

B 7539 F  
ISSN 0720-051X

3/1984

Mai

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



# Eisenbahn JOURNAL

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





Wochenend-Idylle am Samstagnachmittag in Stuttgart-Münster. Die Freizeitkicker im Vordergrund nehmen keine Notiz von der vorbeifahrenden 193 002, die mit dem Nah-Eilgüterzug 62 727 von Kornwestheim nach Untertürkheim unterwegs ist (11. 4. 1981).

Foto: A. Ritz

**Zu unserem Titelbild:**

Die Fahrleitungsmasten sind im Januar 1968 bei Vehrthe zwar schon gesetzt, doch noch sind die ölgefeuerten 01.10 vor den schweren Schnellzügen Hamburg – Köln unentbehrlich.

Foto: L. Rothowe

**Zu unserem Poster (Seite 42/43):**

Die tiefstehende Abendsonne sorgte im Mai 1969 bei der Ausfahrt aus Eutingen für die faszinierende, fast theatrale Beleuchtung des Motivs.

Foto: R. Bastin

**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  
Postcheckkonto 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 33.000

# Aus dem Inhalt . . .

Seite

Die Schnellzuglokomotive 012 081	4
Die Triebwagenzüge der Baureihe ET/ES 85	14
Bayern-Journal (Die Gattung B XI)	16
Abschied von der E 93	22
Typenskizzen der preuß. G 7	31
Die preußische G 9	32
Betriebsbeispiele	37
Bahnbetriebswerk mit Ortsgüteranlage	40
Modellbahn-Dioramen (9. Teil)	44
»Unsere Gelben Seiten« - Adreß- und Telefonverzeichnis	48
Vierachsiger offener Selbstentladewagen Fad 159	51
Bücherecke	52
Gruppenverwaltung Bayern im Modell (2. Teil)	54
Großer Modellbau-Wettbewerb	62
Neuheiten-Journal	70
Mini-Markt	75
Verlagsbestelliste	76

## Streikbrecher

Beinahe wären wir mit der pünktlichen Auslieferung unseres vorhergehenden Eisenbahn-Journals (2/84) in arge Bedrängnis gekommen. Schuld daran war der LKW-Streik am Brenner. Um in Zukunft solchen Schwierigkeiten aus dem Weg gehen zu können, hat uns unser Mitarbeiter Herr Lohstädt einen eigenen „Journaltransport-LKW“ en miniature als Streikbrecher zur Verfügung gestellt. Das Fahrzeug hat sogar neben vielen weiteren Details das richtige Kennzeichen FFB für Fürstenfeldbruck. Für nachbauinteressierte Bastler einige Hinweise: Die Herpa-Zugmaschine wurde mit verschiedenen Zurüstteilen gesupert bzw. umgebaut. Der Auflieger stammt von Roco, das Michelin-Männchen auf dem Führerhaus von Preiser und die Abziehbilder von Italeri. Durch weitere Umbauarbeiten wurde das Fahrzeug tiefergelegt und das Führerhaus als Kippkabine ausgeführt.

Foto: W. Kosak





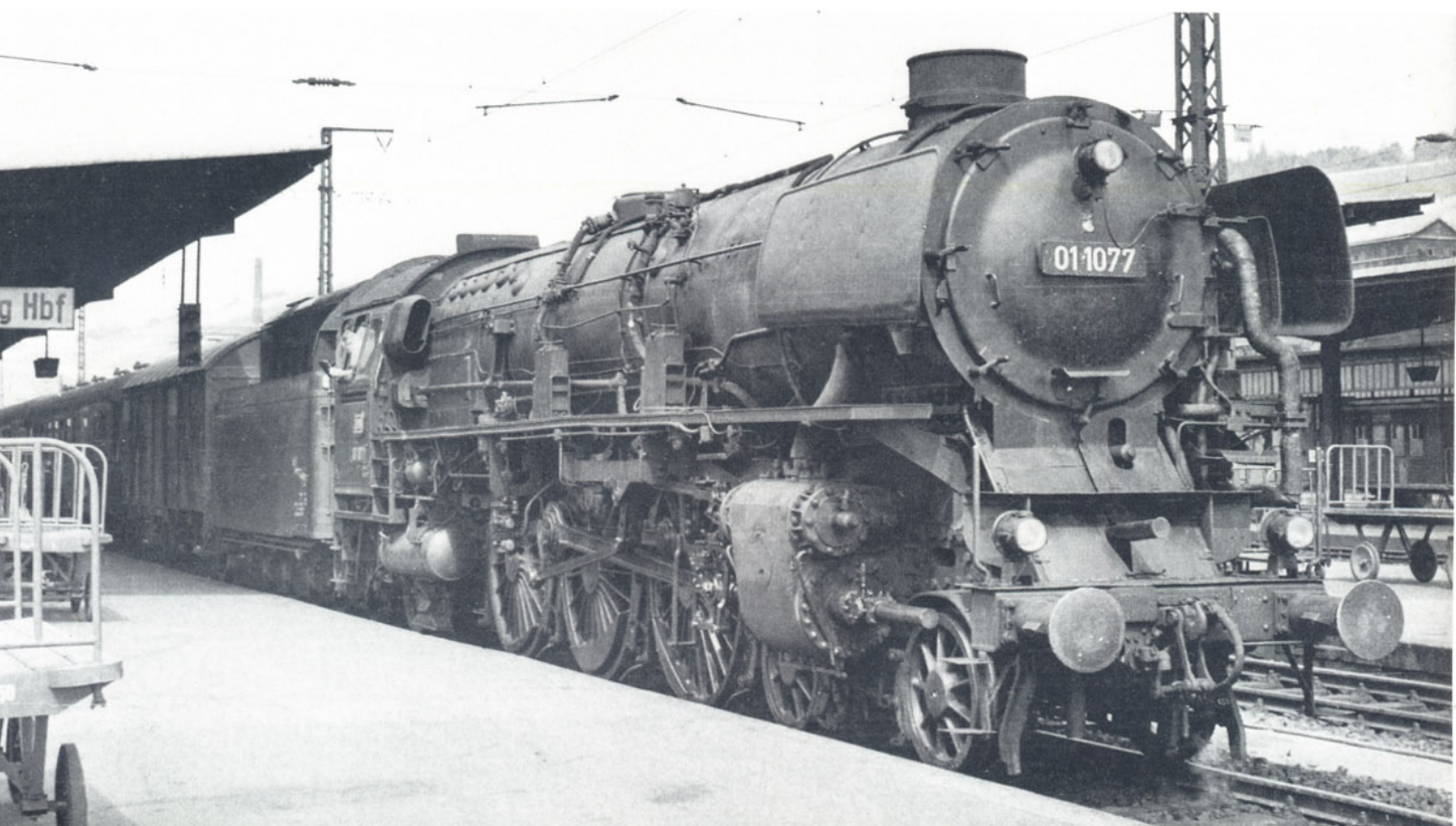
**Bild 1:** Die Strecke Rheine – Norddeich war das letzte Einsatzgebiet der ölgefeuerten 01.10 bei der DB. Mit dem E 1631 dampfte am 28. 8. 1972 die 012 064 bei Salzbergen Richtung Emden.  
Foto: J. Nelkenbrecher

# Die Schnellzuglokomotive 012 081

Nachdem zu Beginn der dreißiger Jahre die neuentwickelten Schnelltriebwagen mit Verbrennungsmotoren großes Aufsehen erreg-

ten, erwog man bei der Deutschen Reichsbahn auch den Bau neuer und schnellerer Dampflokomotiven für den Fernreiseverkehr.

Angestrebt waren Reisegeschwindigkeiten zwischen 120 km/h und 150 km/h. Bereits im September 1935 lagen der Hauptverwaltung





◀ **Bild 2:** Ende der fünfziger Jahre gehörten die Schnellzug-Dampflokomotiven der Baureihe 01, 10 in Würzburg zum Alltagsbild. Am 12. 7. 1959 steht die 01 1077 am Bahnsteig in Würzburg Hbf mit einem Eilzug zur Abfahrt bereit.  
**Foto: A. Schöppner**

**Bild 3:** Im Bw Emden gelang am 9. 2. 1975 dem Fotografen diese stimmungsvolle Aufnahme der 012081, die von Oktober 1972 bis Mai 1975 beim Bw Rheine im Einsatz war.  
**Foto: J. Nelkenbrecher**



die ersten Entwürfe für neue Dreizylinder-Lokomotiven vor. Diese und auch noch einige weitere Projektstudien fanden aber keine Zustimmung bei den verschiedenen Gremien, die für die Beschaffung neuer Lokomotiven verantwortlich zeichneten. Nachdem man

sich dann im Reichsbahn-Zentralamt und im Vereinheitlichungsbüro der Deutschen Lokomotivbau-Vereinigung zusammengerauft hatte, fiel die Entscheidung zu Gunsten einer Stromlinienlokomotive mit Drillings-Triebwerk. Die Stromschale zur Verminderung des

Luftwiderstandes sollte die Wirtschaftlichkeit der Lokomotiven verbessern. Vom Dreizylinder-Triebwerk versprach man sich neben der höheren Anfahrzugkraft und des besseren Massenausgleichs auch einen ruhigeren Lauf der Maschine.



◀ **Bild 4:** Mit einem schweren Schnellzug nach Hamburg doniert die 01 1063 bei Belm die Steigung zwischen Osnabrück und Vehrte hinauf (24. 3. 1968).

Foto: L. Rotthowe

**Bild 5:** Bis auf die Autotransportwagen stammt die gesamte Garnitur des D 914 aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg. Die 012081 durchfährt am 3. 8. 1969 gerade den Bahnhof Glückstadt.

Foto: G. Neumann

**Bild 6:** In einem tadellosen Zustand präsentierte sich im Februar 1967 die 01 1103 des Bw Kassel im Bahnhof Altenbeken. Am Zughaken hat sie den E 687 nach Rheine.

Foto: L. Rotthowe





**Bild 7:** Die Beförderung der Schnellzüge Hamburg – Köln gehörte lange Zeit zu den Aufgaben der 01.10. Das Foto vom Herbst 1965 zeigt die 01 1059 im schweren Schnellzugdienst zwischen Ostercappeln und Vehrthe im Wiehengebirge. Foto: L. Rotthowe

Erst im Jahre 1938 wurde ein Beschaffungsprogramm für die Zeit von 1939 bis 1943 erstellt, das den Bau von insgesamt 400 Lokomotiven der Baureihe 01<sup>10</sup> vorsah. Ein Jahr

später war man schon etwas bescheidener geworden, denn im März 1939 kam es zur Bestellung von 205 Fahrzeugen. Die Baumusterlokomotive 01 1001 und die Maschinen

01 1052 bis 01 1105 sollten von der Berliner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft, BMAG, vormals L. Schwartzkopff, geliefert werden. Weitere Baulose gingen an die Lokomotivfa-

**Bild 8:** Bahnsteigszene in Hamburg Hbf: Die 01 1071 hat sich an die Spitze des „Skandinavien-Holland-Expreß“ gesetzt. Nach erfolgter Bremsprobe kann der F 392 seine Fahrt Richtung Bremen fortsetzen. Foto: L. Rotthowe





**Bild 9:** Die vier dreiachsigen Umbauwagen stellen für die 012 063 und die 042 unbekannter Ordnungsnummer keine schwere Fuhre dar. Unweit von Norddeich dampfen die beiden Lokomotiven mit ihrem Personenzug durch die Weite Ostfrieslands Emden entgegen. **Foto: J. Nelkenbrecher**

briken Krupp, Borsig, Henschel, Krauss-Maffei und auch wieder an die BMAG. Die Abnahme der Baumusterlokomotive 01 1001 mit der Fabrik-Nr. 11 000 erfolgte am

29. 8. 1939. Einschließlich des Tenders lagen die Beschaffungskosten bei 259 800 Reichsmark. Der Beginn des Zweiten Weltkrieges führte dann aber zur Stornierung der meisten

Aufträge. Nur die bei der BMAG bestellten Maschinen 01 1052 bis 01 1105 durften noch gebaut werden. Mit den Fabrik-Nrn. 11 308 bis 11 361 wurden die Fahrzeuge zwischen

**Bild 10:** Mit einem Leerzug begegnet uns hier am 28. 4. 1972 die 012081 auf der Westerlandstrecke in der Nähe von Glückstadt.

**Foto: G. Neumann**





**Bild 11:** 01 1074 hat im Februar 1967 mit dem F 191 „Holland-Skandinavien-Express“ den Scheitelpunkt der Strecke Osnabrück – Bremen im Wiehengebirge überwunden und rollt nun bei Vehrte talwärts. Hinter der Lok laufen zwei Wagen der Niederländischen Eisenbahnen sowie ein Speisewagen der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft. **Foto: L. Rotthowe**

**Bild 13:** Diese Aufnahme vom Oktober 1966 zeigt die 01 1055 mit einem Schnellzug nach Köln auf Bergfahrt im Wiehengebirge zwischen Ostercappeln und Vehrte. **Foto: L. Rotthowe**

Februar und September 1940 ausgeliefert. Bereits wenige Jahre nach ihrer Indienststellung begann aber der Glanz der neuen Giganten zu verblassen. Mangelhafte Pflege, Schwierigkeiten bei der Materialbeschaffung

und bei der Unterhaltung hinterließen ihre Spuren. Hinzu kamen ab 1943 verschiedene Ausfälle durch Kriegsschäden. Dennoch überlebten alle 55 Maschinen den Krieg und verblieben nach 1945 auf dem Gebiet der

späteren Bundesrepublik Deutschland. Im Jahre 1948 wurde die 01 1067 ausgemustert, alle anderen Fahrzeuge konnten dann aber von 1949 bis 1951 instandgesetzt werden. Hierbei wurden die Reste der noch vorhande-

**Bild 12:** Die 012 081, die Märklin als Vorbild für sein Modell der Baureihe 01.10 (Öl) ausgewählt hatte, ist am 25. 10. 1971 mit dem E 1571 bei Glückstadt Richtung Hamburg unterwegs. **Foto: G. Neumann**

**Bild 14** (rechte Seite unten): Von April 1967 bis September 1972 war die 012 081 beim Bw Hamburg-Altona beheimatet und meist auf der Strecke nach Westerland (Sylt) eingesetzt. Mit einer interessanten Wagengarnitur, gebildet aus Vorkriegswagen, verläßt sie am 7. 7. 1970 den Bahnhof Meldorf. **Foto: G. Neumann**







**Bild 15:** Über dem Emsland hat sich ein Gewitter zusammengebraut, doch bei Lathen scheint noch die Sonne. Die 012 075 führt im September 1972 einen Eilzug von Emden nach Rheine.  
Foto: R. Bastin

nen Stromlinienverkleidungen entfernt und die Kessel mit einer normalen Beblechung versehen. Bald zeigten sich nun aber Ermüdungserscheinungen des Stahls im Bereich der Stehkessel. Da die Deutsche Bundesbahn nicht auf die Lokomotiven verzichten konnte, wurden neue Ersatzkessel bei Hen-

schel bestellt und von 1953 bis 1956 im AW Braunschweig eingebaut. Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und um die Leistung zu steigern, empfahl das Bundesbahn-Zentralamt Minden im Jahre 1957, eine größere Anzahl von Lokomotiven auf Ölfeuerung umzustellen und erließ eine

entsprechende Verfügung. Nach den guten Ergebnissen mit der bereits 1956 umgerüsteten 01 1100 wurden weitere 33 Maschinen ausgewählt und in den Jahren 1957 und 1958 umgebaut. Zu diesen Fahrzeugen zählte auch die Lok 01 1081, die nach ihrer Ausmusterung sorgfältig konserviert und danach am

**Bild 16:** Die letzten mit Dampflokomotiven bespannten Schnellzüge der DB verkehrten bis Mai 1975 mit der Baureihe 01.10 auf der Strecke Rheine – Norddeich. Auf unserem Foto jagt die 012 084 mit ihrem Schnellzug durchs Emsland an einer Blockstelle vorbei Richtung Süden.  
Foto: J. Nelkenbrecher



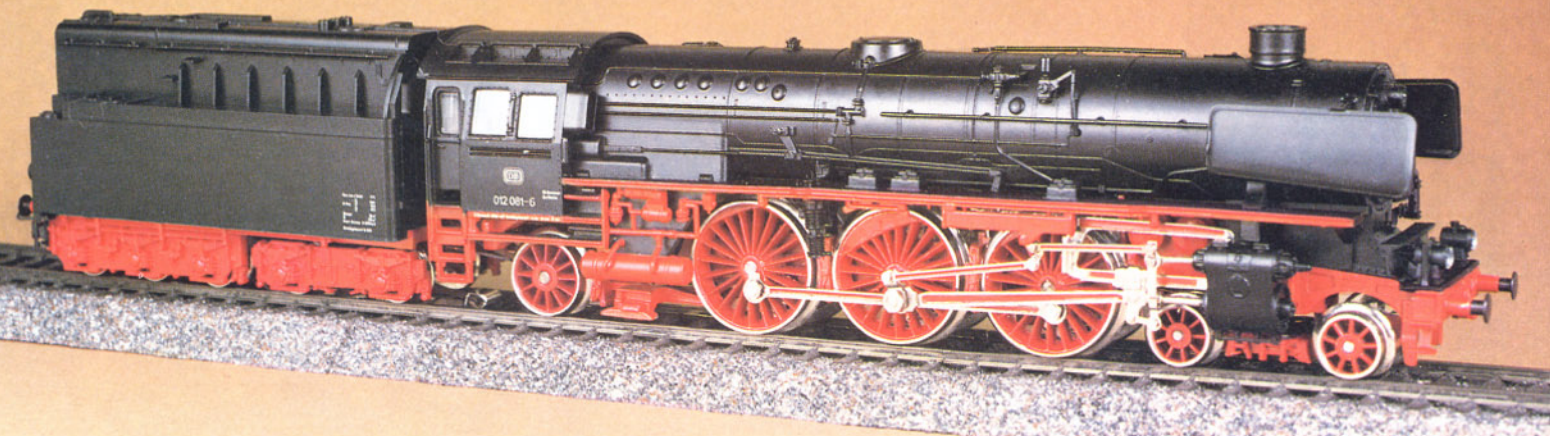


Bild 17: Mit dem H0-Modell der 012081 erfüllt Märklin den Wunsch vieler Modelleisenbahner, zumal die Lok auch in der Hamo-Ausführung für Gleichstrombahnen geliefert wird.

3. und 4. November 1977, zusammen mit einer Maschine der Baureihe 044, in den Grünanlagen des Parksanatoriums Plehn in Bad Münster am Stein als Denkmal aufgestellt wurde. Am 20. April 1940 war die Lokomotive von der Berliner Maschinenbau AG mit der Fabrik-Nr. 11 337 geliefert und am 6. Mai 1940 von der Deutschen Reichsbahn abgenommen worden. Der Einbau des Ersatzkessels erfolgte am 22. 12. 1955 im AW Braunschweig, der Umbau auf Ölfeuerung bei Henschel war am 4. 11. 1957 abgeschlossen.

## Die 012081-6 als Modell in der Baugröße H0

Was in Fachkreisen im Herbst 1983 noch als Gerücht gehandelt wurde, ist bei der Neuheitenpräsentation im Dezember für die Fachpresse und im Februar 1984 bei der Nürnberger Messe für den Fachhandel zur Wirklichkeit geworden. Märklin schuf ein Modell der Baureihe 01<sup>10</sup> in der Baugröße H0 und erfüllt damit einen oft geäußerten Wunsch vieler Modellbahner. Besonders erfreulich ist die Tatsache, daß das Modell auch in der HAMO-Ausführung für Gleichstrom-Betrieb erscheinen wird. Als Vorbild diente die zuvor beschriebene 012081-6.

Das Modell hat eine Länge über Puffer von 278 mm. Sowohl der Kessel, als auch das Fahrgestell der Lok sind aus Zinkdruckguß gefertigt. Der Umlauf, das Führerhaus und der Öltender sind dagegen aus Kunststoff gespritzt. Der Motor hat seinen Platz im Bereich des Stehkessels und treibt über verdeckt angeordnete Stirnräder alle drei Treib- und Kup-

pelachsen an. Das hohe Eigengewicht der Lok und zwei Haftreifen verleihen dem Modell eine außerordentlich hohe Zugkraft. Bei der Wechselstrom-Ausführung wird die Umschaltung der Fahrtrichtung elektronisch gesteuert. Die Lokomotive ist bereits für den Einbau eines Raucherzeugers vorbereitet. Bei der Detaillierung von Lok und Tender begnügte man sich mit der Nachbildung aller wesentlichen Einzelheiten. Nur so konnte der Preis in vertretbarem Rahmen gehalten und dadurch der in dieser Branche spürbaren Verteuerung der Produkte entgegengewirkt werden. Vermissen wird man allerdings das versetzte Gegengewicht an den Treibrädern des ersten Radsatzes und die exakte Nachbildung der großen Scherenbremsen. Auch für diesen Verzicht gibt es eine plausible Erklärung. Der für die 012 entwickelte Fahrwerkrahmen wird auch bei der Baureihe 03 verwendet und verlangte einen Kompromiß. Dennoch ist die 012081 ein Modell das wieder viele Freunde finden und sich durch einen hohen Gebrauchswert auszeichnen wird.

HO

### Stationen der Lokomotive 01 1081

Bis 30. 12. 1942	Bw Bebra
Bis 2. 11. 1944	Bw Braunschweig
Bis 24. 1. 1945	Bw Hannover-Ost
Bis 4. 2. 1949	Bw Braunschweig Hbf
Bis 4. 2. 1963	Bw Bebra
Bis 14. 4. 1967	Bw Kassel
Bis 30. 9. 1972	Bw Hamburg-Altona
Bis 31. 5. 1975	Bw Rheine

Diesen Angaben aus dem Bw Rheine ist noch hinzuzufügen, daß die Lokomotive nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges zunächst nicht betriebsfähig abgestellt blieb und erst vom 19. März bis 29. April 1949 im Ausbesserungswerk Frankfurt-Nied instandgesetzt wurde. Die meisten Lokomotiven der Baureihe 01<sup>10</sup> Öl, die ab 1. 1. 1968 die Bezeichnung 012 erhielten, wurden in der Zeit von 1968 bis 1972 ausgemustert. Als dann am 31. Mai 1975 das Ende dieser Baureihe kam, erloschen die Feuer in den letzten sieben dieser mächtigen Maschinen, unter denen sich auch noch die 012081-6 befand. Jede der Lokomotiven hatte bis zur Ausmusterung recht beachtliche Laufleistungen erbracht, wie nachfolgende Aufstellung zeigt.

Lokomotive	Ablieferung	Laufleistung/km
012055	2. 2. 1940	4 166 732
012061	22. 2. 1940	4 177 831
012063	28. 2. 1940	3 931 461
012066	10. 3. 1940	4 106 959
012075	12. 8. 1940	3 840 673
012081	20. 4. 1940	3 326 000
012100	20. 7. 1940	3 769 374

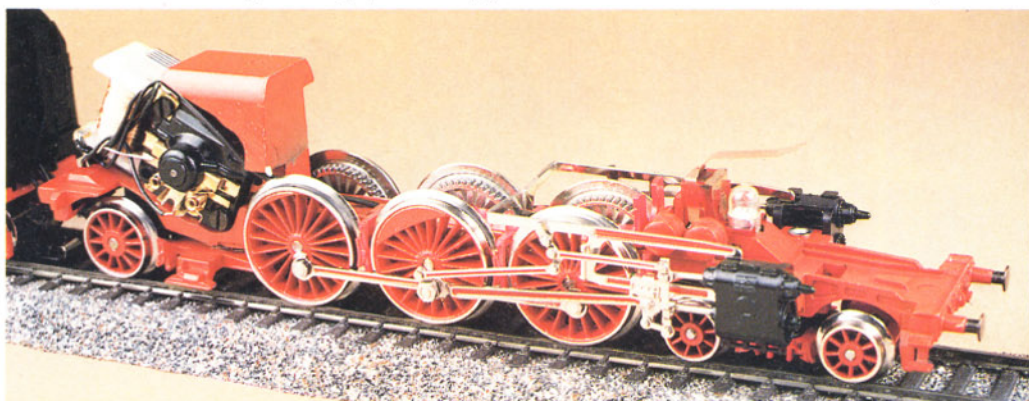
Die letzte Maschine aus dieser Gruppe rostete jahrelang still vor sich hin, derzeit wird sie nun aber im AW Offenburg wieder instandgesetzt. Im Jubiläumsjahr 1985 soll die 01 1100 in frischem Glanz der Öffentlichkeit präsentiert werden.

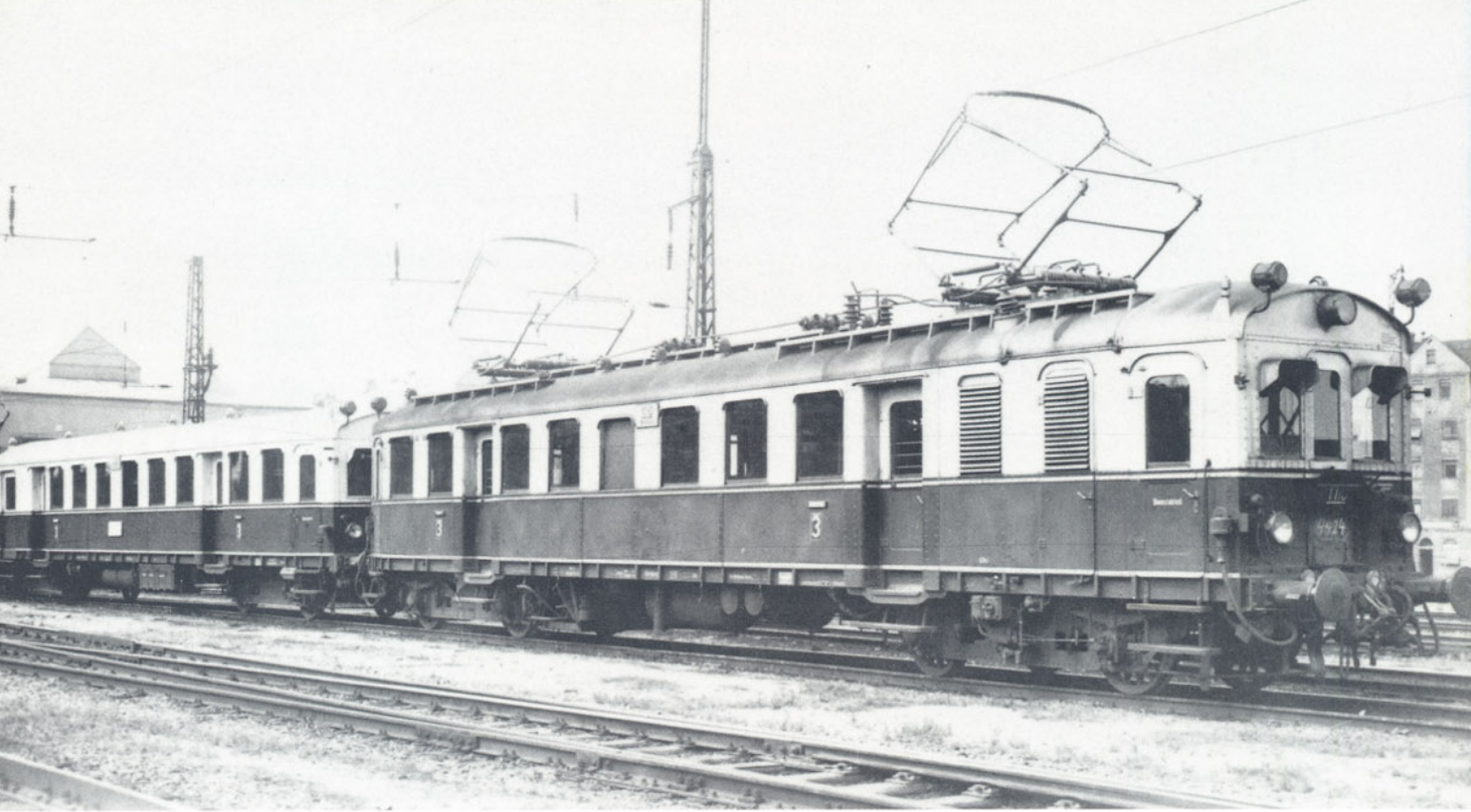


Bild 18: Charakteristisch für die größte Schnellzuglokomotive der Deutschen Bundesbahn war der mächtige fünfachsig Öltender, in dem beim Modell die gesamte Umschalteneinrichtung untergebracht wurde.

Bild 19: Dies ist der neue Lokrahmen für die 012081, der in Zukunft auch bei der Baureihe 03 verwendet wird. Die Zahnkränze sind direkt an die Treib- und Kuppelräder angespritzt bzw. angegossen.

Fotos 17–19: Obermayer





**Bild 1:** Dieses Foto zeigt den späteren ET 85 10 Mitte der dreißiger Jahre im Bw Nürnberg Hbf. Damals wurde er noch unter der Nummer 1110 in den Listen geführt.

Foto: Archiv Bellingrodt, Sammlung Gronwald

## Die Triebwagen der Baureihe ET/ES 85

Mit dem Umbau von vier Dampftriebwagen leitete die Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1924 die Beschaffung der ersten Elektrotriebwagen für den Vorortverkehr ein. Nach der Ablieferung

der umgebauten Fahrzeuge kam es bereits Ende 1925 zu einer Neubestellung von sechs Trieb- und vier Steuerwagen ähnlicher Bauart. Schon zwei Jahre später konnten weitere fünf Triebwagen und elf Steuerwagen in

Dienst gestellt und auf den von München ausgehenden Vorortstrecken eingesetzt werden. Hohe Laufleistungen ohne nennenswerte Störungen führten noch im Jahre 1927 zur Bestellung von je 15 Trieb- und Steuerwagen.

**Bild 2:** Bei drei Triebwagen der Baureihe ET 85 wurde 1949 für den Einsatz auf der Strecke Berchtesgaden – Königssee die Getriebeübersetzung geändert. Die nun als ET 90 bezeichneten Triebwagen verkehrten später auch zwischen Bad Aibling und Feilnbach. Am 14. 6. 1969 wickelte der 490 003 den Personenverkehr auf der ehemaligen LAG-Strecke ab. In Feilnbach steht er zur Rückfahrt nach Bad Aibling bereit.

Foto: M. Dettelbacher





**Bild 3:** Südbaden war das letzte Einsatzgebiet der ET 85. Im Dezember 1975 überquert der 485 019 zwischen Weil und Lörrach den Fluß namens Wiese.

Foto: Z. Pillmann

Jene Fahrzeuge der späteren Baureihe ET/ES 85 waren richtungsweisend für die Entwicklung weiterer Elektrotriebwagen für den Vorortverkehr.

Die Triebwagenzüge entlasteten aber nicht nur den Berufsverkehr, sondern brachten auch eine Belebung der Ausflugsfahrten an den Wochenenden. Bald tauchten die Züge auch in Nürnberg und in Regensburg auf. Et-

was später fuhren die zuverlässigen und robusten Fahrzeuge von Berchtesgaden zum Königssee, von Murnau nach Oberammergau, von Feilnbach nach Bad Aibling, im Hochschwarzwald und sogar an Rhein und Mosel. Alles Wissenswerte über die Beschaffung der einzelnen Lieferserien und über den Einsatz der Fahrzeuge enthält die nächste Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals, die den

Triebwagen der Baureihe ET/ES 85 gewidmet ist.

Neben einer ausführlichen technischen Beschreibung bietet diese neue Sonderausgabe, die Mitte Mai erscheint, dem Leser eine Vielzahl historischer Fotos und sorgfältig ausgewählter, großformatiger Farabbildungen aus den Archiven unserer Mitarbeiter an Leser.

**Bild 4:** Die beim Bw München Ost beheimateten ET 85 wurden zuletzt nur noch im Personalverkehr des Ausbesserungswerks Neuaubing eingesetzt (16. 5. 1974).

Foto: C.-J. Schulze



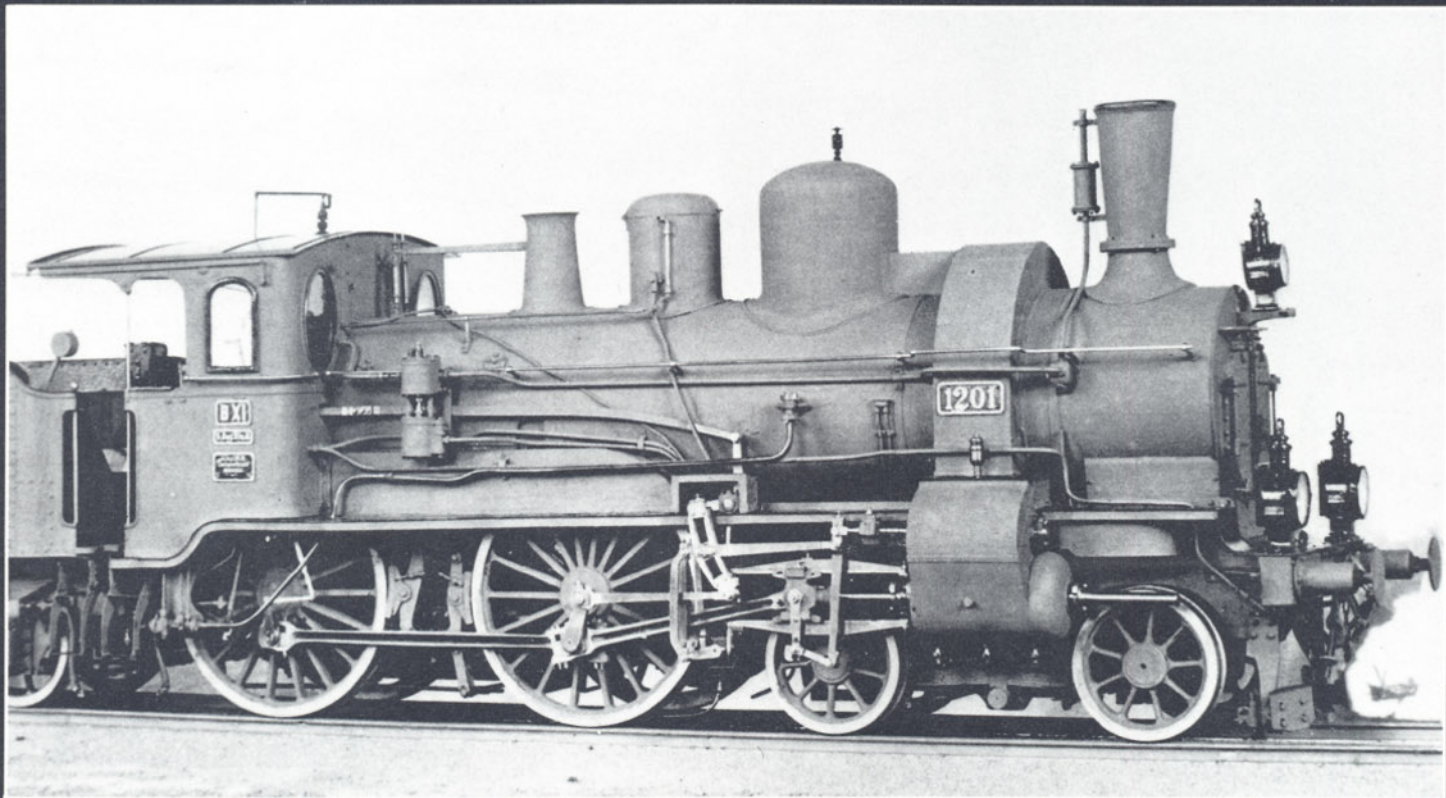


Bild 1: Die B XI mit der Betriebsnummer 1201 war die erste Lokomotive ihrer Gattung. Sie wurde 1892 von Maffei in Zwillings-Ausführung gebaut (Fabrik-Nummer 1627).

