

B 7539 F
ISSN 0720-051X



Eisenbahn JOURNAL

2/1984

März

DM 8,50
sfr 8,50
öS 65,—
hfl 11,25
Lire 9.300

Über 130 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte





2/84

ISSN 0720-051 X 10. Jahrgang
Einzelausgabe

DM	8,50	öS	65,-
sfr	8,50	hfl	11,25
Lire	9.300		

Hermann Merker Verlag

D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf - Diesel - Ring 5
Tel. (0 81 41) 5048 und 5049

Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

Redaktion: Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz

PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker, E. Henne
Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:

C. Asmus, R. Barkhoff, L. Bergsteiner,
F. Jerusalem, H. Kundmann,
P. Schiebel.

Modellaufnahmen:

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

Schlußredaktion: S. Werner
Satz: Illig Textverarbeitung GmbH, Göppingen

Druck: Printed in Italy

EUROPLANNING s.r.l.

Verona - Via Morgagni, 30

1984 erscheint das Eisenbahn-Journal 8 x.

Abonnement (1984): DM 68,-

(Ausland zuzüglich DM 8,- Portoanteil)

Einzelheft: DM 8,50 + DM 1,40 Porto

Postscheckkonto München Nr. 57199-802

(BLZ 700 100 80)

Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300

(BLZ 701 693 70)

Dresdner Bank Nr. 695 918 000

(BLZ 700 800 00)

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

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 6
vom 1. Januar 1984.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur
zurückgeschickt werden, wenn Rückporto bei-
liegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann kei-
ne Haftung übernommen werden!



Auflagenhöhe 32.000

Aus dem Inhalt

	Seite
Dampf auf der Allgäubahn	4
Deutsche Diesellokomotiven (Die Baureihen V 90 und V 90 P)	10
Die Verbund-G 7 der Kgl. Preußischen Staatseisenbahn (2. Teil und Schluß – Die G 7 ³)	18
Signalaufstellung in der Schweiz	21
100 Jahre Grenzstrecke Schirnding – Eger/Cheb	23
Abschied von den älteren Elektro-Triebwagen	26
Die Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe III	27
Ein altes Bild . . .	28
Bayern-Journal (Die Gattung B X)	29
Die unverwüstliche preußische T 3	34
Bahnhofsimpressionen (Die Streckenkreuzung an der Remagener Rheinbrücke)	38
Das Modell der 043 315 in Spur N	42
Internationale Modellbahnausstellung in Köln	46
»Unsere Gelben Seiten« – Adreß- und Telefonverzeichnis	48
Modellbahn-Dioramen (8. Teil)	51
1923 – Gruppenverwaltung Bayern im Modell	56
Nürnberger Messe-Telegramm	63
Großer Modellbau-Wettbewerb	64
Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör	72
Straßen-Nutzfahrzeuge	78
Mini-Markt	80
Bücherecke	82

Zu unserem Titelbild:

Im Februar 1975 herrschte im Bw Emden noch reger Dampfbetrieb. Hier waren zu diesem Zeitpunkt noch Lokomotiven der Baureihe 50 und der Baureihe 44 (kohle- und ölgefeuert) beheimatet. Regelmäßige Gäste waren ölgefeuerte Lokomotiven der Baureihen 01.10, 41 und 44 des Bw Rheine.

Die 044 180 wurde 1942 von Krupp gebaut (Fabr.-Nr. 2682) und als 44 1180 der RBD Halle zugeteilt. Sie verblieb nach 1945 bei der DB und erhielt 1968 die computerge- rechte Loknummer 044 180-8. Letztes Bahnbetriebswerk war Gelsenkirchen- Bismarck, wo sie am 28. 9. 1976 ausgemustert wurde. **Foto: J. Nelkenbrecher**

Zu unserem Foto auf Seite 2:

Der morgendliche Übergabebzug von Regensburg nach Kelheim, der bis Saal (Donau) die elektrifizierte Strecke Regensburg – Ingolstadt benützt, gehört seit meh- reren Jahren zum Aufgabengebiet der Regensburger V 90. Nur von Juni 1982 bis Mai 1983 wurde im Abschnitt Regensburg – Saal (Donau) diese Leistung planmäßig mit einer E 44 des Bw Würzburg bespannt. Beim Haltepunkt Matting spiegelte sich im September 1980 eine V 90 mit ihrem Güterzug nach Kelheim in der Donau. Mehr über die Diesellokomotiven der Baureihe V 90 finden Sie im Artikel „Deutsche Diesellokomotiven“, der auf Seite 10 beginnt. **Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz**



Bild 1: Im September 1962 konnten die mit Ersatzkessel ausgerüsteten S 3/6 des Bw Lindau vor den schweren Schweizer Schnellzügen auf der Allgäubahn noch zeigen, was in ihnen steckt. Die 18 603 eilt bei Hergensweiler mit dem ersten Schnellzug von Genf in Richtung München. Beachtenswert ist auch die bayerische Signalkombination am rechten Bildrand. **Foto: G. Turnwald**

Dampf auf der Allgäubahn

Das Allgäu gehört wegen seiner landschaftlichen Schönheiten zu den bevorzugten Reise- und Urlaubsgebieten in Bayern. Obwohl inzwischen mehr als zwanzig Jahre vergangen sind, seit die Dampflokomotive die Zuförderung auf den Schienen des Allgäus

beherrschte, ist es für den Eisenbahnfreund auch heute immer wieder ein Erlebnis, diesen Bahnen einen Besuch abzustatten. Speziell der Abschnitt Kaufbeuren – Lindau der Hauptstrecke München – Lindau ist aufgrund der dort bestehenden Streckenführung,

die eine Vielzahl von Kunstbauten wie Brücken und Dämme, starke Steigungen etc. aufweist, für den Eisenbahn-Fan von besonderem Interesse. Auch heute noch ist die Strecke nicht elektrifiziert, mühen sich moderne Dieselloks mit den

Bild 2: Mit dem Personenzug 1554 (Oberstdorf – Kempten) verläßt die Kemptener 64 388 im April 1962 den Bahnhof Oberdorf nördlich von Immenstadt. Die auf dem Foto sichtbaren bayerischen Signale in Oberdorf wurden bald darauf durch Lichtsignale ersetzt. **Foto: M. Dahlström**





Bild 3: Im Sommerfahrplan 1955 wurde der E 689 (Lindau – Augsburg) planmäßig mit Lokomotiven der preußischen Gattung P 10 (Baureihe 39) des Bw Kempten bespannt. Im April 1962 dagegen war diese Leistung bis Kempten nun im Umlaufplan der P 8 des Bw Lindau enthalten. Die Aufnahme entstand an einem der landschaftlich schönsten Streckenabschnitte der Allgäubahn bei Oberstaufen. **Foto: M. Dahlström**

Bild 4: Bis 1969 fand nur bei den Schnellzügen, die die Umgehungsbahn benützten, in Kempten kein Lokwechsel statt. Alle anderen Reisezüge benützten bis 1969 den alten Kemptener Personenbahnhof, einen Kopfbahnhof. Eine Einheitslokomotive der Baureihe 86 des Bw Kempten hat im April 1962 in Kempten den E 880 aus Augsburg übernommen. Das Foto zeigt den Eilzug auf seiner Fahrt nach Oberstdorf auf der Allgäubahn südlich von Seifen. **Foto: M. Dahlström**





Bild 5: Der D 708 von Dortmund nach Oberstdorf hatte im Sommerfahrplan 1955 eine sehr interessante Bespannung: Dortmund – Wiesbaden mit Baureihe 01 (Bw Köln Bbf), Wiesbaden – Heidelberg mit Baureihe 18⁶ (Bw Darmstadt), Heidelberg – Stuttgart mit Baureihe E 17 (Bw Stuttgart Hbf), Stuttgart – Ulm mit Baureihe E 18 (Bw Stuttgart Hbf), Ulm – Kempten mit Baureihe 39 (Bw Neu-Ulm) und Kempten – Oberstdorf mit Baureihe 64 des Bw Kempten. Zumindest auf dem Abschnitt Kempten – Oberstdorf war die Bespannung aus dem Jahre 1955 auch noch im April 1962 gültig. Der D 708 dampft auf dem Foto nördlich von Immenstadt bei Oberdorf an Allgäuer Bauernhöfen vorbei. **Foto: M. Dahlström**

schweren internationalen D-Zügen mit nur mäßiger Geschwindigkeit über die langen Rampen zwischen Lindau und Oberstaufen, Kempten und Günzach sowie in die Gegenrichtung von Aitrang nach Günzach. Die letztgenannte Station liegt auf mehr als 900 m Seehöhe. Die schwierige Streckenführung, mit den genannten Steigungen und den teil-

weise sehr engen Kurvenradien, bedingt vielfach die Führung der schweren Züge in Doppeltraktion.

Leider ist auch hier die Monotonie der Traktionsmittel eingekehrt. Ausschließlich die Dieselloks der Baureihe 218 des Bw Kempten bestimmen heute das Bild der Zugförderung. An Triebwagen sind die Baureihen 627 und

628, ebenfalls beim Bw Kempten stationiert, zu erwähnen. Immerhin eine geringfügige Abwechslung ist an den Wochenenden festzustellen, wenn die Triebwagen der Baureihe 601 als Sonderzüge über die Allgäubahn „röhren“.

Welche Vielfalt an Baureihen, speziell aus der Zeit der Länderbahnen, während der Dampftraktion herrschte, belegen die Fotos auf diesen Seiten. Speziell die berühmte bayerische S 3/6, aber auch die preuß. P 10 (Baureihe 39), waren vor den schweren, zwischen München und Lindau verkehrenden Schnellzügen anzutreffen. Den Personenzugdienst versahen überwiegend preuß. P 8 (BR 38.10) sowie vereinzelt bayerische P 3/5 (BR 38.4). Der Güterzugdienst wurde in der Regel von Dampflokomotiven der Baureihe 50 besorgt, und auf den Nebenbahnen des Allgäus sah man die Tenderlokomotiven der Baureihen 98.10, 64 und 86.

Bereits in der ersten Hälfte der sechziger Jahre übernahmen die Diesellokomotiven der Baureihe V 200 den hochwertigen Schnellzugverkehr, während auf den Nebenbahnen immer mehr Dieselloks der Baureihe V 100 zu sehen waren. Die damalige BD Augsburg zählte zu den ersten „dampffreien“ Direktionen der DB.

Der in der Streckenführung schwierige Abschnitt Kaufbeuren – Kempten – Lindau entstand im Zuge der Ludwigs-Süd-Nordbahn Hof – Lindau. So wurde am 1. September 1847 der Streckenabschnitt Augsburg – Kaufbeuren eröffnet. Es dauerte jedoch nahezu weitere fünf Jahre bis am 1. April 1852 das nächste Teilstück, Kaufbeuren – Kempten, seiner Bestimmung übergeben werden konnte. Diese lange Bauzeit erklärt sich daraus, daß bei diesem Bauabschnitt größere Geländeschwierigkeiten zu bewältigen waren, außerdem wurde der Bau durch die im Jahre 1848/49 ausgebrochene Revolution und die damit verbundenen Finanzprobleme verzögert. In der Metropole des Allgäus, Kempten,

Bild 6: Nördlich von Immenstadt ist hier eine Einheitslokomotive der Baureihe 64 mit einem Personenzug nach Kempten unterwegs. Vermutlich datiert das Foto aus den frühen fünfziger Jahren. **Foto: BD Augsburg, Sammlung Asmus**





Bild 7: Welch große Enttäuschung muß es für den Fotografen gewesen sein, als dem Eilzug Lindau – Augsburg mit der planmäßigen Zuglok 18 622 noch die V 200 108 außerplanmäßig vorgespannt war. Aufgenommen wurde dieses seltene Gespann im September 1963 bei Röthenbach (Allgäu).
Foto: G. Turnwald

Bild 8: Lindauer P 8 waren auf der Allgäubahn häufig im Eilzugdienst anzutreffen. Eine mit einem Wannentender gekuppelte P 8 führt im April 1962 bei Oberstaufen einen Eilzug Richtung Immenstadt.
Foto: M. Dahlström





Bild 9: Nach einem kurzen Halt in Harbatshofen setzt sich die 39 122 am 25. 1. 1952 mit einem Personenzug nach Lindau wieder in Bewegung.

Foto: Sammlung Asmus

befürchtete man zur damaligen Zeit eine völlige Einstellung des Bahnbaus. Allein durch den Einsatz und die Initiative des bayerischen Königs Maximilian II. konnte an den Weiterbau gedacht werden. Die Weiterführung von Kempten in Richtung Lindau ging dann relativ schnell vonstatten. Die Bahn erreichte am 1. Mai des Jahres 1853 Immenstadt, am 1. September desselben Jahres Oberstaufen und bereits am 12. Oktober konnte man Lindau per Bahn erreichen.

Wie bereits mehrfach erwähnt, gestaltete sich der Ausbau der Strecke aufgrund des Geländes äußerst schwierig, eine Vielzahl von Kunstbauten war notwendig. Kurz vor Oberstaufen mußte ein 198 Meter langer Tunnel erstellt werden. Ein gewaltiger Einschnitt entstand bei Harbatshofen in der Nähe von Oberstaufen. Größere Brückenbauwerke mußten in Kempten sowie zwischen Oberstaufen und Hergatz errichtet werden. Alle Brücken entstanden in Holzbauweise unter Verwendung

von Lärchenholz.

Ein besonderes Bauwerk stellte in der damaligen Zeit der Rentershofener Damm dar. Er war mit 525 Meter Länge, 53 Meter Höhe und 280 Meter Basisbreite damals der größte Eisenbahndamm der Welt. Zur Aufschüttung waren 2,2 Mio. m³ Füllmaterial erforderlich. Die Errichtung dieses gewaltigen Damms war notwendig geworden, als sich herausstellte, daß der Bau einer Brücke nicht in Frage kam, da man auch in einer Tiefe von mehr

Bild 10: Oftmals waren zwei Schnellzuglokomotiven der bayerischen Gattung S 3/6 mit einer Leistung von zusammengerechnet fast 4000 PS erforderlich, um die schweren Schweizer Schnellzüge über die langen Rampenabschnitte der Allgäubahn zu befördern. Vorspannlok war im Dezember 1960 bei Röthenbach die 18 616.

Foto: G. Turnwald





Bild 11: Bis Mitte der fünfziger Jahre gehörten die Lokomotiven der bayerischen Gattung P 3/5 H auf der Allgäubahn zum Alltag. Im September 1954 fährt die 38468 mit einem Personenzug nach Kempten aus Immenstadt aus.
Foto: G. Turnwald

als 10 Metern keinen tragfähigen Untergrund finden konnte. Neben diesem gigantischen Damm ist außerdem noch der Lindauer Bodensee-Eisenbahndamm zu erwähnen, der

unter viel Mühe und technischem Aufwand erstellt wurde. Abschließend bleibt jedem interessierten Leser geraten, die landschaftlichen Schönheiten

des Allgäus und die auch noch heute beeindruckende Streckenführung der Bahnlinie München – Lindau selbst in Augenschein zu nehmen.
C. Asmus

Bild 12: Zum Abschluß unseres kleinen Bilderbogens vom Dampfbetrieb auf der Allgäubahn noch eine fast klassisch zu nennende Aufnahme einer S 3/6, der 18612. Im März 1964 hat sie mit einem Eilzug nach Kempten Immenstadt verlassen. Die 18612 gehörte übrigens zu den letzten Vertretern ihrer Gattung.
Foto: G. Turnwald



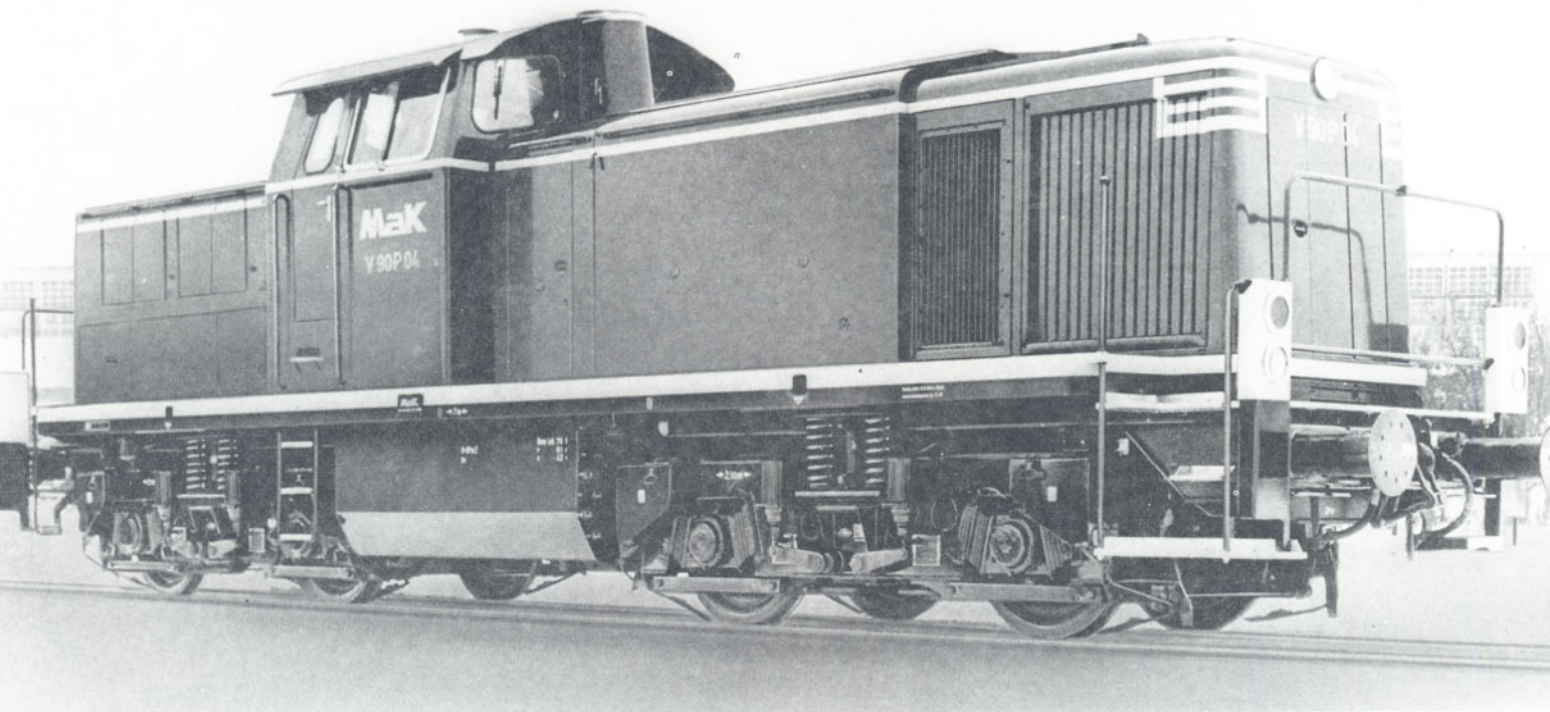


Bild 1: Bei dieser Lok mit der nicht amtlichen Bezeichnung V 90 P 04 handelt es sich um einen Prototyp der Baureihe 291.

Foto: MaK Kiel

»Deutsche Diesellokomotiven«

Die Baureihe V 90

Zu Beginn der sechziger Jahre ergab sich bei der Deutschen Bundesbahn die Notwendigkeit, eine größere und stärkere Diesellokomotive für den schweren Verschiebedienst zu beschaffen. Die bereits in großer Stückzahl eingesetzten Maschinen der Baureihe V 60 hatten sich zwar recht gut bewährt, waren aber beim Rangieren auf großen Güterbahnhöfen mitunter doch etwas überfordert. Verlangt wurde nun eine Lokomotivbauart, die in der Lage sein sollte, lange und schwere Züge ungeteilt abdrücken zu können. Darüber hinaus sollten die Fahrzeuge auch im Streckendienst vor Übergabezügen verwendet werden können.

Nach der Festlegung des Leistungsprogramms entwickelte die Firma Atlas-MaK Maschinenbau GmbH, Kiel, in Zusammenarbeit mit dem Bundesbahn Zentralamt München im Jahre 1963 die Diesellokomotive der Baureihe V 90 mit zwei Drehgestellen, hydraulischer Kraftübertragung und Gelenkwellenantrieb.

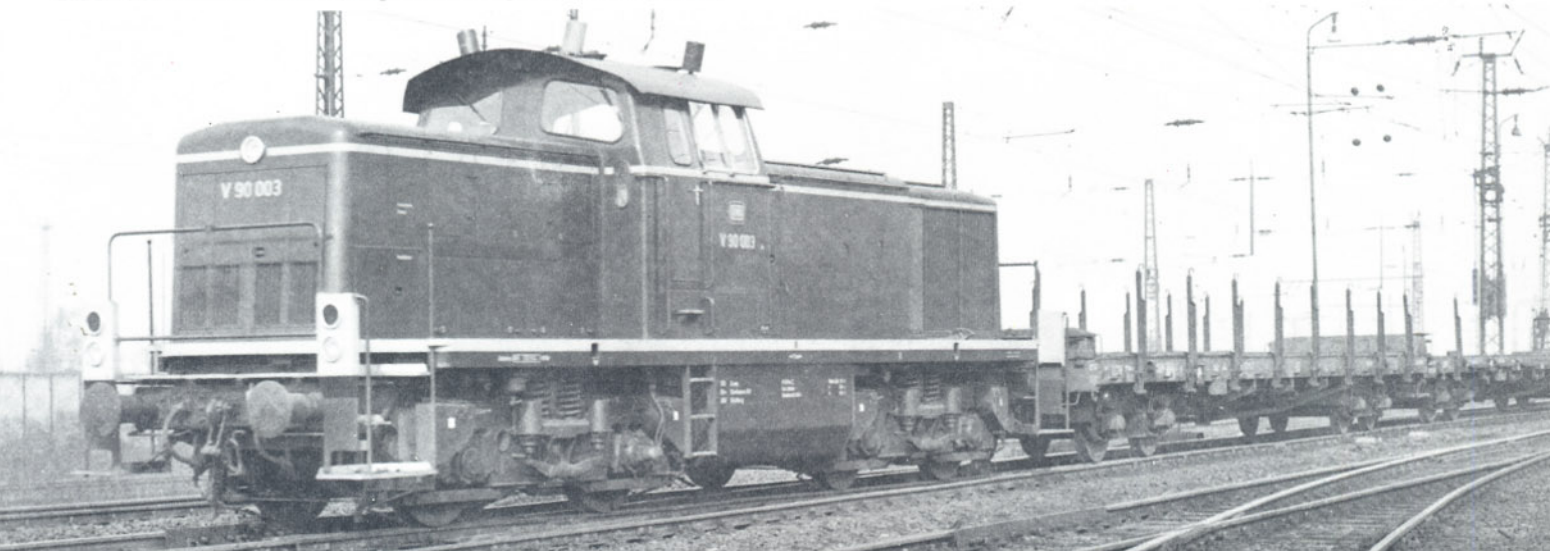
Da die Fahrzeuge nur für den Güterzugdienst vorgesehen waren, konnte auf den Einbau einer Zugheizanlage verzichtet werden. Ab der Mitte des Jahres 1964 lieferte die MaK zunächst eine Serie von 20 Vorauslokomotiven, die nun einer intensiven Betriebserprobung unterzogen wurden. Besonderes Aufsehen erregte eine dieser Maschinen, die 1965 während der Internationalen Verkehrsausstellung in München auf einem Vorführgleis ferngesteuert verkehrte. In ihrem äußeren Bild zeigt die V 90 eine große Ähnlichkeit mit den Maschinen der Baureihe V 100. Die robustere Bauausführung und die Drehgestelle mit einem Achsstand von 2500 mm verlangten aber eine größere Gesamtlänge von nunmehr 14000 mm. Die Serienlieferung begann im Jahre 1966 mit der Lokomotive V 90021, bei der die Länge über Puffer nun 14320 mm betrug. Bei den Serienmaschinen war die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h angehoben worden, während die Vorauslokomotiven nur für 70 km/h zugelassen waren.

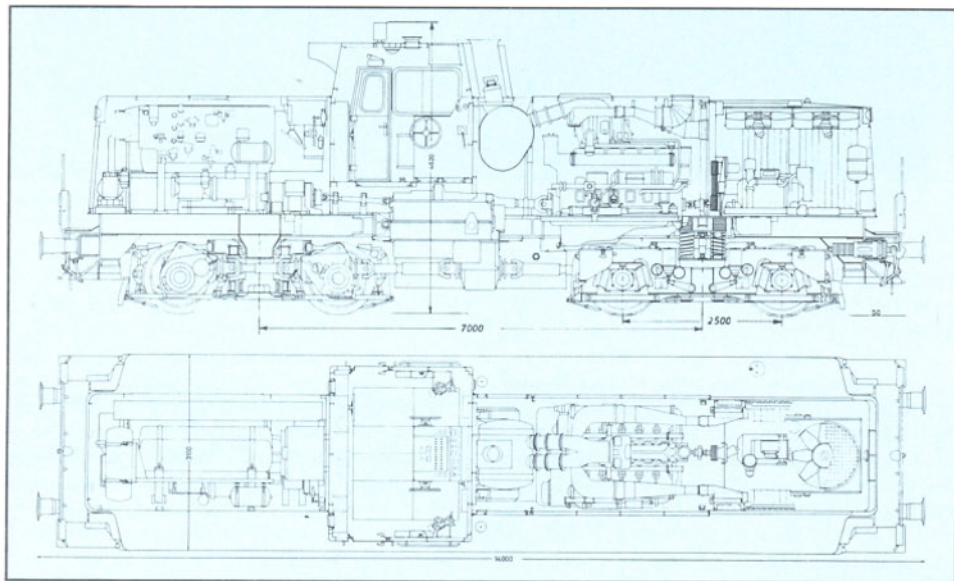
Die Bauausführung der V 90

Der Fahrzeugteil der Baureihe V 90 besteht aus dem durchlaufenden brückenartigen Lokrahmen, dem etwas außerhalb der Mitte angeordneten Führerhaus, den Vorbauten und den beiden zweiachsigen Drehgestellen. Der selbsttragende Lokomotivrahmen ist eine Schweißkonstruktion aus Blechen und Stahlprofilen. Besonders kräftig ausgeführt sind die beiden durchgehenden Breitflanschträger aus I-Profilen. Die Zug- und Bremskräfte werden zwischen Lokrahmen und Drehgestell durch die vom Rahmen senkrecht in die Drehgestelle hineinragenden Stahlgußtürme, die mit den beiden Hauptquerträgern verschweißt sind, übertragen. Die Puffer sind auf auswechselbaren Pufferträgern befestigt. Für das Rangierpersonal sind seitlich an den Rahmenenden breite Tritte zur Mitfahrt und an beiden Stirnseiten Querübergänge vorhanden. Im längeren vorderen Vorbau befinden sich der Dieselmotor, die Kühlanlage mit den Lüftern,

Bild 2: Vorserienlokomotive V 90003, ausgerüstet mit Rangierfunk und Fernsteuerung.

Foto: MaK Kiel





außerdem die Vorwärm- und Warmhalteanlage. Im hinteren Vorbau sind die beiden Motor-Luftpresser, die Batterie, die Lichtanlaßmaschine, die Hauptluftbehälter, der Schaltschrank und der Kraftstoff-Betriebsbehälter untergebracht. Die beiden Kraftstoff-Hauptbehälter, mit einem Fassungsvermögen von 3250 l, sind am Rahmen zwischen den Drehgestellen aufgehängt. Zwischen den Vorbauten ist das hochgesetzte Führerhaus mit einer wirksamen Schallisolierung elastisch auf dem Lokrahmen gelagert. Das Führerpult wurde mittig an der vorderen Stirnfront des Führerhauses angeordnet. Große Fenster erhellen den Führerraum und geben, an den zurückgesetzten Vorbauten vorbei, den Blick auf die Puffer frei.

Die Rahmen der kräftig ausgeführten Drehgestelle sind in Blechträgerbauart vollkommen geschweißt. Diese Kastenkonstruktion besteht aus zwei Längsträgern, zwei mittleren Querträgern und den aus Rohren gefertigten beiden Kopfträgern. Der Drehgestellrahmen ist über Megi-Gummifedern abgefedert, die beiderseits der Gehäuse für die Zylinderrollenlager der Radsätze angeordnet sind. Diese

Bild 4: Diesellokomotive für den schweren Verschiebedienst im Maßstab 1:120, Vorserienausführung mit den Betriebsnummern V 90 001 bis 020.

Zeichnung: MaK Kiel

Bild 3 (oben): Eine der 387 Serienlokomotiven der Baureihe V 90. Die beim Bw Hamburg-Harburg beheimatete V 90 051 legte am 30. 6. 1968 im Bw Hamburg-Wilhelmsburg eine kleine Verschnaufpause ein. Foto: W. A. Reed

Bild 5: Auf der Internationalen Verkehrsausstellung 1965 in München verkehrte die V 90 020 auf einem Vorführgleis ferngesteuert mit einer Multiplex-Tonfrequenzfernsteuerung. Foto: Dr. Scheingraber

Federn übernehmen auch die elastische Führung der Radsätze. Der Lokomotivkasten wird auf jedem Drehgestell in zwei Punkten über je zwei Schraubenfedern und die darüber liegenden Federn aus Schichtgummi abgestützt.

Die Bremsanlage besteht aus einer durchgehenden einlössigen Druckluftbremse der Bauart Knorr K mit Zusatzbremse und einer Handbremse. Die Druckluftbremse wirkt über je vier außen an den Drehgestellen gut zugänglich angeschraubte Bremszylinder auf die Bremsklötze aller Treibräder. Mit der Hand-

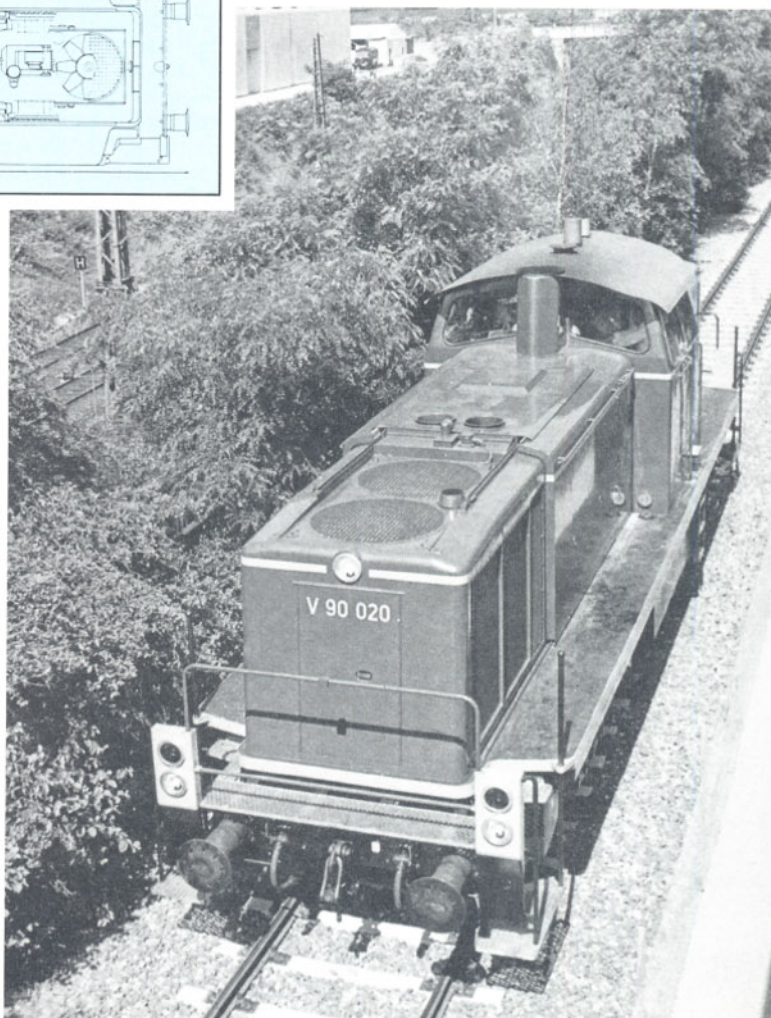




Bild 6: Am 2. November 1983 beförderte die 290 150 des Bw München 1 einen Übergabezug von München-Laim nach München-Moosach.

Foto: A. Ritz

bremse lassen sich nur die Bremsklötze der linken Räder des hinteren Drehgestells anlegen.

Die Maschinenanlage der V 90

Als Antriebsaggregat wurde ein Zwölfzylinder-Dieselmotor in V-Anordnung der Bauart MTU MB 12 V 652 TA eingebaut. Dieser Motor, mit einer Nennleistung von 1350 PS bei 1500 U/min, war für die V 90 auf eine Leistung von 1100 PS bei 1400 U/min eingestellt worden, er ist auf dem Lokrahmen elastisch gelagert und durch zwei seitliche Schiebetüren gut zugänglich. Ein abnehmbares Blechteil auf

dem Vorbau erlaubt den Ausbau des Motors nach oben. Vor dem Antriebsmotor befindet sich die Kühlergruppe zur Rückkühlung des Motorkühlwassers. Die Anlage besteht aus den seitlich angeordneten Kühlelementen und, je nach Bauart, aus zwei nach oben ausblasenden hydrostatisch angetriebenen Lüftern oder aus einem ebenfalls nach oben ausblasenden, durch eine regelbare Flüssigkeitskupplung mechanisch angetriebenen Lüfter. Mit zwei Lüftern waren die Vorauslokomotiven V 90 001 bis 020 ausgerüstet, während man sich bei den Serienmaschinen mit einem Gebläse begnügte.

Die Leistung des Dieselmotors wird über eine elastische Kupplung und eine Gelenkwelle

auf das unter dem Führerhaus im Lokrahmen aufgehängte Flüssigkeitsgetriebe der Bauart Voith L 206 rs übertragen. Vom Primärteil des Getriebes wird durch eine weitere Gelenkwelle auch die Lichtanlaßmaschine angetrieben. Das im Getriebeblock eingebaute Wendegetriebe wird elektropneumatisch, das Stufengetriebe mechanisch geschaltet. Vom Getriebeantrieb erfolgt die Kraftübertragung über je eine starke Kardanwelle auf die Radsatzgetriebe der inneren Radsätze und von dort durch je eine weitere Gelenkwelle auf die äußeren Treibradsätze. Die Drehmomentstützen der vier Radsatzgetriebe sind am Drehgestell elastisch und kardanisch angelenkt. Die Lüfterpumpe bzw. die Lüfterkupplung werden

Bild 7: Im Schuppen des Bw Goslar waren am 9. 7. 1983 die 290 363 und die schon in den neuen DB-Farben beige-türkis lackierte 290 160 anzutreffen.

Foto: St. Rieche





Bild 8: Anstelle der planmäßigen Dampflok der Baureihe 044 hatten die 211 212 und eine 290 den Güterzug von Crailsheim nach Heilbronn übernommen.

Foto: Obermayer

Bild 9: Die 290 173 überquert hier mit einem aus Dienst-Schotterwagen bestehenden Güterzug bei Kochendorf den Neckar.

Foto: Obermayer





Bild 10: Auch im Schiebedienst waren die Lokomotiven der Baureihe 290 eingesetzt. Die 290 132 schob am 10. 6. 1971 bei Pünderich DB auf der Moselstrecke einen schweren Güterzug nach Ehrang nach. **Foto: P. Bäuchle**

durch Keilriemen unmittelbar vom Dieselmotor angetrieben.

Die elektrische Ausrüstung der V 90

Die elektrische Ausrüstung der V 90 besteht aus der Starterbatterie, der Lichtanlaßmaschine, den elektrischen Antriebsmotoren der Hilfsaggregate und den Schalt- und Überwachungsgeräten. Die Lokomotiven haben eine ölgefeuerte Kühlwasser-Vorwärm- und Warmhalteanlage, die nach dem Einschalten in Abhängigkeit von der Kühlwassertemperatur selbstständig arbeitet. Beim Stillstand der Ma-

schine kann die Anlage auch über ein Netzanschlußgerät betrieben werden. Die Baureihe V 90 ist mit einer elektronischen Zeit-Zeit-Sicherheitsfahrerschaltung Sifa, mit elektrisch betätigter Druckluftsandstreuung, Spurkanzschmierung, außerdem mit Überlastungs- und Schleuderschutzeinrichtungen versehen. Die im Streckendienst eingesetzten Maschinen verfügen über eine Einrichtung der induktiven Zugbeeinflussung Indusi. Die Maschinenanlage wird in ihren wichtigsten Funktionen und Betriebszuständen selbstständig überwacht. Das Abstellen einer Anlage infolge Störung und die Art derselben wird dem Fahrzeugführer durch Leuchtmelder

angezeigt. Die V 90 ist mit einer Rangierfunkanlage ausgestattet, die einen Wechsel-sprechverkehr zwischen dem Lokführer und den verschiedenen Stellen eines Verschiebebahnhofs ermöglicht. Für den Abdrückdienst kann bei Bedarf eine Fernsteuerung mit allen erforderlichen Apparaturen eingebaut werden.

Die Baureihe V 90 P

In Anlehnung an die Baureihe V 90 der Deutschen Bundesbahn schuf die Firma MaK eine weitere vierachsige Diesellokomotive für den schweren Rangier- und den mittleren Streck-

Bild 11: Die 291 902 gehört zu den drei Vorserienmaschinen der Baureihe 291. Die Lokomotiven der Baureihe 291 unterscheiden sich von der Baureihe 290 durch den Achtzylinder-Dieselmotor, der im Schnellgang eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h ermöglicht. Die Aufnahme entstand am 31. 5. 1971 im Bw Bremen Rbf. **Foto: P. Bäuchle**





Bild 12: Zu den V 90 mit den höchsten Ordnungsnummern zählt die 290 403, die mit einem Güterzug von Nürnberg soeben das Vorsignal von Etzelwang an der Hartmannshofer Steige passierte.
Foto: J. Nelkenbrecher

Bild 13: Der Fotograf wartete am 12. 6. 1980 südlich von Etterzhausen auf den mit einer E 18 bespannten Eilzug 3421 (Nürnberg – Passau). Kurz zuvor kam die in Richtung Regensburg fahrende 290 291 an diesem schönen Fotopunkt im Naabtal vorbei.
Foto: A. Ritz





Bild 14: Die angemietete 290999, die zum Bestand des Bw Köln-Nippes zählt, wird von der Bundeswehr eingesetzt. Auf der Strecke Kall – Hellenthal ist sie des öfteren mit Güterzügen anzutreffen. Das Foto zeigt sie am 19. 5. 1981 in Olf.

Foto: B. Eisenschink

Bild 15: Als Ersatz für die ausgefallene Güterzuglok der Stadtwerke Frankfurt (Taunusbahn) mußte am 3. 3. 1975 die 290 046 einspringen. Mit drei Güterwagen passiert sie gerade die Haltestelle „Lahmer Esel“ der Straßenbahnlinie A 3 in Frankfurt-Niederursel.

Foto: P. Bäuchle



kendienst, welche die Bezeichnung V 90 P erhielt. Die erste dieser Maschinen wurde während der Internationalen Verkehrsausstellung in München im Jahre 1965 vorgestellt. Im Gegensatz zur Serienausführung der V 90 der DB hatte die V 90 P einen Achtzylinder-Dieselmotor der Bauart MaK 8 M 282 AK in Reihenbauweise erhalten, der eine Nennleistung von 1100 bis 1400 PS bei einer Drehzahl von 930 bis 1000 U/min hat. Der Rad Durchmesser von 1100 mm und die Länge über Puffer von 14320 mm blieben unverändert. Als Höchstgeschwindigkeit im Schnellgang konnten bei voller Leistung jedoch 90 km/h zugelassen werden.

Zwei der Lokomotiven vom Typ V 90 P wurden während eines halbjährigen Einsatzes im Winter 1965/66 im Strecken- und Rangierdienst bei der Schwedischen Staatsbahn erprobt. Jene Versuche verliefen überaus erfolgreich, obwohl die Außentemperatur während des Einsatzes bis auf -38°C fiel. Beide Fahrzeuge kamen später, zusammen mit einem weiteren Exemplar, zur Deutschen Bundesbahn und wurden zunächst im schweren Verschiebedienst in Delmenhorst eingesetzt. Nach dem Ankauf durch die DB erhielten die Fahrzeuge die Betriebsnummern 291 901 bis 903 und wurden dann dem Bw Bremen Rbf zugewiesen.

Der Betriebseinsatz der V 90 und V 291

Einschließlich der 20 Vorauslokomotiven wurden von der Deutschen Bundesbahn bis zum Jahre 1974 insgesamt 407 Maschinen der Baureihe V 90 bzw. 290 mit den Betriebsnummern 290 001 bis 407 in Dienst gestellt. Hinzu kam noch die angemietete 290 999, die zum Bestand des Bw Köln-Nippes zählt, jedoch von der Bundeswehr eingesetzt wird. Zum überwiegenden Teil verrichten die Lokomotiven der Baureihe 290 den schweren Verschiebedienst auf großen Rangierbahnhöfen. Weitere Einsatzgebiete sind aber auch die Beförderung von Übergabezügen und Bau- und Arbeitszügen.

Im Sommer des Jahres 1966 setzte die DB erstmals eine „Geisterlok“ im normalen Rangierdienst auf dem Verschiebebahnhof Kornwestheim bei Stuttgart ein. Jene Maschine mit der Betriebsnummer V 90 023 empfing ihre Befehle für das Abdrücken des langen Güterzuges nicht mehr vom Lokführer, sondern über Funk aus der kleinen „Bude“ des Bergmeisters. Die Befehle, die der Bergmeister durch Drehen eines kleinen Schaltknopfes auf seinem Bedienpult einstellt, werden zunächst in die Sprache der Technik übersetzt, dann in geeignete Signale zur Funkübertragung umgewandelt und über eine ortsfeste Antenne ausgestrahlt. Auf der Lokomotive empfängt eine Antenne die Signale. Nun vollzieht sich die Umwandlung in umgekehrter Reihenfolge, bis der übermittelte Befehl die zur Auswertung durch die Lokomotiveinrichtung nötige Form erhalten hat. Zahlreiche Selbstkontrollen verhindern unzulässige und unbeabsichtigte Schaltvorgänge. Insgesamt zwanzig einzelne Befehle kann der Bergmeister

Bild 16: Eine interessante Fuhre beförderte am 16. 2. 1980 die 290 123 vom Bw München Hbf zum Bw München Ost: 6 Lokomotiven der Baureihe V 60 und eine Köf II. Mit solchen Lokzügen wurden damals die vom Bw München Ost aus eingesetzten Rangierlokomotiven getauscht, das über keine eigene Werkstätte mehr verfügte.

