



Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0720-051X

6/1982

Dezember

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!





Nach dem Bahnhof Hessental schließt sich in Richtung Crailsheim eine lange Rampe an. Schwere Güterzüge mußten hier mit Vorspann gefahren werden. Das im Dezember 1972 aufgenommene Bild zeigt die 050 406 vor einer Schwesterlok mit Kabinentender.

Foto: Obermayer

6/82

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
Euro Planning International
Verona - Via Amanti, 12

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. 57 199-802
(BLZ 700 100 80)

Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21 300
(BLZ 701 693 70)

Dresdner Bank Nr. 695 918 000
(BLZ 700 800 00)

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
Damals vor 10 Jahren	4
Die Schmalspurbahn Biberach-Ochsenhausen	8
Bahnhofsimpressionen (Die Eisenbahn im Tal der Ahr)	16
Altes Spielzeug	
Modell- und Spielzeug-Eisenbahnen aus Nürnberg	20
Deutsche Diesellokomotiven (V 200)	28
Die Maler kommen . . .	39
Jagdschloß mit Parkanlage	44
Auf der Kgl. Bayerischen Staatsbahn	48
Großer Modellbau-Wettbewerb	54
Bayern-Journal	56
Bücherecke	60
Mini-Markt	61
Modelle in großen Spurweiten	64
Neuheiten-Journal	65
Zusammenbau von Rai-Mo Wagen in H0	72

Achtung!

**Großer Modellbau-Preiswettbewerb
auf Seite 54!
Über DM 5.000,— zu gewinnen!**

**Allen unseren Lesern wünschen wir ein schönes
Weihnachtsfest sowie alles Gute für das neue Jahr.
Wir danken allen Freunden unseres Verlages für das
entgegengebrachte Vertrauen.**

**Jhr
H. Merker Verlag**

Zu unserem Titelbild:

Auf der langen Rampe bei Gailenkirchen wurde auch den schweren Güter-
zuglokomotiven alles abverlangt. Nur noch im Schrittempo kam 044 566 im
Januar 1973 voran.

Foto: Obermayer

Zu unserem Poster:

Im Herbst 1972 herrschte auf den Rampen um Schwäbisch Hall noch reger
Dampfbetrieb. Das Foto mit dem leichten Güterzug, geführt von der
052 580, entstand bei Gailenkirchen.

Foto: Obermayer



Bild 1: Der erste Schnee ist gefallen. 023 050 erklimmt mit einem Personenzug nach Crailsheim die Steigung bei Michelbach a. d. Bilz.

Foto: L. Nawrocki

Damals vor zehn Jahren

Damals, im Winterhalbjahr 1972/73 dampfte es noch in vielen Regionen der Bundesrepublik Deutschland. Am 31.12.1972 verfügte die Deutsche Bundesbahn über einen Eigenumsbestand von 1203 Dampflokomotiven, 1082 davon noch einsatzfähig. Dazu zählten u.a. die noch vorhandenen 230 Exemplare der Baureihe 044 und die 651 Fahrzeuge der Reihen 050 bis 053 sowie auch verschiedene Einzelstücke.

Ganze Heerscharen von Foto- und Eisen-

bahnfreunden zog es an den Wochenenden hinaus an die mit Dampfloks befahrenen Strecken. Zu den besonderen Anziehungspunkten zählte natürlich die „Schiefe Ebene“ von Neuenmarkt-Wirsberg nach Marktschorgast. Weniger bekannt und lange nicht so überlaufen waren die langen Rampen in der Umgebung von Schwäbisch Hall. Selbst an Samstagen gab es dort noch eine Menge Dampfbetrieb. Lokomotiven der Baureihen 023, 050 bis 053 und 044 waren dort im Ein-

satz, die meisten vor schweren Güterzügen. Ein sehr günstiger Standort für den Eisenbahnfotografen war etwas oberhalb des Bahnhofs Gailenkirchen, rund 7 km entfernt von Schwäbisch Hall, an der Strecke 320a nach Heilbronn. Auf einer fast 5 km langen Rampe, die aus einer langgezogenen Rechtskurve in eine etwas engere Linkskurve übergeht, wurden den Lokomotiven alle Kraftreserven abverlangt. Es war schon ein grandioses Schauspiel, wenn die schweren Dreizylin-

Bild 2: Zur großen Freude der vielen Fotografen, die sich im Winterhalbjahr 1972/73 im Raum Schwäbisch Hall tummelten, erschien dort recht häufig die 053 097 mit ihrem Wannentender. Foto: Obermayer





Bild 3: Ein besonders neuralgischer Punkt der Rampen um Schwäbisch Hall, besonders im Herbst und Winter, war der Einschnitt kurz nach dem Tullauer Tunnel.

Foto: Obermayer

der-Maschinen der Reihe 044 bergwärts stampften. Ohne Vorspann kamen sie oft nur noch im Schrittempo voran. Von den Abhängen kam das Donnern des Auspuffschlages zurück. Nicht weniger spektakulär war das Schauspiel auf der anderen Seite von Schwäbisch Hall in Richtung Hessental. Nachdem dort das Kochertal auf einem Fachwerkviadukt überquert wird, folgt bei Tullau ein kurzer Tunnel, durch den die Strecke über Michelbach hinauf zum Bahnhof Hessental führt. Auf dem Weg nach Crailsheim schließen sich dann gleich nach Hessental weitere Rampenabschnitte an. Obwohl die schweren Güterzüge mit Vorspann gefahren wurden, verlangte der Ein-

schnitt hinter dem Tullauer Tunnel den Lokpersonalen alles Können ab. Fauchend und schleudernd ging es bergan. Rauheif und Herbstlaub machten den Einschnitt manchmal fast unpassierbar. Im Winter waren die senkrecht abfallenden Felswände oft von mächtigen Eiskaskaden überzogen. Die dort verkehrenden Dampflokomotiven kamen von den Bahnbetriebswerken Crailsheim, Heilbronn und Nürnberg. Oft wurden auch Maschinen der Baureihe 023 als Vorspann für die langen Güterzüge herangezogen. Ein besonders begehrtes Fotoobjekt war die Lokomotive 053 097, die mit einem Wannentender der Bauart 2'2' T 30 fuhr. Damals, in jenem Winter, zeichnete sich aber

auch schon dort auf den schwäbischen Rampen der Wandel in der Struktur der Zugförderung ab. Viele der Reisezüge von und nach Nürnberg wurden bereits von Diesellokomotiven geführt. Den Dampflokomotiven der Reihen 023 und 050 blieben nur noch einige Nahverkehrszüge. Sehr zum Leidwesen der Lokografen erschienen auch schon die ersten Güterzüge, die mit Maschinen der Baureihe 215 bespannt waren. Es war unverkennbar damals vor zehn Jahren: rund um die angestammte Hochburg, dem Gebiet um Crailsheim, kündigte sich das Ende der Dampflokzeit an.

HO



Bild 4: Bergab ging es auf der Tullauer Rampe natürlich wesentlich leichter. Kurz danach, hinter Schwäbisch Hall wurden den beiden Lokomotiven der Baureihe 050 jedoch alle Kraftreserven abverlangt.
Foto: Obermayer

Bild 5: Viele der leichten Güterzüge und die meisten Reisezüge zwischen Schwäbisch Hall und Heilbronn wurden im Jahr 1973 von Diesellokomotiven der Reihe 215 geführt. Die bei Gailenkirchen fotografierte Lok 215 007 ist eine der zehn Vorserienmaschinen dieser Baureihe.
Foto: Obermayer



Bild 6: Die schweren Güterzüge von Heilbronn nach Crailsheim erforderten wegen der zahlreichen Rampen oft Vorspannloks. Im Februar 1973 macht sich 023 037 als Vorspannloks bei Michelbach a. d. Bilz nützlich. Mehr über Geschichte und Einsatz dieser Neubaudampflok erfahren Sie in unserem Sonderjournal über die BR 23, das im Dezember erscheint.
Foto: L. Nawrocki





Bild 1: Als das Ochsenhauser Bähnle noch bis Biberach fuhr, befand sich an der Westseite des Biberacher Bahnhofs diese Drehscheibe mit Wasserkran, wo die Lokomotiven gedreht wurden. Heute ist die Stelle kaum noch zu erkennen, sie befindet sich unmittelbar hinter einem Zeitungskiosk, dessen Vorgänger auf unserem Bild hinter dem Wasserkran sichtbar ist.

Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber

Die Schmalspurbahn Biberach-Ochsenhausen

Seit über einem Jahr kursieren die Gerüchte, daß die Deutsche Bundesbahn den Betrieb auf der Schmalspurstrecke von Warthausen nach Ochsenhausen einstellen will. Wie ein Blitz aus heiterem Himmel traf die erste inoffizielle Verlautbarung im Herbst 1981 im Bürgermeisteramt von Ochsenhausen ein. Bislang war die Stadt Ochsenhausen davon ausgegangen, daß der Güterverkehr nach

Bild 2: Gerade hat die 99 637 gedreht und setzt sich jetzt am Nordende des Biberacher Bahnhofs vor den Zug nach Warthausen-Ochsenhausen. Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber

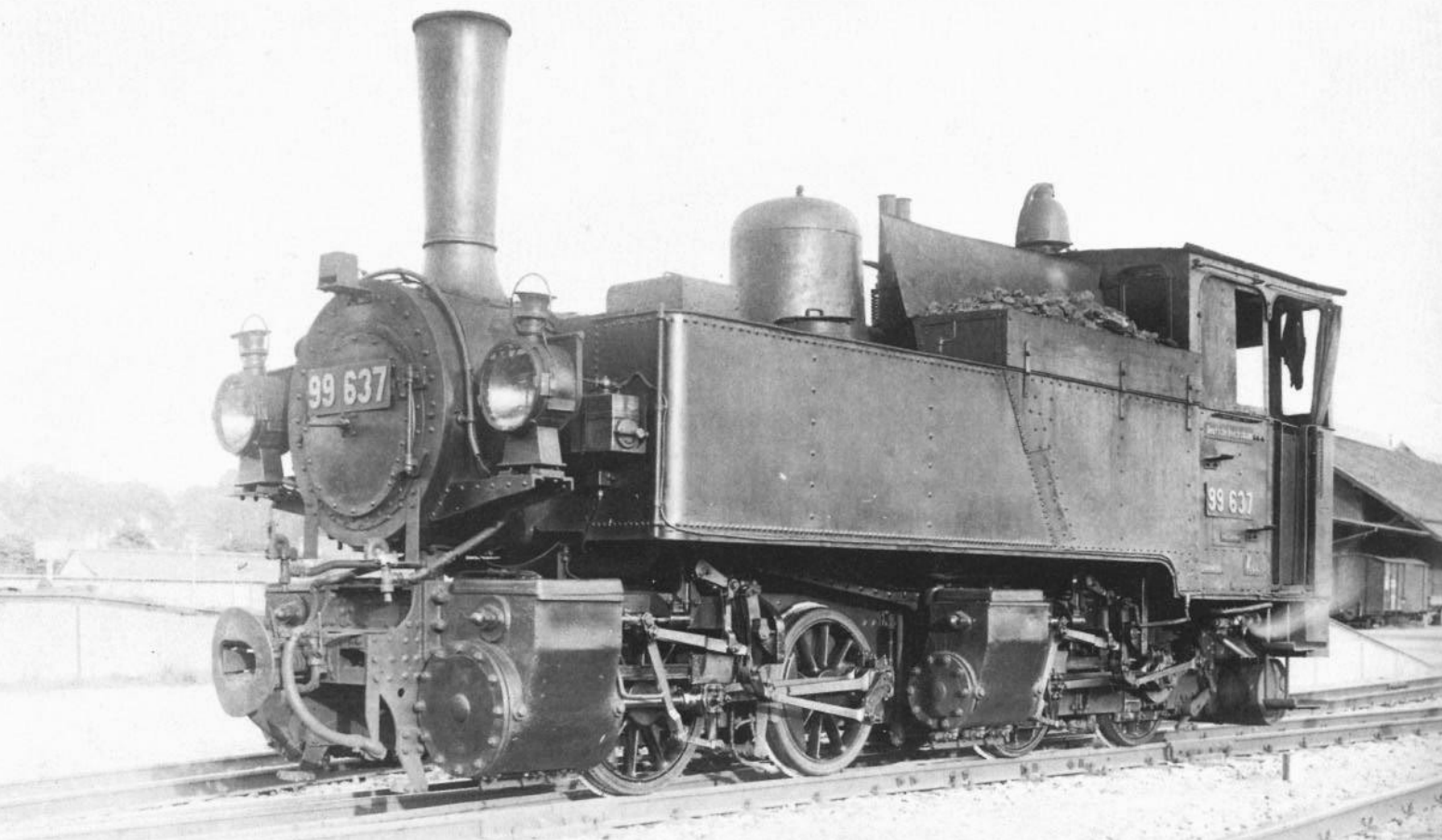




Bild 3: Im April 1968 mußte die 99 633 für eine Diesellok einspringen. Neben dem Güterschuppen von Warthausen steht sie zur Rückfahrt nach Ochsenhausen bereit.

Foto: H. G. Knapp

Bild 4: Im April des Jahres 1968 kehrte die 99 633 für kurze Zeit auf ihre Stammstrecke, dem „Öchsle“ zurück. Den Weg von Schussenried nach Warthausen hat sie auf dem Tieflander zurückgelegt.

Foto: Obermayer

Warthausen bis zum Jahr 1987 erhalten bleibt, so wie dies in einem Schreiben aus dem Jahr 1977 von der DB zugesichert worden war. Diese Zusage der DB war umso glaubhafter, nachdem die beiden Diesellokomotiven 251 902 und 903 erst im Sommer 1981 in frischem Glanz aus dem AW Nürnberg zurückgekommen waren.

Dennoch: Seit Juni 1982 ist der Bahnhof Ochsenhausen bereits aufgelöst, und inzwischen wurde auch eines der beiden Schuppengleise schon stillgelegt. Dies alles sind untrügliche Vorzeichen für eine beabsichtigte Streckenstilllegung. Das „Öchsle“ wird also sterben, zwar noch nicht zum Fahrplanwechsel im Herbst 1982, vermutlich aber still und leise im Laufe des Winterhalbjahres.

Vor ziemlich genau 90 Jahren, nämlich Ende 1891 eröffnete die Königlich Württembergische Staatsbahn ihre erste Schmalspurstrecke von Nagold nach Altensteig. Bis zu diesem Zeitpunkt waren die Bemühungen ganz auf den Ausbau der Hauptbahnen ausgerichtet. In der letzten Dekade des vergangenen Jahrhunderts wurde verstärkt dann auch die Erschließung des Hinterlandes gefordert. Bereits im Jahr 1893 forderte ein „Eisenbahnkomitee“ den Anschluß von Ochsenhausen an die Stadt Biberach und an die Hauptbahn Memmingen-Ulm. Nachdem man sich endlich über die Streckenführung einig geworden war, konnte im Januar 1899 mit den Bauarbeiten des Teilstückes von Warthausen nach Ochsenhausen begonnen werden. Diese Strecke mit einer Länge von 18,98 km berührt die Orte Barabain, Äpfingen, Sulmingen, Maselheim, Wennedach, Reinstetten und Goppertshofen. Die Trasse führt über Täler und Höhenrücken mit Steigungen bis 1:40. Im Verzeichnis der Württembergischen





Bild 5: 251 903 am 14.5.1982 im Endbahnhof Ochsenhausen.

Foto: A. Ritz



Bild 6: Das Bahnhofsgebäude Ochsenhausen von Süden her gesehen.

Foto: Obermayer



Bild 7: Der zweistöckige Lokschuppen in Ochsenhausen läßt noch in Ansätzen die Fachwerkstruktur erkennen.

Foto: Obermayer

Bild 8: Mit Schmalspur-Transportwagen werden die Schmalspurdieselloks bei fälligen Untersuchungen von Warthausen zum AW Nürnberg transportiert. 251 902 am 7.10.1972 im AW Nürnberg.

Foto: L. Mickel

Bild 9: 99 633 hat sichtlich Mühe, ihren Güterzug über die Steigung bei Apfingen nach Ochsenhausen zu befördern (April 1968).

Foto: H. G. Knapp



Staatsbahn wird die Strecke von Warthausen nach Ochsenhausen, die am 30. November 1899 eröffnet wurde, unter der laufenden Nummer 110 geführt. Das 3,24 km lange Reststück von Warthausen nach Biberach konnte dann als Strecke Nr. 112 am 1. März 1900 dem Betrieb übergeben werden. Zu den Besonderheiten dieses Abschnittes zählte die niveaugleiche Kreuzung der Hauptbahn bei Warthausen.

Die Lokomotiven

Die ersten Triebfahrzeuge, die auf der Schmalspurbahn mit der Spurweite von 750



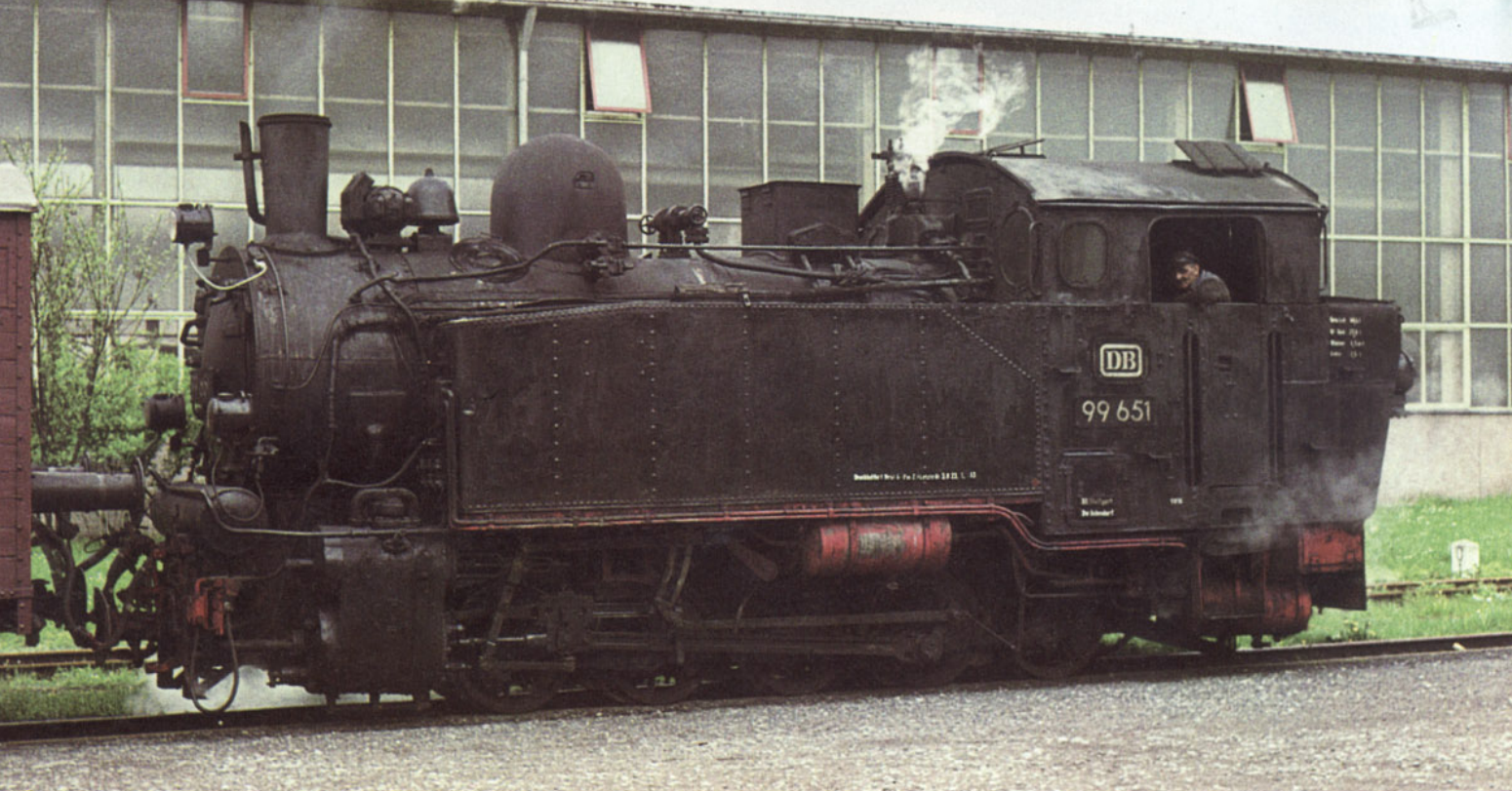


Bild 10: 99 651 im Bahnhof Biberach am 6.5.1964.

Foto: H. Schambach

mm zum Einsatz kamen, waren die kleinen Mallet-Lokomotiven der Gattung Tssd. Diese Vierzylinder - Naßdampf - Verbundmaschinen mit den Bahn-Nr. 41 bis 49 entstanden von 1899 bis 1913 bei der Maschinenfabrik Esslingen unter den Fabrik-Nr. 3070 bis 3072, 3198 bis 3200, 3294, 3503 und 3698. Zur Streckeneröffnung kamen zunächst die beiden Lokomotiven Nr. 41 und 42 nach Ochsenhausen. Wenig später folgte die Maschine Nr. 43 und im Jahr 1904 schließlich noch die Lok Nr. 47

mit der Fabrik-Nr. 3294. Lange Zeit bewältigten die Maschinen den gesamten Personen- und Güterverkehr. Am Ende der zwanziger Jahre gelangten dann zwei „Sachsen“ in das Schwabenland, nämlich die beiden Lokomotiven mit den Betriebsnummern 99 650 und 99 651, die im Jahr 1918 von Henschel in Kassel mit den Fabrik-Nummern 16 131 und 16 132 als Gattung VI K an die Sächsischen Staatseisenbahnen geliefert wurden. Nach der Umspurung der Müglitztalbahn waren die

Maschinen dort entbehrlich geworden. Diese Fünfkuppler verdrängten die schwächeren Mallet-Maschinen auf andere württembergische Schmalspurbahnen. Die Lokomotiven Nr. 41 und 42 schieden am Ende der dreißiger Jahre im Bottwartal als 99 631 und 99 632 aus dem Dienst. Nach der Indienststellung der Diesellokomotiven V 51 gelangten auch die 99 650 und 99 651 nach Beilstein in das Bottwartal. Die 99 650 wurde dort am 31.5.1967 ausgemustert. Am 29.9.1969 folgte dann die

Bild 11: 99 651 mit einem Güterzug von Biberach nach Ochsenhausen kreuzt am 6.5.1964 kurz vor dem Bahnhof Warthausen die Gleise der „Schwäb'schen Eisenbahn“ Ulm-Aulendorf.
Foto: H. Schambach





Bild 12: Im April 1968 rangiert 99 633 in Ochsenhausen, im Hintergrund der hübsche Lokschuppen. Foto: H. G. Knapp

99 651, die aber erhalten blieb und als Denkmal vor dem Bahnhof Steinheim aufgestellt wurde. Zu denselben Ehren kam auch die 99 637, früher als Nr. 47 eingesetzt, nach ihrer Ausmusterung am 25.3.1965 in Buchau. Als letzte Maschine ihrer Gattung ist die

Bild 13: Eine der letzten Dampflookeinsätze auf dem „Öchsle“, 99 633 ist im April 1968 mit dem Güterzug nach Ochsenhausen bei Maseheim unterwegs. Foto: H. G. Knapp

99 633 am 18.3.1969 ausgemustert worden. Im April 1968 war sie noch einmal von Buchau auf ihre alte Stammstrecke nach Ochsenhausen zurückgekehrt, um dort für eine defekte Diesellok einzuspringen. Heute ist die betagte Mallet-Maschine in der Obhut der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte. Nach einer gründlichen Aufarbeitung soll die Lokomotive im Museumsbetrieb auf der Jagstalbahn der SWEG eingesetzt werden.

Die Betriebsentwicklung ab 1964

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges war zunächst eine kräftige Belebung des Personen- und des Güterverkehrs zu verzeichnen. Im Jahr 1950 verkehrten noch sechs Personenzugpaare. Auch die 730 Wagenladungen konnten sich sehen lassen. In den nachfolgenden Jahren erlitt der Personenverkehr immer stärkere Einbußen und kam





Bild 14: Sehr reizvoll sind auch die Unterwegsbahnhöfe. Auf unserem Bild vom 26.5.1982 durchfährt 251 903 auf ihrer Fahrt nach Ochsenhausen den Bahnhof Maselheim.

Foto: A. Ritz

schließlich zu Beginn der sechziger Jahre ganz zum Erliegen. Die Einstellung erfolgte mit Beginn des Sommerfahrplans 1964. Gleichzeitig wurde aber auch die Güterbeförderung auf dem Streckenabschnitt Biberach-Ochsenhausen aufgegeben, gefolgt von dem Abbau der Gleise.

Auf der Strecke Warthausen-Ochsenhausen hingegen wuchs das Frachtaufkommen weiter an und erreichte im Jahr 1975 insgesamt 2185 Wagenladungen. Hauptkunde war und blieb die Firma Liebherr, die in Ochsenhausen über große Produktionsstätten verfügt.

Bis zum Jahr 1980 stieg der Güterverkehr noch weiter an, fiel dann jedoch ein Jahr später auf 2000 Wagenladungen zurück. Die Gründe dafür waren sicherlich die sich abzeichnende Rezession und eine Änderung im Produktionsablauf. Nach den Aussagen der Firma Liebherr ist auch für die Zukunft nicht mehr mit einer Steigerung des Frachtaufkommens zu rechnen, zumal Liebherr keinen Direktanschluß besitzt und alle Güter mit dem Lkw zum Bahnhof Ochsenhausen bringen muß.

Die Deutsche Bundesbahn hat ihre Zusage, die Strecke bis zum Jahr 1987 nicht anzutasten davon abhängig gemacht, daß der Güterverkehr wächst bzw. zumindest konstant bleibt. Von Seiten der Bahn hatte man die Strecke in den letzten Jahren merklich vernachlässigt. Für eine Instandsetzung der Schmalspurbahn müßte die DB nach ihren eigenen Schätzungen etwa 20 Millionen Mark aufwenden. Eine zunächst erwogene Umspurung auf 1.435 mm war auf 15,5 Millionen veranschlagt und schließlich verworfen worden.

Bild 15: Der Abschnitt Reinstetten—Wenndach ist landschaftlich am interessantesten. 251 903 am 26.3.1982 auf der Rückfahrt nach Warthausen.

Foto: A. Ritz





Man wird sich also mit dem Gedanken vertraut machen müssen, daß das „Öchsle“ demnächst sterben wird.

Seit einiger Zeit bemüht sich eine Interessengruppe, die Strecke bzw. einen Teil davon zu erhalten, um dort einen Museumsbetrieb durchführen zu können.

Wir würden uns freuen, wenn es dazu käme und gerne im Eisenbahn-Journal darüber berichten. In Anbetracht der derzeitigen wirtschaftlichen Lage und bei der wenig entgegenkommenden Haltung der DB zu solchen Vorhaben sind wir allerdings wenig optimistisch. Wer mehr über das „Öchsle“ wissen möchte: Norbert Kurtenbach, Trarbacher Str. 24, 4100 Duisburg 25, hat eine ausführliche Beschreibung der Schmalspurbahn Warthausen-Ochsenhausen verfaßt.

HO

Bild 16: Um 8 Uhr morgens verläßt der Güterzug von Montag bis Freitag Warthausen und erreicht nach knapp einstündiger Fahrt Ochsenhausen. 251 903 am 26.3.1982 bei Barabein unweit von Warthausen.

Foto: A. Ritz

Bild 17: Ende Mai 1982 war diese Schmalspurdraisine samt Anhänger noch am Güterschuppen in Warthausen hinterstellt.

Foto: A. Ritz







Eisenbahn und Ahrtalromantik

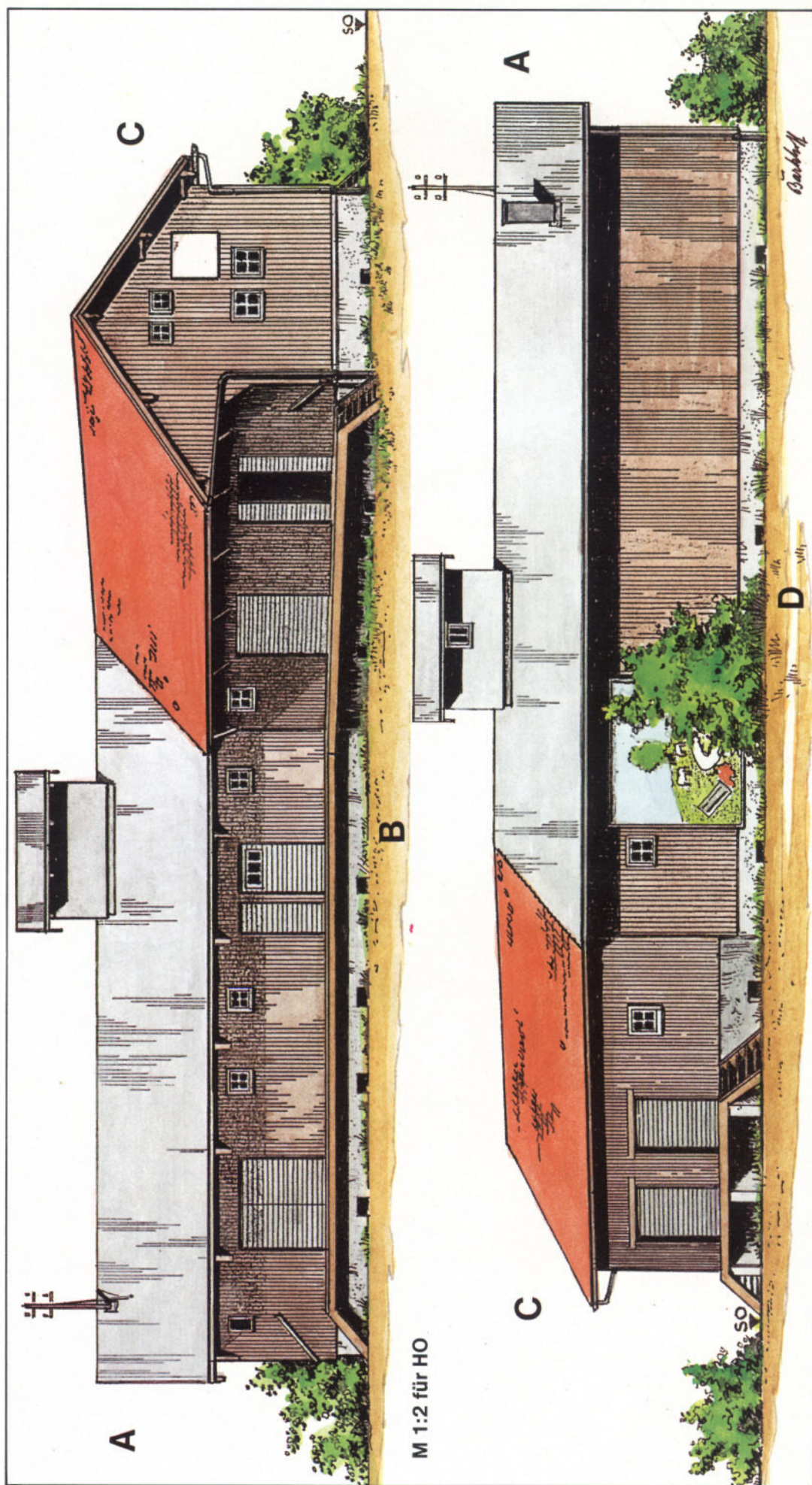
3. Teil und Schluß

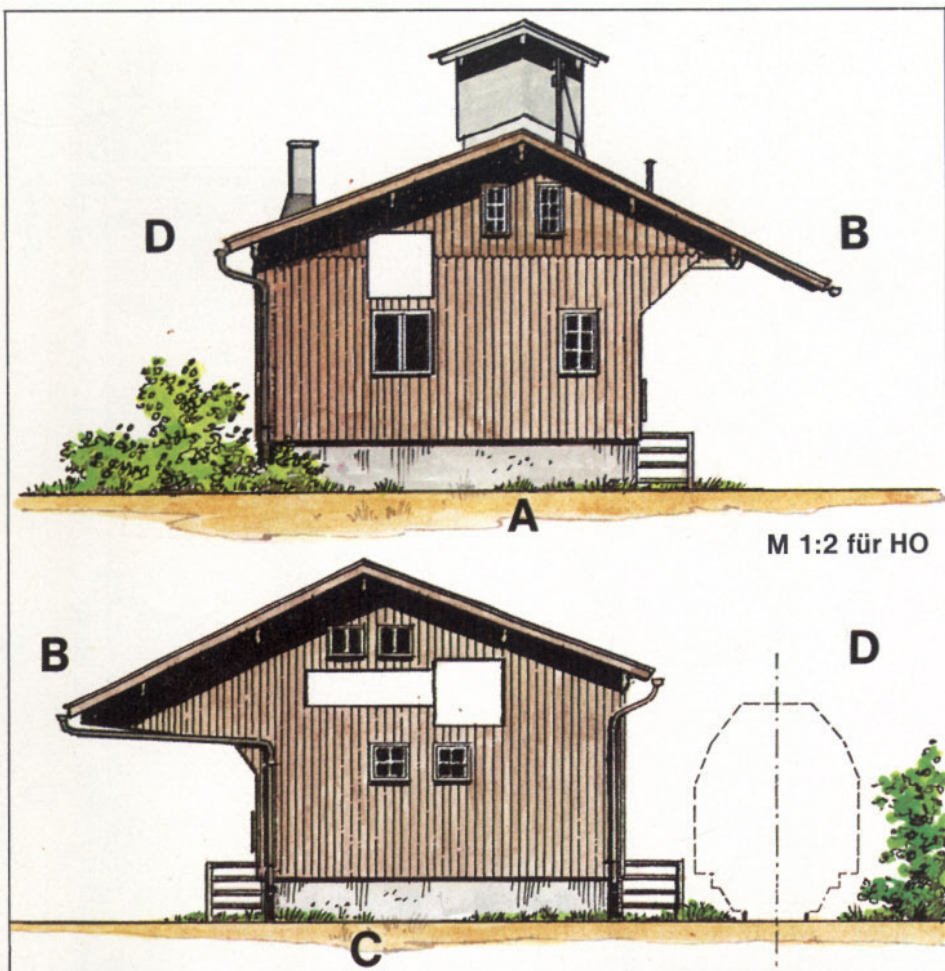
Betrachten wir den rechten Anlagenteil unseres im Eisenbahn-Journal 3/82 begonnenen Ahrtalbahn-Projektes, so dürfte vom Kamm des untertunnelten Berges aus die hier dargestellte Szenerie einzusehen sein. Vielleicht beinhaltet die Zeichnung etwas viel »Motive«, die Situation aber ist durchaus realistisch. Blickfang dieses Anlagenabschnittes ist

zweifelloos die Natursteinbrücke über den Fluß mit dem sich anschließenden Bahnübergang. Starke Mauern stützen abschnittsweise die parallel zum Flußbett verlaufende Fahrbahn. Die Straße verläßt in engem Bogen die Ortschaft, überquert beide Streckengleise und endet (möglichst nicht einsehbar) am rückwärtigen Hang einer angedeuteten

Flußbiegung. Für den Betrachter wird so die Weiterführung der Straße und des Flusses vorgetäuscht.

Der Bahnübergang ist mit zwei Doppelschranken ausgestattet. Die Lage des Stellwerkes sollte so gewählt werden, daß für das Bedienungspersonal der Schranken ausreichende Einsicht in den fließenden Straßen-





verkehr gewährleistet ist.

Zur Gleisverlegung mußte am jenseitigen Flußufer der flache Bergriegel abgetragen werden, ein breiter Geländeeinschnitt entstand. Die Öffnung wurde so großzügig angelegt, daß hier eine kleine Ortsgüteranlage Platz fand. Sie ist von Schiene und Straße her gleich gut erreichbar. Form und Lage des Schuppens sind dennoch als nicht alltäglich anzusehen, denn beide Gebäudetrakte sind winkelig zueinander angeordnet und können von Straßenfahrzeugen umfahren werden. Eine Schuppenseite ist über eine Rampe an das Zubringergleis angeschlossen. Wenngleich ich das Original nicht in der Eifel, sondern in Süddeutschland entdeckte, fügt sich das Modell dennoch recht harmonisch in die dargestellte Situation. Die Schuppenwandungen sind durchweg holzverkleidet, beide Dächer bilden durch die unterschiedliche Eindeckung einen besonders reizvollen Kontrast. Die freien Flächen an den Stirnseiten des Gebäudes tragen die Namen und Zeichen der jeweiligen landwirtschaftlichen Genossenschaften. Am Rande der Zufahrtswege zur Ortsgüteranlage lagern Hölzer und Baumaterialien vielerlei Art; es lassen sich wunderschöne Ladeszenen gestalten.

Einen allgemeinen Hinweis noch zur Anlagenhöhe des Projektes: In der Regel sieht der Betrachter beim großen Vorbild nicht **auf**, sondern **in** die Szenerie. Beziehen wir diese Feststellung auf unsere Modellbahnverhältnisse, so ergibt sich ganz von selbst eine verhältnismäßig hohe Anlagenhöhe. Bei mehreren sichtbaren Gleisebenen empfiehlt es sich, die richtige Betrachtungshöhe durch Versuche zu ermitteln.

R. Barkhoff

ORIGINAL Preisermodell



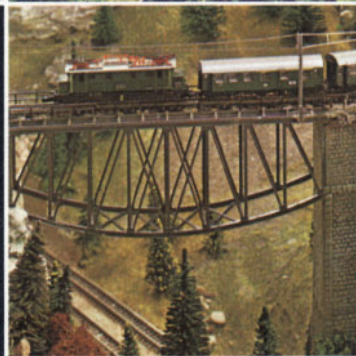
... und mit Preiser Figuren belebt!

Wie Großanlagen klein bleiben: Märklin mini-club Spurweite 6,5 mm

Die Märklin mini-club ist nicht nur die kleinste Modelleisenbahn der Welt. Sie hat sich in 10 Jahren zu einem runden System entwickelt, das als Alternative erfolgreich seine Einmaligkeit beweist. Die mini-club braucht extrem wenig Platz und fasziniert gerade durch ihre erstaunliche Miniaturisierung – auch als Zweitanlage. Wie zuverlässig sie funktioniert, zeigt der Weltrekord im Dauerfahren. Mit echter Oberleitungsfunktion und vielen Details kann sie bis zu anspruchsvollen Großanlagen ausgebaut werden.



Details werden vorbildlich – zum Beispiel diese Bekohlungsanlage.



Die richtige Eisenbahnstimmung kommt mit dem speziellen mini-club-Zubehör.



