



B 7539 F
ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

1/1984
Februar

DM 8,50
sfr 8,50
öS 65,—
hfl 11,25

Über 100 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte



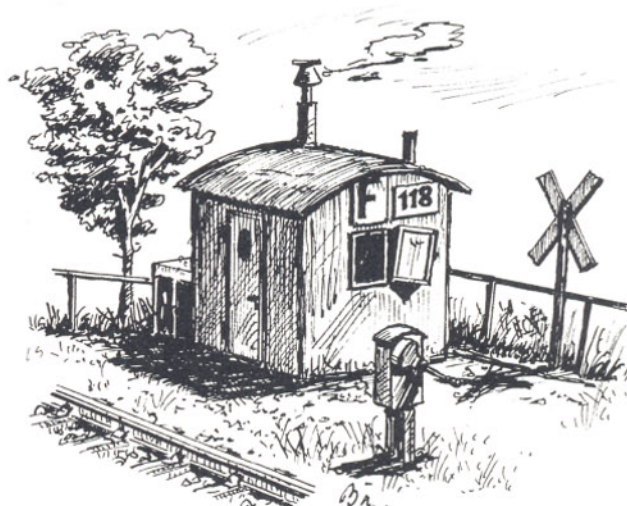


Das Bw Rosenheim ist noch immer eine Hochburg der Schienenbusse. Auf den Strecken Rosenheim – Mühldorf und Wasserburg Stadt – Ebersberg versehen sie den gesamten Personenverkehr. Auf diesen Strecken wird auch heute noch an Wochenenden der Personenverkehr auf der Schiene abgewickelt. Das Foto vom 27. 12. 1981 zeigt einen Triebwagen der Baureihe 798 als N 4950 (Wasserburg Stadt – Ebersberg) bei Ebersberg. Foto: A. Ritz



Aus dem Inhalt

	Seite
Die badische IV h bei der DB	4
Das H0-Modell der 018 323	14
Der LBE-Schnellverkehr Hamburg – Lübeck (2. Teil und Schluß – Die Doppelstockwagen)	16
Deutsche Diesellokomotiven (Die Gasturbinenlokomotive V 169 001)	22
Die Verbund-G 7 der Kgl. Preußischen Staatseisenbahn (1. Teil – Die G 7 ²)	25
Nebenbahn-Triebwagen VT 62 904 der DB	30
Bayern-Journal (Die Gattungen C II und C III)	34
Zwei wichtige Veranstaltungen bei Märklin	39
Winterbetrieb bei der DB und DR	42
Bücherecke	47
„Unsere Gelben Seiten“ – Adreß- und Telefonverzeichnis	48
Modellbahn-Dioramen (7. Teil)	51
„Auf der Kgl. Bayerischen Staatsbahn“	57
Großer Modellbau-Wettbewerb	66
Neuheiten-Journal	74
Mini-Markt	81
Bücherecke	84



Zu unserem Titelbild:

Nach Überwindung der „Schiefen Ebene“ hat die 001 180 des Bw Hof im Januar 1973 die Bahnhofs-einfahrt von Marktschorgast erreicht. Über Falls und Münchberg wird sie den E 659 noch bis Hof führen. Die im Mai 1936 von Henschel gelieferte Schnellzugdampflokomotive wurde im Juni 1960 mit einem Neubau-Ersatzkessel der Firma Jung ausgerüstet.

Foto: J. Nelkenbrecher



Bild 1: Im August 1968 waren noch zwei Lokomotiven der badischen Gattung IV h beim Bw Minden beheimatet, die 18316 und 18323.

Foto: D. Kempf

Die badische IV h bei der DB

Als man nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges in den damaligen Westzonen wieder an den Aufbau eines geregelten Bahnbetriebs ging, ergab sich bald ein spürbarer Mangel an Lokomotiven für den höherwertigen Reisezugdienst. In dieser angespannten Situation

kamen auch die noch erhaltungswürdigen 9 Exemplare der badischen IV h zu neuen Ehren. Wenig später fielen diese Maschinen dann aber einer Ausmusterungsverfügung zum Opfer. Dennoch überlebten vier jener edlen Renner, deren Qualität selbst von Fach-

leuten recht unterschiedlich beurteilt wurde. Eine der noch gut erhaltenen und voll betriebsfähigen Lokomotiven, die 18314, ging im Juli 1948 im Tausch gegen die 18434 an die Deutsche Reichsbahn in die DDR. Die anderen drei Exemplare, 18316, 319 und 323,

Bild 2: Die 18323 im August 1968 auf der Drehscheibe des Bw Minden.

Foto: D. Kempf





Bild 3: In den letzten Jahren vor ihrer Ausmusterung im Jahre 1969 wurden die 18316 und 18323 recht häufig vor Sonderzügen für Eisenbahnfreunde eingesetzt. Eine dieser Fahrten führte die 18323 im September 1967 nach Schweinfurt. Im Hintergrund sind die bayerischen Ausfahrtsignale des Hauptbahnhofs Schweinfurt zu erkennen. Foto: D. Kempf

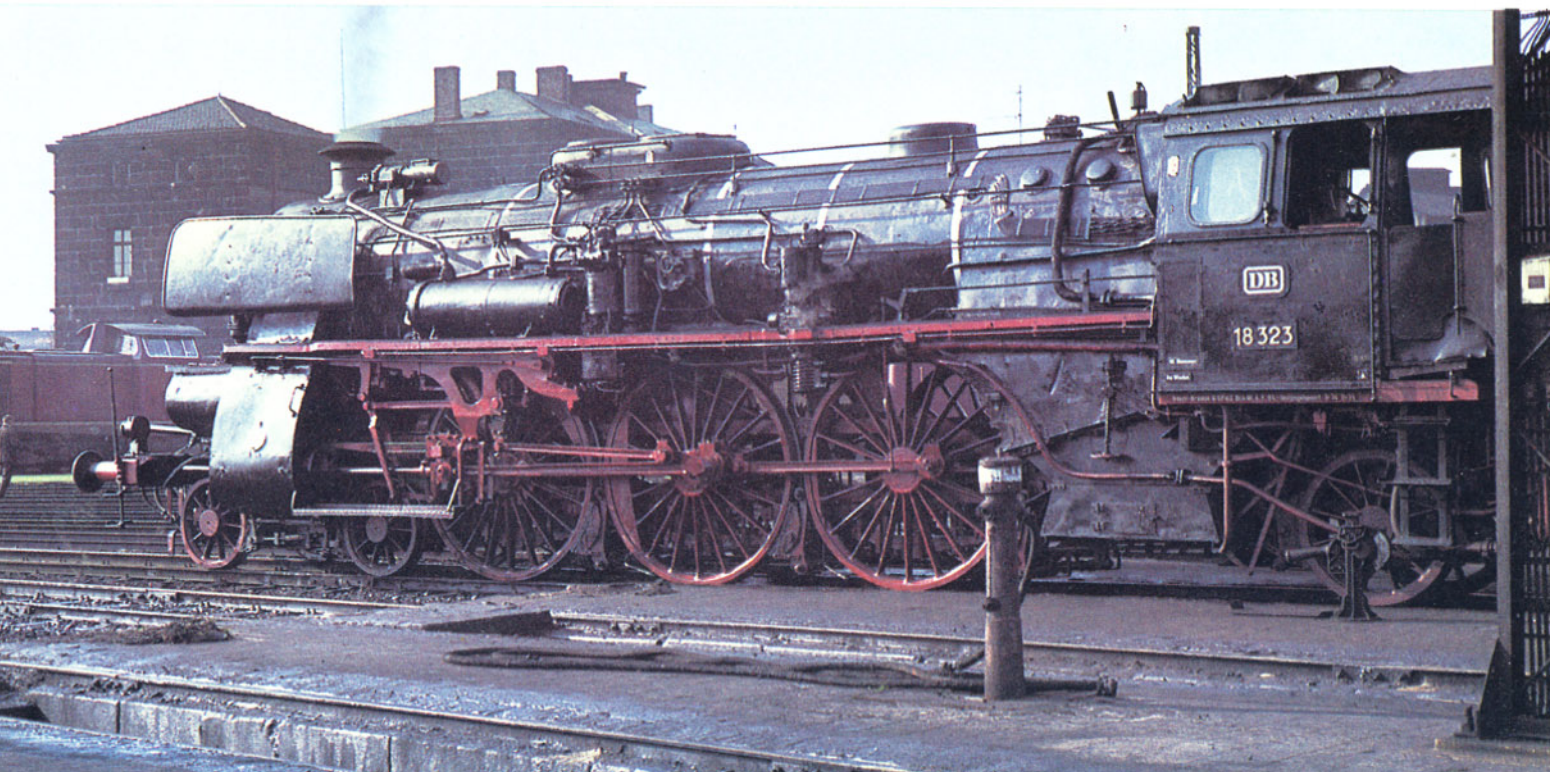
wählte Dipl.-Ing. Th. Düring als Bremslokomotiven aus, die nach einer gründlichen Aufarbeitung der Prüfanstalt für Lokomotiven in Göttingen zu Verfügung stehen sollten. Die Instandsetzung wurde dem AW München-Freimann übertragen, das über gute Erfahrungen mit Vierzylinder-Verbund-Lokomotiven verfügte. Nachdem die erforderlichen Ersatzteile aus dem früher zuständigen AW Bremen eingetroffen waren, konnte in Freimann

die Arbeit aufgenommen werden. Schon im Oktober 1950 stand die 18323 dem Versuchsamt in neuem Glanz zur Verfügung. Neben den verschiedenen Verbesserungen am Laufwerk hatte die Lok neue Sicherheitsventile und eine neue Kesselbeblechung erhalten. Den Schornstein schmückte nun eine Caledonian-Krone, die von der bayerischen S 3/6 übernommen wurde, von der auch die neue große kegelförmige Rauchkammertür

stammte. Weitere äußere Veränderungen, die sofort ins Auge fielen, waren die Entfernung der Windleitbleche und der vergrößerte Kohlenkasten des Tenders, der nun ein Fassungsvermögen von 11 t hatte. Nach der Übersiedlung des Versuchsamtes nach Minden ergaben sich dort weitere und neue Aufgaben. Deshalb wurde nun beschlossen, auch die beiden anderen badi-schen IV h einer Vollaufbereitung zu unterzie-

Bild 4: Am 22. 10. 1967 war die 18323 zu Gast im Bw Nürnberg Hbf.

Foto: U. Montfort





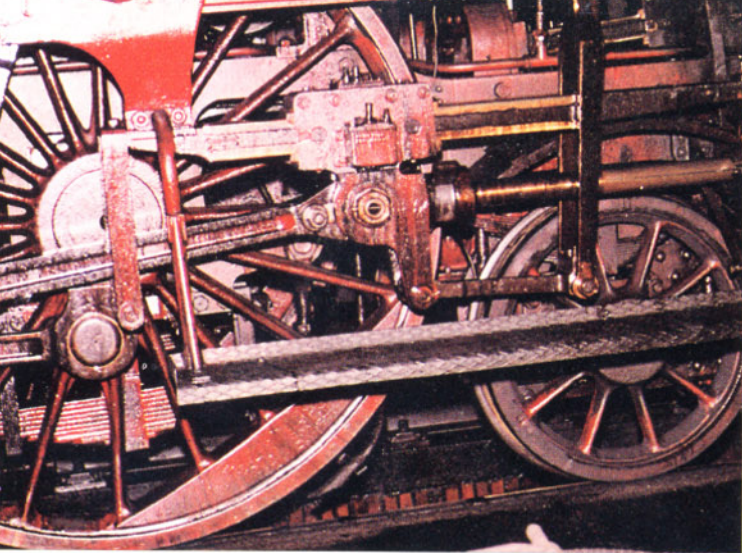


Bild 5: Die zahlreichen Fotografen, die sich am 13. 7. 1969 in der südlichen Bahnhofsausfahrt von Villingen versammelt hatten, zeigen, daß Dampfloksonderfahrten schon damals eine große Anziehungskraft besaßen. **Foto: C. Asmus**

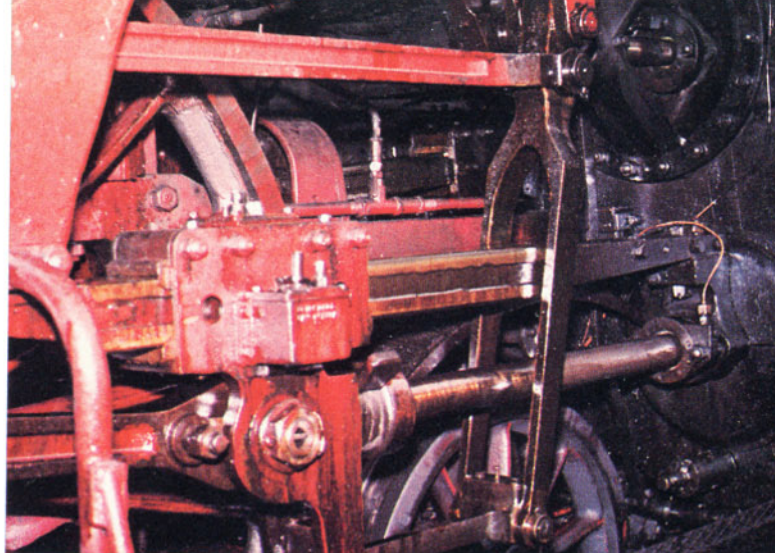


Bild 6: Blick auf den Kreuzkopf der 18316, aufgenommen am 8. 11. 1966 im Bw Kiel. **Foto: H. Hansen**

hen, deren Umfang weit über jene der 18323 hinausging. Die ursprünglich vorhandenen beiden runden Feuerlöcher wurden durch eine große rechteckige Öffnung ersetzt, die Tenderbremsen verstärkt, die Dampfpeifen erneuert und eine Gegendampf-Gegendruckbremse eingebaut. Zu den sichtbaren Änderungen zählten die Verlegung des Sanddoms, eine Kürzung des Schornsteins unter Beibehaltung der Krempe und der Anbau von Witte-Windleitblechen. Im Frühjahr 1952 waren die Arbeiten an der 18316 abgeschlossen und im Herbst desselben Jahres verließ die 18319

Bild 7 (rechts oben): Voreilhebel der Steuerung der 18316. **Foto: H. Hansen**

Bild 8: Auf den ersten Blick sehr verwirrend ist der Anblick des Innentriebwerkes der 18316. **Foto: H. Hansen**

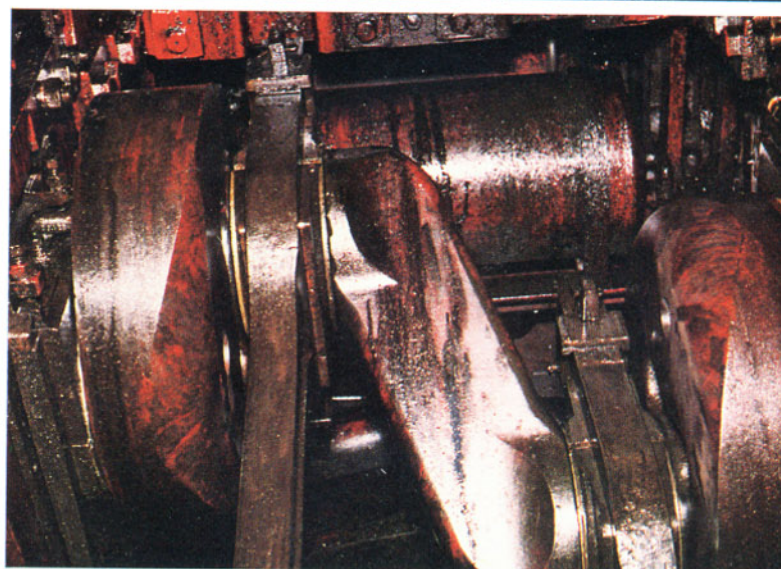
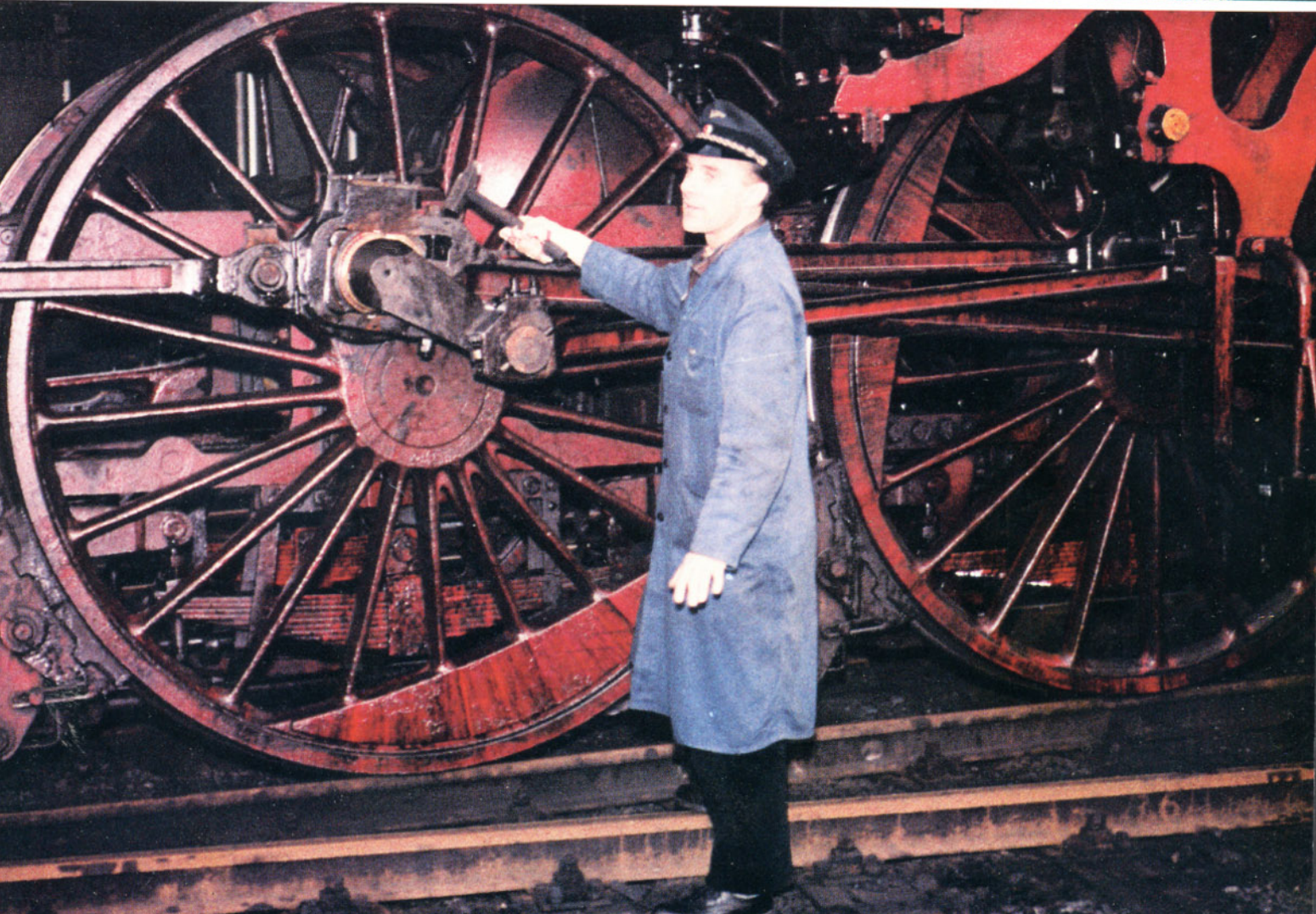


Bild 9: Die Treib- und Kuppelräder der 18316 sind stolze 2,10 m groß. **Foto: H. Hansen**



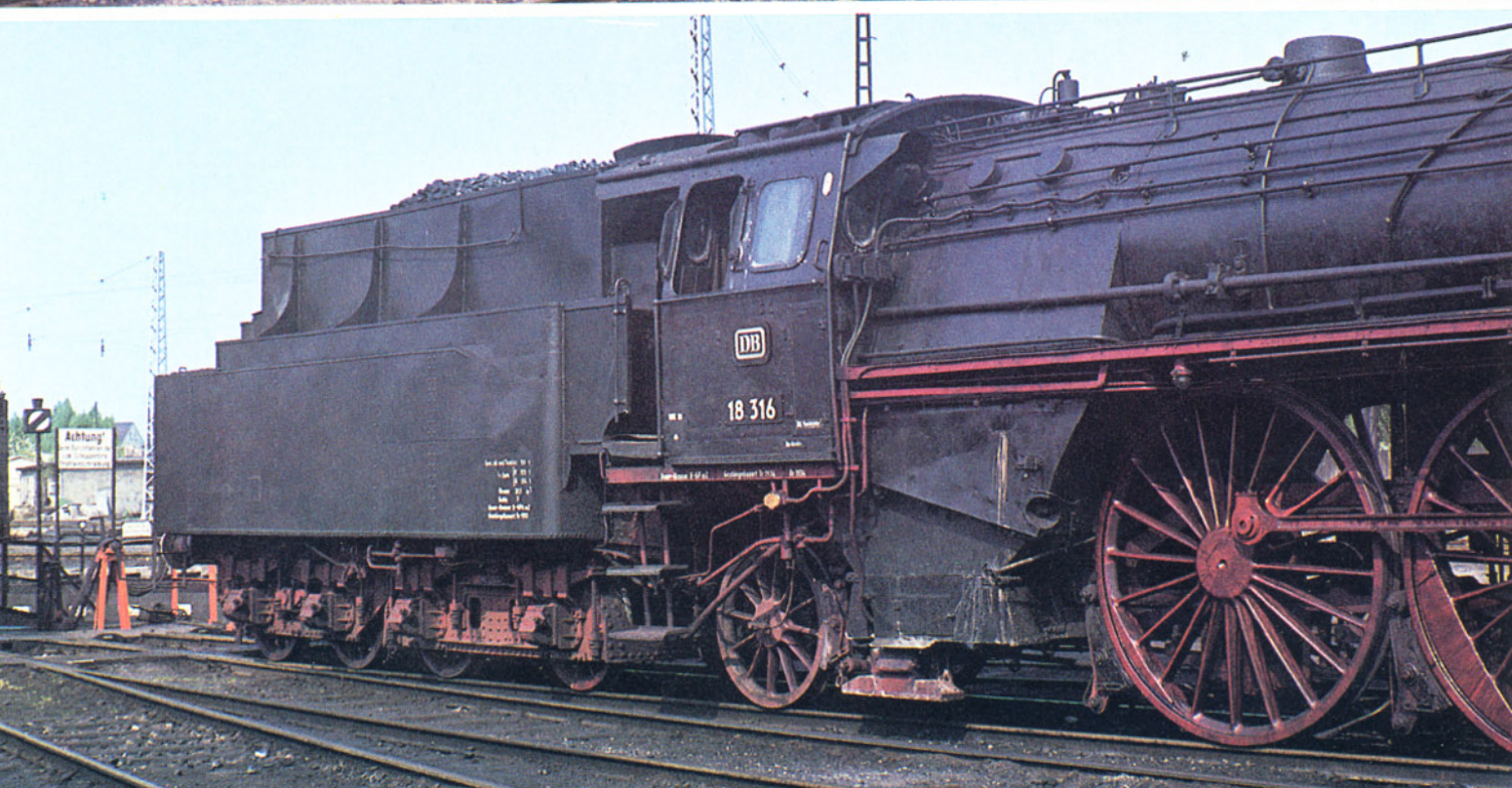
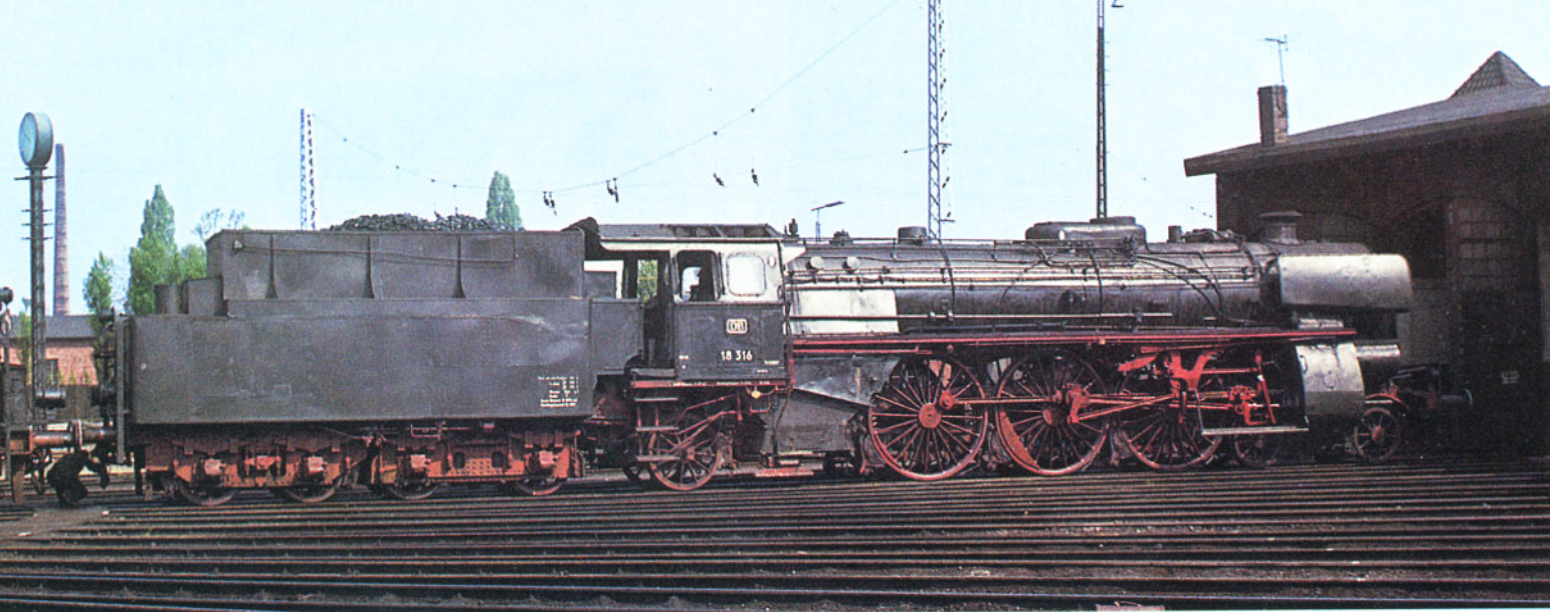




Bild 10 (linke Seite oben): Die Lokführerseite der 18316 im Mai 1968 im Bw Minden.

Foto: H.-J. Vorsteher

Bild 13: Am Hochbunker des Bw Nürnberg Hbf wird die 18323 am 22. 10. 1967 bekohlt. ▲

Foto: U. Montfort

◀ **Bild 11:** Am 12. 5. 1968 war die 18316 zusammen mit der 03072 im Bw Trier anzutreffen.

Foto: U. Budde

Bild 12 (linke Seite unten): Die 18316 stand vom Frühjahr 1952 bis zu ihrer Ausmusterung am 10. Juli 1969 dem BZA Minden für Meßfahrten zur Verfügung. Im Mai steht sie mit frischen Vorräten für den nächsten Einsatz im Bw Minden bereit.

Foto: H.-J. Vorsteher

Bild 14: Die 018323 setzt sich am 13. 7. 1969 im Bahnhof Schaffhausen an die Spitze eines Sonderzuges. Die beiden roten Zugschlußleuchten der bad. IV h sind noch eingeschaltet. ▼

Foto: U. Montfort



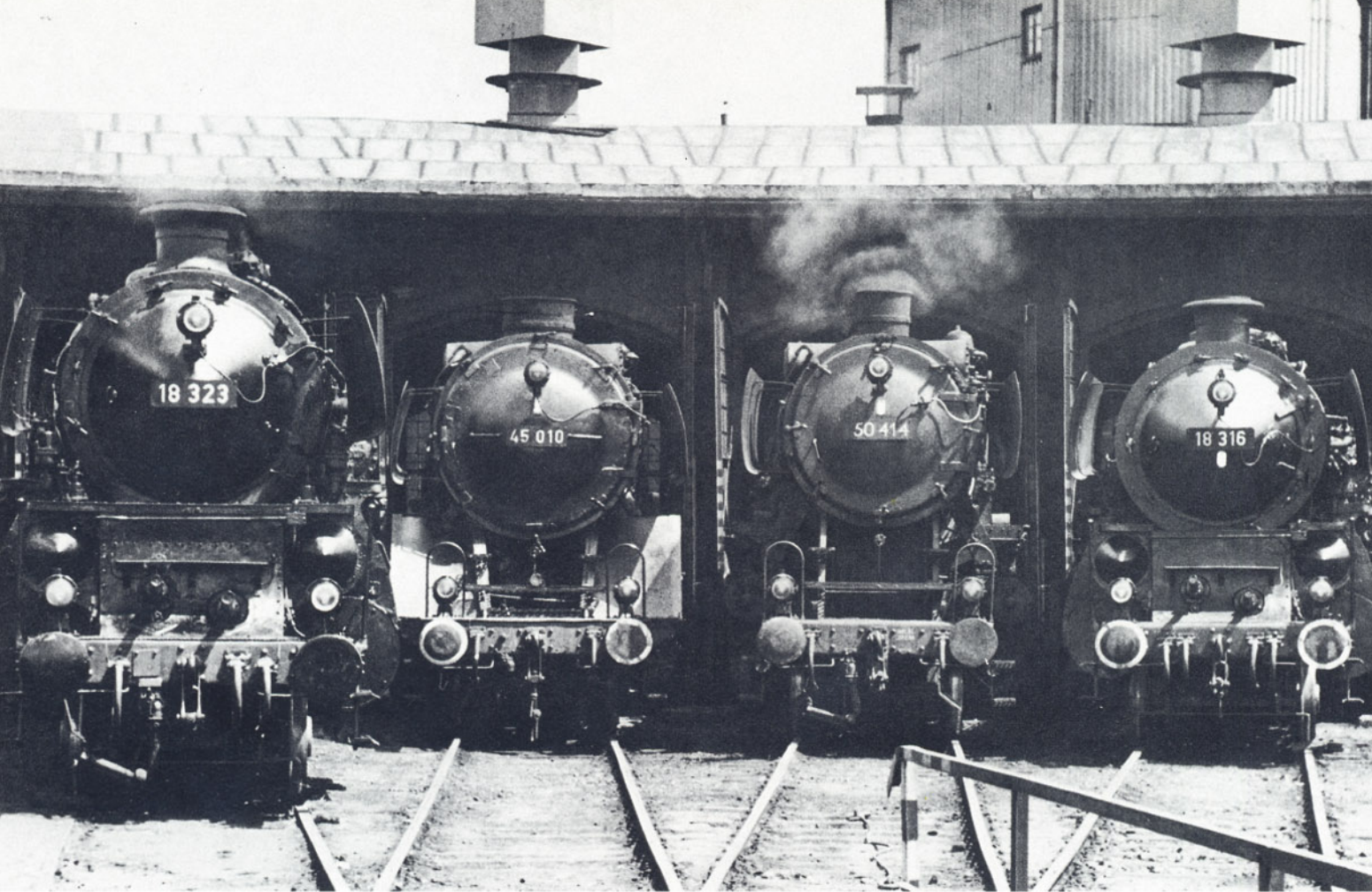
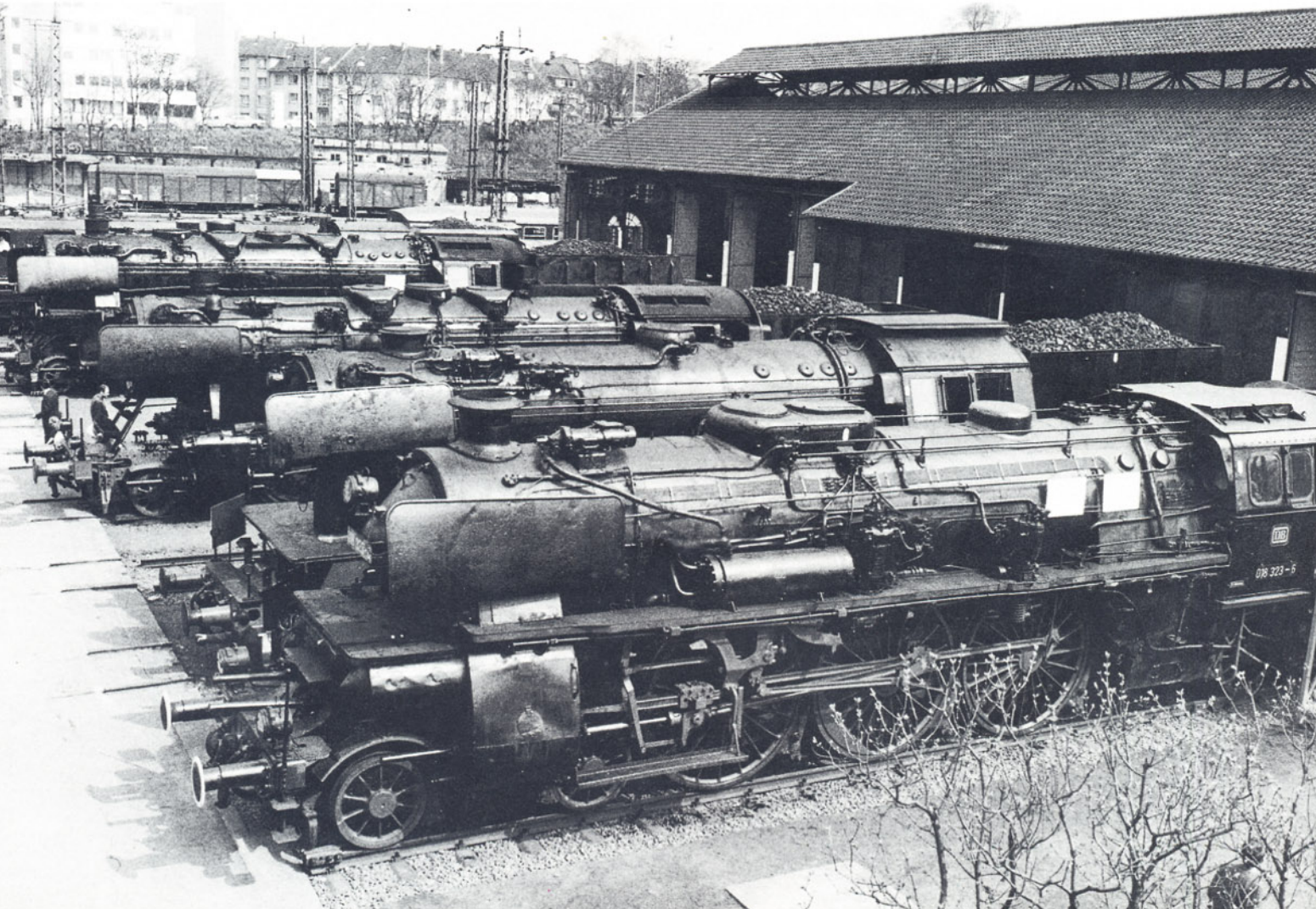


Bild 15: Lokparade im Bw Minden (v. l. n. r.): 18 323, 45 010, 50 414 und 18 316. Nach der Ausmusterung der 18 319 erhielt die 18 316 im AW Nied den Kessel mit der verlängerten Rauchkammer der 18 319. **Foto:** R. R. Rossberg, Sammlung Asmus

Bild 16: Auf dieser Aufnahme ist die Kesseloberseite der 018 323 sehr schön zu sehen. Neben der bad. IV h sind u. a. noch Lokomotiven der Baureihe 23, 50 und 44 ausgestellt. **Foto:** Sammlung C. Asmus



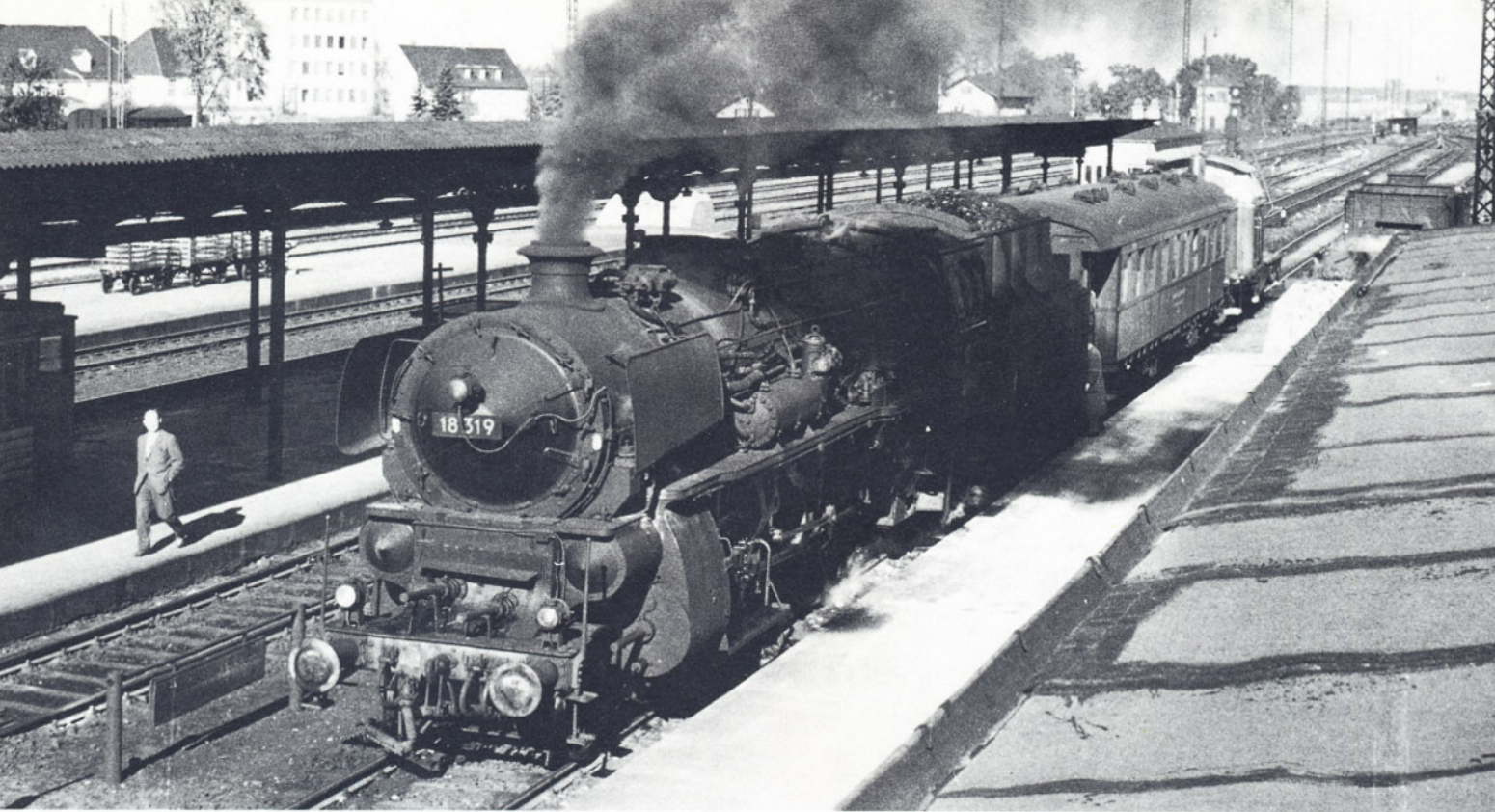
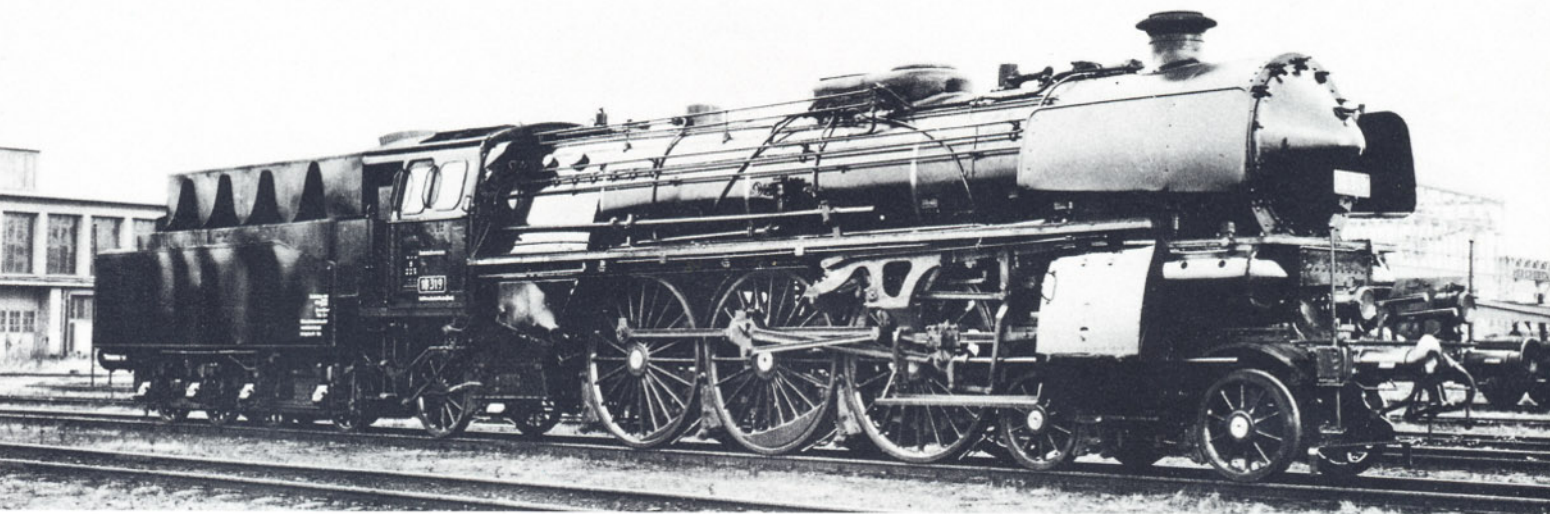


Bild 17: Im August 1961 absolvierte die 18319 Meßfahrten zusammen mit einer V 100 im Allgäu. Die Aufnahme entstand in Buchloe. Nach einem Unfall wurde die 18319 schon relativ früh ausgemustert.
Foto: R. Hehl, Sammlung Asmus



▲ **Bild 18:** Die 18319 erhielt bei der Aufarbeitung durch das AW Freimann im Jahre 1952 eine verlängerte Rauchkammer. Nach einem Unfall wurde sie im Juli 1963 abgestellt und am 1. 7. 1964 ausgemustert. Ihren Kessel erhielt später die 18316. Das Foto zeigt sie am 25. 11. 1952 im AW Freimann.
Foto: Dr. Scheingraber

Bild 19: Schnellzugdampflokotiven zweier Generationen begegneten sich am 12. 4. 1967 in Münster Hbf. Links die erst 1957 gebaute Schnellzugdampflokotive 10 001, rechts daneben die kurz nach dem Ersten Weltkrieg in Dienst gestellte 18316, die sich auf der Fahrt nach Wuppertal-Vohwinkel befand.
Foto: Dr. Löttgers

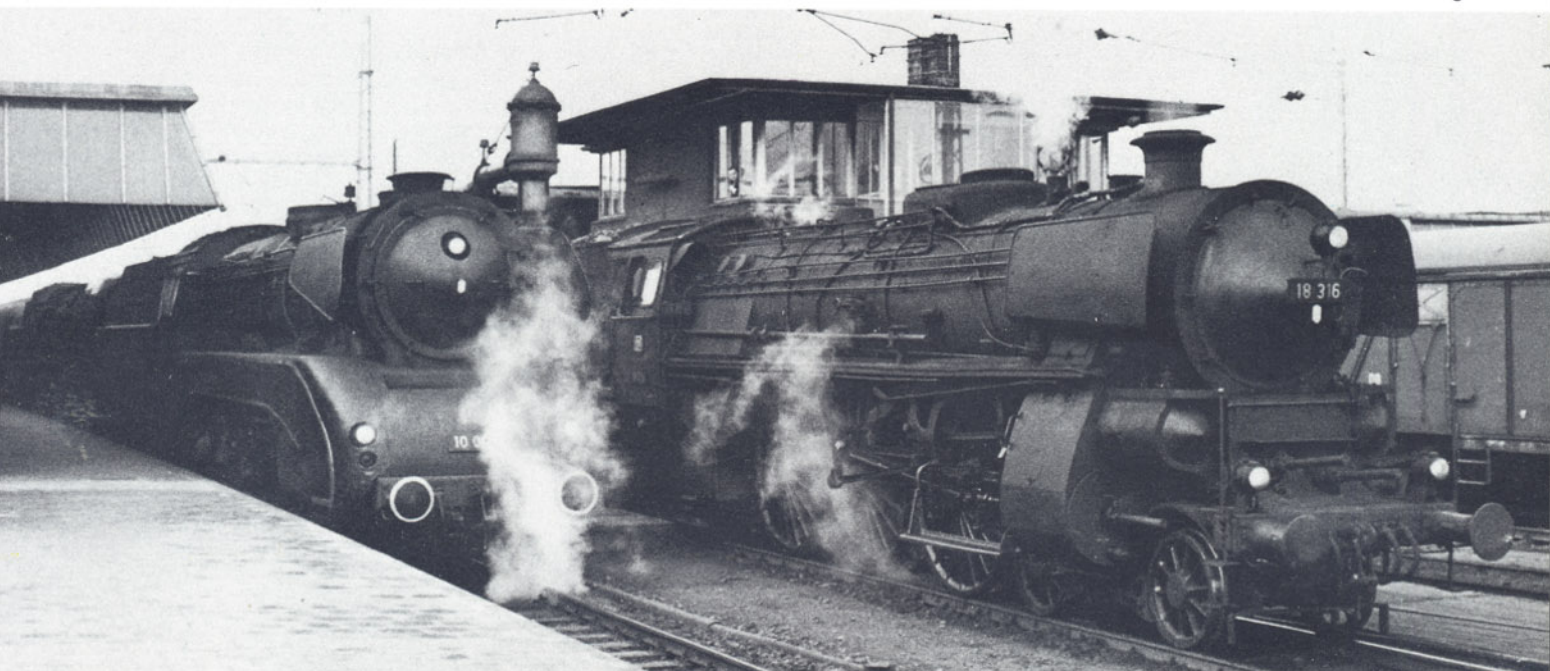




Bild 20: 1969 waren Sonderfahrten mit solch interessanten Wagengarnituren noch möglich. Die Aufnahme zeigt einen Fotohalt mit der 018323 auf dem Altenbekener Viadukt am 15. 6. 1969. **Foto: U. Budde**

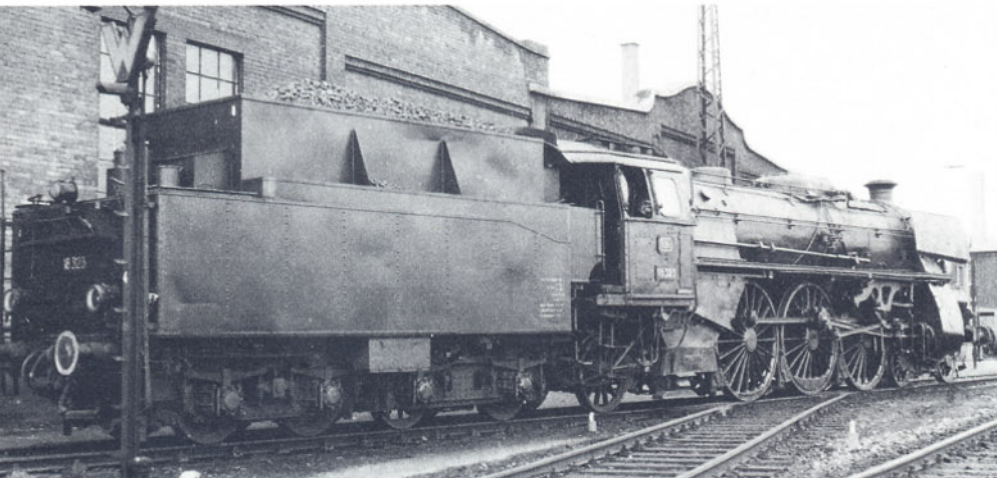
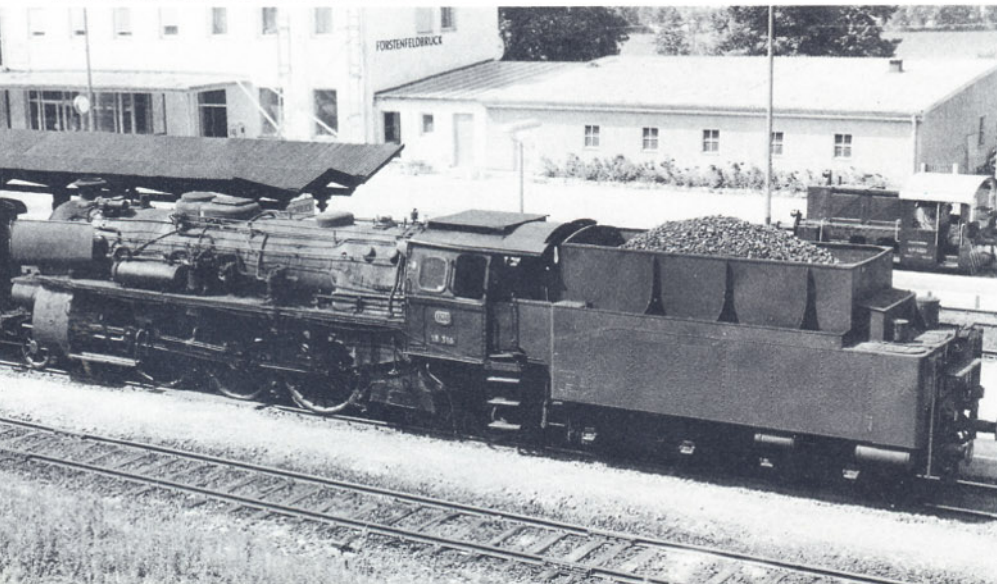


Bild 21: Obwohl beim Bw Minden beheimatet, waren die drei Lokomotiven der badischen Gattung IV h oft auch in Süddeutschland im Einsatz, wie z. B. am 8. 2. 1961, als die 18323 im Bw Ulm anzutreffen war. **Foto: U. Montfort**

Bild 22: Angehängt an einen Meßzug, durchfährt am 14. 7. 1964 die 18316 den Bahnhof Fürstenfeldbruck in Richtung Kempten. **Foto: Johannes Straube, Sammlung Asmus**
(Der Redaktion ist leider die neue Adresse des Fotografen unbekannt und sie bittet ihn, sich wegen der Überweisung des Honorars an den Hermann Merker Verlag zu wenden.)



das AW Freimann, das sich nun auch noch einmal der 18323 annahm, um sie an die anderen beiden Maschinen anzugleichen. Alle drei Lokomotiven liefen bis zu diesem Zeitpunkt noch mit ihren ersten Kropfachsen, die aus einem Stück geschmiedet waren. Bis auf verschiedene Verbesserungen entsprachen auch die Kessel noch der ursprünglichen Ausführung. Neben diversen Ersatzteilen, die von der 18315 stammten, stand auch noch ein Tauschkessel einer ausgemusterten IV h zur Verfügung.

