



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 F
ISSN 0720-051X

4/1984
Juni

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

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





In Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg) zweigt die Strecke nach Weiden von der Hauptbahn Nürnberg – Schwandorf – Furth im Wald ab. Die mit einem Kabinentender ausgerüstete Lokomotive der Baureihe 50 hat Neukirchen verlassen und dampft mit ihrem Güterzug bei Peilstein Richtung Weiden.

Foto: J. Nelkenbrecher

4/84

ISSN 0720-051 X 10. Jahrgang
Einzelausgabe

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

Hermann Merker Verlag

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

Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

Redaktion: Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker, E. Henne
Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

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

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

Schlußredaktion: S. Werner
Satz: Illig Textverarbeitung GmbH, Göppingen
Druck: Printed in Italy

EUROPLANNING s.r.l.
Verona - Via Morgagni, 30
1984 erscheint das Eisenbahn-Journal 8 x.
Abonnement (1984): DM 68,-
(Ausland zuzüglich DM 8,- Portoanteil)
Einzelheft: DM 8,50 + DM 1,40 Porto

Postscheckkonto München Nr. 57199-802
(BLZ 700 100 80)
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300
(BLZ 701 693 70)
Dresdner Bank Nr. 695 918 000
(BLZ 700 800 00)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der
Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis
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
Abschied vom Betriebsdienst	4
Die Universaltenderlokomotive der württembergischen Gattung T 5	10
Leipziger Frühjahrsmesse 1984	16
Bayern-Journal (Rangierbetrieb mit bayerischen Dampflokomotiven)	18
Deutsche Diesellokomotiven (Die V 160-Familie)	24
Ein Rückblick auf die alten preußischen Güterzuglokomotiven	32
MAN baute den ET 25 für die Deutsche Reichsbahn	37
Die »gesuperte« 012 081	40
Die Bajuwarisierung der preuß. G 10	44
»Unsere Gelben Seiten« – Adreß- und Telefonverzeichnis	48
1928 – Gruppenverwaltung Bayern im Modell	51
Modellbahn-Dioramen	61
Großer Modellbau-Wettbewerb	64
Neuheiten-Journal	72
Mini-Markt	77
Verlagsbestelliste	78
Bücherecke	80

Zu unserem Titelbild:

Das Bahnbetriebswerk Nürnberg Rbf war Anfang der siebziger Jahre das letzte Bw, das Lokomotiven der Baureihe 86 planmäßig einsetzte. Zum Bestand des Bw Nürnberg Rbf zählte auch die 086 407, die hier auf der Fahrt von Nürnberg nach Unternbibert-Rügland ist.
Foto: J. Nelkenbrecher

Zu unserem Poster (Seite 42/43):

1960 waren im Bw Ehrang auch noch preußische G 10 anzutreffen. Die abgebildete 57 2566 zählte nach dem Zweiten Weltkrieg lange Jahre zum Bestand des Bw Limburg, bevor sie im November 1958 an das Bw Frankfurt 2 abgegeben wurde, wo sie jedoch nur ein kurzes Gastspiel gab.
Foto: W. A. Reed



Bild 1: Im Sommerfahrplan 1980 bot die DB eine Kurswagenverbindung von Dortmund nach Bad Aibling an. Am 4. August 1980 hatte die Rosenheimer 144 187 in Rosenheim den Kurswagen vom D 723 übernommen und beförderte ihn als N 6224 nach Bad Aibling. Wegen fehlender Abstellmöglichkeiten wurde der Wagen anschließend als Lr 33 675 wieder zurück nach Rosenheim gefahren, aufgenommen in Bad Aibling.

Foto: A. Ritz

Abschied vom Betriebsdienst

Ein stetiger Ausbau der S-Bahn-Netze in den Ballungsräumen und Verbesserungen im Fernreiseverkehr durch neue Fahrzeuge kennzeichnen die Bestrebungen der Deutschen Bundesbahn, den Schienenverkehr attraktiver und wirtschaftlicher zu gestalten. Dadurch und durch rückläufige Beförderungsleistungen im Güterverkehr

ergab sich, daß die DB in jüngster Zeit weniger Triebfahrzeuge benötigt. Dieser Trend wird sich auch im Jahre 1984 fortsetzen und zur Ausmusterung älterer Elektrolokomotiven und Triebzüge führen. Betroffen sind vor allem jene Fahrzeuge, die aufgrund ihres Alters oder der geringen Stückzahl einen hohen Aufwand bei der

Wartung und in der Unterhaltung erfordern. Nachfolgend soll nun ein Überblick über jene Baureihen gegeben werden, die voraussichtlich noch im Laufe dieses Jahres aus dem Dienst scheiden werden.

Elektrolokomotiven

Aus der Gattung der Elektrolokomotiven wird das Schicksal der Ausmusterung zunächst einmal die letzten Exemplare der Baureihe 118 treffen. Diese kräftigen und formschönen Maschinen hatten jahrzehntelang die schweren Schnellzüge auf den elektrifizierten Hauptbahnen befördert. Mit dem Erscheinen neuer Elektrolokomotiven wurden die Maschinen der Reihe 118 dann aber allmählich aus dem hochwertigen Reisezugdienst verdrängt. Am Ende des Jahres 1982 waren noch 32 betriebsfähige Lokomotiven im Bw Würzburg 1 zusammengefaßt. Inzwischen wurden bereits weitere Maschinen ausgemustert und zum letzten Fahrplanwechsel schieden die letzten Exemplare aus dem aktiven Betriebsdienst aus.

Noch rascher vollzog sich das Ende der Maschinen der Baureihen 144 und 145. Auch die robusten und langlebigen Mehrzweck-Lokomotiven hatten in Würzburg ihre letzte Heimat gefunden. Noch Ende 1982 verfügten die Bahnbetriebswerke Rosenheim, Stuttgart und Würzburg über einen Bestand von 44 Lokomotiven der Reihe 144 und 8 Maschinen der Reihe 145, die vor allem im Personennahverkehr und im leichten Güterzugdienst einge-





▲ **Bild 3:** Mit ihrem Eilzug von Nürnberg nach Passau wird die 118047 in wenigen Minuten in Regensburg eintreffen (Mai 1983).

Foto: A. Ritz

▶ **Bild 4:** Die 220 009 fährt im August 1980 mit einem Eilzug nach Lübeck in Plön ein.

Foto: A. Ritz



◀ **Bild 2:** Am Anfang der achtziger Jahre wurden die Besuche von Elektrolokomotiven der Baureihe 118 im Stuttgarter Hauptbahnhof immer seltener. Dort entstand die Aufnahme der 118053, die schon reichlich „geflickt“ aussieht. Foto: Obermayer



setzt wurden. Jetzt sind auch die letzten Reservemaschinen entbehrlich geworden. Die dritte Lokomotivbauart, die in diesem Jahr in den Ruhestand versetzt wird, ist die Baureihe 193. Der Lebenslauf dieser schweren Güterzuglokomotiven wurde bereits ausführlich im Eisenbahn-Journal 3/1984 aufgezeichnet.

Diesellokomotiven

Als erste Großdiesellokomotiven für den Einsatz auf Hauptbahnen stellte die Deutsche Bundesbahn im Jahre 1953 fünf Prototypen der V 200 in Dienst. In weiteren Bauserien folgten bis zum Ende der fünfziger Jahre 81 Maschinen derselben Bauart. Unvergessen bleiben die Einsätze der Lokomotiven im be-



Bild 5 (oben): Zwei Lokomotiven der Baureihe 220 begegnen sich hier mit Güterzügen im Bahnhof Spai- chingen. Die 220 062 hat einen Güterzug nach Tuttlingen am Haken. **Foto:** J. Nelkenbrecher

Bild 6 (Mitte): Im November des Jahres 1983 waren noch einige Planzüge von Cux- haven nach Bremer- haven mit Lokomotiven der Baureihe 220 bespannt. Zu diesen Fahrzeugen zählte auch die in Cuxhaven abgelichtete 220 036. **Foto:** Obermayer

◀ **Bild 7:** 1984 verkehrten noch Triebzüge der Baureihe 425 zwischen Untertürkheim und Kornwestheim. Der 425 101 wurde bereits im Frühjahr 1983 auf der Güter- bahn bei Stuttgart- Münster aufgenommen. **Foto:** Obermayer



Bild 8: Im Jahre 1980 hatte der Triebzug 432 202 im AW Cannstatt noch einen neuen Anstrich erhalten. Nach der erfolgten Abnahme steht der Triebzug nun außerhalb des AW zur Rückfahrt in das Bw Nürnberg bereit. **Foto: Obermayer**

sonders schweren Dienst auf der Schwarzwaldbahn und auf verschiedenen Strecken in Süddeutschland mit langen Rampenabschnitten. Manche der noch vorhandenen Kinderkrankheiten dieser Baureihe wurden hierbei aufgedeckt und danach wirksam behoben. Zum Jahresende 1982 zählten nur noch 31 Fahrzeuge der Betriebswerke Lübeck und Oldenburg zum Einsatzbestand der DB. Längst ist die Zahl der im Plandienst verkehrenden Maschinen noch weiter geschrumpft. Übrig werden nur einige wenige Museumsfahrzeuge dieser Bauart bleiben.

Elektrotriebzüge

Besonders hart betroffen von der Ausmuster-

ungswelle des Jahres 1984 sind die noch vorhandenen Altbautriebzüge mehrerer Baureihen. Hierzu zählen die Triebzüge der Reihe 425, die lange Zeit zusammen mit den Fahrzeugen der Baureihe 465 im Großraum Stuttgart eingesetzt waren. Heimat-Bw der Triebzüge ist Tübingen, bei dem auch die Fahrzeuge der Reihe 427 stationiert sind. Beide Baureihen, die derzeit auch noch im Berufsverkehr zwischen Untertürkheim und Kornwestheim verkehren, sind zur Ausmusterung vorgesehen. Zu Ende geht es in diesem Jahr auch noch mit den Triebzügen der Baureihe 430 des Bw Hamm. Viele dieser Fahrzeuge sind bereits ausgemustert und verschrottet. Die Baureihe ET 30 war ab dem Jahre 1956 für den Regionalverkehr im Ruhrgebiet beschafft worden. Insgesamt 24 jener einst so

fortschrittlichen dreiteiligen Garnituren standen der DB früher zur Verfügung.

Wesentlich älter sind die Triebzüge der Baureihe 432, die beim Bw Nürnberg beheimatet sind. Diese Fahrzeuge waren ab 1936 für den Einsatz im Schnellverkehr zwischen großen Knotenpunkten beschafft worden. Nur vier der gelieferten 13 dreiteiligen Einheiten gelangten noch in den Bestand der Deutschen Bundesbahn. Ursprünglich bestanden die Garnituren aus zwei End- und einem Mittelwagen. Beim Umbau durch die DB wurde jeweils ein Endwagen entnommen und durch einen angepaßten Steuerwagen der Baureihe ES 25 ersetzt. Die vier freigewordenen Triebwagen waren zunächst paarweise gekuppelt und fuhren als zweiteilige Triebzüge der Baureihe ET 32.2. Durch Einfügen von Mittelwa-

Bild 9: Die Strecke Heidelberg – Neckarelz – Osterburken zählte zu den letzten Einsatzgebieten der Baureihe 455. Im letzten Abendlicht präsentiert sich hier der 455 403 im Bahnhof Mosbach (September 1983). **Foto: A. Ritz**





Bild 10: Im Winterfahrplan 1983/84 verkehrten die Triebwagen der Baureihe 427 u. a. als Nahverkehrszüge zwischen Plochingen und Geislingen. Mit einem Zugpaar gelangten sie um die Mittagszeit von Geislingen über die Geislinger Steige bis nach Westerstetten. Das Foto entstand im Oktober 1983 in Geislingen.
Foto: A. Ritz

gen, umgebaut aus Steuerwagen ES 25, entstanden in den Jahren 1963/64 auch daraus zwei dreiteilige Triebzüge.

Als letzte Einheits-Triebzüge der früheren Deutschen Reichsbahn erschienen 1939 die Fahrzeuge der Baureihe ET 55 für den Nahverkehr in bergigem Gelände. Zu den zweiteiligen Zügen wurden auch noch acht Steuer-

wagen beschafft. Nach dem Umbau der Steuerwagen zu Mittelwagen fuhren die Triebzüge als dreiteilige Einheiten im Stuttgarter Vorortverkehr der DB. Nach der Eröffnung des S-Bahn Verkehrs in Stuttgart kamen die Fahrzeuge zum Bw Heidelberg.

In Heidelberg beheimatet sind auch die letzten Exemplare der Baureihe 456, die dreiteilig

als erste Neubau-Triebzüge der DB bereits im Jahre 1952 in Dienst gestellt wurden. Neu an dieser Bauart war die Ausführung des Wagenkastens als selbsttragende Röhre in kombinierter Spanten- und Schalenbauweise. Zur Verringerung des Luftwiderstandes hatten die Fahrzeuge seitliche Schürzen und eine geschlossene Bodenwanne erhalten.

Bild 11: Einige Triebzüge der Baureihe 430 waren viele Jahre lang im Vorortverkehr von Nürnberg eingesetzt. Am 23. April 1972 stand auf Gleis 6 des Nürnberger Hauptbahnhofs eine Doppelgarnitur mit dem 430 424 an der Spitze zur Abfahrt bereit.
Foto: J. Nelkenbrecher





Bild 12: Neben den Triebwagen der Baureihe 455 sind seit langen Jahren auch die Triebwagen der Baureihe 456 im Neckartal zwischen Heidelberg und Neckarelz anzutreffen. Als Foto-Objekt immer wieder reizvoll ist Zwingenberg (Baden) mit seiner oberhalb der Bahnlinie gelegenen Burg (September 1983). **Foto: A. Ritz**

Dieseltriebzüge

In ähnlicher Gestaltung wie die Elektrotriebzüge der Reihe ET 56 entstanden ab 1952 auch neue Dieseltriebzüge als VT 08 für den

Fern-Schnellverkehr und ab 1953 als VT 12 für den Städte-Schnellverkehr. Ein Teil der Triebzüge VT 08 wurde umgebaut und später als Baureihe 613/913 geführt. Die Triebzüge sind beim Bw Braunschweig 1 beheimatet. Im

selben Bahnbetriebswerk verdienen derzeit auch noch die letzten Garnituren der Reihe 612 ihr Gnadentrotz. Mit dem Sommerfahrplan 1984 werden dann auch die „Eierköpfe“ ihren Dienst quittieren müssen. **HO**

Bild 13: Im März 1980 waren die Triebwagen der Baureihen 612 und 613 auch noch in Schleswig-Holstein anzutreffen. Dieses hübsche Motiv entdeckte der Fotograf an der Strecke Kiel – Lübeck in der Nähe von Timmdorf. **Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz**



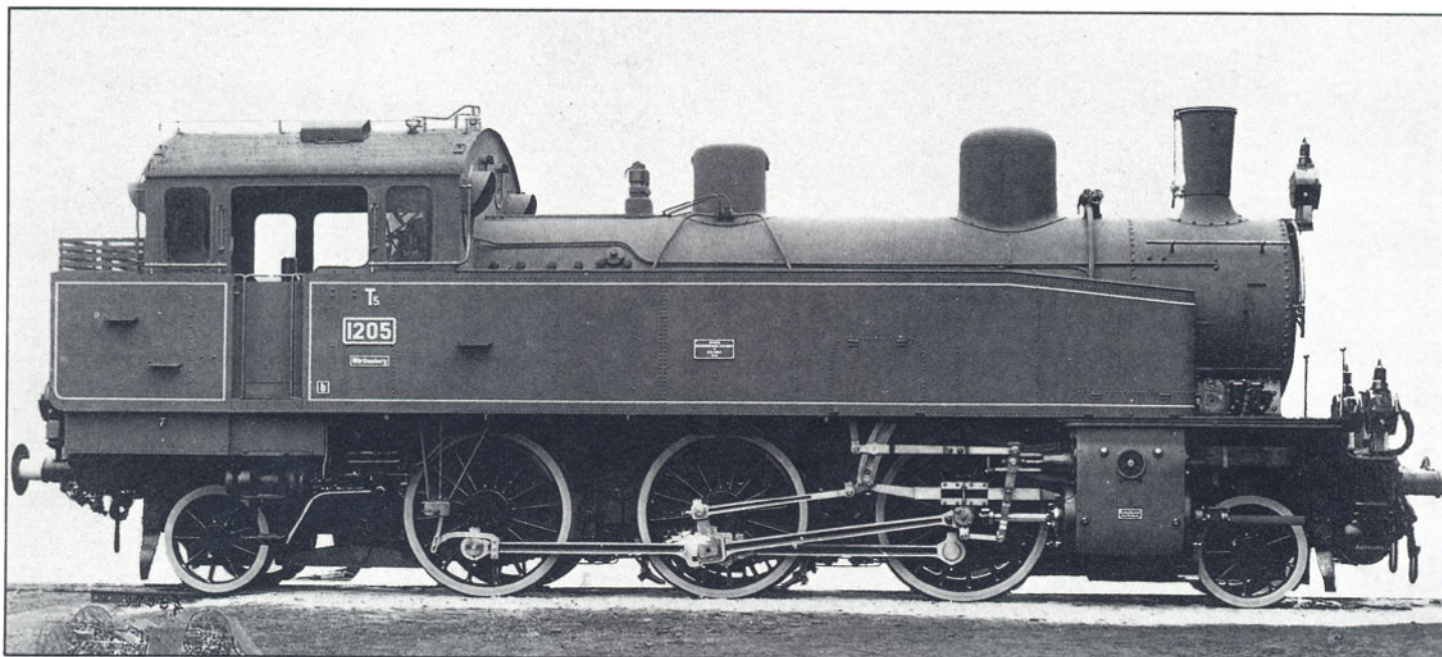


Bild 1: Tenderlokomotive 1205 der württembergischen Klasse T 5 des Baujahres 1910, aufgenommen vor der Ablieferung durch die Maschinenfabrik Esslingen.

Werkfoto, Sammlung Dr. Scheingraber

Die Universal – Tenderlokomotive der württembergischen Gattung T 5

Am 22. Oktober 1845 eröffnete die Königlich Württembergische Staatseisenbahn ihre erste Strecke von Cannstatt nach Untertürkheim mit einer Länge von 3,25 km. Ein Jahr später konnte man von Cannstatt bereits nach Plochingen und nach Ludwigsburg mit der Bahn reisen.

Als erste Fahrzeuge standen vierachsige Durchgangswagen und sechs Dampflokomotiven zur Verfügung, die von der Eisenbahnkommission bei amerikanischen Herstellern bestellt worden waren. Baldwin & Whitney lieferte 3 Maschinen mit der Achsfolge 2' B. Die

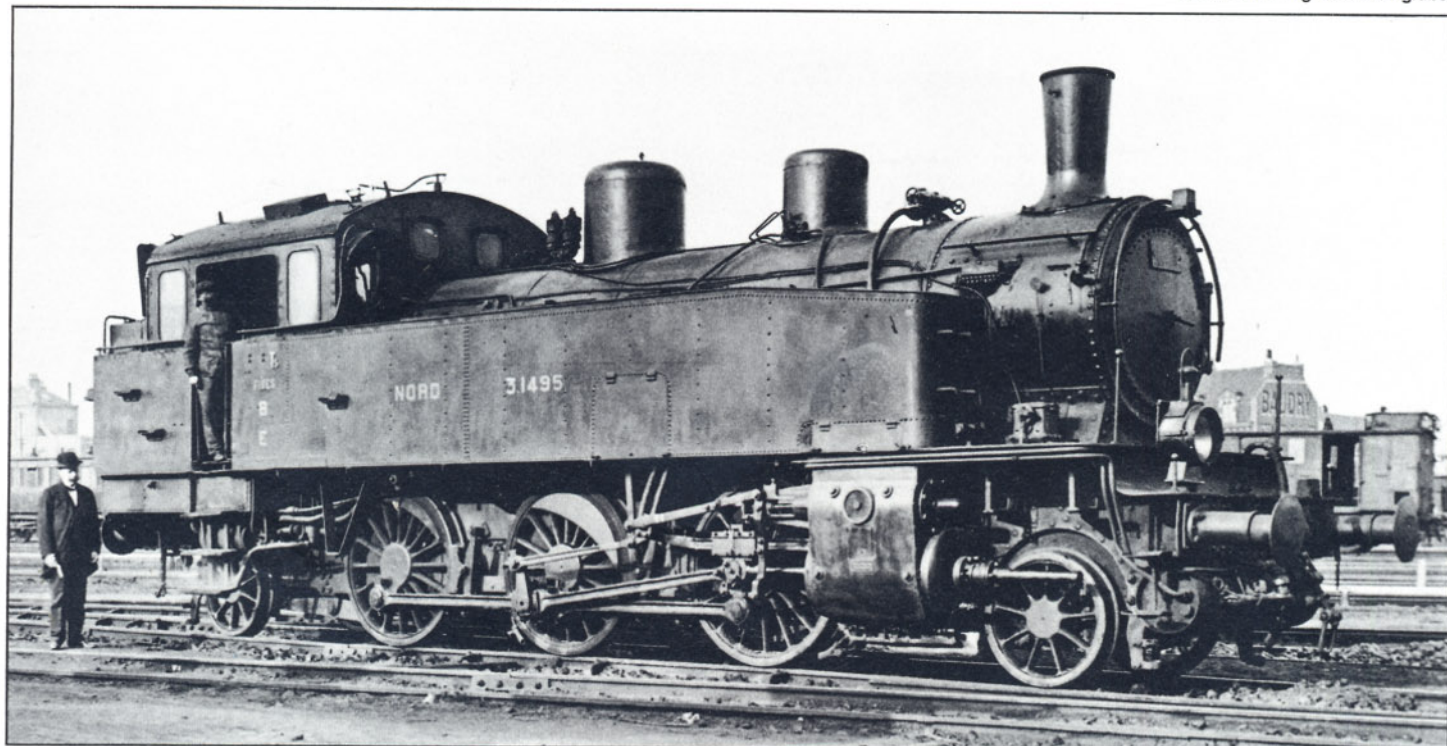
Firma Norris, ebenfalls in Philadelphia ansässig, wählte eine 1' B-Ausführung.

Mit dem sich rasch vollziehenden weiteren Ausbau des Streckennetzes war man dann aber bald auf eigene Entwicklungen angewiesen. Die schwierigen topographischen Gegebenheiten in Württemberg stellten an die Lokomotivkonstruktoren besonders hohe Anforderungen. Die Esslinger Maschinenfabrik von Emil Keßler erwies sich schon sehr früh als zuverlässiger und leistungsfähiger Partner der Württembergischen Staatseisenbahn. Beeinflusst wurden die Entwicklungen jedoch

stets von dem jeweils amtierenden Maschinenmeister der Stuttgarter Generaldirektion. Erfolg und Mißerfolg der Neukonstruktionen lagen oft dicht beieinander. Ein Höhepunkt im Lokomotivbau in Württemberg wurde dann erreicht, als Eugen Kittel im Jahre 1895 zunächst zum Oberingenieur der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen und bereits ein Jahr später zum Maschinendirektor ernannt wurde. In enger Zusammenarbeit mit der Maschinenfabrik Esslingen entstanden um die Jahrhundertwende mehrere neue Lokomotivgattungen für den Personen- und

Bild 2: Im Jahre 1919 mußten drei Lokomotiven der Klasse T 5 an Frankreich abgeliefert werden. Hierbei handelt es sich um die Fahrzeuge 1205, 1217 und 1248. Die Abbildung zeigt die frühere 1205 im Jahr 1929 in Fives mit der neuen Betriebsnummer NORD 3.1495.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



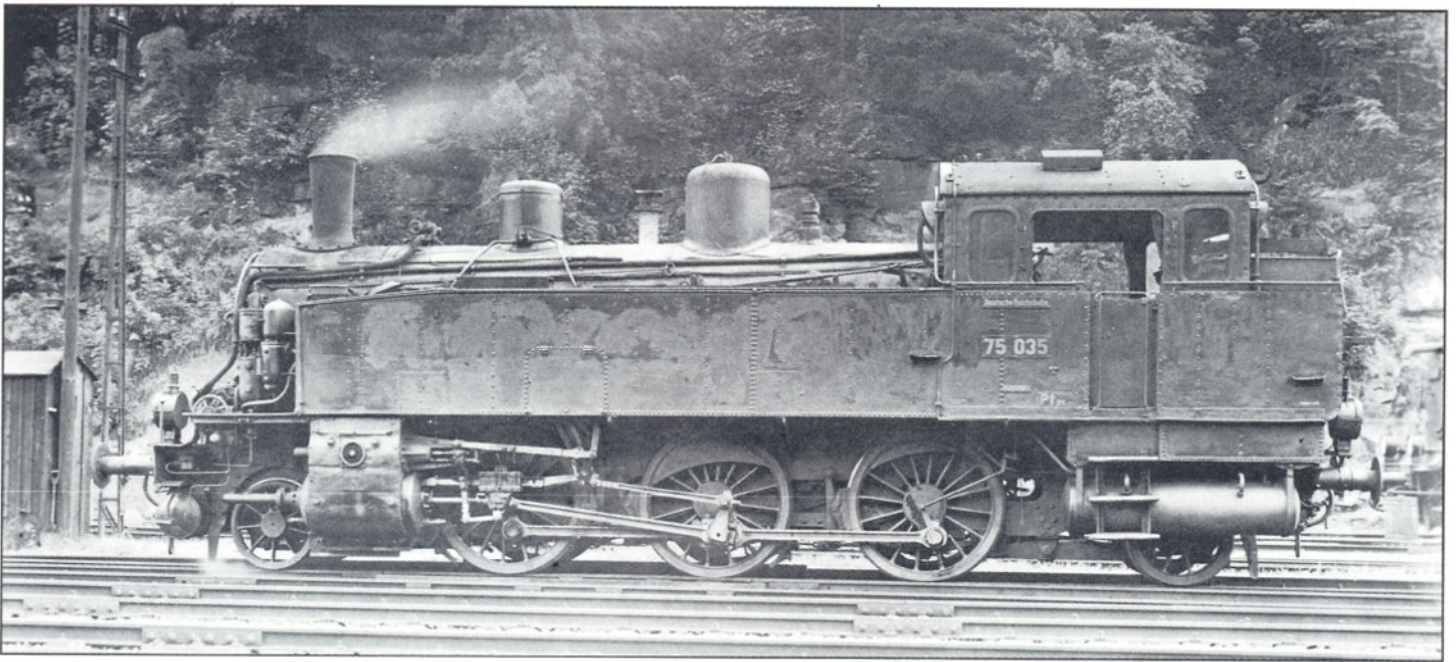


Bild 3: Insgesamt vier Lokomotiven der Klasse T 5 entstanden bei der Maschinenbau-Gesellschaft Heilbronn. Eine davon ist die abgebildete 75 035, die im Jahr 1914 unter der Fabrik-Nummer 608 gebaut wurde.
Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber

den Güterzugdienst, die sich außerordentlich gut bewährten. Mit dem Anwachsen der Beförderungsleistungen im Stuttgarter Vorortverkehr und auf verschiedenen Nebenbahnen ergab sich bald auch ein Bedarf von schnelleren und leistungsfähigeren Tenderlokomotiven. Durch den Einsatz solcher Fahrzeuge sollte der Zugverkehr beschleunigt und die Zugfolge verdichtet werden, da sich das zeitraubende Wenden der Maschinen an den Endpunkten erübrigte.

Auf Vorschlag von Wilhelm Dauner, seit 1907 Lokomotivdezernent in Stuttgart, setzte sich Eugen Kittel für den Bau einer Heißdampf-

Tenderlokomotive mit der Achsfolge 1' C 1' ein. Fahrzeuge ähnlicher Bauart, allerdings mit Naßdampf-Triebwerk, führten zu jener Zeit nur bei der Badischen Staatsbahn als Gattung VI b. In Preußen hatte man sich für 1' C-Lokomotiven der Gattungen T 11 und T 12 entschieden.

Die Vorbereitungen für den Bau der Klasse T 5 begannen bei der Maschinenfabrik Esslingen bereits im Jahre 1908. Zwei Jahre später konnten die ersten Exemplare in Dienst gestellt werden. Bis zum Jahre 1920 wurden insgesamt 96 Lokomotiven in mehreren Bauseerien gefertigt.

Bahn-Nr.	Baujahr	Hersteller	Fabrik Nr.
1201–1209	1910	Esslingen	3548–3556
1210–1216	1911	Esslingen	3599–3605
1217–1229	1912	Esslingen	3641–3653
1230–1231	1913	Esslingen	3658–3659
1232–1235	1914	Esslingen	3703–3706
1236–1237	1914	Heilbronn	607–608
1238–1245	1914	Esslingen	3718–3725
1246–1249	1915	Esslingen	3740–3743
1250–1251	1917	Heilbronn	612–613
1252–1262	1916	Esslingen	3754–3764
1263–1266	1917	Esslingen	3792–3795
1267–1296	1920	Esslingen	3919–3948

Bild 4: Zu den letzten Maschinen ihrer Gattung zählte die 75 063, die am 26. September 1962 beim Wasserfassen im Bw Ulm aufgenommen wurde.

Foto: W. A. Reed



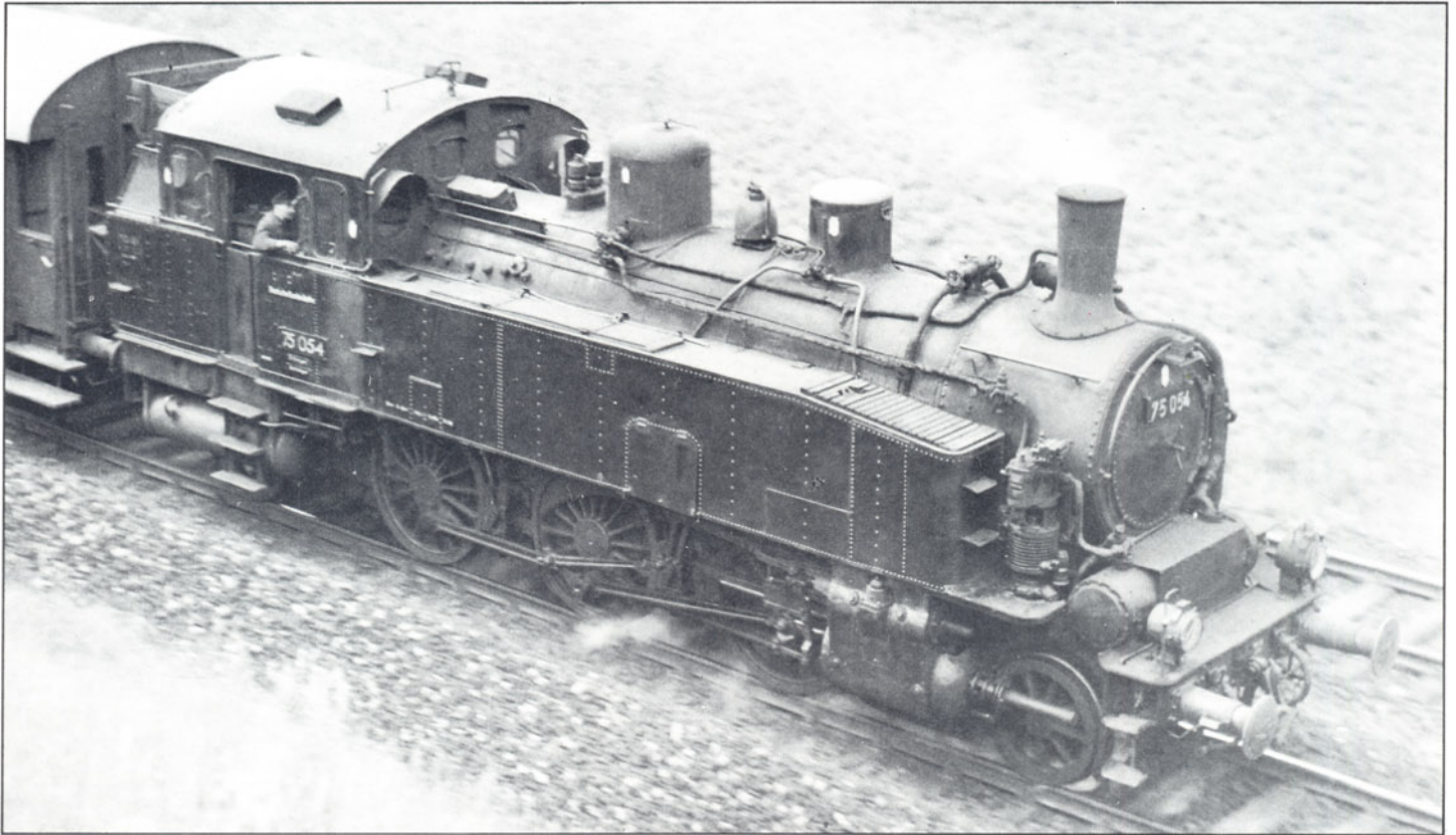


Bild 5: Ende der fünfziger Jahre verkehrten auf der Rems- und auf der Murrbahn noch einige Maschinen der Baureihe 75⁰. Die 75 054 wurde am 26. Mai 1958 bei Waiblingen aufgenommen.
Foto: J. Claus

Die Heißdampflokomotiven der württembergischen Klasse T 5 erfüllten alle Erwartungen. Der Maschinenfabrik Esslingen war ein großer Wurf gelungen. Schon in den ersten Einsatzjahren zeigte sich, daß hier eine echte Universaltenderlokomotive zur Verfügung stand. Zu den besonderen Vorzügen der Fahrzeuge zählten neben der Wirtschaftlichkeit die ausgezeichneten Laufeigenschaften. Die T 5 war deshalb auch beim Lokpersonal recht beliebt. Selbst bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h liefen die Lokomotiven noch sehr ruhig. Dieser Tatsache, einer indizierten Leistung von 880 PSi und dem großen Aktionsradius durch reichlich bemessene Vorratsbehälter, ist es zuzuschreiben, daß die Maschinen sogar im Schnellzugdienst eingesetzt werden konnten.

Die geringe Achslast von 14,7 t ließ aber auch einen Einsatz auf Nebenbahnstrecken zu. Dort versahen die Lokomotiven nicht nur den beschleunigten Personenzugdienst, sie wurden gelegentlich auch zur Beförderung von Güterzügen herangezogen.

Zu den konstruktiven Besonderheiten der T 5 zählten der große feste Achsstand von 4000 mm und die als Adamsachsen ausgeführten Laufachsen mit einem Spiel von 60 mm nach jeder Seite. Die Spurkränze der Treibachse waren um 6 mm geschwächt. Die Bremsenrichtung bestand aus einer Druckluftbremse der Bauart Westinghouse und aus einer Wurfhebel-Handbremse. Abgebremst wurden nur die Treib- und Kuppelräder von vorn.

Der Lokomotivkessel bestand aus der Rauchkammer, dem zweischüssigen Langkessel

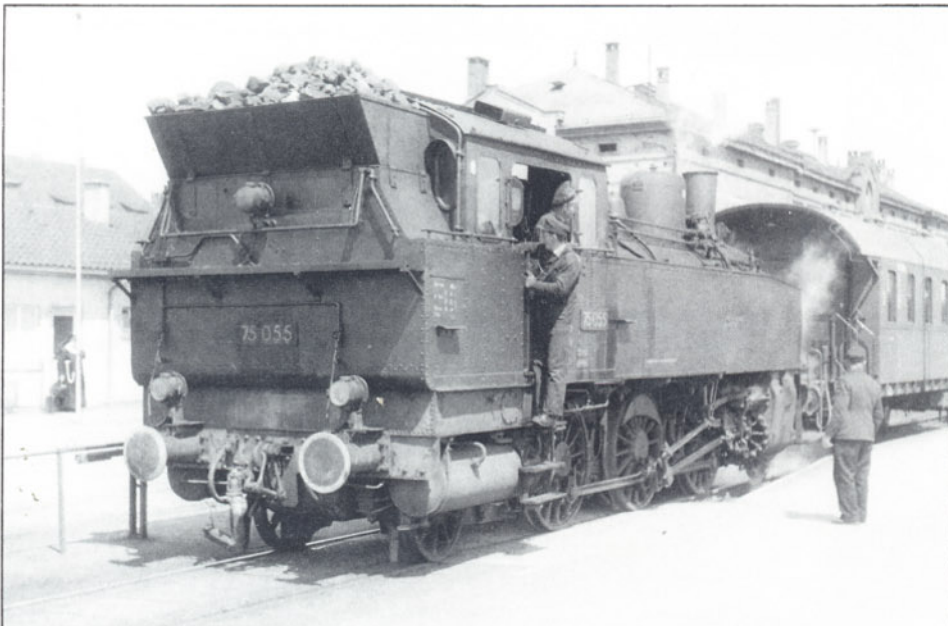
mit einer Länge von 4100 mm zwischen den Rohrwänden und dem Stehkessel. Als Überhitzer wurde ein Rauchrohrüberhitzer der Bauart Schmidt gewählt. Bei den ersten 16 Lokomotiven bis zur Bahn-Nr. 1216 war der Dampfdom auf dem ersten Kesselschuß hinter dem Schornstein angeordnet. Der Sandkasten saß auf dem zweiten Kesselschuß direkt über der Treibachse. Ab der Bahn-Nr. 1217 ergab sich dann eine Änderung in der Domanordnung. Der Dampfdom war nun über der Treibachse und der runde Sandkasten über der vorderen Kuppelachse angeordnet. Zunächst wurden die Maschinen noch ohne Vorwärmer geliefert. Erst ab der Bahn-Nr. 1232 lieferte die Maschinenfabrik Esslingen die Lokomotiven mit Oberflächenvorwärmer der Bauart Knorr, mit dem auch die anderen Fahrzeuge nachgerüstet wurden.

In der ursprünglichen Bauausführung hatten die Lokomotiven einen verhältnismäßig niedrigen Kohlenkasten mit einem Fassungsvermögen von 3,3 t Kohle. Darüber befand sich ein aus vier umlaufenden Stangen gebildeter Aufsatz. Erst ab der Bahn-Nr. 1256 wurden die Maschinen direkt ab Werk mit einem höheren Kohlenkasten geliefert, der sich nach oben verjüngte und nun ein Fassungsvermögen von 4 t Kohle hatte. Schon lange vor dieser Änderung war das Volumen der Wasserkästen ab der Bahn-Nr. 1217 von 8,4 auf 10 m³ vergrößert worden. Unverändert blieben dagegen die Durchmesser der Kuppelräder mit 1450 mm und der Laufräder mit 943 mm.

Aufgrund des Versailler Vertrages mußten im Jahre 1919 drei Lokomotiven an Frankreich abgeliefert werden. Dies waren die Maschinen mit den Bahn-Nrn. 1205, 1217 und 1248. Alle anderen Fahrzeuge gingen in den Bestand der Deutschen Reichsbahn über und führen nun mit den neuen Betriebsnummern 75 001 bis 75 093.

Nach der Elektrifizierung der Vorortstrecken wurden die Dampflokomotiven zu Beginn der dreißiger Jahre allmählich auf weniger wichti-

Bild 6: Noch reichlich mit Kohle versorgt, verrichtete die 75 055 im Mai des Jahres 1962 den Rangierdienst im Bahnhof Schusslenried. Sie war eine der letzten Lokomotiven mit vorne angeordnetem Dampfdom.
Foto: D. Dettelbacher



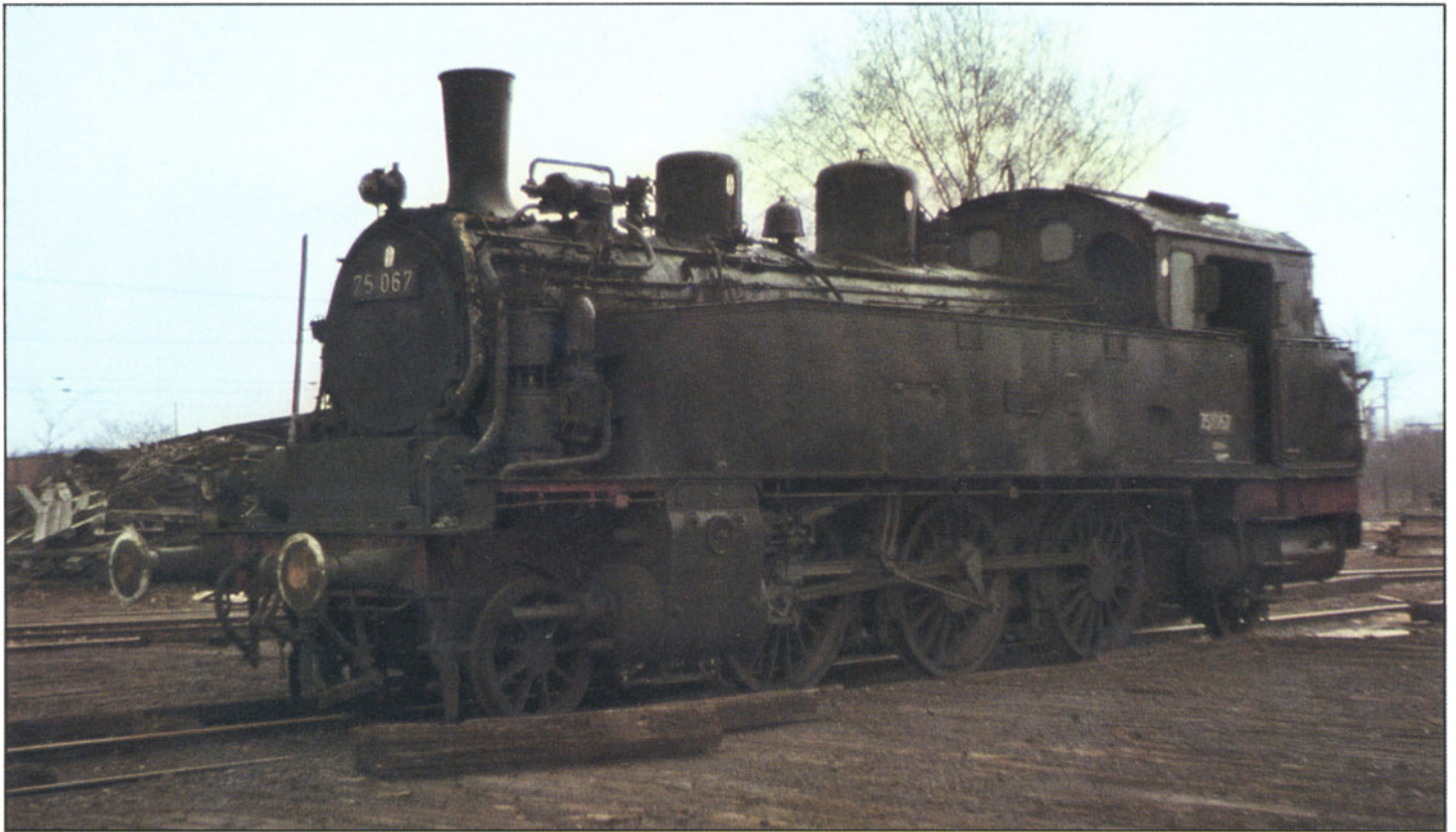


Bild 7: Gegen Ende ihrer Dienstzeit hatte es die 75 067 zum Bw Mannheim verschlagen. Dort war die Maschine noch im März 1963 kalt abgestellt.

Foto: A. Schöppner

ge Hauptbahnen und auf verschiedene Nebenstrecken abgedrängt. Dort blieben die Maschinen aber noch viele Jahre unentbehrlich. Im Laufe des langen Betriebseinsatzes ergaben sich noch manche Veränderungen an den Fahrzeugen. Nach der Einführung der

elektrischen Beleuchtung führen die Lokomotiven mit dampfgespeisten Turbogeneratoren, die links neben dem Schornstein angebaut waren. Recht verschieden in Größe und Ausführung waren die aus Blech oder Brettern gefertigten zusätzlichen Aufsätze auf den Koh-

lenkästen. Für den Einsatz auf Nebenbahnen waren auch Dampfbläutwerke montiert worden, die ihren Platz meist zwischen Dampfdom und Sandkasten fanden.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges waren noch 89 Maschinen der Baureihe 75⁰ vor-

Bild 8: Bereits sehr abgewirtschaftet und von Wind und Wetter gezeichnet, war die 75 044 im Jahre 1961 in Friedrichshafen am Bodensee abgestellt.