Das ist typisch mini-club: Echte Modelleisenbahn in neuer Dimension.

märklin
mini-club

Baugröße Z, 1:220
Spurweite 6,5 mm

Zugauskunft im
Fachhandel und bei:
Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Postfach 860/880
7320 Göppingen

Zeit für Märklin

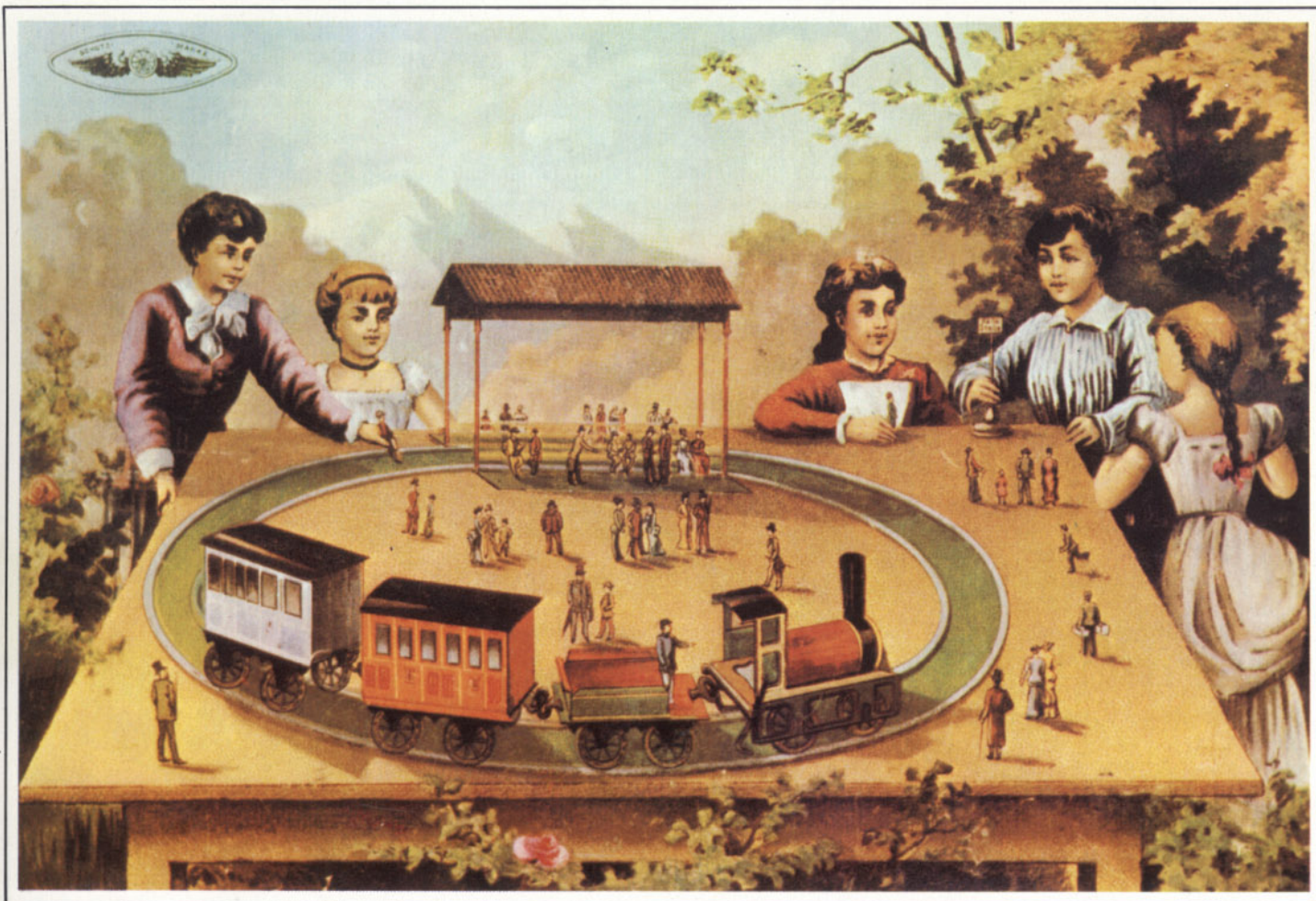


Bild 1: Mit solchen Farbabbildungen wurde um die Jahrhundertwende für Spielzeugeisenbahnen geworben (die Abbildung wurde mit freundlicher Genehmigung des Verlags „New Cavendish Books Limited“ in GB-Craven Hill London dem Buch „A Century of Model Trains/Ein Jahrhundert Modelleisenbahnen“ von Allen Levy entnommen).

Altes Spielzeug

Modell- und Spielzeugeisenbahnen aus Nürnberg

Auch wenn uns der Unterschied zwischen der Spielzeugbahn von einst und den Modellbahnen von heute recht kraß erscheint, konnten auch die Spielbahnen unserer Urgroßväter durchaus den Anspruch erheben, »Modelle des Vorbilds« zu sein. Wenn man über die teilweise derben Spielbahnen von damals lä-

chelt, so vergißt man nur allzuleicht, daß auch die Vorbilder selbst noch recht einfach waren. Wieviele urige Lokomotiven aus der Eisenbahn-Gründungszeit gab es, die teilweise 30 Jahre und länger in untergeordneten Diensten überlebten, nachdem sie bereits nach ihrem langjährigen normalen

Dienst ausgesondert worden waren! Zudem waren auch die Ansprüche der Käufer und die Möglichkeiten der Herstellung von derlei Spielzeug wesentlich bescheidener. Man führe sich zur Verdeutlichung z. B. vor Augen, daß die Arbeitszeit um die Mitte des vorigen Jahrhunderts üblicherweise z. T. 14 und mehr Stunden pro Tag betrug. Da blieb außer für Arbeiten, Essen und Schlafen für andere Dinge nicht allzu viel Zeit, zumal der Samstag ohnehin und der Sonntag in vielen Fällen durchaus auch als Arbeitstage herhalten mußten. Wenig Freizeit, zusammen mit einem Einkommen, von dem kaum der Lebensunterhalt zu bestreiten war, machen verständlich, daß ein Arbeiter z. B. von Spielzeug oder gar von Spielbahnen als Hobby-Beschäftigung eigentlich nicht einmal träumen konnte.

Wenn, dann waren diese relativ teuren Eisenbahnen schon den Kindern aus Fürstenhäusern oder den Sprößlingen von Großgrundbesitzern, hohen Beamten, Kaufleuten und Handelsmännern vorbehalten. Mittlere und kleine Beamte, Handwerker oder Angestellte sowie Arbeiter zählten selten zum erlauchten Kreise derer, die Spielzeug kaufen konnten. Sie konnten es bestenfalls durch grobe Schnitzarbeit oder Nähereien selbst zu Hause anfertigen, wie z. B. selbst gefertigte Pup-

Bild 2: Zur Zeit des deutsch-französischen Krieges 1870/71 steckte die Spielzeugeisenbahn noch in den Kinderschuhen. Das Aquarell von A. Bach zeigt die Abnahme der Siegesparade der bayerischen Truppen am 16.6.1871 in München durch König Ludwig II. (Ludwig II.-Museum).

Foto: Fotoarchiv der Museumsabteilung der Bayerischen Schlösserverwaltung





Bild 3: Während der Regentschaft König Ludwig II. war die Beschäftigung mit Spielzeug oder gar mit Spielbahnen den Kindern der Oberschicht vorbehalten. Zur Verdeutlichung der Zeitepoche noch ein zeitgenössisches Aquarell von E. Correns, mit dem Titel „König Ludwig II. landet mit seinem (Dampf-)Schiff 'Tristan' in Berg“ (entstanden 1867). Schloß Berg liegt am Starnberger See südlich von München (Ludwig II.-Museum).

Foto: Fotoarchiv der Museumsabteilung der Bayerischen Schlösserverwaltung

pen aus Stoffresten, grob geschnitzte Tier- und Menschenfiguren und ähnliches. Hausangestellte mochten hin und wieder Glück haben und bekamen die Reste von gekauftem Spielzeug von der »Herrschaft« geschenkt, oder sie ergatterten es im Haushaltsmüll oder am Dachboden, wo diese Sachen als überzählig dann verstaubt worden waren.

Wir möchten jedoch hier nicht nur die sozialen Aspekte jener Zeit durchleuchten, sondern vielmehr auch einen kleinen geschichtlichen Rückblick vornehmen. Damit die damalige Zeit dem heutigen Leser gegenwärtiger wird und man vielleicht dadurch etwas mehr Gefühl dafür bekommt, welche Pioniertat es damals darstellte, Spielzeugeisenbahnen in Serie zu produzieren, wo doch überhaupt gerade erst in großen Zügen die Serien-Fertigungsfabrikation von verschiedenen Artikeln anlief.

Wie alt ist eigentlich die Spielzeugeisenbahn?

Ganz genau läßt sich der Beginn der Einzelherstellung nicht mehr recherchieren. Man rechnet jedoch, daß in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts die ersten mechanischen Eisenbahnnachbildungen aus Metall und Blech, die als Serienprodukte anzusprechen waren, auf den Markt kamen (verstärkt ab 1880). Holzeisenbahnen gab es bestimmt bereits früher. Sichere Daten überliefern eigentlich weniger die großen vorhandenen

Sammlungen, sondern eher das noch erhaltene gebliebene Material von Herstellungs- und Vertriebskatalogen ehemaliger Firmen, die sich dem allgemeinen Zweig Spielwaren widmeten. So ist, wie man dem Buch **Eisenbahnspielzeug, von Uwe Reher, erschienen im Verlag Eisenbahn**, entnehmen kann, der Hinweis erschienen, daß erstmals die Firma Aug. Hermann Nachf., Olbernhau, in ihrem Katalog von 1865 rund 11 Eisenbahnmodelle führte, ebenso die Firma E. Söhlke, Berlin, die im selben Jahr 7 Eisenbahnfahrzeuge in ihrem Katalog anbietet. Erst in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts, also vor rund 100 Jahren, tauchen Eisenbahnen in verstärktem Maße auf.

Was sind 100 Jahre?

Wenn man die heutige Entwicklung von 1950—1980 betrachtet, möchte man beinahe sagen: nicht viel. Dies täuscht aber, denn geht man die vorangegangenen 80 Jahre zurück und betrachtet sich den Werdegang der Technik, so ist dies ein riesiger Zeitraum, in dem der Mensch — bildlich gesprochen — das Zeitalter von der »Steinzeit zur Eisenzeit« übersprungen hat oder genauer ausgedrückt, den Sprung aus dem Dampfmaschinenzeitalter zur hochmodernen Elektronik schaffte.

Denken wir zurück. Die ersten Dampfmaschinen kamen etwa 1780 in Gebrauch. Es dauerte dann rund 40 Jahre, bis man von den ersten, für den ständigen Betrieb gebrauchsfä-

higen Dampflokomotiven sprechen konnte. Wiederum fast 20 Jahre später machte man sich (1835) das erste Mal in Deutschland dieses neue Verkehrsmittel zu Nutze. In den 40er und 50er Jahren erlebte sein Einsatz auf dem Festland Europas ebenso wie schon etwas früher in England und Amerika ein rasantes Auswärtstempo. Um 1840 gab es in Deutschland insgesamt ca. 500 km Eisenbahnstrecke, 1850 dagegen waren es bereits 8.300 km. Zu diesem Zeitpunkt verfügte bereits jedes deutsche Land (das Deutsche Reich gab es erst ab 1871) über eigene Eisenbahnstrecken, die sich allmählich über die damaligen Länder- und Zollgrenzen hinweg zusammenschlossen zu einem kompletten Streckennetz. Im Jahr 1865, also als die erste Spielzeugeisenbahn in Katalogen angeboten wird, dürften fast alle deutschen Haupt- und Großstädte an den Schienenstrang angeschlossen gewesen sein. 1870 besaßen damals die deutschen Länderbahnen bereits rund 19.500 km Eisenbahnstrecke. Das weite Land, Dörfer und Marktflecken dagegen konnten zu diesem Zeitpunkt meistens nur von einem Eisenbahnananschluß träumen. Wie es im allgemeinen zwischen 1840 und 1870 in Deutschland aufwärts ging bzw. die Industrialisierung zunahm, zeigt am besten der Vergleich der PS-Zahlen der damals vorhandenen, fest installierten Dampfmaschinen.

1840	ca.	40.000 PS
1855	ca.	600.000 PS
1870	ca.	19.500.000 PS



Bild 4: Aus einem Händler-Katalog der Firma Schoenner von 1902: Eine Eisenbahnanlage in Spurweite II mit einem ungefähren Platzbedarf von 3 x 5 Meter.

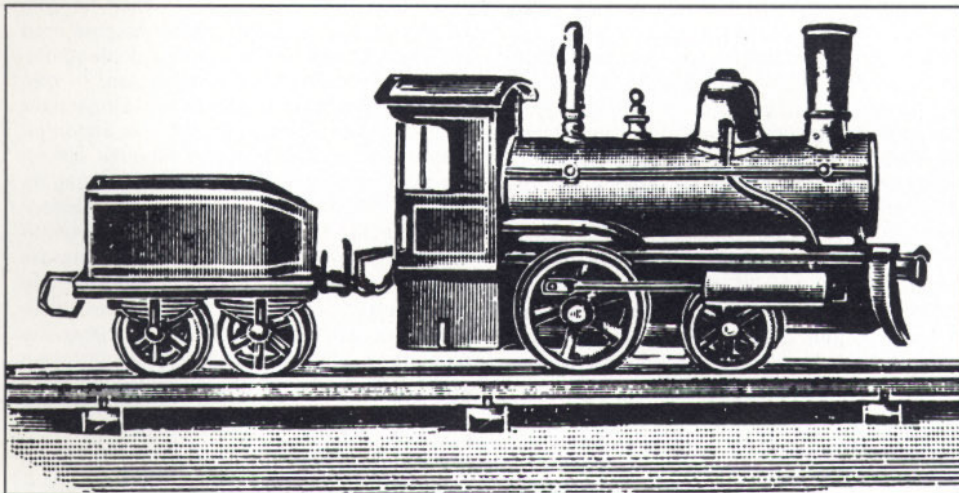


Bild 5: Dieser Stich zeigt eine Spur O-Lokomotive von Schoenner, die in Variationen in der Zeit zwischen 1895 bis kurz nach 1902 gebaut wurde. Diese als „Storchenbein-Lokomotiven“ bezeichneten Maschinen mit der Achsfolge 1'A waren dampfbetrieben, Führerhaus und Tender hatten einen grünen Anstrich mit goldener Zierlinie.

Um 1870—1871 stagniert der Zuwachs ein wenig. Deutschland muß in den Krieg ziehen. Frankreich hat am 19.7.1870 wegen seiner Prestige-Politik und aus Furcht vor einem preußisch/deutschen Hegemonialbestreben Deutschland den Krieg erklärt. 5 Jahre also nach der ersten Erwähnung von Spielzeugs-eisenbahnen, findet im September 1870 unter anderem die vernichtende Schlacht von Sedan statt. Dies war der erste große Krieg, der über Völkergrenzen hinweg ging, bei der die Eisenbahn für Nachschub und allgemeine Transporte eine wesentliche Rolle spielte. Wir haben dieses Thema auch schon im Journal 1/82 kurz angesprochen, als wir über die bayerische Eisenbahnkompanie in Ingolstadt berichteten. Im Februar 1871 ist bereits der ganze unselige Spuk vorbei. Der von

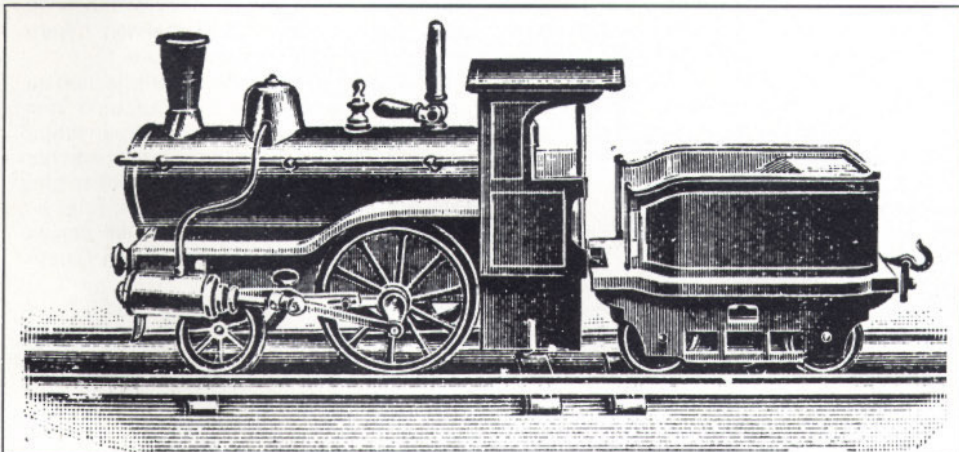


Bild 6: Eine der bereits modernisierten „Storchenbein-Loks“ der Spurweiten I und II, wie sie ab 1902 lieferbar waren. Der Anstrich war noch mit den vorherigen identisch, das Untergestell war immer in Schwarz gehalten. Wir bemerken bereits einen Fortschritt bei der Kupplung, die der von Bing entwickelten angeglichen wurde. Die Fahrtrichtung wurde dadurch geändert, daß man die Lok von Hand 20 cm in der bestimmten Richtung auf dem Gleis schob.

Bild 7: Wieder eine Entwicklungsstufe weiter ist diese Lok von der gleichen Gattung, die ab 1905 gebaut wurde. Die Vorherige hatte feste Zylinder, diese hier sind oszillierend. Der Abdampf wird durch den Schornstein geführt, die Fahrtrichtung konnte durch einen Schieber im Führerstand verstellt werden. Die bisher geraden Zierlinien wurden hier zugunsten einer dem Jugendstilzeitempfinden entsprechenden verlassen. Anstrich: Hell/dunkelgrün, goldene Linien, schwarz im Untergestell. Lokpfeifen bei allen Dampfmaschinen.

Frankreich verlor den Krieg und der Friedensschluß vom Mai 1871 kostete Frankreich 5 Mrd. Francs und zusätzlich Elsaß Lothringen. Danach setzte die Weiterentwicklung des deutschen Eisenbahnnetzes wieder in vollem Umfang ein. Hat man doch erkannt, wie wichtig dieses neue Transport- und Verkehrsmittel zur Verteidigung ist! Um Ihnen diesen Zeitraum noch plastischer vorführen zu können, hier noch ein paar weitere geschichtliche Daten und Gegebenheiten aus der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts. Zur Zeit Bismarcks herrschte in Bayern der Märchenkönig Ludwig II. (geb. 1845), dessen Regierungszeit im März 1864 begann. Zur Zeit der ersten Spielzeugeisenbahnen entstanden also die heute so berühmten Prunkbauten und Königsschlösser von Ludwig II., der von Kriegen nichts wissen wollte. In diese Zeit fällt auch die größte Schaffensperiode von Richard Wagner am bayerischen Hof. Den Benzinmotor gab es noch nicht. Die Elektrizität steckte in den ersten Anfängen. An Tonkonservierung und Radio war erst recht nicht zu denken. 1866 wütete der deutsche Bruderkrieg zwischen Preußen und Österreich und den jeweiligen Verbündeten. Zur selben Zeit (1855—1881) herrschte in Rußland Zar Alexander II. Erst 1861 hatte er für rund 40 Millionen russische Bauern die Leibeigenschaft aufgehoben. Soviel zur Geschichte im allgemeinen, doch nun zu der Geschichte der Spielzeugeisenbahn im besonderen.

Jean Schoenner Nürnberg

Betrachten wir einmal die Firma Jean Schoenner, Nürnberg, und deren Produkte. Wie bereits erwähnt, waren die für die heutige Zeit recht primitiv anmutenden, industriell gefertigten Spielzeugeisenbahnen im Hinblick auf Kompromisse gebaut, einerseits das noch recht einfache Vorbild nachahmend, andererseits die damals möglichen Technologien und Einsatzmöglichkeiten berücksichtigend. Durch Erhaltung von altem Spielzeug und sonstigen Überlieferungen kann man jedoch schließen, daß um ca. 1880 die Radian bis zu 8 m ausgelegt waren. Diese wurden dann durch Bing und andere Hersteller laufend verringert. So brachte 1882 Bing Radian, die in Zimmern aufgestellt werden konnten. Kataloge mit verlässlichen Angaben gibt es erst ab 1895. Davor sind Kleinradian und Tischbahnen (sehen Sie hierzu auch das Buch Archiv 110 über Märklin Produkte mit dem Titel »Geschichte der 00/H0 Eisenbahn«, erschienen im Verlag Eisenbahn) recht selten gewesen. Weitere Hinweise gibt es noch im Archiv 17 über Bing (Seite 39, Gotthardbahn) desselben Verlages. Um 1882 etwa baute Bing schon einfache 1'A Lokomotiven, die bereits große weite Kreise, zumindest als Bodenläufer, befahren oder fahren konnte. Bodenläufer waren Fahrzeuge ohne Gleise, die — wie der Name schon sagt —

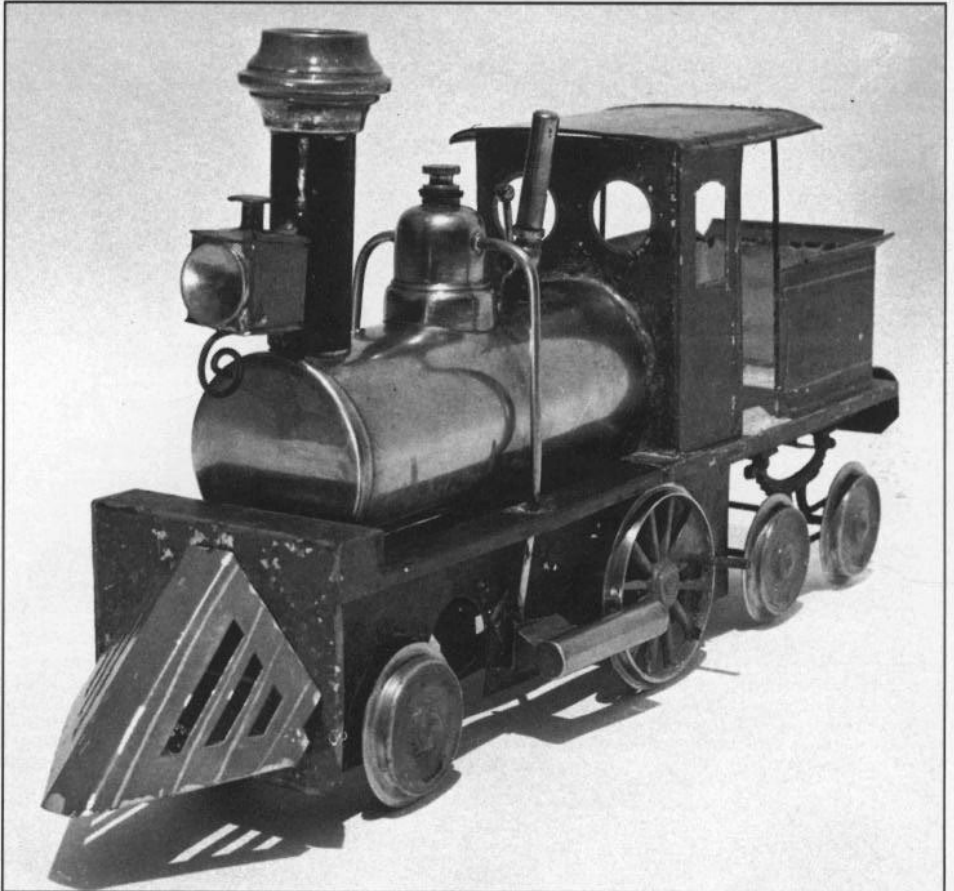
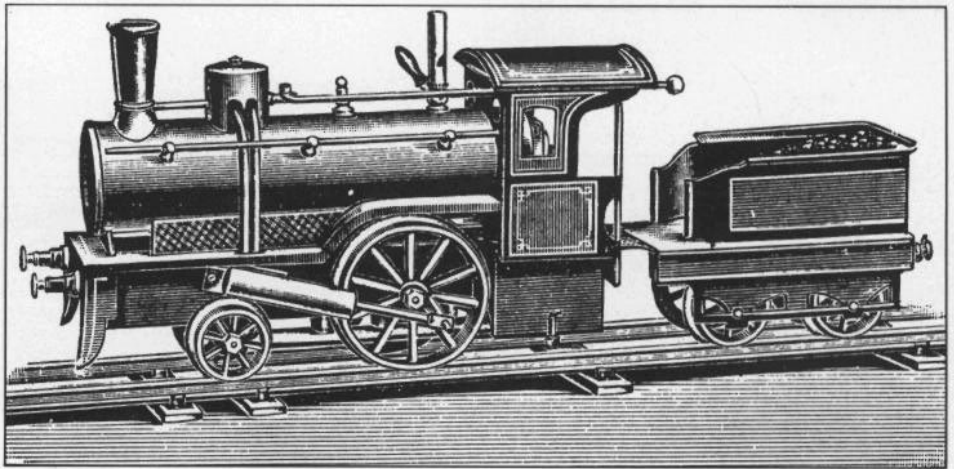
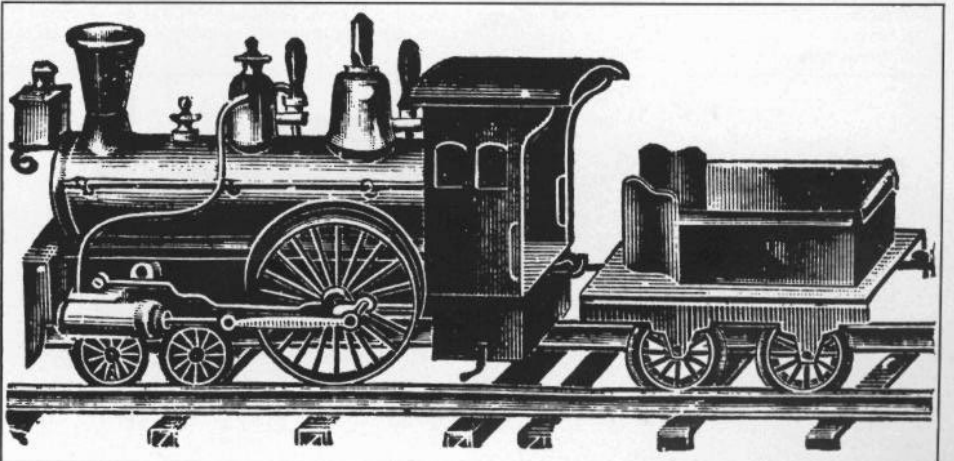


Bild 8: Interessant ist diese Version einer Schoenner-Tenderlokomotive für die USA mit Kuhfänger, Frontlicht und amerikanischem Aussehen. Nicht zu verleugnen aber ist die Herkunft dieser Konstruktion, die Bing in Nürnberg erstmals aufbrachte und zwar 1882. Denken wir uns die „amerikanischen Teile“ weg, auch den Kamin-aufsatz, den Kohletender, und schon haben wir die typische Dampflok für Bodenroller und Gleis, wie diese aus Nürnberg von Bing, Schoenner und Plank kamen. Die Führungsschneise ist beweglich mit einem Hebel im Führerstand für die Bodenläufer einstellbar.

Bild 9: Frühe Storchbein-Lokomotive von Schoenner mit feststehenden Zylindern, für den europäischen Markt, jedoch mit Frontlicht (blind) mit Schieber für Vorwärts/Rückwärts, durch „Dampfdom“ verschaltete Pfeife. Betriebshahn am Dampfdom. Die Abbildung zeigt die Ausgabe um 1894, modernisiert wurde diese Art bis 1904 angeboten. Spurweite II und größer, war auch mit „wackelnden“ Zylindern zu haben. Anstrich gleich wie die kleineren „Modelle“.



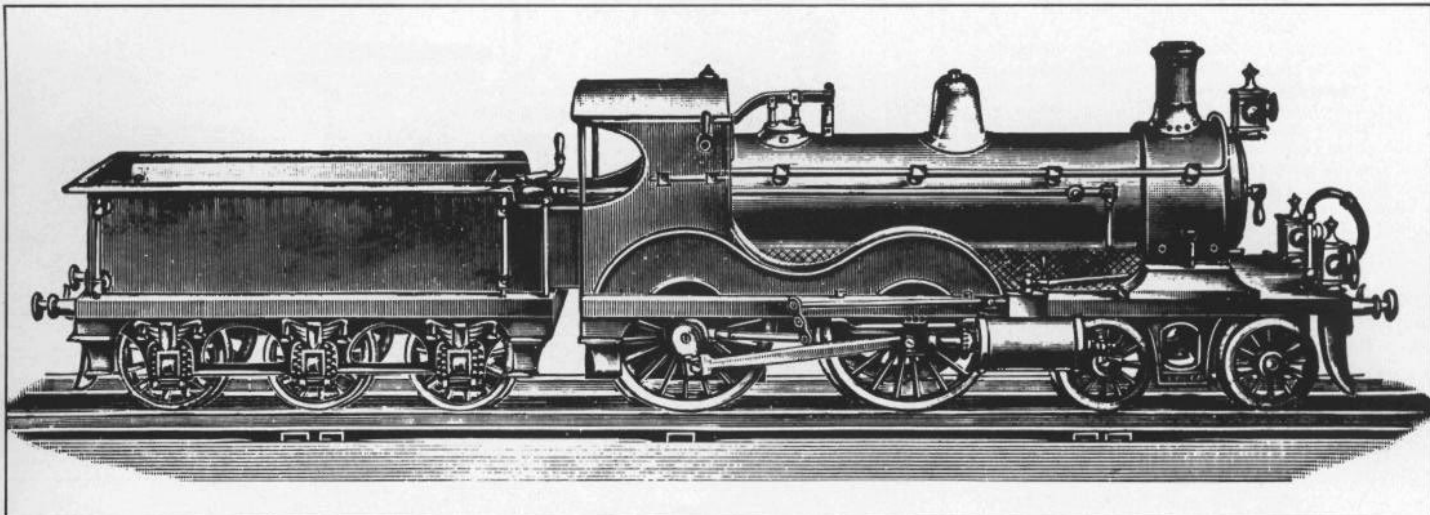


Bild 10: Eine 1903 von Jean Schoenner für Großbritannien gefertigte 2'B-Lokomotive für vier Spurweiten ab Spur 1 lieferbar. Hier ist das Wort vom Modell für die damalige Zeit angebracht gewesen. Sie gehören heute zu den schönsten Lokomotiven, die Schoenner damals baute.

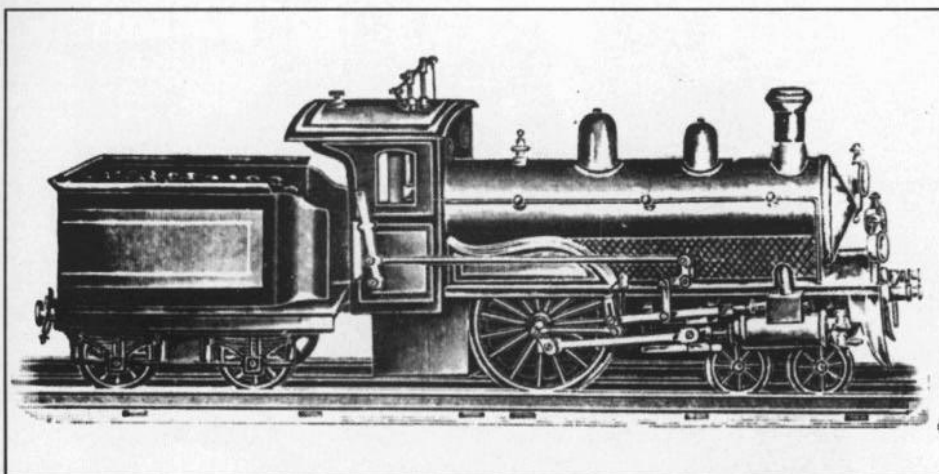


Bild 11: In den Katalogen wurden Lokomotiven mit größerer Achsfolge mit „bester Ausführung“ und als „feine Dampf-Lokomotiven“ bezeichnet. Zu diesen „feinen Loks“ sei auch diese Storchentype aus einem Händlerkatalog von 1909 gezählt. Denn üblicherweise hatten diese „feinen Lokomotiven“ weit mehr Achsen. Für die Spurweiten I und größer erkennen wir hier viele Details, die das Herz jedes Dampflokfreundes höher schlagen lassen. Wir beachten die schöne Steuerung, Bedienungshebel außen am Führerstand. Dampfpeife auf dem Dach. Ein wirkliches Prachtexemplar, das sogar Ablassventile an den Zylindern besaß.

Bild 12: In einem sehr schönen, farbigen Spezial-Katalog von 1902 findet sich eine Tischbahn, die 1975 näher untersucht wurde. Es ließ sich dabei feststellen, daß einiges nicht stimmen konnte, und anderes darauf hinwies, daß Schoenner zu den ganz frühen Herstellern gehörte, die Tischbahnen herausbrachten. Bis wir in einer Londoner Auktion eine dieser 000-Eisenbahnen als Fragment fanden. Sie haben richtig gelesen, die Bezeichnung wurde auf drei Nullen festgelegt. Die nach heutiger Norm gemessene Spurweite betrug 22 mm. Märklin hatte einstmal die Spur 0 Bezeichnung als die kleinstmögliche gedacht. Was daraus wurde, wissen wir heute 90 Jahre danach. 000 / 00 und H0 (Halbnull). Nach der Maßart von 1902 können wir also mit einer Spurweite von 1 Zoll rechnen, von Schienenkopfmittle zu Schienenkopfmittle. Mit diesem Katalog aber wurde in Jugendstilmanier in einigen Hinsichten Neuland beschritten: Die Tischbahn wurde spruchreif. Erstmals finden wir einen Steindruck-Farbenkatalog in einer wunderbaren Ausführung. Er ist in den wesentlichen Teilen im vorgenannten Buch wiedergegeben. Besonders Interessant aber ist die Tatsache, daß wir hier erstmalig wirkliche Vorläufer, Urgroßväter unserer heutigen vielseitigen H0-Eisenbahnen antreffen. Dieses Foto zeigt die von C. E. Baecker erstandene Lokomotive (Uhrwerkantrieb), die einen besonders hübschen farbigen Blechdruck aufweist, zusammen mit einem Personenwagen.



auf dem Fußboden (gleislos) betrieben wurden. Obwohl für einen nicht armen Kundenkreis geschaffen, verzeichnet man ab ca. 1900 einen starken Trend zu kleineren Kreisdurchmessern, die für einen Betrieb auf den üblichen EBzimmertischen ausgelegt waren. Wohnraumnot dürfte hierfür kaum der ausschlaggebende Punkt gewesen sein, sondern vielmehr das Bestreben, möglichst vielfältiges Gleis- und sonstiges Eisenbahnmaterial auf den zur Nutzung zur Verfügung stehenden Flächen unterzubringen und dadurch den Umsatz auch für das Zubehör anzuheben. Die in verstärktem Maße aufkommen- den Abzweigungen in Form von Weichen — damals auch Wechsel genannt — hatten dementsprechend starke Krümmungen. An einen modellmäßigen Betrieb war noch nicht zu denken. Die dem damaligen Zeitgeschmack entsprechenden, vorgeschlagenen Anlagen und Gleisbilder hatten ebenfalls wenig mit dem Vorbild zu tun. Sie bestanden nur aus Kreisen, Doppelkreisen, Achtern oder ineinander verschlungenen „barocken“ Figuren. Bei den Lokomotiven diente vorerst als Antriebsenergie das Federwerk oder eine verkleinerte Dampfmaschine. Die Handweichen sorgten bei den beschriebenen üblichen Gleisbildern und durch die vorerst nicht bremsbaren und auch in der Geschwindigkeit nicht regelbaren Zügen während des Spiels bei der Weichenbedienun für einen regelrechten »Streß«, denn es bedurfte dabei größter Aufmerksamkeit.

Wenn man aus jetziger Sicht diese damals doch meist sehr ansprechenden Fahrzeuge bestaunt, so fällt auf, daß z. B. Nieten, Griffstangen oder sonstige Armaturen entweder mit gekonnter Bemalung angedeutet oder sehr vereinfacht und proportionell überdimensioniert angebracht waren.

Grundlage für die Aufzeichnung der geschichtlichen Vergangenheit unserer Modelleisenbahn konnte nur, wie schon eingangs beschrieben, die inzwischen reichhaltig vorhandene Literatur sein, die immer reichhaltiger wird. Als Quellen dafür dienen vornehmlich die alten Händlerkataloge. Wir möchten mit den Abbildungen nur einen kleinen Querschnitt des Schaffens des einstigen Spielzeugherstellers Schoenner geben, wobei wir uns auf die Eisenbahnen beschränken. Jean Schoenner war als Lehrmeister eine hervorragende Persönlichkeit, man muß der Überlieferung seines Könnens und Schaffens eine besondere Bedeutung zu. Im Jahre 1875 gründete er sein eigenes Unternehmen, das bereits 1894 mit rund 250 Beschäftigten eine beachtliche Größe erreicht hatte. Es wurden

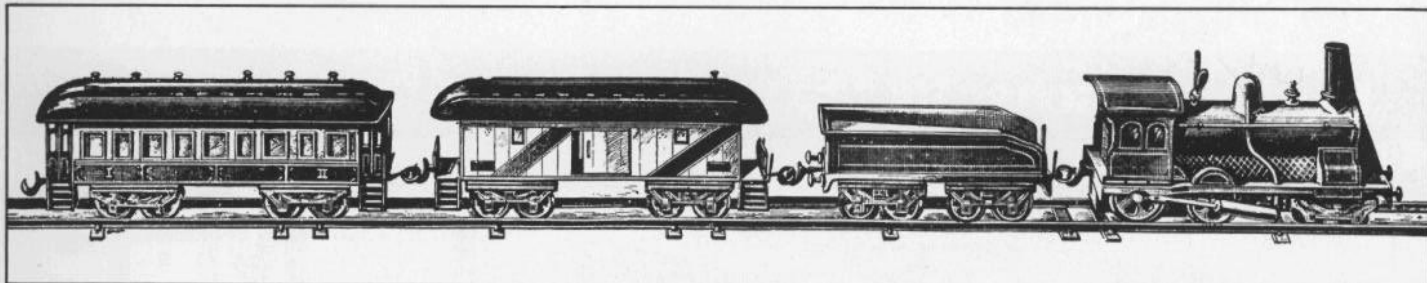
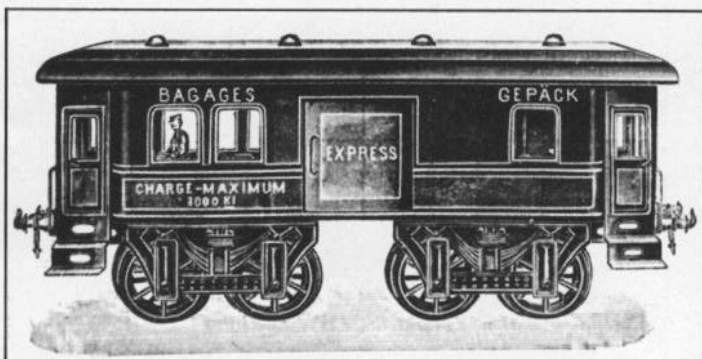
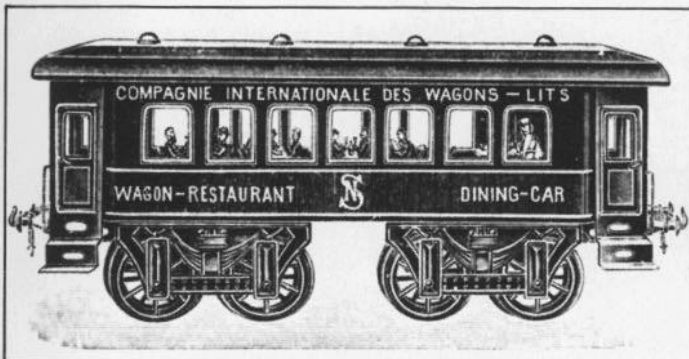


Bild 13: Diese Abbildung zeigt einen Zug der PLM (Frankreich), dem einstigen Heimatland von Jean Schoenner, mit einer Windschneide 2'B-Lokomotive mit Dampftrieb der Spurweite 0 aus dem Jahre 1902. Eine alte einfache Kupplungsart, übergroßer Tender.



Bilder 14 und 15: Das Zeichen SN (Schoenner Nürnberg) zielt die Seitenwand dieser beiden Reisezugwagen, deren Beschriftung die Bestimmung offenbart. Sie wurden in vier Größen ab Spur 1 geliefert, wurden wahrscheinlich aber nur mehr in geringer Stückzahl angeboten. Die Kupplung entsprach denjenigen von Bing, die Handlackierung war sehr aufwendig und fein. Die Abbildung weist auf die Spurweite III hin. Leider ist kurz danach keine Spur mehr vom Schaffen Jean Schoenners zu finden ...