Foto: Sammlung Asmus



# Bayern-Journal

## Die Gattung B XI

Mit den Lokomotiven der Gattung B X standen den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen zu Beginn der neunziger Jahre neue Maschinen für die Beförderung von Reisezügen zur Verfügung. Schon bei der Indienststellung der letzten Exemplare zeigte sich aber, daß jene Fahrzeuge den rasch wachsenden Anforderungen im Schnellzugdienst nicht mehr

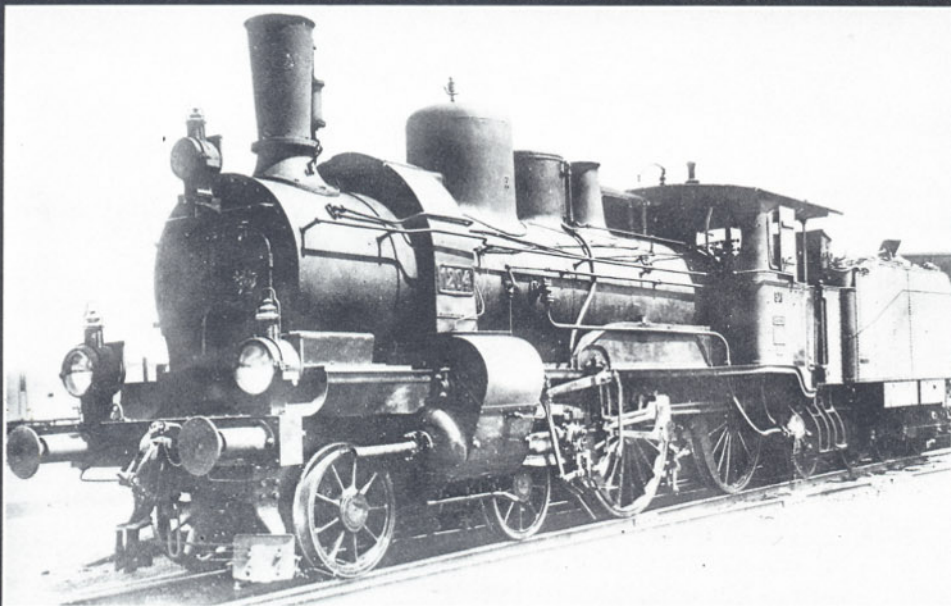
genügten. Bei den damals zulässigen Achslasten von 15 t war die Grenze der Leistungsfähigkeit von Lokomotiven mit der Achsanordnung 1'B erreicht. Da man sich noch nicht zum Bau von Dreikupplern entschließen konnte, führte die weitere Entwicklung zur Beschaffung von Drehgestell-Lokomotiven mit der Achsfolge 2'B. Mit der Gattung S 2 hatte Henschel bereits solche Fahrzeuge für Preußen entwickelt und als Hannoversche Bauart

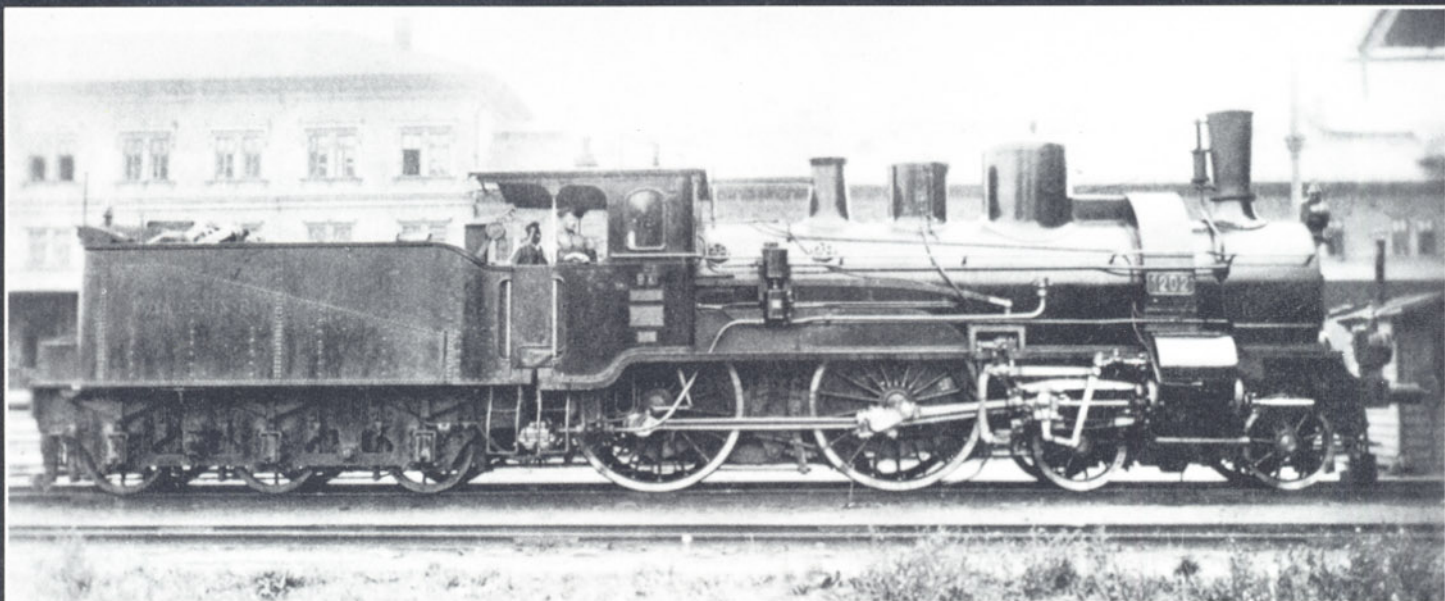
1890 und als Erfurter Bauart im Jahre 1891 geliefert.

Zu jener Zeit entstand bei J. A. Maffei in München eine erste Serie von 20 Lokomotiven der Gattung B XI mit der Achsanordnung 2'B, die im Jahre 1892 geliefert wurde. Diese Maschinen trugen die Bahn-Nrn. 1201 bis 1220 und die Fabrik-Nrn. 1627 bis 1646. Obwohl bereits positive Erfahrungen mit Verbund-Triebwerken vorlagen, hatte man sich zunächst für den Bau von Maschinen in Zwillings-Ausführung entschlossen. Noch im Jahre 1892 erfolgte eine weitere Lieferung von sechs Exemplaren mit den Bahn-Nrn. 1221 bis 1226 und den Fabrik-Nrn. 1659 bis 1664. Eine Serie von 13 Fahrzeugen, Bahn-Nrn. 1227 bis 1239, entstand 1893 unter den Fabrik-Nrn. 1682 bis 1694.

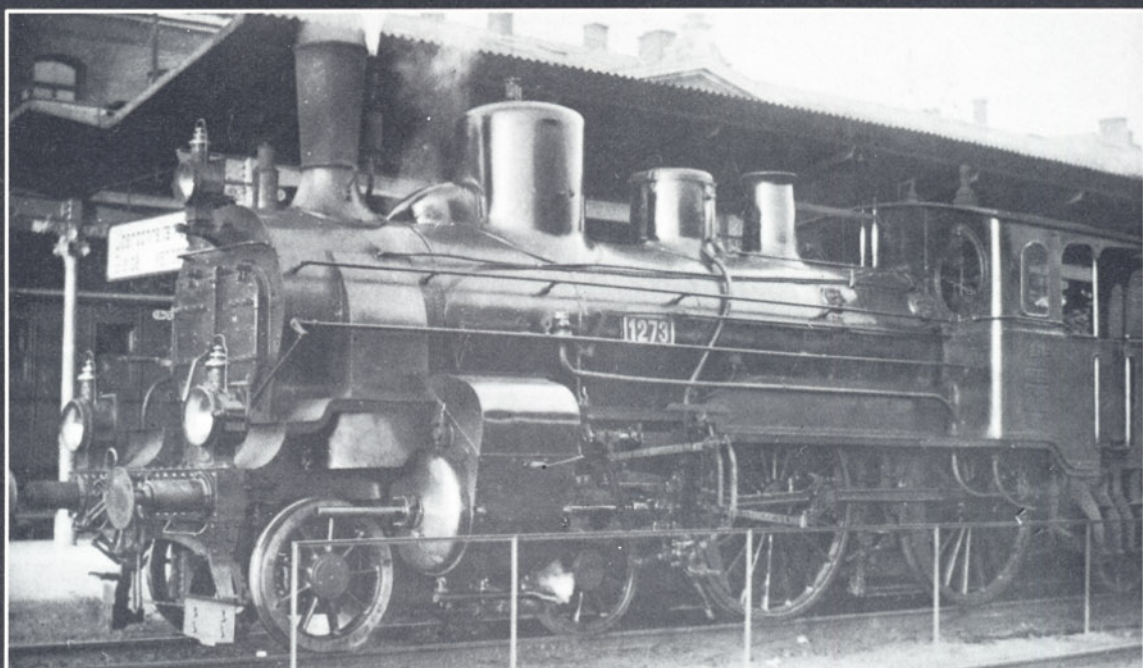
Bei den Drehgestellen dieser Zwillings-Lokomotiven wurde die Last des Hauptrahmens nach englischem Vorbild und nach den Gepflogenheiten bei Gotthard-Maschinen durch eine große runde und ebene Tellerscheibe am Rahmen mit einer Stützplatte auf die Stahlguß-Querversteifung in der Mitte des Drehgestells übertragen. Die Tellerscheibe und die Stützplatte wurden durch einen langen Zapfen zusammengehalten. Das Drehgestell hatte einen Ausschlag von 20 mm nach jeder Seite. Eine große Tragfeder an jeder Seite und je ein Schwanenhalsträger übertrugen die Last auf die Achslager der Laufachsen. Die vier Blattfedern der Kuppelachsen waren über Ausgleichshebel miteinander verbunden. Bei den ersten Lieferungen hatten die Laufräder einen Durchmesser von 996 mm,

Bild 2: Auch die B XI 1204 wurde 1892 von Maffei geliefert (Fabrik-Nummer 1630). Foto: R. Kallmünzer, Sammlung Merker



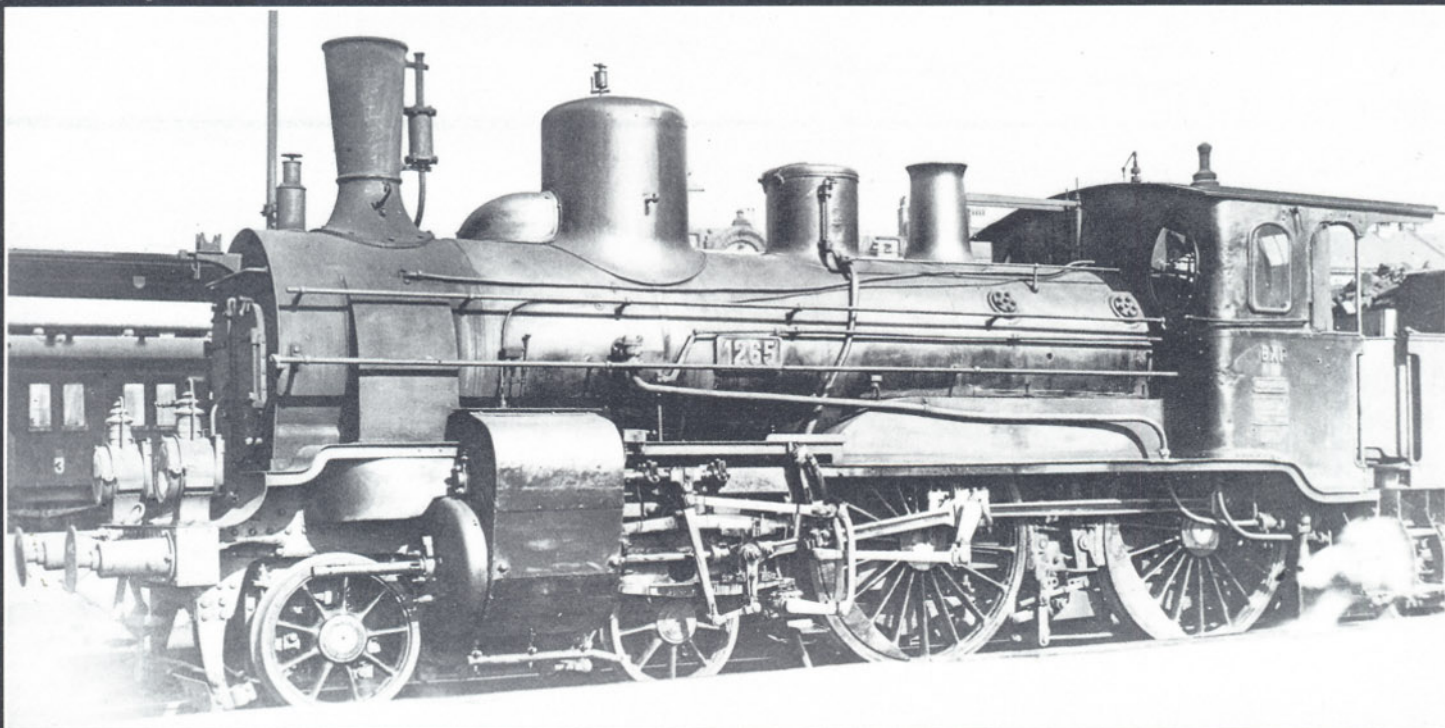


▲ **Bild 3:** Nur 8 Lokomotiven der Gattung B XI in Zwillingsausführung wurden 1925 von der Deutschen Reichsbahn tatsächlich umgezeichnet. Zwar war für die B XI 1202 im vorläufigen Umzeichnungsplan noch die Loknummer 36 702 vorgesehen, endgültig umgezeichnet wurde sie jedoch nicht mehr.  
**Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**



► **Bild 4:** Das ist die Verbundausführung der B XI. Die 1273 wurde 1896 von Maffei (Fabrik-Nummer 1771) geliefert. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

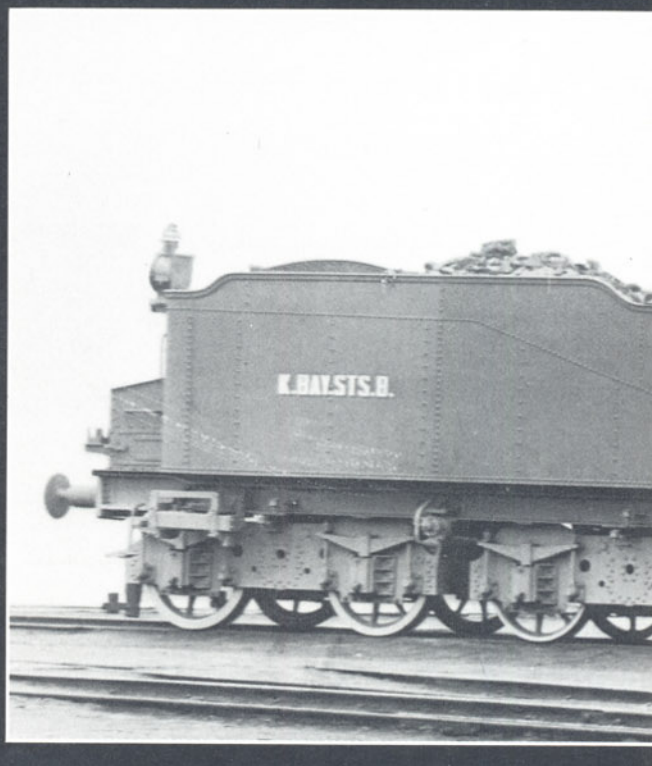
▼ **Bild 5:** Insgesamt 100 Maschinen der Gattung B XI mit Verbundtriebwerk wurden zwischen 1895 und 1900 beschafft. Die B XI 1265 gehört der ersten Bauserie an, die 1895 und 1896 von Maffei zur Auslieferung kam.  
**Foto: R. Kallmünzer, Sammlung Merker**



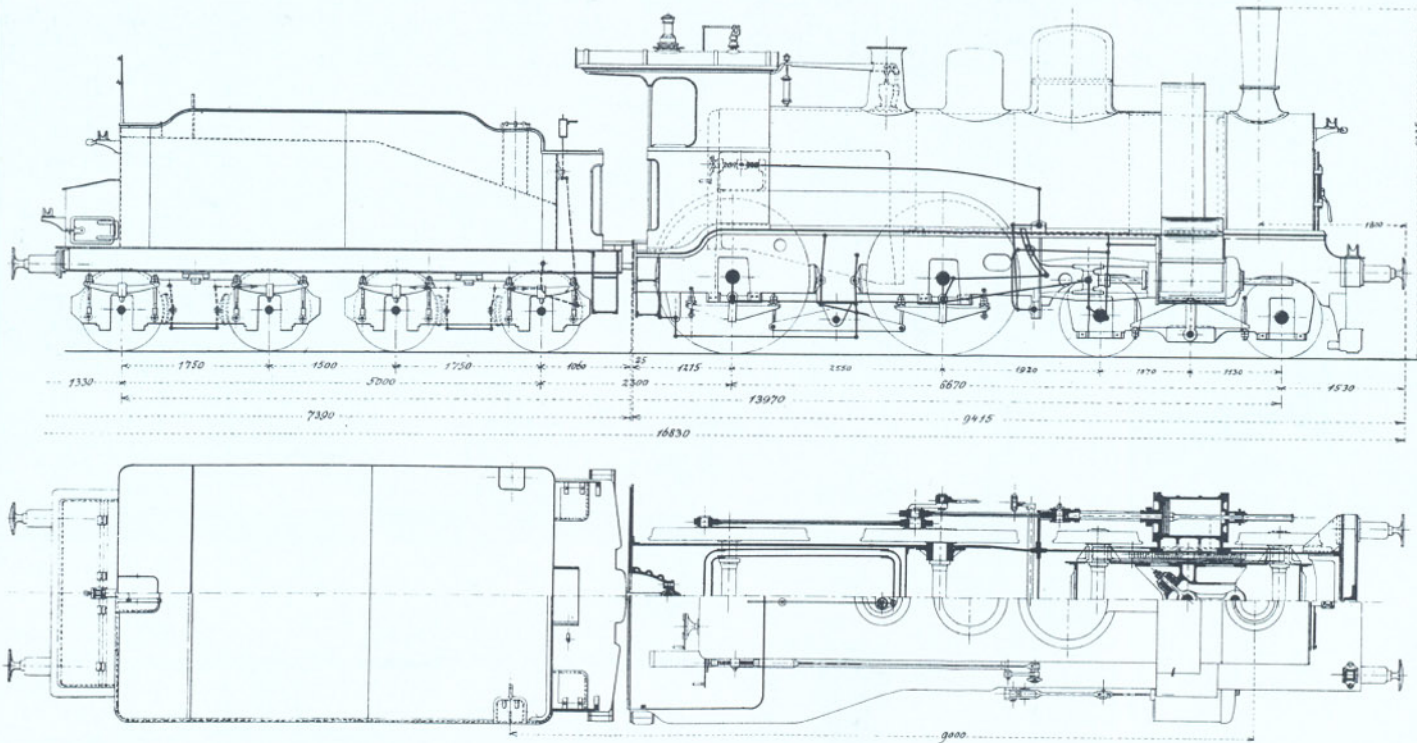
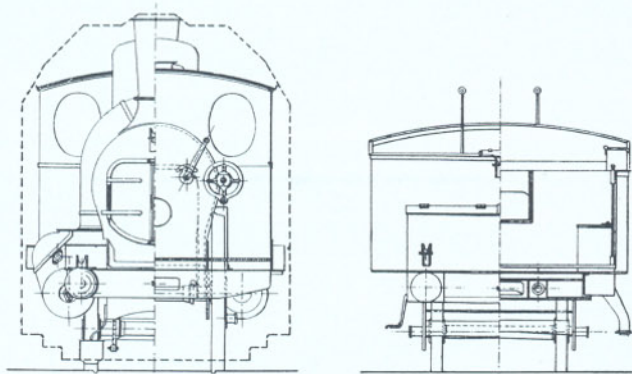
später dann 1006 mm. Die Treib- und Kuppelräder hatten das Maß von 1860 bzw. 1870 mm. Als Höchstgeschwindigkeit waren 90 km/h zugelassen.

Zunächst waren die Lokomotiven mit dreiaxigen Tendern der Bauarten 3 T 12,3, 3 T 13,8 und 3 T 14,5 gekuppelt. Ab der Lok-Nr. 1230 kamen in Bayern erstmals vierachsige Tender zum Einsatz. Hierbei handelte es sich um die Bauart 2'2' T 18 mit einem Fassungsvermö-

**Bild 6 und 7:** Typenskizzen der Zwillings- und der Verbundausführung der bayerischen Gattung B XI. Insgesamt wurden 139 Stück dieser Gattung beschafft, damals die größte Stückzahl aller bayerischen Bauarten für den Reisezugdienst.  
Zeichnung: Sammlung Obermayer



### Lokomotive Klasse BXI [Zwillg.]



### Lokomotive Klasse BXI [Verbd.]

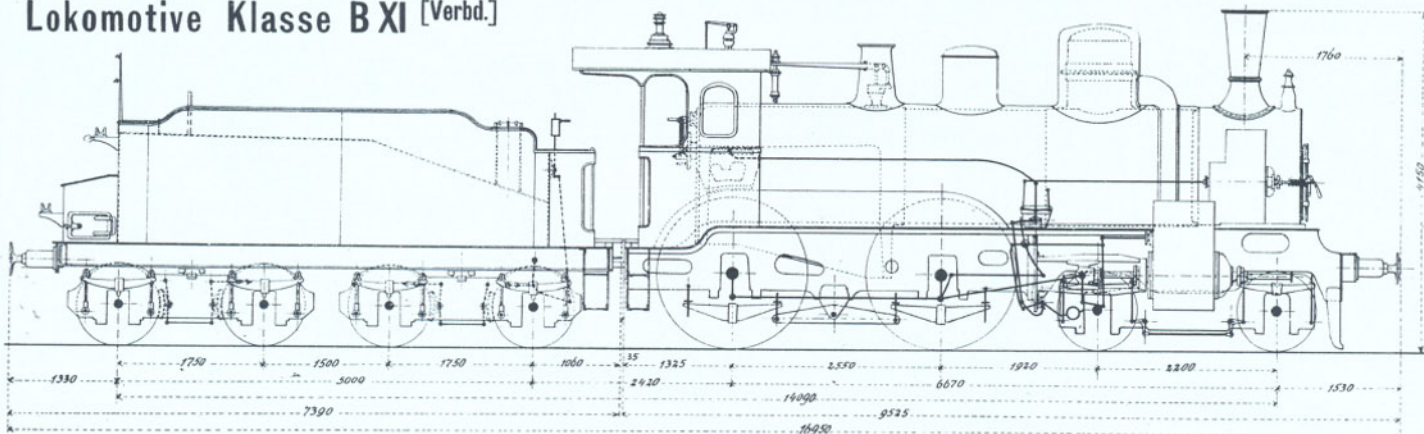




Bild 8: Die B XI mit der Bahnnummer 1316 stammt aus dem dritten Bauabschnitt von 1897. Maffei baute sie unter der Fabriknummer 1865.

Werkfoto Maffei, Sammlung Eberl

gen von 18 m<sup>3</sup> Wasser und 6,5 t Kohle. Die Maschinen der Gattung B XI galten als leistungsfähig und zuverlässig. In der Zugkraft wurden sie noch von der Verbund-Ausführung übertroffen. Maffei schuf das erste Exemplar der B XI mit Verbund-Triebwerk im Jahre 1895 unter der Fabrik-Nr. 1724 und der Bahn-Nr. 1240. Von dieser Bauart wurden bis zum Jahre 1900 insgesamt 100 Maschinen fertiggestellt und in Bayern eingesetzt.

#### Lieferungen von Verbundmaschinen der Gattung B XI

Bahn-Nr.	Fabrik-Nr.	Baujahr	Hersteller
1241–1288	1739–1801	1895/96	Maffei
1289–1301	3213–3225	1896	Krauss
1302–1317	1851–1866	1897	Maffei
1318–1327	1970–1979	1899	Maffei
1328–1339	2040–2051	1900	Maffei

Alle diese Fahrzeuge erhielten Tender des Typs 2'2' T 18. Eine besondere Anfahrvorrichtung des Systems Mallet erlaubte, die Zylinder der Verbundlokomotive auf Zwillingswirkung umzuschalten. Bei ausgelegter Steuerung trat die Umschaltung selbsttätig ein.

Mit 139 Fahrzeugen beider Ausführungen hatte die Gattung B XI die bislang größte Stückzahl aller Bauarten für den Reisezug-

Bild 9: Die B XI mit den Bahnnummern 1289 bis 1301 wurden 1896 von Krauss geliefert (Fabriknummer 3213 bis 3225). Das Foto zeigt die B XI 1290, die bei der Deutschen Reichsbahn noch in 36 786 umgezeichnet wurde.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber





Bild 10: Eine bayerische B XI mit Verbundtriebwerk fährt aus Friedberg (bei Augsburg) aus. Ziel des Zuges ist vermutlich Ingolstadt.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

dienst erreicht, sie wurde später nur noch von der S 3/6 übertroffen. Besonders charakteristisch für die B XI waren die außen am Kessel verlegten Dampfeinströmröhre.

Bei der Gründung der Deutschen Reichsbahn waren noch alle Lokomotiven im Dienst. In das neue Bezeichnungssystem wurden die

Maschinen als Baureihe 36<sup>7-8</sup> aufgenommen. Bis zum Inkrafttreten des Nummernplans im Jahre 1925 waren dann bereits mehrere Fahrzeuge ausgemustert. Tatsächlich umgezeichnet wurden noch acht Zwillingsmaschinen in 36 701 bis 708 und 76 Verbundmaschinen in 36 751 bis 826. Ein weiteres Anwachsen der

Verkehrslasten und die nun doch etwas zu geringe Leistung hatten die Maschinen in untergeordnete Dienste im Personenverkehr gedrängt. Bis zum Beginn des Jahres 1932 waren dann alle Lokomotiven der Gattung B XI ausgemustert.

HO

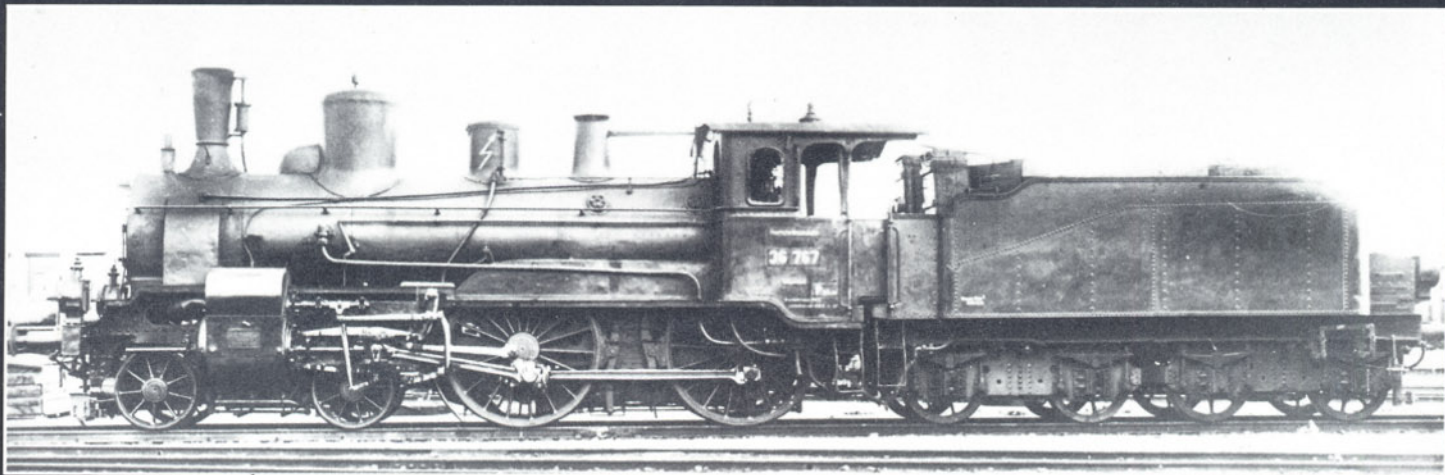


Bild 11: Vor ihrer Umzeichnung in 36 767 trug sie die Bahnnummer 1262. Zunächst war für sie im Umzeichnungsplan der DR die Loknummer 36 773 vorgesehen. Bis zum Inkrafttreten des Umzeichnungsplanes im Jahre 1925 wurden aber bereits einige B XI ausgemustert, so daß die noch vorhandenen B XI ohne Lücken neu durchnummeriert wurden. Foto: H. Maey, Sammlung Merker

Bild 12: Die Heizerseite der 36 767. Bis zum Beginn des Jahres 1932 waren alle von der Deutschen Reichsbahn übernommenen Maschinen der Gattung B XI ausgemustert.

Foto: H. Maey, Sammlung Merker



(Füllseite)



**Bild 1:** In bestem Licht präsentierte sich im März 1979 die 193 011, hier in ihrem Heimat-Bw Kornwestheim, dem Fotografen. Am 3.7.1980 wurde die Maschine dann z-gestellt. **Foto: Obermayer**

## Abschied von der E 93

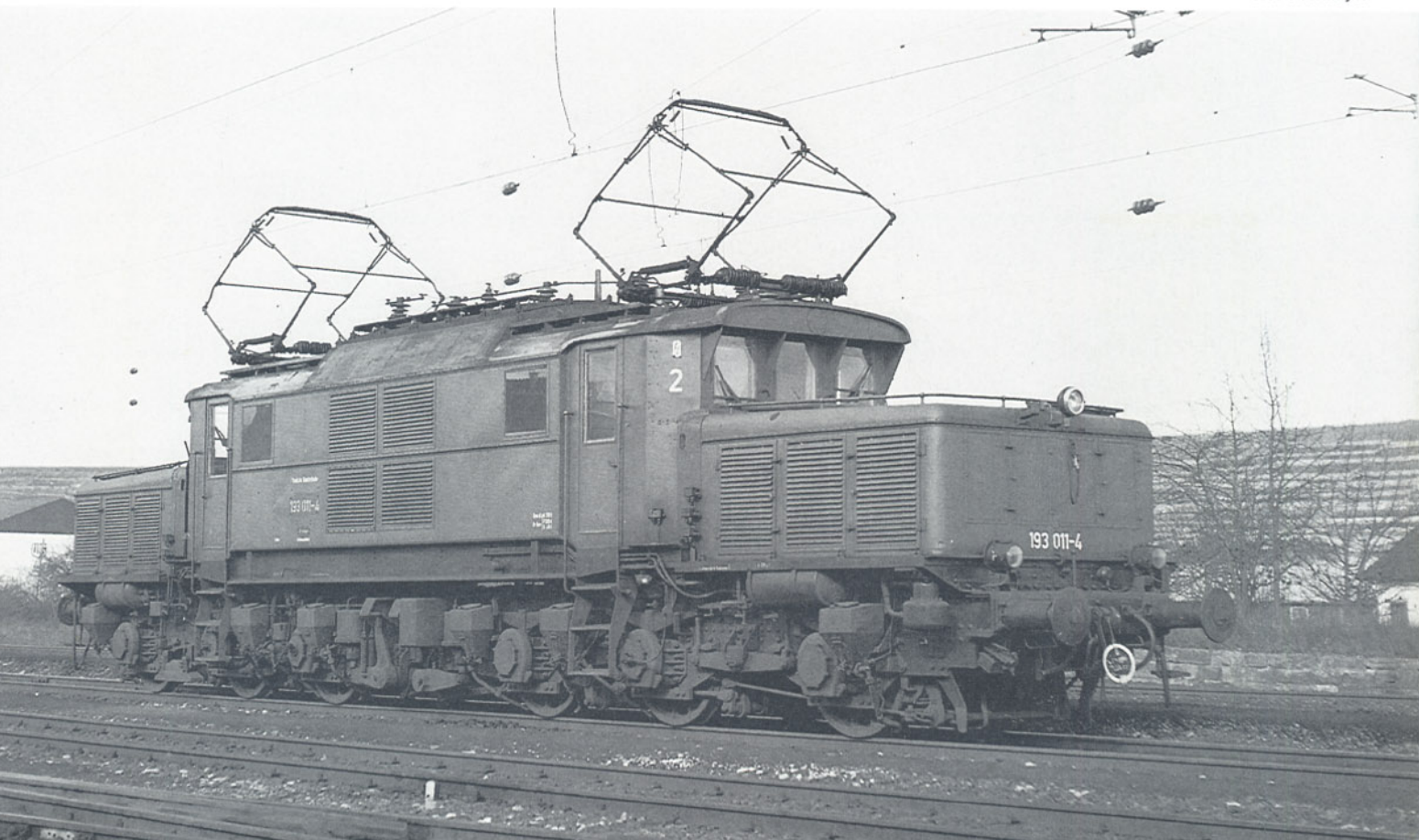
Eine Schrumpfung des Einsatzbestandes und geringere Laufleistungen in den wenigen noch vorhandenen Dienstplänen, waren die untrüglichen Vorzeichen für den Abschied

von der Baureihe 193, den man nun zum Fahrplanwechsel im Mai 1984 erwarten darf. Rund 50 Jahre standen die ältesten Exemplare der E 93 in den Diensten der früheren Deut-

schen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn. Mit der Entwicklung dieser Maschinen leitete man zu Beginn der dreißiger Jahre einen neuen Zeitabschnitt im Bau großer

**Bild 2:** Im März des Jahres 1979 kam die Lokomotive 193 011 bei einer Probefahrt nach Lauffen am Neckar.

**Foto: Obermayer**





**Bild 3:** Diese Nutzvorspannleistung einer Kornwestheimer 193 vor einer 194 des Bw Mannheim mit dem Dg 54 664 von Heilbronn nach Kornwestheim war im Winterfahrplan 1980/81 planmäßig. Der Güterzug hat am 15. 4. 1981 bei Besigheim die Enz überquert und nimmt nun den Steigungsabschnitt nach Bietigheim-Bissingen in Angriff; Zuglok ist die 194 188. **Foto: B. Eisenschink**

**Bild 4:** Bis Mai 1983 gelangten die Kornwestheimer 193 vor Durchgangsgüterzügen von Heilbronn bis nach Würzburg. Mit dem Dg 54 901 von Würzburg nach Heilbronn fährt die 193 016 am 20. 5. 1981 am fotogenen Förderturm der Südwestsalz in Bad Friedrichshall-Kochendorf vorbei. **Foto: B. Eisenschink**





**Bild 5:** Nach Einführung des Dreilicht-Spitzensignals bei der DB wurde bei den Lokomotiven der Baureihe E 93 die dritte Lampe zunächst am Dach oberhalb des Führerstandes montiert. Dies führte jedoch zuweilen auf der Oberseite des Vorbaus zu unerwünschten Reflektionen, so daß das dritte Licht später am Vorbau angeordnet wurde. Für den Schubdienst auf der Geislinger Steige wurden mehrere E 93 mit einem Seilzug zum automatischen Abkuppeln am oberen Ende der Geislinger Steige in Amstetten ausgerüstet. Das Foto entstand am 6. 6. 1958 in Geislingen.