Foto: C. Asmus



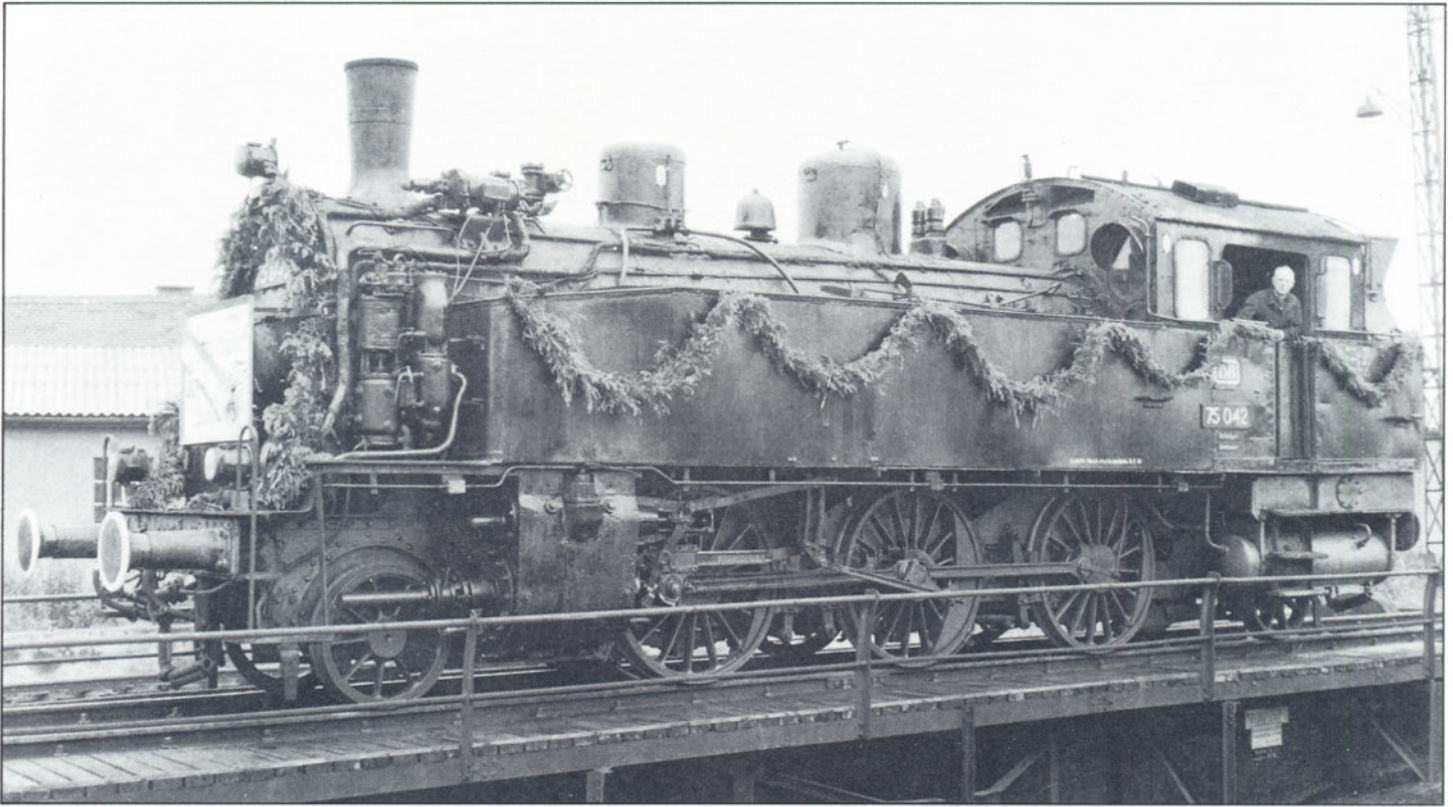


Bild 9: Am 20. Juni 1963 hatte die letzte Stunde der T 5 geschlagen. Nach der Rückkehr von der letzten Fahrt präsentierte sich die festlich geschmückte Lok noch einmal dem Fotografen auf der Drehscheibe des Bw Aulendorf. **Foto: U. Montfort**

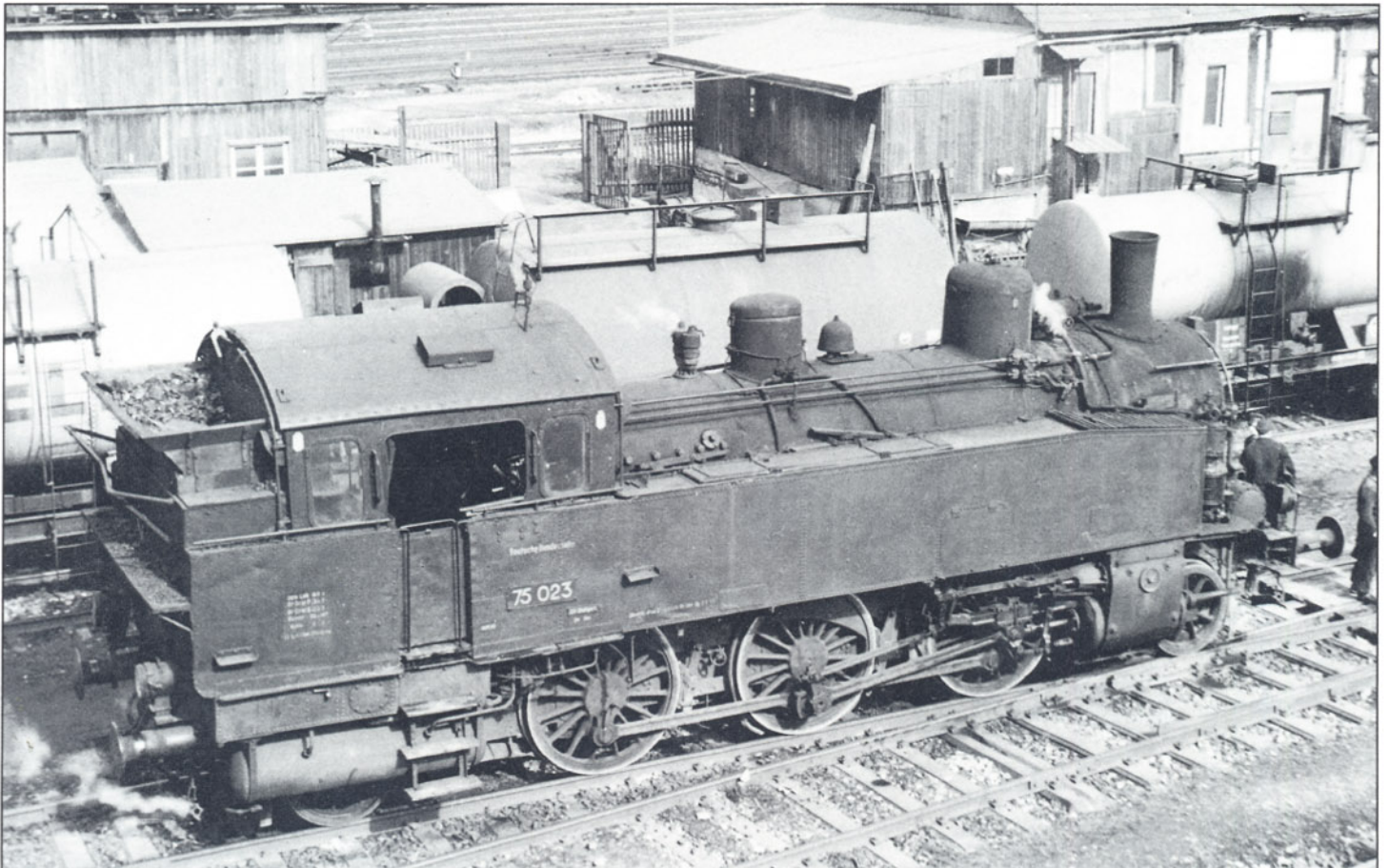
handen, die alle auch bei der Deutschen Bundesbahn zum Einsatz kamen. Beim Betrachten von Fotos aus den fünfziger Jahren, aber auch schon bei den Bilddokumenten aus der Reichsbahnzeit fällt auf, daß nun auch Lokomotiven mit höheren Betriebsnummern einen vorne liegenden Dampfdom hatten. Zu diesen Maschinen zählten die Fahrzeuge mit den Be-

triebsnummern 75 023, 046, 049, 055, 065 und 073. Hierfür gibt es eine ganz einfache Erklärung: Während der langen Dienstzeit waren bei zahlreichen Maschinen die Kessel bei den fälligen Hauptuntersuchungen getauscht worden. Ende der fünfziger Jahre begann dann die Ausmusterung der württembergischen Uni-

versaltenderlokomotiven. Als letztes Exemplar ihrer Gattung absolvierte die 75 042 am 20. Juni 1963 ihre Abschiedsfahrt. Mehr darüber und über die Einsatzgebiete der T 5 werden einem weiteren Beitrag zu entnehmen sein, der dieser gelungenen Lokomotivkonstruktion gewidmet wird.

HO

Bild 10: Dieses Foto stammt vom 10. 3. 1956 aus dem Rangierbahnhof Ulm. Zu jener Zeit war die 75 023 mit vorne angeordnetem Dampfdom noch beim Bw Ulm beheimatet. **Foto: U. Montfort**





Leipziger messe 84

Das Angebot der Schienenfahrzeugindustrie

Sensationelle Neuheiten gab es nicht, wenn auch manches zum ersten Male auf der Messe dem Publikum vorgestellt worden ist. Das Kombinat LEW „Hans Beimler“ Hennigsdorf zeigte drei Wagen eines fünfteiligen **Elektrotriebzuges für die Piräus Electric Railways (I.S.A.P.)** in Athen. Die Wagenkästen sind in Nirosta-Stahlbauweise hergestellt, die elektrische Ausrüstung mit Chopper-Steuerung versehen. Die Fahrspannung beträgt 750 V Gleichstrom und wird über seitliche Stromschielen zugeführt. Die Höchstgeschwindigkeit der Züge beträgt 80 km/h. Die Züge sind als Nahverkehrsmittel konzipiert und bieten in der Zusammensetzung Tw+Bw+Tw 33+43+33 Sitzplätze und 105+105+105 Stehplätze (4 Personen pro m²). Endproduzent ist LEW Hennigsdorf, die elektrische Ausrüstung stammt von der Siemens AG, Erlangen, die Drehgestelle liefert die MAN in Nürnberg zu.



Plasser & Theurer aus Österreich zeigten die **Gleisstopfmaschine 09-16 CSM**. Das Plasser & Theurer-Stopfmaschinenprogramm unterliegt einem ständigen Wandel, der besonders durch die Bedürfnisse der modernen Gleiserhaltung und die Anpassung an die Entwicklung elektronischer und hydraulischer Baukomponenten bedingt ist. Das heutige Programm umfaßt u. a. die Maschinen der 08-Serie (von den schweren vierachsigen bis zu zweiachsigen Maschinen) und die Maschinen der Beaver-Serie. Spitzenmaschinen sind die in kontinuierlicher Arbeitsweise einsetzbaren Maschinen der 09-CSM-Serie.

Der VEB Waggonbau Niesky (DDR) zeigte sein bereits 1983 vorgestelltes, jetzt aber weiter ausgebauten **Radvorlegersystem für Flachwagen** mit tiefgezogener Ladefläche zum Transport von PKW, schweren Nutz- und Anhängerfahrzeugen. Die vierteilige Einheit besteht aus zwei Endwagen (Typ Ldkks) mit Auffahrrampe und Systemkupplung und zwei kurzgekuppelten Zwischenwagen (Typ Lds). Mit diesem System ist es möglich, große Räumlichkeiten



Frühjahrs-

derfahrzeuge ohne Lademaßüberschreitung zu transportieren. Zur Ladegutsicherung dienen 64 Radvorleger, die in den Wagenboden versenkt werden.

Der VEB Waggonbau Dessau (DDR), seit Jahren spezialisiert auf die Herstellung von Kühlwagen, insbesondere Maschinenkühlwagen, zeigte drei Wagen eines neunteiligen **Maschinenkühlzuges** für die Bulgarischen Staatsbahnen (BDZ). Der Kühlzug, Typ ZC 9-657-83, besteht aus einem Dieselaggregatewagen mit Mannschaftsabteilen und acht Maschinenkühlwagen: Nutzlast 336 t, nutzbarer Laderaum 344 m³, Volumen 688 m³, Höchstgeschwindigkeit 100 km/h. Die Lagertemperaturen sind in sechs Stufen zwischen +14°C und -20°C einstellbar. Für die Leistungsfähigkeit des Dessauer Betriebes spricht auch die Tatsache, daß im Mai 1983 der 30.000. Kühlwagen an die Sowjetische Staatsbahn übergeben werden konnte.

Die **französische Waggonbauindustrie** stellte drei ihrer Erzeugnisse aus: Einen vierachsigen Behälterwagen zum Transport staubförmiger Güter und von Granulaten mit einer Tragfähigkeit von 62,5 t und 90 m³ Ladevolumen. Die Deutsche Reichsbahn hat bereits 400 Wagen dieses Typs erhalten. Das zweite Fahrzeug war ein vierachsiger Behälterwagen, Typ Uacs-x, zum Transport von Granulaten mit einem Behältervolumen von 90 m³ und einer Tragfähigkeit von 52,5 t. Drittes Fahrzeug war ein gedeckter Drehgestellwagen mit großer Ladefähigkeit (UIC-Standardwagen), Typ Gabbs, mit 21 700 mm LÜP, 52 m² Ladefläche und 137 m³ Laderaum. Von diesem Wagentyp, der den Franzosen zugleich als Messestand diente, hat die SNCF bereits 870 Stück erhalten. War diese Messe auch ohne Sensationen, so zeigte sie doch die Leistungsfähigkeit des Schienenfahrzeugbaus der DDR und die nicht nur aus DDR-Sicht erfreuliche Kooperation mit Firmen aus der Bundesrepublik auf Drittmärkten. Die Neuheiten auf dem Modellbahnsektor von VEB Vero besprechen wir im Neuheiten-Journal in dieser Ausgabe, die Piko-Neuheiten werden wir bei Eintreffen im Fachhandel vorstellen. **HM**



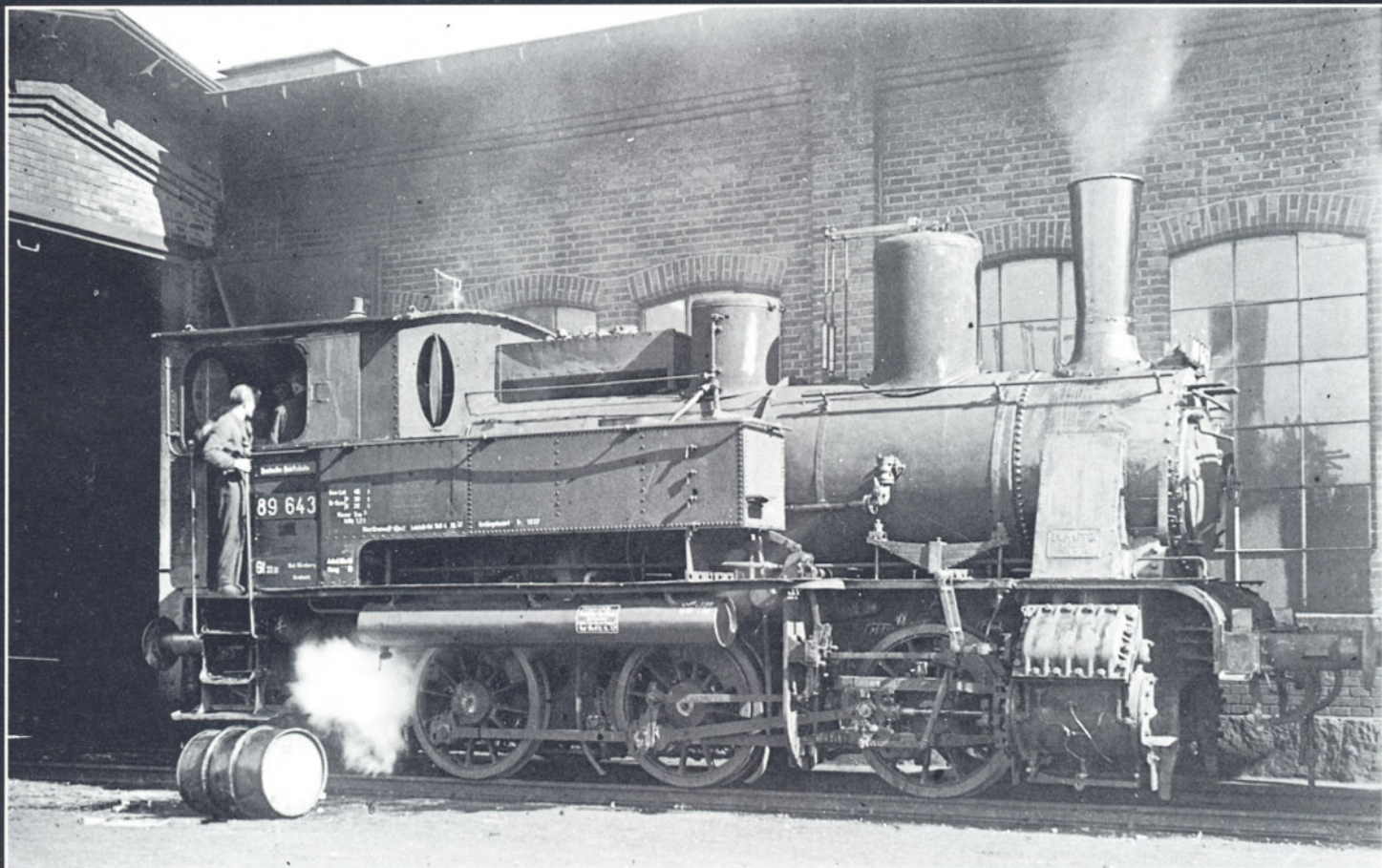


Bild 1: Dieses Foto der 89 643 wurde 1947 im AW Weiden aufgenommen. Bei der Königlich Bayerischen Staatsbahn trug die Lok einst die Bahnnummer 2444. Gebaut wurde die Maschine bei Maffei unter der Fabriknummer 2234 im Jahr 1901. Für den Einsatz im Streckendienst hatte die Lokomotive bereits einen großen Luftbehälter erhalten. Die Lok zählte damals zum Bw Ansbach der Rbd Nürnberg.
Foto: E. Schörner



Bayern-Journal

Rangierbetrieb mit bayerischen Dampflokomotiven

Es ist zwar schon einige Zeit vergangen, seit wir uns in der Serie „Bayern-Journal“

mit den alten Tenderlokomotiven befaßt haben. Jetzt ging uns zu diesem Thema

ein recht interessanter Beitrag zu, den wir gerne zum Anlaß nehmen, unsere Serie zu

Bild 2: Dieses alte Foto aus dem Jahre 1928 zeigt die Lokomotive 89 805 beim Rangieren in Nürnberg-Doos. Als R 3/3 mit der Bahnnummer 4705 war die 1921 von Krauss unter der Fabriknummer 7855 hergestellte Maschine in Dienst gestellt worden.

Foto: E. Schörner

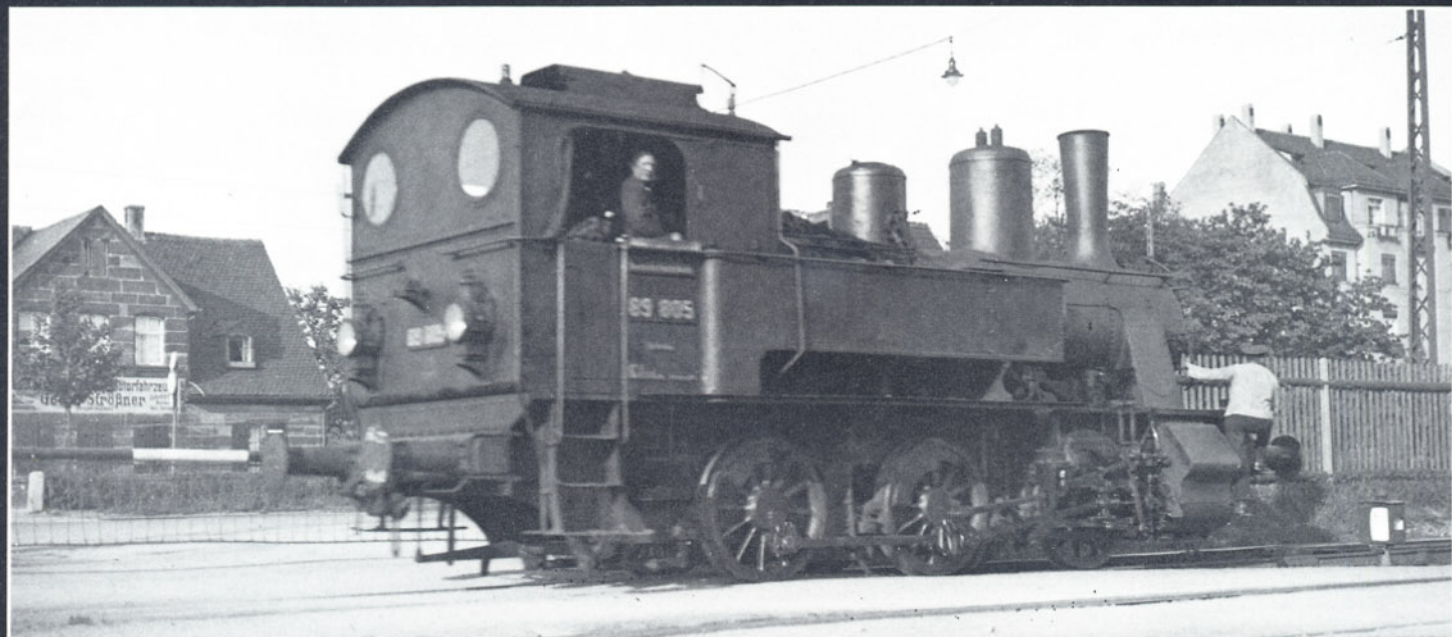




Bild 3: Einen interessanten Größenvergleich bietet diese Aufnahme aus dem AW Weiden aus der Zeit um 1946. Rechts im Bild erkennt man eine D II der zweiten Besetzung, links die wesentlich kleinere D VII mit der Kat.-Nr. 7. Beide Maschinen waren im AW Weiden als Werk-Lok eingesetzt. Fotos eines handgearbeiteten H0-Modells der D VII finden Sie im Artikel „1928 – Gruppenverwaltung Bayern im Modell“, der auf Seite 51 dieser Ausgabe beginnt.
Foto: E. Schörner

unterbrechen, zumal der Autor E. Schörner ein exzellenter Kenner des bayerischen Eisenbahnwesens ist. Besonders dokumentiert wird dies in dem Bildband „*Einer Hundertjährigen auf der Spur*“, herausgegeben vom Eisenbahnclub München e. V. Wir haben diese Arbeit von E. Schörner bereits in unserer Bücherecke im Journal 2/84 ausführlich gewürdigt.

Bei den Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen hatten bis Anfang der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts die Zuglokomotiven auch den Rangierdienst mit zu versehen. Das konnte man auch noch im Ersten Weltkrieg und danach auf bayerischen Nebenbahnen bei ihren Güterzügen mit Personenförderung (GmP) erleben, so z. B. zwischen Nördlingen und Dombühl. Erst 1871 – 1875 wurden von Maffei in Mün-

chen 15 zweiachsige Tenderlokomotiven mit 21,5 t Dienstmasse gebaut, welche ausschließlich für Rangierzwecke bestimmt waren. Sie erhielten die Gattungsbezeichnung D I. Der Buchstabe D für alle Tenderlokomotiven hat dabei – im Gegensatz zu den Buchstaben bei den A I – A V, B I – B XI, C I – C VI – nicht die Anzahl der Kuppelachsen angezeigt. Ein Vierkuppler war damals noch nicht zu erwarten, und als er dann 1894 – 1904 erschien, mußte er eben nolens volens mit E I bezeichnet werden.

Daß zunächst zweifach gekuppelte zweiachsige Maschinen durchaus genügten, davon war man spätestens überzeugt, als die Fa. Krauss & Comp., München, im Sommer 1869 eine 20pferdige 4,8 t schwere 2achsige Bau-lokomotive auf einem 760-mm-spurigen Feldbahngleis an der Böschung im Einschnitt nahe dem späteren Block Nockherberg eine

Steigung von 1 : 15 erklimmen ließ. Es war vermutlich die von Krauss als Fabrik-Nummer 61, Comm. IV f, an die Baudirektion der Kgl. Bay. Sts. B. mit zwei anderen gelieferte Maschine. Eine Lokomotive gleicher Bauform (Krauss, Fabrik-Nummer 264, Comm. IV I) befindet sich übrigens im Belgrader Eisenbahnmuseum. So wurden auch die regelspurigen Baulokomotiven der Kgl. Bay. Sts. B. zweiachsige gebaut, u. a. 1871 die „Raum“, 1873 die „Zeit“ und die Nr. 180, 1874 die Nr. 340. Keine Rangierlokomotiven waren die 4 D II (alt) 562–565 der Kgl. Bay. Sts. B. von Krauss 1873, F.-Nr. 231–232, 323–324, Comm. XIII c. Sie waren ausdrücklich für Vicinalbahnen, die frühere Form der Lokalbahnen, bestimmt. Zwei gleiche Maschinen gingen 1872 an die Bodelibahn bei Interlaken (Schweiz), eine dritte 1874 als F.-Nr. 290, Comm. XIII d, ebenfalls dorthin. Diese ist heu-

Bild 4: Im Personenbahnhof München-Ost versah diese R 3/3 mit der Betriebsnummer 89 701 im Jahre 1930 den Verschiebedienst. Die Lok wurde im Jahre 1906 von Krauss unter der Fabriknummer 5455 erbaut und trug damals die Bahnnummer 2473.
Foto: E. Schörner





te noch Werklokomotive in einer Fabrik in Dornach bei Basel.

Die D II (alt) waren mit nur 14 t Dienstmasse die leichtesten vollspurigen Tenderlokomotiven der Kgl. Bay. Sts. B. und wurden manchmal fälschlich zu den Rangierlokomotiven (wie die D I) gezählt. Während diese im amtlichen Verzeichnis der Generaldirektion vom 1. 3. 1871 bereits mit 6 Stück als D, in dem von 1896 und 1904 mit 15 Stück als D I erscheint, ist die D II (alt) in den genannten Unterlagen noch nicht bzw. nicht mehr dagewesen.

Als reine Rangierlokomotiven kamen von Krauss im Jahre 1873 die 6 zweiachsigen D III 566–571 heraus, unter der gleichen Comm. XXIII übrigens auch noch die schon erwähnte Baulokomotive „Zeit“ und 8 Lieferungen an andere Bahnen. Streckendienste hat, soweit

bekannt, nur die D III 569 „Panther“ zeitweilig bei der gemeindeeigenen Bahn Röthenbach (Allgäu) – Weiler geleistet.

Von den Rangierlokomotiven zu Zeiten der Kgl. Bay. Sts. B. erreichte die Gattung D IV, im wesentlichen eine verstärkte D I, mit 120 Stück von 1867–1872 die höchste Stückzahl, die 12 Ostbahn-D IV gar nicht mitgerechnet. Genau wie bei den D I wurden ihre damals noch üblichen Namen meistens der griechisch-lateinischen Mythologie entnommen. Nur die letzten 37 Stück von 1891–1897 wurden schon mit Nummern (1701–1737) versehen, wie es auch bei der Ostbahn von 1867–1872 ähnlich geschah (D I – D 12).

Als erste Dreikuppler unter den Rangierlokomotiven erschienen 1877–1878 die 10 D V 379–384 und 793–796 von Maffei. Die Na-

men der letzten vier, „Ulrichsberg“, „Gotteszell“, „Ludwigsthal“, „Eisenstein“, erinnern daran, daß sie auch für die Beförderung von Güterzügen von Plattling über die Ulrichsberger Schleife nach Eisenstein konzipiert waren. Dorthin war ab Deggendorf über 63 km ein Höhenunterschied von rund 400 m mit fast durchgehenden Steigungen von 1 : 90, teilweise 1 : 80, zu überwinden. Sie wurden auch beim Bayerischen Eisenbahnbataillon in München und Ingolstadt verwendet. Eine der ersten Dreikuppler-Tenderlokomotiv-Lieferungen ging übrigens 1874 und 1876 mit den Fabriknummern 410–413 an die Ütlibergbahn bei Zürich, wo die Bewältigung des Höhenunterschieds von 400 m auf nur 9130 m Länge mit einer maximalen Steigung von 1 : 14,3 ohne Zahnrad in der Fachwelt Bewunderung

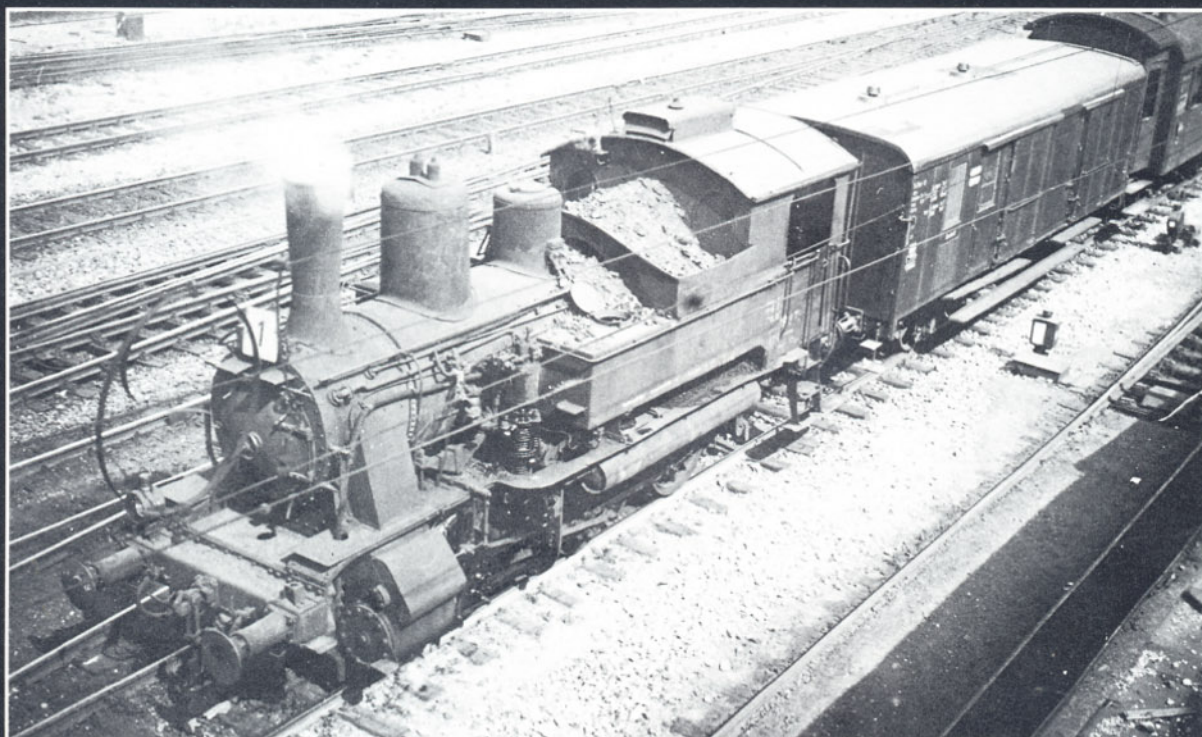


Bild 5 (oben): Diese R 3/3 der Vorkriegsserie mit der Reichsbahnnummer 89704 wurde 1906 von Krauss gebaut (Fabriknummer 5458). Bei der Königlich Bayerischen Staatsbahn erhielt sie die Betriebsnummer 2476. In den dreißiger Jahren rangiert sie hier am Eilgutbahnhof in München unweit des Haltepunktes Centralwerkstätte. Foto: E. Schörner

(Die Bilder 5 und 6 wurden mit freundlicher Genehmigung dem Bildband „Einer Hundertjährigen auf der Spur – Deutscher Schienenverkehr um 1935“ von Ernst Schörner entnommen. Der Titel ist 1983 im Verlag Florian Hofmeister in München erschienen).

Bild 6: Von der Hackerbrücke in München konnte man in den dreißiger Jahren oft gleichzeitig mehrere Lokomotiven der bayerischen Gattung R 3/3 beim Rangieren beobachten. Hier die 89872, gebaut 1922 unter Fabriknummer 7952 von Krauss.

Foto: E. Schörner

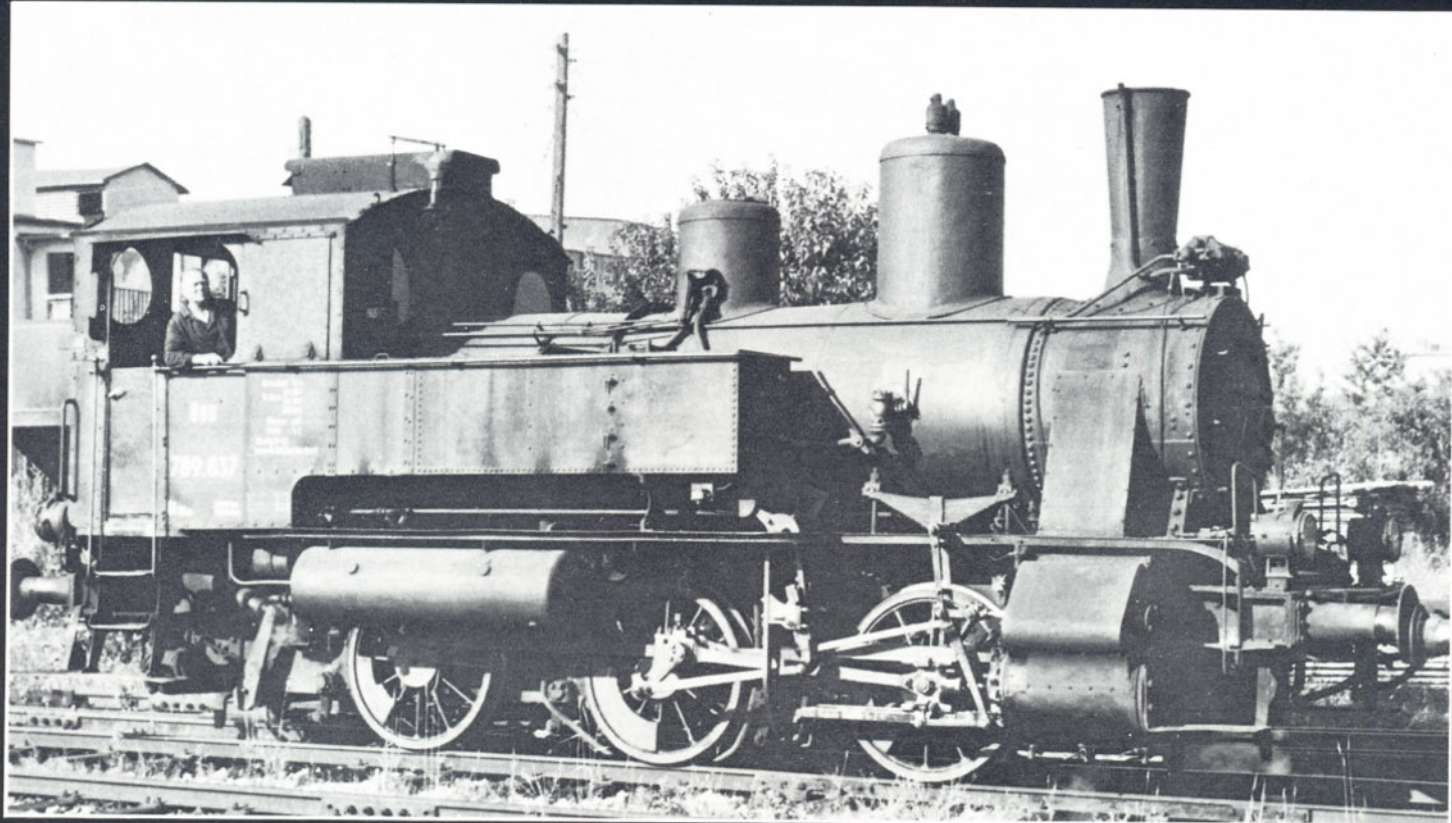


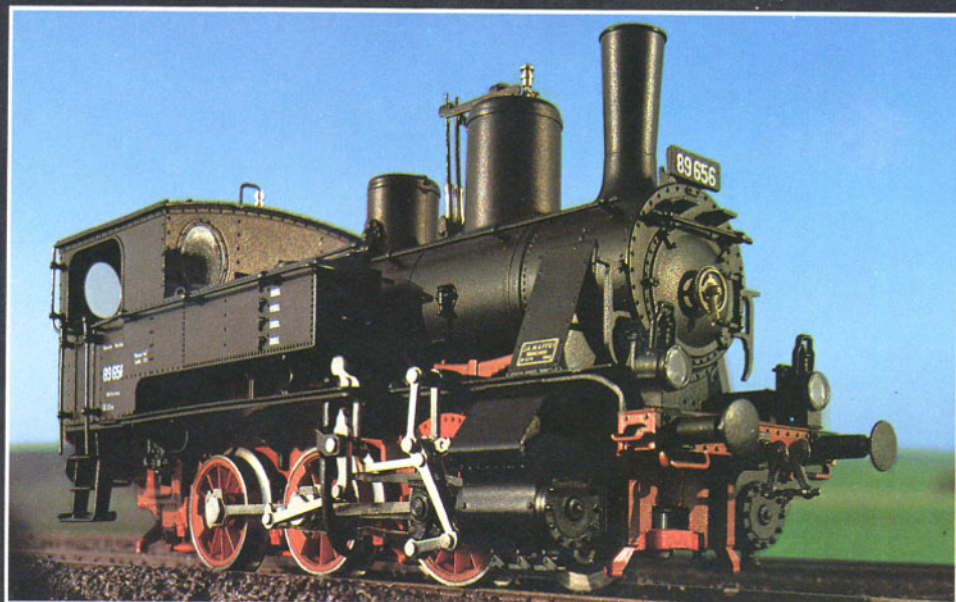
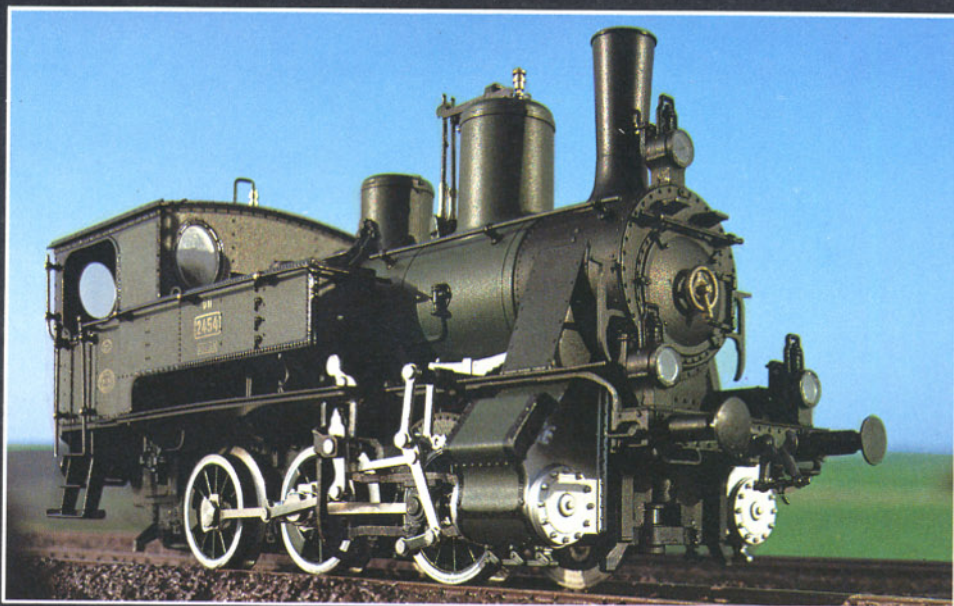
Bild 7: Hinter der österreichischen Loknummer 789.837 verbirgt sich die 1921 von Krauss gebaute bayerische R 3/3 (Fabriknummer 7919) mit der Reichsbahnnummer 89837. Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieb die Maschine in Österreich. Dem Eisenbahnclub München gelang es vor kurzem, die Maschine von einem Grazer Schrotthändler zu erwerben. Sie soll nach Möglichkeit schon in naher Zukunft äußerlich aufgearbeitet werden. Foto: A. Luft

Bild 8: Länderbahnausführung der Rivarossi D II, die wir bereits im Eisenbahn-Journal 2/84 als Messe-Neuheit vorgestellt haben.

und Aufsehen erregten.

Die 53 D VI von 1882–1894 waren zwar wieder zweiachsig, aber als leichte Lokalbahnmaschinen und nicht als Rangierlokomotiven eingereiht. Bei der Deutschen Reichsbahn wurden sie als L 22.9 bezeichnet, wobei die Ziffer 9 die Achslast angibt (Die D VI 83 Berg, Krauss 1883, F.-Nr. 1222, ist durch die DGEG betriebsfähig erhalten geblieben). Auch die weiteren Gattungen D VII – D XII sind Strecklokomotiven, keine Rangierlokomotiven. Inzwischen waren nun auch für den Rangierdienst, wegen der höheren Zuglasten, stärkere und deswegen dreifachgekuppelte Tenderlokomotiven zu fordern. Sie wurden erstmals von Krauss 1898 geliefert und erhielten die Gattungsbezeichnung D II (neu), nachdem die 5 D II (alt) von 1873 längst ausgemustert waren. Von 1898–1904 wurden 73 Stück gebaut, davon 38 bei Krauss und 35 bei Maffei. Zu diesen D II 2400–2472 kamen von 1906–1913 weitere, 18 Maschinen gleicher Bauart mit den Bahnnummern 2473–2490 hinzu, die alle von Krauss geliefert wurden und die neue Bezeichnung R 3/3 (alt) erhielten. Diese 91 Maschinen waren in ganz Bayern anzutreffen und haben sich sogar als Schubmaschinen beliebt gemacht, wenn sie z. B. den schweren von der S 3/6 gezogenen D-Zug Berlin – München bei Ausfahrt aus Nürnberg Hbf. beim Anfahren über die Rampe Richtung Block Sandreuth mit geschäftigem Auspuff hinaufhelfen.

Bild 9: Zum Vergleich die Reichsbahn-D II von Rivarossi mit der Nr. 89656. Diese Version wurde im Eisenbahn-Journal 3/84 unter der Rubrik Neuheiten-Journal beschrieben.