Foto: A. Ritz



Bild 17: Bis Mai 1983 verkehrte planmäßig von Montag bis Freitag gegen 18 Uhr ein Güterzug von Miesbach nach Holzkirchen. Seit dem Sommerfahrplan 1983 wird Miesbach nur noch zweimal wöchentlich bei Bedarf von Güterzügen angefahren. Das Foto zeigt die 290 194 mit dem Übergabezug Miesbach – Holzkirchen bei Darching (19. 4. 1983). Foto: A. Ritz

ster auf diese Weise an die Lokomotive erteilen. Sie gliedern sich in zwei Gruppen, deren eine die Fahrtrichtung, die Betriebsbereitschaft und ein Nothaltkommando umfaßt, während die andere 17 Geschwindigkeitsstufen von 0 bis 20 km/h enthält. Die wichtigsten Angaben über ihren Betriebszustand übermittelt die Lokomotive ebenfalls über Funk zurück zum Bedienpult, so daß der Bergmeister jederzeit über ihr einwandfreies Arbeiten im Bilde ist. Wenn der Zug nun abgedrückt ist und die Wagen in die entsprechenden Richtungsgleise gerollt sind, tritt der auf der Lok immer noch anwesende Triebfahrzeugführer wieder in Aktion. Er übernimmt nun von sich

aus die Führung der Maschine, um sie am anderen Ende der Bereitstellungsgleise wieder hinter einen neuen Zug zu setzen. Was damals noch als besondere Attraktion galt, ist heute in modifizierter Form bereits zur Selbstverständlichkeit geworden.

Am Ende des Jahres 1983 befanden sich noch alle 408 Lokomotiven der Baureihe 290 im Einsatzbestand der DB. Ungefähr 36 dieser Fahrzeuge waren zu diesem Zeitpunkt nach dem neuen Farbkonzept der Deutschen Bundesbahn in ozeanblau/beige umlackiert worden. Zu den ersten Maschinen in dieser Farbgebung zählt die 290 138 vom Bw Kornwestheim, die sich Roco als Vorbild für das

wohlgelungene Modell in der Baugröße H0 gewählt hat. Nach der erfolgreichen Erprobung der drei Prototypen V 90 P und nach deren Ankauf durch die DB, begann im Jahr 1974 die Indienstellung einer ersten Serie von 10 Lokomotiven der Baureihe 291, von der bis 1978 insgesamt 100 Exemplare geliefert wurden. Allein 50 Stück davon, mit den Betriebsnummern 291 001 bis 050, kamen zum Bw Hamburg-Wilhelmsburg. Die Maschinen 291 051 bis 083 wurden dem Bw Bremen Rbf zugewiesen. Die anderen 17 Fahrzeuge dieser Baureihe gelangten nach Bremerhaven, Emden und Osnabrück. HO

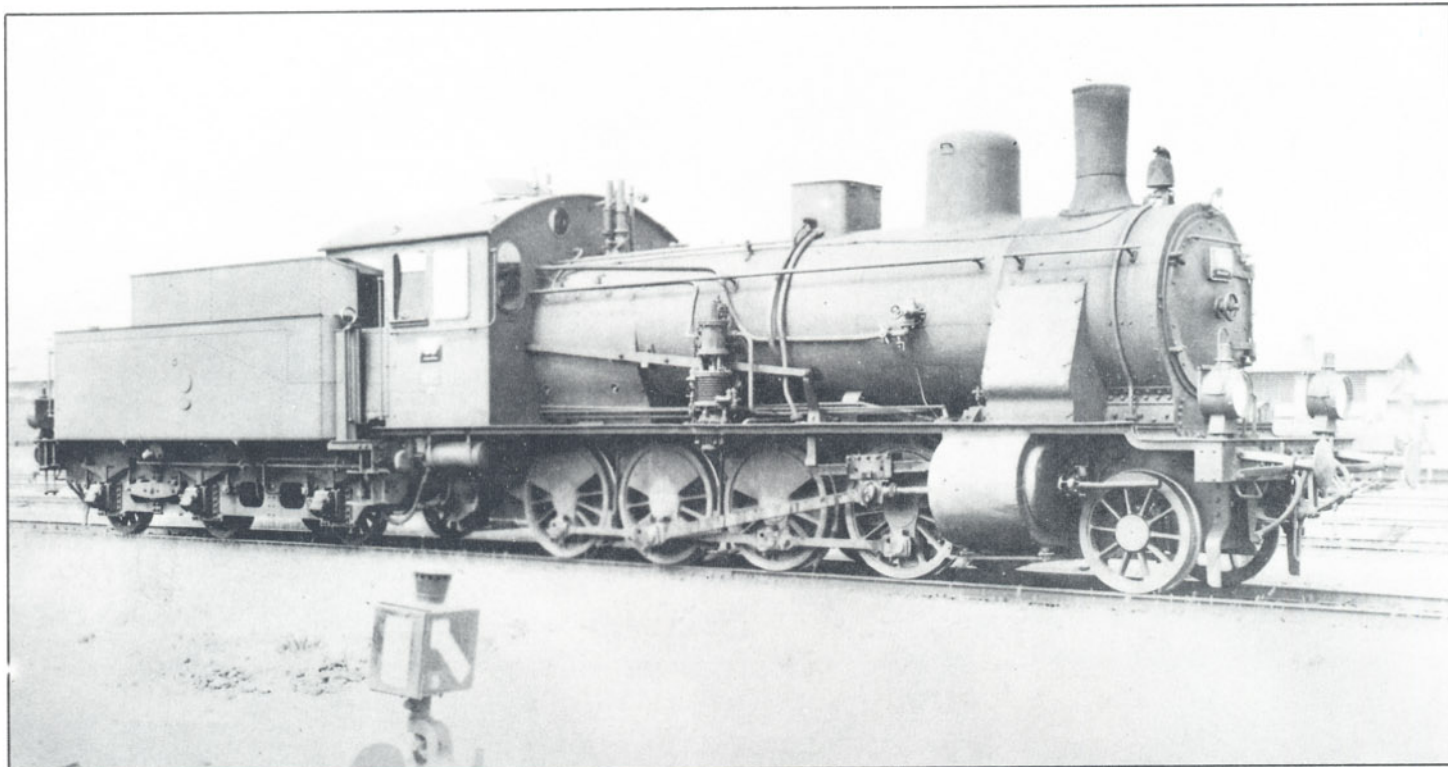


Bild 1: Diese G 7³ gehört der Bauart 1917 an. Geliefert wurde sie von Krauss (Fabriknummer 7268) an die Militär-Generaldirektion Brüssel, wo sie die Bezeichnung 52 erhielt. 1920 wurde sie in Osten 4452 umgezeichnet und 1923 an die Lübeck-Büchener Eisenbahn verkauft. Dort wurde sie als LBE 85 in den Listen geführt. 1936 baute sie die LBE auf einstufige Dampfdehnung um. Nach Verstaatlichung der LBE im Jahre 1938 wurde sie bei der DR als 56001/2 eingereiht. Foto: Sammlung Merker

Die preußische Verbund-G 7 - 2. Teil

G 7³ preußische 1D-n2v

Schon im Herbst des Jahres 1893 wurde auf der Strecke Soest – Paderborn – Altenbeken – Ottbergen die neue „fünfsichtige, vierfach gekuppelte Verbund-Güterzug-Locomotive“ erprobt, die auf Anraten des damaligen Regierungs- und Baurates von Borries entworfen wurde und sich unter anderem gegen die D-n2 behaupten sollte. Da der Achsdruck beschränkt war, wurde den vier Kuppelachsen, um den Oberbau zu schonen und um einen größeren Kessel unterbringen zu können, eine Laufachse hinzugefügt.

Diese neue spätere G 7³ sollte schwere Güterzüge aus dem Ruhrgebiet die lange Steigung gegen Altenbeken hinauffahren – von Paderborn ab mit einer C oder C-Verbund als Schiebelokomotive, da „eine so starke Beanspruchung der Zugvorrichtung auf die Dauer nicht zugelassen werden konnte.“ *)

Die Abmessungen der späteren G 7³ nach Musterblatt III-3e:

Rost	m ²	2,4
Heizfläche	m ²	144
Dampfdruck	kg/cm ²	12
		530
Triebwerk	mm	750/630/1250
Kessel ü SOk	mm	2300
Achsstand	mm	4500 (6300)
Achsdruck	t	6,1–12,5–12,5–12,5–12,5
Dienstgewicht	t	56,1
Reibungsgew.	t	50,0
Geschwindigk.	km/h	45
Die Zahl der Siederöhre ist von 222 bei der G 7 ² auf 235 erhöht worden; die Rauchkammerlänge von 1434 auf 1500 mm.		

Die Leistung der neuen 1D-n2v war keineswegs schlecht:

		G 7 ¹	G 7 ²	G 7 ³
1:200	30 km/h	560 t	590 t	615 t
	40 km/h	395 t	425 t	445 t
1:100	30 km/h	310 t	330 t	345 t
	40 km/h	215 t	235 t	245 t

nach Merkbuch 1915

Da inzwischen der an sich schon gute Oberbau auf den Hauptstrecken verstärkt worden war, außerdem die Güterzüge selbst die zulässige Geschwindigkeit von 45 km/h kaum jemals erreichten sowie die zu gering belastete Laufachse zum Entgleisen neigte, wurden nur 15 Lokomotiven dieser späteren G 7³ beschafft.

Herkunft, Bezeichnung und Schicksal dieser 1D-n2v, der späteren G 7³, soll die untenstehende Tabelle wiedergeben:

Lieferfirma: **Hanomag** in den Jahren 1893–1895

1893					1906 (G 7)	vN	eN
Fabriknummer							
2499 Han	2002/2	→ 1895 Mst	1350	→ 1899 Cas	2350	→ Cas	4601 – –
2500	2001/2		1351		2351		4602 – –
2545 Crr	1900	→ 1895 Ffm	1190	uz 1901	1100	→ Ffm	4601 56 001 –
2546	1901		1191		1101		4602 56 002 –
2547	1902		1192		1102		4603 – –
1894							
2667 Crr	501/2	→ 1895 Esn	501	uz 1901	2080	→ Esn	4601 *
2668	502/2		502		2081		4602 (→ Belgien7363)
2669	503/2		503		2082		4603 55 701 701
2670 Ffm	1193	uz 1901	1103			→ Ffm	4604 56 003 001/1
2671	1194		1104				4605 56 004 002/1
1895							
2672 Mst	1352	→ 1899 Cas	2352			→ Cas	4603 – –
2673	1353		2353				4604 – –
2674	1354		2354				4605 – –
2675	1355		2355				4606 (→ Belgien7366)
2576	1356		2356				4607 (→ Belgien7367)

* Der Verbleib der Lok ist unbekannt. 1918 war sie in Kowel, einem wichtigen Knotenbahnhof an der Strecke Warschau – Kiew (bis 1939 zu Polen gehörig, heute in der UdSSR gelegen).

*) v. Borries, „Fünfsichtige . . . Lok“ in Organ f. d. Fortschritte des Eisenbahnwesens, Band 32/1895

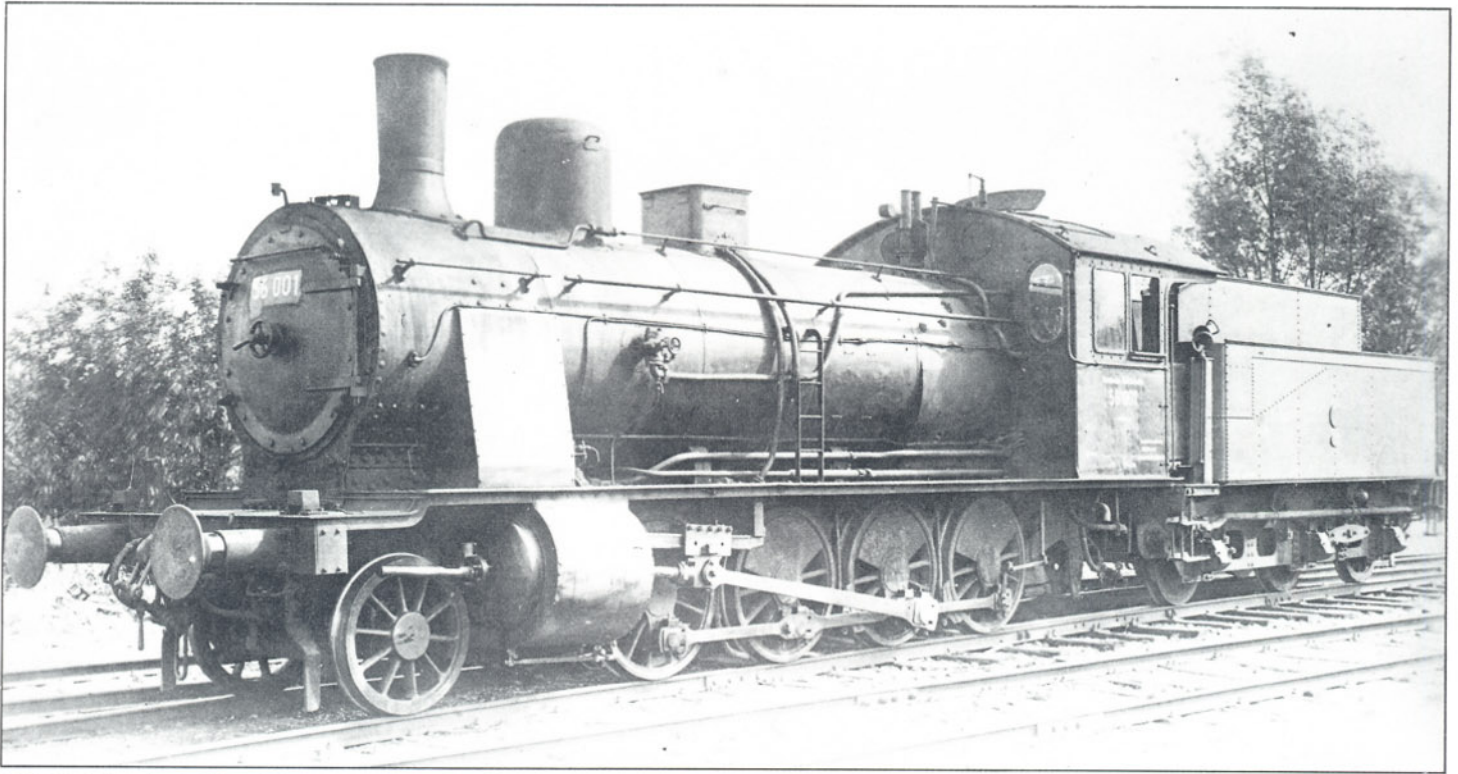


Bild 2: Die Heizerseite der 56 001/2, der ehemaligen LBE 85. Ihr Verbleib in den vierziger Jahren ist nicht geklärt, vermutlich muß sie als Kriegsverlust abgeschrieben werden (siehe auch Bild 1).
Foto: H. Maey, Sammlung Mickel

Jahrzehnte später – im Ersten Weltkrieg – entsann man sich auch dieser 1D-G 7: für die Strecken vor allem der MGD **) Warschau, wohl auch Bukarest und Brüssel mit ihrem z. T. schlechten Oberbau, glaubte man in der G 7³ die geeignete Bauart gefunden zu haben.

Nach den Vorschlägen von Maffei wies die Kriegs-G 7³ einige Änderungen gegenüber der Erstausführung auf:

Heizfläche	144 → 148 m ²
Dampfdruck	12 → 14 kg/cm ²
Dienstgewicht	56 → 61 t
Reibungsgewicht	50 → 53 t
Geschwindigkeit	45 → 60 km/h

**) MGD= Militär-General-Direktion (nicht Magdeburg !!)

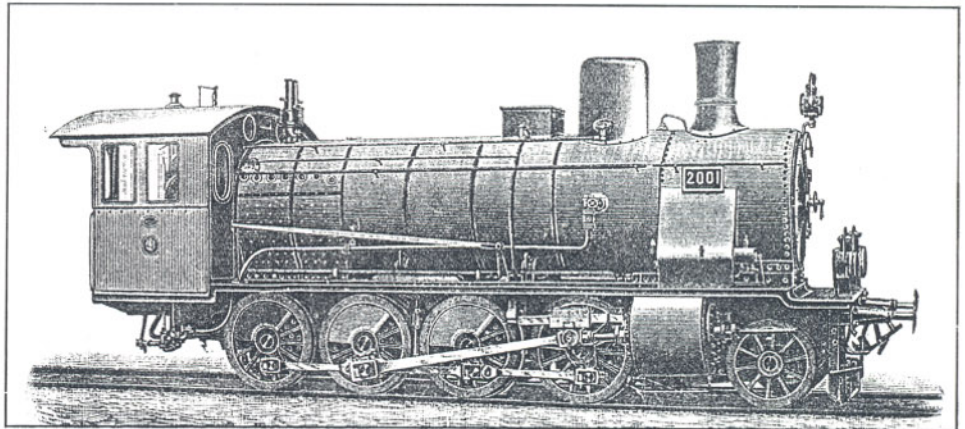
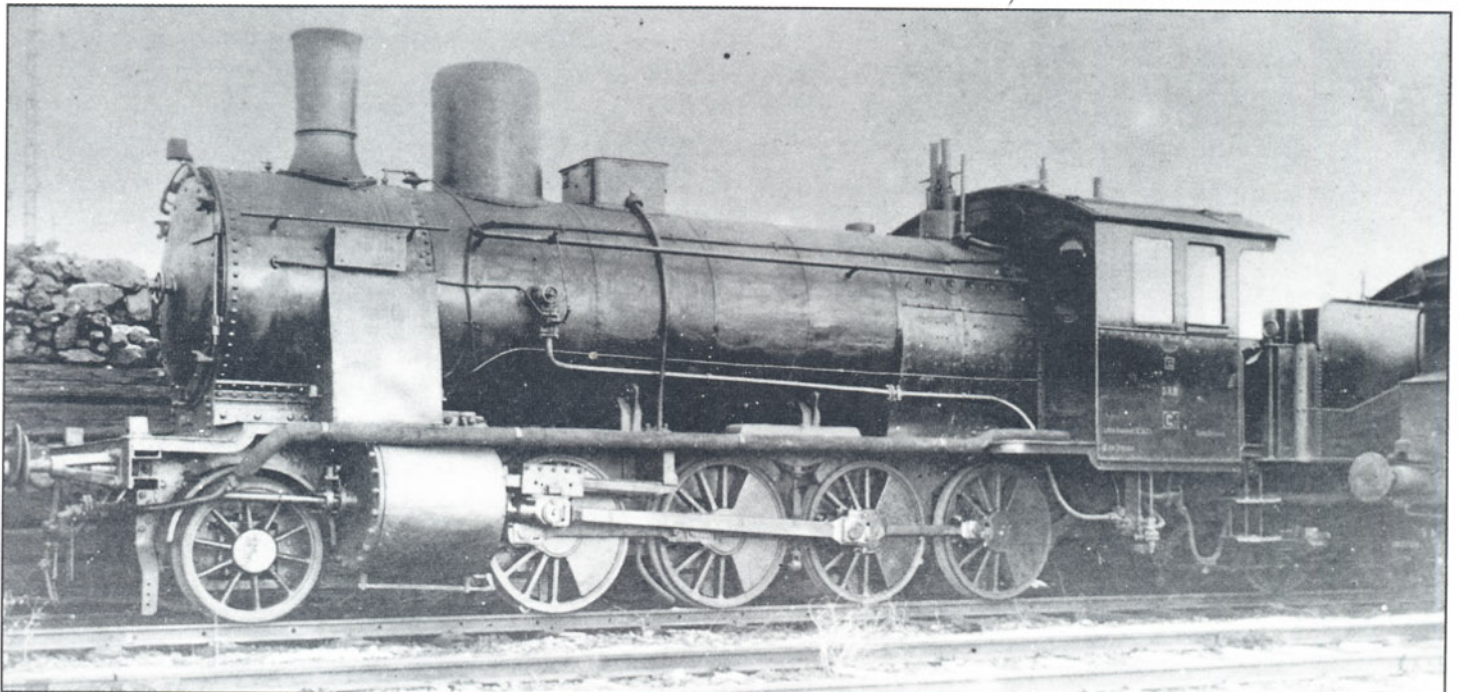


Bild 3: Diese G 7³ wurde 1893 von Hanomag (Fabriknummer 2500) gebaut. Zunächst erhielt sie die Betriebsnummer Hannover 2001/2, wurde 1895 in Münster 1351, im Jahre 1899 in Cassel 2351 und schließlich 1906 in Cassel 4602 umgezeichnet. Ihre Ausmusterung erfolgte noch vor 1923.
Reproduktion aus den Hanomag-Nachrichten, Sammlung Rauter

Bild 4: An dieser G 7³ ist keine Loknummer angeschrieben. Auf dem Führerhaus ist die Anschrift „D.R.B.“ zu entziffern. Ob die Loknummer 56 004, die mit Bleistift auf die Rückseite des Fotos geschrieben wurde, wohl zutrifft?

Foto: Archiv Bellingrodt, Sammlung Rauter



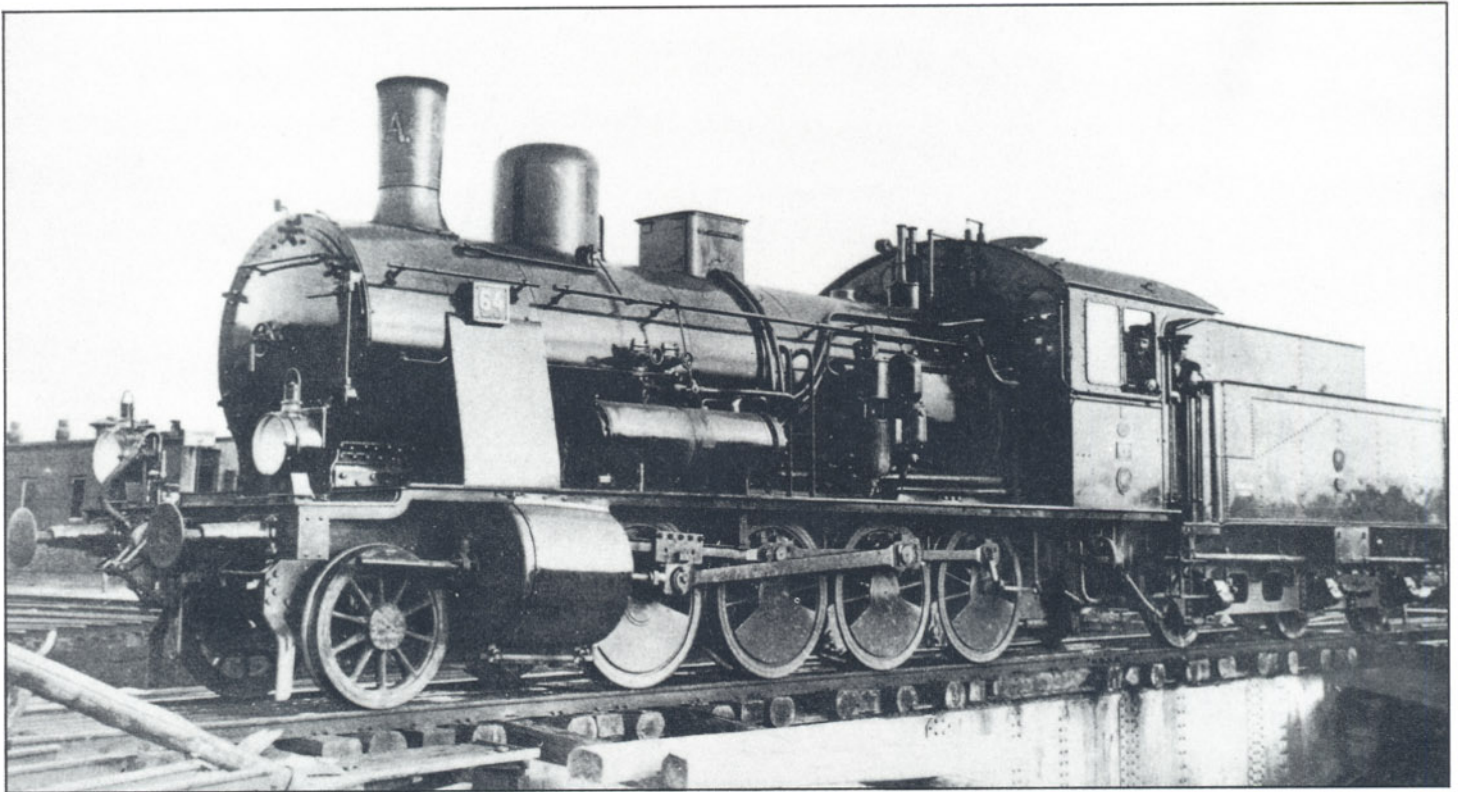


Bild 5: Die G 7^s mit der Bahnnummer 64 wurde 1917 von der Maschinenfabrik Esslingen an die Militär-Generaldirektion Bukarest geliefert (Fabriknummer 3808). 1920 wurde sie in Königsberg 4464 umgenummert und erhielt bei der DR die Loknummer 56 003. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

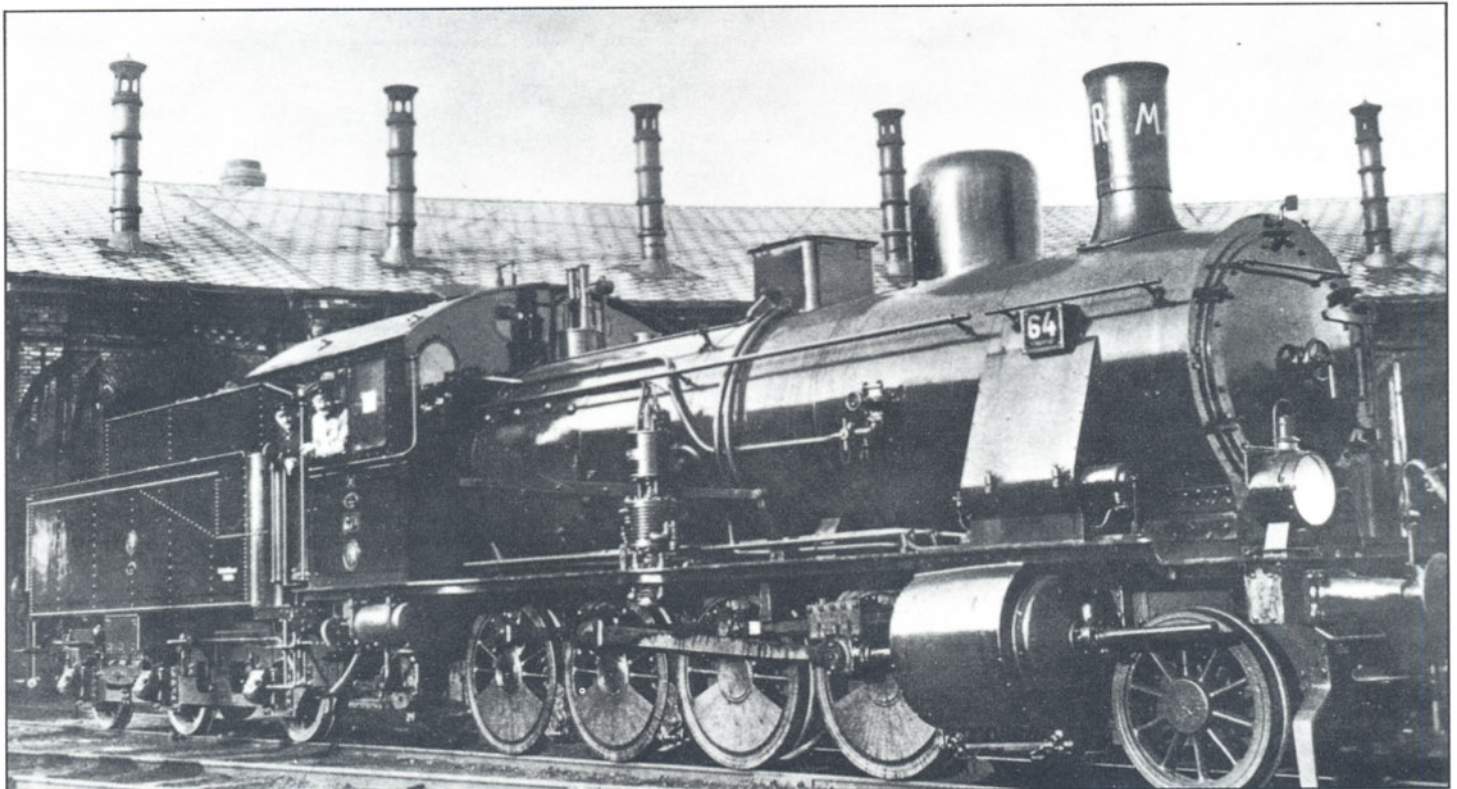
Der Druck der Laufachse stieg von 6,1 t auf 8,0 t. Trotzdem neigte die Kriegsbauart, genau wie ihre Grundform, zum Entgleisen. Maffei, Krauss und die MF Esslingen lieferten 70 dieser Maschinen. 17 Maschinen kamen nach dem Kriege an Belgien, mindestens 33 als Gattung Tr 1 an Polen. Nur wenige der Heeresbahn-Lokomotiven 4401 – 4470 kamen zurück: 4 gelangten via ED Osten an die Lübeck-Büchener Eisenbahn, 3 zur ED Königsberg und 5 an die GD Schwerin.

Die Reichsbahn übernahm noch die folgenden Maschinen:

Krauss	1917/7268	Lübeck-Büchen 85 → 1938	DR 56 001/2
Esslingen	/3812	Lübeck-Büchen 87 → 1938	DR 56 002/2
	/3808	(G 7) Königsberg 4464	DR 56 003
Krauss	/7229	(G 7) Königsberg 4441	DR 56 004
Maffei	/4726	(G 7) Königsberg 4424/2	DR 56 005
	/4712	GD*) Schwerin 474/2 →	DR 56 201/1
	/4714	GD*) Schwerin 475/2 →	DR 56 202/1
	/4723	GD*) Schwerin 476/2 →	DR 56 203/1
Krauss	/7231	GD*) Schwerin 477 →	DR 56 204/1
	/7232	GD*) Schwerin 478 →	DR 56 205/1

*) GD = General-Direktion Schwerin, noch mit der Bezeichnung aus der MFF-Zeit

Bild 6: Hier die Lokführerseite der späteren 56 003. Wie schon Bild 5, entstand auch diese Aufnahme während des Einsatzes bei der MGD Warschau. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**



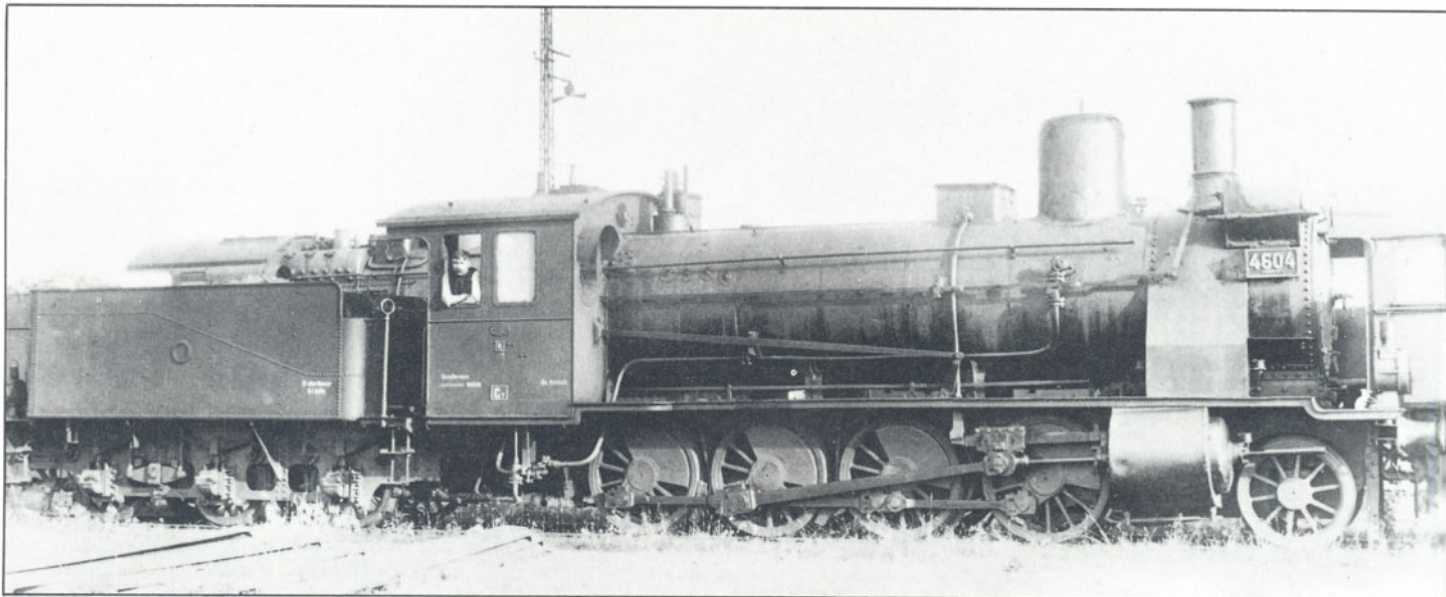


Bild 7: Die G 7³ Frankfurt 4604 wurde 1894 von Hanomag (Fabriknummer 2670) gebaut. Abgeliefert wurde sie als Frankfurt 1193 und trug von 1901 bis 1906 die Bahnnummer Frankfurt 1103. Sie wurde noch von der DR übernommen und als 56001/1 eingereiht. Als Heimat-Bw ist am Führerhaus „Bw Hainholz“ angeschrieben.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Es sei als Abschluß dieses Beitrages eine kurze Übersicht aller nach den preußischen Normen gebauten G 7 aufgezeichnet: ▶

Es bleiben als letzte Bauarten, die in der nächsten Ausgabe des Eisenbahn-Journals dargestellt werden sollen, die beiden G 9-Bauarten, die BB-n4v nach Mallet und die D-n2v der Bauart Schichau. **H. Rauter**

Es wurden insgesamt geliefert:

	G 7 ¹	G 7 ²	G 7 ³ *)
an			
Preußische Staatseisenbahnen	1205	1646	15
Deutsche Heeresbahnen	—	—	70
KK Heeresbahnen	35	—	—
Mecklenburg. Friedrich-Franz-Eisenbahn	—	11	—
Lübeck-Büchener Eisenbahn	3	—	—
Gute-Hoffnungs-Hütte	7	—	—
Ausland: Schantung-Bahn, China	3	—	—

*) wegen erheblich abweichender Bauteile ist die G 4¹ der Pfälzer Eisenbahn nicht aufgeführt, auch nicht die oldenburgische D-n2v, die von der preußischen G 7 ganz und gar abweicht.

Signalaufstellung in der Schweiz

Bei wiederholten Kuraufenthalten in Bad Ragaz ist mir immer wieder ein doppeltes Kuriosum im benachbarten Bahnhof Maienfeld aufgefallen, das ich fotografisch festgehalten habe: da steht entsprechend dem bei der SBB heute üblichen Linksverkehr, das Einfahrtssignal (aus Ragaz kommend) tatsächlich links des Gleises, die Flügel des Signals zeigen einwärts, also auf das Gleis zu. Das Ausfahrtssignal dagegen steht rechts vom Gleis und seine Flügel zeigen nach auswärts, also vom Gleis weg.

Mit einem entsprechenden Begleitschreiben sandte ich die Fotos an die Generaldirektion der SBB, der ich an dieser Stelle besonders danken möchte für die ausführliche Beantwortung meiner Anfrage unter Darlegung der historischen Entwicklung, die sicher für manchen Freund der SBB von großem Interesse sein dürfte.

Der Aufstellung der Signale geht eine lange und verwickelte Geschichte voraus:

Weil der Führerstand der Dampflokomotiven rechts angeordnet war, verdiente früher die Rechtsaufstellung der Signale den Vorzug. Auf zweigleisig ausgebauten Strecken ergaben sich aber, je nach geltender Fahrregel (Links- oder Rechtsbetrieb), Probleme.

Anfänglich benützten nämlich die Züge nicht auf allen doppelgleisigen Strecken das gleiche Gleis. Bei den Schweizer Bahnen ist die Fahrregel des Rechtsverkehrs sogar älter als

das heute allgemein übliche Linksfahren. Auf den ersten zweigleisig ausgebauten Strecken, Basel – Olten (1857 – 1858) und Zollikofen – Bern (1859 – 1864) fuhren die Züge

der Schweizerischen Centralbahn ursprünglich rechts.

Die Schweizerische Nordostbahn dagegen hat sich 1860 für das Linksfahren entschie-

Bild 1: Das zweiflügelige Ausfahrtssignal des Bahnhofs Maienfeld in Richtung Landquart steht, wie heute bei der SBB üblich, links vom Gleis.





Bild 2: Auch das Einfahrtsignal von Maienfeld aus Richtung Bad Ragaz steht links vom Gleis. Es ist übrigens mit kurzen Signalflügeln ausgerüstet.

Bild 3: Zu den letzten rechts angeordneten Signalen bei der SBB gehört das Ausfahrtsignal des Bahnhofs Maienfeld in Richtung Bad Ragaz.

Fotos 1 bis 3: O. Klaar



den. Die übrigen Gesellschaften sind ihr darin gefolgt. Der Zusammenschluß der Doppelspurigen von Olten (SCB) und von Zürich (NOB) in Aarau zwang die SCB dazu, ab 16. Juli 1872 auf ihrer Anschlußstrecke Richtung Olten (– Zollikofen – Bern) ebenfalls Linksbetrieb anzuordnen. Die Strecke Basel – Olten wurde erst am 1. Juni 1895 umgestellt.

Während beim Rechtsbetrieb die Rechtsaufstellung der Signale unumstritten ist, ergeben sich beim Linksbetrieb daraus Unzulänglichkeiten. Beispielsweise kann ein Gegenzug ein rechts aufgestelltes Signal verdecken.

Die Frage der Signalanordnung auf doppelspurigen Strecken war Anlaß zu eifrigen Diskussionen. Dichtere Zugfolge und erhöhte Fahrgeschwindigkeiten erforderten zudem immer mehr Signale: Zu den Einfahrtsignalen mit ihren Vorsignalen kamen in steigendem Maße Aus- und Durchfahrtsignale hinzu. Entlang wichtiger Hauptlinien vermehrten sich die Blocksignale. Auf den neuen, größer gewordenen Dampflokomotiven erschwerten die langen, hochliegenden Kessel mit ihren Aufbauten (Dampfdom, Sanddom, Kamin) den Lokführern das Beobachten der links stehenden Signale enorm. Zudem ergab sich auf Einspurstrecken (Rechtsaufstellung) mit Doppelspurabschnitten (Linksaufstellung) ein unhaltbarer Zustand: zwischen Biel und Bern wechselte beispielsweise die Anordnung der Signale gleich dreimal, nämlich in Buswil, Lyss und Zollikofen, also rechts – links – rechts – links.

Der Doppelspurbau mit Linksbetrieb machte gute Fortschritte. In einem Schreiben an das Post- und Eisenbahndepartement vom 21. August 1913 sprachen sich die SBB grundsätzlich für den Übergang zum einheitlichen Rechtsbetrieb mit rechts angeordneten Signalen aus. Der technische Dienst dieses Departements aber wartete vergebens auf die „Vorschläge betreffend Änderung des Fahrdienstreglements, sowie des Programms für die Umänderung der bestehenden Doppelspurigen.“

Am 25. November 1913 bewilligte der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen den ersten Elektrifizierungskredit für die Gotthardlinie. Das Problem der Fahrregel geriet dadurch ins Hintertreffen, weil vom Führerstand elektrischer Lokomotiven aus die Sicht auf die Signale in jedem Falle gewährleistet ist. Die doppelspurigen Hauptstrecken gehörten im Elektrifizierungsprogramm zu den bevorzugten Linien, weil auf ihnen ja der Hauptteil des gesamten Verkehrs abgewickelt wurde. Die Gründe für das Rechtsfahren verloren somit immer mehr an Gewicht. Dagegen hätte der Mangel der uneinheitlichen Signalstandorte auch nach der Elektrifizierung weiterbestanden, wenn nicht anläßlich der Bauarbeiten für die Fahrleitungen, oder kurze Zeit später, die meisten Signale an einspurigen Linien von rechts nach links versetzt worden wären. Bei dieser Gelegenheit haben oft auch Semaphore – und nach 1932 vor allem Lichtsignale – die alten Klapp- und Wendescheiben abgelöst. Der Weg bis zur einheitlichen Linksaufstellung aller Signale ist sehr lang geworden und führt bis in die Gegenwart. Die letzten rechts angeordneten Signale der SBB (z. B. in Maienfeld und Rorschach) sind jetzt erst im Verschwinden begriffen.

Für Freunde des so vielseitigen und ausgezeichneten Eisenbahnwesens in der Schweiz dürften diese historischen Rückblicke von großem Interesse sein.