Nach der Aufarbeitung waren die drei Maschinen beim Bw Minden beheimatet. Als Versuchs- und Bremslokomotiven bewährten sie sich außerordentlich gut. Anlässlich eines Besuches im BZA Minden im Jahre 1966 wurde dort von der Zuverlässigkeit der Lokomotiven und von der Laufruhe auch bei hohen Geschwindigkeiten berichtet. Auch bei Langstreckenfahrten, bei denen die Maschinen bis zu vierzehn Tage unterwegs waren, ergaben sich keine Schwierigkeiten. Der Vorstand des Bw Minden erwähnte verschiedene Schnellfahrten mit Höchstgeschwindigkeiten um 140 km/h, bei denen die IV h das Personal immer wieder durch die ausgezeichneten Laufeigenschaften verblüffte. Auch die Wartung und Unterhaltung der Lokomotiven erwies sich als nicht zu aufwendig und kostspielig. In seinen Aufzeichnungen berichtet Th. Düring über mehrere Einsätze bei lauffechnischen Untersuchungen neuer Reisezugwagen, bei denen die Maschinen Geschwindigkeiten zwischen 150 und 158 km/h erreichten. Hierbei wurden keinerlei Beanstandungen und auch keine nennenswerte Erwärmung der Lager protokolliert. Noch schneller fuhr die 18316 bereits



Bild 23: Die von der DGEG veranstaltete Abschiedsfahrt der 018 323 fand am 5. 10. 1969 statt. Sie befuhr dabei auch ihre einstige Stammstrecke, die Oberrheinstrecke. In Karlsruhe bestand für die Fotografen noch einmal die Gelegenheit, die badische IV h vor dem Hintergrund der imposanten Bahnsteighalle im Bild festzuhalten. **Foto: P. Bäuchle**

Bild 24: Die badische IV h 018 323 neben der preußischen G 8¹, 055 113, am 14. 9. 1969 im Bw Neuß. **Foto: W. Bügel**

im Jahre 1956 während einer Meßfahrt im Auftrag der ÖBB. Als Höchstgeschwindigkeit wurden damals 162 km/h gemessen.

Trotz dieser bemerkenswerten Leistungen, die der badischen IV h zu spätem Ruhm verhalfen, kam fünfzig Jahre nach ihrer Indienststellung das Ende. Als erste der drei Lokomotiven mußte die 18 319 nach einem Unfall abgestellt werden. Mehr Glück war den beiden anderen Exemplaren beschieden. Die 18 316 wurde am 10. Juli 1969 ausgemustert und blieb zunächst abgestellt. Am 11. und 12. Mai 1970 erfolgte dann ihre Aufstellung als Denk-

Bild 25: Bei Greene an der Strecke Ottbergen – Kreiensen rollt hier die 018 323 mit einem Sonderzug nach Kreiensen (15. 6. 1969). **Foto: G. Neumann**



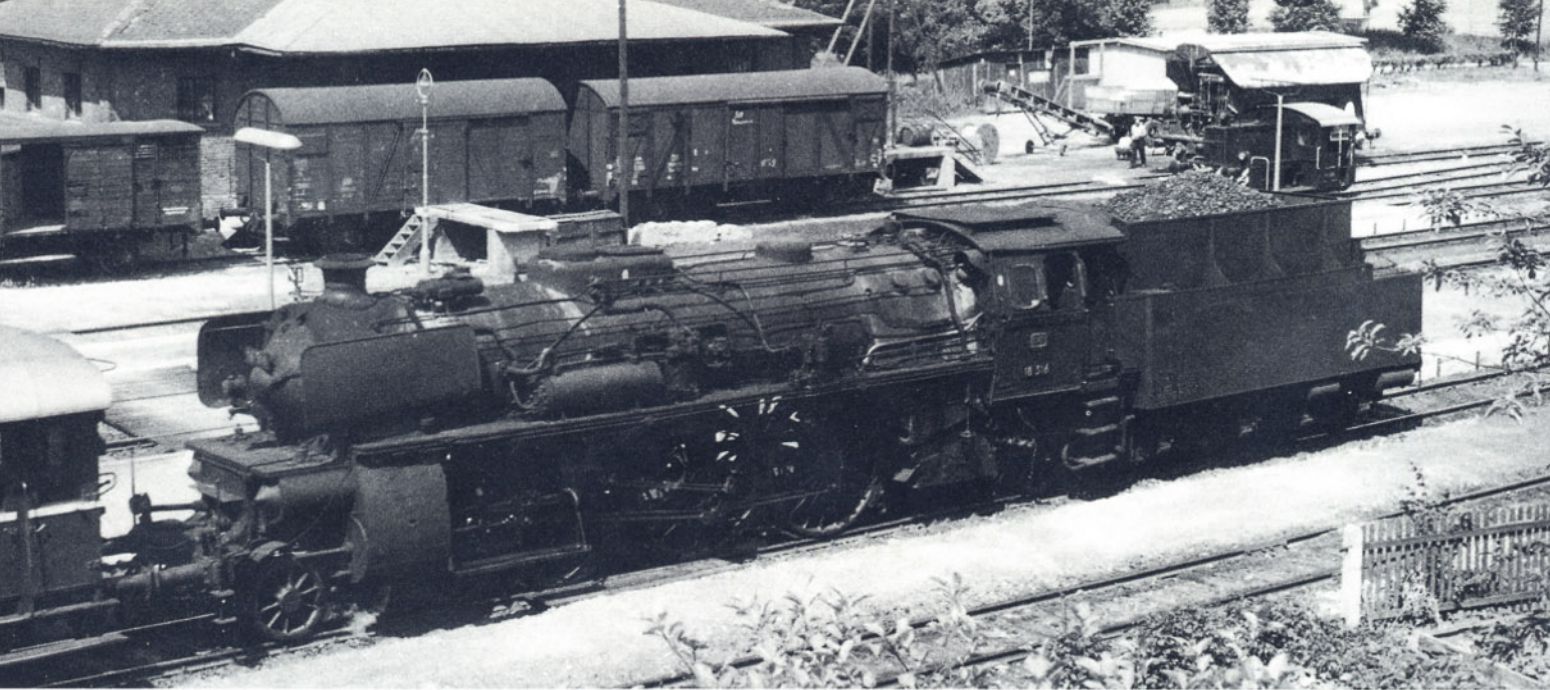


Bild 26: Wie schon Bild 22, entstand auch dieses Foto der 18316 mit einem Meßzug am 14. 7. 1964 im Bahnhof Fürstenfeldbruck. Zum Zeitpunkt der Aufnahme besaß sie noch einen Kessel mit kurzer Rauchkammer. Später erhielt sie dann den Kessel der nach einem Unfall ausgemusterten 18319 mit verlängerter Rauchkammer. Hinter der bad. IV h ist die Köf 4323 zu erkennen.
Foto: J. Straube, Sammlung C. Asmus

mal in dem großen Potts-Freizeitpark in Dützen bei Minden in Westfalen, zusammen mit einem Speisewagen, der nun als Café dient. Etwas länger blieb die 18323 im Einsatz, die zuletzt noch mehrere Sonderzüge von Eisenbahnfreunden beförderte. Ihr Abschied von der Schiene kam schließlich am 5. Oktober 1969. Auch dieses letzte Exemplar einer au-

ßergewöhnlichen Lokomotivbauart blieb der Nachwelt erhalten. Nach einer gründlichen Aufarbeitung und Konservierung wurde die Maschine als Denkmal vor der Ingenieurschule in Offenburg aufgestellt. Eine Sonderstellung nahm auch die an die Deutsche Reichsbahn abgegebene 18314 ein. Die Maschine kam zur Versuchs- und

Entwicklungsstelle für die Maschinenwirtschaft nach Halle. Mit einem neuen Kessel und nach dem Anbau einer Teilverkleidung wurde die Lokomotive von der VES-M bei Schnellfahrversuchen eingesetzt. Mehr darüber berichten wir in einer unserer nächsten Ausgaben.

HO

Das HO-Modell der 018323

Bereits im Eisenbahn-Journal 5/1983 konnten wir unseren Lesern und den Freunden ehe-

maliger Länderbahn-Lokomotiven das Modell der badischen IV h in blauer Lackierung vor-

stellen. Im Rahmen dieses Beitrags über Vorbild und Modell hatten wir schon die große

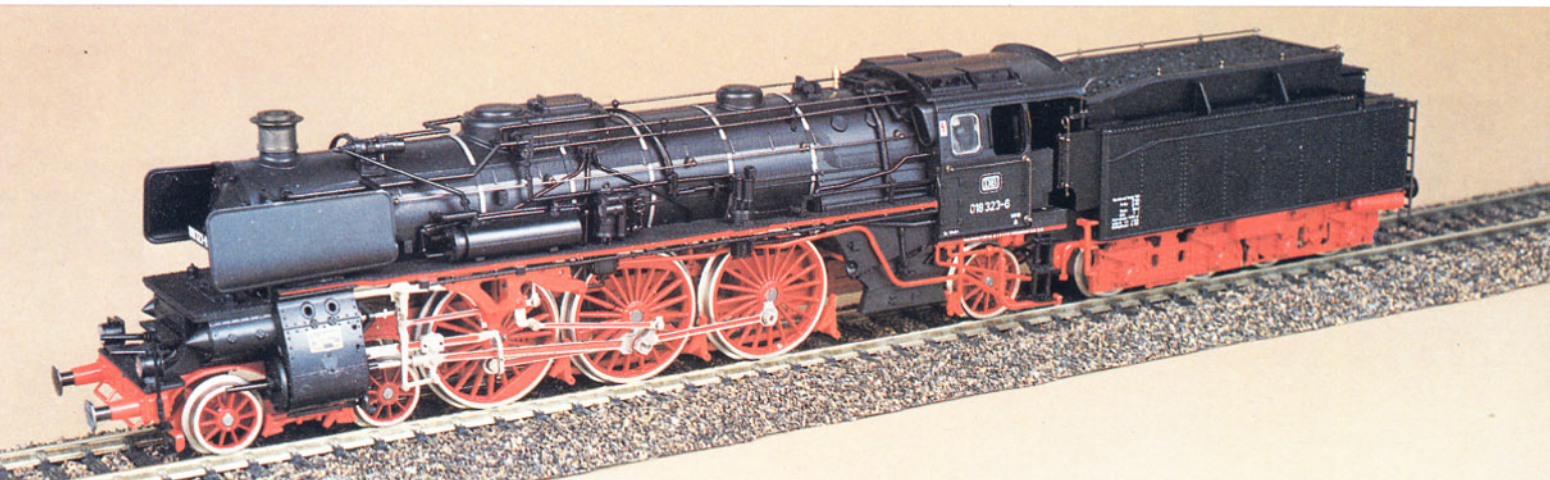


Bild 1: Als dritte Ausführungsvariante erschien in der Baugröße HO das Modell der 018323 von Liliput in einer bislang kaum gekannten Detaillierung.

Bilder 2 und 3: Die beiden Detailaufnahmen zeigen die saubere Ausführung und die vielen feinen Einzelheiten der 018323 von Liliput.

Fotos 1-3: Obermayer

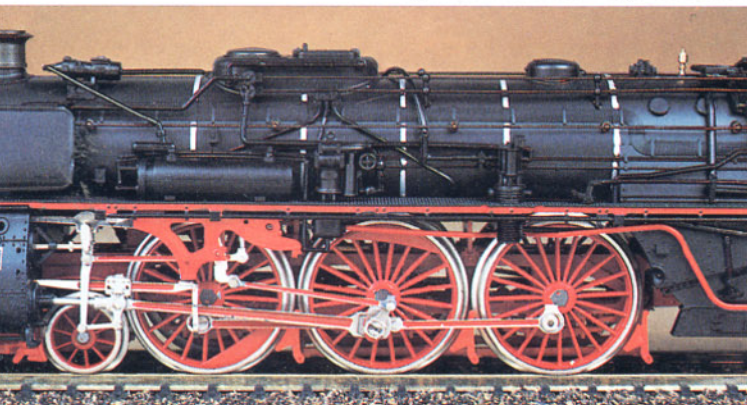




Bild 4: Das auf der linken Seite abgebildete Vorbildmotiv haben wir im Modell nachgestaltet. Im Hintergrund ein selbstgebautes Modell des Fürstenfeldbrucker Güterschuppens im Maßstab 1:87. Foto: W. Kosak

Leistung bei Konstruktion und Fertigung dieses Supermodells gewürdigt. Bei der inzwischen nun auch ausgelieferten Variante mit der Betriebsnummer 018323 ergab sich ein noch größerer Aufwand bei der Montage der vielen zusätzlichen Einzelteile. Darüber hinaus liegt jedem Modell noch ein Beutel mit weiteren Zurüstteilen bei, deren Anbau schon

einige Zeit in Anspruch nimmt. Leider hat das gute Stück, auf das viele Sammler seit Jahren mit Ungeduld warten, gleich zwei Schönheitsfehler. Offensichtlich hat man bei Liliput übersehen, daß die Lokomotiven bei ihrer Vollaufarbeitung zu Beginn der fünfziger Jahre einen größeren Kohlenkasten erhielten, der höher und ohne Abschrägung war. Der zweite Wer-

mutstropfen sind die etwas zu tief angeordneten Windleitbleche, wie der Vergleich mit den Vorbildfotos in unserem Beitrag über die bei der Deutschen Bundesbahn eingesetzten Lokomotiven dieser Baureihe zeigt. Sammler werden auf diese ansonsten aber sehr schöne Lok nicht verzichten wollen.

HO

Soeben eingetroffen:

Tenderlok der Bad. Staatsbahn BR 92²⁻³

Spur HO – ein Meisterstück der Fulgurex-Modellbauer

Kat. No. 2059



Achtung: nur noch einige HO-Modelle der Baureihe 65 am Lager. Sichern Sie sich Ihre Lok beim Fachhändler, bevor die Serie ausverkauft ist. Kat. No. 2073

FULGUREX

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



Bild 1: Der ehemalige LBE-Doppelstockwagen DW 8, der bei der DB zuletzt die computergerechte Nummer 5080 26-20804-3 trug, ist seit 1978 im Besitz des Vereins der Lübecker Verkehrsfreunde, die den Wagen wieder im gelb/mausgrauen Anstrich der LBE lackierten. Das Foto entstand bei einer Sonderfahrt anlässlich der Eröffnung der Harburger S-Bahn am 24. 9. 1983 im Bahnhof Hamburg-Harburg. **Foto: G. Neumann**

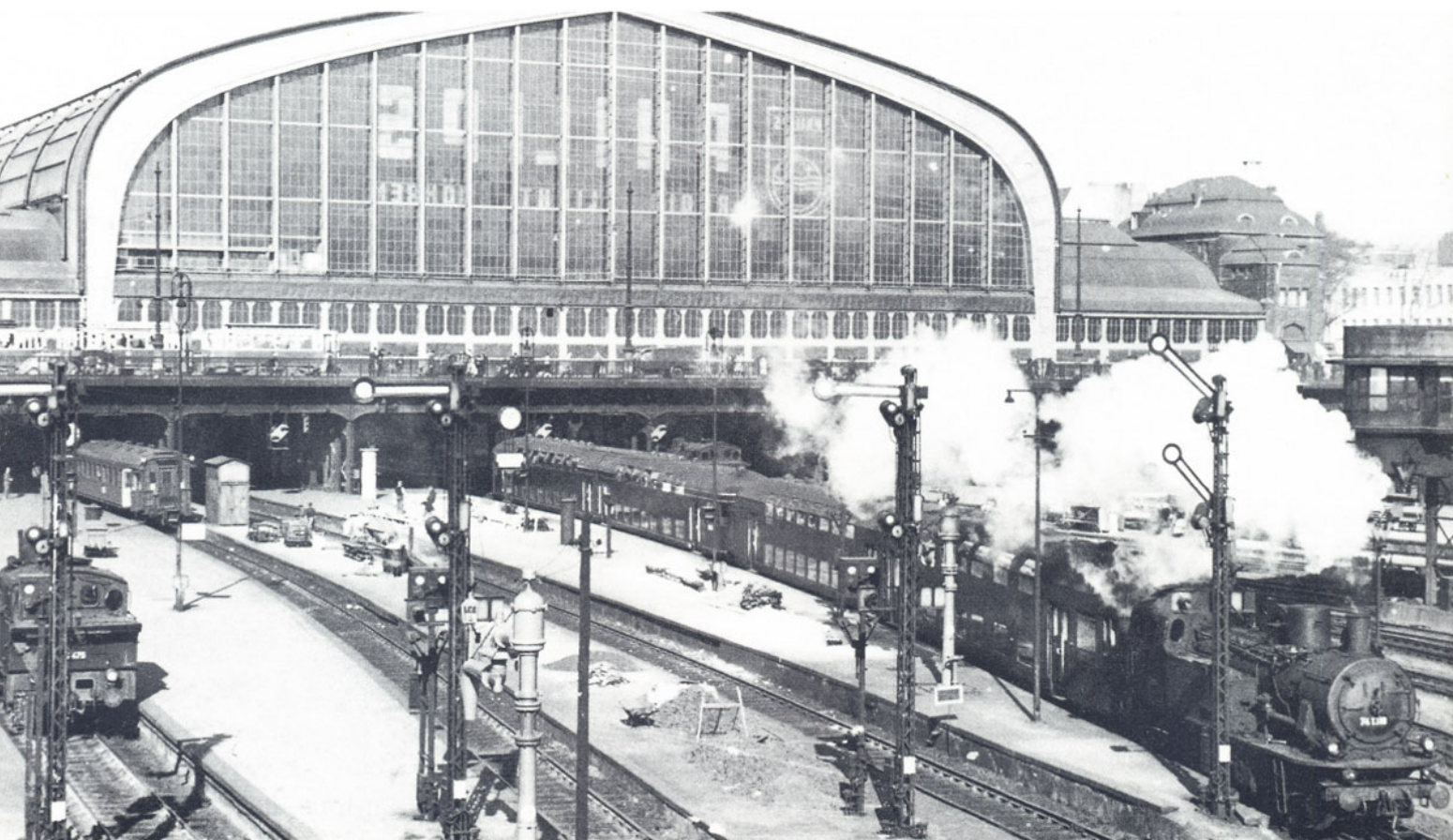
Der LBE-Schnellverkehr Hamburg — Lübeck

Die Doppelstockwagen

Das Erscheinen der neuen „Doppeldeckwagen“ bei der Lübeck-Büchener-Eisenbahn (LBE) verursachte großes Aufsehen. Unter

dem Titel „Unsere Doppeldeckwagen“ berichtete die LBE-Betriebszeitung „Das glitzernde Band“ im Dezember 1937 ausführlich über diese Fahrzeuge. Fünf Wagengarnituren entstanden bei Linke-

Hofmann in Breslau, drei weitere Einheiten bei WUMAG in Görlitz. Die Fahrzeuge wurden in den Jahren 1936 und 1937 ausgeliefert und als DW 1 bis 8 in den Wagenpark der LBE eingereiht. Zum Einsatz kamen die neuen Wa-





◀ **Bild 2:** Mit zwei Doppelstockwagen verläßt die 74 1318 im Oktober 1951 den Hauptbahnhof Hamburg. Bei der 74 1318 handelt es sich um die ehemalige T 12 mit der Betriebsnummer 139 der LBE.
Foto: DB, Sammlung Neumann

Bild 3: Eine der ehemals stromlinienverkleideten T 12 der LBE, die von der DR als 74 1317 – 1321 übernommen wurden, dampft bei Hamburg-Han mit einem aus zwei Doppelstockwagen bestehenden Vorortzug Richtung Hamburg-Neugraben (9. 10. 1950). ▲

Foto: DB, Sammlung Neumann



Bild 4: Die ehemaligen LBE-Doppelstockwagen wurden bis 1957/58 im Vorortverkehr nach Hamburg-Neugraben eingesetzt. Das Foto vom 9. 10. 1950 zeigt den Zug auf der „Pfeilerbahn“ bei Hamburg-Han.
Foto: DB, Sammlung Neumann

gen im „Hamburg-Lübeck-Schnellverkehr“ und im Vorortdienst Hamburg – Ahrensburg. Im H-L-Schnellverkehr waren die Doppelstockzüge mit den vollverkleideten Maschinen LBE 1 bis 3, der späteren Baureihe 60, bespannt. Zwischen Hamburg und Ahrensburg verkehrten die Züge meist mit LBE-Tenderlokomotiven der preußischen Gattung T 12, die eine Stromlinienverkleidung erhalten hatten. Sowohl die Wagen, als auch die Lokomotiven waren mit einer Mittelpufferkupplung der Bauart Scharfenberg ausgerüstet. Die beiden enggekuppelten Wagenhälften hatten an jedem Ende ein Steuerabteil und liefen auf einem gemeinsamen Mittelgestell und auf zwei Enddrehgestellen der Bauart Görlitz LBE. Zum besonderen Komfort der Fahrzeuge zählten die Polstersitze in der 3. Klasse mit

den umklappbaren Rückenlehnen und eine neuartige Belüftungsanlage. Durch Einlaßschieber in den Fenstersäulen wurde ständig mit Frischluft angereicherte Umluft zugeführt. Für heiße Sommertage hatten die Wagen eingebaute Behälter die mit Stangeneis gefüllt wurden, um die durchströmende Luft auf angenehme Temperaturen zu kühlen. Für die kalte Jahreszeit stand eine normale Dampfheizung zur Verfügung. Bei Standzeiten wurde Heizdampf oder gekühlte Luft aus ortsfesten Anlagen entnommen. Dieses ausgeklügelte Belüftungssystem war erforderlich, da sich die Fenster der Wagen nicht öffnen ließen. Eine weitere Besonderheit im H-L-Schnellverkehr waren die Pagen in den Zügen. Diese Bediensteten nahmen das Handgepäck in Empfang, sie waren verantwortlich

für das Schließen der Türen und betreuten die Reisenden.

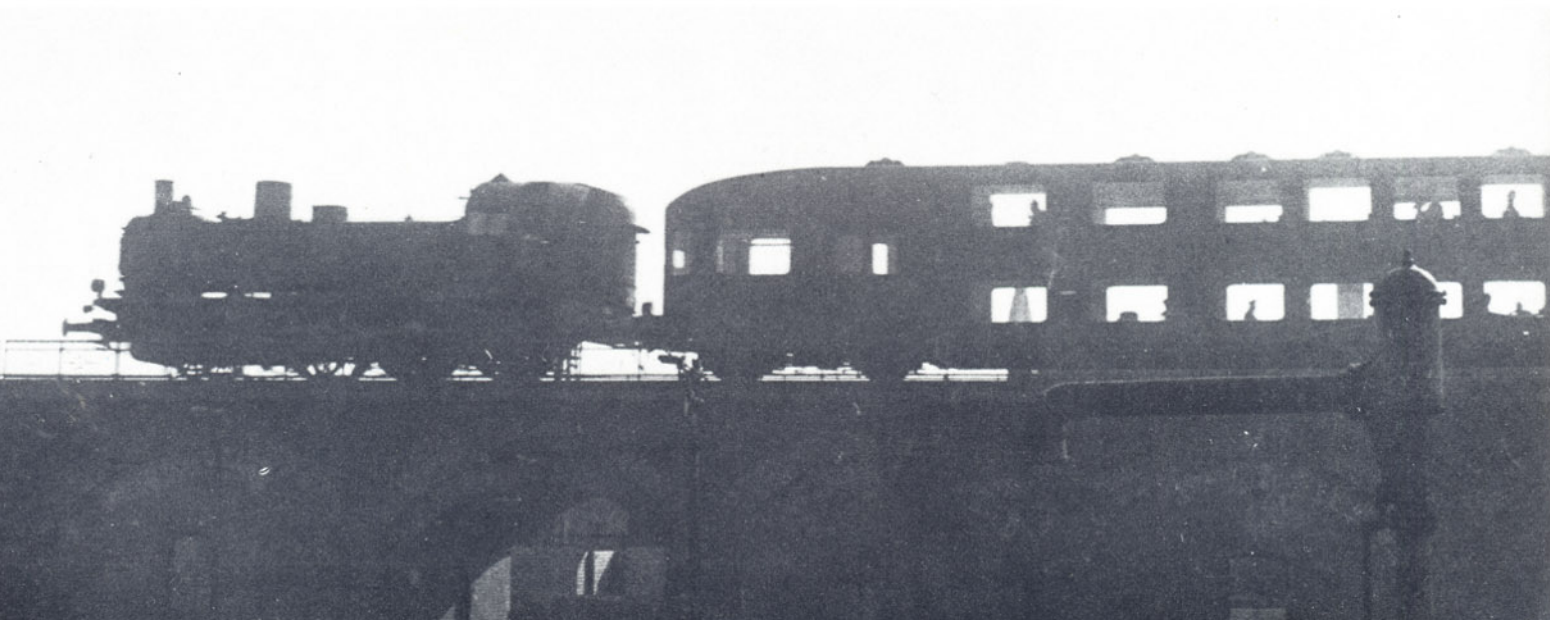
Die Hauptabmessungen der Wageneinheiten:

Länge über Puffer	46 140 mm
Wagenhöhe über Schienenoberkante	4 320 mm
Höhe der Stockwerke	1 920 mm
Gesamtgewicht	71 000 kg
Sitzplätze 2. Klasse	42
Sitzplätze 3. Klasse	258

Bei der Deutschen Reichsbahn liefen die Wagen als Gattung BC 6 Pwf mit den Betriebsnummern 30 001 bis 30 008. Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges verkehrten die Wagen auf der Strecke Hamburg – Travemünde.

Bild 5: Noch ein Motiv vom Vorortverkehr nach Hamburg-Neugraben mit dem Doppelstockwagen. Eine von der LBE übernommene T 12 führt den Zug bei Hamburg-Han (1950).

Foto: DB, Sammlung Neumann



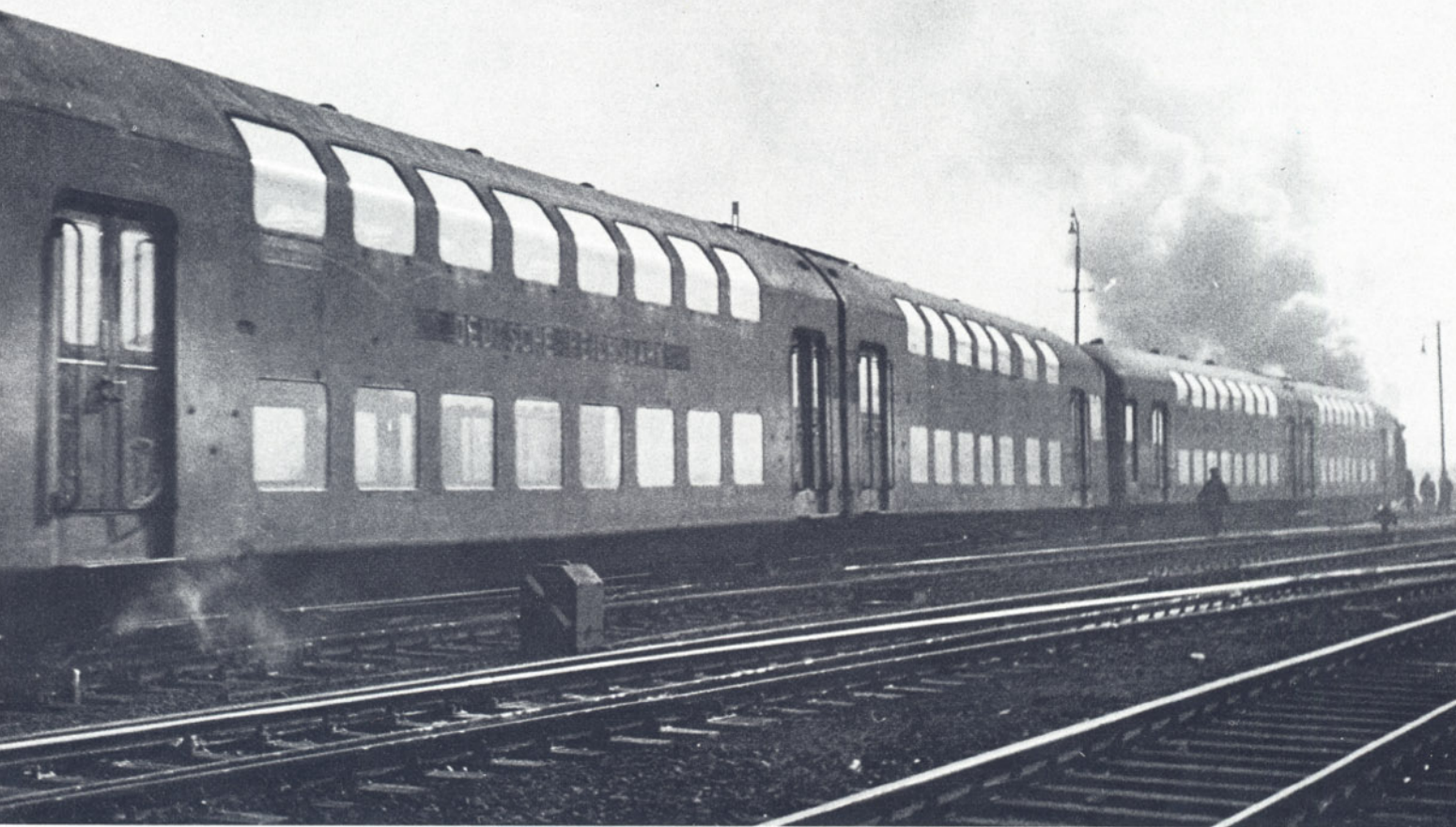


Bild 6: Ein aus Doppelstockwagen gebildeter Vorortzug nach Hamburg-Neugraben wird im Hauptbahnhof Hamburg bereitgestellt (1946).

Foto: DB, Sammlung Neumann

Bild 7: Auch im Eilzugverkehr wurden die Doppelstockwagen eingesetzt. Die im Bw Lübeck beheimatete 41 090 ist am 6. 6. 1956 bei Reeke unweit von Lübeck mit einem Eilzug nach Hamburg unterwegs.

Foto: DB, Sammlung Neumann





Bild 8: Das Foto zeigt den früheren DW 7 der LBE am 15. 10. 1951 im RAW Lübeck bei der Fahrzeugausstellung „100 Jahre RAW Lübeck“. Obwohl er schon bei der DR die Waggenummer 30007 erhielt, ist die Zahl „7“ an der Stirnfront erhalten geblieben. Der Wagen ist noch mit einer Scharfenbergkupplung ausgerüstet. Er besitzt zwei kleine Stirnfenster (siehe auch Bild 1). Ob im Laufe der fünfziger Jahre alle Doppelstockwagen mit Zierlinien versehen wurden, ist nicht bekannt.
Foto: DB, Sammlung Neumann

Von 1946 bis in die Jahre 1957/58 wurden die Fahrzeuge im Vorortverkehr nach Hamburg-Neugraben eingesetzt, geführt von den Lokomotiven der Gattung T 12 mit den früheren LBE-Nummern 138 bis 142, die nun in 74 1317 bis 1321 umgenummert waren. Zu Beginn der fünfziger Jahre gelangten einige Fahrzeuge vorübergehend in das Ruhrgebiet und liefen im Versuchsbetrieb, gezogen von Lokomotiven der Baureihe 03¹⁰, zwischen Dortmund und Frankfurt/M.

Eine Wageneinheit war durch Kriegsereignisse verlorengegangen, die verbliebenen 7 Garnituren kamen im Jahr 1956 zu einer Vollaufarbeitung zur MaK nach Kiel. Hierbei wurde die Scharfenbergkupplung ausgebaut. Unverändert blieb die äußere Form mit den Schürzen und der windschnittigen Kopfform. Nach 1956 wurden die Fahrzeuge, die seit der

Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn amtlich als „Doppelstockwagen“ geführt wurden, abermals umgezeichnet und innerhalb der Nummernreihe 30 991 bis 998 registriert. Um die nur mit einer indirekten Wendezugsteuerung für den Betrieb mit Dampflokomotiven ausgerüsteten Wagen auch in Verbindung mit den Diesellokomotiven der Baureihen V 160 und V 200 als Steuerwagen einsetzen zu können, wurden sie 1959/1960 vom AW Limburg auf die damals bei der DB übliche direkte Steuerung umgerüstet. Nach Abschluß des Umbaus mußte die neu eingebaute direkte Wendezugsteuerung auf einer Probefahrt mit einer V 200 des Bw Griesheim ihre Funktionstüchtigkeit unter Beweis stellen. Diese Fahrt führte von Limburg über das Gleisdreieck Gießen zurück nach Limburg. Bis auf ein kurzes Streckenstück in Gießen,

konnte so immer mit dem Steuerwagen voraus gefahren werden. Die Steuereinrichtung in den Doppelstockwagen war aus nicht näher betrachteten Gründen nur relativ kurze Zeit in Benützung. Im Laufe der sechziger Jahre wurde sie ausgebaut und die Steuerabteile mit Sitzen ausgestattet. Die Steuerleitung dagegen wurde weiterhin verwendet, so daß die Wagen auch in Wendezügen verkehren konnten. Sie waren meist zwischen Hamburg und dem Raum Lübeck in den Dienstplänen der Eil- und Nahverkehrszüge im Einsatz. Als dann die Lokomotiven der Baureihe 218 ihren Einzug im Bw Lübeck hielten, zeichnete sich das Ende der Doppelstockwagen ab. Die immer noch vorhandene Dampfheizung schränkte die Einsatzmöglichkeit der Wagen stark ein. Sie konnten nur mit Zugloks der Baureihe V 100 und V 200 eingesetzt werden.



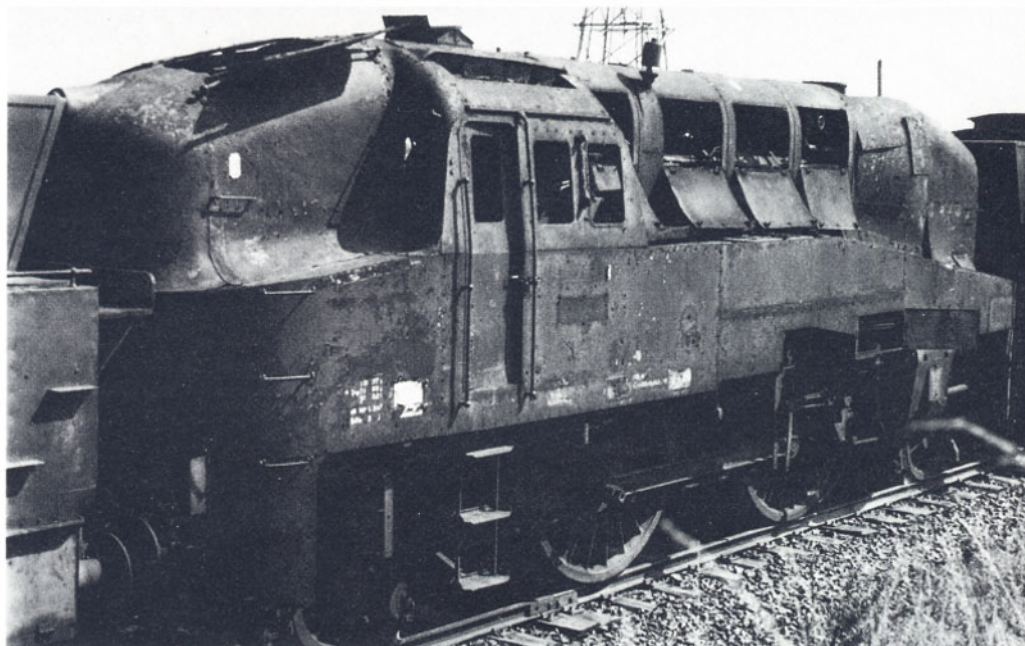
Bild 9: Damals trug man noch Hut! – Kurz nach dem Zweiten Weltkrieg fanden die Doppelstockwagen auch beim Transport von Flüchtlingen Verwendung. Auf dem Dach rechts neben dem Lattenrost sind die Einfüllöffnungen für die Eisstangen zu erkennen. Die Aufnahme entstand im Januar 1946 im Hauptbahnhof Hamburg.
Foto: DB, Sammlung Neumann

Bild 12: Als Ergänzung unseres Beitrages über den H-L-Schnellverkehr im Eisenbahn-Journal 6/83 noch ein Foto der im August 1965 in Wustermark abgestellt 60 002.
Foto: M. Delie



Bild 10: Ein Blick auf die Abstellgleise für die Reisezugarnituren in Lübeck am 1. 9. 1974. Drei Jahre später wurden die letzten Einheiten dieser Doppelstockwagen ausgemustert.
Foto: J. Nelkenbrecher

Bild 11: Die Doppelstockwagen des „H-L-Schnellverkehrs“ waren erheblich länger im Einsatz als die Lokomotiven LBE 1–3, die ebenfalls eigens für den Einsatz im Schnellverkehr zwischen Hamburg und Lübeck von der LBE beschafft wurden (siehe auch EJ 6/83, Seite 12 ff.) Am 11. 8. 1965 stand die letzte Vertreterin ihrer Bauart, die bei der DR als 60 002 bezeichnete LBE 2, schon auf dem Abstellgleis in Wustermarck.
Foto: G. Illner



Die Ausmusterung der letzten vier Einheiten, die inzwischen mit den neuen Computernummern führen, erfolgte noch im Jahre 1977. Jene Fahrzeuge blieben jedoch der Nachwelt erhalten. Der „Verein Lübecker Verkehrsfreunde“ hat sich besonders dafür eingesetzt und seinen Wagen inzwischen wieder mit dem früheren mausgrau/gelben LBE-Anstrich versehen.
G. Neumann

Quellen:
„Die Lübeck-Büchener Eisenbahn“, Alba-Verlag, Düsseldorf.
„Hamburger Blätter“, Hefte 3, 4 und 5/1965

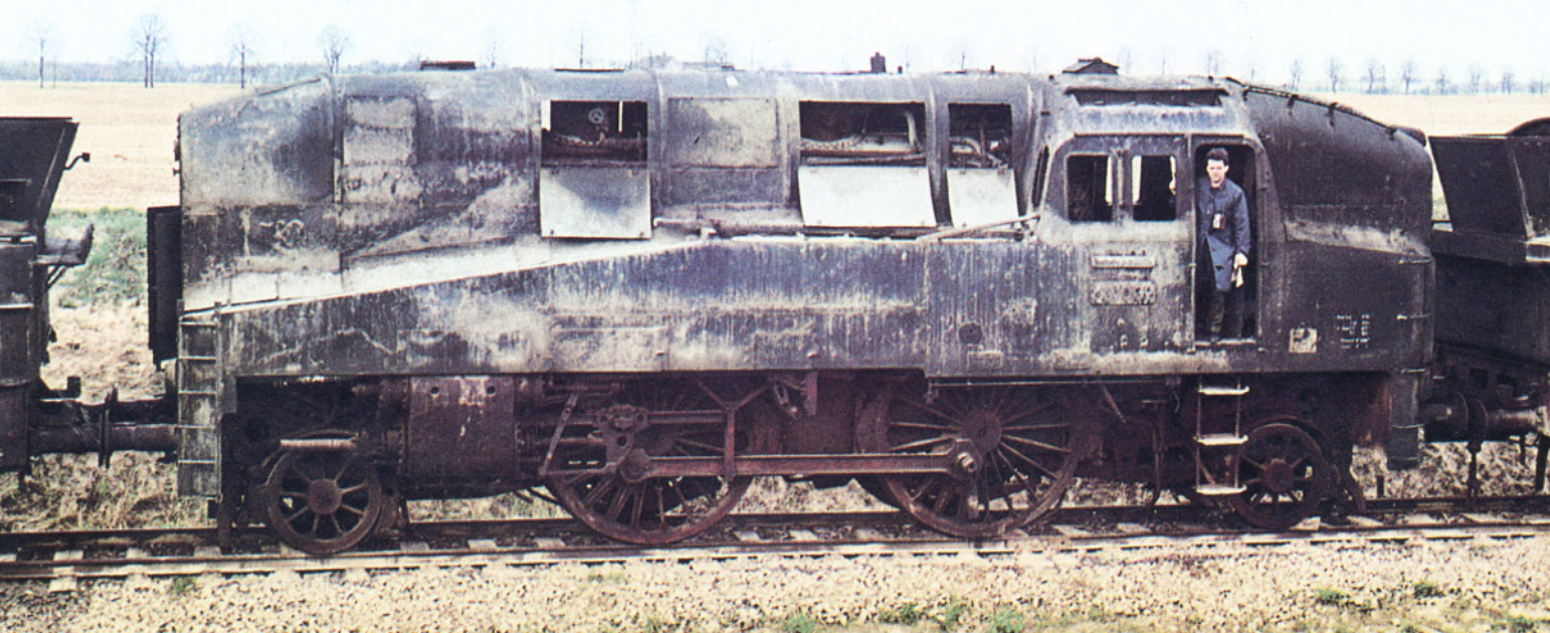




Bild 1: Im Juni 1965 verließ die V 169 001 die Werkhallen von Klöckner-Humboldt-Deutz in Köln. Mit dieser Maschine sollte bei der DB der Einsatz von Gasturbinen erprobt werden. Bei der Ablieferung waren in den Führerstandtüren vorne rechts und hinten links noch keine zusätzlichen Luftansaugöffnungen eingebaut. **Werkfoto KHD, Sammlung Obermayer**

»Deutsche Diesellokomotiven«

Die Gasturbinenlokomotive V 169 001

Nach dem Bau der 10 Vorserienlokomotiven der Baureihe V 160 sowie deren Erprobung, begann im Jahr 1964 der Serienbau dieser modernen Großdiesellokomotiven mit einer Dampferzeugungsanlage für die Zugheizung. Zu diesem Zeitpunkt erhielt die Firma Klöckner-Humboldt-Deutz AG, Köln, den Auftrag zur Entwicklung einer Lokomotive derselben Bauart, die jedoch eine elektrische Zugheizung erhalten sollte. In Zusammenarbeit mit dem Bundesbahn-Zentralamt München entwickelte KHD die Lokomotive V 169 001, die

während der Internationalen Verkehrsausstellung in München im Jahre 1965 der Öffentlichkeit vorgestellt werden konnte. Die Maschine war für den mittelschweren Dienst vor Reise- und Güterzügen auf Hauptbahnen in bergigem Gelände bestimmt. Um das geforderte Leistungsprogramm erfüllen zu können, mußten bei der Konzeption der Antriebstechnik neue Wege beschritten werden.