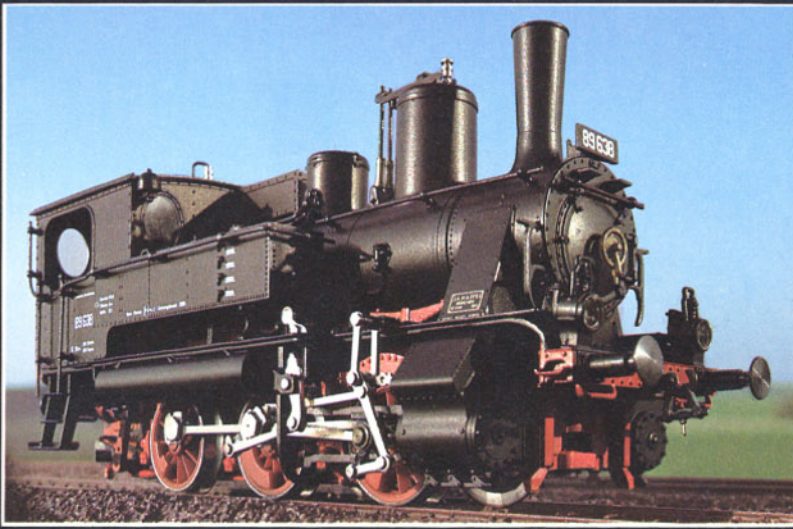
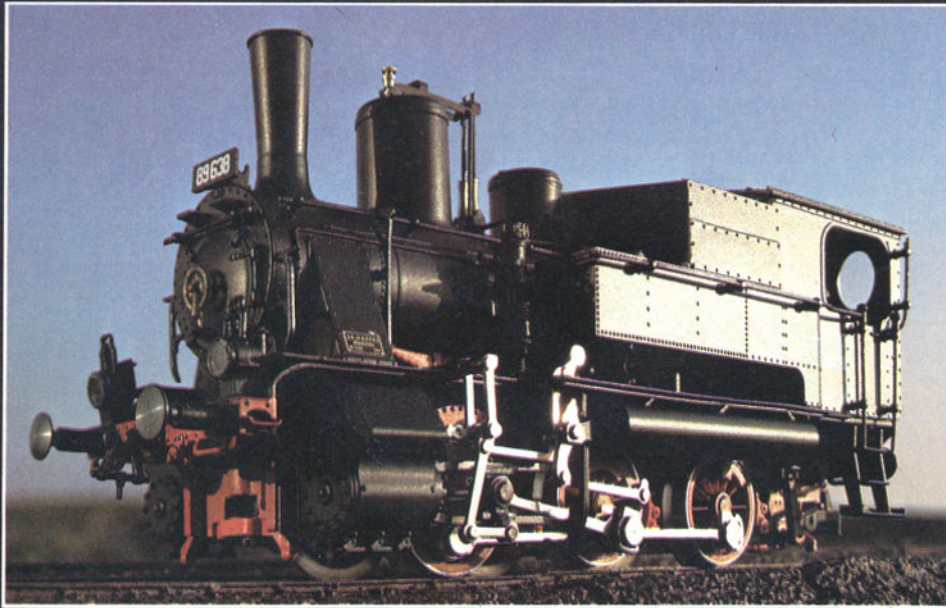


Bild 10 und 11: Die neue Version in der DB-Ausführung. Sie unterscheidet sich zu den Länder- und Reichsbahnvarianten durch den Kohlebehälter vor dem Führerhaus, die seitlichen Druckluftkessel unter dem Umlauf und die Luftpumpe.



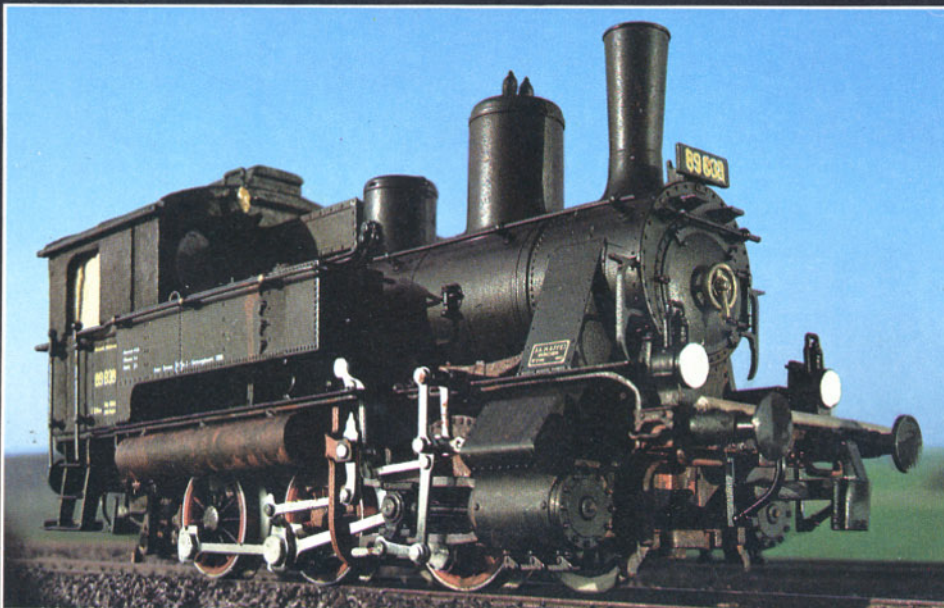
Als Kriegsentschädigung hat Polen im Jahre 1919 die 3 D II, Nr. 2417, 2425, 2461 und die R 3/3 (alt), Nr. 2483, erhalten. Deshalb waren beim Übergang der Bayerischen Staatseisenbahnen auf die Deutsche Reichsbahn am 1. 4. 1920 nur noch 70 D II (neu) und 17 R 3/3

(alt) vorhanden. Diese wurden nach 1924 umnumeriert in Gt 33.15, Nr. 89 601–89 670, bzw. Gt 33.15, Nr. 89 701–89 717.

Hatte die D II/R 3/3 (alt) eine immerhin schon beachtliche Leistung von 430 PS (316 kW) aufzuweisen, so war kurz vor dem Ersten

Bild 12: Unseren freien Mitarbeiter, Herrn Dr. Hufnagel, reizte das neue Rivarossi-DB-Modell der D II so, daß er sich kurzer Hand entschloß, die Maschine durch einige Änderungen in eine R 3/3-Version umzumodeln. Die Maschine erhielt auch entsprechend dem Vorbild das stärker gewölbte Dach. Näheres über diesen relativ einfachen Umbau veröffentlichen wir in einer unserer nächsten Ausgaben.

Fotos 8 – 12: W. Kosak



Weltkrieg noch für die Pfalzbahn eine R 4/4 mit 570 PS (420 kW) konzipiert und mit 7 Stück von Krauss 1914/15 dorthin geliefert worden. Sie wurde nunmehr auch für das rechtsrheinische Bayern wiederum von Krauss ziemlich unverändert nachgebaut. 1918 und 1919 waren es zunächst 33 Stück, für welche die Staatsbahn-Nummern 4151–4183 vorgesehen waren. Nach 1924 erhielten sie die Bezeichnung Gt 44.16, Nr. 92 2008–92 2040, während die Nr. 92 2001–92 2007 für die noch vorhandenen pfälzischen R 4/4 gedacht waren.

Nach der Gründung eines Ausschusses zur Vereinheitlichung der Lokomotiven hatte die Gruppenverwaltung Bayern den unveränderten Weiterbau von 11 bewährten neueren bayerischen Lokomotivgattungen in den Lokomotivfabriken Krauss und Maffei vorgeschlagen, darunter auf Seite 10/11 die R 4/4 (Krauss 1919) und R 3/3 (alt) (Krauss 1913). Von allen 11 Vorschlägen wurde aber zunächst nur der dringende Weiterbau von 90 R 3/3 (neu) genehmigt. Diese wurden dann alle von Krauss 1921–1923 mit den Bahn-Nummern 4701–4790 zur Ablieferung gebracht. Nach 1924 wurden sie sodann als Gt 33.16 Nr. 89 801–89 890 eingereiht. Sie sind an dem runden Führerhausdach zu erkennen. Auch von den R 4/4 wurden 1924/25 nochmals 9 Stück mit den bayerischen Bahn-Nummern 4184–4192 mit etwas größeren Wasser- und Kohlenvorräten von Krauss gebaut. Sie wurden dann nach 1924 als Gt 44.17, Nr. 92 2041–92 2049, bei den vorhandenen R 4/4 angereiht.

Während von den insgesamt 7 links- und 42 rechtsrheinischen R 4/4 keine erhalten geblieben ist, blieb von den insgesamt 181 D II (neu)/R 3/3 zunächst wenigstens eine übrig, nämlich als eine der letzten ausgemusterten R 3/3 (neu), die 89 801 (Krauss 1921, F.-Nr. 7851). Sie steht als Denkmallokomotive im Ausbesserungswerk Duisburg-Wedau und trägt irrtümlich die Fabrik-Nummer als Bahn-Nummernschild (statt 4701).

Eine nach Graz verkaufte R 3/3 (neu), Nr. 89 837 (Krauss 1921, F.-Nr. 7919), noch mit der bayerischen Bahn-Nummer 4737 angeliefert, wurde neuerdings von dort vom Eisenbahnclub München (ECM) zurückgekauft und soll nach Möglichkeit, obschon zunächst nicht fahrbereit, so wenigstens ausstellungsreif, aufgearbeitet werden. Diesem Zweck soll der Erlös eines ECM-Buches dienen, aus dem hier zwei Bilder abgedruckt sind, die eine R 3/3 (neu) 89 872 und R 3/3 (alt) 89 704 unter Dampf zeigen.

Die erste war die bayerische 4772 (Krauss 1922, F.-Nr. 7952), die andere die bayerische 2476 (Krauss 1906, F.-Nr. 5458).

Bei diesen Aufnahmen um 1935 hat man, wie auch bei den sonstigen Begegnungen in diesem Buch, noch mit keiner Miene an ein so bald bevorstehendes Ende der Dampftraktion gedacht. Das gilt sogar noch für die beigefügten Bilder von 1946 im AW Weiden, wo es damals noch Hochbetrieb für die Aufarbeitung bayerischer Tenderlokomotiven aller Gattungen gab.

E. Schörner

Literaturhinweise:

Ämtliche Verzeichnisse der Kgl. Bay. Sts. B. 1871, 1896, 1904, 1920.
Marggraff, Hugo, Die Kgl. Bay. Staatseisenbahnen, München 1894
Ubelacker, Heinrich, Die Entw. der Lok. der vormaligen Bayer. Staatseisenbahnen, Organ 1925 München
Moser, Alfred, Der Dampftrieb der Schweizerischen Eisenbahnen, 3. Aufl., Basel 1947
Schmeiser, Bernhard, Krauss-Lokomotiven, Wien 1977
Zintl, Robert, Die letzten Bayerischen, Stgt. 1979



Bild 1: Dreifachtraktionen sind bei der Deutschen Bundesbahn nur mit Ausnahmegenehmigung zulässig. Eine solche wurde für die schweren Erzzüge von Nordenham nach Bremen erteilt, die noch 1980 ab Nordenham mit Diesellokomotiven bespannt wurden. Am 23. Februar 1980 wurde der Gdg 52913 gemeinsam von den Lokomotiven 216 184, 212 248 sowie 216 151 befördert. Das Foto zeigt den Zug im Bahnhof Berne.
Foto: J. Hörstel

»Deutsche Diesellokomotiven«

Die V 160-Familie

Als zu Beginn der fünfziger Jahre die schnelllaufenden 12-Zylinder-Dieselmotoren der Firmen MAN, Maybach und Mercedes-Benz ihre Serienreife erlangt hatten, ließ sich das Projekt der ersten Großdiesellokomotiven der Deutschen Bundesbahn in Form der Baureihe V 200 verwirklichen. Für den Einsatz im schweren Reisezugdienst auf Hauptbahnen mußten jedoch zwei jener Motoren mit einer Nennleistung von zunächst je 1000 PS eingebaut werden. Die beiden Antriebsaggregate und die erforderliche Zugheizanlage waren aber kostspielig, beanspruchten viel Raum und verlangten einen beträchtlichen Aufwand bei der Wartung und Unterhaltung der Fahrzeuge.

Noch während der Serienfertigung der V 200 schritt die Leistungssteigerung der Viertakt-Dieselmotoren und die Verbesserung der Bauelemente für die Kraftübertragung rasch voran. Ab 1956 konnte deshalb das Ziel für die weitere Entwicklung großer Diesellokomotiven neu abgesteckt werden. Angestrebt wurde nun der Bau einmotoriger Drehgestell-Maschinen mit Antriebsleistungen bis zu 2000 PS. Gefordert waren wirtschaftlich arbeitende

Fahrzeuge hoher Betriebssicherheit, deren größte Achslast den Wert von 18 t nicht überschreiten sollte. Im Jahre 1960 kam es dann zum Bau von Prototypen der Baureihe V 160 durch die Firma Krupp.

Jene Maschinen erfüllten in technischer Hinsicht fast alle Erwartungen. Anlaß zur Kritik bot jedoch die bauchig ausgeführte Stirnfront der Fahrzeuge mit den aufwendigen Blechformteilen. Als dann im Jahre 1962 die letzte Vorserienlok V 160 010 von Henschel mit neuer Kopfform erschien, die jener der kurz zuvor gebauten V 320 001 entsprach, war der Weg für eine Serienfertigung vorgezeichnet. Aufbauend auf den gewonnenen Erkenntnissen, wurde die beim Bau der V 160 010 vorgezeichnete Linie konsequent weiterverfolgt. Einige Änderungen, verbunden mit der Verstärkung verschiedener Baugruppen, und der Einbau des schwereren 16-Zylinder-Dieselmotors MTU MB 16 V 652 führten nun aber zu einem etwas höheren Gesamtgewicht. Ein Einsatz der Lokomotiven auf Nebenstrecken war inzwischen jedoch ohnehin nicht mehr beabsichtigt. Die Reihe V 160 sollte jetzt vielmehr die überalterten und unwirtschaftlichen Dampflokomotiven mehrerer Baureihen auf Hauptbahnen ersetzen.

Die Baureihe V 160

Vier Jahre nach der Indienststellung der ersten Vorauslokomotiven der Baureihe V 160 erfolgte im Jahre 1964 der Beginn einer Serienlieferung von je 25 Maschinen, die bei Krupp in Essen und bei der MaK in Kiel entstanden.

Sowohl der Fahrzeugkasten, als auch der Untergestellrahmen desselben, sind in bewährter Stahlleichtbauweise aus Blechen und Profilen als Schweißkonstruktion gefertigt. Der Fahrzeugkasten ist durch Zwischenwände in fünf Räume unterteilt. Die Trennwände wurden mit hochwertigem Dämm-Material gegen Schall- und Wärmeübertragung isoliert. An jedem Fahrzeugende liegt ein geräumiger Führerraum. Zwischen dem Führerstand 1 und der völlig gekapselten Motorkammer befindet sich der kleine Raum mit dem Kraftstoffbetriebsbehälter und dem Hilfsdieselmotor. Hinter der Motorkammer folgt ein großer Raum mit dem Flüssigkeitsgetriebe, der darüber angeordneten Kühlergruppe, der Lichtanlaßmaschine und der gesamten Zugheizanlage mit dem Speisewasserbehälter. Abnehmbare Dachteile ermöglichen den Ein- und Ausbau der großen Aggregate. Kleinere

Bild 2: Auch Lr 34683, der an Wochentagen von Friedberg (Hessen) nach Frankfurt-West verkehrte, fällt etwas aus dem üblichen Rahmen. Bis zum Sommerfahrplan 1981 wurde er in folgender Reihung gefahren: An der Zugspitze 2 Lokomotiven der Baureihe 216, dahinter folgten zwischen 22 und 24 vierachsige Umbauwagen sowie am Zugschluß eine 212. Trotz der beachtlichen Länge wurde der Zug alleine von der 216 an der Zugspitze gezogen, die beiden anderen Lokomotiven wurden geschleppt. In Bad Vilbel wurden die letzten 8 Wagen und die 212 abgehängt, während der übrige Zug bis Frankfurt-West weiterfuhr. Zuglok war am 11. Mai 1981 die 216 118, die zweite Lokomotive an der Zugspitze war die 216 126, aufgenommen vor der Abfahrt in Friedberg (Hessen).
Foto: E. A. Weigert





Bild 3: Kurz vor Ende der Dampflokkunterhaltung entstand im Mai 1977 im Bw Gelsenkirchen-Bismarck diese Aufnahme der 216025.

Foto: Z. Pillmann

Bauteile lassen sich durch seitliche Klappen und abnehmbare Jalousien ausbauen. Die beiden zweiachsigen Drehgestelle wurden als vollkommen geschweißte Kastenträger-Konstruktion ausgeführt. Als Antriebsmaschinen standen zunächst die schnelllaufenden 16-Zylinder-Viertakt-Dieselmotoren der Bauart Mercedes-Benz MB 839 Bb und der Bauart Maybach MD 870 1B mit Aufladung und Ladeluftkühlung zur Verfügung. Die gegeneinander tauschbaren Motoren mit einer

UIC-Nennleistung von 2 000 PS waren für die V 160 auf 1900 PS eingestellt. Der Hilfsdieselmotor der Motorenwerke Mannheim (MWM) wurde zunächst mit einer Leistung von 18 PS, später mit 22 PS geliefert. Der Kraftstoff ist in zwei seitlich am Untergestellrahmen in Fahrzeugmitte aufgehängten Hauptbehältern untergebracht, die ein Fassungsvermögen von insgesamt 3050 Litern haben. Am Bau der insgesamt 214 Serienlokomotiven der Baureihe V 160, mit den späte-

ren Betriebsnummern 216011 bis 224, waren außer Krupp und MaK auch die Firmen Henschel, KHD und Krauss-Maffei beteiligt. Die einzelnen Bauserien blieben ohne große Veränderungen. Alle Maschinen hatten eine einheitliche Länge über Puffer von 16 000 mm. Ein Teil der Fahrzeuge wurde mit einer Vielfachsteuerung für Doppeltraktion und für Wendezüge ausgestattet. Die Lokomotiven ab der Betriebsnummer V 160 093 erhielten einen Auspuffschalldämpfer.

Bild 4: Die 216189 hat mit ihrem, aus vier Umbauwagen bestehenden Personenzug Aumenau verlassen und setzt nun ihre Fahrt durch das Lahntal von Limburg nach Gießen fort.

Foto: D. Scholl





Bild 5: Die 217 017 gehört zu den 12 Vorserienmaschinen der Baureihe 217, die 1968 von Krupp geliefert wurden. In dem Rundschuppen sind neben der 217 noch die 211 313 sowie eine Schienenbusgarnitur zu erkennen.
Foto: J. Nelkenbrecher

Bild 7: Der Müllcontainerzug von Kulmbach nach Schwandorf wird planmäßig von einem der drei Prototypen der Baureihe 217 befördert. Das Foto vom Oktober 1983 zeigt die 217 002 bei Seybothenreuth.
Foto: A. Ritz

Die Baureihe V 162/217

Schon beim Bau der Serienlokomotiven der Baureihe V 160 reiften die Pläne, die bislang üblichen Dampferzeugungsanlagen durch eine elektrische Zugheizung zu ersetzen. In Zusammenarbeit mit dem BZA München entwickelte die Firma Krupp in Essen drei Lokomotiven der Baureihe V 162. Die Maschine V 162 001 wurde am 24. Juni 1965 abgeliefert. Am 2. Februar 1966 folgte die V 169 002 und am 18. Oktober 1966 schließlich die V 162 003. Anstelle eines Dampfkessels kam ein MAN-Dieselmotor mit einer Nennleistung von 500 PS zum Einbau. Motoren dieser Bauart hatten sich bereits als Antriebsaggregate verschiedener Verbrennungstriebwagen bewährt. Bei den Fahrzeugen V 169 001 und 002 treibt der Hilfsdiesel einen Drehstromgenerator von BBC bzw. AEG über ein Stirnradgetriebe an. In der dritten Lokomotive ist der von SSW entwickelte Generator direkt an den Hilfsdieselmotor angeflanscht. Die Einrichtungen für die elektrische Zugheizung verlangten

einige Änderungen an der Bauausführung des Lokomotivkastens, der nun zwei durchgehende Seitengänge erhielt. Außerdem mußte die Länge über Puffer auf 16 400 mm vergrößert werden. Beim Betrieb während der Sommermonate und beim Einsatz der Lokomotiven im Güterzugdienst, läßt sich die Leistung des Heizdiesels über einen Einspeisewandler in das Getriebe einleiten und im Fahrbetrieb nutzen.

Als Antriebsmaschine wurde die schwere Serienausführung MTU MB 16 V 652 TB mit 1900 PS verwendet, die sich bereits in der V 160 bewährt hatte. Die drei Prototypen der Reihe V 162 waren nur für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h zugelassen, die jener der V 160 entsprach. Nach einer eingehenden Erprobung der drei Fahrzeuge und nach Auswertung der gewonnenen Erfahrungen und Ergebnisse, lieferte Krupp im Jahre 1968 insgesamt 12 Vorserienmaschinen, die nun die Betriebsnummern 217 011 bis 022 erhielten. Neue Strömungsgetriebe mit zwei Wandlergängen ließen, bei sonst unveränder-

tem Antrieb, eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf 130 km/h zu. Die Zugheizanlage, eine Gemeinschaftsentwicklung der Firmen AEG, BBC und SSW, entspricht weitgehend jener der V 169 003. Der für die Heizenergie erforderliche Drehstromgenerator ist direkt an den Hilfsdieselmotor angeflanscht. Seit dem 1. Januar 1968 werden die Prototypen mit den Betriebsnummern 217 001 bis 003 geführt. Zu einem Serienbau der Reihe 217 kam es nicht.

Die Baureihe 215

Gegen Ende der sechziger Jahre war die Ausmusterung von Dampflokomotiven schon weit vorangeschritten. Dies führte bald zu einem weiteren Bedarf an leistungsfähigen Diesellokomotiven. Inzwischen war schon eine große Zahl von Maschinen der Reihe 216 mit Dampferzeugern für die Zugheizung eingesetzt. Die Fahrzeuge der Baureihe 217 mit elektrischer Zugheizung wurden noch erprobt und die ersten Exemplare der daraus abgeleiteten Reihe 218 befanden sich im Jahre 1968 noch im Bau. Die Deutsche Bundesbahn entschloß sich nun dazu, eine Vorserie von 10 Lokomotiven der Reihe 215 mit einer Dampfheizanlage bei Krupp in Auftrag zu geben. Die ersten vier Maschinen hatten noch eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h. Ab der Betriebsnummer 215 005 verfügten die Fahr-



Bild 6: Dies ist die erste Großdiesellokomotive mit elektrischer Zugheizung. Die Lok mit der alten Betriebsnummer V 162 001 war beim Bw Mühldorf der BD München beheimatet. Seit 1968 trägt die Maschine die neue Betriebsnummer 217 001.
Foto: BZA München, Sammlung Obermayer

Bild 8: Die vier leeren Müllcontainer, die die 217 002 bei Bindlach unweit von Bayreuth in Richtung Neuenmarkt-Wirsberg zieht, sind für Kulmbach bestimmt (Oktober 1983).
Foto: A. Ritz





Bild 9: Die 215 102 fährt im Juni 1981 mit einem Eilzug Richtung Tuttlingen bei Gutenstein in Kürze in einen der zahlreichen Tunnel der Strecke Sigmaringen – Tuttlingen ein. **Foto: A. Ritz**



Bild 10: Auch die Strecke Backnang – Schwäbisch Hall-Hessental ist landschaftlich sehr reizvoll. Die 215 086 hat hier einen Eilzug am Zughaken. **Foto: J. Nelkenbrecher**

zeuge dann über eine hydrodynamische Bremse und konnten nun für 140 km/h zugelassen werden. In den 10 Vorserienlokomotiven, die bis zum Jahre 1969 geliefert wurden, sollte der von der MAN entwickelte 12-Zylinder-Dieselmotor vom Typ V 6 V 23/23 TL mit einer Nennleistung von 2 150 bis 2 500 PS erprobt und mit den anderen Serienmotoren der V 160 verglichen werden. Nachdem diese 10 Fahrzeuge dem Bw Ulm zur Erprobung im Streckendienst zugewiesen waren, bestellte die Deutsche Bundesbahn zum Jahreswechsel 1968/69 weitere 140 Maschinen der Baureihe 215, die dann in den Jahren 1970 und 1971 in Dienst gestellt wurden. Alle Fahrzeuge waren wieder mit Heizkesseln des Systems Vapor-Heating ausgerüstet, die von der Firma Hagenuk in Lizenz gebaut wurden. Als Fahrmotoren wurden die bewährten 16-Zylinder-Maschinen mit einer Leistung von 1 900 PS verwendet. Nur bei den letzten Maschinen entschied man sich für den inzwischen ausgereiften 12-Zylinder-Dieselmotor der MTU mit einer Nennleistung von 2 500 PS. Da alle Lokomotiven über eine hydrodynamische Bremse verfügten, konnten die Serienfahrzeuge mit den Betriebsnummern 215 011 bis 250 für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h zugelassen werden.



Bild 11: Kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof Thiergarten, an der Donautalbahn Ulm – Tuttlingen gelegen, überquert die 215076 die Donau (Juni 1981).

Foto: A. Ritz

Bild 12: Im März 1982 war der Bahnhof Warthausen noch besetzt, die Schmalspurbahn nach Ochsenhausen wurde noch im Güterverkehr betrieben. Die Köf III rangiert mit den Wagen aus Ochsenhausen, die sie in wenigen Minuten nach Biberach bringen wird, während die Ulmer 215002 mit einem Durchgangs-Güterzug nach Friedrichshafen durch den Bahnhof braust.

Foto: A. Ritz





Bild 13: Die Beförderung der Eilzüge von München nach Bayrischzell gehört zu den Aufgaben der Mühldorfer 218. Im März 1983 hat die 218 389 den Bahnhof Darching in Richtung Bayrischzell verlassen. Da heute auf dieser Strecke nur noch Wendezuggarnituren eingesetzt werden, entfällt das früher notwendige Umsetzen der Lokomotive im Kopfbahnhof Schliersee. Ab Schliersee wird die 218 389 ihren Eilzug bis nach Bayrischzell schieben.
Foto: A. Ritz

Die Baureihe 218

Mit dem Bau der Lokomotiven der Baureihe 217 war der Übergang von der Dampfheizung zur elektrischen Zugheizung vollzogen worden. Die technischen Probleme waren gemeistert, der Einbau von zwei großen Dieselmotoren mit zusammen 28 Zylindern erschien für die Zukunft aber als zu aufwendig. Neue Perspektiven ergaben sich, als der neue 12-Zylinder-Dieselmotor der MAN serienreif war. Seine Leistung von 2 500 PS reichte aus, um den Heizgenerator über eine Gelenkwelle aus dem Flüssigkeitsgetriebe vom Fahrmotor aus anzutreiben. Neben dem MAN-Motor V 6 V 23/23 TL stand außerdem noch die von der Gruppe Maybach-Mercedes-Benz entwickelte Antriebsmaschine MC 12 V 956 TB mit derselben Leistung zur Verfügung.

In ihrer Bauausführung entsprachen die Lokomotiven weitgehend jenen der Reihe 217. Die Fahrzeuge haben ebenfalls zwei Seitengänge und eine neue Kühleranlage in A-Form. In den Jahren 1968 und 1969 lieferte Krupp zunächst eine Vorserie mit den Maschinen 218 001 bis 012, die eine verbesserte hydrodynamische Bremse erhalten hatten. Ausgehend von der Stammbauart V 160, führte die Entwicklung in einem Zeitraum von 15 Jahren über mehrere Varianten schließlich zum Bau der Serienlokomotiven der Baureihe 218. Diese Fahrzeuge für den Einsatz vor schweren Reise- und Güterzügen, vereinigten in ihrer Bauausführung all jene Erfahrungen, die beim Bau und der Erprobung der Reihen 215, 216, 217, 219 und 210 gewonnen wurden. Die Länge über Puffer beträgt 16 400 mm. Der serienmäßige Einbau der verbesserten hydrodynamischen Bremse erlaubte die Festsetzung

der Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h. Als Antriebsaggregate dienen die 12-Zylinder-Viertakt-Dieselmotoren mit Aufladung und Ladeluftkühlung von MAN und Maybach-Mercedes, die von der MTU gefertigt werden und die über eine Nennleistung von 2 500 PS verfügen.

Nach Abschluß der mit den zwölf Vorauslokomotiven durchgeführten Betriebserprobung, lief die Serienfertigung der Baureihe 218 im Jahre 1971 an. Am Bau der insgesamt 399 Lokomotiven mit den Betriebsnummern 218 101 bis 499 waren die Firmen Krupp, Krauss-Maffei und Rhein Stahl-Henschel beteiligt.

Später, nach dem Ausbau der Gasturbinen, wurden der Baureihe 218 auch noch die acht Lokomotiven der Reihe 210 zugewiesen. Diese Maschinen werden in einem noch folgenden Beitrag über die Baureihe 210 gesondert behandelt.

Der Betriebseinsatz der Lokomotiven

Mit den einmotorigen Großdiesellokomotiven der Baureihen 215 bis 218 ist es der Deutschen Bundesbahn gelungen, bis zum Ende des Jahres 1977 alle Dampflokomotiven abzulösen. Beim Einsatz im mittelschweren Dienst kommt der Betriebsdienst meist mit Einfachtraktion aus. Schwere Züge verlangen aber oft die Bespannung mit zwei Maschinen in Doppeltraktion. Hierzu zählen vor allem die schweren Güterzüge in den Regionen mit starken Steigungen. Auch die Schnellzüge zwischen Stuttgart und Hof werden fast ausnahmslos von zwei Maschinen der Baureihe 218 befördert.

Mit der Ausweitung des elektrischen Streckennetzes kam es in den letzten Jahren zwangsläufig zu verschiedenen Umbeheimatungen der Diesellokomotiven und zur Konzentration einzelner Baureihen in bestimmten Bahnbetriebswerken. So ist zum Beispiel das Bw Ulm 1 seit längerer Zeit zu einer Hochburg der Baureihe 215 geworden. Fahrzeuge dieser Bauart findet man außerdem noch in Aschaffenburg, Düren, Köln 1, Krefeld und Trier. Im Norden der Bundesrepublik dominieren die Maschinen der Baureihe 216, vor allem in Braunschweig, Kassel und Oldenburg. Sämtliche 15 Lokomotiven der Baureihe 217 sind beim Bw Regensburg 1 beheimatet.

Auf insgesamt 10 Bahnbetriebswerke verteilen sich die noch vorhandenen 410 Fahrzeuge der Baureihe 218.0-4. Hochburgen von Lokomotiven dieser Bauart sind Flensburg, Regensburg 1, Kempten, Lübeck und Mühldorf in Oberbayern. Maschinen der Reihe 218 sind darüberhinaus auch noch bei den Betriebswerken Kaiserslautern, Hagen 1, Haltingen, Braunschweig 1 und Karlsruhe 1 beheimatet. Von den Serienlokomotiven der Baureihen 215 bis 218 mußten die Fahrzeuge 215 112 und 218 243 nach schweren Unfallschäden aus dem Verkehr gezogen und verschrottet werden.

Alle Diesellokomotiven der Deutschen Bundesbahn hatten ursprünglich die einheitliche weinrote Farbgebung. Bei Erneuerung des Anstrichs werden die Maschinen zweifarbig ozeanblau/beige gespritzt. Die letzten Bauseerien der Reihe 218 wurden bereits mit dieser Lackierung in Dienst gestellt. Eine Ausnahme bildet nur die 218 217, die als einziges Exemplar die TEE-Farben rot/beige trägt.

HO



Bild 14: Für die zum Schiebedienst auf der Steilrampe Hartmannshof – Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg) benötigten Lokomotiven wurde in Neukirchen ein Rundschuppen mit Drehscheibe errichtet. Am 22. April 1975 rollt die 218217 über die Drehscheibe in den Bahnhof. **Foto: J. Nelkenbrecher**

Bild 15: Die Bahnbetriebswerke Flensburg und Lübeck beheimenten die in Schleswig-Holstein eingesetzten Diesellokomotiven der Baureihe 218. Die 218 178 wurde am 25. August 1974 bei einer Lz-Fahrt über die Rendsburger Hochbrücke im Bild festgehalten. **Foto: J. Nelkenbrecher**



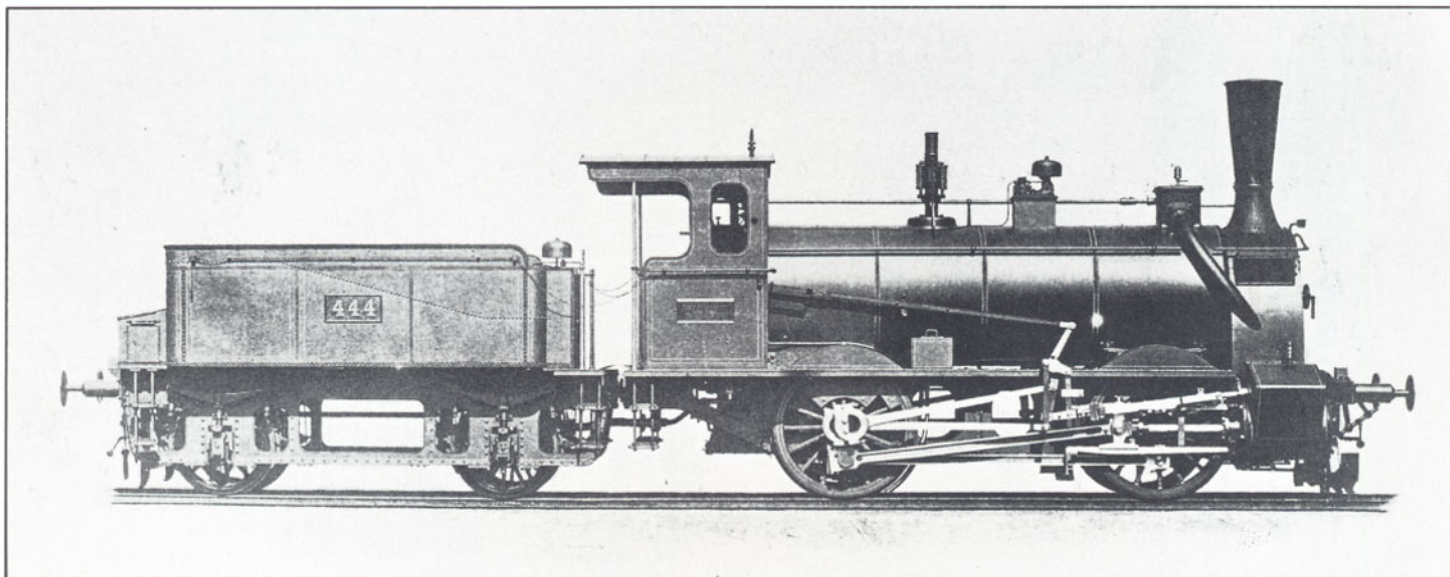


Bild 1: Diese B-gekuppelte Lokomotive der Kgl. Ostbahn wurde 1879 von Borsig (Fabriknummer 3693) gebaut. Bei der Kgl. Ostbahn trug sie die Betriebsnummer 444, 1880 wurde sie in Bromberg 559 umgezeichnet. 1895 erhielt sie die Betriebsnummer Danzig 559 und 1899 schließlich die Betriebsnummer Stettin 559. Foto: Sammlung Rauter

Ein Rückblick auf die alten preußischen Güterzug-Lokomotiven

Tabelle 1: Einige Strecken mit „sekundärem Betrieb“ im Jahre 1897, alle mit 3 Zugpaaren je Tag:

	km	etwa gleiche Länge wie
Schneidemühl – Stargard	134	München – Kempten
Schneidemühl – Belgard (über Neustettin)	134	
Königsberg – Labiau – Tilsit	126	Hannover – Lüneburg
Insterburg – Lyck	119	Köln – Hamm (Westfalen)
Allenstein – Soldau	84	Hannover – Löhne
Kreuz/Ostbahn – Rogasen	74	Hamburg-Altona – Neumünster

Jedermann hierzulande weiß, was count down bedeutet. Lassen Sie uns auch einmal „down counten“! Mit dem Beitrag im letzten Eisenbahn-Journal (3/84) ging es kontinuierlich über die davorliegenden Journalausgaben von der G 9, G 8, G 7 usw. zurück bis zur G 3 hinunter. Diese Zeilen sollen nun der G 2 und G 1 gewidmet sein!

In diesen Gruppen sind im Jahre 1906 Bauarten gleichen Verwendungszweckes und etwa gleicher Leistung zusammengefaßt worden – ohne Rücksicht auf Bauart (z. B. Treibachs-anordnung) und Alter. Jede Bauart der Gruppen G 1 und G 2 soll nun in unserem Bericht durch ein Beispiel vorgestellt werden.

Die G 1-Gruppe

Um 1880 gab es im Osten des preußischen Staates, im Bereich der KED Bromberg, viele Bahnen mit ganz erheblichen Streckenlängen, aber trotzdem „sekundärem Betrieb“. Sie führten durch gering bevölkerte Gebiete ohne nennenswerte Industrialisierung; den allgemeinen Verkehr versahen wenige Zugpaare, meist drei Züge, die zugleich dem Personen- wie dem Güterverkehr dienen sollten (siehe Tabelle 1). Was lag nun näher, als für diese Strecken eine leichte Lokomotive in Dienst zu stellen, eine G, für die das G hier jedoch eher als Gemischtzug-Lokomotive zu übersetzen wäre?

Eine Tenderlokomotive? Wegen der geringen Vorräte an Kohle und Wasser war sie damals ungeeignet.

So beschaffte die Kgl. Ostbahn im Jahre 1878 eine 2/2-gekuppelte Bauart mit Schlepptender, wie sie sich bereits in Oldenburg bewährt hatte.

Den 10 Maschinen aus dem Jahre 1878 folgten weitere 34 im darauffolgenden Jahr (siehe auch Tabelle 2).

Unter den einfachen Verhältnissen ihres Bezirkes bewährten sich diese kleinen und einfachen Maschinen durchaus gut. Das Netz der nunmehrigen KED Bromberg (1880) sowie der aus ihr entstandenen KED Danzig und

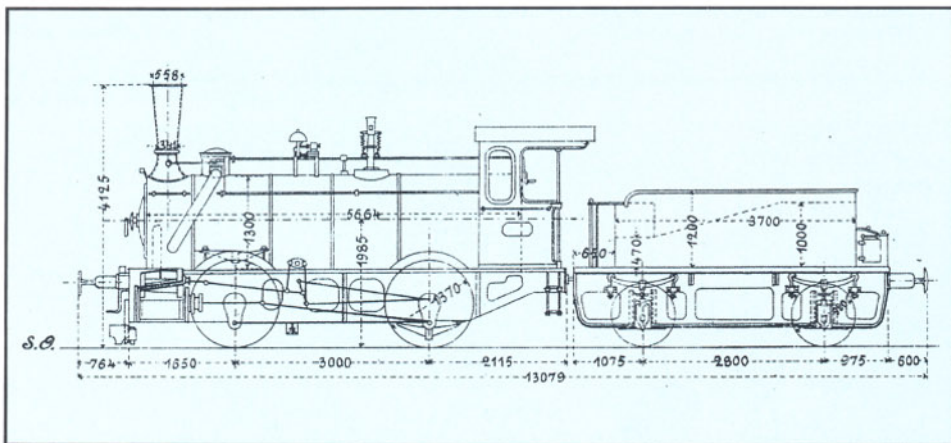
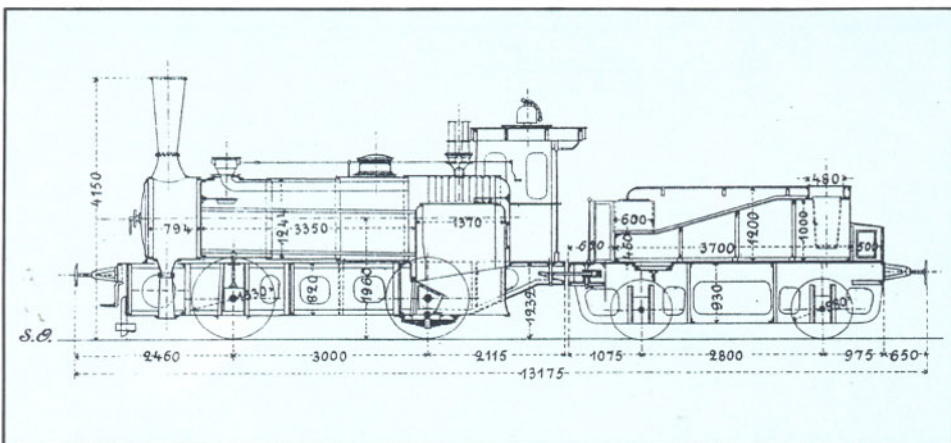


Bild 2: B-gekuppelte Gemischtzuglokomotive nach Bauart der Kgl. Ostbahn. Die Zeichnung stammt aus dem amtlichen Verzeichnis aller Lokomotiven und Tender der KED Bromberg von 1887. Zeichnung: Sammlung Rauter

Bild 3: Normale B nach Musterblatt III-3g. Die Zeichnung stammt aus dem amtlichen Verzeichnis aller Lokomotiven und Tender der KED Bromberg von 1887. Zeichnung: Sammlung Rauter



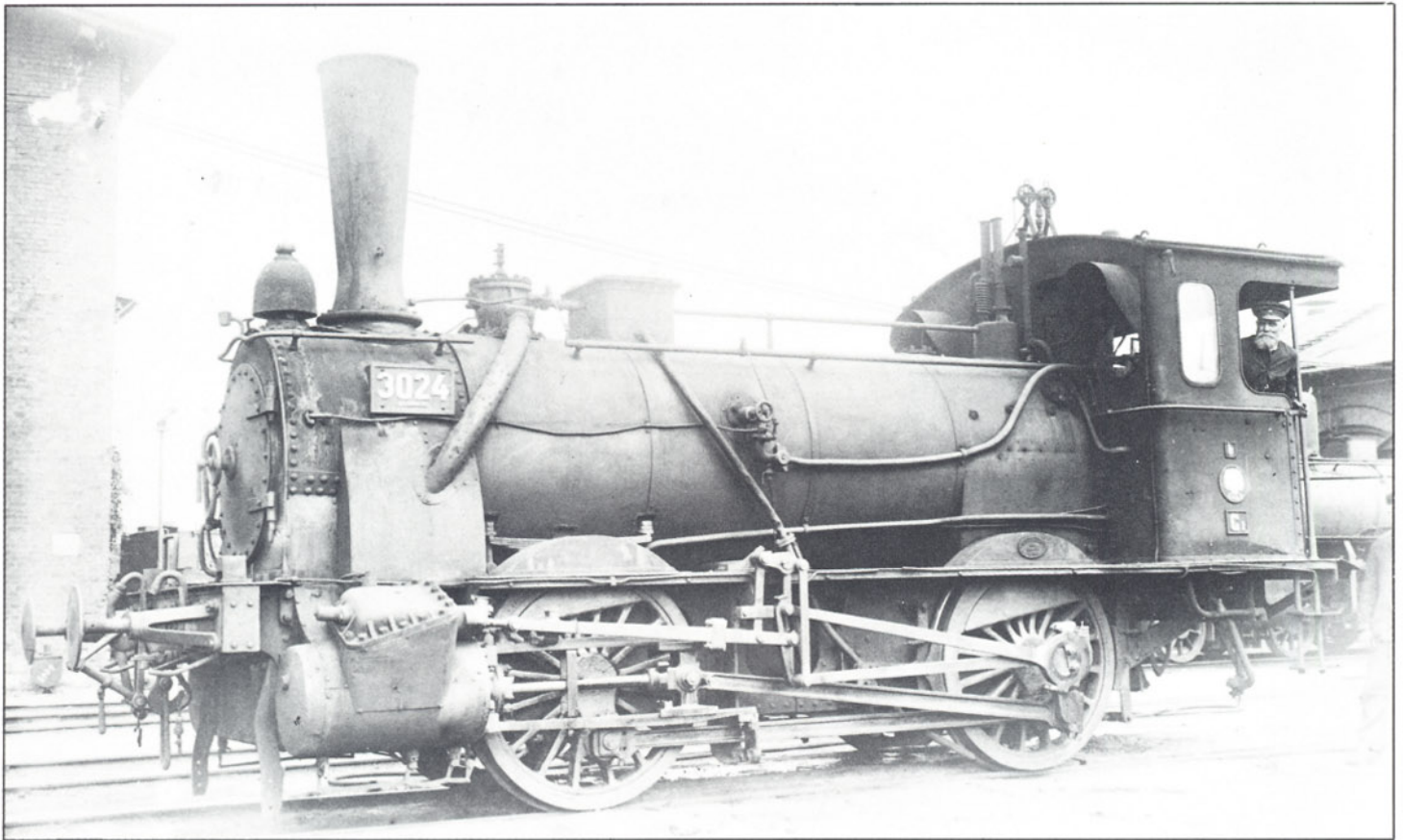


Bild 4: Die Bromberg 3024 wurde 1896 von Henschel (Fabriknummer 4409) gebaut. Sie wurde als Bromberg 583 in Dienst gestellt und 1906 in (G 1) Bromberg 3024 umgezeichnet. Die Aufnahme ist entweder im AW Bromberg oder Schneidemühl entstanden.
Foto: W. Hubert, Sammlung Rauter

Königsberg (1895) wurde im Laufe der Zeit immer enger geknüpft, und so entsann man sich anno 1897 wieder dieser braven Bauart. Wenig abgeändert, jetzt nach Musterblatt III-3g, beschaffte man von 1887 – 1898 nicht weniger als 49 Lokomotiven (siehe auch Tabelle 2).

