



Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0720-051X

5/1982

Oktober

DM	7,80
sfr	7,80
öS	59,—
hfl	9,50
bfr	155,—
Lire	4.500,—

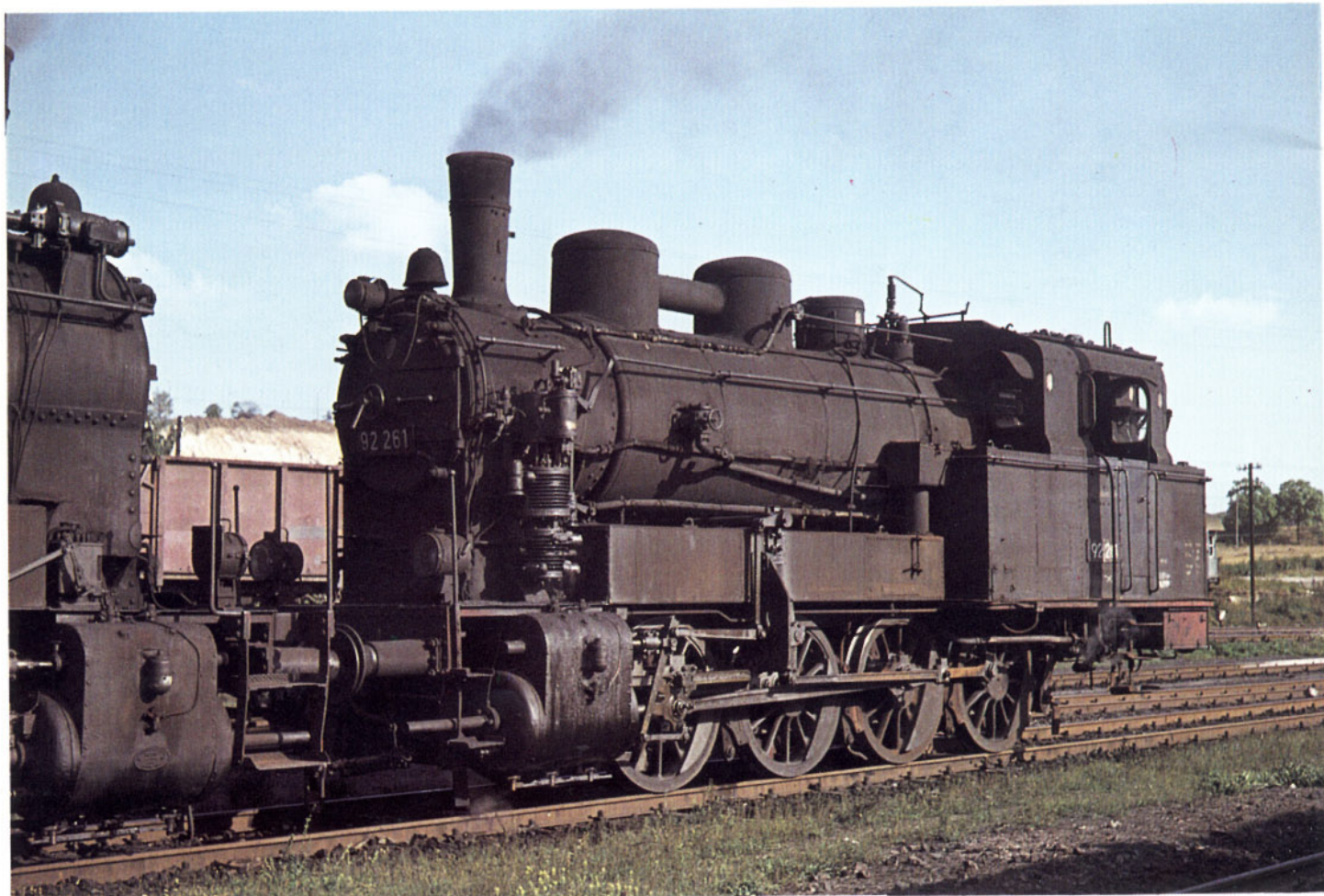
Über 50 Farbseiten • Großer Modellbahnteil in Farbe
Super Preisausschreiben – über DM 5.000,- zu gewinnen!





Im Bw Villingen an der Schwarzwaldbahn waren schon stets einige Lokomotiven der Baureihe 922-3 beheimatet. Zu den letzten dort dampfenden Maschinen dieser Gattung zählten 1962 die 92 218 (oben) und die 92 261 (unten). Mehr über die badische X b finden Sie unter der Überschrift „Vergessene Lokomotivbaureihen“ ab Seite 4.

Fotos: Obermayer



5/82

ISSN 0720-051 X **8. Jahrgang**
Einzelausgabe

DM	7,80	hfl	9,50
sfr	7,80	bfr	155,—
öS	59,—	Lire	4.500,—

Verlag, Herausgeber und Vertrieb: H. Merker

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

Ständige Mitarbeiter:
C. Asmus, R. Barkhoff, L. Bergsteiner,
F. Jerusalem, H. Kundmann,
J. Nelkenbrecher, 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 Litopat - Verona

Quality control:

Euro Planning International - Verona

Eisenbahn-Journal erscheint 1982 9 x,

(einschließlich 3 Sonder-Journalen).

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

Die Bezugsgebühren im Fach- und Buchhan-
del 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. 57199-802
(BLZ 70010080)

Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300

(BLZ 70169370)

Dresdner Bank Nr. 695918000

(BLZ 70080000)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Ver-
vielfältigung setzen das schriftliche Einver-
ständnis des Verlages voraus.

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

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

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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


Neue Auflagenhöhe 30.000

Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2

Aus dem Inhalt

	Seite
Vergessene Lokomotivbaureihen (Die badische X b)	4
Verkehrskreuz Marktredwitz	7
Auf schmaler Spur von Warthausen nach Ochsenhausen	16
Deutsche Diesellokomotiven (V 80)	18
Die Langenschwalbacher	27
75-jähriges Schnellfahrjubiläum der S 2/6	30
Großer Modellbau-Preiswettbewerb	34
Bahnhofsimpressionen (Die Eisenbahn im Tal der Ahr)	36
Detaillieren leichter gemacht	39
Auf der Kgl. Bayerischen Staatsbahn	44
Ein „echter“ Mineralölzug	51
Modellzusammenbau BR 53	54
Die alten preußischen „Dreikuppler“ — 2. Teil	56
Die Burgruine	62
Neuheiten-Journal	66
Zweimal „Glaskasten“ in HO	72
Bücherecke	74
Mini-Markt	77

Diese Ausgabe wurde um 8 Seiten erweitert (52 Farbseiten und 32 Seiten in Schwarzweiß). Trotzdem war es uns wegen des überaus reichlichen Artikelmaterials nicht möglich, das Bayern-Journal unterzubringen. Fortsetzung und Schluß der bayerischen Tenderlokomotiven folgt im Eisenbahn-Journal 6/1982.

Zu unserem Titelbild:

Im Sommer 1980 war Saalfeld noch eine Hochburg der Baureihe 01: 01 0501 fährt am 24.6.1980 mit dem P5010 Richtung Jena aus, während 01 2204 im Vorfeld rangiert, um sich vor den P 8012 nach Gera zu setzen. **Foto: A. Ritz**

Zu unserem Poster:

Anläßlich des Oktoberfestes möchten wir Ihnen diesmal eine Reproduktion eines alten Stiches vorstellen, die die Bierverladung auf dem Zentralbahnhof in München nach einer Zeichnung von Walther Püttner aus dem Jahre 1890 zeigt. **Sammlung: C. Asmus**

Achtung!

**Großer Modellbau-Preiswettbewerb
auf Seite 34!
Über DM 5.000,— zu gewinnen!**



Bild 1: Zu Beginn der sechziger Jahre war die 92 300 im Verschiebedienst in Karlsruhe Rbf eingesetzt.

Vergessene Lokomotivbaureihen

Die badische X b

Genau vor 75 Jahren stellten die Großherzoglich Badischen Staatsbahnen die ersten Naßdampfenderlokomotiven der Gattung X b in Dienst. Bis zu diesem Zeitpunkt im Jahr 1907 verfügte noch keine deutsche Länderbahnverwaltung über vierfach gekuppelte Tendermaschinen für den Einsatz im Verschiebe- und Güterzugdienst.

Mit dem Entwurf und dem Bau der Fahrzeuge, die sehr wesentlich auf den Empfehlungen des Oberbaurats Courtin beruhten, war die Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe beauftragt worden. In der Bauausführung unterschied sich die badische X b sehr augenfällig von allen bislang vorhandenen Tenderlokomotiven der früheren deutschen Länderbahnen. Die hohe Kessellage (2.700 mm über der Schienenoberkante) ließ eine über dem Rahmen angeordnete Feuerbüchse zu. Der Wasservorrat von 7 cbm befand sich in zwei kurzen Behältern vor dem Führerhaus sowie in einem T-förmig ausgeführten langen Behälter unter dem Kessel. An der Rückfront des Führerhauses war ein Kohlenbehälter mit einem Fassungsvermögen von 2,5 t angebracht. Weitere Besonderheiten waren das im oberen Bereich etwas eingezogene Führerhaus und das Verbindungsrohr zwischen den beiden Dampfdomen. Auf dem hinteren Kesselschluß saß der runde Sandkasten und über dem Stehkessel die Sicherheitsventile der Bauart Pop. Anstelle der

sonst üblichen Flachschieber hatten diese Naßdampfmaschinen neue Kolbenschieber mit breiten, federnden Ringen erhalten. Die Steuerung entsprach der Bauart Heusinger mit Hängeeisen.

Die verschiedenen Lieferserien

Die erste Lieferserie der MBGK aus dem Jahr 1907 umfaßte 20 Lokomotiven mit den Fabriknummern 1726 bis 1745. Die letzten acht Exemplare verließen das Werk erst zu Beginn des Jahres 1908. Das Lokomotivverzeichnis der Badischen Staatsbahnen vom 1. Januar 1913 nennt einen Buchwert von 60.916 Mark für jede Maschine. Eine zweite Lieferung in den Jahren 1908 und 1909 bestand aus 12 Lokomotiven mit den Fabriknummern 1765 bis 1776 und der Gattungsbezeichnung X b². Sie waren unverändert und nur unbedeutend teurer. Eine dritte Serie mit 11 Maschinen, nun als X b³ bezeichnet, trug die Fabriknummern 1919 bis 1929. Die Änderungen beschränkten sich auf eine Vergrößerung der Verdampfungsheizfläche von 110,19 auf 110,66 qm. Das Dienstgewicht stieg von 58,40 t auf 58,85 t und der Buchwert auf 62.874 bzw. 62.949 Mark. Im Jahr 1915 waren nur 6 Lokomotiven als X b⁴ mit den Fabriknummern 1935 bis 1940 in Dienst gestellt worden. Von der fünften Bauserie X b⁵ mit den Fabriknummern 2026 bis 2034 verblieb der Badischen Bahn im Jahr 1918 nur ein Exemplar mit der

Fabriknummer 2033, mit einem Buchwert von nunmehr 116.021 Mark. Zwei jener Maschinen gingen als Reperationslieferung direkt ab Werk nach Frankreich, sechs weitere an Belgien. Die Auswirkungen des ersten Weltkrieges führten dazu, daß für die 10 Lokomotiven des Baujahres 1919, mit den Fabriknummern 2057 bis 2066, der Buchwert für jedes Fahrzeug auf 192.563 Mark hochschnellte. Den Abschluß der Beschaffung bildeten die 30 Maschinen aus dem Jahr 1921, die aber als X b⁷ mit den Fabriknummern 5216 bis 5245 von Maffei in München kamen.

Aus der X b wird die 92-3

Beim Zusammenschluß der Länderbahnen verblieben der Deutschen Reichsbahn noch 90 Lokomotiven, die nun als Baureihe 92²⁻³ geführt wurden. Die Betriebsnummern dieser Fahrzeuge waren 92 201 bis 232, 92 241 bis 251, 92 261 bis 266, 92 271, und 92 281 bis 92 320.

Bei der Badischen Bahn hatten die Maschinen, mit denen die Entwicklung eigener Lokomotiven endete, keine fortlaufenden Bahnnummern getragen. In Baden war es üblich, die Nummern ausgemusterter Fahrzeuge erneut zu vergeben.

Die Lokomotiven blieben zunächst stets im Bereich der Rbd Karlsruhe. Im Jahr 1933 erfolgte die Ausmusterung der ersten Maschine. Eine zweite Lok wurde 1936 ausgemustert, und 1937 schieden vier weitere Exem-



Bild 2: Der Schornsteinaufsatz aus einem Siebblech und der Deckel dienten als Funkenfang.



Bild 3: Bei dieser Rückansicht erkennt man sehr gut das in seinem oberen Bereich etwas eingezogene Führerhaus, eines der charakteristischen Baumerkmale dieser Gattung.

Bild 4: Nach Ihrem Einsatz als Werklok im AW Eßlingen war die 92 223 nach 1961 noch einige Zeit im Güterbahnhof von Kornwestheim abgestellt.

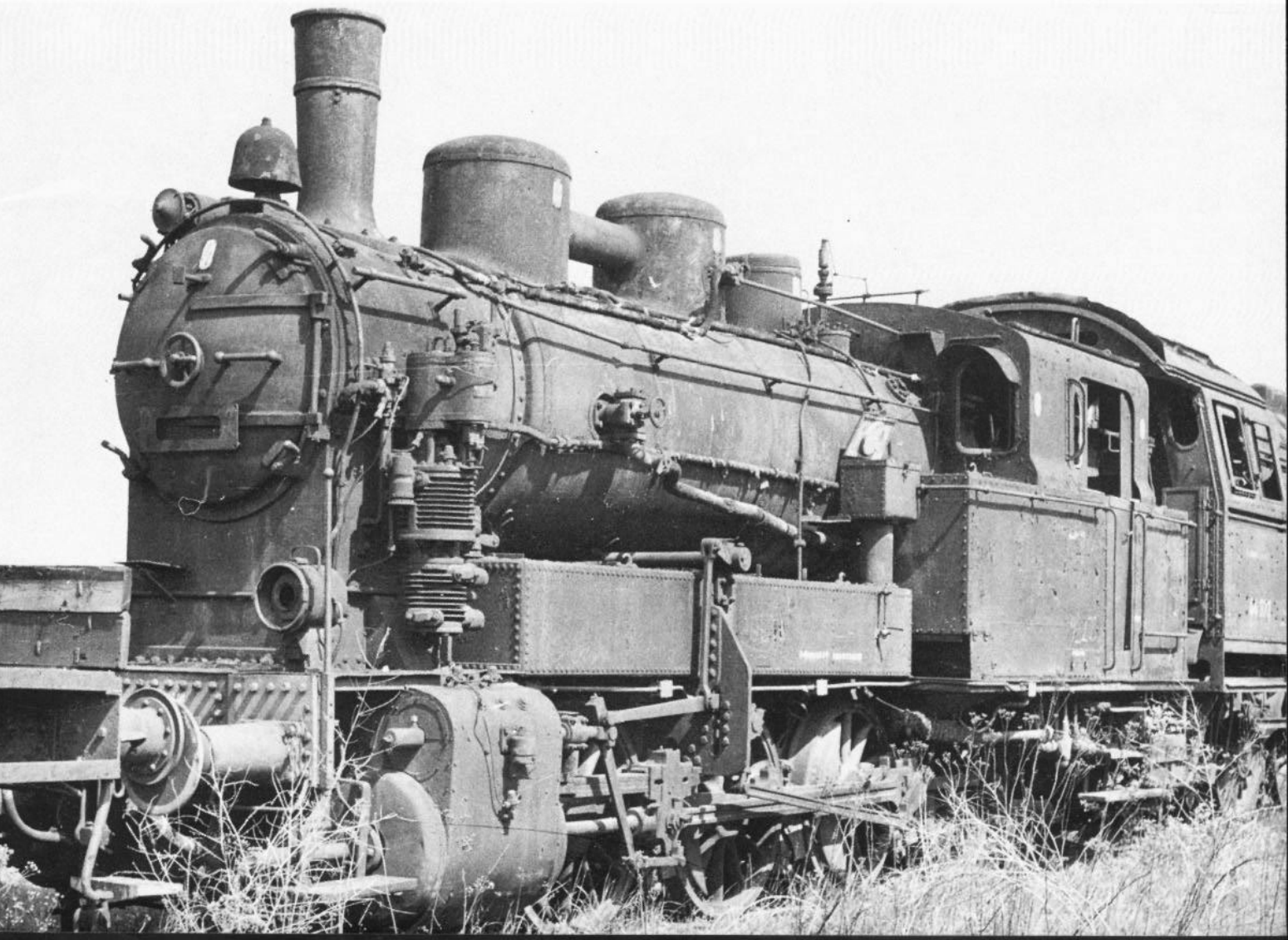




Bild 5: Die 92 319 war die letzte Lokomotive ihrer Gattung, sie war im Sommer des Jahres 1966 in Radolfzell ausgemustert worden.

Alle Fotos: Obermayer

plare aus dem Dienst, darunter befand sich 92 242, die an die Hohenzollerische Landesbahn verkauft und dort bis zum Jahr 1959 eingesetzt wurde.

Alle anderen Fahrzeuge versahen bis in die vierziger Jahre den Verschiebedienst in Karlsruhe, Mannheim, Haltingen, Freiburg, Offenburg, Villingen, Singen und Waldshut. Während des Zweiten Weltkrieges gelangten einige Lokomotiven auch in andere Direktionsbezirke, aus denen sie später zum Teil wieder zurückkehrten. Zwei Maschinen, die 92 214 und die 92 310, behielt die Deutsche Reichsbahn in der DDR. Eine große Zahl der im Westen verbliebenen Lokomotiven konnte nach 1945 wieder in einen einsatzfähigen Zu-

stand versetzt werden. Für die Instandsetzung und Unterhaltung der Fahrzeuge war zunächst das AW Offenburg und später wieder das AW Durlach zuständig.

Zu Beginn des Jahres 1953 belief sich der Bestand wieder auf 74 Maschinen. Als neue Einsatzorte kamen der Badische Bahnhof in Basel und Heidelberg hinzu. Mehrere Lokomotiven wurden noch mit Rangierfunkanlagen und einige andere Exemplare mit Siebaufsätzen auf den Schornsteinen ausgerüstet. Die Siebe dienten als Funkenfänger, sie waren vor allem bei jenen Maschinen vorhanden, die in der Karlsruher Raffinerie verkehrten.

Ab 1953 begann sich dann aber auch schon

das Ende der Baureihe 92²⁻³ abzuzeichnen. Ende 1953 war der Bestand bereits auf 68 Maschinen geschrumpft. Zu Beginn des Jahres 1959 verfügte die DB über 47 und Anfang 1963 nur noch über 13 Fahrzeuge dieser Baureihe. Einige Lokomotiven kamen in verschiedenen Ausbesserungswerken zum Einsatz, sie wurden dann aber zu Beginn der sechziger Jahre ebenfalls ausgemustert. Mit den Maschinen 92 231, 232, 311 und 319 wurden im Jahr 1965 die letzten Exemplare zgestellt. Mit der Ausmusterung der 92 319, die zuletzt in Radolfzell abgestellt war, ist die Zeit der badischen X b im April des Jahres 1966 zu Ende gegangen.

HO

VOLLMER — Professional Line®

NEUHEITEN - N - jetzt im Fachhandel

VOLLMER - WOLFRAM VOLLMER · PORSCHESTRASSE 25 · 7000 STUTTGART 40





Bild 1: Reger Betrieb am 30.7.1970 im Bahnhof Marktredwitz: 001 181 des Bw Hof, eine V 100 und die Weidener 064 283 stehen mit ihren Zügen zur Abfahrt bereit.

Foto: B. Wollny

Verkehrskreuz Marktredwitz

Im vorangegangenen Journal haben wir anlässlich ihres 100-jährigen Bestehens die Strecke Wiesau—Marktredwitz »unter die Lupe« genommen. Dabei haben wir absichtlich den Bahnhof Marktredwitz in der Beschreibung etwas zu kurz kommen lassen, weil er uns aufgrund seiner eisenbahntechnischen Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt

durchaus einen eigenen Artikel wert scheint. Lassen Sie uns noch einmal nachvollziehen, was wir über Marktredwitz bereits berichteten: »Werktäglich werden 72 Güterzüge registriert, von denen 24 durchfahren, 14 beginnen, 11 enden, 14 behandelt und 9 als Übergabezüge abgefertigt werden.« Oder: »Ein anderer Güterzug ist seit einigen

Jahren der Milch-Containerverkehr von Marktredwitz nach Bologna und Rom.« 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.

Bild 2: Ein Blick aus dem D 146 auf die Ausfahrtsignalgruppe am südöstlichen Bahnhofsende. Die Signale gelten für Züge Richtung Wiesau und Kirchenlaibach. Am 27.12.1967 wartet eine zweiteilige VT 95 — Garnitur auf ihren nächsten Einsatz, während in der Bildmitte eine 64er rangiert.

Foto: J. Schweichler





Bild 3: Im Jahre 1902 entstand diese Aufnahme des Bahnhofsgebäudes von Marktredwitz.
Foto: Archiv Verkehrsmuseum Nürnberg

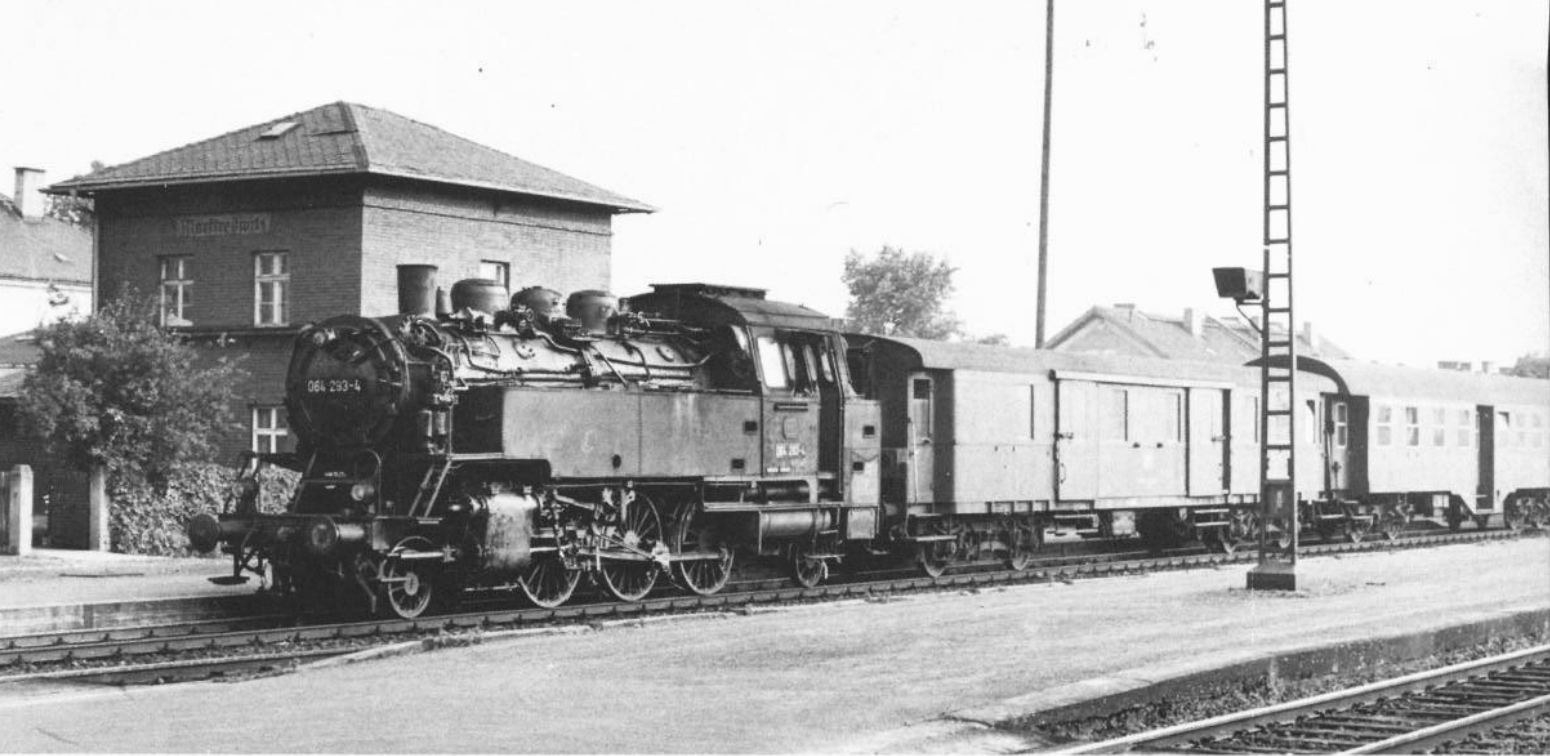


Bild 4: 50 957 am 22.6.1967 am Bahnsteig in Marktredwitz.
Foto: J. Schweichler

In den Jahren 1980/81 wurde ein Ablaufberg angelegt, über den jetzt 18 Gleise erreicht werden können. Abgebrochen wurden dagegen die Anlagen des Maschinenhauses, so daß auch hier zusätzliche durchgehende Gleise für den Güterverkehr geschaffen werden konnten. Marktredwitz ist auch Container-Umschlagplatz; als Knotenbahnhof bedient Marktredwitz auf der »Naab-Linie« Pechbrunn bzw. nach Norden die Stationen bis Marktleuthen einschließlich der Stichbahn Holenbrunn—Wunsiedel—Leupoldsdorf und die Selber Strecke bis Thiers-

Bild 5: 01 109 verläßt 1966 Marktredwitz Richtung Weiden.
Foto: G. Thurnwald





▲ Bild 7: Ein beliebiges Fotoobjekt zwischen Marktredwitz und Hohenbrunn an der Hauptstrecke nach Hof: Die Röslaubrücke bei der Blockstelle Thölau mit einer Hofer 01 am 17.4.1971.

Foto: H. Kundmann

Bild 8: 001 164 mit einem Personenzug von Weiden am Einfahrtssignal von Marktredwitz, 30.7.1970. ►

Foto: B. Wollny

Bild 6, oben: 064 293 fährt am 30.7.1970 mit einem Personenzug von Weiden in Marktredwitz ein.

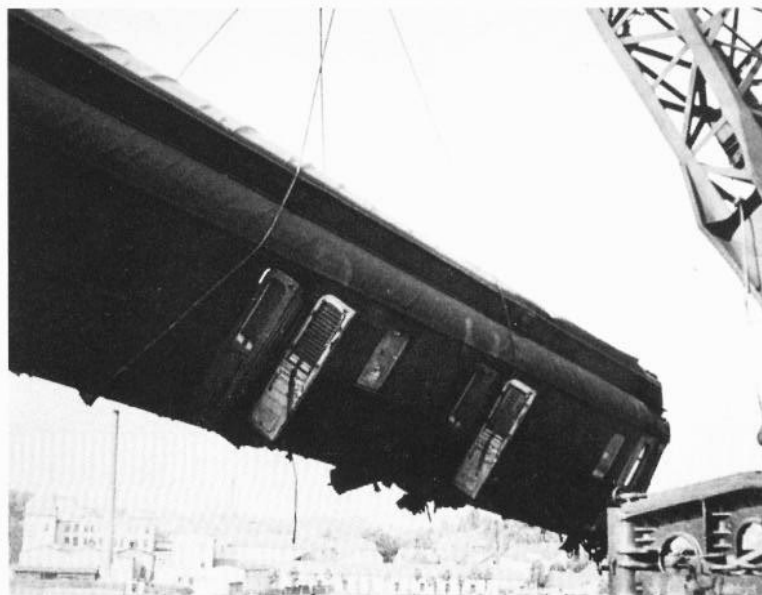
Foto: B. Wollny

Bild 9: 44 834 des Bw Weiden am 22.6.1967 im Vorfeld des Lokschuppens von Marktredwitz.

Foto: J. Schweichler

▼





Bilder 10—15: Bilder vom Zugunglück am 9. Juli 1939 an der Kösselne-Brücke bei Marktredwitz auf der Strecke nach Wiesau und Weiden. Betroffen war unter anderem eine P 8 als Vorspannlokomotive vor einer Lok des Bw Hof, vermutlich einer S 3/6, als Zuglokomotive des D 25.

Fotos: Sammlung C. Asmus

heim. Nach Westen reicht der Einzugsbereich bis Neusorg einschließlich Stichbahn nach Fichtelberg, nach Osten bis Seussen. Im Gegensatz zu Wiesau verfügt aber Marktredwitz bisher über kein Druckstellenstellwerk; die Planungen sehen vor, daß Marktredwitz einmal Fernsteuerungszentrale für alle benachbarten Bahnhöfe auf den vier hier ausgehenden Hauptbahnstrecken werden soll. Ob der Bau dieses Stellwerkes tatsächlich wie vorgesehen 1984 beginnen wird, läßt sich noch nicht endgültig absehen. Für die nächsten Jahre bleiben die Flügelsignale

vorerst noch in Betrieb, die, wie die Weichen, von zwei mechanischen Stellwerken bedient werden. Gleise und Weichen wurden dagegen bereits Mitte der 70er Jahre zunächst im West-, dann im Ostkopf nach dem neuen Spurplan umgebaut.

»Naablinie contra Frankenwaldlinie«

Stürmischer noch als im Schienenverkehr verlief in der Anfangsphase — bedingt durch den Eisenbahnbau und seine Stellung als

Verkehrskreuz — die Aufwärtsentwicklung der Einwohnerschaft von Marktredwitz. Sie stieg von 1.900 im Jahr 1871 auf 6.600 im Jahre 1910 (als Vergleich: in der vom großen Durchgangsverkehr etwas abliegenden, mit diesem aber durch eine Stichbahn verbundenen Bezirksstadt Wunsiedel erhöhte sich die Zahl der Einwohner nur von 3.600 auf 5.800). Auch nach dem 1. Weltkrieg zog vor allem die Porzellanindustrie, die sich mit dem Eisenbahnbau hier angesiedelt hatte, weitere Fachkräfte aus der Oberpfalz und aus Böhmen an, so daß z. B. Ende der 20er Jahre rund





Bild 16: 218 217, die einzige Lokomotive der Reihe 218 in beigeroter Lackierung, am 24.3.1982 mit N 7660 Marktredwitz-Kirchenlaibach bei Oberwappenöst.

Foto: A. Ritz

Bild 17: 218 303 mit dem D 251 Frankfurt-Prag am 24.3.82 bei Immenreuth an der Strecke Kirchenlaibach-Marktredwitz.

Foto: A. Ritz





Bild 18: 044 247 des Bw Weiden mit einem Ganzzug, im Juli 1973 im Bahnhof Wiesau.

Foto: F. Hofmeister

Bild 20: 044 077 des Bw Weiden fährt mit einem Güterzug aus Marktredwitz aus. Juni 1973.

Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz ►

9 Prozent der Einwohner von Marktredwitz die tschechoslowakische Staatsbürgerschaft besaßen.

Mit drei Personenzügen wurde 1882 der Verkehr zwischen Marktredwitz und Wiesau aufgenommen. Ein Jahr später war das Streckenstück Schirnding — Eger fertig, so daß auch hier der Verkehr (mit Böhmen) rollen konnte. Gut ein Jahrzehnt später verzeichnete die Abfahrtstafel des Bahnhofs Marktredwitz bereits 24 Reisezüge, und zwar 2 Schnell- und 5 Personenzüge Richtung Hof, 1 D-Zug, 4 Personenzüge und 1 Güterzug mit Personenbeförderung Richtung Nürnberg sowie 5 Personenzüge und 1 Güterzug mit Personenbeförderung nach Eger. Der durchgehende West-Ost-Schnellverkehr kam erst zur Jahrhundertwende mit dem internationalen Luxuszug »Karlsbad-Express« voll zum Rollen.

Gegen Mitte der 30er Jahre ging es dann steil

bergan in der Aufwärtsentwicklung des Schienenverkehrs im nordostbayerischen Raum. 1935 berührten 48 Reise- und 45 Güterzüge das Eisenbahnkreuz Marktredwitz; hinzu kamen der Sonderzugverkehr in der Hauptreisezeit, in der — besonders nachts von Samstag auf Sonntag — in wenigen Stunden 15 bis 20 schnellfahrende Züge in und aus Richtung der Urlaubsgebiete durchbrauten. Im Rangierdienst wurden damals in Spitzenzeiten etwa 600 Güterwagen täglich behandelt. Das ist etwas weniger als in den vergangenen Jahren allein über Schirnding, wo rund 660 Güterwagen täglich im Grenzverkehr zwischen DB und CSD abgefertigt wurden.

Eine interessante Zusatzleistung brachte der »Naablinie« das Jahr 1938, weil damals (wiederum als Folge einer politischen Entwicklung) der Durchgangsverkehr Berlin—Wien mit 4 Zugpaaren, darunter ein FD und ein

Schlafwagen über die Route Hof—Regensburg—Passau geführt, ein Jahr später aber bereits wieder auf den »klassischen« kürzeren Weg über Dresden—Prag—Gmünd zurückverlegt wurde. Dennoch brachte der Sommerfahrplan 1939 das Höchstangebot im Reisezugverkehr: täglich verließen 68 Züge den Marktredwitzer Bahnhof.

In diesem verkehrsstarken Sommer geschah auch das schwerste Eisenbahnunglück auf diesem Abschnitt, als am 9. Juli 1939 gegen 3 Uhr morgens von einem Güterzug ein Zugteil mit italienischen Obstwagen abgerissen war, der genau auf der Kösseinebrücke kurz vor Marktredwitz zum Halten gekommen war. Zwar konnte im allerletzten Moment der nachfolgende verspätete D 25 noch gewarnt werden, doch der Aufprall war nicht mehr zu vermeiden: Die Vorspannlok der BR 38 des Bw Regensburg und die Zuglok des Bw Hof wurden aus den Schienen geworfen, stellten

Bild 19: Im Juli 1973 kamen die Hofer 01 auch noch mit einem Personenpaar nach Regensburg. Hier sehen wir die 001 150 (die von Herrn Walter S. in Bielefeld betriebsfähig erhalten wurde und dieses Jahr erstmals wieder dampfte) mit dem Personenzug Regensburg-Hof bei der Ausfahrt aus Wiesau.

Foto: F. Hofmeister







Bild 21: Eine 218 des Bw Regensburg mit dem D 250 Prag-Frankfurt auf der Röslau-Brücke der Strecke Marktrechwitz—Schirnding bei Arzberg. Aufnahmetag war der 2.7.1982. Foto: P. Köppel

sich fast quer, während die Obstwagen über die Brücke in den Kösseinebach flogen. 2 Mann des Lokpersonals waren sofort tot, der dritte starb kurz darauf, einer wurde schwer verletzt. Noch glimpflich kamen die 11 Bediensteten des Postwagens hinter der Lok davon, während von den Reisenden nur ein einziger verletzt wurde. Die Schnellzugwa-

gen konnten sogar von einer Ersatzlok nach Wiesau zurückgeholt werden und setzten ihre weitere Fahrt über Eger Richtung Norden fort.

Dagegen mußte zum Wiederaufgleisen der Loks und für die sonstigen tagelangen Aufräumarbeiten ein Spezialkran aus Bremen herangeholt werden.

Der kriegsbedingte Rückgang im Reisezugverkehr ist auch für das Verkehrskreuz Marktrechwitz heute längst Geschichte. Es hat sich inzwischen die ihm angemessene Bedeutung, insbesondere im Nord-Süd-Verkehr wieder zurückerobert, und der »Ostsee-Expreß« ist beileibe nicht der einzige »prominente Gast«, der Marktrechwitz passiert. Kd

Bild 22: Wendezug N 7675 Marktrechwitz-Schirnding am 2.7.1982 im nördlichen Bahnhofsbereich von Marktrechwitz. Im Hintergrund der Containerbahnhof.

Foto: P. Köppel

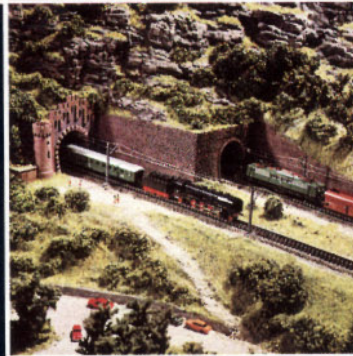


Eine neue Profi-Dimension: Märklin mini-club Maßstab 1:220

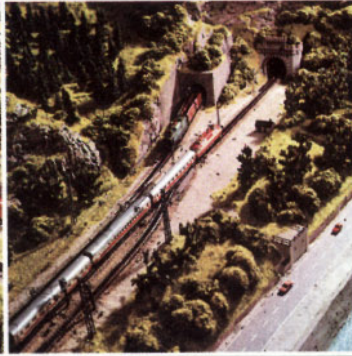
In 10 Jahren hat sich die Märklin mini-club zu einer faszinierenden Modellbahn-Alternative entwickelt. Die Einmaligkeit als kleinste Systemeisenbahn der Welt mit ihrem unwahrscheinlich geringen Platzbedarf und die Programmvierfalt bringen Möglichkeiten bis zum Großanlagenbau, an die man vorher nicht zu denken wagte. Diese Bilder zeigen Details einer vorbildlichen Anlage des Streckenabschnitts der 3603 zwischen Roßstein und Loreley.



Anlagenrohbau mit Vertikalspannen, Bahn- und Straßentrasse.



Loreley-Tunnelpaare mit exzellenter Felsgestaltung.



Die Roßstein-Portale und Weichenheizungsunker im Vordergrund.

märklin
mini-club

Baugröße Z, 1:220
Spurweite 6,5 mm

Zugauskunft im
Fachhandel und bei:
Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Postfach 8 60/8 80
7320 Göppingen

Zeit für Märklin



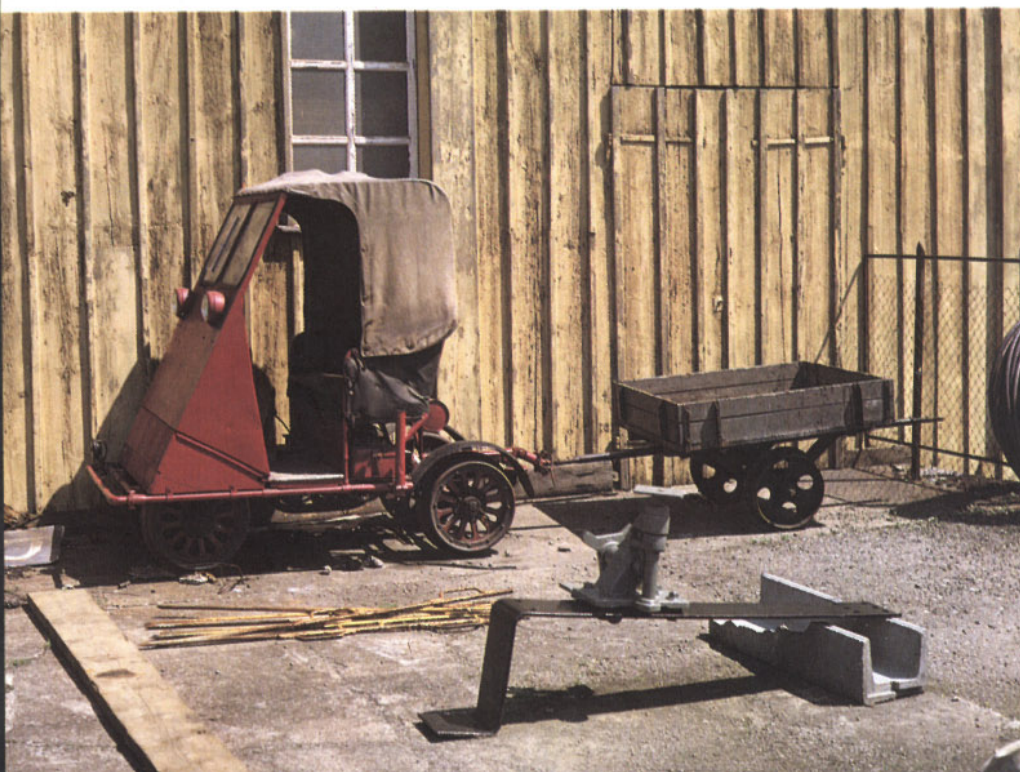
Bild 1: 99 633 mit dem morgendlichen Güterzug von Ochsenhausen nach Warthausen auf der Steigung bei Reinstetten, aufgenommen im April 1968.

Foto: H. G. Knapp

Auf schmaler Spur von Warthausen nach Ochsenhausen

Bild 2: Diese hübsche Schmalspur-Draisine diente früher zu Streckenbereisungen auf der Strecke Warthausen-Ochsenhausen. Zum Zeitpunkt der Aufnahme (im Mai 1982 war die Untersuchungsfrist schon abgelaufen und die Draisine samt Anhänger vor dem Lagerschuppen in Warthausen abgestellt.

Foto: A. Ritz



Mit den Fotos auf diesen beiden Seiten wollen wir Ihnen schon jetzt einen kleinen Vorgeschmack auf unser nächstes „Eisenbahn-Journal“ (6/82) geben, in dem wir eingehend über diese letzte noch bestehende Schmalspurbahn der Deutschen Bundesbahn auf dem Festland in Farbe berichten werden. Der Personenverkehr auf dieser südlich von Ulm, in Oberschwaben gelegenen Bahn ist schon vor geraumer Zeit auf die Straße verlegt worden, und es kursieren hartnäckig Gerüchte, daß auch der Restbetrieb stillgelegt werden soll. Wir hoffen, Ihnen im nächsten Journal konkrete Angaben auch über das weitere Schicksal der Schmalspurlinie machen zu können.

AR

Bild 3: Manchmal sind die Güterzüge recht kurz: 251 903 mit dem schmalspurigen Pufferwagen und einem aufgebockten Normalspur-Güterwagen im März 1982 auf der Fahrt nach Ochsenhausen beim Kulminationspunkt der Strecke zwischen Wenedach und Reinstetten.

Foto: A. Ritz





Deutsche Diesellokomotiven

Die Baureihe V 80

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges war man in den damaligen Westzonen zunächst einmal an eine Sichtung und Instandsetzung der noch vorhandenen Schienenfahrzeuge gegangen und mußte feststellen, daß viele der zwar bald wieder einsatzfähigen Dampflokomotiven inzwischen doch schon recht betagt waren und nach Ersatz verlangten. Ein Beschaffungsprogramm aus den Jahren 1949/50 sah dann auch den Bau von zunächst drei neuen Dampflok-gattungen vor. Gleichzeitig erwog man im Eisenbahn-Zentralamt München aber auch schon die Schaffung von Diesellokomotiven größerer Leistung. Wieder einmal war es der Wunsch nach einer Universallokomotive, der die Zielrichtung der

eingeleiteten Entwicklung bestimmte. Gefordert war eine Drehgestell-Lokomotive für den Einsatz im leichten bis mittelschweren Streckendienst sowie den schweren Verschiebedienst. Die Maschinenanlage und die Bauelemente der Kraftübertragung sollten nach einem Einheitsbauprinzip konzipiert werden, um sie dann auch für andere Brennkraftfahrzeuge verwenden zu können. Bis zum Ende des Krieges im Jahr 1945 waren für die verschiedenen Bauserien von Kleinlokomotiven, Diesellokomotiven und Triebwagen mehr als 70 Typen von Verbrennungsmotoren mit einem Leistungsspektrum zwischen 20 bis 650 PS entwickelt worden. Die größten Antriebsaggregate für Serienfahrzeuge waren 12-Zylinder-Dieselmotoren mit einer Nennleistung von 450 PS, die durch Aufladung bis zu 650 PS gesteigert

werden konnte. Noch stärkere Motoren, mit Leistungen bis 1.400 PS, waren bereits entwickelt und in einzelnen Fahrzeugen erprobt worden. Die zuvor erwähnten 12-Zylinder-Motoren hatten ihre Bewährungsprobe in verschiedenen Baureihen von Triebwagen für den Nah- und Fernverkehr schon bestanden. Auf Grund der vorliegenden Erfahrungen und der inzwischen weitergeführten Entwicklungsarbeit der deutschen Motorenindustrie entschied man sich bei der geplanten neuen Diesellokomotive für einen 12-Zylinder-Dieselmotor mit Aufladung, der eine Nennleistung von 800 PS bei einer Drehzahl von 1.400 U/min entwickeln sollte.

Die Bauausführung der V 80

Vorausgehende Untersuchungen hatten ergeben, daß die erste Diesellokomotive der Deutschen Bundesbahn als Fahrzeug mit zwei 2-achsigen Drehgestellen auszuführen war. Festgelegt wurde auch der Antrieb aller vier Achsen über Gelenkwellen. Der Motor und alle Einrichtungen zur Kraftübertragung mußten so beschaffen sein, daß die Baugruppen auch für zukünftig zu beschaffende Triebwagen zu verwenden waren.

Die Drehgestellausführung und eine angestrebte Achslast von 15 t sollten den Einsatz der Fahrzeuge auf Gleisbogen mit Radien von 80 m und auf den meisten Nebenbahnen erlauben. Für die Beförderung von Reisezügen auf Hauptbahnen war eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h verlangt bzw. von 100 km/h erwünscht. Im Rangierdienst sollte die volle Zugkraft bereits bei 4 km/h zur Verfügung stehen.

Ein hochliegender Führerstand in der Fahrzeugmitte war die Voraussetzung für eine freie Streckensicht nach allen Seiten. Der



Bild 1, oben: 280 005 am 9.8.1969 im Bw Bamberg.

Foto: L. Mickel

Bild 2: Das Anschriftenfeld der V 80 002 mit Bw-Beschriftung Griesheim, wo sie zu Beginn der fünfziger Jahre stationiert war. Die Lok wurde von der DB mustergültig hergerichtet und ist in diesem hervorragenden äußeren Zustand schon auf mehreren Ausstellungen Anziehungspunkt gewesen.

Foto: A. Ritz



Bild 3: 280 005 rangiert im Mai 1977 im Bahnhof Schlüsselfeld.

Bild 4: 280 007 mit einem Personenzug auf der Strecke Behringersmühle-Forchheim, 19.3.1972.

Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz
Foto: J. Nelkenbrecher





Bild 5: Auch über die „Schiefe Ebene“ bis nach Hof kamen die Bamberger V 80. Hier fährt 280 007 mit einem Personenzug nach Hof im Jahre 1972 aus Neuenmarkt-Wirsberg aus.
Foto: J. Nelkenbrecher

Bild 6: 280 009 im Wendezugeinsatz auf der Strecke Forchheim-Behringersmühle im Endbahnhof Behringersmühle aufgenommen.
Foto: J. Nelkenbrecher.



Maschinenraum war begehrbar auszuführen und mußte eine gute Zugänglichkeit aller Aggregate ermöglichen. Zu den besonderen Einrichtungen der für Einmannbetrieb vorgesehenen Maschinen zählte eine Vielfachsteuerung für Doppeltraktion und für den Wendezugeneinsatz. Für die Beheizung von Reisezugwagen wurde eine Heizkesselanlage vorgesehen.

Die Diesellokomotive der Baureihe V 80 entstand unter der Federführung des Eisenbahn-Zentralamtes München zusammen mit Krauss-Maffei, München, und unter Beteiligung der Firmen Atlas-MaK Kiel, Maschinenfabrik Esslingen, Henschel Kassel, Jung Jungenthal und Krupp Essen. Die Konzeption der Maschinenanlage lag in Händen einer Konstruktionsgemeinschaft, bestehend aus dem Eisenbahn-Zentralamt und den Motorenherstellern Daimler Benz, MAN und Maybach. Die Getriebekonstruktion oblag den Firmen Maybach, Friedrichshafen und Voith, Heidenheim. Für den Bau der elektrischen Ausrüstung zeichnete BBC, Mannheim, verantwortlich. Die Entwicklung der Heizkesselanlage war der Firma Hagenuk, Kiel, übertragen worden.

