im Fichtelgebirge und Steinwald ihren Urlaub

verbrachten und mit dem »Ostsee-Express« zurückreisen, der in Hof von einer DR-Diesellok 132 übernommen wird. Links neben den fünf Bahnsteiggleisen herrscht auf den zahlreichen Güterzuggleisen reger Rangierbetrieb; mit Beginn des Sommerfahrplans 1982 sind zusätzliche Aufgaben auf den Bahnhof Marktredwitz hinzugekommen, nachdem zu diesem Zeitpunkt der Rangierbahnhof Hof aufgelassen bzw. in einen Knotenpunktbahnhof umgewandelt wurde.

»Naablinie« contra »Frankenwaldlinie«

Die heute 100-jährige, knapp 18 km kurze Jubiläar ermöglichte 1882 endlich den durchgehenden Nord-Süd-Verkehr über bayerisches Gebiet. Reisende von München nach Hof brauchten nicht mehr den Umweg über

Bild 14: So kurz können Güterzüge sein: Eine 218 des Bw Regensburg auf dem Kösseine-Viadukt bei Marktredwitz am 13.5.1982.

Foto: M. Ernstberger





Bild 15: 218 213 mit D 467 bei Dörfles am 13.6.1982 kurz vor Marktredwitz.

Foto: M. Ernstberger

das böhmisch/österreich-ungarische Eger oder den weiteren Weg über Nürnberg—Bamberg—Kulmbach bzw. (ab 1878) über Schnabelwaid—Marktredwitz in Kauf zu nehmen.

Doch hatte diese wichtige Verbindung von der Isar über die Saale zur Spree schon fast zu ihrer Geburtsstunde eine »gefährliche Konkurrentin« (die es auch bis heute geblieben ist): die »Frankenwaldlinie« von (München-) Lichtenfels—Kronach—Saalfeld (-Berlin), die im Spätherbst 1885 fertiggestellt worden war, aber in Probstzella den direkten Betriebswechsel zwischen Bayerischer und Preußischer Staatsbahn hatte. Damit war eine Einbeziehung der Sächsischen Staatsbahn nicht notwendig, was insofern von Bedeutung war, als die Bahnen Sachsens und Preußens eher gegen- als miteinander den Betrieb über den Einflußbereich ihrer jeweiligen Streckennetze abwickelten.

Anders dagegen die Kontakte zwischen Bayern und Sachsen. 1880 erhielt Hof (anstelle des alten, viel zu kleinen Kopfbahnhofes) seinen großen Durchgangsbahnhof als Gemeinschaftsareal beider Bahnverwaltungen, womit die Leistungsfähigkeit dieser Nord-Süd-Verbindung nach Schließung der Lücke Marktredwitz—Wiesau voll gesichert war.

Auch nach der Länderbahnzeit ging — bei der Deutschen Reichsbahn — das »Konkurrenzspiel« beider Magistralen weiter: so zog z. B. die Hofer Trasse 1937 beim Aufbau des Fernschnelltriebwagennetzes den Kürzeren: die »Super-Stars« der DR wurden — trotz der in beiden Richtungen zu bewältigenden Steilrampen — über die »Frankenwaldlinie« geleitet. Sie machte auch das Rennen bei der Elektrifizierung. Dafür sprachen aber eher strategische Gründe (d. h., die nahe Lage zur tschechischen Grenze, insbesondere im Be-

reich Wiesau—Marktredwitz), die ausschlaggebend waren, den elektrischen Fahrdrat von Regensburg aus nicht weiter nordwärts zu bauen. Dagegen erreichte die elektrische Fahrleitung (über Nürnberg—Bamberg) auf der »Frankenwaldlinie« 1939 Saalfeld und 1940/41 im Raum Leipzig das (von Braunkohlekraftwerken gespeiste) elektrische Bahnnetz Mitteldeutschlands.

Im Verkehr über Bayerns Nordgrenze hinweg setzte sich zunächst auch wieder die »Frankenwaldlinie« durch; ab 1949 rollte wieder ein FD-Zugpaar, während über Hof erst 9 Jahre nach Kriegsende der erste Schnellzug von München über Hof hinaus nordwärts nach Leipzig dampfte.

Ein Jahr später — im Sommer 1955 — kam die Naablinie gegenüber der elektrifizierten Frankenwaldlinie »zum Zuge« mit einem für damalige Verhältnisse bemerkenswerten

Bild 16: »Feierabend« auf den Nebenbahnen Wiesau-Waldsassen und Wiesau-Tirschenreuth. Die V 100 mit dem Wendezug bediente tagsüber die Waldsassener und der VT 98 die Tirschenreuther Strecke. Nun kehren beide nach Marktredwitz zurück. Aufgenommen im Mai 1982 westlich von Pechbrunn.

Foto: M. Ernstberger





Bild 17: D 308 »Ostsee-Express«, geführt von der 218 211, am Stellwerk von Pechbrunn am 24.3.1982.

Foto: A. Ritz

zweiteiligen Diesel-Fernschnelltriebwagen der DR, der als »Sassnitz-Express« Skandinavien-Reisende von Sassnitz (als Korridorzug) bis Hof und weiter bis München brachte. 1958 wurde dieser Saisonzug in einen lokbespannten Zug umgewandelt, ein Jahr später auf die »Frankenwaldlinie« umgelegt, wo er bis zum Herbst 1972 verblieb.

Bald darauf wechselte er (mit dem Wegfall des schwedischen Kurswagens, den er mittlerweile wieder erhalten hat) seinen Namen in »Ostsee-Express« und bekam — für den Berlin-Verkehr — einen »kleinen Bruder«, das Sommer-Nachtzugpaar nach Konstanz, das auch Kurswagen Berlin—München führt. Zusammen mit dem im Verkehr mit der DR laufenden Tageszugpaar Görlitz—München (—Bamberg—Nürnberg) und dem Nachtzugpaar Rostock—München (—Marktredwitz—

Stuttgart) verließen bis zum 22. Mai 1982 vier Schnell- und vier Eilzüge Marktredwitz in Richtung Süden. Seit 23. Mai ist der Vormittagsschnellzug im Abschnitt Hof—Wiesau als Eilzug eingestuft; an Werktagen verkehrt ein neuer Eilzug Hof—Weiden—Regensburg, der zugleich einen Personenzug ersetzt. Auch in der Gegenrichtung wurden — bereits vor Jahren — der Nachmittagsschnellzug ab Wiesau als Eilzug und der Abendeilzug ab Weiden als Personenzug abgestuft.

Noch weitgespannter als im Reisezugverkehr und zudem der »Frankenwaldlinie« überlegen ist der Güterverkehr, der internationale Bedeutung über die »Naablinie« zwischen Süd- und Nordeuropa hat. So läuft seit fast 20 Jahren der TEEM über Bologna—Brenner—München nach Sassnitz Hafen — Malmö in Schweden. Ein anderer Güterzweig ist seit ei-

nigen Jahren der Milch-Containerverkehr von Marktredwitz (teils mit Zuladung in Schwandorf) nach Bologna und Rom. »Stars« unter den Güterzügen auf der »Fichtelgebirgsbahn« sind die TEEM Sturovo (tschechisch-ungarische Grenzstation) — Köln und Amsterdam — Cheb (Eger). Werktäglich werden in Marktredwitz 72 Güterzüge registriert, von denen 24 durchfahren, 14 beginnen, 11 enden, 14 behandelt und 9 als Übergabezüge abgefertigt werden.

Bleibt abschließend noch ein Blick auf die Triebfahrzeuge, die heute hier wie überall recht uniform sind. Beherrschend im Fernverkehr sind die Dieselloks 218, gefolgt von der Type 211 und ferner im Reisezugverkehr dreiteilige Triebwagen 614 und zweimotorige Schienenbusse 798, während die einmotorigen Busse seit Jahren verschwunden sind.

Bild 18: Der »Ostsee-Express« D 308 hat gerade den Bahnhof Pechbrunn ohne Halt durchfahren und wird bald Marktredwitz erreichen. Im Hintergrund das Basaltwerk mit dem Ladegleis und den Schottersilos.

Foto: M. Ernstberger





Bild 19: Auch das gibt es in Pechbrunn: Panzerverladung über die Seitenrampe. Der Dieseltriebwagen der Baureihe 614 ist auf dem Weg nach Hof, Sommer 1981.

Foto: M. Ernstberger

Verschwunden sind auch die 220, die vom Bw Villingen/Schwarzwald bis Schirnding kamen. »Langläufer« gab es auch schon zur Dampflokära in den 30er Jahren, als 01 des Bw Hof von Leipzig bis Regensburg (bei Wasserfassen in Hof) und von Hof über Marktredwitz—Nürnberg bis Stuttgart durch-

liefen.

1960 verließen die letzten S 3/6 (BR 18.6) das Bw Hof und damit die »Naablinie«; für einige Jahre blieben aber hier noch die 01, die manche Züge, wie z. B. den Nachmittagsschnellzug an Freitagen aus München oder auch den Mittagsschnellzug nach Görlitz an ver-

kehrstarken Tagen zwischen Regensburg und Hof in Doppelbespannung fuhren. Güterzüge wurden zu jener Zeit meist mit BR 44 der Bw Regensburg und Nürnberg bespannt; das Bw Hof verfügte nur noch über die BR 50.

Kd

Bild 20: Nicht soviel Betrieb herrschte am 24.3.1982 im Bahnhof Pechbrunn, als die 218 008 mit dem N 5935 nach Regensburg hier einen kurzen Zwischenaufenthalt einlegte.

Foto: A. Ritz



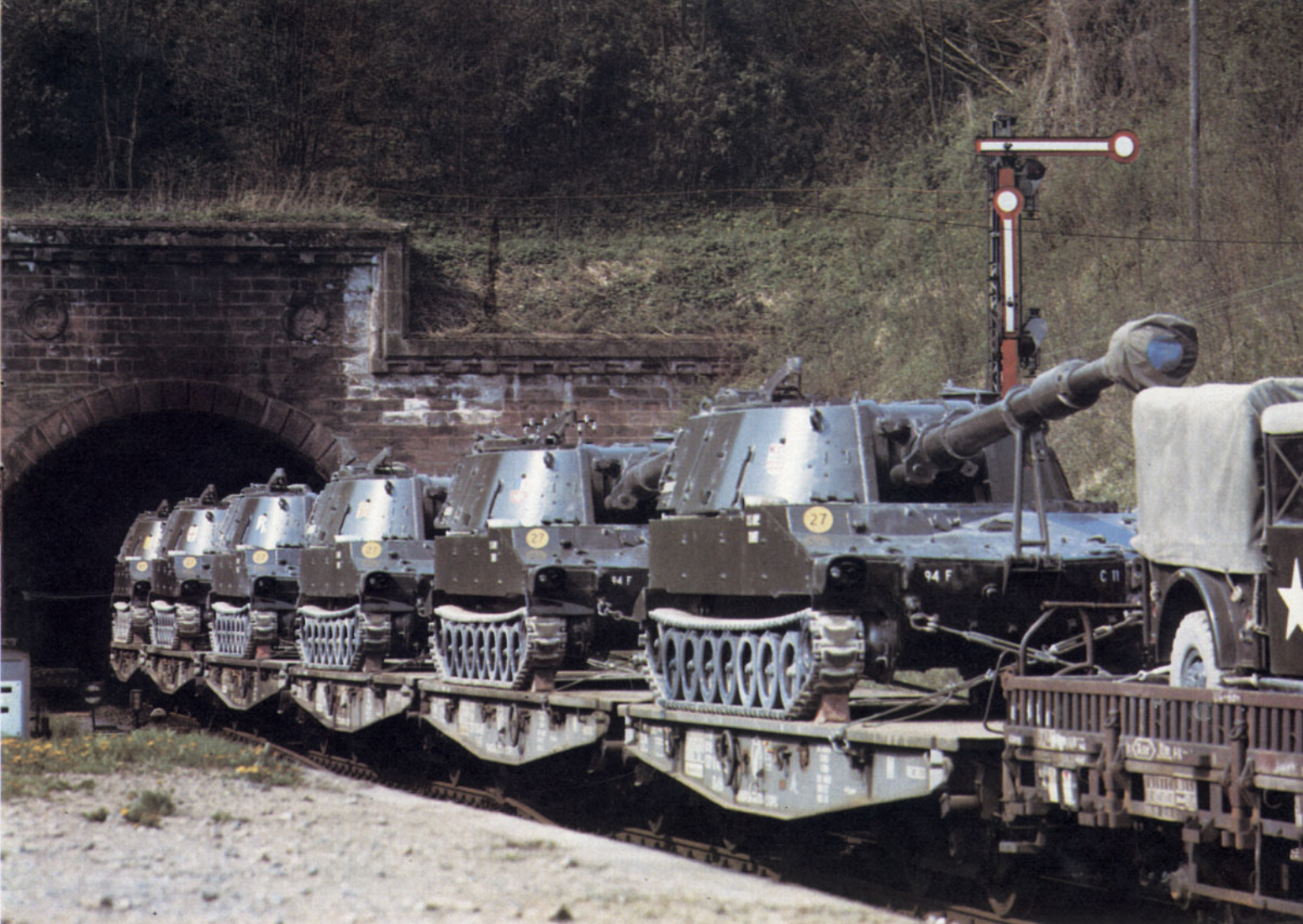


Bild 1: In der Nähe der großen Garnisonen deutscher und alliierter Streitkräfte sind Panzertransporte auf der Schiene keine Seltenheit, wie z. B. auch die Panzerverladung im Bahnhof Pechbrunn an der Strecke Wiesau—Marktredwitz auf der linken Seite zeigt. Obiges Foto entstand im April 1973 am Gamburger Tunnel an der Strecke Lauda-Wertheim/Main. Die Flachwagen transportieren mehrere amerikanische M 109.

Flachwagen für Schwertransporte

Seit Jahren bemühen sich die Hersteller von Modellbahnfahrzeugen, mit alten und neuen Wagen für den Güterverkehr die noch vorhandenen Lücken zu schließen. Flachwagen für Schwerlasten blieben bislang aber fast unberücksichtigt, wenn man von dem 6-achsigen Fahrzeug der Bauart Sa 705 absieht, das seit Jahren von Liliput gefertigt wird. Dieser Wagentyp und die kleinere 4-achsige Spielart Rlmmp 700 werden nicht nur für die Beförderung schwerer Maschinenteile, sondern vor allem für den Transport von Kettenfahrzeugen eingesetzt.

Bislang hatte die einschlägige Industrie diesbezügliche Modellwünsche der Eisenbahnfreunde ignoriert, man ist diesem »militärischen« Thema einfach aus dem Weg gegangen. Andererseits werden aber gleich von zwei Herstellern viele feindetaillierte Panzermodelle im HO-Maßstab gefertigt, die nicht nur als Spielzeug, sondern auch als Lehr- und Demonstrationsobjekte sehr begehrt sind. Im Frühjahr und im Herbst, wenn in weiten Teilen Europas die großen Manöver abgehal-

ten werden, sind auch in der Bundesrepublik zahlreiche Panzertransporte auf der Schiene zwischen den Garnisonen und den Truppenübungsplätzen unterwegs. Dies ist eine unübersehbare Realität und ein fester Bestandteil des Eisenbahnbetriebes. Weshalb sollten solche Züge also nicht auch auf den Modellbahnanlagen verkehren?

Im vergangenen Jahr hat sich nun die Firma ROCO zum Bau des Wagentyps Rlmmp 700 im Maßstab 1:87 entschlossen. Seit wenigen Wochen ist das Fahrzeug im Handel erhält-

Bild 2: Panzertransport „en miniature“ im Maßstab 1:87. Drei Panzerhaubitzen vom Typ M 109, verladen auf den neuen Flachwagen Rlmmp 700 von ROCO. Vorlegekeile und Verzurrungen fehlen allerdings noch.



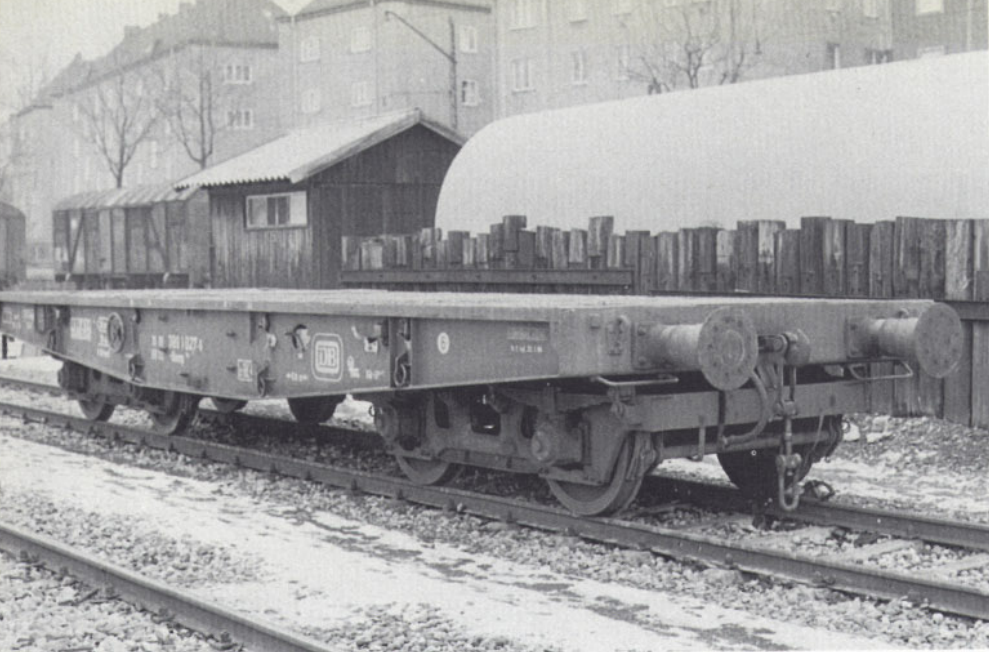


Bild 3: Dieser Flachwagen ist ein genaues Vorbild für das neue HO-Modell des Rlmp 700 mit der Nummer 389 1 027, das ROCO in sehr schöner Ausführung fertigt.
Fotos 1—3: H. Obermayer

lich. Wiederum handelt es sich bei diesem Modell um eine außerordentlich gute Nachbildung des Originalfahrzeuges. Als Vorbild diente der Wagen mit der Betriebsnummer 389 1 027-5. Das Modell ist eine recht interessante Metall-Kunststoff-Verbundkonstruktion. Das Wagengerippe mit den zu den Enden schräg auslaufenden Fischbauchträgern ist aus Kunststoff gespritzt und zeigt viele feine Einzelheiten. Die aus kräftigen Kiefernbohlen bestehende Ladefläche ist ein gut gemasertes Druckgußteil, das mit dem Wagenkörper vernietet wurde. Dem Vorbild entsprechend laufen die Wagen auf Drehgestellen der geschweißten Bauart 977. Vorbildgetreu ist auch die ausführliche und zierliche Beschriftung des Modells. Jeder Packung liegen 9 Einsteck-Rungen, 3 Bremsräder und ein an einer Stirnfront einsteckbares Geländer bei. Letzteres ist beim Originalfahrzeug umklappbar, bei den meisten Wagen jedoch abgebaut. Mit einer Länge über Puffer von nur 10.800 mm ist der Rlmp 700 der kürzeste Güterwagen der Deutschen Bundesbahn.

HO

Transsibirischer Express auf DB-Strecken



»Wos is dänn des für a Zuch?« ... fragt im breiten oberfränkischen Dialekt ein herbeigeeilter Passant in Neuenmarkt-Wirsberg und sinniert weiter: »... für's Dampflok-Museum ist der wohl nicht bestimmt.« Und er hat recht. Was er da so staunend betrachtet, ist der Transsibirischer-Expreß Stuttgart—Moskau—Chabarowsk. Als am Freitag, 14. Mai 1982, dieser in Stuttgart mit »großem Bahnhof« verabschiedete und über Schnabelwald—Bayreuth geführte russische Schlafwagen-Sonderzug pünktlich 16.32 in Neuenmarkt-Wirsberg einläuft, hat er kaum mehr als 300 km zurückgelegt; rund 11.000 km sind bei der zweiwöchigen Reise durch Tundra und Taiga noch zu bewältigen (wobei die Rückreise der Passagiere dann per Flugzeug erfolgt); laut Prospekt sorgen 45 Betreuer und Bedienstete dieser von einem Stuttgarter Reisebüro erstmals veranstalteten Fahrt für das Wohl der 100 Teilnehmer zählenden illustren Gesellschaft. Ich hatte Gelegenheit, mit einem DB-Beamten der Pressestelle von Neuenmarkt-Wirsberg bis Hof in einem der sieben Schlafwagen mitzufahren. Die Abteile sind mit Doppelbetten ausgestattet, entgegen der Vorankündigung nicht neben-, sondern übereinander; jedes Abteil verfügt über ein Waschbecken, ein Vorhang verdeckt die Garderobenablage,

eine weitere Ablage befindet sich unter dem Wagendach. In rascher Fahrt ziehen die beiden 218 den Zug über die Schiefe Ebene hinauf, Grenzpolizisten kontrollieren bis Hof eingehend Paß- und Reisedokumente; ein russischer Schlafwagenschaffner in grauer Uniform und typischer Tellermütze bietet uns Tee im Henkelglas an. Kurz bevor wir aussteigen, werfen wir noch einen Blick in das relativ geräumige Dienst- und Versorgungsabteil mit Schalt- und Vorratsschränken, Herd und Kühlschränke, über das — per DSG bis zum Breitspurnetz — die Betreuung der Reisetilnehmer läuft.

Nach der Ankunft in Hof werden die roten Dieselloks des Bw Regensburg sofort abgekoppelt; an ihre Stelle tritt eine sechssachsige, ebenfalls rote DR-Diesellok 132 mit einem DR-Bm-Wagen, der tags zuvor mit dem Sonderzug nach Stuttgart gekommen, aber getrennt nach Hof gefahren wurde. Auch das Zugbegleitpersonal wechselt hier in Hof; die 15minütige Wartezeit wird genutzt, die Wagen mit Wasser neu zu versorgen.

Ich nütze die Zeit, die olivgrünen Wagen mit ihrer gelben mehrsprachigen Aufschrift »Schlafwagen« unterhalb des Wagendachs und den ebenfalls gelben Emblemen der russischen Eisenbahn SZD genauer zu studieren. Sie sind mit Mittelpuffer ausgerüstet; nur die Wagen an den beiden Zugenden verfügen über die bei uns üblichen Zug- und Stoßvorrichtungen, über normale Puffer und Schraubenkupplungen. Sie sind ferner für hydraulische Spurwechsel im Grenzbahnhof Brest eingerichtet.

Bereitwillig läßt sich der russische Schlafwagenbetreuer noch einmal neben dem Zuglaufschild fotografieren: »Transsibirischer Expreß Stuttgart—Moskau—Chabarowsk« ... Dann zieht der 212 m lange Schlafwagen in Richtung Norden über Gutenfürst—Berlin—Frankfurt/Oder—Warschau nach Brest ab, wo man innerhalb kurzer Zeit die Breitspurdrehgestelle montieren und den Zug mit drei russischen Speisewagen ausstatten wird.

Chr. Kundmann

Bild 1: Begehrtes Fotoobjekt: Ein russischer Schlafwagenschaffner vor dem Zuglaufschild des »Transsibirischen Express«.
Foto: Ch. Kundmann

Bild 2: Die 132 626 hat soeben den »Transsibirischen Express« Stuttgart—Moskau—Chabarowsk im Hbf Hof übernommen, um ihn weiter über Gutenfürst nach Berlin zu bringen.
Foto: Ch. Kundmann





Bild 1: 7 ausgemusterte Loks der Baureihe V 200 sind auf dem Foto zu sehen, das am 3.1.1982 im Bahnhof Erdorf an der Eifelbahn Köln—Trier entstand.

Foto: H. Stodulka

Endstation AW Trier für V 200

Man kann schon Überraschungen erleben, wenn man hin und wieder seine alte Heimat besucht: träumte man als junger Eisenbahnfreund davon, daß auch mal eine Lok der großen, internationalen Strecken in »seinen« Bahnhof einrollt — mit den in der Heimatstadt Trier verkehrenden Dampflok der Baureihe 03, 23, 38, 39, 44, 50, 94 kam man sich ja ein wenig provinziell vor! —, so wurde dieser Traum spät erfüllt, als ich am 31.12.81 erstmals im Bahnhof Trier-West die markante Silhouette einer Baureihe 220 entdeckte. Der Abstellplatz ließ jedoch nichts Gutes ahnen, stand die 220 doch eingepfercht zwischen schrottreifen Güterwagen nicht weit vom AW Trier entfernt.

Meine Vermutung wurde bestätigt, als ich mir die Lok näher besah: es handelte sich um die ausgemusterte 220 070, die zuletzt beim Bw Oldenburg beheimatet war. Wie ich erfahren habe, soll dieser äußerlich noch gut erhaltenen Lok im Rahmen des Arbeitsbeschaffungsprogramms im AW Trier der Weg alles Irdischen zuteil werden. Wie im EISENBAHN JOURNAL 4/81 nachzulesen ist, wurden auch schon vorher, am 14.7.81, 7 E-Loks der BR 117 und eine der BR 116 dorthin geschleppt, wo sie mittlerweile alle dem Schneidbrenner zum Opfer gefallen sind. Bei meinem letzten Aufenthalt dort hatte ich ziemliches Glück. Nur einige Tage nach der Entdeckung der 220 070 in Trier spürte ich im Bahnhof Erdorf bei Bitburg an der Eifelstrecke Trier-Köln gleich einen ganzen Zug

dieser »Jumbos« auf. Näher besehen, handelte es sich um die 220 004, 005, 056, 064, 072, 073, 080 und 085, alle vom Bw Oldenburg, mit durchgekreuzter Nummer, also ausgemustert. Die Antriebsaggregate und Steuereinrichtungen sämtlicher Maschinen waren ausgebaut und an verschiedenen Loks fehlten bereits die Dachhauben. Arg ramponiert war die 220 056, einst stolzes Vorbild für Märklin

V 200 056. Die bullige Schnauze war von einem Unfall eingedrückt, was letztlich wohl zur Ausmusterung führte. Auffällig war, daß einige der Maschinen noch die ursprüngliche, umlaufende dicke Aluminiumzierleiste an dem oberen Farbübergang besaßen. Auch diese 220er sind für das AW Trier vorgesehen ...

E. Stodulka



Bild 2: Einst das Vorbild für das V 200-Modell der Firma Märklin, wartet die 220 056 nun im Bahnhof Erdorf auf ihre Verschrottung.

Foto: H. Stodulka

Bild 3: Ein Bild aus besseren Zeiten: 220 063 am 1.1.1979 im Hauptbahnhof Bremen. Noch werden einige V 200 beim Bw Oldenburg und beim Bw Lübeck planmäßig eingesetzt, doch auch ihr Ende ist abzusehen.

Foto: E. Stodulka

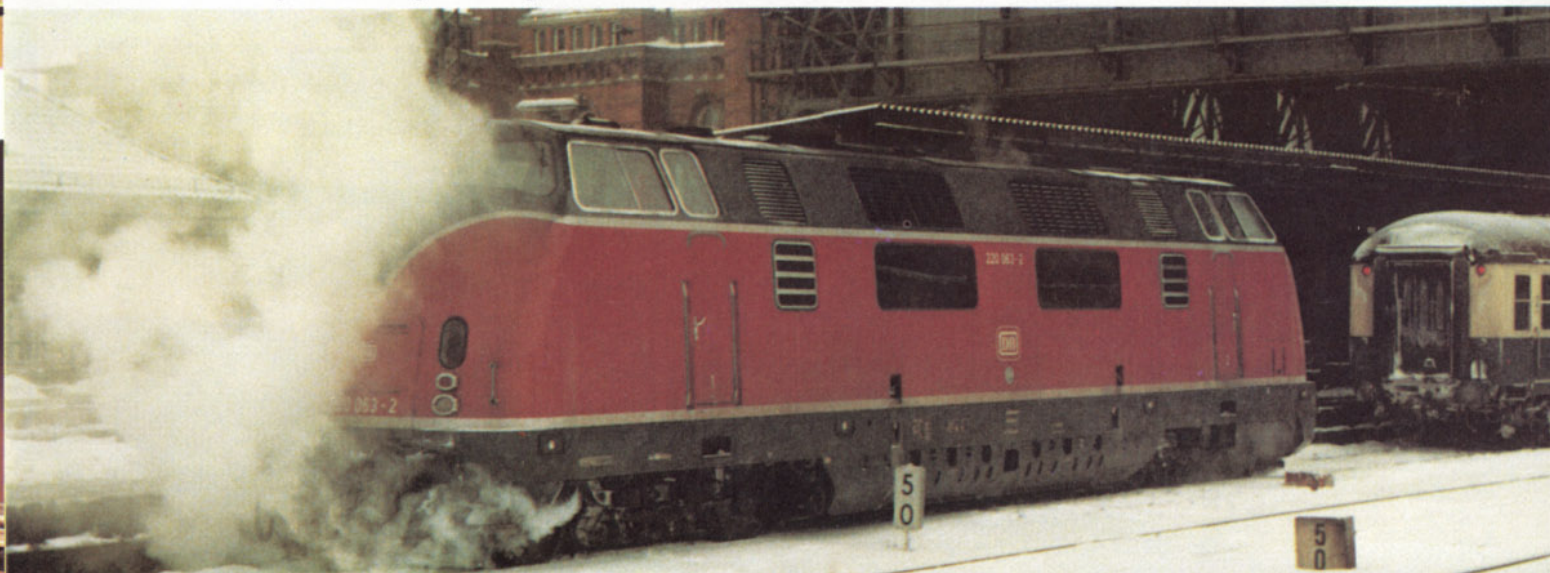




Bild 2: Ebenfalls bei der Jubiläumsausstellung des BZA München entstand diese Aufnahme. Sie zeigt, daß der zweite Führerstand der 202 002 nicht geändert wurde, sondern ganz der von früher bekannten Ausführung entspricht.

Foto: Dr. Scheingraber

Bild 3, links unten: Die Stirnpartie des sehr schön hergerichteten VT 95 240, der auf der Ausstellung des BZA in München-Freimann gezeigt wurde.

Foto: A. Ritz

Bild 4: Auf der Hannovermesse erstmalig vorgestellt wurde dieses Weichenpflegefahrzeug der Maxhütte, das fernsteuerbar mit Heißwasser die Weichen reinigt und anschließend mit Fließfett schmiert.

Foto: D. v. Harlem





Bild 1: Das ist die neue 202 003 mit den Hochgeschwindigkeitsdrehgestellen und der einseitigen, stromlinienförmigen Verkleidung des Führerstandes. Sehr gut sichtbar ist auf diesem Foto auch die interessante Lackierung des Versuchsfahrzeugs.
Foto: Th. Wunschel

Bild 5: Auch an der Baureihe 103 geht das neue Farbkonzept der DB nicht spurlos vorüber: DB-Emblem in türkis auf rotem Grund. — Oder handelt es sich hierbei um einen einmaligen Ausreißer? — Beobachtet an der beim BZA-Jubiläum in München ausgestellten 103 227.
Foto: A. Ritz

Bild 6: Transport '82 in München: Mit dem Schienenfahrzeug in der Mitte können Container sowohl umgeladen als auch zugestellt werden.
Foto: A. Ritz



Drei verschiedene Veranstaltungen

Wir haben für Sie drei große Veranstaltungen besucht, die in letzter Zeit in Deutschland stattgefunden haben: Die „Hannover-Messe“, die „transport '82“ in München, die nur alle 4 Jahre veranstaltet wird, und die Ausstellung zum 75-jährigen Jubiläum des Bundesbahnenzentralamtes in München.

Im Mittelpunkt des Publikumsinteresses stand in Hannover die neue Versuchslokomotive von Henschel, die durch einen Umbau aus der ehemaligen 202 003 entstanden ist. Ihre alte Nummer behielt sie bei, doch gab Henschel ihr den Zusatz UmAn, was für Umkopplung der Antriebsmasse steht. Hinter dieser Formel verbirgt sich ein neues Konzept für Hochgeschwindigkeitsdrehgestelle, die mit der modifizierten 202 003 erprobt werden sollen. Leider stand die Lok in Hannover so ungünstig, daß wir sie erst beim Jubiläum des BZA München von allen Seiten gut fotografieren konnten.

Bei der Jubiläumsausstellung in München waren insgesamt über 50 Fahrzeuge zu besichtigen: Von den vielgestaltigen Meßwagen über moderne Elektrolokomotiven und Nahverkehrstriebwagen bis hin zu den historischen Fahrzeugen, die die Bundesbahn teilweise mustergültig aufgearbeitet hat, wie z. B. die V 80 002 oder der VT 95 240. Sehr vernachlässigt war dagegen das Äußere der beiden Vertreter der Baureihen E 16 und E 93, die seit ihrer Ausmusterung anscheinend keine Pflege mehr genossen haben.

Mitte Juni fand in München dann noch die „transport '82“ statt, auf der Transportmittel aller Art ausgestellt waren. Das Schwerkern bei den ausgestellten Schienenverkehrsmitteln im Freigelände lag bei verschiedenen Güterwagen und einem Demonstrationsobjekt der „Arbeitsgemeinschaft Kombierter Ladungsverkehr“. Es wurde ein Schienenfahrzeug vorgeführt, das Container umladen, aber auch aufnehmen und über kürzere Entfernungen mit Eigenantrieb selbst zustellen kann.

Vielleicht bleibt uns in den nächsten Journalen Platz, um auf diese Ereignisse detaillierter einzugehen.

AR



Bild 1: Am 7.11.1971, also kurz vor ihrer Ausmusterung, auf der Drehscheibe des Bw Bamberg: 288 002 a + b als letzte Vertreterin ihrer Gattung.

Foto: J. Nelkenbrecher

Bild 2: An der Strecke Bamberg—Schweinfurt entstand bei Oberhaid am 21.3.1969 diese herrliche Aufnahme der 288 002 als Vorspannlok vor einer Lok der Baureihe 50.

Foto: E. Böhnlein





Bild 3: 288 002 wartet mit einem Güterzug nach Schweinfurt im Bahnhof Bamberg am 4.3.1969 auf die Ausfahrt. Dahinter steht eine 50er.

Foto: E. Böhnlein

Deutsche Diesellokomotiven

Unsere Dokumentation über die Entwicklung von Brennkraftlokomotiven in Deutschland hat das Ziel, zunächst jene Bauarten zu behandeln, die bei der Deutschen Bundesbahn einen neuen Zeitabschnitt in der Zugförderung einleiteten. Bis es dazu kam, Maschinen mit größerer Motorleistung für den Plandienst einsetzen zu können, begnügte man sich mit zahlreichen Kleinlokomotiven und mit den Exemplaren, die Ende der dreißiger Jahre im Auftrag der früheren Deutschen Wehrmacht entwickelt und gebaut worden waren. Einzelne Fahrzeuge, die schon zuvor entstanden und über eine größere Antriebsleistung verfügten, kamen meist nicht über das Versuchsstadium hinaus und sollen hier zunächst noch unberücksichtigt bleiben. In

den beiden ersten Folgen dieser Artikelserie (in den Ausgaben 2/1982 und 3/1982) hatten wir die Bauarten WR 200 B 14 und WR 360 C 14 vorgestellt, die nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges als Baureihen V 16, V 20, V 22 und V 36 in den Bestand der Deutschen Bundesbahn gelangten. Außer diesen Fahrzeugen hatte die Wehrmacht aber auch noch eine weitere Spielart ähnlicher Bauart beschafft. Hierbei handelte es sich um Vierkuppler mit hydraulischer Kraftübertragung und einer Nennleistung von 550 PS. In den Jahren 1939 und 1940 wurden 6 solcher Lokomotiven in Dienst gestellt; über ihren Verbleib bei Kriegsende ist leider nichts bekannt.

Die Doppellokomotive D 311

Erhalten geblieben sind immerhin einige Exemplare der stärksten Wehrmachts-Lokomotiven mit der Typenbezeichnung D 311, die sich in ihrer Bauausführung recht deutlich von allen zuvor gefertigten Maschinen unterschieden. Als Nennleistung werden 940 bis 1.050 PS angegeben. Damals im Jahr 1934, mit Beginn der Entwicklung von Eisenbahngeschützen, hatte zunächst noch niemand daran gedacht, daß für den Transport und den Einsatz dieser todbringenden Waffen auch die geeigneten Transportmittel von Nöten waren. Für die kleineren und mittleren Geschütze — dazu zählten auch noch die Ka-

Bild 4: Vorspannfahrten der 288 002 vor einer 50er mit dem Mittagsgüterzug nach Schweinfurt waren damals keine Seltenheit. Ausfahrt Bamberg am 27.2.1969.

Foto: E. Böhnlein





Bild 5: Nochmals der Mittagsgüterzug nach Schweinfurt. Am 14.3.1969 schaffte die 288 002 die Last am Abzweig Höflein bei Bamberg ohne die Unterstützung einer zweiten Lokomotive. Die nach links abzweigende Strecke verbindet die Hauptbahnen Schweinfurt—Bamberg und Bamberg—Lichtenfels unter Umgehung des Bahnhofs Bamberg. **Foto: E. Böhnlein**



Bild 6: Ein Farbfoto der zweiten bei der DB eingesetzten V 188 darf natürlich nicht fehlen. V 188 001 wartet im Bw Gemünden am 25.11.1965 auf ihren nächsten Einsatz. **Foto: W. Hanold**

Bild 7: Auch die V 188 ging den Weg allen alten Eisens. Diese Reste befanden sich 1973 bei einem Schrotthändler in Feldkirchen bei München inmitten von Lokomotivteilen der verschiedensten Baureihen. **Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz**



nonen bis zu einem Kaliber von 28 cm — genügten noch die ab 1937 zur Verfügung stehenden Diesellokomotiven mit einer Leistung von 360 PS.

Der sich dann aber gegen Ende der dreißiger Jahre abzeichnende Gigantismus führte schließlich zur Entwicklung noch größerer Eisenbahngeschütze, der schließlich im Bau der 80-cm-Kanone „Dora“ gipfelte. Bereits im Jahr 1937 war bei Krupp in Essen mit dem Bau dieses mächtigen Geschützes begonnen worden. Es sollte eine Waffe geschaffen werden, die in der Lage war, jede damals vorhandene Befestigungsanlage sturmreif schießen zu können. Die ursprüngliche Planung sah zunächst den Bau von drei jener Kanonen vor, gefertigt wurden jedoch nur zwei Exemplare, die dann im Jahr 1942 einsatzbereit waren. Für den Transport des Geschützes und aller erforderlichen Hilfseinrichtungen wurden drei Sonderzüge gebildet. Als Traktionsmittel standen neue Diesellokomotiven zur Verfügung, die gleichzeitig mit der Riesenkanone bei Krupp entwickelt wurden. Die elektrische Ausrüstung der Fahrzeuge stammte von den Siemens-Schuckert-Werken SSW. Im Gegensatz zu den anderen vorhandenen Lokomotiven mit Brennkraftantrieb hatten die neuen Maschinen mit der Typenbezeichnung D 311 eine elektrische Kraftübertragung. Dadurch war gewährleistet, daß die Fahrzeuge auch die für den Aufbau und die Bedienung des Geschützes erforderliche Energie liefern konnten.

Die Maschinen waren als Doppellokomotiven konzipiert. Jede Einheit verfügte über einen aufgeladenen Dieselmotor von MAN, der eine Nennleistung von 1.050 PS hatte. Dieser zu jener Zeit stärkste Motor trieb einen Generator an, der die vier Elektromotoren in Tatzlageranordnung mit Strom versorgte. Jede Lokhälfte hatte nur einen Führerstand, war aber mit allen Einrichtungen für die Bedienung der Maschinen ausgestattet. Der von der Wehrmacht an Krupp erteilte Auftrag sah den Bau von sechs Doppellokomotiven vor. Die ersten Fahrzeuge mit den Fabrik-Nr. 2198/2199 und 2200/2201 konnten im Oktober 1941 als D 311.01 a/b und D 311.02 a/b in Dienst gestellt werden. Zwei weitere Doppellokomotiven D 311.03 a/b und D 311.04 a/b lieferte Krupp im August 1942 unter den Fabrik-Nr.



Bild 8: Noch vor der Aufarbeitung im Jahre 1952 entstand diese Aufnahme der V 188 001 a + b. Laut Aufschrift am Lokkasten fand die letzte Untersuchung am 26.8.1948 statt, das Heimat-Bw war damals das Bw Aschaffenburg.
Foto: DB-Pressedienst, Sammlung Asmus

2468/2469 und 2470/2471. Die Fertigstellung der anderen Einheiten verzögerte sich und wurde schließlich nach Bombentreffern vereitelt. Es wurden also insgesamt nur 4 Doppellokomotiven ausgeliefert.