Als Antriebsaggregat stand ein schnelllaufender 16-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor in V-Anordnung mit Aufladung und Ladeluftkühlung zur Verfügung. Dieser von Maybach stammende Motor hatte eine UIC-Nennleistung von 2150 PS. Über einen primärseitigen Hilfsantrieb mit einer Gelenkwelle und einer hydraulischen Kupplung wurde ein Drehstrom-

Synchron-Generator für die Stromerzeugung der elektrischen Zugheizung angetrieben. Um den Entzug der Heizleistung aus dem Fahrmotor bei voller Belastung der Lokomotive auszugleichen, erhielt die Maschine zusätzlich eine Zweiwellen-Gasturbine der Bauart General Electric LM 100, die von KHD in Lizenz gebaut wurde. Hierbei handelte es sich um die Industrieversion einer Luftfahrt-Turbine mit einer Leistungsabgabe von 900 PS bei einer Drehzahl von 19 500 U/min. Die Gasturbine war als Zusatzantrieb für den Spitzenleistungsbedarf bei Bergfahrten und in Beschleunigungsperioden vor allem beim Anfahren vorgesehen. Hierbei wurde sie als Booster nur mit Vollast stets im Bereich ihres günstigsten spezifischen Brennstoffverbrauchs

Bild 2: Die V 169 001 wurde zunächst dem Bw Kempten zur Erprobung zugewiesen. Dieses in Lindau aufgenommene Foto vom 24. 8. 1967 zeigt sie bereits mit einer zusätzlichen Luftansaugöffnung in der Führerstandtür. **Foto: U. Budde**



Bild 3: Aus dieser Abbildung ist der Aufbau der ersten Gasturbinenlok der DB sehr gut ersichtlich. Rechts vor der großen Kühlergruppe ist die Gasturbine eingebaut, die eine Leistung von 900 PS bei 19500 U/min entwickelte.

Werkfoto KHD, Sammlung Obermayer

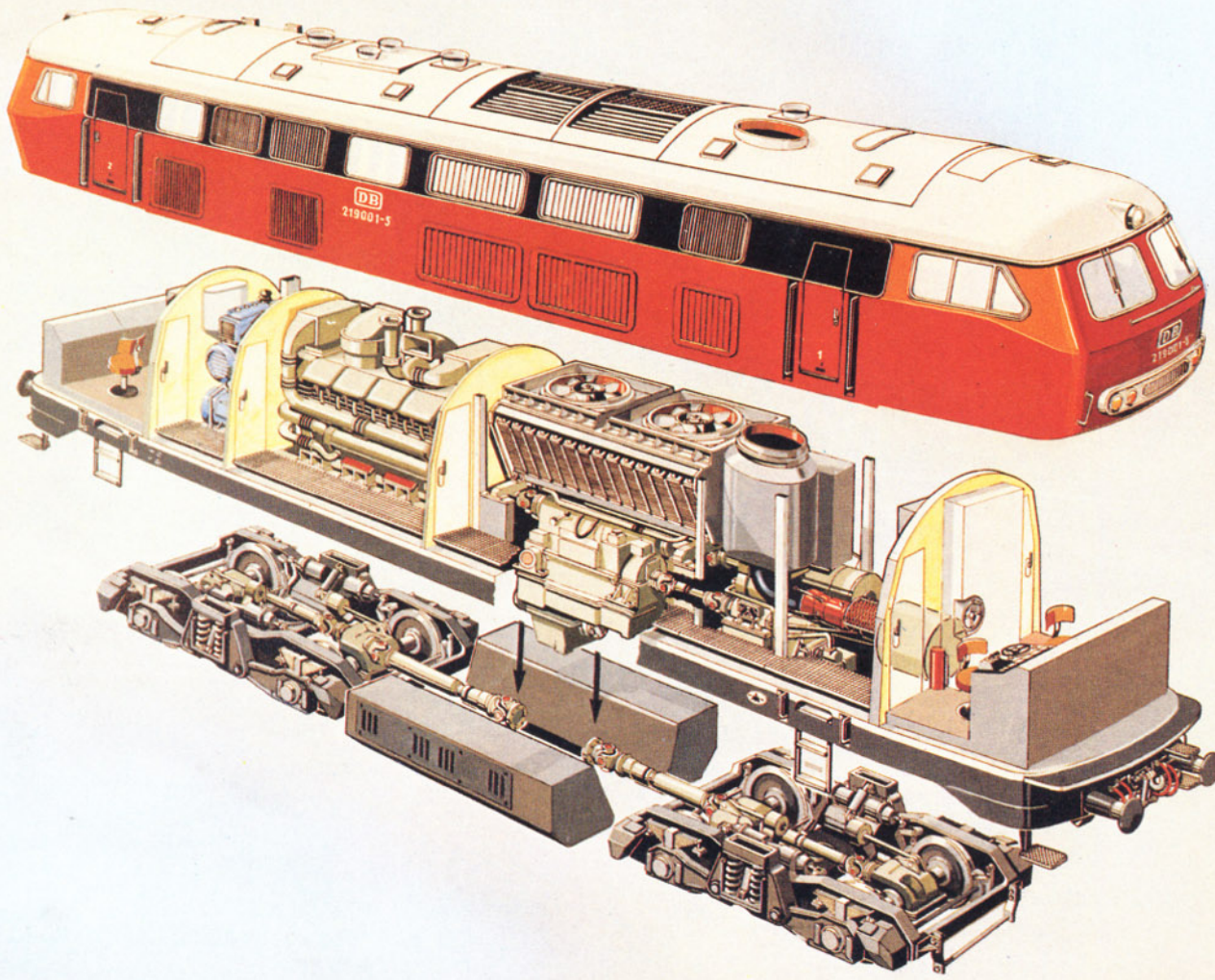


Bild 4 (unten): Die 219001 wurde wie auch die 232001 im V 200-Plan des Bw Kempten eingesetzt. Der D 96 galt damals bei den Fotografen als besonders „verdächtig“, mit einer der beiden Einzelgängerinnen bespannt zu sein. Am 23. 3. 1969 ging diese Rechnung für den Fotografen auf. Die 219001 hat mit dem D 96 die bayerische Landeshauptstadt verlassen und eilt nun bei Aubing dem Allgäu entgegen.
Foto: C.-J. Schulze

betrieben. Die Turbinenleistung konnte über ein Hilfsgetriebe und über zwei nicht miteinander gekuppelte Pumpenräder in das Voith-Turbogetriebe eingespeist werden. Die am 20. Juni 1965 abgelieferte Lokomotive V 169 001 hatte eine Länge über Puffer von 16400 mm und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h. Nach verschiedenen Versuchsfahrten wurde die Lokomotive endgültig abgenommen und dem Bw Kempten zur Erprobung zugewiesen. Von dort aus kam die Maschine hauptsächlich auf

der Allgäubahn zwischen München und Lindau vor schweren Reisezügen zum Einsatz. Die schwierige Streckenführung mit Gleisrädien von 300 m und mit einem Höhenunterschied von 400 m verlangte eine häufige Umschaltung der Gasturbine, die nun nicht mit Kerosin, sondern mit Dieselmotorkraftstoff gespeist wurde. Nach der Überwindung einiger hierbei aufgetretener Schwierigkeiten und nach der Beseitigung gelegentlicher Störungen in der elektronischen Steuerung bewährte sich die Lokomotive recht gut. Zu einem Nachbau kam

es jedoch nicht, die gewonnenen Erfahrungen flossen dann aber später in die Entwicklung der Baureihe 210 ein. Im neuen Nummernplan erhielt die erste Gasturbinenlok der DB die Nummer 219 001. Bis zum Jahre 1975 blieb die Maschine im Bw Kempten beheimatet, danach gelangte sie zum Bw Gelsenkirchen-Bismarck. Am 31. 12. 1977 erschien die 219 001 noch in der Bestandsliste, war zu jenem Zeitpunkt aber bereits z-gestellt. HO

(Bild 5, 6 und 7 siehe nächste Seite)

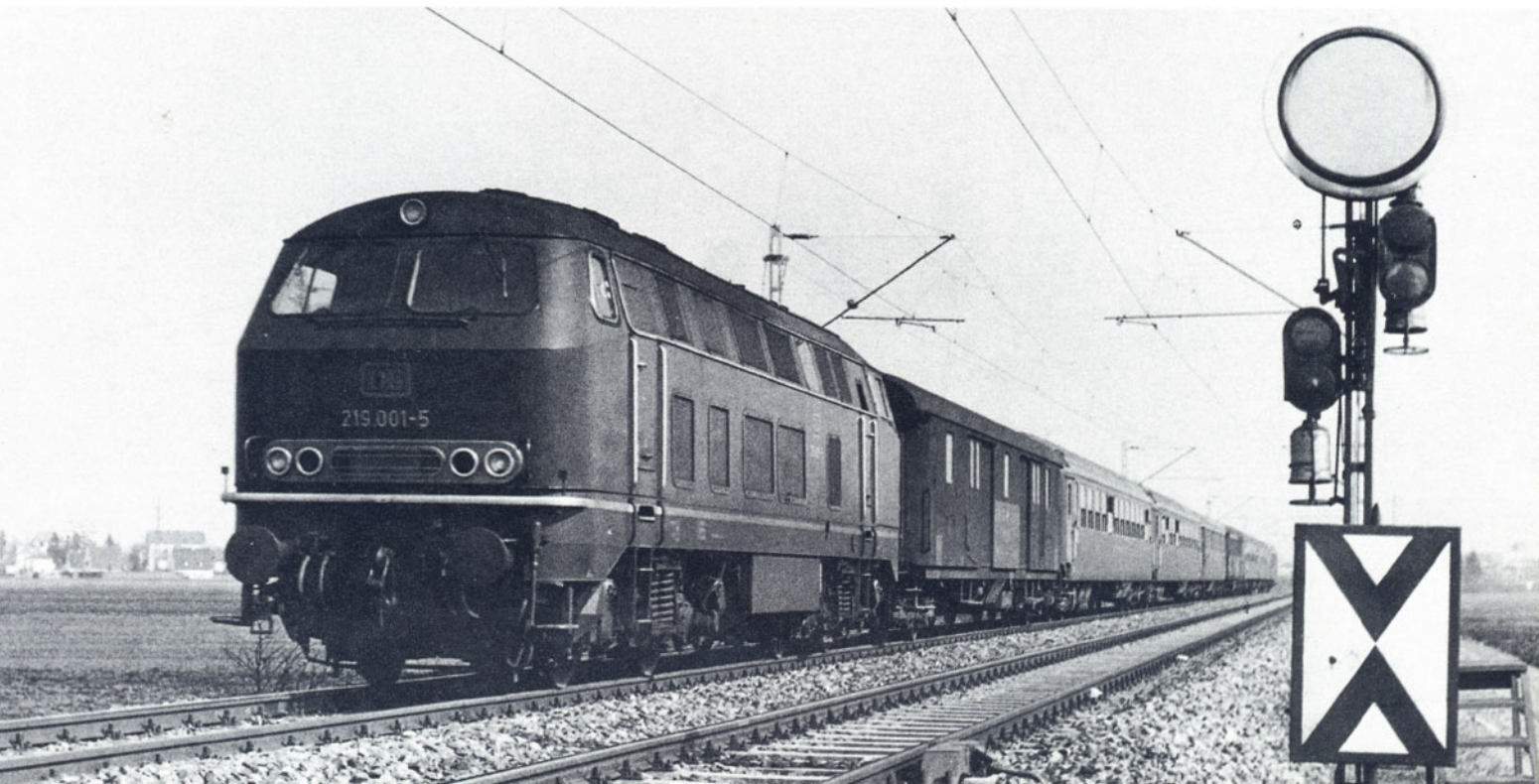




Bild 5: Am 7. 2. 1976, einem trüben Wintertag, entstand dieses Foto der 219001 mit dem Ng 63541 nach Borken bei Gelsenkirchen-Hugo. Es handelt sich bei diesem Zug um eine der wenigen Planleistungen der nun beim Bw Gelsenkirchen-Bismarck beheimateten Lokomotive.

Foto: U. Budde



Bild 6: Die 219001 im Mai 1977 im Bw Gelsenkirchen-Bismarck.

Foto: Z. Pillmann

Bild 7: Nochmals der D 96, gezogen von der 219 001 in der Nähe des Haltepunkts Signalwerkstätte (heute Leienfelsstraße) an der Strecke München – Lindau. An der hinteren Führerstandtür eine kleine, später zusätzlich eingebaute, Luftsaugöffnung erkennbar (5. 5. 1968).

Foto: C.-J. Schulze



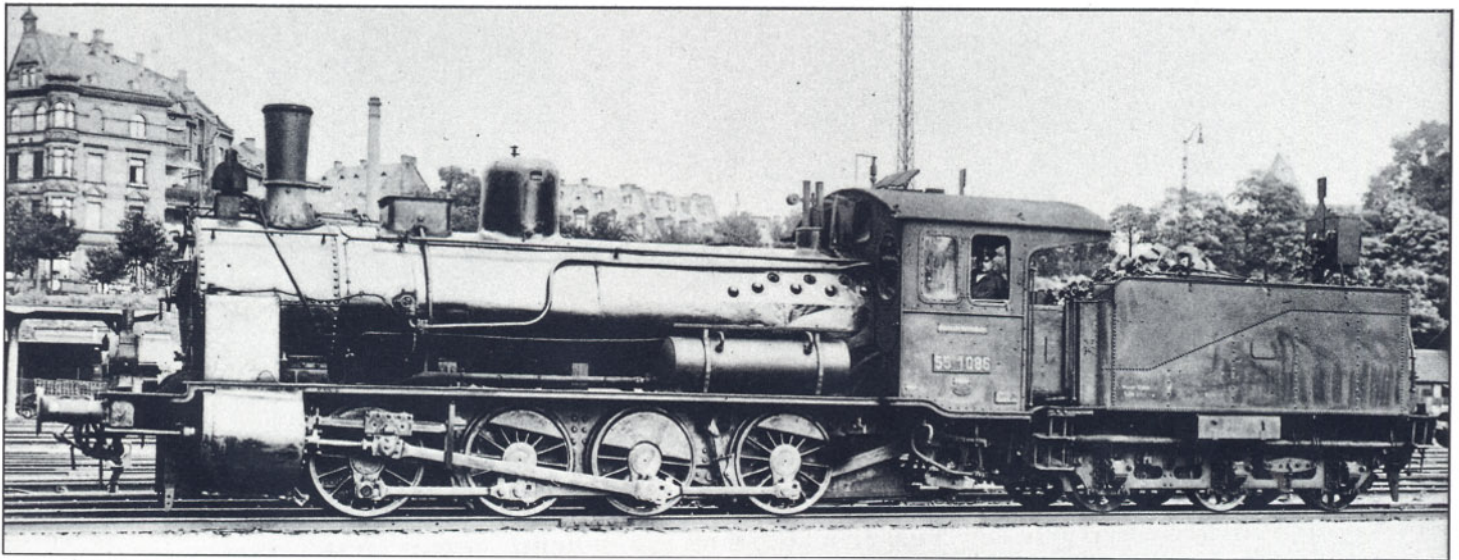


Bild 1: Lieferwerk der 551086 ist die Hohenzollern AG für Lokomotivbau in Düsseldorf. 1907 wurde sie mit der Fabriknummer 2183 als (G 7) Mainz 4634 abgeliefert. Im Mainzer Bezirk endete 1932 beim Bw Alzey auch die Dienstzeit der 55 1086.
Foto: Archiv Bellingrodt, Sammlung Mickel

Die Verbund-G 7 der Kgl. Preußischen Staatseisenbahn 1. Teil

Die preußische G 7²

Wurde in Heft 6/83 des Eisenbahn-Journals den Lesern die Zwillings-G 7 vorgestellt, so werden im folgenden die beiden Verbund-G 7 betrachtet, die D-n2v und 1D-n2v, spätere G 7² bzw. G 7³.

Die beiden 4/4-gekuppelten Bauarten, G7¹ und G 7² also, haben zahlreiche Merkmale gemeinsam, die unterscheidenden – siehe Eisenbahn-Journal 6/83 – beruhen allein auf dem Verbundbetrieb.

Für die gewichtigen Niederdruckzylinder mit einem Durchmesser von 750 mm mußte ein Ausgleich geschaffen werden; so sind abgeändert worden:

	Zwillings-G 7	Verbund-G 7
Länge der Heizrohre	4500 mm →	4100 mm
Länge der Rauchkammer	1261 mm	1434 mm
Stärke der Rahmenplatte	30 mm	26 mm

	(G 7) Breslau 4621 Breslauer AG fL 1902 *) 1902/F.-Nr. 106
Rost	m ² 2,25
Heizfläche	m ² 141
Dampfdruck	kg/cm ² 12
Triebwerk	mm 530 750/630/1250 innenlieg.
Kesselmitte **)	mm 2200
Achsstand	mm 4500
Achsdruck	t 13,3-13,3-13,1-13,3
Dienstgewicht	t 53
Reibungsgew.	t 45
Geschwindigk.	km/h 45
Länge m. T.	mm 16 613

* später (ab 1912) Linke-Hofmann-Werke
** über Schienen-Oberkante

Da bereits gute Erfahrungen mit der Zwillings-Bauart vorlagen, sich das Verbundverfahren seit Jahren bewährt hatte, wurde für die neue 4/4-gekuppelte Verbund-Güterzuglokomotive sofort ein Musterblatt aufgestellt – III-31.

Die wesentlichen Abmessungen seien gezeigt an der späteren

(siehe Tabelle links unten)

Die D-n2v wurde von vorneherein mit dem inzwischen weitverbreiteten Wechselventil von Dultz-Königsberg ausgerüstet.

Wieviele dieser späteren G 7² sind nun an die Preußischen Staatseisenbahnen geliefert worden? Das mag die Übersicht nach Baujahr und Lieferwerk zeigen:

	1895	'96	'97	'98	'99	1900	'01	'02	'03
Vulcan	20	13	18	32	13	31	9	27	–
Hanomag	10	14	25	22	13	26	26	7	33
Henschel	–	–	29	22	4	59	42	59	–
Grafenstaden	–	–	–	–	–	4	6	–	–
Linke-Hofmann	–	–	–	–	–	–	9	56	–
Schwartzkopff	–	–	–	–	–	–	–	36	–
	30	27	72	76	30	120	92	185	33
	1904	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	Ges.
Vulcan	–	–	–	–	–	–	–	–	163
Hanomag	–	25	30	71	69	–	19	–	390
Henschel	–	–	44	117	93	107	6	23	605
Grafenstaden	–	–	–	–	–	10	–	–	20
Linke-Hofmann	–	–	7	48	39	55	22	6	242
Schwartzkopff	–	–	–	6	4	–	12	–	58
Schichau	8	45	12	22	–	–	–	–	87
Union	–	–	–	15	–	14	–	–	29
Hohenzollern	–	–	–	30	–	–	–	–	30
Orenstein & Koppel	–	–	–	–	–	–	10	12	22
	8	70	93	309	205	186	69	41	1646 Lok

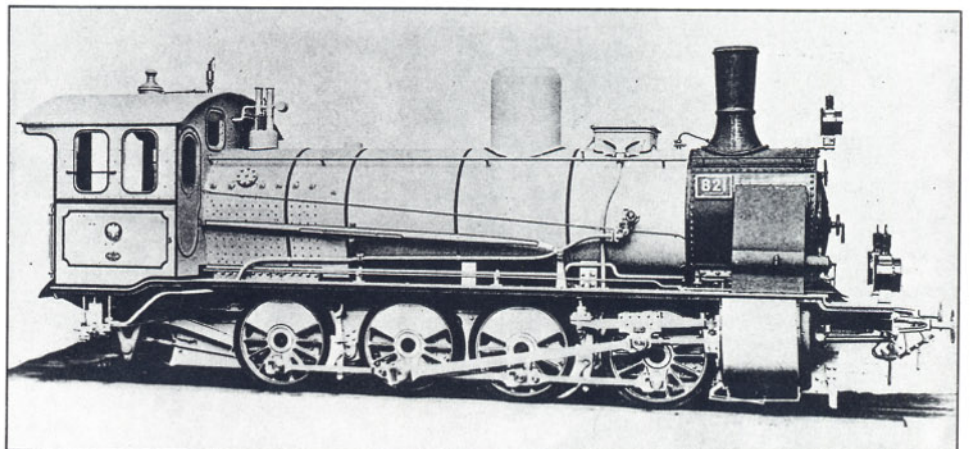
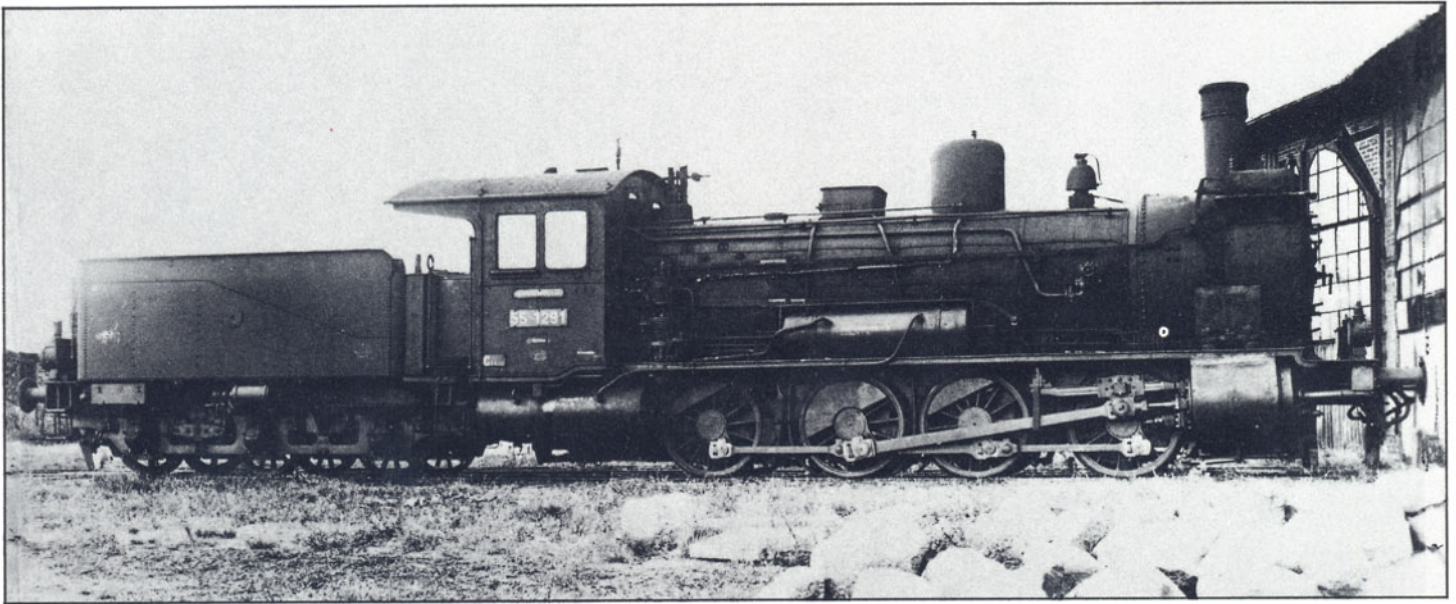


Bild 2: Die erste Lieferung der Verbund-G 7 vom Stettiner „Vulcan“ umfaßte 20 Lokomotiven, zu ihnen gehörte die Elberfeld 821 (2. Besetzung), die 1895 mit der Fabriknummer 1461 abgeliefert wurde. Als (G 7) Elberfeld 4602 überlebte sie den 1. Weltkrieg. Sie erhielt zwar noch die vorläufige DR-Nummer 55 712, wurde aber 1923/24 ausrangiert.
Foto: Archiv Bellingrodt, Sammlung Merker



An folgende Kgl. Eisenbahndirektionen (KED) sind diese 1646 Lokomotiven unmittelbar vom Werk aus geliefert worden:

KED	Stück	KED	Stück
Altona	–	Halle	21
Berlin	–	Hannover	131
Breslau	58	Kattowitz	146
Bromberg	115	Königsberg	42
Cassel	217	Magdeburg	57
Cöln	52	Mainz *)	73
Danzig	26	Münster	90
Elberfeld	83	Posen	84
Erfurt	129	Saarbrücken	92
Essen	60	Stettin	50
Frankfurt a.M.	120		

*) Die Leser in und um Mainz mögen Nachsicht üben: Mainz ist ein Kgl. Preußischer-Großherzogl. Hessischer Bezirk gewesen!

Im Heft 6 des Eisenbahn-Journals ist bereits erwähnt worden, daß sich die Zwillingslokomotive dann überlegen zeigte, wenn sie schwere Züge über kurze Strecken mit geringem Stationsabstand schleppen sollte und, wie damals üblich, auf den Unterwegs-Bahnhöfen den Rangierdienst übernehmen mußte. Die Verbund-G 7 hingegen bewies ihre Leistungsfähigkeit auf langen Strecken mit großem Stationsabstand und dort, wo es galt, längere Steigungen zu überwinden. Die einzelnen KED konnten sich, entspre-

chend ihrer geographischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten, für die Zwillings- oder die Verbund-G 7 entscheiden (ähnlich wie Jahre zuvor für die C-n2 oder die C-n2v.) Dies sei an wenigen Beispielen erläutert:

Es haben eingestellt:

KED	Zwillings-G 7	Verbund-G 7 *)
a Cöln	206	52
Essen	347	60
b Bromberg	6	114
Hannover	5	131
c Cassel	41	217
Frankfurt a.M.	15	120
(d Altona	–	–
Halle	–	21)

*) ohne spätere Überweisungen, ohne die G 7¹ von 1916.

- zu a **Cöln und Essen:** dicht besiedelte Gebiete, kurzer Stationsabstand; viel Industrie (u. a. Ruhrgebiet)
- zu b **Bromberg und Hannover:** gering besiedelte Gebiete, keine oder (damals) wenig Industrie, großer Stationsabstand
- zu c im Bereich der Bezirke wenig Industrie; Strecken im Hügelland, Mittelgebirge mit oft langen Steigungen; so in **Cassel und Frankfurt.**
- zu d **Altona:** damals abseits der Hauptverkehrslinien – bis auf die Strecke Hamburg – Berlin – so genügten hier die 119 G 5-Maschinen wie in **Halle** die 222 dieser 1C-Güterlokomotive; insbesondere auf den stark belegten Schnellzugstrecken wie Hamburg – Berlin oder, in noch stärkerem Maße, Halle – Berlin, war die G 5 dank ihrer größeren Geschwindigkeit eher geeignet, die Güterzüge „durchschleusen“ zu können, als die G 7.

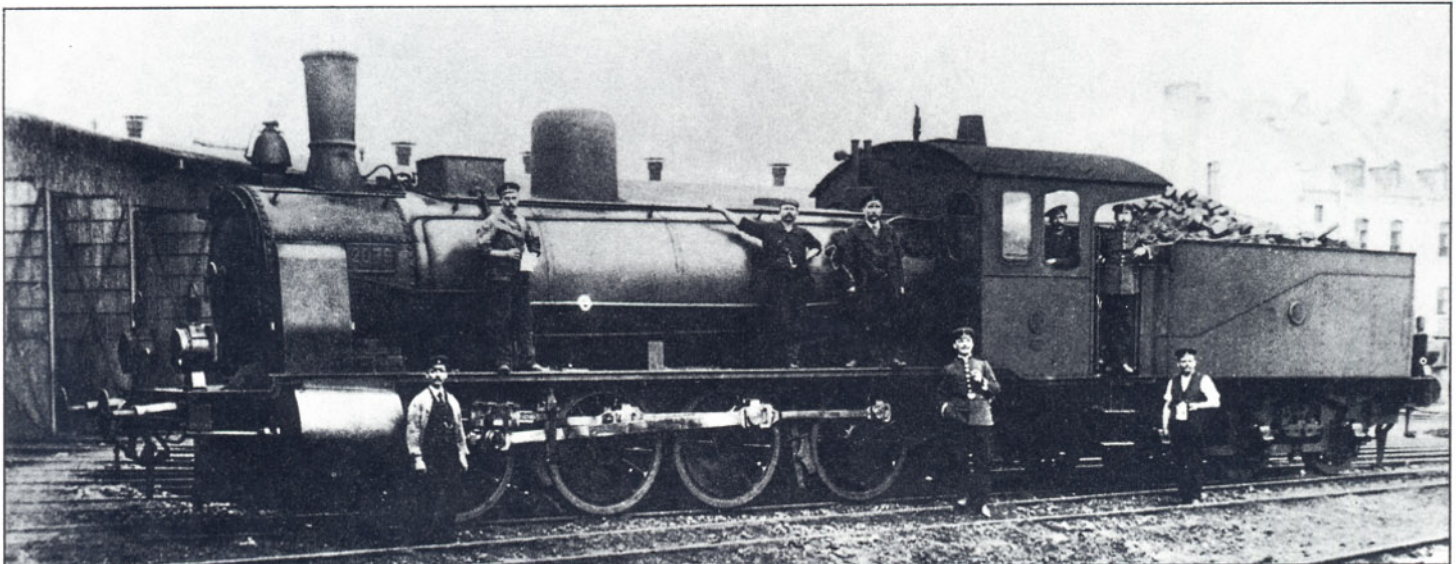
Die (neue) preußische Bezeichnungsliste sah für die 4/4-gekuppelten Güterzuglokomotiven das Gruppen-(Gattungs)zeichen G 7 vor und jede KED war gehalten, sie einzureihen als

(Zwillings-Bauart) KED & 4401 – 4600
(Verbund-Bauart) 4601 – 4800

Im Jahre 1905 hatte man freilich nicht bedacht, daß sehr bald diese Hunderter-Reihen nicht mehr ausreichen würden, so daß Cassel (für die Verbund-G 7), Cöln und Essen (für die Zwillings-G 7) zu den unbesetzten 5800er-Nummern greifen mußten. 1910/1911 wurden die beiden Untergattungen als G 7¹ und G 7² gekennzeichnet – jedoch bei der Zwillings-G 7¹ und der Verbund-G 7² nur auf dem Papier.

Wie bei allen G 5-Bauarten, wie bei der G 7¹, so waren auch bei der G 7² die Verluste im und vor allem nach dem Ersten Weltkrieg außerordentlich hoch – sie liegen nicht viel unter 50 %. Bei fremden Bahnen sind an die 700 Lokomotiven nachzuweisen, so bei denjenigen in

Belgien	an 150
Frankreich	135 (ohne SAAR-G 7 ²)
Italien	20
Polen	300
Tschechoslowakei	65
670 G 7 ²	



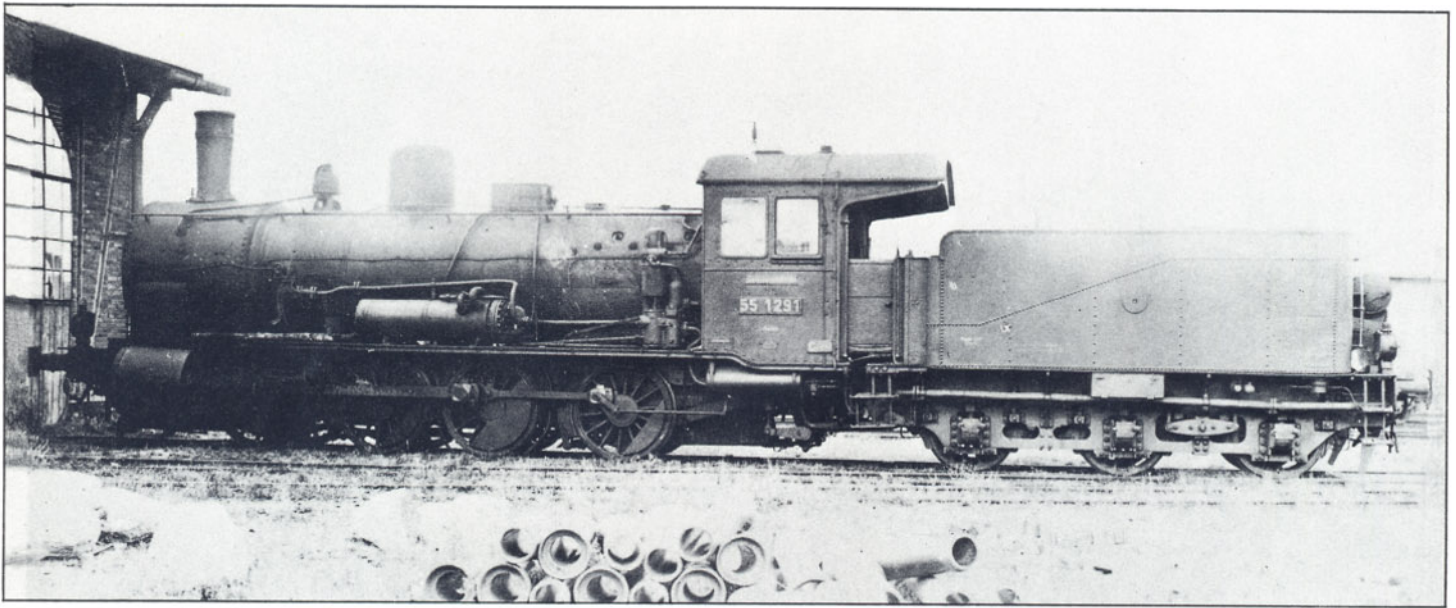


Bild 3 (linke Seite oben): Obwohl die 55 1291 um 1923 auf Heißdampfbetrieb umgebaut worden ist, ist sie schon 1931, nach nur 22 Dienstjahren, auf das Abstellgleis gekommen. Ihr letztes Heimat-Bw war Arnswalde an der Strecke Stargard (in Pommern) – Kreuz.

Foto: Sammlung Merker

Bild 5: Die Heizerseite der 55 1291 (siehe auch Bild 3). Sie wurde 1909 von Henschel (Fabriknummer 9426) als (G 7) Cassel 4794 abgeliefert. Der erweiterte Rauchkammer-Durchmesser verrät übrigens die Heißdampflokomotive; der Speisewasservorwärmer sollte die Leistungsfähigkeit der Lok erhöhen.

Foto: Sammlung Merker

Die G 7² erfreute sich bei den fremden Bahnen großer Beliebtheit und war vielfach länger im Streckendienst tätig als bei der Deutschen Reichsbahn, so daß im Zweiten Weltkrieg etwa 200 der erbeuteten Maschinen auf eine DR-Nummer umgezeichnet worden sind (oder werden sollten!).

Die Deutsche Reichsbahn führte beide G 7 in der Reihe 55 – wie alle Lokomotiven mit der Achsstellung D (mit Schlepptender) – und zwar die G 7¹ als 55⁰ sowie die G 7² als 55⁷. Es finden sich für diese ex-G 7 in den Umzeichnungsplänen:

	im vorläufigen Uz-Plan	im endgültigen Uz-Plan
ex G 7 ¹	55 001 – 680	55 001 – 660
ex G 7 ²	702 – 1533	702 – 1392*

*) 55 701 – versehentlich m. d. G 7³ Essen 4603 besetzt!

Mit der Rückkehr des Saargebietes zum Deutschen Reich kamen im Jahre 1935 hinzu: **55 661 – 673** und **55 1393 – 1407!**

Die eben erwähnten, im Zweiten Weltkrieg umgezeichneten Lokomotiven, meist aus Polen (und Litauen), wurden zum Leidwesen der Lokomotivfreunde in zweiter Besetzung „auf Lücke“ bereits ausgemusterter Maschinen eingereiht.

Von diesen haben sich einige bis in die fünfziger und sechziger Jahre gehalten, so z. B. die

ehemalige (G 7) Stettin 4648 via PKP Tp 2-288 → DR 55 840/2 → 1948 Kahlgrund-Eisenbahn Nr. 14, ausgemustert 1957

ehemalige (G 7) Bromberg 4704 via PKP Tp 2-278 → DR 55 833/2 → bei der RBD Erfurt, ausgemustert 1968

Der Bestand unserer G 7² in seinem Auf und Ab läßt sich mit einiger Zuverlässigkeit nur bis 1925 nachweisen, später beruhen die Zahlen auf Schätzungen oder Vermutungen.

Es waren	1895	30	(z. Jahresende)
	1900	355	
	1905	743	
	1910	1605	
	1915	1646	
	1923	833	nach vorläufigem,
	1925	692	nach endgültigem Uz-Plan

Hier ist bereits zu fragen, wieviele dieser Maschinen aus 1923 und 1925 nicht-bereits abgestellt auf die Kennzeichnung „Ausgemustert“ warteten.

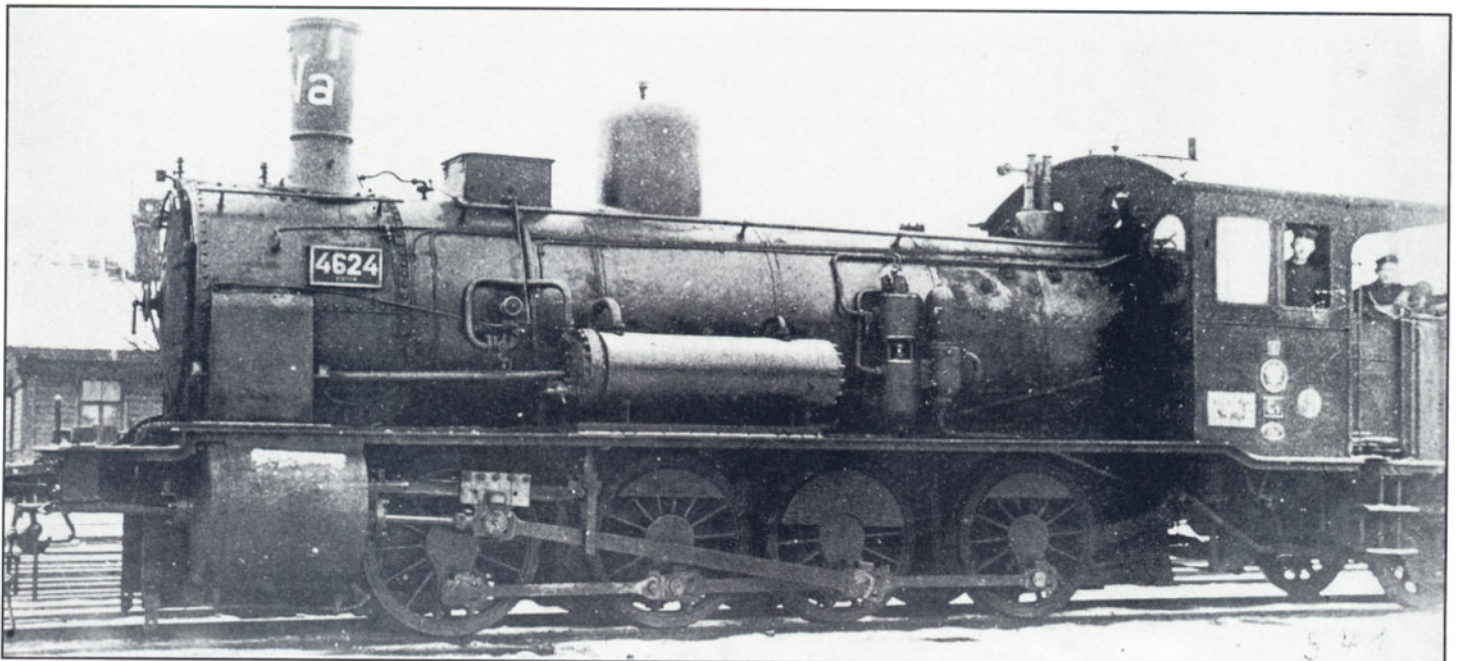
1945 gab es in Ost und West zahlreiche G 7²

Bild 4 (linke Seite unten): Eines der seltenen Betriebsbilder aus den Jahren vor 1906, wie damals üblich ohne Gattungszeichen. Henschel hat die Saarbrücken 2079 anno 1902 mit der Fabriknummer 6183 gebaut. 1906 auf (G 7) Saarbrücken 4630 umgezeichnet, mußte sie von 1920 bis 1935 die Bezeichnung SAAR 4603 tragen, bis dann die DR diese Maschine als 55 1394 einreichte. Sie wurde – Kriegsverlust – 1944 aus den Listen gestrichen.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 6: Dieses Foto zeigt die (G 7) Stettin 4624 während ihres Kriegseinsatzes. Sie hat den 1. Weltkrieg überlebt und wurde, nun als 55 1156 bezeichnet, im Jahre 1930 ausgemustert. Der Speisewasservorwärmer hat zweifellos ihre Leistung um etwa 10 % erhöht. Geliefert wurde sie 1907 von Henschel (Fabriknummer 8225).