Der Fahrzeugteil

Die Lokomotive der Baureihe V 80 besteht aus drei Hauptbaugruppen: der tragende Unterrahmen, der Oberrahmen mit den gesamten Aufbauten und die beiden Drehgestelle. Der Unterrahmen setzt sich aus zwei in Längsrichtung zwischen den Pufferträgern durchlaufenden Stahlrohren und mehreren Längs- und Querblechträgern zusammen. Diese brückenartig ausgeführte Konstruktion von hoher Biege- und Knicksteifigkeit wurde in moderner Stahl-Leichtbauweise vollständig geschweißt. Der Unterrahmen dient nicht nur der Aufnahme der gesamten Maschinen- und Kesselanlage, sondern trägt auch den Oberrahmen mit den Aufbauten. Der Oberrahmen selbst ist aus Blechen und Vierkantprofilen in Schalenbauweise als selbsttragende Schweißkonstruktion gefertigt und am Unterrahmen angeschweißt. Auch die Drehgestelle sind vollständig geschweißt, es sind Blechträgerkonstruktionen in der Form eines nach oben und unten offenen Kastens mit vier auskragenden Armen. Die Radsätze laufen in innenliegenden Doppelpendelrollenlagern und sind durch je zwei Achslenker und Gummigelenke spielfrei mit den Drehgestellrahmen verbunden. Die Drehgestelle besitzen keinen Drehzapfen, sondern werden durch eine besondere Lenkhebelkonstruktion mit Gummigelenken um einen ideellen Drehpunkt geführt.

Über vier am Unterrahmen angeschraubte Böcke stützt sich dieser über Gelenke auf die Bunde der in Längsrichtung der Drehgestelle liegenden Blattfedern ab. Diese sind über Pendelbolzen und unter Zwischenschaltung von Schraubenfedern an den balkonartig ausladenden Federtopfgehäusen der Drehgestelle aufgehängt. Durch diese Anordnung ist eine zwangsfreie Einstellung der Drehge-

Bild 7: Zu den landschaftlich interessantesten Strecken im Einsatzgebiet der V 80 beim Bw Bamberg gehörte zweifellos die Nebenbahn von Forchheim in die Fränkische Schweiz nach Behringersmühle. Am 12.4.1976 bediente die 280 008 die Strecke noch im Wendezugdienst (aufgenommen bei Burggailenreuth). Schon bald darauf wurde das Streckenstück Ebermannstadt-Behringersmühle stillgelegt. Heute gehört dieser Abschnitt der Dampfbahn Fränkische Schweiz e.V., die hier einen Museumsbetrieb eingerichtet hat.
Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz.





Bild 8: Am 1.4.1982 wurde die ehemalige 280 010, die zuvor im AW Bremen generalüberholt und beige-türkis lackiert wurde, von der 261 123 zur Firma Layritz in Penzberg überstellt. Penzberg war dabei sicher nur eine Zwischenstation auf dem Weg zu einem neuen Besitzer in Italien.
Foto: A. Ritz.

stelle in Gleisbogen und auf Ablaufbergen möglich. Die auftretenden Zug- und Bremskräfte zwischen dem Unterrahmen und den Drehgestellen werden durch schmierungsfrei arbeitende Druckstücke aus Manganhartstahl übertragen. Im längeren Vorbau an der Lokseite 1 sind die Kühlergruppe, die beiden Kraftstoffbehälter und der Maschinenraum mit dem Dieselmotor und den Verdichtern für die Druckluftbremse untergebracht. Der kürzere Vorbau an der Lokseite 2 beherbergt den Heizdampfkessel und die beiden Behälter für das Speisewasser und das Heiz-

öl. Zwischen den Vorbauten befindet sich der Bereich mit dem Flüssigkeitsgetriebe und den Gelenkwellen für die Kraftübertragung. Darüber liegt der Führerhausbau mit den großen Fenstern, die eine freie Sicht über die Vorbauten und nach beiden Seiten ermöglichen. Sowohl der Maschinenraum als auch der Heizkesselraum sind begehbar und durch Türen vom Führerraum aus zu erreichen. Türen in den Stirnseiten der Vorbauten erlauben den Zugang zur Kühlergruppe und zur Rückseite des Heizkessels. Die gesamten Aufbauten sind doppelwandig aus-

geführt und mit schall- und wärmedämmendem Material ausgefüllt.

Abnehmbare Dachteile in den Vorbauten und im Führerstand lassen einen Ein- und Ausbau aller Aggregate von oben zu. Aufstellbare Klappen in den Vorbauten dienen in leicht angehobener Stellung der Belüftung der Maschinenanlagen. Im geräumigen Führerhaus wurden diagonal zueinander für jede Fahrtrichtung je ein vollständig ausgerüstetes Führerpult mit einem bequemen Klappsitz eingebaut. Die Rückenlehnen der Sitze sind umklappbar und können als Schreibpult ver-

Bild 9: Eine der nach Italien verkauften V 80, aufgenommen im Juni 1980 in Bari. Die Maschine läuft jetzt unter der Bezeichnung V 80 - 1 bei der Privatbahn Bari Nord. (Die Aufnahme wurde uns freundlicherweise von der italienischen Zeitschrift „Treni OGGI“ zur Verfügung gestellt.)
Foto: Marinangeli





wendet werden. Vier aufstellbare Klappen im Dach regeln die Belüftung des durch Kühlwasser beheizbaren Führerstandes.

Die Maschinenanlage

In der ursprünglichen Konzeption standen drei Antriebsmotoren zur Verfügung, die von Daimler-Benz, der MAN und von Maybach entwickelt worden waren. Alle drei Aggregate waren 12-Zylinder-Viertakt-Dieselmotoren in V-Anordnung mit Aufladung durch Abgas-turbinen. Die Motoren MB 820 Ab von Daimler-Benz und L 12 V 17,5/22 B von MAN hatten eine Nennleistung von 800 PS bei 1.400 U/min. Für den dritten Motor MD 650 von Maybach wurde eine Leistung von 1.000 PS bei 1.500 U/min angegeben. Die Motoren konnten durch Einblasen von Fremddampf oder mit Dampf aus der eigenen Heizkesselanlage über das dadurch temperierte Kühlwasser vorgewärmt werden. Besondere Kontrolleinrichtungen überwachten während des Betriebes das Einhalten der Höchstdrehzahl, der Temperatur des Kühlwassers und des Schmieröls, den Öldruck und den Kühlwasserstand. Im Falle der Gefahr wurde der Motor automatisch abgestellt und die Störung im Führerstand über Meldelampen angezeigt.

Später wurde dann ein neuer Motor derselben Bauart verwendet, der die Typenbezeichnung MB 820 Bb trug, von der Firma MTU Friedrichshafen stammte und über eine Leistung von 1.100 PS verfügte. Zur Aufnahme des Motors diente ein dreipunktgelagerter Tragrahmen, der die im Unterraum auftretenden Verwindungen vom Motorgehäuse fernhielt.

Als Kraftübertragungsanlagen standen zunächst zwei gegeneinander tauschbare Flüssigkeitsgetriebe zur Verfügung; entweder das Voith-Getriebe T 36 mit drei hydraulischen Wandlern oder das Maybach-Mekydro-Getriebe K 104 mit einem hydraulischen Wandler und vier nachgeschalteten mechanischen Gängen. Die Bundesbahn entschied sich schließlich für ein modifiziertes Voith-Getriebe LT 306 r mit drei hydraulischen Drehmomentwandlern. Die Antriebsleistung

Bild 10: V 80 007 vermutlich bei einer Meßfahrt kurz nach der Ablieferung durch die Industrie. Aus dem Fenster des Maschinenraums ragt der Kopf eines Mitfahrers. Große Rätsel geben der Redaktion die beiden Personenwagen auf, deren Herkunft trotz intensiver Nachforschungen nicht geklärt werden konnte.

Foto! DB-Pressedienst, Sammlung Asmus



Bild 11: V 80 005 am 30.8.1957 vor einem Wendezug im Bahnhof Kronberg/Taunus.

Foto: Dr. Scheingraber

Bild 12: V 80 006 war am 27.5.1960 bereits mit einem Schalldämpfer am Führerhaus ausgerüstet. Aufgenommen im Hauptbahnhof Nürnberg. Die Lok war damals beim Bw Bamberg beheimatet.

Foto: Dr. Scheingraber





Bild 13: Umfangreiche Versuche wurden vorgenommen, um die V 80 leiser zu machen. Die mit großen Hauben als Schalldämpfer ausgerüsteten V 80 erhielten dafür neben der Loknummer das Begrenzungszeichen. Hier die V 80 005 am 13.8.1964 im Hauptbahnhof Schweinfurt. Foto: K.-D. Holzborn

des Dieselmotors wird dabei über eine Gelenkwelle auf das Flüssigkeitsgetriebe übertragen, das an drei Punkten direkt im Lokrahmen aufgehängt wurde. Die Steuerung und Schaltung des Getriebes ist selbsttätig und vollzieht sich in Abhängigkeit von Fahrgeschwindigkeit und Motordrehzahl. Das erforderliche Wendegetriebe wurde in das Flüssigkeitsgetriebe integriert. Durch eine entsprechende Auslegung des Flüssigkeitsgetriebes und durch Berücksichtigung der Leistung der Kühlanlage war gewährleistet, daß die volle Motorleistung schon bei einer Fahrgeschwindigkeit von 16 km/h im Streckengang und von 4 km/h im Rangiergang im Dauerbetrieb zur Verfügung stand. Über zwei Gelenkwellen erfolgt die Kraftübertragung vom Flüssigkeitsgetriebe auf die beiden über den Drehgestellen im Rahmen aufgehängten Umschalt- und Verteilergetriebe der Bauart Voith UV 1. Mit diesen Getrieben kann die Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h für den Streckendienst oder von 50 km/h für den Rangierbetrieb geschaltet werden. Je zwei Gelenkwellen übertragen die Leistung aus den beiden UV-Getrieben auf die vier Radsatzgetriebe.

Ein am Flüssigkeitsgetriebe angebauter Drehstromgenerator versorgt die polumschaltbaren Drehstrom-Asynchron-Motoren der Lüfter mit der erforderlichen Energie, um stets eine Anpassung der Kühlung an die Motorleistung sicherzustellen.

Die elektrische Ausrüstung

Die gesamte elektrische Ausrüstung wurde von der Firma BBC in Mannheim geliefert und eingebaut. Zur Speisung der elektrischen Aggregate, der Beleuchtung, der Batterie mit einer Kapazität von 300 Ah der Vielfachsteuerung der Bauart 1949 sowie zum

Starten des Dieselmotors dient eine mit dem Flüssigkeitsgetriebe gekuppelte Lichtanlaßmaschine mit einer Gleichspannung von 110 Volt. Die Vielfachsteuerung erlaubt das Zusammenlaufen des Fahrzeuges mit anderen Lokomotiven und Steuerwagen, die mit der selben Fernsteuerung ausgerüstet sind. Die Vielfachsteuerung überwacht gleichzeitig die Maschinenanlagen aller im selben Zugverband laufenden Triebfahrzeuge selbsttätig. Alle Lokomotiven der Baureihe V 80 wurden mit der Sicherheitsfahrschaltung Sifa und der Einrichtung für induktive Zugbeeinflussung Indusi ausgestattet.

Die Bremseinrichtung

Als Betriebsbremse dient eine selbsttätig arbeitende Druckluftbremse der Bauart Knorr mit Einfachsteuerventil, GP-Wechsel und Zusatzbremse. Für jeden Radsatz ist ein Einzelbremsgestänge mit besonderem Bremszylinder eingebaut, das die Bremskraft zweiseitig auf jedes Rad überträgt, die Handbremse wirkt auf den jeweils inneren Radsatz eines jeden Drehgestells. Die beiden elektrisch angetriebenen Bremsluftverdichter der Bauart Knorr VV 64/100 fördern insgesamt 58 m³/h gegen einen Hauptbehälterdruck von 8 bar.

Die Zugheizanlage

Ein ölgefeuerter Zwangsdurchlaufkessel der Bauart Vapor-Heating, mit einer Leistung von 580 kg/h, erzeugt den Heizdampf für die Zugheizung. Das Abschlammern des Kessels erfolgt während des Fahrbetriebs selbsttätig in regelmäßigen kurzen Zeitabständen. Für den Warmhaltebetrieb wird der Wasservorrat vor dem Abstellen der Lokomotive aufgefüllt und durch Einblasen von Dampf auf ca. 60° C vorgewärmt. Eine gesonderte, elektrisch angetriebene Umwälzpumpe führt die

so im Heizwasser gespeicherte Wärme über einen Wärmetauscher dem Kühlwasserkreis intermittierend zu. Das Kühlwasser wird während des Warmhaltebetriebs von einer weiteren elektrisch angetriebenen Pumpe dauernd umgewälzt und auf einer Temperatur von 15 bis 25° C gehalten. Selbst bei Außentemperaturen bis -25° C ist ein wartungsfreies Abstellen der Lokomotive bis über acht Stunden möglich.

Der Betriebseinsatz

Von den ersten deutschen Nachkriegs-Diesellokomotiven der Baureihe V 80 wurden insgesamt 10 Fahrzeuge bestellt und gebaut. Je fünf Exemplare entstanden bei Krauss-Maffei in München und bei Atlas-MaK in Kiel. Die Indienststellung erfolgte im Jahr 1952. Nach einem vorübergehenden Einsatz und der Erprobung im Verschiebedienst waren die Lokomotiven zunächst im Vorortverkehr in den Großräumen Frankfurt und Nürnberg tätig. Dort verkehrten die Maschinen sehr häufig mit Wendezügen. Schon bald folgte dann die Umbeheimatung aller 10 Lokomotiven zum Bw Bamberg der Bundesbahn-Direktion Nürnberg. Dort verblieben die Fahrzeuge bis zu ihrer Ausmusterung. Nachdem verschiedene Mängel und Kinderkrankheiten behoben waren, wurden die Maschinen auf vielen Haupt- und Nebenstrecken im Frankenland vor Personen-, Eil- und Güterzügen eingesetzt. Schwerere Güterzüge verlangten nicht selten den Einsatz der V 80 in Doppeltraktion. Zu Beginn der sechziger Jahre ging man bei der Deutschen Bundesbahn daran, das Auspuffgeräusch zu dämpfen. Eine dieser Maßnahmen bestand in großen, auf dem Führerhausdach montierten Schalldämpfern, die nach 1965 aber wieder entfernt wurden.



Bild 14: Die 280 010 wurde im Oktober 1977 an die Hersfelder Kreisbahn verkauft. Dort lief sie unter der Bezeichnung V 31. Die Aufnahme entstand am 9.12.1980 in Bad Hersfeld.

Foto: M. Traube

Alle 10 Lokomotiven fuhren (in den letzten Jahren ihres Einsatzes als Baureihe 280 bezeichnet) bis zum Sommer 1976 im Plan-dienst.

Als erstes Exemplar mußte dann die 280 004 den Dienst quittieren. Im Herbst des Jahres 1976 wurde diese Lok als erste ihrer Baureihe nach Italien verkauft. Die Überführung erfolgte im März 1977. Zuvor waren noch eine Überholung und einige Umbauten vorgenommen worden.

Am 30.6.1977 waren noch neun Fahrzeuge im Einsatzbestand. Im Oktober des Jahres 1977 kam es zu Verhandlungen über den Verkauf von insgesamt 8 Lokomotiven nach Italien. Zu diesem Zeitpunkt waren die 280 001 und 280 010 bereits z-gestellt. Die 280 001 trat Anfang Dezember 1977 die Reise in den Süden

an, wenige Tage später folgte ihr die Lok mit der Betriebsnummer 280 003. Im März 1978 erfolgte die Überführung der 280 006 nach Udine. Das selbe Ziel hatten die Maschinen 280 005 und 280 008 im April 1978. Bis zum 30.6.1978 waren inzwischen auch die Lokomotiven 280 007 und 280 009 z-gestellt. In den Bestandslisten der DB wurde nur noch die 280 002 geführt, die für das Verkehrsmuseum Nürnberg hinterstellt wurde. Noch im Juni 1978 erfolgte die Abgabe der 280 007, die ebenfalls in Udine eine neue Heimat fand. Die 280 009 sollte zunächst nach Dänemark verkauft werden. Nachdem die Verhandlungen gescheitert waren, gelangte im Mai 1979 auch diese Lok nach Italien. Die letzte Maschine der Reihe 280, die 280 010, war bereits im Oktober des Jahres

1977 an die Hersfelder Kreisbahn verkauft worden. Vier Jahre später wurde sie dort, inzwischen als V 31 bezeichnet, von der 216 004 abgelöst. Bei einer Überholung im AW Bremen erhielt die 280 010 im Dezember 1981 einen neuen Anstrich in den Farben ozean-blau/beige. Am 1. April 1982 kam die Lokomotive bei der Firma Layritz in Penzberg an. Dies war aber nur eine Zwischenstation auf dem Weg nach Italien zum neuen Besitzer, der Azienda Consortiale Trasporti ACT. Diese Gesellschaft hatte bereits Ende 1981 schon eine Diesellok der Baureihe 216 von der DB erworben. Hierbei handelte es sich um die Maschine mit der früheren Betriebsnummer 216 006, die auch schon eine türkis/beige Lackierung erhalten hatte.

HO

**Ihr Fachhändler
für die LGB-Bahn
und das Zubehör**

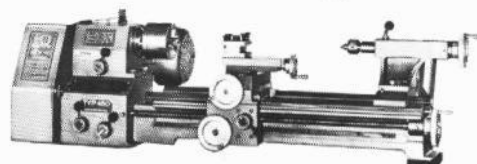


Eisenbahn-Station
Jürgen Baumann, Tel. (09161) 3384
Postfach 1226, Schauerheim 107
8530 Neustadt a. d. Aisch

Den neuen LGB-Zubehör-Katalog
erhalten Sie gegen 2,- DM Rückporto

Kleindrehmaschine mit großer Leistung ★★★

○ Präzision
○ nach DIN!
○ Ideal für
○ Modellbauer
○ Heimwerker
○ Kleinbetriebe



○ Gewindeschneid- und Fräseinrichtung · Doppelprismenführung
○ Spitzenhöhe 100 mm · Spitzenweite 450 mm

○ Absolut zuverlässige Funktion · Made in Germany

○ Prospekte durch

○ **Maschinenvertrieb L.Pausch · Boschstraße 3 · 5657 Haan**

Suche
Eisenbahnen, Dampfmaschinen, Schiffe,
Blechspielzeug aus der Vorkriegszeit.

Josef Holzapfel

8031 Gut Rottenried Tel. 08105/8265



**REGENSBURGER MODELLBAHN —
Roller KG**

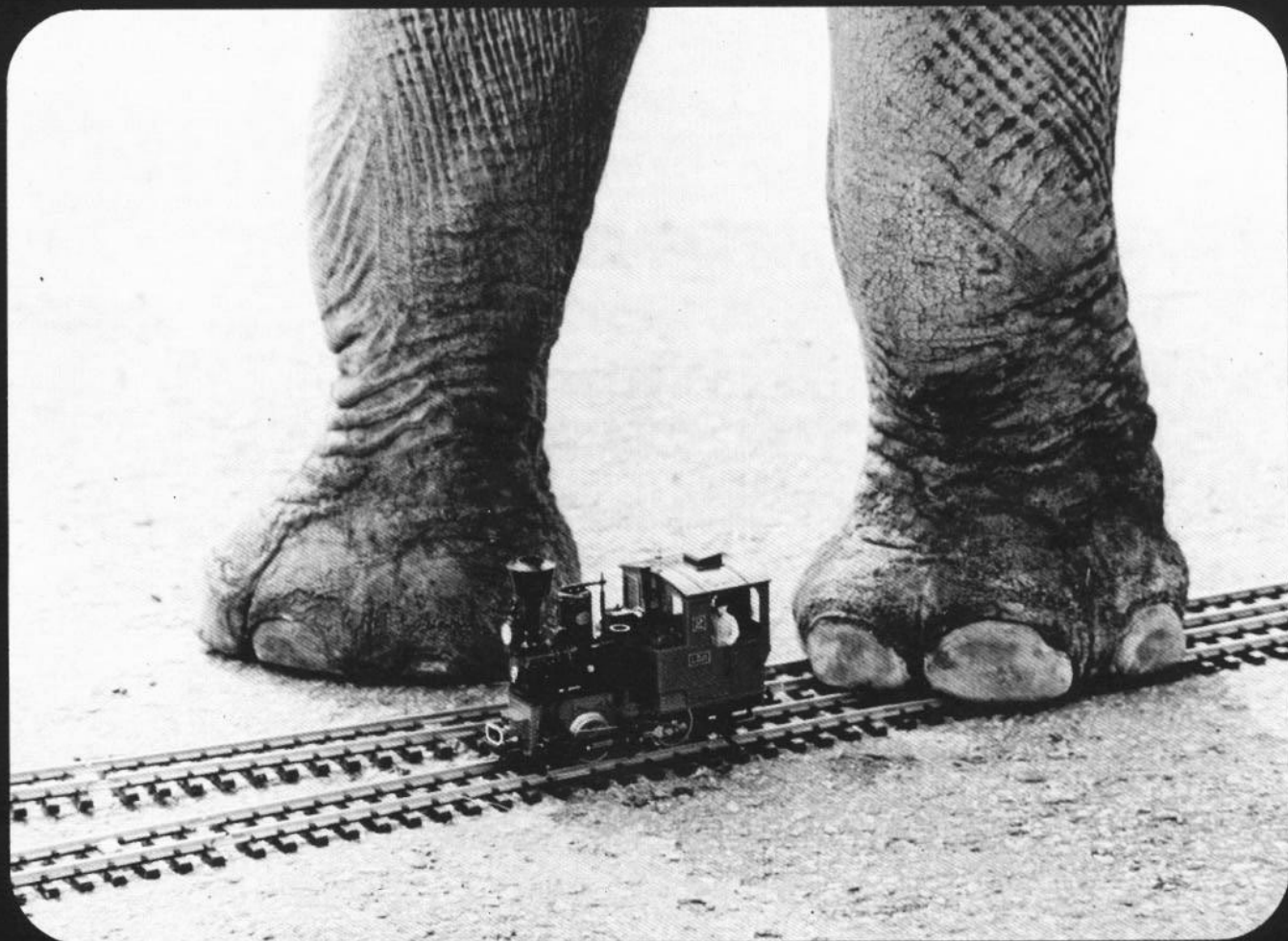
8400 Regensburg-Stadthof · Tel. 0941/8 74 47
Parkplätze beim Walhalla-Bockerl!

Wir führen alle gängigen Fabrikate · Versand gegen Vorkasse oder NN.
smf - Schienentraktor DM 450,— Roco-E 71 DM 135,—
Hag - Roter Pfeil DM 495,— und Wechselstrom DM 515,—



Baugröße G.
Spurweite 45 mm. Maßstab 1 : 22,5.

**Die erste Modellbahn
für drinnen und draußen.**



LGB-Gleise sind trittfest - auch für Elefanten!

Erhältlich im Modellbahn-Fachhandel.

Ernst Paul Lehmann, Nürnberg





Bild 1: Aus einer 10 Fahrzeuge umfassenden Bauserie stammt dieser Wagen der Gattung C 41 Pr 09, der 1964 in Rethen bei Hannover an der Kursbuchstrecke 202 aufgenommen wurde. **Foto: Ringleb**

Die Langenschwalbacher

Schon lange vor der Jahrhundertwende war Langenschwalbach als Kur- und Badeort weit über die Grenzen Deutschlands bekannt. Das Staatsbad im Taunus erfreute sich eines guten Zuspruchs, obwohl die Anreise noch mit Kutschen und Pferdewagen erfolgen mußte. Längst hatten sich Gemeinde und Bäderverwaltung von Langenschwalbach um einen Bahnanschluß bemüht. Erst langwierige Verhandlungen führten schließlich im Jahr 1887 dazu, daß die Königlich

Preußische Eisenbahn-Verwaltung KPEV auf Grund eines Regierungsbeschlusses mit dem Bahnbau zwischen Wiesbaden und Langenschwalbach beginnen konnte.

Die Bahnlinie war zwar nur 21,5 km lang. Um aber von Wiesbaden auf die Höhen des Taunus zu gelangen, waren auf diesem Stück Rampenabschnitte von 1:30 erforderlich. Darüberhinaus waren, bedingt durch die Topographie, häufig nur sehr enge Gleisradien von 200 m möglich. Trotz dieser Erschwernis-

se konnte die „Langenschwalbacher Bahn“ bereits am 15. August 1889 eröffnet werden. Für diese Bahn mit Gebirgscharakter erwiesen sich die vorhandenen Lokomotiven und Wagen der KPEV als zu schwach und ungeeignet. Zu Beginn der neunziger Jahre wurden deshalb neue Fahrzeuge in Auftrag gegeben. Die Maschinenfabrik Esslingen entwickelte eine Tenderlokomotive mit der Achsfolge C 1, deren erste Exemplare ab 1892 zum Einsatz gelangten. Die erste Bau-

Bild 2: Anschriftenfeld des Langenschwalbachers 079 838 Ffm der Gattung C 41 Pr 09, der noch seine ursprüngliche Fensterausführung behalten hatte. **Foto: Ringleb**



Bild 3: Zu Beginn der sechziger Jahre befand sich dieses Exemplar bei der Hohenzollerischen Landesbahn in Gammertingen. Die Fenster entsprechen nicht mehr der alten Ausführung. **Foto: Obermayer**



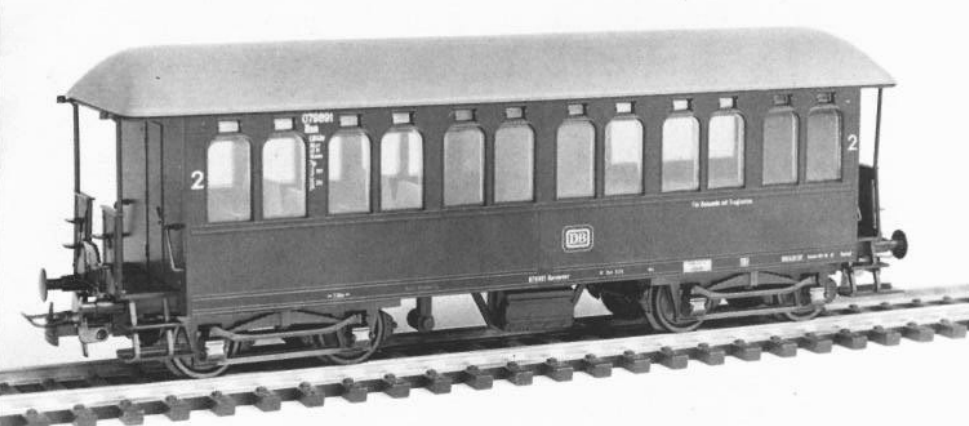


Bild 4: Dieser Wagen der Ursprungsgattung CC 4itr Pr 12 hatte zwei Fahrgasträume, einer davon war für Reisende mit Traglasten bestimmt und hatte in Längsrichtung angeordnete Sitzbänke.

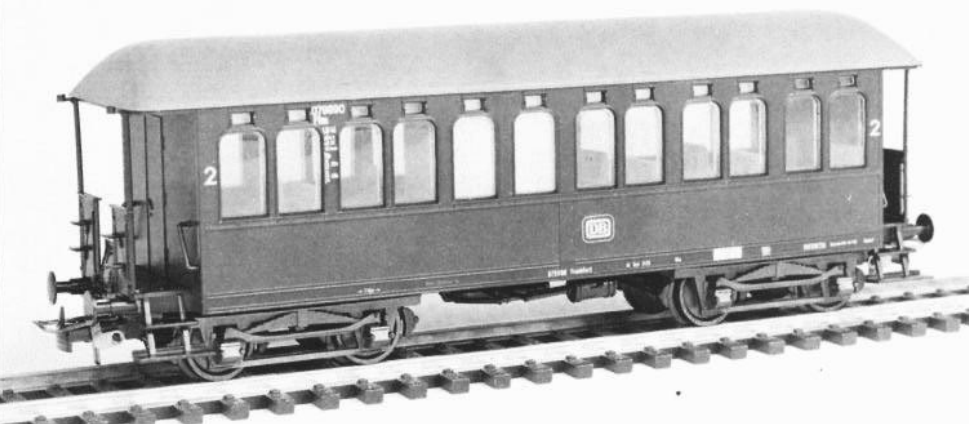


Bild 5: Der LB 4itr 079 890 zählt zur Serie der CC 4itr Pr 12. Bei einem Umbau im Jahr 1935 entfiel das Traglastenabteil.

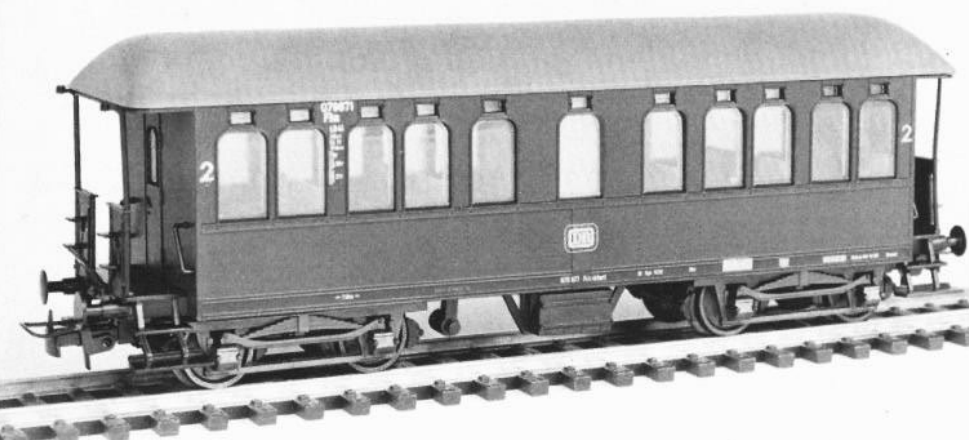
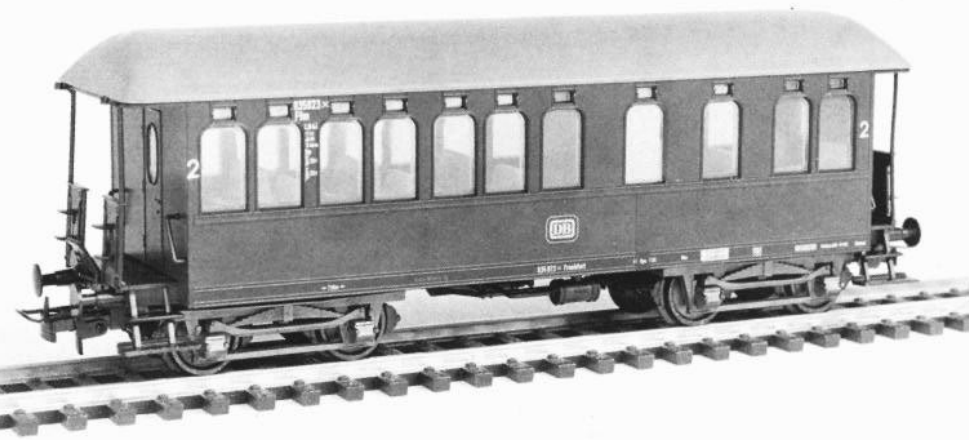


Bild 6: Bei diesem Modell des LB 4i 079 871 Ffm handelt es sich um einen Wagen der Gattung C 4i Pr 11.

Bild 7: Als BC 4i Pr 11 ist dieser Wagentyp zusammen mit 15 weiteren Exemplaren in den Jahren 1911 und 1912 in Dienst gestellt worden.



serie neuer Wagen entstand von 1891 bis 1895 bei Van der Zypen & Charlier in Deutz bei Köln. Diese „Langenschwalbacher“ unterschieden sich in ihrer gesamten Konzeption von allen bislang gebauten Wagen für die Personenbeförderung. Die Fahrzeuge hatten mit einer LÜP von 12.400 mm eine recht geringe Gesamtlänge, sie zählten damit zu den kürzesten Vierachsern der deutschen Eisenbahnen. Der Wagenkasten war eine leichte, selbsttragende und verwindungssteife Konstruktion aus 3 mm dicken Außenblechen mit Längsverstärkungen sowie Eck- und Fensterpfosten aus Hartholz. Kräftige Längsträger aus U-Profilen und Querträger aus Hohlprofilen bildeten den Unterbau und nahmen die Zug- und Stoßkräfte auf. Auch die Drehgestelle waren eine Neuentwicklung, bei der das Leichtbauprinzip verwirklicht wurde. Weitere charakteristische Baumerkmale waren die dicht nebeneinanderliegenden hohen Fenster mit den darüber angeordneten Lüftungsöffnungen und das hochgewölbte Dach mit den gerundeten und tief heruntergezogenen Enden. Die offenen Bühnen an beiden Enden hatten Übergangseinrichtungen erhalten. Die erste Bauserie umfaßte insgesamt 27 Fahrzeuge. Darunter befanden sich auch die drei Gepäckwagen mit Postabteil, von denen die beiden Exemplare des Baujahrs 1895 eine LÜP von nur 11.900 mm hatten. Sie wiesen weder Aborte noch Heizung auf. Während der kalten Jahreszeit wurden Kanonenöfen installiert, deren Kamin durch das Dach ragte. Alle Wagen verfügten allerdings über eine Gasbeleuchtung, die aus den unter dem Wagenboden befestigten Behältern gespeist wurde.

Die für die damalige Zeit recht komfortabel ausgestatteten Wagen waren beim Bahnpersonal und bei den Reisenden recht beliebt. Ab 1907 wurden die „Langenschwalbacher“ in sehr großer Stückzahl weiterbeschafft und auf anderen Strecken der Preußisch-Hessischen Staatsbahn eingesetzt. Hierzu zählten Bahnhöfen im Westerwald, in der Eifel, im Odenwald und im Sauerland. Bis zum Jahr 1913, also während der gesamten Bauphase, entstanden insgesamt 177 Wagen, die inzwischen alle mit Dampfheizung und einem oder zwei Aborten ausgestattet waren. Ansonsten blieb die Grundkonzeption der Fahrzeuge unverändert. Zu den bereits bestehenden vier Wagentypen der ersten Bauserie kamen auch noch Wagen der 4. Klasse mit Einzelfenstern und längs angeordneten Sitzbänken hinzu. Später trugen diese Fahrzeuge die Aufschrift „Für Reisende mit Traglasten“.

Ab 1914 vergrößerte man die Wagen auf eine Länge über Puffer von 13.000 mm und beim BC 4i Pr 14 sogar auf 14.000 mm. Die Dächer erhielten Aufsätze mit Oberlichtern. Ab 1923 wurden sie dann schließlich nur noch als einfache Tonnendächer ausgeführt. Die Fahrzeuge der letzten beiden Bauphasen sollen innerhalb dieser Ausführungen ohne weitere Berücksichtigung bleiben. Anzumerken ist jedoch, daß die Wagen der Baujahre bis 1913 auch noch unter der Regie der Deutschen Bundesbahn verkehrten. Bis zum Ende der fünfziger Jahre war noch eine stattliche Anzahl der alten „Langenschwalbacher“ im Plandienst eingesetzt. Danach wanderten die Fahrzeuge dann aber allmählich in Bauzüge ab und traten den Weg zu den Schrottplätzen an. Einzelne Exemplare, meist von

den späteren Bauserien, blieben erhalten und befinden sich im Besitz von verschiedenen Museumsvereinigungen.

Die Langenschwalbacher im Maßstab 1:87

Seit einem Vierteljahrhundert wurde von einer nicht zu übersehenden Zahl aktiver Modellbahner der Wunsch nach Reisezugwagen der Bauart „Langenschwalbach“ geäußert. Leider blieb dieser Ruf lange Zeit bei den Herstellern ohne das erhoffte Echo. Endlich im Jahr 1967 erschienen die ersten Modelle. Die Firma Schicht in der DDR schuf eine Serie von drei Wagen nach den Vorbildern mit Oberlichtaufsatz. Unberücksichtigt blieben aber weiterhin die Fahrzeuge der Ursprungsausführung.

Erst jetzt, nach einer weiteren Wartefrist von 15 Jahren, wurden uns endlich die „alten Langenschwalbacher“ beschert. Wie schon oft war es wieder einmal die Firma LILIPUT, die hier die Initiative ergriff und gleich eine recht stattliche Garnitur der begehrten Wagen schuf. Bei der ersten Lieferserie, die noch im Juli dieses Jahres zur Auslieferung gelangte, handelt es sich um die Fahrzeuge der Ursprungsbauarten BC 4i Pr 09, BC 4i Pr 11, C 4i Pr 11, C 4itr Pr 11, CC 4itr Pr 12 und Pw Post 4i Pr 11. Zu diesen sechs Typen kamen noch zwei weitere Fahrzeuge, wobei in den Wagen mit Traglastabteilen die Längsbänke durch normale Sitzreihen ersetzt wurden. Die sehr gut gestalteten und maßstäblich korrekten Modelle präsentieren sich im Erhaltungszustand der Zeit um 1958. Zu jenem Zeitpunkt hatten die Wagen eine glatte Dachhaut ohne Lüfter und Hutzen, sie waren mit Hülspuffern und elektrischer Beleuchtung ausgerüstet, und an den Längsseiten trugen sie bereits das DB-Emblem. Die erforderlichen Teile wie Generator, Bremsanlage, Batteriekasten bzw. Gaskessel liegen einer Zurüstpackung bei, die auch noch 4 Griffstangen für die Einstiege enthält. Die Modellfahrzeuge sind bereits für den Einsatz mit Kurzkupplung vorbereitet. Für die Ausstellung in Vitrinen lassen sich die Fahrzeuge mit Originalkupplungen und Bremsschläuchen bestücken, die in einer weiteren Zubehörpackung angeboten werden.

Die bis jetzt erhältliche Lieferserie der „Langenschwalbacher“ — eine Serie in der Ursprungsausführung wird folgen — entspricht sicherlich allen langgehegten Erwartungen. Sowohl die Gestaltung als auch die Beschriftung sind tadellos. Ganz ausgezeichnet gefertigt sind auch die Drehgestelle, die über Blattfedern gegen den Wagenkasten abgefedert sind. Die Übergangsbleche an den Bühnengeländern sind beweglich angeordnet. Beim Erwerb der Fahrzeuge sollte man darauf achten, daß man nur solche Exemplare erhält, bei denen die zum Dach laufenden Stangen ohne Verzug sind.

Alle Wagen erhielten natürlich eine originalgetreue Inneneinrichtung. Eine Innenbeleuchtungsgarnitur ist in Vorbereitung, sie soll 1983 zur Verfügung stehen.

HO

Ps: Sämtliche Wagentypen der Bauart Langenschwalbach sind in einer Sammlung von Typenblättern im Maßstab 1:87, Format DIN A 4, aufgezeigt, von der noch wenige Exemplare bei H. J. Obermayer, Arnold-Cahn-Weg 4, 7000 Stuttgart 50, erhältlich sind.

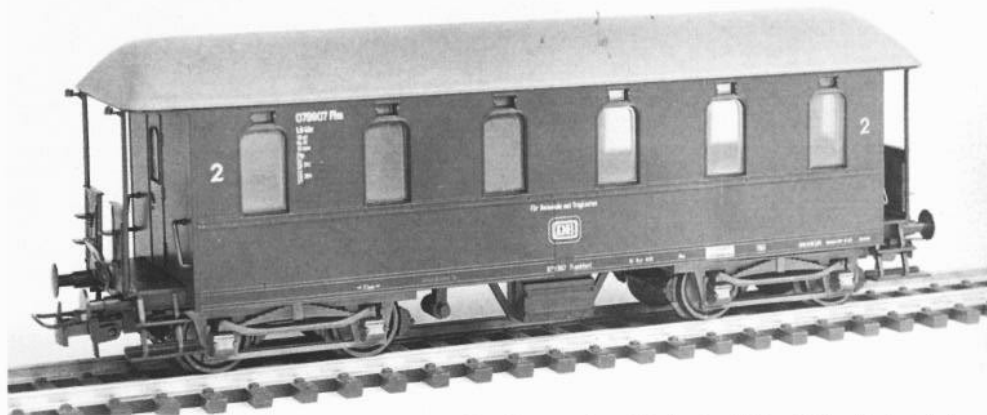


Bild 8: Schon bei der Lieferung hatte der C 4itr Pr 11 sechs Einzelfenster und zwei Traglastabteile mit Längsbänken erhalten.

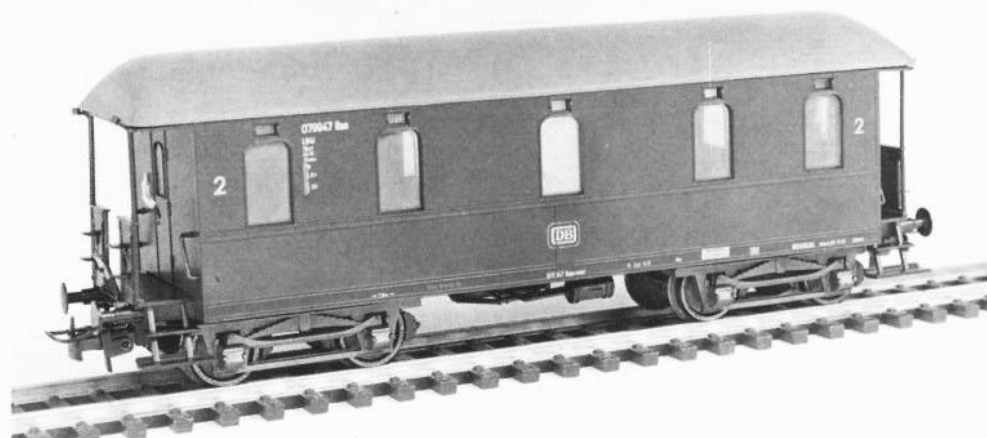


Bild 9: Auf der Abortseite hatte der C 4itr Pr 11 nur fünf Fenster. Beim Umbau im Jahr 1935 wurden die Traglastabteile umgebaut.

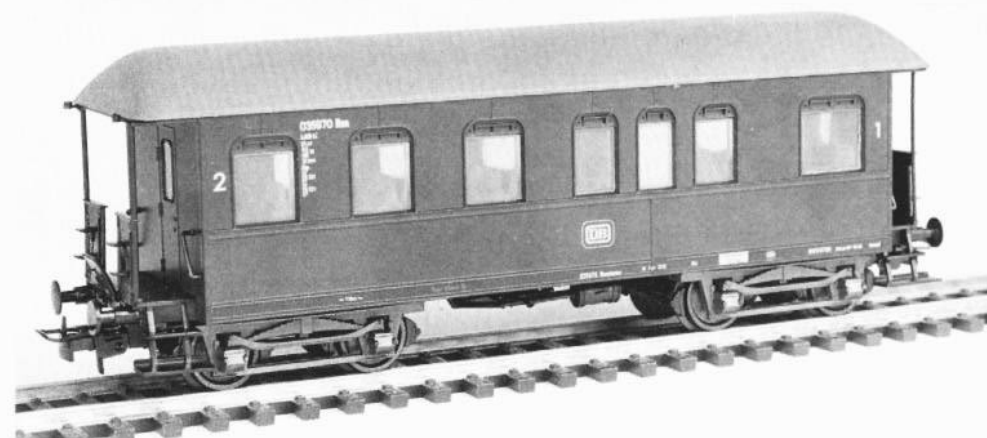
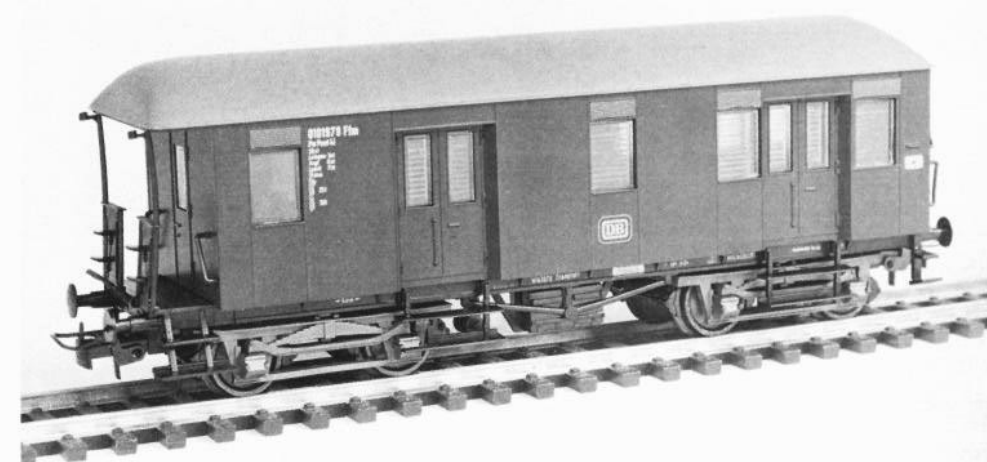


Bild 10: Einzelfenster unterschiedlicher Breite hatte der 035 970, der als BC 4i Pr 09 in Dienst gestellt wurde.

Bild 11: Von der Gattung Pw Post 4i Pr 11 waren insgesamt 10 Exemplare gebaut worden, sie waren mit einer LÜP von 11.850 mm etwas kürzer.

Fotos 4—11: Obermayer



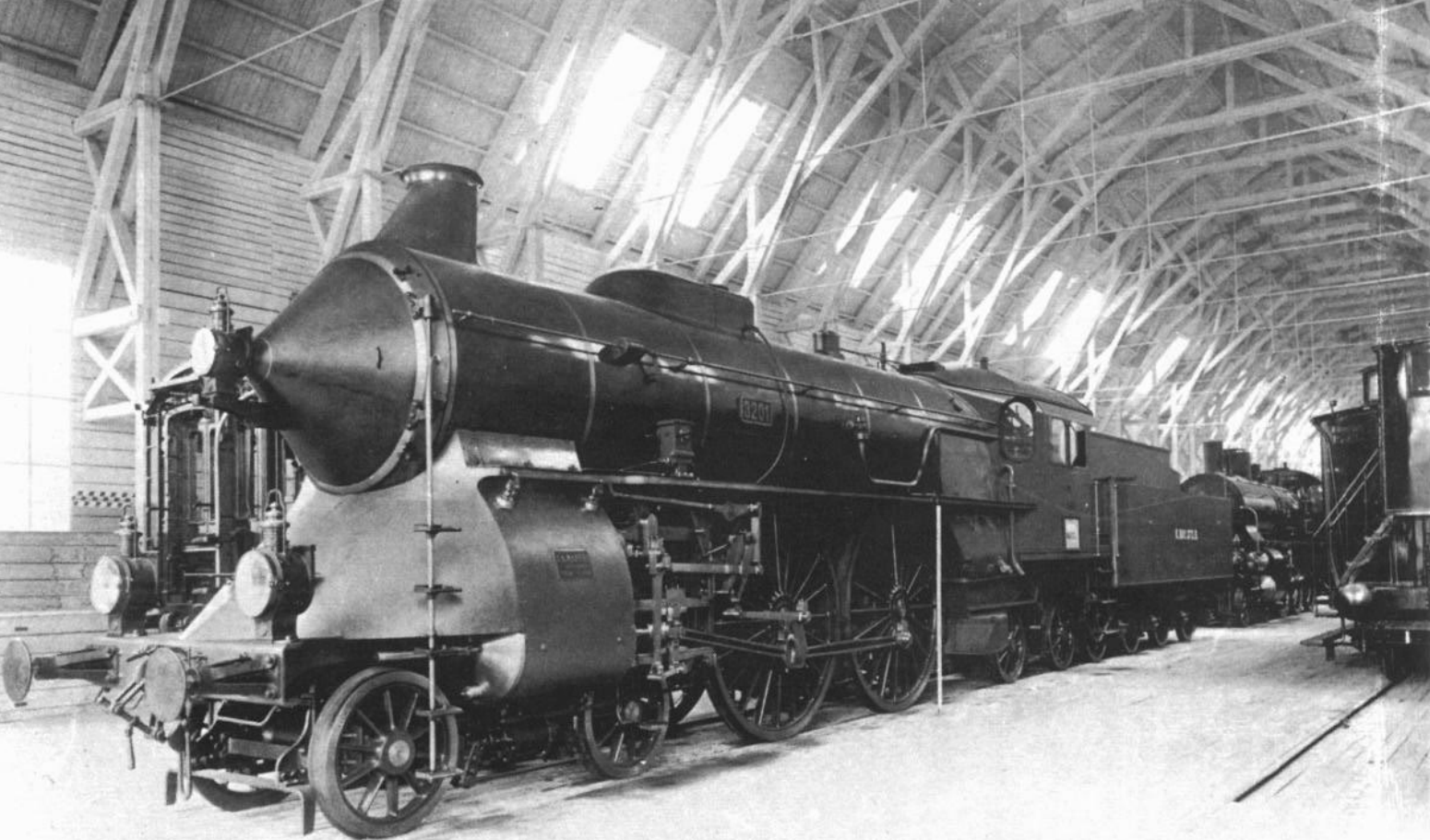


Bild 1: S 2/6 der königl. bayer. Staatseisenbahn, vermutlich in der alten Verkehrsmuseumshalle vor der Zerstörung.

