

B 7539 F
ISSN 0720-051X

5/1984
August

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



Eisenbahn JOURNAL

Über 120 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte





Die Eisenbahnlinie von Günzburg nach Mindelheim im bayerischen Regierungsbezirk Schwaben wurde in drei Teilabschnitten eröffnet. Zwischen Günzburg und Krumbach wurde am 1. 10. 1892 der Betrieb aufgenommen, am 15. 7. 1909 konnte die Eröffnung des Abschnittes Mindelheim – Pfaffenhausen gefeiert werden und gut ein Jahr später, am

16. 12. 1910, wurde die Lücke zwischen Pfaffenhausen und Krumbach geschlossen. Im Personenverkehr werden auf der Strecke Mindelheim – Günzburg heute u. a. Dieseltriebwagen der Baureihe 628⁰ eingesetzt. Das Foto vom 26. 5. 1982 zeigt den N 6858 von Krumbach nach Günzburg zwischen Ellzee und Ichenhausen. Foto: A. Ritz

5/84

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 Fürstfeldbruck, 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 Fürstfeldbruck Nr. 21300

(BLZ 701 693 70)

Dresdner Bank Nr. 695 918 000

(BLZ 700 800 00)

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

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
zum Kalenderjahresende möglich.

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

Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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



Auflagenhöhe 33.000

Aus dem Inhalt . . .

Seite

Die Baureihe 150 der DB	4
Die Universal-Tenderlokomotive BR 75 ⁰	10
Dampfbetrieb bei der DB im Jahre 1967	14
Bayern-Journal (Die Gattung C IV)	16
»Deutsche Diesellokomotiven« (Die Baureihe 210)	21
Bayerische Lokomotiven für die Schweiz	26
Die 18314 – der personengebundene Sonderling	30
. . . und noch ein Modell der bad. IV h	33
Deutschlands erste Verbundlokomotiven	35
Gepäcklokomotive im Maßstab 1:87	37
Von der »L'Aigle« bis zur »Micheline«	40
100 Jahre Arlbergbahn	48
»Unsere gelben Seiten« – Adreß- und Telefonverzeichnis	52
Großer Modellbau-Wettbewerb	56
Kleiner Vorortbahnhof mit Mittelbahnsteig	66
1930 – Gruppenverwaltung Bayern im Modell	68
Messe-Diorama von Fides	78
Neuheiten-Journal	80
Mini-Markt	85
Verlagsbestelliste	86

Zu unserem Titelbild:

Vor neun Jahren, im Sommerfahrplan 1975, galt es für die letzten Lokomotiven der Baureihe 23 vom Planeinsatz bei der Deutschen Bundesbahn Abschied zu nehmen. Das Bw Crailsheim setzte die wenigen noch verbliebenen Maschinen der Baureihe 23 bis September 1975 in einem Umlauf mit drei Plan-Tagen ein. Zu ihnen zählte auch die 023 058, die mit einem Personenzug von Lauda nach Crailsheim soeben den Bahnhof Edelfingen verlassen hat.

Zum 150jährigen Jubiläum der Eisenbahn in Deutschland im nächsten Jahr wird übrigens wieder eine Lokomotive der Baureihe 23 auf Strecken der Deutschen Bundesbahn verkehren. Die 23 105 wird neben der 01 1100 und der 50 622 mit Nostalgie-Zügen von Nürnberg nach Amberg und Bayreuth dampfen.

Foto: F. Leja

Zu unserem Poster (Seite 42):

Das Einheitslok-Typenprogramm der Deutschen Bundesbahn von 1950 enthielt u. a. auch eine E-gekuppelte Güterzug-Tenderlokomotive, die außer im Rangierdienst in norddeutschen Häfen auch im normalen Verschub- sowie Strecken- bzw. Übergabedienst eingesetzt werden sollte.

Zwischen 1950 und 1955 wurden insgesamt 41 Lokomotiven der Baureihe 82 geliefert. Die abgebildete 82 010 war seit ihrer Anlieferung im Januar 1951 im Bw Hamburg-Wilhelmsburg beheimatet. Erst im September 1967 wurde sie zum Bw Hamburg-Rothenburgsort umbeheimatet, wo sie ein Jahr später z-gestellt wurde. Die Aufnahme entstand im Juli 1968 auf der Drehscheibe in Hamburg-Wilhelmsburg.

Foto: W. A. Reed



Bild 1: In einem tadellosen Zustand präsentierte sich Mitte der sechziger Jahre die E 50 107 auf einer Ausstellung in Stuttgart.

Foto: Obermayer

Die Baureihe 150 der DB

Am 16. September des Jahres 1952 erteilte die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn dem BZA München den Auftrag, ein Typenprogramm neuer Elektrolokomotiven auszuarbeiten. Gefordert waren eine Lokomotive für den Dienst auf Nebenbahnen, eine Schnellzuglokomotive mit einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h und eine Co' Co'-Güterzuglok für 100 km/h. Letztere sollte vor allem auf den Hauptstrecken Mannheim – Stuttgart – München und Nürnberg – Aschaffenburg zum Einsatz kommen.

In einem Gutachten aus den Jahren 1949 und 1950 war überdies die Elektrifizierung von weiteren 6000 Streckenkilometern empfohlen und ein Bedarf von 1600 Elektrolokomotiven ermittelt worden. Vom Bau einer Universallokomotive der Baureihe E 46, deren Entwicklung schon in den Jahren 1940/41 erwogen wurde, war man inzwischen abgekommen. Statt dessen hatte man Ende 1950 fünf Probellokomotiven E 10 001 bis 005 in Auftrag ge-

geben. Bevor das neue Typenprogramm endgültig fixiert war und vorläufige Bestellungen getätigt wurden, gab die DB im Oktober 1952 grünes Licht für die Beschaffung folgender 33 Altbaufahrzeuge:

- E 18 054 und E 18 055
- E 44 184 G bis 187 G
- E 94 178 bis 188 und E 94 262 bis 277

Im Sommer des Jahres 1954 waren dann alle Vorarbeiten für den neuen Typenplan abgeschlossen, außerdem lagen die Ergebnisse aus der Erprobung der fünf Prototypen E 10 001 bis 005 vor. Nun wurde also entschieden, das Beschaffungsprogramm sah vier neue Baureihen vor:

- E 10 für Schnell- und schwere Reisezüge
- E 40 für Güterzüge im Flachland
- E 41 für leichten Dienst auf Haupt- und Nebenbahnen
- E 50 für Güterzüge auf Bergstrecken

Im Juli des Jahres 1954 lagen die erforderlichen Angebote der Lokomotivhersteller vor und im Oktober bestellte die Deutsche Bundesbahn:

- 10 Maschinen der Baureihe 10
- 43 Maschinen der Baureihe 40
- 10 Maschinen der Baureihe 41
- 5 Maschinen der Baureihe 50

Zwei Lokomotiven der Baureihe E 41 waren bereits am 1. Juli 1954 in Auftrag gegeben worden.

Noch vor der Auslieferung der Neubauten erfolgte die Indienststellung von 16 Lokomotiven der Baureihe E 94 mit den Betriebsnummern E 94 189 bis 196 und E 94 278 bis 285. Hinzu kamen Ende 1954 noch vier Exemplare der Reihe E 18 und 5 Maschinen der Baureihe E 94. Diese Fahrzeuge stammten aus dem Schadlokkpark der Deutschen Reichsbahn in der DDR, sie waren vom AW München-Freimann instandgesetzt worden. Damit verfügte die DB am Ende des Jahres 1954 über einen Einsatzbestand von insgesamt 494 Elektrolokomotiven.

Weitere 184 Fahrzeuge des neuen Typenprogramms waren zu diesem Zeitpunkt bei den deutschen Herstellern in Auftrag gegeben, darunter befanden sich auch 41 Lokomotiven der Baureihe E 50. Die beiden ersten Exemplare dieser Maschinen für den schweren Güterzugdienst, mit den Betriebsnummern E 50 001 und 002, wurden am 3. Januar 1957 an die Deutsche Bundesbahn ausgeliefert.

Die elektrischen Lokomotiven der Baureihe E 50 entstanden als Gemeinschaftskonstruktion des Bundesbahn-Zentralamtes München mit den Firmen Fried. Krupp in Essen und AEG in Berlin unter Beteiligung der Lokomotivfabriken Henschel und Krauss-Maffei sowie der Elektrokonzerne BBC und SSW.

Die Fahrzeuge mit der Achsanordnung Co' Co' sind vorwiegend für die Beförderung schwerer Güterzüge auf Hauptbahnen, be-

Bild 2: Beim Bw Bebra ist die 150 100 beheimatet, die der Firma Roco als Vorbild für das erstklassig ausgeführte Modell in der Baugröße H0 diente.

Foto: Obermayer

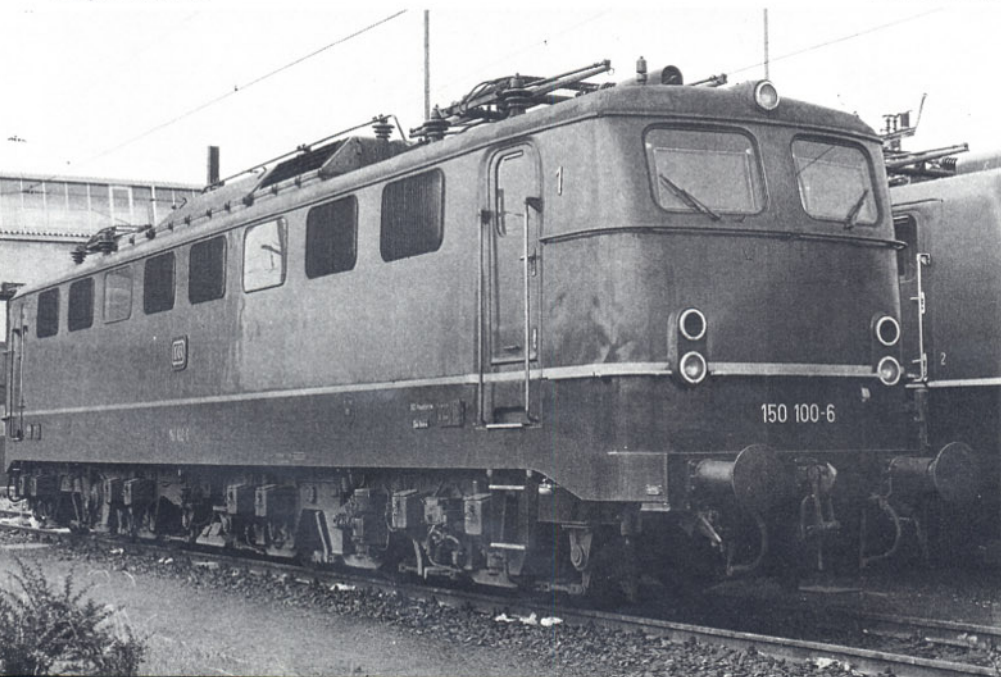




Bild 3: Eine Lokomotive der Baureihe 150 mit einem Güterzug nach München-Laim am 14. Oktober 1982 auf der alten Großhesseloher Brücke (Strecke Holzkirchen – München). Ende letzten Jahres wurde nördlich der Brücke eine eingleisige Behelfsbrücke erstellt und die alte Brückenkonstruktion abgetragen. Mit dem Neubau der Brücke wurde im Frühjahr dieses Jahres begonnen.
Foto: A. Ritz

Bild 4: Eine Lokomotive der Baureihe 150 mit einem Durchgangsgüterzug nach München spiegelt sich am 4. März 1979 bei Dollnstein in der Altmühl. **Foto: W. Matussek (Sammlung Ritz)**





Bild 5: Im Mai 1984 befand sich die 150 095 des Bw Bebra noch weitgehend im Ursprungszustand, d. h. sie besaß noch eine umlaufende Regenrinne und abgerundete Lüfterblenden. Mit einem Güterzug von Bebra über Schweinfurt nach Nürnberg wird sie in Kürze den Bahnhof Hirschaid südöstlich von Bamberg erreichen.
Foto: A Ritz

sonders auf Steigungsstrecken, bestimmt. Die Maschinen können jedoch auch im Reisezugdienst eingesetzt werden, da sie über eine leistungsfähige elektrische Zugheizanlage verfügen. Als Nennleistung werden 4500 kW bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h angegeben. Als Höchstgeschwindigkeit sind 100 km/h zugelassen. Die Länge über Puffer beträgt 19 490 mm, der Raddurchmesser 1250 mm.

Der Brückenrahmen ist eine Schweißkonstruktion aus Längs- und Querblechen. Er trägt an beiden Enden die Zug- und Stoßeinrichtungen in Regelausführung. Die Drehzapfen sind in den Drehzapfengehäusen des Brückenrahmens geführt und verschraubt. Der Kastenaufbau ist aus Abkantprofilen gefertigt, die in Verbindung mit den Verkleidungsblechen geschlossene Träger bilden.

Durch dieses Konstruktionsprinzip wurde eine hohe Steifigkeit bei geringem Gewicht erreicht. Der Kastenaufbau ist in die beiden Führerstände und den Maschinenraum unterteilt. Die Führerstände sind durch einen Seitengang im Maschinenraum miteinander verbunden. Als Schweißkonstruktion sind die kastenförmigen Drehgestellrahmen ausgeführt, die aus je 2 Längs-, Kopf- und Querträgern bestehen. Die beiden dreiachsigen Drehgestelle sind durch eine Querkupplung miteinander verbunden. Dieses Bauelement dient zur Verringerung der Achsentlastung beim Anfahren und der Verbesserung der Laufgüte. Die Achslager sind als zweireihige Pendelrollenlager ausgeführt.

Die Lokomotiven verfügen über Einzelachs-antrieb mit sechs Fahrmotoren. Die Kraftübertragung vom Fahrmotor zur Achse

übernimmt bei den Lokomotiven E 50 001 bis 025 ein Tatzlagerantrieb, bei allen anderen Maschinen ab der Betriebsnummer E 50 026 ein Gummiringfederantrieb, der in der Lokomotive E 10 003 erprobt worden war.

An die Dachleitung, die beide Stromabnehmer der Bauart DBS 54 miteinander verbindet, ist über einen Druckluftschalters der Haupttransformator mit einer Hochspannungssteuerung angeschlossen.

Die Bremsenrichtung der Lokomotiven besteht aus einer einlösisigen Knorr-Einkammer-Druckluftbremse mit Zusatzbremse und aus einer elektrischen Widerstandsbremse. Hinzu kommt noch eine Spindelhandbremse in jedem Führerraum, die auf das Bremsgestänge des darunter liegenden Drehgestells wirkt. Ab der Betriebsnummer E 50 042 ergaben sich verschiedene kleinere Änderungen und



Bild 6: Die 150 045 hat am 1. Januar 1980 einen Güterzug nach München-Ost befördert und fährt nun Lz in das Bw München Hbf.

Foto: A. Ritz

Bild 7: Die 150 016 besitzt keine umlaufende Regenrinne mehr, für den Rangierer sind statt der Griffstange unter den Führerstandsfenstern zwei einzelne Griffe montiert. Mit einem Güterzug von Nürnberg nach Passau rollt die Lok im Oktober 1983 bei Etterzhausen ins Donautal hinab.

Foto: A. Ritz





Bild 8: Diese Lokomotive der Baureihe 150 des Bw Bebra besitzt noch eine umlaufende Regenrinne. Zwischen Neuhoof und Kerzell ist sie am 23. Mai 1981 mit einem Durchgangsgüterzug in Richtung Fulda unterwegs. **Foto: J. Seyferth**

Verbesserungen. Hierzu zählen auch die nun serienmäßig eingebauten unteren Doppelampen an den Stirnfronten. Einheitlich waren zunächst die abgerundeten Lüfterblenden mit den senkrechten Lamellen und das silberne Dach mit der umlaufenden Regenrinne. Inzwischen wurde bei einer großen Anzahl von Maschinen die Regenrinne entfernt. Viele Lokomotiven fahren jetzt auch schon mit neuen, eckig ausgeführten Lüfterblenden. Neben diesen Fahrzeugen verkehren aber auch noch einige Lokomotiven in ihrer Ursprungsausführung. Bis zum Inkrafttreten des neuen Nummernplans der DB am 1. Januar 1968 waren 139 Lokomotiven der Baureihe 150 ausgelie-

fert. Diese Fahrzeuge waren bei den Bahnbetriebswerken Würzburg, Kornwestheim, Bebra und Hagen-Eckesey beheimatet. Am Ende des Jahres 1972 verfügte die DB über 176 Maschinen dieser Baureihe und ein Jahr später war dann die letzte Lokomotive mit der Betriebsnummer 150 194 in Dienst gestellt. Zu Beginn der siebziger Jahre gab Würzburg die Baureihe 150 nach und nach an das Bw Nürnberg Rbf ab. Darüberhinaus gab es auch noch einige andere Umbeheimatungen zwischen den vorgenannten Betriebswerken. Die weiterhin in Kornwestheim stationierten Fahrzeuge tragen nun die Bw-Anschrift Stuttgart 1.

Die Baureihe 150 als H0-Modell

Rund 25 Jahre sind vergangen, seit die Firma Trix als erster und einziger Modellbahnhersteller ein Modell der damals stärksten Güterzuglokomotive der Deutschen Bundesbahn in der Baugröße H0 schuf. Ein besonders großer Erfolg war dieser Modellok, die seit einiger Zeit aus dem Lieferprogramm gestrichen ist, wohl nicht beschieden. Vielleicht lag es an der Antriebskonzeption und an den mit den Drehgestellen ausschwenkenden Pufferbohlen, die bei den Modellbahnern nicht sehr beliebt waren. Alle anderen Hersteller übersahen

Bild 9: Dies ist das exakt im Maßstab 1:87 gefertigte Modell der Baureihe 150, mit dem Roco nun einen langgehegten Modellbahnerwunsch erfüllt.

Foto: Obermayer

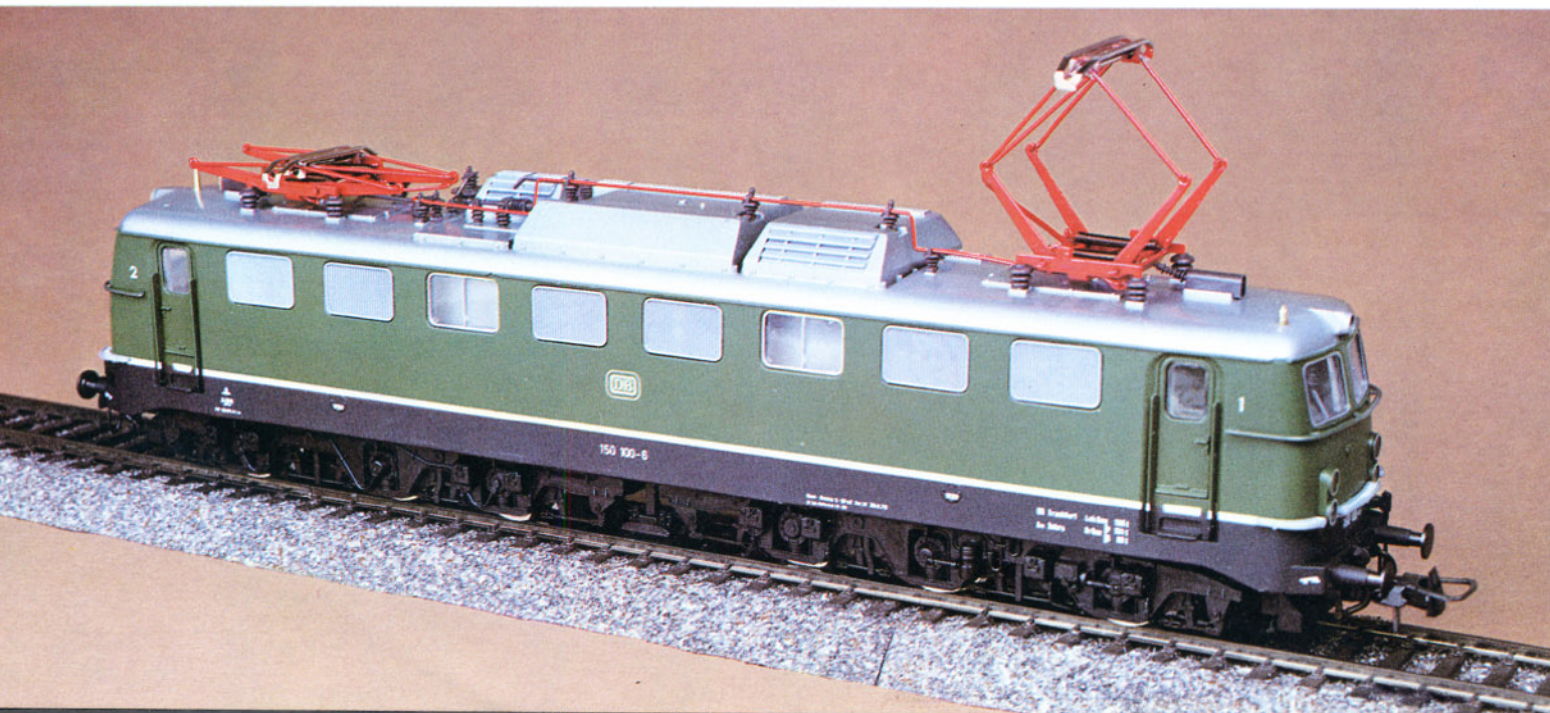




Bild 10: Aus nur einem vierachsigen Umbauwagen bestand am 8. August 1979 der Nahverkehrszug von Saal (Donau) nach Regensburg, der hier beim Halt in Gundelshausen aufgenommen wurde. Die Zuglok 150 057 mußte seit ihrer Ablieferung bereits einige kleine Änderungen, wie z. B. an der Regenrinne, an den Lüfterblenden und an den Griffstangen, über sich ergehen lassen. **Foto: W. Matussek (Sammlung Ritz)**

diese Lokomotivbaureihe, die bis zum Erscheinen der Baureihe 151, zusammen mit der Reihe 194 die Hauptlast des schweren Güterzugdienstes zu tragen hatte und die auf nahezu allen Hauptstrecken der DB zu sehen war. Wieder einmal war es dann der österreichischen Firma Roco vorbehalten, diese Lücke im Modellbahnsortiment zu schließen, zunächst in der Baugröße N und jetzt im Jahre 1984 auch in der Nenngröße H0.

Das im Maßstab 1:87 erschienene Modell in der Ursprungsausführung mit runden Lüfterblenden und mit Regenrinne entstand nach dem Vorbild der 150 100 aus dem Bw Bebra. Die Lok verfügt über einen schweren Rahmen aus Zinkal-Druckguß und über ein bestens detailliertes Kunststoff-Gehäuse. Der zentral angeordnete kräftige Motor, der von einem Ballastgewicht umschlossen ist, treibt über Kardanwellen, Schnecken- und Stirnradgetriebe zwei Achsen eines jeden Drehgestells an. Die Mittelachsen sind mit Haftreifen bestückt. Ohne Antrieb blieben die innenliegenden Achsen, die federnd gelagert sind. Diese Antriebskonzeption gewährleistet eine sichere Stromabnahme und eine außergewöhnlich hohe Zugkraft. Zu diesen positiven Eigenschaften kommen noch die sehr guten Laufeigenschaften des Modells, das in seiner exzellenten Ausführung auch den Ansprüchen verwöhnter Sammler gerecht wird. Eine besondere Augenweide sind die Dachpartie und die Rahmen der Drehgestelle. Vollständig, sauber und in der richtigen Größe ist die Beschriftung ausgeführt. **HO**

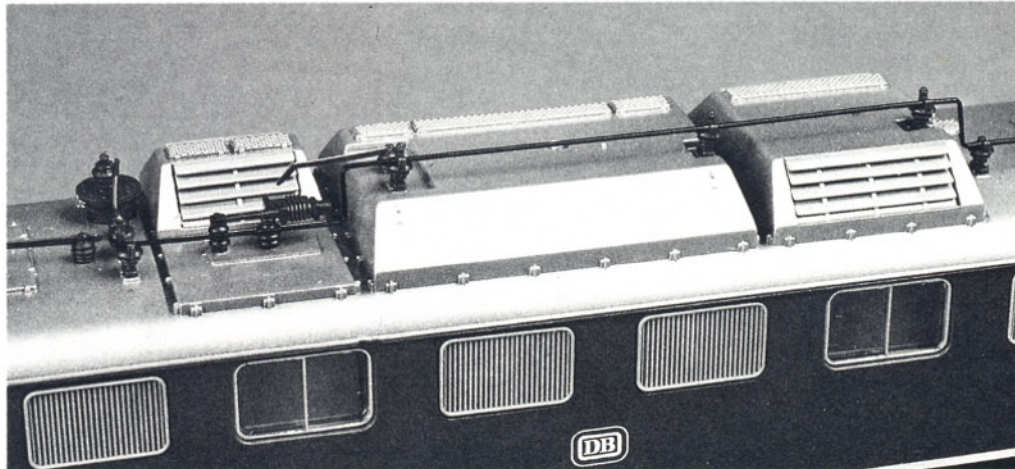
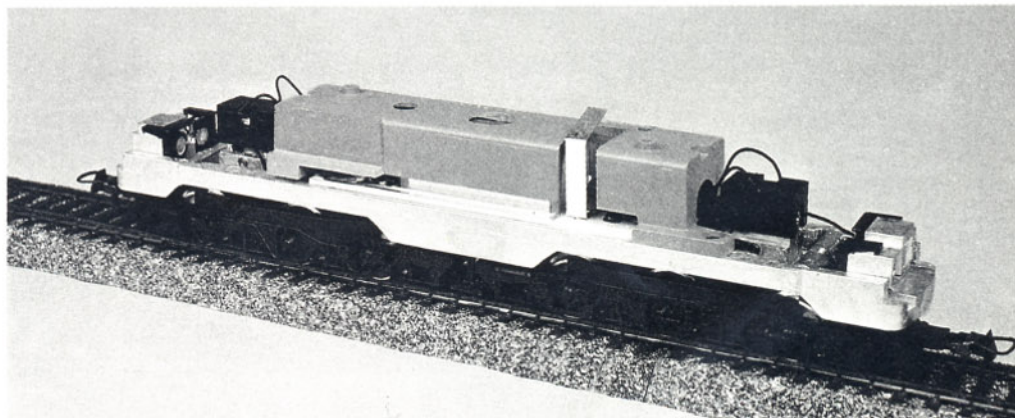


Bild 11: Zu den vielen feinen Details, die das Modell der 150 100 auszeichnen, zählen neben den extra eingesetzten Lüfterblenden auch die gesamten Dachaufbauten. **Foto: Obermayer**

Bild 12: Der von einem Ballastgewicht umschlossene Motor treibt über Kardanwellen, Schnecken- und Stirnradgetriebe 4 der insgesamt 6 Achsen an. Die beiden innenliegenden Achsen die federnd gelagert sind, blieben ohne Antrieb. **Foto: Obermayer**



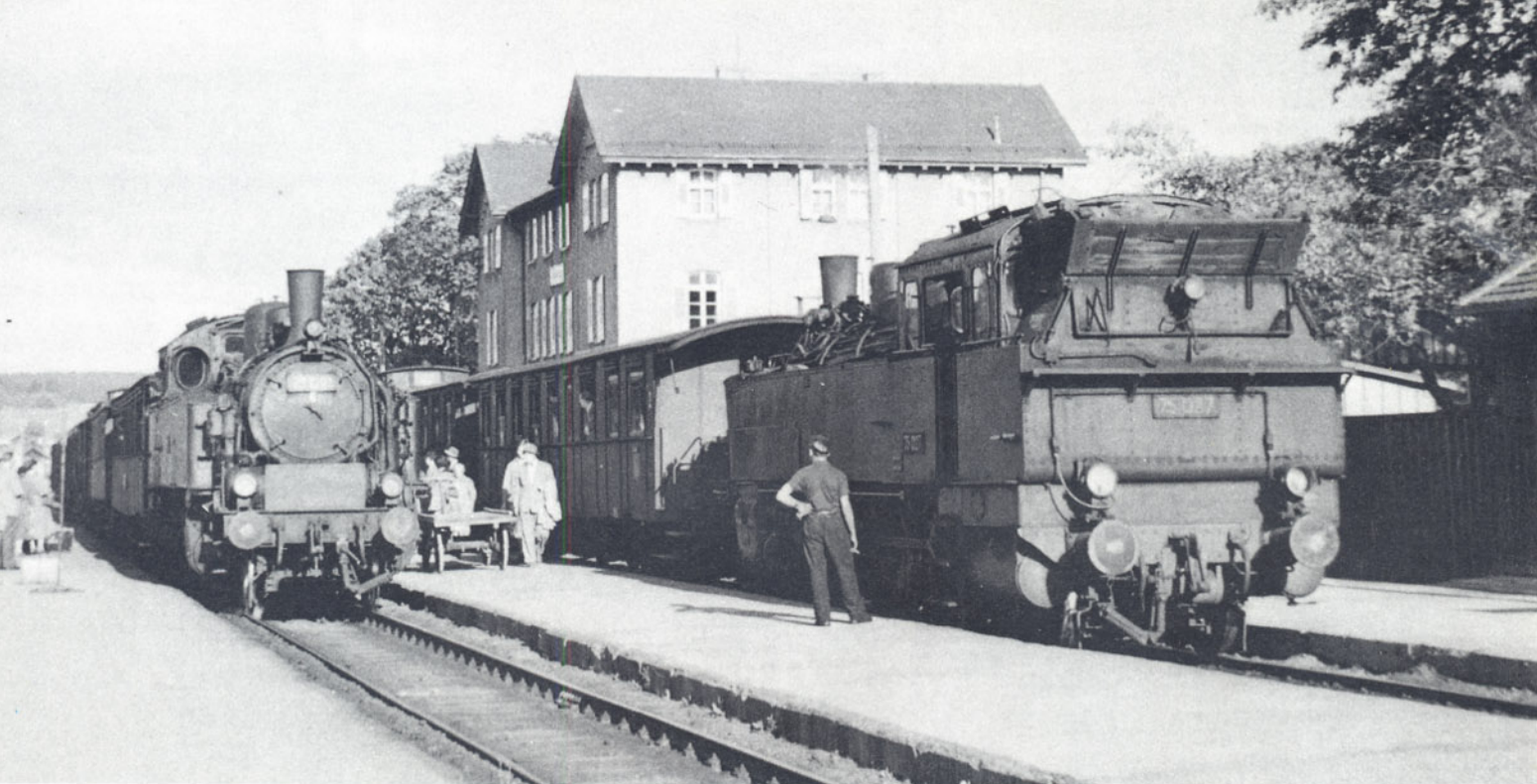


Bild 1: Zugbegegnung im Bahnhof Kißlegg am 10. August 1957. Die 75 027, rechts im Bild, führte den P 3594 nach Wangen. Hinter der Lok lief ein alter vierachsiger Durchgangswagen württembergischer Bauart. Die andere Garnitur mit der 75 091 fuhr als P 3564 nach Aulendorf.
Foto: U. Montfort

Universal-Tenderlokomotive BR 75°

In der letzten Ausgabe des „Eisenbahn-Journals“ hatten wir ausführlich über die württembergische Tenderlok der Klasse T 5 berichtet. Beschrieben und dargestellt wurden die einzelnen Lieferserien und die Bauartunterschiede, die sich im Laufe des Beschaffungszeitraumes von 1910 bis 1920 ergeben hatten. Den Konstrukteuren der Maschinenfabrik Esslingen war es gelungen, mit der T 5 eine wirkliche Universalmaschine zu schaffen. Obwohl insgesamt nur 96 Exemplare in Dienst

gestellt wurden, kam den 93 von der Deutschen Reichsbahn übernommenen Lokomotiven über Jahrzehnte hinweg eine besondere Bedeutung zu. Neben dem ursprünglichen Haupteinsatzgebiet, dem Stuttgarter Vorortverkehr, fand man die Lokomotiven später auch auf zahlreichen Haupt- und Nebenbahnen in den Randregionen Württembergs. Bis zum Beginn der sechziger Jahre blieben dort die letzten Fahrzeuge im täglichen Einsatz, zum überwiegenden Teil beim Bw Aulendorf.

Zunächst führen die Maschinen im Personenzugdienst noch mit den alten württembergischen Zwei- und Vierachsern mit Holzaufbauten. Ab 1914 standen dann die größeren und moderneren Stahlwagen in ausreichender Stückzahl zur Verfügung. Für den Vorortverkehr beschafften die Württembergischen Staatseisenbahnen dann ab 1918 neue, miteinander kurzgekuppelte Doppelwagen mit je zwei Achsen. Die Besonderheit dieser Fahrzeuge waren die eingezogenen Mitteleinstie-

Bild 2: Am 1. September 1957 entstand dieses schöne Foto auf dem fast besenreinen Bahnhof von Memmingen. Die 75 086 wartete mit dem P 3564 nach Aulendorf, der aus alten württembergischen Zweiachsern gebildet war, auf die Ausfahrt.
Foto: U. Montfort

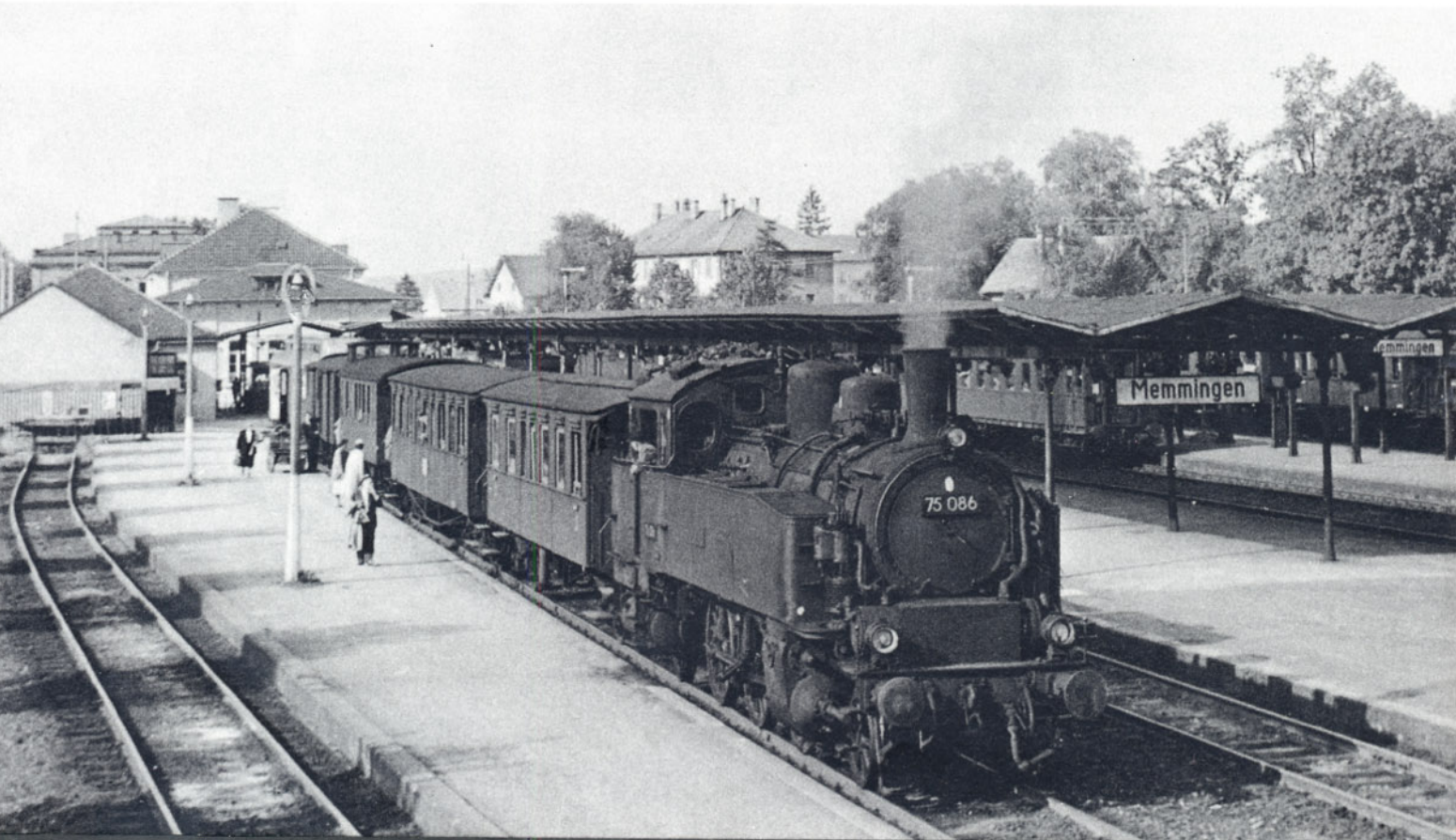




Bild 3: Die 75 037 setzte im September 1962 in Pfullendorf um.

Foto: G. Turnwald

Bild 4: Die steilste Bahnstrecke Württembergs war die Strecke von Honau nach Lichtenstein mit einer Neigung von maximal 1:10. Dort mühte sich die 75 050 am 30. Mai 1958 bergwärts, unterstützt von der kräftigen Zahnradlokomotive 97 501 am Zugende.

Foto: Dr. Scheingraber



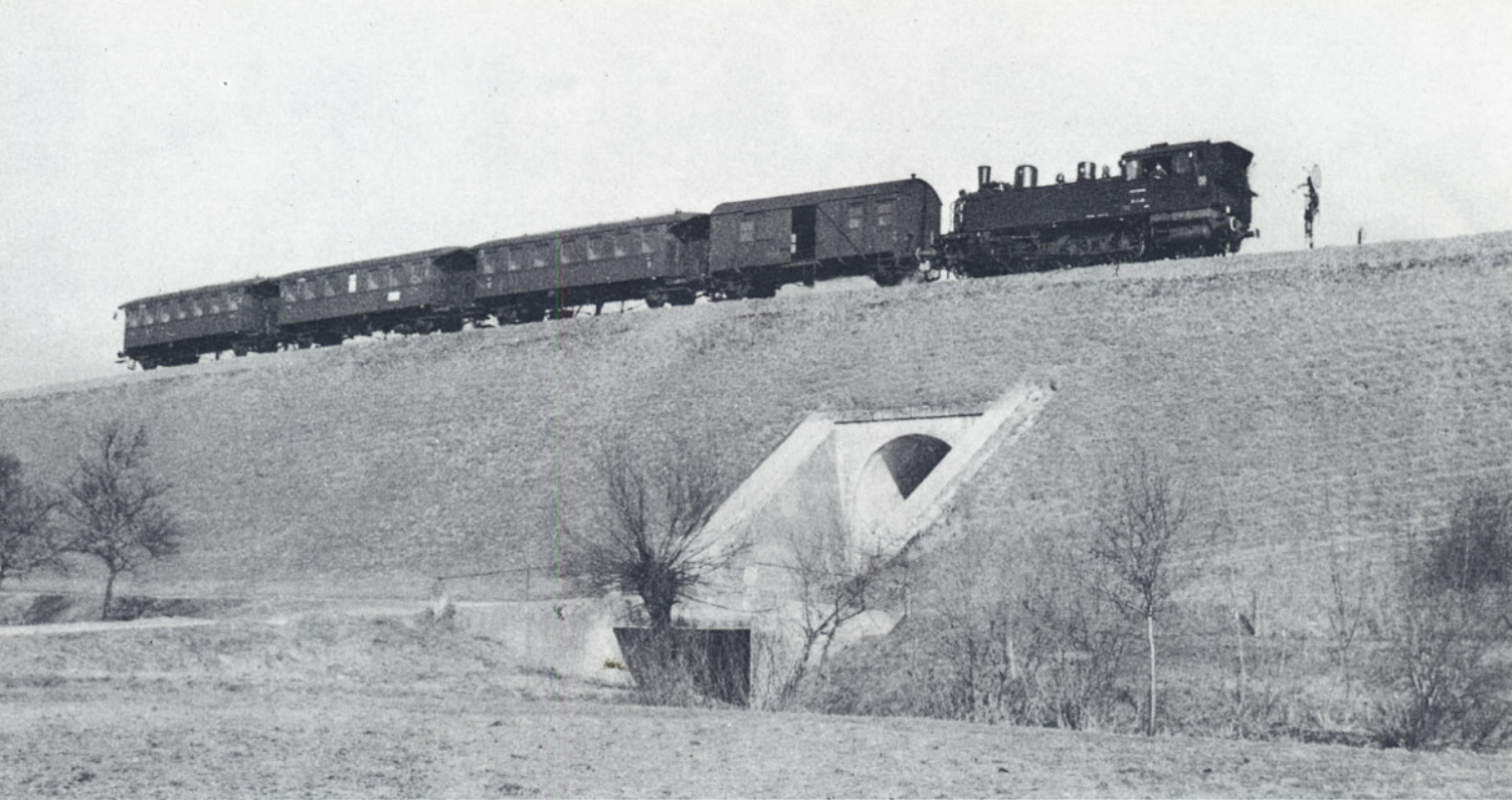


Bild 5: Personenzug P 3288 nach Tübingen, aufgenommen am 4. Februar 1959 bei Herrenberg. Hinter der Lokomotive 75 049 des Bw Tübingen läuft ein zweiachsiger Behelfspackwagen der Kriegsbauart, dann folgen drei württembergische Durchgangswagen der Bauart Ci Wü 19 mit den gerundeten Dachenden. **Foto: U. Montfort**

ge für einen schnelleren Fahrgastwechsel. Eine größere Stückzahl von ihnen, hauptsächlich jene der Bauart von 1929, dienten ab 1933 noch lange Zeit als Mittelwagen der elektrischen Vororttriebswagen der Baureihe ET 65.

Die Lokomotiven der Klasse T 5 bewährten sich aber nicht nur im Personennahverkehr. Der ruhige Lauf der Maschinen, auch bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, erlaubte sogar die Verwendung im leichten Eil- und Schnellzugdienst. Bekannt und überliefert sind die Einsätze vor den Schnellzügen nach Immendingen bei Tuttlingen. Leider liegen uns hiervon noch keine

Bilddokumente vor, die für eine Veröffentlichung geeignet sind. Nach der Elektrifizierung einiger Vorortstrecken und der Hauptbahn von Bruchsal bis Ulm erfolgte eine Umsetzung vieler Stuttgarter T 5 zu anderen württembergischen Bahnbetriebswerken. Hierzu zählten Aalen, Aulendorf, Crailsheim, Heilbronn, Reutlingen, Rottweil, Tübingen und Ulm. Allein das Bw Crailsheim setzte im Sommer des Jahres 1934 insgesamt 7 Lokomotiven der Baureihe 75^o im Personenzugverkehr nach Aalen und nach Bad Mergentheim ein. Hierbei handelt es sich, nach den wenigen noch vorhandenen Unterlagen der Rbd Stuttgart, um die Maschinen mit den Be-

triebsnummern 75 072, 073, 074, 077 und 079 bis 081.

Die Lokomotiven der Gattung T 5 bewährten sich sowohl im Flachland, als auch auf den Strecken, die durch hügeliges Gelände führten. Zu den Planleistungen vor Reisezügen kamen gelegentlich auch noch Einsätze vor leichten Güterzügen.

Selbst nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges konnte und wollte die Deutsche Bundesbahn nicht auf die wirtschaftlich und zuverlässig arbeitenden Maschinen verzichten, von denen immerhin noch 89 Exemplare vorhanden waren. Lange Zeit fuhr die BR 75^o noch auf der landschaftlich sehr schönen Strecke

Bild 6: Der hinter der Lok 75 007 eingestellte Gepäckwagen mit Holzaufbau stammt aus einer größeren Bauserie, die ab dem Jahr 1909 für die württembergische Staatsbahn entstand. Die Aufnahme des P 3567 entstand am 30. Mai 1959 in Aulendorf. **Foto: J. Claus**

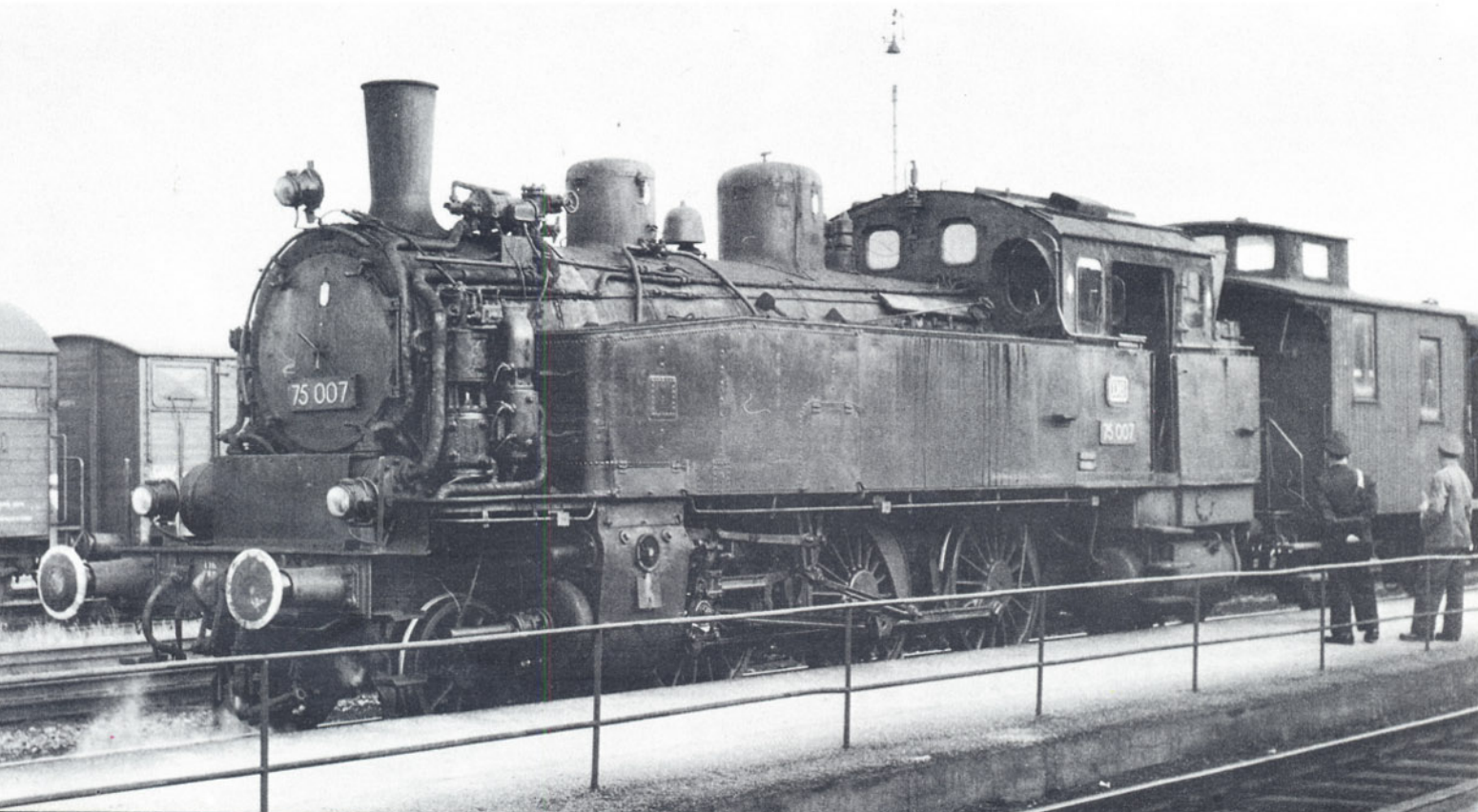




Bild 7: Am Ende ihrer Dienstzeit sah man die Lokomotiven der Baureihe 75⁰ oft vor Güterzügen mit Personenbeförderung. Eine solche Garnitur zeigt dieses Bild mit der 75 037, aufgenommen im September 1962 im Bahnhof Pfullendorf.

