



# Eisenbahn JOURNAL

B 7539 F  
ISSN 0720-051X

7/1984

November

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

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





**7/84**

ISSN 0720-051 X 10. Jahrgang  
Einzelausgabe

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

**Hermann Merker Verlag**

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

Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

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

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

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

Schlußredaktion: S. Werner  
Satz: Illig Textverarbeitung GmbH, Göppingen  
Druck: Printed in Italy  
EUROPLANNING s.r.l.

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

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

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlages voraus.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich.

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

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden!



Auflagenhöhe 33.000

# Aus dem Inhalt . . .

	Seite
Die 50 622 – eine von Tausenden	4
Die deutschen 2' C n4v-Lokomotiven	16
Steuerwagen VS 145 nach dem Einheitsgrundriß	21
Die Allgäu-Zollern-Bahn	24
Die Baureihe 98 <sup>70</sup> in H0	27
Die Naßdampf-Tenderlokomotiven der Preuß. Staatseisenbahnen (1. Teil)	28
Die preuß. T 0 im Maßstab 1: 87	35
Die letzte Station des VT 95 9112 der DB	38
Bücherecke	46
Stadtplanung	50
Der erste bayerische Turmwagen	54
»Unsere gelben Seiten« – Adreß- und Telefonverzeichnis	57
Elektrolokomotiven in Bayern (Teil 1)	60
Epochgerechtes Modellbahn-Zubehör	68
Mini-Markt	75
Verlagsbestelliste	76
Neuheiten-Journal	77

**Das Eisenbahn-Journal 8/84  
erscheint Ende November.**

## Zu unserem Titelbild:

In solch gepflegtem Zustand zeigten sich Ende der sechziger Jahre nur noch wenige Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn. Die 050 484 war 1969 für eine Fahrzeugschau im Rangierbahnhof Nürnberg hergerichtet worden. **Foto: Obermayer**

## Zum Foto auf Seite 2:

Bald werden die letzten Vertreter der Schienenbusse von den Gleisen der Deutschen Bundesbahn verschwunden sein. Nicht zuletzt wegen der anhaltenden Streckenstilllegungen sowie der auf vielen Strecken zum Teil massiven Verringerung des Angebots im Personennahverkehr auf der Schiene, wird man bei der DB schon in naher Zukunft auch auf die Dienste des VT 98 verzichten können. Im Oktober 1981 pendelte dieser VT 98 des Bw Rosenheim auf der gut 4 km langen Stichstrecke von Wasserburg Bahnhof nach Wasserburg Stadt. **Foto: A. Ritz**

## Zu unserem Poster (Seite 44/45):

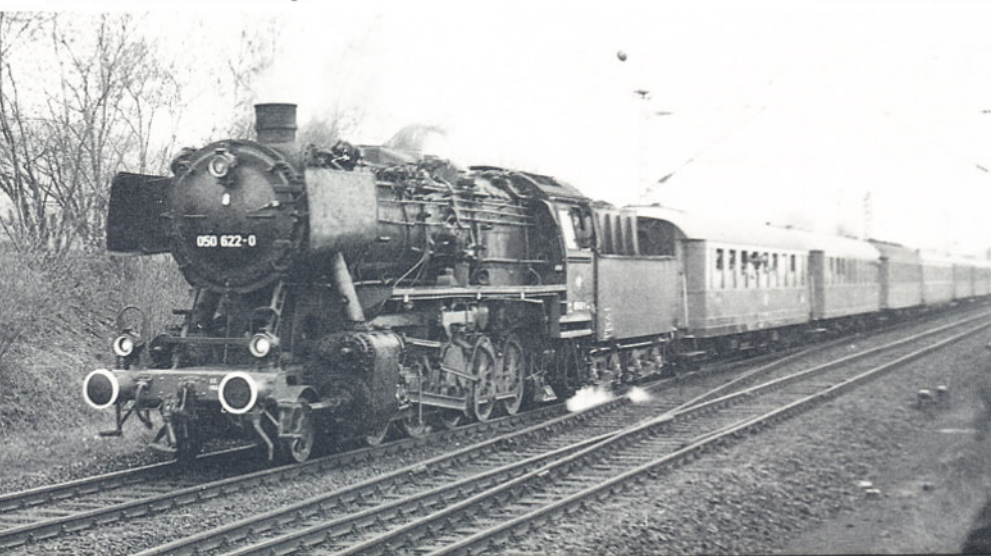
Dieser schwere Güterzug war am 27. 10. 1973 mit zwei Maschinen der Baureihe 50 bespannt. Die Vorspannlokomotive 052 769, im Jahre 1942 von Henschel in ÜK-Ausführung gebaut, zählte zum Bestand des Bw Weiden. Vom Bw Schwandorf kam dagegen die zweite Lok mit der Betriebsnummer 052 440. Sie war 1942 von Krupp ebenfalls bereits als ÜK-Lokomotive geliefert worden. **Foto: J. Nelkenbrecher**



**Bild 1:** Mehrere Rampenabschnitte auf der Strecke Crailsheim – Heilbronn erforderten zur Dampflokzeit zwei Lokomotiven zur Führung schwerer Güterzüge. Anfang der siebziger Jahre kamen als Vorspannlokomotiven meist Lokomotiven der Baureihe 050 zum Einsatz, manchmal aber auch eine Crailsheimer 023. Bei Gailenkirchen mühen sich die 050 450 und die Vorspannlokomotive 051 028 mit dem Dg 6750 von Crailsheim nach Heilbronn über einen dieser Rampenabschnitte (3. Juli 1971). **Foto: J. Nelkenbrecher**

## Die 50 622 - eine von Tausenden

**Bild 2:** Am 4. April 1976 war die 050 622 noch beim Bw Stolberg (Rheinland) beheimatet. Die Aufnahme entstand bei einer Sonderfahrt in der Nähe von Stolberg. **Foto: M. van Kampen**



Im Sommer des Jahres 1976 erstrahlte die Güterzuglokomotive 050 622-0 noch in frischem Glanz. Für eine Fahrzeugschau war die Maschine herausgeputzt und mit einem neuen Anstrich versehen worden. Wenige Monate später, am 31. Dezember 1976, war sie dann aber schon aus der Bestandsliste für Triebfahrzeuge der DB gestrichen. Als betriebsfähig geführt wurden nur noch die 5 Maschinen 050 904, 051 255, 051 724, 052 429 und 52 908 des Bw Duisburg-Wedau. Dort befand sich auch die bereits z-gestellte 050 413. Im Februar 1977 begann sich das Ende der Baureihe 50 abzuzeichnen und am 26. Oktober desselben Jahres wurde der Schlußstrich unter das Zeitalter der Dampflokomotiven in der Bundesrepublik Deutschland gezogen.



**Bild 3:** Zum Abschied vom Dampfbetrieb beim Bw Stolberg (Rheinland) wurden mehrere Sonderfahrten durchgeführt. Links die 050622, rechts die preuß. T3 897159 sowie die bayer. BBII 98727 (4. 4. 1976).

**Foto: G. Wagner**

**Bild 4:** Am 4. Juni 1976 wurde die 050622 von Stolberg (Rheinland) zum Bw Duisburg-Wedau umbeheimatet. Anlässlich eines „Tages der Offenen Tür“ im AW Opladen bespannte sie noch einmal einen Sonderzug und kam anschließend im Herbst 1976 in die Obhut der Opladener Eisenbahnfreunde.

**Foto: Z. Pillmann**



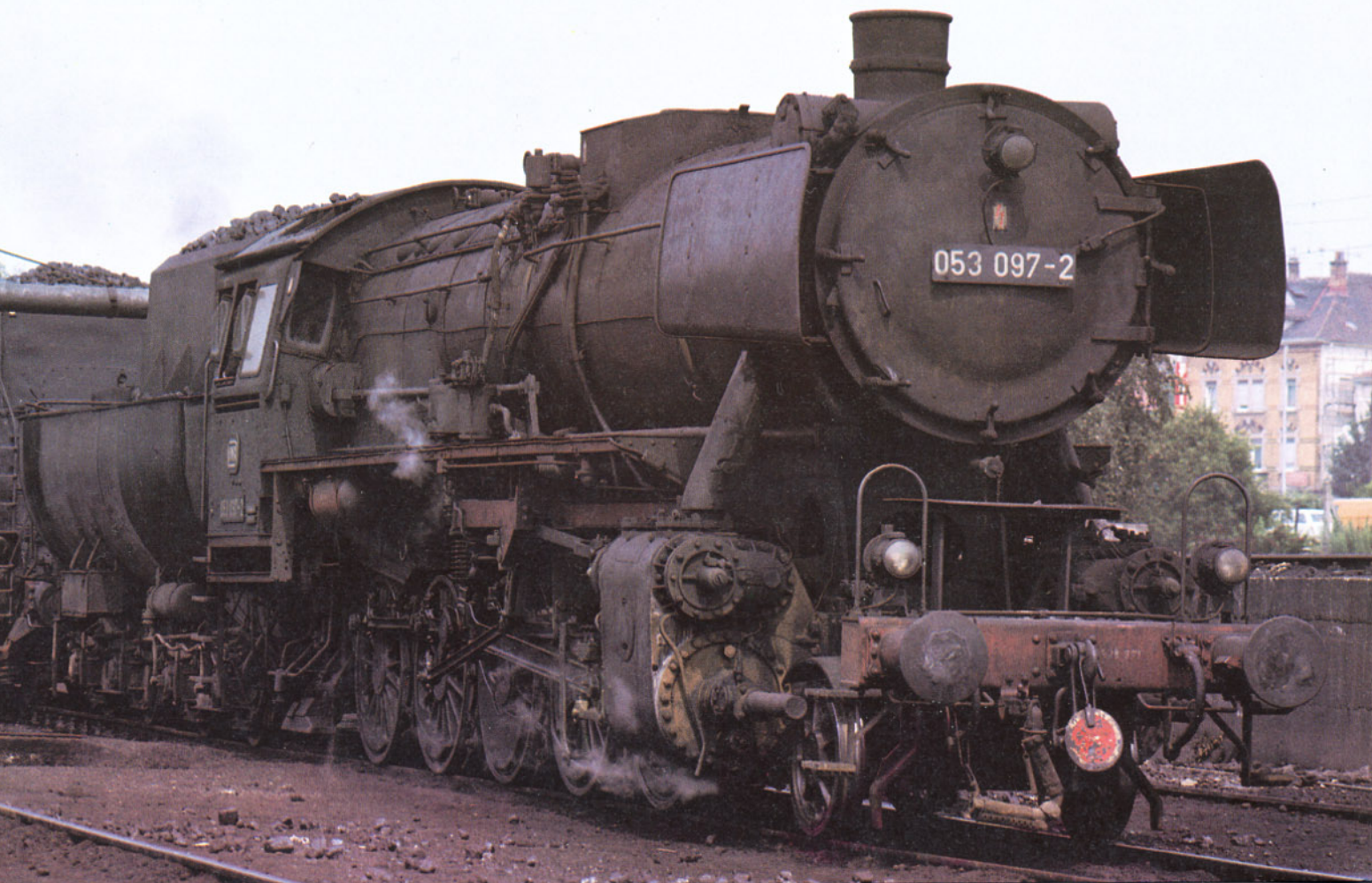


**Bild 5:** Die 052713, aufgenommen im Sommer des Jahres 1972 im Bw Heilbronn, stammt aus einer Serie von ÜK-Lokomotiven, die Henschel im Jahre 1942 fertigte.

**Foto:** Obermayer

**Bild 6:** Ebenfalls im Bw Heilbronn entstand diese Aufnahme im Juli 1972. Die 053097 war eine der wenigen Maschinen der Baureihe 50, die bei der DB einen Wannentender der Kriegsbauart 2'2' T 30 erhalten hatten.

**Foto:** Obermayer

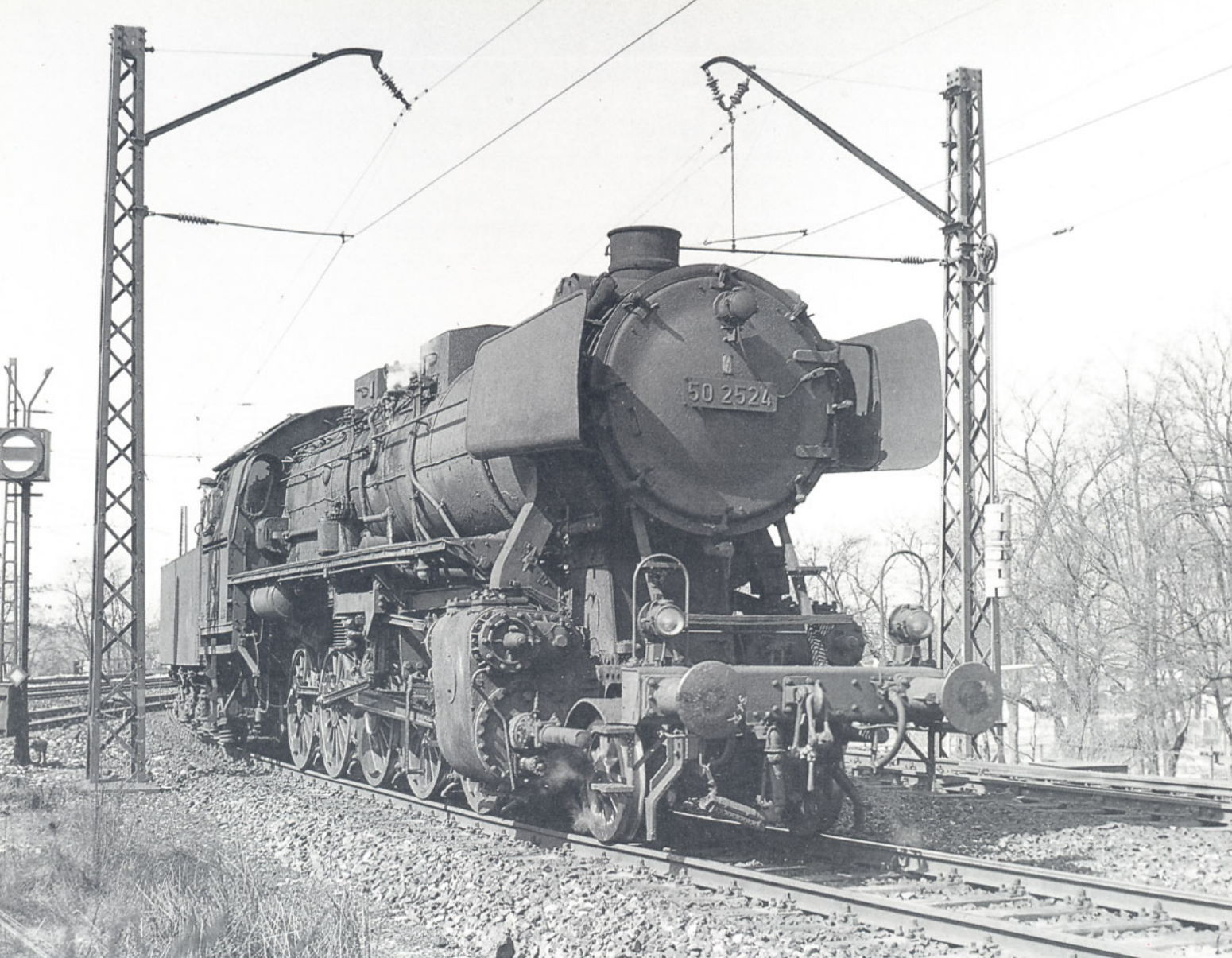




**Bild 7:** Die als Güterzuglokomotiven in Dienst gestellten Maschinen der BR 50 wurden in den letzten Jahren ihrer Dienstzeit sehr oft im Personen- und Eilzugdienst eingesetzt. Das Foto zeigt die 050319 vom Bw Crailsheim mit dem Eilzug, der von Lauda nach Bad Mergentheim gekommen war und nach kurzem Aufenthalt wieder zurückfuhr. **Foto: Obermayer**

**Bild 8:** Die beim Bahnhof Aulendorf als Denkmal aufgestellte Lokomotive 501650 entstand im Jahre 1941 bei Krauss-Maffei. Es ist eine der ersten ÜK-Lokomotiven dieses Herstellers. **Foto: Obermayer**





**Bild 9:** Durch Tausch muß die abgebildete 50 2524 zu dem ÜK-Kessel mit zwei eckigen Sanddomen gekommen sein. Die von Schichau gebauten Lokomotiven der Baureihe 50 wurden erst ab der Betriebsnummer 50 2529 in der ÜK-Ausführung geliefert.  
Foto: J. Nelkenbrecher

**Bild 10:** Als ehemalige ÜK-Lokomotive besaß die 052 980 des Bw Nürnberg Rbf kein vorderes Führerstandsfenster. Das Foto entstand im Oktober 1969 im Hauptbahnhof Nürnberg.  
Foto: J. Nelkenbrecher



**Bild 11:** Mitunter wurden den Lokomotiven der Baureihe 50 im Güterzugdienst auf den Strecken im Hügelland die letzten Kraftreserven abverlangt. Eine schwere Last hatte auch die abgebildete 050 833, die bis zur Mitte der siebziger Jahre im Bw Crailsheim beheimatet war, am Zughaken.  
Foto: J. Nelkenbrecher

Von nun an galt ein absolutes Dampfverbot auf den Gleisen der Deutschen Bundesbahn. Die dafür gegebene Begründung war wenig überzeugend, soll hier aber nicht erörtert werden. Alle Bemühungen, einzelne Fahrzeuge verschiedener Bauarten der Nachwelt zu erhalten, blieben der Initiative einiger privater Vereinigungen von Eisenbahnfreunden überlassen. Dank dieser Aktivitäten gelangten von der Baureihe 50 die 50 413 in das Auto- und Technik-Museum nach Sinsheim bei Heidelberg und die 052 908 wurde bereits am 4. August 1978 als Denkmal in einer Grünanlage beim Bahnhof Lauda aufgestellt. An eine betriebsfähige Erhaltung besonderer Fahrzeuge durch die DB war nicht zu denken, die Dampflokomotive paßte nicht mehr in das Bild der modernen Bundesbahn.

Selbst die wenigen Maschinen, die mit großen Kosten und Mühen von einigen Enthusiasten mustergültig instandgesetzt worden waren, mußten auf die Gleise von Privatbahnen und benachbarter Bahnverwaltungen ausweichen. In Minden und in Frankfurt blieb man hart und unnachgiebig, die Dampflokomotive war für die DB kein Thema mehr. Veränderungen im Management der DB und das sich all-



050 833-3

34  
5



**Bild 12:** Zum Bestand des Bw Rottweil zählte die im August 1972 abgelichtete 051 019, die im Jahre 1941 bei Schichau in Elbing in der normalen Einheitsbauart gefertigt wurde.

Foto: J. Nelkenbrecher

**Bild 13:** Bis zum Ende ihrer Dienstzeit behielt die 050 975 vom Bw Nürnberg Rbf ihre Frontschürze. Die 1941 von Krupp gelieferte Maschine hatte durch eine Verfügung des BZA Minden eine Riggensbach-Gegendruckbremse erhalten.

Foto J. Nelkenbrecher





**Bild 14:** Am Ende des Jahres 1975 wurde die 052 988 noch im Einsatzbestand des Bw Crailsheim geführt. Drei Monate später war sie dann kalt abgestellt und bereits von Wind und Wetter gezeichnet.

Foto: J. Nelkenbrecher

**Bild 15:** Die 052 569 des Bw Weiden war am 3. Mai 1973 zum Schubdienst in Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg) eingeteilt. Erbauer der Maschine war die Berliner Maschinenbau AG, vormals Louis Schwartzkopf in Berlin.

Foto: J. Nelkenbrecher





**Bild 16:** Die 050484 hat einen Güterzug von Hartmannshof nach Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg) nachgeschoben und kehrt nun nach Hartmannshof zurück (27. 10. 1973).

Foto: J. Nelkenbrecher

mählich abzeichnende 150jährige Jubiläum der Eisenbahn in Deutschland brachten dann aber auch hier eine Wende. Nun erinnerte man sich an einige Leihgaben und an verschiedene Fahrzeuge, die der Verschrottung entgangen waren und als traurige Schrotthaufen den Angriffen von Wind und Wetter ausgesetzt waren. Jetzt endlich, Jahre nach entsprechenden Aktionen bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR, entschloß sich die Deutsche Bundesbahn, nun auch Dampflokomotiven in das Museumsprogramm einzubeziehen.

Zu Beginn des Jahres 1983 erwarb die DB die Schnellzuglokomotive 011100 von einer Schrottverwertung in Mülheim-Speldorf zurück und hinterstellte sie im AW Offenburg.

Nach und nach trafen dort noch weitere Maschinen verschiedener Baureihen ein. Darunter befand sich auch die zuvor erwähnte Güterzuglok 50 622.

Auch die Ausbesserungswerke Trier und Kaiserslautern erhielten wieder Arbeit an Dampflokomotiven, die bis zum Jahre 1985 instandgesetzt werden sollen.

Das erste betriebsfähige Exemplar aus dieser Ansammlung fast schrottreifer Objekte ist die Lokomotive 50 622. Am 8. Juni dieses Jahres konnten die ersten Probefahrten im Gelände des AW Offenburg unternommen werden. Die Männer des Ausbesserungswerkes haben mit großem Einsatz wirklich sehr gute Arbeit geleistet. Alle schadhaften Teile wurden ersetzt und viel verrottetes Blech erneuert. Als Er-

satzteilspender diente eine weitere Lok der Reihe 50. Auch die früher übliche Frontschürze ist nun wieder vorhanden. Wären da nicht die modernen Witte-Windleitbleche, sondern die alten großen Bleche der Bauart Wagner, könnte man glauben, die 50 622 hätte soeben das Werk des Herstellers verlassen.

Die Lokomotive stammt aus einem Baulos von 107 Maschinen, die in den Jahren 1940 und 1941 mit den Fabrik-Nrn. 25 748 bis 25 854 bei Henschel in Kassel entstanden. Bei der früheren Deutschen Reichsbahn trugen diese Fahrzeuge die Betriebsnummern 50 529 bis 50 635. Henschel war auch die Urheberfirma für die Baureihe 50, die ab 1937 entwickelt und ab 1938 ausgeliefert wurde. Konzipiert waren die Lokomotiven für den



**Bild 17:** Kräftig auflegen mußten die Heizer der 051 750 und 053 019 an 2. Oktober 1971 bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Crailsheim in Richtung Schwäbisch Hall. Direkt an den Bahnhof schließt sich die im Gleisbogen liegende Steigung beim Bw Crailsheim an. **Foto: J. Nelkenbrecher**

**Bild 18:** In Schwandorf fuhr die 052 794 dem Fotografen vor das Objektiv. Im Jahre 1942 war die ehemalige ÜK-Lokomotive bei der Firma Jungenthal gebaut worden. **Foto: J. Nelkenbrecher**

leichten bis mittelschweren Güterzugdienst. Mit ihrer niedrigen Achslast von nur 15,2 t konnten die Maschinen auch auf Strecken mit schlechtem Oberbau und auf Nebenbahnen eingesetzt werden. Zum Schutz des Lokomotivpersonals war die Frontseite des Tenders der Bauart 2'2' T 26 mit einer Schutzwand versehen worden.

In ihrer Ursprungsausführung wurde die Baureihe 50 bis zum Beginn des Jahres 1942 von nahezu allen deutschen Herstellern und von der Wiener Lokomotivfabrik in großer Stückzahl gefertigt. Bedingt durch die Ausweitung des Zweiten Weltkrieges, kam es ab 1942 zu verschiedenen Vereinfachungen beim Bau der Fahrzeuge, an dem nun auch Lokomotivfabriken in den besetzten Gebieten beteiligt waren. Die ab der Betriebsnummer 50 1167 als ÜK-Lokomotiven geführten Maschinen wurden ohne Windleitbleche ausgeliefert. Wenig später entfielen dann das vordere Führerstandsfenster und der Vorwärmer. Schließlich verzichtete man auch noch auf den Spei-





**Bild 19:** Die im Mai 1973 mit einem Personenzug in Untersteinach (bei Stadtsteinach) im Bild festgehaltene 050 281 wurde zu jener Zeit von Bw Hof eingesetzt. Sie entstammt einer ersten Serie von im Jahre 1939 von der Wiener Lokomotivfabrik gebauten Lokomotiven. Den UK-Kessel hat die Lok durch Kesseltausch erhalten. **Foto: J. Nelkenbrecher**

**Bild 20:** Bei den Jubiläumsfeierlichkeiten „75 Jahre AW Offenburg“ am 7. und 8. Juli dieses Jahres wurde die von den Mitarbeitern des Ausbesserungswerkes Offenburg vorbildlich aufgearbeitete 50 622 der Öffentlichkeit vorgestellt. Auf dem Werksgelände durfte die Lok den zahlreichen Besuchern der Veranstaltung ihre Betriebsfähigkeit demonstrieren. **Foto: P. Santor**

sedom. Nach weiteren Vereinfachungen wurden 323 Lokomotiven, die als 50 3045 bis 3167 und 50 3188 bis 3387 bestellten Fahrzeuge, als Kriegslokomotiven mit den Betriebsnummern 52 007 bis 123 und 52 144 bis 349 abgeliefert. Jene Maschinen hatten ein einfacheres Treib- und Steuerungsgestänge erhalten. An vielen anderen Baugruppen wurde Material, vor allem Buntmetall eingespart. Unterschiede zur Reihe 50 zeigten sich auch beim vollständig geschlossenen Führerhaus und beim Kessel, der einen Dampfdom und nur noch einen eckig ausgeführten Sandbehälter erhalten hatte. Ein weiteres Charakteristikum war der Wannentender 2'2' T 30. Trotz des Einsatzes auf vielen Kriegsschauplätzen und den daraus resultierenden Verlusten, verblieben der Deutschen Bundesbahn noch mehr als 2150 Lokomotiven der Baureihe 50 in allen Ausführungsvarianten. Am 1. Juli 1966 belief sich der Gesamtbestand noch auf 1745 Maschinen. Dazu kamen die 28 Fahrzeuge der Baureihe 50<sup>40</sup> mit Franco-Crossti-Kessel. Im Rahmen umfangreicher Maßnahmen zur Modernisierung und Rationalisierung von

Verkehr und Betriebsmitteln, ging die DB zu Beginn der sechziger Jahre an den Einbau von Zugführerkabinen in rund 730 Tender der Bauart 2'2' T 26. Die Abmessungen von Lokomotive und Tender blieben dabei unverändert, das Fassungsvermögen des Kohlebehälters schrumpfte allerdings von 8,0 auf 6,6 t. Nach diesem Umbau waren die Lokomotiven noch vielseitiger zu verwenden.

Als am 1. Januar 1968 der neue Nummernplan der DB in Kraft trat, waren darin noch 1452 Lokomotiven der Reihe 50 enthalten, die nun mit der Baureihenbezeichnung 050 bis 053 geführt wurden.

Alte Nummernreihe	Neue Nummernreihe
50 001 bis 999	050 001 bis 999
50 1004 bis 1982	051 004 bis 982
50 2020 bis 2997	052 020 bis 997
50 3001 bis 3164	053 001 bis 164

Angegeben ist jeweils die niedrigste und die höchste Betriebsnummer der umgezeichneten Fahrzeuge. Trotz des sich überall bemerkbar machenden Strukturwandels bei der DB, vermochten sich die Standard-Fünfkuppler noch mehrere Jahre lang zu behaupten. Zu-

letzt verdrängten sie sogar die Tenderlokomotive im Bezirks- und Nahverkehr. Man fand die Maschinen der Baureihen 050 bis 053 in nahezu allen Diensten des Personen- und Güterverkehrs. Die Lokomotiven versahen mit „Silberlingen“ und mit „Umbauwagen“ den Eilzugdienst auf vielen Strecken, sie schleppten Güterzüge auf Haupt- und Nebenbahnen. Häufig wurden die Maschinen auch als Vorspann und im Schubdienst auf Rampenabschnitten eingesetzt.

Bei den Eisenbahnfotografen zählten sie aber erst gegen Ende ihrer Dienstzeit zu den lohnenden Objekten, vor allem dann, wenn sie sich von der Ursprungsausführung unterschieden. Besonders beliebt waren jene Fahrzeuge, die mit einem Wannentender gekuppelt waren. Einige Maschinen, die besondere Baumerkmale aufwiesen, soll eine kleine Bildauswahl zeigen. Im kommenden Jahr wird dann die 50 622, als letztes betriebsfähiges Exemplar von Tausenden dieser Bauart, unzählige Fotografen an die Strecken der DB locken, auf denen sie zusammen mit einigen anderen Maschinen die Jubiläumssonderzüge befördern wird. **HO**



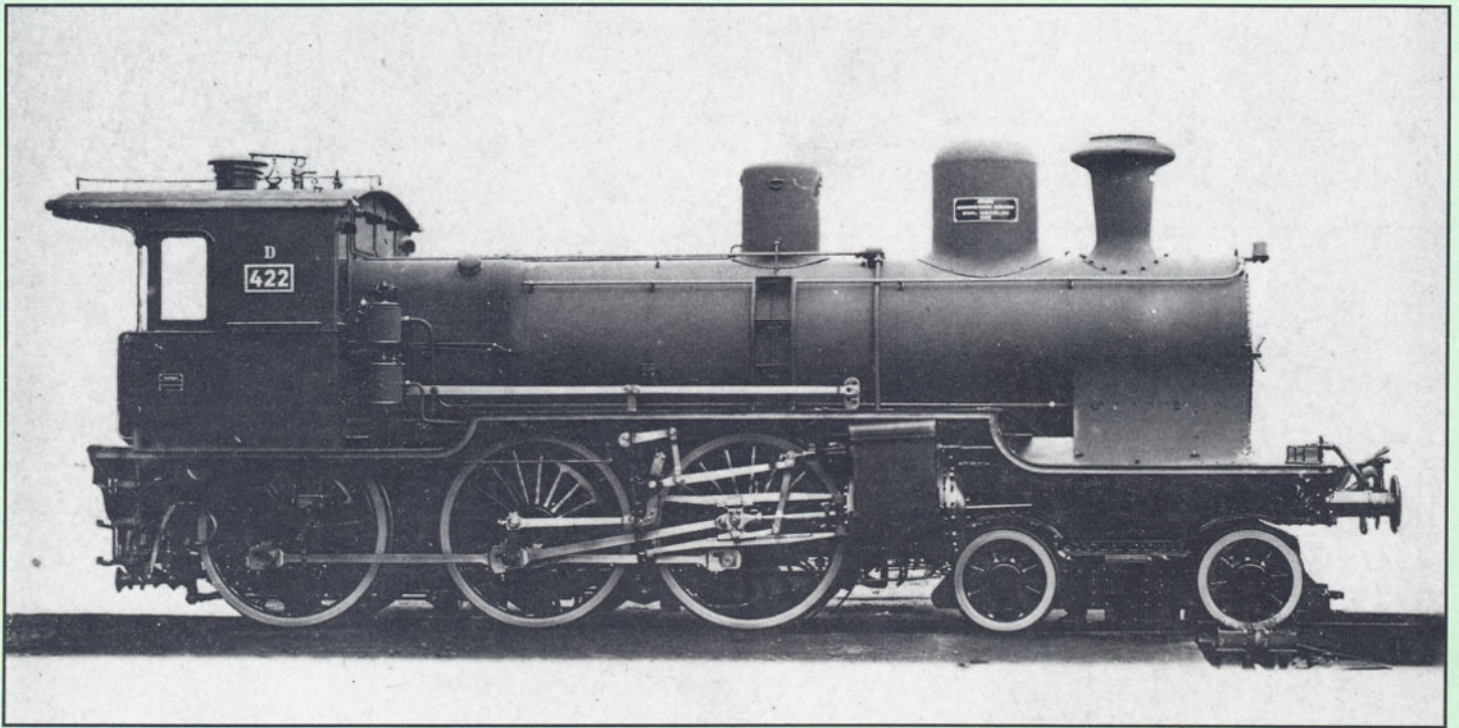


Bild 1: Diese Esslinger Werkaufnahme läßt die schräge Lage der außenliegenden Niederdruckzylinder deutlich erkennen.

## Die deutschen 2'Cn4v - Lokomotiven

Im letzten Bayern-Journal wurde die Entwicklung der deutschen Vierzylinder-Verbund-Lokomotive in der Bauform de Glehn anhand der badischen IVe und der bayerischen CV dargestellt. Heute nun soll die „übrige Verwandtschaft“ unserer bayerischen CV in Württemberg, Preußen und bei den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen vorgestellt werden.