75jähriges Schnellfahrjubiläum der S 2/6

Das Spur 0 Modell der S 2/6

Nicht nur anlässlich des 75. Jahrestages, an dem man in Nürnberg des Schnellfahrrekordes dieser denkwürdigen Dampflokomotive

gedachte, haben Fulgurex und M + L je ein hervorragendes Spur 0-Modell der S 2/6 herausgebracht. Beide Modelle sind — abgesehen von Farbgebung und Beschriftung — kaum zu unterscheiden. Sowohl Fulgurex als auch Markscheffel & Lennartz haben (wie

schon früher bei der BR 44, die wir im Journal bereits vorstellten) bei der S 2/6 erfolgreich versucht, höchstmögliche Vorbildtreue zu erreichen. Dies können wir zweifelsfrei bestätigen, da uns für diesen Beitrag die S 2/6 von M & L zur Begutachtung vorlag. Laut Angaben von M & L wurde das Modell, das es in zwei unterschiedlichen Ausführungen (sowohl von **Fulgurex** in grüner Länderbahnlackierung als auch von **Markscheffel & Lennartz** in violetter Version, wie sie bei der Pfalzbahn in Betrieb stand) inzwischen im Fachhandel gibt, von beiden Firmen entwickelt und in Japan bei der Firma Kodama hergestellt.

Wir waren von der Nachbildung begeistert: nicht nur ein originalgetreues Vierzylinder-Triebwerk mit Innensteuerung, auch funktionierende Ausgleichhebel, das Nachlaufgestell und feinst detaillierte Sandstreuohre sind vorhanden. Alles was heute im Modellbau möglich ist, wurde bei dieser Modell-Lokomotive verwirklicht. Es bleibt nun dem Interessenten überlassen, zwischen der Ausstellungsversion in grün (Fulgurex) oder der violett/roten Einsatzlackierung (M & L) zu wählen. In diesem Fall kann man den Spur 0-Freunden nur neidisch sein.



Bild 2: So geschmückt steht heute die S 2/6 im grünen Kleid im Verkehrsmuseum Nürnberg.

Fotos 1 + 2: DB Lichtbildstelle, Nürnberg

Bild 4: Betriebsaufnahme der S 2/6, davor Lokführer und Heizer.
Foto: DB Lichtbildstelle, Nürnberg

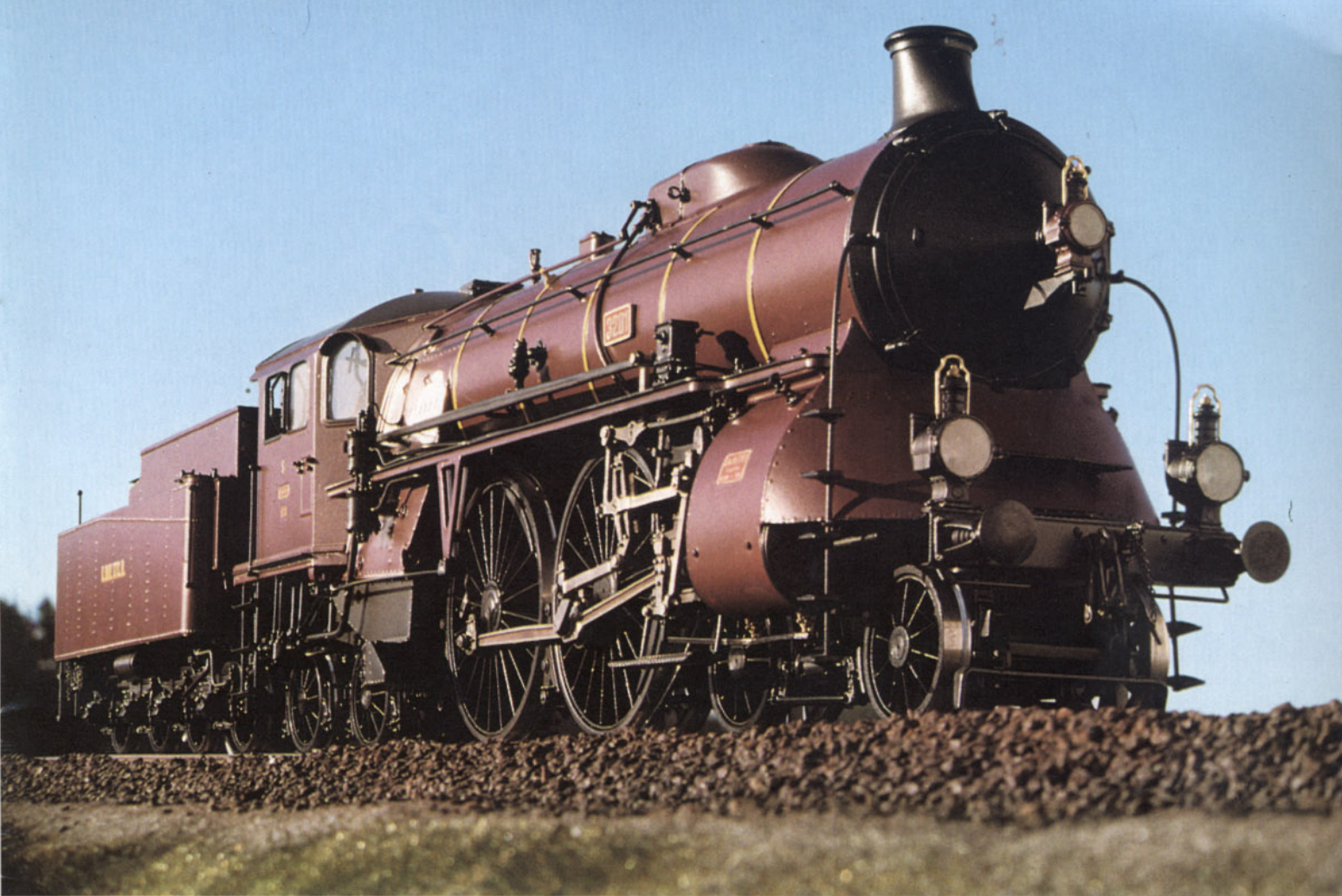


Bild 3: Das S 2/6 Modell in Spur O in der violetten Version von Markscheffel & Lennartz von der Lokführerseite.

Foto: W. Kosak

Jubiläumsveranstaltung der Deutschen Bundesbahn in Nürnberg zu Ehren der S 2/6

Daß das Vorbild für die beiden beschriebe-

nen Modelle — die Dampflokomotive S 2/6 der Königlich Bayerischen Staatsbahn — am 2. Juli 1907 auf der Strecke München - Augsburg einen denkwürdigen Geschwindigkeitsrekord gefahren hatte, war Anlaß genug, sie heute zum einen im gelungenen Modell wiederzugeben (dazu berichtete uns Herr Chr. Lennartz von der Fa. M & L), zum anderen auch, dieses 75. Jubiläum

würdig zu begehen. Herr Nietsch aus Nürnberg war Gast bei der Jubiläumsfeierveranstaltung, zu der die Deutsche Bundesbahndirektion Nürnberg im Verkehrsmuseum Nürnberg eingeladen hatte. Hier sein Bericht: Anlässlich der Feierlichkeit war ein illustres Publikum aus Industrie, Politik und Technik sowie Vertretern der Bundespost und Bun-

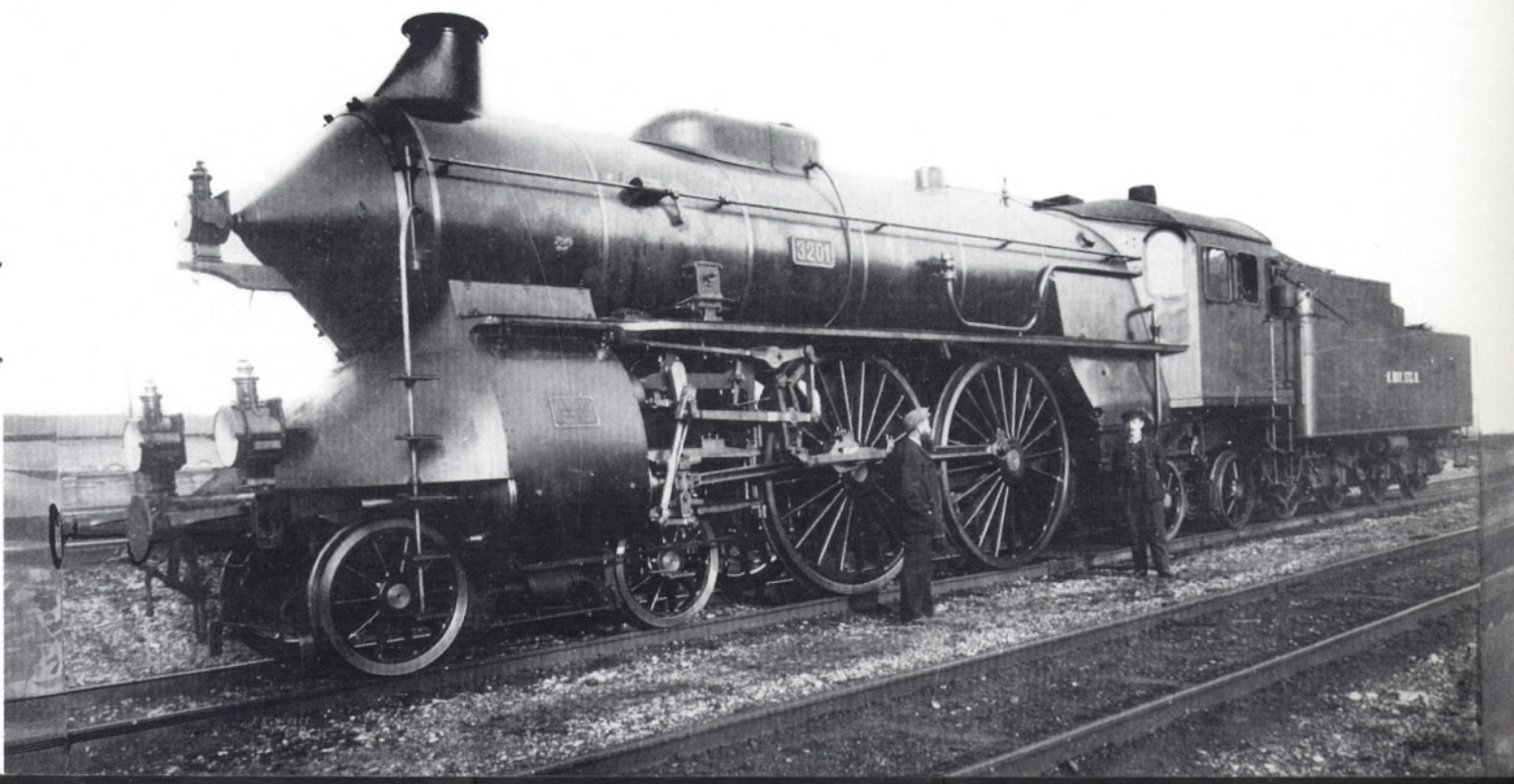




Bild 5: Etwas was es beim Vorbild nie gab. Zwei S 2/6 nebeneinander, einmal in der grünen Fulgurex Version und einmal in der violetten Markscheffel & Lennartz Version, von der Heizerseite. Foto: W. Kosak

desbahn geladen. Der Präsident der Bundesbahndirektion Nürnberg, Herr Dipl.-Ing. Horst Weigelt übernahm die Begrüßung. Anschließend hielt Dipl.-Ing. Günter Schwerin einen Fachvortrag über die wesentlichen Beweggründe, die zu der damaligen Schnellfahrt und deren „fantastischen Ablauf“ führten, — mit dem Hinweis und einem Überblick auf heutige und künftige Schnellfahrversuche mit Schienenfahrzeugen der Deutschen Bundesbahn. Anlaß zur Schnellfahrt im Jahre 1907 zwischen München und Augsburg mit einer Höchstgeschwindigkeit von 154 km/h war nicht etwa Rekordsucht, sondern die Erforschung der Höchstleistungen einer Dampflokomotive. Bis dahin hatte die Höchstgeschwindigkeit der Dampflokomotiven in der Regel noch 110 km/h betragen. Bereits 1902 hatte der Verein Deutscher Ingenieure, wie der Sprecher hervorhob, einen Wettbewerb für eine Schnellfahrlokomotive ausgeschrieben. Darin forderte man, 180 Tonnen Anhängelast mit 120 km/h Geschwindigkeit zu befördern. Zum Einfahren von Verspätungen sollte jedoch eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h möglich sein. Bei den Versuchsfahrten suchte man Antwort auf folgende Fragen:

1. Reicht die Dampferzeugung bei großer Arbeitsleistung und hoher Geschwindigkeit noch aus?
2. Wie gut sind dabei die Laufeigenschaften der Lokomotive?
3. Welche Belastungsmöglichkeiten durch die hin- und hergehenden Massen im Antriebsbereich sind zulässig?
4. Welche Anhängelasten sind bei höherer Geschwindigkeit möglich?
5. Wie wirkt sich die hohe Geschwindigkeit auf den Gleisoberbau aus?

Anfang dieses Jahrhunderts bemühten sich auf der ganzen Welt Bahngesellschaften, Lokomotiven mit hohen Dauergeschwindigkeiten für den steigenden Reisekomfort zu entwickeln. Die New York Centralbahn mit ihrer berühmten „999“, die Great Western in England mit ihrer „City of Truro“ sowie die von

Henschel ab 1905 gelieferte Baureihe S 9 in Stromlinienausführung erbrachten den Beweis, daß Züge mit 150 Tonnen Last noch 137 km/h fahren konnten. Doch damit begnügte man sich nicht. Die Firma Maffei in München erhielt von der Kgl. Bayer. Staatsbahn 1905 den Auftrag, eine Lokomotive zu konstruieren, die in der Lage war, 360 Tonnen Zuggewicht noch in der Ebene mit 120 km/h zu befördern. Mit der Fabrik-Nummer 2519 lieferte Maffei die Lokomotive am 3.5.1906 aus. Die Konstruktion vereinigte viele Erkenntnisse des bis dahin bekannten Lokbaus und Anton Hammel, dem Konstrukteur, gelang es, darüber hinaus — soweit dies im Rahmen technischer Konstruktionen möglich ist — eine optische Schönheit zu entwickeln. Die Lokomotive zeichnete sich durch eine bis dahin nicht gekannte Laufruhe im höheren Geschwindigkeitsbereich aus. Im Juli 1907 erreichte sie mit einer Anhängelast von 150 Tonnen auf der klassischen Rennstrecke München—Augsburg mit 154 km/h den damaligen deutschen Rekord für Dampflokomotiven.

In diesem Zusammenhang ist am 7. Juli 1907 im 'Neustädter Anzeigenblatt' ein lesenswerter Artikel erschienen. Der historische Aufsatz, der für den Eisenbahnfreund und Leser von heute sicherlich sehr interessant ist, beinhaltet einige kleine Druckfehler, die zum Schmunzeln verführen. Entweder konnte der Journalist sein eigenes Stenogramm nicht mehr vollständig entziffern, oder der Schriftsetzer war noch recht verschlafen. Es handelt sich um die Sonntagsausgabe. Hier der Wortlaut:

„Schnellfahrten auf den Bayerischen Staatsbahnen“

Am 1. und 2. Juli wurden, wie schon gemeldet, mit einer von der Firma J.A. Maffei in München gebauten 2/6 gekuppelten Vierzylinderverbund-Schnellzugslokomotive S 2/6 auf der Linie München—Augsburg Schnellfahrten mit sehr günstigem Ergebnis veranstaltet. Die Lokomotive beförderte einen Waggengewicht von 150 Tonnen Gewicht mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 130

km-Std. Längere Zeit hindurch erreichte sie eine Geschwindigkeit von 154,5 km-Std., somit 4,5-Std. mehr als die Firma Maffei garantiert hatte. Es dürfte dies wohl die größte Geschwindigkeit sein, die jemals in Europa mit einer Dampflokomotive gefahren wurde. Der Gang der Maschine war dabei bemerkenswert ruhig und die Dampferzeugung trotz der hohen rund 2.000 PS betragenden Arbeitsleistung so reichlich, daß die Fahrt mit gleicher Geschwindigkeit noch längere Zeit hätte fortgesetzt werden können. Die Gleise und Bahnoberbau, die nach den Schnellfahrten sofort untersucht wurden, haben sich den höheren Beanspruchungen vollständig gewachsen gezeigt.

Am 2. Juli hat auch der Verkehrsminister v. Frauendorfer, der alle technischen Neuerungen in seiner Verwaltung mit größtem Interesse verfolgt und persönlich prüft, die Fahrt auf der Lokomotive mitgemacht.

Über die Hauptverhältnisse der Lokomotive ist zu bemerken: die Teilräder (Treibräder) haben einen Durchmesser von 2.200 mm, die Laufräder des vorderen und des hinteren Drehgestells einen solchen von 1.008 mm, die vier nebeneinander liegenden Dampfzylinder arbeiten auf die vordere Triebachse, die als Kröpfachse ausgebildet und aus Nickelstahl hergestellt ist. Der Durchmesser des Hochdruckzylinders ist 610 mm. Der Kolbenhub beträgt 640 mm. Die Dampfverteilung wird durch vier Kohlenschieber (Kolbenschieber) geregelt, wovon je 2 und zwar die der zusammengehörigen Hoch- und Niederdruckzylinder jeder Seite durch eine gemeinsame Neuerung (Steuerung) bewegt werden. In den Kessel ist ein Rauchröhrenüberhitzer System Schmidt eingebaut. Die Gesamtheizfläche des Kessels beträgt 252,5 Quadratmeter, die Rostfläche 4,7 qm und der Betriebsdruck 14 Atm. Der auf zwei zweiachsigen Drehgestellen ruhende Tender faßt 26 cbm Wasser und 8 Tonnen Kohle. Das Dienstgewicht der Lokomotive allein beträgt 81,5 Tonnen, das des Tenders und der Lokomotive 133,7 Tonnen. Von den besonderen Ausstattungen der Lokomotive sind zu nennen:

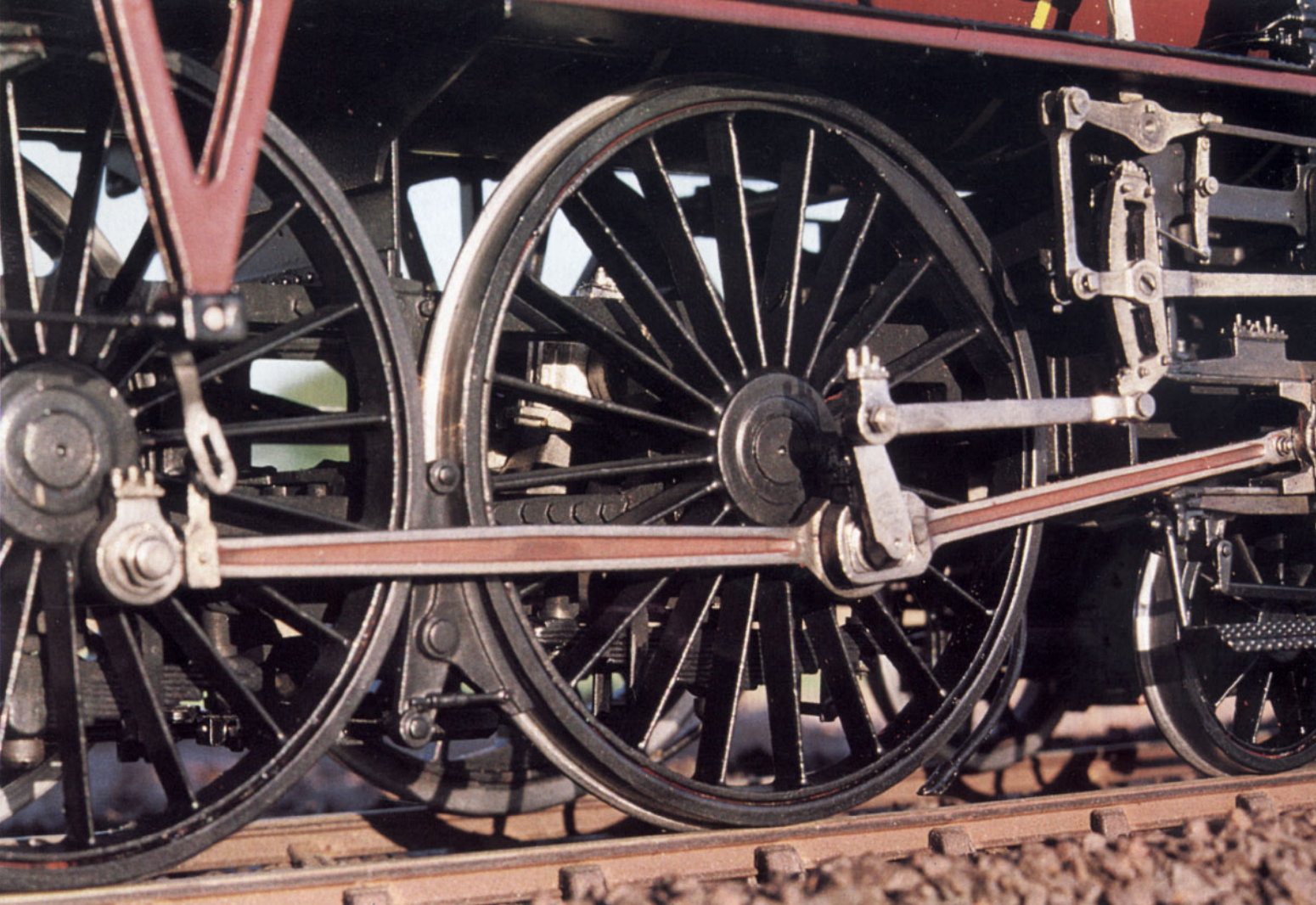


Bild 6: Die hervorragend gearbeitete Triebwerksgruppe des S 2/6 Modells. Bei genauem Hinsehen kann man noch Teile des voll funktionsfähigen Innentriebwerks hinter den Rädern erkennen.
Foto: W. Kosak

2 Friedmannsche Schmierpressen, 2 Friedmannsche saugende Restarting-Injektoren mit einer Leistung von 230 und 275 l in der Minute, Sicherheitsventile von Ramsbottam, Klingersche Wasserstände, PreBluffsandstreuer, Patent Brüggenmann, Geschwindigkeitsmesser, System Haushälter und Westinghouse Schnellbahnbremse. Die in allen Einzelheiten wohlgelungene Lokomotive, die voriges Jahr auf der Landesausstellung in Nürnberg durch ihre elegante Bauart und ihre Abmessungen allgemeines Aufsehen erregte, lieferte einen erfreulichen Beweis von der hohen Leistungsfähigkeit der bayerischen Maschinenindustrie."

Soweit der Bericht des 'Neustädter Anzeigenblattes Nr. 130.'

Interessant ist der Lebensweg dieser S 2/6

bis zu ihrer Ausmusterung im Jahre 1925. Zuerst war die Maschine im Bw München I beheimatet, von wo aus sie im hochwertigen Schnellzugdienst in den S 3/5 Dienstplänen eingesetzt wurde. Ihre relativ geringe Reibungsmasse machte sie für die damals schwerer werdenden Durchgangsschnellzüge jedoch bald ungeeignet. Nach einer anstehenden Revision wurde sie am 1.10.1910 von München an das bayerische linksrheinische Netz der Pfalz, dem Bw Ludwigshafen, zugeteilt. Die anfänglich triste Graulackierung, die ihr den Spitznamen „Zeppelin“ eingebracht hatte, wurde anlässlich der Hauptuntersuchung in ein violettrot/schwarzes Kleid geändert. In ihrem folgenden Einsatzfeld fuhr sie täglich zur Zufriedenheit der Ludwigshafener Personale

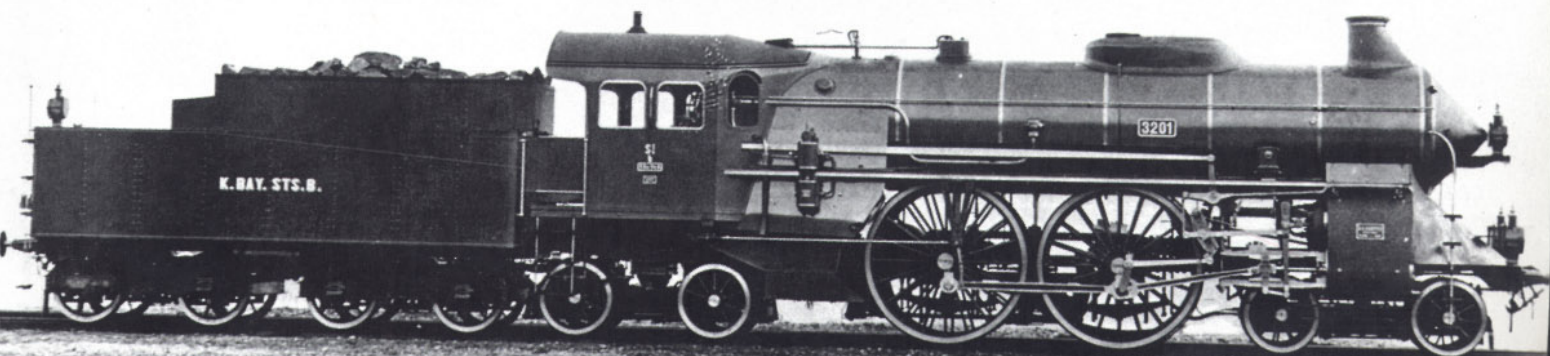
die internationalen Durchgangszüge zwischen Straßburg und Bingerbrück. Es bleibt einer späteren Veröffentlichung vorbehalten, dem Leser die genauen Zugkompositionen vorzustellen.

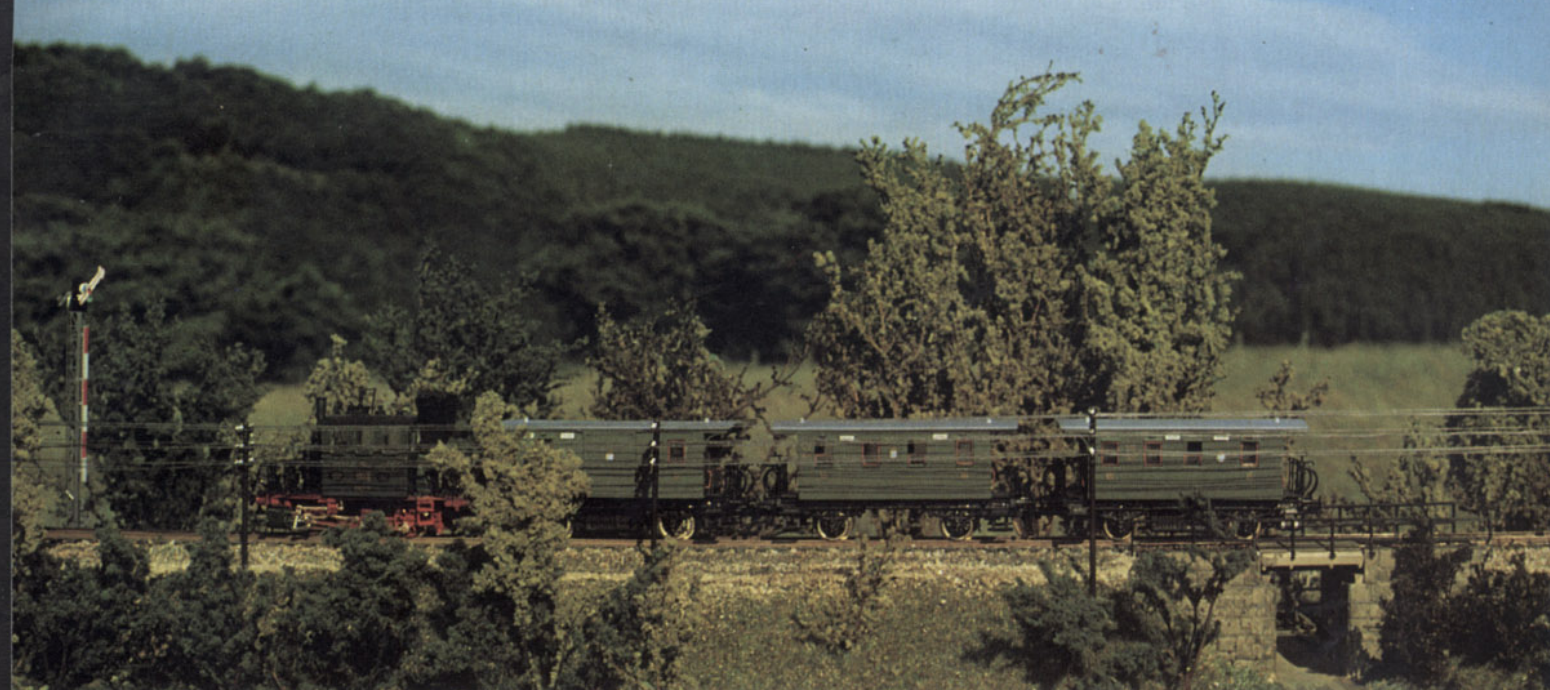
1922 wurde sie wieder von der bayerischen Pfalz in das bayerische Stammgebiet zurückbeheimatet und stand bis Herbst 1924 im Dienste des Bw Augsburg. Anfang 1925 erhielt das Raw Ingolstadt den Auftrag, die Lokomotive für das Verkehrsmuseum Nürnberg aufzuarbeiten. Die Maschine wurde gereinigt und bekam einen total grauen Anstrich (Grundierung). Im Anschluß wurde die Lokomotive zur Fa. Maffei überstellt und mit dem heutigen Museumsanstrich versehen.

Chr. Lennartz / E. Nietsch

Bild 7: Die Aufnahme dürfte beim RAW Ingolstadt nach der Wiederaufarbeitung für das Museum entstanden sein.

Foto: DB Lichtbildstelle, Nürnberg





Um Ihnen einen kleinen Vorgeschmack auf einen Dioramenbau zu geben, hier eines von Herrn Jerusalem mit dem Titel „Romantik am Bahndamm“. Das Diorama ist nicht recht viel länger als hier abgebildet. Als Hintergrundkulisse diente „echte“ Landschaft.

Großes Preisausschreiben über 5.000,— DM zu gewinnen!

1. Preis DM 2.500,—

(DM 2.000,— bar
plus DM 500,— in Zubehör)

2. Preis DM 1.500,—

(DM 1.000,— bar plus DM 500,— in Zubehör)

3. Preis DM 1.000,—

(DM 500,— bar plus DM 500,— in Zubehör)

und weitere 47 wertvolle Sachpreise!

**Zusätzliche Sonderpreise für andere Dioramen-Themen
nennen wir noch!**

Letzter Einsendetermin ist der 30. April 1983

Immer wieder werden wir von unseren Lesern darauf angesprochen, den Modellbahnteil im Eisenbahn-Journal zu vergrößern. An erster Stelle steht hierbei der Wunsch nach Farbberichten, zumal wir — so nach Meinung unserer Leser — durch den großen Farbteil des Journals dazu gut in der Lage wären. Recht haben sie. Mit mehr als 40 Seiten (diesmal sogar rund 50 Seiten) Farbberichterstattung sind wir — und das sagen wir mit etwas Stolz — unseres Erachtens in punkto Vierfarbdruck momentan wohl führend. Selbst der sehr bekannte und zu den weltgrößten Modellbahnzeitschriften gehörende amerikanische „Model-Railroader“ hat durchschnittlich weniger Vierfarbseiten.

Um Farbseiten mit guten Modellbahnberichten anbieten zu können, benötigt man zum einen gute Modellbauer als Mitarbeiter und zum anderen eine Leserschaft, die sich an diesem Thema beteiligt. Die ersten Ansätze hierzu sind bereits mit den Veröffentlichungen von Herrn Jerusalem über seine Selbstbauten und Herstellungstips für Bäume gemacht. Diese Beiträge haben bei unseren Lesern

große Begeisterung ausgelöst. Wir gehen deshalb in dieser Ausgabe noch einen Schritt weiter und veröffentlichen zusätzlich zu einem neuen „Jerusalem“ zwei weitere Modellbahn-Artikel, die sich ausschließlich auf das Thema „Modellbahnanlage“ beziehen. Das Beste ist uns und unseren Lesern gerade gut genug. Deshalb sind wir auf der Suche nach weiteren qualifizierten Mitarbeitern, die das Metier des Modellbaues beherrschen.

Was uns das wert ist? Sehr viel! Wenn Sie sich angesprochen fühlen, bitten wir Sie: nehmen Sie teil an unserem Wettbewerb, das bißchen Mühe lohnt sich. Lassen Sie uns und die Leser des Eisenbahn-Journals an Ihren Erfahrungen als Modellbauer teilhaben!

Motiv-Wettbewerb

Die Redaktion hat sich lange den Kopf zerbrochen, in welcher Art der Wettbewerb — oder sagen wir lieber das Preisausschreiben über Modellbau ausgerichtet werden sollte. Weil wir wirklich gute Modellbauer suchen, sind wir zu dem Resultat gelangt, einen Dioramen- und Motiv-Wettbewerb unter dem Thema „Bahnhof und Bw“ zu starten. Da wir als einzige Fachzeit-

schrift bisher durch die Beiträge der Serie „Bw-Skizzen“ von Herrn Barkhoff dieses Thema bereits ausführlich behandelt haben und diese Beitragsreihe nun mit den „Bahnhofsimpressionen“ fortsetzen, könnten wir uns vorstellen, daß Sie anhand dieser Anregungen Dioramen über eines der beiden Themen bauen. Dabei spielt es keine Rolle, ob es ein kleines oder größeres Diorama, ein kleines oder großes Bw, ein kleiner Haltepunkt oder ein großer Hauptbahnhof ist. Die Schwerpunkte „Gestaltung und Detaillierung“ sollen im Vordergrund stehen. Und noch etwas wichtiges für die Beurteilung: die „Jury“ zur Preisvergabe werden unsere Leser sein!

Fernjury

Wir dürfen davon ausgehen, daß die Arbeiten der Teilnehmer am Wettbewerb dem heutigen Modellbau-Standard entsprechen. Diese Arbeiten werden wir unserer Leserschaft im Journal vorstellen und in einer Umfrage bewerten lassen. Achten Sie also bitte darauf: in einer der nächsten Ausgaben des Journals werden Sie eine Vordruckkarte finden, durch deren Einsendung Sie uns mitteilen können, ob Sie sich an der „Fernjury“ beteiligen wollen. Nach Erhalt Ihrer Karte bekommen Sie von uns — wenn es soweit ist — einen Vordruck zugesandt, auf dem Sie Ihre Bewertung abgeben. Damit Sie dies nicht umsonst machen müssen, nehmen Sie automatisch mit Ihrem Rückschreiben an einer Tombola teil, bei der hübsche Preise in Form von Modellbahnartikeln verlost werden. Soviel zur „Jury“. Nun aber zu den Bedingungen unseres Motiv-Wettbewerbes.

Teilnahmebedingungen zum Motiv-Wettbewerb

Teilnehmen kann jeder Modellbauer im In- und Ausland, ausgenommen sind nur die Mitarbeiter des Eisenbahn-Journals. Gebaut werden kann in jeder Spurweite bzw. in jedem gängigen Maßstab. Zur Veröffentlichung bzw. Bewertung kommen ausschließlich Farbdias, wobei deren Format keine Rolle spielt. Fotografiert werden sollen entweder ganze Bw- oder Bahnhofs-Dioramen, bzw. Ausschnitte aus neu gebauten oder auch schon vorhandenen Anlagen oder Dioramen. Oberste Bedingung ist natürlich, daß das entsprechende Stück von Ihnen selbst gebaut und gestaltet ist, und daß Sie uns die freie Veröffentlichung genehmigen. Club-Anlagen können **nicht** gewertet werden. Da die Prämierung durch unsere Leser vorgenommen wird, muß der Rechtsweg ausgeschlossen werden. In erster Linie kommt es uns auf gute Motive und Detaillierung an.

Wir wissen, daß es heute viele gute Modellbahnbauer gibt, auch wenn darüber relativ wenig veröffentlicht wird. Zum einen, weil viele Modellbahner anonym bleiben wollen, um später nicht eventuell von Hobby-Kollegen überrannt zu werden. Zum anderen, weil der eine oder andere zwar sehr gut bauen, aber dafür leider nicht gut fotografieren kann. Für beides haben wir eine Lösung. Im ersteren Fall können wir auf Wunsch bei der Veröffentlichung auf Ortsnamen und sonstige Teile der Adresse bzw. auf Namensnennung verzichten, im zweiten Fall ist es schon etwas schwieriger. Sollten Sie selbst keine Begabung zum Fotografieren haben oder keine Fotoausrüstung besitzen, haben Sie sicher in Ihrem Bekanntenkreis jemand, der entsprechende Aufnahmen für Sie fertigen kann. Auch aufgrund von weniger profimäßigen Aufnahmen kann man die Qualität der Gestaltung beurteilen. Sollte uns Ihre Arbeit gefallen, würden wir gegebenenfalls auch veranlassen, daß Sie ein Fotograf aufsucht.

Sollten Sie der Meinung sein, auf Ihrer Anlage noch weitere andere gute Motive zu haben oder ein entsprechendes Diorama zu besitzen (wohlgedacht: es geht uns nicht um die komplette Anlage), können Sie uns auch hiervon Fotos einsenden. Sollten diese uns und den Jury-Teilnehmern gefallen, werden wir diese durch Sonderpreise prämiieren.

Ihr H. Merker Verlag

Alpen-See-Express



9914 Anbauteil rechts »Industrie-Hafen«, 120x180 cm

Modellbahn-Freunden mit Talent und Freude am Aufbau einer eigenen Anlage bietet NOCH ein ausgereiftes System von Fertig-Geländen und Erweiterungsteilen — vom Hochgebirge bis zum Industriehafen. Hier kann sich jeder Modellbahner eine Anlage nach seinen ganz persönlichen Vorstellungen und unter Berücksichtigung der gegebenen Platzverhältnisse zusammenstellen. Das System erlaubt den Ausbau zu einer Super-Anlage von vornherein oder auch jederzeit nachträglich.

NOCH-Fertig-Gelände und Anbauteile sind plastische Modellbahn-Landschaften aus einem Stück. Vorgeformt aus hochwertigem Kunststoff und fertig gestaltet mit Bergen und Tälern, Steigungsrampen und Tunnel, Bachläufen und Seen, Bahntrassen und Stellflächen für Häuser. Dazu eine realistische Farbgebung und naturgetreue Begrasung. So kann sich auch der Modellbahn-Freund mit wenig Zeit und ohne handwerkliche Voraussetzungen eine herrliche Modellbahn-Landschaftsanlage schaffen.

Das NOCH-Programm umfaßt außerdem ein komplettes Zubehör-Sortiment für alle Spurweiten wie z. B.: Modellhäuser, Brücken, Modellbäume, flexible Autostraßen, Schotter-Gleisbett, Binnen-Schiffe, Ausschmückungs-Sortimente, elektrische und elektronische Geräte, Spezial-Werkzeuge, Farben und Deko-Materialien. Ausführlich und umfassend informiert darüber der NOCH Hauptkatalog. Dieser präsentiert auf über 90 Farbseiten ausführlich und übersichtlich mehr als 18 plastische Modellbahn-Landschaften und das gesamte Zubehör-Sortiment für alle Spurweiten. Darüber hinaus bietet der Katalog eine Fülle von Tips und Anregungen für den Aufbau und die Ausgestaltung von Modellbahn-Anlagen. Erhältlich ist der Katalog beim Fachhandel oder direkt bei NOCH gegen Voreinsendung einer Schutzgebühr von DM 3,50 in deutschen Briefmarken.

Ausland: 4 coupons réponse international, von der Post.



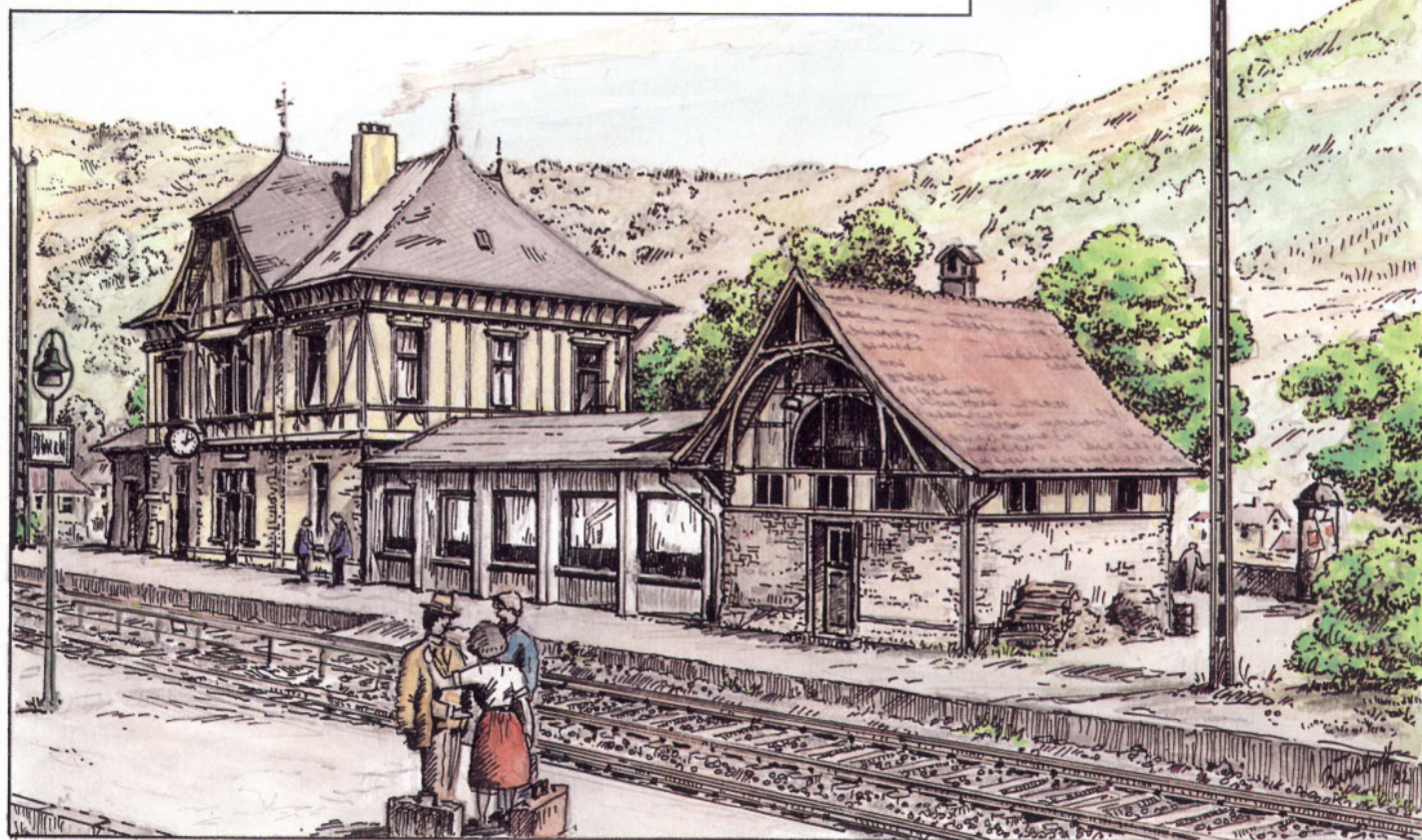
NOCH GmbH & Co.
Modellspielwarenfabrik, Abt. EJ
D-7988 Wangen im Allgäu

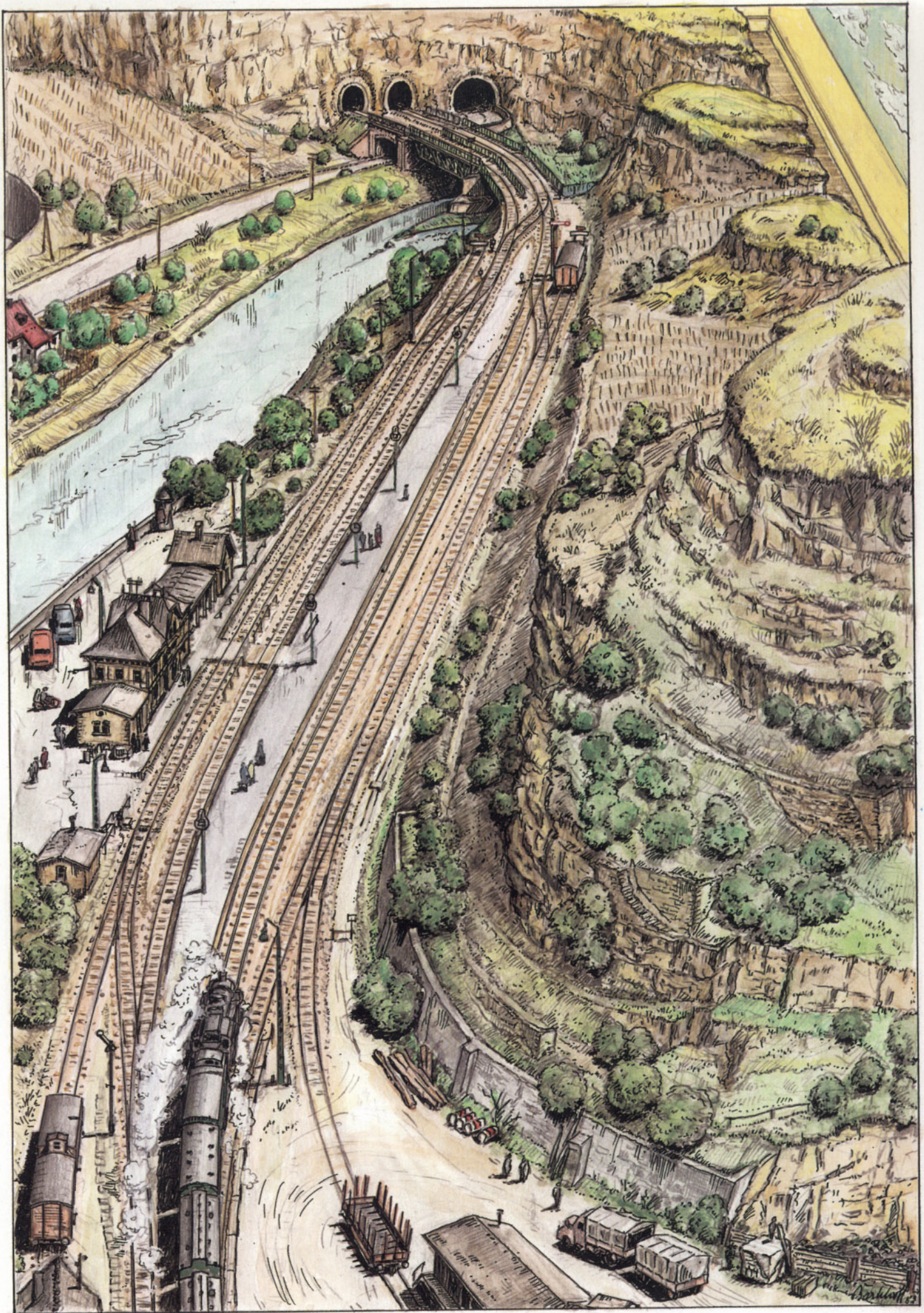


Die Eisenbahn im Tal der Ahr

Der mittlere Teil unseres in Ausgabe 3/82 begonnenen Ahrtalbahn-Projektes beinhaltet vor allem die Gleisanlage des Bahnhoftraktes und das Empfangsgebäude samt Vorplatz. Zur besseren Orientierung hierzu möge auch die im Journal 3/82 auf Seite 44 abgedruckte Gesamtübersicht dienen.

