

B 7539 F
ISSN 0720-051X

6/1984

Oktober

DM 8,50

sfr 8,50

öS 65,—

hfl 11,25

Lire 9.300



Eisenbahn JOURNAL

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





Eine solche Blumenpracht, wie hier im Juli 1975 im Garten des Bahnhofvorstandes von Laudenbach (Württ.), findet man entlang den Eisenbahnstrecken der Deutschen Bundesbahn leider viel zu selten. Für den Fotografen waren die bunten Blumen willkommener Vordergrund, um die 023 023 mit ihrem morgendlichen Personenzug von Lauda nach Niederstetten am 8. Juli 1975 gekonnt in Szene zu setzen.

Foto: J. Nelkenbrecher

6/84

ISSN 0720-051 X 10. Jahrgang
Einzelausgabe

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

Hermann Merker Verlag

D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf - Diesel - Ring 5
Tel. (0 81 41) 5048 und 5049
Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

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

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

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

Schlußredaktion: S. Werner
Satz: Illig Textverarbeitung GmbH, Göppingen
Druck: Printed in Italy
EUROPLANNING s.r.l.
Verona - Via Morgagni, 30
1984 erscheint das Eisenbahn-Journal 8 x.
Abonnement (1984): DM 68,-
(Ausland zuzüglich DM 8,- Portoanteil)
Einzelheft: DM 8,50 + DM 1,40 Porto
Postscheckkonto München Nr. 57199-802
(BLZ 700 100 80)
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300
(BLZ 701 693 70)
Dresdner Bank Nr. 695 918 000
(BLZ 700 800 00)

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

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
zum Kalenderjahresende möglich.

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

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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



Auflagenhöhe 33.000

Aus dem Inhalt . . .

Seite

Die Baureihe 194 der DB	4
Die Baureihe 194 in der Baugröße H0	13
Bayern-Journal (Die bayerische Gattung C V und ihre Verwandtschaft)	14
Das Bw Ottbergen	20
Die ersten preußischen Tenderlokomotiven	26
Dieseltriebwagen der DR mit Einheits-Grundriß	33
Universal-Tenderlokomotive BR 75 ⁰	36
Die bayerischen Milchwagen	38
Eisenbahn im Einzugsbereich der Vorstadt	45
Die 88 7502 (bad. I b) als H0-Modell	46
Epochegerechtes Modellbahnzubehör	48
»Unsere gelben Seiten« – Adreß- und Telefonverzeichnis	56
Mini-Markt	59
Verlagsbestelliste	60
Lokführergeschichten vom Schneider Schorsch (Anno 1931)	62
Bücherecke	70
Neuheiten-Journal	72
Neu in großen Spurweiten	76
Ein kleiner Turm mit betriebsfähigem Glockenstuhl	77
Neue Straßennutzfahrzeuge	78

**Unser nächstes Eisenbahn-Journal (Ausgabe 7/84)
liegt bei den üblichen
Verkaufsstellen ab 22. Oktober 1984 vor.**

Zu unserem Titelbild:

Die 038 772 war die letzte Vertreterin der preußischen Gattung P 8 bei der Deutschen Bundesbahn. Anfang der siebziger Jahre wurde sie u.a. noch auf den Strecken Röttweil-Horb-Tübingen und Horb-Freudenstadt-Hausach im Eil- und Personenzugdienst eingesetzt. Ihre Ausmusterung erfolgte im Dezember 1974. Anfang des Jahres 1983 wurde sie wieder betriebsfähig aufgearbeitet. Mit ihr wurden inzwischen zahlreiche Sonderfahrten auf den Strecken der Teutoburger Wald-Eisenbahn sowie der Westfälischen Landes-Eisenbahn durchgeführt.

Im Mai 1973 wurde sie auf der Fahrt nach Freudenstadt an einem Bahnübergang in der Nähe von Altheim-Rexingen im Bild festgehalten.

Foto: J. Nelkenbrecher

Zu unserem Poster (Seite 42/43):

Sie ist jedem Eisenbahnfreund ein Begriff, die „Schiefe Ebene“ zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschorgast an der Strecke Lichtenfels – Hof. Nicht zuletzt wegen des Deutschen Dampflokotiv-Museums in Neuenmarkt-Wirsberg ist die „Schiefe Ebene“ auch heute noch ein attraktives Reiseziel. Im Sommer 1970 lockten die letzten Lokomotiven der Baureihe 01 ganze Heerscharen von Fotografen an die „Schiefe Ebene“, die die Schnellzugdampflokotiven des Bw Hof noch einmal im Einsatz erleben wollten. Die mit einem Neubaukessel ausgerüstete 001180 zieht bei km 76,9, unterstützt von einer Schublokotiv der Baureihe V 100, einen Schnellzug Richtung Hof.

Foto: J. Nelkenbrecher



Bild 1: Am Stichtag 31. 12. 1983 waren in Ingolstadt 45 Lokomotiven der Baureihe 194 beheimatet. Zu ihnen zählte auch die 194 107, die am 28. 9. 1983 am Ladegleis in Neufahrn (Niederbayern) mehrere Wagen rangiert.

Foto: A. Ritz

Die Baureihe 194 der DB

Mit der Indienststellung der ersten Lokomotiven der Baureihe E 93 war im Jahre 1933 ein

neuer Zeitabschnitt im Bau großer Elektrolokomotiven mit Einzelachsantrieb für den

schweren Güterzugdienst eingeleitet worden. Die Beschaffung der insgesamt 18 Fahrzeuge

Bild 2: Im Winterfahrplan 1981/82 war der Sg 42112 im Abschnitt Salzburg – München eine Planleistung der Baureihe 194, aufgenommen zwischen Übersee und Bernau am 11. 2. 1982.

Foto: A. Ritz





Bild 3: Zum Sommerfahrplan 1983 gab das Bw Freilassing seine Lokomotiven der Baureihe 194 nach Ingolstadt ab. Wenige Wochen zuvor entstand am 6. 5. 1983 im Bw Freilassing diese Aufnahme. **Foto: A. Ritz**

Bild 4: Eine ganze Jahresfahrplanperiode lang wurde der Dg 53767 von Frankfurt nach Kornwestheim sonntags mit E 94 bespannt. Ungewöhnlich war der erste Abschnitt seines Laufweges, der ihn nicht über die Riedbahn nach Mannheim, sondern direkt über Darmstadt nach Heidelberg führte. Eines der reizvollsten Bahngelände entlang der Main-Neckar-Bahn ist der Haltepunkt Darmstadt-Süd, an dem die 194 182 am 30. August 1981 vorüberfährt. **Foto: P. Bäuchle**





Bild 5: Noch 1975 konnte man solche beeindruckenden Szenen im Rangierbahnhof von Nürnberg im Bild festhalten. Mit einer mächtigen Dampf Wolke, das Triebwerk in Dampf gehüllt, zieht die 050 855 mit einem Güterzug in Richtung Hersbruck (rechts Pegnitz) an der 194 013 vorbei.
Foto: J. Nelkenbrecher

Bild 6: Personenzuggarnituren dieser Art gehören bei der Deutschen Bundesbahn bereits der Vergangenheit an. Am 5. Mai 1979 konnte man mit dieser Garnitur, sowie der 194 139 an der Zugspitze, von Ingolstadt nach Regensburg reisen.
Foto: W. Matussek (Sammlung Ritz)





Bild 7: Mit dem Dg 49828, der am 5. August 1980 nur aus leeren Autotransportwagen bestand, rollt die 194 159 bei Gries am Brenner nach Innsbruck hinunter. Auch heute noch kann man auf der Nordrampe der Brennerbahn Ingolstädter 194 antreffen. **Foto: A. Ritz**

erstreckte sich bis 1937. Zu diesem Zeitpunkt zeichnete sich ein weiterer Bedarf an leistungsfähigen Güterzuglokomotiven vor allem für die Rampenabschnitte verschiedener Hauptbahnen ab. Die Transportlasten waren beträchtlich gestiegen, die Zugfolge mußte verdichtet und die Fahrgeschwindigkeit gesteigert werden.

Unter Berücksichtigung der mit der E 93 gewonnenen Erfahrungen entwickelte die AEG in Hennigsdorf bei Berlin eine ähnliche Lokomotivbauart mit größerer Leistung und mit höherer Geschwindigkeit. Im Jahre 1940 konnte eine erste Serie von 6 Lokomotiven der neuen Baureihe E 94 an die Deutsche Reichsbahn abgeliefert werden. Im selben Jahr folgten noch 5 Maschinen von Krauss-Maffei und SSW sowie 17 weitere Fahrzeuge, die wiederum bei der AEG gefertigt wurden. Insgesamt sollten 285 Lokomotiven beschafft werden. Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges

wurden jedoch nur 145 Maschinen mit den Betriebsnummern E 94 001 bis 136 und E 94 151 bis 159 von der AEG und von Krauss-Maffei/SSW fertiggestellt und ausgeliefert. Die Fahrzeuge mit den Nummern E 94 137 bis 142 waren im Jahre 1944 bei Krauss-Maffei/SSW zwar in Arbeit, konnten aber erst in den Jahren 1946 bis 1952 in Dienst gestellt und in den Bestand der Deutschen Bundesbahn eingegliedert werden. Aus einem Baulos der Wiener Firmen Lokomotivfabrik Floridsdorf und Elin wurden die E 94 143 und 144 während des Baus durch Kriegseinwirkung zerstört. Die halbfertige E 94 145 wurde erst 1950 von Krauss-Maffei und der AEG fertiggestellt und von der Deutschen Bundesbahn übernommen. Aus den Teilen für die E 94 146 bis 150 entstanden in Wien noch drei Lokomotiven (E 94 146 bis 148), die im Jahre 1953 als 1020.45 bis 47 direkt an die Österreichischen Bundesbahnen

gingen.

Die Lokomotiven der Baureihe E 94 hatten sich nicht nur im schweren Güterzugdienst stets außerordentlich bewährt, sie konnten auch im Schnellzugverkehr auf Steilrampen mit gutem Erfolg eingesetzt werden. Die Deutsche Bundesbahn entschloß sich deshalb zu einer weiteren Beschaffung dieser Maschinen. Als erste Neubauten lieferte die AEG in den Jahren 1950 und 1951 die Fahrzeuge mit den Betriebsnummern E 94 160 und 161, die von der DB am 17. Juli 1950 bestellt worden waren. Die nachfolgenden Nummern blieben unbesetzt. Obwohl bei der DB seit 1952 an einem neuen Typenprogramm gearbeitet wurde, ergingen im Oktober desselben Jahres weitere Aufträge zum Bau bewährter Lokomotivbaureihen an die Industrie. Hierzu zählten auch 27 Maschinen der Baureihe E 94 mit den Betriebsnummern E 94 178 bis 188 und E 94 261 bis 277. Diese Fahrzeuge entstan-



Bild 8: Beim Blick aufs Dach deutlich zu erkennen: die in den fünfziger Jahren aus Blendschutzgründen verlängerten Dachenden. Die 194 178 ist die einzige Vertreterin ihrer Baureihe, die einen ozeanblauen Anstrich erhalten hat. Darüberhinaus bemerkenswert sind auch die gummigefähten Seitenfenster, die nur bei wenigen Lokomotiven der Baureihe 194 zum Einbau gelangten.

Foto: P. Bäuchle

den bei den Lokomotivfabriken Krauss-Maffei, Krupp und Henschel unter Beteiligung der Elektrokonzerne AEG, SSW und BBC. Die Maschinen konnten bis zum Beginn des Jahres 1955 in Dienst gestellt werden. Eine letzte Bestellung von 16 Lokomotiven der Baureihe E 94 tätigte die Deutsche Bundesbahn am 20. Oktober 1954. Bei Krauss-Maffei in München

entstanden die Maschinen E 94 189 bis 196 und E 94 278 bis 285. Die elektrische Ausrüstung für die erste Gruppe lieferte die AEG. Am Bau der zweiten Serie war die Firma SSW beteiligt. Mit diesen Nachbestellungen sind bis zum Jahre 1956 insgesamt 200 Lokomotiven der Baureihe E 94 fertiggestellt und in Betrieb genommen worden.

Bild 9: In gepflegtem Zustand präsentiert sich hier die 194 107 des Bw Ingolstadt (28. September 1983).

Foto: A. Ritz



Die Bauausführung

In der Triebwerksanordnung und in der Konzeption des Aufbaus unterscheidet sich die E 94 nur unwesentlich von der Reihe E 93. Ein vollkommen geschweißter Brückenrahmen trägt den mit ihm verschweißten Aufbau mit dem Maschinenraum und den beiden Führerständen, die durch einen Seitengang miteinander verbunden sind. Ein großer Dachaufbau beherbergt die Bremswiderstände. Das große Mittelteil stützt sich über die Drehzapfenlagerungen, über zwei federnde Gleitstühle und über federnde Hilfsabstützungen auf den beiden Triebgestellen ab. Diese dreiachsigen Drehgestelle tragen die abnehmbaren Vorbauten, die mit Klappen und Türen ausgestattet sind. Die Rahmen der Drehgestelle wurden aus 24 mm dicken Blechen geschweißt und erhielten aufgesetzte Pufferträger. Die Abfederung der in Isothermoslagern laufenden, festgelagerten Achsen erfolgt über Blattfedern. Am Triebgestell unter dem Führerstand 2 sind alle drei Radsätze über Tragfeder-Ausgleichshebel miteinander verbunden. Das andere Drehgestell verfügt nur zwischen der zweiten und der dritten Achse über Ausgleichshebel. Die beiden Triebgestelle sind durch Kuppelleisen und durch zusätzliche Gelenkkupplungen miteinander verbunden. Um die Abnutzung der Räder beim Durchfahren enger Radien in vertretbaren Grenzen zu halten, wurden die Spurkränze der mittleren Radsätze um 10 mm geschwächt. Die Treibräder haben einen Durchmesser von 1250 mm. Die sechs Fahrmotoren in Tatzlagerausführung mit Schrägverzahnung sind fremdbelüftet. Es sind zehnpolige Wechselstrom-Reihenschlußmotoren mit Erreger-, Kompensations- und Wendepolwicklung mit einer Nennleistung von je 650 kW. Nach 1945 stand dann ein stärkerer und serienreifer Motor WBM 487 mit einer Stundenleistung von 830 kW zur Verfügung, der von der SSW ent-



Bild 10: Der Nahverkehrszug N 4194 von Regensburg nach Ingolstadt überquert am 3. September 1982 bei Poikam die Donau.

Foto: A. Ritz

Bild 11: Im Winterfahrplan 1982/83 verkehrte an Sonntagen der Dg 61814 von München Ost nach Augsburg mit zwei Lokomotiven der Baureihe 194. Manchmal war die zweite Lokomotive aufgebügelt, oft aber wurde sie abgebügelt mitgeschleppt, wie auch am 1. Mai 1983. Die Aufnahme mit der 194 080 an der Zugspitze entstand zwischen München Ost und München Süd.

Foto: A. Ritz





Bild 12: Um die Hauptstrecke München – Grafing – Rosenheim zu entlasten, benützen einige Güterzüge die Strecke über Deisenhofen, Holzkirchen und Kreuzstraße nach Rosenheim. Diese wurde schon 1857 eröffnet und ist damit 14 Jahre älter als die erst 1871 in Betrieb genommene Linie über Grafing nach Rosenheim. Die 194 118 beförderte am 17. März 1981 bei Kreuzstraße den Dg 61887 nach Rosenheim. **Foto: A. Ritz**

Bild 13: In den siebziger Jahren besaßen noch viele Lokomotiven der Reihe 194 große Loklaternen älterer Bauart. So auch die 194 012, die bei Möhren, unweit von Treuchtlingen, mit einem Güterzug nach Augsburg unterwegs ist. **Foto: J. Nelkenbrecher**





Bild 14: Von dieser 194 sind nur die Konturen zu erkennen. Bei dem Zug handelt es sich um den Dg 46810 von Salzburg nach München, aufgenommen am 30. Dezember 1983 in der Nähe von Ostermünchen. **Foto: A. Ritz**

wickelt und zunächst in den Lokomotiven E 94 141 und 142 eingebaut worden war. Diese beiden Fahrzeuge erhielten eine BBC-Hochspannungssteuerung. Die stärkeren Motoren wurden auch in die Maschinen E 94 262 bis 285 eingebaut, von denen die E 94 270 und 271 mit einer SSW-Hochspannungssteuerung ausgerüstet sind. Die vier mit einer Hochspannungssteuerung versehenen Fahrzeuge blieben ohne elektrische Widerstandsbremse, die bei der Baureihe E 94 für den Einsatz im Steilstreckenbetrieb gefordert war. Der im Maschinenraum eingebaute Haupttransformator ist bei der Serienausführung als ölgekühlter Manteltransformator ausgeführt und hat 18 Anzapfungen für die Fahrmotoren, eine Anzapfung für einen Zusatztransformator und zwei weitere für die Zugheizung. Außer der einlösbaren Druckluftbremse der Bauart Knorr mit Zusatzbremse, verfügen die Lokomotiven der Baureihe E 94 auch noch über eine zehnstufige fremderregte Wechselstrom-Widerstandsbremse und über je eine Handspindelbremse in jedem Führerstand. Die Maschinen der Reihe E 94 wurden für eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h zugelassen. Für die Fahrzeuge mit den stärkeren

Motoren wurde die größte zulässige Geschwindigkeit in den Jahren 1970/71 auf 100 km/h festgesetzt. Im neuen, seit dem 1. Januar 1968 gültigen Nummernplan der DB erhielten die Lokomotiven nun die Betriebsnummern 194 541, 194 542 und 194 562 bis 194 585.

Der Betriebseinsatz

Von den 145 Lokomotiven der Baureihe E 94, die bis zum Ende des Jahres 1944 zum Betriebseinsatz kamen, gingen die E 94 007, 010, 015, 074 und 083 durch Kriegereignisse verloren. In Österreich verblieben 45 Fahrzeuge und in der DDR wurden insgesamt 29 Maschinen registriert. In den Bestand der Deutschen Bundesbahn gelangten zunächst 66 Lokomotiven. Zu letzteren kamen im Jahre 1947 noch die E 94 108 aus Österreich und im Jahre 1953 die E 94 042, 046, 054 und 055 aus der DDR, die im AW München-Freimann instandgesetzt wurden.

Nach der Indienststellung der letzten Exemplare verfügte die Deutsche Bundesbahn im Jahre 1956 über insgesamt 123 Lokomotiven der Reihe E 94. Der Bestand der ÖBB war in-

zwischen auf 47 Maschinen angewachsen, die nun die Betriebsnummern 1020.01 bis 1020.47 trugen. Die der Deutschen Reichsbahn in der DDR verbliebenen 24 Fahrzeuge wurden im sächsischen Raum eingesetzt und ab dem 1. Januar 1970 als Baureihe 254 mit den alten Ordnungsnummern geführt. Auch nach dem Erscheinen der Neubaulok E 50 blieben die Maschinen der Baureihe E 94 unentbehrlich im schweren Güterzugdienst, außerdem im Schubeinsatz auf der Geislinger Steige und auf der Steilrampe von Laufach nach Heigenbrücken. Am 1. Juli 1966 ergab sich folgende Verteilung der 124 Lokomotiven:

26 Stück	BD Augsburg
13 Stück	BD Karlsruhe
25 Stück	BD München
31 Stück	BD Nürnberg
14 Stück	BD Regensburg
15 Stück	BD Stuttgart

Ein Teil der Fahrzeuge erhielt verlängerte Dachenden als Blend- und Wetterschutz. Als erste Maschine mußte die Lok 194 140 im Jahre 1976 den Dienst quittieren. Alle anderen Lokomotiven blieben weiterhin bei den Bahnbetriebswerken Augsburg, Freilassing,



Bild 15: Die 194 035 des Bw Ingolstadt, die Roco als Vorbild für sein Modell der Baureihe 194 in der Spurweite H0 wählte, wurde am 1. April 1984 z-gestellt. Am 29. März 1980 beförderte sie zwischen Pappenheim und Solnhofen noch einen Güterzug durch das Altmühltal in Richtung Süden. **Foto: A. Ritz**

Bild 16: Die 194 194 brachte einen aus vierachsigen Kesselwagen bestehenden Ganzzug in den Stuttgarter Neckarhafen und kehrt nun in den großen Güterbahnhof Untertürkheim zurück. **Foto: Obermayer**



Ingolstadt, Mannheim und Nürnberg Rbf beheimatet. Im Jahre 1983 hatte das Bw Freilassing seine letzten Exemplare der Reihe 194 nach Ingolstadt abgegeben. Die Mehrzahl der dort beheimateten Maschinen hat inzwischen Stromabnehmer der Bauart SBS 39 mit Doppelschleifstück erhalten. Diese Maßnahme erlaubt ein problemloses Fahren mit nur einem angelegten Stromabnehmer. Bei der Beförderung von Wagen mit leicht brennbarer Ladung und bei Vorspann-Lokomotiven darf nur der vordere Stromabnehmer am Fahrdrabt anliegen.

Bis zum Fahrplanwechsel im Mai dieses Jahres schrumpfte der Einsatzbestand dann auf 111 Fahrzeuge. Die nachfolgende Aufstellung gibt eine Übersicht über die z-Stellung der ausgeschiedenen Lokomotiven:

194 140	1976	194 046	04.08.1982
047	01.09.1978	032	15.11.1983
139	01.09.1979	050	15.11.1983
542	29.03.1980	571	15.11.1983
570	1981	116	01.01.1984
577	13.04.1982	035	01.04.1984
188	1982		

Erhalten geblieben ist bislang die Lok 194 178 vom Bw Mannheim 1, das einzige Exemplar dieser Baureihe mit ozeanblauer Lackierung.

HO



Bild 1: Das neue Supermodell der 194 035 von Roco im exakten Baumaßstab von 1:87 mit hervorragenden Laufeigenschaften und großer Zugkraft. Ähnlich dem Bild 2 unseres Vorbildartikels (Seite 4) haben wir versucht, die Vorbild-Zuggarnitur nachzuahmen. Hier mit Taschenwagen und LKW-Auflieger, ebenfalls von Roco.

Foto: W. Kosak

Die Baureihe 194 in der Baugröße HO

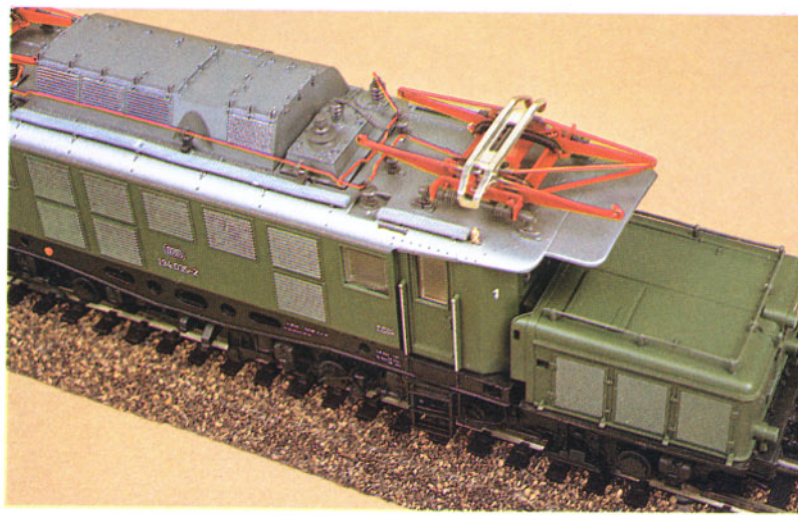
Schon vor vielen Jahren erschien bei Trix ein Modell der E 94 in der Baugröße HO. Auch Liput schuf eine Modellok dieser Bauart und die österreichische Variante der Reihe 1020. Jene Modelle sind heute nicht mehr in den Sortimenten der beiden Hersteller enthalten. Erhältlich ist dagegen noch die wohlgelungene und zugkräftige E 94 von Märklin, die auch in ÖBB-Ausführung und als HAMO-Modell entstand, inzwischen nun aber auch schon einige Jahre auf dem Buckel hat. Brandneu und korrekt bis zum letzten Detail ist die 194 035, die jetzt bei Roco im Maßstab 1:87 entstand. Beide Vorbauten, das Mittelteil und die Außenrahmen der Drehgestelle sind aus Kunststoff gespritzt. Hier haben die Formenbauer wieder einmal neue Maßstäbe gesetzt. Beispiele für Präzision und Paßgenauigkeit sind auch die zierlichen Handläufe auf den Vorbauten. Diese Teile, dazu Brems- und Heizkupplungen, liegen einem Beutel mit Zusrüstteilen bei. Darin enthalten sind außerdem

vier Sandbehälter, die sich zwischen der zweiten und dritten Achse einstecken lassen. Der kleinste Gleisradius darf dann aber das Maß von 360 mm nicht unterschreiten. Der Innenrahmen der Drehgestelle und der sich darauf abstützende Brückenrahmen sind aus Zinkal-Druckguß gefertigt. Der zentral gelagerte Motor treibt über Kardanwellen, Schnecken- und Stirnradgetriebe alle sechs Achsen an. Die Räder der Mittelachsen tra-

gen Haftreifen, die innenliegende Achse jedes Drehgestells ist federnd gelagert. Sowohl die Laufeigenschaften, als auch die Zugkraft sind außerordentlich gut. Die Beleuchtung der Stirnlampen wechselt in Abhängigkeit der Fahrtrichtung von weiß auf rot. Dem Vorbild entsprechend erhielt die 194 035 Stromabnehmer mit Doppelschleifstück. Der Umschalter für Oberleitungsbetrieb ist unter dem abnehmbaren Ölschalter verborgen. **HO**

Bild 2: Der eingeklippte Dachaufbau zeigt viele feine Einzelheiten. Unter dem Ölschalter, der abnehmbar ist, befindet sich der Umschalter für Oberleitungsbetrieb. Foto: Obermayer

Bild 3: Sauber und fein ist die Beschriftung des Modells. Eine besondere Augenweide ist die ausgezeichnete Detaillierung der Drehgestelle. Foto: Obermayer



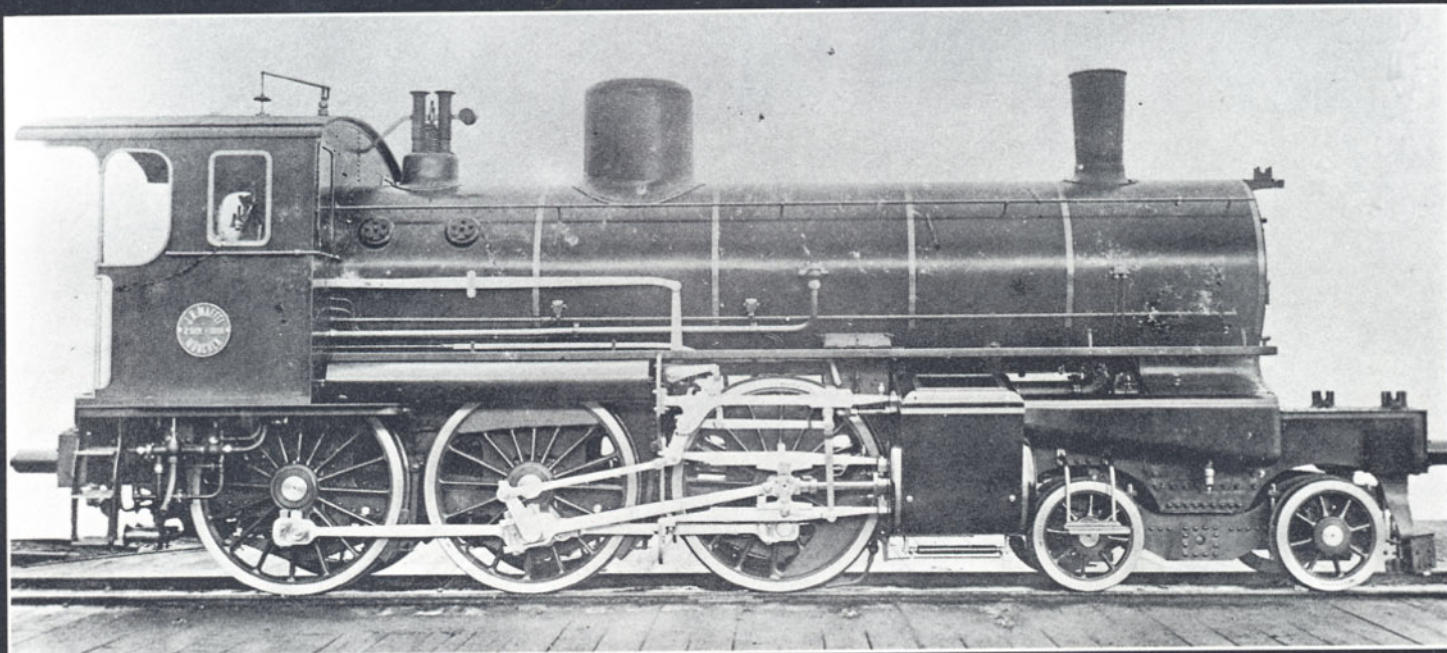


Bild 1: Maffeis Ausstellungslok von 1896, die die Firma auf eigenes Risiko baute, wurde erst im darauffolgenden Jahr von der Staatsbahn als C V-2301 angekauft.



Bayern-Journal

Die bayerische Gattung C V und ihre Verwandtschaft

De Glehn und die Entwicklung der Vierzylinder-Verbundlokomotive

Die Entwicklung im Lokomotivbau war mit der Zweizylinder-Verbundlokomotive, wie sie seit 1876 durch Mallet entwickelt worden war (vgl.

Eisenbahn-Journal 5/84), nicht stehengeblieben; größere Leistungen waren von dem Zweizylinder-Triebwerk nicht mehr zu erwarten, sonst wären die Zylinderdurchmesser zu groß geworden. Also mußte man zur mehrzylindrigen Lokomotive übergehen. Verschiedene Versuche mit drei Zylindern verliefen ohne nachhaltigen Erfolg, wir finden sie in größerer Zahl erst bei der preußischen G 12 wieder.

Zunächst aber – und wir befinden uns ja immer noch in der Mitte der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts – galt das Bestreben der Entwicklung des Vierzylinder-Verbundtriebwerks. Hier leistete der Direktor der Elsassischen Lokomotivfabrik in Grafenstaden, Alfred de Glehn (1848–1936) entscheidende Vorarbeiten, als er 1885 in Zusammenarbeit mit dem Cheffingenieur der französischen Nordbahn, du Bousquet, für diese Bahn eine 1'B-Vierzylinder-Verbundlokomotive baute, wobei die beiden Hochdruckzylinder auf die erste und die beiden Niederdruckzylinder auf die zweite Treibachse arbeiteten. Eigenartigerweise verzichtete man bei dieser ersten n4v-Lokomotive darauf, die beiden Treibachsen miteinander zu koppeln, die Lok hatte also nach heutiger Bezeichnungweise die Achsformel 1'Bo. Man erhoffte sich von dem ungekuppelten Zweiachs-Triebwerk einen geringeren Triebwerkswiderstand, übersah dabei jedoch, daß Hoch- und Niederdrucktriebwerk dampfseitig zusammenhängen und gerade diese fehlende mechanische Kupplung der beiden Triebwerke die Ursache für eine zunächst nicht zu erklärende, ungewöhnlich starke Neigung zum Schleudern dieser Lokomotive war. Sobald man die beiden Treibachsen durch Kuppelstangen zusammenschloß, war die Schleuderneigung verschwunden. Aber es zeigte sich noch ein weiterer, sehr positiv zu bewertender Umstand des Vierzylinder-Verbundtriebwerks, nämlich durch gegenläufige Anordnung von Hoch- und Niederdrucktriebwerk einen hervorragend ruhigen Lauf der Lokomotive, insbesondere auch bei höheren Geschwindigkeiten zu erreichen. Aus praktischen Gründen vermied man jedoch die – rein theoretisch mögliche – Ver-

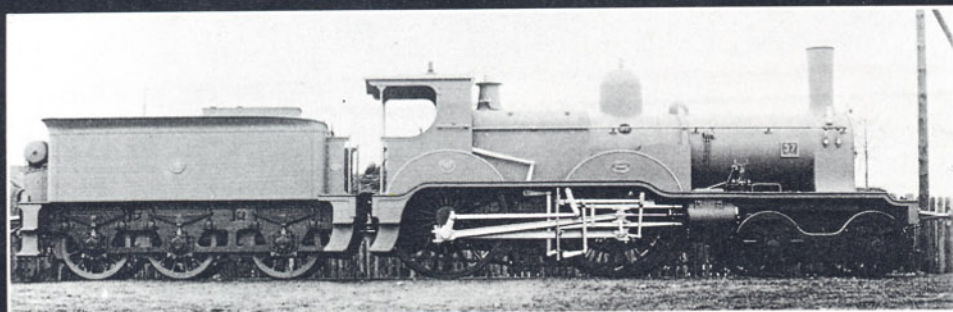
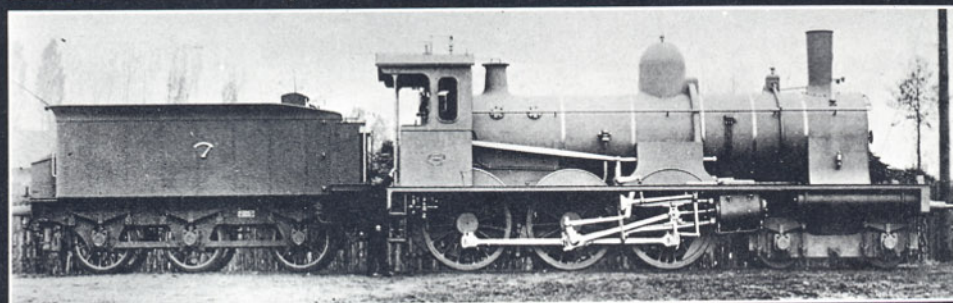


Bild 2: Erste deutsche Vierzylinder-Verbundlok war die 2'B-n4v, Betriebsnummer Berlin 37. Ihre Fabriknummer 4550 (Grafenstaden 1894) lag um eine Nummer niedriger als die der ...

Bild 3: ... badischen 2'B-n4v, mit der Betriebsnummer 48⁽¹⁾, die sich in ihrem äußeren Aussehen kaum von den folgenden Serienmaschinen der badischen Gattung IV e unterschied.



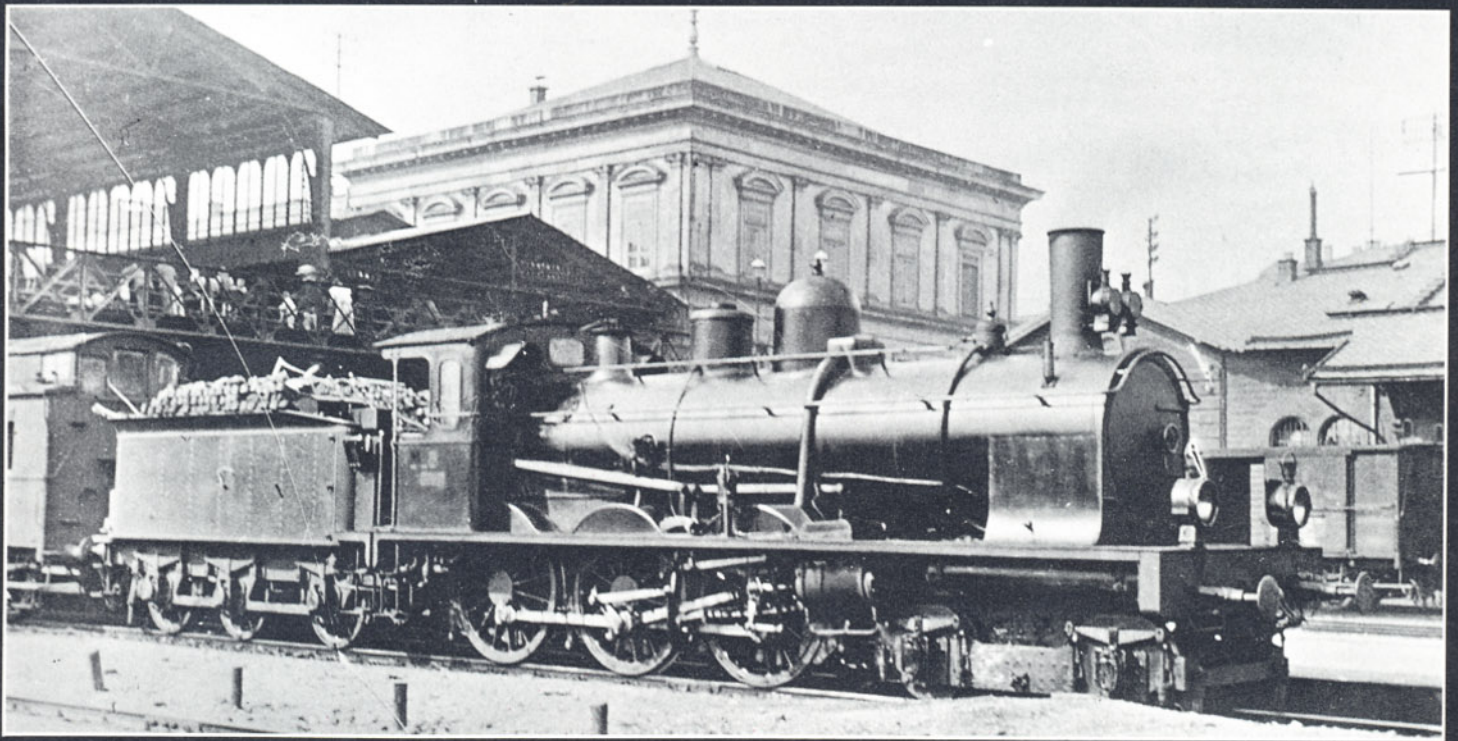


Bild 4: Die bad. IV e mit der Betriebsnummer 593 steht um 1900 abfahrbereit im Hauptbahnhof Karlsruhe. Nach 1918 kam sie als 230-909 an die französische Staatsbahn ETAT.

setzung der Kurbeln um 180°, sondern versetzte nur um 162°; dadurch wurde sichergestellt, daß beim Anfahren einer der beiden Hochdruckzylinder stets Frischdampf erhielt. De Glehn legte bei den von ihm entwickelten Lokomotiven die Niederdruckzylinder nach innen zwischen die Rahmenwangen und schützte sie so besser vor der störenden Abkühlung; außerdem hatte diese Lage den Vorteil, mit einer kurzen Abdampfleitung durch die Rauchkammer zum Blasrohr auszukommen.

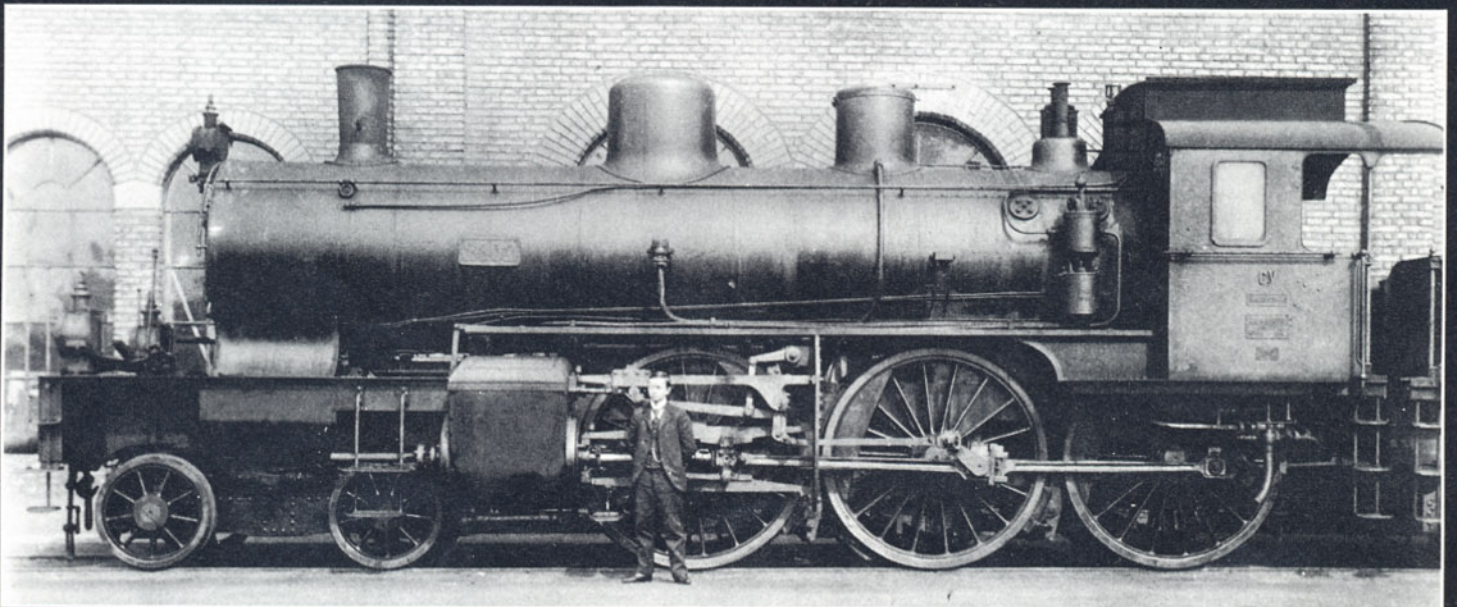
Baden beschafft die erste deutsche 2'C-n4v-Lokomotive

Nachdem sich ab 1885 die ersten Vierzylinder-Verbundlokomotiven bei verschiedenen französischen Bahnen gut bewährt hatten, lieferte Grafenstaden (schließlich gehörte das Elsaß ja seit 1871 zum Deutschen Reich), im Jahre 1894 zwei Vierzylinder-Verbundmaschinen an deutsche Länderbahnen: mit der

Fabriknummer 4550 eine 2'B-n4v an Preußen und mit der darauffolgenden Fabriknummer 4551 die erste 2'C-n4v der Welt an die Badischen Staatsbahnen. Hier hatte 1891 mit der Berufung von H. Esser zum Lokomotivdezenten bei der Generaldirektion in Karlsruhe eine neue Ära im Lokomotivbau begonnen. Schon bald nach Essers Berufung begann eine fruchtbare Zusammenarbeit mit Alfred de Glehn und seiner Elsässer Lokomotivfabrik, die bereits 1892 ihren sichtbaren Niederschlag in der Lieferung der beiden ersten 2'B-Schnellzuglokomotiven mit innenliegendem Triebwerk und 2,10 m großen Treibrädern (Gattung IIc) fand. 1893 folgte die C-n2v-Güterzuglokomotive der Gattung VIIId, zu ihrer Zeit die stärkste unter den deutschen Dreikupplern. Und bereits ein Jahr später ließ Esser von Grafenstaden die erste Probemaschine der neuen Gattung IVe, eben jene Mutter aller 2'C-n4v-Lokomotiven bauen. Die IVe hatte Innenrahmen, Cramptonkessel mit flacher Feuerbüchse und das für de-Glehn-Lokomotiven charakteristische Drehgestell

mit Außenrahmen, um Platz für die Unterbringung der voluminösen Niederdruckzylinder zu schaffen. Die außenliegenden Hochdruckzylinder arbeiteten auf die mittlere Treibachse, während die vorliegenden Niederdruckzylinder die gekröpfte erste Achse antrieben. Von der Gattung IVe, die sich auf Antrieb ausgezeichnet bewährte, beschaffte Baden zwischen 1894 und 1901 insgesamt 83 Stück, die für viele Jahre hauptsächlich vor Reisezügen auf der Schwarzwald- und der Odenwaldbahn, aber auch auf der Strecke Straßburg – Karlsruhe – Stuttgart und auf der Rheinstrecke anzutreffen war. 15 Maschinen mußten 1918 an Frankreich und Belgien abgeliefert werden, 62 Stück finden wir noch 1923 im vorläufigen und 34 Stück im endgültigen Umzeichnungsplan der DR als Baureihe 38⁷⁰. Auf ihrer Stammstrecke, der Schwarzwaldbahn, wurde die IVe Mitte der zwanziger Jahre durch die badische Variante der P 8 vertrieben und die letzten drei Lokomotiven finden wir noch 1932 auf der „Strategischen Bahn“ Waldshut – Immendingen.