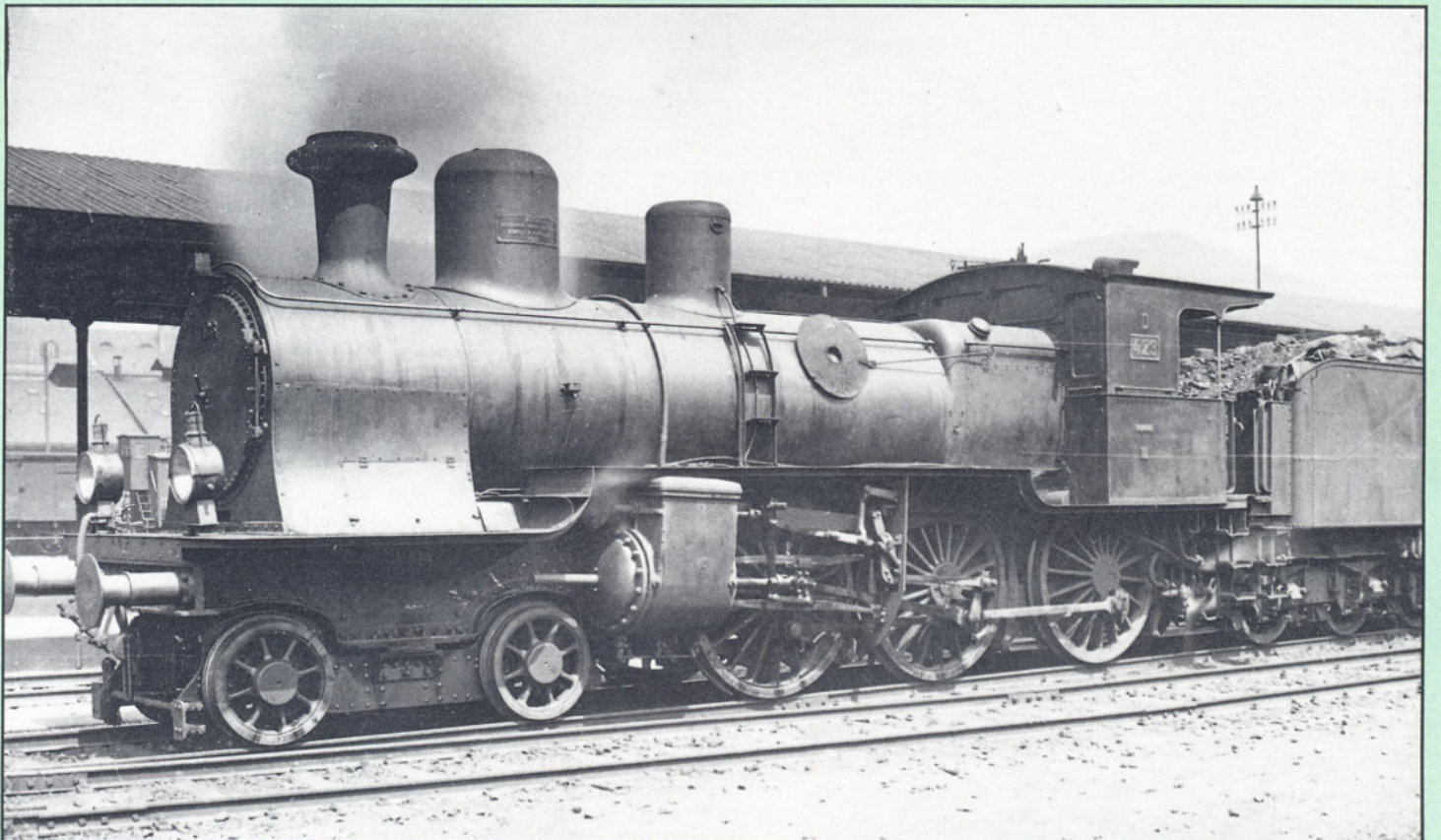
### Württemberg

Es ist naheliegend, daß Württemberg, durch das Beispiel seines Nachbarn Baden ermuntert, sich bald ebenfalls der 2'Cn4v-Bauart zuwandte, zumal auf der steigungsreichen württembergischen Stammstrecke Bretten – Stuttgart – Ulm die bisher verwendeten Zweikuppler längst nicht mehr ausreichten

und ständig mit Vorspann gefahren werden mußte. So fiel die Wahl gleichfalls auf die de-Glehn-Bauart; allerdings mit einigen Besonderheiten, so einer gemeinsamen Steuerung für beide Triebwerksgruppen, die nur in recht engen Grenzen variiert werden konnte. Die Niederdruckzylinder wiesen 600 mm Durchmesser auf und ließen sich nicht mehr zwischen den Rahmenwangen unterbringen. Al-

Bild 2: Diese stimmungsvolle Aufnahme der württembergischen D mit der Betriebsnummer 423 im alten Heidelberger Hauptbahnhof verdanken wir Dr. Feißel sen.

Foto: Sammlung Dr. H. J. Feißel



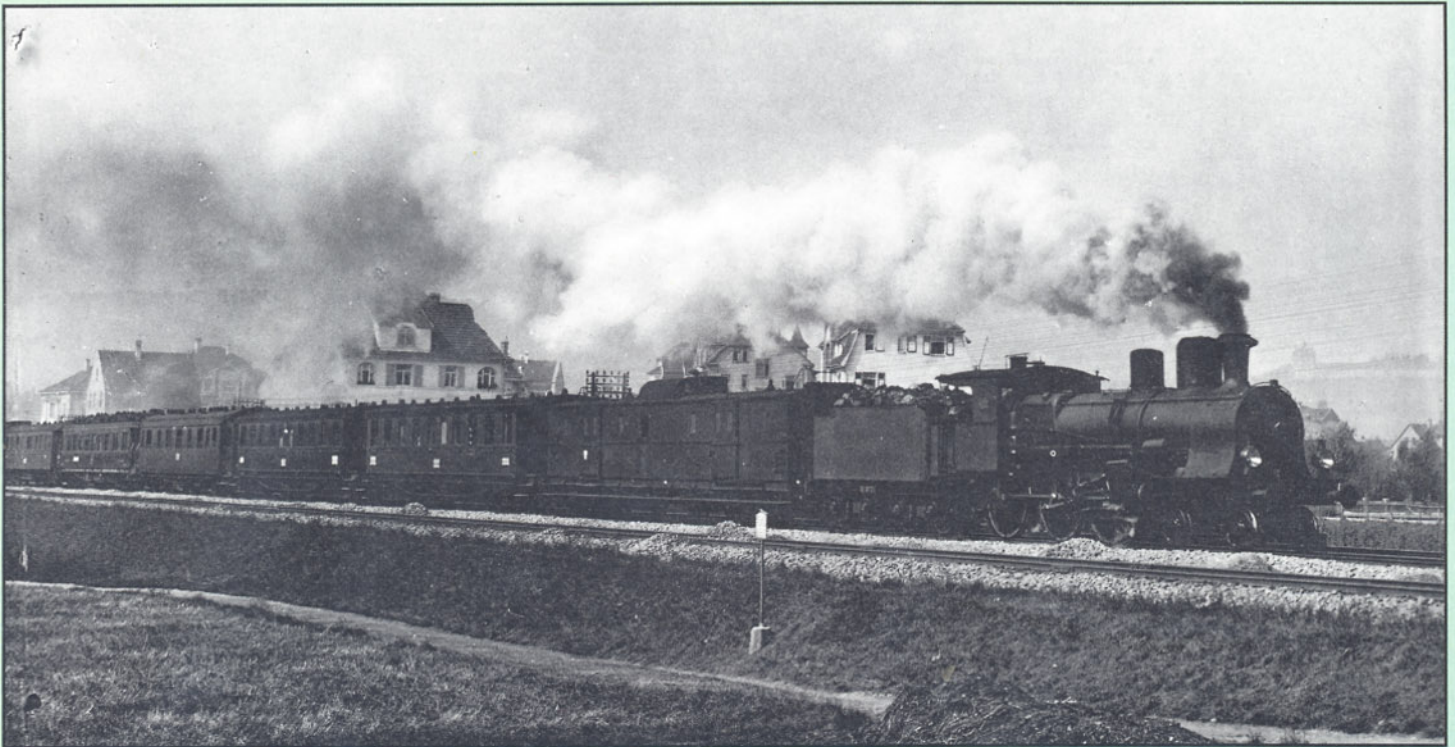


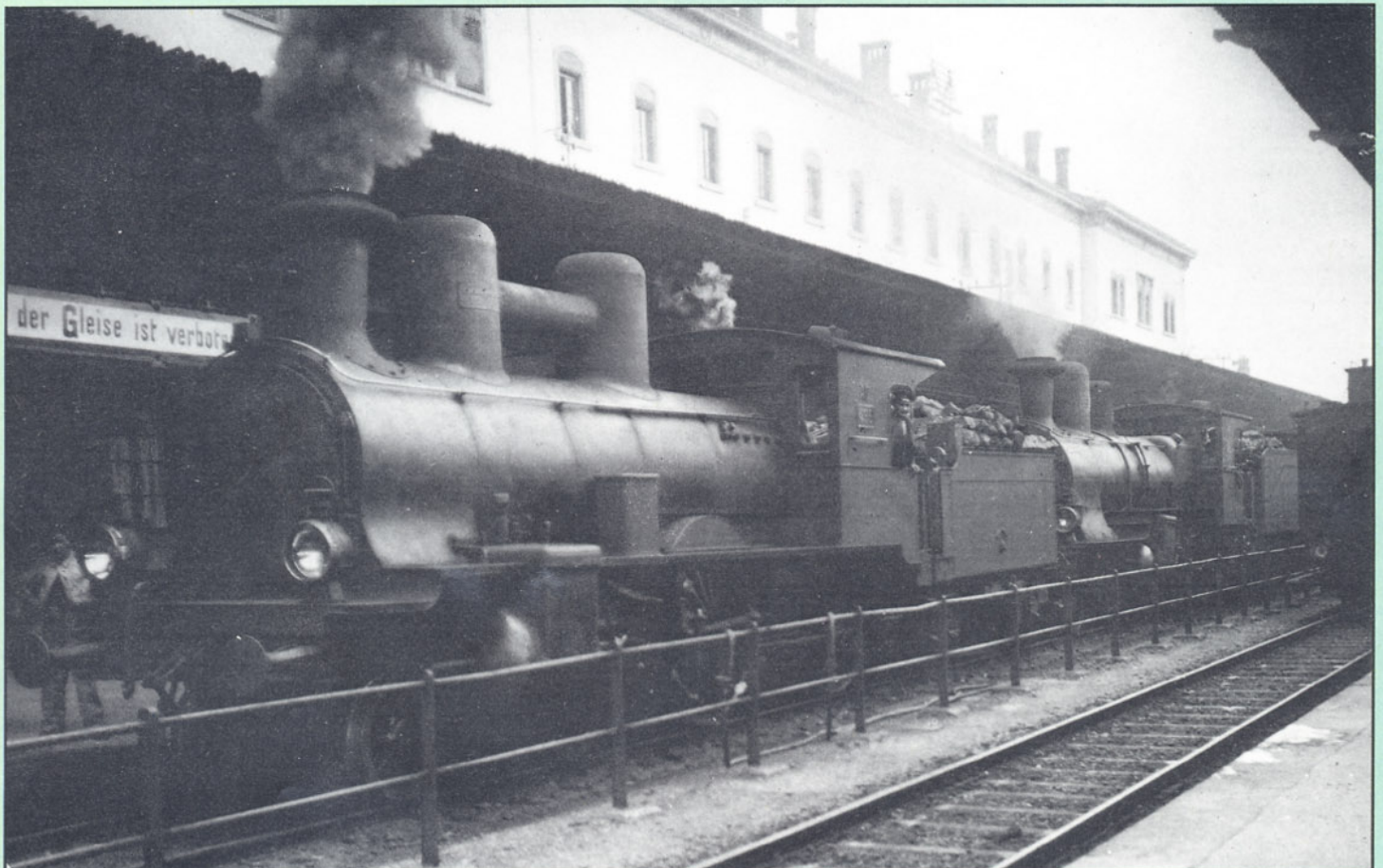
Bild 3: In voller Fahrt zieht bei Esslingen die württ. D mit der Betriebsnummer 422 einen Schnellzug.

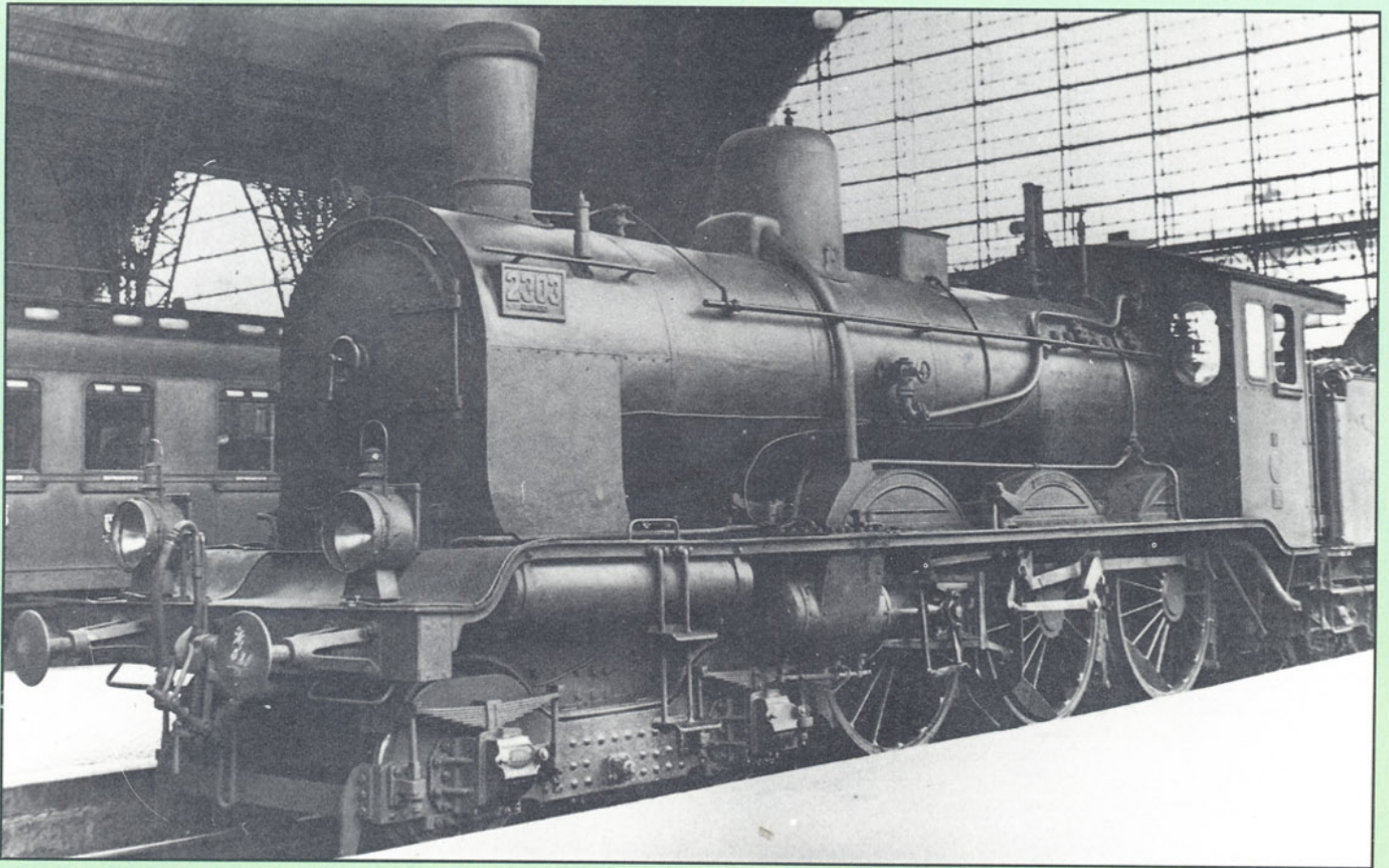
so verlegte man sie, wie bei der bayerischen CV, auf die Rahmenseite und brachte sie zwischen der hinteren Laufachse des Drehgestells und der ersten Treibachse unter. Wegen der beengten Platzverhältnisse mußte die Zylinderachse jedoch geneigt werden, obwohl über der Drehgestellmitte, welche übrigens jetzt mit Innenrahmen gebaut werden konnte, eigentlich genügend Platz für die Niederdruckzylinder gewesen wäre. Die Leistung der als Klasse D bezeichneten

Lokomotive, die zwischen 1898 und 1905 in 14 Exemplaren von der Maschinenfabrik Esslingen gebaut wurde, war für ihre Zeit recht hoch, vermochte sie doch auf einer Steigung von 10‰ einen Zug von 250 t noch mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h zu befördern. Anders als bei der bayerischen CV, hatte man sich in Württemberg mit einem Treibraddurchmesser von 1650 mm begnügt. Bis zum Erscheinen der 2'C1'h4v-Schnellzuglok der Klasse C im Jahre 1909, bedienten die 14 Ma-

schinen der Klasse D für zehn Jahre den Schnellzugverkehr zwischen Bretten – Stuttgart und Ulm, bei den ständig schwerer werdenden Schnellzügen später jedoch meist mit Vorspann durch die Klasse ADh. Im Ersten Weltkrieg soll die Klasse D auf den Kriegsschauplätzen im Südosten eingesetzt gewesen sein; bei Kriegsende fielen zwei Maschinen an die französische Staatsbahn ETAT. Acht Stück befanden sich 1920 in Ulm, sie wurden bis 1924 alle ausgemustert.

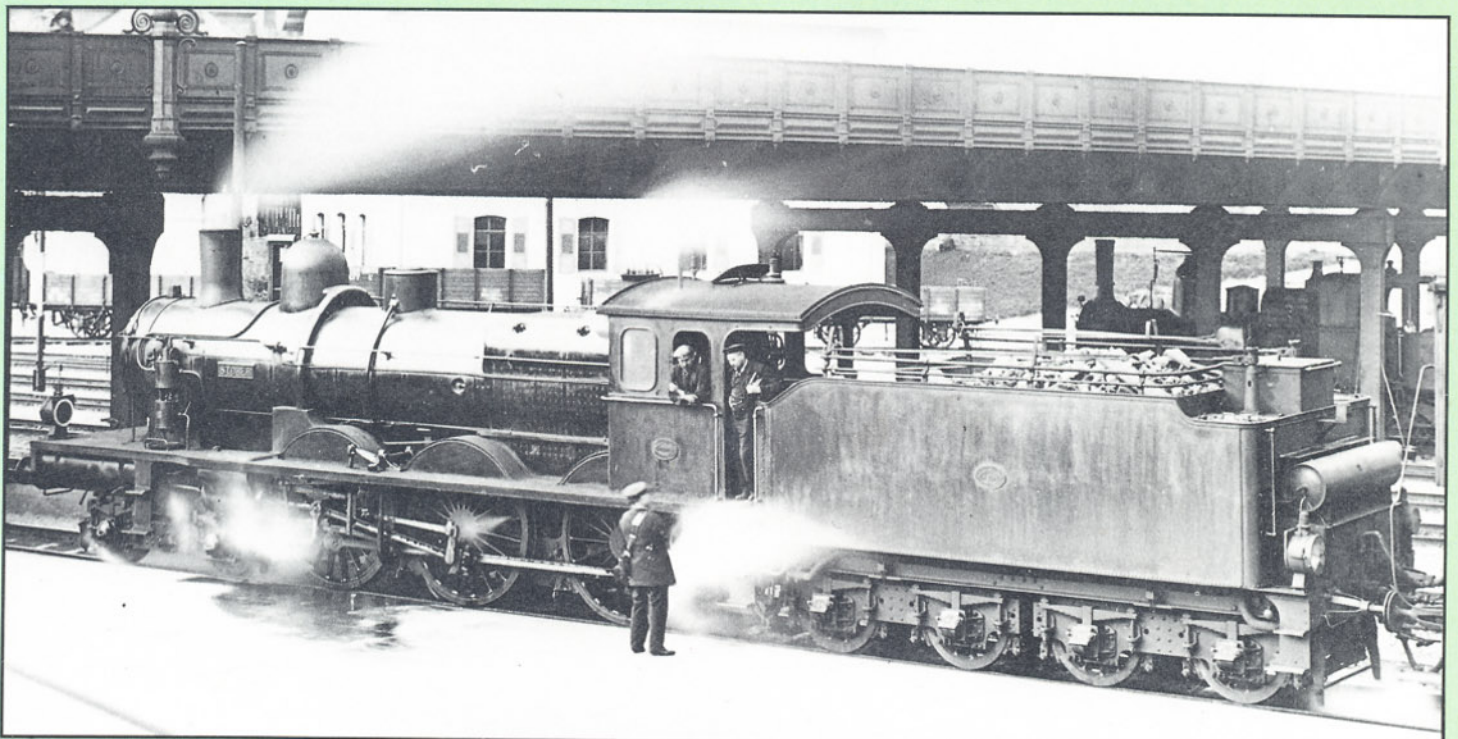
Bild 4: Typisch für die späteren Betriebsjahre der D ist der Vorspann mit einer 2'B-n2v der Klasse AD.

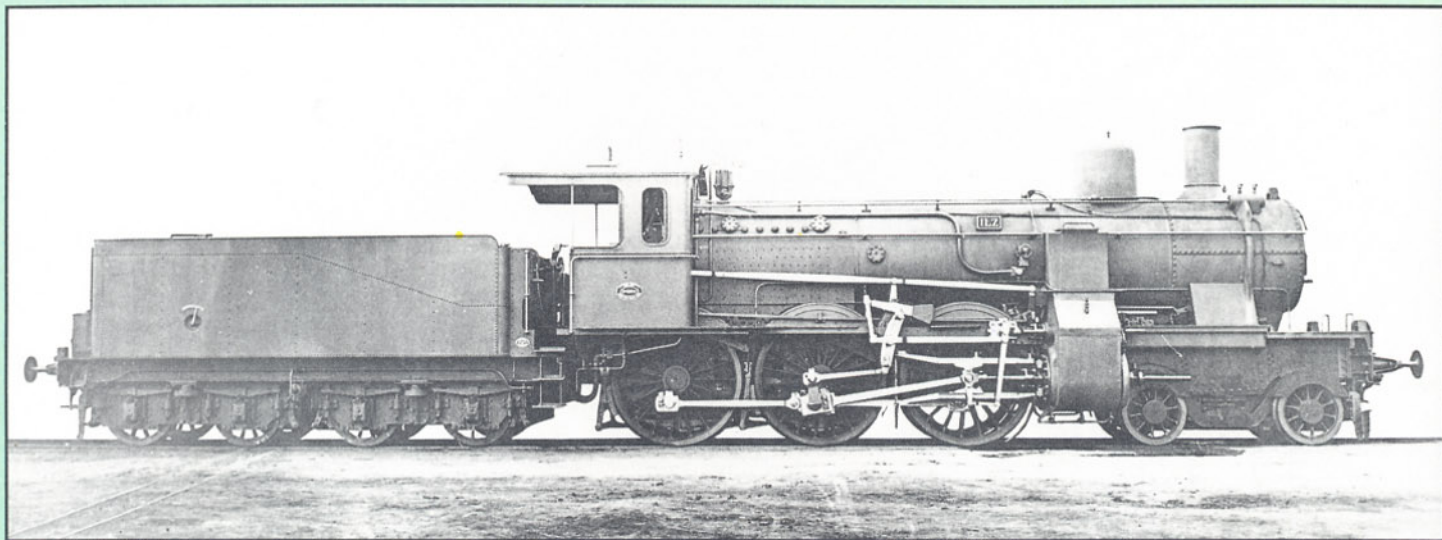




Hauptabmessungen deutscher 2'C-n4v-Lokomotiven

Bahnverwaltung	Gattung	Baujahr	Rostfläche m <sup>2</sup>	Gesamt- heizfläche m <sup>2</sup>	Zylinder- durchmesser mm	Kolben- hub mm	Treibrad- durchmesser mm	Dienst- gewicht t
Badische Sts.B.	IV e	1894–1901	2,1	126	350/550	640	1600	59
Bayerische Sts.B.	C V-2301	1896	2,5	128	380/610	660	1640	58
Bayerische Sts.B.	C V	1899–1901	2,65	157	380/610	640	1870	66
Württemb. Sts.B.	D	1898–1905	2,3	162	344/600	560	1650	65
K.P.E.V.	P 7	1899–1902	2,4	131,5	350/550	640	1750	61
Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen	P 5	1898	2,5	141	360/560	650	1750	65
	P 7	1902/1903	2,75	209	340/560	640	1850	65
	S 9	1906–1909	2,75	209	340/560	640	1980	67





◀ Bild 5: Die P 7-Frankfurt 2303 steht abfahrtsbereit im Frankfurter Hauptbahnhof.

▲ Bild 7: Als erste ihrer drei Gattungen von 2'C n4v-Personen- und Schnellzuglokomotiven haben die Reichseisenbahnen 1898 die Reihe A 14, die spätere Gattung P 5, beschafft; hier eine Grafenstadener Werkaufnahme der Betriebsnummer 634, „Ilz“.

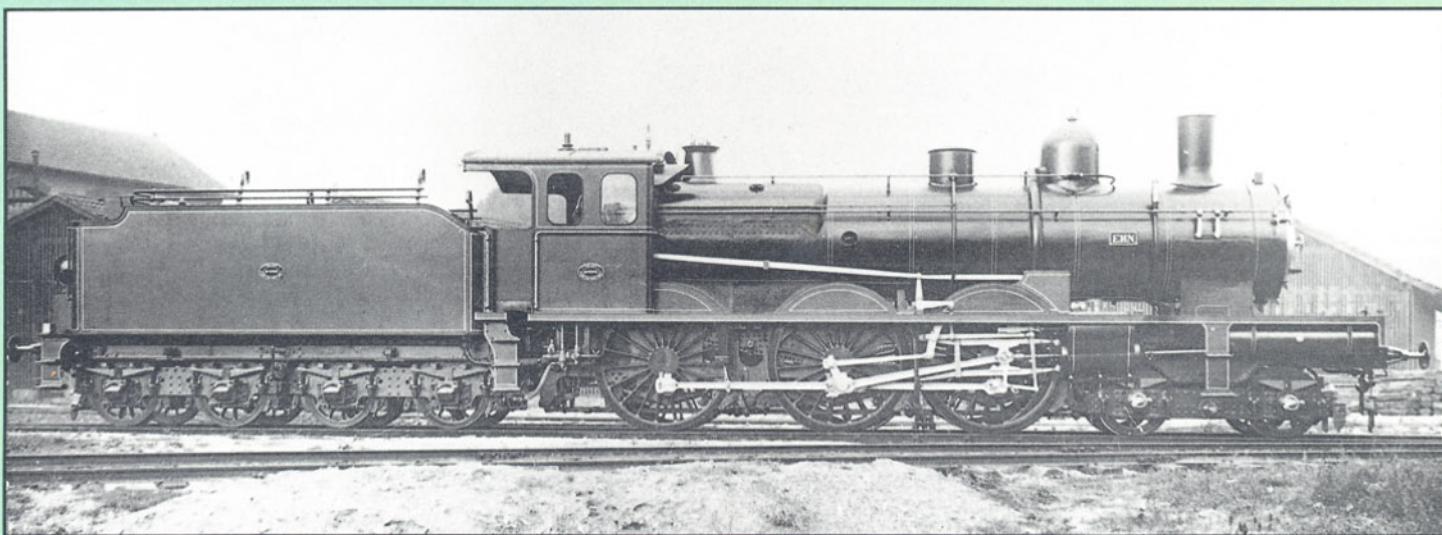


Bild 8: 1903 lieferte Grafenstaden diese Lokomotive mit der Betriebsnummer 883, „Ehn“, an die Reichseisenbahnen ab, sie wurde 1912 in P 7-2319 umgezeichnet.

## Preußen

Preußen, das 1896 zusammen mit Baden die beiden ersten deutschen Vierzylinderverbundlokomotiven der Bauart de Glehn erworben hatte, kaufte trotz gewisser Vorbehalte

1899 bis 1902 bei Grafenstaden 18 Stück 2'Cn4v der reinen Bauform de Glehn, also mit außenliegenden Hoch- und innenliegenden Niederdruckzylindern. Sie hatten 1750 mm Treibraddurchmesser, zählten in Preußen also zu den Personenzugmaschinen

und wurden auch als P 7 bezeichnet. Verwendet wurden sie jedoch, wie damals allgemein üblich (siehe auch bayerische P 3/5), im Schnellzugsdienst auf Mittelgebirgsstrecken, wie Köln – Trier oder Frankfurt – Bebra. Sie waren daher nur bei drei Direktionen zu fin-

◀ Bild 6: Die Elsässer P 7 mit der Betriebsnummer 881, „Stober“, vor der Abfahrt im Straßburger Hauptbahnhof.

▼ Bild 9: Hermann Maey hat Mitte der dreißiger Jahre die P 7-2329 aufgenommen, als sie zur französischen AL gehörte.



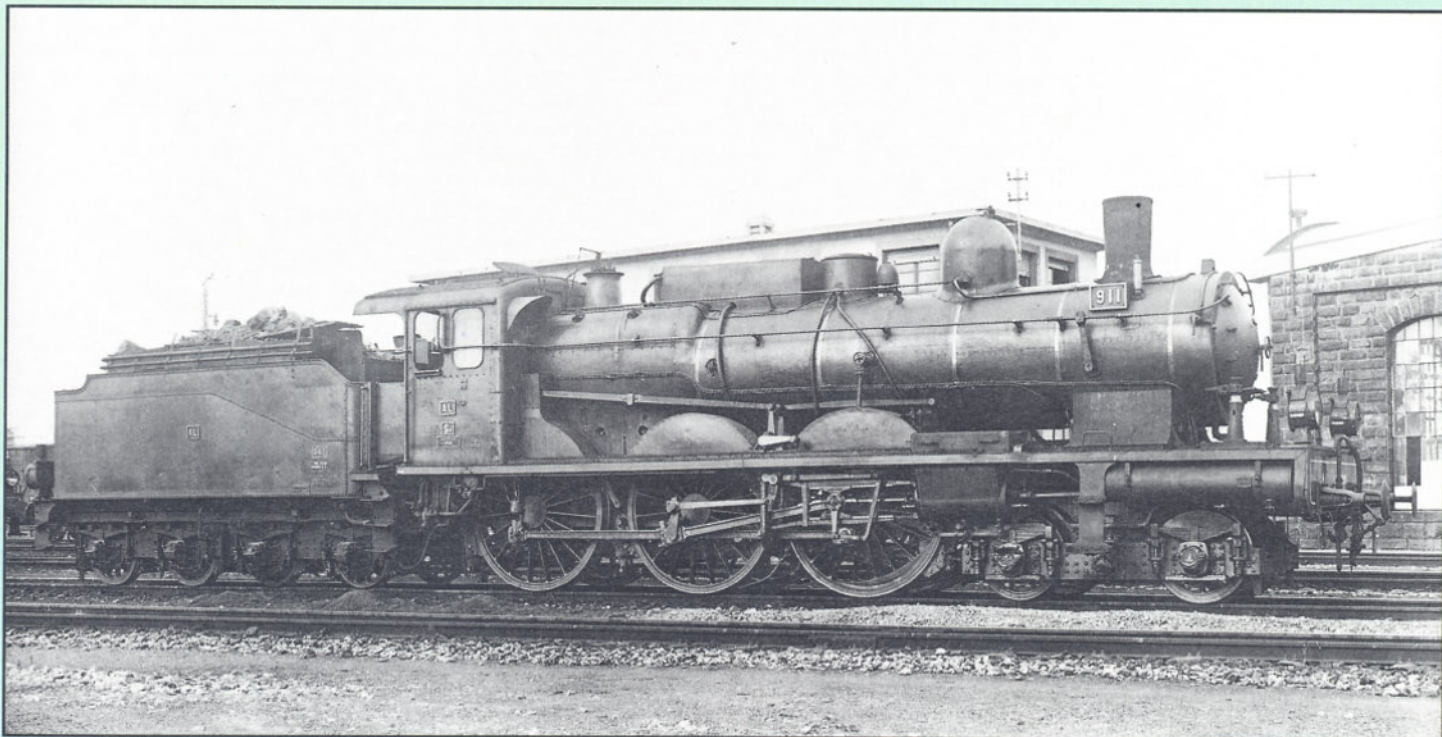


Bild 10: Nochmals eine Maey-Aufnahme: Die AL S 9-Nr. 911.

den: zehn Stück bei der KED Elberfeld und je vier bei den Direktionen Köln und Frankfurt. Das Erscheinen der robusten und einfachen P 8 setzte der P 7 frühzeitig ein Ende. Fünf P 7 sollen nach Maixner (Lok-Magazin 73) nach 1918 an Belgien gekommen sein, ohne daß neue Betriebsnummern bekannt wären.

## Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen

Bei den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothrin-

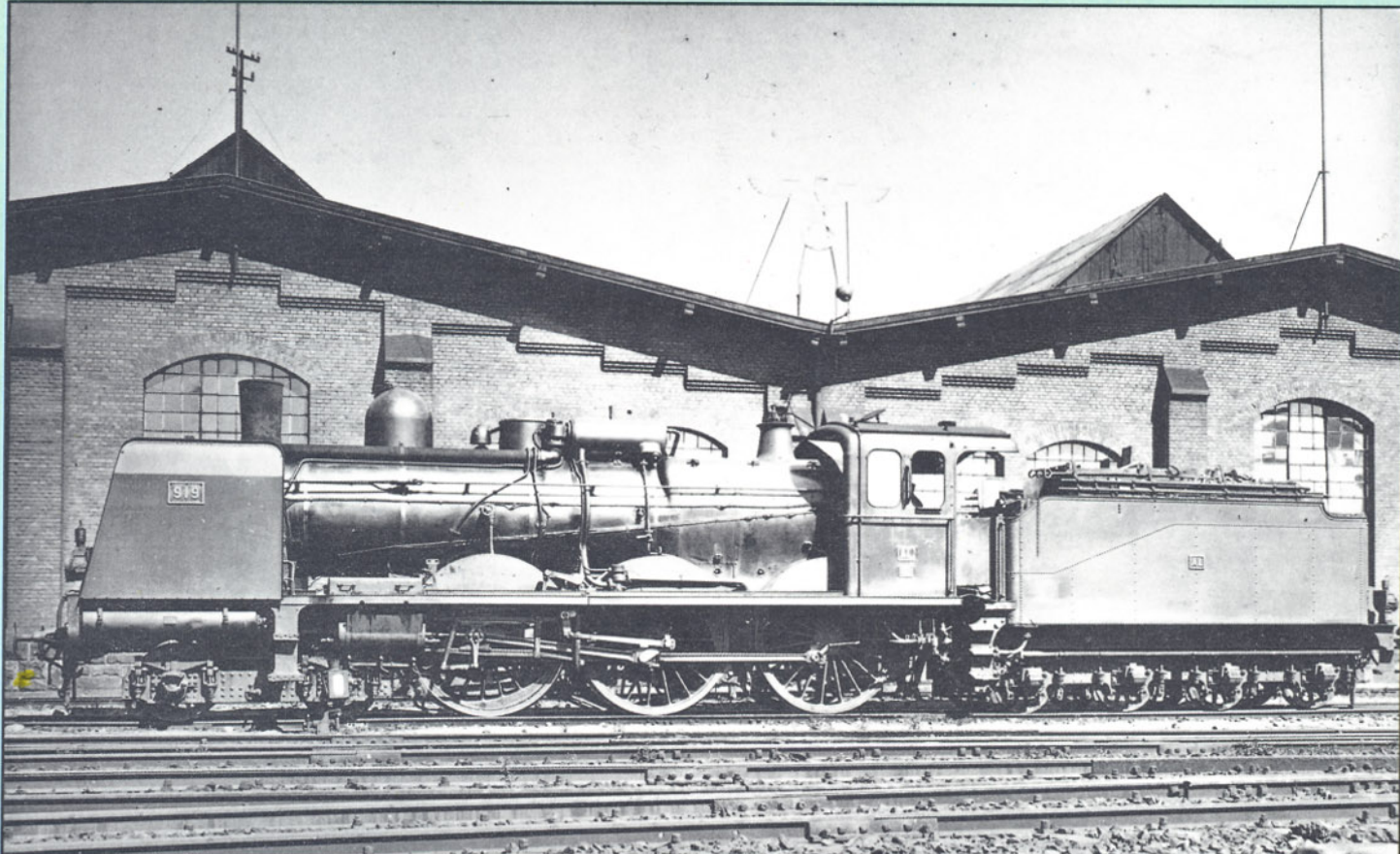
gen waren die Vierzylinder-Verbundlokomotiven der Bauart de Glehn naturgemäß weit verbreitet, wir finden sie in den verschiedensten Achsanordnungen – von der 2'B bis zur 2'C2'-Tenderlok.

Allein die 2'C ist in drei Spielarten anzutreffen. Die erste Bauform erschien 1898; damals baute Grafenstaden fünf Maschinen der Reihe A 14 (später P 5). 1902/03 erschien bei der gleichen Firma die Reihe A 17 (später P 7) in dreißig Stück und ab 1907 baute man die Gattung S 9, eine reine Schnellzuglokomotive mit

1980 mm Treibraddurchmesser, die es innerhalb von drei Jahren auf 80 Exemplare brachte, wobei die letzten 15 Maschinen 1909 von Henschel, alle übrigen gleichfalls von Grafenstaden gebaut wurden. Die Hauptabmessungen der drei elsässischen Gattungen sind der Tabelle zu entnehmen. Der Lokomotivpark der Reichseisenbahnen ging 1918 an Frankreich über, alle drei besprochenen Gattungen waren dort noch bis weit in die dreißiger Jahre, ja zum Teil noch in der Zeit nach 1939 anzutreffen.

-rab-

Bild 11: Daß die Franzosen bei allem Stilgefühl auch der Mode nicht widerstehen konnten, ihre Lokomotiven mit scheunentor großen Windleitblechen zu verunzieren, zeigt dieses Bild der S 9-Nr. 919 der AL, die ursprünglich im Jahre 1907 als Betriebsnummer 269, „Gerdau“, für die Reichseisenbahnen gebaut wurde.



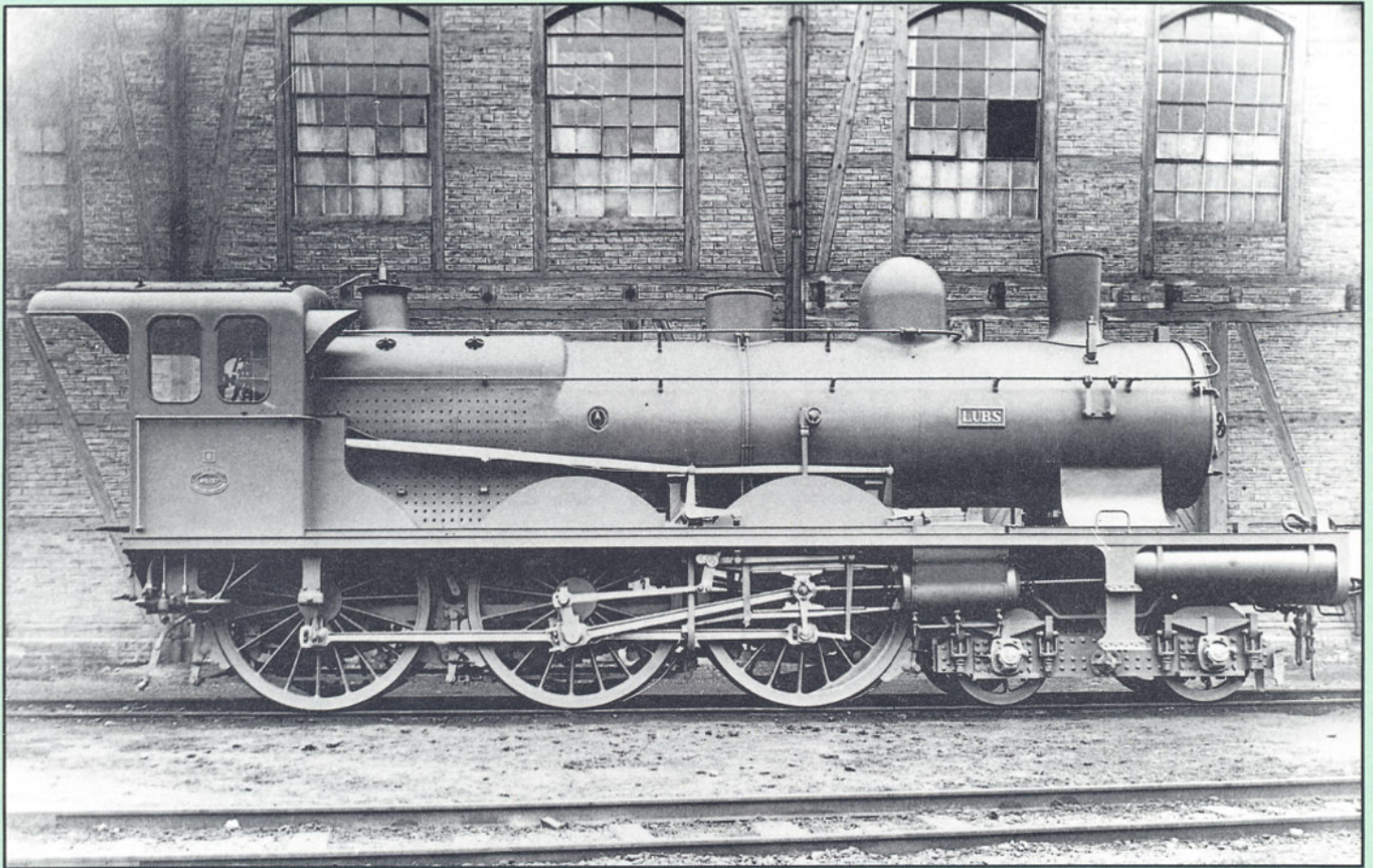


Bild 12: Die großrädige Elsässer S 9, die ursprünglich den Namen „Lubs“ trug und erst 1912 die Betriebsnummer 936 erhielt. Alle Fotos (ausgenommen Bild 2): Sammlung Dr. Scheingraber

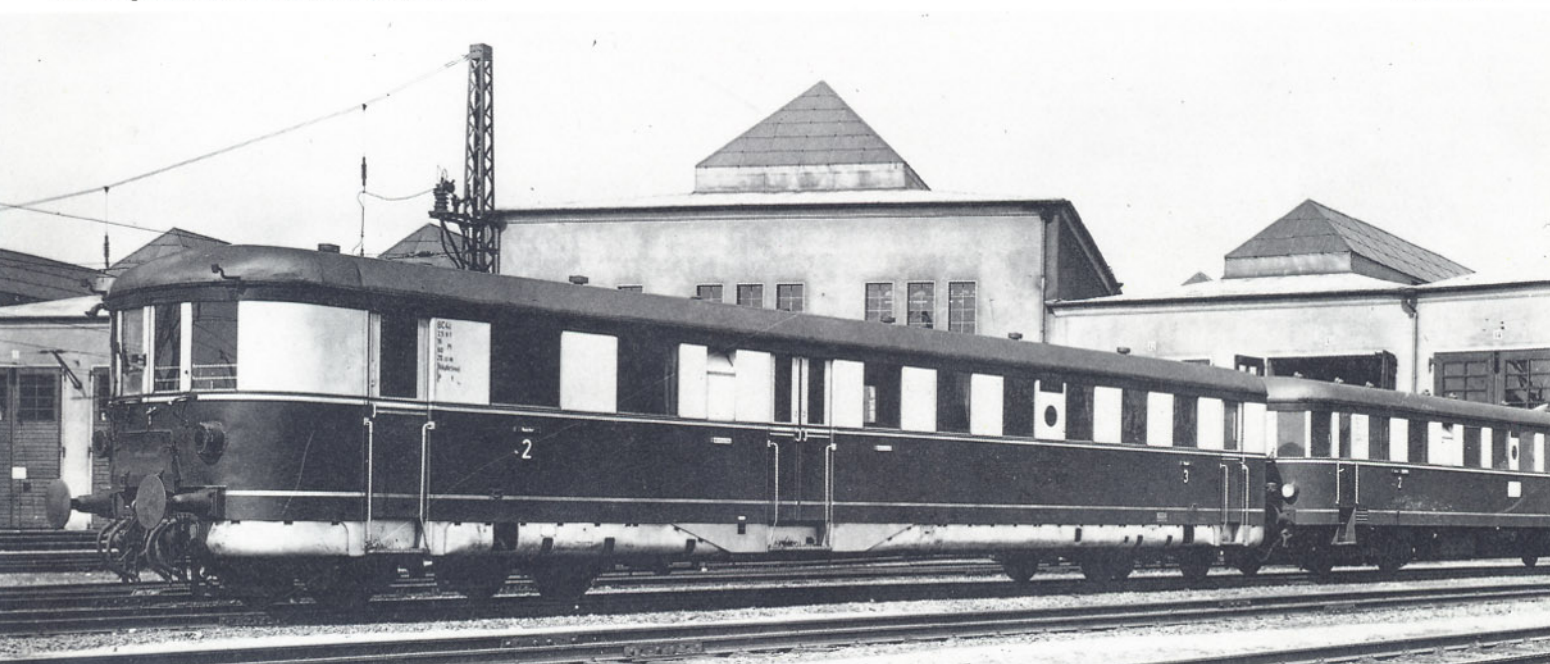
# Steuerwagen VS 145 nach dem Einheitsgrundriß

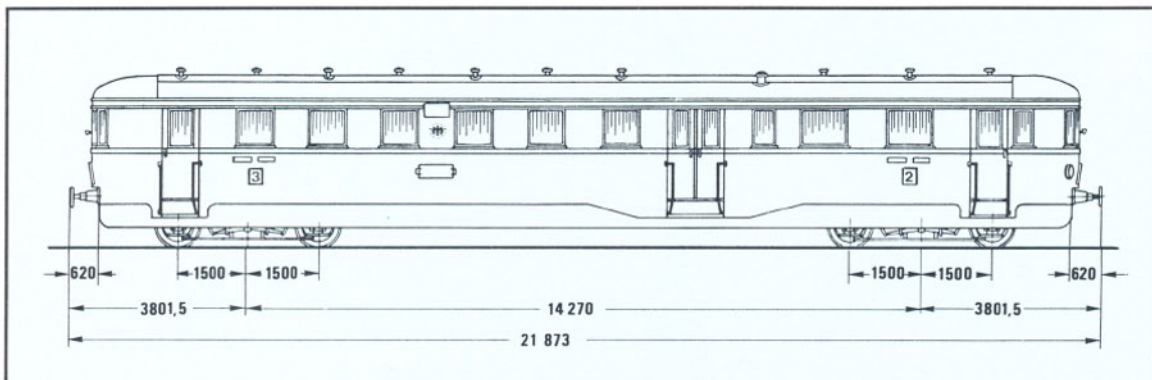
Das Erscheinen der Triebwagengarnitur VT 137/VS 145 von Liliput ist sicherlich die richtige Gelegenheit, einige Anmerkungen zum Vorbild dieser Fahrzeuge zu machen, zumal die Angaben des Modellherstellers hierzu etwas verwirrend sind.

Mit jenen vierachsigen Dieseltriebwagen der Reihe VT 137 begann Mitte der dreißiger Jahre ein neuer Zeitabschnitt im beschleunigten Verkehr zwischen größeren Städten und Wirtschaftszentren. Im Laufe des Beschaffungszeitraumes bis 1937 wurden zahlreiche Fahr-

zeuge mit gleichen oder ähnlichen Abmessungen, jedoch mit unterschiedlichen Antriebsaggregaten und Kraftübertragungssystemen, in Dienst gestellt. Unterschieden wurde aber nicht nur nach diesen Kriterien, sondern auch nach den gewählten Grund-

Bild 1: Der VS 145 220 gehört der 2. Bauserie von Steuerwagen nach dem Einheitsgrundriß an (VS 145 214 – 220), die 1936 geliefert wurde und sich von der ersten Serie (VS 145 096 – 150) nur durch die größere lichte Breite der Einstiege unterscheidet. Foto: H. Maey





▼ Bild 2: Typenskizze des Steuerwagens VS 145 nach dem Einheitsgrundi in Maßstab 1:87. Skizze: Obermayer

▼ Bild 3 (unten): Der VS 145 129 aus der ersten Bauserie wurde im Jahre 1950 im Bahnhof Elm aufgenommen. Foto: A. Falk (Die Abbildung wurde dem Buch „Eisenbahndreieck – Distelrasen“, erschienen 1982 im Hermann Merker Verlag, entnommen).

rissen für diese Fahrzeuge und nach deren Ausstattung.

Im Eisenbahn-Journal 6/1984 wurden die Fahrzeuge nach dem Einheitsgrundi beschrieben und mit einer Typenskizze und einigen Abbildungen vorgestellt. Sobald verwertbares Bildmaterial vorliegt, sollen auch noch die Triebwagen mit den anderen Grundriformen behandelt werden. Zu den Triebwagen nach dem Einheitsgrundi beschaffte die frühere Deutsche Reichsbahn eine größere Anzahl von Steuerwagen mit denselben Hauptabmessungen und mit den charakteristischen Mitteleinstiegen. Eine erste Serie von 155 Fahrzeugen entstand ab 1934 bei der Waggonfabrik Bautzen. Die Steuerwagen nach dem Skizzenblatt 46 424 h erhielten die Bauartbezeichnung BC 4ivS–34c und die Nummern 145 096 bis 150.

Zwischen dem Steuerstand, der nur an einem Wagenende vorhanden war, und dem Mitteleinstieg befanden sich die beiden Abteile 2. Klasse mit je 8 Polstersitzen für Raucher und Nichtraucher. Insgesamt 60 Sitzplätze waren in den beiden Großräumen der 3. Klas-

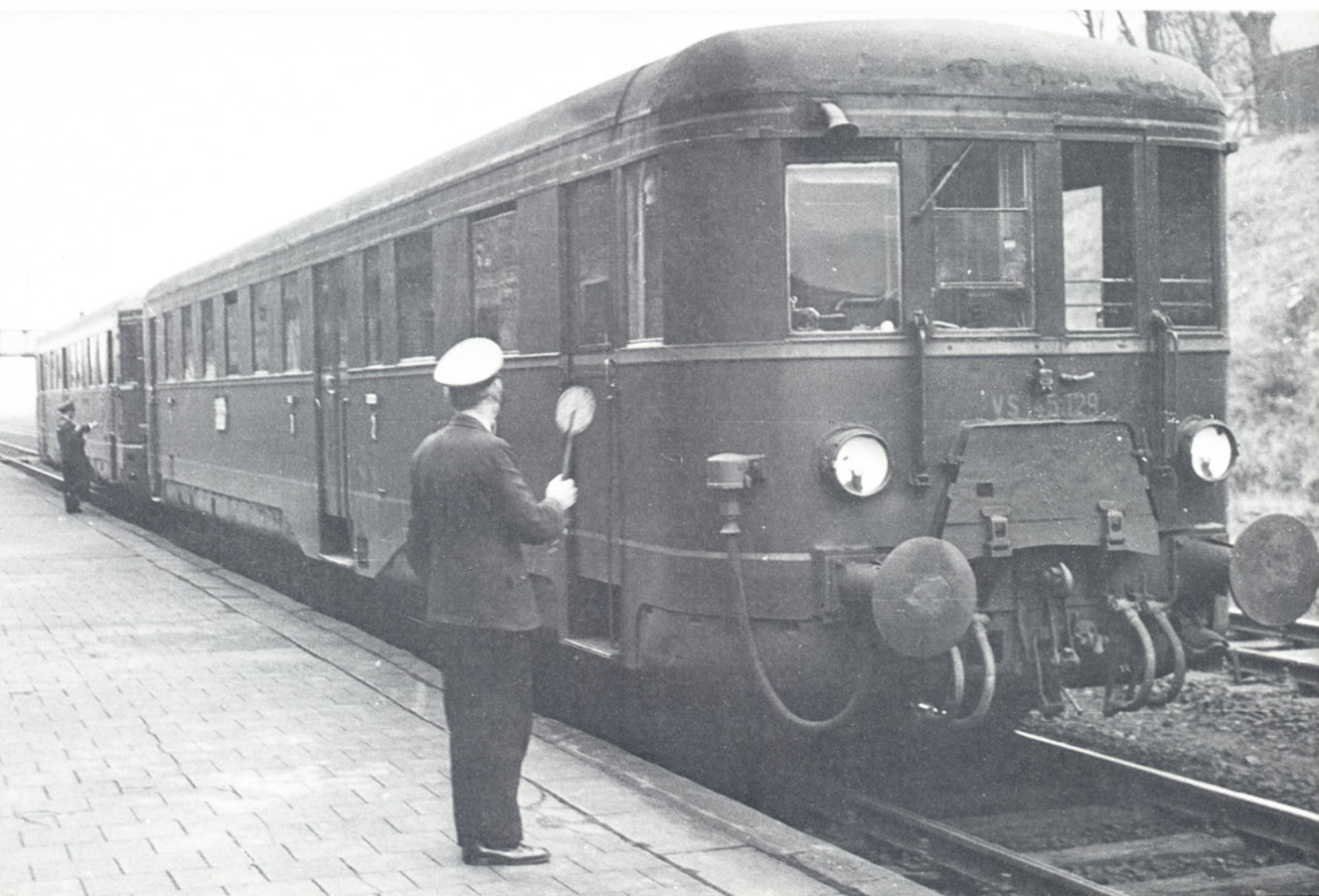
se vorhanden. Auch hier waren die Raucher von den Nichtrauchern getrennt. Hinzu kamen noch 5 Klappsitze, drei davon standen im Einstiegsraum am fhrerstandslosen Wagenende zur Verfügung. Je 1 Klappsitz befand sich gegenüber der Toilette im Mitteleinstiegsraum und vorn neben dem Steuerstand. Dieser Führerstand war eine kleine Kabine, die sich von der Außenwand bis zur Fahrzeugmitte erstreckte. Dicht daneben lag die Tür des Stirnwandberganges. Ein schmales seitliches Fenster im Steuerstand gab dem Triebwagenfhrer die Möglichkeit, das Geschehen auf dem Bahnsteig und am Zug zu überblicken. Beim ansonsten recht gut gestalteten Liliput-Modell fehlt dieses Fenster und die seitliche Abtrennung des Führerstandes zum Einstiegsraum. Eine zweite Serie nahezu baugleicher Steuerwagen erschien als BC 4ivS–35 im Jahre 1936 mit den Betriebsnummern 145 214 bis 220. Die beiden ersten Fahrzeuge dieser Lieferung waren mit Trommelbremsen, alle anderen mit Klotzbremsen ausgerüstet. Von der ersten Bauserie unterschieden sich die Fahrzeuge des Baujahres

1936 nach dem Skizzenblatt 48 198, die ebenfalls von der Waggonfabrik Bautzen stammten, nur durch die größere lichte Breite der Einstiege. Bei den Einzeltren an den Wagenenden war das lichte Maß von 665 mm auf 760 mm angewachsen. Beim Mitteleinstieg mit den Doppeltüren war die Öffnung von 970 mm auf 1180 mm verbreitert worden. Sowohl bei der ersten, als auch bei der zweiten Lieferung waren alle Türen an den Einstiegen als Schiebetüren ausgeführt.

Neben den Steuerwagen, die nach 1945 zu den beiden deutschen Bahnverwaltungen gelangten, verblieben einige Fahrzeuge in Österreich. Hierzu zählen die Steuerwagen 145 099, 107, und 220.

Bei der Deutschen Bundesbahn waren die letzten Exemplare bis zum Ende der sechziger Jahre vorhanden. Im Umzeichnungsplan vom 1. 1. 1968 wurden noch die Fahrzeuge VS 145 098, 130, 131, 140, 141, und 144 erfaßt. Einige dieser letzten Steuerwagen waren zum Zeitpunkt der Umzeichnung bereits abgestellt.

HO





**Bild 1:** Der E 3945 bestand am 29. Dezember 1983 aus vier Umbauwagen der Allgäu-Zollern-Bahn. Hinter der Diesellok der Baureihe 215 laufen zwei Wagen der Bauart Byg, es folgt ein AByg sowie am Zugschluß ein Wagen der Bauart BByg. Der Eilzug hat soeben Altshausen in Richtung Aulendorf verlassen.  
Foto: A. Ritz

# Die Allgäu-Zollern-Bahn

Seit Beginn des Sommerfahrplans 1983 fahren bei der Deutschen Bundesbahn die Wagengarnituren der Allgäu-Zollern-Bahn mit ihrer besonderen Kennzeichnung. Ein starkes

Jahr später, im Juli 1984, erschienen nun auch die entsprechenden Modellfahrzeuge in der Nenngröße H0, gefertigt von Roco in Salzburg.

Bei der Deutschen Bundesbahn hatte man längst erkannt, daß die Züge zwischen dem Allgäu und dem Raum Sigmaringen mit zu wenigen Fahrgästen viel zu lange unterwegs waren. Mancherorts wurde deshalb schon laut darüber nachgedacht, einige Streckenabschnitte stillzulegen. Nachgedacht hatte man aber auch bei der BD Stuttgart. Hier war man allerdings nicht für eine Einstellung des Betriebes, sondern für eine attraktivere Abwicklung des schienengebundenen Verkehrs. Unter der Federführung des Regierungspräsidiums Tübingen erarbeitete die DB mit den Landratsämtern, dem Regionalverband und der Industrie- und Handelskammer ein neues Fahrplankonzept.

Der regionale Eilzugverkehr war bereits im Jahre 1982 zwischen Memmingen und Sigmaringen realisiert und ein Jahr später bis nach Tübingen ausgedehnt worden. Dies war auch der Anlaß, die auf diesen Strecken verkehrenden Wagengarnituren besonders zu kennzeichnen. Die eingesetzten vierachsigen Umbauwagen AByg (9 Stück) und Byg (16 Stück) erhielten einen hellgrünen Längsstreifen unterhalb der Fenster. Die Wagen der Bauart AByg tragen auch noch die Anschrift „Allgäu-Zollern-Bahn“, die ebenfalls in hellgrün gehalten ist. Vor und nach dem Schriftzug sind an beiden Wagenseiten die Wappen jener Städte und Gemeinden angebracht, die als Eilzughaltebahnhöfe ausgewiesen sind. Die Wagen sind mit bis zu vier verschiedenen Wappen geschmückt. Eine kleine Skizze zeigt die Reihung der dekorierten Wagen in dem Sonderzug, der am 28. Mai 1983 die Ehrengäste von Tübingen nach Kißlegg brachte, geführt von zwei Diesellokomotiven der Bau-



**Bild 2:** Insgesamt neun vierachsige Umbauwagen der Bauart AByg tragen den Schriftzug „Allgäu-Zollern-Bahn“, hier der Wagen 38-11 276 mit zwei Wappen von Albstadt.  
Foto: A. Ritz





**Bild 3:** Diesen Zug der Allgäu-Zollern-Bahn kann man in der Nenngröße H0 mit Hilfe der neuen Roco-Modellfahrzeuge auch auf der Modellbahnanlage fahren lassen. Das Foto des Eilzuges 3912 entstand im Dezember 1983 am Einfahrtsignal von Roßberg an der Strecke Memmingen – Aulendorf.

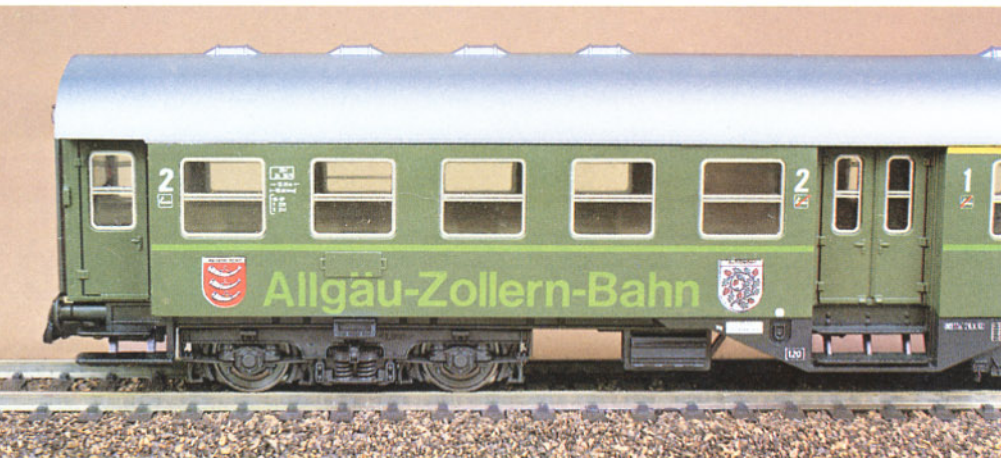
**Foto: A. Ritz**

**Bild 4:** Der AByg aus der Sonderserie von Wagen der „Allgäu-Zollern-Bahn“ mit sehr sauberem Druck, von Roco in der Baugröße H0 gefertigt. Das Modell ist mit den beiliegenden Wappen und Wagennummern dekoriert.





◀ Bild 5: Am vierachsigen Umbauwagen 38-11 359 sind neben dem Schriftzug „Allgäu-Zollern-Bahn“ auf einer Seite zwei Wappen von Balingen angebracht. Foto: A. Ritz



reihe 215. Aus der Skizze und aus der Aufstellung geht auch die Verteilung der 23 Wappen auf die 9 Wagen hervor.

Die Taufe der Fahrzeuge wurde in Tübingen, Balingen, Sigmaringen und Kißlegg durch die Bürgermeister vorgenommen.

Roco liefert die Modellfahrzeuge – die wohlgelegenen und sehr erfolgreichen Umbauwagen – mit dem sauber aufgedruckten Schriftzug und mit dem grünen Kennstreifen. Mit diesem Streifen sind auch die Wagen Byg und BDyg versehen. Jeder Packung des Abyg liegt ein Satz Schiebebilder mit den 23 Wappen und mit den 9 verschiedenen Wagennummern bei. Enthalten sind außerdem vier Griffstangen. Das Befestigen derselben an den Endeinstiegen verlangt einige Sorgfalt beim Umgang mit dem Klebstoff. Abschließend sei noch darauf hingewiesen, daß aus dem Sortiment von Roco ein zu der Wagengarnitur passendes Modell einer Diesellokomotive der Baureihe 215 zur Verfügung steht, das über sehr gute Laufeigenschaften verfügt und in der letzten Ausführung die Anschriften der BD Stuttgart und des Bw Ulm trägt.

HO

◀ Bild 6: Die Städtewappen werden neben der Anschrift „Allgäu-Zollern-Bahn“ plaziert. Den Schriftzug und die Wappen tragen nur die Wagen Abyg.

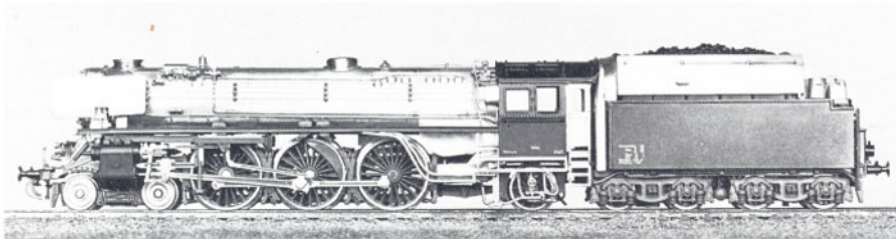
Fotos 4 und 6: Obermayer



DJH Euro

Grandspot Ltd. · Züricher Str. 16 · Postf. 82 01 06 · 8500 Nürnberg 82 · Tel. (09 11) 65 16 03

Bankverbindung Bayerische Hypotheken- und Wechsel-Bank AG Nürnberg (BLZ 760 202 14) Konto-Nr. 1560 411 916

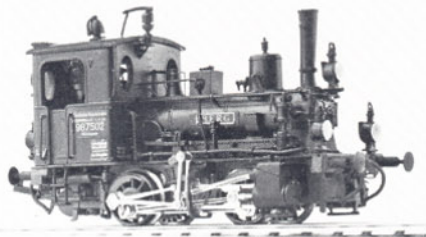


Art. 09910 BR 03<sup>10</sup> Umbausatz für Roco 01 DM 171,- (ab Lager)

Die folgenden Bausätze sind zur Zeit ab Lager erhältlich. Alle Preise sind unverbindliche Preisempfehlungen.

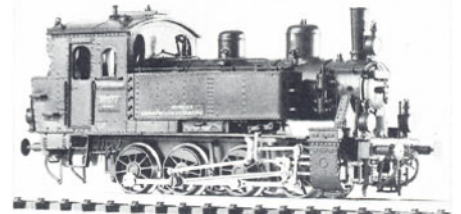
Art.-Nr.		DM
005	BR 98 <sup>75</sup>	365,-
009	BR 98 <sup>8-9</sup>	407,-
086	BR 98 <sup>70</sup>	295,-
085	BR 98 <sup>75</sup>	199,-
048	BR 98 <sup>5</sup>	407,-
073	BR 36 <sup>0-4</sup>	407,-
075	BR 55 <sup>0</sup>	499,-
002	KL 2	295,-
090	BR 19 <sup>0</sup>	836,-
034	BR 53	317,-

Bauteile sind ab Lager erhältlich

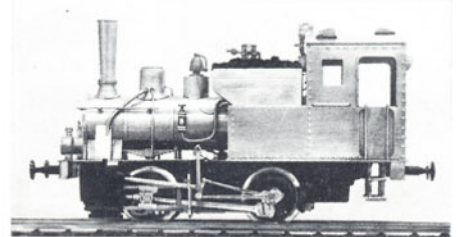


Art. 005 BR 98<sup>75</sup> (D VI Berg) DM 365,- (ab Lager)

045	BR 41 Öl (inkl. Roco-Tender)
046	BR 41 Neubau (ohne Kohlentender)
021	BR 50 <sup>40</sup> Umbausatz für Fleischmann
02110	BR 50 <sup>40</sup> Superzurüstung
09310	BR 41 Superzurüstung für Märklin
09910	BR 03 <sup>10</sup> Umbausatz für Roco 01



Art. 009 BR 98<sup>8-9</sup> DM 407,- (ab Lager)



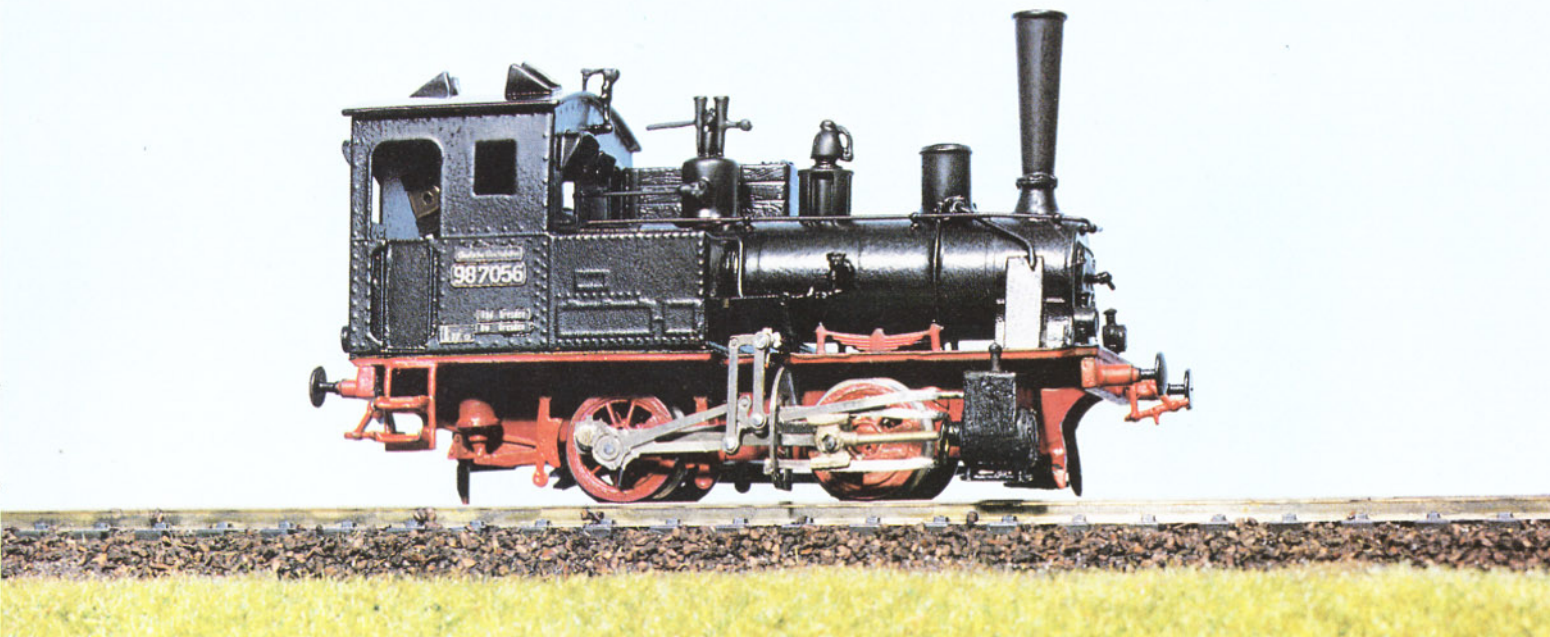
Art. 086 BR 98<sup>70</sup> DM 295,-

Sie können sich direkt an unser Verkaufsbüro in Nürnberg wenden. Unsere Produkte sind auch bei einigen Fachhändlern erhältlich.