Der Gleisplan ist einfach und übersichtlich gestaltet und entspricht vollkommen den örtlichen Verhältnissen. Durchgangsverkehr herrscht vor, nur wenige Personenzüge halten. Die Anlage besitzt zwei Bahnsteige, wovon sich der eine zwischen den beiden Hauptgleisen befindet, die daher in diesem Bereich mit entsprechendem Abstand zuein-







ander verlegt sind. Zugüberholungen in beiden Fahrtrichtungen sind möglich. Durch zwei eingefügte Gleiswechsel an beiden Bahnhofsköpfen ergeben sich ferner recht

abwechslungsreiche Rangierbewegungen zwischen der rechten und linken Bahnhofseite. Dazu kann die Lokomotive des „täglichen Nahgüterzuges“ selbst, oder aber auch

eine Kleindiesellok, die in der Nähe stationiert sein könnte, herangezogen werden. Der kleine Güterschuppen am Empfangsgebäude sowie der Gleisanschluß zur Ortsgüteranlage, die uns in der Fortsetzung näher interessieren werden, erweitern die Fahrmöglichkeiten.

Architektonisch besonders reizvoll präsentieren sich uns die Empfangsgebäude der Ahrtalbahn, besonders im näheren Bereich des hier beschriebenen Streckenabschnittes. Fotos anderer Gebäude dokumentieren Ähnlichkeit in Baustil und Färbung. Als Anregung für Gebäudemodellselbstbauer habe ich daher eine Handskizze der Altenahrer Bahnhofsansicht gefertigt, da die Schönheit der Gebäudefronten in der großen Zeichnung nicht erkennbar wird. Interessant erscheint vor allem der „neumodische“ Zwischentrakt, der mit Sicherheit erst wesentlich später zwischen die älteren Gemäuer eingefügt wurde und eine Gastwirtschaft beherbergt.

Die Sicht aus überzogener Vogelperspektive auf unser Modell zeigt auch seinen Abstand zur rückwärtigen Raumwand und die Platzierung der Himmelskulisse. Ideal wäre die Zwischenschaltung einer Ansicht, die den Übergang zum Mittel- und Hintergrund übernimmt; hierzu jedoch später mehr.

R. Barkhoff

Achtung Abonnenten!

Dem nächsten Journal (6/82) liegt die Abo-Rechnung für 1983 bei!

Bitte achten Sie bei der Entnahme des Journals aus dem Kuvert darauf.

ORIGINAL Preisermodell



... und mit Preiser Figuren belebt!



Bild 1: Das ist das Pola-Restaurant Lucullus, um das sich alles in diesem Beitrag dreht. Die Aufnahme entstand bei Kunstlicht und zeigt die ganze Szenerie.

Detaillieren leicht gemacht

Immer wieder, wenn eines meiner Dioramen in einer Fachzeitschrift veröffentlicht wird, werde ich von anderen Modellbahnern darauf angesprochen, wie ich denn dieses oder jenes Detail gemacht hätte. Ich möchte nun hier im Eisenbahn Journal in loser Folge über verschiedene Techniken und Kniffe berichten, die ich bei meinen Schaustücken anwende — vielleicht sind auch ein paar Anregungen für Ihre Anlage dabei.

Wie jedes Diorama, lebt auch die Eisenbahnanlage nicht nur von superdetaillierten Lokomotiven und Wagen, sondern von der durchdachten Anordnung der Gleise und Gebäude und — last, but not least — vom Detail, den kleinen, liebevoll ausgestalteten Szenen, die der Anlage erst die richtige Atmosphäre verleihen.

Daß dies alles gar nicht so schwierig ist wie es auf den Fotos von fertigen Anlagen aussieht, möchte ich Ihnen heute an einem kleinen Schaustück zeigen, das aus dem Pola Haus Nr. 640 „Hotel-Restaurant Lukullus“ entstand.

„Mein“ Hotel-Restaurant Lukullus sollte an einer nicht sehr stark befahrenen Straße stehen, ein paar Parkplätze für seine Gäste bereithalten und einen Garten mit schönen, alten Bäumen haben. Was aus diesen Gedanken wurde, sehen Sie auf den Abbildungen. Der Bausatz wurde unverändert auf seiner Grundplatte zusammengebaut und etwas gealtert. Die Straße ist eine Kopfsteinpflasterstraße von Busch (Nr. 7098), mit der auch die Parkplätze geklebt wurden. Ergänzende Gehwege entstanden aus verschiedenen Gehwegplattenresten aus der Bastelkiste. Für die Begrenzungsstreifen der Parkplätze habe ich die Busch Aufreibesymbole Nr. 7195 ver-

wendet. Sollten Sie eine ruhige Hand haben, können Sie diese Streifen natürlich auch mit dem Pinsel ziehen.

Hinter dem Haus habe ich zwei große Heki Bäume (Nr. 9306) gepflanzt, in deren Schatten eine kleine Gartenwirtschaft eingerichtet wurde. Die Tische und Stühle stammen aus dem Kibri Ausschmückungssatz Nr. 8170, aus dem auch die Mülltonnen in der Küchenecke sind. Den schmiedeeisernen Zaun gibt es bei Faller im Sortiment 529.

Die eigentliche Atmosphäre gewinnt das kleine Schaustück durch seine Bewohner. Erst durch gezieltes Einsetzen von Figuren und Ausgestaltungsmaterial entstehen kleine Szenen, die Ihnen dann mit etwas Fanta-

sie ganze Geschichten erzählen können. Fantasie ist die wichtigste Voraussetzung, um diesen kleinen Szenen Leben geben zu können. Was wäre z. B. eine Gartenwirtschaft ohne Gäste? Wenn diese dann noch so gemütlich essen wie Preisers Familie Krause (Nr. 282), dann spricht das doch Bände über die Speisekarte des Lokals!

Doch auch vorne auf der Straße tut sich einiges. Ein Ehepaar will anscheinend gerade in „unseren Lukullus“ zum Essen gehen und dort drüben, links, haben sich zwei Bekannte getroffen, die nun ganz ins Gespräch vertieft sind.

Auf wen der Hund an der Laterne wohl wartet? Bestimmt nicht auf den Radfahrer, der

Bild 2: Hier hingegen wurde das Lucullus mit natürlichem Hintergrund im Freien bei Sonnenlicht fotografiert. Gleich wird das Preiser-Pärchen im Vordergrund das Lokal betreten. „Er führt sie“, heute zum Essen aus.





Bild 3, links oben: Am Parkplatz neben dem Lokal rangiert ein moderner Freizeit-Cruiser aus der Parklücke. Die jungen Leute hatten nur kurz eine Erfrischung im Lucullus genossen.

Bild 4, oben Mitte: Durch diese ganz entzückende Aufnahme aus der Hubschrauberperspektive kann man den Krauses direkt in die Teller schauen. Anscheinend gibt es Grillwurst mit Kartoffelsalat und Ketchup. Hinter der Familie ist der kleine Küchenhof mit den Kibri-Tonnen, um die der obligatorische „Wirtshaus-Fifi“ streicht.

Bild 5, oben rechts: Natürlich besitzt das Lucullus auf der Rückseite auch einen zünftigen Restaurantgarten.



Bild 6: Die Familie Krause von Preiser hat bereits ihre „Jause“ erhalten und läßt es sich gut schmecken, während die Bedienung von einem Gast am Nachbartisch gerade die Bestellung entgegennimmt. Im Hintergrund hat sich ein Pärchen noch nicht für den zu „besetzenden“ Tisch entschlossen, während ein anderes Paar ganz links in der Ecke die Speisekarte studiert.

Bild 9: An der Laterne vor dem Lokal wartet eine reinrassige „Stiangglander Mischung“ (diese Ausdrucksweise ist nur bei Völkerstämmen südlich des Mains bekannt und bedeutet soviel wie Treppenhausgelandermischung) auf seinen Freund den Wirtshaus-Fifi.

Fotos 1 — 11: I. Bitter

gerade seine alltägliche Trimm tour hinter sich bringt.

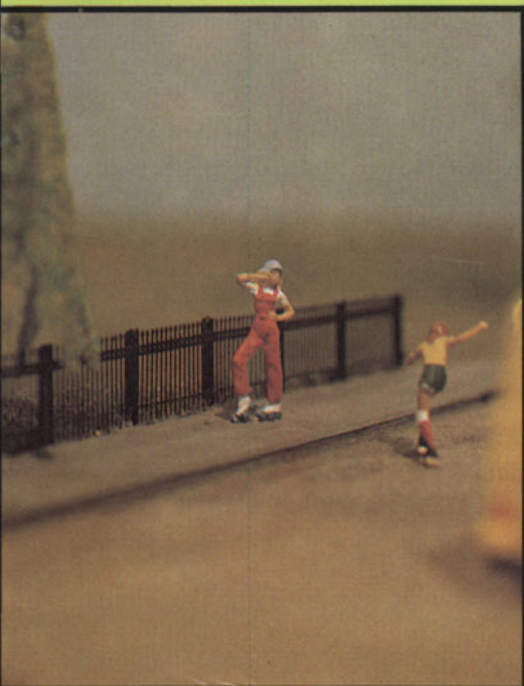
In der Seltenstraße tummeln sich ein paar Rollschuhfahrer von Preiser (Nr. 74), und die junge Dame im roten Overall hat wohl unseren Fotografen erspäht und sich in Pose geworfen.

Sie merken schon — Sie können auch mit relativ einfachen Mitteln und etwas Fantasie sehr viel erreichen. Stöbern Sie in den Katalogen und in Ihrem Fachgeschäft nach Kleinigkeiten, nach Ausschmückungsteilen und speziellen Figurengruppen, und überlegen Sie sich, wie Sie diese in Ihre Anlage einbauen können — bald haben Sie mehr Ideen, als Sie in absehbarer Zeit verarbeiten können!

Ingrid Bitter

Bild 10: Der Herr Mayer hatte nach dem Einkauf noch schnell zwei Bierchen im Lucullus gekippt und wird nun auf dem Heimweg von einer Nachbarin aufgehalten, während zwei junge Leute gerade in ihren Jeep zur Abfahrt gesprungen sind.





▲ Bild 7: In der Seitenstraße tummeln sich Rollschuhläufer. Ein Mädchen macht Pose für den Fotografen.

Bild 8: Vom Haus vis-à-vis der Straße kann man das zünftige Gartenleben beobachten und auf dieser Seitenstraße tummeln sich ein paar Rollschuhläufer.

Bild 11: Diese Aufnahme zeigt nochmals das selbe Motiv wie von Seite 8, jedoch als Tele-Aufnahme von vis-à-vis der Straße aufgenommen. Dadurch sind noch mehr Details des Wirtgartens erkennbar.
Fotos 1—11: I. Bitter









Bild 1: Lokparade im Bahnhof. Von links nach rechts BB II Mallet von M + F mit Fleischmann- und Trix-Personenwagen, P 3/5 mit dreiachsigen Eilzug-Personenwagen von Trix, S 3/6 mit vierachsigen Schnellzugwagen von Märklin, G 3/4 mit Güterwagen von Trix. Bahnhof und Stellwerk stammen von Faller, die Stadt im Hintergrund von Kibri ebenso die Bahnsteige.

»Auf der Kgl. bayerischen Staatsbahn«

Diesmal möchten wir Ihnen, in Form eines umfangreichen Farbberichtes, einmal ausführlich über die Modelleisenbahn berichten. Die Geschichte, die wir Ihnen dazu erzählen, könnte sich tatsächlich zugetragen haben. Als Anlagenthema dient die Kgl. Bayer. Staatseisenbahn. Nicht deswegen, weil wir Bayernfa-

natiker sind, sondern weil speziell zu diesem Thema bei der Modellbahnindustrie sehr viel Material vorzufinden ist. Wir möchten an dieser Stelle auch allen Herstellern ein herzliches Dankeschön aussprechen, die uns mit Modellen und Material unterstützten. Die Geschichte erhebt natürlich keinerlei Anspruch auf

Vorbildtreue. Dies kann sie schon deswegen nicht, weil wir zumindest Lokomotivmaterial aus zwei Epochen verwendet haben. Warum, das sagen wir Ihnen gleich. Nun, wie gesagt, es gibt einige Modelle, die auf den ersten Anblick nach bayerischen Länderbahnfahrzeugen aussehen, die aber in Wirklichkeit keine sind. Soz. B. von Trix: die bayerische P 3/5 H (BR 38^a), die erst 1921 gebaut wurde, als es also bereits keine Länderbahn mehr gab. Trix hat folgerichtig seine Modelle in der Lackierung und Beschriftung der Gruppenverwaltung Bayern ausgeführt, wie sie tatsächlich zwischen 1920 und 1925 existierte. Sehr ähnlich verhält es sich auch bei der bayerischen G 3/4 H (BR 54¹⁵⁻¹⁷), die erst 1919 gebaut wurde. Wir haben jedoch unser Beitrags- und Anlagenthema in den September 1913 verlegt, da zu diesem Zeitpunkt gerade noch zehn Monate tiefer Friede (zumindestens in Bayern) vor dem ersten Weltkrieg herrschte. Der Hauptgrund hierfür ist, daß zu diesem Zeitpunkt noch mit einiger Sicherheit die übrigen dargestellten Fahrzeuge wie z. B. die Liliput und Märklin S 3/6 sowie die kleinen Lokalbahn-Lokomotiven von Fleischmann, M + F

Bild 2: Die Liliput S 3/6 leistet der Märklin S 3/6 Vorspann. Im Hintergrund Pola Lagerhäuser. Preisers Fahrdienstleiter waltet am Bahnsteig seines Amtes.



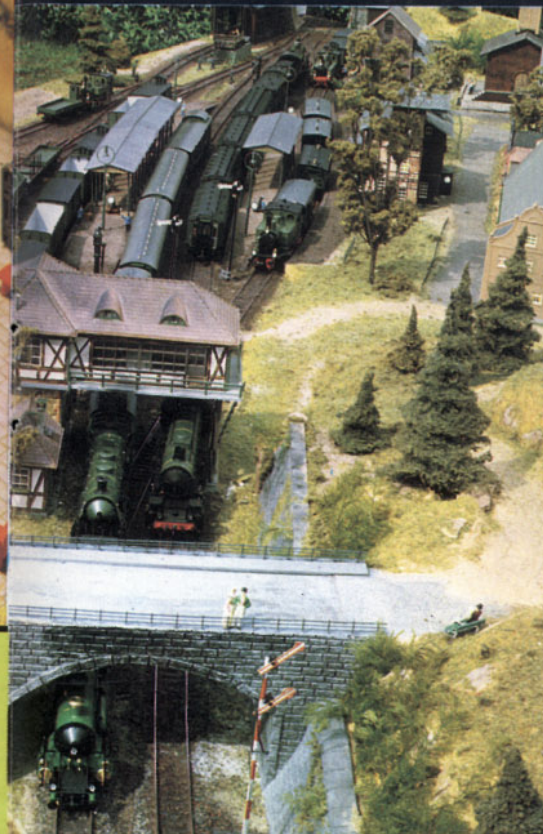


Bild 5: Die Liliput und Märklin S 3/6 verlassen mit ihrem Zug den Bahnhof. Im Vordergrund ein Weinert Einfahrtssignal. Auf der Brücke ein Preiser Pärchen, epochegerecht gekleidet.

und Rai-Mo in Länderbahnausführung betrieben wurden.

Die auf unserer Anlage gezeigte Rivarossi Mallet Lokomotive ist für 1913 nicht ganz stilrein, da sie in dieser Version und mit der von Rivarossi angegebenen Loknummer erst 1922 eingesetzt wurde. Mit anderer Lok-Nummer und weiteren kleineren Abänderungen könnte es sich jedoch um eine Maschine aus der ersten Serie handeln.

Da es mittlerweile genügend Lokschilder und sonstige Beschriftungssätze auf dem Markt gibt, können Sie also Ihre Modelle jederzeit entsprechend der Ihnen genehmen Epoche umbeschriften und umnummerieren. Man sollte dies bei einer Modellbahn im allgemeinen und speziell zur Länderbahnzeit nicht zu „eng“ handhaben.

Die erdachte Geschichte spielt irgendwo im nordbayerischen bzw. — genauer gesagt — im fränkischen/oberpfälzischen Raum am Fuße einer Steilrampe.

Betrieb auf einer bayerischen Modellbahn

Unser Bahnhof, wir nennen ihn Altendorf, liegt an einer doppelgleisigen Hauptstrecke. Von hier aus zweigt eine eingleisige Hauptstrecke ab, eine Sekundärbahn mit Lokalbahncharakter endet im selbem Bahnhof. Ein kleines Bw ist angegliedert und dient in erster Linie der Versorgung der Nebenbahn — sowie der Lokomotiven der eingleisigen Hauptbahn; vor allem aber auch zur Wartung der Schiebelokomotiven für die Steilrampe, denn Altendorf liegt unmittelbar am Fuße einer solchen. Da für das Bahnhofs-

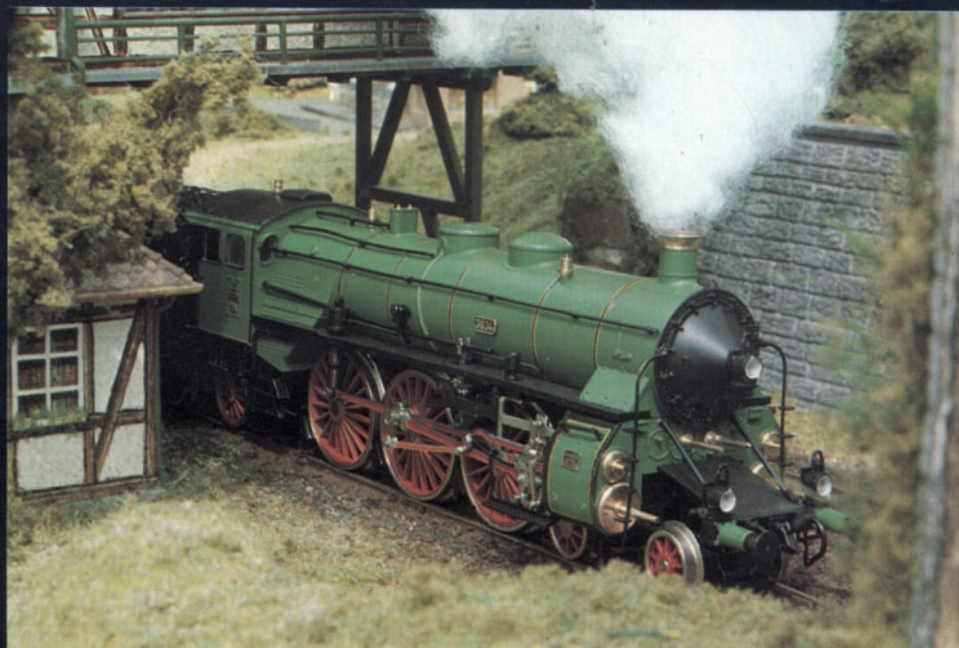


Bild 3: Die Liliput S 3/6 fährt mit Volldampf unter dem Faller Reiterstellwerk hindurch.

Bild 4: Dieselbe Szene nochmals aus anderer Sicht. Das Faller Kombikid-Stellwerk hat den Vorteil, daß es farblich nicht mehr nachbehandelt werden muß.



Bild 6: Die Trix P 3/5 mit den bildschönen Eilzugwagen — ebenfalls von Trix — fährt in den Bahnhof ein.





Bild 7: Die Rivarossi Mallet Gt 2 x 4/4 verläßt gerade den Vollmer Bekohlungskran. Davor ein Vollmer Spannwerk und eine Arnold (N) Weichenlaterne. Wir haben diese gewählt, weil sie uns optisch am besten gefielen. Im Hintergrund die Märklin S 3/6 und die Trix P 3/5.



Bild 8: Gerade fährt die Trix P 3/5 mit Volldampf mit ihrem Eilzug wieder aus. Als Bahnhofsleuchten verwendeten wir Herkat und Brawa Erzeugnisse. Die Bäume stammen teilweise von Herrn Jerusalem.

Bild 9: Die Märklin S 3/6 mit Windschneideführerhaus führt einen D-Zug mit Kurswagen. Der schwere Zug muß über die Steilrampe nachgeschoben werden. Aber noch ist es nicht soweit. Der Lokführer muß zum Wassernehmen seinen Zug noch etwas vorsetzen.



gelände nur wenig Platz vorhanden ist, herrscht stellenweise großes Gedränge. Die Zugfolge ist sehr kurz, und dazwischen muß sich auch noch die Vizinalbahn zwängen, weil sie 5 km der Hauptstrecke mitbenutzt, um dann hinter Altendorfen nach Oberbrunning abzuzweigen. Bei Altendorfen handelt es sich um einen alten Marktflecken, der erst vor einigen Jahren zur Kreisstadt erhoben worden war und seitdem außer dem Kreisamt auch über ein Kgl. Bayer. Amtsgericht verfügt. Das Gymnasium besitzt die Stadt schon länger, was zusätzlich — vor allem früh und mittags — zu einem regen Schülerverkehr führt. Altendorfen liegt an der zweigleisigen Hauptstrecke von München nach Berlin. Die eingleisige Hauptstrecke stellt eine Querverbindung zur nächsten in Nord/Südrichtung verlaufenden Marginalie dar. Der Bahnhof Altendorfen besitzt nur zwei Durchgangsgleise der doppelgleisigen Hauptstrecke, ein Überholgleis, ein einmündendes Gleis der eingleisigen Verbindungshauptstrecke und ein Gleis für die Vizinalbahn, also insgesamt 5 Gleise. Dazu kommen noch diverse Rangier- und Gütergleise und das Bw. Die Lokomotiven der Durchgangszüge können hier nur, wenn erforderlich, Wasser aufnehmen. Die meisten fahren sowieso, wenn nicht nachgeschoben werden muß, in Altendorfen durch.

Die ersten Fotofans

Drei junge Burschen, damals war diese Bezeichnung noch gebräuchlich, sind per Expreßzug unterwegs nach Altendorfen. Sie haben für das dortige Gelände von der Kgl. Bayer. Staatsbahnverwaltung eine Fotografieerlaubnis erhalten. Der Bahnhofsvorstand war bereits von seiner Dienststelle verständigt und wartete schon auf die Drei.

Noch saßen die Drei aber erwartungsvoll in ihrem 3. Klasse Abteil. Sie opferten drei Tage ihres 8-tägigen Gesamtjahresurlaubes, um einmal gründlich bei der Kgl. Bayer. Staatsbahn fotografieren zu können. Sie stammten aus nördlicheren Gefilden und hatten dort schon so einiges fotografiert, nur in Bayern hatten sie noch kaum Gelegenheit. Ungeduldig erwarten sie die Ankunft in Altendorfen. Jeder hat einen Rucksack mit ein paar Habseligkeiten und vor allem eine Kamera-Ausrüstung dabei. Einer hat noch zusätzlich am Boden zwischen den Füßen einen kleinen Koffer mit wertvollem Gut stehen. In diesem sind 50 Glas-Fotoplatten enthalten, das ist das ganze Material, das sie sich für diese „Expedition“ zusammengespart haben. Dieser Koffer wird natürlich wie ein rohes Ei behandelt, daß ja keine der Glasplatten zu Bruch geht. Sperrige Holzstatue vervollständigen noch die Ausrüstung.

Da, — ein leichter Ruck; der bereits langsamere Zug setzt zum Bremsen an. Sie haben es geschafft. Als die Drei nun endlich mit ihrem ganzen Hab und Gut am Bahnsteig stehen, muß zuerst der Bahnhofsvorstand ausfindig gemacht werden. Der in seiner Amtsstube beschäftigte Herr erwartet sie bereits und hat auch schon einen fotografischen Leckerbissen vorbereitet: „Heute um



Bild 10: Unter starker Dampf- und Rauchentwicklung verläßt nun die Märklin S 3/6 den Bahnhof.

◀ Bild 11: Die Rivarossi Gt 2 x 4/4 hat bis zum Weinert Signal vorgezogen. Die Straßenbrücke und das Stützmauerwerk wurde aus Mauerplatten von Vollmer erstellt.



Bild 12: Die Märklin S 3/6 und Rivarossi Gt 2 x 4/4 warten auf ihre Einsatzbefehle.

Bild 13: Der D-Zug mit der Märklin S 3/6 hat freie Fahrt erhalten und geht auf die Strecke. Das Preiser Pärchen auf der Brücke bekommt einiges an Qualm ab.



18.30 Uhr kommt der Eilzug mit der P 3/5, er muß warten, bis der Nacht D-Zug nach Berlin mit seiner S 3/6 durch ist. Der Nacht D-Zug hat auch 5 Minuten Aufenthalt, so daß Ihr gleich zwei der wichtigsten bayerischen Lokomotiven auf Eure Platten bannen könnt. Dies ist aber noch nicht alles. Ich lasse für Euch auch schon früher als notwendig den Personenzug nach Oberbrunning mit der BB II Mallet bereitstellen, der heute Abend um 19.40 Uhr noch seinen gemischten Personenzug mit zusätzlich 4 Güterwagen nach Oberbrunning zurückbringt. Dieser Zug fährt heute bei uns sozusagen als Lumpensammler ab, denn wir haben heute Markttag gehabt, und um diese Zeit werden die letzten „bierschweren“ Fieranten und Händler nach Hause geschickt. Nun, als letztes „Zuckerl“ haben wir gerade eine G 3/4 hier in Behandlung, die noch nach 20.00 Uhr einen schweren Güterzug abtransportiert, die lasse ich für Euch auch in Szene setzen.“

Das war natürlich eine großartige Sache. Die Drei erhielten noch als Aufsicht den stellvertretenden Fahrdienstleiter zugeteilt, und dann konnte es ins Gelände gehen. Als bald hatten sie sich orientiert, und einer hatte als Standplatz für seine Kamera das Dach des Lokschuppens auserkoren. Von hier aus würde man fast das ganze Gelände fototechnisch einfangen können und die vier Lokomotiven auf eine Platte bekommen. Zwei der vier versprochenen Lokomotiven waren bereits aufgestellt, und dann dauerte es nicht mehr lange und die angekündigte P 3/5 und gleich darauf die S 3/6 waren ebenfalls mit ihren Zügen eingefahren (Bild 1). Das hatte wunderbar geklappt. Die Aufnahme war im Kasten. Der Platz war wirklich gut gewählt.

So, dies war genug für heute. Das „Licht“ wurde schon zusehends schlechter und reichte nicht mehr zum Fotografieren aus. Aber für den nächsten Tag hielt der

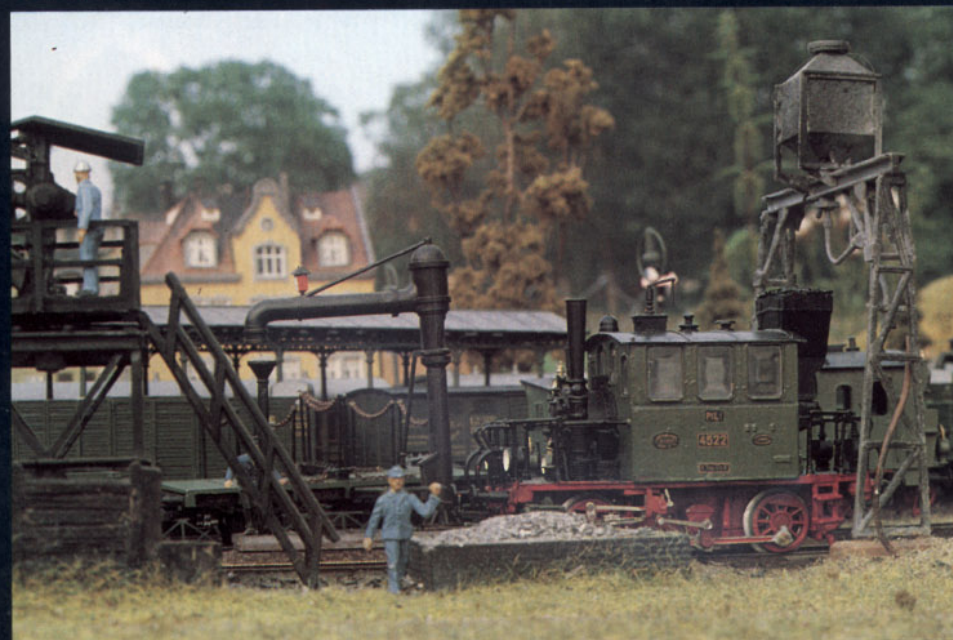


Bild 14: Die Fleischmann BR 70, hier als Pt 2/3 umgewandelt, wird nach dem Umsetzen und „Drehen“ ihren Personenzug abtransportieren. Die Preiser Eltern, nach dem Geschmack der damaligen Zeit gekleidet, haben gerade ihre Tochter zum Zug gebracht und warten bis zur Abfahrt.



Bild 15: Am Brawa Signal vorbei kann nun der Personenzug, aus Fleischmann Wagen und Lok bestehend, den Bahnhof verlassen. Übrigens, die Fleischmann Personenwagen, ebenso wie die Märklin D-Zug Wagen haben Raimo Schilder und Wappen der kgl. bay. Staatsbahn erhalten.

Bild 16: Der Raimo Glaskasten erhält neue Vorräte. Beim Wasserfassen muß an den Vollmer Wasserkran eine Rohrverlängerung für den Glaskasten angebracht werden. Diese Arbeit wird der Preiser Rangierer im Vordergrund ausführen.



Bahnhofsvorsteher noch wesentlich mehr Überraschungen bereit. Bereits in aller Früh kam der Kurierzug nach Berlin durch. Er durchfuhr mit gemäßigt Tempo Altendorfen ohne anzuhalten (Bild 2). Es hieß, sich schon rechtzeitig geeignete Fotografiertpunkte auszusuchen. Der Standpunkt war nicht besonders günstig, denn der Kohlenbansen der Bekohlung war im Weg. Aber nur von dieser Stelle aus konnte man beide Lokomotiven gleichzeitig auf das Bild bekommen. Der Bahnhofsvorstand ließ es sich nicht nehmen, den Zug selbst zu begrüßen und sich in Positur zu stellen. Es war schon großartig, voran die großbrädicke S 3/6 und dahinter die S 3/6 mit Windschneideführerhaus auf das Bild zu bannen. Im Hintergrund die zum Bahnhof gehörenden Lagerhäuser. Einer von den Dreien stand in der Nähe des Stellwerkes (Bild 3) und erwischte die S 3/6, wie sie unter dem Reiterstellwerk hindurch in Richtung Bahnhofsausfahrt dampfte. Ein anderer hatte sich schon früher von ihnen getrennt und war mit zwei Kameras und Stativen auf die nächste Anhöhe geklettert, von wo aus er mit Tele- und Normalobjektiv kurz nacheinander noch zwei fantastische Aufnahmen schießen konnte. Er erwischte von oben die im Vorspann fahrende S 3/6 gerade noch, bevor sie unter dem Straßentunnel hindurchfuhr (Bild 4). Bei Bild 5 kommt bereits die großbrädicke S 3/6 beim Einfahrtsignal unter dem Straßenviadukt heraus. Die S 3/6 mit Windschneideführerhaus wird ebenfalls gleich durch sein. Auf der Brücke beobachtet bereits ein Pärchen das frühe Treiben.

Die Drei haben kaum Zeit zum Abbauen, denn es geht Schlag auf Schlag. Ein paar Minuten später trifft der Früh-Eilzug, gezogen von einer P 3/5 mit 3-achsigen Waggons im Bahnhof Altendorfen ein (Bild 6). Der Zug hat nur kurz Aufenthalt und bringt Reisende zum Umsteigen für den D-Zug nach Hof und Arbeiter und Angestellte, die in Altendorfen beschäftigt sind. Mittlerweile wurde die Mallet aufgerüstet. Sie muß noch „gedreht“ werden, um den schweren D-Zug nach Hof mit Kurswagen Leipzig über die Rampe nachschieben zu können. Die S 3/6 muß auch noch etwas vorziehen, um am Wasserkran ihre Vorräte ergänzen zu können. Während dieser Arbeiten hätten die Fotografen beinahe übersehen, die mit Vollampf ausfahrende P 3/5 mit ihrem Personenzug auf die Fotoplatte zu bannen (Bild 8). Es hätte keine zehntel Sekunde später sein dürfen! Die Gt 2 x 4/4 wurde mittlerweile gedreht und steht nun für ihren Schiebedienst bereit. Die Maschine ist erst vor ein paar Wochen vom Werk angeliefert worden und strahlt noch vollkommen in ihrem neuen Glanz. Die S 3/6 steht nun mit ihrem D-Zug abfahrtsbereit, und der Fahrdienstleiter schaut bereits auf die Uhr (Bild 9). Heute muß wegen des Nachschiebedienstes zweimal angefahren werden. Die Lok wird mit ihrem Zug bis zum Straßentunnel vorziehen, damit die dort wartende Mallet zurücksetzen kann, um über die Weichenstraßen hinter den Zug zu gelangen. Jetzt ist es soweit, die S 3/6 fährt an (Bild 10), um am Stellwerk vorbei zum Straßentunnel vorzuziehen. Hier wartet (Bild 11) am Einfahrtsig-

nal bereits die Mallet. Das Pärchen auf der Brücke sieht interessiert zu. Die S 3/6 hat nun bis zur Höhe der Mallet vorgezogen (Bild 12), so daß die Mallet hinter den Zug gelangen kann. Zwei Minuten später ist es soweit (Bild 13). Bei Abfahrt der S 3/6 muß das auf der Brücke stehende Pärchen ganz schön Dampf schlucken. Die S 3/6 mit ihrem schweren Zug und der Mallet als Schublok am Ende kann nun mit Volldampf zur Steilrampe fahren.

Jetzt haben die Fotografen etwas Ruhe, denn der hauptsächliche Vormittagsbetrieb am Bahnhof ist abgewickelt. Zwischenzeitlich werden nur Rangierarbeiten ausgeführt, Lokomotiven werden versorgt, der Mittagspersonenzug für die eingleisige Hauptstrecke wird zusammengestellt. An normalen Wochentagen genügt für den Mittagzug eine Pt 2/3 (Bild 14). Dahinter befindet sich ein gemischter Post-/Packwagen und vier Personenwagen. Am Perron steht ein Elternpaar, das gerade seine Tochter verabschiedet hat, die wieder — da die Ferien vorbei sind — zurück ins Internat muß. Zuerst muß aber die Lok noch abgekuppelt werden, um auf der Drehscheibe zu wenden, denn die Abfahrt erfolgt in entgegengesetzter Richtung. Als dies dann geschehen war, gelang es einem unserer drei Fotografen, den Zug noch beim Ausfahrtsignal zu fotografieren. Jetzt ist aber wirklich nicht mehr viel Zugbetrieb und Zeit dafür, die Vorräte der einzelnen Lokomotiven wieder aufzufrischen (Bild 16). Das Glaskastl oder, wie es hier in der Oberpfalz genannt wird, das „Bockerl“ hat gerade Kohle gefaßt und bekommt anschließend noch Sand verpaßt. Das Maschinchen hat einen winzig kleinen Sandkasten hinter dem Schlot auf dem Kesselstück, das aus dem Führerhaus ragt, und das Personal witzelt immer: „Das Bockerl braucht noch a Teelöffle Sand“, was zwar heute nicht unbedingt erforderlich ist, da bei dem schönen trockenen Wetter sicherlich nicht gesendet werden muß. Auch eine GtL 4/4 lugt noch hervor. Nun ist auch der Glaskasten am Bahnsteig (Bild 17) mit seinem Lokalbahnzug nach Oberbrunnung abfahrtsbereit. Um 13.10 Uhr bringt er jeden Werktag die Gymnasiasten zurück in Richtung Oberbrunnung.

In der ruhigen Zeit zwischen 13.00 Uhr und 15.00 Uhr hat das Bw-Personal Gelegenheit, sich um die Wartung und Aufrüstung der Lokomotiven zu kümmern (Bild 18). Im Augenblick geben sich im Vordergrund die Nebenbahnlokomotiven ein Stelldichein. Die schwarz/rote Clotho ganz vorne im Bild, eine bayerische D VI, ist bereits mehr als 30 Jahre alt und genauso lange bereits beim Bw Altendorf. Sie wurde schon mehrmals nachlackiert, und man hatte irgendwann einmal auf den grün/schwarzen Länderbahnanstrich der Einfachheit halber verzichtet. Sie wird nur für Verschiebearbeiten und als Lokschepper im Bw benützt. Dahinter erkennt man die BB II Mallet, die gestern Abend noch den letzten Zug nach Oberbrunnung brachte. Auf dem Gleis daneben steht vor dem Lokschuppen eine weitere, wiederum bayerische D VI, die „Berg“, dahinter eine GtL 4/4, ein Glaskasten, wiederum dahinter eine bayerische D VI mit seitlichen Wasserkästen und



Bild 17: Der Raimo Glaskasten steht nun mit den Raimo Personenwagen am Perron (Kibri) ausfahrtsbereit.



Bild 18: Im Moment wimmelt es vor lauter Lokomotiven im Bw. Die Modelle der D VI, BB II und GtL 4/4 stammen von M + F. Im Hintergrund Raimo und Trix Güterwagen. In der Mittagszeit ist nur wenig Preiser Personal auf dem Gelände.

Bild 19: Nun wird auch der ehemalige M + F Urglaskasten am Kohlebansen von Vollmer mit neuen Vorräten versorgt.





Bild 20: Vom nahegelegenen Hügel eine Übersicht über den Bahnhofsbetrieb. Die Trix G 3/4 steht mit ihrem langen aus Trix und Raimo bestehenden Zug zur Abfahrt bereit.



Bild 21: Die Rivarossi Mallet hat sich hinter den letzten Trix Güterwagen gestellt, um den Zug über die Rampe nachzuschieben.

Bild 22: Das Brawa Signal zeigt freie Fahrt, die Trix G 3/4 kann nun mit ihrem langen Güterzug am Fallert Stellwerk vorbei die Abfahrt antreten.



dem Namen „Donaustauf“, desweiteren eine PTL 2/2 und zum Schluß eine S 3/6 mit Windschneideführerhaus. Auf **Bild 19** kann man beobachten, wie gerade die PTL 2/2 mit Kohle versorgt wird. Sie soll heute Abend noch den Lumpensammler nach Oberbrunning übernehmen. Da heute kein Markttag war, also auch nicht mit viel Verkehrsaufkommen zu rechnen ist, wird sie diese Aufgabe anstatt der Mallet spielend meistern.

Nach 15.00 Uhr wird es wieder lebhafter auf unserem Bahnhof. Ein Güterzug wird zusammengestellt, der von der G 3/4 (**Bild 20**) gezogen wird. Der Güterzug wurde, nachdem er von der GtL 4/4 zusammengestellt worden ist, durch die Gt 2 x 4/4 (**Bild 21**) an die G 3/4 herangeschoben und angekoppelt. Mittlerweile ist an der eingleisigen Hauptstrecke der Signalflügel nach oben geschwungen, so daß nun auch die G 3/4 ihren Streckendienst versehen kann (**Bild 22**). Der Zug rollt langsam aus dem Bahnhof. Nun wiederholen sich die Vorgänge wie am Vortage, als die drei Fotografen ankamen. Ihr Zug steht wieder auf dem selben Gleis (**Bild 23**), und morgen früh werden sie wieder abreisen. Es hat sich den ganzen Tag über natürlich mehr getan, als hier beschrieben und in Abbildungen gezeigt werden kann. Wir vertrauen da auf Ihre eigene Fantasie. Im nächsten Journal werden wir Ihnen dann noch die bayerischen Lokomotiven in Einzelaufnahmen mit einer jeweiligen kurzen Beschreibung der Modelle vorstellen. **HM**

Für die interessierten Modellbahner bringen wir im nächsten Eisenbahn-Journal (6/82) eine Aufstellung des für diesen Beitrag verwendeten Modellbahnmaterials.

Bild 23: Ein letzter Blick zurück vom Tunnelberg aus über die kgl. bay. Bahnhofsanlage und dem vielschichtigen, rollenden Material, auf das wir noch gesondert eingehen werden. **Alle Fotos: W. Kosak**





Mit neuer Betriebsnummer der Lok und mit sechs verschiedenen Nummern für die Kesselwagen bietet MÄRKLIN in der Baugröße H0 einen bereits vom Werk aus leicht gealterten Mineralölzug in einer Sonderserie an. Foto: Obermayer

Ein „echter“ Mineralölzug

Das „weathering“ von Modellbahnfahrzeugen ist in den USA längst zu einem festen Begriff für eine große Zahl von Eisenbahnfreunden geworden. Bei uns in Europa fristet diese Disziplin der Modellbahnerei leider immer noch ein Schattendasein, obwohl inzwischen alle dazu erforderlichen Hilfsmittel zur Verfügung stehen. Vielleicht ist mangelnde Praxis die Ursache dafür, daß so wenig Modelle vorbildgetreu „verwittert“ bzw. „gealtert“ werden. Vielleicht aber ist es auch nur die Angst, ein kostbares Fahrzeug bei dieser Prozedur zu verderben.

Bislang erhielten wir die Fahrzeugmodelle

unserer europäischen Großserienhersteller stets in „fabrikfrischem“ Zustand. Völlig überraschend hat nun die Firma MÄRKLIN einen bemerkenswerten Schritt nach vorne getan: Während der Nürnberger Messe 1982 wurde ein kompletter Mineralölzug vorgestellt, der bereits ab Werk durch eine besondere Farbbehandlung gealtert wurde. Mehrere Bereiche der Fahrzeuge, die im täglichen Betrieb einer stärkeren Verschmutzung unterliegen, wurden dunkler abgesetzt. Auf den Abbildungen von Lokomotive und Wagen tritt diese Farbbehandlung nicht so deutlich hervor. In Wirklichkeit erkennt man die „Alte-

rung“ wesentlich besser, insbesondere beim direkten Vergleich mit fabrikneuen Fahrzeugen. Weitere Besonderheiten der Zuggarnitur in Sonderausführung sind die neue Betriebsnummer 212 224 der roten Diesellokomotive und die sechs verschiedenen Nummern der schönen zweiachsigen Kesselwagen der Eisenbahn-Verkehrsmittel-Aktiengesellschaft EVA. Dieser „echte“ Mineralölzug, der unlängst in den Fachhandel gelangte, wird in einer sehr ansprechenden Packung geliefert. Einzeln sind die Fahrzeuge nicht erhältlich.

H0

Lesestoff für Weihnachten

Nachfolgende Bücher und Sonderjournale sind beim Fachhandel bzw. beim H. Merker-Verlag vorrätig:

Eisenbahn-Dreieck Distelrasen von C. Asmus/R. Jirowetz. Rund 300 Seiten mit großem Ausfallplan DM 69,60

Die Regentalbahn von Dr. Ing. H. Bürnheim. Rund 310 Seiten DM 19,90

Dampflokotiven im Allgäu von C. Asmus/S. Buße. Über 300 Seiten mit großem Ausfallplan DM 49,—

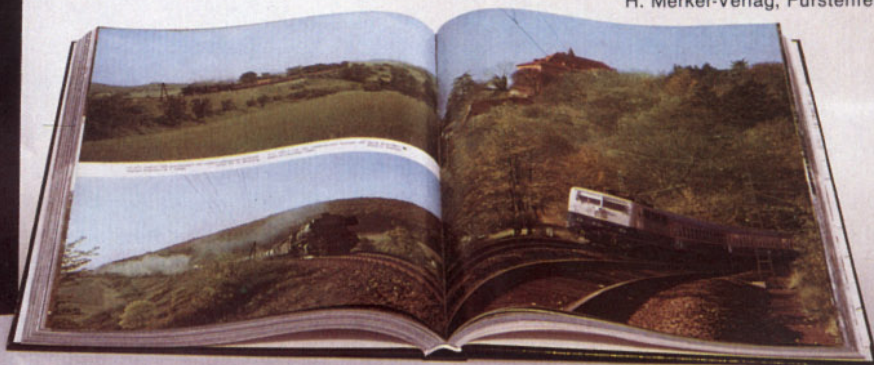
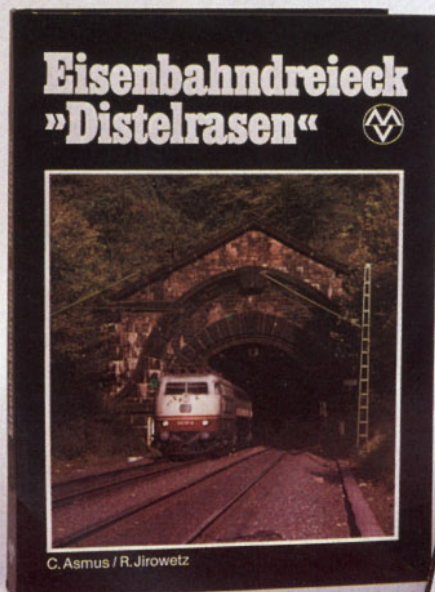
BR 01 von Weisbrod/Petznick. 288 Seiten mit großem Ausfallposter DM 36,—

Sonderjournal BR 03 DIN A 4, 60 Seiten DM 6,90

Sonderjournal Gotthardbahn einst und jetzt. DIN A 4, 100 Seiten DM 10,80

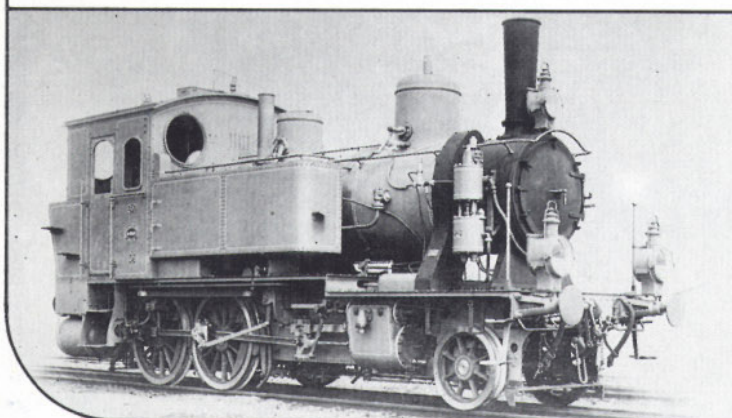
Sonderjournale über die BR 01.10 und 03.10 sowie über die BR 58 sind bereits ausverkauft!

H. Merker-Verlag, Fürstenfeldbruck





BR 70 im Maßstab 1:87



Bayerische Nebenbahntenderlokomotive, Handarbeit (feinster Messing- und Metallhartzinnuguß), Fertigmodell in folgenden Ausführungen:

BR 70 DB-Version	unverb. empf. Preis	DM 798,—
BR 70 Reichsb.-Version	unverb. empf. Preis	DM 828,—
Bayer. Pt 2/3 Länderb.	unverb. empf. Preis	DM 888,—

Die drei Modelle unterscheiden sich in geänderten Rückwänden, Bestückung und Lackierung.

Bestellen Sie schon jetzt, lieferbar erste Jahreshälfte 1983.