Foto: G. Turnwald

von Schorndorf nach Welzheim. Ende der fünfziger Jahre sah man die T 5 auch am Bodensee und auf der Steilstrecke von Honau nach Lichtenstein. Haupteinsatzgebiet wurden dann aber die vom Knotenpunkt Aulendorf ausgehenden Strecken. Von dort nach Kießlegg, nach Wangen und nach Leutkirch waren die alten württembergischen 75er ständig unterwegs. Häufig fuhren sie noch mit Zwei- und Vierachsern der Länderbahnbau-

art, dann mit Reichsbahn-Donnerbüchsen. Danach erschienen die ersten Garnituren drei- und vierachsiger Umbauwagen. Eingesetzt blieben aber auch noch vierachsige Eilzugwagen verschiedener Bauarten der früheren Deutschen Reichsbahn, darunter auch einzelne Schürzen-Eilzugwagen. Allein diese kurze Auflistung zeigt die vielfältige Verwendungsmöglichkeit der T 5 beim Vorbild und natürlich auch auf der Modell-

bahn. Man wird sich allerdings noch etwas gedulden müssen, bis ein H0-Modell der BR 75⁰ in DB-Ausführung zur Verfügung steht. Zunächst begnügen wir uns mit der Länderbahnversion, die Märklin in Kürze ausliefern wird. Außer den dazu angebotenen Güterwagen werden gewiß auch noch dazu passende Personenwagen angeboten.

HO

Bild 8: Aus vier „Donnerbüchsen“ der Deutschen Reichsbahn und aus einem alten württembergischen Packwagen bestand dieser von der 75 018 geführte Personenzug, den der Fotograf bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Böblingen am 12. September 1959 ablichten konnte.

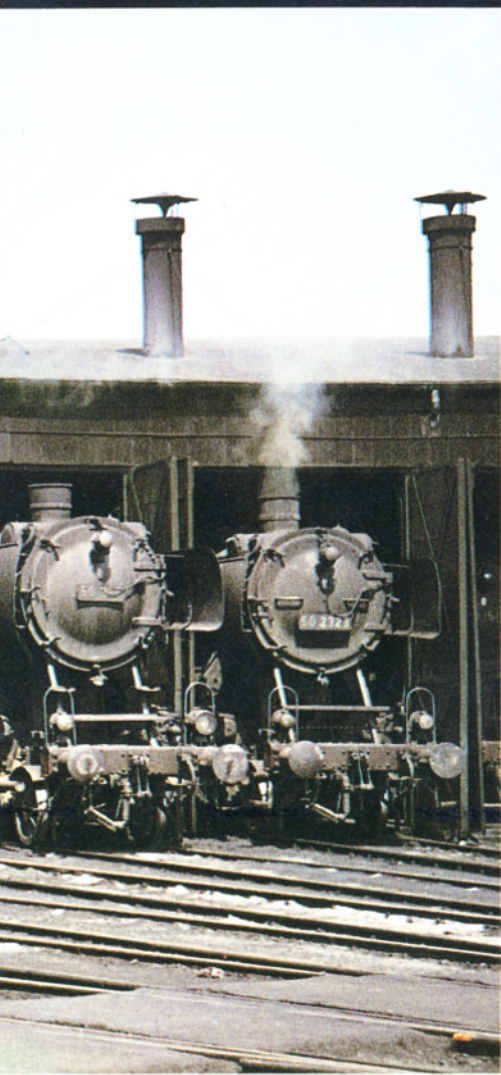
Foto: H. Schambach





Dampfbetrieb bei der DB im Jahr





hre 1967



Im Jahre 1967 konnte bei der Deutschen Bundesbahn trotz des sich abzeichnenden Traktionswechsels auf die Dienste von Dampflokomotiven noch nicht verzichtet werden. Zu Jahresbeginn betrug der Bestand an Dampflokomotiven noch über 3000 Stück.

Zahlenmäßig am stärksten vertreten war mit rund 1600 Lokomotiven die Baureihe 50. Auf dem Foto links oben gelang es dem Fotografen im Bw Limburg an einem Wochenende im Juli gleich 6 Loks dieser Baureihe im Bild festzuhalten (v.l.n.r.): 50 3009, 50 1543, 50 2790, 50 136, 50 384 und 50 2323.

Recht beeindruckend ist der Größenunterschied zwischen der preuß. G 8¹ (55 2816) und der Schnellzuglokomotive der Baureihe 01 (01 111) auf dem Foto links unten, die im Bw Gießen auf ihren Einsatz warten.

Im Jahre 1967 waren die Schnellzuglokomotiven der Baureihe 03 noch ständige Gäste in Köln Hbf, wo auch das Foto (oben) der 03 072 des Bw Mönchen-Gladbach entstand.

Um eine besonders seltene Farbaufnahme handelt es sich bei der Abbildung aus dem Bw Limburg (unten), die eine mit Girlanden und viel „Grün“ geschmückte 50er zeigt. Erraten Sie den Anlaß? Sicher hat es nichts mit dem heute brandaktuellen Thema „Waldsterben“ zu tun. Vielleicht wurde die Maschine vom Lokpersonal mit viel Liebe zur letzten Fahrt geschmückt? Oder vielleicht auch . . . ? Wir wollen es Ihnen verraten: Die Lokomotive übernahm an diesem Tag die Beförderung eines Sonderzuges zum Kirchentag und wurde deshalb mit viel Aufwand „herausgeputzt“.

Alle Fotos: H. Jansen



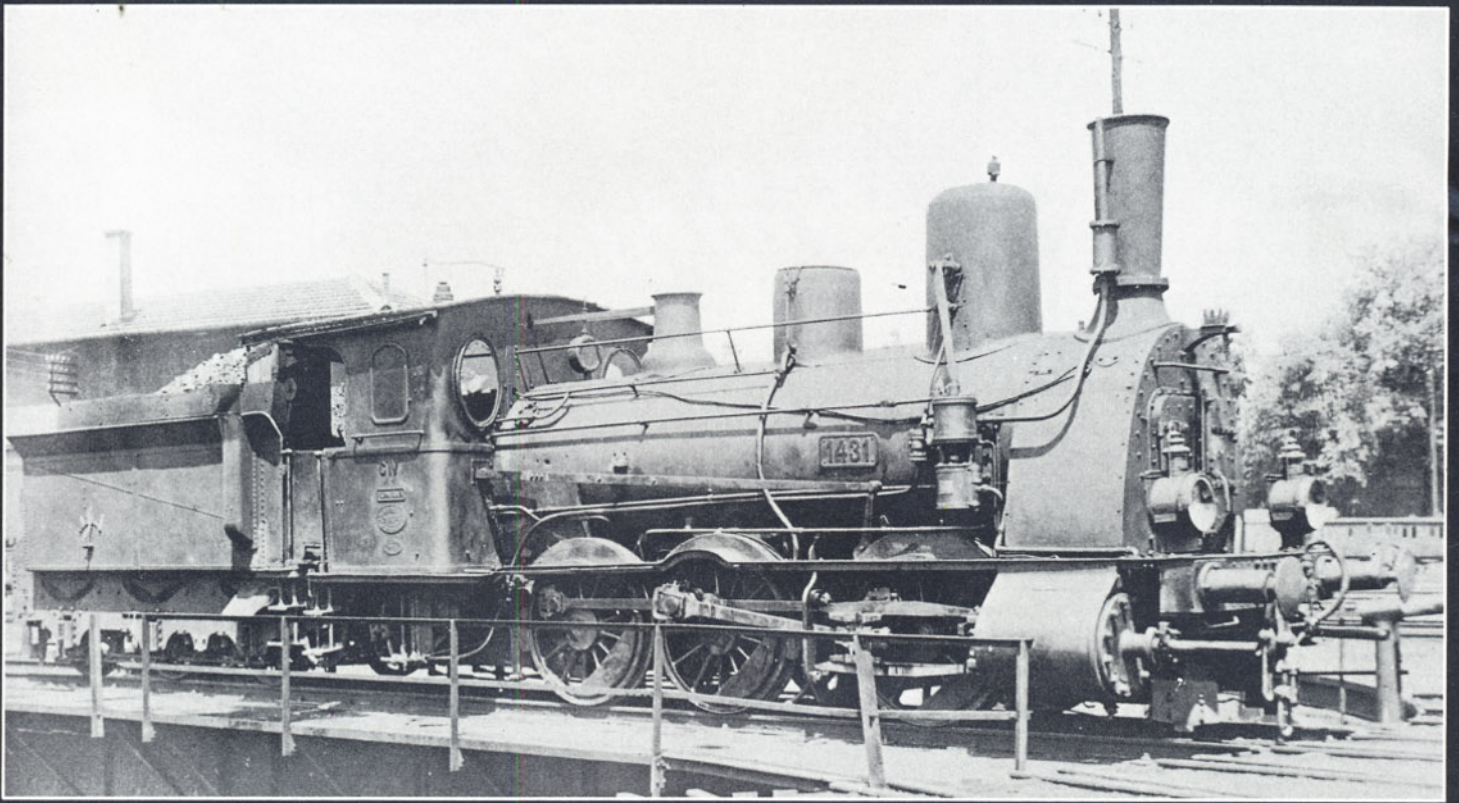


Bild 1: Krauss lieferte 1893 die Betriebsnummer 1431, die bei der Deutschen Reichsbahn zur 53 8067 wurde.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Bayern-Journal

Die Gattung C IV

Im Jahre 1879 lieferte Maffei die letzte Gruppe von 12 Maschinen der Gattung C III ab. Damit standen den bayerischen Staatseisenbahnen insgesamt 305 dieser robusten und zuverlässigen Güterzuglokomotiven zur Verfügung, von denen nach 25 Betriebsjahren erst zwei (!) Stück ausgemustert worden waren und zu Beginn des Ersten Weltkriegs immer noch 300 Dienst taten. Als dann ab 1884 zögerlich die ersten Loko-

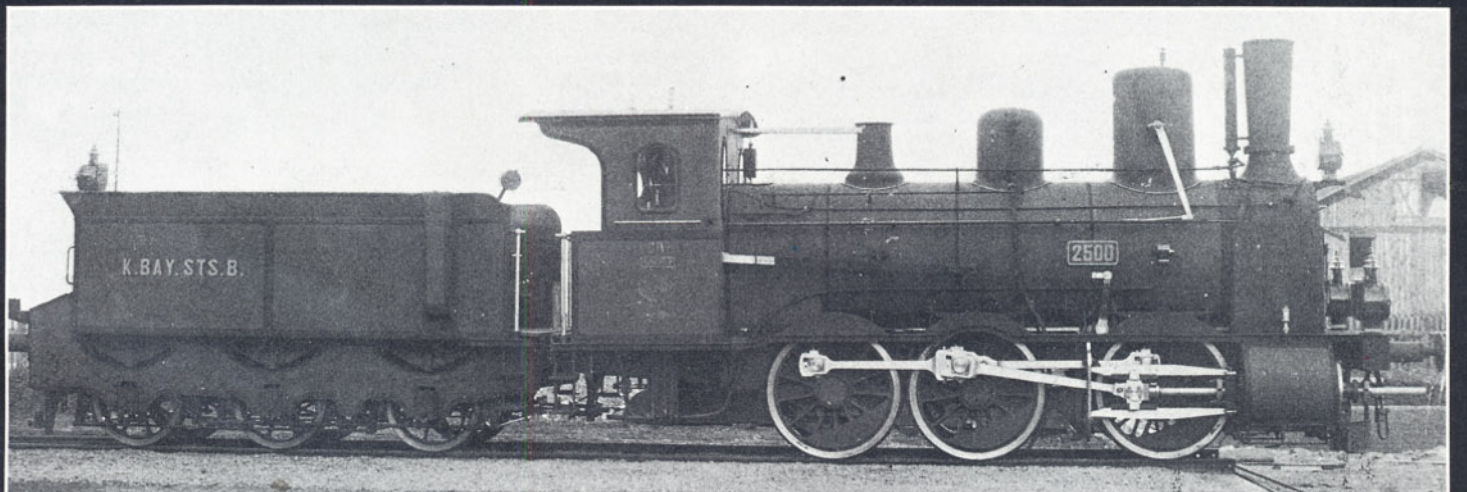
motiven der neuen Gattung C IV geliefert wurden, boten sie zwar rein äußerlich betrachtet das Bild einer von der C III abweichenden und recht modern anmutenden Maschine: der Außenrahmen, der bisher die Räder weitgehend verdeckt hatte ist dem Innenrahmen gewichen und die Hall'schen Aufsteckkurbeln, die so oft brachen, sind verschwunden. Wir dürfen nicht übersehen, daß – von wenigen Ausnahmen abgesehen – bis zu dieser Zeit in Bayern die Bauart Hall uneingeschränkt dominierte und daß die bereits im Eisenbahn-Journal 2/84 besprochene B X erst fünf Jahre

später gebaut wurde.

Von den Abmessungen her hatte man sich bei Maffei weitgehend an die C III gehalten. Der Achsstand betrug weiterhin nur 3200 mm, der Zylinderdurchmesser ist mit 486 mm wieder auf die Maße der ersten Bauform der C III zurückgenommen, der Kolbenhub sogar auf 630 mm (660 mm bei der C III) verringert worden. Auch die Kesselabmessungen blieben fast die gleichen, allerdings wurde der Kesseldruck bereits bei der ersten Lieferung auf 11, später auf 12 atü heraufgesetzt. Auffallend ist jedoch die Vergrößerung der Treibräder von

Bild 2: Diese Zwillings-C IV war die 2500. Lokomotive von Krauss. Sie wurde 1891 abgeliefert und erhielt die Betriebsnummer 1416.

Foto: Nachlaß Prof. Lotter (Sammlung Schörner)



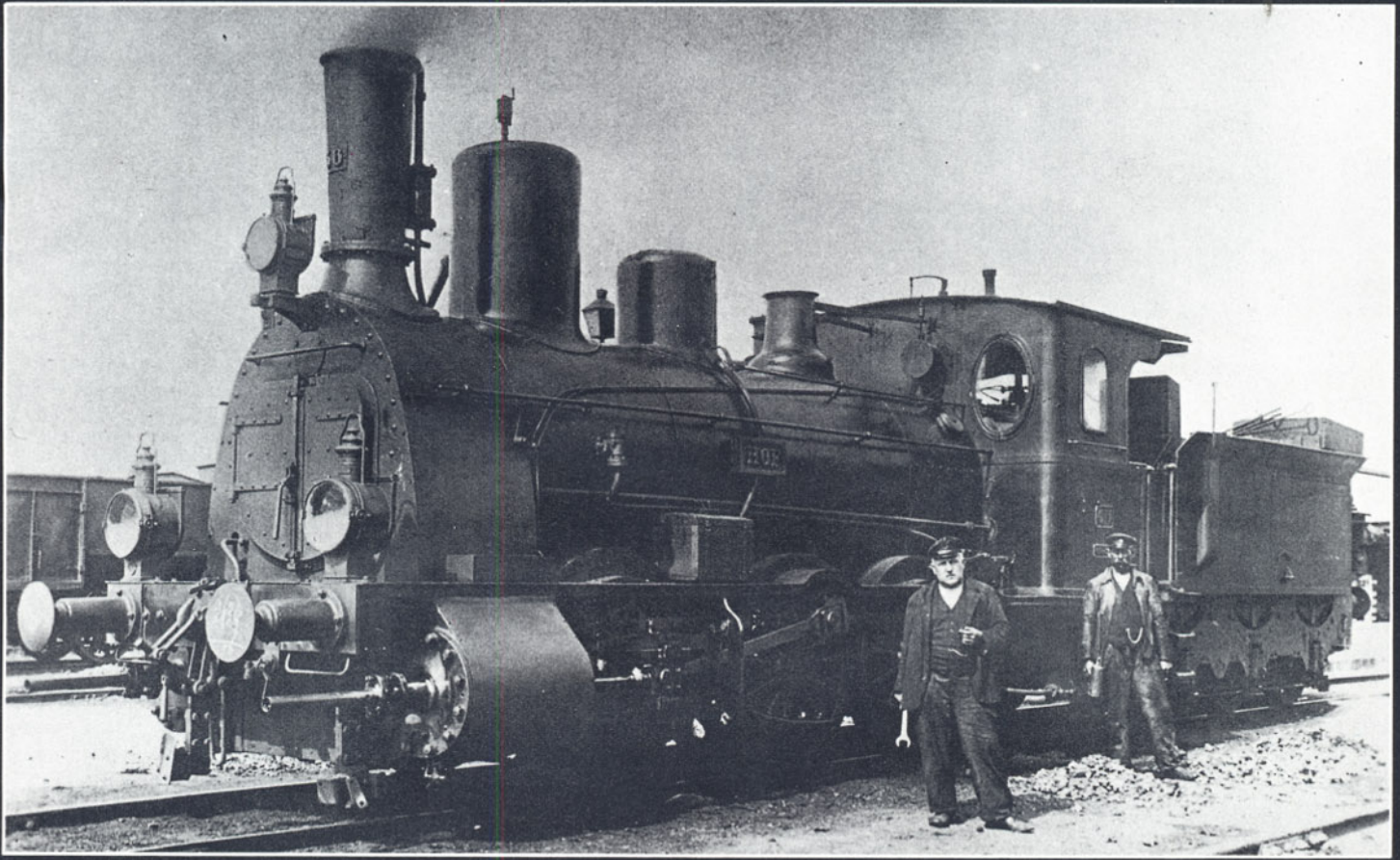


Bild 3: Die Betriebsnummer 36, „Hof“, auf die Stelle der gleichnamigen ausgemusterten B I gesetzt, war die erste C IV in der Zwillingausführung. Sie wurde 1884 von Maffei unter der Fabriknummer 1371 gebaut.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 4: Soeben abgeliefert: Die Betriebsnummer 145, „Offingen“, ist eine der vier C IV von Maffei aus der Lieferung von 1888 (Fabriknummer 1480). Als einzige Zwilling-C IV ging sie im Ersten Weltkrieg verloren.

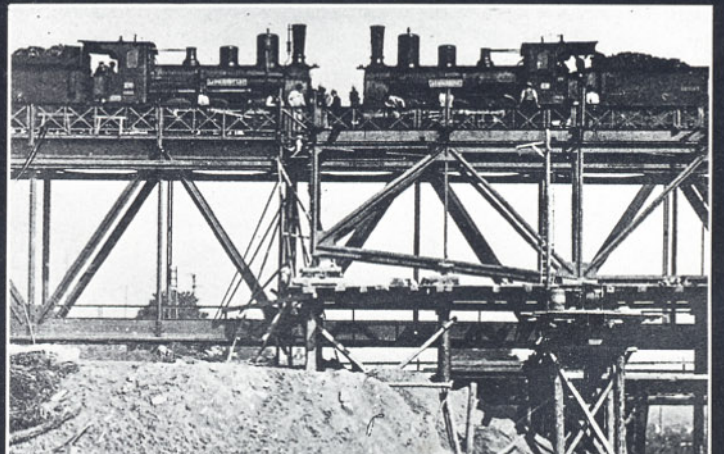
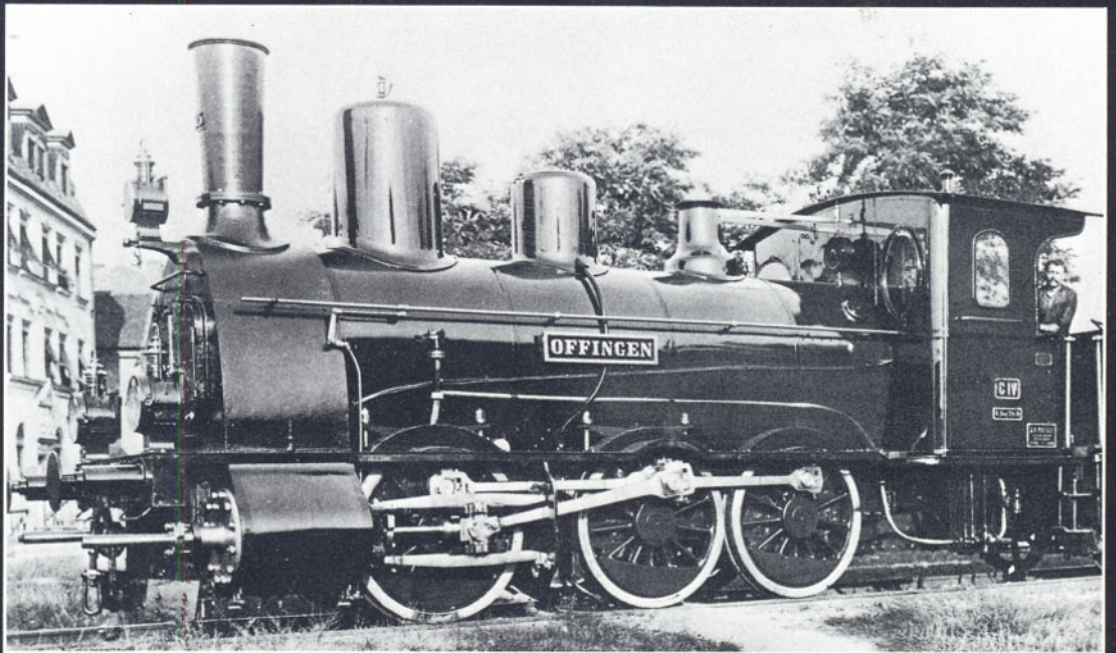
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 6 (rechts unten): Zwei Zwilling-C IV, die Betriebsnummer 55, „Ludwigsstadt“, und die 954, „Semmering“, bei der Belastungsprobe einer Brücke.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 5: Eine der beiden Probelokomotiven der Verbundausführung der Gattung C IV und zugleich Bayerns erste Verbundlok überhaupt, war die Betriebsnummer 911, „Ruppertsberg“, bei der der große Niederdruckzylinder gut zu sehen ist.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



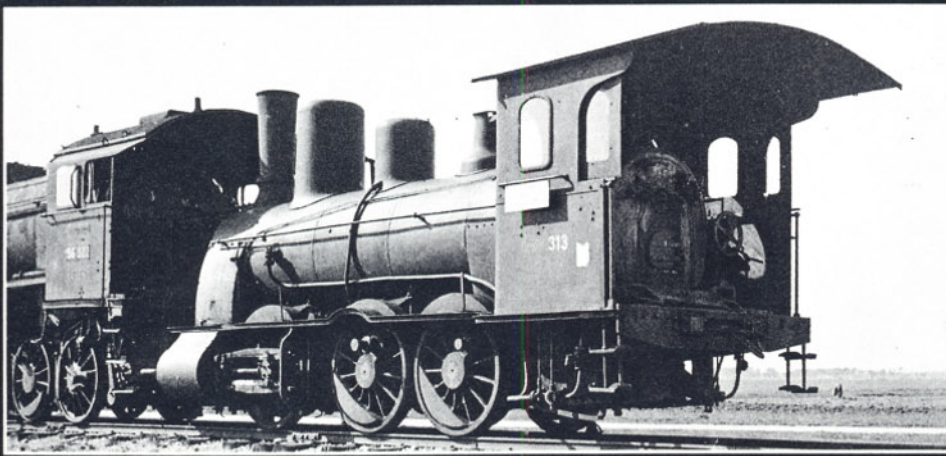


Bild 7: Zusammen mit der 56 922 rostete um 1931 in München-Freimann diese Zwillings-C IV mit der Ordnungsnummer 313 auf einem Abstellgleis vor sich hin. **Foto: E. Schörner**

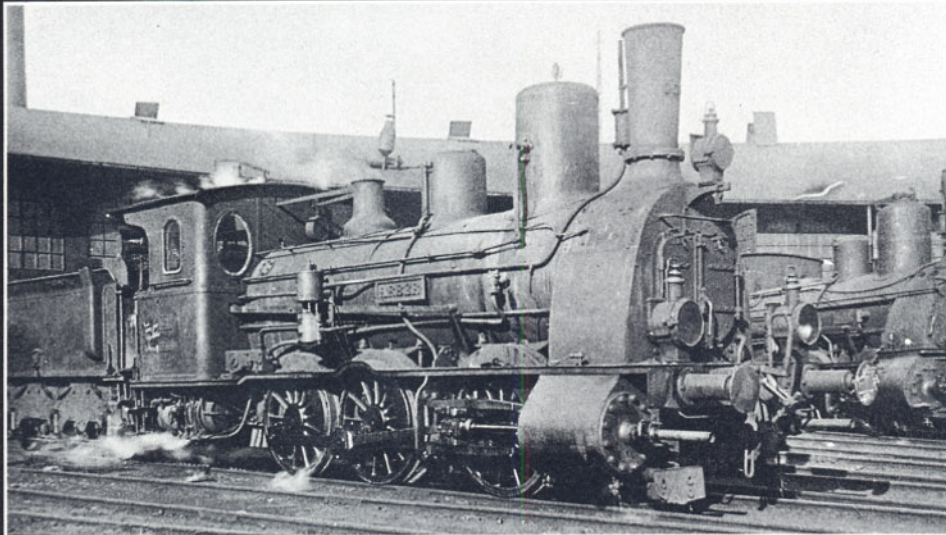


Bild 8: Zwei C IV vor einem Rundschuppen: Links die Betriebsnummer 953, „Arber“, (gebaut 1890 von Maffei, Fabriknummer 1562), eine Zwillingslokomotive; rechts die Betriebsnummer 1498 (gebaut 1895 von Krauss, Fabriknummer 3105), eine Verbundlokomotive. Die „Arber“ wurde von der Deutschen Reichsbahn in 53 8030 umgezeichnet, während die 1498 eine der beiden im Ersten Weltkrieg verlorengegangenen Verbund-C IV war. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

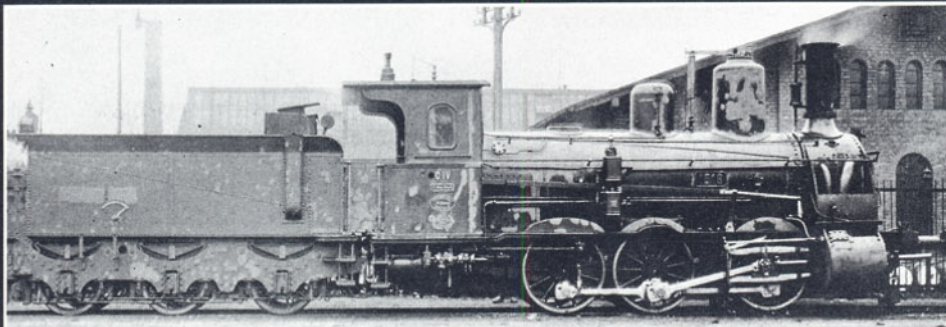


Bild 9: Die Betriebsnummer 1516 macht gerade eine Werksprobefahrt, verschiedene Stellen sind noch nicht gespachtelt. Die fehlende Rauchkammerverkleidung ermöglicht einen Blick auf das Dampfeinströmröhr und das Verbindungsrohr zum Niederdruckzylinder. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

Bild 10: Die 3000. Lokomotive von Krauss war diese Verbund-C IV. Sie wurde 1894 gebaut und erhielt die Betriebsnummer 1477. **Foto: Nachlaß Prof. Lotter (Sammlung Schörner)**

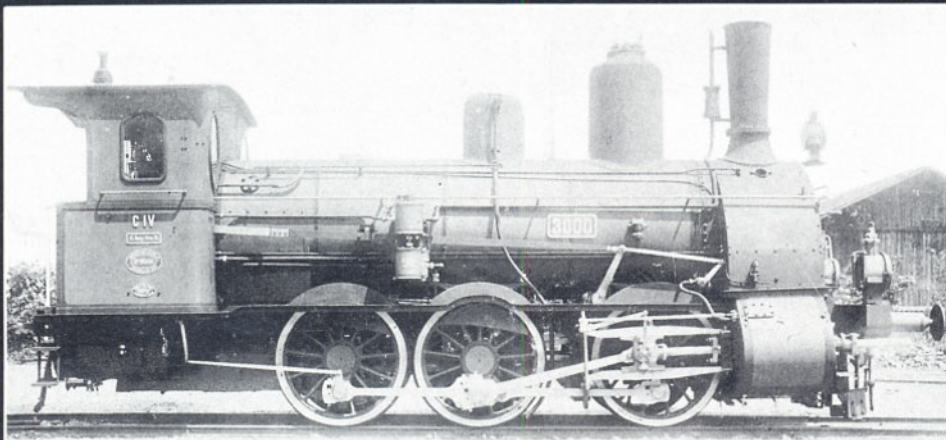


Tabelle 1
C IV – Zwillingsbauart

Betriebsnummer	Baujahr	Hersteller	Fabriknummer
36, 37, 40, 52, 55, 58, 85, 86, 87, 93, 94, 95	1884/1885	Maffei	1371–1382
145, 134, 35, 45	1888	Maffei	1480–1483
133, 113, 907–910	1889	Krauss	2034–2039
948–960	1890	Maffei	1557–1565 1589–1592
1401–1410	1891	Maffei	1615–1624
1411–1416	1891	Krauss	2495–2500
1417–1428	1892	Krauss	2570–2581
1429–1441	1893	Krauss	2729–2741
1452–1453	1892	Maffei	1647–1648
1454–1462	1892	Maffei	1665–1673

C IV – Verbundbauart

911–912	1889	Krauss	2040–2041
1442–1447	1892	Krauss	2702–2707
1448–1451	1893	Krauss	2725–2728
1463–1476	1894	Maffei	1725–1738
1477–1490	1894	Krauss	3000–3013
1491–1496	1894	Krauss	2994–2999
1497–1514	1895	Krauss	3104–3121
1515–1517	1896	Krauss	3447–3449
1518–1535	1897	Krauss	3450–3467
1536–1550	1897	Maffei	1881–1895

Tabelle 2
Übersicht der zugeteilten Lokomotiven
– Sommer 1914 –

Betriebswerkstätte	Zahl der zugeteilten Lokomotiven	
	C IV Zw.	C IV Vbd.
Augsburg	–	24
Neu-Ulm	2	–
Kempten	1	–
Lindau	–	6
München I	–	15
München Ost	–	15
Simbach	10	–
Rosenheim	5	–
Ingolstadt	12	–
Lichtenfels	9	8
Neuenmarkt-Wirsberg	–	17
Landshut	6	15
Passau	8	–
Plattling	20	–
Schweinfurt	14	–
Summe	87	100

Quelle: A. Mühl, Zur Geschichte des Betriebsmaschinenendienstes in Bayern 1890–1939
LOK-MAGAZIN Nr. 38, S. 374 ff.

1272 auf 1340 mm, die eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h zuließ. Der Dampfdom saß auf dem ersten, der Sandkasten zur Besandung der Treibachse auf dem zweiten Kesselschuß.

Der ersten C IV, der „Hof“, die Maffei noch 1884 mit der Fabriknummer 1371 lieferte, folgten im nächsten Jahr die anschließenden 11 Fabriknummern von 1372 bis 1382. Diese ersten, wie auch einige weitere Lokomotiven der Gattung C IV wurden auf die Betriebsnummern ausgemusterter Lokomotiven gesetzt und übernahmen auch weitgehend deren Namen in zweiter Besetzung. Es gibt jedoch auch Fälle, wo der alten Betriebsnummer neue Namen zugeteilt wurden. Erst 1888 kaufte die Bayer. Staatseisenbahn bei Maffei vier weitere C IV, 1889 bei Krauss acht Stück, wobei die beiden letzten dieses Bauloses versuchsweise als Verbundlokomotiven ausge-

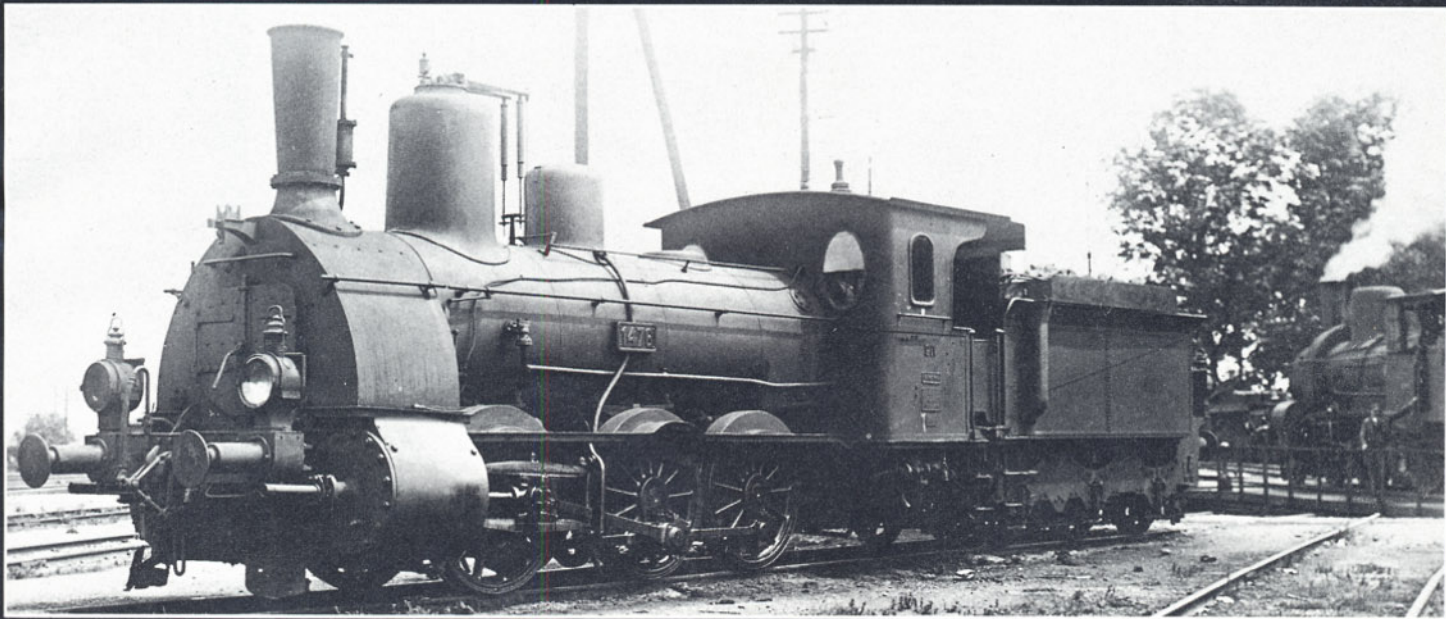
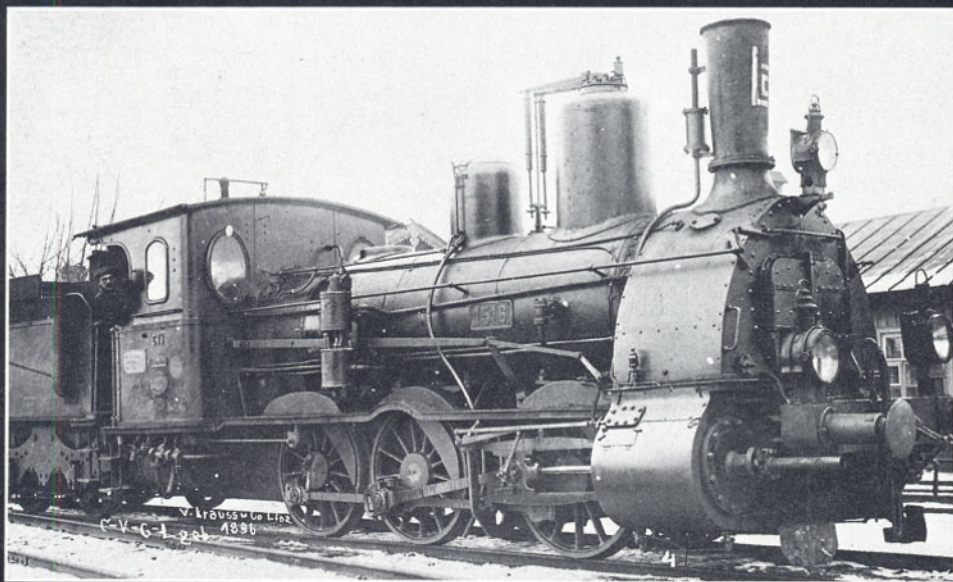


Bild 11: Die Verbund-C IV mit der Betriebsnummer 1478 wurde im Jahre 1894 von Krauss geliefert (Fabriknummer 3001). Foto: Nachlaß Prof. Lotter (Sammlung Schörner)

Bild 12: Die gleiche Lok wie in Bild 9, hier im Kriegseinsatz in Frankreich beim Maschinenamt Laon. Bemerkenswert ist die linke Laterne, die offenbar irgendwo „erbeutet“ wurde.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

stattet wurden (Betr.-Nr. 911 „Ruppertsberg“ und 912 „Weltenburg“); hierbei wurde lediglich der Niederdruckzylinder auf 705 mm Durchmesser vergrößert und als Anfahrvorrichtung der Helmholtz'sche Unterbrechungsschieber eingebaut. Diese beiden Verbund-C IV sind die ersten Verbundlokomotiven in Bayern gewesen. Ihnen folgte noch im gleichen Jahr die Gattung B X.

Nach eingehenden Versuchen und gründlicher Erprobung im Betrieb, entschloß sich die Leitung der K. Bay. Sts. B. ab 1892/93 die C IV nurmehr in der Verbundausführung zu beschaffen. Unterdessen lief jedoch die Beschaffung der Zwillings-C IV so lange weiter, bis 87 Maschinen vorhanden waren. Von der Verbundausführung der C IV wurden zwischen 1892 und 1897 insgesamt 98 Lokomotiven beschafft, wobei der Kesseldruck auf 13 atü erhöht und der Hochdruckzylinder auf 500 mm Durchmesser vergrößert wurde. Zusammen mit den zwei Probelokomotiven gab es

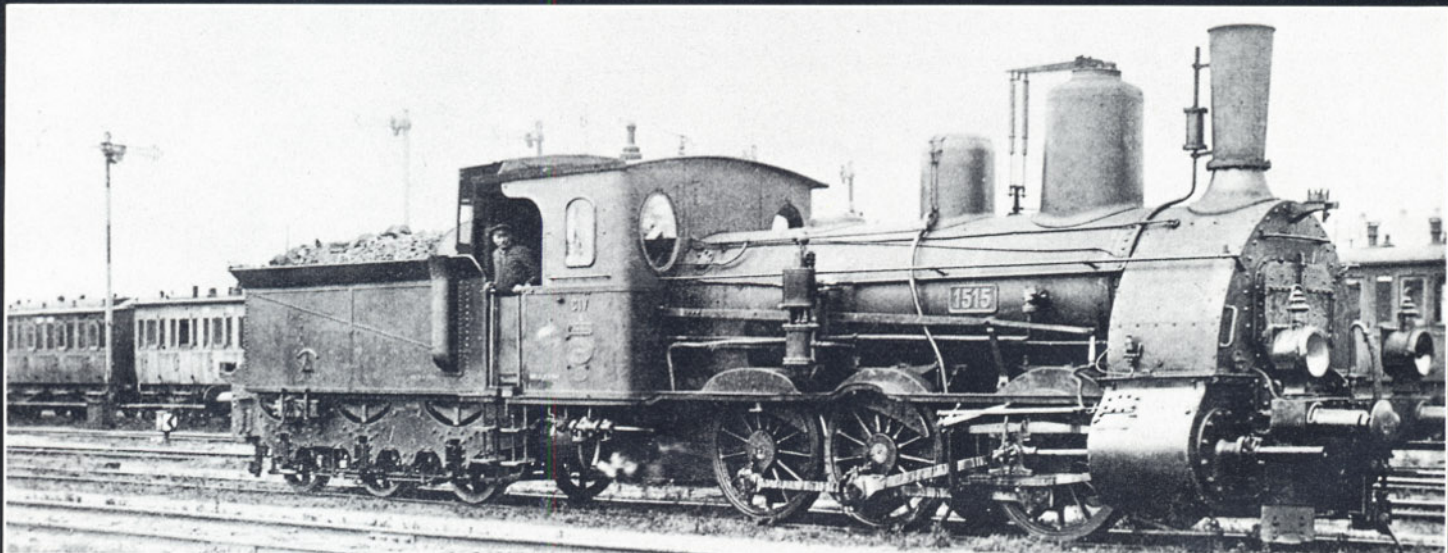


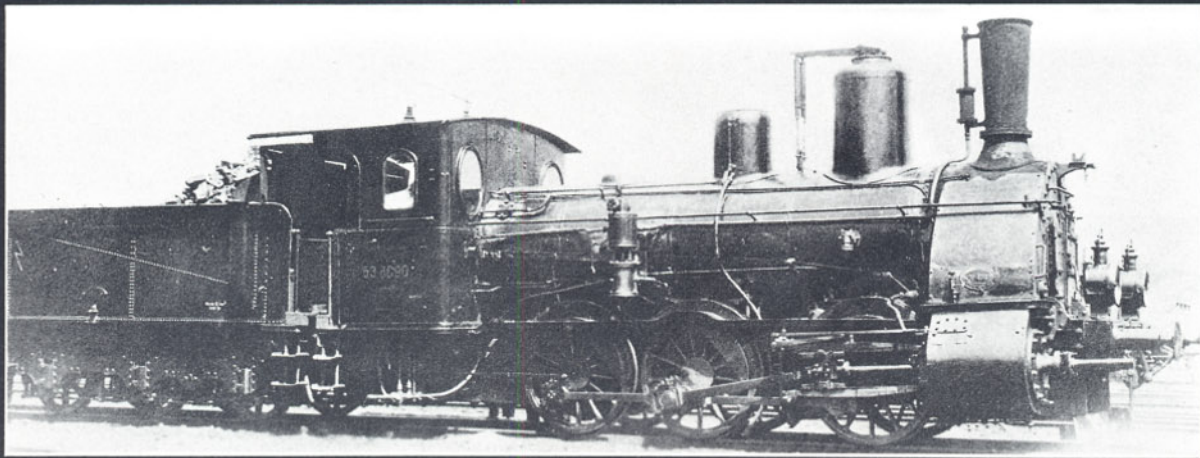
also genau 100 Verbund-C IV. Nummerierung und Fabrikdaten enthält die Tabelle 1, über ihre Verteilung auf die einzelnen Betriebswerkstätten im Sommer 1914 gibt die Tabelle 2 Aufschluß, wobei bemerkenswert ist, daß im Jahre 1902 München I keine C IV besaß, wohl aber Nürnberg, Würzburg und Aschaffenburg. Bei Kriegsende galt von den 87 Zwillings-C IV

eine als Kriegsverlust, elf Maschinen mußten im Zuge der Reparationsleistungen an die französische und fünf an die belgische Staatsbahn abgeliefert werden, so daß Bayern noch 70 Lokomotiven verblieben, von denen immerhin noch 66 im endgültigen Umzeichnungsplan der DRG von 1925 aufgeführt sind. Anders als an den Zwillingslokomotiven war

Bild 13: Die Betriebsnummer 1515 rangiert im Vorfeld des Münchener Hauptbahnhofs.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

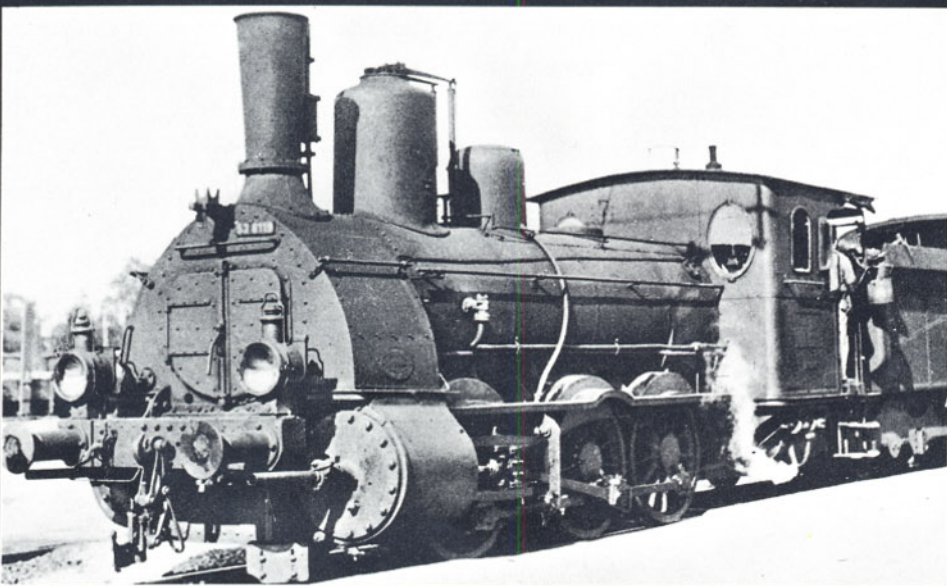
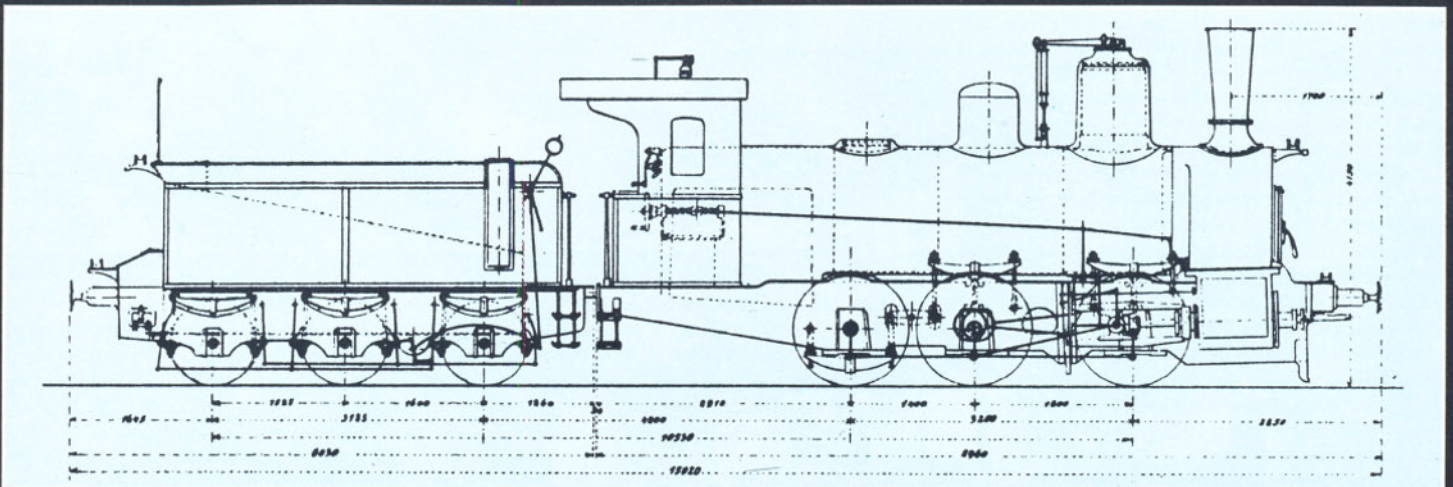
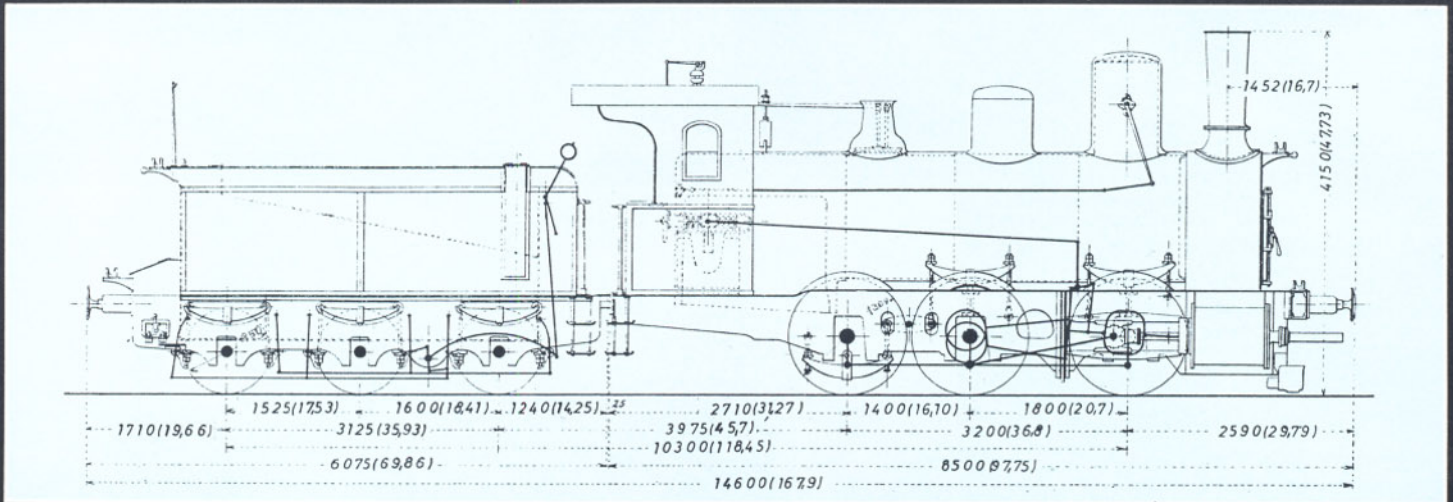




◀ Bild 14: Das Fabrikschild an der Rauchkammer über dem Niederdruckzylinder ist bestimmt eine Besonderheit! Diese Aufnahme der Betriebsnummer 1450, hier als 538090 bei der Deutschen Reichsbahn, belegt, daß es auch so etwas gab. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 15: Typenskizze der bayerischen Gattung C IV in Zwillingsausführung (Maßstab 1:87).