Bauteile-Katalog DM 5,- + DM 2,- Porto/Verp.  
Bausatz-Katalog DM 9,50 + DM 2,- Porto/Verp.

Sie können diese Bausätze selbstverständlich auch von unseren Fachkräften, zusammengebaut als Fertigmodell beziehen. Bitte fordern Sie eine Preisliste an.

Wenn Sie Informationen wünschen, legen Sie Ihrer Anfrage bitte einen selbstadressierten, mit DM 1,30 frankierten Rückumschlag bei.



**Bild 1:** Die komplett montierte, lackierte und mit Messingschildern beschriftete 987056, deren Vorbild heute in restauriertem Zustand mit Länderbahnbeschilderung im Dresdener Verkehrsmuseum als Ausstellungsstück steht. Das Modell der kleinen Rangierlokomotive besitzt durch die vielen Kesselauf- und -anbauteile ein sehr originelles Aussehen.

## Die Baureihe 98<sup>70</sup> in HO

Als weiteres Modell einer kleinen zweiachsigen Dampflokomotive bringt die englische Firma Grandspot Ltd die Nachbildung der Baureihe 98<sup>70</sup>, der früheren Gattung VII T der Sächsischen Staatsbahn.

### Zum Vorbild

In der Gattung VII T waren bei der Sächsischen Staatsbahn zweifach gekuppelte Tenderlokomotiven unterschiedlicher Bauart zusammengefaßt. Einen Teil dieser Maschinen übernahm die Reichsbahn-Gesellschaft als Baureihe 98<sup>70</sup>. Einige Lokomotiven waren bei der Reichsbahn der DDR sogar bis in die 60er

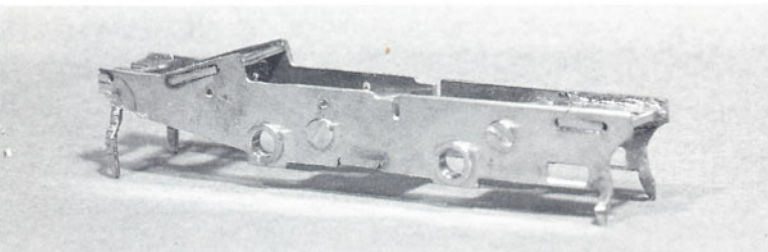
singugüßteilen. Das Führerhaus ist bei diesem Modell zusammen mit den seitlichen Wasserkästen aus einem Teil geätzt. Aufgrund der genauen, eingätzten Biegekanten ist das Biegen dieses Teiles nicht schwierig, allerdings müssen die einzelnen Kanten unbedingt verlötet werden, ein Verkleben ist hier nicht möglich. Ansonsten bereitet der Zusammenbau keine Schwierigkeiten und ist in der ausführlichen Bauanleitung genau beschrieben.

Der Antrieb erfolgt von dem schräg im Führerhaus stehenden Motor über ein Schneckengetriebe auf die hintere Achse. Die vordere Achse wird über das Gestänge mitgenom-

men. Eine sorgfältige Montage der Steuerung vorausgesetzt, läuft die Maschine einwandfrei, wenn auch erheblich zu schnell. Die Zugkraft dieser kleinen Lok ist zwar nicht überragend, jedoch dem Vorbild durchaus noch angemessen, das überwiegend im leichten Verschiebedienst eingesetzt war.

Insgesamt ein ausgesprochen hübsches Modell einer nicht alltäglichen Lokomotive. Positiv ist noch anzumerken, daß bei diesem Modell die feinen Kesselarmaturen aus Messingguß bestehen und damit weit weniger bruchempfindlich sind als Weißmetallteile.

P. Schiebel

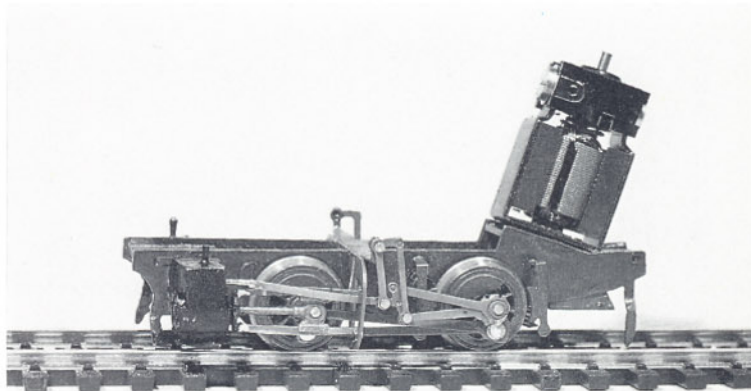


**Bild 2:** Der Fahrwerkrahmen wird aus Messingätzteilen zusammenschraubt und -gelötet. Eine nicht sehr schwierige Arbeit.

**Bild 3:** Das komplette Fahrwerk mit der von mir vernieteten zierlichen Steuerung.

**Bild 4:** Um die diversen Einzelteile besser erkennen zu können, wurde das Gehäuse vor dem Lackieren der Endmontage extra fotografiert und zeigt die gegenüberliegende Seite zum oben abgebildeten fertigen Modell.

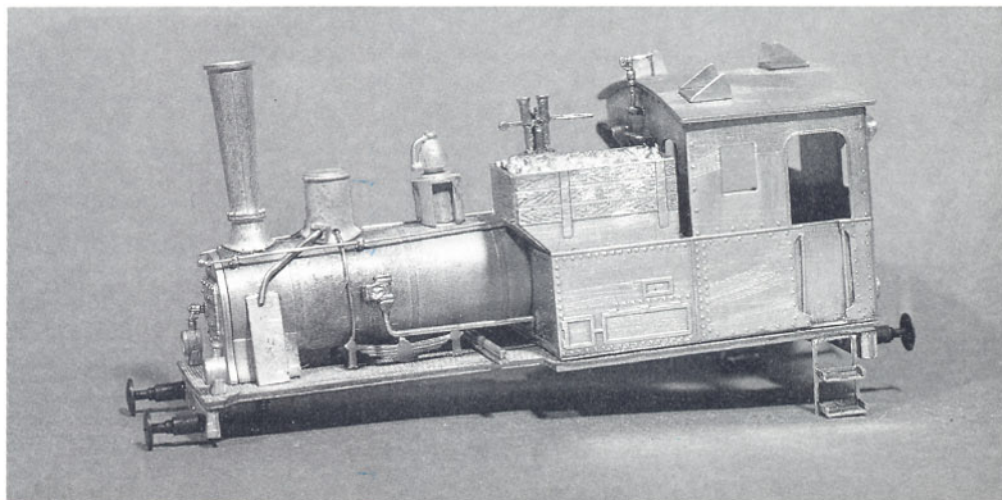
Fotos 1-4: P. Schiebel

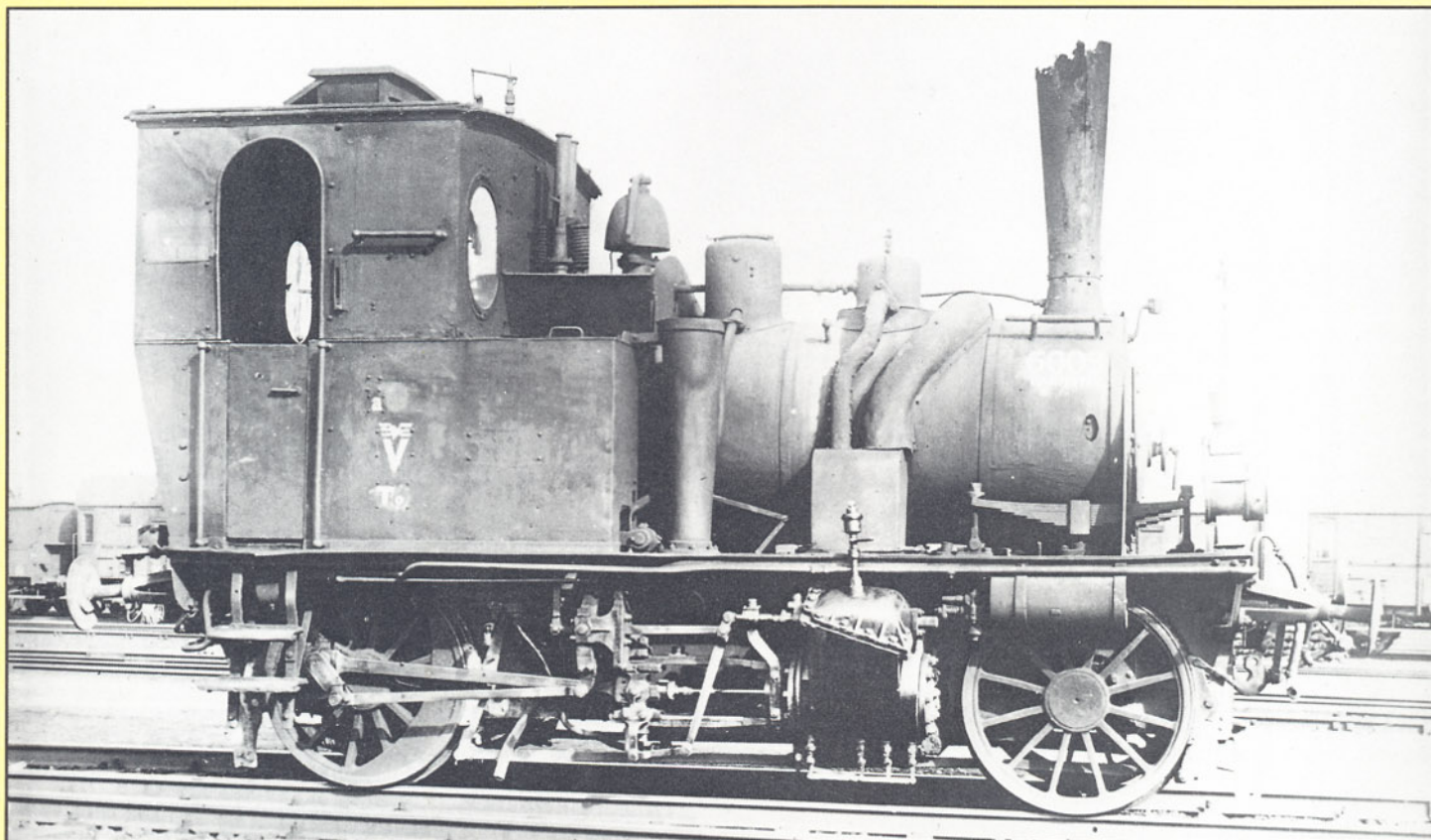


Jahre hinein noch im Einsatz. Das Vorbild des vorliegenden Modells stammt aus einer Serie von Hartmann aus dem Jahre 1886 und hatte die Fabriknummer 1435 (Bahn-Nr. 1431). Bei der Reichsbahn führte die Lok die Nummer 987056. Sie ist als einzige ihrer Gattung erhalten geblieben und gehört heute zum Bestand des Verkehrsmuseums Dresden.

### Das Modell

Das Modell wird ausschließlich als Bausatz geliefert. Der Satz besteht, wie bei Grandspot Ltd üblich, aus einer Kombination aus Weißmetall-, Messing- und Neusilberätz- und Mes-





**Bild 1:** Die (T O) Hannover 6003 wurde 1883 von Henschel (Fabrik-Nr. 1602) gebaut. Bis 1906 wurde sie als Hannover 1907 in den Listen geführt. Das Foto zeigt sie vor der Instandsetzung für das Verkehrs- und Baumuseum in Berlin. **Foto:** H. Maey, Sammlung Rauter



# Die Naßdampf-Senderlokomotiven der Preuß. Staatseisenbahnen 1. Teil

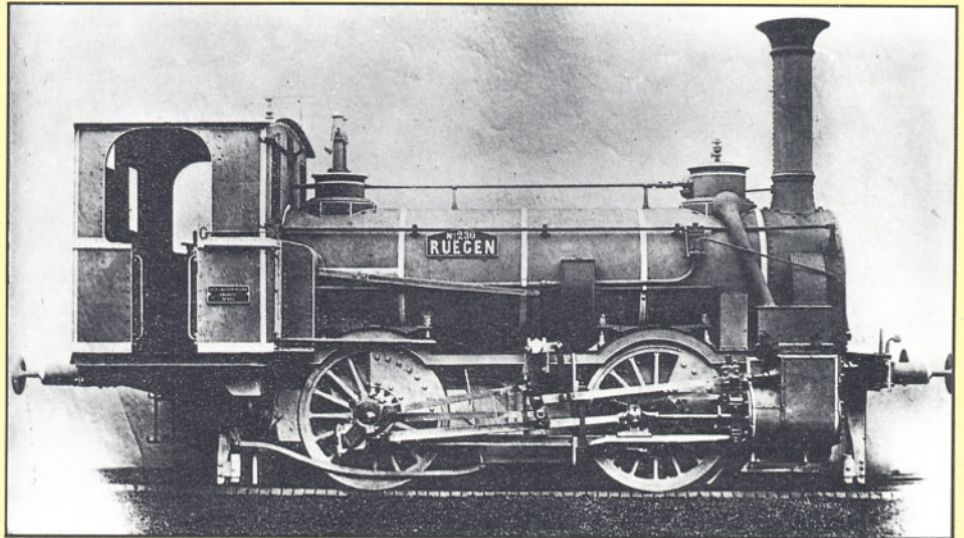
**Bild 2:** Hier präsentiert sich die (T O) Hannover 6003 vorbildlich aufgearbeitet im Berliner Verkehrs- und Baumuseum, nun wieder mit der alten Nummer Hannover 1907, die sie vor 1906 geführt hat. **Foto:** H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber





**Bild 3:** Dieses erst vor kurzem entstandene Foto zeigt die Heizerseite der Hannover 1907. Foto: St. Koppelkamm

**Bild 4:** Bei dieser B-n2-t der Kgl. Ostbahn handelt es sich um die „Rügen“ mit der Betriebsnummer 230, die 1871 von Hartmann geliefert wurde (Fabrik-Nr. 419). 1873 wurde sie zur Ostbahn 702, 1889 zur Bromberg 1425; 1906 erhielt sie keine neue Nummer mehr, da sie zur Ausmusterung vorgesehen war. Werkfoto Hartmann, Sammlung Rauter



Im Jahre 1880 stellte die KED Hannover vier leichte Tenderlokomotiven mit der Achsfolge 1A in Dienst, über die im Eisenbahn-Journal 5/84 ausführlich berichtet wurde.

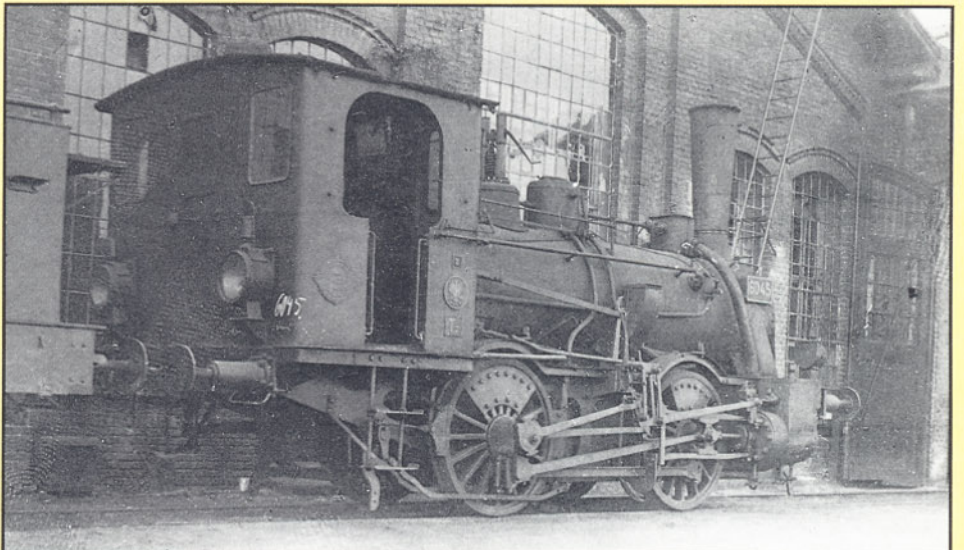
Die guten Erfahrungen mit diesen kleinen Maschinen ermutigten den damaligen Maschinenmeister v. Borries, bei Henschel 10 ähnliche 1A-n2v-t für seine Direktion Hannover zu bestellen. Auf das Gepäckabteil konnte man verzichten.

Diese Bauart beförderte über lange Jahre zur vollen Zufriedenheit Omnibuszüge – vor allem auf der Strecke von Hannover über Schwarmstedt nach Soltau (technische Daten siehe Tabelle 1).

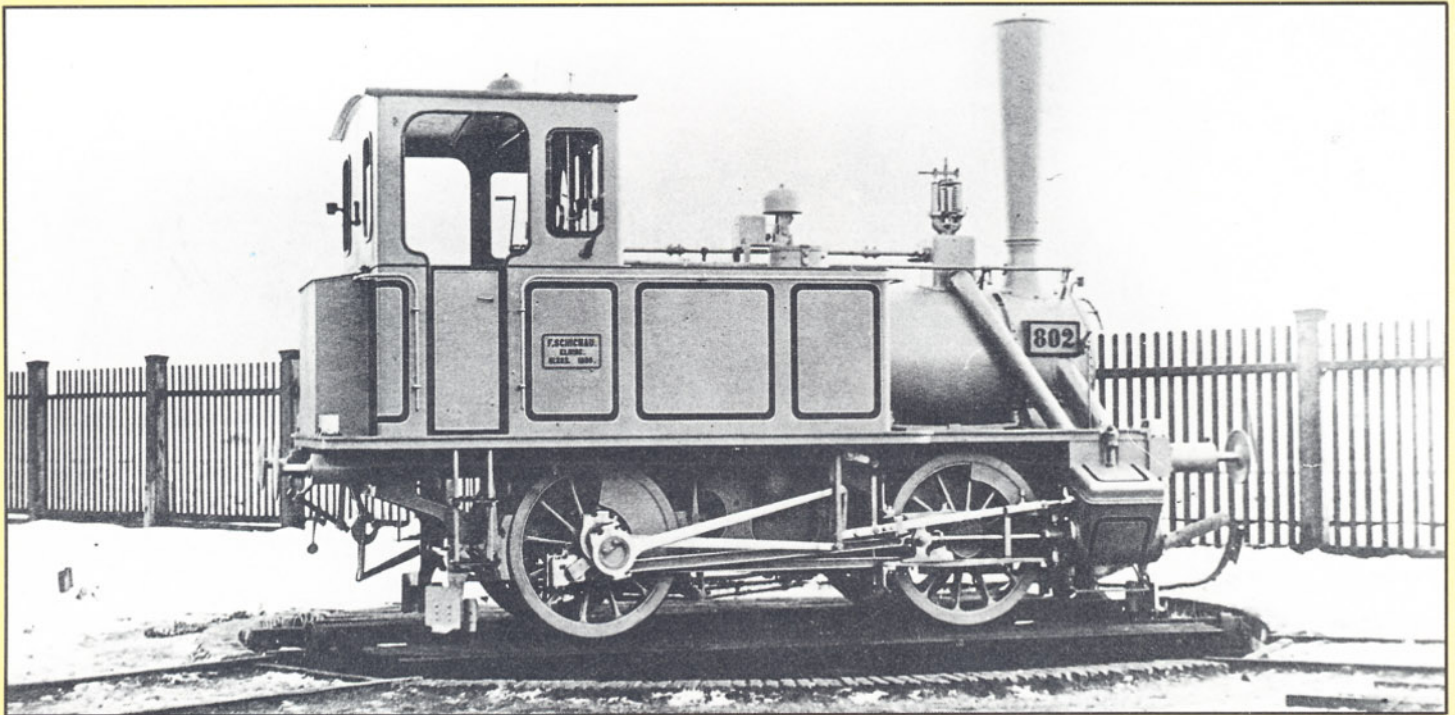
Im Jahre 1905/1906 wurde für diese Bauart aus Hannover eine eigene Gruppe (T 0) gebildet, aber mit der für die T 2-Gruppe bestimmten Zehnerreihe (6001–6040).

Die Hannover 1907, spätere (T 0) Hannover 1903, hat zwei Weltkriege überstanden, den Zweiten im Berliner Verkehrs- und Baumuseum, dem alten Hamburger Bahnhof; dort können Sie das Maschinchen ab 1987 besuchen und bewundern; allein deshalb wird Berlin eine Reise wert sein (Aufstellung der Gattung T 0 siehe Tabelle 2).

Kaum später als die Hannoveraner – im Jah-



**Bild 5:** Um die gleiche Bauart wie in Bild 4 handelt es sich bei der (T 2) Berlin 6045. Das Foto entstand im September 1910 in der Kgl. Hauptwerkstätte Berlin 2, dem AW der ehemaligen Kgl. Ostbahn, kurz vor der Ausmusterung der Lokomotive. Ihr Lebenslauf: Hanomag 1878 (Fabrik-Nr. 1407), in Dienst gestellt als Kgl. Ostbahn 750, 1889 umgezeichnet in Bromberg 1473, 1895 umgezeichnet in Berlin 1487 (2. Besetzung), 1906 umgezeichnet in (T 2) Berlin 6045, ausgemustert 1910. Foto: H. Bombe, Sammlung Rauter



**Bild 6:** Die B-n2v-t Bromberg 802 wurde 1880 von Schichau gebaut (Fabrik-Nr. 282). 1889 wurde sie in Bromberg 1401 umgezeichnet, die Ausmusterung erfolgte 1894. Zusammen mit der Bromberg 801 gehört sie zu den ältesten Verbund-Lokomotiven in Deutschland. Ein Modell dieser Bauart befand sich im Verkehrs- und Baumuseum in Berlin und ist möglicherweise auch heute noch dort vorhanden. Werkfoto Schichau, Sammlung Dr. Scheingraber

**Tabelle 1: 1A-n2v-t der KED Hannover von 1883, spätere Gattung T 0**

Rost	m <sup>2</sup>	0,8
Heizfläche	m <sup>2</sup>	34,5
Dampfdruck	kg/cm <sup>2</sup>	12
Triebwerk	mm	$\frac{270}{440}/420/1150$
Steuerung		außenlieg. Heusinger-Steuerung
Radstand	mm	3500
Länge	mm	6400
Achsdruck	t	9,5 – 10,7
Dienstgewicht	t	20,2
Reibungsgew.	t	10,7
Geschwindigk.	km/h	65
Vorräte	Wasser	2,4 m <sup>3</sup>
	Kohle	0,85 t

**Tabelle 2: Aufstellung der Gattung T 0**

Henschel 1883 Fabriknummer	Bahn-Nummer 1883	Bahn-Nummer 1906	
1599	Hannover	1904	+ 1905
1600		1905	→ (T 0) Hannover 6001
1601		1906	6002 1914 Bw Uelzen
1602		1907	6003 <sup>1)</sup>
1603		1908	6004 + 1914
1604		1909	6005 1914 Bw Uelzen <sup>2)</sup>
1605		1910	6006 + 1910
1606		1911	6007 + 1913
1607		1912	→ (T 0) Cassel 6001 <sup>3)</sup>
1611		1913	6002 <sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> noch 1984 im (alten) Bau- und Verkehrsmuseum in Berlin

<sup>2)</sup> 13. 12. 1914 im AW Berlin-Tempelhof, neulackiert!

<sup>3)</sup> waren 1895 mit gleicher Nummer zur KED Cassel gekommen

re 1880 – hat die KED Bromberg 2 Verbund-Tenderlokomotiven (mit den Fabriknr. 281 und 282) bauen lassen, jedoch als B-n2v-t, der 1883 eine weitere, verstärkte folgte.

In beiden Fällen ist kein Weiterbau erfolgt, da sie für den ihnen zugedachten Aufgabenbereich keine wesentlichen Vorteile gebracht hätten (technische Daten siehe Tabelle 3).

Die Bromberg 801 und 802 sind bereits um 1895 ausrangiert worden, die Bromberg 824, obwohl ein „Einzelgänger“, erst 1914 nach fast 30jähriger Dienstzeit als (T 1) Altona 6010 (2. Besetzung). Die „Normalien“ von 1877 hatten nur 2 Grundbauarten vorgese-

hen, einmal die 1B, spätere P 2, zum anderen die C, spätere G 3. Ehe nun die „Normalien“ 1882/1883 erheblich erweitert wurden, wies das Ministerium die KED Bromberg an, eine B-Nebenbahn-Tenderlokomotive zu entwerfen; mit ihr sollte dem Bau einer zu großen Zahl von „Spezialbetriebsmitteln“ vorgebeugt werden.

Geringer Treibraddurchmesser und mäßige Geschwindigkeit erschienen als ausreichend, durfte doch die Geschwindigkeit nach der Betriebsordnung von 1878 auf Bahnen untergeordneter Bedeutung 30 km/h nicht überschreiten. Einige Maschinen, die auf waldreichen

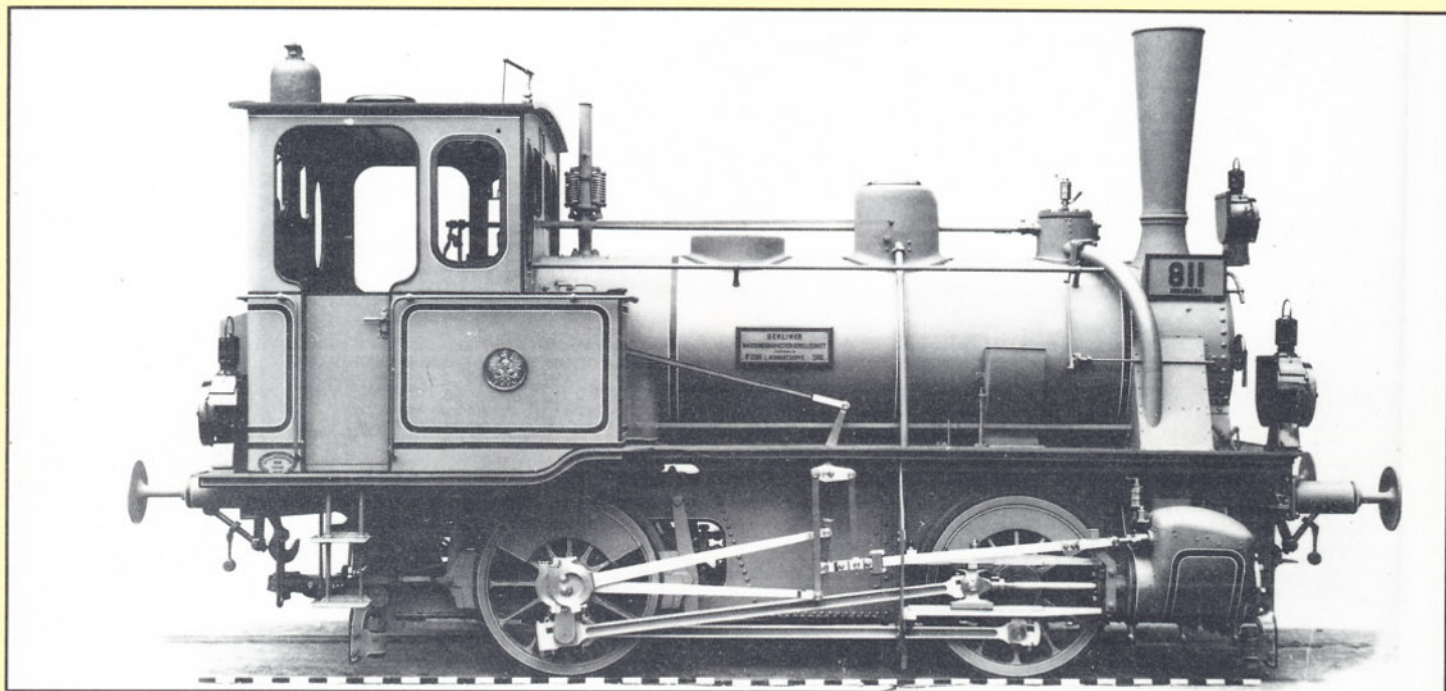
Strecken Dienst leisten sollten, wurden mit Funkenfänger der Bauart Strube ausgerüstet. Diese T 1 nach altem M 11 (neuem M III-4d) wurde in den Jahren 1882–1886 gebaut: die 74 + 2<sup>1)</sup> Lokomotiven haben bald stärkeren Bauarten weichen müssen, weniger der B-t (T 2), als der C-t, der bekannten T 3 (technische Daten der T 1 nach Musterblatt 11 siehe Tabelle 4, Aufstellung der Lokomotiven siehe Tabelle 5).

**Tabelle 3: Hauptabmessungen der Bromberger B-n2v-t**

		Bromberg 801 und 802	Bromberg 824
Rost	m <sup>2</sup>	0,75	0,75
Heizfläche	m <sup>2</sup>	32	41
Dampfdruck	kg/cm <sup>2</sup>	12	12
Triebwerk	mm	$\frac{220}{380}/450/1120$	$\frac{270}{434}/550/1080$
Dienstgewicht	t	20,25	20,30
Reibungsgewicht	t	20,25	20,30
Geschwindigkeit	km/h	40	40

**Tabelle 4: Abmessungen der Normalen nach altem M 11, neuem M III-4d (spätere T 1)**

Rost	m <sup>2</sup>	0,8
Heizfläche	m <sup>2</sup>	42
Dampfdruck	kg/cm <sup>2</sup>	12
Triebwerk	mm	270/550/1080
Steuerung		außenlieg. Allan-Steuerung
Radstand	mm	2500
Länge	mm	7110
Dienstgewicht	t	22
Reibungsgew.	t	22
Geschwindigk.	km/h	40
Vorräte	Wasser	2,5 m <sup>3</sup>
	Kohle	0,6 t



**Bild 7:** Die Bromberg 811 wurde 1882 von Schwartzkopff geliefert (Fabrik-Nr. 1199). 1889 wurde sie in Bromberg 1410 umgezeichnet, 1895 in Stettin 1410, 1899 in Danzig 1410 und 1906 schließlich in (T 1) Danzig 6031. Alle 6 Lokomotiven dieser „Bromberger Form“ gelangten über Stettin nach Danzig, wo sie ab 1906 als (T 1) Danzig 6031 - 6036 geführt wurden.