Foto: Archiv Bellingrodt, Sammlung Rauter



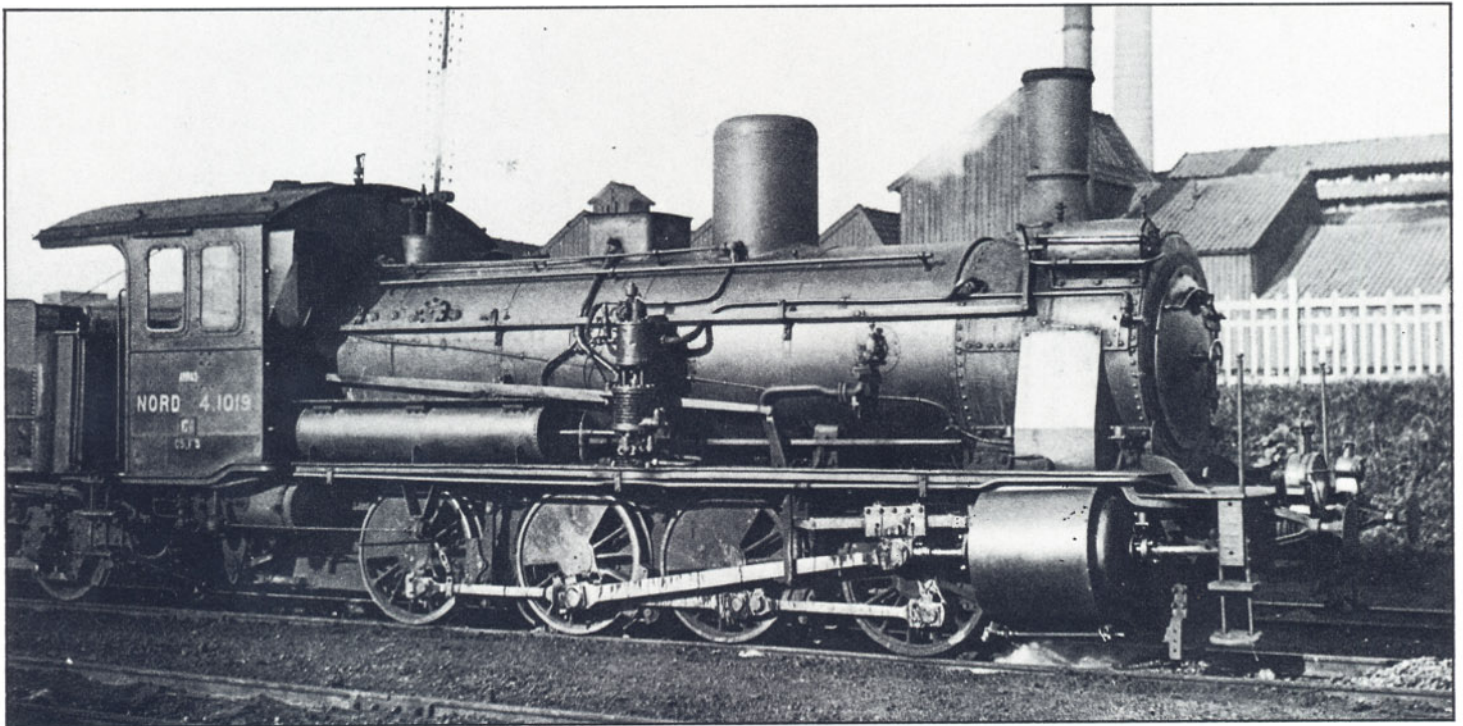


Bild 7: Das Foto zeigt die Hanomag-Lokomotive mit der Fabriknummer 3109, geliefert 1898. Als Hannover 1369, seit 1906 als (G 7) Hannover 4621 hat sie nach dem 1. Weltkrieg der Preußischen Staatseisenbahn Dienste geleistet. Anschließend wurde sie an die französische Nordbahn abgegeben. Diese Bahn hat die Verbund-G 7 aus Preußen hoch geschätzt, so auch ihre NORD 4.1019. Ihr weiteres Schicksal ist unbekannt. **Foto: Sammlung Rauter**

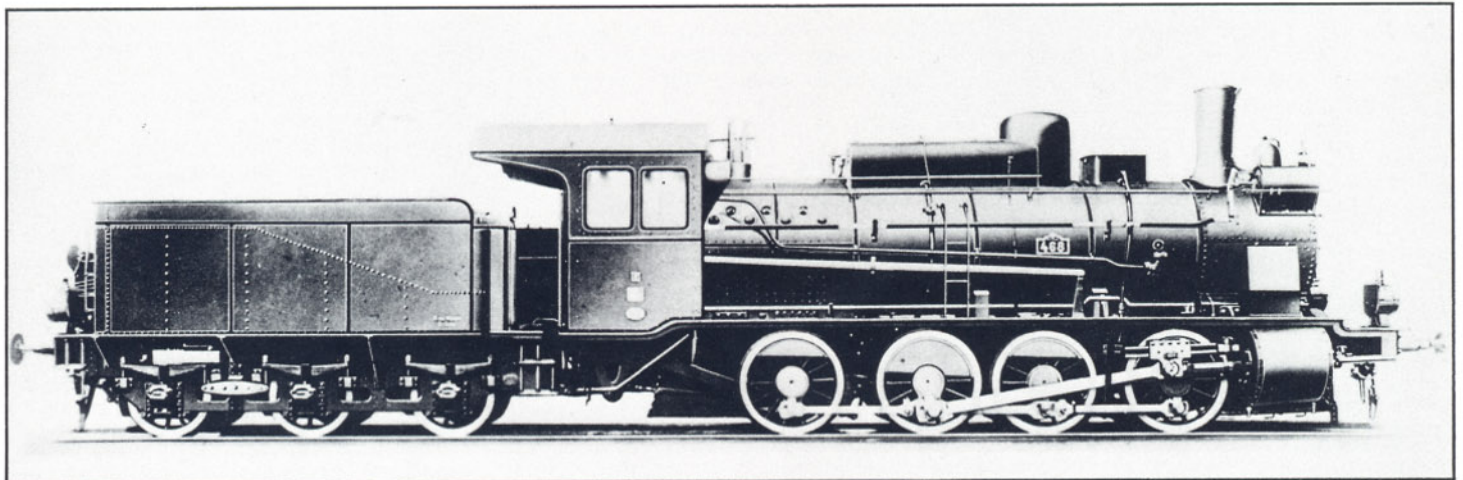
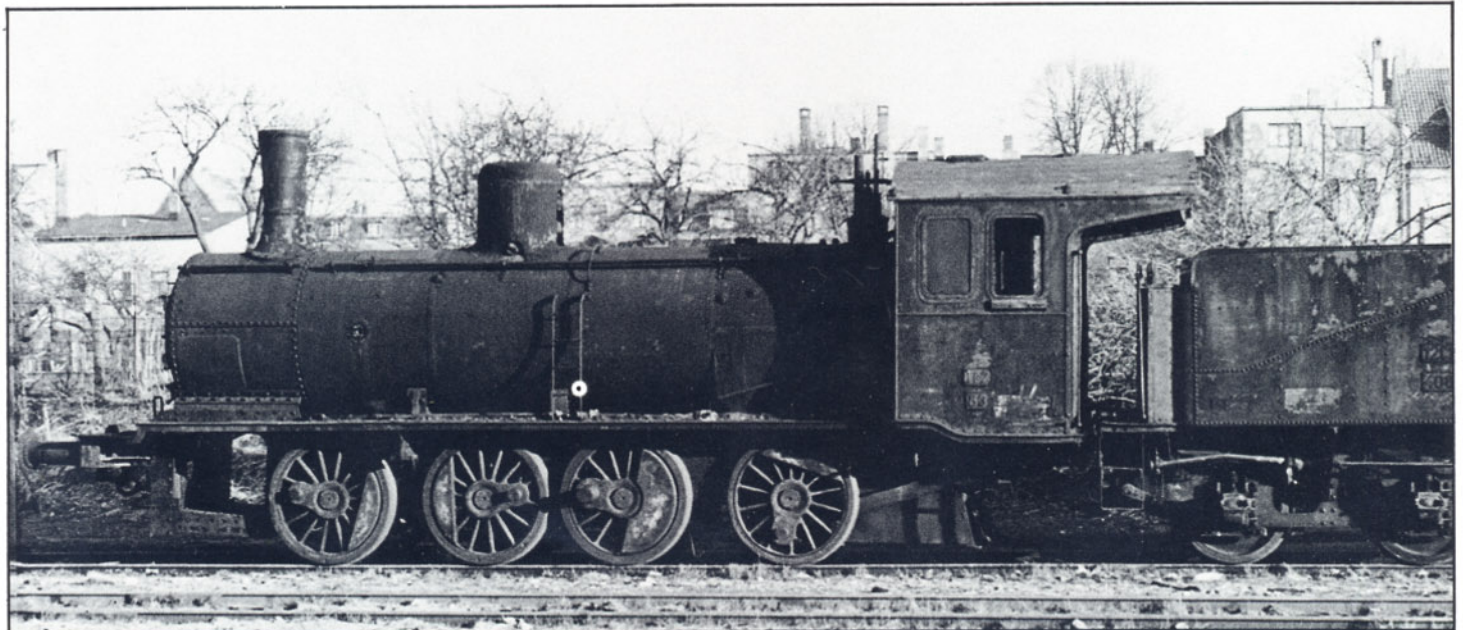


Bild 8: Die Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn hat gern mit den Breslauer Linke-Hofmann-Werken zusammengearbeitet. Von diesem Werk wurde auch die Maschine MFF 468 gebaut. Die Fabriknummer lautet 1172, das Baujahr ist 1914. Die DR gab ihr die Nummer 55 5702. Ihr Verbleib ist unbekannt. **Foto: Archiv Bellingrodt, Sammlung Mickel**

Bild 9: Da steht sie nun, die PKP Tp 2-83, in ziemlich desolaten Zustand im alten Ausbesserungswerk Lübeck. Bis heute ist ihre preußische Vergangenheit unbekannt geblieben. Das Foto entstand 1960. **Foto: H. Rauter**



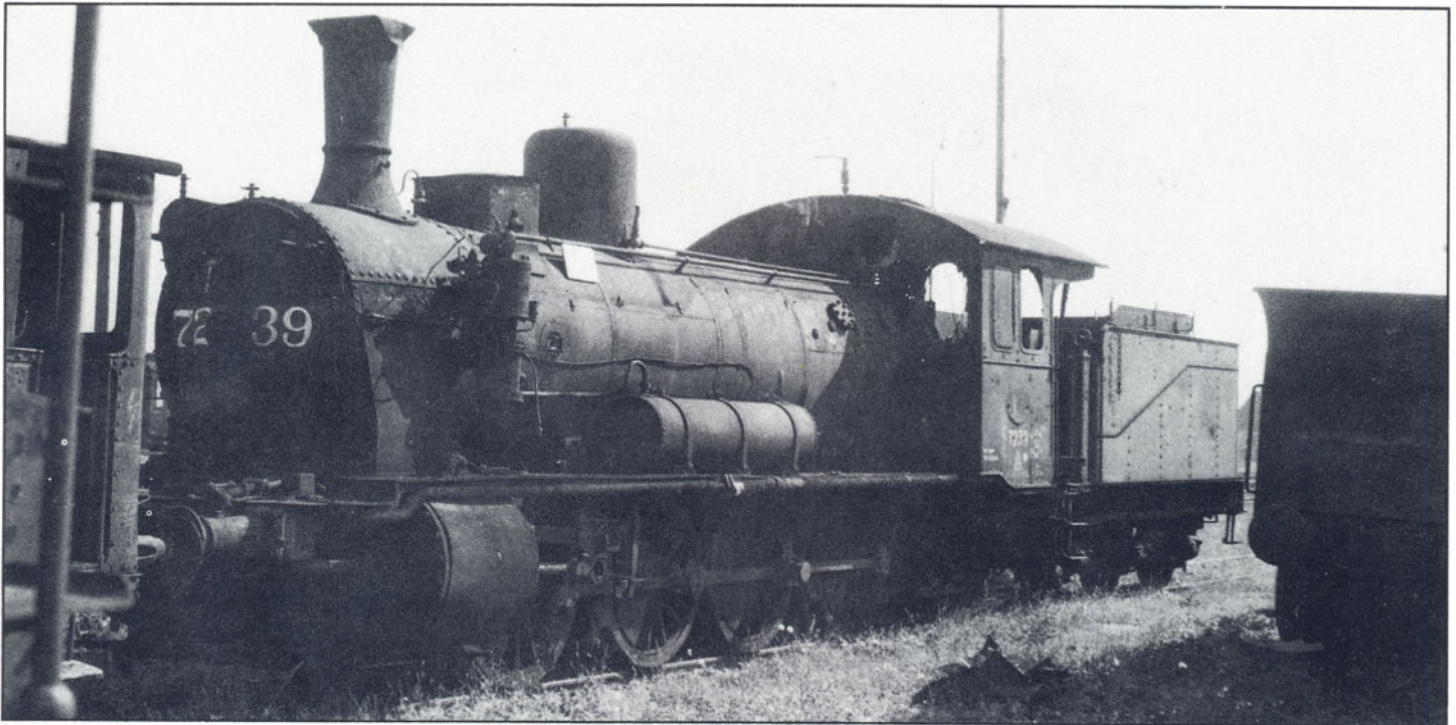


Bild 10: Auch diese Maschine ist aus dem Hanomag-Werk in Linden vor Hannover hervorgegangen, Baujahr ist 1901, die Fabriknummer lautet 3725. Zunächst wurde sie als Münster 1327 bezeichnet, ab 1906 (G 7) Münster 4639. An Belgien abgeliefert, mußte die (belgische) 7239 bei der DR Kriegsdienst leisten und geriet, anscheinend auf der Flucht, von Kattowitz ins Niederösterreichische. Hier steht sie nun, abgestellt in Blumau, als russische Beutelokomotive. Auf dem Führerhaus ist angeschrieben: T 7239, CCCP sowie Hammer und Sichel (T = Trophäe).

Foto: F. Kraus, Sammlung Rauter

aus den bereits mehrfach erwähnten Beutelokomotiven. Bei der DR-Ost hielten sich die letzten Vertreter bis in die sechziger Jahre. Im Westen wurden sie – wenn überhaupt noch im Betrieb – bis 1951/1952 als „Fremdlokomotiven“ ausgemustert. Ausnahmen – siehe oben – bestätigen die Regel.

Nach dem Ersten Weltkrieg sind bis etwa 1923/1924 moderne Heißdampf-Güterzuglokomotiven, vor allem G 8¹, G 8², G 10 (und G 12) in großer Stückzahl eingestellt worden. Einmal um die Kriegsverluste zu ersetzen, zum anderen um der drohenden Arbeitslosigkeit vorzubeugen – mit Erfolg bis gegen 1924/1925. Dann wurden kaum noch Neubauten eingestellt, sondern viele Hunderte von Lokomotiven, unter ihnen P 8 und G 8¹ von einer großen „Ausmusterungswelle“ erfaßt. (Hier steckte die Idee dahinter, Platz für die Einheitslokomotiven zu schaffen!) Wenn schon P 8 und G 8¹ – wieviel mehr die noch vorhandenen Naßdampf-Gattungen – bis auf Reste.

So ist es zu erklären, daß die Versuche, Naßdampflokomotiven auf Heißdampfbetrieb umzubauen, nicht immer erfolgreich waren.

Ganz gewiß nicht bei den G 7-Bauarten. Umbauten der G 7¹ sind kaum bekannt geworden, bei der G 7² nur die beiden Loks 55 1291 und 55 1293 vom Bw Arnswalde der RBD Osten. 1923 umgebaut, ist es ihnen nicht anders ergangen als vielen P 8 und G 8¹, sie wurden 1931 ausgemustert! *)

Wie dem auch sei: zusammen mit der Schwester-Gattung G 7¹, zusammen mit allen G 5-Bauarten, insbesondere der trefflichen G 5⁴, zumindest von der Jahrhundertwende ab bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges, hat die G 7² die großen Leistungen im Güterzugdienst erbracht.

Dem Wettbewerb mit den anderen Naßdampf-Gattungen mußte sie unterliegen; es war ein Wettbewerb, der – wegen vieler Kinderkrankheiten der G 8 – sich über fast ein Jahrzehnt hin abspielte; es ist geradezu abzulesen:

Anno 1901 waren vorhanden: 217 (G 7¹) und 447 (G 7²)

Es wurden neu eingestellt: (ohne G 5)

Jahr	G 7 ¹ G 7 ² G 9 Naßdampf- Gattungen		G 8 G 8 ¹ G 10 Heißdampf- Gattungen		
(1901)	217	447)	–	–	–
1902	–	185	13	–	–
1903	39	33	–	15	–
1904	236	8	–	8	–
1905	88	70	–	28	–
1906	99	93	–	55	–
1907	115	309	–	169	–
1908	125	205!	10	119	–
1909	86	186	41	105	–
1910	–	69	111	71	49
1911	–	41	38	123	96
1912	–	–	–	181	90
1913	–	–	–	124	392! 141

Welche andere Bahn hat nun diese doch zu ihrer Zeit recht leistungsfähige und allgemein beliebte Gattung in Dienst gestellt?

Es ist – abgesehen von einem Kuriosum – nur die **Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn** gewesen.

Über ihre 11 D-n2v-Lokomotiven (G 7²) – gebaut nach den preußischen Normalien – gibt

Bild 11: Die 55 1046 wurde 1907 mit der Fabriknummer 4798 bei Hanomag gebaut und als (G 7) Hannover 4663 an die Preußische Staatseisenbahn geliefert. Sie mußte 1930 ihren Dienst quittieren. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



die folgende Tabelle Auskunft:

Linke-Hofmann MFF				
14/1170	466	→	Belgien 7295	–
/1171	467			→ 55 5701
/1172	468			55 5702
15/1226	469			55 5703
/1227	470	→	F Nord 4.1076	–
/1228	471			55 5704
16/1232	472	→	Belgien 7296	–
/1233	473		7297	–
/1234	474		7298	–
1363	475		7299	–
1364	476	noch uz	472/2	55 5705

Zum obengenannten „Kuriosum“: Kreuzer berichtet in den Henschel-Heften 13/1937 von 10 „alten preußischen G 7²-Lokomotiven, die heute noch bei der Chung-Hsing-Coal-Mining Co in China laufen. Wahrscheinlich sind sie nach ihrer Ausmusterung durch zweite Hand dorthin gelangt.“

Als letzte Gattung der G 7-Gruppe ist nun die 1D-n2v ins Blickfeld zu rücken.

H. Rauter

*) Der Umbau ist am ehesten bei der G 9 geglückt; es handelt sich hier freilich um eine im allgemeinen Aufbau „moderne“ Gattung. Ebenso bei der 1C-n2v der Gattung G 5⁴; sie leistete vor allem auf längeren Nebenstrecken in Schleswig-Holstein ihre Dienste – zusammen mit der P 4², 2B-n2v. Bei einer Geschwindigkeit von 60 bis 65 km/h, und schneller ging es nicht auf den meisten Strecken – war die Umbau-G 5 der P 4 zumindest ebenbürtig, wenn nicht gar überlegen.

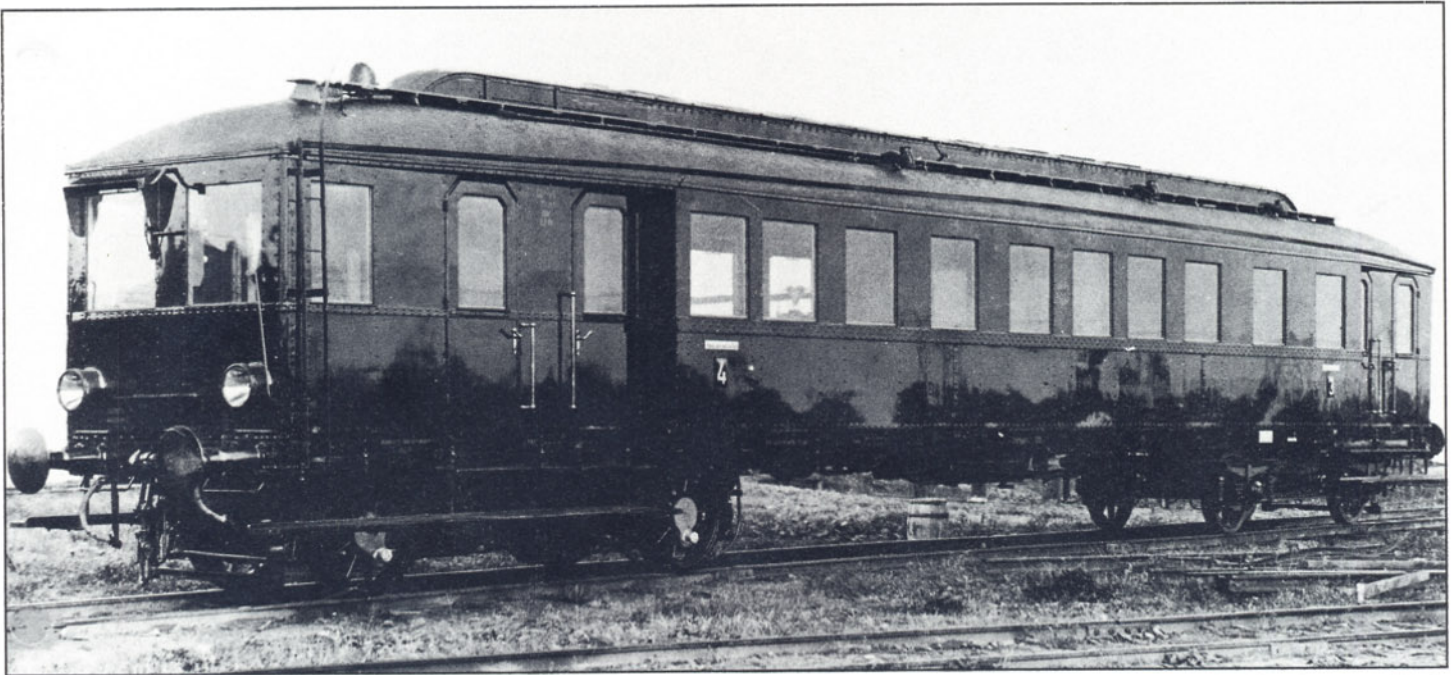


Bild 1: Als erstes Fahrzeug der einheitlichen Bauserie wurde der Triebwagen 853 als „Stuttgart 100“ in Dienst gestellt. Das Foto zeigt den Triebwagen noch ohne Kuppelstangen und in der damals üblichen einfarbigen grünen Lackierung des Wagenkastens.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

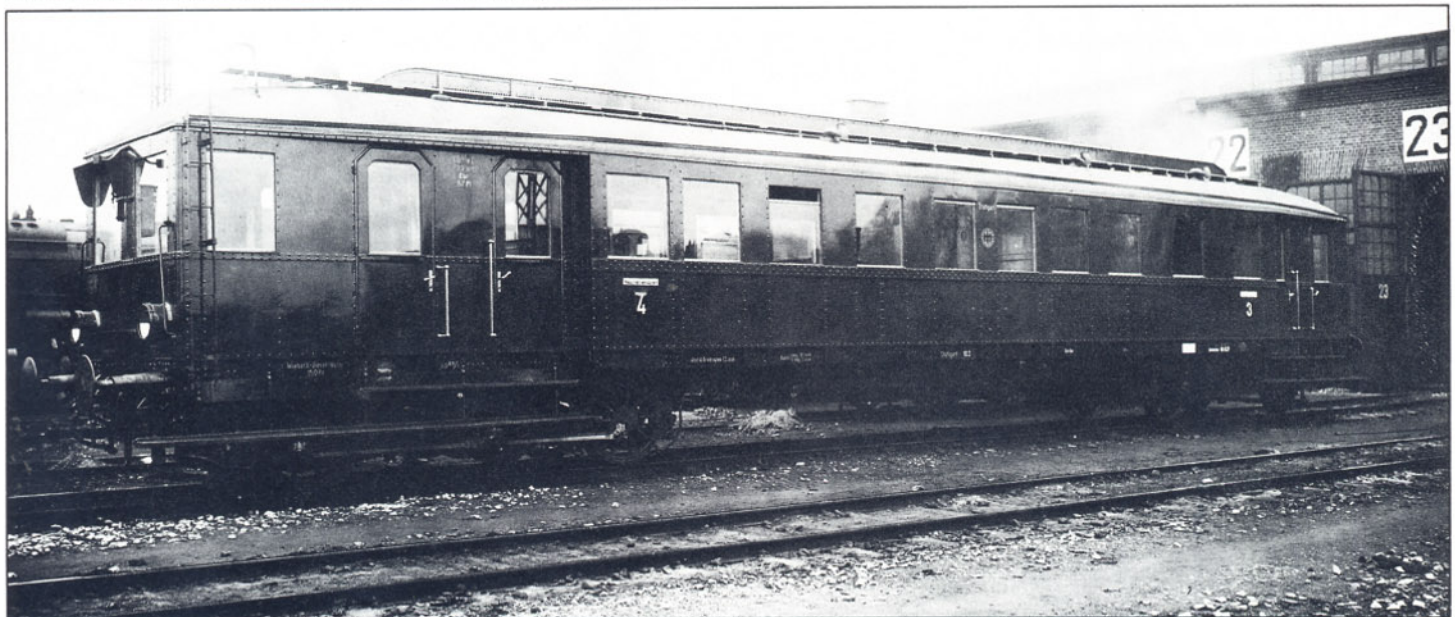
Nebenbahn-Triebwagen VT 62904 der DB

Der Nebenbahn-Triebwagen VT 62 904 war als Einzelstück bis Herbst 1957 im Bereich der BD Hannover eingesetzt. Das Fahrzeug stammte aus einer Serie von vierachsigen Diesel-Triebwagen, die ab 1924 bei der Waggonfabrik Wismar entstanden. Bis zu diesem Zeitpunkt verfügte die 1920 gegründete Deutsche Reichsbahn nur über einzelne Fahrzeuge, die von Verbrennungsmotoren angetrieben wurden. Neuentwicklungen von Triebwagen mit Benzinmotoren und mit Benzin- und Dieselaggregaten erschienen zur großen Eisenbahnausstellung in Seddin im Jahre 1924. Wenig später lief dann schon der Serienbau von Diesel-Triebwagen bei der Waggonfabrik Wismar an. Charakteristisch für jene Fahrzeuge waren der Dachaufbau und die mit Stangen gekuppelten Achsen des Triebgestells. Von 1924 bis 1928 wurden insgesamt

17 Exemplare mit den Bahn-Nummern 851 bis 861 und 866 bis 871 fertiggestellt. Die beiden ersten Triebwagen 851 und 852 hatten eine Länge über Puffer von 19 360 mm bzw. 20 900 mm, eine unterschiedliche Bauausführung und Fensterteilung. Ab dem Fahrzeug 853 betrug die Länge über Puffer 21 040 mm. Die Seitenwände waren nun gerade und parallel ausgeführt und im Bereich der Einstiege und Führerstände etwas zurückgesetzt. Die von Maybach entwickelten Dieselmotoren waren im vorderen Teil des Triebgestells angeordnet und über eine Kardanwelle mit einem Getriebeblock mit vier Gängen und einem Wendegetriebe gekuppelt, in den die Blindwelle integriert war. Zwei Kuppelstangen verbanden die beiden Treibradsätze mit der Blindwelle. Der Durchmesser der Treibräder betrug 1000 mm, jener der Laufräder 900 mm.

Verschiedene alte Bilddokumente zeigen, daß die Fahrzeuge bei der Ablieferung einen einfarbigen, grün lackierten Wagenkasten hatten. Aus den Unterlagen geht auch hervor, daß einige der ersten Triebwagen bei der Direktion Stuttgart in Dienst gestellt wurden. Ein Foto zeigt das Fahrzeug 853 mit der Bezeichnung Stuttgart 100 im Anlieferungszustand noch ohne Kuppelstangen. Das zweite Foto, mit dem Triebwagen Stuttgart 102, stammt aus dem Bw Stuttgart-Rosenstein aus der Zeit zwischen der Abnahme am 10. 11. 1926 und der nächstfälligen Untersuchung am 10. 11. 1927. Die Triebwagen verfügten über Dieselmotoren mit einer Leistung von 150 PS. Als Höchstgeschwindigkeit waren 60 km/h angeschrieben. Die Fahrzeuge waren im Vorortverkehr von Stuttgart nach Ludwigsburg und nach Waiblingen, gelegentlich auch nach

Bild 2: Auch der Triebwagen 855 kam zur Direktion Stuttgart. Die Aufnahme aus dem Bw Stuttgart-Rosenstein läßt erkennen, daß das Fahrzeug „Stuttgart 102“ am 10. 11. 1926 abgenommen wurde. Das Schild über der Klassenbezeichnung 4 trägt die Aufschrift „Rauchen verboten“.
Foto: BD Stuttgart



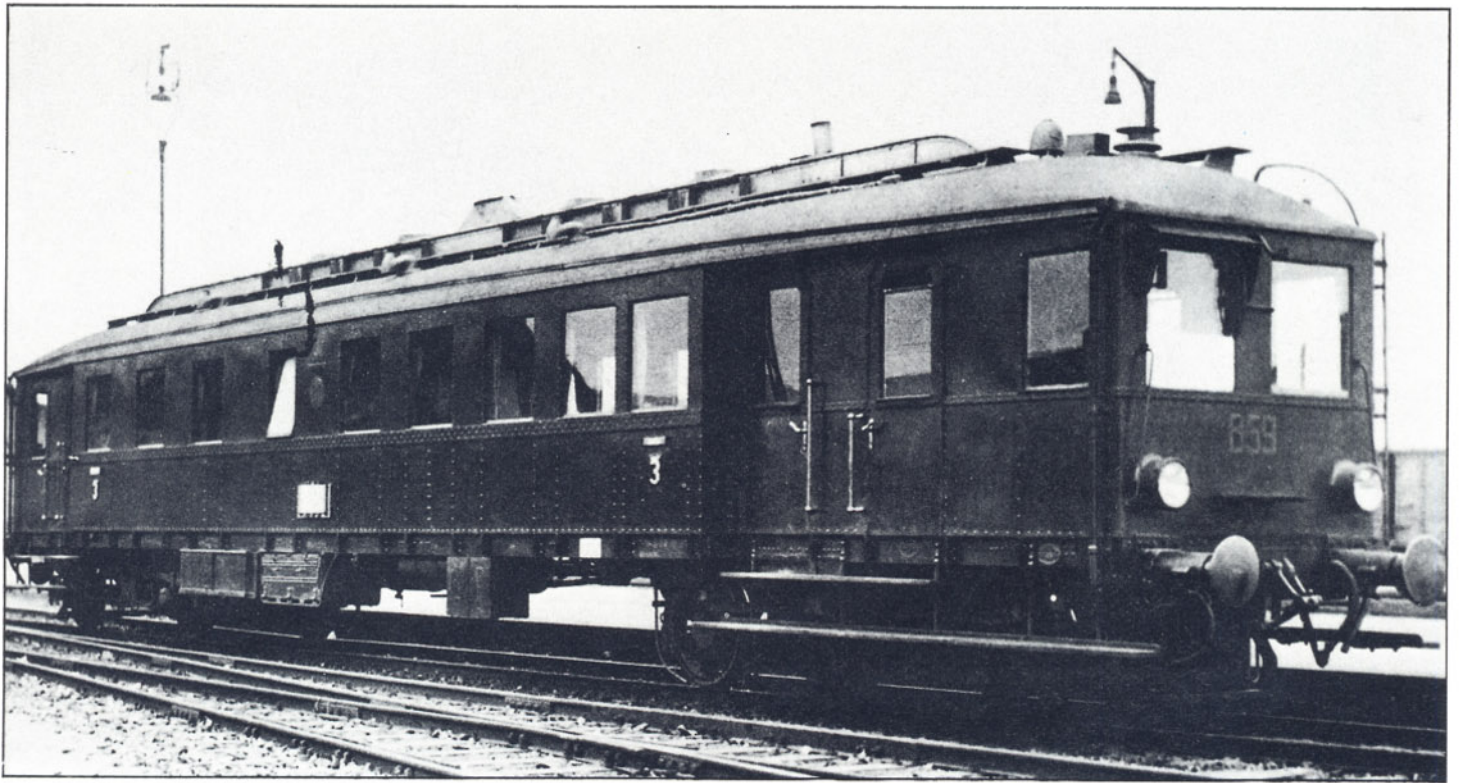


Bild 3: Der Triebwagen 859 überlebte alle anderen Fahrzeuge dieser Bauserie. Nach 1945 kam der Triebwagen zur Deutschen Bundesbahn. Im vorläufigen Umzeichnungsplan von 1947 war er als VT 65 903 geführt, erhielt dann aber die Betriebsnummer VT 62 904. Foto: Sammlung H.-U. Hake

Esslingen eingesetzt. Ursprünglich hatten die Triebwagen je einen Fahrgastraum der 3. und 4. Klasse. Eine Änderung des Innenraums und der Klasseneinteilung erfolgte dann anlässlich eines Umbaus der Fahrzeuge in der Zeit von 1935 bis 1936. Hierbei wurde dann auch eine Umlackierung in elfenbein/weinrot vorgenommen.

Die Triebwagen ab der Nummer 857 hatten Maybach-Dieselmotoren mit einer Leistung von 175 PS erhalten, die nun eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h zuließen. Zu dieser Gruppe zählte auch der Triebwagen 859, der Mitte der dreißiger Jahre ebenfalls bei der Rbd Stuttgart lief und nach 1945 als einziges Exemplar der gesamten Serie noch in den Be-

Bild 4: Schematische Darstellung des Antriebs der Wismarer Triebwagen mit einem 175-PS-Maybach-Dieselmotor mit Viergang- und Wendegertriebe. Die Auspuffgase wurden über einen Dachaufbau abgeführt, in dem sich auch mehrere Lüfter befanden.

Skizze: MTZ 1940, Sammlung H.-U. Hake

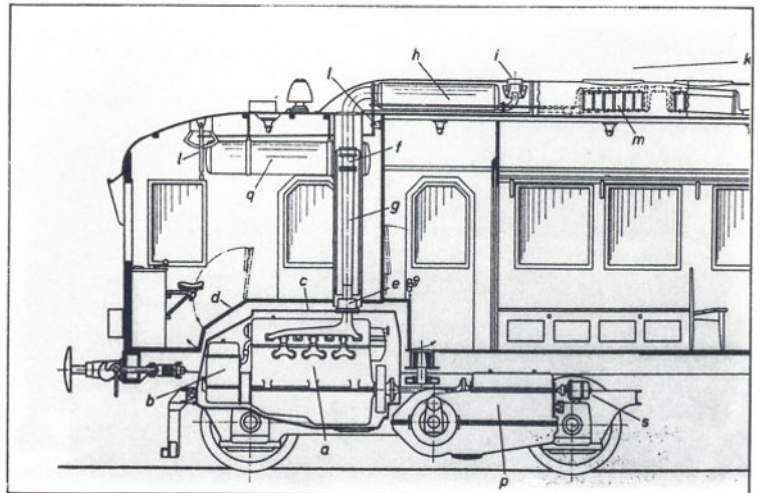
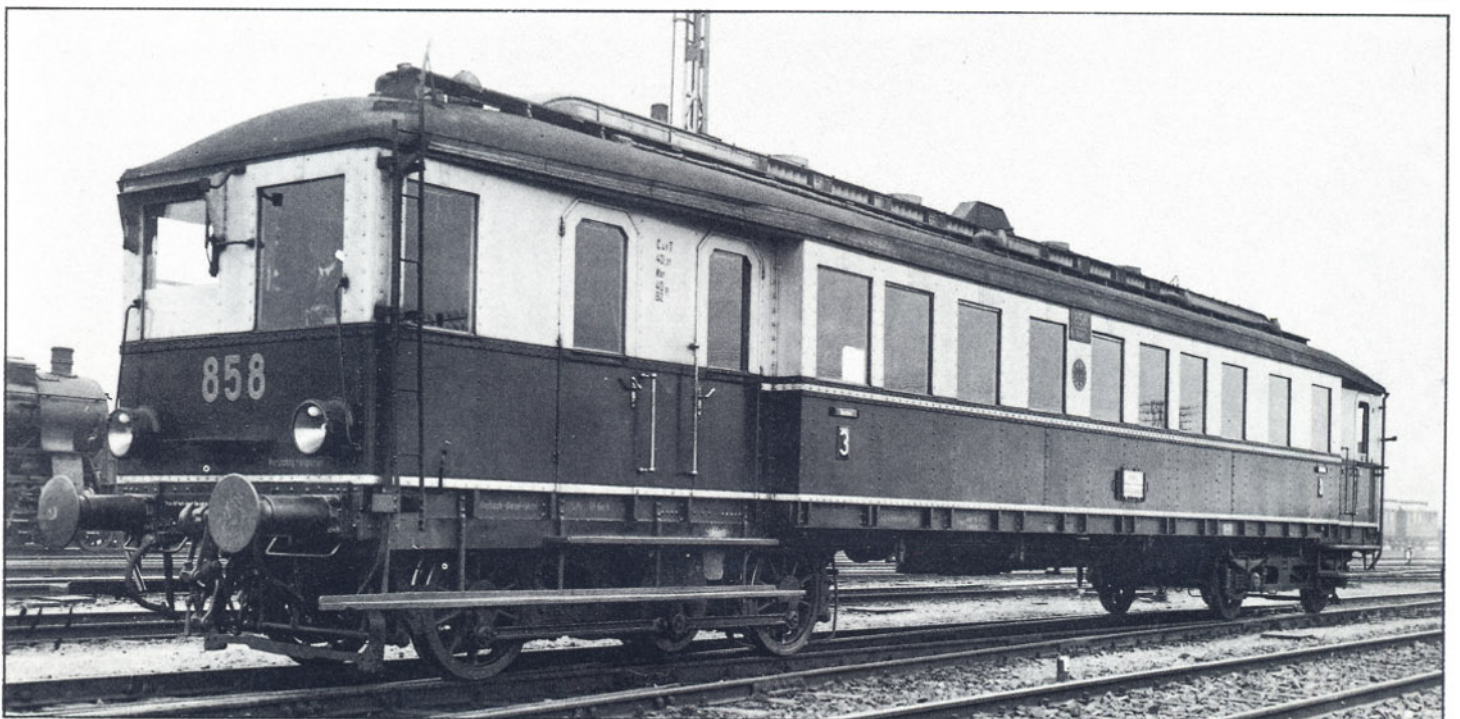


Bild 5: Der VT 858 in der zweifarbigem Lackierung elfenbein/weinrot. In dieser Farbgebung führen die Triebwagen nach ihrem Mitte der dreißiger Jahre erfolgten Umbau.

Foto: H. Maey, Sammlung Gronwald



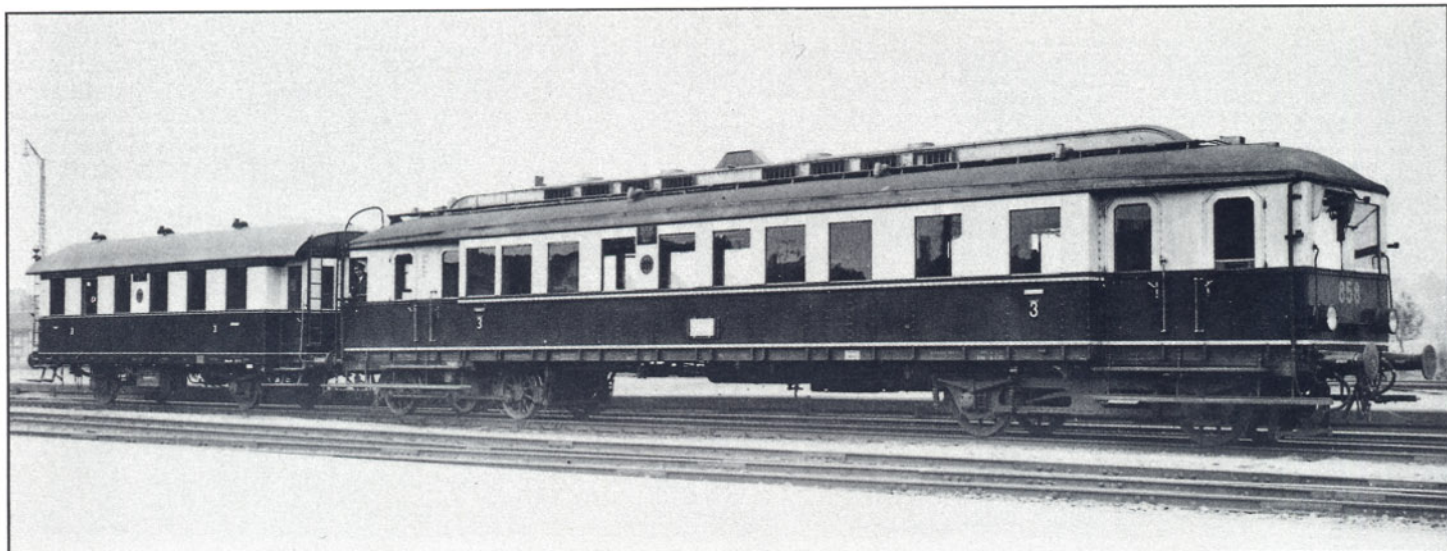


Bild 6: Zum Zeitpunkt der Aufnahme, Mitte der dreißiger Jahre, fuhr der VT 858 bei der Rbd Mainz. Der Beiwagen trug die Bezeichnung VB 140 187. Die Ausmusterung des Triebwagens erfolgte im November 1944.

Foto: Archiv Bellingrodt, Sammlung Gronwald

Bild 7: Im Donautal bei Thiergarten war der VT 871 als P 2623 unterwegs, gekuppelt mit einem württembergischen Packwagen des Baujahres 1920. Nach den vorhandenen Aufzeichnungen soll dieser Triebwagen nach dem Zweiten Weltkrieg in den Bestand der Deutschen Reichsbahn gelangt sein.

Foto: C. Bellingrodt, Sammlung Pillmann



stand der Deutschen Bundesbahn gelangte. Drei Triebwagen verblieben bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR, kamen dort aber nicht mehr zum Einsatz. Alle anderen Fahrzeuge wurden zwischen Oktober 1944 und April 1945 ausgemustert. Der weinrote VT 859 erhielt nun einen noch stärkeren Dieselmotor mit einer Nennleistung von 210 PS und die Bezeichnung VT 62 904. Nun konnte die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h festgesetzt werden. Nach einem vorläufigen Umzeichnungsplan von 1947 sollte der Triebwagen die Nummer VT 65 903 erhalten. Letztes Einsatzbetriebswerk war das Bw Braunschweig. Von dort aus verkehrte der Triebwagen zusammen mit den VT 62 902, 905 und 906 im Nahverkehr. Diese anderen drei Fahrzeuge entstammten einer Lieferung, die WU-MAG im Jahr 1932 mit dem Bau von zunächst 5 Prototypen eingeleitet hatte.

In der Mitte der fünfziger Jahre häuften sich die Störungen und Defekte bei den nun doch schon recht betagten Fahrzeugen. Auch der recht kräftig aus Blechen und Profilen in Nietbauweise gefertigte VT 62 904 trat jetzt häufiger die weite Reise in das noch immer zuständige AW Friedrichshafen an. Zu Beginn des Sommerfahrplans 1957 mußte der Triebwagen dann endgültig aus dem Betrieb gezogen werden. Die Ausmusterung erfolgte am 7. September 1957 im AW Braunschweig.

Das H0-Modell des VT 62 904

Nach dem bereits im Sommer erschienenen Modell im Maßstab 1 : 160 bescherte uns Trix den VT 62 904 im November nun auch noch in der Nenngröße H0. Auch dieses Fahrzeug besticht wieder durch die erstklassige Ausführung und den Detailreichtum. Der Rahmen ist ein gewichtiges Metalldruckgußteil. Der Motor ist tief liegend in der Rahmenmitte gelagert. Die Kraftübertragung auf alle vier Achsen erfolgt über Kardanwellen, Stirn- und Schneckengetriebe. Der gesamte Antrieb liegt gekapselt im Rahmen und wird nach oben von der Inneneinrichtung abgedeckt. Ein Radsatz ist mit Haftreifen ausgestattet. Über jedem Drehgestell ist zusätzlich noch ein Ballastblock angeordnet. Das fein gestaltete Gehäuse aus Kunststoff ist aufgeklipst. Der vorbildgetreu ausgeführte VT 62 904 ist recht zugkräftig und verfügt über einen rot/weißen Lichtwechsel und über eine bereits eingebaute Innenbeleuchtung.

HO

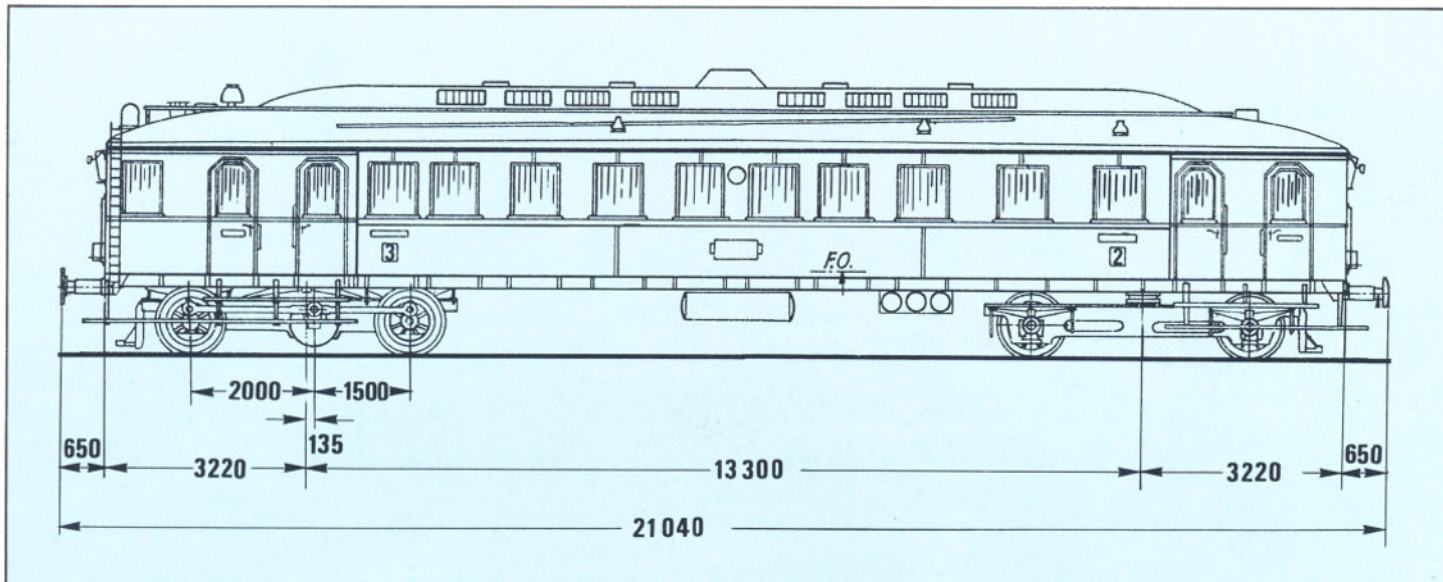


Bild 8: Typenskizze (im Maßstab 1 : 120) der vierachsigen Diesellokomotive, die unter dieser Ausführung ab 1926 von der Waggonfabrik Wismar geliefert wurden.

Skizze: Sammlung H.-J. Obermayer

Bild 9: In einer bemerkenswert guten Ausführung brachte Trix den VT 62 904 im Maßstab 1:87 auf den Markt. Bei der Deutschen Bundesbahn lief dieser Triebwagen bis zum Sommer des Jahres 1957.

Foto: Obermayer



SEUTHE®

Dampf-Elektronik SDE 50

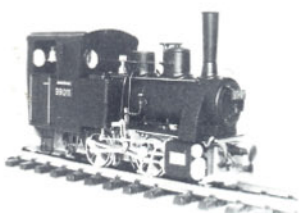
ergibt mit den neuen Dampfgeneratoren Art.-Nr. 51 oder Art.-Nr. 52 ein vorbildgetreues und sehr frühes Dampfden der Lokomotiven, Spur H0.

Nur SEUTHE-Dampfdestillat garantiert eine gute Dampf-Qualität und eine lange Lebensdauer unserer Dampfgeneratoren.

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



REGNER

Mechanische Werkstätte
Erlenweg 3 · 8801 Aurach 1
Tel. 09804/1745

Handarbeitslokomotive 99011 LGB M 1 : 22,5 jetzt auch in elektrischer Ausführung in zweileiter Gleichstrom. Vorderachse abgefedert, Türen beweglich, Federpuffer, Heusingersteuerung, Bremsanlage, bewegliche Rauchkammertüre, detaillierter, beleuchteter Führerstand, Wechsel-Spitzerlicht, Einbrennlackierung, bewegliche Glocke, Antrieb auf beide Achsen, kugellagerte Schneckenwelle mit Schwunggewicht, LGB- und Schraubkupplung, lieferbar in elektrisch und LIVE-STEAM!
Großes Bauteileprogramm, Unterlagen gegen Rückporto DM 1,10.

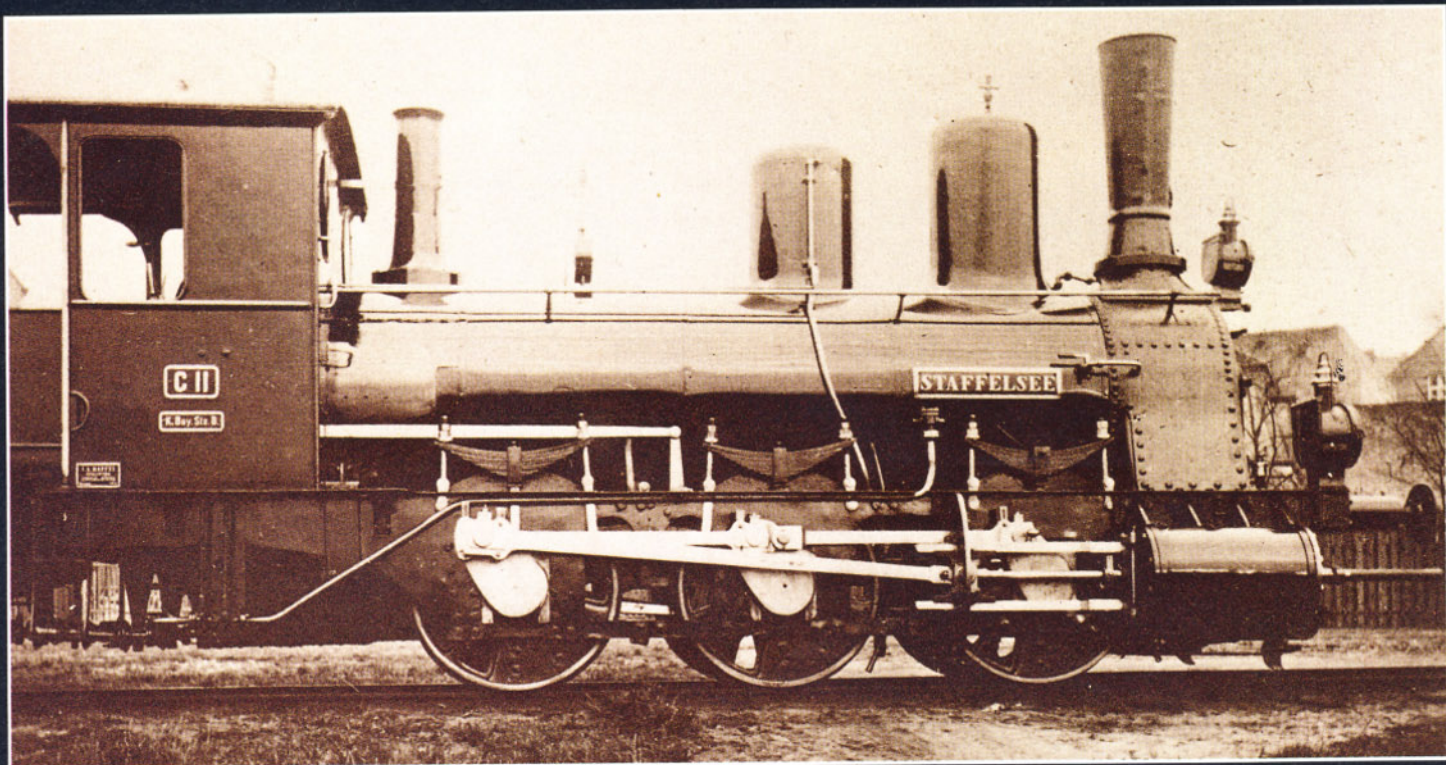


Bild 1: Die C II „Staffelsee“ wurde 1865 von Maffei mit der Fabrik-Nr. 546 gebaut. Die in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts fotografierte Maschine trug die Betriebsnummer 313.
Foto: Sammlung C. Asmus



Bayern-Journal

Bei den Güterzuglokomotiven sind in der zweiten Entwicklungsperiode nur die Gattungen C II und C III zu erwähnen. Die fünf Stütztenderlokomotiven der Gattung C II haben wir bereits im ersten Abschnitt besprochen. An sie anschließend, lieferte Maffei 1861 – 1867 66 C II mit Schlepptender und im Jahre 1868 Krauss noch zwei Stück. Zu ihrer Zeit war die C II eine der stärksten Güterzuglokomotiven mit einer Rostfläche von nur 1,38 m², aber einer für damalige Verhältnisse beachtlichen Gesamtheizfläche von 112,7 m². Der Zylinderdurchmesser betrug 457 mm, der Kolbenhub 660 mm und der Treibraddurchmesser 1272 mm. Der Dampfdruck von zunächst 8 atü wurde bei den späteren Lieferungen auf

10 atü heraufgesetzt. Treibachse war die dritte Achse, so daß recht lange Treibstangen erforderlich wurden, was gelegentlich zu Treibstangenverbiegungen geführt haben soll. Zwölf 1862/63 von Maffei an die Bayerische Ostbahn gelieferte C-n2-Güterzuglokomotiven wurden nach 1875 von der Staatsbahn der Gattung C II zugeschlagen, der hauptsächlichste Unterschied zu den Staatsbahn-C II lag in den mit 1542 mm erheblich größeren Treibrädern. Die Ausmusterung der Gattung C II begann 1891 und zog sich bis 1905 hin, als die zehn letzten Maschinen abgestellt wurden.