Bild 5: Die C V mit der Betriebsnummer 2302 war die erste der 42 Serienmaschinen. Der vor der ersten Treibachse postierte Mann läßt deutlich die beachtlichen 1870-mm-Treibräder erkennen.



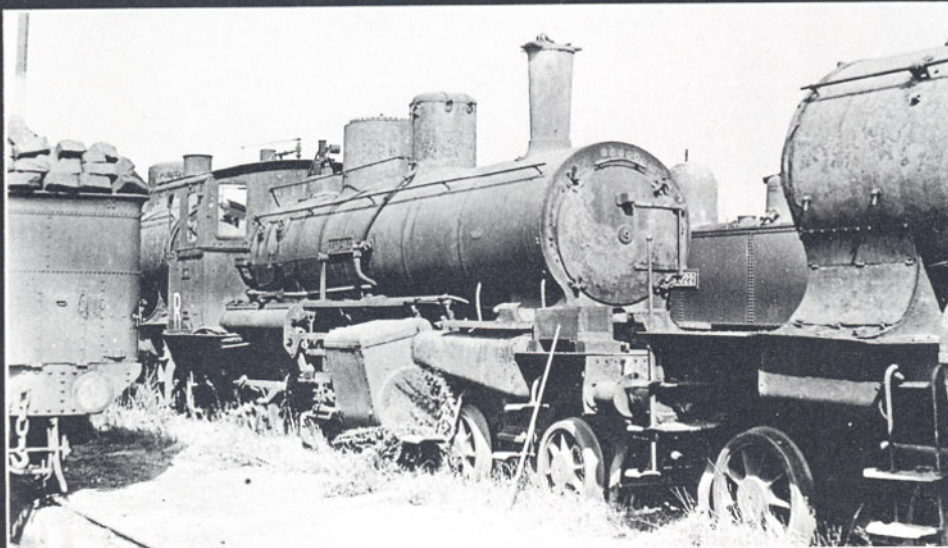


Bild 6: Maffeis Ausstellungslokomotive von 1896, die spätere C V-2301, hat ein französischer Eisenbahnfreund in abgestelltem und wenig gutem Zustand als ETAT 230-914 aufgenommen.



Bild 7: Die C V-2302 in Schrägsicht.

Der Weg zur bayerischen C V

In Bayern hatte man in der ersten Hälfte der neunziger Jahre für den Schnellzug- und den Personenzugdienst die B X und die Zwillingausführung der B XI beschafft und die Generaldirektion in München hatte auf Sparwelle geschaltet; lieber ließ man eine C IV oder auch einmal eine B IX Vorspann fahren.

Da sorgte die Firma Maffei auf der II. Bayerischen Landesausstellung in Nürnberg für eine kleine Sensation: ohne staatlichen Auftrag und auf eigenes Risiko baute sie eine bayerische Variante zur badischen IVe. Wegen ihres nur mäßigen Treibraddurchmessers von 1640 mm wurde sie als „3/5-gekuppelte Schnellzuglokomotive für Gebirgsstrecken“ vorgestellt. Entgegen der „klassischen“ n4v-Bauart de Glehn lagen die Niederdruckzylinder von 610 mm Durchmesser außen und wirkten auf die mittlere Treibachse, während die innenliegenden Hochdruckzylinder mit 380 mm Durchmesser in Höhe der Mittelebene des Drehgestells lagen und mit einer Neigung von 1:16 auf die gekröpfte erste Treibachse arbeiteten. Die kupfernen Verbindungsrohre von den Hochdruck- zu den Niederdruckzylindern liefen an der Rahmen-Außenseite entlang und waren zum Schutz ge-

gen Abkühlung mit einer Lage Stricke umwickelt und von einem schräg zulaufenden Blechmantel umgeben, der dieser, später als Betr.-Nr. 2301 von der Staatsbahn übernommenen Lokomotive, ihr charakteristisches Aussehen verlieh.

Hauptabmessungen und Gewichte dieser Lok sind:

Zylinderdurchmesser	380/610 mm
Kolbenhub	660 mm
Treibraddurchmesser	1640 mm
Kesselüberdruck	13 atü
Rostfläche	2,50 m ²
Feuerbüchsheizfläche	9,80 m ²
Gesamtheizfläche	128,50 m ²
Leergewicht	52,50 t
Dienstgewicht	58,50 t

Eugen Brückmann, Ing. der Sächsischen Maschinenfabrik in Chemnitz, der in der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure, Jg. 1897, die Lokomotiven auf der Landesausstellung 1896 eingehend beschrieben hat, kommt bei der Besprechung der Maffei'schen Ausstellungslok zu folgendem interessanten Resümee:

„Die Maschinenleistung wird durch den verhältnismäßig kleinen Kessel sehr beschränkt, so daß dauernd im Verhältnis zum Adhäsions-

gewicht nur kleine Zugkräfte ausgeübt werden können. Umso größer sind dagegen die Anzugkraft und die beim Ingangbringen der Züge zeitweilig zu leistenden Zugkräfte. Die ausgestellte Lokomotive wird sich daher ganz besonders zur anstandslosen Bewältigung schwerer Personenzüge eignen, die sie sicher und vor allem sehr rasch auf die mittlere Fahrgeschwindigkeit bringen und dann aber auch mit nur wenig verminderter Geschwindigkeit über starke, wenn auch bei dem vorhandenen Kessel nur kurze Steigungen hinüberschaffen wird.

Für Bahnstrecken, auf denen die Steigungen eine gewisse Länge erreichen oder auf kürzere Entfernung hintereinander folgen, wie etwa in Sachsen für die Linie Leipzig – Hof oder Dresden – Reichenbach würde sich eine Vergrößerung der Heizfläche (bei Beibehaltung der Rostfläche) auf etwa 10,8 qm direkte und 133,2 qm indirekte, also auf zusammen 144 qm sehr empfehlen.“

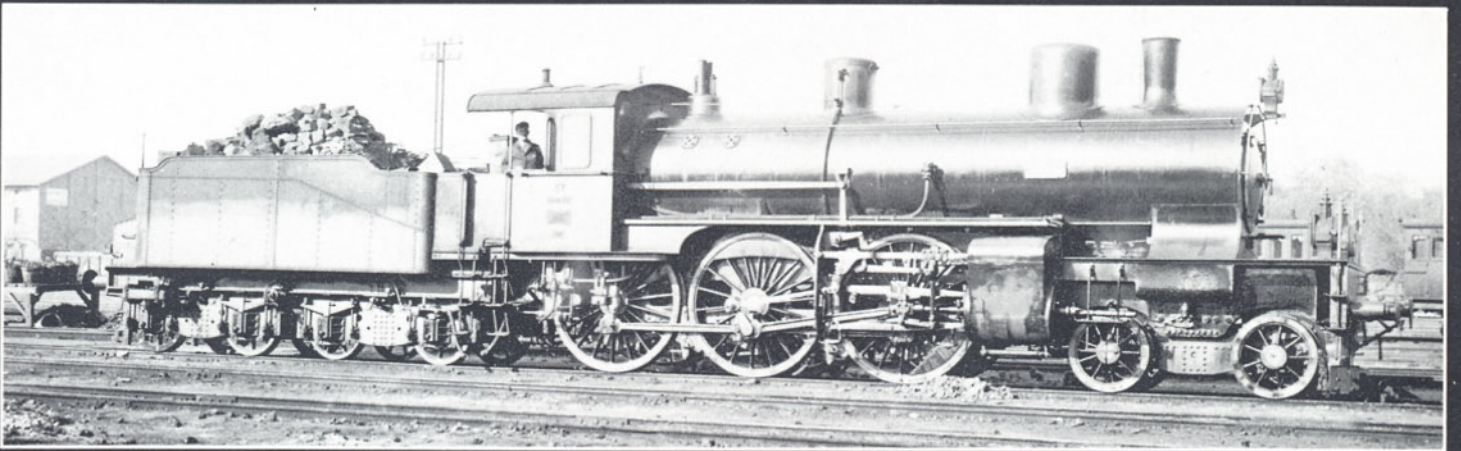
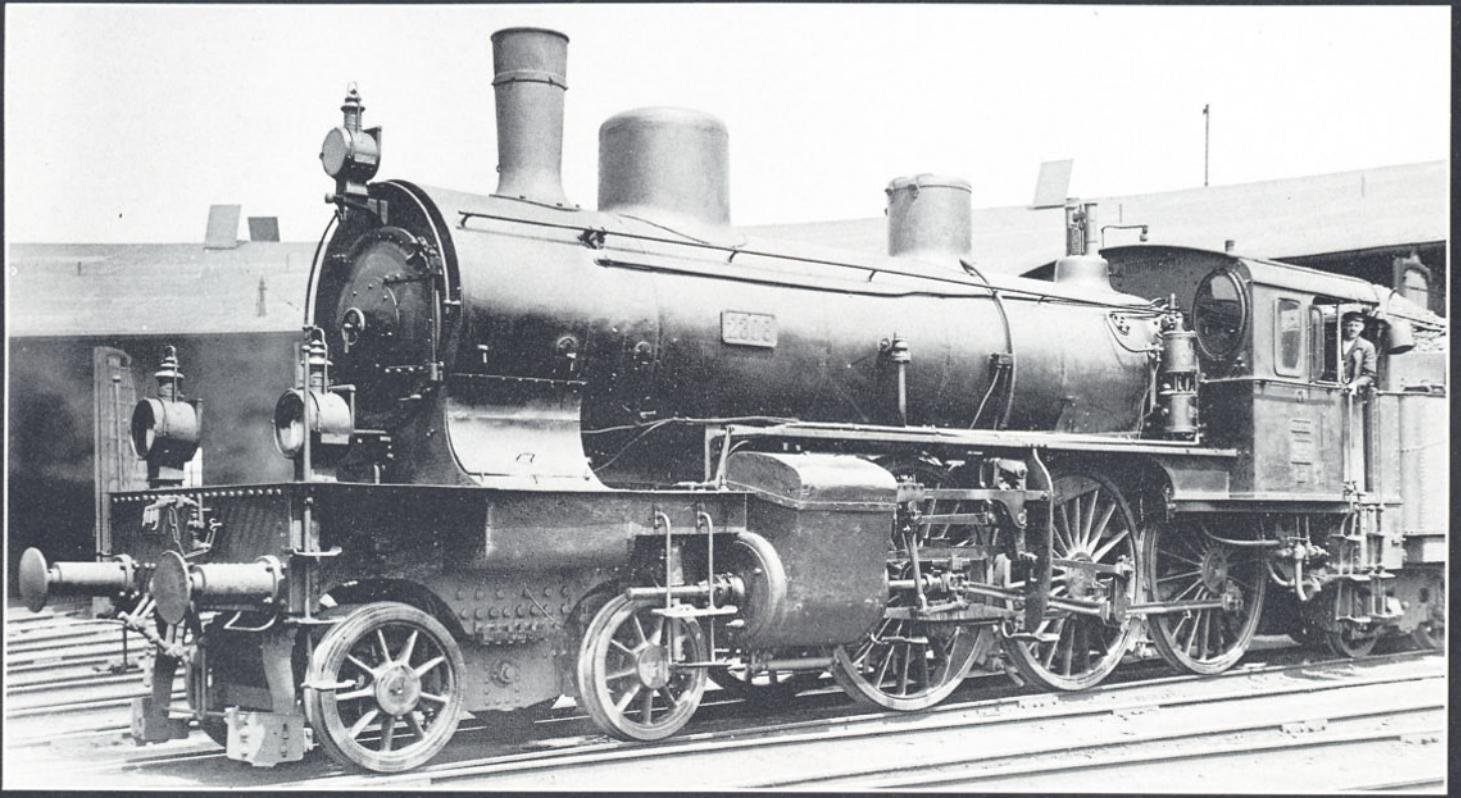
Die Serienbauart der C V und ihre Verwendung

Die Staatseisenbahnverwaltung erwarb die Ausstellungsmaschinen im Jahr nach der Landesausstellung und unterwarf sie einer mehrjährigen eingehenden Erprobung. Als Ergebnis kam 1899 die Bestellung von 12 Lokomotiven der neuen Gattung C V zustande, die sich jedoch in einigen wesentlichen Punkten von der Vorauslokomotive unterschieden: Man hatte sich jetzt für eine reine Schnellzuglokomotive mit 1870 mm Treibraddurchmesser entschieden, die Abmessungen der Hoch- und Niederdruckzylinder unverändert gelassen, aber den Kolbenhub auf 640 mm zurückgenommen.

Vor allem aber zeigt die beachtliche Steigerung der Gesamtheizfläche auf 157,5 m² bei fast gleicher Rostfläche von 2,65 m² viel recht Brückmann zwei Jahre zuvor mit seinen Bemerkungen zu der Ausstellungslokomotive hatte. Die erste Gruppe der C V wurde mit den Betriebsnummern 2302–2313 von Maffei mit den Fabriknummern 1991–2002 geliefert. Sie wurde zur Gänze der Bw München ZB zugeteilt und im Schnellzugverkehr nach Würzburg eingesetzt. Bereits 1901 wurde die zweite und letzte Gruppe von insgesamt 30 Lokomotiven (Betr.-Nrn. 2314–2343) wiederum von Maffei mit den Fabriknummern 2147–2176 gebaut. Ein Teil dieser Lieferung ging nach Aschaffenburg, der Rest verblieb in München. In der Relation München – Aschaf-

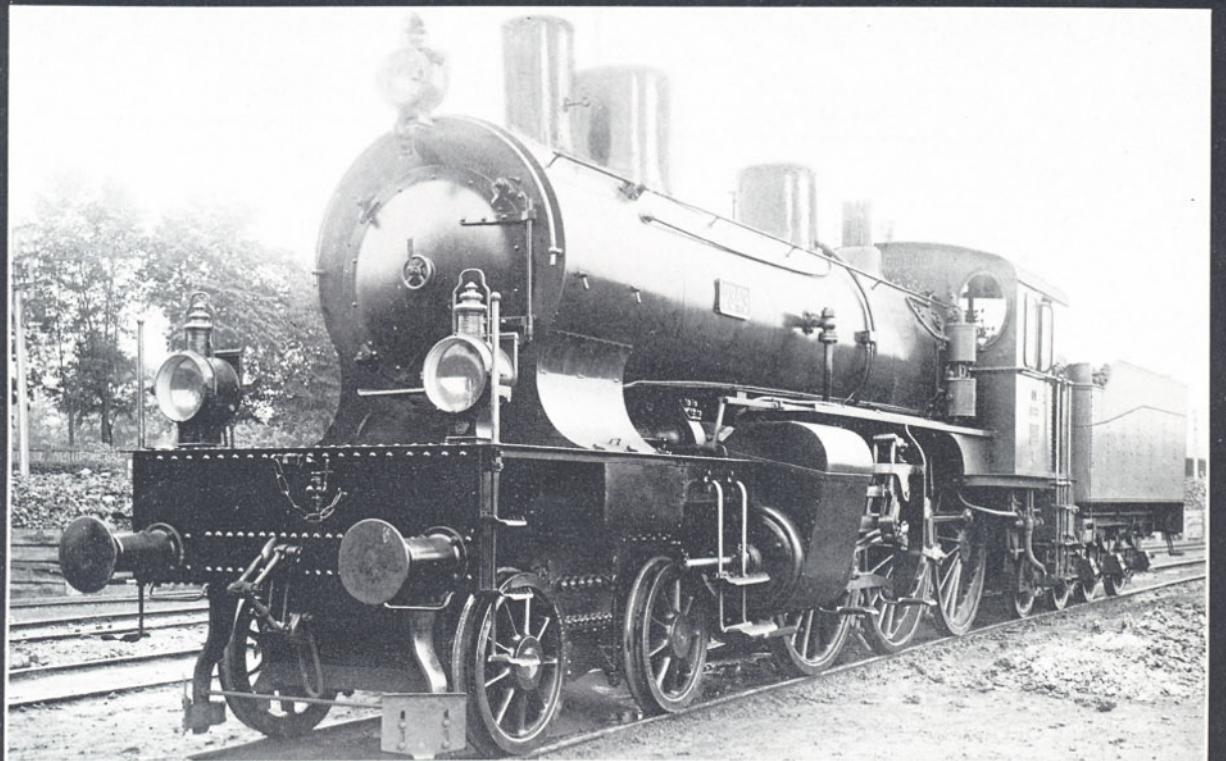
Bild 8: Und noch ein Foto der C V-2302. Die seltene Aufnahme zeigt sie mit der DR-Nummer 17 301, abgestellt in der Nähe von Landshut.





▲
Bild 10: Zu der Zeit, als die Masse der C V bereits in Regensburg stationiert war, entstand dieses Foto der 2306, die später als 230-917 bei der ETAT Dienst tat.

Bild 9 (oben) : Eine schöne alte Kallmünzer-Aufnahme der C V-2308.



►
Bild 11: Aus dem Nachlaß von Professor Lotter stammt diese Aufnahme der C V-2343. Foto: Sammlung E. Schörner

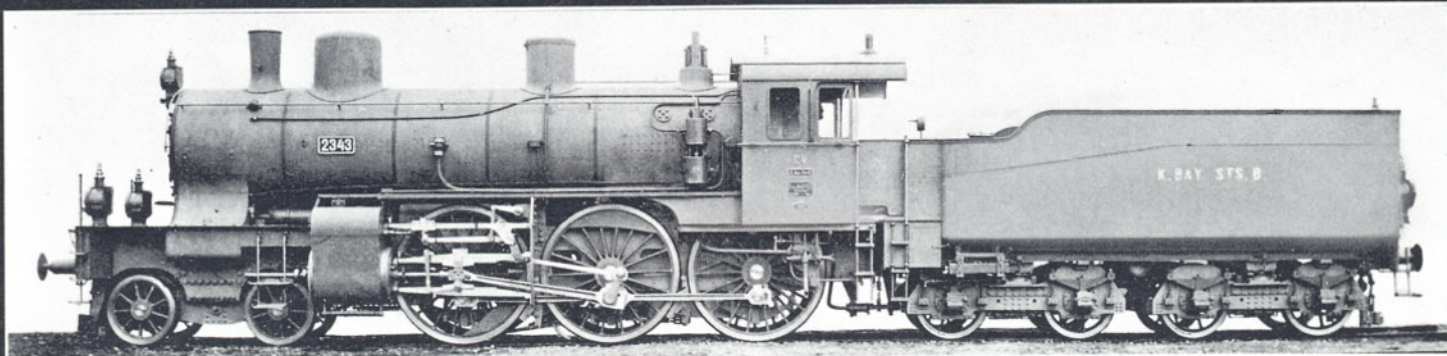


Bild 12: Die 2343 war die letzte C V, hier in einer prachtvollen, eleganten Werkaufnahme im Bild festgehalten.

fenburg hatte man 1901 die bisherigen Betriebswechselstellen in Treuchtlingen und Würzburg aufgegeben und fuhr mit den neuen Maschinen von München bis Ansbach durch, wo Aschaffener C V die Züge übernahmen. Neben dieser Betriebsleistung wurde die C V von München aus nach Ulm, Nürn-

berg, Regensburg, Kufstein und Salzburg eingesetzt.

Allerdings darf nicht verschwiegen werden, daß die C V trotz der von der Staatsbahn vorgenommenen Verbesserungen für die ständig schwerer werdenden Schnellzüge von Anfang an zu schwach ausgelegt war. Trotz ihrer

drei Treibachsen leistete sie nur 270 Tonnen gegenüber 245 Tonnen der Verbund-B XI. Dieser gravierende Mangel führte dann auch dazu, daß die C V ab 1903, d. h. dem Erscheinen der ersten S 3/5 N und dann ab 1905 mit dem Aufkommen der P 3/5 N aus ihren bisherigen Standorten und Betriebsbereichen

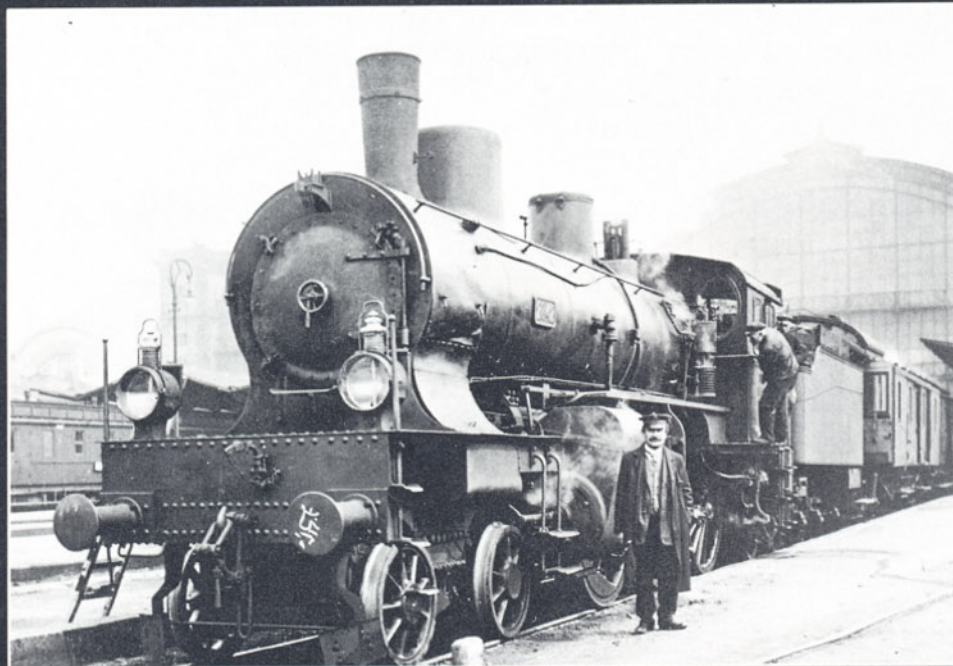
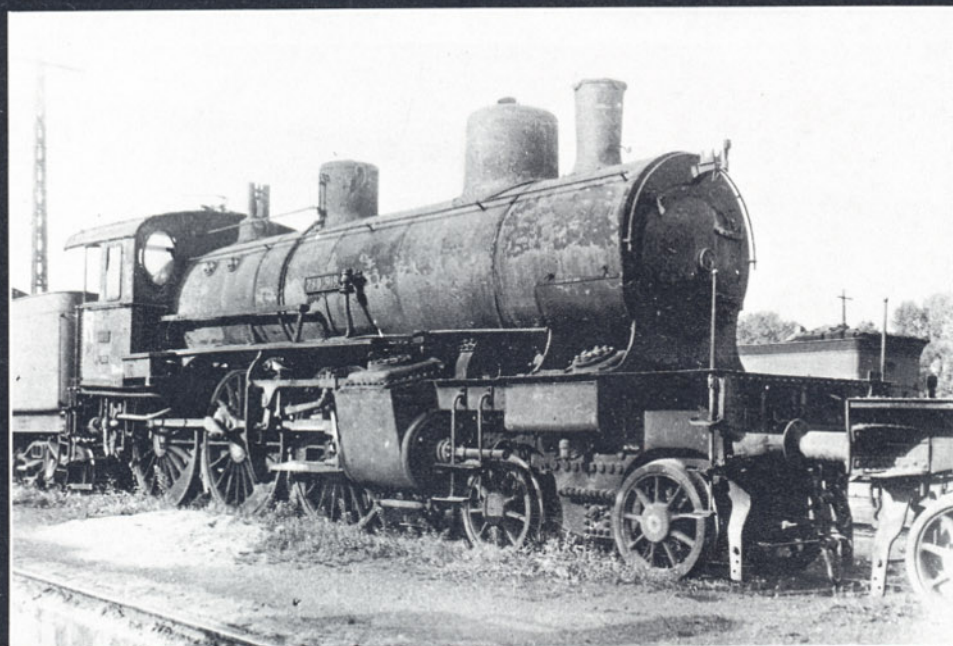


Bild 13: Heizer und Lokführer kontrollieren noch einmal, ob die Pumpe auch einwandfrei arbeitet; die C V-2342 steht abfahrbereit im Münchener Hauptbahnhof.

Bild 14: Emil Konrad hat die C V-2315 als ETAT 230-919, aber bereits abgestellt, fotografiert.



Königlich Bayerische Staatseisenbahnen 2' C-n4v-Schnellzuglokomotive, Gattung C V

Bahn- nummer	Baujahr/ Fabriknummer	Umzeichnung/ Ausmusterung
2301*	1896/1819	ETAT 230-914
2302	1899/1991	DRG 17301
2303	1992	ETAT 230-915
2304	1993	230-916
2305	1994	DRG 1925 +
2306	1995	ETAT 230-917
2307	1996	230-918
2308	1997	DRG 17302
2309	1998	17303
2310	1999	1926 +
2311	2000	1926 +
2312	2001	17304
2313	2002	17305
2314	1901/2147	DRG 17306
2315	2148	ETAT 230-919
2316	2149	DRG 17307
2317	2150	ETAT 230-920
2318	2151	230-921
2319	2152	DRG 17308
2320	2153	17309
2321	2154	17310
2322	2155	ETAT 230-922
2323	2156	DRG 17311
2324	2157	17312
2325	2158	ETAT 230-923
2326	2159	230-924
2327	2160	DRG 17313
2328	2161	17314
2329	2162	ETAT 230-925
2330	2163	230-926
2331	2164	DRG 17315
2332	2165	17316
2333	2166	17317
2334	2167	ETAT 230-927
2335	2168	DRG 17318
2336	2169	ETAT 230-928
2337	2170	230-929
2338	2171	DRG 17319
2339	2172	1925 +
2340	2173	17320
2341	2174	17321
2342	2175	17322
2343	2176	ETAT 230-930

Hersteller aller Lokomotiven der Gattung C V: Maffei

* Ausstellungslok 1896

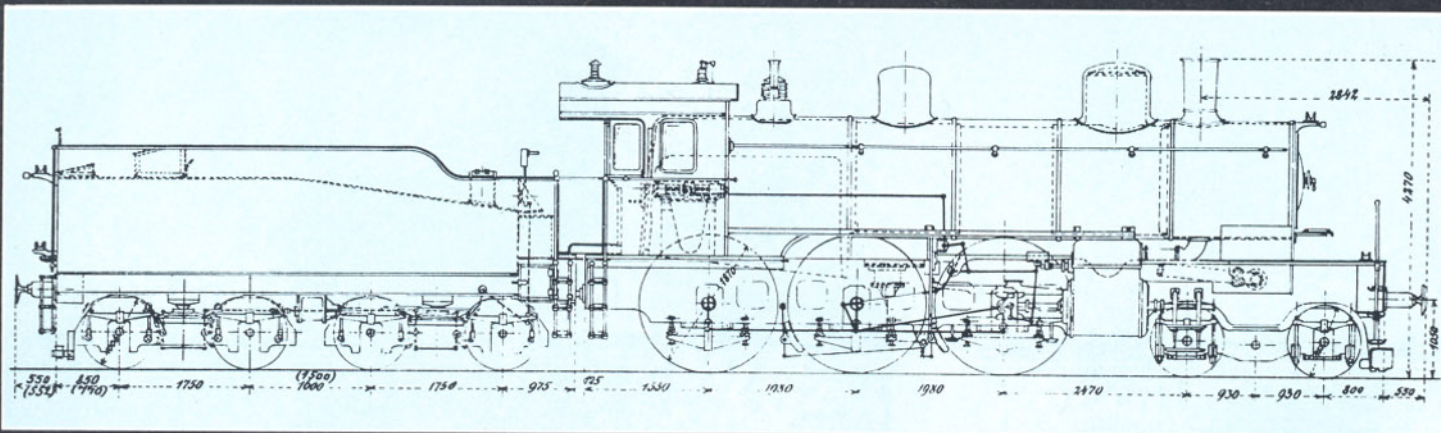


Bild 15: Skizze der bayerischen Gattung C V nach dem amtlichen Verzeichnis der Kgl. Bayerischen Staatsbahnen.

verdrängt wurde. 1903/04 wurden bereits sieben C V von der Bw München ZB zur Bw Nürnberg Hbf. abgegeben, die sie bereits 1905 nach Hof weiterreichte. Dafür wurden gleichzeitig weitere sieben C V von München nach Nürnberg abgetreten. 1906 ging es dann den Aschaffener C V an den Kragen, sie mußten nach Schweinfurt ausweichen, ihren Dienstplan übernahmen die neuen P 3/5 N. Waren 1902 alle 43 C V zwischen München und Aschaffenburg aufgeteilt, so verblieb 1914 nur eine Reserve von drei Maschinen in München, 10 finden wir in der Bw Nürnberg Hbf., zwei in Bamberg, fast die Hälfte aller C V, nämlich 20 Stück sind in Regensburg stationiert und die restlichen acht in Würzburg. Daß die C V aber vor leichteren Zügen immer noch ein ausgezeichnetes Zugpferd war, zeigt als Beispiel der Umlauf einer Nürnberger C V auf der Strecke Nürnberg – Passau – Nürnberg mit einer stolzen Tagesleistung von 440 km.

Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs zeigte die französische Staatsbahn ETAT ein beson-

deres Interesse an der C V; 17 Maschinen, einschließlich der Probelok, wurden damals nach Frankreich abgefahren. Die restlichen 26 C V waren im endgültigen Umzeichnungsplan 1925 der DR als 17301 – 326 eingereiht. Die Gruppenverwaltung Bayern verzögerte die Umzeichnung jedoch um zwei Jahre und musterte inzwischen vier Maschinen aus, so daß erst 1927 ein „endgültiger“ Umzeichnungsplan nurmehr die 17301 bis 17322 ent-

hielt. Anfang der dreißiger Jahre wurden die letzten C V im ostbayerischen Raum, insbesondere in Landshut angetroffen. In der nächsten Ausgabe wollen wir über die nicht gerade geringe übrige Verwandtschaft der C V bei den anderen Länderbahnen in Deutschland berichten, so daß diese Besprechung ausnahmsweise an die Stelle des „Bayern-Journals“ treten wird. — rab —

Bild 16: Im Jahre 1907 hat Dr. P. Feißel eine C V am Bahnsteig in Lichtenfels fotografiert. Foto: Sammlung Dr. Feißel

Bild 17: Diese stimmungsvolle Fahraufnahme einer C V vor einem Personenzug bei Neumarkt/Opf. soll die Parade der C V-Fotos abschließen.

Alle nicht gekennzeichneten Fotos stammen aus der Sammlung Dr. Scheingraber

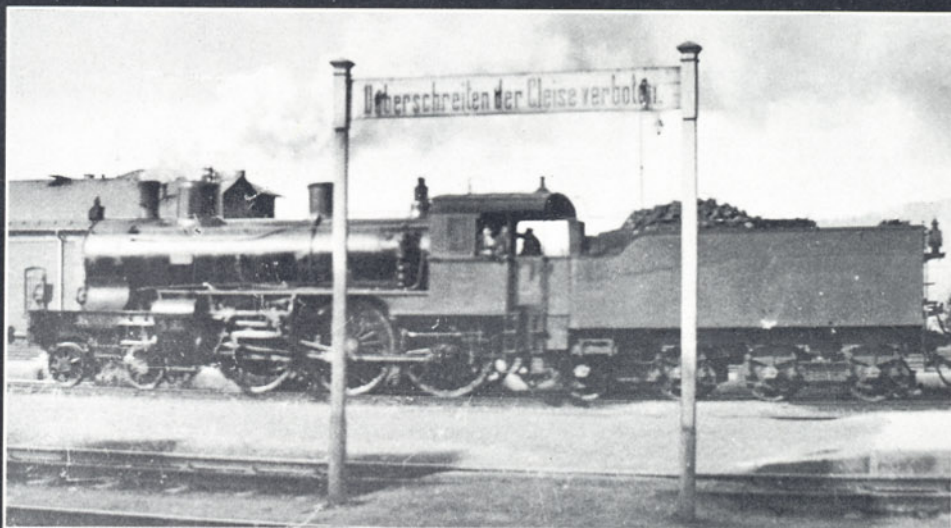




Bild 1: Nach getaner Arbeit ruhen sich die 044 195 und die 044 149 am Abend des 15. Mai 1976 im Bw Ottbergen aus.

Foto: H. Hillebrand

Das Bw Ottbergen

Links der Deutschen Märchenstraße, halbwegs zwischen Beverungen und Höxter, liegt

Ottbergen am Rande des Wesertales, kaum auf der Landkarte zu finden. Rund 120 m über

Meereshöhe, entwickelte sich der kleine Ort ab 1878 langsam zu einem bedeutenden

Bild 2: Der Dg 54 312 von Kreiensen nach Braunschweig war fast immer gut ausgelastet. Am 21. Februar 1976 bespannte die 044 552 des Bw Ottbergen diesen Zug, aufgenommen bei Bad Gandersheim.

Foto: H. Hillebrand





Bild 3: Am 30. Dezember 1975 steht die Sonne schon sehr tief, als sich der Dg 54312 nach Braunschweig, geführt von einer Ottbergener 044, in Seesen langsam in Bewegung setzt. Beim Anblick dieser mächtigen Rauchentwicklung ist es nur allzu verständlich, daß die Anwohner von Bahnanlagen tief aufatmeten, als bei der Deutschen Bundesbahn 1977 die letzten Dampflokomotiven durch Diesellokomotiven ersetzt wurden.
Foto: H. Hillebrand

Bahnknotenpunkt. Damals entstand die Bahnlinie nach Northeim im Leinetal, mit der die noch vorhandene Lücke zwischen Hamm

und Halle an der Saale geschlossen wurde. Diese Strecke diente in erster Linie dem Güterverkehr zwischen den beiden Industrie-

zentren. Auf dem Weg von Westfalen nach Sachsen führte die zweigleisige Hauptbahn durch sechs Tunnel und über mehrere lang-

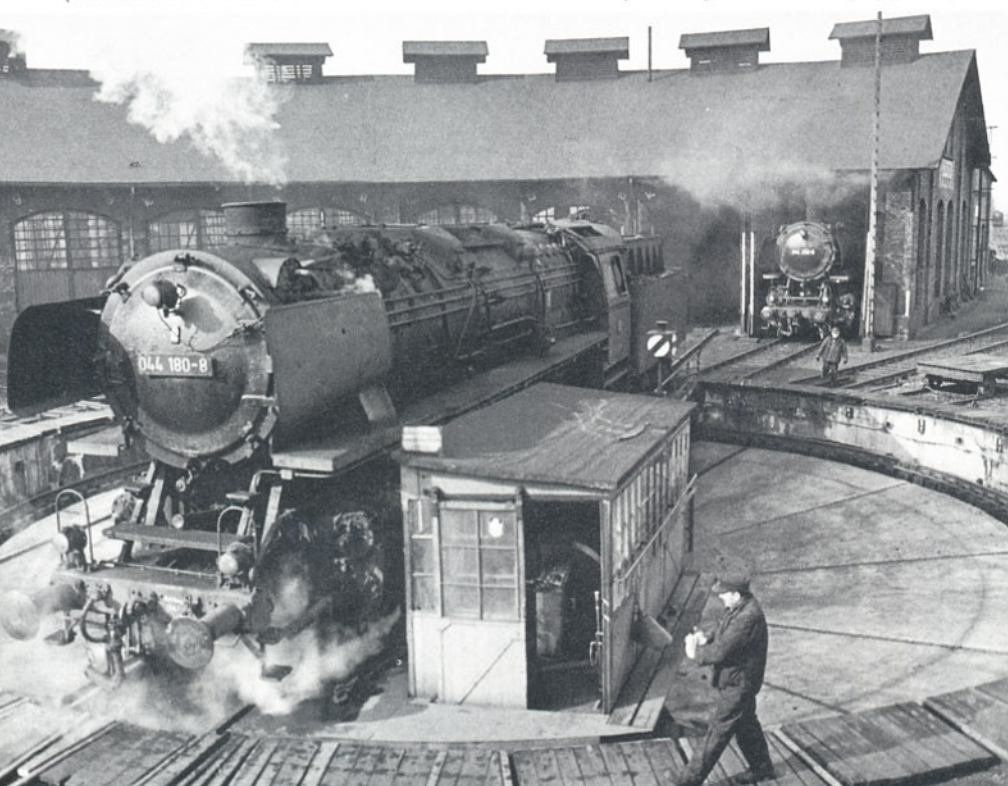
Bild 4: Bei Naensen dampfen am 29. Dezember 1975 zwei Lokomotiven der Baureihe 44 des Bw Ottbergen in Richtung Altenbeken. Als Vorspannlokomotive fungiert die 044552. Am Zughaken haben sie einen nur bedarfsweise verkehrenden Tankwagenzug von Langelsheim (29. Dezember 1975).
Foto: H. Hillebrand





Bild 5: Die nächsten drei Abbildungen geben einen kleinen Vorgeschmack auf den Band „Bw Ottbergen“, der im Herbst im Horst-Werner Dumjahn Verlag erscheinen wird. Auf diesem Foto sind die wichtigsten Anlagen eines Bahnbetriebswerkes für Dampflokomotiven auf einer Aufnahme vereinigt: Drehscheibe, Rundlokschuppen und Wasserturm sowie hinter bzw. neben der 044 571 die Besandungsanlage, ein Kohlenlade- und ein Wasserkran. **Foto: B. Huguenin**

Bild 6: Die 044 180 auf der Drehscheibe des Bw Ottbergen. Nach Ende des Dampfbetriebs in Ottbergen wurde sie nach Gelsenkirchen-Bismarck umbeheimatet und dort am 28. September 1976 ausgemustert. **Foto: B. Huguenin**
(Die Bilder 5 und 6 wurden uns freundlicherweise vom Horst-Werner Dumjahn Verlag, Mainz, zur Verfügung gestellt.)



gezogene Rampen mit Steigungen von 10 bis 13 Promille. Der höchste Punkt der Strecke liegt mit 321 m bei Osterhagen im Harz. Weitere Bahnlinien, ebenfalls schon im letzten Jahrhundert erbaut, schufen die Verbindung über Kreiensen nach Braunschweig, über Altenbeken nach Kassel, nach Göttingen und nach Lehrte. Topographische Gegebenheiten und politische Entscheidungen hatten die Streckenführung oft nachteilig beeinflusst.

Ein stetig wachsendes Verkehrsaufkommen erforderte ständig weitere und stärkere Dampflokomotiven, die von mehreren Bahnbetriebswerken eingesetzt wurden. Im Laufe dieser Entwicklung erlangte auch das Bw Ottbergen zunehmende Bedeutung, vor allem für den Einsatz von Güterzuglokomotiven. Auf den Rampen des Eggegebirges, des Sollings und des Harzes mußten die Länderbahnlokomotiven, meist preußischer Bauart, bis an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit beansprucht werden. Oft waren die Zuglasten nur mit Vorspann- und Schublokomotiven zu bewältigen. Eine spürbare Entlastung brachten dann Ende der dreißiger Jahre die neuen Einheitslokomotiven der Baureihe 44, die bereits im Jahre 1937 ihren Einzug in Ottbergen hielten. Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges war der Bestand allmählich auf 28 Maschinen der Reihe 44 angewachsen. Die Mehrzahl jener Fahrzeuge war direkt nach der Werksabnahme zum Bw Ottbergen gekommen. Einige Exemplare verrichteten dort ihren Dienst bis zur Ausmusterung Mitte der siebziger Jahre. Hierzu zählte die 44 084, die es auf 37 Dienstjahre brachte.

Die Teilung Deutschlands führte nach 1945 zu einer Verlagerung des Zugverkehrs. Die Leistungen auf der Strecke nach Osten bis nach Ellrich, dem Grenzbahnhof der DDR, schrumpften. Die Ottbergener Lokomotiven, zu denen in den fünfziger Jahren auch noch Maschinen der Baureihe 50 kamen, fuhren nun vor allem im Weserbergland und auf den Linien am Westrand des Harzes.

Zu den besonderen Leistungen war die Beförderung schwerer Güterzüge von Kassel über Altenbeken nach Lehrte zu rechnen. Über Altenbeken liefen auch die Züge von Hamm nach Kassel und von Hamm nach Seelze, nach Braunschweig und nach Göttingen. Der Lokomotivbestand im Bw Ottbergen schwoll wieder an. Im Jahre 1973 wurden dort insgesamt 45 einsatzfähige Maschinen der Reihe 044 registriert. Ottbergen war zu einer letzten Hochburg dieser mächtigen Dreizylindermaschinen geworden, obwohl zu diesem Zeitpunkt die Elektrifizierung der Hauptbahn von Kassel nach Altenbeken nach Hamm und Hannover bereits vollzogen war. Ottbergen und Altenbeken wurden zum Ziel unzähliger Lokomotivfreunde und Eisenbahnfotografen. Besonders beliebt war auch der Rampenabschnitt von Paderborn nach Altenbeken mit den hohen Steinviadukten. Mit dröhnendem Auspuffschlag und unter riesigen Rauchpilzen kamen dort die schweren Züge oft nur im Schrittempo voran.