Es wurde sogar in den neunziger Jahren eine zweite Auflage des Musterblattes aufgestellt

Bild 5: Obwohl diese von Schichau gebaute Lokomotive (Fabriknummer 434) 1887 schon an die KED Bromberg abgeliefert wurde, trug sie bis 1889 die Betriebsnummer 481 der Kgl. Ostbahn. Bis zur 1906 erfolgten Umzeichnung in (G 1) Bromberg 3012 wurde sie in den Listen von 1889 an als Bromberg 571 geführt.
Foto: Sammlung Rauter

Tabelle 2: Abmessungen der B-Schleptenderlokomotiven

	Bauart Kgl. Ostbahn Schwartzkopff 1878/985 spätere (G 1) Bromberg 3001		Normale nach M III-3 g Schichau 1887/428 (G 1) Bromberg 3006
Rost	m ²	1,46	1,45
Heizfläche	m ²	93,34	92,81
Dampfdruck	kg/cm ²	10	12
Triebwerk	mm	430/610/1370 Allan-Steuerung	375/630/1330 Allan-Steuerung
Achsdruck	t	13,48 – 13,16	12,08 – 13,55*)
Gewicht**)	t	26,64	25,63*)
KüSOK***)	mm	1985	1960
Länge mit Tender	mm	13079	13175
Geschwindigkeit	km/h	45	45
Tender	zweiachsig, 8 m ³ Wasser/2,5 t Kohle		
Bremse	Heberlein-Bremse Lechatelier-Bremse (Gegendruckbremse)		

*) Das Dienstgewicht steigt bei den letzten Lieferungen auf 28 t an

***) Dienstgewicht = Reibungsgewicht

****) Kesselmitte über Schienenoberkante

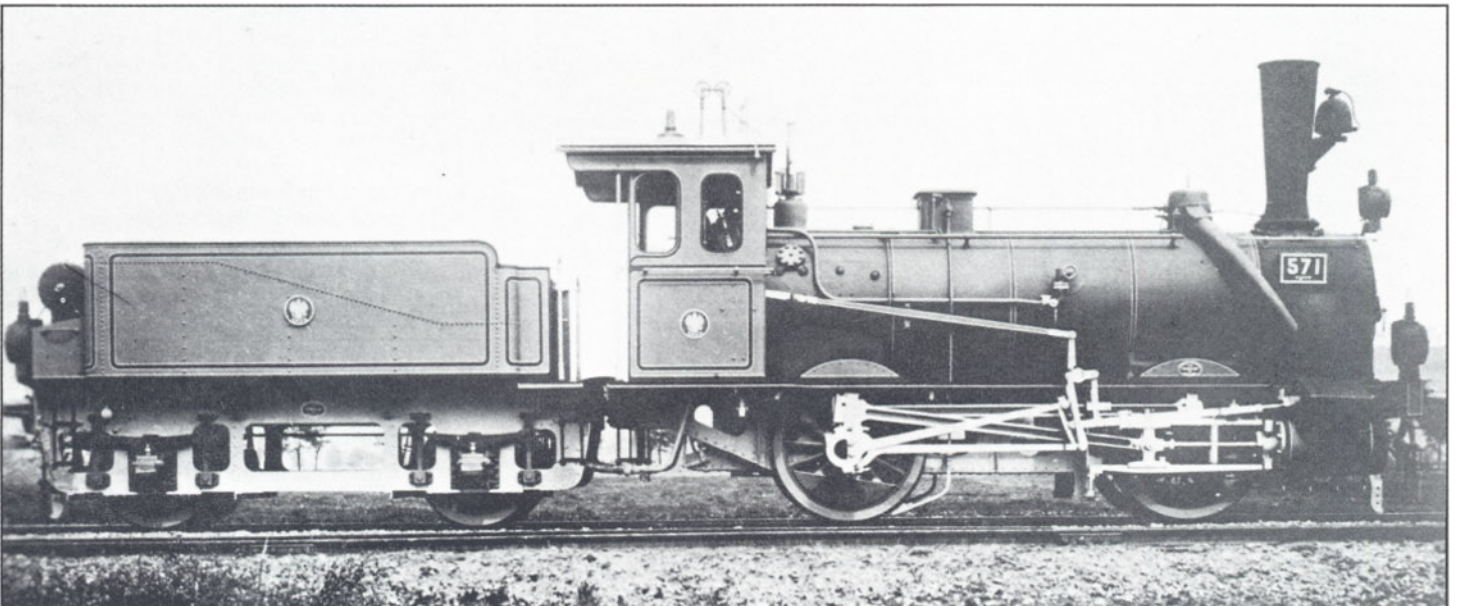


Tabelle 3: Lieferwerke und Baujahre der B-Schleppenderlokomotive

	Bauart		Normale nach M III-3 g:					Summe Kgl. Ostb.	Summe nach M III-3g
	1878	1879	1887	1895	1896	1897	1898		
Schwartzkopff 10								10	
Hanomag	8							8	
Hohenzollern	4				5			4	+
Wöhler	8							8	
Schichau	6		7	14			8	6	+
Borsig	8							8	
Henschel					12				
	10	34	7	14	17	8	3	44	+
	inges.	44					inges.	49	Summe total
									93

Es wurden geliefert an (jeweils mit 1. Bezeichnung)

Bauart der Kgl. Ostbahn:	Kgl. Ostbahn	
Sw 1878/ 982 – 991		406 – 415
Ha 1879/1440 – 1447		416 – 423
Hz 1879/ 106 – 109		424 – 427
Wö 1879/ 704 – 711		428 – 435
Si 1879/ 260 – 265		436 – 441 *)
Bo 1879/3691 – 3698		442 – 449 *)

(44 Lokomotiven)

„normale“ Bauart nach M III-3 g:

	KED Bromberg	KED Königsberg	KED Danzig	
Si 1887/ 428 – 434	565 – 571 **)			
Si 1895/ 749 – 752	572 – 575			
Si 1895/ 786 – 790			565 – 569	
Si 1895/ 791 – 795		545 – 549		
He 1896/4402 – 4413	576 – 587			
Hz 1896/ 894 – 895		550 – 551		
Hz 1896/ 896 – 898			570 – 572	
Si 1897/ 864 – 869		552 – 557		
Si 1898/ 909 – 910			573 – 574	
Si 1898/ 911 – 913	588 – 590			
	26	+13	+10	= 49 Lokomotiven

insgesamt 93 Lokomotiven

*) die Maschinen Danzig 555 – 560 aus diesen Lieferungen wurden 1899 mit gleicher Nummer an KED Stettin überwiesen.

***) obwohl 1887 bereits KED Bromberg, noch als K. Ost 475 – 481 bestellt und geliefert.

1905/1906 wurden in die Gruppe G 1 eingeordnet:

Bauart Kgl. Ostbahn	KED Bromberg	KED Danzig	KED Königsberg
Sw 1878/ 985	3001		
Sw 1878/ 988 – 991	3002 – 3005		
Ha 1879/1442 – 1443			3045 – 3046
Ha 1879/1445 – 1446			3047 – 3048
Wö 1879/ 704 – 705			3049 – 3050
Wö 1879/ 706 – 707		3042 – 3043	
Wö 1879/ 709 – 710		3044 – 3045	
Si 1879/ 261 – 263		3046 – 3048	
Bo 1879/3695 – 3696		3049 – 3050	
	5	+9	+6
			= 20 Lokomotiven

Normale nach M III-3g

Si 1887/ 428 – 434	3006 – 3012		
Si 1895/ 749 – 752	3013 – 3016		
Si 1895/ 786 – 790		3001 – 3005	
Si 1895/ 791 – 795			3001 – 3005
He 1896/4402 – 4413	3017 – 3028		
Hz 1896/ 894 – 895			3006 – 3007
Hz 1896/ 896 – 898		3006 – 3008	
Si 1897/ 864 – 896			3008 – 3013
Si 1897/ 909 – 910		3009 – 3010	
Si 1898/ 911 – 913	3029 – 3031		
	26	+10	+13
			= 49 Lokomotiven

Summe beider Bauarten: 69 (G 1)-Maschinen

(Dampfdom anstatt des Reglers) – doch es kam zu keiner Auftragsvergabe. Man bedenke, daß auf den großen Strecken bereits viel stärkere 1C- und D-Maschinen dampften! Im Jahre 1906 reihte man unsere Bauart in die G 1-Gruppe ein mit der Reihennummer 3001 ff. Insgesamt 20 der 44 Ostbahn-Maschinen und alle „normalen“ (49) erhielten die Neu-Bezeichnung. (Lieferliste und Baujahre sowie Einordnung in die Gruppe G 1 siehe Tabelle 3). Diese kleine G 1 hatte mit der Jahrhundertwende ihre beste Zeit hinter sich und übernahm nun nach und nach untergeordnete Dienste. Die Deutsche Reichsbahn übernahm keine mehr von ihnen.

Leider sind keine Stationierungen der G 1 bekannt. Der Verfasser hat die Loks allerdings noch 1923 beobachten können; zwar kalt abgestellt, aber in guter Gesellschaft mit der S 10¹ und G 8¹ und vielen anderen im Bf. Dirschau. Es ist freilich kaum anzunehmen, daß die Polnischen Staatsbahnen (PKP) sie wieder in Dienst gestellt hätten. So ist diese G 1 vergessen, wie weithin auch ihre Heimatbezirke, und die Modellbahn-Firmen sind verständlicherweise bisher achtlos an ihr vorübergegangen!

Die G 2-Gruppe

Die meisten Maschinen dieser Gruppe sind C-Güterzuglokomotiven, unter diesen sogar „normale“ (die den Normalien entsprechen), die man in Frankfurt aber nicht als G 3 einstufen wollte (siehe Tabelle 4).

Nun noch diese B 1-Bauart, von der die Preussischen Staatseisenbahnen angeblich nur 10 Maschinen beschafft haben sollen? Indessen handelt es sich hier nur um die letztgebauten Lokomotiven dieser früher weitverbreiteten B 1-Bauart. Es waren jedoch die einzigen B 1, die 1906 in der G 2-Gruppe einen Platz fanden¹⁾.

Im Jahre 1887 hat die Schleswig-Holsteinische Marschenbahn („Westküstenbahn“) ihre Strecke bis an die damalige dänisch-deutsche Grenze bei Hvidding ausgedehnt. Sie beschaffte nun, um den Anforderungen des Betriebes zu genügen, 9 B-Maschinen mit einem Treibraddurchmesser von 1730 mm und 11 der Achsstellung B 1 mit 1580 mm, die Henschel 1888 und 1889 lieferte (siehe auch Tabelle 5). Die Maschinen bewährten sich gut; anscheinend so gut, daß ein Jahr nach der Verstaatlichung der „Marschenbahn“ ein Musterblatt (III-3b) aufgestellt wurde (Abmessungen siehe Tabelle 5), so wenig brauchbar andererseits, daß von 1889 bis 1892 insgesamt nur 10 Maschinen nach diesem Musterblatt beschafft wurden (siehe Tabelle 6).

Diese B 1 war offensichtlich für den Güterzugdienst gedacht, sollte aber auch vor leichten Personenzügen sowie Güterzügen mit Personenbeförderung (GmP) eingesetzt werden können. Die Abmessungen der „Marschenbahn“-Lokomotiven und die der „normalen“ Bauart stimmten weitgehend überein. Ebenfalls baugleich sind die 24 B 1-Maschinen der Ostpreussischen Südbahn Königsberg – Lötzen – Lyck²⁾. Die Nummer 82 dieser Bahn, spätere (P 2) Königsberg 1574, Union 1901, F.-Nr. 1142, war die letztgebaute B 1 in Deutschland.

Es entsprach dem „GmP“-Charakter dieser Bauart, daß sie in Königsberg als P 2 bezeichnet wurde, bei der KED Altona als G 2 und daß sie im hannoverschen Bezirk von P 3 (!) auf G 2 umgezeichnet wurde.

Im Jahre 1920 bringt die Wiener „Lokomotive“ eine Notiz, daß Kesselgewicht und Reibung dieser Bauart auch im Flachland nur noch für Nebenbahnen ausreichten.

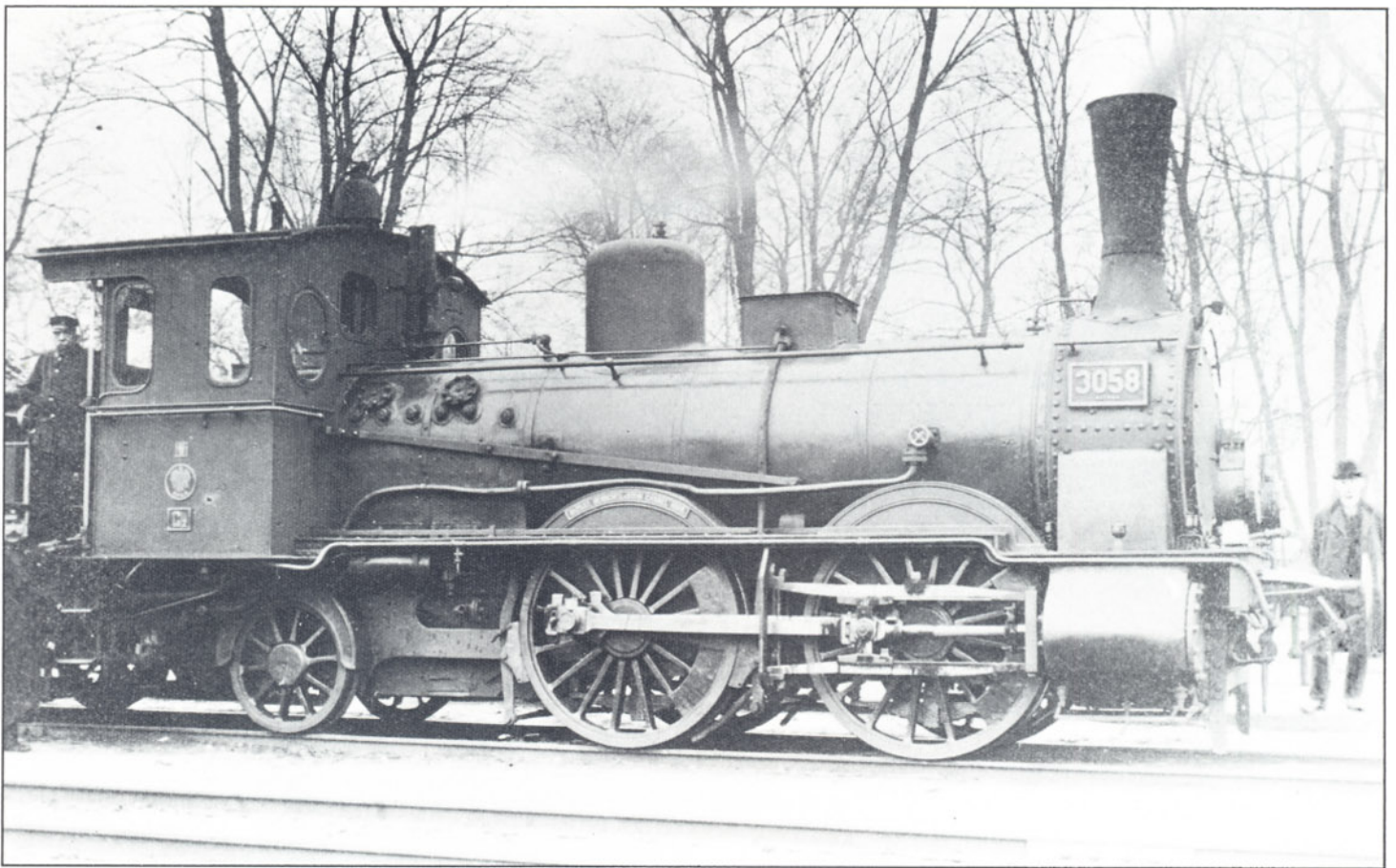


Bild 6: Diese Lokomotive, gebaut 1888 von Henschel (Fabriknummer 2537) gehörte bis 1890 als „Langenhorn“ der Holsteinischen Marschenbahn. Von 1890 bis 1906 trug sie die Bezeichnung Altona 675, ab 1906 (G 2) Altona 3058. Sie wurde um 1920 ausgemustert. Das Foto wurde am 10. Juni 1916 von Herrn Kurt Pierson, dem weithin bekannten Eisenbahnhistoriker sowie Autor zahlreicher Bücher über das Eisenbahnwesen in Preußen, aufgenommen.
Foto: K. Pierson, Sammlung Rauter

¹⁾ Ältere B 1 der Oberschlesischen E sind (19!) bei der KED Breslau als G 2 eingestuft worden, aber (8) bei der KED Kattowitz als G 1.

KED Hannover hatte 3 alte B 1 der Berlin-Hamburger Eisenbahn übernommen, die 1906 als (G 2) Hannover 3051 – 3053 geführt wurden/werden sollten, denn die 3051/1 (!) ist bereits 1905/06 aus den Listen gestrichen worden.

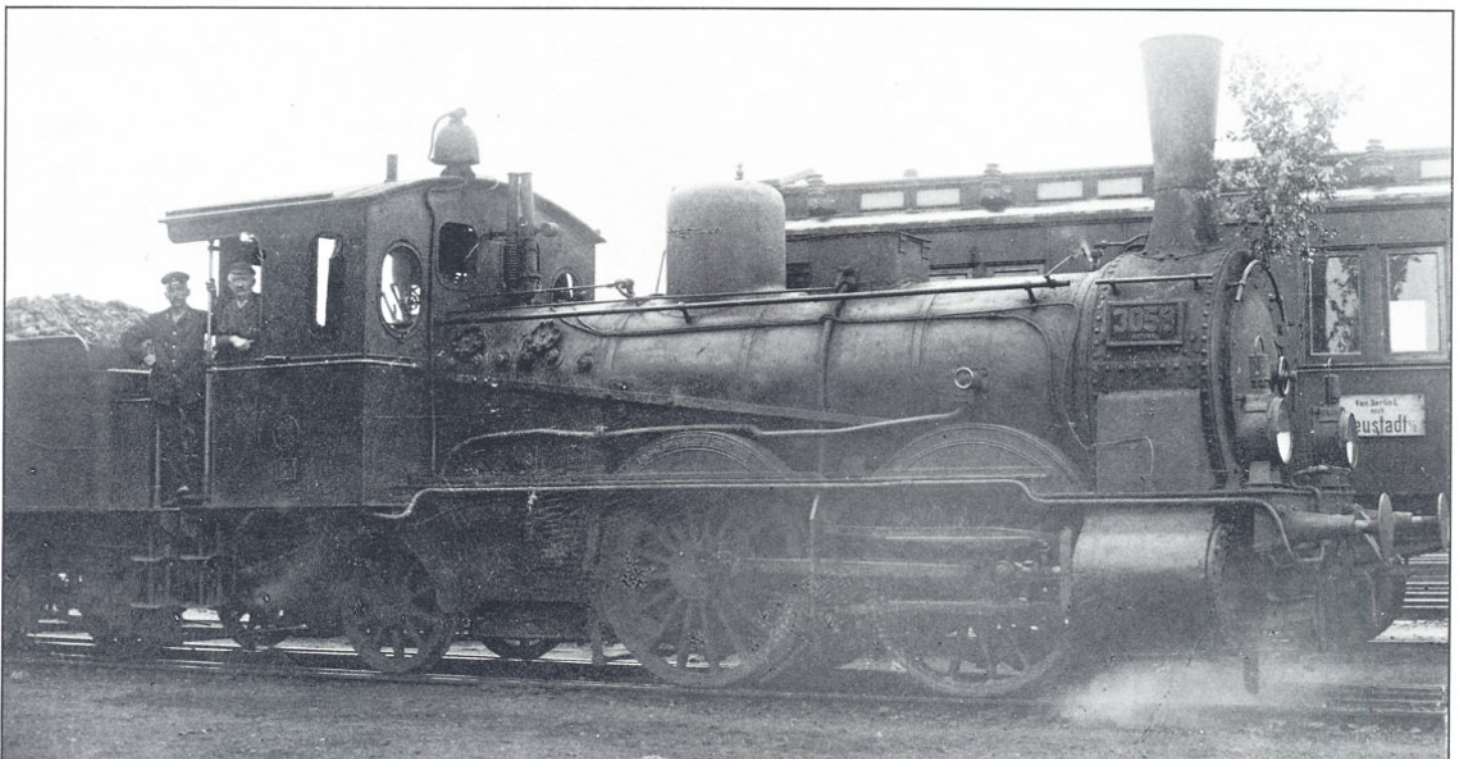
²⁾ Die B 1 der Ostpreußischen Südbahn reichte mit ihrer Geschwindigkeit von 65 km/h ganz gewiß aus, hatte doch der „beste“ Zug – Aufenthalte von mehr als 2 Minuten abgerechnet – die nicht gerade aufregende Geschwindigkeit von 41,2 km/h.

Alle 24 B 1 der Ostpreußischen Südbahn sind in den Jahren 1890 – 1901 von der Union geliefert worden. 6 von ihnen sind nach 1922 ausgemustert worden.

Tabelle 4: Die Normal-Lokomotiven nach den alten Musterblättern M 13 und M 14:

Vu	1878/ 770 – 775	→ (G 2) Frankfurt	3060 – 3065	M 14	Außensteuerung
Ha	1878/1386 – 1394	→ (G 2) Frankfurt	3066 – 3074		
Sw	1883/1279 – 1282	→ (G 2) Frankfurt	3075 – 3078		
He	1879/1001	→ (G 2) Frankfurt	3079	M 13	Innensteuerung
Ha	1878/1395	→ (G 2) Mainz	3091		
Ha	1878/1397 – 1398	→ (G 2) Mainz	3092 – 3093		

Bild 7: Auch diese Aufnahme entstand bei einem Pfingstausflug nach Neustadt an der Dosse am 10. Juni 1916 (siehe auch Bild 6).
Foto: K. Pierson, Sammlung Rauter



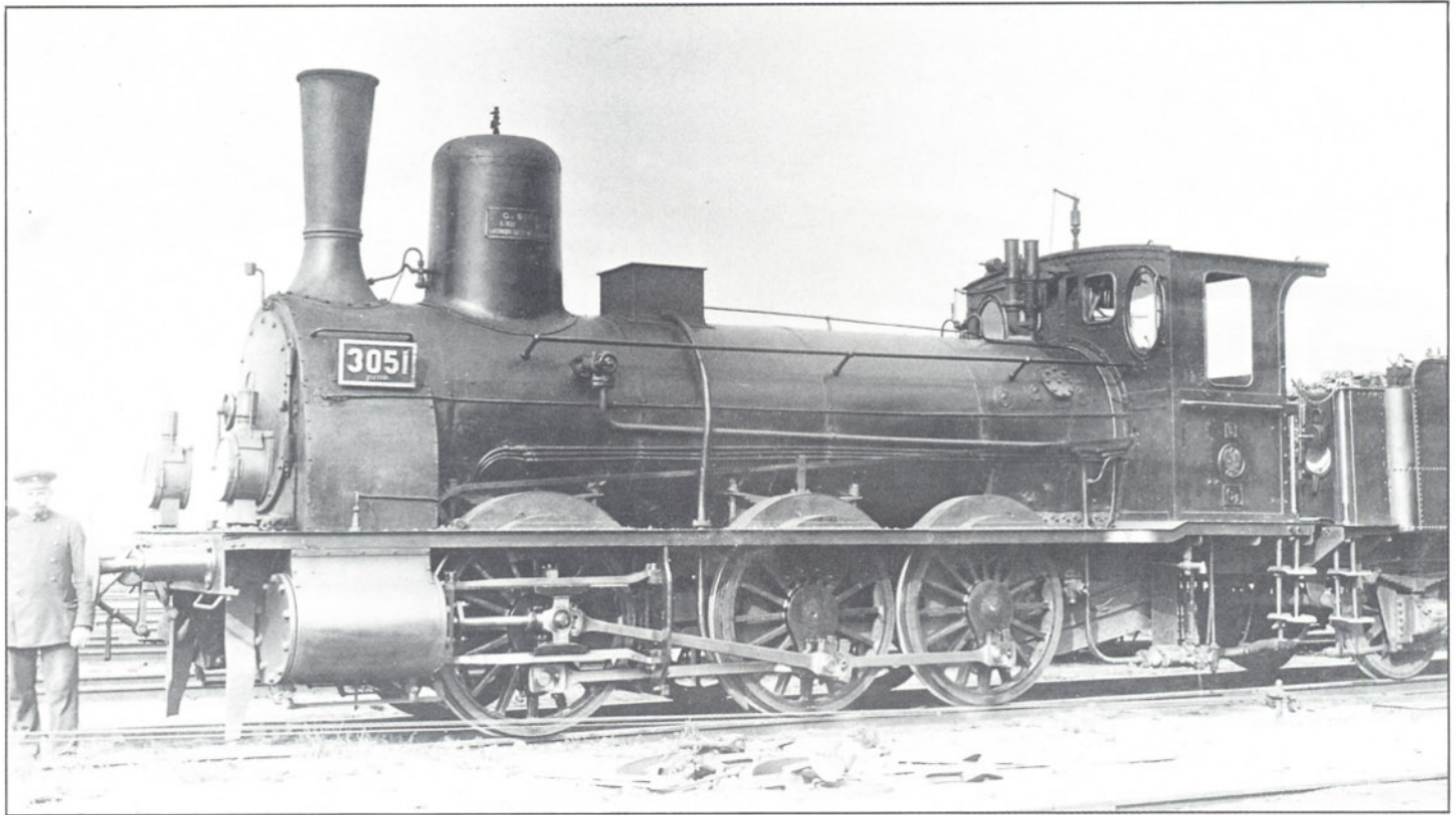


Bild 8: Eine andere G 2 sollte nicht vergessen sein, auch wenn sie einer G 3 zum Verwechseln ähnlich sieht. Diese Maschine gehört zu den C-„Normallokomotiven“ der Kgl. Ostbahn. Von diesem Typ hat allein die G. Sigl'sche Lokomotivfabrik in Wien und Wiener Neustadt 20 Stück geliefert. Auch die abgebildete Lok wurde von Sigl gebaut, und zwar im Jahre 1874 (Fabriknummer 1938). Die Abmessungen ihres Triebwerkes in mm: 445/628/1345. Der Dampfdruck betrug 10 kg/cm². Nach ihrer Ablieferung erhielt sie bei der Kgl. Ostbahn die Betriebsnummer 611. Ab 1880 wurde sie als Bromberg 912 geführt, 1895 in Stettin 912, 1902 in Stettin 972 und 1906 in (G 2) Stettin 3051 umgezeichnet. Ihre Ausmusterung erfolgte 1920 im AW Eberswalde. **Foto: W. Hubert, Sammlung Rauter**

Die Altonaer G 2 haben noch über den Ersten Weltkrieg hinaus Dienst getan, wohl auch

noch im P- und GmP-Dienst sowie im Verschiebedienst. Die Deutsche Reichsbahn hat insgesamt 8 Lokomotiven, davon 3 der „Marschenbahn“ übernommen; sie haben bis 1922/1923 Dienst geleistet, aber keine vorläufige Nummer mehr erhalten. Der Blick in die Vergangenheit, auf all die al-

ten preußischen Naßdampf-Güterzuglokomotiven, ist hiermit abgeschlossen! Sie sind alle verschrottet, verschollen – bis auf unbekannte in Polen oder sonstwo, eine G 7 im Thüringischen, die bereits vorgestellt worden ist und – eine Saarbrücker G 3, die in der nächsten Zeit von sich reden machen wird! **H. Rauter**

Tabelle 5: Abmessungen der B 1 der Marschenbahn und der Normalen nach M III-3b

Die Zusammenfassung dürfte zulässig sein, da die Unterschiede sehr gering sind.

		spätere (G 2) Altona 3051	Union 1889/491
Rost	m ²	1,82	
Heizfläche	m ²	103,5	
Dampfdruck	kg/cm ²	12	
Triebwerk	mm	420/600/1580	(1600)
		Allan-Steuerung	
Achsdruck	t	13,8 – 13,9 – 9,5	
Dienstgewicht	t	37,2	
Reibungsgewicht	t	27,7	
Radstand	mm	4500	
Kesselmitte ü. SOK	mm	1956	
Länge mit Tender	mm	14212	
Geschwindigkeit	km/h	60	

Der Kessel gleicht dem der normalen 1 B, der späteren P 3¹.

Tabelle 6: Die 10 B 1-Maschinen der Preußischen Staatseisenbahnen nach M III-3b

He 1889/2790	Mag 500/2	→ 1905 Han 300/2	→ 1906 (P 3) Hannover 1650		
			→ uz (G 2) Hannover 3051/2		
	2791	Mag 501/2	→ 1905 Han 301/2	–	+ 1905
UK 1889/ 491	Alt	659		→ 1906 (G 2) Altona	3051 + 1921
		492			3052 + 1921
		493			3053 + 1921
		494			3054 + 1921
UK 1892/ 654	Alt	683		→ 1906 (G 2) Altona	3066 + 1921
		655			3067
		656			3068 + 1915
		657			3069

Die **B 1 der Marschenbahn** sind alle von Henschel geliefert worden, und zwar 1888 und 1889 als F.-Nr.

2534 – 2538	1890 Alt	672 – 676	→ 1906 (G 2)	3055 – 3059
2865	1890 Alt	677	→ 1906 (G 2)	3060
2914 – 2918	1890 Alt	678 – 682	→ 1906 (G 2)	3061 – 3065

Bei der Marschenbahn haben sie Namen bekommen, die sie freilich kaum geführt haben, weder „Elbe“ noch „Stör“ noch „Hever“ usw. Die 3056, 3062 und 3063 dürften erst 1922/1923 ausgerangiert worden sein.



UHRMACHERWERKZEUGE FÜR DEN EISENBAHNMODELLBAU!

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

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

fohrmann-WERKZEUGE

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

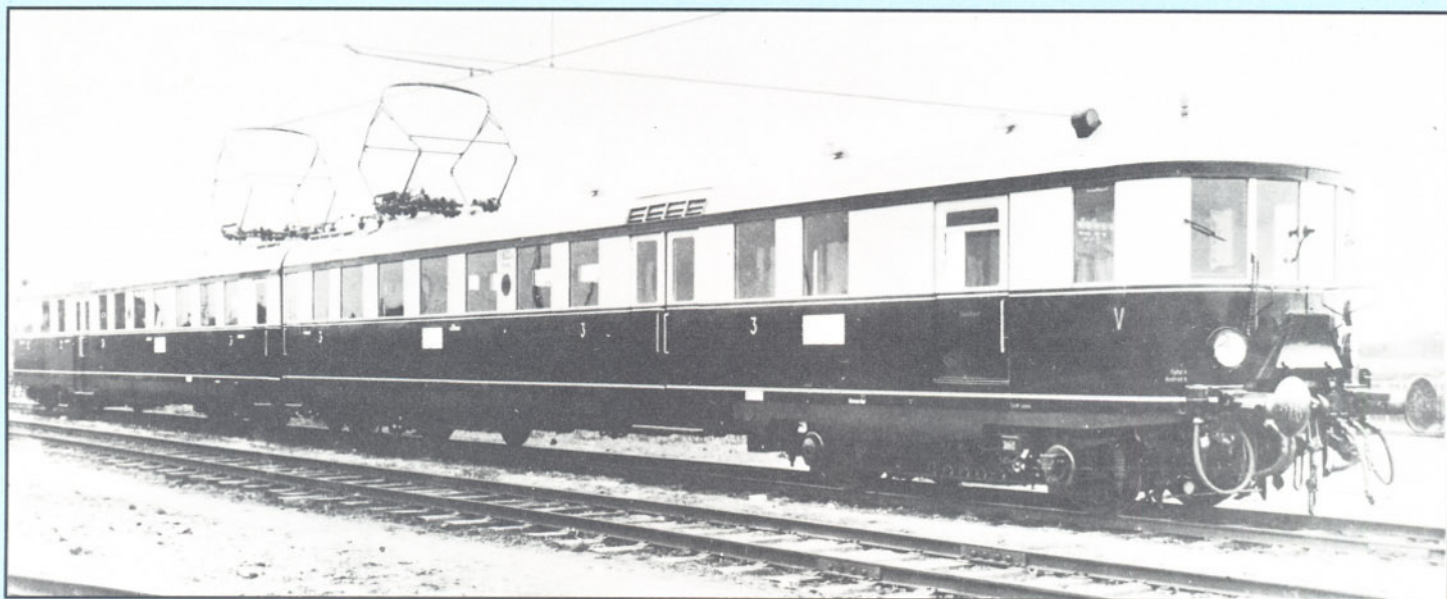


Bild 1: Der Triebwagen eT 1820 a+b der Direktion Breslau, der spätere ET 25006. Vorne ist das Gepäckabteil untergebracht, die 2.-Klasse-Abteile befinden sich hinten.

MAN baute den ET 25 für die Deutsche Reichsbahn

Im Gegensatz zu den Verbrennungstriebwagen war der Bestand an Elektrotriebwagen bei der DRG klein und überschaubar. Um so erstaunlicher ist es, daß es kaum detaillierte Veröffentlichungen zu diesem Thema gibt, sieht man einmal von den Aufsätzen im Zusammenhang mit dem Erscheinen dieser Triebfahrzeuge ab und läßt man die Datensammlungen in den Merkbüchern und im Triebwagenarchiv außer acht.

Als Beispiel mag der ET 25 gelten. Zusammen mit dem ET 11, dem ET 31 und dem ET 55 zählte der ET 25 zu den ersten Wechselstrom-Triebwagenzügen für den Fernverkehr bzw. für den Nahschnellverkehr. Allen gemeinsam waren die abgerundeten Formen und die in vielen Teilen identischen oder zumindest ähnlichen Bauelemente, besonders bei den ET 25 und ET 55. Die nach dem Krieg vollzogene „Modernisierung“ nahm den ET 25 und ET 55 viel von der ursprünglich so eleganten Form und paßte diese Fahrzeuge an den neuen Einheits-Look an, der sich inzwischen herausgebildet hatte. Nicht diese Änderungen und das spätere Schicksal sollen in den nachfolgenden Zeilen beleuchtet werden, sondern die Zeit des Baus und der Indienststellung.

Die Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg (MAN) war an der Entwicklung der Wechselstrom-Triebwagenzüge Mitte der dreißiger Jahre maßgeblich beteiligt. In Nürnberg ent-

standen der eT 1901 und 1902, also zwei der insgesamt drei gebauten Einheiten. Ab 1940 waren die beiden Triebwagenzüge als ET 11 02 und 11 03 bezeichnet. Die MAN fertigte

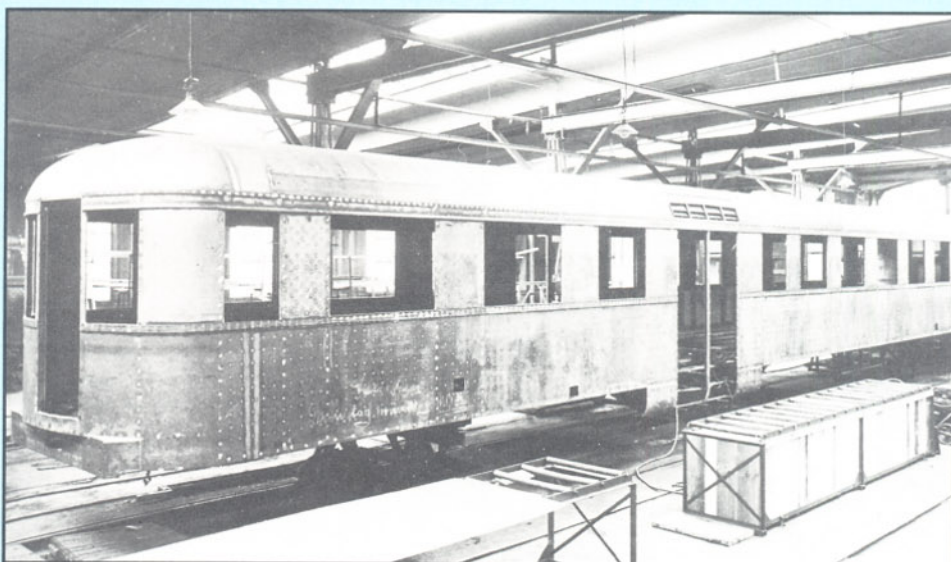


Bild 2: Wagenkasten der Reihe eT 1808–1824 während des Baues.

Bild 3: Wagenkasten der Reihe eT 1808–1824 während des Baues von innen.

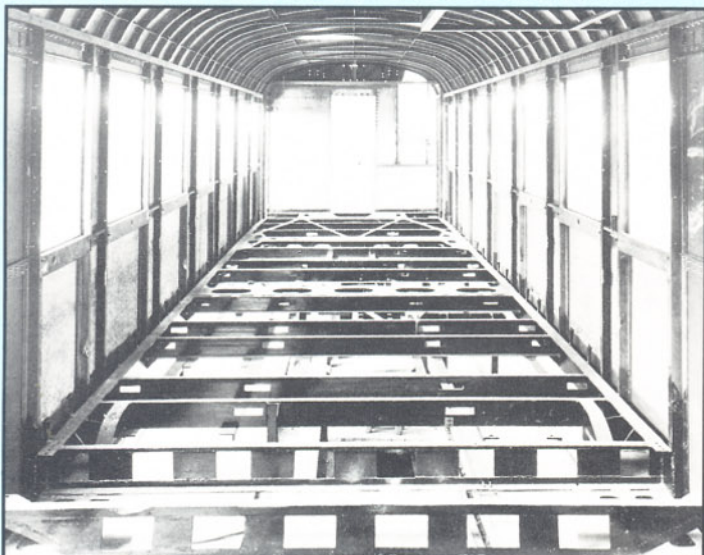


Bild 4: Blick in eines der sehr komfortablen Abteile 2. Klasse der Reihe eT 1808–1824.



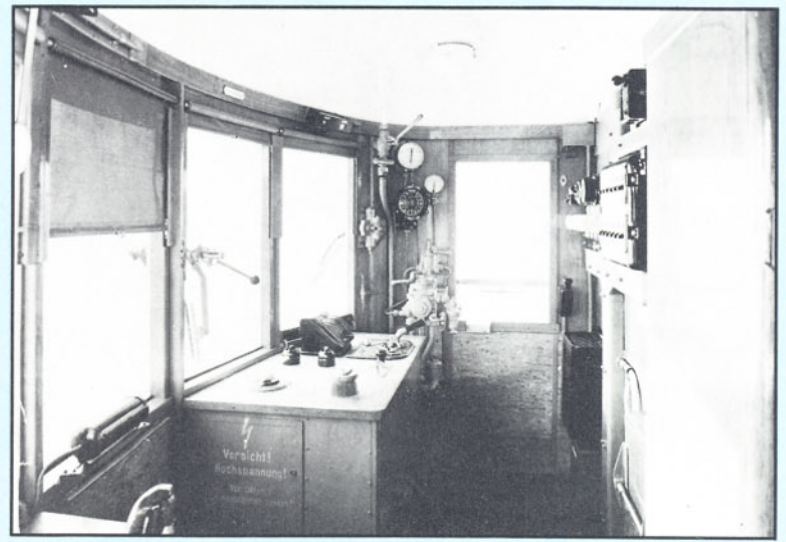
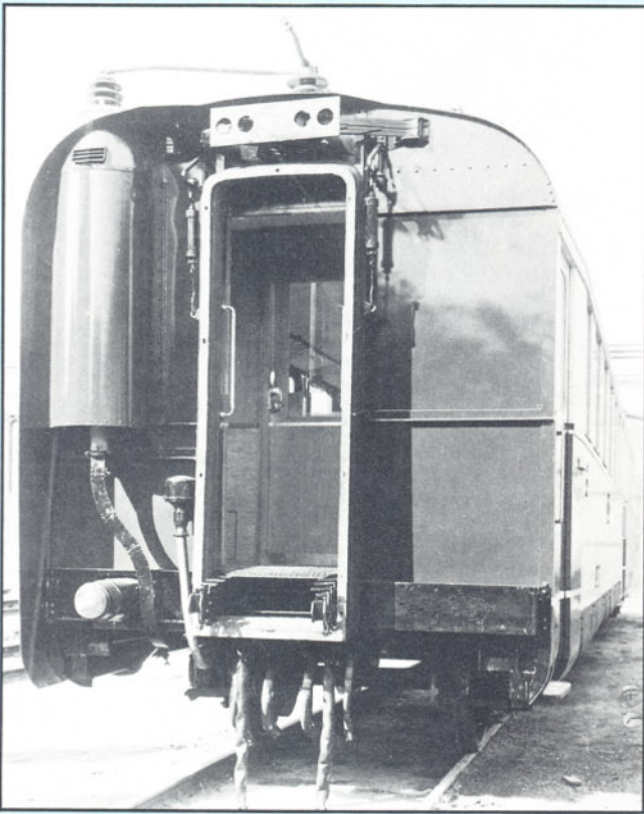


Bild 6: Blick in einen der beiden Führerstände des eT 1810 a+b.

Bild 5: Wagenübergang einer Wagenhälfte der Reihe eT 1808–1824. Die beiden Wagenhälften waren kurzgekuppelt.