Die Abbildungen 4—15 wurden mit freundlicher Genehmigung des Verlags Eisenbahn in CH-Villigen dem Buch „Nürnberger Spielzeug, Jean Schoenners Spielzeugsbahnen und Schiffe“ von Claude Jeanmaire entnommen.

sogenannte »Lehrmittel« (Spielzeug) mit den damals üblichen Materialien hergestellt, wobei überwiegend Blech und Holz Verwendung fanden. Um 1909 herum verschwand diese Firma vom Markt. Gewissen Anzeichen zufolge hat die Firma Bing damals Schoenner übernommen und deren Produktion stillgelegt oder mit der eigenen verbunden. Im besonderen bis 1907 wurde einiges nach Amerika und Frankreich exportiert. Als Besonderheit kann man heute behaupten, daß aufgrund der Nachforschungen von C. Jean-

maire man es bei Jean Schoenner mit einem der Urgroßväter (wahrscheinlich zusammen mit Issmeier und Bing) der heutigen HO-Eisenbahn zu tun hat.

Erst kürzlich hatten wir Zugang zu einem Archiv, in dem seit 27 Jahren Daten und Gegenstände aus der Geschichte der Spielzeugsbahnen gesammelt werden. Hier finden sich kostbare Stücke, die den Zahn der Zeit überlebt haben. Neben altem Spielzeug so z. B. Briefe, Büromaterial, Kataloge, Preislisten, Bücher und Publikationen. Viele dieser auf-

gefundenen Angaben und Daten sind zu neuen Büchern verarbeitet worden. Aus dem selben Archiv stammen die Unterlagen für ein Buch über »Die Schiffe und Bahnen von Jean Schoenner«, aufgeschrieben von C. Jeanmaire und im Verlag Eisenbahn, Villigen (CH) erschienen. Dieses und ähnliche Archivbücher über die Geschichte unserer Modelleisenbahnfirmen sind heute sehr gerne gelesen und die darin abgedruckten alten Kataloge ein beliebtes Nachschlagewerk für alle Interessierten und Sammler.

VE/HM

Literatur zur Geschichte der Modelleisenbahn

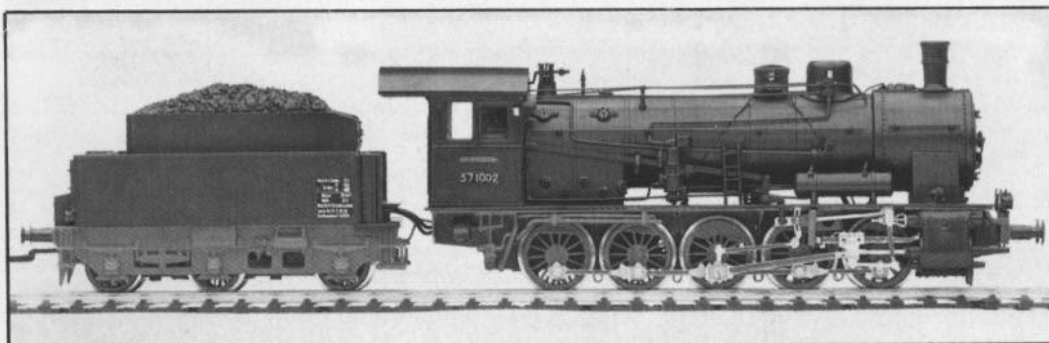
Archiv-Nr.		sFr.	DM	Archiv-Nr.		sFr.	DM
17	BING-Modellbahnen unserer Grossväter (1866—1966)	69,—	79,—	106	Märklin: Neue Horizonte (1918—1921)	79,—	79,—
28	Gebrüder Bing: Die grossen Nürnberger (1902—1904)	69,—	79,—	107	Märklin: Neue Kundenkataloge (1923—1927)	79,—	79,—
29	Gebrüder Bing: Spielzeug zur Vorkriegszeit (1912—1915)	69,—	79,—	110	Märklin: Die kleinen Spurweiten 00/H0 (1902—1978)	89,—	98,—
100	Jean Schoenners Spielzeugbahnen und -Schiffe	49,—	59,—	111	Eisenbahn-Spielzeug (die geschichtliche Entwicklung des Eisenbahn-Spielzeugs)	79,—	79,—
101	Märklin: Anfang bis Jahrhundertwende (1852—1902)	79,—	79,—	130	Die anderen Nürnberger (EPL, U&E, Trix)	89,—	89,—
102	Märklin: Zur Kaiserzeit bis 1908	79,—	79,—		Reprint: Märklin-Katalog MP. 40 (00-Tischeisenbahnen 1940)	15,—	15,—
103	Märklin: Die Spielzeugeisenbahn 1891—1915	89,—	98,—		Ein Jahrhundert Modelleisenbahn (farbig)	135,—	159,—
104	Märklin: Neue Wege zum Erfolg (bis 1912)	79,—	79,—				
105	Märklin: Das internationale Programm (bis 1915)	79,—	79,—		Weitere Bücher sind in Vorbereitung.		

Weitere Bücher sind in Vorbereitung.

Gut Vorhard
CH-5234 Villigen AG

aus dem Verlag Eisenbahn

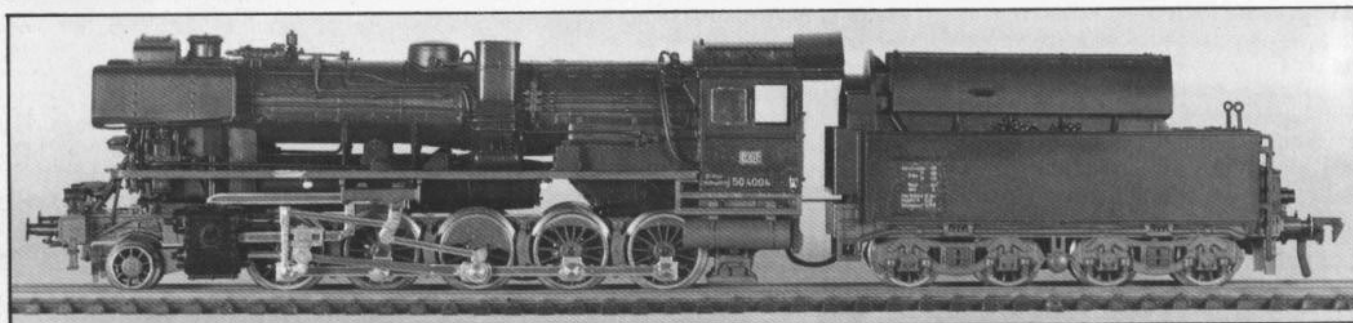
Gut Vorhard
CH-5234 Villigen AG



M+F HO

Eine Auswahl unseres
ständig erweiterten An-
gebots:

Versäumen Sie es nicht,
Ihren M + F Bausatz
jetzt zu bestellen!



Weiterhin ab Lager lieferbar:

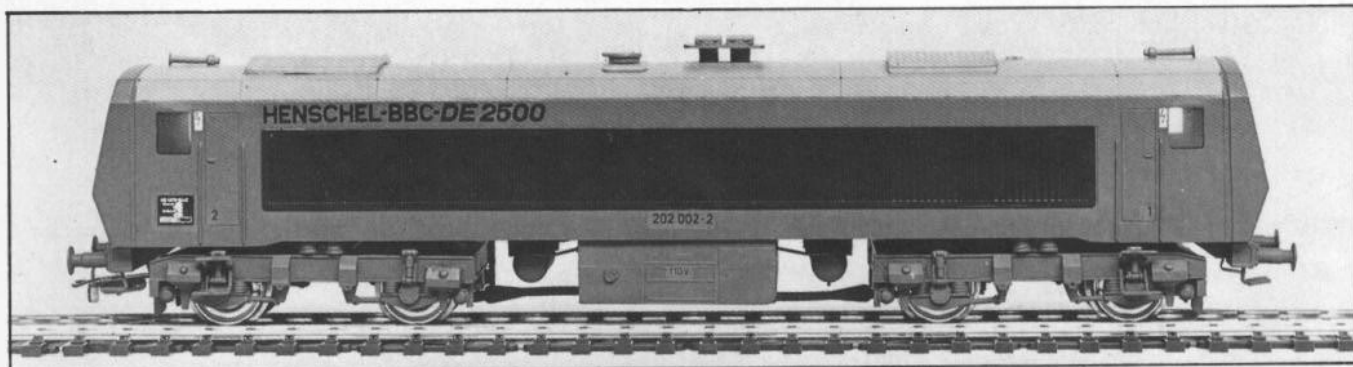
002	kl2	DM 398,—
034	BR 53	DM 198,—
061	BR 76	DM 739,—
033	BR 57 ¹⁰	DM 398,—
048	BR 98 ⁵	DM 285,—
054	BR 59	DM 738,—
150	Henschel	DM 390,—
501	BR 19	DM 798,—

Der reich bebilderte M + F Bauteile-
Katalog, mit über 150 Teilen, ist nun ab La-
ger lieferbar.

021	BR 50 ⁴⁰	DM 255,—
021 10	BR 50 ⁴⁰	DM 149,—
025 10	BR 50	DM 139,—
079 10	BR 03 Märklin (Preis auf Anfrage)	
093 10	BR 41 Märklin (Preis auf Anfrage)	

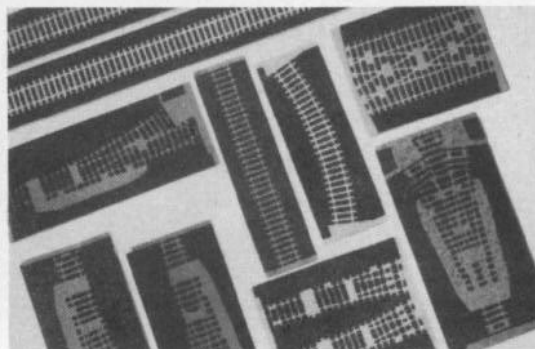
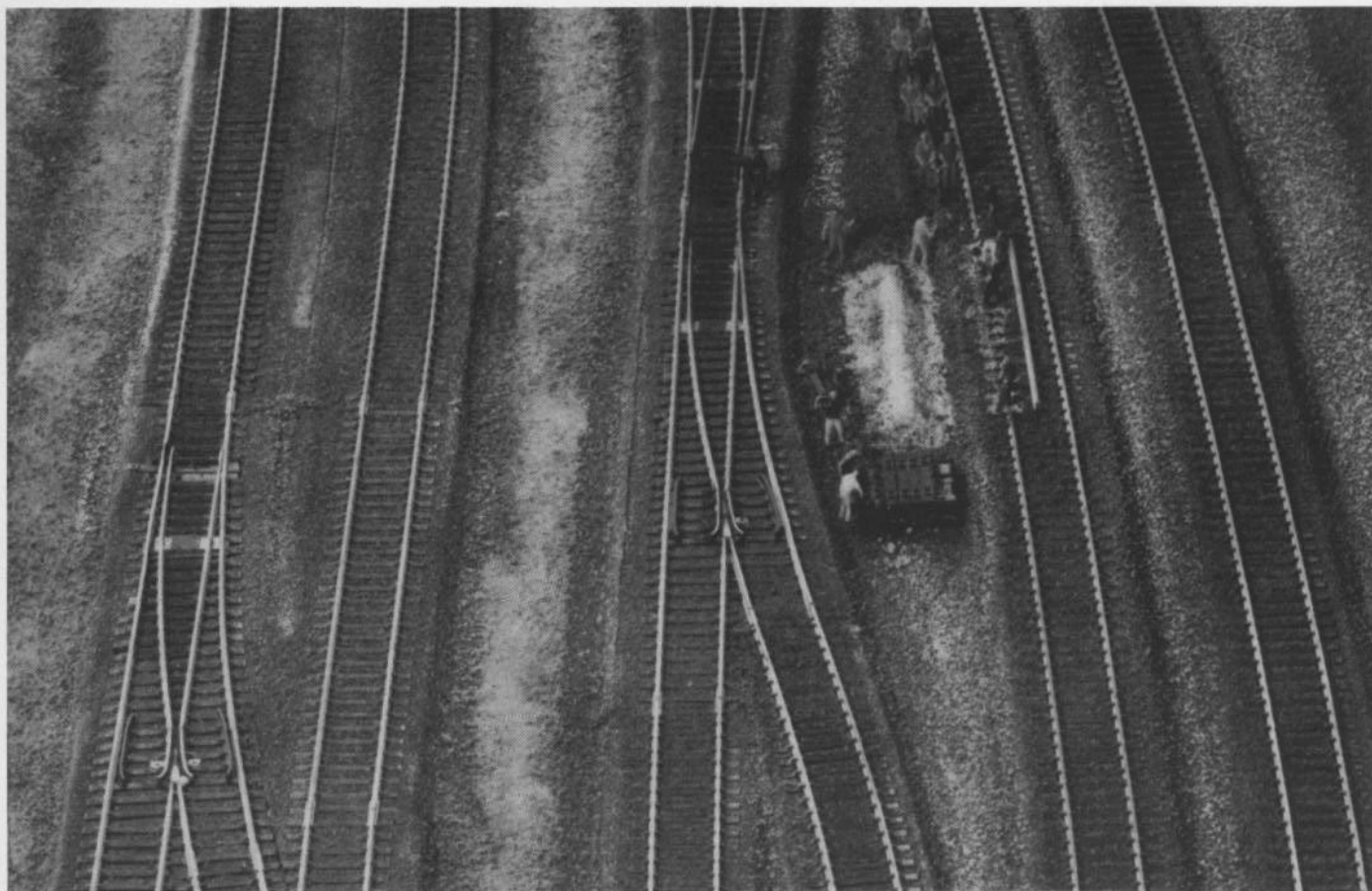
Über weitere lieferbare Teile und Bausätze
informiert Sie unser Verkaufsbüro.

**M + F wenn es um Qualität, Detaillierung
und einfachen Umbau bzw. Aufbau geht.**



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

ROCO-Gleissysteme für Fahrbetrieb durch Gleichstrom bieten alle Vorteile für den Ausbau Ihrer Modellanlage. Sie sind preiswert, technisch perfekt und dauerhaft.



Die ROCO-Schienenprofile aus hochwertigem Neusilber garantieren beste Leitfähigkeit, sind oxydationsresistent, die Spurweiten entsprechen den Normen. Die Montage für Unterflurbetrieb der Weichen ist technisch einfach zu realisieren und bietet wirklichkeitsnahe Optik.

Absolut naturgetreu wird das Gleisbild durch den Unterbau von Styroplast-Gleisschotterung der »DB«. Die besonderen Vorteile dieses Systems sind ein rascher Baufortschritt, kein Verkleben der Weichenmechanik, problemloser Austausch von Gleisen, leichtes Nachbehandeln des Bahndammes, da das Gleis aus der Bettung genommen werden kann, die Wiederverwendbarkeit der Gleise und optimale Geräuschkämpfung.

ROCO Roco
Gleissysteme –
für ein Hobby mit Zukunft.



Bild 1: V 200 003 im Februar 1955 vor der Bekohlungsanlage des Bw München Hbf.

Foto: Dr. Scheingraber

Deutsche Diesellokomotiven



Bild 2: Auf der Deutschen Verkehrsausstellung 1953 in München war auf dem Freigelände unter anderem auch die erste V 200, die V 200 001 zu besichtigen. Am linken Bildrand VT 12 504, rechts der ETA 176 002 sowie ein VT 95 und ein ET 56.

Foto: Dr. Scheingraber

Die Baureihe V 200 der DB

Die Nachkriegsentwicklung neuer Brennkraft-Triebfahrzeuge für die Deutsche Bundesbahn war besonders durch die Konzeption und Erprobung leistungsfähiger Großmotoren und der Aggregate zur Kraftübertragung gekennzeichnet. Nach der Indienststellung der Triebwagen VT 08 und VT 12 und ersten Betriebserfahrungen damit blieb es bei der geforderten Drehgestell-Ausführung der geplanten Diesellokomotiven. Sowohl die neuentwickelten Gelenkwellen als auch die für größere Antriebsleistungen ausgelegten Strömungsgetriebe entsprachen den Erwartungen. Als erste größere Diesellokomotive der DB war 1952 die V 80 mit diesen Elementen zur Kraftübertragung ausgerüstet worden. Die Maschinen der Baureihe V 80 waren als Mehrzweck-Lokomotiven vorgesehen und dienten zugleich als Studienobjekte und Erprobungsträger. Einige der „Kinderkrankheiten“, mit denen die Fahrzeuge zunächst behaftet waren, konnten im Laufe der ersten Einsatzjahre beseitigt werden.

Für den Dienst vor mittelschweren Güter-

Bild 3: V 200 063 und Vorspannlok V 200 033 am 26.5.1959 mit D 161 bei Mimmenhausen (Strecke Friedrichshafen-Radolfzell).

Foto: Dr. Scheingraber





Bild 4: V 200 107 kurz vor der Ablieferung an die DB, aufgenommen im Januar 1963.

Foto: Sammlung C. Asmus

und Reisezügen reichte die Leistung der einmotorigen Lokomotiven der Baureihe V 80 allerdings nicht aus. Bereits im Jahr 1953 ging man deshalb an den Bau der Reihe V 200, die mit zwei Maschinenanlagen größerer Leistung ausgerüstet wurde. Anlässlich der Deutschen Verkehrsausstellung in München im Jahr 1953 konnte der Öffentlichkeit das erste Exemplar einer Diesellok für den schweren Streckendienst vorgestellt werden. Ab diesem Zeitpunkt begann sich das Ende der Dampflokomotiven bei der Deutschen Bundesbahn anzukündigen.

Die Bauausführung der V 200

Mit einer Länge über Puffer von 18.530 mm war die V 200 die bislang stärkste und größte Diesellokomotive, die in einer größeren Serie gebaut werden sollte. Die Maschinen waren



Bild 5: Bis Mitte der siebziger Jahre waren die 221 des Bw Villingen auf der Neckartalbahn ein gewohntes Bild. 221 145 unterwegs von Horb nach Rottweil.

Foto: Obermayer

Bild 6: V 200 011 mit F 9 „Rheingold“ fährt am 19.6.1957 aus Offenburg aus.

Foto: Dr. Scheingraber





Bild 7: Die V 200 des Bw Villingen lösten auf der Schwarzwaldbahn die Dampflok ab. 220 064 mit einem Schnellzug bei Niederwasser.

Foto: C. Asmus



Bild 8: Ende der sechziger Jahre wurde die 220 038 als erste Lok mit der automatischen Einheitskupplung ausgerüstet, um diese Kupplung im Betriebseinsatz zu erproben.

Foto: Bildstelle BZA Minden, Sammlung Obermayer

Bild 9: 221 145, aufgenommen 1975 am Bahnsteig in Horb.

Foto: Obermayer



in erster Linie für die Beförderung von Reisezügen auf Hauptbahnen vorgesehen. Antrieb und Kraftübertragung mußten aber so ausgelegt werden, daß die Fahrzeuge auch im Güterzugdienst zu verwenden waren.

Festgelegt waren die Drehgestellausführung mit je zwei angetriebenen Achsen, zwei voneinander unabhängige Maschinenanlagen und zwei Endführerstände. Für den Einsatz vor Schnellzügen mußte die Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h festgesetzt werden. Die kleinste Dauergeschwindigkeit bei voller Motorleistung lag bei 26 km/h. Der kleinste befahrbare Krümmungshalbmesser durfte das Maß von 100 m nicht unterschreiten. Als größte Achslast waren 20 t zugelassen. Um einen ausreichenden Aktionsradius zu gewährleisten, mußten die Vorratsbehälter für den Dieselmotorkraftstoff, das Heizöl und das Kesselspeisewasser der Zugheizung reichlich dimensioniert werden.

Die Lokomotiven der Baureihe V 200 entstanden als Gemeinschaftsentwicklung des Bundesbahn-Zentralamtes München und der Lokomotivfabrik Krauss-Maffei, München, unter der Mitwirkung der Firma Atlas-MaK Maschinenbau, Kiel. Als Antriebsaggregate sollten wahlweise große Zwölfzylinder-Viertaktmotoren verschiedener Hersteller eingebaut werden. Die elektrische Ausrüstung

Bild 10: Auch Dieselloks der Baureihe V 200 benützten früher in Ausnahmefällen die damals überall vorhandenen Wasserkäne. V 200 041 beim Wassernehmen für den Heizkessel der Dampfheizung in Hannover.

Foto: Sammlung C. Asmus





Bild 11: 220 036 führt am 22.3.1979 bei Harriehausen einen Eilzug von Hamburg über Braunschweig nach Krefeld.

Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz

kam von BBC, Mannheim. Die zunächst in Dienst gestellte Vorserie umfaßte die Lokomotiven mit den Betriebsnummern V 200 001 bis 005.

Der Fahrzeugteil

Der Fahrzeugteil der Diesellokomotive V 200

gliedert sich in den Unterrahmen, den Oberrahmen und die beiden Drehgestelle. Der Unterrahmen ist in Stahlleichtbauweise gefertigt und trägt die Antriebsmotoren, den Druckluftheizer und die Kesselanlage für die Zugheizung. Die Konstruktion setzt sich aus zwei in Längsrichtung von den Puffer-

trägern durchlaufenden Stahlrohren zusammen, die mit Längs- und Querblechträgern zu einem brückenartigen Tragwerk hoher Biege- und Knicksteifigkeit zusammengeschweißt wurden. Der Oberrahmen ist aus Blechen und Z-Profilen als Schweißkonstruktion ausgeführt und mit dem Unterrahmen verschweißt.

Bild 12: 1976 gab es als Ergänzung zum JC-Netz noch das Netz der D-City-Züge. Am 15.5.1976 war 220 063 mit einem DC im Lathener Einschnitt Richtung Rheine unterwegs. Foto: J. Seyferth





Bild 13: Ein Blick ins Bw Oldenburg am 12.8.78. Links vorne die 220 031, rechts außen die 221 107.
Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz



Bild 14: Die 220 002, eine der Vorserienmaschinen, hatte im Herbst 1972 offensichtlich eine Neulackierung erhalten. Die Lok ist von Osterburken gekommen und wartet im Dezember 1972 im Bw Heilbronn auf ihren nächsten Einsatz. Foto: Obermayer

Bild 15: 220 010 verläßt am 14.11.81 den Hbf Lübeck.

Foto: F. Bodde



Die mittragende Schalenbauweise der Aufbauten (mit dem Maschinenraum, den Führerständen und den beiden kurzen Vorbauten) hat einen wesentlichen Anteil an der Biege- und Drehsteifigkeit der Lokomotive. Die Bauart der Drehgestelle wurde im Prinzip weitgehend von den Triebwagen und der Baureihe V 80 übernommen. Hierbei handelt es sich um eine geschweißte Blechträgerkonstruktion, in der Form eines nach oben und unten offenen Kastens mit vier ausragenden Holmen. Diese Holme sind an den Stirnseiten der Drehgestelle durch je einen Quertträger verbunden. An den Holmen sind auch die Achsblattfederspannschrauben und die Bremshängeeisen befestigt. Die Radsätze, mit innenliegenden Doppelpendelrollenlagern, sind durch je zwei Achslenker und durch Gummigelenke spielfrei mit dem Drehgestellrahmen verbunden. Jedes Drehgestell wird 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. Unter Zwischenschaltung von Schraubenfedern sind die Blattfedern über Rundbolzen an den balkonartig ausladenden Federtopfgehäusen des Drehgestells aufgehängt. Diese Konstruktion erlaubt eine zwangsfreie Einstellung des Drehgestells in Gleisbogen und auf Rampen, außerdem beim Befahren von Ablaufbergen, deren Mindestradius nicht unter 300 m betragen darf. Die Zug- und Bremskräfte zwischen Drehgestell und Lokomotivkasten werden über Druckstücke aus Manganhartstahl oder aus verschleißfestem Kunststoff übertragen. Im großen Maschinenraum, anschließend an die Führerräume, haben die beiden großen Dieselmotoren ihren Platz gefunden. Dazwischen befinden sich die Kühlergruppen, die Behälter für das Kesselspeisewasser, die Bremsluftverdichter und der genau in Fahrzeugmitte eingebaute Heizkessel. Im Unter-



Bild 16: V 200 044 neben 38 2581 im Hauptbahnhof Hamburg, 1955.

Foto: D. Behrendt

Bild 17: 220 060 gehört zu den wenigen 220, die noch einen ozeanblau-beigen Anstrich erhielten. Am 22.9.1980 war sie Zuglok des E 2872 von Kreiensen nach Braunschweig, hier bei der Ausfahrt aus Goslar.

Foto: A. Ritz





Bild 18: Zu den letzten Diesellokomotiven der Baureihe 221, die nach Stuttgart kamen, zählte die 221 136. Die Maschine war Ende 1976 noch beim Bw Villingen beheimatet und kam danach zum Bw Oldenburg. **Foto: Obermayer**

rahmen sind die vier Behälter für den Dieselmotorkraftstoff und der Heizölbehälter angeordnet. Darüber hinaus sind im Unterrahmen auch noch die beiden Hauptluftbehälter für die Bremse, die Batterie und die Feuerlöschanlage untergebracht.

Die beiden geräumigen Führerstände enthalten jeweils ein Führerpult, einen Führer- und einen Beimansitz, einen Apparat- und Instrumentenschrank sowie einen Werkzeugschrank. Zur weiteren Ausstattung zählen ein kombiniertes Heiz- und Lüftungsgerät mit Entfrosterdüsen für die Frontscheiben, zwei Druckluftscheibenwischer, zwei Sonnenblen-

den und drei Feuerlöscher. Im Führerraum 1 ist außerdem ein Kleiderschrank und im Führerraum 2 der Indusischrank und ein Essenswärmer eingebaut.

Sowohl der Maschinenraum — in den man von den Führerräumen aus gelangt — als auch die Führerstände haben abnehmbare Dachteile erhalten. Dadurch lassen sich die Anlagen und Aggregate von oben ein- und ausbauen.

Die Maschinenanlagen

Die beiden Maschinenanlagen sind als zwei voneinander unabhängige Gruppen ausge-

führt, die jeweils auf ein Drehgestell arbeiten. Zum Einbau kamen neuentwickelte, schnelllaufende Zwölfzylinder-Viertakt-Dieselmotoren in V-Anordnung. Die Motoren der fünf Vorserienmaschinen V 200 001 bis 005 hatten eine Nennleistung von je 1.000 PS. Beim Einsatz im mittelschweren Schnellzugdienst erwiesen sich die Maschinen allerdings als zu schwach. Die Lokomotiven der Serienausführung erhielten deshalb stärkere Motoren mit einer Nennleistung von je 1.100 PS, die dann auch bei den ersten fünf Fahrzeugen der Baureihe V 200 zum Einbau kamen. Zur Verfügung standen die drei Motortypen MTU MB

Bild 19: 220 001, die erste Maschine der Vorserienbauart, wartet am 18.8.1979 in Oldenburg mit E 3950 auf die Ausfahrt.

Foto: J. Seyferth





Bild 20: Viele der Reisezüge im Raum Lauda waren ab 1972 schon mit Diesellokomotiven bespannt. Die 220 068 war dort recht häufig anzutreffen.

Foto: Obermayer

12 V 493 TZ, MTU MD 12 V 538 TA und MAN L 12 V 18/21, die gegeneinander getauscht werden konnten. Die Antriebsmotoren wurden auf dreipunktgelagerte Tragrahmen aufgeschraubt. Durch diese Maßnahme konnten alle Verwindungen des Fahrzeugrahmens von den Motorgehäusen ferngehalten werden. Die Kraftübertragung auf die hydraulischen Getriebe erfolgt mit je einer Gelenkwelle. Die Getriebe wurden ohne besonderen Tragrahmen im Lokomotivrahmen aufgehängt und ragen mit ihren unteren Abtrieben von oben in die kastenförmigen Mittelteile der Drehgestelle hinein. Zur Verfügung standen zwei Getriebebauarten, das MTU-Mekydrogetriebe K 104 U mit einem hydraulischen Wandler und vier nachgeschalteten mechanischen Gängen sowie das Voith-Getriebe LT 306 mit drei hydraulischen Wandlern. Die Steuerung und Schaltung der Getriebe ist vollselbsttätig und vollzieht sich in Abhängigkeit von Fahrgeschwindigkeit und Motordrehzahl. Die Getriebe wurden so ausgelegt und die zulässige Erwärmung so auf die Leistung der Kühlanlage abgestimmt, daß die volle Motorleistung schon bei der kleinsten Dauergeschwindigkeit von 26,4 km/h übertragen werden kann. Je zwei Gelenkwellen dienen der Kraftübertragung von den hydraulischen Getrieben auf die beiden Radsatzge-

triebe eines jeden Drehgestells. Die Verbrennungsluft wird durch seitliche Luftschlitze über Luftfilter angesaugt. Durch je einen Schacht werden die Abgase von den Motoren und dem Heizkessel in das Maschinenraumdach hochgeführt.

Die elektrische Ausrüstung

In Zusammenarbeit mit dem Bundesbahnzentralamt München entstand bei BBC in Mannheim die elektrische Ausrüstung. Zur Speisung der Beleuchtung, der Batterie mit einer Kapazität von 200 bis 300 Ah, der Vielfachsteuerung und zum Starten der Dieselmotoren dienen die beiden vom Getriebe über Gelenkwellen angetriebenen Lichtanlaßmaschinen für eine Gleichspannung von 110 Volt.

Die Vielfachsteuerung der Bauart 1949 erlaubt das Zusammenlaufen einer Lokomotive im Verband mit anderen Triebfahrzeugen und Steuerwagen, die mit derselben Fernsteuerung ausgerüstet sind. Diese Vielfachsteuerung überwacht auch die Maschinenanlagen sämtlicher im Zugverband laufenden Triebfahrzeuge selbsttätig und setzt sie im Gefahrenfall still. Das Abstellen einer Maschinenanlage infolge einer Störung wird dem Fahrzeugsführer durch Meldelampen angezeigt.

Die Art der Störung wird mit Hilfe von Kennlampen signalisiert. Die Lokomotiven der Baureihe V 200 sind sowohl mit einer Sicherheitsfahrerschaltung Sifa als auch mit einer Einrichtung zur induktiven Zugbeeinflussung Indusi ausgerüstet. Bei Dienstunfähigkeit des Lokomotivführers leitet die zeit- und wegabhängige Sicherheitsfahrerschaltung der Bauart BBC nach 150 m eine Zwangsbremse ein und unterbricht die Kraftübertragung.

Die Bremseinrichtung

Die Fahrzeuge der Reihe V 200 verfügen über eine besonders schnell wirkende Bremse mit Einfachsteuerventil, Druckübersetzer und Umstellvorrichtung für den Güter-, Personen- und Schnellzugdienst, außerdem über eine Zusatzbremse. Jedes Drehgestell hat auf jeder Seite je 2 Bremszylinder. Ein geschwindigkeitsabhängiger Bremsdruckregler, der von einer Treibachse angetrieben wird, schaltet bei einer Geschwindigkeit von 50 bis 60 km/h die Abbremsung von „hoch“ auf „nieder“ und umgekehrt. Gleitschutzregler verhindern das Blockieren und Gleiten der Räder bei zu hohem Klotzdruck. In jedem Führerraum ist außerdem noch eine Handbremse vorhanden, die jeweils auf das darunterlie-



Bild 21: Die beiden ehemaligen 220 021 und 220 054, nun als Lok 1 und 2 bezeichnet, nach ihrem Verkauf an die Bau-firma Heitkamp im Juni 1977 im Bw Oldenburg.
Foto: D. Behrendt



Bild 22: Kurz nach Redaktionsschluß erreichte uns noch folgende Meldung: 220 006, 220 011 und 220 049 sind nach Umbauten, insbesondere im Heizungs-bereich, und einer allgemeinen Aufarbeitung im AW Nürnberg an die italienische Privatbahngesellschaft „Ferrovie Suzzara-Ferrara S.p.A.“ verkauft.
Die Lokomotiven werden in Zukunft auf den Regionalbahnstrecken der Provinz Friaul sowie den Strecken der italienischen Staatsbahn FS als Zugloks für Containerzüge eingesetzt.
Foto: A. Ritz

gende Drehgestell wirkt. Zwei durch Elektromotoren angetriebene Luftverdichter der Bauart Knorr VV 100/100 haben ein Fördervolumen von 96 m³/h gegen einen Hauptbehälterdruck von 10 bar.

Die Zugheizanlage

Für die Heizung der Reisezüge und zum Vorwärmen der Maschinenanlagen wurde eine Dampfkesselanlage eingebaut und zwar ein stehender Zweizugkessel der Bauart MAN mit einem Kesseldruck von 5 bar und einer Heizfläche von 12 m². Die Dampferzeugung von 700 kg/h bei 4,5 bar reicht für die Beheizung von 10 bis 12 Reisezugwagen. Der Kessel ist mit einer vollautomatisch arbeitenden Ölfeuerung der Firma Körting ausgerüstet.

Die beiden Behälter für das Kesselspeisewasser werden über seitlich angeordnete Schlauchanschlüsse gefüllt. Der Speisewasservorrat von 4.000 Liter reicht für einen 6-stündigen Betrieb, der Heizöl-vorrat von 1000 Liter muß nach 20 Stunden ergänzt werden.

Die Baureihe V 200¹

Obwohl sich die Lokomotiven der Baureihe V 200 während der ersten neun Jahre ihres Einsatzes sehr gut bewährten, ergab sich zu Beginn der sechziger Jahre die Notwendigkeit zur Schaffung einer stärkeren Variante dieser Gattung. Erhöhtes Verkehrsaufkommen, längere und schwerere Züge im Reise- und Güterzugdienst zehrten die Leistungsre-

serven der Reihe V 200 auf. Unliebsame Verspätungen und gelegentlich auch Ausfälle der überforderten Maschinen waren die Folge.

Um dem Übel abzuweichen, erhielt Krauss-Maffei im Jahr 1960 den Auftrag zur Entwicklung und zum Bau der leistungsstärkeren Reihe V 200¹. Alle Erfahrungen und Erkenntnisse, die im Betrieb mit den 5 Vorauslokomotiven V 200 001 bis 005 und mit den 81 Serienmaschinen V 200 006 bis 086 vorlagen, wurden bei der Konzeption der neuen Fahrzeuge berücksichtigt.

Als Antriebsmaschinen kamen zwei Zwölfzylinder-Viertakt-Dieselmotoren in V-Anordnung MTU MB 12 V 652 TA mit einer Nennleistung von je 1.350 PS zum Einbau. Das Mehr-gewicht der stärkeren Maschinenanlagen konnte durch die Verwendung eines leichteren Heizkessels und durch die Wahl von Leichtbaustoffen für die Vorratsbehälter nahezu aufgefangen werden. Die Länge über Puffer betrug bei den Vorserienmaschinen 18.530 mm, bei der Serienausführung der V 200 noch 18.470 mm und bei der V 200¹ schrumpfte sie auf 18.440 mm. Kleinere bauliche Änderungen ergaben sich bei der Ausführung der Drehgestelle und bei der Gestaltung der Stirnpartien. Der Maschinenraum wurde in zwei Motorräume und einen dazwischenliegenden Raum für die Kühler und den Heizkessel unterteilt. Die beiden Seitengänge wurden nun von beiden Führerständen durchgehend begehbar gemacht. Besondere Aufmerksamkeit schenkte man der Schallisolation durch Entdröhnungsmaterial und Mineralfaserstoffe.

Verbessert wurde auch die Bremsanlage. Die beiden elektrisch angetriebenen Luftpresser hatten nun ein Fördervolumen von insgesamt 1600 l/min gegen einen Hauptbehälterdruck von 10 bar. Weitere Verbesserungen erfuhren das Lüfter- und Kühlsystem, die Sicherheits-fahrschaltung und die Schleuderschutz-einrichtung. Zur Versorgung der Reisezüge mit Heizdampf und zum Vorwärmen der Maschinenanlage vor dem Start wurde nun eine neue Heizdampfkesselanlage eingebaut, die bei der Firma Hagenuk in Kiel, in Lizenz der amerikanischen Firma Vapor-Heating gefertigt wurde. Diese Anlage der Bauart OK 4616 verfügt über eine Dampfleistung von 840 kg/h.

Äußerlich unterscheiden sich die neuen Lokomotiven von den zuvor gelieferten Fahrzeugen durch die geänderte Ausführung und Anordnung der seitlichen Fenster und Lüftungsöffnungen.

In zwei Bauserien wurden von 1962 bis 1965 insgesamt 50 Lokomotiven mit den Betriebsnummern V 200 101 bis 150 in Dienst gestellt.

Der Betriebseinsatz

Mitte der fünfziger Jahre, als genügend Lokomotiven der Baureihe V 200 zur Verfügung standen, schien das Schicksal der alten Länderbahn-Schnellzugmaschinen besiegt. So mußten als erste die bayerischen S 3/6 im Allgäu und in Oberschwaben der neuen Konkurrenz den Schnellzugdienst überlassen. Im Sommer 1957 erschienen dann die ersten sieben V 200 beim Bw Villingen und verdrängten dort die Baureihe 39. Im Jahr 1959 verfügte Villingen dann bereits über insgesamt 20 Maschinen der Reihe V 200. Zu Beginn der sechziger Jahre gab es jedoch einen Rückschlag,

Bild 23: Diese Abbildung zeigt die ehemalige 220 028 nach erfolgter Umlackierung am 18.10.1982 im AW Nürnberg. Die Lok soll an einen italienischen Bauunternehmer verkauft werden.
Foto: A. Ritz





Bild 24: 220 075 fährt am 25.9.1980 mit E 2872 nach Braunschweig aus Seesen aus.

Foto: A. Ritz

nachdem es wegen Getriebebeschäden zum Ausfall mehrerer V 200 gekommen war. Jetzt mußten die bereits abgestellten Lokomotiven der Baureihe 39 doch noch einmal Dienst tun, um den Schnellzugverkehr auf der badischen Schwarzwaldbahn aufrecht zu erhalten.

Am 1. Juli 1966 standen bereits 136 Diesellokomotiven der Reihe V 200 bzw. V 200¹ bei der Deutschen Bundesbahn im Einsatz. Im Bereich der OBL Süd verkehrten 65 Maschinen, davon waren 16 Exemplare bei der DB Augsburg, 8 Stück bei der DB Frankfurt, 28 Stück bei der DB Karlsruhe und 13 Lokomotiven bei der DB Nürnberg beheimatet. Der OBL West standen 71 Maschinen zur Verfügung. Der BD

Essen waren 33 und der BD Hamburg insgesamt 38 Lokomotiven zugewiesen.

Nach dem Inkrafttreten des neuen Nummernplans der DB am 1.1.1968 wurden die Maschinen der Reihe V 200 zur neuen Baureihe 220. Die leistungsstärkeren Maschinen V 200¹ führen von nun an als Reihe 221.

Beim Einsatz im Schnellzugdienst erreichten die Lokomotiven zum Teil recht beachtliche Laufleistungen. Bereits im Jahr 1957 lagen die Spitzenwerte einiger Maschinen bei 32 000 bis 33 600 km je Monat.

Am Ende des Jahres 1972 fuhren bei der BD Hamburg 27, bei den BD Hannover und Karlsruhe je 18, bei der BD Nürnberg 15 und bei der

BD Saarbrücken 8 Maschinen der Reihe 220. Von den 50 Exemplaren der Baureihe 221 waren 21 Maschinen bei der BD Hamburg, 15 bei der BD Karlsruhe und 14 Stück bei der BD München.

Als erste Lokomotive schied die 221 148 nach einem Unfall aus dem Betriebsdienst aus. Im Jahr 1977 erfolgte dann der Verkauf der Fahrzeuge 220 021, 024, 046, 054 und 069 an die Baufirma Heitkamp. Nach einer gründlichen Überholung in den AW Nürnberg und Oldenburg kamen die Lokomotiven beim Bahnbau in Saudi-Arabien zum Einsatz. Zu Beginn des Jahres 1980 wurden dann auch noch die beiden Maschinen 220 006 und 035 im AW Nürn-

Bild 25: Der Winter 1978/79 führte in Norddeutschland zu zeitweisen Verkehrszusammenbrüchen. 220 071 sitzt am 17.2.1979 mit E 676 bei Ellenserdamm (Strecke Wilhelmshafen—Oldenburg) in einer Schneewehe fest.