Zeichnung: Sammlung Merker



▶ Bild 16: Typenskizze der bayerischen Gattung C IV in Verbandsausführung (Maßstab 1:87).
Zeichnung: Sammlung Dr. Scheingraber

◀ Bild 17: Hinter der Reichsbahnnummer 538119 verbirgt sich die Verbund-C IV mit der Betriebsnummer 1493.
Foto: Dr. Schlosser

die französische Staatsbahn nur an einer Verbund-C IV interessiert, fünf gingen an Belgien, eine an Rumänien und drei mußten als Kriegsverlust abgeschrieben werden. Von den verbleibenden 90 Verbund-C IV erhielten noch 88 eine endgültige DR-Nummer, wobei jedoch beiden Bauformen keine Nummern- und Gattungsschilder mehr zugewiesen wurden, sie wurden nur mit gelber Ölfarbe angeschrieben, was schon darauf hindeutete, daß mit ihrer baldigen Ausmusterung zu rechnen war.

-rab-



»Deutsche Diesellokomotiven«

Die Baureihe 210

Unsere große Serie „Deutsche Diesellokomotiven“ nähert sich nun allmählich ihrem Ende. Nachdem in den letzten Folgen die neuen Standard-Diesellokomotiven der DB aus der V 160-Familie behandelt wurden, soll der hier folgende Bericht ganz der Baureihe 210 gewidmet sein.

Durch die Bestrebungen, den Schnellzugverkehr auf den nicht elektrifizierten Strecken zu beschleunigen, erwuchs dem BZA München zu Beginn des Jahres 1969 die Aufgabe, die Entwicklung stärkerer Diesellokomotiven einzuleiten. Auf Grund der vorliegenden Betriebsergebnisse der einmotorigen Großdiesellokomotiven V 160 und der gewonnenen Erfahrungen mit der Gasturbinenlok V 169 001, entschied sich die DB für den Bau weiterer Maschinen mit zusätzlichen Gasturbinen.

Noch während der Serienfertigung der Reihe 215, entstanden in den Jahren von 1969 bis 1971 insgesamt 8 Lokomotiven der neuen Baureihe 210. Hauptantriebsaggregat war der große Zwölfzylinder-Viertakt-Dieselmotor MA 12 V 956 TB der MTU mit einer Nennleistung von 2500 PS. Den Beweis seiner Betriebssicherheit hatte dieser Motor bereits während der Erprobung in den Vorserienmaschinen der Baureihen 215 und 218 erbracht. Zusätzlich zum Hauptantrieb wurde eine Zweiwelnen-Gasturbine der Bauart Avco-Lycoming T 53-L-13 mit einer Nennleistung von 1200 PS bei 6000 U/min installiert, die bei erhöhtem Leistungsbedarf als Booster zugeschaltet

▲ Bild 1: Noch keine zwei Jahre alt war die 210 006, als sie im September 1972 auf der Fahrt zum Bw München Hbf fotografiert wurde. Foto: D. Kempf

Bild 2: Gasturbine der Bauart Lycoming T 53 L 13 mit einer Nennleistung von 1200 PS, für den Einbau in die Diesellokomotiven der Baureihe 210 der DB von KHD in Lizenz gefertigt.

Werkfoto KHD, Sammlung Obermayer

Bild 3: Die erste Lok der Baureihe 210 mit zusätzlichem Gasturbinenantrieb nach ihrer Abnahme im AW Nürnberg, die am 8. Oktober 1970 erfolgte.

▼ Foto: DB-Filmstelle Minden (Westf.)

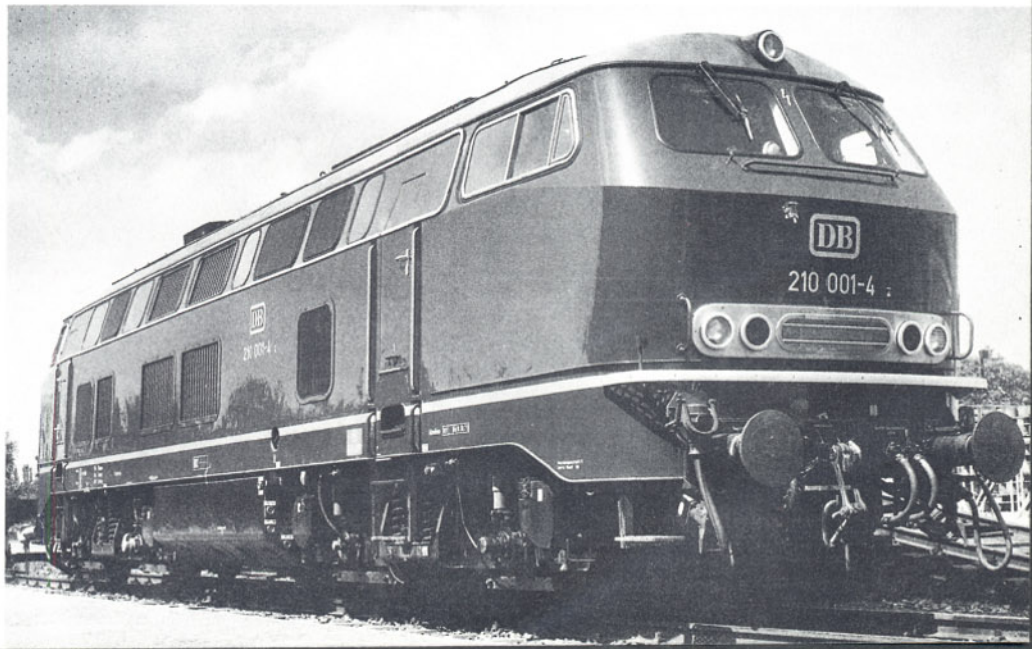
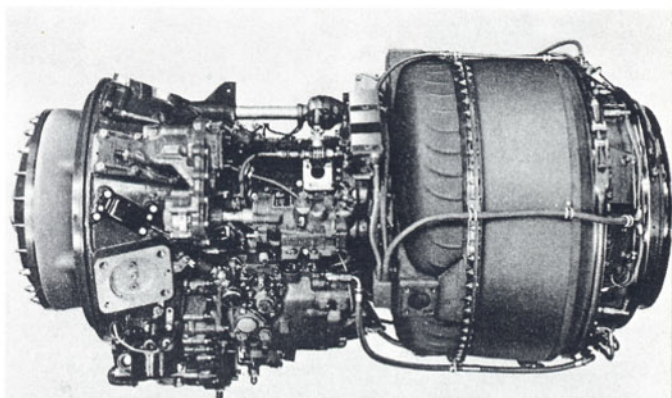




Bild 4: Die 210008 und eine Schwestermaschine verlassen im März 1972 mit einem schweren Schnellzug nach Zürich den Hauptbahnhof München.

Foto: D. Kempf

werden konnte. Diese Gasturbine, die in der Bundesrepublik Deutschland von der Firma KHD in Lizenz gefertigt wurde, war bereits mit gutem Erfolg in großer Stückzahl in amerikanischen Hubschraubern des Typs Bell UH 1 D verwendet worden. In den Lokomotiven wurde die Turbine im Geschwindigkeitsbereich über 30 km/h bei Bedarf in zwei Laststufen mit Dieselmotoren betrieben. Die Einspeisung der Gasturbinen-Leistung erfolgte nach einer Umkehrung der Drehzahl in einen hydrodynamischen Drehmomentwandler, der an den Sekundärteil des hydraulischen Getriebes angeschlossen war und deshalb auf alle vier Radsätze wirkte.

Die Bauausführung der Reihe 210

In ihrer Bauausführung und in den Hauptabmessungen entsprachen die Maschinen der Reihe 210 weitgehend den Fahrzeugen der Baureihen 215 und 218. Die Diesel-Lokomotive 210 ist eine Gemeinschaftsentwicklung der Firma Fried. Krupp in Essen und des Bundesbahn-Zentralamtes München. Durch den Einbau eines Stufengetriebes mit einem Schnell- und einem Langsamgang konnten die Fahrzeuge sowohl im Reisezugverkehr, als auch im Güterzugdienst eingesetzt werden. Die

elektrischen Steuerungs- und Überwachungseinrichtungen erlaubten einen einmännigen Betrieb der Lokomotiven, ihren Einsatz im Wendezugbetrieb und vor schweren Zügen auch in Doppeltraktion. Als Zugheizanlage ist ein Generator eingebaut, der über eine Kardanwelle aus dem hydraulischen Getriebe angetrieben wird und im Fahrbetrieb eine Heizleistung von 360 kW hat. Zusätzlich zur durchgehenden mehrlössigen Druckluftbremse der Bauart Knorr und den in beiden Führerräumen vorhandenen Handbremsen, erhielten die Maschinen der Baureihe 210 auch noch eine verschleißarm arbeitende hydrodynamische Bremse. Diese Ausstattung

Bild 5: Die Allgäustrecke Lindau – München war das Haupteinsatzgebiet der Baureihe 210. Mit einem Schnellzug nach München erklimmt die 210 008 im Juli bei Wildpoldsried die Ginzacher Steige.

Foto: C. Asmus





Bild 6: Der E 3175 von Oberstdorf nach München verkehrte damals als Wendezug und wurde auf dem Abschnitt Immenstadt – München geschoben. Am 28. Oktober 1980 schob die 210 002 den Eilzug über die Lechbrücke bei Kaufering Richtung München. **Foto: A. Ritz**

Bild 7: Die 210 005 bespannte am 2. August 1980 den D 366 „Ticino“ von München über Zürich nach Mailand. Die Aufnahme entstand westlich von Geltendorf. **Foto: A. Ritz**





Bild 8: Im Oktober 1980 waren bei einigen Lokomotiven der Baureihe 210 die Abgashutzen auf dem Dach bereits entfernt worden. So auch bei der 210 008, die mit dem Eilzug 3181 soeben aus Fischen (Strecke Oberstdorf – Immenstadt) ausfährt.
Foto: A. Ritz

Bild 9: Am 31. Dezember 1978 gab es auf der Fahrt mit einem Schnellzug von München nach Lindau einen Brand im Maschinenraum der 210 008. Die Aufnahme entstand nach Abschluß der Löscharbeiten der Fürstenfeldbrucker Feuerwehr im Bahnhof Fürstenfeldbruck.
Foto: J. Janikowski, Sammlung Ebert



erlaubte eine Steigerung der Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h. Als weitere Besonderheit gegenüber den übrigen Gattungen der großen V 160-Familie sind bei der Reihe 210 die neuen von der MaK entwickelten Drehgestelle mit gleitstückloser Kastenabstützung und Gummischichtfedern für die Radsätze zu nennen. Wie alle Streckenlokomotiven der DB, hatten die Fahrzeuge der Baureihe 210 alle Anlagen für die Zugsicherung erhalten. Vorhanden waren auch bereits die Grundausrüstungen für den Zugbahnfunk und für die automatische Kupplung, deren Einführung inzwischen jedoch in weite Ferne gerückt ist.

Der Betriebseinsatz

Die von der Firma Fried. Krupp in Essen unter den Fabrik-Nrn. 5075 bis 5082 gebauten 8 Lokomotiven mit den Betriebsnummern 210 001 bis 008, waren von der Deutschen Bundesbahn in der Zeit zwischen dem 10. September 1970 und dem 15. Januar 1971 abgenommen worden. Die beiden ersten Exemplare wurden sofort dem AW Nürnberg zugewiesen und



Bild 10: Seit dem Ausbau der Gasturbinen und anschließendem Umbau werden die Lokomotiven der Baureihe 210 als Baureihe 218⁹ geführt. Die 218 908 war am 27. März 1983 mit dem E 3659 bei Greifenberg (Oberbayern) auf der Fahrt nach Weilheim (Oberbayern).
Foto: A. Ritz

dort eingehenden Leistungsuntersuchungen sowie einer umfassenden Erprobung des Laufverhaltens und der Wirkungsweise der Bremssysteme unterzogen. Danach folgten physikalische Untersuchungen in der Bundesbahn-Versuchsanstalt in München. Alle anderen Lokomotiven gingen direkt zum Bw Kempten und liefen dort zunächst im Probebetrieb in den normalen Umlaufplänen, vor allem auf der Allgäustrecke zwischen München und Lindau. Für kurze Zeit waren einige Maschinen auch im Versuchsbetrieb zwischen Lichtenfels und Hof eingesetzt, weil man dort zunächst die Ablösung der Baureihe 01 ins Auge gefaßt hatte. Da jedoch nur 8 Lokomotiven der Reihe 210 zur Verfügung standen und weitere Aufträge nicht erteilt wurden, zerschlugen sich diese Pläne. Ende 1971 waren dann alle Maschinen im Bw Kempten beheimatet und wurden im Schnellzugdienst von Lindau nach Augsburg und München eingesetzt. Trotz der hohen Gesamtleistung von 3700 PS je Lokomotive mußten schwere Rei-

sezüge stets in Doppeltraktion gefahren werden. Abgesehen von kleineren Störungen zu Beginn ihres Einsatzes, die aber rasch behoben werden konnten, erfüllten die Maschinen die in sie gesetzten Erwartungen weitgehend. Einen ersten Totalausfall gab es dann am 24. März 1978, als bei der Lokomotive 210003, die mit dem D 1512 beim Bahnhof Kempten Ost unterwegs war, ein Turbinenlaufrad brach und einen schweren Schaden in der Gasturbine verursachte. Nach diesem Ereignis ordnete die DB eine Stilllegung aller Gasturbinen und eine gründliche Überprüfung der Triebwerke an. Nach dem Austausch einiger Turbinenscheiben, die Ermüdungserscheinungen und Anrisse zeigten, konnten bis zum Oktober 1978 wieder alle Gasturbinen betrieben werden. Einige Zeit später, am 31. 12. 1978, brach dann kurz vor dem Bahnhof Fürstfeldbruck ein Verdichterslaufrad in der Turbine der Lok 210008. Hierbei wurde die Kraftstoffleitung beschädigt und ein Brand im

Maschinenraum entfacht, der aber dann im Bahnhof Fürstfeldbruck gelöscht werden konnte. Die Folge war eine erneute Stillsetzung der Gasturbinen. Am 25. Juli 1979 verfügte die Hauptverwaltung dann den Ausbau der Gasturbinen und den Umbau der Fahrzeuge. Hierbei wurden die Abgashutzen auf dem Dach und die Schalldämpfer entfernt. Außerdem mußte das hydraulische Getriebe geändert und anstelle der Gasturbine ein Gewichtsausgleich eingebaut werden. Eine weitere Maßnahme war die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h mit allen damit verbundenen Änderungen an der elektrischen Schaltung. Nach Abschluß dieser Arbeiten erfolgte die Umzeichnung der Fahrzeuge, die nun die Betriebsnummern 218901 bis 908 erhielten. Alle 8 Lokomotiven blieben auch nach der Umzeichnung zunächst noch in Kempten, kamen aber zum Fahrplanwechsel im Herbst 1983 am 25. September zum Bw Braunschweig 1.

HO

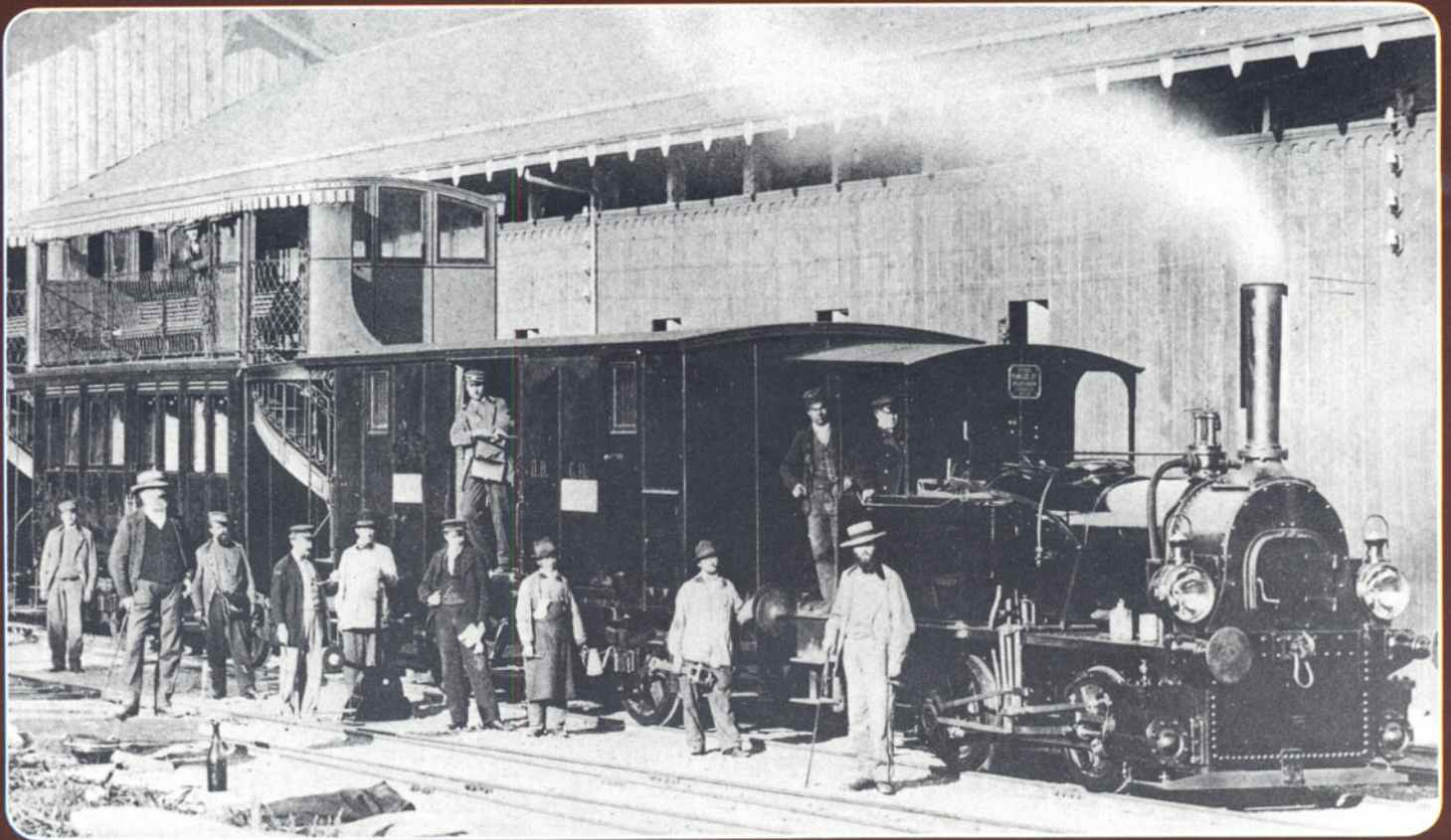


Bild 1: Dies ist die „Bise“, die im Jahre 1872 als erste Lokomotive der Bodeli-Bahn zum Einsatz kam. Hinter dem Gepäckwagen erkennt man einen der doppelstöckigen Personenwagen.
Foto: Sammlung Verkehrshaus der Schweiz, Luzern

Bayerische Lokomotiven für die Schweiz

Bild 2: Bahnhof Interlaken der Bodeli-Bahn, die auf einer 9 km langen Trasse von Därigen über Interlaken nach Bönigen führte. Foto: Sammlung Verkehrshaus der Schweiz, Luzern



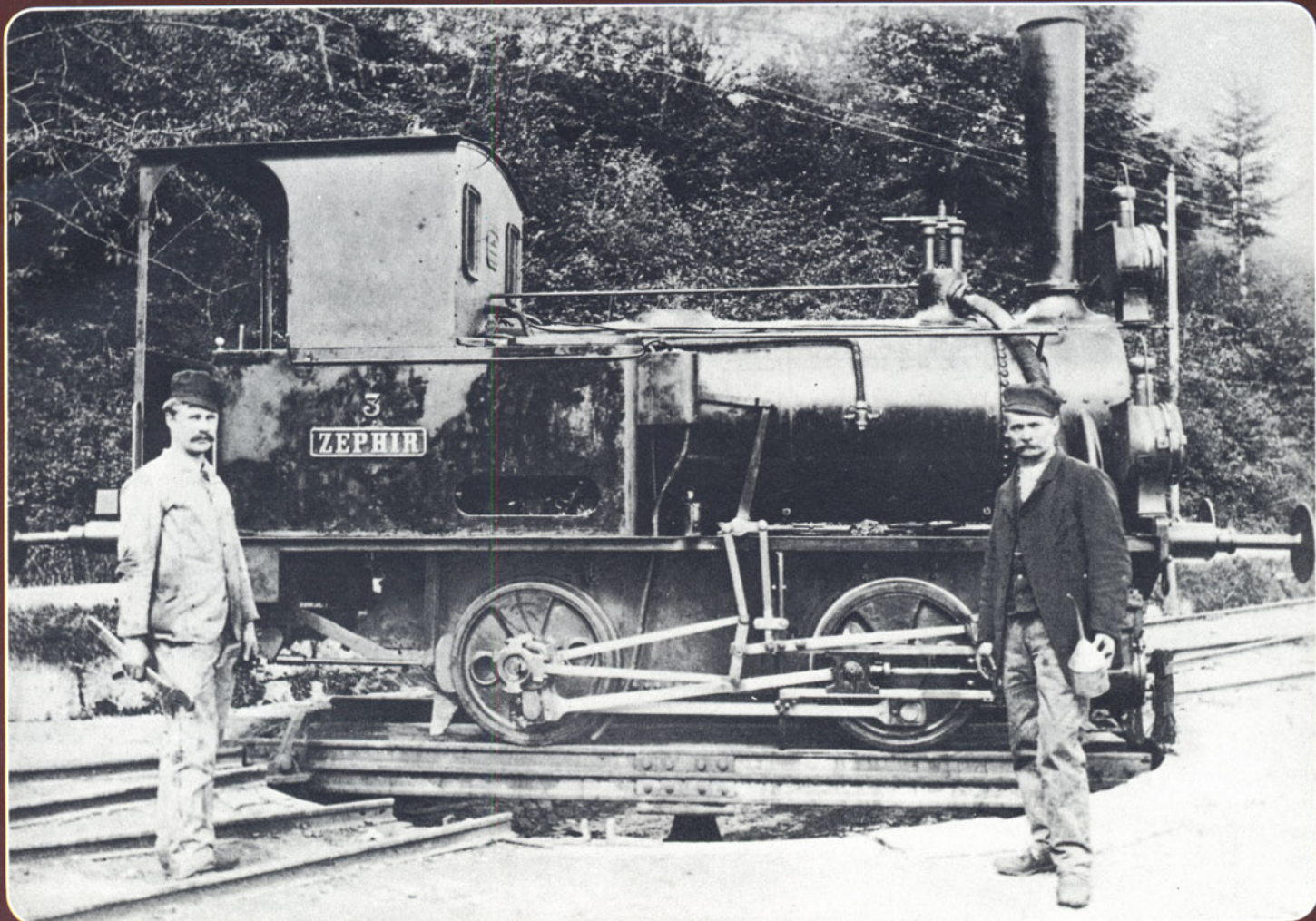


Bild 3: Dieses historische Foto zeigt die „Zephir“ noch mit der alten Betriebsnummer 3 der Böödel-Bahn.

Foto: Sammlung Verkehrshaus der Schweiz, Luzern

Im Jahre 1872 schuf die Münchener Locomotivfabrik von Georg Krauss & Comp. eine erste Serie kleiner zweiachsiger Tenderlokomotiven mit den Fabrik-Nrn. 223 bis 227. Abmessungen und Leistung der Fahrzeuge waren

recht bescheiden, die Führerhäuser seitlich und an der Rückfront offen. Eine technische Besonderheit war der Krauss'sche Wasserkastenrahmen, der hier erstmals verwirklicht wurde.

Die kleinen Maschinen gingen zunächst nicht an die Bayerischen Staatsbahnen, sondern in die Schweiz und an verschiedene Industriewerke, wie die nachfolgende Auflistung verdeutlicht.

Bild 4: Sowohl die Lokomotive „Zephir“, als auch ein doppelstöckiger Personenwagen der Böödel-Bahn, sind im Verkehrshaus Luzern als Modelle im Maßstab 1:10 zu sehen.

Foto: Sammlung Verkehrshaus der Schweiz, Luzern



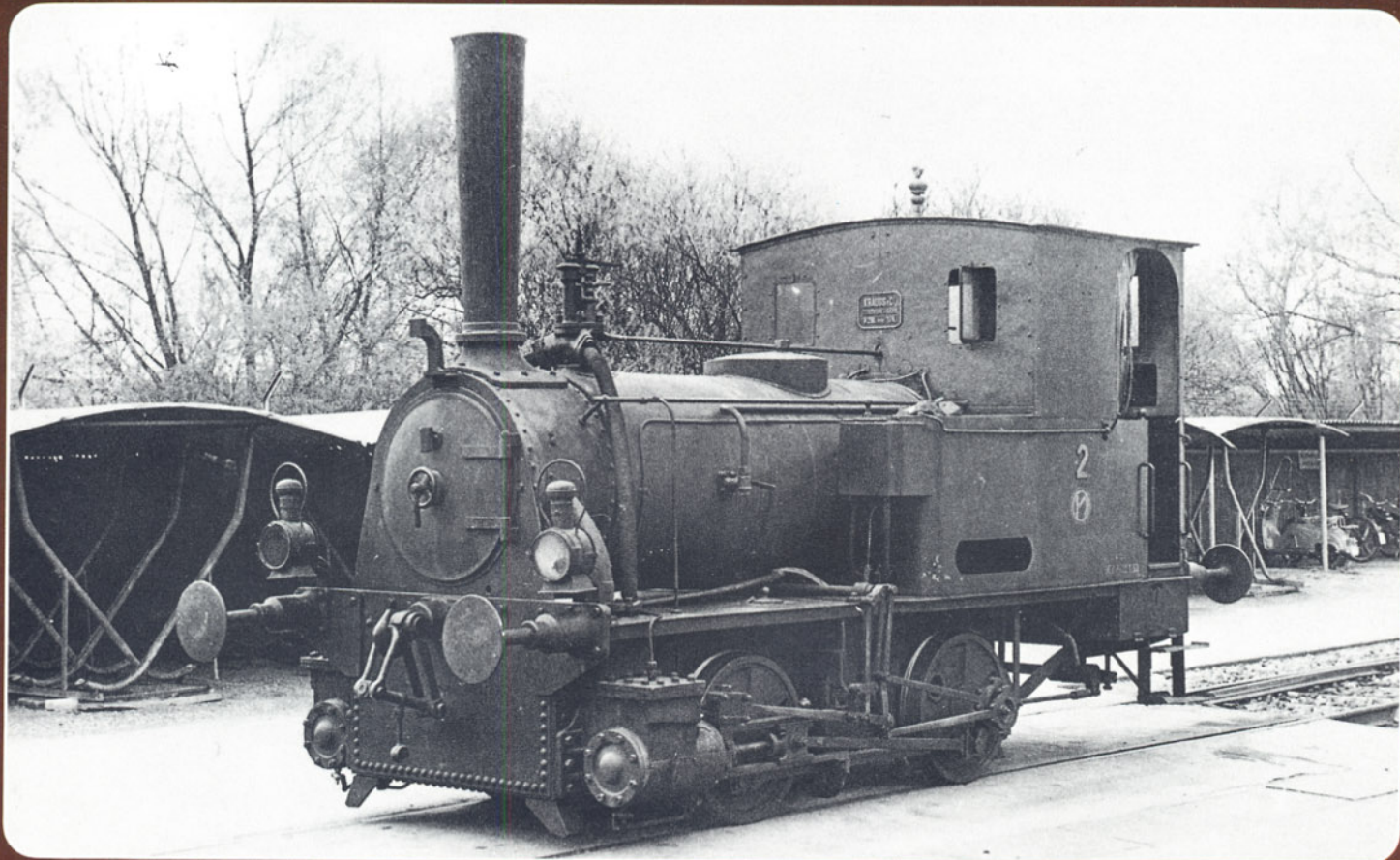


Bild 5: Viele Jahre diente die „Zephir“ als Werklok Nr. 2 bei den Metallwerken Dornach in der Nähe von Basel. Das Foto zeigt die inzwischen 110jährige in ihrem letzten Bauzustand. **Foto: H. Navé**

Fabrik-Nr. Baujahr Erwerber

223, 224	1872	Bödéli-Bahn, Schweiz
225, 226	1872	Plessner & Co., Berlin
227	1872	Arnim'sche Kohlenwerke in Gainsdorf
228	1873	J. L. Huber, Buenos Aires
229	1873	Friedrich-Wilhelmshütte Mülheim/Ruhr
230	1872	Bochumer Verein
231, 232	1873	Bayerische Staatsbahn
290	1874	Bödéli-Bahn, Schweiz
323, 324	1873	Bayerische Staatsbahn

Auf die vier Maschinen der Bayerischen Staatsbahn, die als D II in den Jahren 1891 bis 1894 aus dem Dienst schieden, soll hier nicht näher eingegangen werden, sie wurden bereits im Bayern-Journal der Ausgabe 6/1980 behandelt. Wesentlich interessanter ist die Geschichte jener drei Lokomotiven, die von der Bödéli-Bahn in der Schweiz direkt von Krauss erworben wurden. Die Bödéli-Bahn war in der Zeit von 1872 bis 1874 als Verbindung zwischen dem Thuner- und Brienersee gebaut worden und führte von Därligen über Interlaken nach Bönigen. Die beiden ersten Lokomotiven für diese Bahn waren die Maschinen „Bise“ und „Föhn“, die Krauss im Jahre 1872 unter den Fabrik-Nrn. 223 und

224 als erste Fahrzeuge dieser Bauart schuf. Im Jahre 1874 folgte dann als dritte Lok die „Zephir“ mit der Fabrik-Nr. 290. Die „Föhn“ wurde im Jahre 1895 ausgemustert. Die beiden anderen Maschinen blieben weiterhin im Einsatz bei der Bödéli-Bahn, die bis 1899 mehrmals den Besitzer wechselte und dann von der Thuner-See-Bahn zurück erworben wurde. Im Jahre 1895 hatte die „Zephir“ einen neuen Kessel erhalten, vier Jahre später dann auch die „Bise“. Bei der T-S-B fuhren die beiden Lokomotiven dann noch bis zum Jahre 1916 mit den neuen Bahn-Nrn. 71 und 72. Erstere, die „Bise“, wurde nach Frankreich verkauft, wo sich ihre Spur verlor. Die „Zephir“ hingegen ging in den Besitz der Metallwerke Dornach über und ist bis heute erhalten geblieben, allerdings nicht mehr in ihrer ursprünglichen Bauausführung. Zuletzt diente die kleine Lok, mit einer Länge über Puffer von 6100 mm, noch als Reservemaschine. Zu der Maschine erwarben die Metallwerke Dornach auch noch zwei alte Personenwagen von der Bergbahn Rorschach – Heiden. Derzeit ist die „Zephir“, die als Modell im Maßstab 1:10 in ihrem ursprünglichen Bauzustand im Verkehrshaus in Luzern zu sehen ist, leider nicht mehr betriebsfähig. Rührige Eisenbahnfreunde in der Schweiz bemühen sich jetzt um die Instandsetzung der Lokomotive, die dann im Berner Oberland im Museumsbetrieb wieder zum Einsatz kommen soll. **HO**

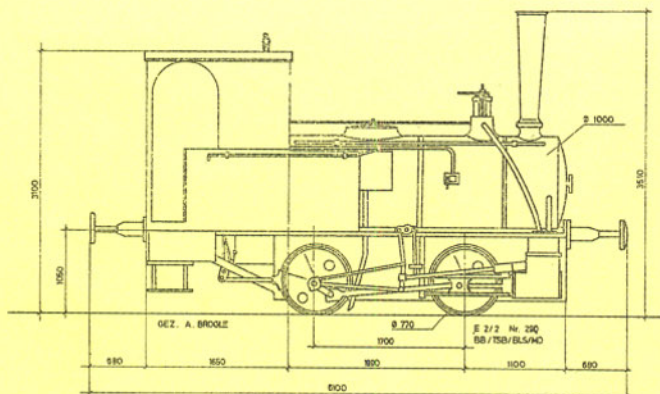
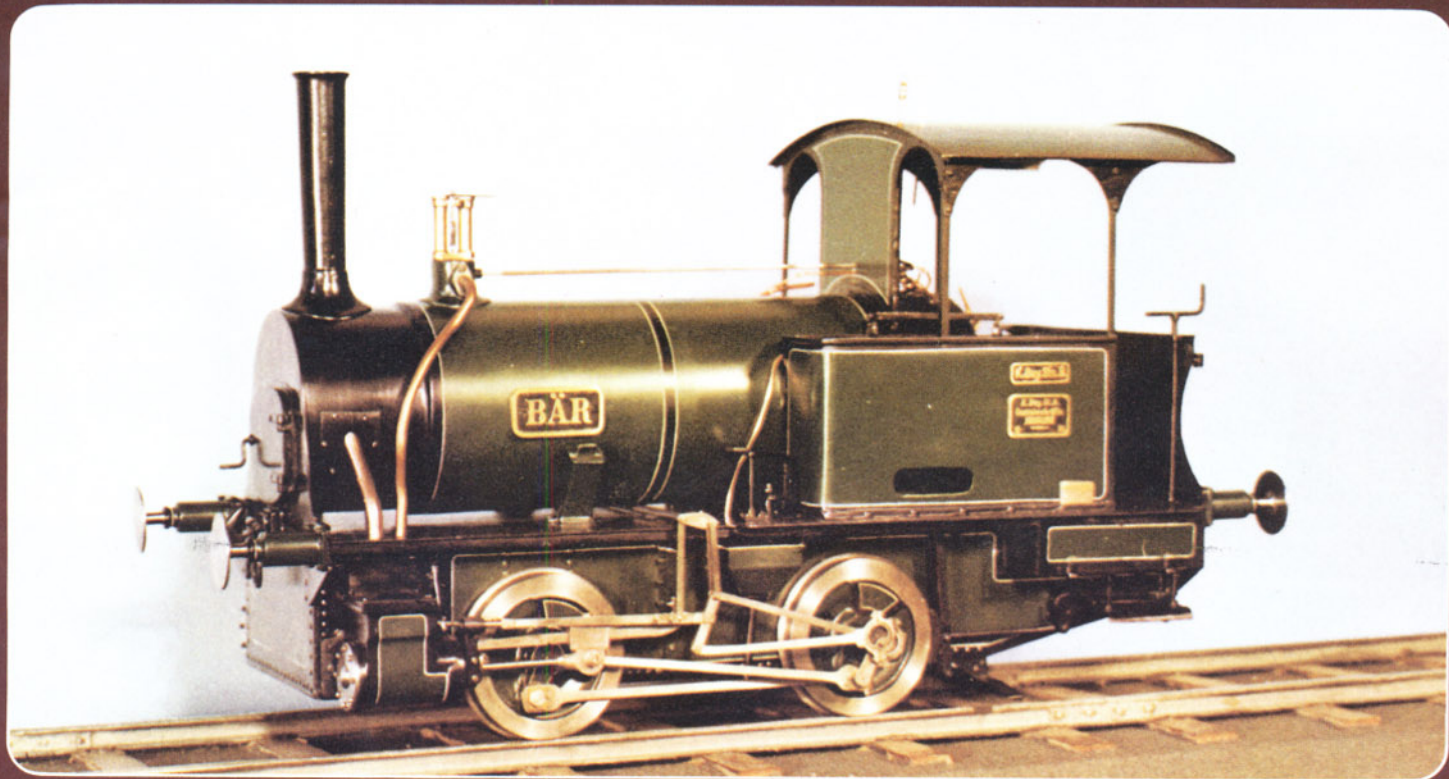


Bild 6: Zeichnung der „Zephir“ der Bödéli-Bahn im Bauzustand als Werklokomotive der Metallwerke Dornach im Maßstab 1:87. **Zeichnung: A. Broglie, Sammlung Schörner**



Bilder 7 und 8: Zum Vergleich zeigen wir zwei Fotos von Modellen im Maßstab 1:10 der bayerischen Gattung D II. Krauss lieferte von der Gattung D II unter den Fabriknummern 213 und 232 sowie 323 und 324 im Jahre 1873 insgesamt 4 Lokomotiven. Leider sind von keiner dieser Lokomotiven Fotos erhalten geblieben. Das Modell der D II „Bär“ aus dem Verkehrsmuseum Nürnberg (oben) unterscheidet sich in einigen Punkten vom nebenstehenden Modell der D II „Bär“, an dessen Führerhaus z. B. zusätzlich ein Gattungsschild angebracht ist.
Fotos: Sammlung Eberl

Quellen

Aufzeichnungen von Ernst Schörner
 Locomotivverzeichnis von G. Krauss & Comp.
 Der Dampfbetrieb der Schweizerischen Eisenbahnen 1847 – 1966. Birkhäuser-Verlag.
 C. Jeanmaire: Swiss Steam. Verlag Eisenbahn
 B. Studer: Eisenbahn-Spezialitäten in der Schweiz. Motorbuch-Verlag, Stuttgart.



Fulgurex-Voranzeige E-94

Spur 0



Handmuster

Elektrische Güterzuglokomotive
 in 3 Ausführungen:

No 2584 DR E-94, grün
 No 2584/1 DB E-94, grün
 No 2584/2 DB 194, grün

Limitierte Auflage, Auslieferung:
 Ende 1984.

Reservieren Sie sich Ihr Modell
 rechtzeitig beim Fachhändler.

FULGUREX →

FULGUREX SA
 Avenue de Rumine 33
 1005 Lausanne/Schweiz

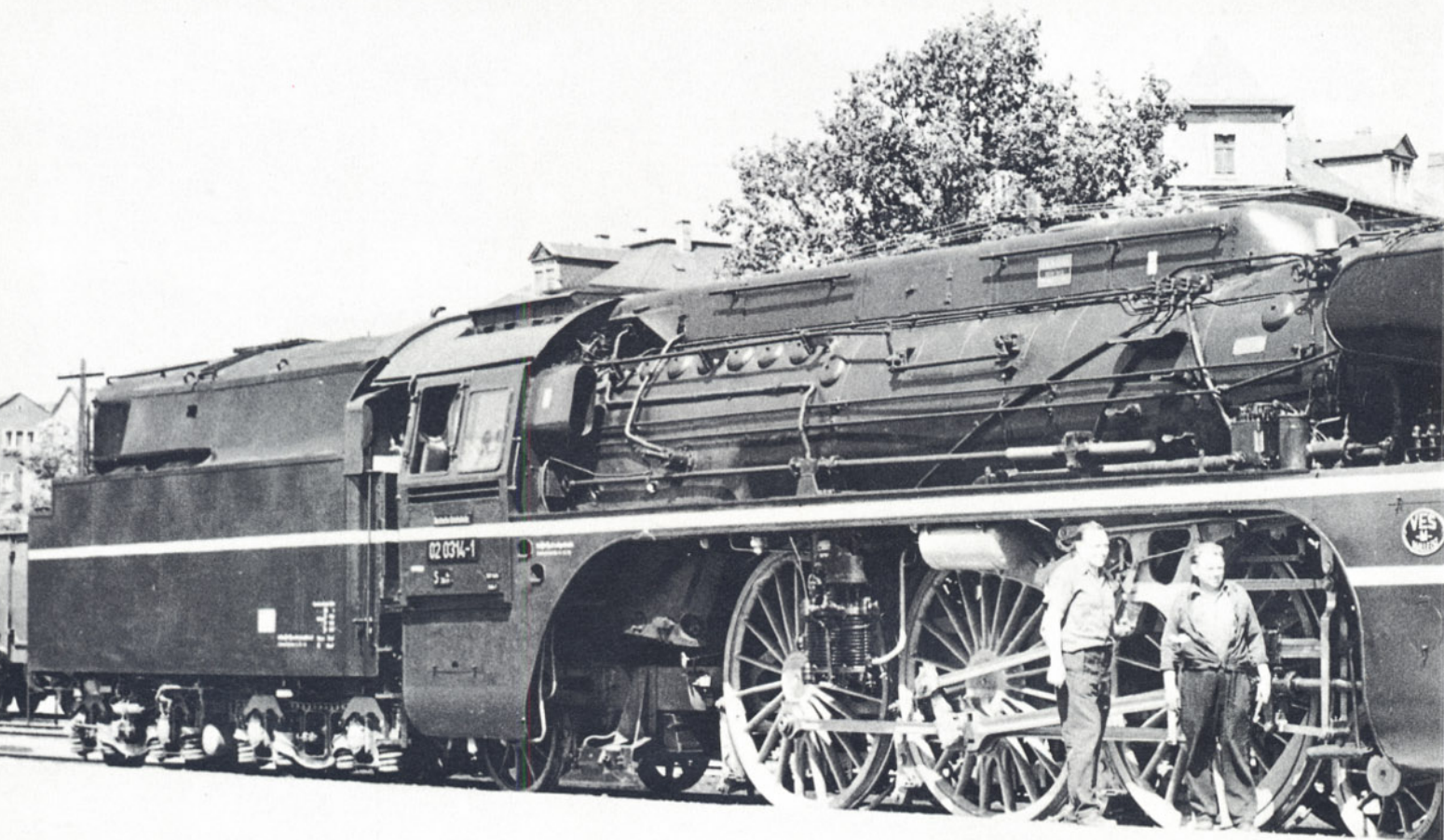


Bild 1: Die 18314 (020314) auf der Radebeuler Fahrzeugausstellung anlässlich des MOROP-Kongresses 1971 mit ihrem Stammpersonal.