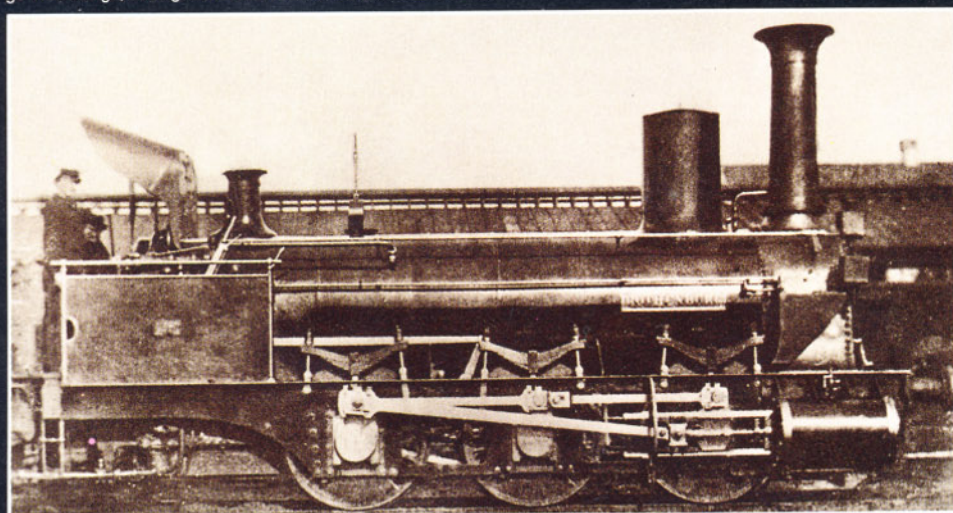
Ab 1868 begann sodann die Beschaffung der Gattung C III, der zahlenmäßig umfangreich-

sten Gattung, die die Bayerischen Staatseisenbahnen je beschafft haben. Die ältere 1868 – 1872 erstellte Bauform der C III umfaßte 78 Maschinen, die neuere ab 1873 119 und die letzte Bauform 1877/78 nochmals 42 Lokomotiven, also bereits 239 Stück. Dazu kamen 1872 und 1874 insgesamt 14 von Sigl in Wien gebaute Dreikuppler aus einer wegen Geldmangels nicht voll abgenommenen ungarischen Beschaffung. Bei diesen Lokomotiven handelt es sich also nicht um echte C III, sie wurden lediglich einer gewissen Ähnlichkeit wegen bei dieser Gattung eingereiht. Schließlich hat auch die Bayerische Ostbahn in den Jahren 1867 – 1875 bei Maffei insgesamt 52 Güterzuglokomotiven bauen lassen, die nach Verstaatlichung der Ostbahn ebenfalls der Gattung C III zugeschlagen wurden. Eigentlich waren es ja 55 Ostbahn-C III, aber drei Stück, nämlich die Betr.-Nr. C 37-C 39 (1872 Maffei 863-865), waren noch im Jahr ihrer Beschaffung an die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen abgetreten worden, die anfänglich unter akutem Lokomotivmangel litten. Im Jahr darauf wurden die Betr.-Nummern C 37-C 39 ein zweites Mal besetzt (Maffei 950-952). Anders als bei der B IX konnte Maffei die Lieferung der C III keineswegs für sich allein verbuchen, diesmal war Krauss ganz ordentlich beteiligt, wie die nachstehende Aufstellung erkennen läßt:

	Maffei	Krauss	zus.
C III ält. Bauart	54	24	78
C III neuere Bauart 1	59	60	119
C III neuere Bauart 2	24	18	42
	137	102	239

Die Unterschiede in den einzelnen Bauformen der Staatsbahn-C III liegen in den Ab-

Bild 2: Die C II „Rothenburg“, gebaut 1865 von Maffei mit der Fabriknummer 538, im Originalzustand. Deutlich zu sehen die lange Treibstange, bedingt durch den Antrieb auf der dritten Achse.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



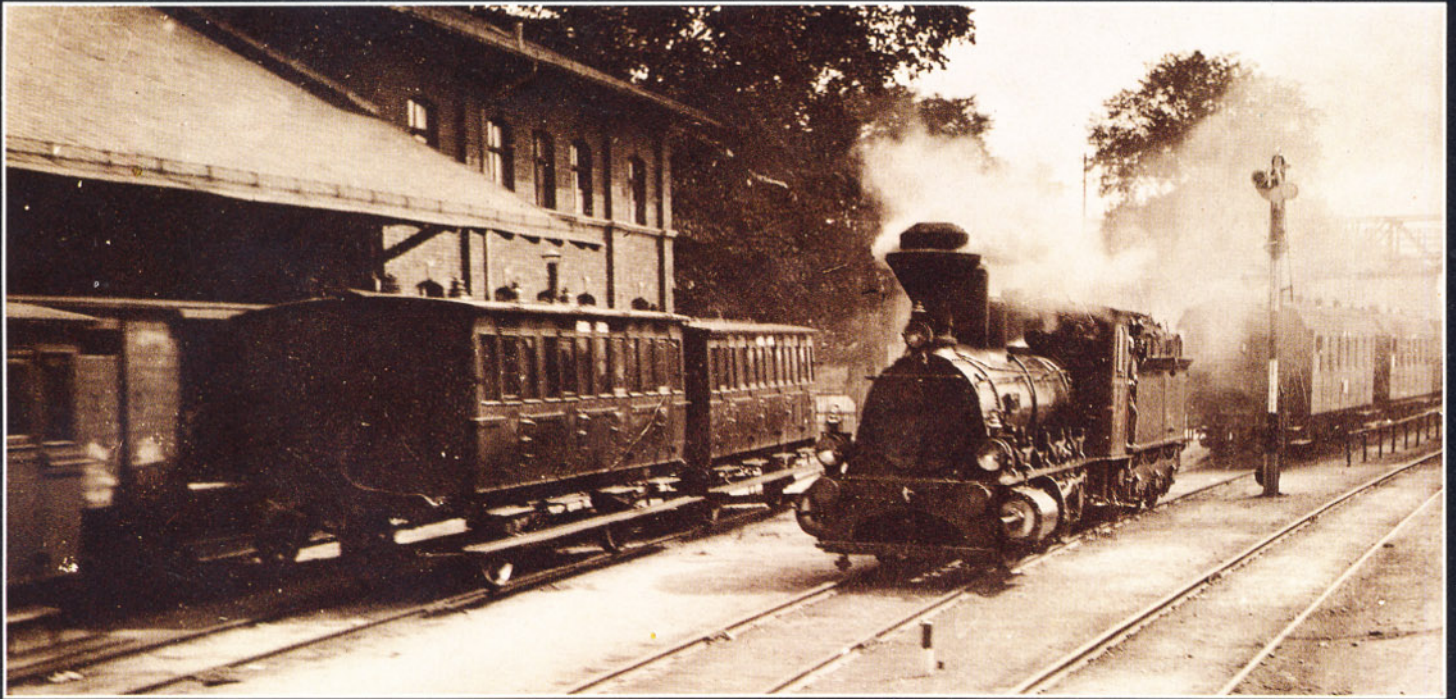


Bild 3: Eine Ostbahn-C III mit dem charakteristischen Ressig-Kamin setzt sich in Schwandorf gerade vor einen Personenzug. Links im Bild stehen einige alte Ostbahn-Abteilwagen, während die C III auf eine Garnitur, bestehend aus Wagen der Gattung C 3i der Bauart 99a, zufährt.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

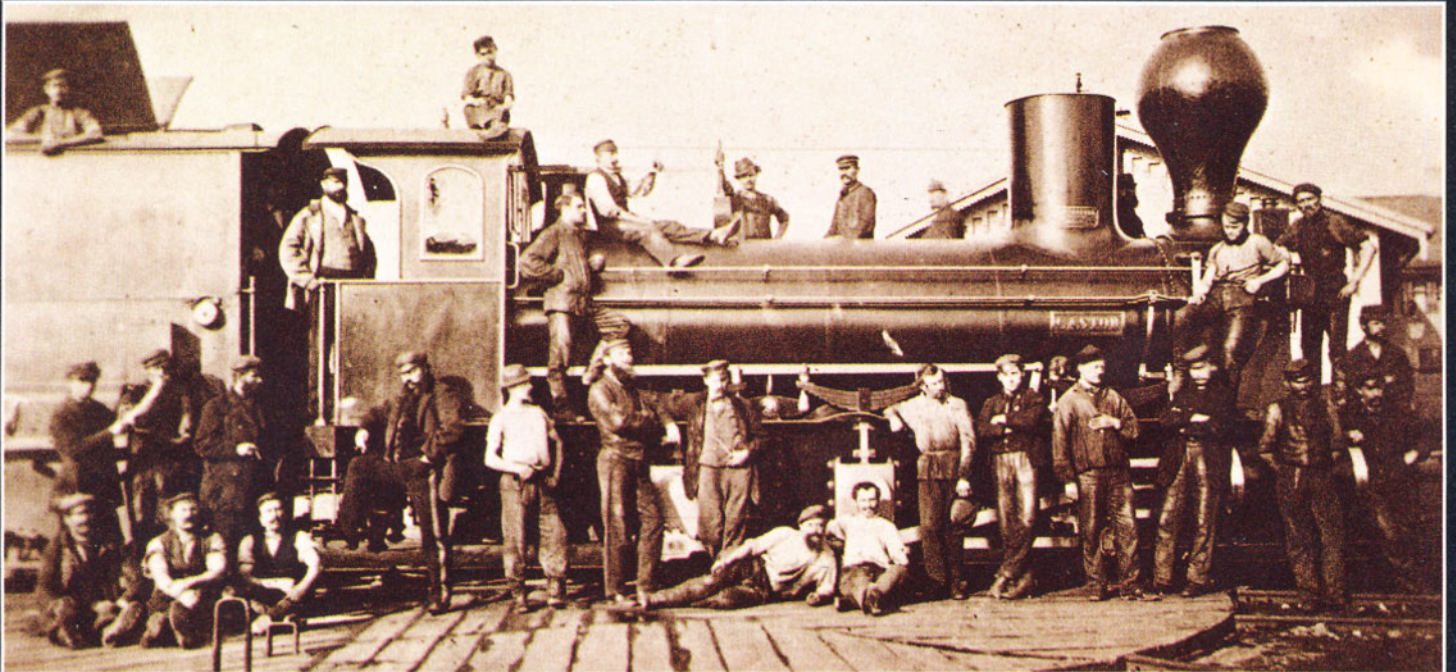


Bild 4: Maffei baute die C III „Castor“ 1868 mit der Fabrik-Nr. 662. Sie erhielt die Betriebsnummer 392. Die Aufnahme entstand 1873 in Rosenheim.

Foto: Sammlung C. Asmus

Bild 5: Bei diesem Unfall am 18. 8. 1913 in Salzburg hat der vierachsige F-Postwagen vergeblich versucht, bei der C III „Nahe“ mit der Betriebsnummer 677 „aufzuklettern“. Die 1876 von Maffei mit der Fabrik-Nr. 1072 gebaute C III wehrte den Versuch standhaft ab.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

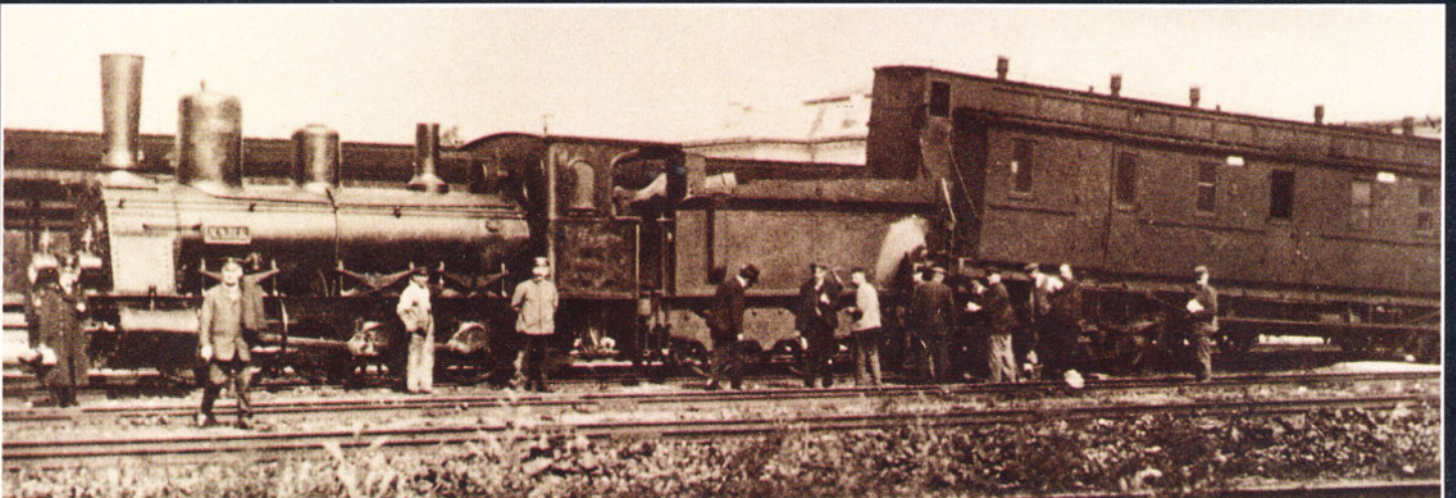
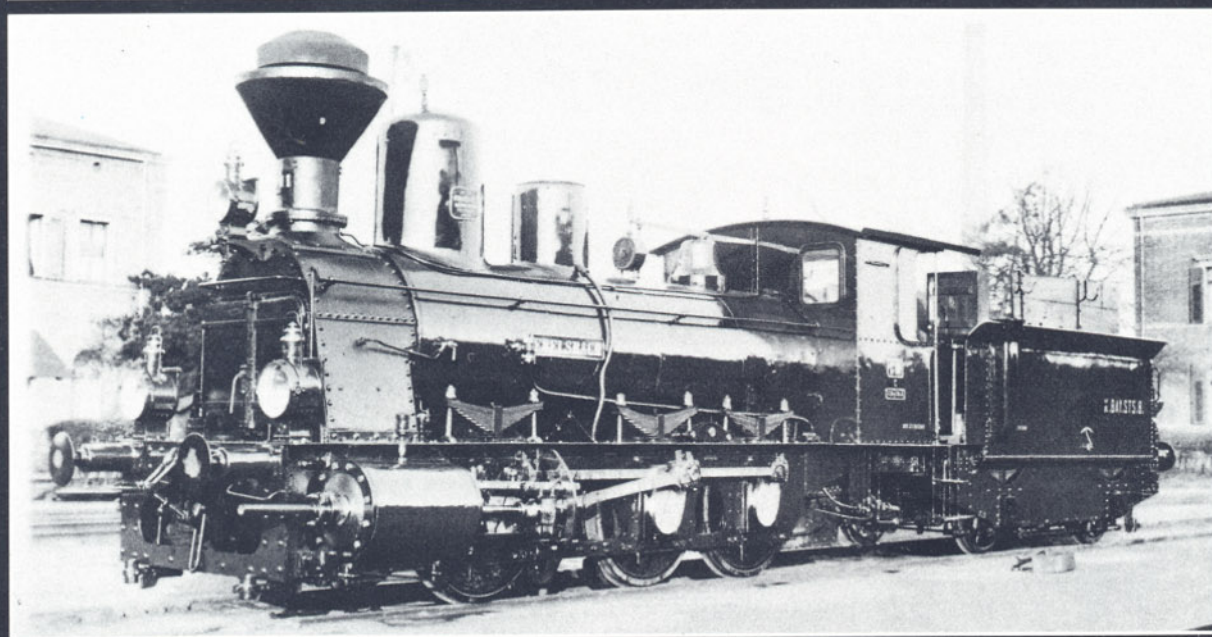




Bild 6: Bei dieser Meinungsverschiedenheit zwischen der B IX „Vilshofen“ (1877 von Maffei mit der Fabrik-Nr. 1117 gebaut) und der C III „Kaulkopf“ (gebaut 1874 von Krauss mit der Nummer 363) gab es offenbar nur „zweite Sieger“.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

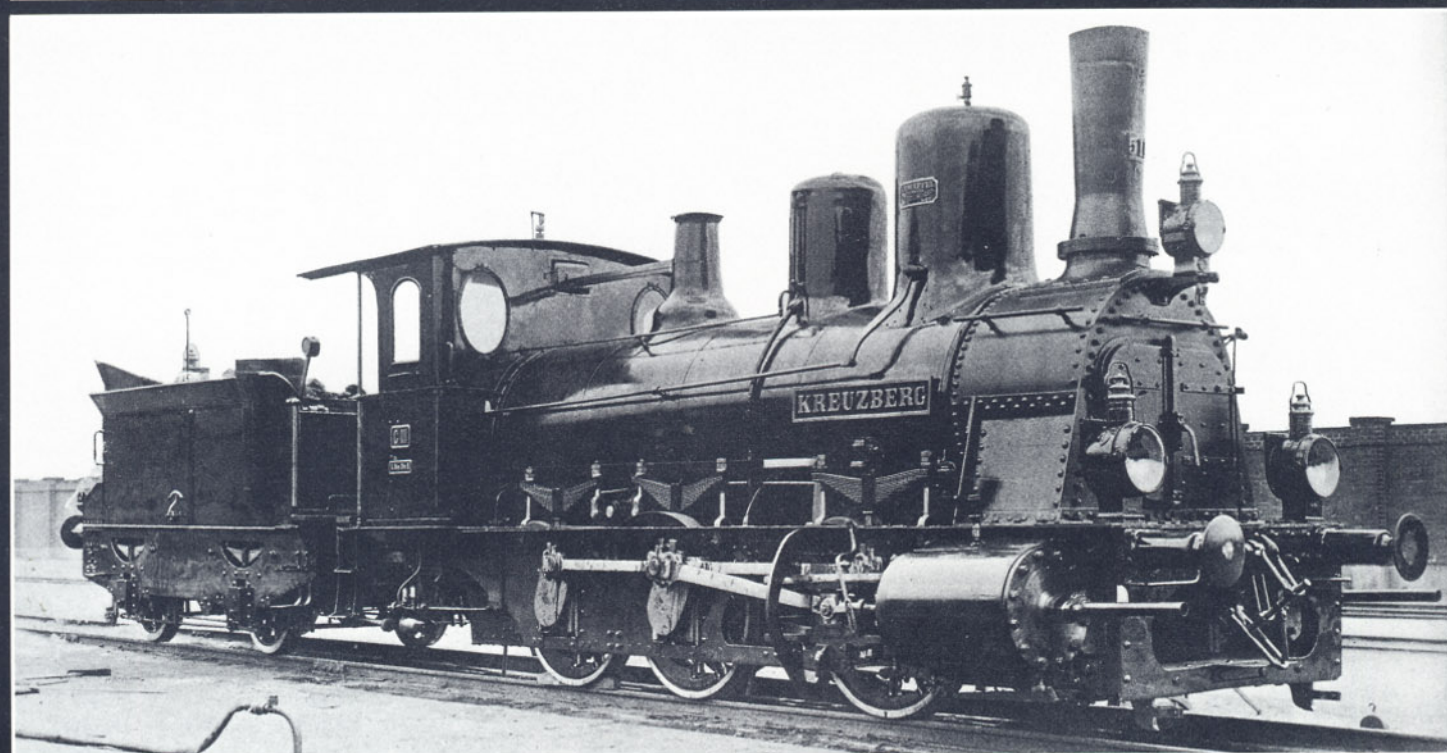


◀ **Bild 7:** Die C III wurden mit jeder damals gebräuchlichen Schlotform ausgestattet. Die „Ebelsbach“ trug die Betriebsnummer 411 und wurde 1869 mit der Fabrik-Nr. 32 von Krauss gebaut.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 8: Noch der älteren Bauform der C III gehört die „Kreuzberg“ an, die Maffei 1872 mit der Fabrik-Nr. 857 geliefert hat.

Werkfoto Maffei, Sammlung C. Asmus



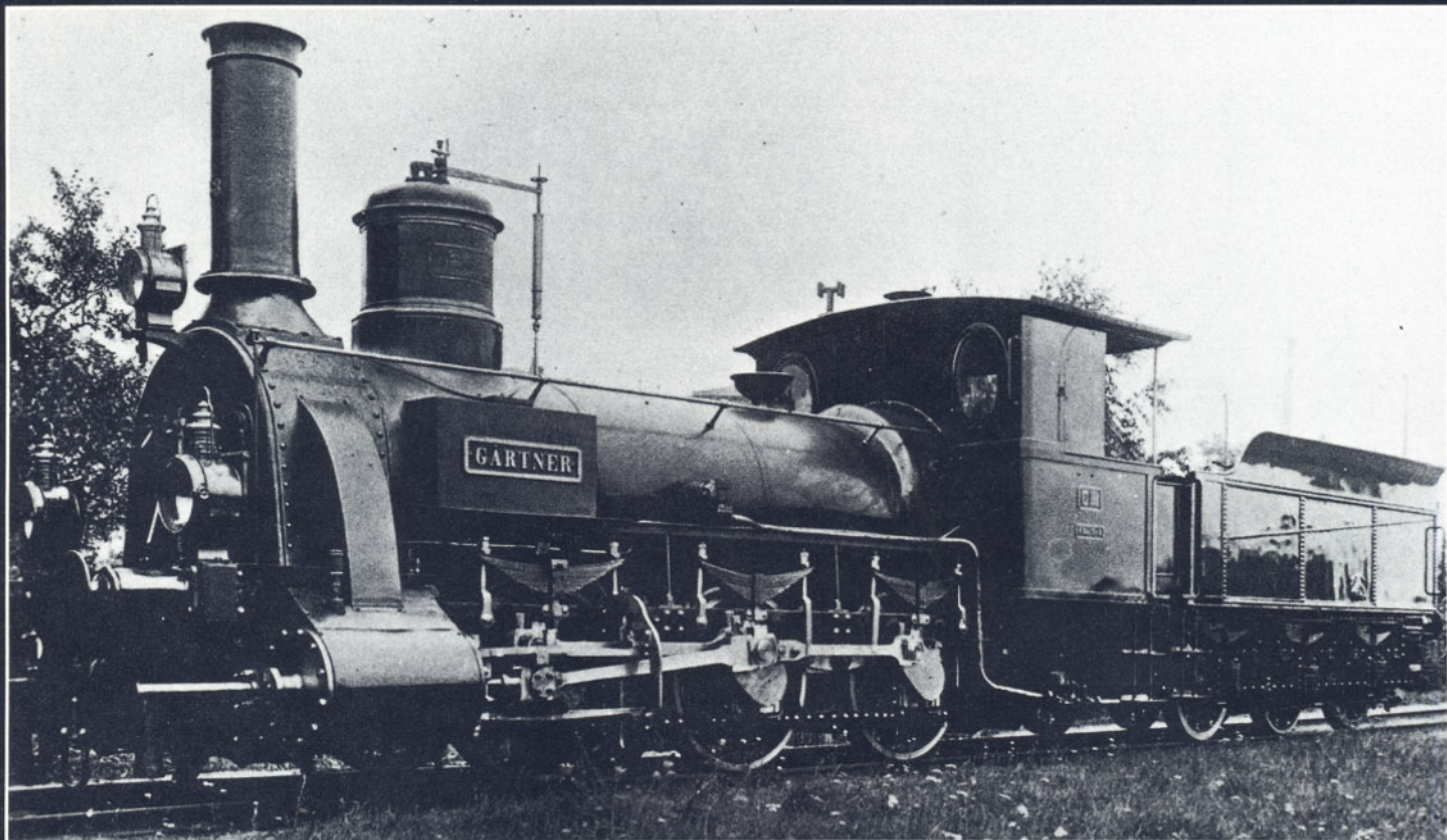
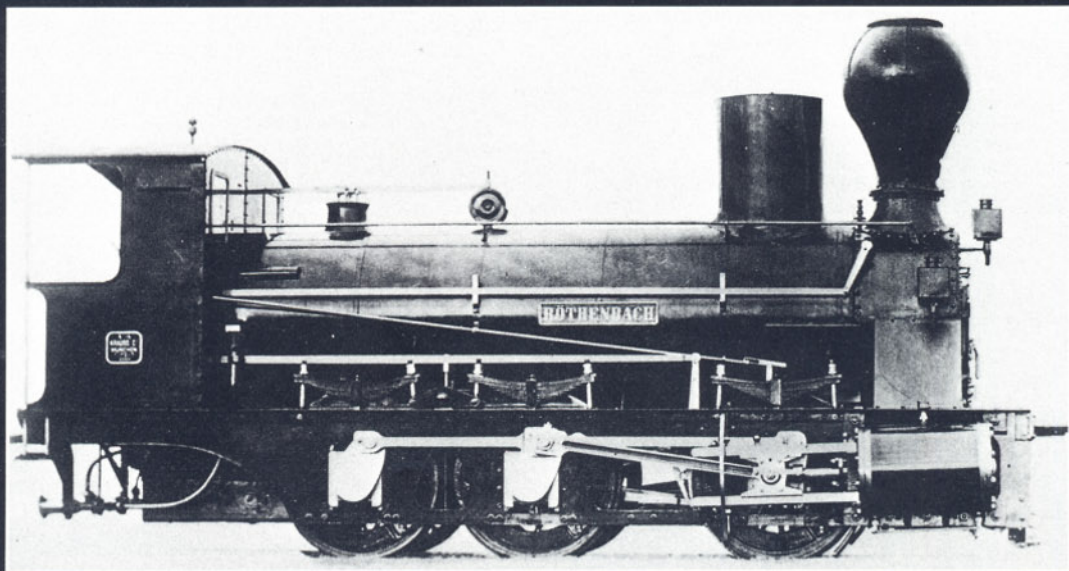


Bild 10: Später wurden die Sigl-C III mit einem bayerischen Ersatzkessel ausgerüstet. Vor allem an ihrem symmetrischen Achsstand konnte man sie auch weiterhin von den C III der Lokomotivfabriken Maffei und Krauss unterscheiden. Die „Fahrenberg“ erhielt bei den Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen die Betriebsnummer 600. Gebaut wurde sie als 1874. Lokomotive im Jahre 1874 von Sigl in Wien.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 9 (oben): Bei der „Gärtner“ handelt es sich um eine der von Sigl angekauften „Ungarn – C III“ im Originalzustand. Gebaut wurde sie 1872 mit der Fabrik-Nr. 1393.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 11: Zur ersten von Krauss gelieferten Serie von 24 Maschinen der Gruppe C III gehört die „Röthenbach“ (gebaut 1869 mit der Fabrik-Nr. 34) mit Birnschornstein und zylindrischem Dom.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



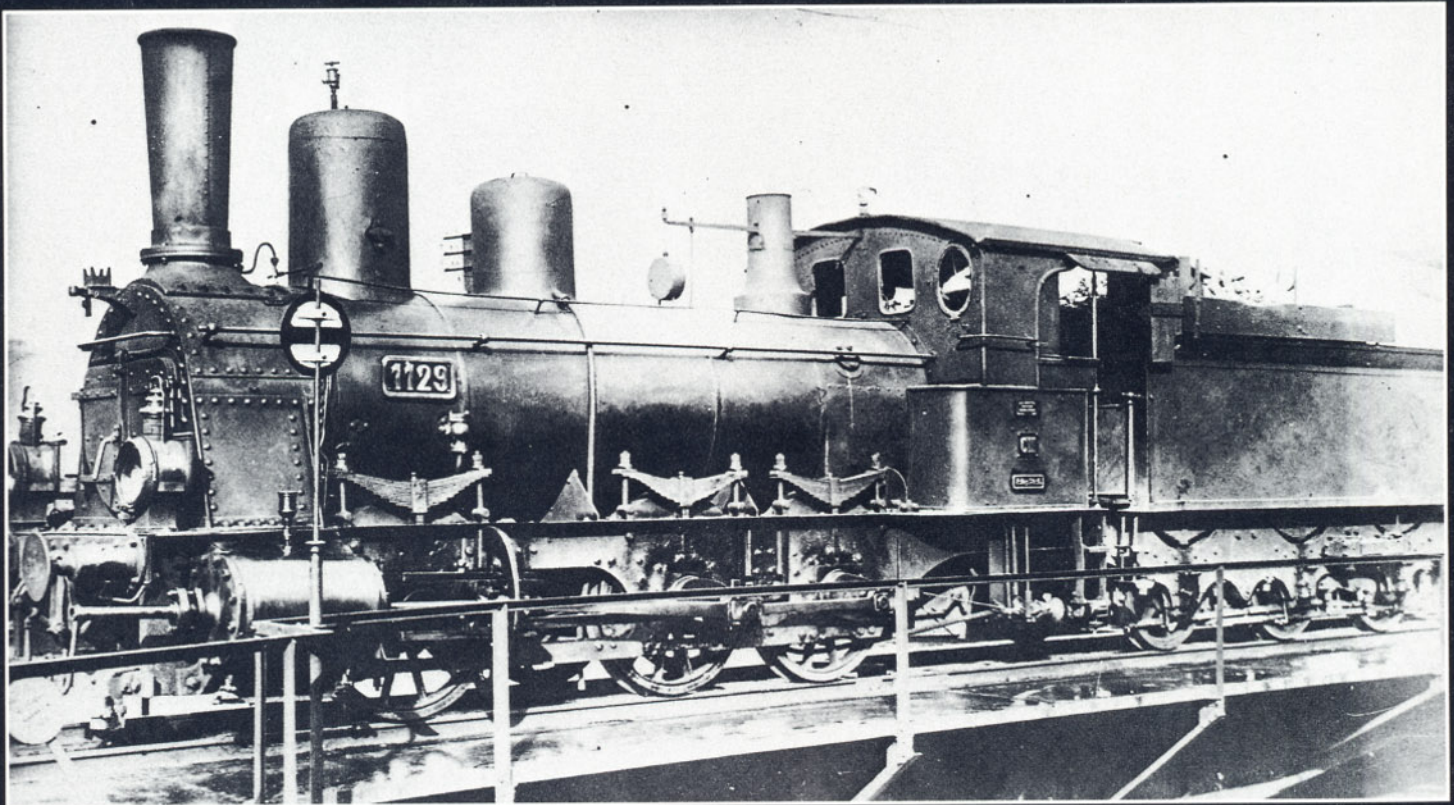


Bild 12: Dieses Bild zeigt eine der 52 Ostbahn-C III, die C 18, die Maffei 1867 mit der Fabrik-Nr. 630 geliefert hatte. Nach der Übernahme der Ostbahn durch die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erhielt sie die Betriebsnummer 1129.
Foto: R. Kallmünzer, Sammlung Merker

messungen von Rost- und Heizfläche (1,74 m² zu 1,59 m² bzw. 119 m² zu 113 m²), im Zylinderdurchmesser von 508 mm zu 486 mm und schließlich in geringfügigen Abweichungen im Kesseldurchmesser. Der Unterschied zwischen den beiden Varianten der neueren Bauart liegt bei der Variante 2 in einer wiederum beträchtlichen Vergrößerung der Rostfläche auf 1,84 m². Im äußeren Erscheinungsbild aber blieben sich alle Bauarten gleich. Hier boten die 14 Sigl-Maschinen allerdings

deutliche Unterschiede. Besonders das Bild der „Gärtner“, das diese Maschinen im Originalzustand zeigt, macht dies deutlich sinnfällig. Später wurden die Lokomotiven dann mit Ersatzkesseln der Staatsbahn ausgerüstet, wobei der augenfällige Unterschied dann nur noch in dem gleichen Achsabstand und den damit gleichgroßen Ausschnitten in den Rahmenwangen lag, während die einheimischen C III durch den größeren Abstand der ersten Kuppel- von der Treibachse, bei eng zusam-

mengerückter Treib- und zweiter Kuppelachse gekennzeichnet waren. Der Gesamtbestand von 305 C III hielt sich bis 1903 unverändert; beim Übergang der Bayerischen Staatseisenbahnen auf das Reich gab es noch 277 C III, die damals immerhin im Schnitt 45 Dienstjahre hinter sich hatten. Vergleiche zu bestimmten Einheitslokomotiven drängen sich hier unwillkürlich auf.

-rab-

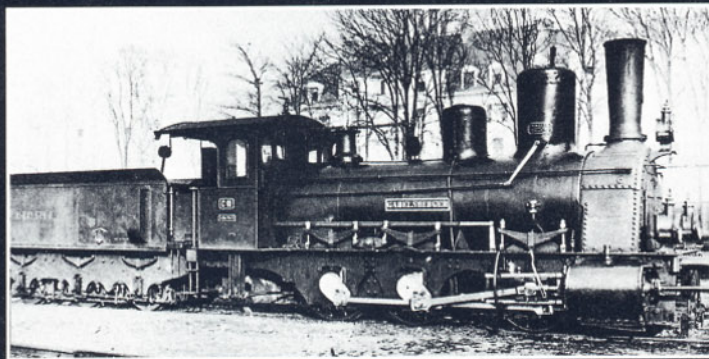


Bild 13: Die C III „Gabelsberger“, gebaut 1868 von Maffei mit der Fabrik-Nr. 672, gehört zur älteren Bauart der C III. Sie präsentiert sich auf dieser Aufnahme bereits mit einem Ersatzkessel.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 15: Die C III „Bamberg“ wurde mit der Fabrik-Nr. 598 im Jahre 1877 von Krauss geliefert. Die Betriebsnummer 9 und den Namen „Bamberg“ trug in erster Besetzung die 1844 von Meyer unter der Fabrik-Nr. 14 gebaute A I, die 1871 in eine B I umgebaut wurde.
Werkfoto Krauss, Sammlung Dr. Scheingraber

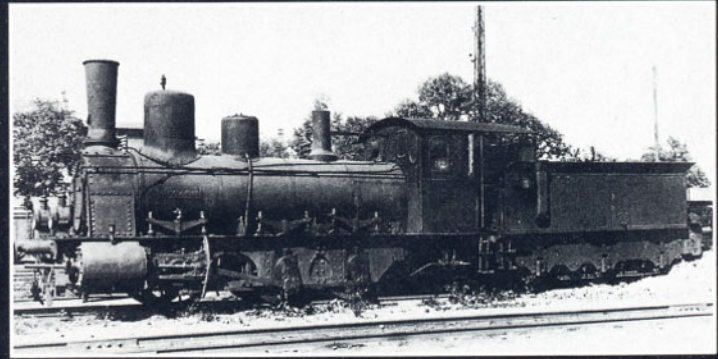
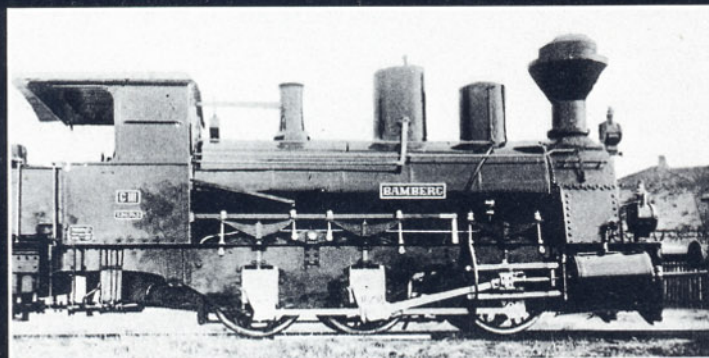


Bild 14: Die C III „Mozart“ mit der Betriebsnummer 405 wurde 1868 von Maffei geliefert (Fabrik-Nr. 675).
Foto: R. Kallmünzer, Sammlung Merker

Bild 16: Bei der C III „Stephenson“ handelt es sich um die älteste C III. Sie wurde 1868 mit der Fabrik-Nr. 655 von Maffei geliefert und erhielt die Betriebsnummer 385. Wenn man der auf der Rückseite des Fotos angegebenen Jahreszahl der Ausmusterung, „1925“, Glauben schenken darf, hat diese Maschine das stolze Alter von 57 Jahren erreicht.
Foto: Archiv Verkehrsmuseum Nürnberg, Sammlung C. Asmus

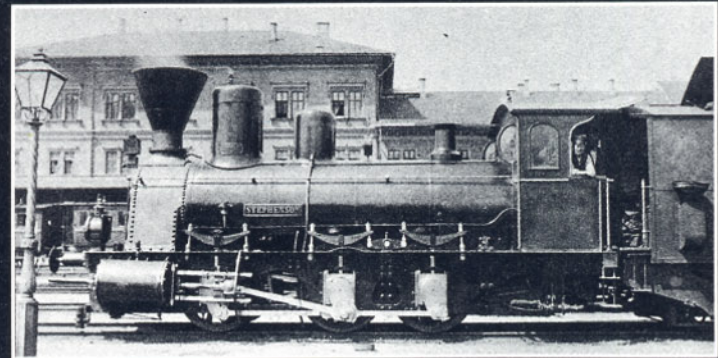




Bild 1: Eine entzückende Hochgebirgsminianlage, die in einem alten Fernseher integriert wurde, von Herrn Peter Ruegg aus der Schweiz gebaut.

Bild 2: Ein betriebsfähiges schönes Diorama in Form eines Wandbildes wurde von Herrn Günther Middelmann gebaut.



Zwei wichtige Veranstaltungen bei Märklin

Zwei große Veranstaltungen im Oktober und im Dezember 1983 standen bereits ganz im Zeichen des 125jährigen Firmenjubiläums, das Märklin nun mit Stolz und großer Zuversicht feiern darf. In Zusammenarbeit mit dem „hobby magazin der technik“ war ein Wettbewerb zum Bau der originellsten Modellbahnanlage in der Nenngröße Z ausgeschrieben. Größer als erwartet war die Zahl der Teilnehmer, insgesamt 39 Anlagen gelangten noch in die Endrunde. Die Bewertung und Prämierung der gelungensten Objekte erfolgte dann

Bild 3: Auf einem Stadtplan von Hannover wurde von Herrn Walter Herrmann mittels Z-Gleisen die Ringbahn mit den verschiedenen Abzweigungen von Hannover nachgestaltet.

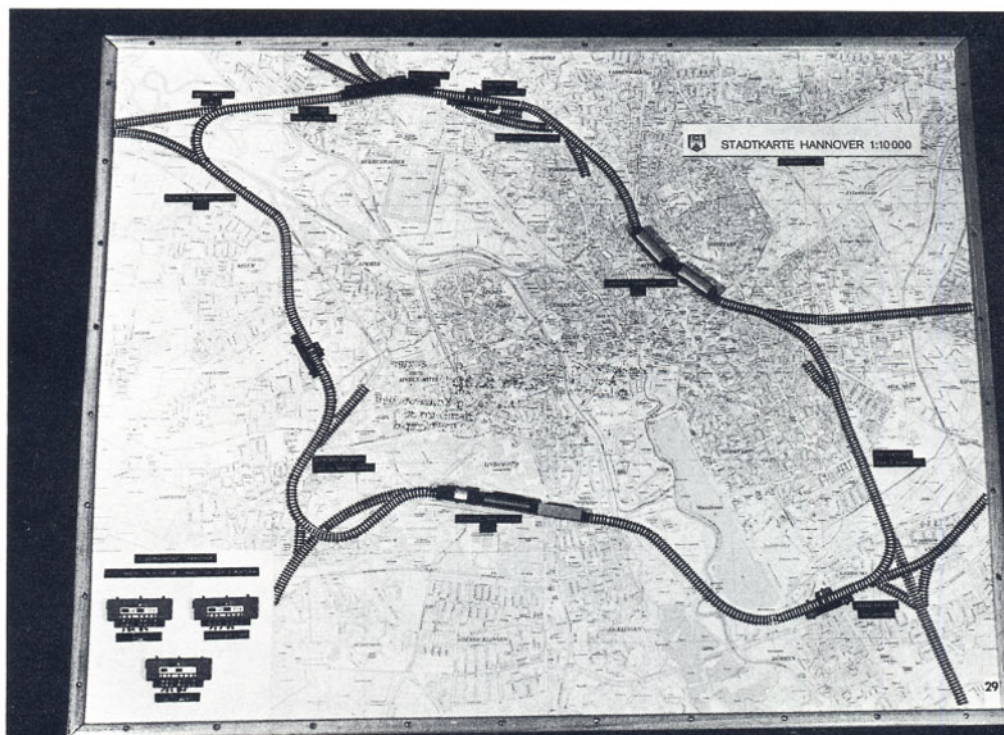




Bild 4: In einer Jubiläumspackung wird dieser entzückende, leicht „gealterte“ Güterzug der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen in der Baugröße H0 zur Auslieferung gelangen.

am 7. Oktober 1983 im Märklin-Museum in Göppingen. Die Sieger des Wettbewerbs kamen aus der Schweiz, aus Österreich und aus der Bundesrepublik.

Da viele der Arbeiten bereits in anderen Hobby-Zeitschriften veröffentlicht wurden, wollen wir uns auf die bildliche Vorstellung dreier Arbeiten, beschränken. Am besten zeigt die Anlage im Fernseher, was man mit der kleinen miniclub alles anfangen kann. Das hängende Wandbildiorama könnte der bereits von uns im vergangenen Jahr vorgeschlagenen Dioramenmöglichkeit entsprechen. Hier kann in einem „Wandbild“ Eisenbahnbetrieb in Form von Sägefahrten abgewickelt werden. Uns gefiel auch eine weitere Idee sehr gut: Anhand eines hannoverschen Stadtplanes, mittels Z-Gleisen, die in Hannover vorhandenen Eisenbahnstrecken nachzubilden.

66 Neuheiten zum 125jährigen Jubiläum

Wenige Wochen später, am 20. Dezember 1983, war das Museum der Firma Märklin der Schauplatz eines weiteren großen Ereignisses. Man hatte die Vertreter der internationalen Fachpresse zur Präsentation der Neuheiten 1984 eingeladen. Für alle drei Baugrößen schuf Märklin neue Fahrzeuge und neues Zubehör und übertraf damit wohl alle Erwartungen. Noch nie in der 125jährigen Geschichte dieses Herstellers gab es ein solch umfangreiches Neuheiten-Angebot. Der für die Berichterstattung zuvor schon abgesteckte Rahmen erlaubt uns leider nur einen Überblick über die besonders markanten Neuentwicklungen.

In der Baugröße Z stehen an erster Stelle das Modell einer Güterzuglokomotive der Baureihe 50 mit Kabinentender, eine Drehscheibe und ein Bausatz für einen dreiständigen Ring-Lockschuppen. Die mini-club-Freunde in der Schweiz dürfen sich auf das berühmte Modell der Ae 6/6 freuen. Zu den weiteren Überraschungen im Baumaßstab von 1:220 zählen zwei Diesellokomotiven und sechs Güterwagen nach amerikanischen Vorbildern.

Ein einmaliges Jubiläums-Angebot ist der Güterzug der ehemaligen Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen in der Baugröße H0. Enthalten sind eine Tenderlokomotive der Klasse T 5, drei gedeckte Güterwagen und zwei Kesselwagen. Alle Fahrzeuge sind besonders bedruckt und beschriftet, darüber hinaus aber auch noch leicht „gealtert“. Einzelne sind diese Modelle nicht erhältlich,

Bild 5: Einen Spitzenplatz auf allen Wunschlisten der letzten Jahre nahm die Schnellzug-Dampflok Baureihe 012 der Deutschen Bundesbahn ein, die Märklin nun in der Baugröße H0 schuf. Im Laufe des Jahres wird das Modell auch in der HAMO-Ausführung erscheinen.

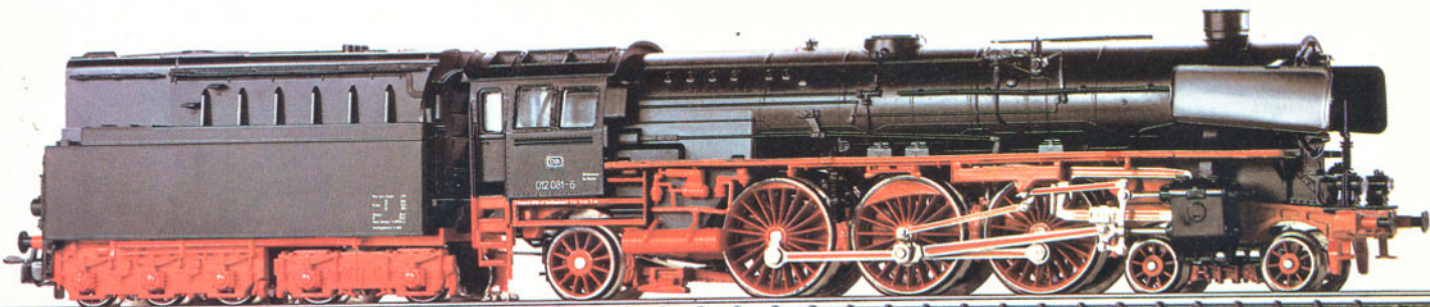




Bild 6: Die Güterzuglokomotive Baureihe 050 der DB mit Kabinentender, die Drehscheibe und ein Bausatz des dreiständigen Lokschuppens zählen zu den herausragenden Neuheiten in der Baugröße Z.

wohl aber die T 5 in normaler Länderbahn-Ausführung und weitere alte Güterwagen nach württembergischen Vorbildern. Ein langgehegter Wunsch wird mit der Nachbildung der ölgefeuerten Schnellzuglokomotive Baureihe 012 der Deutschen Bundesbahn erfüllt. Diese Lok und die kleine T 5 werden auch in HAMO-Ausführung erscheinen!!! Weitere internationale Lokomotiv-Neuheiten sind eine französische Tenderlok 232 TC als T-18-Variante, belgische und niederländische Elektrolokomotiven, die Re 4/4 IV der SBB mit der Betriebsnummer 10 103 und eine Diesellok F

7 der Southern Pacific. Einige dieser H0-Modelle werden ebenfalls in HAMO-Ausführung erhältlich sein. Die Diesellok V 220 der DB wird in oceanblau/beige geliefert und die 236 mit einer festgekuppelten zweiten Einheit als Doppellokomotive. Hinzu kommen noch eine Vielzahl neuer Wagen und Ausführungsvarianten bereits vorhandener Modelle. Glanzstück unter den Jubiläums-Neuheiten ist aber ganz ohne Zweifel das „Schweizer Krokodil“ in der Baugröße I. Genau fünfzig Jahre, nachdem das erste Krokodil in der Spur I vorgestellt wurde, erscheint diese le-

gendäre Maschine als völlige Neukonstruktion in einer Superdetaillierung. Gefertigt wird eine limitierte Sonderserie in der braunen Ursprungsausführung und eine grüne Variante aus der Zeit der fünfziger Jahre mit verschiedenen Änderungen. Für einen vorbildgetreuen Einsatz entwickelte Märklin auch noch die erforderlichen Fahrdrähte und Masten. Die in Quantität und Qualität beeindruckenden Neuheiten sollen ab dem Frühjahr 1984 in drei Lieferabschnitten in den Fachhandel gelangen. Wir werden zum gegebenen Zeitpunkt ausführlich darüber berichten. **HO**

Bild 7: Neben der braunen Ursprungsausführung wird das „Krokodil“ der Baugröße I auch noch als Variante im Bauzustand der fünfziger Jahre in den Fachhandel gelangen und vor allem das Interesse der vielen Sammler wecken. **Alle Fotos: Werkbilder Märklin**





Bild 1: Die 052359 schiebt unterhalb von Etzelwang einen Güterzug Richtung Sulzbach – Rosenberg über die Hartmannshofer Steige nach (2. 12. 1973).