Technische Details

Charakteristisch für die Maschinen war die gedrungene Bauart der einzelnen Lokhälften mit dem recht kurzen Achsstand von 6.000 mm der vier Achsen. Die über den Achslagern angeordneten Blattfedern waren über Ausgleichshebel miteinander verbunden. Neben den Achslagern befanden sich die Sandbehälter, deren Streurohre zu jeder Achse führten, die von vorn und von hinten gesendet werden konnten. Die Treibräder hatten einen Durchmesser von 1.250 mm. Als Höchstge-

schwindigkeit waren 60 km/h zugelassen. Die Länge über Puffer betrug 22.510 mm. Zusammen mit dem Geschütz „Dora“ kamen die Lokomotiven vor Sewastopol zum Einsatz. Bekannt geworden sind aber auch Kriegseinsätze in Rumänien und an der französischen Kanalküste. Eine der Maschinen ist unter dem Beinamen „Walli“ bekannt geworden. Hierbei handelte es sich um ein mit weißen Tarnstreifen versehenes Exemplar, das diesen Schriftzug auf der Stirnfront trug. Ein Foto dieser Lok wurde im LOK MAGAZIN Nr. 40 der Franckh'schen Verlagshandlung Stuttgart veröffentlicht.

Nach dem Kriegseinsatz

Nach Kriegsende waren noch drei der vier Doppellokomotiven übriggeblieben, eine da-

von befand sich in besonders desolatem Zustand und diente später nur noch als Ersatzteillieferer für die beiden anderen Fahrzeuge, die von 1951 bis 1952 bei Krauss-Maffei in München aufgearbeitet wurden. Hierbei wurden die noch vorhandenen Sechszylinder-Dieselmotoren instandgesetzt und später gegen neue Zwölfzylinder-Dieselmotoren der Firma Maybach mit einer Nennleistung von 1.100 PS getauscht. Unverändert blieb die elektrische Kraftübertragung zu den vier Tatlagernmotoren. Die nun als V 188 001 a/b und V 188 022 a/b bezeichneten Maschinen bleiben die einzigen dieselelektrischen Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn. Beide Exemplare stammten aus der Lieferung von 1942 mit den Fabrik-Nr. 2468/2469 und 2470/2471.

Nach den vorliegenden Unterlagen sollen

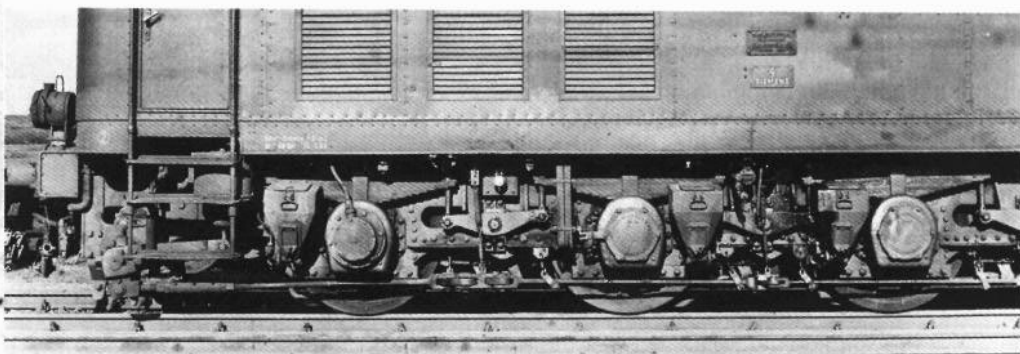


Bild 9: Eine Detailansicht der V 188 002, aufgenommen am 2.4.1966 im Bw Bamberg.
Foto: W. Hanold

Bild 10: V 188 002 fährt mit einem Güterzug von Schweinfurt kommend am 2.4.1966 in den Bahnhof Bamberg ein.
Foto: W. Hanold





Bild 11: Sehr schön sichtbar ist hier der Übergang zwischen den beiden Lokomotiven V 188 002 a und V 188 002 b. Bw Bamberg am 2.4.1966.
Foto: W. Hanold

Bild 12: Die diesel-elektrische Doppel-lokomotive V 188 001 1966 bei einem Halt in Schweinfurt. Damals war die Lok bereits weinrot lackiert.
Foto: Obermayer



Bild 13: Dieses Foto der V 188 002 entstand ebenfalls 1966 im Bahnhof Schweinfurt. Die damals beim Bw Gemünden beheimatete Doppellok besaß hier noch einen grünen Anstrich.
Foto: Obermayer

beide Lokomotiven zunächst beim Bw Aschaffenburg beheimatet und im Schubdienst auf der Steilrampe von Laufach nach Heigenbrücken eingesetzt gewesen sind. Danach zählten die Fahrzeuge zum Bestand des Bw Gemünden (Main). Ihr Einsatzgebiet war der Güterzugdienst zwischen Bebra und Lichtenfels. In der Zeit zwischen 1956 und 1957 hatte ein weiterer Umbau der Maschinen stattgefunden. Die zunächst noch vorhandenen Dachaufbauten waren entfernt und die Höchstgeschwindigkeit auf 75 km/h festgesetzt worden. Zu jener Zeit interessierte sich für die beiden Doppellokomotiven nur ein kleiner Kreis von

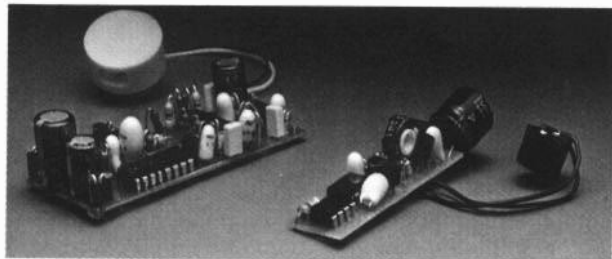
Eisenbahnfreunden. Fast unbeachtet schleppten die Maschinen weiterhin ihre Güterzüge durch das Frankenland. Mitte der sechziger Jahre waren die Fahrzeuge dann beim Bw Bamberg, und plötzlich fanden sie mehr Beachtung beim Publikum. Aus jener Zeit stammen auch die meisten Abbildungen, die uns heute noch zur Verfügung stehen. Im Jahr 1969 war dann das Schicksal der V 188 001 besiegelt und ihre Ausmusterung vollzogen worden. Im selben Jahr erschien beim Modellbau GÜNTHER in Reutlingen ein sehr gut gestaltetes Modell dieser Lokgattung im Maßstab 1:87, das in den Jahren danach einen außerordentlich großen Erfolg

hatte. Die zweite Doppellok, nun als 288 002 gekennzeichnet, fuhr noch bis zum Dezember des Jahres 1971. Zunächst war ein Verkauf nach Italien und dort ein weiterer Einsatz ins Auge gefaßt. Diese Pläne zerschlugen sich jedoch bald. Es entstand ein weiteres HO-Modell nach diesem Vorbild, das LIMA in Vicenza herausbrachte und bei dem die Verwandtschaft zum Kleinserienmodell aus Reutlingen unverkennbar ist. Da die Nachfrage nach dem hochwertigen Metallmodell fast unvermindert anhält, hat sich die Firma GÜNTHER nun zu einer Neuauflage entschlossen, die bald zur Verfügung stehen dürfte. **HO**



Herkat

Messeneuheiten



Super-Dampflok-Geräusch (SDLG)

Unser neuer Dampflok Geräuschtongebner wird in der Taktfolge über die Dampflok-Kolbenstange angesteuert. Durch eine neuartige Elektronik wird ein verblüffend vorbildgetreuer Klang erzielt. Die Dampfstoßöne 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

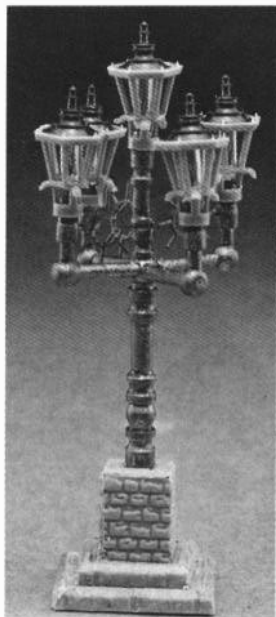
Diese hübschen Kandelaber gibt es in 3- und 5-armiger Ausführung in altgold Farbgebung.

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



THE TRANS SIBERIAN SPECIAL LTD.

Der einzige Luxuszug Rußland's, durchgeführt nach einer Idee des Reisebüros Intraflug AG, CH-8127 Forch.

Ab Januar 1899 verkehrten wöchentlich drei „Transsibirische Express Züge“ ab Moskau Richtung Ferner Osten. Einer davon war ein Luxuszug, der der Cie. Internationale Wagons-Lits et Grands Express Européens gehörte. Wenn man vom ehemaligen Transsibirischen Express spricht und träumt, so meint man diesen Zug.

Im Verlaufe des ersten Weltkrieges wurde dieser Zug eingestellt und die Transsibirischen Züge wurden ganz normale Züge... bis ins Jahr 1979. Auf unsere persönliche Initiative hin entstand wieder ein Luxuszug unter dem Namen „THE TRANS SIBERIAN SPECIAL LTD.“, der seither jeden Herbst für uns von Moskau nach Khabarovsk und im letzten Jahr auch als „Kaukasus-Krim-Express“ ans Schwarze Meer gefahren ist.

In langen Besprechungen vermittelten wir den zuständigen Organen in Moskau unser Know-how über die Durchführung von Luxuszügen. Wir wissen, von was wir sprechen, seit 1976 besitzen wir den „Nostalgie Orient Express“ und setzten damit neue Maßstäbe im Eisenbahntourismus.

Originalwagen aus der Zeit vor den Weltkriegen existieren nicht mehr. Unser „TRANS SIBERIAN SPECIAL LTD.“ besteht aus 7 Schlafwagen mit Einzel- und Doppelkabinen und je einem Duscheabteil, zwei Speisewagen damit alle Gäste gleichzeitig essen können, einem Bar-, Tanz- und Clubwagen (ebenfalls unsere Idee!), einem Personal- und Vorratswagen. Alle neueren Datums.

Die 80 Gäste werden von einer ausgesuchten Besatzung von 40 Personen betreut und verwöhnt, zusätzlich begleitet von Schweizer Reiseleitern, einem Schweizer Bordarzt und Dolmetscherinnen der Intourist. Unterwegs werden nach unseren Wünschen und Vorstellungen Ausflüge durchgeführt.

Es gibt nur einen „Original Transsib Express“, nämlich der „ROSSIA“, der jeden Tag um 10.00 Uhr den Moskauer Bahnhof Yaroslavlski verläßt, um am achten Tag Vladivostok zu erreichen. In diesem Zuge fahren sämtliche westliche Touristen, ob einzeln oder in Gruppen und dieser Zug ist nicht zu verwechseln (schon von der Verpflegung und vom Komfort her!) mit unserem TRANS SIBERIAN SPECIAL LTD.

Andere Extrazüge auf dieser Route sind Nachahmungen unseres „TRANS SIBERIAN SPECIAL LTD.“, der immer noch der einzige Luxuszug in Rußland ist und bleibt.

Der im Jahre 1981 neu geschaffene „Kaukasus- und Krim Express“ beruht auf dem gleichen Konzept und wurde ebenfalls nach unseren Ideen und mit unserer tatkräftigen Hilfe gestaltet.



SONDERANGEBOT für Eisenbahnfreunde

einmal die unvergleichliche Ambiente des „TRANS SIBERIAN SPECIAL LTD.“ mitzuerleben:

15. 9. 82 Abflug von Zürich oder Frankfurt nach Moskau

16. 9. 82 Weiterflug nach Khabarovsk

16. 9. – 27. 9. 82 Fahrt mit dem „TRANS SIBERIAN SPECIAL LTD.“ von Khabarovsk nach Moskau. Aufenthalte in Irkutsk, am Baikalsee und in Novosibirsk.

27. 9. 82 Rückflug nach Zürich oder Frankfurt

PREIS: SFR. 3.750,—

inbegriffen Flug Zürich (oder Frankfurt) – Moskau – Khabarovsk und Moskau – Zürich (oder Frankfurt), Unterkunft und volle Verpflegung während des ganzen Aufenthalts in Erstklassehotels und auf dem TRANS SIBERIAN EXPRESS SPECIAL LTD., Basis Doppelzimmer/Doppelabteil (Einzelzimmer/-Abteil auf Anfrage), alle Ausflüge und Besichtigungen, Reiseleitung.

Achtung: An dieser Reise können nur maximal 50 Personen teilnehmen!

Auskünfte und Anmeldungen: Reisebüro INTRAFLUG AG, Tägerstraße 12 a, CH-8127 Forch, Telefon 01 / 9 80 17 72, Telex 58 474 ifz CH

Bitte verlangen Sie den Sonderprospekt „Sibirien für Eisenbahnfreunde“, Variante B 3.

Informationen und Anmeldungen bei

INTRAFLUG AG

Reisebüro

Postfach 88

Telefon (01) 980 17 72

CH-8127 Forch

Telex 58 474 ifz ch



BÜCHERECKE

Eisenbahn-Brennpunkt Berlin

Berlin war in den 20er und 30er Jahren politischer, kultureller und wirtschaftlicher Brennpunkt des Deutschen Reiches — auch im Schienennetz der alten Deutschen Reichsbahn. Vielen Fotografen ist es damals gekonnt gelungen, das Leben auf den großen Berliner Fernbahnhöfen mit der Kamera einzufangen. Auch die Stadt- und Ringbahnen boten vielfältige Motive.

Alle wichtigen Triebfahrzeuge, die in dieser Zeit in Berlin gefahren sind, werden in dem von Alfred Gottwaldt zusammengetragenen Bildband vorgestellt. Selbst Kruckenberg's Schienenzeppelin macht da keine Ausnahme. Abrundend ist darüberhinaus die sehr interessante Architektur rund um die Eisenbahnanlagen Berlins bei der Bildauswahl angemessen berücksichtigt. Für alle Fotos gilt, daß sie technisch perfekt aufgenommen wurden und sehr viel von der Atmosphäre der damaligen Zeit vermitteln. Die erste Auflage dieses Buches erschien 1976 beim Franckh-Verlag, Stuttgart, und war seit einiger Zeit vergriffen. Die jetzt von der »Kohlhammer edition eisenbahn« herausgegebene Neuauflage ist überarbeitet und um 43 Seiten erweitert. Die meisten Bilder wurden neu angeordnet und die Kapitel durch zusätzliche Abbildungen ergänzt. Beim Vergleich der beiden Auflagen sticht das gefällige Layout der Neuausgabe sofort heraus. Selbst die ohnehin schon sehr gute Druckqualität der ersten Auflage konnte noch verbessert werden. Daß Qualität auch beim Schwarz-Weiß-Druck seinen Preis hat, ist jedermann verständlich. Ob aber jeder Interessierte bereit und in der Lage ist, dafür fast den doppelten Preis der Erstauflage auf den Tisch zu legen, bleibt dahingestellt.

Alfred B. Gottwaldt: Eisenbahn-Brennpunkt Berlin, Die Deutsche Reichsbahn 1920—1939, 155 Seiten, 280 Abbildungen, Leinen im Schuber. Verlag W. Kohlhammer, Stuttgart 1982.
ISBN 3-17-007555-1 Preis: DM 69,—

Jahrbuch für Eisenbahngeschichte 1982

Vor kurzem ist zum 14. Mal das von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte herausgegebene Jahrbuch erschienen. In gewohnter Aufmachung sind darin 5 eisenbahngeschichtliche Aufsätze enthalten. »Die Postbeförderung auf den deutschen Eisenbahnen von den Anfängen bis zur Reichsgründung« ist das erste Thema. Ein zweiter Beitrag gibt einen kleinen Überblick über verschiedene Tenderbauformen. Unter dem Titel »Die erste russische Eisenbahn« wird die Geschichte der Zarskojeseloer Eisenbahn, die zwischen St. Petersburg und Pawlowsk verkehrte, nachgezeichnet. Ein Bildbericht befaßt sich mit dem Dampflokotivbau im heutigen China, dessen Lokomotivfabrik Da Tong jährlich noch rund 150 Dampflokotiven herstellt. Der fünfte Aufsatz schließlich schildert die Geschichte der argentinischen Eisenbahnen und zeigt, daß in Argentinien sehr viele von der deutschen Lokomotivindustrie gelieferte Dampflokotiven eingesetzt waren. Die Beiträge sind gut gebildet, die Druckqualität läßt keine Wünsche offen. Im Anhang findet der Leser erstmals ein alphabetisches Autoren- und Titel-Stichwortverzeichnis aller bisher erschienenen Jahrbücher 1—14.

Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (Hrsg.): Jahrbuch für Eisenbahngeschichte, Band 14/1982, 92 Seiten, 70 Abb., Fadenheftung. Horst-Werner Dumjahn Verlag, Mainz 1982.
ISBN 3-921426-23-5 Preis: DM 24,80

Dampfmaschinen, Spielzeug und Modell

In der Reihe der »Ravensburger Freizeit-Taschenbücher« ist nun auch ein Taschenbuch über Dampfmaschinen erschienen. Sehr leicht verständlich werden als Hinführung zum Thema physikalische Grundlagen und Wirkungsweise von Dampfmaschinen erläutert. Im Anschluß daran zeigt der Autor die breite Palette von Dampfmaschinen und deren Verwendungsmöglichkeiten auf. Angefangen von einer ESBIT-betriebenen Schiffsmaschine, die schon für knapp 100,— DM zu haben ist, über einen Butangas-betriebenen Dampftraktor, der fertig um 2000,— DM kostet, bis hin zu einem kohlebetriebenen Modell der Baureihe 55 im Maßstab 1:10 für Spur 5", für das selbst als Bausatz über DM 13.000,— angelegt werden können. Sehr informativ sind die technischen Daten, die bei keiner der vorgestellten Dampfmaschinen fehlen. Im Anhang enthält das Taschenbuch eine Liste hilfreicher Adressen und Literatur, wenn man durch die Lektüre dieser interessanten Neuerscheinung auf den Geschmack gekommen ist.

Klaus Peter Ziegler: Dampfmaschinen, Spielzeug und Modell, 128 Seiten, ca. 50 Abb., davon 9 in Farbe, erschienen in der Reihe »Ravensburger Freizeit-Taschenbücher«, Band 105. Otto Maier Verlag, Ravensburg 1982.
ISBN 3-473-43105-2

Preis: DM 10,80

Der Bahnknotenpunkt Aulendorf

Das nun vorliegende Buch ist der 2. Band in der Reihe »Eisenbahn in Württemberg«. Der Untertitel »Die Verkehrsgeschichte des Bahnhofes und Bahnbetriebswerkes Aulendorf« grenzt den Inhalt sehr exakt ein. Mit einem kurzen Abstecker in die geschichtliche Vergangenheit Aulendorfs beginnend, beschreibt der Autor, wie aus dem Unterwegshalt an der Strecke Ulm—Friedrichshafen der bedeutendste Bahnknotenpunkt Oberschwabens entstand. Zur Dampflokzeit war ein solcher Bahnknotenpunkt wie Aulendorf ohne eigenes Bahnbetriebswerk undenkbar. So befaßt sich auch ein großer Teil der Neuerscheinung mit dieser Thematik. Sehr viele Dokumente aus längst vergangenen Zeiten wurden zusammengetragen. So fehlt ein Bekohlungsplan von 1962 ebensowenig wie Auszüge aus alten Personalakten, Lokstatistiken und Umlaufplänen. In Zeichnungen sind alle wichtigen Einrichtungen des bis 1964 selbständigen Bahnbetriebswerkes erfaßt. Mit einfachen Typenzeichnungen und technischen Daten wird auf jede einzelne dort früher einmal beheimatete Lokbaureihe eingegangen.

Der Schwerpunkt des Buches liegt im hervorragend ausgearbeiteten textlichen Teil sowie der Wiedergabe von Zeichnungen, Tabellen und Abbildungen alter Dokumente, die im Druck gut erscheinen. Nicht zuviel sollte man sich dagegen von der Qualität des Bildmaterials erwarten. Man vermißt auch einige Abbildungen aus dem Bahnhofsbereich mit Ansichten der Stellwerke, Güterschuppen und nicht zuletzt des Empfangsgebäudes. Eine Erklärung der in den Umlaufplänen verwendeten Abkürzungen sowie die Angabe von Seitenzahlen im Inhaltsverzeichnis würden eine sinnvolle Ergänzung darstellen.

Thomas Scherer: Eisenbahn in Württemberg, Band II: Der Bahnknotenpunkt Aulendorf, 364 Seiten, 227 Abbildungen, davon 79 Fotos, 1 Ausfaltplan mit 5 Gleisplänen des Bahnhofes Aulendorf, Leinen im Schuber. Spurkranz-Verlag, Ulm 1982.

Preis: DM 69,—

AR

Dampflokotiven deutscher Eisenbahnen Band 1: Baureihe 01-39

Unter diesem neuen Titel legt der Alba-Buchverlag Düsseldorf als Lizenzausgabe des »Dampflok-Archiv« aus dem Transpress-Verlag Berlin (DDR) die 3. Auflage des Werkes »Deutsche Dampflokotiven« vor.

Alba eröffnet damit ein »Eisenbahn-Fahrzeug-Archiv«, das außer den bisherigen vier Bänden »Deutsche Dampflokotiven« weitere Archiv-Bände über Dieselloks, Elloks, Triebwagen, Reisezugwagen und Güterwagen umfassen wird.

Die »Dampflokotiven deutscher Eisenbahnen, Baureihe 01-39« präsentieren sich quantitativ und qualitativ in neuem Gewand. Die typografische Gestaltung hat durch eine registerartige Kopfzeile, die das Auffinden der insgesamt 88 verschiedenen Baureihen erleichtert, wesentlich gewonnen. Verloren hat hingegen der Bildteil durch die Umstellung von Buchdruck auf Offset.

Den drei Autoren M. Weisbrod, H. Müller und W. Petznick ist es gelungen, den Inhalt in Text und Bild durch gründlich überarbeitete Baureihen-Beschreibungen, ca. 20 zusätzliche Fotos und 20 zusätzliche Maßskizzen hervorragender Ausführung weiter zu vervollständigen und zu verbessern.

Es ist sicherlich keine Übertreibung, diese Archivreihe, deren 2. und 3. Band noch in diesem Jahr erscheinen werden, als das Standardwerk über die deutschen Dampflokotiven der DRG, DB und DR zu bezeichnen.

M. Weisbrod, H. Müller, W. Petznick: Dampflokotiven deutscher Eisenbahnen, Band 1: Baureihe 01-39, 3. Auflage, 276 Seiten, 117 Fotos, 101 Zeichnungen. Alba-Buchverlag, Düsseldorf, 1982.
ISBN 3-87094-081-6

Preis: DM 28,—
Hermann

Neue Kataloge

Zum ersten Mal im Format DIN A 4 und durchgehend im Vierfarb-Druck hergestellt ist der neue **HERKAT-Katalog**. Auf 32 sehr ansprechend gestalteten Seiten ist das gesamte Lieferprogramm einschließlich der Neuheiten 1982 abgebildet. Vom Schienenreinigungswagen über das Herkat-Magnet-Schaltersystem und dem reichhaltigen Elektro-Zubehör, das auch für den Selbstbau von Gleisbildstellwerken sehr gut geeignet ist, bis hin zu den bekannten Herkat-Leuchten für HO und N fehlt nichts aus dem großen Liefersortiment. Die sehr übersichtliche Auflistung aller lieferbaren Ersatz-Glühbirnen ist für den Modellbahner sicher ebenso nützlich wie das Verzeichnis am Schluß des Kataloges über die Artikelnummern mit Seitenangaben, wo der jeweilige Artikel abgebildet ist.

Ende Juni ist der neue **FALLER-Gesamtkatalog 1982** erschienen. Mit 134 Seiten ist es die bisher umfangreichste Ausgabe.

Auf den übersichtlich gestalteten 4-Farb-Seiten werden dem Bastler und Modellbahner die Modelle und das Zubehör für die Spurweiten HO, N und Z angeboten. Besondere Erwähnung verdient die gekonnte Auflockerung des Katalogs durch schöne Bildausschnitte aus Anlagen, Bastlertips und Hinweise auf die FALLER-Broschüren.

Fortsetzung Seite 28

AR

**Jetzt
lieferbar!**

S 2/6

Auch in Spur I von
ASTER erhältlich!
(Dampf und elektr.)

Verlangen Sie von diesem klassisch-schönen Supermodell Spur O den detaillierten Prospekt.

FULGUREX

FULGUREX SA, Avenue de Rumine 33, CH-1005 Lausanne/Schweiz

kohlhammer edition eisenbahn

Neuerscheinungen

Völlig veränderte und erweiterte Neuausgabe:

Alfred Gottwaldt

Eisenbahn-Brennpunkt Berlin

Die Deutsche Reichsbahn 1920 – 1939
1982. 156 Seiten mit 279 einfarbigen
Abbildungen und einem Vierfarb-Gleisplan
Format 27 x 21 cm
Leinen im Schuber DM 69,-
ISBN 3-17-007555-1

Das Berlin der zwanziger und dreißiger Jahre war Deutschlands politischer, kultureller und wirtschaftlicher Mittelpunkt, aber auch Brennpunkt im Schienennetz der Deutschen Reichsbahn. Nirgends bot die Reichsbahn dem Betrachter mehr Abwechslung, nirgends war für den auswärtigen Besucher der Charakter einer Stadt enger mit dem Bild ihrer Bahnanlagen und Züge verbunden als in Berlin. Der Autor hat dieses Bild aus der letzten glanzvollen Epoche der Berliner Bahnhöfe rekonstruiert. Die hier vereinigten 280 Fotografien aus den Jahren 1920 bis 1939 verkörpern ein bedeutsames Stück Eisenbahngeschichte gleichermaßen.



Wolfgang Klee

Preußische Eisenbahngeschichte

1982. 260 Seiten mit 90 einfarbigen
Abbildungen und einer vierfarbigen
Streckenkarte im Vorsatz. Format 18 x 26 cm
Leinen im Schuber DM 69,-
ISBN 3-17-007466-0

Klee beschreibt die gesamte Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Preußen, von den Anfängen in den 1820er Jahren bis zur Gründung der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1920. Die zahlreichen Abbildungen vermitteln anschaulich das „Milieu“ der preußischen Eisenbahnen.



Klaus-Peter Quill/Jürgen Ebel

Privatbahnen in der DDR – seit 1949 im Reichsbahn-Eigentum

1982. 160 Seiten mit ca. 250 Fotos
Format 21 x 29,7 cm
Leinen im Schuber DM 89,-
ISBN 3-17-007518-7

Bitte Prospekt anfordern!



Verlag W. Kohlhammer
Heßbrühlstr. 69 · Postfach 80 04 30 · 7 Stuttgart 80

6334/0582/1647

TITAN Transformatoren

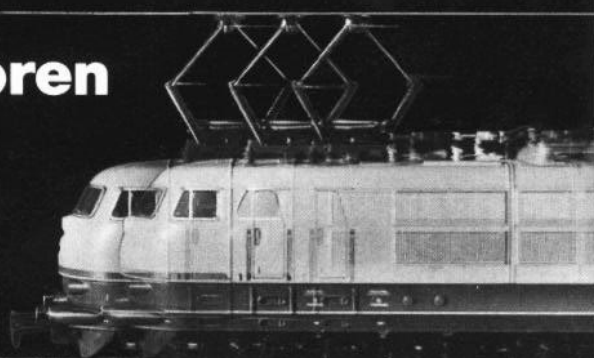
für alle Modellbahnen von

Märklin · Fleischmann · ARNOLD-N · Trix
Roco · LGB · Lima · Fischer · Playmobil

TITAN Transformatoren zeichnen sich durch hohe
Leistung und unübertroffene Qualität und Technik aus!
Zu beziehen über den Fachhandel.

TITAN Transformatoren für alle Autobahnen, zum Basteln und Experimentieren.

TITAN GmbH Kleintransformatoren und Ladegeräte · D 7170 Schwäbisch Hall



Die Reisezugwagen der deutschen Länderbahnen - Band 1: Preußen

Endlich liegt uns nun ein umfassendes Werk über die Geschichte der preußischen Reisezugwagen vor, das der Bedeutung dieser Staatseisenbahn als das ehemals größte Eisenbahnunternehmen der Welt gerecht wird. Ende des Ersten Weltkrieges hatte die KPEV einen Reisezug-Wagenpark von mehr als 63.000 Fahrzeugen in einer wohl einmaligen Typenvielfalt, über die heute kaum mehr Unterlagen zu erhalten sind. Dem Autor ist es in langer Arbeit dennoch gelungen, genügend Material für eine eingehende Darstellung der geschichtlichen Entwicklung und der baulichen Merkmale der preußischen Reisezugwagen zu sammeln.

Eine sorgfältig getroffene Auswahl von Fotos und eine Vielzahl von Zeichnungen, zum größten Teil aus den Wagenverzeichnissen der KPEV, ergänzen den Überblick über die verschiedenen Reisezugwagen.

Dieses Buch stellt damit eine wichtige Informationsquelle für alle Eisenbahnfreunde und Modellbahner dar und vermittelt zahlreiche Anregungen zum Umbau und zur Verbesserung von Fahrzeugen. Darüberhinaus kann es auch den Modellbahnherstellern gute Dienste bei der Gestaltung von Wagenmodellen nach preußischen Vorbildern leisten.

E. Konrad: Die Reisezugwagen der deutschen Länderbahnen — Band 1: Preußen, 224 Seiten mit 171 Schwarzweißfotos und 243 Zeichnungen im Text, gebunden. Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart, 1982.

ISBN 3-440-05042-4

Preis: DM 48,—

P. Schiebel

Neue Eisenbahnkalender

Zum zweiten Mal erscheint nun der Postkartenkalender des Eisenbahnbildverlags »der bahnladen«, München. Der vollständige Titel dieses kleinen Kalenders lautet »eisenbahn-postkarten-bahnladen-kalender 1982«. Er enthält 13 Aufnahmen im Postkartenformat und ist mit einer Spiralheftung versehen. Die Motive reichen von der österreichischen Steyrtalbahn über die Baureihe 150 der DB bis zur dieselelektrischen Lokomotive der Staatlichen Eisenbahn Boliviens. Auf der Rückseite sind zu jeder Lok die dazugehörigen technischen Daten angegeben. Der ausgezeichnete Druck erfolgte wieder auf Hochglanzkarton. Der empfohlene Verkaufspreis beträgt DM 7,80.

Aartalbahn als leistungsfähige Vorortbahn

Das Nebenbahnsterben in der Bundesrepublik, das in den 50er Jahren seinen Anfang nahm, hält noch immer an. Die Konkurrenz auf der Straße scheint mächtiger denn je. Daß es zu dem bekannten Konzept der Bundesbahn, unrentable Nebenbahnen stillzulegen, Alternativen gibt, zeigt die »Interessengemeinschaft S-Bahn Wiesbaden—Bad Schwalbach« in ihrem Weißbuch »ahrtalbahn als leistungsfähige Vorortbahn« (nicht zu verwechseln mit der Ahrtalbahn Remagen—Adenau). Der Stillelegungsantrag für den Gesamtverkehr auf dem Streckenabschnitt Wiesbaden—Bad Schwalbach wurde seitens der Deutschen Bundesbahn schon gestellt, und es muß damit gerechnet werden, daß die DB früher oder später ihren Stillelegungsantrag durchbringen wird. Die obengenannte Interessengemeinschaft, die sich für die Erhaltung des Schienenpersonenverkehrs aus volkswirtschaftlichen und Umweltschutzgründen einsetzt, hat fünf Vorschläge zur Sanierung vorgelegt, die von einer verbesserten Bedienung der Strecke mit modernen Dieseldieseltriebwagen im Taktfahrplan bis hin zu einem elektrischen Betrieb mit Straßenbahntriebwagen und Streckenverlängerungen in die Ortskerne von Bad Schwalbach und Wiesbaden reichen. Die bei den verschiedenen Varianten entstehenden Kosten für Investitionen an der Strecke, neue Fahrzeuge und Betrieb wurden hochgerechnet und den zu erwartenden Einnahmen gegenübergestellt. Der Kostendeckungsgrad der jeweiligen Projekte erreicht dabei bis zu 99 %! Daß solch optimistische Zahlen nicht aus der Luft gegriffen sind, beweisen die Beispiele des Nahverkehrs bei der SWEG und der Albtalbahn bei Karlsruhe.

Das Weißbuch gliedert sich in drei Abschnitte: »Die Aartalban von 1889—1981«, »Neue Rahmenbedingungen für die Verkehrspolitik« und »Konstruktive Lösung für den Nahverkehr im Umland von Wiesbaden mit einer modernisierten Aartalbahn«. Die Konzepte für eine Umgestaltung des Bahnbetriebs sind sehr detailliert dargestellt und die jeweiligen Kosten einzeln angeführt. Diese Broschüre ist all jenen sehr zu empfehlen, die sich für die Problematik der Verkehrspolitik und des öffentlichen Personenverkehrs interessieren.

Aartalbahn als leistungsfähige Vorortbahn, ein Weißbuch, herausgegeben von der Interessengemeinschaft S-Bahn Wiesbaden—Bad Schwalbach. 66 Seiten, 13 Abb., broschürt. Wiesbaden 1982, Vertrieb: Josey-Verlag, Anne-Frank-Str. 23, 6200 Wiesbaden.

Preis: DM 7,—

Eine neue Zeitschrift

»Schiene — Forum für aktive Verkehrspolitik«

Seit April gibt es eine neue Zeitschrift. Leser-Zielgruppe sind diejenigen unter den Eisenbahnfreunden, für die Eisenbahn nicht ausschließlich Lokomotivtechnik, Fotomotiv oder Vorbild für die Modellbahn bedeutet, sondern die sich für die Hintergründe und Probleme der Bahn von heute und morgen interessieren. In »Schiene« werden alle Themen zur Sprache kommen, die mit Schienenverkehrspolitik in Zusammenhang stehen. Es werden Initiativen für den Schienenverkehr vorgestellt, ausgewählte Presseartikel kommentiert, aktuelle verkehrspolitische Berichte mit Kontaktadressen und Hinweisen, wie die Leser aktiv werden können, veröffentlicht, auch Satiren und Glossen zum Thema werden nicht fehlen.

Nicht nur der Inhalt der Zeitschrift ist ungewöhnlich. Das gleiche gilt auch für die Fotos: Teilweise raffiniert aufgenommene und sehr gut wiedergegebene Schwarz-weiß-Bilder lockern den Text gekonnt auf und geben viele Anregungen für das eigene fotografische Schaffen. »Schiene« erscheint 1982 zunächst vierteljährlich ab April, für 1983 ist eine zweimonatige Erscheinungsweise vorgesehen. Der Preis pro Einzelausgabe beträgt DM 6,50. Im Abonnement für alle 4 Ausgaben 1982 ermäßigt sich der Einzelpreis immerhin auf DM 5,50 inkl. Porto. Es lohnt sich auf jeden Fall, ein Probeexemplar anzufordern, und sei es nur, um sich eine Meinung zur »Schiene« zu bilden. Einige Fachbuchhändler führen die »Schiene« schon.

Schiene-Forum für aktive Verkehrspolitik, erscheint vierteljährlich, pro Ausgabe ca. 40—50 Seiten im Querformat 18x26 cm. Josey-Verlag, Anne-Frank-Str. 23, 6200 Wiesbaden

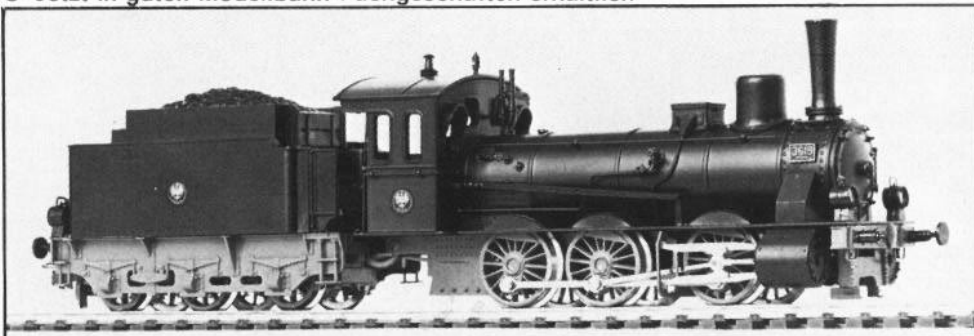
Einzelpreis: DM 6,50; Jahresabonnement (4 Ausgaben): DM 22,—

AR

Unser nächstes Sonder-Journal über die Gotthard-Bahn erscheint Ende August mit 100 Seiten in Farbe und S/W zum Spitzenpreis von DM 10,80.

Wir stellen vor: Die Baureihe 53 / pr. C 41

- Detaillierte Bauteile höchster Qualität
- Leichter Zusammenbau
- Klare, präzise, bebilderte Bauanleitung
- Viel Lok fürs Geld
- Jetzt in guten Modellbahn-Fachgeschäften erhältlich



Ein kompletter Bausatz inklusive Motor und Antrieb

Ein ausgezeichnetes neues Konzept für alle Selbstbau-Spezialisten

unverbindlich empfohlener
Verkaufspreis DM 198,—

M+F HO

Modelleisenbahnen und Zubehör

Verkaufsbüro Deutschland
Röntgenstraße 6
8080 Fürstfeldbruck
Telefon 08141/26118

Fabrikation Großbritannien
Leadgate Industrial Estate
Consett, Co. Durham, England
Telefon 0044/207/509127

Merker + Fischer GmbH Limited



Bild 1: 194 085 und eine weitere 194 ziehen am 8.4.1977 bei Röhrmoos gemeinsam einen Leerzug, bestehend aus Autotransportwagen, nach Ingolstadt.

Foto: B. Eisenschink

Eisenbahnknotenpunkt Ingolstadt

München—Ingolstadt Der Streckenverlauf

Das Streckengleis München—Ingolstadt verläuft bis zum Rangierbahnhof München—Laim in westlicher Richtung. Erst hier zweigt es von dem breiten Gleisstrang nach München-Pasing und weiter nach Augsburg bzw. Garmisch-Partenkirchen nach Norden ab, vorbei am Nymphenburger Schloßpark, den Stationen Obermenzing und Allach mit der

Lokomotivfabrik Krauss-Maffei. Kurz vor Karlsfeld kreuzt die Linie den Güternordring, der von Olching über München-Freimann nach Johanneskirchen führt und Güterzügen als Umfahrung Münchens dient. Bis Dachau, wo die Nebenbahn nach Altomünster abzweigt, verläuft die Strecke durch die flache Münchener Schotterebene. Erst nach Überquerung der Amper bei Dachau beginnt die für die Hauptbahn München—Ingolstadt so typische Hügellandschaft. Bis Walpertsho-

fen steigt sie nun an und führt über die Stationen Röhrmoos und Esterhofen nach einem kurzen Gefälle über die Glonn-Brücke nach Petershausen. Nach Überwindung der Glonn-Ilm-Wasserscheide folgt die Bahn von Painsdorf über Reichertshausen, Pfaffenhofen (Ilm) und Walkersbach bis nach Wolnzach Bahnhof dem Lauf der Ilm. Hier, im Zentrum des Hopfenanbaugebietes Holledau, konnte man früher in die Lokalbahnzüge nach Geisenfeld und Wolnzach-Markt—Mainburg um-

Bild 2: 117 115 des Bw Augsburg mit einem Eilzug nach München im Juni 1974 bei Fahlenbach nördlich von Wolnzach Bahnhof.

Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz





Bild 3: 118 047, eine der beiden letzten Loks der Baureihe 118 mit den alten großen Lampen, im April 1977 mit dem D 626 München—Dortmund nördlich von Walpertshofen. Sie wird den Schnellzug über Ingolstadt und Treuchtlingen bis Nürnberg führen. **Foto: B. Eisenschink**

steigen. Richtung Ingolstadt geht es weiter über die Ilm, vorbei an Hopfenstangen, nach einer langgezogenen Kurve bei Fahlenbach nun westwärts durch einen 18 m tiefen Einschnitt nach Hög. Reichertshofen im Tal der Paar ist bald erreicht. Schnurgerade konnten ab hier die Gleise nach Norden durch die Donauniederung bis Ingolstadt Hbf. verlegt werden. An Kunstbauten erwähnenswert sind nur noch die Paarbrücke bei Reichertshofen, die mit einer Gesamtlänge von 52,5 m die längste Brücke der Strecke ist, sowie die beiden kleinen Brücken über die Sandrach bzw. Brautlach zwischen dem inzwischen aufgelassenen Haltepunkt Oberstimm und dem Hauptbahnhof Ingolstadt.

Die Linie München—Ingolstadt ist 80,890 km lang. Die Neigungsverhältnisse sind recht günstig, denn das Maximum von 1:200 wird nicht überschritten. Der kleinste Kurvenradius beträgt bei der Station Reichertshofen 876 m. Dieses Streckenstück darf heute nur mit 120 km/h befahren werden, während die übrige Strecke größtenteils für 160 km/h zugelassen ist.