Mitte der siebziger Jahre blieben dann nur noch einige Leistungen nach Braunschweig, Herzberg, Hildesheim und Löhne. Nach den amtlichen Unterlagen der DB belief sich der Einsatzbestand des Bw Ottbergen am 31. Dezember 1975 noch auf 21 Maschinen der Reihe 044. Einige davon wurden Anfang 1976 zugestellt. Durch Neuzugänge verfügte Ottbergen aber Ende Mai 1976, als dort der Dampfbetrieb eingestellt wurde, wieder über 23 be-

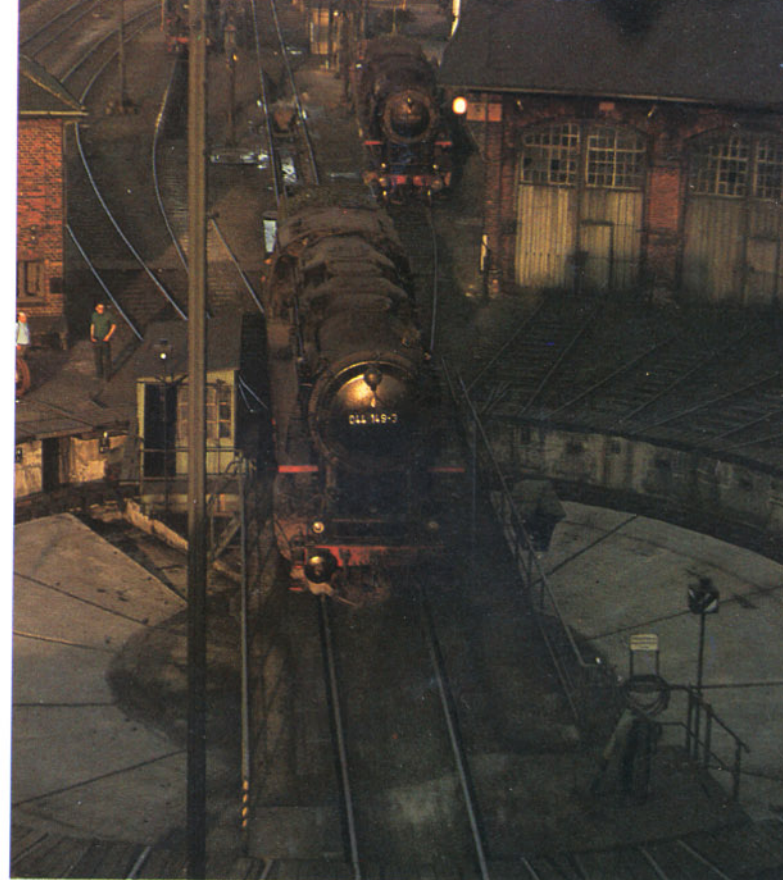
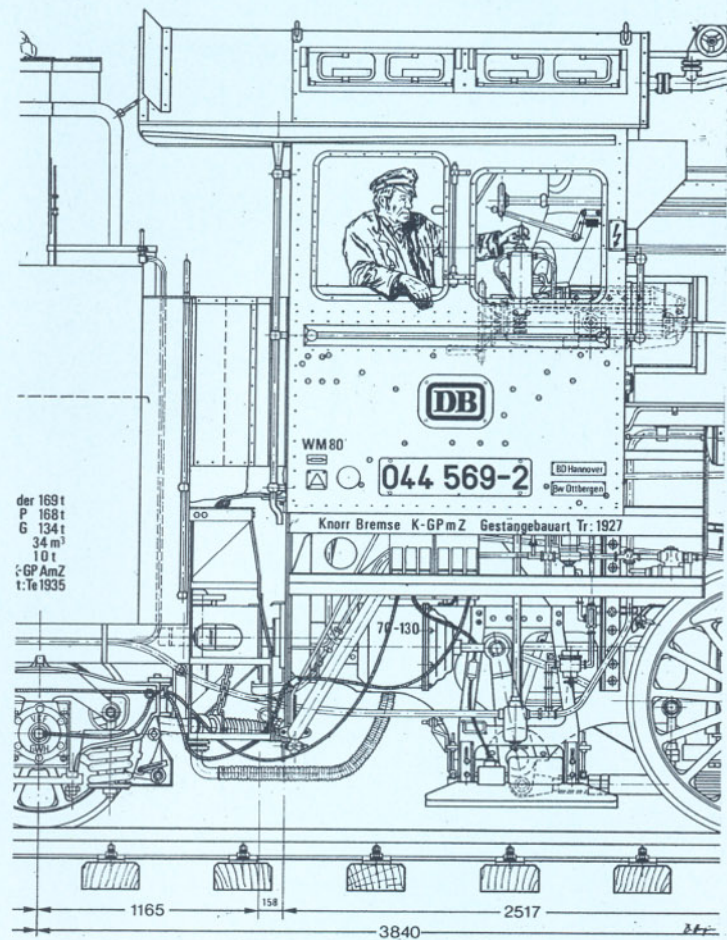


Bild 8: Ein Blick vom Dach des Ottbergener Rundlokschuppens auf die Drehscheibe. Die 044 149 fährt soeben über die Drehscheibe in den Schuppen. Im Hintergrund steht eine weitere Lokomotive der Baureihe 044, die 044 195. **Foto: H. Hillebrand**

Bild 7: Ausschnitt aus einer Zeichnung der 044 569 (mit freundlicher Genehmigung des Horst-Werner Dumjahn Verlages dem Band „Bw Ottbergen“ entnommen). **Zeichnung: Huguenin**

triebsfähige Lokomotiven der Baureihe 044. Die Mehrzahl dieser Fahrzeuge sollte noch zum Bw Gelsenkirchen-Bismarck umbeheimatet werden. Tatsächlich überführt wurden

schließlich aber nur die 13 Maschinen mit den Betriebsnummern 044 067, 180, 195, 209, 256, 360, 434, 462, 481, 534, 552, 669 und 682. Am Ende des Jahres 1976 befanden sich

davon aber nur noch die 044 209, 434, 481 und 552 im einsatzfähigen Restbestand von 19 Exemplaren, der im Bw Gelsenkirchen-Bismarck zusammengefaßten Reihe 044.

Bild 9: Diese stimmungsvolle Aufnahme gelang dem Fotografen am 10. April 1976 bei Hardegsen an der Strecke Northeim (Han) – Ottbergen. Die 044 195 dampft mit dem Dg 53 840 (Herzberg – Altenbeken) durch das Weserbergland. **Foto: J. Högemann**





Bild 10: Mit einem Güterzug von Ellrich (DDR) nach Herzberg (Harz) hat die 044 334 (Bw Ottbergen) soeben die Grenze der Bundesrepublik Deutschland passiert. Bis zum Kulminationspunkt der Strecke Ellrich – Herzberg bei Osterhagen (Harz) muß der Heizer noch kräftig Dampf machen.
Foto: J. Nelkenbrecher

Bild 12: Aus dem Tor des Rundlokschuppens in Ottbergen „spitzt“ die Rauchkammer der 044 209 hervor. Im Stand 12 ist der Tender der 044 334 zu erkennen. Foto: J. Nelkenbrecher

Mit der Geschichte des „Bw Ottbergen“ befaßt sich ein neues Buch, das im Herbst 1984 im Horst-Werner Dumjahn Verlag in Mainz er-

scheinen wird. Die beiden Autoren Bernard und François Huguenin haben sich sehr eingehend mit der Geschichte des Bw Ottbergen

und seiner Maschinen beschäftigt. Der Verlag teilte uns mit, daß das großformatige Buch (Format 26×33 cm, rund 400 Seiten mit 270 Fotos, davon 85 in Farbe) zahlreiche präzise gefertigte Zeichnungen von Lokomotiven sowie sämtliche Bauten im Bw Ottbergen, vom Wasserturm bis zur Lokleitung, enthalten wird. Der bis zum 1. Januar 1985 gültige Subskriptionspreis wird mit 148,- DM angegeben (weitere Informationen enthält die Anzeige des Horst-Werner Dumjahn Verlages im Eisenbahn-Journal 4/84 auf Seite 23). HO



Bild 11: Da in Herzberg (Harz) keine Drehscheibe zum Wenden der Lokomotiven der Baureihe 44 vorhanden war, fuhren die Lokomotiven oft zum Drehen nach Northeim (Han). Die Zugschlußscheibe ist schon an der Pufferbohle der 044 481 befestigt, als sie im Februar 1976, vom Lokschuppen kommend, in den Bahnhof Herzberg (Harz) dampft, um von dort zum Drehen nach Northeim (Han) zu gelangen.
Foto: A. Ritz

Bild 13: Die 044 360 des Bw Ottbergen erklimmt mit dem Dg 53 842 (Herzberg – Altenbeken) am 15. April 1976 die Rampe zum Ertinghauser Tunnel. Foto: H. Hillebrand



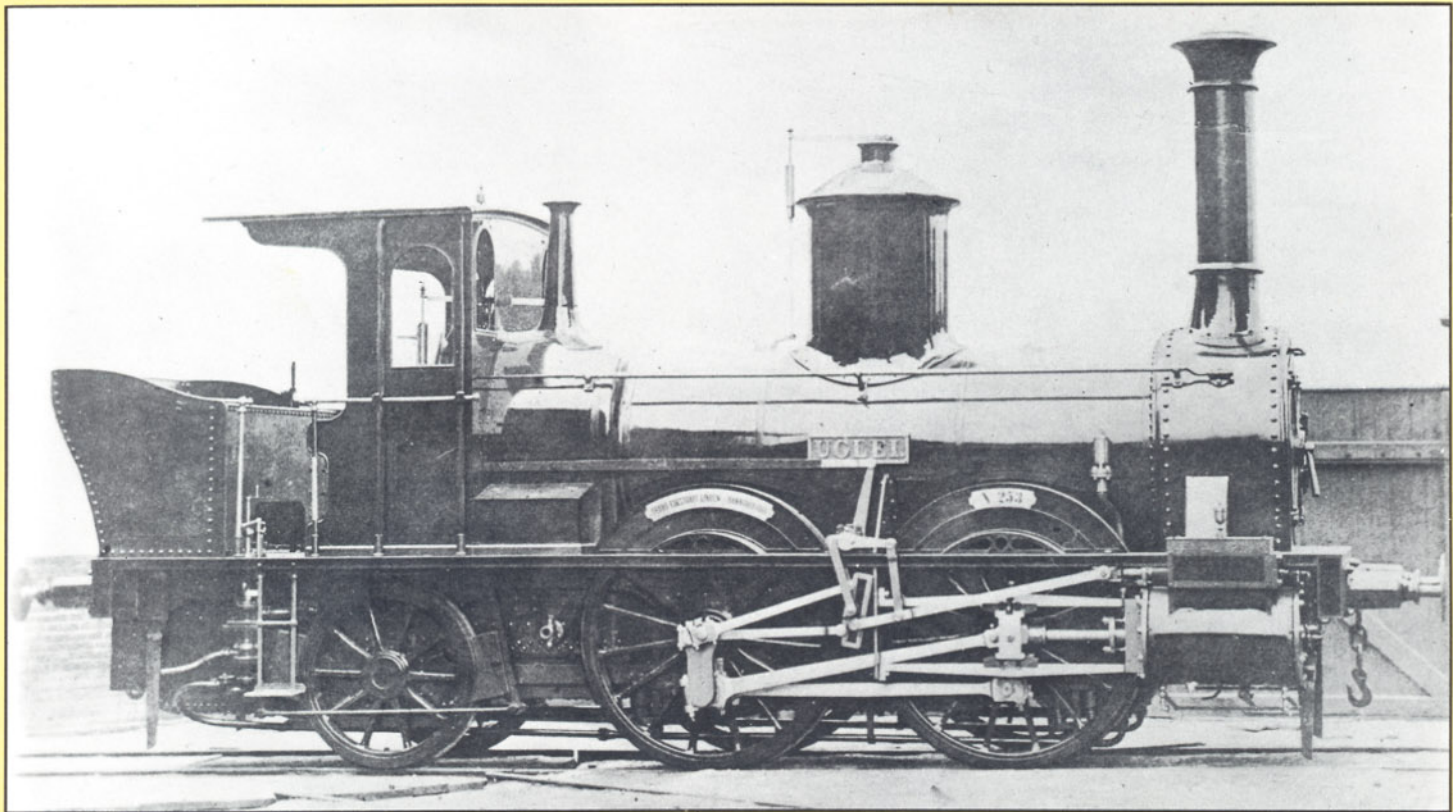


Bild 1: Die „Uglei“ wurde als eine von zehn B 1-Tenderlokomotiven 1866/67 von Egestorff in Hannover (der späteren Hanomag) gebaut. Die „Uglei“ trug die Fabriknummer 253 und wurde 1885 die Nr. 1414 der KED Altona. Ihre Triebwerksabmessungen: 381/610/1524 mm. Die zehn Maschinen dienten zunächst zum Betrieb der der Stadt Hamburg gehörenden Hamburg-Altonaer-Verbindungsbahn. Sie haben sich dort durch fortgesetzte Entgleisungen einen zweifelhaften Ruf erworben und ein beliebtes Objekt für die Witzblätter abgegeben. Sie wurden durch die in Bild 2 dargestellten Schwarzkopf-Lokomotiven abgelöst und nach Verwendung im Verschiebedienst zwischen 1891 und 1898 ausgemustert.



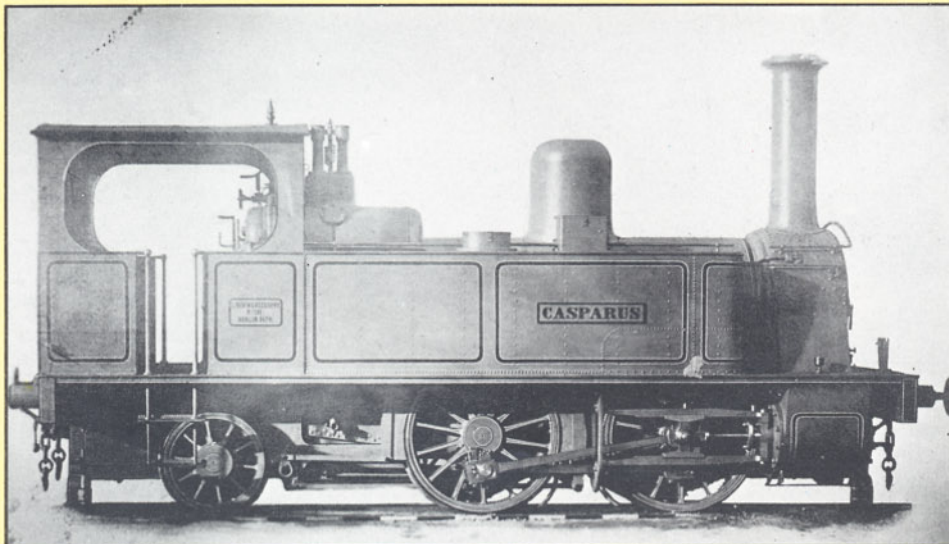
Die ersten preußischen Tenderlokomotiven

Im nachfolgenden Artikel erweckt Herbert Rauter einige der alten norddeutschen Tenderlokomotiven insbesondere der preußischen Staats- und Privatbahnen, zu neuem Leben. Vom Thema her dazu pas-

send, hat die Redaktion einige alte Lichtbilder von Tenderlokomotiven dieser Bahnen zusammengetragen, die in jenen Jahren zwischen 1860 und 1890 im Einsatz waren. Soweit es Lokomotiven sind, auf die Herbert Rauter im Text nicht eigens eingeht, wurden die Bildunterschriften entsprechend ausführlicher gehalten.

Die Redaktion

Bild 2: Die Berlin-Hamburger-Eisenbahngesellschaft stellte bereits 1846 die erste Schienenverbindung zwischen Berlin und Hamburg her. Ab 1. Januar 1884 wurde sie für Rechnung des preußischen Staates betrieben; ihre Linien gehörten ab 1. April 1885 zum Netz der KED Altona. Die abgebildete „Casparus“, 1870 von Schwarzkopf als Fabriknummer 131 gebaut, gehört zu einer Gruppe von 16 B 1-Tenderlokomotiven, die die Berlin-Hamburger-Eisenbahngesellschaft zwischen 1869 und 1876 von Schwarzkopf bezog. Sie übernahmen den Betrieb auf der oben erwähnten Hamburg-Altonaer-Verbindungsbahn. Schwarzkopf lieferte Tenderlokomotiven in gleicher oder fast gleicher Ausführung auch an die Magdeburg-Halberstädter, die Lübeck-Büchener, die Muldenthalbahn in Sachsen und die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Die „Casparus“ erhielt 1885 die Bahnnummer Altona 1440 und sollte 1906 noch in T 2-Altona 6047 umgezeichnet werden; da sie jedoch noch im gleichen Jahr ausgemustert wurde, ist es sehr fraglich, ob sie diese Bezeichnung noch trug.



Wo sollten wir die erste Tenderlokomotive suchen, wenn nicht im Mutterland der Lokomotive überhaupt, in England¹⁾! Schon unter den Dampfmaschinen, die sich im Oktober 1829 an dem Preisausschreiben der Manchester-Liverpooler-Eisenbahn bei Rainhill beteiligten, befindet sich eine Tenderlokomotive²⁾. Die kleine „Novelty“ unterliegt, wie nicht anders zu erwarten, Stephenson's „Rocket“, doch ihre Erbauer, Ericson und Braithwaite, können sich rühmen, an diesem bedeutungsvollen Ereignis der Eisenbahngeschichte teilgenommen zu haben.

In den nächsten Jahren werden in England zwar Tenderlokomotiven gebaut, im wesentlichen aber Einzelstücke, denen keine größere Bedeutung zukommt, denn noch fehlt die Voraussetzung dafür: noch gibt es nicht das, was wir Nahverkehr nennen, noch fehlen Gebirgsbahnen, und der Verschiebedienst hält sich in engen Grenzen²⁾.

Von der Insel zum Kontinent!

1850 scheiterte offensichtlich ein erster Versuch in Deutschland, obwohl Heusinger von Waldeggs 2A-t für die Taunusbahn in die Zu-

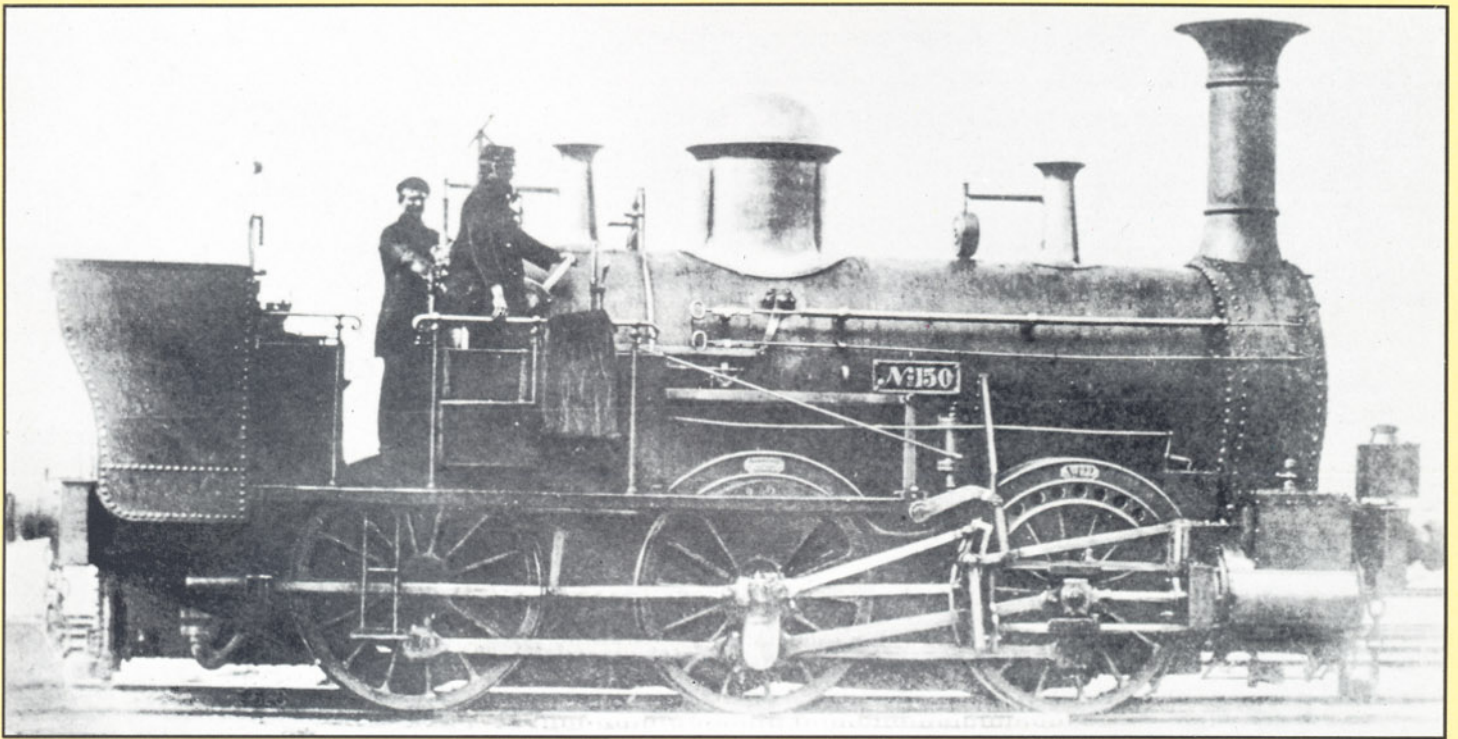


Bild 3: Die Hannoversche Staatsbahn bezog 1857 von Eggestorf sechs C-Tenderlokomotiven als Schubmaschinen für die Rampenabschnitte (bis zu 15,6‰) der Strecke Göttingen – Münden. Die abgebildete Bahnnummer 150 trug die Fabrik Nummer 122 und besaß die Triebwerksabmessungen 451/610/1372 mm. Sie vermochte auf einer Steigung von 1:64 acht Dreiaxser mit 45 km/h zu befördern, eine für die damalige Zeit recht beachtliche Leistung. Dennoch wurden die sechs Maschinen bereits zwischen 1869 und 1873 ausgemustert.

Bild 4: Bleiben wir noch einen Moment bei Hannover! Die KED Hannover, die, nach der Annexion des Königreichs Hannover durch Preußen 1866, bereits am 15. Dezember 1866 mit der Leitung der Hannoverschen Staatsbahn beauftragt worden war, beschaffte zwischen 1870 und 1875 insgesamt 76 leichte B-Tenderlokomotiven von der Stettiner Vulcan, der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe, der Hanomag und der Union-Gießerei Königsberg. Alle diese leichten Maschinen mit den Triebwerksabmessungen 279/533/1098 mm und einem Radstand von 2100 mm, also noch kürzer als beim späteren preußischen Schwanenhals-Drehgestell für die vierachsigen Personenwagen, erhielten 1883 die geschlossene Nummerngruppe 1400 – 1475.

kunft weisende Bauteile aufgewiesen hat, so eine Frühform seiner später weit verbreiteten Steuerung und einen Dampftrockner.

Schon 1853 wird die Maschine an die Stadt Lüttich verkauft und endet dort als Baulokomotive.

Erfolgreicher waren die sechs 2B-t, welche die **Südschleswigsche Eisenbahn** 1854 von Wilson & Co. in Leeds beschaffte. Die Hauptabmessungen des Triebwerks (in mm): 381/559/1676³⁾. Nach Umbau in 1B-t kamen sie alle über die Altona-Kieler Eisenbahn zur KED Altona und liefen dort als Altona 1400–1405; für ihre Eignung mag sprechen, daß sie es auf rund 35 Dienstjahre gebracht haben.

1854/1855 stellte die **Cöln-Mindener Eisenbahn** (CME) 7 kleine B-t in Dienst, die – von Borsig in Berlin gebaut – auf kurzen Anschlußbahnen zu den Zechen tätig sein sollten und im „Stationsdienst“ (Hauptabmessungen des Triebwerks in mm: 356/508/1016). In einem Jahresbericht der CME heißt es, daß die Maschinen trotz nicht glücklicher Gewichtsverteilung⁴⁾ sich „ganz vortrefflich“ bewährt hätten; das zeigt auch die lange Lebensdauer, denn erst nach etwa 45 Jahren werden sie als Cöln rechtsrheinisch 1400–1406 ausrangiert, als letzte sogar erst im März 1895 die 1406, die ehemalige „Betzdorf“ der CME (siehe auch Tabelle 1). Nun ins linksrheinische Gebiet. Die **Rheinische Eisenbahn** wollte auf ihrer Strecke Aa-

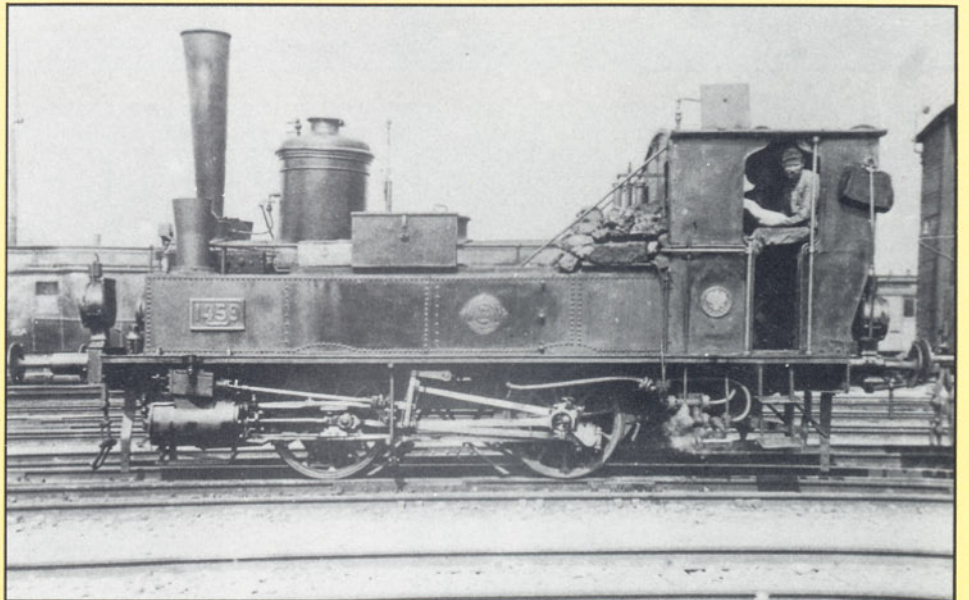


Bild 5: Herbert Rauter hat in seinem Bericht schon darauf hingewiesen, wie wenig die Tenderlokomotive in den östlichen Provinzen Preußens vertreten war. Eine dieser wenigen Bauformen war die großbrädrige B-Tenderlok Nr. 732 der Kgl. Ostbahn, die aus der Gruppe Bahnnummer 701 – 755 entstammt. Zwischen 1871 und 1878 wurden diese Tenderlokomotiven von verschiedenen Herstellern beschafft. Auf diese Type wird Herbert Rauter im Eisenbahn-Journal 7/84 näher eingehen.

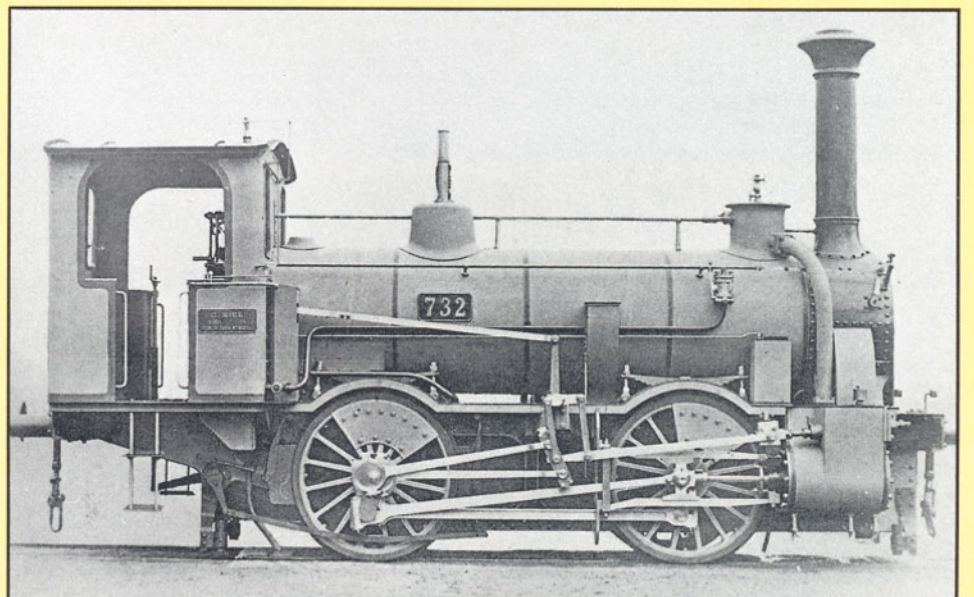


Tabelle 1. B-Rangier-Tenderlokomotive der Cöln-Mindener Eisenbahn (CME)

Hauptabmessungen des Triebwerks: 356/508/1016; Dienstgewicht: 26,8 t

Bo 1854/544	„Homborg“	→ 1883 Crr	1400	+ 1893/94
580	„Mengede“		1401	+ 1885/86
1855/627	„Dill“		1402	+ 1888/89
628	„Heller“		1403	+ 1887/88
661	„Iserlohn“		1404	+ 1894/95
662	„Herborn“		1405	+ 1893/94
663	„Betzdorf“		1406	+ 1894/95

Tabelle 2. C-Bergzug-Tenderlokomotive der Rheinischen Eisenbahn (RhE)

Hauptabmessungen des Triebwerks: 457/610/1524; Dienstgewicht: 41,3 t

Bo 1855/559	RhE 10 „Borsig“	→ 1883 Clr	1700	+ 1891/92
Wö 1856/64	11 „Wöhlert“		1701	+ 1884/85

Tabelle 3. C-Tenderlokomotive der Kgl. Saarbrücker Eisenbahn (K.Sbr.E.)

Hauptabmessungen des Triebwerks: 457/686/1297; Dienstgewicht: 44,3 t

Bo 1856/723	K.Sbr.E. XI*)	→ 1883 Clr	800	→ 1895 Sbr**) 800
724	XII*)		801	–
1858/897	XIII*)		802	802

*) Die drei Tenderlokomotiven wurden 1865 in C-Schleppenderlokomotiven umgebaut, behielten aber auch nach dem Umbau ihre Betriebsnummern XI, XII und XIII.
**) hier die 1895 neugebildete KED Saarbrücken, die keine unmittelbare Nachfolgerin der alten Kgl. Direction der Saarbrücker Eisenbahn gewesen ist.

Tab. 4. B1-Rangier-Tenderlokomotive der Cöln-Mindener Eisenbahn (CME)

Hauptabmessungen des Triebwerks: 356/508/1016; Dienstgewicht: 24,0 bis 26,9 t

Bo 1857/793				+ vor 1883
794 – 795	→ 1883 Crr	1537 – 1538		
1859/1043 – 1045		1539 – 1541		
1074 – 1076		1542 – 1544		
1860/1149		1545		
1150	→ 1883 Han	1522		
1151	→ 1883 Crr	1546		
1185		1547		
1861/1203 – 1205		1548 – 1550		
1206	→ 1883 Han	1523		
1276 – 1278		1524 – 1526		
1865/1693 – 1696	→ 1883 Crr	1551 – 1554		
Ht 1866/280 – 285	→ 1883 Han	1527 – 1532		
1867/313 – 318		1533 – 1538		
Bo 1869/2423 – 2428	→ 1883 Crr	1555 – 1560		

= 41 Lokomotiven

(inklusive Fabriknummer 793 von Bo ergibt sich eine Gesamtzahl von 42 Maschinen)

Die Lokomotiven der CME führten keine Betriebsnummern, sondern nur Namen; es waren bei der B1-t sinnlos zusammengestellte Ortsnamen. Auf ihre Wiedergabe wird verzichtet.

Wo sind die 24 an Cöln rrh und die 17 an Hannover gekommenen Lokomotiven geblieben?

Für 11 von ihnen hieß es 1895 anstatt Cöln rrh nun **Essen**, 2 wurden der neuen KED Münster überschrieben (als deren Nummer 1548 und 1554), die Hannover 1522 und 1523 wurden alsbald an Cöln rrh zurückgegeben und schnell ausrangiert, die Hannover 1530 – 1538 wurden 1886 an **Altona** überwiesen (1460 – 1468) – Altona? Man bedenke, daß die Cöln-Mindener Eisenbahn ihr Netz über Osnabrück – Bremen bis Hamburg Venloer Bf gesponnen hatte!

chen – Ronsheide (– Herbesthal) den Seilzugbetrieb aufgeben und dafür schwere Tender-„Bergzuglokomotiven“ einstellen, welche die Zugmaschinen auf der Steigung von 1:38 (im Maximum) im Schub unterstützen sollten. Es waren zunächst 2 Maschinen (C-t) mit einem Dienstgewicht von 41,3 t (Hauptabmessungen des Triebwerks in mm: 457/610/1524). Nach ihren Lieferwerken hießen sie „Borsig“ und „Wöhlert“ (siehe a. Tabelle 2). Im Hinblick auf den Titel dieses Beitrages müssen zumindest 3 schwere C-t kurz erwähnt werden, die, obwohl sie erst 1856 von Borsig geliefert wurden, bereits 1865 in Schleppenderlokomotiven (Achsfolge C) umgebaut wurden. Beschafft wurden sie von der **Kgl. Saarbrücker Eisenbahn** und stellen da-

mit die ersten unmittelbar vom Lieferwerk her in Dienst gestellten Tenderlokomotiven der Preußischen **Staatseisenbahnen** dar (siehe auch Tabelle 3).

Noch einmal zur **Cöln-Mindener Eisenbahn!** Aus der oben besprochenen B-t entwickelte die CME eine B1-t, die als erste Rangier-Tenderlokomotive von größerer Bedeutung angesehen werden kann. Über die 42 Maschinen dieser Bauart gibt die Tabelle 4 Auskunft. Zwei von ihnen, bei der CME „Hochdahl“ und „Neuss“ genannt, sollten 1905/06 noch auf (T 2) Hannover 6086 und 6087 umgezeichnet werden, doch dazu ist es nicht mehr gekommen.

Mancher Leser mag Tenderlokomotiven vermissen, die jenseits von Elbe und Oder ihren

Abkürzungen für alle Tabellen:

Borsig/Berlin	Bo
Hartmann/Chemnitz	Ht
Wöhlert/Berlin	Wö
KED Altona	Alt
KED Cöln linksrheinisch	Clr
KED Cöln rechtsrheinisch	Crr
KED Hannover	Han
KED Münster	Mst
KED Saarbrücken	Sbr

Tabelle 5. Die noch geringe Bedeutung der Tenderlokomotiven bis Ende der 60er Jahre des vergangenen Jahrhunderts mag diese Tabelle zeigen – zugleich aber auch den Unterschied zwischen den westlichen und den östlichen Bahnen.

Bahnerwaltung	Lokomotivbestand		
	gesamt	Tender-loks	Anteil d. Tender-loks in %
Rheinische E.	280	28	10
Bergisch-Märkische E.	385	39	10
Cöln-Mindener E.	375	49	13
Hannoversche St-E.	335	10	3
Berlin-Hamburger E.	165	6	4
Berlin-Anhalter	110	–	–
Kgl. Ostbahn	225	–	*)
Oberschlesische E.	365	1	0

*) Stets ohne Tenderlokomotiven sind z. B. ausgekommen die Breslau-Schweidnitz-Freiburger, die Öls-Gnesener und die Posen-Kreuzburger Eisenbahn.

Wie anders sieht das Bild im Jahr 1906/1907 aus:

KED	Lokomotivbestand		
	gesamt	Tender-loks	Anteil d. Tender-loks in %
Cöln	920	245	26,5
Elberfeld	880	278	31,5
Cassel	890	215	24
Magdeburg	790	210	27
Breslau	1160	350	30
Kattowitz	720	306	43
Berlin*)	655	605	92

*) Berlin war damals eine reine Stadt-, Ring- und Vorortbahn-Direktion, dies erklärt den außergewöhnlich hohen Anteil der Tenderlokomotiven am Gesamtbestand.

Dienst in den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts aufgenommen hatten: es gab sie noch nicht! Erst 1864 kam auf dem Seeweg eine kleine B-t mit einem Treibraddurchmesser von nur 914 mm in den Osten des Landes; Absender war die Fa. Manning, Wardle & Co. in Leeds, der Empfänger die **Ostpreußische Südbahn**. 1871 kam sie bereits zum alten Eisen.

Es folgten dann 1865 die **Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn**, 1869 die **Oberschlesische** und 1871 die **Kgl. Ostbahn**.

Es wäre falsch, aus den vorstehenden Beispielen älterer Tenderlokomotiven zu schließen, daß sie in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts eine weite Verbreitung gefunden hätten. Nur die **Cöln-Mindener Ei-**

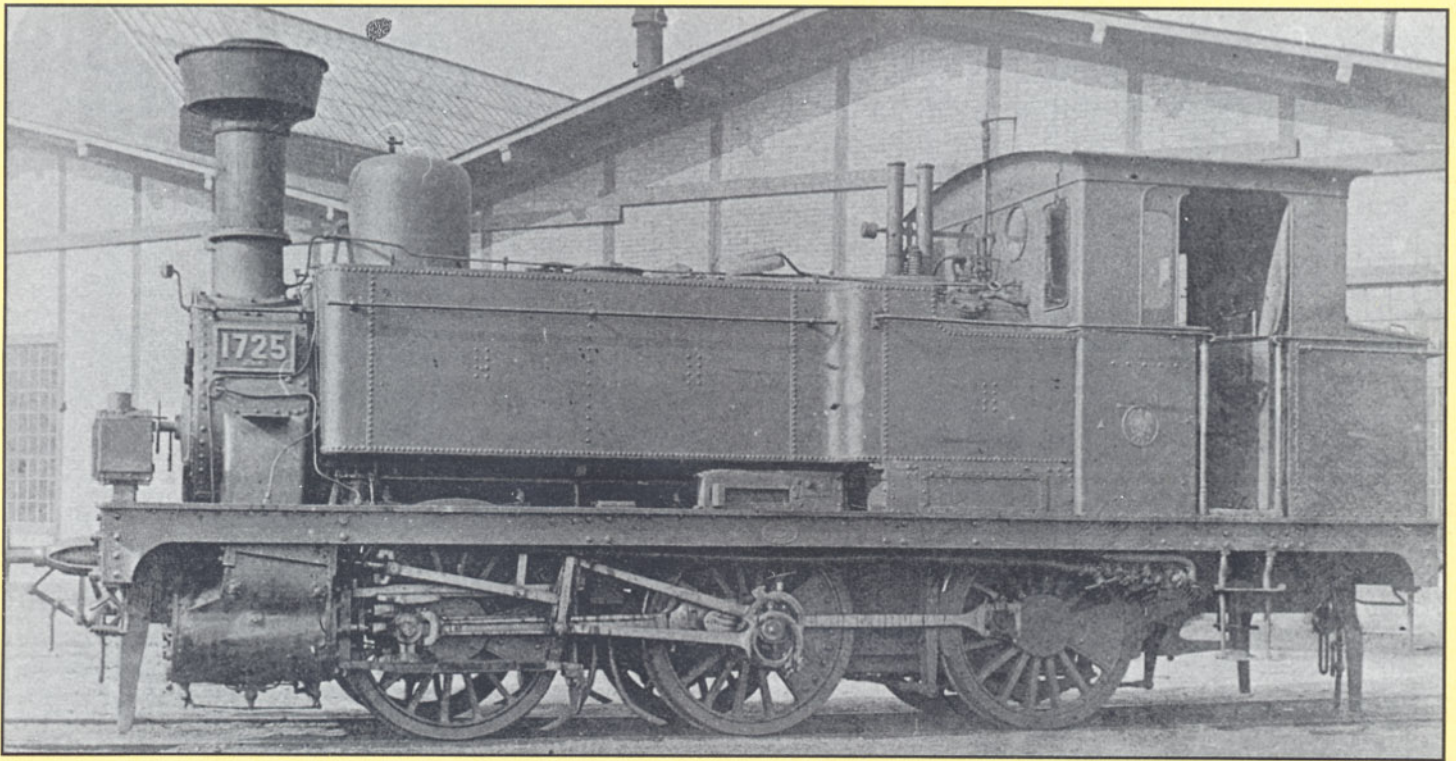


Bild 6: Die Niederschlesisch-Märkische-Eisenbahn (NME) ließ 1873/74 bei den Lokomotivfabriken Wöhlert in Berlin, Hartmann in Chemnitz und G. Sigl in Wien insgesamt 31 C-Tenderlokomotiven, hauptsächlich für den Güterverkehr auf der Berliner Ringbahn, bauen. Diese Maschinen hatten die Triebwerksabmessungen 430/620/1290 mm und wurden in folgenden drei Losen bezogen: Bahn-Nr. 356 – 366 (→ 1883 Berlin 1700 – 1710) von Wöhlert, Bahn-Nr. 462 – 470 (→ 1883 Berlin 1722 – 1730) von Hartmann, Bahn-Nr. 471 – 481 (→ 1883 Berlin 1711 – 1721) von Sigl. Unser Bild zeigt die Bahnnummer 465 (gebaut 1847 von Hartmann als Fabriknummer 823) als Berlin 1725.

senbahn wies (1870) in ihrem Bestand mehr als 10 Prozent Tenderlokomotiven auf, einige andere Bahnen um 10 Prozent, so z. B. die Rheinische, die Kgl. Saarbrücker und die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die meisten Eisenbahnen hatten zu jener Zeit noch keine oder aber haben niemals Tenderlokomotiven eingestellt (siehe Tabelle 5). Das Bild ändert sich jedoch ab etwa 1880 spürbar. Es entstehen zahlreiche Neben-, Sekundär- und Stichbahnen. Für den meist geringen Verkehr wurden nun leichte Lokomotiv-Bauarten entwickelt, meist Tenderlokomotiven, und zwar in großer Mannigfaltigkeit, obwohl Preußen gerade versucht hatte, mit den „Normalien für die Betriebsmittel“ die Zahl der Bauarten zu vermindern. Indessen war es jeder Kgl. Eisenbahndirektion gestattet, „Spezialbetriebsmittel“ zu beschaffen, – wohl, um den Fortschritt der Lokomotiv-Technik nicht zu hemmen oder um örtlichen Besonderheiten besser entsprechen zu können. So entstanden viele verschiedene B-t und 1B-t, die in ihren Abmessungen weitgehend – aber keineswegs völlig – übereinstimmten.

Von besonderer Bedeutung waren zweifellos die kleinen, für die sogenannten „Omnibuszüge“ gedachten Maschinen, nicht zuletzt darum, weil zu ihnen die ersten Verbund-Tenderlokomotiven in Deutschland gehörten (siehe auch Eisenbahn-Journal 5/84, Seite 35 ff.). In den letzten beiden Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts kann nun auch erstmals von Nahverkehr gesprochen werden, und dieser Nahverkehr auf der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn führte zum Bau leistungsfähiger Tenderlokomotiven.

Auch im Güterzugdienst auf kürzeren Distanzen sowie auf Anschlußstrecken gewann die Tenderlokomotive an Bedeutung, ebenso im Verschiebedienst, der lange Jahre älteren

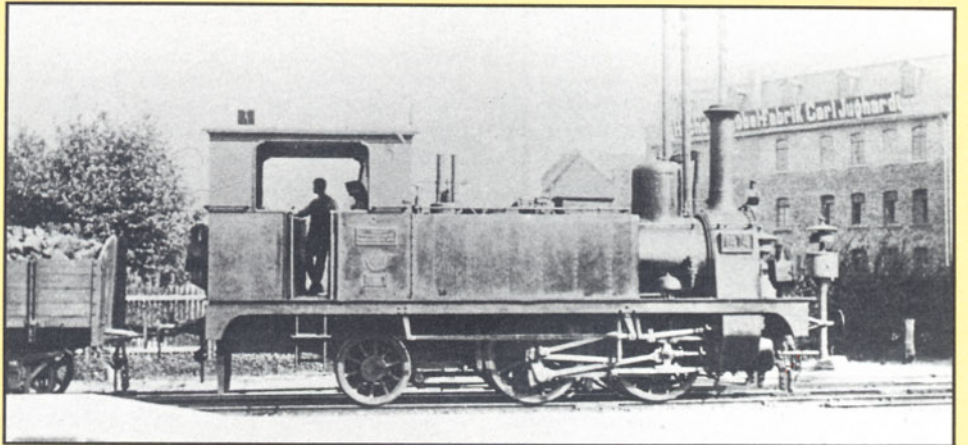
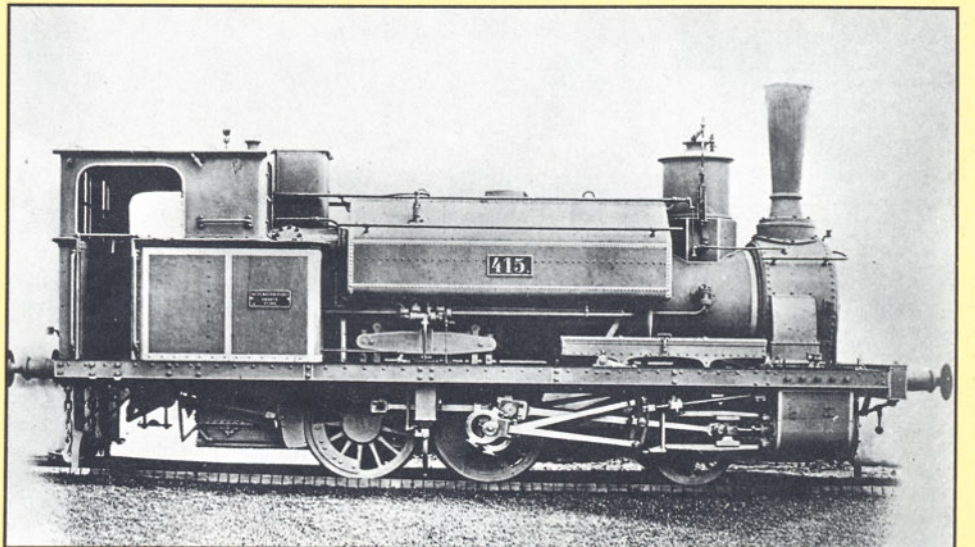


Bild 7: Ungefähr zur gleichen Zeit beschaffte die NME eine Gruppe von insgesamt 54 leichten B 1-Tenderlokomotiven bei verschiedenen Firmen. Unser Bild zeigt die Bahnnummer 502 aus der ersten Gruppe (Bahn-Nr. 497 – 511), gebaut 1874 von Schwartzkopf als Fabriknummer 635. Sie kam später an die Frankfurt-Bebraer-Eisenbahn als Bahn-Nr. 204 und wurde 1881 umgezeichnet in KED Frankfurt 1414. Als Triebwerksabmessungen finden wir 350/550/1290 mm vermerkt.