Foto: M. Weisbrod

Die 18 314 - der personengebun

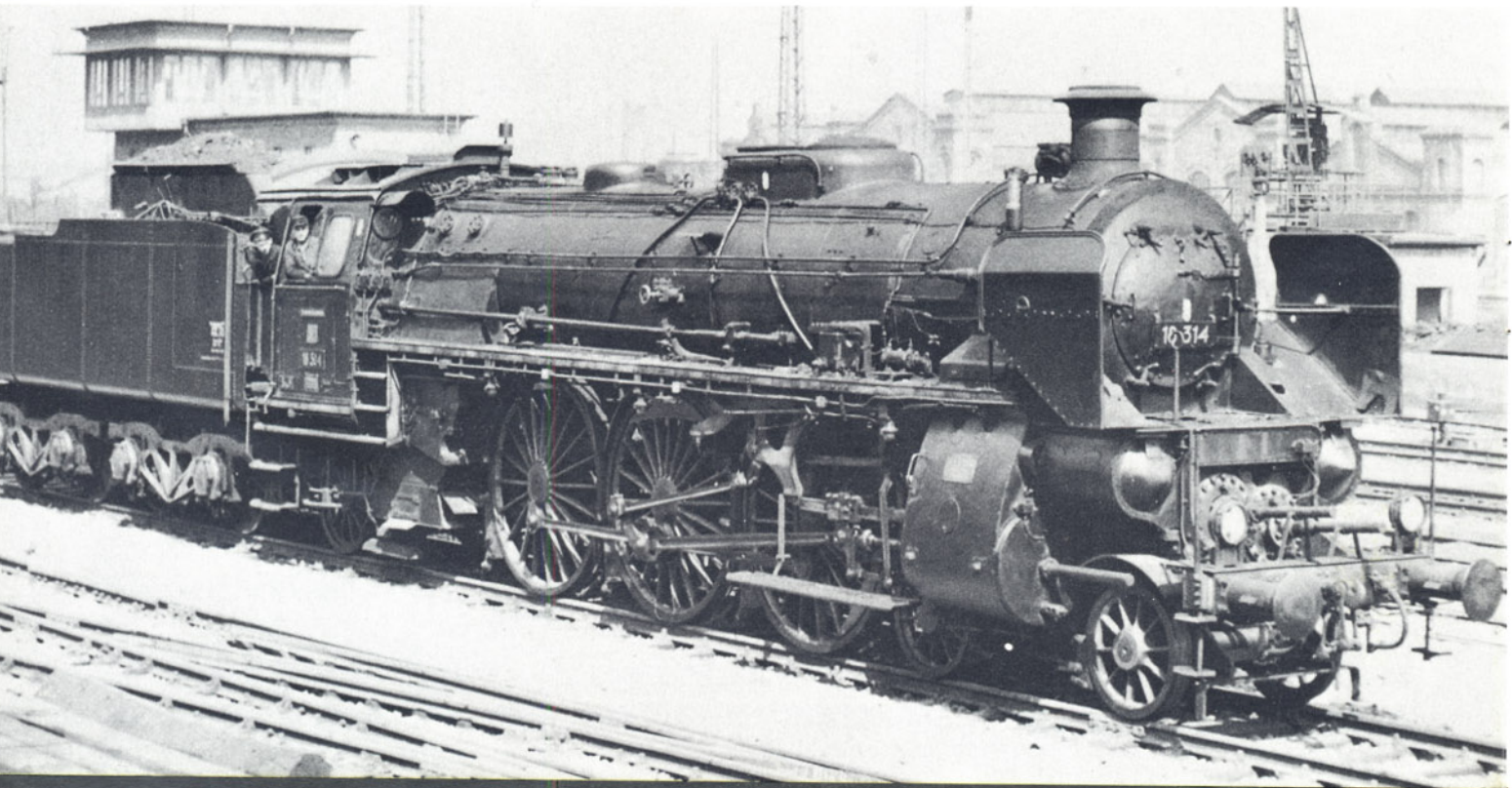
Die 18314 hat unter allen badischen IV h den wohl bemerkenswertesten Lebenslauf. Daß sie erst nach dem Kriege zur Deutschen Reichsbahn der DDR kam, ist sicherlich bekannt.

Wie wohl nirgendwo anders im Maschinen-

bau, war es im Dampflokbau möglich, daß die verantwortlichen Dezernenten eine Lokomotive mit **ihrer** Handschrift prägten. In der deutschen Dampflokomotivgeschichte erkennt man unschwer die Handschriften R. Garbes, R. P. Wagners oder Fr. Wittes. Der letzte, der

im deutschen Dampflokomotivbau, wenn auch weniger im Neubau, so doch im Umbau, Einfluß auf die Gestaltung einer Lokomotive nehmen konnte, war Dipl.-Ing. Max Baumberg, der bis 1970 die Versuchs- und Entwicklungsstelle für die Maschinenwirtschaft (VES-

Bild 2: Noch vor ihrer Rekonstruktion 1958 entstand im gleichen Jahr am 25. April diese Aufnahme der 18314. Sie war damals mit dem Tender der 231 E 18 der SNCF gekuppelt. Foto: G. Illner



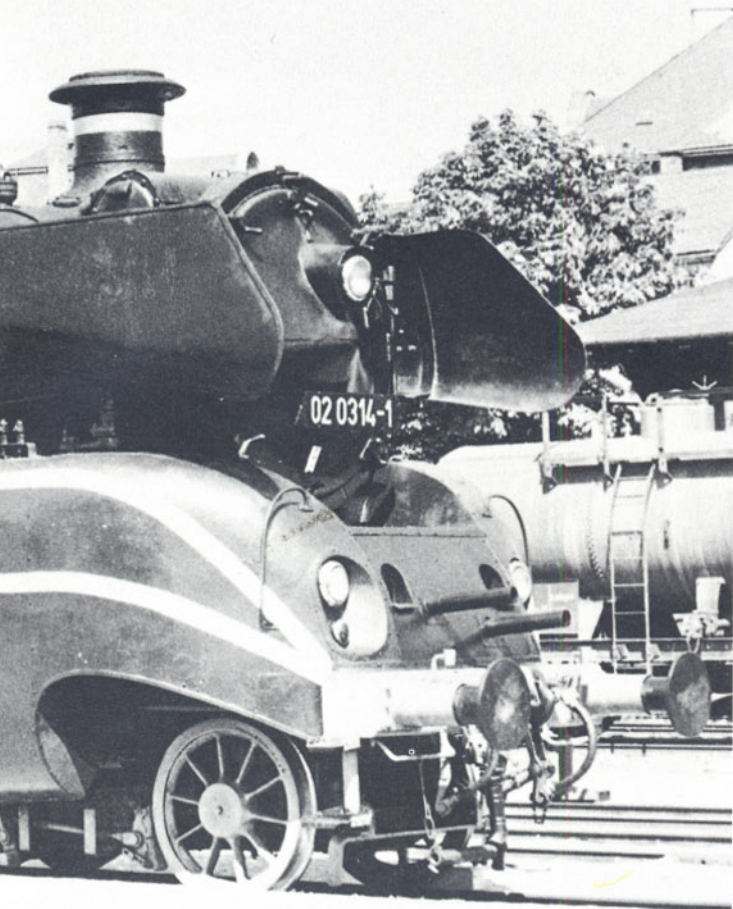


Bild 3: Bei der Rekonstruktion, die 1958 im Raw „7. Oktober“ Zwickau erfolgte, erhielt die 18314 u. a. einen Neubau-Ersatzkessel, Riggenbach-Gegendruckbremse, Oberflächen-Vorwärmer der Bauart Knorr, modifizierte Windleitbleche der Bauart Witte, eine kegelig zulaufende Rauchkammertür sowie einen Caledonia-Schornstein. Die Kesselaufbauten verschwanden unter einer Verkleidung, die vom Sandkasten bis zum Führerhaus reichte. Auch die Zylinderpartie und die Schleppachse erhielt eine windschnittige Verkleidung. Weiße Zierstreifen gaben der Maschine eine elegante Note.
Foto: M. Delle

ene Sonderling

M) der DR leitete.

Baumberg initiierte mit Theodor Düring 1948 den Tausch der nach Kriegsende im Bw Dresden stehengebliebenen 18434 (pfälz. S 3/6) des Bw Hof gegen die 18314 (bad. IV h). Abgesehen von der Absicht Baumbergs, für die DR eine schnellfahrende Lokomotive einzutauschen, hat wohl auch seine Vorliebe für die IV h eine Rolle gespielt, denn bereits während des Krieges begann er mit dem Bau eines Modells einer IV h im Maßstab 1:25. Die 18314 kam (natürlich) zum Raw Stendal, dem Baumberg damals vorstand, und wurde als Kurierzuglok eingesetzt. Bei Männern wie

Max Baumberg, die ihr ganzes Leben der Dampflokomotive verschrieben hatten, war es nur zu natürlich, daß bestimmte Lokomotiven ihre Vorzugskinder waren. Und Baumbergs Lieblinge waren die badischen und bayerischen Maschinen. War es also Zufall, daß sich auch die beiden Gt 2 x 4/4 (96002 und 96024), die nach dem Kriege in der DDR verblieben waren, im Raw Stendal tummelten? Als Max Baumberg 1951 die Leitung der damaligen Fahrzeug-Versuchsanstalt (FVA) Halle, der späteren VES-M, übernahm, zog auch die 18314 mit um und kam ohne größere Änderungen zum Einsatz. Lediglich der

verbrauchte Originaltender wurde gegen den Tender der zur Kohlenstaublokomotive 07 1001 umgebauten 231 E 18 der SNCF getauscht.

Die auch mit lauf- und bremstechnischen Untersuchungen von Reisezugwagen beauftragte VES-M Halle erhielt in verstärktem Maße Aufträge, Reisezugwagen für 160 km/h meßtechnisch zu untersuchen, so daß die Beschaffung schnellfahrender Dampflokomotiven unumgänglich wurde. Es entstand unter Baumbergs Federführung aus der 61 002, etwas H 45 024 und einigen Neubautaten die 18 201 (eine badische Betriebsnummer in

Bild 4: Zum Vergleich eine Farbabbildung einer Lokomotive der badischen Gattung IV h im Ablieferungszustand 1918.

Foto: Sammlung Asmus

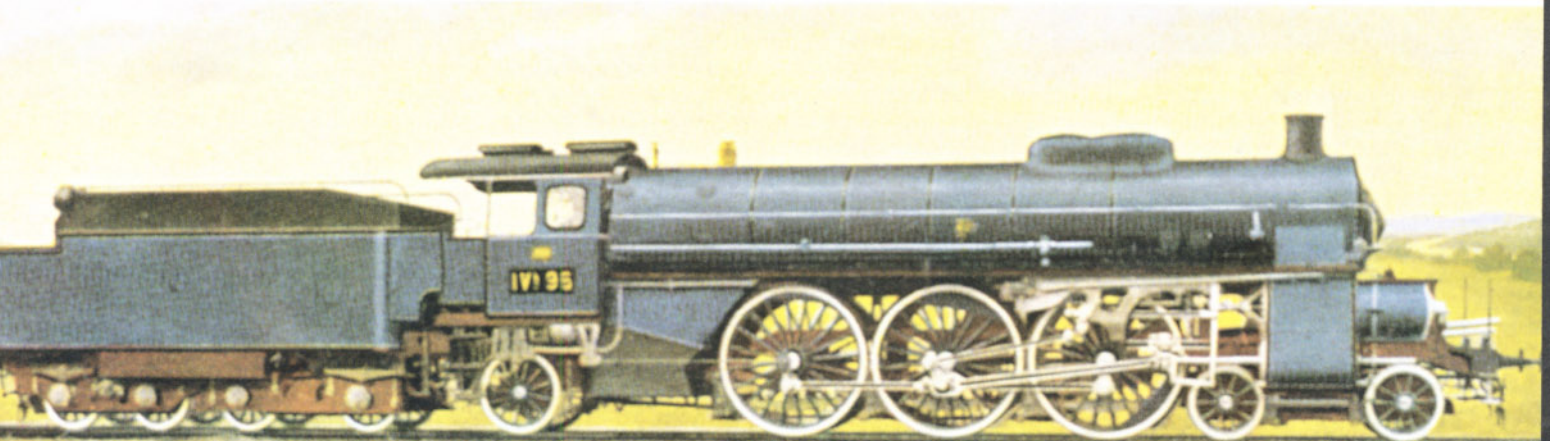




Bild 5: Nicht nur bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR, auch bei der Deutschen Bundesbahn nahmen die drei Lokomotiven der badischen Gattung IV h eine Sonderstellung ein. Die letzte bad. IV h der DB, die 18 323, die im August 1968 im Bw Minden fotografiert wurde, war noch bis 1969 im Einsatz.

Foto: D. Kempf

zweiter Besetzung!), die heute die schnellste betriebsfähige Dampflokomotive der Welt ist ($v_{\max} = 175 \text{ km/h}$). Da Baumberg die IV h mit 2100 mm Kuppelraddurchmesser als ausgezeichnete Schnelläufer bekannt war, erkor er sie zur zweiten Schnellfahrlokomotive. Natürlich war an der fast vierzigjährigen Lokomotive einiges zu tun, ehe sie die ihr zugeordneten Aufgaben übernehmen konnte. So entschloß man sich 1958 anlässlich einer planmäßigen Schadgruppe der Lokomotive zur Rekonstruktion, und das hieß bei der DR auf jeden Fall Ausstattung mit einem Neubau-Verbrennungskammerkessel. Die Rekonstruktion erfolgte im Raw „7. Oktober“ Zwickau, einem mit Mehrzylinderlokomotiven vertrauten Ausbesserungswerk.

Die bedeutendste Umbaumaßnahme war die Ausrüstung mit dem Kessel 39 E, der für die Rekonstruktion der Baureihe 39⁰⁻² (zur BR

22) entwickelt worden war und auch bei der Rekonstruktion der Baureihen 03¹⁰ und 41 (später auch 03⁰⁻²) Verwendung fand. Der Langkessel mußte jedoch um 220 mm gekürzt werden, um den Dampfsammelkasten in der Rauchkammer unterbringen zu können. Die Rauchkammer einer Vierzylinderlokomotive ist durch die Ausströmröhre beengt als die einer Zweizylinderlokomotive. Weil die Maschine zugleich als Bremslokomotive ausgerüstet wurde und eine Riggenbach-Gegendruckbremse bekam, erhielt sie einen Oberflächenvorwärmer der Bauart Knorr nach Einheitslok-Baugrundsätzen quer vor dem Schornstein in der Rauchkammer (Rekokessel erhielten sonst Mischvorwärmanlagen der Bauart IfS).

Das Triebwerk erfuhr keine Veränderungen. Am Laufwerk jedoch waren Änderungen des Achsfahrmassenausgleichs erforderlich, um

es für hohe Geschwindigkeiten tauglicher zu machen. So erhielt die Lokomotive Ausgleichhebel zwischen den Federn der 2. und 3. Kuppelachse, somit statt der Sechspunkt- eine Vierpunktstützung.

Luft- und Speisepumpe erhielten ihren Platz an einem besonderen Pumpenträger zwischen 2. und 3. Kuppelachse. Die Lokomotive wurde mit dem Einheitstender 2'2' T 34 gekuppelt, zunächst als Kohletender. 1968 erhielt die 18 314 im Raw Meiningen Ölhauptfeuerung, und auch der Tender erfuhr den notwendigen Umbau. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit konnte nach der Rekonstruktion auf 150 km/h (vorher 140 km/h) festgesetzt werden.

Äußerlich war die IV h nicht wiederzuerkennen. Die Kesselaufbauten waren unter einer vom Sandkasten bis zum Führerhaus durchgehenden Verkleidung verschwunden. Stirn-

und Zylinderpartie und die Schleppachse hatten windschnittige Verkleidungen erhalten, die Rauchkammer eine kegelig zulaufende Tür nach bayerischem Vorbild.

Der Caledonia-Schornstein, den Maffei bereits im 1. Entwurf vorgesehen hatte, stand der Lokomotive entschieden besser als die ursprüngliche Esse. Modifizierte Windleitbleche der Bauart Witte, ein die Dynamik der Maschine betonender weißer Zierstrich, der von der Zylinderverkleidung in Umlaufhöhe bis zum Tenderende durchlief, gaben der Maschine eine elegante Note.

Ihre weitere Geschichte ist kurz und deshalb schnell erzählt. Abgesehen von ihren Aufgaben als Schnellfahr- und Bremslokomotive, lief sie, beim Bw Halle P stationiert, im Schnellzugplan mit 031010 und 031074. Auch vor Personen- und Postzügen im Dreiecksverkehr Halle – Bitterfeld – Nordhausen – Halle war sie zu finden.

Am 31. Dezember 1971 lief die Kesselfrist ab; eine L 4 war nicht mehr genehmigt worden. Für Schnellfahrversuche standen die 18201 und die E 18 (19 und 31) zur Verfügung, für Reisezugwagenerprobungen war die 18314 wegen der zu geringen Höchstgeschwindigkeit ohnehin nicht besonders geeignet. Im Spätsommer 1971 war die Maschine noch im vollen Glanz ihres dunkelgrünen Kessels, Führerhauses und ihres roten Triebwerkes in Radebeul auf der Fahrzeugausstellung anlässlich des MOROP-Kongresses in Dresden zu

sehen. Dann, nach Ablauf der Kesselfrist, wurde es still um den Renner. Er verschwand in Meuselwitz im Lokschuppen und sollte in den museal betreuten Fahrzeugbestand der DR eingereiht werden.

Das aber hat die Lokomotive nicht geschafft. Die 18314 gehörte zu den umstrittenen Lokomotiven im Fahrzeugbestand der Deutschen Reichsbahn. Badische Lokomotiven haben in der DDR natürlicherweise kein großes Publikum, weil sie kaum jemand im Betriebseinsatz gesehen hat. So votierte die eine Gruppe, daß von einer bad. IV h an der Maschine nichts mehr übrig sei als Rahmen, Triebwerk und Achsen, also – weg damit. Andere wollten wenigstens das Triebwerk retten und es als Demonstrationsobjekt mit Fremdantrieb auf einem Bahnhof aufstellen. Die dritte Gruppe, in puncto Einfluß in der Minderheit, plädierte für die Erhaltung des grünen Renners als einer bemerkenswerten und lokomotivhistorisch interessanten Umbau- und Modernisierungsleistung.

Offensichtlich hatte sich dann die erste Gruppe durchgesetzt, denn die 18314 ist zugunsten der 18201 aus dem Traditionslok- bzw. Museumsbestand ausgeschieden.

Im Frühjahr 1983 kursierten Gerüchte, die 18314 solle ins Ausland verkauft werden. Sie wurde aus ihrem Meuselwitzer Versteck geholt, im Bw Altenburg mit den Stangen komplettiert und fotografierbar hergerichtet, um dann im Raw Meiningen den letzten „Schliff“

zu erhalten. Nach Meiningen kam sie jedoch nicht, weil, wie man hörte, sich das Auslandsgeschäft zerschlug. Sie verschwand wieder im Meuselwitzer Schuppen. Im Eisenbahnkurier (Ausgabe 8/83) hieß es dann, daß die 18314 in Halle (Saale) als Denkmal aufgestellt werden solle. Dort wäre sie auch am rechten Platz gestanden. Wenn man Max Baumberg bei seiner Pensionierung einen Nachguß des Maffeischen Firmenschildes und das Nummernschild mit Messingziffern überreichte, so war das beredter Ausdruck dafür, welches unter den vielen bemerkenswerten VES-M-Lokomotiven sein liebstes Kind war.

Inzwischen ist sie nun am 25. 5. 1984 in die Bundesrepublik Deutschland überführt worden. Im Auto + Technik-Museum in Sinsheim wird sie eine neue Bleibe finden.

Zum Schluß: Eine rekonstruierte 031010 ist so wenig eine originale 03¹⁰ wie die 18314 eine originale bad. IV h ist.

M. Weisbrod

Herr Karl-Heinz Richter aus Krailling bei München baut seit 20 Jahren Modelle in H0 und hat sich in diesem Maßstab bereits vor Jahren eine badische IV h gebaut. Vor fünf Jahren kam ihm jedoch der Gedanke, diese prachtvolle Lok auch einmal in einer größeren Spurweite zu erstellen. So sagte er sich also:

... und noch ein Modell der bad. IV h

Das Modell entspricht dem Vorbild der Reichsbahnzeit und ist über einen Zeitraum von etwa viereinhalb Jahren entstanden, die genaue Stundenzahl habe ich leider nicht festgehalten.

Als Unterlagen standen Originalpläne im Maßstab 1:10, annähernd 150 Fotos der beiden noch vorhandenen Loks im Pottspark bei Minden und in Offenburg, sowie einige Aufnahmen aus der Reichsbahnzeit zur Verfügung.

Meine Absicht war es, ein möglichst naturgetreues Standmodell in der Spur II zu bauen,

bei dem sich das Triebwerk in Bewegung setzen läßt und das Zusammenspiel der Treib- und Kuppelstangen gut zu beobachten ist.

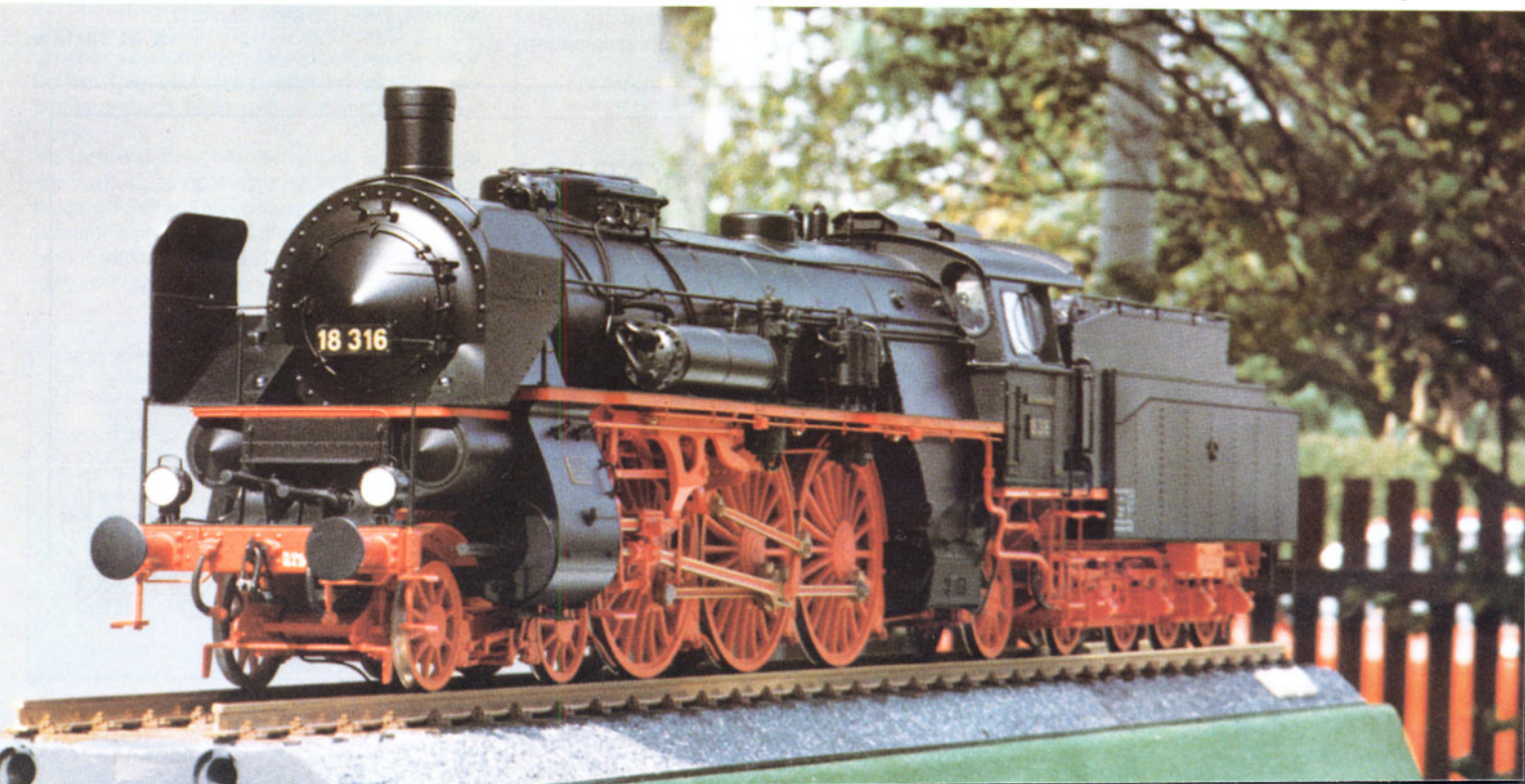
Da ich die Räder nicht selbst anfertigen wollte, ging ich auf die Suche nach entsprechenden Gußrädern der Modellbauindustrie und fand auch bald im Lieferprogramm einer Schweizer Firma Rohgußräder im Maßstab 1:22,5. Beim Abdrehen zeigte sich dann aber, daß die Radreifen viel zu klobig wirkten. Kurzerhand drehte ich die Radreifen so nach, daß sie optisch mit dem Vorbild übereinstimmten und rechnete nach dem neuen Durchmesser

den Maßstab 1:24 aus. Das Modell entspricht somit nicht genau der Spur II. Nun mußten noch die Gegengewichte der Treibräder entsprechend dem Vierzylinder-Triebwerk der IV h versetzt bzw. verkleinert (da es die Gußräder nur mit einem großen Gegengewicht gab) und die Achsen angefertigt werden. Die Kurbelachse des ersten Treibradsatzes wurde z. B. aus einem Vierkant 5 x 5 cm herausgearbeitet und besteht aus einem Stück.

Der Rahmen der Lok ist aus einem 5 mm starken Messingprofil gefräst und mit der Zylindergruppe und den Querträgern verschraubt.

Bild 6: Die badische 18316 im Maßstab 1:24, ein beeindruckendes Modell.

Foto: Dr. Scheingraber



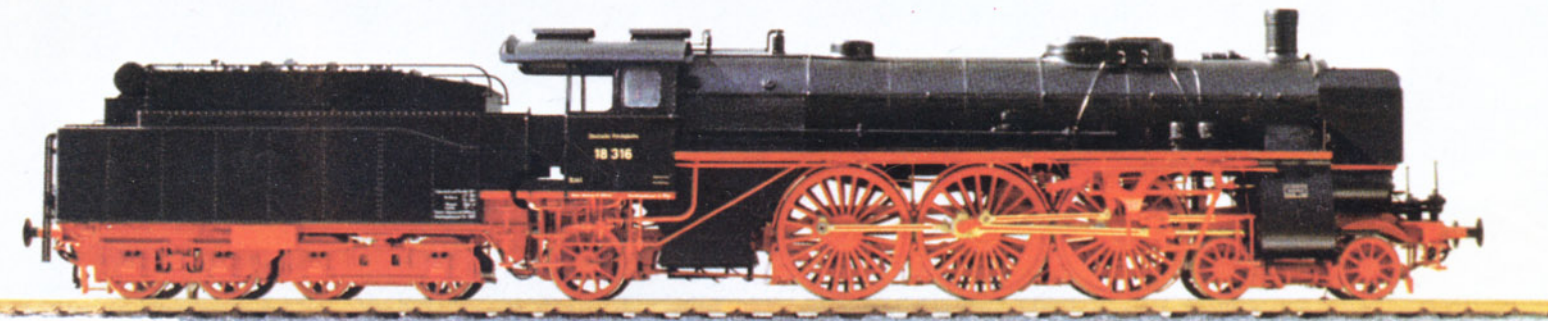


Bild 7: Die Lokführerseite des Modells der 18316.
Foto: Dr. Scheingraber

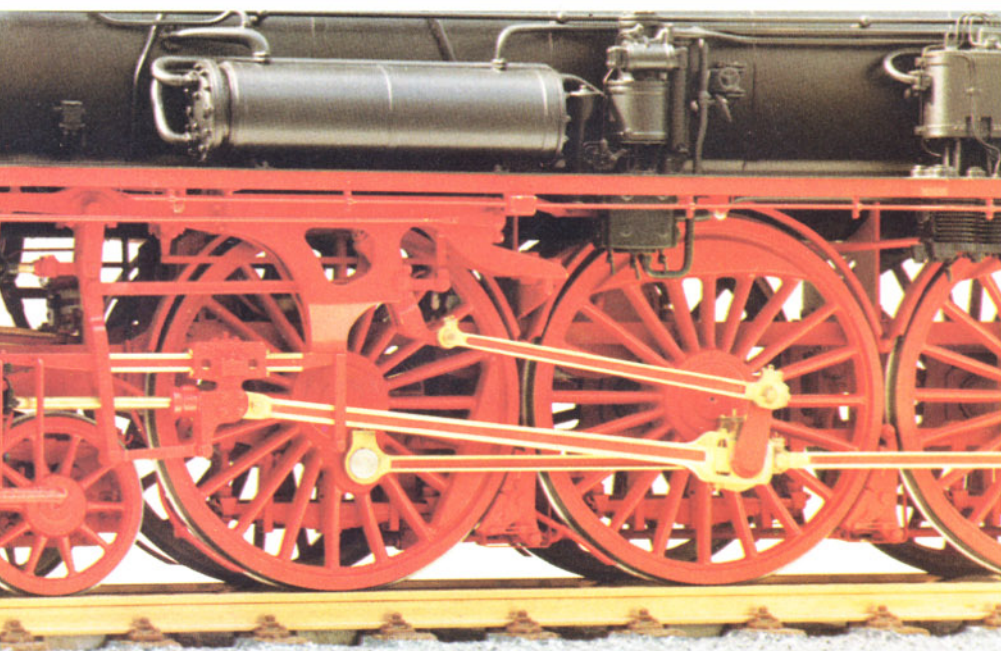


Bild 8: Die Lok steht samt Tender auf von den Schienen verdeckten Rollen, die über einen Motor angetrieben werden können. Auf diese Weise läßt sich das Zusammenspiel der Treib- und Kuppelstangen gut beobachten.
Foto: Dr. Scheingraber

Dem Vorbild der Länder- bzw. Reichsbahnzeit entsprechend wurden nun die Treibachsen in einer 6-Punktstützung mit Federpaketen und beweglichen Ausgleichshebeln im Rahmen eingebaut (die 4-Punktstützung kam erst später bei der DB). Dabei sind die erste und zweite Treibachse und die dritte Kuppelachse mit der Schleppachse verbunden. Viel Zeit und Geduld erforderte das Anfertigen der Steuerungsteile, Kreuzköpfe sowie der Treib- und Kuppelstangen. So manches Teil wurde zwei- bis dreimal hergestellt, bevor es meinen kritischen Vorstellungen entsprach. Das Drehgestell der Lok sowie das Fahrwerk

des Tenders wurde wie beim großen Vorbild aus Blechen und Winkelprofilen zusammengegenietet, die Aufbauten von Lok und Tender zusammengelötet. So habe ich etwa 1500 Messingnieten und ca. 1000 Sechskantschrauben mit Muttern verbraucht. Die kleinste Schraube hat ein Gewinde von 1 mm und der Sechskantkopf eine Schlüsselweite von 1,5 mm! Als Material habe ich hauptsächlich Messing- und Kupferblech verwendet, Messing läßt sich gut drehen und fräsen, das Kupferblech gut formen und, wie am Wasserkasten des Tenders und am Führerhaus zu sehen, sehr gut mit einer Nietprägung versehen.

Für andere Teile wie z. B. Achslager, Achslegerführungen, Bremsklötze usw., die in gleicher Form mehrmals benötigt wurden, habe ich Urmodelle angefertigt, diese in Kautschuk abgeformt und mit Polyesterkunstharz ausgegossen. Dabei bestehen die Achslager selbstverständlich aus Messing und nur die sichtbaren Vorderteile der Ölkästen sind aus Polyesterkunstharz angegossen. Die Lokschilder habe ich im Ätzverfahren aus Messingblech hergestellt und aufgesetzt, die Beschriftungen an den Tenderseitenwänden sind mit Letraset aufgetragen.

Nun noch ein paar Sätze zum Gleis, auf dem die Lok steht. Die Räder von Lok und Tender stehen von den Schienen nach außen hin verdeckt auf Rollen, welche über einen Motor angetrieben werden, so daß sich sämtliche Räder in Bewegung setzen lassen. Weiterhin kann das Triebwerk durch insgesamt 7 und das Führerhaus durch 1 Lämpchen beleuchtet werden.

Die hier gezeigte Lok ist mein erstes Modell im Maßstab 1:24, doch soll demnächst noch ein Schnellzugwagen der Badischen Staatseisenbahnen folgen. Im Auge habe ich den sechsachsigen ABBü der Gruppe 76 a aus dem Jahre 1908. Leider fehlen mir dazu noch Zeichnungen und Fotos des dreiachsigen Drehgestells. Sollte einer der Leser helfen können, wäre ich sehr dankbar.

K.-H. Richter

TITAN

TRANSFORMATOREN

Wir bauen leistungsstarke Transformatoren, unübertroffen in Qualität und Technik. Für alle Modellbahnen von Märklin · Fleischmann · Arnold-N · Trix · Roco · LGB · Lima · Fischer · Playmobil.

Ihr Fachhändler berät Sie gerne.

Titan GmbH Kleintransformatoren und Ladegeräte · D 7170 Schwäbisch Hall · Telefon (07 91) 5 22 00



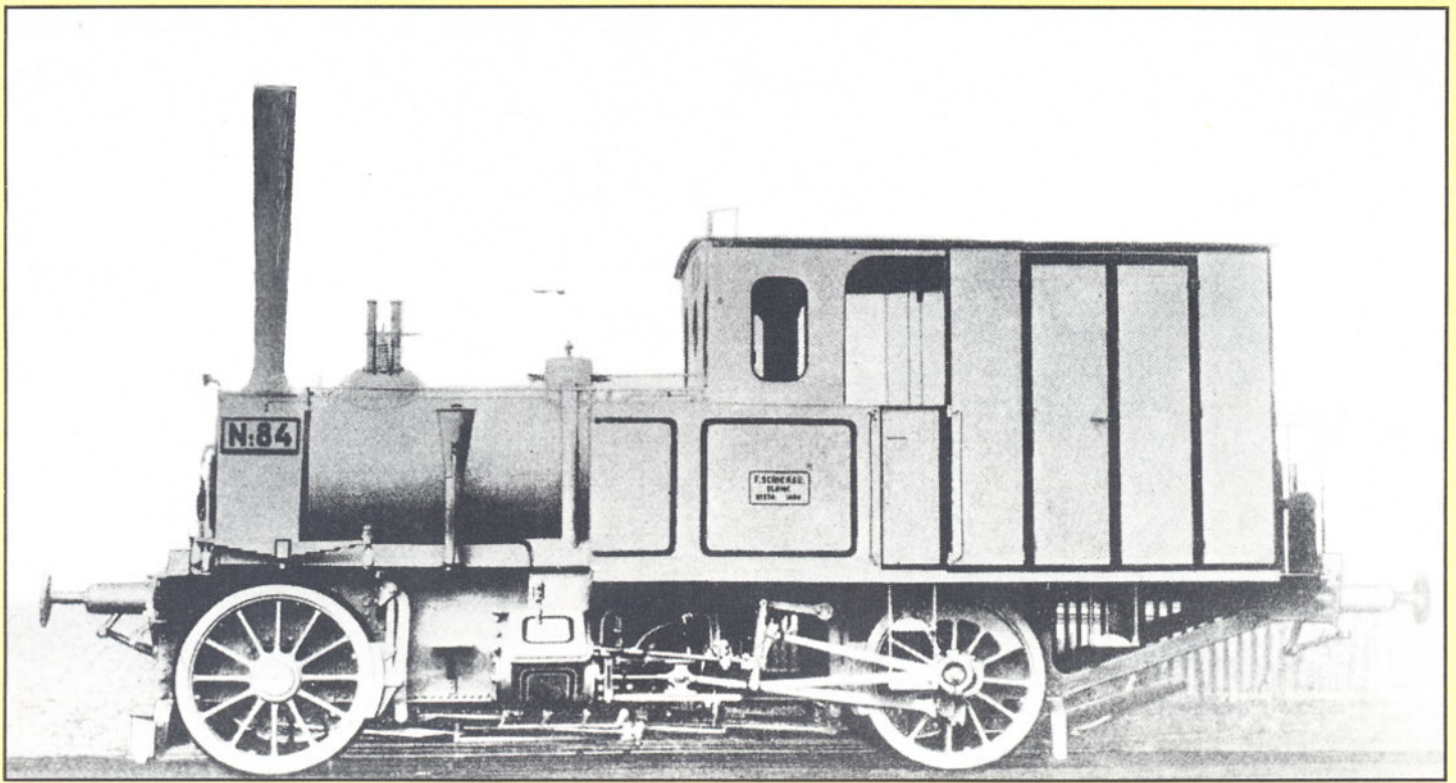


Bild 1: Betriebsnummer 84 der KED Hannover, die zweite der beiden Verbundlokomotiven.

Werkfoto (Sammlung Merker)

Deutschlands erste Verbundlokomotiven

Dem Schweizer Ingenieur A. Mallet (1837 – 1919) gelang es 1876 erstmals, die beim stationären Dampfmaschinenbau seit längerem bekannte und gebräuchliche Verbundwirkung auch im Lokomotivbau einzusetzen. Heute ist mit seinem Namen in erster Linie die Erfindung der Lokomotive mit doppeltem Triebwerk, eben der „Malletlokomotive“ verknüpft, die er erstmals zehn Jahre nach dem Erscheinen der ersten Verbundlokomotiven baute. Die ungleich größere Bedeutung kommt jedoch der Einführung der Verbundwirkung im Lokomotivbau zu. Sie beruht darauf, durch eine stufenweise Expansion in einem Hochdruck- und einem Niederdruckzylinder das Druckgefälle des Dampfes zu vermindern, wodurch es möglich war, die hohen Kondensationsverluste der bisherigen Zwillingslokomotiven erheblich zu verringern und so bei gleicher Leistung den Dampfverbrauch einer Lokomotive und damit letztlich den Brennstoffverbrauch nicht unbeträchtlich zu reduzieren.

An sich war, wie bereits betont, das Prinzip der Verbunddampfmaschine seit längerer Zeit bekannt. Seine Anwendung im Lokomotivbau scheiterte nur daran, daß eine Zweizylinderlokomotive, deren Kolben des Hochdruckzylinders im Totpunkt steht, nicht anfahren konnte.

Mallets Erfindung bestand also darin, durch ein Wechselventil in der Frischdampfleitung auch dem Niederdruckzylinder unmittelbar Frischdampf zuzuführen und die Lokomotive so wie eine Zwillingmaschine anfahren zu können. In Fahrt gekommen, wurde die Frischdampfzuführung an den Niederdruckzylinder wieder unterbunden und die Verbundwirkung hergestellt.

Mallet führte seine Erfindung erstmalig an drei B1-Tenderlokomotiven der Bayonne-Biarritz-Bahn aus, wobei ein um fünfzehn bis zwanzig Prozent niedrigerer Dampfverbrauch festgestellt werden konnte. Um zu exakten

Vergleichen kommen zu können, ließ August v. Borries (1852 – 1906), seinerzeit Maschinenmeister der Eisenbahndirektion Hannover, im Jahre 1880 von Schichau in Elbing zwei Paare leichter Omnibuslokomotiven bauen, die an sich völlig gleich zur einen Hälfte Zwillings- und zur anderen Verbundlokomotiven waren. Letztere stellten die ersten Verbundlokomotiven der preußischen Staatsbahn und zugleich in Deutschland dar. Kurioserweise ging es aber nicht in erster Linie um eine gründliche Erprobung des Verbundverfahrens. Ihr Hauptaugenmerk richteten von Borries und die KED Hannover vielmehr auf

Bild 3: Längsschnitt und Draufsicht der Gepäcklokomotive.

Aus Glasers Annalen vom 1. Febr. 1882

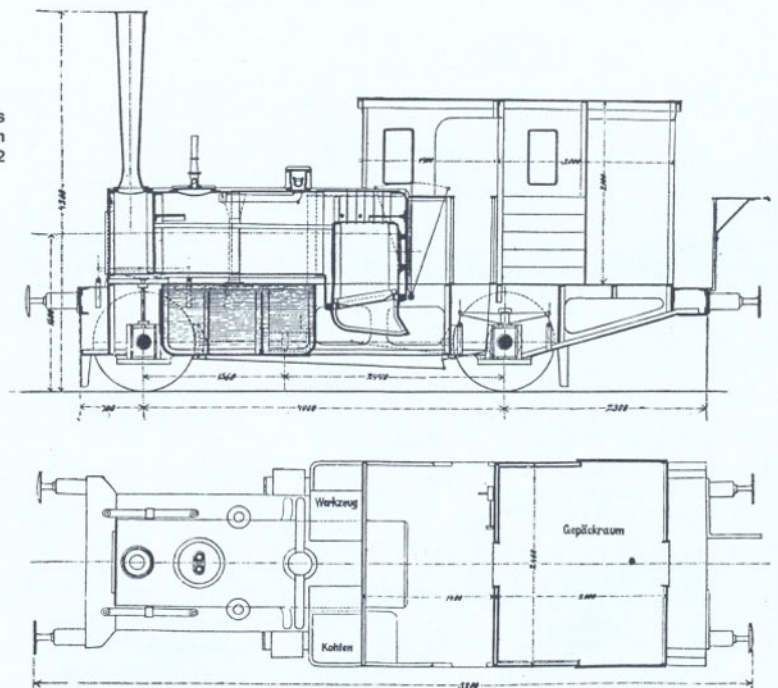
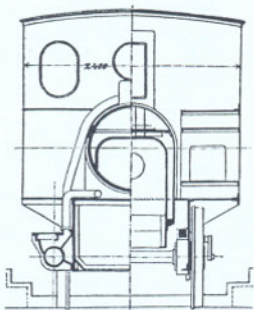


Bild 2: Schnitt durch die Gepäcklokomotive in Höhe des Zylinders (links) bzw. der Feuerbüchse (rechts). Aus Glasers Annalen vom 1. Febr. 1882



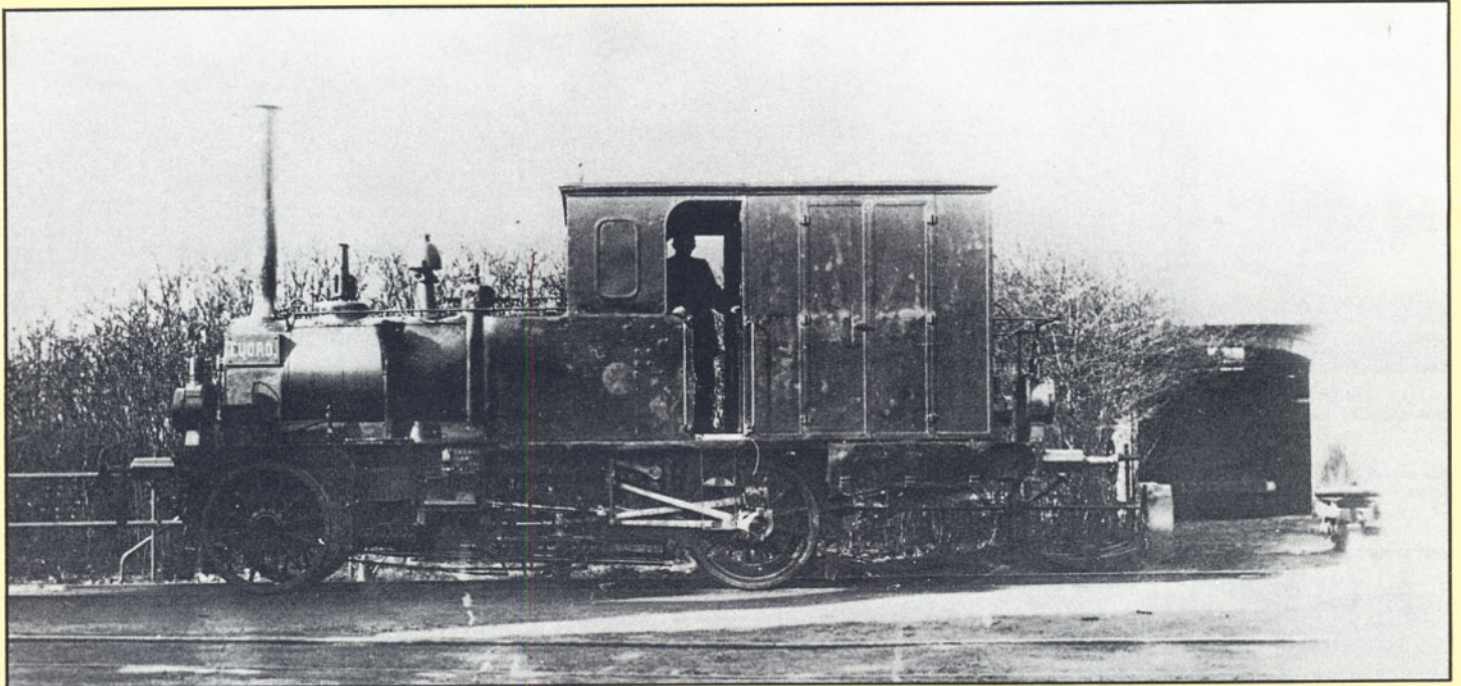


Bild 4: Gepäcklokomotive mit der ehemaligen Betriebsnummer 82 der KED Hannover, aufgenommen als „EQORD“ bei der Hildesheim-Peiner-Kreisbahn zwischen 1900 und 1903.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

die Projektierung und Erprobung leichter Omnibuszüge für den Lokalverkehr auf einigen Strecken im Direktionsbereich. Man erkannte zu dieser Zeit nämlich, daß im Personenzugverkehr zwischen dem Durchgangsverkehr und dem Lokalverkehr unterschieden werden muß und daß diese Unterscheidung auch ihren Niederschlag in der Ausgestaltung der Betriebsmittel für diese beiden Verkehrsarten finden muß. Bisher hatte man in erster Linie den Bedürfnissen des Durchgangsverkehrs entsprochen, hatte also schnelle und schwere Lokomotiven und Wagen mit teurer Einrichtung gebaut und zu ihrer Bedienung eine große Zahl von Personal bereitgestellt. Den Bedürfnissen des Lokalverkehrs konnte man jedoch besser mit relativ häufigen, kurzen Zügen, die keine besonders große Geschwindigkeit zu entwickeln brauchten und auch mit ein-

facher ausgestatteten Wagen Rechnung tragen.