Foto: D. Behrendt



berg für einen Einsatz bei der Firma Heitkamp vorbereitet.

Am 31.12.1980 zählten noch 45 Fahrzeuge der Reihe 220 zum Einsatzbestand der DB, sie waren alle in Lübeck und Oldenburg beheimatet. Die noch einsatzfähigen Maschinen der Baureihe 221 waren inzwischen alle beim Bw Gelsenkirchen-Bismarck und wurden dort hauptsächlich im Güterzugdienst eingesetzt.

Bis zum Sommer des Jahres 1982 schrumpfte der Bestand noch weiter. Einige Fahrzeuge sollten an die Dänische Staatsbahn vermietet werden. Andere Maschinen sind inzwischen nach Italien verkauft worden. Hierzu zählen die Lokomotiven 220 006, 011, 028, 045, 049 und 074. Bis zum Jahresende werden noch weitere Exemplare der Reihe 220 aus dem Betriebsdienst ausscheiden. Davon wird

aber die Reihe 221 zunächst noch nicht betroffen sein. Zumindest zwei Lokomotiven der Baureihe 220 werden der Nachwelt erhalten bleiben: die 220 001, die von den Bamberger Eisenbahnfreunden erworben wurde, und die 220 002, die von der Deutschen Bundesbahn als Museumslokomotive erhalten werden soll.

HO

Unser nächstes Sonder-Journal:



Ab 15.12.1982 wird das nächste Sonder-Journal, das die Baureihe 23 behandelt, ausgeliefert.

Sie können sich schon jetzt auf diese interessante Lektüre für Weihnachten freuen!

Ihr
H. Merker Verlag



SEUTHE-Dampf-Elektronik SDE 50

mit den neuen Dampfgeneratoren Artikel-Nr. 51 oder Artikel-Nr. 52 ergibt ein vorbildgetreues und frühes Dampfen der Dampflokomotiven, Spur H0.

Beratung und Vertrieb über den Fachhandel.

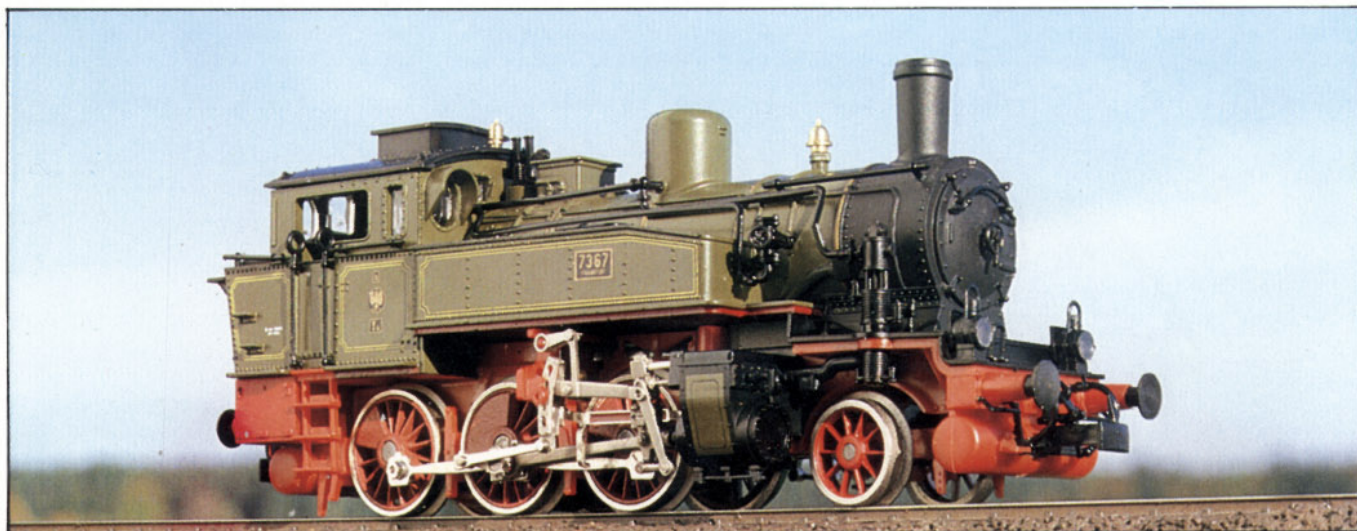
Prospekt mit allen von uns hergestellten Artikeln, mit genauen technischen Daten der Dampfgeneratoren erhalten Sie kostenlos.

Seuthe-Schley GmbH,
Modellbahnzubehör, 7321 Eschenbach

LILIPUT IST IMMER GUT!

Die Einundneunzignulleins ist wieder ein Prachtstück.

In den Jahren 1901 bis 1913 wurden für die KPEV allein 2055 Stück der Lok T 9³ gebaut. Weitere 200 Stück fuhren in Elsaß-Lothringen, in Württemberg und bei anderen Bahn-Verwaltungen.



Das LILIPUT-Modell wird unter Katalog Nr. 91 01 an den Fachhandel ausgeliefert. Eine Länderbahnversion im original preußischen grün mit gelben Doppel-Zierlinien, die schwarz unterlegt sind, und original-gold-Beschriftung. Fragen Sie Ihren Fachhändler nach diesem Modell und lassen Sie sich auch gleich die Wagen der Bauart LANGENSCHWALBACH zeigen!

Liliput

SPIELWARENFABRIK GESELLSCHAFT MBH
WALTER BÜCHERL
A 1172 WIEN - POSTFACH 8



Bild 1: Der Kibri-Auslegerkran hievt gerade die für die Alterung angelieferten Farben vom Kibri Tieflader „Scheuerle“. Es empfiehlt sich, in erster Linie wasserverdünnbare Dispersionsfarben, wie z. B. das Alterungsset von Trix oder entsprechende Farbtöne aus dem normalen Plaka-Sortiment zu verwenden.

Die Maler kommen . . .

Nicht nur die Detaillierung trägt viel zur Atmosphäre einer Anlage bei, auch mit Farbe können Sie sehr viel beleben und verändern. Seltsamerweise haben viele Modellbahner Scheu vor dem Farbtopf — warum eigentlich? Es ist doch gar nicht so schwierig, damit umzugehen.

Einen guten Einstieg in die »Malerei« bietet Ihnen z. B. die Alterung Ihrer Gebäude, bei der Sie die ersten Erfahrungen sammeln können.

Ich habe mittlerweile Erfahrungen gesammelt und verwende nach vielen Experimenten

zum Altern nun Trix Farben, die es als Farbset (für den Anfang) oder einzeln zum Ergänzen gibt. Die Trix Farben haben den großen Vorteil, daß sie wasserverdünnbar sind und vorher aufgetragene Kunstharzfarben oder gar den Kunststoff nicht angreifen. Sie können also ohne Probleme ein Haus zuerst ganz in irgendeiner Farbe streichen und dann altern, ohne daß sich die Farben vermischen. Dem Farbset liegt eine gute Anleitung bei, die Ihnen den Start erleichtert.

Bevor Sie nun zum Pinsel greifen, sollten Sie sich kurz überlegen, wo sich Schmutz und

Witterungseinflüsse an den Häusern niederschlagen — z. B. an Dachrinnen, Giebeln, Erkern und Fensterbänken. Achten Sie beim nächsten Spaziergang oder Stadtbummel einmal darauf und fotografieren Sie interessante Gebäude.

Nun aber an die Malerarbeit: außer den im Farbset enthaltenen Pinseln und Farben brauchen Sie noch eine Unterlage für Ihren Arbeitsplatz (Karton oder Zeitung), einen Becher mit Wasser und eine »Malpalette« (Plastikplatte, glattes Brettchen o.ä.). Öffnen Sie nun die Tuben mit einer Stecknadel (vorsich-

Bild 2: Hier wurde bereits das Dach des Rathauses (Kibri Art.-Nr. 8380) — dessen Vorbild in Leer in Ostfriesland steht — farblich nachbehandelt bzw. eingefärbt.

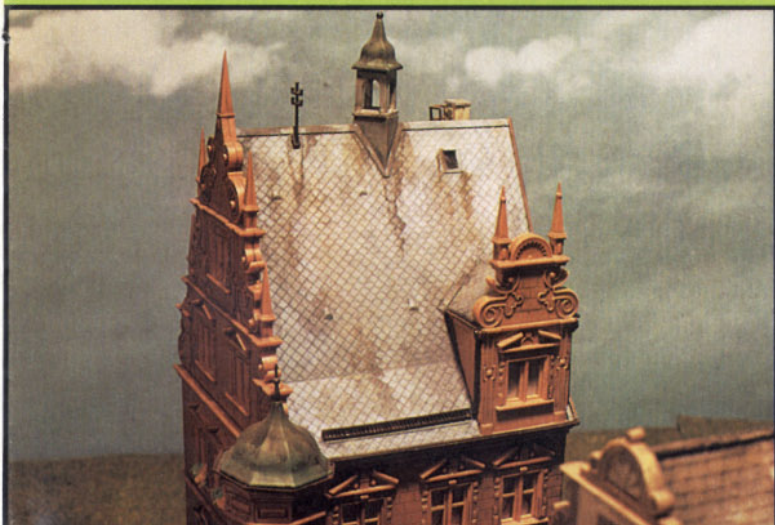


Bild 3: Solches passierte auch dem Pola-Restaurant Lucullus, siehe auch EJ 5/82, dessen Dach und Mauerwerk entsprechend dem »Zahn der Zeit« Spuren erhielt.





Bild 4: Auch diese Fassaden wurden, wenngleich recht dezent, farblich nachbehandelt.



Bild 5: Hier wurde nicht etwa der am Eingang stehende Franz-Josef von Preiser mit schwarz nachbehandelt, sondern die Farbgebung galt wiederum der etwas fabrikfrischen, hochglänzenden Bausatzgebäudefassade (Kibri Art.-Nr. 8380).

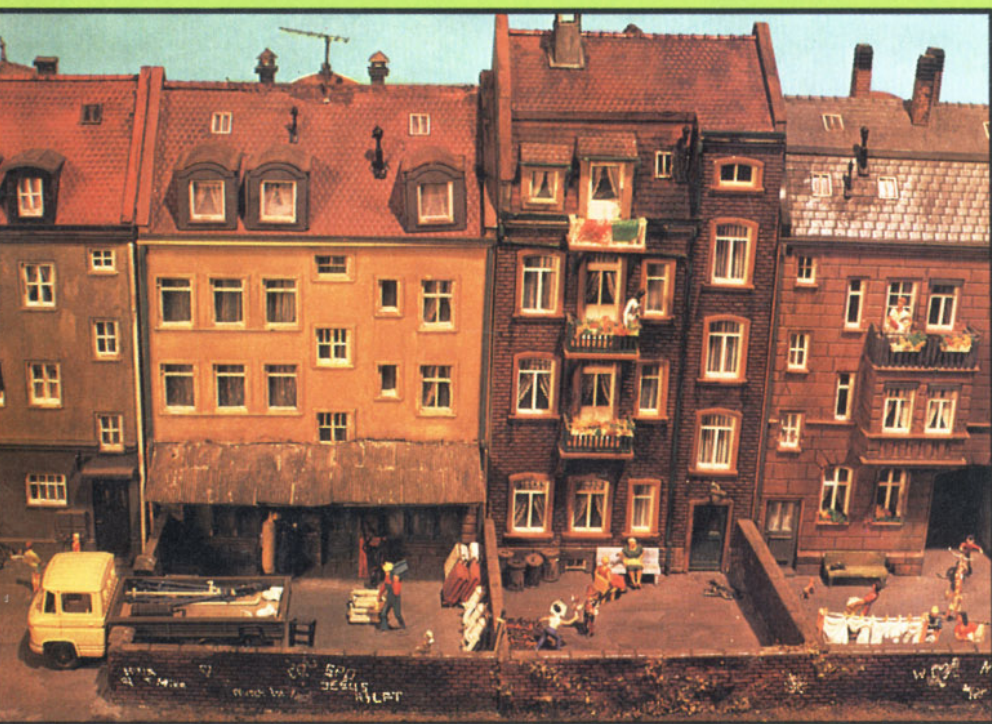
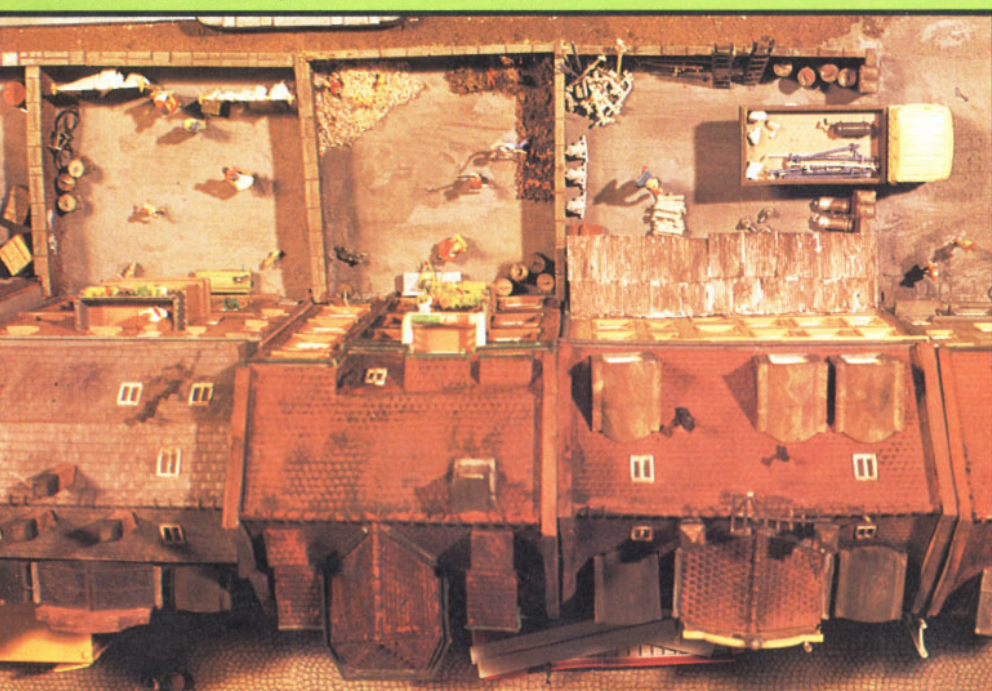


Bild 6: Bei einem Hinterhofmilieu kann man sich schon stärker mit Farbe austoben. Was sich mit ein bißchen Einfühlungsvermögen nachempfinden läßt, zeigt am besten der Hof der Installationsfirma (Kibri Art.-Nr. 8354).

Bild 7: Die Gründerzeit-Häuserzeile mit Hinterhöfen aus der Hubschrauberperspektive. Es ist doch beachtlich, welche Atmosphäre die Modellszenarie abgeben kann (Kibri Art.-Nr. 8350 bis 8358).



tig, sonst spritzt es fürchterlich) und drücken Sie ein wenig von jeder Farbe auf Ihre Palette.

Viel Wasser und wenig Farbe heißt die Devise. Am besten fangen Sie beim Dach an und arbeiten sich dann über Fensterbänke, Dachluken und Erker nach unten vor. Mischen Sie die Farben miteinander, ein reines Schwarz z. B. kommt selten vor, aber gemischt mit »Stahl« und »Rost« können Sie es für alle Dächer verwenden. Die hier gezeigten Fotos sollen Ihnen als kleine Anregung dienen.

Mit dem Altern ergeben sich immer wieder ganz von selbst neue Ideen für kleine Szenen. Wenn Sie ein Haus in einer Straßenzeile nicht altern, wirkt es wie frisch gestrichen. Warum sollte da nicht die Malerkolonie gerade das Gerüst abbauen oder noch die Fensterrahmen streichen?

Fensterlose, freistehende Hauswände und Mauern bieten sich dem Pinsel geradezu an. Suchen Sie sich aus Illustrierten für die Hauswand passende Reklamemotive oder Fotos aus und kleben Sie diese auf die Wand auf; die Übergänge zum Haus noch etwas altern, und schon sieht diese Hauswand ganz anders aus.

Natürlich können Sie die Hauswände auch ganz mit eigenen Motiven bemalen. Ihrer Fantasie sind dabei keine Grenzen gesetzt. Wenn Sie sich die »freie Malerei« nicht zutrauen und kein entsprechendes Motiv zum Ausschneiden finden, zeichnen Sie einmal in

Bild 8: Ein Plakat- und Dekorationsmaler hat sich die nackte Häuserwand vorgenommen.





Bild 9: Das Reklambild aus einer Illustrierten zielt nun diese nackte Wand.

groben Umrissen irgendein Motiv auf die Hauswand auf und malen es teilweise aus. Ein Preiser Baugerüst und einen Maler dazu und schon ist Ihre Reklame »in Arbeit«. Farbe kann den Landschaftscharakter eines Hauses total verändern. Die für Mittel- und Norddeutschland typischen roten Backsteinbauten werden auf »süddeutschen« Anlagen oft als Fremdkörper empfunden, obwohl es auch dort diesen Baustil gibt. Streichen Sie doch einmal die Backsteinflächen in Weiß, hellorange oder einer anderen Farbe Ihrer Wahl und setzen Sie die Fensterrahmen und Sandsteinverzierungen dazu passend in einer anderen Farbe ab — plötzlich sieht dieses »typisch norddeutsche Haus« garnicht

mehr so »typisch« aus. Nun, haben Sie Lust bekommen, auch anzufangen? Nehmen Sie sich an einem trüben Wochenende einmal etwas Zeit und versuchen Sie es; es ist nicht schwer, Sie brauchen nur ein bißchen Mut für den ersten Griff zum Farbtopf.

Ingrid Bitter

Unser Redaktionstip

Wir empfehlen: Sollten Sie Bedenken haben Ihren gerade neu erworbenen »Antikstraßenzeilengebäudesuperdetailbausatz« zu ver-

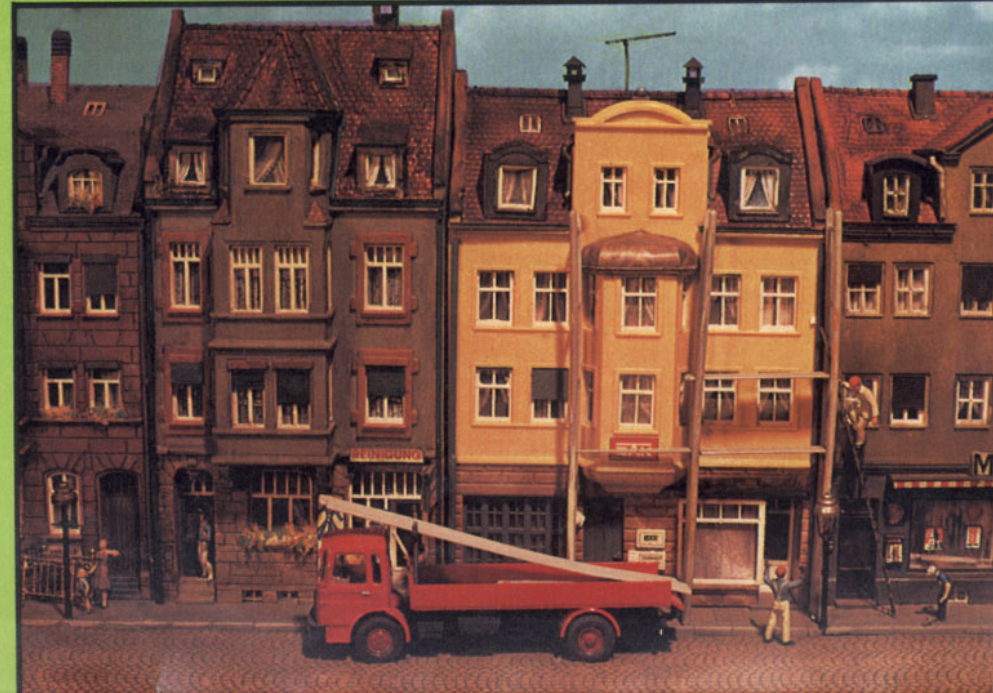
sauberteln, gleich beim Fachhändler noch ein paar Billigbausätze vielleicht in Form von Bahnwärterhäuschen, Schuppen oder anderem (Faller und Pola) als erste Übungsstücke mitzunehmen. Diese kosten nur ein paar Mark; sollten hieran die ersten Versuche scheitern, ist nicht viel Geld kaputt. Ein paar Mark sollte die Sache — und dazu ein paar unterhaltsame, vielleicht auch lehrreiche Stunden — wert sein. Denselben Zweck leistet natürlich auch ein »Uralthäuschen« Ihrer Anlage oder Gebäudesammlung. Lassen Sie sich in Ihren ersten Gehversuchen in puncto farblicher Nachbehandlung von Gebäuden überraschen; die meisten sind begabter als sie annehmen.



Bild 10: Die Häuserfronten wurden durch eine neue Farbgebung abgewandelt (Kibri Art.-Nr. 8376 und 8374).

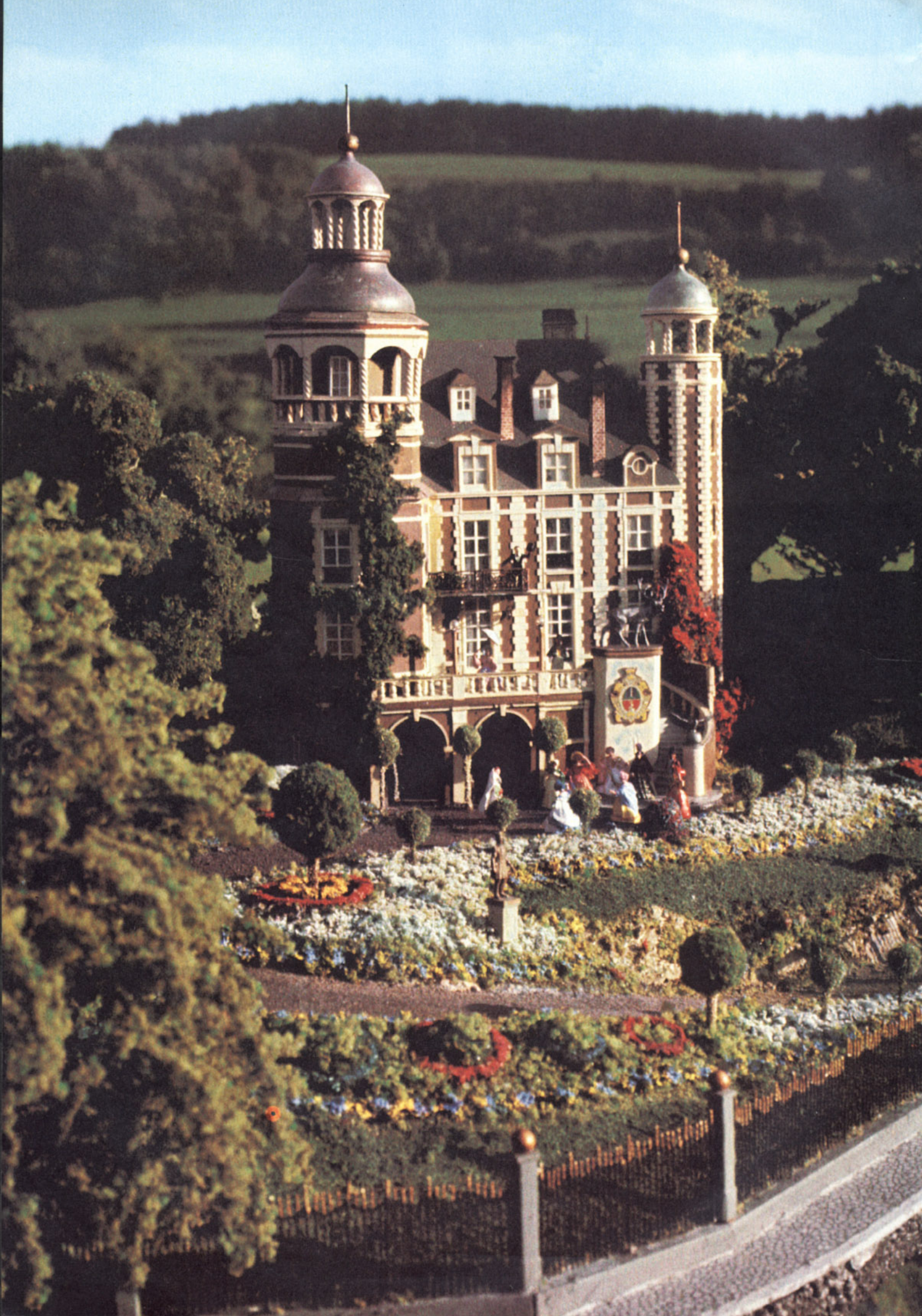
Bild 11: Die Fassadenmaler sind fertig! Auf solche Art und Weise läßt sich jederzeit ein »kauffrischer« Bausatz in eine gealterte Häuserzeile einfügen (Kibri Art.-Nr. 8354).

Alle Fotos: Ingrid Bitter











Jagdschloß mit Parkanlage

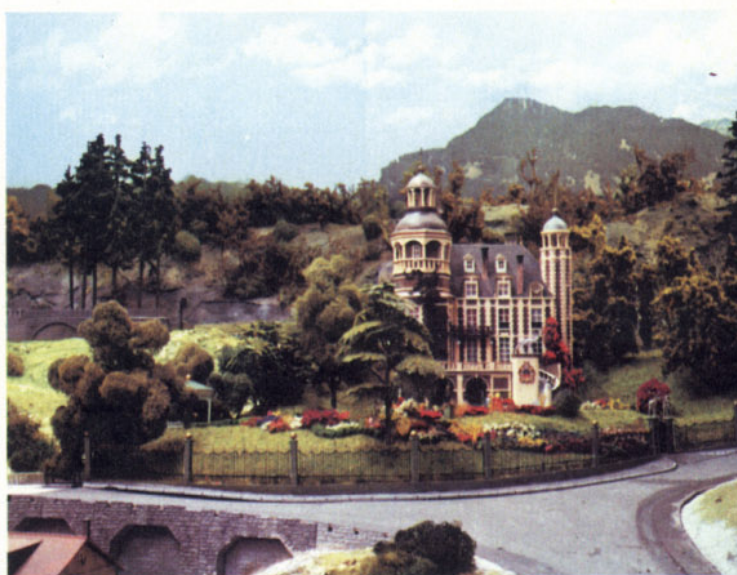
Das vorgestellte Diorama ist eines der Teilstücke der alten Clubanlage des M.E.C. Aachen, die den Wassereinbruch in dem Bahndamm über dem Clubraum überstanden hatten. Diesen Anlagenteil hatte ich (etwa 1976), wie auch bei vielen anderen Teilen dieser Anlage, so eingerichtet, daß er als Ganzes herausgenommen werden konnte. Nach einer Teilüberholung stellte ich die Gruppe 1980 bei einem Anlagenwettbewerb vor und erzielte hiermit einen 1. Preis. Durch die Auslagerung hatten leider die Baumgruppen ziemlich gelitten, so daß ich mich entschloß, das Ganze noch einmal gründlich zu überarbeiten, wobei dann auch die „Rabatten“ und Bäume neu gestaltet wurden.

Die Aufnahmen zeigen den jetzigen Zustand des Dioramas. Ich habe sie, um Licht und Schatten möglichst natürlich zu zeigen, bei Tageslicht gemacht. Die gesamte Arbeit entstand praktisch in 4 Teilabschnitten, zu denen ich anschließend Hinweise geben werde.

Bild 2, oben: Sehr großartig wirkt der gesamte Schloßpark, der mit einem selbstgebauten „schmiedeeisernen Zaun“ eingegrenzt ist.

Bild 1 (linke Seite): Das herrliche, von Herrn Jerusalem gebaute Jagdschloß mit Parkanlage. Mit enormer Mühe und Sorgfalt ist der Schloßpark angelegt.

Bild 3 + 4: Diese beiden Bilder zeigen eine frühere Ausführung des Schloßparks. So war ursprünglich das Jagdschloß mit Parkanlage in die Clubanlage des MEC-Aachen integriert. Bei genauem Hinsehen sind dahinter noch Anlagenverbauungen einer Nebenstrecke erkennbar.



Beginnen wir mit dem Schlößchen:

Der Hauptteil ist ein Bausatz „Altes Prätizierhaus“ von Jouef. Dieser schöne und maßstäbliche Bausatz (HO) war zum Zeitpunkt seines Erscheinens auf dem Markt für mich eine Herausforderung, hieraus etwas Besonderes zu gestalten. Ich entwarf und baute die beiden Türme, die Freitreppe und die übrigen Ergänzungen und stellte das Ganze dann zusammen. Sie können sich, lieber Leser, denken, nachdem das schöne Schlößchen so vor mir stand, wie meine grauen Zellen im Geiste einen Park mit allem Drum und Dran entstehen sahen. Es ging also wieder los. Zunächst wurde aus einem Styropor-Block die für den späteren Standort vorgegebene Grundform des Geländes herausgearbeitet. Nach der





Bild 5: Vorbild oder Modell? Nicht zum ersten Mal stellen wir diese Frage bei von Herrn Jerusalem gestalteten Dioramen. Hier die Rückansicht des Jagdschlusses mit den Parkbäumen, die das Areal auf der Rückseite begrenzen.

Bild 7: Das Jagdschloß vom Eingangstor her fotografiert. Das ganze Gelände sieht sehr großzügig und weitläufig aus. In Wirklichkeit aber ...



Bild 6: Einen kleinen Ausschnitt zeigt dieses Bild mit einem Teil des sehr filigran gearbeiteten Eingangstores und den Blumenbeeten (Rabatten).

Gestaltung der Zufahrtstraßen und Rasenflächen und der Aufstellung des Gebäudes arrangierte ich hierin zunächst auf dem Stück die unterschiedlichsten Bäume. Die Fertigung dieser Modelle entspricht genau meinen Vorschlägen in den Ausgaben 1, 2, 3 und 4 des Eisenbahn-Journals 1982. Sie können auch beim Vergleich der Fotos von früher und heute meine eigene Weiterentwicklung in der Fertigung von Modellbäumen verfolgen.

Das Bild formte sich immer mehr zu einem Ganzen. Was nun kam, war allerdings im wahrsten Sinne des Wortes „Strafarbeit“. Ich spreche vom Parktor mit dem ca. 150 cm langen Gitter an einer ansteigenden Straße. Hierzu war ich gezwungen, mir verschiedene Schablonen (Arbeitsmodelle) zu bauen, um die einigen hundert Kupferdrähtchen (0,3 und 0,5 mm stark) in gleichmäßige Teilstücke zusammenzulöten. Auch das Tor ist als Ganzes aus kleinen und kleinsten Drähtchen in Lötarbeit angefertigt. Immerhin, das Endprodukt dieser Mühsal kann sich sehen lassen.

In der 4. Abteilung dieser Arbeiten und des Berichtes komme ich zu der eigentlichen Parklandschaft und den Blumenarrangements (Rabatten). Diese wurden, wie Sie sehen können, ebenfalls ganz neu gestaltet.

Aber zunächst der große Rosenbusch neben der Freitreppe: Es ist feines Islandmoos, bei dem lediglich mit Plaka und Humbrol leuchtende Farben, rot, ziemlich trocken die „Rosen“ aufgetupft wurden. Der Efeu links am Hauptturm, ist in der Anbringung schon etwas mühseliger. Mit einem sehr dünnen Pinsel und relativ dickem Leim wurden die gewünschten Konturen des rankenden Efeus angedeutet. Hiernach mit einer Pinzette dunkelgrüne Flockenpaketchen auftragen. Zwischendurch immer wieder den Leim aktivieren. Hierbei half — wie so oft — nur probieren und experimentieren. Lassen Sie sich bei so etwas Zeit, um so besser wird das Ergebnis!

Als Krönung habe ich schließlich noch die „Rabatten“ und Zierbäumchen neu gestaltet. Die Grundfläche der Beete wurde, nachdem ich die Konturen mit einem Filzstift vorgezeichnet hatte, mit dünnem Leim eingestrichen.

Bild 8: ... ist, wie man sehen kann, das ganze geschickt auf relativ engem Raume aufgebaut. Ist sie nicht herrlich, die aus der Hubschrauberperspektive entstandene Aufnahme?

chen und feine Schaumstofflocken, ebenfalls mit dünnem Leim getränkt, eingelegt. Noch nicht ausgetrocknet, legte ich die vorbereiteten Ringbeete auf. Es handelt sich dabei um Drahtringe, die zunächst mit Sagemehl und dann mit Flocken verleimt wurden. Nach dem Abtrocknen wurden diese einseitig mit Streugries in lebhaften Farben beklebt. Die Zierbäumchen sind kleine Styropor-Kügelchen, die ich nach der gleichen Methode begrünte.

Es ist vorteilhaft, den Leim mit grüner Plaka vorher einzufärben. Dann habe ich die Teilchen einzeln zusammengefügt. Die Abgrenzung, Ränder und Flächen brauchte ich nur noch mit einem kleinen Borstenpinsel und relativ dicken Plakafarben aufzutupfen. Nachdem alles eingerichtet war, habe ich diesmal, zur besseren Konservierung, noch einmal stark verdünnten Leim aufgetupft.

So, das wär's. Wenn Sie diesen Bericht gelesen haben, können Sie sich selbst ungefähr ausrechnen, wie lange ich an diesem Anlagenteil gearbeitet habe. Aber wenn man sich erst einmal für so etwas begeistert hat, dann zählt die Zeit sowieso nicht mehr.

F. Jerusalem

Material- und Stückliste

Schloß:

1 Bausatz Jouef „Inneuble 17.-18. Jhdt.“
div. Plastik-Materialien
Graupner Reling-Stützen
Adler (Storch von Preiser)
Hirsch (Merten)
Wappen (Reklame einer Brauerei)
Figuren (Preiser Klassisch)
Kutsche (Preiser, überarbeitet)
Denkmal Ihrer Hoheit (Preiser-Figur)

Pavillon:

Abfälle aus Vollmer-Bausätzen

Gitter und Tor:

Kupferdraht (0,3 mm bzw. 0,5 mm)
kleine Holzleisten und Perlen
Hirsche (Merten)

„Rabatten“:

Diverse Drähte und Naturgewächse
Schaumstofflocken
Foliage (Woodlands, USA)
Grease-Turf (Woodlands, USA)
Streugries rot, gelb und blau (Faller)
Streufasern (Faller, Kibri)

„Sträucher und Bäume“ im Journal 4/1982

Ein Leser, Herr Karl Czirson, hat sich über das im Eisenbahn-Journal 4/82 im Artikel „Sträucher und Bäume“ von Herrn Jerusalem erwähnte Sumpfgewächs Gedanken gemacht. Bei den Dolden, die Herr Jerusalem zur Anfertigung von Sträuchern für die Modellbahnanlage benützt, müßte es sich seiner Meinung nach um die Blütenstände der „Echten Mähdesüß“, auch „Spierstaude“ oder „Wiesenkönigin“ genannt, handeln.

Die Redaktion

Bild 9: Die bereits tiefstehende Sonne — das Diorama wurde im Freien fotografiert — wirft malerische Schatten des Ziertores und der Ziersträucher.

Alle Fotos: F. Jerusalem





Bild 1: Ein Bayernschlager ist die brandneue bayerische D XII (BR 730-1) der Firma Trix. Leider hatten wir dieses wunderschöne Modell für unseren Bericht im letzten Journal noch nicht zur Verfügung.

»Auf der Kgl. bayerischen Staatsbahn«

Wie im letzten Journal angekündigt, stellen wir Ihnen die bayerischen Modell-Lokomotiven in Einzelaufnahmen vor zusammen

mit kurzen Begleittexten. Die Lokomotiv-Standaufnahmen wurden nach »Bellingrodt Manier« im bereits bekannten

Bahnhof Altendorf aufgenommen. Desweiteren möchten wir ein paar heute mögliche Zugzusammenstellungen zeigen, die auf der



Bild 2: Die S 3/6 mit Windschneidführerhaus und den kleineren Treibrädern von Märklin.



Bild 3: Eine Schwesterlok ist die S 3/6 mit den großen 2.000 mm Rädern und geradem Führerhaus von Liliput.

Bild 4: Gegenüber den beiden S 3/6 Schnellzuglokomotiven fungiert die bayerische P 3/5 H von Trix als Personenzug-Lokomotive.



Bild 5: Die Gt 2 x 4/4 von Rivarossi wurde für Stellrampenbetrieb sowohl als zusätzliche Schiebelokomotive wie auch als Zugmaschine verwendet.





Bild 6: Diese GtL 4/4 stammt von M + F und wird wahrscheinlich in nächster Zeit von der englischen Nachfolgefirma M + F UK wieder in das Fertigungsprogramm aufgenommen.



Bild 7: Hier handelt es sich ebenfalls um eine M + F Lok. Ansonsten gilt für die BB II Mallet das selbe wie bei Bild 6 beschrieben.



Bild 8: Die Fleischmann Pt 2/3 gibt es leider noch nicht in Länderbahnausführung. Vielleicht kann man mit dieser universellen Personenzuglokomotive später auch einmal in grüner Version rechnen.



Bild 9: Das ist die bayerische D VI in der Ausführung „Donaustadt“ von M + F, die sicherlich auch bald wieder aus England erhältlich sein wird.



Bild 10: Ebenfalls eine M + F D VI; diesmal als „Berg“ in der Originallackierung, wie sie heute den Museumsbetrieb versieht.

Bild 12: Rai-Mo Urglaskasten (nur als Bausatz), wie er in diesen Tagen an den Fachhandel ausgeliefert wird.



Bild 11: M + F D VI in der einfacheren „Clotho“-Version. Diese Lok wird in Kürze wieder aus England beziehbar sein.

Bild 13: Der Normalglaskasten von Rai-Mo, der seit einiger Zeit bereits im Fachhandel vorrätig ist.





Bild 14: Die G 3/4 H, eine leistungsfähige Güterzuglokomotive von Trix, auf der eingleisigen Hauptstrecke unterwegs von Altendorfen kommend. Dahinter die neuesten bayerischen Rai-Mo Güterwagen.

eingleisigen, landschaftlich dem Fränkischen Jura nachempfundenen Hauptverbindungsstrecke entstanden. Es gibt natürlich viele Variationsmöglichkeiten, die wir verständlicherweise nicht alle mittels Abbildungen zeigen können. Es ist ohne weiteres dem Vorbild entsprechend möglich, z. B. Trix »Dreiachser« mit Märklin D-Zugwagen im Ver-

band laufen zu lassen, oder Fleischmann Personenwagen mit solchen von Trix zu einer Zuggarnitur zusammenzustellen. Die unterschiedliche Farbgebung spielt dabei keinerlei Rolle, sie war auch beim Vorbild selten einheitlich. Unser diesmaliger Autor würzt das Ganze noch durch eine nacherzählte Begebenheit.

Die Redaktion

Zu Zeiten, da die Bayerische Staatsbahn den Titel »Königreich« noch führen durfte, hatte ihr der Lemmich Karl schon als Lokführer gedient. Er war Jahrgang 1885, ein Schrank von einem Mannsbild, fast zwei Meter groß und um die zwei Zentner schwer. Neben reichlich derbem Charme — schließlich war er waschechter Münchner — verfügte der Meister

Bild 15: Hier ist die Märklin S 3/6 mit den Märklin D-Zugwagen im fränkischen Jura unterwegs.





Bild 16: Erst relativ spät aus einer der letzten Lieferserien erhielt das Bw Altendorf eine bayerische D XII. Hier ist die Trix-Lok mit einem Trix-Personenzug auf der eingleisigen Hauptstrecke unterwegs (der Farbfleck neben dem Baum ist ein Reflex, der durch Lichtbrechung im Objekt entstanden ist).

Bild 17: Am Streckenblock von Faller und dem originalbayerischen Weinert-Signal fährt die Märklin S 3/6 mit ihrem Schnellzug gerade vorbei.