Die M + F UK BR 53 liefere ich als Fertigmodell:

in Reichsbahn-Version	unverb. empf. Preis	DM 480,—
in Länderbahn-Version	unverb. empf. Preis	DM 548,—

Modellbau Christian Fuchs · Ulmenstr. 11 · 8080 Fürstenfeldbruck
Tel.: 08141/18987

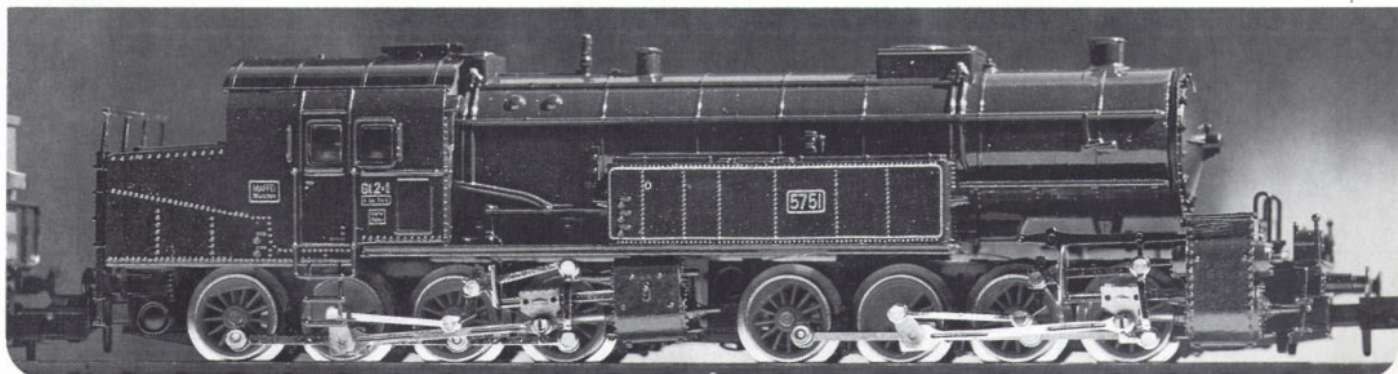


BR36 der Deutschen Reichsbahn und Gt2x4/4 der Königlich Bayerischen Staatsbahn. Zwei rundum gelungene Prachtstücke von Arnold. Und das schönste: Sie können sofort damit abfahren, denn fast alle Arnold-Neuheiten 82 sind bereits beim Fachhändler.

Auch der Katalog 82/83. Hundert Seiten Bahnspaß

in Farbe — das dürfen Sie sich nicht entgehen lassen! Selbst wenn Sie kein N-Bahner sind. Denn erstens könnten Sie noch einer werden und zweitens bietet Arnold's Modellbahn-Technik eine Menge praktischer Dinge, die auch für andere Spurweiten vorteilhaft zu nutzen sind. Gleisbild-Stellpult und Beleuchtungsgenerator, zum Beispiel.

ARNOLD-N®
Bahnspaß Erster Klasse



25 JAHRE POLA

Das gab es in Serie noch nie!
— Verwitterte Gebäude —
Spur N

Ab Anfang Oktober '82 bei Ihrem Fachhändler



Bausatz A DM 15,90*
«Hausbesetzung»



Bausatz B DM 15,90*
«Hausrenovierung»



Bausatz C DM 15,90*
«Tante Emma» Laden

**Aus Anlaß des 25.
Gründungsjahres
der Fa. POLA,**

wurden 5 besonders aus-
gefallene Gebäude-
Modelle geschaffen.
Diese sind als
«Jubiläums-Bausätze» in
limitierter Anzahl er-
hältlich.



Bausatz D DM 15,90*
«Feuer im Mietshaus»



Bausatz E DM 15,90*
Eckhaus «Spa»

**Alle Bauteile dieser Jubiläums-Bausätze sind
handbemalt — auf alt getrimmt, verwittert.**

* unverb. Preisempf.

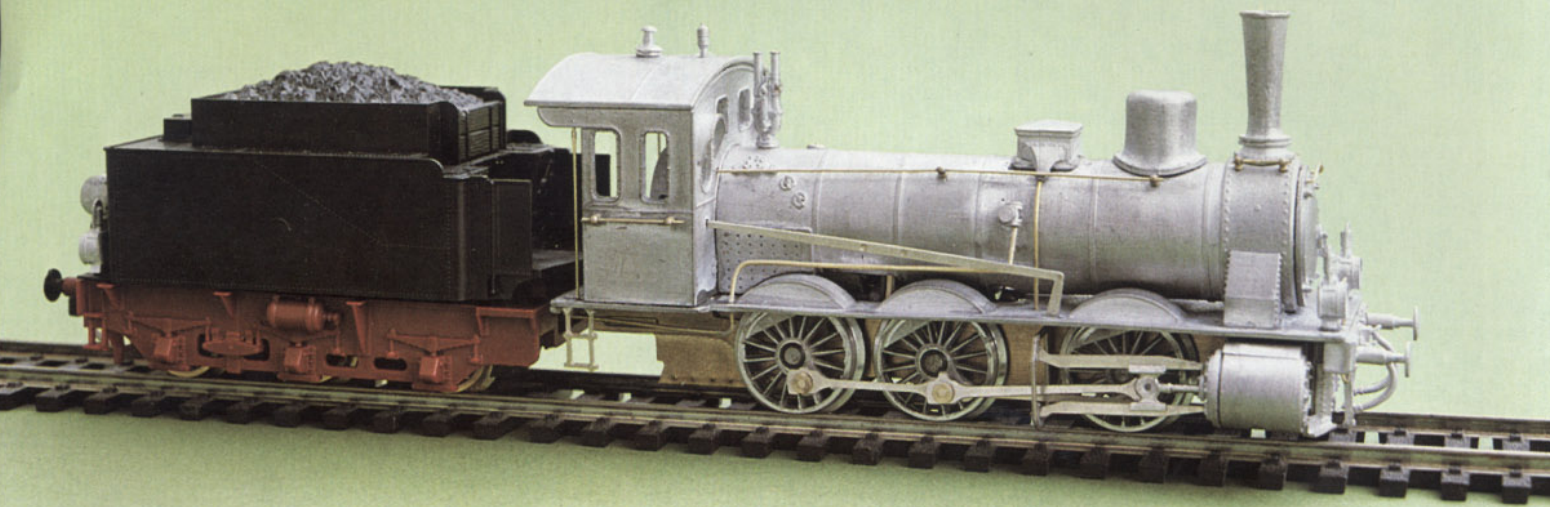


Bild 1: Die fertige, nur noch der Lackierung und Beschriftung harrende G 4 (BR 53) von M + F.

Modellzusammenbau der BR 53

Bereits im letzten Eisenbahn-Journal haben wir das neue HO-Modell der BR 53 von M + F (UK) vorgestellt. Inzwischen lag uns auch ein Bausatz des Modells vor, so daß wir über unsere Erfahrungen bei dem Zusammenbau dieser Lok berichten können.

Um es vorwegzunehmen: für den Preis von 198,— DM (unverb. empf. Verkaufspreis) wird dem Modelleisenbahner hier ein reeller Gegenwert geboten. Wie wir im letzten Journal schon ausführten, gingen die Einsparungen bei der Neuauflage dieses Modells keines-

falls auf Kosten der Detaillierung, sondern wurden ausschließlich durch eine Vereinfachung des Antriebs sowie durch rationellere Fertigungsmethoden erzielt. Wie ich mich inzwischen überzeugen konnte, liegen dem Bausatz nicht nur die neueren preußischen Lokomotoren, sondern auch die alten aus der Zeit vor 1900 bei. Außerdem ist auch der Gaskessel für die Lampenbeleuchtung, der bei dem Fertigmodell noch fehlte, im Bausatz enthalten.

Zum Zusammenbau des Modells ist grund-

sätzlich zu sagen, daß er infolge der neuen Konstruktion so vereinfacht wurde, daß auch ein Anfänger damit keine Probleme haben dürfte. Im Gegenteil, — dieser Bausatz erscheint geradezu ideal für einen Einstieg in den Selbstbau von Lokomotiven. Hierzu trägt sicher bei, daß die Baureihe 53 (die preußische G 3, G 4—G 4¹) auch als Vorbild äußerst einfach konstruiert war und vor allem meistens über eine innenliegende Steuerung verfügte, wodurch auch beim Modell der etwas schwierige Steuerungszusammenbau entfällt, der weniger geübten Modellbauern doch einige Schwierigkeiten bereitet.

Der Fahrwerkrahmen der Lok besteht aus Messingätzteilen, die miteinander verlötet oder verklebt werden. Die Teile sind paßgenau geätzt, so daß außer Entgraten keine Nacharbeit erforderlich ist. Die Achsen laufen in gedrehten Messing-Lagerbuchsen. Der Antrieb erfolgt mittels Schnecke und Schneckenrad vom Motor auf die Treibachse, die vordere und hintere Kuppelachse werden durch die Kuppelstangen angetrieben. Der im Fahrwerkrahmen liegende Motor ist durch das Gehäuse und die Stehkesselnachbildung ausgezeichnet getarnt. Diese Art des Antriebes ist einfach und robust und genügt durchaus den zu fordernden Ansprüchen, wenngleich die Höchstgeschwindigkeit des Modells im Vergleich zum Vorbild entschieden zu hoch ist. Zylinderblock und vordere Pufferbohle sind aus Hart-Zinnuguß und passen genau in die entsprechenden Aussparungen des Fahrwerkrahmens. Auch hier gibt es keinerlei Zusammenbauprobleme.

Das Gehäuse besteht aus sehr sauber gefertigten Hart-Zinnugußteilen. Insbesondere der aus einem Stück gegossene Kessel verdient Beachtung. Alle Bohrungen für Schlot, Dampf- und Sanddom sowie Kesselventile und Griffstangenhalter sind bereits angebracht, so daß die entsprechenden Teile nur noch eingeklebt werden müssen. Auch hier spürt man, daß die Konstrukteure größten Wert auf einen möglichst einfachen Zusam-

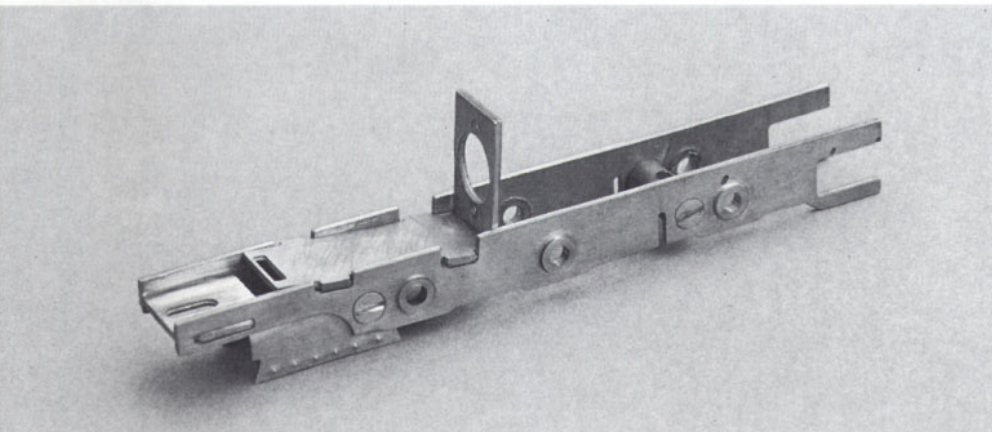
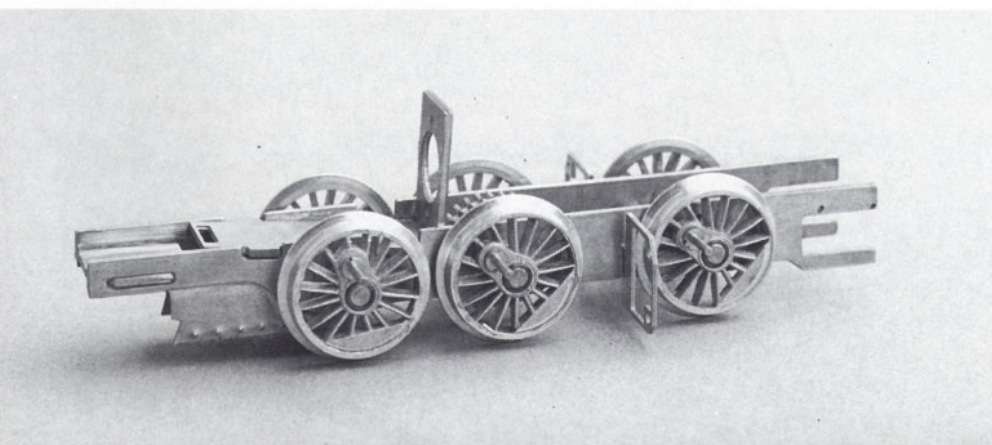


Bild 2: Der zusammengelötete Fahrwerksrahmen der Lok mit bereits eingesetzten Achslagern.

Bild 3: Hier sind die Radsätze montiert und der Steuerungsträger eingelötet.



menbau gelegt haben. Das gleiche gilt für den Umlauf, der bereits komplett mit Radkästen gegossen ist. Damit entfällt das Aufsetzen dieser Teile, das bei dem früheren Modell doch einige Zeit in Anspruch nahm. Alle Gehäuseteile passen einwandfrei zusammen und lassen sich ohne Schwierigkeiten verkleben oder verlöten. Die Anbauteile wie Ventile, Griffstangen und -halter sowie Leitungen sind schnell und einfach montiert.

Der Tender besteht hauptsächlich aus Kunststoff. Es ist der gleiche Tender, den die Firma Rai-Mo zur Schlepptender-T 3 liefert. Hier scheint es zu einer Kooperation beider Firmen gekommen zu sein. Der Tender wird durch einige Hart-Zinnugußteile wie Gaskessel und Laternen komplettiert. Die Kuppungsdeichsel verfügt über mehrere Bohrungen, so daß der Lok-Tender-Abstand je nach befahrenem Kurvenradius vergrößert oder verkleinert werden kann.

Insgesamt nimmt der Zusammenbau dieses hübschen Modells einer typischen preußischen Dampflokomotive ungefähr zehn Stunden in Anspruch, allerdings ohne Lackierung. Wie bei allen englischen M + F-Modellen empfiehlt es sich übrigens, aufgrund der besonderen Befestigung der Treib- und Kuppelstangen, das **Fahrwerk vor der Montage zu lackieren**. Bei dem hier als Beispiel gezeigten Zusammenbau wird, zur Verdeutlichung der einzelnen Bauteile, auf die Lackierung verzichtet.

Dem Bausatz liegt ein kompletter Beschriftungssatz bei, der zum Teil aus Messingätzschildern besteht (Loknummern, Reichsbahnschilder), während die restliche Beschriftung als Abziehbild ausgeführt ist. Schöner wäre bei diesem Modell (dessen Vorbild nur noch in sehr wenigen Exemplaren von der Reichsbahn übernommen wurde) allerdings ein Beschriftungssatz nach preußischem Muster.

Einen kleinen Kritikpunkt bietet auch das Sicherheitsventil, das sehr fein detailliert aus Zinnuguß gefertigt ist. Dieses Ventil ist durch die Fertigungsart sehr empfindlich, und so ist es mir beispielsweise trotz aller Sorgfalt passiert, daß beim Zusammenbau das Gewicht des Ventils abbrach. Hier sollte man sich bei M + F (UK) überlegen, ob so feine Teile nicht doch wie früher in Messinguguß gefertigt werden sollten, auch wenn dann der Bausatz eventuell ein paar Mark mehr kostet.

Alles in allem stellt dieser Bausatz der BR 53 einen erfreulichen Schritt auf einem Weg dar, der hoffentlich weiter beschritten wird: Hochwertige Bausatzqualität zu einem für nahezu jeden Liebhaber erschwinglichen Preis; dazu noch problemlos zu montieren und zum Laufen zu bringen.

P. Schiebel

Bild 6: Bei dieser Ansicht von der Heizerseite erkennt man gut die Stehkesselnachbildung im Führerhaus.

Alle Fotos: P. Schiebel

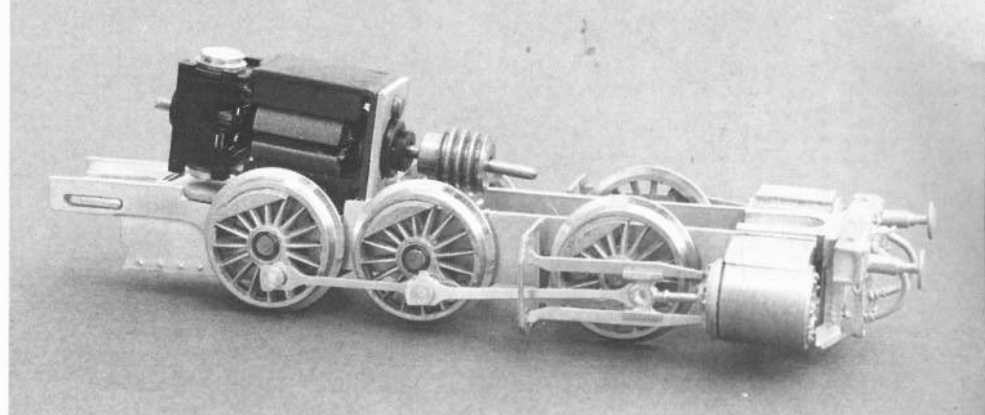


Bild 4: Das komplette, aber noch unlackierte Fahrwerk. Die fehlenden Bremsbacken sind keine Vereinfachung am Modell, sie waren auch beim Vorbild nicht vorhanden.

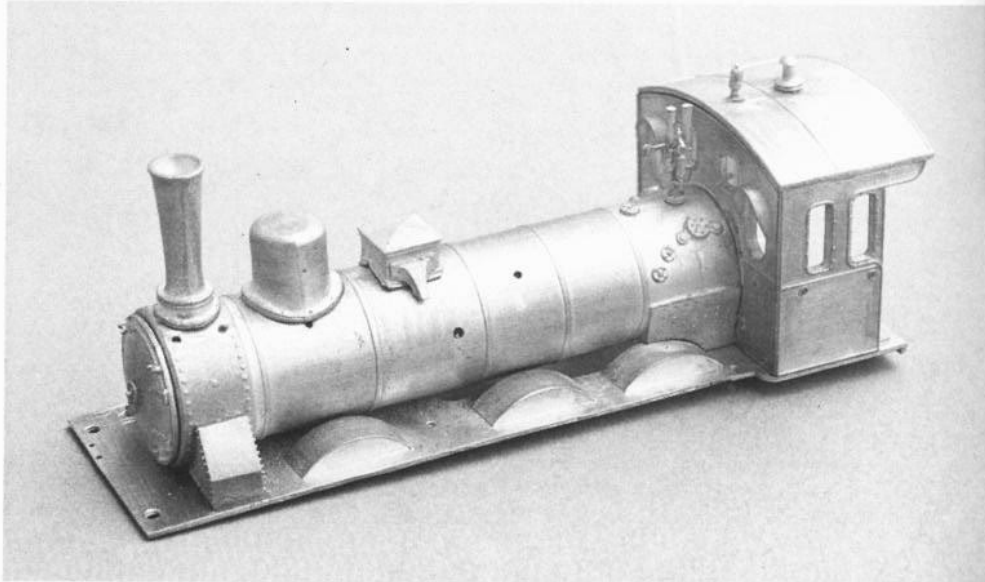
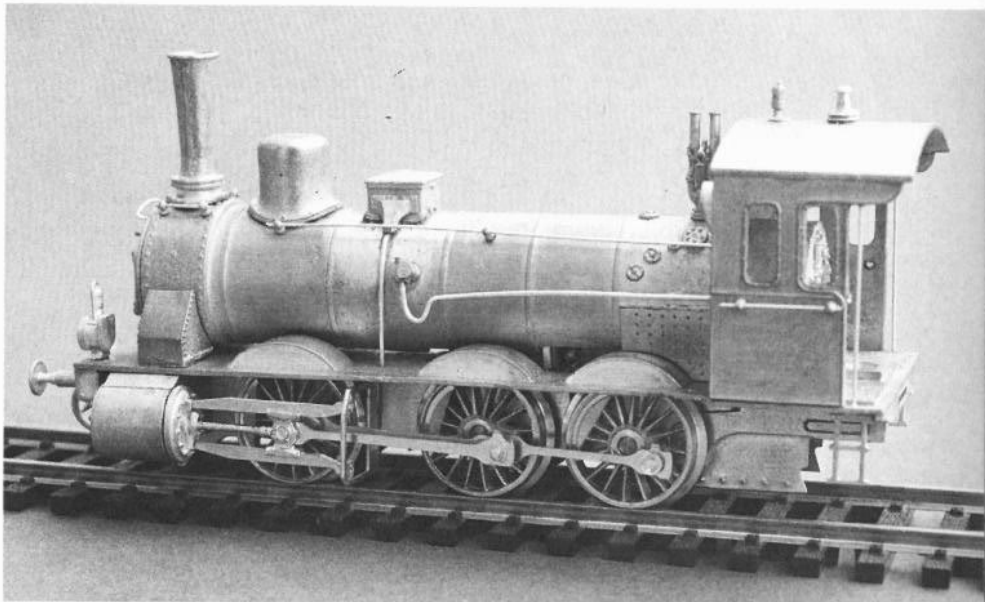


Bild 5: Das Lokgehäuse im „Rohbau“, noch ohne Anbauteile.



Intermodel
Kleinserien



*Sofort
lieferbar*

HO:ET 65	978,-
N : ET 65	698,-
N : BR 14 ⁹ (pr.S9)	545,-
N : E 00(pr.ES 2)	545,-
N : E 36(bay EP 3)	440,-

Lieferung nur gegen Nachnahme oder Vorauszahlung. Katalog gegen Rückporto.

Johannes Topütt

Postfach 42
4056 Schwalmtal
Tel.: 02163 - 30069

Präzisionsmodelle berühmter Vorbilder HO·HOe·N

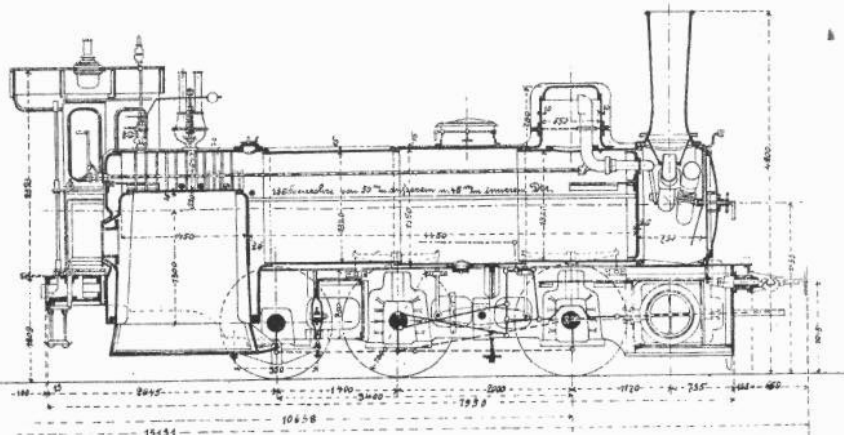
Die alten preußischen „Dreikuppler“ — 2. Teil

Fortsetzung und Berichtigung.

Leider sind auf dem Weg nach Italien zu unserer Druckerei für unser Journal Nr. 4 die ursprünglichen Bildunterschriften zum 1. Teil des Beitrages „Die alten preußischen Dreikuppel“ aus unerfindlichen Gründen verloren gegangen. Es mußten deshalb von uns bei der letzten Überprüfung in Italien schnellstens neue Bildunterschriften erstellt werden, wobei wir nur auf die spärlichen Daten, die auf den Bildrückseiten vermerkt waren, zurückgreifen konnten.

Da zu allem Unglück auch der Autor, Herr Rauter, zu diesem Zeitpunkt in Urlaub war, mußten diese halben Angaben für die Bildtexte genügen. Wir reichen Ihnen daher jetzt die von Herrn Rauter nochmals gefertigten kompletten Bildunterschriften nach und hoffen auf Ihr Verständnis für dieses Malheur.

Die Redaktion



19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Lokomotive							Tender					Bemerkungen
Schienendruck							Wasser	Kohlen	Gesamt-Schienendruck		Innere Durchmesser der Radsreifen	
biegesteifig									leer	belastungs-fähig		
leer	I. Achse	II. Achse	III. Achse	IV. Achse	V. Achse	Summen			kg	kg		
kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	cm	kg	kg	kg	mm	
520	13650	13400	1284	-	-	39260	18	4000	15180	31090	260	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	

(49) Schichau 95/ 734

Berlin 1375

→ '03 Posen 1372 !

→ '06 (G 4) Posen 3821

→ '20 Osten 3822 !

→ '21 H an ED Oldenburg

'23 DR vorlNr. 53 120

+ 1923/1924

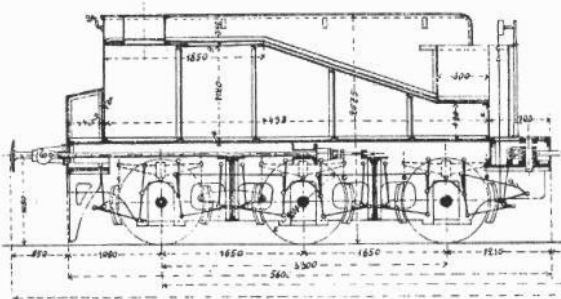
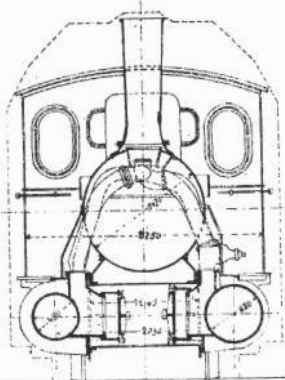


Bild 2: Das neue Modell von M + F entspricht der normalen C-n2 nach Musterblatt III-3 mit einem Dampfdruck von $p = 12 \text{ atü}$, der späteren G 4 bzw. G 4¹. Hier abgebildet: Hohenzollern 1899/1089 (Lieferwerk, Baujahr/Fabriknummer) **Elberfeld 1219/2** → 1906 (G 4) **Elberfeld 3619**.

Bild 3: Wieder eine normale C -n2 nach Musterblatt III-3, jedoch mit dem Dampfdruck von $p = 10 \text{ atü}$, eine spätere G 3. Schichau 1889/461.

Berlin 1208 → 1906 (G 3) Berlin 3115

→ 1923 DR (vN = vorläufige Nummer) 53 7248, ausgemustert 1924.

Bild 4: Eine nicht-normale C -n2, die in etwa (Kessel!) der normalen angeglichen ist.
Borsig 1875/3322. Rheinische Eisenbahn 553 „Pilatus“→1883 Cöln linksrheinisch 1002, →1895 Saarbrücken 1002, umgezeichnet auf 996, ausgemustert vor 1905.

Bild 5: Wie Bild 3; die Aufnahme stammt aus der Zeit nach 1918, die unübliche Rauchkammertür ist erst später angebracht worden. Borsig 1884/4046.

Breslau 1121, uz auf 1111/2 → 1906 (G 3) Breslau 3198 → 1908 Elberfeld 3198 → 1923 DR (vN) 53 7004 ausgemustert 1923/24.
(wenn Elb 3198 richtig!)

Bild 6: Eine normale C-n2 noch nach dem alten Musterblatt 14 gebaut, d. h. mit Außensteuerung. Sie wurde später von der KED Frankfurt als G 2 eingestuft.
Vulcan 1878/774.

Wetzlarer Bahn 228→1878 **Niederschles.-Märk. E 714**→1883 Frankfurt 1227→1906 (G 2) **Frankfurt 3065 + 1909**

Wetzlarer = sog. Kanonenbahn; deren Nummer wohl nicht angeschrieben.

[illegible]

Bild 9: Diese normale C-n2 nach Musterblatt III-3, spätere G 3, ist mit dem Funkenfänger der Bauart Strube ausgerüstet: das deutet auf ihre ursprüngliche Verwendung in den östlichen Provinzen hin.
Vulcan '89/1063.
Berlin 1220 → 1895 Posen 1222/1 → 1897 Mainz 870 → 1906 (G 3) Mainz 3142.

Bild 10: Erfurt hat die normalen Maschinen mit Außensteuerung als G 3 eingeordnet, so auch die abgebildete Henschel 1884/1868.
Erfurt 959 → 1906 (G 3) Erfurt 3121.
(wenn 3121, dann Erfurt!)

Bild 11: noch eine letzte normale C-n2 nach Musterblatt III-3 mit dem Dampfdruck p = 10 atü!
Henschel 1891/3248.
Erfurt 1059 → 1906 (G 3) Erfurt 3166 → 1918/19 Italien als FSI 271.001.

Einteilung in Gruppen und Gattungen ab 1903

Um 1903 weit verbreitet, wurde die neue Bezeichnungsweise in den Jahren 1905/1906 — in abgewandelter Form — allgemein verpflichtend bei allen Direktionen der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen eingeführt.
Zu den Hauptgruppen P, G und T tritt nun noch die Hauptgruppe S hinzu.
In den Gruppen wurden — wie in Elberfeld —

Tabelle 1.					
Bauart m	Dampfdruck M kg/cm ²		Gattung 1906	ab 1910/1911	Hunderter-Reihe
C-n2	10	III-3	G 3	G 3	3101—3600
	12	III-3!	G 4	G 4 ¹	3601—3800
-n2v	12	III-3a	G 4	G 4 ²	3801—3900
	12	III-30o	G 4	G 4 ³	3901—4000
Bauart Union					
Bauart Union					

Maschinen etwa gleicher Leistung, nicht aber unbedingt gleicher Bauart zusammengefaßt. Aus Gruppen sollten — durch Ausschneiden älterer Bauarten, so meinte man — Gattungen entstehen, Lokomotiven gleicher Leistung und gleicher Bauart umfassend.
(Die Ausdrücke Gruppe und Gattung werden in der Literatur nicht immer eindeutig verwendet!)

Die Gruppen (Gattungen) wurden nun neben dem Gattungszeichen dadurch gekennzeichnet, daß jeder eine bestimmte Hunderter-Reihe zugeordnet wurde, so daß (in den ersten Jahren nach der Einführung des neuen Systems ganz gewiß!) allein aus der Betriebsnummer auf die Gattung geschlossen werden konnte. Eine 3800-er war also stets die normale ältere C-n2v!

Wie sieht es nun bei den Dreikupplern aus — gleich, ob Zwillings- oder Verbund-Maschinen, ob mit Dampfdruck von 10 oder 12 kg/cm²?

Oberstehende Tabelle 1 möge es zeigen:

Auch leistungsfähige Lokomotiven der ehemaligen Privat- und älteren Staatsbahnen sind in das o.a. Schema eingereiht worden; der Ausdruck M ist dann hinfällig.

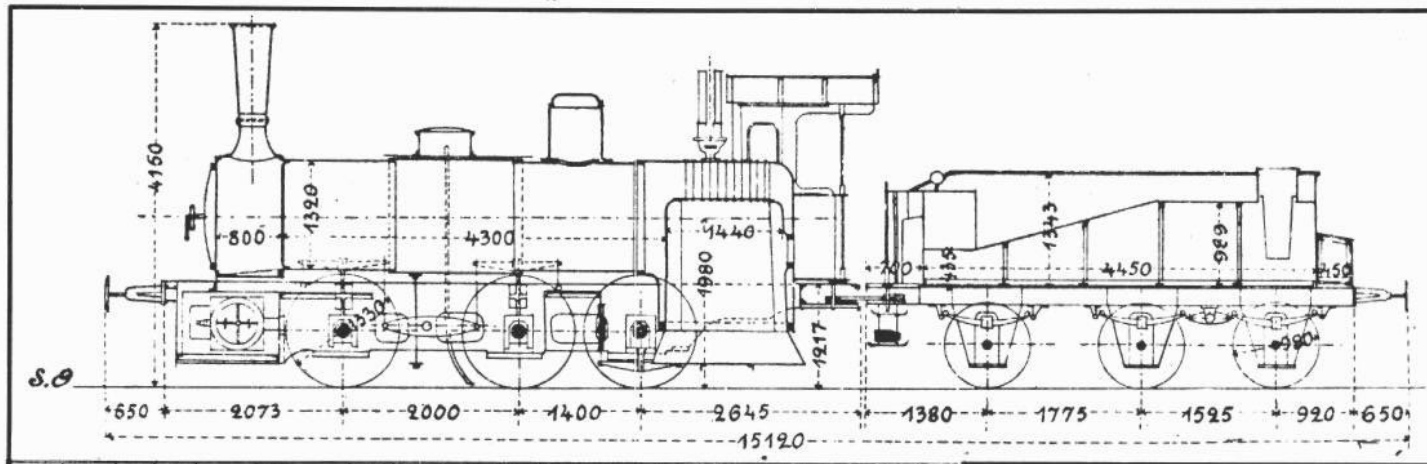
Bild 4 (nächste Seite):

Erst 1911 ist die Unterteilung einiger Gattungen angeordnet worden; die kennzeichnende Hochzahl stand freilich bei den älteren Bauarten nur auf dem Papier, so bei den drei G 4-Untergattungen.

In der Zuordnung der Lokomotiven verfahren einige KED recht eigenwillig; so wiesen Frankfurt und Mainz einige der normalen C nicht der Gattung G 3 zu, sondern bezeichneten sie als:

(G 2) Frankfurt 3071 — 3079 bzw.
Mainz 3091 — 3093.

Die preußischen Eisenbahn-Direktionen sind von jeher recht selbständig gewesen; das zeigt sich unter anderem darin, daß jede KED ihre Lokomotiven (auch nach 1905/1906) nach den allgemeinen Richtlinien durchzählt. Es gehört also zur Kennzeichnung einer Maschi-



1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	
Betriebs- nummer.		Fabrik- nummer.	Anzahl.	Feuer- Zugfähigkeit.	Name des Fabrikanten.	Beschaffungs- jahr.	Größte Geschwindig- keit in 200 Stunden.	Reis für Lokomotive und Tender.	Loco- Daten										
								Zylinder		Kessel.			Heizfläche, (vom Feuer- beheizte).						
								Durchmesser.	Kolbenstüß.	System der Steuerung.	Aufhängiger Dampfventil		Siederoberf.		Kesselrohr		Siederoberf.		
											mm	mm	Ansatzf.	Ansätze Durchmesser	Länge.	Ansatzf.	Siederoberf.	Zusammen	Fläche
								km	Mark	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm
3172	1020	408	5	K.O.	Schichau,	1885	45	33369	450	630	Allen	12	184	50	4352	7,77	111,85	119,62	1,4
3171	1021	409			in Elbing.														
3174	1022	410																	
3173	1023	411																	
3175	1024	412																	
								(153) Schichau 85/ 410											
								Bromberg 1022											
								→ '06 (G 4) Bromberg 3804											
								→ '11 Berlin 3808											
								→ '23 DR vorl.Nr. 53 003											
								+ 23/24											

ne neben Gattungszeichen und Betriebsnummer die Direktion.

Es gibt keine (G3) 3101, sondern nur die (G3) Altona 3101, Berlin 3101 bis hin zur Stettin 3101.

In welcher Anzahl sind nun die normalen und nicht normalen C-n2 in die Gattungen eingeordnet worden?

Siehe Tabelle 2 (nächste Seite):

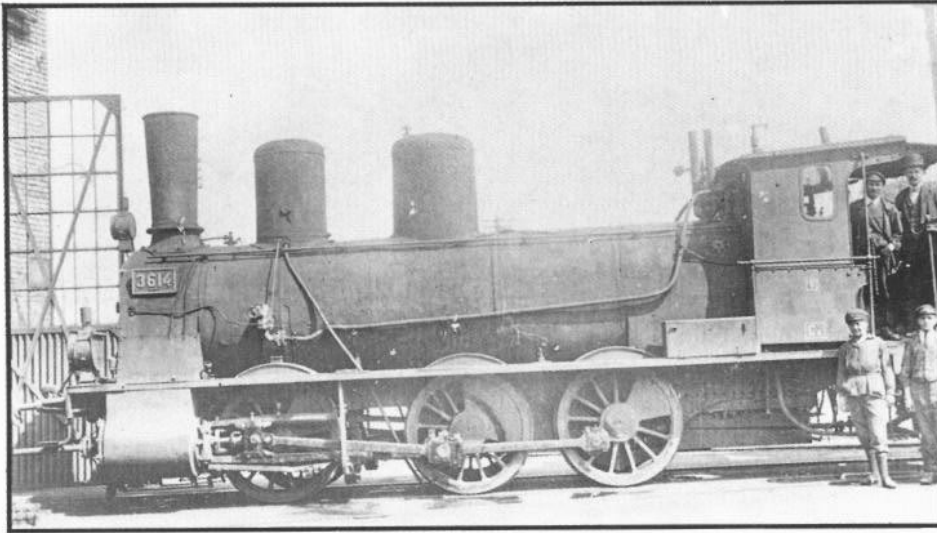


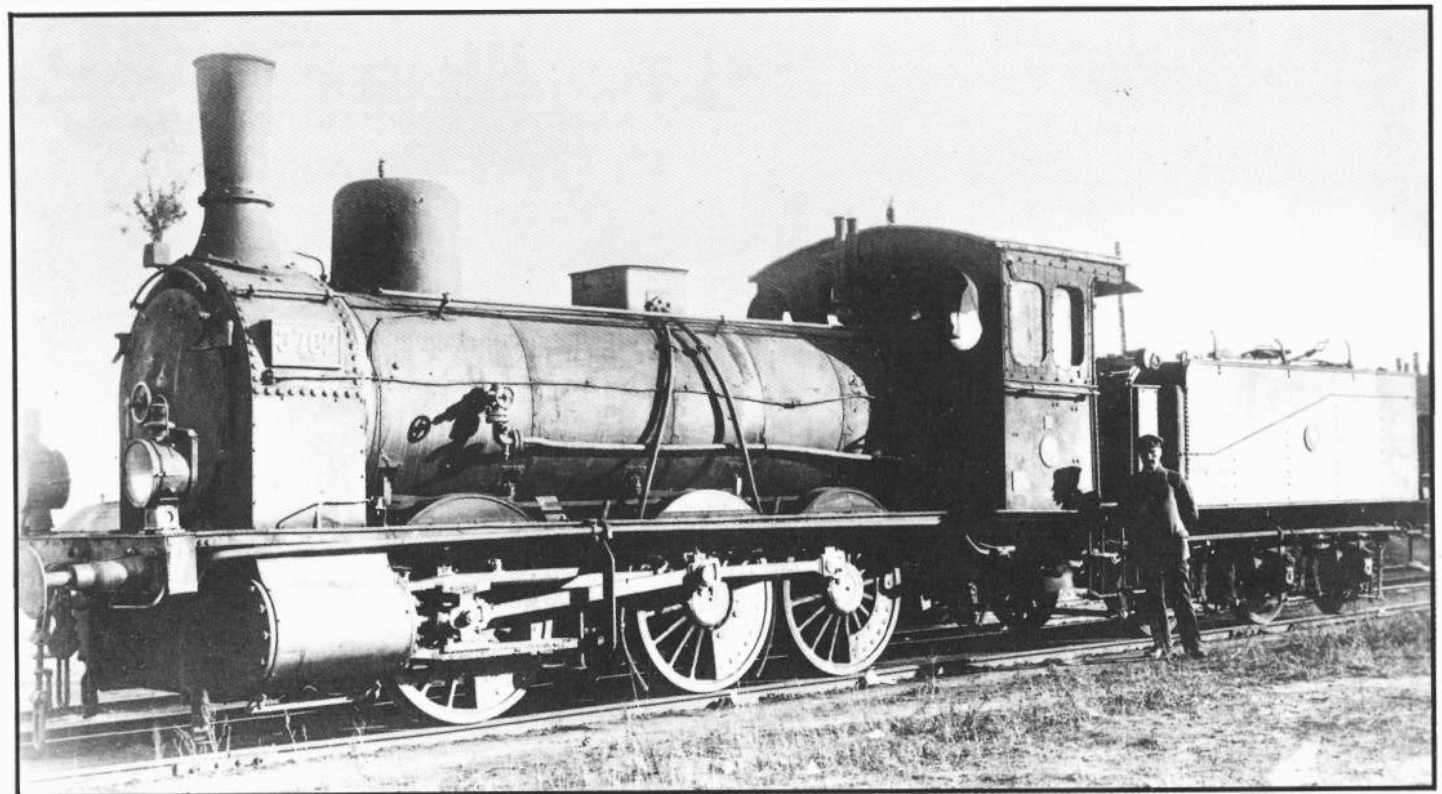
Bild 4: Auch nichtnormale C-n2 mit einem Dampfdruck von $p = 12$ wurden (in geringer Zahl) später als G 4, G 4¹ eingeordnet, wie die Lokomotive von der MF Esslingen 1896/2838, Hessische Ludwigsbahn 61/2, „Osthofen“. Mainz 837 → 1897 (G 4) Mainz 3614. Ausgemustert um 1920/21.
Foto: Archiv Bellingrodt, Sammlung Rauter

Tabelle 2

Gattung	normale C	nicht normale C	Summe
G 2	22	191	213
G 3	2061	285	2346
G 4	112	15	127
alle C	2195 + 21 vor 1905/06 ausgemustert	491	2686
	2216 (+ 3 erst 1919/20 von der Militärbahn übernommen)		
	(2219)		

Die Abgrenzung G3 zu G4 (G4¹) ist nicht völlig gesichert; siehe oben!

Bild 5: Als G 3 eingestufte normale Zwillingslokomotive nach 1906 mit neuem Kessel für $p = 12$ atü versehen und auf G 4, G 4¹ umgezeichnet. Schwartzkopff 1883/1248, Crr 1112 → 1895 Essen 1112 → 1906 (G 3) Essen 3189 → 1906 (G 4) Essen 3702, 1920 in Warschau (Crr = Cöln rechtsrheinisch).
Foto: Archiv Bellingrodt



Bei den Verbund-Lokomotiven ist es eindeutig so, daß alle Maschinen der Gattung G4 (ab 1910/1911) G4² zugeteilt worden sind. Rückblickend sei noch einmal betont, daß die Gattungszeichen erst 1905/1906 allgemein eingeführt, die Untergattungen G4¹, G4² und G4³ erst 1910/1911 angeordnet worden sind.

Bild 6 und 7 (rechte Seite oben):

Im ersten Weltkrieg haben die G3 und G4 auf allen Kriegsschauplätzen in Ost, West und nicht zu vergessen in Südost ihren schweren Dienst geleistet. Viele von ihnen sind in fremden Ländern geblieben, einige haben über den Krieg hinaus noch einige Jahre auf Nebenbahnen oder im Verschiebedienst gestanden, so gewiß in Polen.

Tabelle 3 (rechte Seite) ist ein Versuch über die Größenordnung der an fremde Länder gekommenen „Dreikuppler“: Nach dieser Tabelle beträgt die Summe dieser Lokomotiven insgesamt ca. 450 Lokomotiven, eine Zahl, die mit größter Wahrscheinlichkeit zu klein ist.

Ihre Blütezeit lag im vorigen Jahrhundert; bis zum 1. Weltkrieg haben dann die »Dreikuppler« Dienst getan, soweit man noch eine Verwendung für sie hatte — auf Neben- und Anschlußbahnen, im Verschiebedienst, und doch sind noch viele von ihnen Eigentum der Deutschen Reichsbahn geworden.

Auf der Nebenbahn Cüstrin — Soldin — gegen Stargard in Pommern z. B. notierte **Pier-son** im Frühjahr 1914 die (G 4) Bromberg 3845, 3846 und 3870 von der Betriebswerkstätte Cüstrin.

Die Entwicklung des Bestandes dieser unserer Dreikuppler ist durch folgende Daten gekennzeichnet (der Ausdruck „Dreikuppler“ für die C war, das soll hier gesagt werden, nicht so ganz korrekt, denn dreifach gekuppelte Lokomotiven sind auch die der Achsfolge 1C, C1, 1C1 usw.):

	G3	G4 ¹	G4 ²	G4 ³
nach M	III-3	-3a	-3o	
geliefert	2216	774	63	
im	Bestand			
1915	1166	205	727	63
1923	522	93	295	39
1925	157	17	25	28
1923: d. h. bei der DR mit vorläufiger, 1925: mit endgültiger Nummer.				

Die Zahlen täuschen insofern, als anno 1923 für viele der alten Dreikupppler, auch wenn auf dem Papier, eine vorläufige Nummer verzeichnet war, die auf Abstellbahnhöfen herumstanden oder bei der Fa. Erich am Ende — auf ihr Ende warteten. Am ehesten hielten sich die Zwillinglokomotiven „auf Rädern“, die im Rangierdienst und vor Bauzügen u. a. noch Dienst taten.

Die Deutsche Reichsbahn hatte folgende Reihenbezeichnungen vorgesehen:

G 3	53 7001 —
G 4 ¹	53 7601 —
G 4 ²	53 001 —
G 4 ³	53 301 —
Alle diese DR-Maschinen der Reihe 53 sind dann bis 1930 ausgemustert worden.	

Bild 8 (rechts unten):

Und doch haben einige wenige noch den 2. Weltkrieg überdauert. Dafür zwei Beispiele: Henschel 1897/4674 **Magdeburg 1156** wurde 1906 (**G4**) **Magdeburg 3859**, lief seit 1922 als Nr. 3/2 bei der Braunschweigischen Landes-eisenbahn und nach deren Verstaatlichung (1938) als DR 53 7001/2. Im September 1946: ausrangiert!

Henschel 1898/4895 **Frankfurt 916/2**, lief nach 1906 als (**G4**) **Frankfurt 3817**, gehörte nach dem Krieg als Th 3-67 zur PKP, nach dem 2. Weltkrieg ist die 53 7702/2 als letzte — am 6. März 1948 ausgemustert worden; sie gehörte zuletzt zum Bestand des Bw München Thal-kirchen.

Bild 9 und 10 (nächste Seite):

Im Verhältnis zu den Tausenden von Dreikupplern sind von nicht-preußischen Bahnen nur wenige nach dem preußischen Vorbild beschafft worden; man hat sich nicht oft an das Musterblatt gehalten, häufig sind mehr oder weniger starke Abweichungen zu verzeichnen.

Es würde den Rahmen dieses Beitrages sprengen, wollte man alle Nach- und Fast-Nachteile verzeichnen. Am ehesten war die Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn geneigt, das preußische Vorbild zu übernehmen. Hier, bei den Dreikupplern sind es aber nur wenige Maschinen: 8 nach M III-3, die also den späteren G 3 entsprechen, von 1892—1895; sie hatten gerade noch die vorläufige DR-Nummer 53 7701—7705 erhalten sollen.

5 nur sind nach M III-3a gebaut worden, das dem Bau der G4 (G4²) zu Grunde liegt.

Bild 8: Auch diese „neuere“ normale Verbund-C trägt den Dom auf dem 1. Kesselschuß; spätere G 4, G 4². Schwarzkopf 1896/2252. Hannover 1151/2 → 1906 (**G 4**) **Hannover 3810** → 1923 DR (vN) 53 115. Ausgemustert 1923/24.