Bild 4: Eine Rarität ersten Ranges stellt diese Aufnahme dar: 144 001 mit einem Güterzug von Ingolstadt nach München bei Petershausen. Ein kurzer Schneeschauer im April 1977 hinterließ an der Stirnseite seine Spuren. Damals war die 144 001 beim Bw Garmisch beheimatet und wurde nur sehr selten außerhalb des Garmischer Raumes eingesetzt, da sie über keine Zugbahnfunk-Einrichtungen verfügte. **Foto: B. Eisenschink**



Weitere Entwicklung der Bahnlinie München—Ingolstadt

Nach der Eröffnung der Strecke Ingolstadt—Treuchtlingen am 12. April 1870 hatte Bayern mit der Strecke München—Ingolstadt—Treuchtlingen eine wichtige Verbindung Münchens mit dem Norden Bayerns erhalten, die nun der alten Süd-Nordbahn den Rang ablief. Ein ständig wachsendes Verkehrsaufkommen machte in den 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts den Ausbau der ursprünglich eingleisigen Strecke auf Doppelspur unumgänglich. Am 4. August 1892 konnten die 1888 begonnenen Arbeiten abgeschlossen werden. Der Abschnitt München Laim—Allach wurde dabei sogar dreigleisig ausgebaut. Im Zuge dieser Bauarbeiten entstanden auch einige neue Stationen zwischen München und Ingolstadt: Obermenzing, Karlsfeld, Walpertshofen, Esterhofen, Paindorf, Walkersbach, Hög und Oberstimm. Mehrere um die Jahrhundertwende erbaute Lokalbahn führten der Hauptstrecke weitere Fahrgäste zu. So konnte am 6. Dezember

1894 die Linie Wolnzach Bahnhof — Wolnzach Markt den Betrieb aufnehmen, ihre Fortsetzung nach Enzelhausen—Mainburg wurde am 16. Dezember 1895 eröffnet. Am 17. Dezember 1906 folgte die Stichbahn Wolnzach Bahnhof — Geisenfeld. Mit dem Bau der Verbindungsbahn Enzelhausen — Langenbach (an der Strecke München—Landshut gelegen) war vom 1. Mai 1909 an die Hollerfeld eisenbahnmäßig vollständig erschlossen. Das im Einzugsbereich Münchens liegende Stadtchen Altomünster mußte dagegen noch bis zum 22. Dezember 1913 auf seinen Anschluß an die Eisenbahn in Form der Lokalbahn Dachau—Altomünster warten.

Im Zuge der Elektrifizierung der von München ausgehenden Hauptstrecken ab Mitte der 20er Jahre sollte 1934 auch die Strecke München—Ingolstadt—Treuchtlingen auf elektrischen Betrieb umgestellt werden. Doch die dafür erforderlichen finanziellen Mittel fehlten, und so kam es nur zur Elektrifizierung des kurzen Abschnittes München—Dachau.

Ein Grund dafür mag auch gewesen sein, daß ab 10.5.1935 die Strecke München—Augs-

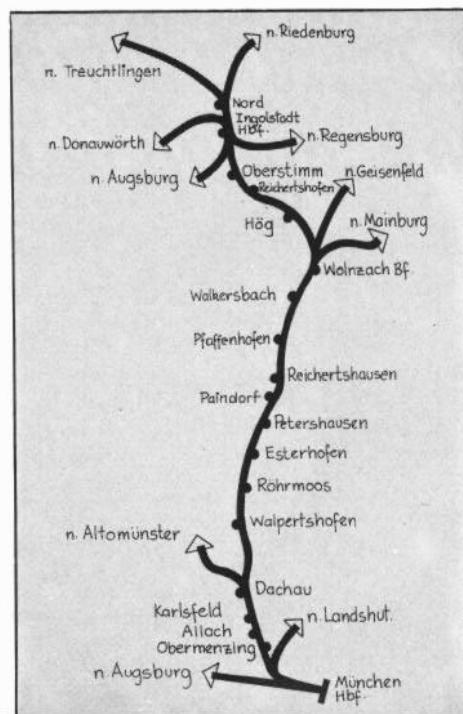




Bild 6: Gleich drei Lokomotiven befinden sich an der Spitze dieses Güterzuges nach München, im April 1977 bei Petershausen fotografiert. Zuglok ist die 144 028, dahinter schleppt eine Lok der Baureihe 140, die dritte im Bunde ist eine 194.
Foto: B. Eisenschink

burg—Treuchtlingen—Nürnberg elektrisch befahrbar und somit die Dringlichkeit für eine weitere elektrifizierte Verbindung von München über Ingolstadt nach Treuchtlingen nicht mehr so groß war.

Die starken Zerstörungen der Bahnanlagen während des zweiten Weltkrieges machten alle Hoffnungen auf eine baldige Elektrifizierung der Reststrecke von Dachau nach Ingolstadt und Treuchtlingen zunichte. Auch die Hauptbahnhöfe in München und Ingolstadt waren von den Bomben nicht verschont worden. Allein im Bereich des Ingolstädter Hauptbahnhofes waren 11.165 m Gleis und 41 Weichen beschädigt. Die Brautlach- und die Sandrach-Brücke zwischen Ingolstadt und Oberstimm und die Paar-Brücke bei Reichertshofen wurden kurz vor Kriegsende noch gesprengt. Daß bereits am 6. Juli 1945 schon wieder der erste Zug von München nach Ingolstadt auf der zunächst nur eingleisig befahrbaren Strecke rollen konnte, war nicht zuletzt dem unermüdlichen Einsatz der Ingolstädter Eisenbahner zu verdanken. Es

dauerte nicht lange, bis die »Hauptbahn« wieder ihrer alten Bedeutung gerecht wurde. Als in den 50er Jahren die Deutsche Bundesbahn ihr Elektrifizierungsprogramm für Bayern vorlegte, stand die Strecke (München)—Dachau—Ingolstadt—Treuchtlingen hinter der Strecke Nürnberg—Regensburg—Passau auf der Dringlichkeitsstufe an zweiter Stelle. Im April 1959 konnte mit den Bauarbeiten begonnen werden und schon nach dreizehn Monaten, im Mai 1960, war die 64 km lange Strecke Dachau—Ingolstadt umgestellt, die ersten Probefahrten konnten durchgeführt werden. Am 1. Juni 1960 wurde dann mit Beginn des Sommerfahrplanes der planmäßige elektrische Betrieb aufgenommen. Für diese ungemein schnelle Traktionsumstellung hatte die DB einen besonderen Grund: Anfang August 1960 fand in München ein Eucharistischer Weltkongreß statt, zu dem aus ganz Deutschland Sonderzüge erwartet wurden. Durch die rasche Fertigstellung der Elektrifizierung zwischen Ingolstadt und Dachau konnten die mit Dampfloks an-

kommenden Züge aus Richtung Würzburg—Treuchtlingen in Ingolstadt auf Elloks umgespannt werden. Die Wartung der Dampfloks übernahm bis zur Rückfahrt der Sonderzüge das Bw Ingolstadt. Auf diese Weise wurden die beiden Bahnbetriebswerke in München wirkungsvoll entlastet, die mit den Zugloks der übrigen Sonderzüge genug zu tun hatten. Aber auch von weniger erfreulichen Ereignissen ist zu berichten: Schon am 1. Dezember 1953 wurde der Personenverkehr auf der Strecke Wolnzach Bahnhof—Geisenfeld eingestellt. Schrittweise wurde auch auf den anderen Nebenbahnen in der Holledau der Personenverkehr auf die Straße verlagert: Wolnzach Bahnhof—Mainburg am 1. Juni 1969, Enzelhausen—Unterzolling am 28. September 1969 und schließlich am 3. Juni 1973 auf dem Streckenabschnitt Unterzolling—Langenbach. Abgesehen vom Streckenstück Au (Hallertau)—Unterzolling, das abgebaut wurde, werden alle anderen Strecken in der Holledau noch im Güterverkehr bedient. Die vorerst letzte Stufe in der Entwicklung der

Bild 7: Der Umlaufplan für die Baureihe 116 des Bw Freilassing enthielt im Sommer 1974 auch einen Güterzug von München nach Ingolstadt Nord. Die 116 014 mit diesem Zug bei Usmernhörn, kurz vor Ingolstadt Hbf.
Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz

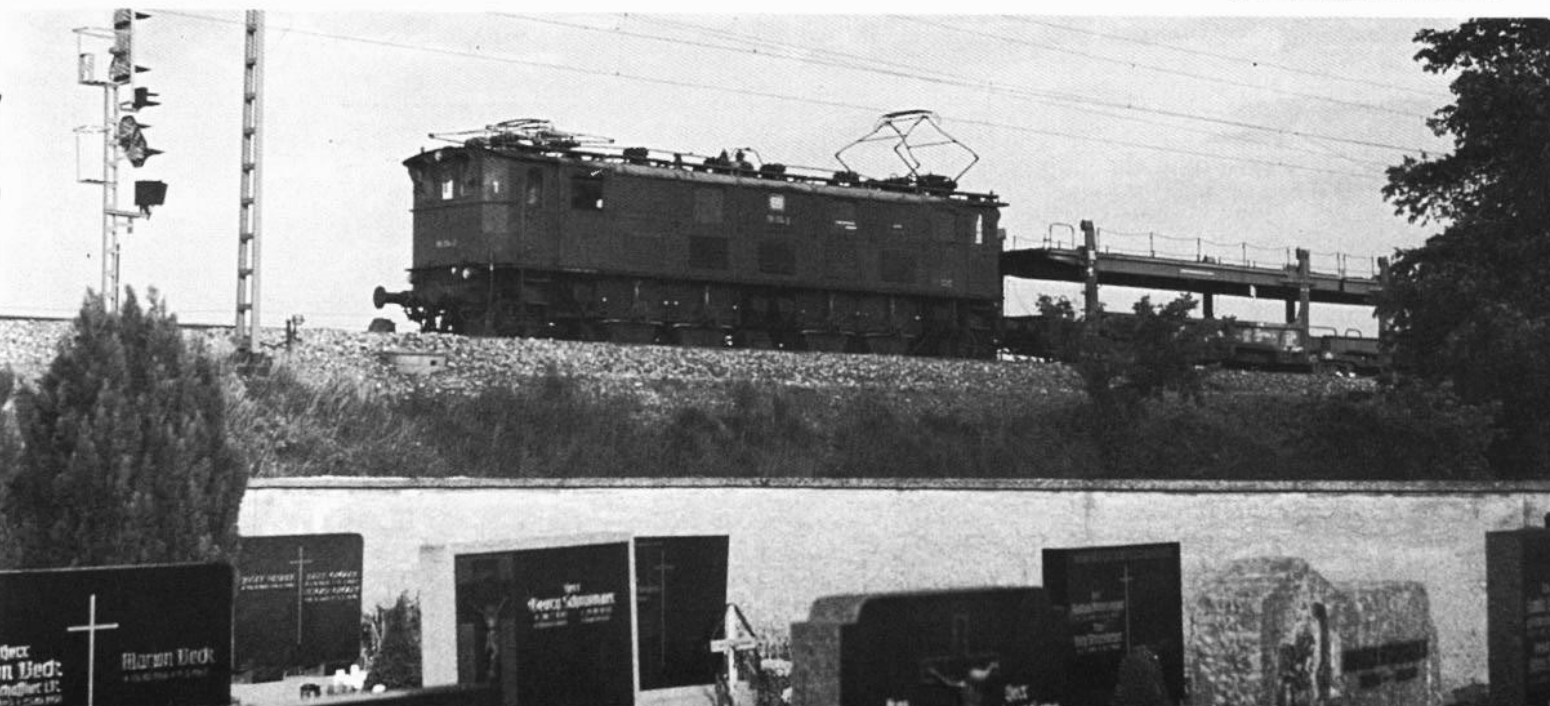




Bild 8: Eine der beiden 1940 von Henschel und SSW erbauten Schnellfahrlokomotiven der Baureihe E 19¹ überquert mit einem Schnellzug nach Nürnberg die Sandrach. Aufgenommen zwischen Oberstimm und Ingolstadt im Frühjahr 1974.
Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz

Bild 9: Einen sehr interessanten Lokzug konnte hier der Fotograf auf den Film bannen: Voran eine V 100, dahinter eine Lok der V 160-Familie, zwei Köf III sowie eine Köf II. Der Grund für diese nicht alltägliche Zusammenstellung von Dieselloks ist uns leider nicht bekannt. Die Aufnahme entstand 1974 an der Strecke München—Ingolstadt kurz vor dem Hauptbahnhof Ingolstadt.
Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz





Bild 10: 103 109, die im Bereich der Lüfter silberfarben lackiert ist, eilt am 24.11.1980 mit dem IC 568 »Glückauf« bei Fahlenbach Ingolstadt entgegen.

Foto: A. Ritz

Hauptbahn München—Ingolstadt stellte die Eröffnung des S-Bahn-Betriebes zwischen München Tunnelbahnhof und Petershausen im Jahre 1972 dar. Die Nebenbahn Dachau—Altomünster wurde zwar tarifmäßig in den Münchener Verkehrsverbund miteinbezogen, doch am beschaulichen Verkehr mit Wendezügen, geführt von Mühlendorfer V 100, hat sich seither nichts geändert, auch wenn jetzt, 10 Jahre nach Einführung des Verkehrsverbundes, eine Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit mit den damit verbundenen Ausbaumaßnahmen im Gespräch ist. Auf der S 2 Petershausen—München—(Holzkirchen)

haben dagegen die modernen S-Bahn-Züge der Baureihe 420, die im 20- bzw. 40-Minuten-Takt verkehren, Einzug gehalten und das Zugangebot wesentlich verbessert.

Zugverkehr und Triebfahrzeugeinsatz auf der Strecke München—Ingolstadt

Der erste Fahrplan vom November 1867 enthielt auf der Strecke München—Ingolstadt drei Personenzugpaare und mehrere Güterzüge mit Personenbeförderung. Die Personen-

züge benötigten für die 81 km lange Strecke 3 Std. 15 Min., die Güterzüge 4 Std. 30 Min. Vom Jahre 1869 an verkürzte sich die Fahrzeit der Personenzüge um 30 Minuten auf 2 Std. 45 Min. und die ab 12.4.1870 verkehrenden drei Schnellzugpaare München—Nürnberg benötigten für die Strecke München—Ingolstadt nur noch 1 Std. 45 Min. In den 30er Jahren sank die Fahrzeit der Schnellzüge auf 1 Std., Eilzüge benötigten 1 Std. 15 Min. und Personenzüge 2 Std. von der Isar zur Donau. Einen enormen Fahrzeiterfolg brachte die Elektrifizierung mit sich. So benötigen heute die Intercity-Züge von Mün-

Bild 11: Bei Meßfahrten benützte auch die neue Drehstromlokomotive der Baureihe 120 schon die Hauptstrecke München—Ingolstadt. 120 004 mit zwei Meßwagen am 24.11.1980 zwischen Hög und Wolnzach. Die 120 004 bezog bei dieser Fahrt den Fahrstrom übrigens über den Einholm-Stromabnehmer des ersten Meßwagens.

Foto: A. Ritz





Bild 12: »Fahrt erwarten« signalisiert das Vorsignal bei Paindorf dem Lokführer der 150 002, die mit einem Durchgangsgüterzug von Würzburg nach München unterwegs ist. Aufnahmetag war der 3.2.1982. **Foto: A. Ritz**

chen nach Ingolstadt 38 Min., D-Züge 45 Min., Eilzüge 55 Min., während Nahverkehrszüge nur noch zwischen Petershausen und Ingolstadt verkehren, wobei allerdings Anschluß von und zu den S-Bahnen gewährleistet ist. Bezüglich des Triebfahrzeugeinsatzes sei hier nur der Münchner Vorortverkehr nach Petershausen erwähnt, die Reststrecke wird in Zusammenhang mit der Strecke Ingolstadt—Treuchlingen, die ihre Fortsetzung darstellt, zu behandeln sein. Im Vorortverkehr setzten die Kgl. Bayer. Staatsbahn und später auch die DR und DB vorwiegend Ten-

derlokomotiven ein. Zuerst war es die Baureihe 73.01-1 (D XII), später die stärkeren Baureihen 77.1 (Pt 3/6) und 78.0—5 (pr. T 18). In der Nachkriegszeit war die 78.0—5 Standardlok für den Vorortverkehr, aber auch die 78.1001—1002 wurden kurze Zeit auf dieser Strecke erprobt. Dabei handelte es sich um die von der DB zu Tenderloks umgebauten 38.2929 und 38.2990 (pr. P 8), die sich aber nicht bewährten und schon nach kurzer Zeit an die DB Augsburg abgegeben wurden. Der elektrische Vorortverkehr bis Dachau brachte den Einsatz des ET 85 und von Maschinen

der Reihen E 32 und E 44. Ab 1960 wurde die 141 vor Wendezügen zur Standardelektrolok im Vorortverkehr. Schließlich löste sie der Triebzug der Baureihe 420 ab. Ein Kuriosum stellt auch heute noch das Nahverkehrszugpaar Altomünster—Allach dar, das in erster Linie dem Verkehr vom Dachauer Hinterland zum Werk Krauss-Maffei in Allach dient, bei dem zwischen Dachau und Allach eine 211 unter dem Fahrdrabt der Hauptbahn verkehrt.

L. Bergsteiner

Bild 13: Auf der Strecke Ingolstadt—München herrscht ein reger Güterverkehr, besonders von den Ingolstädter Raffinerien zu den Abnehmern des verarbeiteten Erdöls im Großraum München. Noch sind die Loks der Baureihe E 94 des Bw Ingolstadt in diesen Diensten unentbehrlich. 194 071 mit einem Güterzug nach München am 17.5.1980 mit der Kirche von Fahlenbach im Hintergrund. **Foto: A. Ritz**





Bild 1: Hier sehen wir die 043 315 noch in voller Fahrt mit einem Kohlezug nach Emden nördlich von Salzbergen im Emsland im September 1974. Als HO-Modell von ROCO wird sie sicher schon bald auf vielen Modellbahnanlagen unterwegs sein.
Foto: L. Nawrocki

Güterzuglokomotive 043 315

Das Vorbild

Die letzten Dampflokomotiven der Deut-

schen Bundesbahn, die zum Fahrplanwechsel im Oktober des Jahres 1977 aus dem Dienst scheiden mußten, waren die ölgefeuerten Maschinen der Baureihe 043. Zu diesen Fahrzeugen zählte auch die schwere Güter-

zuglok mit der Betriebsnummer 043 315, die damals zum Bestand des Bw Emden zählte. Am 31. Juli 1942 war die Maschine, die bei Krupp in Essen unter der Fabrik-Nr. 2737 gefertigt wurde, in Dienst gestellt worden. Da-

Bild 2: Beim Bahnhof in Kornwestheim, einer alten Eisenbahnerstadt in der Nähe von Stuttgart, ist das Vorbild für das neue HO-Modell von ROCO nun als Denkmal aufgestellt. Die Lok war im Bw Heilbronn restauriert worden und befindet sich in einem sehr guten Zustand.
Foto: Obermayer





mals trug die Lok die Betriebsnummer 44 1315. Ohne ihren Kohletender der Bauart 2'2' T 34 kostete die Maschine den Betrag von 183.000 Reichsmark. Nach vielen Zwischenstationen gelangte die Lokomotive im Jahr 1960 nach Bebra. Im Juli des selben Jahres erfolgte im AW Braunschweig der Umbau auf Ölhauptfeuerung. Danach schlossen sich Einsätze in Kassel, Osnabrück und Rheine an. Während ihrer Stationierung in Rheine und Emden war die 043 315 — dies war die neue seit 1968 gültige Computernummer —, sehr häufig vor den schweren Erzzügen von Emden nach Rheine eingesetzt. Für die Beförderung der 4.000 t-Erzzüge wurden sogar gleich zwei dieser Giganten benötigt.

Einige wenige Exemplare der Baureihe 043 blieben glücklicherweise der Nachwelt erhalten. Dazu zählt auch die 043 315, die von der Eisenbahnerstadt Kornwestheim bei Stuttgart erworben wurde. Für den Ankauf und die Aufarbeitung hatten die Stadtväter die stolze Summe von rund 100.000 DM aufbringen müssen. Die Restaurierung und die Konservierung erfolgte im Bahnbetriebswerk Heilbronn. Seit dem 6. Juli 1981 steht dieser Zeuge einer vergangenen Epoche auf einem Gleis des städtischen Bauhofes beim Personenbahnhof Kornwestheim. Ein besserer Standort ist inzwischen von der Stadtverwaltung bereits ins Auge gefaßt worden.

Modell der BR 043 von ROCO

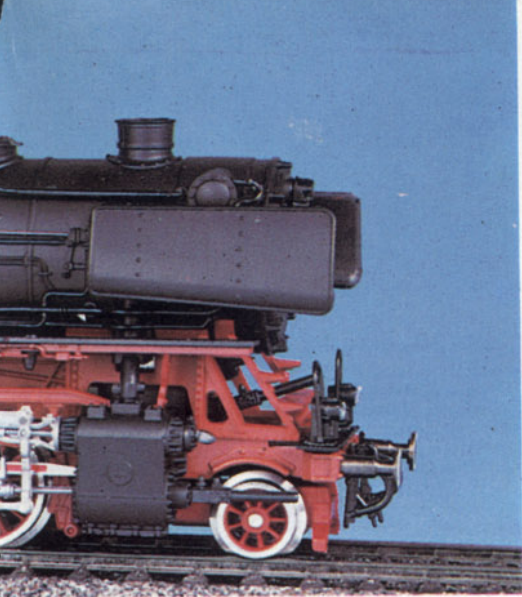
Obwohl es bereits zwei Modelle der schweren Güterzuglokomotive der Baureihe 44 gab, eines von MÄRKLIN und ein weiteres von JOUEF, entschloß sich im vergangenen Jahr nun auch ROCO zum Bau einer solchen Lok. Vernünftigerweise entschied man sich in Salzburg aber für die Ölversion, die seit 1968 als Baureihe 043 geführt wird.

Nach den Dampflokomodellen aus der Produktion der letzten Jahre durfte man schon ein attraktives Modellfahrzeug erwarten. Das HO-Modell, das uns noch in letzter Minute

ORIGINAL Preisermodell



... und mit Preiser Figuren belebt!



tive selbst ist ganz aus Kunststoff gespritzt. Soweit technisch überhaupt möglich, wurden alle Leitungen und Armaturen nachgebildet und extra angesetzt. Die pendelnd gelagerten Endachsen werden zur Stromabnahme herangezogen. Die Treibachse und die benachbarten Kuppelachsen sind mit genügend Seitenspiel versehen, die Lok durchfährt auch noch Radien von 360 mm ohne zu zwängen. Sehr fein und gut gestaltet ist auch das Treib- und Steuerungsgestänge. Einziger Punkt der Kritik ist, daß die Glühbirne für das Wechsellicht der drei Stirnlampen den Rahmenbereich bei der ersten Kuppelachse sehr stark erhellt. Der Antrieb ist wie bei den anderen Dampflokomotiven wieder im Tender untergebracht. Über ein gut ausgelegtes Getriebe, das dem Modell eine angemessene Geschwindigkeit verleiht, werden alle vier Tenderachsen angetrieben. Die Räder der beiden hinteren Achsen sind mit Haftreifen bestückt. Diese Maßnahme, die schwere Zinkausführung des Tenders im Bereich des Wasserkastens und ausreichender Ballast geben dem Modell eine sehr gute Zugkraft. Mit dieser Lokomotive lassen sich auch schwere Ganzzüge befördern. Der feindetaillierte Ölbunker besteht aus Kunststoff. Lok und Tender werden mittels einer Klauenkupplung verbunden, die mit Kontaktfedern versehen ist. Das Modell ist bereits für den Einbau eines Dampferzeugers vorbereitet. Jeder Packung liegt ein Beutel mit zusätzlichen Steckteilen bei. Die darin enthaltenen Kolbenstangenschutzrohre dürfen aber nur beim Einsatz auf großen Radien oder bei Vitrinenmodellen montiert werden. Sehr zu begrüßen sind die beiden Sätze der steckbaren Loknummern.

HO



Bild 3: (oben) Mit der 043 315 schuf ROCO ein Modell in der Baugröße HO, das alles bislang gebotene bei weitem übertrifft.

Foto: Obermayer



Bild 4: Portrait der 043 315, die in ihrer vorzüglichen Ausführung zu den Spitzenreitern im internationalen Modellbau zu zählen ist.

Foto: Obermayer

Bild 5: Auch die Nachbildung des Öltenders läßt keine Wünsche offen. Zu diesem Tender fehlt jetzt nur noch eine Lok der Baureihe 042.

Foto: Obermayer

Märklin 3038, Auslaufmodell aus Metallspritzguß!

3-Leiter DM 115,— 2-Leiter = DM 129,50

Br 91, die Neuheit 1982 von Liliput

zum größten Teil aus Metall!
2-Leiter = DM 189,— 3-Leiter = mit Führerhausdurchblick DM 395,—
3-Leiter = DM 297,50

E 71, das Supermodell von ROCO

Das Gehäuse besteht zum größten Teil aus Metallspritzguß!
2-Leiter = DM 145,50 3-Leiter = DM 325,—

Märklin Br 81 Sammlermodell aus Metall!

3031 Mit Telex, 3-Leiter = DM 210,—
3032 wie oben, jedoch ohne Telex, 3-Leiter = DM 165,— 2-Leiter = DM 165,—

QUALITÄT MIT GARANTIE SEIT 1906!

modellbahn **schweiger**

8500 NÜRNBERG - BREITE GASSE 64/66 - TEL.: 0911/203888 AUCH VERSAND!







Bild 1: Einen Eindruck von kgl. bayer. Lokalbahnromantik vermittelt dieser stillechte Lokalbahnzug von Rai-Mo in Verbindung mit dem Modell des Bahnhofs Benediktbeuern von VEB Vero.
Foto: P. Schiebel

Bahnhofsimpressionen

Im Journal 6/81 haben wir die Serie Bw-Skizzen mit ca. 20 Vorschlägen, die von Herrn Barkhoff geschrieben und zeichnerisch gestaltet worden waren, abgeschlossen. Da sich diese Artikel-Serie größter Beliebtheit erfreute, haben wir überlegt, was wir unseren Lesern als neue interessante Zeichnungsreihe bieten könnten. Fast von selbst bot sich hierbei das Thema »Bahnhofsskizzen« an, zumal schon öfter in dieser Richtung Wünsche geäußert wurden. Da das Thema äußerst vielschichtig ist und eine Menge Variationsmöglichkeiten für Modellbahnanlagen bietet, ha-

ben wir vor, im Laufe der Zeit große und kleine Bahnhöfe oder Haltestellen in Form von Zeichnungen und kurzen Beschreibungen abzudrucken. In der Ausgabe 3/82 kam der erste Beitrag aus der Serie »Bahnhofsskizzen« unter dem Titel »Ahrbahnromantik« zum Abdruck. Ursprünglich wollten wir die Fortsetzung in dieser Ausgabe veröffentlichen, haben uns aber dann kurzfristig entschlossen, aus aktuellem Anlaß die Beschreibung der Ahrtalbahn zu unterbrechen und Ihnen den Bahnhof Benediktbeuern vorzustellen. Der aktuelle Anlaß war die Modellvorstellung

dieses Bahnhofes durch die DDR Firma VEB Vero in Olbernhau. Da von den Zubehörherstellern neue Bahnhofsgebäude — und schon gar solche im voralpenländischen Stil — nicht gerade täglich zu erwarten sind, wollen wir Ihnen das reale Vorbild zu diesem hervorragend gelungenen VEB Vero-Modell gerne näher beschreiben.

Erst Braunkohle, dann Ausflügler

Der Bahnhof Benediktbeuern besteht noch

Bild 2: 64 440 mit einem der letzten dampfgeführten Züge nach Kochel am 24.5.1959 im Bahnhof Benediktbeuern. Die bayerischen Ausfahrtsignale besaßen damals schon keine Flügel mehr, der Bahnhof war allerdings noch mit drei Gleisen ausgestattet. Der Spiegel am linken Bildrand zeigt dem Stationsvorsteher, ob der Bahnübergang an der Ausfahrt Richtung Kochel frei ist und die Schranken geschlossen werden können, da ein Schuppen die direkte Sicht vom Bahnhof auf den Bahnübergang verdeckt.
Foto: O. Ringlstetter





Bild 3: Die Bahnsteigseite des Bahnhofs Benediktbeuern im Modell. Bei dem Empfangsgebäude handelt es sich um das bildgerecht gealterte und etwas abgeänderte Modell von VEB Vero, das wir bereits im Journal 3/82 im Ursprungszustand vorgestellt haben. Die Bäume stammen von Herrn Jerusalem.

Foto: P. Schiebel

und befindet sich an der Strecke Tutzing—Penzberg—Kochel (KBS 961), ungefähr 50 km südlich von München am Fuße der Alpen. Schon am 16.10.1865 wurde die Eisenbahnstrecke Tutzing—Penzberg eröffnet, in erster Linie, um dort geförderte Braunkohle billiger abtransportieren zu können. Die Weiterführung Penzberg—Kochel wurde am 23.5.1898 als Lokalbahn in Betrieb genommen. Gleichzeitig wurde auch die Verlängerung der von der LAG betriebenen »Isartalbahn« von Wolftrathausen über Beuerberg nach Bichl dem Verkehr übergeben.

Im Rahmen des Elektrifizierungs-Programmes der 20er Jahre, das auch die Umstellung der Hauptstrecken südlich von München auf elektrischen Betrieb vorsah, wurde die Bahn Tutzing—Kochel schon am 4.3.1925 elektrifiziert. Hauptgrund, auch die ehemalige Lokalbahn mit einem Fahrdraht zu versehen, war nicht die Bedeutung der Strecke, sondern

vielmehr die Nähe zum bekannten Walchenseewasserkraftwerk.

Schon in den ersten beiden Jahren nach der Eröffnung der Lokalbahn Penzberg—Kochel ließ sich absehen, daß sich der Personenverkehr auf dieser Strecke besser entwickeln würde als der Güterverkehr.

So besteht der werktägliche Übergabezug, der planmäßig von Weilheim über Tutzing nach Kochel verkehrt, heute oft nur aus 3—4 Güterwagen und der Zuglok. Ab Penzberg Richtung Kochel verkehrt er nur noch im Bedarfsfall. Nicht selten ist dann das Ziel Bichl oder Benediktbeuern, und die Endstation Kochel wird gar nicht angefahren.

Seit Eröffnung der Strecke gab es zumindest über Wolftrathausen—Bichl durchgehende Personenzüge von München nach Kochel. Die Berge um Benediktbeuern und Kochel wie z. B. Benediktenwand und Jochberg, die



Bild 4: Diese Zeichnung zeigt die Strecke Tutzing—Kochel und die Lage des Bahnhofs Benediktbeuern.

Bild 5: Loks der Baureihe 141 mit Wendezügen wickeln heute den gesamten Personenverkehr auf der Strecke Tutzing—Kochel ab. Am 13.5.1982 fährt N 6679 aus Benediktbeuern nach Kochel aus.

Foto: A. Ritz



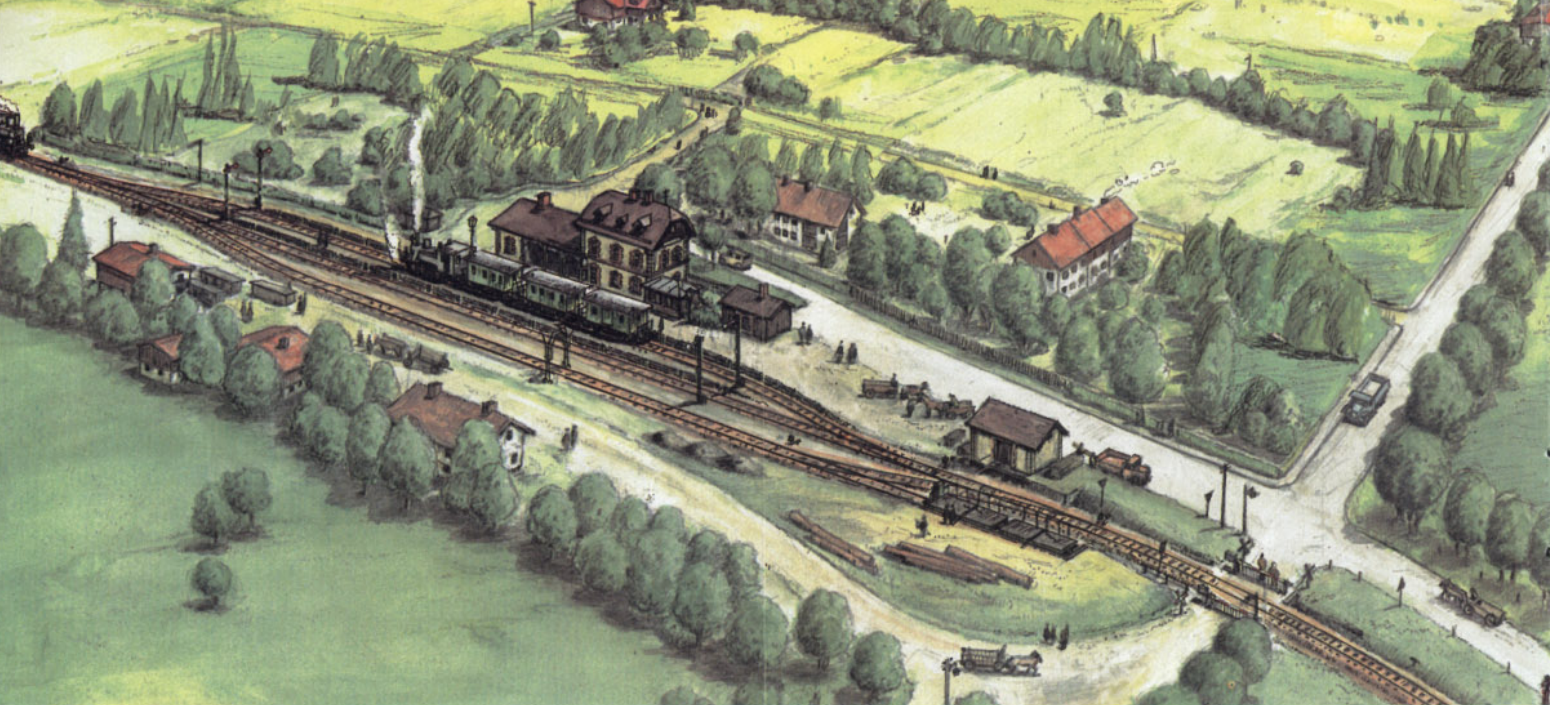


Bild 6: Diese Zeichnung zeigt den Bahnhof Benediktbeuern um die Jahrhundertwende. Am linken Bildrand: eine bayer. D VI fährt gerade mit einem Güterzug ein, während im Bahnhof eine bayer. D VII mit typischen Lokalbahnwagen auf die Kreuzung mit dem Güterzug wartet. Der Bahnhof Benediktbeuern stand damals fast noch auf freiem Felde, nur einige Bauernhöfe und das Kloster existierten damals in der näheren Umgebung des Bahnhofs.

Zeichnung: R. Barkhoff



Bild 7: Einen verlassenen Eindruck macht der Bahnhof Benediktbeuern heute, im Jahr 1982.

Foto: A. Ritz

Bild 8: Zu Beginn unseres Jahrhunderts waren alle Bahnhöfe noch mit Bahnsteigsperrn ausgerüstet. Gerade fährt ein Lokalbahnzug nach Tutzing ein, deshalb ist die Bahnsteigsperrre auch geöffnet.

Zeichnung: R. Barkhoff



Seilbahn auf den Herzogstand sowie der Kochel- und der Walchensee waren seit jeher beliebte Ziele für Ausflügler. Seit der Einstellung der Bahnlinie Beuerberg—Bichl müssen die Münchener zwar den Umweg über Tutzing in Kauf nehmen, doch wenn der Ausflugsverkehr, insbesondere am Wochenende, nicht wäre, — wer weiß, ob die Bahn von Penzberg nach Kochel überhaupt noch in Betrieb wäre?

Der Bahnhof Benediktbeuern/Obb.

Benediktbeuern war und ist Unterwegsbahnhof wie viele andere ungezählte bayerische Bahnhöfe auch. Aber gerade deshalb macht es die Sache für den Modellbahnbetrieb recht interessant. Unser Zeichner, Herr Barkhoff, hat deswegen für Sie mehrere Situationen zeichnerisch festgehalten. Benediktbeuern bestand früher hauptsächlich nur aus dem Kloster, um das sich allmählich Bauernhöfe ansiedelten. Das Stationsgebäude wurde in fast unmittelbarer Nähe des Klosters errichtet, der Ortskern liegt ungefähr 1 km östlich davon. Erst nach dem Krieg und dem allgemeinen Bauboom ab Ende der 50er Jahre, belebte sich die Szenerie. Das Gebiet um den Bahnhof wuchs mit dem Ort allmählich zusammen. Dies ist natürlich geradezu ideal für die verschiedenen Modellbahnbelange. Es entspricht absolut dem ursprünglichen Vorbild, wenn der Bahnhof und das umliegende Gelände mit nur 2 bis 3 Gehöften nachgestaltet wird. Wer dagegen eine größere Ansammlung von Gebäuden oder einen Ort ansiedeln möchte, begeht keinerlei Stilbruch, denn inzwischen sind dort über 50 Wohneinheiten anzutreffen.

Aus Zeit- und Kostengründen haben wir die Zeichnung des Bahngeländes mit den Signalen und den darauf befindlichen Zügen für beide Epochen nur einmal erstellt, so daß Sie zum einen die Eisenbahnsituation zur Länderbahnzeit mit typisch bayerischen Fahrzeugen und den vereinzelten Gebäuden erleben, zum anderen auf der großen Abbildung die heutige bauliche Situation gezeigt wird. Bei dieser zweiten Variante gehörte, dem Vorbild entsprechend, die Strecke zumindest elektrifiziert und entsprechende Züge abgebildet. Anfang der 70er Jahre wurden 4 der



Bild 9: Diese Zeichnung zeigt die Situation nach 1970. Die Ausfahrtsignale sind abgebaut, der Bahnhof mit nur noch einem Abstellgleis zum Haltepunkt degradiert. **Zeichnung R. Barkhoff**

insgesamt 5 Weichen und ein Überholgleis (Gleis 1) ausgebaut. Wir sind sicher, daß Sie für unsere Arbeitsvereinfachung Verständnis haben, zumal die übrigen Situationen in Einzelzeichnungen dargestellt sind. Nach der Elektrifizierung im Jahre 1925 waren die Baureihen E 32 und später auch E 44 lange Zeit das Rückgrat der Zugförderung auf der Strecke Tutzing—Kochel. Ende der 50er Jahre kam dann die E 41 dazu, die damals fabrikneu zum Bw München Hbf. gekommen war. Eine Besonderheit war, daß bei den Zügen München—Wolfratshausen—Bichl trotz des vorhandenen Fahrdrabes von Bichl nach Kochel Dampflokomotiven bis zur Endstation durchliefen. So kamen bis zur Verstaatlichung der LAG 1938 auch die LAG-Loks nach Benediktbeuern, später waren vor allem Loks der BR 98^{er} vor diesen Zügen zu sehen, und ab Anfang der 50er Jahre waren dann 64er die letzten Dampfloks auf der Strecke nach Kochel. Mit der Einstellung der Strecke Beuerberg—Bichl am 31.5.1959 kamen keine Dampfloks mehr nach Kochel und

damit auch nicht nach Benediktbeuern. Der Übergabezug von Weilheim über Tutzing nach Kochel fuhr bis 1978 mit der Weilheimer Rangierloks, der BR E 60, die immer beim Bw Garmisch beheimatet war. Seither ist eine der beiden in Weilheim als Rangierloks eingesetzten V 60 des Bw Garmisch Planloks der Kocheler Übergabe.

VEB Vero Modell als Raumzellenbausatz

Wie schon in früheren Journalausgaben berichtet, besitzt VEB Vero das Fertigungspatent für das sog. Raumzellensystem. Die wichtigsten Gebäude-Spritzlinge sind nicht

aus Flachteilen gefertigt, sondern die einzelnen Hausstockwerke und Anbauten bereits kastenförmig aus einem Stück in Kunststoff gespritzt. Der Zusammenbau ist deshalb äußerst einfach und in relativ kurzer Zeit zu bewerkstelligen. Alle Teile, die für den Bahnhof Benediktbeuern benötigt werden, sind im Bausatz enthalten. Der auf unserer Zeichnung rechts neben dem Bahnhof befindliche kleine Schuppen und die kleine Güterhalle sind im Bausatz nicht beinhaltet. Etwas Geeignetes gibt es sicher auch von anderen Herstellern. Vielleicht entschließt sich auch VEB Vero in Olbernhau zu einem späteren Zeitpunkt, diese beiden Gebäude als Vervollständigung dieses hübschen Bahnhof-Modells mit anzubieten.

HM/AR

Bild 10: Sehr einfach ist der Gleisplan des Bahnhofs Benediktbeuern gehalten. Früher waren drei Gleise vorhanden, heute genügt neben dem Durchfahrtsgleis ein Abstellgleis allen Erfordernissen des stark geschrumpften Verkehrsaufkommens.