Bild 18: Auf dieser Strecke herrscht ein relativ reges Zugaufkommen. Erst vor einer halben Stunde ist der Schnellzug mit der S 3/6 durchgebrast. Hier mußte der Trix P 3/5 H mit 3-achsigen Personenzug am Streckenblock etwas warten.
Alle Fotos: W. Kosak

über ein begnadetes Erzähltalent.

Eine seiner Lieblingsepisoden muß Anfang der zwanziger Jahre in einem Grenzbahnhof der — damals schon nicht mehr königlichen-bayerischen Staatsbahn über die Bühne gegangen sein. Dort hatte er im Bahnhofsrestaurant nach Dienstschaft das Personal einer sächsischen XX HV getroffen.

Den beiden Sachsen war die Ehre, auf Europas größter Dampflok durchs hügelige Vogtland zu toben, offenbar gehörig zu Kopf gestiegen. In den höchsten Tönen rühmten sie die Genialität sächsischen Lokomotivbaus und bedauerten gleichzeitig ihre bayerischen Kollegen, die sich mit so kleinen, schwächlichen Maschinchen wie Lemmichs S 3/6 herumplagen mußten. Der Münchner legte die Stirn in Falten.

Indes, die beiden Sachsen waren nicht zu bremsen. Ihre überheblichen Mißfallens-äußerungen verlagerten sich lediglich, und zwar von bayrischen Loks auf's bayrische Bier.

Diese Brühe, erklärten sie dem verdutzten Bayern, lasse sich bestenfalls aufgrund der Farbe und des Schaums von purem Leitungswasser unterscheiden. Meister Lemmich zwang sich mit aller Kraft zur Beherrschung und meinte lächelnd: »Wenn des so is', meine Herren, dann können mir ja ruhig no a Hoibe tringa«. Und er bestellte drei Halbe, und dann noch drei Halbe . . .

Als er am nächsten Morgen auf dem Weg zum Dienst am sächsischen Schuppen entlangging, stand dort noch immer friedlich rauchend die mächtige XX HV im Haus. Der Frühzug war offenbar mit einer eilends herbeizitierten Ersatzmaschine — und anderem Personal — in Richtung Vogtland abgedampft.

Kein Wunder, wenn der alte Lemmich nach seiner Pensionierung Anfang der fünfziger Jahre oft das Haus voll junger Eisenbahnfreunde sitzen hatte, die mit Hingabe seinen Erzählungen aus Zeiten der weiß-blauen Länderbahn lauschten. Natürlich träumte bald mancher von den Nachwuchs-Eisenbahnern, die Hauptdarsteller dieser Episoden, etwa die elegante, »langhaxige« S 3/6, die riesige Gt 2x4/4 oder die kleine Gt 4/4 noch einmal in Aktion zu sehen: wenigstens zuhause auf der Modellbahn.

Vergangene Modellbahn-Zeiten

Das Angebot an bayerischen Lokomotiven war damals allerdings recht dünn. Lediglich die Nürnberger Firma Trix hatte sich Ende der fünfziger Jahre der ersten Bayern-Spezialisten erbarmt: Von dort kam ein HO-Modell der bayerischen S 3/6, freilich mit Bundesbahn-Neubaukessel.

Erst in den siebziger Jahren brachte schließ-

lich Märklin eine »echte« bayerische S 3/6 der Bauserie »i« auf den Markt. Und weil Lz-Fahrten auch mit einem für damalige Verhältnisse sehr hübschen Modell auf die Dauer langweilig werden, boten die Göppinger passende, vierachsige Schnellzugwagen an.

Wesentlich filigraner detailliert als die mittlerweile recht betagte Märklin-Maschine wirkt freilich das Liliput-Modell einer »langhaxigen« S 3/6 der Bauserie »e«, Jahrgang 1912. Die bildschöne Maschine mit beweglichen Innen-Treibstangen weist — von der reichlich giftgrünen Lackierung einmal abgesehen — nur einen Schönheitsfehler auf: Es gibt bei Liliput keine passenden Wagen aus der Epoche 1.

Bei Trix dagegen herrscht an epoche-gerechtem Wagenmaterial aus dem Bayernland wahrlich kein Mangel: die 3-achsigen Personenwaggons — eigentlich für den Schnellzugdienst geschaffen — stehen der sehr schön detaillierten P 3/5 H aus gleichem Hause gut zu Gesicht.

Auch die Güterzugmaschine der Gattung G 3/4 kann über mangelnde Auslastung nicht klagen.

Das Trix-Programm weist eine ganze Reihe ausgezeichnet beschrifteter und sehr gut detaillierter Güterwagen aus der Zeit der »Königlich Bayerischen Staatsbahn« auf. Die Sorge, schwere Güterzüge könnten — wie beim Vorbild — die Kräfte der eher zierlichen G 3/4 übersteigen, erweist sich für Modellbahnen als unbegründet: auf kaum einer HO-Anlage lassen sich derart lange Wagenschlangen unterbringen, daß sie diese Lok nicht schaffen würde. Beim Vorbild sah es dagegen etwas anders aus: schon bald nach der Jahrhundertwende waren die stetig steigende Zuglasten zum Problem geworden. Vor allem auf den Steilrampen des Spessart, des Fichtelgebirges und des Frankenwaldes mußten damals schwere Güterzüge am Fuß der Steigung in mehrere, kürzere Züge aufgeteilt werden.

Um diesem reichlich unrentablen Verfahren ein für allemal ein Ende zu bereiten, orderte die Königlich Bayerische Staatsbahn vor dem ersten Weltkrieg bei Maffei in München die damals größte und schwerste Tenderlok ganz Europas: die 2x4/4-gekuppelte Malletlok der späteren Baureihe 96^a.

Einer Lokomotive aus der zweiten, 1922 abgelieferten Bauserie (der 96 016) entspricht das HO-Modell des Mallet-Riesen aus dem Hause Rivarossi. Die Lok bietet übrigens gleich nach dem Kauf eine angenehme Überraschung: Sämtliche Zerstärkteile — Kolbenstangen-Schutzrohre, Kupplungsattrappen, Griffstangen und Brems-schläuche passen auf Anhieb in die dafür vorgesehenen Bohrungen.

Sicher blickt so mancher HO-Bahner neidvoll auf Gleichgesinnte, deren Anlagen groß ge-

nug sind, um Hauptbahn-Maschinen vom Schlage einer S 3/6 oder Gt 2x4/4 sinnvoll einzusetzen.

Platzmangel ist freilich für Bayern-Liebhaber kein Grund zur Verzweiflung: Fleischmann, M + F (UK), Rai-Mo und Trix bieten Tenderloks bayerischen Ursprungs an, die sich gut zum Einsatz auf kleineren Anlagen eignen. Mit ein wenig Glück lassen sich in Fachgeschäften — oder per Kleinanzeige — sogar noch bayrische Modelle aus der früheren M + F-Produktion ergattern. Besonders attraktiv: die GtL 4/4, die Mallet-Lok BB II (spätere DB-Baureihe 98^a) sowie die urigen Zweikuppeler der Gattung D VI.

Möglicherweise findet sich sogar noch bei einigen Händlern eine BB II von Fulgurex.

Bayerischer Lokalbahn-Romantik hat sich die Fürstfeldbrucker Firma Rai-Mo verschrieben. Unter anderem umfaßt das einschlägige Angebot zwei Varianten der Lokalbahn-Lokomotive PTL 2/2 — im Eisenbahner-Jargon kurz »Glaskasten« genannt. Zudem führt Rai-Mo eine Reihe sehr fein detaillierter Wagenmodelle nach bayerischen Lokalbahn-Vorbildern.

Mit einigem Aufwand ist der epoche-gerechte Einsatz der Fleischmann Pt 2/3 (DR-Baureihe 70^a) verbunden. Die Lokomotive wird nur in schwarzroter Lackierung mit DB-Beschriftung geliefert. Komplette Neulackierung und Beschriftung erfordern jedenfalls einige Mußstunden. Ob sich der Aufwand lohnt, ist Geschmackssache: jedenfalls wirkt die Lok — früherem Fleischmann-Brauch zufolge größer als 1 : 87 gebaut — vor den zierlichen, exakt maßstäblichen Rai-Mo Wagen, ja selbst vor den entsprechenden Fleischmann Waggons recht gewaltig.

Einen besonderen Leckerbissen für Liebhaber bayerischer Tenderloks liefert die Firma Trix nun aus: die bayerische D XII. Damit ist den Nürnbergern wieder einmal ein Modell gelungen, das trotz bayrischen Ursprungs sicher auch nördlich des Weißwurstäquators seine Freunde finden wird. Wett' ma um a Maß?

W. Kosak

Aufstellung des verwendeten Modellbahn-Zubehörs:

Figuren	Preiser
Schotter	Conrad
Tunnelportale und Mauerplatten	Kibri u. Vollmer
Bahnsteigüberdachung	Kibri
Weichenspannwerke	Vollmer
Signale	Brawa und Weinert
Weichenlaternen und Antriebskästen	Repa und Arnold
Zäune und Geländer	Brawa
Belaubung	Woodland Scenics
Streugras	Noch



1982

Zum Jubiläum

unsere

Meisterstücke

HO



tiefliegendes
Fachwerk

bewegliche
Fenster + Türen

Wände leicht
verwittert

Laden-
Beleuchtung 14 V.

komplette
Ladeneinrichtung

Bausatz „F“
DM 24,75 *

**Es gibt 4 HO-Modell-Bausätze
fränkischer Kleinstadthäuser
zum Jubiläum.**

**Alle mit: Ladeneinrichtung,
Beleuchtung ect. Diese Serie
ist Stückzahl-limitiert.**



Bausatz F Antike Möbel
Bausatz G Eisenwaren-Laden
Bausatz H Eine Metzgerei
Bausatz I Den Friseur

* unverbindliche Preisempfehlung

Ab Ende November 1982 bei Ihrem Fachhändler



Bild 1: Kleiner Güterschuppen des Bahnhofes Fürstenfeldbruck von einem Leser aus dem Ostblock gebaut.

Foto: Kosak

Großes Preisausschreiben

Bereits im letzten Journal haben wir ausführlich die Teilnahmebedingungen für unser Dioramen- und Anlagen-Preisausschreiben bekanntgegeben. Als „Apetitthappen“ möchten wir Ihnen hier erste Fotos von bereits eingegangenen Zusendungen vorstellen. Ausführlicher berichten wir über den Fortgang des Wettbewerbes dann in den nächsten Journalen. Für Leser, die das letzte Journal noch nicht kennen, wiederholen wir an dieser Stelle nochmals die Bedingungen: Es geht uns darum, Fotos von guten Dioramen mit den Themen „Bw“ oder „Bahnhof“ zu erhalten.

Letzter Einsendetermin ist der 30.4.1983.

Folgende Preise im Gesamtwert von DM 5.000,— sind zu gewinnen:

1. Preis DM 2.500,— (DM 2.000,— bar und DM 500,— Modellbahnzubehör)
2. Preis DM 1.500,— (DM 1.000,— bar und DM 500,— Modellbahnzubehör)
3. Preis DM 1.000,— (DM 500,— bar und DM 500,— Modellbahnzubehör).

Für unsere — bisher anonyme — Jury aus unserem Leserkreis werden wir voraussichtlich im EJ 3/83 entsprechende Vordrucke eines Fragebogens abdrucken, anhand derer dann unsere Leser an der Bewertung der gezeigten bzw. noch zu zeigenden Arbeiten teilnehmen können.

Bild 2: Bahnhofsausschnitt aus der Anlage von Herrn Siedler.

Foto: P. Schiebel



Doch nun zu den beiden hier vorgestellten Arbeiten: Zum einen handelt es sich um einen ausschließlich selbst gefertigten Güterschuppen des Bahnhofes Fürstenfeldbruck, wie er bis vor einigen Jahren in der rohen Ziegelbauweise noch existierte. Heute ist das Gebäude entsprechend des neueren Zeitgeschmackes mit einem recht nüchtern wirkenden Verputz versehen. Der Erbauer hat den Güterschuppen nie selbst gesehen, da er keine Reisemöglichkeit in die BRD hat. Der Leser stammt aus dem östlichen Ausland und möchte verständlicherweise nicht namentlich erwähnt werden. Zum Nachbau diente ein einziges Foto, das in einer Alba Publikation über Modellbau mit einer zusätzlichen Maßskizze beschrieben wird. Der Leser kann relativ gut deutsch und schrieb uns dazu. Er wollte der Journal-Redaktion schon länger eine Freude bereiten und ein selbstgebautes Gebäude (er baut fast alles selbst) des Verlags-Heimatabnhofes zukommen lassen. Als er das Eisenbahn-Journal 5/82 durch einen Tauschpartner erhielt, war sein Entschluß endgültig. Ein Wochenende nahm er sich nochmals intensiv sein halbfertiges Bauwerk vor und stellte es in nächtlicher Arbeit fertig. In einer leichten Transportkiste fest verschraubt ging dann das Modell an unsere Redaktion ab. Sie können sich natürlich unsere Überraschung und vor allem Freude vorstellen, als wir das ganz entzückend gestal-

tete und sorgfältig gearbeitete Modell (genauer Maßstab 1:87) in Händen hielten. Da im dortigen Land Preiser-Figuren Mangelware sind, haben wir hier nachträglich den Güterschuppen noch mit einigen Preiser-Figuren bevölkert. Weiteres über die Details im nächsten Journal.

Zum anderen handelt es sich um einen Anlagenausschnitt und zeigt den Bahnhof Graufenfels auf der Anlage des Modellbahners Rolf Siedler, Stolberg. Nachdem uns Herr Siedler ein paar Probefotos eingesandt hat, haben wir unseren Redakteur Herrn Schiebel mit einem entsprechenden Fotografierauftrag nach Stolberg geschickt. Die Bildauswertung war überzeugend. Auch über die Anlage von Herrn Siedler werden Sie im nächsten Eisenbahn-Journal eine beschreibende Textgeschichte finden.

Soviel für heute als ersten Zwischenbericht zu unserem Preisausschreiben. Bitte nehmen auch Sie mit uns Kontakt auf, wenn Sie eine schöne Modellbahnanlage mit interessantem Bahnhof oder Bw besitzen, oder bauen Sie noch ein entsprechendes Diorama (ein solcher Bau ist spielend in einigen Wochen zu bewerkstelligen), damit wir auch über Sie berichten können.

Ihr
H. Merker Verlag

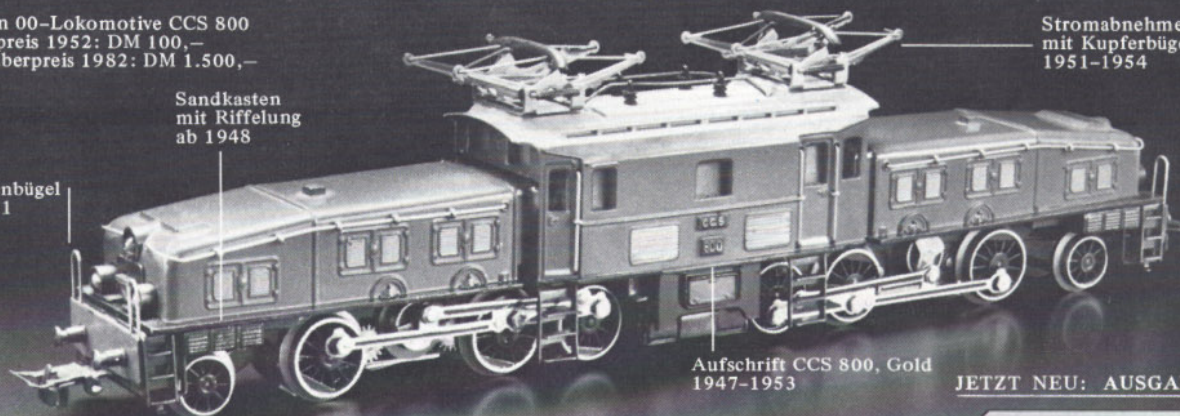
Achtung Abonnenten!

Diesem Journal liegt die Abo-Rechnung für 1983 bei! Bitte achten Sie bei der Entnahme des Journals aus dem Kuvert darauf.

Märklin 00-Lokomotive CCS 800
Ladenpreis 1952: DM 100,-
Liebhaberpreis 1982: DM 1.500,-

Sandkasten
mit Riffelung
ab 1948

Runde
Lampenbügel
ab 1951



Stromabnehmer
mit Kupferbügel (Typ 5)
1951-1954

Aufschrift CCS 800, Gold
1947-1953

JETZT NEU: AUSGABE 1983

Entdecken Sie die verborgenen Werte Ihrer Märklin-00/H0-Eisenbahn mit Koll's Preiskatalog, Ausgabe 1983!

Vielleicht sehen Sie Ihre betagten Modelle mit anderen Augen, wenn Sie einen Blick in den neuen Koll's Preiskatalog geworfen haben. So mancher Eisenbahnfreund meinte, daß seine alten Stücke zum alten Eisen gehörten und unterlag damit einem kostspieligen Irrtum. Längst schon gibt es nämlich Sammler, die solche Eisenbahn-Antiquitäten zu schätzen wissen, und die bereit sind, für Seltenheiten hohe Summen zu zahlen.

Aber wissen Sie, welche Modelle rar sind und welche massenhaft auftauchen? Wissen Sie, was zum Beispiel ein realistischer Preis

für eine Lok der Baureihe E 44 (3011) ist? Welchen Einfluß hat eigentlich der Erhaltungszustand auf den Wert? Was ist von Eisenbahn-Auktionen zu halten? Wie ist das mit den Werbemodellen?

Koll's Preiskatalog gibt Ihnen Antwort auf Ihre Fragen und macht Sie in Kürze zum Experten. Nutzen Sie den Erfahrungsschatz von Koll's Preiskatalog, der jetzt bereits im 5. Jahr erscheint, so wie es Eisenbahnfreunde in mehr als 30 Staaten tun! Informieren Sie sich auf rund 500 Seiten über Modellvarianten und Liebhaberpreise! Lassen Sie sich faszinieren von über 700 Abbil-

dungen in SW und Farbe – selbstverständlich in Kunstdruckqualität!

Sie bekommen die neue Ausgabe 1983 im Spielwaren- und Buchhandel für DM 33,-. Direkt vom Verlag Joachim Koll, D-6380 Bad Homburg, Brandenburger Str. 36 nach Überweisung von DM 33,- + DM 3,50 Versandkosten (Ausland DM 5,-) auf Postscheckkonto Frankfurt 10029-600.

● Jetzt neu: Koll's Preiskatalog '83 in Kompaktform (Taschenformat) mit vollständiger Basisinformation, ohne Bilder, DM 15,- incl. Versand. Nur direkt vom Verlag.

KOLL'S PREIS- KATALOG



Eisenbahnsammeln leicht gemacht

Liebhaber-Preise
für Loks, Wagen, Zubehör
MÄRKLIN 00/H0

1983

KOLL'S PREISKATALOG
First Class Ticket
für Eisenbahnsammler

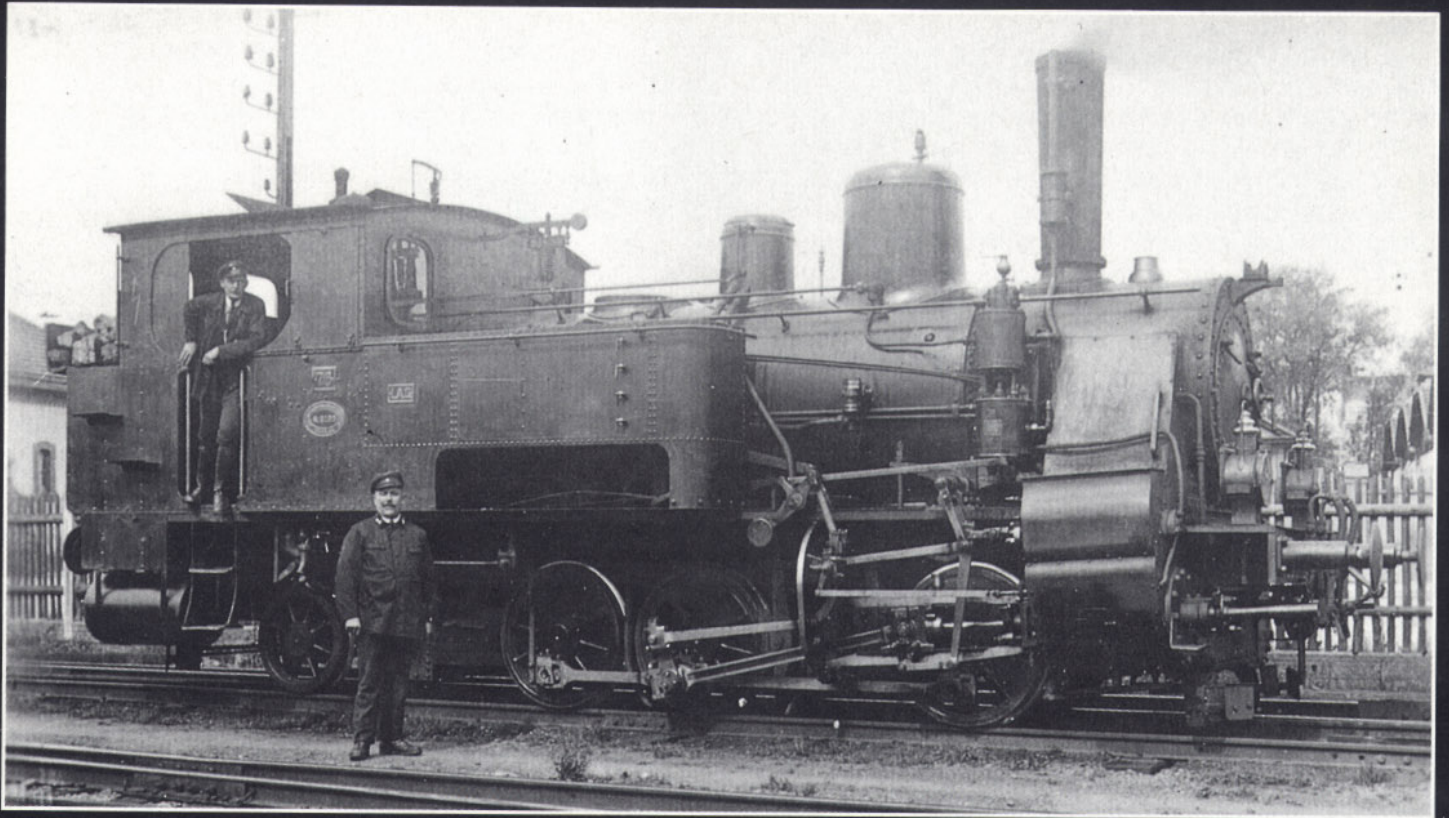


Bild 1: Lokomotiven dieser Bauart, die weitgehend der bayerischen Gattung D X entsprachen, beschaffte die LAG für ihre Lokalbahnstrecken in Bayern und in der Lausitz. Die Abbildung zeigt die Lokomotive LAG 76, Fabr.-Nr. 6180, Baujahr 1910, im Jahr 1928 im Bw Isarthalbahnhof.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Bayern-Journal

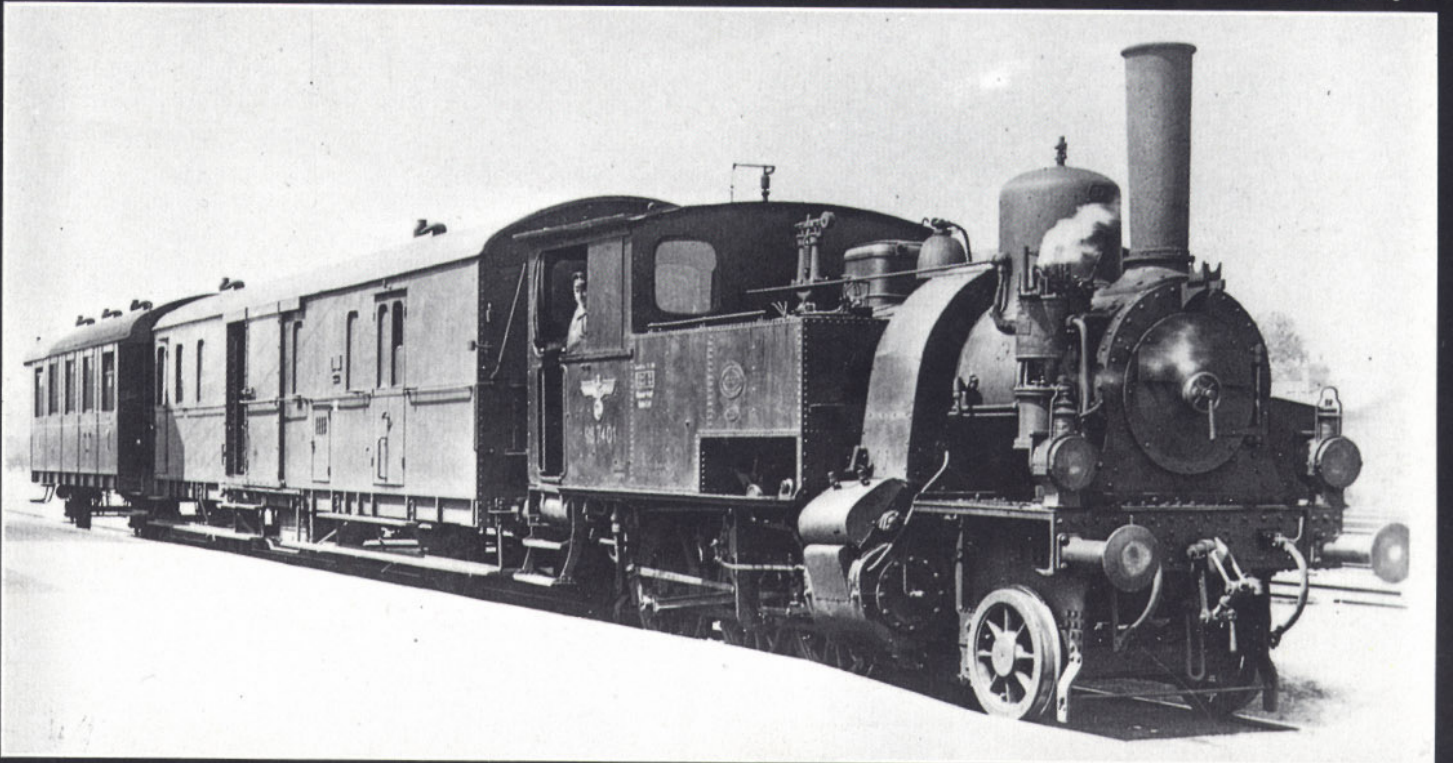
Mit den LAG-Maschinen geht die Serie der Tenderlokomotiven im Bayern-Journal allmählich dem Ende entgegen. In den folgen-

den Ausgaben werden noch die Zahnrad- und Mallet-Lokomotiven behandelt. Danach werden wir uns den bayerischen Schlepptender-

lokomotiven zuwenden. Voraussetzung dafür ist aber, daß uns geeignetes Bildmaterial in ausreichender Menge zur Verfügung steht.

Bild 2: Im Bahnhof Teuplitz entstand dieses Foto der 98 7401 mit ihrem kurzen Bummelzug zu Beginn der vierziger Jahre.

Foto: C. Bellingrodt



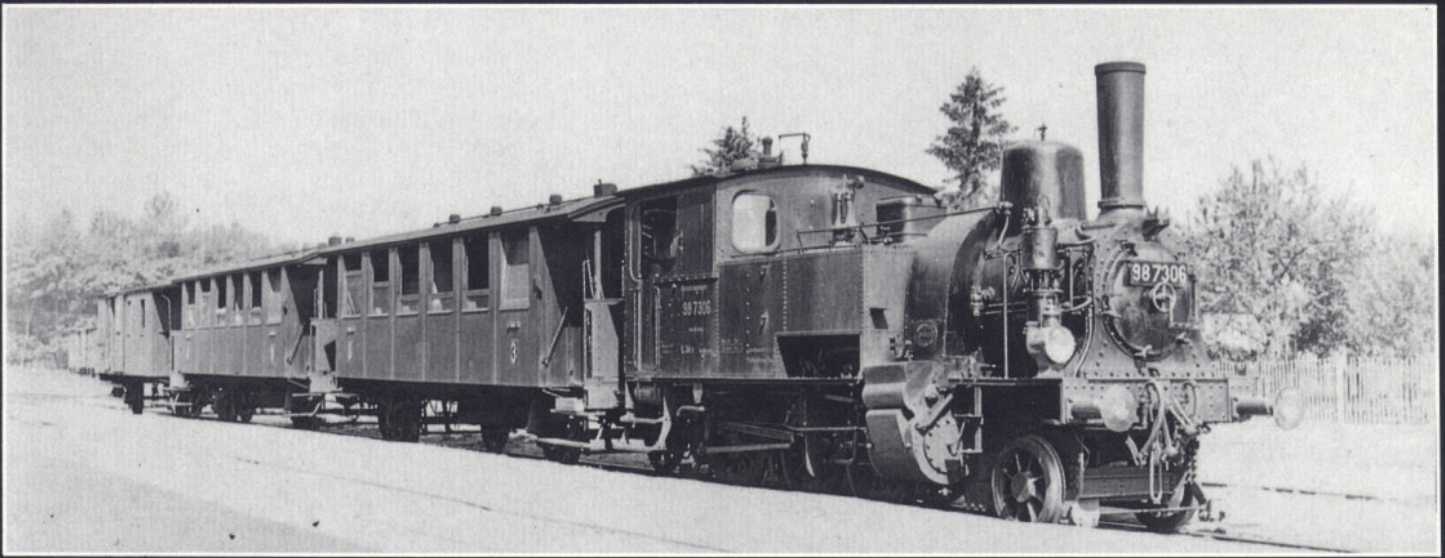


Bild 3: Ein typisch bayerischer Lokalbahnzug, geführt von der 98 7306 der Rbd Nürnberg, fotografiert in der Zeit um 1940.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 4: Nach einer fälligen Fristuntersuchung präsentierte sich die Lok 98 1602, frühere LAG 81, am 16.8.1940 im RAW München-Freimann. Erbauer der Maschine mit der Fabr.-Nr. 8032, war Krauss im Jahr 1922.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Die Lokomotiven Nr. 50 — 58, 69, 70 und 72 — 76 der LAG

Von 1897 bis 1909 lieferte G. Krauss in München, als Mitbegründer und Gesellschafter der Bahn, insgesamt 16 Lokomotiven der Achsfolge C 1' an die LAG. Diese Maschinen entsprachen in den Hauptabmessungen und in der Bauausführung weitgehend der Bayerischen Gattung D X, sie unterschieden sich jedoch in der Domanordnung. Zehn dieser Fahrzeuge (mit den Fabrik-Nr. 3597, 3936, 3937, 5674, 5675, 5943, 5944 und 6178 bis 6180) kamen auf der Isarthalbahn zum Einsatz. Die Naßdampf-Verbundmaschinen hatten eine indizierte Leistung von 300 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h. Nach der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn wurden den Fahrzeugen die Betriebsnummern 98 1501 bis 1510 zugewiesen. Die anderen 6 Maschinen mit den Fabrik-Nr. 3598, 3751 bis 3753, 3938 und 3939 gelangten bei der Lieferung auf die LAG-Strecken in der Lausitz. Ab 1938 trugen sie dann die Betriebsnummern 98 7601 bis 7606 der Deutschen Reichsbahn. Die Maschine mit der Bahn-Nr. 50, Fabrik-Nr. 3597, Baujahr 1897, kam bereits im Jahr 1909 von der Lausitz nach Thalkirchen im Isarthal und später Mitte der dreißiger Jahre, zusammen mit der Lok 55, Fabrik-Nr. 3936, Baujahr 1899, nach Oberstdorf im Allgäu. Auf der Lokalbahn von Murnau nach Oberammergau waren die Maschinen Nr. 69 und 70 mit den Fabrik-Nr. 5674 und 5675 des Baujahrs 1907 eingesetzt. Später kamen die Lokomotiven wieder zurück zur Isarthalbahn. Eine der Maschinen blieb nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges in Österreich und wurde erst dort ausgemustert. Eine weitere Lok gilt als verschollen, alle anderen Fahrzeuge dieser Bauart waren bis zum Beginn der fünfziger Jahre in München, Rosenheim und Garmisch-Partenkirchen eingesetzt.

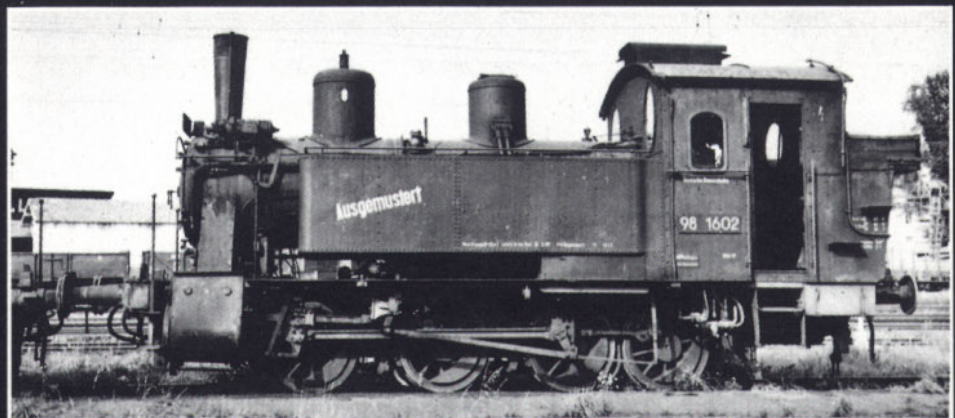
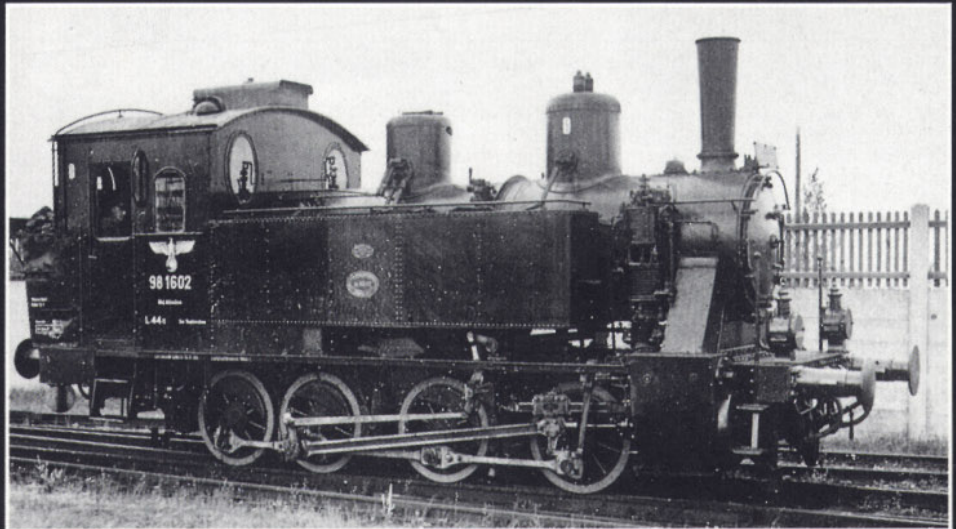
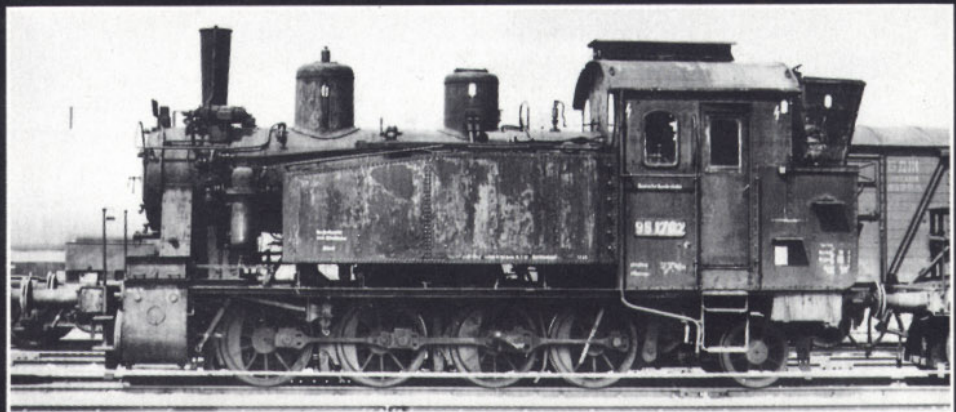


Bild 5: Neunzehn Jahre später, am 22.8.1959, stand die Lokomotive ausgemustert auf einem Abstellgleis im Bw Rosenheim. Dort war die Maschine, die nahezu identisch mit der Gattung GtL 4/4 war, am Ende ihrer Dienstzeit auch beheimatet.
Foto: Dr. Scheingraber

Bild 6: Krauss-Maffei schuf die 98 1702 im Jahr 1935 unter der Fabr.-Nr. 15 544 in Anlehnung an die bayerische GtL 4/5. Bis zum Jahr 1938 trug die Lokomotive die Bahn-Nr. 85 der LAG. Das Bild zeigt die Lok am 6.5.1963 vor ihrer Verschrottung in Feldkirchen.
Foto: Dr. Scheingraber



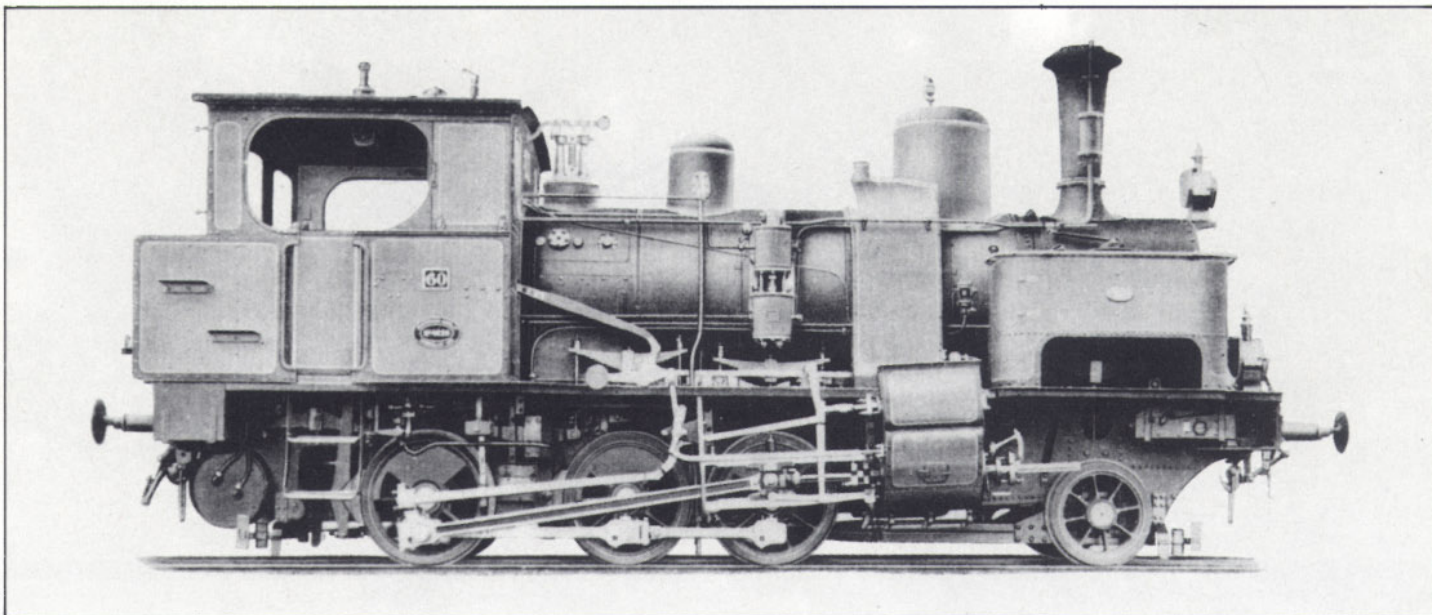
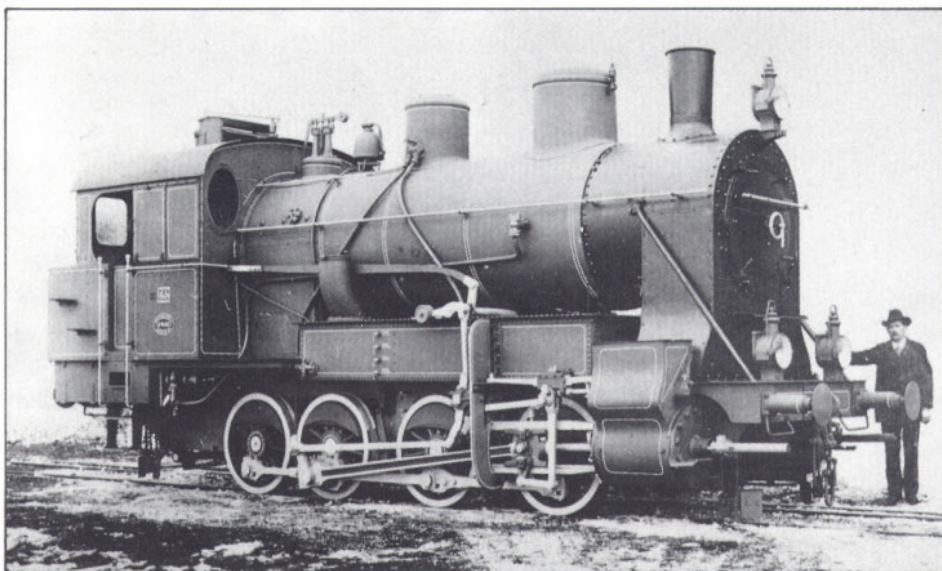


Bild 7: Nur zwei Lokomotiven dieser Bauart, mit den Wasserkästen über der Laufachse, beschaffte die LAG im Jahr 1900. Lieferfirma der Maschinen mit den Bahn-Nr. 59 und 60, Fabrik-Nr. 4225 und 4226, war Krauss in München.
Werkfoto: Sammlung Obermayer

Bild 8: Ein besonderes Charakteristikum der Vierkupppler LAG 65, 66, 71 und 77 war der hochliegende Kessel mit dem darunter angeordneten Wasserkasten. Die ab 1904 gelieferten Maschinen kamen stets in der Lausitz zum Einsatz. Die abgebildete LAG 65 mit der Fabrik-Nr. 5160 trug ab 1938 die Betriebsnummer 92 2401.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Die Lokomotiven Nr. 80 und 81 der LAG

Als auch die Verkehrslasten auf den Lokalbahn immer weiter anstiegen, erwarb die LAG im Jahr 1922 zwei vierfach gekuppelte

Heißdampf-Lokomotiven von G. Krauss & Comp. in München. Die Maschinen mit den Fabrik-Nr. 8031 und 8032 und mit den Bahn-Nr. 80 und 81 hatten eine indizierte Leistung von 450 PS und entsprachen weitgehend der bayerischen Gattung GtL 4/4, brachten die selbe Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h,

waren allerdings etwas leichter.