Foto: J. Nelkenbrecher

Winterbetrieb bei der DB und DR

Auf fünf Farbseiten haben wir für Sie eine kleine Auswahl stimmungsvoller Winteraufnahmen zusammengestellt.

Das erste Foto führt uns in die Zeit des Dampfbetriebs auf der Hartmannshofer Steige. Diese an der Hauptstrecke Nürnberg – Schwandorf gelegene Steilrampe ist nicht zuletzt durch die herrlichen Farbfotos in der Sonderausgabe „Dampflokomotiven – fotografiert von Jürgen Nelkenbrecher“ vielen Lesern des Eisenbahn-Journals schon bekannt. Gerade auch im Winter zog es schon immer die Fotografen an diesen Rampenabschnitt. Trotz der kurzen Wintertage fuhren dort sehr

viele mit Dampflokomotiven bespannte Güterzüge bei Tageslicht über diese Rampe. Mächtige Dampfwolken markierten den oft mühsamen Weg der Züge von Hartmannshof über Etzelwang nach Neukirchen bei Sulzbach-Rosenberg. Nicht selten mußte eine Lokomotive der Baureihe 50 des Bw Weiden als Schublok mithelfen, die schweren Güterzüge über die 10 km lange Rampe zu befördern. Die nächsten beiden Fotos entstanden an der Hauptstrecke München – Ingolstadt. Bei Walpertshofen, nördlich von Dachau, führt sie aus dem Ampertal heraus und durchzieht in weit geschwungenen Bögen das Dachauer Hinter-

land. Im weichen Licht der Abenddämmerung erscheint die Winterlandschaft wie verzaubert. Beachten Sie in Bild 2 auch die Alleebäume im Hintergrund, die den Weg von Unterweilbach zu einem außerhalb des Dorfes gelegenen Gehöft säumen. Kein Baum gleicht dem anderen.

Das Foto der folgenden Doppelseite führt uns nach Sachsen. Die 50 1298 ist mit einem kurzen Personenzug von Döbeln nach Großbothen im Tal der Freiburger Mulde unterwegs. Wer möchte beim Anblick dieses Dampfzuges nicht gerne in den Personenwagen hinter der Lok einsteigen und, an einem gemütlichen



Bild 2: Eine Lokomotive der Baureihe 141 ist am 29. 12. 1981 mit einer Wendezuggarnitur als E 3241 südlich von Röhrmoos nach Ingolstadt unterwegs (KBS 920).

Foto: A. Ritz

Bild 3: Mit einer langen Garnitur offener Güterwagen legt sich in der Abenddämmerung des 29. 12. 1982, südlich von Röhrmoos, eine E 50 in die Kurve.

Foto: A. Ritz









◀ **Bild 4** (Poster): Die 50 1298 war am 25. 2. 1983 mit einem Personenzug von Döbeln nach Großbothen unterwegs. Die Aufnahme entstand an der Brücke über die Freiburger Mulde bei Technitz.
Foto: P. Kaufmann

▲ **Bild 5:** Eine E 18 eilt am 22. 2. 1983 mit dem E 3241 (Aschaffenburg – München) bei Muhr am See durch den sich lichtenden Morgennebel.
Foto: A. Ritz

Fensterplatz sitzend, eine kleine Rundreise durch Sachsen unternehmen? Nicht nur die Zeit der Dampflokomotiven geht zu Ende. Auch für die E 18, die 1935 für den schweren Schnellzugdienst beschafft wurde, ist die Zeit schon fast abgelaufen. Nur noch 5 Loks werden in diesem Winter planmäßig vom Bw Würzburg eingesetzt. Trotzdem kann man sie noch in allen Ecken Bayerns antreffen, ob

in München oder Coburg, in Würzburg oder Passau. Zum Glück blieb ihr das Schicksal so vieler anderer Schnellzuglokomotiv-Gattungen erspart, am Ende ihrer Einsatzzeit sich das Gnadenbrot fast ausschließlich mit der Beförderung von Personenzügen verdienen zu müssen. Der derzeit gültige Umlauf enthält noch sehr viele Eilzugleistungen. Auf dem obenstehenden Foto hat eine E 18 den E

3241 von Aschaffenburg nach München am Haken. Mit einem Laufweg von 367 km war dieser Eilzug viele Jahre lang eine der besten Leistungen im Plan der E 18. Mit allen Zwischenhalten benötigten die E 18 nur etwas mehr als 4½ Stunden, um mit ihrem Eilzug von der Nordwestecke Bayerns in die Landeshauptstadt zu gelangen.

AR



Bild 1: Aus dem Pola-Bauernhof gestaltete Herr Jerusalem mit relativ geringen Mitteln und Arbeitsaufwand einen Mühlenumbau.

Modellbahndioramen (7. Teil)

Mühlen, Mühlen, Mühlen

Bei einer unserer Redaktionskonferenzen, die dem Aufspüren interessanter Modellbahnthemen diene, stellten wir fest, daß schon seit längerem das Thema „Mühle“ stiefmütterlich behandelt wurde. Von den Zubehör-Herstellern werden meist nur kleine Hintergrundmühlen (ausgenommen „Faller“) angeboten. Eine Repräsentationsmühle (maßstäblich) für den Vordergrund oder ein Diorama gibt es eigentlich nicht.

Das hat Herrn Jerusalem beflügelt, mal „schnell“ eine entsprechende Mühle für die Vorstellung im Eisenbahn-Journal zu entwerfen und zu bauen.

Das Ergebnis des Eigenbaus konnten Sie im Eisenbahn-Journal 4/83 als „Steinbach-Mühle“ sehen und unser Mitarbeiter Herr Barkhoff hat sie auch zusätzlich in seinen Anlagenentwurf im Eisenbahn-Journal 7/83 zeichnerisch integriert. Daraufhin häuften sich bei uns Leserfragen nach entsprechenden Modellmühlen-Zeichnungen. Hier liegt nun aber „der Hase im Pfeffer“. Herr Jerusalem war seinerzeit vom Bau so begeistert, daß er ganz vergessen hatte, Fotos von den einzelnen Baustapen zu fertigen. Wir haben deshalb Herrn Jerusalem gebeten, die Mühle nochmals zu bauen, um die einzelnen Entstehungsetappen nachträglich zeigen zu können. Alle Arbeiten unseres Herrn Jerusalem sind aber individuelle Einzelanfertigungen, es entstand deshalb eine ganz neue Mühle, bei der die Le-

serwünschte, die Baubeschreibung betreffend, berücksichtigt werden konnten.

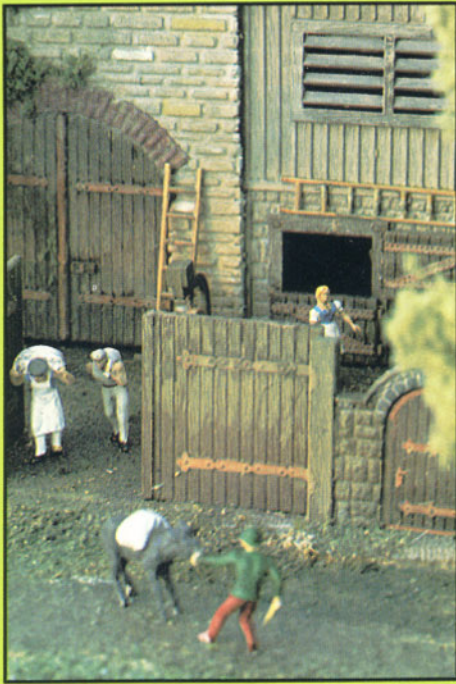
Zunächst kam uns aber noch die Idee, durch Umbau oder Ergänzung von auf dem Gebäudemodellsektor vorhandenen Bausätzen eine einfache Umbaulösung mit geringem Arbeitsaufwand zu finden.

Dies ergab sich in Form eines gerade in der Redaktion vorhandenen Pola-Bausatzes

(Bauernhof, Art.-Nr. 643). Sicher sind auch bei anderen Gebäudeherstellern brauchbare Bausätze, die entsprechend verwendet werden könnten, im Lieferprogramm vorhanden. Zum Pola-Bauernhof noch eine kurze Anmerkung. Der angefügte Schuppen eignet sich für einen Mühlenumbau unseres Erachtens recht gut, man kann jedoch gegenüber dem nachfolgenden Jerusalem-Vorschlag auch noch

Bild 2: Das Ganze wurde in ein hübsches Kleindiorama von weniger als einem halben Quadratmeter Grundfläche eingebaut.





◀ Bild 3: Entsprechend der Mühle verändert sich natürlich auch die Figurenart, anstatt der Landarbeiter kommen hier Preiser-, „Müller“-Figuren zum Einsatz.



▶ Bild 4: Sehr viel Platz ist in dem Pola-Stallseitengebäude für die Unterbringung eines Faller-Mühlen-Motors.
Fotos 1–4:
W. Kosak

etwas vereinfachen, z. B. wenn das auf der Rückseite befindliche Scheunenausfahrt durch eine Ziegel- oder Natursteinmauerplatte (Heki-dur) verschlossen wird und hier ein kleines Mühlrad, wie in verschiedenen Indu-

striebausätzen enthalten, eingesetzt wird. Diese Mühle würde dann jedoch nicht durch einen vorbeifließenden Bach von unten angetrieben, sondern das Mühlrad erhält die Wasserzufuhr mittels einer „Holzrinne“ von oben auf das Mühlrad. Hierbei könnte die Eigenherstellung des Mühlrades entfallen und die Gebäudeumbauten einfacher gestaltet werden.

Die Redaktion

Herrn Jerusalems Umbauvorschlag

Der Bausatz von „Pola“ wurde laut Werksanleitung montiert, lediglich das Scheunengebäude mit Stallungen erhielt leicht zu bewerkstellende Veränderungen.

Der gesamte linke Teil wurde mit „Heki“-Mauerplatten ummantelt (Klebstoff UHU-por oder Roco-Styro) wobei die gesamte Einheit nicht auf der Grundplatte verklebt wird. Auf die Fundamentplatte setzt man einen stabilen Plastikkragen, wie auf dem Foto zu sehen, als Halt und Arretierung. Im Innenraum ist ausreichend Platz für den „Faller-Motor“, Art.-Nr. 629, der einfach auf einem Fundament von Plastikstücken befestigt wird (normaler Plastikkleber), mit einer zusätzlichen Drahtsicherung durch die Grundplatte. Wenn Sie nicht ein handelsübliches Mühlrad (Faller, Pola oder andere) verwenden wollen, können Sie sich anhand der Skizze aus Plastik oder Karton selbst ein solches Rad fertigen.

Hierbei sollte der „Bastler“ sich nicht sklavisch an die vorgegebenen Skizzen und Erklärungen halten, denn wir möchten jedem Tüftler seinen eigenen Spielraum für Ideen und Verbesserungen lassen. Die Fotos des kompletten Arrangements zeigen Ihnen im Wesentlichen, wie man so etwas mit relativ wenig Hilfsmitteln gestaltet. Es gibt außerdem inzwischen gute Literatur, die ergänzende Tips aufzeigt (z. B. von Alba, Miba, Faller, Vollmer u. a.!).

Es sei noch nachzutragen, daß man natürlich bei der späteren Einordnung am Standort daran denken muß, daß das Wasserrad wenigstens 1–1,5 cm tiefer als die Grundlinien des Bausatzes angeordnet werden muß. Am günstigsten ist eine Vormontage der Grundplatte des Bausatzes auf einen entsprechenden Untergrund. Ich nahm hierzu ein ca. 5 mm starkes Sperrholzbrettchen und verleimte hierauf aufeinander zwei 1 cm starke Styroporplatten. Das Plastikfundament des Bausatzes wird dann im Bereich des Mühlenhauses auf der

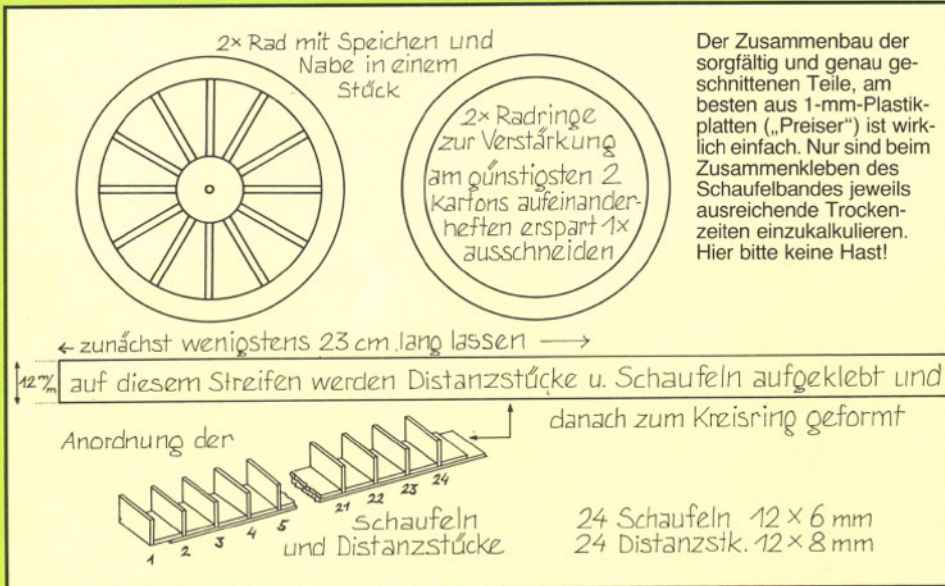


Bild 6: Den notwendigen Mühlbach und die Wasserzuführung zum Mühlrad hat Herr Jerusalem aus Gießharz, Steinchen und Watte äußerst raffiniert nachgebildet.
Foto: F. Jerusalem

Bild 5: Schematische Zeichnung für eine recht einfache Herstellung des benötigten Mühlrades aus Pappkarton bzw. Plastikplatten. Es können natürlich auch fertige Mühlräder von Pola und Faller verwendet werden. Diese sind jedoch wesentlich kleiner.
Zeichnung: F. Jerusalem





Bild 7: Die Rückfront des Bauernhofes wurde von Herrn Jerusalem durch Heki-Natursteinplatten verändert und verkleidet. Als Nebenerwerb hält sich der Bauer noch eine Schafzucht.

Bild 8: Als einen weiteren Versuch, Mühlengebäude auf einfache Weise herzustellen, möchten wir Ihnen eine Mühle vorstellen, die aus verschiedenen Vero-Gebäude-Bausätzen in freier Fantasie in der Redaktion zusammgebaut wurde.





Rückseite bündig mit dem Mauerwerk des Aufbaues abgesägt. Den Umbau habe ich zur besseren Vorstellung als Kleinst-Diorama gestaltet, wobei hier aus Zeitgründen noch lange nicht die Palette der Gestaltungsmöglichkeiten ausgenutzt wurde. Wenn man Styropor als „Gelände“ nimmt, ist größte Vorsicht bei der Verwen-

dung von Gießharz angebracht. Das Bachbett ist sorgfältig mit einer Leim-Gips-Brühe vorzuisolieren. Der Umbau nahm insgesamt ca. 40 Stunden incl. Diorama in Anspruch. Parallel hierzu liefen die Entwicklungs- und Planungsvorarbeiten zur komplett neu erstellten Mühle. Hierüber jedoch später mehr.

F. Jerusalem

Modellbahn gezeichnet

Auf andere Art und Weise beschäftigte sich erneut unser Mitarbeiter Herr Barkhoff mit dem Thema Dioramenbau. Der heutige Vorschlag schließt an unseren Artikel „Modellbahndioramen (Teil 5) des Eisenbahn-Journals 6/83 und dessen Vorgängerinnen an.



Bild 9 (oben): Auch dieses Gebäude, das kleiner als der Pola-Bauernhof ist, vermittelt einen recht romantischen Eindruck.

Bild 10: Das kleine Diorama, an dem neben dem Mühlbach eine Lokalbahnstrecke vorbeiführt, wurde jahreszeitlich im Herbst angesiedelt.

Wie Sie sicher noch wissen, haben wir verschiedene Vorschläge mittels des Märklin-Steckspiels nachgestaltet. Herr Barkhoffs Idee ist diesmal für die reinen Dampflok-sammler gedacht. Es sollte auf möglichst kleiner Fläche eine große Anzahl Dampflok-omotiven sinnvoll zur Ausstellung gelangen. Er schuf deshalb zeichnerisch ein ca. 2,30 m langes Bw-Stück, das auf vielen Parallel-Gleisen annähernd dreißig Lokomotiven eine Abstellmöglichkeit bietet. Dieses Bahnbetriebswerk hat zur kleinen Vorort-Modellanlage eine „Spitzkehrenauffahrt“ auf der in Zick-Zack-Fahrt die obere bzw. untere Ebene erreicht werden kann. Bei ca. 1 Meter Tiefe erhält die Anlage nur eine Hintergrundkulisse, bei größerer Tiefe z. B. ab 1,40 m kann die Anlagenrückseite ähnlich Herrn Barkhoffs Vorschlag im Eisenbahn-Journal 6/83, Seite 55, Bild 11, gestaltet werden.

Die Redaktion

Bahnbetriebswerk mit Raffinesse

Ein recht großzügig angelegtes Bahnbetriebswerk im vorstädtischen Bereich, bildet den optischen Schwerpunkt dieses Modells. MZZ-Arkadenteile, die z. T. umfunktioniert und den gegebenen baulichen Situationen angepaßt wurden, dienen dem vorderen und hinteren Abschluß dieses Traktes. Auf einen Lokomotivschuppen wurde bewußt verzichtet. Somit steht dem Dampflokfan mehr Freiraum für seine zahlreichen Modelle zur Verfügung. Schiebebühne, Bekohlung, Wasserkräne und die Besandungsanlage bieten Gelegenheit für viele Lokomotivfahrten innerhalb des Bw-Geländes. Der Gleisstützen oberhalb der Schiebebühne dient übrigens zur Aufnahme für z-gestellte oder reparaturbedürftige Dampflok-omotiven. Das hinter dem Kohlenbunker sichtbare Stellwerk sichert den Fahrbetrieb innerhalb des Bw's. Den linken Abschluß des Modells bildet ein größeres Fabrikgebäude, in welches eines der Bw-Gleise mündet. Es beherbergt eine Drehscheibe. Hier können, für den Betrachter nicht einsehbar, Lokomotiven gewendet werden. Den Hintergrund bilden Stadtkulissen aus dem MZZ-Programm. Im Abstand dazu führt die Gleisstraße vom und zum Bw-Gelände. Durch den räumlichen Abstand und durch die Straßenüberführung am rechten Ende, soll ferner der Eindruck erweckt werden, als verlief parallel zum Bahnbetriebswerk eine Straße.

Unmittelbar von der langgestreckten Arkadenfront wurde ein kleiner Vorstadtbahnhof eingebaut. Die Eingangshalle befindet sich unter den Gleisen des Bw's. Die Fahrgäste erreichen über einen Fußgängertunnel, der etwa in Höhe des Stellwerks wieder ans Tageslicht gelangt, den Weg zum nahen Einkaufszentrum. Darüberhinaus führt ein separater Zugang zu der rechts sichtbaren Häuserzeile. Der Wasserturm für die immer durstigen Dampflok-omotiven steht außerhalb des Bw-Geländes. Den vorderen Abschluß des Modells bilden die Anlagen zweier Schrebergärten, der kleine Kiosk und eine Bushaltestelle.

R. Barkhoff

Bild 13: Projektierung der neuen Jerusalem-Mühle aus Karton. Baupläne und die einzelnen Bauteile veröffentlichen wir ab der nächsten Ausgabe. Foto: F. Jerusalem



Bild 11: Auch glänzende Kunststoffbauteile lassen sich mit wasser verdünnbaren Farben für romantische Gebäudefarbgebungen bestens verwenden. Selbstgefertigte Laubbäume und Preiser-Tannen runden das Gesamtbild ab.



Bild 12: Bei der Preiser-„Müllerin“ und deren Magd, ist „Großkampftag“ – es wird Wäsche gewaschen.

Fotos 7–12: W. Kosak



Bild 14: Herr Barkhoffs Bw-Diorama. Hier wurde wieder von MZZ-Kulisenteilen ausgegangen. Auch die Arkaden im Vordergrund können entweder aus entsprechenden Kunststoff-Mauerplatten oder MZZ-Karton erstellt werden.
Zeichnung: R. Barkhoff

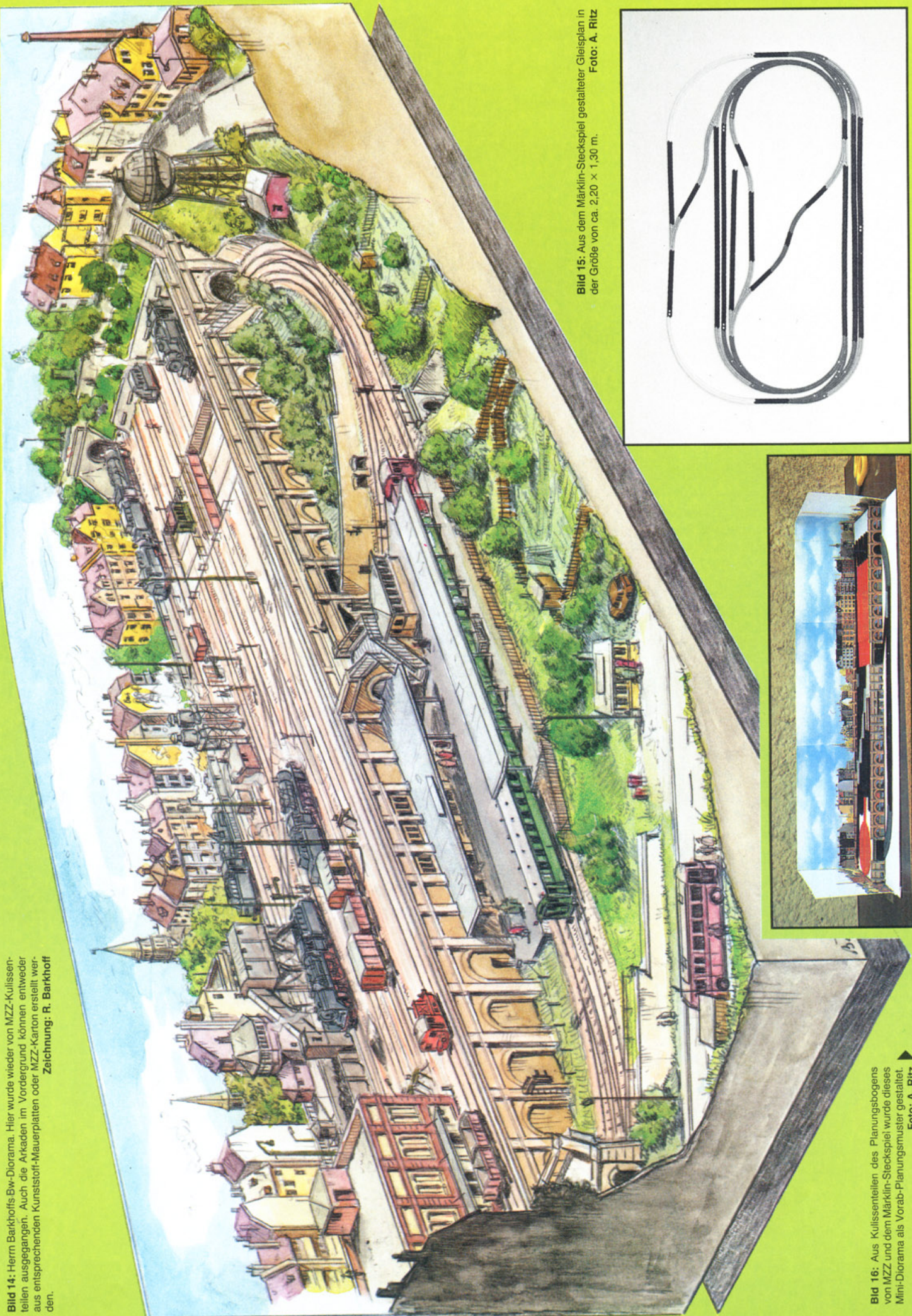


Bild 15: Aus dem Märklin-Steckspiel gestalteter Gleisplan in der Größe von ca. 2,20 x 1,30 m.
Foto: A. Ritz

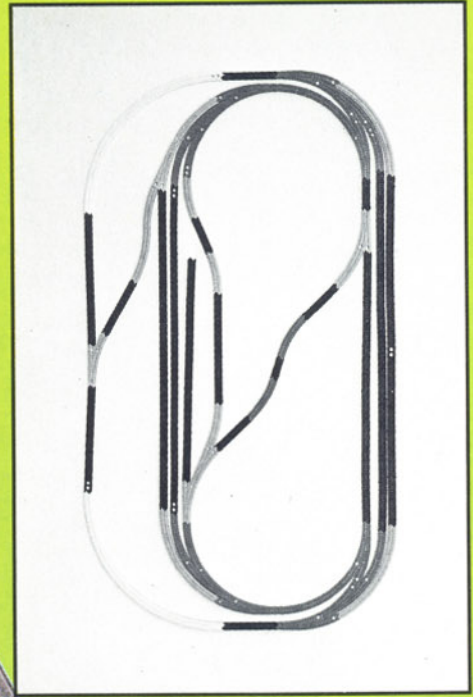


Bild 16: Aus Kulisenteilen des Planungsbogens von MZZ und dem Märklin-Steckspiel wurde dieses Mini-Diorama als Vorab-Planungsmuster gestaltet.
Foto: A. Ritz

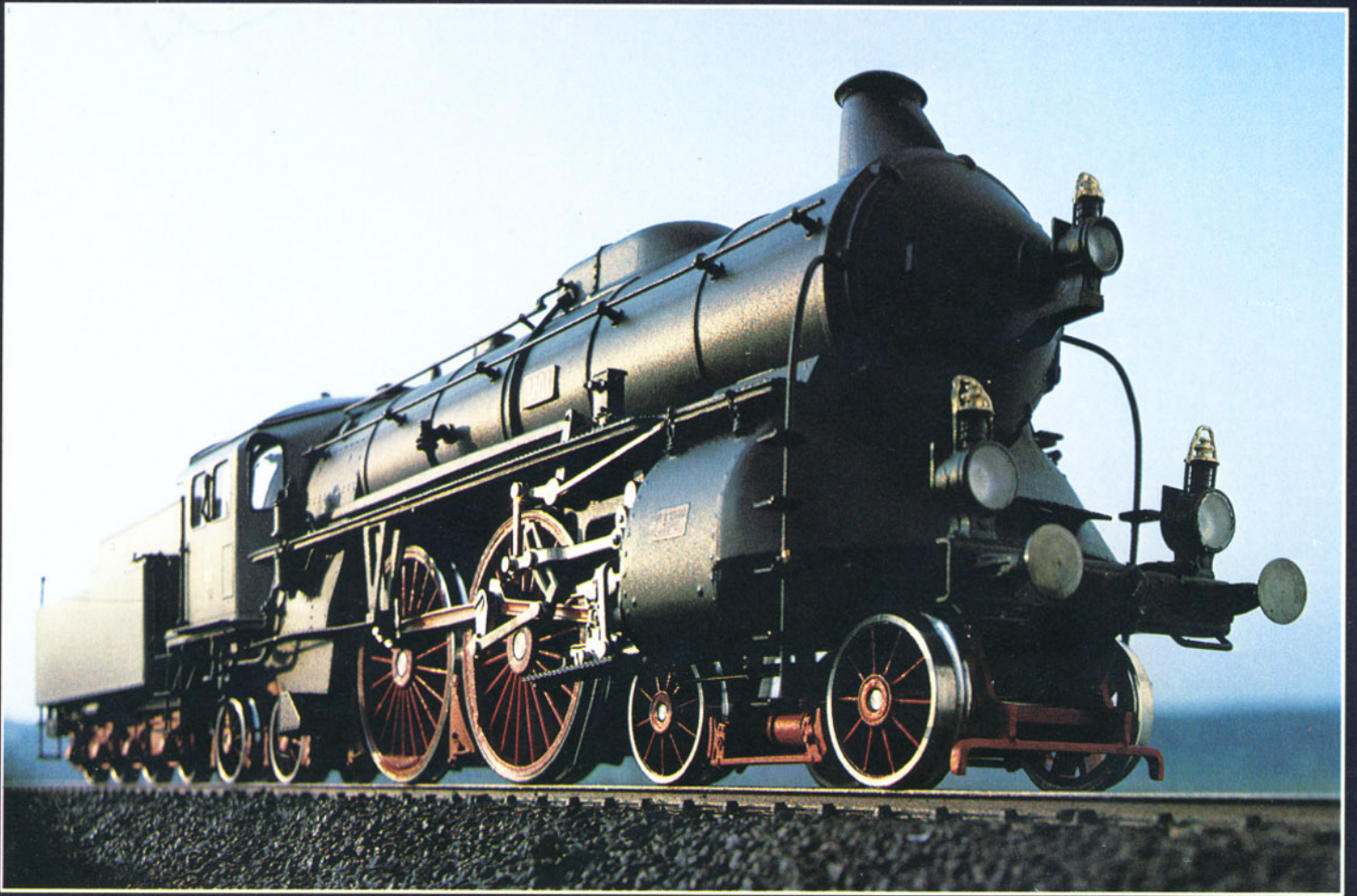


Bild 1: Die herrliche S 2/6 als H0-Modell der Firma Fulgurex. Die Lok rollt gerade zur Behandlung.

»Auf der Kgl. bayerischen Staatsbahn«

Es ist schon mehr als ein Jahr her, daß wir damit begonnen hatten, uns ausführlich mit der Kgl. bayerischen Staatsbahn im Modell zu beschäftigen. Die damalige Serie fand bei unseren Lesern eine ausgezeichnete Aufnahme. Daher wurden wir in der Zwischenzeit sehr oft und wiederholt darauf angesprochen, ob wir die Serie – unter Mitwirkung unserer „drei jungen Fotografen“ – nicht fortsetzen könnten. Wir mußten uns also eine neue Begebenheit mit und um die bayerische Staatsbahn ausdenken. Besonders schwierig wurde dies, was neue Fotografiestandpunkte auf unserer Modellbahnanlage betrifft, denn gerade die

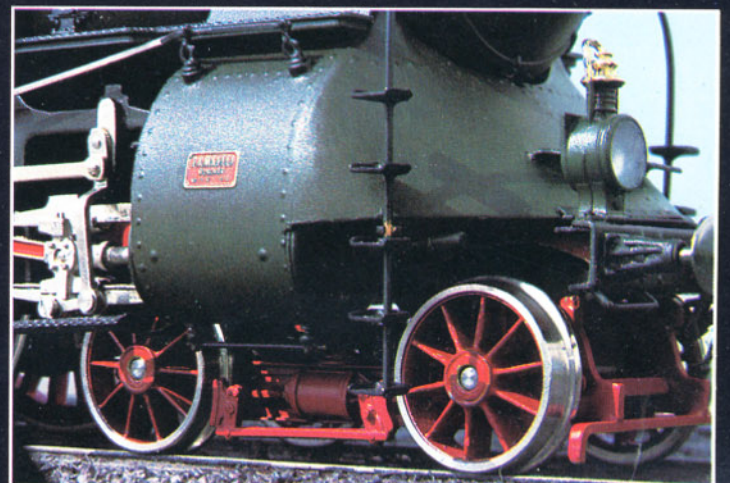
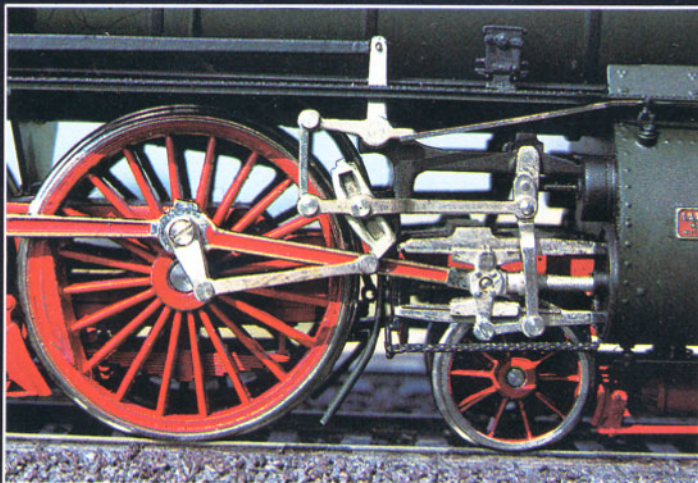
abwechslungsreichen und schönen Modell-Landschaftsmotive waren es, die die große Resonanz auslösten. Hierzu kamen verschiedene Anregungen innerhalb unserer Redaktion, so z. B. der Vorschlag, die nächste Geschichte in eine winterliche Landschaft zu verlegen. Durch den dafür benötigten Kunstschnee wäre die Anlage jedoch für alle Zeit verdorben, ein entsprechendes Schneepulver läßt sich nicht mehr vollständig entfernen. Wir entschieden uns deshalb, unsere Anlage um zusätzliche Fotografiestandpunkte zu erweitern.

Bayerische S 2/6 von Fulgurex

Einen besonderen Anreiz, das Bayernthema wieder aufzugreifen, gab zusätzlich die im letzten Jahr von Fulgurex nochmals aufgelegte bayerische S 2/6.

Von dem hervorragend gearbeiteten Modell konnten ein paar ausgezeichnete Aufnahmen gemacht werden, die so recht zu unserer Geschichte passen. Eine ausführliche technische Beschreibung zu dem H0-Modell der S 2/6 ersparen wir uns, sondern weisen dar-

Bild 2 und 3: Können Sie sich noch an unsere großformatige Aufnahme des Spur-0-Triebwerkes der S 2/6 im Eisenbahn-Journal 5/82 erinnern? Trotz des kleineren H0-Maßstabes ist zu dieser Abbildung kaum ein Unterschied in der Detaillierung festzustellen. Dasselbe trifft für das nebenstehende Bild der Zylindergruppe und des Drehgestells zu.



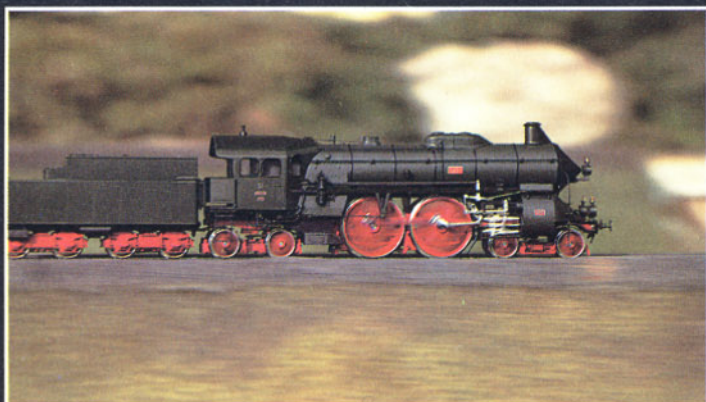


Bild 4: Hier kommt der Sonderzug mit dem bayerischen Militärattaché angebraut. Die Märklin-Personenwagen wurden mit bayerischen Rai-Mo-Abziehbildern versehen, der Teakholzwagen stammt von Fleischmann und wurde von uns zum Salonwagen umfunktioniert.

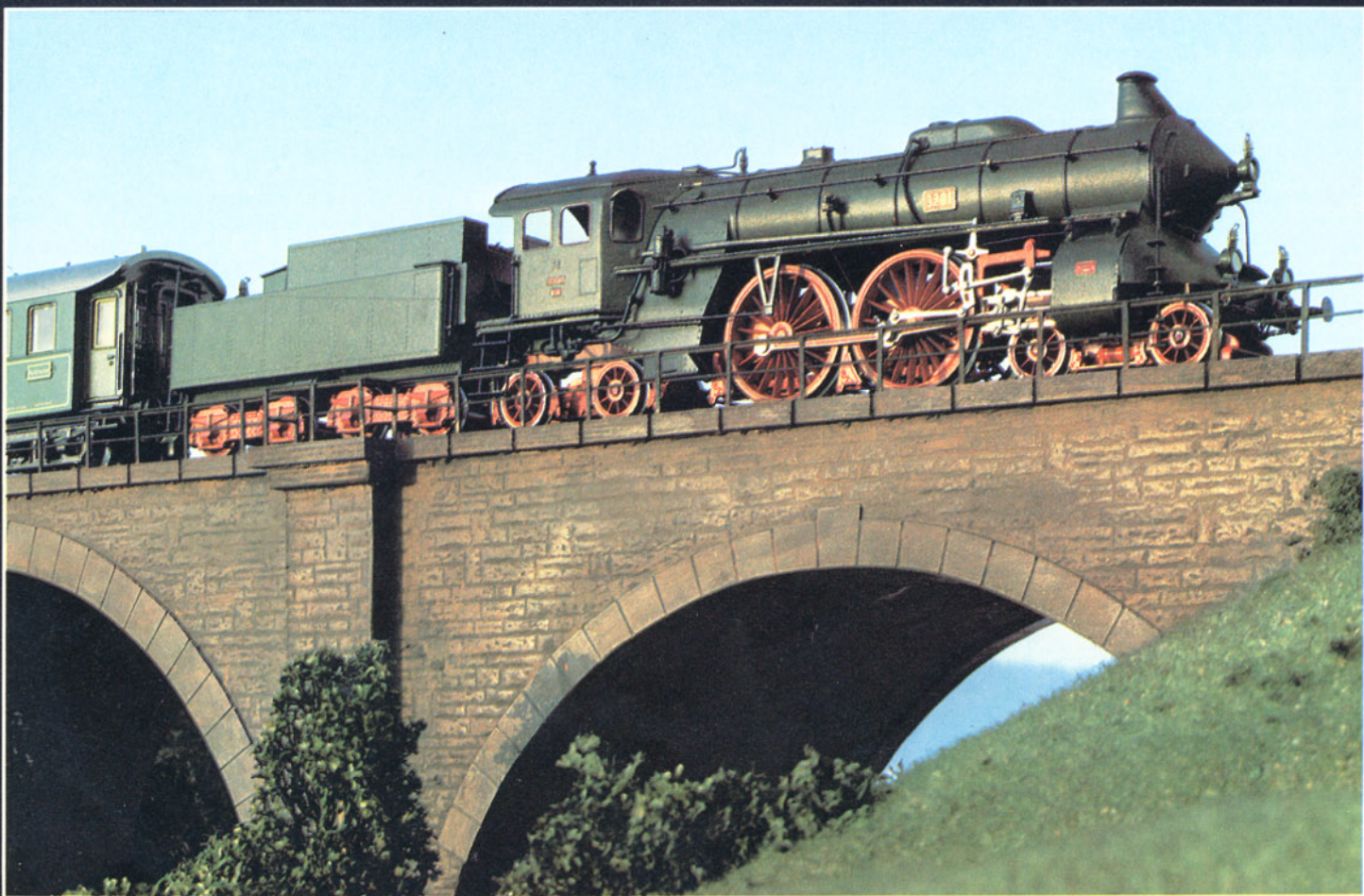
◀ **Bild 5:** In rasanter Fahrt „fliegt“ die S 2/6 am Fotografen vorbei.

Bild 6: Auch der zweite Fotograf hatte einen günstigen Standpunkt an der Strecke, an der diese imposante Aufnahme entstand.

auf hin, daß die grüne Version bereits ausverkauft ist. Wahlweise in violett oder grau soll das Modell aber ab Mitte 1984 nochmals lieferbar sein. Über das Fulgurex- und M+L-Modell desselben Typs in der Spurweite 0 sowie dessen Vorbild haben wir schon im Eisenbahn-Journal 5/82, Seite 30 ff., eingehend berichtet, so daß wir hier auf eine Wiederholung verzichten können.

Eine unüberwindliche Hürde ?

Mit dem Fortsetzungsbericht zur Kgl. bayerischen Staatsbahn im Modell haben wir nun eine selbstverursachte Hürde zu überwinden.



Diese entstand dadurch, daß wir vormals unsere Geschichte im Jahre 1913 spielen ließen. Schuld daran war unser Wunsch, die Rivarossi-Mallet miteinander zu setzen. Bekanntlich wurde deren Vorbild 1913 an die Kgl. bayerische Staatsbahn ausgeliefert.

Aber warum nicht einfach die Geschichte 1914 fortsetzen und die drei Fotografen dort wieder im Herbst den Urlaub verbringen lassen? Wenn das so einfach wäre, — die Ereignisse der Zeit . . . Können Sie sich noch an Ihren Geschichtsunterricht erinnern, und welches folgenschweres Jahr 1914 war?

Es begann der erste große Weltkriege. Bereits im Mai 1913 hatte die Kriegsfurie Europa erfaßt und auf dem Balkan rumorte es heftig. Nach der Ermordung des österreich-ungarischen Thronfolgers am 28. Juni 1914 in Sarajewo und dem scharfen Gegenschlag zu dem sich Österreich-Ungarn veranlaßt sah, war in dessen Folge der Weltkrieg nicht mehr aufzuhalten. Von da an gab es unter den europäischen Staaten Kriegserklärungen wie „Rundschreiben“ und seit dem 1. August lief in Deutschland die Mobilmachung auf vollen Touren.

Fotoreise unter erschwerten Bedingungen

Dies blieb natürlich auch für Bayern und unsere drei Fotografen nicht ohne Einfluß. Der älteste unserer drei Fotografen mußte bereits in den ersten Mobilmachungstagen einrücken und konnte somit die für den September geplante Fototour nicht mehr mitmachen. Die anderen beiden begaben sich deshalb recht niedergeschlagen im September 1914 auf die mittlerweile recht schwierig gewordene Reise nach Bayern. Die gültigen Fahrpläne waren außer Kraft gesetzt worden, der Transport von kriegswichtigen Gütern hatte Vorrang. Die ganze schreckliche Situation barg aber auch Vorteile für die beiden: Sie bekamen Lokomotiven und Züge vor die Kamera, die normalerweise in dieser Gegend nicht anzutreffen waren.

Am späten Nachmittag trafen sie in Nordbayern ein und bekamen als erstes eine Rarität besonderer Art vor die Linse — die bayerische S 2/6. Dieses Einzelstück, das als Krönung deutscher Dampflokomotivtechnologie 1907 den Weltrekord mit 154 Stundenkilometern eingefahren hatte, war schon eine imposante Erscheinung.

Reger Betrieb entwickelt sich in Bayern

Bayern, das zwangsläufig, ob es wollte oder nicht, mit in den Kriegsstrudel gezogen wurde, hatte ständig Verbindung mit Berlin. Es war deshalb auch erforderlich, daß Sonderkurierzüge zwischen München und Berlin eingesetzt wurden, mit denen der bayerische Militärattaché zwischen München und dem Kriegsministerium in Berlin hin und her pendeln konnte. Zu diesem Dienst wurde auch die S 2/6 herangezogen. Die Lokomotive hatte gerade frische Vorräte gefaßt, war kurz durchgesehen worden und rollte nun wieder an den Zug. Dies war die Gelegenheit für die beiden Fotografen, die Maschine aus aller-nächster Nähe abzulichten. Der edle Renner bot schon ein beeindruckendes Bild. Der Zug bestand aus nur wenigen Wagen. Darunter war ein Teakholzsalonwagen, der vom Fürstenhaus von Thurn und Taxis für diese Fahrten ausgeliehen bzw. zur Verfügung gestellt wurde. Des weiteren wurden noch zwei Schnellzugwagen mitgeführt, in denen Bera-



Bild 7: In dieser turbulenten Zeit nach der Mobilmachung wurde selbst die großrädrige S 3/6 (Liliput) für Truppentransporte eingesetzt.

ter, Bedienstete und die Vorräte untergebracht waren. Als am nächsten Tag der Zug aus Berlin zurückkam, hatten unsere beiden Fotografen das unwahrscheinliche Glück, seine Vorbeifahrt von verschiedenen Kamerastandpunkten aus fotografieren zu können. Mit Windeseile sauste die S 2/6 durch die fränkische Landschaft. Auch auf den übrigen Nord-Süd-Strecken im Norden Bayerns herrschte hektische Betriebsamkeit. Alles was Dampf machte mußte eingesetzt werden. So waren z. B. mit S 3/6 bespannte Züge — nur mit Frontsoldaten besetzt — unterwegs. Überall auf den Bahnhöfen wimmelte es von Soldaten. Dazwischen immer wieder vereinzelt Zivilpersonen, die sich von ihren Angehörigen verabschiedeten und auf eine schnelle Rückkehr von der Front hofften, denn noch war man allgemein der Auffassung, daß dieser Krieg nicht lange dauern würde. Auch kriegswichtige Güter wie Treibstoff, Munition, Vieh, Lebensmittel und Textilien mußten in großen Mengen transportiert werden. So be-

gegneten unsere beiden Fotografen auch Lokomotiven von denen sie noch nie etwas gehört, geschweige denn gesehen hatten. So z. B. eine der beiden Baldwin-Maschinen die vor zwei Jahren von der Kgl. Staatsbahn für Erprobungszwecke in Amerika gekauft wurden. Die für bayerische Begriffe recht exotisch anmutende mächtige Maschine schleppt einen schweren Petroleumzug. Auch die bayerische „Groß-Mallet“ Gt 2 x 4/4 mußte als Zuglokomotive herhalten und konnte in der Nähe der Frankenwaldrampe aufgenommen werden.

Hektik in Altendorfen

Auf ihrer Kreuz- und Querfahrt machten die beiden Fotografen natürlich auch einen Abstecher nach Altendorfen, das sie noch vom Vorjahr her gut kannten. Auch hier im Bahnhof dasselbe Getümmel wie überall — Hektik, Züge, und nochmals Züge. Selbst auf den kleineren Nebenstrecken und Lokalbahnen war es mit der bayerischen Ruhe vorbei.



Bild 8: Normal schaffte die bayerische P 3/5 ihr Pensum ohne Vorspann. Heute, da sie einen schweren Truppentransporter am Haken hat, wurden gleich zwei dieser kräftigen Bayern (von Trix) benötigt.