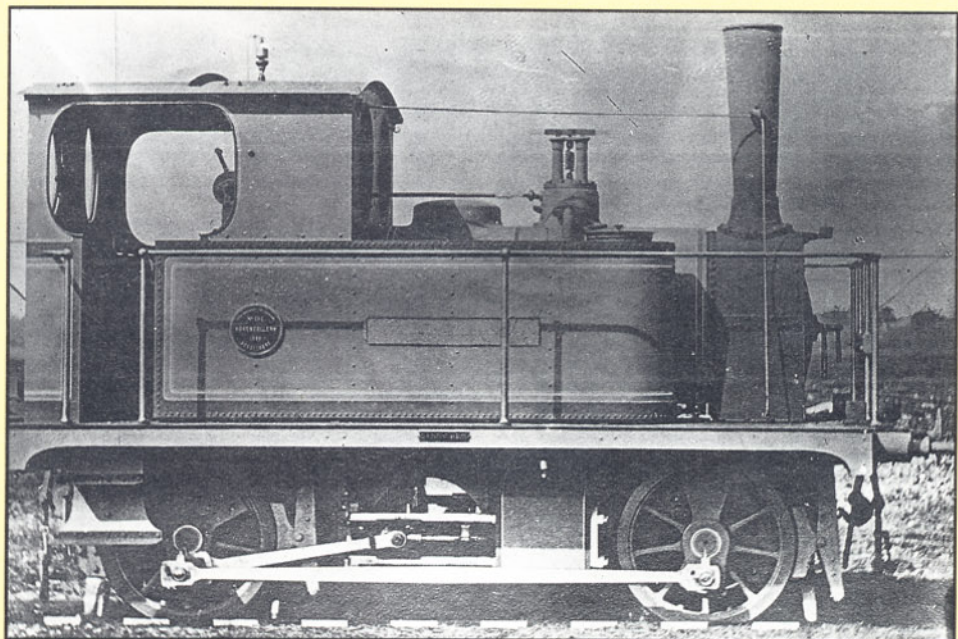
Werkfoto Schwartzkopff, Sammlung Dr. Scheingraber

Eine einzige ist von der Deutschen Reichsbahn übernommen worden – wie sollte es anders sein: auf dem Wege über die Sächsische Staatsbahn. Schon 1888 kam die Berlin 1603 als „Bismarck“ an die Sachsen, erhielt 1923 die vorläufige DR-Nummer 98 7021 und kam 1924 aufs Abstellgleis!

Manche kleine B-t wurden in die T 1-Gruppe eingereiht, allein bei der KED Altona 20 Lokomotiven, unter ihnen die „Kronprinzenkoog“ der Holsteinischen Marschenbahn, die erst 1911 aus den Listen gestrichen wurde.

Unter den 15 Lokomotiven mit der Achsstellung B1, die als T 1 geführt wurden, sind nicht weniger als 14 Altonaer!

Lokomotiven mit der Achsstellung 1B-t sind in der T 1-Gruppe unbedeutend: 2 Rangierlokomotiven der Bergisch-Märkischen Eisenbahn mit einem Treibraddurchmesser von 1064 mm, von denen eine, die (T 1) Essen 6001, im Jahre 1909 nach 38 Dienstjahren ausrangiert worden ist. Die einzige in die T 1-Gruppe eingereihte 2B-n2-t stellt freilich eine Kuriosität dar: als eine von fünf Maschinen hat die englische Firma Beyer, Peacock & Co. sie an die



**Bild 8:** Eine der Maschinen, die aus dem Wettbewerb für die bestgeeignete Stadtbahnlokomotive (in Berlin) hervorgegangen ist, den hohen Anforderungen an den Stadtbahnbetrieb jedoch nicht entsprach. Sie wurde im Jahre 1880 von Hohenzollern gebaut (Fabrik-Nr. 148) und erhielt bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn die Betriebsnummer 601. 1883 wurde sie dann in Berlin 1518 (2. Besetzung) umgezeichnet. Die Ausmusterung der Lokomotive erfolgte 1895.

Foto: Sammlung Rauter

**Tabelle 5: Nach Lieferwerk und Baujahr wurden von der T 1 nach M 11 beschafft:**

	1882	1883	1884	1885	1886	zusammen
Schichau	6	3	—	—	—	9
Henschel	—	29	4	2	—	35
Hanomag	—	—	18	4	7	29
Hagens	—	—	1	—	—	1
Hartmann	—	—	—	(2) *)	—	(2)
zusammen	6	32	23	6 (+ 2)	7	74 (+ 2)

\*) (2) von der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn beschafft

Bei der Lieferung waren die Maschinen aufgeteilt auf die:

KED Berlin	20
Bromberg	13
Cöln linksrh.	12
Cöln rechtsrh.	10
Erfurt	4
Hannover	15
Nordhausen-Erfurter Eisenbahn	2
	74

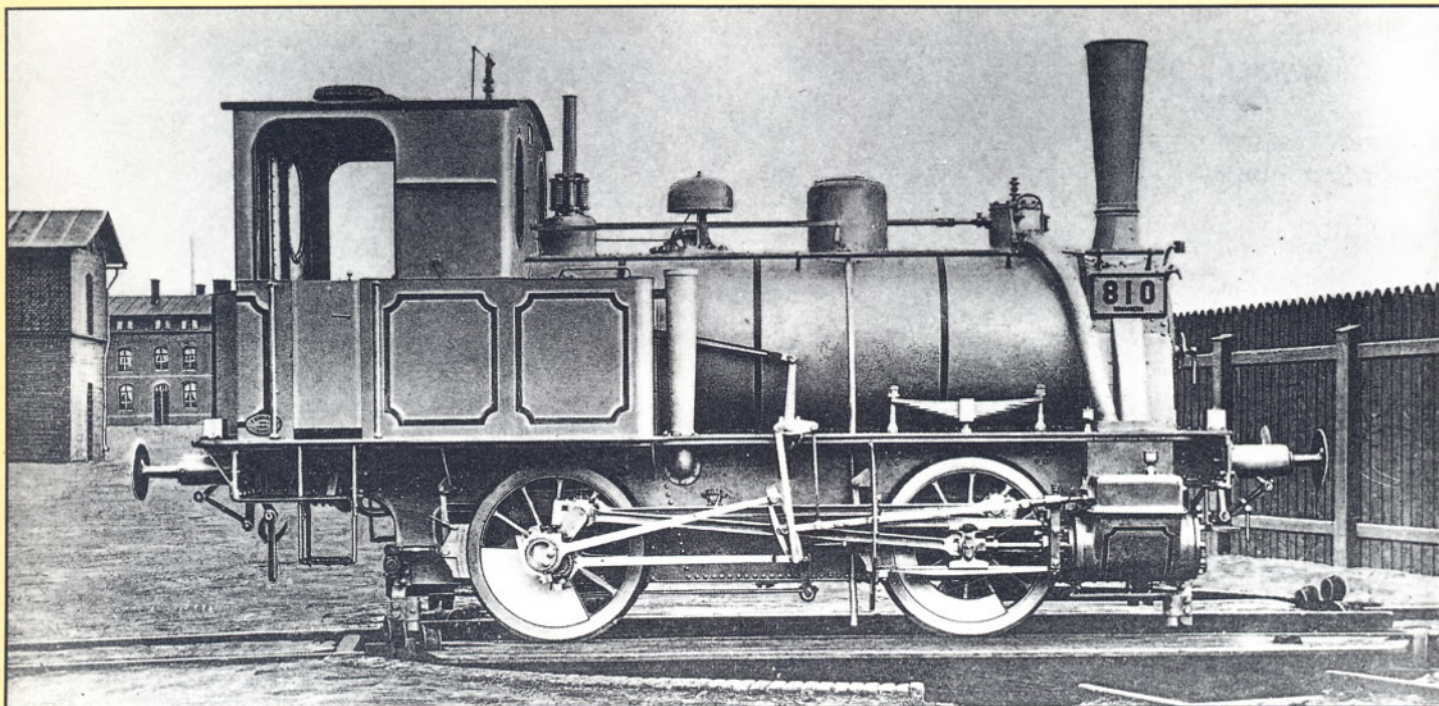
Die 1906 noch vorhandenen Maschinen waren als (T 1) eingeordnet bei der:

KED Berlin	4
Cassel	22
Danzig	9
Hannover	6
Posen	5
Saarbrücken	3
Stettin	8
	57

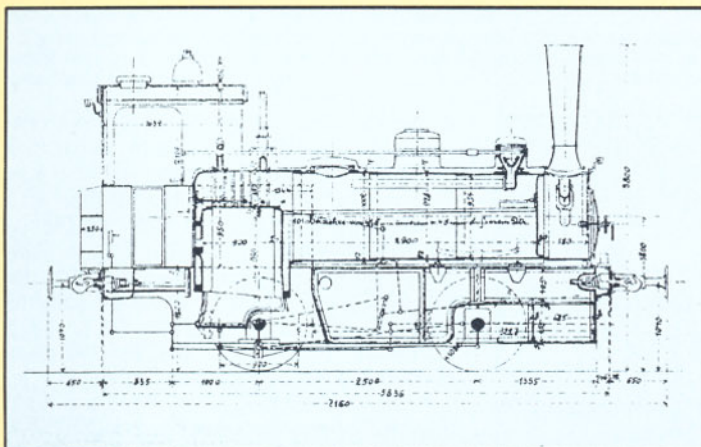
**Tabelle 6: Abmessungen der Normalen nach M III-4b (spätere T 2)**

Rost	m <sup>2</sup>	1
Heizfläche	m <sup>2</sup>	57,5
Dampfdruck	kg/cm <sup>2</sup>	12
Triebwerk	mm	330/550/1080
Steuerung		außenlieg. Allan-Steuerung
Radstand	mm	2500
Länge	mm	8090
Dienstgewicht	t	27,5
Reibungsgew.	t	27,5
Geschwindigk.	km/h	40
Vorräte	Wasser	3,5 m <sup>3</sup>
	Kohle	0,85 t





**Bild 17:** Die Bromberg 810 wurde 1882 von Schichau nach dem Musterblatt III-4d gebaut (Fabrik-Nr. 334). 1889 wurde sie in Bromberg 1409, 1895 in Stettin 1409, 1899 in Danzig 1409 und 1906 schließlich in (T 1) Danzig 6013 umgezeichnet. **Werkfoto Schichau, Sammlung Merker**



**Bild 18:** Skizze im Maßstab 1:87 der normalen B-n2-t nach Musterblatt III-4d. Skizze: Amtliches Verzeichnis der KED Berlin aus dem Jahre 1896, Sammlung Rauter

Jahre 1871 als Fabriknummer 1047 der genannten Fabrik geliefert worden. Die normale T1 nach M III-4d erwies sich, kaum in Dienst gestellt, als zu leicht für fast alle Aufgaben, die man ihr zugewiesen hatte. So sehen die „Erweiterten Normalien“ von

**Bild 19:** Die Magdeburger 870 wurde 1882 von Vulcan gebaut (Fabrik-Nr. 826). Im Jahre 1883 erhielt sie die Betriebsnummer 1466, und 1895 die Betriebsnummer Halle 1466. Ausgemustert wurde sie um 1905/06. Die 7 Maschinen der sogenannten „1. Magdeburger Form“ wurden bald durch stärkere Bauarten ersetzt. **Werkfoto Vulcan, Sammlung Rauter**

**Tabelle 8: Abmessungen der B-n2-t, Bauart der Kgl. Ostbahn**

Rost	m <sup>2</sup>	1
Heizfläche	m <sup>2</sup>	57
Dampfdruck	kg/cm <sup>2</sup>	10
Triebwerk	mm	340/575/1348
Steuerung		Allan-Steuerung
Radstand	mm	2512
Länge	mm	8314
Dienstgewicht	t	30,5
Reibungsgew.	t	30,5
Geschwindigk.	km/h	45
Vorräte	Wasser	3 m <sup>3</sup>
	Kohle	0,75 t

**Tabelle 7: Von der normalen T 2 nach M III-4b wurden beschafft:**

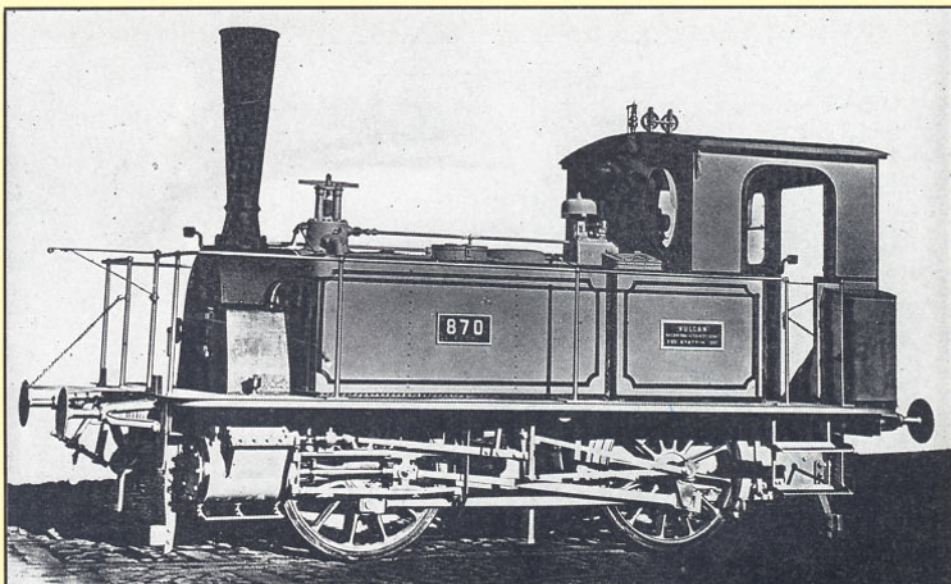
	1884	1885	1886	1887	1888	1889	zusammen
Henschel	5	10	29	6	5	2	57
Hohenzollern	—	4	—	—	—	—	4
Esslingen	—	6	—	—	—	—	6
zusammen	5	20	29	6	5	2	67

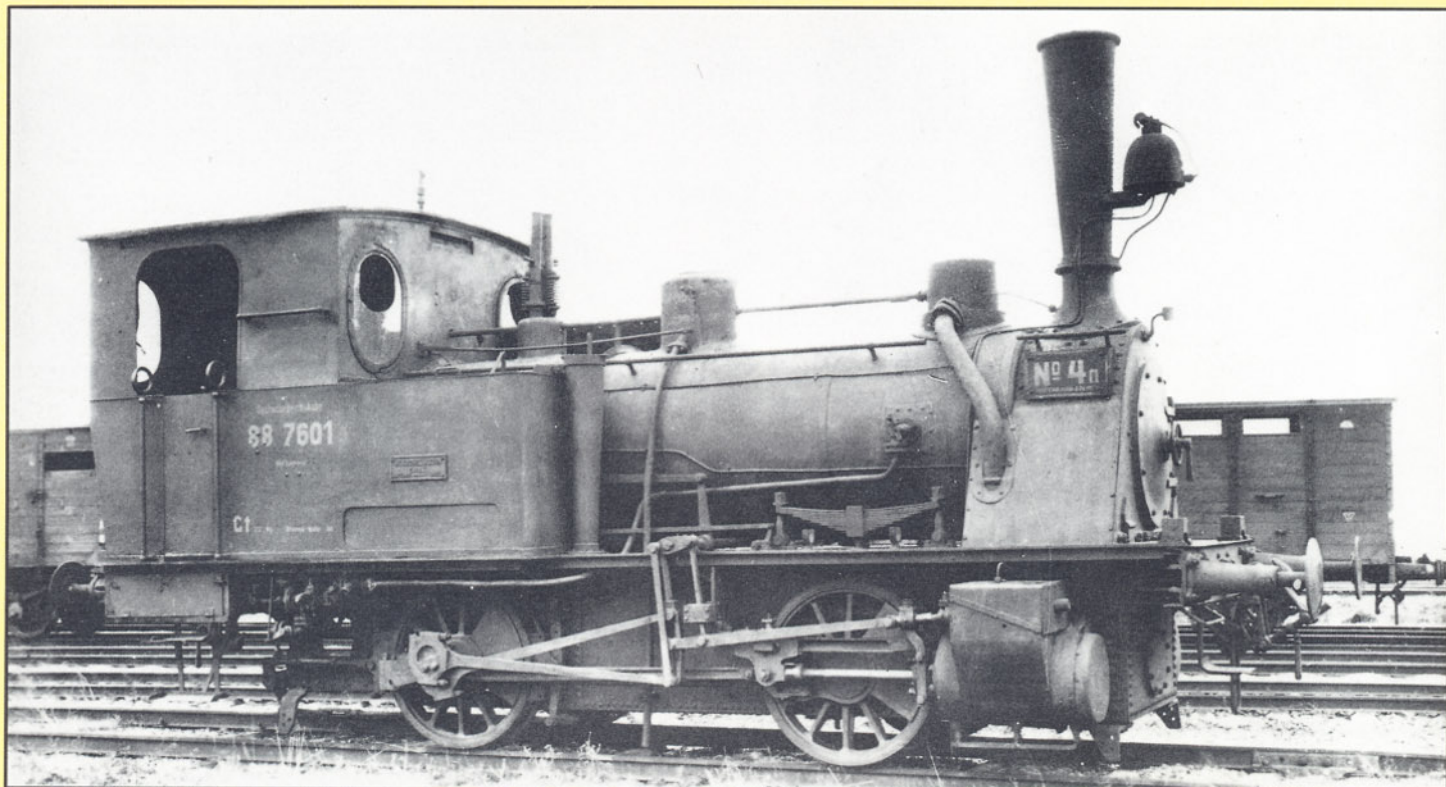
Die Maschinen waren folgendermaßen aufgeteilt:

Bei Lieferung:		Im Jahre 1906 als T 2:	
KED Bromberg	14	KED Bromberg	8
Frankfurt	12	Danzig	6
Hannover	6	Frankfurt	13
Magdeburg	35	Halle	35
zusammen	67	Mainz	5
		zusammen	67

1882/1883 noch einmal eine verstärkte B-n2-t vor, die, nach M III-4b gebaut, als T2 eingereiht wird. In den Jahren von 1885 bis 1889 werden 67 Lokomotiven beschafft, allein 35 für die KED Magdeburg (siehe auch Tabelle 6 und 7).

Auch ihre Aufgaben werden bald, wie bei der normalen T1, weithin von der späteren T3 übernommen. Indessen diente sie über lange Jahre, vor allem im Bezirk Halle, als brave „Hoflokomotive“, d. h. für untergeordnete Dienste im Bahnhofsbereich.





**Bild 20:** Bei der 88 7601 handelt es sich um einen Nachbau nach dem preußischen Musterblatt III-4b aus dem Jahre 1892. Henschel lieferte die Lokomotive (Fabrik-Nr. 3642) an die Bremer Hafenbahn, wo sie die Betriebsnummer 4a erhielt. Nach der Verstaatlichung der Bremer Hafenbahn hat diese Lokomotive bei der DR die Nummer 88 7601 bekommen. Als fast einzige preußische 88er unter bayrischen und badischen Lokomotiven dürfte sie diese „Auszeichnung“ nicht lange überlebt haben.  
Foto: Archiv Bellingrodt, Sammlung Rauter

**Tabelle 9: Die Kgl. Ostbahn beschaffte von der B-n2-t (ohne die Umbau-701/1):**

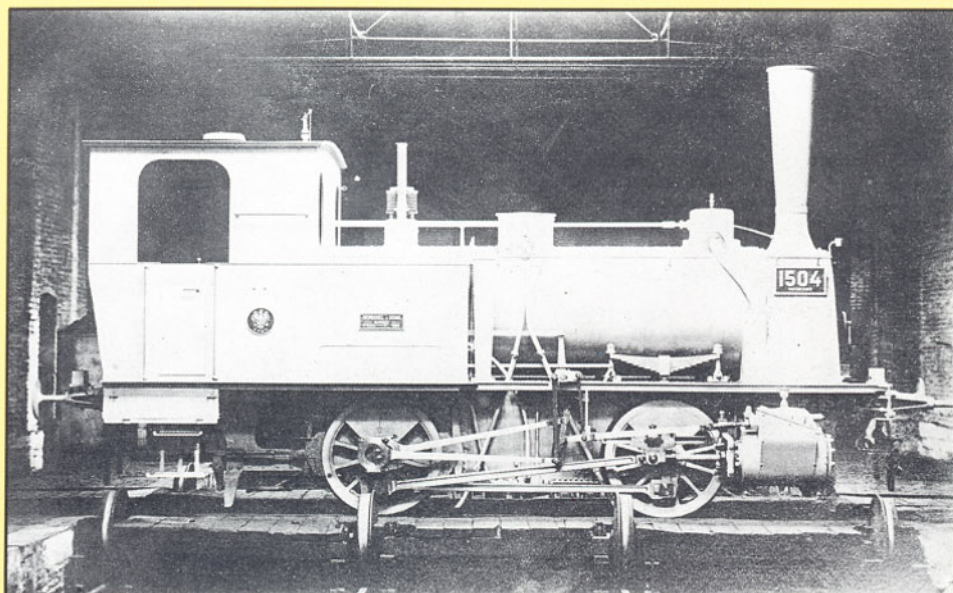
Hartmann	1871/ 491	Kgl. Ostbahn	702
	496– 499		703–706
	501		707
Schichau	1872/ 56– 59		708–711
	66– 69		712–715
	1873/ 122– 131		716–725
Sigl	1874/ 1948–1957		726–735
Wöhler	1874/ 653– 662		736–745
Schichau	1877/ 224		701 (2. Besetzung)
Hanomag	1878/ 1403–1412		746–755

Es waren 1906 noch vorhanden:

(T 2)	Berlin	6045	ex Kgl. Ostbahn	750
	Bromberg	6041		701 (2. Besetzung)
	Danzig	6041–6044		733, 734, 743, 745
	Königsberg	6095–6100		726–731

**Bild 21:** Die Magdeburg 1504 wurde im Jahre 1885 von Henschel nach dem Musterblatt III-4b gebaut (Fabrik-Nr. 1934). 1895 wurde sie in Halle 1504 umgezeichnet, 1906 in (T 2) Halle 6043. Die Ausmusterung erfolgte 1910.

Werkfoto Henschel, Sammlung Rauter



Es sei nun einer der ältesten Tenderlokomotiven in Ostdeutschland gedacht; es handelt sich um 55 (+ 1)<sup>2)</sup> schwere B-n2-t der Kgl. Ostbahn, die sie in den Jahren 1871 bis 1878 ihrem Bestand eingliederte. Mit einem Dienstgewicht von etwa 30,5 t diente sie zum Rangierdienst auf den größeren Bahnhöfen der Kgl. Ostbahn. Die Nebenbahnen im Bezirk mit ihren 4200 km Streckenlänge, die ab 1878 entstanden, wurden von den B-Schleppentenderlokomotiven der späteren Gattung G 1 bedient, welche den Lesern des Eisenbahn-Journals bereits vorgestellt worden ist. Die in den Jahren 1871 und 1872 gelieferten Maschinen hatten neben den Nummern noch Namen, unter diesen solche, die heute kaum noch jemand kennt, wie „Usedom“ und „Wollin“. Von den Maschinen der Kgl. Ostbahn mit den Betriebsnummern 701–755 sind noch 12 auf T 2 umgezeichnet worden; eine ist 1910 als (T 2) Berlin 6045 ausgemustert worden. Nicht alle B-t-Bauarten können erwähnt werden, so die der KED Frankfurt und Hannover. Nähere Angaben zu den 3 „Glaskästen“ enthält die entsprechende Bildunterschrift. Im Bestand der KED Köln findet sich – wieder eine Kuriosität – als (T 2) Köln 6041 (2. Besetzung) eine feuerlose Lokomotive! Eine Nachbaulokomotive der Normalen nach M III-4b ist noch eben von der Deutschen Reichsbahn übernommen worden. Eine B-t der Bremer Hafenbahn hat das Jahr 1923 erreicht und sollte als 88 7601 (vorläufige Nummer der DR) bezeichnet werden.<sup>3)</sup>

**H. Rauter**

(wird im Eisenbahn-Journal 8/84 fortgesetzt)

Anmerkungen:

<sup>1)</sup> Zwei Maschinen der ehemaligen Nordhausen-Erfurter Eisenbahn dürften nach den Abmessungen kaum abgeänderte Lokomotiven nach M III-4d gewesen sein; der Treibraddurchmesser beträgt freilich 1200 mm gegenüber 1080 mm.

<sup>2)</sup> Eine erste B-t mit der Nummer 701 entstand durch Umbau der Nummer 15 „Mottlau“ der Kgl. Ostbahn. Es handelte sich um eine 1A1 von Wöhler, gebaut 1852 (Fabriknummer 7). Ihre Triebwerksabmessungen: 356/508/1524 mm. Diese Nummer 701 (1. Besetzung) wurde am 9. März 1872 in Dienst gestellt und bereits 1876 ausrangiert. Der Umbau erfolgte in der AW Dirschau.

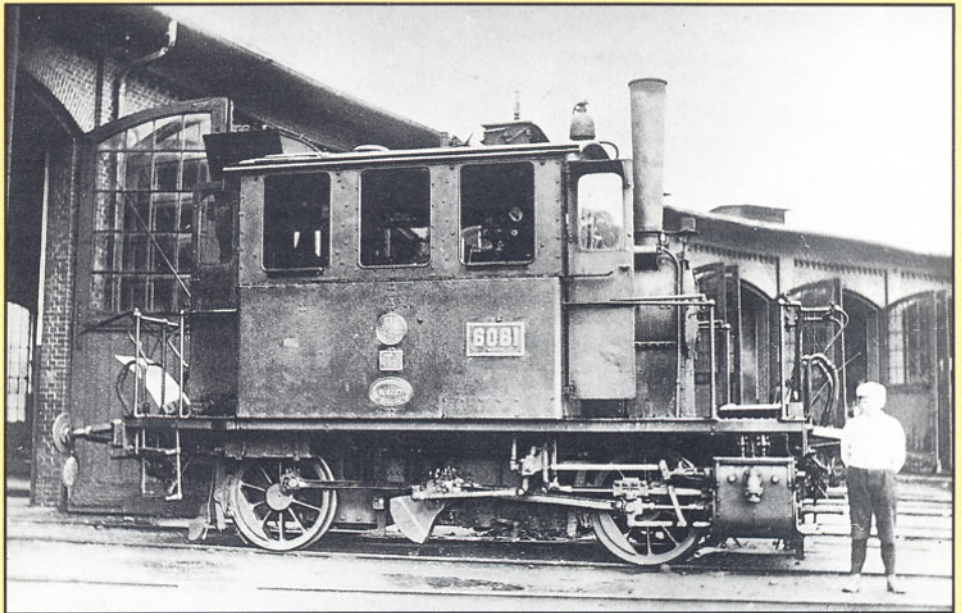
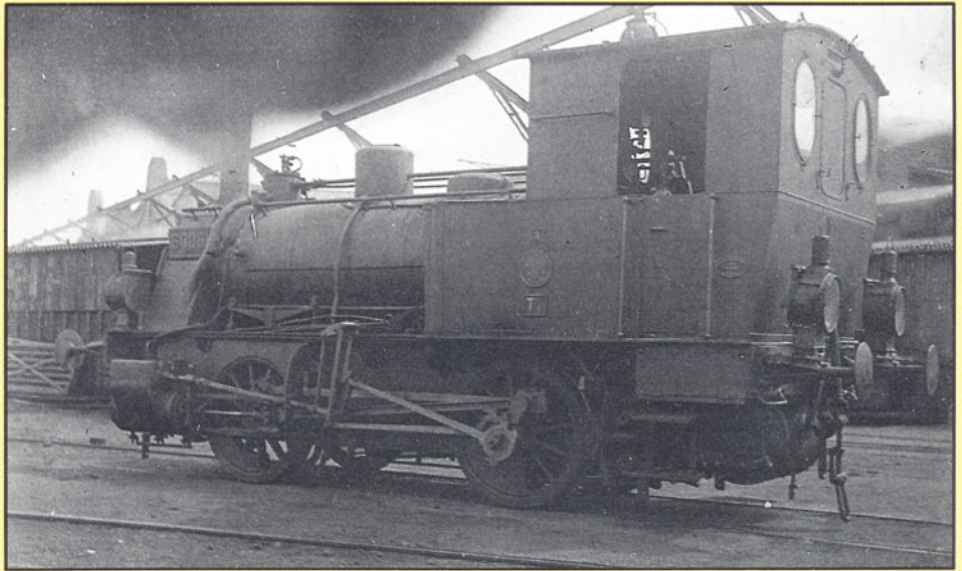
<sup>3)</sup> Es ist bei diesen „vorläufigen Nummern“ der DR nicht immer zu erkennen, ob sie „amtlicherseits“ angebracht worden sind, wie z. B. bei den ersten P 10–17 001 anstatt 39 001, oder von Eisenbahnfreunden angemalt wurden (wie beispielsweise bei der 70 7007).

**Bild 22:** Die (T 1) Berlin 6006 wurde im Jahre 1885 nach dem Musterblatt III-4d von Henschel geliefert (Fabrik-Nr. 2064). Zunächst als Erfurt 1416 bezeichnet, wurde sie 1899 zur Berlin 1466 (2. Besetzung) und 1906 in (T 1) Berlin 6006 umgezeichnet. Sie wurde 1910 ausgemustert.

Foto: H. Bombe, Sammlung Rauter

**Bild 23** (Mitte, rechts): Es dürfte nur wenigen bekannt sein, daß die Preußen versuchsweise drei bayerische „Glaskästen“ in ihren Bestand eingereiht haben, zwei bei der KED Altona, einen bei der KED Elberfeld: (T 2) Altona 6081 und 6082, gebaut im Jahre 1909 von Krauss (Fabrik-Nr. 6227 und 6228) sowie (T 2) Elberfeld 6041 (2. Besetzung) mit der Fabrik-Nr. 6229. Diese „Glaskästen“ gehörten zur Bauart 1908 mit Außenzylindern und Blindwelle. Über das Schicksal der Altona'er ist nichts bekannt, der Eberfelder „Glaskasten“ hingegen, zuletzt in Dieringhausen beheimatet, verunglückte auf tragikomische Art, wurde ausgemustert und kam 1917 – ohne die typische Glasrahmung – an die Hafenbahn Hamm/Westfalen.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

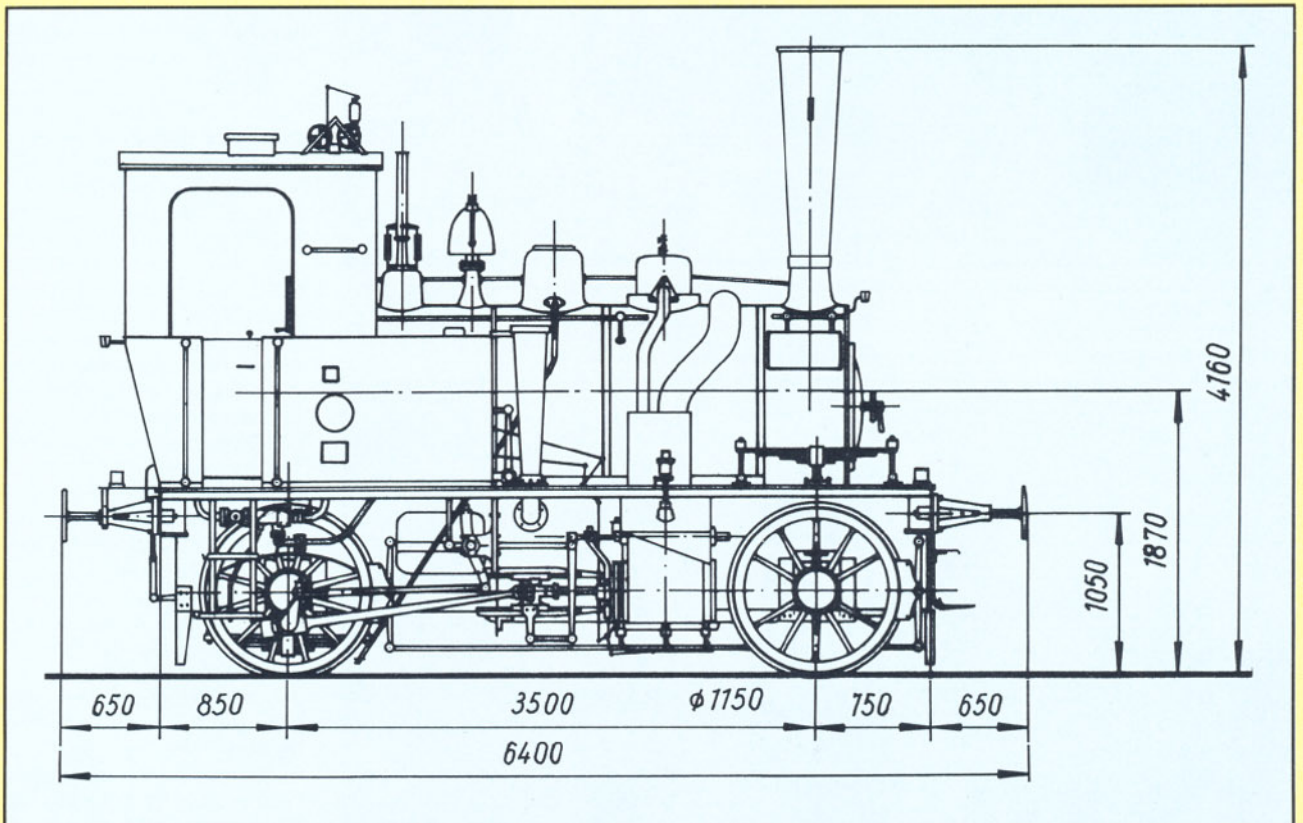


## Die preuß. T 0 im Maßstab 1:87

Auch bei der preußischen T 0 sind wir in der glücklichen Lage, unseren Lesern – wie dies bereits bei der preußischen Gepäcklokomotive im Eisenbahn-Journal 5/84 geschah –, eine Modell-Maßzeichnung und Modellfotos vorzustellen. Die Zeichnung ist im Maßstab 0 mit H0-Maßangaben abgebildet. Bei dieser hier vorgestellten Lok handelt es sich ebenfalls um ein altes M+F-Muster, das von einem Privatmann als Hobby-Arbeit gebaut wurde. Sicher werden viele Leser bedauern, daß diese T 0, die ja nun wirklich ein Unikum darstellt, nie zur Fertigung kam, was jedoch aus Her-

**Bild 1:** Zeichnung der preußischen T 0 im Maßstab 1:87.

Zeichnung: Sammlung Merker



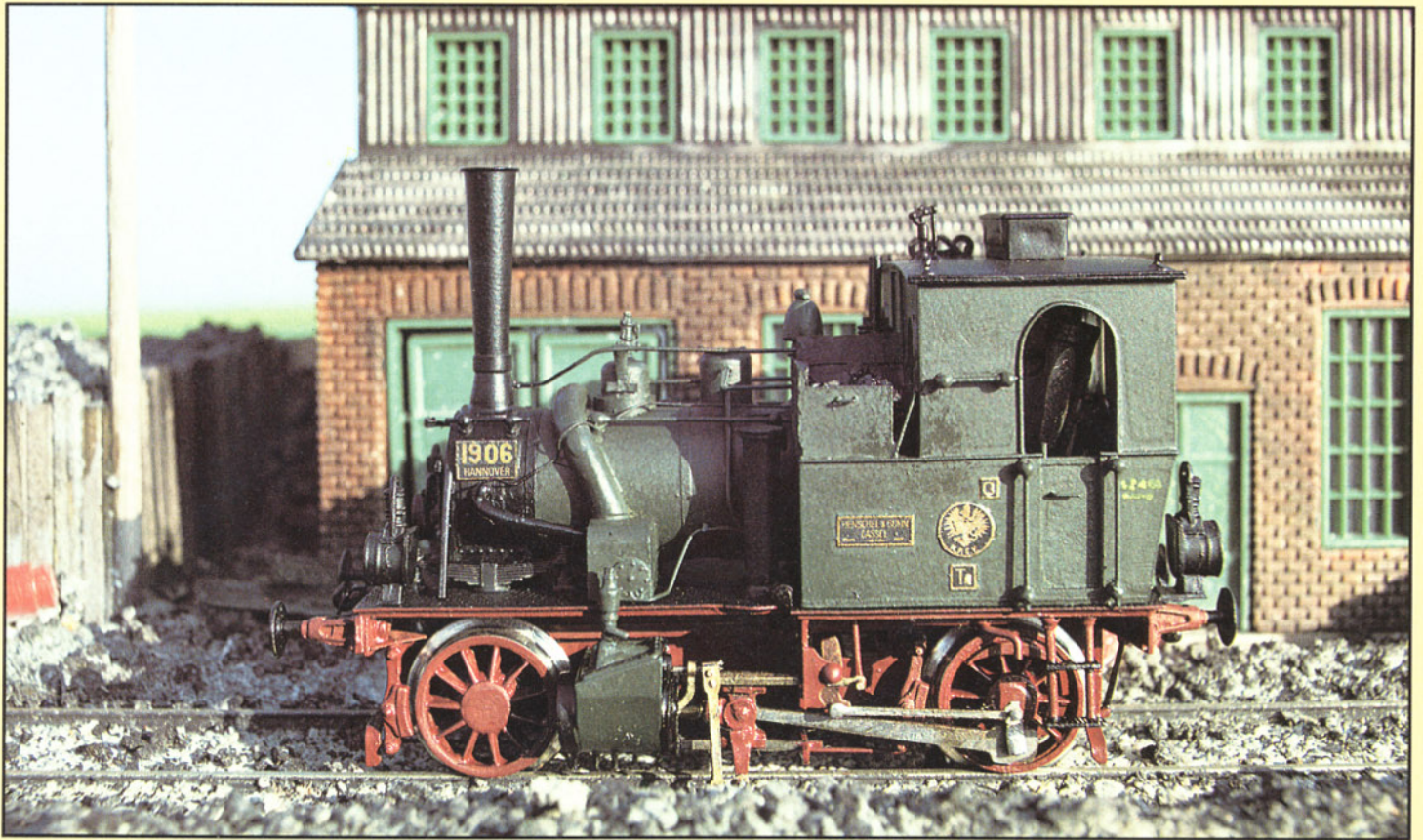


Bild 2: Seitenansicht des Modells der preußischen T 0 für die Baugröße H0.