Eine besondere Bauartbeschreibung erübrigt sich aus diesen Gründen. Bei der Deutschen Reichsbahn führten die Lokomotiven ab 1938 mit den Betriebsnummern 98 1601 und 1602. Bis zum Jahr 1950 waren sie im Bw München-Thalkirchen beheimatet. Danach zählten die Lokomotiven zum Bw Rosenheim, wo sie in den Jahren 1957 und 1959 ausgemustert wurden.

Die Lokomotiven Nr. 59 und 60 der LAG

Nach den ersten 1'C-Maschinen des Beschaffungszeitraums von 1890 bis 1897, lieferte Krauss im Jahr 1900 zwei weitere Naßdampf-Verbundmaschinen dieser Achsfolge an die LAG. Die Fahrzeuge mit den Bahn-Nr. 59 und 60, Fabrik-Nr. 4225 und 4226, unterschieden sich jedoch recht eindeutig von den zuvor in Dienst gestellten Maschinen. Besondere Baumerkmale waren die ne-

Bild 9: Die beiden Lokomotiven mit den Bahn-Nr. 59 und 60 wurden für den Einsatz auf der LAG-Strecke von Füssen nach Marktoberdorf beschafft. Die Aufnahme stammt aus dem Jahr 1929 und zeigt die LAG 59 im Bahnhof Füssen. Hinter der Lok erkennt man drei Personenwagen der Bauart BC 41.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



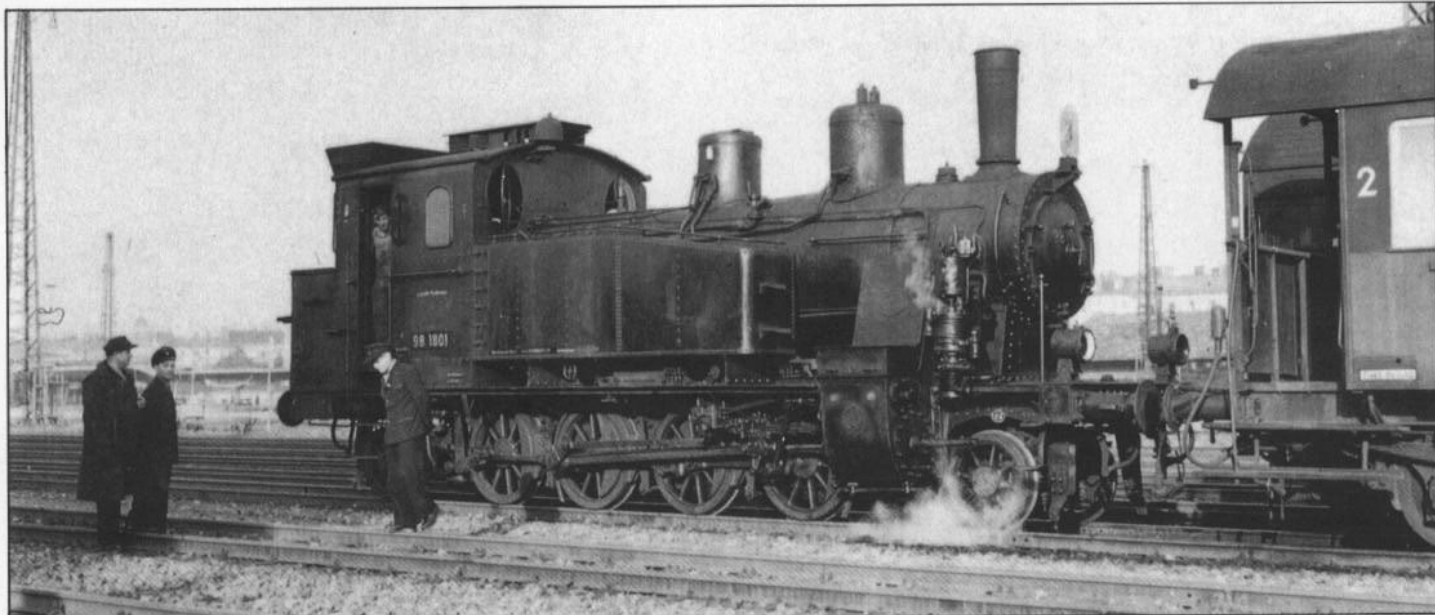


Bild 10: Die beiden stärksten und schnellsten Tenderlokomotiven für Lokalbahnen in Bayern, waren die Maschinen 87 und 88 der LAG, die im Jahr 1937 von Krauss-Maffei geliefert wurden. Als 98 1801 versah die Lokomotive am 10.9.1956 den Verschiebedienst in München-Ost.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

ben der Rauchkammer über der Laufachse angeordneten Wasserkästen und der hinter dem Führerhaus vorhandene Kohlenbehälter. Der Wasservorrat wurde mit 4,4 m³ angegeben, der Kohlenvorrat mit 1,6 t. Die indizierte Leistung betrug 300 PS, als Höchstgeschwindigkeit waren 45 km/h zugelassen. Mit einer Länge über Puffer von 9.670 mm übertrafen die Maschinen alle anderen Fahrzeuge der Achsfolge 1'C. Auch bei den Lokomotiven Nr. 59 und 60 waren die weit auseinanderliegenden beiden ersten Achsen zu einem Krauss-Helmholtz-Gestell zusammengefaßt. Über eine lange Treibstange wurde die letzte Achse angetrieben. Die beiden Lokomotiven, die ursprünglich den für Bayern typischen Kranzschornstein hatten, kamen 1938 mit den Betriebsnummern 98 7308 und 7309 in den Bestand der Deutschen Reichsbahn. Nach ihrem Einsatz bei der Isarthalbahn fuhren die Maschinen später auf der Strecke von Marktoberdorf nach Füssen. Ihre Ausmusterung soll in der Zeit um 1950 in Nürnberg erfolgt sein.

Die Lokomotiven Nr. 84 bis 86 der LAG

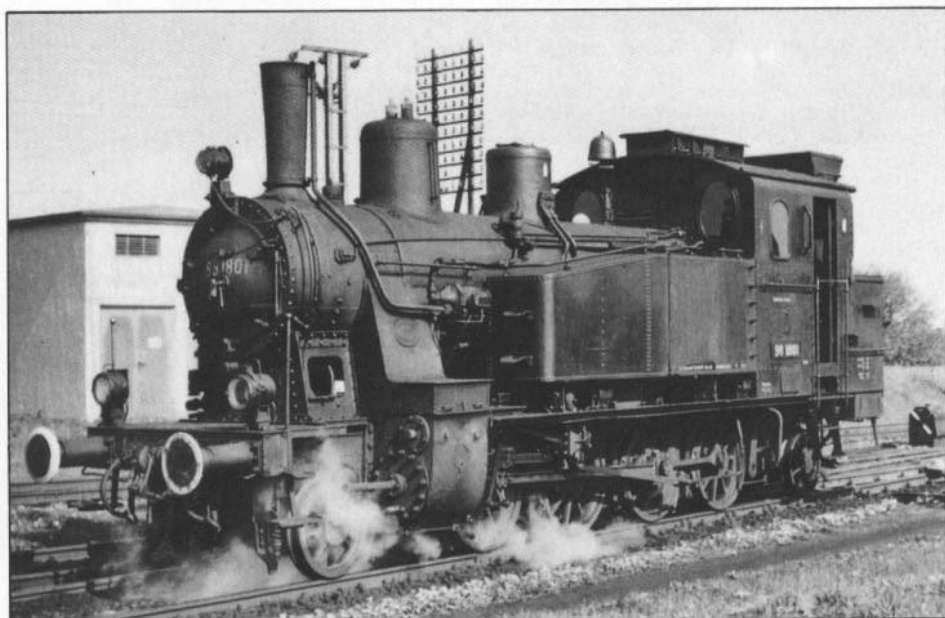
Eine weitere Lokomotivgattung, die den bayerischen Lokalbahn-Maschinen ziemlich ähnlich war, beschaffte die LAG im Jahr 1935. Lieferfirma der Fahrzeuge mit den Fabrik-Nr. 15 543, 15 544 und 15 586 war Krauss-Maffei in München. Von der Baureihe 98¹⁰ der DRG unterschieden sich die Lokomotiven nur unwesentlich. Eine Bauartbeschreibung kann deshalb auch hier entfallen. Anzumerken ist jedoch, daß die drei Maschinen, die ab 1938 mit den Betriebsnummern 98 1701 bis 1703 fuhren, aufgrund ihres größeren Raddurchmessers von 1.100 mm nun für eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h zugelassen waren. Haupteinsatzgebiet waren die Strecken im Allgäu. Die Ausmusterung erfolgte in den Jahren 1960 bis 1961 im Bw Kempten.

Die Lokomotiven Nr. 65, 66, 71 und 77 der LAG

Die ersten Vierkuppler beschaffte die LAG nicht erst ab 1922, sondern bereits im Jahr

1904. Hierbei handelte es sich um recht kompakte Naßdampfmaschinen mit der beachtlichen Leistung von 700 PS. Diese Lokomotiven mit einem Raddurchmesser von 1.100 mm und einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h waren für den Güterzugdienst auf den LAG-Strecken in der Lausitz bestimmt. Die Fahrzeuge hatten einen sehr hoch liegenden Kessel mit einer über dem Rahmen stehenden Feuerbüchse. Der Wasservorrat von 6 m³ war in einem flachen, zwischen Kessel und Rahmen liegenden Behälter untergebracht. Der Kohlenbunker hinter dem Führerhaus konnte einen Vorrat von 1,6 t aufnehmen. Die beiden ersten Lokomotiven Nr. 65 und 66 lieferte Krauss im Jahr 1904 mit den Fabrik-Nr. 5160 und 5161. Ein weiteres Exemplar, die Lok Nr. 71 folgte 1907 vom selben Hersteller unter der Fabrik-Nr. 5698. Die letzte Maschine dieser Bauart kam mit der Fabrik-Nr. 6588 im Jahr 1912 als Nr. 77 der LAG in die Lausitz. Alle vier Fahrzeuge blieben auf ihrer Stammstrecke und zählten zum Bestand des Bw Sommerfeld. Im Jahr 1938 wurden die Maschinen als 92 2401 bis 2404 übernommen.

Bild 11: Im Jahr 1957 zählte die 98 1801, Baujahr 1937, Fabr.-Nr. 15 633, zum Bestand des Bw Buchloe. Zwei Jahre später erfolgte in Kempten die Ausmusterung der 98 1801 und 1802, nachdem sie als Splittergattung keine Zukunft mehr hatten.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Die Lokomotiven Nr. 87 und 88 der LAG

Den Schlußpunkt der Lokomotivbeschaffung für die LAG bildeten die beiden Maschinen Nr. 87 und 88. Kurz vor der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn ließ die Gesellschaft noch zwei Lokomotiven mit der Achsfolge 1'D 1' von Krauss-Maffei entwickeln, die mit einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h die schnellsten Lokalbahnmaschinen waren. Auch mit einer indizierten Leistung von 470 PS übertraf sie alle anderen Fahrzeuge der Baureihe 98. Die unter den Fabrik-Nr. 15 633 und 15 634 gebauten Maschinen waren aus der Grundkonzeption der GtL 4/4 abgeleitet worden. Sowohl die vordere als auch die hintere Laufachse, mit einem Durchmesser von 850 mm, waren mit den benachbarten Kuppelachsen, mit einem Durchmesser von 1.100 mm, zu einem Krauss-Helmholtz-Gestell verbunden. Die Vorratsbehälter hatten ein Fassungsvermögen von 6,3 m³ Wasser und 2,7 t Kohle. Die zunächst in Füssen eingesetzten Lokomotiven kamen 1938 als 98 1801 und 1802 zur Deutschen Reichsbahn in das Bw Kempten. Nach mehreren Zwischenstationen kehrten sie als Splittergattung im Jahr 1959 dorthin zurück. Bereits ein Jahr später erfolgte die Ausmusterung und bald danach die Verschrottung.

HO

BÜCHERECKE

Vom Stationshof 1847 zum Verkehrsknotenpunkt in Nordschwaben

In der Schriftenreihe »Eisenbahnen und Museen«, herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte ist jetzt als Folge 29 das Doppelheft »Vom Stationshof 1847 zum Verkehrsknotenpunkt von Nordschwaben — die 135-jährige Geschichte der Donauwörther Eisenbahn 1845—1980« erschienen.

Ein Stück Eisenbahn- und Heimatgeschichte wird in den Schilderungen des Autors Christian Keppeler lebendig, der lange Jahre dem Bahnhof Donauwörth vorstand. Der Verfasser hat in mühsamer Arbeit das Material für 4 Bände mit zusammen über 1200 Seiten erarbeitet, die von 1974 bis 1980 im Selbstverlag erschienen, nunmehr aber vergriffen sind. Die von der DGEG jetzt vorgelegte Veröffentlichung ist nur ein bescheidener Extrakt daraus.

Die wechselvolle Geschichte der Eisenbahn im Raum Donauwörth wird vom Autor äußerst kurzweilig geschildert. Viele historische Fotos, Zeichnungen und seltene Dokumente, wie z. B. ein Kursbuchauszug von 1855, ergänzen den Text. Die Darstellung geht dabei nicht nur auf das Betriebsgeschehen, sondern auch auf die zeitgeschichtlichen Ereignisse rund um den Bahnhof Donauwörth ein.

Christian Keppeler: Vom Stationshof 1847 zum Verkehrsknotenpunkt von Nordschwaben — die 135-jährige Geschichte der Donauwörther Eisenbahn 1845—1980, erschienen als Folge 19 (Doppelheft) in der Reihe »Eisenbahn und Museen«, herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V., 48 Seiten mit 80 Schwarzweiß-Abbildungen, broschiert. DGEG, Karlsruhe 1982. ISBN 3-921700-39-6 Preis: DM 6,—

Eisenbahn und Museen 28

Der Titel der jetzt in der DGEG-Schriftenreihe »Eisenbahn und Museen« als Folge 28 erschienenen Broschüre lautet: »Die Wagen auf der Eisenbahntechnischen Ausstellung in Seddin anlässlich der Eisenbahntechnischen Tagung in Berlin 21.9.—5.10.1924« und ergänzt die bereits seit längerer Zeit erhältlichen Folgen 13/14 (über die Dampflokomotiven) und 20 (über die elektrischen und Diesel-Triebfahrzeuge auf der Ausstellung in Seddin) der Reihe »Eisenbahn- und Museen«. Wegen seiner Vielfalt ist das Heft eine wahre Fundgrube für Eisenbahn- und speziell Wagenhistoriker. Es zeigt, welche große Auswahl damals an Wagen bei der Ausstellung von Seddin geboten wurde, und daß bereits 1924 die Tendenz zu Spezialwagen aller Art schon sehr groß war.

Bedingt durch die zum größten Teil nicht mehr greifbaren Archivbilder mußte für die Bebilderung in vielen Fällen auf Reproduktionen aus Zeitschriften und Katalogen zurückgegriffen werden. Drucktechnisch sind die dadurch entstandenen Probleme trotzdem recht gut gelöst worden. Der gute Gesamteindruck leidet unter diesen Schwierigkeiten nicht, besonders die vielen Zeichnungen entschädigen den an Details interessierten Leser. Am Schluß des Heftes ist eine Liste der damals ausgestellten Personenwagen mit ihren Hauptdaten abgedruckt.

Günther Klebes: Die Wagen auf der Eisenbahntechnischen Ausstellung in Seddin anlässlich der Eisenbahntechnischen Tagung in Berlin 21.9.—5.10.1924, erschienen als Folge 28 der Schriftenreihe »Eisenbahn und Museen« der DGEG. 40 Seiten (DIN A 5), 72 Schwarzweiß-Abbildungen. Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V., Karlsruhe 1982. ISBN 3-921700-35-3

Preis: DM 6,—

Privatbahnen in der DDR seit 1949 im Reichsbahn-Eigentum

Wenig wurde bisher bekannt über das Schicksal der Lokomotiven und Triebwagen von Privatbahnen, die nach 1945 in der sowjetischen Besatzungszone lagen und 1949 verstaatlicht wurden. Klaus-Peter Quill und Jürgen Ebel haben sich dieses Themas angenommen und mit viel Akribie jahrelang recherchiert. Obwohl viele Aufzeichnungen verlorengegangen und wichtiges Quellenmaterial teilweise nicht zugänglich sind, haben die beiden Autoren eine Fülle wertvollen Materials zusammengetragen. Der Einleitung, die sich mit den historischen Zusammenhängen der Verstaatlichung der Privatbahnen nach 1945 auf dem Gebiet der heutigen DDR befaßt, schließt sich eine detaillierte, stichpunktartige Beschreibung der über 100 Privatbahnen (Stand 8.5.1945) an. Neben Eigentümer, Streckenführung, Streckenlänge, Spurweite und Betriebseröffnung wurden viele andere Daten wie Konstruktion des Oberbaus, Anlagekapital der Bahngesellschaften, Ausführungskosten sowie die in den DR-Nummernplan übernommenen Fahrzeuge gesammelt und übersichtlich aufgeführt. Der zweite Teil des Buches befaßt sich mit der Umzeichnung der Privatbahnlokomotiven und -triebwagen in das DR-Schema. Viele Einzeldaten enthält die Umzeichnungsliste, angefangen mit der neuen DR-Nummer über Hersteller und Kessel-Nr. bis hin zur Bezeichnung vor 1949 und das jeweilige Ausmusterungsdatum bzw. den Verbleib. Eingereihte Dampf- und Diesellokomotiven wurden ebenso berücksichtigt wie eingereihte Trieb-, Bei- und Steuerwagen. Ergänzt wird der Band durch ein Fahrzeugregister sämtlicher im Buch besprochenen und abgebildeten Fahrzeuge.

Das reichhaltige Material wurde sehr gut aufbereitet, übersichtlich dargestellt und umfassend mit Abbildungen ergänzt. Was man zur besseren Orientierung vermißt, ist eine Übersichtskarte mit Stand 1945, auf der noch alle Privatbahnen eingezeichnet sind. Der ausgezeichnete Druck entspricht der vom Verlag W. Kohlhammer bekannten hohen Qualität. Nur schade, daß die Fotos zum Teil recht klein wiedergegeben wurden.

Klaus-Peter Quill/Jürgen Ebel: Privatbahnen in der DDR seit 1949 im Reichsbahn-Eigentum. 160 Seiten mit 248 Schwarzweiß-Fotos und 14 Lokomotivzeichnungen, Leinen. Verlag W. Kohlhammer, Stuttgart 1982. ISBN 3-17-007518-7

Preis: DM 89,—

Taschenkalender für Modell-Eisenbahner 1983 (von Faller)

Seit kurzem liefert FALLER den neuen »Taschenkalender für Modell-Eisenbahner 1983« aus. Nachdem die Ausgaben 1980—1982 mit großer Begeisterung von den Modellbahnern aufgenommen wurden, war sicher auch die Ausgabe 1983 bereits mit Spannung erwartet. Auf 46 Seiten vor dem Kalendarium werden wieder interessante Tips und Informationen aus der Welt der Modelleisenbahn und ihrem großen Vorbild geliefert. Im Kalendarium selbst findet man zu den einzelnen Tagen des Jahres zahlreiche Hinweise auf wichtige Ereignisse in der Geschichte der Eisenbahn. Der neue Kalender, handlicher Taschenkalender und interessante Lektüre zugleich, ist im Fachhandel erhältlich.

Neue Kataloge

Der fohrmann-Werkzeugkatalog 1982/83 ist ab sofort lieferbar. Auf rund 40 Seiten präsentiert die Fa. Fohrmann ihr umfangreiches Programm an Spezialwerkzeugen für die Bereiche »Modellbau-Basteln-Elektronik-Feinwerktechnik« mit zahlreichen Neuheiten. Das Lieferprogramm, dem eine Preisliste beiliegt, ist erhältlich gegen DM 4,30 in Briefmarken oder Scheck bei: **fohrmann Werkzeuge, Münsterstr. 303, 4355 Waltrop**

Neue Kalender

Seit einiger Zeit bereits sind die beiden Eisenbahn-Kalender 1983 des alba-Verlages im Handel erhältlich.

Beide Kalender im Format 45x29 cm auf schwerem Kunstdruckpapier beinhalten jeweils 14 Einzelblätter mit 13 Motiven und einem gesonderten Blatt mit den Bildtexten. Zusammengehalten werden die Kalenderblätter durch eine Klemmschiene, eine glasklare Deckfolie schützt vor Verschmutzung und Beschädigung.

»Der große Lokomotiv-Kalender 1983« enthält wieder großformatige Seitenansichten in Schwarzweiß von 12 verschiedenen Dampfloks sowie einer Diesellokbaureihe. Bayerische Länderbahnkonstruktionen sind hier ebenso vertreten wie Einheitslokomotiven der Deutschen Reichsbahn und Konstruktionen der Deutschen Bundesbahn. Erstaunlich und erfreulich zugleich ist an diesem Kalender, daß die bis zu 80 Jahre alten Werkaufnahmen mit den Typenfotos aus heutiger Zeit qualitätsmäßig nicht nur mithalten können, sondern sie teilweise sogar noch in Schärfe und Kontrast übertreffen.

ISBN 3-87094-084-0

Preis: DM 14,80

»Der Große Eisenbahn-Kalender 1983« von alba bietet wieder 13 Farbaufnahmen mit herrlichen Aufnahmen von Zügen in der Landschaft sowie Standaufnahmen aus Bahnhöfen. Die Motive reichen von Dampflokomotiven im Planeinsatz in der DDR über Dampfsonderfahrten in der Bundesrepublik und dem Alltagsbetrieb bei der DB mit den Baureihen 140, 290 und 515 bis hin zu den Elektroveteranen E 44^s, E 69 und dem »Gläsernen Zug« 491 001 der Deutschen Bundesbahn. Die Gestaltung des Kalenders ist, wie auch schon in früheren Jahren, sehr geschmackvoll. Die Bilder kommen durch den dezenten, weißen Rahmen auf grauem Grund ausgezeichnet zur Geltung.

ISBN 3-87094-085-9

Preis: DM 18,80

Neue Liste des Buchvertriebs Verlag Eisenbahn

Auf 32 Seiten stellt der Buchvertrieb des Verlags Eisenbahn in Villigen (Schweiz) als eines der größten Versandhäuser für Eisenbahnliteratur in seiner jüngst erschienenen Ergänzungsliste Nr. 8 fast alle lieferbaren Eisenbahnfachbücher vor. Es finden sich darin Titel von schon vergriffenen Restexemplaren über die bekannten Standardwerke bis hin zu den Neuheiten 1982. Besonders bemerkenswert ist die breite Palette fremdsprachiger Eisenbahnliteratur.

Bestellen kann man diese Broschüre beim Verlag Eisenbahn, Gut Vorhard, CH-5234 Villigen/Schweiz.

AR

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

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

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

EISENBAHN-ÖLGEMÄLDE von bekanntem deutschen Maler mit Echtholzrahmen günstig zu verkaufen. Liste mit den Loktypen von B. Mosterts, Castell-ingen 115 c, 6369 Nidderau 1 oder Telefon 06187/1286.

Die Schmalspurbahn Warthausen—Ochsenhausen:
30 DIN A 4 Seiten, 19 Fotos, 11 Skizzen, 9 DM. Norbert Kurtenbach, 4100 Duisburg 25, Psch.-Kto. Essen 3478 62-430

Einladung zur 3. Bochumer Tauschbörse für Eisenbahnen und Spielzeug, am Sonntag den 5. Dez. 82 in der Gaststätte Humboldt-Eck (nahe Kolping Haus), Maximilian-Kolbestr. 2/4463 Bochum-Mitte um 10,00 bis 16,00 Uhr. Anmeldung und Tischreservierung erbeten. Tel. 0201-662852-641026

Große HO-Sammlung wird aufgelöst. Über 100 Loks
über 100 Wagen Liste gegen Rückporto. Ulrich Teu-
tenberg, Otto-Hahn-Str. 12, 4230 Wesel 1

Verkaufe gegen Gebot: RÖWA T 3 DB Motor def. E 91 DR, E 60 grün, 4x2067, 2x3305, Li 95, Ro E 71, beide mit RP 25 und Messingschildern, alles original verpackt nur Probegelaufen. 2L =, Rademaker, Goldgrube 18, 6531 Windesheim, Tel. 06707/649 (bei Schmitt)

M + F FM: Urglask., Gtl 4/4 Fauhab., DVI (100), Industrielok (001), T 3 Euro., T 3 Privatb., S 4 Faulh., Gerad Rads., Steu. f. Fleisch. 01, ADE Sondermod. z. verk. Suche 01210 (Sup. BR 93) u. Lok-Baus. Tel. 08234/6329

Suche M + F JOURNALE 1-6/75, 1-5/76, 1/77 + Letzten Modell-Katalog von M + F. W. Straube, Kapellenstr. 73, 6200 Wiesbaden, Tel. 06121/528362.

Suche LGB Material nach Schweizer Vorbild + Literatur neu/gebraucht für Privat. Bitte Angebote an Chiffre 8261

Verkaufe Kursbücher 1974—82 (16 St) zusammen
DM 200,—, Auslandskursbücher 13 St. DM 70,—.
Lothar Mickel, Kulmbacher Str. 19, 8520 Erlangen,
Tel. 09131/48888

Waggon- Dampf- und E-Lokteile abzugeben. z. B.:
DRG-Notbremskästen, Messing-Einbaulüster, Pack-
wagendeckenleuchten, Teile von Plattformwagen,
Buchfahrplanhalter, DB-Embleme, SIFA-Notschalt.
Schilder aller Art (KEINE BW- und Nummernsch.)
Bildliste 1,10 DM in Briefmarken. Alex Mayer jun.,
Brückestr. 2. 8000 München 50

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

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

Absolute Seltenheit

RÖWA Zugzusammenstellungen mit sehr seltenen Raritäten, Lokomotiven, seltene Container-Sortimente, Original-Ersatzteile, versch. Kupplungen, Original RP-Radsätze, Gehäusesteile zum Basteln, Schienen + Weichen als Bausätze. Liste anfordern, 2,50 DM Rückporto. Chiffre 8262

N-Spur Sammlung und Lager wird komplett aufgelöst: Loks, Wagen, Schienen, Zubehör vieler Firmen. Enorme Nachlässe, Liste anfordern, 2,50 DM Rückporto. Chiffre 8263

HO-Zubehör-Lagerreste werden total aufgelöst: Bra-
wa, Conrad, Kibri, Pola und sonstige mit großem
Preisnachlaß. Liste anfordern, 2,50 DM Porto. Chif-
fre 8264

Schenken Sie Freude mit bleibendem Wert: Eisenbahn-Originalteile und Nachgüsse aus allen Epochen. Laternen, Schilder, verschiedene Bierseidel, Dampflok-Blumentöpfe, Emailschilder, Glasuntersetzer, Aufkleber, Zinnreliefs und vieles mehr zum Sammeln. Schenken und Ausschmücken für große und kleine Eisenbahner und jeden Geschmack. Neue Bildliste mit alten Preisen bei Peter's Drehscheibe, Postfach 225, 5412 Ransbach-Baumbach. Bitte 1,— Rückporto, Danke.

Verkaufe folgende Ausgaben der MBR:

1/66, 2/66, 3/66, 4/66, 5/66, 6/66, 1/68, 2/68, 5/68, 6/68,
2/69, 4/69, 5/69, 6/69, 1/70, 2/70, 3/70, 4/70, 5/70, 6/70,
1/71, 3/71, 4/71, 5/71, 6/71, 2/72, 3/72, 4/72, 5/72, 6/72,
1/73, 2/73, 3/73, 4/73.

Einzelheft DM 15.--, 6 Hefte DM 60.--

Bitte der Bestellung Verrechnungsscheck beilegen.
M. Knittel, Bgm.-Kraus-Str. 31, 8031 Eichenau.

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

DATUM

- 61

MINI-MARKT MINI-MARKT

Einladung der Firma **C. Blumhardt & Cie.** — Hersteller der HEHR-Replica — zum **Familientreffen** der Freunde und derer, die es werden wollen, am 21. November 1982 in **Schwaikheim**, Gaststätte LÖWEN, Hauptstr. 1. Schwaikheim ist in 20 Minuten von Stuttgart aus mit der S-Bahn S 3 Richtung Backnang zu erreichen. Ausgestellt und in Betrieb sind 17 verschiedene Lok- und 10 Wagenmodelle der vergangenen Produktionsjahre und die Neuheiten 1983. C. Blumhardt & Cie, seit 1863, 7052 Schwaikheim, Tel. 07195/52444.

Verkaufe Wittfeld ETA 178 beige-rot, Gleichstrom, beste Ausführung DM 280,—. L. Löffler, R.-Wagner-Str. 5, 8502 Zirndorf.

Gebe ab: Gehäuse-Satz VT 11 Ortwein, 4-teilig mit Bodenteilen ohne Räder DM 75,—. L. Löffler, R.-Wagner-Str. 5, 8502 Zirndorf.

M + F FM BR 44 super m. St. 520,—, E 72 420,—, Lil. E 45 90,—, BR 12 DR 230,— alle neu, Pippig, Oppenrieder Str. 23, 8000 München 71

Suche H0-Loks, gebraucht, außer Trix, Tel. 0911/513482.

Verkaufe Grundstück, ca. 1.000 qm für Segler und Angler, an ital. Riviera gegen Gebot. Tel. 0911/513482.

Lokschilder, BD/Bw-Schilder und Betriebsbücher gegen sehr gute Bezahlung oder Tausch gesucht. Angebote an Rainer Schmidt, Dietbachstr. 114, 7000 Stuttgart 60, Tel. 0711/332815.

Verkaufe Kleinbahn-Gleise u. Weichen. Liste gegen Freiumschlag von Bürth, Rubensstr. 40, 1000 Berlin 41.

Verkaufe H0-Loks, Wagen Schienen, Signale, Weichen, Gleich- u. Wechselstrom u. Literatur. Karl Scharwat, Bingert 11, 6689 Merxweiler, Tel. 06825/3835.

Verkaufe Roco BR23, Röwa V216 rot, Röwa 3117, 3119, 3151, 3156, 3028, 3053 und anderes. Liste gegen Rückporto. **Suche** Röwa Behältertragwagen Lbs 2-achsiger ohne Container; Röwa Gehäuse u. Rahmen f. V216 016-6 bzw. ozeanbl.-beige; Schmalspurtransporter der Fa. Co. FER.Mi.SNCF-UIC Beschriftung. Angebote an Volker Lang, Blücherstr. 1, 6900 Heidelberg.

VERKAUFE: Dreischienengleis HO/HOe, Umbauten für HOe u. HOm, Eggerbahn, Kursbücher, Literatur, Originaldias; **SUCHE:** Schmalspurmateriel HOm HOe LGB, Literatur über Feldbahnen. Arn. Zettler, Emilienstr. 60, 4300 Essen-1.

Märklin HO größere Sammlung von privat zu privat gesucht. (Diskretion) Angebote an G. Hahn, Gneisenaustr. 12, 5760 Arnsberg 1.

Verkaufe für Märklin H0 3L = BR 85 Metallgehäuse auf Märklin Fahrgestell DM 300,—. M. Wiechmann, Schieferkamp 37, 3000 Hannover 91.

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

..... beim nächsten MINI-MARKT.

Machen Sie einen Versuch im werbewirksamen Eisenbahn-Journal.

VERLAGSBESTELLISTE 6/1982 (zum Fotokopieren oder Ausschneiden)

Bücher:

	Preis	Porto/Verp.	Lieferzeit
— „BR 01“ ca. 300 Seiten mit Schwarzweiß-Fotos und Farbbildern sowie großen Ausfallplänen (bei Vorauszahlung entfällt das Porto)	36,—	4,—	sofort
— „Die Regentalbahn“ ca. 307 Seiten und ebenso viele Abbildungen (bei Vorauszahlung 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 01¹⁰/03¹⁰	8,90	2,—	ausverk.
— Journal Abo 1982	46,80	entfällt	—
— Einzelausgabe Nr.	je 7,80	1,40	sofort
— Sonderjournal BR 58	10,80	2,—	sofort
— 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:

- ☐ Postscheckkonto München, Nr. 57199-802
- ☐ Volksbank Fürstenfeldbruck, Nr. 21300
- ☐ Dresdner Bank, Fürstenfeldbruck, Nr. 6959180

Zutreffendes bitte ankreuzen!

Auslandszahlungen bitte nur auf Postscheckkonto!

(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 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 24 37

MEISTERMODELL VON M + L

S 2/6 Spur 0

Bestell-Nr. 3015

Vierzylinder Lokomotive
in violetter Farbgebung —
wieder ein Meistermodell
von M + L

M + L Modelleisenbahnen
Technischer Modellbau der Firma
Markscheffel u. Lennartz
Falkensteiner Ufer 70
D-2000 Hamburg 55
Esplanade 23
D-2000 Hamburg 36



**10 Jahre
Modellbahnkiste®**

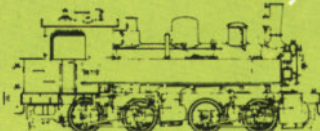
Neuware:
An- + Verkauf

Ihr Vorteil: Günstige Reparaturen,
Garantie, viele Sonderangebote.

2 HH 76, Imstedt 31
Ecke Mozartstraße
Tel. (040) 220 64 28

2300 Kiel 1, Schölperbaum 2
Tel. (0431) 949 71

Modellbauetage



Werner Kratz · 5400 Koblenz
Löhrrstr. 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 · Leseecke
NEU IN KOBLENZ
— gegenüber Kaufhof —

STEIN

Spezialgeschäft

4000 DÜSSELDORF 1

Grabenstraße 7 - Telefon 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 fach-
männisch 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

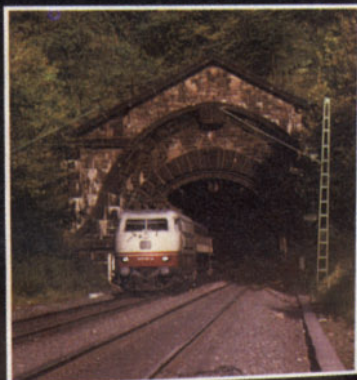
MODELLBAHNEN
MODELLBAUSÄTZE
HOBBY-FREIZEIT

unsere Erfahrung
unsere Beratung
— Ihr Vorteil!

Reparaturen in eigener Werkstatt.

Elisenstr. 1 · Tel. (060 21) 1 38 86 · 8750 Aschaffenburg

Eisenbahndreieck „Distelrasen“



C. Asmus / R. Jirawetz

Lesestoff für Weihnachten

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

Eisenbahn-Dreieck Distelrasen von C. Asmus/R. Jirawetz. Rund 300 Seiten mit großem Aus-
faltplan DM 69,60

Dampflokomotiven im Allgäu von C. Asmus/S. Buße. Über 300 Seiten mit großem Ausfalt-
plan DM 49,—

BR 01 von Weisbrod/Petznick. 288 Seiten mit großem Ausfaltposter 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

H. Merker-Verlag, Fürstenfeldbruck





Bild 1: Das Spur-0-Modell der französischen Vierzylinder-Verbund-Schnellzuglok mit der Nr. 231 G 230, das Rivarossi in limitierter Auflage fertigt.

Foto: W. Kosak

Modelle in großen Spurweiten



Rivarossi

In limitierter Auflage fertigt Rivarossi ein Spur-O-Modell der französischen Vierzylinder-Verbund-Schnellzuglok mit der Nummer 231 G 230. Die vollständig aus Metall gebaute Maschine mißt 542 mm über Puffer und kostet hierzulande etwa 3.900,- Mark (unverb. Preisempf.). Jedem Modell liegt ein Zertifikat mit eingetragener Fabriknummer bei. Das Vorbild der sehr filigran detaillierten Rivarossi-Maschine zählte zum Bestand der PLM (Paris—Lyon—Méditerranée). Die 120 km/h schnellen Lokomotiven der Gattung 231 G leisteten — nach Umbau durch André Chapelon — rund 2.750 PS und verfügten über eine enorme Zugkraft.

W. Kosak



Fulgurex

Bereits seit August sind bei Fulgurex wunderschöne Wagenmodelle in Spur O und 1 in der Auslieferung. Die Vierachser bestechen wieder einmal in Detaillierung und Ausführung. Die Modelle zu betrachten ist ein ausgesprochener Genuß. Verschiedene Wagentypen werden gleichzeitig in Spur O und 1 angeboten. So die DB-Bauart von 1928 als Personenwagen I./II. Klasse, die in grün für beide Spurweiten geliefert wird. Der Gepäckwagen für die 28er Serie hingegen wird zur Zeit nur

Bild 2: Personenwagen der Bauart 1928 von Fulgurex. Zu der hier gezeigten, schon seit längerer Zeit lieferbaren, 1. Klasse-Ausführung gibt es jetzt auch die dazu passende 2. Klasse-Ausführung und einen Gepäckwagen.