Foto: Dr. Scheingraber

Elektrolokomotiven für den schweren Güterzugdienst ein. Die zuvor von den Länderbahnverwaltungen

und von der 1920 gegründeten Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellten Fahrzeuge, die mit elektrischer Energie gespeist wurden,

hatten meist große und schwere Gestellmotoren. Die Kraftübertragung erfolgte über Vorgelege und über Treib- und Kuppelstangen. Steigende Lasten im Schienenverkehr verlangten Mitte der zwanziger Jahre stärkere Triebfahrzeuge, die dann aber nach den damals gültigen Konstruktionsprinzipien noch größer und schwerer wurden. Um nun aber die Achslasten in den zulässigen Grenzen zu halten, mußten verschiedene Gattungen mit Laufachsen ausgestattet werden. Ein weiteres Kriterium waren die inzwischen sehr hohen Beschaffungspreise für die großen Elektrolokomotiven. Die im Jahr 1927 in Dienst gestellten Lokomotiven der Baureihe E 95 waren mit einer Länge über Puffer von 20900 mm die längsten und mit einer Nennleistung von 2278 kW die stärksten Maschinen der Deutschen Reichsbahn. Gigantisch waren aber nicht nur die Abmessungen, sondern auch die Kosten. Der Beschaffungspreis für ein Exemplar der Baureihe E 95 wird in den amtlichen Unterlagen mit insgesamt 542.000 Reichsmark angegeben.

**Bild 6:** Über einen langen Zeitraum brachte eine 193 frühmorgens einen Güterzug von Kornwestheim nach Aalen im Ostalbkreis. Dort entstand im Sommer 1980 diese Aufnahme der 193 004.

Foto: Obermayer



Ziel der weiteren Entwicklung ab 1930 war der Bau von Drehgestell-Lokomotiven mit Einzelachsantrieb ohne Laufachsen. Mit den drei Versuchslokomotiven der Baureihe E 44 wurde hier ein entscheidender Schritt getan. Die ab 1932 in Serie gefertigten Mehrzweckmaschinen bewährten sich außerordentlich gut. Der nächste Meilenstein in der weiteren Entwicklung war dann die sechssachsige Güterzuglokomotive der Baureihe E 93 aus dem Jahre 1933 mit einer Nennleistung von 2502 kW. Die Elektrifizierung der Hauptbahn von Stuttgart über Ulm nach Augsburg, mit der „berühmten“ Geislinger Steige verlangte die Beschaffung leistungsfähiger Triebfahrzeuge. Auf der Steilrampe mit einer Neigung von 22,5 Promille sollte ein 720-t-Zug noch



**Bild 7:** Fast an der gleichen Stelle wie Bild 3 wurde dieses Foto des Dg 54 664 mit je einer Lokomotive der Baureihen 193 und 194 am 16. 4. 1981 – also nur einen Tag später – aufgenommen. Dieses Mal hat sich der Fotograf jedoch in den Weinberg begeben. Am rechten oberen Bildrand ist der historische Ortskern des hübschen Städtchens Besigheim zu erkennen, unten im Ental in der Nähe des Bahnhofs (oberer Bildrand Mitte) hat sich die chemische Industrie angesiedelt.  
**Foto: A. Ritz**

**Bild 8** (nächste Seite): Eine weitere regelmäßige Leistung war zu Beginn der achtziger Jahre der Übergabezug von Stuttgart Hbf nach Stuttgart-Untertürkheim, der um die Mittagszeit verkehrte.  
**Foto: Obermayer**

**Bild 9** (übernächste Seite): Auf landschaftlich reizvollen Strecken gab es in den letzten Jahren bei Tageslicht nur sehr wenige Planleistungen mit E 93. Es ist deshalb nicht verwunderlich, daß der Dg 54 664 (Heilbronn – Kornwestheim), der im Winterfahrplan 1980/81 von Dienstag bis Freitag mit einer E 93 als Vorspannlokomotive und einer E 94 als Zuglok Heilbronn gegen 10.00 Uhr verließ, besonders gern fotografiert wurde. Mit die besten E 93-Aufnahmen in Farbe zeigen deshalb diesen Zug. Am 20. 5. 1981 rollen die 193 016 und die 194 195 am Stellwerk vorbei durch den Bahnhof Besigheim.  
**Foto: B. Eisenschink**

mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h befördert werden. Für Züge mit 1200 t war auf einer Steigung von 10 Promille eine Geschwindigkeit von 50 km/h gefordert.

## Die Bauausführung der E 93

Der mechanische Aufbau der Lokomotiven gliedert sich in die beiden dreiachsigen Drehgestelle mit den aufgesetzten Vorbauten, in den Brückenrahmen und in den Kastenaufbau mit den beiden Stirnführerständen, die

mit einem Seitengang miteinander verbunden sind. Genau in der Fahrzeugmitte fand der große Öltransformator seinen Platz. Im Lokomotivkasten befinden sich außerdem das Nockenschaltwerk, der Zusatztransformator, die verschiedenen Schütze und Sicherungen. Alle anderen Aggregate, der Luftpresser und die Hauptluftbehälter wurden in den Vorbauten untergebracht. Der Brückenrahmen ist vollständig geschweißt, er stützt sich über zwei federnd ausgeführte Gleitstühle und über einen Federtopf auf jedem Drehgestell ab. Der vordere Drehzapfen ist fest, der hintere

re längsbeweglich ausgeführt. Abnehmbare Dachpartien erlauben den Ausbau der großen Bauteile der elektrischen Ausrüstung. Die beiden Drehgestelle mit einem Achsstand von 4400 mm sind miteinander kurzgekuppelt. Der Drehgestellrahmen besteht aus 28 mm dicken Seitenblechen, eingewinkelten Querverbindungen und den Kopfrägern, von denen der jeweils äußere die Zug- und Stoßvorrichtungen aufnimmt. Zwischen den äußeren und den mittleren Radsätzen sind kräftige Querträger zur Aufnahme der Drehzapfenlager vorhanden.







**Bild 10:** Ende der siebziger Jahre standen in Geislingen meist eine Kornwestheimer E 93 und zwei Augsburgener E 94 für den Schubdienst auf der Geislinger Steige bereit. Am 22. 3. 1978 waren dies die 193 004, 194 039 und 194 038. **Foto: B. Eisenschink**



**Bild 11:** Der Montag bis Freitag verkehrende Leerzug 30 257 von Geislingen nach Ulm war im Sommerfahrplan 1978 eine Planleistung der Baureihe E 93. Hier zieht die 193 014 den Lr über die Geislinger Steige nach Ulm. **Foto: B. Eisenschink**

Jeder der sechs Radsätze, mit einem Rad-durchmesser von 1200 mm, wird von einem Tatzlagermotor angetrieben. Diese verhältnismäßig kleinen Motoren mit einer Nennleistung von je 417 kW sitzen direkt auf den Achsen und stützen sich über je zwei Federtöpfe gegen die Rahmen-Querträger ab. Die Übersetzung wurde so gewählt, daß die Höchstgeschwindigkeit zunächst auf 65 km/h und ab der Lok E 93 05 auf 70 km/h festgesetzt werden konnte. Mit einer Länge über Puffer von 17 700 mm ist die E 93 um rund drei Meter kürzer und mit einem Reibungsgewicht von 117,2 t bzw. 117,6 t auch leichter als die E 95. Hinzu kam noch der wesentlich geringere Beschaffungspreis von 392 336 Reichsmark. Davon entfielen auf den mechanischen Teil 109 650 Reichsmark.

## Der Betriebseinsatz der E 93

Die beiden ersten Exemplare der E 93 mit den Fabrik-Nummern 4798 und 4799 waren bereits im Jahre 1931 bei der AEG in Berlin in Auftrag gegeben worden, die sowohl den mechanischen Teil, als auch die elektrische Ausrüstung für alle Fahrzeuge dieser Baureihe lieferte. 1933 erfolgte dann die Indienststellung der E 93 01 und 02 bei der Rbd Stuttgart. Zu jener Zeit war die Hauptbahn von Stuttgart nach Augsburg elektrifiziert worden. Zwei weitere Lokomotiven mit den Fabrik-Nummern 4872 und 4873 waren 1935 fertiggestellt. Diese Maschinen, E 93 03 und 04, dazu eine Serie von neun Fahrzeugen aus dem Jahre 1936 mit den Betriebsnummern E 93 05 bis 13 und mit den Fabrik-Nummern

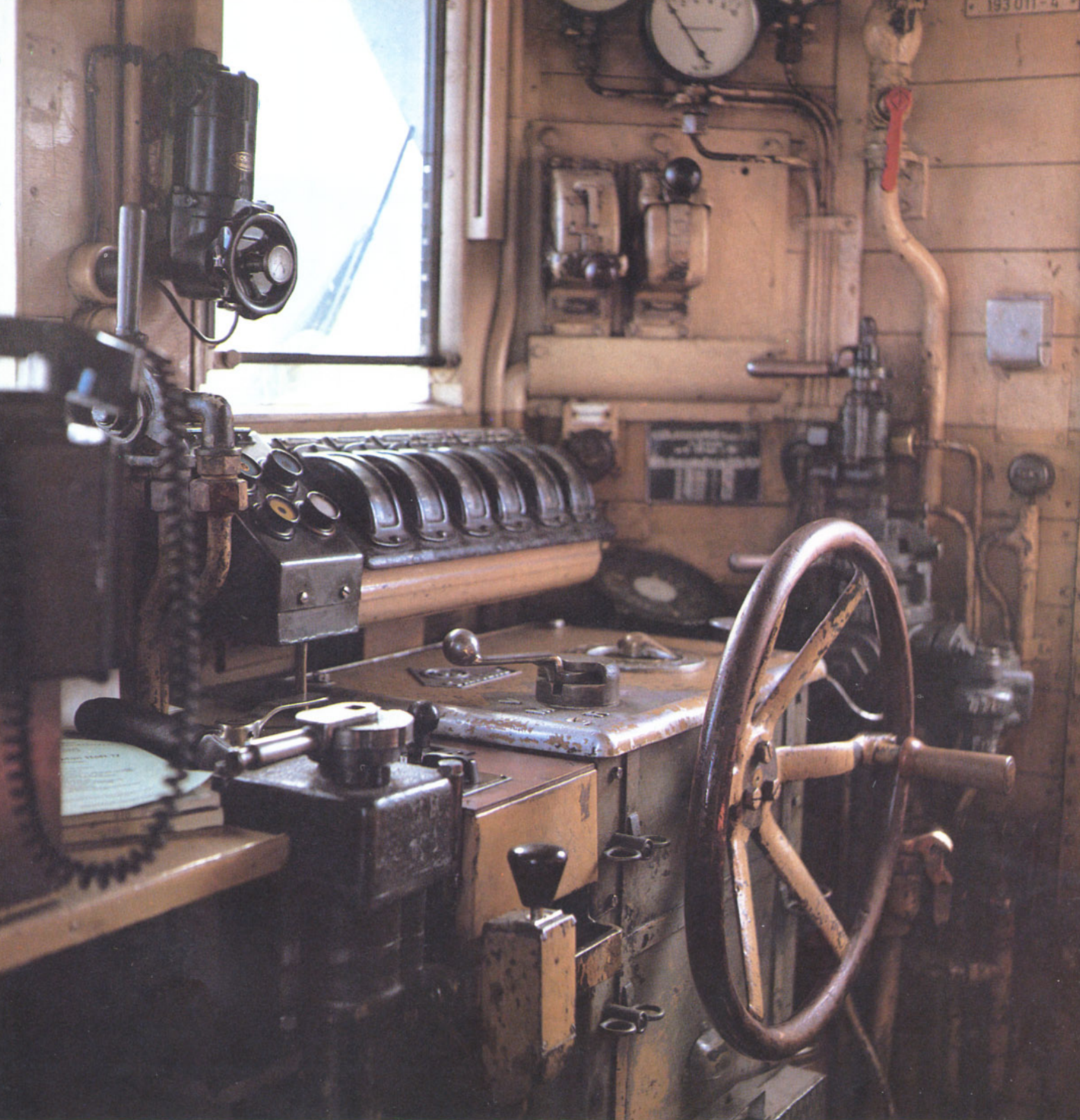


Bild 12: Blick in den Führerstand der 193011, in dem während der langen Dienstzeit der Lok nahezu alles unverändert blieb.

Foto: Obermayer

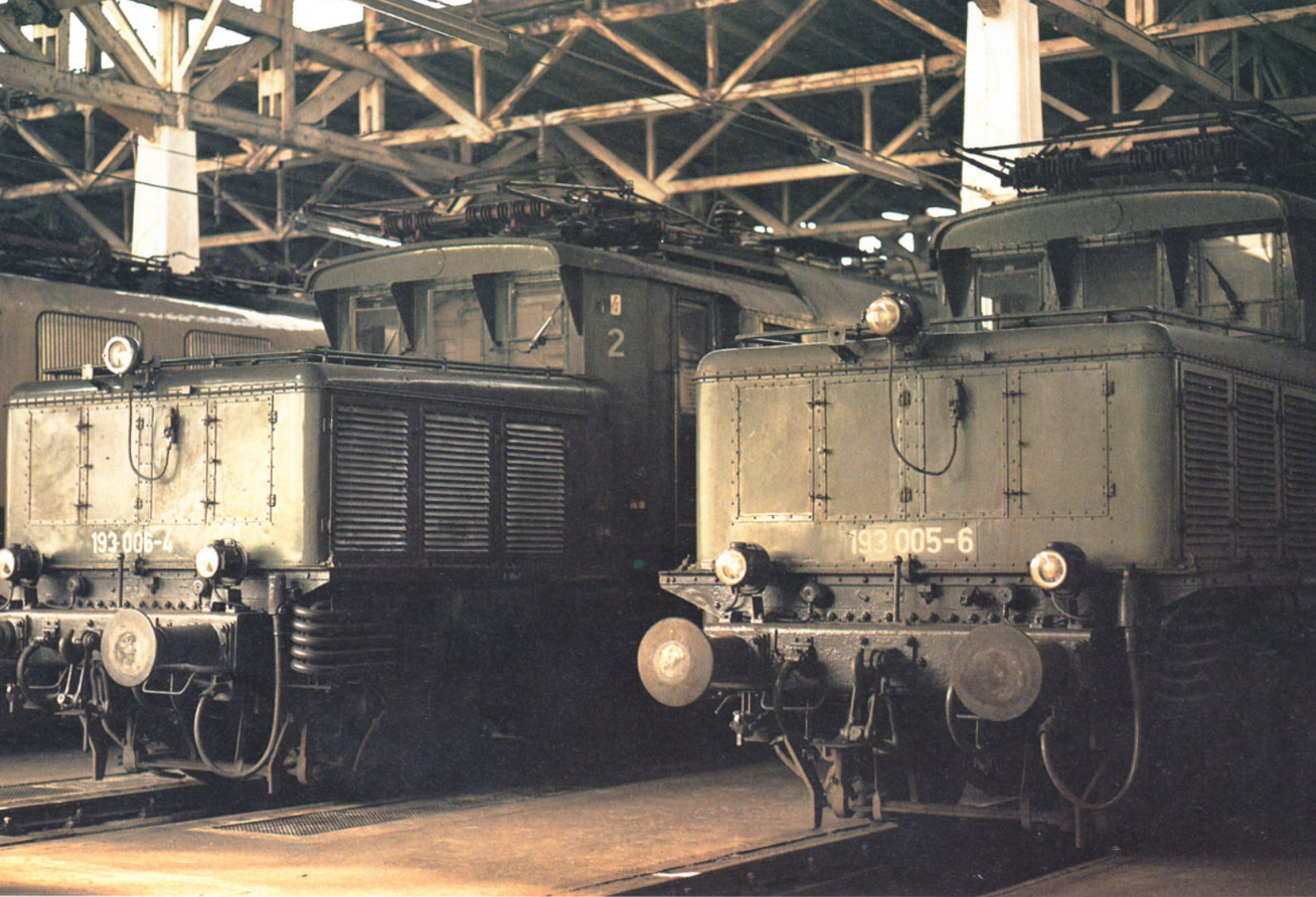
4959 bis 4967, kamen ebenfalls zur Rbd Stuttgart. Haupteinsatzbereich war die Beförderung von Güterzügen nach Ulm und Augsburg, außerdem der Schubdienst auf der Geislinger Steige.

Die letzten fünf Exemplare, E 93 14 bis 18, Fabrik-Nrn. 5049 bis 5053, gelangten 1937 zur Ablieferung und waren zunächst bei der Rbd Halle zwischen Leipzig und Magdeburg eingesetzt. Während des Zweiten Weltkrieges wurden dann alle Maschinen in Süddeutschland zusammengefaßt und die meisten im Bw Kornwestheim beheimatet. Bei Bombenangriffen und durch Tieffliegerbeschuß waren mehrere Maschinen zu Schaden gekommen. Nach ihrer Instandsetzung stan-

den dann ab 1950 alle 18 Lokomotiven der BD Stuttgart zur Verfügung. Einige Fahrzeuge blieben weiterhin im Schubdienst an der Geislinger Steige. Andere Maschinen der Baureihe E 93 fuhren im Personennahverkehr im Großraum Stuttgart. Jene meist im Berufsverkehr eingesetzten Züge waren zunächst aus „Donnerbüchsen“ später aus 3- und 4achsigen Umbauwagen zusammengestellt worden.

Nach der Elektrifizierung weiterer Strecken liefen die E 93 im Güterzugdienst bis nach Tübingen, nach Schorndorf und nach Aalen. Obwohl die Lokomotiven der Baureihe E 93 den Maschinen der Reihe E 94 in Leistung und Geschwindigkeit unterlegen waren, blieben

sie sehr lange im Unterhaltungsbestand der Deutschen Bundesbahn. Am Ende des Jahres 1976 waren im Bw Kornwestheim noch alle 18 Fahrzeuge vorhanden, die 193010 war aber bereits z-gestellt. Das Jahr 1977 brachte dann das Ende für weitere sechs Maschinen. Bis zum 31. 12. 1977 waren außer der 193010 auch die Lokomotiven 193001, 005, 007, 009, 010, 015 und 017 ausgemustert. In den Jahren 1978 und 1979 blieb der Bestand mit 11 Maschinen konstant, erst 1980 erfolgte die Ausmusterung der 193011. Am 13. 1. 1982 wurde dann die 193018 z-gestellt, der am 3. 3. 1982 die 193003 folgte. Wenig später, am 29. 4. 1982, wurden beide Lokomotiven ausgemustert. Das Jahr



**Bild 13:** Ein Blick in die Lokomotivhalle des Bw Kornwestheim: 193 005 und 193 006 warten am 12. 6. 1977 auf ihre nächsten Einsätze, die schon damals vor allem während der Abend- und Nachtstunden sowie am frühen Morgen erfolgten.  
Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz

1983 brachte dann den Fristablauf der 193003 und 193013. Am Jahresende 1983 war der Bestand nun also auf sechs Exemplare geschrumpft, die in drei Umlaufpläne eingeteilt waren, oft aber nur bei Bedarf verkehren. Heute, im Jahre 1984, müssen alle noch vorhandenen Maschinen ihren Dienst quittie-

ren, da bei sämtlichen Fahrzeugen die Fristen ablaufen, wie nachfolgende Tabelle zeigt.

193 004	16. 9. 84	193 012	11. 5. 84
193 006	30. 8. 84	193 014	18. 3. 84
193 008	3. 2. 84	193 016	7. 4. 84

Für keine der Maschinen wird es eine Fristverlängerung geben. Nach dem Ende der Rei-

he 144 gilt es nun auch von der Baureihe 193 Abschied zu nehmen. Zusammen mit den Schnellzuglokomotiven der Baureihe 118 werden die Kornwestheimer Güterzuglokomotiven voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Mai 1984 ausscheiden.

HO

**Die nächste Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals erscheint Mitte Mai!**

**Thema: Die Triebwagen der Baureihe ET/ES 85**



Hier finden Sie alles Wissenswerte über die Beschaffung der einzelnen Lieferserien und über den Einsatz der Fahrzeuge von Koblenz am Rhein bis zum Königssee.



Die Sonderausgabe ist wie immer umfassend bebildert: Über 100 Fotos aus allen Einsatzgebieten, darunter wieder viele großformatige Farbabbildungen, – von der Ablieferung bis zur Ausmusterung.



Und das alles zu einem Preis von nur DM 12,80!



**Hermann Merker Verlag**, Rudolf-Diesel-Ring 5, 8080 Fürstenfeldbruck,  
Tel. (081 41) 50 48 und 50 49

# Typenskizzen der preuß. G 7

Ehe der G 9 „Freie Fahrt“ gegeben wird – ein Rückblick auf die G 7. Zum einen die Musterblätter aus den „Normalien“, zum anderen ein altes Bild aus den Tagen des Ersten Weltkrieges, das es trotz seiner Mängel verdient, veröffentlicht zu werden.

Da steht also eine unserer G 7 mitsamt den deutschen Eisenbahnern - vermutlich! – in der Betriebswerkstätte (Bw) Wilna. Am Schornstein gerade noch das a von Wa zu erkennen, und das kann freilich Bw wie auch MA (Maschinenamt) bedeuten. Am Führerhaus einige Zeichen: zweimal, um ja keine Verwechslung aufkommen zu lassen – G 7; links daneben bzw. darüber das preußisch-hessische Hoheitszeichen, also eine Maschine der KED Mainz; im großen, weißen Rechteck – Militär-Eisenbahn-Direktion 5, zuerst in Kowno, dann in Wilna; im weißen Kreis: H! Wer von den älteren Lesern vermag zu helfen, das Rätsel zu lösen? Ein friedliches Bild im östlichen Kriegsgebiet!



H. Rauter

Bild 1: Eine preuß. G 7<sup>1</sup> im Kriegseinsatz während des Ersten Weltkrieges.

Foto: Sammlung E. Bödicker

Bild 2 und 3: Zeichnungen der späteren preuß. G 7<sup>1</sup> nach Musterblatt III-3d im Maßstab 1:87.

Zeichnungen: Sammlung Rauter

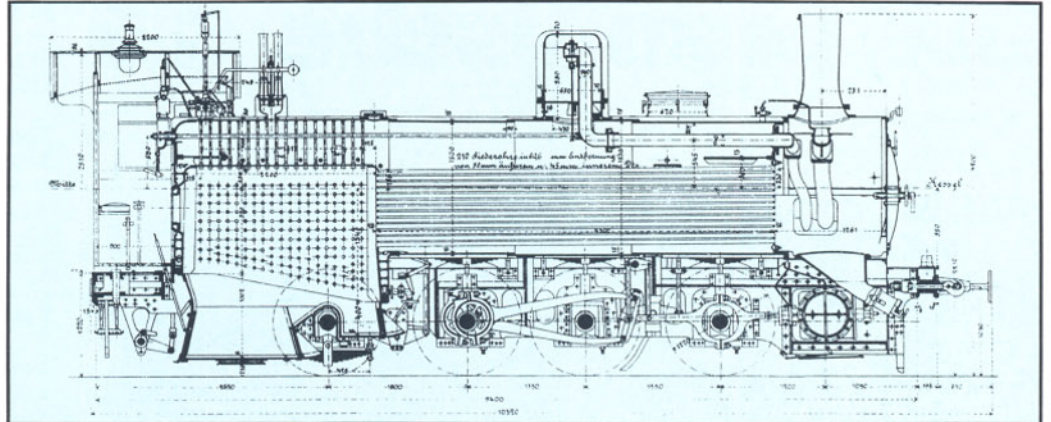
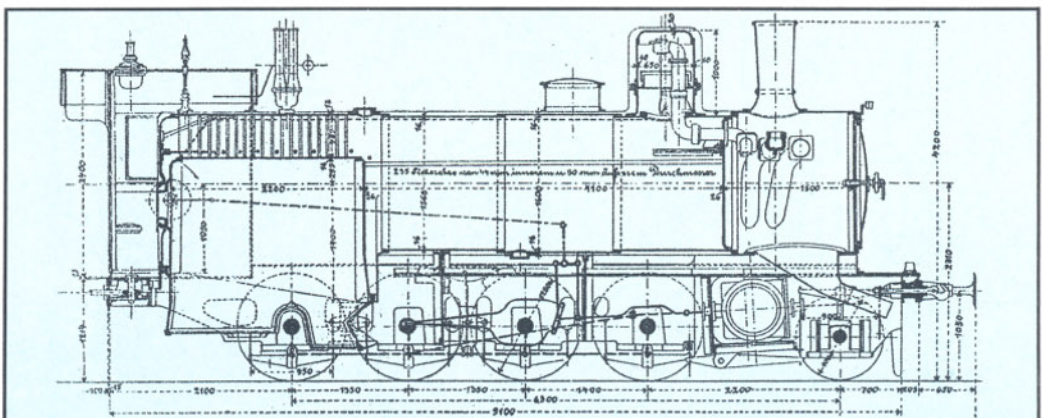
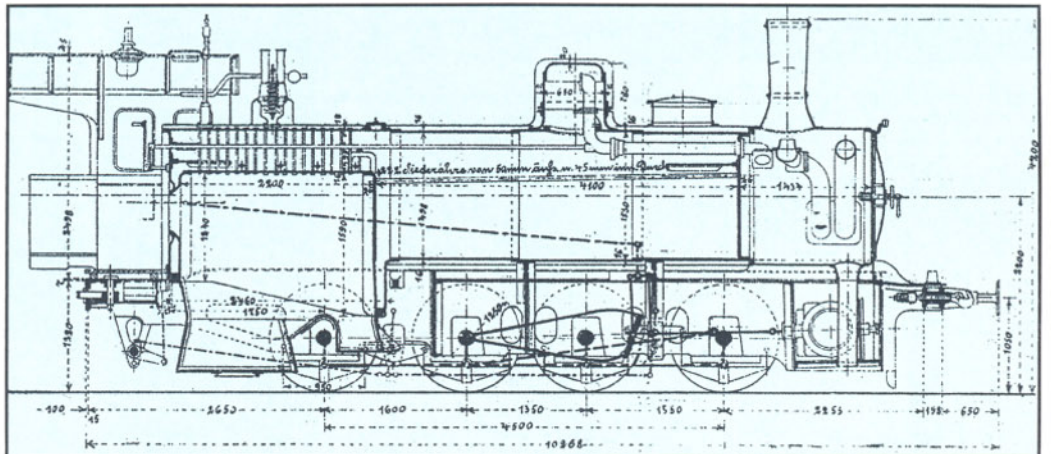
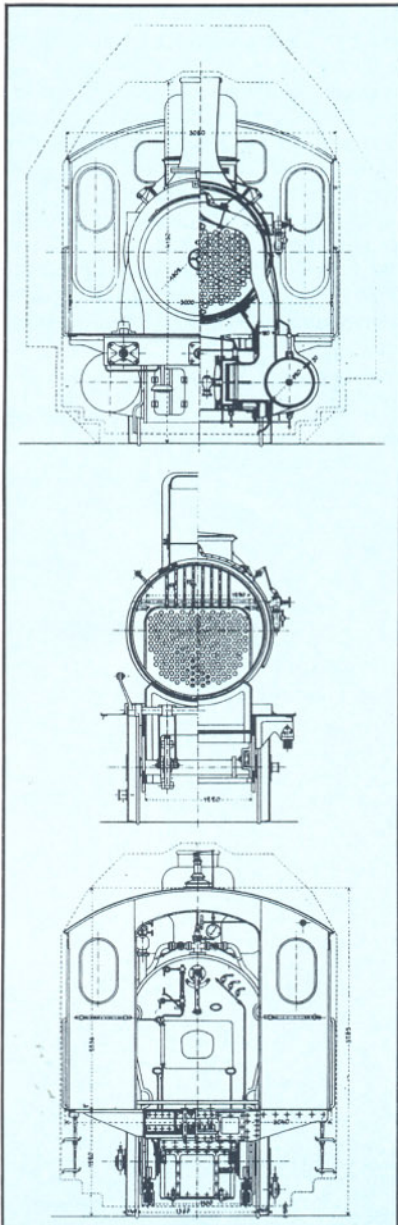
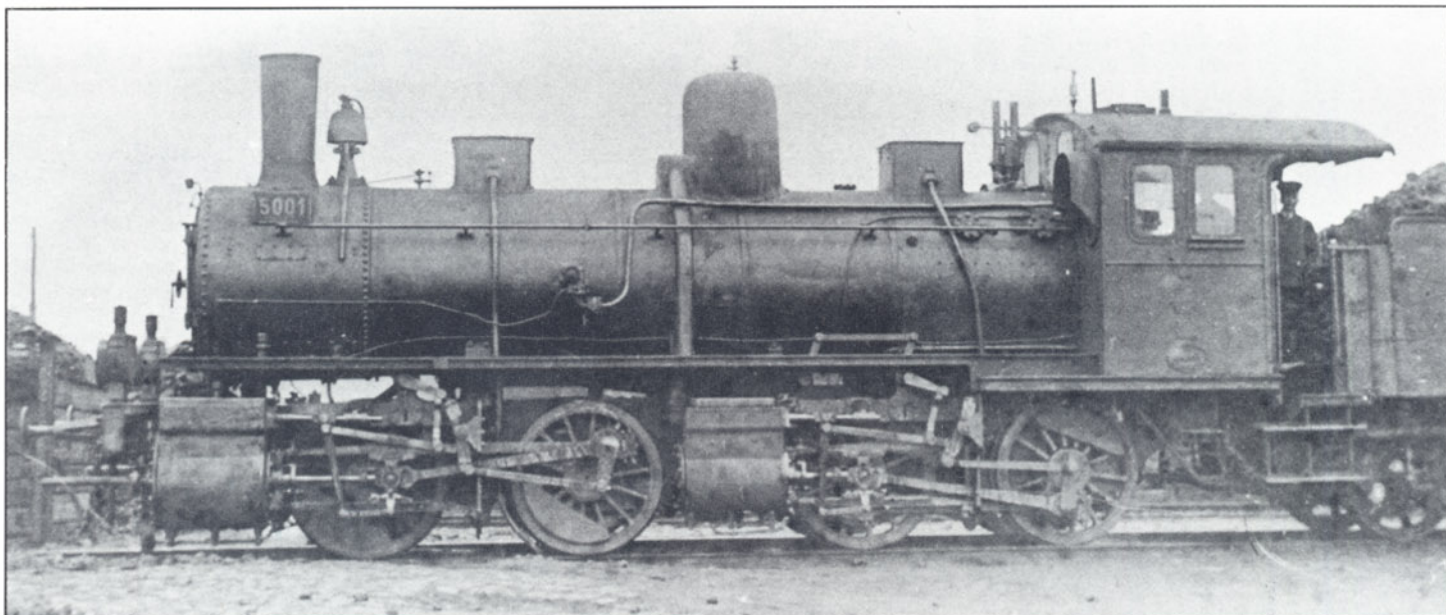


Bild 4 und 5: Zeichnungen der späteren preuß. G 7<sup>2</sup> und G 7<sup>3</sup> im Maßstab 1:87.