In einem Vortrag zu diesem Thema führte v. Borries aus:

Durch das große Interesse, welches der Einführung speziell für den Lokalverkehr geeigneter Betriebsmittel . . . zur Zeit zugewendet wird, sind eine Menge von Projekten für Lokalzüge entstanden und ausgeführt worden, unter welchen sich die . . . Omnibuszüge der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover durch ihre zweckentsprechende Konstruktion besonders gut bewährt haben.

Die Anforderungen, welche bei der Projektierung dieser Omnibuszüge, welche gegenwärtig auf drei verschiedenen Strecken eingeführt sind, zu Grunde gelegt wurden, waren folgende:

Jeder Omnibuszug sollte auf der zunächst in Aussicht genommenen Strecke mit langen

Steigungen von 1:100 im Maximum 150 Personen der zweiten, dritten und vierten Wagenklasse aufnehmen können. Je nach Bedarf sollten indes auch nur 1–2 Wagen im Zuge mitgeführt werden . . . Um die Einteilung der Wagen zu vereinfachen, wurde der Gepäckraum auf die Maschine verlegt.

Der ganze Zug sollte möglichst leicht und billig hergestellt werden, auch zur Ersparung an Personal mit vollständiger Interkommunikation und kontinuierlicher Bremse versehen sein. Die Fahrgeschwindigkeit . . . wurde auf 40 km/h normiert . . . Die Lokomotive mit Gepäckraum . . . wurde gleichzeitig mit der in Österreich von Elbel entworfenen Maschine mit Gepäckraum projektiert und ausgeführt. Beide Konstruktionen unterscheiden sich nur dadurch, daß bei Elbel das Gestell nach Art der Eisenbahnwagen gebaut ist und die Triebachse vorne liegt, während bei der hannoverschen Maschine das Gestell nach Krauss'scher Konstruktion kastenförmig gebaut ist und die Triebachse hinten liegt.

Die Lokomotive ruht auf zwei Achsen in 4 m Radstand . . . zwischen beiden sind die Zylinder außen am Rahmen angebracht. Das kastenförmig konstruierte Gestell (gemeint ist der Rahmen) enthält im vorderen Teil den Wasserbehälter von 1,7 cbm Inhalt, dessen Wände auch als Versteifung zwischen den Zylindern dienen; auf dem vorderen Teil ruht der Kessel, in der Mitte befindet sich der Führerstand und hinten der Gepäckraum mit einem Endperron. Die Hauptverhältnisse der Maschine sind folgende:

Zylinderdurchmesser	200 mm
Kolbenhub	400 mm
Raddurchmesser	1130 mm
Heizfläche des Kessels	21 qm
Rostfläche	0,55 qm
Dampfüberdruck	12 atm.
Gewicht, betriebsfähig	18 t
Tragfähigkeit des Gepäckraums	1 t

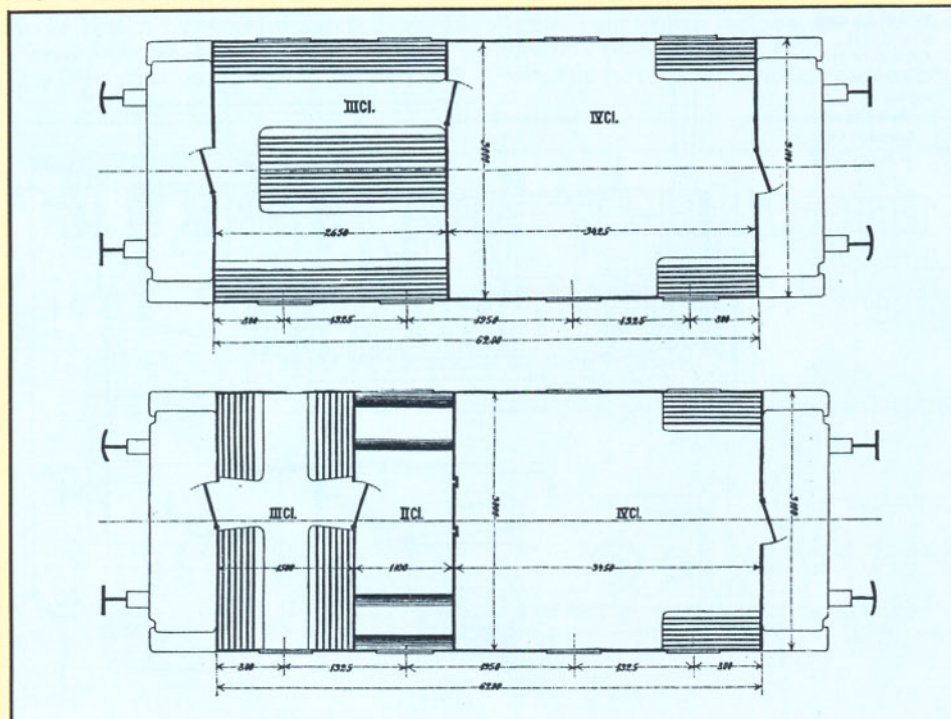
Zwei der vorhandenen vier Lokomotiven sind nach dem . . . (Verbund)system eingerichtet; die rechtsseitigen Zylinder derselben haben 300 mm Durchmesser. Diese Maschinen entwickeln eine etwas größere Leistung wie die anderen und brauchen etwa 18% weniger Brennmaterial.

Die Beschaffungskosten der Maschinen haben mit Einrechnung der Reserveteile per Stück ca. 12 000 Mark (!) betragen.

Soweit der hier etwas gekürzte Bericht des Herrn v. Borries vom Herbst 1881, wie er in Glasers Annalen vom 1. Februar 1882 abge-

Bild 5: Grundriß des Wagens III./IV. Klasse (oben) und II./III./IV. Klasse (unten) für die Omnibuszüge. Der dreiklassige Wagen verfügte über 4 Plätze II. Klasse, 10 Plätze III. Klasse und 38 Plätze in der IV. Klasse – und dieses Platzangebot bei einem Wagenkasten von 6,2 m Länge!

Aus Glasers Annalen vom 1. Februar 1882



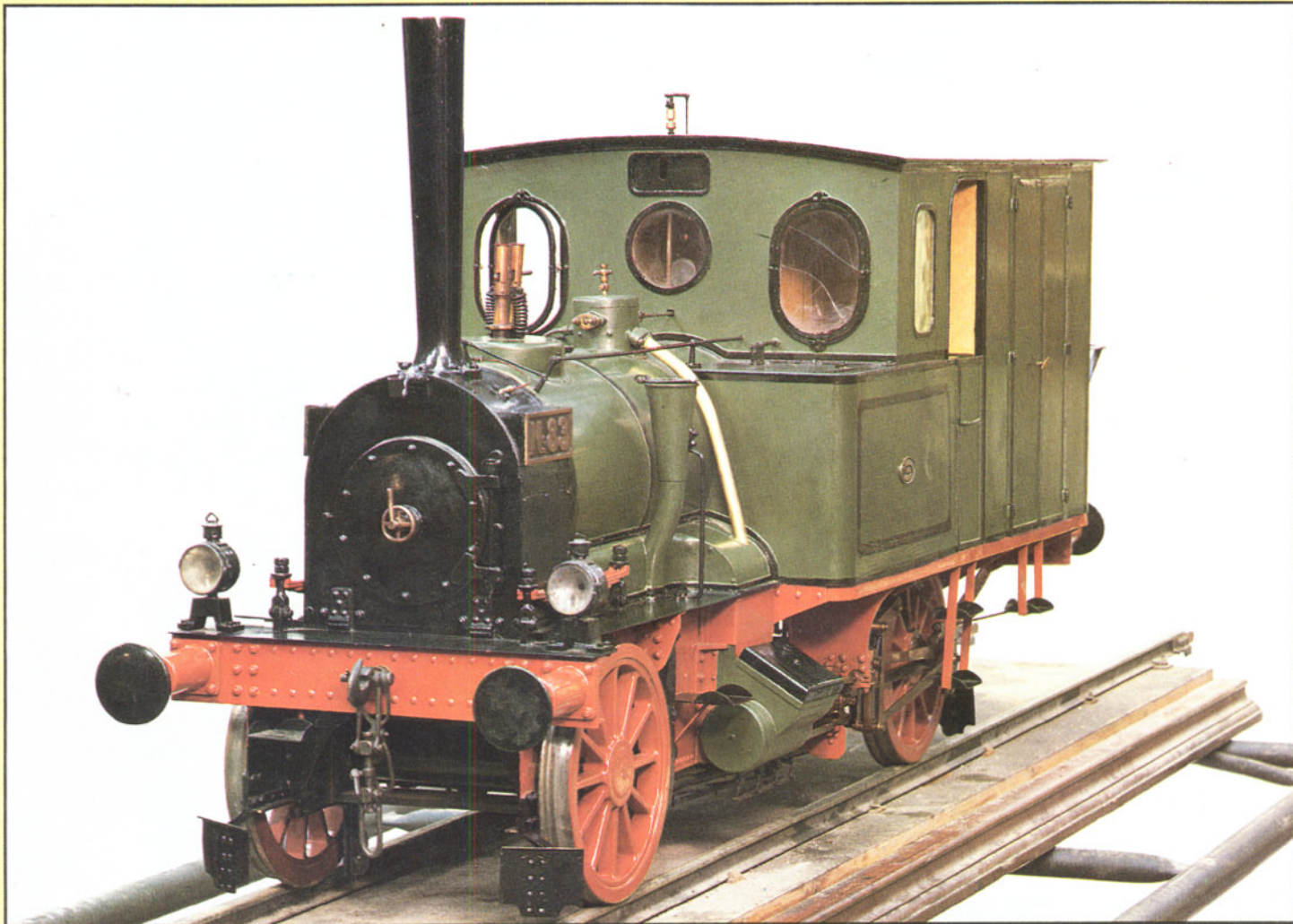


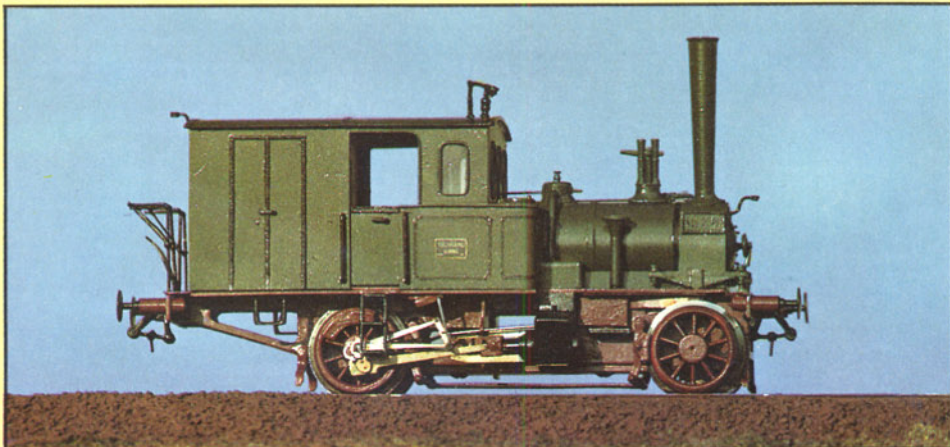
Bild 11: In der Sammlung des Verkehrs- und Baumuseums in Berlin befindet sich dieses Modell (Maßstab 1:5) der Gepäcklokomotive mit der Betriebsnummer 83.

Foto: G. Kemner



◀ **Bild 12:** Bei genauerer Betrachtung kann man feststellen, daß das M+F-Handmuster der Gepäcklokomotive nicht in allen Punkten mit diesem Modell im Maßstab 1:5 übereinstimmt. Dies liegt in erster Linie daran, daß die einzigen noch vorhandenen Original-Unterlagen, nach denen das M+F-Handmuster gebaut wurde, nicht vollständig waren.

Foto: G. Kemner



die als Grundlage zum Modellbau der Lokomotive dienten, erhalten geblieben sind und durch die Veröffentlichung vielleicht dem einen oder anderen Leser für den Nachbau wertvolle Hilfestellung leisten. Für Anfänger ist das Modell sicher nicht besonders geeignet, zumal so eine kleine Lokomotive genau denselben Arbeitsaufwand und Teilebedarf erfordert, wie ein großes Lokmodell. Daß das Ergebnis äußerst reizvoll ist und den Arbeitsinsatz lohnt, dokumentieren die Fotos dieser Modellvorstellung. Aus Platzgründen sind wir leider gezwungen die Bauzeichnungen im halben H0-Maßstab wiederzugeben. Nachbau-Interessierte können jedoch gegen einen Bearbeitungs-Unkostenbeitrag von DM 15,-, incl. Porto, den Zeichnungssatz in doppelter H0-Größe (Spur 0, jedoch mit H0-Vermaßung) beim Verlag anfordern. Auch für Spur-0-Freunde dürfte die Maschine ein Leckerbissen sein.

Bild 13: M+F-Handmuster der Gepäcklokomotive mit der Betriebsnummer 84 im H0-Maßstab.

Foto: W. Kosak

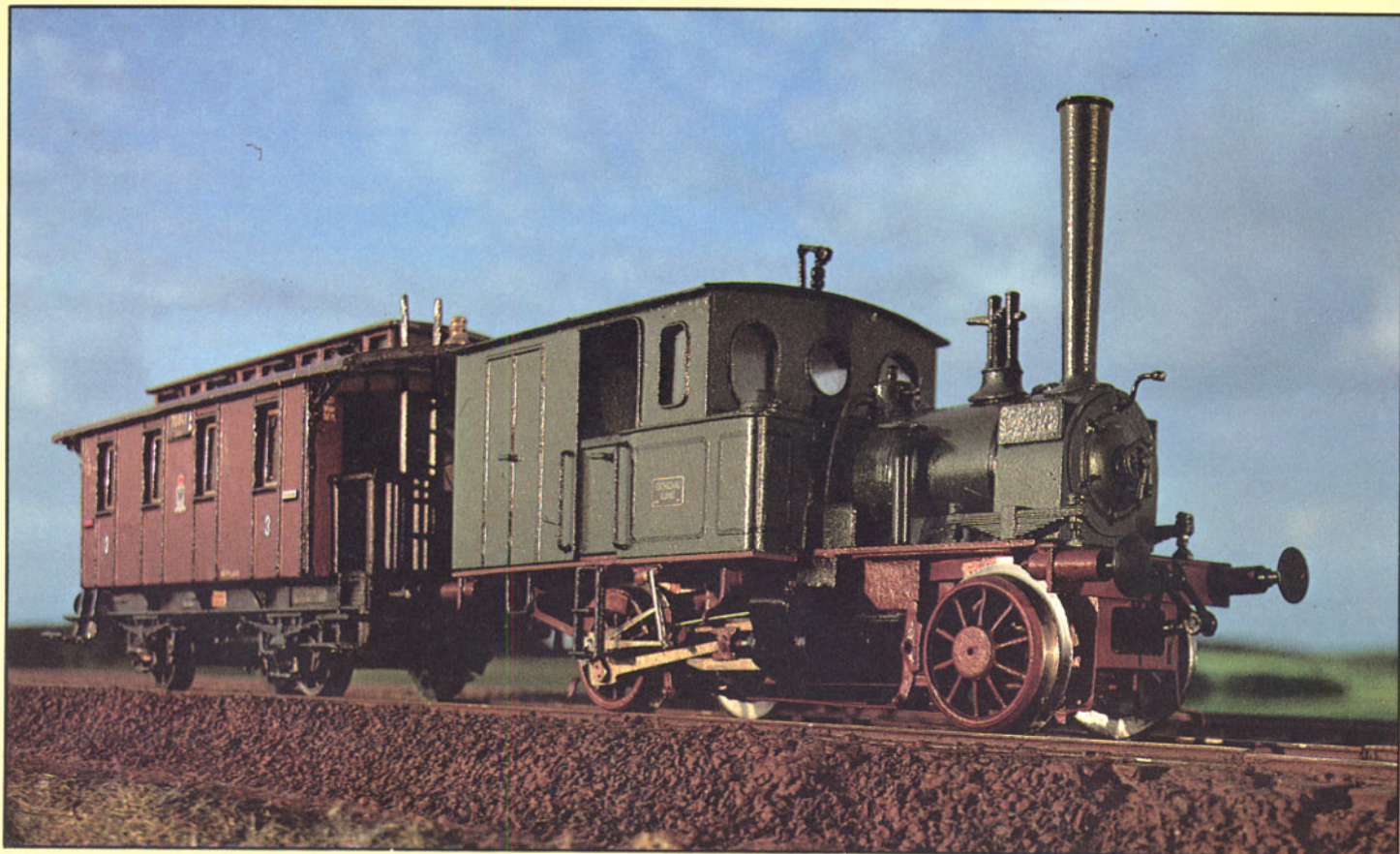


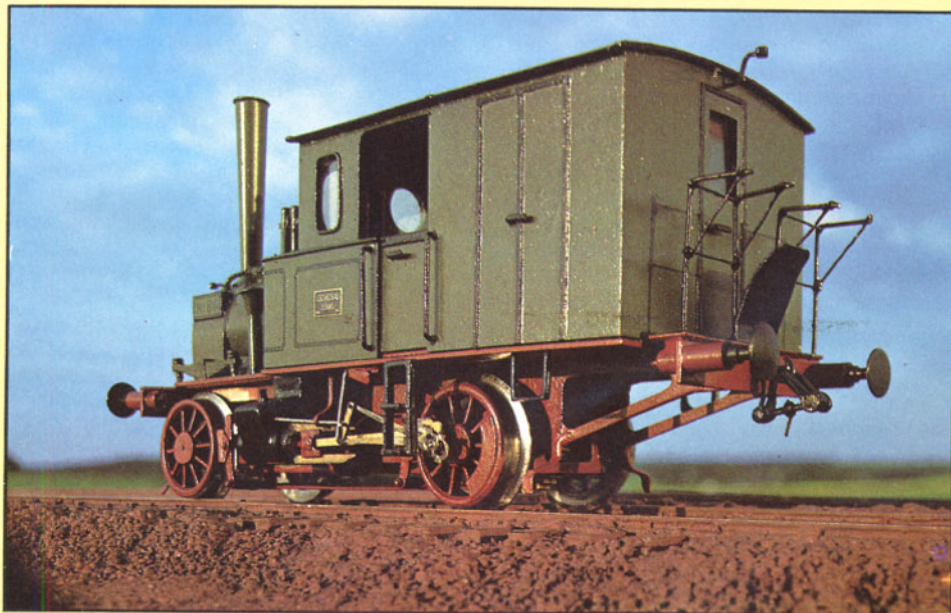
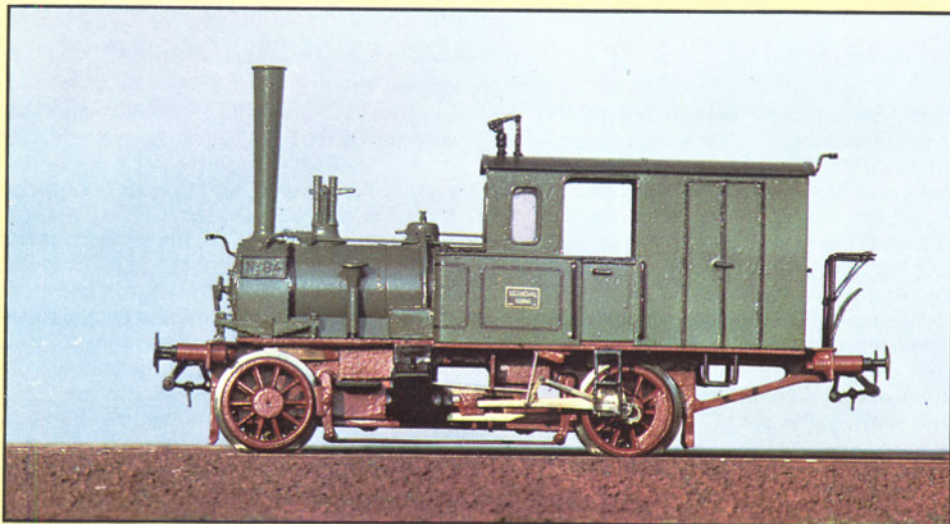
Bild 14: Mit einem oder auch mehreren zweiachsigen preußischen Personenwagen älterer Bauart gekuppelt, macht sich die Gepäcklokomotive besonders gut. Foto: W. Kosak

Bild 15: Die linke Seite des Modells im H0-Maßstab der Gepäcklokomotive mit der Betriebsnummer 84. Foto: W. Kosak

Passende Waggons

Wie aus dem Vorbildbericht hervorgeht, wurden für die Omnibuszüge spezielle Waggons vorgesehen. Leider sind hiervon keine Fotos erhalten geblieben. Der einzige Hinweis auf die Ausführung wird in Glasers Annalen gegeben. Dort waren auch Grundrißzeichnungen abgebildet. Leider fehlen ebenfalls die Wiedergaben der Seitenansichten. Wir haben deshalb aufgrund der Maßangaben und Fensteranteile eine Übersichtszeichnung rekonstruiert. So etwa muß das Vorbild dieser leichten Personenwaggonsonderbauart ausgesehen haben. Die Gepäcklokomotive soll meistens mit drei solcher Wagen unterwegs gewesen sein. Sicherlich bereitet dieser Wagen im Modell den Waggon-Selbstbauspezialisten keine großen Schwierigkeiten. Schade ist nur, daß diese Garnitur die nach M+F von Rai-Mo in die weitere Planung übernommen werden sollte, nun durch die vorgesehene Produktionsaufgabe nicht mehr zur Fertigung kommt. Bei unserer Fotografiergarnitur haben wir deshalb kleine Fleischmann-Personenwagen (Art.-Nr. 5051) der Bezeichnung Ci Pr 86 mit entsprechender Rai-Mo-Beschriftung für die Gepäcklokomotive umfunktioniert. Ein Kompromiß der sicher akzeptabel ist. **HM**

Bild 16: Nachdem seit kurzem durch das im Verkehrs- und Baumuseum in Berlin erhalten gebliebene Modell im Maßstab 1:5 der Gepäcklokomotive mit der Betriebsnummer 83 erstmals die Rückseite der Originallokomotive bekannt ist, bedürfte die Rückseite dieses Handmusters mit der Betriebsnummer 84 unter Umständen einer entsprechenden Überarbeitung, um originalgetreu zu sein. Foto: W. Kosak



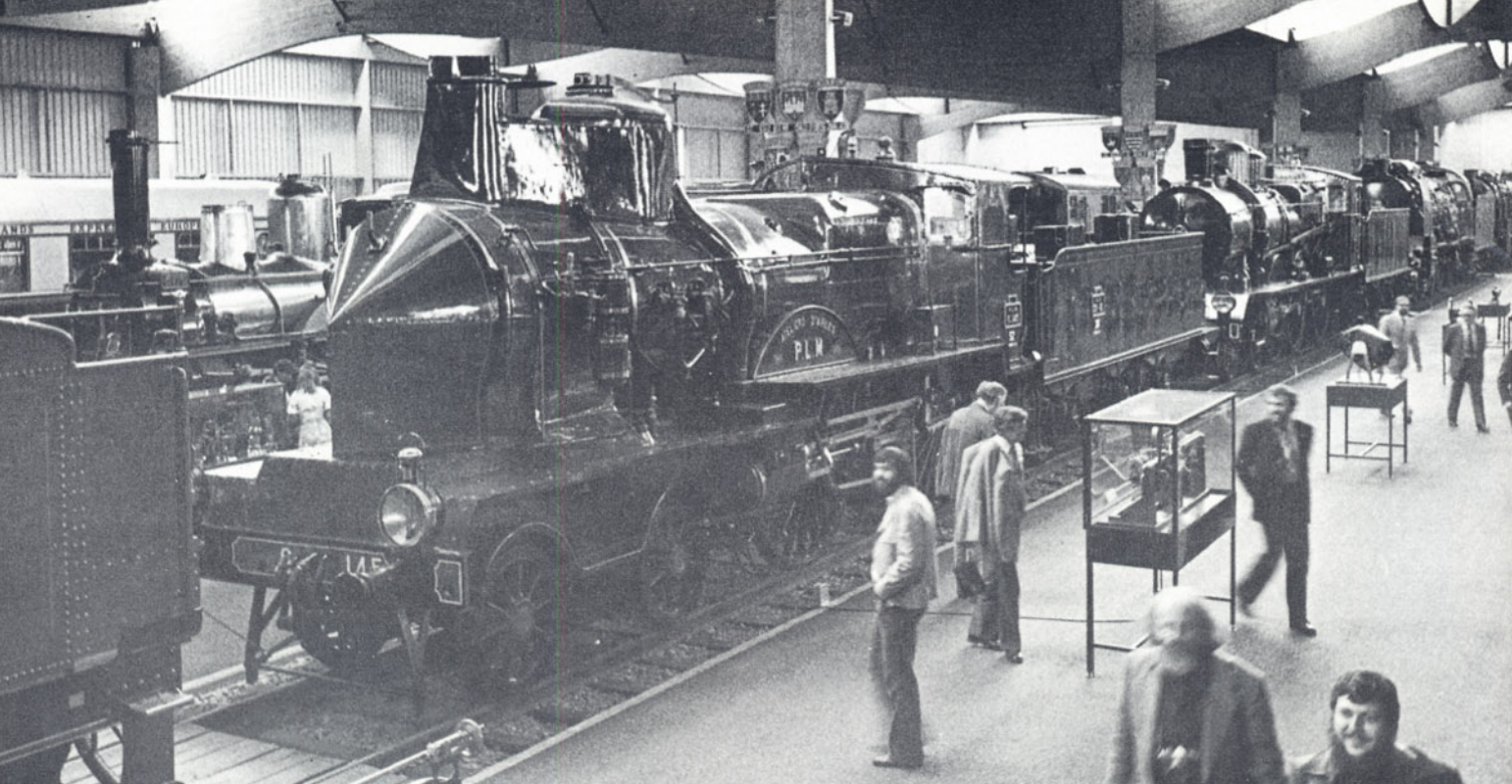


Bild 1: Das Eisenbahnmuseum im französischen Mulhouse ist nicht nur wegen seiner zentralen Lage im Drei-Länder-Eck Frankreich/Schweiz/Deutschland auch für deutsche Eisenbahnfreunde einen Besuch wert. Vor kurzem konnte durch den Bau einer zweiten Halle die Ausstellungsfläche von 7500 auf 12000 m² fast verdoppelt werden. **Foto: R. R. R.**

Von der »L'Aigle« bis zur »Micheline«

Frankreichs Eisenbahnmuseum in Mulhouse abermals attraktiver

Seit nahezu zehn Jahren hat Mulhouse, das elsässische Mülhausen nahe dem Drei-Länder-Eck von Frankreich, Deutschland und der Schweiz, bei allen Eisenbahnfreunden einen klangvollen Namen. Im Juni 1976 war dort eine völlig neue, großzügige Halle für das französische Eisenbahnmuseum fertiggestellt worden. Zwei Jahre später folgte auch ein repräsentatives Eingangsgebäude mit Cafeteria. Kürzlich ist nun eine zweite Halle hinzugekommen. Die Ausstellungsfläche hat sich damit von 7500 auf 12000 Quadratmeter nahezu verdoppelt.

Mehrere Jahre lang hatte die wertvolle Fahrzeugsammlung der Französischen Eisenbahnen mit einem vom Betrieb nicht mehr benötigten Lokomotivschuppen des Bahnbetriebswerks Mulhouse Nord vorliebnehmen müssen. Sie war jedoch bereits dort seit 12. Juni 1971 zu besichtigen; am 3. Juli jenes Jahres gab es sogar eine offizielle Eröffnung. Die zwölf damals aufgestellten Dampflokomotiven, darunter fünf Originale aus dem vorigen Jahrhundert, waren seit 1966 nach und nach museumsgerecht aufgearbeitet worden.

Wie überall, wo ein neues Museum entstehen soll, gab es auch in Mulhouse zunächst zahlreiche Hindernisse, die sich vor allem der Finanzierung in den Weg stellten. Doch seit Sommer 1978 ist das neue „Musée Français du Chemins de Fer“ an der Rue-Alfred-Glehn wie geplant Heimstatt der berühmtesten Lokomotiven und Wagen aus der großen Vergangenheit der französischen Eisenbahn. An der Straße weist, schon von weitem kaum zu übersehen, ein Lokomotiv-Veteran als „Aushängeschild“ auf das Museum hin. In der

Eingangshalle empfängt den Besucher ein weiterer Oldtimer: „L'Aigle“, zu deutsch „Der Adler“, 1846 von Stephenson im englischen Newcastle für die Bahn von Avignon nach Marseille gebaut. Auch eine Reihe weiterer Exponate stimmt hier auf die bevorstehende Begegnung mit der Eisenbahngeschichte ein. Durch eine halb offene Passage erreicht der Besucher die erste große Fahrzeughalle. Als sie in den siebziger Jahren fertiggestellt war, galt sie mit den darin untergebrachten 24 Dampflokomotiven, zwei elektrischen Lokomotiven, fünf Triebfahrzeugen mit Verbrennungsmotor sowie sechzehn Personen- und Güterwagen als beispiellos in Europa.

Alle in Mulhouse gezeigten Fahrzeuge markieren wesentliche Etappen in der Entwicklung der französischen Lokomotiven und Wagen. Zu sehen sind unter anderem die „Saint Pierre“ aus dem Jahre 1844 für die Strecke Paris – Rouen, die „Sezanne Nr. 5“ der Montereau-Troyes-Eisenbahn von 1847, die Crampton-Lok „Le Continent“ von 1852 für die Strecke Paris – Straßburg, die „Parthenay“ 2029 von 1882 für die Strecke Paris – Bordeaux, die „Forquenot“ 340 von 1883 für die Paris-Orleans-Bahn, die erste Verbundlok Nr. 701 von 1885, gebaut in Mulhouse, die erste Stromlinienlokomotive C 145 von 1900, die Atlantic-Lok 2670 von 1904, die 230-D-9 „3500“ von 1908, die Mountain-Lok 41 001 Est von 1925 und die Pacific-Lok „Chapelon“ 3.1192 Nord von 1936. Insgesamt sind heute in Mulhouse 29 Dampflokomotiven aufgestellt.

Einige davon wurden den Belangen des Museums besonders angepaßt, um dem Besucher Aufbau und Bewegungsabläufe der Dampfmaschine zu verdeutlichen. So steht

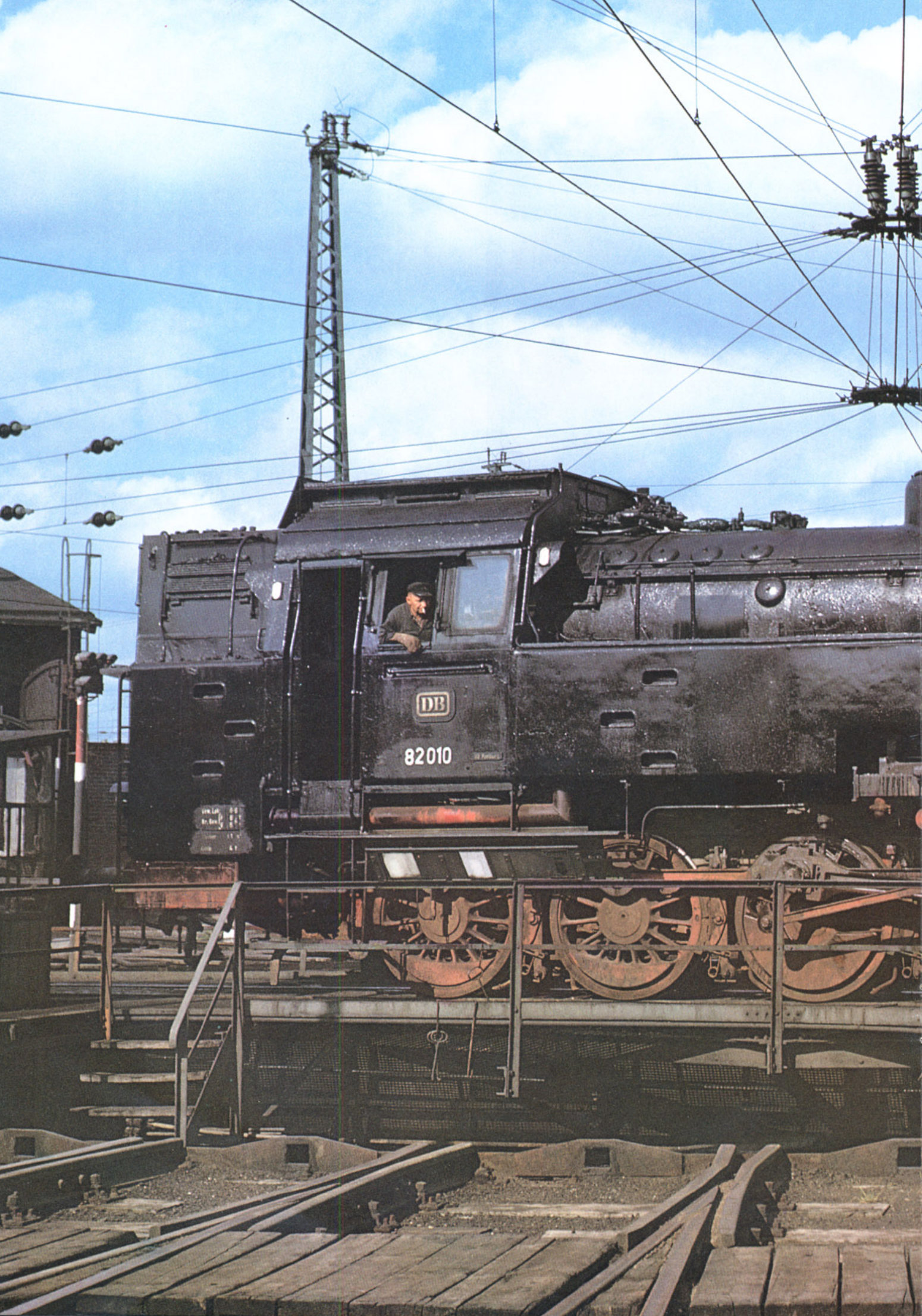
die „Chapelon“ über einer Grube, aus der heraus die Antriebskonstruktion vollständig überschaubar ist. Eine andere Lok der ehemaligen Nordbahn, die „Baltic“ 3.1102, ist der Länge nach geschnitten, um Einzelheiten des Kessels zeigen zu können. Bei der 232 U 1, einer erst nach dem Zweiten Weltkrieg gebauten Maschine, die 1949 als letzte Dampflokomotive der Französischen Eisenbahnen in Dienst gestellt wurde, läßt sich das Triebwerk in Bewegung setzen, wobei die Illusion des Anfahrens durch die entsprechende Akustik noch verstärkt wird.

Neuerdings ist auch der Schlafwagen des früheren französischen Staatspräsidenten Charles de Gaulle mit Salon-, Arbeits- und Schlafraum zu sehen, eine der beiden elektrischen Lokomotiven, die 1955 den Geschwindigkeits-Weltrekord auf 331 Stundenkilometer emporschraubten, der erste französische Kühlwagen oder ein gummibereifter Triebwagen von 1936, die „Micheline“. Im Freigelände sind zahlreiche Eisenbahn-Attribute von alten Signalen bis zu Bahnhofsuhren versammelt.

Das Eisenbahn-Museum Mulhouse ist von 10–17 Uhr geöffnet, der Eintritt kostet 25 französische Francs.

In Zusammenhang mit dem Eisenbahn-Museum Mulhouse sei an dieser Stelle auch noch auf das günstige Wochenend-Arrangement des BASEL HILTON hingewiesen, das nur ca. 30 Autominuten von Mulhouse entfernt liegt. Dieses Arrangement umfaßt u. a. ein Diner mit 4 Gängen, eine Übernachtung incl. Frühstücksbuffet sowie freien Eintritt ins Eisenbahnmuseum Mulhouse. Nähere Auskünfte erteilt das BASEL HILTON (Aeschengraben 31, CH-4002 Basel). **R. R. R.**

(Füllseite)



82010

DB

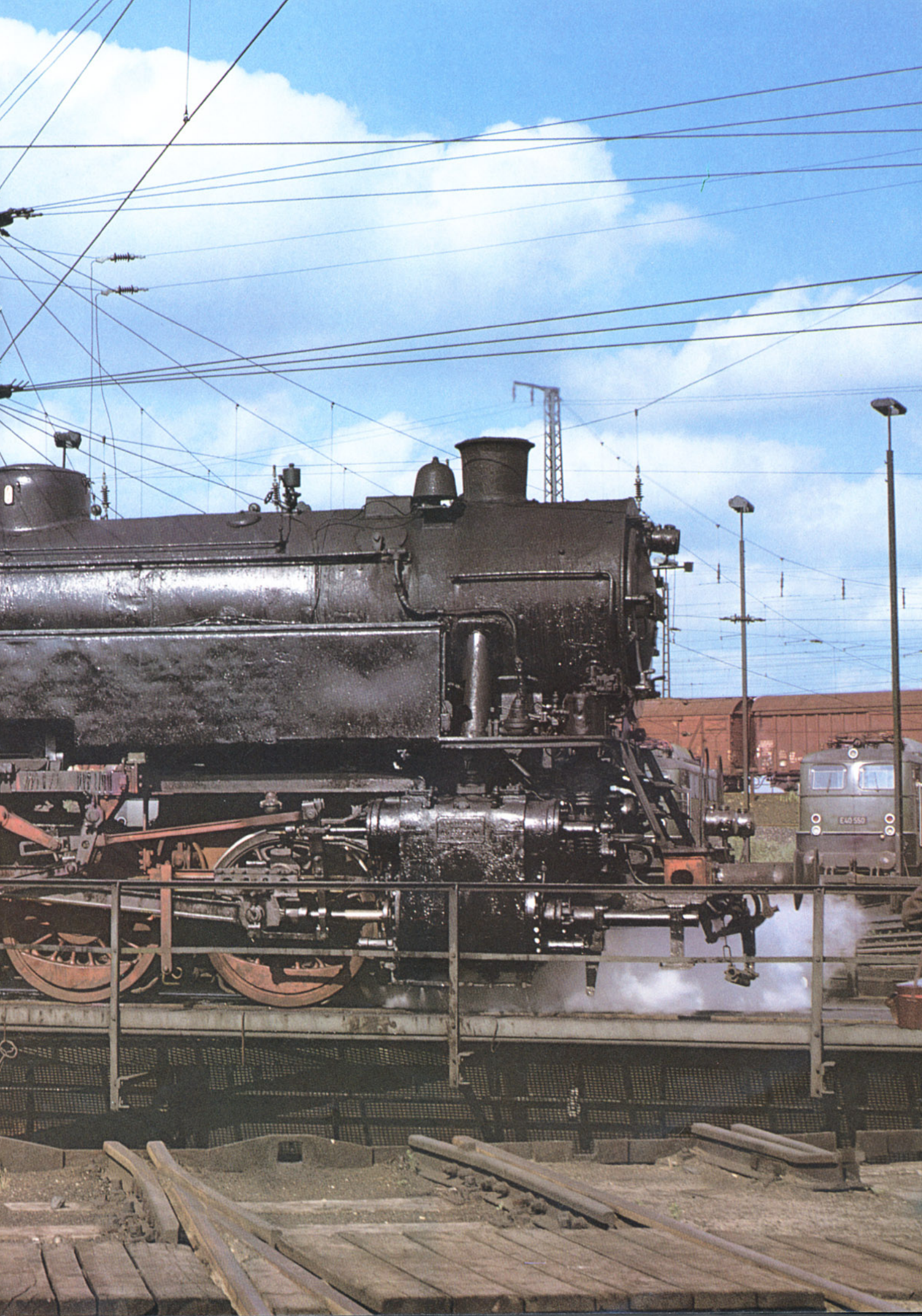




Bild 1: Die 1044.79 und die 1044.71 der ÖBB am 1. 6. 1984 mit einer ganz besonderen „Fuhre“ auf der Arlberg-Ostrampe bei St. Anton. Bei der Wagengarnitur handelt es sich um den Sonderzug, der für die am Abend des 2. 6. 1984 „live“ ausgestrahlte Fernsehsendung zum Jubiläum „100 Jahre Arlbergbahn“ von den ÖBB zusammengestellt wurde. Am Zugende läuft der Niederflurwagen mit der 100-kW-Netzersatzanlage des ORF, die im Aufbau eines LKW untergebracht ist. **Foto: A. Ritz**

100 Jahre Arlbergbahn

Bild 2: Im Aufbau des Mercedes-LKW des Österreichischen Rundfunks, Fernsehens (ORF), ist eine 100-kW-Netzersatzanlage untergebracht, im einachsigen Anhänger befindet sich eine Netzersatzanlage mit einer Leistung von 20 kW. **Foto: A. Ritz**



Den Österreichischen Bundesbahnen kann man ohne weiteres bescheinigen, daß sie eine sehr aufgeschlossene Bahnverwaltung sind und das Odium des schwerfälligen Staatsbetriebs weitgehend abgelegt haben.

Nicht nur ein leistungsfähiger Lokomotivpark, attraktive Reisezugwaggons, hohe Pünktlichkeit und andere positive Eigenschaften zeichnen sie aus, sondern auch ein gesundes Maß an Individualität, wenn es darum geht, die Bahn der Öffentlichkeit nahezubringen. So wissen Eisenbahnfreunde aus aller Herren Länder zu schätzen, daß es bei den ÖBB kein generelles Dampflokkverbot gibt, attraktive Nostalgiefahrten stets großes Interesse finden und jene Verantwortlichen bestätigt, die hierfür grünes Licht geben.

Für den 2. Juni dieses Jahres hatten sich die ÖBB jedoch etwas ganz anderes einfallen lassen und „machten“ nicht in Nostalgie, son-

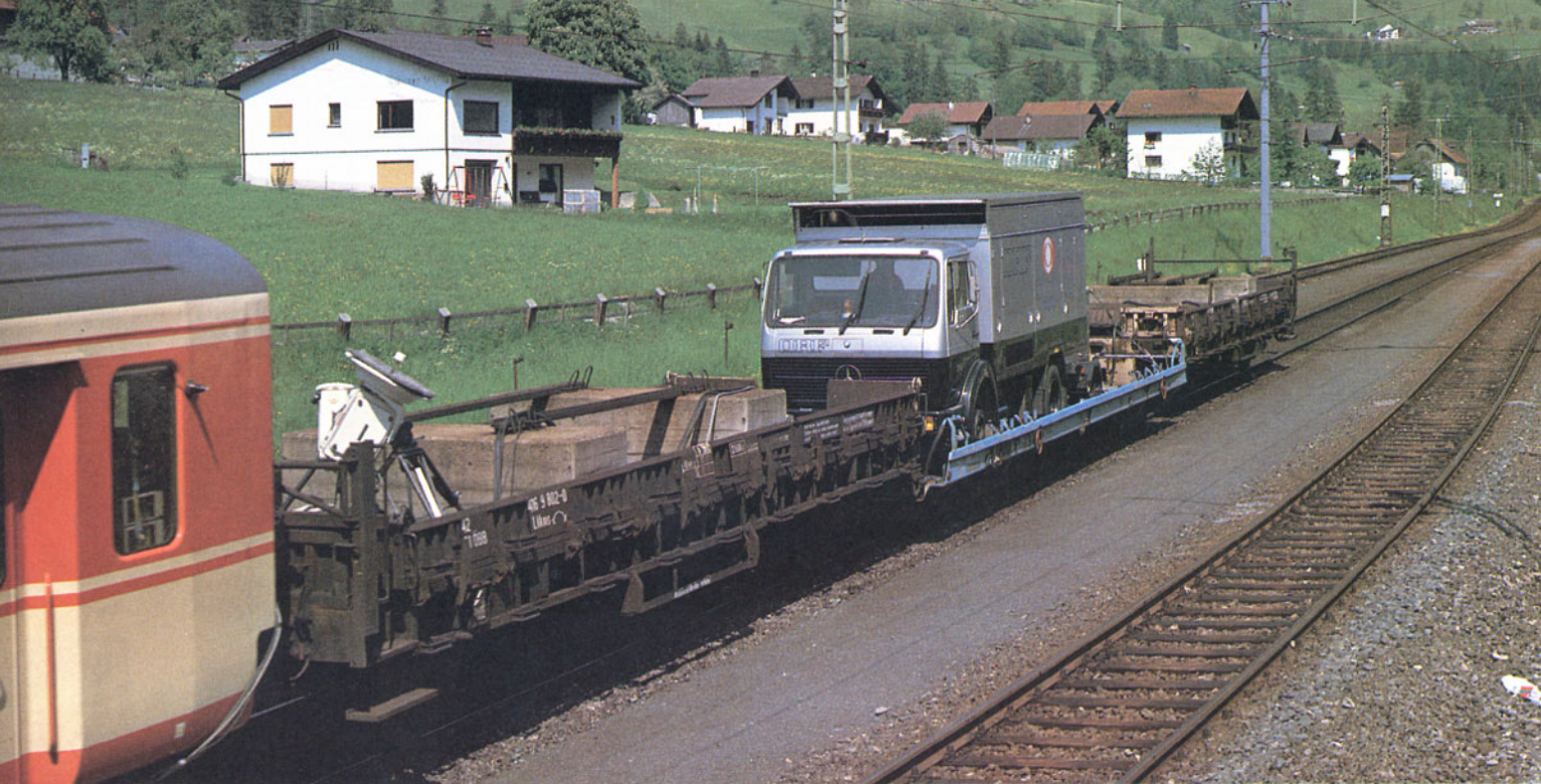


Bild 3: Am Schluß des Sonderzuges läuft der Niederflrwagen, eingerahmt auf beiden Seiten von je einem Schutzwagen. Auf dem vorderen Schutzwagen sind zwei der drei Antennen zu sehen, mit deren Hilfe die während der Fahrt im Zug produzierte Fernsehendung zum Begleithubschrauber übertragen wurde. Das Foto entstand bei der Probefahrt am 1. 6. 1984 bei der Durchfahrt in Braz an der Arlberg-Westrampe. **Foto: A. Ritz**

dern in zukunftsweisender Technik. „100 Jahre Arlbergbahn“ war der Anlaß dafür, und zusammen mit dem Österreichischen Rundfunk, Fernsehen (ORF), wurde eine Show veranstaltet, die alles bisher Gebotene in den Schatten stellte. Eisenbahntechnik und TV-Technik sind ja nicht unbedingt dafür geschaffen, eine Kooperation zustandezubringen, doch hier gelang es, weil die damit befaßten ÖBB- und TV-Mitarbeiter offenbar gut miteinander sprechen und alle technischen Probleme lösen konnten. Die ÖBB stellten einen Zug mit fünf A-Waggons der Serie 17 35 000, vier als Reisewagen, einen davon als Kamera- und Schauspielerwagen bestimmt, ergänzt von einem WRm-Speisewagen, einem Tanz-

wagen mit Jazzkapelle und Buffet, einem Waggon mit Roulette-Spielsalon sowie einem eigens zu diesem Zweck aufgebauten Bild- und Tonstudio, einem Gerätewagen und einem Niederflrwagen mit 100-kW-Aggregat samt zwei Schutzwagen.