Foto: W. Kosak

Bild 3: Der Kitteldampftriebwagen in Spur 0 von EMB.

Foto: W. Kosak



in Spur 0 ausgeliefert. Dafür wiederum wird für die Spur-1-Freunde ebenfalls aus der 28er Serie der II. Klasse-Wagen (Schwer) angeboten. Desweiteren ist eine wunderschöne Serie von Teakholzspeisewagen nun in Spur 0 erhältlich. Die Wagen gibt es in unterschiedlichen Beschriftungen. Als ISG, CIWL, (denselben Wagen auch in blau überstrichen) und mit Mitropa-Beschriftung. Diese aus echtem Teakholz gefertigten Wagen sind einfach bestechend. Desweiteren teilte uns Fulgurex noch mit, daß von der SBB Ellok Krokodil Nr. 14253 Ce 5/8 II in braun nun die zweite Sendung ausgeliefert wurde, ebenso wie in Spur 1 die ASTER Baureihe 01 in Dampfausführung als Bausatz und Fertigmodell und der UP 4-8-8-4 Big Boy (USA) ebenfalls für Dampfbetrieb, als Bausatz und Fertigmodell aus der nun letzten Serienfertigung ausgeliefert wurde.

HM

EMB, Besenhardt

Mit zu den schönsten Kleinserien-Spur 0 Modellen der diesjährigen Spielwarenmesse zählt zweifellos der württ. Dampftriebwagen, Bauart Kittel von EMB (Besenhardt). Das hübsche Fahrzeug dürfte so recht für Sammler von skurrilen Modellen geschaffen sein. Der Kittel ist geradezu ideal für Nebenbahnen, zumal für ihn keine Beiwagen benötigt werden. Der EMB-Kittel verfügt über eine komplette Inneneinrichtung, besitzt eine abschaltbare Beleuchtung und hat einen gefederten Tatzlager-

Bild 4: Ebenfalls in Spur 0 die Köf I von EMB.

Foto: W. Kosak

Bild 5: Der Bahnhof „Schönweiler“, der von Pola für die LGB-Bahn angeboten wird.

Foto: Obermayer

antrieb. Fast vollständig aus Metall gefertigt, hat das Modell einen unverbindlich empfohlenen Preis von rund 2.590,— DM. Für Herbst dieses Jahres bietet die Firma EMB zur Auslieferung die Kö 1 an. Auch dieser kleine Spur 0 Winzling sieht ganz entzückend aus, so daß auch sicherlich dieses gut detaillierte und technisch bestens verarbeitete Modell seinen Käuferkreis finden dürfte. Den Verkaufspreis für dieses Modell konnten wir bis Redaktionsschluß leider nicht erfahren.

W. Kosak

POLA

Seit Jahren fertigt POLA sehr schönes Zubehör für die LEHMANN-GROSS-BAHN, das sich durch gute Gestaltung und Witterungsbeständigkeit auszeichnet. Letzte Neuheit und Krönung des Sortiments ist zweifellos der Bahnhof »Schönweiler«. Der Bausatz für dieses Bauwerk ging zwar schon vor einiger Zeit in unserer Modellredaktion ein. Bislang mangelte es aber stets an der Zeit, aus der gewichtigen Packung ein Gebäude zusam-

menzubauen. Ein verregnetes Wochenende bot nun die Gelegenheit, die längst fällige Arbeit zu tun.

Um es gleich vorweg zu nehmen: der Zusammenbau hat Spaß gemacht. Alle Bauteile sind überaus sorgfältig hergestellt und passen gut in- und zueinander. Vor dem Baubeginn sollte man sich mit genügend Klebstoff eindecken. Jeder Packung liegen zwar ein paar Tuben bei, die jedoch zum vollständigen Zusammenbau nicht ausreichen. Wer den Bahnhof im Freien aufstellen will, sollte auf eine besonders gute Verklebung achten. Durch die Witterungseinflüsse und durch Temperaturschwankungen von 30°C und mehr unterliegen die Bauten doch recht großen Beanspruchungen. Das fertiggestellte Werk haben wir als Zierde einer Testanlage zum Überwintern im Freien aufgestellt. Im kommenden Frühjahr werden wir dann sehen, ob irgendwelche Schäden eingetreten sind. Bislang haben starke Sonnenbestrahlung und heftige Regenschauer noch keine Spuren hinterlassen.

HO

•Neuheiten-Journal•

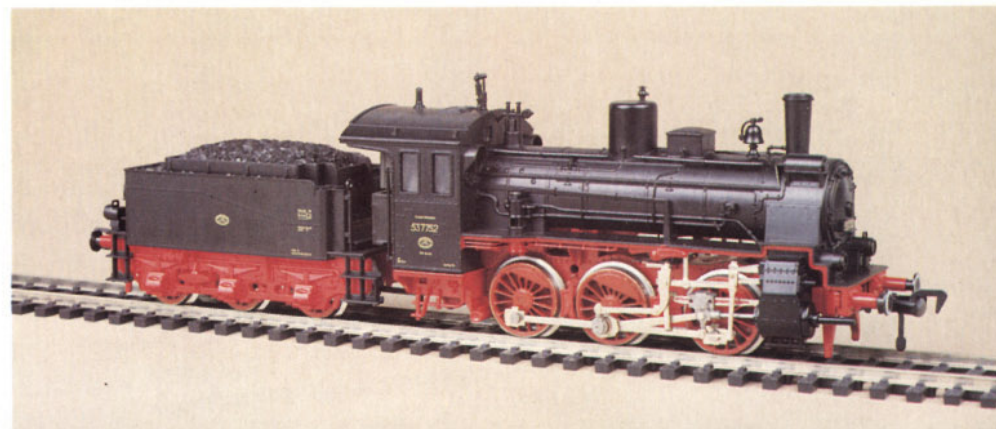
Neu bei Fleischmann

Zur Nürnberger Messe hatte FLEISCHMANN eine Neuheit präsentiert, mit der wohl niemand gerechnet hat. Es war eine kleine dreiaxige Schlepptenderlokomotive der preußischen Gattung G 4³, die jetzt in einer sehr guten Ausführung in den Handel gelangte. Im Ge-

gensatz zum Messemuster mit der Nummer 53 331 trägt das nun verfügbare HO-Modell der Serienfertigung die Betriebsnummer

53 7752 nach einem Vorbild, das zu Beginn der vierziger Jahre noch im Bereich der Rbd Danzig fuhr.

Bild 1: Schlepptenderlokomotive der preußischen Gattung G 4³ für Personen- und Güterzüge auf Nebenbahnen als HO-Modell von Fleischmann. Für dieses Modell hatten wir einen größeren Vorbildbeitrag und eine ausführlich bebilderte Modellbeschreibung vorgesehen. Leider erhielten wir das Modell durch die späte Auslieferung der Fleischmann-Neuheiten nicht mehr rechtzeitig, so daß wir den vorgesehenen Beitrag im nächsten Journal nachholen werden.



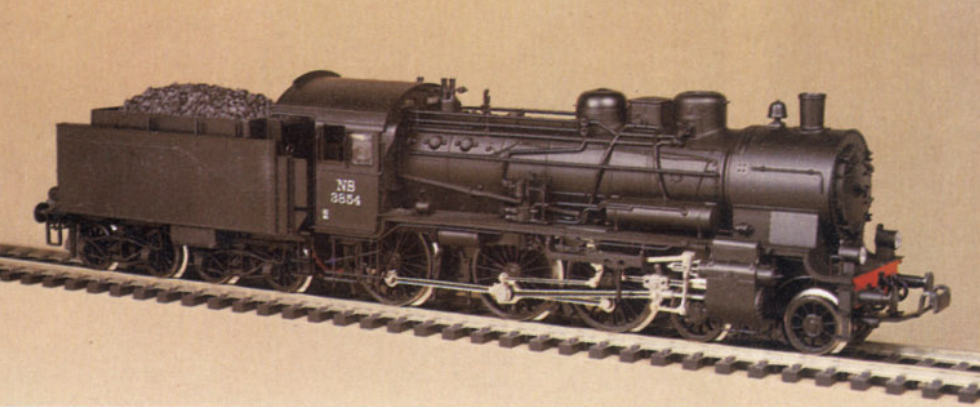


Bild 2: Das ist die „Europa-Lok“ der Gattung P 8, die Fleischmann in der Nenngröße H0 mit den Beschriftungen für sechs verschiedene Bahnverwaltungen anbietet.



Bild 3: Die sechsachsige Diesellokomotive von Fleischmann erschien in der Baugröße H0 jetzt auch in den Farben der SNCB.



Bild 4: Passend zu den alten preußischen D-Zug-Wagen in der Baugröße H0 schuf Fleischmann diesen schönen Postwagen der früheren Deutschen Reichspost.



Bild 5: Sowohl in der Baugröße H0 als auch im Maßstab 1:160 ist der sechsachsige Haubenwagen von Fleischmann erhältlich.

Bild 6: Die Serie der vierachsigen Abteillwagen von Fleischmann piccolo wird mit diesem wohl gelungenen Postwagen ideal ergänzt.



Trotz der geringen Abmessungen konnte der Antrieb in der Lok untergebracht werden. Hierbei bediente man sich eines kleinen Tricks, indem man den Motor quer zur Fahrtrichtung in das Führerhaus einbaute. Das Motorritzel treibt zunächst ein Kronenrad an. Die weitere Kraftübertragung auf die beiden hinteren Achsen erfolgt über ein Stirnradgetriebe. Der zur Verfügung stehende Raum ließ offensichtlich keine andere Übersetzung zu, deshalb ist die Höchstgeschwindigkeit des Modells recht hoch. Trotzdem ist es möglich, auch ruckfrei Rangierbewegungen auszuführen. Um eine sichere Stromübertragung zu gewährleisten, hat man auf Haftreifen verzichtet. Geschickt wurde der Motor durch Seitentüren und einen Vorhang getarnt. Das Lokgehäuse und der feindetaillierte Tender sind ganz aus Kunststoff gefertigt. Der Lokrahmen besteht dagegen aus Metalldruckguß. Für kurze Nebenbahnzüge reicht die Zugkraft der Maschine ohne weiteres aus. Das Modell verfügt über zwei beleuchtete Stirnlampen sowie eine außerordentlich feine Nachbildung der Heusinger-Steuerung sowie der Treib- und Kuppelräder.

Von der im vergangenen Jahr erschienenen preußischen P 8 wird nun eine Variante als „Europa-Lok“ angeboten. Sowohl der Kessel als auch das Führerhaus der vollkommen in Schwarz gehaltenen Maschine wurden neu gestaltet. Jeder Packung liegt ein Satz Trockenabreibe-Beschriftungen nach dem Vorbild sechs verschiedener europäischer Bahnverwaltungen bei. Weitere Varianten bereits vorhandener Fahrzeuge sind die sechsachsige Diesellokomotive 5201 in der grün/gelben Lackierung der Belgischen Staatsbahn und die etwas leichtere und einfachere Ausführung der BR 89⁰ in der Baugröße HO. Letztere, mit der Betriebsnummer 89 006, verfügt nun über ein Kunststoffgehäuse mit zwei beleuchteten Frontlampen. Entfallen sind die Verglasung des Führerhauses und die Heusinger-Steuerung.

Absolute Neuheiten in der Baugröße HO sind der vierachsige Großraumwagen 2. Klasse Bpmz 291.3, der vierachsige Postwagen der früheren Deutschen Reichspost und der sechsachsige Teleskop-Haubenwagen Sahimms 900 der DB. Alle drei Fahrzeuge sind sehr gut gestaltet. Der IC-Großraumwagen mit seiner feinen Inneneinrichtung ist allerdings etwas zu „grün“ ausgefallen. Perfekt bis ins Detail ist der Postwagen mit Oberlichtaufsatz und Schwanenhals-Drehgestellen. Der Haubenwagen verfügt über vier verschiebbare Mittelhauben sowie eine Ladung Coils.

Die Serie moderner europäischer Reisezugwagen wurde um ein Fahrzeug der SNCB mit Fiat-Drehgestellen erweitert. Neu bei den beliebten zweiachsigen Kühlwagen ist ein Fahrzeug für den Transport frischer Seefische mit der Aufschrift „Nordsee“.

Auch die Freunde der Baugröße N kommen nicht zu kurz. Die neuen Modelle sind ein hübscher vierachsiger Postwagen zur Ergänzung der „Preußen-Serie“ und ein sechsachsiger Haubenwagen mit Coils und beweglichen Hauben. Ein entzückendes Sammlerstück ist der gute alte G 10 als Bierwagen mit der Aufschrift „Pilsener Urquell“.

Inzwischen ist nun auch der größte Teil des PROFI-GLEIS-Systems ausgeliefert. Verfügbar waren bei Redaktionsschluß das gerade Gleisstück, die beiden Radlen, einfache Wei-



Bild 7: Ein neuer H0 Kühlwagen von Fleischmann mit der Aufschrift „Nordsee“.

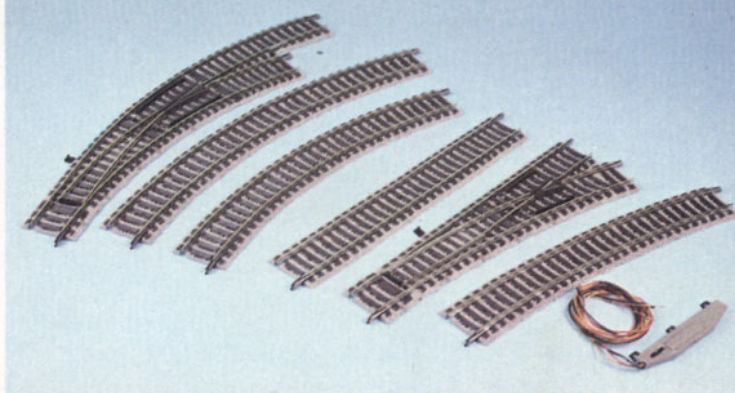


Bild 8, rechts oben: Ein großer Teil des neuen PROFI-GLEIS-Systems von Fleischmann ist jetzt bereits im Fachhandel erhältlich.

Bild 9: Einzige echte Triebfahrzeug-Neuheit im Sortiment der Baugröße H0 von Märklin ist in diesem Jahr die Diesellokomotive 236 102 der DB.

chen und Bogenweichen, die steckbaren Weichenantriebe und der Weichengegenbogen. Auf diese neue und interessante Gleissystem werden wir demnächst noch näher eingehen.

Neu von Märklin

Im Oktober kam die einzige echte Triebfahrzeug-Neuheit in der Baugröße HO zur Auslieferung nämlich das Modell der Diesellokomotive 236 102 der Deutschen Bundesbahn. In einem großen Bericht im Journal 3/1982 hatten wir bereits das gut gestaltete Modell sowie das zuletzt als Werklok im AW Cannstadt eingesetzte Vorbild ausführlich beschrieben.

Nachzutragen ist noch, daß der dreiachsige Kranwagen in der Baugröße HO nun in einer Neuauflage erschien. Das Maschinenhaus ist jetzt gelb lackiert und mit schwarzen Streifen versehen.

In der Baugröße I wächst nicht nur das Sortiment der wohl gelungenen Fahrzeugmodelle, es erscheint auch immer wieder recht interessantes Zubehör zu dieser Großbahn. Neu hinzugekommen ist z.B. ein Bausatz für eine Dieseltankstelle. Sowohl die Tanks als auch die Zapfsäulen sind paßgenaue Kunststoffteile. Die Grundplatten sind tiefgezogen und wie alle anderen Teile gut geformt und korrosionsbeständig.

Die kleinste elektrische Systembahn der Welt, die MÄRKLIN mini-club, ist in diesem Jahr 10 Jahre alt geworden. In einer verhältnismäßig kurzen Zeit hat sich diese faszinierende Bahn einen bedeutenden Marktanteil erobert und gesichert. Ein reiches Modellangebot und die Präzision der Fahrzeuge werden weltweit geschätzt.

Als letzte Neuheiten dieses Jahres erschienen in dieser Größe die Diesellokomotive der Baureihe 260 in ozeanblau/beige, der EUROFIMA-Wagen 1. Klasse Avmz 207 und der Bausatz für einen Container-Bahnhof. Die kleine Diesellok besitzt eine Länge über Puffer von 49 mm, ein Metallgehäuse und einen Allachsantrieb. Der IC-Wagen mit dem gesickten Dach ist sehr fein bedruckt und 120 mm lang.



Bild 10: Der bereits bekannte dreiachsige Kranwagen in der Nenngröße H0 erschien bei Märklin nun in neuer Farbgebung.

Bild 11: Nur 49 mm lang ist das Modell der Diesellok der Baureihe 260 im Maßstab 1:220 für die kleinste Systembahn der Welt, für die Märklin mini-club.

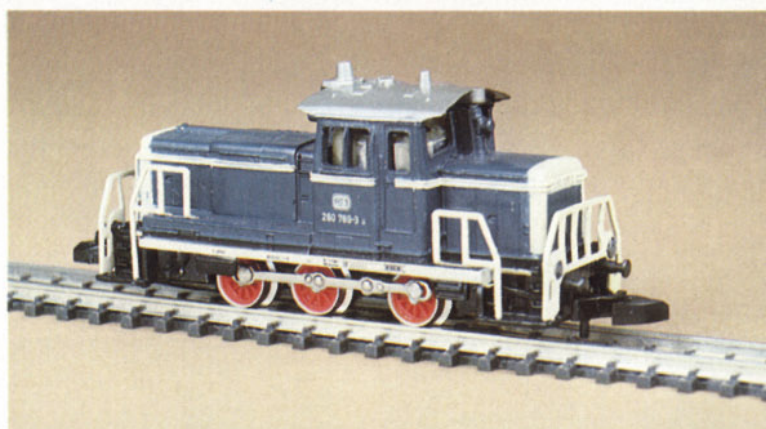


Bild 12: „Erstklassig“, auch in Ausführung und Beschriftung, ist der neue EUROFIMA-Wagen Avmz 207 in der Baugröße Z.



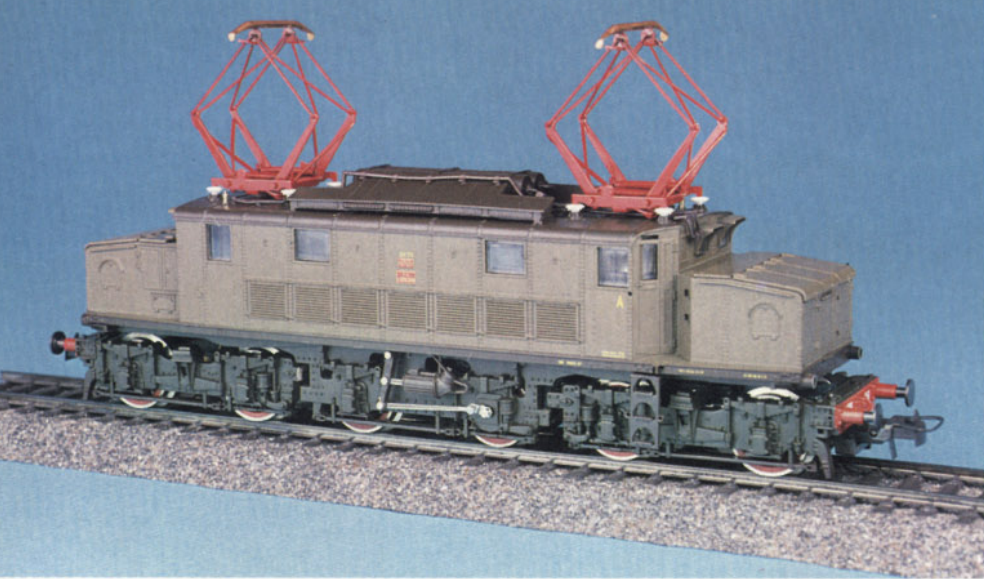


Bild 13: Für die Neuauflage der italienischen Elektrolok E 626 in der Baugröße HO schuf Roco ein anderes Gehäuse.



Bild 14: Für Bauzüge sind diese beiden Varianten der bekannten dreiachsigen Umbauwagen von Roco bestimmt.
Fotos 1—14: Obermayer



Neu von ROCO

Mit den beiden Dampflokomotiven der Baureihe 043 und der Serie C 5/6 hat ROCO die spektakulärsten Neuheiten bereits im Sommer ausgeliefert. Es folgten die exzellent gefertigten Abteilmotoren, die große Beachtung fanden.

Inzwischen sind nun aber bereits schon wieder neue Modelle bzw. Varianten von schon vorhandenen Fahrzeugen erschienen. In der Baugröße HO kam es zu einer Neuauflage der Elektrolokomotive der Reihe E 626 nach einem Vorbild der Italienischen Staatsbahn. Das Modell, dem zahlreiche Zurüstteile beigegeben sind, hat ein neues Gehäuse in sehr feiner Detaillierung erhalten. Zwei Typen der dreiachsigen Umbauwagen sind nun auch als Aufenthalts- bzw. Werkstattwagen für Bauzüge erhältlich. Neu ist auch der Unterflurmürstsaß für die anschraubbaren, flachen Weichenantriebe.

HO

Rai-Mo

Auch von Rai-Mo können wir wieder Neues vermelden. Die Güterwagenserie wurde auf Basis des Einheitsfahrwerkrahmens um ein weiteres Modell ergänzt. Der Packwagen (Art.-Nr. 200114), der sowohl für Güter- als auch für Personenzüge verwendet werden kann, macht einen recht interessanten Eindruck, er hat wie schon der im letzten Journal vorgestellte Viehwagen ein asymmetrisches Bremserhaus. Recht originell sieht auch der zusätzlich auf dem Dach angebrachte Kamin aus, der beim Vorbild als Abzug für die in solchen Wagen installierten Kanonen- bzw. Röhrenöfen diente. Desweiteren gibt es nun auch ein preiswertes Drehschemelwagenset (12 Stck. uVP DM 29,—, Art.-Nr. 200113), das nun die Rai-Mo Preisskala anführt. Aus Kostengründen wurde der Bausatz etwas vereinfacht. So ist z. B. der Drehschemel unbeweglich angegossen. Die Rungen bestehen aus Messingguß, und es liegt eine »echte« Kette bei. Diese Packung eignet sich bestens für den Einstieg in den Waggon-Bausatzbau, denn der Zusammenbau ist — da die Wagen nur aus wenigen Einzelteilen bestehen — sehr leicht. Desweiteren gibt es nun bei Rai-Mo das schon seit längerer Zeit angekündigte Ladegut aus Metall. Es besteht zum einen aus größeren Maschinenkisten, zum anderen

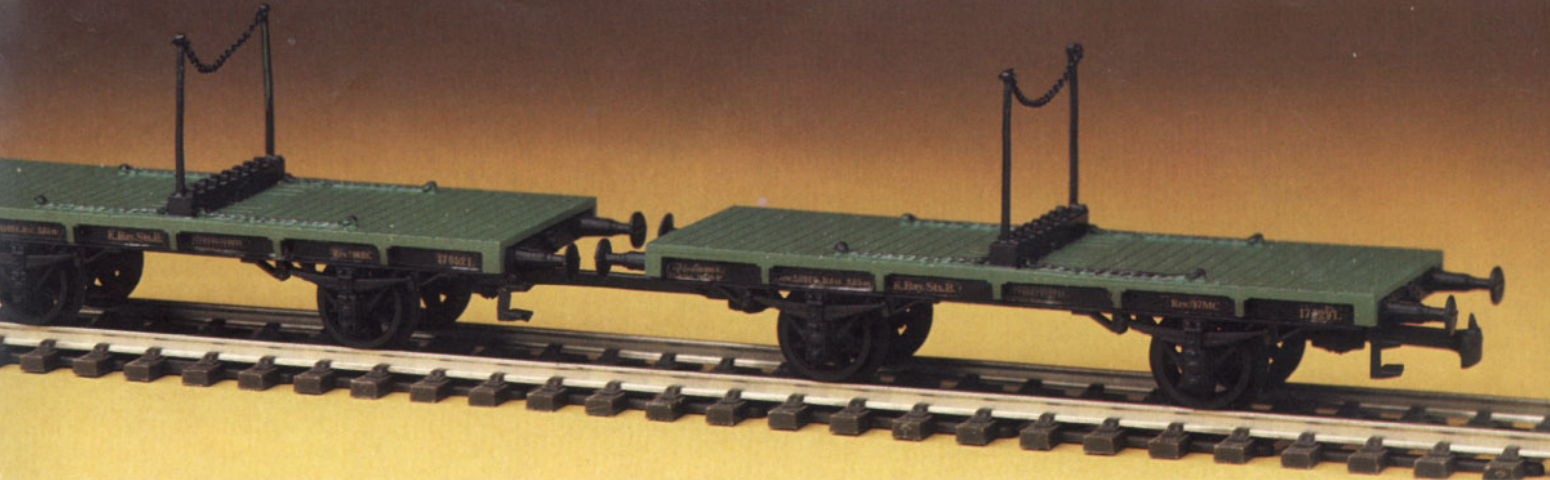
Bild 15: Etwas zu kurz gekommen in der Beschreibung im Journal 4/82 ist die schweizer Gotthardlok C 5/6. Wir hatten sie mit einer Heizerseitenabbildung vorgestellt, als sie in der Schweiz ausgeliefert wurde. Seit ein paar Wochen ist diese sehr schöne Lok auch bei uns im Fachhandel vorrätig.

Foto: W. Kosak

Bild 16: Der neue Rai-Mo Packwagen mit asymmetrischem Bremserhausaufsatz. Dieser schmucke Wagen ist in einer Zweier-Packung seit ein paar Tagen beim Fachhandel erhältlich.

Foto: Paur





aus zwei verschiedenen großen Milchkan-
nen, die besonders durch ihre gute Detaillie-
rung gefallen.

Bild 17: Ebenfalls neu ist die Drehschmelwagenpackung, die nun in puncto Preiswürdigkeit und Einfachheit des Zusammen-
baues die Rai-Mo Wagenserie anführt, uVP DM 29,—.

Foto: Paur

Bild 18: Nun ist auch die Liliput T 9 in preußischer Farbgebung und Beschriftung ausgeliefert. Das wirklich schicke Modell
ist sicher für jeden Preußen-Sammler eine Bereicherung des Maschinenparks.

Foto: W. Kosak

Liliput

Erst ein paar Monate ist es her, daß von Lili-
put die Baureihe 91³⁻¹⁸ in schwarzer Version
ausgeliefert wurde. Nun ist auch die grüne
Variante der preußischen T 9³ bereits im
Fachhandel. Speziell in dieser Ausführung
hinterläßt die Lokomotive einen hervorrage-
nden Eindruck. Die äußerst fein und akkurat an-
gebrachten Zierlinien verbessern zusätzlich
das gelungene Aussehen dieser Personen-
zugtenderlokomotive. Alles in allem kann ge-
sagt werden, daß es sich bei dieser Variante
wieder einmal um eine echte Bereicherung
handelt. Auf Vorbild und Modell sind wir be-
reits im Journal 4/82 ausführlicher eingegan-
gen.

Neu von Faller

Der Bahnhof Bonn scheint es den
Modellbahnzubehör-Herstellern angetan zu
haben. Nachdem er in der Baugröße HO im
letzten Jahr sowohl von Faller als auch von
Kibri vorgestellt wurde, erscheint er nun von
Faller auch in der Baugröße N. Mit einer Län-
ge von 51 cm, einer Breite von 12,7 cm und ei-
ner Höhe von 11 cm gehört er zu den größten
Modellen in dieser Baugröße und ist weitge-
hend maßstäblich nachgebildet. In Ausfüh-



rung und Detaillierung entspricht der Bahn-
hof trotz des erheblich kleineren Maßstabs
dem „großen Bruder“ in HO, d. h. er ist über-
aus fein gestaltet und auch farblich vorbild-
getreu getroffen. Alle Teile sind paßgenau
gefertigt, so daß der Zusammenbau problem-

los ist. Dennoch beansprucht die Montage
des Bausatzes einige Zeit, an einem Abend
ist das beim besten Willen nicht zu schaffen.
Schließlich besteht der Bahnhof Bonn aus
insgesamt 653 Teilen, die alle miteinander
verbunden werden wollen.

Bild 19: Ein wahrer Knüller ist die Bayerische D XII (BR 73.01-1) von Trix. Das Modell erreichte uns kurz vor Redaktionsschluß, so daß wir textlich nicht näher darauf eingehen konnten. Über
diese ausgezeichnet detaillierte Lok werden wir ausführlicher erst im nächsten Journal (1/83) berichten. Wir wollten es aber nicht versäumen, Ihnen hier schon das Modell bildlich vorzustel-
len.

Foto: W. Kosak

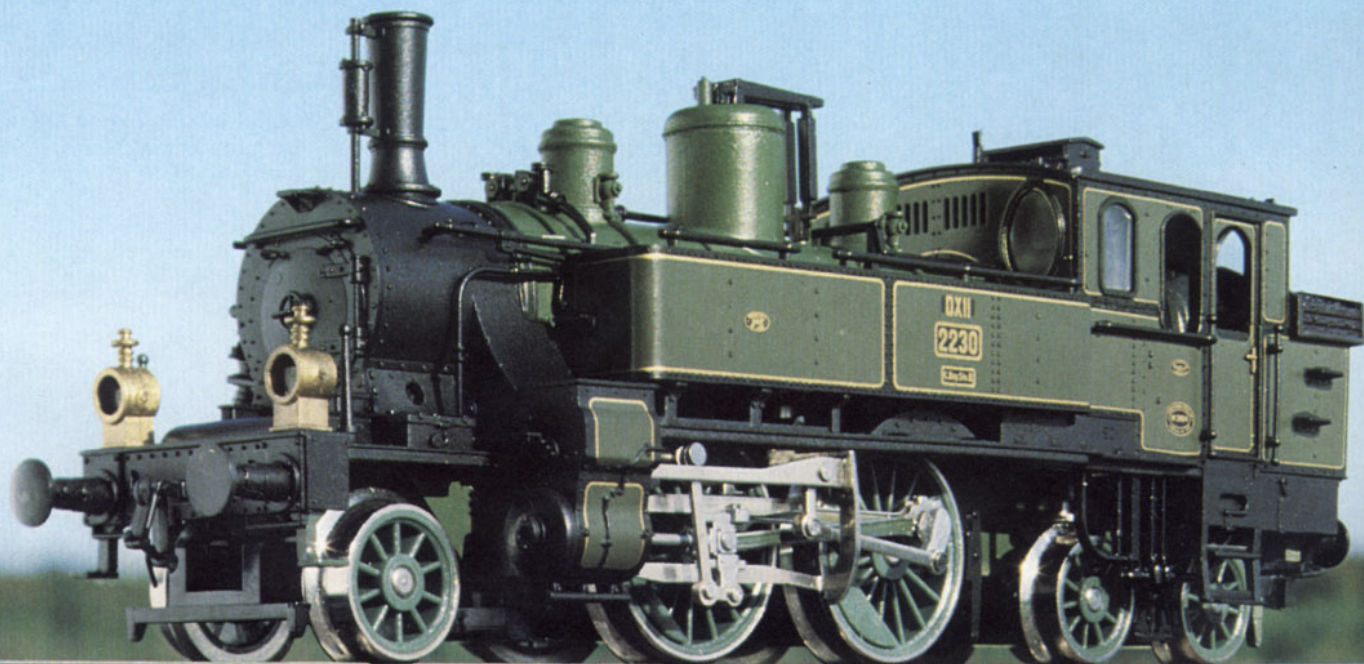




Bild 20: Ein herrliches Modell ist der N-Bahnhof in der Ausführung Bonn. Hier hat Faller Vorzügliches geleistet. Das stimmungsvolle Abendbild wurde uns als Werkfoto zur Verfügung gestellt. **Werkfoto: Faller**



Bild 21: Hier geht es nochmals um Rai-Mo. Von einem Rai-Mo Güterwagen werden hier die neuen Rai-Mo Milchkannen entladen. **Foto: B. Schmid**

Wie in HO liefert Faller auch in N den Bahnhof Bonn eingebettet in ein ganzes System von Einzelgebäuden im gleichen Baustil, so daß der Modellbauer entsprechende Gebäude nach eigenen Entwürfen zusammenstellen kann. In einer kleineren Ausführung wird

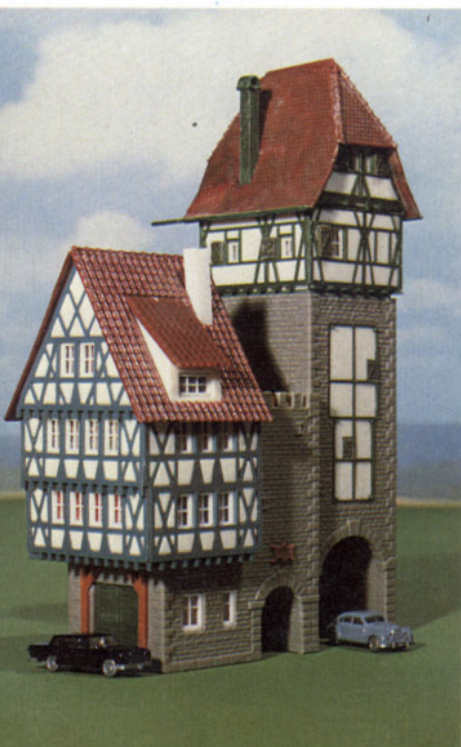


Bild 22: Das Hotelrestaurant „Rothenburg“ in feiner Fachwerkbauweise und gut maßstäblicher Ausführung.

der Bahnhof ohne die beiden Seitenflügel als Bahnhof „Mittelstadt“ für kleinere Anlagen angeboten. Der zweistöckige Seitenbau ist einzeln als Verwaltungsgebäude ebenso erhältlich wie der Verbindungstrakt als vielseitig verwendbares Betriebsgebäude.

Weitere N-Neuheiten sind zwei sehr ansprechende Altstadtgebäude in Fachwerkmanier. Es handelt sich einmal um ein Altstadttor mit angesetztem Fachwerkhaus sowie um den Gasthof „Rothenburg“. Beide Gebäude gefallen durch ansprechende Maßstäblichkeit und sehr feine Detaillierung. Fachwerkgebäude in dieser Größe waren vor nicht allzu langer Zeit nur in der Baugröße HO handelsüblich.

Weitere Neuheiten, die Faller jetzt ausgelie-

fert hat, beinhalten die für den Modellbauer so unentbehrlichen Kleinigkeiten für die Anlagenausgestaltung wie Tunnelportale in HO in Bruchsteinmanier, Kork-Gleisbetten in HO und N, ein Dachplatten-Set in HO sowie verschiedene Karton-Mauerplatten in der Baugröße N.

Weiterhin gibt es von Faller nun den bekannten Geländespachtel „Hydrozell“ auch in vorgefärbter Ausführung sowie ein Set, bestehend aus verschiedenen Streufasern und Islandmoos.

P. Schiebel

Neu von Brekina

Als Neuheiten des Automodell-Spezialisten Brekina sind nunmehr seit einiger Zeit im

Bild 23: Ebenso wie das Hotelrestaurant „Rothenburg“ ist auch das romantische Altstadttor gut und maßstäblich ausgefallen.

Bild 24: Für kleinere Anlagen ist der Bahnhof Mittelstadt gedacht, der dem oben abgebildeten Bahnhof Bonn ohne Seitenflügel entspricht.

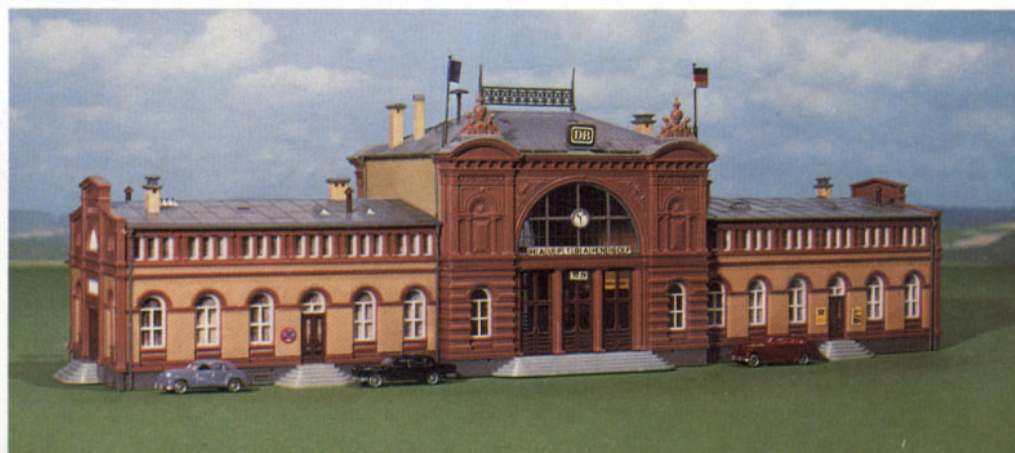




Bild 25: Die unterschiedlichen Ausführungen des Mercedes MB 190 als Limousine und als Kombi von Brekina.

Fotos 22—25: P. Schiebel

Handel verschiedene Varianten des bereits im Vorjahr vorgestellten Mercedes-Benz 190 erhältlich. Es handelt sich um den MB 190 Kombi (in rubinrot oder stahlblau), die Limousine als schwarzes Taxi sowie als Feuerwehrfahrzeug und den Kombi als Krankenwagen des Roten Kreuzes. Die Fahrzeuge entsprechen in ihrer Ausführung dem gewohnten Brekina-Standard und bieten sich gerade aufgrund der früheren Alltäglichkeit ihres Vorbilds besonders für die Ausgestaltung von Modellbahnanlagen an, die in der Zeit um das Jahr 1960 angesiedelt sind.

P. Schiebel

Pola-Jubiläum

Was sich die Firma Pola alles zu ihrem 25-jährigen Jubiläum an Neuheiten einfallen läßt, dürfte beinahe einmalig sein. Schon im letzten Journal berichteten wir über die sehr interessanten N-Neuheiten in Form farblich nachbehandelter und gealterter Wohnbausaetze. Es geht nun Schlag auf Schlag weiter: Gerade jetzt sind im Zuge der Jubiläumsauslieferung ebenfalls neue, vorher nicht angekündigte HO Gebäudebausätze beim Handel eingetroffen. Es sind dies Kleinstadthäuser im oberfränkischen Baustil. Das markante daran ist, daß diese Bausätze wieder, wie vorher schon die N-Modelle, bereits farblich durch Verwitterungsspuren bzw. Patinagebung nachbehandelt wurden. Bei den Gebäuden handelt es sich um Geschäftshäuser im fränkischen Baustil, die im Parterre komplett eingerichtete Läden besitzen. Die Geschäfte, von denen es einen Friseur-, Fleischer-, Eisenwaren- und Möbelladen gibt (letzteren mit Nachbildung antiker Möbel als Einrichtung), besitzen eine indirekte elektrische Beleuchtung. Dazu gibt es aufklebbare Fußbodenimitationen und Wandtapeten sowie Fliesenimitationen. Im Fleischerladen hängen außer Schweinehälften auch Würste, Schinken usw. Und jetzt kommt der Schlager, denn das Ganze kostet pro Haus nicht mehr als knapp DM 25,— uVP.

Eine durchschlagende Neuerung dürfte unseres Erachtens auch die nach innen zu öffnenden Fenster und Türen an diesen Gebäuden sein. Da die Serie limitiert ist, empfehlen wir unseren Lesern, diese Neuheiten gleich beim Fachhändler zu reservieren, da die Jubiläumsbausätze keine Artikel-Nummern erhalten haben. Die Fachhändler haben also für diese nur einmalige Auflage keine Nachbestellmöglichkeit. Und ein Messegeheimnis von Pola können wir ebenfalls bereits lüften: Pola bringt eine wunderschöne komplette Altstadt in fränkischem Baustil mit zwei unterschiedlichen Stadttoren. Wie von Pola mittlerweile gewohnt, wird diese Stadt als Neuheit komplett zur Nürnberger Messe 1983 bereits ausgeliefert.