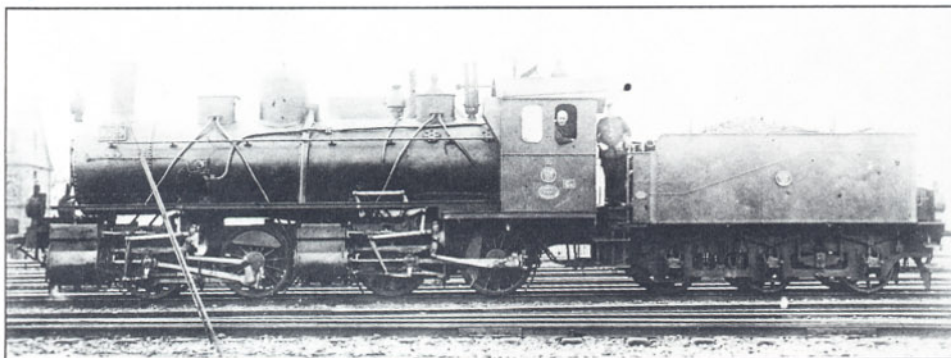
Zeichnungen: Sammlung Rauter





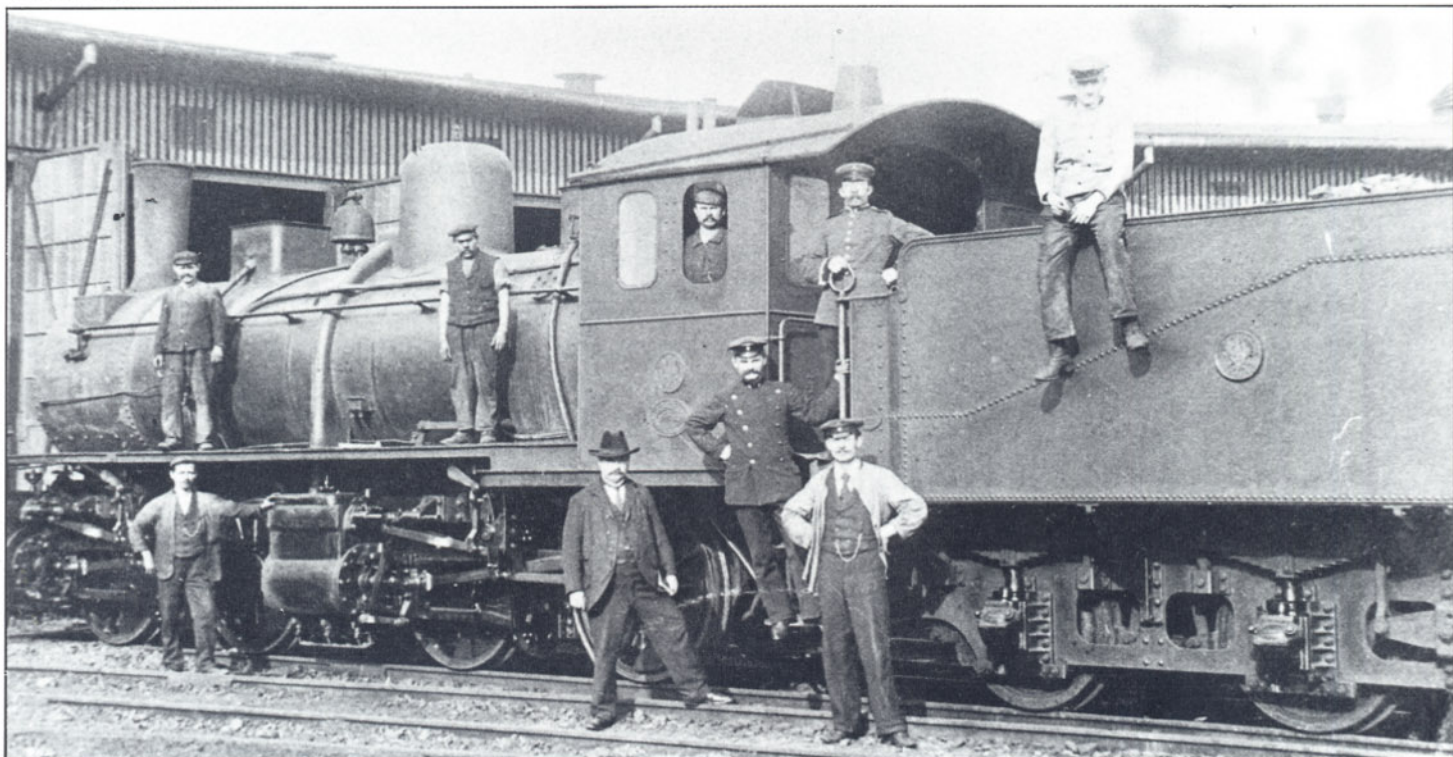
**Bild 1:** Die Güterzuglokomotiven der Bauart Mallet, die später in die Gattung G 9 eingereiht wurden, waren in Preußen die einzigen Schleptenderlokomotiven ihrer Art. Auf dem Foto ist der Name der KED leider nicht lesbar. Möglicherweise handelt es sich um die 5001 der KED Bromberg, aufgenommen in Thorn. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

## Die preußische G 9



**Bild 2:** Die (G 9) Köln 5399 ist 1896 von Grafenstaden geliefert worden (Fabriknummer 4741). Das Foto entstand in der Zeit zwischen 1910 und 1913, dem Jahr der Ausmusterung. **Foto: Archiv Bellingrodt, Sammlung Merker**

**Bild 3:** Auch diese G 9 der Bauart Mallet ist nicht einwandfrei zu identifizieren. Vermutlich wurde sie 1896 mit der Fabriknummer 4739 bei Grafenstaden gebaut. Die Aufnahme dürfte um 1902 entstanden sein. **Foto: Sammlung Rauter**



In der G 9-Gruppe hatten die Preußischen Staatseisenbahnen zwei recht verschiedene Bauarten zusammengefaßt: die B'B-n4v der Bauart Mallet (1893) und die D-n2 der Bauart Schichau (1908).

Zuerst zur späteren G 9 der Bauart Mallet, in Preußen die einzige Schleptenderlokomotive dieser Art!

Ihr Bau wurde beschlossen, nachdem sich die badische B'B-n4v der Gattung VIIIc auf der Schwarzwaldbahn gut bewährt hatte; geliefert wurde sie von der Elsässischen Maschinenbau-Gesellschaft in Grafenstaden.

Es ging Mallet darum, die Kurvenbeweglichkeit der Lokomotive zu verbessern \*) – und zwar durch Teilung des Triebwerks. In Baden wie in Preußen wurde das 2/2-gekuppelte Hochdrucktriebwerk fest im Rahmen gelagert,

\*) (Der Entwurf für eine 2 x 3/3-gekuppelte Maschine nach demselben Prinzip wurde übrigens bereits 1879 bzw. 1890 von Rimrott vorgelegt, dem späteren Präsidenten der KED Königsberg.)

das ebenfalls 2/2-gekuppelte Niederdrucktriebwerk vor ihm in einem Drehgestell. Bewegliche Dampfzuleitungen mußte man in Kauf nehmen.

Auch die preußischen G 9 sind von Grafenstaden geliefert worden: eine als Versuchslokomotive im Jahre 1893, die anderen 26 (!) von 1895–1898.

Die obengenannten 26 Maschinen wurden nach dem **Musterblatt III-3f** gebaut. Ihre **Abmessungen**:

<b>Breslau 701 → (G 9) Breslau 5001 Grafenstaden 1895/4708</b>	
Rost	m <sup>2</sup> 1,96
Heizfläche	m <sup>2</sup> 142,16
Dampfdruck	kg/cm <sup>2</sup> 12
Triebwerk	mm $\frac{2 \times 420}{2 \times 630}$ /600/1250*)
Steuerung	außenliegend. Heusinger-Steuerung
Radstand	mm 5800
Radstand je Triebgestell	mm 1750
Achsdruck	t 14,0–14,0–13,32–12,90
Dienstgewicht	t 53,22
Reibungsgew.	t 53,22
Kesselmitte ü Sok	mm 2260
Länge m. Tender	mm 16420
Geschwindigk.	km/h 45
Tender (nach M III-5b):	3 Achsen/ 12m <sup>3</sup> Wasser/5 t Kohle

\*) die erste Maschine aus 1893:  
 $\frac{2 \times 400}{2 \times 600}$  /600/1250

Die Mallet-G 9 hat anfangs auf den kurvenreichen Strecken des Moseltals, in der Eifel und auf den schlesischen Gebirgsstrecken Dienst geleistet. Ihr Bogenlauf war zwar zufriedenstellend, in der Geraden aber schlingerte die Lokomotive; die beweglichen Leitungen zwischen den Hoch- und Niederdruckzylindern mußten häufig ausgebessert werden – will sagen: die G 9-Mallet bewährte sich nicht so, daß man mehr als die o. a. 27 Lokomotiven beschafft hätte.

Die nebenstehende Tabelle zeigt, daß keine Mallet-G 9 von der Deutschen Reichsbahn umgezeichnet worden ist.

## Die G 9 von Schichau

Fünfzehn Jahre nach der Mallet-G 9 kamen jene von Schichau, sechs Jahre, nachdem Vulcan in Stettin die ersten 13 Maschinen der Heißdampf-G 8 an die KED Saarbrücken geliefert hatte! Obwohl im Grundsatz allen bisher gebauten Naßdampf-Güterzuglokomotiven überlegen, nährten doch die über Jahre erforderlichen Änderungen an den Bauteilen der G 8 das Mißtrauen gegen die Heißdampflokomotive – zunächst mit einigem Recht, so daß 1908 eine letzte D-n2 entworfen wurde, und zwar von F. Schichau in Elbing/Westpreußen (diese spätere G 9 der Bauart Schichau wurde bis 1910 als G 7 eingestuft). In der Tat erinnern viele Bauteile an die G 7<sup>1</sup>, so der aus drei Schüssen bestehende Langkessel, der Achsabstand mit 1550 – 1350 – 1600 mm und der Rad-Durchmesser von 1250 mm. Andererseits wirkte sie damals moderner als

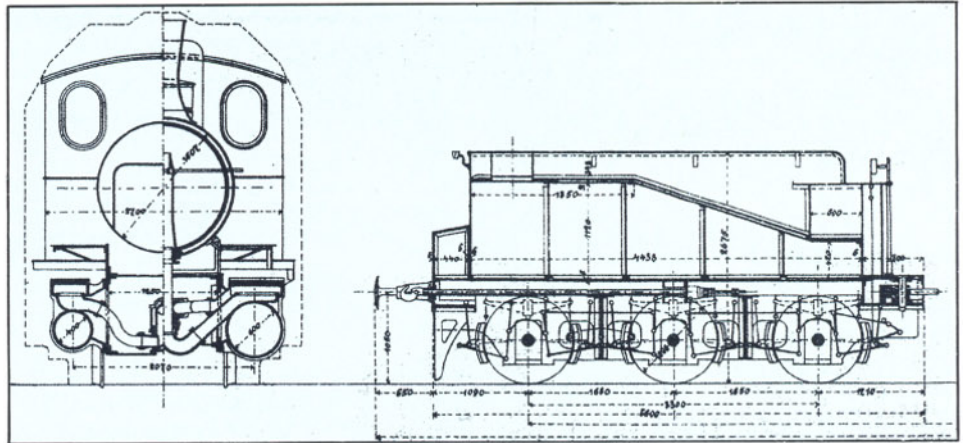
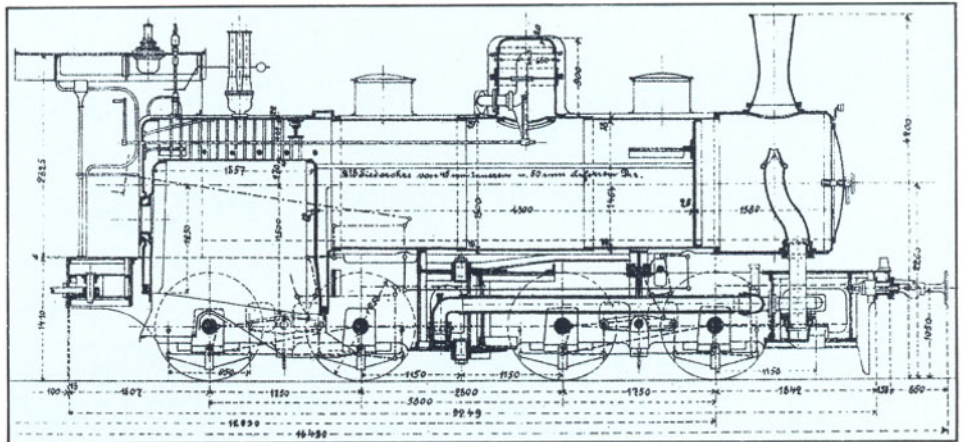


Bild 4 und 5 (oben): Musterblattzeichnung III-3f und III-5b der späteren G 9, Bauart Mallet, im Maßstab 1:87.

Zeichnungen:  
Sammlung Rauter

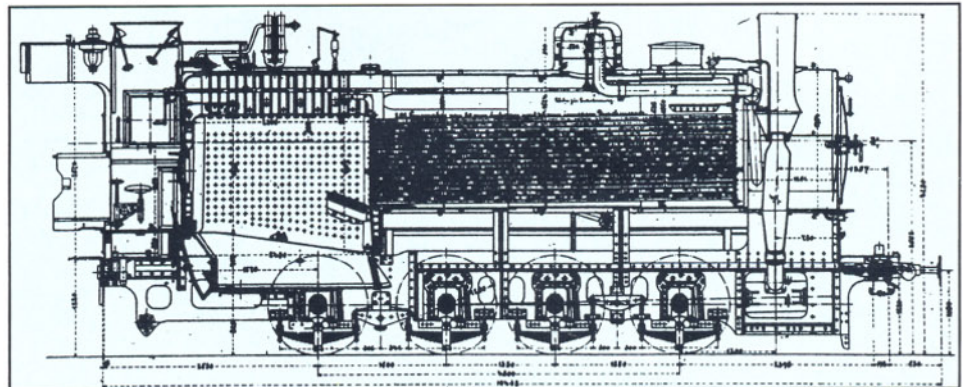
### Übersicht über alle Mallet-G 9 und deren „Lebenslauf“

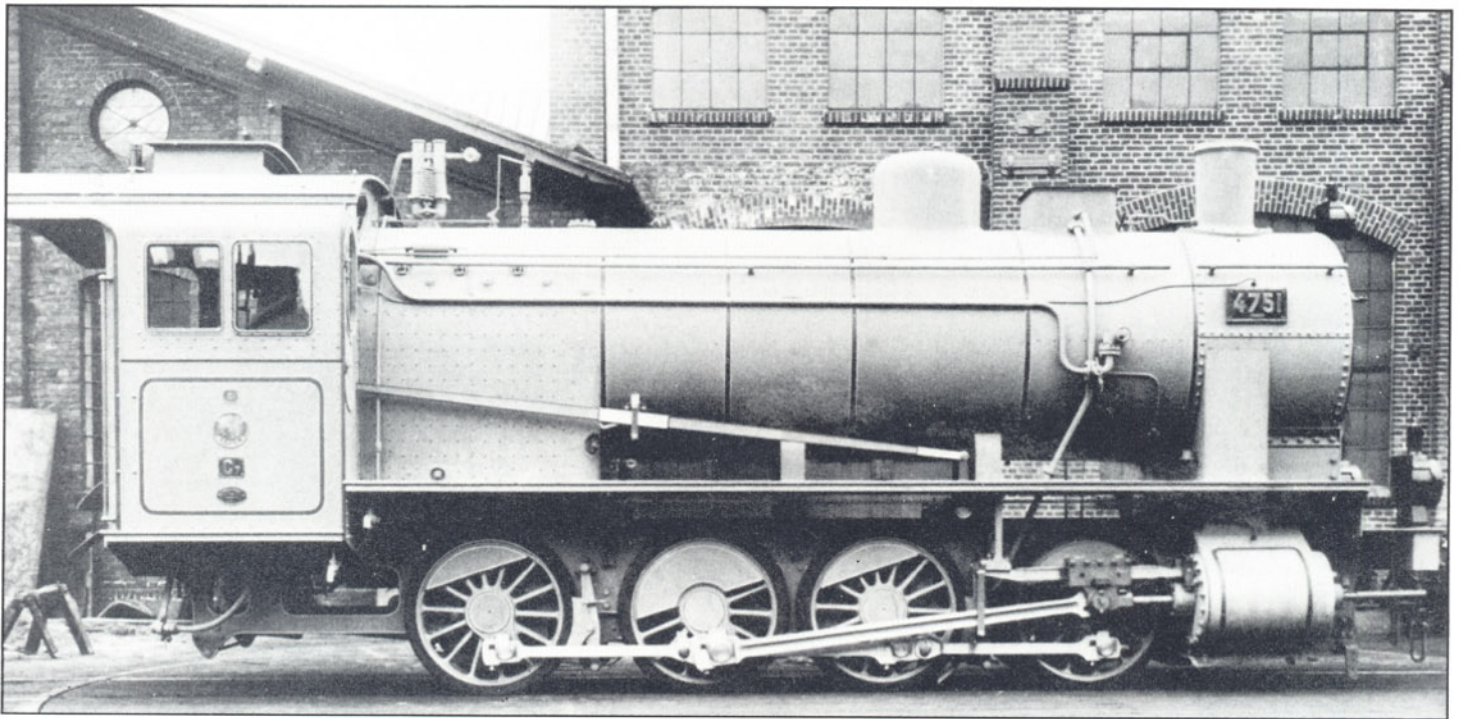
Lieferwerk: Grafenstaden								
Jahr	F-Nr.	gel. an	1895	1905	1906 (G 9)	uz 1910	1912	
1893	4538	Clr 1900	Sbr 1900	Esn 1950	Esn 5001	5390		+ 1912
1895	4708	Bsl 701			Bsl 5001			+ 1922
	4709	702			5002			+ 1923
	4710	703			5003			+ 1919
	4711	704			5004			+ 1922
	4712	Clr 1901	Sbr 1901	Esn 1951	Esn 5002	5391	Bro 5001*)	
	4713	1902	1902	1952	5003	5392		+ 1914
1896	4714	1903	1903	1953	5004	5393		
	4715	Cöl 1904		1954	5005	5394		
	4716	1905		1955	5006	5395	Bro 5002*)	
	4717	1906		1956	5007	5396		
	4739	Sbr 1904		1957	5008	5397		
	4740	1905		1958	5009	5398		+ 1912
	4741	1906		1959	5010	5399		+ 1913
	4742	1907		1960	5011	5400		+ 1913
1897	4743	1908		Cas 2370 (1904)	Cas 5001			
	4808	Kat 1300			Kat 5001**)			
	4809	1301			5002			
	4810	Sbr 1909		Cas 2371	Cas 5002			
	4811	1910		2372	5003			
1898	4812	1911		2373	5004			
	4835	1912		2374	5005			
	4836	1913		2375	5006			
	4837	1914		2376	5007			
	4838	1915		2377	5008			
	4839	1916		2378	5009			
	4840	1917		2379	5010			1921 a Scherfede

\*) Bro 5001 u. 5002 latein Dienst auf der Thorer Uferbahn und waren beheimatet im Bw Thorn-Mocker  
\*\*) eine der Kattowitzer noch am 1. 04. 22 im Bestand der KED (nach amtlichem Verzeichnis 1922)  
\*) eine zweite wahrscheinlich 1918 ausgemustert; es ist fraglich, ob die polnischen Bahnen eine der Bromberger oder der Kattowitzer übernommen haben; bei den PKP wird die G 9-Mallet nicht mehr aufgeführt (siehe J. Piwowonski, parowozy kolei polskich, Warschau 1978).

Bild 6: Musterblattzeichnung III-3m der späteren G 9 von Schichau im Maßstab 1:87.

Zeichnung:  
Sammlung Rauter





ihre Vorgängerinnen, lag doch der Kessel erheblich höher – Kesselmitte 2665 mm über Schienenoberkante gegen 2200 mm bei der G 7<sup>1</sup>. Der Langkessel hatte einen größeren Durchmesser erhalten, die Zahl der Heizrohre konnte vermehrt werden (218 : 292) und die Rostfläche stieg von 2,25 auf 3,05 m<sup>2</sup>.

Anders als bei der Mallet-G 9 wurde eine bessere Kurvenläufigkeit wieder durch ein Seitenspiel der 2. und 4. Achse von je 10 mm angestrebt.

Die **Abmessungen** der G 9, Bauart Schichau, nach **Musterblatt III-3m**:

Rost	m <sup>2</sup>	3,05
Heizfläche	m <sup>2</sup>	197,58
Dampfdruck	kg/cm <sup>2</sup>	12
Triebwerk	mm	550/630/1250
Steuerung	außenlieg. Heusinger-Steuerung*)	
Radstand	mm	4500
Achsdruck	t	15,2–14,6–15,1–15,1
Dienstgewicht	t	60,0
Reibungsgew.	t	60,0
Kesselmitte ü SOk	mm	2665
Länge m. Tender	mm	16758
Geschwindigkeit	km/h	45

Die Maschine war mit einem Tender nach M III-5b (oder -c) gekuppelt: dreiachsig, 12 bzw. 15 m<sup>3</sup> Wasser, 5 t Kohle.

\*) bei den ersten 10 Maschinen: innenliegende Allan-Steuerung

**Bild 7:** Die zunächst als G 7 eingereihte Essen 4751 wurde 1908 von Schichau gebaut (Fabriknummer 1640). Bald schon wurde sie in (G 9) Essen 5852 und 1910 in (G 9) Essen 5002 umgezeichnet. 1918/19 mußte sie an Belgien abgegeben werden und wurde dort als 7902 eingereiht.  
**Foto: Sammlung Rauter**

Wie hoben sich nun die Leistungen der G 9 von denen der Naßdampfvorgängerin G 7<sup>1</sup> und der aufkommenden Konkurrenz G 8 ab? Einige bezeichnende Daten aus dem Merkbuch von 1915:

	15	20	30	40	50 km/h
<b>1 : 1000</b>					
G 7 <sup>1</sup>	2150	1765	1200	845	–
G 8	2865	2710	1880	1360	935
G 9	2965	2370	1610	1180	–
<b>1 : 300</b>					
G 7 <sup>1</sup>	1360	1055	735	520	–
G 8	1715	1640	1160	855	605
G 9	1775	1425	990	735	–
<b>1 : 100</b>					
G 7 <sup>1</sup>	560	455	310	215	–
G 8	755	730	520	380	270
G 9	785	625	435	320	–

Wie zu erwarten, war die Leistungsfähigkeit der G 9 überall deutlich höher als die der G 7<sup>1</sup>. Wenn man bedenkt, daß eine Geschwindigkeit von 15 km/h für eine Lokomotive im Streck-

kendienst (bei 1 : 1000) schon vor dem Ersten Weltkrieg nicht ausreichte, danach aber geradezu indiskutabel war, so ist die G 8 bei allen Geschwindigkeiten über 15 km/h der G 9 überlegen, zumal die Werte für 50 km/h sich nur bei der G 8 finden. (Das Merkbuch von 1915 kennt naturgemäß nur die Naßdampf-G 9).

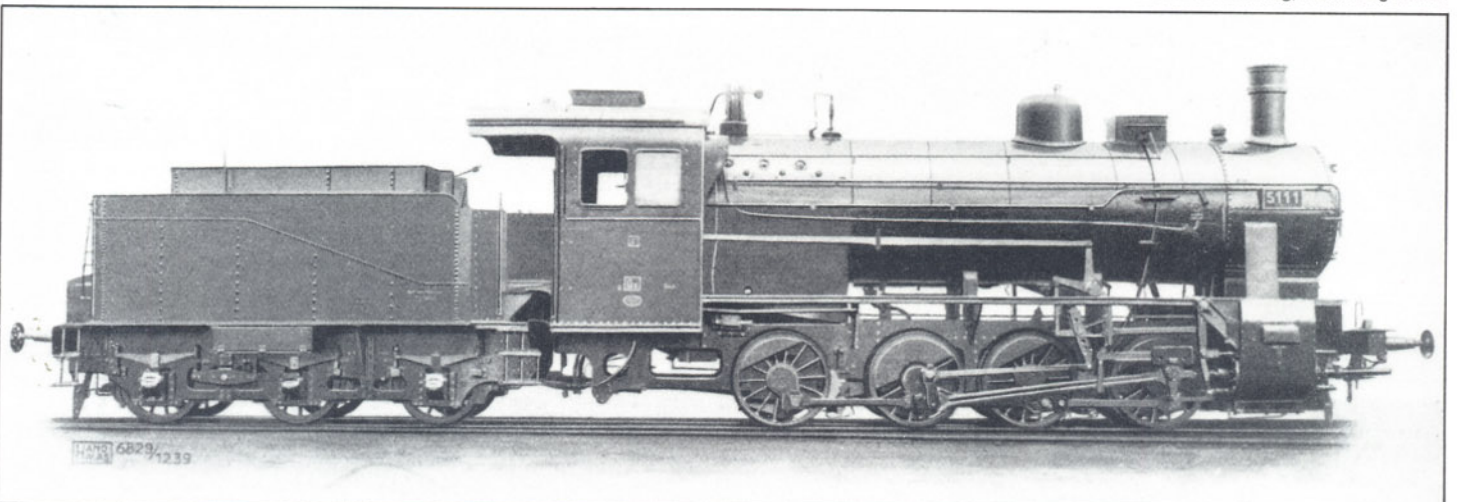
Wieviele Schichau-G 9 wurden nun in Dienst gestellt?

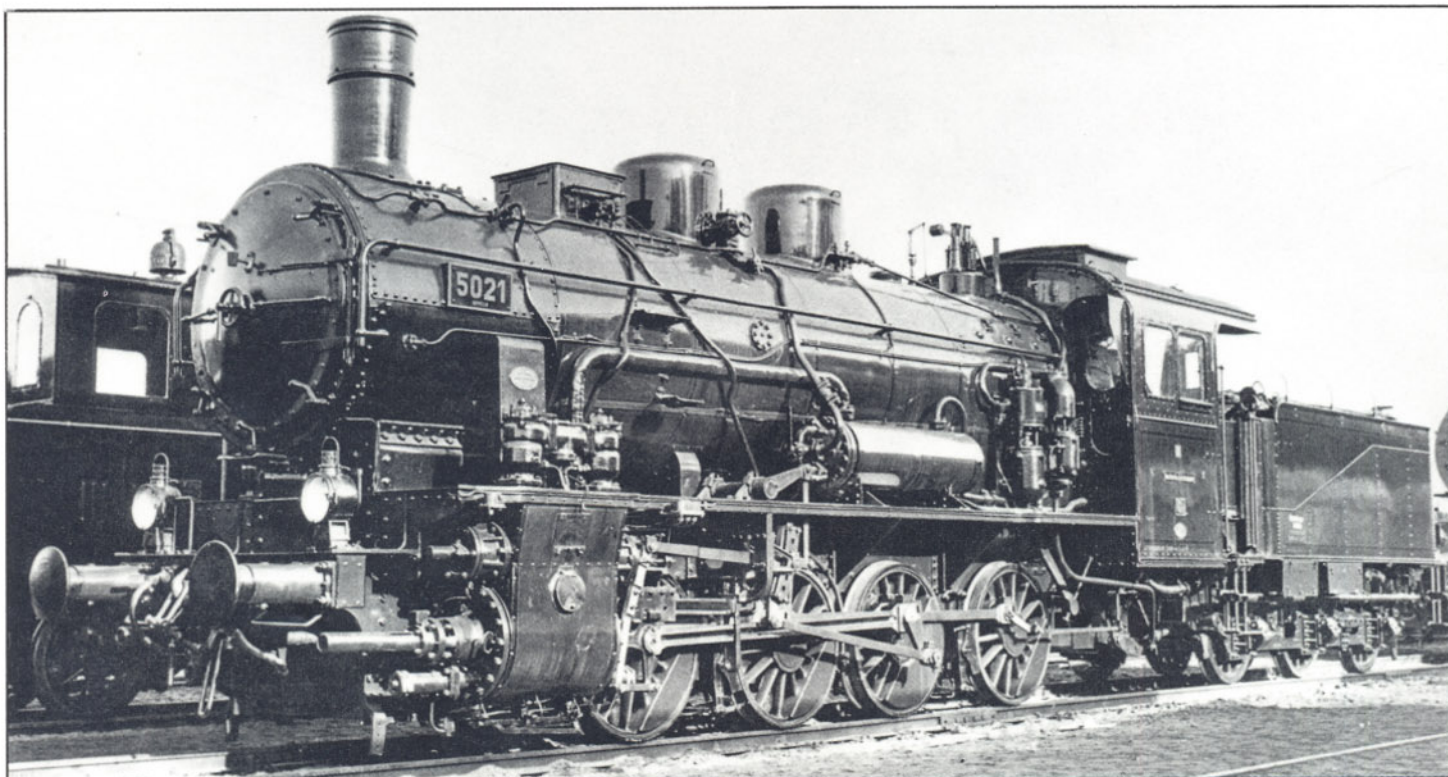
Die Tabelle der **Lieferwerke** und der **Baujahre** mag es zeigen:

	1908	1909	1910	1911	Gesamt
Schichau	10	41	7	21	79
Hanomag	–	14	42	17	73
Borsig	–	–	8	–	8
Henschel	–	–	40	–	40
	10	55	97	38	200

Da unsere Bauart zunächst als G 7 eingordnet wurde, finden sich auf alten Fotos nicht selten die entsprechenden Nummern, z. B. Hannover 4411 (die spätere 5001) Es-

**Bild 8:** Die (G 9) Breslau 5111 wurde als (G 9) Breslau 5011 im Jahre 1910 von Hanomag geliefert (Fabriknummer 5775). 1923 baute Hanomag sie auf Heißdampf um. Der Verbleib der Lokomotive, die 1925 in 55 2342 umgezeichnet wurde, ist unbekannt.  
**Werkfoto Hanomag, Sammlung Rauter**





**Bild 9:** Auch die (G 9) Oppeln 5021 wurde um 1923 auf Heißdampf umgebaut. Sie wurde 1910 von Schichau gebaut (Fabriknummer 1861) und von der Deutschen Reichsbahn in 55 2365 umgezeichnet. Wie das Foto belegt, behielt sie nach dem Umbau ihre alte Beschilderung, nur am Führerhaus wurde zusätzlich ein Schild mit der Aufschrift „Deutsche Reichsbahn“ befestigt.  
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

sen 4751 (die spätere 5002) Cöln 5816 (die spätere 5006). Eine weitere Übersicht zeigt, welche KED die G 9 unmittelbar vom Lieferwerk her einstellten und wie sich diese Zahl bis 1914 änderte:

	1914	
KED Breslau	29	29
Cöln	20	20
Elberfeld	2	2
Essen	75	111
Hannover	12	–
Kattowitz	32	32
Magdeburg	14	–
Münster	4	–
Posen		*)
Saarbrücken	6	6
Stettin	6	–
	200	200 Loks

\*) 2 Maschinen sind alsbald an Hannover überwiesen worden.

Ein Drittel aller G 9 sind nach dem Ersten Weltkrieg an fremde Bahnen abgegeben worden:

an die Saarbahn	1
an Polen	8
an Belgien	58
	67 Loks

Zwei Drittel also, d. h. 133 Lokomotiven, sind dann 1920 von der Deutschen Reichsbahn übernommen und als Reihe 55<sup>23</sup> eingeordnet worden und zwar als 55 2301 – 2433. Im Jahre 1920, die G 9 der Bauart Schichau hatte bis dahin etwa ein Jahrzehnt Dienst geleistet, wurde sie von der DR in die Überlegungen eingeschlossen, nicht zu alte Naßdampf-Bauarten in Heißdampflokomotiven umzubauen; hier konnte man sich um so leichter entscheiden, als die großen Flach-

schieber nicht einwandfrei arbeiteten. So wurden von 1922 – 1924 nicht weniger als 36 der besterhaltenen Maschinen bei der Hanomag in Linden bei Hannover auf Heißdampfbetrieb umgestellt.

Es ergaben sich einige Änderungen in den Abmessungen:

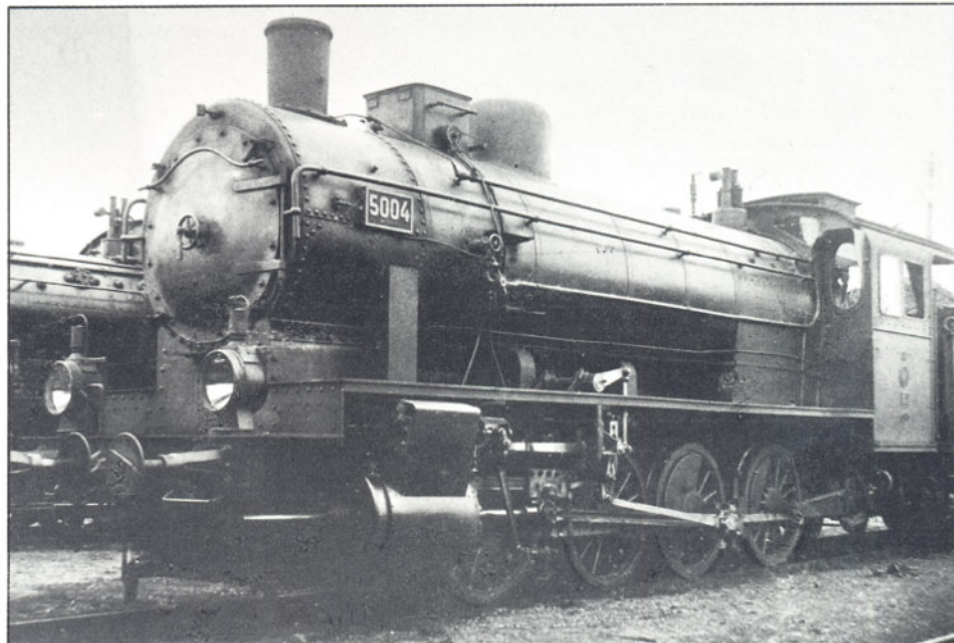
	Naßdampf	Heißdampf
Heizfläche	197,6 m <sup>2</sup>	147,8 m <sup>2</sup>
Überhitzer	–	57,0 m <sup>2</sup>
Dienst- und Reibungsgewicht	60,0 t	65,5 t

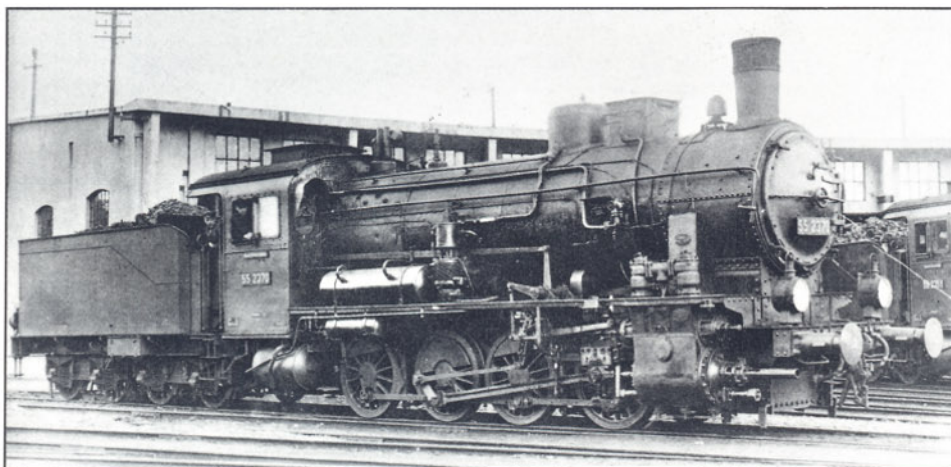
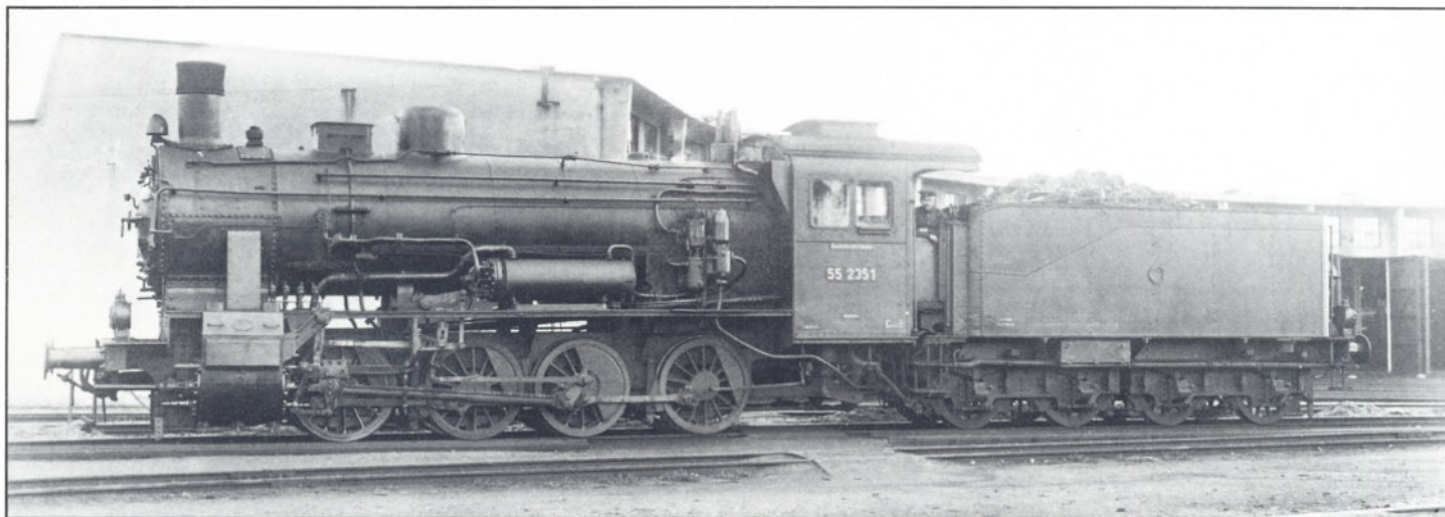
Auf diese Weise entstand eine recht brauchbare Güterzuglokomotive. Die nicht umgebauten G 9 sind bis 1933 aus den Listen ge-

strichen worden; die Umbauten – kaum jemals, wie vorgesehen, als G 9<sup>1</sup> bezeichnet – haben meist noch die Zeit nach 1945 erlebt, wenn auch nur für wenige Jahre. Wie schon vor dem Krieg, waren sie in der Region Ruhrgebiet – Nordseehäfen, vor allem in Emden zusammengezogen worden.