Bild 8: Kehren wir wieder in die westlichen Provinzen Preußens zurück. Im rheinisch-westfälischen Industriegebiet entwickelten sich drei große private Eisenbahnen: die Cöln-Mindener, die Rheinische und die Bergisch-Märkische Eisenbahn, die alle drei zwischen 1879 und 1882 vom preußischen Staat aufgekauft wurden.

Die Bergisch-Märkische-Eisenbahn bezog 1871 von Hartmann in Chemnitz 14 Stück 1 B-Tenderlokomotiven; es handelte sich dabei um das größte Kontingent unter den insgesamt 53 Maschinen dieser Bauart. Sie waren insbesondere für den Verschub auf den zahlreichen Anschlußbahnen der Zechen und Fabriken des Reviers bestimmt. Ihre Triebwerksabmessungen betragen 380/510/1064 mm. Auffallend sind der Satteltank über dem Langkessel, die lange Treibstange und die ganz eng beisammenstehenden Treibachsen, wodurch die Lokomotiven einen gewaltigen hinteren Überhang erhielten. 1906 wurde nur noch eine einzige Maschine aus dieser Gruppe zur T 1 Elberfeld 6001 umgezeichnet.



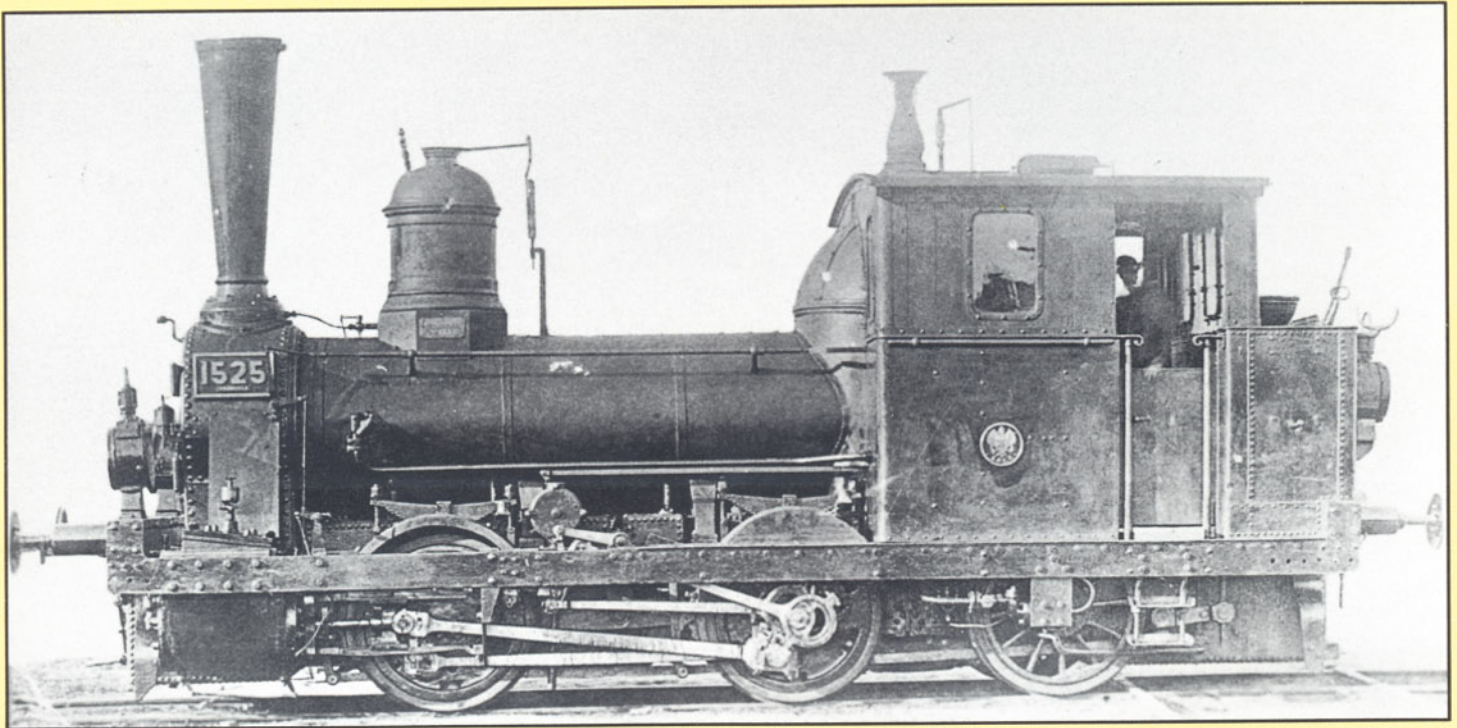


Bild 9: Die Köln-Mindener-Eisenbahn (KME) erwarb zwischen 1857 und 1869 von Borsig und Hartmann insgesamt 42 B 1-Tenderlokomotiven für den Rangierdienst, bei denen die Treibachsen Scheibenräder, die Laufachse dagegen Speichenräder hatte. Unser Bild zeigt die „Neuss“, 1861 von Borsig als Fabriknummer 1277 gebaut. Die KED Hannover übernahm sie als Hannover 1525 und zeichnete sie 1906 zur T 2 – Hannover 6086 um.

Schleppender-Bauarten vorbehalten war. Es sind nun bereits verschiedentlich preußische Bezeichnungen genannt worden, so z. B. Altona 1400 oder (T 2) Hannover 6087. So erscheint es notwendig, näher auf die preußische Bezeichnungsart einzugehen. Erst nach 1880 wurde eine allgemein verbindliche Regelung eingeführt, die für Tenderlokomotiven die Nummern 1400 bis 1899 vorsah. Die preußischen Eisenbahndirektionen hatten für ihren Bereich eine weitgehende Selbständigkeit. So verwundert es nicht, daß jede KED ihre Maschinen zwar nach den allgemeinen Richtlinien, aber jeweils für sich durchnummerierte. In jenen Jahren kam eine Maschine kaum

einmal über die Grenzen ihres Bezirks, so reichte zur Kennzeichnung die Nummer = Betriebsnummer aus, sie wurde in großen lesbaren Ziffern „angeschrieben“, während der KED-Name, weil unbedeutend, aus einiger Entfernung wegen der kleinen Größe meist bereits unlesbar war. Das blieb auch dann noch so, als die Lokomotiven die Direktionsgrenzen weit überschritten. Für viele ist es aber freilich von Interesse zu wissen, ob die 1400 nun die des Bezirks Altona ist oder nach Berlin, Breslau, Bromberg usw. gehört! Die Nummerngruppe 1400–1899 ist so großzügig bemessen, daß kaum die Möglichkeit besteht, etwas über die Bauart der Maschine

auszusagen⁵⁾. Nach 1895 – inzwischen gab es 20, bald 21 Eisenbahndirektionen anstatt der 11 alten – reichte das Bezeichnungssystem nicht mehr aus. 1905/1906 wurde es endlich grundsätzlich verändert. Zum einen reichte man alle Lokomotiven in Gruppen (Gattungen) ein, die ihrerseits den Hauptgruppen S, P, G und T zugeordnet wurden. Preußen verzichtete auf eine weitere Unterteilung der T in Pt, Gt und gar noch Rt in der richtigen Überlegung, daß die Tenderlokomotiven äußerst vielseitig verwendbar sind. (Indessen: gilt das nicht auch für S und P, ja sogar für manche G?) Lokomotiven gleicher Leistung und gleicher Verwendung wurden ohne Rücksicht auf ihre Bauart oder ihr Alter in einer Gruppe (Gattung) zusammengefaßt. Die Zuteilung bei den ersten – T 1 bis T 5 – blieb den Direktionen überlassen, die leider nicht immer einheitlich verfahren. So entstand ein buntes Bild, wie es Tabelle 6 zeigt.

Zum anderen wurden den Gruppen (Gattungen) Zehner- oder Hunderter-Reihen zugeteilt, so daß die vollständige Kennzeichnung einer Lokomotive bestand aus:

1. dem Gattungszeichen
2. dem Namen der KED und
3. einer Nummer aus der entsprechenden Hunderter-Reihe.

Es gab also keine 6101, sondern nur die (T 3) Berlin 6101 oder Breslau 6101!

1910/1911 wurden einige Gattungen nochmals unterteilt; die Untergattungen erhielten eine Hochzahl, z. B. T 5¹ oder T 9³, die jedoch bei den älteren Bauarten nicht mehr angeschrieben worden ist. Im Ganzen betrachtet, schuf das preußische System eine Situation, die nicht befriedigen konnte, denn weder die alte preußische Bezeichnungsweise (vor 1906) noch die neue (nach 1906) gibt hinreichende Auskunft über die Bauart der Maschinen.

Vor 1906 war beispielsweise die
 Breslau 1442 eine B1-t
 Köln 1442 2B-t
 Elberfeld 1442 1B-t
 Hannover 1442 B-t
 Ein Blick auf die Tabelle 6 genügt, um das Ur-

Tabelle 6. Im Bezeichnungssystem von 1906 war für die verschiedenen Gattungen folgende Zehner- und Hunderter-Reihen für die Betriebsnummern vorgesehen:

Gattung	Hunderter-Reihe	Achsformel	Bemerkungen
T 0		1A	a)
T 1	6001 – 6040	B B1 1B 2B	
T 2	6041 – 6100	B B1 1B	
T 3	6101 – 6400	B1 C	
T 4	6401 – 6600	B1 1B	
T 5	6601 – 6700	1B1 2B C 1C	
T 6	6701 – 6800		1C1
T 7	6801 – 7000	C	
T 8 H	7001 – 7200	C	b)
T 9	7201 – 7400	C1 1C	c)
T 10 H	7401 – 7500		2C
T 11	7501 – 7700		1C
T 12 H	7701 – 7900		1C
T 13	7901 – 7950		D
T 14 H	(7951 – 8000)		f)
T 15	8001 – 8100		E e)
T 16 H	8101 – 8200		E d)
T 18 H	8401 – 8500		2C2 d)

H = Heißdampf-Bauarten

a) nur örtlich eingeführt, in 6001 ff. eingeordnet

b) sehr bald auf 7050 beschränkt und

c) 7051 ff. zusätzlich für die T 9 freigegeben

d) siehe untenstehende Bemerkung

e) Bauart Hagans; für die unseren Lesern bekannte T 13 wurde auf 7901 – 8000 erweitert

f) bis 1914 nicht besetzt! Die Heißdampf-T 14 wurde dann als 8501 ff. (zunächst bis 8700) eingereiht.

Wenige Jahre nach der Einführung dieses Bezeichnungssystems von 1906 stellte sich im Jahre 1911 heraus, daß die Hunderter-Reihen zu knapp bemessen waren, der T 12 mußte man beispielsweise die 8201 – 8400 und 8701 ff. freigegeben ...! Da es sich um Heißdampf-Bauarten handelt, wird hier nicht auf diese „Unordnung“ eingegangen!

teil – unbefriedigend – zu bestätigen (es ist also unzulässig, wie es oft in der Literatur heißt, von der T 2, der T 4, der T 5 zu sprechen).

Bringen die „Normalien für die Betriebsmittel der Preußischen Staatseisenbahnen“ die Rettung? Ihre Musterblätter (Musterzeichnungen) werden heute noch dann und wann angeführt. Musterblätter für alle Naßdampflokomotiven laufen unter III, die aller Tenderlokomotiven unter III-4; die einzelnen Bauarten werden dann mit kleinen Buchstaben gekennzeichnet – III-4a usw.

Nun ist z. B. 1895 eine gewisse B1-t nach dem Musterblatt III-4g gebaut worden – in nur 3 Exemplaren, und 1906 sind diese 3 Maschinen bezeichnet worden als

(T 2) Hannover 6083

(T 3) Posen 6101

(T 4) Münster 6451

Umgekehrt finden sich aber auch in ein und derselben Gruppe (= Gattung) Lokomotiven, die nach verschiedenen Musterblättern gebaut wurden. In der T-3-Gruppe z. B. Lokomotiven, nach altem Musterblatt 12 (entspricht dem neuen M III-4e) nach dem Musterblatt III-4g sowie nach dem Musterblatt III-4p.

Hinzu kommt, daß 1905/1906 zahlreiche Lokomotiven verschiedenster Bauart in die Gruppen eingereiht worden sind, die entweder noch von alten Privatbahnen oder von einzelnen KED als „Spezialbetriebsmittel“ beschafft worden sind, ohne daß ihrem Bau ein Musterblatt zugrundegelegen hätte. So ist die Aufgabe dieses Beitrages, die preußischen Naßdampflokomotiven in eine sinnvolle Reihenfolge zu bringen, ein nicht ganz leichtes Unterfangen! Es ist nun vorgesehen, als Leitlinie die fast allen Lesern bekannten preußischen Gattungszeichen von 1905/1906 zu nehmen⁶⁾. Dieser Linie folgend, werden wird am ehesten von der T 0 bis zur T 15 gelangen.

H. Rauter

Anmerkungen:

1) Für „Anfänger“: In Gebhard & van Heys, Die Prüfung zum Lokomotivführer und Heizer, Berlin 1909, heißt es: „Den ersten Lokomotiven wurde ein besonderer Wagen mitgegeben, der den erforderlichen Vorrat an Kohle und Wasser mitführte. Später baute man Lokomotiven, die ihren Wasser- und Kohlevorrat selbst mitnahmen; diese nannte man Tenderlokomotiven. Die Wasservorräte können nur seitlich vom Kessel oder zwischen dem Rahmen untergebracht werden, Kohlen nur in einem besonderen Kasten am Führerstand.“ (Vom Verf. kaum geändert.)

2) J. Jahn, Die Dampflokomotive . . ., Berlin 1924, S. 11.

3) Die Hauptabmessungen des Triebwerks werden im Text und in den Tabellen in der üblichen Reihenfolge (in mm) angegeben: Zylinderdurchmesser, Kolbenhub, Treibraddurchmesser.

4) Der Achsdruck betrug: 1. Achse – 15,1 t, 2. Achse – 11,7 t.

5) Die Folgen waren damals für uns junge Eisenbahnfreunde „katastrophal“! Auf Außengleisen des Bahnhofs, am Rande des Bw, auf Abstellgleisen – überall Maschinen, uralte neben gerade eben vom Werk gelieferten. Die Nummern konnte man oft noch ablesen, doch die KED? In Frankfurt an der Oder z. B. war's nun Berlin oder Breslau, Bromberg oder Halle, Posen oder Stettin?

Bild 12: „Für Personen- und Güterbeförderung auf kurzen Strecken“ erwarb die Rheinische Eisenbahn 1863 und 1865 bei Borsig insgesamt 14 B 1-Tenderlokomotiven, von denen die abgebildete Bahnnummer 117 „Sphinx“ 1865 von Borsig als Fabriknummer 1790 gebaut wurde. Auffallend an diesen Maschinen war der Innenrahmen, der durch einen Außenblindrahmen verstärkt wurde. Über der Laufachse ist das große Verbindungsrohr teilweise sichtbar, das die seitlichen Wasserkästen mit dem hinteren Wasserkasten verband.

Alle Fotos: Sammlung Dr. Scheingraber

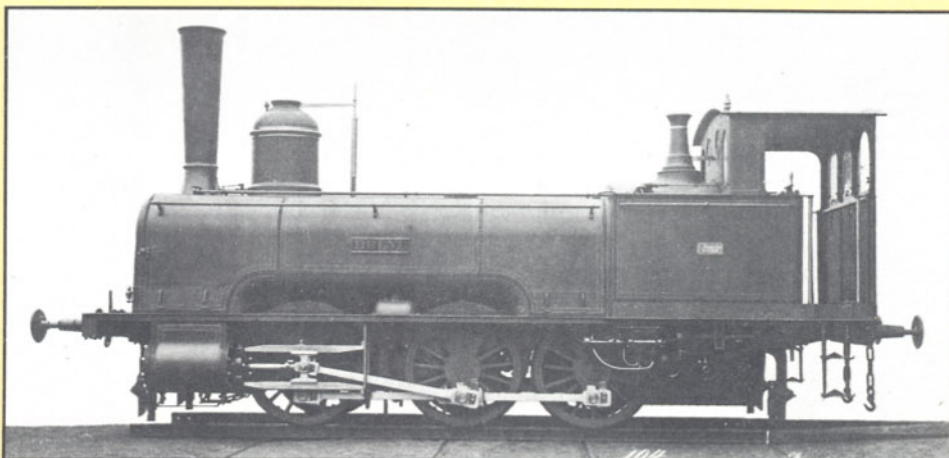


Bild 10: Von der gleichen Bahn (KME) stammt diese ungewöhnlich anmutende Satteltanklokomotive „Dreye“, die Borsig 1871 als Fabriknummer 2704 lieferte. 1883 wurde sie in Köln rh 1709 umgezeichnet. Sie gehört zu einer Gruppe von 34 Maschinen, die die KME zwischen 1871 und 1874 wiederum von Borsig und Hartmann bezog.

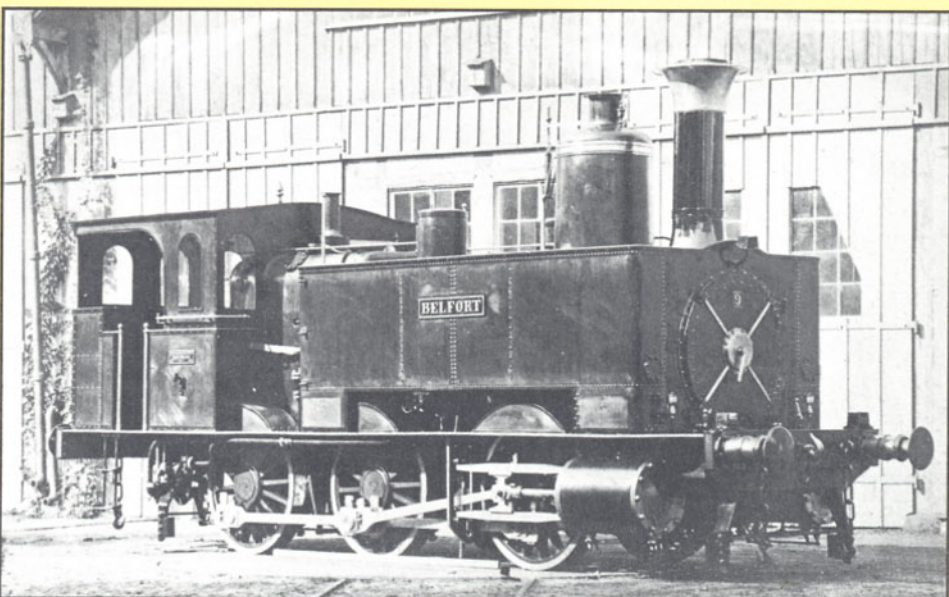


Bild 11: Die dritte im Bunde, die Rheinische Eisenbahn, kaufte zwischen 1871 und 1879 eine Gruppe von 20 C-Bergzug-Tenderlokomotiven mit den Triebwerksabmessungen 432/610/1290 mm, von denen die abgebildete „Belfort“ 1871 von der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe als Fabriknummer 599 geliefert wurde. Diese Bauart scheint sich gut bewährt zu haben, denn die KED Köln lrh, die die Rheinische Eisenbahn 1880 übernommen hatte, ließ 1882/83 nochmals 7 Stück nachbauen, die die Bahnnummern Köln lrh 1729 – 1730 und 1736 – 1740 erhielten. Die beiden letzten Lokomotiven wurden 1906 in T 7 – Köln 6801 und 6802 umgezeichnet.

6) Ab etwa 1880 haben einzelne KED versucht, Lokomotiven ungefähr gleicher Leistung und gleicher Verwendung, aber verschiedener Bauart, in Gruppen zusammenzufassen. Köln linksrheinisch hat es um 1884 mit Buchstaben versucht, Elberfeld um 1895 mit einem System, das weithin dem von 1905/1906 glich, andere folgten mit ähnlichen Bezeichnungsschemata –

so auch Berlin:

aus der T 3 wurde 1905/1906

T 6

T 8

T 10

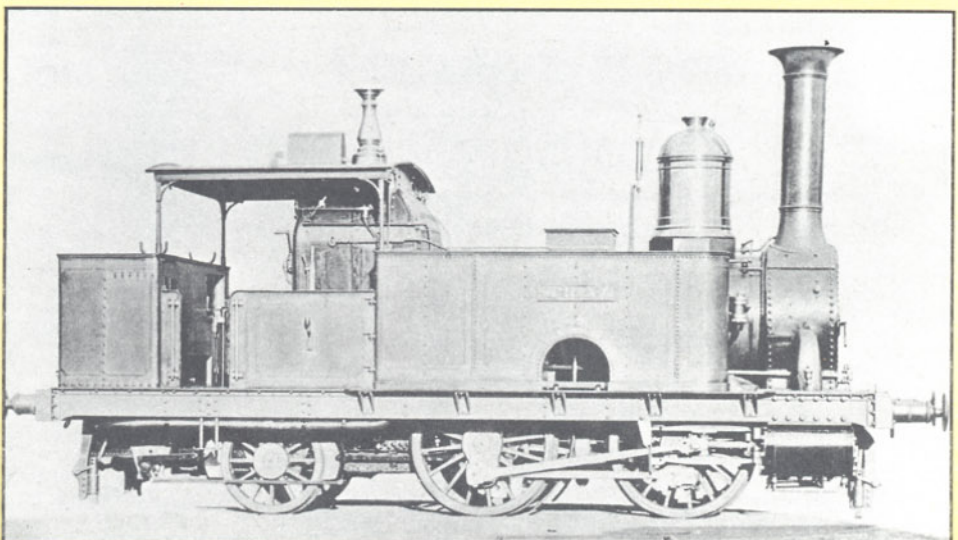
die T 8

die T 10

die T 11

die T 12

Erst das System von 1905/1906 wurde als für alle preußischen Eisenbahndirektionen verbindlich eingeführt.



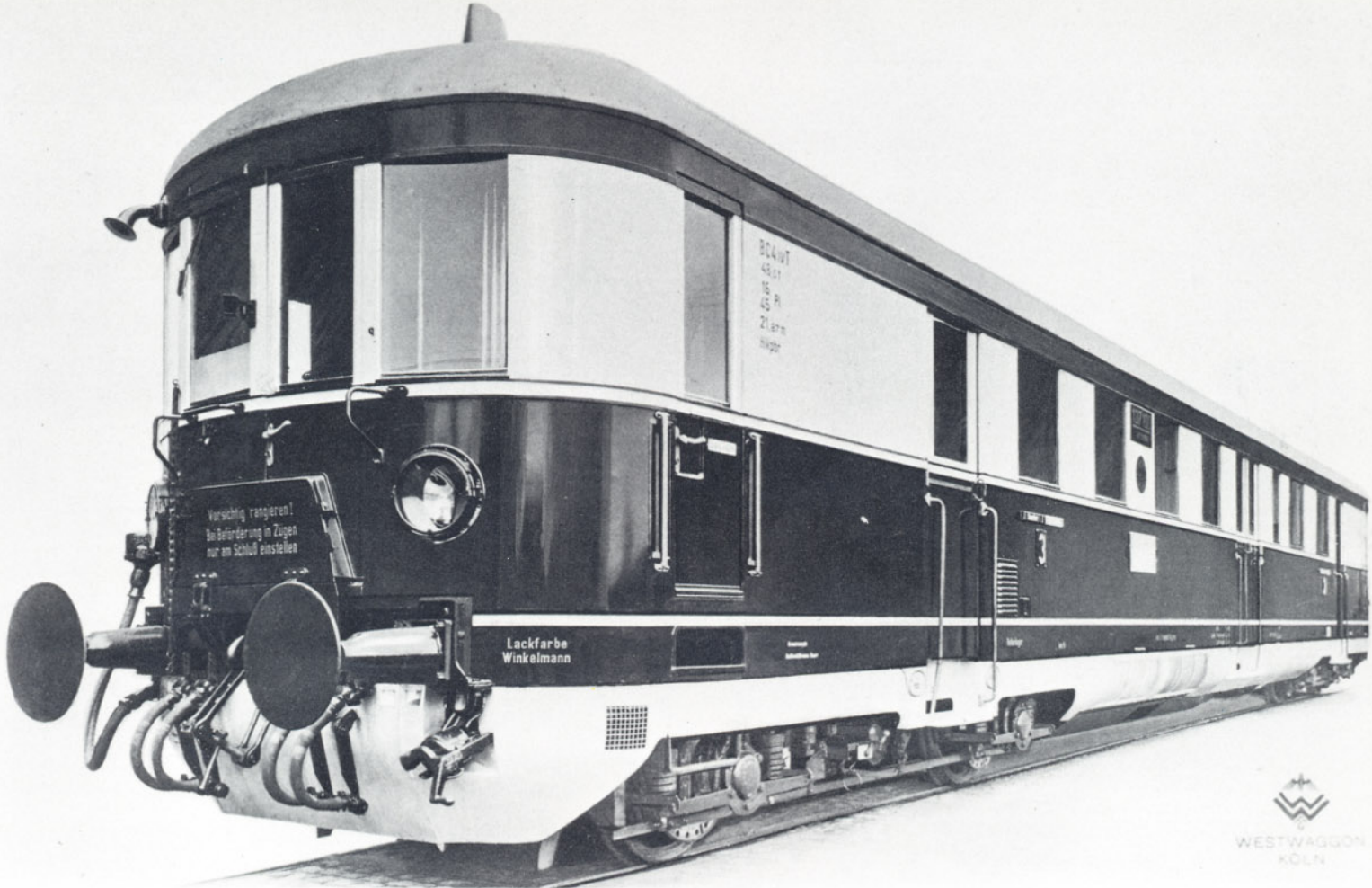


Bild 1: Bei den Vereinigten Westdeutschen Waggonfabriken in Köln-Deutz entstand diese Aufnahme des VT 137 100 kurz vor der Ablieferung des Triebwagens. **Werkfoto Westwaggon**

Dieseldieseltriebwagen der DR mit Einheits-Grundriß

Zu Beginn der dreißiger Jahre war von der früheren Deutschen Reichsbahn ein Typenprogramm von Einheits-Dieseldieseltriebwagen für den Einsatz auf Haupt- und Nebenbahnen aufgestellt worden. Zur größten Gruppe zählten jene Fahrzeuge, die für den Schnell- und Eilzugverkehr zwischen größeren Städten bestimmt waren.

In den Jahren 1933 bis 1937 entstanden bei den Firmen Westwaggon, Talbot, MAN und bei den Waggonfabriken Düsseldorf, Dessau und Wismar mehr als 100 jener Triebwagen, die alle dieselbe Länge über Puffer von 21 873 mm, jedoch unterschiedliche Grundrisse aufwiesen. Man sprach vom Eilzugwagen-Grundriß, vom Essener Grundriß und vom Einheits-Grundriß. Die Fahrzeuge der ersten Kategorie hatten eine korbbogenförmige Kopfform und Endeinstiege. Beim Essener Grundriß war die Kopfform halbkreisförmig ausgeführt. Zu den Endeinstiegen in Drehge-

stellmitte kam noch ein doppeltüriger Mitteleinstieg. Die dritte Variante nach dem Einheits-Grundriß hatte ebenfalls Mittel- und Endeinstiege, jedoch wieder Kopfen in Korbbogenform. Vor dem Mitteleinstieg befanden sich zwei Abteile der 3. Klasse mit 40 Sitzplätzen, dahinter zwei Abteile der 2. Klasse mit 16 Polstersitzen. Zu den Fahrzeugen dieser Bauart zählten die Triebwagen mit den Betriebsnummern 137 094 bis 137 110, 156 bis 159, 160, 161, 164 bis 223, 271 und 272. Zur Verringerung des Luftwiderstandes hatten die Fahrzeuge tiefgezogene Front- und Seitenschürzen erhalten. Bei einem Teil der Triebwagen wurden diese Schürzen wieder entfernt, um die Wartungsarbeiten zu erleichtern.

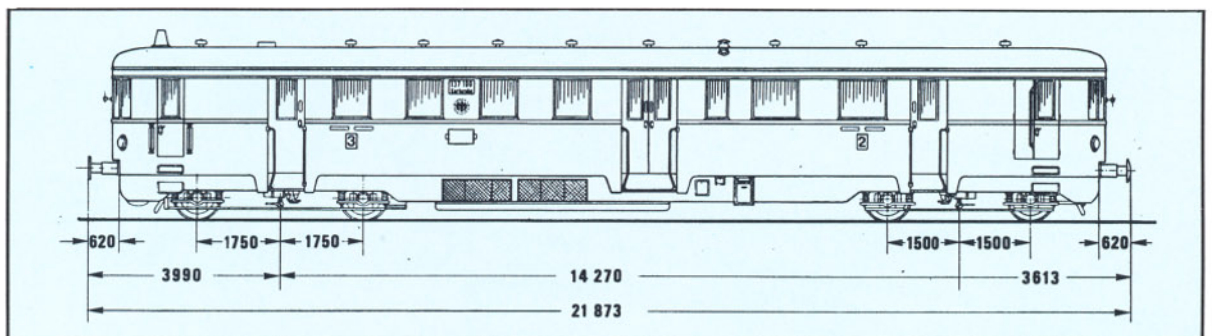
In der Ursprungsausführung besaßen die Fahrzeuge große und leistungsfähige Dieselmotoren mit Nennleistungen von 410 bis 560 PS, die Höchstgeschwindigkeiten zwi-

schen 90 und 110 km/h zuließen.

Betriebsnummer	Motorbauart	Leistung
137 164–187 191–209 271–272	Maybach GO 5	410 PS
137 097–109 160–161 210–223	MAN L 2×6 V 17,5/18	420 PS
137 110	MAN L 12 V 17,5/18	420 PS
137 188–190	Daimler-Benz OM 86	450 PS
137 156–159	MAN L 2×6 V 17,5/18 mit Aufladung	560 PS

Bild 2: Dieseldieseltriebwagen mit Einheits-Grundriß aus der Lieferung von Westwaggon.

Skizze: Obermayer



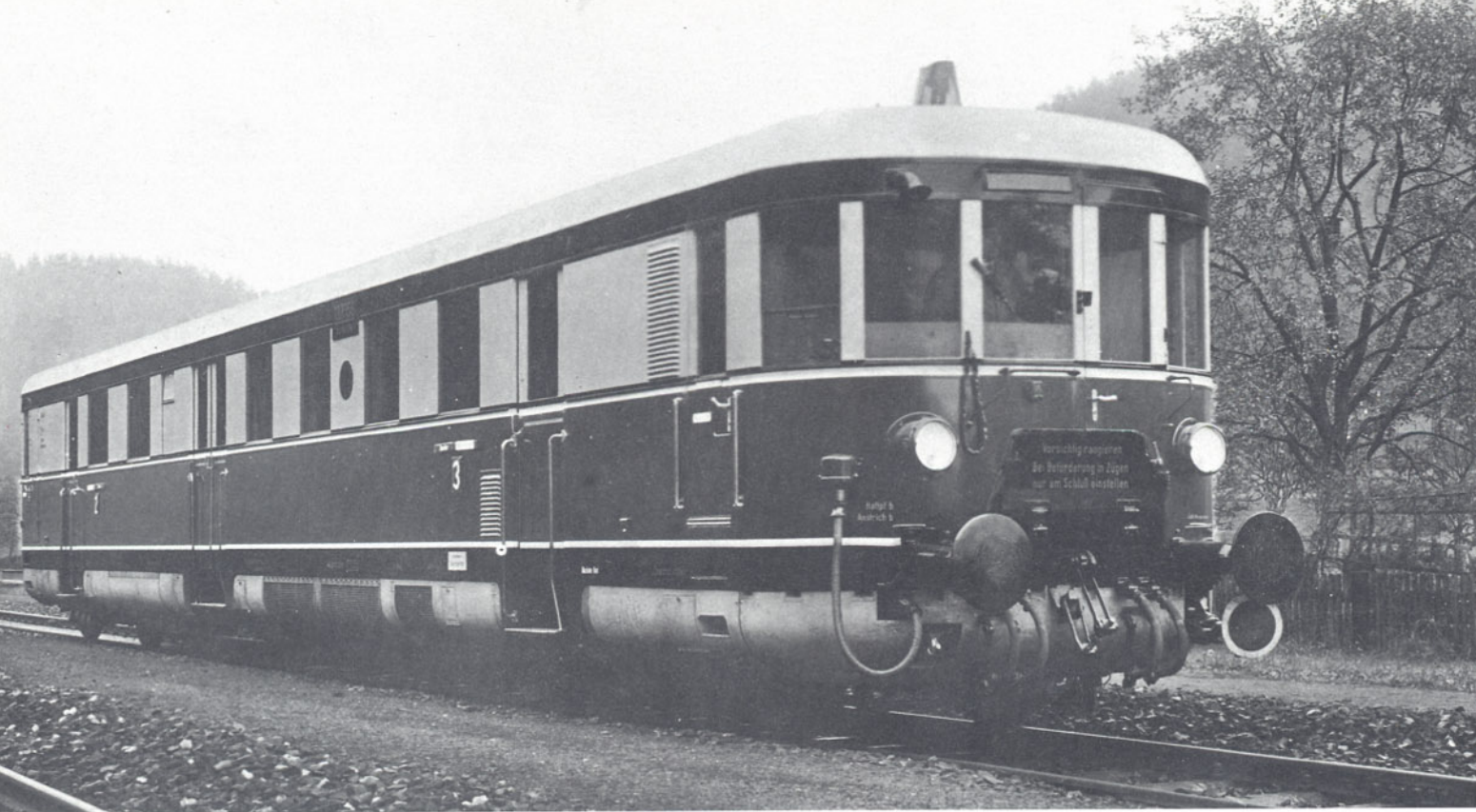


Bild 3: Bei der MAN wurden die vier Triebwagen VT 137 156–159 gebaut, deren Motore eine Nennleistung von 560 PS hatten.

Werkfoto MAN

Die meisten dieser Triebwagen verfügten über eine elektrische Kraftübertragung. Sowohl der Dieselmotor, als auch der Generator waren im größeren Maschinendrehgestell eingebaut. Angetrieben wurden aber die beiden Achsen des hinteren Drehgestells durch zwei Gleichstrom-Motoren in Tatzlageranordnung. Ausnahmen von dieser Norm waren nur die

Fahrzeuge 137 160, 161, 271 und 272 der Vereinigten Westdeutschen Waggonfabriken AG, Westwaggon, Köln-Deutz. Als Erprobungsträger hatten diese Triebwagen hydraulische Getriebe von Voith zu Vergleichsuntersuchungen erhalten. Angetrieben wurden hier die beiden Achsen des Maschinendrehgestells.

Modell des VT 137 100 in der Baugröße H0

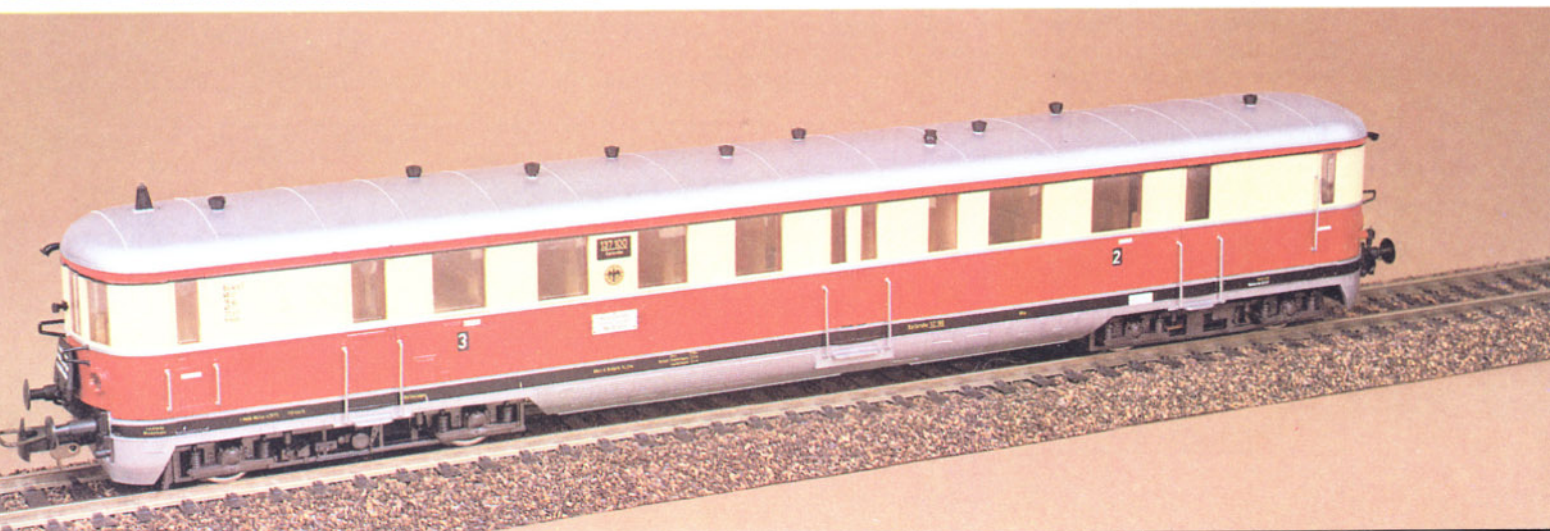
Während langer Zeit blieben Triebwagen die Stiefkinder nahezu aller Modellbahnhersteller. Inzwischen ist in diesem Sektor glücklicherweise ein sichtbarer Wandel zu verzeichnen. Manchen der in den letzten Jahren entstandenen Modelle älterer und modernerer Triebwagen war sogar recht beachtlicher Erfolg beschieden.

Jüngste Neuerscheinung ist der VT 137 100, den Liliput in Wien nach dem von Westwaggon gebauten Vorbild im Maßstab 1:87 schuf. In der zunächst erhältlichen Ausführung hat der Triebwagen die Farbgebung und die Anschriften der früheren Deutschen Reichsbahn, die er damals bei der Indienstellung bei der Rbd Karlsruhe aufwies.



Bild 4: Dieses Detailfoto des H0-Modells des VT 137 100 läßt sehr gut die feine Ausführung und die saubere Beschriftung des Modells erkennen.

Bild 5: Triebwagen VT 137 100, den Liliput in der Baugröße H0 in sehr guter Ausführung schuf.



Die Angaben im Beiblatt zur Packung mit 600 PS gelten nur für jene Fahrzeuge die im Jahre 1951 als VT 32 000, 001, 009, 018 bis 020 mit neuen Antriebsaggregaten dieser Leistung ausgerüstet und danach in VT 25 501 bis 506 umgezeichnet wurden. Der 137 100 verblieb nach 1945 bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Dort war das Fahrzeug zunächst noch im Personenverkehr und dann als Dienstfahrzeug für Tunneluntersuchungen eingesetzt, bis dann im Jahre 1977 die Ausmusterung als 185 255 erfolgte. Die Mehrzahl der in den Bestand der DB gelangten Triebwagen wurden je nach Motorleistung und Höchstgeschwindigkeit in VT 30, VT 32, VT 33, VT 38 und VT 46 umgezeichnet.

Doch nun wieder zurück zum wohl gelungenen Modell von Liliput, das eine Vielzahl feiner Einzelheiten aufweist. Vom Erwerber sind nur noch die Bremsschläuche einzustecken, alle anderen Teile wurden bereits beim Hersteller montiert, auch die zierlichen Griffstangen. Angetrieben werden die beiden Achsen des vorderen Drehgestells über ein Schneckengetriebe von dem im Drehgestell eingebauten Motor. Die Räder der hinteren Achse

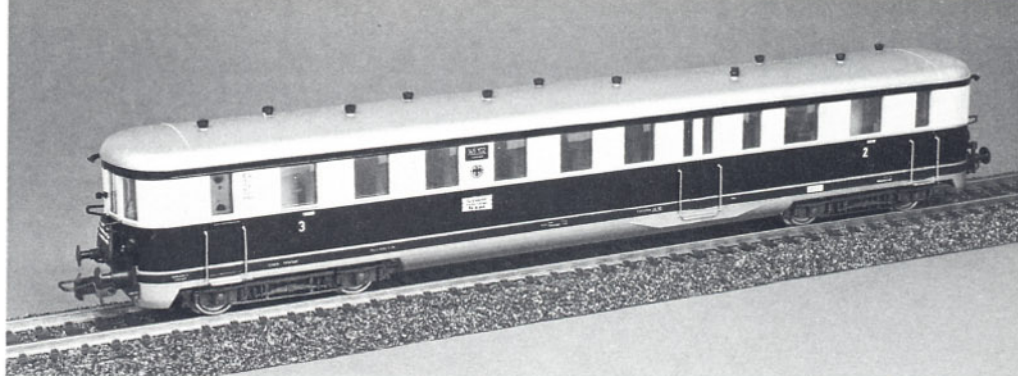


Bild 6: Zu den Triebwagen nach dem Einheits-Grundriß entstanden Mitte der dreißiger Jahre passende Steuerwagen. Liliput wählte den VS 145 102 als Vorbild für das Modell im Maßstab 1:87. **Fotos 4–6: Obermayer**

sind mit Haftreifen versehen. Die Achsen des hinteren Drehgestells, das pendelnd gelagert ist, werden zur Stromabnahme herangezogen. Das Laufverhalten des Fahrzeugs ist sehr gut, auch bei niedriger Geschwindigkeit, bei der die eingebaute Innenbeleuchtung allerdings nur glimmt.