Foto: C. Bellingrodt

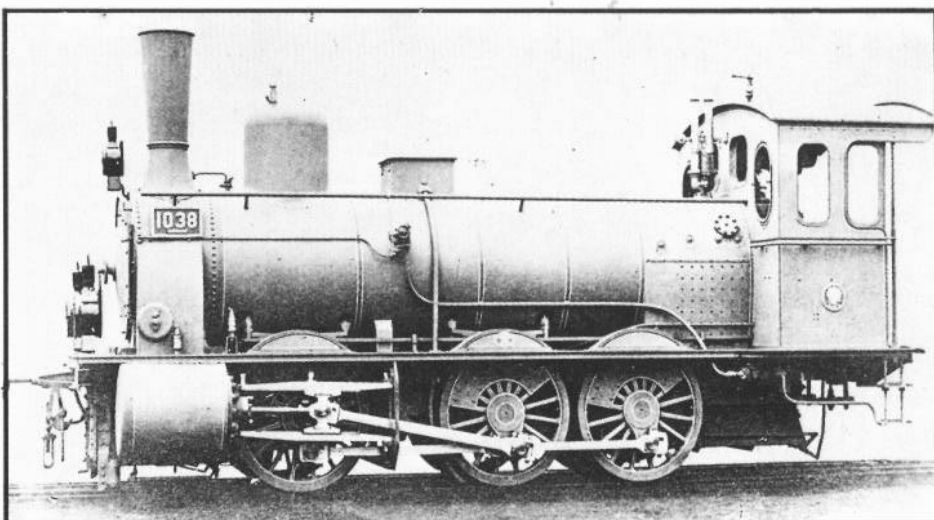


Bild 6: Eine der älteren normalen Verbundlokomotiven nach M III-3a; der Dom sitzt hier auf dem 1. Kesselschuß. Hanomag 1888/1987. Bromberg 1038 → 1906 (**G 4**) **Bromberg 3813**.
Foto: Archiv Bellingrodt

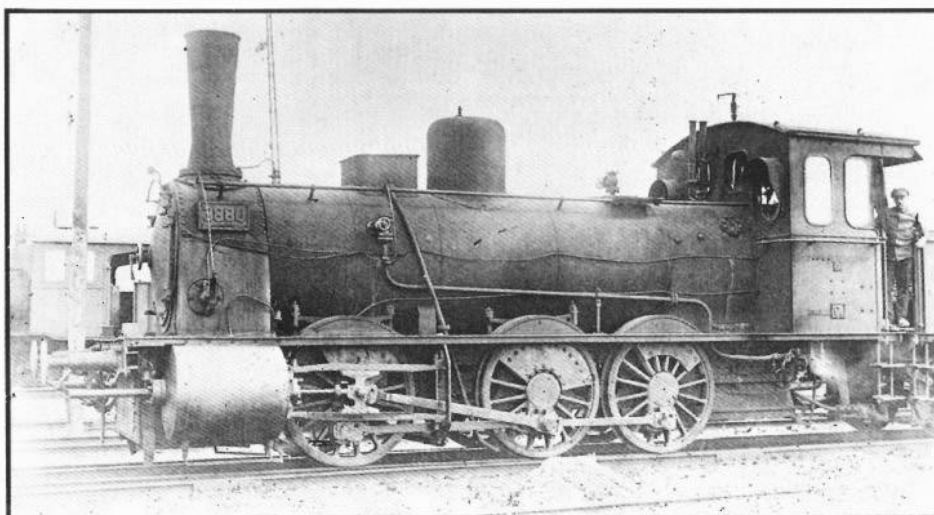
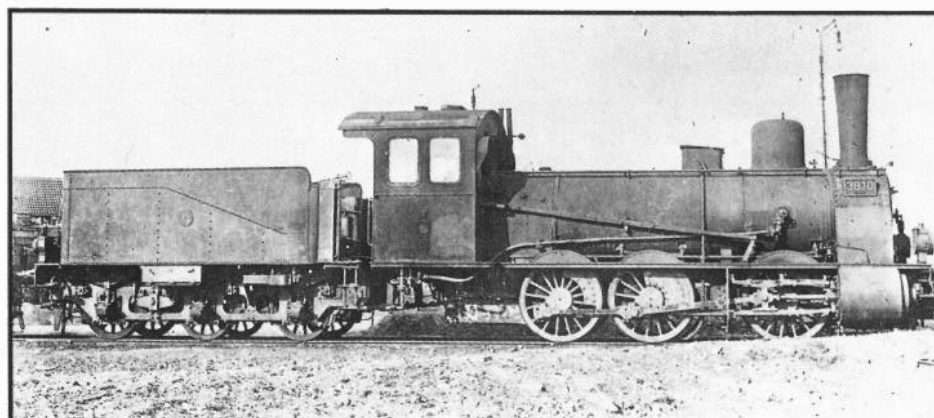


Bild 7: Eine normale C-n2v — hier Schichau 1892/628. Hannover 1271 → 1906 (**G 4**) **Hannover 3880** → 1923 DR (vN) 53 067. Ausgemustert 1923/24.
Foto: Archiv Bellingrodt

Tabelle 3	G3	G4 ¹	G4 ²	G4 ³	
Belgien	36	30	82	6	nur an AL Mindestzahlen! unbekannt
Frankreich	3	8	10	—	
Polen	118	8	103	11	
Litauen	—	—	—	—	
Lettland	1	2	9	1	unbekannt
CSD	1	—	—	1	
Rumänien	—	—	—	—	
Serbien	—	—	10	—	
Italien	3	3	5	—	
ca.	160	45	225	20	
insgesamt ca. 450 Lokomotiven					



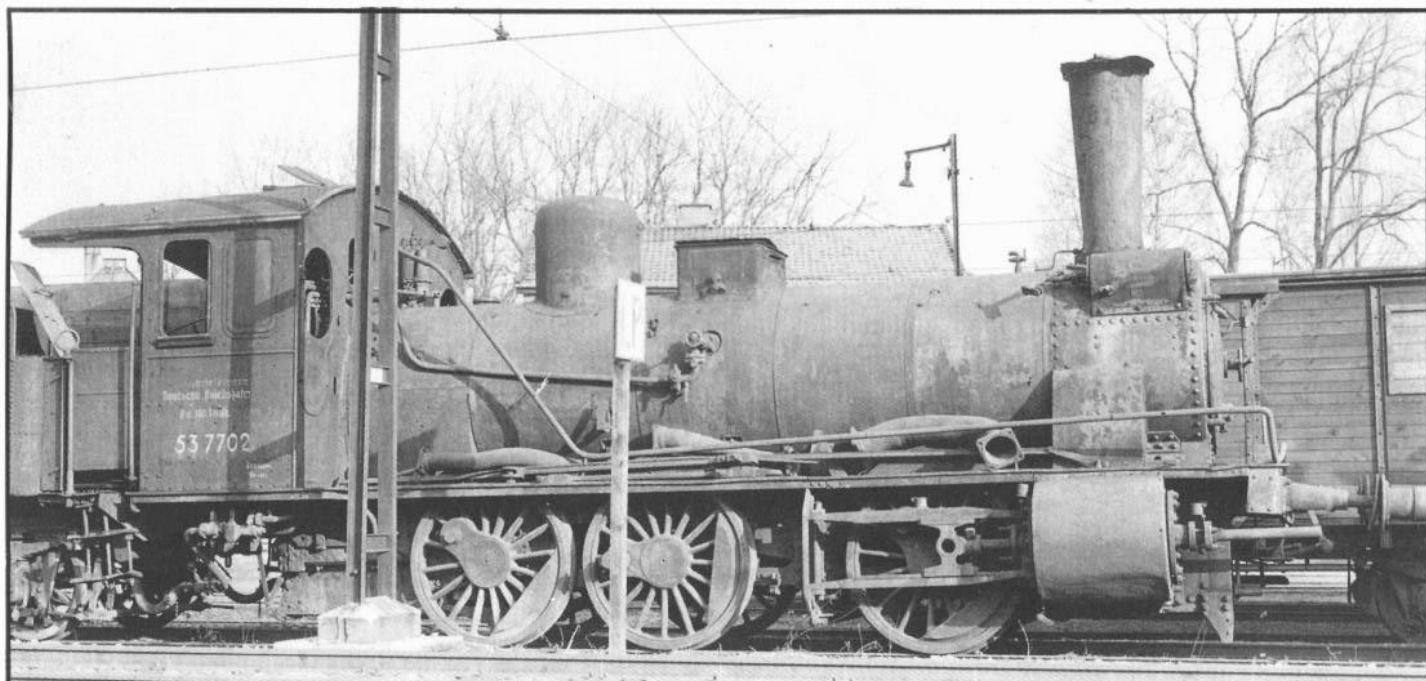


Bild 9: Ein bewegtes Leben hat die ebenfalls normale 53 7702/2 geführt! Henschel 1898/4895. Frankfurt 916/2 → 1906 (G 4) Frankfurt 3817 → nach 1919 PKP Th 3-67 → nach 1939 DR 53 7702/2. Ausgemustert am 6.3.1948 und an ein „Metallwerk“ verkauft. Foto: Archiv Bellingrodt, Sammlung Rauter

Die Oldenburgische Staatsbahn wiederum brachte in den Entwurf ihrer C -n2v mancherlei Abweichungen vom preußischen Musterblatt. Unter den 27 Maschinen, deren Bau sich von 1895 bis 1909 hinzieht, sind die letzten von einer Staatsbahn in Deutschland beschafften C -n2v. 11 von 27 erhielten eine endgültige DR-Nummer und liefen wenige Jahre als 53 1001—1003 bzw. 53 1051—1058.

H. Rauter

Literatur:

- ohne Verfasser Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten, Berlin 1838 uf
- ohne Verfasser Normale für die Betriebsmittel der Preußischen Staatseisenbahnen, Berlin 1878
- ohne Verfasser Statistik der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, Berlin 1881 uf
- ohne Verfasser Bildliche Verzeichnisse der Lokomotiven und Tender Kgl. Eisenbahndirektionen 1886 uf

Organ f. d. Fortschritte des Eisenbahnwesens,

v. Borries,

M. Stambke,

M. Unger,

A. W. Meyer

G. Hammer,

Neue Folge, 1880 u. 1883
Compound-Locomotiven, Zentralblatt der Bauverwaltung 1887 und 1888, Nummer 42 und 51, v. Borries, Verbund-Locomotiven
Die geschichtliche Entwicklung der Normalien für die Betriebsmittel der Preußischen Staatseisenbahnen in den Jahren 1871 bis 1876
Glaser's Annalen No 425, Berlin 1895
Über die Anfertigung von Lokomotivleistungstafeln
Glaser's Annalen No 425, Berlin 1895
»Heusinger's Kalender für die Eisenbahntechniker«, Berlin 1911
Über die Entwicklung des Lokomotivparks im Gebiet des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen
Glaser's Annalen, Sonderdruck, Berlin 1912

ohne Verfasser

F. Gaiser

H. Bombe

Reichsbahnzentralamt unter Mitwirkung von v. Helmholtz
Metzeltin

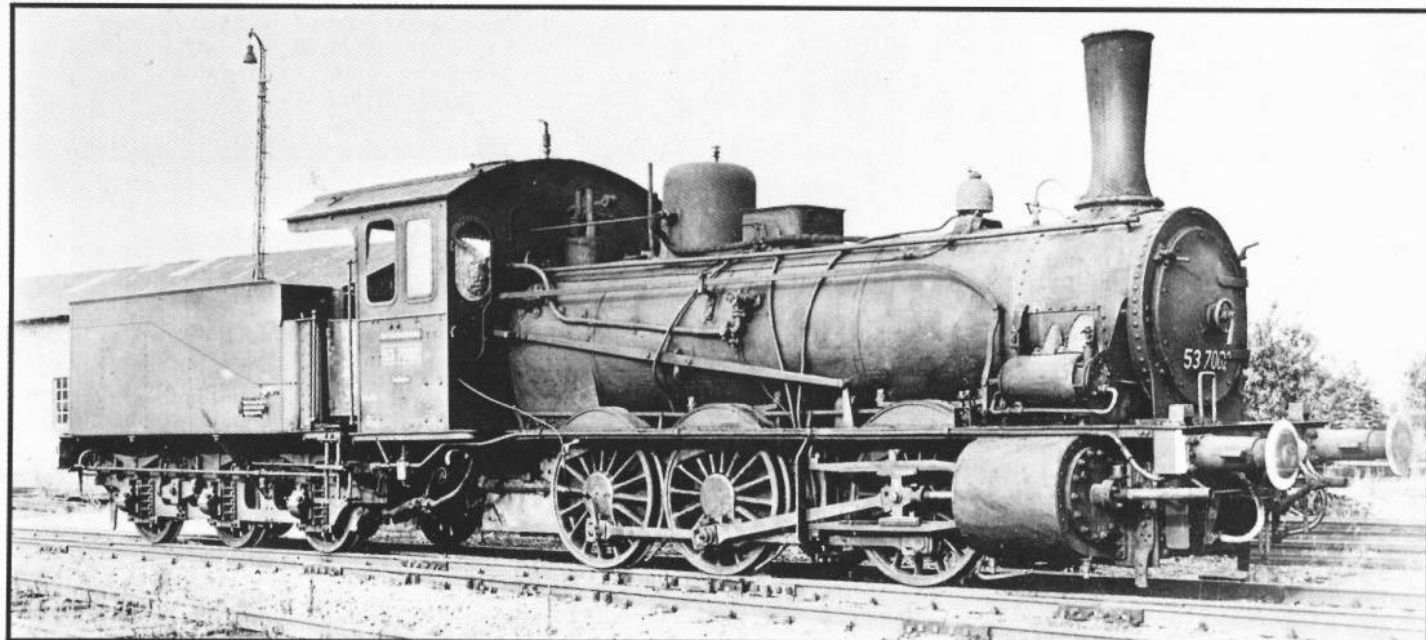
E. Konrad

Die Lokomotive Wien 1906 uf
Hanomag-Nachrichten Hannover 1913 uf
Henschel-Hefte Cassel 1930 uf
Lok Magazin 114/1982

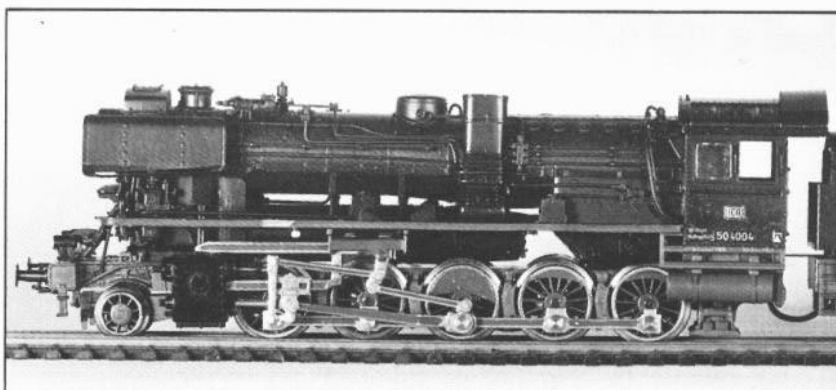
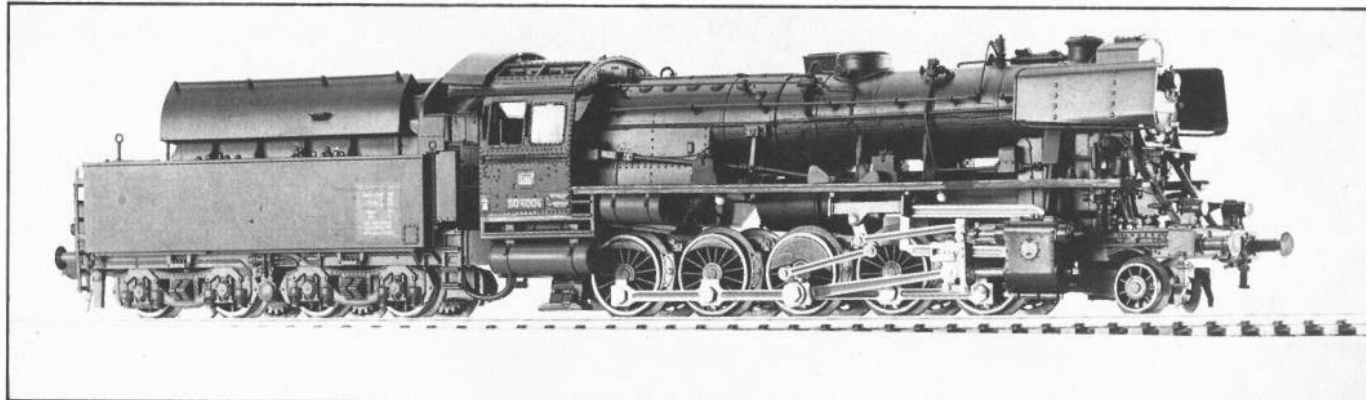
Merkbuch für die Fahrzeuge der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnverwaltung, Berlin 1915
Aufzeichnungen über die Lokomotiven aller KED 1925 uf — handschriftlich
Arbeiten über die alten Privat- und Staatsbahnen, 1945 uf — handschriftlich

(wird fortgesetzt)

Bild 10: Auch die 53 7002/2 hat den 2. Weltkrieg überstanden. Henschel 1894/4678. Magdeburg 1160 → 1906 (G 4 Magdeburg 3863 → 1922 verkauft an Braunschweigische Landes-E 5/2 → 1938 DR 53 7002/2. Ausgemustert um 1946. Foto: H. Maey



Folgende Modellbausätze sind sofort ab Lager Deutschland lieferbar:



Art.-Nr.: Bezeichnung:

Preis:

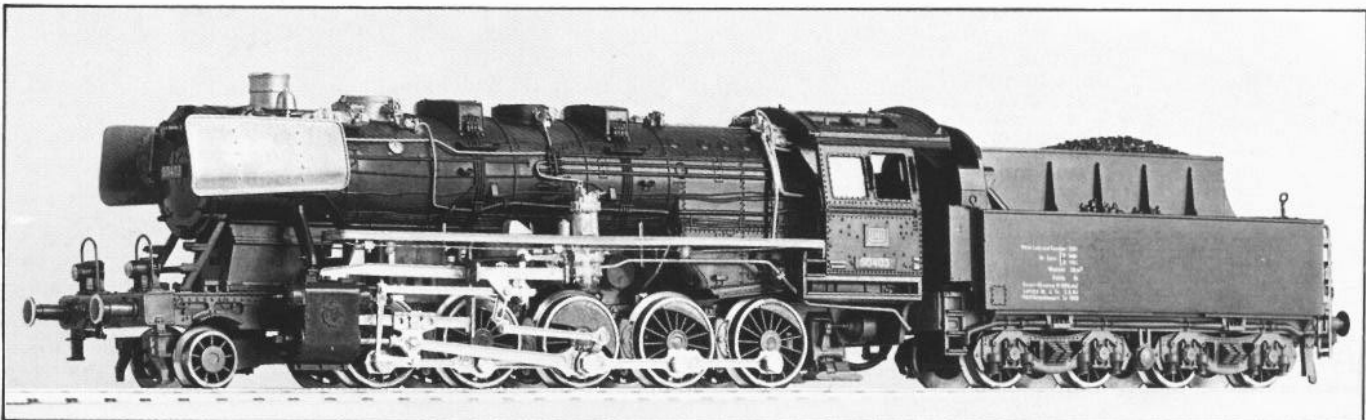
061 BR 76 komplett
002 KL 2 komplett
501 BR 19 komplett
03030 Turbinentender T 38
03000 Lokumbausatz BR 38
03010 Superzurüstsatz T 38
03068 Steuerung ungenietet T 38
034 BR 53 Lokomotive
021 BR 50.40 Franco Crosti
02110 BR 50.40 Zurüstsatz
051 BR 50
048 BR 98.5 bayer. PtL 3/4
033 BR 57.10 preuß. G 10

DM 739,—
DM 398,—
DM 798,—
DM 438,—
DM 110,—
DM 95,—
DM 79,—
DM 198,—
DM 255,—
DM 149,—
DM 139,—
DM 285,—
DM 398,—

Bei allen in dieser Anzeige angegebenen Preisen handelt es sich um unverbindlich empfohlene Preise.

Sämtliche benötigte Zurüstteile, Beschriftungssätze und Steuerungen sind bereits in den Bausätzen beinhaltet.

Weitere M + F Modellbausätze sind in Vorbereitung. Versand und Lieferung erfolgt vom Lager Deutschland aus (keine Zollformalitäten). Das M + F Programm ist teilweise wieder lieferbar, die Erweiterung wird laufend vorgenommen.



Versand erfolgt von Deutschland aus (keine Zollformalitäten). Auch das Bauteile-Programm lebt wieder auf!

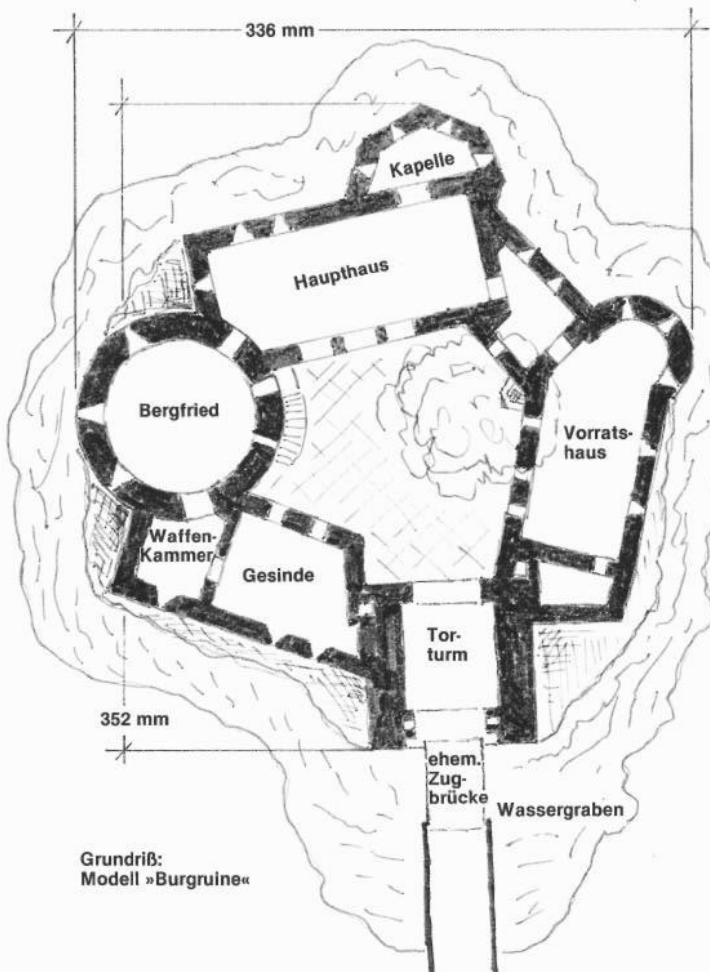
Die Burgruine

Liebe Modellbahn- und Bastelfreunde, in der Ausgabe 4/82, Seite 56-57, wurde Ihnen mein „Alter Turm“ vorgestellt. Dieser Turm war nur ein Arbeitsversuch, der mich zu der eigentlichen Idee — die Gestaltung einer Burgruine — hinführen sollte. Ich ergänzte und erweiterte die vorgefertigten Skizzen mit den notwendigen Maßen. Nach Zusammenstellung der Materialbedarfsliste wurde dann gebaut. Die hiermit veröffentlichten Bilder zeigen das Ergebnis.

Die Aufgabe, die ich mir gestellt hatte, war eine Ruinenanlage im Maßstab H0 auf einer möglichst kleinen Grundfläche. Es gelang mir, diese auf 350x350 mm zu beschränken. Das Bauwerk sollte darüberhinaus so neu-

tral gestaltet werden, daß eine Möglichkeit besteht, es (wie dargestellt) im Flachland mit Wassergraben oder (wie skizziert) auf einer Bergkuppe, vielleicht sogar auf einem steilen Felsen aufzustellen. Außerdem darf es — bezogen auf die dargestellte Modell-Landschaft — kein Fremdkörper sein. Ich denke hierbei speziell an besondere Bauformen, die z. B. in Nord-, Mittel- oder Süddeutschland zu finden sind.

Ich werde übrigens bei der Beschreibung der Burgruine bzw. bei den Hinweisen zur Baumethode die angenommenen Originalmaße des gedachten Vorbildes eintragen, damit die interessierten Leser den Maßstab 1:87 = H0 bewußter empfinden.



Grundriß:
Modell „Burgruine“

Bild 1, oben: Etwa so würde es aussehen, wenn meine nachfolgend beschriebene Burgruine anstatt im Flachland auf einem steilen Felsen erbaut worden wäre.

Zeichnung: Jerusalem

Bild 2: Verkleinerter Grundriß des Modells Burgruine so wie ich sie tatsächlich gebaut habe — als Wasserschloß mit Zugbrücke! — Die im letzten Journal vorgestellte Turmruine stellt den Ausgangspunkt meines Bauwerkes dar, sie wurde in meine Burgruine mit eingebaut.

Zeichnung: Jerusalem

Beginnen wir mit dem Turm! Er wäre im Original 28 m hoch, 10 m im Durchmesser und hätte eine Wandstärke von 1,3 m. Der Innendurchmesser wäre 7,4 m. Sie sehen sofort, daß ganz normale Maße umgerechnet wurden. Im Gegenteil, beim Vergleich zum großen Vorbild, sind diese Maße noch relativ klein.

Und nun die Bauweise:

Das benutzte Material ist zunächst 10 mm starkes „Depasit“. Zu erhalten ist dieses Material in Deko-Fachgeschäften in Stärken von 3, 5 und 10 mm.

Dieses „Depasit“ läßt sich fantastisch verarbeiten, egal ob kleben, schneiden oder bemalen; jeder Arbeitsvorgang ist hiermit relativ leicht. Ich habe, genau wie beim „Alten Turm“, die Steinformationen auf dem zunächst flachen Stück tief eingeschnitten. Die Querrillen, etwas unruhig zueinander in 3—8 mm Abstand, die senkrechten Rillen entsprechend wie beim Mauerwerk zueinander versetzt. Tief einschneiden, aber nicht durchschneiden, bitte! Hiernach wird die Oberschicht der Steine abgelöst und das Ganze in seine runde Form gebracht; dann ein Anstrich mit verdünntem Leim unter Hinzugabe eines beliebigen Grundtones. Ich nahm ein dunkles Plaka-Grau. Vielleicht versuchen Sie mal an einem kleinen Stück! Sie werden sich schnell mit diesem System anfreunden. Ich habe dann dem Turm auch schon weitgehend mit normalen Schulwascherfarben die endgültige Farbe gegeben.

Es folgt der Tor-Turm, er wäre im Original 7,8 x 7,8 x 25 m gewesen. Die Wandstärke lag zwischen 1—1,5 m, im unteren Teil sogar bis zu 2 m. Es war ein Fall-Gatter und eine Zugbrücke vorhanden. Das lichte Maß des Haupttores wäre 3,2 x 4 m.

Und nun zum Bau dieses Turmes:

Aus 10 mm starkem „Depasit“ wurde der viereckige Rohling gefertigt. Im Vorderteil nahm ich 3 mal 5 mm starke Platten, da ich hierdurch die Profilierung des doppelten Torbogens und die Schächte für das Fallgitter einfacher gestalten konnte. Zum ersten Male habe ich hier als Steinstruktur die selbstklebende Mauerfolie 6012/13 von Vollmer verarbeitet. Es ging recht gut, aber um Ecken herum treten leichte Haftschwierigkeiten auf, darüberhinaus ist dieses Material auch fast nicht scharfkantig zu verarbeiten. Man sieht es deutlich an dem Modell. Ich habe es dann bei den anderen Teilen etwas anders gemacht.

Und nun das Hauptgebäude: Die Maße des Hauptgebäudes wären 15 x 7 x 20 m; Rittersaal innen ca. 8,4 x 5 m Grundfläche. Ich habe grundsätzlich 2 mal 5 mm-Material aufeinandergearbeitet, wobei ich jeweils die Klebefolie zunächst aufbrachte und so schnitt, daß sie an den Ecken zusammenstieß (im Gegensatz zum Turm). Im sogenannten Rittersaal habe ich zum Innenhof hin Ornamentfenster aus dem Vollmer-Kirchenbausatz Nr. 3739 eingearbeitet. Ich brauchte ja nur das 5 mm starke Material auszuschneiden und die doppelt gegeneinandergeklebten Plastikteile an den passenden Stellen einzulegen. Hiernach mußte ich natürlich die oberen Abschlußsteine, aus Tesakrepp-Stückchen geschnitten, noch aufbringen. (An den Toreinfahrten des Tor-Turmes ist dies z. B. besonders gut zu erkennen). Die weiteren Teile der Burgruine wurden nach der gleichen Metho-



Bild 3: Etwas unheimlich und düster sieht die unter freiem Himmel und mit natürlichem Hintergrund fotografierte alte Burgruine aus. Der gewählte Blickwinkel und die Beleuchtung geben dem ganzen einen besonderen Reiz.

Bild 4: Der alte Turm aus dem letzten Journal aus HOer Perspektive. Der Turm ist stärker verwittert als die übrigen Gebäudemauerteile. Beim Vorbild ist dies ebenfalls öfter anzutreffen. An einem bestehenden alten Trutzturm, wurde oft viel später erst eine Burg als Verteidigungsanlage angebaut.





Bild 5: Blick auf den Torturm und die ehemalige Zugbrücke. Die Burg war nach der Erstürmung in wesentlich besserem Zustand als jetzt. In den letzten Jahrhunderten diente die Burg als „Steinbruch“, die Steine dienten für nahegelegene Gehöfte als Mauersteine.



Bild 6: Die Ruine von der Rückseite. Zwischen dem Bergfried und dem Torturm hindurch sieht man noch zwei der Ritteraal Fenster die zum Burghof gingen.

de Stück für Stück auf den Grundriß passend hingestellt, wobei außen die Höhlung für die Schießscharten und innen die Fensterhöhlen schon eingeschnitten wurden. Die Wandstärken sind durchschnittlich original ca. 1 m. An allen Ecken wurde jetzt mit Tesaband-Stückchen die Struktur der Eck-Steine nach-

gebildet. Wenn Sie diese Arbeiten abgeschlossen haben, können Sie mit Hilfe einer kleinen Bohrmaschine oder einer biegsamen Welle mit einem 3 mm Bohr- oder Stielfräser die gewünschten Konturen der Ruine herausarbeiten. Vielleicht vorher mit einem Filzstift diese anzeichnen! Sie schneiden (fräsen)

nach Lust und Laune an der Ruine herum, bis Ihnen die Silhouette endgültig zusagt. Die Kanten kann man jetzt mit einem scharfen Messerchen noch etwas nachbehandeln und mit Gips verstärken und ver härten.

Der Rohling steht. Es geht an die Bemalung. Abgesehen vom Turm zeigen die **Vollmer-Mauerfolien** eine relativ gleichmäßige Steinstruktur. Es müßten dann also gehauene Sandsteine gewesen sein. Diese gibt es in verschiedenen Farbtönen — ich entschied mich für einen grau-grünen Grundton. Eine Plaka-Farbmischung wurde generell über das ganze Modell aufgetragen. Danach, wie bei mir üblich, mit einfachen Wasserfarben nachbehandelt. Jetzt vorsichtig Moos auftragen (am besten wieder von Woodland/USA) und Sträucher einbringen (hergestellt nach dem System, wie im Eisenbahn Journal 4/82, Seite 54 beschrieben).

Die Ruine selbst wäre grundsätzlich fertig. In meinem Falle nahm ich jetzt eine 20 mm starke Styropor-Platte, zeichnete mir den Grundriß der Ruine und hob den geplanten Wassergraben aus. Am einfachsten geht's mit einem Pinsel und Nitro-Verdünnung. Aber Vorsicht ist am Platze! Das Bett wurde dann mit einer dünnen Gipsschicht neutralisiert, farblich behandelt (dunkelgrün, grau, usw.) und mit feinen Flocken und Fasern vorbereitet.

Bild 7: Blick über die ehemalige Zugbrücke in den Innenhof. Am Torbogen ist deutlich die Ergänzung der Abschlußsteine mit Tesakrepp zu erkennen. Im mittlerweile versumpften Wassergraben schwimmen Schwäne und Enten. Das Tor ist noch gut erhalten, die Burg wurde nicht von dieser Seite her erobert.





Bild 8: Burgvorderseite. Links der halbrunde Turm des Vorratshauses, rechts der eckige Turm der Kapelle. Diese fast Totale läßt die Zerrissenheit und die verschiedenen Einstürze an dem alten Bauwerk erkennen. Aus dem Innenhof ragt der inzwischen mächtig gewordene Baum heraus. Überall auf dem Gemäuer wuchert es und kleine Sträucher und andere Gewächse haben sich im Laufe der Zeit eingenistet.

Hiernach kam die erste Lage Gießharz und entsprechend der Verarbeitungsvorschriften innerhalb von 4 Tagen noch weitere 2 Lagen. Nachdem ich die restlichen umliegenden Wiesen usw. farblich und mit Fasern bearbeitet hatte, stellte ich eine Gruppe Bäume nach meinen Baumvorschlägen (siehe Eisenbahn Journal, Ausgaben 2, 3 und 4/1982) auf. Die Größen schwanken zwischen 150 und 200 mm. Ein Baum steht übrigens im Innenhof. Die Bäume sind mir nach selbstkritischer Begutachtung besonders gut geraten.

Materialbedarfsliste (Ruine)

„Depasit“ in 3, 5 und 10 mm Stärken
Mauerfolie „Vollmer“ Nr. 6012 und 6013
Fensterkirchenbausatz „Vollmer“ 3739
1 Brücke „Kibri“ N B 7640
Ponal
Uhu
Plaka
Schulwasserfarben
Tesa-Krepp
Gips
2 Platten Styrodor, 20 mm stark (nur im Bau-

stoffhandel erhältlich)
Gießharz
Nitro-Verdünnung (Kibri-Kleber)
Schaumstoff-Flocken dunkelgrün
„Woodlands“ Turf, Foliage für Sträucher, Bäume
div. Drähte und Naturgewächse
Sprühkleber
„Busch“-Grasmatten
Zur Ausschmückung:
Schwäne und Enten von — Preiser 4167
— Mertens 724

Zu den Bildern sei noch zu sagen, daß es mir bisher trotz größter Bemühungen nicht gelungen ist, die helleren Bäume fotografisch in den Original-Farben wiederzugeben, sie erscheinen immer gelbstichig; man könnte sagen, herbstlich. Es ist aber nicht so, denn das Original — mit dem Auge betrachtet — ist farblich wesentlich ausgeglichener. Nach Auskunft von Fachleuten soll dies an einer Reflexion der Kunststoff-Flocken liegen.

Ich habe mich bemüht, Ihnen anhand eines schönen Modells mit meinen dürftigen schriftstellerischen Fertigkeiten zu erzählen, wie aus einer Idee nach ca. 200 Stunden Tüfteln und Werkeln etwas entstanden ist, was man bei aller Bescheidenheit als Besonderheit der Modellbauerei eines begeisterten Modellbauers bezeichnen kann. Ich lade Sie zum Nachbau ein, vielleicht haben Sie auf Ihrer Anlage irgendeine schöne Stelle, wo Sie eine alte Ruine einfügen könnten.

Ihr

Franz Jerusalem, M.E.C. Aachen

Bild 9: Blick aus der Hubschrauberperspektive in das alte Gemäuer. Im Haupthaus sind die filigranen Fensterhöhlen zu erkennen. Ganz rechts, gerade noch sichtbar, ist in halber Höhe des Turms ein Loch. Dies stammt von einem Kanonenschuß, durch den die Burg nach der Belagerung sturmreif geschossen wurde.

Alle Fotos: F. Jerusalem





Bild 1, 2 und 3: Dies sind drei der erfolgreichsten HO-Modelle von Märklin, das Schweizer „Krokodil“, die BR 103 und die BR 194. Alle drei Fahrzeuge werden nun mit einer elektronisch gesteuerten Umschaltung der Fahrtrichtung angeboten.

• Neuheiten-Journal •

Neu von MÄRKLIN

Pünktlich, wie bereits zur Nürnberger Messe angekündigt, lieferte MÄRKLIN noch im Juli einen großen Teil der diesjährigen Neuheiten aus. Viele dieser Modelle sind zwar vom Typ her bekannt und zum Teil schon lange Zeit im Lieferprogramm. Technische Neuerungen und Ausführungsvarianten rechtfertigen jedoch die Präsentation im Neuheiten-Journal. In zunehmendem Maße gewinnen die Bahnen großer Spurweiten an Bedeutung, so auch die Baugröße I von MÄRKLIN. Diese vorbildgetreuen Fahrzeuge haben nicht nur einen hohen Gebrauchswert, sie werden auch den Ansprüchen der vielen Sammler gerecht. Das Angebot reicht inzwischen von der Industrie-Diesellok bis zur Schleppenderlok der Baureihe 55. Letztere zählte wäh-

rend der Nürnberger Messe zu den vielbeachteten Neuheiten, deren Auslieferung im Herbst erfolgen wird. Alle Triebfahrzeuge erhielten inzwischen eine elektronisch gesteuerte Umschalteneinrichtung für die Fahrtrichtung. Die ersten damit ausgerüsteten Modelle sind bereits im Fachhandel erhältlich, so z. B. die Industrie-Diesellok, die bullige Tenderlok der Baureihe 80 sowie ihre schmucke Variante in den Farben einer Werklok. Der bekannte gedeckte Güterwagen der Bauart Gls 205 wird nun auch als Kühlwagen mit der Aufschrift „Sinalco“ angeboten. Ein besonders schönes Stück ist der neue vierachsige Rungenwagen der Bauart Sgjs 716 mit einer Länge über Puffer von 655 mm. Das exzellente Modell verfügt über Federpuffer, Drehungen und umklappbare Stirnwände. Das Fahrzeug ist mit zwei Großcontainern

beladen, deren Seitentüren sich öffnen lassen. Fixiert werden die Container durch auschiebbare Riegel in der Ladefläche.

In der Bauhöhe HO zählen die drei Elektrolokomotiven der Baureihe 103, der Baureihe 194 und das Schweizer „Krokodil“ zu den besonders beliebten und erfolgreichen Modellen. Eine gute und solide Ausführung, dazu eine hohe Betriebssicherheit, begründen diesen Erfolg. Alle drei Fahrzeuge erfuhren jetzt, durch das Ausrüsten mit einem Elektronikbaustein für die Umschaltung der Fahrtrichtung eine Aufwertung. Die elektronisch gesteuerte Umschaltung, die ja auch bei allen Fahrzeugen der Baugröße I installiert wurde, ist schon eine feine Sache. Die Richtungs-Änderung läßt sich nun absolut ruckfrei und ohne das bislang grelle Aufleuchten der Stirnlampen vollziehen. Ein weiterer Gewinn dieser Neuerung ist, daß die Spitzenbeleuchtung der Fahrzeuge im gesamten Regelbereich konstant bleibt.

Weitere Neuheiten in der Baugröße HO sind der Bierwagen „Wicküler Pilsener“ als Variante eines vorhandenen Wagentyps und der außerordentlich fein ausgeführte EUROFIMA-Reisezugwagen der SNCF in der eleganten und aufwendigen Farbgebung der „Coral-Züge“.

In der Baugröße Z, die sich unveränderter Beliebtheit erfreut, erschien die winzige Tenderlok der preußischen Gattung T 12 nun auch in den Farben der Belgischen Staatsbahnen als Maschine der Serie 96. Die Serie der Kühlwagen wird fortgesetzt mit einem Fahrzeug der bekannten Bauart Ichqrs 377 mit den Aufschriften „Sinalco“ und „Sinalco COLA“.



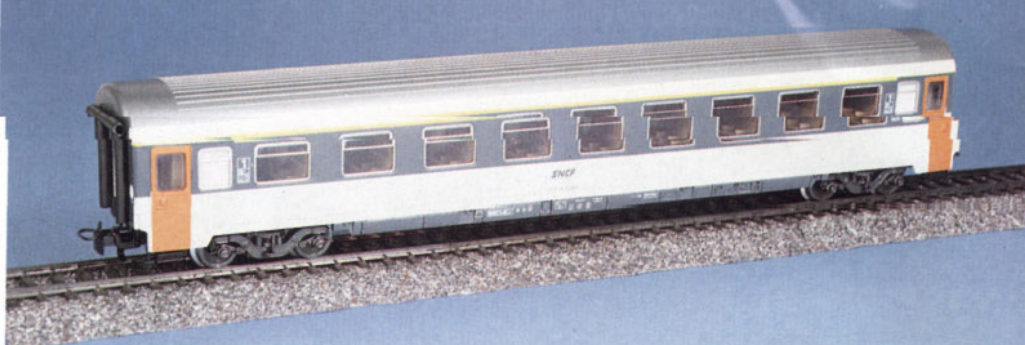
Bild 4 und 5: Zwei solide und sehr ansprechend gefertigte Lokomotiven der Baugröße I von Märklin, die nun alle mit einer elektronischen Umschaltung ausgestattet wurden.



Bild 6: Zu den HO-Neuheiten dieses Jahres zählt dieser schmucke Eurofima-Wagen von Märklin in den Farben der Corail-Züge der SNCF.

Bild 7: Winzig und bildschön ist die kleine Tenderlok preußischer Bauart, die im Sortiment der Märklin mini-club in den Farben der Belgischen Staatsbahnen enthalten ist.

Bild 8, rechts darunter: Die Serie der Kühlwagen im Maßstab 1:220 wurde jetzt um die Variante mit der Aufschrift „Sinalco“ erweitert.



Neu von ROCO

Neben einer Vielzahl von Ausführungsvarianten bereits vorhandener Lokomotiv- und Wagentypen, die nun mit neuem Dekor und vor allem mit **neuen Betriebsnummern** geliefert werden, erscheinen fast ununterbrochen auch neue Modelle nach Vorbildern aller Epochen. Die herausragenden Neuheiten des Jahres 1982 in der Baugröße HO erreichten uns gerade noch kurz vor Druckbeginn der vorangegangenen Ausgabe 4/1982. Eile war damals geboten. So entstanden praktisch über Nacht noch Berichte und Farbphotos von den Modellen der Baureihe 043, von der Gotthard-Lok C 5/6 und von den preußischen Abteilwagen. In dieser Hektik konnte es eigentlich gar nicht ausbleiben, daß entgleiste Achsen und deformierte Teile unbemerkt blieben. Leider fehlte dann auch noch der Platz, um alle vier Fahrzeuge der Serie preußischer Abteilwagen abzubilden. Jetzt soll und muß die Abbildung des Wagens der 1. Klasse nachgereicht werden. Bei diesem Fahrzeug handelt es sich um eine maßstabsgerechte Nachbildung des Wagens der Bauart B 3 - Pr 07b. Alle vier „Preußen“, die zunächst in der DB-Ausführung angeboten werden, zeichnen sich durch ihre

außerordentlich feine Ausführung und ihren Detailreichtum aus. Jeder der dreiachsigen Wagen verfügt über eine seitenverschiebbare Mittelachse und ist für die Aufnahme einer Kurzkupplung vorbereitet. Feinste Handläufe, Griffstangen, Lampenhusen und Lüfter sind in einem Beutel mit Zurüstteilen enthalten, der jedem Personenwagen beigegepackt ist. Ausführlich, sauber und korrekt ist natürlich auch wieder die Beschriftung der Modelle, die in keiner Sammlung fehlen sollten. Weitere Neuentwicklungen in der Baugröße

HO sind ein D-Zugwagen der Norwegischen Staatsbahnen in einer vorzüglichen Nachbildung des Holzaufbaus und ein Flachwagen für den Transport von Blechrollen. Dieser Wagen der Belgischen Staatsbahn mit seinen fünf Lademulden ist mit 5 Coils beladen. Von den zahlreichen Neuauflagen sollen die überarbeiteten „Silberlinge“ erwähnt werden, die nun neue Nummern, ozeanblaue Längsträger und ein noch besseres Pfauenaugenmuster erhielten. Zuwachs erfuhr die Serie der Schiebewandwagen nach Vorbil-

Bild 9: Mit fünf Blechrollen ist dieser vierachsige Flachwagen beladen, den Roco in der Baugröße HO nach einem Vorbild der SNCB schuf.

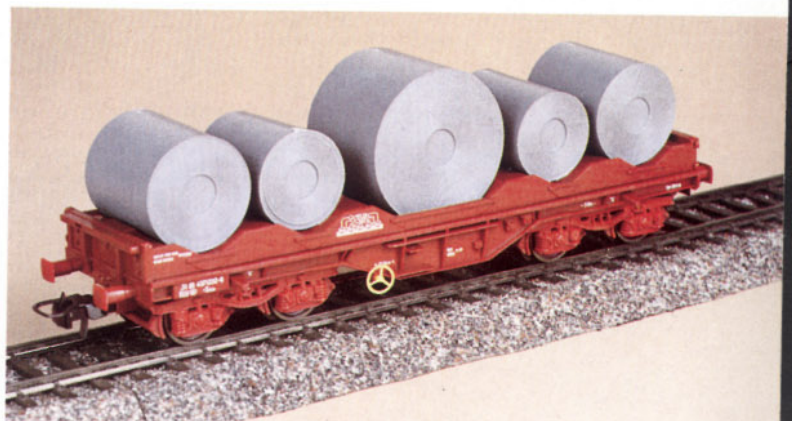


Bild 10: Dies ist das vierte Fahrzeug aus der Garnitur der neuen Abteilwagen von Roco in der Baugröße HO, das wir im Journal 4/82 leider nicht mehr berücksichtigen konnten.





Bild 11: Ein weiteres Modell für Liebhaber und Sammler von Länderbahnfahrzeugen ist der Colonialwaren-Wagen mit Ladegut, der von Trix in der Baugröße HO gefertigt wird.



Bild 12: Auch mit diesem Bierwagen mit der Aufschrift „Patrizier-Bräu“, der in den Baugrößen HO und N erhältlich ist, wendet sich Trix vor allem an die Sammler dieser gut gestalteten Fahrzeuge.

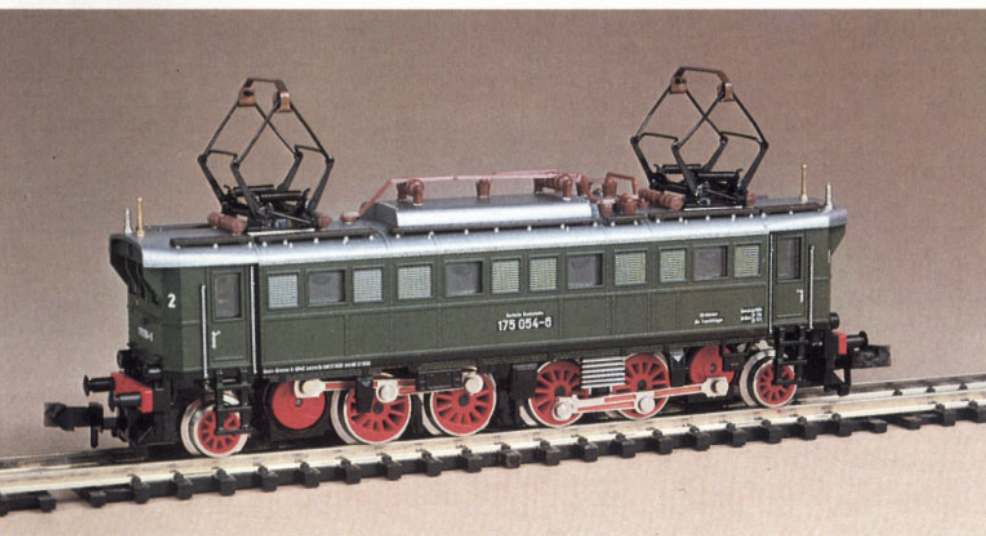


Bild 13: Zu den Topmodellen der Baugröße N zählt diese erstklassige Nachbildung der Elektrolok BR 175 der DB, die jetzt bei Minitrix erschien.

der der SBB durch ein Exemplar mit der Aufschrift „USEGO“. Von den niederländischen Müllkippenwagen stehen jetzt drei Dekor-Varianten zur Verfügung.

In der Baugröße N erwarb sich Roco im letzten Jahr neuen „Lorbeer“ mit den herrlichen

absolut vorbildgetreuen Eilzugwagen der geschweißten Bauart. Für Sammler schuf Roco eine Sonderreihe mit authentischer Reichsbahn-Beschriftung. Die Packung enthält fünf Sitzwagen und einen Gepäckwagen.

Neu von TRIX und MINITRIX

Zu den begehrten Sammelobjekten von TRIX zählen seit Jahren die zweiachsigen Kühlwagen mit den verschiedenen Aufschriften. Jetzt erschien in beiden Baugrößen eine weitere Variante als Bierwagen des „Patrizier-Bräu“ aus Nürnberg in makelloser Ausführung. Beinahe zu einem „Pflichtkauf“ für Sammler und Länderbahnfans wird auch der Colonialwaren-Wagen nach einem Vorbild eines Spezialfahrzeuges der Königlich Bayerischen Staatsbahnen. Das bildschöne Modell verfügt über Schiebetüren und ein für jene Zeit typisches Ladegut.