Recht viele von ihnen sind verkauft worden, so an die Westfälische Landeseisenbahn, an die Bentheimer und die Osthannoversche Eisenbahn, an Industrie-Unternehmen wie Bayer-Leverkusen, die Georgs-Marien-Hütte und die Hafenbahn Wanne-Herne. Einige sind 1944 an die Brandenburgische Städtebahn verliehen worden und nach dem Kriege bei der DR-Ost geblieben; dort hat sich, neben den 55 2366, 2386, 2389 und 2425, via Sosnowitz in Polen auch die 55 2361 eingestellt;

**Bild 10:** Im Bw Grunewald entstand um 1912 diese Aufnahme der (G 9) Magdeburg 5004 (Henschel 1910/10 153). 1913 wurde sie in Essen 5097 umgezeichnet und kam 1923 als 55 2403 in den Bestand der Deutschen Reichsbahn. Ihre Ausmusterung erfolgte 1928.  
Foto: K. Pierson, Sammlung Rauter





ihr letztes Bw war Elsterwerda, und am 30. 3. 1961 ist sie aus dem aktiven Dienst dem Kraftwerk Vetschau als Heizlokomotive überwiesen worden. Zu den wenigen Kriegsverlusten zählt die 55 2419; im Juli 1944 noch ist sie bei einer „WIFO Neuburg“ in Albesti (Rumänien) tätig gewesen. Da es keine Betriebsbücher aus preußischer Zeit gibt, soll zumindest ein Auszug aus dem von 1927 gegeben werden – und zwar handelt es sich um die letzte aller an die Preußischen Staatseisenbahnen gelieferten G 9, die

#### Breslau 5129:

	<b>55 2433</b>	
Schichau 1911/F.-Nr. 1930		
	1927 – 05. 02. 42	Rheine G
	06. 02. 42 –	leihweise
	– 22. 05. 44	an Kirchweyhe
	23. 05. 44 – 10. 07. 44	Coesfeld
	z 17. 08. 44	RAW Bremen
	+ 20. 09. 48	

Als man das neue Betriebsbuch anlegte, hat hier ein braver Mann vermerkt:

Tag der Abnahme 15. 07. 1911

Probefahrt Breslau – Canth und zurück.

Wer von den Lesern kennt noch eine dieser vielen Naßdampf-Güterzuglokomotiven von der G 3 bis hin zu der G 9 aus ihrer aktiven Dienstzeit? Sie gehören zur Eisenbahngeschichte – ebenso wie ihre damalige Konkurrenten und Nachfolger, die G 8 und die G 10 und die G 12!

H. Rauter

#### Quellen

Amtliches Verzeichnis der Lokomotiven und Tender der KED Breslau, 1896.

Kalender für Eisenbahn-Techniker, begründet von E. Heusinger von Waldegg, Wiesbaden 1911

Normalien für die Betriebsmittel der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen (ohne Verfasser), Berlin 1913 u. Nachträge bis 1917

J. Jahn, Die Dampflokomotive in entwicklungsgeschichtlicher Darstellung ihres Gesamtaufbaus, Berlin 1924

Preußisch-Hessische Staatseisenbahnverwaltung, Merkbuch für die Fahrzeuge . . . , Berlin 1915

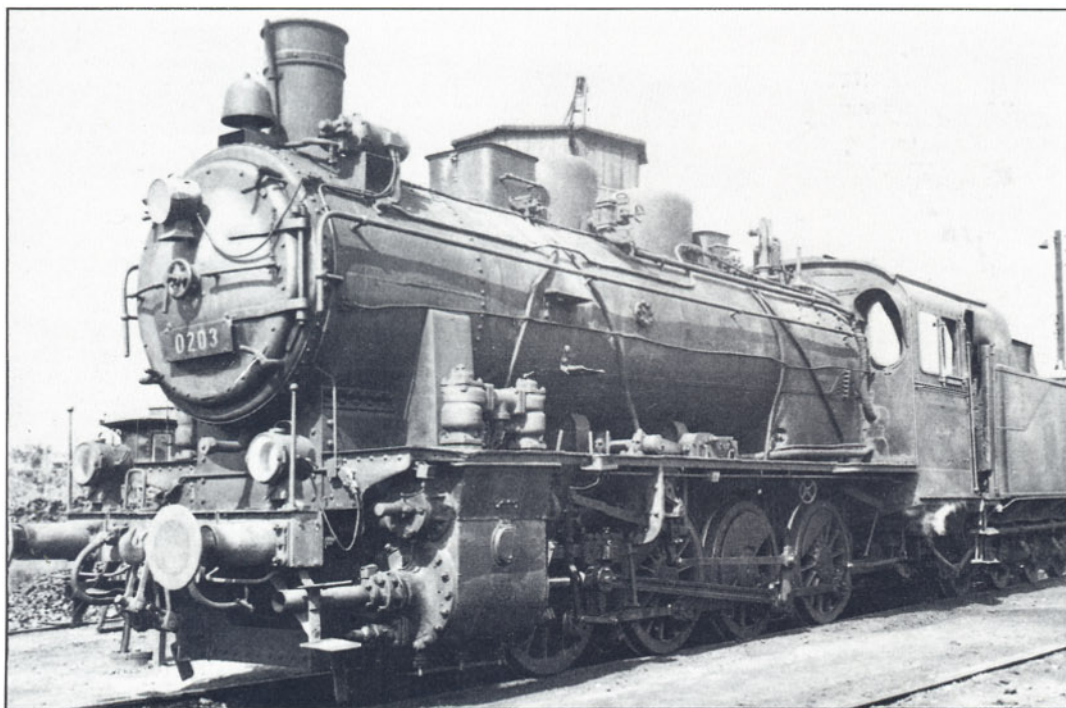
Merkbuch für die Fahrzeuge der Reichsbahn, Berlin 1924

Die Entwicklung der Lokomotive im Gebiet der mitteleuropäischen Eisenbahnverwaltungen, Band II, (Metzeltin sen.), Berlin 1937

„Die Lokomotive“ Wien, vor allem Jahrgang 1910 u. 1914 „Hanomag-Nachrichten“, Hannover, vor allem Jahrgang 1914 u. 1924

Gaisers Aufstellungen des Lokomotivbestandes aller KED; handschriftlich, nicht veröffentlicht

Briefwechsel H. Hinze – Rauter, E. Konrad – Rauter



**Bild 11** (oben): Die 55 2351 war zum Zeitpunkt der Aufnahme beim Bw Rheine-R beheimatet. Hanomag lieferte sie 1910 unter der Fabriknummer 5788 an die KED Essen, wo sie die Betriebsnummer 5088 erhielt. Auch sie wurde um 1923 auf Heißdampf umgebaut.

Foto: W. Hubert, Sammlung Dr. Scheingraber

**Bild 12** (Mitte): Auch die 55 2370 ist eine Rheinische Maschine. Als (G 9) Breslau 5117 wurde sie 1910 von Hanomag abgeliefert (Fabriknummer 6001). Obwohl sie 1923 beim Herstellerwerk auf Heißdampf umgebaut wurde, mußte sie 1932 beim Bw Rheine G den Dienst quittieren.

Foto: C. Bellingrodt, Sammlung Rauter

**Bild 13**: Bei ihrer Ausmusterung im Jahre 1962 konnte die 0203 der Westfälischen Landeseisenbahn auf eine 51jährige Dienstzeit zurückblicken. 1911 von Schichau gebaut (Fabriknummer 1920) und als (G 9) Magdeburg 5010 in Dienst gestellt, wurde sie nach dem Umbau auf Heißdampf als 55 2426 von der DR übernommen und 1948 an die WLE verkauft. Foto: G. Moll, Sammlung Rauter



**Bild 1:** Die Roco-Köf III steht mit dem Taschenwagen, auf dem der Liebherr-Bagger transportiert wurde, noch an der Rampe. Die Daimler-Benz-Sattelzugmaschine und der Scheuerle-Tieflader wurden schon vorher abgeladen.

# Betriebsbeispiele

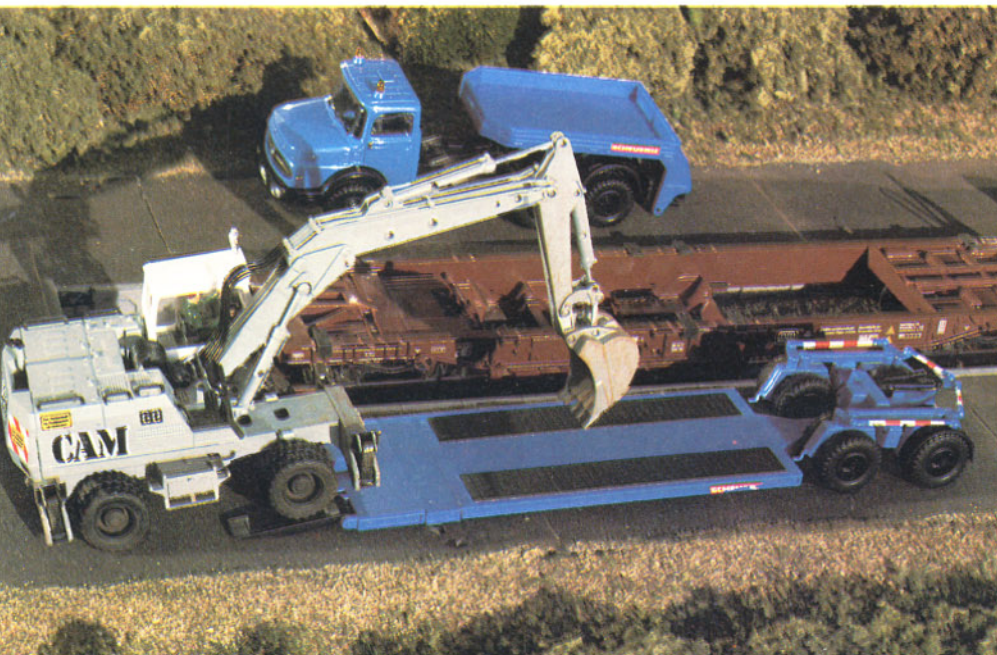
Der Wunsch nach Vorbildanregungen für den Modellbahnbetrieb ist bei unseren Lesern so groß, daß wir uns deshalb wieder ein Betriebsbeispiel ausgedacht haben, das vielleicht so oder ähnlich auch in der Wirklichkeit vorkommen kann.

Auf die Idee zu dieser kleinen Bildserie brachten uns einige neue und hervorragend ausgeführte Straßennutzfahrzeugmodelle, die bereits im Eisenbahn-Journal 2/84 vorgestellt wurden. Aber auch die neue Köf III und der schon seit einigen Monaten lieferbare Ta-

schenwagen inspirierten uns. Hauptakteure dieser Bildgeschichte sind daher die Roco-Köf III mit dem Roco-Taschenwagen, der Liebherr-Mobilbagger von Kibri, die Daimler-Benz-Sattelzugmaschine mit Tieflader von Preiser nebst einigen Preiser-

**Bild 2:** Zum Weitertransport auf der Straße fährt nun der Bagger mit eigener Kraft auf den Tieflader. Die Auffahrampen wurden zu diesem Zweck heruntergeklappt.

**Bild 3:** Rosenheim besitzt zwar eine Köf III, doch diese trägt die Loknummer 332 071. Wir haben uns ein Umbeschriftetes der Roco-Köf erspart, was uns sicher kein Leser übelnehmen wird.





◀ **Bild 4:** Damit das DB-Lichttraumprofil nicht überschritten wurde, mußte der Greifarm des Liebherr-Baggers abgesenkt werden.

▼ **Bild 5:** Die Auffahrampen wurden hochgeklappt und die Sattelzugmaschine hat den Tieflader aufgenommen. Nun muß noch der Baggergreifarm in die Transportposition gebracht werden (eingezogen), dann kann der Abtransport über die Straße erfolgen.



Arbeitern und der Steyr 91 mit Kippführerhaus von Roco.

Nun die Geschichte:

Herr Bratoschil, seines Zeichens österreichischer Fuhr- und Bauunternehmer kaufte bei Daimler-Benz in Untertürkheim den Daimler-Benz Typ 2624. Die Firma vermittelte ihm auch gleich noch einen Scheuerle-Tieflader dazu. Während des Vertragsabschlusses bei Daimler erfuhr er, daß in der Nähe der Maschinenpark einer in Konkurs gegangenen deutschen Baufirma versteigert wird. Diese Gelegenheit ließ sich Herr Bratoschil nicht entgehen und ersteigerte einen recht preiswerten und sehr gut erhaltenen Liebherr-Mobilbagger 922. Nach Abschluß des Geschäftes war man sich dann auch sehr schnell über die Abwicklung des Transportes einig. Da Daimler ein günstiger Transport-Tarif bei der DB eingeräumt wird, vereinbarte man, daß die Daimler-Benz-Zugmaschine, der Scheuerle-Tieflader und der Liebherr-Bagger durch die DB befördert werden. Da es Herr Bratoschil eilig hatte, wählte man die schnellste Transportmöglichkeit: Die beiden Niederflurwagen und der Taschenwagen wurden an den nächsten Schnellgüterzug für den kombinierten Ladungsverkehr Richtung Salzburg angehängt. In Rosenheim (Oberbayern) wurden die Wagen abgehängt und die Fahrzeuge von Herrn Bratoschil abgeladen.

Eine Weiterleitung auf der Schiene über Salzburg bis zum Bestimmungsort hätte einen recht beträchtlichen Umweg dargestellt. Bratoschil hat deshalb zusammen mit einem Fahrer das Gespann in Rosenheim abgeholt. Nun ist man aber beileibe nicht den schnellsten Weg von der bayerischen Innseite in Burghausen über die Grenze auf die österreichische Seite des Flusses gefahren, sondern hielt sich am linken, bayerischen Ufer des Inn von Burghausen bis nach Simbach/Inn, um von da aus nach Braunau auf österreichischer Seite die Fahrt zum Heimatort des Unternehmers fortzusetzen. Diese Fahrtroute war natürlich wohlüberlegt: Auf deutschem Boden hatte man die Möglichkeit, das in Grenznähe verlaufende recht gute bayerische Schnellstraßennetz zu benutzen und außer Kilometern auch noch Zeit einzusparen. Weiter kommt hinzu, daß der Dieselmotorkraftstoff in Deutschland billiger ist.

Nun werden Sie fragen, warum in unserer Geschichte so weit ausgeholt wurde? Wir bemühen uns, alle Betriebsgeschichten möglichst bis ins Detail nachzuempfinden. Als die Fahrzeuge zum Fotografieren hergerichtet wurden, erhielt die Preiser-Sattelzugmaschine ein Zollnummernschild. Etwas anderes war in der Redaktion gerade nicht vorhanden. Zwangsläufig mußte somit der Transport für das Ausland bestimmt sein. Wir hoffen, daß es bei Ihrer Betriebs-situationsnachstellung auf der Anlage oder dem Diorama einfacher vonstatten geht.

HM



◀ **Bild 6:** Mittlerweile ist man am Bestimmungsort des Fuhr- und Bauunternehmers angekommen. Nun kann das Entladen des Baggers beginnen.



▲ Bild 7: Die Entladevorgänge erfolgen nun in umgekehrter Reihenfolge. Die Zugmaschine wurde abgehängt. Gerade wird der Baggergreifer ausgefahren. Nun braucht nur noch die Abfahrtrampe abgesenkt werden.

Bild 8 (rechts oben): Hier rollt nun der Kibri-Bagger vom Transporter, um auf der Baustelle eingesetzt werden zu können. Der Unternehmer Bratoschil verfolgt alles sehr aufmerksam.

Bild 9: Der Kibri-Liebherr-Bagger ist jetzt einsatzbereit, die Standstützen sind ausgefahren, man kann die ersten Probearbeitgänge vornehmen. Der Straßenhobel und der neue Steyr 91 von Foco stehen ebenfalls parat.

▼ Bild 10: Am Feierabend wußte man, daß das „neue, gebrauchte“ Kibri-Gerät einwandfrei funktioniert.

Alle Fotos: W. Kosak





*Bahnbetriebswerk und Ortsgüteranlage  
Vorschlag zur landschaftlichen Ausgestaltung der Gleisanlage  
aus Journal 4/83, Seite 60*

# Bahnbetriebswerk und Ortsgüteranlage

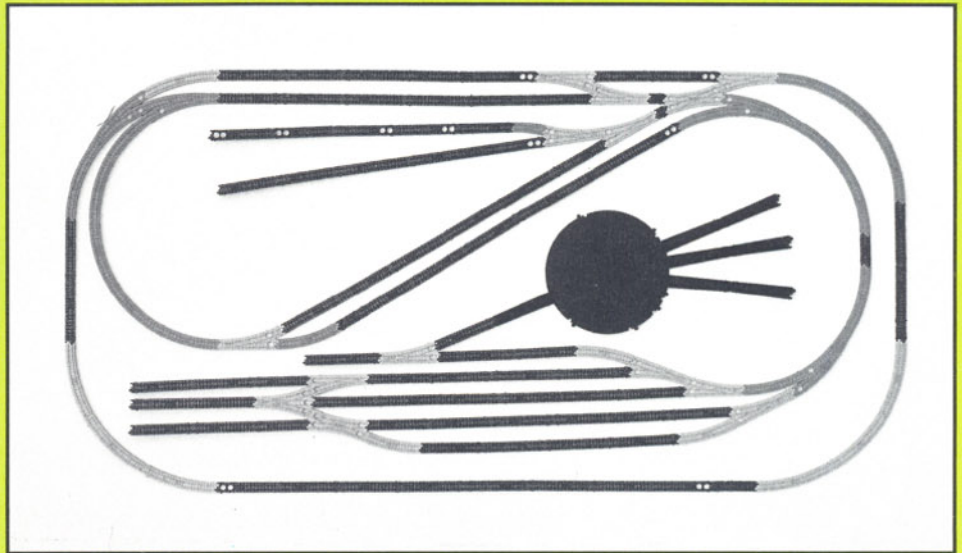
bilden die optischen Schwerpunkte dieser Anlage. Als Gleisvorlage dient die erweiterte Version aus dem Journal 4/83, Seite 60, hier jedoch um 180° gedreht dargestellt. Die zahlreichen Schienenwege ermöglichen zwar vielseitige Fahrmöglichkeiten, liegen aber andererseits derart eng beieinander, daß es mir sinnvoll erschien, das Projekt in dieser Form für eine mehr bahneigene Verwendung einzusetzen. Vor allem die vordere vierteilige Gleislarve bot geeignete Ansätze zum Einbau der Bekohlungsanlage samt allen Zubehörs. Drehscheibe und Lokomotivschuppen sind raumgünstig platziert, aber nur unter erschwerten Betriebsbedingungen erreichbar, denn alle Lokomotiven müssen kopfmachen. Damit wird das Rangierprogramm innerhalb des Bw-Geländes erheblich bereichert. Hinter dem Bahnbetriebswerk ist die Ortsgüteranlage samt zweigleisiger Freiladerampe vorgesehen. Sie wird über eine separate Straßenzufahrt erreicht.

Beide Objekte liegen am Rande einer größeren Stadt, die wiederum nur durch ein paar „echte“ Gebäude angedeutet zu werden braucht, den Rest besorgen die Tafeln von MZZ.

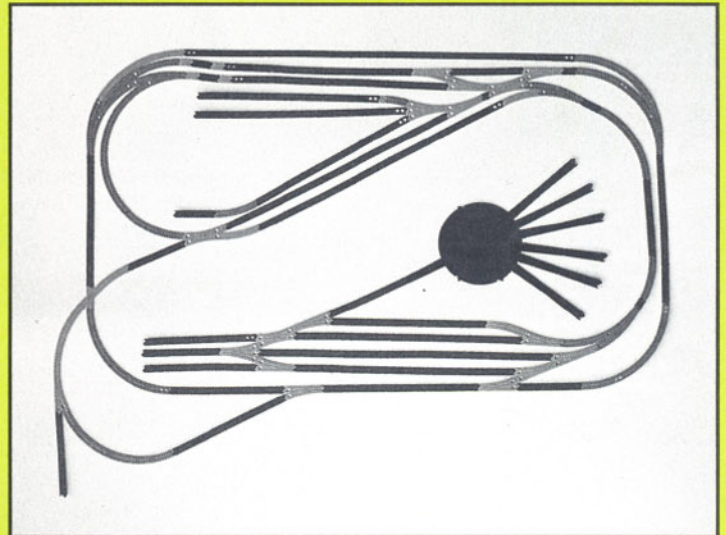
Auf der Anlage wird vor allem rangiert, wie auch das Bw in der Lage ist, einen großen Lokomotivpark vorzuführen. Vom entfernten Hauptbahnhof kehren Lokomotiven von ihren Einsätzen heim, andere gehen erneut auf die Strecke. Ein reger Wagenumlauf an Güterschuppen und Freiladegleisen demonstriert in lebendiger Weise den hohen Warenkonsum einer Großstadt.

Die sichtbare Streckenlänge der Anlage ist gering. Die in die Tunnelröhren mündenden Trassenteile vereinigen sich im hinteren Bereich des Modells. Hier ist unbedingt ein Abstellbahnhof vorzusehen, der in der Lage ist, einige komplette Zuggarnituren aufzunehmen. Linksseitig ist unmittelbar vor dem Tunnelleingang eine leichte Linkskurve angedeutet. Hierdurch soll optisch von der vollzogenen Streckenverbindung abgelenkt werden. Durch diesen Trick entsteht hoffentlich der Eindruck, als führten die beiden äußeren Streckenteile tatsächlich in zwei verschiedene Richtungen. Eine Oberleitung ist nicht montiert. So ist gewährleistet, daß aufgrund der geringen Durchfahrtschöpfung selbst die etwas kritische Gleiskreuzung bei der Fachwerkbrücke gemeistert werden kann, ohne die Gleisrampen verlängern zu müssen. Zur Betriebsaufnahme eignen sich vor allem

**Bild 4:** Der auf Abbildung 3 links unten herausführende Gleisanschluß kann je nach Platz und Themenwahl unterschiedlich gestaltet werden. Es könnte z. B. ein einzelnes Streckengleis, das auf einem schmalen Brett an der Wand entlang geführt wird, aufgebaut werden. Genauso würde sich aber auch ein kleinerer Firmenanschluß oder Güterbahnhof anbieten. Wir haben den Faden noch weitergesponnen und einen Nebenbahndbahnhof mittels Steckspiel nachgestaltet. Dieser ist weitgehend mit dem Gleisplan des Bahnhofs Nordhalben identisch, den wir im Eisenbahn-Journal 7/83 vorgestellt haben.

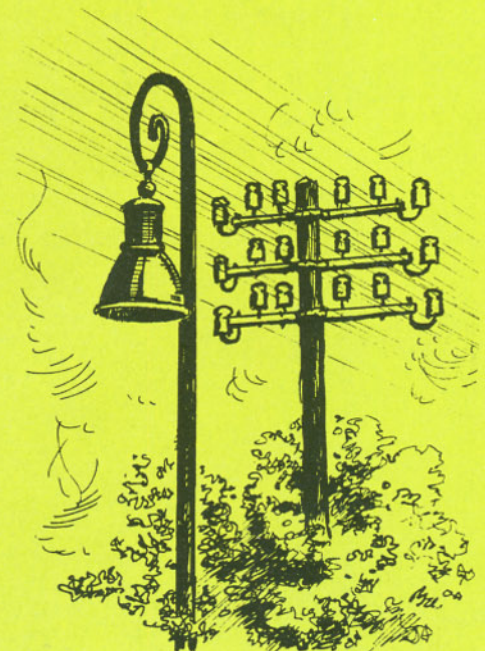
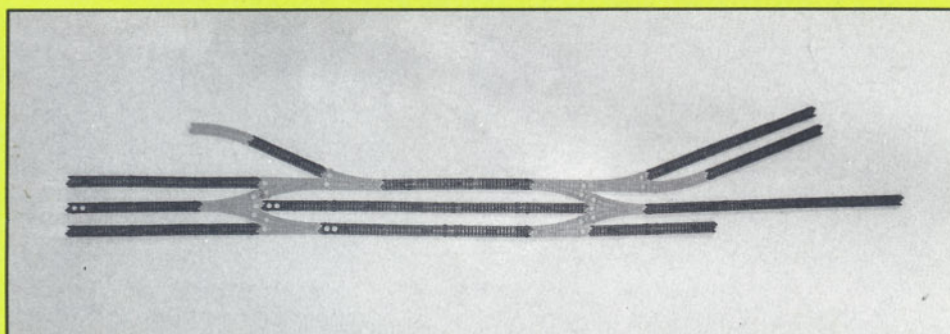


**Bild 2 und 3:** Auf diesen unterschiedlichen Steckspielvorschlägen basierend, hatte Herr Barkhoff im Eisenbahn-Journal 4/83 einige Gestaltungsideen vorgestellt. Das Grundthema gab zu einem weiteren Anlagenentwurf Anregung. Diesmal wurde auf die Mittelkulisse verzichtet und diese an die Anlagenrückseite verlegt. Dadurch wird die rechte Anlagenskizze etwas verändert, die Anlage selbst um ca. 10–20 cm tiefer.



kurze Nahverkehrszüge, Rangierabteilungen, einzeln verkehrende Lokomotiven und vorzugsweise Triebwagengarnituren. Der kleine Vorortbahnhof im Vordergrund dient als rascher Zubringer für die vielen Bediensteten dieses Bezirks. Eine mehr industriebetonte Gesamtkulisse dürfte die glaubhafte Daseinsberechtigung des Bahnhöfchens noch unterstreichen. Durch die kurze Bahnsteiglänge bedingt, halten hier vor allem Triebwagen.

Ba







038 772-0

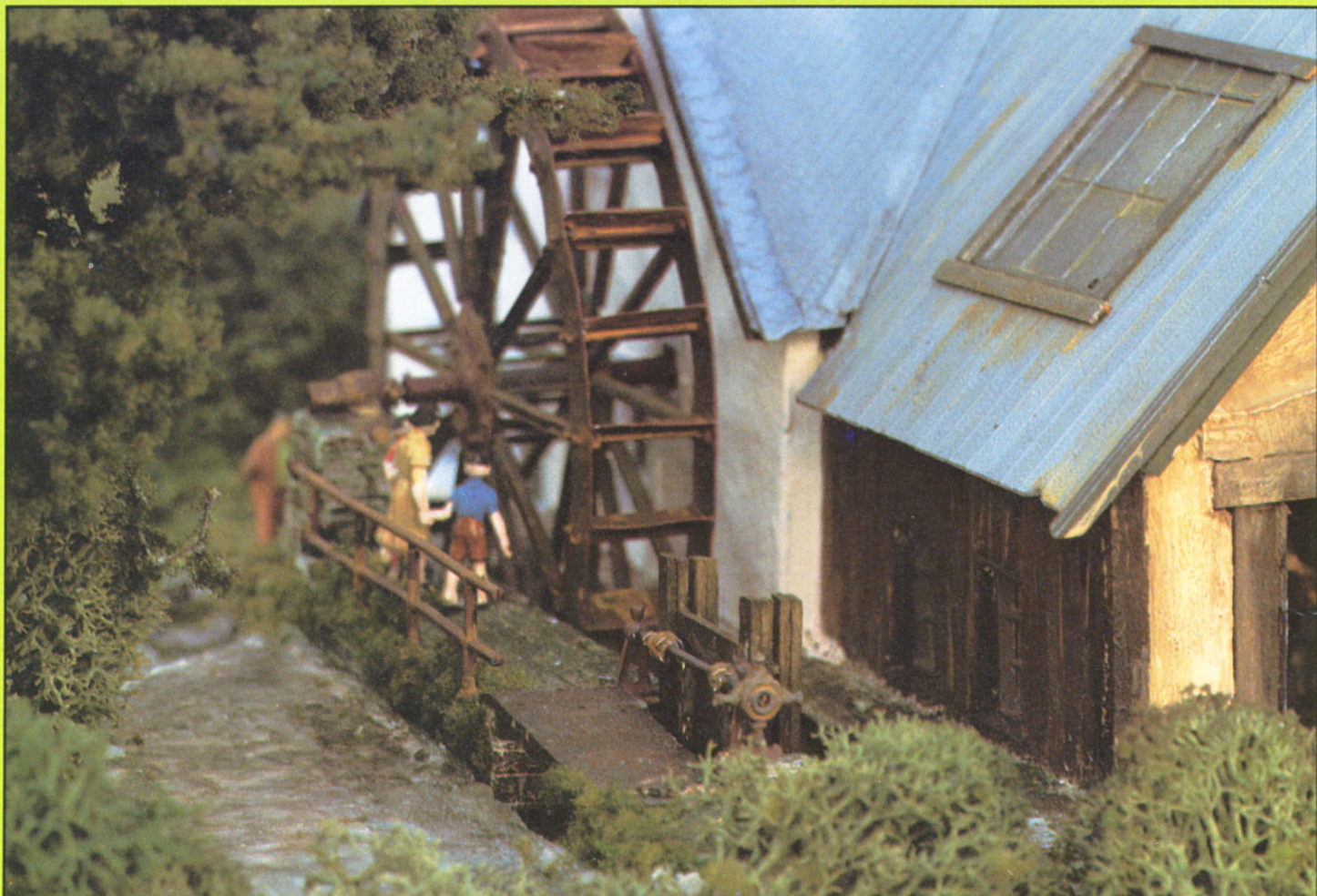


Bild 1: Äußerst realistisch wirkt das große Mühlrad des Jerusalem-Selbstbaus. „Preislers“ betrachten das gelungene Werk.

## Modellbahn-Dioramen (9. Teil)

In der Ausgabe 2/84 des Eisenbahn-Journals wurde über den Rohbau und das Mühlrad des vorgestellten Modells gesprochen. Wenn Sie mitbauen, müßten Sie eigentlich bald die Mauern rundum stehen haben.

Wir kommen nun zu der Konstruktion des Daches, die aus gewissen technischen Gründen

so eingerichtet werden muß, daß das gesamte Dach als Ganzes ohne Schwierigkeiten abzunehmen ist. Dieses wird also als ganz separate Einheit gebaut, nach folgendem Prinzip:

Die Fluchtlinien der Giebel werden auf Depafit oder Karton übertragen und ausgeschnitten.

Sie können aus diesen Teilen einen angenommenen Dachstuhl mittels kleiner „Balsa“-Leisten zusammensetzen. Über dieses Gerüst kommt eine Abdeckung aus Karton oder 0,2 mm starken „Balsa“-Brettchen. Hiernach haben Sie das gesamte Dach im Rohbau. Jetzt können Sie diesen Rohbau auf das Unterteil (Mauerwerk) auflegen und ggf. Korrekturen vornehmen. Nachdem alles gut sitzt, habe ich z. T. „Faller“-Dachplatten (Spur N) aufgeklebt und Plastik-Schieferdach-Imitation. In diesen Fällen sollten Sie mit UHU-Klebern arbeiten, da mit Holzleim Verspannungen entstehen. Die Seitengiebel werden separat aufgesetzt, wobei Sie aber immer darauf achten müssen, daß letztlich alles zusammen eine Einheit ergibt, die ohne weiteres abgenommen werden kann. Lediglich über dem Werkstattraum wird nach genau dem gleichen Prinzip ein separates Dach gefertigt.

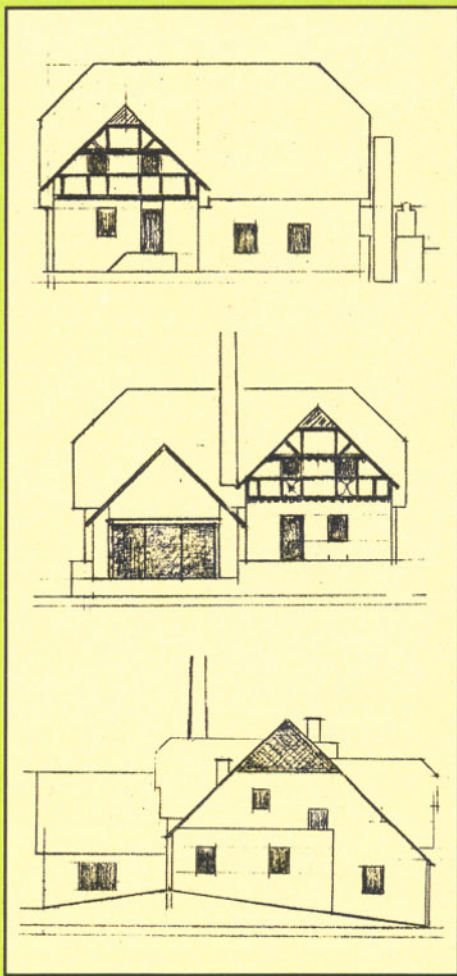
Sollten Sie übrigens an eine Beleuchtung denken, müssen Sie innen an den Oberkanten der Hausmauern aus dunklem Wollstoff oder schwarzem Papier eine Lichtblende einkleben. Nach Ergänzungsarbeiten, Dachrinnen, Gauben, Schornsteine u. a., ist das Gebäude jetzt fast fertig. Nur – es „läuft“ noch nichts!