Auch hier wurden die Soldaten und frisch rekrutierten Bauernburschen zum Kriegsdienst abgeholt und selbst die kleinsten Lokomotiven mußten schwere Arbeit leisten. Die Züge waren überfüllt und mußten zusätzlich Güterwagen mit Versorgungsmaterial mitführen. In allen Lokschuppen wurde nachgesehen, ob nicht noch eine vergessene Maschine herumstand. Von allen Abstellgleisen wurden die letzten Reserven des Waggonmaterials zusammgezogen. Selbst die betagtesten Veteranen mußten noch irgendwelche Aufgaben übernehmen. Überall auf dem Lande wurde der Lokomotivbestand „verdünnt“, selbst Lokalbahnlokomotiven wurden zu Lokzügen zusammengestellt und abgezogen, so daß für die Aufrechterhaltung des in Friedenszeiten üblichen Personenverkehrs bald keine Möglichkeit mehr bestand. Unsere beiden Fotografen kehrten nach ihrer nordbayerischen „Kreuzfahrt“, trotz sehr erfolgreicher Bildausbeute, recht bedrückt nach Hause zurück. Nur

wenig war noch von der alten Fröhlichkeit verblieben. Wer diese gewaltige Kriegsmaschinerie anlaufen sah, konnte nichts Gutes ahnen. Als sie ein halbes Jahr später ihren Freund, ihren ursprünglich Dritten im Bunde, anlässlich seines Fronturlaubs wieder trafen, erhielten sie für unsere Fotoserie von ihm Bilder aus dem südbayerischen Raum. Diese konnte er dort während der ersten Wochen seiner Rekrutenzeit fotografieren. Er war zur „Gebirgsmarine“ eingezogen worden.

Enge Epochengrenzen

Es ist schon ein trauriges Kapitel der Weltgeschichte, das wir hier im Modell nochmals erleben zu lassen versuchten. Es soll aber auch aufzeigen, wie eng teilweise die Epochengrenzen im Modell gesteckt sind. Ein Hintergrundgeschehen läßt sich für Dioramen und Modellanlagen immer finden, es muß ja nicht unbedingt das Jahr 1914 sein. Der Modellbahner

kann in seinen vier Wänden die Handhabung der Epochen auch großzügiger auslegen, um, wie wir auch, durch kleine Schwindeleien, Modellbahnmaterial einzusetzen das nicht ganz paßt. – So war beispielsweise die S 2/6 unseres Wissens nie in Berlin.

Da es für die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg leider, zumindest was die bayerische Länderbahn anbelangt (noch), keine größere Personenzuglokomotive im Modell gibt, (hier haben es die Preußensammler leichter) haben wir die bayerische P 3/5 H stellvertretend für die P 3/5 N oder andere bayerische Personenzuglokomotiven eingeschmuggelt. Bekanntlich wurde die P 3/5 H erst zur Reichsbahnzeit an die Gruppenverwaltung Bayern (anfänglich in „grüner“ Farbgebung) ausgeliefert. Aber nicht nur hieran fehlt es, sondern auch an vielem anderen Zubehör, vor allem Figuren, die zur Länderbahnepoche passen. Preiser will hier jedoch aufgrund unserer Beitragserie Abhilfe schaffen. Warten wir also



ab, was uns die nächste Messe diesbezüglich beschert.

Richtige Epochen-einteilung!?

Warum diese Überschrift mit Ausrufe- und Fragezeichen werden Sie zu Recht fragen? Epochen- und epochegerechtes Denken wurde in die Modellbahnerei schon vor Jahren eingeführt. Warum also heute nochmals darüber schreiben? Wir sind der Meinung, daß damals, als die Epochen-einteilung ihren Ursprung nahm, dies Hilfe und Leitfaden für die herstellende Industrie auf der einen Seite und für die Hobbyisten auf der anderen Seite war. Hat sie aber heute noch ihre Berechtigung? Ja! Aber auch noch in der bis jetzt bestehenden Form? Ich glaube nicht! Was ist geschehen, was hat sich verändert? Meines Erachtens sehr viel. Ich kann mich der Vermutung nicht erwehren, daß man damals als die Epochenhandhabung eingeführt wurde, die Sache nur halbherzig mit zuwenig Sach- und Geschichtsberücksichtigung anging. D. h., es wurde meines Erachtens zu wenig an die Zukunft der Modellentwicklung gedacht, sondern nur von den momentanen tatsächlichen Gegebenheiten ausgegangen. Heute herrscht deswegen bei vielen Hobbyisten des Modellbahnmeters eher Ratlosigkeit als Befriedigung. Warum sollte man damals nicht an die Zukunft gedacht haben? Ganz einfach, man hatte die eisenbahntechnische Vergangenheit vergessen. Ich weiß, das klingt widersinnig und trotzdem stimmt es. Zur damaligen Zeit stellte das Gros der Modellbahnindustrie Fahrzeuge für die Bundesbahn der sechziger Jahre her, und es waren bei weitem nicht alle Modellbahnwünsche für diesen Zeitraum er-



Bild 10: Auch die Gt 2 x 4/4 von Rivarossi ist pausenlos für den Transport sowohl leerer als auch beladener Güterzüge im Einsatz.



Bild 11: Im Bahnhof Altendorfen herrscht schon fast tumultartiger Betrieb. Von normalem Personenverkehr, wie in Friedenszeiten üblich, kann man hier kaum noch sprechen.

Bild 12: Auch die Donaustauf (bayer. D VI, ehemals M+F) hat sogar auf der Lokalbahn viel zu tun.



Bild 9: Zwei dieser Baldwin-Maschinen waren im Bestand der Kgl. bayer. Staatsbahn. Vor längerer Zeit nahm Fulgurex dies zum Anlaß, das Lokmodell in Handarbeitsausführung zu liefern. Dahinter befinden sich Rai-Mo-Länderbahn-Petroleumwagen.



Bild 13: Hier kommt das Maschinchen mit den zu Anfang des Krieges noch sehr schmuck aussehenden Personenwagen (Trix) gerade aus einem Tunnel.



Bild 14: Die bayer. D XI (ehemals M+F/England) ist mit einem Zug aus Rai-Mo- und Fleischmann-Waggons mit Soldaten und Rekruten zur nächsten Stadt unterwegs.

Bild 15: Auch die D XII (Trix) ist voll beschäftigt. Hier muß sie gerade beim Verschieben alter Güterwagen aushelfen.



schöpfend erfüllt. Keiner glaubte damals daran, daß schon heute, Anfang des Jahres 1984, alle damaligen Wünsche der Modellbahner zumindest in puncto Lokomotiven, von den Herstellern realisiert sein würden. Heute fehlen meines Erachtens nur noch Programmabrundungen, die hauptsächlich Lokomotiven sind im Modell existent. Das Gros der Modelleisenbahner ist jetzt mit dem zufrieden, was angeboten wird. Man kann deshalb den Modell-Lok-Herstellern nur danken, daß sie sich in letzter Zeit hauptsächlich Modelle aussuchten, die mit Farb- und Beschriftungsvarianten für mehrere Epochen verwendbar sind. So ist es den verschiedenen Käufer-schichten möglich, sich zu spezialisieren und dies tut aufgrund des derzeitigen Überangebotes mittlerweile not. Wie sieht sie nun aus, die alte Epochen-einteilung?

1835 – 1920 I. Epoche (85 Jahre!)
 1921 – 1945 II. Epoche (25 Jahre!)
 1946 – 1968 III. Epoche (rund 18 Jahre!)
 ab 1968 – jetzt IV. Epoche (die Zeit der Computernummern bei der Bundesbahn).

Auf den ersten Blick ist diese Einteilung ganz schön und einleuchtend. Bis 1920 Länderbahn, danach Reichsbahn, danach DB. Bei genauerem Hinsehen können jedoch Zweifel aufkommen. Hierfür ein kleines Beispiel: Wann wurde bei der Epoche III statt des Schriftzuges „Deutsche Bundesbahn“ das DB-Emblem eingeführt? Hier fängt es zum Teil mit der Unsicherheit der Hersteller bereits an. Noch viel stärker ist jedoch der Modellbahner verunsichert, der einen bestimmten Zeitabschnitt auf seiner Anlage oder seinem Diorama nachgestalten möchte. Es ist daher meines Erachtens höchste Zeit, eine verbesserte bzw. gründlichere Einteilung zu finden. Alle Großserienhersteller sind mit einem Teil ihrer Produkte sehr weit in die Vergangenheit vorgedrungen, teilweise bis ins Jahr 1910 und noch weiter zurück. Ganz zu schweigen von den Mittel- und Kleinserienherstellern, die aufgrund der Einengung durch die Industrie bereits noch weiter in die Vergangenheit zurückgewichen. Es bedarf keinerlei hellseherischer Fähigkeiten, um heute schon voraussagen zu können, daß die bayerische D XII von Trix irgendwann gleichaltrige Verwandte erhält, ebenso wie die preußische G 4³ von Fleischmann oder die preußische T 9³ von Liliput. Woran liegt das? Es sei in diesem Zusammenhang ein kleines Wortspiel erlaubt: An der zukünftigen „Modellbahnvergangenheit“ wird die zukünftige „DB-Zukunft“ die Hauptschuld tragen. In absehbarer Zeit wird sich beim großen Vorbild der Schienenfahrzeugpark durch Monotonie auszeichnen, d. h., es wird nur noch wenige Mehrzwecklokomotiven geben, die in großen Stückzahlen für die DB hergestellt werden. Schon heute reichen die Neuentwicklungen von Lokomotiven bei der DB für die Modellbahnerhersteller nicht mehr aus, ihre Fabrikationskapazitäten auszufüllen. Nur eines kann diese Situation verbessern, immer weiter in den „Lokomotivgeburtsstagen“ zurückzugehen. Nun fragen sich aber die stilbewußten Modellbahner, was sie mit welchem Material zusammen verwenden können. Was paßt in diese oder jene Epoche?

Durch die Modellbahnerreihe „Auf der Kgl. bayerischen Staatsbahn“ sind wir durch das rege Leserecho erst so richtig auf diese Situation aufmerksam geworden. Für Modell-Lok-Sammler existiert dieses Problem nicht, aber doch für den großen Kreis der engagierten Modellbahner.

Was paßt zu was?

Welche Figuren passen zu dem jeweiligen Zeitraum, welche Straßenfahrzeuge, welche Verkehrsschilder usw., können verwendet werden? Ja selbst Gebäudespezialisten werden auf den Plan gerufen – welcher Baustil paßt denn nun zu welcher Epoche? Aber noch schlimmer – welche Farbgebung für Lokomotiven und Wagen ist passend für welchen Länderbahnabschnitt? Hatte die Lokomotive nun rote Räder und ein grünes Gehäuse oder waren es gar schwarze Räder und das Fahrwerk dunkelgrün...? Solche Fragen sind nicht selten. Was soll man nun darauf antworten?

Aufzeichnungen existieren kaum, und die Farbphotografie in unserem Sinne gab es noch nicht. Überliefert sind nur Gemälde und colorierte Katalogabbildungen. Jene, die es bewußt noch erlebt haben, leben heute zum größten Teil nicht mehr, und die die leben, können es im Einzelfall nicht mehr mit Bestimmtheit sagen. Deshalb sollte man speziell für die Länderbahn durchaus Grundregeln festsetzen, aber natürlich Grundregeln mit den so beliebten Ausnahmen. Denn wer kann schon mit hundertprozentiger Sicherheit sagen, daß eine S 3/6, die 1908 das Maffei'sche Werk mit dunkelgrünen Rädern verlassen hat, nicht 1915 bei einer Revision im AW unterhalb des Umlaufes einen roten Warnanstrich erhalten hat?

Durch diese beiden Jahreszahlen sind wir nun mitten hineingesprungen in die dringend erforderliche Epochen-Neuordnung. Das Jahr 1908 war die „Blüte“ der Länderbahnzeit – im tiefsten Frieden, und 1915 war der Erste Weltkrieg in vollem Gange. Fangen wir jedoch von vorne an: der Adlerzug 1835; Goethe war noch nicht lange tot, die Mode entsprach noch dieser geruhsamen, verträumten Zeit. Ab Mitte des vorigen Jahrhunderts zeichnete sich jedoch schon der Beginn des Industriezeitalters ab, die Mode wechselte dementsprechend. 1860 sind bereits viele europäische Hauptstädte miteinander durch die Eisenbahn verbunden. Natürlich ebenso viele deutsche Großstädte. Bis 1880 ist die erste Entwicklungsphase der Dampflokomotive abgeschlossen. Gab es bis dahin hauptsächlich nur zwei- und dreiachsige Schleptenderlokomotiven, so wird nun die Tenderlok eingeführt, ebenso wie die dreifach gekuppelten Maschinen. Großzügig gesehen, könnte man den Zeitraum bis 1880 als neue Epoche I einstufen, obwohl sich die Figurenbekleidung, sieht man das kleinlich, schon gegenüber 1835 verändern würde. Der Jugendstil macht sich in Mode und Architektur bemerkbar. In den folgenden Jahren beginnt die Entwick-



Bild 16: Die Gtl 4/4 (vormals M+F) wurde zur Schreinerei, die zur Munitionskistenfabrik umfunktioniert wurde, beordert.



Bild 17: Selbst die Pt 2/3 muß hier beim Einsammeln von Güterwagen aushelfen.

lung der vierachsigen Reisezugwagen und der Verbund-Lokomotiven. Mit der Einführung des Heißdampfes und des mehrzylindrigen Triebwerks haben wir jedoch bereits bei der

Länderbahn die Baureihen, die sich noch in großer Stückzahl von der damaligen Länderbahnzeit bis weit hinein in die DB-Zeit gehalten haben. Um die Sache nicht zu stark zu

Bild 18: Auch dieser Langholzwagen (Kramer-Modell) wird nicht mehr lange unbenutzt herumstehen.



Bild 19: Selbst Lokalbahnlokomotiven wurden zu Lokomotivganzzügen für den Abtransport in andere Einsatzgebiete zusammengestellt.



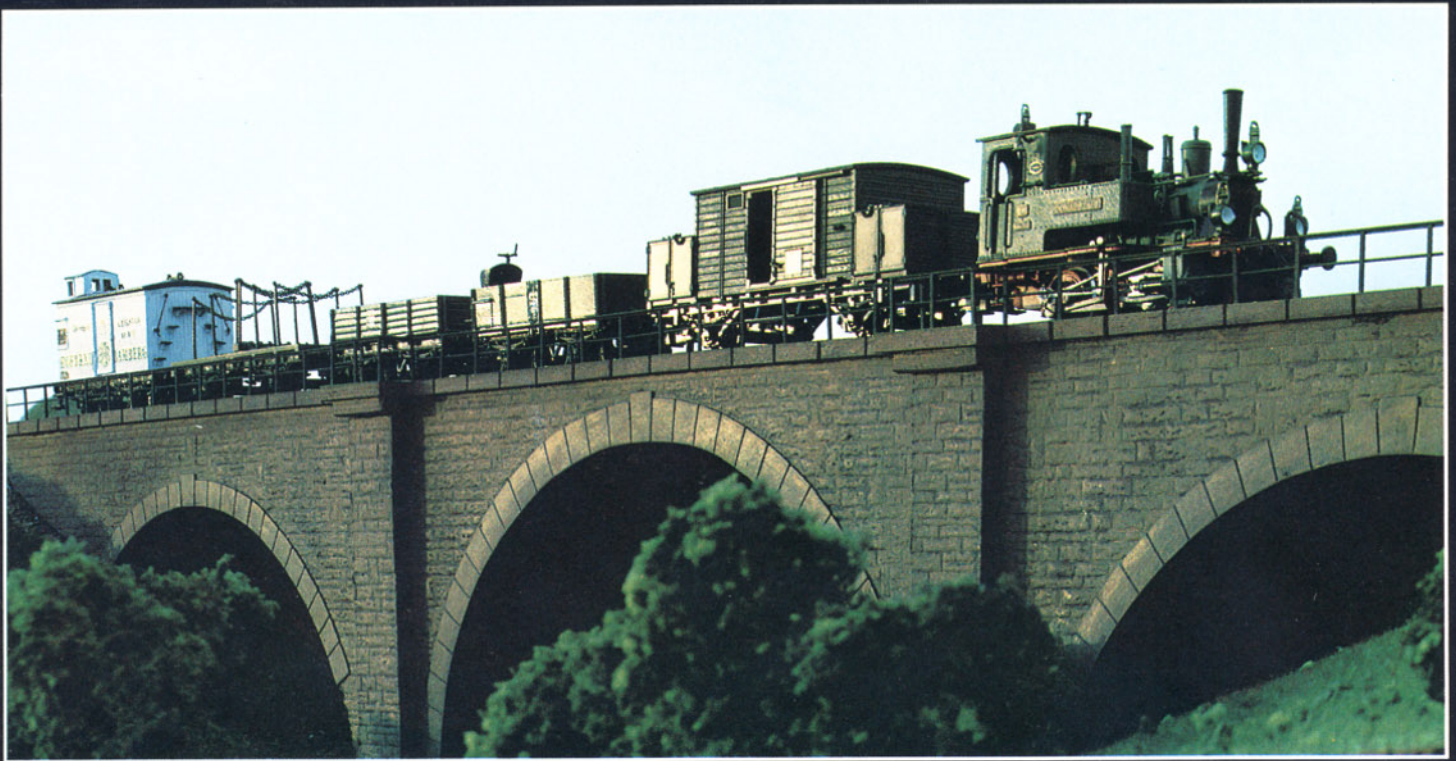
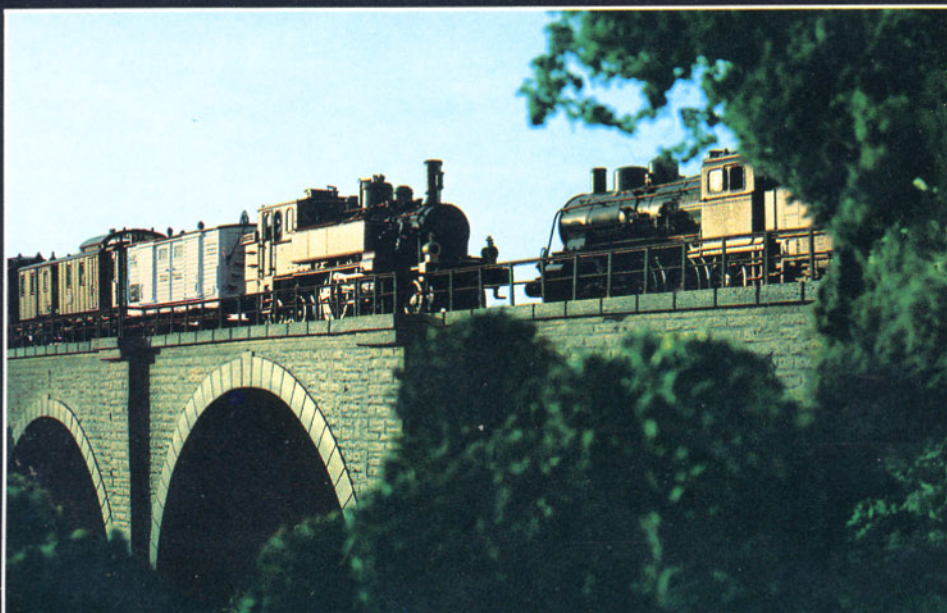


Bild 20: Die D VI hat ein paar ganz alte Güterwagen eingesammelt. Die extrem kurzen Waggons entstanden in Selbstbauweise nach bayerischen Ostbahnplänen aus Rai-Mo-Teilen. Der vorderste Wagen stammt von Trix.



Bild 21: Eine weitere Glt 4/4 ist hier mit einem Truppentransport beschäftigt.

Bild 22: Recht stimmungsvoll wäre diese Aufnahme, wäre nur die Zeit nicht so ernst. Die D XII zieht einen Eilzug, während ihr die P 3/5 auf der Brücke begegnet.



komplizieren, bietet sich der Zeitraum bis zum Ersten Weltkrieg als zweite Epoche an. Man könnte weitgehend dieselben Figuren, bahntechnischen Einrichtungen (es gibt schon länger den elektrischen Telegraphen), Gebäude und Fahrzeuge einsetzen, auf das Automobil könnte noch verzichtet werden. Was macht man jedoch mit dem Ersten Weltkrieg? Ich bin der Auffassung diesen könnte man als eigenständiges Thema für die Modellbahnerei und das Zubehör aussparen und erst wieder mit dem Jahr 1918 beginnen. Nun werden Sie mit Recht fragen, ob diese zwei Jahre bis zur Gründung der Reichsbahngesellschaft überhaupt berücksichtigt werden müssen? Streng genommen ja, denn auch in diese Zeit fiel noch ein Teil der Lokomotiventwicklungen, man könnte sie aber ohne weiteres auch noch der gedachten neuen Epoche II zuordnen. Noch schwieriger wird es jedoch ab 1920 mit der gerade frisch gegründeten Reichsbahngesellschaft, denn in dieser gab es eine eigenständige Gruppenverwaltung Bayern und bis 1928 war es für bayerische Lokomotiven recht unüblich, den Schriftzug Deutsche Reichsbahn zu führen. Die Lokomotiven behielten größtenteils ihre alten Nummern und den einfachen und schlichten Schriftzug Bayern. Das ergäbe jetzt die neue Epoche III, die sicher für die Modellbahnhersteller mit zu den interessantesten zählen dürfte. Die Ellokzeit beginnt mit den verschiedensten Farbgebungen und auch ein Teil der Dampflokomotiven würde gleich mehrere Farbvarianten erlauben, z. B.: grün/grün, grün/schwarz, grün/rot, schwarz/schwarz, schwarz/rot. Dies würde beispielsweise auch den Einsatz eines Urkastens zusammen mit preußischen Reichsbahnlokomotiven rechtfertigen, denn diese wurden erst zur Reichsbahnzeit bei der Gruppenverwaltung BAYERN ausgemustert. Was macht man mit den Autos, die sich nun absolut nicht nach der alten Epocheneinteilung „vergewaltigen“ lassen? Ein Mercedes 170 D oder DKW, der jetzigen Epoche II an-



Bild 23: Unser dritter Fotograf, der in Oberbayern seine Rekrutenzeit verbrachte, konnte hier in Voralpenland die P 3/5 mit einem Eilzug aufnehmen.

gehörend, paßt garantiert nicht in die zwanziger Jahre. Hier wird aber der Modellbauer hoffnungslos allein gelassen. Die Epoche IV würde sich nun an die Zeit anschließen, nach der garantiert alle Lokomotiven, also auch die bayerischen, endlich ihre Reichsbahnnummer und den Schriftzug Deutsche Reichsbahn erhalten haben. Wie weit dürfte sich diese Epoche nun ausdehnen? Beileibe nicht bis 1945, die Zeit um 1936 sollte hier die Grenze sein. Denn dazwischen lag ja noch die tausendjährige, „hakige“ Zeit, die jedoch nicht sofort nach 1933 alle Lokomotiven mit neuen Hoheitszeichen versah. Wer nun stromlinienverkleidete Lokomotiven haben will, müßte mit „Pleitegeier“ und Hakenkreuz verunzierte Maschinen einsetzen und wäre damit schon in der fünften Epoche. Die Beispiele ließen sich bis in die heutige Zeit fortsetzen. Aber lassen wir das, denn dieser Beitrag soll vorerst nur ein Denkanstoß für weitere Anregungen sein.

Dafür, welche Zeitabschnitte berücksichtigt werden sollten, will die untenstehende Aufstellung Vorschlag und Diskussionsgrundlage für eine neue Epochenenteilung sein.

1835 – 1880	Epoche I
1881 – 1914	Ep. II
1914 – 1918	III/1
1918 – 1920	III/2
	} Epoche III
1920 – 1926	Ep. IV (DRG bunt)
1928 – 1935	Ep. V (DRG rein)
1935 – 1945	Ep. VI (3. Reich)
1947 – 1956	Ep. VII (DB ohne Emblem)
1957 – 1968	Ep. VIII (DB, Vorcomputerzeit)
1969 – 1975	Ep. IX (DB, Computerzeit)
1975 – 1977	Ep. X (creme/ozeanblau, Übergangszeit letzte Dampfloks)
1978 – jetzt	Ep. XI (Dampflokfreie Zeit)

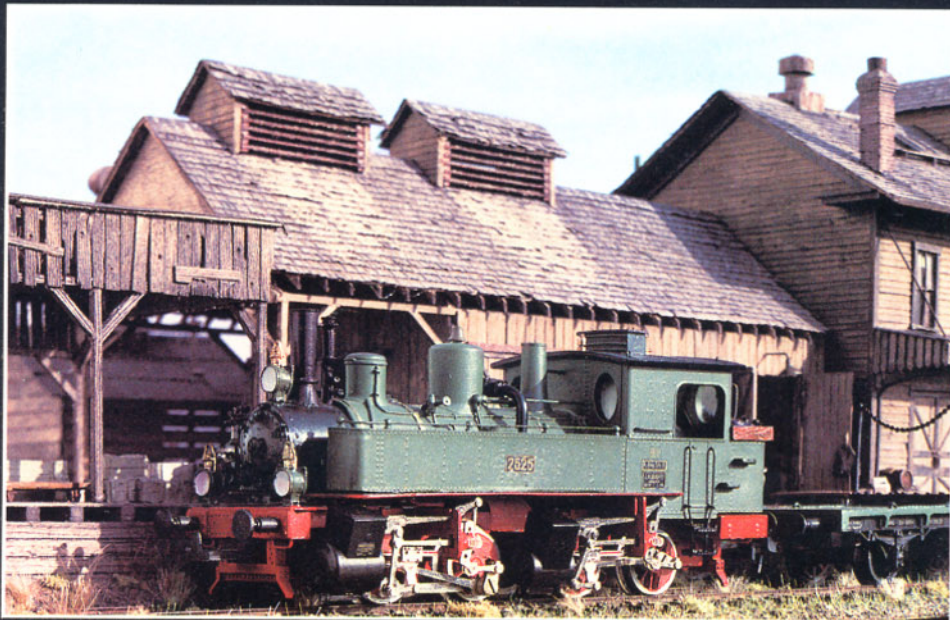


Bild 24: Auch die BB II (ehemals M + F), die in einiger Zeit auch von Fulgurex als HO-Modell geliefert wird, ist voll im Einsatz. Sie hat gerade einen Zug mit Rohmaterialien bei der Munitionskistenfabrik angeliefert.

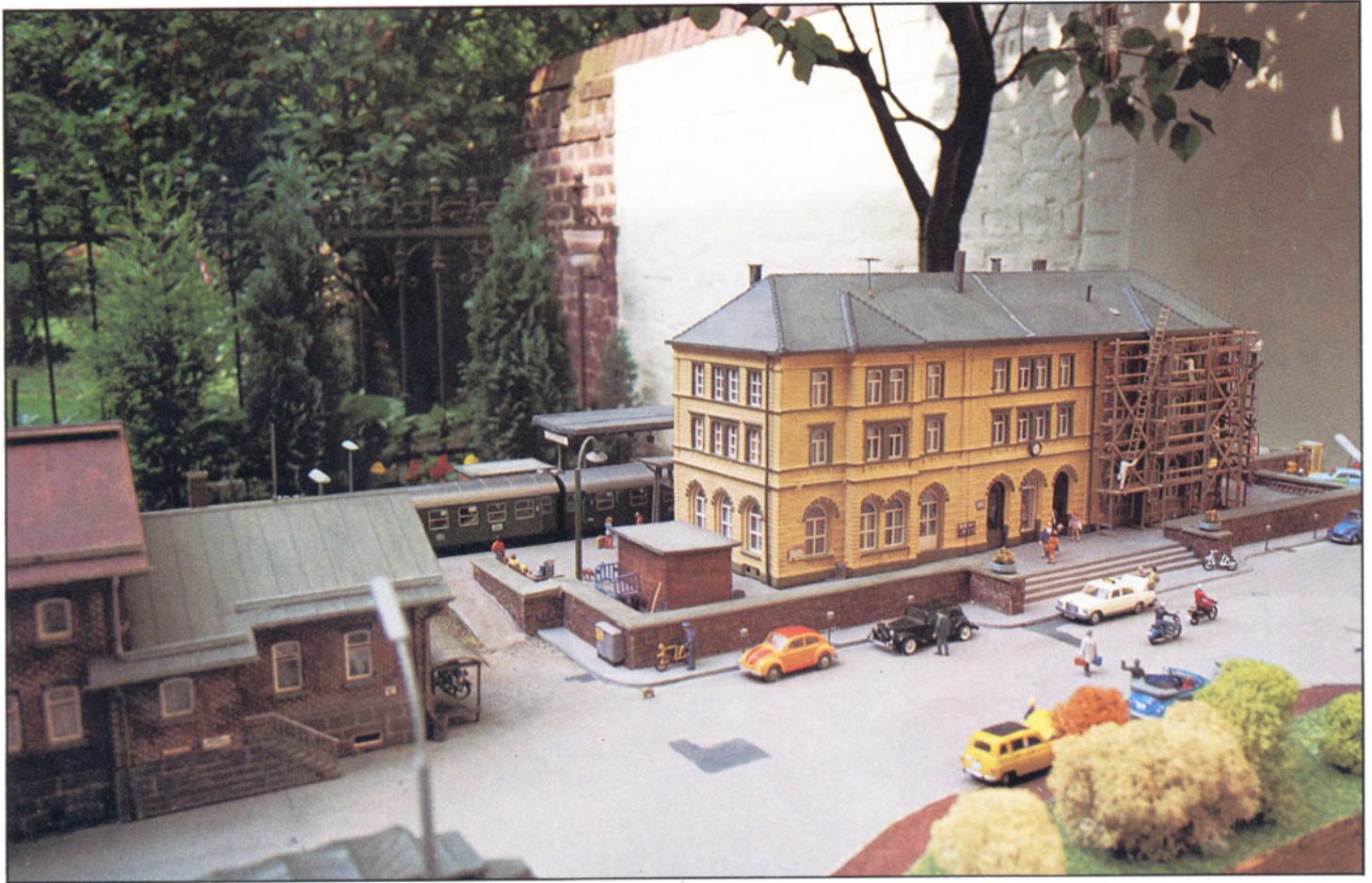
Bild 25: So düster wie dieses Bild der P 3/5 bei untergehender Sonne, wird auch die Zukunft werden.

Alle Fotos: W. Kosak



HM

Großer Modellbau-Wettbewerb

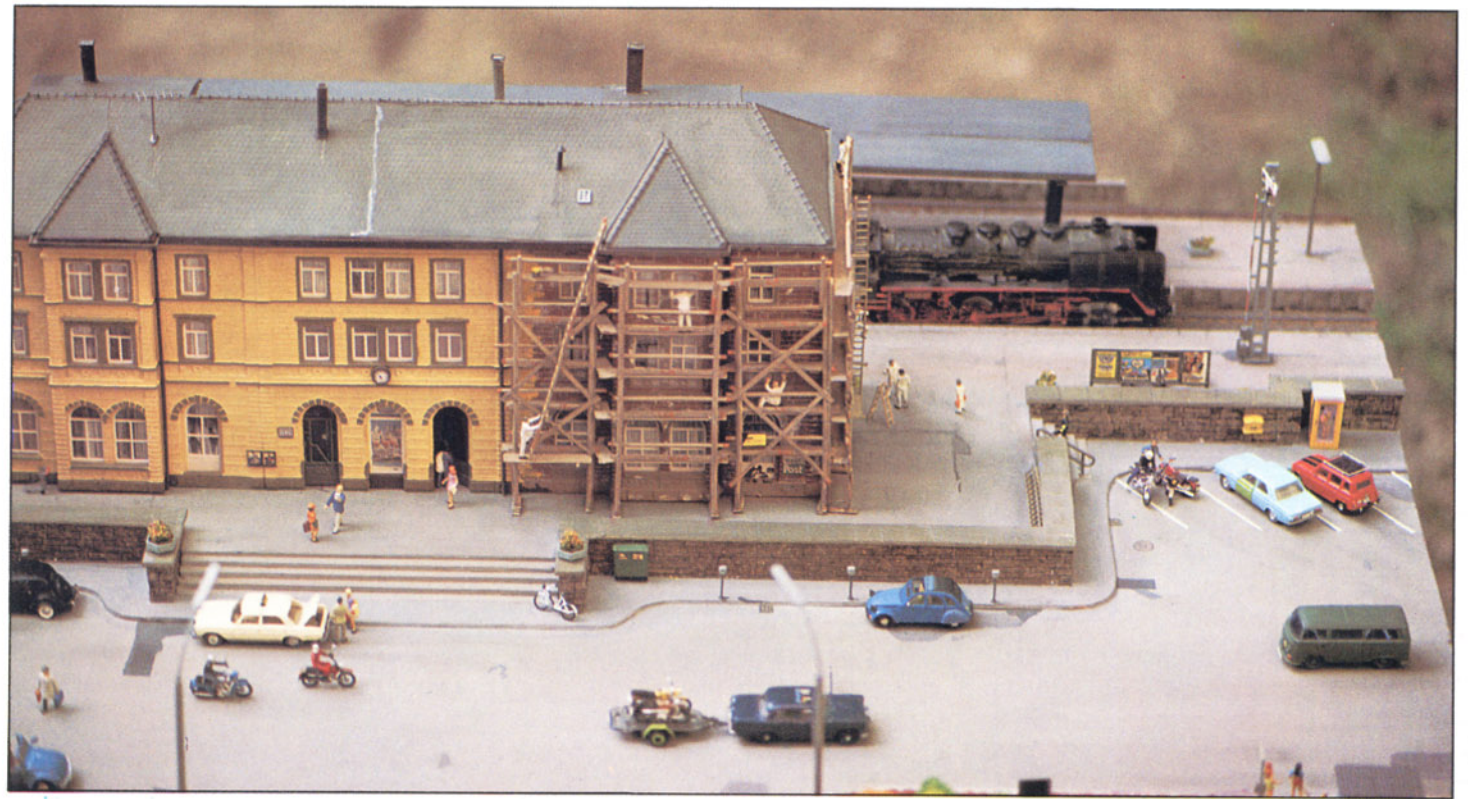


Diorama von Herr Franken

Beim Bau des H0-Dioramas (175 cm × 75 cm bzw. 60 cm) von Herr Franken stand der Bahnhof Bad Ems im Zustand von 1970/71 Pate.

Das Empfangsgebäude entstand aus zwei Bausätzen der „Realschule“ von Kibri. Sehr hübsch ist die Erneuerung des Fassadenanstrichs nachgestaltet. Auch die Fassaden der anderen Gebäude lassen erkennen, daß hier bei der farblichen Nachbehandlung von Industriemodellen mit viel Liebe zum Detail gearbeitet wurde.





Die Gleise (Roco) wurden mit Maisgries eingeschottert und anschließend naß in naß mit rotbrauner und schwarzer Farbe angestrichen. Die Lokomotive der Baureihe 50 entstand aus einem Bausatz von Revell, die Bahnsteigüberdachung und -lampen sowie der Radständer aus Plastikteilen und Balsaholz im Eigenbau. Der Erbauer verzichtete ganz bewußt auf viel Verkehr auf dem Bahnhofsvorplatz. Er wollte hier nicht, wie auf manch anderen Anlagen zu sehen, „Berufsverkehr“ nachgestalten. Seiner Meinung nach wirken solche Anlagen oder Dioramen sehr schnell überladen. Die vorbildgetreue und damit für Modellanlagen großzügige Nachbildung der Bahnsteige, des Bahnhofsvorplatzes oder auch der Verladerrampen verfehlt ihre Wirkung auf den Betrachter nicht. Die gekonnt gestalteten Details kommen so erst richtig zur Geltung.

Fast möchte man es dem Erbauer dieses Dioramas nicht glauben, daß er sich mit der „Modellbahnerei“ erst seit zwei Jahren beschäftigt.





Diorama von Herrn Hoffmann

Herr Hoffmann baute auf dem 300 × 50 cm großen Diorama eine kleine bayerische Lokalbahn-Endstation. Er wählte sowohl die Länderbahn- als auch die frühe Reichsbahnzeit. Ein Austausch des kompletten Lokomotiv- und Wagenmaterials ermöglicht diesen Epochenprung. Das eingesetzte Fahrzeugmaterial wurde im wesentlichen aus Bausätzen von M+F und Rai-Mo gefertigt. Besonders bei

den Fahrzeugen wurde auf vorbildgetreue Detailgestaltung Wert gelegt. Unter Zuhilfenahme von Vorbildfotos wurden die Modelle verfeinert, so z. B. die Inneneinrichtung der Lokomotiven und zerkleinerte echte Kohle im Tender. Das rollende Material wurde auf Rp-25-Radsätze umgerüstet. Die aus Bretterimitationen, Schienenprofilen und Streichhölzern hergestellte Kohlenbühne steht neben

dem umgebauten Lokschuppen von Pola. Eine Untersuchungsgruppe, ein Wasserkran und ein gut bestücktes Schürhakengestell gehören ebenso zu dieser Arbeitsstätte wie das umherliegende „Gerümpel“. Die Bw-Skizzen von Herrn Barkhoff gaben Herrn Hoffmann so manche Anregung, wie die Atmosphäre eines kleinen Bahnbetriebswerks am geschicktesten auf der Modellbahn einzufangen ist. Zur





Umsetzung der Anregungen von Herrn Barkhoff wurde so manches im Eigenbau probiert und hergestellt. Auf 2-mm-Gleisen (Ade) geht die Fahrt der Lokomotiven vom Bw über motorisch angetriebene Weichen, vorbei an Lademaß und Gleiswaage, bis zum Bahnsteig. Das (Pola)-Empfangsgebäude hat einen Holzverschlag-Anbau und teilweise einen neuen „Verputz“ erhalten.





Diorama von Herr Eichner

Das nur 20 x 45 cm große Diorama in Spur N von Herr Eichner hat ein kleines Bw zum Vorbild. Es wird später in ein größeres Diorama mit dem Thema „Kleiner Kopfbahnhof“ integriert. Das Kopfbahnhof-Diorama wiederum wird als Ergänzung der Spur-N-Anlage von Herr Eichner, die schon fast fertiggestellt ist, Verwendung finden. Einige Details zum Bau des Dioramas: Code-40-rails wurden auf Schwellen aus Northeastern-Holz geklebt und mit Schotter von Old Pullman eingeschottert. Durch schwaches Abdrehen der Radsätze mit einer Feile laufen nach Angaben des Erbauers die kritischen N-Lokomotiven über die



Selbstbaugleise besser als über Industriematerial. Zur Gestaltung der Modelllandschaft wurden Erde, Gras und Laubbaumbausätze von Woodland Scenics verwendet, die Nadelbäume entstanden mit Hilfe von Conifer Green (Woodland Scenics) im Selbstbau. Aus Messing und Kunststoff wurde der kleine Bockkran gefertigt.

Zum Lokschuppen: Auf ein Gerüst von 1,6 mm x 1,6 mm starken Northeastern-Profilen wurden die einzelnen Leisten (0,5 mm x 1 mm) geklebt, mit aus Glasdiarähmchen zurechtgeschnittenem Glas die Fenster nachgebildet. Der Lokschuppen ist überdies noch komplett eingerichtet. Da fehlt (fast) kein Werkzeug. Im Maßstab 1:160 eine Meisterleistung! Der Tank der Dieseltankstelle stammt von Fleischmann, die Zapfsäule ist Eigenbau. Der Bekohlungskran (Arnold) wurde mit einem Kohlenbansen aus Kibri-Backsteinplatten kombiniert und der Schlackenbansen entstand aus Holzprofilen. Der Wasserkran ist ein Modell von Arnold. Das Diorama wird durch selbstbemalte Preiser-Figuren belebt. In dem kleinen Bw werden die Lokomotiven der „Heinzbach-Christburg-Eisenbahn AG (HCE) gewartet und mit Wasser und Kohle bzw. Dieseltankstoff versorgt. Auf den Fotos sind die farbenfroh lackierten Lokomotiven 22 (ex V 45 der DB) und 31 (Schienenschleiflok von Fleischmann) zu sehen.



Anlage von Herrn Müller

Schon im Eisenbahn-Journal 5/83 stellten wir auf Seite 64 zwei Motive der großen H0-Anlage von Herrn Müller vor. Ein sehr hübsches

Foto mußten wir aber aus Platzgründen zurückstellen. Es handelt sich um einen Blick in den Kopfbahnhof, dessen Gleise auf einer

Länge von 1 m mit einer Bahnsteighalle (Jouef) überdacht sind. Der optische Eindruck ist wirklich verblüffend.





Diorama von Herrn Dr. Hufnagel

Die 100 × 600 cm große H0-Anlage von Herrn Dr. Hufnagel erlaubt durch einfaches Auswechseln von Gebäuden, Signalen, Fahrzeugen und Zubehör, verschiedene Themen darzustellen. Gleisanlagen und Gelände werden nicht verändert. Schöne Piko-Erzeugnisse, reizvoller Selbstbau tschechischer Lok- und Wagenmodelle und altösterreichische Reminiszenzen gaben Anlaß, ein tschechisches Thema zu wählen: Vojtanov (Voitersreuth) an der Strecke Plauen – Bad Brambach – Eger. Ob es dort so aussieht, wie Dr. Hufnagel es sich in seinem Diorama vorstellt, ist fraglich. Er war nämlich nie dort. Aber es könnte so aussehen und es hätte sich noch vor wenigen Jahren folgendes abspielen können:

Eine ehem. R. 170 der kkStB (jetzt 434.2 der ČSD) zieht einen GmP von Cheb (Eger) herauf. Stellwerk, Formsignal, Schranken, der Be (ex kkStB If) hinter der Lok, alles altösterreichisch. Der ČSD-Dienstwagen und die weiteren Güterwagen wischen den nostalgischen Traum weg: Die ČSD ist nicht die kkStB!

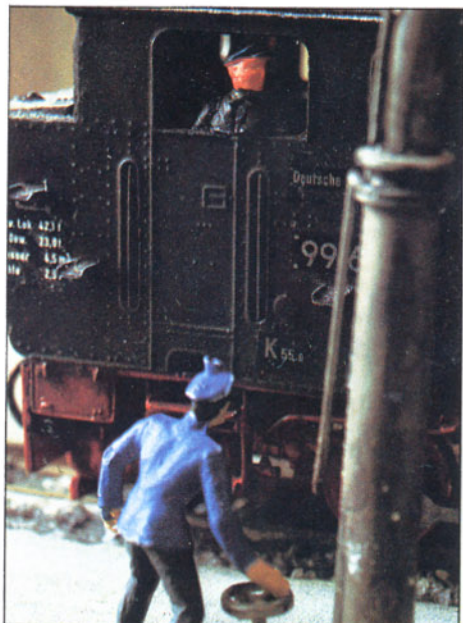
Auf dem Überholgleis in Vojtanov steht ein Fad-Ganzzug der DR mit einer Diesellok T 679 der ČSD. Er wird Braunkohle aus Sokolov (Falkenau) holen. Da rauscht gerade der recht kurze Schnellzug nach Eger mit einer Lok der prächtigen R. 556, durch: Je ein Da und Ba, mehr geht nicht über die Grenze. Ein Kollege schoß die 556-er etwas weiter vorne, gleich über dem Dach des Frachtmagazins hinweg, und hatte die alte Säge des Jiří Vaclavec im Hintergrund mit drauf.

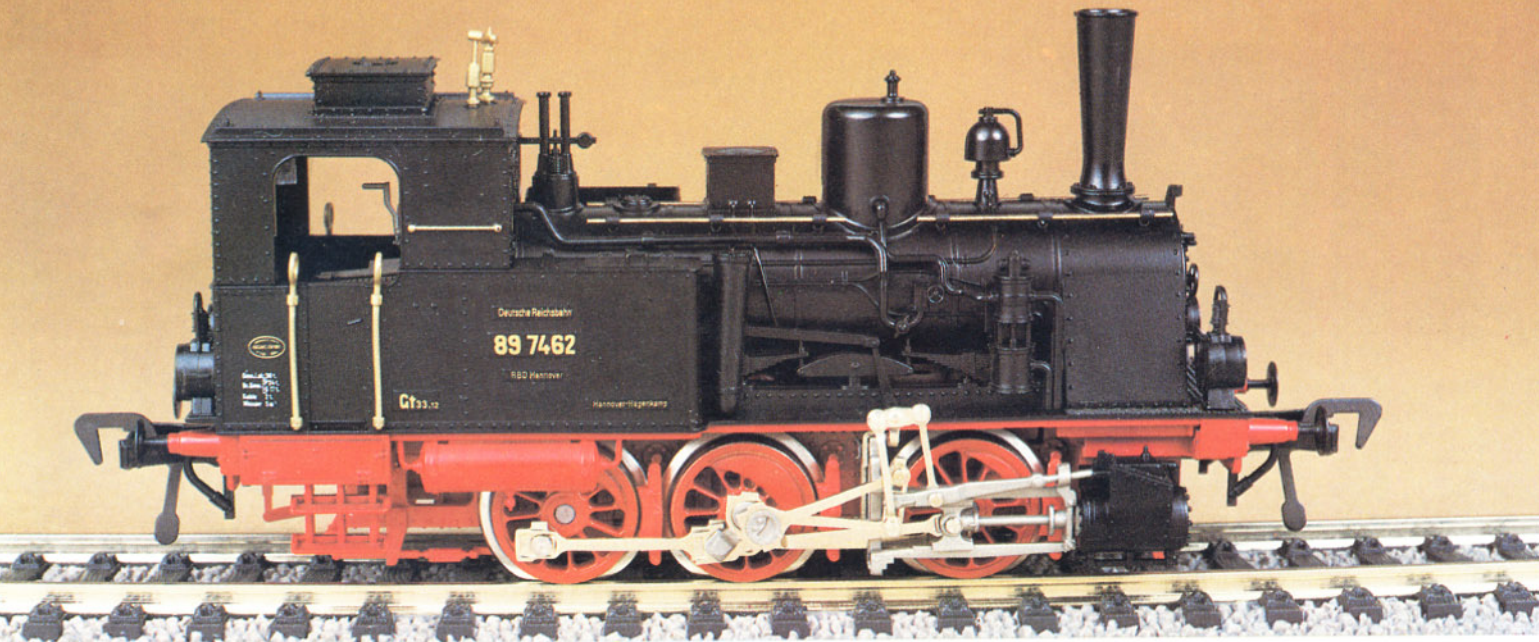
Bald hinter dem Schnellzug kam ein Übergabezug DR/ČSD, wieder geführt von einer 434.2. Vaclavecs Säge und das Stellwerk könnten auch im steirischen Ennstal oder bei Ljubljana stehen, sie wären dort genau so charakteristisch wie hier: Vereinigtes (Ost-)Europa des vergangenen Jahrhunderts!



Diorama von Herrn Schramm

Bei dem Diorama von Herrn Schramm handelt es sich um einen maßstäblichen Nachbau (Maßstab 1:87) der Bahnhofs- und Bw-Anlagen in Beilstein an der ehemaligen schmalspurigen Bottwartalbahn. Um die Größe von 110×60 cm nicht zu überschreiten, wurde ein Ausschnitt aus den Gleisanlagen gewählt. Das Gleismaterial stammt von Bemo, während die Gebäude und ein Teil der Fahrzeuge im Selbstbau entstanden. Auch die Signaltafeln wurden – auf fotografischem Weg – selbst gefertigt. Auf der Basis von Weichenlaternen im Maßstab 1:160 von Arnold entstanden die Weichenlaternen des Bahnhofs Beilstein. Alle Fahrzeuge und Gebäude wurden mit Plaka-Farbe gealtert.