Zu den besonders beliebten Modellen zählte schon vor vielen Jahren der Nebenbahn-Triebwagenzug VT 75/VB 140. Neue Freunde gewann TRIX seit diese Garnitur eine Neuauflage in noch feinerer Detaillierung und mit verbessertem Antrieb erfuhr. Jetzt wird der Triebwagenzug als VT 135/VB 140 auch in der früheren Farbgebung und Beschriftung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft angeboten. Die creme/roten Fahrzeuge bestehen durch die beispielhaft saubere Lackie-

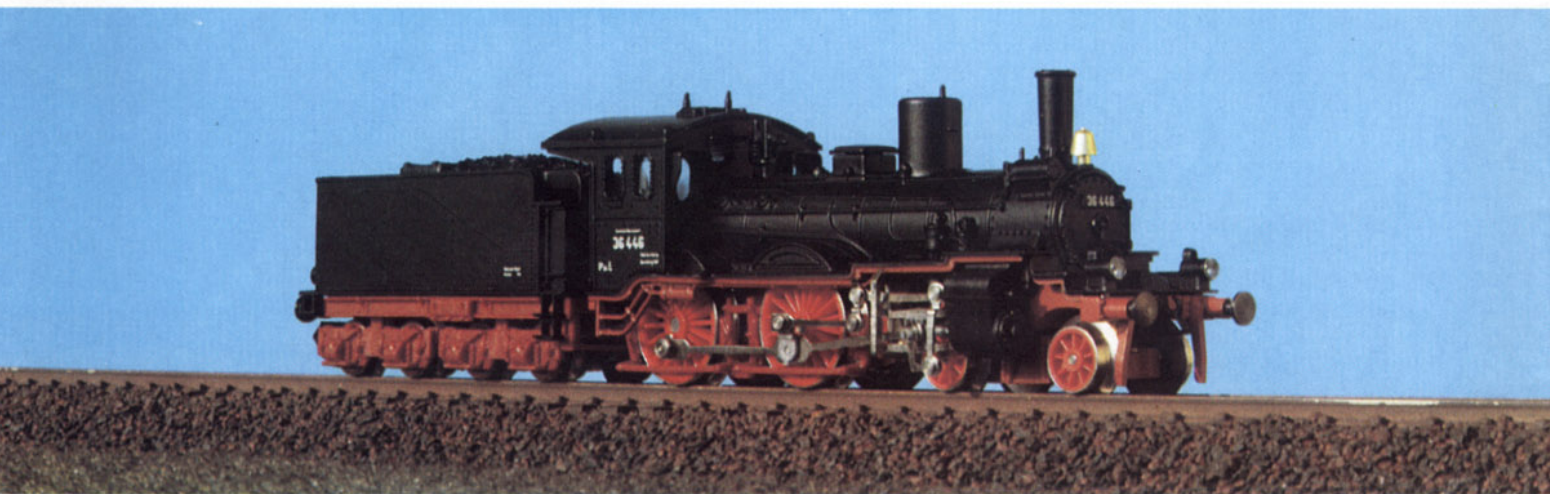
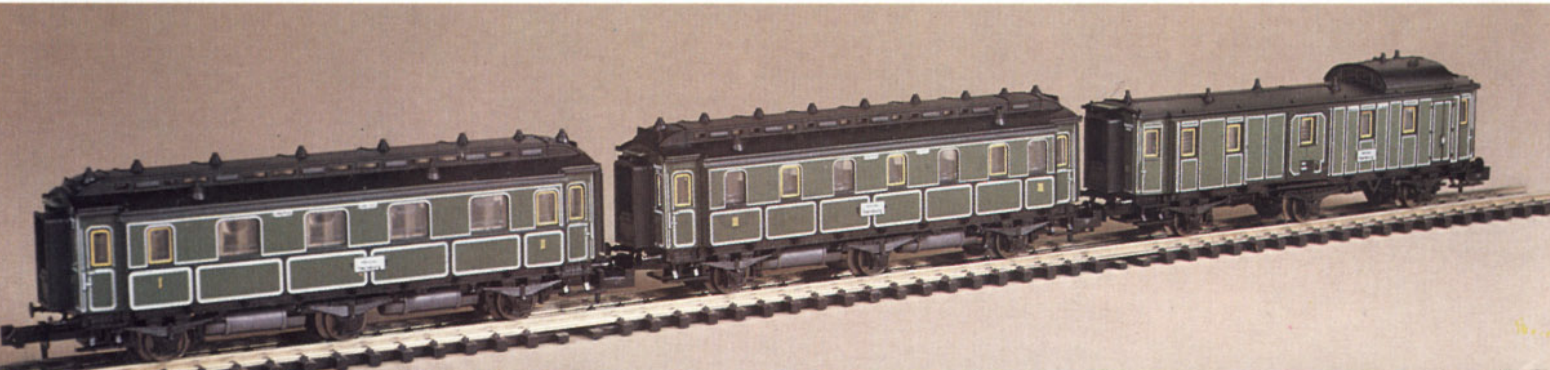


Bild 14: In einer nicht mehr zu übertreffenden Qualität stehen nun die drei alten bayerischen D-Zugwagen auch den Freunden der Baugröße N von Minitrix zur Verfügung.

Bild 15: Das wunderbare Spur N Modell der P 4.2 von Arnold als BR 36. Das Foto läßt bestens die feine Detaillierung erkennen und vermittelt einen Eindruck der Vorbildtreue des Modells.



rung sowie die vollständige und lupenreine Beschriftung. Der Beiwagen aus dieser Garnitur kann auch einzeln gekauft werden. Was den HO-Bahnnern bislang nur als Bau-satzmodell von M + F beschrieben war, wurde inzwischen auch den Freunden der Baugröße N als Fertigmodell beschert: das Modell der Elektrolok Baureihe 75 der Deutschen Bundesbahn. Diese Lok mit der Betriebs-nummer 175 054 hat vier angetriebene Achsen und verfügt über erstklassige Laufeigen-schaften. Maßstabstreue und die feine Nach-bildung auch kleinster Details verleihen dem Modell einen besonderen Wert. Erwähnt wer-den muß, daß beide Vorlaufachsen mit Fe-dern zur Stromabnahme versehen wurden. Bei Erscheinen der alten bayerischen drei-achsigen D-Zugwagen in der Baugröße HO war die internationale Fachpresse voll des Lobes. Fahrzeuge in dieser Ausführung, mit einem solch perfekten Finish hatte es bis-lang noch nicht gegeben. Jetzt vollzog sich dieses „Wunder“ auch in der Baugröße N. Al-le drei Fahrzeuge sind exakte Nachbildungen im Maßstab 1:160, die in der Detaillie-rung und im Druck der feinen Zierlinien zur Richtschnur werden, an der man sich in der Zukunft vermutlich auch bei anderen Her-stellern orientieren wird.

HO

Neu von Arnold

Jetzt ist sie überall im Fachhandel, die neue P 4.2 von Arnold. Ein einfach faszinierendes Lokomotivchen, das nunmehr als Reichs-bahnbauerei mit der Nummer 36 446 ange-boten wird. Das 1902 gebaute Vorbild wurde, so meinen wir, im Charakter und Verkleine-rungsmaßstab ganz ausgezeichnet getrof-fen. Durch den schlanken Kessel, die zierli-chen Räder, die sehr ordentliche Steuerung und die gelungene Imitation des sehr feinen außenliegenden Bremsgestänges erweckt die Lok einen hervorragenden Gesamtein-druck. Um dies alles erreichen zu können, mußten sich die Arnold-Konstrukteure schon etwas Neues einfallen lassen. So hat man ei-nen vollkommen neuen Antrieb konzipiert, der erst bei näherem Hinsehen auffällt. Da beide Lok-Treibachsen mit Zahnrädern aus-gestattet sind, kann man zuerst ohne weite-res annehmen, daß es Arnold gelungen ist, in dem äußerst schlanken Kessel einen Mini-motor unterzubringen. Aber dann sieht man, daß Arnold einen gut gelungenen Trick ange-wendet hat. Ein üblicher Arnold-Motor ist in dem relativ geräumigen Tender unterge-bracht. Mittels einer dünnen, unauffälligen Gelenkwelle treibt von dort aus der Motor das in der Lokomotive befindliche Getriebe an. Bemerkenswert gut ist auch die Strom-führung, denn fast alle Räder werden als Stromleiter benützt. Zwei der Treibachsen haben zur Kraftverbesserung Haftreifen er-halten, so daß das recht schwere Lokomotiv-chen ganz Beachtliches leistet. Die Fahrei-genschaften des Modells haben uns über-zeugt. Man kann nur hoffen, daß zu der jetzt lieferbaren Reichsbahnausführung noch die Länderbahnversion hinzukommt. Vielleicht läßt es sich auch bei Arnold bewerkstelligen, eine Nachkriegsversion zu bringen, da die Vorbildmaschine unseres Wissens bis ca. 1950 in Nürnberg überlebte. Der empfohlene Verkaufspreis von rund DM 160,— ist für die Qualität und Ausführung durchaus ange-messen und wird sicher die N-Bahner mobili-sieren.



Bild 16 und 17: Auf diesen beiden Bildern wurde die P 4.2 einmal mit den 4-achsigen preußischen Abteilwagen und einmal mit den 3-achsigen Arnold-Abteilwagen gekuppelt. Beide Aufnahmen verdeutlichen wie schmuck solche Personenzüge ausse-hen.

Bild 18: Nun hat die Arnold T 3 eine komplette Steuerung. Dahinter die beiden neuen Kesselwagen in unterschiedlicher Aus-führung.



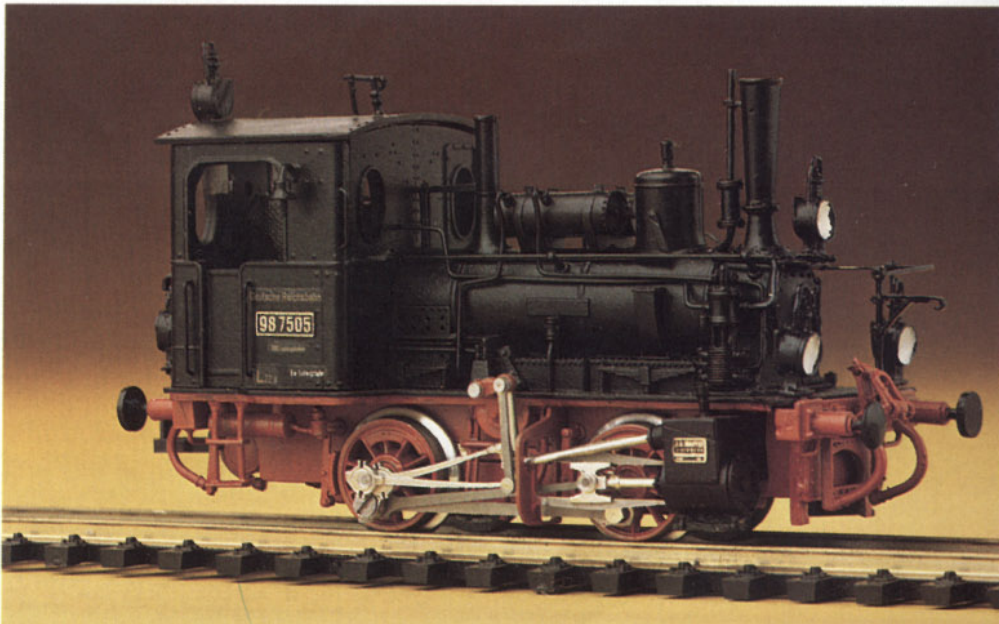
Zwar nicht als Neuheit, aber doch erwäh-nenswert in diesem Zusammenhang scheint uns, daß der Arnold „Dauerbrenner“ T 3 wei-tere Verbesserungen erfährt. Das Modell hat-te schon vor Jahren gegenüber der Erstaus-führung Radsätze mit durchbrochenen Spei-chen erhalten. Jetzt erhielt das Maschinchen auch die komplette Nachbildung einer Allan-Steuerung. Sie sieht recht flott aus, die Klei-ne! Wem die eloxierten Kunststoffsteue-rungsteile zu stark glänzen, kann durch „Schmutzfarbe“ Betriebsspuren nachemp-finden.

Von Arnold wird außerdem ein neuer Kessel-wagentyp in zwei unterschiedlichen Ausfüh-rungen ausgeliefert.

Neu von Fuchs Fertigmodellbau

Die mittlerweile für M + F Fertigmodelle be-kannte Firma hat wieder ein ganz entzücken-des Modell aus ehemaliger M + F Deutsch-land Fertigung lieferbar. Diesmal ist es die bayer. D VI, eine Schwesterlokomotive der „Berg“, die in der Reichsbahnausführung als

Bild 19: Eine alte Bekannte ist die bayer. D VI (ehemals M + F), die jetzt in einer limitierten Auflage von Fuchs Modellbau erst-malig als Fertigmodell angeboten wird. Hier in der Reichsbahnausführung mit seitlichem Geländer.





98 7505 angeboten wird. Das war die einzige Lokomotive der bayer. D VI, die bei der Reichsbahn auf der Heizerseite ein Umlaufgeländer erhalten hatte. Schon in früheren Journalen haben wir Vorbildfotos dieser Lok mit einer entsprechenden Beschreibung veröffentlicht. Das Fertigmodell kann nur direkt von Fuchs Modellbau in Fürstfeldbruck zu einem Preis von DM 680,— bezogen werden. Als nächstes wird aus der Serie von M + F England die Baureihe 53 in Länderbahnversion als G 4.1 und in Reichsbahnausführung gefertigt. Der Preis für die Reichsbahnfertigungsmodellversion beträgt DM 480,—, für die Länderbahnversion empfiehlt es sich, direkt bei Fuchs-Modellbau anzufragen.

Rai-Mo

Auch bei Rai-Mo gibt es wieder etwas Neues. Es sind gleich drei neue Wagnervarianten nach bayerischem Vorbild geschaffen worden, die in zwei Verkaufspackungen angeboten werden. Zum einen eine aus zwei unterschiedlichen Wagentypen bestehende Bierwagengarnitur (1 Wagen ungebremst und 1 Wagen mit Bremsbacken und extra aufgesetztem Bremsersitz mit Bremskurbel). Die Wagen sehen ganz entzückend aus und sind bestens detailliert. Dem Bausatz liegen Bechriftungssätze bei, die es ermöglichen, die Wagen mit bayerischer Beschriftung und Aufschrift „Bierwagen“ zu versehen. Für An-

Bild 20 und 21: Drei „Neue“ von Rai-Mo, zwei unterschiedliche Bierwagen und ein Viehwagen nach Vorbildern der königlich bayerischen Staatsbahn.

Bild 22: Der im Text beschriebene Roco-Wagen, den es in dieser Lackierung und Beschriftung nur bei Modellbahn Pietsch in Berlin gibt.

Foto: Pietsch



Foto 1—14: Obermayer
Foto 15—18, 24: W. Kosak
Bild 19—21: Paur



Bild 23: Dieses Diorama zeigt einige Häuser aus dem neuen handbemalten Pola-Sortiment, in der Spur N. Die Feuerwehr ist bereits fertig mit dem Löschen, es qualmt nur noch die teilweise ausgebrannte Ruine. Foto: Werkfoto Pola

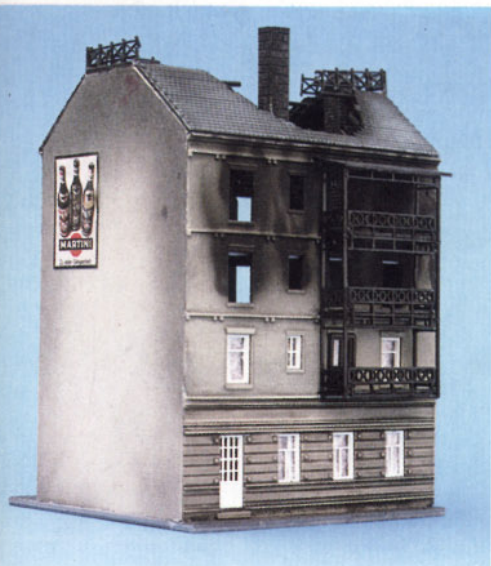


Bild 24: Das ausgebrannte Haus von der Rückseite, das von Pola als fertig lackierter Bausatz angeboten wird. Selbst die einzelnen Stockwerkböden mit Brandspuren und teilweise durchgebrannt, sind im Gebäudeinneren sehr fein detailliert und hervorragend nachgebildet.

fang des nächsten Jahres sind hierfür noch verschiedene alte bayerische Bierkamen in Vorbereitung, die einzeln nachgekauft werden können. Die zweite Wagenpackung beinhaltet zwei neue Viehwagen nach einem Vorbild mit asymmetrisch aufgesetztem Bremserhaus. Auch dieser Wagentyp sieht äußerst interessant aus und dürfte wieder seine Liebhaber finden. Die unverbindlich empfohlenen Verkaufspreise für die Packungen sind:

Art.-Nr. 200 111 Bierwagen DM 52,— (2 Stück)
Art.-Nr. 200 110 Viehwagen DM 55,— (2 Stück)

Modellbahn Pietsch

Dieser bestens sortierte Berliner Modellbahnfachhändler bietet verschiedene Fahrzeuge als Kleinserie mit seiner Firmenaufschrift an. Zum einen den Roco-Schiebewand-Güterwagen 4340 mit der Aufschrift „MC Modellbahn Pietsch“ zum Preis von DM 19,80, zum anderen einen Kibri-Kühlzug (Doll 101 50-9) des Typs Mercedes-Benz als Bausatz zu DM 10,90 und als Fertigmodell DM 24,50. Später soll dann noch der Märklin-Güterwagen 4415 und von Brekina ein DKW-Kastenwagen folgen. Die Preise der beiden letztgenannten werden später bekannt gegeben.

Neu bei Pola

Hier hat man sich etwas ganz Neues einfällen lassen. Dies auch mit gutem Grund, denn Pola begeht in diesem Herbst sein 25jähriges Firmenjubiläum. Das Unternehmen wurde im Oktober 1957 in Schweinfurt gegründet. Für das Jubiläumsjahr 82/83 ist die

begrenzte Ausgabe von Bausätzen vorbereitet, die nicht im Pola Standardprogramm zu finden sind. Das besondere an diesen Jubiläumsbausätzen ist, daß alle Bauteile handbemalt (verwittert) wurden. Es ist das erste und bisher einzige Mal, daß solche Bausätze mit auf alt getrimmten Bauteilen serienmäßig auf den Markt kommen. Insgesamt bietet Pola verschiedene Bausatz-Haustypen an, bei denen keine Farbnachbehandlung mehr erforderlich ist. Im einzelnen sind dies Hausbesetzung, Hausrenovierung, Tante Emma Laden, teilweise ausgebranntes Mietshaus sowie das Eckhaus Spar. Die unverbindliche Preisempfehlung für alle Haustypen ist gleich und liegt bei DM 15,90, unseres Erachtens eine großartige Sache zu einem wirklich kleinen Preis!

Einen Haken hat die Angelegenheit jedoch: alle 5 angebotenen Häuser sind nur für die N-Bahner gedacht. Kommen diesmal die HO-Freunde zu kurz?

HM

2. Große Modelleisenbahn-Ausstellung in Marktoberdorf

In Marktoberdorf im Allgäu findet in der Aula der St. Martin-Grundschule, Eberle-Kögl-Str. 7, vom 30. Okt. 1982 bis 1. Nov. 1982 eine große Modellbahnschau statt. Von jeweils 10.00 — 17.00 Uhr werden auf über 500 qm Ausstellungsfläche unter anderem Modellbahnanlagen, über 1000 Lokomotiv- und Wagenmodelle alle Spurweiten sowie eine Sonderschau „Bahnpost“ gezeigt. Werbestände der Deutschen Bundesbahn und der Interessengemeinschaft „Dampflok 41 018“, die auch mit einem Bücherstand vertreten ist, ergänzen diese interessante Modelleisenbahn-Ausstellung.

AR

Eisenbahn 82 — imposante Schau des Schienenverkehrs

Parallel zur Basler Herbstmesse findet vom 23. Oktober — 7. November 1982 in den Hallen der Schweizer Mustermesse Basel — analog einer ähnlichen, sehr erfolgreichen Veranstaltung vor vier Jahren — die EISENBAHN 82, 1. Schweizerische Eisenbahnfachmesse mit Fachtagungen statt. Die Messe ist verbunden mit einer Schau »Eisenbahn — Vorbild und Modell 82«. Die bedeutendsten Modelleisenbahnhersteller sowie private Sammler konnten als Aussteller gewonnen werden.

Starkes Interesse dürften auch die vielen Originalfahrzeuge finden, die von mehreren europäischen Bahngesellschaften in Basel gezeigt werden.

Hinzu kommen noch zahlreiche Rahmenveranstaltungen mit Besichtigungen und Sonderfahrten.

EISENBAHN 82 wird nicht nur die Fachleute, sondern auch die Freunde der Eisenbahn anziehen.

HO

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 · Königswall 36 · 4600 Dortmund

NÜRNBERG'S
TRADITIONSREICHES
MODELLBAHN
FACHGESCHÄFT
bietet:

Lima ET 403/4, HO, 2 Ltr = DM 169,50, 3 Ltr = DM 239,50, IC Ausführung und Lufthansa Airport Express (gelb)

Märklin TEE 3071, HO 3teilig, 2 Ltr = DM 274,50, 3 Ltr = DM 244,—, Zusatzwagen, 2 Ltr = DM 49,90, 3 Ltr = 44,90

Fleischmann BR 614, HO, 2teilig, rot/beige oder türkis/beige mit Beleuchtung, 2 Ltr = DM 194,50, 3 Ltr = DM 269,50, jeder Zwischenwagen 2 Ltr = DM 37,50, 3 Ltr = DM 52,50

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



Bild 1: So ansprechend und übersichtlich ist der Rai-Mo Bausatz des Glaskastens verpackt.



Bild 2: Ebenfalls sehr übersichtlich ist die Verpackung des Keyser-Bausatzes, allerdings besteht beim Lösen der Teile aus der Verpackung die Gefahr, Bauteile zu beschädigen.

Zweimal »Glaskasten« in HO

Der »Glaskasten«, die bayerische PTL 2/2, war schon seit jeher eine der in Modellbahnerkreisen beliebtesten kleinen Nebenbahnlokomotiven. So war es kein Wunder, daß in den 60er Jahren das HO-Modell von Heinzl ein sehr positives Echo fand. Nach dem Ende der Firma Heinzl brachte dann Merker + Fischer das grundlegend überarbeitete und verbesserte, ehemalige Heinzlfahrzeug wieder als HO-Modell heraus, das als Bausatz ebenfalls ein großer Erfolg wurde. Viele Modellbahnfreunde bedauerten daher sicher, daß dieses attraktive Triebfahrzeug nach dem Verkauf der Firma M + F nach England nicht mehr lieferbar war.

Zum Trost sei daher gesagt, daß in diesem Jahr gleich zwei Modelle des Glaskastens in der Baugröße HO auf dem deutschen Markt erschienen, und zwar als Bausätze. Der erste Bausatz stammt von der englischen Firma **Keyser** und beinhaltet diese Lok nebst zwei Waggons nach bayerischen Vorbildern. Den zweiten Bausatz stellte **Rai-Mo** vor. Hier sind sowohl die Lok als Einzelbausatz als auch ei-

ne komplette Zuggarnitur aus Glaskasten und bayerischen Lokalbahnwagen erhältlich.

Ausführung der Modelle

Keyser: Der Bausatz ist komplett aus Metall, wobei das Lokgehäuse größtenteils aus recht weichem Weißmetallguß besteht; das Fahrwerk dagegen ist in Neusilberätzbauweise ausgeführt. Die Wagen wiederum sind ebenfalls komplett aus recht weichen Weißmetall-Gußteilen. Die Lok ist motorisiert, und dem Bausatz liegen die notwendigen Farben für die Lackierung bei. Die Lokbeschriftung besteht aus Messing-Ätzschildern, für die Wagen ist kein Beschriftungssatz enthalten. Der Bausatz ist in einem ansprechend aufgemachten Karton verpackt, alle Teile sind auf Karton mit Schrumpffolie »aufgebläst«. Diese Verpackungsart hat zwar den Vorteil, daß die Teile gut geschützt sind, jedoch besteht gerade bei den weichen Gußteilen die Gefahr, daß die Teile bereits beim Lösen aus

der Verpackung beschädigt oder zerstört werden.

Rai-Mo: Die Lok ist in kombinierter, stabiler Zinkdruckguß-/Kunststoff-Mischbauweise ausgeführt und wird zur Zeit nur unmotorisiert angeboten. Allerdings teilt Rai-Mo mit, daß Ende dieses Jahres ein Motorisierungssatz angeboten werden wird, mit dem sich die Maschine ohne Schwierigkeiten fahrbereit erstellen läßt. Der aus Zinkdruckguß bestehende Fahrwerksblock ist bereits für die Motorisierung vorbereitet. An das ebenfalls aus Zinkdruckguß bestehende Gehäuse werden Kunststoffanbauteile angesetzt. Die Lok wird in Länderbahn- und in Reichsbahn-Ausführung angeboten. Die Länderbahn-Variante enthält original bayerische Laterne in feiner Messinggußausführung. Bei den zur kompletten Zuggarnitur gehörenden Wagen handelt es sich um den Lokalbahnwagensatz, den wir im Journal 1/1982 bereits ausführlich beschrieben haben. Der Rai-Mo Bausatz wird in einer attraktiven

Bild 3: Der fertig montierte Rai-Mo Glaskasten von der Lokführer- und Heizerseite. Die Fotos zeigen die gute Detaillierung des Modells.

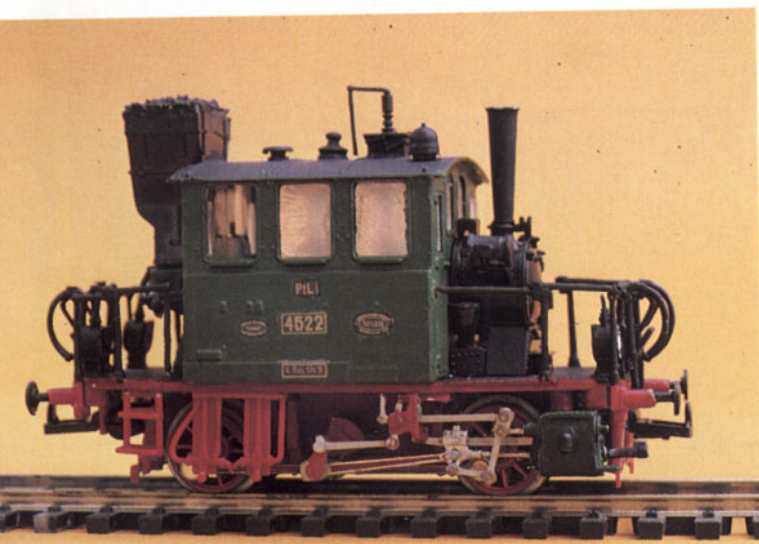
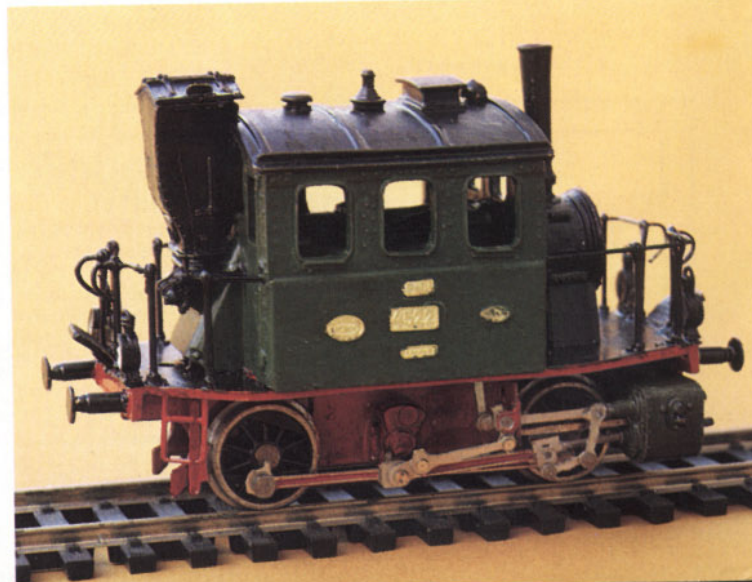


Bild 4: Längst nicht so detailgenau wirkt der Keyser-Glaskasten, der Gesamteindruck wird außerdem durch die dem Bausatz beiliegenden Hochglanzfarben beeinträchtigt, die sich nur sehr schwer einwandfrei auftragen lassen.



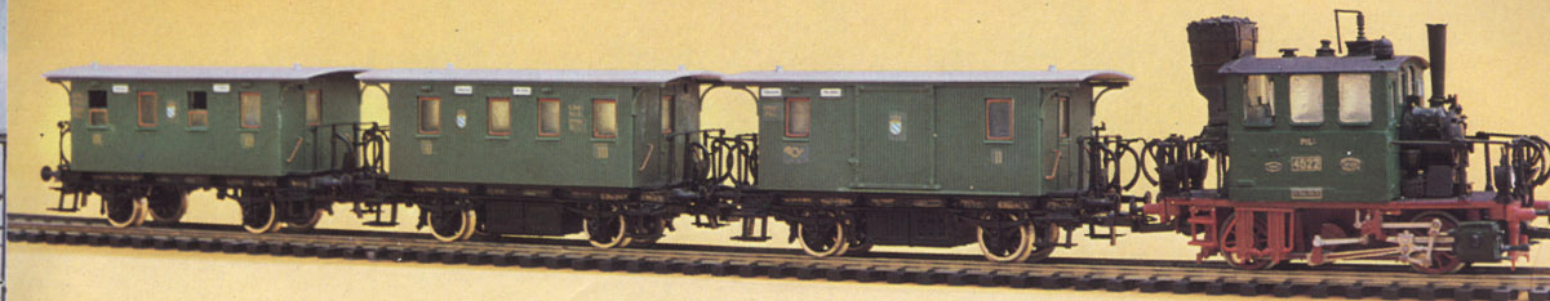


Bild 5: Die komplette Lokalbahn-Zuggarnitur von Rai-Mo, bestehend aus Glaskasten und drei vorbildgetreuen Lokbahnwagen.

Verpackung angeboten, in der alle Bauteile übersichtlich in Styropor eingelassen sind. Zum Lieferumfang gehören alle Farben und ein sehr umfangreicher und äußerst fein ausgeführter Abziehbildersatz für die Beschriftung von Lok und Wagen.

Detaillierung und Maßstäblichkeit

Keyser: Die Lok ist in ihren Hauptabmessungen weitgehend maßstäblich ausgeführt. Der Gesamteindruck des Vorbildes ist aber nicht gut getroffen. In der Detaillierung gibt es auch einiges zu bemängeln. Die Ausführung der einzelnen Bauteile ist vielfach etwas grob und nicht besonders vorbildlich detailliert. Dies verwundert umso mehr, da sich an einzelnen Bauteilen zeigt, daß der Hersteller unter Umständen in der Lage ist, anstatt nach 'Grobschmiedearbeit' aussehende Gußteile, durchaus besser Detailliertes herzustellen. Der Mangel scheint hier in erster Linie in der Konstruktion und im Urmodellbau zu liegen. Dasselbe gilt für die Ausführung der Ätzteile. So ist zwar die Ätzung der Steuerung recht sauber, macht aber aufgrund der Überdimensionierung der einzelnen Teile einen zu groben Eindruck. Bei Lok und Wagen fällt das Fehlen von Fenstereinsätzen nachteilig auf. Ebenfalls wenig vorbildgetreu wirkt die Nachbildung der charakteristischen Bühnengeländer des Glaskastens, die im Modell nur mit langen Splinten und Draht nachgeahmt sind. Auch die anderen Einzelheiten sind zum Teil etwas wenig vorbildgerecht, wohingegen z. B. die mechanische Kohlenförderung sehr fein detailliert ist. Insgesamt macht die Lok dadurch einen etwas unausgeglichene und unförmigen Eindruck.

Die Gestaltung der Waggon erfüllt sowohl vom Gesamteindruck als auch von der Detaillierung her in keiner Weise die Ansprüche der deutschen Modelleisenbahner. Die Wagen wirken überaus spielzeughaft und eig-

nen sich kaum für einen Einsatz auf einer Modellbahnanlage.

Rai-Mo: Der Glaskasten von Rai-Mo entspricht in allen Hauptabmessungen dem HO-Maßstab und trifft den Gesamteindruck des Vorbildes sehr genau. Die Lok ist in allen Einzelheiten komplett und fein detailliert. Die Kunststoffteile sprechen für einen hohen Qualitätsstandard im Formenbau. Besonders gefällt die sehr feine Ausführung der Steuerungsteile, die aus Messing geätzt und vernickelt sind. Auch das Fahrwerk ist mit vielen Details ausgestattet, die zur vorbildgetreuen Wirkung beitragen.

Überraschend fein wirken auch die aus Kunststoff gespritzten Bühnengeländer, besonders wenn sie dem Vorbild entsprechend schwarz eingefärbt sind.

Über die Gestaltung und Detaillierung der Wagen braucht hier nur wenig gesagt zu werden, da sie ja bereits im Journal 1/1982 ausführlich vorgestellt wurden. Insgesamt kann hier festgestellt werden, daß auch die Wagen in allen Einzelheiten den Vorbildern entsprechen.

Zusammenbau

Keyser: Der Zusammenbau des Keyser-Bausatzes erfordert schon ein gehöriges Maß an Erfahrung im Umgang mit Lokbausätzen, da die Einzelteile zum Teil erheblich nachgearbeitet werden müssen um zusammenzupassen. Der Bausatz kann für Anfänger nicht mit gutem Gewissen empfohlen werden. Hierzu trägt besonders auch die Bauanleitung bei, die schlichtweg eine Zumutung darstellt. Sie besteht nur aus einer freihändig gefertigten Zeichnung ohne jede Zuordnung der Bauteile oder weitere Erläuterung. So ist der Modellbahner in erster Linie auf sein eigenes Kombinationsvermögen und seine Erfahrung angewiesen. Der Zusammenbau der Wagen ist überhaupt nicht dargestellt.

Ein besonderes Problem stellt die Motorisie-

rung der Lok dar. Ich besitze einige Erfahrung im Zusammenbau von Bausätzen, doch es gelang mir nicht, den Glaskasten zum Laufen zu bringen. Der Grund dafür ist der große Widerstand des Kunststoffgetriebes, der durch den Motor nicht überwunden werden kann. Ob das allgemein so ist, oder ob es sich hier um einen »Ausreißer« bei dem mir vorliegenden Bausatz handelte, vermag ich nicht zu sagen.

Rai-Mo: Der Zusammenbau des Rai-Mo Modells ist im Gegensatz zu dem vorher besprochenen kein Problem. Alle Teile sind paßgenau gefertigt, und außer Entgraten sind keine Nacharbeiten erforderlich. Die Bauanleitung besteht aus einer guten Explosionszeichnung von Fahrwerk und Gehäuse und wird durch eine ausführliche, wenn auch zunächst etwas verwirrende Erläuterung ergänzt, die jeden Arbeitsschritt in der richtigen Reihenfolge beschreibt. Etwas zeitaufwendig ist die Montage der Steuerung, sie stellt jedoch ebenfalls kein größeres Problem dar.

Der Zusammenbau der Wagen ist leicht und unterscheidet sich im Schwierigkeitsgrad kaum vom Zusammenbau eines Gebäudemodells.

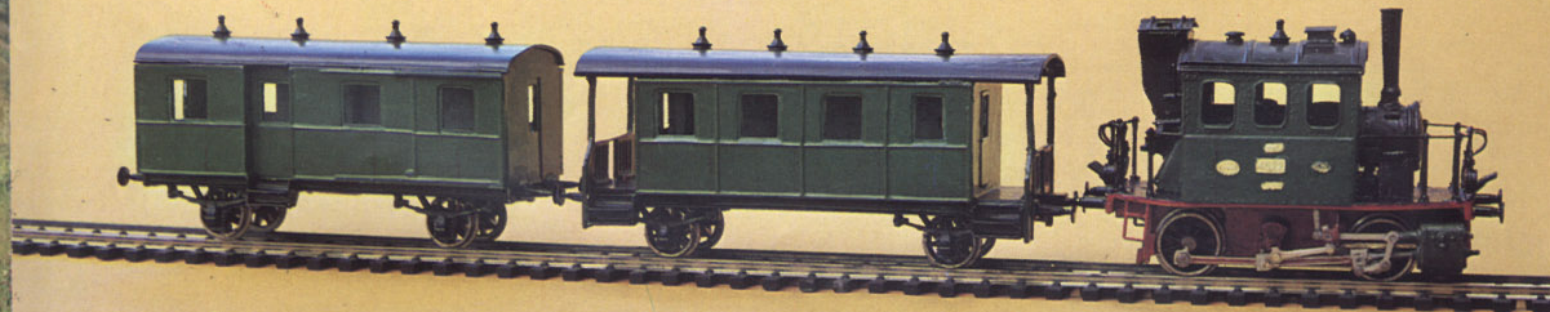
Noch ein Wort zur Farbgebung. Anfänglich hatte ich Bedenken hinsichtlich der Deckfähigkeit und Griff-Festigkeit der dem Bausatz beiliegenden wasserlöslichen Dispersionsfarben auf Metallteilen. Inzwischen habe ich festgestellt, daß sich diese Farben hervorragend für die Modelle eignen, da sie völlig matt aufdrocknen und nach einer Aushärtezeit von 2—3 Tagen absolut griff-fest sind.

Preise

Der Keyser-Bausatz wird im Fachhandel für ungefähr DM 210,— angeboten.

Beim Rai-Mo Bausatz liegen die unverbindlich empfohlenen Verkaufspreise für die Lok allein in Reichsbahnausführung bei DM 129,—, in Länderbahnausführung bei DM

Bild 6: Die Keyser-Zuggarnitur. Abgesehen von der mangelhaften Detaillierung wirken die Wagen auch aufgrund der schlechten Fertigungsqualität der Teile wenig vorbildgetreu.



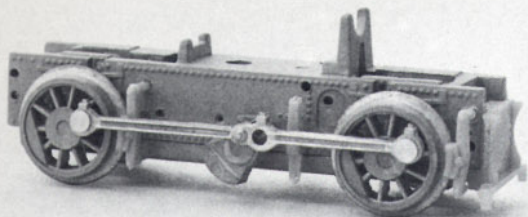


Bild 7: Das sehr sauber gearbeitete und gut detaillierte aus Zink gespritzte Fahrwerk des Rai-Mo Glaskastens ist bereits für den Einbau des Motorisierungssatzes vorbereitet.

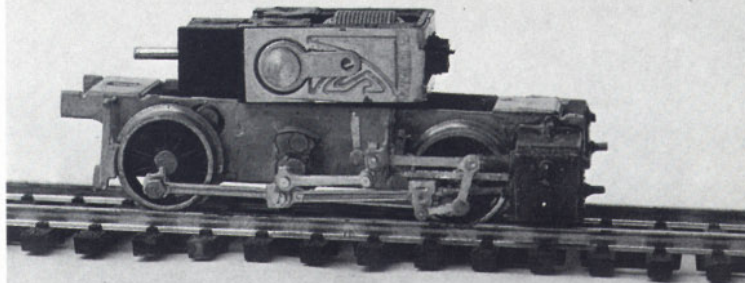


Bild 8: Das Fahrwerk des Keyser-Modells besteht aus einem angeätzten Neusilberblech und verfügt leider über sehr wenig Details. Der unterhalb der Gleitbahn liegende Kreuzkopf ist kein Montagefehler, sondern durch die Konstruktion des Kreuzkopfes aus zwei Teilen bedingt.

Fotos 1—8: P. Schiebel

137,— und für die komplette Zuggarnitur in Länderbahnausführung bei DM 168,—. Der Käufer spart also bei der vollständigen Zuggarnitur gegenüber der einzelnen Lok plus

Wagenset. Der Preis für den Motorisierungssatz soll zwischen DM 35,— und DM 40,— liegen, so daß der Gesamtpreis der motorisierten Zuggarnitur ebenfalls um DM 200,—

betragen dürfte. Dieser Preis erscheint in Anbetracht des Gegenwertes sehr günstig.

P. Schiebel

BÜCHERECKE

Die Entwicklung der Lokomotive

Der „Metzeltin“ ist längst das Standardwerk schlechthin, das umfassend die Entwicklung der Lokomotive im Gebiet des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen in der Zeit zwischen 1880 und 1920 beleuchtet. Die Originalausgabe ist im Jahr 1937 erschienen. Wer nicht das Glück hatte, Text- und Tafelband bei einer Sonderaktion der Deutschen Bundesbahn erwerben zu können, war bislang auf das Antiquariats-Angebot angewiesen. Der Titel war gesucht, und deshalb waren die Angebote selten und zum Teil recht kostspielig. Als Callway Reprint steht dieses umfangreiche Werk, das eigentlich in jede Eisenbahn-Bibliothek gehört, nun allen Lokomotivfreunden zu einem akzeptablen Preis zur Verfügung. Unverändert in Format und Umfang ist der Textband mit 496 Seiten und 493 Abbildungen. Der Tafelband wurde beim Nachdruck getrennt. Der eine Teilband enthält 28 hervorragend wiedergegebene Lokomotivzeichnungen, im anderen Teilband sind 34 Zahlentafeln mit allen technischen Daten der im Textband beschriebenen Lokomotiven enthalten. Beide Tafelbände haben eine Spiralbindung erhalten.

Alle drei Bände des (Reprint-)„Metzeltin“ sind sauber gedruckt und gebunden. Obwohl die Fotoreproduktionen beim Nachdruck etwas abgefallen sind, lohnt sich die Anschaffung dieses Werkes.

Callway Reprint, Verlag G.D.W. Callway,
8000 München 80,
ISBN 3 7667 0544 X,

HO
Preis: DM 220,—

Der Glacier-Express

In Verbindung mit der Eröffnung des Furka-Basistunnels im Juni dieses Jahres ist oft vom »Glacier-Express« die Rede gewesen, weil er seit seiner Einführung im Jahre 1930 nur jeweils im Sommerfahrplanabschnitt verkehrte. Vor Eröffnung des Furka-Basistunnels war die Strecke über den Furka-Paß im Winter unpassierbar. Seinem Namen wird er allerdings auch im Sommer gerecht: Von St. Moritz führt sein Weg 290 km lang durch die Schweizer Zentralalpen mit ihren unzähligen Gletschern über den Albula-Paß, den Oberalp- und Furka-Paß bis Zermatt. Der Leser ist eingeladen, eine Fahrt mit dem Glacier-Express mitzuerleben und seine Fantasie anhand zahlreicher, interessanter Farbfotos aus heutiger Zeit sowie historischer Postkarten spielen zu lassen. Auch die Landschaft mit ihren vielen Besonderheiten, Kunst und Kultur und nicht zuletzt die Bewohner werden vom Autor anschaulich dargestellt.

Im zweiten Teil wird auf die Baugeschichte der am

Glacier-Express beteiligten Bahn-Gesellschaften, der Brig-Visp-Zermatt-Bahn, der Furka-Oberalp-Bahn und der Rhätischen Bahn eingegangen. Daß auch die Gornergratbahn, der Berninalinie und vor allem die Bahn von Bellinzona nach Mesocco, die erst seit 1942 der Rhätischen Bahn gehört und mit dem Glacier-Express überhaupt nichts zu tun hat, beschrieben sind, verwundert etwas. Im letzten Kapitel werden »berühmte Luft- und Standseilbahnen als Verlängerung des Glacier-Express« behandelt, je zwei in der Umgebung von St. Moritz und Zermatt. Hier hätte es sicherlich noch manch andere Bergbahn gegeben, die eine Erwähnung wert gewesen wäre.

Man darf sagen: ein sehr empfehlenswertes Buch, das mit seinen vielen interessanten Abbildungen, die sehr gut ausgewählt und wiedergegeben sind (und nicht immer nur Züge zeigen), zu überzeugen vermag.

Paul Caminada: Der Glacier-Express Zermatt - St. Moritz, 196 Seiten mit 178 farbigen und schwarz-weißen Abbildungen sowie 13 Karten und Zeichnungen, Pappband. Desertina Verlag, Disentis 1982. Auslieferung für Deutschland und Österreich: Horst-Werner Dumjahn Verlag, Mainz. AR
ISBN 3-85367-036-6 Preis: DM 49,50

Die Stainzerbahn

In einer sehr ansprechend gestalteten Broschüre stellt der österreichische »Club 760« ausführlich die schmalspurige Stainzerbahn (760 mm Spurweite) in der Steiermark vor. Ausgangspunkt der 11,3 km langen Bahn ist der Bahnhof Preding-Wieselsdorf an der Strecke Graz—Wies—Eibiswald der privaten Graz—Köflacher Bahn im Südosten Österreichs. Von dort verläuft die Strecke auf 800 m Länge als Vierschienengleis Richtung Wies—Eibiswald und zweigt erst dann nach Stainz, dem Endpunkt der Stainzerbahn, ab. Vor zwei Jahren wurden von der Aufsichtsbehörde die Herzstücke des Vierschienengleises als nicht mehr verkehrssicher beanstandet. Kurz darauf stellten die Steiermärkischen Landesbahnen als Betriebsführerin auf der Stainzerbahn den spärlichen Güterverkehr ein. Der seit 1971 verkehrende und über die Grenzen Österreichs hinaus bekannte »Stainzer Flascherzug«, der an so manchem Wochenende für viel Betrieb auf der sonst wenig frequentierten Strecke sorgte, hatte auf einmal keine Zukunft mehr. Doch die Gemeinde Stainz wollte auf ihre Fremdenverkehrsattraktion nicht verzichten, so übernahm sie letztes Jahr den Betrieb der Stainzer Bahn und den von einer Dampflok gezogenen »Stainzer Flascherzug«.

Die jetzt erschienene Broschüre beschreibt die ganze Betriebsgeschichte der Stainzer Bahn von der Eröffnung 1892 bis heute. Besondere Erwähnung ver-

dienen die qualitativ hochwertigen Schwarzweiß-Aufnahmen, die das Betriebsgeschehen seit Eröffnung der Schmalspurbahn sehr ausführlich dokumentieren. Verschiedene Fahrpläne, ein Verzeichnis aller dort eingesetzten Lokomotiven und eine Streckenkarte mit Gleisplanskizzen runden die Broschüre ab. Bemerkenswert ist auch die gute Papierqualität und der ausgezeichnete Druck, — gerade bei Broschüren leider nicht immer selbstverständlich.

Die Stainzerbahn, herausgegeben vom »Club 760«, zusammengestellt von H. Fritz und A. Luft, 44 Seiten mit 56 Schwarzweißfotos, broschürt. Zu beziehen durch den Fachhandel oder direkt beim »Club 760«, Postfach 47, A-8850 Murau. AR

Preis: DM 8,—

Preußische Eisenbahngeschichte

In diesem Buch finden sich, mit großem Sachverstand zusammengetragene geschichtliche, und politische Daten aus einer Unzahl alter Quellen, die zu einem spannenden, fundierten Geschichtsbuch verarbeitet wurden. Es gehört eine gehörige Portion Fleiß und Akribie dazu, ein solches Werk zu erstellen. Es macht, wie ich denke, zum ersten Male seit langer Zeit deutlich, daß die deutsche Eisenbahngeschichte nicht 1835 Knall auf Fall mit der Nürnberg—Fürther Eisenbahn begann. Denn schon weit mehr als ein Jahrzehnt vorher keimte auf deutschem Boden bereits der Eisenbahngedanke.