Otto Klaar



Bild 1: Reger Betrieb herrschte am 20. 3. 1972 im Bahnhof Schirnding: Die 556.0176 der ČSD ist soeben mit einem Schnellzug aus Prag eingefahren. Die 221 150, am rechten Bildrand zu sehen, wird den Zug übernehmen und nach Nürnberg bringen.
Foto: J. Nelkenbrecher

100 Jahre Grenzstrecke Schirnding - Eger/Cheb

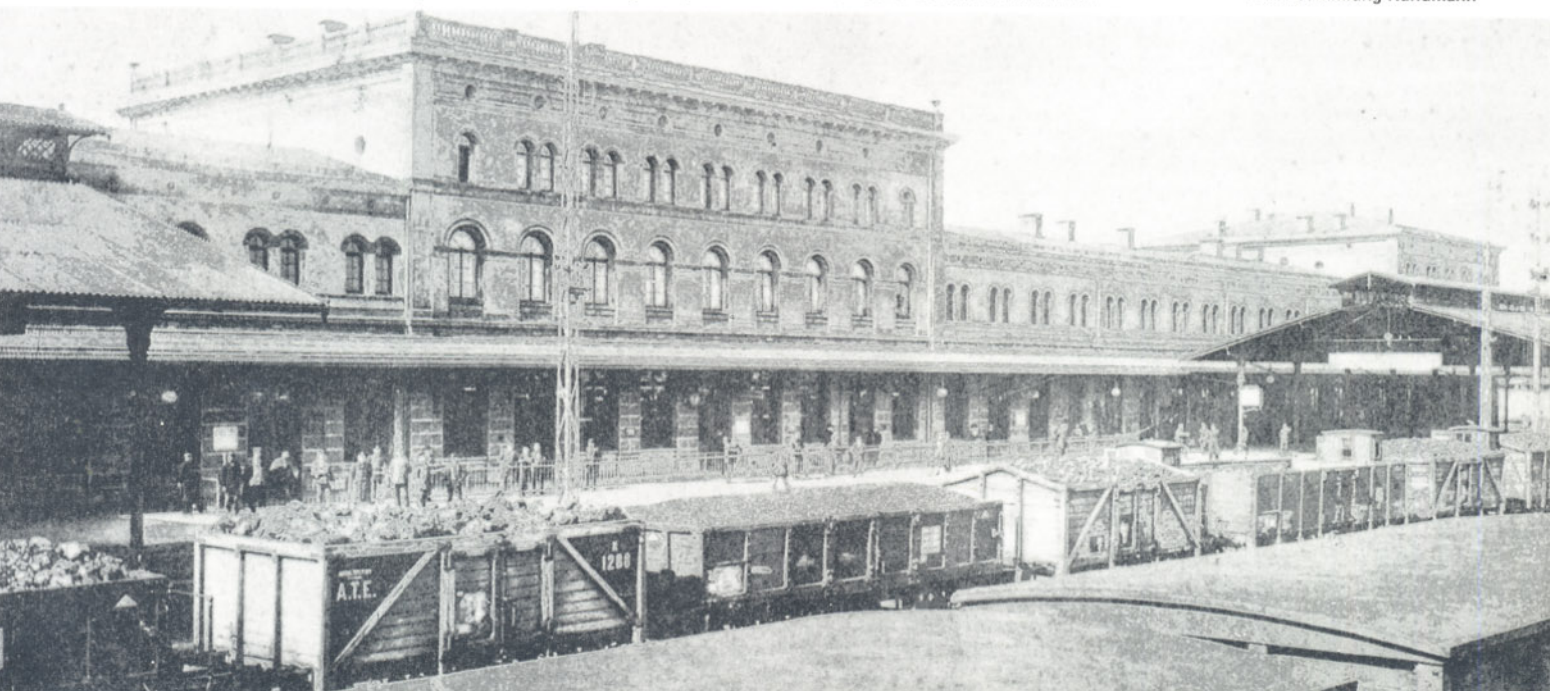
„... und wir wünschen, daß die Züge immer die Grine haben ...“ übersetzte der tschechische Dolmetscher –; Schmunzeln bei den

deutschen Teilnehmern des „Behördenstammtisches“, wie ein DB-ler diese kleine Feierstunde aus Anlaß des hundertsten Ge-

burtstages der Grenzstrecke Schirnding – Eger/Cheb bezeichnete. Insgesamt war es eine recht „lockere Sache“, die am 1. November 1983 – nach einem Bahnfundgang und einem gemeinsamen Mittagessen – im Rathaus Schirnding abließ, eröffnet vom Bürgermeister, der zugleich Vorsteher des Hofer Hauptzollamtes ist (und dem auch das Bahnhofszollamt Schirnding untersteht). Rund 20 tschechische Gäste mit einem Dele-

Bild 2: Bahnsteigszene im Südteil des Bahnhofs Eger um 1900. Damals war Eger bayerisch-sächsisch-böhmischer Gemeinschaftsbahnhof.

Foto: Sammlung Kundmann





gationsleiter der Südwest-Bahn in Pilsen waren dazu mit einem zweiachsigen rot-beigen Sondertriebwagen der ČSD aus Eger nach Schirnding gekommen. Es war die erste deutsch-tschechische Begegnung dieser Art nach dem Krieg; denn der hundertste Geburtstag der Strecke Hof – Eger (mit den jetzigen Grenzbahnhöfen Selb-Plößberg und Asch für den Güterverkehr) ging am 1. November 1965 – von einem Zeitungsbeitrag in der örtlichen Presse abgesehen – sang- und klanglos „über die Gleise“. Nicht anders war es vorher in Furth im Wald, und auch das 120jährige Jubiläum dieses Grenzbahnhofes am 19. September 1981 wurde – zwar unter Teilnahme der Öffentlichkeit – mit einer großen DB-Leistungsschau und einer repräsentativen Fotoausstellung begangen; die kurzfristig improvisierte Sonderfahrt mit einem „Silberling“ und zwei 218 endete aber direkt vor der Grenzlinie. Im Schirndinger Empfangsgebäude präsentierten sich zum Jubiläum ČSD und DB ge-

meinsam. Nicht nur mit einigen Ausstellungsstücken, sondern auch mit Schautafeln über das Betriebsgeschehen in den beiden Grenzbahnhöfen Schirnding und Eger (die übrigens auch im Bahnhof Cheb gezeigt wurde). Besonders ein Foto mit dem Expresszug Karlsbad – Oostende – London erinnerte an die einst großen Zeiten des Bahnbetriebs in und um Eger, die zusätzlich durch mehrere historische Fahrpläne verdeutlicht wurden. Dennoch ist aber Schirnding auch heute noch ein bedeutender Bahnhof; er lag 1982 mit rund 550 Güterwagen täglich im internationalen Güterverkehr unter den 36 DB-Übergängen (ohne die 8 Übergänge im Verkehr zwischen DB und DR) an zehnter Stelle – unmittelbar hinter Furth im Wald, das erstmals (nicht zuletzt durch den Kohleverkehr aus der CSSR zum Kraftwerk Schwandorf) Schirnding überholt hatte. Im internationalen Reiseverkehr blieb die Frequenz – nach dem „Hoch“ 1968/69 – in den letzten Jahren mit rund 120 000 Reisenden jährlich nahezu kon-

stant. Ungewohnt waren im Jubiläumsjahr auch einige Sonderzüge, so wenige Tage vor dem hundertsten Geburtstag – wie übrigens auch schon vorher an zwei Tagen im Sommer – eine Tagesfahrt mit einem Sondertriebwagen 614 Nürnberg – Karlsbad sowie eine mehrtägige TUI-Sonderfahrt Dortmund – Schirnding – Budweis. Während Eger bis 1945 eine bedeutende Verkehrs-drehscheibe im nordwestlichen Zipfel Böhmens, Gemeinschafts- und Betriebswechselbahnhof war, stellte Schirnding bis dahin eine kleine Unterwegsstation dar, mit drei Durchgangsgleisen, viel zu klein für die Aufgabe, die ihr über Nacht – als deutsche Grenz- und Betriebswechselstation zwischen ČSD und DB – zufielen. Warteraum und abgestellte Reisezugwagen mußten anfangs als Diensträume erhalten, bis zwei Baracken – vor allem für Zoll und Grenzpolizei sowie für Beamte der ČSD – aufgestellt wurden. 1947 konnte die Zahl der Bahnhofs-gleise auf fünf erweitert werden. Der eigentliche Bahnhofs-



Bild 3 (oben): Die mit einem Henschel-Mischvorwärmer ausgerüstete 01 154 verläßt mit dem Personenzug 1848 nach Kirchenlaibach den Bahnhof Schirnding (24. 6. 1967).

Foto: Dr. Scheingraber

Bild 4: Die 556.0176 der ČSD bespannte am 20. 3. 1972 als Rückleistung nach Eger/Cheb einen Güterzug. Der Heizer macht noch einmal kräftig Dampf, bevor es mit dem schweren Güterzug auf die Reise geht (siehe auch Bild 1).

Foto: J. Nelkenbrecher



ausbau begann aber erst Ende der fünfziger Jahre und wurde letztlich erste Mitte der siebziger Jahre abgeschlossen; 1981 erfolgte die Anbindung des Bahnhofs Arzberg (Übergabestelle für Ganzzüge aus dem Falkenauer Revier zum Großkraftwerk Arzberg) an den Bahnhof Schirnding. Seitdem ist das neue Drucktastenstellwerk in den Stellisch der Schirndinger Anlage integriert.

Nahezu 20 Millionen DM investierte die DB für diese repräsentative Visitenkarte an Bayerns Ostgrenze mit ihrem modernen technischen Gesicht.

Das gesamte Betriebsgeschehen diesseits und jenseits der Grenze ist in der Broschüre „Eger einst – Schirnding heute“ der Hofer Eisenbahnfreunde dargestellt; eine Reihe Fotos zeigen u. a., was die Dampfloks einst nach Schirnding zog, als noch die DB mit der BR 54 rangierte, Nahzüge mit der BR 64, Wendezüge mit der BR 38, Schnellzüge mit der BR 01 sowie Güterzüge mit den BR 50 und 44 bespannte bzw. die ČSD ursprünglich die Reihen 555 (ex DR 52), auch 365, später teils 475 und schließlich nur noch 556 einsetzte. Auch als schon Dieselloks im Einsatz waren, dampfte es zuweilen Ende der sechziger, Anfang der siebziger Jahre noch in den internationalen Reisezügen, als DB und ČSD zur Winterzeit zeitweise Heizwagen in die Züge einstellen mußten.

▲ Bild 5: Die T 679.1266 wird mit ihrem Güterzug aus Eger/Cheb in wenigen Augenblicken in den Bahnhof Schirnding einlaufen (20. 3. 1972).

Foto: J. Nelkenbrecher

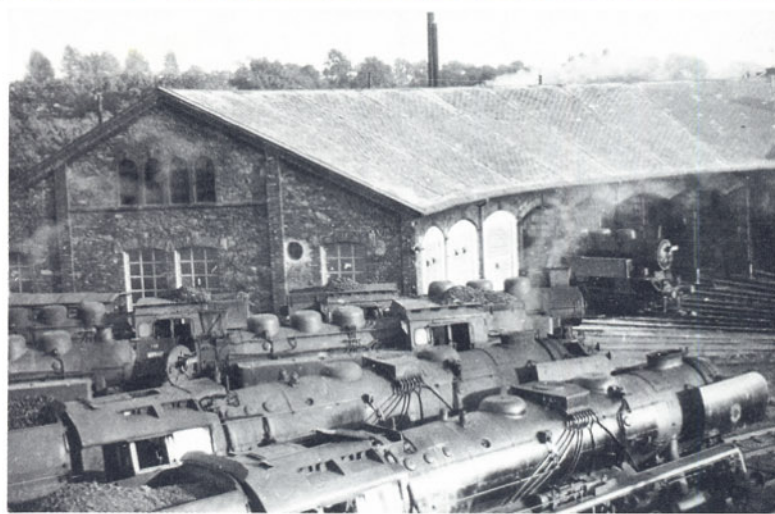
► Bild 6: Die beiden Heizhäuser der ČSD in Eger überstanden den großen Bombenangriff vom 8. April 1945 und dienten bis in die siebziger Jahre der Dampfzugförderung.

Foto:

Sammlung Kundmann

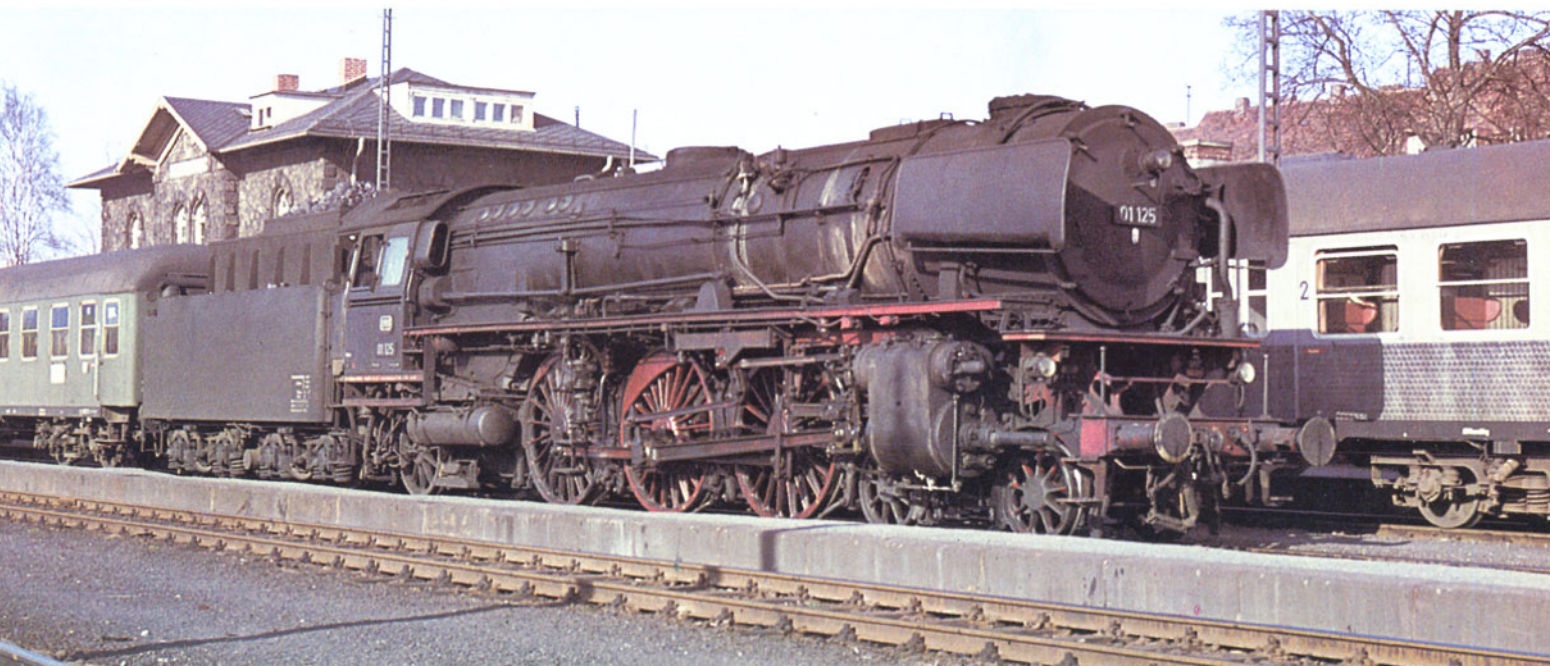
▼ Bild 7 (unten): Am 27. 4. 1964 hat die 01125 in Schirnding den D 261 von einer ČSD-Dampflokomotive übernommen und wartet nun auf das Abfahrtszeichen.

Foto: Dr. Scheingraber



Eger und Schirnding – das waren bzw. sind zwei Bahnhöfe außerhalb der Norm, zwei Grenzstationen zwischen denen der Verkehr reibungslos, fast könnte man sagen, zwischen den beteiligten Eisenbahnern freundschaftlich abläuft, auch wenn die Dienstsprache zwischen den deutschen Fahrdienstleitern und ihren Kollegen in Eger tschechisch ist. Diese gute Beziehung kam auch bei der kleinen Feierstunde immer wieder zum Aus-

druck, an der neben den Bahnbediensteten (unter ihnen der Generalbevollmächtigte der ČSD bei der DB-Hauptverwaltung) auch Beamte der Grenzorgane beider Seiten teilnahmen. Ebenso einhellig waren die Wünsche aller Beteiligten, daß auch im zweiten Jahrhundert die Züge (wie auch bereits wieder kurz nach Kriegsende) immer „Grün“ haben mögen . . . in Richtung West, in Richtung Ost, stets gleichermaßen. kd



Abschied von den älteren Elektro-Triebwagen

Mit der Ausweitung der S-Bahn-Netze und nach der Indienststellung weiterer Triebzüge der Baureihe 420/421 naht der Abschied von den älteren Elektro-Triebwagen der Deutschen Bundesbahn. Über die Ausmusterung von Triebzügen der Baureihe 430 haben wir im Eisenbahn-Journal bereits ausführlich berichtet. Inzwischen wurden nun auch einige Garnituren der Baureihe 432 abgestellt. Ausgedient haben außerdem die Züge 456 104 und 425 417. Letzterer wurde noch im Jahre 1983 im AW Stuttgart-Bad Cannstatt verschrottet. Übriggeblieben ist nur noch das Kopfstück, das im Ausbesserungswerk auf einen Interessenten wartet. Wer das gute Stück für die Aufstellung in Haus oder Garten erwerben will, kann sich an das AW Cannstatt, S 1, Ruf-Nr. (07 11) 20 92-35 07 wenden. **HO**



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, Schmuckbiegezangen, 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. 02309/2962 · D-4355 Waltrop



ORIGINAL Preisermodelle

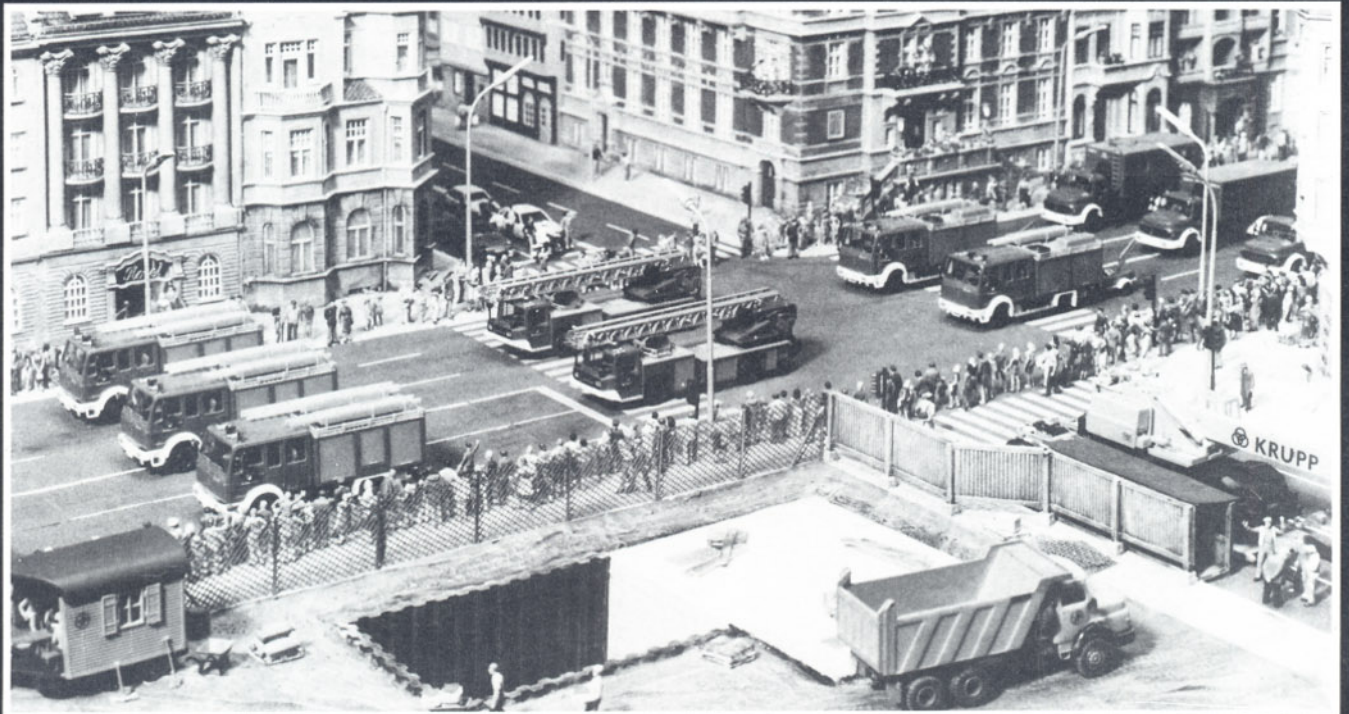
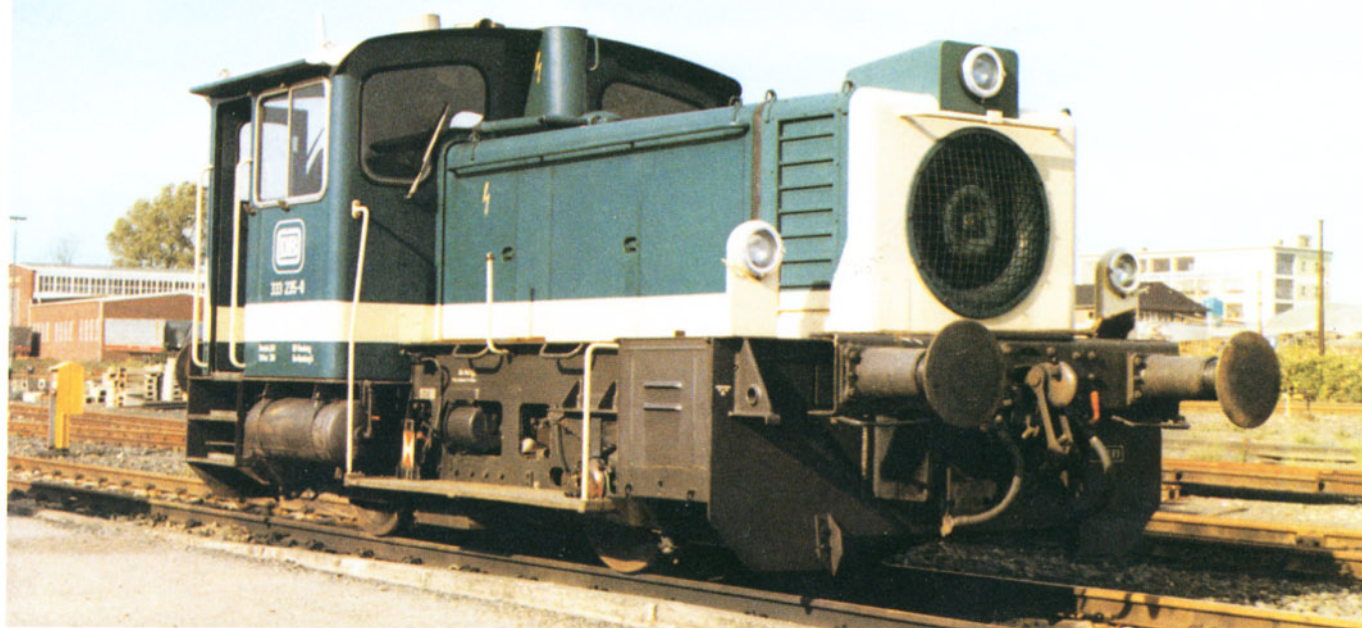


Bild 1: Die 333 235, eine Kleinlokomotive der Leistungsgruppe III mit Kühlgebläse in der Stirnfront. Bei der DB werden diese Kleinlokomotiven mit den verschiedensten Aufgaben betraut: Beförderung von Arbeits- und Übergabezügen, Einsatz im leichten Rangierdienst etc.



Die Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe III

Eine Fahrzeugart, die bei der Deutschen Bundesbahn schon immer etwas im Schatten der großen Triebfahrzeuge steht, sind die Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe III. In allen Bereichen der DB sind sie vorhanden und erforderlich. Die Maschinen werden im leichten Rangierdienst eingesetzt, sie bedienen Gleisanschlüsse, befördern Arbeitszüge und haben vielfältige Aufgaben in Bahnbetriebs- und Ausbesserungswerken. Die Bedeutung der kleinen Fahrzeuge geht allein schon aus der Tatsache hervor, daß die Deutsche Bundesbahn inzwischen über insgesamt 571 Lokomotiven der Baureihen 331, 332 und 333 verfügt. Eine ausführliche Beschreibung der Maschinen, die von der Firma Gmeinder in Mosbach in Zusammenarbeit mit dem BZA München entwickelt wurden, war bereits im Eisenbahn-Journal 5/1980 enthalten. Schon lange ist die Köf III auch in vielen Wunschlisten der Modellbahner vertreten. Es war wieder einmal der Firma Roco vorbehalten, eine Marktlücke zu füllen. Zum Jahresbeginn lief in Salzburg die Serienproduktion eines Modells in der Baugröße H0 an. Als Vorbild diente eine Maschine mit einem Kühlgebläse in der Stirnfront, das auch beim Modell vorhanden ist. Fast das gesamte Fahrzeug ist aus Metall-Druckguß gefertigt, nur das Führerhaus und die aufgesteckten Pufferbohlen bestehen aus Kunststoff. Durch diese Konzeption erhielt das Modell ein verhältnismäßig hohes Eigengewicht, das der Lok eine respektable Zugkraft verleiht, obwohl man hier auf Haftrei-

fen verzichten mußte. Bemerkenswert gut sind auch die Laufeigenschaften der Maschine, deren beide Achsen von einem kleinen, völlig gekapselten Motor über ein Schnecken- und ein Stirnradgetriebe angetrieben werden. Aus Platzgründen mußte auf eine Beleuchtung des Modells verzichtet werden. Zunächst wird die Lokomotive in weinroter Ausführung gefertigt. Später soll dann auch noch eine Va-

riante in ozeanblau/beige nachfolgen. Wie bereits eingangs erwähnt, verfügt die Lok über die Imitation eines Lüfterrades, das auf dem freien Wellenende des Motors montiert ist. Dies ist ein netter Gag, von dem man leider nicht allzu viel sieht, trotz des recht fein geätzten Gitters in der Stirnfront des Vorbaus. Das Modell der Reihe 333 ist eine wertvolle und preiswerte Bereicherung des Modell-Sortiments in der Baugröße H0. **HO**

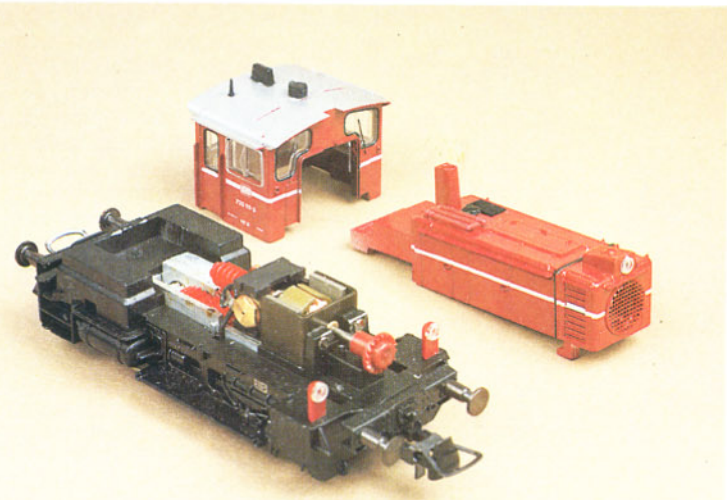


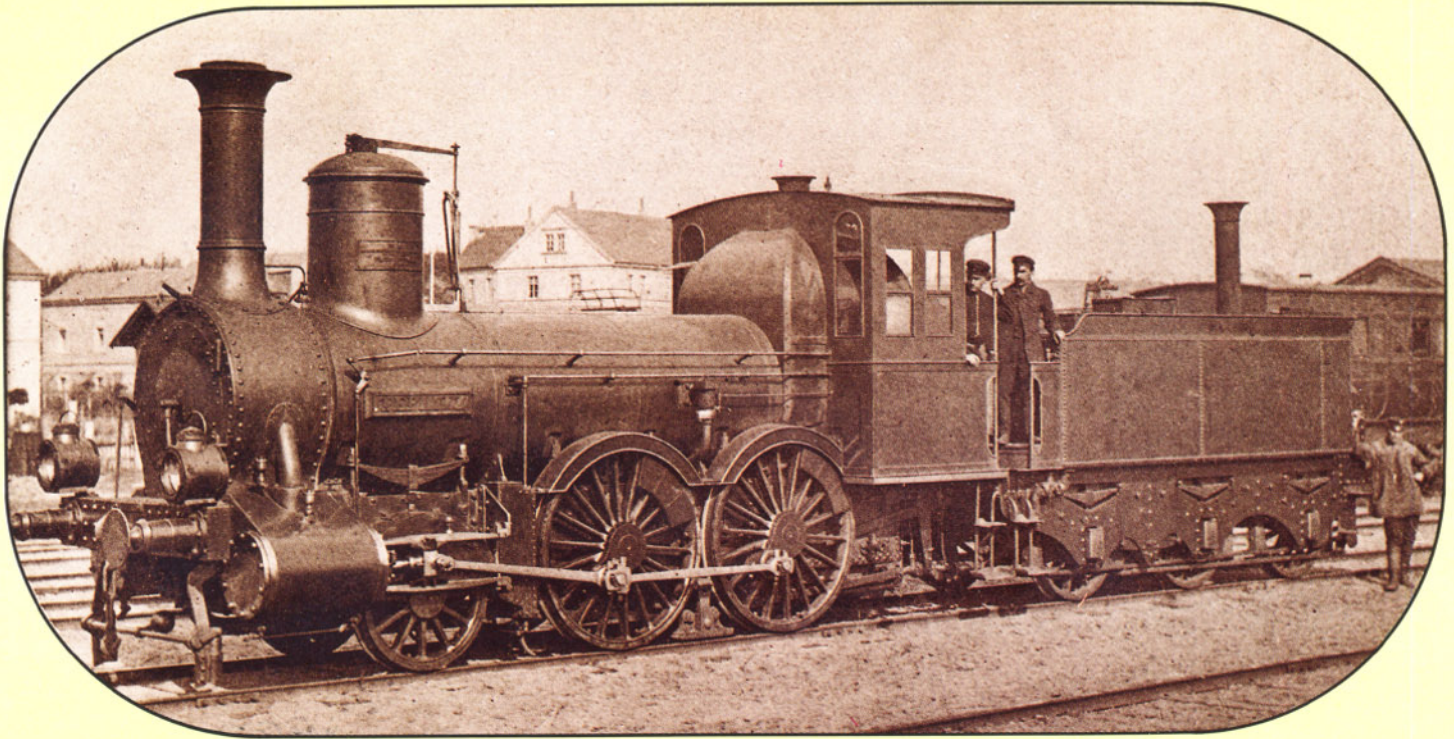
Bild 2: Das Modell von Roco mit der „Schnapsnummer“ 333 111-3 ist fast komplett aus Metall-Druckguß gefertigt. Nur das Führerhaus und die aufgesteckten Pufferbohlen sind aus Kunststoff.

Bild 3: Beide Achsen werden von einem kleinen, völlig gekapselten Motor über ein Schnecken- und ein Stirnradgetriebe angetrieben.

Bild 4: Das H0-Modell weist bemerkenswert gute Laufeigenschaften und eine respektable Zugkraft auf.

Alle Fotos: Obermayer





Ein altes Bild...

flatterte kürzlich auf den Redaktionsschreibtisch. Von jenem warmen Braun, das diese alten Fotos so freundlich erscheinen läßt. Die Ecken sind halbrund beschnitten, was darauf schließen läßt, daß es viele Jahre lang in dem üblichen ovalen Rahmen aus dunklem Holz in der guten Stube eines alten Lokführers hing. Es zeigt eine 1 B mit Innenrahmen und Innensteuerung, Heuschöber-Domkuppel und Kirchwegerscher Kondensation. Am Langkessel ist deutlich der Name der Lok, „Teplitz“, zu lesen. Welcher Bahn gehörte diese Lok wohl und wann ist die Aufnahme ungefähr entstanden?

Nun, sicherlich gehörte sie nicht der Bayerischen Staatsbahn, wie rückseitig auf dem Foto vermerkt ist, zum einen, weil die K. Bay. Sts. B. keine Lokomotive in ihrem Bestand hatten, die „Teplitz“ heißen hat und zum anderen, weil ihre ganze Bauform nichts „bayerisches“ an sich hat. Der Name „Teplitz“ läßt vielmehr zunächst an die böhmische Aussig-Teplitzer-Eisenbahn denken. Her mit dem Lokverzeichnis der A.T.E. und nachgeschaut und bald schon taucht der Na-

me „Teplitz“ auf, aber es ist eine C-n2 und keine 1B, also Fehlanzeige. Gefühlsmäßig tippe ich nun auf Sachsen. Ja, eine sächsische Lok, das könnte schon eher passen. Aber welche der nicht gerade wenigen staatlich oder privat betriebenen Bahnen, aus denen am 1. 7. 1869 die Kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen entstanden sind, könnte in Frage kommen? Probieren wir es eben einmal mit der Sächs. Östlichen Staatseisenbahn, entstanden zum 1. 1. 1859 aus dem Zusammenschluß der Sächsisch-Schlesischen und der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn, zu denen zum 1. 7. 1868 noch die Albertbahn stieß. Und bald schon werden wir fündig: „Teplitz“, 1870 von Hartmann mit der Fabr.-Nr. 458, zwar schon nach dem Zusammenschluß der Westlichen mit der Östlichen Staatseisenbahn, aber noch für die Strecken der Östlichen beschafft, nach 1892 als Betr.-Nr. 46 in die Gattung VI eingereiht. Aber irgendwie paßt das Führerhaus nicht; Hartmannloks hatten andere Führerhäuser, diese zwei kleinen rechteckigen Fenster an den Seitenwänden sind doch eigentlich ein ziemlich

sicherer Hinweis, daß es sich um eine Esslinger Lok handelt. Zur Sicherheit „krame“ ich jetzt meine Bilder der sächs. Gattung VI durch und siehe da, es findet sich ein Foto der „Teplitz“, bereits mit der Staatsbahn-Nummer 46, also nach 1892 aufgenommen, und das ist wirklich eine ganz andere „Teplitz“ als die auf unserem alten Foto. Nun erinnere ich mich, daß die Leipzig-Dresdener-Eisenbahn, übrigens die älteste sächsische und zweitälteste deutsche Eisenbahn (nach der Nürnberg-Fürther Eisenbahn) gerne Lokomotiven aus Esslingen bezog.

Also versuchen wir unser Glück mal dort, und tatsächlich finden wir auch bei dieser Bahn eine „Teplitz“ und diesmal stimmt auch Esslingen, 1868 wurde sie dort als Fabriknummer 891 gebaut. Zum 1. 7. 1876 wurde die Leipzig-Dresdener-Eisenbahn verstaatlicht und dem Netz der Sächsischen Staatseisenbahnen eingefügt. Ja, dann gab es also bei den Sächsischen Staatseisenbahnen zwei Maschinen mit dem Namen „Teplitz“? Gab es nicht, denn unsere, die Leipzig-Dresdener „Teplitz“ wurde einfach umgetauft, und hieß von diesem Zeitpunkt an „Dortmund“, wurde als Betr.-Nr. 598, ab 1891 Betr.-Nr. 690, in die Gattung II eingereiht; 1893 wurde sie als eine der ersten ihrer Gruppe ausgemustert.

Nun haben wir unser altes Foto identifiziert und dazu noch eine weitere Information herausbekommen, nämlich den ungefähren Zeitraum, in dem die Aufnahme entstanden ist. Es muß zwischen 1868 und 1876, spätestens 1877 gewesen sein, wenn wir mal unterstellen, daß nicht sofort nach der Verstaatlichung (1. 7. 1876) auch die Umbenennung, wenn wir nicht von Umtaufe sprechen wollen, erfolgt ist.

—rab—

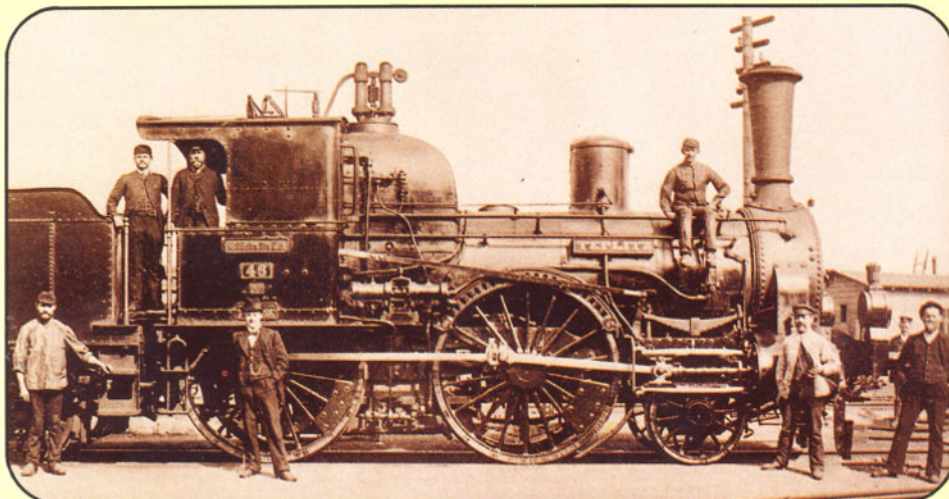


Bild 1 (oben): Die im Jahre 1868 von der Maschinenfabrik Esslingen an die Leipzig-Dresdener Eisenbahn gelieferte „Teplitz“.
Foto: Sammlung N. Kempf

Bild 2: Die zweite sächsische „Teplitz“ wurde 1870 von Hartmann an die Sächsische Östliche Staatseisenbahn geliefert.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Bild 1: Die „Düsseldorf“ und die „Heidelberg“ (siehe auch Bild 10) waren die beiden letzten B X, die 1891 als Betriebs-Nummern 941 und 942 beschafft wurden. Sie waren zu Vergleichszwecken ursprünglich als Zwillingmaschinen entwickelt worden, wurden jedoch bereits 1893 zu Verbundlokomotiven umgebaut. **Foto:** Sammlung Dr. Scheingraber



Bayern-Journal

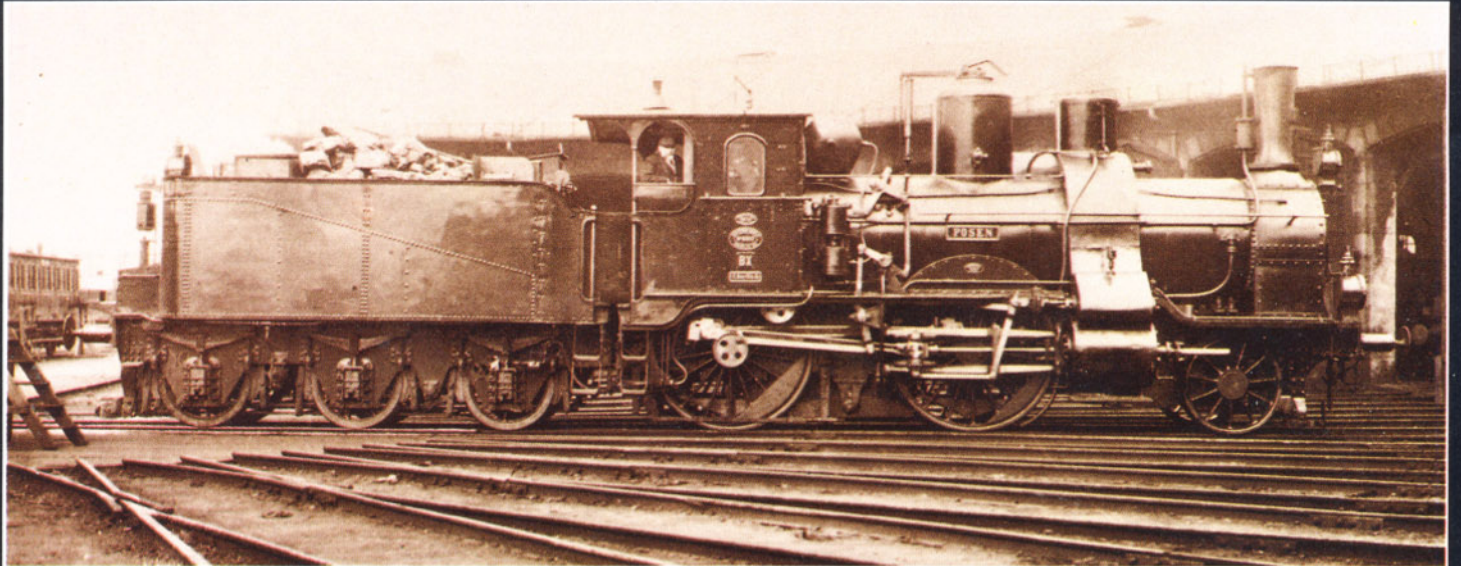
Die Gattung B X

Über einen Zeitraum von 44 Jahren hinweg dominierten im Lokomotivpark für Schnell- und Personenzüge der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen die zweifach gekuppelten Schlepptendermaschinen, von denen die Mehrzahl mit einer vorderen Laufachse ausgestattet war. Begonnen hatte diese Entwick-

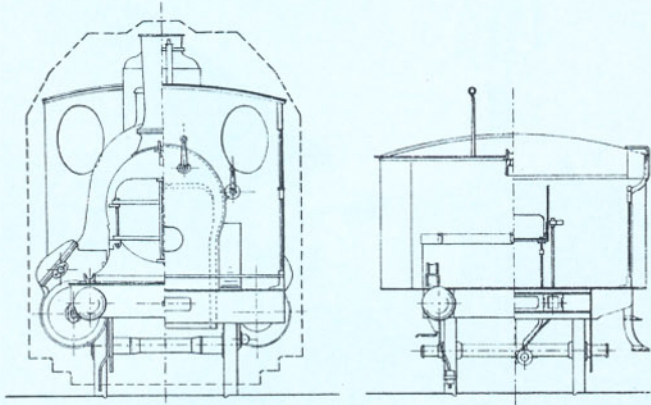
lung mit den Fahrzeugen der Gattung B I aus dem Jahre 1847, die noch unverkennbar die Einflüsse des englischen und amerikanischen Lokomotivbaus zeigten. Jene Maschinen hatten zunächst noch hohe Stehkessel und keine Führerhäuser. Die erste Lok der Gattung B I, mit der Achsfolge 1 B, fertigte Maffei unter der Fabrik-Nr. 26. Trotz der kleinen Raddurchmesser von nur 1372 mm für die Treib- und

Kuppelachsen, erreichten die Maschinen bereits Höchstgeschwindigkeiten bis zu 65 km/h. Bis in die Mitte der sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts schritt die weitere Entwicklung rasch voran. Allmählich stieg der Kessel- druck von 7 auf 10 atü an. Auch die Höchstgeschwindigkeit konnte gesteigert werden. Hierzu trugen auch die wachsenden Raddurchmesser bei, die im Jahre 1874 bei der Gattung

Bild 2: Die „Posen“ (1891, Krauss, Fabr.-Nr. 2317) wartet vor dem Lokschuppen bis der Fotograf endlich seine Aufnahme im Kasten hat. **Foto:** Archiv J. B. Kronawitter, Slg. Dr. Scheingraber



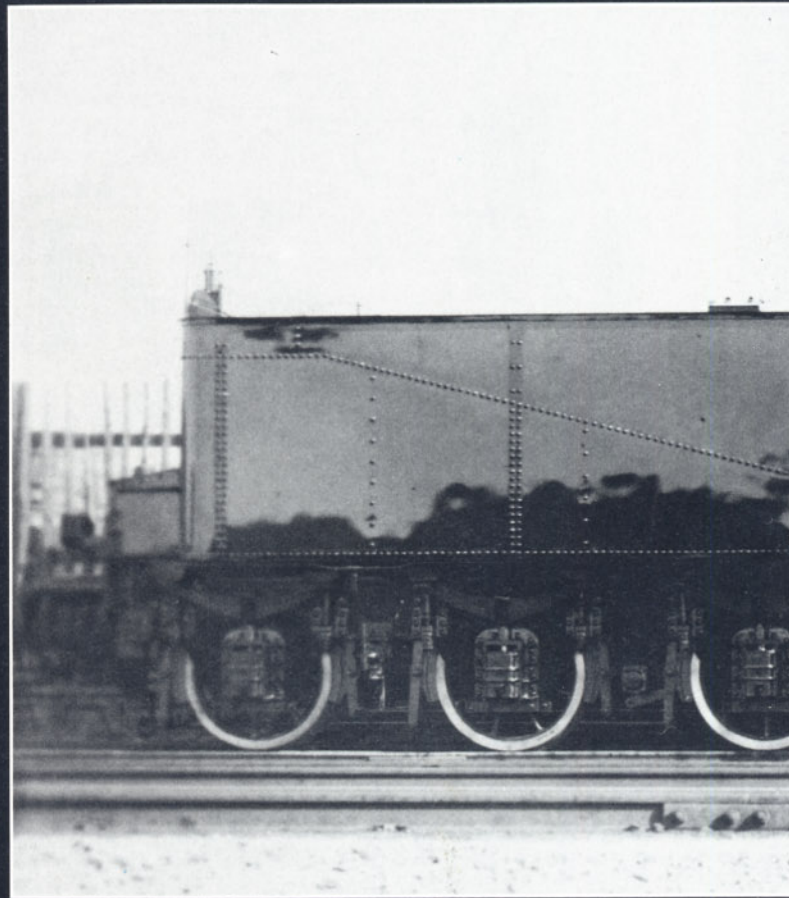
Lokomotive Klasse BX.