Tadellos sind die saubere Lackierung und die Beschriftung des Modells, das paßgenaue Fenster und eine Inneneinrichtung hat. Zum Triebwagen schuf Liliput auch noch einen passenden Beiwagen, der in der jetzt ausge-

lieferten Reichsbahn-Packung enthalten ist. Als Vorbild diente der VS 145 102 aus einer größeren Serie von Fahrzeugen, die ab 1934 von der Waggonfabrik Bautzen geliefert wurden. In der Länge über Puffer, in der Kopfform und in der Türanordnung entsprachen die Steuerwagen den Triebwagen nach dem Einheits-Grundriß. Weitere Informationen über die Trieb- und Steuerwagen jener Bauart, die in den Bestand der Deutschen Bundesbahn gelangten, werden einem weiteren Beitrag im Eisenbahn-Journal zu entnehmen sein. **HO**

Rai-Mo

Information:

Wegen der angekündigten Produktionseinstellung und Aufarbeitung der vorhandenen Auftragsbestände wurden wir »lawinenartig« von neu eingehenden Aufträgen überschwemmt. Deshalb konnten die ursprünglich angegebenen Termine nicht immer eingehalten werden. Wir sind jedoch zuversichtlich, alle eingegangenen Aufträge ausliefern zu können. Motoren und Motorisierungen werden allerdings knapp. Aufgrund verschiedener Umstände sind wir gezwungen, den Personalstand drastisch zu verringern und von Großserienfertigung auf Kleinserienherstellung umzustellen. Leider müssen dadurch alle seit fast drei Jahren gültigen Katalogpreise um 20 % bis 25 % angehoben werden.

Aus denselben Gründen werden die noch angekündigten Neuheiten nicht mehr als große aufwendige Doppelpackungen, sondern als einfache Einzelverkaufspackungen ausgeliefert. Bitte fragen Sie wegen der Neuheiten bei Ihrem Händler bzw. per Postkarte bei uns an (wegen Personalmangel kann telefonisch keine Auskunft mehr gegeben werden).

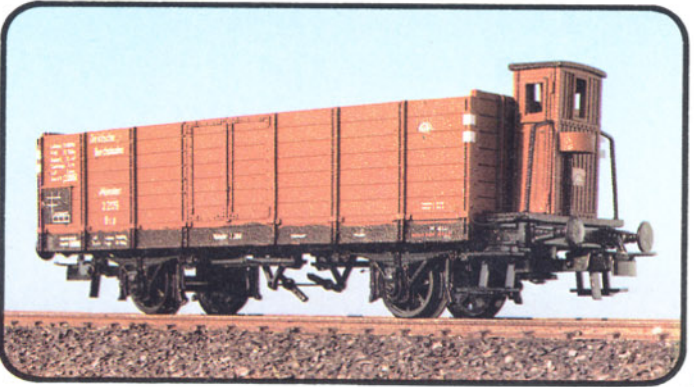
Alle noch kommenden neuen Wagenmodelle können nur einmal gefertigt werden. Nachfertigungen sind nicht möglich. Wir empfehlen Ihnen deshalb schnellstens, das von Ihnen Gewünschte zu bestellen.

Folgende drei angekündigte Neuheiten sind jetzt fertiggestellt:
200 225 Latrinenwagen der Württ. Staatsbahn * DM 65,-/Stück (Metallgehäuse)

200 128 offener Güterwagen (langer Achsstand) Ocmq mit Bremserhaus der Bayerischen Länderbahn (Metallgehäuse) * DM 59,-/Stück

200 167 wie oben, jedoch als Münster Ocp der Deutschen Reichsbahn (Metallgeh.) * DM 59,-/Stück

* unverbindlich empfohlener Verkaufspreis



Rai-Mo

Postfach 160, D-8080 Fürstenfeldbruck



Bild 1: Letzte Fahrt der 75 042 mit dem P 4545 am 20. Juni 1963 bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Saulgau.

Foto: U. Montfort

Universal-Tenderlokomotive BR 75°

Nach dem Erscheinen der neuen Diesellokomotiven und nach der fortschreitenden Elektrifizierung wurden die Lokomotiven der württembergischen Gattung T 5 von vielen ihrer Stammstrecken verdrängt.

Bereits Ende der fünfziger Jahre kam es zur Ausmusterung mehrerer Maschinen. Hierzu zählten die Lokomotiven 75 003, 005, 008, 025 und 048, die Ende 1959 in Aulendorf kalt

abgestellt waren. Dieser Bahnknotenpunkt war zum letzten Einsatz-Bw jener wirtschaftlichen und zuverlässigen Maschinen geworden, von denen die meisten noch ihre alten Schilder mit den spitzen Ziffern trugen. Ein Dutzend der noch verbliebenen Fahrzeuge wurde dann im Frühjahr 1962 im Bahnhof Schussenried nach der Ausmusterung abgestellt und bald danach verschiedenen Schrott-

plätzen zugeführt. Auch in Immendingen bei Tuttlingen befand sich in den sechziger Jahren ein solcher Schrottplatz für badische und württembergische Länderbahnlokomotiven. Als letztes Exemplar war schließlich nur noch die 75 042 vorhanden, für die das Ende dann aber im Sommer des Jahres 1963 kam. Festlich geschmückt traf die Lokomotive am 20. Juni 1963 mit dem Personenzug P 4545, bestehend aus zwei vierachsigen Umbauwagen, nach ihrer letzten Fahrt in Aulendorf ein. Noch einmal hatte die gute, alte T 5 einen „großen Bahnhof“ mit vielen prominenten Gästen, einer Bundesbahn-Kapelle und einem Schülerchor. Am Regler der Lok stand Oberlokführer Wirsum, ein erfahrener Maschinenmann, in Frack und Zylinder und mit feuchten Augen.

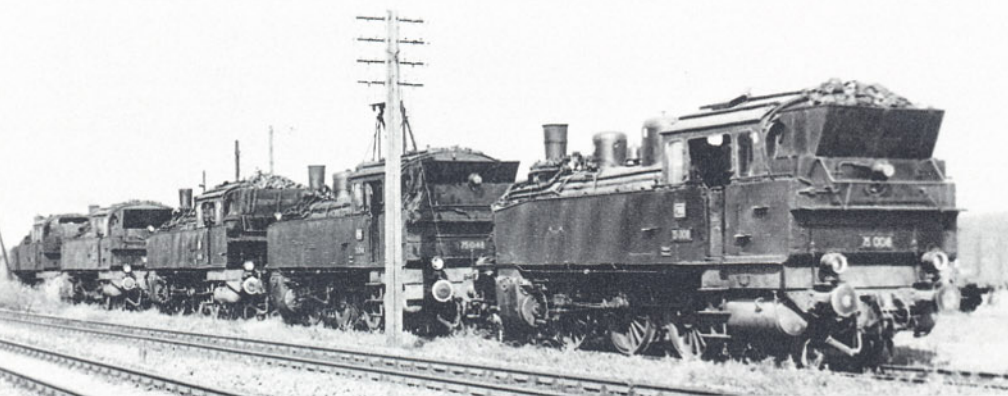


Bild 2: Im September des Jahres 1959 bot sich in Aulendorf dieses Bild der kalt abgestellten Lokomotiven 75 008, 048, 025, 005, und 003.

Foto: H. Schambach

Bild 3: Zwölf Maschinen der Gattung T 5, die 75 009, 024, 057, 028, 047, 026, 007, 064, 050, 088, 091 und 010 waren im Mai 1962 im Bahnhof Schussenried abgestellt.

Foto: D. Dettelbacher



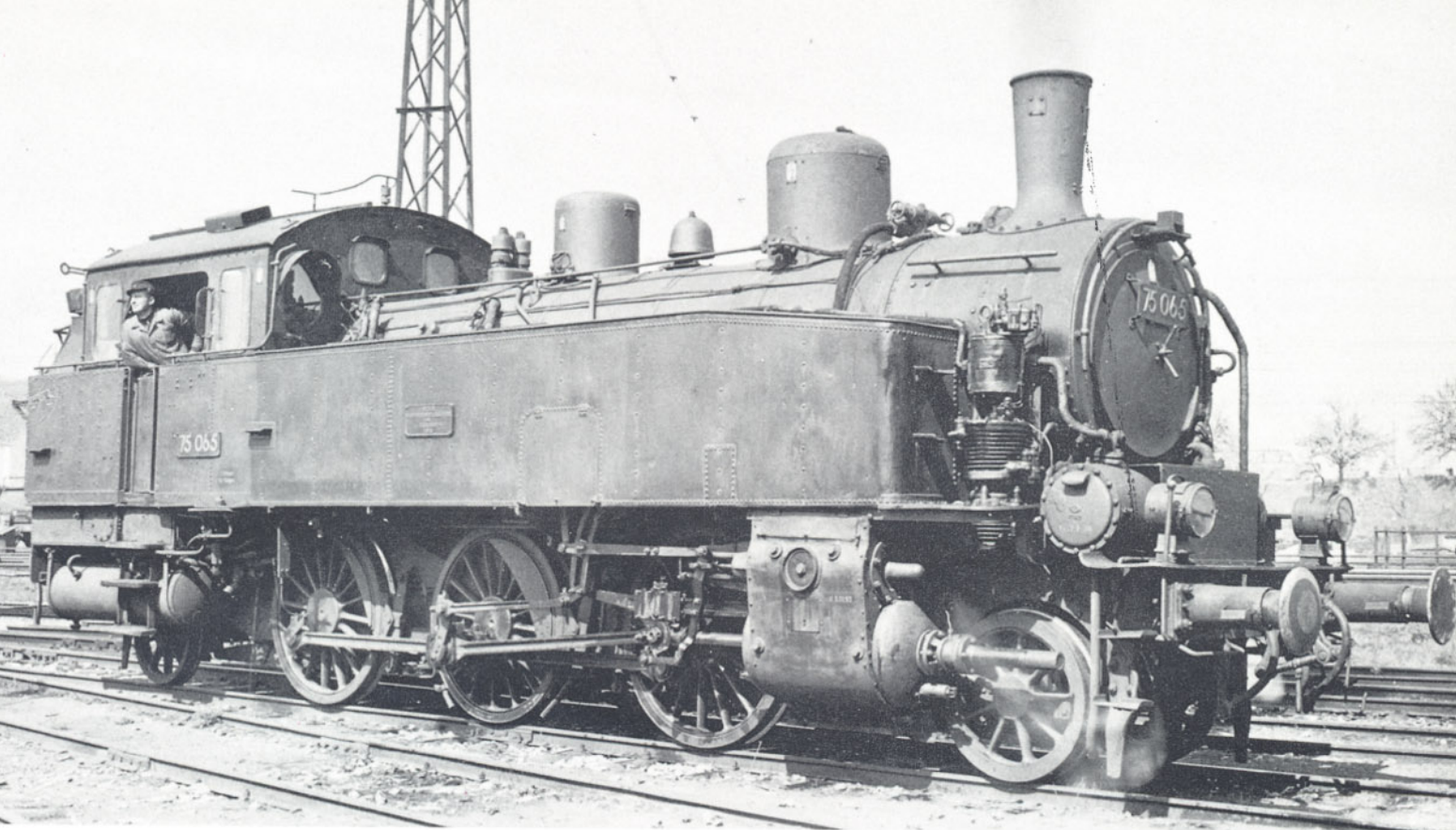


Bild 4: Noch einmal ein Foto von einer T 5 mit der ursprünglichen Kesselausführung. Am Tag der Aufnahme, dem 10. Mai 1954, war die 75 065 im Bw Tübingen beheimatet; fotografiert wurde sie in Reutlingen. Foto: Dr. Scheingraber

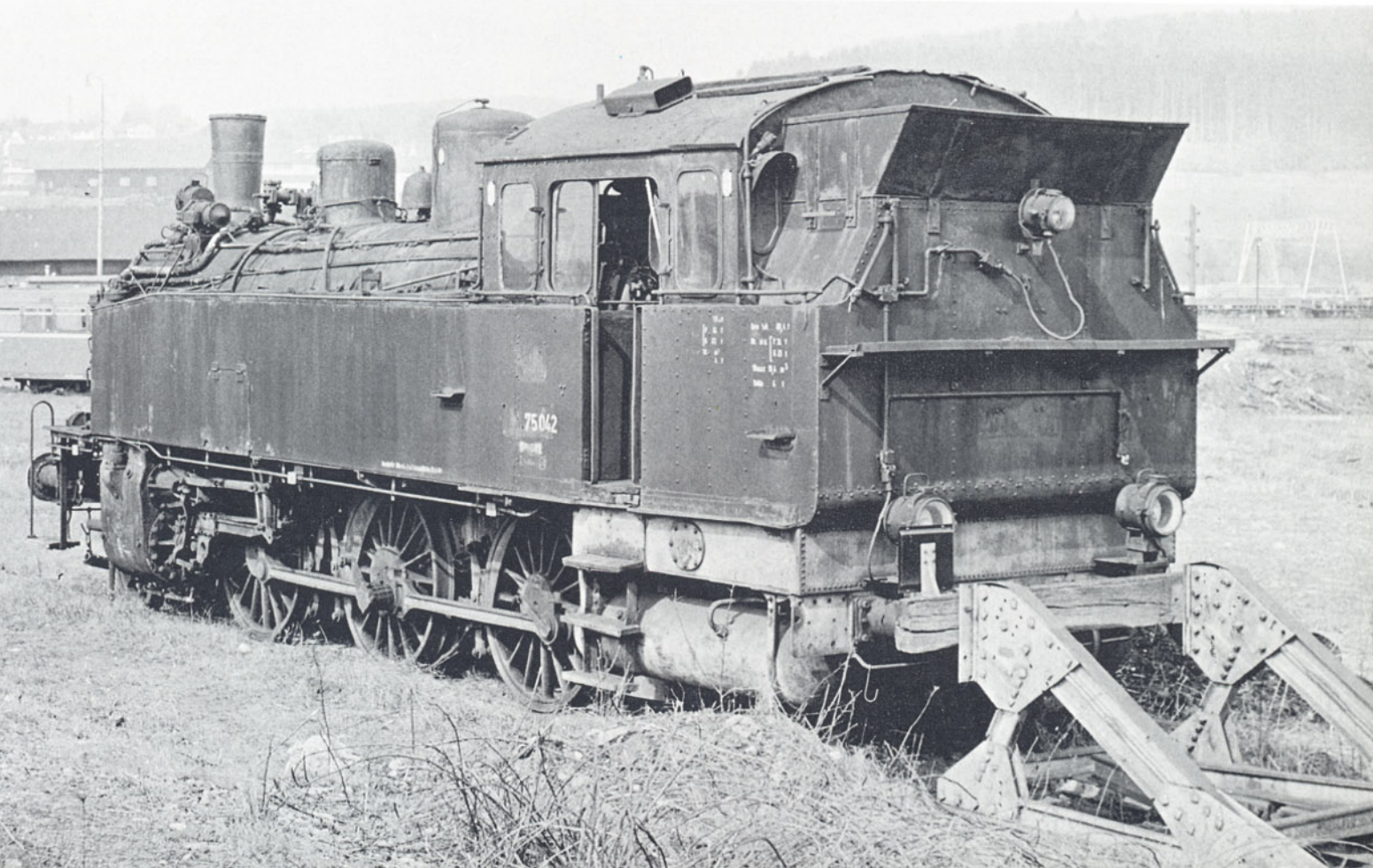
Seit ihrer Indienststellung im Jahre 1914, als sie mit der Fabrik-Nr. 3724 die Maschinenfabrik Esslingen verließ, hatte die 75 042 rund 2 800 000 km zurückgelegt. Nach der Verabschiedung blieb die Lokomotive zunächst noch im Bw Aulendorf abgestellt. Um sie vor den Witterungseinflüssen zu schützen, wurde die Maschine mit einer großen Plane abge-

deckt. Damals bestand wohl noch die Absicht, das Fahrzeug der Nachwelt zu erhalten. Anlässlich einer großen Fahrzeugschau während der Tagung des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnfreunde war die Lokomotive am 8. und 9. Mai 1964 im Stuttgarter Güterbahnhof zu besichtigen. Danach kehrte die Maschine zwar wieder nach Aulendorf zurück, doch

dann erlosch offensichtlich das Interesse an diesem Fahrzeug. Ungeschützt stand die Lok noch bis Ende 1966 am Prellbock eines Abstellgleises und wurde wenig später dem AW Offenburg zur Zerlegung zugeführt. Heute würden sich Museen und Vereinigungen von Lokomotivfreunden glücklich schätzen, eine Maschine dieser Bauart zu besitzen. **HO**

Bild 5: Am Prellbock eines abgelegenen Abstellgleises in Aulendorf verbrachte die 75 042 ihre letzten Monate vor der Verschrottung.

Foto: Obermayer



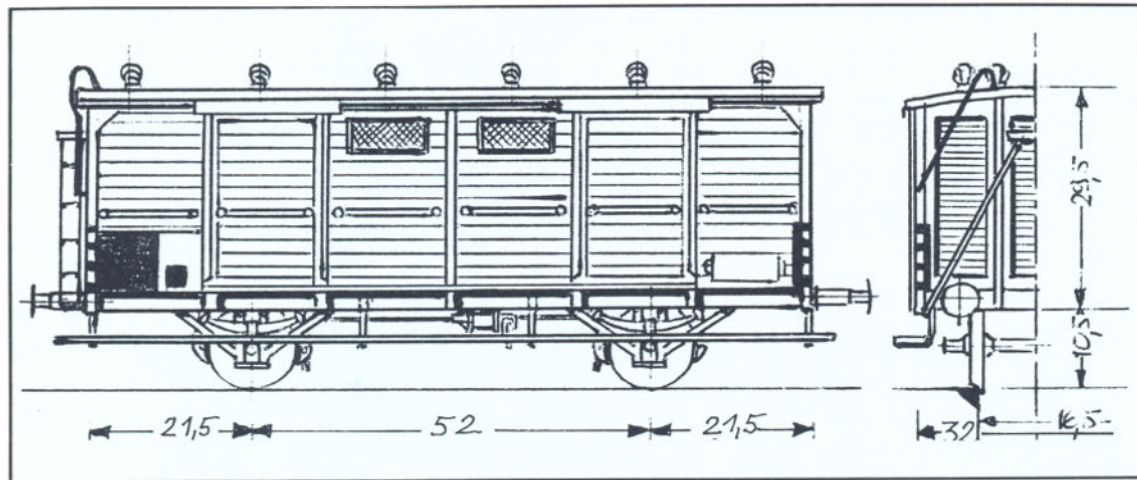


Die bayerischen Milchwagen

Würden Sie als epochebewußter Modelleisenbahner, der sich seiner Verpflichtung zu unbestechlicher Vorbildtreue bis ins Mark hinein im klaren ist, etwas herablassend die Mundwinkel verziehen, wenn man Ihnen einen ET 85 von Roco mit einem angehängten

bayerischen Milchwagen von Rai-Mo vorführen würde? Oder gäben Sie einen Laut des Entzückens von sich? Hoffentlich letzteres, denn das gab es (fast) wirklich. Zwar – zugegebenermaßen – nicht hundertprozentig korrekt mit dem Rai-Mo-Wagen, so wie er aus der

Verpackungsschachtel kommt, aber ganz gewiß mit dessen legitimmem Nachfolger der Gruppenverwaltung Bayern der zwanziger Jahre der alten Deutschen Reichsbahn (Bild 1). Wenn es aber partout der Rai-Mo-Wagen sein soll, brauchen Sie nur einige Jahre in die



▲ Bild 1: Die zwei „Hufnagelschen“ Milchwagen nach bayerischem Vorbild in Reichsbahnausführung sind auf der Basis von Rai-Mo-Bausätzen entstanden.

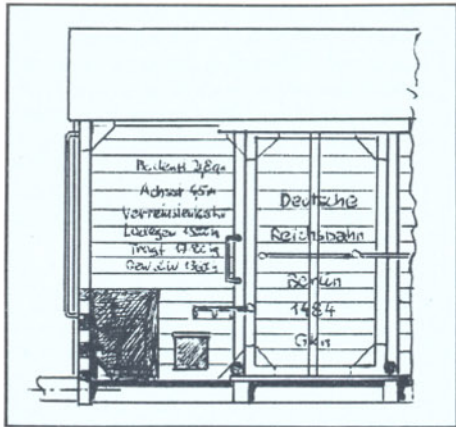
◀ Bild 2: Typen- und Maßskizze des Rai-Mo-Milchwagens mit den im Text beschriebenen Änderungen (1. Generation von 1908).
Fotos 1 und 2: Dr. Hufnagel

Bild 3: Roco ET 85 von Donald Keßler als Kleinserienfahrzeug in Reichsbahnausführung hergestellt; mit bayerischem Milchwagen, wie er vom Autor beim Vorbild beobachtet wurde. Foto: W. Kosak



Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg zurückgehen: Da pendelte beispielsweise zwischen Kufstein und Prien/Chiemsee eine Triebwagen-garnitur, gebildet aus ET 85 + (1 bis 2) ES 85 + ET 85, die zeit- und abschnittsweise einen Milchwagen dabei hatte.

Oft war es akkurat der von Rai-Mo, natürlich mit zeitgemäßer Beschriftung (Bild 2). Von diesem Wagentyp, offiziell als „Milchwagen“ bezeichnet, ließen die Kgl. Bay. Sts. B. 50 Stück ab 1908 bauen. Sie hatten 4,5 m Achsstand, LüP 9,6 m, Ladefläche 22 m², Lademasse 15 000 kg und Wageneigenmasse rund 12 100 kg. Oft aber auch erschien sein Nachfolger, sozusagen die zweite Generation des Milchwagens (Bild 3). Bis auf die infolge etwas kräftigerer Ausführung auf 13 640 kg gestiegene Wageneigenmasse, wies dieser Nachbau ebenfalls die obengenannten Daten auf. Doppeltes, mit Kork isoliertes Tonnen-dach, je drei Lüftungsgitter in den Stirnwänden und je zwei ganz gewöhnliche Lüftungs-klappen in den Seitenwänden rechtfertigten zwar die damalige Bezeichnung „Kühlwagen



für Milchtransport“ nicht so ganz im Sinne üblicher Kühlwagenausstattungen mit Isolierwänden, Eisbehältern oder gar Kältemaschinen, aber beim morgendlichen Fahrtwind fühlte sich die Milch in diesen luftigen Wagen gewiß recht wohl.

Alle diese Wagen, zunächst von der DRG schemagetreu als Gk-Berlin (Gedeckter Güterwagen für Kühlzwecke) angeschrieben, dienten lange Zeit „Nur zum Versand frischer Milch nach Münchner Bahnhöfen“, wie die Tafel am rechten Seitenwandprofil besagte. Bild 4 zeigt, wie die Beschriftung ursprünglich bei der DRG aussah. Daß man anscheinend wegen der fehlenden eigentlichen Kühleinrichtungen doch ein schlechtes Gewissen bekam und sie dann als Geh-Hannover bezeichnete, läßt Bild 3 erkennen. Elektrische und Dampfheizleitung erlaubten ihre freizügige Mitnahme in Personenzügen auch im Winter. Auch sonst zeigen die beiden Wagentypen den Fortgang der Zeit: Hier noch Speichenräder in Fachwerk-Achshaltern und Westinghouse-Bremse (drei weiße Punkte an den Eckpfosten), dort Vollräder in gepreßten Blech-Achshaltern mit Kunze-Knorr-Bremse (zwei Punkte). Jedenfalls aber wiesen sie dieselbe Innenausstattung auf.

Ich erinnere mich, als Bub anfangs der dreißiger Jahre beide zitierten Wagentypen auf von München ausgehenden Strecken (nach Salzburg, Mühldorf, Dachau, Kempten, Garmisch) häufig vormittags zur Stadt, nachmittags aus ihr heraus in Personenzügen gesehen zu haben. Schon vor dem Kriege und auch danach dürfte zumindest auch Nürnberg damit bedient worden sein, wie die Bilder auf S. 108 in S. Buße: „Dampflokomotiven in Mittelfranken“



Bild 4: Bayerischer Milchwagen, noch mit der Aufschrift Berlin.

Werkfoto MAN, Sammlung Merker



Bild 6: Nochmals die beiden Milchwagen-Umbauten von der anderen Seite.

Foto: W. Kosak

Bild 5 (links, Mitte): Ursprüngliche Anstrich des ersten Milchwagens der 2. Generation.

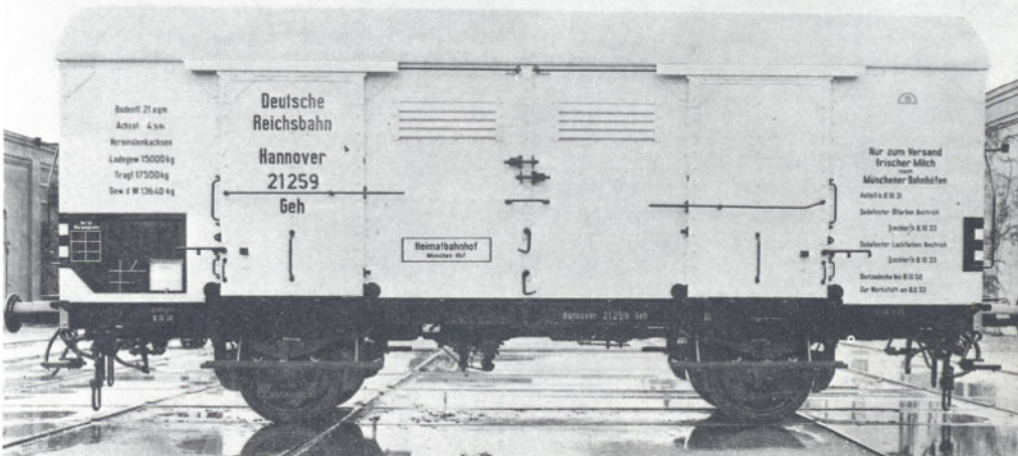
Zeichnung: Dr. Hufnagel

Bild 7 (rechts): Innenansicht des Milchwagens der 2. Generation.

Werkfoto MAN, Sammlung Merker

Bild 8: Seitenansicht mit der kompletten Wagenkastenbeschriftung des Milchwagens der 2. Generation von 1930.

Werkfoto MAN, Sammlung Dr. Hufnagel



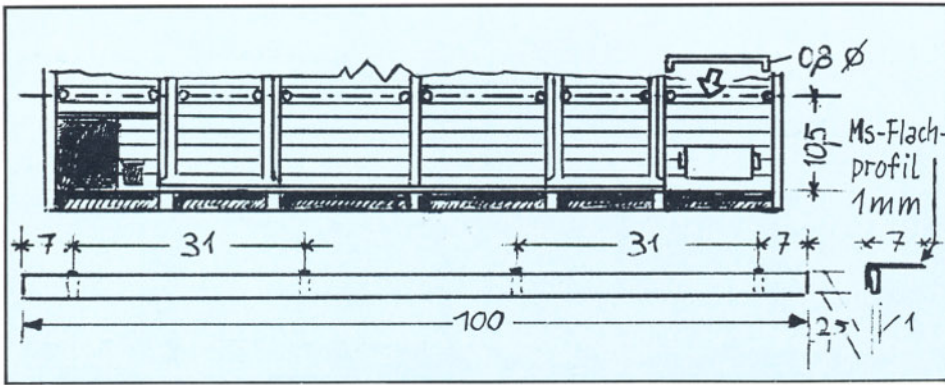


Bild 9: Anbringung der Griffstangen am Wagen der 1. Generation.

Zeichnung: Dr. Hufnagel

und auf S. 29 in E. Schörner: „Einer Hundert-jährigen auf der Spur“ beweisen. Die Wagen wurden während des Krieges auch in der üblichen Güterwagenfarbe rotbraun gehalten. Seit Mitte der fünfziger Jahre bekam ich keinen mehr zu Gesicht. Der Milchwagen war ohne Zweifel ein Charakteristikum der Personenzüge im Großraum München, wohl auch Nürnbergs und Umgebung. Das H0-Modell des Urtyps (Bild 2) wurde von Rai-Mo in sehr guter Wiedergabe seiner wesentlichen Elemente, jedoch mit Merkmalen der Kgl. Bay. Staatsbahnen auf den Markt gebracht. Wer es in die DRG-Zeit übersiedeln will, sollte folgende Änderungen vornehmen:

- Bremszylinder und -gestänge am Wagenboden anbringen. Passend wäre das einer Roco-Donnerbüchse, das man sicherlich als Ersatzteil bekommen kann.
- Den Unbestechlichen fiel sicherlich bereits auf, daß Achsstand und Trittbrett-Anordnung nicht exakt entsprechen. Verständlicherweise mußte das Fahrgestell auch anderen, ähnlichen solchen Modellen dienen. Man ist diesbezüglich aber schnell alle Sorgen los, wenn man das Fahrgestell eines der bayerischen Güterwagen von Trix, z. B. Nr. 3625, verwendet und die Trittbretter selbst anfertigt (Bild 5, unten). Nun weiter:
- Von den Seitenwänden des Wagenkastens das unterste „Brett“ zwischen den vertikalen Streben herausfeilen (Bild 5,

oben); aber Vorsicht dabei, denn Zinn ist spröde.

- In Seitenwandmitte Griffstangen aus 0,8-mm-Draht einsetzen.
 - Malen, Beschriften und Beschildern sowie Lackieren mit Kunstharz-Mattlack. Durch Hineinklecksen von etwas lichtem Ocker in das noch nicht ganz trockene Weiß und stellenweise einen Hauch von Braun entsteht die faszinierende, wirklichkeitsnahe Patina.
- Zum Nachbau des Milchwagens der 2. Generation kann das Rai-Mo-Gehäuse nahezu „naturbelassen“ verwendet werden. Ein bißchen was muß man aber doch noch dazu tun (Bild 6):
- Von den Seitenwänden wieder das „unterste“ Brett abfeilen.
 - Aufstiegstritte der betreffenden Stirnseite abfeilen und dann auf beiden Stirnseiten Haltegriffstangen einstecken (Bild 7, oben rechts).
 - An den vier Schiebetüren ebenfalls Griffstangen anbringen.
 - An den Seitenwänden Luftklappen montieren. Am einfachsten und relativ preiswert gewinnt man solche durch Heraussägen aus einem Gehäuse, beispielsweise aus einem Kleinbahn-Güterwagen Nr. 331.
 - Aufkleben einer Mittelstrebe (1-mm-MS-Band) auf jede Schiebetüre.
 - Etwas gekürztes Tonnendach eines Liliput-Güterwagens der Nummerngruppe 235.. samt oberen Stirnwallpartien auf-

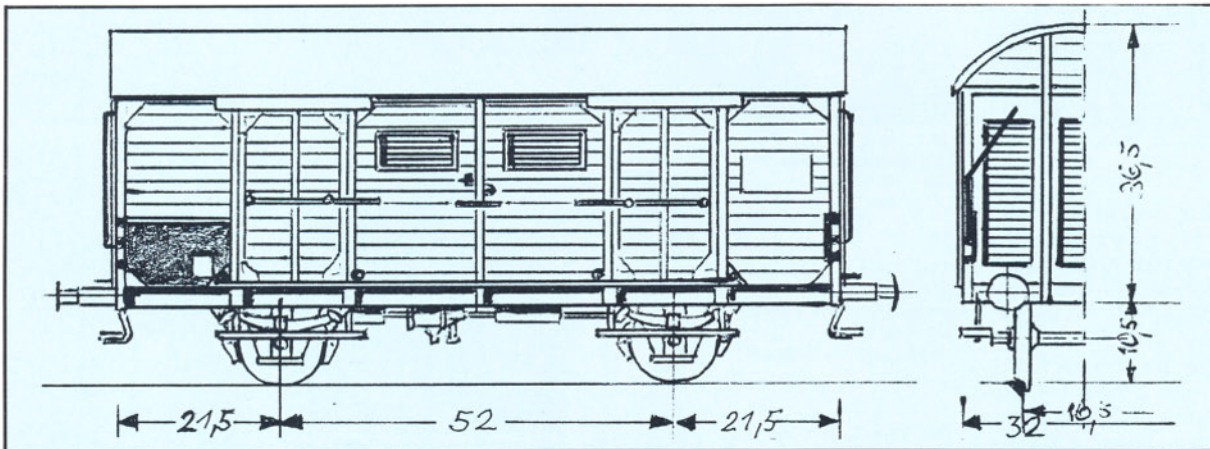
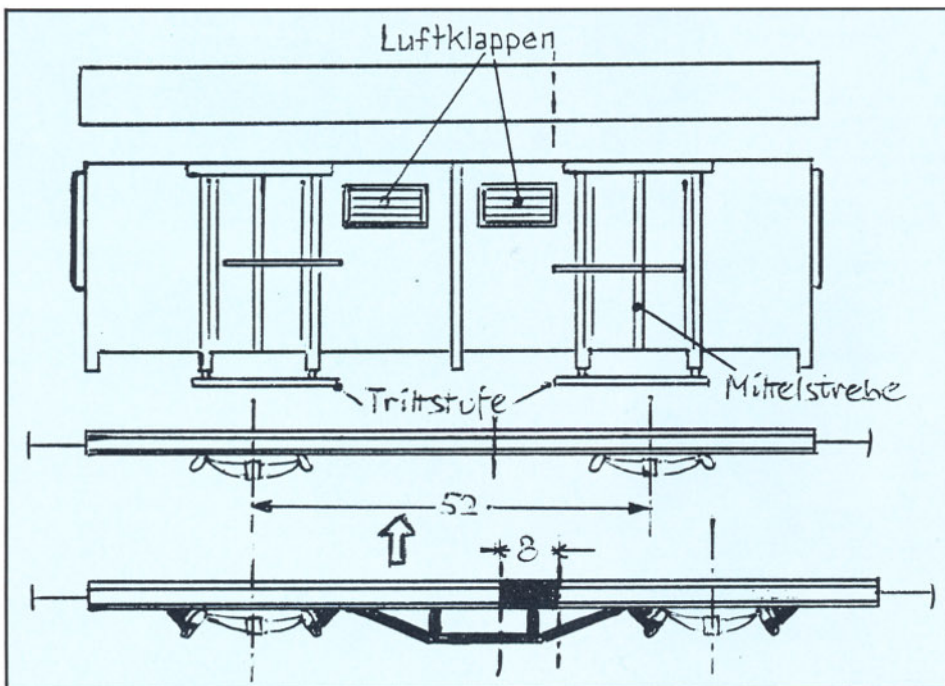


Bild 10 und 11: Seitenansicht und Umbauskizzen 1:87 zur Erstellung des Modells des bayerischen Milchwagens der 2. Generation.

Zeichnung: Dr. Hufnagel



kleben. Hier sind noch Bretterfugen (vor dem Aufkleben!) einzukratzen.

- Farbliche Behandlung wie oben.
- Als Fahrgestell kann das des obengenannten Liliput-Güterwagens Verwendung finden, wenn man von den nicht vorbildgerechten Rollenachslagern absieht. Da über ihnen aber hernach Trittbretter anzubringen sind, fällt dieser Anachronismus kaum auf.
- Gestell um 8 mm kürzen, Sprengwerk entfernen, UIC-Federschaken mit einem scharfen Bastelmesser kappen (Bild 7, unten).
 - Zwei Löcher in den Gestellboden zum Anschrauben des Kastens bohren.
 - Unter jeder Schiebetüre eine Trittstufe anbringen, d. h. jeweils ihre beiden Halter mit Sekundenkleber von hinten an die Vertikalstreben der Türe kleben.
- Damit hat man die bayerischen Milchwagen beider Generationen (Bild 8), Schmuckstücke gleichermaßen von Personenzügen der damaligen Epoche, als auch von Güterhallen, Rampen und Ladegleise mit allem passenden Zubehör wie pferdebespannte „Milliwager!“ und so manches andere mehr.

S. Hufnagel







Eisenbahn im Einzugsbereich der Vorstadt

So wird der Anlagenabschnitt aussehen, der an das in Heft 5/84 bereits vorgestellte Panorama anschließt. Die Straße quert zunächst schienengleich die zweigleisige Bahntrasse und umgeht in großzügigem Bogen den nach rechts stark abfallenden Berghang. Die Fahrbahn ist durch Einfügen einer Baustelle mit Bauwagen, Arbeitsgerät, entsprechender Beschilderung und Absperrvorrichtungen in Szene gesetzt. Letztere sind mit gelben Miniatur-Leuchtdioden bestückt und an einen Blinkgeber angeschlossen. Die Scheinwerfer der talwärts rollenden Kraftfahrzeuge sind auf gleiche Weise aktiviert, die Rücklichter der bergaufahrenden Kfz entsprechend mit roten Dioden versehen. Bergseitig sind im Abstand Miniatur-Leuchtstofflampen installiert. Die Wirkung all dieser Beleuchtungseffekte zusammen, ist geradezu „umwerfend“.

Vier Schrankenbäume sichern den Bahnübergang, zwei lange die Fahrbahn, und zwei kurze den Fußgängerüberweg. Das ist zwar ein wenig dick aufgetragen, aber das Spiel der sich auf- und niederbewegenden Schlagbäume ist sehr effektiv.

Das Portal des Hangtunnels ist Eigenbau und entspricht – zwar seitenverkehrt – seinem St. Goarer Vorbild. Auch das kleine Modell der ehemaligen Blockstelle „Kammereck“,

deren Vorbild die DB schon hat abreißen lassen, fand nach eigener Herstellung hier ihren neuen Stamplatz. Es ist zwar ohne Funktion, fügt sich jedoch recht gut in die Tunnelzenerie. Die mit Baumbestand versehene Hangpartie über der Tunnelröhre ist abnehmbar, und gewährt so jederzeit freien Zugriff zur Strecke selbst. Auch Teile des die Strecke unmittelbar bedeckenden Tunnelgewölbes sind nach oben herausnehmbar, um eventuell liegengelassenen Schienenfahrzeugen wieder auf die Räder zu helfen. Der Blick ins Tunnelportal vermittelt die Illusion, als sehe der Betrachter in ein echtes Tunnelgewölbe. Auch die beim Vorbild in Abständen vorhandenen Nischen in den Tunnelwänden sind nicht vergessen. Blickfang der ganzen Szenerie wird die Steinbrücke mit aufgesetzter Stellwerks- und Signalbrückenkonstruktion. Die Strecke hierzu ist bereits auf einer dickwandigen Sperrholzunterlage verlegt und ruht fest auf massiven, hölzernen Stützen. Die beiden Brückenfassaden entstehen aus mittelstarkem Sperrholz. Sie verkleiden später den noch unfertigen Brückentorso. Die Notwendigkeit der bis zum Bogenansatz senkrecht aufsteigenden Pfeilerwandungen ergibt sich ganz von selbst. Auf diese Weise können die Gleise des Vorfeldes bis unmittelbar an den

Pfeiler herangeführt werden, ohne daß die oberen Teile der Schienenfahrzeuge an den sonst zu niedrigen Brückenbogen stoßen, der räumliche Nutzen ist so einfach größer. Das Stellwerksgebäude entsteht aus dem Fallerbausatz B-126, dem bekannten Modell des Stellwerks „Darmstadt Hbf“. Es wird hierzu zweckbedingt um gut zwei Zentimeter gekürzt und steht auf einem turmartigen Sockel aus Sperrholz, unmittelbar an der Innenseite des großen Brückenpfeilers.

Auch die Signalbrücke entsteht – zumindest teilweise – im Selbstbau. Die farbigen Signallampen werden ebenfalls durch Miniatur-Leuchtdioden ersetzt, deren Leuchteffekt (ohne Hitzeentwicklung) im Vergleich mit den sonst üblichen Glühlämpchen, einfach vorbildgerechter wirkt.

Da sich die Gesamtszenarie in die unmittelbare Standortnähe des Betrachters verlagern wird, bin ich bemüht, beim Bau besonders sorgfältig vorzugehen, was natürlich einen enormen Zeitaufwand erfordert. Das gilt ganz besonders für die unmittelbare landschaftliche Ausgestaltung. So wird der links sich anschließende Baumbestand in „eigener Baumschule“ entstehen, z. T. nach der Methode „Jerusalem“.

R. Barkhoff

Der Arlberg wird 100 Jahre alt (Sonderfahrten 22. und 23. September 1984). Sehen Sie hierzu auch unsere Sonderausgabe „100 Jahre Arlbergbahn“.

Haltesignal für Profis: DM 89, ^{NN} HO



Bausatz **ETA 178**, dreiteilig, mit langem Mittelteil; mit Präz.-Radsätzen f. Gleich- o. Wechselstr. (bitte angeben); mit Schiebbild-Beschriftungssatz (o. Antrieb).
DDR-Sonderprospekt (14 S.) geg. DM 2,- in Briefmarken

BÖRGERS Weissensteinstr. 89
4200 Oberhausen 11

Ihr Modellbahn-Spezialist

- vollständiges Sortiment
- fachkundige Beratung
- Reparatur- und Ersatzteilservice
- laufend Sonderangebote

Friedrich Seibert
Entenbachstraße 6
8000 München 90
Telefon (089) 65 35 48



SPIELZEUGECKE FAHRENKRUG
Modellbahnzentrum in Ostholstein
Große Modellbahn-Spezialabteilung mit riesigem Lager aller führenden in- und ausländischen Hersteller.
Ersatzteilservice/Selbstbauteile von Bemo bis Verbeck ab Lager.
Eisenbahnliteratur von Alba bis Zeunert.
Kein Hauskatalog, keine Sonderlisten, aber **kundenfreundliche Preise!**

2420 Eutin, Peterstr. 12, Ruf 04521/3883

Zolli-bolli Spiel Freizeit Hobby
Marktgasse 19 9000 St. Gallen Tel. 22 70 86

Wir sind das Fachgeschäft für Modelleisenbahnen von Spur Z bis 1, mit der weit und breit größten Auswahl der Marken:

HAG & FULGUREX sowie **HO CH-FAHRZEUGE**
VERSAND IN ALLE WELT!

Koch

MODELLBAU · Neuhäuserstraße 7 · 8900 Augsburg · am Oberh. Bht. · 08 21 / 41 18 75

Wir führen Modellbahnen von:
Arnold, Bemo, Fleischmann, Günther, Lehmann, Liliput, Lima, Märklin, Rai-Mo, Roco, Trix

Modellbahnzubehör von:
Brawa, Busch, Brekina, Faller, Herkat, Herpa, Kibri, Merten, Mössmer, Noch, Playmobil, Pola, Preiser, Roskopf, Ribu, Seuthe, Sommerfeldt, Schneider, Tröger, Vollmer, Wiking

Fachbücher, Fachzeitschriften, Gleispläne

Fordern Sie unseren Hauskatalog an, oder besuchen Sie uns. Es lohnt sich!

Wir führen namhafte Herstellerfirmen zu verbraucherfreundlichen Preisen.

Modelleisenbahnen Klaus Hüther
Ringstraße 3 · 7887 Laufenburg-Hochsal · Tel. 07763/7420

Eisenbahn Treffpunkt SCHWEICKHARDT Tel. 0 71 51 / 3 17 72
7050 Waiblingen-Beinstein · Rathausstraße 94

Das Fachgeschäft mit der großen Auswahl für Modelleisenbahnen der Spuren LGB, I, N, HO, TT, Z und Schmalspurbahnen sowie entsprechendes Zubehör.

Fordern Sie unsere aktuelle Preisliste an!

Liliput -Ersatzteile und Reparaturdienst für alle!