Wer weiß heute noch von den Schwierigkeiten, die es vor 150 Jahren bereitete, dem monarchisch preußischen Staatsapparat den Eisenbahngedanken nahe zu bringen? Wie es aus zunächst privater Initiative, dann durch wirtschaftliche, innenpolitische und militärische Interessen doch noch zum Staatsbahngedanken kam, beschreibt der Autor Wolfgang Klee sehr gründlich. Man ist fasziniert, wenn man von den politischen und wirtschaftlichen Querelen oder sonstigen Machenschaften liest. Dieses Buch mit dem neutralen Titel »Preußische Eisenbahngeschichte« ist ungeeignet, nur »nebenbei« gelesen zu werden. Der Stoff erfordert Allgemeinwissen und intensive Beschäftigung. Es beschreibt fast lückenlos bis 1920 hundert Jahre der damals größten Eisenbahngesellschaft der Welt.

Zum Schluß sei mir noch die Bemerkung gestattet, daß es sich hier um einen ausgesprochenen »Glückskeel« handelt, und ich möchte der Hoffnung Ausdruck geben, daß vielleicht über weitere deutsche Staatsbahnen ähnlich ausführliche Werke folgen werden.

Wolfgang Klee: Preußische Eisenbahngeschichte, 259 Seiten, 2 Streckenkarten, 94 Abb., Leinen, Verlag W. Kohlhammer, Stuttgart 1982. ISBN 3-17-007466-0

Preis: DM 69,—
HM



Noch können wir Ihnen ab Lager folgende **Original-M + F-Bausätze** und **-Fertigmodelle** aus deutscher Fertigung zu sehr günstigen Preisen anbieten (größtenteils Einzelstücke, daher Abgabe in der Reihenfolge des Auftragseingangs):

003 Bausatz Herkules kompl. m. gen. Stg.	DM 290,—	403 03 Bausatz BR 99.19 Spur HOm kompl. m. Zurüsts.	DM 275,—
003 dto. mit ungen. Stg.	DM 255,—	053 01 Bausatz BR 42 kompl. m. Stg. u. Zurüsts.	DM 775,—
004 Bausatz Donaustauf kompl. m. gen. Stg.	DM 360,—	013 35 kompl. Langlauftender für S 3/6 motorisiert	DM 320,—
004 dto. ohne Steuerung	DM 250,—	032 30 kompl. Tenderbausatz pr. 2' 2" T 31,5 motor.	DM 260,—
005 Bausatz Berg kompl. m. Stg. u. Beschriftung	DM 385,—	033 01 Bausatz BR 57.10 kompl. m. Tender mot., Zurüsts. u. Stg.	DM 950,—
007 75 Fertigmodell Glaskasten super	DM 665,—	060 Bausatz BR 75 kompl. m. Zurüsts. u. Stg.	DM 675,—
008 75 Fertigmodell bayer. Mallet super	DM 990,—		
010 76 Fertigmodell sächs. III b1 super Länderbahn	DM 550,—		
012 Bausatz BR 93.0-4 kompl. m. Stg. u. Superzurüsts.	DM 179,—		
013 10 Superzurüstsatz Trix S 3/6	DM 140,—		
014 11 Superzurüstsatz S 3/6 Länderbahn	DM 95,—		
014 30 Tendermotorisierung Märklin-Tender S 3/6	DM 180,—		
016 35 Gehäusebausatz sächs. Kohletender super	DM 199,—		
017 35 Gehäusebausatz sächs. Öltender super	DM 180,—		
018 10 Umbausatz GFN BR 01 in BR 03.10 super	DM 230,—		
023 10 Superzurüstsatz für Märklin BR 23			
030 Umbausatz T 38 mit Superzurüstsatz, ungen. Stg.			
031 u. Turbinentender kompl. englische Fertigung	DM 620,—		
061 Bausatz BR 94 kompl. m. Superzurüsts. u. Stg.	DM 790,—		
061 Bausatz BR 76 pr. T10 kompl. m. Stg. u. Superz.	DM 700,—		
082 Urglaskasten	DM 270,—		
082 75 dto. Fertigmodell	DM 580,—		
093 10 Kittel-Triebwagen für Wechselstrom	DM 200,—		
094 Umbausatz f. Märklin BR 41 in Neubaukessel-Version	DM 160,—		
mit Superzurüstsatz u. Öltenderumbausatz kompl.			
094 dto. ohne Supersatz u. Öltenderumbau	DM 399,—		
096 Bausatz BR 13.5 (Pr. S 4) kompl. m. Tender	DM 250,—		
u. Superzurüstsatz u. Steuerung			
097 Umbausatz für GFN 4000 mit Tender	DM 825,—		
100 Bausatz BR 98.75 komplett	DM 125,—		
154 Bausatz V 36 mit Zurüstsatz	DM 400,—		
158 Heeresfeldbahn-Lok	DM 289,—		
158 70 dto. Fertigmodell	DM 175,—		
158 75 Fertigmodell OHE-Köf-Ausführung	DM 325,—		
403 Bausatz HOe BR 99.67-71 kompl. m. Stg. u. Superz.	DM 375,—		
403 71 Fertigmodell normal	DM 399,—		
403 75 Fertigmodell super	DM 449,—		
404 70 Fertigmodell Plettenberg normal HOe	DM 240,—		
406 71 Fertigmodell 99.460	DM 250,—		
412 Bausatz Heeresfeldbahnlok HOe mit Zurüstsatz	DM 175,—		
		Des weiteren haben wir noch folgende Einzelsätze am Lager:	
		007 10 Superzurüstsatz Glaskasten	DM 62,50
		008 69 Steuerung Mallet	DM 130,—
		009 10 Superzurüstsatz GtL 4/4	DM 55,—
		009 69 Steuerung GtL 4/4	DM 70,—
		012 69 Steuerung BR 93	DM 95,—
		031 69 Steuerung BR 94	DM 91,—
		034 35 Tender-Zurüstsatz für 3 T 12 (auch RaiMo)	DM 45,—
		054 10 Superzurüst- und Umbausatz BR 59	DM 150,—
		060 69 Steuerung BR 75	DM 90,—
		061 10 Zurüstsatz BR 76	DM 140,—
		061 Bausatz BR 76 mit Zurüstsatz, jed. ohne Stg.	DM 600,—
		062 10 Superzurüstsatz BR 18.1	DM 80,—
		062 68 Steuerung BR 18.1	DM 70,—
		096 10 Zurüstsatz BR 13.5	DM 115,—
		073 30 kompl. mot. Tender pr. 2' 2" T 16	DM 270,—
		154 10 Umbau- u. Zurüstsatz BR V 36	DM 12,—
		402 10 Zurüstsatz 99.450 HOe	DM 39,—
		407 10 Zurüstsatz Helene HOe	DM 49,—
		412 10 Umbausatz Heeresfeldbahnlok HOe	DM 29,—
		403 13 Zurüstsatz 99.19 HOm	DM 28,—
		Und als besonderer Schlager:	
		S-990 Bayer. Lokalbahnwagen-Set (3 verschiedene)	
		in Original-M + F-Metallausführung	nur DM 95,—

Weiter führen wir das komplette **RaiMo**-Programm ab Lager sowie die neuen Modelle aus englischer M + F-Fertigung.

Ihr **Modellbahncentrum** in Ostholstein, Peterstraße 12, 2420 Eutin, Tel. 04521/3883 (nicht zwischen 12.30 Uhr und 14.30 Uhr).

Spielzeug-Ecke Fahrenkrug

Adler BB II in Spur O. Wir laden ein zur Probefahrt bei Ihrem Fachhändler.



Spur O 4200 DR BBII
Spur O 4201 Länderbahn
Spur 1 3020 DR BBII
Spur 1 3021 Länderbahn

Bezug direkt durch uns und durch gute
Fachgeschäfte. Fordern Sie Prospektmaterial an.



Adler Präzisionsmodelle GmbH
D-8000 München 33, Postfach 924

BÜCHER- ECKE

Nachtexpress

Um es vorweg zu nehmen: der „Nachtexpress“ ist kein Eisenbahn-Fachbuch, sondern eine reine Unterhaltungsektüre, und ich fand sie teilweise recht spannend, z. B. der Bericht, als der Orient-Express in der Türkei in einem Schneesturm spurlos vom Erdboden verschwand, oder die Reise mit dem australischen Ghan-Train, der den Weltrekord in Verspätungen hielt. Unter dem Titel „Nachtexpress“ hatte ich mir allerdings etwas anderes vorgestellt. Das Buch ist kein Roman, sondern besteht aus 24 Einzelgeschichten, die teilweise aus größeren Romanen kapitelweise entliehen wurden. Hieran ist nichts auszusetzen, zumal bekannte Autoren wie Agatha Christie, Ernest Hemingway, Peter Rosegger, Mark Twain und Jules Verne (um nur einige zu nennen) vertreten sind. Etwas enttäuscht war ich jedoch über die Auswahl der Geschichten, bei denen es sich laut Verlag um die „schönsten und spannendsten Eisenbahngeschichten aus aller Welt“ handeln soll. Die getroffene Auswahl in allen Ehren, aber sollte es wirklich nicht noch ein paar bessere geben? Das wäre sehr schade!

Das Werk ist natürlich nicht nur ausschließlich für uns Eisenbahnfreunde gedacht, sondern in erster Linie wohl als Lesestoff für jene, die nachts mit der Eisenbahn unterwegs sein müssen im „Nachtexpress“.

Werner Höfer: Nacht-Express, 320 Seiten, Leinen, Scherz Verlag, München/Bern 1982.

Preis: DM 29,80
HM

Deutsche Straßen- und Stadtbahnen — Band 4

In dieser Serie erschienen bisher 2 Bände über die Straßen- und Stadtbahnen in Baden-Württemberg sowie 1 Band über die bayerischen Straßenbahnbetriebe. Der jetzt erschienene 4. Band dieser Reihe behandelt die Rheinland-Pfalz und das Saarland. Von den insgesamt 16 früher vorhandenen Straßenbahnbetrieben existieren heute nur noch zwei Stück, nämlich in Ludwigshafen und in Mainz. Die anderen Betriebe mußten zum großen Teil schon in den 50er Jahren schließen. Busse übernahmen die Dienste der Straßenbahn. Dieter Hölte dokumentiert mit einer Fülle von größtenteils historischen Fotos und ausführlichen Texten längst vergangene und vergessene Straßenbahnlinien und -betriebe ebenso ausführlich wie die beiden heute noch bestehenden. Für den Ortskundigen sind die übersichtlichen Netzpläne der einzelnen Betriebe sehr hilfreich. Viele Tabellen und Fahrzeuglisten ergänzen die einzelnen Kapitel. Die sauber gedruckten 22 Farbfotos am Schluß des Buches geben einen kleinen Überblick über die Fahrzeuglackierungen in den letzten 20 Jahren.

Dieter Hölte, Deutsche Straßen- und Stadtbahnen, Band 4: Rheinland-Pfalz/Saarland, 320 Seiten, 22 Farb- und 587 S/W-Fotos, 22 Netzpläne. Verlag Wolfgang Zeunert, Gifhorn 1982.
ISBN 3-921237-60-2 Preis: DM 69,50



Die Fahrzeuge des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen

In einer 4., überarbeiteten und ergänzten Auflage erschien jetzt der »Führer durch die Sammlung des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte« (DGEg). Die Broschüre geht mit 54 Fotos und ausführlichen Bildunterschriften auf die in Bochum-Dahlhausen zu besichtigenden Exponate ein. Die Palette reicht von der preußischen Dampflokomotive T 9¹—Cöln 7270 über Diesel- und Elektrolokomotiven sowie zahlreiche Personenwagen bis hin zu Signalen und dem dort erhaltenen Wasserkran. Von der letzten Auflage übernommen wurden die Tabellen mit den Hauptabmessungen der wichtigsten Museumsfahrzeuge. Der Museumsführer dient sowohl als nützliches Nachschlagewerk als auch als Informationsquelle vor einem Museumsbesuch.

Die Fahrzeuge des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen, herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEg), 48 Seiten mit 64 Schwarzweiß-Abbildungen. Zu beziehen über den Fachhandel oder direkt beim DGEg-Versand Gerhard Peterhänsel, Sebastianusweg 11, 5253 Lindlar-Schmitzhöhe.
ISBN 3-921700-42-6

Preis: DM 4,—

Neue Kalender

In gewohnt guter Aufmachung ist vor kurzem „Franck's Lok-Kalender in Farbe 1983“ erschienen. Auf insgesamt 14 brillant gedruckten großformatigen Kalenderblättern (einschließlich Titelblatt und Poster) wird die Vielfalt des Bahnbetriebs in Deutschland, Österreich und der Schweiz eindrucksvoll veranschaulicht. Besondere Beachtung verdient auch dieses Jahr wieder das Poster, das eine Diesellokomotive der nordamerikanischen Bahngesellschaft „VIA Rail Canada“ mit einem Schnellzug zeigt. Auch die Dampflokomotive kommt nicht zu kurz: auf jedem 2. Kalenderblatt „dampft“ es.
ISBN 3-440-05054-8 Preis: DM 14,80

Der „Lok-Magazin-Kalender 1983“ besticht wieder durch seine erstaunliche Vielfalt der Motive. Die insgesamt 175 Abbildungen (alle in schwarz/weiß) bieten für das ganze Jahr reichlich Abwechslung. Von Stichen aus der Frühzeit der Eisenbahnen über historische Dampflokaufnahmen, Inflationsgeld mit Eisenbahnmotiven, alte Zeichnungen und verschiedenste Bahnhofsszenen bis hin zu DB-Aufnahmen aus den letzten 3 Jahrzehnten ist hier alles vertreten, was mit der Eisenbahn in Verbindung gebracht wird.

Aufgrund seines handlichen Formats findet sich für diesen Kalender wohl überall noch ein Plätzchen.
ISBN 3-440-05077-7 Preis: DM 16,80

Für Freunde des schienenengebundenen Nahverkehrs gibt der Franck-Verlag seit langem den „Internationalen Tram-Kalender“ heraus. Die 23 Kalenderblätter und das farbige Deckblatt zeigen auch 1983 wieder Straßenbahn-Motive von Betrieben auf der ganzen Welt. Leider sind die meisten der dargestellten Trambahn-Linien inzwischen aufgelassen und die Fotos schon historisch geworden. Sehr wertvolle Informationen enthalten die ausführlichen Bildtexte, die auch über den jeweiligen Straßenbahnbetrieb Auskunft geben und in deutscher, englischer und französischer Sprache abgefaßt sind.

ISBN 3-440-05050-5

Preis: DM 16,80

Erstmals erscheint in der „Kohlhammer edition eisenbahn“ ein Kalender für Eisenbahnfreunde. Der „Kohlhammer Eisenbahnkalender 1983“ enthält einschließlich des Titels 13 farbige Blätter im Format 17 x 25 cm. Die Fotos stammen aus den letzten 10 Jahren und zeigen vor allem deutsche Dampflokomotiven im Einsatz bei der DB und der DR, 3 Kalenderblätter mit deutschen Dieseltriebwagen und -lokomotiven runden die Motivauswahl ab, bei der sowohl Stand- als auch Streckenaufnahmen berücksichtigt wurden.

Preis: DM 16,80
AR

Neue Kataloge

Bis zum Redaktionsschluß für diese Ausgabe, Ende August 1982, lag uns bereits eine große Anzahl neuer Kataloge der Hersteller von Modellbahnen und Modellbahnzubehör vor. Bei all diesen Nachschlagewerken fiel auf, daß sie in vielen Fällen nicht nur an Umfang, sondern auch an Qualität gewonnen haben. Wir wollen sie Ihnen in alphabetischer Reihenfolge kurz vorstellen:

Bunt, gut gestaltet und sauber gedruckt zeigt sich der 100 Seiten starke Katalog von Arnold. Außer den lieferbaren Produkten enthält er unter dem Motto „Bahnspaß in Farbe“ eine Menge technischer Information.

Auf nunmehr 68 Seiten im Format DIN A 4 ist der neue Katalog von Brawa angewachsen. Signale, Leuchten, Betriebsmodelle, Bauteile und Elektroartikel werden getrennt nach Baugrößen gezeigt und beschrieben.

Blickfang des Kataloges von Fallner, der nun einen Umfang von 130 Seiten hat, sind die Neuheiten des Jahres 1982 mit den Stadthäusern und den Gebäuden vom Römer in Frankfurt. Dargestellt sind all die vielen nützlichen Dinge aus dem Zubehörbereich für Modellbahnen aller gängigen Baugrößen.

In neuer Gestaltung, jetzt im DIN A 4 Querformat, erschien der Katalog 1982/83 von Kibri. Alle Artikel werden auch hier nach Baugrößen getrennt vorgestellt. Allein 6 der 100 Seiten sind den Modellen der Nutzfahrzeuge für den Stadtverkehr vorbehalten.

Fast quadratisch im Format 20 x 21 cm und spiralgeheftet liegt nun auch der 50seitige Katalog von Systeme Lauer vor. Der Inhalt gliedert sich in die drei Bereiche PCC 100 Fahrreglersystem, elektronische Fahrtrichtungsumschalter MWS und EEP Programm.

Im bereits bekannten Querformat ist auch der neue, inzwischen 180 Seiten starke Katalog von Märklin gehalten. Neben allen Produkten in drei Baugrößen zeigt das Werk gute Abbildungen aus dem Großbetrieb mit Erläuterungen des Funktionsprinzips der Lokomotiven. Darüber hinaus findet man Hinweise für eine Lok-Diagnose, eine Ersatzteilliste und viele Beispiele für vorbildgetreue Zug-Zusammenstellungen.

Als erste in diesem Jahr brachte Pola den neuen Katalog (Format DIN A 4). In vielen guten farbigen Abbildungen werden auf 64 Seiten Gebäudemodelle und Zubehör der Baugrößen N und HO gezeigt. Für die wetterfesten Gebäude zur L.G.B.-Bahn gibt es einen gesonderten Katalog.

Fast verdoppelt hat sich der Umfang des Kataloges von Roco, der nun über 148 Seiten im Format DIN A 4 verfügt. Neu aufgenommen wurden Modellfahrzeuge der Baugröße O, die Serie „ROCO miniatur modell“ mit Automodellen und eine Doppelseite mit interessanten Zug-Zusammenstellungen. Enthalten ist außerdem eine Vorschau auf die zu erwartenden Neuheiten des Jahres 1983.

Bebilderte Hinweise auf mehrere Fahrzeuge, die im Laufe des nächsten Jahres erscheinen sollen, findet man auch im neuen Katalog von Trix. Auch dieses Gesamtverzeichnis für die Sortimente TRIX und MINITRIX ist umfangreicher geworden und hat nun 104 Seiten im Format DIN A 4 mit vielen technischen Erläuterungen.

Dominierend im neuen Katalog von Vollmer sind die faszinierenden Gebäude der „Professional Line“. Diese Architekturmodelle werden ja inzwischen auch in der Baugröße N gefertigt. Der gut gestaltete Katalog hat nun einen Umfang von 128 Seiten im Format DIN A 4.

Kein Katalog, dafür eine gute gebildete Lieferübersicht erschien bei Weinert. In dieser gehefteten Loseblattsammlung erfährt der Interessent alles Wissenswerte über die filigranen Signalbausätze, die sich steigender Beliebtheit erfreuen und bereits auf vielen Modellbahnanlagen Platz gefunden haben.

HO

MINI-MARKT MINI-MARKT

Sammler sucht alt. Militärspielzeug: Soldaten-/Indianer-/Tierfiguren von Lineol/Elastolin; Autos, Geschütze. Kauf/Tausch. Sailer, Goethestr. 10, 7210 Rottweil, Telefon 0741 - 449 09.

Verkaufe Originallokschilder, 92 6583 (Guß), 58 2107, 93 2760-2, 50 1397 (Nietzahlen) gegen Gebot. Tel.: 092 35/1267.

Verk. HO 2 L = Artikel, u. a. Ortwein V 80. Ebenso Miba, me u. M+F-Journale. Liste geg. Freiumschlag. R. Pieper, Bläserstr. 50, 7858 Weil am Rhein.

Verkaufe wegen Umstellung HO-Sammlung Fahrzeuge und Zubehör versch. Firmen neu und gebraucht. Liste geg. Freiumschlag. Helmut Schneider, Frankenstr. 56, 5160 Düren.

Werbewagen Märklin 4415 preisgünstig. Liste geg. Rückporto. G. Hahn, Gneisenaustr. 12, 5760 Arnsberg 1.

MIBA, 1974—1978, mit Einbanddecke DM 155,—; Trix int. BR 54 DM 110,— zu verkaufen. Lothar Müller, Neuköllner Str. 12, 7250 Leonberg 1.

TRIX-EXPRESS. Wegen Umzug umfangreiches Schienen- und Fahrmaterial, zum Teil noch nicht benutzt, günstig abzugeben. Genaue Teile-Liste mit Preisen gegen Freiumschl. Rüdiger Jandt, Am Berg 3, 2361 Tensfeld.

RAI-MO, M + F, Gerard-Bausätze u. Fertigmodelle bieten wir zu enorm günstigen Preisen, z. B. RAI-MO 200020 Kittel-Dampftriebwagen DM 60,—; Fertigmodell DM 110,—; m. Faulhaberantr. DM 190,—. Liste geg. Freiumschlag HO-Modellbahnbau, Postf. 140 242, 5300 Bonn.

Verkaufe MIBA 4—6, 10, 12/71, 10/75, 5—12/76, 1, 2, 4, 5, 9—12/77, 2, 3/79, Lok-Magazin Nr. 78 + 100 gegen Gebot. Becker Jürgen, Vorarlberger Str. 25 B 2850 Bremerhaven.

Verkaufe: Bausatz E 52 (Günther) DM 250,—; Modell-eisenbahner (ab 1957) sehr günstig. Suche LGB-Material. Tausche Postkarten mit Bahnmotiven (Bahnhöfe, Brücken). L. Bergsteiner, Blücherstr. 38, 8070 Ingolstadt.

Einladung zur 2. Bochumer Tauschbörse für Eisenbahnen und Spielzeug am Sonntag, den 24. Okt. 82 in der Gaststätte Humboldt-Eck (Nähe Kolping Haus), Maximilian-Kolbe-Str. 2/4, 4630 Bochum-Mitte um 10.00 bis 16.00 Uhr. Anmeldung und Tischreservierung erbeten: Tel. 0201 - 66 28 52 - 64 10 26.

TRIX BR 42, feste Pufferbohle, Räder f. MÄ-Gleise, DC-Betrieb. Metallschilder, Topzustand, Foto auf Wunsch! Mindestgebot DM 240,—. Dalicho, Tel. 062 57 / 74 68 od. 61 96 8.

Verk. Metrop 18.3 DB-Ausführung DM 995,—. Fulgurex BR 82 DM 895,—; SBB-Dampflok C 5/6 DM 1.200,—; C 4/5 DM 695,—; B 3/4 DM 795,—; Bm 6/6 DM 465,—. Peco Schienen + Weichen. Tel. -004 1535 85 16.

Mini-Markt

(Fortsetzung nächste Seite!)

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

.... beim nächsten MINI-MARKT.

Machen Sie einen Versuch im werbewirksamen Eisenbahn-Journal.

VERLAGSBESTELLISTE 5/1982 (zum Fotokopieren oder Ausschneiden)

Bücher:

	Preis	Porto/ Verp.	Lieferzeit
„BR 01“ ca. 300 Seiten mit Schwarzweiß-Fotos und Farbbildern sowie großen Ausfaltplänen (bei Vorauszahlg. entfällt das Porto)	36,—	4,—	sofort
„Die Regentalbahn“ ca. 307 Seiten und ebenso viele Abbildungen (bei Vorauszahlg. entfällt das Porto)	19,90	4,—	sofort
„Dampfloks im Allgäu“ Erstauflage ausverkauft, Zweitauflage Febr. 1980	49,—	4,—	sofort
Journal-Poster (6 Stück nach freier Wahl)	12,—	4,—	sofort

Journale:

	Preis	Porto	Lieferzeit
Journal 6/76	5,50	1,40	sofort
Journal 2—6/77 (Journal 1/77 ausverkauft)	29,—	entfällt	sofort
Einzelausgabe Nr.	je 5,90	1,40	sofort
Jahrgang 1978	35,—	entfällt	sofort
Einzelausgabe Nr.	je 5,90	1,40	sofort
Jahrgang 1979	36,—	entfällt	sofort
Journale 1—3/79	je 5,90	1,40	sofort
Journale 4—6/79	je 6,50	1,40	sofort
Journale 3—6/80 (Journal 1/80-2/80 ausverkauft)	26,—	1,40	sofort
Einzelausgabe Nr.	je 6,50	1,40	sofort
Jahrgang 1981	41,40	entfällt	sofort
Einzelausgabe Nr.	je 6,90	1,40	sofort
Sonderjournal BR 03	6,90	1,40	sofort
Sonderjournal BR 01 ¹⁰ /03 ¹⁰	8,90	2,—	ausverk.
Journal Abo 1982	46,80	entfällt	—
Einzelausgabe Nr.	je 7,80	1,40	sofort
Sonderjournal BR 58	10,80	2,—	ausverk.
Sonderjournal Gotthardbahn	10,80	2,—	sofort

Eisenbahn-Dreieck »Distelrasen«

das neue Buch aus dem H. Merker Verlag.

ist sofort lieferbar DM 69,60.

Hiermit bestelle ich _____ Exemplare des Buches.

DM

wurden überwiesen auf:

- ☐ Postcheckkonto München, Nr. 57 199-802
☐ Volksbank Fürstentfeldbruck, Nr. 21 300
☐ Dresdner Bank, Fürstentfeldbruck, Nr. 69 59 180

Zutreffendes bitte ankreuzen!

Auslandszahlungen bitte nur auf Postcheckkonto!

(Datum)

(Unterschrift)

Absender:

Name: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Alter: _____ Beruf: _____

Wo beziehen Sie Ihr Journal: _____

Bitte ausschneiden und im frankierten Umschlag einsenden an:

H. Merker Verlag
Röntgenstraße 2 · 8080 Fürstentfeldbruck
Telefon (0 81 41) 24 37

MINI-MARKT MINI-MARKT

● 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,—

Achtung N-Freunde! Verk. original verpackte M + F N-Modelle: Umbaus. BR 85 incl. Superz. f. Trix Fahrw. DM 100,—; Fertigm. Fleischm. BR 78 m. M + F Teilen in BR 78¹⁰umgeb. DM 296,—; Fertigm. Krokodil Normalausf. DM 290,— oder als Baus. DM 195,—. M. Knittel, Bgm.-Kraus-Str. 31, 8031 Eichenau.

Biete aus M + F Resten originalverp. Ware an: 061 Baus. BR 76 (pr. T10) incl. Superzürüsts. Steuerg. u. u. Beschr. DM 690,—; 07002 Baus. BR 93⁵⁻¹² (pr. T14)¹ 3 L-Wechselstr. incl. Beschr. u. Steuerg. u. u. gen. DM 695,—; 006 Baus. BR 98⁷⁵ (bay. DVI m. Was-serkästen) incl. Messing Beschr. u. Steuerg. gen. DM 380,—; 03068 f. Märkl. BR 38 Steuerg. ungen. DM 60,—; 03069 dieselbe gen. DM 80,—; 03430 Baus. mot. Tender (pr. 3T12) incl. Superzürüsts. DM 185,—; 03330 Baus. mot. Tender (pr. 3T 16,5) DM 180,—; 04210 Superzürüsts. f. M + F BR 41 Altbau-kessel DM 90,—; 02168 u. 02169, 2169 alte M + F Steuerg. gen. u. ungen. f. Franco Crosti BR 50⁴⁰ (Fleischm. Fahrwerk) DM 60,— u. DM 80,—; 20711 Baus. schon beschriftet E 04 3L-Wechselstr. incl. Superzürüsts. DM 250,—. Über weitere Steuerungen u. Zürüsts. Liste gegen Freiumschlag (Porto 1.30 DM) anfordern. M. Knittel, Bürgerm.-Kraus-Str. 31, 8031 Eichenau oder Telefon 089 / 12543903 von 8—15.30 Uhr.

Suche Märklin-Spielzeug aus der Zeit 1900—1960: Eisenbahnen aller Größen, Autos, Autobaukasten, Schiffe, Flugzeuge, Luftschiffe, Dampfmasch., Militärspiel. Beste Bezahlung. Rembold, Schwabstr. 59. 7030 Böblingen. Tel. 0 70 31/2 08 65.

Verkaufe HO 2 L =, alles neu: Metrop BR 18³ DR DM 1000,-; M + F BR 93° super DM 600,-; E 116 super DM 600,-; Kleins.: BR 96 DM 450,-; BR 80 DM 75,-; Trix V 218 DM 100,-; V 36 DM 80,-; W&H/GFN BR 56²⁰ DM 300,-; GFN-Umbau BR 57¹⁰ DM 400,-; VT 601 7-tlg. DM 600,-. H. Knust, Bogenstr. 15. 6120 Michelstadt.

Verkaufe Spur N fabrikneu. Liste gegen Freiumschlag. Michael Goedecke, Hafenstr. 19, 3301 Walle.

Schienenverkehr: Fotos, Negative, Zeitschriften, Liste gg. Rückporto. Ulrich Schweers, Rathe-Str. 17, 4000 Düsseldorf.

Suche M + F Journal 2—6/75 und 3/76. Angebote an
A. J. van de Meent, Couperuslaan 173, NL-3842 AD
Harderwijk, Tel. 034 10 - 15361.

Verkaufe HO-Messing-Steifrahmentender K4 T30, maßstäbliches Fertigmodell mit Antrieb, unlackiert, gegossene Achslagerblenden DM 49,— + Porto NN oder VK Reinhard Schelter, An der Eger 1, 8671 Thierstein.

Modellbahnfreunde! Sammler sucht Lokschilder.
BD/BW-Schilder, Fabrikschilder aller Art. Zahle u. U.
500,— DM und mehr, oder Tausch. Wünsch, Schön-
bergerstr. 49. 7000 Stuttgart 70. Tel. 0711/471647.

Verkaufe: Lilliput + Roco HO+N fabrikneu, sehr günstig. Bitte Liste anfordern bei Lothar Wansner, Pendlingsstr. 6, 8205 Kiefersfelden.

Suche Original Color-Negative, Format 24 x 36 mm, aus guter Sicht, von Dampfloks, E-Loks 001 (Altbaugesellschaft), 003, 041 (Altbaugesellschaft), 050 (Kabinentender), 053 (Wannentender), 055, 065, 078, 094, E 104, E 116, nur neue Computer Nummer für 30 DM einschl. Schlösser. Erlenweg 43, 2301 Dänischenhagen.

Suche HO Modelle, Fleischmann BR 80 mit Metallgehäuse, Katalog Nr. 1321, Fleischmann Doppelstockwagen Katalog Nr. 5275, Fleischmann Schienenwagen Sslmas 53, Katalog Nr. 5289. Angebote an J. Schlösser, Erlenweg 43, 2301 Dänischenhagen.

Reisezugwagen-Beheimatungen Herbst 1981 mit allen 15 580 DB-Wagen, 112 S., DM 34,— + DM 1,50 Versand. Nagel. Im Langen Feld 5. D-3014 Laatzen 1.

Miniaturumschaltrelais für Betrieb von Gleichstromloks mit Wechselstrom, System Märklin, DM 40,—. Mehrzugelektronik in Modul-Bauweise EMS-kompatibel: NF-Steuermodul DM 75,—, Empfängermodul für Ho-Lok DM 35,—. Montage je nach Aufwand ca. 20,— DM. Wulfert, Kapitän-v.-Müller-Str. 5, 3000 Hannover 1.

25 % Nachlaß auf fabrineue M + F-Bausätze BR 57, 94, 96 (2. Ausf.) mit Steuerung, Zurüstteile. Dalicho, Im Strehling 30, 6104 Seeheim.

Verkaufe 1 St. Superzurüsts. aus alter M + F Fertigung für die neue England M + F G4 in eine G4² DM 60,— und den dazu ben. mot. Tender 03430 incl. Superzurüsts. DM 185,—. M. Knittel, Bgm.-Kraus-Str. 31. 8031 Eichenau.

Verkauf: M + F 17130 5-achs. Öltender kpl. m. Motorisierung f. Fleischm. 01 DM 330,—; 9608 kpl. 5-achs. Tender Unterteil mit Motorisierg. DM 180,—; 01335 Baus. bay. Langlauft. incl. Antr. f. Märkl. od. Trix S 3/6 DM 290,—; 01368 u. 01369 Steuerung. ungen. u. gen. f. alte Trix S 3/6 DM 50,— u. DM 85,—. M. Kniittel. Bgm.-Kraus-Str. 31, 8031 Eichenau.

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

DATUM

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



Internationale

MODELLBAU-AUSSTELLUNG

HOBBY · BASTELN · ELEKTRONIK

WIEN - Messepalast

23. — 26. Okt.
1982

MÜNCHEN

Deutsches Museum
11. — 14. Nov. 1982

KÖLN - Messezentrum

19. — 21. Nov. 1982

Sonderschau
Weltraum

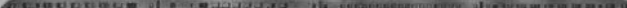
Ausstellungsleitung: *Produktiv Fachmessen und Ausstellungen*

D.M. Prenner v. Prikrany · Paris Lodron Straße 22
A 5020 Salzburg · Tel. 062 22/766 95 u. 777 180

NEU

vario-präsent-system

Das neue Aufbewahrungs-System aus hochwertigem Acrylglas für den anspruchsvollen Modellbahner und Modell-Sammler

auch für Auto-Modelle hervorragend geeignet		ab DM 87,-
		
		
Für jede Größenordnung die ideale Präsentation		

- ☐ 6 verschiedene Größen – individuell verwendbar (HO-Z)
- ☐ allseitig variabel anreihbar

- ☐ hochbelastbar und absolut staubdicht (Spezialabdeckung)
- ☐ schlag- und kratzfest in verschiedenen Ausführungen:
glasklar, rauchbraun (weitere Sondertöne auf Anfrage)

Fordern Sie den farbigen Gesamtprospekt gegen DM 2,- (in Briefmarken) direkt von: **J. Herveling · Schürbankstraße 20 · 4600 Dortmund 41**



V 60 030 Spur 0

Ganzmetall
Auch als Bausatz erhältlich —
keine Löt- und Lackierarbeiten



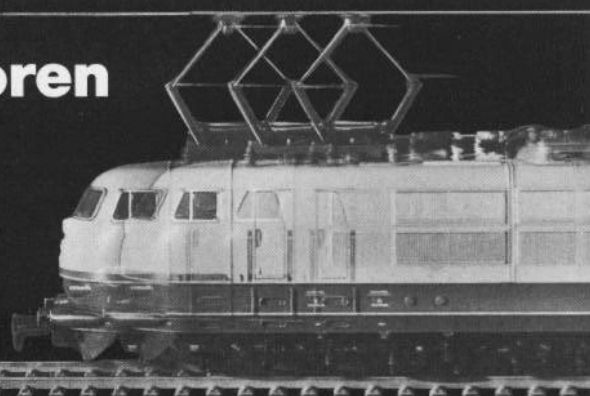
SPRING AG

Modelleisenbahnen · Bahnhofstr. 105 · CH-5430 Wettingen

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

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 Verpackung. Ohne Zollformalitäten, frei Haus, rasch und preiswert. Wir sind nicht weiter von Ihnen entfernt als der nächste Briefkasten. Unser Lieferprogramm 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

Liliput

**-Ersatzteile und
Reparaturdienst
für alle!**

Modellbau Hanns Heinen

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



Modellbahn-Center

MC TIEBE MC

Papenstieg 1 3300 Braunschweig Tel. 0531/45489



**Modell-
Technik**

Inh.: U. Kurz

Ludwigstr. 46-50 · Tel. 513665
6700 Ludwigshafen a. Rh.

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

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

**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

Bausätze

für Loks und Wagen in H0,
H0e und H0m sowie Zurüstellte

Modellbahnlädchen
von-Werth-Straße 32, 5000 Köln 1

Modelleisenbahnen
Zubehör in allen Spurweiten



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

Hobby Haas · Braubachstr. 36
Frankf./M. (Nähe Römer) Tel. 0611/291565

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.

Kassels Spezialist von I bis Z



Spur 0 u.I. Spezialwerkstatt

Reparaturen, Umbauten in Live Steam und
elektrisch.

Aus eigener Fertigung in Spur I: Krokodil,
E 94, Güterwagen, Ersatzteile, Räder,
Flexible Spur I Schienen.

Rückantwort gegen Freiumschlag!

Spezial Maschinenbau
Siegbert Spies, Vorsteigstraße 5
7000 Stuttgart 1 · Telefon 07 11 / 29 58 78

Hobby-Literatur für den Modelleisenbahnfreund

Neuerscheinung

Gerhard O. W. Fischer

**Modelleisenbahnen
Systeme - Techniken - An-
lagenbau**

1982. Ca. 250 Seiten mit zahl-
reichen Abbildungen, karto-
niert, ca. DM 28,-.
ISBN 3-7905-0376-2

Wolf Dieter Schleifer

**Programmierbare
Modelleisenbahnen**

**Baustein-Elektronik für die In-
terface-Technik und neue
Spielmöglichkeiten**

1981. 160 Seiten mit 100 Abbil-
dungen, geb., DM 39,80.
ISBN 3-7905-0330-8

Winfried Knobloch

**Modelleisenbahnen -
elektronisch gesteuert**

**Band 1: Anfahr-, Brems- und
Blockstreckenautomatiken**

1982. 8., überarbeitete und er-
weiterte Auflage. 148 Seiten
mit 116 Abbildungen, karto-
niert, DM 22,-.
ISBN 3-7905-0360-6

**Band 2: Impulssteuerungen,
NF-Zugbeleuchtung und Peri-
pherie-Elektroniken**

1981. 6., überarbeitete und er-
weiterte Auflage. 168 Seiten
mit 117 Abbildungen, karto-
niert, DM 19,80.
ISBN 3-7905-0349-5

**Band 3: Tonfrequenzsteuerun-
gen für unabhängigen Mehr-
zugbetrieb**

1980. 5., erweiterte Auflage.
143 Seiten, 104 Abbildungen,
kartoniert, DM 18,-.
ISBN 3-7905-0320-7

Im Buchhandel und Elektro-
nik-Fachgeschäften erhältlich!



Pflaum Verlag
Lazarettstraße 4, 8000 München 19

SPURKRANZ—VERLAG

Reihe Eisenbahnen in Württemberg

Band I: Die württembergische Allgäubahn -
Verkehrsgeschichte der Strecke Herbertingen -
Memmingen mit Zweigstrecken, 328 Seiten DM 57,-

Band II: Der Bahnknotenpunkt Aulendorf -
eine Chronik in Wort und Bild, mit Bahnbetriebswerk,
364 Seiten DM 69,-

Vorschau:

Band III: Die Nebenbahn Biberach - Ochsenhausen,
von Ingrid Stubenrauch, ca. 260 Seiten, DM 48,-
erscheint Ende 1982!

Im August erscheint:

Bildfahrpläne der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Stand 1895,
(Nachdruck) mit allen bayerischen Strecken rechts des Rheins
auf vier großformatigen Ausfaltbogen,
begrenzte, numerierte Auflage! DM 29,80

Im Frühjahr 1983 erscheint:

Eisenbahnen in Bayerisch Schwaben

Band I: **Der Bahnhof Memmingen -**
vom württembergisch-bayerischen Grenzbahnhof zum
mittelschwäbischen Verkehrsknotenpunkt.

Ausführliches Prospektmaterial senden wir Ihnen gerne zu!

Thomas Scherer SPURKRANZ—VERLAG

Fachverlag für Verkehrsdokumentationen und Modellbahnliteratur

Verlag:

Olgastraße 144/3, 7900 Ulm
Telefon (0731) 22984

Versand:

Anzengruberweg 12, 7913 Senden
Telefon (07307) 4522



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
Pöhe
Hobby

Wir führen:

Modellbahnen
Modellbahnen
Modellbahnen
Modellbahnen
Modellbahnen
Modellbahnen + Zubehör



Arminstraße 12
Tel. 02 09 / 268 19
4650 Gelsenkirchen

UHRMACHERWERKZEUGE für Ihr Hoppy

Unser Lieferprogramm 1982/83 mit vielen Neuheiten ist da:

z.B. zylindrische Handreibahnen — Kleinbohrmaschinen Buffalo und Impala
— Handfeilkloben — Meßuhrenständer — Haarlineal-Stahlmaßstab usw.
Unser Lieferprogramm E.J. 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 · Tel. 02309/2962 · D-4355 Waltrop

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

Wir führen namhafte Herstellerfirmen zu verbraucherfreundlichen
Preisen.

Modelleisenbahnen Klaus Hüther

Ringstraße 3 · 7887 Laufenburg-Hochsai · 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, Götzold, 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-Service, Fachliteratur ALBA, EM MIBA, EK, EJ, O-Spur-Fahrzeuge Roco und Rivarossi. 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) 4 93 58 64

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

Modellbahnzentrum Spielzeugkiste in Wunstorf

Angebote des Monats:

HO		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

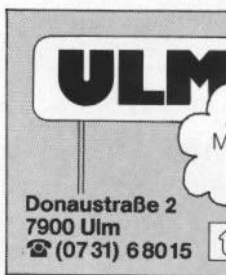
Versand sämtlicher Rai-Mo Artikel an Privat

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	DM 1.000,—
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



riesige
Auswahl aller
Markenfabrikate
Zubehör

das große
Modell-Eisenbahn
Spezialgeschäft

Donaustraße 2
7900 Ulm
☎ (0731) 68015 **technik Sindel**

Spezialgeschäft für Modelleisenbahnen und Zubehör - Werkstatt

Linden
Modellbahn Bw

Corneliusstr. 65 4 Düsseldorf Tel. 02 11/37 37 87

FULGUREX

BEMO



RUCCO



INTERTRAIN

celard

em + el

ade
Modelleisenbahnen

GÜNTHER
Modellbahn

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.

5 Jahre

BEYER electronic

Wir fertigen: bel. Modellautos, Speisewagen mit bel. Tischlampen (H0 + N), Glocken dreistimmig + Glockenspiele, Fahrzeuge mit Martinshorn und Blaulicht u.v.m. Info kostenlos — Katalog DM 2,—

Klaus-Jürgen Beyer, Schubertstraße 23 — D-6392 Neuspach

W. Matschke

Modellbahn

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

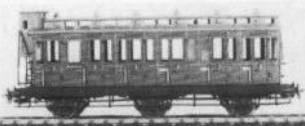
Märklin 78 (3106)	DM 129,50
Arnold 2275 Mallet	DM 179,50
Fleischm. 4160 BR 38	DM 149,50
Roco 4122 a BR 93	DM 99,50
Fleischm./Arnold BR 78	DM 105,—

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 zuzüglich 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. 0 21 22/81 03 69

Exklusiv Modell „VELTINS-PILSENER“
auf Basis Märklin 4415 -

Stück DM 19,80 + Versandko. · Auflage limitiert 500 Stück

ARBEITSGRUPPE EISENBAHN

Postfach 868 · 5910 Kreuztal 8

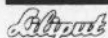
Das Fachgeschäft mit dem breiten Angebot

Modellbahnen

Reparaturen — Umbau — Modellbau

F. Findling — Mech.-Meister

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



Garantiedienst · Ersatzteillager

**Modellbahn
Pietsch**

Friedrichstraße 237
1000 Berlin 41
Tel.: (0 30) 2 91 17 90



Mariendorfer Damm 12
1000 Berlin 42
Tel.: (0 30) 7 06 32 41



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 50 verschiedene Lok- und Triebwagenmodelle ständig zum Verkauf ausgestellt. — Kibri LKW 10 150-9 mit Sonderaufdruck »Modellbahn Pietsch« Baus. DM 10,90, Fertigmod. DM 24,50; Fröwis Bin. Strab Bausatz Nr. 1007 = BM 28/35 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. Bin/W 262 59-107.

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

Eine Million Leser
betrachten dieses Inserat sicher nicht und auch tausende schreiben nicht gleich, um etwas bei uns zu bestellen! Aber sicher sind **einige hundert**

interessiert und Duzende möchten uns auch besuchen. Einige werden es und erfreut feststellen, daß wir Ihre Wünsche erfüllen können, denn wir haben fast alles von Spur 3 - I und noch einiges **mehr**
Kempt Modellbahnen Inn. Frühlingstr. 2
D-8440 Straubing, Tel. 09421/21800



Ihr Modellbahn-Spezialist

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

Friedrich Seibert

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

RHEINBERGER LGB GROSSBAHN-CENTER

Passendes Zubehör. Komplette Serienprogramme am Lager
über 50 Sondermodelle zu LGB passend



Preisgünstige Versandbedingungen
Versand in alle Länder
Preislisten unseres Angebots 1982
gegen Rückporto DM 1,—
Ausführliche Prospekte auf Anfrage

K. RHEINBERGER · Rennbahnstraße 72-76 · D-6000 Frankfurt-Niederrad · Telefon 0611/677077

modellbahn treff

Fachgeschäft für Modelleisenbahnen und Zubehör
Inh. Jürgen Maier · Tel. 07 31/6 25 03

Ulm, Walfischgasse 11

im Zentrum von Ulm

Wir wollen Ihnen nicht nur Eisenbahnen verkaufen, sondern Sie auch richtig beraten. Reparaturen und Umbauten.
Wir führen alle namhaften Firmen in unserem Angebot.



SCHMALSPUR & FELDBAHN

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

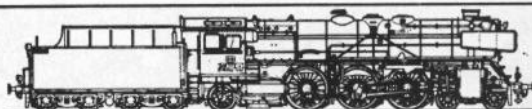
WIE'S DER NAME SAGT: WIR SIND DER SPEZIAL-VERSAND FÜR SCHMALSPUR- bis 6 mm bis 9 mm. WIR BIETEN IHNEN MODELL EISENBÄHNEN, INTERNATIONALES SORTIMENT, EIN WIRKLICH BREITES, INTERNALES SORTIMENT. AUFZU SCHMALSPUR-LITERATUR UND ABONNEMENT. DAZU SCHMALSPUR-INFO-SERVICE IM ABONNEMENT. ANERKANNTE ANGEBOTSLISTEN. AUSFÜHRLICHE SIE FÜR DM 6,- SCHUTZGEB. ERHALTEN SIE EINEN VERRECHNUNGS-SHECK.

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) 60 83 75

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, gefedert, kugellagert. Lieferbar auch in Ausführung anderer Bahngesellschaften (z. B. FO). Auslieferung nur über den guten Fachhandel.

LEBU

DM 795,—

Schweizer Fabrikat
ALUBOX AG, Zürich

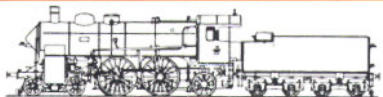
Leichtmetall-Personenwagen

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



Modellbahnkiste

Neuware:
An- + Verkauf 30—50 %
unter Neupreis

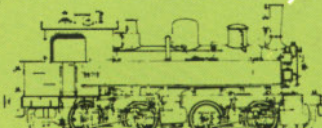
Ihr Vorteil: Günstige Reparaturen, Garantie, viele Sonderangebote.

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

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

2300 Kiel 1, Schülperbaum 2
Tel. (0 431) 9 49 71

Modellbauwerke



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

Fachgeschäft für Modellbahnen
und Modellbau

Roco—Günther—Liliput
Spur 0 + I auf Anfrage
Systemumstellungen für
RC-Revell RC-Schuco
Fachberatung · Reparaturen
Ersatzteile · Lesecke
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)



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



Wir rücken Ihr Modell in's rechte Licht

Wenn Ihnen optimale Präsentation Ihrer Modelle am Herzen liegt: Wir gestalten Kataloge, Presse-mappen, Neuheitenprospekte und Werbeaufnahmen in höchster Qualität. Vorbildgerechte Modell-aufnahmen sind unsere Spezialität. Mit weniger sollten Sie sich nicht zufrieden geben. Rufen Sie uns doch mal an.

Wilkie Road Studio

Willy Kosak/Karin Kießling

8081 Hofheggenberg 29, Tel.: 0 82 02 / 14 15



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, Beschriftung für wahlweise Länderbahn oder Reichsbahnausführung liegt bei.
DM 53,—

Art. Nr. 200 002 BR 8970/75 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.