Zunächst der Antrieb des Mühlrades:

Dieses stecken wir auf eine Achse, die sich mit leichtem Druck (Zug) wieder herausnehmen läßt. Nachdem im Innenraum des Modells die Achse sich nun, durch ein kleines Metallager hindurchgeführt, in der richtigen Lage befindet, der genaue Standort des „Fal-

Bild 2: Der angestaute Mühlbach läuft neben der Mühle sehr realistisch über eine kleine Staustufe.





**Bild 3:** Vor der Herstellung des Gebäude-Vorausmusters entstanden bei Herrn Jerusalem einige Skizzen der verschiedenen Gebäudeansichten. (Maßstab 1:4).

ler“-Motors festgelegt wurde, wird dieser in einer beliebigen Halterung befestigt. Hiernach können Sie z. B. mit einem dünnen Schlauch oder einer Spiralfeder eine Verbindung zwischen Motor und Achse herstellen. Sie können aber auch die Achse starr an den Motor anschließen. Ich bevorzuge in jedem Fall die elastische Verbindung. Vielleicht sehen Sie noch einmal anhand der Skizzen und Fotos nach, wie ich es gemeint habe. Meine Vorschläge sind wie immer nur Anregungen, um den Tüftlern Spielraum zur Kreativität zu lassen.

Werkstatteinrichtung mit dem laufenden Hammerwerk:

Hierzu entstanden zunächst die Skizzen im Maßstab 1:1. Die Hämmerchen und Ambosse wurden aus einer alten Stimmgabel gefeilt (ich hatte gerade nichts anderes). Ständer und Bewegungsarm aus Doppel-T-Profilen,  $1 \times 1,5 \times 1$  mm und  $3 \times 5 \times 3$  mm. Dies alles müssen Sie zurechtfeilen und verlöten. An einer dünnen Achse wurden kleine Nocken angelötet und diese in den Achsenständer aus  $4 \times 5 \times 4$ -mm-Doppel-T-Profilen vormontiert und arretiert. Nachdem die Teile des Hammerwerks vor Ort ausgerichtet wurden, habe ich sie mit Blitzkleber befestigt. Hierzu sollte der Boden des Werkstatttraumes ein ebenes Messingplättchen sein, auf dem Sie die Teile zusätzlich noch leichter verlöten können.

Am Ende der Achse wurde, genau wie beim Mühlrad, ein kleiner „Faller“-Motor als Antrieb montiert. Zur weiteren Einrichtung der Werkstatt gehört eine beleuchtete Schmiede-Esse. Diese wurde von mir mittels eines roten Birnchens von unten beleuchtet und mit Kristallen zur Nachbildung der Glut und glimmenden Asche überstreut. Hinzu kamen aus dem Old-



**Bild 4:** Jedes Gebäude benötigt natürlich einen offiziellen Hauseingang. Hier wurde er mit den neuen Hekiflocken und einer Pergola verschönt. Man beachte auch die selbstgefertigte Fachwerkimitation.

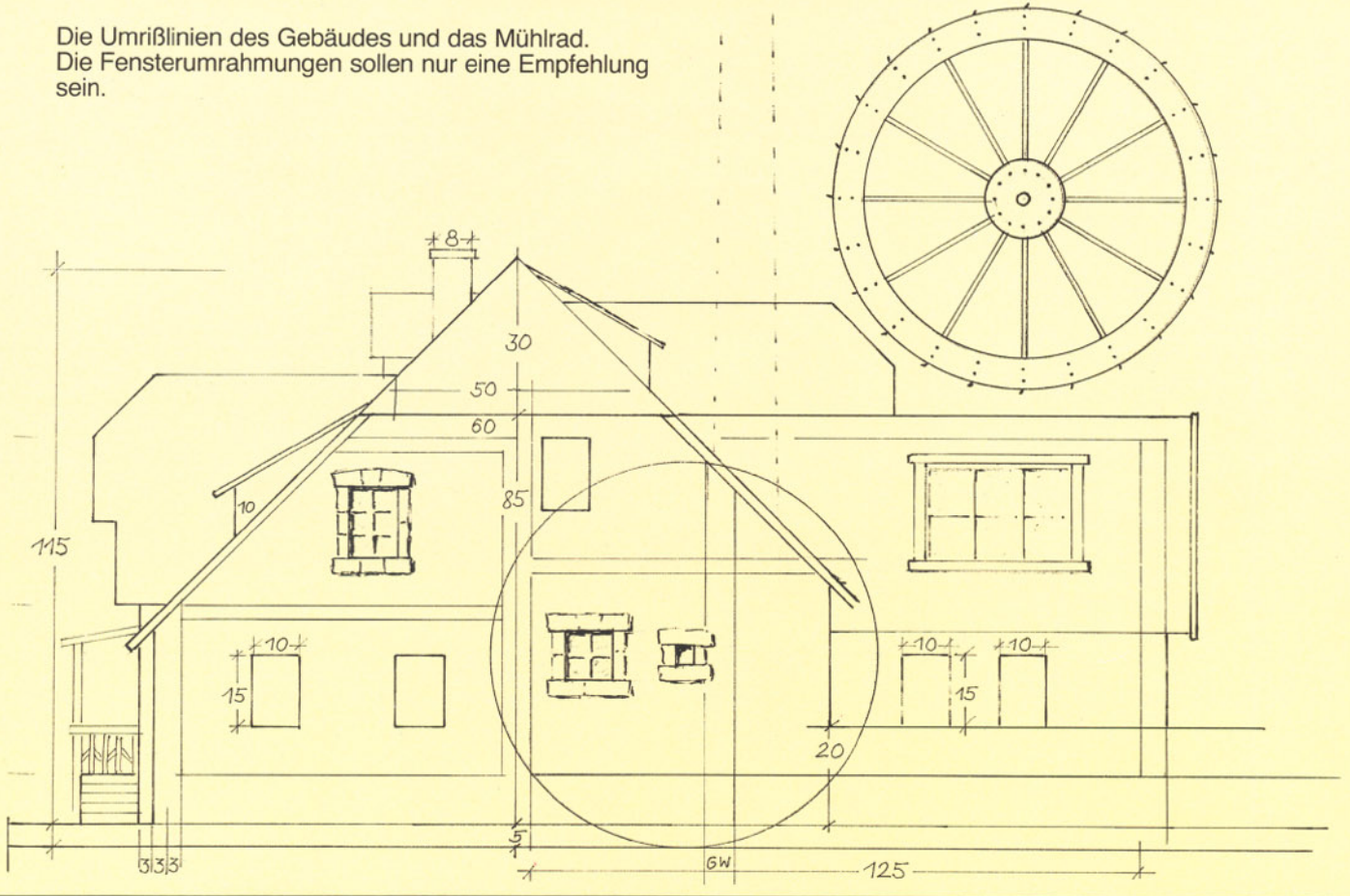


**Bild 5:** Mühlenansicht von der Hof- und Werkstattseite in noch nicht ganz fertigem Zustand.

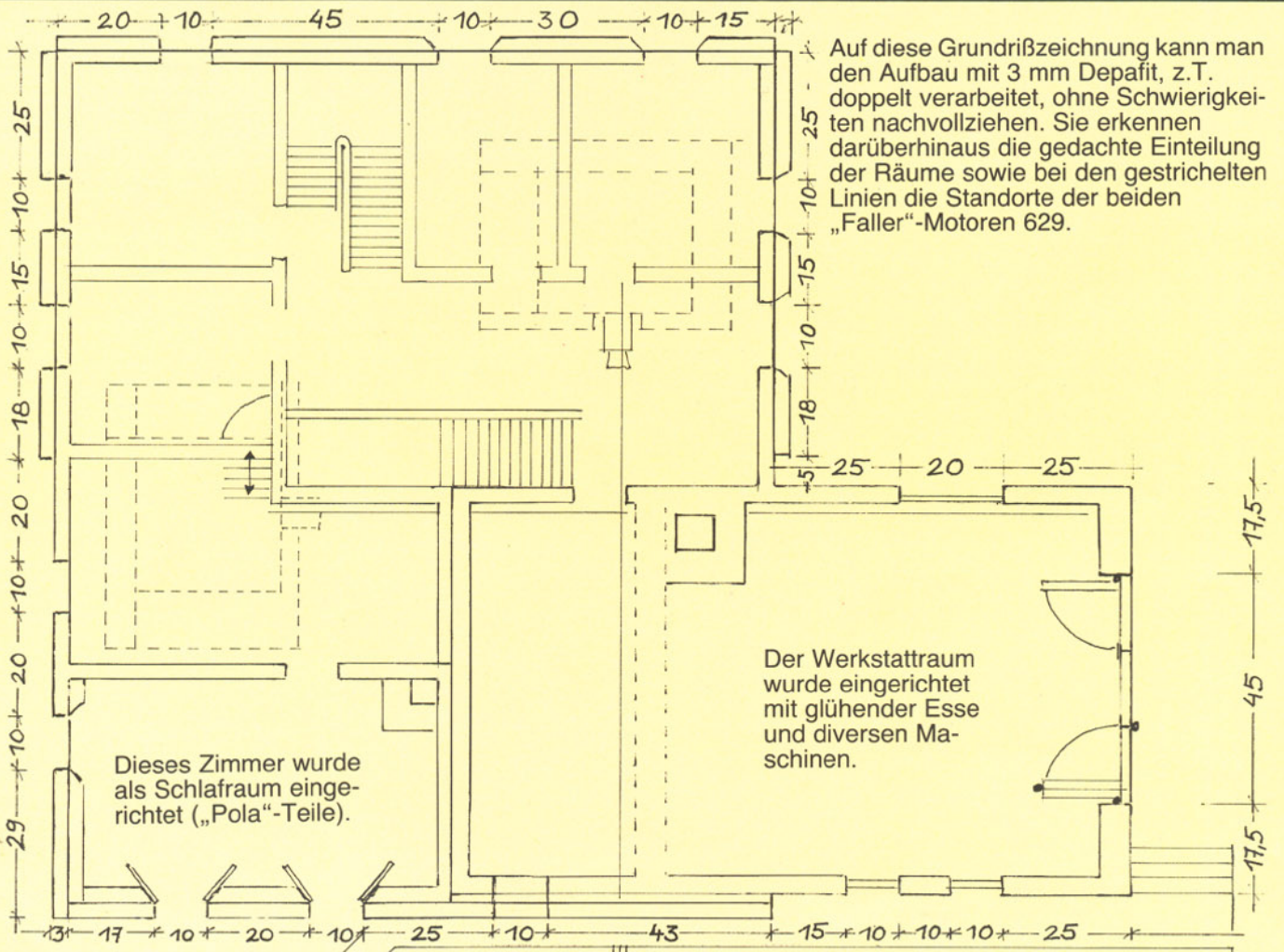
**Bild 6:** Ansicht der Mühlenvorderseite.



Die Umrißlinien des Gebäudes und das Mühlrad.  
Die Fensterumrahmungen sollen nur eine Empfehlung  
sein.



Abbildungen 7 und 8: Maßskizzen und Raumaufteilungen wurden vor dem Bau von Herrn Jerusalem erstellt. Für Nachbauerinteressierte sind die wichtigsten Maße eingetragen. Für Interessenten können gegen Einsendung von DM 5,- (Bearbeitungsgebühr) Fotokopien der Original-Jerusalem-Zeichnungen erstellt werden.



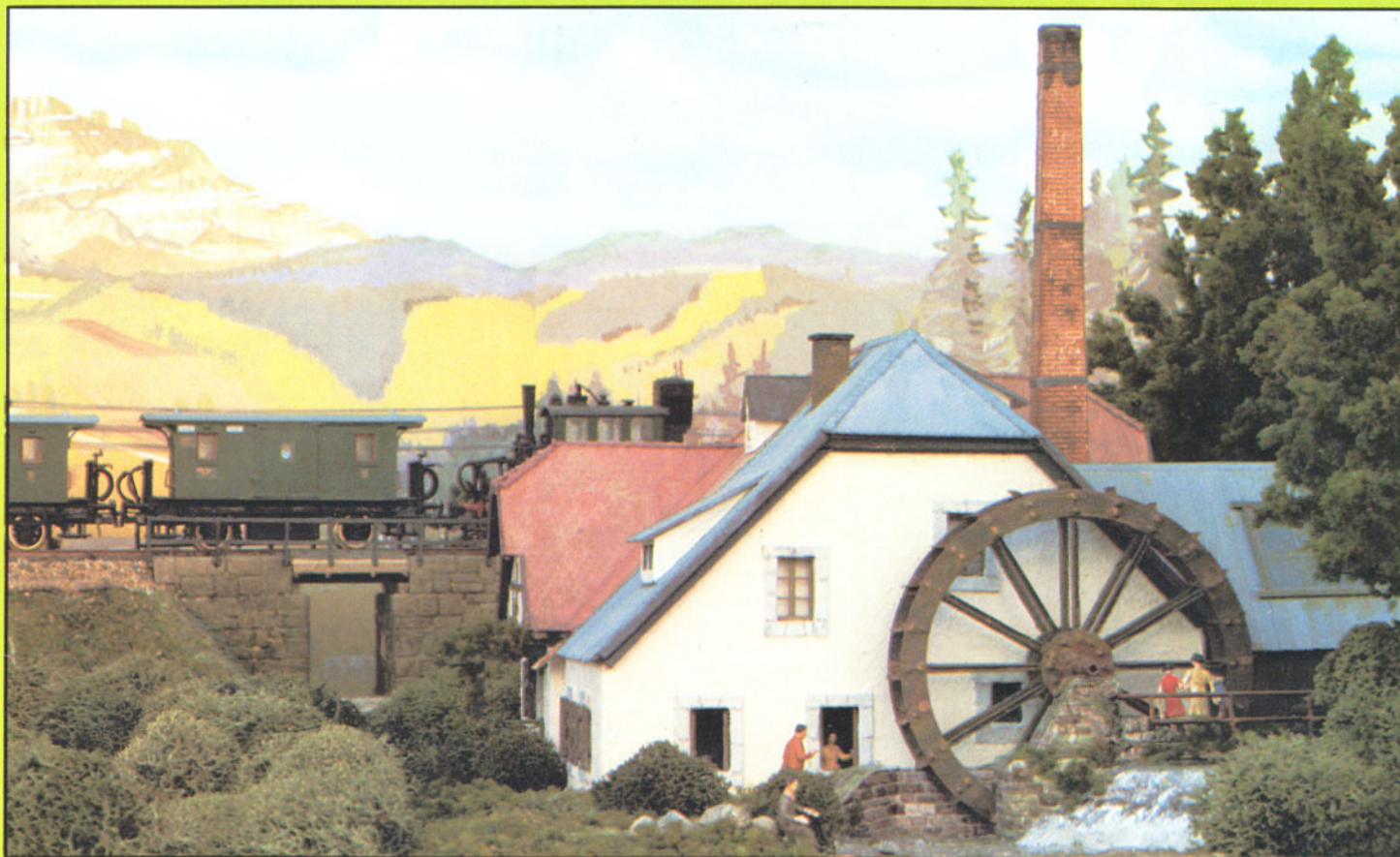


Bild 9: Um Eisenbahnatmosphäre zu erzielen, wurde das Gebäude in ein kleines Diorama eingebaut, das jedoch später nochmals verändert wurde.

Pullman-Zubehörprogramm für H0 passende Miniatur-Einrichtungsmaterialien in Form von Ständerbohrmaschine, Oberfräse, diverse Transmissionen sowie Werkbänke, Material und Werkzeuge. Die Patina entstand durch Vermischung verschiedener „Humbrol“-Farben; Rost, schwarz, weiß, blau. Da ich für den Betrachter, da zunächst ohne Innenbeleuchtung, zu wenig Licht im Arbeitsraum hatte, kam mir die Idee, den Werkstatttraum mit großen Oberlichtfenstern nachträglich zu verbes-

sern. Besonders hübsch ist auch die eingerichtete und beleuchtete Schlafkammer geworden. All diese Dinge sind natürlich kleine „verrückte“ Spielereien, die man einfach hinzufügen oder auch weglassen kann, ohne das Gesamtbild des Modells zu beeinträchtigen. Die fertige Mühle wurde in ein kleines Diorama mit Bahndamm eingefügt. Jetzt mußte ein ordentlicher Mühlbach mit Wehr und dem mit Mauerwerk eingefassten Zulauf zur Mühle geschaffen werden. Eine besondere Anleitung

hierzu ist wahrscheinlich nicht notwendig, da über Bäche und ähnliches in der allgemeinen Fachliteratur schon genügend geschrieben wurde.

Sehen Sie sich die Bilder noch einmal an und lassen Sie das Gesamtbild und das Arrangement auf sich wirken!

Vielleicht ist es mir gelungen, den einen oder anderen Modellbahnfreund zu motivieren? Wenn ja, dann viel Erfolg bei der Gestaltung!

**F. Jerusalem**

Bild 10: Ganz hervorragend ist die Inneneinrichtung der Schmiedewerkstatt ausgefallen. Herr Jerusalem hat diese mit sehr viel Liebe zum Detail hervorragend ausgestaltet und farblich behandelt. In der Schmiedesse auf der rechten Seite glüht tatsächlich das Feuer.  
Alle Abbildungen: F. Jerusalem



(Füllseite)



Bild 1: Erstklassig in Ausführung und Beschriftung sowie mit vielen gut passenden Steckteilen liefert Roco diesen vierachsigen Selbstentladewagen Fad 159 in der Baugröße H0.

Foto: Obermayer

## Vierachsiger offener Selbstentladewagen Fad 159

Unter den verschiedenen Großgüterwagen für den Transport von Schüttgütern, die in den dreißiger Jahren für die Deutsche Reichsbahn entwickelt wurden, befanden sich auch die Fahrzeuge der Gattung 00t 42. Jene Wagen mit einer Länge über Puffer von 12 000 mm und mit einem Laderaum von 90 m<sup>3</sup> waren ursprünglich für den Transport von Koks bestimmt. Eine erste Serie von 22 Fahrzeugen entstand bei der Gothaer Waggonfabrik in den Jahren 1938 und 1939, sie wurden als Saarbrücken 2324 und 2345 eingereiht und erhielten die Gattungsnummer 853. Diese Wagen fuhren auf selbststellbaren Drehgestellen der Gattung 989 mit einem Achsstand von 2050 mm. Elf baugleiche Fahrzeuge mit der Gattungsnummer 757, jedoch mit kürzeren Drehgestellen, lieferte Orenstein & Koppel im Jahre 1941 als Saarbrücken 2860 bis 2870.

Eine große Serie mit insgesamt 200 Exemplaren wurde von 1943 bis 1944 bei der Maschinenbau und Bahnbedarf AG Dorstfeld mit der Gattungsnummer 848 gefertigt. In den Bestand der Deutschen Reichsbahn gelangten die Wagen mit den Nummern Saarbrücken 2346 bis 2405 und 2446 bis 2585. Diese Wagen hatten zum überwiegenden Teil geschweißte Drehgestelle der Einheitsbauart mit der Gattungsnummer 973 und mit einem

Achsstand von 1800 mm erhalten.

Weitere 181 offene Selbstentladewagen lieferte Orenstein & Koppel in den Jahren 1944 und 1945 unter der Gattungsnummer 845 und mit den Nummern Saarbrücken 2586 bis 2765 und 2859. Die verwendeten Drehgestelle entsprachen der Einheitsbauart mit der Gattungsnummer 977 und hatten einen Achsstand von 1800 mm.

Als Besonderheit ist festzuhalten, daß die Fahrzeuge mit den Gattungsnummern 853 und 848 ursprünglich mit Scharfenberg-Kuppungen ausgerüstet waren, trotzdem aber über normale Hülsenpuffer verfügten.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges war der Bestand stark dezimiert. Ein im Jahre 1952 erschienenes Verzeichnis der EZA Minden nannte noch folgende Wagen:

Gattungs-Nr.	Stückzahl	Neue Wagen-Nr.
853	10	610 591 bis 600
848	74	610 601 bis 674
845	106	610 675 bis 780
757	11	610 781 bis 791

Trotz der starken Beanspruchung beim Transport von Schüttgütern hielten sich die letzten Exemplare noch recht lange. Bei der

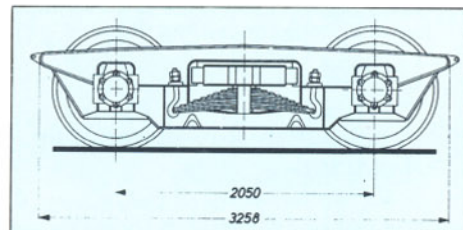


Bild 2: So sieht das wenig bekannte Drehgestell mit dem Achsstand von 2050 mm aus, mit dem ein Teil der Großraumwagen 00t 42 ausgerüstet wurde. Einige jener Wagen fuhren als Fad 159 noch bis zum Ende der sechziger Jahre bei der Deutschen Bundesbahn.

Skizze: Obermayer

Einführung der neuen Kennzeichnung für Güterwagen am 1. Januar 1964 wurden die noch vorhandenen Wagen als Fad 159 in die neue Waggenummerreihe 676 0 230 bis 676 0 309 übernommen. Diese Tatsache machte sich nun die Firma Roco zunutze und schuf ein exzellentes Modell eines Wagens der Bauart Fad 159 nach einem Vorbild, das im Jahre 1969 noch in Wanne-Eickel beheimatet war und vom AW Opladen unterhalten wurde. Wagen dieser Bauart sind fast die einzigen, die sich mit den Anschriften der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn versehen lassen und nicht schon von anderen Herstellern gefertigt werden.

HO

**SEUTHE**®

### Dampf-Elektronik SDE 50

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

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

Vertrieb über den Fachhandel.

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

SEUTHE-SCHLEY GMBH Modellbahnzubehör 7321 Eschenbach





Bild 1: Erster Plandienst einer Einheitslok: 01 006 vor dem Schnellzug nach Berlin. Das Modell, auf der Basis einer Roco-01 entstanden, stammt von Donald Kessler, München.

## Gruppenverwaltung Bayern im Modell

### (2. Teil)

Mochten Patrioten unter den Länderbahn-Bediensteten den Zusammenschluß der

ehemals selbständigen deutschen Staatsbahnen zur Deutschen Reichsbahn im April 1920 auch aus tiefster Seele bedauern: Dem Modellbahner beschert die Zeit

der Gruppenverwaltung Bayern äußerst vielfältige Betriebsmöglichkeiten auf seiner Anlage. Zu den bewährten Länderbahn-Maschinen – damals noch teilweise

Bild 2: Mit einem Meßzug, gebildet aus preußischen D-Zugwagen von Liliput, poltert die T 20 aus dem gleichen Hause über die filigrane Brawa-Brücke. Noch heißt die Lok 77 002.





Bild 3: Auf den Steilstrecken des Thüringer Waldes mußten die preußischen T 20 ihre Kräfte beweisen. Vor dem „Schmalzbacher Hof“ rollt die 95 020 (Liliput) vorbei.

in farbenfroher Staatsbahnlackierung –  
 gesellte sich Anfang der zwanziger Jahre  
 eine Reihe neuer Lokomotiv-Gattungen.

Unsere drei Fotografen aus dem deut-  
 schen Norden dokumentieren wiederum  
 den abwechslungsreichen Betrieb jener

Tage im bayerisch-thüringischen Grenz-  
 gebiet.

Bild 4: Ockerfarbene Lackierung trug 1913 die Gt 2×4/4 mit der Betriebsnummer 5751. Den gleichen Anstrich erhielt 1922 eine Mallet der 2. Bauserie; die 5766 hatte zudem einen Krepens-  
 schornstein.

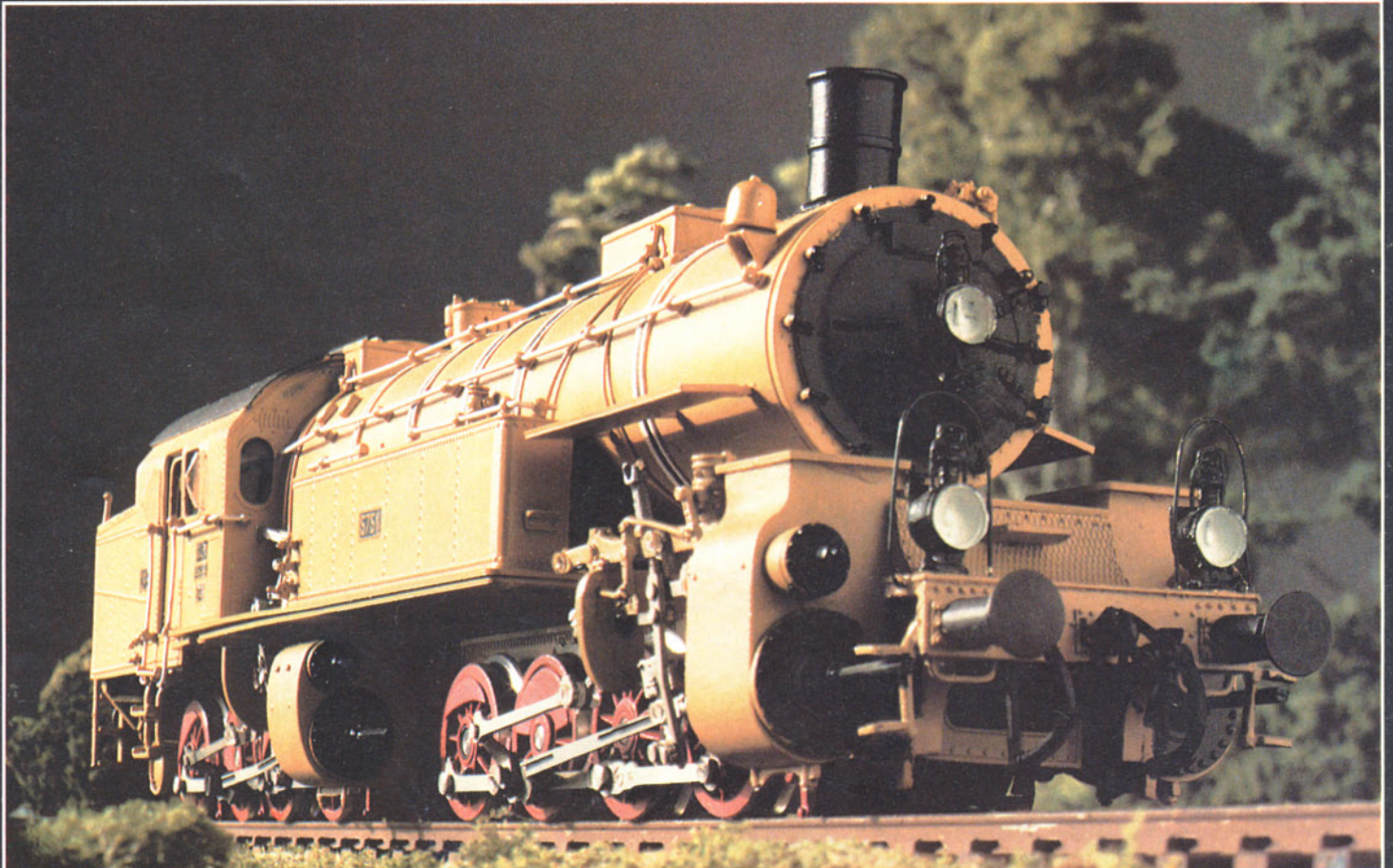


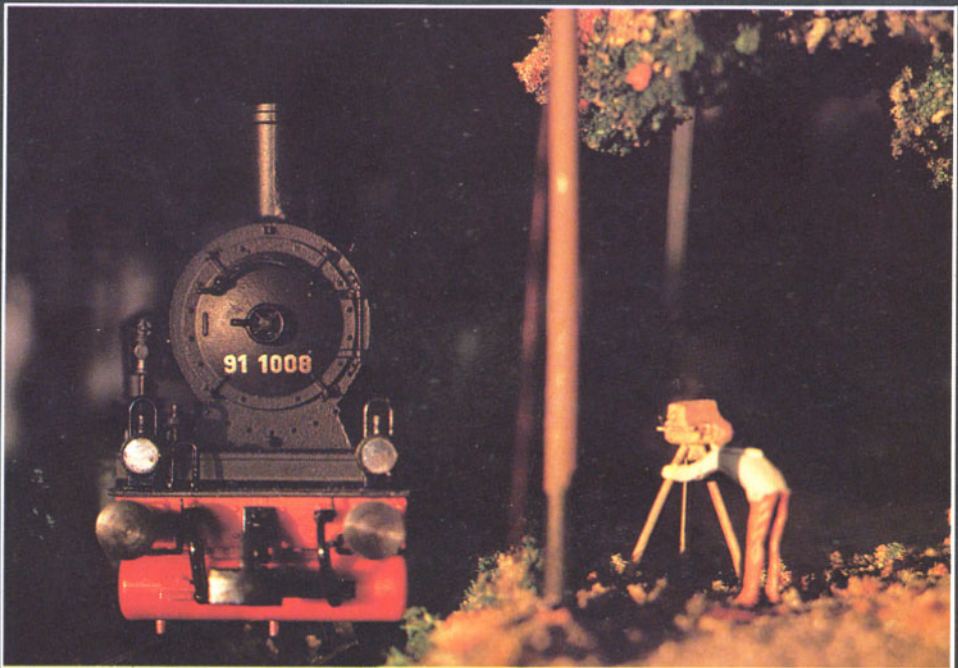


Bild 5: Preußen in Bayern: Die preußische P 10 (Modell Rivarossi, Umbau Donald Kessler) verdrängte die zierliche bayerische P 3/5 H vor den schweren beschleunigten Personenzügen.



Bild 6: Schärfste Konkurrentin bayerischer Güterzugmaschinen war die preußische G 12 (Modell: Roco, Umbau: Kessler).

Bild 7: Die letzten Strahlen der Abendsonne beleuchten die preußische T 9<sup>3</sup> (Liliput), unterwegs im Thüringer Wald.



## Der „Geheimtip“

Unter den Eisenbahnern des Betriebswerkes Altendorfen galt der „Schmalzbacher Hof“ als Geheimtip. Das stattliche Wirtshaus, mit seinem gemütlichen, von einer uralten Linde überschatteten Biergarten, lag drüben im Thüringischen, nur ein paar Kilometer von der bayerischen Grenze entfernt. Dennoch lockten Schweinebraten und Thüringer Klöße – nebst einigen weniger wohlriechenden Produkten der hauseigenen Käserei – Liebhaber deftiger Kost auch aus dem Bayerischen an. Leute wie den Schneider Schorsch, stolzer Meister einer Gt 2 x 4/4 des Bw Altendorfen, zogen freilich nicht nur kulinarische Verlockungen in den lauschigen Wirtshausgarten. Er war Lokführer aus Leidenschaft, einer jenes Schlages, deren Herz auch nach Dienstende der Eisenbahn gehört. Und weil direkt vor dem Wirtshausgarten, gleich über der Straße, eine steigungsreiche, eingleisige Bahnstrecke vorbeiführte, fühlte sich der Schneider Schorsch im Schatten der alten Linde stets besonders wohl.

Dem Weber-Wirt, einem stattlichen Mannsbild mit respektablem Kugelbauch, war allerdings eben diese Bahnlinie seit kurzem ein besonderer Dorn im Auge. Immer wieder hatten sich Lok-Personale über ziemlich angeheiterte Gäste des Gasthauses beschwert, die zu später Stunde der Einfachheit halber den Heimweg auf dem Bahngleis antraten. Nun stand seit ein paar Wochen direkt vor dem Schmalzbacher Hof eine P-Tafel (Pfeiftafel). Die Folge: Die Pensionsgäste in den Fremdenzimmern wurden in der Nacht – denn da herrschte auf der Strecke ziemlich reger Güterzug- und Fußgänger-Verkehr – von schrillen Piffen der Lokomotiven aus dem Schlaf gerissen. „Lärm ham wa zuhause jenuch“, so die typische Reaktion eines Feriengastes aus Berlin, „ick reise uff der Stelle ab“. Indes, ein paar Wochen später schloß auch der Weber-Wirt mit der Eisenbahn wieder Frieden. Auf eben jener Strecke nämlich, so hatten die hohen Herren des Versuchsamtes (LVA) beschlossen, sollte eine neue Lokomotiv-Gattung ihre „Bärenkräfte“ unter Beweis stellen: die preußische T 20. Und weil der Schneider Schorsch des Wirtes Nöte kannte, hatte er die Mannschaft des Versuchs-Zuges bei einem Plausch im Bw Altendorfen überredet, ihr Quartier im Schmalzbacher Hof aufzuschlagen.

Die zufällige Bekanntschaft mit den Herren aus Berlin kam freilich auch dem Schneider Schorsch nicht ungelegen. Immerhin wollte er doch wissen, ob in diesem „Mordsdrumm“ von einer Lokomotive auch wirklich solch enorme Kräfte steckten, wie unter den Eisenbahnern des Bw Altendorfen hinter vorgehaltener Hand gemunkelt wurde: „Die nimmts sogar mit deiner „alten“ Mallet auf, Schorsch“, war ihm da zu Ohren gekommen. So hatte der Meister eines Abends – die Gt 2x4/4 stand nach anstrengendem Schiebedienst bereits im Schuppen – so lange gewartet, bis auch die T 20 über die Drehscheibe ins Haus gepoltet kam. Zugegeben: Stattlich sah die Lok ja schon aus, mit ihrem grauen Anstrich, den feinen schwarzen Zierlinien und den glänzenden Messingschildern. Und die sollte ....? Die ist doch ein gutes Stück kürzer als die meine!

Dann war der Schorsch um die fremde Maschine herumgeschlichen, hatte sorgsam Detail für Detail in Augenschein genommen, bis der Meister die Führerstandsleiter herunterkletterte und grinsend sagte: „Da guckste, wa?“



Bild 8: Mit ihrem Zug aus zweiachsigen, preußischen Personenwagen (Roco) rollt die Liliput-T 9<sup>3</sup> am „Schmalzbacher Hof“ vorbei.