B IX das neue Standardmaß von 1870 mm für Treib- und Kuppelräder erreichten. Mit dem Bau der Gattung B X leitete die Firma Krauss im Jahre 1889, nach einer vorübergehenden Stagnation, eine neue Entwicklung im bayerischen Lokomotivbau ein. Von der Achsfolge 1' B vermochte man sich zwar noch nicht zu trennen, ansonsten entschied man sich in München aber für zahlreiche Neuerungen. Hierzu zählten die Rückkehr zum Innenrahmen, die außenliegende Heusingersteuerung, das Verbundtriebwerk und die durchgehende Druckluftbremse der Bauart Westinghouse. Besonderes Augenmerk schenkte man dem Laufwerk der Lokomotive, das eine einstellbare führende Laufachse erhielt, die mit der vorderen Kuppelachse zu einem Krauss-Helmholtz-Gestell verbunden wurde. Vom bislang gewohnten Bild wichen die nun weit zurückliegenden, zwischen Lauf- und Kuppelachse angeordneten Zylinder ab. Ein weiteres Charakteristikum waren die außen am Kessel in voluminöser Verkleidung zu den Zylindern geführten Dampfströmröhre und der auf dem Kesselscheitel vor dem Führer-

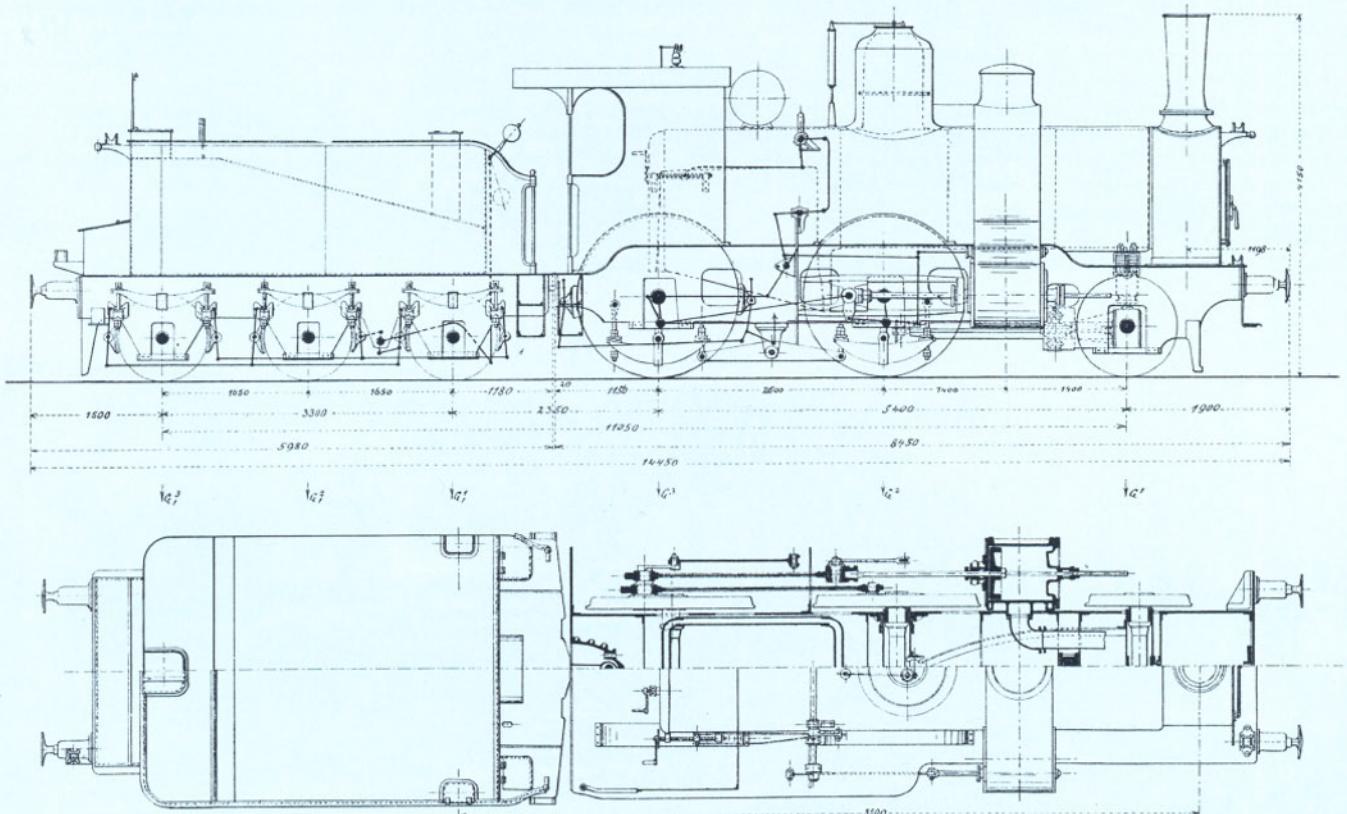
Bilder 3 und 4: Typenskizze der B X, die wegen ihrer verblüffenden Ähnlichkeit mit der preußischen P 3² und des unförmigen Höckers auf dem Langkessel, in Bayern spöttisch das „Reichskamel“ genannt wurde. Zeichnungen: Sammlung Obermayer

Bild 5: Die B X „Stettin“ (1891, Krauss, Fabrik-Nr. 2319) auf einer alten Werksaufnahme. Werkfoto Krauss, Sammlung Eberl



haus platzierte Luftbehälter der Druckluftbremse. Das Verbundtriebwerk hatte eine Zylinderbohrung von 430 bzw. 610 mm und einen Kolbenhub von 610 mm. Der Kesseldruck war auf 12 atü festgesetzt worden, die Höchstgeschwindigkeit auf 90 km/h. Die Treib- und Kuppelachsen hatten einen Durchmesser von 1870 mm. Das Maß der Laufräder betrug 1170 mm. Eine Neuentwicklung war auch der dreiachsige Tender der Bauart 3 T

12 mit einem Fassungsvermögen von 12 m³ Wasser und 5,5 t Kohle. In einer ersten Bauserie fertigte die Locomotivfabrik von G. Krauss & Comp. im Jahre 1889 zunächst sechs Maschinen mit den Fabrik-Nummern 2142 bis 2147 und mit den Bahn-Nummern 920 bis 925. Zwei Jahre später folgte der Bau und die Lieferung von weiteren acht Lokomotiven mit den Fabrik-Nummern 2316 bis 2323. Die erste Lokomotive



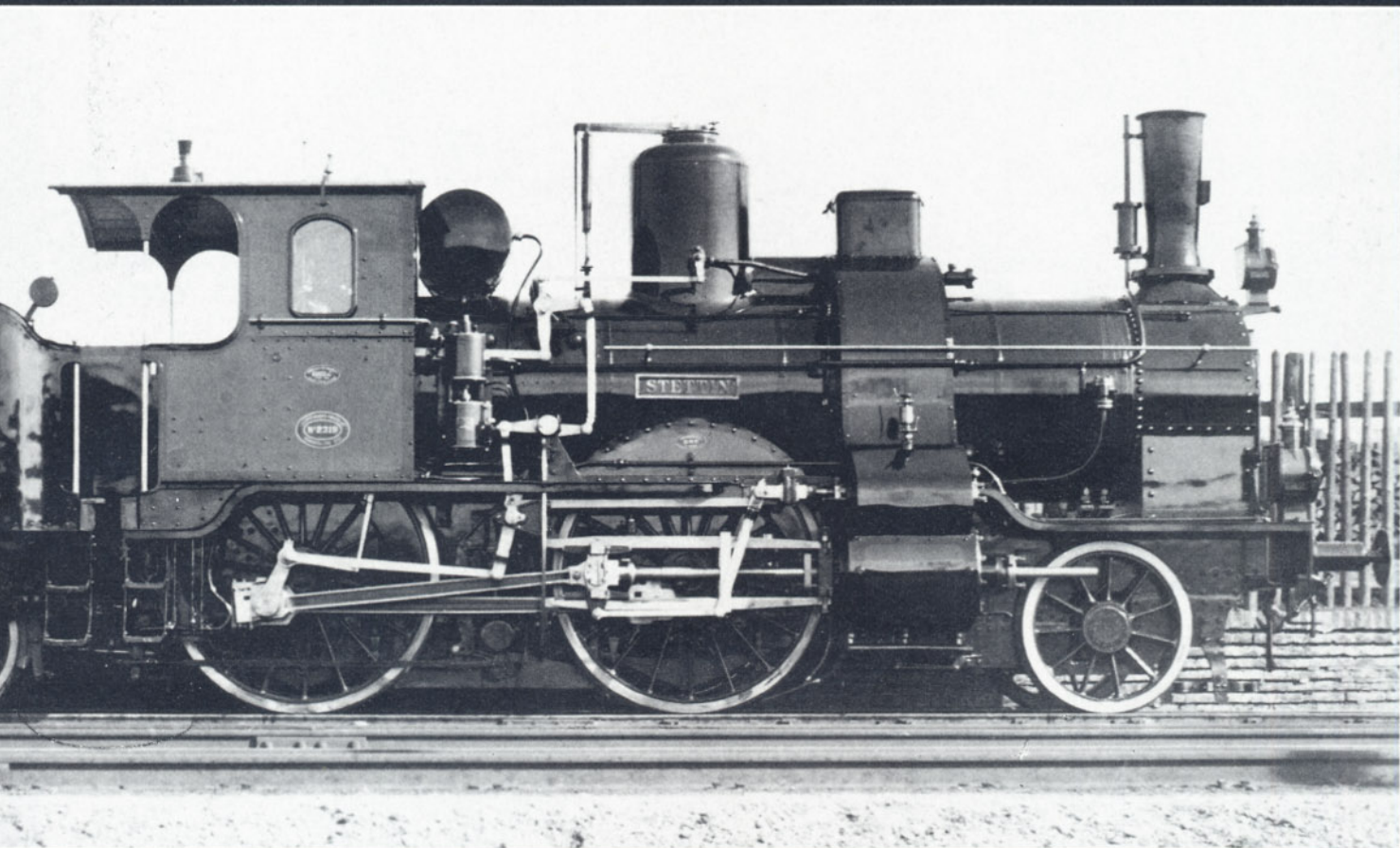
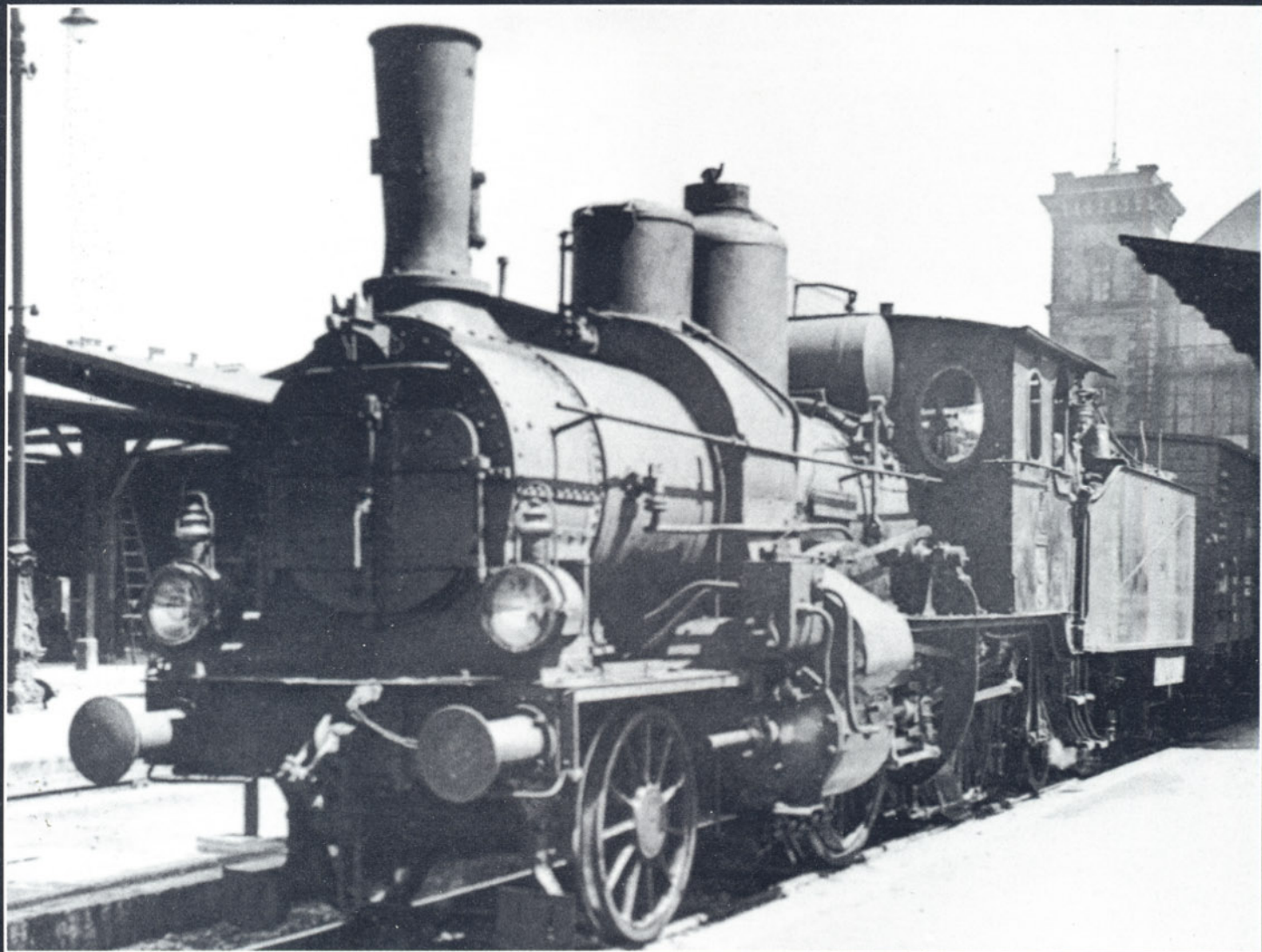


Bild 6: Abfahrbereit steht die „Spandau“ im Münchner Hauptbahnhof.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



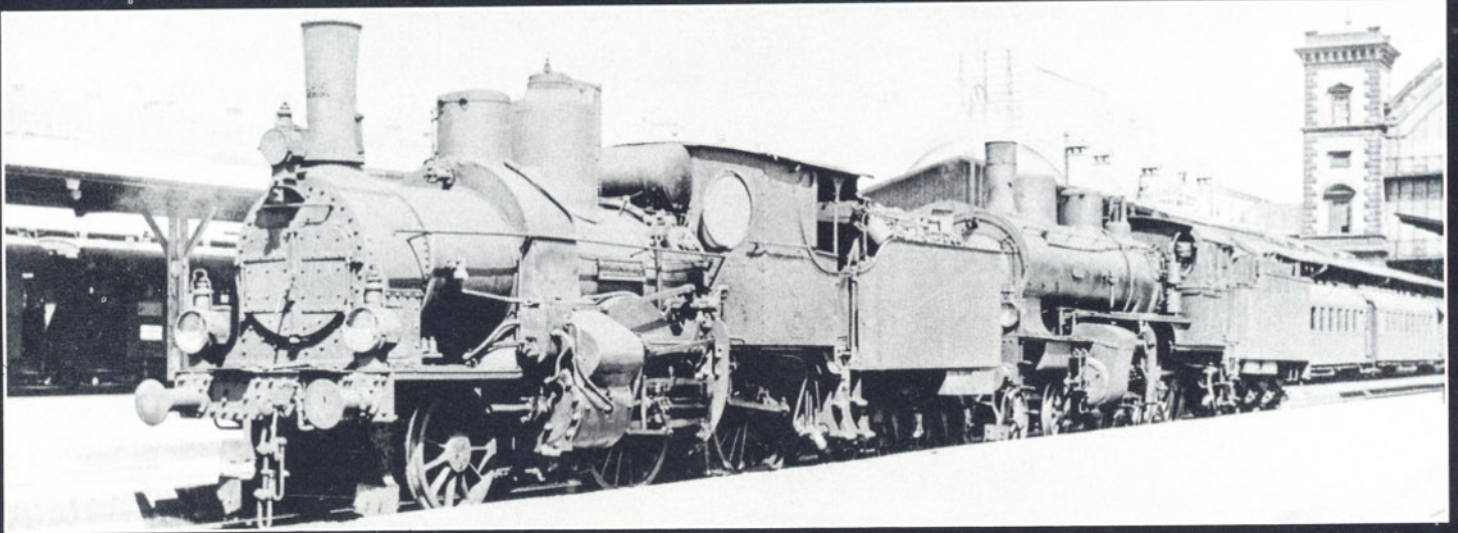
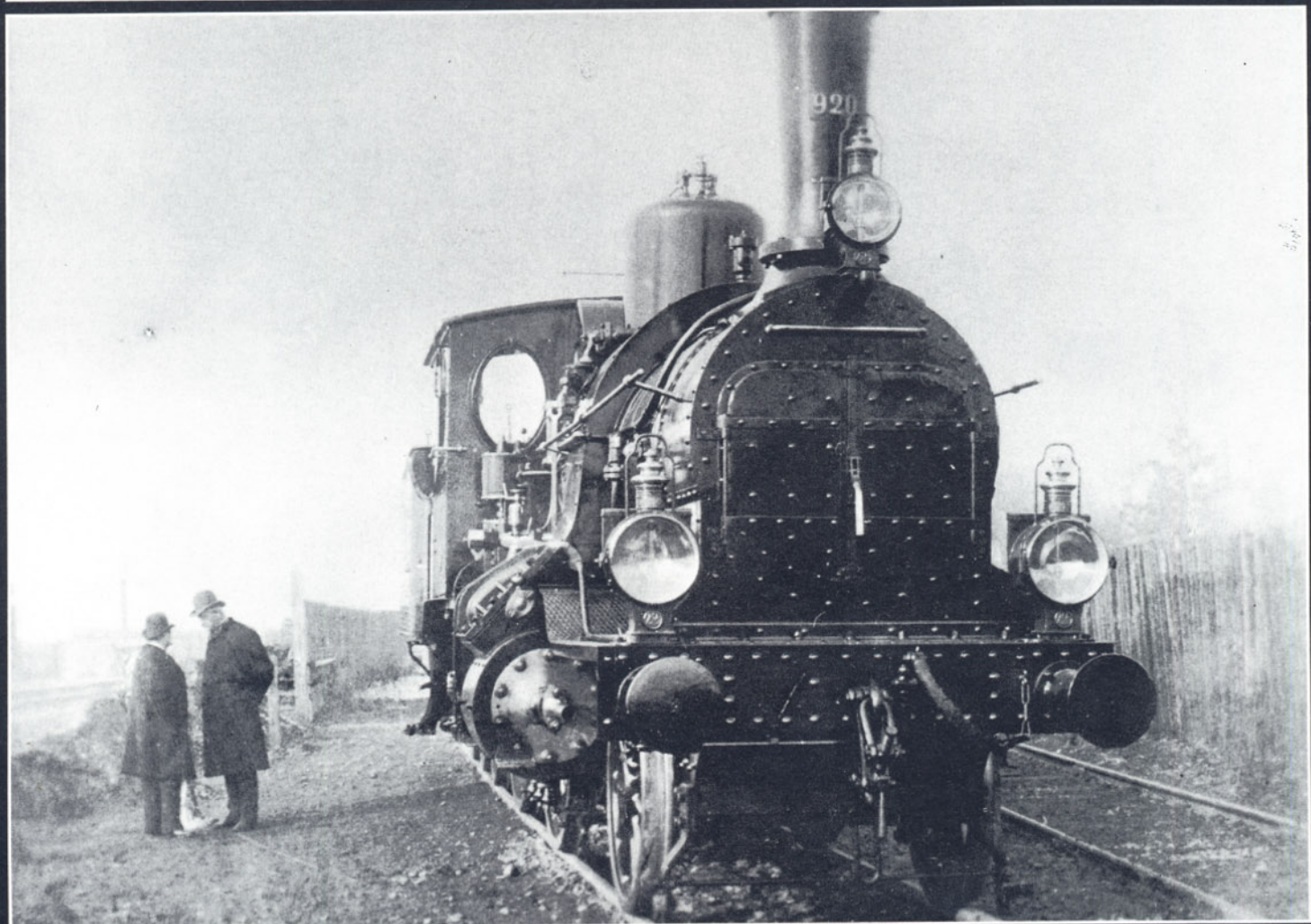
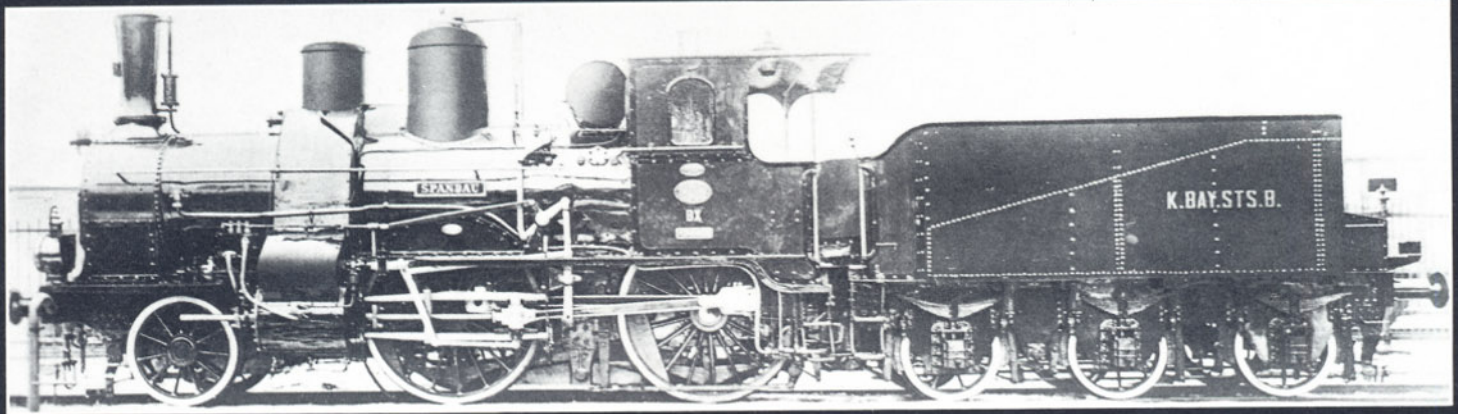


Bild 7: An gleicher Stelle wie in Bild 6 warten die B X „Breslau“ aus der ersten Bauserie (1889, Krauss, 2147) und eine C V, über die im Bayern-Journal noch ausführlich berichtet wird.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 8: Die „Spandau“, hier einmal von der Heizerseite aufgenommen. Sie hätte eigentlich die Betriebs-Nr. 935 tragen müssen. Weshalb sie dann als 862 eingereiht wurde, obwohl diese Betriebsnummer bereits seit 1882 von der D VII „München“ besetzt war, wird sich heute nur mehr schwerlich aufklären lassen.
Werkfoto Krauss, Sammlung Merker



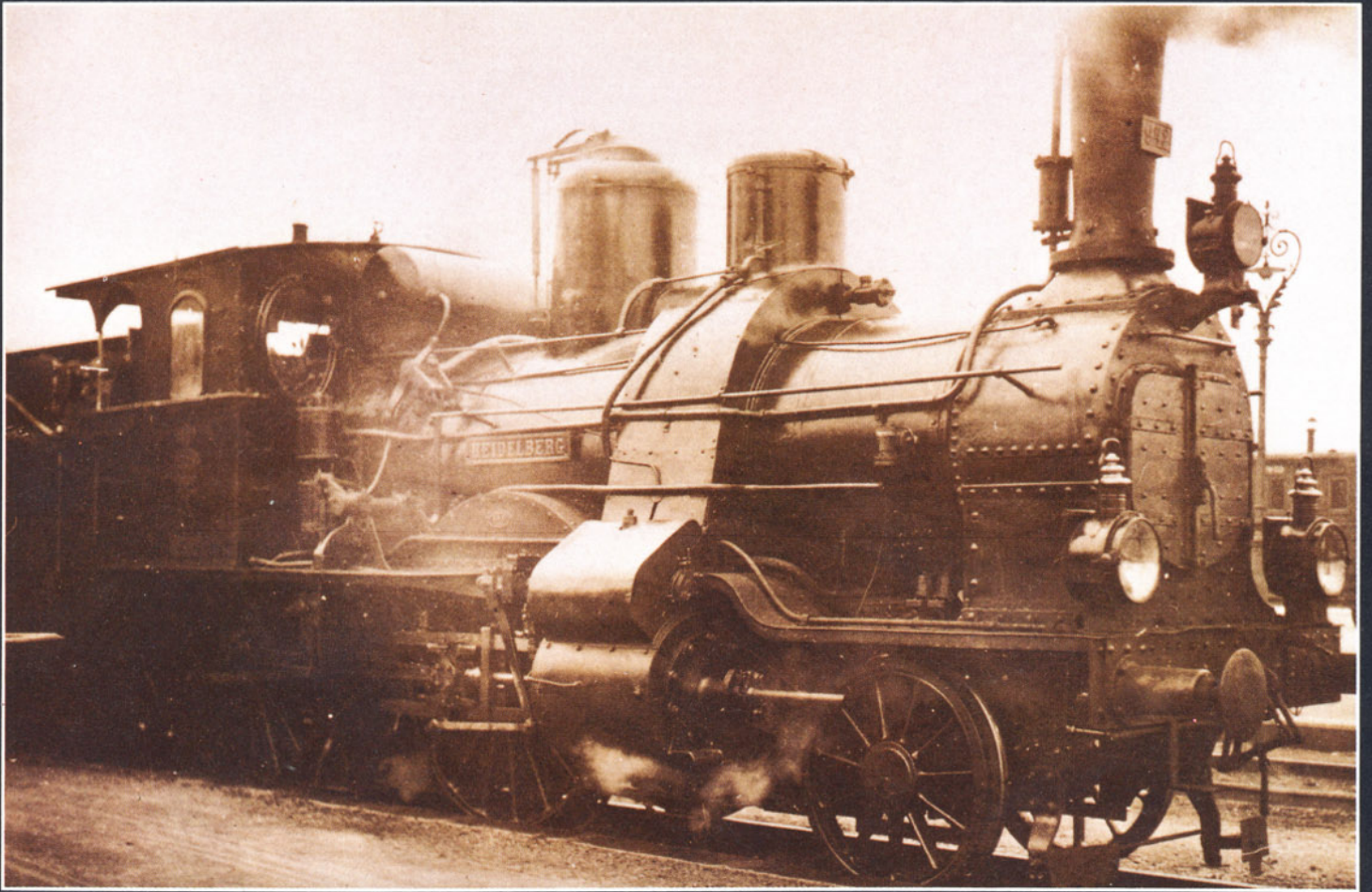


Bild 10: Nach der ersten, hier die letzte B X, die Betriebs-Nr. 942 „Heidelberg“, die „Zwillings“-Schwester der „Düsseldorf“ (siehe auch Bild 1).

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

dieser zweiten Serie trug die Bahn-Nr. 862 und den Namen „Spandau“. Die anderen Maschinen waren fortlaufend von 936 bis 942 durchnummeriert. Alle Fahrzeuge der Gattung B X waren zusätzlich noch nach großen Städten benannt. Die beiden letzten Exemplare, „Düsseldorf“ und „Heidelberg“, waren ursprünglich als Zwillings-Maschinen gebaut. Nachdem Vergleichsuntersuchungen erge-

ben hatten, daß die Lokomotiven mit Verbundtriebwerk überlegen waren, wurden die „Zwillinge“ umgebaut. Bald zeigte sich jedoch, daß die Gattung B X den rasch steigenden Lasten im Schnellzugverkehr nicht mehr gewachsen war. Im Personenzugdienst liefen die Maschinen dann aber noch bis zum Zusammenschluß der Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn. Als erste Lok wurde die

„Stettin“ mit der Bahn-Nr. 838 im Jahre 1922 ausgemustert. Alle anderen Maschinen sollten noch als Baureihe 34⁷⁵ mit den Betriebsnummern 34 7501 bis 7513 in den Bestand der Reichsbahn übernommen werden. Wegen ihrer zu geringen Leistung wurden die Fahrzeuge dann aber doch in den Jahren 1923 und 1924 ausgemustert.

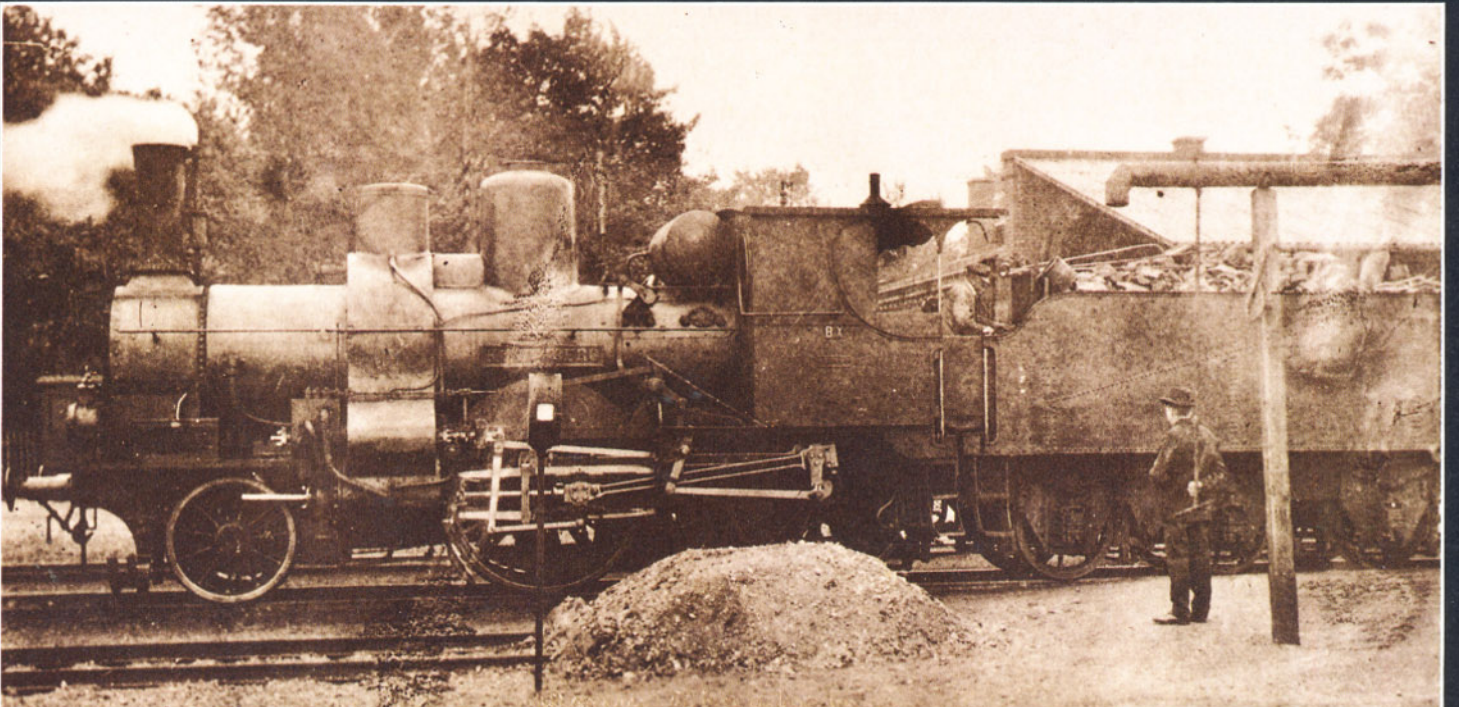
HO

Bild 9: Die erste B X, die „Metz“ mit der Betriebs-Nr. 920, steht abnahmebereit am Fabrikzaun bei Krauss. Der größere der beiden neben der Lokomotive stehenden Herren ist Georg v. Krauss, vermutlich im Gespräch mit Richard v. Helmholtz, dem Konstrukteur der B X.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 11: Die B X „Königsberg“ beim Wasserfassen. Diese stimmungsvolle alte Betriebsaufnahme wollten wir trotz ihrer schwächeren Qualität unseren Lesern nicht vorenthalten.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



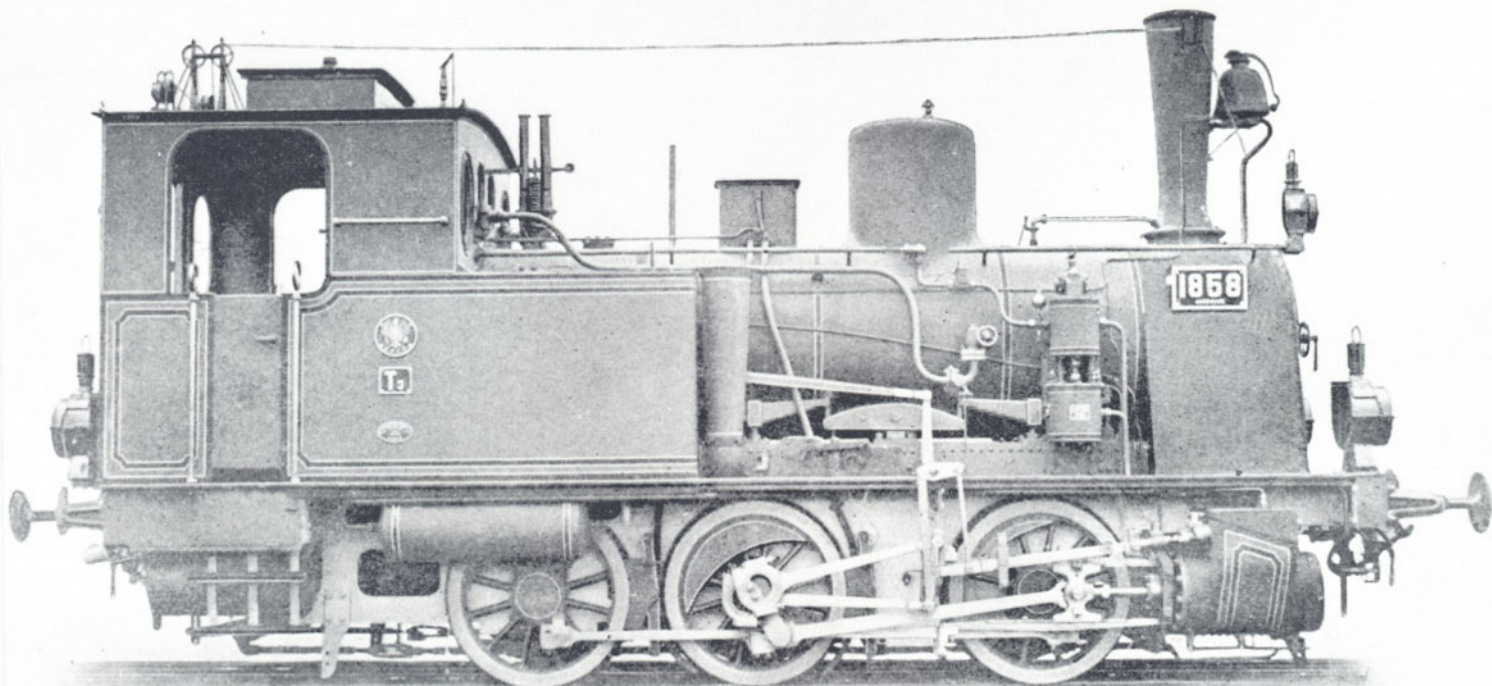


Bild 1: Die zweite nach Musterblatt M III-4p gebaute preußische T 3 ist die Hannover 1858, die 1903 von Orenstein & Koppel (Fabriknummer 1211) gebaut wurde. Später erhielt sie die Loknummer 89 7458. Foto: Sammlung Obermayer

Die unverwüstliche preußische T 3

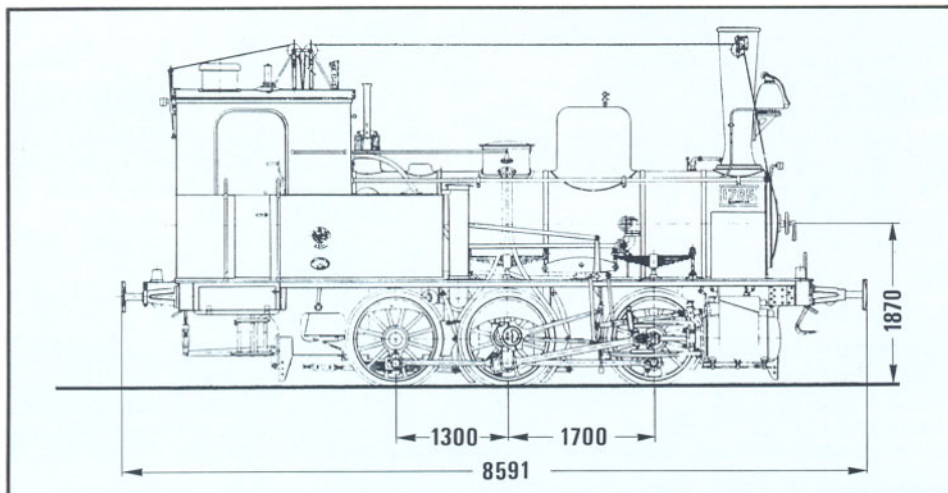
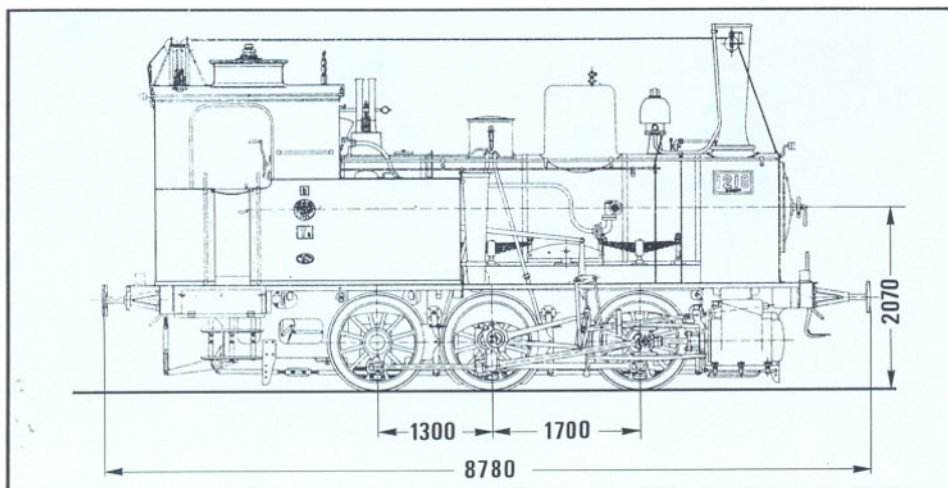


Bild 2: Die preußische T 3 nach Musterblatt M III-4e im Maßstab 1:87.

Zeichnung: Sammlung Obermayer

Bild 3: Verstärkte Ausführung der preußischen T 3 nach Musterblatt M III-4p im Maßstab 1:87.

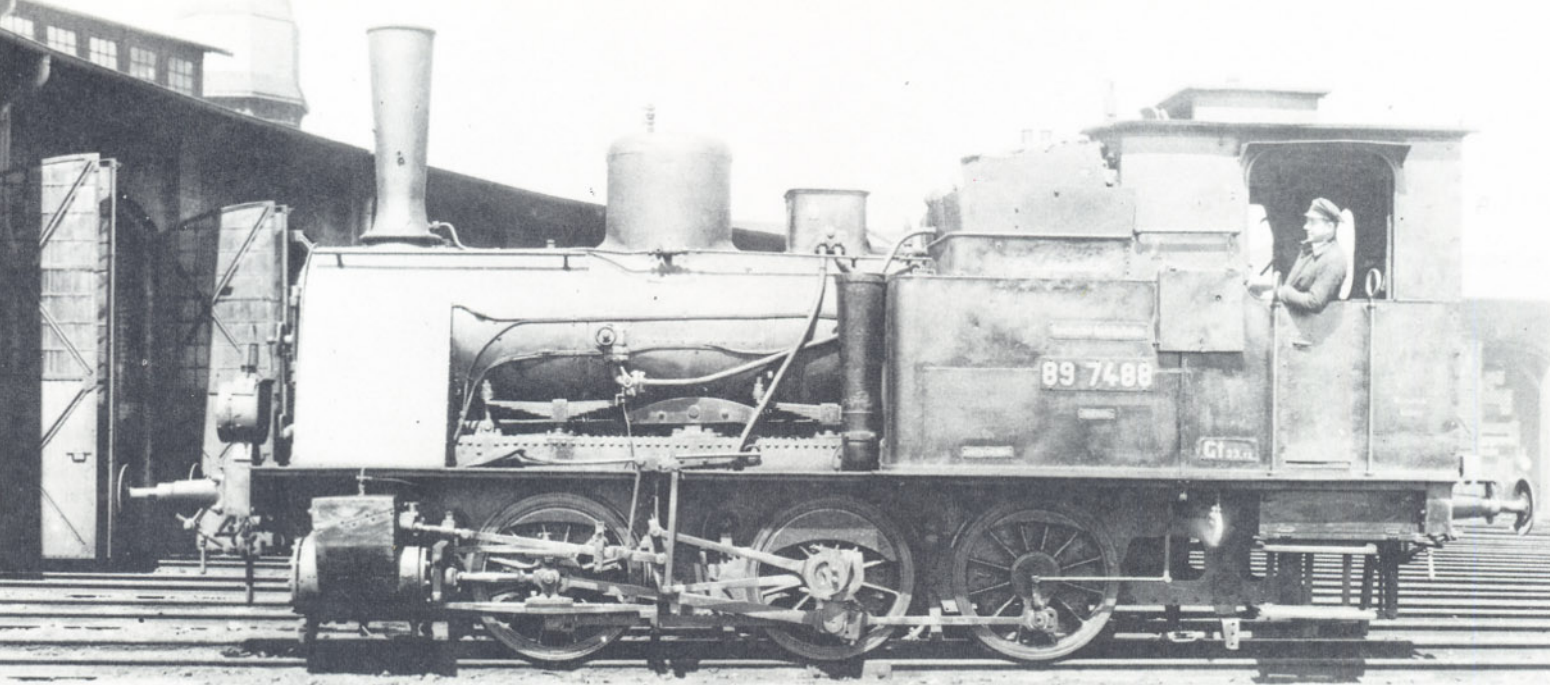
Zeichnung: Sammlung Obermayer



Obwohl sie seit Jahrzehnten nicht mehr auf Hauptbahnen zu sehen war und nur wenige Exemplare bei Privat- und Museumsbahnen oder als Denkmalslokomotiven erhalten blieben, zählt die preußische T 3 zu den besonders populären Lokomotivgattungen. Noch nie zuvor hatte eine andere Bauart solch große Stückzahlen erreicht. Allein die Königlich Preußischen Staatseisenbahnen stellten von 1882 bis 1910 insgesamt 1315 jener kleinen Dreikuppler in Dienst. Mehr als 100 weitere Lokomotiven dieser Gattung gingen an verschiedene andere Länder- und Privatbahnverwaltungen. Lange Zeit waren die Fahrzeuge in vielen Diensten unentbehrlich. Hierzu zählten vor allem der Rangierdienst auf größeren Bahnhöfen und der Einsatz im Personen- und Güterverkehr auf unzähligen Nebenbahnen.