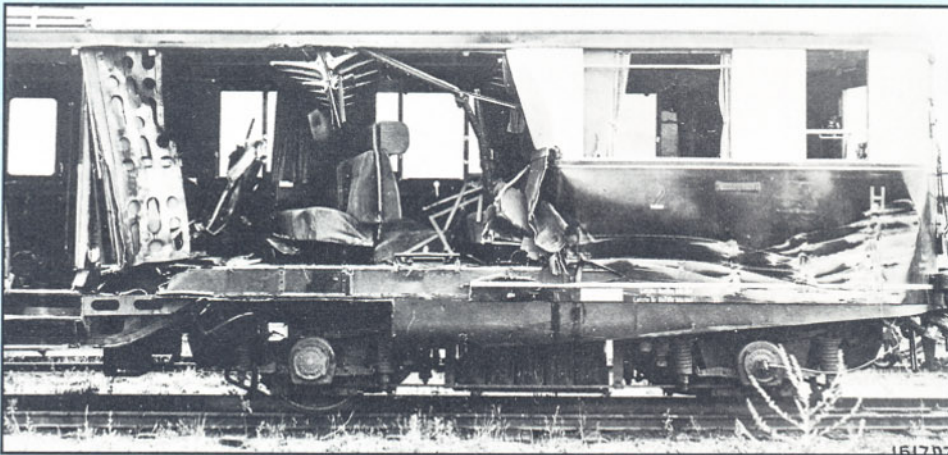


Bild 7: Nach einer Flankenfahrt, die vermutlich noch vor der Abnahme des Triebwagens stattgefunden hat, entstand diese Aufnahme des eT 1820 b Breslau, die einen Einblick in das Innere des Triebwagens gewährt.

auch die vier Triebwagenzüge eT 1731 bis 1734, die nach der Einführung des Nummernschemas für Elektrotriebwagen im Jahre 1940

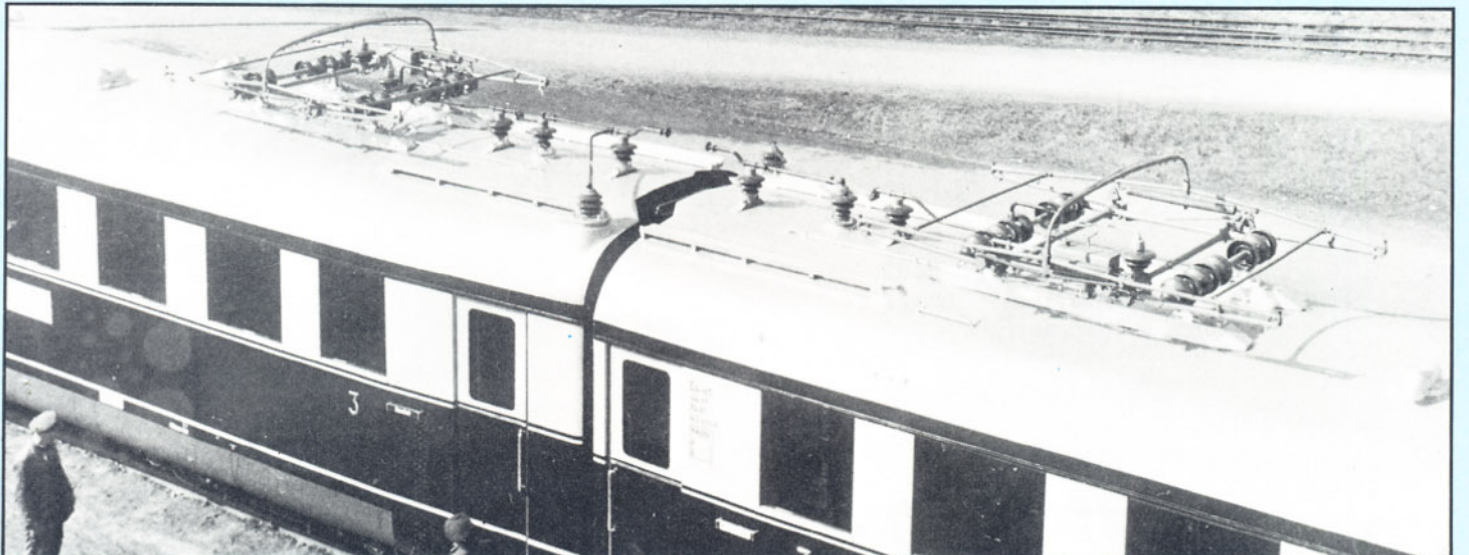
von Anfang an der Baureihe ET 55 mit den Nummern ET 55 01 bis 55 04 zugeordnet wurden. Schließlich kamen auch noch 28 der ins-

gesamt 39 Einheiten des späteren ET 25 von der MAN. Hierbei handelte es sich um die Fahrzeuge mit den ursprünglichen Nummern eT 1808 bis 1824 und eT 1828 bis 1838. Die elektrische Ausrüstung der Triebwagenzüge wurde von den Elektrokonzernen AEG, BBC und SSW geliefert. Nicht bei der MAN, sondern bei den Firmen Rathgeber, LHW, Waggon- und Maschinenfabrik Bautzen und bei Fuchs entstanden die 48 Steuerwagen 2401 bis 2448 der späteren Reihe ES 25. Aus Bautzen kamen auch die 8 Steuerwagen ES 55 mit den ursprünglichen Nummern eIS 2449 bis 2456.

Die Entwicklung des zweiteiligen, kurzgekuppelten ET 25 nahm ihren Anfang bereits im Jahre 1932. Gefordert war ein Triebwagenzug für den Eil- und Schnellzugdienst mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h, der mit der Anhängelast von 60 t eines mitgeführten Steuerwagens noch 90 km/h erreichen sollte. Diese Forderungen erfüllte der ET 25 ohne große Schwierigkeiten. Dank der 2 x 2-Tatzlagermotoren mit einer Dauerleistung von 840 kW und einer Stundenleistung von 920 kW war der ET 25 bei Meßfahrten im Schnellzugeneinsatz bereits nach 90 Sekunden bei 120 km/h angelangt.

Auch in der Ausstattung und im Fahrkomfort wurden beim Bau der ET 25 neue Maßstäbe gesetzt. Die zwischen den Drehgestellen angeordneten zweiteiligen Schiebetüren und die einteiligen Türen an den kurzgekuppelten Wagenenden erlaubten einen raschen und reibungslosen Fahrgastwechsel. Gebaut wur-

Bild 8: Auf diesem Foto sind die Dachaufbauten eines Triebwagens der Reihe eT 1808–1814 sehr schön zu erkennen. Diese einklassigen Triebwagen wurden ab 1940 als ET 25¹ geführt.



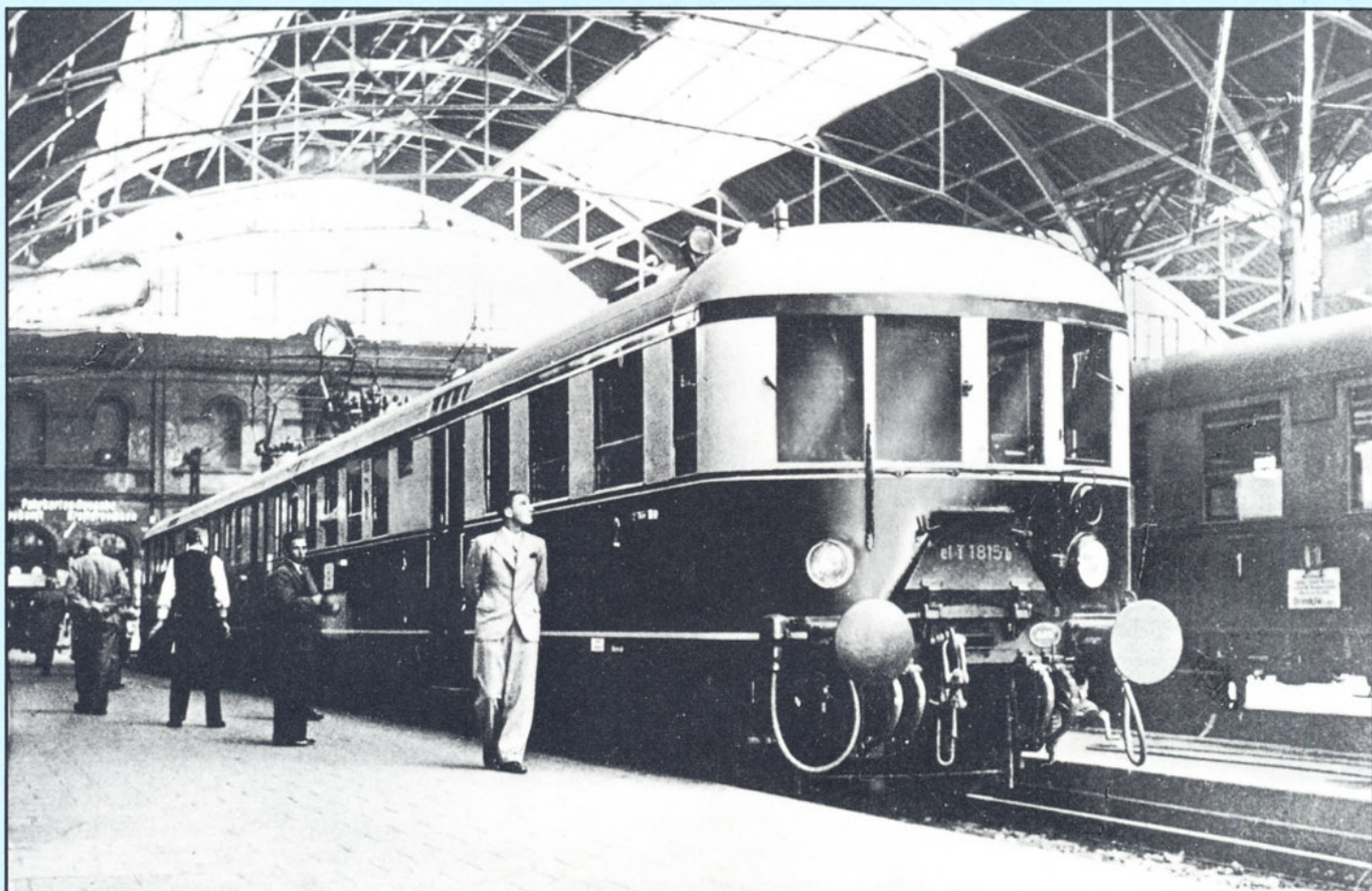


Bild 9: Der eT 1815 a+b wurde am 29. Juni 1935 von MAN abgeliefert und der Direktion Nürnberg zugewiesen. Der elektrische Teil des Triebwagens stammt von der AEG.

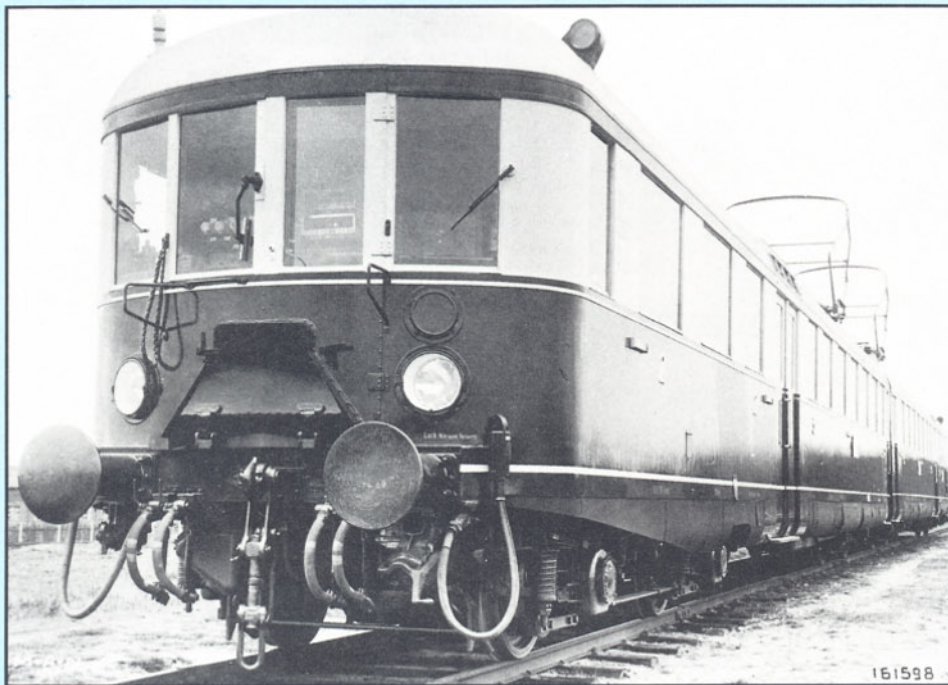
den die zweiklassigen Fahrzeuge eT 1801 bis 1807, 1815 bis 1827 und 1832 bis 1838 der späteren Baureihe ET 25⁰ mit der Gattungsbezeichnung BC 4iü + CPw 4iü. Außerdem entstanden die einklassigen Triebwagenzüge eT 1808 bis 1814 und 1828 bis 1831 als Baureihe ET 25¹ mit der Gattungsbezeichnung C 4iü + Cpw 4iütr. Bei der einklassigen Variante war außer dem Gepäckraum auch noch ein Abteil für Reisende mit Traglasten vorhanden. Geradezu luxuriös war die Ausstattung der Abteile zweiter Klasse, wie ein Foto der plüschbezogenen Sitze im Abteil 13 belegt.

Die von der MAN gefertigten ET 25 verteilen sich auf insgesamt vier Bauserien, von denen jeweils zwei nummernmäßig zusammenhängen. Die beiden ersten Serien mit den Werknummern 6996 und 6503 gelangten rasch aufeinanderfolgend zur Auslieferung. Am 23. Februar 1935 wurde die erste Garnitur abgenommen, am 12. Oktober desselben Jahres die letzte. Recht ergiebig war der Monat Juni, in dem 7 Triebwagenzüge innerhalb von drei Wochen das Werk verließen. Die Auslieferung der beiden nachfolgenden Bauserien zog sich dagegen etwas länger hin. Da die Fabriknummern den Fahrzeugen bereits bei Baubeginn zugewiesen wurden, ist es möglich, daß die zuerst ausgelieferten Garnituren die höheren Nummern besitzen. Allem Anschein nach hatte es bei der Fertigstellung der Fahrzeuge eT 1832 bis 1838 eine Verzögerung gegeben. So kam es, daß die Triebwagenzüge eT 1828 bis 1831 mit den höheren Fabriknummern wesentlich früher an die Deutsche Reichsbahn abgeliefert werden konnten.

Die Direktion München war der bedeutendste Abnehmer für Triebwagenzüge der Baureihe ET 25. Insgesamt 11 Garnituren wurden dieser Direktion direkt zugeteilt. Fünf Züge er-

Übersicht über die einzelnen Bauserien

Werknummer MAN	DRG-Betriebsnummer	Direktion	Fabriknummer MAN	Abnahmedatum	Lieferer elektr. Teil
6996	1808	München	127 287	23. 2.1935	AEG
	1809	München	127 288	6. 3.1935	AEG
	1810	München	127 289	29. 5.1935	AEG
	1811	München	127 293	22. 5.1935	AEG
	1812	München	127 295	3. 6.1935	AEG
	1813	München	127 296	12. 6.1935	AEG
	1814	München	127 297	17. 6.1935	AEG
	1815	Nürnberg	127 300	29. 6.1935	AEG
	1816	Nürnberg	127 301	24. 7.1935	AEG
	1817	Nürnberg	127 303	3.10.1935	AEG
6503	1818	Stuttgart	127 290	12.10.1935	SSW
	1819	Stuttgart	127 302	24. 9.1935	SSW
	1820	Breslau	127 291	10. 5.1935	SSW
	1821	Breslau	127 292	17. 5.1935	SSW
	1822	Breslau	127 294	5. 6.1935	SSW
44006	1823	Breslau	127 298	25. 6.1935	SSW
	1824	Breslau	127 299	28. 6.1935	SSW
	1828	München	127 434	20. 8.1936	AEG
	1829	München	127 435	25. 8.1936	AEG
44005	1830	München	127 436	26. 9.1936	AEG
	1831	München	127 437	17.11.1936	AEG
	1832	Hannover	127 427	11. 2.1937	SSW
	1833	Hannover	127 428	16. 2.1937	SSW
	1834	Halle	127 429	?	SSW
	1835	Halle	127 430	13. 4.1937	SSW
	1836	Stuttgart	127 431	29. 9.1937	BBC
	1837	Stuttgart	127 432	3.11.1937	BBC
1838	Stuttgart	127 433	21.12.1937	BBC	
44058	1731	Karlsruhe	128 139	28. 7.1939	BBC
	1732	Karlsruhe	128 140	25. 8.1939	BBC
	1733	Karlsruhe	128 141	15.11.1939	BBC
	1734	Karlsruhe	128 142	30. 6.1940	BBC



◀ Bild 10: Der Triebwagen 1820 a+b der Direktion Breslau von hinten. Er wurde am 10. Mai 1935 von MAN an die Deutsche Reichsbahn abgeliefert. Lieferer des elektrischen Teils war SSW.

Fotos 1–10: Werkfoto MAN, Sammlung Dr. Löttgers

hielten die RBD Stuttgart und Breslau, drei die RBD Nürnberg und je zwei ET 25 gingen an die Direktionen Halle und Hannover. Die 38 Fahrzeuge eIT 1801 bis 1838 unterschieden sich von dem für die Wiesentalbahn bestimmten Einzelstück eIT 1849 durch die Türanordnung. Statt der zweiteiligen Schiebetür hatte letzterer zwei zweiteilige schmale Falttüren. Von den zeitgleich beschafften vier ET 55 unterschieden sich die 38 Fahrzeuge der Reihe ET 25 nur in der Motorausführung. Da die ET 55 in erster Linie als Universalfahrzeuge für den Vorortverkehr und für den Einsatz in bergigem Gelände vorgesehen waren, erhielten sie andere Antriebe mit einer Stundenleistung von 1100 kW bei 77 km/h. Eine Änderung der Motorleistung wurde auch bei den Triebwenzügen ab der Nummer eIT 1828 vorgenommen. Hier betrug die Stundenleistung 1020 kW bei 103 km/h, bei den anderen Fahrzeugen waren es 920 kW bei 88 km/h.

Der weitere Weg der Baureihe ET 25 soll in diesem Beitrag nicht aufgezeigt werden. Erwähnenswert ist jedoch die Tatsache, daß ein Triebwenzug noch vor seiner Ablieferung einen schweren Unfall erlitten hatte, der zu einem längeren Aufenthalt in Nürnberg führte. Die Rückseite eines Fotos dieses Fahrzeuges trägt den Vermerk „1820 Breslau“. Auf dem Bild selbst sind die Angaben „Heimatbahnhof Breslau Freiburger Bahnhof“ und die Anschrift „LU Bw München Hbf. . 35“ deutlich lesbar. Ansonsten sollen vor allem die Bilder sprechen. Die Fotos illustrieren einige Phasen des Baus der Triebwenzüge bei der MAN, sie zeigen einige Fahrzeuge vor der Abnahme bzw. bei Probefahrten und offenbaren manches konstruktive Detail. Dieser Beitrag soll Zeugnis ablegen von der sorgfältigen und liebevollen Arbeit an einem für seine damalige Zeit geradezu revolutionär wirkenden modernen Elektrotriebwenzug, seit dessen erster Indienstellung nunmehr fast fünfzig Jahre vergangen sind.

Dr. R. Löttgers

Umzeichnung lt. Merkbuch 1941:

alte Betriebsnummern	neue Betriebsnummern	erstes Lieferjahr	Hersteller mechan. Teil	Hersteller elektr. Teil
1801 – 1807	ET 25 015 – ET 25 021	1935	Esslingen	BBC
1808 – 1814	ET 25 101 – ET 25 107	1935	MAN	AEG
1815 – 1817	ET 25 001 – ET 25 003	1935	MAN	AEG
1818 – 1824	ET 25 004 – ET 25 010	1935	MAN	SSW
1825 – 1827	ET 25 022 – ET 25 024	1935	Esslingen	BBC
1828 – 1831	ET 25 108 – ET 25 111	1935	MAN	AEG
1832 – 1835	ET 25 011 – ET 25 014	1936	MAN	SSW
1836 – 1838	ET 25 025 – ET 25 027	1938	MAN	BBC
1849	ET 55 06 *)	1935	Fuchs	BBC
1731 – 1734	ET 55 01 – ET 55 04 ET 55 05 **)	1939 (1942)	MAN Esslingen	BBC BBC

*) ET 55 06 entstand 1942 durch Umbau aus ET 1849

***) ET 55 05 entstand 1942 durch Umbau aus ET 1827/ET 25 024

Bei den Angaben zum 1. Lieferjahr weicht das Merkbuch von den offiziellen Unterlagen der Hersteller teilweise ab.

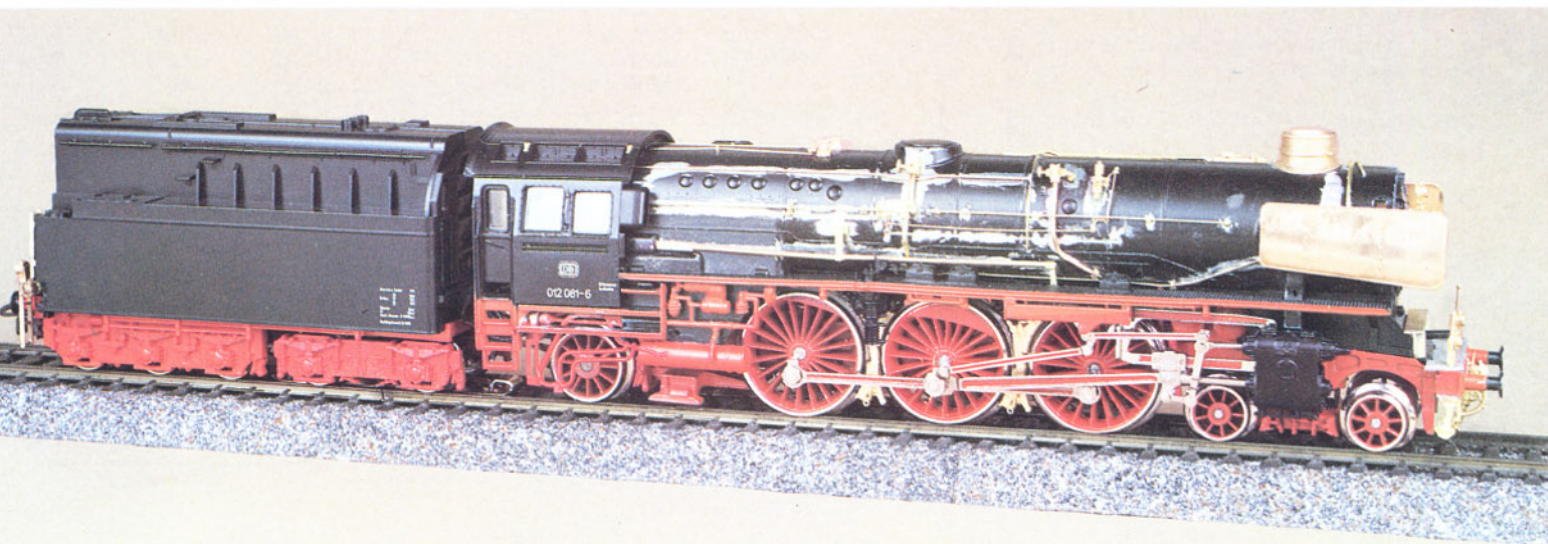
Die »gesuperte« 012 081

Vor wenigen Wochen begann die Firma Märklin mit der Auslieferung des HO-Modells der mächtigen Schnellzuglokomotive 012 081.

Wir konnten das Vorbild und die Modell-Lok bereits im Eisenbahn-Journal 3/84 vorstellen. In unserem Bericht hatten wir erwähnt, daß

kalkulatorische und produktionstechnische Überlegungen zu einigen Kompromissen bei der Konzeption dieses Modells führten. Si-

Bild 1: Kaum ausgeliefert, hat sich der Kleinserienhersteller und Superdetailist Rolf Weinert (Bremen) der Märklin 012 angenommen und eine Vielzahl feinsten Messing-Superdetails für diese schöne Maschine geschaffen. Foto: Obermayer



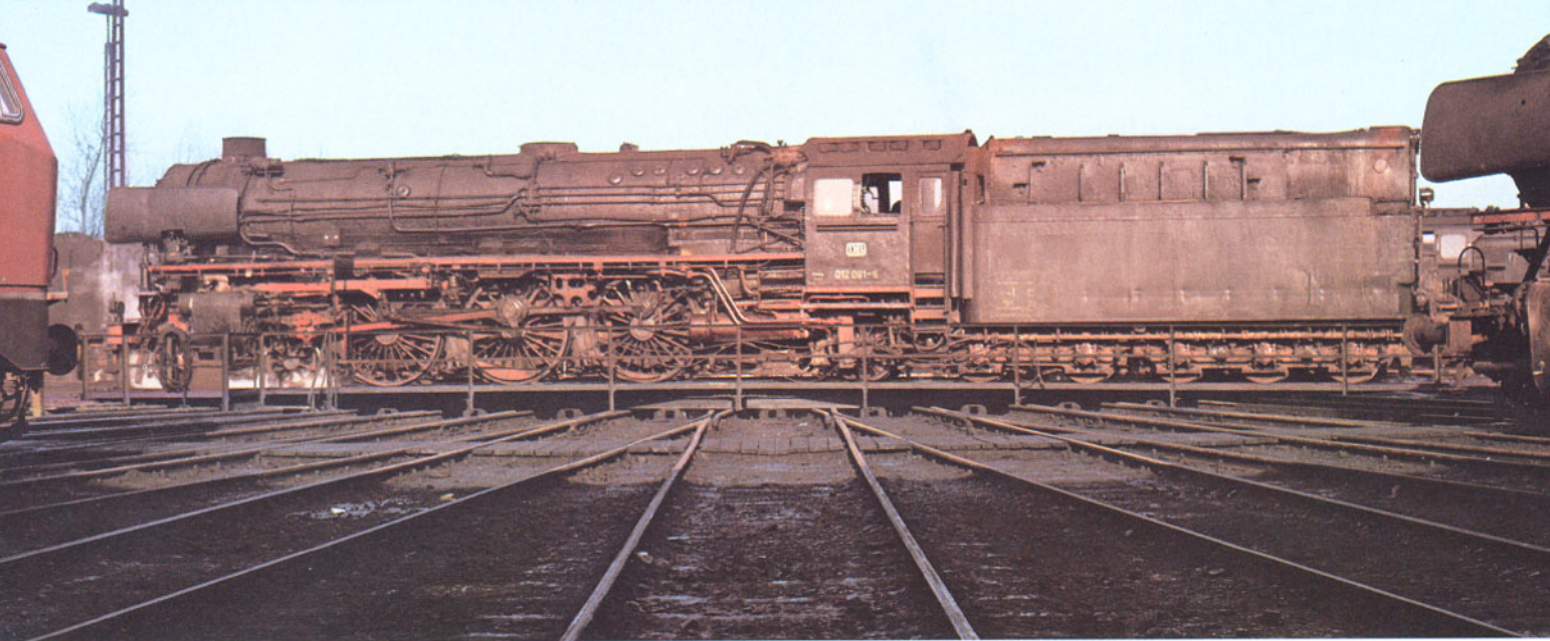


Bild 2: Am 9. 2. 1975 wurde das Vorbild des Märklin-Lokomodells auf der Drehscheibe des Bw Emden während des Drehvorgangs aufgenommen. Sie war damals beim Bw Rheine beheimatet und planmäßig auf der Strecke Rheine – Norddeich im Einsatz. **Foto: J. Nelkenbrecher**

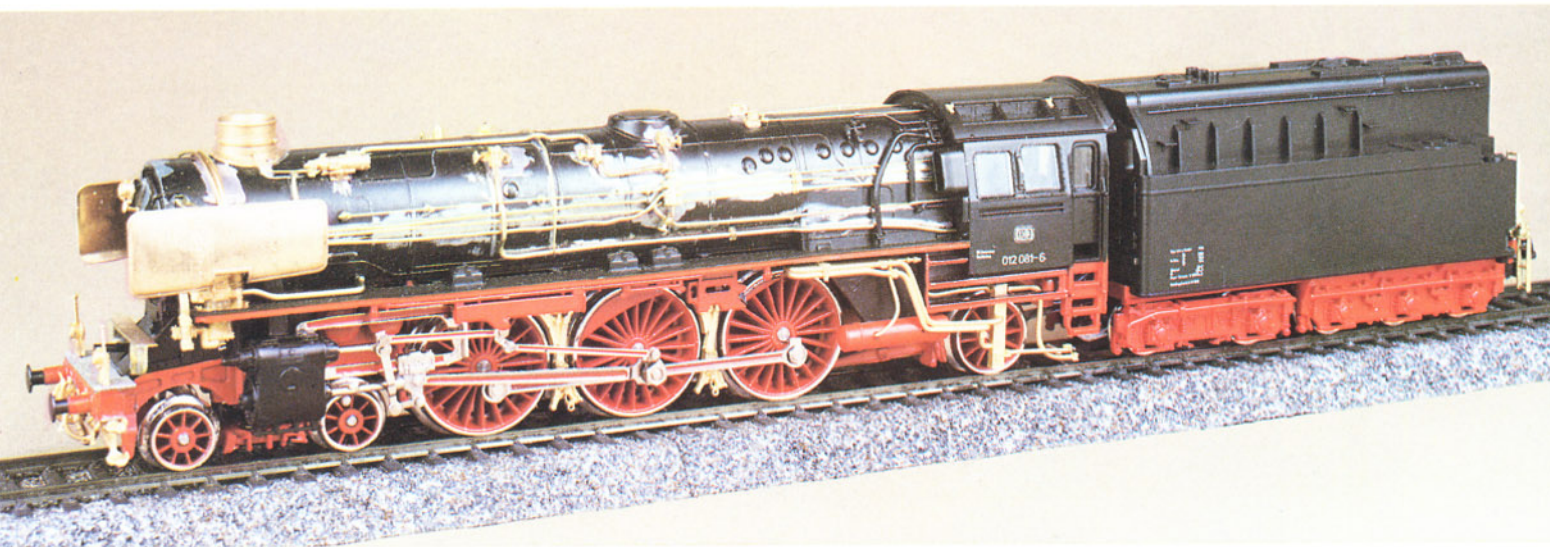


Bild 3: Dasselbe Vorbild wie Märklin hat sich logischerweise auch Weinert für die Superung der Maschine ausgesucht. Nun hat das Windleitblech, das dem Satz beiliegt, auch den richtigen Ausschnitt für die Heini-Mischvorwärmepumpe. Besonders schön sind die neuen Scherenbremsbacken ausgefallen.

cherlich hätte man das eine oder andere Detail besser herausarbeiten können. Das Gebot, eine Lokomotive von hohem Gebrauchswert für den Einsatz auf den leider immer noch gebräuchlichen engen Radien zu schaffen, ließ wenig Spielraum für eine Superdetailierung, vor allem unterhalb des Umlaufs. Inzwischen hat sich nun der Bremer Modellbahn-Spezialist Weinert dieses Modells angenommen und einen Superzurüstsatz zusammengestellt, der zum Preis von ca. 129,- DM angeboten wird. Darin enthalten sind viele

Leitungen und eine Menge verschiedener Bauteile aus allerfeinstem Messingguß. Hierzu zählen Lampen, Leitern, Tritte, Ventile, Scherenbremsen, neue Windleitbleche, ein größerer Generator und natürlich auch ein richtig dimensionierter Schornstein. Viele der Leitungen und Armaturen sind an dem Märklin-Modell vorhanden, allerdings meist nur angespritzt. Mit dem Zurüstsatz von Weinert kann die Lokomotive so „gesupert“ werden, daß sie danach auch den doch etwas gehobenen Ansprüchen verwöhnter Sammler ge-

recht wird. Ganz einfach ist die Prozedur des Nachrüstens allerdings nicht. Es ist schon eine schweißtreibende Arbeit, die viel Geduld, zwei ruhige Hände und gutes Werkzeug verlangt. Angespritzte Leitungen und Armaturen am Kessel müssen sorgfältig von diesem Metall-Druckgußteil entfernt werden. Daß die Mühe sich lohnt, zeigen die Fotos der umgebauten Lok, bei der die neuen Teile und die bearbeiteten Flächen noch nicht lackiert sind.

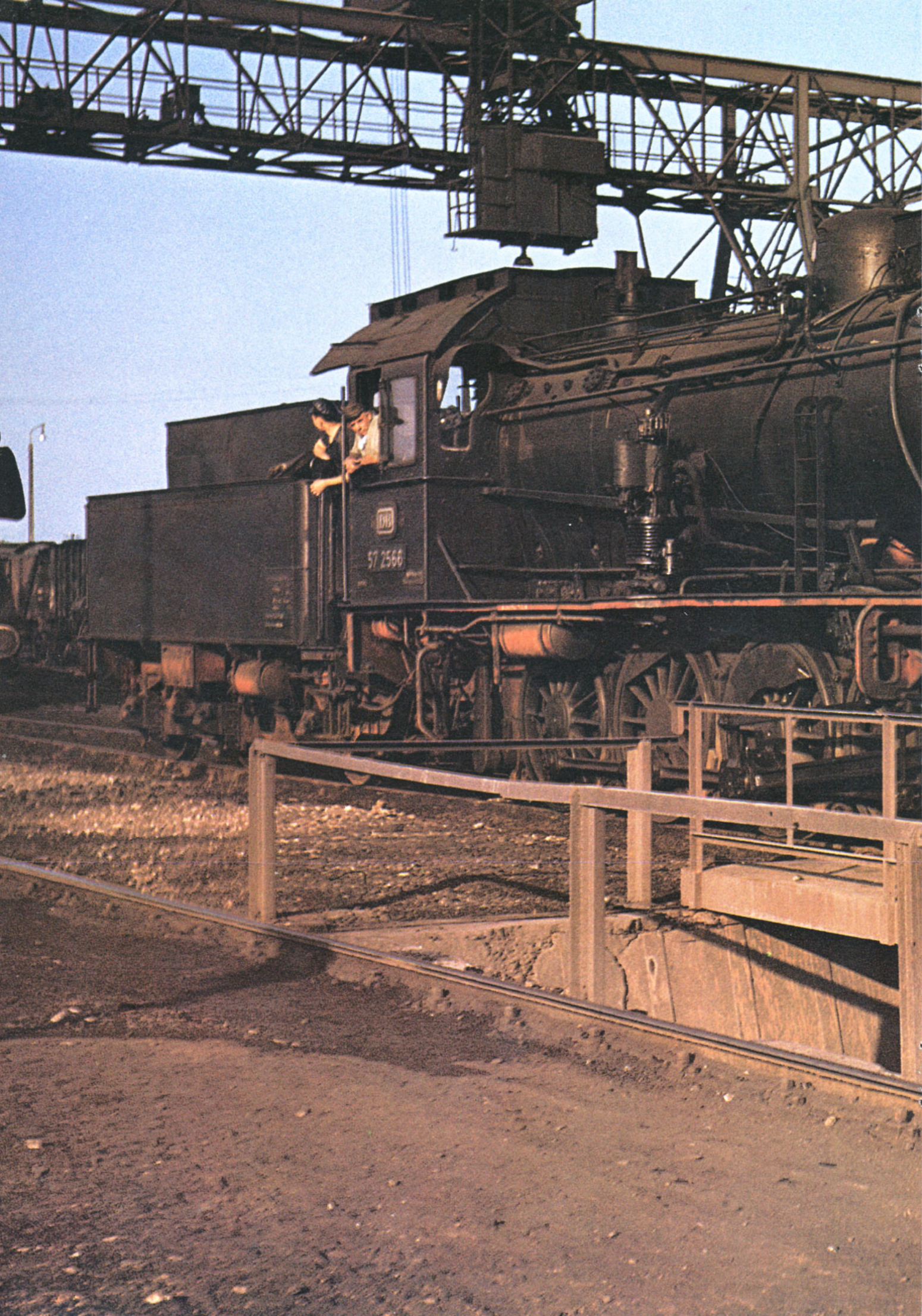
HO

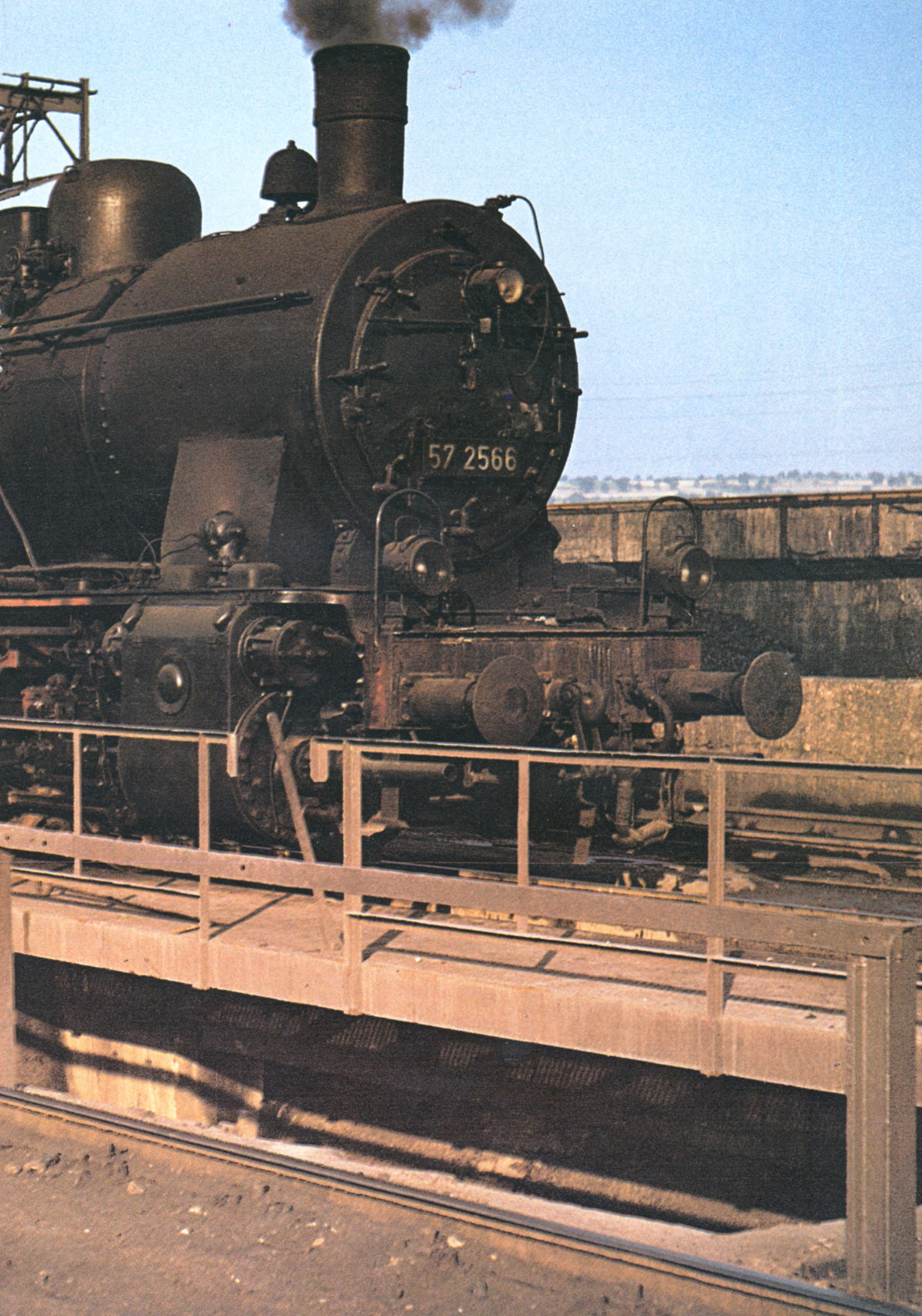
Bild 4: Mit dem neuen Schlot und den äußerst zierlichen Kesselventilen vermittelt die Maschine wie beim Vorbild den sehr wichtigen Eindruck der ehemals letzten schweren deutschen Schnellzug-Dampflokomotive.



Bild 5: Auch für die Tenderrückseite hat man bei Weinert noch etwas getan. Nun gibt es auch die vorbildlich geteilten Leitern mit den Öleinfüllstutzen und freistehende zierliche DB-Laternen, die leider beim Transport etwas verbogen wurden. **Fotos 3–5: Obermayer**







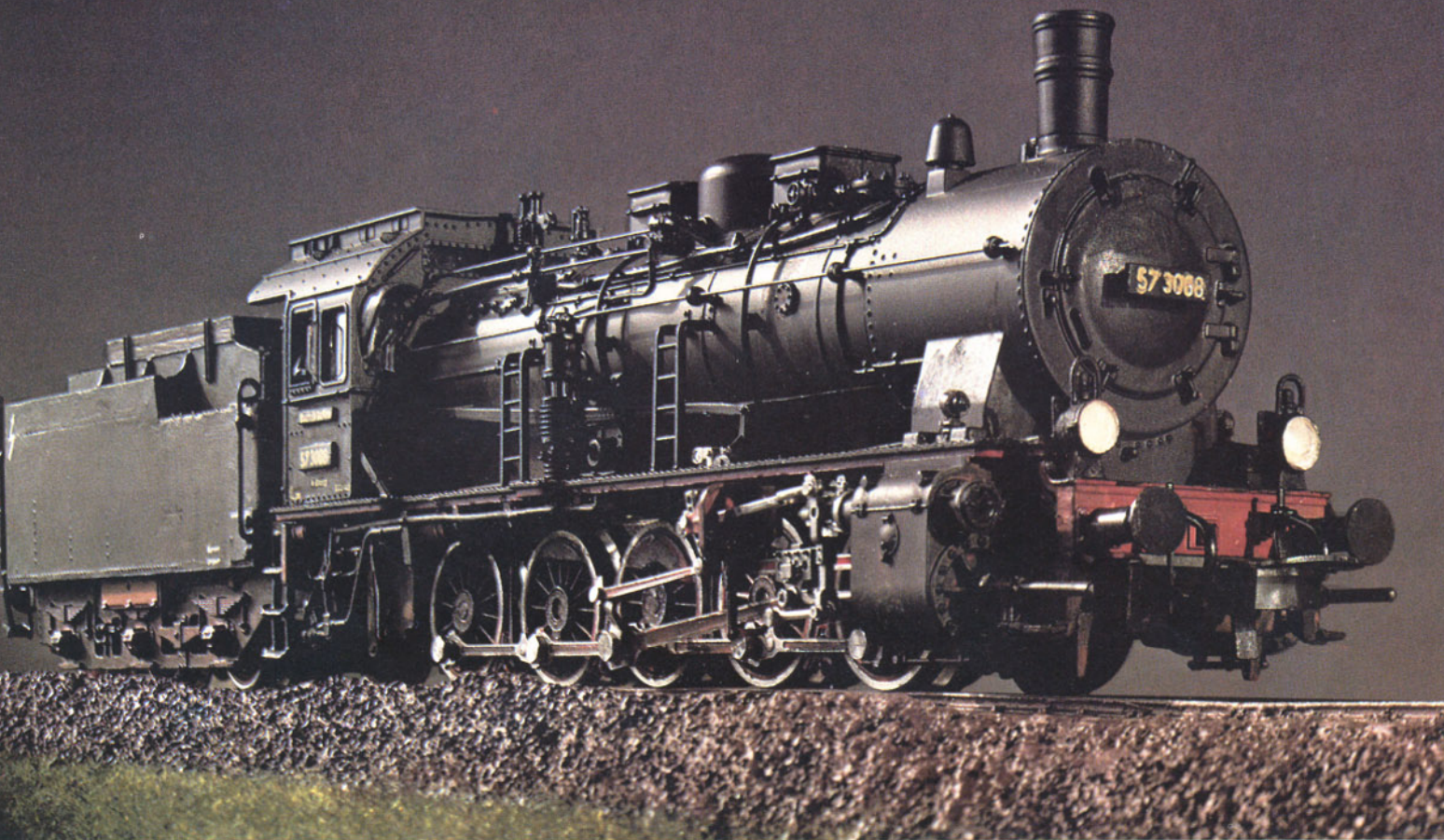


Bild 1: Die Roco-BR 57 nach der Bajuwarisierung durch Herrn Dr. Hufnagel mit dem aus Trix-Tenderteilen modifizierten bayerischen Tender 3 T 20, 2.

Foto: W. Kosak

Die Bajuwarisierung der preuß. G 10

Nachdem uns Roco ein wirklich hervorragendes Modell der Baureihe 57¹⁰⁻³⁵ (pr. G 10) beschert hat, wird sich der epochenbewußte Modellbahner eine passende 57er aussuchen. Kat.-Nr. 4116 A versorgt dabei die DB-Fans, Kat.-Nr. 4115 D und 4117 kommen für Öster-

reicher, Slowenen, Kroaten, Serben, Italiener, etc. in Frage. Auch Franzosen, Belgier, Luxemburger und viele andere haben ihre G 10. Nur die Freunde der Epoche II, der Deutschen Reichsbahn der zwanziger und dreißiger Jahre, die gehen leer aus. Doch ist der Schaden

gering: Mit wenigen Handgriffen und einigen Zu- und „Weg“taten hat man auch eine G 10 der DRG. Und wenn man schon einmal am Modifizieren ist, kommt einem vielleicht der Gedanke, der Lok auch gleich noch den Bayernlook zu verpassen, was freilich etwas

Bild 2: ÖBB 657.2978, eine preußische G 10 mit dem Tender einer bayerischen G 4/5 H in der Zfst. Salzburg-Gnigl (April 1961).