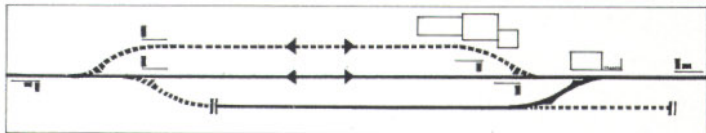


Bild 11: Im Bahnhof Benediktbeuern kann man auch heute noch Fahrkarten kaufen, Reisegepäck aufgeben und Expreßgut abholen. Früher waren solche Leistungen selbstverständlich, heute muß man auf dem Lande Bahnhöfe mit einem solchen Service schon suchen. Selbst der Automat mit den Süßigkeiten ist in Benediktbeuern noch gefüllt. **Foto: A. Ritz**

Bild 12: Ein Blick in die offene Warterhalle. Der Zeitungsständer in der Ecke zeigt, daß sie noch benutzt wird. Doch auch er wird verschwinden, wenn der Umsatz nicht mehr lohnt. **Foto: A. Ritz**



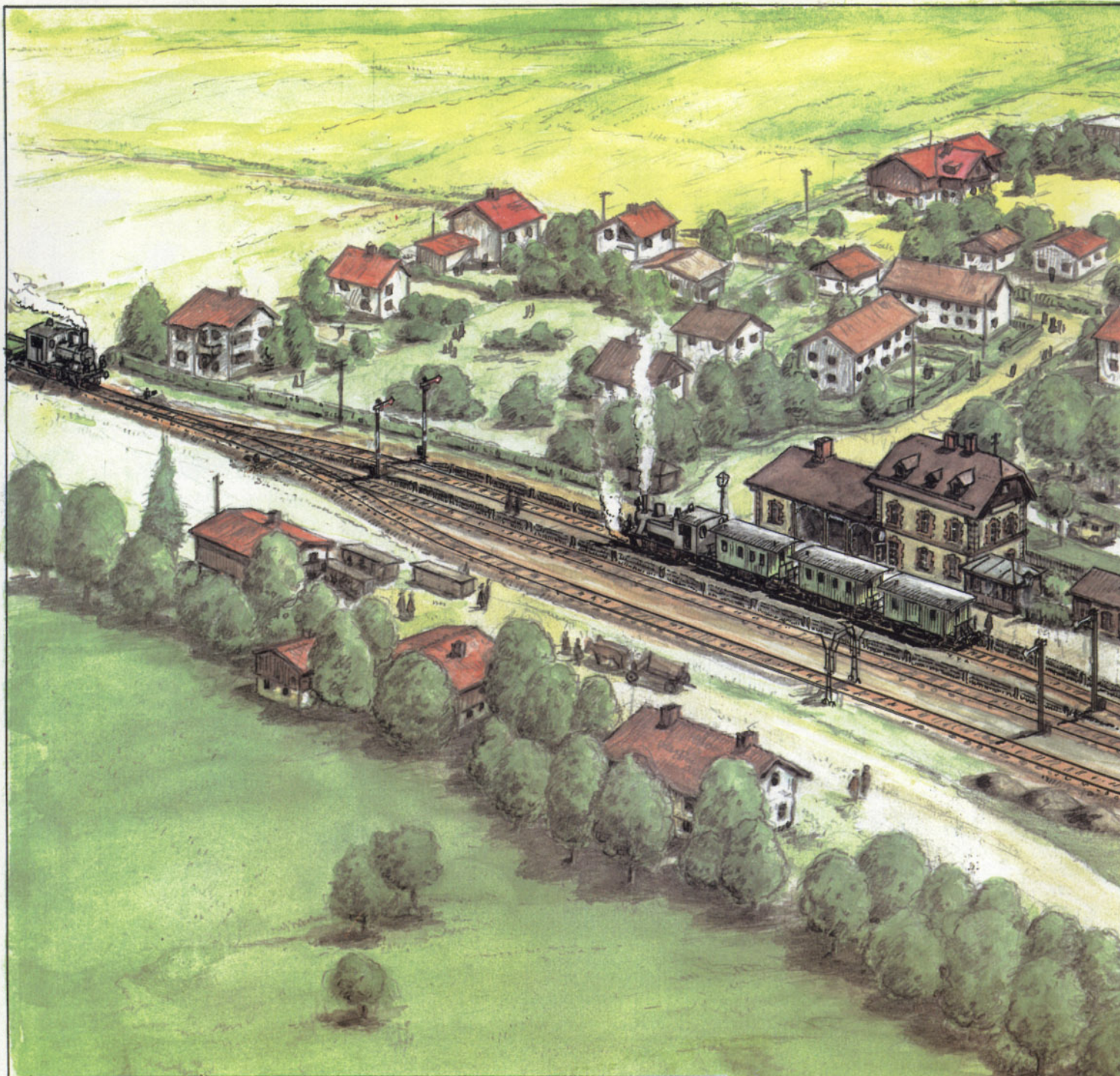


Bild 14: Der kleine Bahnhofsvorplatz lässt sich im Modell sehr leicht nachgestalten. Der Platzbedarf ist gering.
Foto: A. Ritz



Seite 44/45: Diese Zeichnung zeigt sehr schön die Bebauung, wie sie seit Anfang der sechziger Jahre in der Umgebung des Bahnhofs Benediktbeuern anzutreffen war. Aus Gründen der Vereinfachung haben wir die Zeichnung von Seite 42 nur in Bezug auf die Bebauung abgeändert. Dem Vorbild entsprechend müßte die Strecke noch elektrifiziert und entsprechende Elektrolokomotiven abgebildet werden. Wer den Zustand seit Beginn der siebziger Jahre nachbauen möchte, kann auf das Gleis 1 verzichten und die Signale vernachlässigen, die beim Vorbild seit damals alle abgebaut sind. Am unteren Rand ist das Dach des Klosters gerade noch zu sehen.

Zeichnung: R. Barkhoff

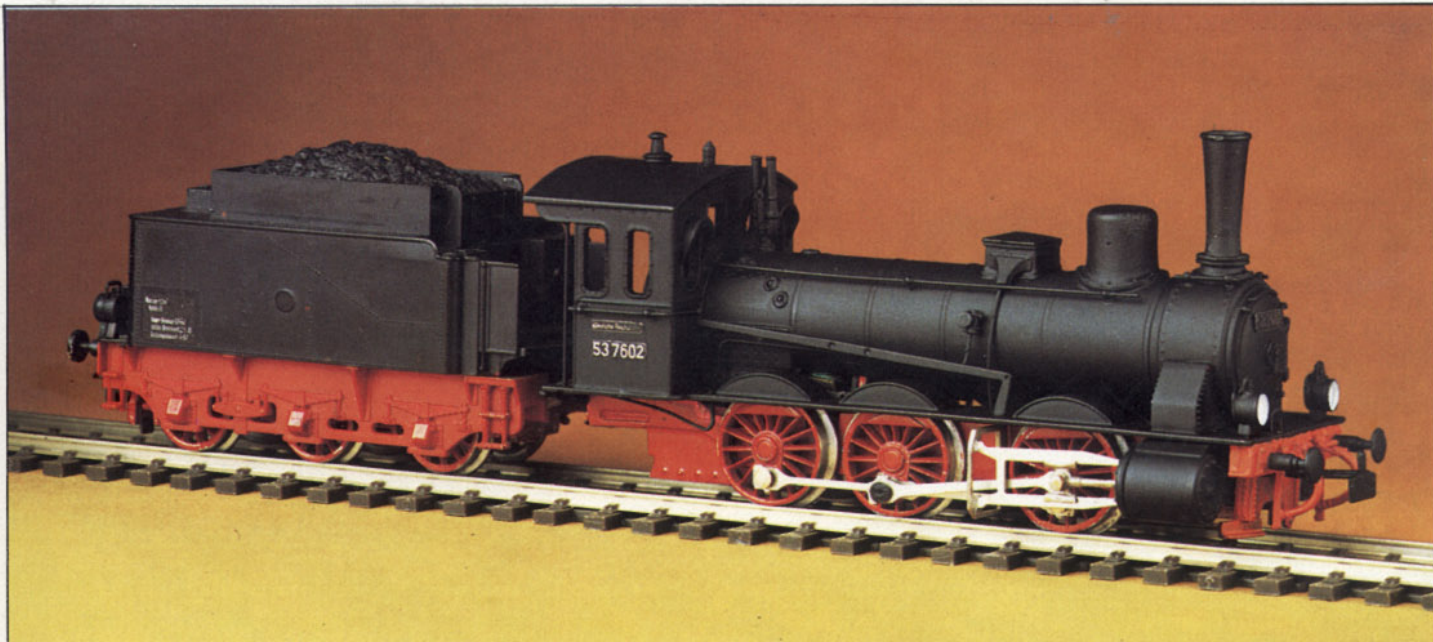


Bild 1: Das neue, sehr preiswerte Modell der Baureihe 53, das von M + F (UK) als Bausatz angeboten wird.

Foto: Paur

Die alten preußischen „Dreikuppler“

Bereits in unserer allerersten noch als M + F Journal geführten Ausgabe (Nr. 1/1975) berichteten wir in Kurzform über »Die BR 53, ehemalige preußische G4—G4²«.

Heute möchten wir uns diesem Thema wesentlich ausführlicher widmen, zumal wir inzwischen in der Lage sind, größere und qualitativ bessere Abbildungen zu bringen. Außerdem liegen uns eine Fülle authentischer Daten vor, die der Autor H. Rauter recherchiert und uns für diesen Beitrag zur Verfügung gestellt hat.

Wir hoffen, daß für die »Baureihen-Detektive« unter den Lesern diese Angaben eine Bereicherung darstellen, da Daten in dieser Ausführlichkeit unseres Wissens in keiner Nachkriegsliteratur, selbst nicht im wohlbekannten »Metzeltin« der 30er Jahre (Die Entwick-

lung der Lokomotive), zur Verfügung stehen.

Die Redaktion

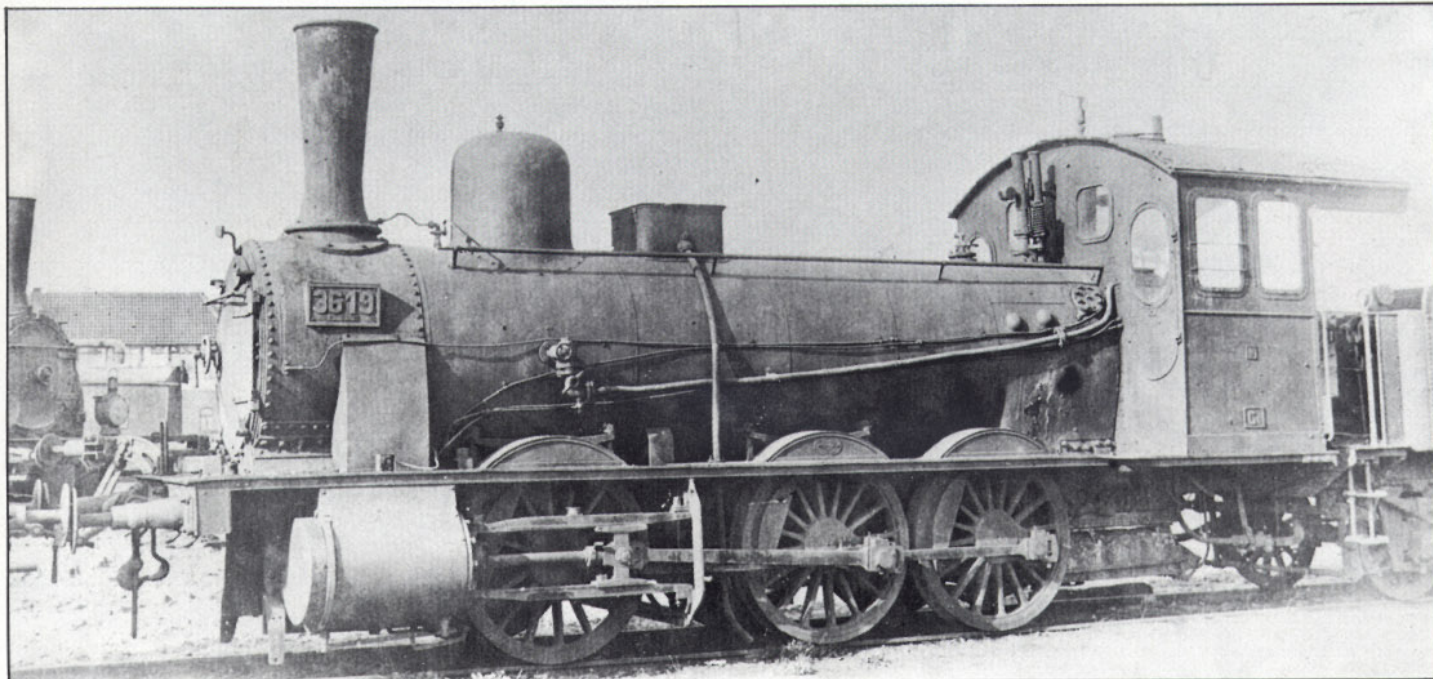
Die Firma M + F UK England hat nun, da seit längerem die BR 53 als ehemaliges Modell der Fa. M + F Deutschland nicht mehr lieferbar war, einen überarbeiteten Bausatz neu aufgelegt. Die markanteste Neuheit an diesem Bausatz dürfte dabei der Preis sein: die komplette Lok mit allen Teilen kostet heute weniger als früher der motorisierten M + F Tender alleine. Das Modell wurde aber keinesfalls in der Detaillierung vereinfacht, sondern die große Preisdifferenz durch wesentliche Vereinfachung des Antriebs erzielt. Der komplette, motorisierte M + F (UK)-Bausatz mit allen Teilen kostet heute: DM 198,— (unverb. empf. Verkaufspreis).

Dies ist sicher für die Modell-Lok Bastler eine sehr gute Nachricht und wird gewiß viele zum Lok-Selbstbau ermutigen. Vor Redaktionsschluß stand uns ein Fertigmodell der G4 zum Fotografieren zur Verfügung, den Bausatz konnten wir nur in Augenschein nehmen, weshalb wir uns mit der Zusammenbau-besprechung bis zum nächsten Journal gedulden müssen.

Soviel sei jedoch schon gesagt: alle Teile sind äußerst sauber gegossen. Bauvereinfachungen wurden dadurch erzielt, daß die ursprüngliche M + F Messing-Umlaufplatte mit extra aufsetzbaren Radkästen heute aus einem Hartzinnugußteil besteht, an dem zusätzliche Arbeiten wie z. B. Aufsetzen der Radkästen nicht mehr erforderlich sind. Auch der Kessel besteht heute aus einem einzigen

Bild 2: Das neue Modell von M + F (UK) entspricht der G 4 bzw. G 4¹. Unsere Abbildung zeigt die Elberfeld 3619, die 1899 mit der Fabriknummer 1089 von Hohenzollern gebaut wurde. Vor 1906 trug sie die Bahnnummer Elberfeld 1219 II.

Foto: Sammlung Bellingrodt



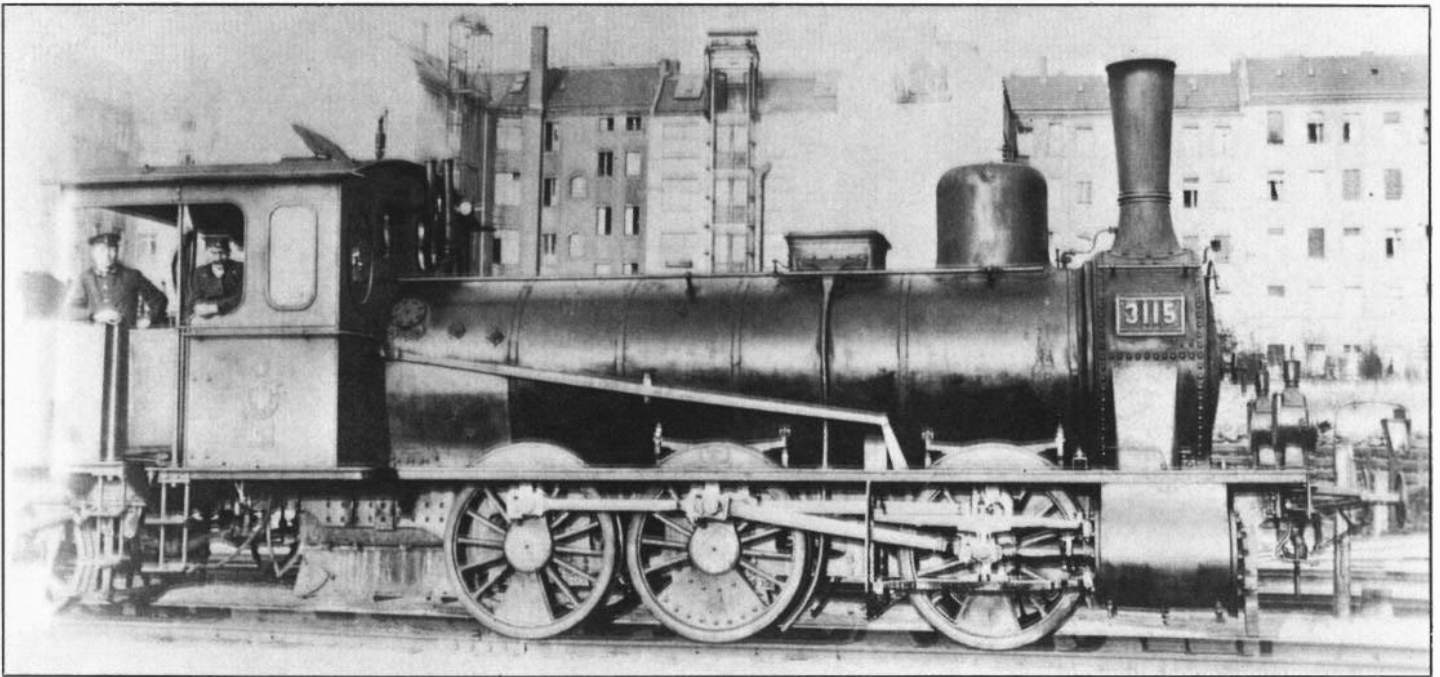


Bild 3: Sehr ähnlich zur G 4¹ waren auch die noch älteren G 3-Lokomotiven. Hier die G 3 Berlin 3115, von Schichau 1882 gebaut. Diese G 3-Maschinen hatten eine kürzere Rauchkammer als die Verbundausführung.
Foto: Sammlung Bellingrodt

sauber gegossenen Teil. Die Zusammenbauzeit wird dadurch stark reduziert und der Schwierigkeitsgrad erheblich gemindert. Die größte Preiseinsparung dürfte die Motorisierungsverlegung vom Tender in die Lokomotive erbracht haben. Ein Wegfall der teuren ehemaligen M + F Konstruktion und der nicht minder teuren Mikro-Kugellager erbringt hier einiges. Die BR 53 von M + F (UK) wird jetzt durch einen Motor im Lokkessel mittels direktem Schneckengetriebe auf die mittlere Loktreibachse fortbewegt. Der Antrieb ist sehr leise, die Zugleistung durch das Lokgewicht recht ordentlich. Um einen taumelfreien Lauf der Lok zu erreichen, wurde auf Haftreifen verzichtet, die wegen der guten Ziehleistungen auch nicht erforderlich sind. Das Führerhaus hat eine Stehkesselsrückwand und Feuerlochnachbildung. Im ganzen also ein ansprechendes, gut detailliertes, dem Vorbild entsprechendes Preußen-Lokomotivchen, das für die Liebhaber der KPEV eine

ausgesprochen preiswerte Bereicherung darstellt.

Aus England erhielten wir die gute Nachricht, daß die Serie alter preußischer Dampflokomotiven fortgesetzt werden soll. Wünschenswert wären zur Vervollständigung für die BR 53 (Art.-Nr. 034) evtl. noch einige Zurüstteile wie etwa die alte preußische Loklaterne in Messing (dem Bausatz liegt die Ausführung nach 1900 in Zinnguß bei), die Messing-Führerstandsarmaturen und der Gaskessel für die Lampenbeleuchtung an der Tenderrückwand sowie der vom ursprünglichen M + F Bausatz für die Fleischmann »Schwarze Anna« vorhandene Tenderbunker ohne Aufbau, um auch den ursprünglichen Kohlevorrat nachbilden zu können.

P. Schiebel

Rückblick auf die Geschichte der G3, G4¹ und G4²

Zu Beginn der 70er Jahre des vergangenen Jahrhunderts standen den preußischen Staatseisenbahnen und den vom Staat verwalteten Privatbahnen für den Güterzugdienst Lokomotiven der Achsfolge 1B, B1 und C zur Verfügung. Damals hieß es für die C: 3/3-gekuppelte Maschinen oder schlicht »Dreikuppler«.

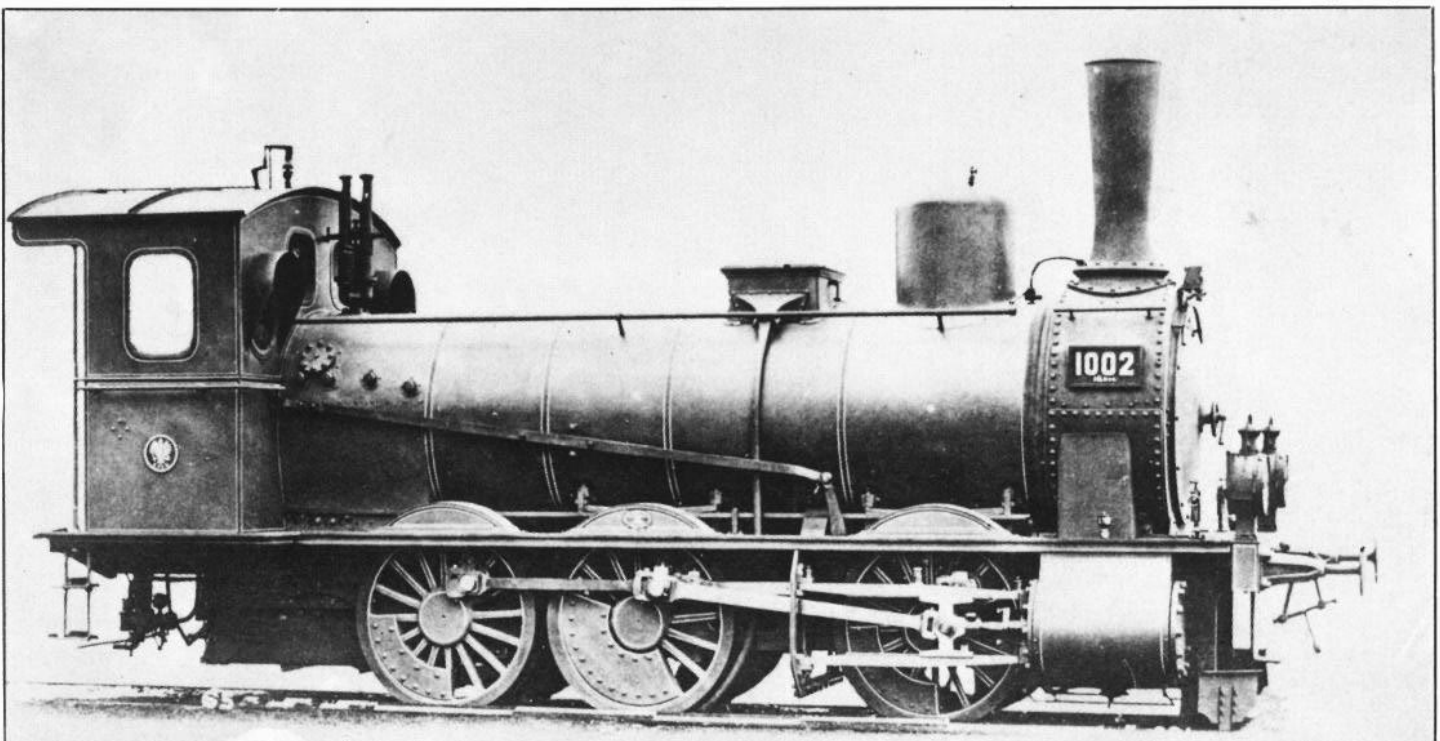
Jede Bahn — ob staatlich oder privat — beschaffte ihre Lokomotiven nach den Entwürfen ihrer Maschinenmeister oder nach denen einer befreundeten Lokomotivfabrik.

Demzufolge gab es in Preußen Dreikuppler der verschiedensten Bauart, und die Zahl der Bau- und Ersatzteile war unübersehbar.

Dieser Zustand führte in den Feldzügen der

Bild 4: Diese Pr. G 3 mit der Nummer Cöln 1002 (linksrheinisch) entspricht nicht in allen Teilen (z. B. Führerhaus, Räder und Laternen) der Normalien-Ausführung.

Foto: Sammlung Bellingrodt



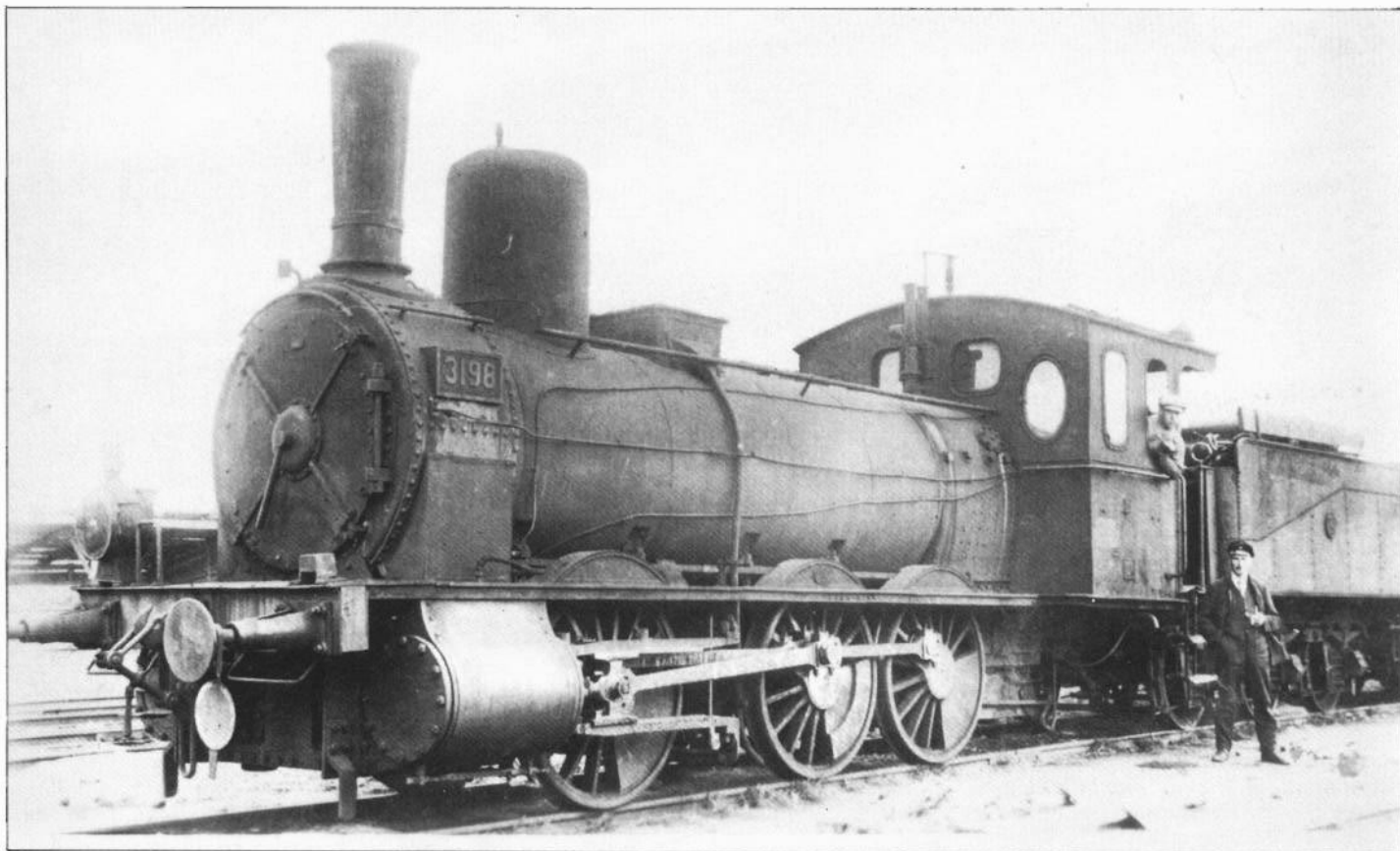


Bild 5: Auch diese G 3 ist nicht „reinrassig“, die Rauchkammertüre ist geändert.

Foto: Sammlung Bellingrodt

Jahre 1864/1866 und 1870/1871 zu erheblichen Betriebsstörungen.

Sie gaben Anlaß zu einer großzügigen »Typisierung«, zur Aufstellung der »Normalien für die Betriebsmittel der Preussischen Staatsbahnen«. Lokomotiven und Wagen sollten auf wenige Bauarten beschränkt werden, ja selbst »Profileisen, Buffer, Federn, Achsen und Reifen für sämtliche Wagen« wurden »genormt«, wie das Blatt 27 der »Normalien« zeigt.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten beruft bereits im Oktober 1870 eine Kommission aus Eisenbahn-Ingenieuren

und Industriellen, die sich dieser Aufgabe unterziehen sollten — allerdings (fast) ohne Erfolg, so daß der Minister anno 1875 die Kgl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu Berlin beauftragte, in Zusammenarbeit mit dieser Kommission endlich Entwürfe für Lokomotiven (u.a.) vorzulegen. Diese Entwürfe schlugen sich in Musterblättern (Musterzeichnungen) nieder: ein Entwurf für eine Personenzuglokomotive, ein zweiter für eine Güterzuglokomotive.

Da die Kommission sich über die Art der Steuerung nicht einigen konnte, wurden je

zwei Musterblätter (M) auf den Tisch gelegt, für Innen- und Außensteuerung.

Es waren das

M 13 für die 3/3-gekuppelte Maschine mit Innensteuerung

M 14 mit Außensteuerung

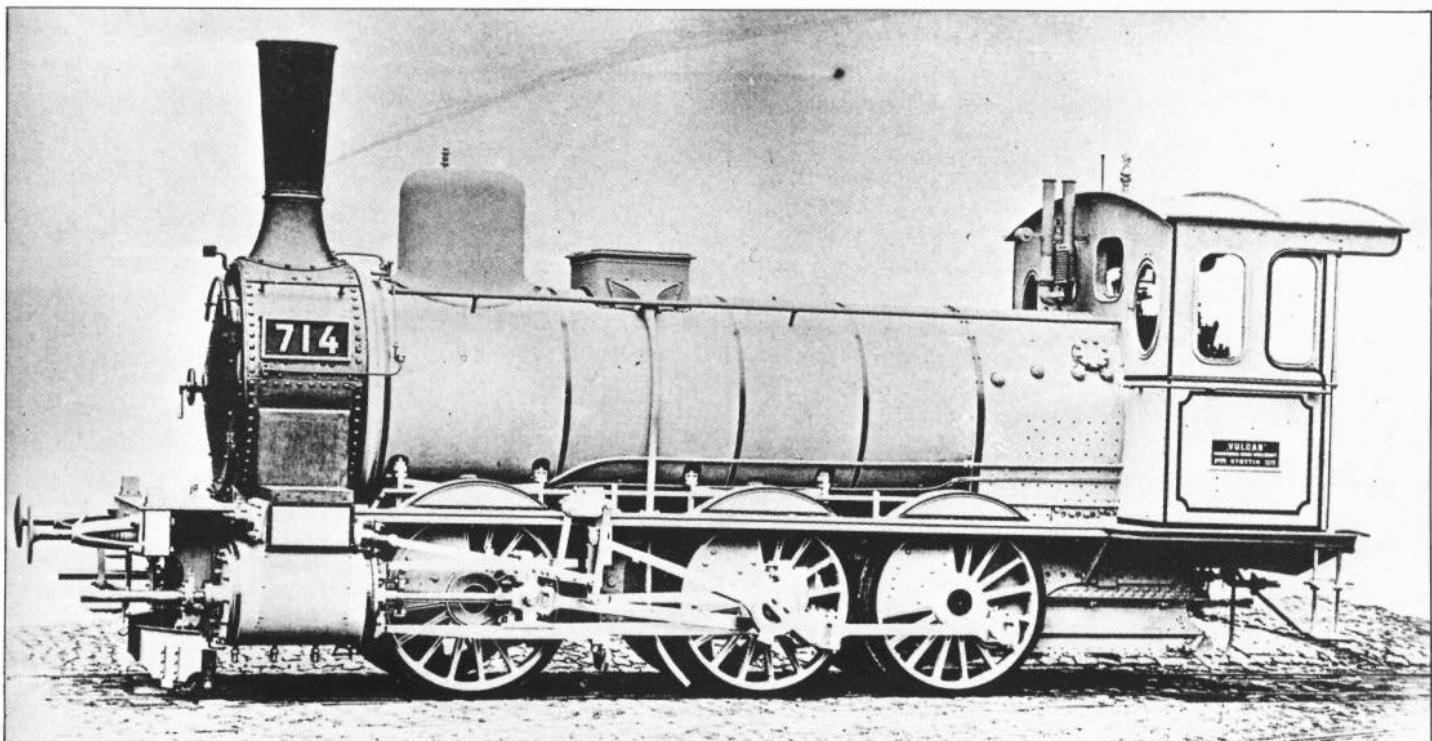
M 17 für den dreiachsigen Tender

Der Tender war für die beiden M13 und 14 gedacht sowie für die 1B-Personenzuglokomotiven nach M15 und 16.

Die **Abmessungen** haben sich in der langen Beschaffungszeit von 1877 bis 1899 nicht wesentlich geändert. So seien die gewählt der späteren

Bild 6: Eine Besonderheit stellt diese Maschine dar. Sie besitzt alle Baumerkmale der G 3 mit Außensteuerung, wurde jedoch als G 2 eingestuft und 1906 nicht umgenummert. Hergestellt 1878 von Vulcan

Foto: Sammlung Bellingrodt



(G3) Bromberg 3103	Rost	m ²	1,53
Vulcan 83/851	Heizfläche	m ²	124,79
	Dampfdruck	kg/m ²	10
	Steuerung		innenlieg. Allan
	Triebwerk	mm	450/630/1330
	Achsdruk	t	12,7—12,7—13,7
	Dienstgewicht	t	39,1
	Reibungsgewicht	t	39,1
	Kesselmitte über SOK	mm	1980
	Radstand	mm	3400
	Länge über Puffer m. T	mm	15163
	Geschwindigkeit	km/h	45
	Tender		3 Achsen/10,5 m ³ —4t

Anzahl Lokomotiven KED	
1— 50	Altona, Bromberg
51—100	Hannover, Magdeburg
101—150	Elberfeld, Erfurt, Frankfurt
151—200	Cöln linkslsh (Cöln)
201—250	Berlin, Breslau
250—	Cöln rechtsrh (Essen)

Um 1894 gibt es rund 400 bei der Cöln rechtsrh-Essen.
Inzwischen ist nun das noch zu behandelnde

Der dreischüssige Langkessel geht glatt in die halbrunde Stehkesseldecke über (B. Crampton). Der Dom sitzt stets auf dem 1. Kesselschuß. Die Zahl der Rauchrohre beträgt 186, später — und selten — auch 176, die Heizfläche liegt dann bei nur 118 m². Der Rost ist nicht sonderlich groß gewählt, verhindert aber, daß bei den langen Überholzeiten jener Jahre und bei den häufigen Rangierarbeiten allzuviel Kohle abbrennt.

Der Schornstein trug bei manchen KED, z. B. Berlin, einen mächtigen Funkenfänger der Bauart Strube.

Die 2. und 3. Achse hatten einen Abstand von nur 1.400 mm, so daß der Radkranz später nur um 5 mm verstärkt werden konnte und der Raddurchmesser auf nur 1.340 mm anstieg. Der Unterschied im Achsdruk hielt sich in engen, durchaus erträglichen Grenzen. (Bei »Entwicklung der Lokomotive ...« Berlin 1937, 2. Band, S. 55 liegt offensichtlich eine Verwechslung mit der C-n2v, der späteren G4², vor).

Die Hand-(Spindel)-Bremse wirkte auf die Räder des Tenders. Gewisse Veränderungen wie Verlängerung der Rauchkammer, größeres Führerhaus wurden in dem letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts an vielen Bauarten vorgenommen.

Alles in allem hat sich diese normale C gut bewährt; sie war einfach im Bau, hielt sich nicht oft in der Werkstätte auf, war kein Kohlenfresser, leistete das, was man von ihr erwartete, und nicht zuletzt: sie war bei Führer und Heizer beliebt.

Ihre Leistung (nach Unger)

	15	20	30	40 km/h
1:500	1195	999	680	497 t
1:200	697	590	410	309 t
1:100	394	333	231	175 t
1: 40	144	118	74	— t

M. Unger, Über die Anfertigung von Lokomotivbelastungstafeln, Glasers Annalen, Berlin 1895, S. 156 u.a.

Diese erste Normal-Güterzuglokomotive hat sich nicht eben schnell durchgesetzt, waren doch noch viele recht brauchbare, z. T. vorzügliche Maschinen der alten Länder- und ehemaligen Privatbahnen im Dienst.

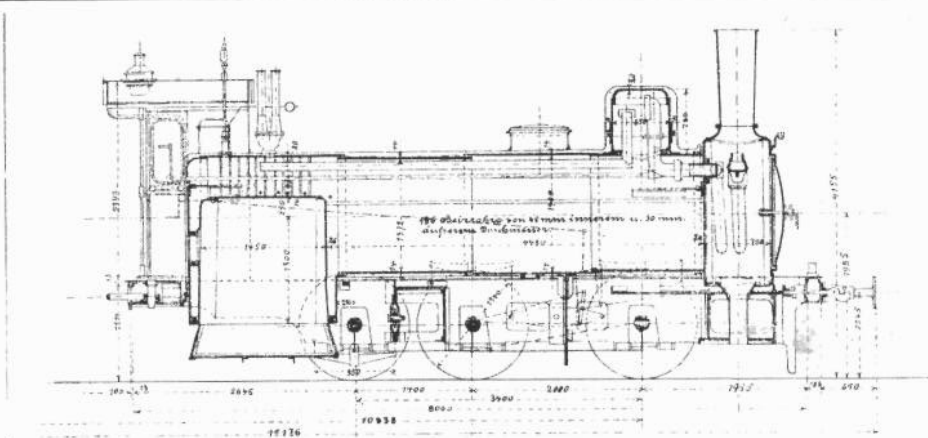
5 Jahre nach ihrem Erscheinen zählte man 116 der normalen Dreikuppler, davon allein 53 bei der KED Frankfurt am Main — alle für die sog. Kanonenbahn bestimmt.

Um 1890 beherrschte sie für ein paar Jahre weithin den Güterzugdienst; ihre Streuung über die KED ist aufschlußreich:

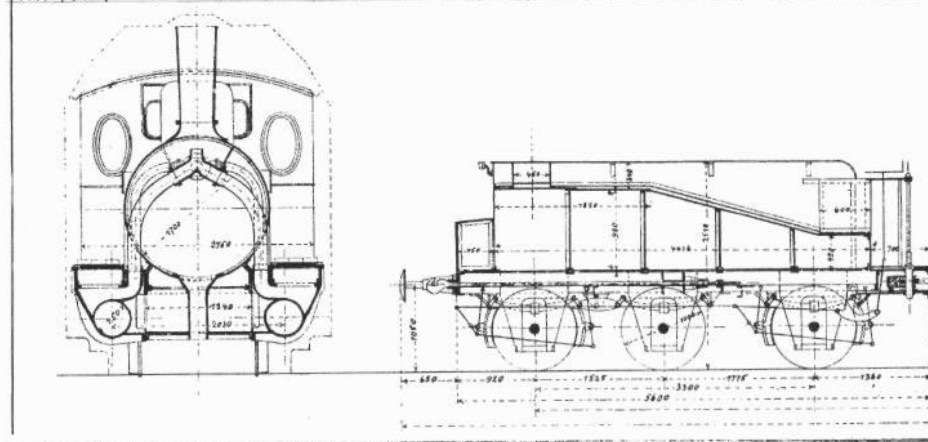
In ihrem Bestand haben die 11 Alt-KED

Bild 7: Typenskizze der Borsig-G 3.