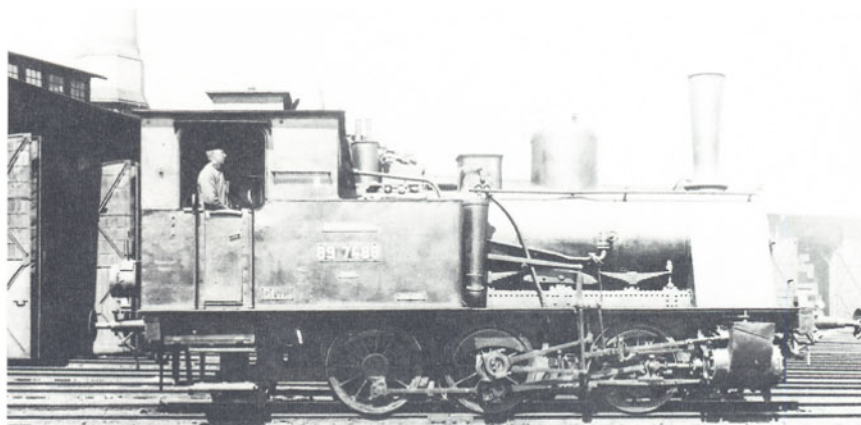
Der überwiegende Teil der Lokomotiven war nach dem Musterblatt M III-4 e gebaut worden. In der langen Beschaffungszeit ergaben sich natürlich einige Bauartveränderungen, die in Nachträgen und weiteren Auflagen des genannten Musterblattes der Preußischen Normalien dokumentiert sind.

Im Jahr 1904 erschien dann eine verstärkte Bauart der T 3, der das Musterblatt M III-4 p zugrundelag. Jene Maschinen hatten eine größere Länge über Puffer von 8780 mm, größere Wasserbehälter, einen höheren Rahmen und eine höhere Kessellage. Fahrwerk und Kesselkonstruktion blieben jedoch nahezu gleich. Von der T 3 nach dem Musterblatt M III-4 p sollen insgesamt 100 Exemplare gebaut worden sein. Davon wurden 52 Stück an die Preußische Staatsbahn geliefert. Hersteller der Maschinen waren die Lokomotivfabriken Orenstein & Koppel, Hagans und Freudenstein. In den Fahrzeugpark der Deutschen Reichsbahn gelangten noch 42 Fahrzeuge der verstärkten Bauart, denen die Betriebsnummern 89 7457 bis 7498 zugewiesen wur-



▲ **Bild 4:** Die 89 7488, gebaut nach M III-4p, in ihrem Heimat-Bw Leipzig West.

Bild 5: Die Lokführerseite der 89 7488. **Fotos 4 und 5:** Sammlung Merker



▼ **Bild 6:** Die 89 7462 im Bw Hamm (1959). **Foto:** G. Moll

den. Zur Deutschen Bundesbahn kamen noch drei dieser Lokomotiven. Es waren die 89 7462 des Bw Hamm, 89 7479 vom Bw Kirchweyhe und die 89 7486 vom Bw Kiel. Die 89 7462 wurde erst im August 1960 ausgemustert, kam in den Besitz der Stadt Köln und wurde als Spielplatzlok im Kölner Zoo aufgestellt. Diese Maschine, allerdings in ihrem Bauzustand zur Zeit ihres Einsatzes beim Bahnbetriebswerk Hannover-Hagenkamp der RBD Hannover, erkor sich die Firma Fleischmann als Vorbild für das Ende 1983 erschienene Modell in der Baureihe H0. Wer sich über die preußische T 3 umfassend informieren will, sollte das von Gerhard Moll und Hansjürgen Wenzel verfaßte Buch über die Baureihe 89.70 erwerben, das im Eisenbahn-Kurier Verlag in Freiburg erschienen ist.



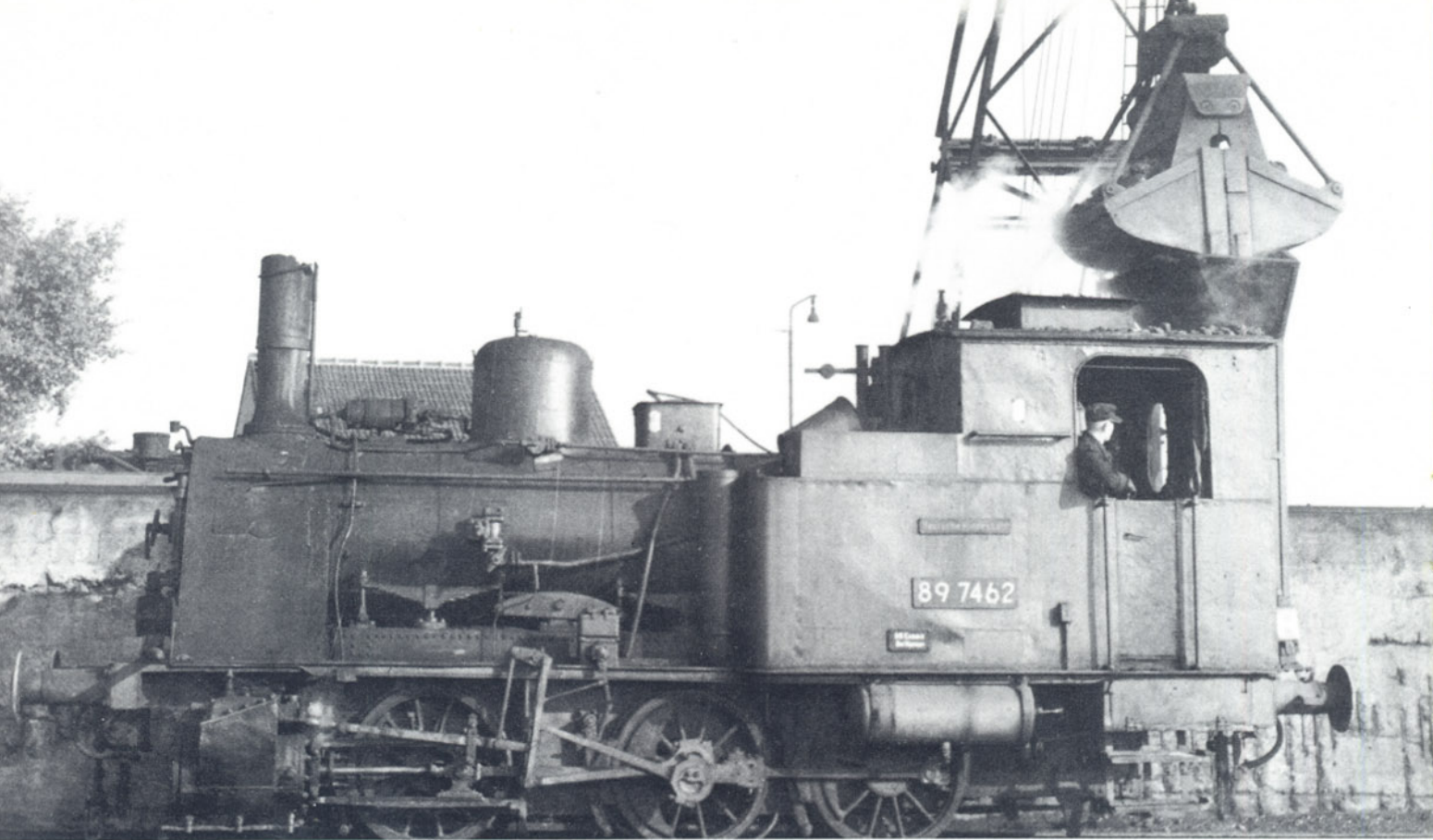


Bild 7: Hier wird die letzte preußische T 3 nach M III-4p der DB, die 89 7462, im Bw Hamm mit Kohle versorgt. Gebaut wurde sie im Jahre 1904 von Hagans (Fabriknummer 499), ihre Ausmusterung erfolgte am 6. 8. 1960. Foto: G. Moll



Bild 8: Sehr interessant ist der zusätzliche Kohlenkasten an der Führerhausrückwand der 89 7462. Foto: M. van Kampen

Das neue HO-Modell der guten alten T 3

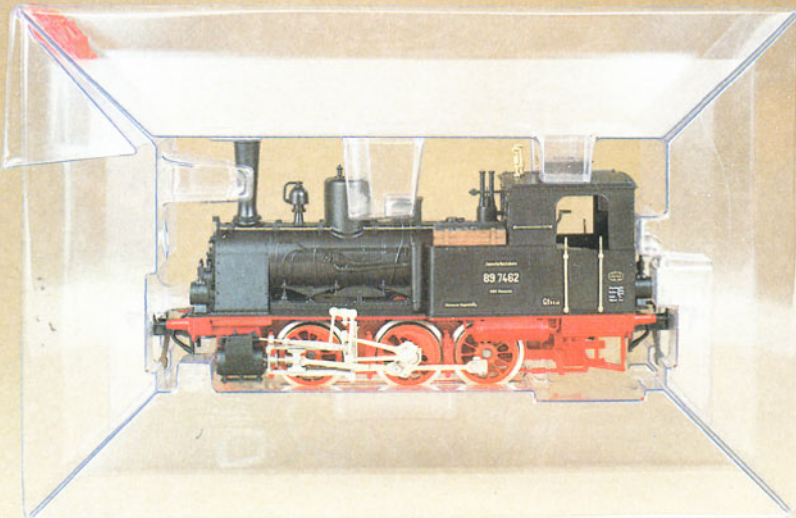
Verhältnismäßig früh hat sich die Modellbahnindustrie der preußischen T 3 angenommen. Das erste HO-Modell erschien bereits im Jahre 1956 bei Fleischmann. Nach heutigen Maßstäben genügte diese Lok nicht mehr den hohen Ansprüchen unserer verwöhnten Modellbahner. Die damals zur Verfügung stehenden Motoren erforderten ein überdimensioniertes Gehäuse und verlangten auch noch weitere Kompromisse.

Zu Beginn der siebziger Jahre erschien dann eine weitgehend maßstabgerechte T 3 von Röwa. Dieses Modell war außerordentlich fein detailliert, hatte aber andere „Mucken“, lebte dann aber im Programm von Raimo wieder auf.

Einige Überraschung löste dann im vergangenen Jahr die Ankündigung einer neuentwickelten T 3 von Fleischmann aus. Kurz vor Jahresende erschien das Modell der 89 7462 im Fachhandel und auf den Schreibtischen der Fachredaktionen. Hier wie dort war man verblüfft von der exzellenten Ausführung der kleinen Maschine. Vernünftig detailliert, exakt im Maßstab 1:87 gehalten und mit einem makellosen Finish, zählt die Lokomotive zu den besten Produkten, die uns die Modellbahnindustrie in letzter Zeit bescherte. Wir konnten das preiswerte Modell, das in einer neuentwickelten und sehr gut schützenden Verpackung geliefert wird, bereits in unserer Ausgabe 1/1984 vorstellen. Jetzt dürfen wir noch einige Fotos nachreichen, die mehr als viele Worte aussagen. **HO**

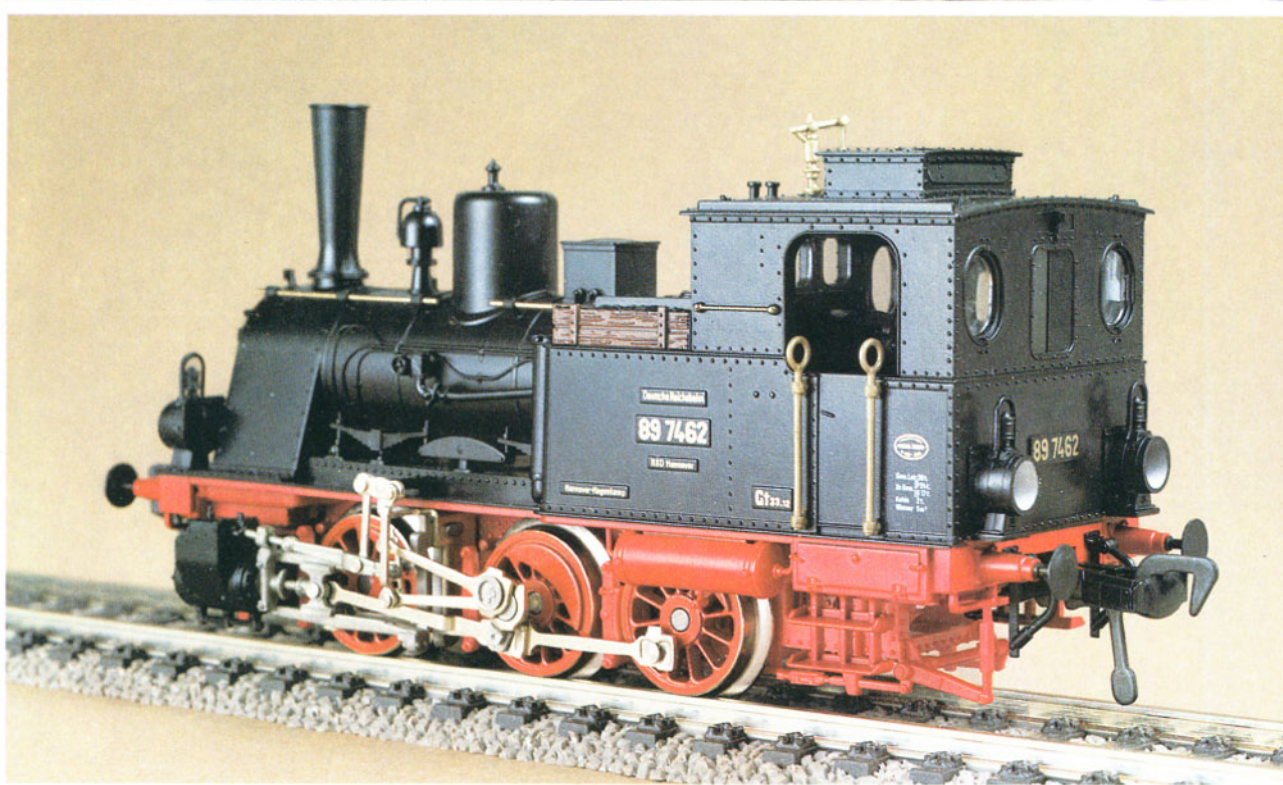
Bild 9: Das Modell der 89 7462 wird in einer neuen und sehr gut schützenden Verpackung geliefert.

Foto: Obermayer





▲ **Bild 10:** Das schicke H0-Modell der preußischen T 3 nach M III-4p wird sicher schon bald auf vielen Anlagen und Dioramen im Einsatz sein.
Foto: W. Kosak

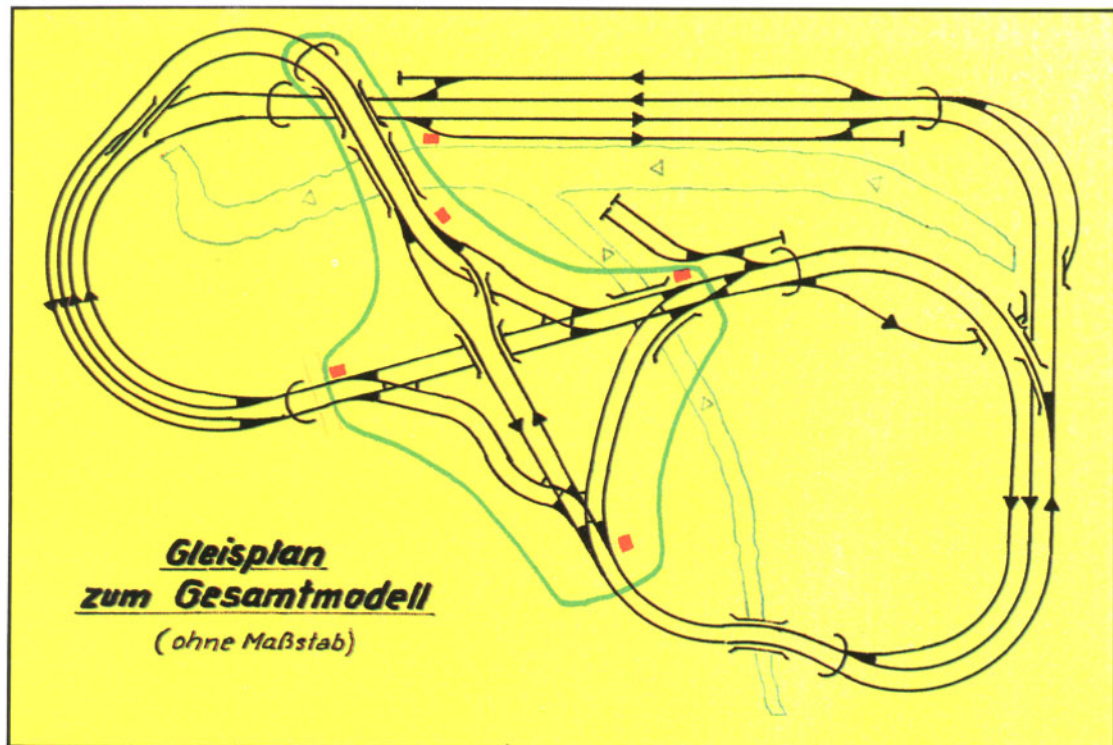


▶ **Bild 11:** Schon 1956 fertigte Fleischmann ein Modell der preußischen T 3 für die Spurweite H0. Die Ende letzten Jahres erschienene 89 7462 ist nun exakt im Maßstab 1:87 gehalten und verfügt über ein makelloses Finish.

Bild 12 und 13: Diese beiden Aufnahmen können nur einen ersten Eindruck von der exzellenten Ausführung der kleinen Maschine vermitteln.
Fotos 11–13: Obermayer







**Gleisplan
zum Gesamtmodell**
(ohne Maßstab)

Bahnhofsimpressionen

Die strategische Bedeutung der Eisenbahn im Remagener Raum

Noch heute erkennt man im südlichen Vorfeld des Remagener Bahnhofs die Reste jener Aufschüttungen, über die einst die verbindenden Gleise zwischen der links- und rechtsrheinischen Hauptstrecke, und weiter zur 1880 vollendeten Ahrtalbahn führten. Dieser Schienenstrang verließ in Höhe der Ortschaft Erpel die rechtsrheinische Trasse, unterquerte in enger Kurve den Felsen der Erpeler Lei, führte über die legendäre Remagener Brücke und erreichte diesseits die ins Ahtal abbiegende Strecke Blankenheim – Trier.

Über drei Gleisbögen wurde diese Querverbindung an die linksrheinische Hauptstrecke angebunden. Die Streckenkreuzung selbst erfolgte niveaufrei. Die ganze Anlage diente vornehmlich strategischen Zwecken. Das markanteste aller technischen Kunstbauwerke im Remagener Raum war zweifellos die große Eisenbahnbrücke über den Rhein, die in den letzten Kriegsmonaten von den Alliierten fast unbeschädigt genommen werden konnte. Fast unbeschädigt deshalb, weil ein deutsches Kommando zwar noch die Sprengung einleitete, die Brücke jedoch aufgrund vermutlich zu schwacher Ladungen nicht zum Einsturz bringen konnte. Ihre Widerlager aber wurden dermaßen schwer beschädigt, daß nach einigen Tagen starker Belastung durch darüberhinwegrollende Gefechtsfahrzeuge das Bauwerk in die Fluten stürzte.

Noch im Nachhinein wird offensichtlich, welche strategisch wichtige Rolle die Brücke als Bindeglied zwischen den beiden Hauptstrecken und dem weiter nach Westen führenden Schienenstrang innehatte. Durch diese vielfältige Verknüpfung des Schienennetzes untereinander, wurde der Remagener Raum zu einer strategisch wichtigen Drehscheibe des Eisenbahnverkehrs. Mit der Zerstörung der Rheinbrücke und der Umkehrung der Haupt-

verkehrsströme, waren die rein zweckbezogenen Gleisanlagen überflüssig geworden und wurden abgetragen. Auch zeigte die Deutsche Bundesbahn an einem Wiederaufbau der Brücke kein Interesse mehr.

Das Modell

Der Modelleisenbahnfreund jedoch sieht die Situation sicher anders. Er erkennt im Ansatz, welche interessanten Fahrbetrieb eine solche Gleisanlage ermöglicht. Und so habe ich versucht, den in den Zeichnungen vorgestellten Gleistorso so zu verbinden, daß sich auf den Schienenwegen ein abwechslungsreicher Zugverkehr durchführen läßt. Unser Gleisplan gibt hierüber nähere Auskunft. Der unmittelbar dem Vorbild entsprechende Teil wird hierbei durch die grüne Markierung besonders hervorgehoben. Es lohnt sich sicher, die einzelnen Zugfahrten einmal theoretisch nachzuvollziehen.

Die Anlagen des großen Vorbildes mit ihren extremen Gleislängen sind jedoch nicht unmittelbar auf Modellbahnverhältnisse übertragbar, sie müssen erst entsprechend aufbereitet werden. So wird, um das Modell nicht „zu tief“ gestalten zu müssen, die Brücke mit ihrer darüberführenden Trasse flachwinklig zum Ganzen angelegt. Auch muß der Verlauf des Flusses dem betrachtenden Auge auf glaubhafte Weise dargestellt werden. So erscheint es u. a. zweckmäßig, das zum Hintergrund strebende Flußbett zu verjüngen, um hier erwünschte optische Tiefe vorzutäuschen. Im rechten Anlagenteil wird versucht, durch extrem hohe Bauten und Baumbestand den direkten Einblick zum Anlagenrand hin zu unterbinden. Eine gekonnte Hintergrundkulisse macht den Rest der Täuschung vielleicht perfekt.

Der Betriebsablauf selbst muß den Eindruck vermitteln, als gingen von den einzelnen Trassen tatsächlich Züge auf andere Streckenteile über. Der Gleisplan vermag diese Illusion praktisch zu vermitteln.

Am jenseitigen Ufer wurde ein Überholbahn-

hof vorgesehen. Zusätzlich wäre es sinnvoll, in dem Gebirge im Hintergrund, parallel dazu, einen Abstellbahnhof zu schalten. Er ist in der Lage, besonders lange Zugarnituren aufzunehmen.

Die im linken Teil unmittelbar hinter dem Tunnelportal befindlichen Weichen sind deshalb so weit vorverlegt worden, um später nicht in Schwierigkeiten bei der Streckenquerung zu geraten. Das gilt in vermehrtem Maße vor allem für den rechten, unterirdischen Anlagenbereich. Von Vorteil ist, daß sich die Durchfahrthöhen in Grenzen halten, denn es verkehren nur Dampf- und Dieselfahrzeuge.

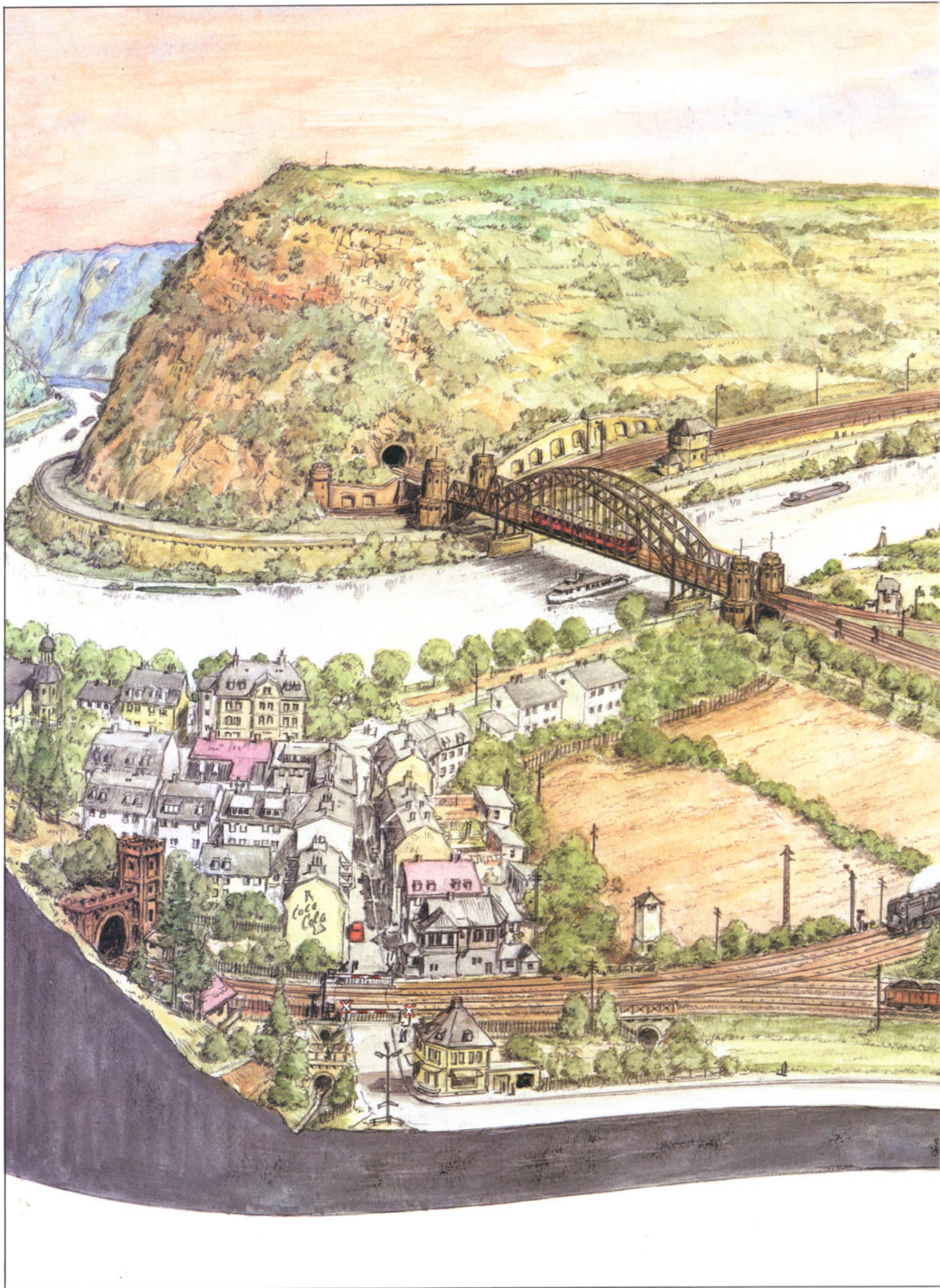
Dekorativer Blickfang des Gesamtmodells ist zweifellos die große Brücke. Sie präsentiert sich in der Tat so eindrucksvoll (alte Fotos unterstreichen dies), daß es vielleicht sinnvoll erscheint, sich in einem späteren Aufsatz einmal ausführlicher mit diesem Bauwerk auseinanderzusetzen.

Die Kreuzung der linksrheinischen Trasse erfolgte früher wohl über ein und dieselbe Blechträgerbrücke. Ich habe jedoch die beiden oberen Streckenteile etwas auseinandergezogen, um mehr Freiraum für das darunter abbiegende Gleis zu gewinnen.

Der rechte Streckenteil auf unserer separaten Zeichnung wurde in S-Kurve verlegt. Diese Maßnahme soll die Illusion vermitteln, als wechsle das Gleis auf eine andere Talseite und damit in eine andere Richtung.

Das große Industrieunternehmen erhielt einen Gleisanschluß. Damit wird abwechslungsreicher Rangierbetrieb über alle Streckenteile möglich.

Viele der dargestellten Gebäude können übrigens durch reliefartige Konstruktionen ersetzt bzw. ergänzt werden. Die architektonische Gestaltung der Blockstellen war rein zweckbezogen und damit überaus einfach. Hier wurde auf den Zeichnungen etwas nachgeholfen. Als überaus verwandlungsfähig erweist sich m. E. hierbei das Fallersche Stellwerk „Darmstadt“. Durch geschickte Kombinationen mehrerer Bausätze, lassen sich herrliche Gebäude fertigen.



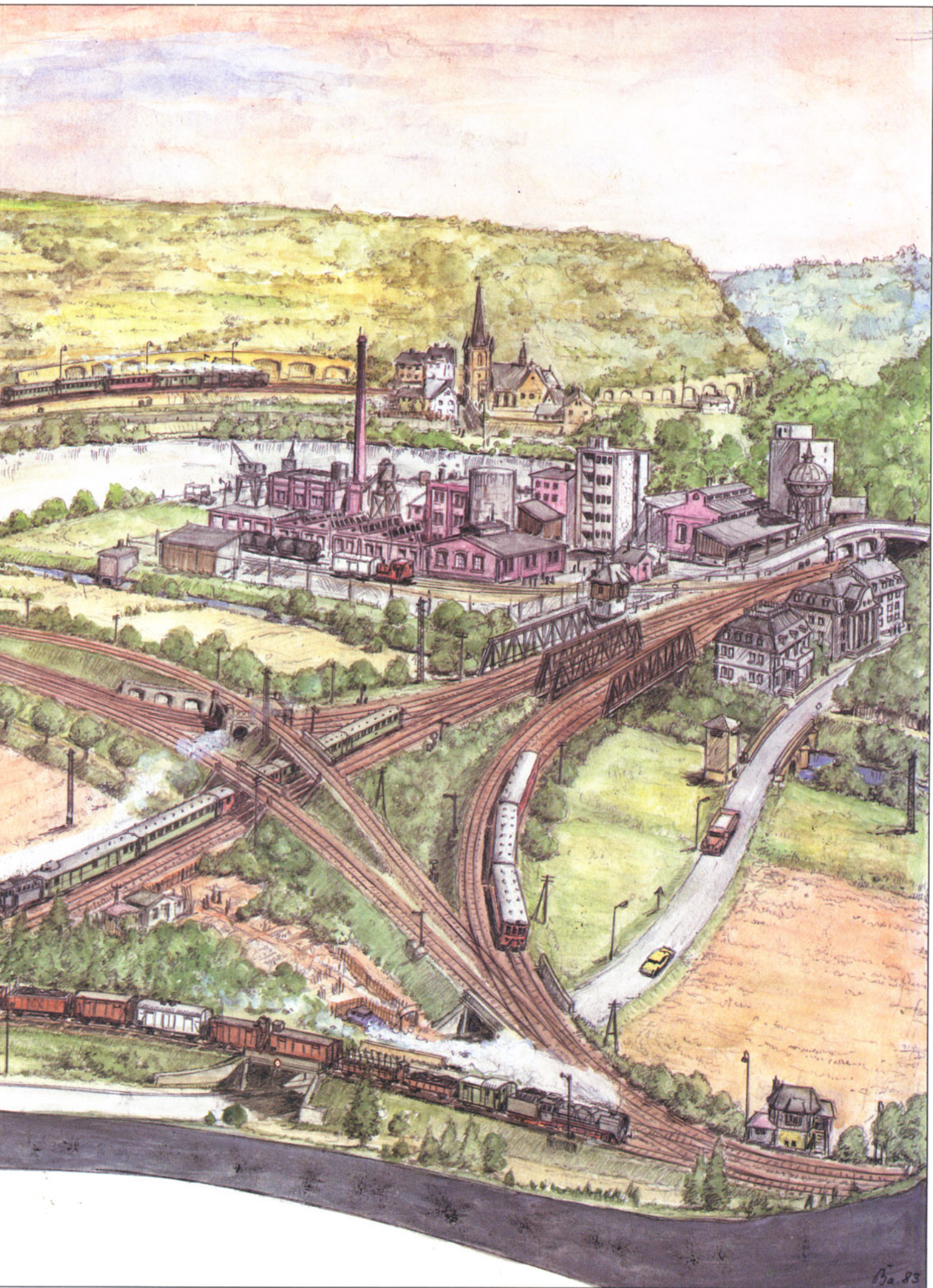




Bild 1: Der Küsten-Kanal, der im Nordwesten Niedersachsens Ems und Weser verbindet, mündet westlich von Dörpen in die Ems. Bei Dörpen wird er von einer Eisenbahnbrücke überspannt. Hier verläuft die Hauptstrecke Rheine – Emden, die Emslandstrecke. Eine ölgefeuerte 043 überquert auf diesem Foto soeben mit einem Güterzug die Brücke (8. 2. 1975).

Foto: J. Nelkenbrecher

Das Modell der 043 315 in Spur N

In den letzten Monaten des Dampfbetriebes bei der Deutschen Bundesbahn waren es vor allem die mächtigen ölgefeuerten Kolosse der Baureihe 043, die 1977 ganze Heerscharen von Eisenbahnfotografen an die Emslandstrecke von Emden nach Rheine lockten. Nach ihren Einsätzen in Kassel, Bebra und Osnabrück waren die Bahnbetriebswerke Emden und Rheine zur letzten Heimat der „Öldampfer“ geworden. Unvergessen bleiben die schweren 4000-t-Erzzüge die, geführt von zwei Maschinen der Reihe 043, durch das Emsland donnerten. Groß war die Freude bei den H0-Bahnern, als Roco im Jahre 1982 ein inzwischen mehrfach prämiertes Modell im Maßstab 1:87 schuf. Die Freunde von Modellbahnen in der Baugröße N mußten sich dage-

gen noch etwas gedulden und vorerst mit einer kohlegefeuerten Lok der Reihe 044 „beognügen“. Kurz vor dem Jahreswechsel kam nun auch die 043 mit ihrem vierachsigen Öltender auf den Markt. Wie schon die 044, so besticht auch das Modell der ölgefeuerten Lok der Reihe 043 nicht nur durch die ausgezeichnete Gestaltung, sondern auch durch sehr gute Laufeigenschaften und eine beachtliche Zugkraft. Der Antriebsmotor hat seinen Platz wiederum im Tender erhalten, die Kraftübertragung zur Lokomotive erfolgt über eine dünne und das gute Gesamtbild nicht störende Kardanwelle. Das Führerhaus, der Umlauf, die Zylinder, das Tendergehäuse, die Drehgestelle und einige Abdeckungen sind aus Kunststoff gespritzt. Die Fahrwerksrahmen

von Lok und Tender, aber auch der Lokkessel bestehen aus Metall-Druckguß. Wer sich die vielen feinen Einzelheiten am Kessel einmal in Ruhe betrachtet, wird vielleicht ermessen können, wieviel mühevollen Arbeit in den Werkzeugen für ein solches Modell steckt. Wieder einmal haben sich die Konstrukteure und Formenbauer von Roco selbst übertroffen. In der neugestalteten Frontpartie erkennt man unter der Rauchkammer sogar den dritten Zylinder und die Imitation der Verschraubungen auf dem Zylinderdeckel. Das Modell wird mit der Standard-Kupplung an der Tenderrückseite geliefert. Vorne an der Lok befindet sich eine funktionslose Nachbildung der Originalkupplung. Soll mit Vorspann gefahren werden, wird diese Attrappe abgezogen und



eine N-Kupplung an der Vorlaufachse eingeklipst.

Bei der Deutschen Bundesbahn wurden die Lokomotiven im schweren Güterzugdienst und vor allem vor Ganzzügen eingesetzt. Die Geschichte dieser Lokomotiven ist im Sonder-Journal über die Baureihe 043 niedergeschrieben. Viel Wissenswertes ist aber auch in dem jüngst erschienenen großen Buch über die Baureihe 44 enthalten, das im transpress VEB Verlag in Berlin erschienen ist und als Lizenzausgabe vom alba-Verlag in Düsseldorf vertrieben wird. Einer der beiden Autoren ist Manfred Weisbrod, ein international anerkannter Fachmann, der auch für das im Programm des H. Merker Verlages enthaltene Buch über die Baureihe 01 verantwortlich zeichnet. **HO**

Bild 2: Zwei Güterzuglokomotiven der Baureihe 44 begegneten sich am 27. 8. 1972 an der Besandungsanlage im Bw Rheine. **Foto: J. Nelkenbrecher**

Bild 3: Der Motor des Modells ist im vierachsigen Öltender untergebracht.



Bild 5 (Poster, nächste Seite): Am Spätnachmittag des 6. Februar 1975 hat der Heizer der 043 666 bei Lathen nicht umsonst kräftig eingeeizt, auf der Fahrt von Emden nach Rheine hat der Güterzug noch die halbe Strecke vor sich. Gebaut wurde die 043 666 im Jahre 1943 von Krupp. Ihre Ausmusterung erfolgte beim Bw Emden am 17. 10. 1977. Sie zählte somit zu den letzten von der DB eingesetzten Dampflokomotiven. **Foto: J. Nelkenbrecher**

Bild 4: Die Konstrukteure und Formenbauer von Roco haben sich wieder einmal selbst überfallen. Das Modell der 043 315 in Spur N besticht durch seine ausgezeichnete Gestaltung. In der neugestalteten Frontpartie kann man unter der Rauchkammer sogar den dritten Zylinder erkennen. **Fotos 3 und 4: Obermayer**

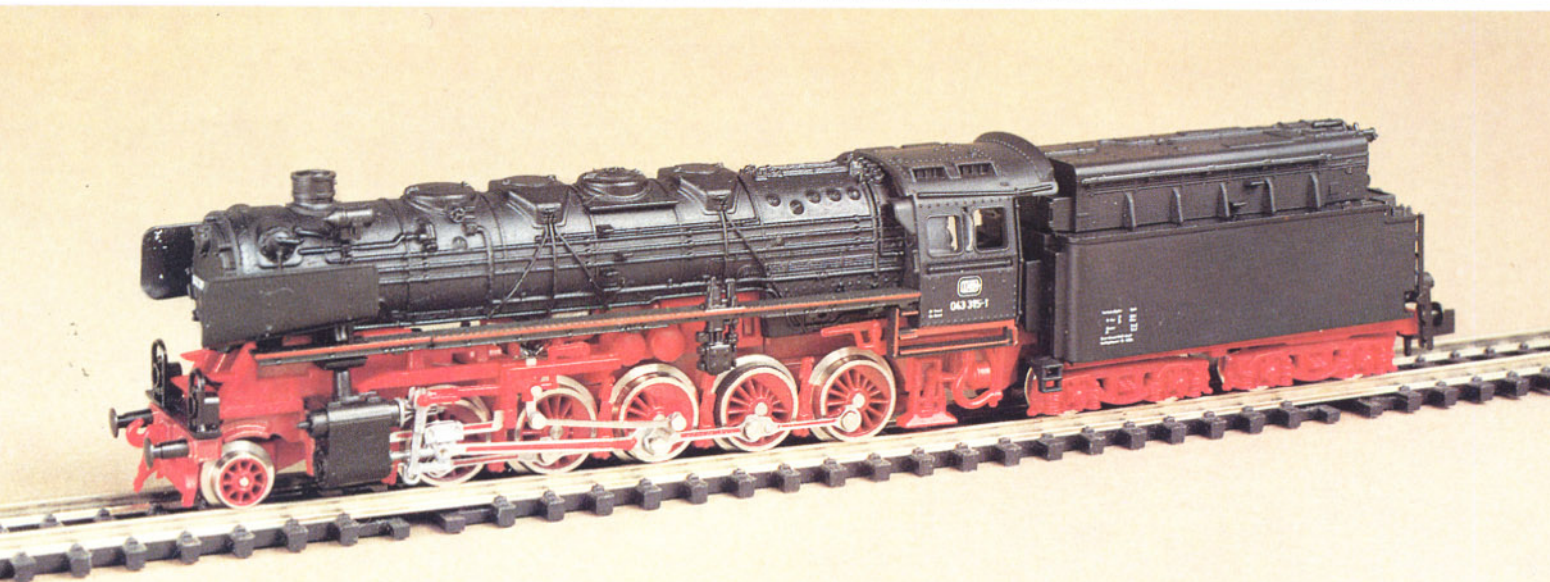








Bild 1: Anlage für gemischten Adhäsions- und Zahnradbetrieb in Spurweite H0e der Modellbahnfreunde Köln (Erbauer: Hans-Georg Birkner und Hans-Dieter Wirtz, Fahrzeuge: Kai Kurschilgen).



Bild 2: Gebirgsdiorama des Eisenbahnclubs Bergisch-Gladbach mit Selbstbaufahrzeugen (Erbauer: Bernd Ottersbach).

Internationale Modellbahn- ausstellung in Köln

Vom 31. Oktober bis zum 4. November 1983 war Köln das Mekka der Eisenbahnfreunde von nah und fern. Die von der Kölner Messe- und Ausstellungsgesellschaft m.b.H. in Zusammenarbeit mit dem BDEF und der MO-ROP veranstaltete Internationale Modelleisenbahnausstellung wurde zu einem Erfolg, der die Erwartungen der Veranstalter und der Aussteller deutlich übertraf. Mehr als 70 000 Besucher aus dem Bundesgebiet und dem benachbarten Ausland drängten sich in der

Bild 3: Ein weiteres Motiv vom Diorama des Eisenbahnclubs Bergisch-Gladbach.

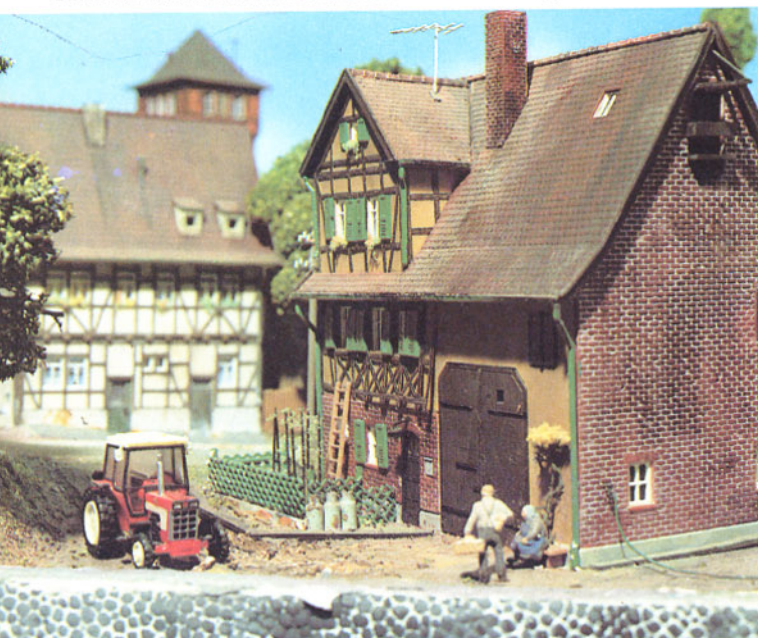


Bild 4: Die hübsch gestaltete Zahnradbahn der Anlage für gemischten Adhäsions- und Zahnradbetrieb der Modellbahnfreunde Köln.