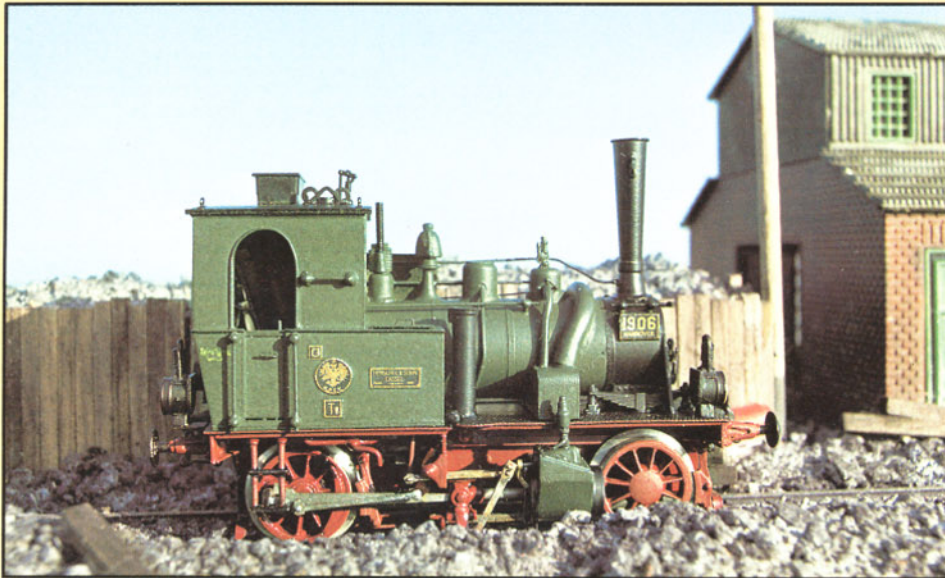


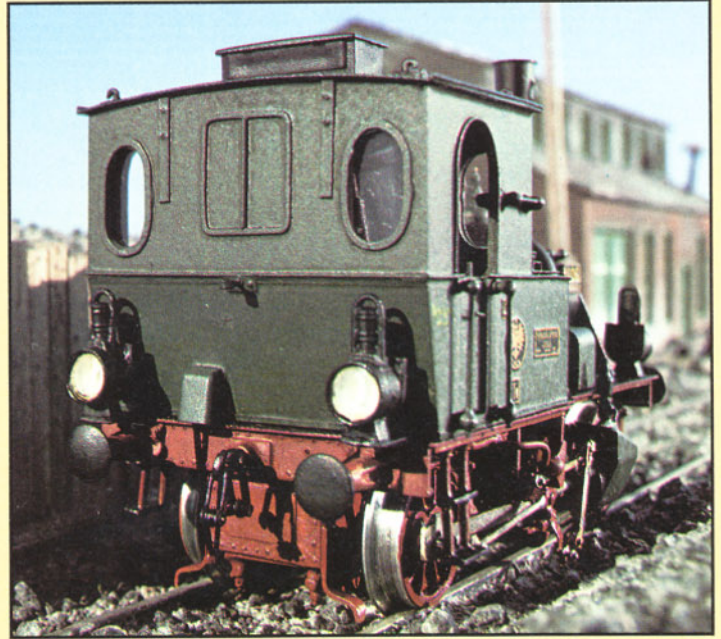
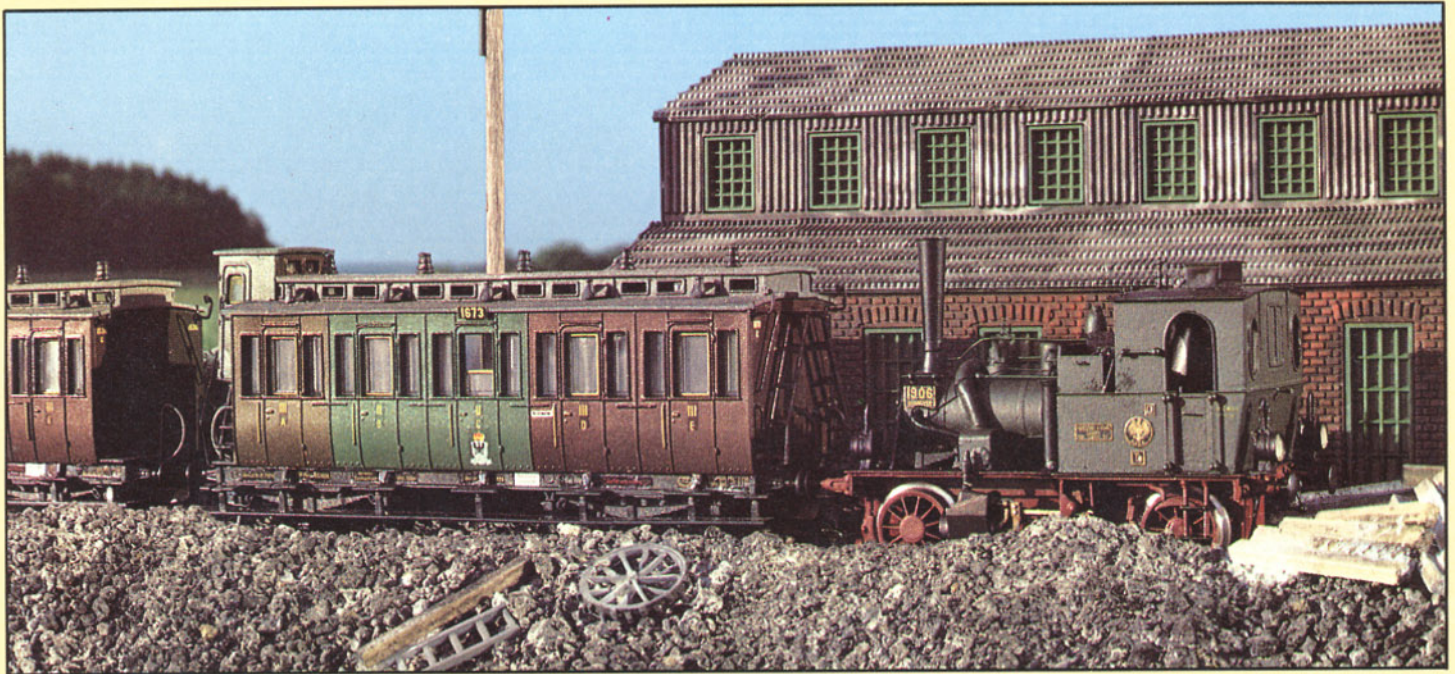
Bild 3: Die Lokführerseite der Maschine. Die Aufnahme verdeutlicht am besten, wieviele Details an diesem „Winzling“ untergebracht werden müssen.

Bild 4: Die T 0 beim Verschieben von Güterwagen (Piko) bei einer Heizmittelfirma.



stellersicht verständlich ist, wenn man das Denken vieler Modellbahner berücksichtigt. Wer als Modellbauer schon einmal selbst ein so winziges Lokmodell erstellt hat, wird bestätigen, daß eine solche oder ähnliche Maschine ebensoviel Arbeit wie eine „Große“ bereitet. Wie bei dieser, sind genauso ein Getriebe, ein Motor, eine komplette Steuerung, ein vierteiliges Lokgehäuse, Zylinder und Lokräder notwendig. Es spielt dabei dann keine große Rolle mehr, ob die Maschine zwei, drei oder vier Achsen hat, bzw. 8 cm oder 16 cm lang ist. Ähnliche Gesichtspunkte treffen auch für die Hersteller zu, denn die Materialeinsparung, bzw. deren Kosten, sind wesentlich geringer als die heute enorm hohen Formkosten, die in erster Linie den Verkaufspreis bestimmen.

Anders als bei der Gepäcklokomotive sind diesmal Antrieb, Steuerung und weitere Details nicht einzeln gekennzeichnet. Bei einem Nachbau können aber (mit anderer Vermaßung) weitgehend die Zeichnungen aus dem Eisenbahn-Journal 5/84 zugrundegelegt werden. Hauptunterschied dürfte hier die Allanstatt der Heusinger-Steuerung sein. Kreuzkopf, Gleitbahn und Zylinder können jedoch gleich ausgeführt werden. Für den Antrieb eignet sich wegen des kleinen Führerhauses nur ein N-Motor oder jener von Rai-Mo und die Getriebeteile des Glaskastens bzw. der T 3. Für Selbstbauspezialisten die sich der T 0 annehmen möchten, gibt es viele Einzelteile bei den einschlägigen Bauteile-Herstellern. Bei der abgebildeten Maschine wurde zur damaligen Zeit Entsprechendes aus dem M+F-Programm verwendet. Das Modell der preußischen T 0 ist recht ursprünglich und ungemein witzig zum Anschauen. Die Lok verkörpert schlechthin alte Eisenbahnromantik, zumal sie in fast allen Fällen kürzer ist als die durch sie zu verschiebenden preußischen Wagons. Auch Freunde der Reichsbahn können die Maschine, wenigstens für die ersten Jahre, noch ohne Bedenken einsetzen. Lokomotivselbstbauern die einen Nachbau ins Auge fassen, wünschen wir gutes Gelingen. **HM**



▲ Bild 6: Stirnansicht des Modells der T 0.

Bild 5 (oben): Hier werden preußische Personenwagen (Rai-Mo) für die Zusammenstellung eines Nebenbahnzuges von der T 0 verschoben.

Bild 7 (rechts, Mitte): Rückansicht der preußischen T 0.

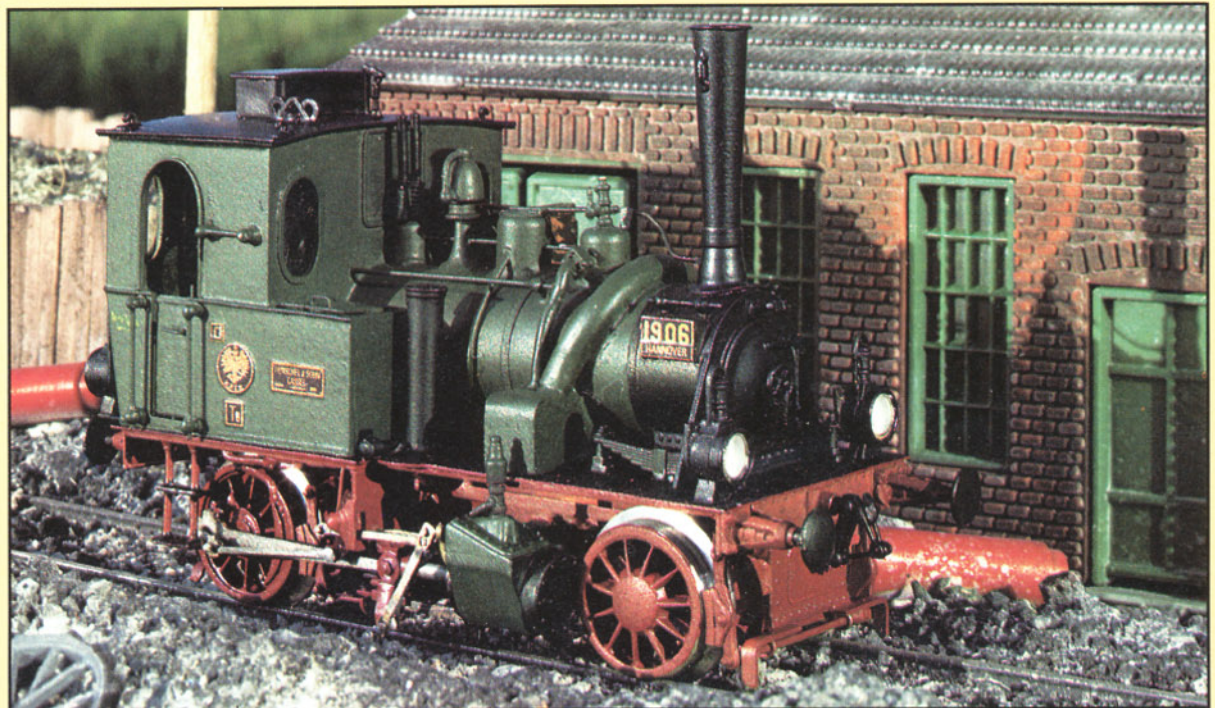


Bild 8: Können Sie sich vorstellen, daß ein solches preußisches Unikum auf Ihrer Anlage fährt? ▶

Fotos 2–8: W. Kosak



**Bild 1:** Der Prototyp VT 95 9112 der DB wurde ab Sommer 1965 als T 150 bei der Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn eingesetzt, aufgenommen am 30. April 1966 in Weissenfelde.

Foto: Dr. Löttgers

## Die letzte Station des VT 95 9112 der DB

Zum Fahrplanwechsel im Herbst 1964 stellte die Lübeck-Segeberger Eisenbahn, eine Privatbahn, die zeitlebens im Schatten der gro-

ßen Bahngesellschaften gestanden hatte, den Betrieb ein. Zu diesem Zeitpunkt standen zwei interessante Schienenbuszüge frei zum

Verkauf: ein „kurzer“ Prototyp mit 4,5 m Achsstand und vier Türen, ähnlich dem Bundesbahn-Einzelgänger VT 95 9111, und ein

**Bild 2:** Der VT 95 9112 des Bw Kempten gelangte um 1953 anlässlich einer Sonderfahrt nach Innsbruck. Damals entstand auf der Drehscheibe der ZfI Innsbruck dieses Foto. Die letzte Brems-Untersuchung datiert vom 30. Mai 1953.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber





Bild 3: Der T 150 der Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn (ex VT 95 9112 der DB) am 30. April 1966 in Buxtehude Süd.

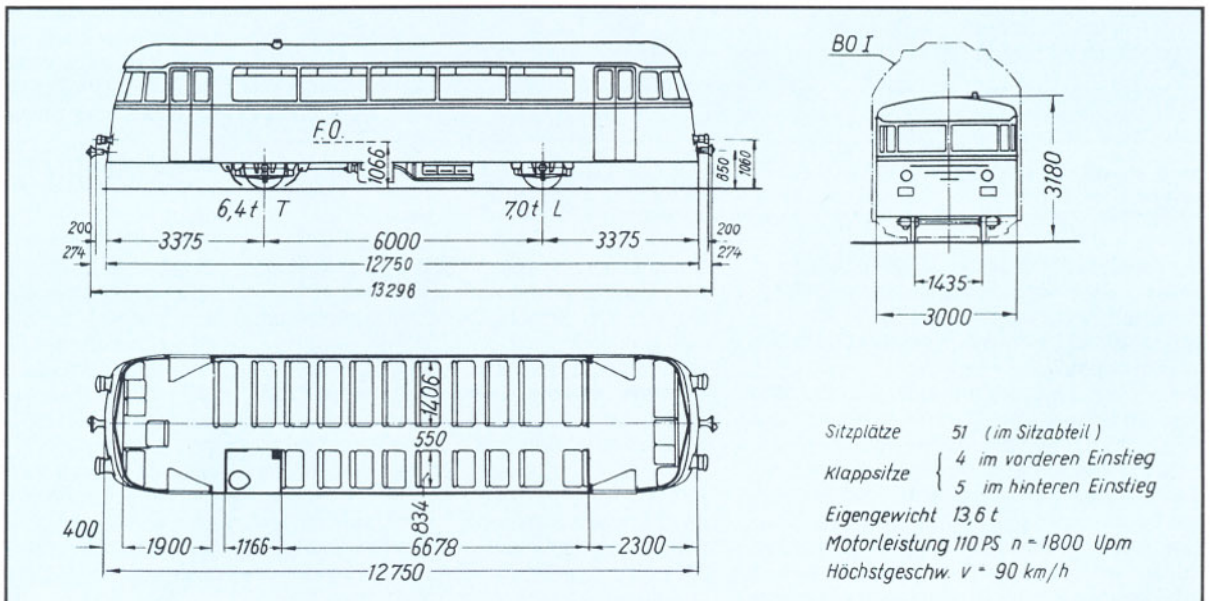
Foto: Dr. Löttgers

„langer“ Prototyp mit 6,0 m Achsstand, ein Wagen, der am Anfang der Serienfertigung des VT 95 gestanden hatte. Zu beiden Triebwagen gab es passende Beiwagen. Mit 14 Dienstjahren waren beide Schienenbusse eigentlich noch nicht reif für den Schrott. Bei der Waggonfabrik Uerdingen hatten der spätere LSE-VT 1+VB 1 bis Anfang 1952 als Vorführfahrzeuge gedient. Danach waren sie nicht mehr zeitgemäß, denn der VT 95 der Serienausführung war erschienen, und der wirkte nun einmal viel gediegener. Mit dem Prototyp konnte also kein Staat mehr gemacht werden. So kam die LSE zu einem günstigen Gelegenheitskauf. Auch der „lange“ Prototyp blieb nicht lange bei seinem Erstbesitzer. In einer Bestandsliste von 1955 ist er kurioserweise nicht mehr enthalten, obwohl andererseits als Ausmusterungsdatum für den VT 95 912 = 9112 allenthalben der 11. April 1958 genannt wird. Wie

dem auch sei, 1955 oder 1958 bekam die LSE ihren VT 2 + VB (den ehemaligen Bundesbahn-VB 142 004) und setzte diese beiden Züge bis zur Betriebseinstellung ein. Über die Bundesbahnzeit des VT 95 912 läßt sich nicht viel berichten. Der unter der Fabriknummer 56 856 gebaute „Uerdinger“ wurde am 10. November 1950 abgenommen und am Tag darauf beim Bw Kempten in Dienst gestellt. Es handelte sich hier um einen Einzelgänger, auf den von Anfang an besonderes Augenmerk gerichtet wurde. Die Probefahrt von Uerdingen nach Heimbach (bei Düren) erfolgte bereits am 30. Oktober 1950. Theoretisch hätte der Wagen also schon wenige Tage später seinem Bw zugeführt werden können. Auch nach erfolgter Abnahme kam der Wagen nicht sofort voll zum Einsatz. Vielmehr unternahm die DB mit ihm am 16. und 17. November erst einmal Meßfahrten, und zwar auf

der Strecke von Kempten nach Isny. Es werden in den folgenden Monaten noch so manche Meßfahrten mit dem ersten 6,0-m-Schienenbus stattgefunden haben. Denn für die DB galt es, den Beweis anzutreten, daß die in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung festgelegte Bestimmung, Wagen mit starren Achsen dürften aus Gründen der Betriebssicherheit maximal einen Achsstand von 4,5 m haben, überholt war. Laufuntersuchungen mit diesem Einzelgänger waren also immer wieder an der Tagesordnung. Belegt sind die Fahrten vom 10. Januar 1951 zwischen Kempten und Füssen. Es werden wohl nicht die letzten gewesen sein. Immerhin schaffte es der VT 95 912, den geforderten Beweis zu liefern. Der Weg für den Serien-VT 95, wie wir ihn alle kennen, war frei! Der Einzelgänger war damit (fast) überflüssig. Soweit bekannt, blieb er während seiner ge-

Bild 4: Skizze im Maßstab 1:160 des VT 95 9112 der Deutschen Bundesbahn, der später als VT 95 912 bezeichnet wurde. Skizze: BZA München



A. Schienenbusse	VT 1	VT 2
Bauart	2achsiger VT	2achsiger VT
Baujahr	1950	1950
Erbauer	Waggonfabrik Uerdingen AG., Krefeld-Uerdingen	Waggonfabrik Uerdingen AG., Krefeld-Uerdingen
Fabrik-Nr.	56 866	56 856
Motortyp	Büssing NAG, Braunschweig, U9A	Büssing NAG, Braunschweig, U9A
Dauerleistung	130 PS bei 1800 Upm	130 PS bei 1800 Upm
Höchstleistung	132,5 PS bei 1800 Upm	132,5 PS bei 1800 Upm
zulässige Geschwindigkeit	60 km/h	90 km/h
Länge über Puffer	10 650 mm	13 150 mm
Größte Breite	3030 mm	3030 mm
Größte Höhe über SO	3180 mm	3180 mm
Achsstand	4500 mm	6000 mm
Höhe des Fußbodens ü. SO	1066 mm, Waggonmitte 966 mm, Einstiegraum	1066 mm, Waggonmitte 966 mm, Einstiegraum
Zahl der Sitzplätze	48	59
Zahl der Stehplätze	39	41
Rad-Ø	900 mm	900 mm
Dienstgewichte, unbesetzt	11,1 t	13,260 t
Dienstgewichte, besetzt	15,4 t (ohne Stehplätze)	20,670 t
Bauart der Achslager	Rollenlager VKF	Rollenlager VKF
Elektrische Anlage	12 V	12 V
Getriebe-Bauart	elektro-magnetisch, Type 6E75 S Zahnradfabrik Friedrichshafen	elektro-magnetisch, Type 6E75 Zahnradfabrik Friedrichshafen
Achswendegetriebe	pneumatische Schaltung; Type W 120, Deutsche Getriebe GmbH, Berlin	pneumatische Schaltung; Type GM 130, Gmeinder & Co., Mosbach/Baden
B. Anhänger	VB 1	VB 2
Bauart	2achsiger Beiwagen	2achsiger Beiwagen
Baujahr	1950	1950
Erbauer	Waggonfabrik Uerdingen, Krefeld-Uerdingen	Waggonfabrik Uerdingen, Krefeld-Uerdingen
Fabrik-Nr.	56 834	56 809
zulässige Geschwindigkeit	60 km/h	90 km/h
Länge über Puffer	10 650 mm	10 150 mm
Größte Breite	3000 mm	3000 mm
Größte Höhe über SO	3180 mm	3180 mm
Achsstand	4500 mm	4500 mm
Höhe des Fußbodens ü. SO	1066 mm, Wagenmitte 966 mm, Einstiegraum	1066 mm, Wagenmitte 966 mm, Einstiegraum
Zahl der Sitzplätze	52	30
Zahl der Stehplätze	40	20
Gepäckraum-Grundfläche	–	7 m <sup>2</sup>
Rad-Ø	900 mm	900 mm
Dienstgewicht, unbesetzt	8,0 t	8,0 t
Dienstgewicht, besetzt	14,0 t	14,0 t
Bauart der Achslager	Rollenlager	Rollenlager

Die Schienenbusse und Anhänger stehen nach Terminvereinbarung zur Besichtigung auf dem Kleinbahnhof Bad Segeberg bereit.

**Bild 5:** Angebotsbeschreibung des VT 1 und 2 sowie des VB 1 und 2 der Lübeck-Segeberger Eisenbahn aus dem VDNE-Rundschreiben November 1964 (Köln) im Originalwortlaut. Der VT 2 ist der ehemalige VT 95 9112 der DB, bei dem VT 1 handelt es sich um einen ehemaligen Uerdinger Vorführwagen, der in der Ausführung dem VT 95 911 der DB entspricht.

samen Zugehörigkeit zur DB beim Bw Kempfen stationiert. Möglich wäre allerdings, daß er zeitweise von einem anderen Bw im Allgäu – und sei es nur leihweise – eingesetzt worden ist (Schongau?).

Bei seinem Zweitbesitzer teilte sich der Wagen die anfallenden Dienste. Lokbespannte Züge gab es auf der LSE zu jener Zeit planmäßig keine mehr im Personenverkehr. Mit dem zweiten Schienenbuszug konnten endlich in den werktäglichen Spitzenzeiten zwei Garnituren gleichzeitig eingesetzt werden. Zudem gab es lange Zeit hindurch über die LSE-Strecke hinaus durchlaufende Züge bis

Neumünster, Sommer 1952 z. B. werktags zwei Zugpaare Lübeck – Segeberg – Neumünster. Die Schienenbus-Prototypen hatten also einiges zu tun.

Wenn ein Schienenbus ausfiel, half die DB, die noch 1964 drei Viertel der Aktien der LSE hielt, mit einem VT 95 des Bw Lübeck aus. Im letzten Betriebsjahr gab es immer noch werktags acht und sonntags vier Zugpaare auf der 29,0 km langen Strecke.

Im Laufe seiner ersten 15 Betriebsjahre veränderte der Schienenbus mehrfach sein Äußeres. So wurden die anfangs vorhandenen zweiflügeligen Türen durch die bei der Serien-

ausführung verwendeten dreiflügeligen Faltschleusen ausgetauscht. Weiter bekam der Wagen einen dritten Stirn-Scheinwerfer auf das Dach gesetzt, wie dies auch bei den VT 95 der Serienausführung der Fall war, die die Stirnflächenplexiverglast hatten, so daß kein Platz zum Einbau einer versenkt angebrachten Stirnlampe gegeben war.

Die in klobige Aluminiumrahmen gefaßten Ausstellfensterchen an den Seiten hingegen blieben. Auch die wenig elegant aussehenden, aber sicherlich sehr praktischen, massiven Gummipuffer wurden nie gegen die Stoßbügel der Serienausführung ausgetauscht.

Die LSE bot die beiden Züge im November-Rundschreiben 1964 des damaligen VDNE (heute BDE) zum Verkauf an. Zunächst standen die Wagen auf dem Gelände des Lübecker Kleinbahnhofs, unmittelbar neben dem Hauptbahnhof. Einen Käufer fand jedoch nur der Zug aus VT 2 + 1. Er wechselte am 28. Juni 1965 zur Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn über. Nachdem trotz aller Bemühungen der zweite Zug nicht an eine andere Bahn veräußert werden konnte, schaffte ihn die DB in den Lokschuppen von Neustadt/Holstein. Dort wurde er noch im Februar 1967 gesichtet. Irgendwann in jenem Jahr soll er dann verschrottet worden sein.

Die Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn war Mitte der sechziger Jahre noch ein reges Kleinbahnunternehmen mit buntem Fahrzeugpark. Im Laufe der Jahre hatten sich im Bw Harsefeld eine ganze Reihe interessanter Fahrzeuge angesammelt. Der durch „Verlängerung“ eines ehemaligen Wismarer Schienenbusses entstandene T 104 kam 1965 nach einem Unfall auf das Abstellgleis. Im April des folgenden Jahres wurde er zerlegt. Der T 175 diente bis 1956 bei der DB als VT 66 904. Beschafft hatte den WUMAG-Vierachser 1926 die DR unter der Betriebsnummer 761. Mit zwei Deutz-Dieselmotoren von 145 PS diente der Wagen der BHE seither als das Triebfahrzeug, bewältigte einen Großteil des Personen- und außerhalb der Spitzenzeiten auch den gesamten Güterverkehr. Als Reservefahrzeug übernahm die BHE 1962 den einstmaligen T 1 der Tecklenburger Nordbahn, auch dies eine Rarität, handelte es sich hier doch um einen der wenigen Dieseltriebwagen der DÜWAG aus den dreißiger Jahren (1934/10 412). Leider wurde der BHE-T 176 bei einem Zusammenstoß im April 1965 dermaßen stark beschädigt, daß er nicht wiederaufgebaut wurde. Im Frühsommer 1966 kam auch er zur Verschrottung.

Der ex-LSE VT 2 kam mit der Bezeichnung T 150 als Ersatz für diesen T 176 nach Harsefeld.

Ihm oblag es, den Schienen-Personenverkehr in den verkehrsschwachen Stunden und dann, wenn der Umlauf den Einsatz beider Triebwagen erforderte, abzuwickeln. Der Uerdinger VB 1 diente als Reservefahrzeug. Fraglich ist, ob er überhaupt jemals seine Beschriftung „LSE“ an den Wagenseiten überpinselt bekommen hat. So oft ich nach Harsefeld kam, stand er am Bw abgestellt. Ähnliches gilt für den einstmaligen Bundesbahn-VB 140 009 (zuletzt Bw Gemünden), der 1961 als VB 801 (Görlitz 1932) zur BHE stieß. Er war als Verstärkungsfahrzeug für den bzw. die vierachsigen Triebwagen gedacht; auch er blieb weitgehend beschäftigungslos.

Im Winter 1965/66, als diese Aufnahmen entstanden, besaß die BHE noch einen recht dichten Personenverkehrs-Plan. Auf der



**Bild 6:** Der T 150 der Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn bei einem Zwischenhalt in Ottensen (30. 4. 1966).

Foto: Dr. Löttgers

14,8 km langen Strecke verkehrten werktags neun und sonntags vier Zugpaare mit dem fast schon klassischen Bedienungsschema, d. h. Bündelung in den frühen Morgenstunden

„vom Land in die Stadt“, also nach Buxtehude – im Fall der BHE vier Fahrten zwischen 5 und 8 Uhr ab Harsefeld –, schwache Spitze in den Mittags- und späten Nachmittagsstun-

den, mit einem deutlichen „Loch“ zwischen 9.30 und 12.00 Uhr.

Dem Uerdinger Schienenbus fielen damals eine Reihe Fahrten in den Morgenstunden zu,

**Bild 7:** Kleinbahnatmosphäre im Bw in Harsefeld Süd: Die V 223 sowie der VB 1 in Harsefeld Süd am 30. April 1966. Der Uerdinger VB 1 (technische Beschreibung siehe Bild 5) diente bei der Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn nur als Reservefahrzeug.