Sammlung Rauter



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
Betriebsnummer	Fabrik	Eisenwerk	Jahr der Indienststellung	Bauart der Indienststellung	Bauart der Indienststellung	Bauart der Indienststellung	Bauart der Indienststellung	Bauart der Indienststellung	Lokomotive								
									Zylinder		Kessel					Radre- (inne Durchm.)	
									Durchmesser	Kesseldurchm.	Stütze und Lage der Steuerung	Dampf- druck	Heizfläche (in der Dampf- regler, geraden)	Heizfläche (vom Feuer- berührte Fläche)			
														Feuer- druck	Heizfläche		Stütze
mm	mm	Stütze und Lage der Steuerung	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	
1064 3921	A. Borsig-Berlin	1883	10114	75	75	75	75	75	400	630	11	11	11	11	11	11	
1065 3922	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1066 3923	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1067 3924	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1068 3925	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1069 3926	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1070 3927	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1071 3928	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	



18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Lokomotive										Feuertube			Bemerkungen
Schienenbruch										Schienenbruch			
Dienstfähig										Dienstfähig			
1. Achse	2. Achse	3. Achse	4. Achse	5. Achse	6. Achse	7. Achse	8. Achse	9. Achse	10. Achse	11. Achse	12. Achse	13. Achse	14. Achse
kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg
33734	12480	13100	12480	—	—	38400	146	4000	13000	25900	352		
(44)	Borsig 83/3921												
	Berlin 1064												
	→ '03 Posen 1078												
	→ '06 (G 3) Posen 3123												
	+ 1908												
Allan-Außensteuerung													

Schon die Klassiker der Lokomotivgeschichte, z. B. Gaiser, hatten ihren Kummer mit diesen Umbau-Lokomotiven — und bis heute ist ihre Anzahl nicht festzustellen, um so mehr, als man in der fälligen Umzeichnung von (G3) auf (G4) großzügig gewesen ist und sie oft unterlassen hat. Es ist also zweckmäßig, alle C-n2-Zwillings-Güterzuglokomotiven nach M 13 und 14 (bzw. M 14 = M III-3 der »erweiterten Normallen«) zusammenzufassen, wie es in der im folgenden wiedergegebenen Übersicht der Fall ist. Die Unterschiede sind in der Tat nicht schwerwiegend.

Inzwischen hatte man bei vielen Vergleichsfahrten mit der Zwilling-Bauart eine Ersparnis an Brennmaterial in Höhe von 15—20 % festgestellt. Nebenher erwies sich das Verfahren als eine Vorrichtung gegen das lästige »Funkenwerfen aus dem Schornstein im Sinne des § 10 im Bahn-Polizei-Reglement«. Die **Abmessungen** der 3/3-gekuppelten Normal-Verbund-Lokomotive nach M III-3a lehnt sich stark an das der Zwilling-Bauart. Sie betragen für die späteren

Bild 8: Typenskizze der 1873 von Schwartzkopf gebauten G 3.

19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Lokomotive							Tender					Bemerkungen
Schienenbruch							Boiler	Gesamt-Schienenbruch		Innere Durchmesser der Räder		
Gewicht	dienstfähig					Zusammen		Gewicht	Schienen		Gesamtgewicht	
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	V. Klasse							
kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	cm	kg	kg	kg	mm	
33270	11710	12030	13310	—	—	37030	105	4800	13500	27400	260	

(33)
Schwartzk' 73/528
Niedersch-Mark. 100
183 Berlin 936
106 (6.3) Berlin 3101/1
+ 1010

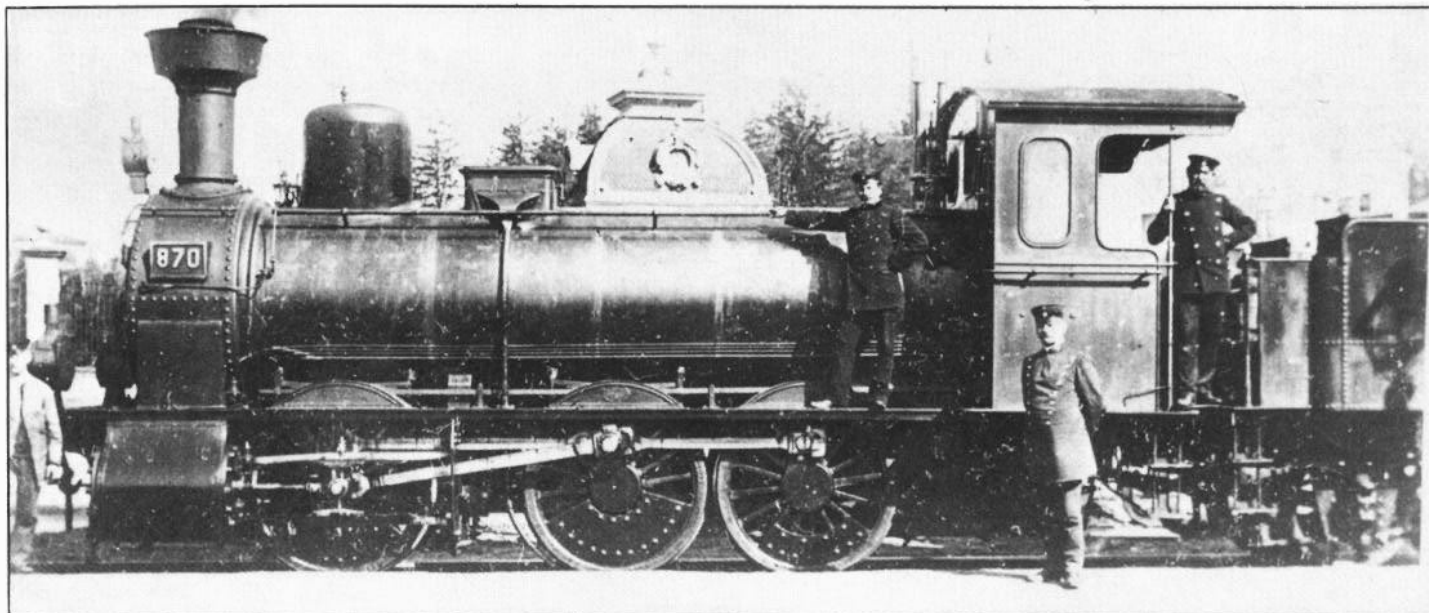


Bild 9: Der Ausführung wie auf Abbildung 8 entspricht auch diese G 3 von 1889 der Uniongießerei in Königsberg.
Foto: Sammlung Bellingrodt

Die Zylinder werden mit einer Neigung von 1:40 befestigt; bei waagrecht Lage hätten sie die Begrenzungslinie überschritten. Der Hochdruckzylinder liegt auf der rechten Seite. Alle Maschinen weisen die Allan-Innensteuerung auf. Die Vergleichsfahrten sind bereits erwähnt worden; sie beweisen dank des Verbundverfahrens und des erhöhten Dampfdrucks eine Ersparnis im Kohlenverbrauch von 10—18 %; zugleich sind die Verbund-Lokomotiven leistungsfähiger — nach dem »Merkbuch« von 1915 ergeben sich folgende Werte:

	15	20	30	40 km/h	
1:500	1460	1130	735	525	t
1:200	860	660	435	310	t
1:100	490	375	240	165	t
1: 40	185	135	75	40	t

Auch diese erste Normal-Verbund-Güterzuglokomotive hat sich keineswegs schnell verbreitet; von insgesamt 774 Maschinen wurde die hundertste erst 8 Jahre nach der ersten in Dienst gestellt.

Sie bewährte sich im allgemeinen gut, insbesondere auf Strecken mit größerem Stations-

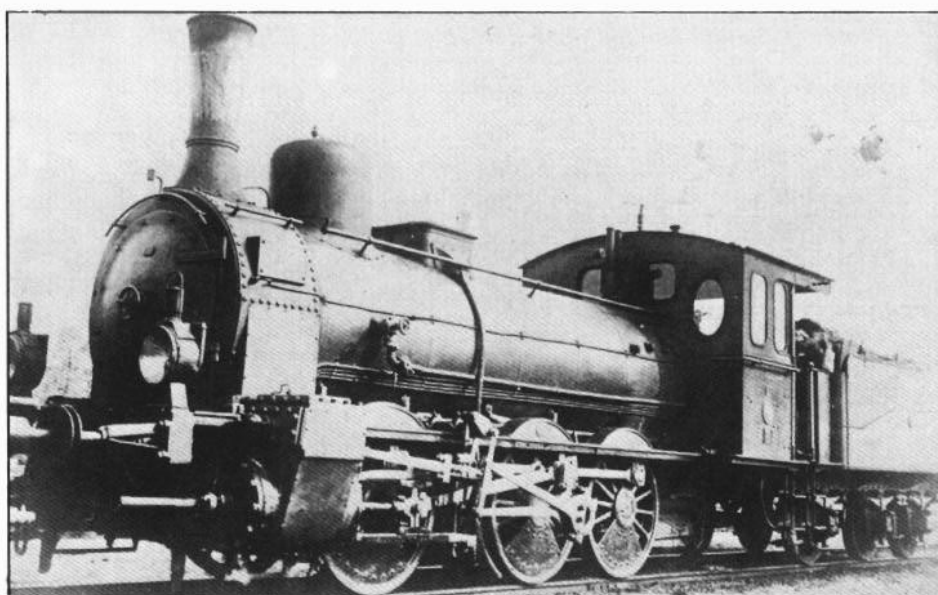


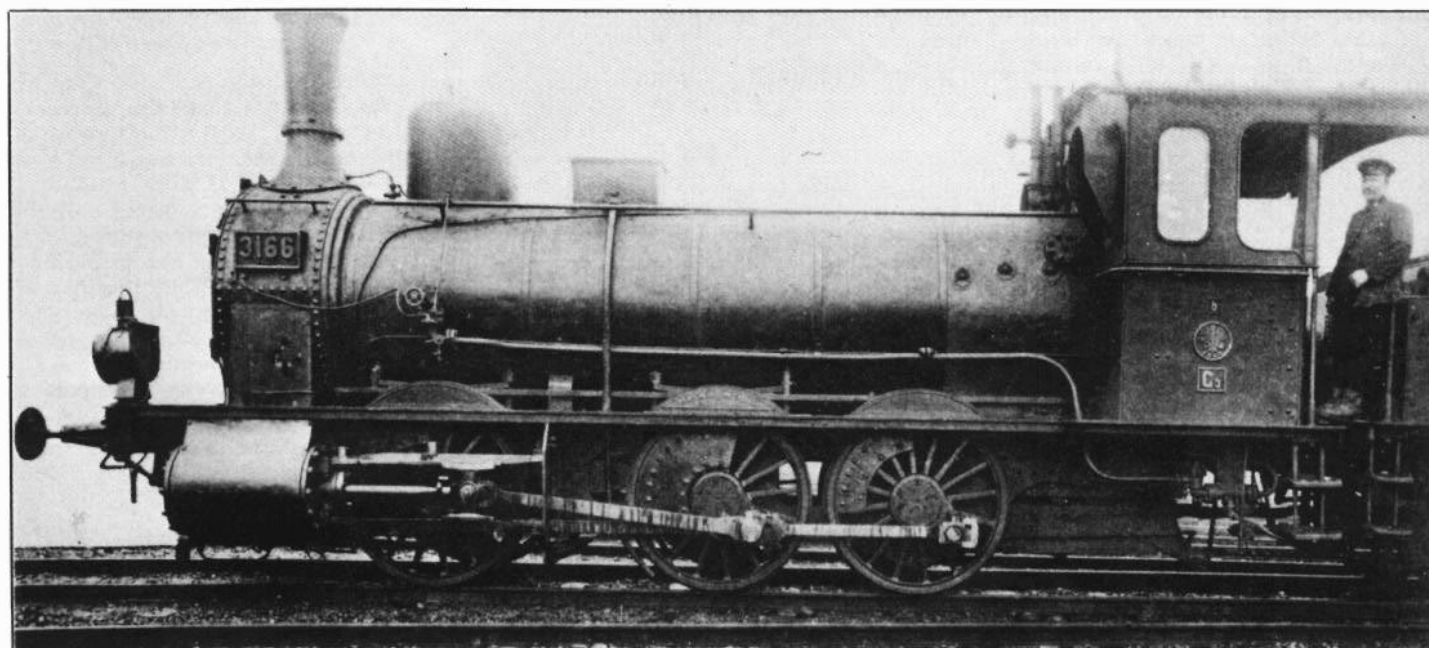
Bild 10: Eine nach den Normalien gebaute G 3, jedoch mit außenliegender Allen-Steuerung.

abstand, demzufolge also weniger Rangierarbeiten und vor Zügen über große Strecken, die — in Ostdeutschland — relativ selten von schnellfahrenden Zügen überholt wurden. Für Züge, Nah-Güterzüge, in dichtbesiedel-

ten, industriereichen Gebieten war die Zwillingsmaschine besser geeignet. Noch die Verteilung der Verbund-C auf die KED von 1905/1906 zeigt das:

Bild 11: Eine reine G 3 von Henschel & Sohn in Cassel.

Foto: Sammlung Bellingrodt



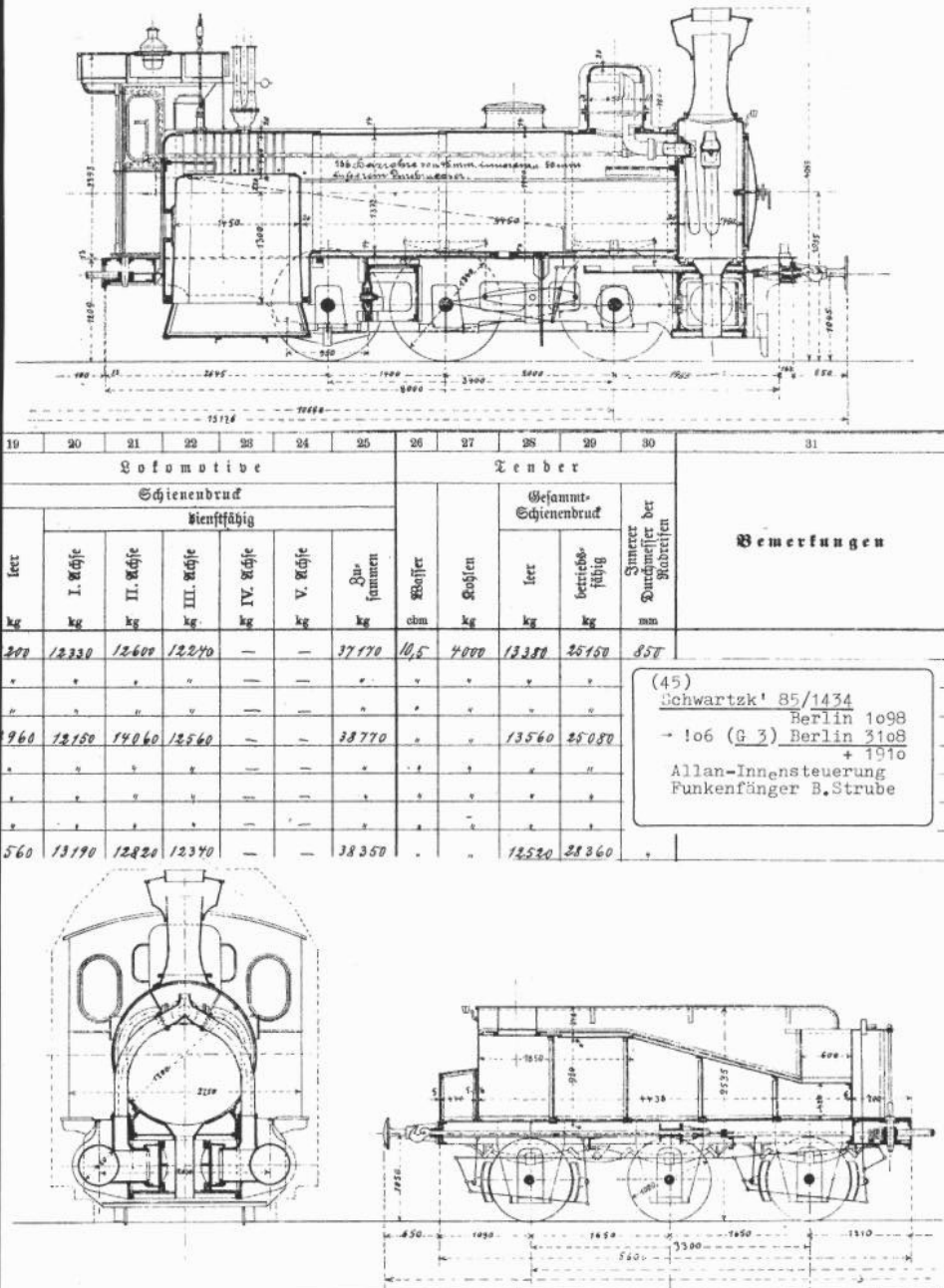


Bild 12: Typenskizze der von Schwartzkopf 1885 gebauten G 3, nach wie vor mit Strube-Funkenfänger.

Sammlung Rauter

KED	Bromberg	97	lange Durchgangsstrecken, keine Industrie
	Danzig	77	lange Durchgangsstrecken, keine Industrie
	Hannover	90	lange Durchgangsstrecken, wenig Industrie
	Magdeburg	80	lange Durchgangsstrecken, wenig Industrie
	Cöln	10	geringe Stationsabstände, Industrie
	Elberfeld	15	geringe Stationsabstände, Industrie
	Essen	40	geringe Stationsabstände, Industrie
	Saarbrücken	25	geringe Stationsabstände, Industrie

Beide Bauarten mußten bereits noch vor der Jahrhundertwende die Arbeit auf den großen Strecken mehr und mehr den D-Zwillings- und D-Verbund-G überlassen, z. T. auch den schnelleren 1C in allen Spielarten; sie alle wurden dann von den Heißdampflokomotiven verdrängt.

Die Lok-Bezeichnungen

Nun ist bisher kaum einmal — wie es doch die Überschrift verspricht — von G3, G41, G42 gesprochen worden. Wie also steht es um die Bezeichnung der Lokomotiven?

Als die »Normalien« in den 70er Jahren des 19. Jhdts. aufgestellt und die erste 3/3-gekuppelte Normal-Güterzuglokomotive in Dienst genommen wurden, da kannte kein Eisenbahner diese Zeichen »G3« usw.!

Wenn man Maschinen einer Bauart zusammenfassend bezeichnen wollte, so hieß es z. B.

3/3-gekuppelte Güterzuglokomotive der Kgl. Ostbahn oder:

3/3-gekuppelte ältere G der Main-Weser-Eisenbahn oder:

3/3-gekuppelte normale Zwillings-Lokomotive (vielleicht noch: nach M III-3)

Manchmal diente ein Kennwort zur Charakteristik: z. B. »Durchbrenner« für die treffliche 1B-Schnellzuglokomotive der Cöln-Mindener-Eisenbahn oder »Ruhr-Sieg-Typ« für die 1'B der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, ihrer ersten mit beweglicher Laufachse.

Diese Lösung war nun nicht gerade zufriedenstellend. So wiesen westdeutsche Direktionen einen neuen Weg.

Die KED Cöln linksrheinisch bildete für ihren internen Gebrauch Gruppen etwa leistungsgleicher Bauarten und bezeichnete sie mit Buchstaben, A—K; das System bewährte sich garnicht und wurde nach kurzer Zeit (anno 1895) wieder aufgegeben.

Die KED Elberfeld brachte Ordnung in ihren Lokomotivbestand: Maschinen gleicher Leistung ohne Rücksicht auf Bauart und Alter wurden in Klassen zusammengefaßt — P1 bis P6, G1 bis G5, T1 bis T6.

Diese Einteilung fand bei anderen KED Anklang, die Bezirke Cöln und Frankfurt ahmten sie nach, später Magdeburg. Die Zuteilung der Bauarten war freilich anders als wir sie kennen: die normale 2B-n2v (S3) war bei Elberfeld damals eine (P6), die normale 1C-nw (G5) bei Magdeburg eine G4.

Um 1903 weit verbreitet, wurde die neue Be-

Es ist bedauerlich, daß keine dieser alten und braven Dreikuppler in einem deutschen Museum zu finden ist, keine der Museumsbahnen ankündigen kann, ihr Zug sei mit einer G3 oder G4 aus »uralten Zeiten« bespannt; selbst die rege um Tradition bemühte DR-Ost kann keinen dieser Dreikuppler vorweisen.

Wie schön wäre es, wenn sich ein Gerücht bewahrheiten sollte, die PKP hätten in ihrem Bw Breslau Odort neben anderen Raritäten aus preußischer Zeit eine G3 oder G4 konserviert? Und wenn's der Fall sein sollte: ob sie dann den Weg in den Westen antreten könnten — wie schon manche andere?

H. Rauter



LINDENBERG
Ihr Fachgeschäft in der Innenstadt
Technische Modellspielwaren
Individuelle Beratung
5 KÖLN 1 BLAUBACH 6-8 TEL 0221 230090



Modellbahn-Center in Köln
Erfahrung zählt
Wir schaffen Lösungen, beraten, reparieren,
bauen um, führen Ersatzteile.
Natürlich verkaufen wir auch Modelleisenbahnen und was dazu gehört.
Besuchen Sie uns — Ihr zuverlässiger Partner in Sachen Eisenbahn.

Technik
Rohe
Hobby

Wir führen:

Modellbahnen
Modellbahnen
Modellbahnen
Modellbahnen
Modellbahnen + Zubehör

Arminstraße 12
Tel. 02 09 / 2 68 19
4650 Gelsenkirchen



Hobby + Spiel Hanfried Jores

Alles für den Modelleisenbahner

Flug-, Schiffs-, Automodelle, Funkfern-
steuerungen.
Fleischmann - Piko - Märklin - Rivarossi -
Trix - Hagi - Arnold - Günther - Liliput -
Graupner - Roco - Bemo

5300 Bonn-Bad Godesberg
Im Meisengarten 136
Tel. 0228/342410 · geg.üb.d.Bhf.Mehlem

Modell des Dampftriebwagens der
Sensetalbahn in Spur 1 mit Gasteuerung



Auflage unter 100 Stück. Ein Liebhaberstück von hohem
Wert für den anspruchsvollen Sammler!
Zu beziehen für 3450,- DM von
DAU-BO-BAHN
D-4630 Bochum 1, Herner Straße 229
TELEFON (0234) 53669

Fordern Sie unseren Hauskatalog an, oder besuchen Sie uns.
Es lohnt sich!

Wir führen namhafte Herstellerfirmen zu verbraucherfreundlichen
Preisen.

Modelleisenbahnen Klaus Hütter
Ringstraße 3 · 7887 Laufenburg-Hochsal · Tel. 07763/7420

**Modelleisenbahngeschäft eines Modellbauers HELMUT
A. POITNER Fraunhoferstr. 41 (Ecke Reichenbachstr.)
Nähe Gärtnerplatz · U-Bahnstation 8/1, Tel. 089/2014985**

IHR TREFFPUNKT IN MÜNCHEN

Wir führen: Märklin, Trix, Roco, Liliput, Raimo, Rivarossi, Günther, Piko, Güt-
zold, Peco, Sommerfeldt, Schneider, Kibri, Brawa, Preiser, Herpa, Noch, Titan,
Heki, Mössmer, Jordan, Pola, Kesselbauer, Wiking, Humbrol, H + M, Roco-
Sonderangebote aller rollenden Erzeugnisse. Reparaturen und Ersatzteile-Ser-
vice, Fachliteratur ALBA, EM MIBA, EK, EJ, 0-Spur-Fahrzeuge Roco und Rivaros-
si, HAG, Seuthe, Spieth, Beck, Electrotren, Minicraft, Vollmer, Busch, Herkat.

MODELLBAHN BRAUSE

— von Z bis LGB —

Drontheimer Str. 1, 1000 Berlin 65 (Nähe U-Bahnhof Osloer Str.)
Telefon: (030) 4935864

MÄRKLIN, FLEISCHMANN, ARNOLD, ROCO, LILIPUT, RIVAROSSII, HAG, LGB, BEMO,
BRAWA, BUSCH, SOMMERFELDT, TITAN, VOLLMER, MINICRAFT-Modellbahnwerkzeuge,
PIKO, GÜNTHER, BTB, KEYSER-Lokbausätze, HUMBROL-Farben, FACHLITERATUR ...
Für alle Fabrikate: Ausführliche Beratung, Bau- und Ersatzteil-Service, freundliche Preise.
Auf Anfrage (Freilumschlag): MÄRKLIN-AUSLAUFMODELLE, Gleichstromliste HO bzw. N,
WIKING/HERPA/BREKINA-Sammler-Service
MITTWOCHVORMITTAGS GESCHLOSSEN

Kennen Sie das größte Versandhaus für Eisenbahnliteratur? Das umfassendste Buchlager in dieser Sparte?

Seit über 20 Jahren versenden wir Literatur von fast allen Verlagen, die sich mit deren Herstellung befassen. Per Post, in die ganze Welt, mit bester Ver-
packung. Ohne Zollformalitäten, frei Haus, rasch und preiswert. Wir sind nicht weiter von Ihnen entfernt als der nächste Briefkasten. Unser Liefer-
programm umfaßt Werke über **Eisenbahnen, Straßenbahnen, Modellbahnen und Spielzeug, Schifffahrt in der Schweiz**. Wenn Sie irgend eines dieser Werke
benötigen, dann schreiben Sie uns. Immer neue Informationen und Kataloge erhalten Sie gratis mit jeder Buchlieferung. 14 km südlich von Waldshut/
Schwarzwald:

Verlag Eisenbahn, Gut Vorhard, CH-5234 Villigen AG Schweiz

Modellbahnen vom Fachmann!

ROCO, Liliput, Piko, Rivarossi, Jouef,
Günther, Kibri, Weinert, Fulgurex
LGB
Bemo
u.v.a.



Oskar Fr. Kraus
Brücknerstraße 1 · 8700 Würzburg/Main

Spezialist für alle
italienischen
Eisenbahnfabrikate
und alle wichtigen
ausländischen
Fabrikate.

Wir versenden auch.

Gabriele Ramazotti

Vià Mazzini, 23
I-25015 DESENZANO del Garda (Bs)
Tel. (003930) 9 14 45 82 / 9 14 44 72



Spezialgeschäft für Modelleisenbahnen und Zubehör · Tel. 0211/373787

Linden

Corneliusstr. 65 4000 Düsseldorf 1

Sommer-Öffnungszeiten April — September
tägl. 13.00 h — 18.00 h — samstags 10.00 h — 13.00 h
mittwochs geschlossen

Modelleisenbahnen Braun

Landsberger Str. 317, 8000 München 21, (089) 5806447
nur ca. 300 m vom S-Bahnhof Laim stadtauswärts
auf Ihrer Route zwischen BAB Stuttgart und Salzburg.
Wir führen alle gängigen Fabrikate — und einiges mehr.
Artikel von Rai-Mo und M + F Uk ab Lager, soweit lieferbar.
Ade-Sonderserien. Große Auswahl an Automodellen 1:87.

Wir haben noch folgende M + F-Bausätze
aus deutscher Fertigung auf Lager:

004,00469	Bay. D VI	375,—
100,00469	Bay. D VI	445,—
01735	Geh 5-achs. Öltender	248,—
024, 02410,	Umbausatz BR 44	584,—
02469	aus Fleischm. BR 50	
03810	Sup. für Liliput BR 38	287,—
07910	Umbaus.Märklin BR 03	147,50

09310	Sup.Märklin BR 41	194,—
151, 12009	Köf III	198,—
207, 20710, 12052	E 04	389,—
40303, 40313 BR 9967-71	H0m	314,—
150	Wismar-Schienenbus	195,—
	Fertigmodell Superausf., rot	
15010	Sup.Wismar-Schienenbus 39,—	

FULGUREX
BEMO



RUCO



INTERTRAIN

Modellbahnbeschriftung

WEINERT MODELLBAU



ade
Modelleisenbahnen



Dies ist nur ein kleiner Teil der Spezialitäten die wir für Sie führen. **Unterlagen gratis anfordern!**
Wir nehmen Reservationen jeder (Kleinserien-)Neuheit entgegen. Auch Versand.

MBS-L — 191, rue des Romains — L-8041 BERTRANGE — Telefon: (00352) 31 15 19 nach 17.30 Uhr.



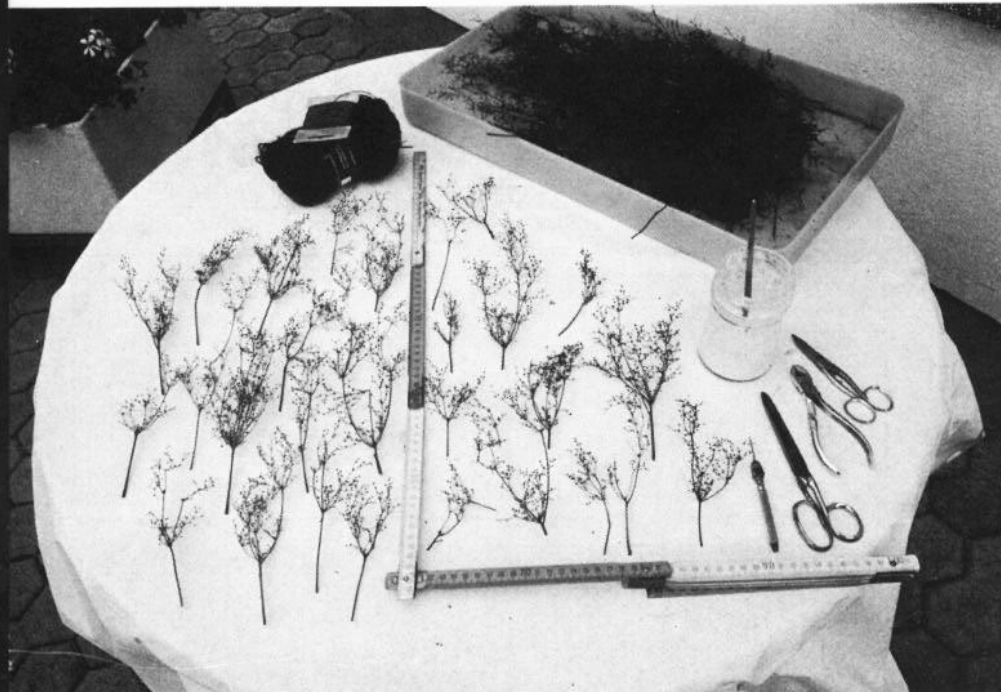
Bild 1: Werkzeug und Materialien zur Anfertigung von Sträuchern: Imprägnierte Strauchgerüste, Schaumstofflocken in verschiedenen warmen Grüntönen, Kaltleim, Sprühkleber, Messer, Zange und Schere.

Sträucher und Büsche

Nachdem in den ersten 3 Ausgaben des »Eisenbahn-Journals« 1982 Bildserien mit Texten über den Bau von Modellbäumen erschienen, wurde ich darauf hingewiesen, daß über Kleinbewuchs, d. h. Sträucher und Büsche, nicht gesprochen wurde. Ich möchte dieses Versäumnis wunschgemäß hiermit nachholen und habe aus Demonstrationsgründen

kurzfristig ein kleines Diorama angefertigt, auf dem dann im wesentlichen Büsche usw. dargestellt werden. Der ruhig dahinfließende Wiesenbach entstand dabei als Zugabe. Und nun zur Fertigung der Büsche, die ich ausschließlich nach der Methode 3 meines Berichtes aus 2/1982, Seite 40, hergestellt habe.

Bild 2: Das imprägnierte Material, einzeln auf einem Tisch angeordnet sowie ein Wollknäuel zum Zusammenbinden. Der Zollstock demonstriert die Größenverhältnisse sehr gut.



Das Grundmaterial ist ein namentlich nicht bekanntes Sumpfgewächs, ca. 1 m—1,20 m hoch. Sie finden es in ganz Deutschland in feuchten Wiesen und an nassen Weg- und Straßenrändern. Es blüht etwa Juli—August in weißen Dolden, die stark Flieger-ähnlich duften. Sie müssen sich zu diesem Zeitpunkt den Standort der Pflanzen einprägen, denn erst im Spätherbst kann »geerntet« werden, wobei sie dann nicht mehr so leicht aufzufinden sind. Beim »Ernten« etwa 40 cm lange Stücke abschneiden und diese Teile entblättern, die Fruchtdolden jetzt möglichst schonend behandeln. Sie können Ihre »gesammelten Werke« zum Austrocknen in Kartons legen oder in lose Büschen zusammengebunden aufhängen. Am besten eine große Menge »ernten« und das den ganzen Winter über zunächst weglegen. Wenn Sie dann mit der Bearbeitung beginnen, leicht mit der Hand über die Zweigenden streichen, so daß die verbliebenen Fruchtknöllchen weitgehend abrieseln. Was dann noch übrig bleibt, hat schon sehr schöne Naturformen von kleinen Bäumen und Büschen. Zunächst muß aber jetzt unbedingt imprägniert werden.

Hierzu nimmt man die bekannte Lösung — ein Teil Glycerin, drei Teile Wasser —, aber diesmal klar, ohne Einfärbung. Das Ganze

möglichst in einen Eimer mit Deckel und die trockenen Sträucher vorsichtig einlegen. Nach etwa 2 oder 3 Tagen kann man die Zweige dann herausnehmen, und, ohne besonders nachzuhelfen, nach dem Abtropfen trocknen lassen. Und nun kann's losgehen! Sie sind aufgefordert, ganz nach Belieben kleinste Enden abzuschneiden, oder etwas größere usw., usw. ...!

Wie gesagt, Sie haben dann die fertigen Gerüste für die schönsten Sträucher in der Hand. Sie können sich auch 2, 3, 4, 5 Stücke mit Wollfäden und Leim zu Bäumen jeglicher Form zusammenbinden. Schauen Sie zwischendurch auf die Bilder des kleinen Dioramas — es ist alles genau so zu sehen wie beschrieben!

Natürlich müssen wir die Zweige noch »begrünen« (beflocken). Hierzu einfach Sprühkleber drauf und Flocken hinterher, fertig! Sind es zuwenig »Blätter«, nochmals das selbe. Achten Sie bitte etwas auf die Farbe der Schaumstofflocken, und daß diese Flocken auch möglichst zierlich sind, umso besser ist der Endeffekt.

Diese Methode ist, abgesehen von den etwas langwierigen Vorarbeiten, objektiv die einfachste, um wirklich verblüffend schöne Bäume selbst zu fertigen.

Ich kann auch eine überraschend hohe Lebensdauer hierfür garantieren — denn meine Erstlinge nach dieser Methode (immer noch schön und nicht spröde) sind meistens 15 Jahre alt.

Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Experimentieren!

Franz Jerusalem, M.E.C. Aachen



Bild 3: So filigran können Bäume und Büsche, angefertigt nach der heutigen Methode, im Modell aussehen.

Bild 4: Dieses Motiv ist an der Tränke aufgenommen. Die Pappel in der Mitte ist ungefähr 22 cm hoch.





Bild 5: Der Obstbaum ist nach der Draht-Methode mit Foliage und Flocken »begrünt«. Das Grundgerüst der Pappeln dagegen besteht aus Naturmaterial.

Bild 6: 25 cm hoch ist der sehr realistisch wirkende alte Turm, der von einer Trauerweide und einem »Standard-Laubbaum« eingerahmt wird.



Mit etwas Fantasie und ein wenig Kenntnis der Herstellungsmöglichkeiten sind der Landschaftsgestaltung auf der Modellbahn kaum Grenzen gesetzt. Außer dem Wunsch nach einem Vorschlag zur Fertigung von Büschen und Sträuchern wurde ich von meinen Freunden gedrängt, mir auch einmal den Kopf über die Fertigung eines alten Turmes zu zerbrechen. Hier ist er,

der alte Turm

Ich hatte selbst schon einmal mit diesem Gedanken gespielt und die Ruinenansicht bereits zeichnerisch niedergelegt.

Der Turm ist auf 1 cm starkem Spezial-Deko-Karton vorgezeichnet, die Steinformen tief eingeschnitten und hiernach sorgfältig in Rundform gebracht. Dann wird die Oberschicht dieses Kartons Stein für Stein abgelöst. Das läßt sich am leichtesten bewerkstelligen, indem man die Oberschicht leicht anfeuchtet und die »Steine« mit einem feinen Bastlermesser abhebt. Als nächstes folgt der Farbanstrich und zwar zunächst mit weißer Leimfarbe als Grundierung. Für den eigentlichen Anstrich habe ich einfache Schul-Wasserfarben verwendet.



Bild 7: Der alte Turm von der Rückseite fotografiert. Aus der Mitte des ehrwürdigen Gemäuers wächst schon ein mächtiger Baum heraus.

Bild 8: Sehr schön zu sehen ist hier das bis zu 2 cm starke Mauerwerk.

Fotos 1—8: F. Jerusalem

In dem sichtbaren Bereich ist der innere Teil noch einmal verstärkt und mit »Faller«-Mauerpapier von innen beklebt. Die Wandstärke ergibt sich hieraus mit ca. 18 mm, der Durchmesser liegt bei 10 cm, die Höhe insgesamt bei etwa 25 cm.

Auf dem abgebildeten Diorama habe ich die alte Turmruine mit einer Trauerweide — eine Sonderanfertigung meiner Bäume — und einem „Standard-Laubbbaum“ umgeben. Das Ganze etwas harmonisch zusammengefügt, ergibt nach Ergänzung mit „Preiser“- und „Merten“-Figürchen eine hübsche Bereicherung für die Modellbahn-Anlage.

Franz Jerusalem, M.E.C. Aachen



Eisenbahn-Dreieck »Distelrasen«

Das neue Buch aus dem H. Merker Verlag umfaßt 296 Seiten, mit 54 Farb- und 288 Schwarz/weiß-Fotos, 30 Zeichnungen sowie einem großen Ausfaltplan. Der größte Teil des Buches befaßt sich, besonders auch im Bildteil, mit der Dampflokomotive-Epoche und dem Bau des Distelrasen-Tunnels. Preis: DM 69,60 + 4,—OM Porto/Verp.