Halle 3 des Kölner Messegeländes. In dieser Zahl sind Kinder unter sechs Jahren nicht einmal enthalten. Der Andrang war besonders am Wochenende so groß, daß der Eingang zeitweilig geschlossen werden mußte.

Rund 70 Hersteller aus vier Ländern zeigten ihr Angebot zum Thema Modelleisenbahn und -Zubehör. Alle großen Hersteller von Modelleisenbahnen waren mit Vorführanlagen und ihren Neuheiten vertreten, daneben eine Vielzahl von Zubehörfirmen.

Neben der breiten Palette der industriell gefertigten Modellbahnartikel bildete die Arbeit der Eisenbahn- und Modellbahnclubs einen weiteren Schwerpunkt der Ausstellung. Die Stände dieser Clubs waren ständig dicht umlagert. Hier gab es zahlreiche Vorführungen aus den Bereichen der Anlagenplanung, -gestaltung und der Technik. Am Beispiel fertiger Anlagen und Dioramen wurden den Besuchern die vielfältigen Möglichkeiten des Eisenbahnhobbys aufgezeigt.

Wir wollen uns bei der Bildauswahl für diesen Ausstellungsbericht auf Beispiele der Arbeit dieser Clubs beschränken, da wir annehmen, daß die Neuheiten der Hersteller unseren Lesern, nicht zuletzt durch die Vorstellung in unserem Neuheiten-Journal, bestens bekannt sind. Die Fotos zeigen eine Auswahl gelungener Dioramen und Modelle der ausstellenden Clubs.

Die Internationale Ausstellung Modelleisenbahn und -zubehör soll künftig regelmäßig in zweijährigem Turnus stattfinden. Die Veranstalter sind durchaus zuversichtlich, daß das große Echo der ersten Veranstaltung der nächsten zusätzlichen Auftrieb geben wird und weitere Aussteller anreizt, sich zu beteiligen.

P. Schiebel

Bild 7: Diese gekonnt gestaltete Ortschaft war in Köln auf dem Diorama des Eisenbahnclubs Bergisch-Gladbach zu bewundern.

Bild 6: Ausschnitt aus dem Diorama des Eisenbahnclubs Bergisch-Gladbach mit Selbstbaufahrzeugen.



Bild 8: Stellvertretend für die ausgestellten Lokselbstbauten in Spur 0 des O-Eisenbahnclubs Köln zeigen wir hier die G 7¹, gefertigt von Herrn Riediger.

Fotos 1 bis 8:
P. Schiebel

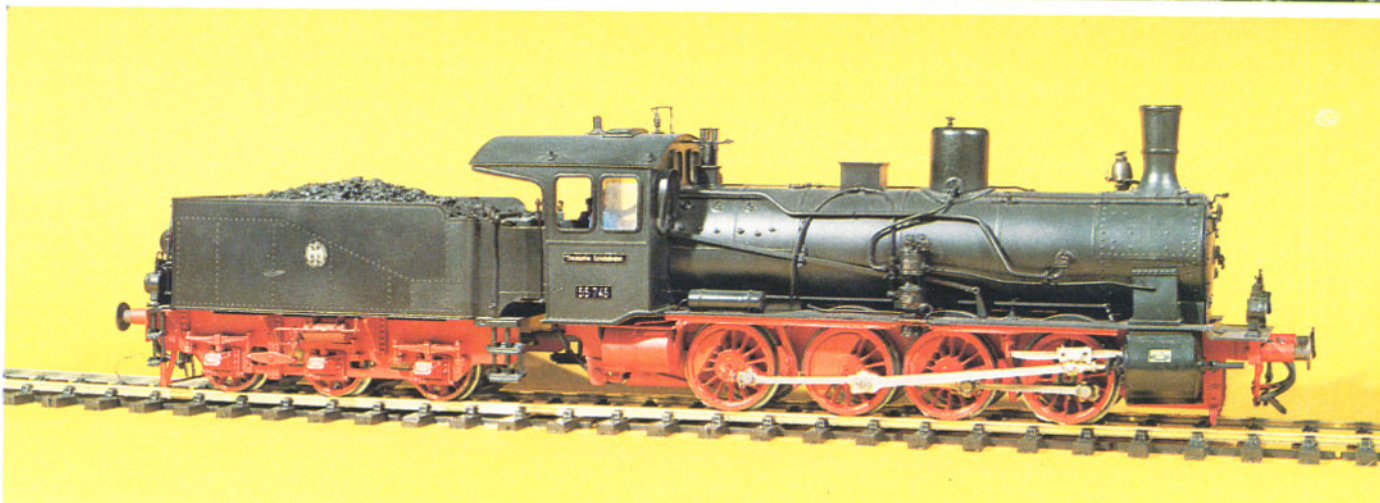


Bild 5: H0m-Vorführanlage der Modellbahnfreunde Köln nach Vorbild der Rhätischen Bahn (Erbauer: Bernhard Jordan und Hartmut Groll).





Bild 1: Teilansicht der von Herrn Jerusalem gebauten, wasserbetriebenen Hammerschmiede. Als erstes Eigenbauteil entstand das Mühlrad.

Modellbahn-Dioramen

(8. Teil)

Mühlen, Mühlen, Mühlen

Jetzt wollen wir mit der Vorstellung der komplett neu entwickelten „Jerusalem-Mühle“ beginnen. Bereits im Eisenbahn-Journal 1/84 haben wir durch ein Bild und Erwähnung im Text darauf hingewiesen, daß Herr Jerusalem eigens für unsere Leser nochmals eine Wassermühle von Grund auf konstruiert hat, um diese in den einzelnen Baustufen – durch Grundrisse und Ansichtszeichnungen – unseren Lesern nahe bringen zu können. Während des Baus wurde die ursprünglich geplante Kornmühle dann zu einer mit Wasser be-

triebenen Hammerschmiede umfunktioniert, was sicher für an Mühlen interessierte Leser als Bauanregung noch reizvoller sein dürfte. Wir stellen dieses neue Thema, das fortgesetzt wird, unter den allgemeinen Titel:

Bild 2: Das aus vielen Einzelteilen zusammengeklebte, sehr zierliche Mühlrad (siehe hierzu auch Abbildung 19 und 20).



Bild 4: Aus einfachem Karton baute Herr Jerusalem um das Mühlrad herum ein Kartonmuster. ▶

Bild 3: So wird das Mühlrad auf praktische Art durch einen Faller-Motor angetrieben.

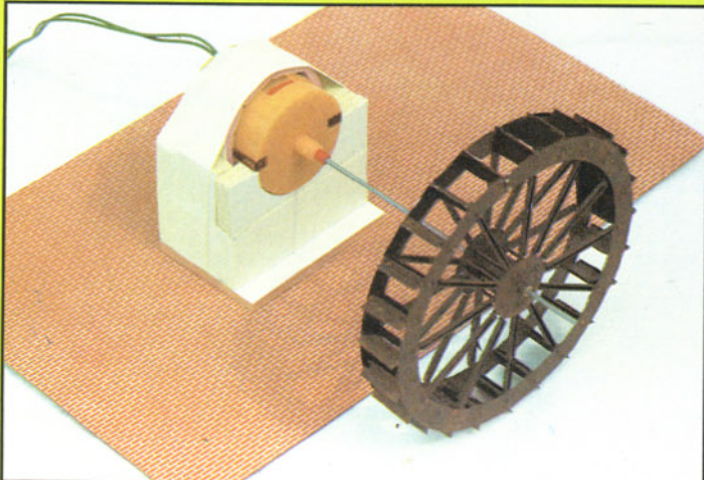




Bild 5: Hier ist bereits das endgültige Mühlengebäude im Bau, daneben das Projekt Pappmuster.

Bild 7: Das wird der Innenraum der Hammerschmiede, die ebenfalls eine komplette Inneneinrichtung erhält.

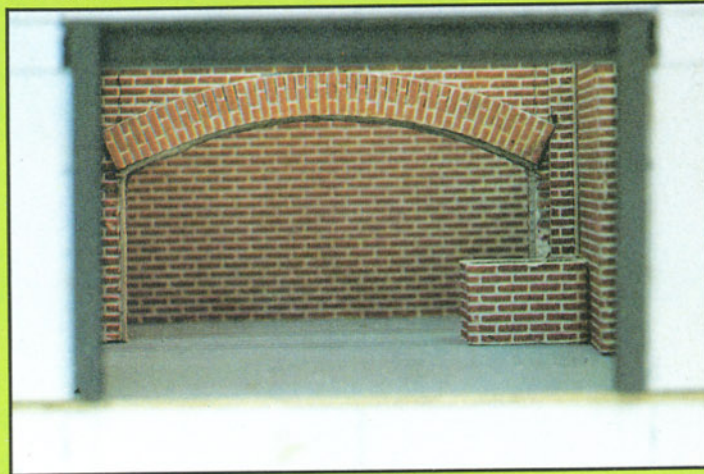
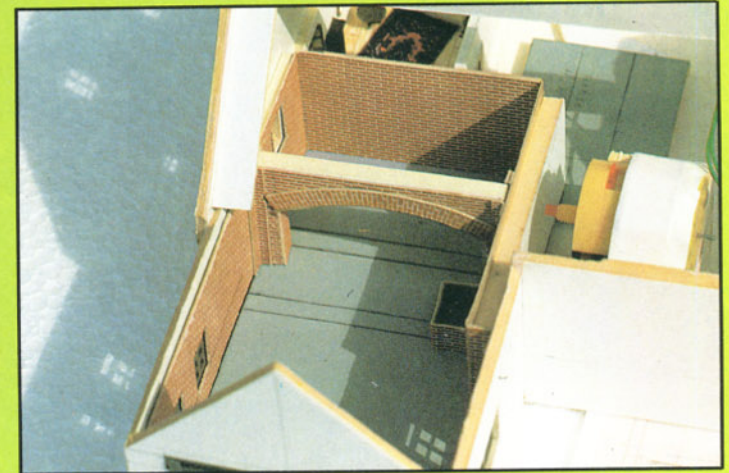


Bild 6: Herr Jerusalem konnte es nicht lassen. Selbst eine Zimmereinrichtung mit Kachelofen und Doppelbetten wurde nachempfunden.

Bild 8: Der hintere Raum der Hammerschmiede dient später als Materiallager.



Wir bauen eine Mühle

Der Autor möchte jedoch gleich zu Anfang um Verständnis bitten, wenn er, sozusagen als Amateur-Baumeister, das Thema recht unkonventionell und in Teilen vereinfacht angeht. Ein besonderes Anliegen Herrn Jerusalems war es, innerhalb des Baukörpers vernünftige Formen und Maße einschließlich eines logischen Aufbaues anzuwenden. Vielleicht liegt aber gerade hierin für den Bastler ein gewisser Anreiz, es selbst zu versuchen. Besonders schwierig ist, mit den heute zur Verfügung stehenden Baumaterialien, ein solcher Nachbau nicht. Es genügen Hekidur- und Depafit-Platten und diverse Plastikkleinteile, deren Bearbeitung und Verwendung wir schon in früheren Eisenbahn-Journalen be-

schrieben haben. Zur Bearbeitung reichen scharfe Bastelmesser und eventuell eine Laubsäge aus. Maschinen sind nicht erforderlich und die Arbeit selbst kann deshalb an einem kleinen Tisch ausgeführt werden. Der Autor berichtet wie folgt:

Motivsuche

Bei der Jagd nach einem Motiv fand ich in einem Buch über die Fränkische Schweiz das Foto einer Teilansicht der „Herolds-Mühle im Lainleitertal“, bei der der Eindruck des imposanten eisernen Mühlrads, genauer dessen Silhouette, für mich eine Aufforderung war, die Mühle in so etwa zu bauen. Bei einem neuen Projekt beginne ich die Arbeit immer

damit, daß ich grobe Zeichnungen der Umrissse, Ansichten, Details usw., anfertige. Deshalb ist für mich als Hobby-Baumeister das Bauhilfsmittel Nummer Eins immer noch der Transparentpapierblock und Millimeterpapier. Natürlich kann man auch einfache Handskizzen mit groben Abmessungen auf Notizzetteln erstellen.

Der Planungsbeginn

Um den Hauptteil, das erwähnte Mühlrad, ordnet man auf der Schauseite die angenommenen Umrissse mit Fenstereinteilung, Dachform, Wasserzulauf und eventueller Anbaugebäude an. Hierbei reifte bei mir der Entschluß, einmal den Bau einer Hammermühle

Bild 9: Einzelteil des fränkischen Gebäudes. Hier sieht man, daß ein zweiter Faller-Motor zum Antrieb der Schmiedehämmer eingebaut wurde.

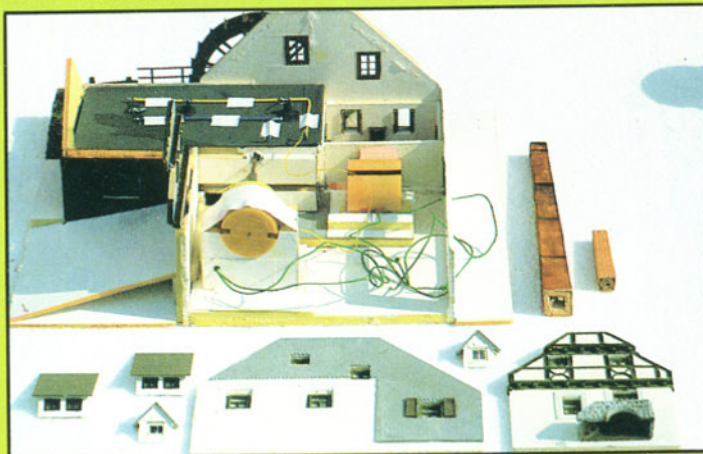
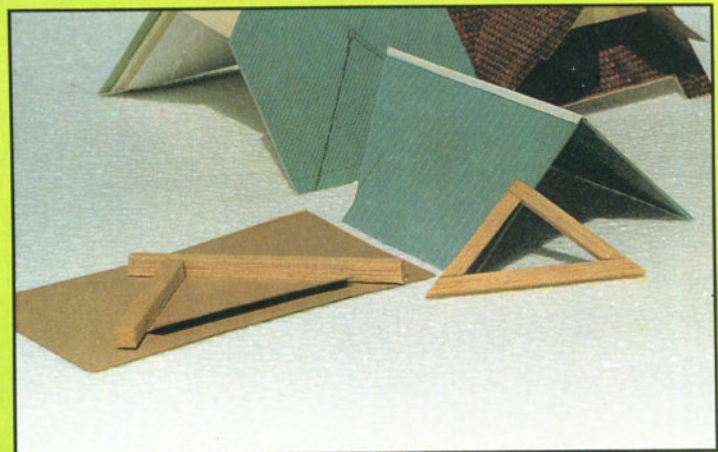


Bild 10: Hier wird das Dach zusammengesetzt. Das Werkstattdach erhielt einzelne Sparren.



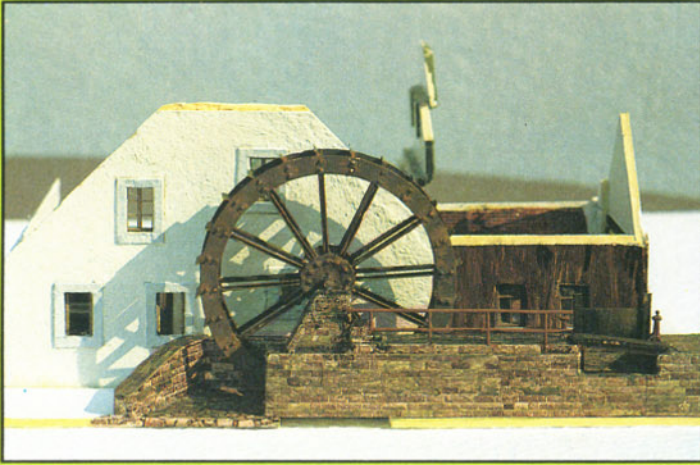
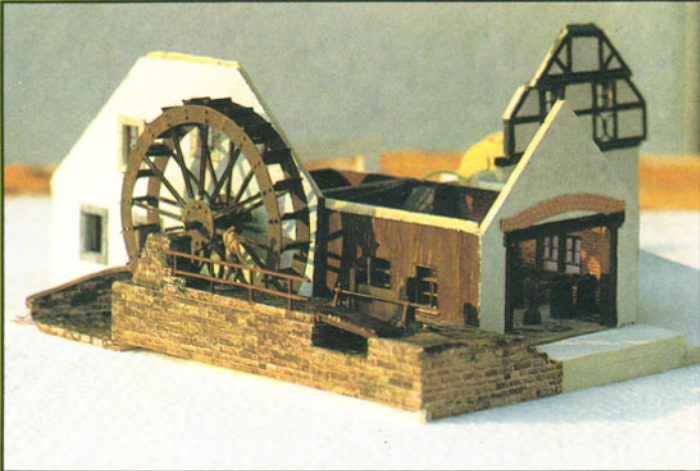


Bild 11: Der rechte, holzverkleidete Anbau enthält die erwähnte Schmiede. Die beiden links unten befindlichen Fenster gehören zu der eingerichteten Schlafkammer.

Bild 13: Der Wasserzulaufkanal wurde vom übrigen Bach durch eine Steinmauer getrennt und erhielt ein kleines Wehr.



zu versuchen, wobei Mühle und Hammer-schmiede ein Ganzes bilden sollten. Bei genauer Betrachtung der Skizzen kann man immer wieder Vereinfachungen bei den Abmessungen entdecken, wie z. B. Stockwerkhöhe 30, 40 oder 50 mm, Fenster 10 × 15, 15 × 20 mm oder 10 × 20 mm. Es hilft Ihnen bestimmt genauso wie mir, aufgrund der ersten erstellten Hauptansicht (1. Handskizze) einen Grundriß zu zeichnen. Da man ja ein „vorbildliches“ Modell bauen will, sollte man hier schon versuchen, eine gewisse maßstäbliche Logik einzuhalten und eine Raumaufteilung einzuplanen, um den später einziehenden Mertens- oder Preiser-Familien ein Minimum an „Lebensqualität“ und Bewegungsfreiheit

Bild 15: Doppelte T-Profile von 5 × 3 mm dienen als Hammerhalterung. Hämmer und Ambosse sind aus vollem Material gefertigt. Die Hämmer werden durch einen Exzenter wechselweise angehoben.

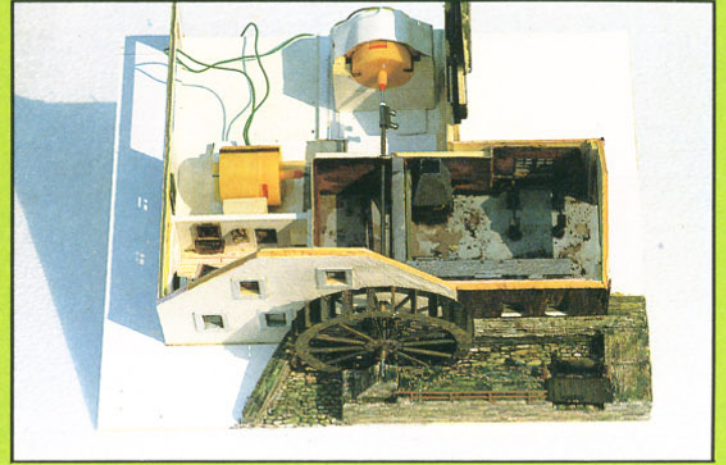
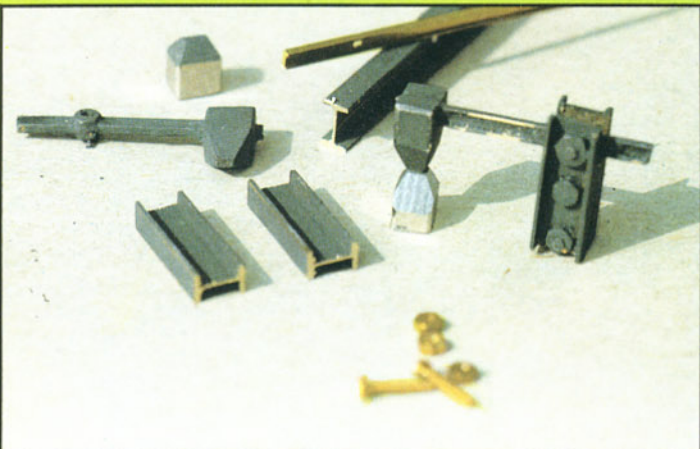


Bild 12: Dieser Blick zeigt schon einen Teil der Werkstatteinrichtung und verdeutlicht nochmals die Motoranbringung.

Bild 14: Teilansicht der komplett eingerichteten Hammerschmiede mit Fräs- und Bohrmaschinen, die alle über einen imitierten Riemenantrieb angetrieben werden (Maschinen Woodland).



anzubieten. Sicher wohnen auch Sie nicht gerne in einem Ein-Raum-Gebäude. Der kleinste Innenraum wurde mit 30 × 30 mm festgelegt. Nach der Skizze des Grundrisses erfolgte bei mir dann die Entwicklung der übrigen Seitenansichten, wobei es für mich am einfachsten war, jeweils die Maße von der Schauseite und dem Grundriß abzugreifen, um sie auf Rück- und Stirnseiten zu übertragen. Nun folgt eine Arbeit, die ich seit Jahren praktiziere, deren Einsparung aber jedem selbst überlassen ist. Nach meinen Zeichnungen fertige ich aus dünnem Karton oder Hartpapier jeweils einen ziemlich vollständigen Modell-Prototyp. Hier kann man dann am besten den Gesamteindruck des jeweiligen Ent-

wurfes überprüfen und eventuell, wenn erforderlich, die Zeichnungen nochmals ändern. Mittels dieses Prototyps kann man unter anderem auch den besten Standort auf der Anlage feststellen, bzw. die endgültige DiorengröÙe und Landschaftsgestaltung festlegen. Ebenfalls zeigt es sich spätestens hier, ob Ihre vorgesehene Anordnung von Fenster und Türen usw. optisch gut aussieht oder ob diese versetzt werden müssen. Mir ist es hierbei schon einige Male passiert, daß zum Schluß etwas ganz anderes entsteht – z. B. vom Baustil her – als ursprünglich begonnen. Wie oben bereits erwähnt, kann man sich dies ersparen, lohnen tut es sich jedoch allemal. Wer selbst bauen will, braucht freie Zeit und

Bild 16: Dachkonstruktion des Gebäudes aus verschiedenen Materialien. Das Dach ist teilweise mit Schiefer und teilweise mit Ziegel eingedeckt.



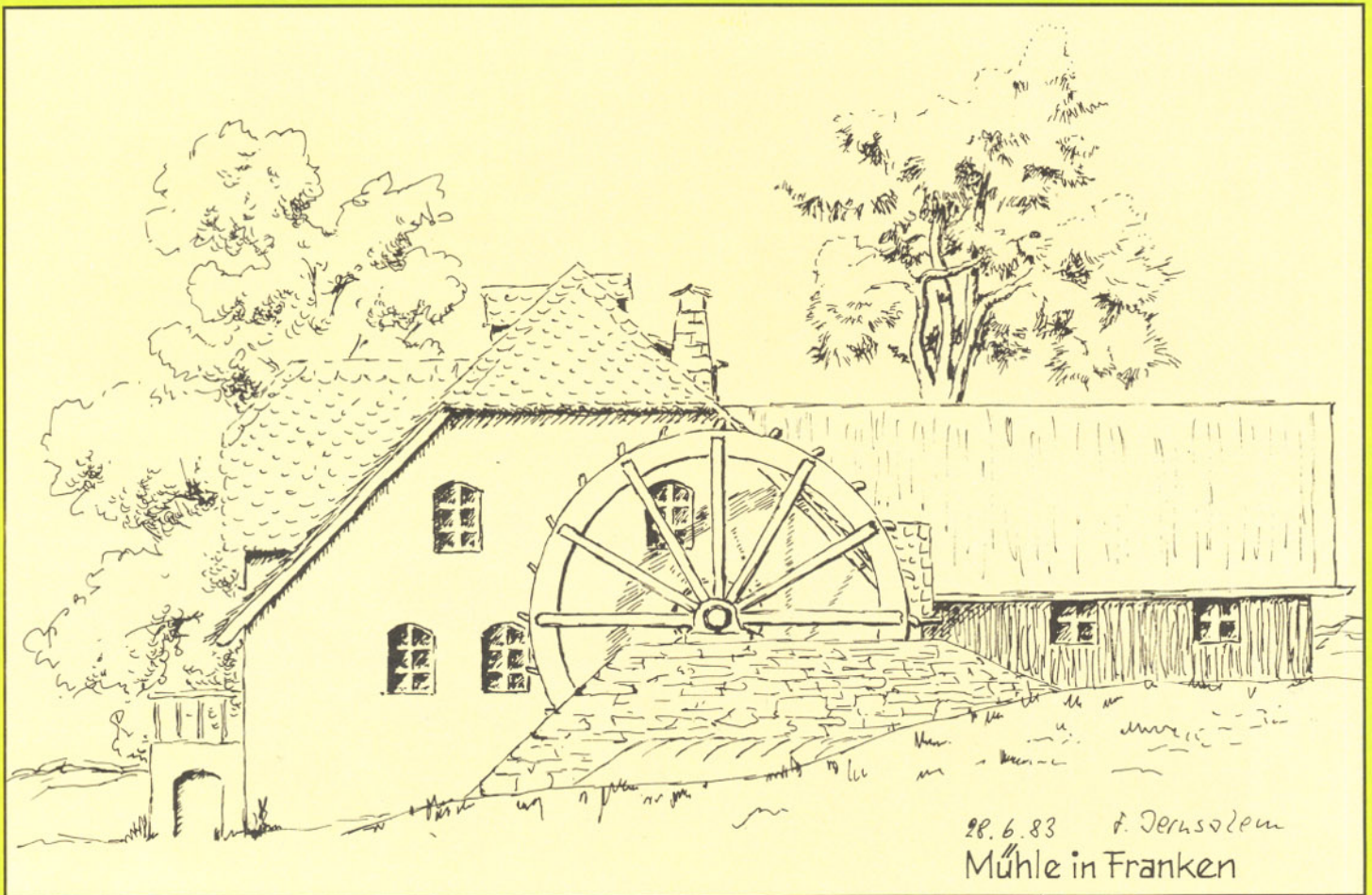


Bild 17: Diese Zeichnung fertigte Herr Jerusalem vorab als Entwurf, sie wurde für den eigentlichen Bauplan als Vorlage verwendet.

sollte sich diese Zeit durch Freude am Kreieren versüßen. Die meisten Modellbahner sind kreativer und einfallsreicher als sie selbst glauben.

Bau des Mühlrades

Das Mühlrad war für mich in der dargestellten Form der wesentliche Bestandteil des Modells. Dieses Teil mußte allerdings von A – Z handwerklich gefertigt werden. Natürlich kann man auch hier wieder vereinfachen und das leichter zu bauende Rad das im Eisenbahn-Journal 1/84 vorgestellt wurde, eventuell vergrößert nachbauen. Da das hier vorgestellte Mühlrad nicht ganz einfach ist, habe ich es als erstes

gebaut und ihm alle übrigen Gebäudeproportionen angepaßt.

Anhand der nachfolgenden Erklärung dürfte es dem interessierten Bastler möglich sein, dieses Mühlrad nachzubauen. Hierzu mußte allerdings ein besonderes Werkstück (Matrize), das später gebraucht wird, angefertigt werden (Skizze). Auf Millimeterpapier trug ich zunächst eine genaue Seitenansicht des Rades auf, wobei die Fixierung der Bohrungen mit größter Genauigkeit vorgenommen wurde. Hiernach überträgt man die Zeichnung mit einem Stechzirkel auf das obere der fest aufeinanderliegenden Aluminium- oder Messingbleche, 100 x 100 mm, 0,2 – 0,5 mm stark. Am einfachsten ist es, diese Bleche auf ein glattes Holzbrettchen aufzulegen und zunächst mit Stiften oder Teppichklebeband festzuheften.

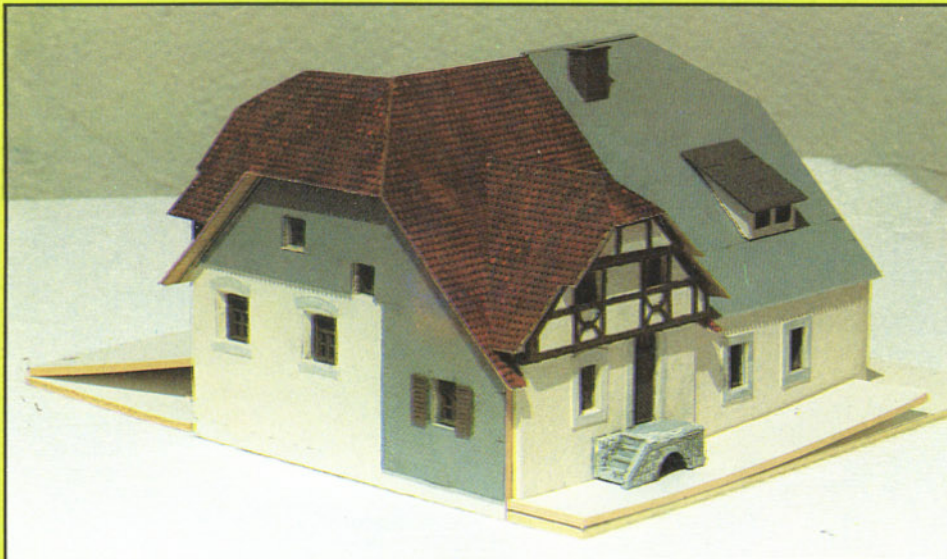
Als Alternative bietet sich dünnes Plastikmaterial, z.

B. aus dem „Preiser“-Sortiment, an.

Sie sehen ab jetzt am besten jeweils auf die Arbeits-skizzen, um den fortlaufenden Text besser verfolgen zu können.

An den vorgesehenen Punkten werden 0,8 mm große Bohrungen eingebracht. Hierbei bitte genau arbeiten, denn bei insgesamt 60 Bohrungen bringen kleine Fehler später bei der Montage große Probleme. Zur Arretierung wäre es gut, wenn Sie an verschiedenen Punkten schon ein paar der später notwendigen Bolzen einstecken. Mit einem Stechzirkel müssen Sie jetzt die Ringe und Nabenscheiben so weit anreißen, daß sie sich später (bei Aluminium und Plastik ist das möglich) herausbrechen lassen. Denken Sie an eine Markierung, da Naben und Ringe bei der späteren Montage in der gleichen Stellung liegen müssen. Hiernach brauchen Sie die oben erwähnte Matrize, um die Speichen aus 1,5-mm-U-Messing-Profilen zu fertigen. 24 Stück auf Länge schneiden (alle Maße sind auf der Zeichnung zu finden), dann beide Enden flachfeilen (Profile wegfeilen) und unter Zuhilfenahme der Matrize die 3 Löcher für die 0,8-mm-Stangenbolzen einbringen. Alle Teile sollten jetzt zur Montage vorbereitet sein, wenn Sie die 0,8 mm starken Bolzen aus geradem Messingdraht, zunächst mit etwas Überlänge, abgeschnitten haben. Es müssen insgesamt 102 Stück sein.

Bild 18: Fertiggestellter Rohbau der fränkischen Schmiede.



Und nun zur Montage:

Einen Ring und eine Nabe so auf die Bohrunterlage legen, daß alles so liegt wie zu Anfang. Es empfiehlt sich, vorher an den Stellen an denen später die Streben angebracht werden, kleine Nuten einzufräsen (einzuschneiden), damit die Speichen bei der Montage glatt auf dem Ring aufliegen.

Zunächst einen Satz Speichen lochdeckend (Bolzen provisorisch einstecken) auf Ring und Nabe auflegen und die Teile mit einem guten Sekundenkleber heften (UHU, Cyanolit, Pattex, Stabilit). Jetzt machen Sie 4 Distanzklötzchen, die Sie mit einem Tröpfchen UHU auf das Montagebrettchen aufkleben, so daß sie auf den Reifen zwischen den Speichen aufliegen. Dann kommt in die Mitte die Distanz-



Bild 1: Ab Gründung der Deutschen Reichsbahn veränderte sich in Bayern einiges. Es hätte durchaus möglich sein können, im Jahre 1923 bei der bayerischen Gruppenverwaltung eine preuß. T 20 als Doppelbespannung mit einer Gt 2 × 4/4 anzutreffen.

1923 - Gruppenverwaltung Bayern im Modell

Zunächst mochten es die „Königstreuen“ unter den weißblauen Staatsbahnen noch für einen reichlich mißglückten April-

scherz halten, doch mit der Reichsbahngründung am 1. April 1920 war es auch südlich des Mains mit der Länderbahn-

Herrlichkeit vorbei. Denn nach dem Zusammenschluß aller bis dahin selbständigen Länderbahnverwaltungen zur





Bild 3: Nun geht's wieder etwas bergab, vorbei am bayerischen Weinert-Signal mit der Fulgurex-Mallet, die vor längerer Zeit in der Gruppenverwaltungsausführung geliefert wurde. Dahinter die preuß. T 20 schon im schwarzen Reichsbahnkleid.

Deutschen Reichsbahn durften die Bayern nicht mehr nach eigenem Gutdünken schalten und walten. Ein schwacher Trost blieb ihnen freilich: Ihre Loks behielten bis Ende der 20er Jahre die Aufschrift „Bayern“.

Der Vorfahren Leid ist heutigen Modellbahnern Freud: Die Zeit der „Gruppenverwaltung Bayern“ stellt für Hersteller und Freizeit-Ei-

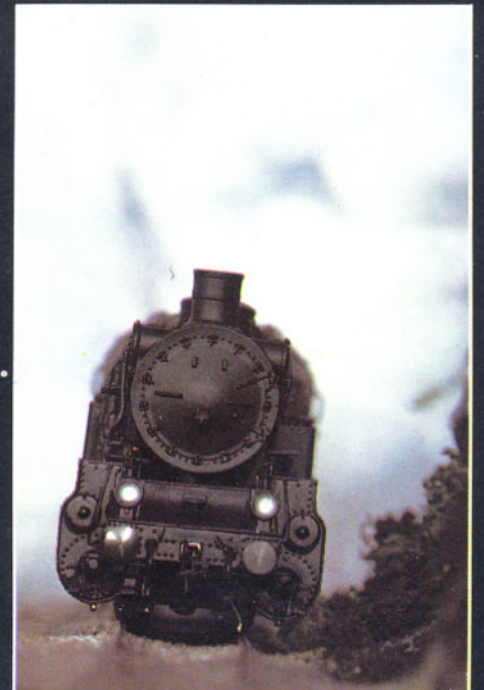
senbahner ein äußerst dankbares Kapitel Eisenbahngeschichte dar. Schließlich trieben es die Süddeutschen damals noch ziemlich bunt: Grün lackierte Loks mit schwarzen bzw. roten Rädern, ockerfarbene Ausstellungsstücke und die ersten Maschinen in der späteren schwarz-roten DR-Lackierung, lassen sich bedenkenlos mit recht bunten Zuggarnituren kombinieren. Sogar verschiedene Farb-

varianten ein und desselben Lokomotivtyps sind zur Zeit der Gruppenverwaltung durchaus denkbar. Fast ohne Einschränkung gilt die Regel, daß erlaubt ist, was gefällt. Es würde uns nicht wundern, wenn daher andere Modellhersteller über kurz oder lang dem von Trix und Fleischmann eingeschlagenen Weg der Länderbahn-Farbvarianten folgen würden.

Bild 2: Da kommt der Schneider Schorsch, seines Zeichens Meister einer Gt 2 × 4/4, mit seiner sehr beeindruckenden Maschine über die Steigung. Zur Gruppenverwaltungszeit konnte man die bayerische Mallet ohne weiteres auch in völlig schwarzem Kleid antreffen. (Lok Fulgurex)

Bild 4: Die Gt 2 × 4/4 von Fulgurex war und ist eine schicke Maschine. Leider ist sie nicht mehr lieferbar. Aber vielleicht hat man bei Rivarossi ein offenes Ohr für die frühe Reichsbahnzeit?

Bild 5: Vorbild oder Modell? Schwer arbeitend kämpft sich die Maschine über die Steilstrecke.



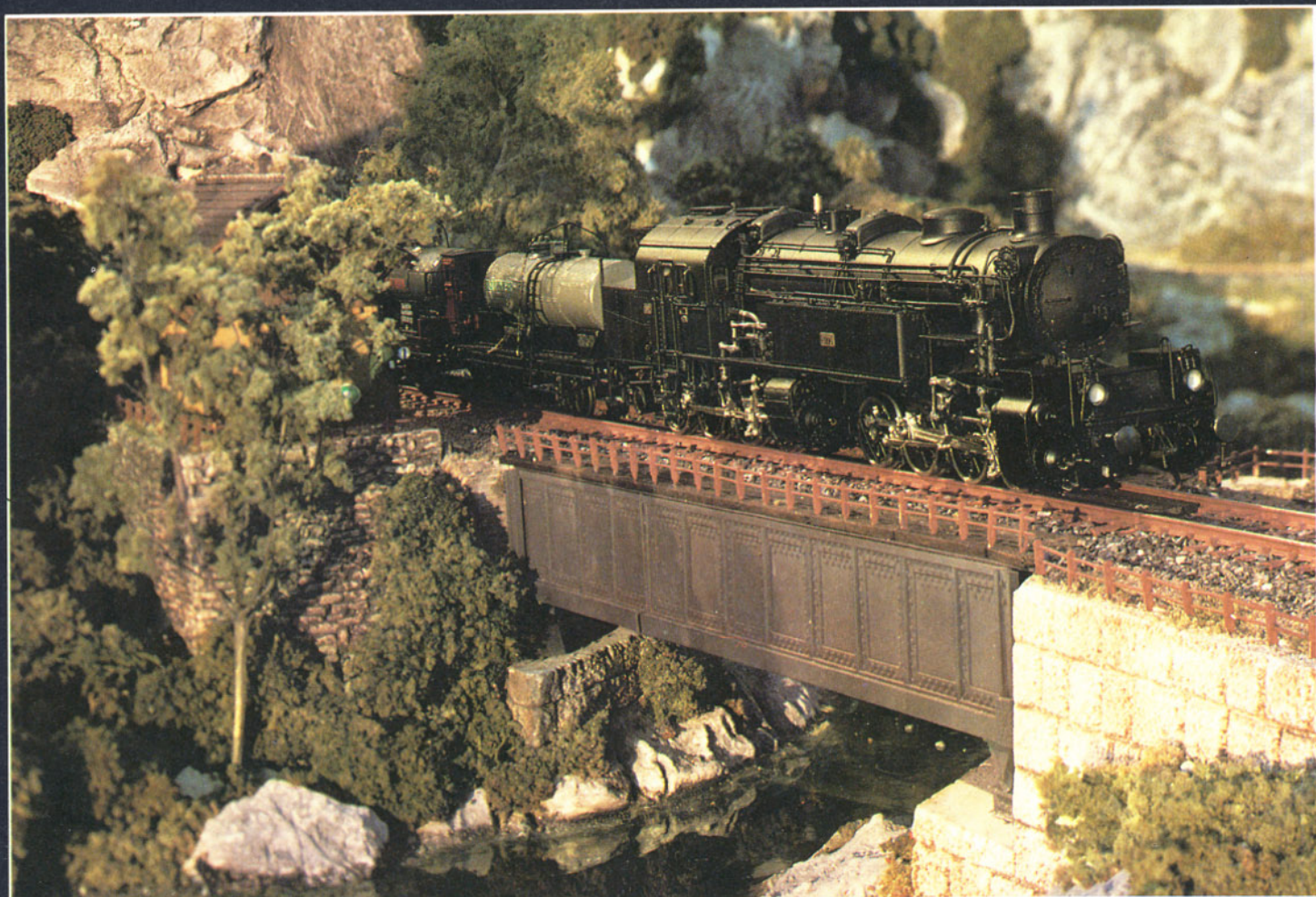


Bild 6: Auf dem Rückweg kam die Mallet noch einmal im Spätnachmittagslicht donnernd über die eiserne Flußbrücke.

Bild 7: Einer unserer Fotografen hatte sich am „Affenfelsen“ etabliert und konnte die heimkehrende Maschine aus dieser ungewöhnlichen Perspektive auf die Platte bannen.



Wie es damals auf bayerischen Gleisen zugeing, davon berichten drei junge, den Lesern des Eisenbahn-Journals wohlbekannte Eisenbahnfotografen aus dem deutschen Norden. Nach glücklich überstandenerm Krieg hatten sie beschlossen, ihre Fotoexkursionen nach Bayern wieder aufzunehmen – in der Nacht zum 1. April 1920:

„Auf unsere glückliche Heimkehr“, hatte an jenem feuchtföhlichen Abend Karl, Anföhurer des Fotografentrios, seinen Freunden zugestotet, „und das Wohl der deutschen Reichsbahn“. Natürlicher blieb dieser Treff nicht ohne Folgen: „Im nächster Urlaub“, so der einstimmige Beschluß zu später Stunde, „geht es wieder nach Altendorfen und Umgebung“.

Dort saß zur selben Zeit der Schneider Schorsch, seines Zeichens stolzer Meister einer bayerischen Gt 2×4/4 mit seinem Feuermann beim Bier in der Bahnhofswirtschaft. Die rechte Stimmung wollte auch nach mehreren Halben vom Faß nicht aufkommen. „Preußen und Franzosen“, grantelte er, „müßt eigentlich bei uns den dreifachen Fahrpreis zahlen“. An die einstmals stolze Königlich Bayerische Staatsbahn dachte er, würde bald nur noch ein kleines Messingschild mit der schlichten Aufschrift „Bayern“ am Führerhaus seiner mächtigen Mallet erinnern. Das nahm er den Herren in Berlin übel. Den Franzosen neidete er die vielen neuen S 3/6, die vor einem Jahr als Reparationsleistung den Weg nach Westen angetreten hatten. Daß sich darunter auch die ehemalige Hofzuglok 3602 befand, wurmte den Schneider Schorsch natürlich ganz besonders.