Modellbau Hanns Heinen
5650 Solingen 1 · Königsmühle 14 · Tel. 02122/810369

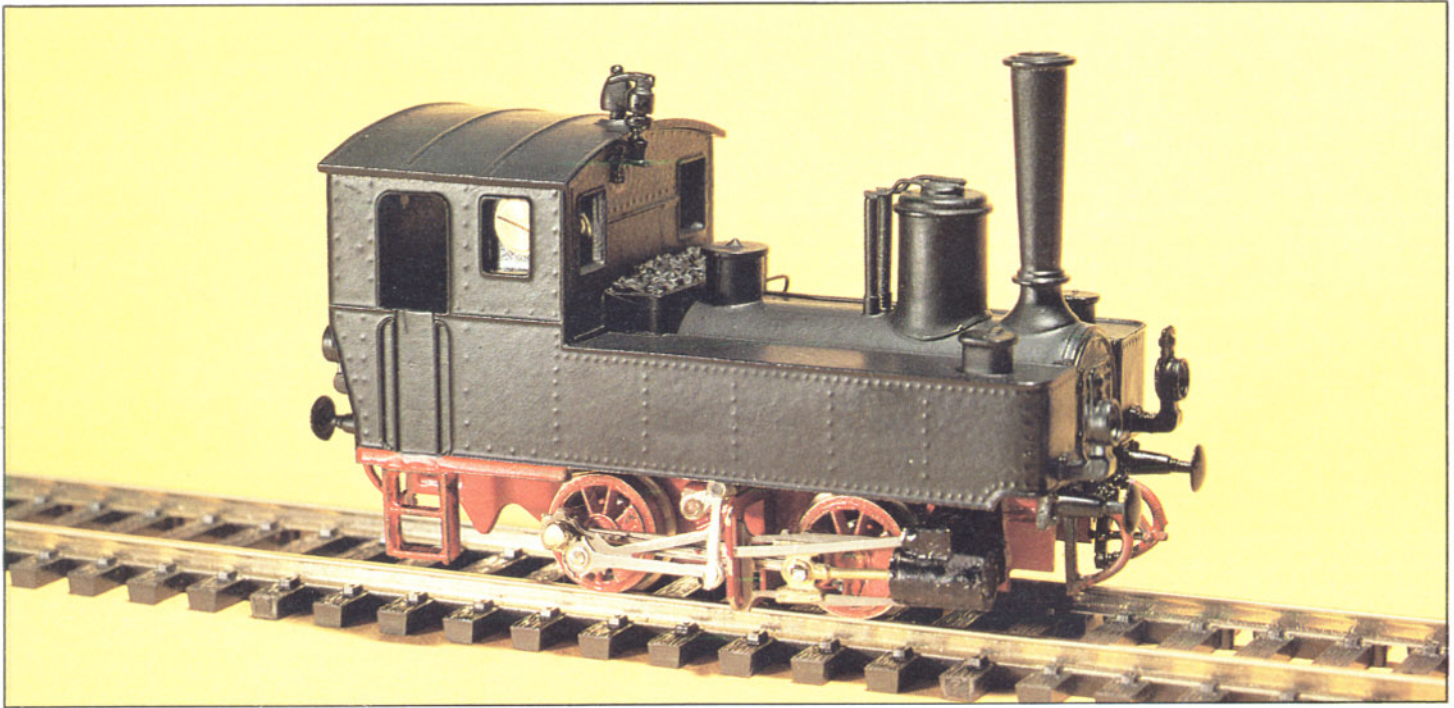


Bild 1: Die fertig montierte Lok der Baureihe 88⁷⁵. Es fehlen lediglich noch die aus Messing geätzten Lokschilder.

Die 887502 (bad. Ib) als HO-Modell

Die englische Firma Grandspot Ltd, Nachfolger von M+F (UK), lieferte einen HO-Bausatz der BR 88 7502, der badischen Reihe Ib, in Ganzmetall-Ausführung.

Zum Vorbild

Für den Schiffsbrückenbetrieb bei Maxau (Karlsruhe) und Speyer beschaffte die Pfalz-bahn ab 1873 acht Lokomotiven der Gattung pfälz. T 2¹, Betriebsnummern I bis VIII, die von der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe gebaut wurden. Es handelte sich um besonders leichte zweiachsige Maschinen, die jedoch auf der bei Schiffsbrücken naturgemäß immer vorhandenen Steigung eine gewisse Mindestlast bewältigen mußten. Im Jahre 1878 wurden zwei dieser Maschinen, die Betriebsnummern VII und VIII, an die Badische Staatsbahn für den gleichen Einsatz abgegeben. Diese Maschinen wurden als Gattung Ib mit den Betriebsnummern 402 und 403 eingereiht. Im Jahre 1893 beschaffte die Badische Staatsbahn eine weitere Maschine vom gleichen Hersteller, die als Gattung Ib² die Betriebsnummer 240 erhielt.

Während die pfälzischen Maschinen die Umnomerierung durch die Reichsbahn nicht mehr erlebten, wurden die badischen noch als 88 7501 bis 88 7503 übernommen und versahen bis zu ihrer Ablösung durch bayerische D VI-Maschinen im Jahre 1926 die Zugförderung über die Speyerer Schiffsbrücke.

Das Modell

Das Modell wird ausschließlich als Bausatz geliefert. Das Gehäuse besteht vollständig aus Weißmetall-Gußteilen, während Fahrwerk und Steuerung aus Messing- bzw. Neusilberätzteilen bestehen.

Alle Teile sind sauber und paßgenau gefertigt, so daß beim Zusammenbau außer dem üblichen Entgraten keine Nacharbeit erforderlich ist. Auch der Endzusammenbau des Modells stellt daher kein Problem dar. Zweckmäßigerweise sollten die Fahrwerksteile verlötet wer-

den, beim Gehäuse dagegen ist aufgrund des niedrigen Schmelzpunktes des Weißmetalls das Kleben mit einem Sekundenkleber, z. B. von UHU, oder einem Zweikomponentenkleber, z. B. UHU-Plus, zu empfehlen.

Etwas schwierig beim Zusammenbau ist, aufgrund der geringen Abmessungen der Einzelteile, die Montage der Steuerung. Hier ist äußerste Sorgfalt zu empfehlen, damit das Modell hinterher ohne zu hakeln läuft.

Der Antrieb der kleinen Lokomotive ist einfach, aber zuverlässig. Der senkrecht im Führerhaus untergebrachte Motor treibt über eine Schnecke und Schneckenrad direkt die hintere Kuppelachse an, die vordere wird über die Kuppelstangen mitgenommen. Dieser Antrieb funktioniert tadellos, wenn auch die Geschwindigkeit der Maschine erheblich über der des Vorbildes liegt. Die Detaillierung des

winigen Lokomotivchens ist ausgezeichnet und entspricht in allen Punkten dem Vorbild. Hier sei allerdings ein Wort der Kritik angebracht. Es ist zwar anerkennenswert, daß der Hersteller in der Lage ist, auch sehr feine Teile wie Bremsschläuche oder Dampfpeife aus Weißmetall maßstäblich zu gießen, dennoch wäre es zu empfehlen, diese Teile in Messingguß auszuführen, da die Weißmetallteile überaus bruchempfindlich sind.

Insgesamt jedoch ein sehr ansprechendes Modell einer interessanten und eigenwilligen kleinen Lokomotive, die sicher auch für die Nachbildung eines Nebenbahnbetriebes geeignet ist.

P. Schiebel

Quelle: Weisbrod/Müller/Petznick, Deutsche Dampflokomotiven, (Dampflok Archiv 3), Alba-Verlag, Düsseldorf.

Bild 2: Das fertig montierte Fahrwerk der 88 7502. ▶

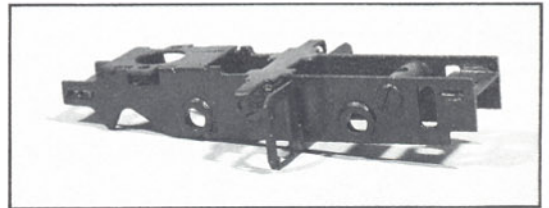


Bild 3: Der zusammengelötete und bereits lackierte Fahrwerksrahmen. Alle Fotos: P. Schiebel

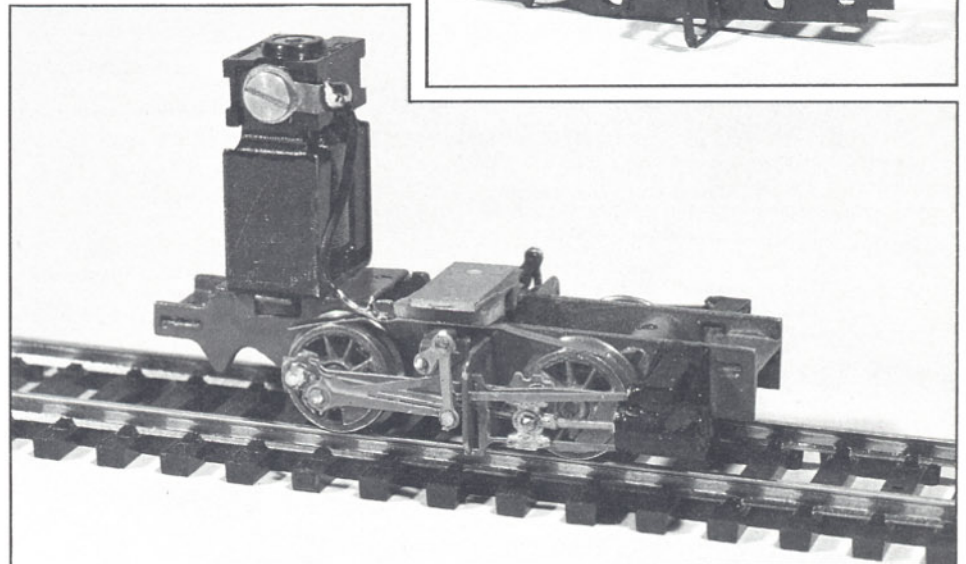




Bild 1: Der Trix Adler-Zug ist leider werksseitig nicht mehr lieferbar. Einzelne Händler haben ihn jedoch noch lagern (z. B. Schweiger, Nürnberg). Die hier abgebildete Garnitur wurde mit Preiser-Figuren „besetzt“ und farblich etwas nachbehandelt. So verkehrt er auf unserem Diorama bei Schloß Niederschwaigwasser zwischen Nürnberg und Fürth.

Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör

Was die Epocheneinteilung anbelangt, so besteht eine weit größere Verwirrung und Unsicherheit, als wir angenommen haben. Von vielen Modellbahnern wird eine umfassende Aufklärung über Lokfarbgebungen, Zuggarnituren, Waggons, Figuren, Gebäude, Signale, Verkehrszeichen, Straßenfahrzeuge usw. verlangt. Natürlich betrifft dies weniger die DB-Zeit als vielmehr die Länder- und Reichsbahnzeit. Wir wollen den Versuch unternehmen, diese vielschichtige und problematische Thematik nach und nach für interessierte Mo-

dellbahnfreunde durchschaubarer aufzubereiten.

Sollen für die Zukunft allgemeingültige, dauerhafte Richtlinien erstellt werden, beansprucht dies viel Zeit und vor allem intensive Arbeit. Daten und eine gegebenenfalls neu zu erarbeitende Epocheneinteilung sollten so gestaltet sein, daß neue Erkenntnisse ohne Änderung des Gesamtrahmens nur eingefügt bzw. angehängt werden. Um die undurchschaubare Fülle eines Lexikons zu vermeiden, kann natürlich nicht in kleinste Detailbe-

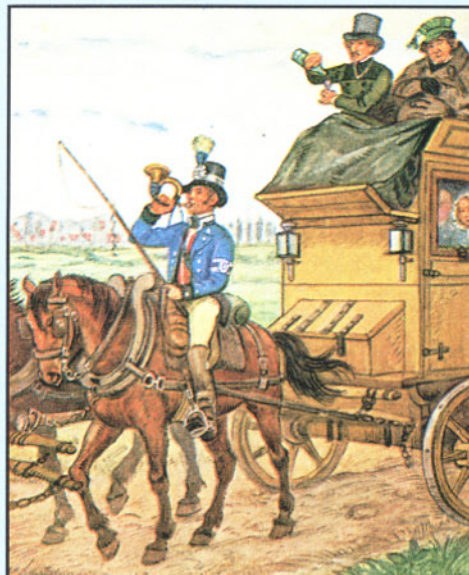
reiche vorgedrungen werden.

Wo fängt man an?

Natürlich nicht bei „Adam und Eva“, sondern in der Entstehungszeit der Eisenbahn. Bekanntlich können wir im nächsten Jahr auf 150 Jahre Eisenbahn in Deutschland zurückblicken, wobei sie damals schon ein gutes Jahrzehnt in ihrem englischen Ursprungsland fuhr.

Ohne eigenen Antrieb gezogene, bzw. ge-

Bild 2, 3 und 4: Viele zeitgenössische Maler haben sich am Adler-Motiv versucht. Hier ein hübsches Motiv, das die ausgelassene Stimmung bei Bahnfahrten der damaligen Zeit zeigt. Im Vordergrund zwei Handwerksburschen auf Wanderschaft. Die zweite Abbildung zeigt die Postkutsche mit Postillon als Vorgänger der Eisenbahn. Die Kutscher feiern ganz schön. Recht mühevoll und nicht besonders romantisch war das Treideln. Das Bild rechts unten zeigt: Per Pferd wurden Lastenkähne und Schiffe flüßaufwärts gezogen.



schobene schienengebundene Fahrzeuge sind gar noch älter, wurden aber nur im Bergwerksbetrieb oder als Pferdeeisenbahnen verwendet (Linz – Budweis; in Etappen eröffnet zwischen 1827 und 1832).

Warum sie entstand? Wohl aus drei Motiven heraus: dem Drang die Welt zu erforschen, dem Schöpfungsgeist jener Pioniere und wohl auch aus Faulheit, vor allem aber um Güter schneller und billiger zu verfrachten. Man war es leid, alles selbst zu transportieren. Also ist, damals wie heute, neben der Eisenbahn der Mensch das Wichtigste. Darum schmücken auch Miniaturmenschen viele Modellbahnanlagen.

Eisenbahnen werden und wurden gebaut, wenn die Menschen sie benötigen, sie werden stillgelegt wenn dies nicht mehr der Fall ist. Soll man aber wirklich die Epocheneinteilung vor 150 Jahren beginnen lassen? Ja, man soll, ist unsere Auffassung, denn nur wenn bei den Wurzeln begonnen wird, wird am Schluß die ganze Baumstruktur verständlich.

Gerade auch das bevorstehende Jubiläum wird so manchen Dioramenbauer beflügeln, „den Ursprung“ nachzuvollziehen. Sei es auf einem themenbezogenen Diorama oder aber als „Jubiläumsfeier“ auf der Modellbahnanlage, wo aus aktuellem Anlaß der „Trix-Adler“, ebenso wie beim großen Vorbild der Adler-Nachbau, mit entsprechender zeitgenössischer Gesellschaft seine Runden dreht. Preiser und Merten werden, zumindest in H0, mit von der Partie sein.

Welche Figuren verwendet man den Gegebenheiten entsprechend, welche passen genau? Darauf kommen wir noch zu sprechen, vorher möchten wir Ihnen das geschichtliche Umfeld der damaligen Zeit vor Augen führen. Wie lebte man, welche Veränderungen brachte die Eisenbahn, in welche Atmosphäre drang sie ein und wie veränderte sie das Leben der Menschen? Eine Reise in die Vergangenheit macht dies transparent; deshalb ein kleiner Ausflug in die Geschichte, speziell in die deutsche.

Deutsche Geschichte erste Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts

Vor 150 Jahren wurde einer der Meilensteine unserer Technik gesetzt; denn was gab es denn schon vorher Großes? Wenige, einfache stationäre Dampfmaschinen, praktisch erst seit ihrer grundlegenden Verbesserung durch James Watt (1736 – 1890) in den verschiedensten Gewerbezweigen einsetzbar. Wassergetriebene Räder ermöglichten nur eine bescheidene Kraftübertragung auf noch recht ursprüngliche Werkzeuge: Schmiedehämmer, Drehbänke, Mühlsteine etc. Bald jedoch begann die Industrialisierung, die „Industrielle Revolution“, die von England ausging und mit Hilfe von mechanischem Webstuhl, der Spinnmaschine, der Eisenverhüttung durch Steinkohle und der Dampfmaschine den Übergang von der Hausfabrikation zum Fabrikbetrieb und zur Konzentration der Industrie in städtischen Ballungsräumen ermöglichte. Erst die Notwendigkeit, die Industrieprodukte zu verteilen, bzw. die zu ihrer Herstellung benötigten Arbeitskräfte von außerhalb zu ihren Arbeitsplätzen zu bringen, führte letztlich zur Entwicklung und dem ungeheuren Aufschwung des Verkehrswesens seit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu Land und – für einen Inselstaat wie England, mit weitreichenden überseeischen Besitzungen, besonders wichtig – auch zu Wasser. 1818 bereits, fuhr das erste Dampfschiff von



Bild 5 und 6: Geradezu zauberhaft ist die verträumte Stimmung, die Herr Kosak mit den Biedermeierfiguren von Merten auf einem kleinen Diorama eingefangen hat. Wie zart und duftig die Figuren aussehen können, zeigt das obere Bild, das im Sonnenlicht mit „Weichzeichner“ aufgenommen wurde. Der „Bücherwurm“ auf dem unteren Bild ist ebenfalls genau im Stil der Zeit gekleidet.



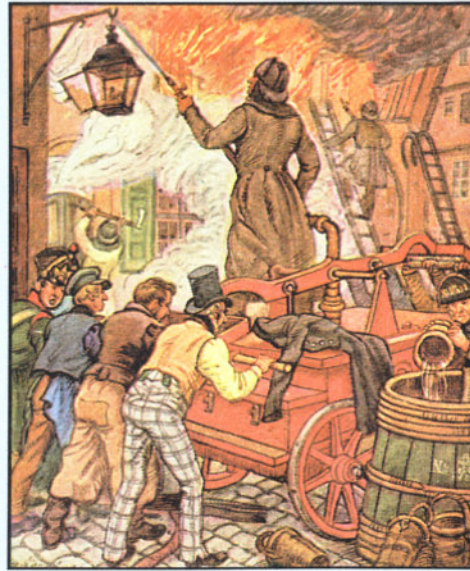


Bild 7, 8 und 9: Die drei kleinen Bildchen geben einen recht guten Eindruck der damaligen Lebensumstände in einer Stadt wieder. Der Nachtwächter, der auch noch in den 20er Jahren teilweise anzutreffen war, wacht darüber, daß Feuer und Licht gelöscht sind und ruft die Stundn aus. Bei Feuersbrunst trat die freiwillige Feuerwehr mit Handspritze in Aktion. Rechts außen übt die Torwache fachmännisch ihren Dienst bei der Kontrolle der Wagen und Personen aus.

New York nach Liverpool, 1847 wurden die Hamburg-Amerika-Linie und 10 Jahre später der Norddeutsche Lloyd in Bremen gegründet. Bis zu diesem Zeitpunkt waren als einzige Verkehrsmittel, so man in der glücklichen Lage war, einen See oder einen Fluß in seiner Nähe zu haben, Kähne und Schiffe vorhanden. Esels- und Ochsenkarren, Pferdefuhrwerke und Kutschen rundeten das Bild ab. Wenn Herr Jedermann eine Reise tat, so meist auf Schusters Rappen, seltener auf dem Rücken eines Tieres oder in einem Wagen.

Breite Bevölkerungsschichten verspürten kaum den Drang, große Reisen zu unternehmen. Die Wege führten höchstens in das Nachbardorf oder in die nächstgrößere Stadt. Weite Reisen waren nur den gehobeneren Schichten und Kaufleuten möglich oder den Handwerksburschen vorbehalten, die auf die „Walz“ gingen. Über die Zeit selbst herrscht heutzutage die Meinung vor, daß sie sehr gemächlich und beschaulich gewesen sei. Hatte man doch gerade die Zeit der Romantik verabschiedet und lebte mitten im „Biedermeier“.

Doch der Schein trügt. Bis zur Bemühung um Gründung des ersten Eisenbahnkomitees in Deutschland waren noch keine zwanzig Jahre

vergangen, seitdem der große Napoleon mit seinen Heerscharen durch die Lande gezogen war und weite Teile Europas verwüstete. Als einige fähige deutsche Köpfe Sinn und Nutzen der Eisenbahn erkannten, lebte Goethe noch. Er starb 1832, drei Jahre vor Eröffnung der Nürnberg-Fürther-Eisenbahn. Es wäre falsch, diese erste deutsche Eisenbahn vielleicht als eine Verspieltheit des Biedermeier-Bürgertums anzusehen und eher als Volksbelustigung oder Jahrmachtschau zu betrachten, denn schon vorher hatte man durch eingehende Erhebungen festgestellt, daß zwischen den beiden Städten Nürnberg und Fürth der stärkste Verkehr in Bayern herrschte. Was soll es? . . . Sie fuhr, die erste Eisenbahn, und machte Gewinn mit der Personenbeförderung. An den Transport von Gütern hatte man zunächst bei dieser Bahn gar nicht gedacht.

Können Sie sich vorstellen, daß es damals noch keine Telegraphen, kein Telefon, kein Radio bzw. Fernseher gab, keine Elektrizität für die Beleuchtung sorgte? Ja, selbst Gaslaternen gab es in Berlin erst seit 1826, Fabriken waren bei uns so gut wie unbekannt, weil es an den nötigen Maschinen fehlte.

Von der Luftfahrt wollen wir erst gar nicht reden, die wenigen gebauten Montgolfieren

(Warmluftballons) ließen diese Bezeichnung auch nicht zu, in einer Zeit in der selbst das Fahrrad noch nicht erfunden war. Die Laufmaschine des Herrn von Drais aus dem Jahre 1813 wurde diesem zwar 1818 patentiert, war aber kein Fahrrad im heutigen Sinne, weil es keine Tretkurbeln besaß, sondern man sich auf einem Sattel sitzend nur mit den Füßen vom Boden abstoßen konnte. Als einzige weiter verbreitete Technik gab es lediglich das Uhrwerk. Zur Nachrichtenübermittlung dienten wenige, von Hand gedruckte Zeitungen. Das Analphabetentum war noch weit verbreitet, also konnte nur ein Teil der Menschen seine Informationen daraus beziehen. Neuigkeiten verbreiteten sich zumeist durch die sogenannte Flüsterpropaganda, durch Postboten oder Geschäftsreisende. Den Schreibtelegraphen erfand ein gewisser Mister Morse erst 1837 im fernen New York, das Telefon der Deutsche Phillip Reis 1861.

In diese Zeit hinein wurde die Eisenbahn „geboren“. Die Menschen müssen ziemlich fassungslos gewesen sein, wenn sie auch nur annähernd erahnten, was für eine verkehrstechnisch und allgemeine Entwicklung auf sie zukommen würde. Von dem dadurch bedingten einschneidenden Wandel der Lebensgewohnheiten ganz abgesehen.

Bild 10, 11 und 12: Mit allen möglichen Pferdefuhrwerken wurde der Geselligkeit gefrönt. Von einfachen Leiterwagen, über den Kremser, bis hin zur Kutsche diente alles als fahrbarer Untersatz. Das Bild links zeigt alte Burschenherrlichkeit. So zog man aus, die harten Studiertage zu vergessen.





Bild 13: Der Bahndamm entspricht hier nicht dem Vorbild, da für den Adler die Gleise in der Straße eingepflastert waren. Im ersten Jahr des Bahnbetriebes bewältigte der Adler allein den Dampfverkehr. Ansonsten wurden, mit Pferdevorspann, die Wagen als Pferdebahn befördert.

Kein einheitliches Deutschland

Haben Sie sich gedanklich schon ein wenig eingestimmt? Machen Sie sich einmal klar, daß es noch keinen einheitlichen deutschen Staat gab. An die Stelle des in den napoleonischen Kriegen zerbrochenen „Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation“ trat nach der Wiener Kongreßakte von 1815 der „Deutsche Bund“, in dem unter dem Vorsitz Österreichs als Präsidialmacht 34 souveräne Staaten und vier freie Städte „zur Erhaltung der äußeren und inneren Sicherheit Deutschlands, der Unabhängigkeit und Unverletzlichkeit der einzelnen deutschen Staaten“ (Artikel 2 der Bundesakte vom 8. Juni 1815), zusammengeschlossen waren.

Nachts wurden die Tore der Städte geschlossen, die Reisenden mußten sich beim Stadteinlaß ausweisen können und auch kontrollieren lassen. Weit schlimmer war es noch bei Handelsgütern aller Art. Hierfür mußten Zölle bezahlt werden. Ein flüssiger Warenverkehr war damit weitgehend ausgeschlossen. In größeren Ansiedlungen gab es noch den Nachtwächter, der die Stunden ausrief und darauf achtete, daß überall die Fenster geschlossen und Licht gelöscht wurde.

Nach dem Krieg von 1866, der zwischen Preußen und Österreich in Deutschland geführt wurde, wurde im Frieden von Prag vom 23. August 1866 die Auflösung des Deutschen Bundes beschlossen, an dessen Stelle nördlich der Mainlinie der Norddeutsche Bund unter Preußens Führung entstand, mit dem die süddeutschen Staaten bis zum Deutsch-Französischen-Krieg von 1870/71 nur lose über das Zollparlament verbunden waren. Inzwischen hatte, und das darf nicht übersehen werden, die stürmische Industrialisierung den Übergang von der alten ständischen Gesellschaft zur Industriegesellschaft gebracht.

Hand in Hand damit ging der Übergang der früheren handwerklichen und weiter Teile der bäuerlichen Arbeitskräfte zur Lohnarbeiterschaft, dem sogenannten „Proletariat“. Es entstand die „soziale Frage“ und in ihrem Gefolge die Politisierung der Arbeiterschaft und das Aufkommen des Marxismus.

Durch die Ausbeutung des Proletariats kam es immer wieder zu Unruhen und Tumulten, nicht zuletzt auch auf den überall aus dem Boden schießenden Eisenbahnbaustellen.

Auch diese Seite zu Beginn des technischen Zeitalters darf man nicht aus den Augen verlieren, wenn man pauschal von der gemühtlichen, guten alten Zeit spricht.

Eisenbahnepoche und Modellfiguren

Sicher fühlen Sie sich aufgrund unserer vorausgegangenen Schilderung in der ersten Eisenbahn-Epoche schon etwas heimisch. In diesem Kapitel möchten wir Ihnen eine ausführliche Beschreibung der Modetendenzen des vorigen Jahrhunderts geben. Nun, werden die Liebhaber der Spur H0, N und Z fragen, wieso ausführlich? Wo doch bei den relativ kleinen Figuren kaum noch Nuancen und Unterschiede erkennbar sind? Das stimmt. Für die Spurweiten 0 und I jedoch, für die es ebenfalls Dioramenbauer und Liebhaber dieser ersten Epoche gibt, ist eine solche Beschreibung sicher sehr nützlich, da die schon

Bild 14: Zwei Preiser-Figuren aus dem Satz Art.-Nr. 141 dienen bestens als Adler-Besatzung. Dem Herrn „Engländer“ wurden über einer Zigarettenglut die Arme entsprechend gebogen. Er bedient gerade den Bremsregler. Eine mit Schaufel bewaffnete Figur fungiert als Heizer.

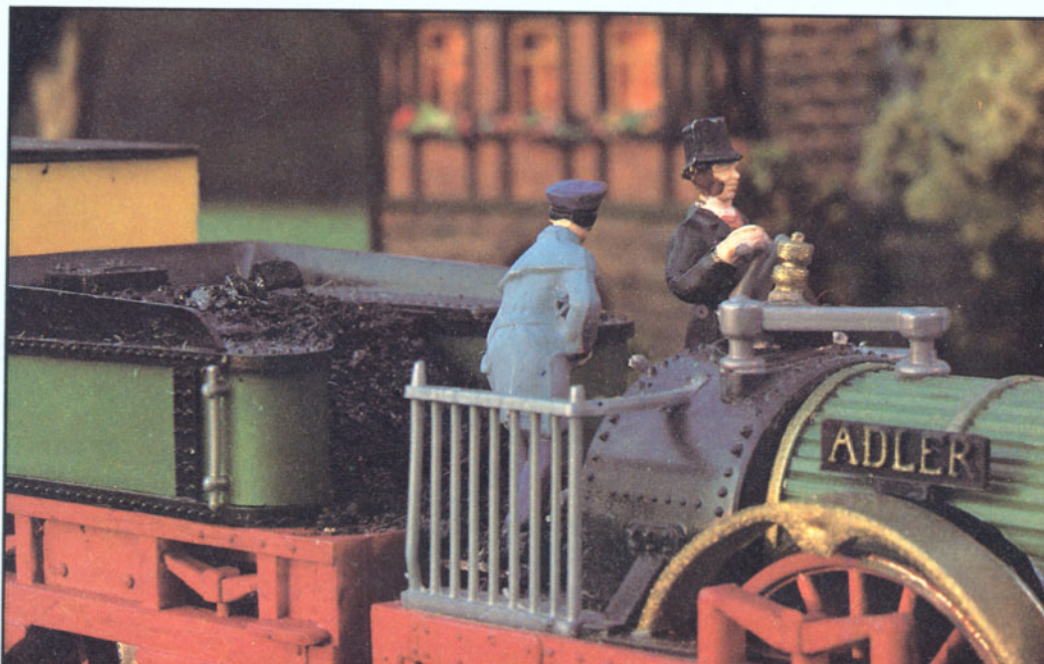




Bild 15, 16 und 17: Auch diese drei Bilder geben das Milieu des Straßenlebens der damaligen Zeit wieder. Interessant sind auch die typischen Gebäudefassaden. Links der Sterngucker, der nachts sein Fernglas gegen Entgelt zur Betrachtung der Himmelskörper vermietet. In der Mitte werden bei Tageslicht die Stoff-Farben von einer Kundin überprüft. Rechts überbringt der Briefträger seine Post und erzählt die neuesten Begebenheiten weiter.

recht großen Figuren eine Nachgestaltung vieler Details zulassen. Selbst bei HO-Menschen sieht man, wie die Bilder dieses Beitrages beweisen, noch eine Menge Details und Epochenunterschiede. Deshalb die folgenden Modehinweise:

Kleidung unserer Ahnen

Obwohl das Fabrikzeitalter noch nicht begonnen hat, gab es natürlich auch zur damaligen Zeit Arbeiter, Hilfskräfte und Hausangestellte. Deren Kleidung hat sich im vorigen Jahrhundert am wenigsten verändert. Das heißt, sie trugen von etwa 1820 bis weit über das Jahr 1900 hinaus dieselbe einfache Kleidung. Sie bestand bei den Männern zumeist aus einem weißen Hemd, Weste und langer dunkler Hose, dazu Mütze, Halstuch und Holzschuhe. Die einfachen Frauen und Arbeiterinnen trugen einen weiten angekrausten Rock, der bis zu den Knöcheln bzw. zum Boden reichte, ein Hemd mit kurzen Ärmeln, in dem man auch des Nachts schlief und darüber ein Schultertuch oder auch eine niedrigerartige Jacke. Krinolinen und sonstiger Modefirlefanz waren hier unbrauchbar. Die Stoffe waren meist etwas derbe, gut waschbare Baumwollgewebe, die farbecht und billig sein mußten. Es war durchweg dunkle Kleidung in blau oder grau,

auch mit kleinen Mustern bedruckt, wie man sie noch bis etwa 1960 von Schürzenstoffen der älteren Frauen kannte. Als Standeszeichen darf natürlich die Schürze für Verkäuferinnen, Kellnerinnen und Dienstmädchen nicht vergessen werden. Diese waren oft, als Schmuck, mit andersfarbigen Litzen eingesäumt. Weit über 100 Jahre hielt sich diese Kleidungsart, lediglich in den Rocklängen und Schnitten variierend. Selbst in den dreißiger Jahren unseres Jahrhunderts war sie durchaus noch bei verschiedenen Berufszweigen anzutreffen. Gerade für Figurenhersteller dürfte dies ein Anreiz sein, mit so vielseitig verwendbaren Miniaturmenschen den Modellbauern unter die Arme zu greifen. Viele der bereits vorhandenen Miniatur-Arbeiter, die sich heute im Angebot befinden, wären brauchbar, wenn sie nicht die Schutzhelme der Neuzeit trügen. Ebenfalls über einen langen Zeitraum haben sich unter anderem Berufstrachten, wie z. B. die der Hamburger Zimmerleute, der Schmied mit der langen Leder-schürze oder gar die der Kommilitonen von studentischen Verbindungen gehalten. Genauso wie die Tracht der Landbevölkerung, die ihren Traditionen treu blieb und größtenteils heute noch dieselbe Art der Kleidung – zumindest zu feierlichen Anlässen – trägt, wie vor 100 Jahren.

Die besser Gekleideten

Wie sah es nun aber mit den wohlhabenderen Schichten, vom Handwerksmeister über die Bourgeoisie, bis hin zum Adelsstand aus? Hier wechselte die Mode im vorigen Jahrhundert nicht weniger als fünf Mal. Empire, Romantik, Biedermeier, 2. Rokoko, Gründerzeit und zur Jahrhundertwende der Jugendstil. Zur napoleonischen Zeit herrschte das Empire und hielt sich mit leichten Abwandlungen fast bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts.

Männerkleidung des Empire

Es gab bei der Männerkleidung den schwarzen, dunkelblauen oder braunen Frack, mit langen, bis zum Knie reichenden Schößen. Zur einfarbigen oder gestreiften Weste wurde ein blütenweißes, gefältetes Hemd (um einen stattlichen Brustkorb vorzutauschen) getragen. Die Hauptcharakteristika waren jedoch die Hemdkragen, die man als „Vatermörder“ bezeichnete. Diese reichten bis zu den Ohren und die Spitzen vorne bis zu den Backen, so daß der Kopf oft wie in einer „Gemüseschale“ saß. Dazu ein Mantelet mit mehreren Schulterkragen, das jahrzehntelang ein Hauptkleidungsstück darstellte. Die schmale Hose war zumeist hell oder weiß. Dazu wurden anstatt

Bild 18, 19 und 20: Verschiedene Berufstätige bei der Arbeit, wie z. B. der Leinenweber und der Färber. Rechts außen vergnügt sich das „einfache Volk“ bei einer Kahnfahrt. Auch hier die typische Festtagskleidung mit Schutenhut bei den Frauen und Zylinder bzw. Kappe bei den Männern.





Bild 21: Erst im zweiten Betriebsjahr erhielt der Adler Gesellschaft durch weitere Lokomotiven. Fröhliches Gedränge herrscht auf dem hinteren Freisitz des letzten offenen Wagens. Im ersten Jahr waren insgesamt 9 Wagen in Nürnberg-Fürth in Betrieb.

der vorher gebräuchlichen Stulpenstiefel Halbschuhe getragen. Das Wichtigste jedoch war die Kopfbedeckung mittels eines Zylinders. Arbeiter dagegen trugen nur Schirmmützen.

Das Haar war kurzgeschnitten, gelockt oder glatt ins rasierte Gesicht gekämmt. Lange Bartkoteletten reichten vom Ohr bis zum Kiefer. Erst in den vierziger Jahren wurden lang herabfallendes Kopfhaar und Vollbart Mode. Schlüsselkette, Stock mit Griff, Regenschirm aus rotem oder blauem Stoff, gehörten zur Ausstattung des Bürgers.

Frauenkleidung des Empire

Während der Blüte des Empires war die Taille bis unter die Brust nach oben gerutscht. Die Oberteile waren weit dekolletiert und die Kleidung fiel unterhalb der Brust weich und fließend ohne Zwänge bis zum Boden.

In den dreißiger Jahren ging man zu einem, einem „Nudelholz“ gleichenden, engen Rock über. Dieser umhüllte nun die Frauenkörper. Ab hier wird es für Eisenbahnfreunde und „Adler-Liebhaber“ interessant.

Die Taille blieb allerdings unverändert bis unter die Brust angehoben. Der Ausschnitt wurde jedoch bei den Oberteilen kleiner, die Kragen hatten nun die Form einer Halskrause. Die Ärmel waren oben kugelförmig ausgebildet, weit und mit Rüschen verziert und reichten dann schmal bis zum Handgelenk. Als Kopfbedeckung diente entweder ein Turban mit Federschmuck oder Schuten und Helmhüte. Die einfacheren Schichten trugen Hauben und Tücher. Das Haar war allgemein bis in die Mitte gescheitelt und am Hinterkopf mit Schildpatt- oder ähnlichen Kämmen hochgesteckt. Die Damenwelt lief auf absatzlosen Schuhen. Diese nachnapoleonische, als Romantik bezeichnete Zeit reichte bis in die vierziger Jahre und wurde dann durch die Mode des Biedermeier abgelöst. Das Biedermeier

bringt erstmalig eine deutliche Abgrenzung der Alltagskleidung zur Sonntagskleidung, zumindest bei den vornehmeren Schichten.

Biedermeier-Frauenkleidung

Für die weibliche Kopfbedeckung war der umfangreiche Schutenhut mit Blumenschmuck und Bindebändern typisch. Er sollte den zarten weißen Teint vor Sonne schützen. Die Ärmel der Kleidung wurden, zumindest bis zum Ellenbogen, weiter und waren ausgefüllt oder sogar durch Stahlfedern gespannt. Die Taille fiel wieder an ihren gewöhnlichen Platz und wurde zur Wespentaille geschnürt, die Röcke wurden jedoch wesentlich weiter. Mehrere Unterröcke und Volants sorgten dafür, daß die knöchellangen Röcke – deren Säu-

me spitzverziert waren – ihre Weite behielten. Das war das Ende der schmalen Silhouette der Empire-Mode. Zu weißen Strümpfen trug man flache Schuhe, wie sie vom Ballett her bekannt sind. Bei der Frisur blieb nach wie vor der Mittelscheitel erhalten, jedoch wurde das Haar zu einem Zopf geflochten und am Hinterkopf wiederum mit Kämmen festgesteckt. Über der Stirn trug man kleine Löckchen oder seitlich lange Schlangenlocken. Ebenso war bei den Damen die von der Empire-Zeit her bekannte „Hundeohren-Frisur“ noch modern. Dazu wurden Schals, Capes, Umschlagtücher mit langen, vorne herabhängenden Zipfeln oder ein ärmelloser Mantel mit Schulterpelerine getragen. Lange Seiden- oder Lederhandschuhe gehörten ebenso zur Frauenkleidung wie zusammenlegbare Son-

Bild 22: Lang ersehnte Heimkehr des Hausherrn mit dem Sohn, der den Vater auf dessen Geschäftsreise begleiten durfte. Die Dame des Hauses empfängt mit Säugling auf dem Arm und dem kleinen Töchterchen die Heimkehrer. Die Figuren stammen von Merten (HO 2162).





Bild 23: Hervorragend gestaltet und phantasie reich bemalt sind Preisers sitzende Figuren der Biedermeierzeit. Die Abbildung zeigt die Figuren etwa in 3facher Vergrößerung. Sie sitzen im Sonntagsstaat auf Fallerr-Bänken und betrachten das Geschehen auf der Straße.

nenschirme. Als Schmuck wurden Broschen an langen Bändern um den Hals getragen. Während der Biedermeier-Zeit trugen Männer wie Frauen im wesentlichen dunkelfarbige Kleidung, die Damen dazu schneeweiße Wäsche, deren Spitzen oft beim Sitzen oder bei den schreitenden Wippbewegungen hervorschauten. Während des Sommers trugen die Frauen zartfarbene, gestreifte, mit Streublümchen gemusterte Kleider.

Biedermeier-Männerkleidung

Zum Frack wurden nun weite helle Hosen getragen, recht phantasievoll waren die Westen. „Modeschnösel“ stellten oft recht obskure Farben zur Schau. So konnte es vorkommen, daß zu violetten Hosen und laubgrünem Frack gelblich-grüne Westen verwendet wurden. Der nun in Mode kommende Gehrock hatte meist einen Schalkragen. Dazu diente ein ärmelloser Mantel (Mantelet) als Überkleidung und Umhang. Als Fußbekleidung wurden Halbschuhe oder Knopfstiefel getragen. Der meist graue Zylinder bedeckte kaum die kunstvoll gewickelten Locken auf Kopf und Stirn. Er erweiterte sich nach oben, ähnlich einem Trichter und die Krempe war aufgebogen. Dazu wurden Handschuhe aus Glacé-Leder getragen. Der Hemdkragen war nun als Stehkragen bis unter das Kinn gerutscht und

wesentlich bequemer. Dazu trug man weiße, karierte oder gemusterte Krawatten. An einer langen Kette wurde die unentbehrliche Uhr um den Hals getragen.

Zweites Rokoko und die Männer

Bei der Männerkleidung trat nun anstelle des Fracks das Sakko oder der Cutaway (im Volksmund kurz „Köt“ genannt, ein Gehrock mit vorne abgeschnittenen Schößen). Die mäßig weiten, meist röhrenförmigen Hosen waren aus andersfarbenem, oft gestreiftem Stoff. Die Weste war schlicht und einfach, der Hemdenkragen ähnlich wie beim Biedermeier, eher noch etwas niedriger. Das Chemisette, als loses steifes Vorhemd mit Umlegekragen, kam in Mode. Man trug zwar noch den Zylinder, aber ganz allmählich setzte sich der steife schwarze Hut (die Melone) durch. Als Mantel trug man den bequemen Ulster, den taillierten Paletot oder den sportlichen Raglan. Die halbhohen Schnürschuhe oder Stiefeletten mit Knöpfen verschwanden fast komplett unter den langen Hosenbeinen, Vollbart und Backenbart wurden kleiner. Hinzu kam nun der Schnurrbart. Die Herrenkleidung konnte man eher als düster bezeichnen.

Frauenmode des zweiten Rokoko

Nun kam die Zeit der Krinoline, die aus Draht,

Eisenbändern und Roßhaar bestand. Die überweite Rockform wurde zusätzlich durch die Schnürung des Mieders zur Wespentaille erreicht. Rock und Ärmel waren mit Volants oder Ornamenten verziert. Die Tageskleidung der Damen war hochgeschlossen. Zu Bällen hingegen zeigte man ein weites Dekolleté. Über das Kleid zog man eine Mantille, die sich aus dem Schultertuch zu einem jäckchenartigen Mantel gewandelt hatte. Die Halbschuhe oder geknöpften Stiefeletten hatten wieder hohe Absätze. Das Haar wurde nicht mehr so üppig getragen und hinten aufgesteckt oder im Nacken mit einer Schleife zusammengebunden. Große Sommerhüte aus Stroh, die die „Schuten“ ablösten, sorgten nach wie vor für vornehme Blässe. Ansonsten trug man kleine Kapothüte mit hinten herabhängenden Bändern. Spitzenbesetzte Sonnenschirme, Handschuhe und kleine Schleier sowie kleine Fächer, auch allmählich aufkommende Handtaschen vervollständigten das Ganze.

Was gibt es an Miniatur-Figuren?

Zu dieser ersten Epoche sind tatsächlich in den Programmen beider Figuren-Hersteller (Preiser und Merten) ein paar Serien vorhanden.

Bei Merten gibt es unter der Artikel-Nr. H0 2156 ganz entzückende Biedermeier-Damen mit sommerlicher Kleidung (also helle Farben) mit entsprechend dazu passenden Herren, die weitgehend alle in unserer Modebeschreibung enthaltenen Attribute besitzen. Wie hübsch diese Figuren sind und wie hinreißend sie sich auf der Modellbahnanlage oder einem entsprechenden Diorama einsetzen lassen, veranschaulichen am besten unsere Abbildungen. Im Satz H0 2162 desselben Herstellers sind weitere Figuren, wie Mutter mit Säugling, Kinder und Herren mit Reisekoffern usw. enthalten. Diese Figuren stehen der ersten Packung in nichts nach. Es fehlen jedoch sitzende Personen.