Foto: Dr. Hufnagel

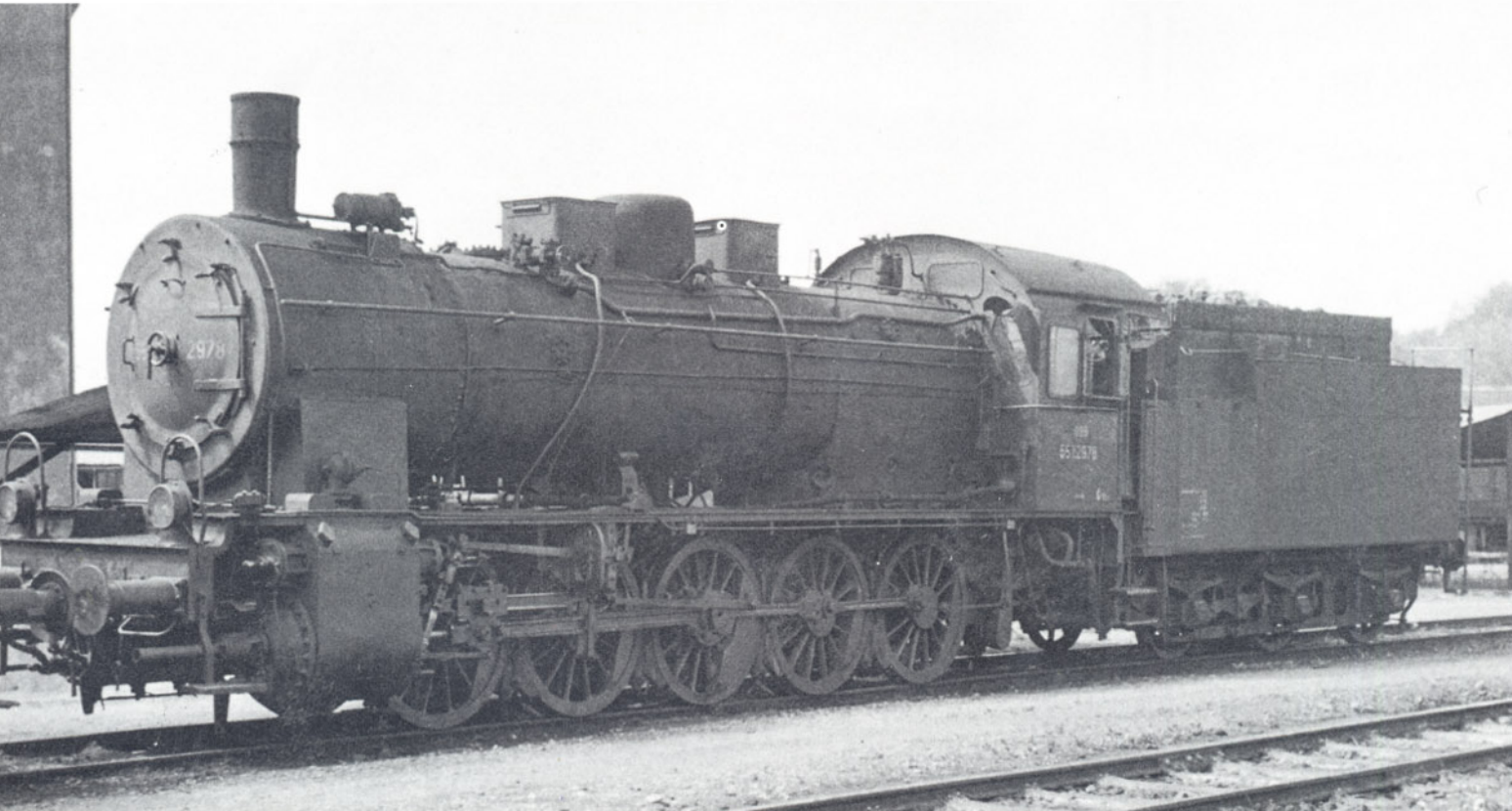




Bild 3: Die Heizerseite der von Herrn Dr. Hufnagel umgebauten Lokomotive. Die Maschine wurde zusätzlich vorbildlich mit Betriebsspuren versehen. Durch den bayerischen Tender wirkt sie vom Gesamteindruck her doch recht verschieden von der normalen preußischen G 10.
Foto: Dr. Hufnagel

mehr Aufwand, Arbeit und Geschick erfordert. Was heißt Bayernlook? Die G 10 ist doch eine Preußin? G 10 im Dirndlkleid? Nein! Vor allem durch den empfindlichen Aderlaß bedingt, den der bayerische Lokpark durch die Reparationsleistungen an Frankreich erlitt, wurden ab 1920 zunächst von den sog. Reichseisenbahnen, später „Deutsche Reichsbahn“ eine entsprechende Anzahl preußischer Lokomotiven nach Bayern umstationiert. So auch die G 10. Hier erfuhr sie dann im Laufe der Zeit zum Teil einige kleinere, zum Teil aber auch gravierende Änderungen. An der Lokomotive selbst betrafen sie allenfalls die Laternen. Insofern sind am Roco-Modell die drei Laternen zu entfernen (die an der Rauchkammer muß vorsichtig abgefeilt werden) und durch zwei bayerische (von Günther) auf der Pufferbohle zu ersetzen sowie Reichsbahnbeschriftung anzubringen, und die Pumpen sind mit solchen der DRG-Zeit zu tauschen. Wer mit Petroleum beleuchtet, muß den Turbogenerator abmontieren. Das ist alles. Aber der Tender! Als seinerzeit die bayerische G 4/5 H (Baureihe 56⁸⁻¹¹) ausgemustert wurde, hatte man 156 Loks des Typs G 10 mit deren Tender gekuppelt. Die Daten:

Bauart	Wasser- vorrat in m ³	Kohle- vorrat in t	Achs- stand in mm
pr. 3 T 16,5	16,5	7	4400
bay. 3 T 20,2	20,2	6,5	3800

lassen den Grund für diese Maßnahme sofort erkennen: Der bayerische Tender hatte einen größeren Wassertank und sein kürzerer Achsstand schonte das Gleis in engen Radien. Bild 2 zeigt eine solche G 10, allerdings bereits im Jahre 1961 und im Dienste der Österreichischen Bundesbahnen stehend. Bild 5 gibt eine Skizze (1:87) eines bay. 3 T 20,2 wieder. Was ist nun im Einzelnen alles zu tun? Es scheint gar nicht so viel zu sein, aber der Schein trügt etwas. Man besorge sich jedenfalls zunächst:

Gegenstand	Menge	Hersteller
pr. G 10, Kat.-Nr. 4116 D	1	Roco
kompl. Tender der G 3/4 H, Kat.-Nr. 2425	1	Trix
Tenderkasten (ohne Fahrwerk), dto.	1	Trix
S 3/6 – Zurüstsatz, Nr. 41810	1	Liliput
Bay. Loklaternen, Nr. 1360	4	Günther
Vorwärmepumpe DRG, Nr. 1202	1	Günther
Luftpumpe DRG, Nr. 1215	1	Günther
Tenderaufstiege, Nr. 1266	2	Günther

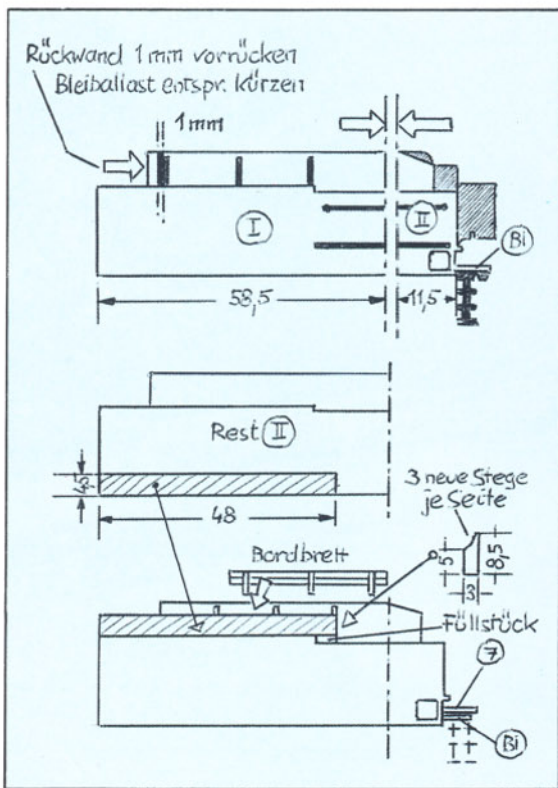
Und nun geht's los:

- Die Kupplungskammer vom Roco-Tender ablöten und an den Trixtender wieder anlöten. Lötstellen dabei seitenvertauschen! (Bild 7, links oben)
- Neue Fassung für die einzusteckende Kupplungskammer aus 1 bzw. 1,5 mm starkem Polystyrol anfertigen (Bild 7) und vorne an den Tenderrahmen kleben. Bild 6 läßt die hierzu nötigen Einzelschritte erkennen.
- Von einem der beiden G 3/4-Tenderkästen entsprechend Bild 4, oben, ein 58,5 mm langes Ende, vom anderen ein 11,5 mm langes Teilstück absägen. Die in der Skizze schwarz angelegten bzw. schraffierten Partien sind zu entfernen.
- Tenderkastenteile zusammenkleben. Das Trix-Plastikmaterial läßt sich mit UHU-Plast und ähnlichen Klebern nicht befriedigend verbinden. Gute Erfolge liefert UHU-Greenit, wobei man restliche Fugen nach dem Hartwerden mit Sekundenkleber austropft. Greenit bleibt einige Stunden elastisch, man kann es also in aller Ruhe nachrichten, und der Sekundenkleber sorgt dann für schnellen Halt.
- Aus dem Rest des zweiten Tenderkastens eine Partie gemäß Bild 4, Mitte, heraussägen und zur Erhöhung der Seitenwände auf den neuen Kasten kleben (Bild 4, unten). Die so entstehenden kleinen Lücken in den Wänden mit Füllstückchen schließen.
- Neue Versteifungsstege, Bordbretter und

neue Vorderwand am Kohlenkasten aus 1 bzw. 0,5 mm Polystyrol schneiden und ein- bzw. aufkleben.

- Kasten auf den Rahmen setzen und vorne mit einer Schraube M 2, die von unten durch die Kammerfassung samt eingeleiteter Kammer gesteckt wird, fixieren. Die Mutter liegt auf dem an den Kasten vorne angeklebten Bodenblech (Teil 7, Bilder 4 bis 7) auf. An den seitlichen Rändern dieses „Blech“ werden die neuen Tenderaufstiege angebracht. Die beiden hinteren Tenderleitern von Trix ersetzt man durch solche aus dem S 3/6-Zubehör von Liliput. Falls der Kasten nicht exakt waagrecht auf dem Rahmen aufliegen sollte, sind die Nocken des vorne angespritzten Bodenbleches (Bl), das unter dem Teil 7 liegt und auf der Kupplungskammer aufliegt, entsprechend zu befeilen.

Nun noch ein Wort zur Farbgebung. Bei DRG-Lokomotiven erstrahlte das Fahrwerk höchst selten in leuchtendem Rot. Dies war nur kurze Zeit nach Austritt aus der Lokfabrik oder dem RAW der Fall. Ansonsten sorgten zwar meist fleißig angewandte Putzwolle, Rindertalg und Petroleum für einen gepflegten Eindruck, aber das Rot wich bald einem Schwarzbraun mit gelegentlich karmesinrotem Schimmer. Nur rote Umlaufblechkanten, Pufferbrust, Gegengewichte und Werkzeugkästen machten mitunter eine Ausnahme. Weiß umrandete Pufferteller etwa gab es nicht. Kontakte der Lok mit elektrifizierten Strecken meldeten große rote oder auch weiße Blitzsymbole an Ten-



deraufstiegen und Sandkästen, eben überall dort, wo Gefahr für das Lokpersonal bestand, der Oberleitung zu nahe zu kommen. Die Kessel zeigten allenfalls bei den Speiseventilen, bei den Pumpen, auf den Umlaufblechen und um den Aschkasten herum etwas

Bild 6: Anbringung der neuen Kupplungskammer.

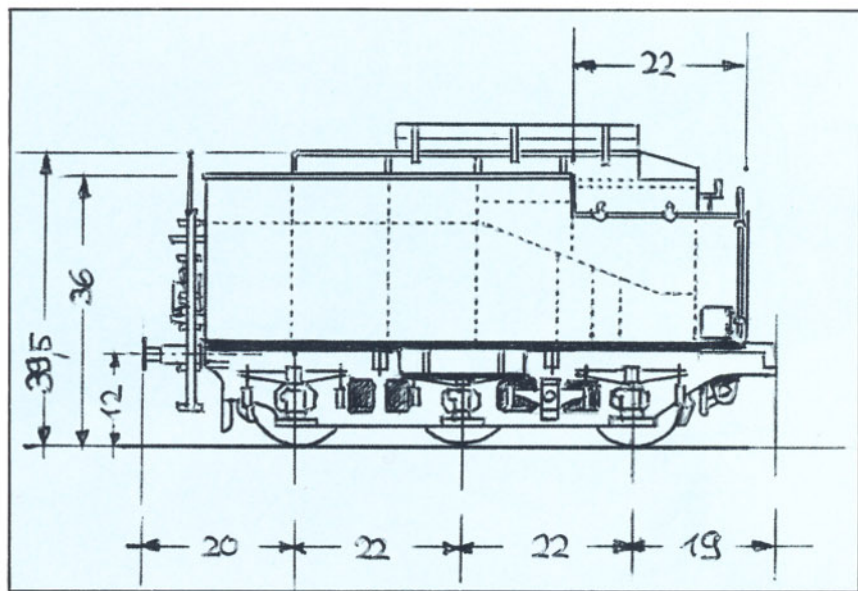
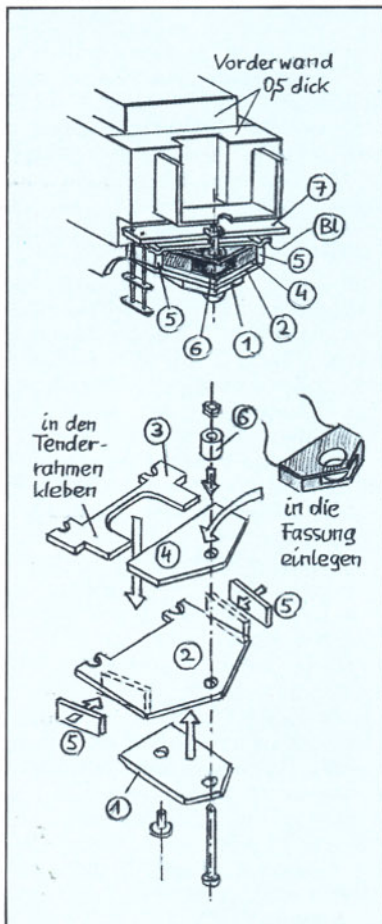


Bild 4: Diese unmaßstäbliche Wiedergabe der Zeichnung gibt deutlich die erforderlichen Schneid- und Klebearbeiten wieder.

Bild 5: Maßstäbliche Wiedergabe des bayerischen 3 T 20, 2-Tenders in H0.

Rostansätze, ebenso die Gegend um die Wasserfüllöffnungen der Tender. Der Staub der Klotzbremsen überzog immer wieder die ganze Lok, vornehmlich aber ihre unteren Partien mit einem Hauch von Rostbraun, und Ruß mattierte die Schornsteingegend.

Wer dies imitieren und dabei nicht übertreiben will, grundiere zuerst alle Teile seines Lokmodells z. B. mit Plaka-Braun (Nr. 55), das sehr gut haftet, übermale mit der gewünschten Grundfarbe, z. B. schwarz und überstreiche mit wäßrigem Pinsel, dem er etwas Braun mitgibt, die rostansetzenden Partien. Der Fortgeschrittene läßt das Braun der Grundierung nicht ganz trocknen, sondern malt kurz vorher mit Schwarz hinein. Dies muß aber schnell gehen. Der Erfolg ist ein herrlich durchwachsenes Rostschwarz. Beim Fahrwerk sollte zuerst alles Rot mit Braun übermalt, dann mit wäßrigem Schwarz überzogen werden. Wer

Bild 7: Diese Teile müssen für die neue Kupplungskammer bzw. das entsprechende Ansatzstück gefertigt werden.

Zeichnungen 4-7: Dr. Hufnagel

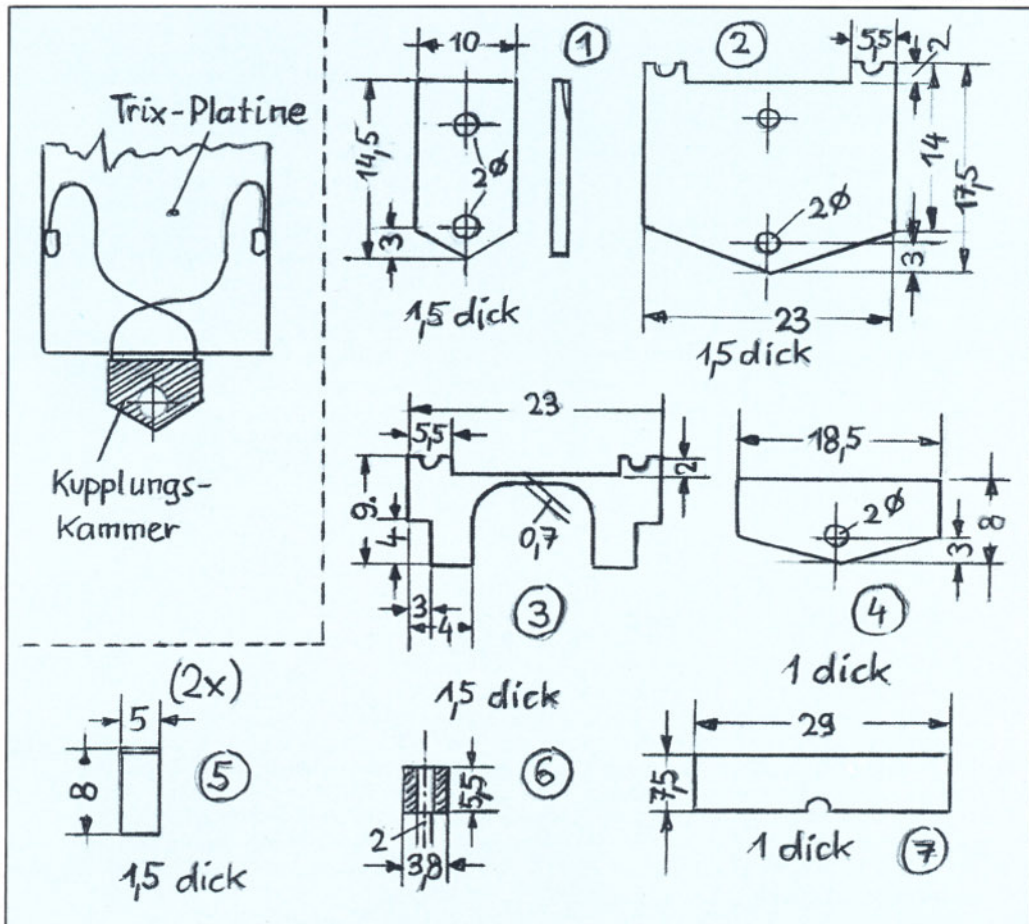




Bild 8: Hier zeigt die Rückansicht deutlich, wie der bayerische Tender aus Trix-Teilen nach dem Umbau im Endergebnis aussieht. Herr Dr. Hufnagel hat die Maschine im Bauzustand Mitte der dreißiger Jahre angesiedelt, die BR 57 hat bereits elektrische Beleuchtung. Foto: W. Kosak

da jede Speiche jedesmal getreulich behandelt, hat was zu tun, aber es wirkt. Schließlich werden nur bestimmte, oben schon genannte Flächen, eventuell noch die Zentren der Radsterne und die Steuerungsträger leicht mit Rotbraun (Nr. 52) betupft. Merkwürdiger tut man sich, wenn man von vornherein ein Lok-

modell mit schwarzen Rädern vor sich hat, wie das bei der G 10 mit der Kat.-Nr. 4116 D der Fall ist. Hier genügt die Kur mit leichtem Braunschimmer und Rotbraun.

Zum Schluß sollte jedenfalls alles mit Kunstharz-Mattlack überzogen werden. Aber aufpassen dabei, daß kein Lack auf die Spur-

kranz-Rückseiten und damit dorthin gelangt, wo die Stromabnahme erfolgen soll. Nach dem Lackieren empfiehlt es sich daher, diese Ringflächen abzukratzen.

Unsere bajuwarisierte G 10 kann somit aufs Gleis und wir hoffen, daß Sie viel Freude mit ihrem Anblick haben. S. Hufnagel

Die Hobby-Buchreihe für den Modell-Eisenbahnfreund

Modell- Eisenbahn-Literatur

**Für Anfänger
und Fortgeschrittene**

Gerhard O.W. Fischer
Modell-Eisenbahnen
Systeme-Techniken
Anlagenbau
DM 34,-

Heinrich Müller
**Elektronik-
Schaltungen für
Modell-Eisenbahnen**
DM 28,-

Winfried Knobloch
**Modell-Eisenbahnen
elektronisch
gesteuert**

3 Bände, je DM 24,-

Band 1: Anfahr-, Brems- und
Blockstreckenautomatiken

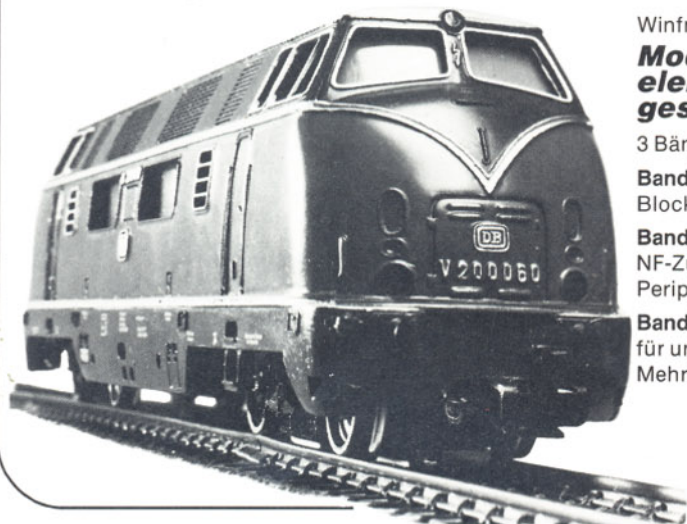
Band 2: Impulssteuerungen,
NF-Zugbeleuchtung und
Peripherie-Elektroniken

Band 3: Tonfrequenzsteuerungen
für unabhängigen
Mehrzugbetrieb

Wolf Dieter Schleifer
**Programmierbare
Modell-Eisenbahnen**

Band 1: Baustein-Elektronik für
die Interface-Technik und neue
Spielemöglichkeiten, DM 39,80

Band 2: Mikrocomputer-Anschluß
und Programmierung, DM 38,50



**Pflaum
Verlag**

Lazarettstraße 4
8000 München 19





Bild 1: Traumhafte Modellbahnlandschaft und ein traumhaftes Lokmodell der Reihe G 5/5 (bayer. BR 57), das sich hier aus dem Tunnel kommend über eine Steigung kämpft.

1928 - Gruppenverwaltung Bayern im Modell

Im Gegensatz zu unserer sonstigen Praxis, wollen wir hier auf zwei der Briefe, die uns recht zahlreich zum Thema Epochen und entsprechende Farbgebung erreich-

ten, näher eingehen. Selbstverständlich werden auch Anregungen die zu anderen Themen eingehen (sei es nun telefonisch oder brieflich) laufend in unsere Beiträge

(ohne besonderen Hinweis) eingearbeitet, soweit diese allgemein Wissenswertes enthalten.

Bild 2: Das H0-Modell einer bayerischen G 5/5 wird manchem Modellbahner eine bislang unbekannte Erscheinung sein. Sie ist ein kostbares handgefertigtes Einzelstück mit den bekannten bayerischen Trix-Wagen. Letztere sind beim Fachhandel auch in der Reichsbahnausführung erhältlich.





Bild 3: Weiß/blau Nebenbahnromantik: Das hervorragend gearbeitete und fein detaillierte H0-Kleinserienmodell der Baureihe 70° stammt von Christian Fuchs aus Fürstenfeldbruck. Dieses Modell ist extra für die Gruppenverwaltung ohne Generator und elektrische Beleuchtung gefertigt worden.



Bild 4: Beim Vorbild gab es die 57 508 nicht. Die Lokomotiven der ersten Serie, die nach dem Krieg übrigblieben, wurden nur von 501 bis 507 benannt. Die Nachbauten nach 1922 wurden ab 511 weiter nummeriert. In Ermangelung richtiger Abziehbilder wurde das Modell der Einfachheit halber mit einer damals im Angebot vorhandenen Nummer 508 ausgestattet.

Bild 5: Deutlich erkennbar ist bei dieser Aufnahme hinter dem Gleitbahnträger der Kreuzkopf und die schräge Gleitbahn des innenliegenden Triebwerkes.



Nun ein Auszug aus einem Leserbrief, stellvertretend für viele, teilweise recht ähnliche Schreiben:

... Ihre Ausführungen sind schön und gut, sie sind mir sogar aus dem Herzen gesprochen. Aber die Modellbahnindustrie hat jetzt gerade mit Mühe und Not zur Kenntnis genommen, daß es mehrere Epochen gibt – deren 4 – und Sie möchten gleich 10 einführen. Schön wäre es ja, aber beispielsweise zeigen die auf der diesjährigen Messe vorgestellten Modelle der R 3/3 von Rivarossi bzw. der bayerischen G 3/4 H von Trix weder messing- noch alufarbene Ziffern auf ihren Nummernschildern und das obwohl sie ausdrücklich als DRG-Modelle deklariert sind ... Soweit Herr Kaltschmitt.

Sehr oft sind Hersteller durch Einsparungsgründe gezwungen, auf eine zusätzliche Druckfarbe bei der Beschriftung zu verzichten. Jede Farbe erfordert einen eigenen Arbeitsgang und verursacht dementsprechend nicht unerhebliche Kosten, ebenso wie die Einzelherstellung der Druckstempel. Die Zusammenlegung mehrerer Schriftzeichen zum Druck auf einem Stempel ist preiswerter. Das könnte also ein Grund für eine farblich nicht konsequente Beschriftung der Modelle sein. Bei ausländischen Herstellern (oder deren „Beratern“) kann es zudem auch vorkommen, daß über die Beschriftungsart und Schildausführung nur mangelhafte Kenntnisse vorliegen. Für die Fertigung der verschiedenen Modellneuheiten stehen den Firmen teilweise nur ältere Schwarzweiß-Fotos als Konstruktions- bzw. Beschriftungsunterlage zur Verfügung. Auf solchen Bildern ist oft nicht eindeutig erkennbar, ob die Beschriftung nun in weißer Farbe aufgebracht wurde oder die Schilder aus Aluminium (silber) oder Messing (gold) bestehen.

Gerade dies ist mit ein Grund, warum wir momentan daran arbeiten, allgemein verbindliche Richtlinien für die einzelnen Epochen aufzustellen. Wir hoffen, daß dadurch dann auch Hersteller in der Lage sind, sich schnellstens und richtig zu informieren. Wir können auch immer wieder lesen, daß viele Modellbahnfreunde auf dem Standpunkt stehen, daß für einen „so und so hohen Preis“ das und jenes doch verlangt werden könne. Dies ist ein Trugschluß! Denn zieht man vom Endverkaufspreis den Händler Rabatt, Vertreterprovisionen und noch dazu jegliche Mehrwert- und sonstige Steuern ab, bleibt für den Fabrikanten oft nicht einmal die Hälfte des Preises übrig.

Sicher wird jetzt klarer, daß die Hersteller für einen bestimmten Preis doch nicht „alles“ machen können.

Zu einem weiteren Leserbrief

Herr Peter Rahn nahm unsere, die unterschiedliche Farbgebung bei „bunten“ Länderbahnlokomotiven betreffenden Journal-Zeilen zum Anlaß, uns eine recht informative und stichhaltige Mitteilung zu geben. Durch Zufall hat er einen authentischen Bericht aus dem Jahre 1915 in der Zeitschrift „Die Gartenlaube“ gefunden. Dort wurde auf den Seiten 720–723 unter dem Titel „Einer Lokomotive Werdegang“, der folgende Artikel abgedruckt. Er beschreibt die Lackierung einer vierzylindrigen S 10-Lokomotive um 1914/15.

... und so wandert die Lokomotive nun aus der Montagehalle in die große Lokomotivtoilette, auch wohl Malerei und Lackiererei genannt. Dort wird sie von einem Heer von „Raffaels-Jüngern“ erwartet, und sah sie heute



Bild 6: Ein Bild aus Modellbahnerträumen: Die wuchtige bayer. Vierzylinderverbundlok der Gattung G 5/5 – seinerzeit stärkste Güterzuglok im Bayernland – fehlt bislang noch auf H0-Gleisen. Vielleicht verliebt sich ein Kleinserienhersteller in die schöne „Bayerin“?

noch roh, mattgrau und unscheinbar aus, so finden wir sie nach acht Tagen spiegelnd und in allen Farben blinkend wieder. Ein mattes, dezentes Grün ziert den Langkessel und das

Führerhaus, schwarz glänzt der Rahmen, und rot schimmern die Räder, während das Triebwerk im Glanze des polierten Stahles schimmert. Nun erst ist die Maschine bereit, hinaus-

zugehen, ihre Probefahrten abzumachen und den Kampf ums Dasein aufzunehmen . . . Dies zeigt, daß wir durchaus mit unserer Behauptung richtig liegen, daß das frühere ein-

Bild 7: 01 006 – schon mit dem T 32 ausgerüstet – begegnet der 96er aus ehemaliger (deutscher) M+F-Fertigung. Das Modell der Einheitslok ist auf Roco-Basis entstanden.





Bild 8: Auf den Namen „RAMSAU“ hörte zu Königlich Bayerischen Zeiten die D VII mit der späteren Reichsbahnnummer 98 7524. Das H0-Modell ist ebenfalls ein Handarbeitseinzelstück wie das der Baureihe 57. Beide Maschinen waren ursprünglich für M+F als Handmuster gearbeitet worden, kamen aber wegen der Produktionsaufgabe nicht mehr zur Fertigung.



Bild 9: Mit einem dreiaxigen Tender bayerischer Herkunft wurde diese preußische G 10 ausgerüstet. Bei den dahinter befindlichen weißen Wagen handelt es sich keineswegs um Bier- sondern um Milchwagen!

Bild 10: Der Schein trägt: Der angeschnittene bayerische Tender vor der G 5/5 gehört nicht etwa zu einer Lok aus dem Hause Maffei. . .



heitliche Farbschema nur etwa bis 1910 Geltung hatte. Anschließend dürften die ersten Änderungen eingetreten sein – in der Art, daß man bei Triebwerkteilen schon das „warnende Rot“ verwendete. Nun aber zu unserer eigentlichen Modellbahngeschichte.

Reichsbahngruppenverwaltung um 1928

Die bayerische Gruppenverwaltung hatte, genauso wie früher die Bayerische Staatsbahn, im Norden an mehrere deutsche Staatsbahnen Anschluß, so daß speziell zur Zeit der Gruppenverwaltung, zumindest in Grenznähe, eine beachtliche Typenvielfalt an Lokomotiven und sonstigem rollenden Material zu beobachten war: Preußische Staatsbahn, Sächsische Staatsbahn und diverse Privatbahnen wie z. B. Werra-Bahn, Saale-Bahn, Thüringische Eisenbahn usw., um nur einige Beispiele zu nennen.

Die Redaktion

Blieben wir vorerst jedoch beim Ende der zwanziger Jahre (ca. 1928) auf den Haupt- und Nebenbahngleisen im bayerisch-thüringischen Grenzgebiet.

Zu den bewährten Länderbahnbauarten hatte sich die erste Einheitslokomotive der Baureihe 01 gesellt. Kein Wunder also, wenn es unsere altbekannten norddeutschen Fotografen, wiederum zur Urlaubszeit, auch im Jahre 1928 nach Altendorfen zog.

Mit dem Schneider Schorsch vom Bw Altendorfen, stolzem Meister der Gt 2 × 4/4 96 025, verbindet die Drei seit ein paar Jahren schon eine herzliche Freundschaft. Trotzdem gab es hin und wieder zwischen den Norddeutschen und dem stets ein wenig brummigen Bayern gewisse Meinungsunterschiede. Entsprechende Debatten entzündeten sich stets an den gleichen Themen: Entweder ging es dabei um Vor- und Nachteile bayerischer bzw. preußischer Wesensart – oder aber um unterschiedliche Auffassung über die Romantik des Dampfbetriebs im allgemeinen und auf den schwierigen Strecken rund um Altendorfen im besonderen.

Natürlich war dem Trio klar, daß die Begeisterung für schwer arbeitende Dampflokomotiven durchaus Sache des Standpunktes sein konnte: Was Fotografen-Heizen höher schlagen ließ, war eben für die Personale der Maschinen einfach eine leidige Schinderei. Zu den besonderen Lieblingen des Schneider Schorsch zählte in dieser Kategorie der Mittagsgüterzug, den meist eine bayerische G 5/5 von Nürnberg her über Bamberg mainaufwärts nach Altendorfen brachte. Fast immer hatte der Zug Grenzlast; stolze 1000 Tonnen hingen dann am Zughaken der wuchtigen Vierzylindermaschine. Exakt 25 Minuten Aufenthalt in Altendorfen mußten der G 5/5 genügen, um Kräfte für die anschließende Fahrt über die 1:40-Steigung hinüber ins Thüringische zu sammeln.

Nun gab es unter den Personalen immer wieder „Helden“, die ihren „Maffei-Dampfer“ für ein besonders gelungenes Werk bayerischer Lokomotivbaukunst hielten (was die G 5/5 auch war) – und es mit der Grenzlast beim Ankuppeln in Nürnberg nicht so genau nahmen. „Die sagen dann“, klagte der Schneider Schorsch abends im Schmalzbacher Hof am Lokführerstammisch seinen norddeutschen Freunden, „häng' nur na, die paar Schachteln packn mer aa noch.“

Die Zeche für derartigen Leichtsinns beglich



Bild 11: Modellbahnromantik in einem kleinen Tal. Nicht nur die Vorbilder der beiden Lokomotiven sind reinrassige Bayern, sondern auch die Modelle. Die D VIII und BR 70 hat Christian Fuchs gebaut.

dann regelmäßig das Personal der Altendorfer Schublokomotive, die 1000 Tonnen samt einer völlig erschöpften G 5/5 über die Rampe zu befördern hatte. Aber dafür waren sie auch da. Manche Lokpersonale machten sich schon einen Spaß daraus, um den Schneider Schorsch richtig „wettern“ zu hören, denn er hatte diesbezüglich einen recht umfangreichen Wortschatz. Ein solch erschöpfter Kandidat war den Fotografen am Mittag dieses Tages vor die Linsen gekommen. Reichlich abgekämpft, ein dünnes graues Rauchfährlein über dem Schornstein, war die G 5/5 über die letzten Kilometer vom Flußtal hinauf zur Altendorfer Einfahrt gekrochen. Das Drama der anschließenden Fahrt über die Steilrampe hatten die drei allerdings nicht mitbekommen. Damit war für den Schneider Schorsch das Stichwort gefallen, um sich seinen Grant von der Seele zu reden. „Immer dasselbe“, wetterte er. „Die kommen hier an, haben noch 7 oder 8 Stecken aufm Kasper (7–8 atü Kessel-Druck) – grade daß der Dampf noch reicht, damit ihnen die Luftpumpe net stehenbleibt – und denken sich der Schneider Schorsch mit seiner Mallet werd's scho richten“.

Am Mittag war er gerade mit der 96 025 aus dem Haus gefahren, als die G 5/5 in Altendorfen angekröchen kam. „Am liebsten hätt' ich mei Maschin' gleich wieder in die Hütt'n gestellt, wie ich den gesehen hab'. Die sind noch gar nicht gestanden, da war der Heizer schon am Tender hinten und hat die letzten „Brösel“ zusammengekratzt. Die Feuertür hat er sich gar nimmer aufmachen trauen, sonst wär' ihm nämlich ein Doppelzentner Schlacke 'rausgefallen“, berichtete er mit zornbebender Stimme.

In solchen Fällen helfen natürlich 25 Minuten Aufenthalt auch nicht mehr viel weiter. Gleich nach der Abfahrt, auf dem ersten Kilometer,

war dem Schorsch klar geworden, daß von denen da vorne wenig zu erwarten sein würde. „Gustl“, brüllte er in einem Anflug von Galgenhumor gegen den Lärm der bergwärts donnernden Mallet seinem Heizer zu, „schau doch amol aus'm Fenster, ob die da vorn überhaupt noch da sind“. Der Heizer hatte freilich andere Sorgen. Wehe, wenn es ihm nicht gelang, den Kessel der 96er auf spitzem Druck zu halten. Dann würde der Zug irgendwo mitten in der Rampe steckenbleiben und für die nächste halbe Stunde stünde „Dampfkochen“ auf dem Programm. Vom Ärger mit

den Vorgesetzten im Bw Altendorfen ganz zu schweigen. . .

Da schwang der Gustl schon lieber die Schaufel wie ein Besessener. Dennoch kam es ihm vor, als würde der Auspuffschlag der Mallet langsamer werden. Nun ging es zu allem Überfluß in die lange S-Kurve hinein. „Da glaubst, du fährst gegen eine Gummiwand“, beschreibt der Schorsch das flauue Gefühl, das ihn in solchen Fällen beschleicht. Zusätzliche Reibungskräfte hemmen den Lauf der Waggons in Kurven, fordern weitere Anstrengung von den Lokomotiven.

Bild 12: . . . sondern zur preußischen G 10, die der Bayerin an diesem Tag Vorspanndienst über die Altendorfer Rampe leisten muß.

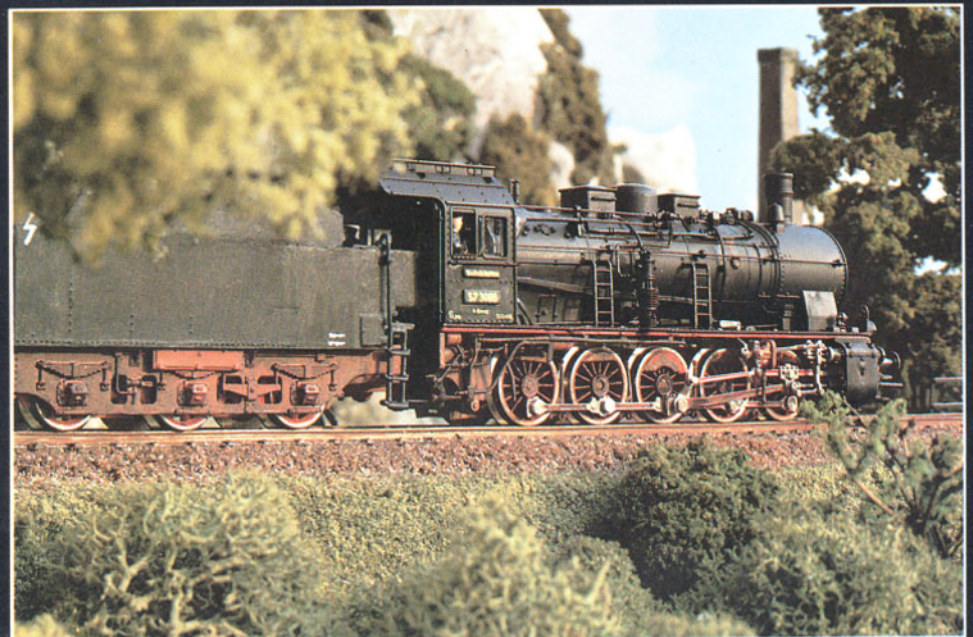




Bild 13: Schwerer Güterzugdienst im Frankenwald. Die 96 025 von M+F schiebt einen ellenlangen Güterzug, der aus Märklin-, Fleischmann- und Trix-Reichsbahnwaggons besteht, über die Rampe nach Thüringen.



Bild 14: Bayerns erste Heißdampflok – die Motorlok ML 2/2 – verdient ihr Gnadensbrot auf den Nebenbahnen rund um Altendorf. Das Modell des ulkigen Zweikupplers stammt von Rai-Mo.

Bild 15: Bayern contra Preußen – Stirn an Stirn stehen an der Bekohlungsanlage im Nebenbahn-Betriebswerk von Altendorf die preußische T 3 von Fleischmann und die D II von Rivarossi. Beide in Reichsbahnausführung.



Als der Zug schließlich mit Schrittgeschwindigkeit aus dem S-Bogen herauskam, war es auch mit des Heizers Geduld vorbei. Wortlos knallte er die Schaufel in die Ecke, öffnete die Führerhaustür und traf Anstalten, von der Lok zu klettern. „Gusti“, rief da der Meister erschrocken, „wo mögst denn hin?“ „Nach vorn laufen und denen a paar Briketts bringen, bevor das Feuer ganz ausgeht“, brüllte der Feuermann zurück. „Da gehst mir schon mit deiner Dampfomantik“, brummte der Schorsch am Abend beim Bier an die Fotografen gewandt.

Auf die G 5/5 ließ er trotzdem nichts kommen. „Des is a ganz a feine Maschin“, ereiferte sich der Meister, „die kann auch nix dafür, daß immer solche Deppen am Regler stehen. Da kommt eure G 10 fei lang net hin: Brauchst dir ja bloß die Grenzlaster anzuschauen. Tausend Tonnen nimmt die Maffei von Bamberg her, bei der G 10 ist schon mit 850 Tonnen Mathei' am Letzten.“ „Die ersten 15 Loks der Gattung G 5/5“, wußte der Schorsch zu berichten, „hat der Maffei schon 1911 abgeliefert. Mehr als die Hälfte davon sind aus dem 1. Weltkrieg nicht mehr nach Bayern zurückgekommen. Die Maschin', die ihr heute Mittag gesehen habt, die stammt noch aus der ersten Serie von anno 11.“

Weil aber die G 5/5 eine gute, bärenstarke Lok war, mußte Maffei 1920 gleich noch einmal 40 Stück in verstärkter Ausführung nachbauen. Selbst 1923 und 1924 lieferte Maffei nochmals 25 und 15 Stück. „Insgesamt waren dies nach Adam Riese“, murmelte der Schorsch, und zog einen Bleistiftstrich unter seine Statistik auf dem Bierfilz, „95 Stück“. Die Wallburga (bayer. „Walli“), ihres Zeichens Bedienung, die ihm dabei zufällig über die Schulter gesehen hatte, sagte lachend: „Mach's halb lang Schorsch, so viel Seidla (1/2 Liter Bier in Franken) packst du auf deine alten Tag a nimmer.“

Mochte der Schorsch auch noch so auf die Qualitäten der bayerischen Vierzylinder-Verbundmaschinen schwören, so zeichnete sich in Altendorf und Umgebung schon die Be-



Bild 16: Immer häufiger erscheinen preußische Lokomotiven im Frankenwald. Eine Dreizylinderlok der Gattung G 12 schleppt ihren schweren Güterzug (Waggons Märklin, Fleischmann, Trix und Eigenbau) bergwärts, was offenbar ohne größere Anstrengungen über die Bühne geht. Hinten schiebt ja schließlich der Schneider Schorsch mit seiner Mallet (siehe auch Bild 13).

vorzugung der einfacheren, robusten Güterzugmaschinen preußischer Herkunft ab. Immer häufiger erschienen Dreizylinder-Loks der Gattung G 12 oder auch die der G 5/5 an

Kräften weit unterlegene G 10 vor den schweren Frachtzügen. Klagen des Personals über den steten Kampf mit dem Durchgangsgüterzug am Mittag wa-

ren der Verwaltung des Bw Altendorfen offenbar recht häufig zu Ohren gekommen. Jedenfalls bekam der Zug am nächsten Tag schon eine G 10 als Vorspannlokomotive, während

Bild 17: Auf der Fahrt durch den Thüringer Wald begegnet die bayerische G 5/5 dem Berliner Schnellzug, gezogen von einer 01.