Bild 26: Das sind ein paar der hübschen Inneneinrichtungsgegenstände, die Pola für die neuen Wohnhäuser mit Ladengeschäft verwendet. Links ein Teil der Friseur-Einrichtung nebst zwei Kunden in den entsprechenden Stühlen, rechts antike Möbel aus dem Möbellgeschäft.

Foto: W. Kosak

Jerusalem-Bäume

Der mittlerweile als Baumspezialist bekannte Franz Jerusalem will nun, da seine Beiträge über die Selbstfertigung von Bäumen im Journal eine sehr gute Resonanz finden, Dioramen- und Anlagenbauern sein Können zur Verfügung stellen. Er bietet für Anfang des nächsten Jahres individuelle Einzelanfertigungen seiner Bäume an und zwar wie folgt: für HO Modell-Laubbäume wie abgebildet, in der durchschnittlichen Höhe zwischen 20 und 25 cm (alle Bäume unterscheiden sich in der Silhouette). Der Preis pro Baum beträgt DM 45,— zzgl. Versandkosten (ab 3 Stck. speisenfrei). In Vorbereitung sind Nadelbäume wie Tannen, Fichten und Kiefern. Auf Anfrage können auch Bäume im Maßstab passend von I bis Z gefertigt werden. Der Verkauf kann nur direkt erfolgen. Interessenten wenden sich bitte an: Franz Jerusalem, Hermannstraße 11, 5100 Aachen.

HM



Bild 27, 28 und 29: Drei Kostproben aus der Jerusalem-Baum-Kollektion. Alle Bäume sind über 20 cm hoch und handgefertigt.

Fotos: F. Jerusalem



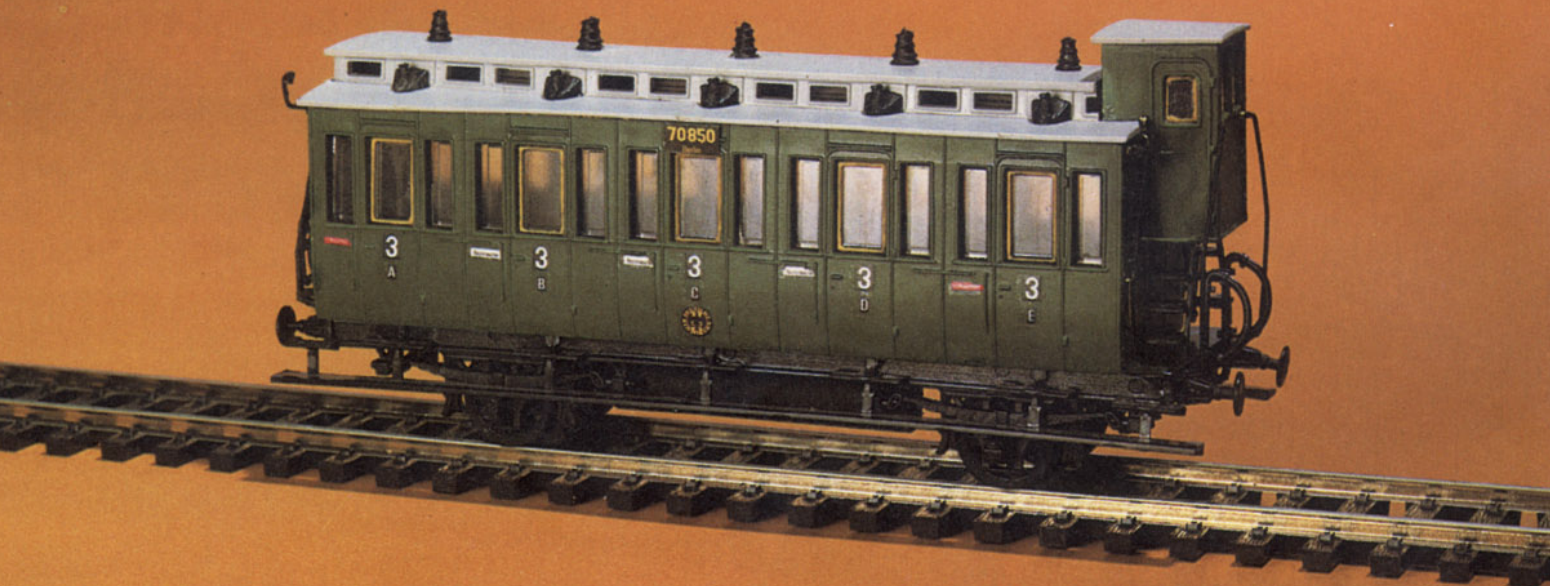


Bild 1: Der Abteilwagen mit Bremsenhaus in Reichsbahn-Ausführung.

Zusammenbau von Rai-Mo Wagen in H0

Im letzten Jahr begann Rai-Mo sehr erfolgreich mit der Herstellung von HO-Waggonsets nach Länderbahnvorbildern in Bausatzform. Wir haben davon im Neuheiten-Journal berichtet und uns in unserer Ausgabe 1/82 ausführlich mit den bayerischen Lokalbahn-Personenwagen von Rai-Mo befaßt. Obwohl bereits im Neuheiten-Journal kurz vorgestellt und schon seit einigen Monaten auch im Handel erhältlich, möchten wir an dieser Stelle auf verschiedene Waggonätze nochmals eingehen, weil sie uns aufgrund der originellen Vorbildwahl und der Ausführungsqualität eine genauere Betrachtung wert scheinen. Es handelt sich um die zweiachsigen preußischen Abteilwagen der Reihe Cpr96 und um ein Güterwagensortiment der K.Bay.Sts.B.

Die preußischen Abteilwagen

Die preußischen Abteilwagen, die in ihren unterschiedlichen Ausführungen über Jahrzehnte hinweg das Bild der Eisenbahn in Deutschland bestimmten, fehlten unverständlicherweise jahrelang im Angebot der Modellbahn-Hersteller. Lediglich ein vierachsiger Personenwagen 3. Klasse und ein Post-

wagen waren im Angebot der Firma Liliput enthalten, allerdings in einer heute nicht mehr ganz zufriedenstellenden Ausführung. Wer nach zwei- und dreiachsigen Fahrzeugen suchte, war auf Märklin Blechwagen, teure Kleinserienprodukte oder auf Selbstbau unter Verwendung der Liliput-Wagen angewiesen.

Vor einigen Jahren stellte dann die Firma Ade Handmuster von dreiachsigen Abteilwagen auf der Messe vor, doch dabei blieb es. Roco endlich brachte in diesem Jahr die Dreiachser in sehr guter Ausführung heraus. Zuvor hatte Fleischmann eine vorbildgetreue Garnitur der Vierachser ausgeliefert, so daß nur noch die kurzen Zweiachser fehlten. Diese Lücke schloß nun Rai-Mo mit seinem Bausatz.

Die Bausatzpackung, die unter der Artikel-Nr. 200 300 zu einem unverbindlich empfohlenen Verkaufspreis von bisher 53,— DM (zukünftig 59,60 DM) im Handel ist, enthält drei Waggon 3. Klasse, zwei mit und einen ohne Bremsenhaus. Die Wagen bestehen hauptsächlich aus sehr sauber und detailliert gespritzten Kunststoffteilen, die sich leicht zusammenkleben lassen, da die Paßgenauig-

keit nichts zu wünschen übrig läßt. Der Zusammenbau des Fahrwerks und des Wagenkastens entspricht weitgehend dem im Journal 1/82 beschriebenen bayerischen Lokalbahnwagen, Schwierigkeiten treten nicht auf. Wegen der Sauberkeit der Klebestellen empfiehlt sich die Verwendung eines sehr dünnflüssigen Klebers, z. B. Plastiklöser von Fallor oder Plastikkleber von Kibri. Das Anbringen der Zinnguß-Gaskessel, der Griffstangen aus Messingdraht und der sehr fein aus Messing gegossenen Schlußscheibenhalter erfolgt am besten mit einem Blitzkleber auf Cyanacrylat-Basis. Für die Verbindung der Messing-Radreifen mit den Radsternen liegt dem Bausatz ein Spezialkleber bei. Aus optischen Gründen sollten die Seitenflächen der Radreifen nach dem Aufziehen mit der dem Bausatz beiliegenden Farbe schwarz eingefärbt werden.

Der sehr reichhaltige und sauber gedruckte Beschriftungssatz enthält Abziehbilder sowohl für die Länderbahn- als auch für die Reichsbahn-Ausführung. Lobenswerterweise sind dabei genügend unterschiedliche Wagen-Nummern enthalten, um zu vermeiden, daß zwei Wagen mit gleicher Nummer

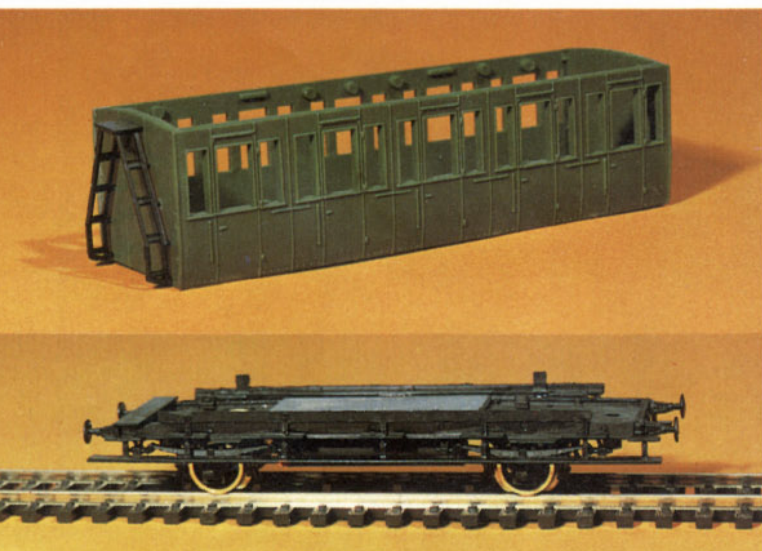
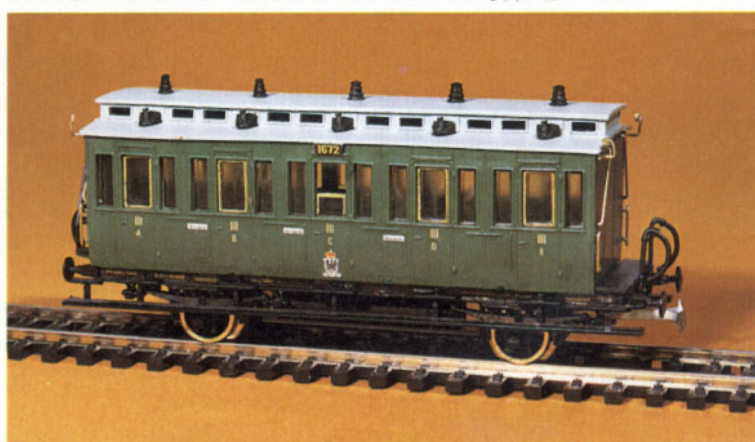


Bild 2: Das Fahrwerk der Abteilwagen mit den fein detaillierten Achslagern und Beschwerungsplatte sowie der Wagenkasten des Abteilwagens, der schon im Rohbau die gute Paßgenauigkeit der Kunststoffteile verdeutlicht.

Bild 3: Der Abteilwagen ohne Bremsenhaus, hier in Länderbahnbeschriftung. Die Messinggriffstangen und Schlußscheibenhalter sind zur Verdeutlichung noch nicht lackiert.



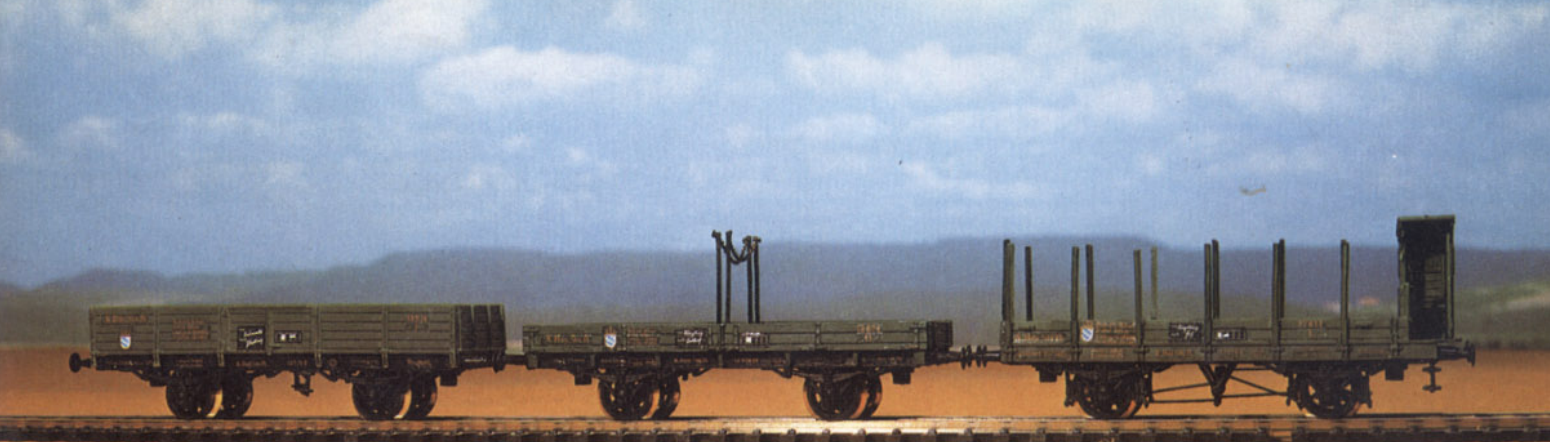


Bild 4: Die Bayerische Güterwagengarnitur, bestehend aus O-Wagen, Drehschemelwagen und Rungenwagen. Das Bild zeigt deutlich das feine Bremsgestänge beim Rungenwagen.

auf der Anlage stehen.

Mit etwas Geschick lassen sich jeweils zwei Wagen durch einseitiges Kürzen der Bodenplatte und Weglassen der Puffer auf den einander zugewandten Seiten in eine kurzgegekuppelte Einheit verwandeln, wie sie vor der Umstellung auf elektrischen Betrieb bei der Berliner S-Bahn typisch waren.

Die Güterwagen der K.Bay.Sts.B.

Die Garnitur mit der Art.-Nr. 200 106 besteht aus einem bayerischen O-Wagen der Serie F, einem Drehschemelwagen der Serie H mit niedrigen Bordwänden und einem Rungenwagen der Serie Xw(u) mit seitlichem, offenen Bremserhaus. Der O-Wagen und der Rungenwagen sind in reiner Kunststoffbauweise ausgeführt, beim Drehschemelwagen besteht das Fahrwerk aus Kunststoff, der Aufbau aus Zinn- und Messingteilen. Ebenso wie die Abteilwagen sind auch die Güterwagen sehr fein detailliert und sauber gefertigt. Daß beim O-Wagen und beim Drehschemelwagen keine Bremsvorrichtung vorhanden ist, entspricht dem Vorbild, da zu jener Zeit dieser Wagen noch von Hand gebremst wurde und maximal jeder zweite Wagen im Zugverband einen Bremswagen hatte.

Der Zusammenbau ist auch bei diesen Wagen problemlos und stellt an die handwerklichen Fertigkeiten keine besonderen Ansprüche. Etwas knifflig ist bestenfalls das Anbringen des Bremsgestänges aus feinem Messingdraht beim Rungenwagen und die Befestigung der sehr feingliedrigen Ketten am Drehschemelwagen. Doch auch das ist mit etwas Geduld und ruhigen Händen nicht allzu schwierig.

Auch bei diesem Bausatz beeindruckend ist der sehr genaue und vollständige Beschriftungssatz, der u. a. eine komplette Längsträgerbeschriftung enthält.

Durch originelle Vorbildwahl entstand bei Rai-Mo eine überaus reizvolle Länderbahn-Garnitur, ein echter Leckerbissen für Epoche 1-Spezialisten. Diese Serie wird hoffentlich in naher Zukunft noch erweitert.

Noch ein Wort zu dem notwendigen Werkzeug: Für den Zusammenbau der Rai-Mo Kits benötigt man lediglich ein scharfes Bastelmesser zum Abtrennen der Spritzlinge, eine feine Feile zum Entgraten, eine kleine Spitzzange und eine Pinzette, mehr nicht. Diese Werkzeugausstattung ist sicher bei jedem Modellbahner vorhanden.

P. Schiebel

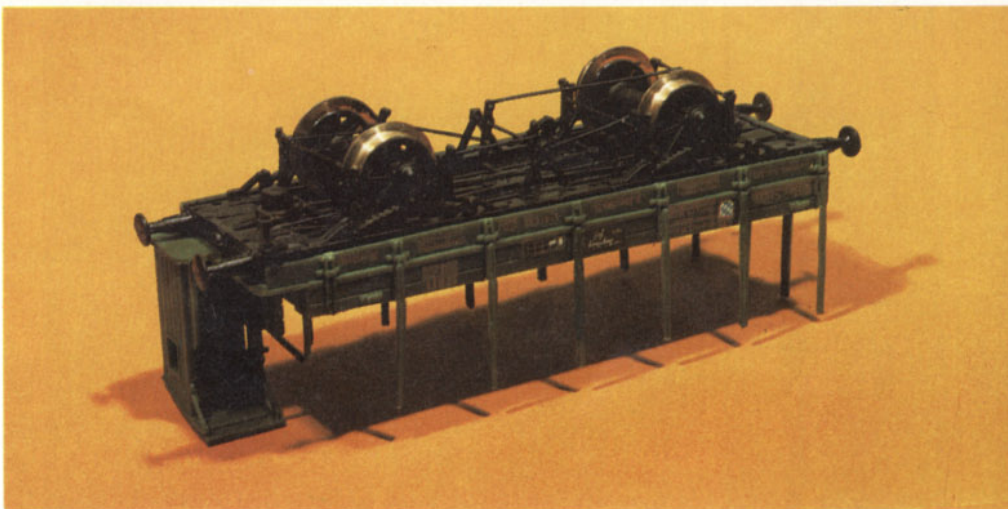


Bild 5: Der Rungenwagen von unten mit der vollständigen Bremsanlage.



Bild 6: Diese Aufnahme des Drehschemelwagens zeigt die feinen Messingketten und die vollständige Beschriftung.

Alle Fotos: P. Schiebel

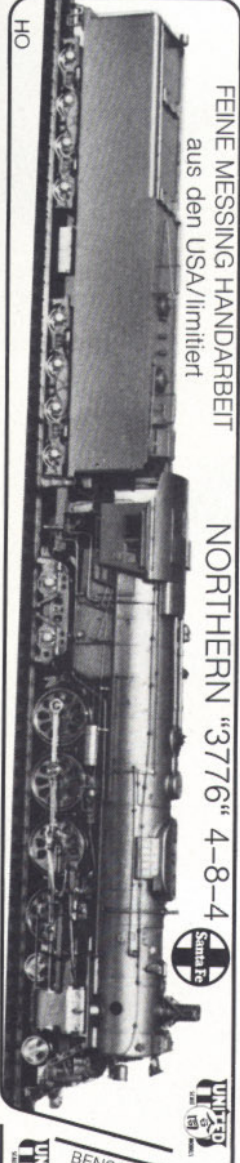
Kleinserien-Modelle Unsere Spezialität

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.

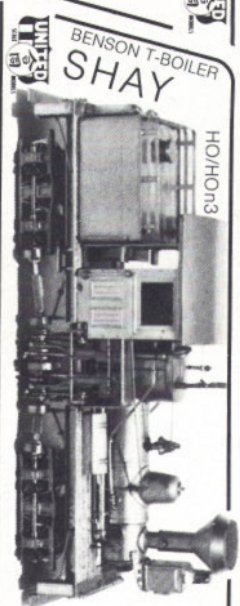
Neben den Spezialfirmen auch alle anderen Hersteller ab Lager lieferbar. **Sehr günstige Versandpreise.** Noch zahlreiche M + F-Bausätze und Fertigmodelle sowie Bauteile am Lager. Gegen frankierten Freiumschlag erhalten Sie unsere allgemeine Versandinfo mit Neuheiten Liste 82.

WeBö-Modellbahn-Center GmbH · Königswall 36 · 4600 Dortmund



FEINE MESSING HANDARBEIT
aus den USA/limitiert

NORTHERN "3776" 4-8-4



BENSON T-BOILER
SHAY

HO/HO3

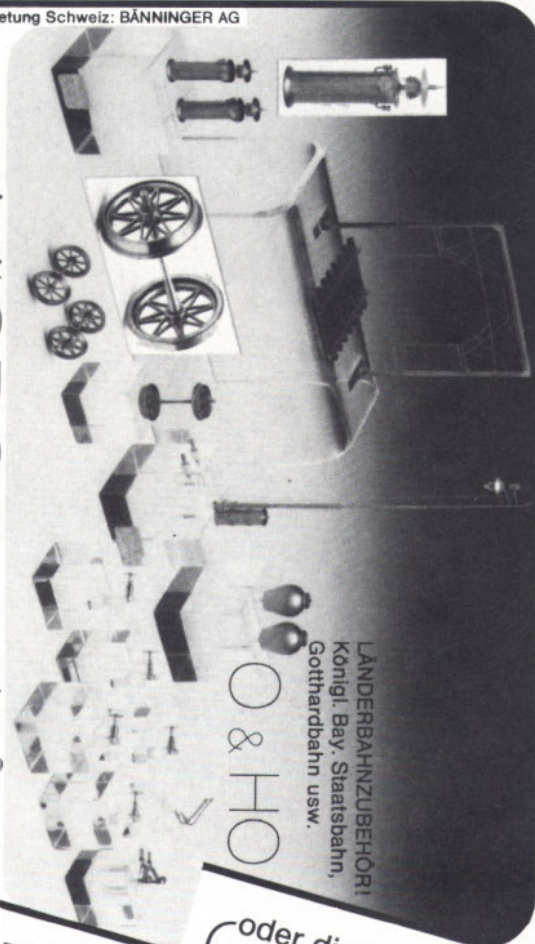
Fordern Sie detaillierte
Unterlagen an
MICRO®
Präzisions-Modelle GmbH
Tel. (08 71) 6 74 01

Vertretung Schweiz: BÄNNINGER AG

MICRO

MADE
IN
GERMANY

PRÄZISIONS MODELLE GmbH
Schwaigerstraße 30, D-8300 Landshut/Bay., Telefon (08 71) 6 74 01



LÄNDERBAHNZUBEHÖR!
Königl. Bay. Staatsbahn,
Gothardbahn usw.
O & HO

Im Fachhandel

oder direkt erhältlich

Fordern Sie detaillierte
Unterlagen an



DEUTSCHE BUNDESBAHN
Art.-Nr. 10182 Bausatz
Art.-Nr. 10382 Fertigmodell

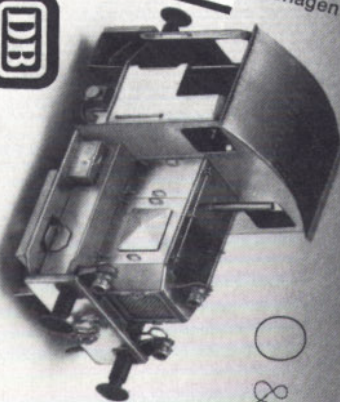


Foto: Obermayer

O & H
Kö I

Hochwertiger, leicht zu
montierender Messingbausatz,
fahrfertiger Präzisionsantrieb



DEUTSCHE REICHSBAHN
Art.-Nr. 10082 Bausatz
Art.-Nr. 10282 Fertigmodell



28/9

MICRO® PRÄZISIONSMODELLE präsentiert: Das Programm für den Spezialisten

NÜRNBERG

TRADITIONSREICHES MODELLBAHN FACHGESCHÄFT

bietet:

**Märklin Neuheit '82
V 36**

2-Leiter = DM 137,50 (sofort) 3-Leiter ≈ DM 114,40 (sofort)

**Roco Neuheit '82
BR 44 mit Kohletender
(Schweiger Sondermodell)**

2-Leiter = DM 219,- (sofort) 3-Leiter ≈ DM 265,- (Nov./Dez.)

**Roco Neuheit '82
BR 043 mit Oeltender**

2-Leiter = DM 186,- (sofort) 3-Leiter ≈ DM 229,- (Nov./Dez.)

**Piko Neuheit '82
BR 185**
mit dem neuen Kupplungssystem!
Bei Ankuppeln des Anhängers
erfolgt die Stromübertragung direkt über
die Kupplung

2-Leiter = DM 86,50 (sofort) 3-Leiter ≈ DM 189,50 (sofort)

Überweisung erbeten
Postcheckkonto Nürnberg 903 03 853
Bayerische Vereinsbank Nürnberg 2 062 291
oder per Nachnahme
Versandkosten je Sendung 6,50 DM

QUALITÄT MIT GARANTIE SEIT 1906!

modellbahn
Schweiger
8500 NÜRNBERG - BREITE GASSE 64 - 66 · TEL.: 0911 2038 68 AUCH VERSAND!

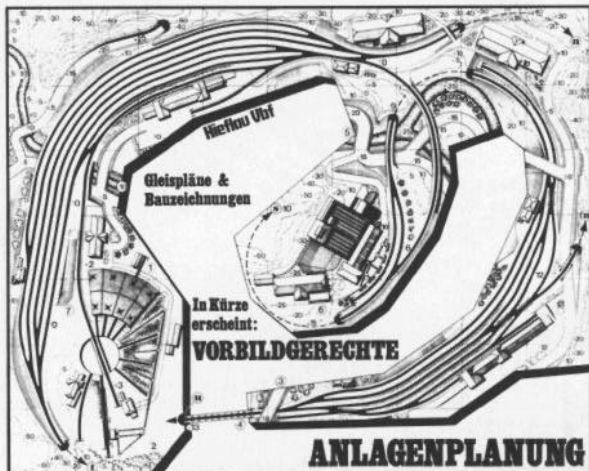
In vorerst letzter Auflage sind folgende H0-Bausätze mit motorisiertem Fahrwerk in begrenzter Stückzahl erhältlich:

ET 89 „Rübezahl“	B 489	DM 389,—	unverb. Preisempf.
E 52	B152	DM 330,—	unverb. Preisempf.
E 73	B 173	DM 308,—	unverb. Preisempf.

Sichern Sie sich Ihren Bedarf durch umgehende Bestellung; die Auslieferung erfolgt in der Reihenfolge des Auftrageingangs - solange der Vorrat reicht!

Der Bausatz des Turmtriebwagens B 055 (Gehäuse für Märklin und Trix-Fahrgestell) bzw. B 055/1 (Fahrgestell Zweischienen-Gleichstrom) ist z. Zt. ebenfalls noch lieferbar.

HORST GÜNTHER · MODELLBAU Bahnhofstraße 265
7484 Veringenstadt · Telefon 07 577/255



Neuerscheinung
Herbst 1982:

Vorbildgerechte Anlagenplanung **DM 22.50**

In **Vorbildgerechte Anlagenplanung** finden Sie interessante, außergewöhnliche Anlagenvorschläge, aber auch Original- und daraus entwickelte Modellgleispläne, Beschreibungen und Anleitungen; u. a.:

- Verschiedene Anlagenvorschläge für Dampfloks-Bws
- Einen Großstadt-Kopfbahnhof nach dem Anhalter Bahnhof, Berlin
- Einen modernen Systemwechsel Grenzbahnhof
- Anleitungen für vorbildgerechten Schiebebetrieb ... und, und, und

Ferner ausführliche Hinweise zur vorbildgerechten Signalaufstellung.

Fragen Sie Ihren Fachhändler nach **Vorbildgerechte Anlagenplanung** oder bestellen Sie ganz einfach mit 14-tägigem Rückgaberecht direkt bei:

Klaus Bochmann · Verlag · Postf. 100 129 · D-7170 Schw. Hall

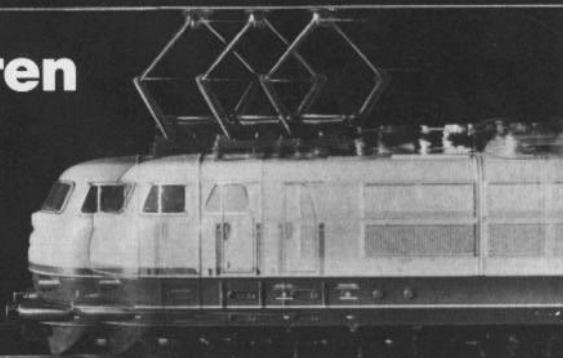
TITAN Transformatoren

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



NEU AUF DIESE NEUERSCHEINUNGEN HABEN SIE GEWARTET! NEU



BAYERISCHE EISENBAHNEN
Vom Saumpfad zum Intercity
Von Horst Weigelt
Die lebendige Chronik der Eisenbahn, weit über rein bayerische Belange hinaus.
240 Seiten, 240 Abbildungen, gebunden, DM 45,—



ANTIQUITÄTEN + RARITÄTEN VON DER EISENBAHN
Von Günther Henneking
Der reizvolle Überblick über Gegenstände und Details. Mit viel Stimmung und Atmosphäre.
140 Seiten, 280 Abbildungen, gebunden, DM 36,—

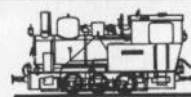


AM ENDE EINER EPOCHE - DAMPF-LOKOMOTIVEN
Von J. Michael Mehlretter
Die Erinnerung an die Dampflok bewahrt dieser gerade neu aufgelegte Bildband im Großformat.
352 Seiten, 335 Abbildungen, gebunden, DM 69,—



LOK-6-DAUERKALENDER
LOKOMOTIV-PORTRÄTS IN FARBE
Der sechste LOK-Dauerkalender - mit Spannung erwartet! Auch er wird wieder viele Jahre lang Freude und Information vermitteln - mit dem praktischen Dauerkalendarium.

13 mehrfarbige
Kunstdruckblätter,
Großformat
550 x 230 mm.
DM 25,—



BESTELLSCHHEIN

AN MOTORBUCH · POSTFACH 1370 · 7000 STUTTGART 1
Ex. Bayer. Eisenbahnen à DM 45,—
Ex. Antiquitäten und Raritäten à DM 36,—
Ex. Ende einer Epoche à DM 69,—
Ex. LOK-6-Kalender à DM 25,—

weihnachtliche Grüsse
von

Ribu

Das perfekte Kurzkupplungssystem

Starres Verbindungsstück für die Kupplungsaufnahme nach NEM 362 zum Koppeln von Triebwagen und andere feste Verbindungen. Sie ist als VSM auch elektrisch leitend zur unsichtbaren Kontaktherstellung zwischen den Wagen erhältlich.

Die SKD eignet sich besonders zum Einbau in 2- oder 3-achsige Wagen und 4-achsige Wagen mit kleinen Einbaumaßen.

Die KKD ermöglicht es Fahrzeuge aller Hersteller miteinander und untereinander kurzgekuppelt zu verbinden

Der Kupplungsadapter NEM 362 dient zum Umrüsten von HO-Fahrzeugen und Anbringen der Köpfe von Tauschkupplungen (z.B. Kurzkupplungen oder Standardkupplungen) nach NEM 360

Was kann man mit unseren Kupplungen machen?
Man kann sie verschenken, sich wünschen, sich schenken lassen...
Aber man kann sie auch in die eigenen HO-Fahrzeuge einbauen um ein naturnahes Fahren zu ermöglichen. Die handelsüblichen Radialen können problemlos durchfahren werden, wobei sich die Wagenabstände automatisch verlängern.

Lieferung nur über den Fachhandel Ribu-Modellbauhandels-gesellschaft mbH, Banatstraße 40, 8500 Nürnberg

Hobby-Literatur für den Modelleisenbahnfreund

Neuerscheinung

Gerhard O. W. Fischer
**Modelleisenbahnen
Systeme – Techniken – Anlagenbau**

1982. Ca. 250 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, kartoniert, ca. DM 28,-.
ISBN 3-7905-0376-2

Wolf Dieter Schleifer

**Programmierbare
Modelleisenbahnen
Baustein-Elektronik für die Interface-Technik und neue Spielmöglichkeiten**

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

Winfried Knobloch

**Modelleisenbahnen –
elektronisch gesteuert
Band 1: Anfahr-, Brems- und
Blockstreckenautomaten**

1982. 8., überarbeitete und erweiterte Auflage. 148 Seiten mit 116 Abbildungen, kartoniert, DM 22,-.
ISBN 3-7905-0360-6

**Band 2: Impulssteuerungen,
NF-Zugbeleuchtung und Peripherie-Elektroniken**

1981. 6., überarbeitete und erweiterte Auflage. 168 Seiten mit 117 Abbildungen, kartoniert, DM 19,80.
ISBN 3-7905-0349-5

Band 3: Tonfrequenzsteuerungen für unabhängigen Mehrzugbetrieb

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

Im Buchhandel und Elektronik-Fachgeschäften erhältlich!



Pflaum Verlag
Lazarettstraße 4, 8000 München 19

Neuheiten '82



formsignale

Bayerische Hauptsignale und mech. Geschwindigkeitsvoranzeiger mit super Feingußmasten, einfachster Zusammenbau.

Wartezeichen Spur O
Katalog im Fachhandel oder gegen Überweisung von 6,50 DM auf das Postscheckkonto Nr. 4249 18-208, Hamburg



WEINERT MODELLBAU

2800 Bremen Postfach 10 04 47



UHRMACHERWERKZEUGE

für Ihr Hobby!

z. B. Automatikköpfe - Uhrmacherschraubendreher - Kleinbohrmaschinen - Kleinambosse - Mini-Abziehvorrichtung - Meßuhr - Nadelfeilen - Sägemaschine - Messwerkzeuge - Hänge-Bohrmotor - Silberlot usw.

Unser Lieferprogramm EJ mit Preisen senden wir Ihnen gern gegen DM 4,30 in Briefmarken oder Postsch.K. Dortmund 42643-465.

fohrmann-WERKZEUGE für Feinmechanik und Modellbau · Münsterstraße 303
Tel. 0 23 09/29 62 · D-4355 Waltrop



KATALOG 1983

jetzt 214 Seiten mit vielen Neuheiten, Tips und Informationen.

Verlangen Sie sofort ein Exemplar!

BRD: DM 15,- PC Konto Stuttgart 12936-706 oder 17 Int. Antwortscheine

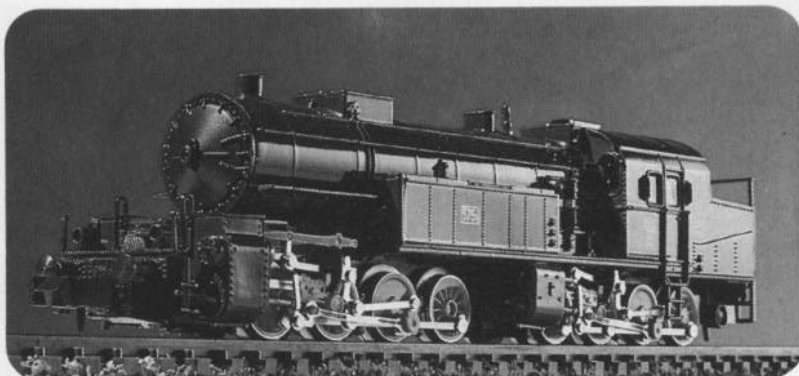
übriges
Ausland: Fr. 13.20 per Eurocheck



OLD PULLMAN MODELLBAHNEN AG

Im Kreuz

Postfach 126 · CH-8712 Stäfa

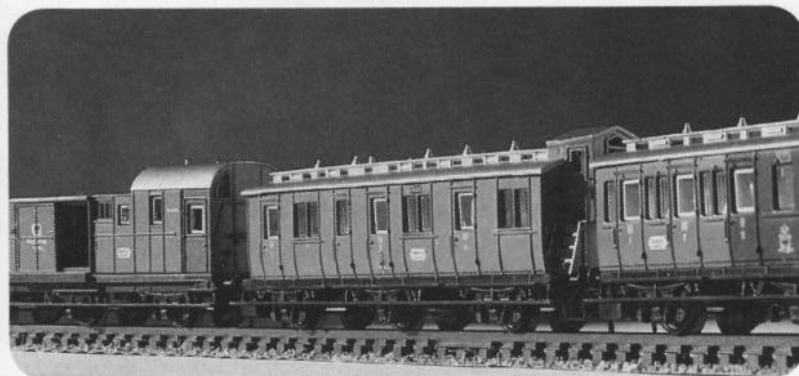


Die bayerische Mallet, die bay ES1, die preußischen Dreiachsler (alle in Länderbahnfarben) und die BR36² der Deutschen Reichsbahn. Sie können die Mallet auch in schwarzer Reichsbahn-Version haben und die ES1 als E16 der DB in Grün. Die Dreiachsler auch in grüner Reichsbahn-Ausführung – alles im perfekten Arnold-finish.

Daß wir noch über 200 andere Loks und Wagen haben und jede Menge Zubehör von Abspannmast bis Zwergsignal, wollen wir nicht verschweigen. Informieren Sie sich total. Den neuesten Arnold-Katalog hat jeder Fachhändler. 100 Seiten Bahnspaß in Farbe – da sind Sie voll im Bilde über das ganze Arnold-Programm.



ARNOLD-N[®]
Bahnspaß Erster Klasse



Adler BB II in Spur 0. Wir laden ein zur Probefahrt bei Ihrem Fachhändler.



**Nummer
1
des
Jahres**

Spur 0 4200 DR BBII
Spur 0 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

spiel + hobby

Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold, Roco, Liliput, Kibri, Vollmer u. and. Firmen
Modell-Eisenbahnen und Zubehör

Sie finden bei uns **Parkplätze**



SPRENGER

4000 Düsseldorf 1, Reisholzer Str. 41, Tel. 22 63 56

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 Gebrauchtteilen

Suche

Eisenbahnen, Dampfmaschinen, Schiffe, Blechspielzeug aus der Vorkriegszeit.

Josef Holzapfel

8031 Gut Rottenried Tel. 08105/8265

Liliput

· Ersatzteile und
Reparaturdienst
für alle!

Modellbau Hanns Heinen

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

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 91
Tel.: (0 30) 2 51 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 600 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 Bln. 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. Bln/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
Weidensteinstr. 89 Duisburger Str. 52
Ruf 0208/667337 02134/53868

SAMMLERVITRINEN AUS ELOXIERTEM ALUMINIUM!

Formschön, stabil, staubdicht und abschliessbar.

Verschiedene Grössen, Tablar-
teilungen und Ausführungen für
die Spurweiten von 0 bis Z lieferbar
· Prospekt gegen DM —,80
Rückporto.



HEINZ HANGARTER, Eisenbahnstr. 21, 7890 Waldshut · Tiengen 1, Tel. (07 751)-3830

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 Z - I und noch einiges **mehr**

Kempt Modellbahnen Inn. Frühlingsstr. 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 0611/67 7077

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 & FELDRAHN

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

WIE'S DER NAME SAGT:

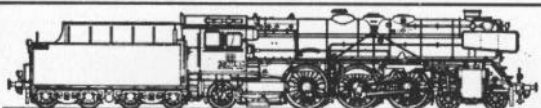
WIR SIND DER SPEZIAL-
VERSAND FÜR SCHMALSPUR-
MODELLEISENBAHNEN VON Nmm BIS G. WIR BIETEN IHNEN
EIN WIRKLICH BREITES, INTERNATIONALES SORTIMENT.
DAS SCHMALSPUR-LITERATUR UND ABONNEMENT.
ANERKANNTEN INFO-SERVICE IM ABONNEMENT.
AUSFÜHRLICHE ANGEBOTSLISTEN
ERHALTEN SIE FÜR DM 6,- SCHUTZGEB.
BITTE VERWENDEN 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 Ampssler

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 (07 11) 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!