Hier hilft Preiser ab. Unter der Artikel-Nr. 142 hat Preiser sechs hervorragend gearbeitete sitzende Reisende, die der Zeit zwischen 1835 und Mitte der vierziger Jahre (dem Biedermeier) entsprechen. Im Satz mit der Artikel-Nr. 141 sind drei Reisende und ebenso viele Eisenbahner (stehend) derselben Zeitspanne enthalten. Einer der Reisenden eignet

Bild 24, 25 und 26: Stellenweise ging es auch damals recht rauh her, wie zumindestens zwei der unten stehenden Bilder zeigen. Links eine Bauerngruppe in der Tracht aus dem Bayerischen im Wirtshaus während einer Feier. Mitte: Zwei Wildschützen auf der Pirsch, während die Gendarmen im Gasthaus dem Bier zusprechen. Rechts: Während der Revolution 1848 wurde scharf geschossen. Rechts unten im Bild der Kugelgießer, der die Männer auf den Barrikaden mit Munition versorgt.





Bild 27: Viele Figuren benötigt man, um nur einen Drei-Wagen-Zug des Adlers zu besetzen. Hier wurden über 50 Preiser-Figuren verarbeitet.

sich sehr gut als Adler-Lokführer, während ein mit Schaufel bewaffneter Eisenbahner als Heizer verwendet werden kann. Unter der Artikel-Nr. 140 gibt es dann noch Eisenbahner und Reisende, die dem zweiten Rokoko um etwa 1860 entsprechen, also nicht unbedingt in die ersten Tage des Adlers passen. Über weitere zeitlich und modermäßig entsprechende Figuren, die mit leichten Abwandlungen erstellbar sind, lesen Sie in der nächsten Ausgabe (7/84). **HM**

Der Beitrag wird fortgesetzt!

Alle Fotos: W. Kosak
Historische Darstellungen: Sammlung W. Weigelt

Wir suchen Zeichnungen und Bildmaterial von alten Post- und Reisekutschen, Pferdefuhrwerken Kremser, Landauer usw.

H. Merker Verlag, Rudolf-Diesel-Ring 5, D-8080 Fürstenfeldbruck



Bild 28: Auf dem Freisitz befinden sich die drei Hauptakteure aus Nestroys „Lumpazivagabundus“: Der mickrige Schuster Quirin, in der Mitte der Zimmermann Leim, rechts der Schneider Zwirn. Alle drei Figuren sind abgewandelte Preiser-Leutchen.

Bild 29 und 30: Auch hier wurden verschiedentlich Preiser-Figuren mit Zylinder und Schutenhüten versehen, um abwechslungsreicher sein zu können. Über Figurenabänderung für die Biedermeierzeit berichten wir in der nächsten Ausgabe mehr. Die Figur auf dem Dach ist ein Preiser-Kutscher, der als Kontrolleur umfunktioniert wurde. Er hatte damals die Aufgabe, Wagentrennungen zu melden.

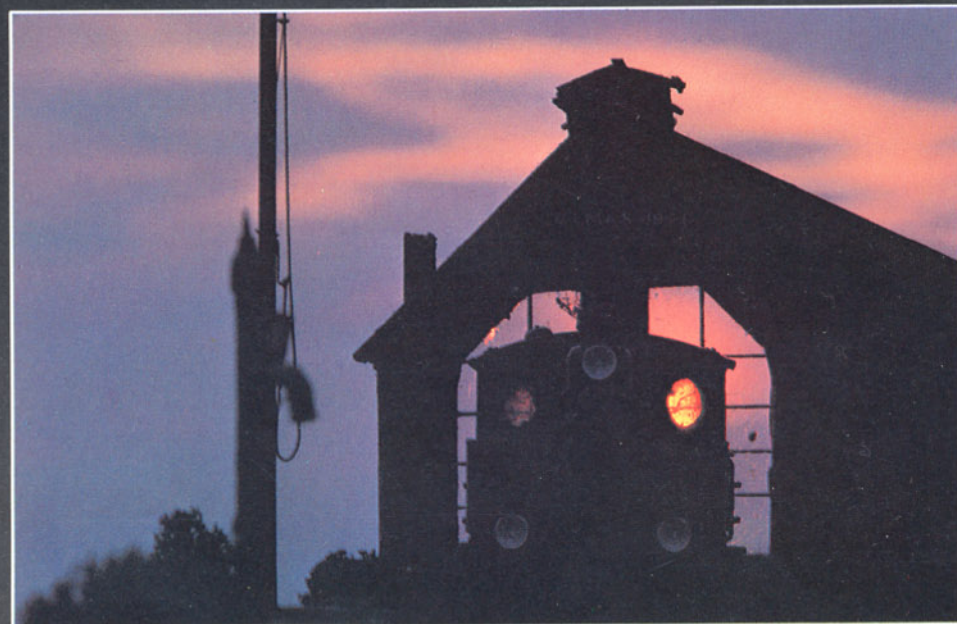




Bild 1: Über der Altendorfer Bahnhofsinfahrt zieht ein Gewitter auf. Die 93 001 (Modell M+F) kommt gerade mit ihrer Donnerbüchsen-Garnitur (Roco) aus dem Thüringischen.



Bild 2: Morgenstimmung auf der Lokalbahn. Im Eichenholzener Lokschuppen (Diorama Thomas Hey'l) wartet die GtL 4/4 auf ihren Meister (Modell M+F).



Anno 1931

Draußen dämmerte schon der Morgen. Karl, der Fotograf, hatte eine schlimme Nacht hinter sich. Jede halbe Stunde war er aufgewacht, weil die Hitze in der Dachkammer des Gasthofs „Eisenbahn“ zu Eichenholzen einfach nicht nachlassen wollte. Den ganzen Tag über hatte die Sonne auf das alte, massive Natursteingemäuer gebrannt, das nun des Nachts die gespeicherte Wärme wieder abgab.

Mit dem ersten Strahl der Morgensonne vernahm er plötzlich unten auf der Straße schlur-

Bild 3: Soeben geht die Sonne hinter dem Eichenholzener Lokschuppen auf. Im Haus steht eine GtL 4/4 (Modell M+F).



Bild 4: Am Altendorfer Nebenbahn-Bw vorbei dampft der Schneider Schorsch mit seiner BB II mit dem Morgenzug nach Eichenholzen. Die BB II kommt als neues Modell von Fulgurex.

fende Schritte und das undeutliche Gemurmel einer tiefen Männerstimme, die ihm irgendwie bekannt vorkam: „Na, na, mir gehst“, glaubte der Karl zu verstehen, „hätt' i bloß auf'n Vater

g'hört“. Und ein paar Schlurfer weiter: „Aber naa, Eisenbahner muß er wer'n, der Bua, der Depp. Wo's doch so viele schöne Berufe geb'n hätt', gruzidirken“.

Während sich das griesgrämige Gebummel allmählich entfernte, überlegte der Karl angestrengt, wo er dieses grantige Organ schon einmal gehört hatte. Dann sprang er aus den

Bild 5: Als Lz fährt die 93er am Schmalzbacher Hof vorbei nach Altendorfen. Bei allen in diesem Beitrag abgebildeten M+F-Lokomotiven – ohne besonderen Vermerk – handelt es sich um Modelle aus ehemaliger deutscher Fertigung.





Bild 6: Die Personenzüge ins Thüringische erreichen beachtliche Längen (Garnitur Roco). Sie werden deshalb seit einiger Zeit mit Lokomotiven der Baureihe 93.0 bespannt (M+F).



Bild 7: Der Schneider Schorsch – im roten Hemd – sitzt bei einer kühlen Maß im Wirtsgarten des Schmalzbacher Hofes, hier nimmt das Verhängnis seinen Lauf.

Bild 8: Dort entdeckt ihn schließlich das Personal der 93 001, die mit ihrem Personenzug Richtung Thüringen unterwegs ist, und ärgert den Schorsch durch Zurufe.



Federn und lief ans Fenster. Freilich sah er nur noch von weitem eine große, kräftige Gestalt, die zielstrebig auf den Eichenholzener Lokschuppen zusteuerte.

Dort schien schon emsige Betriebsamkeit zu herrschen: Karl hörte das Kratzen einer Kohlschaufel, bald darauf das erbärmliche Quietschen des Handrads am Wasserkran. Ein dicker, schwarzer Rauchpilz hing über dem Lokschuppen. Kaum hatte sich Karl wieder zu Bett gelegt, da polterte unten eine Lokomotive vorbei. Er hörte noch Puffer aufeinanderprallen und das Klappern von Kuppel-eisen, dann schlief er endlich ein.

Schon der erste Personenzug am Morgen, der von Altendorf her über die Lokalbahnstrecke nach Eichenholzen zuckelte, brachte die Lösung des nächtlichen Stimmen-Rätsels. Karl war nach dem Frühstück ein gutes Stück die Strecke entlanggewandert, bis er nach etwa einer Stunde einen idyllisch gelegenen Haltepunkt entdeckte. Bald darauf lief auch schon das „Eichenholzener Bockl“, gezogen von einer BB II, ein. Aus dem Fenster der kleinen Nebenbahn-Mallet lehnte der Schneider Schorsch. Kaum hatte der Lokführer den Fotografen erkannt, zog er sich seltsamerweise ins Führerhaus zurück. Karl, nichts Böses ahnend, lief am Zug entlang nach vorne und rief hinauf: „Grüß’ Gott, Herr Schneider“ (er kam immerhin schon lange genug in seinem Urlaub nach Bayern, um nicht mehr „Guten Tag“ zu sagen), „wo haben Sie denn Ihre 96er gelassen?“ Nach einigem Zögern kam der Meister mit ziemlich rotem Kopf ans Fenster und brummte mürrisch: „Die hat heute Auswaschtag“. Dann schien er es sehr eilig zu haben. Jedenfalls verschwand er gleich wieder im Führerhaus, kurbelte die Steuerung nach vorne, schob den Regler ziemlich heftig nach links und schon donnerte die kleine Mallet aus der Station. „Bauernlackel; elendiger“, keifte da von hinten eine erboste Frauenstim-



Bild 9: Die Stunde der Revanche. Auf dem Weg zum Dienst sieht der Schorsch die 93001 vor dem Altendorfer Nebenbahnlokschuppen stehen.

me: Die Huberwirtin, vom Einkauf auf dem Altendorfer Markt zurück, hatte sich beim Aussteigen viel Zeit gelassen. Sie hüpfte gerade noch erschreckt vom Trittbrett des Waggons, als der Zug mit jähem Ruck anfuhr. Natürlich war an der Erklärung des Schneider Schorsch kein wahres Wort. Vielmehr schob an diesem Tag seine Planlok, die 96 025, wie eh und je Schnellzüge, Personenzüge und schwere Güterzüge über die Altendorfer Rampe – allerdings stand im Führerhaus ein anderes Personal.

Sicher hätte sich der Karl über den barschen Ton seines Lokführerfreundes weniger gewundert, wenn er die Hintergründe der Schneiderschen Lokalbahn tour mit der BB II gekannt hätte. Das war nämlich – wie der Schorsch in solchen Fällen zu sagen pflegte – eine ziemlich böse Geschichte.

Dabei hatte alles ganz harmlos angefangen. Der Schorsch war ein paar Wochen vorher an seinem freien Tag zum Schmalzbacher Hof hinausgefahren, um einen gemütlichen Abend im Biergarten zu verbringen. Da saß er dann, die kühle Maß Bier in der Hand, im Schatten der großen Linde und genoß den lauen Abend in vollen Zügen. Natürlich steigerte sich der Genuß von Maß zu Maß, bis der Schorsch es vor lauter Wohlfühlen schon fast nicht mehr aushielt. „An solche Tag“, sinnierte er, „ham mir früher gerauft wie die Bürstenbinder“. Und so schwelgte er in Erinnerungen an seine frühen Jugendjahre, bis ihn der helle Pfiff einer preußischen Lokomotive jäh aus seinen Träumen riß. Der abendliche Personenzug ins Thüringische kam gerade auf dem Gleis vor dem Schmalzbacher Hof zum Stehen. Gegen die Sonne blinzelnd, erkannte der Schorsch die Umrisse einer jener preußischen T 14, die seit einiger Zeit auf dieser Strecke die T 9 verdrängten. Natürlich ent-

deckte das Personal der 93er den Schneider Schorsch, wie er da behaglich auf der Wirtschausbank saß und sich die Abendsonne auf den Bauch scheinen ließ. „Schorsch“, brüllte da der Feuermann über die Straße, „fährst heut' gar net? Hams dich vielleicht mitsamt dei'm Malletdampfer aus'm Verkehr gezogen – oder pensionieren's jetzt bei der Gruppenverwaltung alle Lahmen und Gebrechlichen?“ Darauf der Schorsch, zwar mit rotem Kopf, aber sonst noch ganz ruhig: „Naa, mei' Maschin hat Waschtag“. – „Schorsch“, rief der Heizer zurück, – „i maan alleweil, a so a

Waschtag einmal im Jahr tät dir aa nix schadn“.

Noch während sich die Gäste des Schmalzbacher Hofes vor Lachen die Bäuche hielten, rumpelte die 93er mit behutsamem Auspuffschlag weiter, hinüber ins Thüringische. Freilich dauerte es noch eine ganze Weile, bis das Gesicht des Schneider Schorsch wieder einen halbwegs normalen Farbton angenommen hatte. Von der 93er war jedenfalls längst nichts mehr zu hören und selbst der süßliche Geruch des müden Feuerchens, mit dem sich die Thüringer vom Schmalzbacher Hof aus

Bild 10: Der Heizer ist gerade damit beschäftigt, Lösche aus der Rauchkammer der M+F-93er zu ziehen. Eine weitere 93er (Modell Roco) wartet auf den nächsten Einsatz.



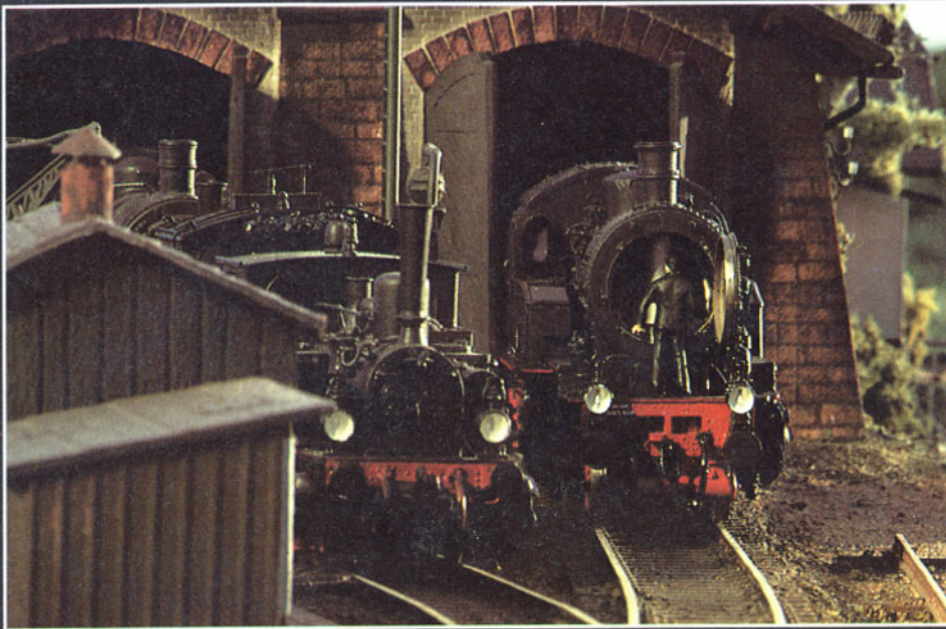


Bild 11: Inzwischen ist auch der Altendorfer „Rangierbock“ – eine bayerische D VII – ins Haus gekommen.



Bild 12: Bedarfsgüterzug für durstige Seelen. Am späten Abend bringt die 70er noch schnell einen Bierwagen nach Eichenholzen (Modell Fuchs, Diorama Thomas Heyl).

Bild 13: Ein Exot in Eichenholzen. Nachtaufnahme einer sächsischen IIIb T von M+F. Den Heizer der 93er hat der Schorsch mittlerweile natürlich wieder befreit.



abwärts nach Hause zu schleichen pflegten, war längst verfliegen. „Saupreiß, thüringischer“, war die letzte Äußerung, die der Schorsch an diesem Abend noch von sich gab. Dann verfiel der Meister in dumpfes Brüten . . . Diese Stimmung hielt sich eine ganze Woche lang. Nicht einmal der Leichts Gustl, als Feuermann der 96er bester Kumpel seines Meisters, wagte einen schüchternen Einwand, wenn der Schorsch mit der Mallet wie ein Besessener über die Altendorfer Rampe tobte, daß den Fahrgästen im D 40 ob des Höllenlärmis der Schiebelok ganz angst und bange wurde. Nur ab und zu riskierte er einen trüben Blick in die Feuerbüchse, wo sich das sorgsam angelegte Feuer mit den ersten Auspuffschlägen in ein tobendes Inferno verwandelte und hunderte von weißglühenden Kohlestücken ausgelassene Freudentänze auf dem Rost vollführten.

Ein paar Tage später schlug für den Schorsch endlich die Stunde der Rache. Auf seinem Weg zum Nachtdienst schlenderte er am Altendorfer Nebenbahnlokschuppen vorbei. Dort stand die 93 001 mit geöffneter Rauchkammertür und just jener Feuermann, der ihn im Schmalzbacher Hof derart beleidigt hatte, war gerade mit Löscheziehen beschäftigt. Da kam dem Schorsch ein grandioser Einfall. So leise es mit den schweren Dienstschuhen eben ging, schlich er sich an die T 14 heran. Und als der Thüringer in die Rauchkammer stieg, um auch die letzte Lösche vor der Rohrwand wegzuziehen, kletterte er behende auf die Pufferbohle, packte die schwere Rauchkammertür mit beiden Händen und schob aus Leibeskräften an. Der Feuermann vernahm gerade noch das Knirschen der Scharniere, und ehe er sich umdrehen konnte, fiel die Tür mit dumpfem Schlag zu. Ganz schwach nur hörte er draußen eine wohlbekannte Stimme: „Wannst da wieder rauskommst, Birscherl, windiges, nachhat brauchst aa an Waschttag“. Die Freude über den gelungenen Streich – der Schorsch hatte zur Vorsorge noch einen der Vorreiber zugeschoben – wandelte sich freilich bald in drückende Gewissensbisse. Wie, wenn der arme Kerl da drin erstickt? Bei diesem Gedanken machte der Schorsch auf dem Absatz kehrt, entriegelte die Rauchkammertür der T 14 und ließ den Heizer frei. Der zeigte freilich wenig Humor: Hustend, mit rußgeschwärztem Gesicht trollte er sich in Richtung Lokleitung, ohne den Schorsch eines Blickes zu würdigen.

Dort lief der Ärmste ausgerechnet dem Dienststellenleiter des Bw Altendorfen in die Arme. „Mann“, rief der Chef der Altendorfer Eisenbahner entsetzt, „wie sehen Sie denn aus?“ Und dann kam, was kommen mußte: Der Heizer erzählte brühwarm den üblen Streich, den ihm der Schneider Schorsch gerade gespielt hatte. „Und stellen Sie sich vor“, schilderte er mit vor Entrüstung bebender Stimme, „als ich um Hilfe gerufen habe, brüllt der Kerl doch glatt draußen: „Wannst net gleich a Ruah gibst, nachhat leg' i noch a paar Schaufeln nach und stell' den Bläser an. Damit sich dei Frau aa amol gfreit, wann'd hoamkimmst – weil anderthalb Zentner Schwarzgeräuchertes san ihr bestimmt lieber als wie so a Kerl, wie du oaner bist“.

Nun war der Herr Vorstand, ein gebildeter, ruhiger älterer Mann, aus seinen Altendorfer Dienstjahren ja allerhand gewohnt. Bei dieser Geschichte freilich wurde er schlagartig blaß im Gesicht. Mühsam um Beherrschung ringend, sagte er nur: „Ich werde der Sache nachgehen“ und lief dann eiligen Schrittes in Richtung Werkstatt davon. Dort riß er die Türe auf – die Schlosser waren Gottseidank um diese Zeit schon nach Hause gegangen –



lehnte sich an die Wand und brach in brüllendes Gelächter aus. Wohl eine Viertelstunde mag er da gestanden haben, immer wieder mühsam nach Luft ringend, und die Lachtränen liefen ihm dabei reichlich übers Gesicht. Dann, ganz allmählich, beruhigte er sich wieder. Der Vorstand holte noch einmal tief Luft, setzte sein würdevollstes Dienststellenleitergesicht auf und sprach ruhigen Tones zu sich selbst: „Alles was recht ist, Herr Schneider, aber so geht's nicht“. Am nächsten Abend – der Schorsch hatte wieder Nachtdienst – empfing ihn in der Lok-

leitung betretenes Schweigen. „Schorsch“, wurde ihm eröffnet, „du sollst sofort zum Vorstand kommen“. Schlagartig mimte der Meister den reuigen Sünder und ging wortlos aus dem Raum. Als ihn der Vorstand so sah, mußte er sich ernsthaft beherrschen, um nicht gleich wieder loszulachen. Aber diesmal galt es, ein Exempel zu statuieren: „Herr Schneider“, sagte er mit gefährlich leiser Stimme, „Sie haben die Wahl: Rangierdienst oder Lokalbahn. Und wenn Sie sich nicht bis Drei entschieden haben, schick' ich Sie für ein halbes Jahr ins Nebenbahn-Bw zum Ausschlacken

und Löscheziehen. Ich zähle: Eins . . .“. Für den stolzen Meister einer Altendorfer 96er war das freilich eine fürchterliche Wahl, so ähnlich wie zwischen lauwarmem Bier und eiskaltem Schweinsbraten mit Soße. „Lokalbahn“, murmelte der Schorsch hastig. Das schien ihm von allen Übeln noch das geringste. Ein halbes Jahr lang Ausschlacken unter den spöttischen Blicken der Altendorfer Kollegen – und dann vielleicht gar noch die T 14 der Thüringer auskratzen – das war genauso schlimm wie bei dieser Sommerhitze mit dem reichlich heruntergekommenen Al-

Bild 14 (oben): Fazit für des Schorsch's ruchlose Tat: trübe Aussichten! Entweder mit der BBII (Modell M+F) über die Dörfer zuckeln . . .



Bild 15: . . . oder mit der reichlich betagten D VII im Bahnhof Altendorfen rangieren (Reichsbahnwaggons Märklin, Fleischmann, Trix).

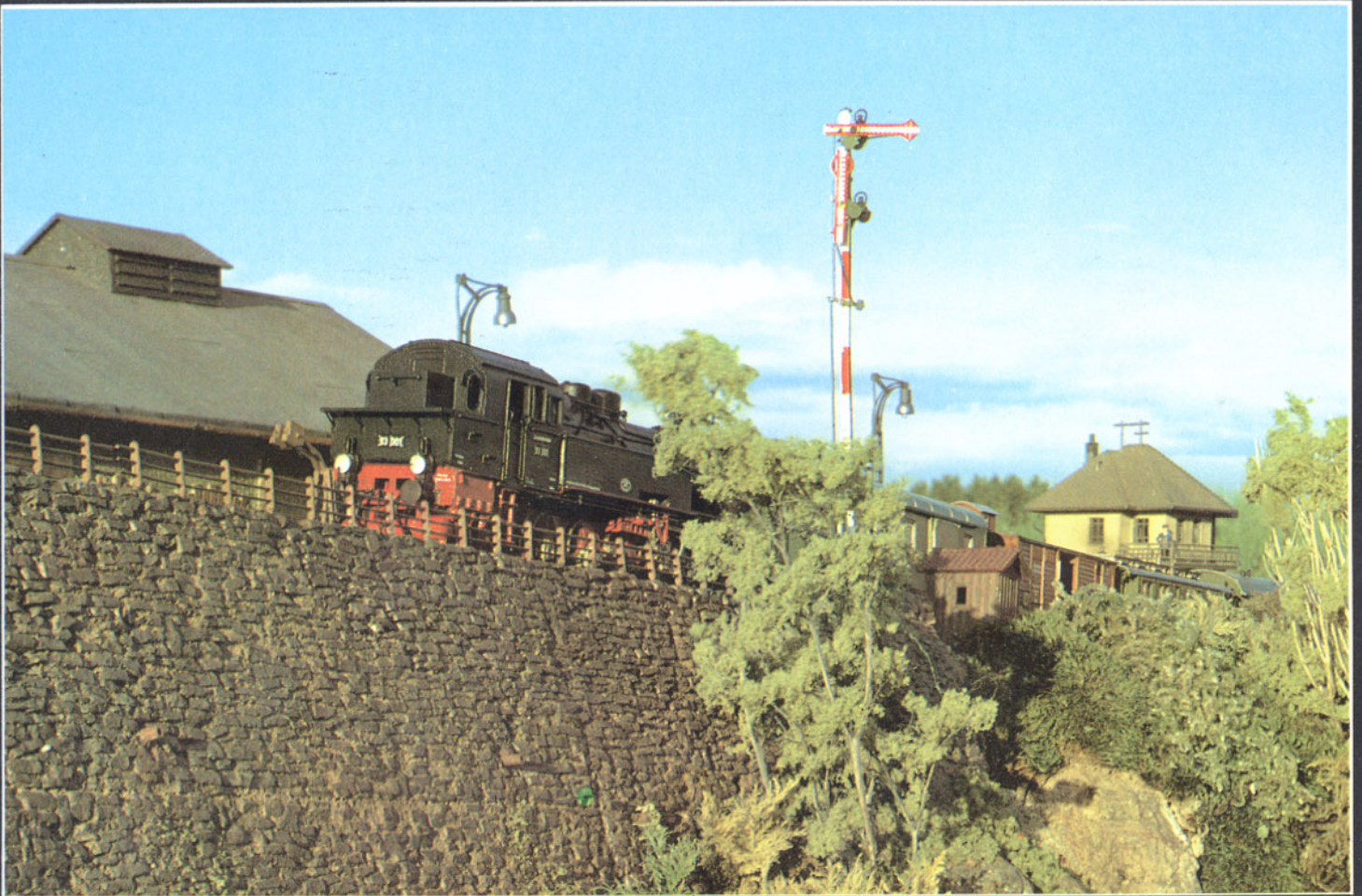


Bild 16: Kohlenkasten voraus, müht sich eine 93er über die Rampe an der Altendorfer Ausfahrt. (Signal Weinert).

tendorfer Rangierbock durch den Bahnhof zu zuckeln oder gar auf einem Stumpfgleis stun-

denlang herzustellen und auf den nächsten Güterzug zu warten. Dagegen auf der

Lokalbahn, unterwegs mit seinem Leichts Gustl, da würde sich bestimmt das eine oder

Bild 17: Bisweilen kommen am Schmalzbacher Hof auch die sächsischen 1'C1-Maschinen der Baureihe 75 vorbei (Modell Piko, von Herrn Ebert, MEC Fürstenfeldbruck, verbessert).





Bild 18: Der Abendzug (Lok M+F, Waggons Roco) wird bereitgestellt. 931001 rangiert mit ihrer Donnerbüchsegarntur.

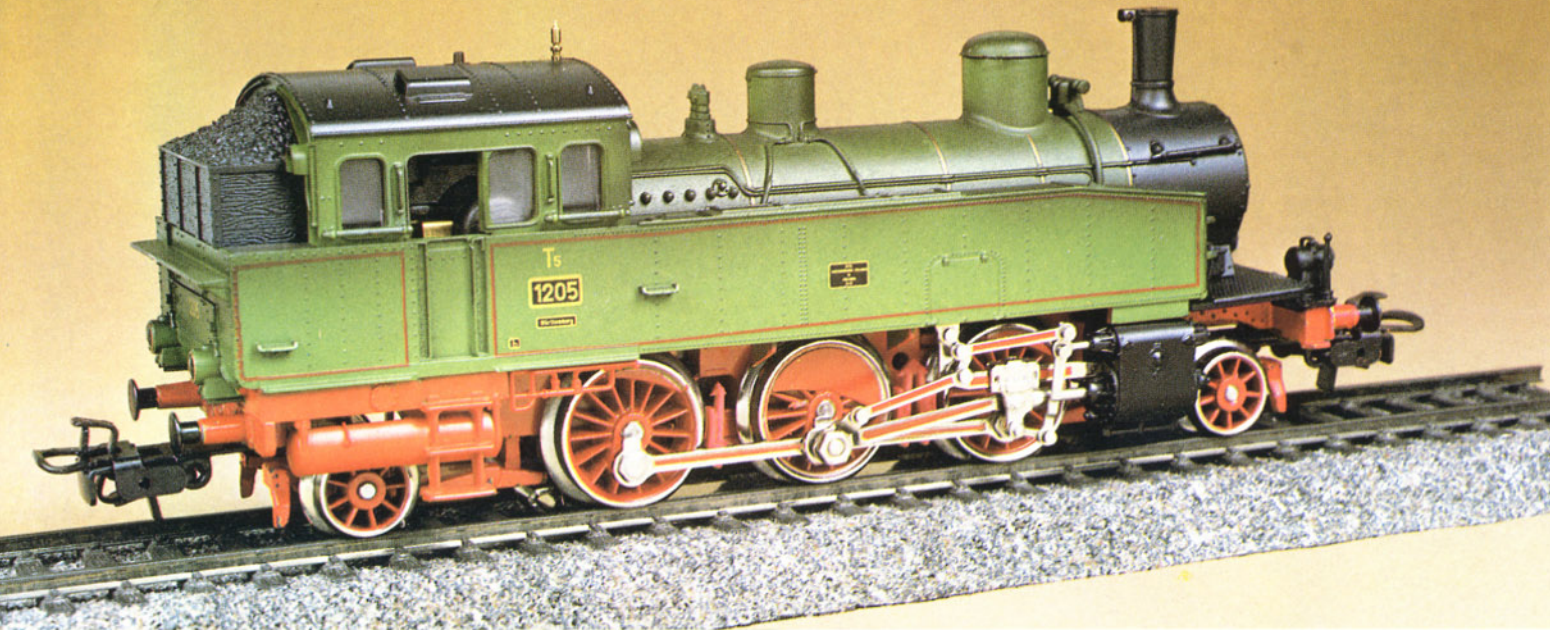
andere nette Episödchen zutragen. „Und merken Sie sich eins, Herr Schneider“, riß ihn

die Stimme des Bw-Vorstands aus seinen Gedanken, „wenn ich heuer noch irgend etwas

von Ihnen höre, dann gnade Ihnen Gott. Auf Wiedersehen“. **Text und Fotos: Willy Kosak**

Bild 19: Hin und wieder kommt die bayerische D XI (Modell M+F UK England) vor leichten Güterzügen zum Einsatz.





• Neuheiten-Journal •



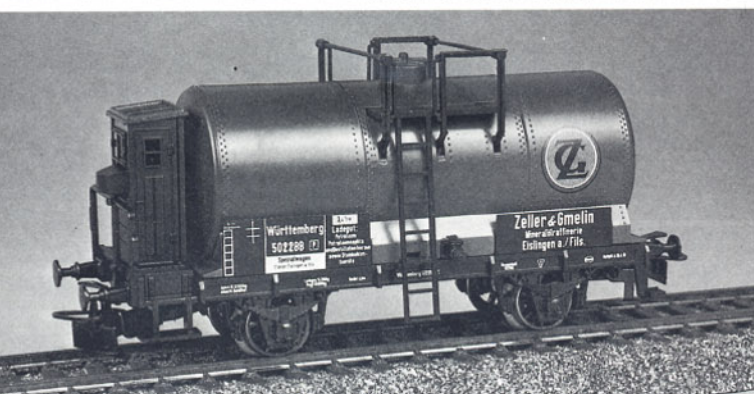
▲ Bild 2: Vom Vorbild her ist dies ein Bierwagen, den sich Märklin als Privatwagen mit feinstem Dekor auserkoren hat.



▲ Bild 3: Ganz aus Metall, recht schwer und zugkräftig, ist die neue Re 4/4 IV die Märklin nach schweizerischem Vorbild schuf und jetzt auch im Hamo-Programm anbietet.

▲ Bild 4: Dieser Kesselwagen ist mit zwei unterschiedlichen Dekorationen ebenfalls in der Jubiläumspackung enthalten.

▲ Bild 5: Der abgebildete Bierwagen ist auch noch in der Ausführung „Staufenbräu“ in der Jubiläumspackung enthalten.



Neu von Märklin

Der ungeduldig erwartete württembergische Jubiläumzug ist Anfang Juli im Fachhandel eingetroffen. Die elegante graue Packung mit silbernen Vignetten enthält die Lokomotive 1205 der Gattung T 5, drei gedeckte Güterwagen und zwei Kesselwagen, alle sehr sorgfältig lackiert und dezent gealtert. Besonders attraktiv, wenn auch nicht authentisch, ist der ockergelbe „Märklin-Wagen“. Auch die beiden anderen Bierwagen und die Kesselwagen sind sehr sauber bedruckt. Bei der Württembergischen Staatseisenbahn waren zahlreiche Fahrzeuge dieser Bauart als Privatwagen eingestell.

Die T 5 entspricht in ihrer Ausführung jenen ersten Maschinen mit vorne angeordnetem Dampfdom, die noch ohne Vorwärmer geliefert wurden. Ein Foto des Vorbildes, allerdings mit etwas größeren Laterne war im Eisenbahn-Journal 4/1984 zu sehen. Führerhaus und Wasserkästen der Lok bestehen aus Kunststoff, der Kessel ist dagegen aus Metall-Druckguß gefertigt. Angetrieben werden alle Treib- und Kuppelachsen über ein Stirnradgetriebe, das seitlich durch eine Kunststoffblende abgedeckt wurde. Zur Steigerung der Zugkraft sind die Räder der hinteren Kuppelachse mit Haftreifen bestückt. Der Schlot erhielt den beim Vorbild vorhandenen Klappdeckel. Die Schraube, mit der Gehäuse und Fahrwerk miteinander verbunden sind, befindet sich im Dampfdom, dessen Oberteil abnehmbar ist. Der Antriebsmotor ist im Führerhaus untergebracht, Umschalter und Elektronikbaustein befinden sich im Kesselbereich.

Zur Auslieferung gelangte jetzt auch die HAMO-Ausführung der Lokomotive 10 102, Baureihe Re 4/4 IV der SBB. Das Modell ist fast ganz aus Metall gefertigt, nur die Drehgestellblenden bestehen aus Kunststoff. Das hohe Eigengewicht und die vier mit Haftreifen belegten Räder des Triebgestells verlei-

Bild 1: Dies ist die T 5 mit der Betriebs-Nr. 1205 aus der mit Zertifikat versehene Jubiläumspackung von Märklin.

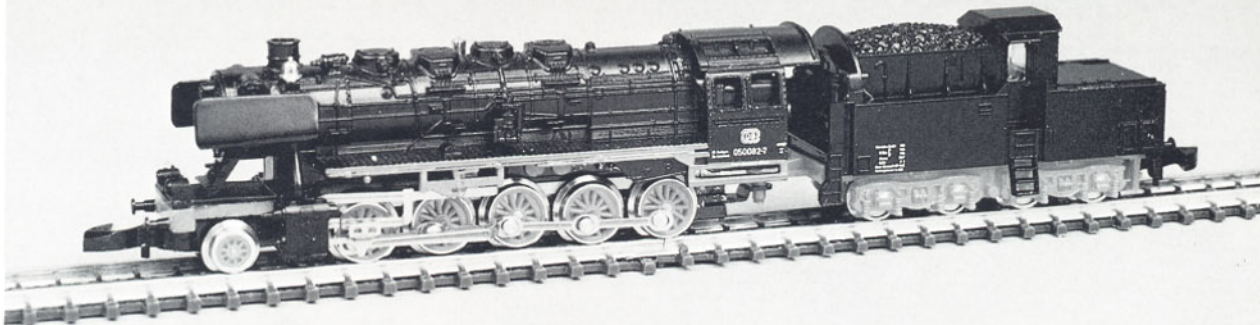


Bild 6: Zu den besonders bemerkenswerten Neuheiten des Jahres 1984 zählt diese winzige Nachbildung einer Güterzuglokomotive der Baureihe 050 im Maßstab 1:220 für die Märklinclub.

Fotos 1–6: Obermayer

hen der Maschine eine hohe Zugkraft. Die beiden Achsen des Laufgestells sind federnd gelagert und gewährleisten eine sehr sichere Stromabnahme. Ein kleines Wunderwerk der Technik ist das Modell der Baureihe 050 mit Kabinentender im Maßstab 1:220. Diese wohlgelungene Neuheit in der Baugröße Z hat fünf angetriebene Achsen, die über ein Präzisions-Stirnradgetriebe von bemerkenswerter Lauf-ruhe miteinander gekuppelt sind. Verblüffend ist die Vielzahl feiner Einzelheiten an dem aus Metall-Druckguß gefertigten Lokomotivgehäuse. Recht gut ausgeführt ist auch der aus Kunststoff gespritzte Kabinentender, bei dem nur die stark glänzenden roten Drehgestellblenden etwas stören.

Zusätzlicher Jubiläumsdienst

Märklin hat anlässlich seines 125jährigen Jubiläums zwei alte Modelle neu aufgelegt. Zum einen die E 63 als CE 800 mit der Nummer E 63 04, die in den sechziger Jahren produziert wurde. Dazu Behälterwagen mit Kleincontainern, die zwischen 1958 und 1974 in der Fertigung waren. Die ehemalige Aufschrift „BAYER“ wurde durch „EVA“ ersetzt. Als besonderen Leckerbissen finden wir die Wiederauflage der alten Märklin-BR 44, die 1973 zuletzt gebaut wurde. Das Jubiläumsmodell trägt die neue Nummer 44 481. Der Tender besitzt keine Telex-Kupplung.

HM

Bild 7: Ein schwerer Brocken ist die ausgezeichnet gestaltete E 95 von Günther. Foto: P. Schiebel

Bild 8: Die Ae 4/7 in der Spur N von der Firma HAG in St. Gallen. Werkfoto HAG

Außergewöhnliches Schienenfahrzeug von Bernh. Schwarz

Die Firma Bernhard J. Schwarz liefert in der Baugröße H0 den motorisierten Bausatz eines Faun-Schienenfahrzeugs. Das Vorbild dieses außergewöhnlichen Modells war im Zweiten Weltkrieg bei den Transporteinheiten der Deutschen Wehrmacht eingesetzt. Nach Kriegsende blieb das Fahrzeug in Österreich und wurde von der Brauerei Zipf für den Werkverkehr übernommen. Heute ist es bei der Firma Schmidt & Metzger in Wien bei Gleisbauarbeiten im Einsatz. Der Bausatz besteht aus Weißmetall- und Messingteilen und ist sehr leicht zusammenzubauen. Das Modell ist über beide Achsen angetrie-

Bild 9: Faun-Schienenfahrzeug nach dem Vorbild der Wehrmacht in H0 von Bernhard J. Schwarz in unlackiertem Zustand. Foto: P. Schiebel

Bild 10: Zirkusfahrzeuge „Zirkus Roncalli“ in H0 und N als limitierte Sonderserie vom Spielzeughaus Hobby in Köln. Foto: P. Schiebel

ben und besitzt gute Laufeigenschaften und eine dem Vorbild entsprechende Zugkraft. Maßstäblichkeit und Detailtreue des Modells sind gut.

Neue Sondermodelle vom Spielzeughaus Hobby in Köln

In limitierter Sonderausgabe bietet das Spielzeughaus Hobby in Köln Modelle von Zirkusfahrzeugen in Baugröße H0 und N an. Das H0-Modell basiert auf einem Kühlwagen von Märklin, die N-Modelle auf Arnold-Güterwagen. Die exzellente Farbgebung und die Beschriftung „Circus Roncalli“ gibt den Fahrzeugen eine völlig neue Wirkung und macht sie sicher für Sammler interessant.

Neu von Günther

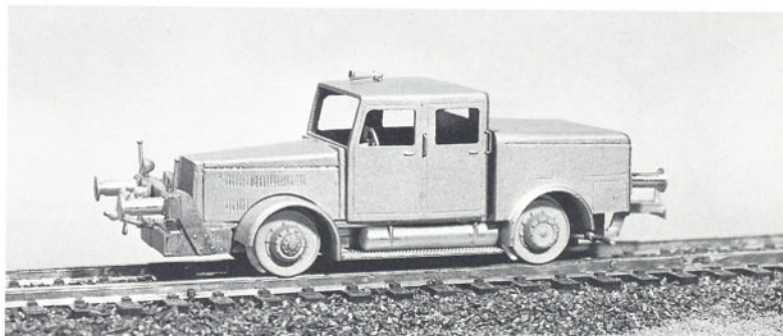
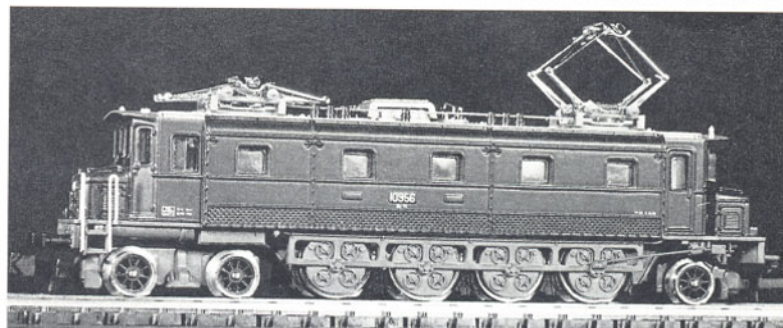
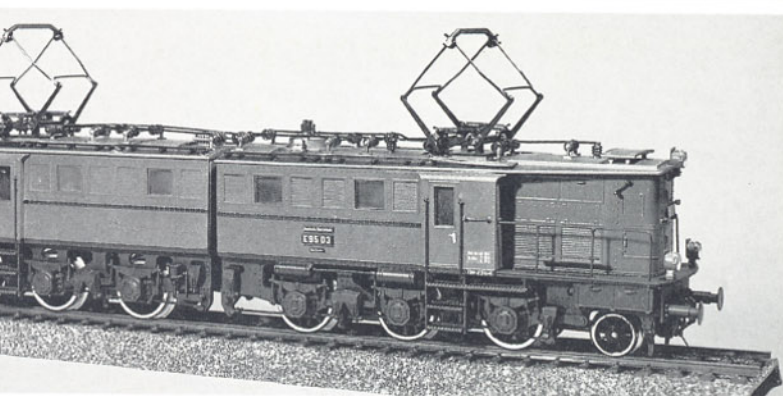
Die mit 138,8 t Gewicht schwerste und mit 20,9 m längste Elektrolok der Deutschen Reichsbahn ist nun als Modell in der Baugröße H0 bei Günther lieferbar. Das Modell der E 95 ist maßstäblich und in allen Einzelheiten vorbildgetreu detailliert. Der Bausatz besteht, wie bei Günther üblich, aus einer Kombination von Weißmetall- und Messingteilen. Treib- und Laufgestell sind lauffähig vormontiert, so daß hinsichtlich der Fahreigenschaften keine Probleme beim Zusammenbau entstehen.

Zur Zeit wird das Modell in der Gleichstromausführung ausgeliefert, eine Wechselstromausführung wird in etwa einem Monat lieferbar sein.

Neu von HAG

Die Firma ist in die Spurweite N eingestiegen. Der Schweizer Hersteller aus St. Gallen liefert als erstes die Lok Ae 4/7 dieser Spurweite. In den Jahren 1927–1934 wurden von der SBB insgesamt 26 Maschinen ihres Typs in Dienst gestellt. Die Modell-Nachbildung ist laut Hersteller in genauem Maßstab 1:160 gehalten. Das Gehäuse ist in Druckguß ausgeführt. Das Fahrwerk entspricht in der Mechanik Uhrmacherpräzision. Die Auslieferung an den Fachhandel hat bereits im Juni begonnen.