Einmalig war, daß die Sendung fast komplett „live“ ausgestrahlt wurde, unterbrochen nur von einigen MAZ-Bändern, um die zahlreichen Tunnelfahrten zu überbrücken, bei denen eine „Live“-Übertragung aus technischen Gründen nicht möglich war. Die Übertragung

Bild 5: Der Sonderzug für die ORF-Sendung zum Arlbergbahn-Jubiläum durchfährt die Station Braz an der Arlberg-Westrampe. Rechts oben ist der Begleithubschrauber zu erkennen. **Foto: A. Ritz**

Bild 4: Mit Hilfe dieser Antennen, die auf einem der beiden Schutzwagen postiert waren, wurde die Sendung zum Begleithubschrauber übertragen. **Foto: A. Ritz**

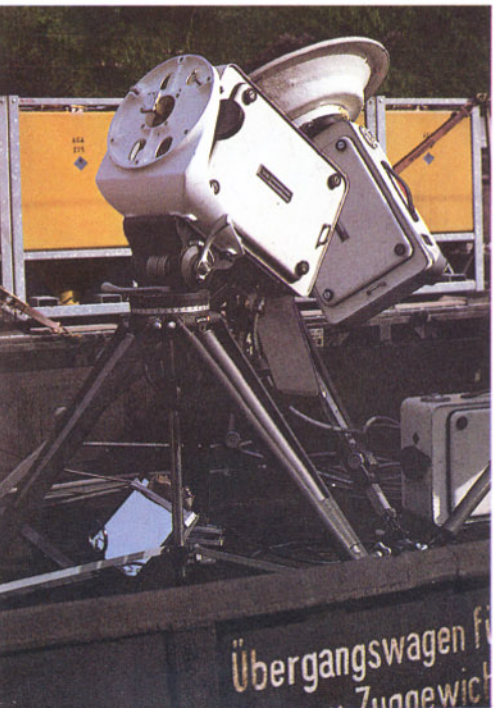






Bild 6 (linke Seite oben): Mit den drei Farbabbildungen auf diesen beiden Seiten wollen wir Ihnen schon heute einen ersten Eindruck vom beeindruckenden Bildmaterial geben, das Sie in der Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals zum Jubiläum der Arlbergbahn erwartet. – Das Foto zeigt den Schnellzug „Transalpin“ im Herbst 1980 bei St. Anton.

Foto: A. Ritz

Bild 7: Im Januar 1983 half die 1020.46 als Vorspannlokomotive bei St. Jakob einem Güterzug über die Arlberg-Ostrampe.

Foto: A. Ritz

vom Zug aus erfolgte mittels Antenne auf einen über dem Zug postierten ORF-Hubschrauber, der als Relais diente, sowie über in drei Bahnhöfen aufgestellten Ü-Wagen des ORF. Zwei Tage Probefahrt bewiesen, daß die noch niemals vorher angewandte Kombination Bahn – TV im Hochgebirge möglich ist und der Fahrplan des Zuges, gezogen von 1044.71 und 79 so exakt abgestimmt werden konnte, daß die Sendezeit genau einzuhalten

war. Alles in allem war es ein einmaliges Ereignis, sowohl für die Verantwortlichen, als auch die zahllosen Zuschauer. Glücklicherweise spielte auch das Wetter mit, wohl eines der größten Risiken bei solch einem Unternehmen, da bekanntlich im Hochgebirge ein Wetterwechsel binnen kürzester Zeit möglich ist und ein solcher alles hätte verhindern können.

So war es ein ausgezeichnet gelungener Auf-

Bild 8: Herbststimmung an der Westrampe der Arlbergbahn: Die in Bludenz stationierte 1670.23 ist mit einem Personenzug von Lindau nach St. Anton unterwegs. Sie wird in Kürze die Station Hintergasse erreichen. Die Schnellzuglokomotiven der Baureihe 1670 waren in einem Zeitraum von mehr als 50 Jahren, von 1928 bis 1983, auf der Arlbergstrecke im Einsatz.

Foto: A. Ritz

takt für den exakten Jubiläumstermin am 22. und 23. September 1984, wo sowohl mit elektrisch, als auch mit dampfbespannten Nostalgiezügen entsprechend gefeiert werden wird und das Motto wie folgt lautet:

*100 Jahr hast Du gehalten,
gehörst nun auch schon zu den Alten.
Doch mit der Bundesbahnen Schwung
bleibst Du immer frisch und jung.*

Johann Stockklauser

100 Jahre Arlbergbahn — Sonderjournal
erscheint in der zweiten Augushälfte — siehe Anzeige Seite 67!

Großer Modellbau-Wettbewerb

Heute stellen wir Ihnen zum letzten Mal Anlagen aus unserem Modellbauwettbewerb vor, der gleichzeitig damit beendet wird. Über 200 Arbeiten wurden eingesandt – eine hervorragende Resonanz!

Aus diesen Arbeiten haben wir 65 ausgesucht und veröffentlicht. Grundsätzlich lehnten wir Anlagen bzw. Dioramen ab, bei denen die Gleise nicht eingefärbt, bzw. Weichen- oder Signalantriebe sichtbar waren. Solche Anlagen sind zwar auch nicht schlechter, die hier veröffentlichten Arbeiten sollten sich aber von reinen Betriebsanlagen abheben.

Natürlich können nur wenige – genau gesagt drei – zu den Hauptgewinnern gehören, doch gehen bei uns auch die anderen

nicht leer aus. Jeder Beitrag wurde mit dem üblichen Veröffentlichungshonorar abgegolten. Auch die Einsender unveröffentlichter Arbeiten werden ein, wenn auch kleines, Trostpflaster erhalten.

Sie haben gesehen, die Wettbewerbs-Teilnehmer haben sich sehr viel Mühe gemacht. Schließen Sie sich an, indem Sie den in der Mitte des Journals beigehefteten Auswertungsbogen ausfüllen und ihn an uns zurücksenden. Denken Sie dabei daran, daß die ersten 50 eingehenden Antworten mit einem Buch, wahlweise „Baureihe 01“ oder „Eisenbahndreieck Distelrasen“, aus dem H. Merker Verlag belohnt werden. Des weiteren werden unter allen Einsendern 25 H0-Bausätze (Rai-Mo) so-

wie weitere Modellbahnartikel anderer Hersteller ausgelost. Die ersten 50 eingehenden Antworten nehmen somit zweimal an der Verlosung teil.

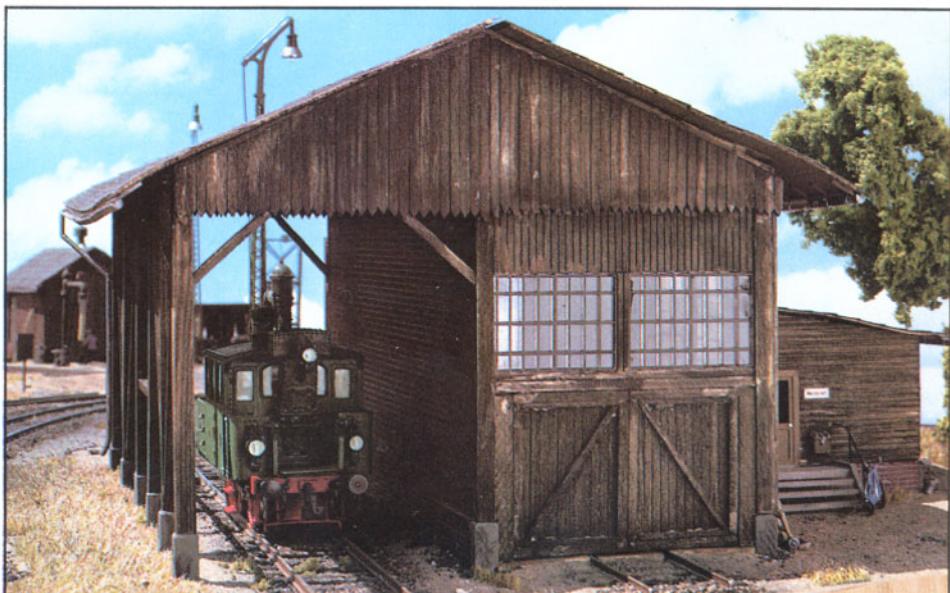
Wir haben den bisher einmaligen Versuch gewagt und viele Anlagen und Dioramen veröffentlicht. Wir wollten Ihnen als unseren Lesern die Möglichkeit geben, sich aus den verschiedenen Anlagen und Dioramen Ideen und Anregungen für Bau und Gestaltung eigener Arbeiten zu holen. Uns interessiert natürlich in diesem Zusammenhang ob diese Anregungen auch von Ihnen aufgenommen worden sind. Deshalb nochmals die Bitte, füllen Sie den Auswertungsbogen aus und senden Sie ihn zurück. Es lohnt sich!
Die Redaktion

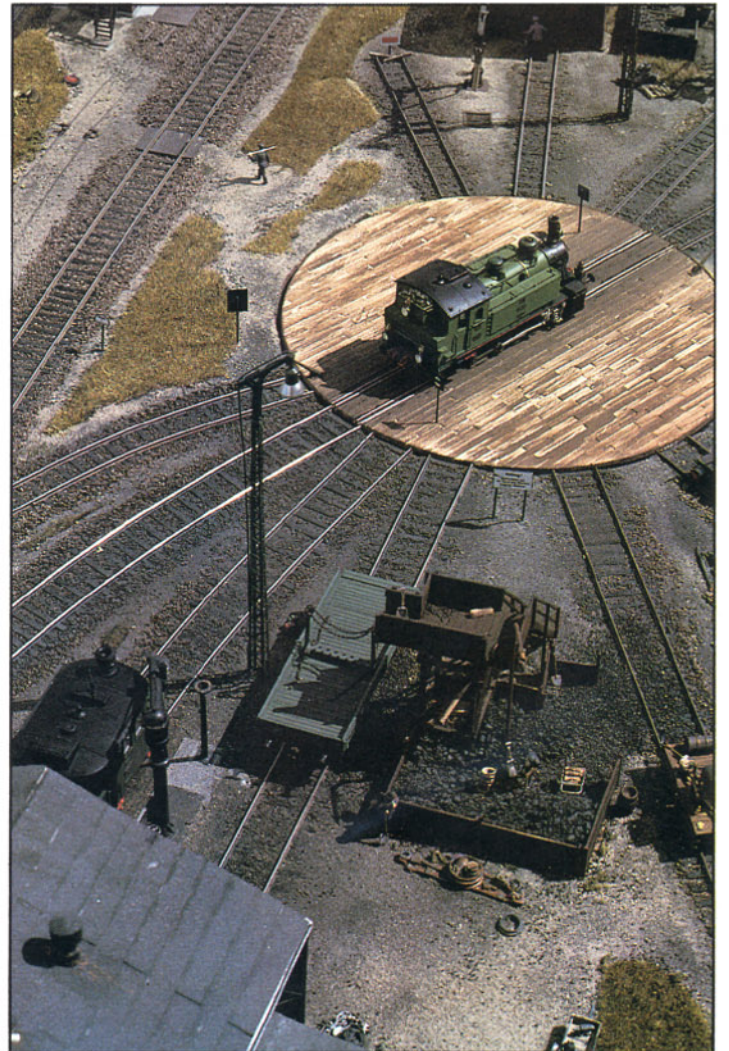
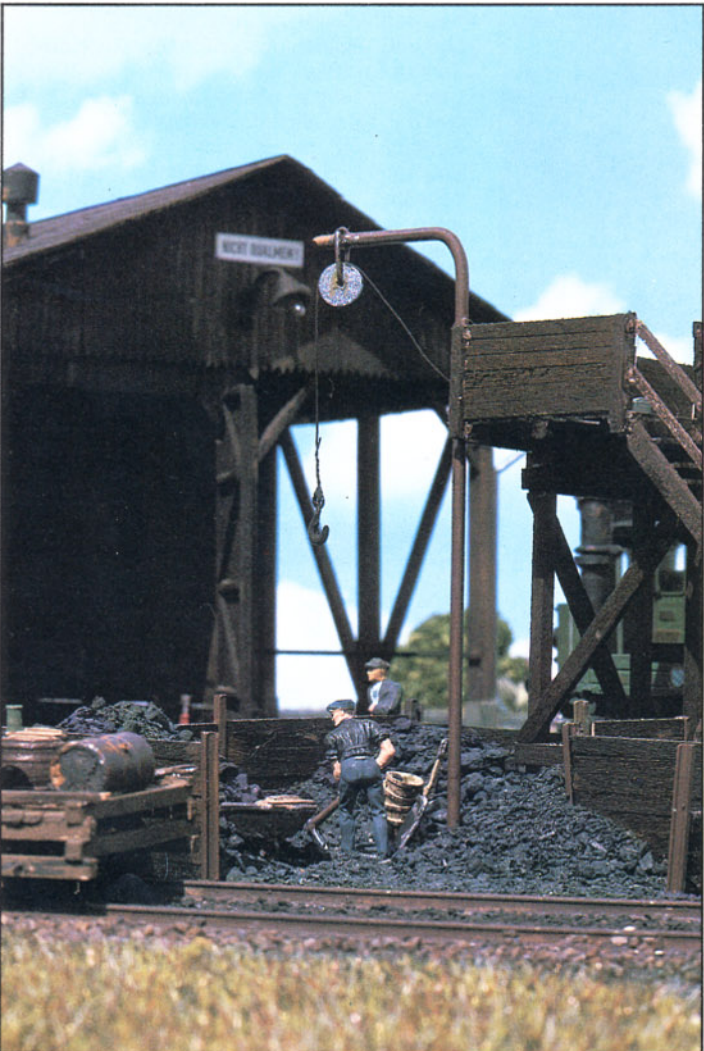


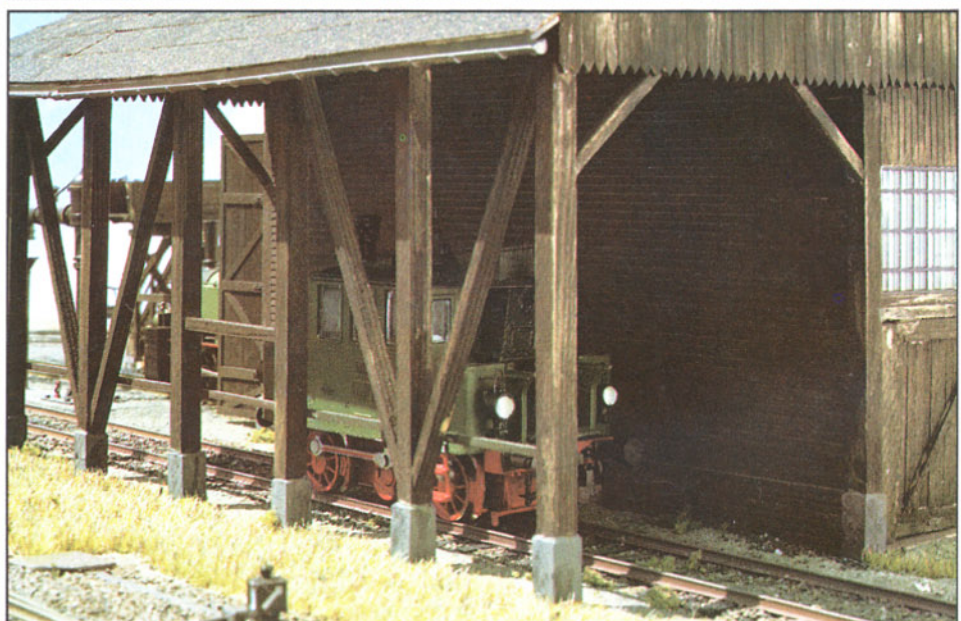
Diorama von Herrn Hirblinger

Dieses Bw-Diorama ist auf einer Grundfläche von 100 x 50 cm aufgebaut. Thema ist ein Bahnbetriebswerk sowohl für Normalspur als auch für Meterspur. Als Zeitepoche wählte Herr Hirblinger die zwanziger Jahre. Das Bahnbetriebswerk für zwei Spurweiten liegt am Endpunkt einer eingleisigen Normalspurstrecke. Wer noch weiterreisen will, muß mit der hier beginnenden Meterspurbahn vorliebnehmen.

In dem Normalspurteil des Bw werden die ankommenden Lokomotiven nicht nur mit frischen Vorräten versorgt und während der Nacht untergestellt, es können auch Reparaturen ausgeführt werden. Der Lokschuppen besitzt deshalb einen Werkstattanbau, im







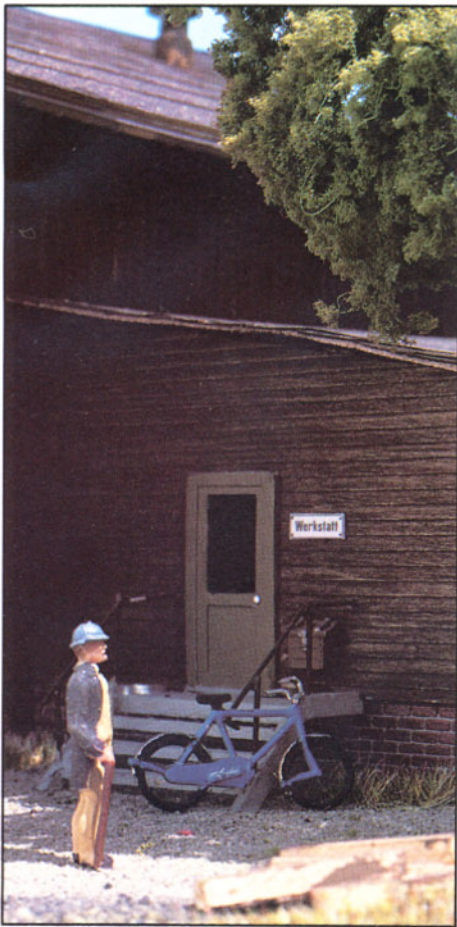
Schuppen wurde zu diesem Zweck eine Untersuchungsgrube angelegt. Der Lokschuppen wurde übrigens nach einer Zeichnung aus dem MIBA-Report 13 gebaut.

Die Kleinbekohlungsanlage für die Normalspurlokomotiven entstand nach dem Vorbild der Bekohlung in Spalt in Mittelfranken.

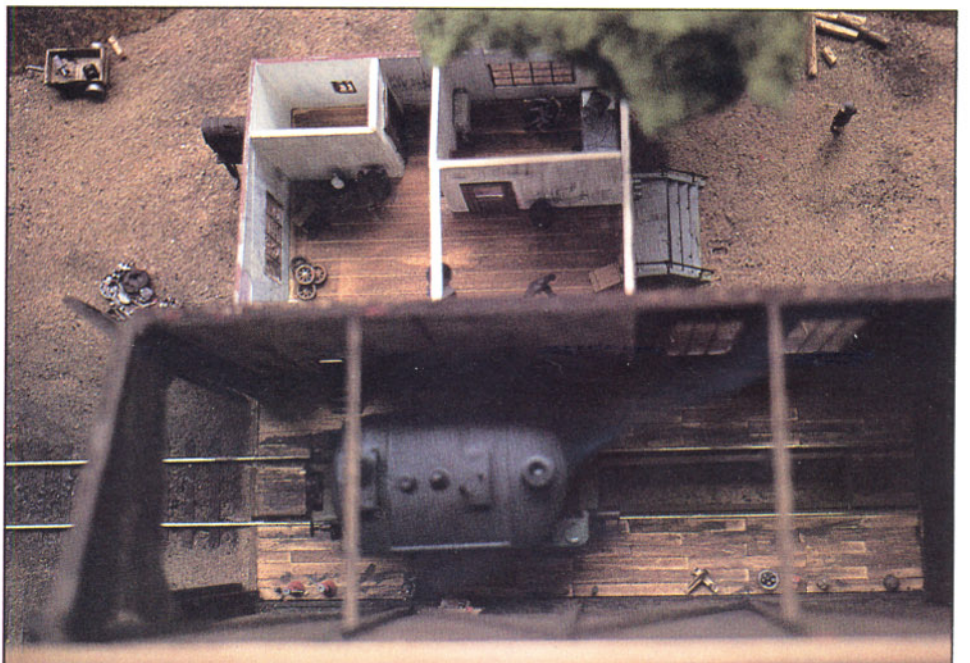
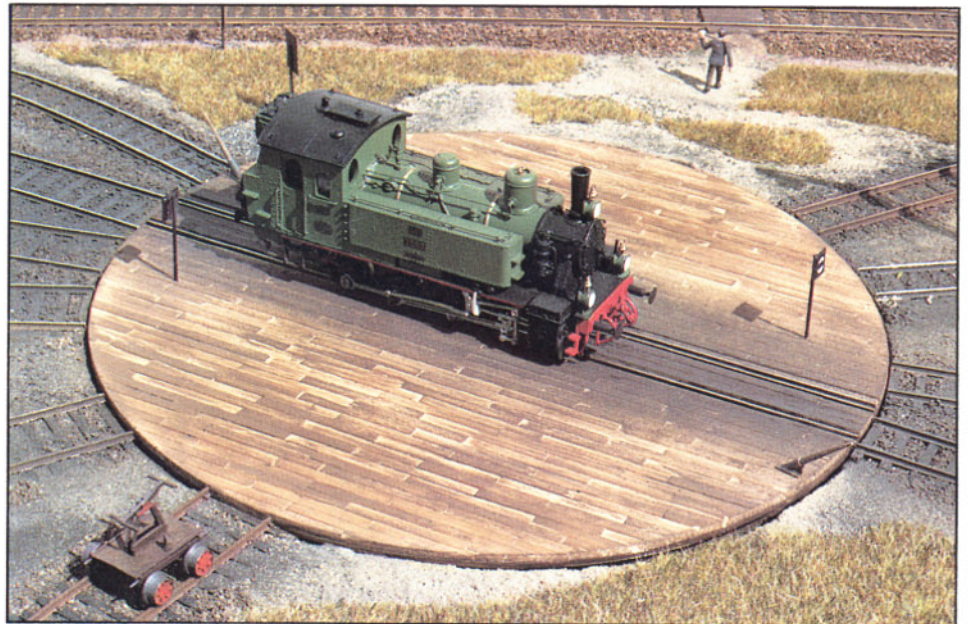
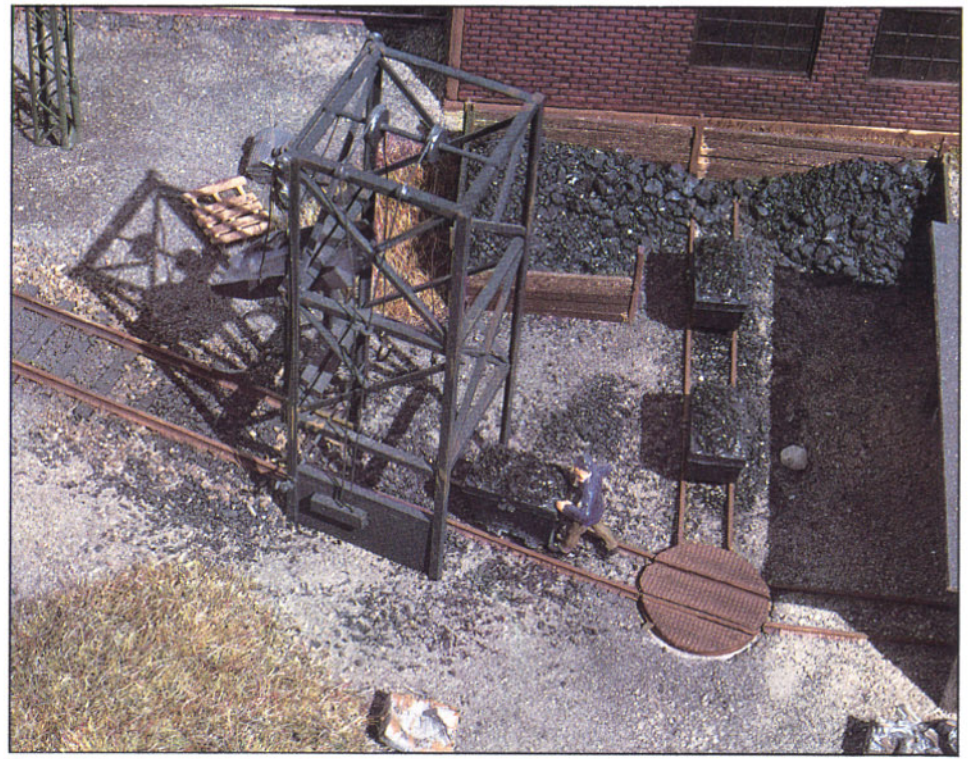
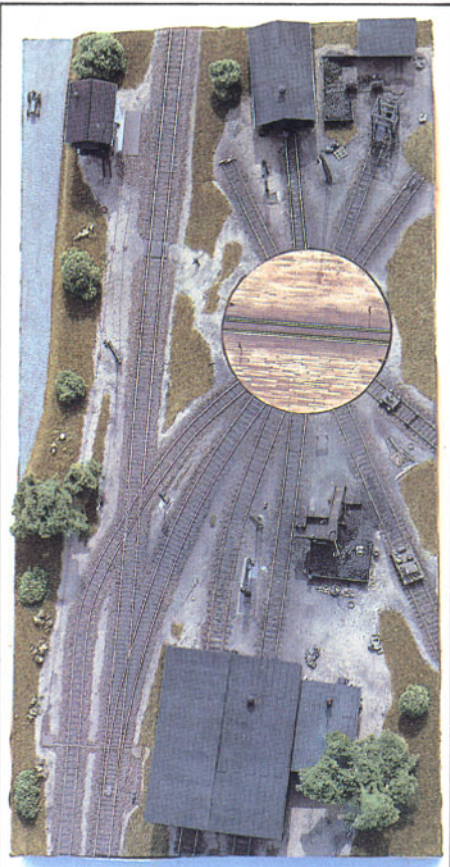
Neben Normalspurlokomotiven sind auch Schmalspurdampflokomotiven für die Meterbahn in diesem Bw beheimatet. Die Drehscheibe kann sowohl von Normalspur- als auch von Meterspurlokomotiven befahren werden. Die Bekohlungsanlage im Schmalspurteil des Bahnbetriebswerkes wurde österreichischen Vorbildern nachempfunden, der Lokschuppen für die Meterspurlokomotiven ist nach einem eigenen Entwurf des Erbauers entstanden.

Als Baumaterial verwendete Herr Hirblinger vor allem Holzleisten aus dem Programm von Northeastern (USA), Mauerplatten von Kibri sowie Fenster von Kibri und Brawa. Der Koh-





leaufzug entstand aus MS-Profilen im Selbstbau. Bei den Schienen handelt es sich um Code-70-Gleisprofile (1,8 mm) aus den USA. Die Kreuzung von Normal- und Schmalspur ist ein kompletter Eigenbau. Herr Hirblinger benötigte für die Erstellung des Dioramas nach eigenen Angaben rund 150 Arbeitsstunden.





Anlage von Herrn Siedler

In den Ausgaben 1/83 und 2/83 des Eisenbahn-Journals haben wir Ihnen schon ausführlich die Anlage von Herrn Siedler vorgestellt. Nachdem er seine Anlage an einigen Stellen umgebaut hat, sandte uns Herr Siedler mehrere Farbaufnahmen, von denen wir Ihnen im Rahmen des Modellbauwettbewerbes die interessantesten Motive vorstellen möchten.

Um das etwas schmal geratene Empfangsgebäude, das in den Arkaden untergebracht war, zu vergrößern, und um ein weiteres Bahnsteiggleis zu erhalten, baute Herr Siedler die Vorderseite seines Bahnhofs komplett um. Um die Ladengeschäfte in den Arkaden erhalten zu können, wurde das neue Gleis 1 des Bahnhofs auf Pfeilern aufgeständert. Das neue Empfangsgebäude nimmt nun einen Teil des Bahnhofsvorplatzes ein.

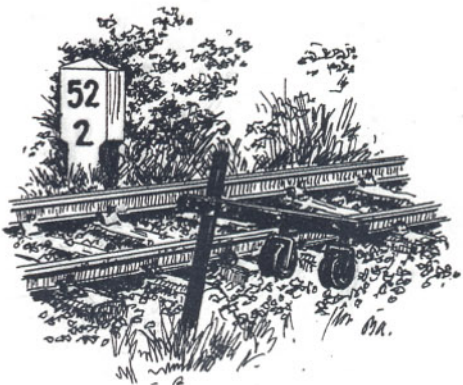
Bei der Burg, die am Anlagenrand plaziert ist, ist der Vorturm neu hinzugekommen. Der von der „Patina“ schon fast unansehnlich gewordene Gasthof „Zum Stern“ ist inzwischen eingerüstet, mehrere Handwerker sind dabei, die Fassade nicht nur vom Ruß der vorbeifahrenden Dampflokomotiven zu befreien.

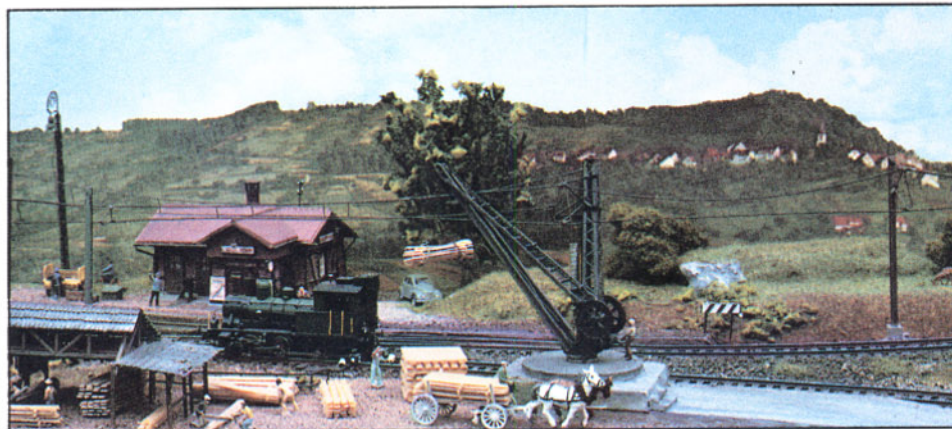


Diorama von Herrn Knott

Herr Knott hat sich beim Bau des Dioramas von der Journal-Serie Bw-Skizzen inspirieren lassen. Der Gleisplan entspricht ziemlich genau dem Vorschlag von Herrn Barkhoff, den wir in der Serie Bw-Skizzen im Journal 6/77 veröffentlicht haben. Das Diorama wurde in der Baugröße Z gebaut und beansprucht nur 110 x 40 cm.

Das rollende Material hat Herr Knott etwas überarbeitet und anschließend mit Farben gealtert. Da es in Baugröße Z längst nicht soviel Zubehör gibt wie für N oder H0, hat der Erbauer mehrere Male auf Zubehör im Maßstab 1:160 zurückgreifen müssen, was aber auf den sehr positiven Gesamteindruck überhaupt keinen Einfluß hat. Das Diorama ist zwar normalerweise funktionslos, mit Hilfe von Unterflurantrieben kann es jedoch jederzeit in Betrieb gesetzt werden.





Diorama von Herrn Drexl

Thema des Dioramas ist ein Haltepunkt an einer eingleisigen, elektrifizierten Nebenstrecke mit einem Gleisanschluß eines Sägewerkes, das über eine kleine Dampflok zum Rangieren verfügt. Die Maße des Dioramas betragen 130 x 40 cm. Das Gleismaterial stammt aus dem Programm der Firma Roco, die Oberleitung von Sommerfeldt.

Als Besonderheit sei noch auf die selbstgebaute Weichenlaternen und Antriebskästen sowie die ebenfalls im Selbstbau entstandene Gleissperre hingewiesen.



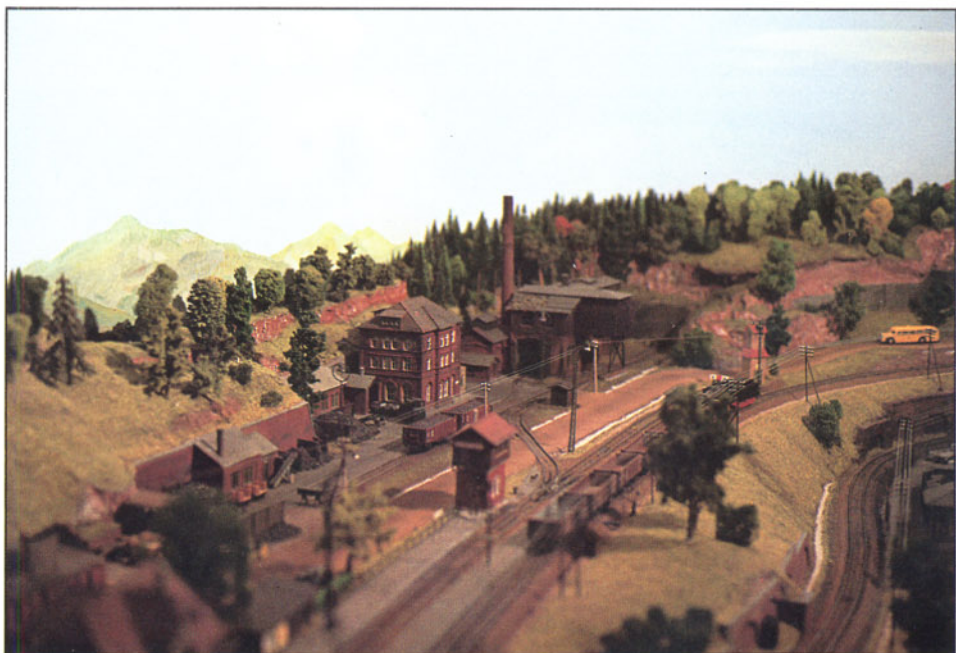
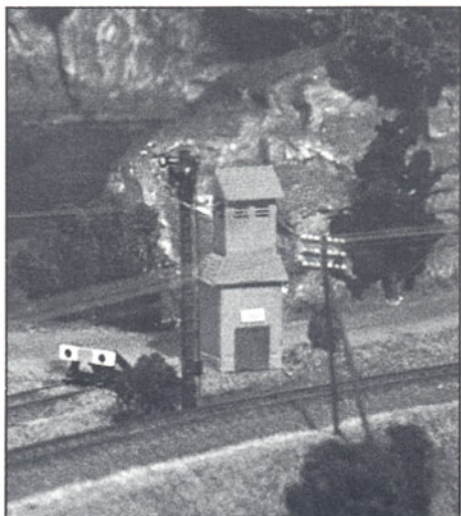
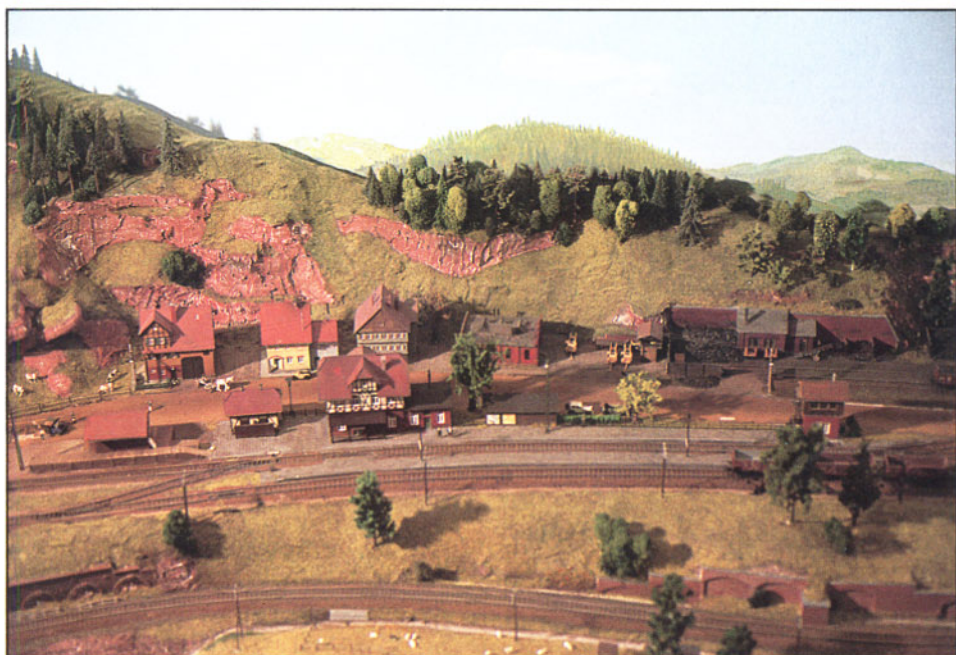


Diorama von Herrn Blötscher

Das Diorama von Herrn Blötscher hat die Größe von ca. 3,8 x 1,2 m. Es handelt sich dabei um eine Zunge einer im Aufbau begriffenen Anlage im Maßstab 1:87. Am vorderen Anlagenrand verläuft die eingleisige Hauptstrecke, etwas höher weitgehend parallel zur Hauptstrecke eine eingleisige Nebenbahn mit einem Zwischenbahnhof, der über ein Ausweichgleis verfügt. In diesem Bahnhof zweigen Anschlussgleise zum Güterschuppen und zu den Kohleverladeanlagen eines nahegelegenen Bergwerks ab. Dieses ist auf der selbstgemalten Hintergrundkulisse mit einem Förderturm angedeutet. Sowohl die Haupt- als auch die Nebenstrecke enden in verdeckten Schattenbahnhöfen mit 14 bzw. 9 Abstellgleisen, die als Kehrschleifen angelegt wurden.

Epochemäßig ist die Anlage um 1950 angesiedelt. Herr Blötscher verwendete Flexgleise von Märklin und anderen Herstellern, letztere wurden mit Puko versehen.

Die Weichen mit einem ursprünglichen Weichenwinkel von 22,5 Grad wurden auf einen neuen Weichenwinkel von ca. 17 Grad abgeändert. Sie erhielten ausnahmslos Unterflurtrieb.