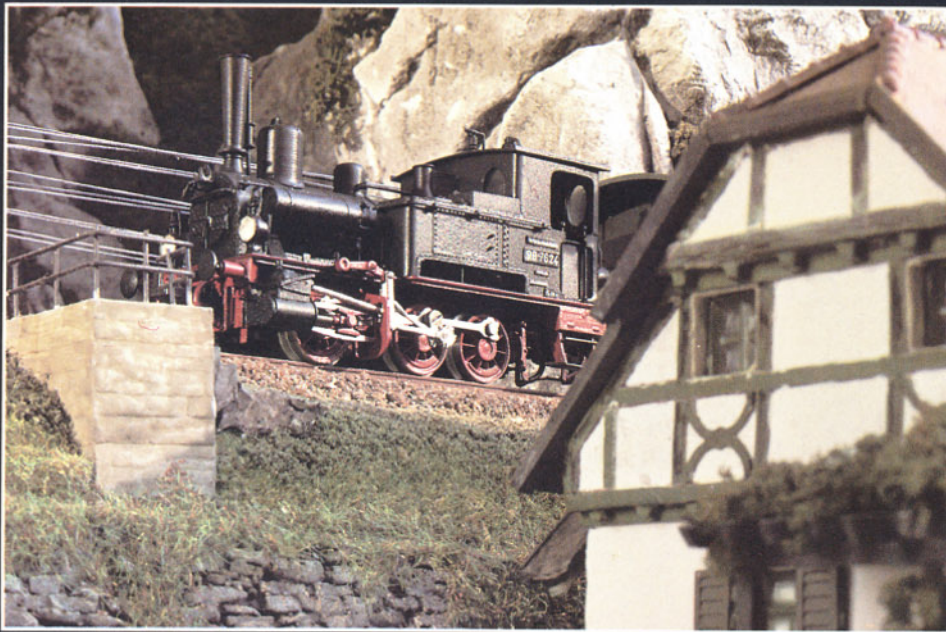


Bild 18: Vorbei an einem typisch fränkischen Gebäude ist die D VIII, Jahrgang 1887, mit Fleischmann-Nebenbahnwagen auf einer Lokalbahnstrecke unterwegs.



Bild 19: Gut verteilt standen unsere drei Fotografen an der Strecke, so daß die Vorbeifahrt des schweren Güterzugs, gezogen von der 58, von drei verschiedenen Standpunkten aus (siehe auch Bild 13 und 16) fotografiert werden konnte. Sie zieht einen Zug mit Eigenbau-, Trix-, Fleischmann- und Märklin-Reichsbahnwaggons.

Bild 20: „Freie Fahrt“ — angezeigt vom filigranen bayerischen Weinert-Signal — bedeutet für die D VII immerhin Tempo 45 auf der Lokalbahnstrecke.



am Zugende weiterhin eine der Altendorfer Mallets kräftig nachschob. Dabei lief den Fotografen ein besonderes Stück vor die Linsen: Die G 10 war nämlich — anstelle des preußischen Dreiachsers — mit einem dreiachsigen „Kohlen- und Wasserreservoir“ (Tender) bayerischer Abstammung gekuppelt.

Kummer, erfuhren die drei des abends in bewährter Runde, bereitet seit einiger Zeit den Patrioten unter den Altendorfer Lokführern auch der Schnellzugdienst. Vor dem Berliner D-Zug am Nachmittag erschien immer häufiger anstelle der „langhaxigen“ S 3/6, eine der ersten 01-Maschinen vom Bw Hof. Die 01 006 hatte die lange Wagenschlange aus bayerischen und preußischen D-Zugwagen heute nach Altendorfen gebracht. „Des is auch a Preußin“, brummte der Schorsch, „der Borsig hat sie im März 1926 abgeliefert. Damals hat die allerdings noch den kleinen Tender mit 30 Kubikmeter Wasser gehabt. Seit ein paar Wochen läuft die ja mit dem T 32 herum.“

Lokalbahn

Fest in bayerischer Hand erwiesen sich allerdings noch die Nebenbahnen rund um Altendorfen. Besonders die kleine D VII, ein uriger Dreikuppeler mit Naßdampftriebwerk und noch kleiner als die T 3, hatte es dem Fotografentrio angetan. Natürlich wußte der Schneider Schorsch auch über das winzige Lokomotivchen Bescheid: „Die 98 7624 hat 1887 der Krauss gebaut. Damals hat die sogar noch einen richtigen Namen bekommen: Auf ‚Ramsau‘ ist sie bei unserer Königlichen Staatsbahn getauft worden.“

Einen klangvollen Namen aus bayerischer Gebirgswelt trug einst auch die D VIII, die es aus dem Alpenland ins Oberfränkische verschlagen hatte. Eigens für die schwierige, mit langen 1:40-Steigungen gespickte Strecke Freilassing — Berchtesgaden waren diese Kraftprotze unter Bayerns Lokalbahnmaschinen beschafft worden. „Unsere Altendorfer 98 662“, so der Schneider Schorsch, „ist die ehemalige ‚St. Zeno‘ vom Baujahr 1888. Die läuft erst seit ein paar Wochen hier bei uns.“ Konnte die D VIII den Ruhm für sich in Anspruch nehmen, die stärkste bayerische Lokalbahnmaschine zu sein, so leitete ausgerechnet die winzige, unscheinbare ML 2/2 eine neue Epoche im bayerischen Lokomotivbau ein: Sie war — 1906 bei Maffei gebaut — die erste Heißdampflok in Bayern. Bei den Werkstattpersonalen wurde sie dadurch allerdings auch nicht beliebter: Das komplizierte Triebwerk mit zwei gegenläufigen Kolben pro Zylinder sorgte stets für Ärger. Auch bei den Lokführern stand die ML 2/2 nicht sonderlich hoch im Ansehen: Um den Heizer einzusparen, war die Lok mit einer Schüttfeuerung ausgerüstet worden. So ganz allein im Führerhaus zu sitzen und über die Dörfer zu zuckeln, ist allemal eine fade Geschichte. „Lang macht die's hier sowieso nicht mehr“, orakelte der Schneider Schorsch.

Tatsächlich bekamen die drei Fotografen, obgleich sie während ihrer letzten Urlaubstage ein paar Mal noch beim Hammerwerk auf der Lauer lagen, die ML nicht mehr zu Gesicht. Am allerletzten Tag gelangen ihnen dafür noch ein paar recht hübsche Einstellungen von der Hofer 01 006 im Abendlicht. Leider endete daraufhin der Urlaub mit einem atemberaubenden Dauerlauf zum Altendorfer Bahnhof. Vor lauter Begeisterung hatte das Trio gar nicht mitbekommen, daß die 01 einen ganz besonderen D-Zug schleppte: Exakt jenen nämlich, mit dem sie nach Hause fahren mußten. . .

Fotos und Text: W. Kosak



Bild 21: Mit der 01 geht es da schon wesentlich schneller. Die bei Borsig gebaute Lok der ersten Lieferserie von 1926 durfte immerhin 120 km/h fahren.

Bild 22: Gegen den Abendhimmel sieht man bei der 01 die äußerst filigrane Bauart des Barrenrahmens (Modell: Roco gesupert von Donald Kessler, die Brücke wurde ebenfalls von Donald Kessler gebaut).





Bild 1: Blick in das Mühlen Diorama von Herrn Jerusalem. Im Hintergrund ist die Hammerschmiede zu erkennen, an der eine eingleisige Bahnstrecke vorbeiführt. Im Vordergrund verläuft der das Mühlenrad treibende Bach.

Modellbahn-Dioramen

Hier nun die versprochene Schlußbeschreibung unserer „Mühle in Franken“, die, wie im letzten Eisenbahn-Journal (3/84) angekündigt, auch noch in ein Diorama eingebaut wurde. Genaugenommen sind es zwei Dioramen. Das erste ist sehr klein und stellt nur die erweiterte Grundplatte der Mühle dar. Auf diesem wurde ein kurzes Stück Mühlbach imitiert, ebenso ein kleiner zum Gebäude gehörender Vorhof mit einem einzelnen Baum. Am besten erkennen Sie die Größe des ersten Geländestückes im Eisenbahn-Journal 2/84 auf Seite 51, Bild 1, und im Eisenbahn-Journal 3/84 auf Seite 44/45, Bilder 1, 2, 5 und 6. So ein Minidiorama ist äußerst günstig, um ein Gebäude – in unserem Fall die Mühle – aus allen Winkeln fotografieren zu können. Dieses kleine Schaustück wiederum wurde nun in ein größeres und endgültiges Diorama (Größe 83

× ca. 45 cm) eingebaut. Es hindert natürlich nichts daran, dieses zweite Diorama später wiederum in eine Anlage zu integrieren oder mit mehreren anderen Dioramen zu einem größeren Gelände zusammenzustellen.

Beim Dioramenbau geht man von der Technik her meistens anders vor als bei Modellbahnanlagen. Es ist kein schwerer bzw. stabiler Unterbau erforderlich, und auch die Aufbauten können mit einfachen Mitteln erstellt werden. Es gibt die verschiedensten Methoden. Bei dem hier gezeigten Diorama habe ich hauptsächlich nach meiner Styropor-Methode gearbeitet.

Das Gesamtthema setzt sich zusammen aus:

1. einem leicht ansteigenden Wiesengelände,
2. einem alten Bahndamm mit einer eingleisigen Nebenstrecke,

3. einem munter fließenden kleinen Fließchen, dessen Wasser das Mühlrad antreibt.

Hier nur einige Hinweise auf das für meine Belange erarbeitete recht günstige „Styropor-Platten-Prinzip“:

Beginnen wir mit der Zeichnung, die ich als Grundriß auf eine 16-mm-Spanplatte 1:1 auftrug. Nach Überprüfen dieser Vorgabe besorgte ich mir 10 mm starke Styropor-Platten, die ich Schicht für Schicht, wie bei einem Architektur-Modell, mit Styropor-Kleber entsprechend der vorgesehenen Höhen aufeinanderklebte. Ich nahm mit Absicht dünne Platten, da Styropor bekanntlich zwar leicht zu schneiden ist, aber bei größeren Stücken die herumfliegenden Flocken eine echte Drangsal sein können. Man baut also systematisch die kleine Landschaft auf. Die erste Lage des Mate-

Bild 2: Der Mühlbach lädt zum Fischfang ein. Ein Preiser-Fischer, der seine Angelrute gerade zum Wurf schwingt, wurde in den Bach eingegossen.



Bild 3: Vor der Mühle überspannt eine kleine Brücke den Mühlbach. Eine Personengruppe schaut interessiert den Preiser-Fischern zu.



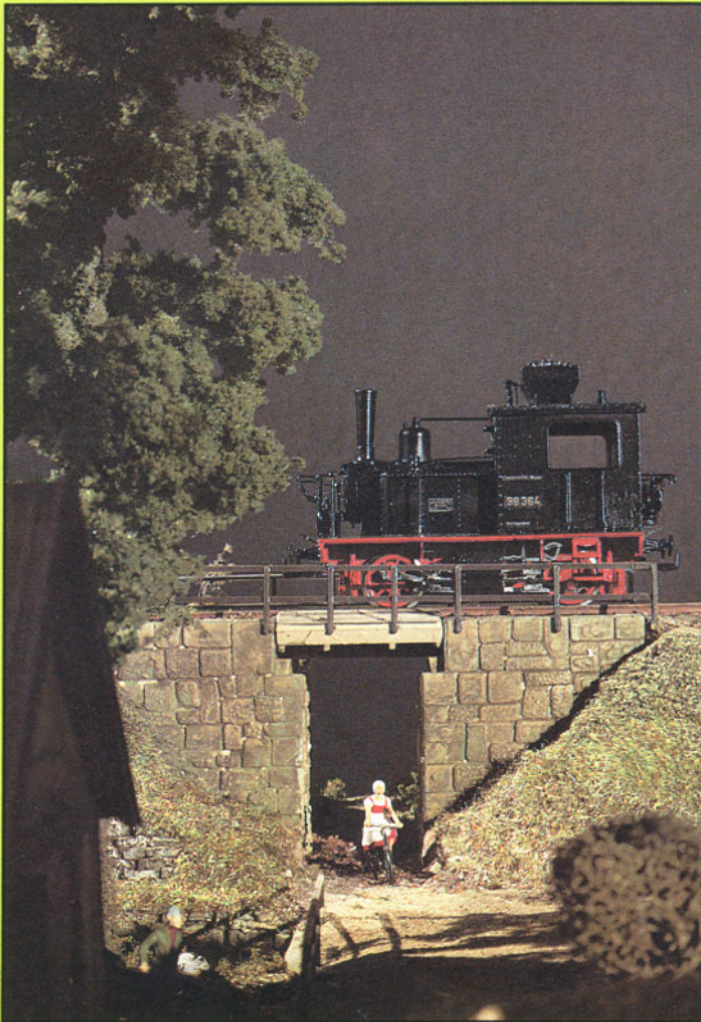


Bild 4: Neben der Mühle ist im Bahndamm ein kleiner Durchlaß für den Zufahrtsweg.



Bild 5: Großes Preisfischen wird hier veranstaltet. Ein erfolgreicher Angler zeigt stolz seine eben aus dem Wasser geholte Beute.

rials wird nur im unteren Flußverlauf, also flußaufwärts bis zum Wehr, bis auf die Grundplatte ausgeschnitten. Die zweite Lage wird ebenfalls im unteren Verlauf wie die erste Platte ausgeschnitten. Hinter dem Wehr dagegen, flußaufwärts, wird die zweite Platte nur bis zur ersten Platte durchgeschnitten, um ein realistisches Wassergefälle nachbilden zu können. Nachdem die Lagen für den Bahndamm geschnitten und geklebt worden sind, kann ei-

ne erste Stellprobe mit der Mühle usw. vorgenommen werden. Da ich bei der Mühle schon den Zulauf zum Rad separat zugearbeitet hatte, ist jetzt ein Anpassen zum Wehr relativ einfach. Zunächst habe ich aber noch quer zum Diorama eine kleine Straße (besserer Feldweg) vorgesehen, wozu ein Durchbruch durch den Bahndamm eingerichtet werden mußte; und natürlich eine kleine Brücke über den Wasserlauf. Die Unterführung unter dem

Bahndamm erstellte ich aus einem „Pola“-Bausatz Art.-Nr. 809. Für den Bau der Brücke nahm ich Teile aus dem „Ebo“-Sortiment. Aus den Nummern 3100, eingleisiges Tunnel-Portal H0, und 3002, Mauerwerk, baute ich eine alte Römerbrücke, wobei der Hohlkörper von unten mit einer „Papiergipsmasse“ aufgefüllt wurde. Am Standort der Brücke schnitt ich, paßgenau, aus dem Styropor ein Stück bis auf die Grundplatte heraus, wobei unter der Brücke, in der Höhe des späteren Flußbettes, wieder mit Styropor aufgefüllt werden mußte. Nachdem die beiden Teile, Unterführung und Brücke, endgültig vor Ort montiert waren, begannen die Vorarbeiten am Flußbett; Formgebung der Uferböschung durch Nachschneiden des Styropors und Einbringen der Stützmauern wo nötig, sind die ersten Arbeitsgänge. Dann wird es „natürlich“. Nach mehrmaligem Ableimen mit „Ponal“, graugrün eingefärbt, beginnt die eigentliche Gestaltung des Flußbettes. Von Wegrändern oder aus einem Bach hole ich mir hierzu 1–2 Büchsen feinen Sand und Steinchen. Diese werden nach dem Abtrocknen mindestens dreimal gesiebt und aussortiert. Einmal mit einem feinen Haarsieb, das zweite Mal mit einem groben Sieb (Mutters Salatsieb) und im dritten Gang wird dann aussortiert, die größten Steinchen sollten höchstens 1 cm groß sein. Nachdem Sie das Wehr aus einer Mauerplatte („Vollmer“, „Kibri“ oder „Pola“) eingefügt und verleimt haben, wird zunächst noch einmal der ganze Bach mit einer dicken, graugrün gefärbten Leimbrühe eingestrichen. In diese streut man sofort Sand, Kies und Steinchen nach eigener Vorstellung. In der Mitte des Baches nur Sand mit eingelegten Steinbrocken,

Bild 6: Zeit zur Heuernte! Ein Landwirt hat mit seiner Familie den Ochsenkarren gerade beladen. Die Mutter holt ihre kleine Tochter, die auf dem Gefährt spielte, herunter. Die Arme wurden über einer Zigarette entsprechend gebogen.



an den Seiten und Hängen etwas gröberes Material und dazu sofort winzige Mengen Flocken und Grasfaser („Heki“). Bei der Dosierung vorsichtig sein! Messerspitzenweise aufzutragen ist zwar mühselig, aber der Aufwand lohnt sich. Nach längerem Abtrocknen (mindestens 2 Tage) können Sie mit dem Ausgießen beginnen, natürlich das Verleimen und Ausstreuen unter der Brücke nicht vergessen! Allerdings sollten Sie doch besser vorher Bahndamm, Wiesen und Wege fertiggestellt haben, damit nicht immer wieder Streumaterial auf den vielleicht schon fertigen Bach fallen kann.

Für das Schotterbett des Gleises nahm ich „Heki“-Kork-Bettung und Schotter, die Wiese ist aus „Heki“-Grasmatten und -Grasfaser, feines Moos aus dem gleichen Sortiment kommen noch hinzu. Die Telefonleitung neben dem Bahndamm besteht aus „Vollmer“-Masten mit grauer Nähseide als Leitung. Sie hätten also jetzt, bis auf den Bach, da Sie natürlich die Mühle ebenfalls schon endgültig befestigt haben, das Diorama fertig. Wie schon gesagt, beginnt nach gründlicher Abtrocknung das Ausgießen.

Hier möchte ich Ihnen einen dringenden Rat geben: Mit Gießharz streng nach den vorgegebenen Gebrauchsanweisungen arbeiten, vor allen Dingen, wenn Sie es das erste Mal machen. Kaufen Sie in einem Bastelfachgeschäft das dort angebotene Material und gleich kleine Meßbecher hinzu, um ggf. vorher Versuche machen zu können. Ich habe durch Übereifer schon einiges Lehrgeld zahlen müssen. Und vor allen Dingen – nehmen Sie sich hierfür Zeit! Achten Sie sorgfältig auf die Waagerechte und verschließen Sie den oberen und unteren Zulauf des Baches mit klaren Plastikstückchen („Kibri“-Sortiment). Darüber hinaus müssen Sie den Zulauf zu Wehr und Mühlrad zunächst absichern, damit beim Vergießen kein Gießharz darankommt. Ich habe es mit dünner Plastikfolie gemacht, die ich, dicht zusammengepreßt, rechts und links neben das Mühlrad stopfte. Am Ende aller Gießvorgänge werden diese „Sperrungen“ wieder vorsichtig entfernt. Sie vergießen zuerst Ober- und Unterlauf des Baches. Am Wehr wird nur noch nachgepinselt, bzw. in der letzten kritischen Phase der Offenzeit des Materials vorsichtig vergossen. Sie können auch das Diorama lagemäßig so verändern, daß in dem Moment das Wehr waagerecht liegt. Machen Sie dies unbedingt in mehreren Abschnitten! Beim Wehr können Sie in das noch klebrige Material feinste Flocken Watte einlegen und diese nach einigen Minuten mit einer Stecknadel ausrufen. Dies ergibt einen guten Schwall. Während der ganzen Gießvorgänge sollte

1. der Raum nach Möglichkeit warm sein
2. möglichst unabhängig von den Wohnräumen gut belüftet sein, denn das Gießharz gast sehr und langanhaltend, so daß Sie es in diesem Raum einige Tage kaum aushalten können. An warmen Tagen ist es empfehlenswert, den Vorgang im Freien durchzuführen.

Nach dem totalen Aushärten, nach 3–4 Tagen, können Sie z. B. in das Material bohren, und, wie ich es machte, die „Preiser“-Angler mitten in den Bach stellen. Der Möglichkeit, hier noch zu veredeln, sind kaum Grenzen gesetzt.

Nach endgültiger Farbgebung und Ergänzung mit („Tempera“-, Plaka- und Acryl“-Wasserfarben) stellte ich einige Bäume dazu. Ein paar schöne Figuren aus dem „Preiser“-Sortiment gaben der Sache den letzten Pfiff!

Franz Jerusalem



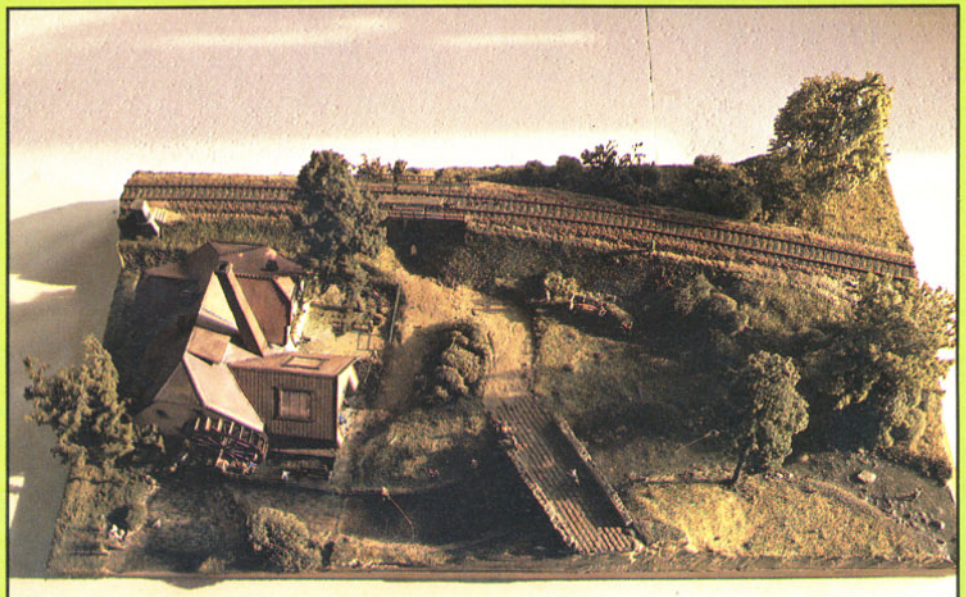
Bild 7: Der alte Schmied, schon lange im Ruhestand, wurde von der Müllerin aufgefordert, die Schmiedegesellen, die noch in der Schmiede am Arbeiten sind, zum Essen zu holen.



Bild 8: Recht idyllisch fügt sich die Frankenswaldschmiede in die Landschaft.

Bild 9: Das ist der Gesamtüberblick über das Jerusalem-Diorama. Auf so kleiner Fläche läßt sich doch eine enorme Atmosphäre darstellen!

Alle Fotos: W. Kosak



Großer Modellbau-Wettbewerb

Unser „Großer Modellbauwettbewerb“ geht dem Finale entgegen. In dieser und der nächsten Ausgabe werden wir Ihnen die letzten Arbeiten vorstellen.

Alle Leser sind aufgerufen, sich an der Bewertung der vorgestellten Dioramen und Anlagen zu beteiligen. Zu diesem Zweck haben wir ei-

nen Bewertungsbogen vorbereitet, den wir in der nächsten Ausgabe des Eisenbahn-Journals (5/84) abdrucken werden. Den ersten 50 Einsendern der ausgefüllten Bewertungsbogen winken wertvolle Buchpreise. Zusätzlich werden unter allen Einsendern 25 H0-Bausätze (Rai-Mo) ausgelost.*

Sie haben also eine doppelte Chance. Auch heute stellen wir Ihnen wieder einige interessante Arbeiten vor. Wer weiß, vielleicht ist Ihr Kandidat für Platz Nr. 1 dabei?

* Auslosung unter Aufsicht, der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



Diorama von Herrn Gebele

Der Bahnhof Ulrichsburg bildet den betrieblichen Mittelpunkt einer im Aufbau befindlichen Anlage. Angeregt durch unsere Serien „Auf der Kgl. Bayerischen Staatsbahn“ und „Bayern-Journal“, entschloß sich Herr Gebele, seine Modellbahn-Anlage epochemäßig zu teilen. Im Bahnhof Ulrichsburg, der als Keilbahnhof angelegt ist, und auf den Nebenserecken verkehren überwiegend Züge der Epochen I und II. Auf der zweigleisigen Hauptstrecke dagegen wird mit Material der Epoche III und IV gefahren.

Die zweigleisige Hauptbahn beginnt in einem mehrgleisigen Abstellbahnhof und teilt sich im Bahnhof Ulrichsburg in drei eingleisige Nebenserecken (a, b, c).

Strecke a führt nach Urmelsheim (Bayer. Staatsbahn)

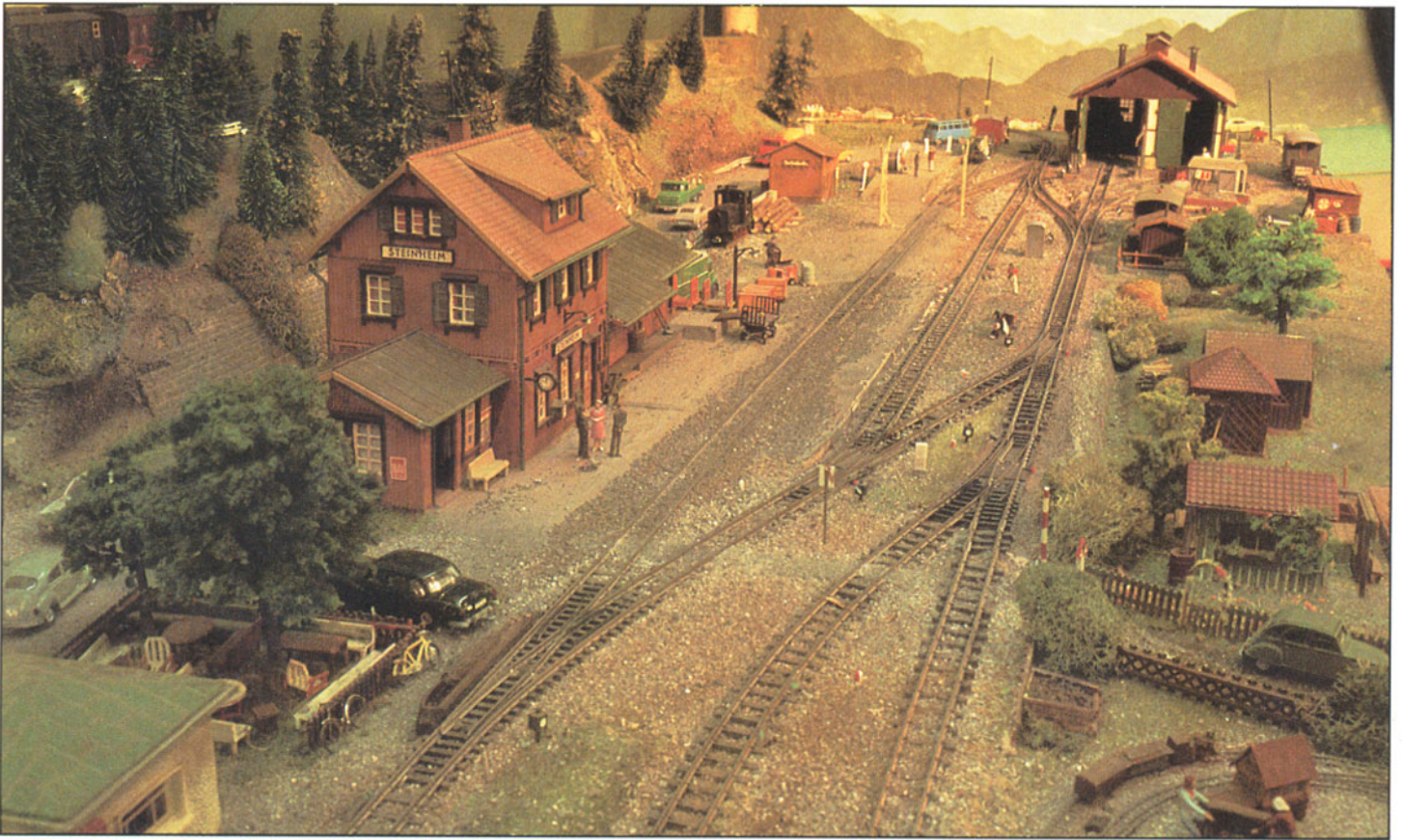
Strecke b führt nach Josefssau (Preuß. Staatsbahn)



Strecke c führt nach Thomashausen
(Deutsche Reichsbahn).

Von Strecke b besteht die Möglichkeit, Züge wieder in die zweigleisige Hauptbahn (Epoche III und IV) einzuschleusen. Jede dieser eingleisigen Nebenstrecken endet in einem Nebenbahnhof, dem jeweils ein mehrgleisiger verdeckter Abstellbahnhof angegliedert ist. Somit ist es möglich, einen abwechslungsreichen Betrieb im Bahnhof Ulrichsburg durchzuführen. Bis jetzt sorgen 25 Zuggarnituren der Epochen I und II in diesem Anlagenabschnitt für einen umfangreichen und abwechslungsreichen Zugverkehr. Das Gleismaterial stammt von Fleischmann, die Märklin-Signale wurden von der ersten Eisenbahnanlage des Erbauers übernommen und sind damit schon seit über 20 Jahren in Betrieb. Die Anlage wurde unter das Motto „Landschaft und Eisenbahn“ gestellt, Herr Gebele stellte deshalb nur sehr wenige Gebäude auf, die aber sehr schön farblich nachbehandelt und gealtert wurden.



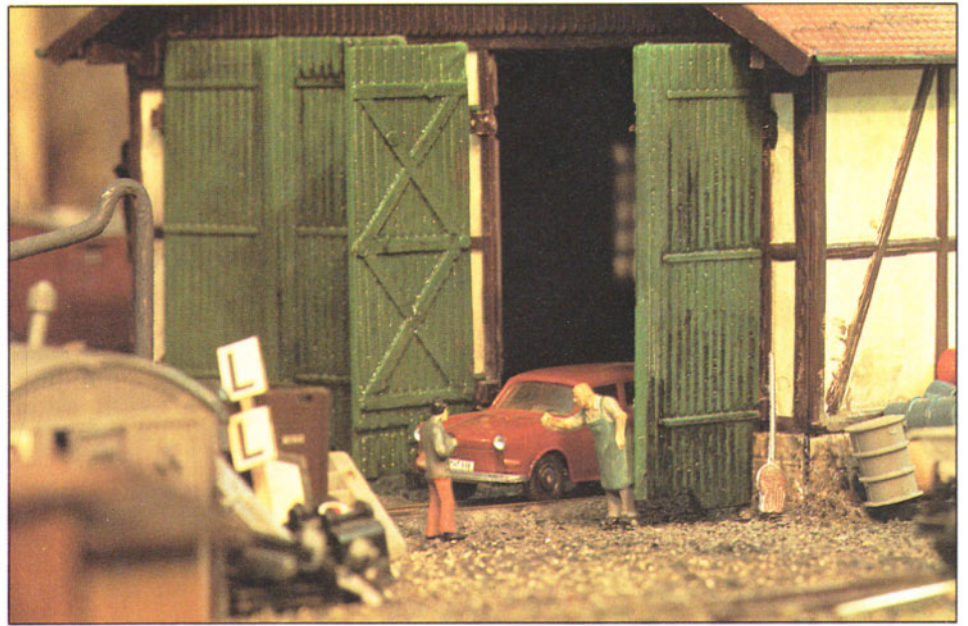


Diorama von Herr Knupfer

Herr Knupfer hat uns vier Aufnahmen seines Bahnhofdioramas „Steinheim“ zu unserem Wettbewerb eingesandt. Steinheim ist Endbahnhof einer H0e-Schmalspurbahn im Württembergischen und verfügt als Endbahnhof selbstverständlich über einen zweistöckigen Lokschuppen samt erforderlicher Lokbehandlungsanlagen. Beim genaueren Betrachten der Aufnahmen fällt die akribische Durchgestaltung des Dioramas bis hin zu kleinsten Einzelheiten auf. Auf der dem Empfangsge-

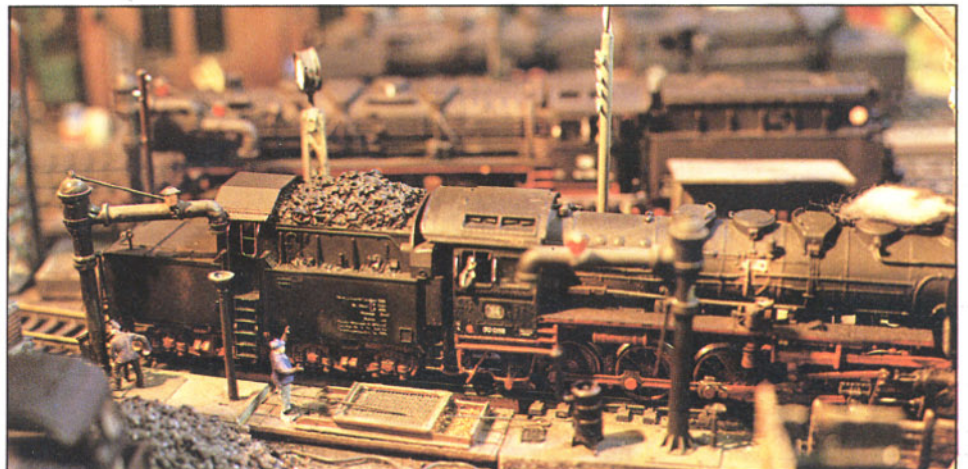


bäude gegenüberliegenden Seite der Bahnhofsgleise ist beispielsweise eine entzückende Gartenbahn zu sehen, eine besonders gut gelungene Szene stellt auch der als Hühnerstall zweckentfremdete Personenwagen dar. Eigentlich fast schon müßig, überhaupt darauf hinzuweisen, daß selbstverständlich alle Gebäude und Fahrzeuge farblich nachbehandelt wurden. . .



Anlage von Herrn Blokker

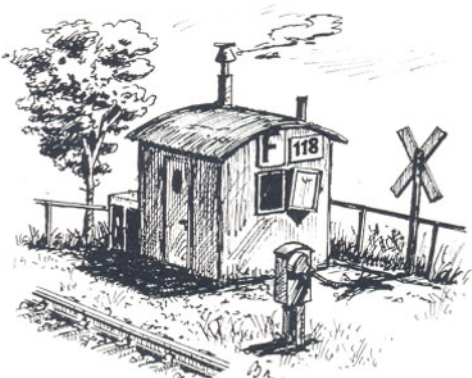
Herr Blokker aus den Niederlanden hat uns zwei vom Motiv her sehr konträre Farbdias für den Modellbauwettbewerb geschickt. Ein Dia zeigt einen kleinen Ausschnitt aus einem Bahnbetriebswerk nach DB-Vorbild der Epoche III, das er bis ins kleinste Detail sehr schön durchgestaltet hat. Das andere Foto beweist, wie gekonnt Herr Blokker die Atmosphäre einer holländischen Kleinstadt mit den so typischen Kanälen und Zugbrücken im Modell getroffen hat. Leider liegen uns zur Anlage keine weiteren Informationen vor.





Diorama von Herrn Rapp

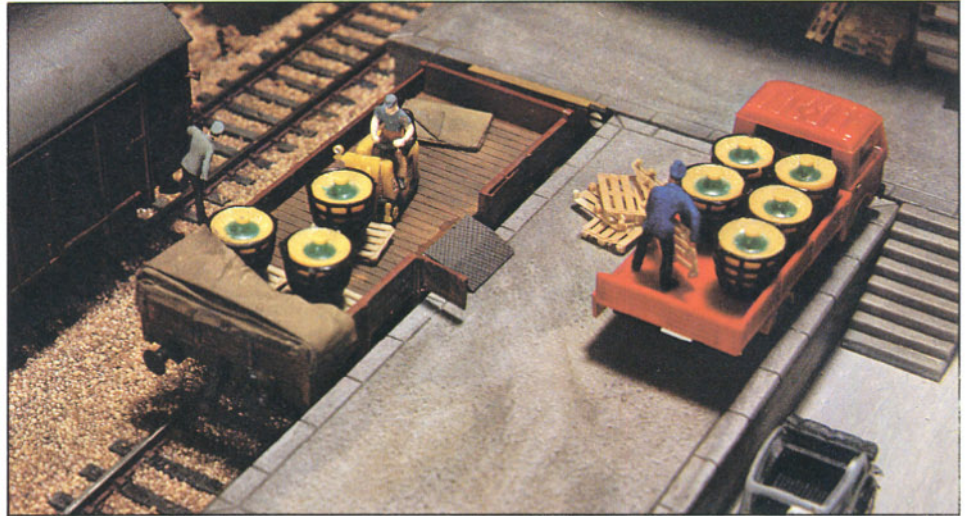
Herr Rapp besitzt in seiner Wohnung zu wenig Platz, um eine Anlage oder wenigstens ein Bw-Diorama unterzubringen. Er entschied sich deshalb, ein kleines Diorama mit dem Güterschuppen von Kibri zu gestalten. Das Diorama besitzt eine Größe von 40×95 cm. Alle Fahrzeuge und Gebäude wurden farblich nachbehandelt, Türen, Schiebetüren und Ladeklappen teilweise geöffnet. Die Güterwagen wurden mit vorbildgerechten Kupplungsimitationen und Bremsschläuchen ausgerüstet. Die Dächer der Güterwagen und der Oberlichtaufsatz des Güterschuppens sind

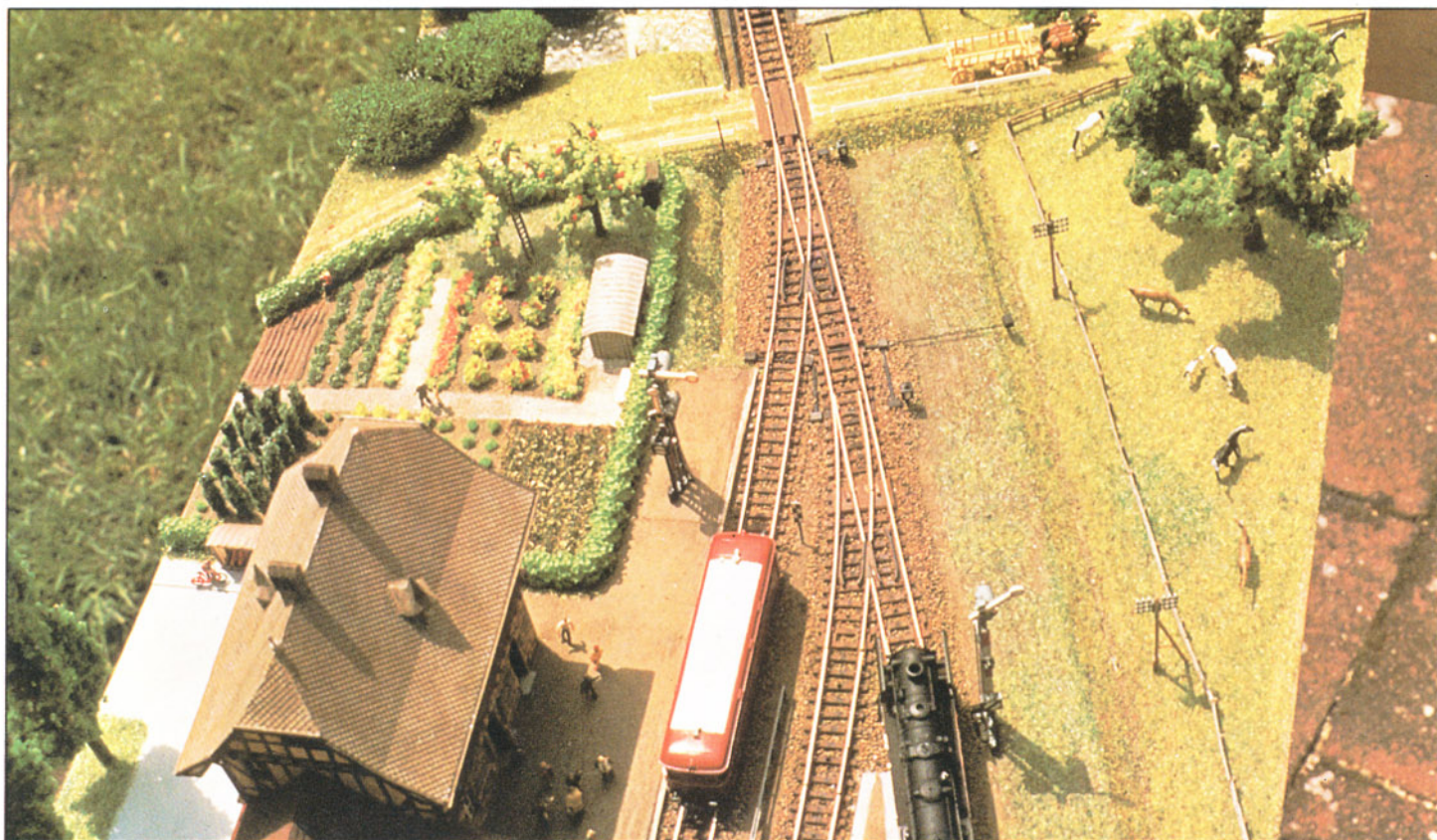




abnehmbar, um interessierten Besuchern die exakt nachgestalteten Inneneinrichtungen zeigen zu können. Im Eigenbau entstanden die Außenlampen über den Eingangstoren, die Hecken und die komplette Inneneinrichtung des Schuppens, bestehend aus Feuerlöschern, Waagen, Geräteschrank, Schwarzem Brett, Zifferntafeln, etc. Die Zifferntafeln dienen übrigens zum Sortieren des Ladegutes nach Bestimmungsorten. Jeder Ort hat eine eigene Ziffer, die jeweils über oder neben einem Schuppentor aufgehängt wird und so das Bereitstellen der Güter erleichtert. Dieses System hat Herr Rapp bei einer in Albstadt ansässigen Spedition mit Gleisanschluß entdeckt.

Fotos: Rolf Seegis





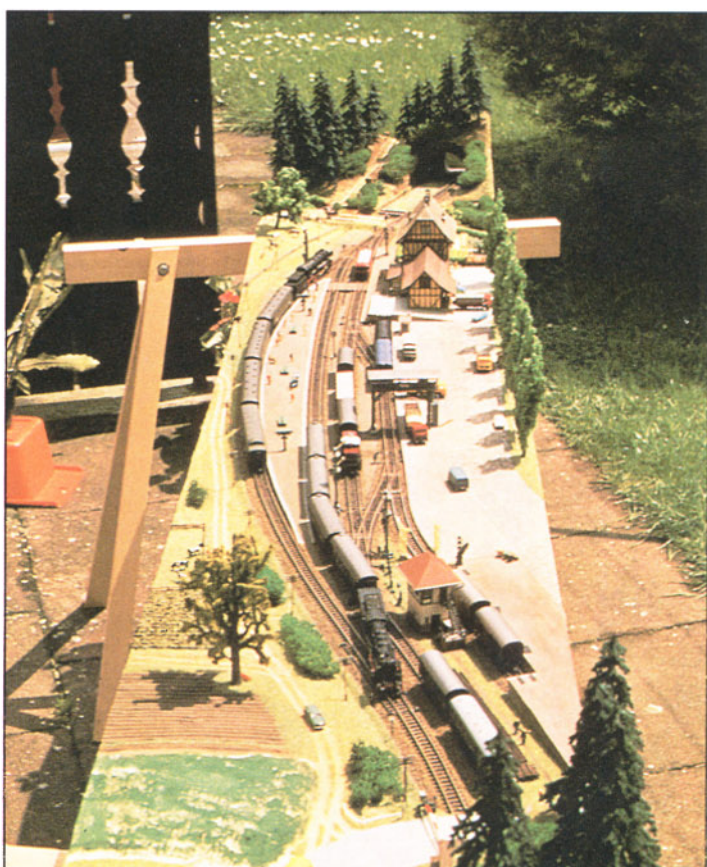
Diorama von Herrn Birbaum

Angeregt u. a. durch den Beitrag „Bahnhofsimpressionen“ im Eisenbahn-Journal 5/82, entschloß sich Herr Birbaum, den Bahnhof Dernau im Ahrtal im Maßstab 1:160 nachzubauen. Das Diorama besitzt eine Größe von 212 × 36 cm. Als Epoche wählte Herr Birbaum die frühen sechziger Jahre.