HM



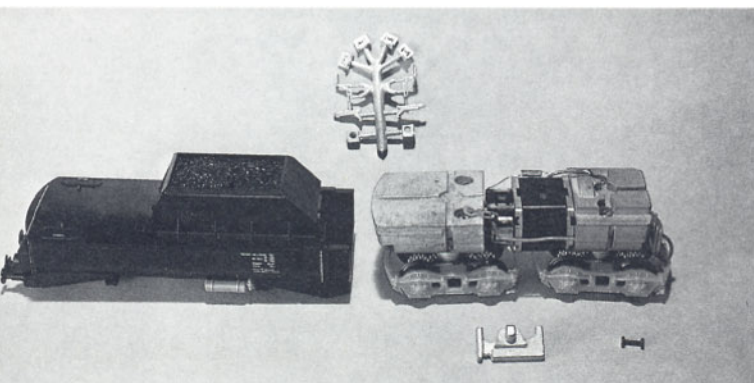


Bild 11: Der exzellent ausgeführte Wannentenderantrieb von Findling. Hier noch nicht endgültig montiert.
Foto: P. Schiebel

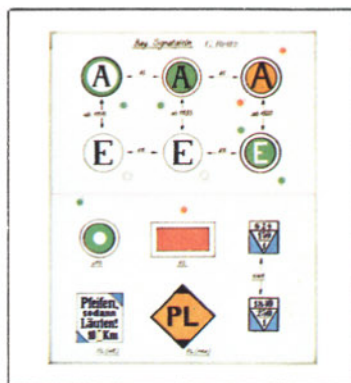


Bild 12: Neue, recht ansprechende Eisenbahnzeichen von Reitz, Berlin, in Messing mit bunten Aufklebern.



Bild 13: Zwei Schildersätze, einmal mit Ortsnamen und einmal mit sonstigen Aufschriften, wie sie in Bahnhöfen vorzufinden waren, in feinsten alter Schrift für die bayerische Länderbahnzeit von Reitz.
Fotos 12 + 13: Reitz

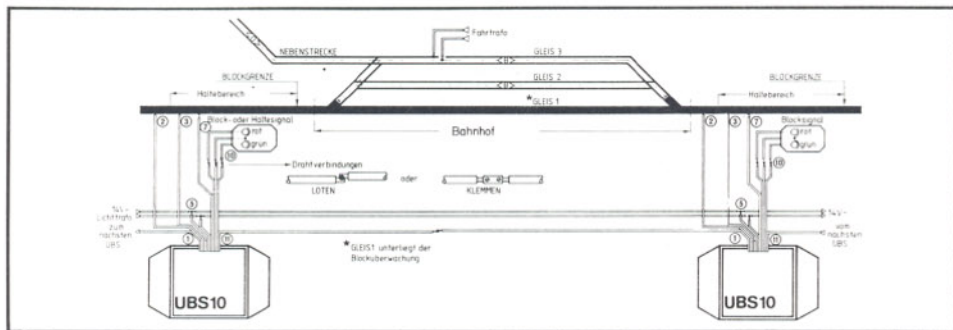


Bild 14: Ein Schaltungsbeispiel von System Lauer, wie rechts unten im Text beschrieben.
Werkfoto Lauer

Nach Redaktionsschluß eingetroffen

Leider sind auch diesmal wieder einige Neuheiten des Jahres 1984 erst kurz nach Redaktionsschluß bei uns eingegangen. Hierzu zählen in einer Sonderreihe die drei Umbauwagen in der Farbgebung und mit den Wappen der Allgäu-Zollern-Bahn der DB und die Elektrolok BB 7242 der SNCF in der Baugröße H0 von Roco. Vom selben Hersteller erreichten uns auch zwei Varianten von Eilzugwagen und der Großraumwagen Fad 159 in der Baugröße N. Im Fachhandel eingetroffen ist auch eine größere Neuheitensendung von Trix und Minitrix. Darin ent-

halten sind in der Baugröße H0 die dreiachsigen Schnellzugwagen und die Tenderlok der Baureihe 73 in Reichsbahn-Ausführung. Kleine Schmuckstücke sind die graue E 75 und die grüne G 4/5 H von Minitrix. In unserer nächsten Ausgabe werden wir diese Fahrzeuge auch im Bild vorstellen.
HO

Neu von Findling

Einen Motorisierungssatz für den Wannentender 2'2' T 30 der P 8 von Märklin oder Liliput bietet Modellbau Findling in Rottenburg an. Der nicht ganz billige Bausatz bietet eine Menge an exakten feinmechanischen Bauteilen, die für exzellente Laufeigenschaften sorgen. Ein kräftiger Motor mit relativ gro-

ßer Schwungmasse treibt über Kardanwellen und zwei hochuntersetzte Getriebe alle vier Achsen in den beiden beweglichen Drehstellen an. Diese recht aufwendige Konstruktion sorgt in Verbindung mit dem hohen Gewicht für einen seidenweichen Lauf und für eine vorbildgetreue Höchstgeschwindigkeit von umgerechnet 100 km/h. Dem Bausatz liegen noch eine Reihe von Messinggußteilen für die äußere Detaillierung der Tender, Schienenräumer, Rangiertritte usw., bei. Auf Wunsch liefert die Firma Findling auch fertige, für den Einbau vorbereitete Tendergehäuse von Märklin oder Liliput.
P. Schiebel

Neu von Reitz

Neben ganz zierlich und vorbildlich gestalteten Gleissperr- und sonstigen Bahnsignalen nach bayerischen Vorbildern (auf die wir später noch näher eingehen werden), gibt es beim Kleinserienhersteller Reitz nun auch „alte“ Bahnhofschilder für die Länderbahnepoche. Viele dieser Schilder haben

Bild 16: Das neue, voluminöse, moderne Stadtgebäude von Kibri in sehr ansprechender Ausführung.
Foto: W. Kosak

Bild 15: MZZ-Diorama in Spur N mit neuen Autos.
Werkfoto MZZ



Bild 17: Pitter's Papp-Kisten von Hoeveler, Mönchengladbach.
Foto: Hoeveler

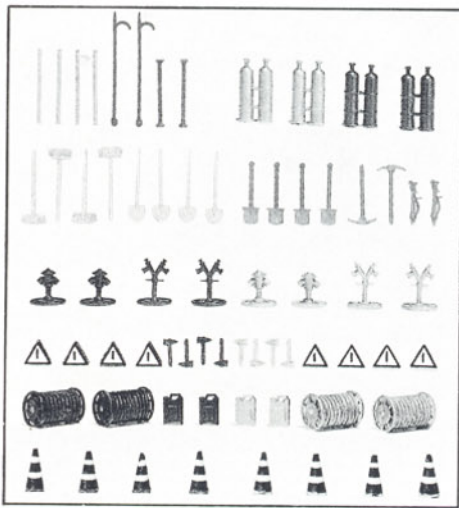
sich sicher auch bis in die DB-Zeit in unveränderter Art gehalten. Bei den Schildern handelt es sich um sehr exakte Foto-Vervielfältigungen auf Hochglanzpapier. Sicher ein willkommenes und recht nützliches Zubehör für Modellbahnromantiker.

Neu von Systeme Lauer

Vorbildgerechten Betrieb auf einer Modellbahnanlage durchzuführen erfordert bei mehreren Zuggattungen, Signalen und Steuerungseinrichtungen große Aufmerksamkeit.

Die Realisierung eines vernünftig arbeitenden Blocksystems scheiterte oft an der Vielzahl der zu verlegenden bzw. einzubauenden Magnetschalter,





Relais und Kabel. Das UBS-System von Systeme Lauer schafft hier Abhilfe. Ohne zusätzliche Schalter, Relais etc., wird hier ein leicht zu installierender und einfach erweiterbarer Blockbetrieb ermöglicht. Die Steuerung der Signale wird automatisch mit-übernommen. Die Züge stoppen bzw. starten nicht ruckartig sondern rollen elektronisch gesteuert langsam aus und fahren auch vorbildgerecht an. Die ganze Elektronik ist in einem vergossenen Kunststoffgehäuse untergebracht. Sie eignet sich sowohl für Gleich- als auch für Wechselstrom. Oberleitungsbetrieb ist ebenfalls möglich. Ein Anschluß beim UBS-10 bleibt unbenutzt und ist für eine spätere Erweiterung vorgesehen. Lassen wir uns überraschen, was den Technikern dazu noch einfällt.

GK

Neu von MZZ

Auf der linken Seite, zweites Bild von unten, zeigt ein Bildausschnitt eine neue „MZZ-Szene“ in Spur N mit dem Titel „Oldtimer-Treffen vor dem Schloß“. Die Szene besteht aus den neuen N-Kulissen „Laubwald“ und „Großstadthaus“. Für den Zaun wurde Ziergitterfolie verwendet und die Pfosten aus Holz geschnitten. Im Vordergrund stehen Ford T, Citroen 2 CV und Universal-Traktor Steyr. Des weiteren gibt es für Spur-Z-Freunde eine Großstadtunterführung sowie als Z-Autos den R 4, den Opel Blitz, einen Schweizer Bus und einen Unimog.

HM

Pitter's Papp-Kisten als Neuheit

Unter der Bezeichnung „Pitter's Papp-Kisten“ liefert der Mönchengladbacher Bastler Umbausätze älterer Expeditionsfahrzeuge auf der Basis verschiedener Wiking-Modelle. Außer dem Basismodell enthalten die Umbausätze alle nötigen Materialien. Die Abbildung zeigt die beiden Umbausätze Nr. 4 für den Lanz-Bulldog, ausnahmsweise in Messing-Ätztechnik hergestellt, und Nr. 5, einen der zwei Pritschenanhänger „Gustav Knauer“, jener mit Packerhäuschen. Die Plastik-Bereifung des Lanz ist im Bausatz nicht enthalten.

Die Bausätze 1 bis 3 und 5 kosten je DM 8,50; Bausatz 4 DM 16,-, zuzüglich Versandkosten.

HM

Neu von Kibri

Bereits im letzten Jahr angekündigt und von Modelleisenbahnern, die eine Vorliebe für die moderne Eisenbahn haben, sicher mit Ungeduld erwartet, erschien nun bei Kibri der Bausatz eines modernen Wohn- und Geschäftshauses in Baugröße H0. Dieses Gebäude ist eines der ersten neuzeitlichen Modellhäuser, das in Maßstäblichkeit und Ausführung heutigen Ansprüchen voll genügt. Dadurch, daß sich Kibri in der Zahl der Stockwerke beschränkte, konnte das Haus in guter Maßstäblichkeit gestaltet werden, ohne das Platzangebot zu sprengen. Die Detailgestaltung ist ebenfalls ausgezeichnet. Durch die Vielzahl der Einzelteile ist der Zusammenbau allerdings nicht an einem Abend zu schaffen.

P. Schiebel



Bild 18: Neues Feuerwehrzubehör mit vielen Einzelteilen von Vollmer.
Foto: P. Schiebel

Bild 19: Die neue Polizeiwache von Vollmer. Mit zusätzlichem Schlauchturm wird das fein detaillierte Gebäude auch als Feuerwache angeboten.
Foto: P. Schiebel

Bild 20: So sieht das neue Terra-Form-System von Noch aus, mit dem Landschaftserhebungen noch einfacher gestaltet werden können.
Werkfoto Noch



Neu von Noch

Seit etwa fünf Wochen liefert Noch das neue Terra-Form-System aus, ein recht nützliches Hilfsmittel, das den unkonventionellen Bau von Erhebungen und Böschungen zur Gestaltung der Modellbahnlandschaft ermöglicht. Das auf Steckverbindungen basierende Terra-Form-System ist recht leicht zu handhaben. Die dem Bausatz beiliegenden Rundstäbe brauchen jeweils nur in verschiedene Längen zugeschnitten zu werden, um sie dann mit den passenden Plastikverbindungen zu einem Gerüst zusammenzustecken. Das reichhaltige Terra-Form-Zubehörprogramm bietet mit Krepp-Papier, Drahtpapier, Gipsgewebe, Farbspachteln, Seefolie usw. eine äußerst nützliche Voraussetzung für den individuellen Anlagenbau auf Grundplatten.

Neu von Schweiger

Anlässlich des 150jährigen Eisenbahn-Jubiläums vertreibt die Firma Schweiger in Nürnberg Sonderprägungen der offiziellen Jubiläums-Medaillen im Auftrag der Stadt Nürnberg. Es gibt insgesamt sechs Motive mit Darstellungen aus der Eisenbahn-Szene. Von den hier abgebildeten Motiven sind nur noch geringe Stückzahlen vorhanden. Die Motive 3, 4, 5, und 6 dagegen dürften zum Zeitpunkt des Erscheinens dieses Journals noch ausreichend vorhanden sein.

HM

Bild 21: Zwei der Münzen, die über Schweiger, Nürnberg, vertrieben werden.
Foto: P. Schiebel



Neu von Vollmer

In der neuen „Future-Line“ liefert Vollmer in Baugröße H0 ein Feuerwehrgebäude und eine Fahrzeughalle aus. Beide Gebäude sind weitgehend identisch und von ansprechender Maßstäblichkeit. Die Detailgestaltung dieser modernen Gebäude entspricht dem von Vollmer gewohnten hohen Niveau, ebenso die Paßgenauigkeit der Einzelteile.

In Baugröße N ist analog zum H0-Modell des Vorjahres der Bausatz eines „Brennenden Hauses“ lieferbar. Wie schon beim H0-Modell gefällt auch hier die genaue Nachbildung des ausgebrannten Dachstuhles mit einer Vielzahl von Einzelheiten. Zu diesem Bausatz ist auch ein passender Rauchgenerator lieferbar, der dem Fertigmodell die richtige Atmosphäre gibt.

Bild 22: Der neue Mercedes-Omnibus von Brekina in H0 in unterschiedlichen Ausführungen.
Foto: P. Schiebel

Neu von Brekina

Eine echte Neuheit stellt die H0-Nachbildung des 0321-H-Omnibusses von Mercedes-Benz dar. Das





Bild 23: Diese Fahrzeuge zeigen einen Ausschnitt aus dem Neuheiten-Programm von Praliné.

Foto: P. Schiebel

Vorbild dieses Modells war ein in den sechziger Jahren weitverbreiteter Bus, der zu allen möglichen Zwecken eingesetzt wurde. Das Modell ist zur Zeit in

einer neutralen blauen sowie in einer Ausführung als Postbus erhältlich.

Varianten bereits bekannter Modelle sind der Mer-

cedes-O-5000-Bus in einer Ausführung der Stadt Wiesbaden mit Werbeaufdruck „AEG Lavamat“ sowie eine Sonderserie „Rheinbahn Düsseldorf“, bestehend aus Büssing- und Mercedes-Eineinhalbdecker und Ford-Kombi als Dienstfahrzeug.

Neu von Praliné

Ein umfangreiches Angebot an teilweise ausgefallenen Straßenfahrzeugen bietet die Firma Model International unter dem Namen Praliné an. Als Muster lagen uns ein Tempo-Dreirad, ein Mercedes 170 V Kombi, ein Fiat Fiorino, ein Pontiac TransAm sowie ein Mercedes LP 809-Kastenwagen der Bundespost vor. Die Fahrzeuge sind maßstäblich gestaltet und gut detailliert.

P. Schiebel

Neu in großen Spurweiten

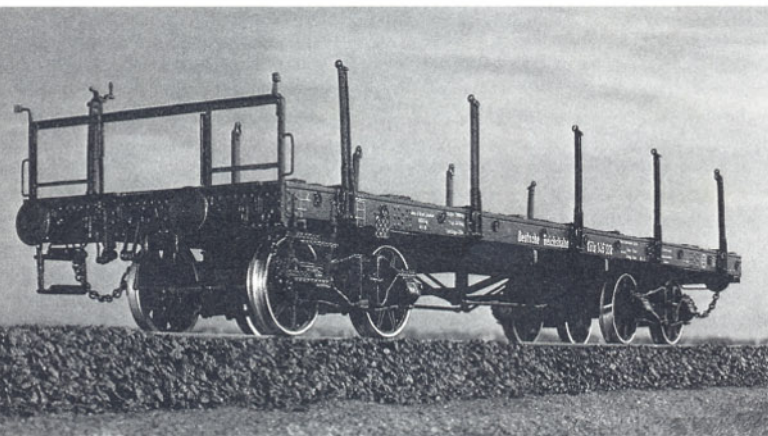


Bild 24: Die neuen Teakholzswagen für die Spur I von Fulgurex.

Werkfoto Fulgurex

Bild 25: Neuer Spur-0-Reichsbahnwagen vom Eisenbahn-Händler Linden.

Foto: W. Kosak

Neu von Fulgurex

In Spur 0 waren die Teak-Wagen des bekannten Edelmodell-Herstellers ein großer Erfolg. Dieser gab den Ausschlag, nun auch für die Freunde der Spur I eine solche Serie zu beginnen. Die Auslieferung der einzelnen Modelle wird sich über mehrere Jahre – von 1985 bis 1988 – erstrecken. In einzelnen sollen dies sein: Speisewagen in vier verschiedenen Ausführungen, Schlafwagen in vier Ausführungen, Salonwagen in drei Ausführungen, Gepäckwagen in drei Ausführungen. Alle Modelle entsprechen bis ins kleinste Detail dem jeweiligen Vorbild. Vollständige Inneneinrichtung und Beleuchtung sind selbstverständlich. Die Puffer und Drehgestelle sind gefedert. Die Wagen (Maßstab 1:32) besitzen eine Metallkonstruktion und die Wände sind aus echtem Holz gestaltet. Die gesamte Auflage beträgt nur 100 Exemplare, d. h. je 25 Speisewagen, Schlafwagen, Salonwagen und Gepäckwagen. Der Preis pro Modell wird sich auf ca. Sfr 4950,- belaufen. Die einzelnen Ausführungen sind: I.S.G./C.I.W.L. und Mitropa. **HM**

Neu von Linden

Dieser Modellbahnhändler aus Düsseldorf bringt eine Kleinserie des Rungenwagens SSK Köln in Spur 0, Maßstab 1:43,5. Das Vorbild des Wagens mit 12 m² Ladefläche wurde von der K.P.E.V. und der Reichsbahn in großen Stückzahlen beschafft und war bis in den sechziger Jahren bei der Bundesbahn noch im Einsatz. Das aus Messingprofilen, -ätzeilen und -gußteilen gefertigte Modell erhält einen vorbildgerechten Holzbodenbelag. Die Beschriftung entspricht der Zeit um 1935. Der Wagen kostet einschließlich Verpackung und Versand DM 920,-.

HM

Ehemalige Beck Dampflokomotiven

Die englische Firma MERLIN LOCOMOTIVE WORKS in Welshpool, Powys, hat die Fertigung der früheren Beck Live steam in ihr eigenes Programm übernommen und fertigt zumindest einen Teil der Modelle wieder.

HM

Dampfbahnfreunde

In England gibt es eine kleine Live Steam Zeitschrift mit dem Titel „Live Steam Model Railway Review“. Interessenten wenden sich am besten an: Merlin Locomotive Works, Merlin Beck Engineering Ltd., 3a, Factory Banwy Industrial Estate, Llanfair Caereinion GB-Welshpool, Powys, UK. SY21 OSF.

HM

MODELLTECHNIK SCHNABEL

8597 WIESAU · Hauptstr. 37 · ☎(09634) 14 60
Seit über 35 Jahren Spezialist für:

- Präzisionsmodelle mit **Zertifikat** in SP HO/O/I in Einzelanfertigung
- Lokumbauten für jedes System mit **Garantiekarte**
- **Faulhabermotoreinbauten** mit präzise gedrehter Schwungmasse
- Getriebeumbauten und Detaillierungsverbesserungen aller Art
- Neulackierungen und Restaurierungen v. Sammlermodellen
- Schienenreinigungswagen HO
KATALOG D/6 mit neuer Schilderliste DM 6,-, nur Schilderliste DM 3,- auf Postscheckkonto Nürnberg 37289-857



Neues Metall-Lokschilderprogramm
Das größte auf dem Markt in HO, O u. I
aus Messing und Neusilber

Bitte fordern Sie die neue Liste an (DM 3,-)

An alle Sammler der Spur 1

Grandspot Ltd., der Hersteller der M+F- und DJH-Euro-Modelle, baut eine limitierte Auflage der

BR 53 in Spur 1, DM 1824,-

(Unverbindliche Preisempfehlung)

Eigenhändig von unseren Fachleuten zusammengebaut! Die ersten 25 Stück erscheinen ab Ende September 1984. Bitte schreiben Sie uns, wenn Sie weitere Informationen benötigen.

Grandspot Ltd., Züricher Str. 16, Postf. 820106, 8500 Nürnberg

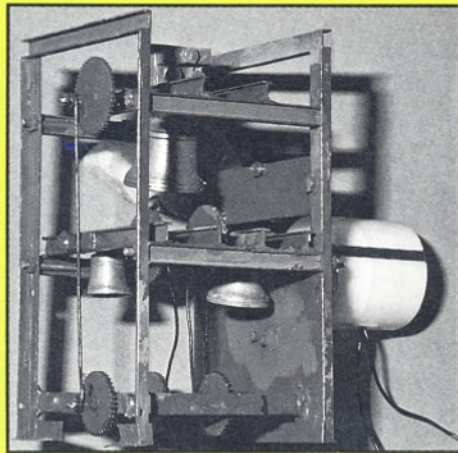
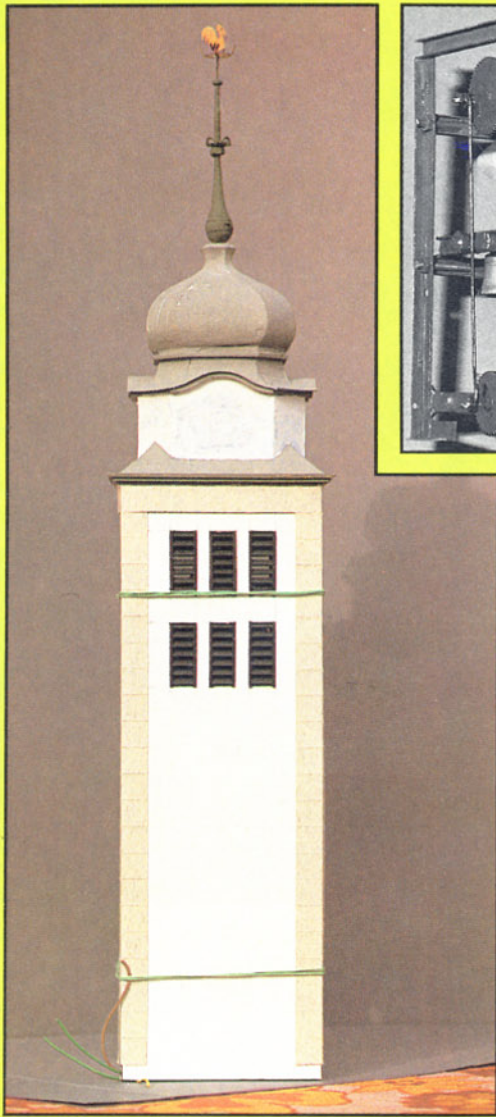
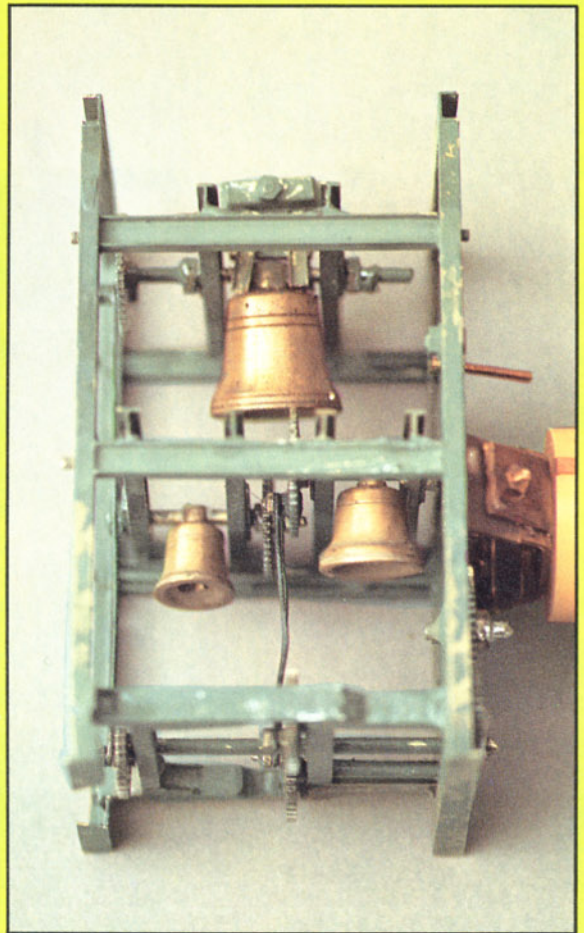


Bild 2: Das interessante Innenleben des Turms! Er besitzt tatsächlich ein komplettes Glockengestühl mit Antrieb.

Bild 1 (links): Der Kirchturm ist als erstes Gebäudeteil einer neuen Jerusalem-Kirche fertiggestellt.

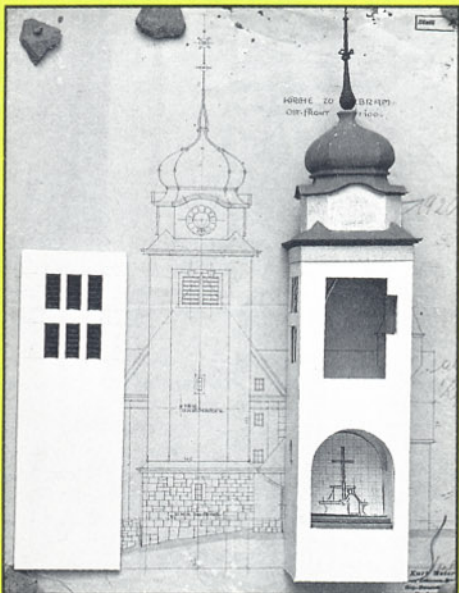
Bild 3: So sind die drei Glocken aufgehängt und lassen sich mit der von Herrn Jerusalem entwickelten Mechanik schwingend bewegen.

Bild 4 (links unten): In der großen Turmöffnung oben ist das Glockengestühl mit den drei Glocken „Die dicke Anna“, „Die fleißige Elisabeth“ und „Die sanfte Maria“ eingesetzt. **Fotos: F. Jerusalem**



Ein Glockenturm mit betriebsfähigem Glockenstuhl

Im Rahmen eines neuen Objektes unter dem Titel „Pfarrkirche St. Johann in Herbram“, möchte ich Ihnen vorab über die schwierigste Aufgabe dieses Baues berichten und zwar den Glockenstuhl mit drei beweglichen Glocken. Die Sache fing damit an, daß ich beim Besuch einer alten Kirche die Gelegenheit hatte, mir den Glockenstuhl anzusehen und hierbei in einem alten Schrank innerhalb dieses Turmes Pläne eines Kirchenneubaus von 1922 fand. Ich durfte diese mitnehmen und mein Entschluß stand fest, nach diesen Plä-



nen eine katholische Pfarrkirche zu bauen, wobei mir dann die Sache mit dem Glockenstuhl keine Ruhe ließ. Ich begann zu überlegen und zu experimentieren, ob ein solcher mit meinen Mitteln und meinen Fähigkeiten in H0 noch zu machen sei und kam zu der Ansicht, dies zu versuchen.

Die ersten Hindernisse tauchten bald auf. Es war mir nicht möglich, Glocken in der gewünschten Größe zu erwerben. Ich habe mir dann die Glocken auf meiner „Emco-Drehbank“ selbst gedreht; und zwar die größte „Die dicke Anna“, die mittlere „Die fleißige Elisabeth“ und die kleinste „Die sanfte Maria“. Inzwischen hatte ich auf Zeichenpapier versucht, den technischen Aufbau des Ganzen festzuhalten.

Nachdem ich herausgefunden hatte, daß es eine Pendelbewegung der Glocke verursachte, wenn der Antriebskreis kleiner als der Hebelarm an der schwingenden Glocke ist, suchte ich eine Möglichkeit, die drei Glocken auf dieser Basis zu bewegen. Von meinen zeichnerischen Experimenten ermutigt, begann ich den Bau des Gerüstes, in dem nachher alle beweglichen Teile untergebracht werden müssen. Es wurde aus Messingprofilen aus verschiedenen Größen zusammengelötet. An die Rückwand kam eine massive Platte, auf der ich den Antriebsmotor befestigte (Faller . . .). Von da aus ging ich, über zwei Zahnräder auf die zentrale Antriebswelle herunter, die für den Antrieb der oberen großen Glocke bestimmt war. Rechts und links daneben wurden über gleichgroße Zahnräder die Antriebsachsen für die kleineren Glocken

montiert. Die Glocken selbst wurden dann zunächst vor Ort probeweise aufgehängt und gelagert. Die beiden Außenachsen bekamen Antriebscheiben, auf denen die Antriebsstangen beweglich angebracht wurden. Auf die Wellen der kleineren Glocken kamen die Mitnehmerscheiben mit entsprechenden Zapfen. Nachdem alles sorgfältig ausgerichtet und fest verlötet war, kam der Probelauf. Es funktionierte, und es sah ganz reizend aus, die beiden Glöckchen in ihrer Schwingbewegung zu sehen. Dann versuchte ich, das Gleiche fortzusetzen, indem der Antrieb über die Mittelachse nach oben auf die schwere Glocke geführt wurde. Nachdem auch hier alles sorgfältig gerichtet und befestigt war, begann der zweite Probelauf. Es ging zwar immer noch, aber es war deutlich zu sehen, daß der Motor überfordert war. Auf die Achse der großen Glocke setzte ich, genau wie beim großen Vorbild, zur Entlastung Gegengewichte, wonach dann keine Schwierigkeiten mehr auftraten. Nur wenn ich abschaltete, standen die Glocken in schräger Haltung und das „war ja dann wohl nichts“. Nach einigem Hin und Her brachte ein Freund mich auf die Idee, es mit einem kleinen Schalter zu versuchen. Auf das Antriebsrad des Motors löttete ich einen kleinen Bolzen auf, und die Zahnräder wurden so gestellt, daß der Bolzen in dem Moment den Schalter berührte, in dem die Glocken senkrecht hingen. Man kann aus dieser kurzen Erzählung entnehmen, wie ein Bastler aus Freude an der Sache etwas baut, was normalerweise nie entstehen würde.

F. Jerusalem



Neue Straßennutzfahrzeuge



▲ **Bild 1:** Stimmungsvolle Aufnahme des neuen MAN-Schwerlastfahrzeuges von Herpa. Wirklichkeit oder Modell, das ist hier die Frage?

◀ **Bild 2:** Dasselbe Modell in der Seitenansicht.

▼ **Bild 3:** Ebenfalls ein neuer MAN. Diesmal ein Kibri-Modell als VFK (Vierachser-Frontlenker-Kofferaufbau).



Neu von Herpa

Seit zwei Jahren befindet sich bei MAN ein Schwerlastfahrzeug im Angebot, das von Herpa unter der Artikel-Nummer 818203 nachgebaut wurde. Dieses Fahrzeug ist aus der MAN-Serie der zur Zeit am häufigsten gelieferte Typ. Das Modell verfügt über ein Kippführerhaus mit Motornachbildung und ist für den nachträglichen Einbau einer Herpa-Lenkung ausgestattet. Besonderer Gag: Beim Absatteln des Koffers (Aufflieger) geht das Fahrzeug durch eine Feder an den hinteren Achsen hoch, so daß die Zugmaschine wie beim Vorbild schrägsteht. Bei allen MAN-Nutzfahrzeug-Varianten zwischen 240 und 360 PS Motorleistung sind die Fahrgestelle und das Führerhaus optisch identisch. Um Ihnen zu zeigen, was man auch bei Autos durch Superung noch vornehmen kann, führen wir nachfolgend die von uns an diesem Fahrzeug durchgeführten Arbeiten im einzelnen auf:

Fahrtrichtungsanzeiger und Bremsleuchten bemalt, beiliegende Rückspiegel und „Radfahrspiegel“ montiert und bemalt, beiliegende Kotflügelschürzen vorne montiert, Dachentlüftungsklappe grau angelegt, Fensterrahmen (gummikeder) schwarz angelegt, Batteriekasten schwarz angelegt, Sattelkupplung schwarz angelegt, vordere Stoßstange gegen schwarze ausgetauscht, Gefahrguttafel angebracht, Scheibenwischer schwarz angelegt, desgleichen Tür- und Haltegriffe, Befestigungsstreben der hinteren Kotflügel rot gestrichen, serienmäßige, nicht vorbildgetreue Hinterradeinsätze gegen solche mit angelegter Außenplanetenachse ausgetauscht, Kfz-Kennzeichen angebracht, Reifen und Felgen leicht verschmutzt, Radioantenne aus Kunststoffdraht angebracht, Tankdeckel und Tank mit Überlaufspuren versehen, zwei Feuerlöscher (Preisler) bemalt und an der Fahrerhausrückwand montiert, Fahrertürfenster halb geöffnet, zwei zusätzliche Fahrtrichtungsanzeiger auf den Vorderkotflügeln angebracht (wie bei der neuesten Vorbildversion), Trittplatte vor Sattelkupplung montiert (Weinert, Nr. 4355).

Passend zur MAN-Zugmaschine gibt es einen Texaco-Kässbohrer-Tanksattelaufflieger mit rund 38 000

Liter Fassungsvermögen. Der Auflieger ist in der hier gezeigten Ausstattung neu. Folgendes haben wir unsererseits noch bearbeitet bzw. angebracht: Kennzeichen und Gefahrgutschilder, Leuchten und Gitterroste farblich angelegt, Reifen und Felgen leicht verschmutzt.
H. Lohstädt

Neu von Kibri

Der neue MAN 30.321 VFK (VFK = Vierachser-Frontlenker-Kippaufbau) mit der Artikel-Nummer 10014 ist eine ausgezeichnete Nachbildung des schweren LKW mit Meiller-Hinterkipper. Zur Erläuterung der Fabrik-Nummer: Nummer 30 bedeutet 30 t Fahrzeugesamtgewicht, 321 heißt Motorleistung 320 PS, die 1 am Ende besagt, daß das Fahrzeug mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung ausgestattet ist.

Diese Fahrzeuge werden überwiegend für den Export (z. B. Schweiz, Großbritannien) gebaut, da vierachsige Lastwagen in der Bundesrepublik nicht für den Straßenverkehr zugelassen sind.

Als Kipper kommen sie bei uns nur für den innerbetrieblichen Einsatz abseits der öffentlichen Straßen in Frage (z. B. in Kies- und Zementwerken, Großbaustellen etc.) und als Fahrgestell für Arbeitsmaschinen, wie Betonpumpen (eine solche vierachsige kommt auch noch von Kibri, allerdings mit Daimler-Benz-Fahrerhaus), die dann doch auf öffentlichen Straßen fahren dürfen.

Die Modellbahner in der Schweiz und in Großbritannien werden sich über dieses Modell also besonders freuen.

Für die Umbauer: Das Fahrgestell eignet sich auch als Basis für die Herstellung von Schwerlastzugmaschinen des Typs MAN 48.525.

Die Kipperbrücke unseres Modells wurde mit den beiden Metallfarben von Takara (importiert von Behringer) „metallisiert“ und mit M+F-Farben verschmutzt.

Wie üblich sind die Details farblich angelegt. Vorher wurden die gelben Baugruppen des Autos lackiert, um die Lichtdurchlässigkeit zu mindern.

Münchener Kennzeichen wurden gewählt, um ein Vorführfahrzeug (mit Sonderzulassung) von MAN oder MEILLER zu simulieren.

Ebenfalls von Kibri stammt die neue T142E-Schwerlastzugmaschine von Scania mit Scheuerle-Schwerlasttieflader teleskopierbar (Artikel-Nummer 10094). Das Modell der Sattelzugmaschine stellt die Schwerlastversion dar. Sie ist am „E“ in der Typenbezeichnung zu erkennen, welches auf das extra stark ausgelegte Chassis hinweist.

Als Kraftquelle dient der V-8-Motor mit 14 Litern Hubraum (daher die 14 in der Typenbezeichnung) mit 420 PS.

Wer keine Verwendung für einen Tieflader hat, kann diese Sattelzugmaschine auch mit den verschiedensten anderen Aufliegern vielseitig einsetzen.

Unter den LKW-Fans und -Fahrern genießen die großen SCANIA hohes Ansehen: „King of the road“ werden sie genannt.

Drei Modellhersteller haben zum Teil seit geraumer Zeit Scania-Modelle angekündigt, vorerst hat Kibri das Rennen gemacht. Nun bleibt abzuwarten, ob, wann und in welcher Ausführung weitere Scania-Typen erscheinen werden.

Viele Kunststoff-Farbtöne lassen bei direkter Bestrahlung Sonnenlicht durchscheinen. Das ergibt einen sehr unnatürlichen Eindruck, vor allem auf Fotos. Um diese Lichtdurchlässigkeit zu reduzieren, wurde das Modell rot lackiert.

Wie bei den anderen Fahrzeugen wurden auch hier die Räder verschmutzt und die Details farblich angelegt. Am Kibri-Modell sind die Verschlüsse für die Motorhaube nicht vorhanden. Wir haben sie durch Güterwagentürgriffe von „Details Associates“ nachgebildet. Dann wurde das ganze Fahrzeug zusammengebaut, anschließend das Ladegut grau gespritzt und auf Holzleistchen montiert.

Zusätzlich gibt es von Kibri einen Scheuerle-Schwerlastroller mit Zwischenbrücke und einem Großtransformator als Ladegut (Artikel-Nummer 10126).

Dieser Tieflader besteht aus zwei Fahrschemeln mit je zwei Achslinien und zwei Fahrschemeln mit je drei Achslinien sowie einem eingehängten Plattform-Zwischenstück. Die Fahrschemel können beim Modell wie beim Vorbild unabhängig voneinander gebaut werden und den jeweiligen Transporterfordernissen entsprechend hinter- oder nebeneinander



Bild 4: Hervorragend gelungen ist dieses neue Kibri-Fahrzeug, das von unserem Auto-Spezialisten Herrn Lohstädt betriebsgerecht farblich behandelt wurde. Besser und echter verschmutzt kann das Vorbild auch nicht sein.



Bild 5: Nochmals dasselbe Modell im Baustelleneinsatz von der Beifahrerseite.

kombiniert werden.

Mit je einer Schwerlastzugmaschine vorne und hinten aufgestellt, ergibt sich eine imposante Szene, beispielsweise beim Umladen auf die Bahn.

An unserem Fotografiemuster wurden die Räder verschmutzt, alle gelben Teile lackiert und mit Verdünnung teilweise verwischt, um gealterten Lack darzustellen.

Der Holztransportrahmen für den Trafo wurde mit M+F-Farbe betupft, um den Plastikschimmer zu verbergen. Der Trafo wurde mit einer Behringer-Sprühdose silbern lackiert.

Bild 6: Der neue Scania T 142 E als Schwerlastzugmaschine mit Scheuerle-Schwerlasttieflader von Kibri. Die Ladung wurde von uns, anders als beim Kibri-Bausatz vorgesehen angebracht.



Neu von Roco

Nun ist der Opel-Blitz als Tanklöschfahrzeug TLF 15 (Artikel-Nummer 1317) auch bereits seit einiger Zeit im Fachhandel erhältlich.

Ab Mitte 1943 wurden etwa ein Jahr lang ca. 750 solche Tanklöschfahrzeuge auf Opel-3-Fahrgestell gebaut, teilweise, wie beim Roco-Modell wiedergegeben, mit Allradantrieb.

Das Vorbild war mit einem 2500 Liter fassenden Löschwassertank (einige auch mit 3000 Liter) und einer Magirus-Kreiselpumpe ausgestattet.



Bild 7 und 8: Wiederum die sehr gut wirkende Scania-Zugmaschine. Diesmal jedoch mit dem neuen Scheuerle-Schwerlastroller mit Zwischenbrücke und einem Großtransformator als Ladegut. Das Fahrzeug wird bei engen Durchfahrten von zwei Zugmaschinen „bugsiert“.



Bei allen an die ehemalige deutsche Wehrmacht gelieferten „Blitz“-Versionen befand sich in der Fahrerhausrückwand eine kreisrunde Öffnung für den Sprechschlauch, auch wenn dieser, wie beim TLF 15, nicht benötigt wurde. Sogar dieses Detail ist beim Roco-Modell nachgebildet worden.

Das Fahrerhaus und die Motorhaube wurden gegenüber dem des bisher lieferbaren Pritschenwagens (Nr. 1500) nochmals verbessert. Als Variante wurde diesmal der freistehende Kühler ohne Gitterstäbe gewählt. Die Feuerwehrausrüstungsteile (KüBELspritze, Feuerlöscher, Kanister, etc.) sind gut und treffend detailliert.

Eine Schlauchtrommel mit aufgerolltem Schlauch und eine solche ohne diesen liegen zur wahlweisen Verwendung bei.

Wer am Fahrgestell des Opel-Blitz die Nachbildung des Kraftstofftanks vermissen sollte, kann getröstet werden: Beim Original befand sich der Tank unter der Fahrerhaussitzbank.

Einige dieser Tanklöschfahrzeuge sind auch heute noch in einsatzbereitem Zustand anzutreffen, auch außerhalb Deutschlands, beispielsweise in Österreich und Frankreich.

Unser Muster wurde, gemäß dem Aufdruck (auf beiden Türen), mit Salzburger Kennzeichen versehen. Ferner wurden wieder, wie schon bei früheren Fotografiemustern, alle Details farblich angelegt, die beiliegenden Kleinteile angebracht und die Reifen leicht verschmutzt.

Alle Ausführungen zusammengenommen, wurden etwa 100 000 Opel-Blitz-Dreitöner für Militärzwecke gebaut, davon ein Viertel mit Allradantrieb. Was davon die Kriegswirren intakt überstand, wurde dann für die verschiedensten zivilen Verwendungen mit allen erdenklichen Aufbauten versehen. (Also auch für die „Umbauer“ unter den Lesern ein „wichtiges“ Fahrzeug der „Epoche 2“). Der Opel-Blitz TLF 15 erscheint demnächst unter der Bestellnummer 1330 auch in Wehrmachtausführung.

Ebenfalls von Roco stammt die Steyr-Sattelzugmaschine Modell 91 mit Jumbo-Planenaufleger (Artikelnummer 1507).

In neuer Farbgebung und allseitig sehr sauber bedruckt (mit dem Schriftzug der bekannten internationalen Spedition Gondrand) gibt es jetzt den, von vorausgegangenen „Lagermax“- und „Schenker“-Versionen her bekannten Steyr-91-Sattelzug in unveränderter technischer Ausstattung, also weiterhin mit Kippfahrerhaus, Motornachbildung, nachrüstfähig für Lenkungs zurüstung Nr. 1772.

An unserem Fotografiemuster haben wir die Lenkung eingebaut, die Rückspiegel angeklebt, alle Details dem Vorbild entsprechend angelegt, die Reifen leicht verschmutzt und Wiener Kennzeichen angebracht. Die Plane wurde auf der Innenseite lackiert, um sie lichtundurchlässig zu machen.

H. Lohstädt



Bild 9 und 10: Ein Kleinod unter den Automodellen ist dieser alte Opel Blitz als Tanklöschfahrzeug TLF 15 von Roco, der ab Mitte 1943 in großer Stückzahl beim Vorbild gebaut wurde. Das Modell verfügt über eine Menge Einzeldetails.

Bild 11: Rocos neue Sattelzugmaschine von Steyr mit Jumbo-Planenaufleger. **Alle Fotos: W. Kosak**