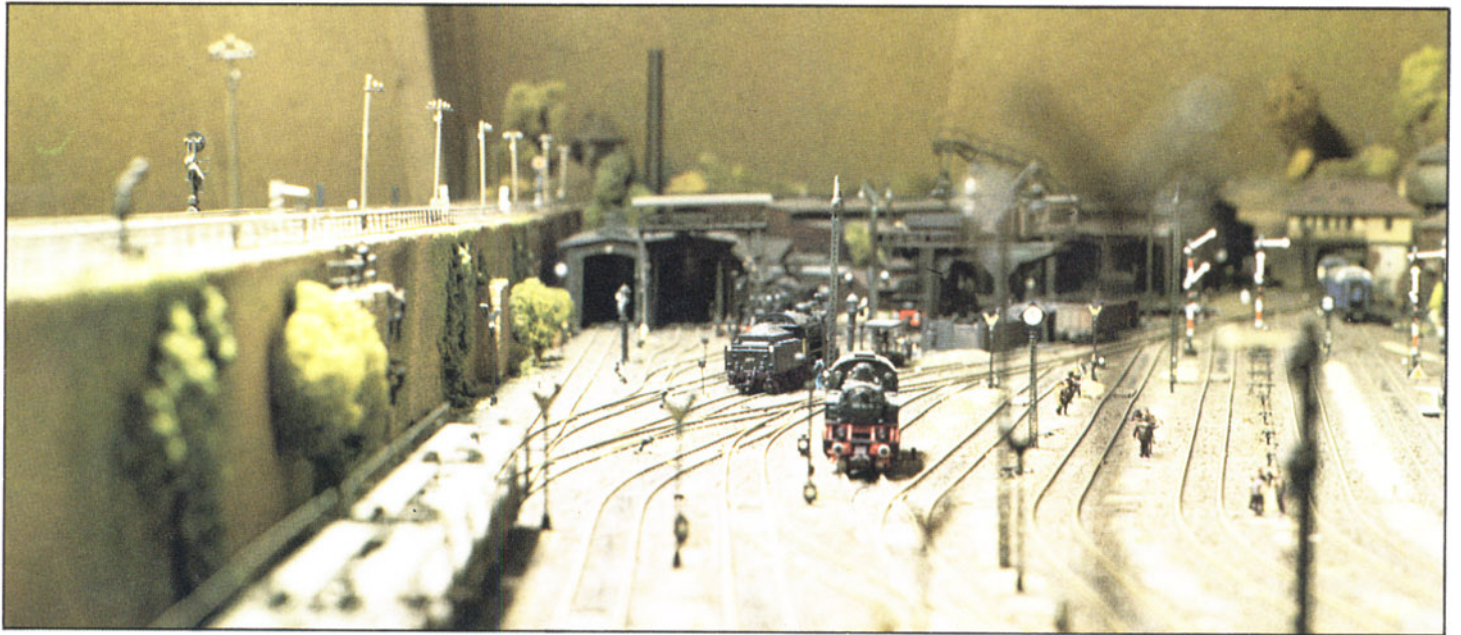




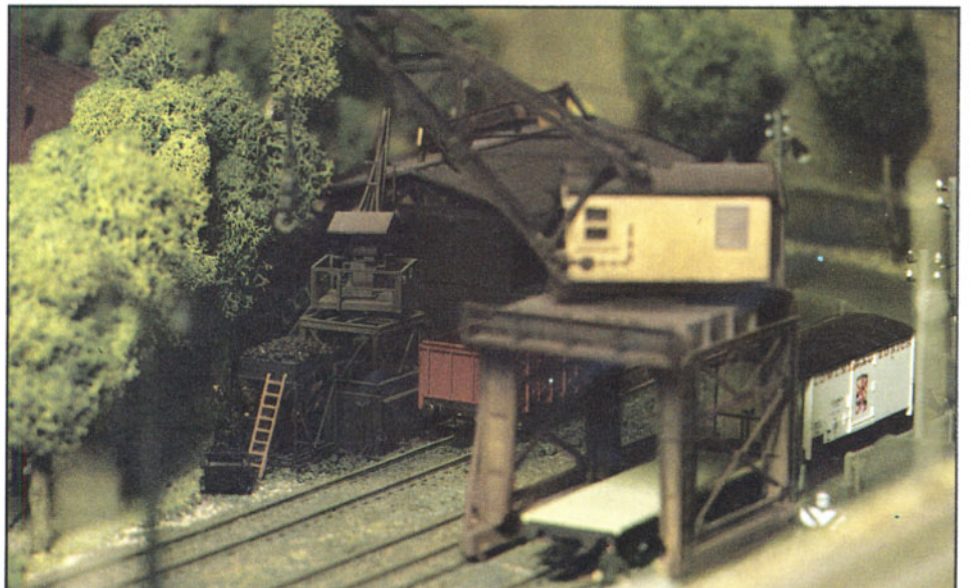
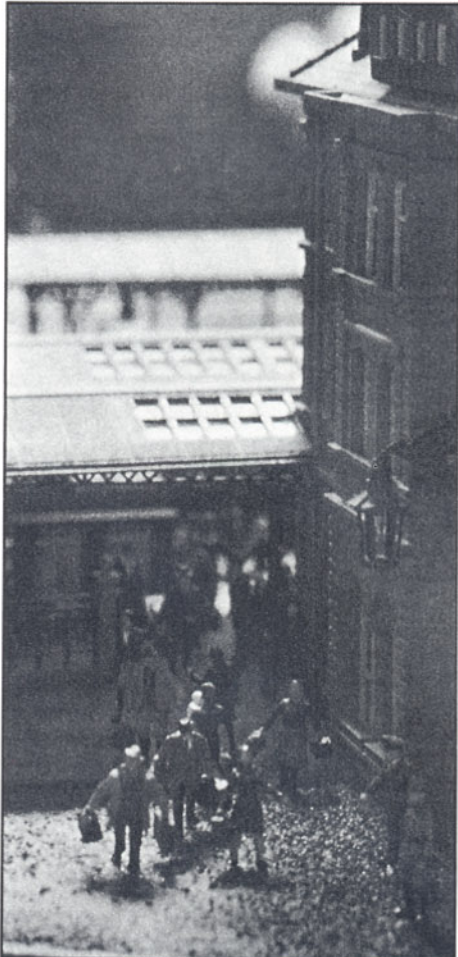
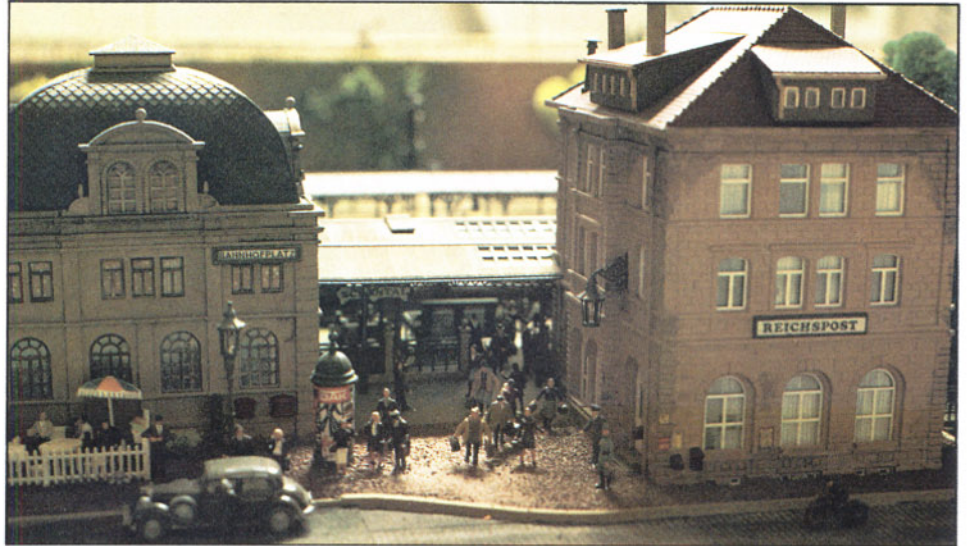
Anlage von Herr Dr. Venema

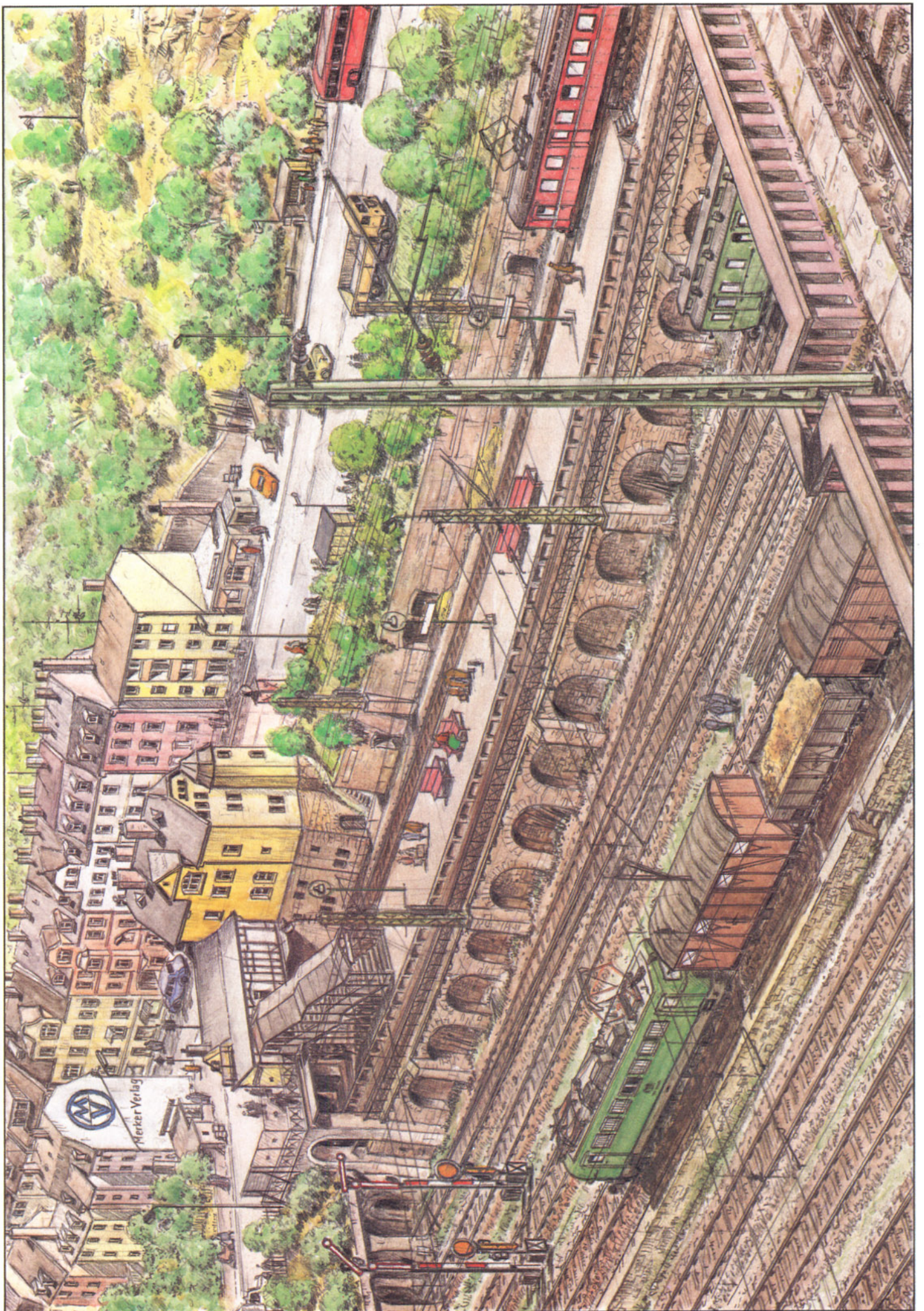
Herr Dr. Venema baut seit über sechs Jahren an seiner großen H0-Anlage. Über zwei Drittel seiner Anlage hat er bisher fertiggestellt. Er hofft, die gesamte Anlage in etwas mehr als zwei Jahren in Betrieb nehmen zu können. Mittelpunkt der Anlage ist der Bahnhof Schöntal mit einem großen Dampflok-Bahnbetriebswerk. Auch wenn „Schöntal“ einen frei erfundenen Gleisplan besitzt, orientierte sich Herr Dr. Venema beim Bau an den Richtlinien für das „große Vorbild“. Als Zeitabschnitt wählte er die Epoche II, die Reichsbahnzeit zwischen den beiden Weltkriegen. Schöntal ist eine Kleinstadt im Südwesten Deutschlands, an den westlichen Ausläufern des Schwarzwalds gelegen. Die Geschichte der Stadt im Telegrammstil:

918 läßt Bischof Korbinian im Nordwesten des heutigen Schöntals eine Burg bauen, schon bald diente die Burg auch als Zoll- und Rastplatz. Zögernd entstand südlich der Burg im Tal eine kleine Siedlung, das heutige Schöntal. Im Laufe der Zeit entwickelte sich Schöntal zu einem Marktplatz für die im Umkreis lebenden Bauern. Zur gleichen Zeit etwa gründeten Franziskaner-Mönche 1285 im Tal auch ein Kloster. 1306 wurden Schöntal die Stadtrechte verliehen. Wegen der ungünstigen topographischen Lage – Schöntal ist umgeben von vielen bewaldeten Hügeln – und der daraus resultierenden schlechten Verkehrsanbindung an die großen Handelsstraßen verlor Schöntal im Laufe der Zeit jedoch an Bedeutung. Erst im 16. Jahrhundert nahm die Stadt wieder Aufschwung. 1532 begann man mit dem Bau einer neuen Stadtmauer, die das Kloster in die Stadtbefestigung einbezog.



Ende des 18. Jahrhunderts wurde ein großer Teil Schöntals durch die Franzosen zerstört, außer der Stadtmauer auch das Kloster, das Rathaus und viele Wohnhäuser. Im 19. Jahrhundert wurde Schöntal wegen seines Heilwassers überall bekannt und nahm als Kurort großen Aufschwung. Schon 1868 erhielt der Kurort einen Eisenbahnanschluß. Im Laufe der Zeit entwickelte sich der Bahnhof Schöntal, unweit des Länderdreiecks Frankreich, Schweiz und Deutschland gelegen, zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt. Für Lokomotiven aus Frankreich und der Schweiz wurde das Bw Schöntal Wende-Bw. So sind Züge und Kurswagen aus vielen europäischen Ländern im Bahnhof Schöntal zu beobachten.





Kleiner Vorortbahnhof mit Mittelbahnsteig

Der Haltepunkt Koblenz-Moselweiß verfügt auch heute noch über sein äußerst attraktives Empfangsgebäude. Sein Bau steht im Hang eines Geländeeinschnittes, eine teilumbaute Brücke führt zur gegenüberliegenden Seite. Den zwischen den Streckengleisen angelegten Bahnsteig erreicht der Fahrgast über einen Niedergang. Von Lage und architektonischer Wirkung des Baues angesprochen, stand für mich von vornherein fest, dieses Gebäude irgendwie in meine im Bau befindliche Anlage einzufügen. Zugegeben, hier hilft nur der reine Selbstbau, und der gestaltet sich aufgrund der Vielfältigkeit des Hauses recht aufwendig und langwierig. Das Bauwerk dürfte aber ganz sicher viele Modelleisenbahnfreunde ansprechen, weil es zusammen mit seiner Überführungsanlage so recht die alte Eisenbahnatmosphäre verkörpert. Leider mußte ich bei der Erstellung des Modells gewisse bauliche Zugeständnisse machen. So

wurden beispielsweise die Außenfronten spiegelverkehrt zusammengefügt, um die interessantesten Formen später für den Betrachter besser in Szene setzen zu können. Ferner mußte der Einbau des Modells auf der gegenüberliegenden Geländeseite vorgesehen werden. Die bedachte Überführung steht auch nicht mehr frei, sondern liegt mit der parallellaufenden Straße gleichauf, Fahrgäste erreichen über den Niedergang also direkt ihre Zugverbindungen. Die Bahnhofsanlage kaschiert zwei Tunneleinfahrten, die „so getarnt“, vom kritischen Modellbahnerauge bestimmt akzeptiert werden. Geblieben ist die Lage des Stationsgebäudes im Hang. Eine kräftige Stützmauer soll das Nachrutschen des Erdreiches unterbinden. Im Gegensatz zu der sich weiter unterhalb befindenden Mauer-galerie, wurde die obere in ihrer Gestaltung betont einförmig gehalten. Auf das Einfügen weiterer Mauernischen ist bewußt verzichtet

worden, es wäre einfach des Guten zuviel gewesen. Von großem Vorteil ist auch, daß die Bahnsteiglänge des Modells betont kurz gehalten werden kann. Über vorbildgerechte Bahnsteiglängen verfügen die wenigsten Modelleisenbahner, da zu ihrer Verwirklichung viel wertvoller Platz verloren geht. Der Bahnsteig liegt in einer Gleiskrümmung und entspricht seiner Aufgabe gemäß den verhältnismäßig kurzen Zuglängen des Vorortverkehrs. Die auseinandergezogenen Streckengleise vereinigen sich im rechten Teil des Bildes wieder auf ihren richtigen Abstandswert. Dem neuen farbenfreundlichen Trend der DB entsprechend, wurde nach der Elektrifizierung der Strecke auch das Modell farblich den benachbarten „Dienstgebäuden“ angeglichen. Ein paar großflächig angelegte Blumen-dekorationen im Bahnhofsbereich dürften die Szene noch freundlicher gestalten. **Ba.**

Sonderjournal „100 Jahre Arlbergbahn“

Die neue Sonderausgabe erscheint im August (ab 20. 8. 1984)

Das 100jährige Jubiläum dieser großartigen und faszinierenden Alpenbahn ist, zwei Jahre nach dem Gotthard-Jubiläum, Anlaß für unsere neueste Sonderausgabe. Es wird das umfangreichste Sonderjournal sein, das bisher im Hermann Merker Verlag erschienen ist. Mit rund 160 Abbildungen, davon etwa 50 in Farbe, bietet es eine Fülle von bisher unveröffentlichten Bildraritäten.

Ein echter Leckerbissen sind die Fotos aus der Dampflokzeit; von der Eröffnung 1884 bis Mitte der 20er Jahre unseres Jahrhunderts.

Sehr umfassend wird aber auch die Elektrifizierung in den 20er Jahren und der Betrieb bis zur Gegenwart bildlich dargestellt. Die Ausgabe mit knapp 110 Seiten kostet DM 15,80 bzw. öS 120,-.

Hermann Merker Verlag, Rudolf-Diesel-Ring 5, D-8080 Fürstenfeldbruck



bauteile neu 1984

Fragen Sie Ihren Fachhändler!

Bauteilekatalog + Neuheitenblätter gegen 2,50 DM in Briefmarken

Gesamtkatalog gegen 7,50 DM in Briefmarken oder gegen Überweisung auf unser Postscheckkonto Nr. 4249 18-209 Postscheckamt Hamburg

WEINERT MODELLBAU
Postfach 10 04 47 · Graf-Moltke-Str. 18
2800 Bremen 1

Kalender „Eisenbahn und Landschaft“ 1985

Der große und preiswerte Farbkalender aus unserem Verlag ist soeben erschienen. Sie erhalten ihn bei Ihrem Händler oder gegen Vorauszahlung von DM 9,80 + DM 3,- Porto/Verpackung direkt beim Verlag.

Achtung!

Abonnenten die das Sonderjournal direkt beim Verlag beziehen, erhalten den Kalender o. Mehrkosten (kein Porto) zusammen m. d. Sonderausgabe „100 Jahre Arlbergbahn“ 14 Tage zur Ansicht.

Wenn wir Ihnen den Kalender nicht zur Ansicht zusenden sollen, bitten wir Sie der Einfachheit halber die untere blaue Ecke auf eine Postkarte zu kleben und an uns einzusenden.



Hermann Merker Verlag, Rudolf-Diesel-Ring 5, D-8080 Fürstenfeldbruck



* bitte keinen Kalender
zusenden
* Absender auf Postkarte
nicht vergessen

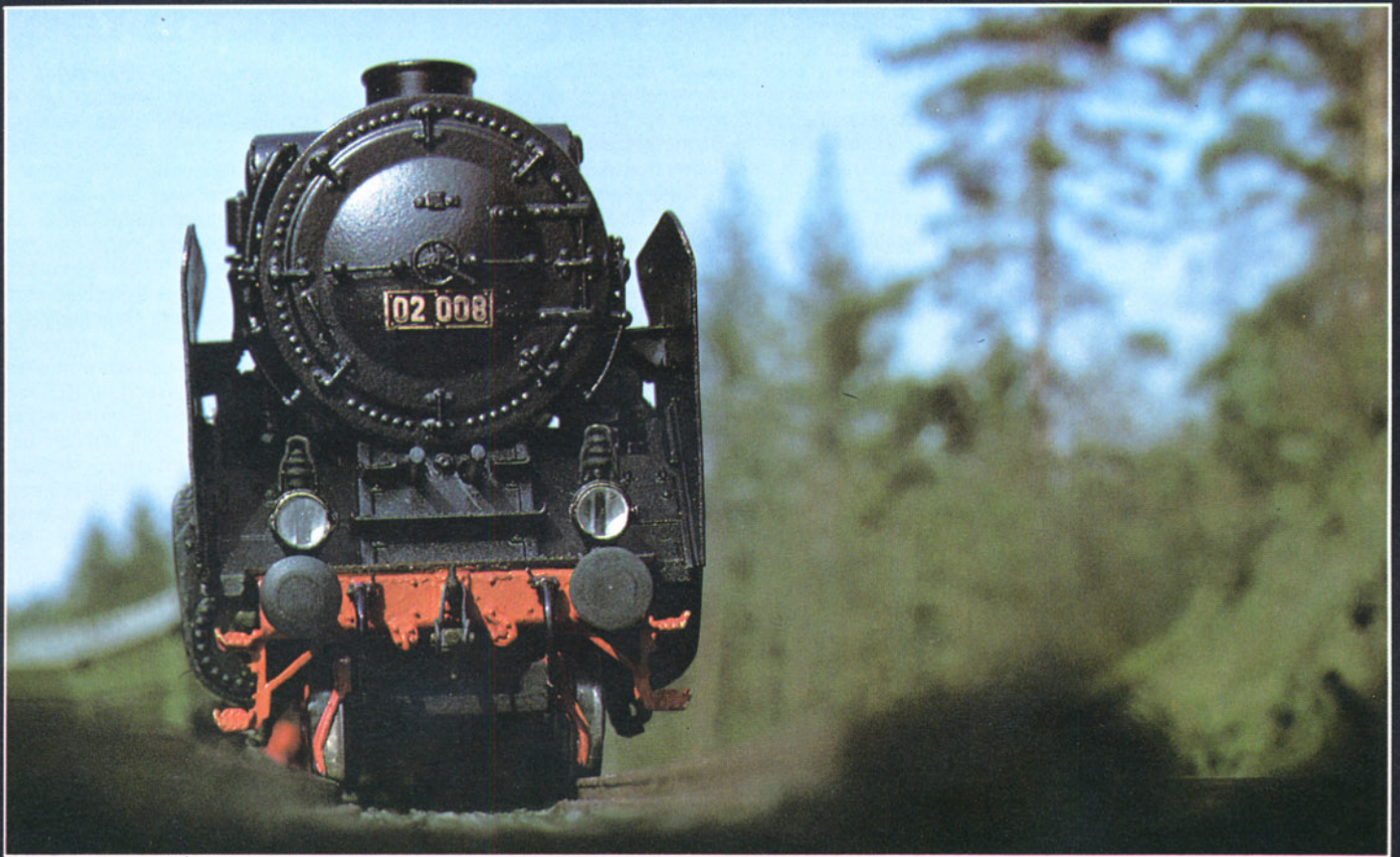


Bild 1: Domäne vierzylinderiger Schnellzuglokomotiven war zu Beginn der 30er Jahre die „Schiefe Ebene“. Offenbar sind die Originallaternen der Hofer 02 008 Souvenirjägern zum Opfer gefallen: Die Lok trägt auf unserem Bild bayerische Loklampen.

1930 - Gruppenverwaltung Bayern im Modell

Obschon man nun bereits das Jahr 1930 schreibt, zieht es unsere drei bekannten Fotografen aus Norddeutschland immer

wieder einmal über die Mainlinie nach Süden. Aus den jungen Burschen von einst sind inzwischen gestandene Mannsbilder

und Familienväter geworden. Sicher wird es nicht mehr lange dauern, bis der eine oder andere Filius an einer der Fotoreisen

Bild 2: Mit vereinten Kräften ziehen 02 008 und 19 017 einen beschleunigten Personenzug durch ein romantisches Flußtal in der Oberpfalz. Modelle: M+F Ltd. (BR 19), Werner Braun (Eigenbau-02).



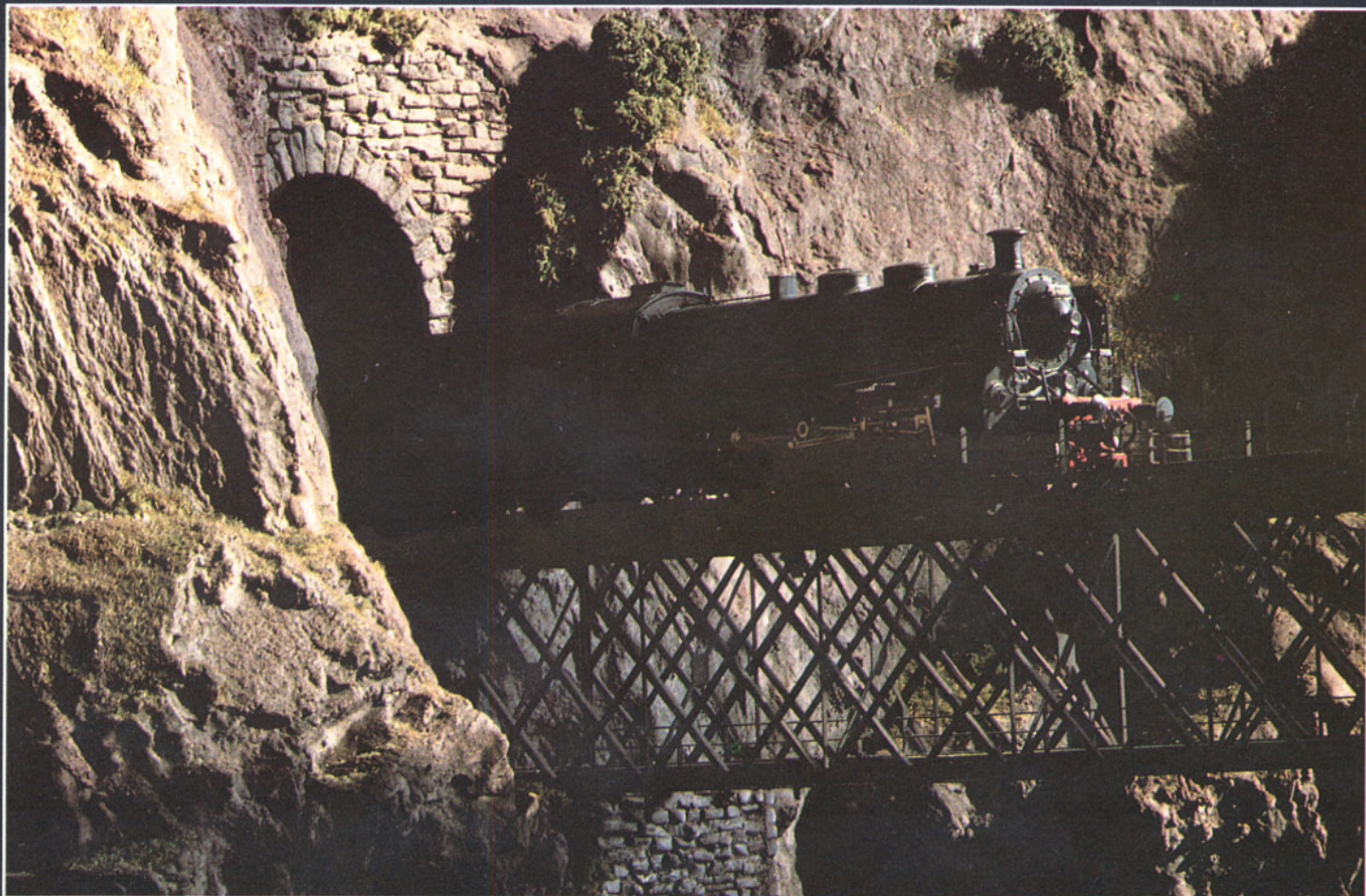


Bild 3: Eine Kleinrädige S 3/6 unterwegs in wildromantischer Jura-Landschaft. Die Lok ist mit Hilfe von M+F-Zurüsteinen aus einer Märklin-Maschine gebaut worden. Die sagenhaft filigrane Eisengitterbrücke wurde mit einem Bausatz von Brawa erstellt.

teilnimmt. An Sonn- und Feiertagen und auf ihren Dienstreisen fotografieren unsere drei Lokportraitisten natürlich in Norddeutschland. Aber zur mittlerweile – im

Gegensatz zu den Jahren um 1910 – wesentlich länger gewordenen Urlaubszeit zieht es sie immer wieder, mit weiträumigen Abstechern, in die Umgebung von Al-

tendorf. Dabei bekamen sie auch diesmal wieder einige bis dahin für sie unbekannte Lokomotivgesichter vor die Kameralinsen. Aber auch so manch alte Bekann-

Bild 4: In voller Fahrt passiert der „Sachsenstolz“ eine Blockstelle (Faller) mit bayerischem Läutewerk (Handarbeit). Modell: M+F Ltd.





Bild 5: In Doppelbespannung donnern zwei „langhaxige“ S 3/6 über die Altendorfer Rampe. Modelle: Liliput.

te hatte durch die Weiterentwicklung der Technik ihr Aussehen verändert. So waren einigen S 3/6 Windleitbleche verpaßt worden und etliche Hauptbahnmaschinen wurden schon mit elektrischer Beleuchtung ausgerüstet. Kein Wunder, wenn die Drei hauptsächlich Schnellzug-Lokomotiv-Portraits als zentrales Thema ihres diesjährigen Urlaubs wählten. Der Schneider Schorsch hatte wie immer

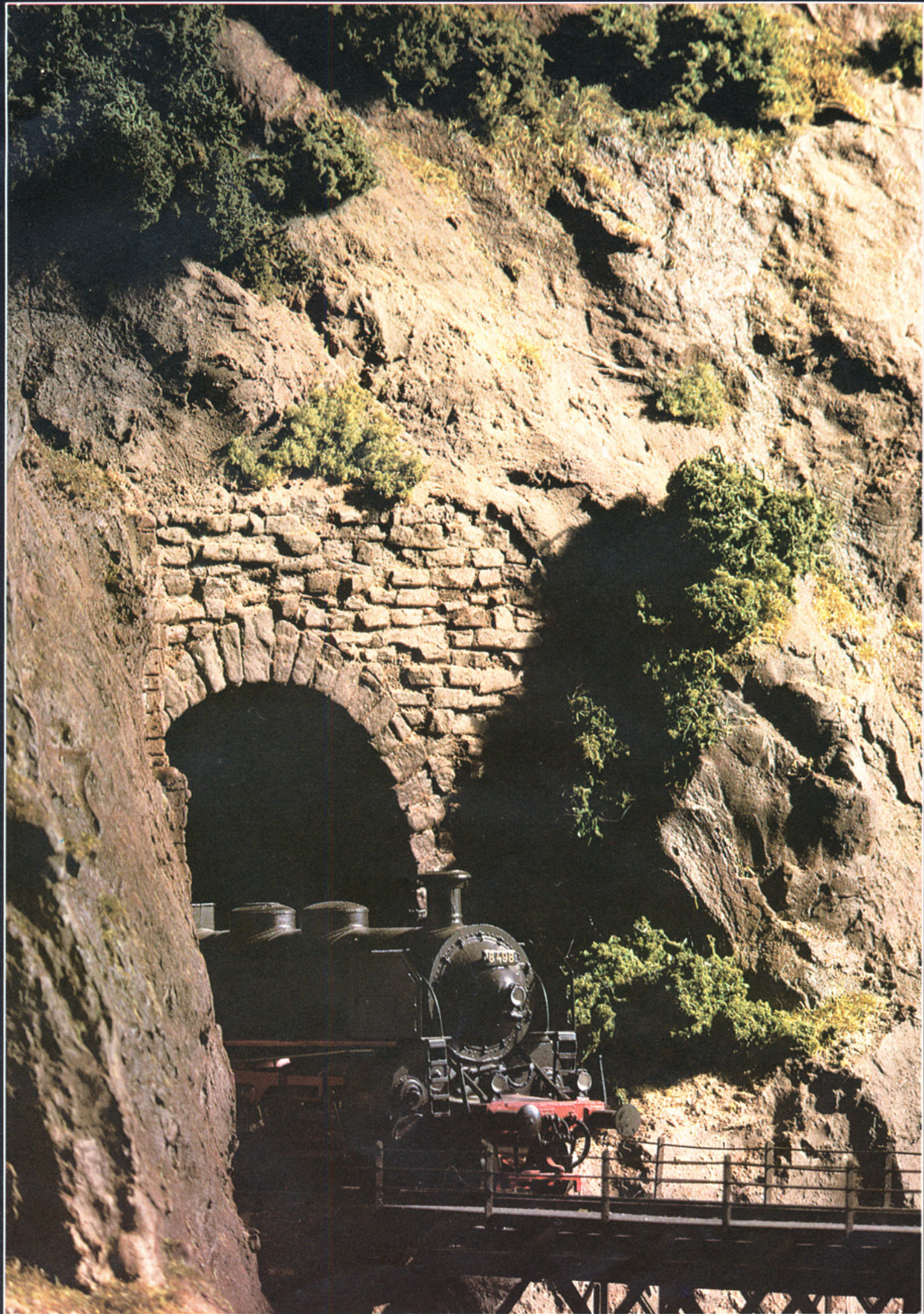
recht behalten: „Fahrt doch einmal rüber an die 'Schiefe Ebene'“, riet er seinen Freunden gleich am ersten Urlaubsabend, „da könnt ihr was erleben“. Als die drei, ihre Stative geschultert, vom Bahnhof Marktschorgast hinunter zur berühmten S-Kurve pilgerten, hatten sie sich das Erlebnis allerdings ein wenig anders vorgestellt. Unbarmherzig brannte die Mittagssonne auf den schmalen Seitenweg entlang des Bahn-

damms und ließ die Luft über den Gleisen flimmern. Gut 35 Grad im Schatten mag es gehabt haben. Die schmalen Seitenwege der Vermauerung wollten sie nicht unbedingt benutzen: Falls gerade ein Zug kommen sollte, würde es oben auf der Mauerkrone ziemlich eng werden. So blieb ihnen nichts anderes übrig, als mühsame Umwege bergauf und bergab durch den Wald zu nehmen. Hatte schon die Fahrt von Neuenmarkt-Wirs-

Bild 6: Sonntagsruhe im Bw Altendorfen: Eine bayerische G 5/5 wartet im Abendlicht auf ihren nächsten Einsatz.

Bild 7: Durch ein malerisches Tunnelportal in der Altendorfer Umgebung rollt die 18 498 (Märklin, M+F).





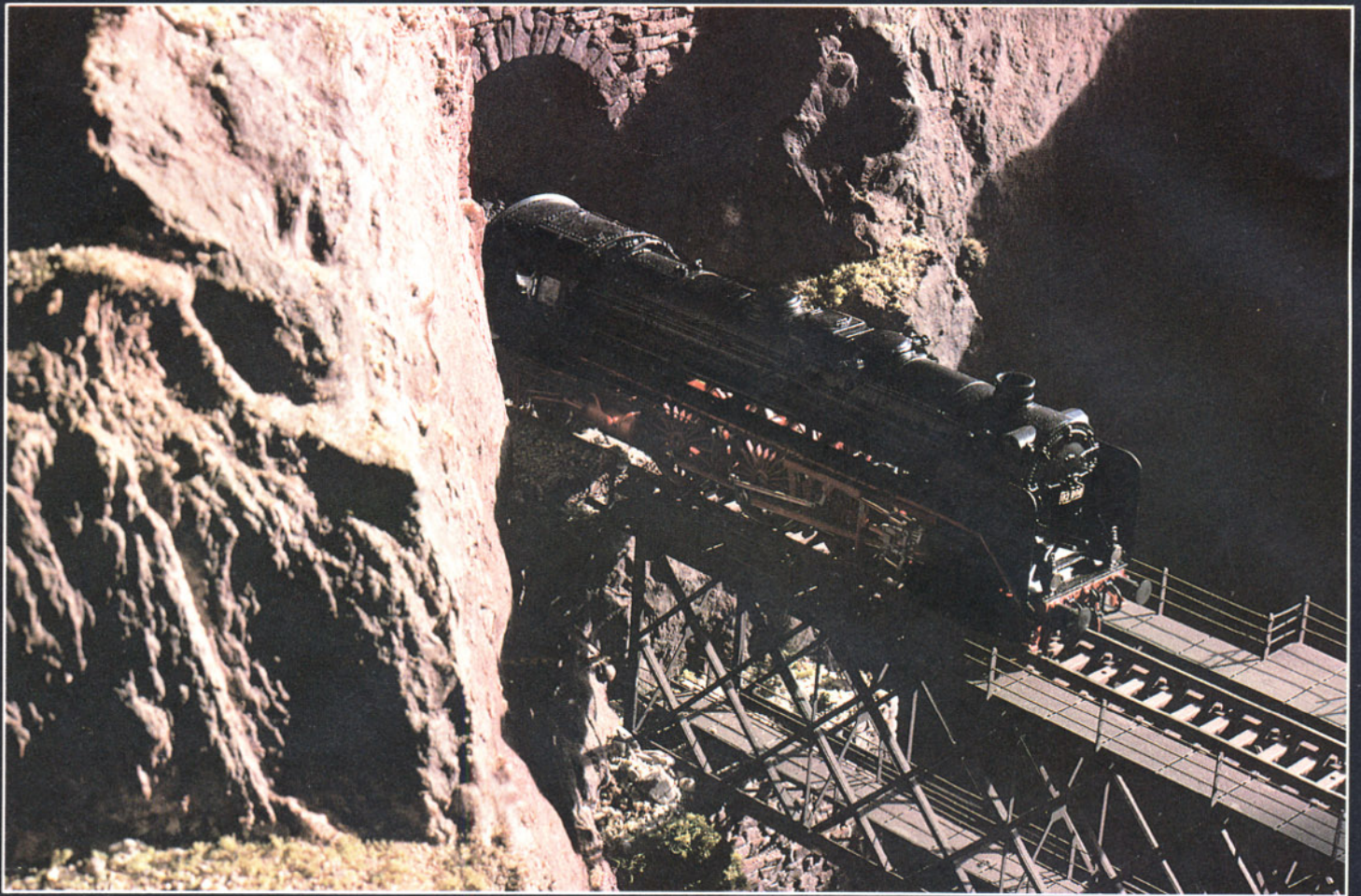


Bild 8: Sehenswertes Ergebnis eines aufwendigen Umbaus: Aus Teilen von Günther, M+F und Liliput hat Werner Braun die 02 008 auf der Basis der Roco-01 gebaut. Das Innentriebwerk ist funktionsfähig. Der Kreuzkopf eines Innenzylinders ist auf dem Bild sichtbar.

berg – über Europas älteste Steilrampe hinauf – nach Marktschorgast die hochgespannten Erwartungen nicht ganz befriedigt – die wenigen Wagen des beschleunigten Personenzuges waren von einer 19er recht kräfteschonend über die 1:40-Rampe befördert worden – so gab es nach knapp drei Kilometern Fußmarsch an der S-Kurve lange Gesich-

ter: Die Sonne strahlte geradewegs in die Objektive, bergwärts fahrende Züge wären allenfalls als Schattenriß auf der Platte erschienen. Die Aussicht auf eine derart magere Ausbeute des strapaziösen Wandertags trieb den jüngsten schließlich zu einer abenteuerlichen Verzweiflungstat. Ein paar Minuten ehe der nächste talwärts rollende Schnellzug zu erwarten

war, legte er sich zwischen die Schienen, errichtete für den Fotoapparat notdürftig eine Bettung aus Papier und Schottersteinen, befestigte einen Drahtauslöser an der Kamera und führte ihn unter dem Schienenprofil hindurch aus der Reichweite der Lokomotive. „Wenn's schon keinen Dampf gibt“, murmelte er dabei verdrossen, „dann soll es wenigstens

Bild 9: Preußische Dreizylinderloks der Gattung P 10 waren häufig vor beschleunigten Personenzügen zu sehen. (Modell: Rivarossi, Umbau: Donald Keßler, Waggons: Fleischmann).



ein besonderes Foto werden“.

Kaum war der umständliche Aufbau ausgeführt, da signalisierte schon sein vorsichtshalber am Kurveneingang postierter Kollege den herannahenden Zug. Die folgenden dreißig Sekunden bescherten dem „Junior“ eine Reihe schrecklicher Visionen: Immerhin stellte die Kamera zwischen den Schienen für ihn ein ganz beachtliches Vermögen dar. Vielleicht würde die Lok gerade an dieser Stelle einen glühenden Kohlebrocken aus dem Aschkasten verlieren, am letzten Wagen ein Kupplungsbügel lose herunterhängen oder gar ein Fahrgast just an dieser Stelle die Toilettenspülung benutzen . . . Im harmlosesten Fall könnte der Fotoapparat durch die Erschütterung des heranrollenden Zuges umfallen und der ganze Aufwand wäre umsonst gewesen. Wenigstens – tröstete er sich – würde die Lok um diese Jahreszeit keinen Schneeräumer haben.

Vor lauter Aufregung bekam der Karl nur ganz am Rande mit, daß eine Maschine den langen, aus preußischen D-Zugwagen gebildeten Zug talwärts brachte, die ihm bislang nicht vor die Linse gekommen war: Die 02008 des Bw Hof. Es sollte der einzige Treffer dieses Tages bleiben: Als nämlich der nächste Schnellzug, bespannt mit zwei „langhaxigen“ S 3/6 des Baujahres 1913 die Rampe hinabrollte, war die Sonne bereits hinter der Felsmauer verschwunden.

Zu allem Überfluß stand nun eine schwerwiegende Entscheidung an: Sollten sie die „Schiefe Ebene“ hinunter nach Neuenmarkt-Wirsberg laufen, oder den wesentlich kürzeren Weg bergwärts nach Marktschorgast wählen? Gottlob fiel ihnen eine Empfehlung ihres Altendorfer Lokführer-Freundes Schneider Schorsch ein: „Beim Kronenwirt droben“, hatte er einmal angedeutet, „gibt’s einen ausgezeichneten Frankenwein“.

Damit war die Entscheidung zugunsten des beschwerlicheren Weges nach Marktschorgast gefallen. Woher der Altendorfer Meister einer Gt 2 x 4/4 das ehrwürdige Hotel an der Marktschorgaster Hauptstraße kannte, wurde ihnen schlagartig klar, als sie ihn höchstpersönlich dort bei einem Viertel Weißwein antrafen.

„Morgen hab’ ich meinen freien Tag“, grinste er über’s ganze Gesicht, „da hab ich mir gedacht, fahrst rüber nach Schorgast und schaut, was deine Spezeln machen“. Die Reise an die Schiefe Ebene hatte für den eingefleischten Patrioten freilich noch einen anderen Grund: Seine Vorliebe für Vierzylinderlokomotiven im allgemeinen und solche bayerischer Machart im besonderen.

Während nämlich in der Altendorfer Umgebung preußische Zwei- und Dreizylindermaschinen immer mehr die Oberhand gewonnen hatten – von Einheitsloks der Baureihe 01 einmal abgesehen – war die „Schiefe Ebene“ noch immer die Domäne großrädiger Vierzylindermaschinen. S 3/6 aller denkbaren Bauformen beherrschten den Schnellzugdienst, dazwischen mühten sich vereinzelt sächsische XX HV – von der DR als BR 19⁰ eingereiht – über die Steilrampe. Auch die vierzylinderigen Einheitsloks der Baureihe 02 keuchten des öfteren aus dem Maintal hinauf nach Marktschorgast.





Bild 12: Mit einem schweren Schnellzug am Haken poltert die 01 006 über eine eiserne Flußbrücke (Modell: Roco, Umbau: Kessler; Waggons: Liliput, Märklin).

„Über die“, verriet der Schneider Schorsch seinen Freunden, „kursieren sogar bei uns in Altendorfen schlimme Gerüchte“. Die Preußen in Berlin, erzählen sich die Personale dort hinter vorgehaltener Hand, würden einen fürchterlichen „Grant“ auf den Maffei schieben, weil sie selber nie so schöne und leistungsfähige Schnellzuglokomotiven zuwege gebracht haben. Deswegen hätten sie von den zehn 02ern auch nur ganze zwei Stück bei Maffei bauen lassen, obwohl der doch die meiste Erfahrung mit Vierzylinder-Verbundlokomotiven vorweisen könne. Die Vergleichsmeßfahrten zwischen der 01 und der 02 schien auch dem Schorsch weniger eine Suche nach der besseren Bauart als eher eine Variante der preußisch-bayerischen Erbfehde.

„Da gehts net um ein paar Zylinder nauf oder runter“, grantelte er, „sondern um Politik“. Weil das Gesicht des Schneiders Schorsch im Lauf der Erzählung zusehends eine bedrohlichere Färbung einnahm, sah sich der Wirt zu vorsichtigem Eingreifen genötigt. „Was sagst, Schorsch?“, rief er hinter dem Tresen vor, „in meinem Wirtshaus werd' fei net politisiert!“ Seit ungefähr zwei Jahren hatte die zunehmende politische Radikalisierung auch nach und nach die Atmosphäre unter den Biertisch-Politikern in seinem Gasthaus geprägt – bis der Wirt eines Tages sich kurzerhand jegliche Meinungsäußerung zu diesem Thema innerhalb seiner vier Wände verbat.

„Weil's wahr is aa“, schimpfte der Schorsch zurück, dämpfte aber folgsam seinen Tonfall. Was er dann zu sagen hatte, war allerdings auch nicht für alle Ohren gedacht. „Manchmal glaub' ich sogar“, raunte er den betreten schweigenden Freunden aus Norddeutschland zu, „daß die mit der 02 absichtlich Mist gebaut haben, bloß um zu zeigen, daß sie recht haben“. Als Beweis für seine gewagte These führte er Meßfahrt-Ergebnisse an, die ihm befreundete Lokführer aus der Hofer Ge-

gend zugetragen hatten. „Wenn eine Vierzylinder-Verbundlok bei schneller Fahrt weniger leistet und mehr verbraucht wie ein Zwilling mit demselben Kessel“ – da war der Schorsch sich sicher – „muß da etwas faul sein“. Schlagartig verfiel der Schorsch in dumpfes Brüten. „Wirt“, brummte er nach einer Weile, „jetzt bringst mir noch an Schoppen und dann geh' ich in mei' Bett“. Am nächsten Tag hatte das Fotografentrio einen Abstecher über Bayreuth und Weiden in die Oberpfalz eingeplant, um dort Impressionen vom Schnellzugverkehr einzufangen. Spektakulärste Ausbeute vor der Rückfahrt nach Altendorfen war ein beschleunigter Personenzug, den 02 008 und 19 017 gemeinsam Richtung Donau brachten. Dann standen ein paar geruhensame Urlaubstage auf dem Programm. Gemeinsam wanderten sie die Altendorfer Rampe hinauf, setzten sich plaudernd an den Bahndamm und winkten dem Schneider Schorsch zu, als er seine 96er mit gewohntem Elan hinter einem schweren Schnellzug bergwärts toben ließ. Ein wenig Erholung konnte nicht schaden: Schließlich wollten sie vor der Abreise noch einen längeren Marsch hinüber ins Thüringische unternehmen, wo eine große Stahlgitterbrücke, direkt hinter einer Tunnelausfahrt plazierte, lohnende Motive versprach. Diesem Ausflug verdankte Karl – außer Blasen an den Füßen – sein bis dahin spektakulärstes Foto. Er hatte sich von den anderen getrennt und war die Strecke noch ein gutes Stück bergab gelaufen. Dort plazierte er sich samt Kamera neben dem Bahndamm, um weiter seine Studien der Lokomotiv-Frontansichten zu betreiben.

Nach einer Weile rollte ein Betriebsarbeiter mit einer kleinen Handhebeldraisine daher, bremste neben ihm ab und fragte den Karl: „Was machen's denn da?“ „Ich fotografiere Lokomotiven“, antwortete Karl höflich. Der Bahnarbeiter blieb eine Weile stumm, schaute ihn mit erstaunten Augen an und konnte

sich daraus offenbar keinen Reim machen. „Ja, und wo kommen's jetzt her?“ – „Von Altendorfen bin ich hierher gelaufen“. – „Und da müssen Sie heute noch zurück?“ Karl nickte stumm mit dem Kopf; der Gedanke an den mühsamen Rückweg beunruhigte ihn selbst schon eine ganze Weile. „Armer Irrer“, dachte wohl der Bahnarbeiter bei sich und betrachtete den abgekämpften Fotografen mit leidig. „Kommen's“, sagte er dann, „steigen's auf, ich nehm Sie mit zum nächsten Bahnhof, da können's dann mit dem Zug zurückfahren“.

Die Fahrt mit der Draisine war selbstverständlich ein äußerst aufregendes Erlebnis für den Karl. Zumal das betagte Gefährt – es stammte sicher noch aus Zeiten der königlich bayerischen Staatsbahn – im Gefälle, ohne große Anstrengung für den Mann am Handhebel, ein ganz beachtliches Tempo vorlegte. Mit solch einem Gefährt, den Fahrtwind im Gesicht, über die Schienen zu rollen, war ganz nach dem Geschmack des Fotografen.

Es saß bequem in eine Ecke der Ladefläche gelehnt und betrachtete das Gleisbauwerkzeug, das der gute Mann mit sich führte: Ein bayerischer Gleisbauhammer, eine Schotterharke, eine Schaufel und eine Spitzhacke lehnten an der Seitenwand. Dem Mann am Handhebel wurde die Fahrt offenbar gar zu hurtig: Jedenfalls drehte er die Bremsspindel ein wenig zu, um die Draisine gemächlicher talwärts rollen zu lassen. Schließlich bestand ja auch kein Grund zur Eile: Zwar hatte der Pausch mit dem Karl bestimmt zehn Minuten gedauert, doch der nächste Zug würde – der Bahnarbeiter kannte den Fahrplan in- und auswendig – frühestens in einer halben Stunde zu erwarten sein. „Lassen wir's a weng langsamer angehen“, rief er dem Karl zu. Der genoß indes die Fahrt in vollen Zügen, betrachtete mit Muße die hügelige Frankwald-Landschaft, folgte mit den Augen dem Verlauf der Gleise hinter der Draisine, sah die



Bild 13: Bayerische D VIII (Modell: Fuchs) in der Altendorfer Bahnhofseinfahrt (Wagen: Fleischmann).

Schwellen vorbeihuschen – und registrierte ganz nebenbei die winzige Lokomotive, die gut einen Kilometer entfernt, offenbar mit geschlossenem Regler, eilig talwärts rollt. Wie es halt so geht, wenn langjährige Gewohnheit Leichtsinns mit sich bringt: Der Draisinenführer hatte zwar gehört, daß der Schnellzug nach

Berlin an diesem Tag wegen des Urlaubsverkehrs einen Entlastungszug erhalten würde, den Hinweis aber gleich darauf wieder vergessen. Für ein paar Augenblicke lang, hatte der Karl an einen wüsten Tagtraum gedacht: Doch als sich die Lokomotive einwandfrei als bayerische S 3/6 erkennen ließ, sprang er auf,

rüttelte den Draisinenfahrer an den Schultern und zeigte ziemlich aufgeregt nach hinten. Noch im gleichen Moment wurde ihm schwarz vor Augen: Die Draisine war gerade in einen Tunnel gerollt, polterte für ein paar Augenblicke durch die Finsternis, kam dann nach ein paar Metern gottlob wieder ans Tageslicht –

Bild 14: Eine brenzlige Situation: Während die Draisine noch über die Brücke rollt, taucht aus dem Tunnelportal bereits eine S 3/6, die Zuglok des Entlastungsschnellzuges auf. Im Moment gibt es keine Möglichkeit, das Gleis zu räumen.