H. Merker Verlag
Röntgenstr. 2-8080 Fürstenfeldbruck-Tel. 08141/2437



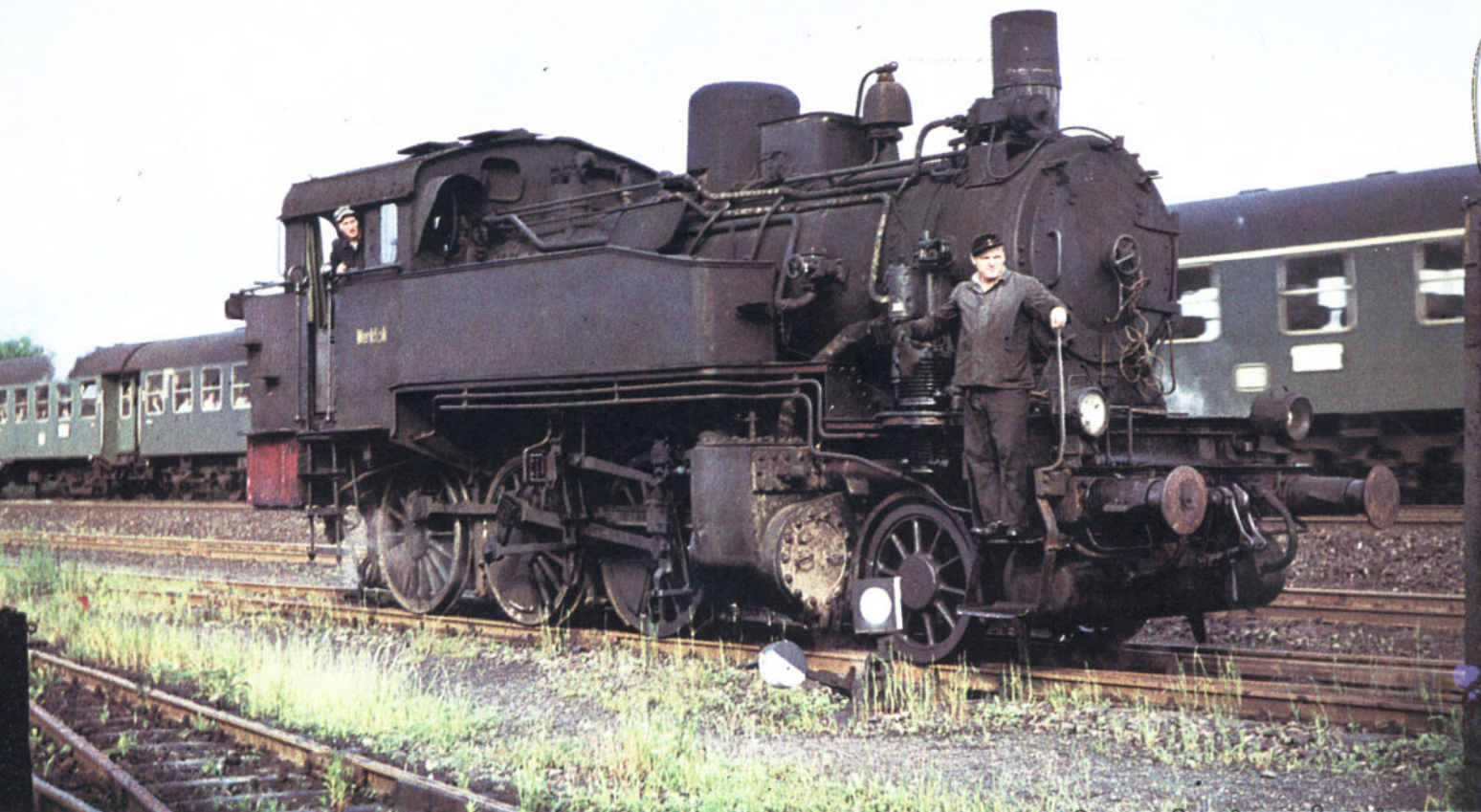


Bild 1: Einige Loks der Baureihe 91 wurden noch nach dem 2. Weltkrieg bei der Deutschen Bundesbahn eingesetzt. Diese pr. T 9³ mit Tonnendach war im AW St. Wendel als Werklok eingesetzt.
Foto: H. Kaleve

Die Baureihe 91³⁻¹⁸

Das Vorbild

Wieder einmal erkor sich die österreichische Firma Liliput ein preußisches Vorbild für ein Lokomotivmodell der Baugröße HO, das schon lange einen Spitzenplatz in der Wunschliste der Modellbahner einnimmt. Bei den Königlich Preussischen Staatseisenbahnen waren die Lokomotiven der Gattung T 9³ im Personen- und Güterzugdienst auf Haupt- und Nebenbahnen eingesetzt. Nach mehreren meist wenig erfolgreichen Versuchen mit verschiedenen Dreikupplern, erschien im Jahr 1901 mit der Gattung T 9³ eine vielseitig verwendbare Tenderlokomotive, der endlich

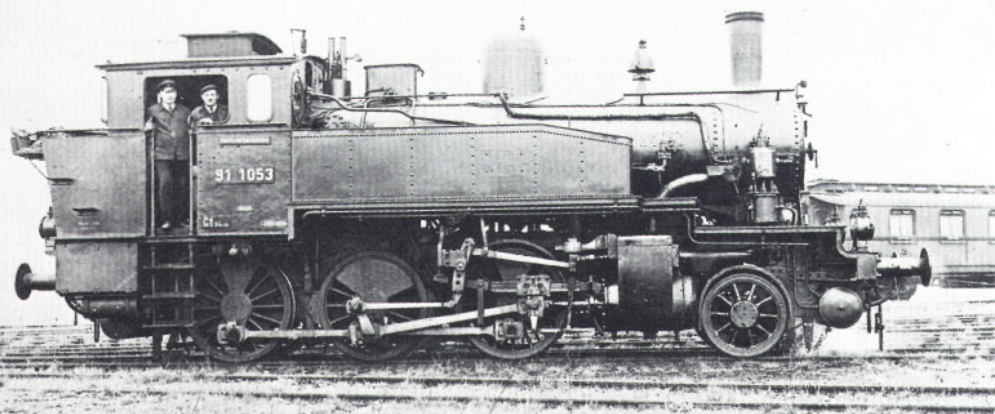
der erhoffte Erfolg beschieden war. Urheberfirma war die Union-Gießerei in Königsberg. Bis zum Jahr 1913 waren insgesamt 2.211 Exemplare in Dienst gestellt worden, davon allein 2.055 Stück in Preußen. Am Bau der Fahrzeuge waren nahezu alle namhaften Hersteller beteiligt, die bereits als Lieferanten für die KPEV in Erscheinung getreten waren. Die 10 von der Württembergischen Staatsbahn bestellten Maschinen entstanden in der Maschinenfabrik Esslingen nach preußischen Konstruktionsunterlagen. Mehr als 1.500 Lokomotiven gingen nach dem Zusammenschluß der früheren Länderbahnen noch in den Bestand der Deutschen

Reichsbahn über. Nach ihrer Übernahme führen die Maschinen der Gattung T 9³ mit den Betriebsnummern 91 301 bis 91 1805. Hinzu kamen noch die 10 Exemplare aus Württemberg, denen die Betriebsnummern 91 2001 bis 2010 zugewiesen wurden.

In Zugkraft und Laufeigenschaften erfüllten die Lokomotiven alle Erwartungen. Die Entscheidung, die Laufachse mit der ersten Kuppelachse zu einem Krauss-Helmholtz-Gestell zusammenzufassen erwies sich als richtig. Im Laufe der Beschaffungszeit ergaben sich keine besonders großen Bauartveränderungen, wenn man von der unterschiedlichen Dachausführung absieht. Zunächst waren alle Lokomotiven mit einem flach gewölbten Dach versehen, das einen eckigen Lüftungsaufsatz trug. Bei späteren Lieferungen ging man zu einem stärker gewölbten Tonnendach über, in dem sich vier Klappen für die Belüftung des Führerhauses befanden.

Nach 1945 schmolz die Zahl der T 9³ bei beiden deutschen Bahngesellschaften rasch auf wenige Exemplare zusammen. Bei der Deutschen Bundesbahn wurden die letzten Maschinen im Jahr 1964 ausgeschieden. Zu ihnen zählte die 91 1002 vom Bw Darmstadt, die dort noch bis zum Jahr 1955 kalt abgestellt war. Bei einer weiteren Lok, die zu Beginn der sechziger Jahre als ausrangierte Werklok in Kornwestheim vorgefunden wurde, dürfte es sich um die Maschine 91 1736 gehandelt haben, die in der Mitte der fünfziger Jahre zum Bestand des Bw Heilbronn zählte.

Bild 2: Diese Bauausführung mit flachgewölbtem Dach und eckigem Lüfteraufsatz wählte Liliput für sein HO-Modell der BR 91³ als Vorbild. Unser Foto zeigt die 91 1053 des Bw Kalk-Nord der Rbd Köln.
Foto: Sammlung Merker



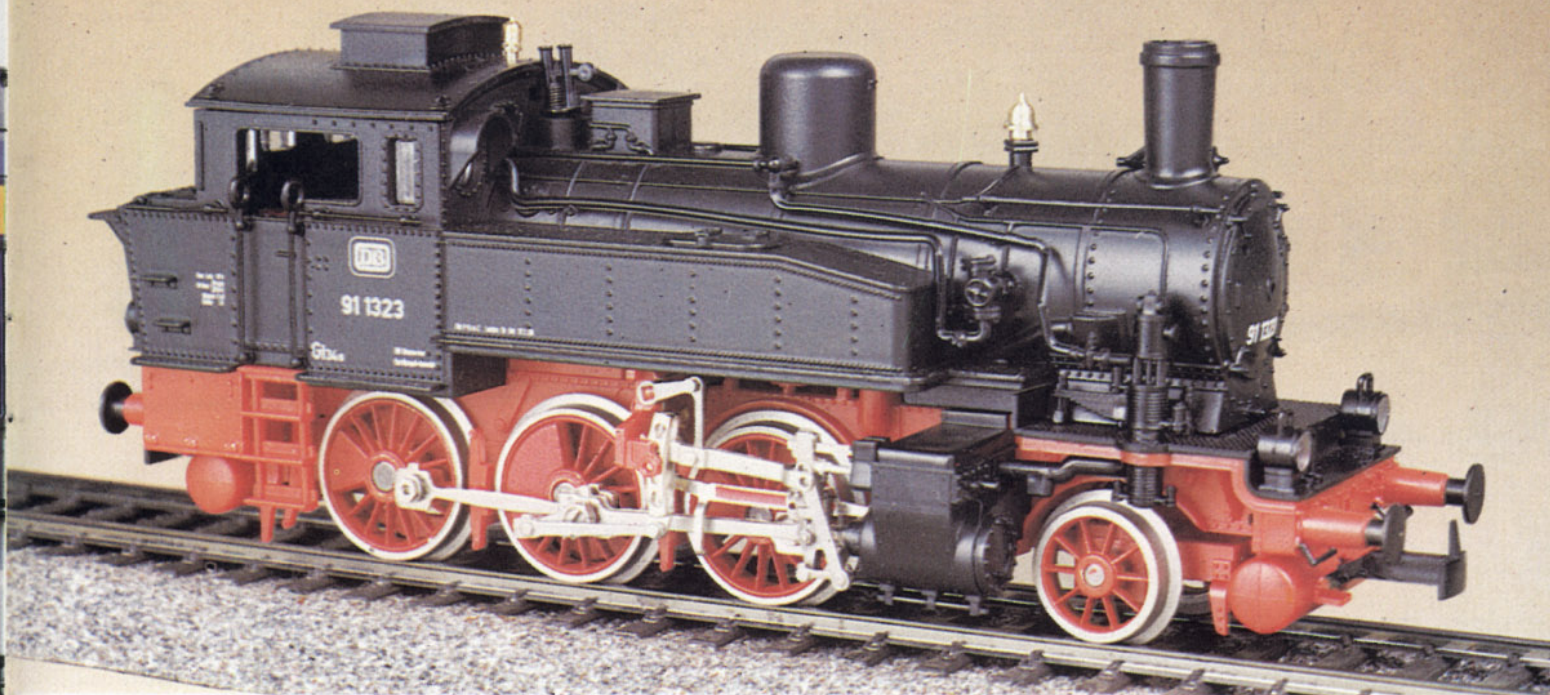


Bild 3: Sauber und solide gefertigt ist das HO-Modell der 91 1323 von Liliput für den Einsatz auf Haupt- und Nebenbahnen.

Foto: Obermayer

Das Modell von LILIPUT

Zweifelloos hat Liliput mit der Wahl der preußischen T 9³ einen guten Griff getan. Diese Lokomotive läßt sich recht universell auf kleinen und mittleren Anlagen im Personen- und Güterzugdienst einsetzen. Liliput wird die kleine Tenderlok in mehreren Varianten in der Baugröße HO fertigen. Ein erstes Exemplar, in der DB-Ausführung, ging bei Redaktionsschluß bei uns zur Begutachtung ein. Die Lok trägt das DB-Emblem und die Anschriften BD Hannover und Bw Braunschweig. Für die letzte Untersuchung ist das Datum vom 17.1.58 angegeben.

Das Modell ist in der bekannt guten Qualität des österreichischen Herstellers gefertigt. Besonders bemerkenswert ist, daß das Gehäuse der Maschine ganz aus Metall-Druckguß gefertigt ist. Hieraus resultiert ein recht hohes Eigengewicht und eine noch recht gute Zugkraft, die es erlaubte, auf Haftreifen zu verzichten. Sehr gut sind die Laufeigenschaften, zumal auch noch die Laufachse zur Stromabnahme herangezogen wurde. Ein Flachmotor, offensichtlich eine Neuentwicklung, liegt unterhalb der Fenster im Führerhaus und treibt über ein Schnecken- und Stirnradgetriebe die mittlere Achse an. Über die Kuppelstangen erfolgt die Kraftübertragung zu den beiden anderen Achsen. Das gesamte Treib- und Steuerungsgestänge ist sehr sauber und präzise gefertigt. Der Rahmen ist eine Kombination aus Kunststoff und Metall. Das Metallgehäuse mit seinen vielen feinen Einzelheiten erhielt noch zusätzlich angebrachte Leitungen und Armaturen. Zu den weiteren Extras sind auch die Federpuffer zu zählen. Je zwei Laternen befinden sich an Front- und Rückseite, die Beleuchtung wechselt nicht in Abhängigkeit der Fahrtrichtung. Leider durchstrahlen die Lichtleitstäbe die vordere Pufferbohle, die dadurch hellrot erglüht. Ansonsten entspricht das exakt im Maßstab 1:87 ausgeführte Modell allen Erwartungen. Jeder Ver-

kaufspackung liegt ein Beutel mit verschiedenen Zurüstteilen bei; enthalten ist auch ei-

ne Kohlenkastenabdeckung, die gegen die Kohlenimitation getauscht werden kann.

HO



Bild 4: Das Gehäuse der kleinen Lok ist ganz aus Metall-Druckguß gefertigt, hieraus resultiert ein hohes Reibungsgewicht.

Foto: Obermayer

Bild 5: Ein Tonnendach hatte auch diese zuletzt als Werklok eingesetzte Maschine, die zu Beginn der sechziger Jahre in Kornwestheim abgestellt war. Es dürfte die 91 1736 gewesen sein, die bis zur Mitte der fünfziger Jahre zum Bestand des Bw Heilbronn zählte.

Foto: Obermayer

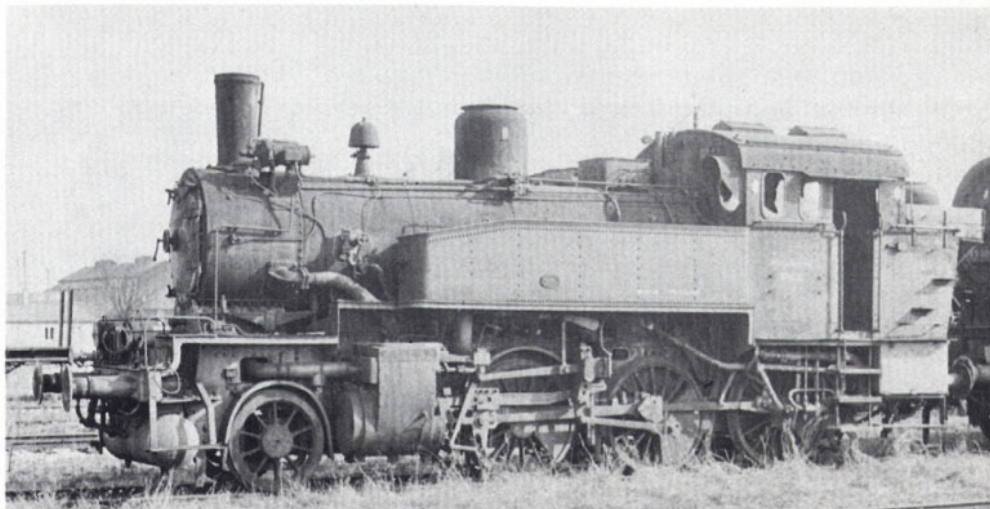




Bild 1: Die bayerische Gt 2 x 4/4 von Arnold, jetzt im neuen schmunken Farbleid der Länderbahnversion. Auf der Heizerseite wurde die doppelte Verbundpumpe gegen eine einfache ausgetauscht.

• Neuheiten-Journal •

Nachdem in diesem Jahr die Auslieferung der Neuheiten — zumindest der großen Hersteller — recht schleppend anlief, hatten wir

schon Bedenken, daß mit den meisten Neuheiten erst zum Herbst zu rechnen sein könnten. Zu Beginn des Sommers hat sich dies

aber dann schlagartig geändert, und wir kamen in echte Bedrängnis, da — wie schon so oft — die Informationen und Neuheiten nun ganz knapp vor bzw. einige erst zum Redaktionsschluß bei uns eintrafen. Leider ist es uns deshalb nur möglich, eine ziemlich gedrängte Übersicht abzdrukken.

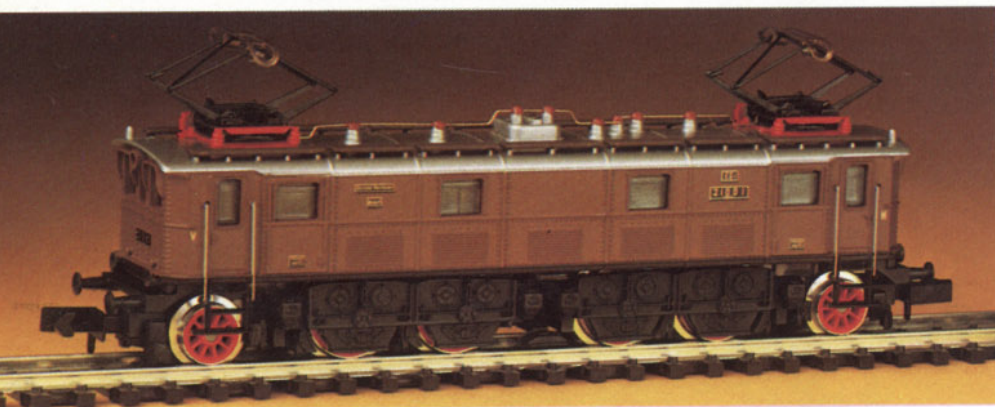


Bild 2: Auch die Arnold'sche E 16 gibt es jetzt in einer weiteren Variation als braune Reichsbahn-Ausführung der Gruppenverwaltung Bayern.

Arnold

Der älteste Spur N Modellserien-Hersteller eröffnet seinen Neuheitenreigen mit recht hübschen Farbvarianten bzw. Länderbahnausführungen von Modellen, die erst vor einiger Zeit in Reichsbahn- bzw. DB-Version ausgeliefert wurden. Die Modelle stellen für Epoche-Sammler ausgesprochene Leckerbissen dar.

Nun gibt es auch die größte deutsche Mallet-Tenderlokomotive der Reichsbahnbaureihe 96 als bayer. Gt 2x4/4. In ihrem grünen Kleid sieht die Lokomotive sehr schmun aus, und die Beschriftung ist äußerst fein ausgeführt. Selbst das Schild »Kgl. Bayer. StB.« kann man mit einer Lupe noch lesen. Soweit wir

Bild 3: Die sehr ansprechende preußische Länderbahngarnitur von Arnold.



Bild 4: Das sind die neuen »Bayern« von RAIMO, die als nicht angekündigte Neuheit in Kürze lieferbar sein sollen. Das Waggon-Set enthält zwei unterschiedliche O-Wagen.



feststellen konnten, hat Arnold an der Technik dieser Lokomotive gegenüber der Reichsbahnausführung nichts geändert. In der Detaillierung wurde die doppelstufige Luftpumpe zu einer einstufigen umgeändert. Wem dies besser gefällt, sollte vielleicht bei der Lokomotive mit ein paar Pinselstrichen das Führerhausdach noch schwarz einfärben.

Zu erwarten war, daß auch irgendwann einmal die E 16 als bayer. ES 1 auf den Markt kommt. Bildschön sieht sie aus in diesem neuen Farbkleid und der ebenfalls sehr guten Beschriftung. Übrigens ist die Maschine nicht nur für die reine Länderbahnepoche einsetzbar, sondern auch für die frühe Reichsbahn, als es noch die einzelnen Gruppenverwaltungen gab.

Ebenfalls für sich spricht der neue preuß. Länderbahn-Personenzug. Die Farbgestaltung ist recht ordentlich und die Beschriftung inklusive des Preußenadler-Emblems gut nachempfunden. Man kann jetzt eigentlich nur noch mit Spannung auf die angekündigte Baureihe 36 warten, die es dann sicherlich auch im nächsten Jahr passend zu dieser Personenwagengarnitur als Länderbahn-Version geben wird.

P. Schiebel

LILIPUT

Von Liliput erschien vor kurzem die Baureihe 91. An anderer Stelle dieser Ausgabe berichten wir ausführlich über dieses interessante Lokmodell. Gerade noch vor Redaktionsschluß sind bei uns die neuen Wagenmodelle des Typs »Langenschwalbach« eingegangen, so daß leider keine Zeit mehr zum Fotografieren und zur ausführlichen Beschreibung blieb. Wir bitten deshalb unsere Leser um Verständnis, wenn wir in der nächsten Journal-Ausgabe ausführlicher auf diese neuen Artikel eingehen.

M + F (UK)

Auch der englische Kleinserien-Hersteller M + F (UK) hat sein erstes Bausatzmodell, das für dieses Jahr angekündigt war, ausgeliefert. Auch dort schwimmt man auf der »Alte Preußen«-Welle mit. Über die Baureihe 53 bzw. alte preuß. G 3 — G 4 und das M + F (UK) Modell berichten wir an anderer Stelle dieser Ausgabe ausführlich.

RAI-MO

Gerade noch vor Redaktionsschluß haben wir von Rai-Mo ein paar Dias über neue bayer. Güterwagen erhalten. Laut Information

Bild 7: Das exakt im Maßstab 1:87 gefertigte Modell der Gotthard-Lok C 5/6 von Roco wird zunächst in der Schweiz ausgeliefert und dann im Herbst 1982 auch in der Bundesrepublik erhältlich sein.



Bild 5: Der O & OP Wagen ist ebenfalls brandneu und mit seinem asymmetrischen Bremserhaus sehr hübsch, beim Vorbild war der Wagen für Planenabdeckung vorbereitet. Hier werden zwei gleiche Wagen in einer Packung angeboten.



Bild 6: Die Roco E 91, nun auch in der braunen Farbgebung der Gruppenverwaltung Bayern, sieht durch die zusätzlichen AB-Änderungen sehr gut aus. Im letzten Journal war diese Lok wegen eines Versehens nur in schwarz-weiß abgebildet.

sind diese Wagen kurzfristig entstanden, so daß sie der Rai-Mo Katalog bisher nicht beinhaltet. Es handelt sich um weitere Typen der 3,65 m-Achsstand Serie, die in ihrer Ausführung recht gut gefallen.

Dies ist sicherlich für die Bayern-Liebhaber eine zusätzliche, willkommene Programmbeimischung, um einen abwechslungsreicheren Wagenpark einsetzen zu können. Die Wagen sind, wie auch die bereits im Handel erhältlichen Güterwagen, in der beliebten Kunststoff-Metall-Mischbauweise erstellt, was den Vorteil des höheren Gewichtes mit sich bringt. Sie sind dadurch am besten mit den früheren, schweren Zinkdruckguß-Wagen vergleichbar, aber nach dem heutigen Stand der Technik detailliert. Besonders hervorzuheben ist, wie auch schon bei den ande-

ren Rai-Mo Waggonen üblich, daß die offenen Wagen auch innen, d. h. also die Bordwände, Türen usw. voll durchdetailliert sind — ein Gag, der bei Großserien-Kunststoffwagen in dieser Art eine Seltenheit darstellt. Die Wagen sollen bereits innerhalb der nächsten 4 Wochen beim Fachhandel vorrätig sein. Von den letzten Neuheiten sind nun die preuß. 2-achsigen Abteilwagen ausgeliefert, ebenso die 3er Kunststoff-Güterwagengarnitur mit dem »Margarin-Butter-Wagen« und die Metall-Kunststoff Rungen- und Niederbordwagen.

Eine weniger gute Nachricht: wie wir erfahren, ist Rai-Mo aufgrund von Nachkalkulationen gezwungen, Ende September die Preise für alle HO-Artikel anzuheben.

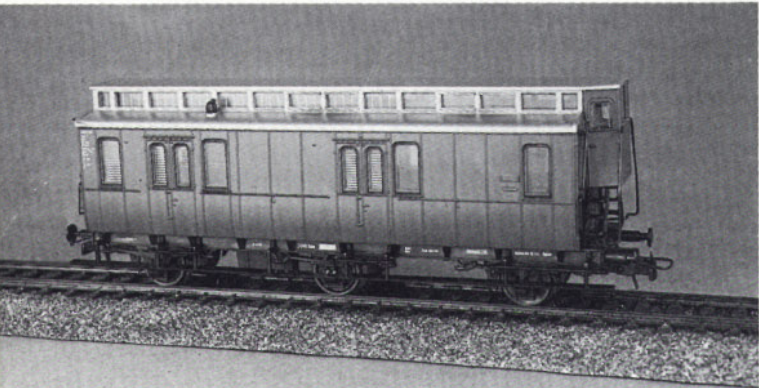
P. Schiebel





Bild 8, 9 und 10: Dies ist die Serie der neuen Wagenmodelle, die ROCO nach preußischen Vorbildern in der Baugröße HO schuf. Alle vier Fahrzeuge (aus Platzgründen konnten wir nur 3 Stck. abbilden) bestehen durch eine sehr sorgfältige Ausführung und Beschriftung. Sicherlich wird diese Serie einen guten Anklang finden.

chen Laufeigenschaften. Die ersten Fahrzeuge aus der Serienfertigung werden jetzt in der Schweiz ausgeliefert, gerade noch rechtzeitig zum Jubiläum der Gotthardstrecke, die in diesem Sommer 100 Jahre alt wird. Ab Herbst steht das bildschöne Modell auch für die Eisenbahnfreunde in der Bundesrepublik und in den übrigen Ländern zur Verfügung. Eine zweite, recht schicke Neuheit ist die kleine französische Verschiebe-Diesellok der Serie BY 8000, die bei der SNCF seit 1977 beschafft wird. Das Modell in der Baugröße HO weist gleich mehrere Besonderheiten auf. Das Lokgehäuse, das eine sehr saubere



Neu von ROCO

Kurz vor Produktionsbeginn der Güterzuglokomotive Baureihe 043 der DB, auf die wir an anderer Stelle dieser Ausgabe näher ein-

gehen, ist mit der C 5/6 der SBB bei ROCO ein weiteres attraktives Dampflokmodell fertig geworden. Auch dieser Fünfkuppler in der Baugröße HO besticht durch seine außerordentlich feine Gestaltung und die vorzüglichen

mehrfarbige Lackierung erhielt, ist ganz aus Zinkalguß gefertigt und verfügt deshalb über ein hohes Eigengewicht. Um stets eine einwandfreie Stromaufnahme zu gewährleisten, wurde die vordere Achse pendelnd gelagert. Die beigegefügtten Abziehbilder erlauben eine individuelle Beschriftung des Modells. Zur Nürnberger Messe überraschte ROCO seine Freunde mit einer Serie preußischer Abteilwagen. Ende Juni lief in Salzburg die Serienfertigung dieser Dreiaxler an, mit denen der Hersteller wieder einmal eine Lücke schließt. Die Fotografiemuster der vier Fahrzeuge sind leider zu knapp vor Redaktionsschluß

Bild 11: Ein recht schmuckes Maschinchen ist die Diesellok BY 8000 der SNCF, das bei ROCO in der Baugröße HO gefertigt wird. Das Foto zeigt die Lok noch ohne die jeder Packung beiliegenden Schilder.

Bild 12: Der neue Flachwagen für Schwertransporte des Wagentyps Rlmp 700 von ROCO.





Bild 13, 14, 15 und 16: Eine kleine Auswahl aus dem großen Sortiment sehr fein ausgeführter Nutzfahrzeuge, die ROCO im HO-Maßstab fertigt.



bei uns eingetroffen, als daß wir sie Ihnen hier schon eingehend vorstellen könnten. Wir werden auf diese Wagen noch zurückkommen.

Zur Auslieferung gelangen nun als Neuauflagen auch eine große Zahl bereits vorhandener Modelle in den Baugrößen N und HO. Alle diese Fahrzeuge werden mit neuem Dekor und vor allem mit neuen Betriebsnummern geliefert. Hierzu zählen die Ellok der Reihe E 91, die Diesellok der Baureihe 215 und viele Wagen. Die Elektrolok erhielt die Betriebsnummer E 91 08 und die Beschriftung der Deutschen Bundesbahn aus der Zeit vor Inkrafttreten der Computernummern.

Lieferbar sind inzwischen auch eine Vielzahl von Automodellen in der Baugröße HO, die nicht nur durch die gelungene Farbgebung sehr gut gefallen.

HO

Praktisches Werkzeug von fohrmann

Seit einigen Wochen liefert die Firma fohrmann-Werkzeuge eine besonders kleine Abziehvorrückung, die sich für alle Bereiche des Modellbaues, besonders für den Lok- bzw. Wagensebst- und -umbau eignet. Mit einem Spannungsbereich von 10 bis 35 mm ist dieses Gerät zum Abziehen von Lokrädern der

Spurweiten O und HO geeignet. Die Spindel- spitze hat einen Durchmesser von 1,8 mm und ist damit schon bei 2 mm-Achsen problemlos einzusetzen.

Haken und Brücke sind aus Werkzeugstahl gefräst und machen einen soliden und robusten Eindruck. Die Teile der Abziehvorrückung können einzeln nachbezogen werden. Damit ist es möglich, sich für Spezialzwecke einen Satz unterschiedlich dicker Abzugshaken zurechtzufällen.

Für den Herbst ist zu der Abziehvorrückung eine spezielle Spindelschraube für spitzenge- lagerte Räder angekündigt.

Der Preis der Vorrückung liegt bei DM 29,50.

P. Schiebel

Neu von WEINERT

Längst sind die Signale vom Modellbau WEI- NERT in Bremen zu einem festen Begriff beim anspruchsvollen Modellbahner geworden. Diese Erzeugnisse zählten bislang schon zum Besten in dieser Sparte. Der Zu- sammenbau der vierteiligen Bausätze ver- langte aber einiges Geschick und ein Höchst- maß an Geduld. Im Laufe des Frühjahrs er- folgte nun bei WEINERT eine Umstellung bei der Produktion der Einzelteile, die den Mo-

dellbahner entgegenkommt. Es werden jetzt nach und nach neue Signalmasten gefertigt. Ein neues zweiflügeliges, gekuppeltes Hauptsignal mit dem jetzt gegossenen Schmalmast ist uns bereits zugegangen. Der neue Schmalmast besteht aus zwei Feinguß- teilen, die mit einem Schnellkleber proble- mlos miteinander zu verbinden sind. Wir konn- ten uns davon überzeugen, daß der Zusam- menbau nun ganz unproblematisch ist und der Selbstbau von Signalen jeder Ausführung wirklich zum Vergnügen wird. Als Antrieb der Formsignale empfehlen sich die von BEMO gefertigten elektromotorischen Weichenan- triebe. Die Signalbausätze werden übrigens in unbeleuchteter Ausführung und mit Leuchtdioden für eine vorbildgetreue Be- leuchtung geliefert.

HO

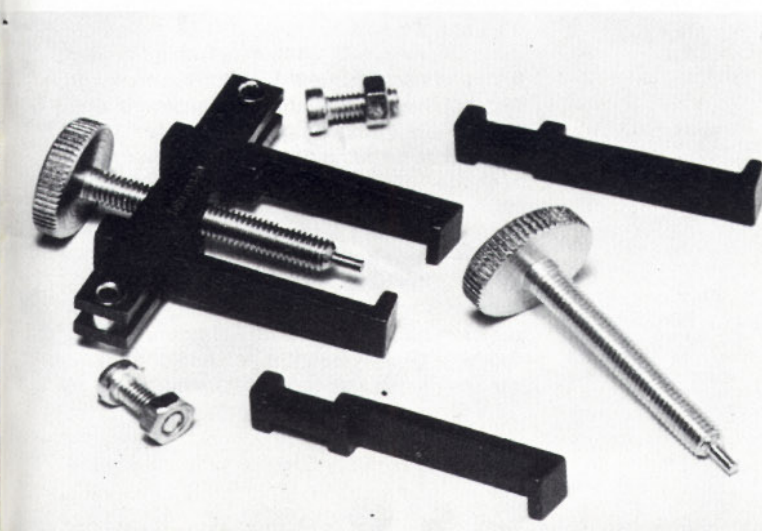
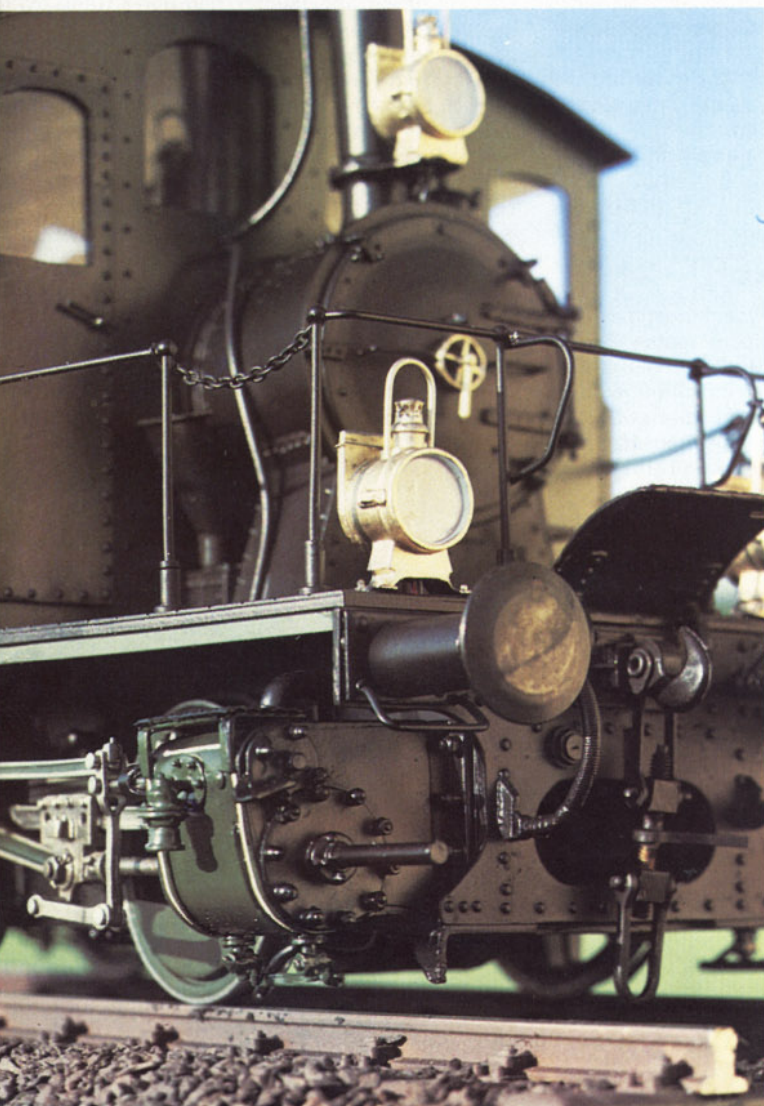
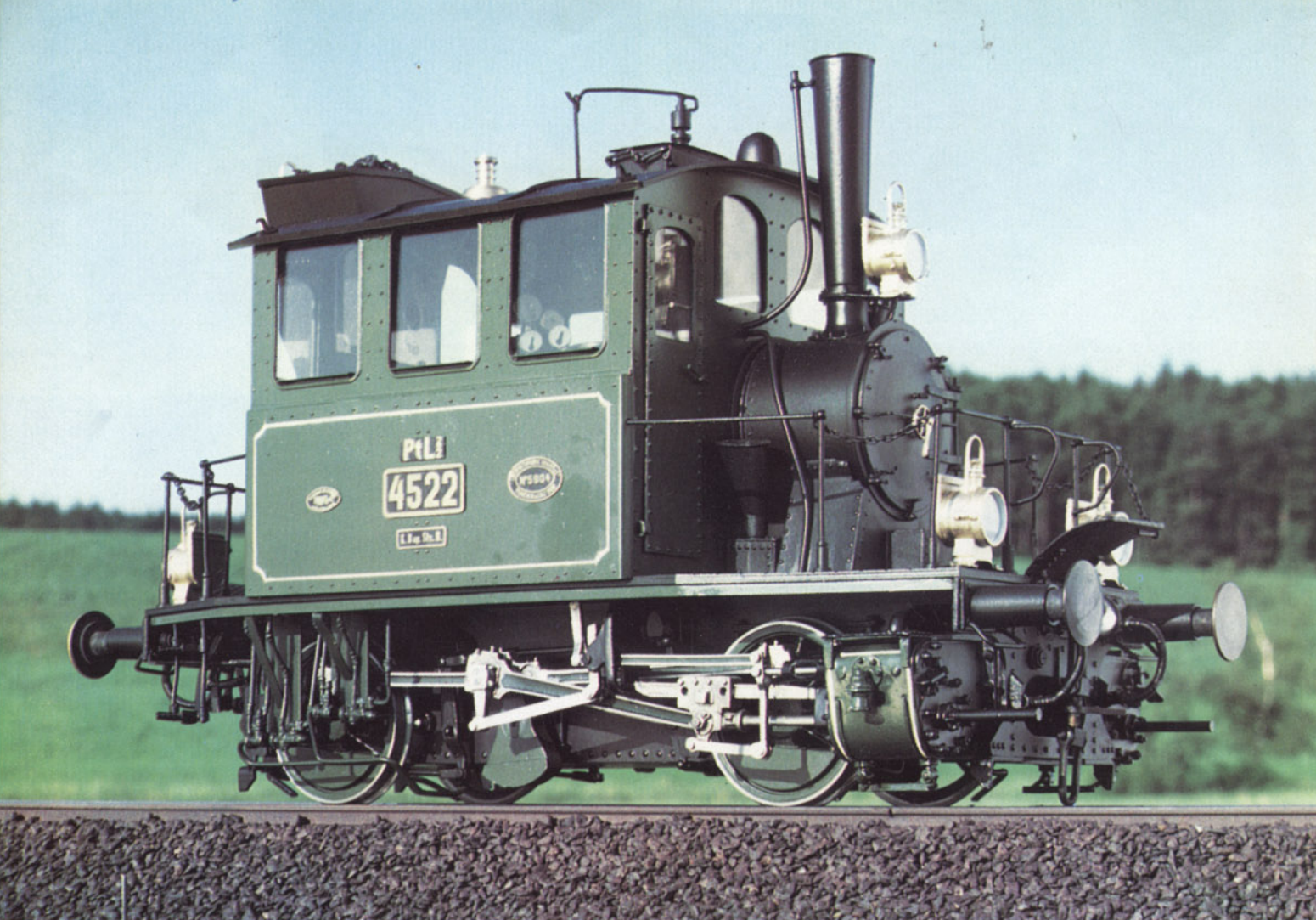


Bild 17: Ein praktisches Werkzeug zum Abziehen von Lokomotivrädern liefert die Fa. Fohrmann.

Bild 18: Zwei der wunder- schönen und sehr filigran wirkenden Signale aus dem Sortiment vom Modellbau WEINERT in Bremen.

Bild 1—5: Paur, FFB
Bild 6—16 und 18: Obermayer
Bild 17: P. Schiebel





Neues in großen Spurweiten

Markscheffel & Lennartz

Dieser Hersteller von Modellen in großen Spurweiten überrascht nun seine Kunden und die Sammler von Modellen in Spur 1 mit einem ganz entzückenden Modell des bayer. Glaskastens PtL 2/2. In Reichsbahn- bzw. DB-Version wurde dieses Modell schon vor einiger Zeit im Journal vorgestellt. Jetzt ist der Glaskasten in originalgetreuer Länderbahnlackierung und -beschriftung lieferbar. Er läßt in keiner Weise Wünsche offen. Die Lackierung ist vorbildlich und die Beschriftung genau einem Ausstellungsstück im Verkehrsmuseum in Nürnberg nachgestaltet. Es überrascht wieder einmal die sehr feine Ausführung und Detaillierung, die man ja von M & L schon gewohnt ist. Sehr fein sind auch die dem Vorbild entsprechend angebrachten Zierlinien. Ebenfalls vorbildgetreu ist die Farbgebung des Fahrwerks und der Räder, die zumindest im ersten Jahrzehnt nach der Jahrhundertwende in solcher Art (grün/schwarz) bei Werksablieferung lackiert waren. Man kann sich stundenlang schon alleine mit dem Betrachten des Modells aufhalten, um überhaupt sämtliche Details — vom feinen Kettchen am Bühnengeländer bis hin zur Inneneinrichtung — zu erfassen. Ein besonderer Leckerbissen in der Ausführung ist die aus feinen Gußteilen bestehende Steue-

Bild 1: Ein Super Modell ist der "Königl. bayerische" Glaskasten von M & L. Die auf der Abbildung erkennbaren Details sprechen sicher für sich.

Bild 2: Auf dieser Ausschnittvergrößerung ist eine Menge der herrlichen Details gut sichtbar.

Bild 5: rechte Seite: Der neue Darstaedt Tinplate Pullman Speisewagen ist sicher ein Leckerbissen für Liebhaber dieser Serie.