Das Bahnhofsgebäude ist aus 2,5 mm starkem Zeichenkarton gefertigt. Das Mauerwerk von Kibri wurde ebenso wie die Fachwerk-

nachbildung aus d-c-fix-Streifen aufgeklebt, und mit einem scharfen Messer die Türen und Fensteröffnungen ausgeschnitten. Die Fenster bestehen aus stärkerer Klarsichtfolie, die Fensterkreuze und -rahmen aus aufgeklebtem, weißem Isolierband. Die Türen sind aus d-c-fix und aus der Restekiste. Die Stockwerkszwischenlagen mit den Balkonimitationen wurden aus 1,5 mm starkem Balsaholz hergestellt.

Vollmer-Dachplatten decken das Dach, nachbehandeltes Wellblech von Brawa fand als Regenrinnen-Imitation Verwendung, die Ablaufrohre sind aus Draht. Die Haubendächer auf den Dacherkern und die Kamine aus Holz geschnitzt. Die seitlichen Dachverzierungen wurden aus entsprechend bearbeiteten Brettern von Pola (Nr. 293) hergestellt. Das Gebäude ist mit einer kompletten Inneneinrichtung ausgestattet.





▲ **Bild 1:** Zu den besonders schönen Fahrzeugen in der Baugröße H0 zählt die französische Variante der preußischen G 10, für die Roco einen neuen Kessel mit zwei Domen (1 Sand-, 1 Reglerdom) schuf. Es wäre äußerst begrüßenswert, wenn Roco nun diese Lokomotive für die Freunde der preußischen Länderbahn auch in ähnlicher Lackierung, jedoch mit anderen Laternen und Schlot bringen könnte.



◀ **Bild 2:** Wirklich eine Superlok ist die BR 44 der DB mit Witte-Blechen, die von Roco nun auch in der Baugröße H0 ausgeliefert wurde.

• Neuheiten-Journal •



◀ **Bild 3:** Viel Zustimmung hat dieses H0-Modell von Roco gefunden. Es ist ein Steuerwagen für Wendezüge, ausgestattet mit Innenbeleuchtung und einem Triebfahrzeugführer.

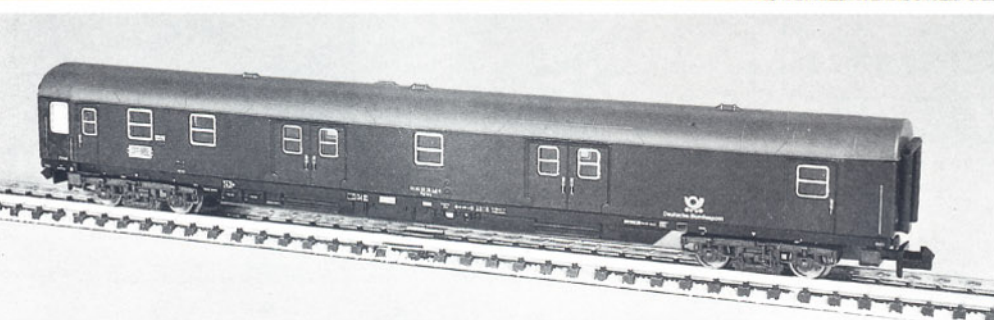
Neu von Roco

Nun ist sie endlich da, die langersehnte schwere Güterzuglokomotive der Baureihe 44 in DB-Ausführung mit Witte-Blechen und natürlich wieder mit austauschbaren Lokschildern. Detaillierung, Farbgebung, Zugkraft und Laufeigenschaften dieses Fahrzeuges in der Baugröße H0 verdienen wiederum die Note vorzüglich.

Außerordentlich attraktiv ist auch die französische Ausführung der preußischen G 10 mit zwei Domen in der grünen Lackierung mit den feinen roten Zierstreifen. Zu den besonderen Wagenneuheiten zählen der 2. Klasse-Einheitswagen Typ IV der SBB und der Wendezug-Steuerwagen BDnf 735 der DB mit der neuen Kopfform und mit orangefarbenen Streifen an der Stirnfront. Beide Modelle in der Baugröße H0 erhielten eine fein gestaltete Inneneinrichtung. Der BDnf 735 verfügt außerdem noch über eine Innenbeleuchtung und über ein mit einem Führer besetztes Steuerabteil.

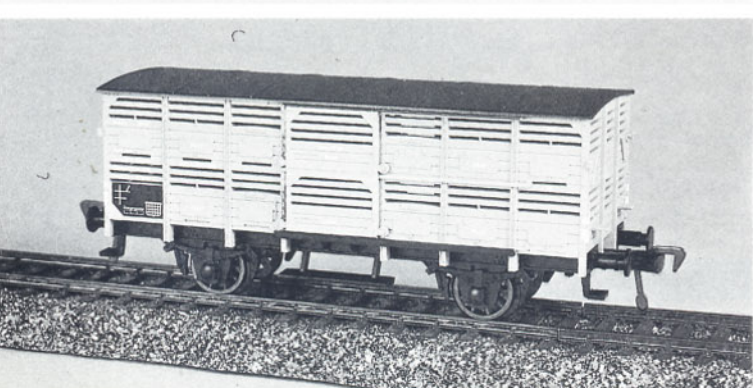
Neu von Fleischmann

Die erste Neuheiten-Lieferung dieses Jahres beschränkte sich auf Wagen für Reise- und für Güterzüge. Dazu gehören ein Schnellzug-Postwagen mrz-a/26 der DB, 264 mm lang in der Nenngröße H0 und unverkürzt 165 mm lang in der Baugröße N. Ebenfalls in beiden Baugrößen erschienen ein zweiachsiger Kühlwagen der DB mit der Aufschrift „LÖWENBRÄU“ und der Kleinvieh-Wagen Vh 04 der früheren Deutschen Reichsbahn ohne Bremserhaus aber mit Speichenrädern. Der alte Hochbordwagen Ommu der Bauart „Duisburg“ wird in der Baugröße N mit DB-Beschriftung angeboten.



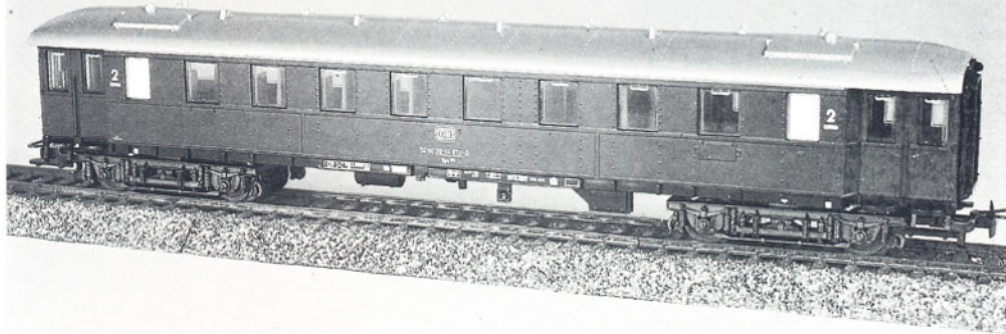
▲ **Bild 4:** Sowohl in der Baugröße H0 als auch im Maßstab 1:160 fertigt Fleischmann diesen Wagen der Deutschen Bundespost, der in Schnellzüge eingestellt wird.

◀ **Bild 5:** Fein gestaltet und mit Speichenrädern bestückt ist der Kleinviehwagen der Bauart Vh 04, den Fleischmann für die Bahnen beider Baugrößen anbietet.



Neu von Märklin

Außer der bereits vorgestellten Dampflok der Baureihe 012 enthielt das erste Neuheiten-Angebot in den Baugrößen H0 und Z fast nur Farb- und Formvarianten bereits vorhandener Fahrzeuge. Zu den Neukonstruktionen zählen der Eilzugwagen Bye 664 der DB und ein Dachstromabnehmer der Bauart SBS 10, beide in der Baugröße H0. Der Eilzugwagen des Baujahres 1934 war einst in insgesamt 28 Exemplaren beschafft worden, von denen Ende 1979 noch 8 Fahrzeuge im Einsatz standen. Der neuentwickelte Dachstromabnehmer ist für Altbau-Elektrolokomotiven bestimmt.



Neu von Trix und Minitrix

Sammler und Freunde von Fahrzeugen der früheren Deutschen Reichsbahn können nun ein besonders schönes Stück erwerben. Es ist der alte bayerische Bierwagen mit Bremserhaus und dem Eiskasten auf dem Dach, der die Beschriftung „HACKERBRÄU MÜNCHEN“ trägt. Das bildschöne H0-Modell wird mit Stangenpuffern und mit Speichenrädern angeboten. In der Baugröße N gibt es eine Packung mit zwei Kokstransportwagen der Maximilianshütte in Sulzbach-Rosenberg, in denen die DB den in der Oberpfalz benötigten Koks in Ganzzügen aus dem Ruhrgebiet heranschafft. Im Maßstab 1:160 steht nun auch der sehr schmutzige Bierwagen mit der Aufschrift „ERSTE KULMBACHER ACTIENBRAUEREI“ zur Verfügung, den wir in der Nenngröße H0 bereits vorstellen konnten. **HO**

Bild 6: Bei diesem H0-Modell von Märklin handelt es sich um einen genieteten Eilzugwagen der früheren deutschen Reichsbahn, der bei der DB die Bezeichnung Bye 664 trug.



Bild 7: Dieser bereits bekannte schöne, alte bayerische Bierwagen ist nun bei Trix auch in Reichsbahnbeschriftung für die Nenngröße H0 verfügbar.

Neu von Günther

Sehr schnell hat der Kleinserienspezialist Günther auf das Erscheinen der Köf III von Roco reagiert. Auf der diesjährigen Nürnberger Messe vorgestellt – und inzwischen schon ausgeliefert – wurde ein Umbausatz für die Köf III in ihrer ursprünglichen Ausführung ohne Lüfterrad im Kühler. Der Umbausatz enthält einen komplett neuen Vorbau einschließlich vorgebogener Griffstangen, Führerstand sowie Beschriftungen für drei verschiedene Versionen. Ebenfalls schon lieferbar ist der Umbausatz für die BR 57 von Roco, der dieses Modell in eine vierdomige Ausführung verwandelt. Dieser völlig problemlose Umbau ist auch Anfängern uneingeschränkt zu empfehlen.

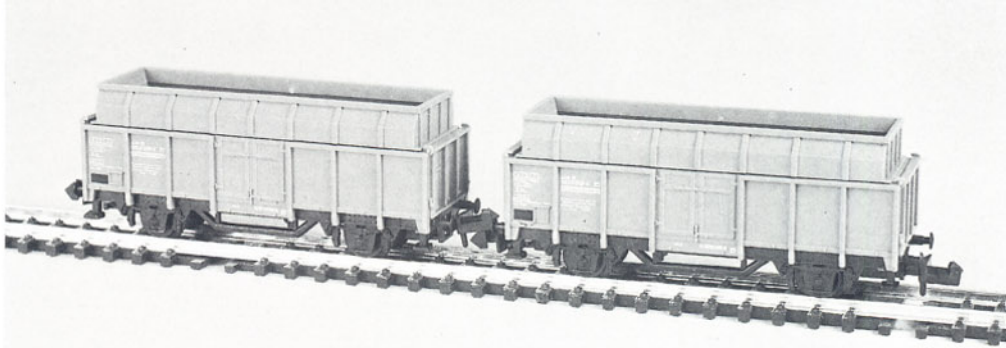


Bild 8: Von Mini-Trix (N-Maßstab) werden paarweise die Koks-Transportwagen der Maximilianshütte in Sulzbach-Rosenberg angeboten.

Fotos 1–8: Obermayer

Für die Baureihe 50 von Märklin liefert Günther einen Gehäuse-Bausatz des Tenders 2'2' T 26 in der ursprünglichen Ausführung ohne Kabine, der auch für eine BR 23 (alt) paßt. Als Basis dient der Triebtender der Roco-01 bzw. das unmotorisierte Günther-Fahrwerk B 033/1.

Neu von Modellbau Christian Fuchs, Fürstenfeldbruck

Als große Überraschung bietet Fuchs für die Liebhaber von Modell-Lokomotiven eine Fertigungsmodellserie der D VIII nach bayerischem Vorbild an. Die später als BR 98⁶ bezeichnete Maschine wurde von der bayerischen Staatsbahn speziell für die steigungsreiche Strecke Freilassing – Berchtesgaden angeschafft. Die schwere Lokalbahn-Lokomotive, deren Vorbild wir schon im Eisenbahn-Journal 3/81 unter der Rubrik „Bayern-Journal“ ausführlicher beschrieben haben, wurde von Fuchs kompromißlos im Maßstab 1:87 nachgebaut. Als ehemaliger M+F-Konstrukteur weiß Fuchs genau, auf was es bei Modellbahn-Lokomotiven ankommt. Als Vorbild diente die St. Zeno (Fabrik-Nr. 2000, Betriebs-Nr. 906). Wie beim Vorbild erhielt die Reichsbahnausführung die Nr. 98 662. Bei der Maschine stimmt einfach alles. Angefangen vom richtigen Achsstand, über die Flachschieber an der Steuerung, bis hin zur feinsten Fahrwerk- und Gehäusedetailierung. Das Fahrwerk und Führerhaus sind aus detailiertem Ätzblech gestaltet, während Dach, Kessel, Rauchkammer und Zylinderblock aus Feinzinn und Anbauteile aus Messingguß gestaltet sind. Die Räder haben Spurrücklaufisolierung und bestehen aus Neusilber. Spurrücklauf-

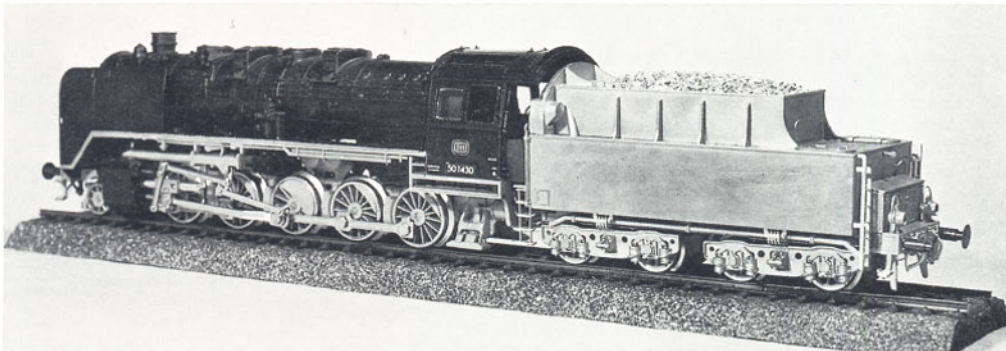
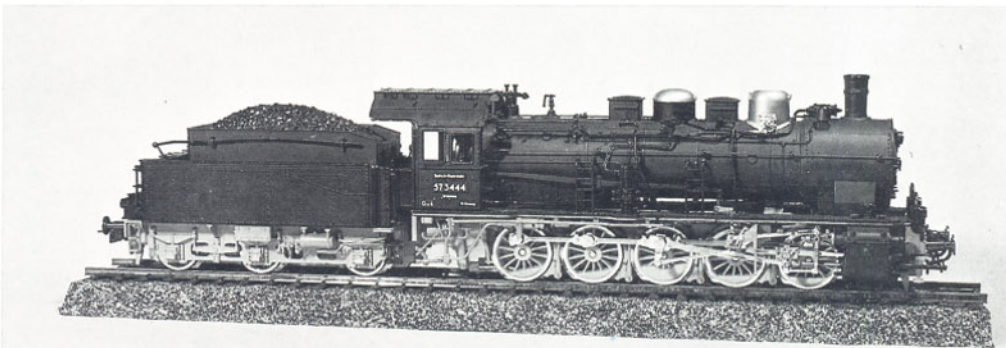


Bild 9: Das ist der neue Günther-Tender für die Märklin BR 50. Der 2'2' T 26 in der ursprünglichen Ausführung ohne Kabine wird als Gehäusebausatz angeboten.

Bild 10: Eine völlig problemlose Umbauvariante für die BR 57 von Roco bietet Günther durch einen kleinen Umbausatz für die vierdomige Ausführung an.

Fotos 9 und 10: P. Schiebel



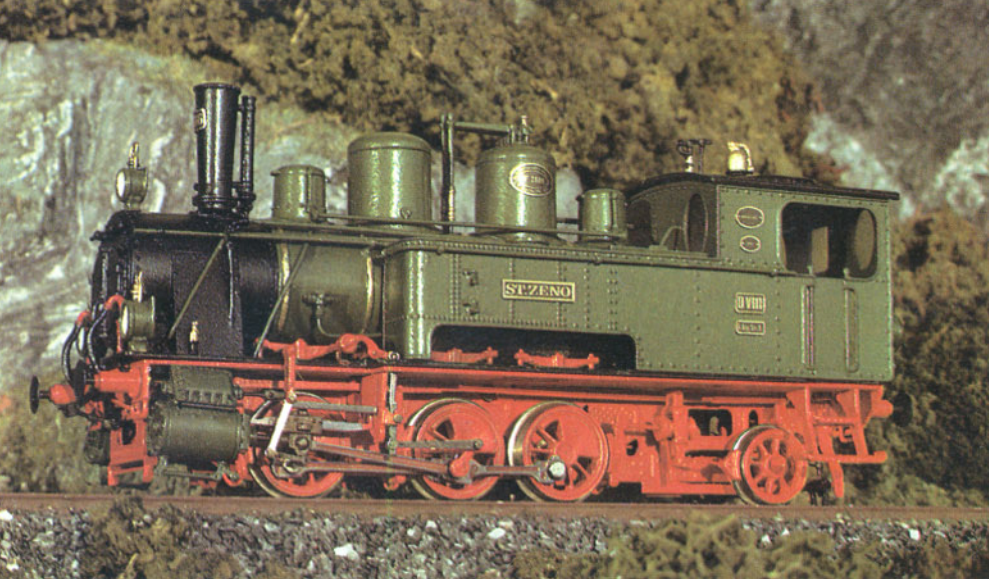


Bild 11: Ein ausgesprochenes Schmuckstück ist das Fertigmodell der bayerischen D VIII von Fuchs (Fürstenfeldbruck). Die Lokomotive wird als Superfertigmodell in der Ausführung der bayerischen Länderbahn mit dem Namen „St. Zeno“ geliefert.

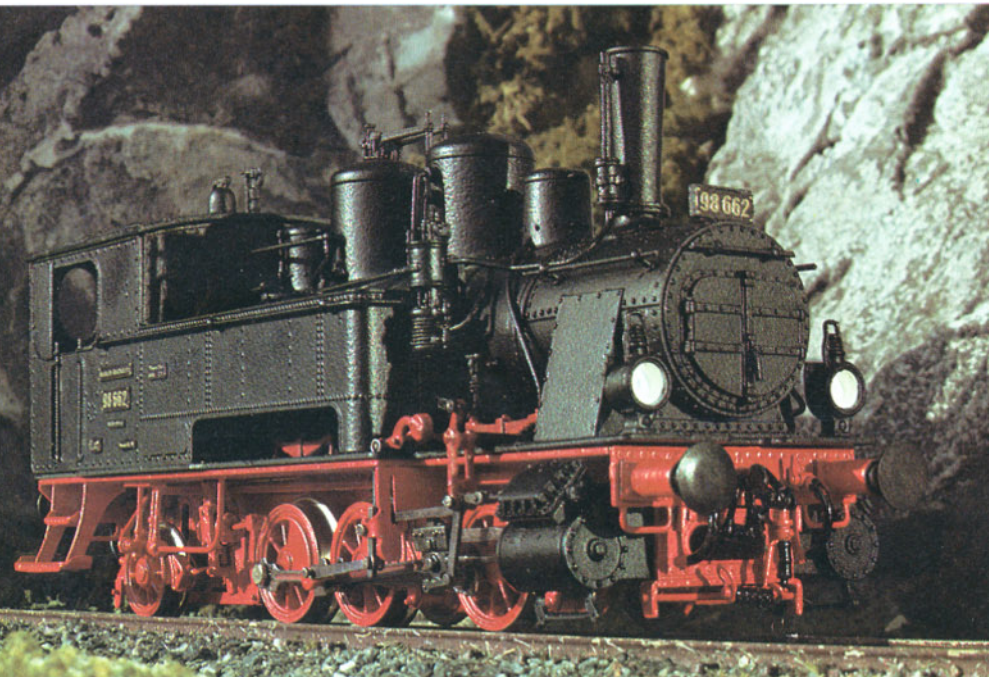


Bild 12: Auch im Reichsbahnkleid wird die schmucke D VIII von Fuchs in Kürze ausgeliefert. Die Lok mit der Nummer 98 662 entspricht der St. Zeno.

höhe 0,65 mm (RP 25). Der sehr leise Antrieb wurde durch einen Glocken-Ankermotor der Schweizer Firma Maxon ausgerüstet. Das Modell befährt Gleisradian ab 350 mm. Die sehr feine Beschriftung besteht aus geätzten Messingschildern. Besonders zu erwähnen ist, daß es sich hier um keine langwierige Vorankündigung handelt, die ersten Fertigmodelle werden in ca. 4 Wochen bereits ausgeliefert. Die Länderbahn- und Reichsbahnausführung kostet einheitlich DM 1180,-, was sicherlich für ein Handarbeiterschmuckstück dieser Ausführung nicht zuviel ist.

Bild 13: Dieser Skoda-LKW aus DDR-Produktion wird bei ausreichender Nachfrage von der Firma Conrad (Hirschau) in der zweiten Jahreshälfte vertrieben.



Neu aus der DDR

Die Erzeugnisse des „VEB-Kombinats Spielwaren“ in Sonneberg preist die Beschriftung des Aufliegers des abgebildeten Fahrzeugs an, den eine Zugmaschine vom Typ „Skoda MTS 24 L“ befördert. Der in der ČSSR gebaute LKW ist seit Jahren im gesamten Ostblock weit verbreitet und dient als Pritschenlastwagen, Kipper oder Sattelzugmaschine. Er wurde sogar in ähnlicher Form in der Volksrepublik China nachgebaut. Angetrieben wird der Laster von einem 290 PS starken Sechszylindermotor mit 12 Litern Hubraum.

Bild 14: Dieser Güterschuppen und das kleine Schrankenwärterhaus von Vero aus der DDR sollen zusammen in einer Packung in nächster Zeit mit dem Bahnhof Benediktbeuern ebenfalls von Conrad im Vertrieb übernommen werden.



Das Vorbild des Aufliegers stammt von der belgischen Firma LAG. Dabei handelt es sich um einen 20-Fuß-Maschinen-Kühlcontainer. Unser Sattelzug ist für die Aufnahmen von Roland Hahn ein wenig überarbeitet worden:

- Die Scheibenwischer stammen von Günther
- Außen-Rückspiegel aus einer Roco-Zurüstpackung
- Wiking-Reifen auf Roskopf-Felgen an der Zugmaschine
- Reifen und Felgen von Roco am Auflieger
- Spritzlappen hinter den Rädern
- sowie ein Auspuffrohr aus einer Einwegspritzenkanüle

Die Verwitterung des Fahrzeugs besorgte Herbert Lohstädt mit Plakafarbe.

Das LKW-Modell ist bei der Firma Conrad in Hirschau beziehbar, ebenso wie die zwei VERO-Gebäude, die zum Bahnhofset Benediktbeuern gehören, den wir schon ausführlich im Eisenbahn-Journal 4/82 besprochen haben.

Beide Gebäude sind recht vorbildgetreu dem Güterschuppen und dem alten Schrankenwärterhaus des oberbayerischen Bahnhofes nachempfunden. Das Vorbild des Güterschuppens existiert heute noch, während das Schrankenwärterhaus schon lange abgebrochen ist. Dem Set liegt auch ein altes bayerisches Läutewerk, Schrankenkurbel und Schranke bei. Der Bahnhof mit den Nebengebäuden ist, ebenso wie der LKW, äußerst preiswert.

Neu von Preiser

Unter der Artikelnummer 1118 bietet Preiser das Modell des allradgetriebenen Hinterkippers 2624 LAK 6x6 von Daimler-Benz an. Obgleich dieser Fahrzeugtyp hierzulande seit einigen Jahren nicht mehr verkauft wird, liefert Daimler-Benz den LKW noch immer in beachtlichen Stückzahlen nach Übersee. Einige dieser robusten, langlebigen Fahrzeuge sind freilich auch auf bundesdeutschen Straßen noch im Einsatz. Preiser liefert gleich zwei Exemplare des Mercedes-Lasters in jeweils einer Verpackung aus. Zwei verschieden lange Kipperpressen bieten die Möglichkeit, die LKW wahlweise in aufgekippem oder abgesecktem Zustand aufzustellen. Die hintere Pendelwand der Ladefläche ist beweglich angebracht. Der Verpackung liegen zudem Sattelkupplungen und Kotflügel anderer Versionen bei, die sich gut zum späteren Umbau anderer Fahrzeuge eignen.

Herbert Lohstädt hat für uns eines der beiden Fahrzeuge ein wenig verschmutzt – mit Plakafarben – und mit Erdreich beladen. Mit dieser Fuhre sollte der H0-Trucker tunlichst LKW-Kontrollen aus dem Wege gehen: Das zulässige Gesamtgewicht des allradgetriebenen Kippers liegt auf öffentlichen Straßen nämlich bei 22 Tonnen, hier hat das Fahrzeug offensichtlich mehr geladen.

Ebenfalls von Preiser stammt der Hanomag-Eitraktor, Artikelnummer 600. Diese Fahrzeuge – sie waren für Straßentransporte und forstwirtschaftliche Aufgaben entwickelt worden – erfreuten sich in der Nachkriegszeit großer Beliebtheit. Manches Exemplar ist als Schausteller – oder Zirkus-Zugmaschine noch immer im Einsatz. Natürlich werden diese Veteranen von ihren stolzen Eigentümern sorgsam restauriert und liebevoll gepflegt.

Der Verpackung des Preiser-Modells liegen Zurüstteile bei, die den wahlweisen Einsatz als Zirkusmaschine oder aber als Forstschlepper mit Spreizwerk und Seilwinde erlauben. Eine unbemalte Fahrerfigur

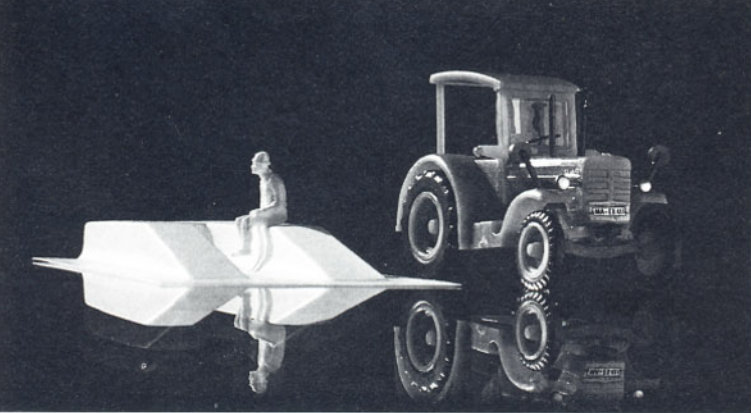


Bild 15: Preisers Modell des Hanomag-Eiltraktors als Zirkuszugmaschine. Dem Bausatz liegt neben einer Fahrerfigur auch eine Wartungsrampe bei.

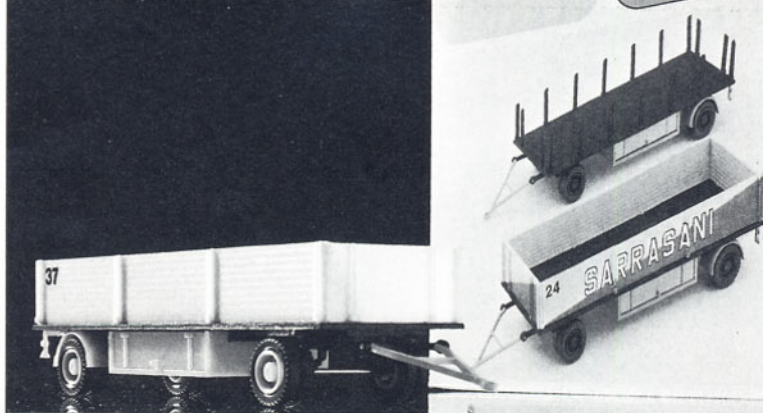


Bild 16: Passend zum Hanomag-Eiltraktor gibt es einen zeitgemäßen alten 20-t-Fernverkehrsanhänger.

Bild 17: Allradgetriebener Hinterkipper, Fabrikat Daimler-Benz, von Preiser.



Bild 18: Der Hanomag-Eiltraktor mit anderen Zurüstteilen als forstwirtschaftliches Nutzfahrzeug.



gibt es als „Dreingabe“. Ebenso liegt eine Rampe zur Durchführung von Wartungsarbeiten und ein kompletter Abziehbildersatz der Verpackung bei. Das Modell in serienmäßiger, hellgrüner Preiserslackierung stellt die Version des Eiltraktors als Zugmaschine für den Zirkus Sarrasani dar. Die andere Version, von Herbert Lohstädt ähnlich der Original-Hanomaglackierung dunkelgrün gespritzt, dient dagegen als Forstschlepper. Das Drahtseil entstand aus einem Zwirnfaden, der Seilhaken wurde bei einer Liliput-IV h „ausgeliehen“ und der realistisch wirkende Baumstumpf konnte nach Verlautbarung Herbert Lohstädt's in den Münchner Isaranlagen erworben werden: „Vorsichtig bücken, sodann aufheben...“

Passend zum Preiser-Hanomag-Eiltraktor gibt es aus dem gleichen Hause – Artikelnummer 635 – zeitgemäße Anhänger. Das Preiser-Modell hat einen betagten 20-Tonnen-Fernverkehrsanhänger zum Vorbild. Vermutlich werden solche Fahrzeuge noch eine ganze Weile – beispielsweise als Zirkusanhänger – auf unseren Straßen zu finden sein: Mit einem auf 25 km/h festgesetzten Tempolimit erweisen sie sich als beinahe unverwundlich.

Dem Modell eines solchen Anhängers liegen dementsprechend Abziehbilder für die Beschriftung „Zirkus Sarrasani“ bei. In dieser Ausführung sollten zuvor allerdings die Bordwände einen diagonal grünen Anstrich – wie auf der Verpackung gezeigt – erhalten. Der Karton enthält ausreichend Teile für zwei Rungenanhänger oder – wahlweise – einen Rungen- sowie einen Kastenanhänger. Bei diesen Modellen sind die Deckel der Unterflurkästen nach oben zum Öffnen. Montagewerkzeug zum Aufziehen der Reifen auf die Felgen liegt – wie bereits bei den Feuerwehrfahrzeugen von Preiser – der Verpackung bei.

H. Lohstädt/W. Kosak

Neu von Faller

Die ersten 84er-Neuheiten von Faller in Spur N sind im Handel eingetroffen. Es handelt sich um einen zweistöckigen Ringlokschuppen mit über Federn und Gestänge durch die Lok zu schließenden Toren. Dieser Lokschuppen kann beliebig erweitert werden.

Gut maßstäblich und sehr fein detailliert ist das N-Modell des Berggasthofs „Alpenblick“ mit großer Terrasse, das sich durchaus auch als Hintergrundmodell auf H0-Anlagen eignet.

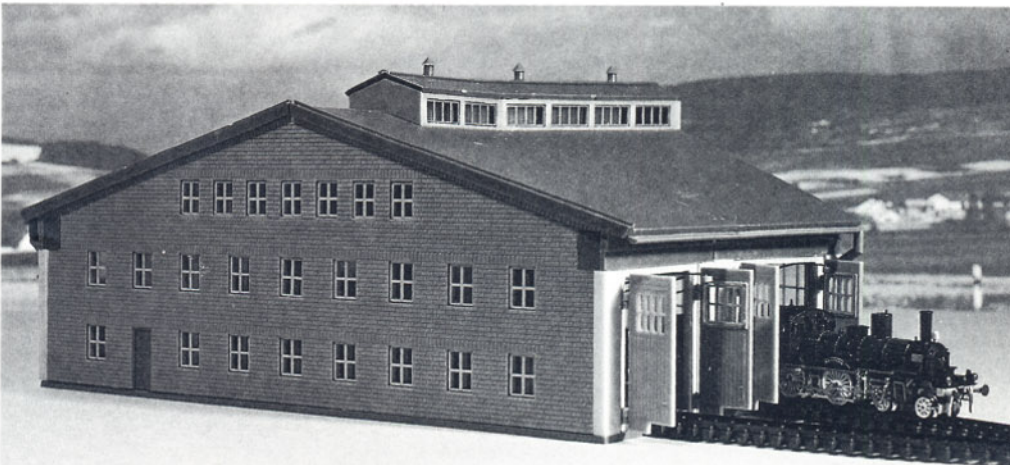
Als N-Gegenstück zur letztjährigen H0-Neuheit „Marienschacht“ ist die Bergwerksanlage „Königs-



Bild 19: Eine nette Szene hat unser Fotograf mit dem Preiser-Hanomag-Forstschlepper nachgestellt. Von der daneben befindlichen Felswand ist ein lagernder Baumstamm abgestürzt. Beim Lokführer der BR 70 (Fuchs) herrscht ziemlich Aufregung, da der Baumstamm in das Lichtprofil reicht.

Fotos 11–19: Kosak

Bild 20: Stellvertretend für die Faller-Spur-N-Neuheiten zeigen wir hier den zweistöckigen Ringlokschuppen. Gut detailliert ist auch die nicht abgebildete Förderanlage „Königsgrube“, die nun als Gegenstück zur H0-Marienschachtanlage lieferbar ist.



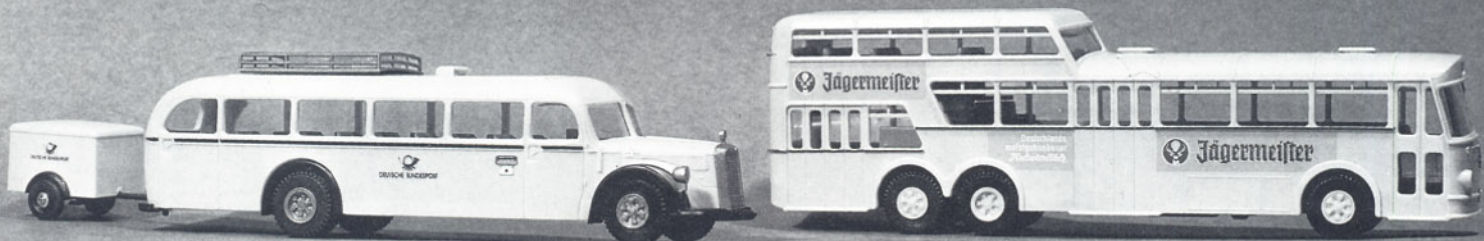


Bild 21: Zwei Omnibusneuheiten von Brekina. Der Büssing-Eineinhalb-Decker und der Postbus mit Anhänger.

Bild 23: Sehr winzig ist eine Serie von Z-Nutzfahrzeugen, die von MZZ in Metalldruckgussausführung seit einiger Zeit lieferbar ist.

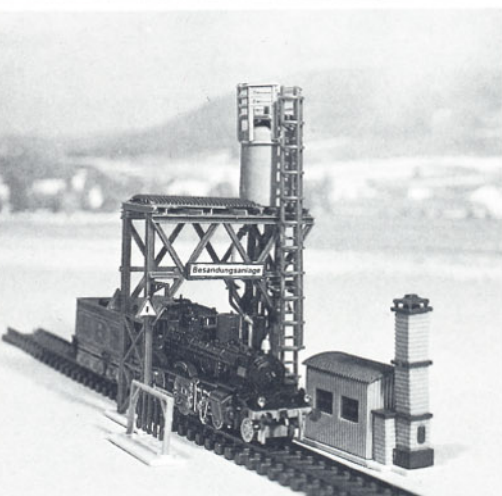
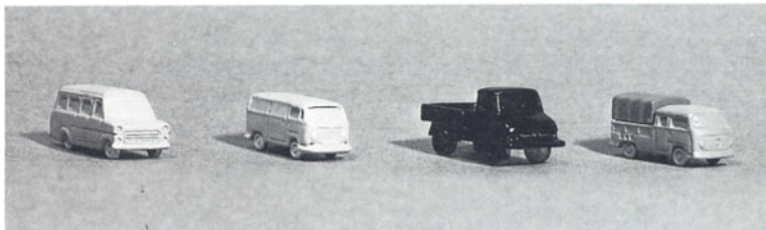


Bild 22: Stellvertretend für das neue Vollmer-Spur-N-Bw Zubehör hier die Besandungsanlage. Sehr filigran ist auch der in H0 bereits bekannte Schlackenaufzug in Spur N.

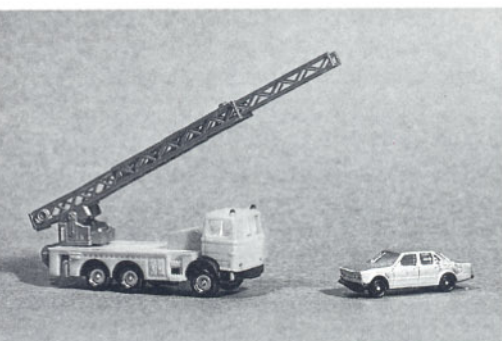


Bild 24: Von Fischer in Wangen gibt es für die Spur Z eine Feuerwehdrehleiter und einen BMW 733.

grube" gedacht. Das Modell entspricht in Vorbildwahl und Ausführung seinem „großen Bruder“. Die beiden Seilscheiben können mit einem Fallermotor angetrieben werden. Nützlich für die Detailgestaltung von Modellstädten in N ist ein Sortiment aus Litfaßsäulen, Telefonzellen, Briefkästen, Normaluhren, Fahnen etc.

Neu von Vollmer

Auch Vollmer lieferte als erstes seine N-Neuheiten aus. Hierbei handelt es sich vorwiegend um Modelle aus dem Bahnhofs- und Bw-Bereich. Als erstes ist ein reichhaltig detaillierter Besandungsturm zu nennen, der in mittlere bis größere Bw paßt. Zum Bausatz gehört auch eine Wellblechhütte mit angebaute Kamin und ein Schaufelgestell. Kaum weniger filigran ausgefallen sein Gegenstück in H0 ist der Schlackenaufzug mit Grube in N, der ebenfalls sofort lieferbar ist. Überall im Bahnbetriebsgelände sind die Vorbilder der kleinen Wellblechhütten anzutreffen, die Vollmer als Bausatz zu drei Stück liefert. Ein hübsches Ausgestaltungsdetail nicht nur für Bahnanlagen, stellt der Fahrradständer dar, der ebenfalls zu drei Stück im Bausatz erhältlich ist.

Neu von Brekina

Als echte Neuheit stellt Brekina das H0-Modell eines Büssing-Eineinhalb-Decker-Liniensbusses in verschiedenen Farbvarianten vor, von denen die mit dem Jägermeisteraufdruck am besten gefällt. Eine

weitere Neuheit ist der Mercedes-Bus in der Ausführung als Postbus mit Anhänger und Gepäckträger. Als Sonderserie lieferbar ist der Mercedes-Eineinhalb-Decker und der 0-5000 in der Farbgebung und Beschriftung der Stuttgarter Straßenbahnen. Hierzu paßt auch ein Bus in der Ausführung als Arbeitswagen. Neu sind auch ein Ford 17M als ADAC- und als Polizeifahrzeug.

Neu von MZZ

Die Firma MZZ, bisher durch ihre hervorragend wirkenden Hintergrundkulissen bekannt, liefert nun eine Serie von vier Modellautos für die Spur Z. Es handelt sich um einen VW-Bus, einen Unimog, einen Ford Transit und einen VW-Pritschenwagen. Die gut detaillierten Fahrzeuge sind komplett aus Metall gegossen und in der Grundfarbe lackiert. Im Detail bedürfen sie noch der farblichen Nachbehandlung.

Neu von Fischer

Auch die Firma Fischer in Wangen, die sich bisher auf Anlagenausstattungsmittel spezialisierte, liefert als Neuheit Modellautos in Baugröße Z. Als erste Modelle lagen eine Feuerwehr-Drehleiter und ein BMW 733 vor. Die bekannten Mauerwerk-Prägeplatten sind nun auch als „Endlos-Mauern“ von der Rolle lieferbar. Leider sind bei den ansonsten ausgezeichnet gestalteten Platten die Steingrößen weit überdimensioniert. So sind die für Baugröße Z angebotenen Platten gerade für H0 angemessen.

Neues in großen Spurweiten

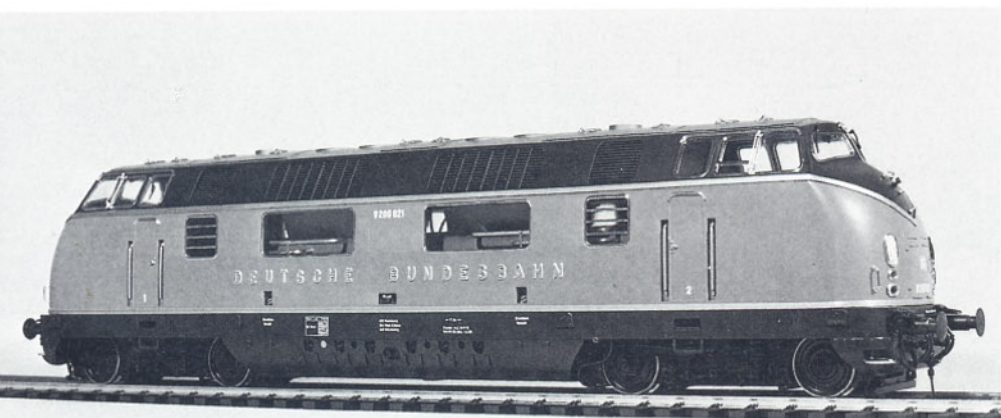
Die schon seit längerer Zeit von M & L angekündigte Schnellzug-Diesellok V 200 ist nunmehr fertig. Das Modell ist wirklich ein Schmuckstück geworden, absolut maßstäblich und in allen Einzelheiten genauestens durchdetailliert, einschließlich der Innenein-

richtung. Besonders gefällt die Farbgebung mit exakten Trennlinien und die feine, vollständige Beschriftung mit dem vorbildgerecht erhabenen silberfarbigen Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“.

P. Schiebel

Bild 25: Mehr als viele Worte sagt dieses Foto über die Ausführungsqualität der V 200 in Spur 0 von M+L aus.

Fotos 20-25: P. Schiebel



Wichtige Märklin-Mitteilung

Da die limitierte Sonderserie des Schweizer Krokodils in Spur 1 in der braunen Version kurz nach Vorstellung bereits ausverkauft war, hat man sich bei Märklin nun entschlossen, dieselbe Maschine – jedoch in grüner Farbgebung – nochmals als limitierte Serie anzubieten. Das Modell unterscheidet sich gegenüber der Normalausführung durch zusätzliche Details (wie z. B. zu öffnende Türen usw.). Auch diese numerierte Serie ist auf 3300 Stück begrenzt. Die Maschine besitzt eine eigene Beschriftung (30er bis 40er Jahre) und unterscheidet sich vom unlimitierten Serienmodell der 50er Jahre. Der Preis von DM 2200,- (uvP) entspricht dem des braunen Krokodils. Die Auslieferung erfolgt im Spätherbst. Von der Märklin-Sondermagazin-Auflage, die anlässlich des 125jährigen Jubiläums als 100seitiger vierfarbiger Sonderdruck an den Spielwaren-Fachhandel ausgeliefert wurde, sind nur noch geringe Stückzahlen vorhanden. Interessenten empfehlen wir deshalb, sich schnellstens beim Fachhandel diese mit hervorragenden Farbabbildungen ausgestattete Ausgabe zu besorgen. Vom 13. bis 15. September 1984 plant Märklin, sein 125jähriges Jubiläum in Göppingen zu feiern. Laut Mitteilung aus dem Hause soll für Mitarbeiter und Modellbahner sowie kleine und große Eisenbahnbegeisterte das Fest viele Überraschungen bieten.