Foto: Dr. Löttgers





**Bild 8:** Begegnung zweier ehemaliger DB-Triebwagen am 30. April 1966 in Apensen: Rechts der T 175 der Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn (ex VT 66 904), links der T 150 (ex VT 95 9112).  
Foto: Dr. Löttgers

während der Wumag-Vierachser den übrigen Verkehr samt den Güterzugfahrten abwickelte. Für den Schienenbus galt der Umlauf Harsefeld ab 6.00 Uhr, Buxtehude an 6.27 (= P 3) Buxtehude ab 7.12, Harsefeld an 7.45 (= P 2), Harsefeld ab 8.11, Buxtehude an 8.38 (= P 7), Buxtehude ab 9.00, Harsefeld an 9.27 (= P 6).

Lange hatte der Uerdinger Schienenbus auch bei der BHE nicht zu tun. Am 4. November 1968 schränkte die BHE den Schienenpersonenverkehr drastisch ein. Fortan gab es werktags nur noch drei Zugpaare, ansonsten werktags fünf und samstags/sonntags nur noch Buspaare. Da der Uerdinger Schienenbus fortan überflüssig war, bot die BHE ihn den VEV (Vorwohle-Emmerthaler Verkehrsbetriebe) zum Kauf an. Diese kauften ihn jedoch

nicht, sondern mieteten ihn nur gelegentlich an, wenn ihre eigenen Schienenbusse ausgefallen waren. Im Spätsommer 1970 gastierte der Wagen dann auch bei der Wilstedt-Zeven-Torstedter Eisenbahn, um dort den bescheidenen Ferienverkehr abzuwickeln. Bis Ende 1972 sah man ihn dann noch bei den VEV, mitunter sogar im Bundesbahnhof Hameln.

Bei der BHE gab es mit Auslaufen des Winterfahrplans 1968/69 letztmalig Schienen-Personenverkehr, so daß diese Bahn kein Interesse daran hatte, den Wagen – für gelegentliche Vermietung – weiterhin zu unterhalten. Als die Fristen abgelaufen waren, kam der Zug daher auf das Abstellgleis. Verschrottet hat ihn die BHE allerdings erst wesentlich später, nämlich Mitte 1978.

Betrachtet man sich die verschiedenen Sta-

tionen dieses hochinteressanten Fahrzeugs, so fällt auf, daß es eigentlich stets treue Dienste geleistet hat, und trotzdem niemals über längere Zeit unter Beweis hat stellen können, in welchem Umfang mit einem solchen Schienenbus rationalisiert werden konnte. Stets nach wenigen Jahren schon gab es einen Wechsel des Einsatzgebietes, bis hin zu jenen erbärmlichen Lückenfüllerdiensten fern vom heimatlichen Bw ganz am Ende seiner Karriere. Gesehen hat man ihn oft und bald überall. Fotografiert wurde er kaum, zumindest im aktiven Dienst. So sollen diese Fotos wenigstens die letzte Etappe illustrieren helfen, die dieser Urahn unserer mittlerweile auch schon aus dem Plandienst ausgeschiedenen Serien-VT 95 durchlaufen hat.

Rolf Löttgers



Holen Sie sich den neuen farbigen LIMA-Modellbahn-Katalog 84/85 bei Ihrem Fachhändler.

Sollte er dort nicht vorliegen, erhalten Sie ihn gegen eine Schutzgebühr von DM 3.- in Briefmarken direkt von

**Moba**-Vertriebs GmbH & Co KG,  
Bremer Straße 54, D-8510 Fürth/Bay.



## LIMA-Modellbahnen der Golden Series HO

**Elektrischer Triebwagen der Deutschen Bundesbahn, Baureihe 430** in den neuen Farben. Mit federnden Dachstromabnehmern für

Oberleitung, mit Mittelwagen und Steuerwagen. Diesen Triebwagen gibt es auch in der alten roten DB-Ausführung. Fragen Sie Ihren Fachhändler.

**LIMA**  
Modellbahn komplett





# Stadt- planung

## Am Anfang steht die Idee . . .

Die in verschiedenen Fachzeitschriften geführte Diskussion über die Maßstäblichkeit von Modellhäusern bescherte uns Modellbahnern viele neue „maßstäblichere“ Modelle, doch wie soll man nun diese „großen“ Häuser mit den vielen schon vorhandenen „zu kleinen“ Modellen kombinieren? Spätestens bei der Planung eines Dorfes oder eines Stadtteils sammeln sich die unterschiedlichsten Haus- und Stockwerkshöhen an, die nun zusammen harmonisieren sollen. Natürlich können die kleinen Häuser nicht wachsen, doch es gibt ein paar Tricks, sie optisch anzupassen.

Bei uns gab es immer wieder die Diskussion, ob man z. B. das Gernsbach-Haus von Kibri mit seinen stolzen 24 cm Höhe überhaupt in einen Anlagenteil mit den Uracher Fachwerkhäusern einbauen kann, die ja „nur“ zwischen 10 und 20 cm hoch sind.

Willkürlich nebeneinander gestellt „erschlägt“ das Gernsbach-Haus seine Fachwerkkollegen, doch getrennt durch eine Stadtmauer beispielsweise, können beide gut nebeneinander bestehen. „Mein“ Diorama, das genauso gut ein Anlagenausschnitt sein kann, erhielt daher einen Kern aus Fachwerkhäusern, die von einer Stadtmauer umgeben sind. Da die Stadt im Laufe der Zeit immer größer wurde, erstellten die Bürger ihre Häuser eines Tages außerhalb der Stadtmauer, natürlich in einem anderen Baustil als die viel früher gebauten Fachwerkhäuser.

Die Altstadt mit den Fachwerkhäusern wurde ca. 10 cm höher gesetzt als die Bürgerhäuser. Dadurch ergaben sich fast automatisch die schmalen, meist krummen Gassen, die viele Altstadtkerne aufweisen und die Häuser wirkten höher. Mit Rücksicht auf den modernen Verkehr sind die Altstadtstraßen fast alle Einbahnstraßen, die „Neustadt“ mit den Bürgerhäusern erhielt breitere, zweispurige Straßen. Doch bevor ich zur Straßenplanung kam, gab es eine Menge zu tun, denn natürlich wollte ich die „Bürgerhäuser“ noch verändern, da mich die Kibri-Stadthausserie 8372 – 8378 schon lange reizte.

Da mir die Vorder- und Hinterfront des Patrizierhauses in Stade (Nr. 8376) zu unterschiedlich war, teilte ich es kurzerhand in zwei Häuser. Die offizielle Rückseite mit ihrem wuchtigen Sandsteineingang wurde zur Vorderseite erklärt und erhielt eine passende Rückseite, die ich aus der Rückfront des zweiten Bausatzes (Nr. 8376) sägte.

Die weinrote Backsteinfassade wurde wieder einmal „versüdtlicht“, im Stuttgarter Raum z. B., ist diese gelborange Backsteinfarbe oft anzutreffen. Ein Satteldach aus Dachplatten und ein paar Kamine und Dachlüfter aus der Bastelkiste vervollständigten das Haus.

Die „Reste“ der zwei Bausätze, also die offiziellen Vorderfronten, ergaben das zweite Haus, das mancher von Ihnen vielleicht schon aus dem Artikel über Alterungen kennt.

Das grüne Doppelhaus entstand aus vier Bausätzen der Nr. 8374, das sich mit seinen Varianten geradezu zum Umbauen anbietet.



Bild 1: Gekonnt gestaltet ist diese Straßenszene. So stimmungsvoll kann man im Maßstab 1:87 bauen.

Bild 2: Mit etwas Geschick können aus handelsüblichen Bausätzen völlig neue Häuser entstehen. Mehr darüber erfahren sie in diesem Beitrag.



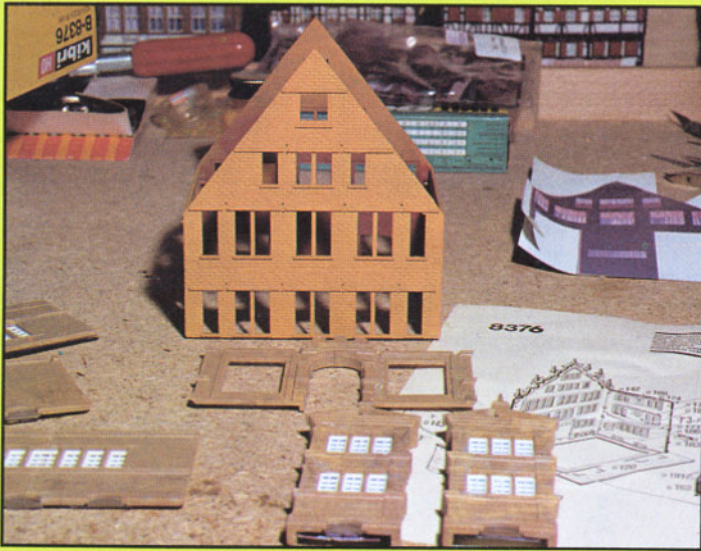


Bild 3: Das nun gespritzte Haus wird vollends zusammengebaut.

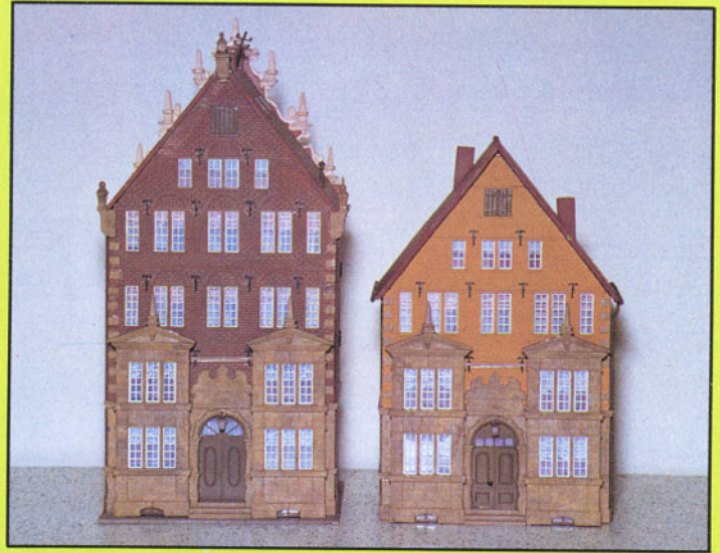


Bild 4: Die Vorderseite wurde unverändert aus Kibri B 8376 übernommen und nur farblich verändert (das linke Haus ist für ein anderes Diorama aufgestockt).

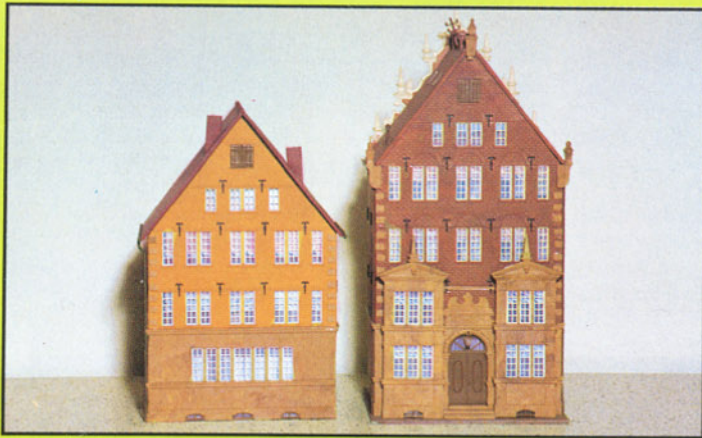


Bild 5: Die Rückseite wurde aus dem zweiten Bausatz zusammengesägt, der untere Sandsteinbereich wurde aus zwei Seitenteilen zusammengesetzt.

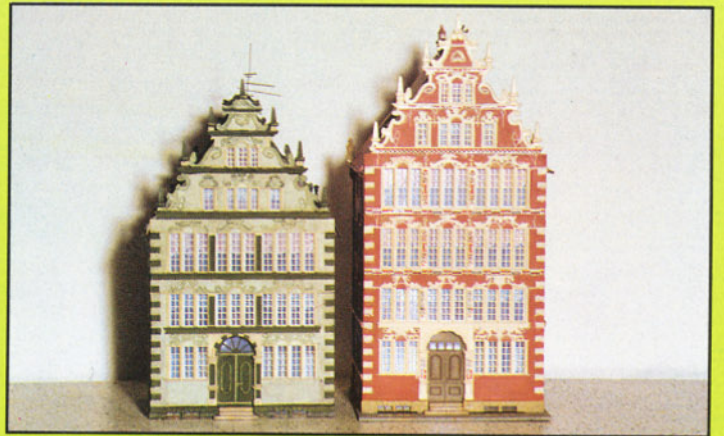


Bild 6: Resteverwertung: Aus den beiden Vorderfronten der in Bild 3–5 gezeigten Bausätze entstand das „grüne Haus“.



Bild 7: Die Rückseite des grünen Hauses.

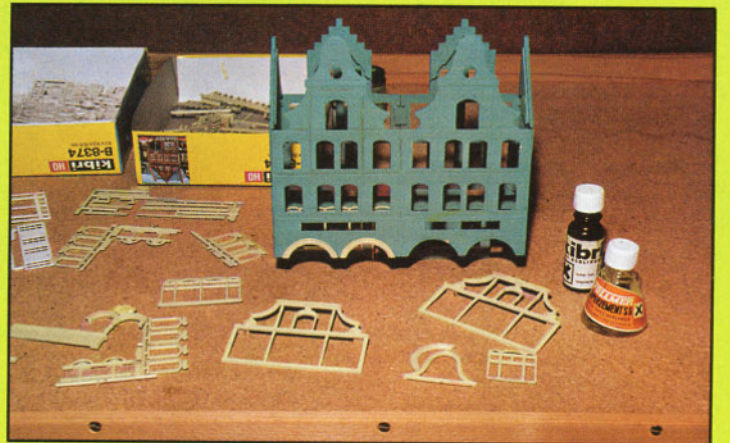


Bild 8: Dem gespritzten Rohbau werden nun die beige Verzierungen angepaßt.

Bild 9: Dieses aufgestockte Doppelhaus entstand aus vier Kibri-Bausätzen 8374.

Bild 10: Auch die Rückseite erhielt ein dem Doppelhaus angepaßtes Gesicht.





**Bild 11:** Da das Kibri-Haus 8402 auf die Stadtmauer gebaut werden soll, wurde die Rückseite entsprechend abgesägt (den Verlauf der Fachwerkbalken beachten!).

Die Vorderseite wurde um ein Stockwerk erhöht und so zusammengesetzt, daß in der Mitte nur eine Ziersteinbreite (beige) übrig bleibt.

Die Rückseite wurde in der oberen Hälfte original zusammengebaut, die untere Hälfte, also das Erdgeschoß, wurde aus verbleibenden Bausatzresten so zusammengeklebt, daß sich eine sinnvolle Straßenseite des Hauses ergab.

Da ich alle umgebauten Häuser auch noch farblich verändern wollte, wurden zunächst jeweils die „Rohbauten“ zusammengefügt, d. h. die Backsteinmauern ohne Fensterrahmen und Verzierungen passend gesägt und geklebt, lackiert und dann vollends zusammengefügt. Beim Doppelhaus habe ich z. B. erst nach dem Lackieren des Rohbaus die ebenfalls gespritzten beige Verzierungen angepaßt und die entstandenen Schnittflächen mit

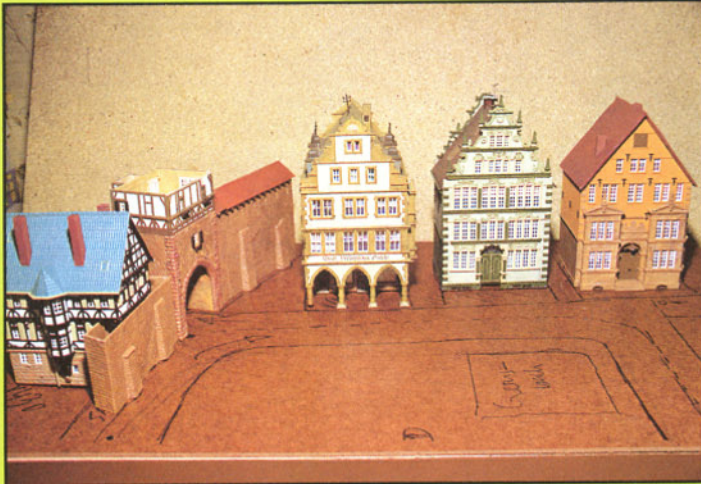
dem Pinsel nachgebessert.

Nachdem die Bürgerhäuser für die „Unterstadt“ zumindest im Rohbau fertig waren, habe ich sie auf der zur Verfügung stehenden Fläche so lange hin- und hergeschoben, bis mir die Anordnung zusagte. Die Standorte wurden aufgezeichnet und dann konnte die Fertigstellung der Stadtmauer beginnen, die ja auf die Brettbreite eingepaßt werden mußte.

Auf dem Bild mit dem abgesägten Fachwerkhause sehen Sie deutlich, daß die Stadtmauer aus mehreren Teilen zusammengesetzt wurde, nämlich aus der Mauer des Kibri-Bausatzes 8476 und den passenden Mauerplatten Nr. 4120. Kleinere Fugen glich ich mit dem dickflüssigen Vollmer-Superzement aus, größere wurden mit Molak-Spachtel „Stucco“ gespachtelt. Da auch die Stadtmauer noch gestrichen wurde, verschwanden diese Ausbesserungen nachher unter der Farbe.

Nach dem Streichen, Altern und Begrünen der Stadtmauer wurde diese sofort mit Greetit aufgeklebt, da die Stadtmauer mit dem Torturm Chatenois als Durchfahrt ja der Ausgangspunkt für die am Berg liegenden Altstadtstraßen war, die nun mit Styroporunterbau und Spachtelmasse in mehreren Schichten entstanden. Die Straßen wurden gewölbt und „schlaglöchrig“ gespachtelt, da die sehr flexiblen Busch-Straßen nachher jede dieser Unebenheiten aufnehmen werden. Nachdem die Spachtelmasse gründlich getrocknet war, konnte ich an die Verlegung der Kopfsteinpflasterstraßen gehen, über die ich Ihnen im nächsten Journal genauer berichten werde.

**Text und Fotos: I. Bitter**



**Bild 12:** Planspiel: Anhand der fast fertigen Bausätze wird nun die endgültige Anordnung und der sinnvolle (!) Verlauf der Straßen festgelegt.

**Bild 14:** Die Teilung wird auf den Untergrund übertragen.



**Bild 13:** Auf der Papierschablone, mit der die Kopfsteinpflasterstücke nachher ausgeschnitten werden, wird die Einteilung der einzelnen Steinfeldern festgelegt.

**Bild 15:** Nachdem der Brunnenplatz fertig beklebt ist, werden nun die Straßen begrenzt und der Verlauf des Kopfsteinpflasters festgelegt.





Bild 16: Der Brunnenplatz ist fertig und wird durch die unterschiedliche Verlegung des Kopfsteinpflasters optisch begrenzt.

# Eisenbahn + Landschaft 1985

**Kalender im Großformat (DIN A 3)**

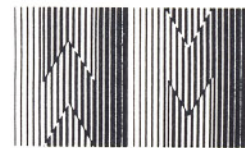
Sofort lieferbar. Preis: DM 9,80 + Porto/Verpackung.

Die letzte Sonderausgabe dieses Jahres des Eisenbahn-Journals erscheint ab 14.12.1984 mit dem Titel »Baureihe 41«.

Unsere bekannten Autoren Manfred Weisbrod und Horst Obermayer behandeln die Kohleausführung (ohne die DB-Ölversion der 042) dieser Einheitslokomotive eingehend.

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

## WEINERT MODELLBAU



### BR V65

Superdetaillierter paßgenauer Zinnbausatz mit Messingzurüsteinen, Fahrwerk vormontiert, Maxonpräzisionsmotor.

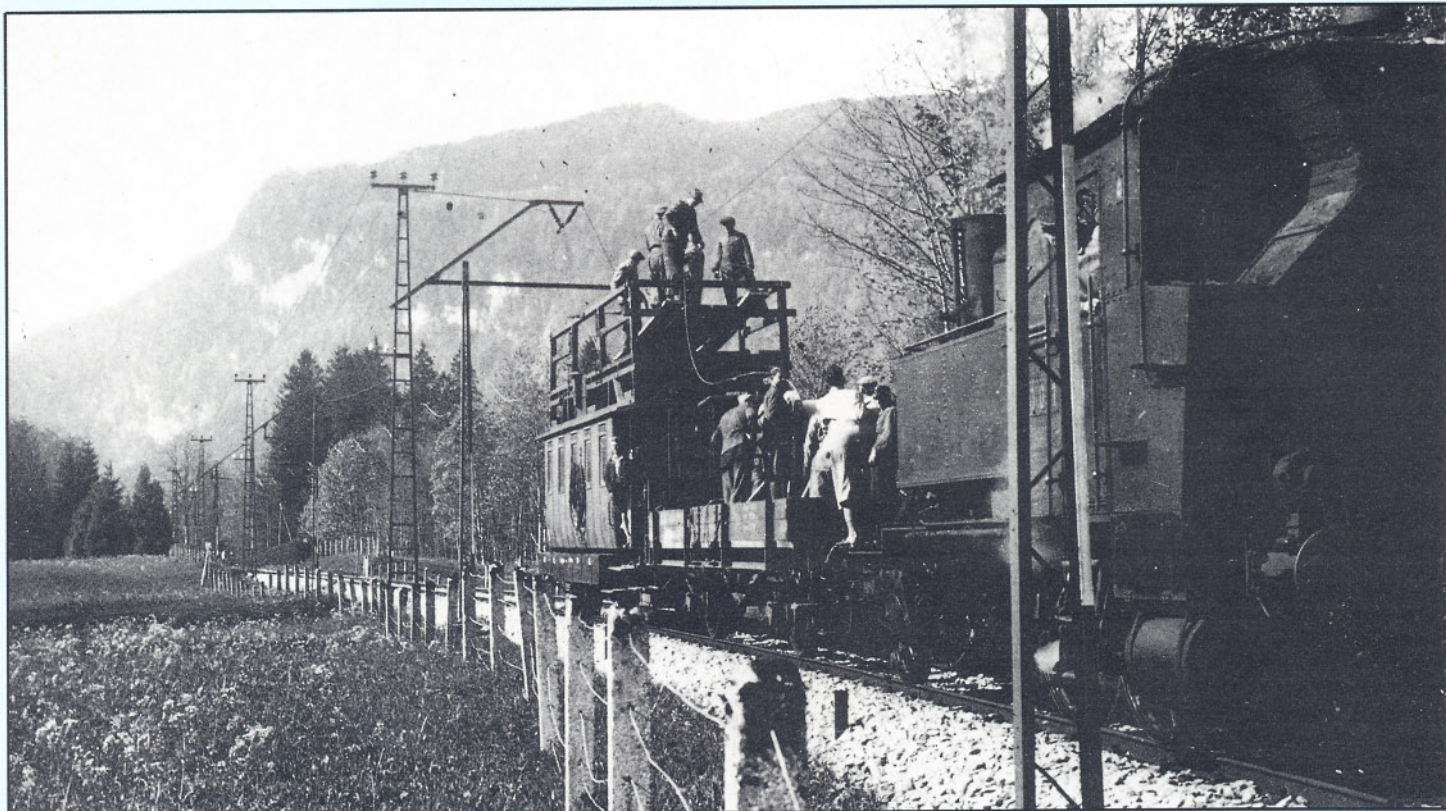
Erhältlich im Fachhandel!  
unverbindliche Preisempfehlung  
390,- DM

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

**Weinert Modellbau**

Postfach 10 04 47 · 2800 Bremen 1





**Bild 1:** Auf der Strecke Berchtesgaden – Königssee erfolgte im Sommer 1942 die Umstellung von Gleich- auf Wechselstrombetrieb. Es kam hierbei wieder derselbe Oberleitungsturmwagen zum Einsatz, der bereits 1909 fast im selben Zustand bei der ersten Elektrifizierung eingesetzt war. Eine Lok der Baureihe 70<sup>0</sup> diente als Bauzuglokomotive. Es sind noch die alten kleineren Masten neben den neuen Oberleitungsmasten erkennbar. **Foto: Sammlung N. Heigl**

## Der erste bayerische Turmwagen

Zur Elektrifizierung (man nannte es damals „Elektrisierung“) der Strecken Freilassing – Berchtesgaden und Mittenwald – Garmisch in den Jahren knapp vor dem Ersten Weltkrieg benötigten die Kgl. Bayerischen Staats-eisenbahnen Wagen mit so hoch gelegenen Arbeitsplattformen, daß man von ihnen aus die Oberleitung an die Masten montieren konnte. Da solche als „Turmwagen“ bezeichneten Fahrzeuge naturgemäß von Haus aus nicht zur Verfügung standen, behalf man sich zunächst damit, auf den Dächern einiger älterer Personenwagen kräftige Holzbalkengerüste anzubringen und den Fahrgastraum zu Werkstatt und Mannschaftsraum umzufunktionieren. Weil die Turmwagenmaße damit größer ausfielen, als es das Lichtraumprofil erlaubte, führte man die Bühnengeländer später nach innen umklappbar aus. Die Wagen standen relativ lange im Dienst. Auf Bildern aus den dreißiger Jahren, also längst

schon zur DRG-Zeit, sind sie des öfteren noch in Originalform oder auch etwas modifiziert zu erkennen.

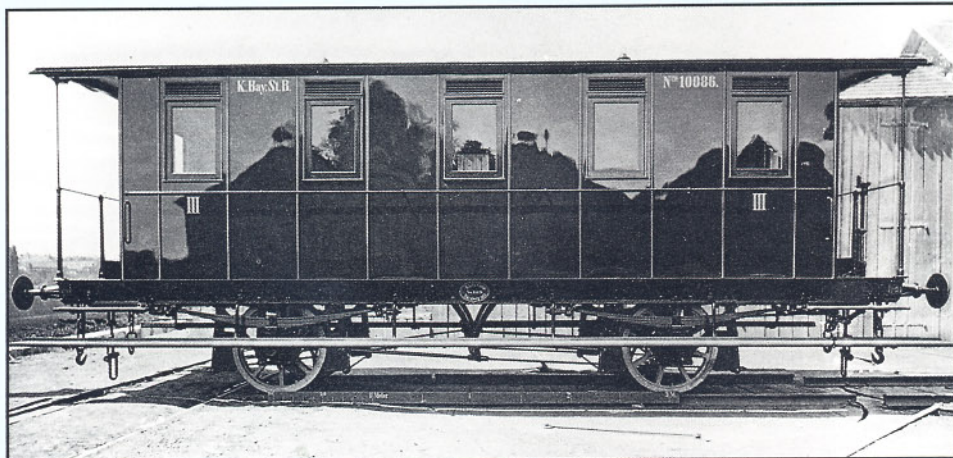
Das H0-Modell des im Jahre 1909 aus einem Ci des Jahrgangs 1873 (Bild 2) umgebauten ersten Turmwagens Mü 700 190 zeigen die Bilder 3 und 6. Die Modellbahnindustrie wird einen solchen Wagen kaum jemals bringen. Wer ihn partout auf seiner Modellbahnanlage haben möchte, muß ihn selber bauen. Und das ist gar nicht sonderlich schwierig. Im Folgenden wird solch ein Selbstbau beschrieben, wobei auf Teile von Industriemodellen zurückgegriffen wird. Dazu muß allerdings hier und da ein kleiner Kompromiß in Sachen Maßgenauigkeit eingegangen werden. Man kann natürlich der Einfachheit halber ein solches Gerüst auch auf einen normalen unveränderten Modellpersonenwagen aufbauen.

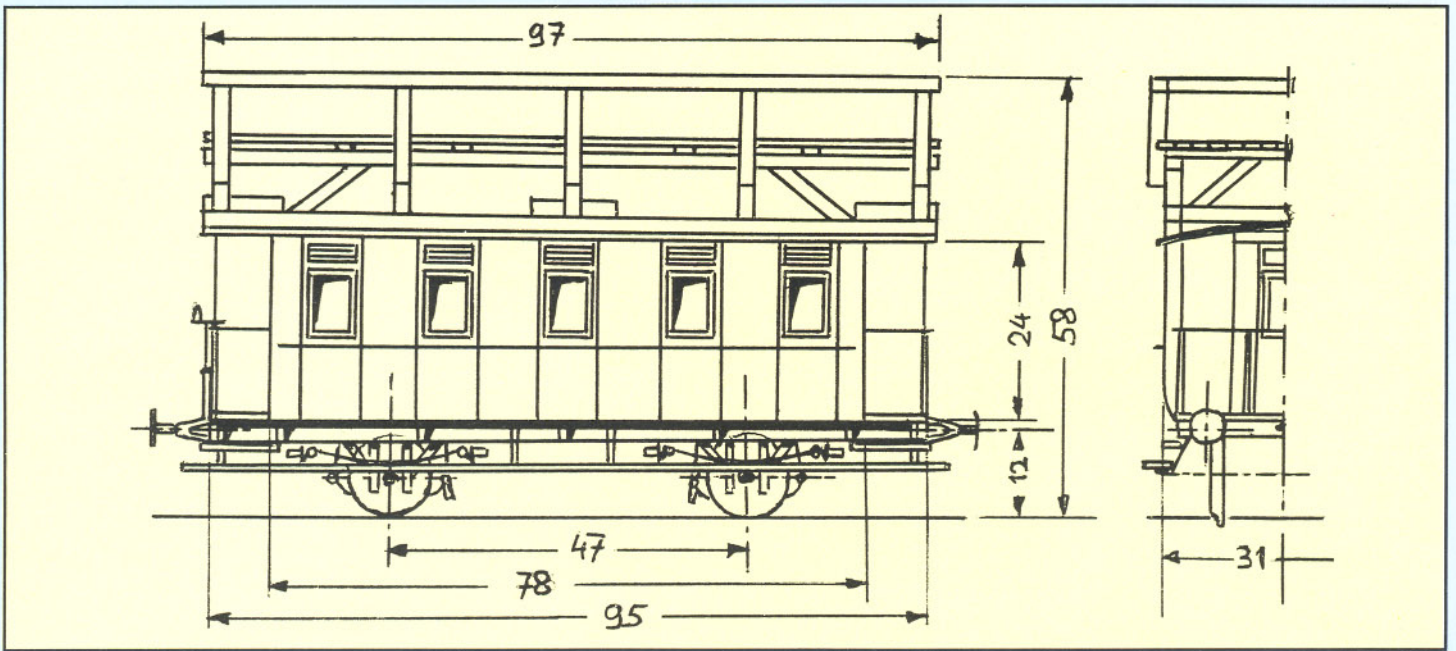
Als **Fahrgestell** dient das des Personenwagens Nr. 5002 von Fleischmann, aus dem ge-

maß Bild 4 ein Stück herausgesägt und dessen Breite auf 29 mm verschmälert wird. Bei den, z. B. mit Uhu-Plast, wieder zusammengeklebten Hälften sind die Puffer durch Korb-puffer (z. B. Günther Nr. 1175) zu ersetzen, die vier unteren Trittbretter an den Wagenenden und der Batteriekasten zu entfernen und auf die Achsen sollten Speichenräder (z. B. von Roco) aufgedrückt werden. Beim Bau des Wagenkastens kann man verschiedene Wege gehen: Wer die Wagenbausätze Nr. 200 320 und 200 200 (oder 200 210 bzw. 200 230) von Rai-Mo besitzt, zerstückelt einfach zwei Seitenwände entweder des CPost (Pr 92) oder des C (Pr 88) entsprechend Bild 5, paßt zwei Stirnwände des Ci (Wü 71) der Krümmung der Seitenwände an und klebt alle vier Wände zum Kasten zusammen. Als Dach dient das an den Enden jeweils um 4 mm gekürzte Dach desselben Würtembergers. Wem dies nicht zu umständlich erscheint, der trenne 10 Lüftungsgitter oberhalb der Fenster aus zwei Ci (Wü 71)-Wänden heraus und setze sie in exakt herauszufeilende Ausnehmungen über den Fenstern der Seitenwände ein. Sodann kommen folgende Arbeitsschritte:

- Bohren zweier 0,6-mm-Löcher je Wagen-Seitenwand für die langen waagerechten Griffstangen sowie Entfernen aller angespritzten Türklinken, Griffstangen und Deckleisten zwischen den Fensterfeldern mit dem Bastelmesser.
- Herstellen je eines Fensterdurchbruches in den Stirnwänden und Kürzen dieser Wände unten um 2 mm.
- Grundieren des Kastens mit z. B. Plaka-Grün (Nr. 47), anschließend Bemalen mit einer Mischung aus Grün, Schwarz (Nr. 70) und etwas lichtem Ocker (Nr. 18), Beschriften und schließlich Lackieren mit Kunstharz-Mattlack. Dabei ist sehr darauf zu ach-