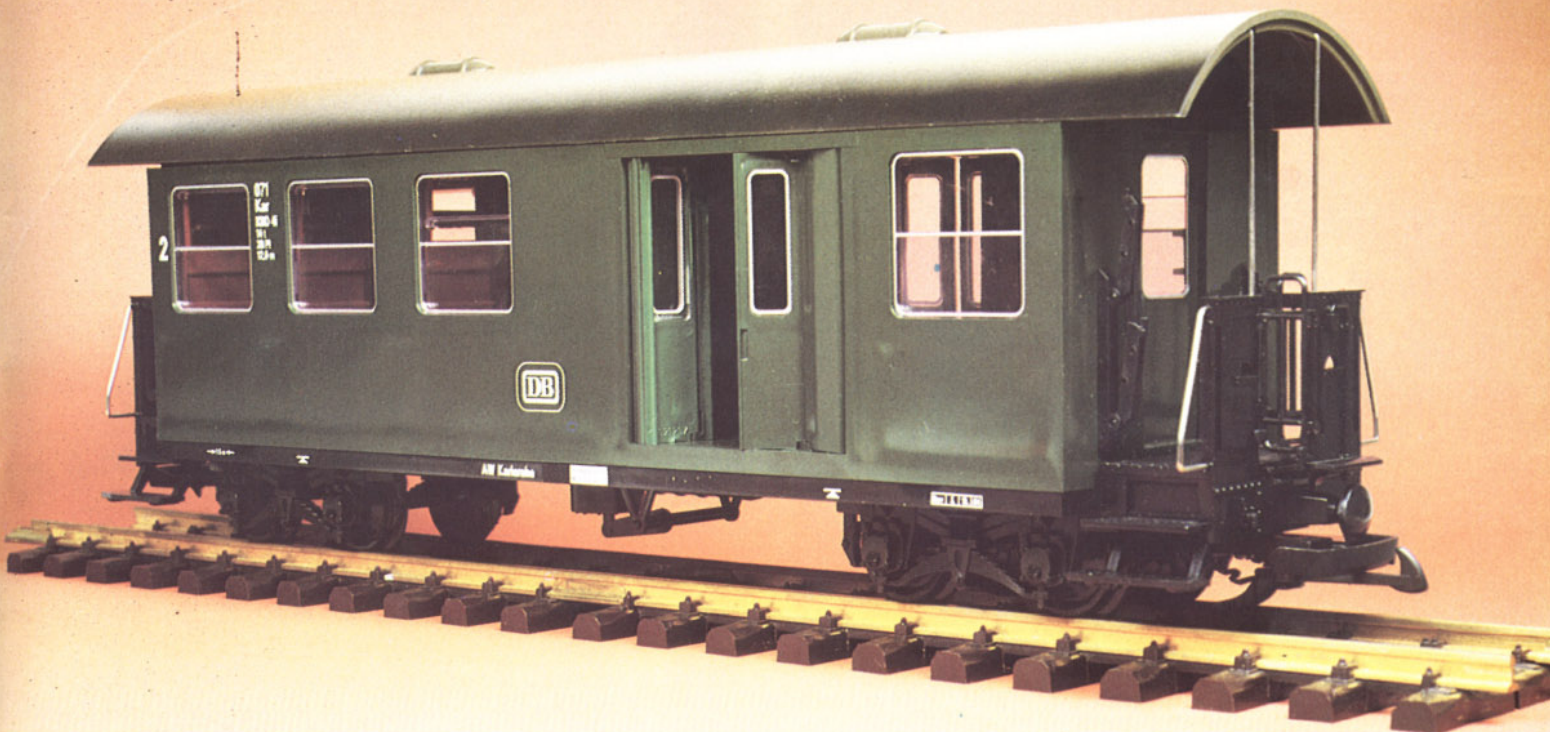


Bild 3: Vierachsiger Personenwagen mit Gepäckabteil der Wangerrooger Inselbahn, den LEHMANN in Maßstab 1:22,5 für den Einsatz in Haus und Garten anbietet.

rung.
Der empfohlene unverbindliche Verkaufspreis für das Modell beträgt DM 5.900,—.

Eine weitere Neuheit wird von M & L in Form eines Darstaedt Tinplate Pulman Speisewagens ausgeliefert. Dieser, der alten Märklin-Machart nachempfundene Speisewagen ist äußerst fein gearbeitet, beschriftet und lackiert. Sicherlich ein Leckerbissen für alle Tinplate-Sammler! Der mit kompletter Inneneinrichtung ausgestattete Wagen in der Spurweite 0 ist zum unverbindlich vorgeschlagenen Preis von DM 680,— erhältlich.

L.G.B. im Maßstab 1:22,5

Präzisionswagenmodelle der Wangerrooger Inselbahn

Die erste Bahn für Haus und Garten feiert nun bald ihren 15. Geburtstag. Als die LEHMANN-GROSS-BAHN zur Nürnberger Spielwarenmesse 1968 erschien, erregte sie dort einiges Aufsehen. Die zweiachsigen Fahrzeuge waren gut gestaltet und überaus sorgfältig gefertigt. Gleise und Weichen waren so konzipiert, daß man sie getrost auch im Freien verlegen konnte. Die L.G.B. war eine Eisenbahn zum Anfassen und zum Spielen. An dieser Tatsache hat sich bis heute nichts geändert. Rasch wurde die L.G.B. zu einer richtigen Erfolgsbahn, die ihre Freunde überall in der Welt fand. Solide Qualität und Betriebssicherheit waren die beste Werbung. Inzwischen ist das Sortiment ständig gewachsen. Zu den kleinen zweiachsigen Wa-

gen und Maschinen sind nun auch mehrachsige Modelle nach bekannten Vorbildern gekommen. Trotz der ständig weiterentwickelten Technik hielt man sich an das ursprüngliche Konzept: bei größtmöglicher Vorbildtreue mußten die Fahrzeuge so beschaffen sein, daß sie dem rauen Freilandbetrieb gewachsen waren, ohne dabei Schaden zu nehmen.

Dieses bewährte Prinzip einer sinnvollen Konstruktion läßt sich besonders gut anhand der Wagen 3070 und 3071 dokumentieren, die im vergangenen Jahr nach den Vorbildern der Wangerrooger Inselbahn entwickelt wurden. Beide Reisezugwagen haben eine Gesamtlänge von 495 mm und laufen auf zweiachsigen Drehgestellen. Die langen Dächer und die großen Wagenkästen sind der Beweis, daß man auch große Teile in bester Qualität und Paßgenauigkeit aus Kunststoff spritzen kann. Trotz der Durchbrüche für Fenster und Türen blieben die Wagen außerordentlich stabil. Nicht mehr zu übertreffen ist die Paßgenauigkeit der Übersetzfenster mit ihren silbernen Rahmen. Jedes einzelne Fenster läßt sich nach Belieben öffnen und schließen. Auch die Schiebetüren an den Stirnwänden sind voll funktionsfähig. Mit besonderer Sorgfalt wurde auch die Inneneinrichtung der Wagen gestaltet und gefertigt. Über den feinmodellierten Sitzen befinden sich die filigran ausgeführten Gepäckablagen, die sich im braunen Farbton sehr gut von den helleren Sitzbänken abheben. Der Wagen 3070, die Nachbildung des KB 4i 59 der DB, verfügt über 48 Sitzplätze. Beim 3071, der dem KBD

4i 59 entspricht, sind 24 Sitzplätze vorhanden, außerdem ein Gepäckraum mit einem abgetrennten Dienstabteil für den Zugführer. Der Gepäckraum verfügt an beiden Längsseiten über eine vierteilige Falttür, die sich wie

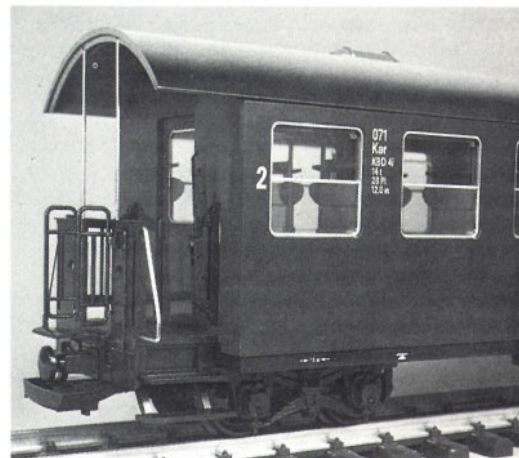


Bild 4 und 6 (oben bzw. unten): Diese zwei Detailstudien zeigen eine Vielzahl der feinen Einzelheiten von den Personenwagen-Modellen der Wangerrooger Inselbahn.

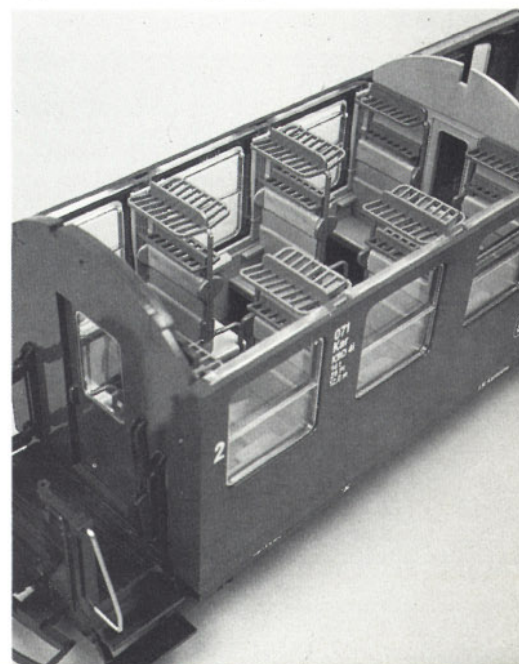




Bild 7 und 8: Sowohl der beliebte Schotterwagen der OEG, als auch der voll funktionsfähige MATRA-Kranwagen von L.G.B. wurden überarbeitet und präsentieren sich nun in einer noch schöneren Ausführung mit neuem Dekor.

Fotos 1, 2, 9 und 10: W. Kosak; alle übrigen Fotos: Obermayer

beim Vorbild öffnen läßt. Übertroffen wird dies alles nur noch von der Ausführung der Plattformen. Dort fällt nicht nur die feine Maserung der Holzbohlen ins Auge, mit Staunen entdeckt man, daß sich die Einstiege mit voll beweglichen Klappgittern sichern lassen. An den Stirnübergängen kann man die Übergangsbrücken abklappen und die beiden Schutzgitter seitlich ausschwenken und arretieren. Nach dem Lösen von zwei Schrauben in den Stirnwänden las-

sen sich die Wagendächer abheben und die Fahrzeuge mit Figuren bestücken. Auch der Einbau einer Wagenbeleuchtung ist nun möglich, die Fahrzeuge sind bereits entsprechend vorbereitet. Dazu ist aber auch noch der Austausch der Kunststoff-Radsätze gegen Achsen mit Metallrädern erforderlich. Die Vorstellung der wohl gelungenen Modelle wäre unvollständig, würde man nicht auch auf die gute Unterboden-Detaillierung, auf die ausgezeichnete Gestaltung der Drehge-

stelle und auf die tadellose Lackierung und Beschriftung hinweisen.

HO

Neu von LEHMANN

Zu den besonders beliebten Güterwagenmodellen der LEHMANN-GROSS-BAHN zählen ganz sicher der zweiachsige Schotterwagen nach einem Vorbild der OEG und der MATRA-Kranwagen. Beide Fahrzeuge sind Funktionsmodelle, d. h. beim Schotterwagen läßt sich das Ladegut durch handbediente Drehschieber über Schrägrutschen entladen. Der Kranwagen hat nicht nur Werkzeugschränke mit beweglichen und verriegelbaren Türen, sondern auch einen dreh- und ausziehbaren Ausleger. Der Lasthaken am Tragseil läßt sich über eine Handkurbel heben und senken. Diese beiden Fahrzeuge hat Lehmann jetzt neu aufgelegt. Der Schotterwagen erhielt einen orangefarbenen Wagenkasten, die neue Betriebsnummer 737 und eine feine und ausführlichere Beschriftung. Auch beim Kranwagen findet man nun eine neue, vollständige Beschriftung mit allen Warn- und Hinweisschildern.

HO

Rai-Mo

Die Firma Rai-Mo hat bereits in unserer letzten Journal-Ausgabe eine Bierwagen-Variante des alten G 10 mit Bremserhaus mit der Beschriftung »Paulaner Thomasbräu« vorgestellt. Diese Serie, die mit zwei unterschiedlichen Bremserhäusern — einmal schmal und einmal breit — im Herbst zur Auslieferung kommt, soll nun um drei weitere Varianten erweitert werden. Zum einen kommt noch als G 10 die »Münchner Löwenbräu«-Variante dazu, zum anderen der Güterwagen G 20 mit Bremserhaus, nur als Kühlwagen deklariert. Die Wagengehäuse und -fahrwerke bestehen aus Kunststoff, die anzusetzenden, hochgesetzten Bremserhäuser aus Metall (beim G 20 hingegen aus Kunststoff).

Allen diesen, mit einem unverbindlich empfohlenen Verkaufspreis zwischen DM 53,— und DM 59,— angegebenen Wagen sind die im letzten Journal vorgestellten Metall-Sternspeichenräder im Bausatz beigegeben.

P. Schiebel



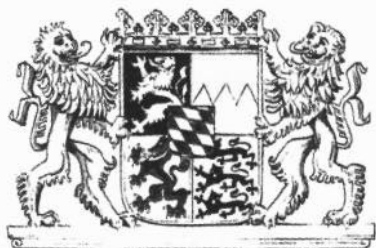
Bild 9: Ähnlich dem im letzten Journal vorgestellten Paulaner-Thomasbräu-Bierwagen von Rai-Mo ist auch dieser neue Löwenbräu-Bierwagen. Lediglich die Bremserhäuschen sind unterschiedlicher Bauart.

Bild 10: Der G 20 mit Bremserhaus soll nun auch in Kürze als weißer Kühlwagen lieferbar sein.





Bild 1: Dies sind die beiden Dreikuppler der LAG mit den Bahn-Nr. 9 und 10, die als Gattung PTL 3/3 im Jahr 1908 zur Bayerischen Staatsbahn und mit den Betriebsnummern 98 7691 und 7692 auch noch zur DRG kamen.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Bayern-Journal

Tenderlokomotiven der LAG

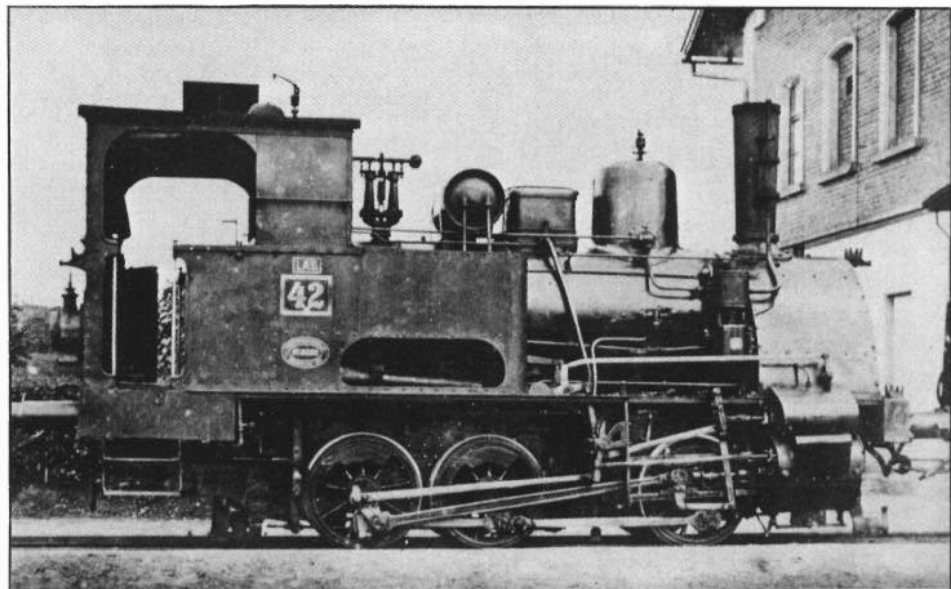
Keine andere Bahnverwaltung in Mitteleuropa verfügte zur Zeit der Jahrhundertwende über so viele, unterschiedliche Lokomotivbauarten für Nebenbahnen wie einst die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen. Besonders groß war die Typenvielfalt bei den Tenderlokomotiven. Diese Bauart war eine Spezialität der Lokomotivfabrik von Georg Krauss und Comp. in München. Dieser Hersteller ebenso wie auch die andere Münchener Firma von J. A. Maffei war durchaus in der Lage, für jeden Einsatzzweck gut geeignete und leistungsfähige Lokomotiven zu liefern. Bei der Entwicklung der Fahrzeuge wurden stets auch die topographischen Gegebenheiten der Bahnstrecken berücksichtigt, auf denen die Maschinen zum Einsatz kommen sollten. Im Laufe der Zeit ergab sich nun eine Vielzahl verschiedener Bauarten, von denen jedoch meist nur kleine Serien baugleicher Fahrzeuge entstanden. Ähnlich wie bei der Staatsbahn, vollzog sich auch die Entwicklung der Lokomotivbeschaffung bei der Localbahn AG, München — kurz LAG genannt. Diese Gesellschaft war bereits im Jahr 1887 gegründet worden. Initiatoren wa-

ren die Lokomotivfabrik Krauss und die Bau- und Betriebsgesellschaft Lechner und Krüznern in München.

Die LAG baute und betrieb ab 1888 viele Lokalbahnstrecken mit Spurweiten von 1.000 und 1.435 mm. Die Aktivitäten der LAG beschränkten sich aber nicht nur auf Bayern allein. Unter der Regie der LAG entstanden

auch Strecken in der Lausitz, in Sachsen-Weimar und in Württemberg. Entsprechend vielgestaltig wie die Einsatzstrecken war dann auch der Fahrzeugpark der Gesellschaft. Bei den Dampflokomotiven handelte es sich ausschließlich um Tenderloks, die von Nr. 1 bis Nr. 88 durchnummeriert waren. Zu den Bahn-Nr. 78 und 79 liegen keine Angaben

Bild 2: In Anlehnung an die Gattung PTL 3/3 von 1889 entstanden im Jahr 1895 die beiden kleinen Verbundmaschinen mit den Bahn-Nr. 42 und 43.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



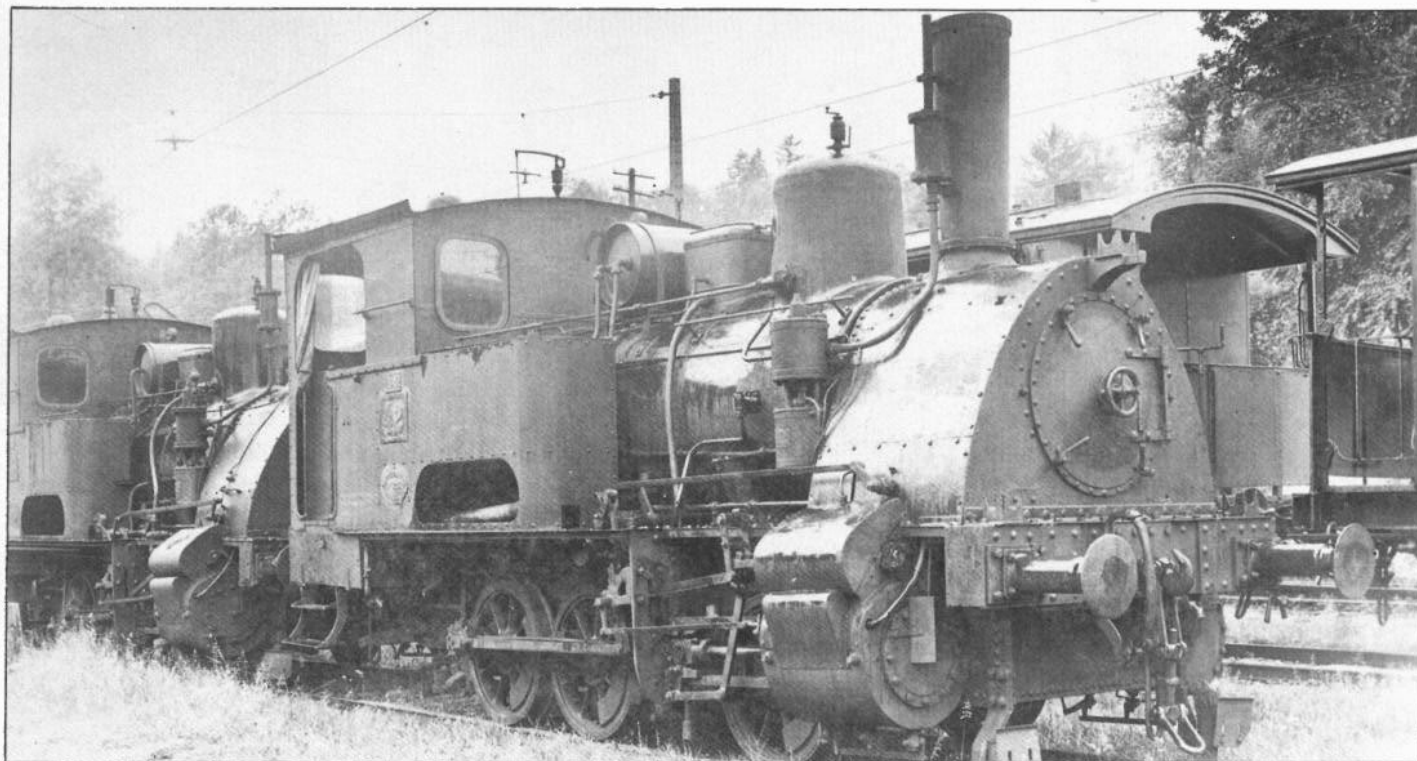


Bild 3: Noch nicht umgezeichnet waren die Lokomotiven Nr. 42 und 43 im Jahr 1938 in Thalkirchen kalt abgestellt. Bald danach fuhren sie mit den Betriebsnummern 98 7101 und 7102. **Foto: C. Bellingrodt**

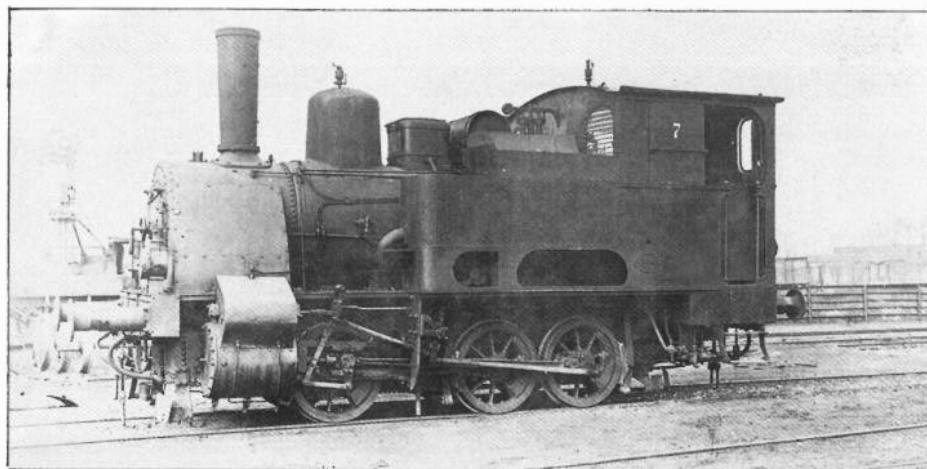


Bild 4: Das Foto zeigt die frühere 98 7101 mit dem verlängerten Vorratsbehälter nun als Lok Nr. 7 der Augsburger Localbahn. **Foto: H. Ott**

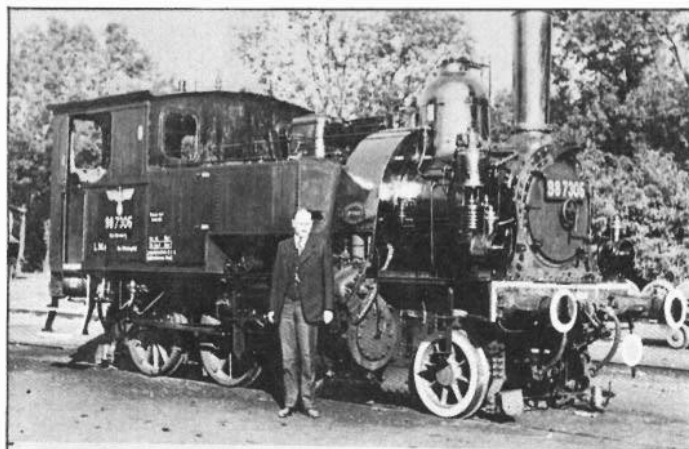
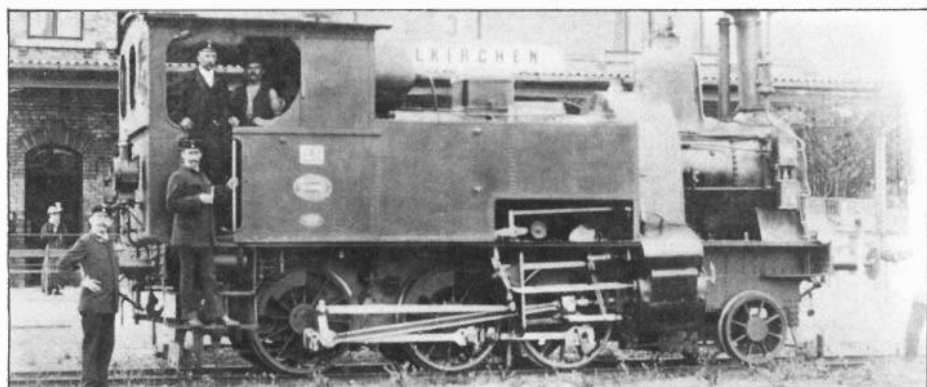


Bild 5: Die Lok Nr. 25 war vor der Umzeichnung im Bw Thalkirchen beheimatet. Mit der neuen Betriebsnummer 98 7305 und dem »Pleitegeier« am Führerhaus fuhr sie dann bei der Deutschen Reichsbahn beim Bw Nürnberg Hbf.

Bild 6: Im Jahr 1891 lieferte Krauss in München bereits die zweite Serie der 1°C-Verbundmaschinen mit den Bahn-Nr. 23 bis 25 mit den Pop-Ventilen auf dem Dampfdom und dem Kranzschornstein. **Slg. Dr. Scheingraber**



vor, sie blieben offenbar unbesetzt, da eine bereits getätigte Bestellung storniert wurde. Begonnen hatte die LAG mit den beiden Tramway-Lokomotiven Nr. 1 und Nr. 2 aus dem Jahr 1887, mit einer Leistung von 60 PS, die von Krauss mit den Fabrik-Nr. 1814 und 1817 für die 1.000 mm-Strecke von Ravensburg nach Weingarten gebaut worden waren. Im Jahr 1937 lieferte Krauss-Maffei dann die beiden letzten Dampflokomotiven an die LAG. Die Fahrzeuge trugen die Fabrik-Nr. 15 633 und 15 634 und die Bahn-Nr. 87 und 88. Mit einer Leistung von 470 PS und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h waren dies die stärksten und schnellsten Lokalbahnlokomotiven. Bei der Übernahme der LAG durch die Deutsche Reichsbahn im Jahr 1938 und der Lausitzer Strecken im Jahr 1939 gelangte noch über die Hälfte der vorhandenen Fahrzeuge in den Bestand der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Die ältesten Maschinen stammten noch aus der Zeit von 1890. Zusammen mit mehreren anderen Lokomotiven der LAG blieben sie bis zum Beginn der fünfziger Jahre auf verschiedenen bayerischen Strecken im Einsatz. Einige wenige Fahrzeuge hielten sich sogar noch ein Jahrzehnt länger im Betrieb.

Obwohl das vorhandene Bildmaterial nicht gerade als üppig zu bezeichnen ist, sollen verschiedene markante Bauarten in dieser und in der nächsten Folge im Bayern-Journal präsentiert werden. Die Typenskizzen sind wiederum dem Sammelband LOKOMOTIV-REVUE von H. J. Obermayer entnommen.

Die Lokomotiven Nr. 42 und Nr. 43 der LAG

Zu den unzähligen, längst vergessenen Lokomotivgattungen der früheren Länder- und Privatbahnen zählen auch verschiedene Ma-

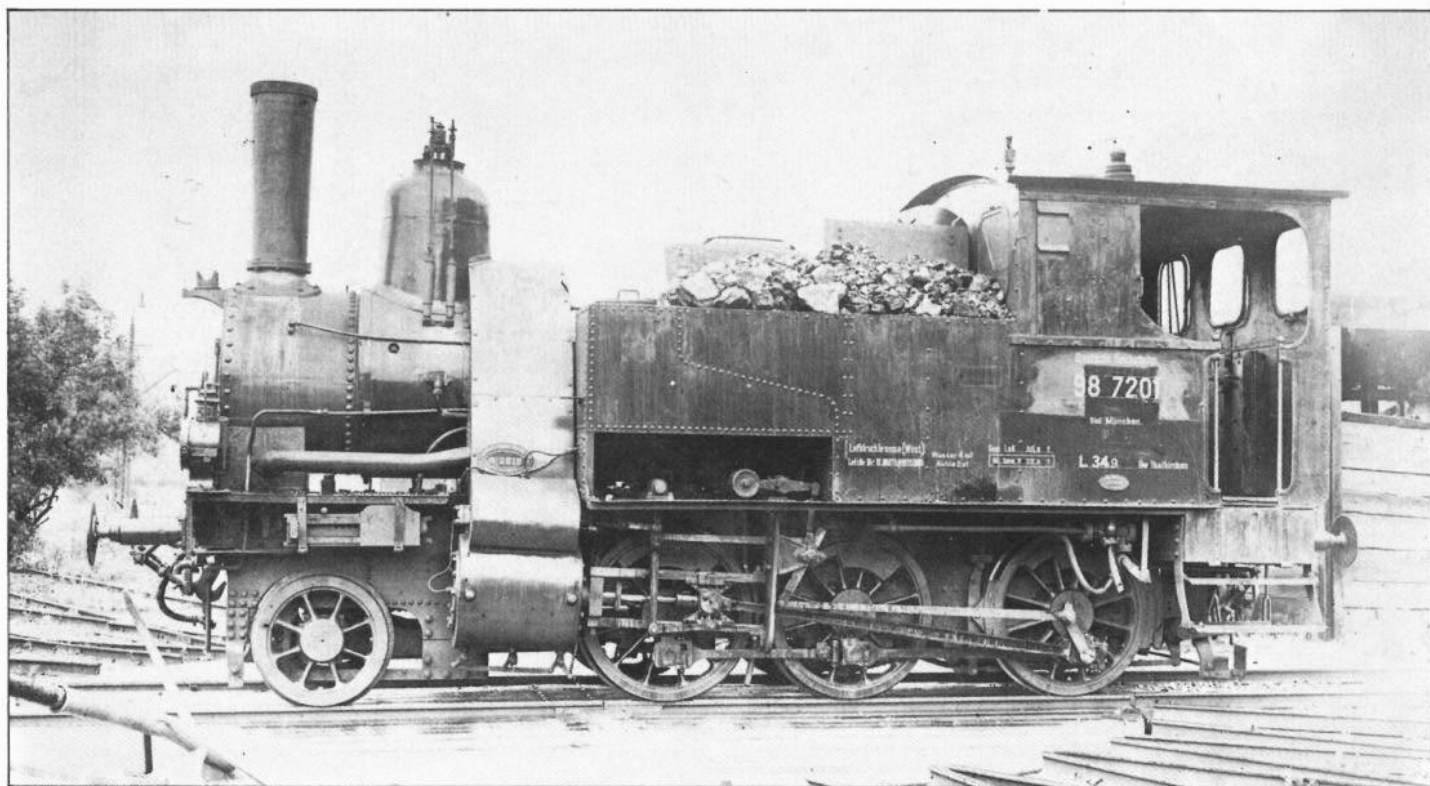


Bild 7: Zu Vergleich mit den zuvor in Dienst gestellten Verbundmaschinen schuf Krauss zwei Lokomotiven mit Zwillings-Triebwerk. Ende der dreißiger Jahre befanden sie sich im Bw Thalkirchen der Isartalbahn.
Foto: C. Bellingrodt

schinen der Localbahn AG, München. Wie bereits erwähnt, setzte die LAG auf ihren Strecken ausnahmslos Tenderlokomotiven ein, die zum überwiegenden Teil von der Lokomotivfabrik Krauss in München geliefert wurden.

Bereits im Jahr 1889 hatte die LAG zwei Naßdampfmaschinen mit einer Leistung von 150 PS beschafft. Mit den Bahn-Nr. 9 und 10 fuhren sie auf der Lokalbahn von Murnau nach Garmisch-Partenkirchen. In ihrer Bauart entsprachen die Fahrzeuge der bayerischen Gattung D VII von 1879/1880.

In Anlehnung an diese Maschinen entstanden im Jahr 1895 bei Krauss zwei stärkere Dreikuppler mit einer Leistung von 175 PS. Die Lokomotiven trugen die Fabrik-Nr. 3252 und 3334 und die Bahn-Nr. 42 und 43.

Mit dem Verbundverfahren hatte man in Bayern bereits recht gute Erfahrungen gesammelt, deshalb erhielten nun auch die beiden neuen Lokomotiven ein Verbund-Triebwerk. Zu den besonderen konstruktiven und baulichen Merkmalen zählten die Zylinder ungleicher Größe und die langgestreckte Rauchkammer. Die Zylinderachse war leicht geneigt, der Kreuzkopf hatte eine zweischienige Führung. Eine recht lange Treibstange arbeitete auf die letzte Achse. Die außenliegende Steuerung entsprach der Bauart Heusinger. Zunächst waren die Maschinen mit einer Hardy-Saugluftbremse ausgestattet; später wurden sie umgerüstet und erhielten eine Druckluftbremse der Bauart Westinghouse. Der Luftbehälter fand seinen Platz auf dem Kesselscheitel, zwischen dem eckigen Sandbehälter und vor dem Ramsbottom-Sicherheitsventil. Der Wasservorrat war zunächst nur im Rahmen untergebracht, nach dem Anbau einer Verlängerung des linken Vorratsbehälters konnte er auf 3,5 m³ gebracht werden. Die beiden seitlichen Kohlenkästen hatten ein Fassungsvermögen von 1,46 m³. Die beiden kleinen Lokomotiven waren ursprünglich auf der LAG-Strecke Marktoberdorf—Füssen im Allgäu eingesetzt. Danach kamen die Ma-

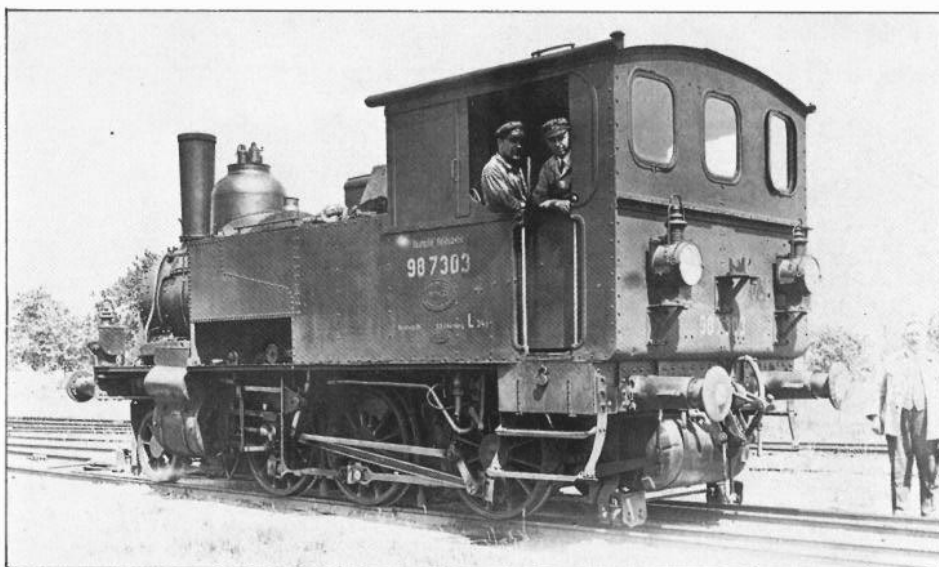
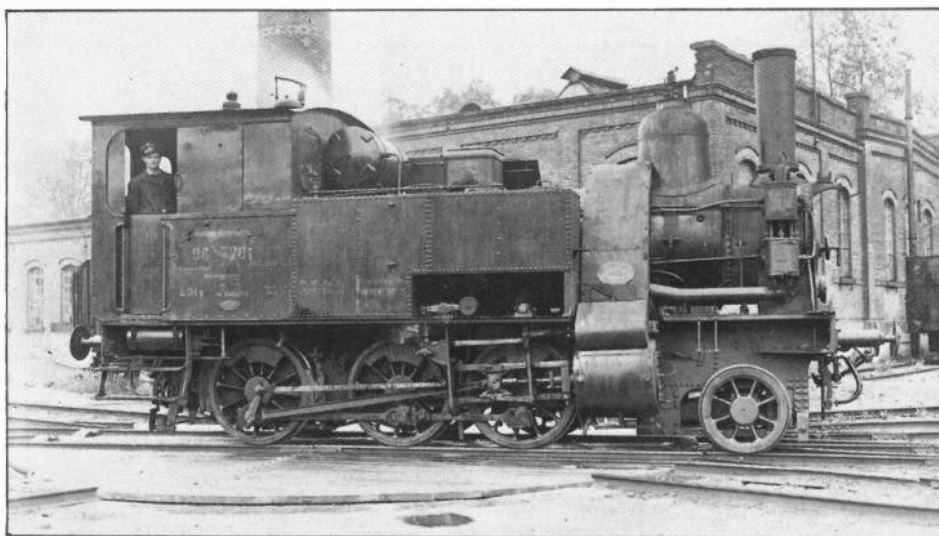


Bild 8: Dieses Foto der 98 7303 entstand Ende der dreißiger Jahre im Bw Nürnberg Hbf. Damals fuhr die Lok noch mit den alten Laternen.
Foto: C. Bellingrodt

Bild 9: Vor der Stirnwand des Führerhauses der 98 7201 vom Bw Thalkirchen befand sich auf dem Kesselscheitel der Luftbehälter für die Westinghouse-Bremse. Die Aufnahme stammt aus der Zeit zwischen 1938 und 1940.
Foto: C. Bellingrodt



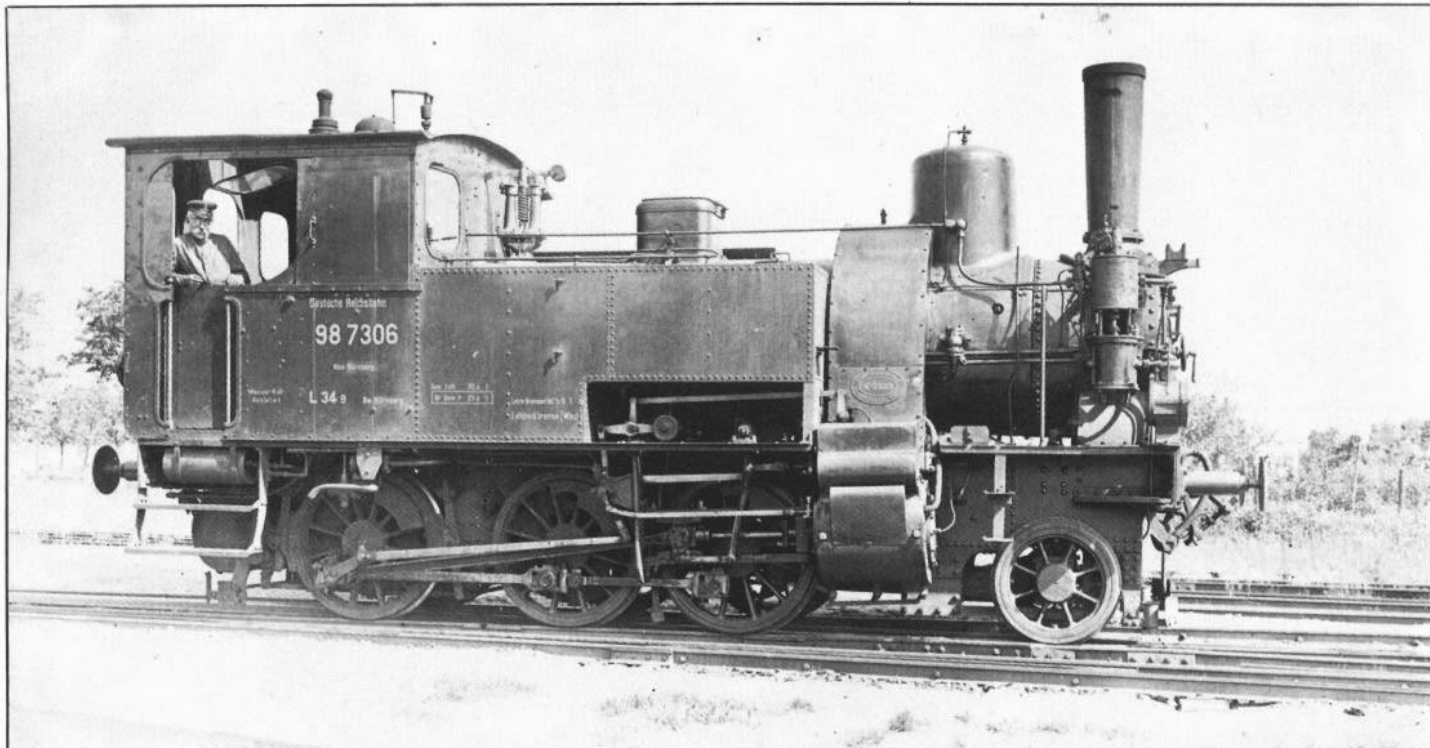


Bild 10: Bei der 98 7306 befand sich der Luftbehälter bereits unter dem Führerhaus. Diese Lok hatte Ramsbottom-Sicherheitsventile und zählte nach 1938 zum Bestand der Rbd Nürnberg.
Foto: C. Bellingrodt

schinen zu der von der LAG betriebenen Güterbahn von Weingarten nach Niederbiegen. Bekannt geworden ist auch der Einsatz der

Lok Nr. 42 auf der Lokalbahn Fürth—Zirndorf—Cadolzburg. Belegt ist außerdem ein Gastspiel der Lok Nr. 43 auf der Strecke Bad

Aibling—Feilnbach in der Zeit vor 1938. Nach der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn erhielten die Maschinen die Betriebsnummern 98 7101 und 7102 und fanden im Bw Thalkirchen der Isartalbahn eine neue Heimat. Bereits im Jahr 1941 wurde dann die 98 7101 an die Localbahn Augsburg verkauft, zwei Jahre später gelangte schließlich auch noch die 98 7102 nach Augsburg.