Bild 9: Auf der Fahrt durchs Saaletal entstand die Aufnahme der preußischen P 10 (Rivarossi) mit einem beschleunigten Personenzug. Die vierachsigen Abteilwagen stammen von Fleischmann.





Bild 10: Tender voraus bringt die Roco-G 12 einen Übergabe-Güterzug aus Trix-Waggons nach Altendorfen.



Bild 11: Dampfbahn-Romantik anno 1926: 01 006 rollt mit ihrem D-Zug (Packwagen: Liliput) durchs Saaletal. Der Tender stammt von Günther.

Bild 12: Mit einem Nahgüterzug aus Trix- und Fleischmannwaggons rangiert die bayerische D II von Rivarossi auf einem Unterwegshalt.



## Mallet oder T 20?

Auf der Stelle entspannt sich ein heftiger Disput darüber, ob denn acht Treibachsen, verteilt auf zwei Triebwerksgruppen samt Vierzylinder-Verbund-Dampfmaschine, wirklich nötig wären, „um ein paar Schachteln den Berg hinaufzuschieben“, wie der preußische Lokführer mit scheelem Blick auf die Mallet im Stand nebenan meinte. „Halt di zruck, Schorsch“ dacht da der Bayer bei sich, „sonst erfährst von dem gar nix.“ „Da red' ma bei am Bier noch drüber“, schlug er vor, so freundlich es grade ging, „i sag' grad noch a paar Spezl'n Bescheid“.

Wenig später saß ein illustres Völkchen in dem Personenzug, der jeden Abend von Altendorfen aus mit einer preußischen T 9<sup>3</sup> nach Thüringen hinüberkeuchte. Der Schneider Schorsch hatte seinen Feuermann und die drei Eisenbahnfotografen in der Altendorfer Bahnhofskneipe aufgegabelt, das Personal der T 20 war mit der kompletten Meßzug-Besatzung samt den „hohen Herrschaften“ aus Berlin erschienen.

Lag es nun an der lauen Sommernacht, dem kräftigen Faßbier oder an der tiefschürfenden Diskussion über Vorzüge und Nachteile bayerischer und preußischer Lokomotivbau-Philosophie – das muntere Grüppchen saß jedenfalls noch immer unter der Linde im Wirtsgarten, als der Lokführer des letzten Zuges nach Bayern seine T 9<sup>3</sup> längst im Altendorfer Schuppen abgestellt hatte. Der Weber-Wirt konnte sich zufrieden die Hände reiben: Immerhin waren fast alle Gästebetten seines Hauses in dieser Nacht belegt.

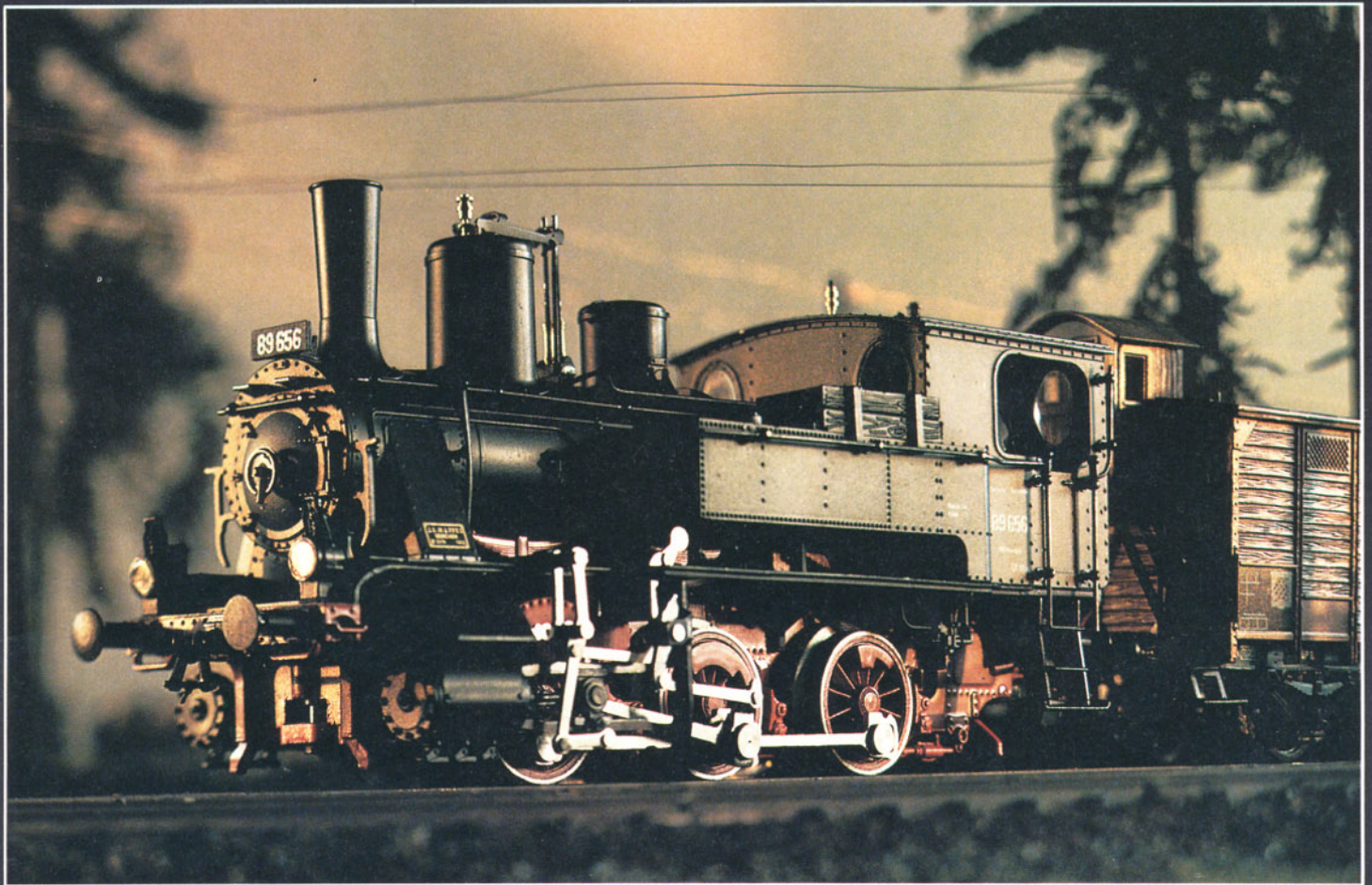
Zufrieden waren freilich auch die drei Fotografen. Neben einer Fülle technischer Details von der neuen Tenderlok hatten sie auch den Fahrplan des Meßzuges mitbekommen. Punkt drei Uhr nachmittags stand dann das Trio auch schußbereit beim „Schmalzbacher Hof“ hinter den Stativen. „A weng schneller, wenn's geht“ rief gerade drüben auf der Straße der Kutscher eines Pferdefuhrwerks seinem bejahrten Gespann zu, als der dumpfe, satte Auspuffschlag der T 20 den Meßzug ankündigte. Eine merkwürdige Garnitur schleppte die 77 002 da durch den Thüringer Wald: Zwei vierachsige preußische D-Zugwagen, zur mobilen Meßstation umgerüstet, liefen hinter der mit allerlei Kabeln „garnierten“ Maschine. Danach folgten zwei zweiachsige Reichsbahn-Güterwagen.

In den nächsten Tagen – den letzten ihres Urlaubs – kam die denkwürdige Garnitur den Lichtbildnern des öfteren noch in der Altendorfer Umgebung vor die Linse.

## Die „Preußen“ nehmen überhand

Während der nächsten Ferien – natürlich wieder in Altendorfen und Umgebung – hatte es den Dreien eine weitere T 20 angetan, die gerade auf den schwierigen Strecken des Thüringer Waldes ihren Einstand feierte: Grünlackiert, mit rotem Triebwerk, tobte die kurz zuvor von Hanomag gelieferte, nun mit der Nummer 95 (95 020) versehene Lok über die Rampen der Umgebung.

Ohnehin schienen Lokomotiven preußischer Herkunft allmählich überhand zu nehmen. Die bullige G 12 hatte die G 3/4 H aus manchen Leistungen verdrängt und auch die P 3/5 H trat einige beschleunigte Personenzüge an eine wesentlich kräftiger gebaute Preußin ab: Unten an der Flußbrücke – einem Lieblingsstandpunkt der Fotografen – bekam das Trio nun häufiger eine P 10 anstelle der bayeri-



**Bild 13:** Einen Leckerbissen für Liebhaber bayerischer Lokomotiven stellt das ausgezeichnet detaillierte Rivarossi-Modell der bayerischen D II dar. Hinter der Maschine läuft ein Trix-Waggon.

**Bild 14:** Mit kurzen Windleitblechen (Günther), Tender 2' 2" T 32 (Günther), kleineren Vorlaufträgern (850 mm Durchmesser beim Vorbild), Gaslaternen und zahlreichen weiteren Zurüstteilen hat Donald Kessler die Roco-01 ausgerüstet.





**Bild 16:** Motor und Antrieb hat Donald Kessler aus der Rivarossi-P 10 entfernt. Dafür ist die Lok mit einem Roco-Tender der S 10 gekuppelt.

**Bild 17:** Die 01 006 im Ablieferungszustand des Jahres 1926 rollt mit dem Schnellzug nach Berlin (Wagen: Märklin, Liliput) an der Saale entlang.



**Bild 15:** Ab 1925 wurden die Gt 2x4/4 der 2. Lieferserie 1922/23 noch einmal umgebaut. Das Foto der 96 025 entstand auf der Fahrt vom Werk durch den Englischen Garten in München zum Bahnhof München-Schwabing.

schen Personenzugmaschine zu Gesicht. Natürlich tat sich die vierfach gekuppelte Dreizylinderlokomotive mit den schweren Zügen aus vierachsigen Abteilwagen weitaus leichter als die eher zierliche P 3/5 H.

Beinahe hätten in diesem Jahr die „Bayern“ doch noch für spektakuläre Bildausbeute gesorgt: Eines morgens nämlich entdeckten die drei Fotografen eine ockerfarbene lackierte Gt 2x4/4 vor dem Altendorfer Schuppen. Die Maschine war offensichtlich für eine Ausstellung prächtig herausgeputzt worden. Wie bei der Ablieferung im Jahre 1922, schmückten blankpolierte Messingringe den Kessel der Mallet mit der Nummer 5766 (spätere 96 016). Zusätzlich zierte eine Messingkrempe den Schornstein. Augenblicke später standen unserem Trio allerdings Tränen der Wut und Enttäuschung in den Augen. Ehe sie nämlich ihre Stative aufgebaut hatten, dampfte die Lok mit schwachem Auspuffschlag gemächlich, aber unaufhaltsam, in Richtung Bahnhof davon und ging – nach kurzem Halt am Bahnsteig 1 – sofort auf die Reise. Ein Trostpflaster hielt der Schneider Schorsch am gleichen Abend für die enttäuschten Freunde parat: Er schenkte ihnen aus seiner Sammlung ein coloriertes Werkfoto einer anderen, ebenfalls ockerfarbene lackierten Gt 2x4/4. Die Aufnahme der Lok Nummer 5751 war im Winter 1913 im Werkshof der Firma Maffei entstanden. Es gab also tatsächlich zu verschiedenen Zeiten zwei ockerfarbene Loks.

Aufregende Neuzugänge entdeckten die drei Fotografen erst wieder anno 1926 in der Altendorfer Umgebung: Der Schneider Schorsch hatte damals gerade eine neue Mallet als Planlok zugeteilt bekommen, eine umgebaute Maschine aus der zweiten Lieferserie des Jahrgangs 1923: 96 025 hieß die Lok, von weitem schon an den geänderten Kesselaufbauten erkennbar. Am Nachmittag, hatte es auf der Lokleitung geheißt, würde die „Neue“ den Schnellzug nach Berlin nachschieben.

## Eine Überraschung

Rechtzeitig postierten sich die Fotografen unten am Fluß, um den meist mit einer großrädigen S 3/6 der Serie 'e' von 1913 bespannten Schnellzug abzulichten. Lange schon bevor der Zug ins Bild kam, ließ der Auspuffschlag der Lokomotive die Experten stutzen: Das konnte keine S 3/6 sein, die sich da den Berg hinaufmühte. Dieser dumpfe, satte Ton mußte aus einem gewaltigen Kessel kommen. Sekunden später tauchte auch schon anstelle der bekannten Silhouette mit Kranzschornstein, spitzer Rauchkammertür und den weit ausladenden Niederdruckzylindern ein schwarz lackiertes, mächtiges Ungetüm von Lokomotive auf, kam mit beachtlicher Geschwindigkeit näher, polterte über die eiserne Flußbrücke und war bald darauf hinter den Felsen am gegenüberliegenden Flußufer verschwunden.

Per Zufall hatten die drei einen historischen Augenblick im Bild festgehalten: Der erste Planeinsatz einer fabrikneuen Einheits-Schnellzuglokomotive vor dem Berliner Schnellzug. Vor lauter Aufregung hatten sie vergessen, auf die Loknummer zu achten. Erst zu Hause, auf den Bildern, gab die „Neue“ ihre Identität preis: 01 006 stand da, in blanken Messingziffern, auf dem Nummernschild an der Rauchkammertür.

**Text und Fotos: Willy Kosak**

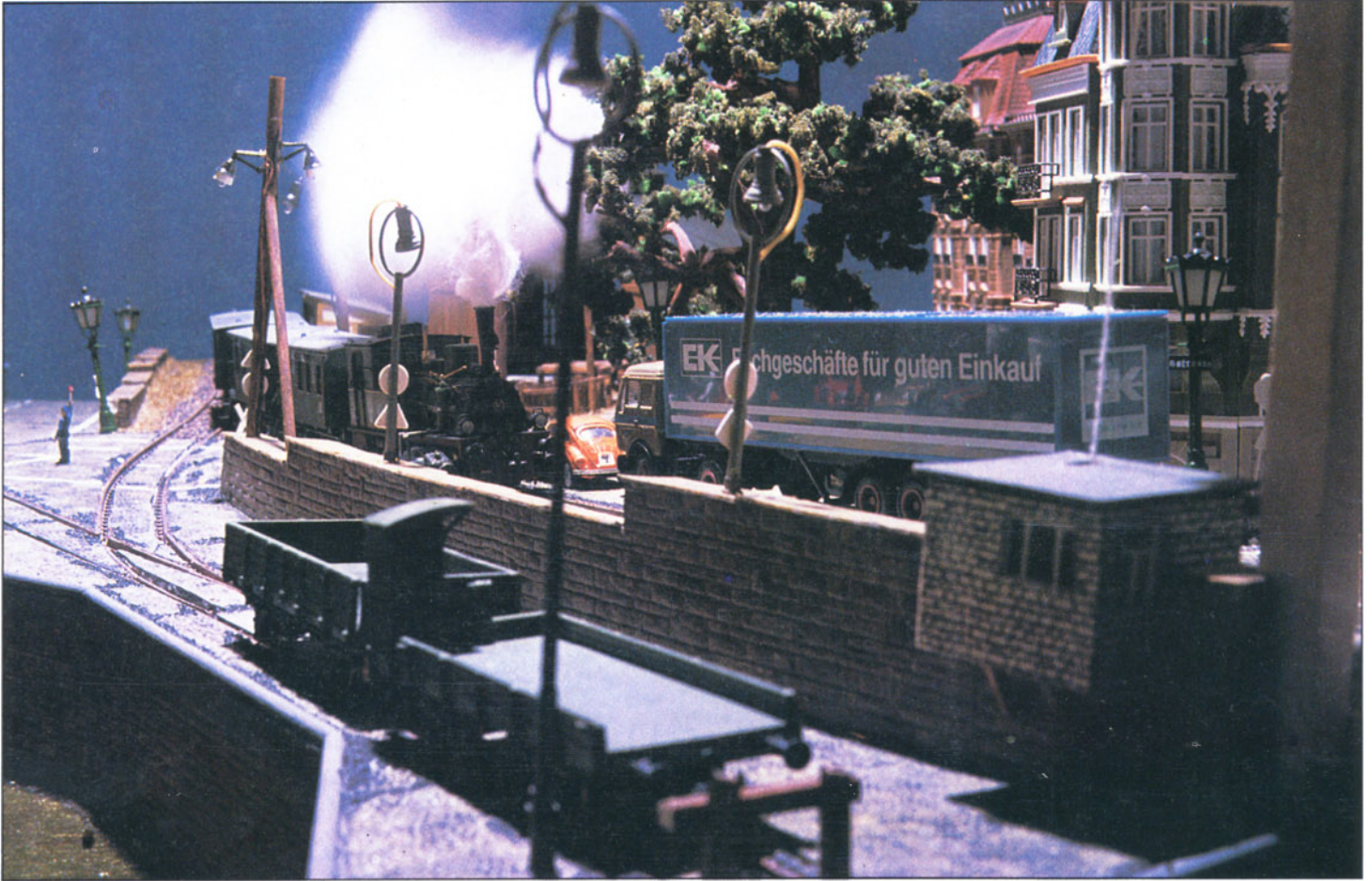


**Bild 18:** Gerade rechtzeitig, ehe eine heraufziehende Gewitterwand die tiefstehende Abendsonne verdeckte, entstand diese Aufnahme der 01 006 bei Altendorfen (Waggon: Liliput).

**Bild 19:** Die preußische T 20 von Liliput unterwegs mit ihrem Meßzug: Die Lok trägt noch einen grauen Fotoanstrich. Unterschied zur 95 020 (Liliput): Schornsteinaufsatz und Dreilicht-Spitzen-signal.



# Großer Modellbau-Wettbewerb



## Diorama von Herrn Klünder

Das Diorama von Herrn Klünder in Spurweite H0 ist 55 × 95 cm groß. Es stellt einen Ausschnitt einer erdachten kleinen norddeutschen Küstenstadt dar, die durch eine Privatbahn an das Eisenbahnnetz angeschlossen ist. Die Fähre, die die Verbindung zu einer na-

hegelegenen Insel herstellt, kann auch Eisenbahnwaggons befördern. Ein Gleisanschluß der Privatbahn führt direkt zum Anleger. Der Hafen selbst ist mit dem Anleger für die Fähre, der Nachbildung der Mole und einer Schwenkbrücke (einer Brückenart, die in den

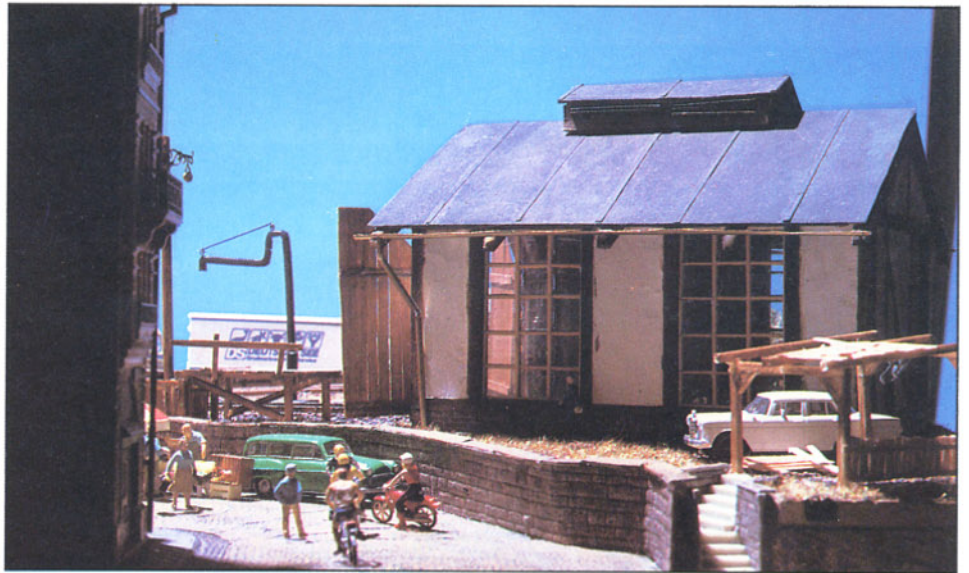
Niederlanden weit verbreitet ist) nur angedeutet. Sämtliche Einrichtungen des kleinen Bahnbetriebswerks, die Weichen sowie der Baum entstanden vollständig im Eigenbau. Die Straßenbeläge sind aus Styropor und Bra-wa-Platten gefertigt. Die Weichen können

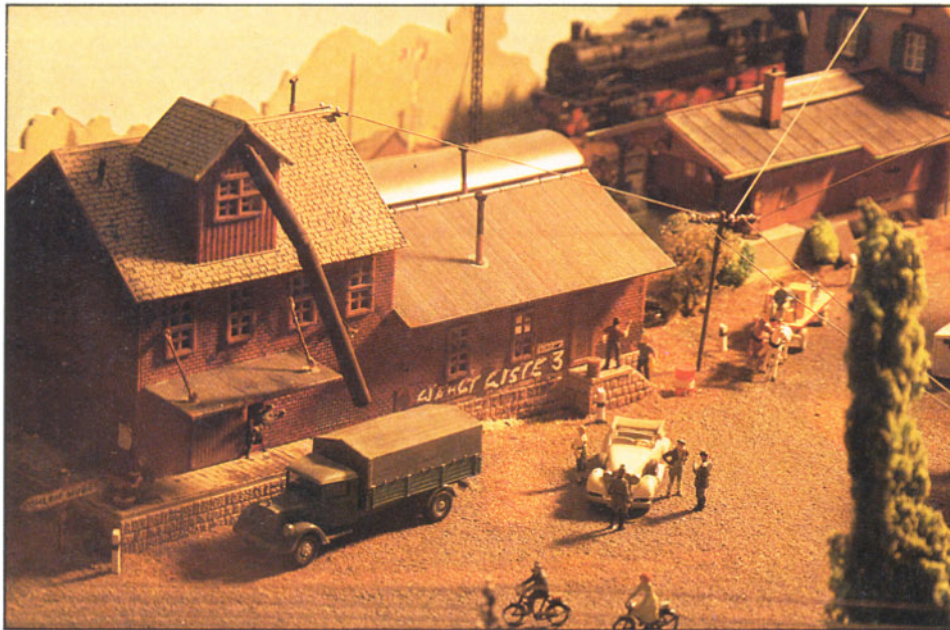




über eine Mechanik vom Stellwerkhäuschen aus bedient werden. Die Stadt ist durch zwei Häuser aus dem Programm von Vollmer geschickt angedeutet; ein Haus wurde zu diesem Zweck halbiert. Die Geschäfte im Erdgeschoß der Stadthäuser erhielten eine Inneneinrichtung.

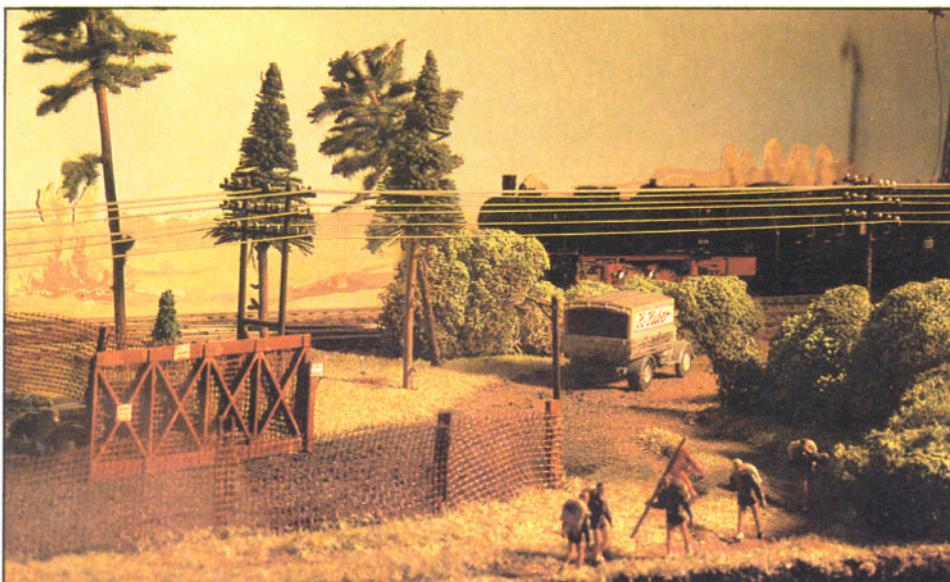
Jeden Mittwoch ist in dem kleinen Städtchen Wochenmarkt, den Herr Klünder auf dem Diorama im Modell nachgestaltet hat. Dazu findet an diesem Mittwoch auf der der Stadt vorgelagerten Insel auch noch das jährliche „Treffen der außergewöhnlichen Kraftmobile“ statt. Einige der Oldtimer warten deshalb am Anleger bereits auf die Fähre, die sie zur Insel bringen wird.





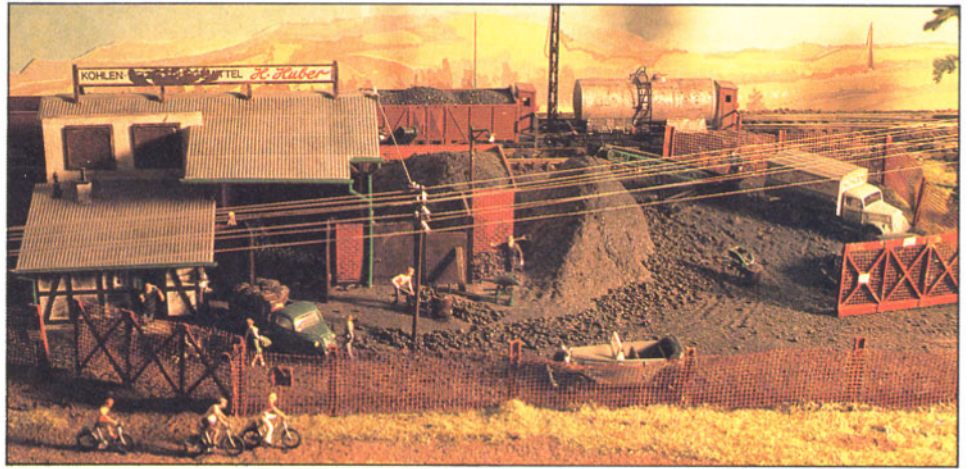
## Diorama von Herrn Enders

Herr Enders baute in den vergangenen 10 Jahren mehrere Anlagen in Spur N. Seine größte Anlage besaß die stolze Größe von 8 m<sup>2</sup>. Seit 1980 steht ihm ein Kellerraum mit 30 m<sup>2</sup> für sein Hobby zur Verfügung, in dem zunächst auf 15 m<sup>2</sup> der Unterbau für eine offene Rahmenbauanlage in Spur N entstand. Als Rundum-Anlage mit Zungen besitzt sie eine Tiefe von 60–190 cm. 1982 wurde das N-Material verkauft und auf dem vorhandenen Rahmen mit dem Aufbau einer H0-Anlage begonnen. Das hier im Eisenbahn-Journal vorge-



stellte Diorama war für ihn die erste Probearbeit in H0 und wird später in die Anlage integriert. Ursprünglich wählte Herr Enders die Epoche III als Zeitraum für seine Anlage, vor einem Jahr entschloß er sich jedoch, die ausgehende Länderbahn- und frühe Reichsbahnzeit im Modell darzustellen.

Thema des Dioramas ist ein Landbahnhof an einer eingleisigen Strecke mit einem Güterschuppengleis sowie einem Gleisanschluß für eine Kohlenhandlung. Die Größe beträgt 250 x 40 bzw. 60 cm.



## Diorama von Herrn Ramm

Herr Ramm baute das 125 x 35 cm große Diorama in einer Zeit von rund 4 Monaten. Thema ist der Bahnhof „Wieslingen“, Endbahnhof einer eingleisigen Nebenbahn in Süddeutschland. Außer dem spärlichen Personenverkehr, der mit Triebwagen der Baureihen VT 75 und VT 98 sowie Einheitsdampflokomotiven der Baureihen 80 und 64 bewältigt wird, findet auch Güterverkehr auf der Schiene statt. Der Schwerpunkt des Frachtaufkommens liegt bei landwirtschaftlichen Produkten. Bei der Viehverladung wird ein Viehverschlag benützt. Ein Anschlußgleis führt links – vom Empfangsgebäude aus gesehen – zu einem kleinen Sägewerk.

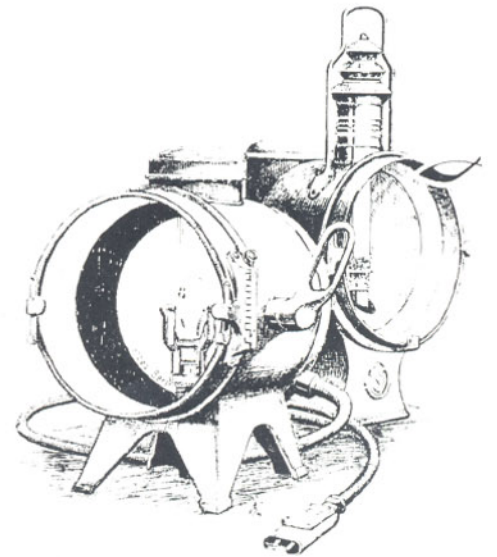
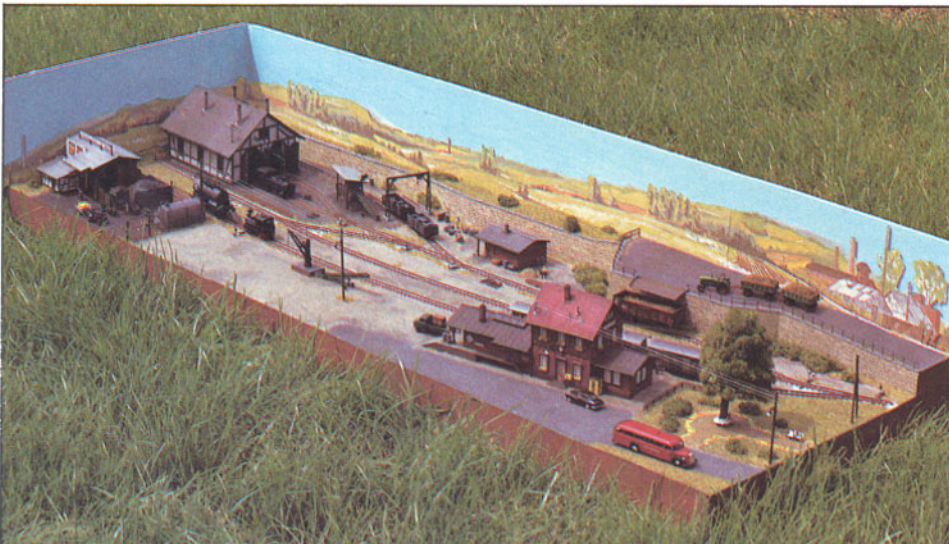
Sämtliche Gebäude entstanden im Selbstbau unter Verwendung von Pappe, Dachziegelplatten und Fenstersätzen. Die Ausschmückung wurde mit handelsüblichen Teilen vorgenommen.





## Diorama von Herrn Füngeling

Das Bahnhofsdiorama „Ascherode“ von Herrn Füngeling ist 50 × 150 cm groß. Als Vorlage diente der Gleisplan des Bahnhofs „Groß Gerungs“ an der schmalspurigen Waldviertelbahn in Niederösterreich. Mit einigen Änderungen wurde er hier im Modell nachgebaut. Vom Bahnhof Groß Gerungs wurde die Kohlenhandlung, die Verladestation und die Anordnung von Bw und Bahnhof übernommen. Auf den Gleisanschluß zu einem Lagerhaus für landwirtschaftliche Erzeugnisse verzichtete Herr Füngeling. Statt



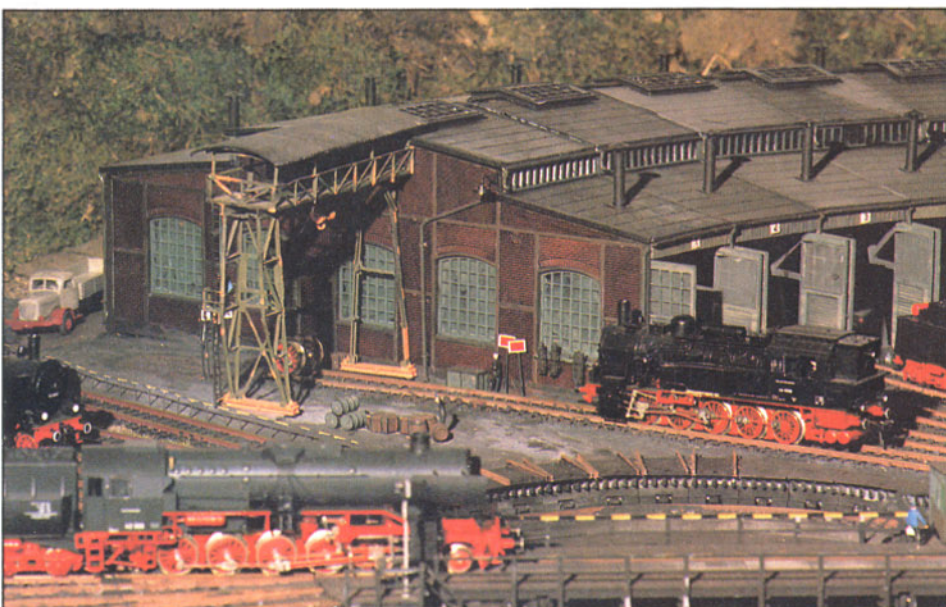
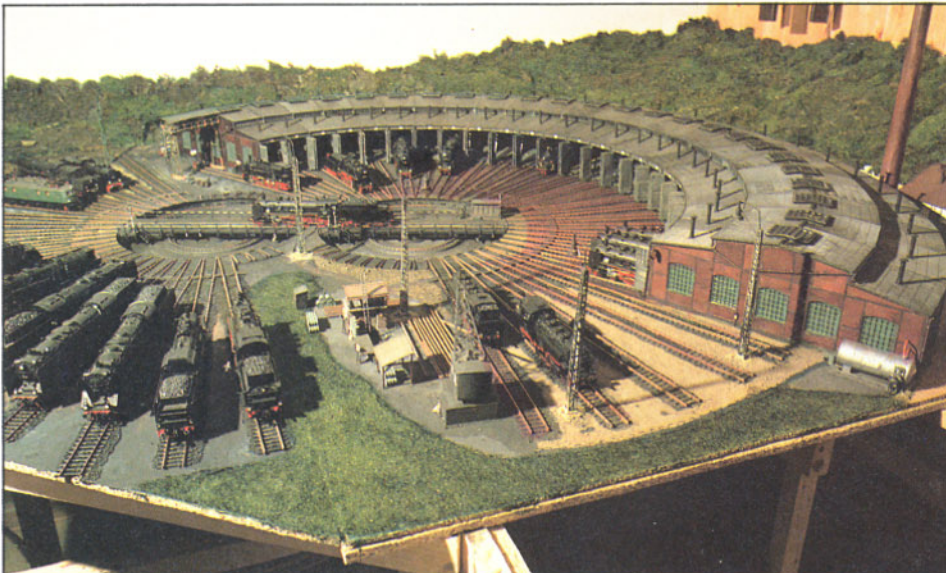


dessen wurde das Bw erweitert, da schon vor Beginn der Planung für dieses Diorama mit dem Selbstbau des zweistöckigen Lokschuppens begonnen wurde. Zum Thema der Anlage:

Ascherode ist Endbahnhof einer längeren Schmalspurbahn (H0e) im Mittelgebirge. Es findet umfangreicher Güterverkehr mit landwirtschaftlichen Produkten, wie z. B. Zuckerrüben, sowie Holzabfuhr statt. Ein wichtiger Kunde der Bahn ist die Kohlenhandlung, die Heizöl und Kohle per Bahn geliefert bekommt. Herr Füngeling wählte als Zeitraum die sechziger Jahre, weil damals auch noch der Personenverkehr auf der Schiene abgewickelt wurde.