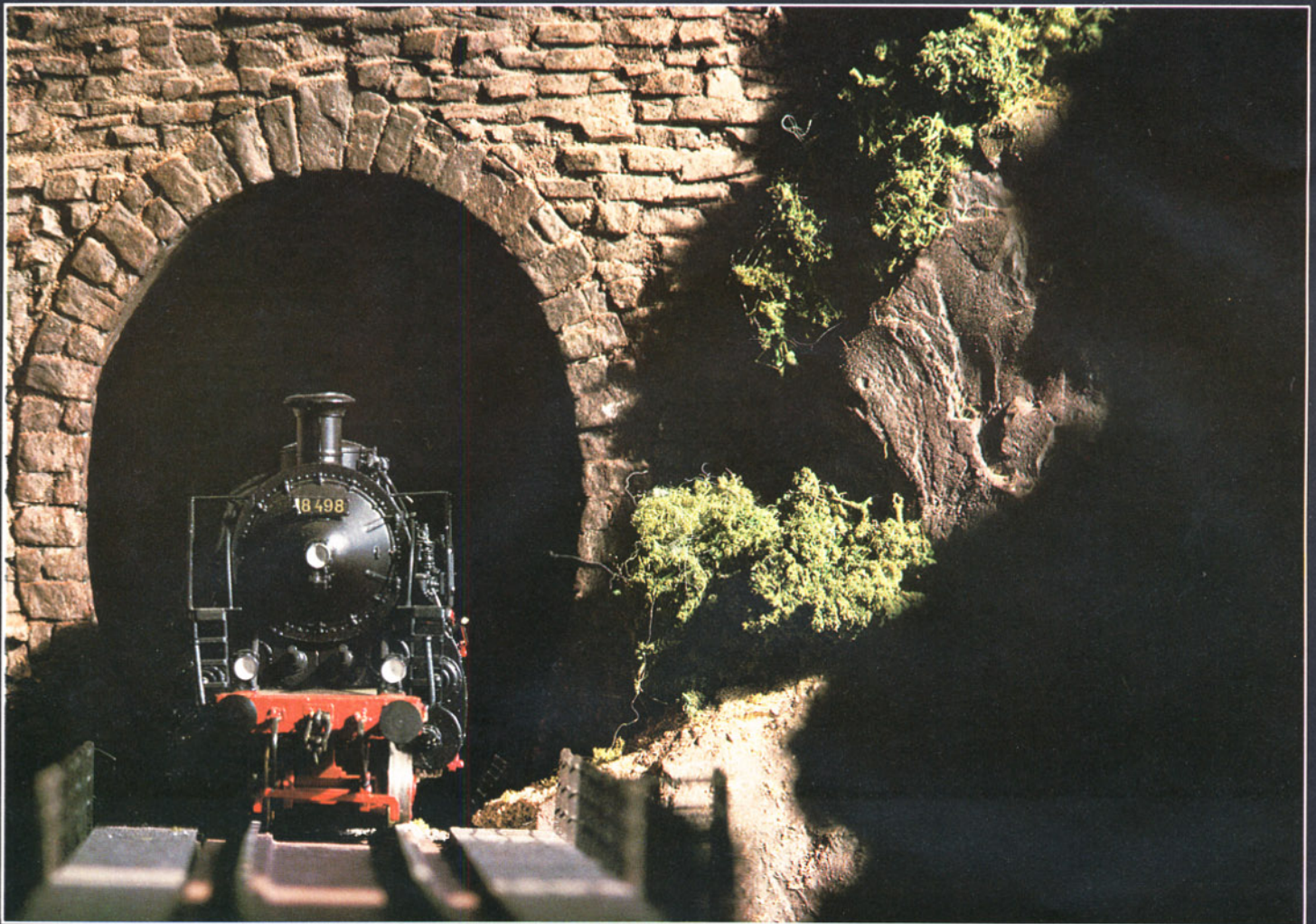


Bild 15: Das ist die kritische Situation! Die S 3/6 rollt gerade aus dem Tunnel und die Draisine ist noch immer auf dem Gleis. Noch in letzter Sekunde vor dem Abspringen konnte der Fotograf diese Aufnahme schießen.

und rumpelte geradewegs über eine Brücke. Der kürzeste Fluchtweg – die Draisine einfach aus dem Gleis zu werfen – war damit verbaut. Im selben Augenblick hallte der markerschütternde Pfiff der S 3/6 aus dem Tunnel, kreischten die Bremsen des Zuges. Da gingen dem Karl vollends die Nerven durch: Er riß die Kamera ans Auge, visierte das Tunnelportal an und just in dem Moment, als die S 3/6 aus dem Tunnel kam, drückte er

auf den Auslöser. Dem Draisinenführer blieb freilich keine Zeit mehr, sich an den Kopf zu greifen: Er bremste sofort hinter der Brücke das Gefährt ab, brüllte: „Runter!“ – und Augenblicke später lag das Gefährt auf dem Rücken neben dem Gleis. Dann rollte die S 3/6 – höchstens noch 30 km/h schnell – vorbei. Den Kraftausdruck des Lokführers, der furchterregend weit aus dem Seitenfenster lehnte und zornig die geballte Faust

schwang, hat der Karl eine ganze Weile nicht vergessen.

Zum einen nämlich war er mit solcher Deutlichkeit ausgesprochen, daß ihn vermutlich selbst die Fahrgäste im dritten Wagen hinter der Lok noch mitbekommen haben mußten, zum anderen zählte er zu jener Kategorie, die dem Karl in jungen Jahren mindestens eine Woche Stubenarrest eingebracht hätte . . .

Text und Fotos: Willy Kosak

100 Jahre Arlbergbahn — Sonderjournal

erscheint in der zweiten Augushälfte — siehe Anzeige Seite 67!

RHEINBERGER LGB GROSSBAHN-CENTER

Passendes Zubehör. Komplette Serienprogramme am Lager über 50 Sondermodelle zu LGB passend

R 4208

DM 159,—



LüP 300 mm

Preisgünstige Versandbedingungen. Versand in alle Länder
Preislisten unseres Angebots 1984 gegen Rückporto DM 2,—
Ausführliche Prospekte auf Anfrage

Geschäftszeiten: Montag–Freitag 9.00 bis 17.00 Uhr durchgehend

K. RHEINBERGER, Schafhof/Sodenerstraße, D-6242 Kronberg/Ts., Tel. (0 61 73) 7 97 85

H0-Gelenk-Wasserkrän Auslieferung: JULI



Anfang Juli liefern wir den H0-Bausatz für einen Gelenk-Wasserkrän der Einheitsbauart aus. Das Modell ist vorbildgetreu an zwei Drehpunkten drehbar. – Gelenk-Wasserkräne waren zur Dampflokzeit ein unentbehrliches Requisite der Bahnbetriebswerke und zählten zur Grundausrüstung von Bahnhöfen an Hauptstrecken, wo planmäßig Wasser gefaßt werden mußte.
Bausatzpackungen:
Einzelstück 8,50 DM*, ab 01.08.84: 9,50 DM*
Viererpäck 19,50 DM*, ab 01.08.84: 24,50 DM*
*unverbindliche Preisempfehlungen

Gerd Dembnista, Klaus Bochmann

Das Bw Berlin-Lichtenberg

Die Geschichte eines Berliner Bahnbetriebswerks
Lang erwartet, jetzt endlich lieferbar!
DM 22,50; ab 01.08.84: DM 24,50

Auslieferung Anfang AUGUST:

Bausatz UNTERSUCHUNGSGRUBE

Unentbehrlich für die Ausgestaltung eines vorbildgerechten Modell-Bahnbetriebswerks und für die Standgleise der Lokomotivschuppen sind Untersuchungsgruben. Wir bieten Ihnen den Bausatz "UNTERSUCHUNGSGRUBE" in folgenden Packungen an:
Einzelstück..... 6,50 DM*
Dreierpack..... 14,75 DM*
*unverbindliche Preisempfehlung

Auslieferung SEPTEMBER:

Bausatz ENTSCHLACKUNGSANLAGE

für vier Dampflokomotiven mit ungedecktem Schlackensumpf. (Maße: 580x100x50 mm LängxBreitxTiefe). – Zur Komplettierung der Entschlackungsanlage werden vier Gelenk-Wasserkräne benötigt. Parallelgleisabstand wie bei der Bekohlungsanlage 70mm.

Bausatz..... 38,00 DM*
*unverbindliche Preisempfehlung

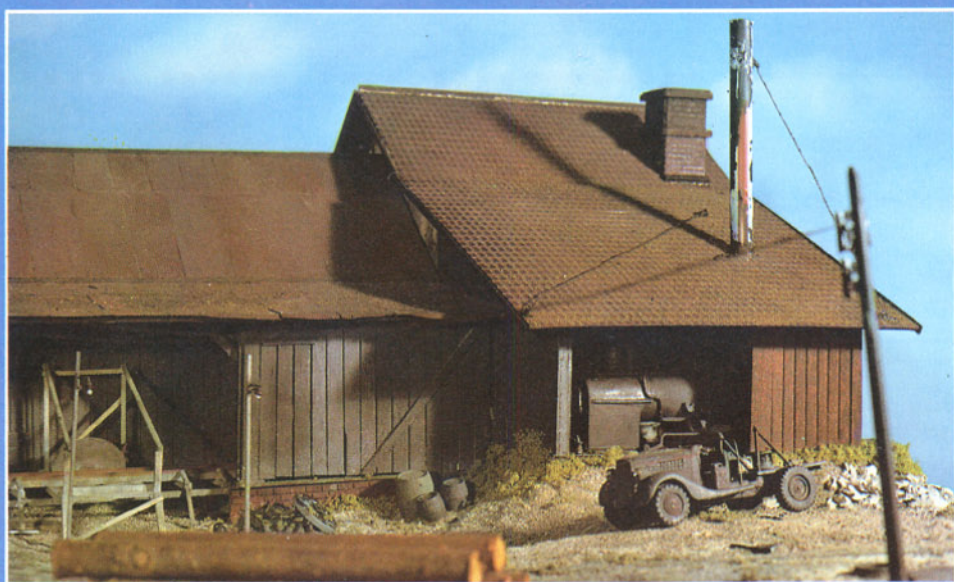
Wir setzen unser H0-Bw-Programm konsequent fort!

Mit dem vorliegenden Band ist es erstmals gelungen, die Geschichte eines Ostberliner Bahnbetriebswerks zu beschreiben. – Den Eisenbahnfreunden ist das Bw Berlin-Lichtenberg (seit 1970 dem Bw Berlin-Ostbahnhof untergeordnet) als letzter Schmalspur-Dampflok-Bw im Berliner Raum sicherlich gut bekannt, denn seit 1970 wurden hier so bekannte BRn wie die 01alt, 01.5 und 03 unterhalten. Darüberhinaus waren hier ständig Dresdner 01alt und Stralsunder 03.10 zu Gast!

Bochmann & Kochendorfer GmbH, Postfach 100 147 D-7170 SCHWÄBISCH HALL

Vorbildgetreue, feinstdetaillierte Modellbausätze für anspruchsvolle Modelleisenbahner

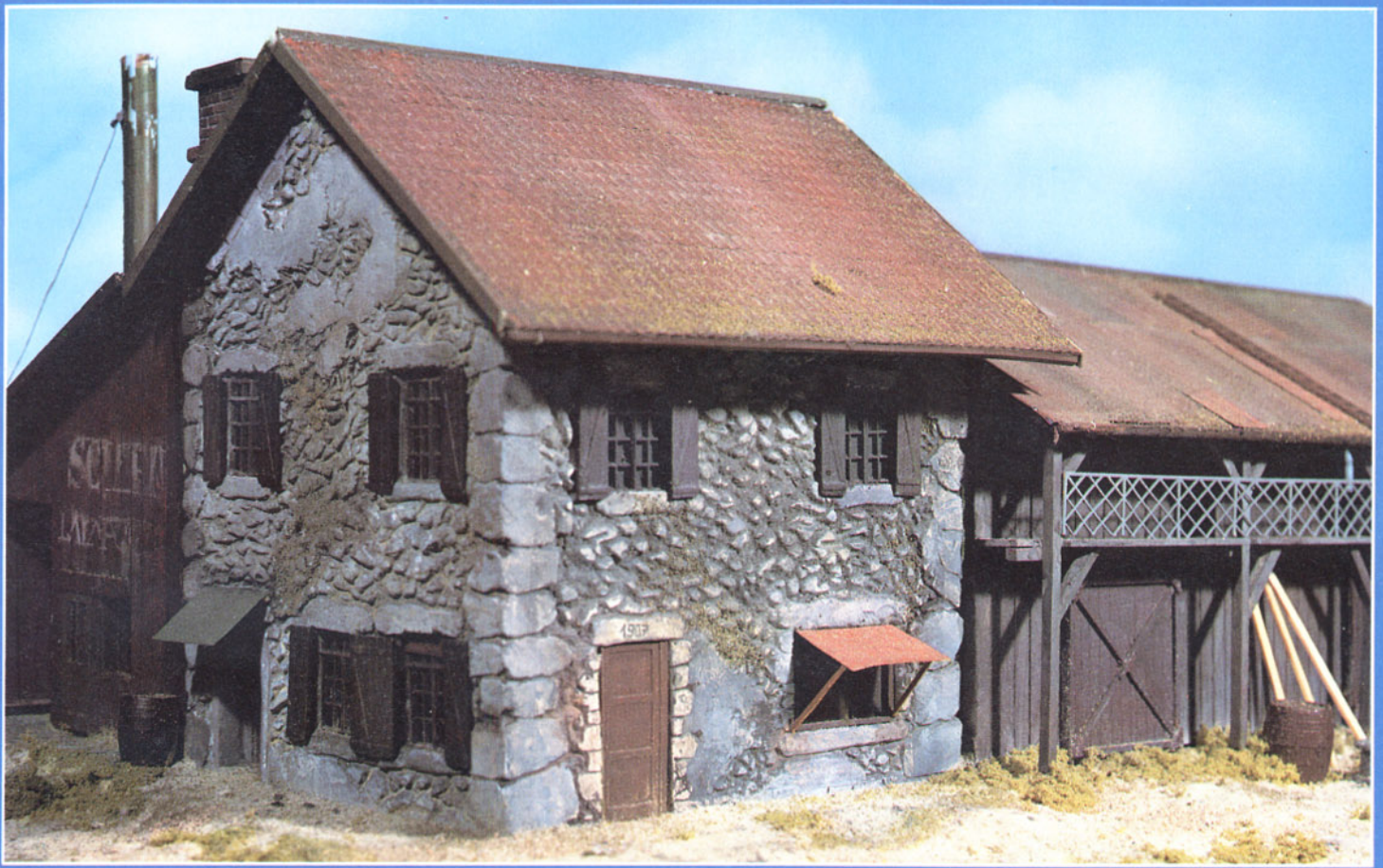
(Füllseite)



Messe - Diorama

Gerade richtig zu unseren Berichten über Dioramen, die ja nun schon über viele Journale hinweg als Serie laufen, paßt ganz ausgezeichnet ein Kleindiorama, das wir auf der Nürnberger Messe entdeckten. Die hervorragend ausgeführte Arbeit war am Messestand der Firma Fides aus Montreux, Schweiz, ausgestellt. Die Firma stellt Holzbausätze für Modellbahngebäude nach schweizerischen und deutschen Vorbildern her, aus denen sich vorbildgetreue Modelle bauen lassen. Im Journal 7/83 haben wir darüber ausführlich berichtet. Der Mittelpunkt des hier vorgestellten Dioramas ist ein aus einem Fides-Bausatz entstandenes Sägewerk. Der Erbauer des Dioramas, dessen Name man uns am Fides-Stand nicht nennen konnte oder wollte, hat mit großer Akribie die Szenerie eines stillgelegten und teilweise verfallenen Betriebes in den Modellmaßstab umgesetzt. Man beachte nur die

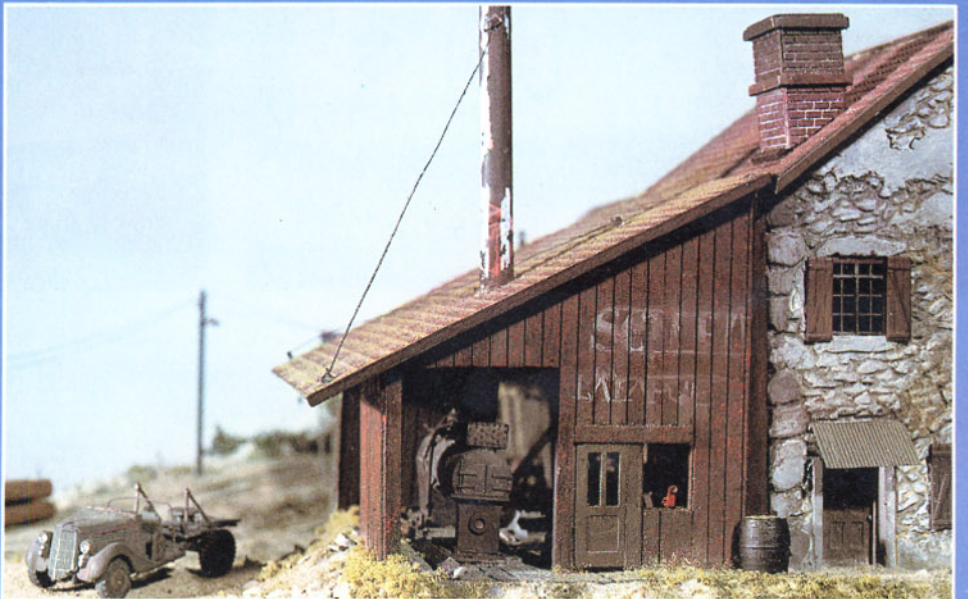




ma von Fides

zahlreichen Details, die nichts vermissen lassen, was man vom Vorbild her kennt. Zu erwähnen ist insbesondere die Inneneinrichtung des Gebäudes mit dem rostigen Dampfessel und vielen weiteren Einzelheiten, die es auf Anhieb schwer machen, die Bilder als Modellfotos zu erkennen. Am Beispiel dieses Dioramas läßt sich zeigen, daß ein gutes Auge für die Gegebenheiten des Vorbilds sowie Geduld und Genauigkeit bei der Umsetzung ins Modell Voraussetzung sind für ein Ergebnis, das alle Ansprüche an Vorbildtreue erfüllt. Die Fides-Holzmodellbausätze scheinen für solche Ansprüche gut geeignet, da sie dem Erbauer sehr viel Spielraum beim Zusammenbau lassen und so individuelle Gebäude ermöglichen. Dafür ist allerdings der Zusammenbau keine Arbeit, die sich abends so nebenbei beim Fernsehen erledigen läßt.

P. Schiebel



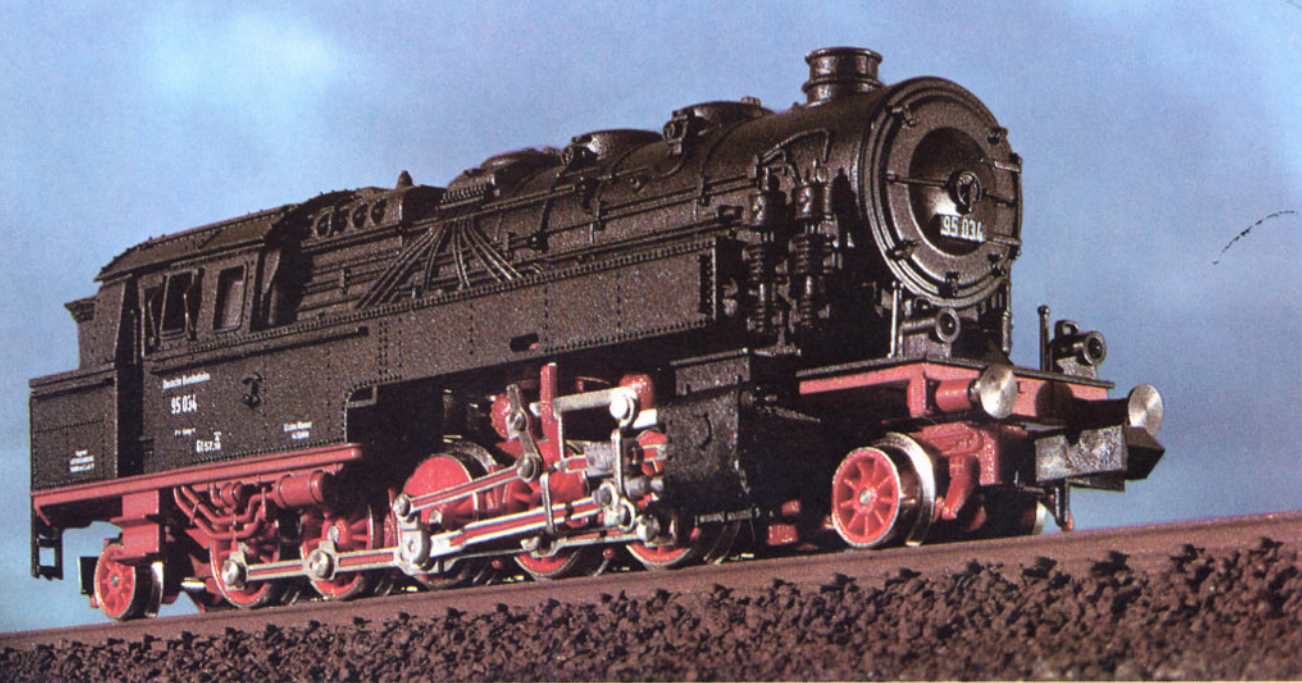


Bild 1 : Die hervorragende gelungene BR 95 von Arnold. Die Lokomotive ist fein detailliert, sehr leistungsfähig und für den geforderten Preis erhält man einen realen Gegenwert. Die Abbildung zeigt das Modell der ersten Sonderreihe. Fotos 1-3: W. Kosak

• Neuheiten-Journal •

Im Westen nichts Neues. So könnte man die Ereignisse der letzten Wochen überschreiben. Vornehme Zurückhaltung hat sich die deutsche Modellbahnindustrie seit Mitte April auferlegt, vor allem in der Baugröße H0. Trotzdem bot sich genügend Gelegenheit etwas Geld in neue Modelle zu investieren. Wieder einmal waren es die Hersteller aus dem benachbarten Ausland, die in dieser Zeit für eine Belebung des Marktes sorgten. Nach der bildschönen Baureihe 044 in DB-Ausführung mit Witte-Blechen, die wir bereits im Eisenbahn-Journal 4/84 ankündigen konnten, folgten allein bei Roco inzwischen schon wieder einige erwähnenswerte Neuentwicklungen. **HO**

Neu von Arnold

Eiliger als ihr mit 65 km/h eher bedächtiges Vorbild

hat es die Arnold-N-95er: Zur diesjährigen Messe als Neuheit angekündigt, ist die selbst im Maßstab 1:160 noch recht bullig wirkende Güterzug-Tenderlok bereits ausgeliefert.

Um es gleich vorweg zu sagen: Die Arnold'sche 95034 ist sehr gut getroffen, besticht durch reichhaltige Detaillierung, lupenreine Beschriftung, sehr feine Steuerung und verfügt über „Bärenkräfte“. Mit der 95er sind die Nürnberger N-Pioniere ihrer Linie treu geblieben, den Liebhabern der Baugröße N ausgezeichnete Modelle nach spektakulären Vorbildern als „Schmankerl“ zu servieren. Die Arnold-95er sieht freilich nicht nur gut aus: bei redaktionsinternen Probefahrten offenbarte die Maschine selbst mit herkömmlichen Fahrpluten ohne jegliche Elektronik ausgezeichnete Fahreigenschaften. Die nicht eingefahrene Lokomotive absolvierte mühelos

Kriechfahrten in Schritt-Tempo und begeisterte auf Antrieb durch enorme Zugkraft. Selbst in Baugröße H0 sind derartige Fahrqualitäten längst nicht Standard. Gelungener Gag: Die 95er weist sogar eine Führerstandsbeleuchtung auf.

Technische Daten: Kunststoff-Gehäuse, Metall-Druckgußfahrwerk, fünf Achsen angetrieben, zwei Räder mit Haftreifen ausgerüstet, Stromabnahme über 10 Räder, Gewicht rund 100 Gramm, Länge über Puffer 94,5 mm. Ein besonderer Einfall ist, daß Arnold die erste 95er-Serie mit einer Sonderbeschriftung ausgeliefert hat. Das Modell erhielt, den Gegebenheiten Anfang der fünfziger Jahre entsprechend, schon die neue Aufschrift „Deutsche Bundesbahn“. Die RBD-Anschrift „Stuttgart“ hingegen blieb aus der vormaligen Reichsbahnzeit zuerst unverändert. Wer einen solchen Sonderling wünscht, sollte (wegen des zu erwartenden Sammlerwertes) möglichst schnell seinen Fachhändler aufsuchen, da diese Beschriftung mittlerweile umgeändert wurde und dem Zustand Mitte der fünfziger Jahre entspricht. Sie heißt nun „Deutsche Bundesbahn BD Nürnberg Bw Aschaffenburg“. Diese Aufschrift trug die 95034 bis zu ihrer z-Stellung am 18. 10. 1957. Ausgemustert wurde die Maschine am 25. 4. 1958. Nähere Angaben zu dieser Baureihe sind dem Son-



Bild 2: Die Brauerei Arnold gibt es wirklich. Diese G-10-Beschriftung des neuen Arnold-Modells ist also kein Werbegag.

Bild 3: Drei weitere neue Güterwagen von Arnold.



Bild 4: Mittlerweile ist von Märklin die Jubiläumsgarnitur der würt. T 5 in Länderbahnausführung mit der patinierten Württemberger Zuggarnitur an den Fachhandel ausgeliefert.

Foto: Märklin



derjournal über die BR 95 von M. Weisbrod/H. Obermayer aus dem H. Merker Verlag, sowie dem EK Buch „Die BR 95“ von Jansen/Lauber/Melcher/Wenzel zu entnehmen. Als weitere Neuheiten wurden von Arnold Güterwagen ausgeliefert.

Wie der Zufall so spielt: Gibt es doch tatsächlich in der fränkischen Stadt Lauf an der Pegnitz eine Brauerei mit dem Namen Arnold. Kein Wunder, wenn der gleichnamige N-Bahn-Hersteller im benachbarten Nürnberg die Gelegenheit wahrnahm, um einen G-10-Güterwagen mit dem Signet der seit 1864 bestehenden Brauerei zu bedrucken. Dabei wurde keine Mühe gescheut: Der G-10 – auch in der Version der „König“-Brauerei Duisburg – ist mit sechs verschiedenen Farben bedruckt. Die gleiche Prozedur mußte der „goldige“ Kühlwagen des Typs „Ichqrs“ mit der Aufschrift „Hannen Alt“ über sich ergehen lassen. Weitere Neuheiten aus Nürnberg: Kühlwagen „Ichqrs“ in der „Apollinaris“-Variante sowie ein Transportcontainer-Flachwagen der DB mit 40-Fuß-Container der Firma „Hapag-Lloyd“. Gleichzeitig wurde die bayerische Gt 2 x 4/4 in der ersten Bauausführung mit ockerfarbenem Lackieranstrich ausgeliefert.

W. Kosak

Neu von Märklin

Im Monat Juli gelangt das zweite Neuheitenpaket von Märklin zur Auslieferung an den Fachhandel. Nach der uns gerade noch kurz vor Redaktionsschluß zugegangenen Pressemeldung des Herstellers befinden sich darunter auch drei ehemalige Sonderserien mit Zertifikaten zum Jubiläum 1984. Dies sind der Güterzug der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen mit der Tenderlok T 5, Nr. 1205, und mit 5 Güterwagen württembergischer Firmen, ein Güterzug mit der Elektrolok E 6304 und 3 Behältertragwagen, hinzu kommt noch die Wiederauflage der Baureihe 44 in der Übergangs-Kriegsausführung mit der Betriebsnummer 44 481. In der Baugröße H0 erscheint die Re 4/4 IV der SBB nun auch in der Hamo-Version. Groß ist die Zahl neuer Modelle in der Baugröße Z, vor allem im US-Sortiment. Besondere Beachtung verdient die Nachbildung der Baureihe 050 der DB. Bildberichte folgen im Eisenbahn-Journal 6/1984.

HO

Neu von Günther

Kleinserienspezialist Günther in Veringenstadt lieferte nun den schon länger angekündigten Steifrahmentender K 4 T 30 für die Baureihen 42 und 52 aus. Der Bausatz wird motorisiert und unmotorisiert angeboten. Durch eine dem Bausatz beiliegende geänderte Frontpartie läßt sich auch ein Modell des Tenders 4 T 30 herstellen, der beim Vorbild mit Loks der Baureihe 50 gekuppelt war. Der Bausatz ist überwiegend aus paßgenauen Weißmetall-Gußteilen gefertigt, die den Zusammenbau problemlos gestalten. Eine Reihe von Messing-Feingußteilen sorgt für vorbildgetreue Detaillierung.

Der motorisierte Bausatz enthält ein lauffertig vormontiertes Fahrwerk mit kräftigem Motor mit Schwungmasse, der alle vier Achsen antreibt. Die Laufeigenschaften sind dementsprechend gut und die Zugkraft allen Anforderungen genügend.

P. Schiebel

Neu von Liliput

Bereits vor längerer Zeit schuf Liliput in der Baugröße H0 ein zweiachsiges Dienstfahrzeug nach dem Vorbild des OBW 10 von Plasser u. Theurer, das aber nur über einen Einachs Antrieb verfügte. In einer Neuauflage erschien das Modell jetzt mit geänderter Antriebskonzeption. Der Motor fand nun seinen Platz auf der Pritsche, getarnt durch eine „gewichtige“ Schotterladung. Über ein Stirnradgetriebe und eine durchgehende Welle mit zwei Schnecken werden jetzt beide Achsen angetrieben.

HO

Neu von Roco

Von vielen Modelleisenbahnern bereits mit Ungeduld erwartet wurde die schwere Güterzuglokomotive Baureihe 150 der DB in der Nenngröße H0, die

Bild 9: Nach der grünen und roten Ausführung der schweren österreichischen Elektrolok der Reihe 1110 erschien bei Roco in der Baugröße H0 jetzt auch die Variante 1110.500 mit den Lüfteraufsätzen auf dem Dach.

Fotos 6-9: Obermayer

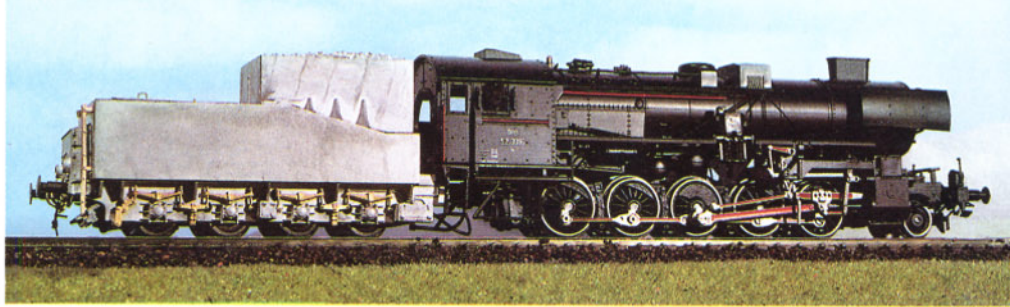


Bild 5: Der neue Steifrahmentender von Günther ist eine echte Bereicherung. Hier wurde eine Liliput-Lokomotive damit ausgerüstet.
Foto: P. Schiebel



Bild 6: Das Dienstfahrzeug OBW 10 in der Baugröße H0 wird von Liliput nun mit einem neu konzipierten Zweiachs Antrieb gefertigt.

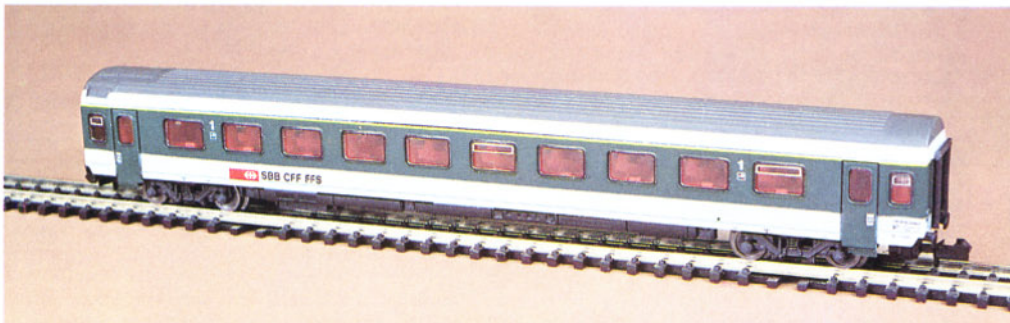


Bild 7: Nach dem Modell der neuen Re 4/4 IV der SBB, das Roco kürzlich auch in der Baugröße N herausbrachte, erschien jetzt der dazu passende Schnellzugwagen 1. Klasse in der neuen Einheitsausführung.

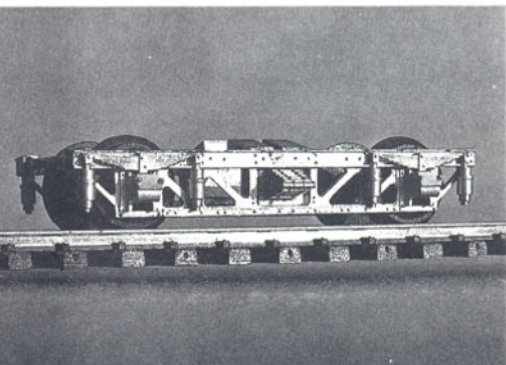
Bild 8: In dieser Farbgebung und Beschriftung werden die ehemaligen Aussichtswagen des „Rheingold“ nun von der Mittelthurgaubahn nicht nur in der Schweiz, sondern auch in der Bundesrepublik eingesetzt.





◀ Bild 10 und 11: Neue Drehgestelle, sowie eine vorbildliche und komplette Reichsbahnbeschriftung, liefert seit kurzem der bekannte Beschriftungslieferant Gaßner aus.

Fotos: W. Kosak



wir an anderer Stelle dieser Ausgabe zeigen. In demselben technischen Aufbau und ebenfalls im Baumaßstab von 1:87 erschien die sechsachsige Elektrolok 1110.500 der ÖBB. Jene Fahrzeuge verkehren beim Vorbild im Schnell- und Güterzugdienst auf den Gebirgsstrecken im westlichen Österreich. Besondere Baumerkmale sind die hohen Lüfteraufsätze für die elektrische Widerstandsbremse und die neuen Einholm-Dachstromabnehmer. In dem neuen ÖBB-Paket sind auch noch ein vierachsiger Tieflader mit einsteckbaren Rungen in der Baugröße H0 und drei zweiachsige Güterwagen in der N-Größe mit der Beschriftung und Farbgebung der ÖBB enthalten.

Ein SBB-Paket bringt den H0-Freunden einen vorzüglich gestalteten „langen“ Liegewagen 2. Klasse, passend zu den unverkürzten Eurofima-Reisezugwagen. Ein Wiedersehen gibt es auch mit dem „Rheingold-Domcar“, der nach dem mißglückten Apfelfeuer-Intermezzo nun als Aussichtswagen der Mittelthurgaubahn zur Verfügung steht. Beim Vorbild verkehren diese Wagen als Sonderzüge, und in Reisezüge eingestellt auch auf dem Gebiet der Bundesrepublik.

In der Baugröße H0 wird außerdem auch noch ein Einheitsaschenwagen angeboten, der einen Sattelaufleger der Spedition Danzas trägt. Zur kürzlich erschienenen Elektrolok Re 4/4 IV in der Baugröße N

wird nun ein schmucker Reisezugwagen 1. Klasse der modernen Einheitsbauart IV gefertigt.

Zuwachs gab es auch im Sortiment von Reisezugwagen nach Vorbildern der DB. Hier erschien der TEN-Schlafwagen WLABmh 33 in weinroter Lackierung mit cremefarbenem Dach.

Besondere Beachtung verdienen aber auch zahlreiche neue Nutzfahrzeuge aus dem Miniatur-Programm, die sich durch eine erstklassige Gestaltung auszeichnen. HO

Neu von Gaßner

Für die bayerischen H0-Schnellzugwagen von Märklin bietet nun der Taufkirchener Beschriftungs-Spezialist Hermann Gaßner vorbildgerechte Drehgestellblenden an. Die Märklin-Vierachser können mit unterschiedlichen Drehgestellen ausgerüstet werden: Während die Personenwagen über Drehgestelle mit 3,5 Metern Achsstand verfügten, wiesen die Gepäckwagen lediglich einen Drehgestell-Achsstand von 2,5 Metern auf. Beide Varianten sind bei Gaßner als ausgezeichnet detaillierte Metallguß-Teile erhältlich.

Der Umbau bereitet keinerlei Probleme. Es gilt dabei lediglich, die Drehgestellblenden in die Märklin-Drehgestell-Halterungen einzukleben. Das Ergebnis lohnt den kleinen Aufwand in jedem Fall: Zum einen verleihen die Gaßner-Drehgestellblenden den Märklin-Wagen einen wesentlich vorbildnäheren Gesamteindruck, zum anderen wird gleichzeitig der Drehzapfen-Abstand der bayerischen Schnellzugwagen dadurch auf vorbildentsprechendes Maß gebracht.

W. Kosak

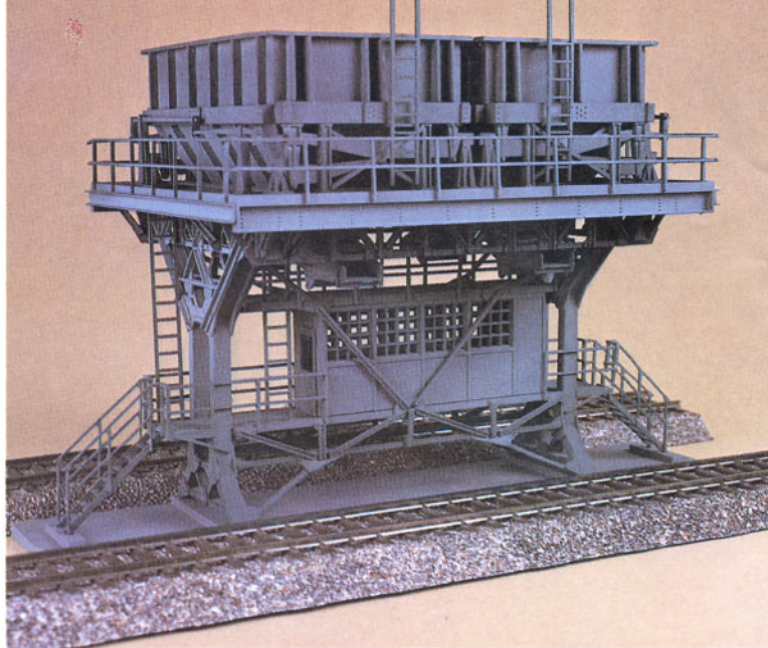


Bild 12: Die exakt im Maßstab 1:87 gefertigte Bekohlungsanlage von bmb, die zwischen zwei Lokbehandlungsgleisen aufgestellt werden kann. Foto: Obermayer

Neu von bmb

Aus einer größeren Anzeigenserie bereits wohlbekannt, ist das Modell einer Bekohlungsanlage von Bochmann & Kochendörfer GmbH in der Baugröße H0. Als Vorbild für den nun erhältlichen Bausatz diente eine Anlage, die bei der früheren Deutschen Reichsbahn hauptsächlich im mitteleuropäischen Raum anzutreffen war. Der Bausatz enthält eine Vielzahl exzellent ausgeführter Bauteile von hoher Paßgenauigkeit. Tadellos gestaltet sind nicht nur die Knotenbleche mit der Nietimitation, sondern auch die Aufstiegstreppe, die Geländer und die Kohlen-schütten. Vorhanden sind auch alle wesentlichen Teile der Wiegeeinrichtung. Der Zusammenbau ist unproblematisch, verlangt aber ein sorgfältiges Arbeiten. Eine zur Bekohlung passende Kranbrücke ist für das kommende Jahr eingeplant, ein Gelenk-Wasserkrane wird noch vorher erscheinen. HO

Neu von Vollmer

Nach dem Jahr der Brandstifter scheint dieses Jahr das Jahr der Abbruchunternehmer zu sein. So ist die erste ausgelieferte Vollmer-H0-Neuheit das Modell einer Brauerei im Abbruch. Der Bausatz entspricht in seiner Konzeption und der Detaillierung den bekannten Gebäuden der „Professional-Line“. Das Gebäude ist wohlthuend maßstäblich ausgefallen und in allen Einzelheiten sauber nachgebildet, wobei im sichtbaren Teil auch die Inneneinrichtung nicht vergessen wurde. Zum Bausatz gehört auch ein Schaufellader von Wiking. Insgesamt ein sehr ansprechendes Modell, das man sich, insbesondere für Epoche-Spezialisten unter den Modellbahnern, auch in unzerstörter Ausführung wünschen würde. P. Schiebel

Neu von Pola

In den letzten Wochen lieferte Pola eine Flut an H0- und N-Neuheiten aus. Es handelt sich hierbei wieder in beiden Spurweiten um Altbauten im Finish der

◀ Bild 13: Die neue „Abbruchbrauerei“ von Vollmer ist vierteilig und sehr realistisch dargestellt. Foto: P. Schiebel

Bild 14: Gut sichtbar, die Inneneinrichtung. Der neue Vollmer-Katalog ist ab sofort erhältlich. Titelbild: Brauerei im Komplettzustand. Foto: P. Schiebel





◀ Bild 15, 16, 17: Aus dem reichhaltigen Pola-Neuheitenangebot zeigen wir hier drei Abbildungen von HO-Bausätzen. Links oben: Schrottplatz mit viel stimmungsvoller Atmosphäre; rechts oben: das Abbruchhaus mit Wiking-Löffelbagger; linkes Bild Mitte: Stadthaus mit Kino und Filmreklame im Zustand der 50er Jahre.



▶ Bild 18: Hobby Köln bringt spezielle Sonderfahrzeuge. Hier ein Sattelzug.
Fotos 15–18, 20 und 21: W. Kosak



▶ Bild 19: UHU, der bekannte Klebstoffhersteller, bringt nun kostenlose Broschüren als Faltblätter mit Basteltips. Werkfoto



Nachkriegszeit. Obwohl z. B. in N einfache Mietskarnern nachgestaltet wurden, sind die unter DM 20,- angebotenen Bausätze recht fein detailliert und die Fassaden gekonnt gealtert. In H0 dürfte der „Abschuß“ die alte Schrotthandlung sein, bei der die Nachbildungen des „Wohlstandsmülls“ wie Autoreifen, Autowracks, etc. fein detailliert auf der Grundplatte nachgegossen wurden. Ein Bausatz, der es allen „Farbnachbehandlern“ ermöglicht, sich in den verschiedensten Rostschattierungen zu üben. Des weiteren wird ein neues fünfgeschossiges Gebäude mit Kino und Sissy-Filmreklame – ebenfalls im Stil der 50er Jahre – angeboten. Dieses Haus paßt im Baustil zu dem bereits früher gelieferten Finanzamt usw. Als H0-Abbruchruine mit original Wiking-Löffelbagger gibt es einen sehr interessanten Bausatz, der viele Einzelteile wie Abflußrohre, Kabel, usw. beinhaltet. Bei unserem Fotografiemuster haben wir diese Einzelteile nicht angebracht, da zur damaligen Zeit solches bei Abbrucharbeiten als erstes entfernt wurde und Alteisen und sonstiges Verwertbares schnell einen neuen Besitzer fand. **HM**

Auto-Sondermodelle von „hobby“

Das Kölner Spielzeughaus „hobby“ liefert in begrenzter Auflage zwei Automodelle nach typischen Kölner Vorbildern. Zum ersten handelt es sich um einen eineinhalbstöckigen Linienbus von Brekina mit exakt nachgebildeter Beschriftung der Kölner Verkehrsbetriebe und Reklameaufschriften bekannter Kölner Geschäfte, der in einer Auflage von 500 Stück gefertigt wurde. Das zweite Modell ist ein Sattelschlepper von Albedo mit der Aufschrift einer der ältesten Kölner

Brauereien, der Kölner Hofbrauerei Josef Früh, von dem insgesamt 1200 Stück verkauft werden.
P. Schiebel

Neu von UHU

Der bekannte Klebstoffhersteller bringt als Neuheit natürlich kein Modellbahnzubehör. Völlig neu ist jedoch die kostenlose Schriftenreihe „Expertentip“. In dieser werden in loser Folge von UHU Faltblätter mit fachkundigen Ratschlägen von altgedienten „Modellbauhasen“ veröffentlicht. Die ersten beiden Faltblätter befassen sich zum einen mit der Gebirgsgestaltung, zum anderen mit der Nachahmung von Gewässern in Form von Bächen, Staustufen, Wasserfällen, etc. Die Serie soll fortgesetzt werden. Interessierte wenden sich an den Modellbahnfachhandel, bzw. an Fachgeschäfte in denen es Klebstoffe gibt. **HM**

▶ Bild 20 und 21: Neue Fahrzeugausführungen von Herpa.

Neu von Herpa

Recht leichtfertigen Umgang mit dem Gaspedal beweisen die drei Porsche-Sportwagen aus dem Hause Herpa: Den stark verschmutzten Vorderradfelgen zufolge müssen die Eigner der H0-Renner einen ziemlich „heißen Reifen“ gefahren sein. Zumindest lassen die Spuren auf starken Abrieb der Bremsbeläge schließen. Herbert Lohstädt hat alle drei Modelle – Porsche 924, 928 und 911 Turbo – farblich nachbehandelt. Ähnlich gründlicher Überarbeitung mußte sich auch der 508-D-Kastenwagen mit langem Radstand von Daimler-Benz unterziehen. Sämtliche Beschläge und Beleuchtungseinrichtungen wurden bemalt, Reifen und Felgen verschmutzt, sowie Außenspiegel und Kennzeichen montiert. Das Fahrzeug wird von Herpa nun serienmäßig mit der Aufschrift „Playmobil“ geliefert. **W. Kosak**