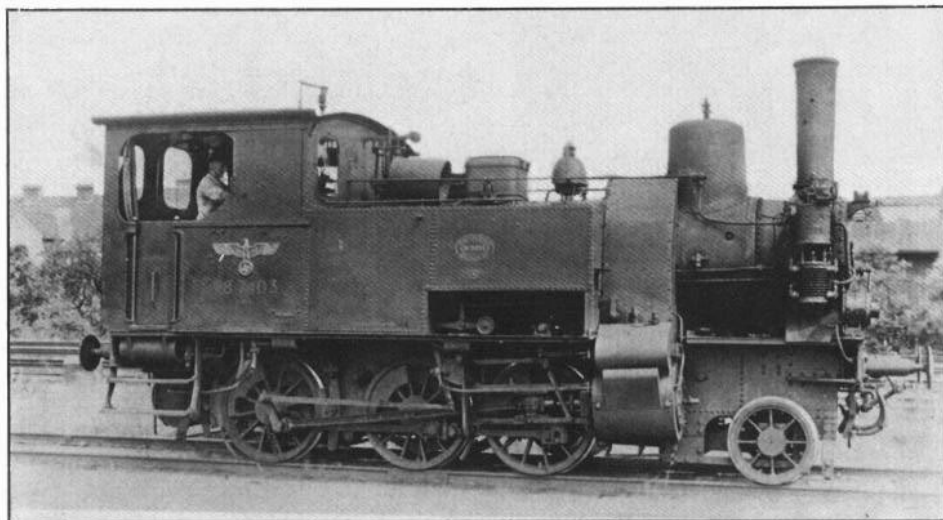
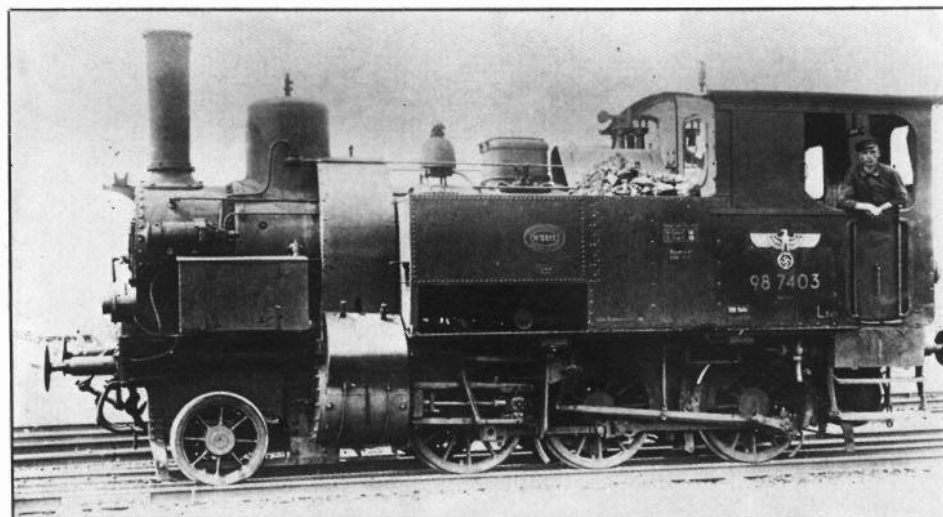


Bild 11: Vier der 1'C-Verbundmaschinen wurden auf den LAG-Strecken in der Lausitz eingesetzt. Nach der Übernahme durch die DRG führen sie als 98 7401 bis 7404.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 12: Die Lok mit der Betriebsnummer 98 7403 trug am Führerhaus die Anschrift RBD Halle und hatte links über der Laufachse einen großen zusätzlichen Kasten.
Foto: C. Bellingrodt



Die Lokomotiven Nr. 17-20, 23-25, 27, 28, 40, 41, 44, 47-49 der LAG

Lokomotiven mit der Achsfolge 1'C wurden im bayerischen Raum nur von der Localbahn AG, München beschafft. In der Zeit von 1890 bis 1897 lieferte Krauss insgesamt 15 solcher Tenderlokomotiven in verschiedenen Bauseien. Bereits die ersten sieben Exemplare der Baujahre 1890 und 1891 waren als Verbund-Lokomotiven ausgeführt; sie hatten die Fabrik-Nr. 2269-2272 und die Bahn-Nr. 17-20 und 23-25 erhalten. Die ursprünglichen Einsatzgebiete waren die Isartalbahn und die Lokalbahn von Murnau nach Garmisch-Partenkirchen. Zu Vergleichszwecken erwarb die LAG im Jahr 1892 dann auch noch zwei Maschinen mit Zwilling-Triebwerk, die Krauss unter den Fabrik-Nr. 2616 und 2617 gefertigt hatte. Auch diese beiden Fahrzeuge kamen als Nr. 27 und 28 zunächst nach Thalkirchen zur Isartalbahn.

Die beiden nächsten Maschinen mit den Bahn-Nr. 40 und 41 entstanden im Jahr 1895 mit den Fabrik-Nr. 3198 und 3199 ebenfalls bei Krauss, diesmal aber für die Lausitzer Strecke von Hansdorf nach Priebus. Es folgte die Lok 43 mit der Fabrik-Nr. 3511, die 1896 nach Freiwaldau in die Lausitz ging. Die letzten drei Maschinen mit den Bahn-Nr. 47-49 fertigte Krauss im Jahr 1897 mit den Fabrik-Nr. 3523, 3524 und 3545. Letztere gelangte ebenfalls in die Lausitz zur Strecke Rauscha—Freiwaldau, die beiden anderen wieder zur

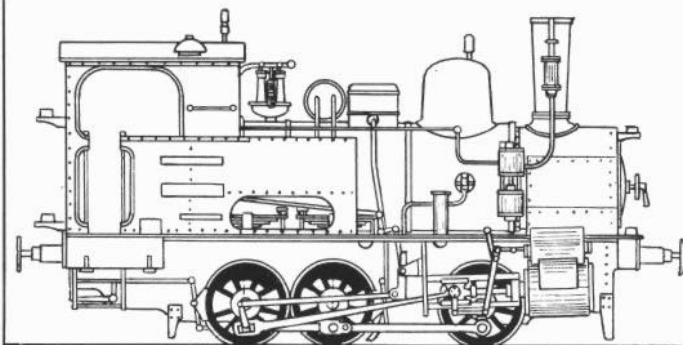


Bild 13: Typenskizze der Lokomotiven Nr. 42 und 43 der LAG, die als 98 7101 und 7102 in den Bestand der Deutschen Reichsbahn gelangten.

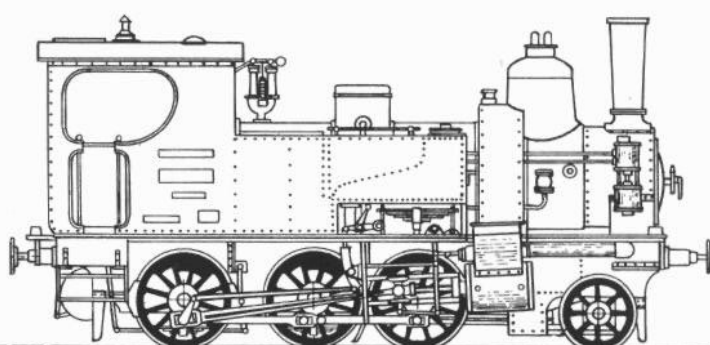


Bild 14: Typenskizze der 1'C-Tenderlokomotiven der LAG, die nach 1938 bei der DRG als Baureihe 98⁷²⁻⁷⁴ führen. Beide Typenzeichnungen sind dem Sammelband LOKOMOTIV-REVUE von H. J. Obermayer entnommen.

Isartalbahn nach Thalkirchen. Bei den Fahrzeugen ab der Bahn-Nr. 40 hatte man bei dieser Bauart dem Verbund-Triebwerk wieder den Vorzug gegeben. Sowohl die Verbund-als auch die beiden Zwillings-Lokomotiven hatten bei nahezu den selben Hauptabmessungen eine Leistung von 250 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h. Die vordere Laufachse, mit einem Raddurchmesser von 790 mm, war weit zurückgesetzt und mit der ersten Kuppelachse zu einem Krauss-Helmholtz-Gestell vereinigt. Der Durchmesser der Treib- und Kuppelräder betrug 1.090 mm. Angetrieben wurde die letzte Achse über eine lange Treibstange. Die Zylinder waren leicht geneigt, der Kreuzkopf hatte eine zwischienige Führung. Die Steuerung war als außenliegende Heusinger-Steuerung ausgeführt. Der Wasservorrat von 4,0 m³ befand sich in einem Behälter im aus Blechen genieteten Rahmen und in den beiden seitlichen Vorratsbehältern, die auch noch ein Fassungsvermögen von 1,7 m³ Kohle aufwiesen. Einige Lokomotiven hatten bei der Lieferung noch einen Schornstein mit Krempe. Bei verschiedenen Maschinen lag der Luftbehälter der Westinghouse-Bremse direkt vor dem Führerhaus auf dem Kesselschittel. Diese Fahrzeuge hatten die Sicherheitsventile der Bauart Pop auf dem hohen, dicht hinter dem Schornstein angeordneten Dampfdom. Andere Lokomotiven hatten dagegen Ramsbottom-Sicherheitsventile, die vor dem Führerhaus auf dem Stehkessel platziert waren. Ein besonderes äußeres Merkmal dieser Fahrzeuge war die voluminöse Blechverkleidung der Dampfeinströmröhre.

Von den insgesamt 15 Exemplaren gelangten noch 13 in den Bestand der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Zwei Lokomotiven (Bahn-Nr. 18 und 20) waren bereits im Jahr 1917 an die Badischen Anilin- und Sodafabriken BASF veräußert worden.

Die Verbundmaschinen, die auf den bayerischen Strecken zum Einsatz kamen, erhielten nach der Übernahme durch die Reichsbahn die Betriebsnummern 98 7301 bis 7307. Im Jahr 1950 wurden diese Fahrzeuge in Nürnberg und in Würzburg ausgemustert. Das selbe Schicksal ereilte die beiden Zwillingsmaschinen Nr. 27 und Nr. 28, die inzwischen als 98 7201 und 7202 geführt wurden, zur selben Zeit im Bw Thalkirchen der früheren Isartalbahn. Als 98 7401 bis 7404 kamen die vier Lausitzer Lokomotiven im Jahr 1939 zur Deutschen Reichsbahn, sie schieden 1950 ebenfalls in Thalkirchen aus dem Dienst.

HO

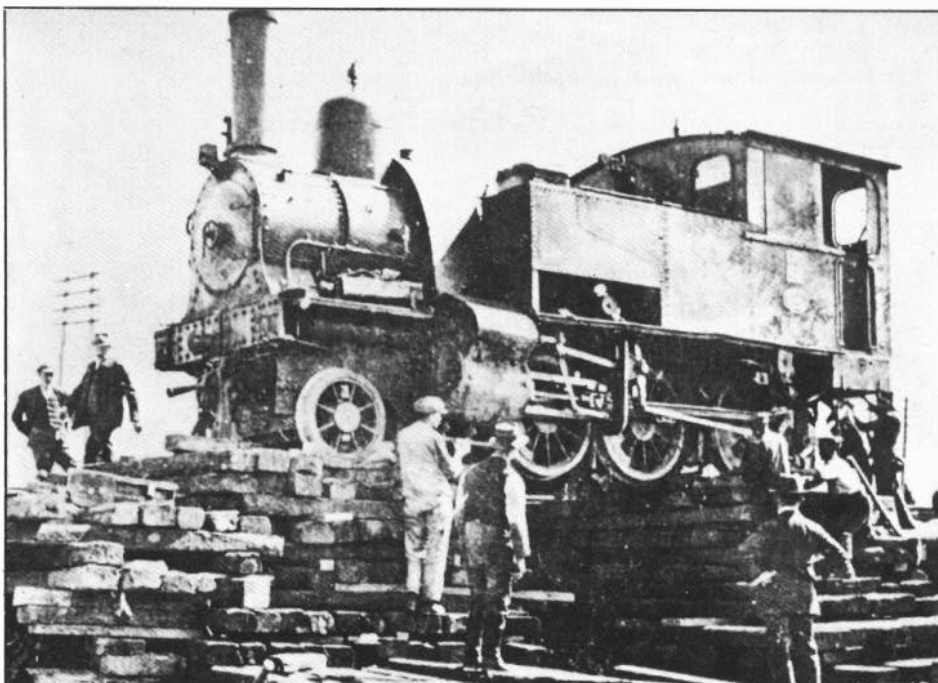
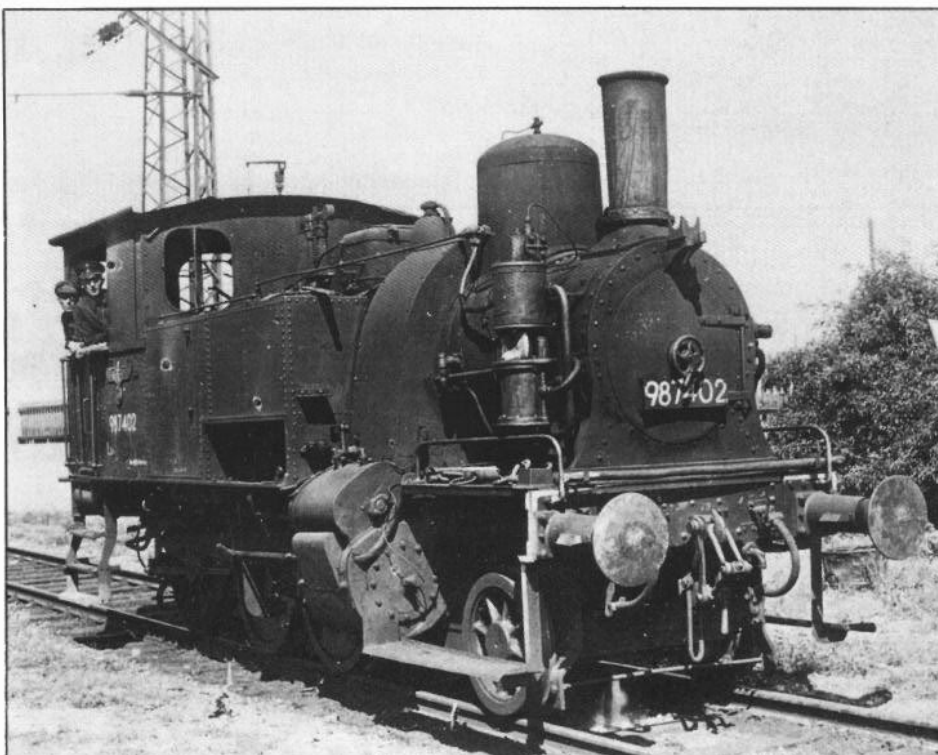
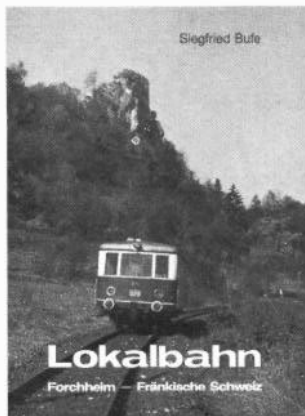


Bild 15: Gelegentlich gab es auch Zwischenfälle bei Lokomotiven und Strecken der LAG, — so wie hier bei der Maschine Nr. 48, die bei dem Unfall die vorderen Puffer verloren hatte.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 16: Im August 1943 befand sich diese Lok mit der Nummer 98 7402 zu einer L4 im RAW München-Freimann.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber





Hervorragende Streckenchroniken ... und Straßenbahnbücher

Bleiweis:	Zahnradbahn Eisenerz-Vordernberg	26,50
Scherer:	Die Württembergische Allgäubahn	57,—
Schulze:	Isartalbahn	39,50
Buße:	Lokalbahn Forchheim — Fränkische Schweiz	42,—
Fritz/Luft:	Die Stainzerbahn	8,—

Naumann:	Geschichte d. Würzburger Straßenbahn	38,—
Buße:	Trambahn in München (Bilddokumentation)	48,—
	Straßenbahnen in Schlesien (bis 1945)	28,—

Ihr Lieferant für alle Bahnbücher

Buße-Fachbuchzentrum · Donnersbergerstr. 57 · 8000 München 19
Tel. 089 / 16 01 09, abends 15 44 32

ZÜGE AUS DER VERGANGEN- HEIT Die Berliner S-Bahn

Geschichte, Technik, Architektur und Zukunft
240 Seiten, über 100 Abbildungen, Format 165x220, engl. Broschur, 34 DM



: TRANSIT Buchverlag, Gneisenaustr. 2
1 Berlin 61, Tel. 030-691 20 35

: TRANSIT



Uhrmacherwerkzeuge für Ihr Hobby!

z. B. Nadelfeilen, Uhrmacherschraubendreher, Reibahlen, Stiefelklöbchen, Gewindeschneidwerkzeuge ab 0,4 mm, Schmuckbieg-
zange, Langlochfräser, Zentrierbohrer, Kegelsenker, Drehstähle,
Drehwendspanner, Nageltreiber, Leimzangen usw.
Unser Lieferprogramm EJ mit Preisen senden wir Ihnen gern gegen
DM 4,30 in Briefmarken oder Postscheckkonto Dortmund 42643-465.

fohrmann Werkzeuge für Feinmechanik
und Modellbau

Münsterstraße 303 · Telefon 02309/2962 · D-4355 Waltrop



Modellbahn-Center

TIEBE

Papentieg 1 3300 Braunschweig Tel. 0531/45489



**Modell-
Technik**



Inh.: U. Kurz

Ludwigstr. 46-50 · Tel. 51 3665
6700 Ludwigshafen a. Rh.

Modellbahnzentrum Spielzeugkiste in Wunstorf

Angebote des Monats:

H0		E 19 und E 17	je DM 149,—
Roco E 71	DM 116,50	Liliput BR 52	DM 219,—
Rivarossi Restbestände BR 96	DM 299,—	N	
(schwarz 96 022 und bayer. grün)		Roco BR 150 2163 a oder b	je DM 86,—

Versand gegen Rechnung + DM 4,50 Versandkosten.

Wir führen ganzjährig das Programm sämtlicher namhafter Hersteller.

3050 Wunstorf, Nordstraße 1 — Tel. (05031) 3776

Versandabteilung für Auswärtskunden: Nordstraße 15

Versand sämtlicher Rai-Mo Artikel an Privat

Wir bauen auch sämtliche M + F-Bausätze
zu Super-Fertigmodellen zusammen.

BR 18 ¹ super	DM 1.950,—	BR 76 super (OHE)	DM 1.500,—
BR 76 super	DM 1.350,—	T 38 kpl. mit umgebauter Märklin	
BR 98 7505 (bay. D VI)	DM 680,—	BR 38 Lok (2-Leiter Gleichstrom)	DM 2.000,—
BR 18 ¹ normal	DM 1.700,—		

Modellbau Christian Fuchs

Ulmenstr. 11, Fürstenfeldbruck, Tel. 08141/18987

Modelleisenbahnen Zubehör in allen Spurweiten



Bücher:
Eisenbahn -
Straßenbahn -
Modellbahn -
Fachliteratur
Märklin-Reihe u.
Andere Nürnberger

Hobby Haas · Braubachstr. 36
Frankf./M. (Nähe Römer) Tel. 06 11/29 15 65

NEUSSNER

Modelleisenbahnen
Dominicusstraße 25
D-1000 Berlin 62

Ein großes Sortiment ausge-
fallener, speziell engl. u. ameri-
kan. Fabrikate. Versandliste
gegen 1.10 DM in Briefmarken.



Wir führen für Sie alle gängigen Fabrikate von „ADE über Märklin bis
Wiking“ zu äußerst interessanten Preisen! Z. B. ADE-Speisewagen,
rot, DSG, 3007 = 102,35 DM, Büm, grün, 3001 = 61,85 DM. ADE-
Preisliste gegen Freikouvert. Versand gegen Vorkasse.

REGENSBURGER MODELLBAHN — Roller KG
8400 Regensburg-Stadtamhof · Tel. 0941-87447
Parkplätze beim Walhalla-Böckerl!

Jetzt gibt es beim H. Merker Verlag noch mehr Bücher zum Thema Eisenbahn!

Alle Bücher des Verlags Eisenbahn in der Schweiz können Interessenten aus der
Bundesrepublik jetzt bei uns bestellen.

Eine ausführliche Bücherliste lag dem **Eisenbahn-Journal 3/82** bei.

Um preisgünstig bleiben zu können, ist eine rationelle Auftragsabwicklung erforderlich:

- Bitte schreiben Sie Ihre Anzeige deutlich (in Druckbuchstaben oder mit Maschine).
- Pro Buchstabe, Satzzeichen oder Leerraum (zwischen den einzelnen Wörtern, Zahlen usw.) jeweils 1 Kästchen des Mini Markt Bestellvordruckes vorsehen!
- Rechnungen werden nicht erstellt. Wir bitten daher, die Auftragserteilung gleichzeitig mit der Überweisung auf Postscheckkonto München 129 933-806 durchzuführen oder einen Verrechnungsscheck beizulegen. Erst nach Zahlungseingang gilt Ihr Auftrag als erteilt.
- Im MINI-MARKT werden keine gestalteten Anzeigen veröffentlicht.
- Anzeigenschluß ist jeweils der 1. des Vormonats. Später eintreffende Anzeigen werden in der folgenden Ausgabe veröffentlicht.

Private Anzeigen (bis 4 Zeilen)	DM 5,—
jede weitere Zeile	DM 1,—
Geschäftliche Anzeigen (bis 4 Zeilen)	DM 10,—
jede weitere Zeile	DM 2,—
jede fettgedruckte Zeile	DM 2,—
Chiffre-Anzeigen (Inland)	DM 5,—
(Ausland)	DM 8,—

Preise jeweils einschließlich Mehrwertsteuer.

Verkaufe Mechanikus Hefte 1950 bis 1969. G. Everwijn, Dachsteinstr. 12a, 8000 München 82, Tel. (089) 42 44 70.

Der Sommerhit: T-Shirts, 1/4 Arm, Baumwolle, Motiv BR 01 vor Sonderzug in Bad Harzburg, limitierte Auflage, lieferbare Größen klein, mittel, groß, la-Qualität, Stück nur 16,— DM. Peter Schaefer, Postfach 225. 5412 Ransbach-Baumbach.

Sonderangebot Salota-Mehrzugsteuerung für 2-Leiter-Gleichstrom mit 5 Empfängern nur 650,— DM bei Modellbahn Shop Solms, 6336 Solms, Mozartstraße 10. Solange Vorrat reicht.

Verkaufe gegen Gebot: M + F BR 18¹ + GTL 4/4 Fertigmodelle Super, Bayer. Länderbahnwaggon Bs. 1.2-2/3 u. 3 Kl. Kurt Weber, Scharrstraße 16, 7000 Stuttgart 80. Tel. 07 11/7347 12.

Verkaufe: Piko BR 01 DM 78,—, SVT 137 3tlg. DM 65,—, BR 41 DM 116,—, BR 52 DM 85,—, Länderb.Oldt.Garn. DM 102,—, Eisenbahnkurier 1/77—12/81 geschl. gegen Gebot. Lünsche, Sonnenweg 26, 4905 Spempe 1.

DB-Dieseltriebfahrzeuge: Bestandsliste mit Stationierungen, Umbeheimatungen, etc. von 12.79 bis 2.82. Über 4000 Daten DM 5,-. Psych-Kto. Essen 347 862-430. Norbert Kurtenbach, 4100 Duisburg 25.

Modellbahnfreunde! Sammler sucht Lokschilder
BD/BW-Schilder, Fabrikschilder aller Art. Zahle u. U.
500,— DM und mehr; oder Tausch. Wünsch, Schön-
bergstr. 49. 7000 Stuttgart 70. Tel. 07 11 / 47 16 47.

Wenn Sie auch der Meinung sind, daß es nicht auf den Namen, sondern vielmehr auf die Qualität ankommt, so prüfen Sie doch einmal die neuen HO-Modellbauteile aus Berlin. Es wird Sie überzeugen. Anfragen an: G. Reitz Modellbau, Wernigeroderstraße 26, 1000 Berlin 10.

Vorkriegseisenbahnen, Dampfmaschinen, Militär- und Blechspielzeug kauft Bernhardt, Am Freudenberg 17, 5600 Wuppertal 1. Tel.: 0202 / 424763

Biete Jeanmaire, die Rhätische Bahn (Stammnetz), ergänzt seit Erscheinen mit Photos, Kopien, Berichten. Suche Gleichstromlinien der Rhät. Bahn. G.-R. Otto, Schloss, 6303 Hungen.

Habe M + F Restbestände aufgekauft und biete diese originalverpackt zu herabgesetzten Preisen: 093 10 Superzürüsts. für Märklin BR 41, Wagner Bleche usw. DM 189,—; 094 Umbausatz für Märklin BR 41 in Neubaugesell DM 250,—, dazu Zurrüstsatz 094 10 DM 85,—, dazu Öltenderumbaus. 043 35 DM 95,—; 208 BLS Triebwagen Bausatz incl. Zurrüstsatz 208 10 anstatt 598,— DM 390,—; S 990 drei verschiedene bayer. Lokalbahn Metallwagen Bausatz DM 140,—; 053 01 BR 42 Lok und Tender und Zurrüstsatz 053 10 (Steuerung nicht vorhanden) DM 450,—; 009 bayer. Gtl 4/4 Bausatz DM 379,—, dazu genietete Steuerung 009 69 DM 85,—; 407 71 HOe Museumsdampflok Helene Fertigmodell normal DM 198,—, Satz zum Supern 407 10 DM 29,—. Weitere Bausätze, einzelne Superzürüsts. und Steuerungen sind noch vorhanden. Fordern Sie Liste gegen Freiumschlag an. M. Knittel, Bürgerme. Kraus Str. 31, 8031 Eichenau oder Telefon 089/1254 3903 von 8—15.30 Uhr (wegen Urlaub ab 21.6. erreichbar).

Sammler sucht alt. Militärspielzeug: Soldaten-/Indianer-/Tierfiguren von Lineol/Elastolin; Autos, Geschütze. Kauf/Tausch. Sailer, Goethestr. 10, 7210 Rottweil. Tel. 0741 - 44909.

Suche: M+F Kompressor mit Spritzpistole nur techn. OK. Angebot an: Klaus Bößenroth, Steinheimer Str. 1, 6052 Mühlheim/M. 3. Tel. 06108 / 6369.

Suche Original Betriebsbücher mit Preisangabe v.
Lok 50-397, 58-1956, 65-1035, 051-745-8 und 043-364-9.
Lünsche, Sonnenweg 26. 4905 Spenge 1.

Alles vom großen Vorbild: Waggon-Dampf- u. E-Lokoriginalteile, z. B. Loklat., Buchfahrpl.halter, Läutewerk, DB-Emblem, Signalf., Lampen usw. Neue Bildliste 1,— DM in Briefm. A. Mayer jr., Brückestr. 2. 8000 München 50.

Verkaufe Schienenbus-Sitze aus VT 95,3-Sitzer, Rückenlehne in Fahrtrichtung klappbar, graues Kunstleder, hervorragender Zustand, Stück nur 100,- DM. Peter Schaefer, Postfach 225, 5412 Ransbach-Baumbach.

Bedenken Sie, mit DM 5.— sind Sie dabei!!

..... beim nächsten MINI-MARKT.

Machen Sie einen Versuch im werbewirksamen Eisenbahn-Journal.

MINIMARKT Anzeigentext (bitte SEHR deutlich schreiben!)[illegible]

NAME	VORNAME
------	---------

PLZ.	ORT	STRASSE
-------------	------------	----------------

TELEFON	DATUM
---------	-------

- ☐ VERÖFFENTLICHUNG
NUR UNTER CHIFFRE
- ☐ ÜBERWEISUNG AUF
PSAKTO 129933-806 Mchn
- ☐ VERRECHNUNGSSCHECK

W. Matschke

Modellbahn

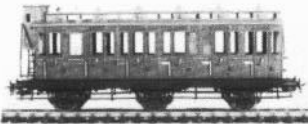
5600 Wuppertal 2 · Schützenstraße 90 · Tel.: 02 02/50 00 80

Märklin 78 (3106)	DM 129,50
Arnold 2275 Mallet	DM 179,50
Fleischm. 4160 BR 38	DM 149,50
Roco 4122 a BR 93	DM 99,50
Fleischm./Arnold BR 78	DM 105,—

Neuheiten und andere Modelle ebenfalls ständig wechselnd im Angebot.

(fast) Alles für den Modellbahner.

Eigener 20-seitiger Versandkatalog mit Neuheiten 1982 gegen Voreinsendung von 1,50 DM in Briefmarken. Versand zusätzlich 6,— DM Porto und Verpackung.
Ankauf gegen bar und Inzahlungnahme von Gebrauchteilen



Wir fertigen für Sie:

- Wagen-Kleinserien (Preußen)
- Modelle als Einzelauftrag
- Umbauten jeder Art

Modellbahnen - Bau- und Ersatzteile - Eisenbahnliteratur

Modellbau Hanns Heinen

5650 Solingen 1 · Königsmühle 14 · Tel. 02122/810369

Das Glück im Winkel.

Ganz in die Ecke gestellt, doch fast täglich benutzt, von mir, meinen Kindern mit größtem Behagen in Anspruch genommen, leicht und praktisch gebaut, bequem zu handhaben, die Wiederherstellerin meiner Lebensfreude, kurzum seit Jahren unsere beste Freundin, steht sie da, die Modelleisenbahn. Ihr Kaufpreis ist längst abgebraucht, sie selbst ist aber noch so schmucl wie am ersten Tage, weil sie so behandelt wird, wie empfohlen und die nützlichen Ratschläge meines Fachgeschäftes befolgt werden. Sie wurde gekauft und wird sinnvoll ergänzt bei KEMPT MODELLBAHN & HOBBY an der Persiluhr, 844 STRAUBING NDB. Inn. Frühlingsstr. 2, Fernruf 21800.



Ihr Modellbahn-Spezialist

Fachberatung + Service + vollständiges Sortiment ist bei uns die Norm.

Friedrich Seibert

Entenbachstraße 6 · 8000 München 90 · Telefon (089) 65 35 48

ULM

riesige Auswahl aller Markenfabrikate Zubehör

das große Modell-Eisenbahn Spezialgeschäft

Donastraße 2
7900 Ulm

☎ (0731) 68015

technik Sindel

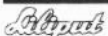
Das Fachgeschäft mit dem breiten Angebot

Modellbahnen

Reparaturen — Umbau — Modellbau

F. Findling — Mech.-Meister

Rottenburg, Königstr. 64, Tel. (07472) 33 20



Garantiedienst · Ersatzteillager

Modellbahn Pietsch

Friedrichstraße 237
1000 Berlin 41



Mariendorfer Damm 12
1000 Berlin 42



Sonderposten M + F-Bausätze: Nr. 207 = E04 DM 198,—, Roco 4340 mit Sonderaufdruck »Modellbahn Pietsch« = DM 19,80 Spur I Spring-Lok BR 18 (S3/6) = 6.950,— DM. — Über 500 verschiedene Lok- und Triebwagenmodelle ständig zum Verkauf ausgestellt. — Neff, Baus. Bln. S — Bahn Baus. 2 x EB 165 = 429,— DM; Satz Oberwagenlaternen (4 Stück) 17,90 DM; Fröwis Bln. Strab Baus. Nr. 1007 = BM 28/35 97,50 DM; 1008 = TM 33 219,95 DM; Nr. 1009 = TG 29/38 297,— DM; Nr. 1010 = BM 28/37 97,50 DM; Nr. 1011 = TM 34 219,95 DM; Nr. 1012 = TF 20/29 297,— DM — Lichtleit-Kabel 0,5 mm per Meter 1,95 DM, 1,01 mm per Meter 3,95 DM, 1,5 mm per Meter 4,95 DM + 1 DM Versand auf PS-Kto. Bln/W 262 59-107.



S&F SCHMALSPUR & FELDBAHN

Modelleisenbahnen und Verlag GmbH
Manteuffelstraße 34
D-2800 Bremen 1
Tel. (0421) 71845

WIE'S DER NAME SAGT: WIR SIND DER SPEZIAL-VERSAND FÜR SCHMALSPUR-VERSAND VON N bis G. WIR BIETEN IHNEN MODELL EISENBAHNEN UND UNSEREN EIGENEN, EIN WIRKLICH BREITES, INTERNATIONALES SORTIMENT. DAZU SCHMALSPUR-LITERATUR UND ABONNEMENT. ANERKANNTEN INFO-SERVICE IM ABONNEMENT. AUSFÜHRLICHE ANGEBOTSLISTEN ERHALTEN SIE FÜR DM 6,- SCHUTZGEB. BITTE VERWENDEN SIE EINEN VERRECHNUNGS-SHECK.

Große Auswahl in allen Spurweiten, Zubehör, Bauteile, Ersatzteile. Eigene Fachwerkstatt.

MODELLBAHN-CENTER-

Sortiment und Service



MODELLBAHN BÖRGERS

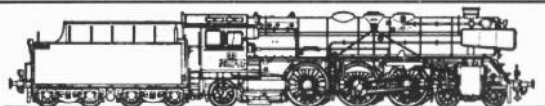
4200 Oberhausen 11 422 Dinslaken
Weißensteinstr. 89 Duisburger Str. 52
Ruf 0208/667337 02134/53868

HINRICH FAHRENKRUG

Große Modellbahn-Spezialabteilung mit ständig gut sortiertem Lager aller führenden in- und ausländischen Hersteller.

Versand in alle Welt/Ersatzteilservice/ Musterausstellung fertiger M+F-Modelle im Laden.

242 Eutin, Peterstr. 12 · Ruf 045 21/3883



EISENBAHN-SHOP

Herbert Ampsler

Rotenbergstraße 125 7000 Stuttgart 1 · Telefon 07 11/26 00 17 (Montags geschlossen!)

Fachgeschäft für Modellbahner



MODELLEISENBAHN-CENTER

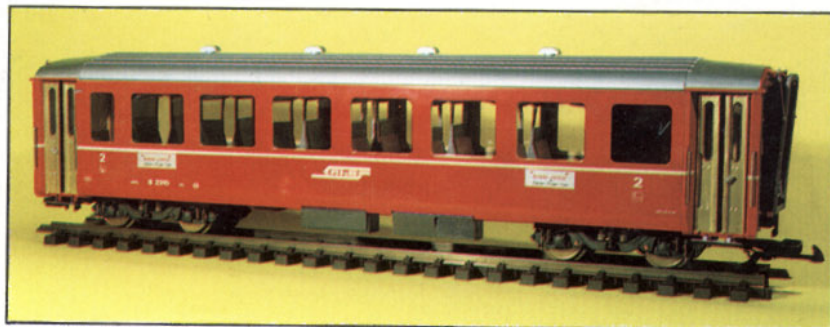
W. SCHÜLER Christophstr. 2 7000 Stuttgart 1
Ruf (0711) 608375

EIN BEGRIFF FÜR DEN MODELLBAHN-FAN

Neben den bekannten Herstellern des In- und Auslands führen wir u. a. Bemo, Brawa, Busch, Conrad, Günther, Gerard, Preiser, Peco, Sommerfeldt, Herkat, Schneider.

Umbauten und Reparaturen in eigener Werkstatt!

Sensation für LGB-Liebhaber



Leichtmetall-Personenwagen der Rhätischen Bahn, 2. Klasse, rot und grün, konstante Beleuchtung, gefertigt, kugellagert. Lieferbar. Auslieferung nur über den guten Fachhandel.

LEBU

Schweizer Fabrikat
ALUBOX AG, Zürich

DM 795,—

Leichtmetall-Personenwagen

Modelleisenbahnen
M.1:22,5 Spur 1, 45 mm



Vertretung für Deutschland:

M & L Technischer Modellbau der Firma Markscheffel & Lennartz, Falkensteiner Ufer 70, 2000 Hamburg 55, Esplanade 23, 2000 Hamburg 36

Kleinserien-Modelle Unsere Spezialität

Von Spur Z bis LGB — immer finden Sie bei uns eine große Auswahl an Kleinserienmodellen zu vernünftigen Preisen. Besuchen Sie uns — es lohnt sich.

Auch PERLMODEL und SWEDTRAM.

Neben den Spezialfirmen auch alle anderen Hersteller ab Lager lieferbar. **Sehr günstige Versandpreise.** Noch zahlreiche M + F-Bausätze und Fertigmodelle sowie Bauteile am Lager. Gegen frankierten Freiumschlag erhalten Sie unsere allgemeine Versandinfo mit Neuheiten Liste 82.

WeBö-Modellbahn-Center GmbH · Neuer Graben 16 · 4600 Dortmund

Kassels Spezialist
von I bis Z



Modellbahnkiste

Neuware:

An- + Verkauf 30—50 %
unter Neupreis

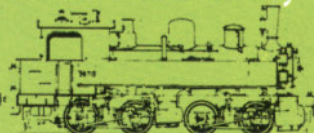
Ihr Vorteil: Günstige Reparaturen, Garantie, viele Sonderangebote.

2 HH 76, Imstedt 31
Tel. (0 40) 2 20 64 28

2000 Norderstedt, Am Tarpenerufer 6
Tel. (0 40) 5 27 04 94

2300 Kiel 1, Schülperbaum 2
Tel. (04 31) 9 49 71

Modellbauertage



Werner Kratz · 5400 Koblenz
Löhrr. 64 b · Tel. 0261/34654

Fachgeschäft für Modellbahnen
und Modellbau

Roco—Günther—Liliput

Spur 0 + 1 auf Anfrage

Systemumstellungen für

RC-Revell RC-Schuco

Fachberatung · Reparaturen

Ersatzteile · Leseecke

NEU IN KOBLENZ

— gegenüber Kaufhof —

STEIN

Spezialgeschäft

4000 DÜSSELDORF 1

Grabenstraße 7 - Telefon 36 93 58 «131363»

P: PARKHAUS KARLPLATZ (ALTSTADT)

der bahnladen

unser farbiger eisenbahn-postkarten-bahnladen-kalender 1983 wartet auf sie in allen guten modellbahn-fachgeschäften, bahnhofs-buchhandlungen und fachbuchhandlungen. er kostet nur DM 7.80 (empf. verk.preis)

albrecht sappel, schleißheimer straße 90, 8000 münchen 40

Sind Sie N-Bahner?

Dann werden Sie preisgünstig und fachmännisch bedient von dem Spezialisten für Spur-N - der mit dem Top-Service:

MODELLBAHN-SCHNELLVERSAND

Reinhardt Renz, Abt. N, Riedweg 6, D-8178 Gaißach

Bitte fordern Sie gleich unseren Katalog an (Schutzgeb.+ Porto DM 3,60)

Suche

Eisenbahnen, Dampfmaschinen, Schiffe,
Blechspielzeug aus der Vorkriegszeit.

Josef Holzapfel

8031 Gut Rottenried Tel. 08105/8265

Liliput

· Ersatzteile und
Reparaturdienst
für alle!

Modellbau Hanns Heinen

5650 Solingen 1 · Königsmühle 14 · Tel. 02122/810369

modell

H
O
B
B
Y

P. GENTIL

MODELLBAHNEN
MODELLBAUSÄTZE
HOBBY-FREIZEIT

unsere Erfahrung
unsere Beratung
— Ihr Vorteil!

Reparaturen in eigener Werkstatt.

Elisenstr. 1 · Tel. (0 60 21) 1 38 86 · 8750 Aschaffenburg



Reichsbahn T3 mit zweiachsigen Abteilwagen ebenfalls in Reichsbahn-Ausführung
Stirnansicht des Abteilwagens mit Bremserhaus
Stirnansicht des Wagens ohne Bremserhaus

Rai-Mo HO-Kit

Die hübschen zweiachsigen Abteilwagen mit und ohne Bremserhaus im 3 Wagen Set sind sofort lieferbar. Ebenso die Länderbahn Garnitur mit T3 Lokomotive.

Art. Nr. 200 300 Wagen Set bestehend aus 3 Wagen der 3. Klasse. Beschreibung für wahlweise Länderbahn oder Reichsbahnausführung liegt bei.

DM 53,—

Art. Nr. 200 002 BR 89/75 Preußische T3 in Reichsbahnausführung

DM 79,—

Art. Nr. 200 001 T3 Länderbahn grüne Ausführung

DM 89,—

Art. Nr. 200 003 BR 89⁶² der Deutschen Reichsbahn (T3 mit Tender)

DM 95,—

Alle drei Lok Bausätze sind unmotorisiert. Motorisierungen sind in Vorbereitung

Art. Nr. 200 301 Länderbahn Garnitur bestehend aus grüner T3 und Wagen Set

DM 134,—

Alle angegebenen Preise sind unverbindlich empfohlene Verkaufspreise incl. MwSt.