• Neuheiten-Journal •

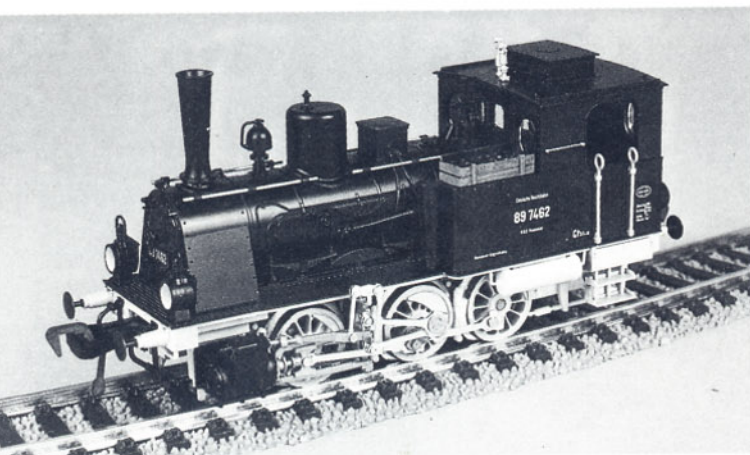
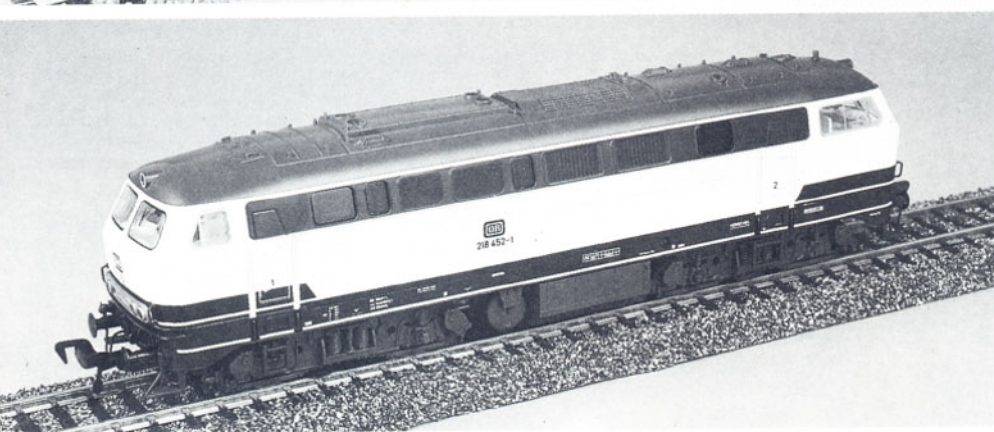


Bild 1 (oben): Letzte Fleischmann-Neuheit des Jahres 1983 war die preußische T 3 in Reichsbahnausführung. Dieses Modell im Maßstab 1:87 zählt zu den besten Neuerscheinungen des Jahres 1983.

◀ **Bild 2:** Die mit der Nummer 89 7462 versehene Lokomotive überzeugt auch in den Fahreigenschaften und der Zugleistung.

Bild 3: Dies ist der „Putzteufel“ 218 452 von Fleischmann. Ein im vorderen Drehgestell eingebauter Motor treibt zwei senkrecht angeordnete Wellen an, die am unteren Ende mit Filzscheiben versehen sind.



◀ **Bild 4:** Bei Sammlern besonders begehrt sind stets die Bierwagen. Fleischmann schuf dieses H0-Modell der Dortmunder Privatbrauerei KRONEN mit dem attraktiven Firmenwappen.

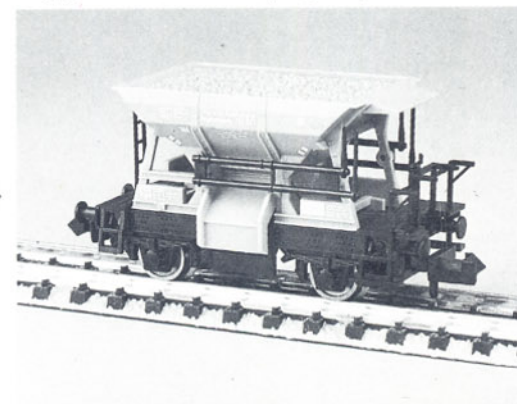


Bild 5: Klein aber fein ist dieser zweiachsige Talbot-Schotterwagen im Baumaßstab von 1:160, der früher meist in Ganzzügen verkehrte.

Neu von Fleischmann

In den beiden letzten Monaten des vergangenen Jahres, also noch rechtzeitig vor Weihnachten, aber leider erst nach dem Redaktionsschluß für unsere Ausgabe 7/1983, erschienen die letzten Neuheiten des Jahres 1983 aus dem Hause Fleischmann. Zu diesen Neuerscheinungen zählen die Dreiweg-Weiche für das Profi-Gleis-System – das nunmehr komplett ist – verschiedene Postwagen, mehrere Güterwagen und drei Lokomotiven. In der Baugröße H0 steht nun für die schnellen IC-Züge ein moderner Postwagen, Post mrz-a/26, zur Verfügung. Zwei einfache Kesselwagen der Gesellschaften SHELL und ESSO erschienen in der preiswerten „Junior-Serie“. Zu den begehrten Sammelobjekten zählen seit Jahren die Kühlwagen mit ihren unterschiedlichen Aufdrucken. Fleischmann brachte jetzt zwei Fahrzeuge dieser Art, einen Kühlwagen von INTER FRIGO und denselben Wagentyp als Privatfahrzeug der Dortmunder KRONEN-Brauerei mit einem exzellenten Druck des Firmenwappens.

Zuwachs gab es natürlich auch wieder in der Baugröße N, bei Fleischmann piccolo. Passend zu den Reichsbahn-D-Zugwagen der Bauart 1935, entstand ein sehr fein ausgeführtes Modell eines Postwagens der früheren Deutschen Reichspost. Der zweite und moderne Postwagen für Schnell- und IC-Züge entspricht in Bauart und Ausführung dem neuen H0-Modell. Alte Vorbilder haben die drei neuen Güterwagen der Deutschen Reichsbahn. Dies sind ein gedeckter Güterwagen G 10 und der Kleinviehwagen Vh 04 – beide mit Speichenrädern – und das entzückende Modell eines zweiachsigen Talbot-Schotterwagens. Ein kleines Kunstwerk im Baumaßstab 1:160 ist die Güterzuglokomotive 53 7752 mit vorzüglichen Laufeigenschaften. In dem geradezu schon winzigen Tender, mit allerfeinster Detaillierung ganz aus Metall-Druckguß gefertigt, fand sich



noch genügend Raum, um Motor und Stirnradgetriebe darin unterzubringen. Angetrieben werden alle drei Achsen, der erste und der letzte Radsatz tragen Haftreifen. Ausgeliefert ist inzwischen auch der „Preußenzug“, bestehend aus der P 8 und den alten Abteilwagen in authentischer Länderbahnlackierung. Sammler sollten sich spüten, da diese schmucke Garnitur als Sonderserie in limitierter Auflage gefertigt wurde.

Einen besonderen Gag haben sich die Techniker von Fleischmann bei der Konstruktion der 218 452 einfallen lassen. Diese Maschine, im neuen Farbkleid der DB, unterscheidet sich von ihrer roten Schwester nicht nur durch die Betriebsnummer und durch eine andere Dachausführung, sondern auch durch das eingebaute Putzaggregat. Im vorderen nicht angetriebenen Drehgestell ist ein zweiter, etwas kleinerer Motor eingebaut, der zwei senkrecht angeordnete Wellen in Rotation versetzt. Am unteren Ende der Wellen befinden sich kleine Scheiben, die mit Filzplättchen beklebt sind. Die Wellen werden durch Federkraft nach unten auf den Schienenkopf gedrückt. Eine starke Verschmutzung wird sich mit dieser Einrichtung zwar nicht beseitigen lassen, zuvor gereinigte Schienen werden aber durch den Einsatz der Lok sicherlich länger sauber bleiben.

Als letzte Fleischmann-Neuheit des Jahres 1983 erschien die gute alte preußische T 3 nach dem Musterblatt M III-4p der Preußischen Normalien. Die kleine Lok in Reichsbahnausführung, mit der Betriebsnummer 89 7462, ist wirklich eine „Wucht“. Der Hersteller hat es verstanden, ein Modell zu schaffen, das eigentlich keine Wünsche offen läßt. Fein detailliert und sorgfältig gefertigt, zeigt es viele der wesentlichen Einzelheiten, die meist extra angesetzt wurden. Auf Unwesentliches wurde verzichtet und dadurch ein besonders gutes Gesamtbild erzielt. Der Motor ist tief liegend im Führerhaus angeordnet, der freie Durchblick blieb dadurch erhalten. Eine Augenweide sind die filigran ausgeführte und voll bewegliche Allan-Steuerung und die sehr saubere Beschriftung. Eine besondere Erwähnung verdient aber auch die neue Verpackung, die das Maschinchen und seine feinen Details wirksam schützt.

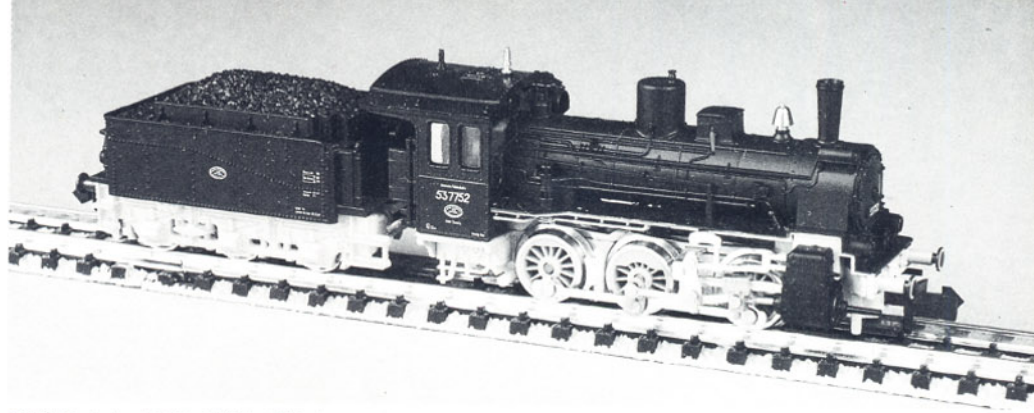


Bild 6: Nach dem H0-Modell liefert Fleischmann die 53 752 nun auch in der Baugröße N. Das sehr fein ausgeführte Maschinchen mit Tenderantrieb hat ausgezeichnete Laufeigenschaften.

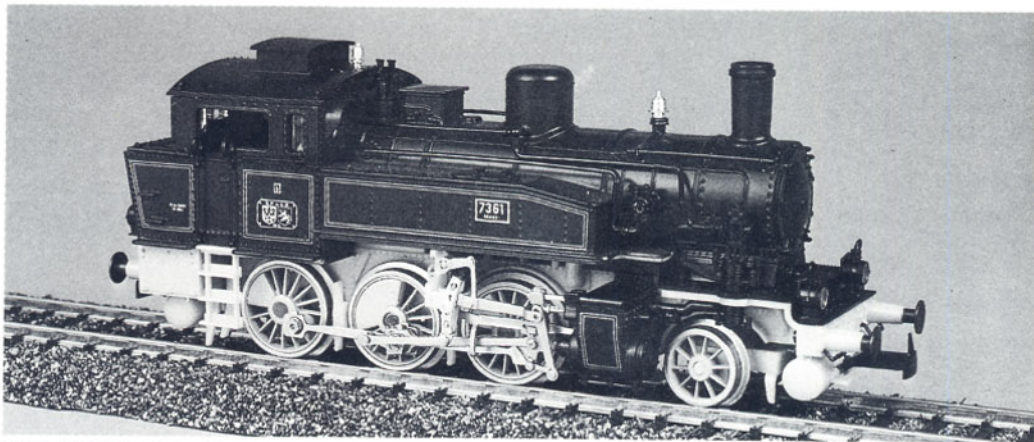
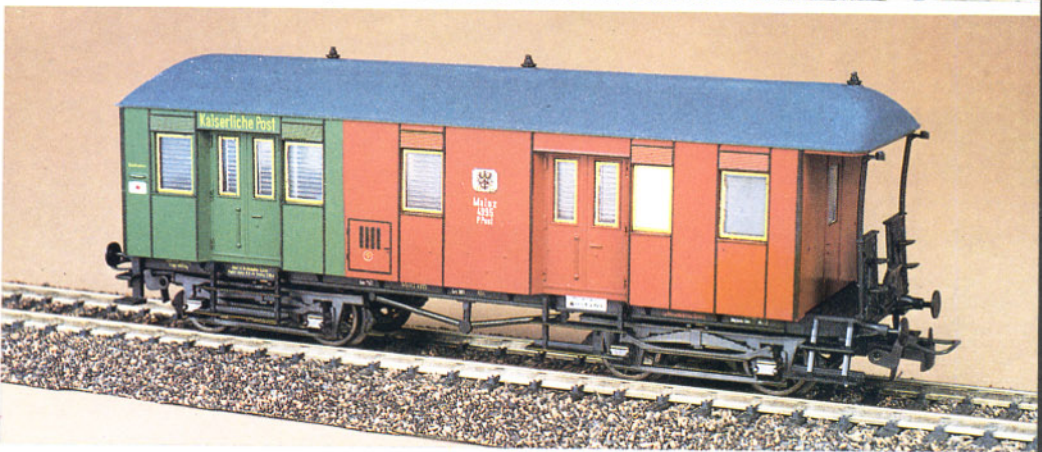
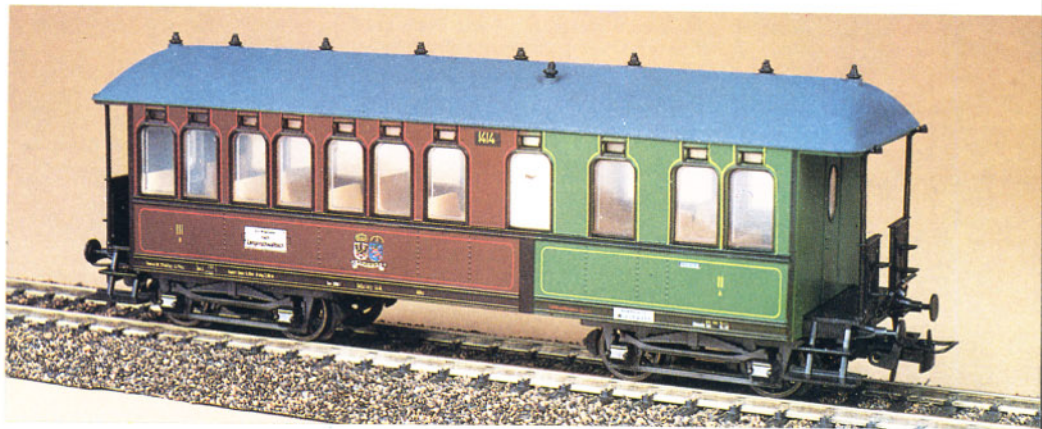


Bild 7: Die T 9³ in der Ausführung für die königlich preußischen und Großherzogl. Hessischen Staatseisenbahnen.

Neu von Liliput

Auf eine der letzten Neuheiten aus Wien, auf die badische IV h in DB-Ausführung, sind wir bereits an anderer Stelle dieser Ausgabe näher eingegangen. Jetzt bleibt uns noch die angenehme Pflicht, die Modelle von zwei Sonderserien vorzustellen. Es handelt sich hierbei um alte Bekannte in neuem Gewand. Sowohl die preußische T 9³, als auch die beliebten „Langenschwalbacher“, werden in vorbildgetreuer Länderbahn-Farbgebung angeboten. Die mehrfarbigen Fahrzeuge zeigen das Doppelwappen der „Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahnen“ und verschiedenfarbige Zierlinien, von einer Feinheit, die nicht mehr überboten werden kann. Die Wagenpackung enthält drei verschiedene Sitzwagen und den kombinierten Post- und Gepäckwagen.



Neu von Roco

Nach der bildschönen BR 57, die wir noch in unserer Ausgabe 7/1983 vorstellen konnten, erschien zum Jahresende die ganze Serie der „langen“ Eurofima-Reisezugwagen verschiedener europäischer Bahn-

Bild 8, 9, 10 und 11: Zur T 9³ passend gibt es nun auch die „Langenschwalbacher“ in der Länderbahnfarbgebung mit sehr zierlich aufgedruckten Wappen und Zierlinien. Aus Platzgründen können wir nur vier der Wagen abbilden.

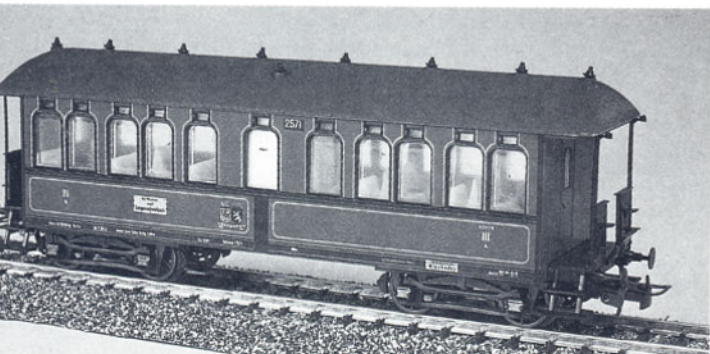




Bild 12: Noch vor dem Ende des Jahres 1983 lief bei Roco die Serienfertigung der „Langen“ an. Hierbei handelt es sich um die ausgezeichnet gestalteten Eurofima-Wagen verschiedener europäischer Bahnverwaltungen.

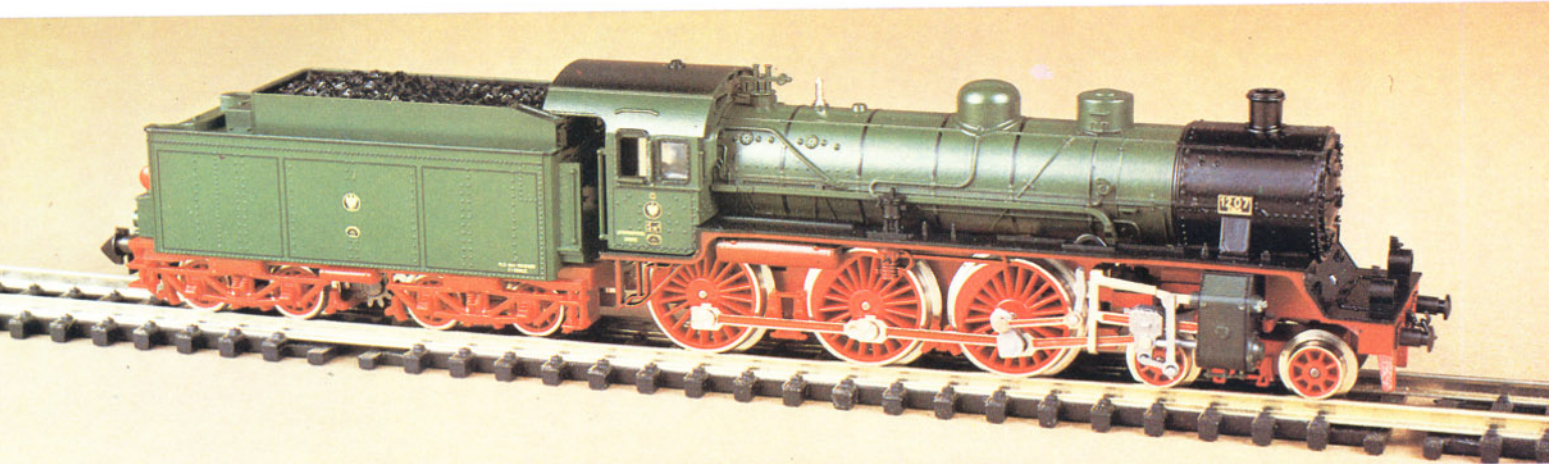
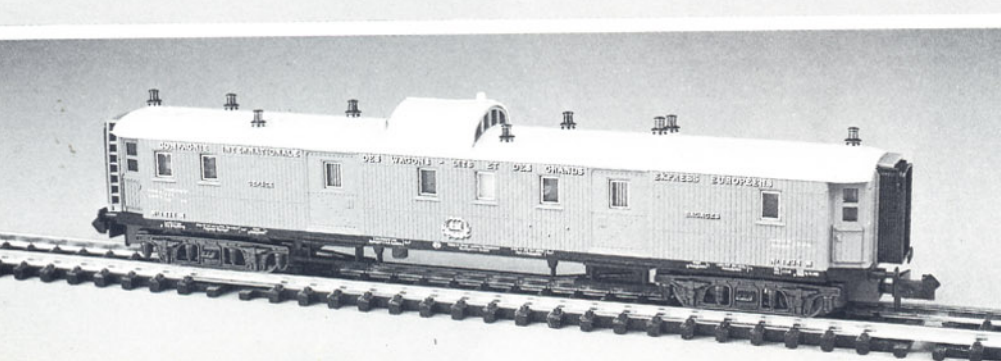
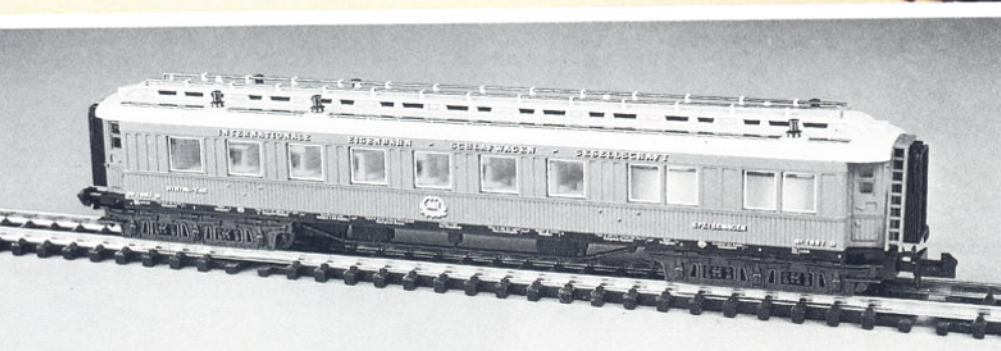


Bild 13: Die aus dem Sortiment von Minitrix bereits bekannte Schnellzuglok der preußischen Gattung S 10² wird auch in Länderbahn-Lackierung angeboten, passend zu den alten Reisezugwagen im Maßstab 1:160.

Bilder 14, 15 und 16: Nach den Vorbildern der Internationalen Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft schuf Minitrix drei Teakholzswagen. Dies sind ein vierachsiger Packwagen und je ein sechsachsiger Schlaf- und ein Speisewagen in excellenter Ausführung. **Fotos 1–16: Obermayer**



verwaltungen. Diese 303 mm langen Fahrzeuge bestechen durch die tadellose Ausführung. Die besondere Liebe zum Detail wird bei der Gestaltung der Inneneinrichtung sichtbar. An den Abteiltüren wurden sogar die Beschläge farblich abgesetzt. Serienmäßig sind die Wagen bereits mit der Kurzkupplung ausgerüstet. Standardkupplungen liegen jeder Packung bei. Ein störungsfreier Einsatz auf Modellbahnanlagen ist nur möglich, wenn ausreichend große Radien vorhanden sind. Kritisch wird es bei der Begegnung von zwei aus langen Wagen gebildeten Zügen auf Strecken, deren Radien das Maß von 500 mm unterschreiten. Probleme gibt es auch beim Durchfahren von Kreuzungsweichen auf dem Bogen, der auf der Seite des Antriebs liegt. Hier kommt es zur Berührung zwischen der Bodengruppe und dem Antriebskasten. Sammler und Besitzer vorbildgetreuer Anlagen mit großen Radien und Unterflurantrieben werden an den „Langen“ von Roco aber ihre helle Freude haben.

Die Eurofima-Wagen erlebten jetzt auch eine Neuauflage in der Baugröße N. Diese Fahrzeuge, die von Anbeginn an unverkürzt gefertigt wurden, sind jetzt ohne die früher vorhandene bewegliche Pufferbohle erhältlich. Bei Redaktionsschluß gelangte auch noch das Modell der Baureihe 043 im Maßstab 1:160 zur Auslieferung. Von der hohen Qualität dieses Supermodells konnten wir uns unlängst anlässlich eines Besuches in Salzburg überzeugen, als gerade die Bandmontage vorbereitet wurde. Das Fotografermuster war bis zum Druckbeginn allerdings noch nicht bei uns eingegangen, wir werden darauf jedoch zurückkommen.

Neu von Trix und Minitrix

Sowohl in der Baugröße N, als auch in der Nenngröße H0, dominierten im Jahre 1983 jene Fahrzeuge, die ihre Vorbilder bei den ehemaligen Länderbahnen oder bei der Deutschen Reichsbahn hatten. Der wohlgelungene VT 62 904 und die Vorbilder dieser Bauserie werden an anderer Stelle dieser Ausgabe gewürdigt. Hier soll nun noch auf ein weiteres Modell aus der „Bayern-Serie“ in der Baugröße H0 aufmerksam gemacht werden. Dies ist der gedeckte Güterwagen Gm 601795 der K. Bay. Sts. B., der auf der beweglichen Schiebetür das alte Firmenzeichen der MAN trägt.

Kleine Kostbarkeiten für Sammler und Liebhaber sind die drei Teakholzwagen der Internationalen Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft, die oft im Orient-Expreß längst vergangener Tage eingestellt waren. Angeboten werden ein vierachsiger Gepäckwagen mit einem in der Mitte angeordneten Dachaufbau, ein sechsachsiger brauner Speisewagen und ein creme/brauner Schlafwagen mit dreiachsigen Drehgestellen. Bei allen drei Fahrzeugen faszinieren nicht nur die vielen feinen Einzelheiten, sondern auch die ausführliche und lupenreine Beschriftung. Viel Mühe und Sorgfalt hat sicherlich der Druck der zweifarbigen Schattenschrift verlangt. Zu den Wagen liefert Minitrix die preußische Schnellzuglokomotive der Gattung S 10² als Modellvariante nun auch in der früheren Länderbahn-Lackierung. Für Bahnen jeder Baugröße schuf Trix ein neues Gleisbild-Stellpult-System in Baukastenform. Nach den jeweiligen Erfordernissen lassen sich die Bausteine mit unterschiedlichen Symbolen aneinanderreihen und durch Schwalbenschwanzführungen miteinander verbinden. Das gesamte System ist so konzipiert, daß die Anschlüsse und die Verdrahtung lötfrei auszuführen sind. Darüber und über ein sehr praktisches Gleis-Besetzungsanzeige-Modul werden wir sicherlich noch ausführlicher berichten können. HO

Neu von Fulgurex

Drei recht interessante Schweizer Triebfahrzeuge werden von Fulgurex für verschiedene Spurweiten angeboten. Hierzu gehört die BLS-Ae 6/8 Nr. 208 in Spur N. Das wunderschön gearbeitete Modell der BLS-Ae 6/8, Nr. 208, wird zu einem Preis von sfr 295,- angeboten. Die Drehgestell-Detaillierung und -Ausführung ist ein Gedicht. Auch die zierlichen Dachaufbauten werden die Freunde schweizerischer N-Modelle begeistern. Für HO wird in Kürze die SBB-Lok Re 6/6 in grün, Artikel-Nr. 2082, lieferbar sein. Bei Redaktionsschluß stand der Preis für dieses Lokmodell leider noch nicht fest. Ebenfalls in nächster Zukunft kommt für die Liebhaber von Oldtimer-Fahrzeugen in HO die MOB-Ellok FZe 6/6 in blau/elfeibein unter der Artikel-Nr. 4100 auf den Markt. Des Weiteren werden bei Fulgurex für Spur 0 Gottard-Wagen in erster und zweiter Klasse und Schlafwagen in Teakholzausführung geliefert. Auch die SBB-Rangierlok Ee 3/3 in braun wird es bald in zwei unterschiedlichen Ausführungen geben.

M+F/DJH

Aus England erreichte uns die nicht sehr erfreuliche Mitteilung, daß bei der benannten Firmengruppe ein Konkursverwalter eingesetzt wurde. Wie wir hörten, soll das eingeleitete Konkursverfahren nicht auf das Lokomotiv- bzw. Produktionsprogramm zurückzuführen sein, sondern der Hauptgeldgeber hat mit dem englischen Staat wegen steuerbegünstigter Kredite Schwierigkeiten bekommen. Die in Fürstentfeldbruck auf Lager befindliche Ware kann jedoch noch bezogen werden. Aus unbestätigter Quelle erfahren wir, daß ein Teil der ehemaligen Firmenmitarbeiter mittlerweile eine Firmenneugründung beabsichtigt und mit einem neuen Bausatzprogramm wieder beginnen möchte. Sicher werden wir hierzu auf der Nürnberger Spielwarenmesse Genaueres erfahren.

Rai-Mo

Durch den bei M+F eingeleiteten Konkurs wurde leider auch die deutsche Firma Rai-Mo, die den Vertrieb der M+F-Artikel für Deutschland übernommen hatte, in finanzielle Mitleidenschaft gezogen, so daß man dort zwar keinen Konkurs einleiten mußte, aber die Produktion einstellt. Die lagernde Ware wird in den nächsten Wochen noch ausverkauft. Für die Interessenten der preußischen T 3 in Spur HO (mit und ohne Schlepptender, incl. aller Motorisierungsteile, jedoch ohne Motor), gilt zur Zeit ein besonderes Ausverkaufsangebot von DM 69,- bzw. DM 79,- (uvP) für die Schlepptenderausführung. Auch das „Krokodil“ in Spur 0 wird unter DM 200,- (allerdings ohne Farben und ohne Originalkarton) in Bausatzform kurzzeitig angeboten. HM

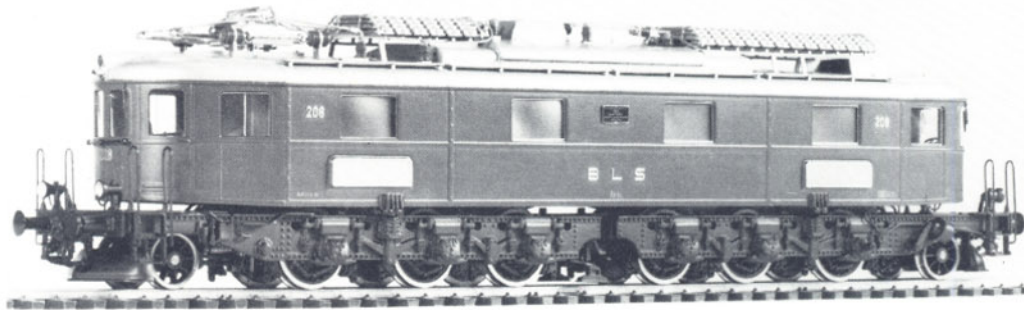


Bild 17: Diese wuchtige BLS-Lokomotive gibt es jetzt von Fulgurex in Spur N.

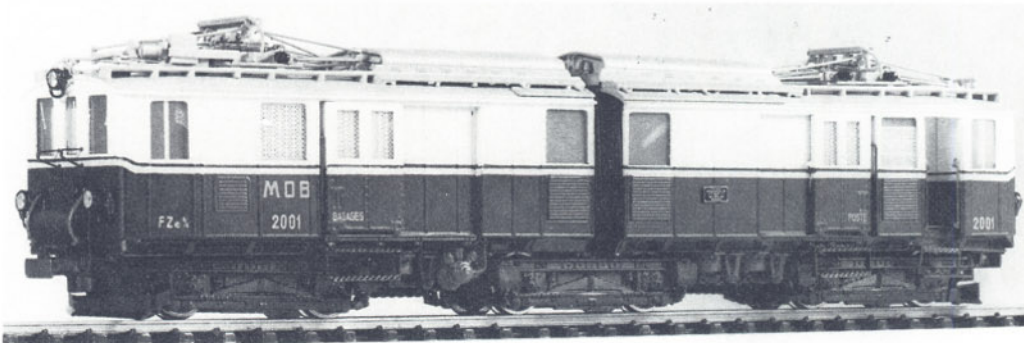


Bild 18: Für die Freunde der Spurweite H0m bietet Fulgurex diese Oldtimer-Ellok für die MOB an.

Fotos 17 und 18: Werkfotos Fulgurex

Neu von Faller

Ausgesprochen gut wirken die HO-Modelle von zwei Stadthäusern, der Sonnenapotheke und dem Hotel Sonne von Faller, die in ansprechender Maßstäblichkeit und sauberer Detaillierung gestaltet sind. Durch eine farbliche Nachbehandlung, die im übrigen bei fast allen Gebäudemodellen aus Kunststoff zur vorbildgetreuen Wirkung beiträgt, gewinnen diese schmucken Gebäude zusätzlich.

Neu von Kibri

Ein besonderer Leckerbissen aus dem umfangreichen Neuheitenangebot von Kibri ist das Schweizer Bergdorf „Grevasalvas“, bestehend aus sechs verschiedenen Gebäuden, die alle einzeln erhältlich sind. Die Detaillierung dieser Gebäude ist ausgezeichnet und auch der Maßstab ist nicht zu sehr verniedlicht. Zu bemerken ist noch, daß jedem Bausatz Streumaterial zur Gestaltung der Grundstücke und



Bild 19: Sonnenapotheke und Sonnenhotel. Zwei recht maßstäbliche und gut gelungene Gebäudebausätze von Faller in HO.

Bild 20: Dieses reizende Schweizer Bergdorf (HO) ist eine Neuheit von Kibri.





▲ **Bild 21:** Auch Kibris Nutzfahrzeugsortiment wurde um diese beiden Mercedes-LKW erweitert.

◀ **Bild 22:** Ebenfalls von Kibri sind diese beiden H0-Bagger mit unterschiedlichen Fahrwerken.

▼ **Bild 23:** Ein imposantes H0-Gebäude ist das neue Postamt von Vollmer. Der davor befindliche Linienbus stammt aus dem Neuheitenprogramm von Brekina.



der Blumenfenster beiliegt. In dem immer umfangreicher werdenden Nutzfahrzeugprogramm für H0 liefert Kibri nun zwei Liebherr-Baggermodelle mit gleichem Aufbau an, eines auf Raupen-, das andere auf Vierradfahwerk. Weitere Neuheiten sind ein Mercedes-Kurzhauber mit Tiefladeanhänger und ein gleiches Fahrzeug mit Nachläufer, beladen mit Betonträgern. In der Ausführung entsprechen die Fahrzeuge dem inzwischen bekannten Kibri-Standard.

P. Schiebel

Neu von Vollmer

Ein imposantes Gebäude stellt das neue Postamt der „Professional-Line“ dar, das Vollmer nun auslieferte. Dieses Gebäude im Geschmack der Jahrhundertwende erfüllt in Bezug auf Detailgenauigkeit höchste Ansprüche und stellt mit Sicherheit einen Blickfang auf jeder Modellbahnanlage dar. Hervorzuheben ist bei diesem Bausatz die ausgezeichnete Paßgenauigkeit der Spritzteile, die den Zusammenbau trotz der Vielzahl der Teile zu einem Vergnügen macht.

► **Bild 25:** Von Weinert gibt es diesen überaus filigranen H0-Ölkran.

▼ **Bild 24:** Ebenfalls von Vollmer stammen diese beiden Stadthäuser in H0. Die Fahrzeuge sind wiederum Brekina-Neuheiten.



Nicht minder fein detailliert sind zwei Vorstadthäuser mit Ladenlokalen im Erdgeschoß, die Vollmer ebenfalls in der Baugröße H0 liefert.

Neu von Brekina

Eine echte und sicher von vielen begrüßte Neuheit stellt das H0-Modell des in den 60er Jahren weit verbreiteten Eineinhalb-Decker-Linienbusses von Mercedes-Benz dar, den Brekina jetzt in unbedruckter Ausführung sowie in mehreren Beschriftungsvarianten in gewohnter Qualität ausliefert. Die weiteren Neuheiten sind Beschriftungsvarianten der bekannten Modelle des Mercedes 190 und des DKW-Kastenwagens.

Weiterhin bietet Brekina nun ein Set aus zwei unterschiedlich beschrifteten Bussen des Typs MB 0 5000 sowie ein Set „Einsatzfahrzeuge Berlin“, bestehend aus vier Fahrzeugen der Polizei, Feuerwehr und Krankenwagen an. Weitere Sonderserien mit regional bekannten Beschriftungen sollen folgen.

P. Schiebel

Kleinserienhersteller

Der MC-Fachhändler Hünenbein, Aachen, bietet für die Liebhaber der SNCB/NMBS ein Messingmodell des Loktyps 7 in Spurweite H0 an. Das Modell wird in Zweileiter-Gleichstrom für das Märklin-Dreileiter-System ausgeliefert. In diesem Frühjahr soll auch eine Bausatzausführung zum Preis von DM 695,- folgen. Die Lokomotive besitzt einen mit Märklin-Antrieb versehenen dreischigen Schlepptender und hat die Achsfolge 2 C.

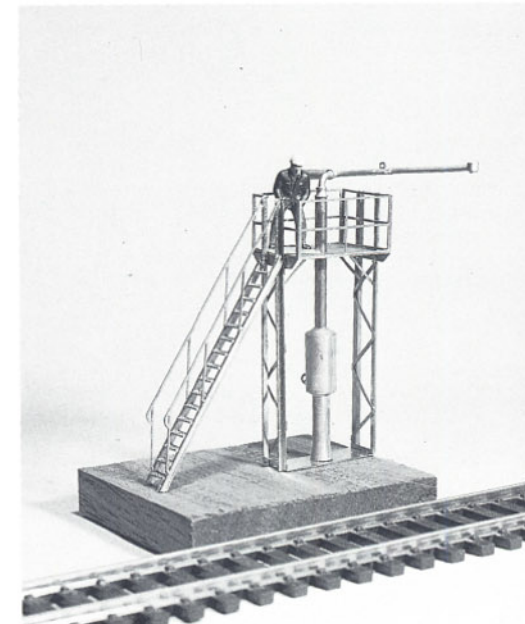
Neu von MZZ

Der Schweizer Hersteller der bekannten Modellbahnkulisen liefert nun in Baugröße Z ein ansprechendes Hafentmotiv als Modellbahnhintergrund aus, das in seiner Halbrелефgestaltung sehr natürlich wirkt.

Neu von Weinert

Eine überaus reizvolle Neuheit des Bremer Kleinserienherstellers ist der filigrane Ölkran der DB in Baugröße H0. Der Bausatz besteht aus fein geätzten Messingteilen, aus Messinggießguß sowie einem Weißmetallgußteil. Durch die paßgenaue Ätzung der Teile, bzw. den sauberen Guß, ist der Zusammenbau dieses Ölkrans kein großes Problem. Trotz seiner Feinheit ist dieses Ganzmetallmodell recht robust.

P. Schiebel





Feuerwehren von Roco

Recht aktuell sind zwei Feuerwehrfahrzeuge, die noch kurz vor Weihnachten von Roco an den Fachhandel ausgeliefert wurden. Unter den Bestellnummern 1311 und 1304 dürften die beiden Fahrzeuge gerade noch richtig zum Löschen von „Christbäumen“ und „brennenden Finanzämtern“ gekommen sein. In gebirgiger Gegend ist der Unimog mit Metz-Aufbau in seinem Element.

Bei den österreichischen Feuerwehren wird der Steyr 91 TLFA 4000 immer häufiger in den Bestand eingestellt. Durch seinen Allradantrieb läßt er auch einen Einsatz abseits befestigter Wege zu. Der Rosenbauer-Tankaufbau kann beim Vorbild 4 000 Liter Löschwasser aufnehmen. Bei Autobahnunfällen und ähnlichen Einsätzen ohne Wasseranschlußmöglichkeit erweist sich das als besonderer Vorteil. An dem Roco-Modell sind schon die Ösen für die Aufnahme des Lenkungsstützesatzes 1772 sowie Kippkabinen und Motor-Imitationen angebracht. Abnehmbare Jalousinen geben den Blick auf die Innenausstattung des Feuerwehraufbaus frei. Die Leitern sind abnehmbar und der Motor läßt sich in zwei Ebenen bewegen.

Lohstädt

Neu von Pola

Von Pola kam noch kurz vor Weihnachten eine breite Palette von Meistermodellen der blauen Serie. Zu den herausragenden Gebäuden zählt das brennende Finanzamt, das Stadthaus im Abbruch und das BMW-Autohaus mit Verkaufsraum-Inneneinrichtung. Die Bausätze sind wieder, wie von Pola schon gewohnt, äußerst fein detailliert und mit reichhaltigem Zubehör ausgestattet. Für eine vorbildliche Rauchentwicklung beim Finanzamt sorgt ein riesiger Rauchgenerator der im Bausatz enthalten ist. (Wer hätte nicht schon gerne in Gedanken sein zuständiges Finanzamt brennen gesehen). Das Stadthaus im Abbruch, in dessen Bausatz, vom Bagger über den Bauwagen bis hin zur Badewanne und Heizkörper usw., eine Menge Details enthalten sind, bietet eine zusätzliche stimmungsvolle Bereicherung für Modellbahnanlagen. Bei dem modernen BMW-Autohaus sind im, mit Glasfenstern ausgestatteten Verkaufsraum, nagelneue Traum-BMW's ausgestellt. Als weitere Neuheiten bietet Pola noch das preiswerte Stellwerk Gentin in zweistöckiger Ziegelbauweise und einen LKW-Unterstellschuppen an.

Gaßner

Der Beschriftungs-Kleinserienhersteller Gaßner bietet seit einiger Zeit Modellbahnbeschriftungen der Epoche II (deutsche Reichsbahn) für Güterwagen an. Interessenten wenden sich am besten direkt an: Firma Dipl.-Kfm. Hermann Gaßner, Jägerstraße 24, D-8028 Taufkirchen. Hierzu wird auch ein „Weichmacher“ für Abziehbilder angeboten, der, speziell für unebene Untergründe, ein blasenfreies Haften bewirken soll.

HM

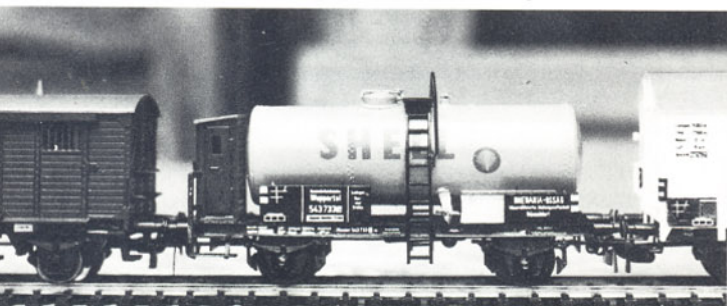


Bild 26: Ein neues Hintergrundmotiv „Seehafen“ wird für die Baugröße Z von der Firma MZZ angeboten. **Fotos 17-26:** Schiebel

Bild 27: Das brennende Finanzamt von Pola wird gerade gelöscht. Davor befinden sich unter anderem die zwei neuen Feuerwehrfahrzeuge von Roco (siehe auch nebenstehenden Text). **Fotos 27-29:** W. Kosak

Bild 28: Ein besonderer Gag dürfte das Abbruchhaus von Pola für die Spurweite H0 darstellen.



Neues in großen Spurweiten

Neu von Mamod

Der für die Bundesrepublik Deutschland zuständige Auslieferer der Firma Mamod Ltd., die Firma Diefenbach & Sohn in Frankfurt/Main, teilte uns mit, daß die Wagen RW 4 (Gepäckwagen) und RW 5 (Perso-

nenwagen) jetzt auch in grüner Ausführung lieferbar sind. Die Dampflokomotiven SL 1 und SL 3 werden seit November vergangenen Jahres auch als Montagesatz angeboten (siehe auch EJ 5/83, Seite 76, unter dem Titel „Eine Dampflokomotive zum Anfassen“).

AR

Bild 29: Das äußerst gelungene Schaufenster des BMW-Autohauses von Pola.

Bild 30: Gaßner-Beschriftungsmöglichkeiten für diverse Reichsbahnwagen. **Werkfoto Gaßner**





Brandneu von Faller

Gerade noch rechtzeitig vor Redaktionsschluß erreichte uns von Faller dieses Foto der Messeneinheit „Großbekohlungsanlage“, die vom Hersteller als die herausragende 84er-Faller-Neuheit bezeichnet wird. Die Großbekohlungsanlage, die unter der Artikel-Nummer B-148 im Laufe dieses Jahres an den Fachhandel ausgeliefert wird, besteht aus dem Kohlehochbunker, dem Portalkran sowie dem Kohlebansen. Den Portalkran wird es übrigens auch als Einzelartikel geben. Soweit wir dies nach dem uns vorliegenden Bildmaterial beurteilen können, scheint die Großbekohlungsanlage sehr gut gelungen zu sein. Wir sind sicher, daß sie schon bald auf vielen H0-Modellbahnanlagen zum Einsatz kommen wird.

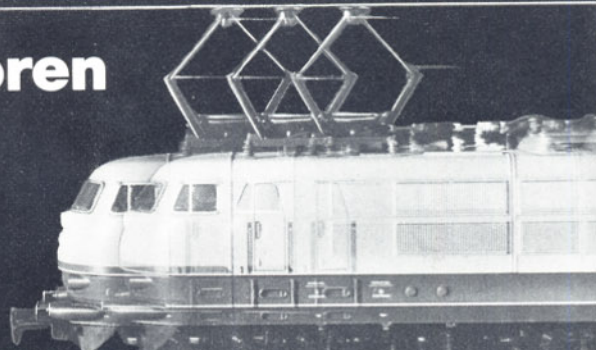
HM

Bild 31: Diese Großbekohlungsanlage ist eine 84er-Neuheit von Faller. **Werkfoto Faller**

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



UHRMACHERWERKZEUGE FÜR DEN EISENBAHNMODELLBAU!

Was sonst nur schwer zu finden ist: Juweliersägebogen, Mini-Anziehvorrichtung, RP 25- und NEM-Spezialdrehstähle, Steckschlüssel für Dampfloksteuerungen, Pinzetten, Nadelfeilen, Uhrmacherlupen, Schmuckbiegeezangen, Kleinbohrmaschinen.

Unser Lieferprogramm EJ mit Preisen gegen DM 4,- in Briefmarken, Scheck oder Postscheckkonto Dortmund 42643-465 (wird bei Kauf angerechnet).

fohrmann-WERKZEUGE

für Feinmechanik und Modellbau · Sydowstraße 7 c-d · Tel. 023 09/29 62 · D-4355 Waltrop



Wir fertigen zur Zeit in professioneller Kleinserie:

ET 85 DRG rot-beige
auf Wunsch mit C3i
uvP DM 710,- (2-teilig)

Außerdem montieren, lackieren und supern wir auch angelieferte Bausätze und Modelle aller Spurweiten!

Info gegen DM 2,- Rückporto



Modellbau Kessler München

8000 München 5
Kapuzinerstraße 52