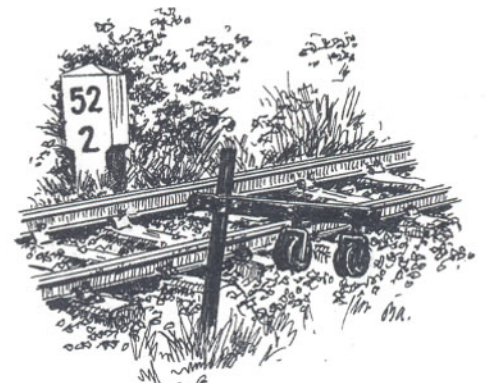
Ein gleichgroßes zweites Diorama mit einem Steinbruch und einem Tunnel, der drei Abstellgleise für weitere Zuggarnituren verdeckt, ist zur Erweiterung geplant.





## Diorama von Herrn Sauer

Bei dem Diorama von Herrn Sauer handelt es sich um ein Bahnbetriebswerk für Dampflokomotiven mit zwei dicht aneinanderliegenden Drehscheiben. Als Vorbild für die Anordnung der Drehscheiben diente ihm das Bahnbetriebswerk Köln-Gremberg. Das der zweiten Drehscheibe angeschlossene Rundhaus verfügt über 24 Stände und ist nach dem Vorbild des Bw Koblenz-Mosel entstanden. Die einzelnen Stände sind mit Besetzt-Anzeigen ausgestattet. Von seinen 60 Lokomotiven kann der Erbauer auf diesem großen Bahnbetriebswerk-Diorama über 40 Lokomotiven ausstellen. Eine nachahmenswerte Idee, eine große Lokomotiv-Sammlung optisch vorteilhaft zu präsentieren und zugleich die Modell-Lokomotiven im Fahrbetrieb vorführen zu können.





## Diorama von Herrn Mück

Während eines Besuches bei der schmalspurigen Jagsttalbahn entschloß sich Herr Mück, seine Pläne einer großen Modellbahnanlage mit Bahnhof, Bw und Paradenstrecke in der Schublade verschwinden zu lassen und sich intensiver mit Schmalspurbahnen zu befassen.

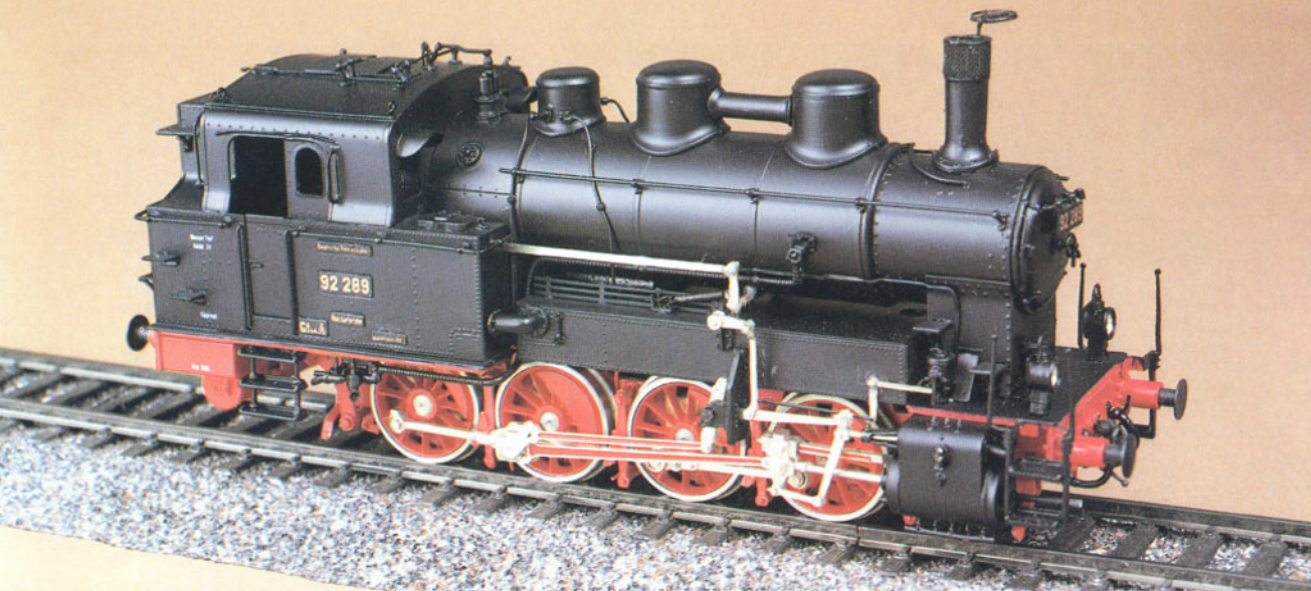
Grundgedanke seiner neuen „Traumanlage“ ist nun eine bescheidene Schmalspurstrecke, die in einem engen Tal dem Bachlauf folgt und sich harmonisch in die Landschaft einfügt.

Er entschloß sich, das 240 × 60 cm große Diorama in der Mitte zu teilen, um eine bessere Mobilität zu erreichen. Da Herr Mück bislang auf dem Gebiet der Landschaftsgestaltung wenig Erfahrung hatte, diente der Bau des ersten, 120 × 60 cm großen Dioramas auch zur Erprobung verschiedener Techniken der Landschaftsgestaltung.

Mit Ausnahme von Schaumstofflocken, die mehrmals in der Kaffeemühle zerkleinert wurden, sowie Grasstreufasern und Schienen wurde kein im Modellbahnfachhandel erhältliches Zubehör verwendet.

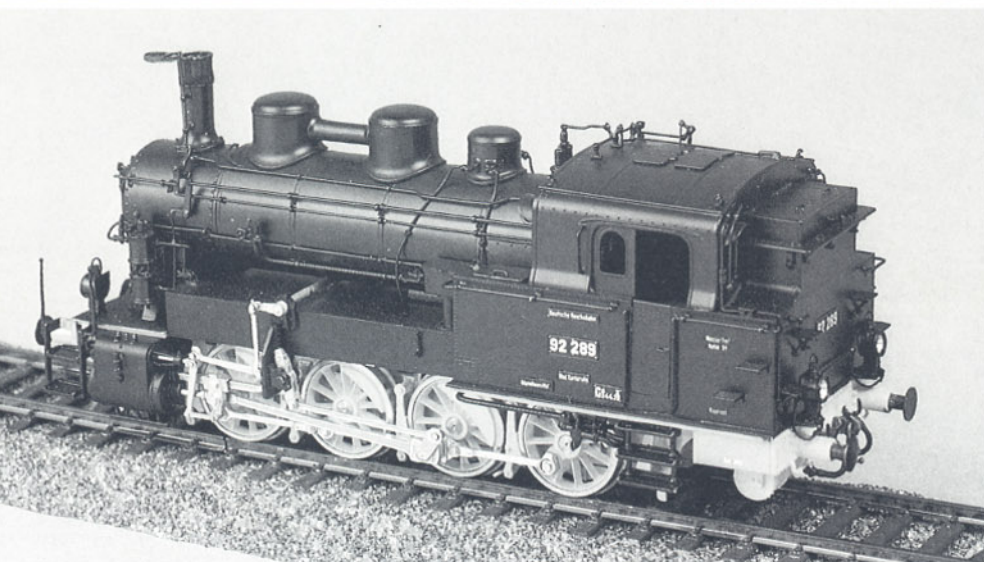
Die Bäume und Sträucher bestehen aus den verschiedenartigsten Gräsern, Kräutern und Naturgewächsen, die bei Spaziergängen gesammelt, anschließend getrocknet und mit der „Glyzerin/Wasser-Methode“ präpariert wurden. Als letzter Arbeitsgang wurden sie mittels Sprühkleber und zerkleinerter Schaumstofflocken begrünt. Zur Nachbildung der Felsen diente Korkrinde. Die Mauersteinimitation der Stützbauwerke erfolgte zum einen mit Styropor, zum anderen wurden die einzelnen Quader in glatt aufgespachteltem Moltofill eingraviert. Die Masten der Telegrafenerleitung wurden aus Holzzahnstochern gefertigt.



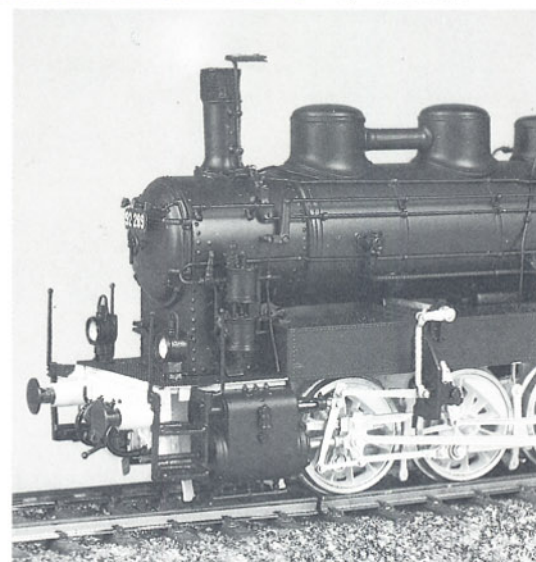


◀ **Bild 1:** Dieses Modell der badischen X b mit der Betriebsnummer 92 289, das von Fulgurex vertrieben wird, zählt zu den schönsten Fahrzeugen in der Baugröße H0.

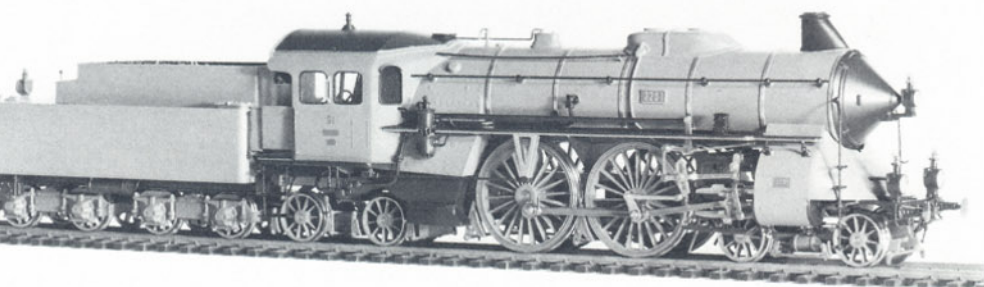
**Bild 3:** Neben den filigranen Griffstangen lohnt ein Blick auf die Pumpe, auf die Kesselarmaturen und auf den Siebaufsatz auf dem Schornstein, mit dem auch beim Modell schwenkbaren Deckel.  
Fotos 1–3: Obermayer



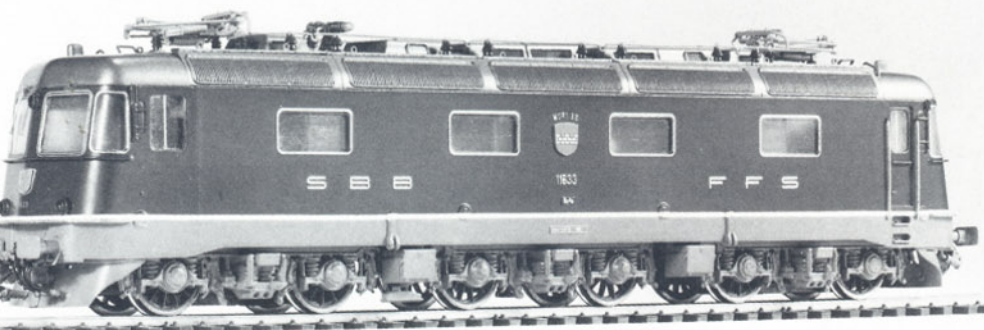
**Bild 2:** Ob vorne oder hinten, überall entdeckt man viele Einzelheiten, die in ihrer feinen Ausführung nicht mehr zu übertreffen sind.



# • Neuheiten-Journal •



**Bild 4:** Die bereits in grüner Version ausgelieferte S 2/6 wird nun in den Farbgebungen grau bzw. violett in ansonsten unveränderter Ausführung von Fulgurex in Spur H0 ausgeliefert.



## Neu von Fulgurex

Lokomotivmodelle von Fulgurex sind längst zu den Schmuckstücken vieler Sammlungen geworden. Immer wieder fasziniert die saubere und präzise Ausführung der Fahrzeuge. Vor kurzem erschien nun das wohl beste Modell, das bislang in einer Serie der Baugröße H0 gefertigt wurde. Bei diesem Juwel handelt es sich um die exakte Nachbildung einer Güterlok der badischen Gattung X b, Baureihe 92<sup>2-3</sup>. Bis in die letzte Einzelheit ist hier alles Vorbildgetreu und maßstabsgerecht nachgebildet. Sogar der Siebaufsatz auf dem Schornstein und der Schwenkdeckel darüber wurden nicht vergessen. Zu der perfekten Ausführung im Maßstab 1:87 kommen noch die vorzüglichen Laufeigenschaften der Lok. Bereits nach einer kurzen Einlaufzeit glitt das Modell fast lautlos über die Schienen. Der Motor ist tief im Führerhaus angeordnet und direkt mit dem Getriebegehäuse der Treibachse verbunden. Die Kraftübertragung auf die anderen Achsen übernehmen die Kuppelstangen. Alle vier Achsen sind federnd im Rahmen gelagert. Eine Augenweide ist das

◀ **Bild 5:** Nun ist auch die Re 6/6 der SBB in drei unterschiedlichen Versionen als Handarbeitsmodell von Fulgurex in der Auslieferung.  
Werkfotos 4+5: Fulgurex

gesamte Treib- und Steuerungsgestänge einschließlich der Umsteuerwelle unter dem Kessel. Aus Messing geätzt sind sämtliche dem Vorbild entsprechende Schilder. Die Lok trägt die Betriebsnummer 92 289 des Originals, das bei der Rbd Karlsruhe vom Betriebswerk Mannheim Hbf eingesetzt war. Jeder Packung liegt eine Zusammenbau-Zeichnung, ein Steckschlüssel und ein Beutel mit Ersatzschrauben bei.

## Neu von Günther

Im vergangenen Jahr schuf Märklin das Modell der E 52 in der Ausführung als 152 034 der Deutschen Bundesbahn. Von Modellbau Günther in Veringensstadt wird nun ein sehr sauber gearbeiteter Gehäusebausatz angeboten, der genau der Reichsbahn-Ausführung mit den alten Fenstern und den Stirnwand-Übergängen entspricht. Darin liegt auch der feine Unterschied zu anderen Angeboten, die sich mit einer einfachen Umlackierung der Modelle begnügen. Hierbei wird häufig übersehen, daß die Fahrzeuge seit ihrer Indienststellung manche Veränderungen erfahren haben.

## Neu von Rivarossi

Zu den besonderen Überraschungen dieses Jahres zählt das Modell der bayerischen D II in der Baugröße H0. Bereits während der Nürnberger Messe führen die ersten Lokomotiven aus der Serienproduktion. Kurz danach erschien die Reichsbahn-Ausführung mit der Betriebsnummer 89 656 im Fachhandel. Es folgen die Varianten in Länderbahn-Lackierung und die Bundesbahn-Ausführung. Hervorragend detailliert, erstklassig ausgeführt und lackiert, steht den Modellbahnern ein Modell zur Verfügung, das auch über sehr gute Laufeigenschaften verfügt. Vom schräg im Führerhaus angeordneten Motor werden die letzte Achse über ein Schneckengetriebe direkt und die anderen Achsen über die Kuppelstangen angetrieben. Die Maschine läuft seidenweich und absolut ruckfrei in allen Geschwindigkeitsbereichen. Vernünftigerweise hat man auf Haftreifen verzichtet. Federnde Pilzkontakte im Rahmen dienen der sicheren Stromübertragung von der Innenseite der Spurkränze aller Räder. Bis auf eine geringfügige Verlängerung des Führerhauses – bedingt durch den Antriebsmotor – ist die Lok exakt im Maßstab 1:87 ausgeführt. Dem Hersteller und dem deutschen Importeur ist zu wünschen, daß dieses sehr schöne Fahrzeug viele Freunde finden wird.

## Neu von Roco

Die Serie der großen Erfolge von Erzeugnissen aus Salzburg reißt nicht ab. In Nürnberg konnte Roco gleich mehrere Auszeichnungen in Empfang nehmen. Zu den prämierten Modellen zählte auch die Dampflok der BR 57, von der jetzt die österreichische Ausführung erschien. Ein französisches Vorbild hat die moderne vierachsige Elektrolokomotive BB 10004, die durch die elegante Form und die attraktive Farbgebung besticht. Die Serie der unverkürzten Reisezugwagen wird mit dem Modell des Eurofima-Wagens in der Ausführung der SBB fortgesetzt. Von den Schweizerischen Bundesbahnen werden auch die zweiachsigen Silowagen eingesetzt, von denen Roco nun ein Modell in der Baugröße H0 fertigt. Soeben erschienen ist außerdem ein vierachsiger D-Zugwagen der ÖBB 1. Klasse, der in dieser Bauart auch bei den Bahnen in der Schweiz verkehrt.

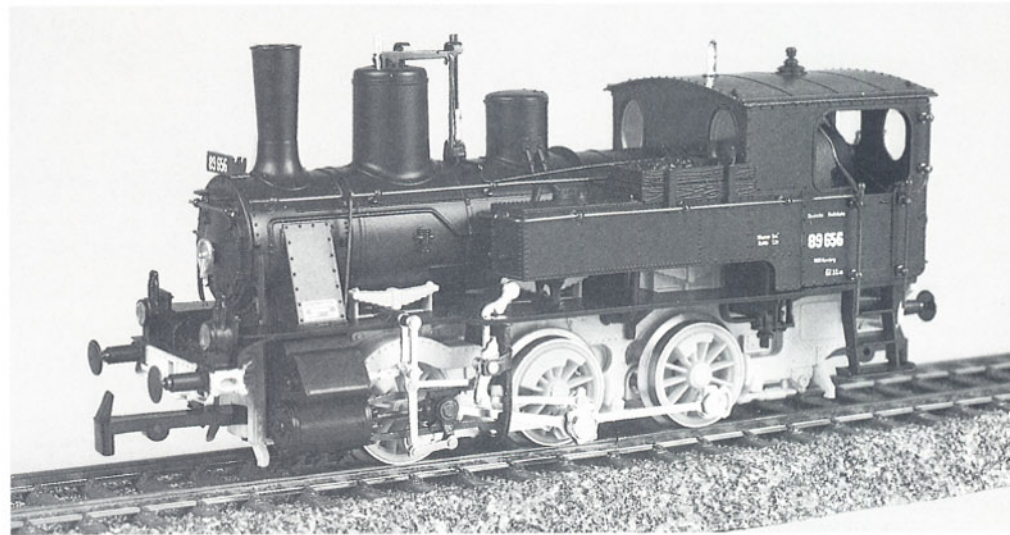
**Bild 9:** In der Detaillierung nicht mehr zu übertreffen und mit tadellosem Farbfinish, präsentiert sich hier die österreichische Ausführung der guten alten G 10, die von Roco in der Baugröße H0 gefertigt wird.



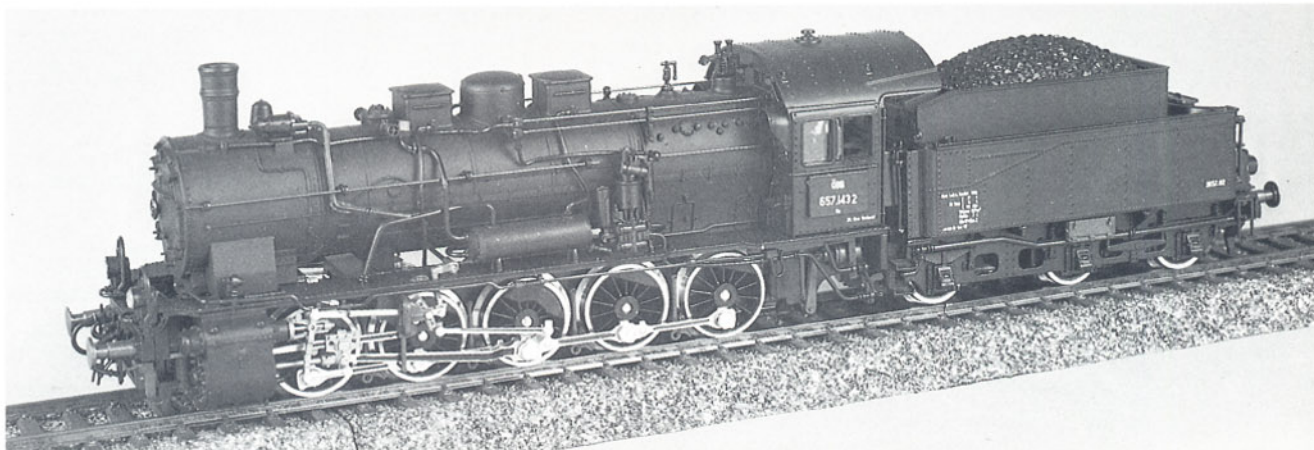
**Bild 6:** Mit dem Gehäusebausatz von Günther läßt sich auf dem Märklin-Fahrwerk ein solch schmuckes Modell der EP 21 506 aus der früheren Reichsbahnzeit herstellen. Mit dieser Fensterform und den Stirnwandübergängen führen die Maschinen bis zum Umbau in den fünfziger Jahren.



**Bild 7:** Ein Klasse-Modell ist die D II in Reichsbahnausführung als 89 656, die von Rivarossi zur Messe erschien und jetzt bereits erhältlich ist.



**Bild 8:** Der Antriebsmotor füllt das gesamte Führerhaus aus und verlangte auch eine geringfügige Vergrößerung desselben. Ansonsten aber ist die 89 656 ein prächtiges H0-Modell mit hervorragenden Laufeigenschaften.





**Bild 10:** Nach einem französischen Vorbild entstand diese moderne Elektrolok in schmucker Lackierung bei Roco für Bahnen der Baugröße H0.



**Bild 11:** Nach den Modellen in der Baugröße H0, hat Roco die neue Re 4/4 IV der SBB jetzt auch in feinsten Ausführung im Maßstab 1:160 geschaffen.



**Bild 12:** In dieser Lackierung fuhr die E 05 002 zu Beginn der dreißiger Jahre bei der Rbd Halle. Das von Trix gefertigte H0-Modell wird vor allem die Sammler von Reichsbahn-Fahrzeugen begeistern.

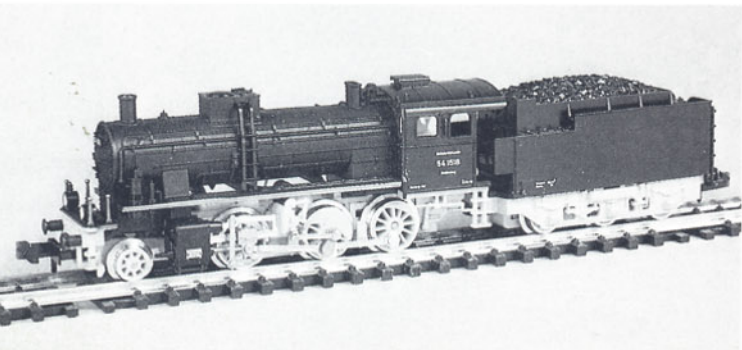
Neuheiten gibt es auch wieder in der Baugröße N. Hier ist an erster Stelle die Elektrolok der Reihe Re 4/4 IV zu nennen, die in ihrer tadellosen Gestaltung den bereits seit vergangenem Jahr erhältlichen H0-Modellen in nichts nachsteht. Hinzu kommen noch ein österreichischer Hecht-D-Zugwagen und ein moderner TEN-Schlafwagen, letzterer mit blauem Wagenkasten und gesicktem silbernen Dach.

Über die neuen Roco-LKW berichten wir gesondert am Ende der Rubrik Neuheiten-Journal.

## Neu von Trix und Minitrix

Die erste Neuheiten-Lieferung des Jahres 1984 besteht im wesentlichen aus Varianten bereits bekann-

**Bild 13:** Diese Variante der bereits bekannten und auch bei den N-Freunden beliebten bayerischen G 3/4 H trägt die Anschriften der früheren Deutschen Reichsbahn und fährt nun endlich mit schwarzen Laternen.



ter Fahrzeuge. In der Baugröße H0 erschien jetzt die E 05 002 in der eleganten grauen Reichsbahn-Lackierung, so wie sie in der Zeit um 1933 bei der Rbd Halle eingesetzt war. Dieses Sammlerstück zeigt wiederum eine makellose Beschriftung und verfügt über gute Laufeigenschaften. Bierwagen-Fans dürfen sich an dem neuen Fahrzeug erfreuen, das für das edle „Eku-Pils“ aus Kulmbach wirbt. Auch dieses H0-Modell zeigt einen lupenreinen Druck. In der Baugröße N steht die bayerische G 3/4 H nun für alle Freunde von Fahrzeugen der Deutschen Reichsbahn zur Verfügung. Erfreulich ist die Tatsache, daß man dieses entzückende Modell mit den sehr guten Eigenschaften jetzt mit schwarzen Laternen liefert. Weitere Neuerscheinungen sind der weiß-blaue Reisezugwagen mit der Aufschrift „Messe-Expreß“ und ein zweiachsiger Container-Wagen „Messe-Service“, die beide im Auftrag des bayerischen Reiseveranstalters „abr“ fahren.

HO

## Neu von Pola

Pola hat bereits die ersten auf der Messe vorgestellten Gebäude-Neuheiten ausgeliefert. Hierbei handelt es sich um die ersten Teile einer Stadthausserie, die Anfang der 50er Jahre angesiedelt ist. Die Häuser befinden sich in dem Zustand, wie sie teilweise den Zweiten Weltkrieg und die Bombenangriffe überstanden haben. Die Bausätze der blauen Meistermodellserie sind wieder farblich vorbehandelt (patiniert). Daß die Fenster zu öffnen sind, ist bei Pola mittlerweile normaler Bausatzstandard.

Auch die Innenverkleidungen für die Beleuchtung, um das Durchscheitern der Kunststoffmauern zu verhindern, liegen in Form von schwarzen Kunststoffplatten bei, ebenso Geschoßdecken und Beleuchtungskammern. Da zu jener Zeit die meisten Hausfassaden arg mitgenommen, verrußt und verschmutzt waren, dürfte es hier dem Bastler nicht schwer fallen, mit Pinsel und Farbe noch Zusätzliches zu tun, so z. B. die putzlosen Ziegelstellen leicht rot einzufärben und die Bombensplittereinschläge mit rot und schwarz auszulegen. Wir haben es in der Redaktion bei einem der Häuser versucht und waren mit dem Ergebnis recht zufrieden.

Angeboten wurden bei Redaktionsschluß folgende Bausätze: Stadthaus mit Klempner-Werkstatt im Hof, Art.-Nr. 164, mit beiliegender absolut epochegetreuer Beschriftung, mit umfassendem Werkstattlager, das aus Heizkörpern, Badewannen, verschiedenen Rohren usw. besteht. Ein besonderer Clou dürfte der Wiking-Hanomag-„Kurier“ sein, der, ansonsten nicht mehr lieferbar, diesem Bausatz beiliegt.

Der zweite Bausatz mit der Art.-Nr. 165 ist in den oberen Stockwerken weitgehend gleich mit dem zuvor genannten. Das Erdgeschoß unterscheidet sich jedoch erheblich. Hier ist im Hinterhof eine Autowerkstatt untergebracht. Dem Bausatz liegen auch hier Wiking-Fahrzeuge bei, die im normalen Programm nicht mehr erhältlich sind. Es handelt sich um den Mercedes Typ L 5000 und den Ford 12 M. Last but not least, gibt es für denselben Zeitraum eine alte Tankstelle mit kleiner Werkstatt, deren Vorbild ebenfalls Anfang der 50er Jahre als Überbleibsel der Vorkriegszeit so ausgesehen haben könnte. Auch hier liegen zur Epoche passende Reklameschilder als Abziehbilder bei.

HM

**Bild 14:** Etwas für Freunde guten Bieres ist dieser Wagen in der Baugröße H0 von Trix, der für ein beliebtes Gebräu aus Kulmbach wirbt.

Fotos 6–14: Obermayer





**Bild 16:** Alle drei Pola-Neuheiten auf einmal. Ganz links das alte Stadthaus im Finish der 50er Jahre mit Installationswerkstatt in der Mitte ein ähnliches Gebäude, jedoch als Autowerkstatt, daneben die alte Tankstelle von der Rückseite.

**Bild 15:** Solches und weitere, stilschlecht sehr vorbildlich, fein und künstlerisch ausgeführte Abziehbilder liegen den neuen Pola-Gebäuden bei.



**Bild 17:** Die recht stilschlechte alte Aral-Tankstelle. Eine Reklametafel, die am Dach angebracht werden soll, liegt dem Bausatz ebenfalls bei.

**Bild 18:** Ein Detail aus der Autowerkstatt mit den im Bausatz enthaltenen alten Wiking-Fahrzeugen.



## Neu von Roco

Eigens für die diesjährige Spielwarenmesse hat die Firma Roco den Steyr 680 in den Hausfarben orange/blau mit Firmenaufschrift „Roco“ kreiert. Das Fahrzeug besitzt angesichts der Neuheitenmenge aus Salzburg durchaus Symbolcharakter: So viele attraktive Neuerscheinungen bedürfen zum Transport schon eines recht großen LKW. Im Handel ist diese Variante bislang allerdings nicht erhältlich. Ebenfalls auf der Basis des Steyr 680 von Roco entstand der Rotkreuz-Laster mit Küchenanhänger. Im Gegensatz zum Werbewagen wird das Fahrzeug samt mobiler „Erbswurst-Fabrik“ an den Handel ausgeliefert.

In sich hat es auch eine weitere Steyr-Variante aus dem Hause Roco: Der allradgetriebene Tanklösch-Wagen weist an der Rückseite eine Klappe zum Öffnen auf. Dahinter verbergen sich eingebaute Pumpe und Schlauchhaspel. Glasklare Scheinwerfer-Einsätze ermöglichen die nachträgliche Ausrüstung des Fahrzeugs mit Beleuchtung, die Dachleitern sind abnehmbar. Freilich dürfte das Tanklöschfahrzeug fast ausschließlich in Österreich anzutreffen sein.

Universeller läßt sich da schon der Unimog in kurzer Ausführung für den Feuerwehreinsatz verwenden. Dieses Fahrzeug wird in Österreich, Deutschland und der Schweiz betrieben (Abbildungen nächste Seite).

Lohstädt/Kosak

**Bild 19:** Ein Blick beim „Klempnermeister Schulz“ über die Mauer. Dem Bausatz liegt auch viel Installationsmaterial bei.

## Neu von Herkat

Herkat bietet seit kurzem einen elektronischen Fahrtrichtungsumschalter für Märklin-Lokomotiven an. Das flache Bauteil kann mit den gleichen Schrauben anstelle des serienmäßigen Fahrtrichtungsumschalters angeschraubt werden. Das Bau-

teil ermöglicht sicheres Umschalten, ruckfreies Anfahren und verhindert das störende Aufblitzen der Lokomotivlampen. Zur Umrüstung von Gleichstrom-Lokomotiven für das Wechselstromsystem gibt es ebenfalls einen Fahrtrichtungsumschalter.

In Spur N ist jetzt der Trocken-Schienenreinigungswagen „Clean-o-fix“ erhältlich. Weitere Neuheiten





**Bild 20:** Rocos neuer Lkw Steyr 680 der allerdings in dieser Version nur als Messepräsenz verteilt wurde, also im Handel vorerst nicht erhältlich ist.



**Bild 21:** Allradgetriebener Tanklöschwagen. Er besitzt auf der Rückseite eine Klappe zum Öffnen. Dahinter sind Aggregate imitiert.



**Bild 22:** Kurzer Unimog, verwendbar für verschiedene Feuerwehren von Roco.



**Bild 23:** In dieser Version als Rotkreuzlaster mit mobiler „Erbwurstfabrik“ kann der Roco-Lkw in der Steyr-680-Ausführung jetzt beim Fachhandel bezogen werden.

Fotos 15–23: Kosak



sind Kabelschnellsteckverbindungen in zwei Größen mit den dazu passenden 6- bzw. 18poligen Stegleitungen. Die ideale Verbindung von Anlagenteilen ohne Löten und Schrauben, da die Stegleitungen nur eingepreßt werden müssen.

Das verbesserte Modellbahnöl SR 24 ist sehr vielseitig. Es dient als Schienenreinigungöl ebenso wie zur Reinigung von Motoren und Getrieben, auch als Rauchgeneratoröl kann es verwendet werden (Sprühdose mit 150 ml Inhalt).

AR

◀ **Bild 24:** Bei Herkat gibt es jetzt für Spur N einen Reinigungswagen, nach Texaco-Vorbild beschriftet, mit Trockenreinigungsschleifer Clean-o-fix.

**Bild 25:** Unter der Bezeichnung SR 24 liefert Herkat ein Modellbahnöl für die Reinigung von Motorengetriebe und Gleismaterial. ▶

◀ **Bild 26:** Schnell-Steckverbindungen in 6- oder 18poliger Ausführung zum Einpressen von Stegleitungen (ohne Löten) von Herkat sind sehr praktisch.

**Bild 27:** Dazu passend gibt es auch praktische Stegleitungen in 6- oder 18polig von jeweils 2 m Länge.

Fotos 24–27: Werkfoto Herkat