Den gutmütigen, freilich meist ein wenig grantig dreinblickenden Meister kannten die drei Fotografen schon von ihren Vorkriegsexkursionen ins Land der Bayern. Als schließlich anno 1923 der wirtschaftliche Aufschwung die Urlaubspläne des Fotografen-Trios in Erfüllung gehen ließ, trafen sie prompt den Schneider Schorsch in der Bahnhofswirtschaft. „Da schau an, Gustl“, raunte der seinem Heizer zu, „unsere Freunde aus Preußen sind wieder da“. Und dann ein wenig lauter: „Die Herren ham' doch sicher das Geld dabei, das mir für unsere Staatsbahn noch aus Berlin bekommen sollen“. Ganz in Schwarz stand derweilen seine fast fabrikneue Gt 2×4/4 mit der Bahnnummer 5773 draußen im Schuppen und kochte, mit Ruhefeuer unterm Kessel, beschaulich vor sich hin. „Morgen früh“, prophezeite er den Gästen aus dem Norden, und klang schon wieder versöhnlicher, „müsst's bald aus den Federn. Da ham wir nämlich einen Güterzug über die Steilstrecke – mit Grenzlast. Der geht so gegen halb sieben hier ab. Damit's auch schöne Buidln kriegt's. Legst auch noch ein Extra-Brikett auf, gell Gustl?“ wandte sich dann der Schorsch an seinen Heizer. Der hagere, schweigsame Feuermann nickte zustimmend.

Er hatte wahrlich nicht zuviel versprochen: Lange schon, bevor die gewaltige Mallet in einem Felseinschnitt an der Steilrampe auftauchte, ließ sich der Auspuffschlag der mit vollen Vorräten gut 127 Tonnen schweren Maschine von weitem schon wie Donnerhall vernehmen. Als der Schneider Schorsch die Fotografen an ihrem Standplatz entdeckte, schob er den Regler bis zum Anschlag nach links. Ganz in weißen Dampf gehüllt, polterte die Mallet mit ihrer Last bergwärts. Die Blicke der Fotografen folgten der Gt 2×4/4 und ihrer langen Wagenschlange noch eine ganze Weile mit andächtigerm Staunen. „So was“, murmelte der Karl kopfschüttelnd, „hab' ich schon lang nicht mehr gesehen.“

Tief beeindruckt marschierten die drei, Stative



Bild 8: Weil diese 95 in das nicht mehr existierende Preußen ausgeliefert wurde, hat sie gleich von Anfang an die Reichsbahnbeschriftung getragen. Die Liliput-Maschine führt einen aus Fleischmann-Reichsbahnwagen bestehenden Zug mit sich.



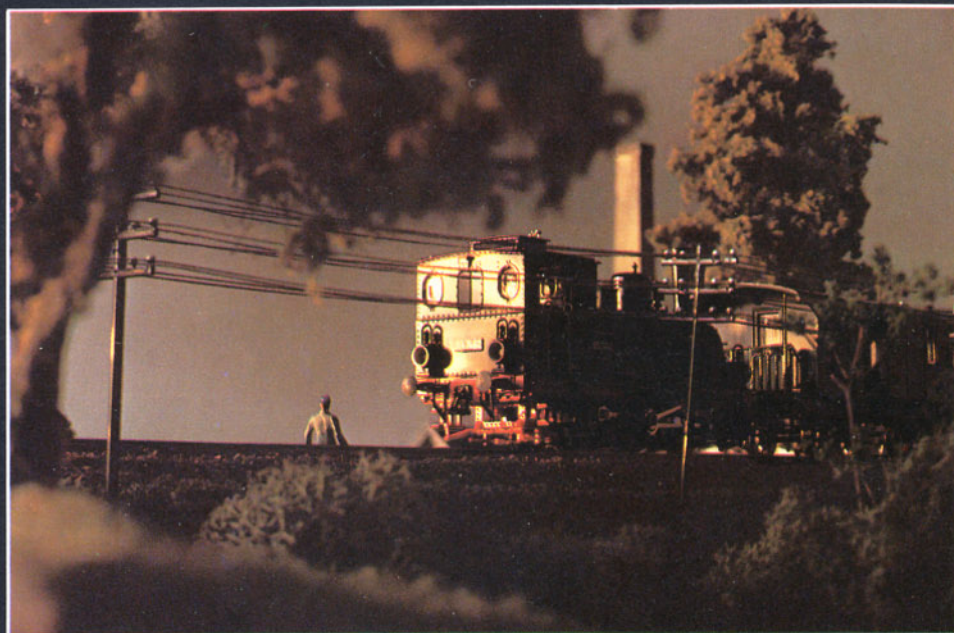
Bild 9: Die 95 beim Überqueren der fränkischen Saale.

Bild 10: Mittlerweile wurde auch die preuß. T 3 in Nordbayern eingeföhrt, da durch den Aufschwung im Personenverkehr die kleinen bayerischen Lokalbahnmaschinen stückzahlmäöig nicht mehr ausreichten.



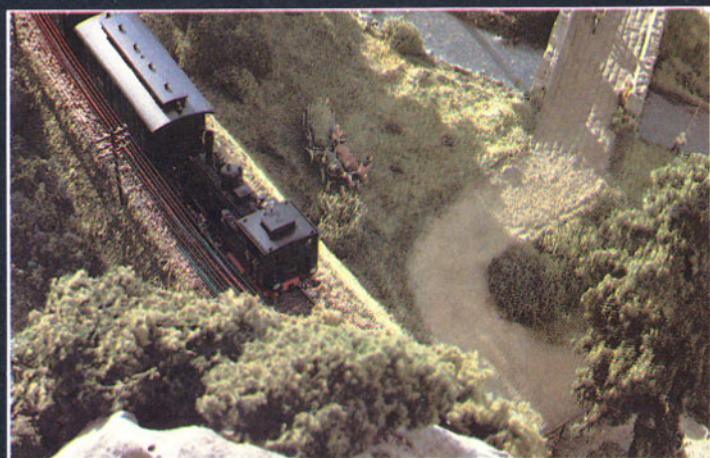


Bild 11: Auch auf der von Altendorfen nach Oberbrunning führenden ehemaligen Lokalbahnstrecke ist heute die preuß. T 3 mit Reichsbahnwagen anzutreffen.



geschultert, die Strecke entlang bergab. Unten am Fuß der Steigung, hatte ihnen der Schorsch abends noch verraten, stünde ein kleines Bahnwärterhaus an einer Flußbrücke, von Felsen und Gestrüpp umrahmt: Dort sollten sie vielleicht einmal ein paar Schnappschüsse riskieren. Der Tip erwies sich als goldrichtig: Im Nu hatten die drei eine Reihe reizvoller Standpunkte gefunden. Bald schon hallte das Echo eines talwärts rumpelnden Zuges von den Felswänden wider. Sekunden später rollte eine große, bullige Maschine durch die weite Rechtskurve, polterte mit einem bescheidenen Dreiwagen-Zug über die Blechbrücke, um gleich wieder hinter dem Bogen auf der anderen Flußseite zu verschwinden. „95 011“, so hatte Karl die Mes-

Bild 12, 13 und 14: Dem jüngsten unserer drei Fotografen gelangen an diesem Abend noch drei recht stimmungsvolle Aufnahmen des Oberbrunniger Bummelzuges, der in Franken auch als „Bockälä“ bezeichnet wurde.



singzeichen auf dem Nummernschild der Maschine durch den Sucher entziffert. Die bullige T 20 wirkte in ihrer rot-schwarzen Lackierung wie frisch aus dem Werk kommend. Kein Wunder: „Die kommt erst seit kurzem aus Thüringen zu uns herüber“, hatte der Schneider Schorsch am Abend über den neuen Gast im Bw Altendorfen erzählt. Des Heizers Kommentar war den Fotografen im Gedächtnis geblieben: „Die Preißn kommen, Schorsch, und du hältst sie auch net auf“.

Dabei hatte er eigentlich weniger die Gäste im Sinn, als zwei Lokomotivtypen, die ebenfalls seit ein paar Wochen in Altendorfen und Umgebung aus dem Thüringischen herüber kamen: Die preuß. T 9³ und die preuß. T 3. Während die T 9³ (spätere 91³⁻¹⁸) den Fotografen am gleichen Morgen noch vor die Linse kam, machte die T 3 einen Abstecher zu einer nahegelegenen Nebenbahn erforderlich.

Dort hatten die geschulten Fotografenaugen bald eine Reihe romantischer Lokalbahn-Motive entdeckt.

Ein stattliches Mühlengebäude, das sich bei näherer Betrachtung freilich als Hammerwerk entpuppte, stand am Fuß einer mächtigen Felswand. Sah es auf den ersten Blick noch so aus, als sei das Gebäude eng an den Fels gelehnt, so blieb doch dem Damm der Nebenbahn noch Platz genug, um sich hindurchzu- zwängen. Der Hammerwerksbesitzer betrieb nebenbei noch ein wenig Landwirtschaft. Ihn kümmerte die neue preußische Maschine, die bald mit einer malerischen Garnitur daherschmaufte, wenig: „Ein Gewitter wird's geben“, hatte er dem Gesinde schon beim Frühstückskaffee mit bedeutungsschwerer Miene prophezeit. Was heißt, daß das Heu so schnell wie möglich unter Dach und Fach gebracht werden muß.

Die drei Fotografen scherten sich wenig um die dunkelgrauen Wolken die rasch von Westen her näherzogen, voll Begeisterung schwärmten sie vom traumhaften Licht der Abendsonne, das die neue Lok so recht zur Geltung bringen würde – bis urplötzlich die kalte Dusche von oben kam. Am schlimmsten hatte es den Karl erwischt: Er war voll jugendlichen Leichtsinns die steile Felswand hinter der Mühle hinaufgekraxelt, um Lokalbahnromantik aus der Vogelperspektive zu genießen. Nun kam er, völlig durchnäßt, mit lehmverschmierter Hose zurück und stellte kleinlaut fest: „Früher hat man hierzulande Gäste aber besser behandelt“.

Erst der abendliche Stammtisch, die durchweichten Kleider hingen längst im Wäscheraum der Bahnhofsgaststätte, versöhnte die drei Nordlichter wieder mit Land und Leuten. Der Schneider Schorsch hielt nämlich eine neue Überraschung parat: „Morgen kriegt ihr uns am Vormittag mitsamt der T 20 vor die Linse. Da fahren wir nämlich der Einfachheit halber nach dem Frühgüterzug als Doppelbespannung zurück.“ Ein besonderes Bonbon bot allerdings auch der Abend des nächsten Tages: Die drei waren eine Weile den Fluß entlang gewandert und hatten dabei eine filigrane Gitterbrücke entdeckt, die ein paar Kilometer unterhalb der Blockstelle den Fluß überspannte. Sie mußten nur aufs Abendrot warten, um die 95011 und eine leerfahrende P 3/5 H gegen den Himmel auf die Platte bannen zu können.

Allein die Aussicht auf den schweren, mit der Mallet bespannten Frühgüterzug lockte sie am nächsten Morgen freilich wieder zur Blockstelle am Fluß. Dort gab es allerdings lange Gesichter: Statt der Gt 2×4/4 rumpelte, Tender voraus, eine G 3/4 H mit schwachem Auspuffschlag über die Brücke. Der Meister



Bild 15: Ebenfalls relativ früh hat es die T 9³ (Lilliput-BR 91) schon nach Bayern verschlagen. Sie konnte Leistungen der Pt 2/3 übernehmen.



Bild 16: Mächtig dampfend, quält sich die T 9³ mit einem schweren, gemischten GmP – bestehend aus Roco- und Fleischmann-Reichsbahn-Waggons – über eine leichte Steigung.

Bild 17: Auf der Rückfahrt hat die Maschine bei der Abwärtsfahrt leichtes Spiel mit ihrem Zug.



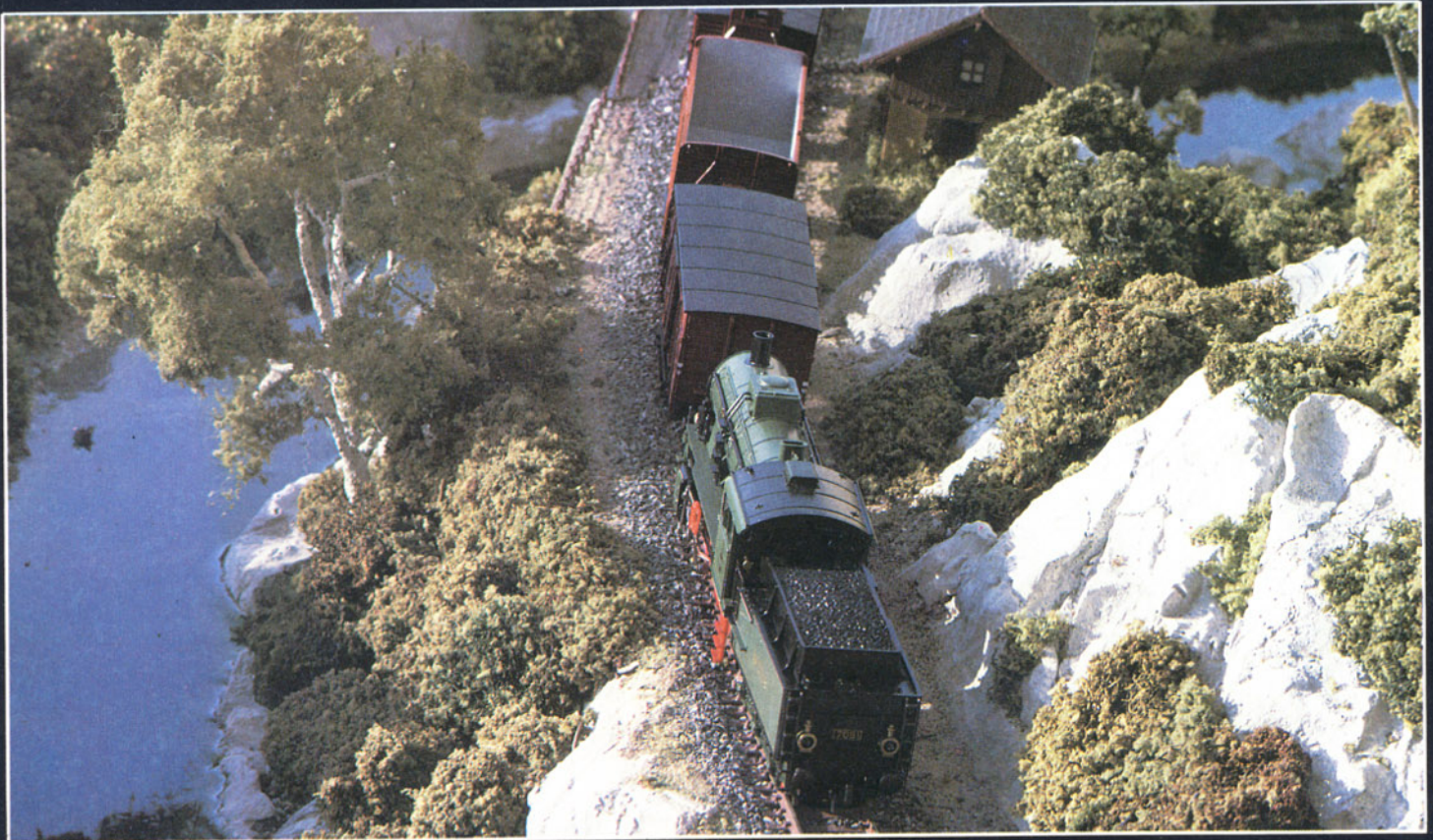


Bild 18: Eine grüne G 3/4 H (Trix) rollt, Tender voraus, mit ihrem Güterzug durch das Saaletal. Der Zug besteht aus Reichsbahn-Güterwagen von Fleischmann und Trix.



Bild 19: Ein paar Tage später leistet die grüne G 3/4 H einer schwarz lackierten Maschine der gleichen Bauart Vorspann. Die Zugmaschine (Trix) war nach einem außerplanmäßigen AW-Aufenthalt gleich schwarz/rot lackiert und mit Reichsbahnbeschriftung versehen worden.



Bild 20: Vorbei am Faller-Streckenblock rollt die nunmehr schwarze 54er ihrem Ziel entgegen.



Bild 21: Zur Gruppenverwaltungszeit waren einige T 20 auf bayerischen Gleisen in grünem Farbleid mit Reichsbahnbeschriftung anzutreffen. Hier donnert die Liliput-Lok über die sehr zierliche und hervorragend detaillierte Brücke von Bra-wa.

am Regler wollte offenbar mit den Reserven der neuen Lok sparsam umgehen: Erst direkt am Fuß der Steigung öffnete er den Regler bis zum Anschlag und die G 3/4 H donnerte mit einer mächtigen Dampfsäule bergwärts: Da hatte freilich schon eine Felswand die schwer arbeitende Maschine den Blicken der Fotografen entzogen.

Ihr Faible für das malerisch gelegene Bahnwärterhäuschen blieb dennoch erhalten: Immerhin gelang ihnen dort ein paar Jahre später ein seltener Schnappschuß, als eine schwarz-rot lackierte G 3/4 H mit Reichsbahnnummernschildern einer grünen Lok gleichen Typs mit der Aufschrift „Bayern“ Vorspanndienste leistete. Um es gleich vorweg zu sagen: Dort unten am Fluß keuchte den Fotografen noch manche Lokomotiv-Rarität vor die Linse. Mehr davon im nächsten Eisenbahn-Journal.

Text und Fotos: W. Kosak

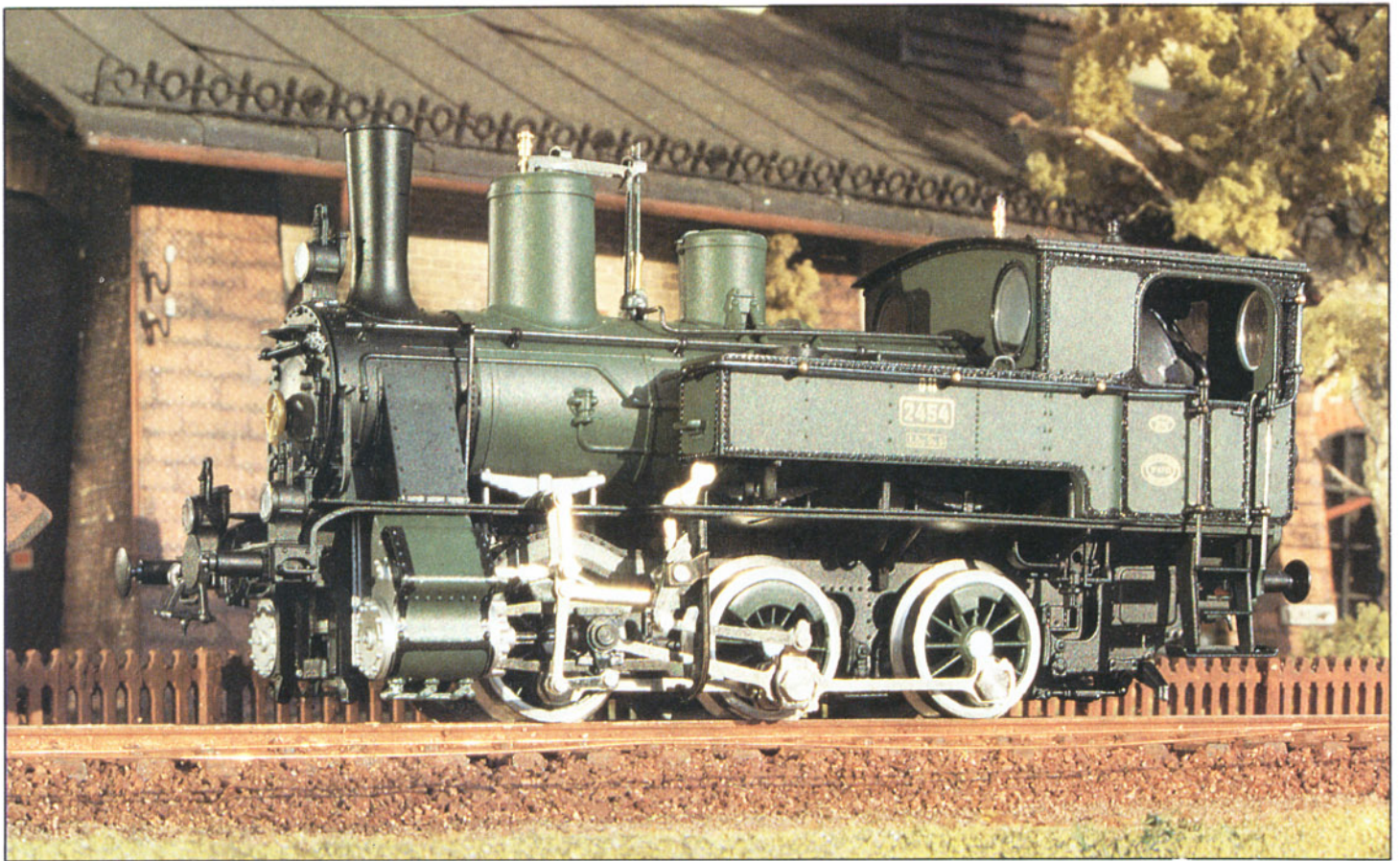


Bild 22: Zur Länderbahnzeit waren in Bayern nicht nur unsere drei preußischen, sondern auch einige einheimische Fotografen tätig. So haben wir aufgrund unserer Bayernserie auch ein sehr schönes Bild der bayerischen D II, die der R 3/3 recht ähnlich ist, eingesandt bekommen. Dieses Bild möchten wir Ihnen nicht vorenthalten. Das ausgezeichnete Modell der bayerischen Maschine dürfte die Messeüberraschung für Bayernfans gewesen sein. Das Rivarossi-Modell ist bereits in schwarzer Ausführung an den Fachhandel ausgeliefert worden. Es ist geplant, die Maschine in DB-, DR- und Länderbahnausführung zu bringen. Dazu mehr im nächsten Eisenbahn-Journal.

Nürnberger Messe-Telegramm

Neu bei **Ade** und sofort lieferbar sind die neuen **Rheingold-Wagen** in unverkürzter Ausführung. Von **Arnold** kommen die BR 05 in DRG-Ausführung, außerdem die BR 95 und die V 65 nach Vorbildern der DB. Aus vorhandenen Fahrzeugen entstehen bei **Fleischmann** weitere Preußen-Garnituren in beiden Baugrößen, in denen nun auch eine BR 50 mit Wannentender kommt. Im Herbst darf man die BR 65 in der Größe H0 und BR 56.20 in der Größe N erwarten. Bei **Günther** entstand ein Umbausatz für die Köf III von Roco, die mächtige E 95 und weitere interessante Umbausätze. Neue Technik, verschiedene Verbesserungen und Varianten, dazu eine amerikanische Schlepptenderlokomotive bringt **Lehmann**. Demnächst liefert **Liliput** den Triebwagen VT 137 und im Herbst die badische VI c (BR 75.4). Vor-

bereitet wird eine neue BR 62. In zwei Farbvarianten schuf **Lima** den ET 430 der DB in der Baugröße H0. Über die Neuheiten von **Märklin** berichteten wir bereits in Journal 1/1984. Eine der großen Überraschungen war die bayerische R 3/3 in DRG-, DB- und Länderbahn-Ausführung von **Rivarossi**. Erstere ist sogar schon lieferbar. Ein Riesenprogramm hat erneut **Roco**. In der Baugröße H0 kommen die BR 044, die E 150, die E 194 und Eilzugwagen. Nahezu fertig ist auch der TEE-Triebzug VT 11.5 in der Baugröße N. Bayerische Vorbilder haben die E 36, die G 4/5 H und der entzückende „Adler“ von Minitrix. In der Baugröße H0 kommt die E 175. In Kürze sind bei **Weinert** der Umbausatz für die Köf III und der Bausatz der V 65 fertig. Später folgt noch der siebenteilige VT 10.501 Senator in der Baugröße H0. **H0**

Großer Modellbau-Wettbewerb



Diorama der Gebrüder Rieche

Bei diesem Diorama handelt es sich um ein Testdiorama, u. a. zur Erprobung von Unterflur-Weichenantrieben, und dem Selbstbau von Bäumen.

Thema ist der an einer eingleisigen Nebenstrecke liegende Bahnhof Wilster. Das Diorama ist so gestaltet, daß wahlweise die 50er Jahre oder 80er Jahre dargestellt werden können. Zum Epoche-Wechsel sind nur wenige Handgriffe nötig. Sämtliche Gebäude sind aus Industriebausätzen zusammengesetzt, da der Aufbau des Testdioramas zügig erfolgen sollte.

Die Waggons sind teilweise gealtert. An die Alterung der Lokomotiven und Triebwagen





haben sich die Erbauer allerdings noch nicht herangetraut. Sie wollen mit dem Altern von Waggonen erst noch mehr Erfahrungen sammeln. Auch Autos wurden übrigens farblich nachbehandelt.

Das Diorama entstand in Arbeitsteilung: Der jüngere Bruder zeichnet für die Bäume und Gebäude sowie die Bemalung der Figuren verantwortlich, während der ältere der beiden die Gleise verlegte, mit geschickter Hand für das Arrangement der Bäume, Gebäude und Figuren sorgte sowie die ansprechenden Farbaufnahmen schloß.





Diorama von Herrn Przygoda

Das Diorama von Herrn Przygoda hätte in jedem Regal Platz. Mit einer Tiefe von nur 20 cm und einer Länge von 100 cm gehört dieses Diorama zu den schmalsten unseres großen Modellbau-Wettbewerb. Trotzdem verstand es der Erbauer, bei der Gestaltung darauf zu achten, daß das Anlagestück nicht überladen wirkt. Mit viel Akribie fing er die Atmosphäre eines kleinen ländlichen Bahnhofs ein. Zahlreiche Details wurden im Modell nachgestaltet, z. B. Telegraphenmasten mit den dünnen Telegraphenleitungen, eine Bahnsteigkante aus Holzschwellen, etc.





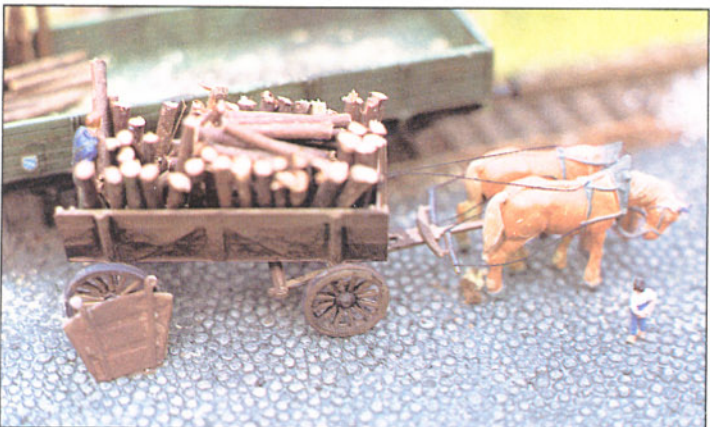
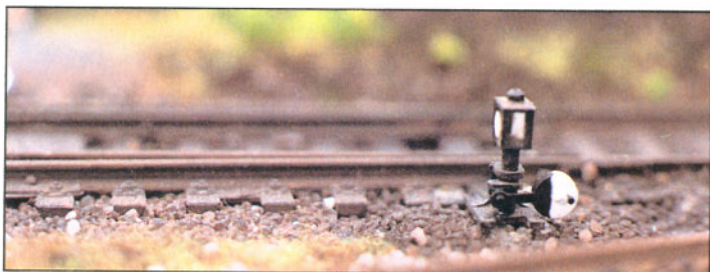
Diorama von Herrn Lehmkühler

Das Diorama von Herrn Lehmkühler hat eine Größe von 120 cm × 55 cm. Thema ist das Bw einer bayerischen Stichbahn. Beim Bau dieses Dioramas wandte Herr Lehmkühler einige sehr interessante Methoden zur Herstellung von Details an, die für viele andere Modellbahner nützliche Tipps darstellen. Für den Gemüsegarten wurden beispielsweise neben den üblichen Gartengewächsen auch Sonnenblumen angefertigt. Diese entstanden aus besonders kleinen Strohblumen, die beschnitten und mit Wasserfarben (matte Plastikfarben glänzen) bemalt wurden. Als Besonderheit ist hier auch der Kaninchenstall zu erwähnen. Er besteht aus flachen Streichhölzern, und erhielt eine komplette Inneneinrichtung (8 Kaninchenboxen) mit Streu aus extra feinem Sägemehl und Futter aus gemahlener Grasfasern von Busch. Nachdem das Stallgitter aus feinem Draht (Sieb einer Waschbekenmischbatterie) angebracht war, stellte

Herr Lehmkühler fest, daß dadurch die Inneneinrichtung nicht mehr sichtbar war. Daher öffnete er die rechte Tür und ließ zwei Preiser-Kinder ein Kaninchen (mittels Feile veränderte Preiserkatze) füttern. Der Draht des Hühnerstalls besteht aus einem alten Kaffeesieb. Sehr geschickt ging er auch bei der Anfertigung des äußerst realistisch wirkenden Kopfsteinpflasters vor. Fein strukturiertes Styropor wurde über der Herdplatte erwärmt, wodurch es die sehr realistisch wirkende Pflasterstruktur erhielt. Das Pferdefuhrwerk wurde mit Zügel und Leinen aus Zwirn ausgerüstet und ge-

altert. Ausgesuchte Ästchen dienen als Ladung, bei dem Ladearbeiter von Preiser wurde der aus Plastik gefertigte Holzstamm abgefräst und gegen einen „echten“ Holzstamm ausgetauscht. Auch der Pferdewald der stehenden Pferde wurde nicht vergessen. Die Gleise wurden mit echtem Bremsband der DB geschottert, mit einem Gemisch aus Wasser und Ponal befestigt und farblich nachbehandelt.

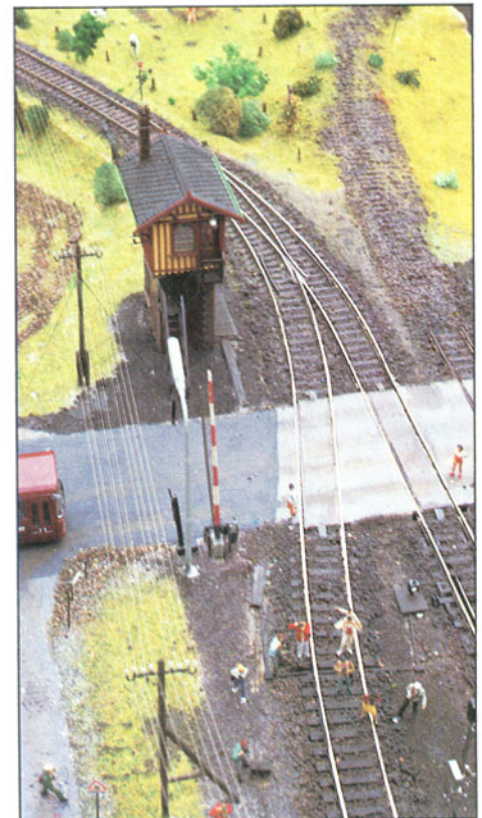
Der Prellbock ist ein Schüttprellbock, der auch im Modell aufgeschüttet und mit Unkraut (Borsten alter Zahnbürsten) bepflanzt wurde.





Diorama von Herr Hohaus

Mit dem Bau dieses Dioramas wollte Herr Hohaus Erfahrungen mit den verschiedenen Möglichkeiten der Anlagenausgestaltung sammeln. Die gewonnenen Erfahrungen sollen beim geplanten Bau einer 8-m²-Anlage im Maßstab 1:87 verwertet werden. Thema des Dioramas ist ein an einer einglei-

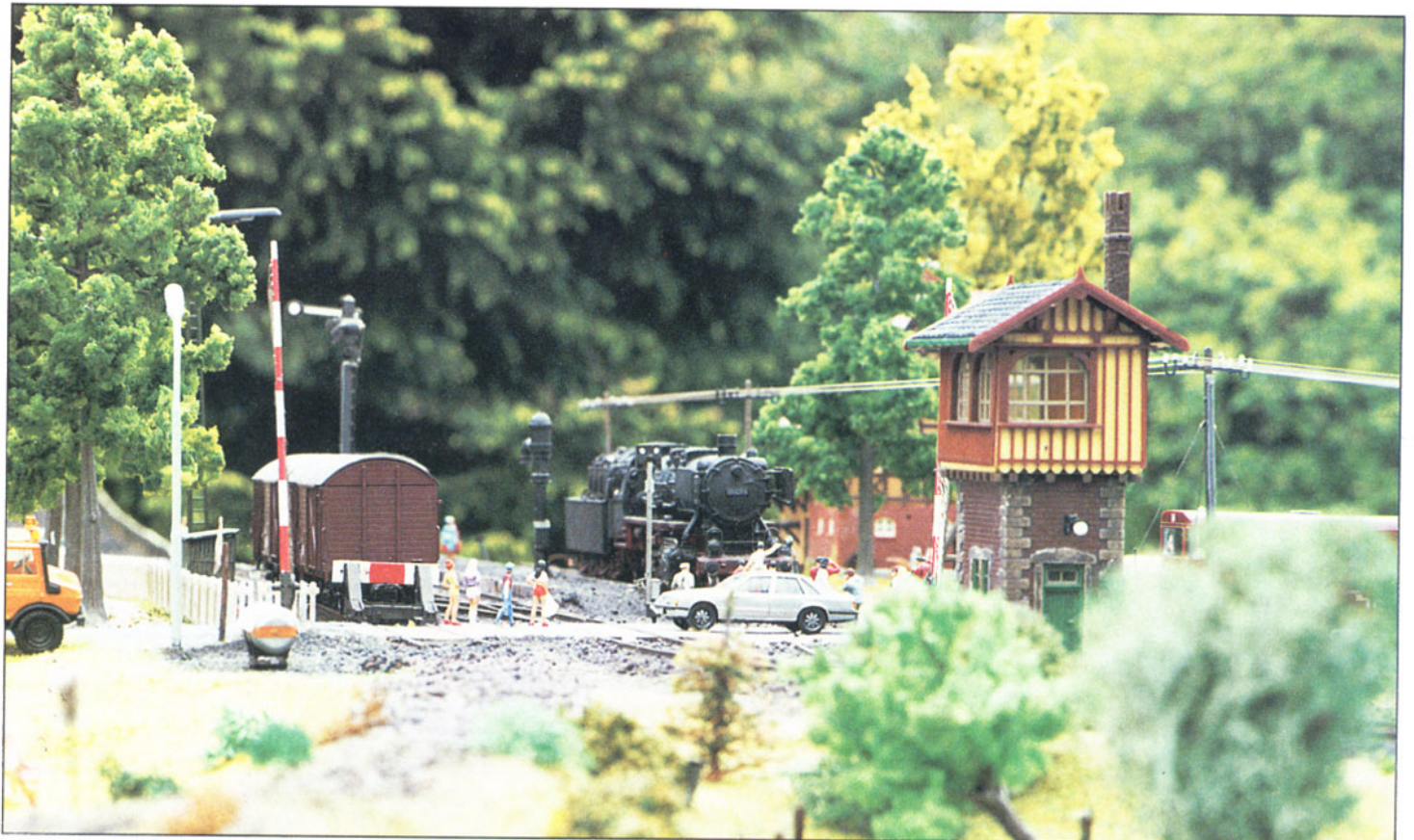




sigen Nebenstrecke gelegener Bahnhof, von dem eine inzwischen stillgelegte und abgebaute Stichbahn abzweigt. Herr Hohaus beschränkte sich auf den Nachbau der Bahnhofsausfahrt, die auch die ehemalige Stichbahn benützte. Die großen Laubbäume sind von Heki, die

Straßen entstanden im Selbstbau, das Kopfsteinpflaster stammt von Busch. Schranken und Gasbehälter für die Weichenheizung sind von Brawa, das Stellwerk von Vollmer. Die Bahnsteige dagegen wurden selbst gebaut, ebenso die beiden beleuchteten Signale für die Langsamfahrstelle. Herr Hohaus stattete

sein Diorama auch mit Stelldrähten (0,1-mm-Kupferdraht) sowie Druckrollen, Rollenhaltern und Kabelkanälen aus. Bis auf die Kabelkanäle, die unter Verwendung von Arnold-Teilen entstanden, wurde dies alles selbst gefertigt. Die Signale sind nur provisorisch aufgestellt und noch nicht vollzählig.





Diorama von Herrn Hug

Herr Hug wählte für sein Diorama den Zeitraum der Jahrhundertwende. Der Bahnhof Neresheim liegt zwar im Württembergischen, doch bis zur bayerischen Grenze ist es nicht weit. Es darf den Betrachter deshalb nicht verwundern, in Neresheim hin und wieder eine Lok der Königlich Bayerischen Staatsbahn anzutreffen.

Der Bahnhof Neresheim ist an einer eingleisigen Strecke gelegen und besitzt je ein Lade- und Bekohlungsgleis. Eine Erweiterung des Dioramas mit einem zweiten Ladegleis und ei-



nem Lokschuppen ist geplant. Die Bäume entstanden aus Pflanzenteilen und eingefärbtem Sägemehl im Selbstbau. Die Gebäude sind Industriebausätze, die farblich nachbehandelt und mit Ausschmückungsteilen aus Holz und Messing verfeinert wurden.

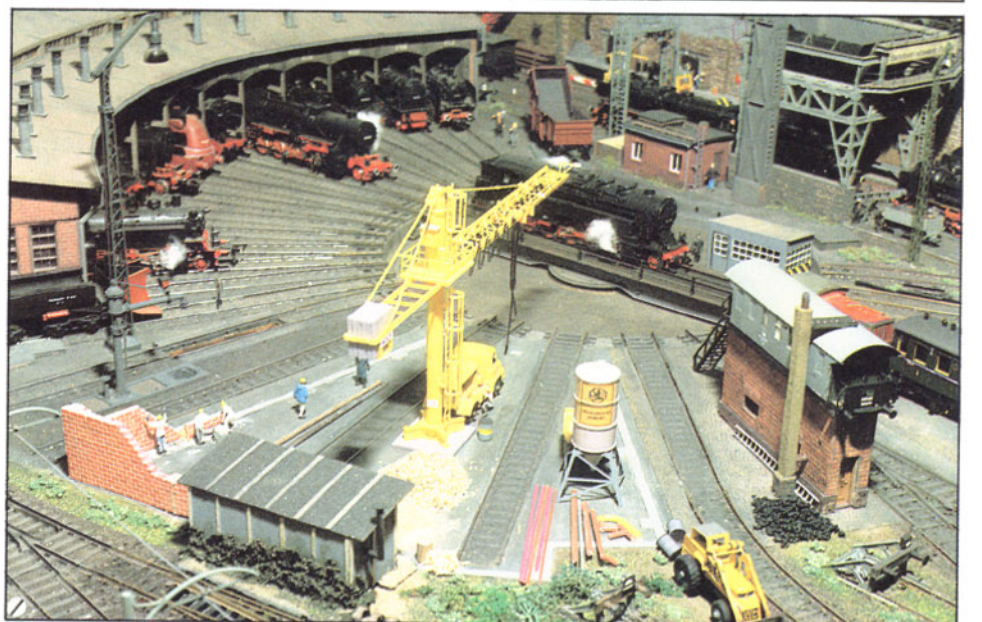
Wasserkran, Bekohlungsanlage, Lampen, Fahrradständer und Läutewerk wurden aus zusammengelöteten Messingdrehteilen und -profilen sowie aus Holz gebastelt.

Da noch vor einiger Zeit so gut wie keine württembergischen Nebenbahnlokomotiven im Angebot der Modellbahnhersteller zu finden waren, entstanden in der Werkstatt Herrn Hugs eine württ. T 3 und eine T 4, ausschließlich aus Messing und Neusilber gefertigt, im Selbstbau. Das Vorbild der württ. T 3 mit kurzem Wasserkasten wurde im Jahre 1893 von der Maschinenfabrik Esslingen geliefert. Das Vorbild der württ. T 4 entstammt der zweiten Lieferung der Maschinenfabrik Esslingen aus dem Jahre 1909.



Anlage von Herrn Trinckauf

Herr Trinckauf hat für unseren Modellbau-Wettbewerb Fotos von seinem Bahnbetriebswerk, das in eine größere Anlage integriert ist, eingesandt. Die beiden Fotos zeigen zum einen den Rundlokschuppen und zum anderen den zweistöckigen Rechteckschuppen mit einer Kleinbekohlungsanlage. Die Darstellung einer Baustelle im Bw-Bereich fanden wir sehr interessant. Die Fundamente für einen neuen zweistöckigen Rundlokschuppen sind schon fertig, die Maurer beginnen gerade mit dem Bau der Ziegelwände. Mut zu ungewöhnlichen Problemlösungen bewies Herr Trinckauf, indem er als Behelfsunterkunft den Wagenkästen eines zweiachsigen Plattformwagens auf einen einstöckigen, gemauerten Sockel hievte.



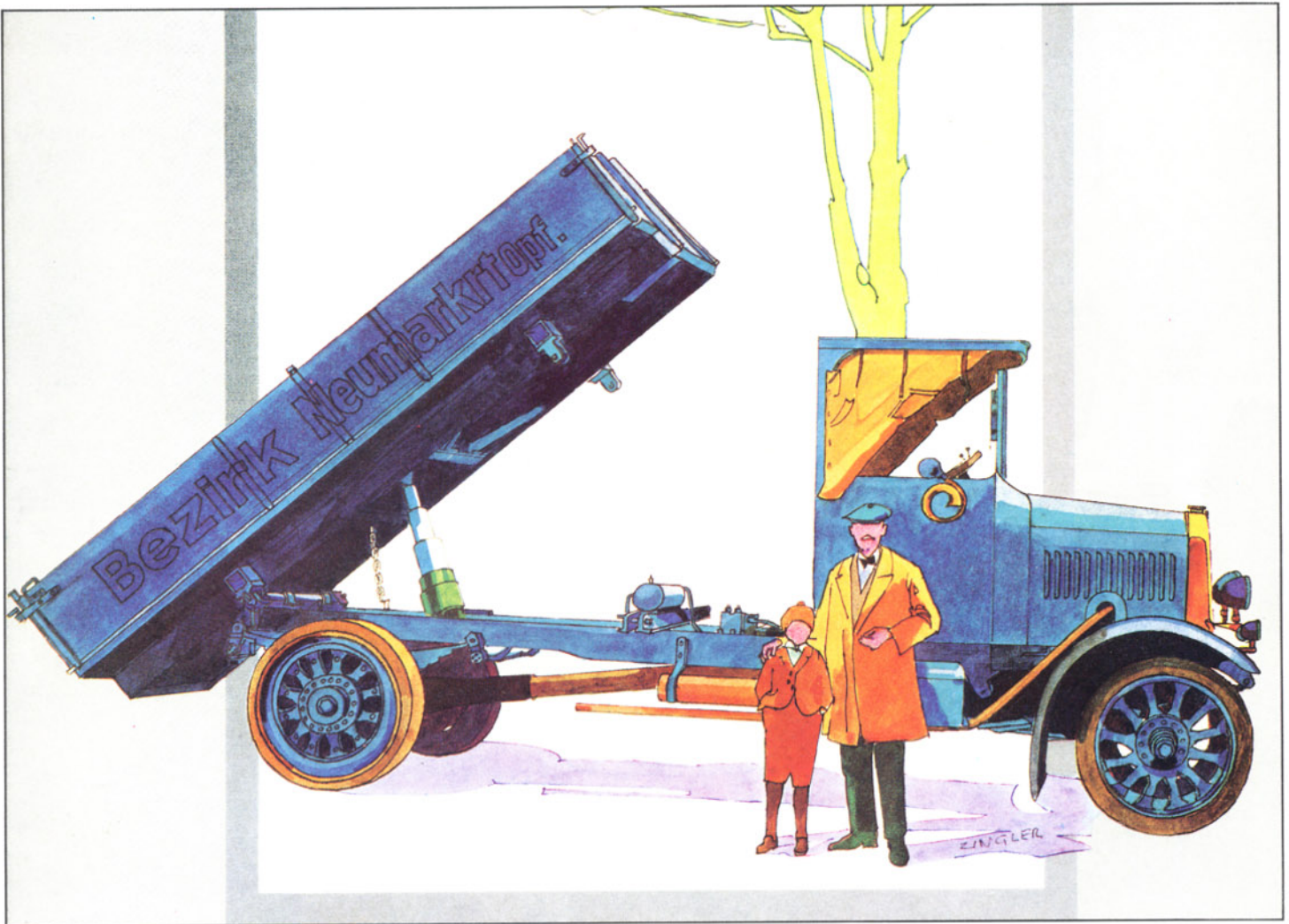


Bild 1: Hydraulischer Motor-Dreiseiten-Kipper der Firma F. X. Meiller, München, auf einem Fahrgestell der Firma MAN, Nürnberg, mit einer Nutzlast von 3,5 t (Baujahr 1925).

Zeichnung: F. X. Meiller

Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör

Im Eisenbahn-Journal 5/83 führten wir anhand des Dioramas „Altendorfen“ eine Fehlersuchaktion durch, bei der die Leser absicht-

lich eingebaute „epochale Fehler“ auffinden sollten.

Wie aus der „Musterlösung“ in Heft 7/83 zu

erfahren war, gab es jedoch nicht nur diese beabsichtigten Fehler, sondern es waren bei genauerem Hinsehen noch weitere Unstim-



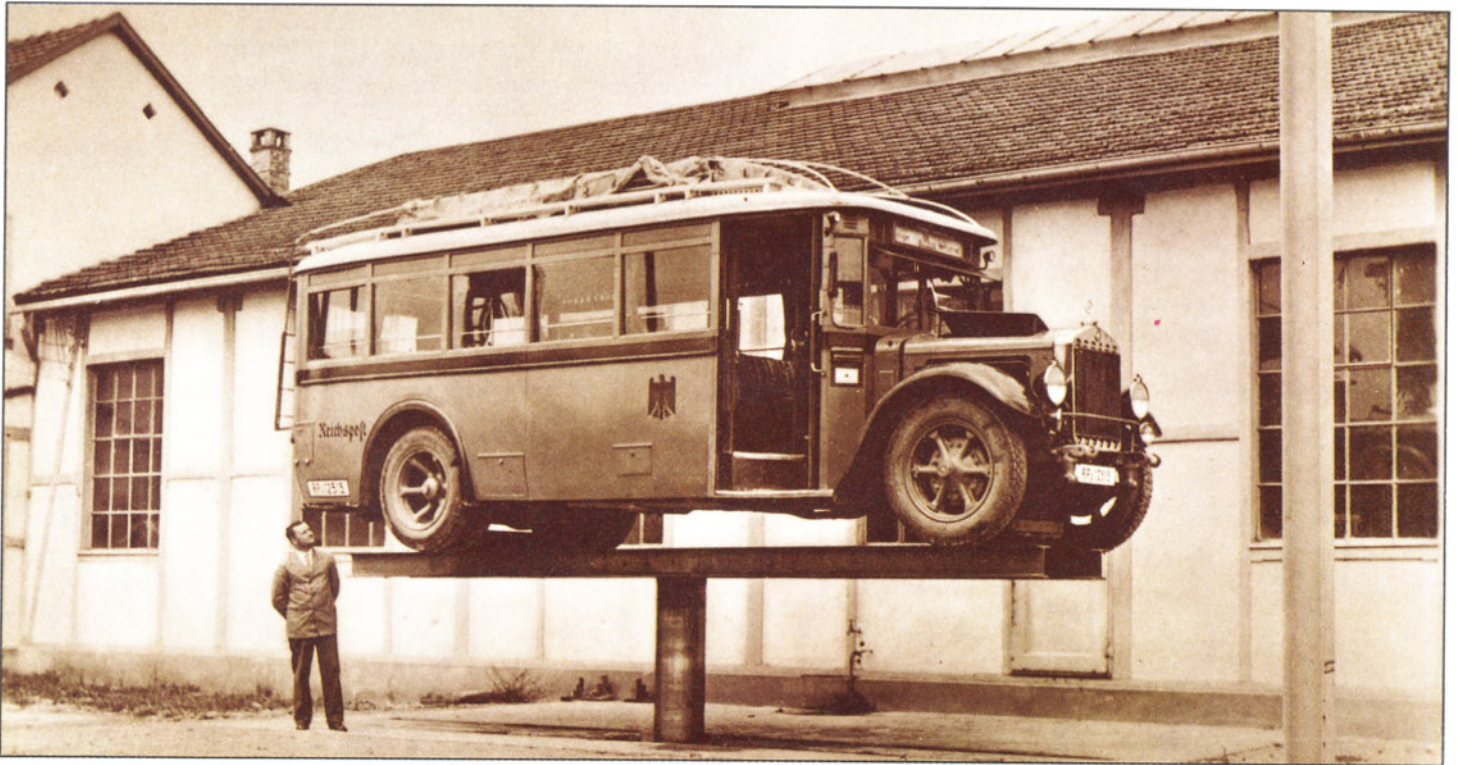


Bild 3: Omnibus der Reichspost von Daimler-Benz.

Foto: Sammlung Günther

migkeiten zu entdecken. Dies zeigt, wie schwer es ist, eine Modellbahnanlage oder ein Diorama in allen Details der gewählten Epoche entsprechend zu gestalten.

Diese Problematik wurde dann im Anschluß an den Bericht „Auf der Kgl. bay. Staatsbahn“ im Eisenbahn-Journal 1/84 aufgegriffen. Hierbei wurde auf die Schwierigkeiten, die sich für den Modellbahner bei Anwendung der bisher gültigen Epocheneinteilung ergeben, hingewiesen und erste Anregungen für eine neue, besser geeignete Epocheneinteilung gemacht. Diese Anregungen wollen wir hier aufgreifen und daraus einen Grundvorschlag für Im Bereich der DB gibt es folgende als Einschnitt geeignete Daten:

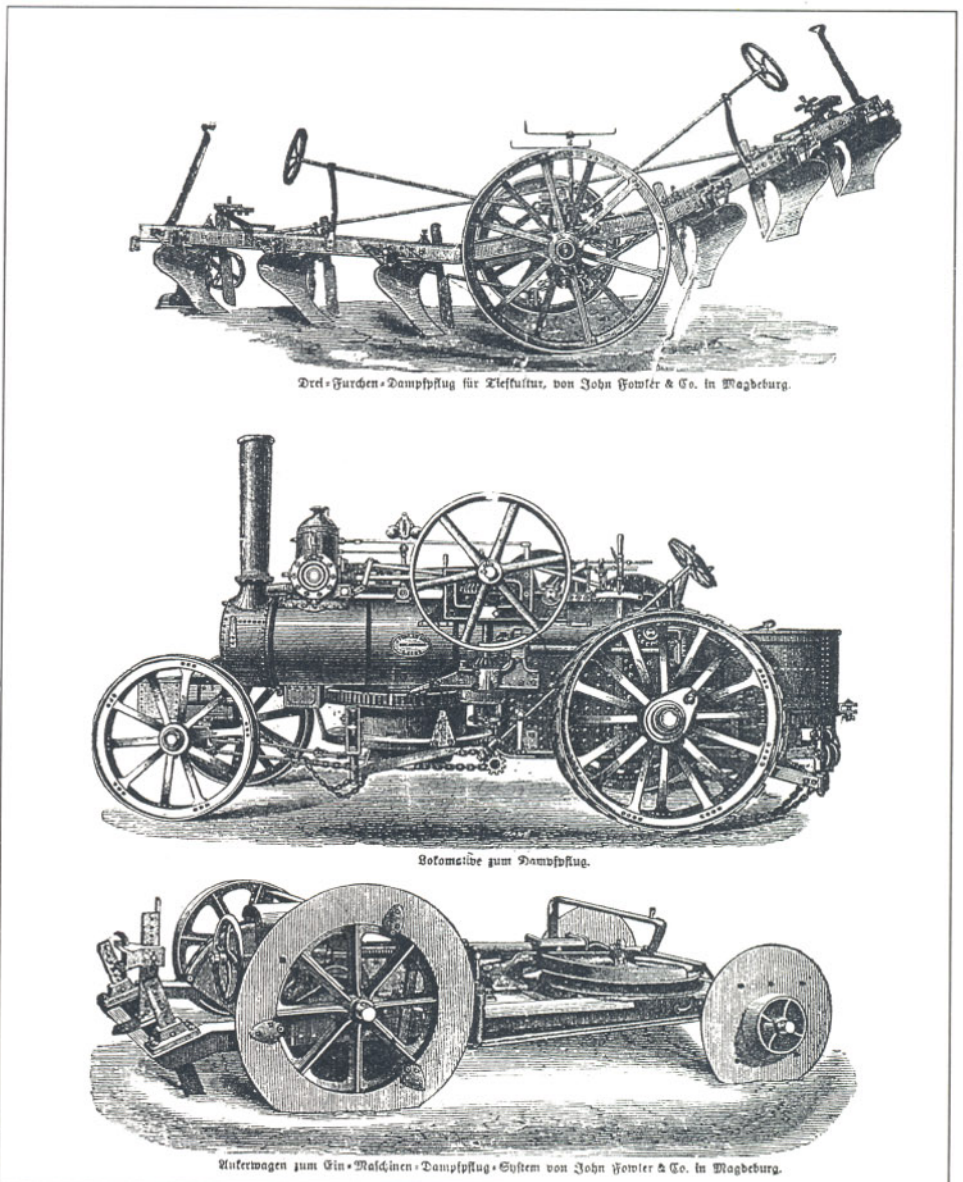
ab 1950: Einführung der Witte-Windleitbleche, Wegfall des Handrades an der Rauchkammertür, 26,4-m-Wagen, DB-Emblem und 3. Spitzenlicht

1968: Beginn der UIC-Numerierung

1977: Ende des Dampflokensatzes.

Die ersten Jahre der DB von 1949 bis 1951 kann man eigentlich noch der Epoche „II. Weltkrieg und Nachkriegszeit“ zuordnen, da hier die Lokomotiven meist noch in der DRG-Ausführung fuhren (2-Licht-Spitzensignal, Wagner-Windleitbleche, Handrad, ab 1950 Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“). Der Modellbahner kann für diese Zeitspanne also auch DRG-Loks als DB-Loks einsetzen. Der Schriftzug „Deutsche Reichsbahn“ läßt sich nur bei genauem Hinsehen aus geringer Entfernung vom Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“ unterscheiden! Von 1945 bis 1949 hatte ein Großteil der Eisenbahnfahrzeuge noch die alte DR-Aufschrift, meistens mit dem Hinweis U.S.-Zone für den amerikanischen Verwaltungsbereich. Ähnlich auch für die französischen und englischen Zonen. Nach der Währungsreform 1948 und der Gründung der Bundesrepublik 1949 wurde die Bundesbahn aus der Taufe gehoben. Die Umzeichnung erfolgte jedoch nicht schlagartig. Da die Zeit vor 1920 bisher nur von einer geringen Anzahl Modellbahnern nachgebildet wird, wurden hier die Epochengrenzen etwas weiter gefaßt.

Bild 4: Lokomotive, Ankerwagen und Dampfplug für Tiefkultur von John Fowler & Co in Magdeburg als Beispiel für Landmaschinen Ende des vorigen Jahrhunderts. Bild 4 und 6: Reproduktion aus: Das Reich der Erfindungen, Verlag Fischer und Kürsten, Leipzig; erschienen vermutlich 1896 bis 1900



Drei-Furchen-Dampfplug für Tiefkultur, von John Fowler & Co. in Magdeburg.

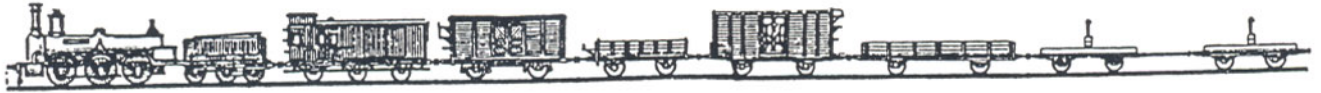
Lokomotive zum Dampfzug.

Ankerwagen zum Ein-Maschinen-Dampfplug-System von John Fowler & Co. in Magdeburg.

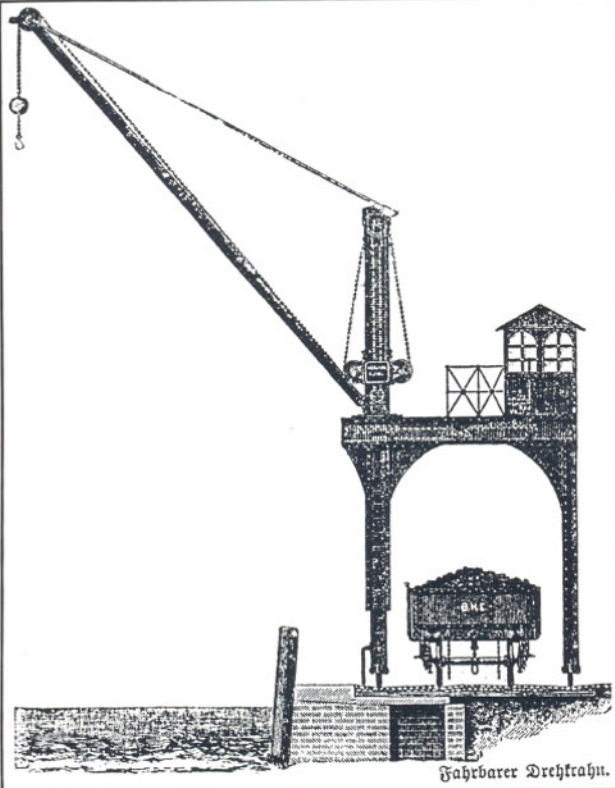
Bild 2: Originalfoto als Vorlage für die Zeichnung in Bild 1.
Foto: Archiv F.X. Meiller



Reihenfolge der Wagen in Personenzügen. Badwagen, Postwagen, Wagen mit I., II., III. u. IV. Klasse.



Reihenfolge der Wagen in Güterzügen. Güterwagen mit Abteil für den Zugführer, gedeckter Güterwagen, Kohlenwagen, Viehwagen, offener Güterwagen, Kessel- und Langholz-Transportwagen.

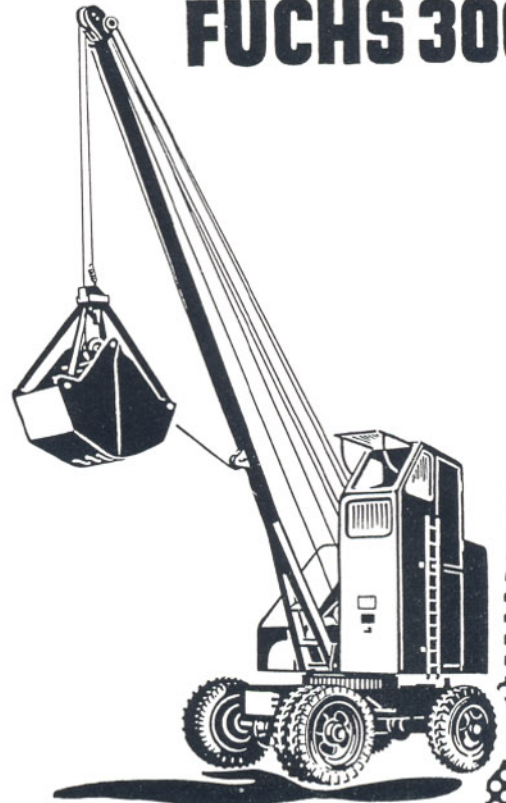


Fahrbarer Drehkran.

▲ Bild 5: Zugbildung und Wagenreihung bei Personen- und Güterzügen zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Reproduktion aus: M. Hartmann, Elemente des Eisenbahnbaues, Verlagsbuchhandlung J. J. Weber, Leipzig 1906.

◀ Bild 6: Fahrbarer Drehkran als Beispiel einer Ladehilfe Ende des 19. Jahrhunderts.

SCHÜTTGUTUMLADER FUCHS 300



Ohne Risiko kaufen!

Die Lieferung von über 2800 Kleinbaggern gibt Ihnen die Gewähr, eine erprobte und ausgereifte Konstruktion gekauft zu haben.

Im gesamten Bundesgebiet steht Ihnen der Kundendienst unserer Vertretungen mit gut sortierten Ersatzteillagern und erfahrenen Monteuren zur Verfügung.

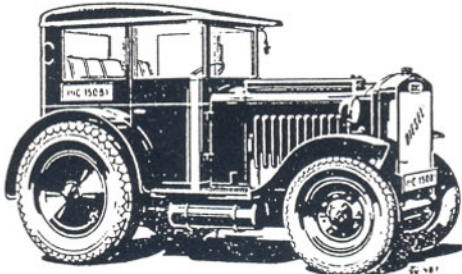


JOHANNES FUCHS
MASCHINENFABRIK
DITZINGEN - STUTTGART

◀ Bild 7: Werbeanzeige der Firma Kaelble. Reproduktion aus: Zeitschrift „Die Reichsbahn“, 9. Jahrgang, Heft 26, 28, Juni 1933.

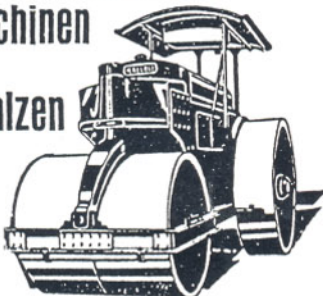
▶ Bild 8: Werbeanzeige der Firma Fuchs für den Schüttgutumlader Fuchs 300, der in den fünfziger Jahren von der DB in größerer Stückzahl zur Rationalisierung des Schüttgutumschlags auf den Bahnhöfen beschafft wurde. Reproduktion aus: Jahrbuch des Eisenbahnwesens, Band 9, Carl Röhrig Verlag, Darmstadt 1958.

KAELBLE



Expreszugmaschinen
und
Gleisbettungswalzen
mit Dieselmotoren

bei der
Deutschen Reichsbahn
bestens bewährt



CARL KAELBLE G.M.B.H.
MOTOREN- UND MASCHINENFABRIK
BACKNANG bei STUTTGART

Gegründet 1884

„Epochale Fehler“ vermeiden

Diese allgemeinen Bemerkungen zur Epochen-einteilung sollen unseren Lesern als Einstimmung am Anfang unserer neuen großen Serie „Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör“ dienen. Wir wollen in dieser Reihe dem Modellbahner helfen, beim Bau seiner Anlage oder Dioramen sogenannte „epochale Fehler“ zu vermeiden. Dazu soll auch das von der Industrie angebotene Zubehör auf seine Eignung für die verschiedenen Epochen untersucht werden. Außerdem wollen wir anhand von Fotos, Zeichnungen und auch Werbeanzeigen, insbesondere aus früherer Zeit, Hinweise auf noch fehlendes Zubehör geben. Diese Hinweise sind auch als Nachbau- und Ausgestaltungsanregungen gedacht, die wir teilweise mit Dioramen und kleinen Szenen im Modell verwirklichen wollen. Wir werden hierzu eine neue Epochen-einteilung als Grundlage für die epochenmäßige Zuordnung des Modellbahnzubehörs verwenden. Damit es der Modellbahner in Zukunft bei der Ausgestaltung seiner Anlagen und Dioramen leichter mit der Auswahl geeigneten Zubehörs hat, gleich hier eine Bitte an die Modellbahn- und Zubehörindustrie:

In den Katalogen und Prospekten sollte die jeweilige Epoche oder, noch besser, der Zeitraum des dargestellten Vorbildzustandes bei den einzelnen Modellen und Varianten aufgeführt werden.

Einige positive Beispiele hierzu sind schon zu erkennen:

Wiking-Katalog, Bereich „Klassische Modelle“

Liliput-Katalog, z. B. Seite 50ff. „Langenschwalbacher Wagen und Rheingold“

Als Negativbeispiel soll hier die Seite 77 aus dem Roco-Katalog genannt sein: Hier gehören alle Modelle zur „alten“ Epoche IV, aber welche Variante gehört zu welchem Zeitraum in dieser Epoche, welches ist dabei die neuere Ausführung?

Die Erfüllung der Bitte um eine genauere Zeitangabe für den Vorbildzustand bedeutet für die Industrie eigentlich nur einen geringen Mehraufwand bei der Katalogherstellung, da ja diese Daten bei der Auswahl der Vorbilder und auch bei der Modellherstellung vorliegen. Für den Modellbahner und Sammler ist durch eine solche Angabe die Wahl des für seine Zwecke geeigneten Zubehörs vereinfacht, da er nicht mehr lange recherchieren muß, ob das vorgesehene Teil überhaupt in die von ihm gewählte Epoche paßt.

Da die Erfüllung dieser Bitte aber wohl noch einige Zeit auf sich warten lassen wird, wollen wir zeigen, wie sich die verschiedenen Bereiche des Umfeldes der Bahn entwickelt haben. Wir denken dabei nicht nur an die Eisenbahn als solche, sondern auch an folgende Bereiche, die hier nur kurz angedeutet werden sollen:

Bauwerke (z. B. Häuser, Brücken etc.)

Straßenfahrzeuge (z. B. Pkw, Nutzfahrzeuge, etc.)

Landmaschinen und Fuhrwerke
Baumaschinen

Ladehilfen (z. B. Krane, Förderbänder etc.)

Kleinteile (z. B. Verkehrsschilder, Signale, Straßenlampen etc.)

Mode

Auch mit Vorschriften über Anschriften an Fahrzeugen, Zugbildung etc., wollen wir uns

dabei beschäftigen.

Hier sind wir natürlich auch auf die Mithilfe unserer Leser angewiesen, die wir bitten, uns mit entsprechenden Unterlagen, Fotos, Zeichnungen und Beschreibungen zu unterstützen.

Beim Einsatz des Zubehörs auf der Anlage hat der Modellbahner, der sich die späteren Epochen zum Vorbild gewählt hat, einen gewissen Vorteil, da er ohne weiteres auch Teile früherer Epochen ohne Stilbruch einsetzen kann. Dies wollen wir am Beispiel zweier Zusatzeinrichtungen aus dem direkten Bahnbereich kurz darstellen. Es handelt sich dabei um einen älteren Zuglaufanzeiger, der im Juni 1975 im Bahnhof Wetzlar (KBS 360, 540) aufgenommen wurde, und um die Bedienungsanleitung für eine Anrufschränke, die im Oktober 1983 im Bahnhof Dettum (KBS 236) fotografiert wurde. Allerdings sollte der Modellbahner sich beim Einsatz solcher Spezialitäten auf seiner Anlage einer gewissen Zurückhaltung bedienen, denn man findet sie heute meistens nur noch vereinzelt an ruhigen, stilllegungsverdächtigen Nebenstrecken, von denen das Netz der DB (leider!) immer mehr befreit wird.

Bevor wir uns mit dem Zubehör und seiner Zuordnung zu den einzelnen Epochen befassen, wollen wir hier noch ein paar Hinweise auf bei der Anlagen- und Dioramenausgestaltung hilfreiche Literatur geben. Allerdings ist damit keine Bücherliste gemeint, wir wollen hier nur andeuten, wo der interessierte Leser entsprechende Bücher und Zeitschriften finden kann.

Der Markt wird ja inzwischen immer stärker von mehr oder weniger empfehlenswerten Zeitschriften und Büchern zum Thema „Eisenbahn“ überschwemmt, so daß es für den einzelnen sehr schwierig ist, den Überblick zu behalten und die für seine Zwecke geeigneten Bücher zu finden. Außerdem sind diese Bücher oft nicht gerade billig, so daß sehr schnell ein großes Loch in den normalerweise begrenzten Modellbahnnetat gerissen wird, besonders dann, wenn man sich vor dem Baubeginn umfassend informieren will.

Sehr viele geeignete Bücher findet man beim Eisenbahn-Kurier Verlag und bei der Franckh'schen Verlagshandlung. Aber auch bei anderen Verlagen findet man Entsprechendes. Teilweise wird in diesen Büchern der gesamte DB- oder DRG-Bereich behandelt, aber es gibt auch sehr viele, die nur räumlich eng begrenzte Bereiche behandeln (z. B. das Buch „Eisenbahndreieck Distelrasen“ von C. Asmus und R. Jirowitz aus dem H. Merker Verlag). Weiterhin findet man gute und hilfreiche Literatur bei den vielen Festschriften zu den verschiedensten Bahnjubiläen. Hier seien nur die entsprechende Schriftenreihe der Westfälischen Verkehrsgesellschaft, in der die einzelnen Bahnen der WVG beschrieben sind, oder auch die Schrift „140 Jahre Signal- und Fernmeldewesen in Hannover“ von A. Diedrich zum 140jährigen Jubiläum der BD Hannover genannt.

Doch nicht nur die spezielle Eisenbahnliteratur ist eine gute und hilfreiche Informationsquelle, auch Bücher, die sich auf den ersten Blick gar nicht mit der Eisenbahn befassen, sind sehr gut für den Modellbahner geeignet. Nützlich ist ebenfalls „Heimatliteratur“ (z. B. das Buch „Der Dünsberg und das Biebertal“ aus dem Raum Gießen, herausgegeben vom Dünsberg-Verein in Biebertal). Solche Bücher



Bild 9: Bedienungsanleitung für eine Anrufschränke älterer Bauart, fotografiert im Oktober 1983 im Bahnhof Dettum.

Foto: U. Fetzer

findet man normalerweise nur in der Umgebung des darin beschriebenen Raumes, daher sollte man eventuell die Heimat- oder Wandervereine der gewählten Vorbildregion wegen entsprechender Literaturangaben anschreiben.

Eine weitere Informationsquelle, insbesondere für den Erbauer von Anlagen und Dioramen früherer Epochen, sind alte Bücher und Lexika, die man zum Teil sehr günstig in Antiquariaten und auf Flohmärkten erstehen kann.

Da sich aber der Modellbahner nicht alle für seine Zwecke geeigneten Bücher und Zeitschriften kaufen kann, will er noch Geldmittel für den Anlagenbau übrig haben, wollen wir ihm entsprechende Hilfen und Hinweise über geeignetes Modellbahnzubehör für die verschiedenen Epochen geben.

Neben Artikeln die die entsprechenden Epochen beschreiben, werden es Berichte über Spezialgebiete wie z. B.

Ladestraßen und ihre Ausstattung, incl. Straßenrollerbetrieb
Landmaschinen
Nutzfahrzeuge sein.

Hierüber mehr in den folgenden Ausgaben des Eisenbahn-Journals.

An dieser Stelle wollen wir an einen wichtigen Grundsatz erinnern, der von einigen Modellbahnern leider allzu leicht verdrängt wird:

„modelrailroading is fun“
oder auf deutsch

„Modellbahn macht Spaß“,

wie es insbesondere bei den amerikanischen Modellbahnern heißt.



Bild 10: Zuglaufanzeiger älterer Bauart mit Zeitanzeige mittels Zifferblätter (von Hand verstellbare Zeiger). Man beachte auch die Sitzbank und das Häuschen am anderen Bahnsteig. Fotografiert wurde diese Szene im Juni 1975 in Wetzlar. **Foto: U. Fetzer**



Bild 11: Ladestraße des Bahnhofs Giessen als Beispiel für die Ausgestaltung einer Ladestraße und als Vorschau auf einen entsprechenden Artikel: Zu erkennen sind unter anderem: Förderband, Gabelstapler, Lademaß, Überladekran, Fuchslader, Wagenkasten eines G 10 als Geräteschuppen, Lichtmasten mit Rammschutz aus Schienenprofilen und im Hintergrund eine kombinierte Kopf- und Seitenrampe sowie Kleincontainer. **Foto: U. Fetzer**

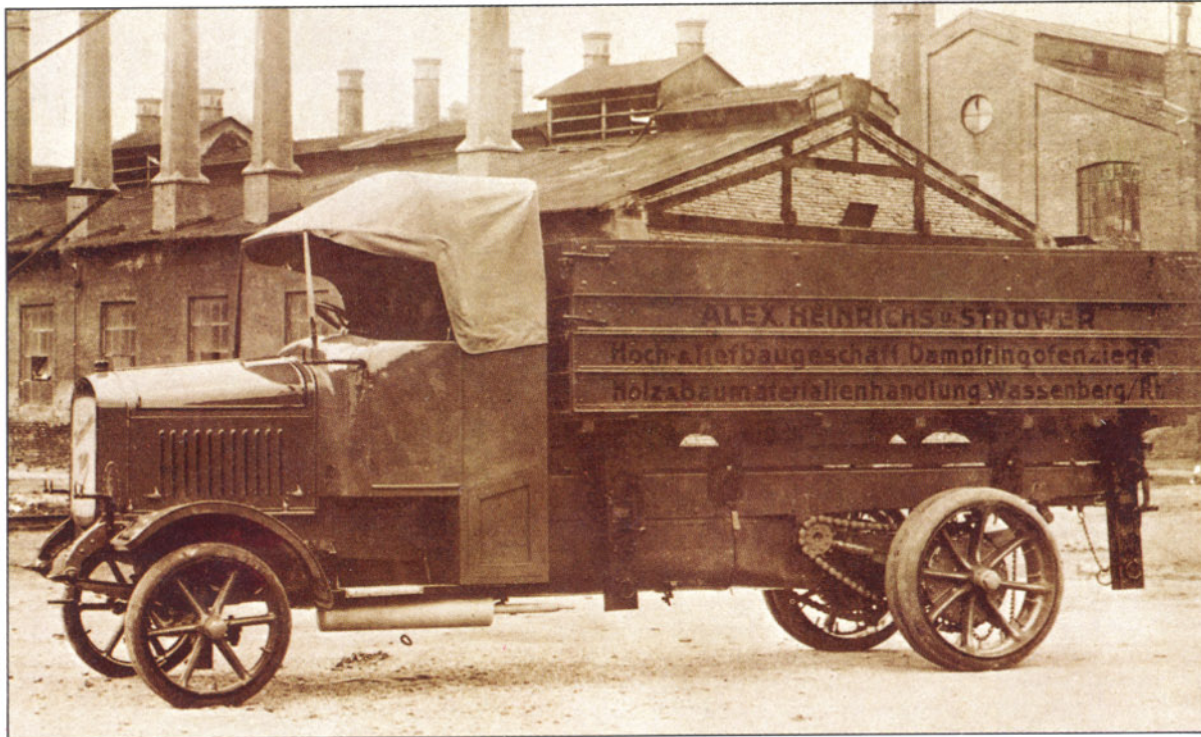


Bild 12: Winden-Zweiseiten-Kipper der Firma F. X. Meiller, München, auf Fahrgestell der Firma Mannesmann-Mulag, Aachen, mit einer Nutzlast von 4 t (Baujahr 1915). **Foto: Archiv F. X. Meiller**

Wir wollen daher keine strengen Vorschriften über die Ausgestaltung von Anlagen und Dioramen aufstellen, sondern dem Modellbahner mit Tips und Anregungen helfen. Inwieweit der einzelne sich daran hält, bleibt ihm dabei selbst überlassen und sollte auch nicht zu irgendwelchen, wie auch immer gearteten Belehrungsaktionen durch andere Modellbahner, die es besser zu wissen glauben, führen! Vielfach kann man sich bei epochenmäßigen Abweichungen mit entsprechenden Ausreden helfen, sei es eine „private Privatbahn“ oder

auch eine im Hinterhof bei der Staatsbahn stehengebliebene Lokomotive, die in Vergessenheit geraten ist und so dem „Schneidbrennerfaible“ einiger zuständiger Beamter entgangen ist. Hier sei nur an die erst 1982 im AW Trier der DB wiederentdeckte pr. G 3 nach Musterblatt M III-3 erinnert, die jahrelang als Kranbelastungsgewicht diente, dann vergessen wurde und jetzt als Museumslok wieder aufgearbeitet wird (wie das Leben halt manchmal so spielt!)

U. Fetzer

Für die Reihe „Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör“ suchen wir altes Bildmaterial (gegen Honorar) zu den im obigen Artikel genannten Bereichen. Bitte senden Sie Ihre Unterlagen unter dem Stichwort „Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör“ an den H. Merker Verlag, Rudolf-Diesel-Ring 5, 8080 Fürstenfeldbruck

Wir sind umgezogen! Unsere neue Anschrift lautet:

Hermann Merker Verlag
Rudolf-Diesel-Ring 5
8080 Fürstenfeldbruck
Tel.: (0 81 41) 50 48 und 50 49



Fachgeschäft für Modelleisenbahnen und Zubehör

Wir führen namhafte Herstellerfirmen zu verbraucherfreundlichen Preisen. Besuchen Sie uns, es lohnt sich, oder richten Sie ihre schriftliche Anfrage an uns.



4100 Duisburg 12-Melderich · Baustraße 16 · Tel. 02 03 / 43 64 40



Bild 1: Von Roco stammt der Steyr 680 im H0-Maßstab. Dieser LKW der oberen Mittelklasse ist in Österreich weit verbreitet.

Straßen-Nutzfahrzeuge

Roco

Seit Pola mit dem „brennenden Finanzamt“ manchem Modellbahn-„Biedermann“ zu Brandstifter-Gelüsten verhalf, haben Feuer-

wehren Hochkonjunktur. Zur Abwehr pyromanischer Exzesse offeriert nun Roco eine Variante des Feuerwehrwagens Steyr 91 TLFA 4000, der schon im Eisenbahn-Journal 1/84 vorgestellt wurde. Der Wagen –

Katalognummer 1312 – weist gegenüber seinem Vorgänger mit der Nummer 1311 eine Reihe von Unterschieden auf: Auf dem Führerhaus findet sich anstelle der beiden getrennten Rundum-Kennleuchten ein Blaulichtbalken, der Aufbau der Firma Rosenbauer wurde in Tagesleuchtfarben lackiert, anstelle eines Anti-Skid-Belages auf dem Dach und an der Stirnwand des Aufbaus weist er Riffblech auf. Der Monitor wurde ebenfalls abgeändert. Wie alle Steyr-Wagen von Roco, kann auch dieses Fahrzeug mit der Lenkung 1772 versehen werden. Weitere Extras: Kipp-Fahrerhaus und angeordnete Inneneinrichtung hinter den Rolltüren des Aufbaus. Zudem liefert Roco nun für Polizei, Feuerwehr und gewerbliche LKW Abziehbildbogen aus, die eine Reihe nützlicher Symbole aufweisen.

Einen in Österreich sehr weit verbreiteten Pritschenwagen der oberen Mittelklasse hat Roco zum Vorbild für ein weiteres H0-Fahrzeug gewählt: den Steyr 680 mit den früher üblichen Bordwänden aus Holz, deren Metallbeschläge im Modell schwarz bedruckt sind. Ein Anhänger-Dreieck – früher Pflicht in Österreich – liegt zur Montage auf dem Führerhaus bei. Die Scheinwerfer des Steyr – Bestellnummer 1512 – sind aus glasklarem Kunststoff gespritzt und von hinten eingesetzt. Dadurch besteht die Möglichkeit der nachträglichen Beleuchtung. Zudem kann der LKW mit der Zurüstpackung 1772 auf Lenkung umgerüstet werden.

Ebenfalls von Steyr stammt das Vorbild eines weiteren Roco-LKW-Modells: der Steyr 91

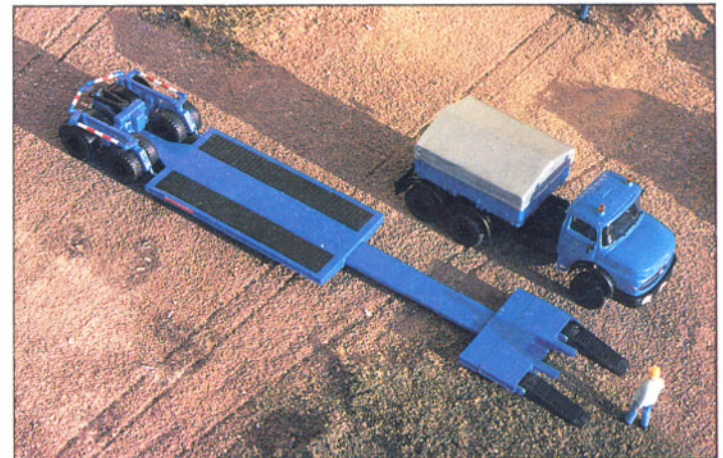


Bild 2: Feuerwehrautos stehen derzeit auch bei Roco hoch im Kurs. Zu dem im Eisenbahn-Journal 1/84 vorgestellten Steyr 91 TLFA 4000 wird nun eine Variante in Tagesleuchtfarbe angeboten. Zudem weist der Wagen anstelle der beiden Rundum-Kennleuchten einen durchgehenden Blaulichtbalken auf. Er kann, wie alle Steyr-Wagen von Roco, nachträglich mit einer Lenkung ausgerüstet werden.



Bild 3: Auch Preiser widmet sich der Feuerbekämpfung auf Modellanlagen. Von diesem Hersteller stammt der Feuerwehr-Schlauchwagen auf Mercedes-Fahrgestell.

Bilder 4 und 5: Die Sattelzugmaschine Daimler-Benz Typ 2624 kommt ebenfalls von Preiser. Sie kann mit dem Tieflader 1124 kombiniert werden. Für lange Ladungen läßt sich der Tieflader in der Länge verstellen. Er verfügt über hochklappbare Auffahrampen.



„Elin“ mit Goldhofer-Tiefloader. Bei der Firma „Elin“ handelt es sich übrigens um ein österreichisches Energie-Unternehmen. Zur Anbringung der entsprechenden Abziehbilder – sie liegen der Packung bei – empfiehlt es sich, einen Weichmacher (zum Beispiel von Gaßner) zu verwenden. Der Goldhofer-Tiefloader weist abnehmbare Ladung, voll bewegliche Auffahrtrampen sowie vorbildgetreu nachgebildete Radbremszylinder und Bremswellen auf.

Dieser in Österreich weit verbreitete Tiefloader der 30-Tonnen-Klasse wird von Roco in zwei weiteren Varianten als Einzelpackungen angeboten: Zum einen in einer gelblackierten Version, der zusätzlich zu den beiden einteiligen Auffahrtrampen ein Satz zweiteiliger Rampen beiliegt, zum anderen in Militärausführung (nicht abgebildet, Bestellnummer 339 S), die aus olivgrünem Kunststoff gespritzt ist. Diesem Militärtiefloader liegen einteilige Rampen bei, jedoch mit Spindelabstützung gegenüber der Bügelabstützung bei der Zivilversion. Anstelle der Kettenkästen im vorderen Teil der Ladefläche verfügt der Militärtiefloader über Riffelblechbeplankung. Auch die Schmutzklappen für die Vorderachse sowie zahlreiche Befestigungsringe und Griffe unterscheiden die Militär- von der Zivilausführung.

Neu bei Roco ist auch die Version des Steyr 91 mit langem Kipp-Fahrerhaus und Kipperbrücke für den Einsatz bei Straßenmeistereien. Die vordere Stoßstange ist bereits mit der Anbauplatte für den Schneepflug 1775 (als Zubehör erhältlich) ausgerüstet. Die Spiegel liegen – wie bei allen vorgestellten LKW – der Verpackung lose bei.

Preiser

Zur Bekämpfung von Brandherden trägt auch die Firma Preiser ihr Scherflein bei: Als Neuheit wird unter der Bestellnummer 1144 ein Feuerwehr-Schlauchwagen auf Mercedes-Fahrgestell angeboten. Wir haben die beiliegenden Türen in geöffnetem Zustand montiert; der Spiegel an der Fahrertür schwenkt mit der Tür auf. Die am Dach befestigte Schlauchbrücke kann auch separat zur Überbrückung einer Straße mit Schläuchen aufgestellt werden.

Ebenfalls von Preiser stammt die Sattelzugmaschine Daimler-Benz Typ 2624. Sie ist mit dem Tiefloader 1124 – einem „Scheuerle“-Fahrzeug – aus dem gleichen Hause kombinierbar. Dieser Tiefloader verfügt über hochklappbare Auffahrtrampen und kann für lange Ladungen ausgezogen werden. Unser Fahrzeug ist für den Export vorgesehen und wurde deshalb mit Zollnummern aus der Kranpackung (Kranfahrgestell) ausgerüstet.

Kibri

Der Mobilbagger 922 von Liebherr, Vorbild des Kibri-Modells (B 1040), hat es uns besonders angetan. Abweichend von der Serienausstattung, wurde er anders lackiert und beschriftet. Zusätzliche Außenspiegel (von Roco, Herpa oder Preiser), neue Fahrerfigur (Preiser), zusätzlicher Arbeitsscheinwerfer (Roco) und die nachträgliche Aufstellung der Frontscheibe stehen dem sehr schönen Modell gut zu Gesicht. Schade nur, daß vor dem Fotografieren keine Zeit zum Waschen blieb: Die Schmutzspuren stammen noch von der vorhergehenden „Wühlarbeit“. **W. Kosak**



Bild 6: Der Kibri-Bagger nach dem Vorbild des Mobilbaggers 922 von Liebherr besticht durch äußerst sorgfältige Detaillierung. Wir haben ihn für die Aufnahme noch ein wenig verschmutzt und gesupert.



Bild 7: Der Steyr 91 „Elin“ mit Goldhofer-Tiefloader kommt ebenfalls aus dem Hause Roco.

Bild 8: Die gelblackierte Version des Goldhofer-Tiefloaders liefert Roco mit zweiteiligen Auffahrtrampen.

Bild 9: Mit einer Anbauplatte für den Schneepflug 1775 ist die Roco-Version des Steyr 91 mit langem Kipp-Fahrerhaus und Kipperbrücke ausgerüstet.

Alle Fotos: W. Kosak