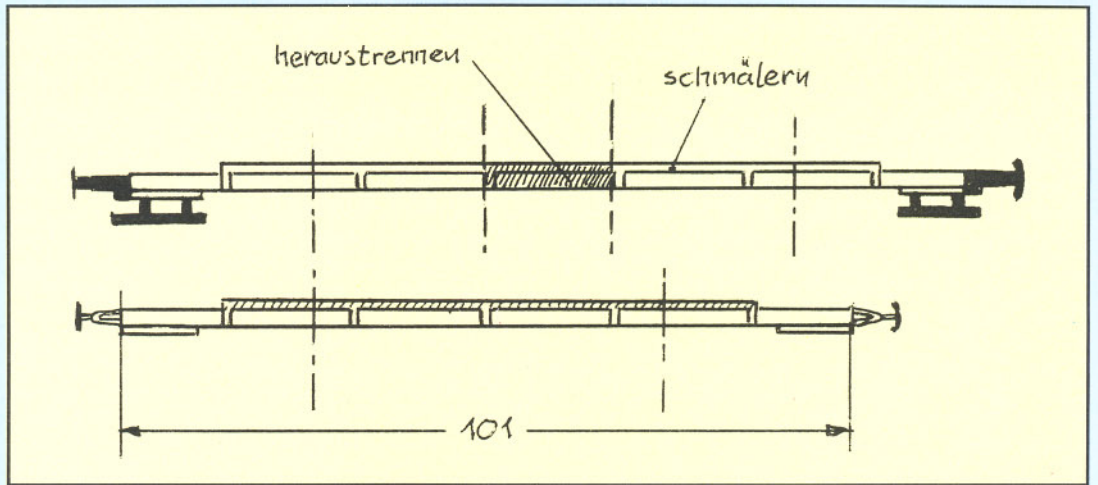
**Bild 2:** Ein Ci der K.Bay.Sts.B., wie er dem ersten bayerischen Turmwagen als Fahrzeuguntersatz diente. Bei dem Bild handelt es sich um ein Werkfoto. **Sammlung Merker**





**Bild 3:** Skizze des Turmwagens Mü 700190 der K. Bay. Sts. B. im Maßstab 1:87.

**Bild 4:** Die Zeichnung verdeutlicht das Zurichten des Fahrgestells eines Fleischmann-Wagens der Nr. 5002...



**Bild 5:** ...während hier gezeigt wird, wie Seiten- und Stirnwände sowie die Bühnengeländer zustandekommen.

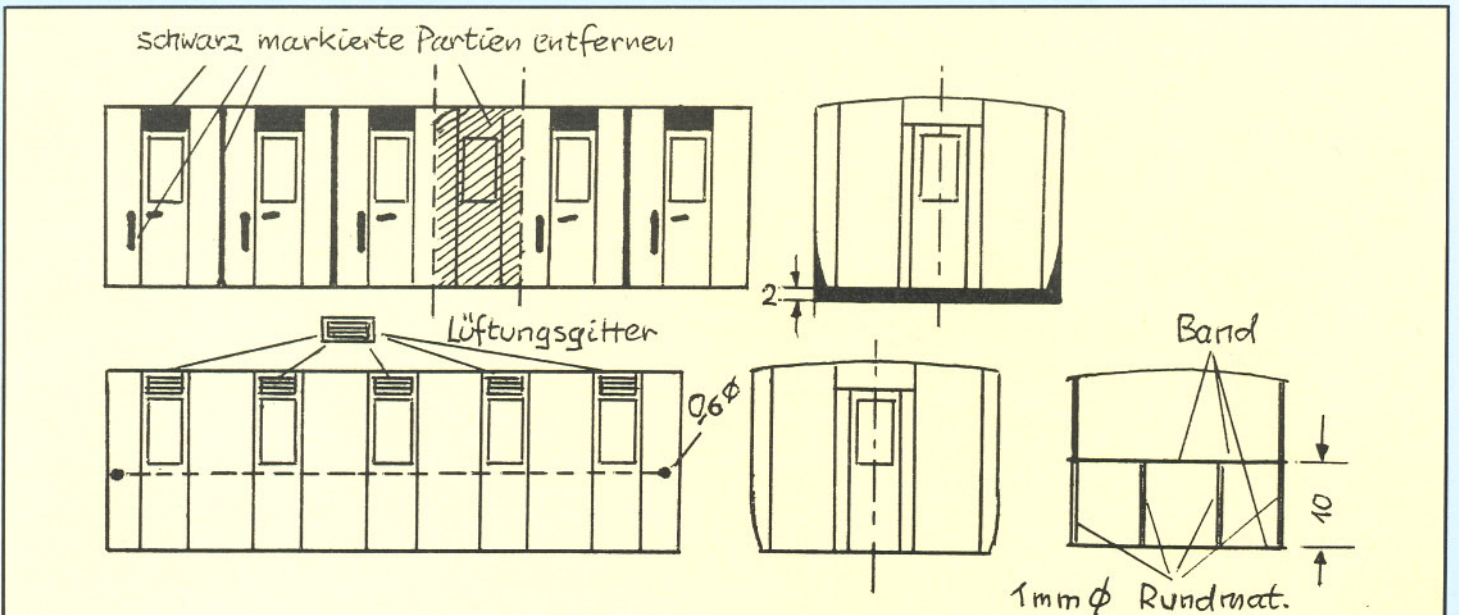
ten, daß die Ränder der Fensteröffnungen frei von Farbe und Lack bleiben, weil sich sonst deren Abmessungen so verkleinern, daß die Fenster nicht mehr passen. Das Dach braucht farblich nicht behandelt zu werden, allenfalls sind kleine Rostflecken und -strähnen (Plaka-Braun) der Optik förderlich.

- Farbliche Behandlung des Fahrgestells,

schwarze oder grüne Rahmenwangen mit Beschriftung sowie Bemalen der Rahmen der der Rai-Mo-Packung beiliegenden Fenster samt Lackieren.

- Einkleben der Fenster in den Kasten.
- Aufkleben des Kastens auf das Fahrgestell.
- Einstecken zweier seitlicher Griffstangen (0,6-mm-Draht) in die Löcher.

- Zusammenbau zweier Bühnengestänge aus dünnem Plastik- oder Messing-Rund- bzw. Flachmaterial (Bild 5, unten re.) und Einkleben an den Wagenenden. Die Handbremskurbel auf einer Seite nicht vergessen! Auf den Boden beider Bühnen sollte noch eine Bretterlage oder ein Riffelblech geklebt werden, wozu ein 27×7 mm großes Stück aus einer BRAWA-Bretterplatte



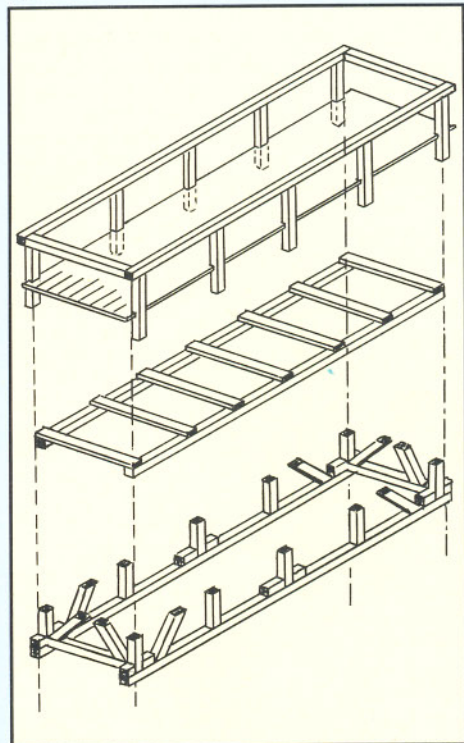


**Bild 6:** Der Turmwagen, als H0-Modell von Dr. Hufnagel gebaut und hier mit einer bayerischen D VI auf der „Berchtesgadener Modellstrecke“ unterwegs, um den Fahrdrat zu überprüfen.  
Foto: W. Kosak

Nr. 2800 oder einer -Riffelplatte Nr. 2826 dienen kann.

- Anbringen der beiden unteren Trittbretter. Der Rai-Mo-Bausatz 200320 enthält hier sehr gut verwendbare Teile, die man allenfalls etwas zurichten muß, wie etwa Abtrennen nicht passender Haltebügel und Ausfeilen von Ausnehmungen für die Achslager-Kästen. Man kann sich die Bretter auch selbst aus der BRAWA-Bretterplatte schneiden, die Bügel aus 1 mm breitem Ms-Flachband herstellen und alles mit Sekundenkleber zusammen- und ankleben. Wer sich der Rai-Mo-Bausätze nicht bedie-

**Bild 7:** Die Arbeitsbühne ist ein Auftrag für „H0-Zimmerleuchte“. Die Längen der „Balken“ kann man der 1:87-Skizze entnehmen. Probleme dürfte der Zusammenbau kaum verursachen.  
Zeichnungen 3, 4, 5 und 7: Dr. Hufnagel



nen will, kann den Wagenkasten auch aus einem Bahnpostwagen Nr. 29100 von Liliput herstellen, als Dach zwei Dächer des Roco-Güterwagens Nr. 4301 A verwenden und sich für die Fenster die des Liliput-H0e-Wagens Nr. 711 bzw. 731 besorgen.

Zur Balkenkonstruktion der Arbeitsplattform verwendet man mit Vorteil die 2-mm-Quadratprofile aus den Sortimenten von Fallor oder Vollmer (Nr. 540 bzw. 5021) und für den Boden dient nochmals die BRAWA-Bretterplatte (Bild 7).

Laut Wagenstandsbuch verfügte die Königliche Bayerische Staatsbahn 1913 über insgesamt vier derartiger Turmwagen. Sie trugen die Betriebsnummern Mü 700 190, Mü 700 191, Mü 700 192 und München 700 193, die sich nach Bauart, Inneneinrichtung und Form der Geländer-Plattform voneinander unterscheiden.

Als erstes Fahrzeug seiner Art entstand 1909 der in unserer Bauanleitung beschriebene Wagen Mü 700 190 aus einem 1873 gebauten Personenwagen der Gattung Ci. Heute gehört das Fahrzeug zum Bestand des Eisenbahnclub München e.V., der ihn im Jahre 1978 von der DB erstanden konnte und damit vor der Verschrottung bewahrt hat. Dieser nach dem Hofzug des Nürnberger Verkehrsmuseums älteste noch erhaltene Waggon der Königlich Bayerischen Staatsbahn blickt auf ein entsprechend bewegtes Leben zurück: Nach dem Umbau im Jahre 1909 kam er zwischen 1935 und 1938 nach München und erhielt dort ein neues Fahrwerk mit 6,5 Metern Achsstand. Später lief er wieder als Turmwagen beim Bw Berchtesgaden (mit der Nummer 724001) und kam nach dem Zweiten Weltkrieg zunächst in die Dienste der „Allied Forces“. Als 6250 Mü lief er sogar noch bei der DB, bis er als Lagerwagen in Freilassing endete. Nun will der Münchener Eisenbahnclub das Fahrzeug originalgetreu rekonstruieren. Zwei weitere Turmwagen – Mü 700 191 und Mü 700 192 – entstanden im Jahre 1912. Als Basis für den Mü 700 191 diente ein Waggon der Gattung MCI, Jahrgang 1887. Das Oberleitungs-Montagegerüst des 14500 Kilo-

gramm schweren Wagens war – wegen des Lichtraumprofils – zusammenlegbar ausgeführt. Ferner verfügte er über Unterkasten und Petroleum-Beleuchtung.

Weitere Daten:

Radstand 5,0 Meter; Radsätze der Form 39; Tragfedern von 1130 mm Länge, 10 Blätter von 96 × 13 mm;

Einen kürzeren Radstand – nur 4,1 Meter – wies der Turmwagen Mü 700 192 auf. Er war aus einem Wagen der Gattung Post, Baujahr 1873 (Ostbahn-Bauart), entstanden. Das Montagegerüst wurde ebenfalls zusammenlegbar ausgeführt.

Daten:

Petroleumbeleuchtung; Durchschnittliches Eigengewicht: 9500 kg; Radsätze der Form 24; Tragfeder: 1764 mm lang, 7 Blätter von 96 × 13 mm.

Die Bremsspindel war bei diesem Wagen im Inneren angebracht. Aus einem C-Wagen der Ostbahn-Bauart des Jahrgangs 1862 wurde 1913 der Turmwagen Mü 700 193 gebaut. Die Gerüstplattform erhielt umklappbare Schutzgeländer.

Daten:

Durchschnittliches Eigengewicht: 9400 kg; Petroleumbeleuchtung; Radstand 3,5 Meter; Radsätze der Form 38; Tragfedern 1764 mm lang, 8 Blätter von 96 × 13 mm.

Dr. Hufnagel

#### Achtung, Druckfehlerteufel:

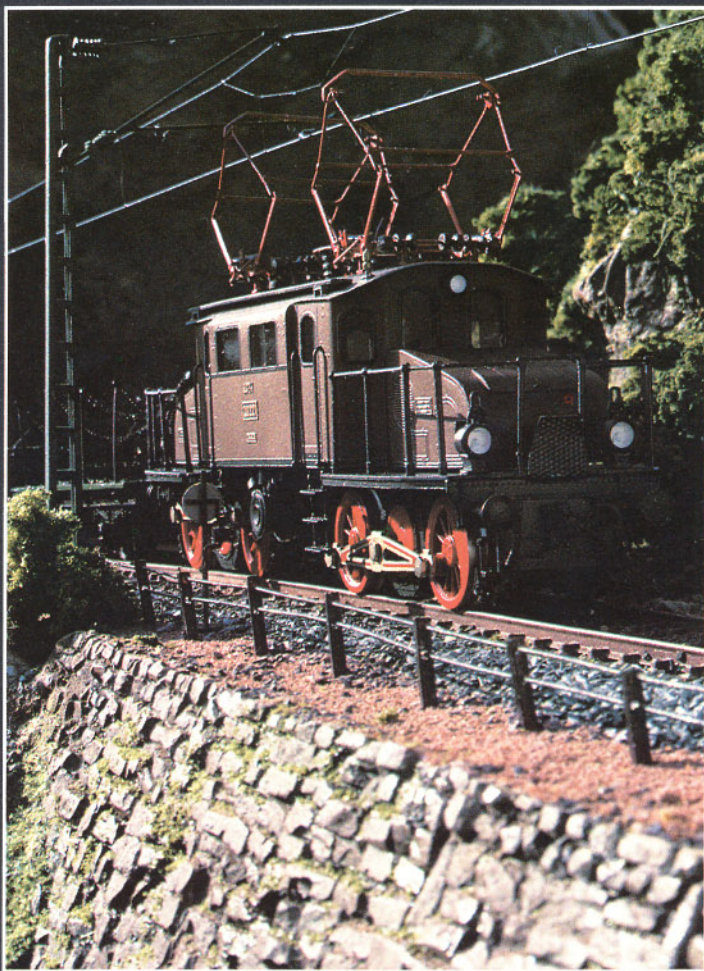
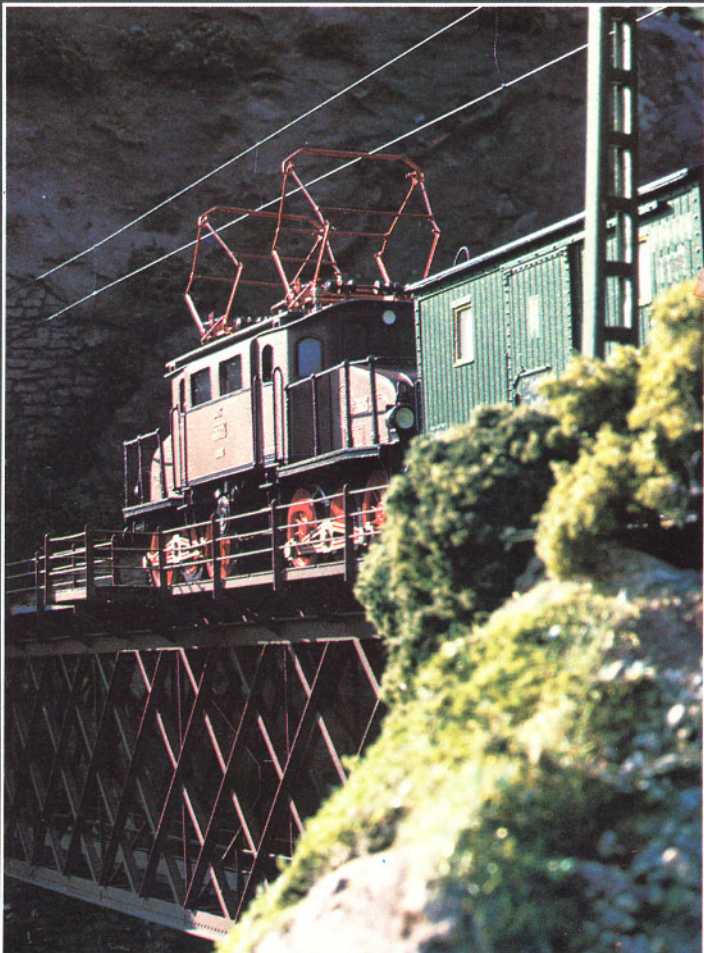
Im Eisenbahn-Journal 6/84 stimmt wegen Layoutumstellung die Bildfolge im Text mit den Bildnummern leider nicht mehr überein, daher Berichtigung wie folgt:

- S. 39; Textspalte:  
 16. Zeile von oben: Bild 4 (nicht Bild 3)  
 21. Zeile von unten: Bild 8 (nicht Bild 3)
- S. 40; mittlere Textspalte:  
 4. Zeile von unten und letzte Zeile: Bild 9 (nicht Bild 5)  
 rechte Textspalte:  
 16. und 21. Zeile von oben: Bild 10 (nicht Bild 6 bzw. 7)  
 15. Zeile von unten: Bild 11 (nicht Bild 7)  
 6. Zeile von unten: Bild 1 (nicht Bild 8)



**Bild 1:** Die erste Staatsbahn-Ellok mit Einzelachsenantrieb: EG 4×1/1, Nummer 20201, mit einem Personenzug unterwegs bei Bischofwiesen. Der Berg im Hintergrund heißt übrigens „Schlafende Hexe“.

**Bild 3:** Bereits 1912 hat die K.Bay.Sts.B. zwei Maschinen des Typs EG 2×2/2 in Auftrag gegeben. Die Maschinen sind jedoch erst 1920 beziehungsweise 1921 ausgeliefert worden.



**Bild 2:** Schade, daß sie nicht mehr zur Auslieferung kam: Prototyp der bayerischen EG 2×2/2 als H0-Modell von M+F Deutschland, für uns montiert von Donald Kessler, München.

**Bild 4:** Folgerichtig weist das Eigentumsschild die Lok als Maschine der Bay.Sts.B. aus. Das „königliche K“ ist einfach weggefräst worden.



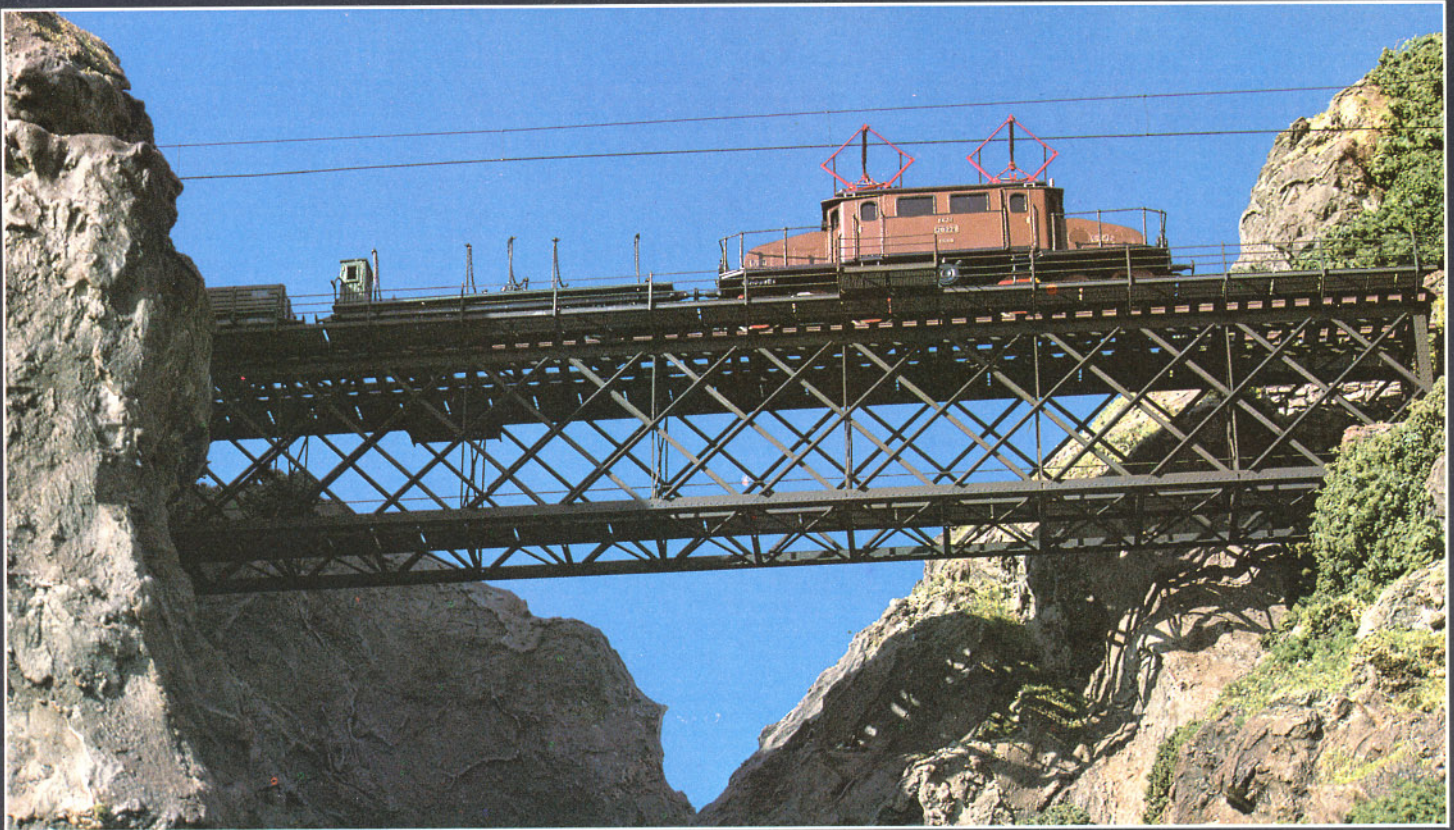


Bild 5: Mit einem Rai-Mo-Güterzug potert die EG 2×2/2 über die Brawa-Brücke, deren filigranes Gitterwerk durch den Aufnahme-Standpunkt besonders gut zur Geltung kommt.

## Elektrolokomotiven in Bayern

Enorme Typenvielfalt prägte in den zwanziger Jahren das Bild des Eisenbahnbetriebs auf den Strecken im bayerischen

Norden: Preußische, sächsische und bayerische Dampfzöser mühten sich zusammen mit den ersten Einheitslokomoti-

ven vor schweren Zügen auf den steigungsreichen Strecken des Fichtelgebirges und des Frankenwaldes ab. Grund ge-

Bild 6: Von der Firma Günther in Veringenstadt stammt das sehr gut detaillierte H0-Modell der EG 4×1/1. Die Maschine hat Donald Kessler für uns montiert und lackiert.





**Bild 7:** Kleinserien-Leckerbissen: Die Fuchs'sche D VIII, „St. Zeno“, müht sich mit einem Bauzug während der Elektrifizierungsarbeiten bergwärts.



**Bild 8:** Für den Turmwagen Mü 700 190 genügen die bescheidenen Kräfte der D VI selbst auf der 40-Promille-Rampe allemal. Baustellenschild: Reitz, Berlin

**Bild 9:** Aus der Werkstatt von Dr. Hufnagel stammt das Eigenbau-Modell des Turmwagens, die Lok dagegen ist eine D VI, eine alte M+F-Kreation.



nug für uns, bisher die Beiträge zum Thema „Gruppenverwaltung Bayern im Modell“ im fränkisch-thüringisch-sächsischen Grenzland anzusiedeln. Interessante Strecken gab es freilich auch im Süden Bayerns: Zu den landschaftlich und betrieblich reizvollsten Abschnitten des weiß-blauen Streckennetzes zählte zweifellos die Bahnlinie Freilassing – Bad Reichenhall – Berchtesgaden. Enge Kurvenradien, eine rund 5,5 Kilometer lange 1:40-Steigung sowie interessante Dampf-, Ellok- und Waggontypen haben uns bewegt, Szenen von den Anfängen des elektrischen Betriebs in Bayern auf dieser Strecke im Modell nachzustellen.

Längst reisten die betuchten Gäste des Badeorts Reichenhall per Eisenbahn zur Kur. Schon im Juli 1866 war die Strecke von Freilassing aus entlang der Saalach eröffnet worden. Entsprechend neidvoll blickten die Bewohner Berchtesgaden auf die 19 Kilometer entfernt gelegene Nachbarstadt. Trotz aller Eingaben an die Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten sah es lange Zeit so aus, als würden Einwohner und Gäste Berchtesgadens auch weiterhin den gleichen Weg nehmen müssen wie seit Jahrhunderten das Berchtesgadener Salz: per Kutsche oder Pferdeschritten über den Hallthurm-Paß.

Eben jener Paß stand einer Weiterführung der Bahnlinie Freilassing – Bad Reichenhall nach Berchtesgaden im Wege. Schließlich galt es, auf rund 5,5 Kilometern Länge einen Höhenunterschied von 227 Metern zu überwinden. Zudem würde die Trasse Kurvenradien bis herab zu 180 Metern Halbmesser erfordern. Als schließlich der Bayerische Landtag am 29. Mai 1886 den Bau der Bahnlinie nach Berchtesgaden endlich genehmigte, faßten die Verantwortlichen zunächst einmal das Projekt einer Zahnradbahn ins Auge. Schließlich gab es damals keine Lokomotivtype, die 40 Promille Steigung und derart enge Kurvenradien im Reibungsbetrieb in den Griff bekommen hätte. Da trat die Münchner Lokomotivbaufirma Krauss & Cie mit einer neuen Lokomotivgattung auf den Plan, die ausreichende Leistungsfähigkeit versprach: die C1-n2-Maschine der Gattung D VIII.

Tatsächlich wiesen die mit einem Krauss-Helmholtz-Lenkgestell ausgerüsteten Maschinen für bayerische Lokalbahn-Verhältnisse beachtliche Dimensionen auf. Sie brachten – je nach Bauserie – 43,3 beziehungsweise 50 Tonnen auf die Waage. Die Achslast der Zweizylinder-Naßdampfmaschinen lag bei 12 Tonnen. Insgesamt 19 Maschinen der Gattung D VIII hat die Firma Krauss in den Jahren 1888 bis 1903 geliefert. Die ersten fünf Exemplare – zwischen 1888 und 1890 gebaut – trugen Namen aus dem angestammten Einsatzgebiet. Sie hießen „Kirchberg“, „Hallthurm“, „St. Zeno“, „Fuchsstein“ und „Bischofswiesen“. Die Lokomotiven erhielten bei der Deutschen Reichsbahn die Betriebsnummern 98 661 bis 98 679. Kurioserweise hat die Firma Krauss im Jahre 1937 – also 34 Jahre nach Ablieferung der letzten Staatsbahn-Maschine – noch einmal eine D VIII gebaut: Die Maschine mit der Fabriknummer 15 593 war von der Augsburger Lokalbahn geordert worden. Zu dieser Zeit war die D VIII längst von der 40-Promille-Rampe am Hallthurmpaß verschwunden.

Die Strecke Bad Reichenhall – Berchtesgaden war am 25. Oktober 1888 eröffnet worden. Trotz ihrer für eine Lokalbahnlokomotive beachtlichen Kräfte sorgte die D VIII damals für recht gemütliches Reisen: Immerhin benötigten die Züge für die 19 Kilometer lange

**Bild 10:** Mühsam war der Betrieb zwischen Bad Reichenhall und Freilassing mit den eigens für diese Strecke geschaffenen Loks der Gattung D VIII: Zur Beförderung von 190-Tonnen-Zügen waren bereits drei Loks dieses Typs notwendig. Für die vier Rai-Mo-Wagen unseres Bauzuges genügt freilich eine Maschine.

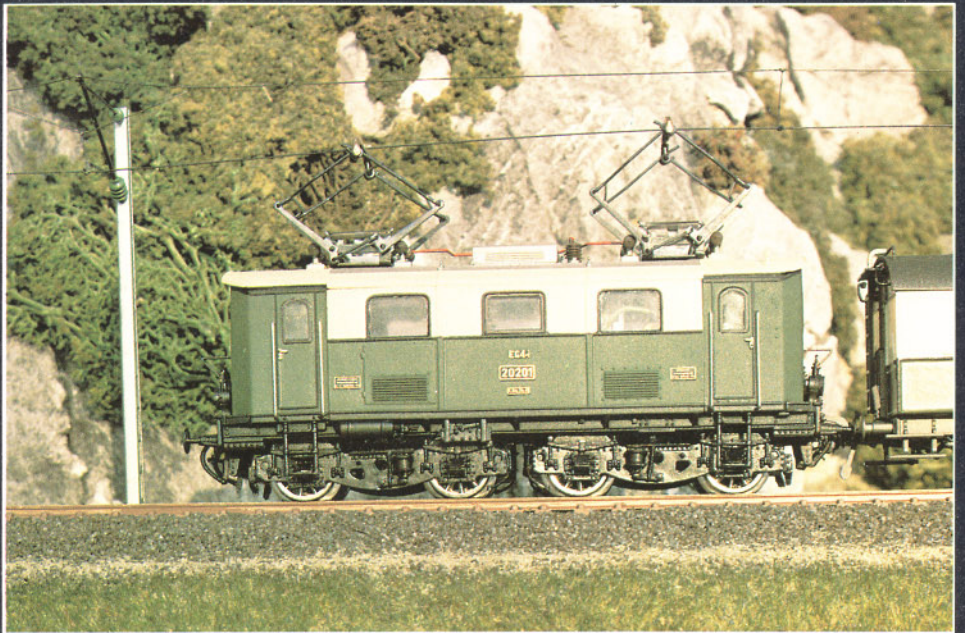
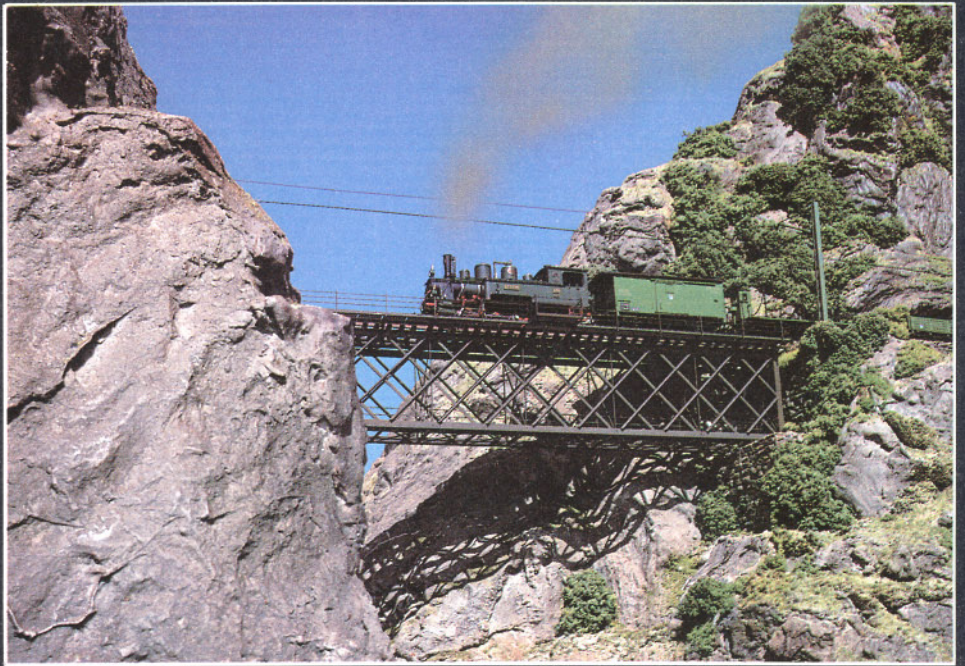
Strecke stolze 1 ½ Stunden. Auch die Zuglast hielt sich in Grenzen: Für 190 Tonnen waren bereits drei D VIII erforderlich.

Der Versuch, diese zweifellos reizvollen Zugbespannungen im Modell nachzubilden, kann die Etatplanung für die Zimmerleisenbahn gehörig ins Wanken bringen: Zwar zeichnet sich das H0-Kleinserienmodell der bayerischen D VIII von der Fürstenfeldbrucker Firma Christian Fuchs durch genaue Maßhaltigkeit, exzellente Detaillierung, gelungenes Finish und sehr gute Fahreigenschaften aus – doch hat es mit rund 1180 Mark auch seinen angemessenen Preis.

Ebenso reizvoll für Modelleisenbahner – dafür wesentlich etatschonender – ließen sich Szenen aus der bereits 1912 seitens der Staatsbahn beschlossenen Elektrifizierung – damals übrigens „Elektrisierung“ genannt – der Strecke nachstellen. Entsprechende Waggons für den Transport der Masten, Fahrleitungs-Draht, Werkzeug und Personal können dem Rai-Mo-Programm entnommen werden. Als Zugpferd wird in solchen Fällen sicher eine einzige D VIII ausgereicht haben. Für den bei Elektrifizierungsarbeiten notwendigen Turmwagen findet sich eine ausführliche Bauanleitung unseres Mitarbeiters Dr. Hufnagel an anderer Stelle dieser Ausgabe. Mit der Elektrifizierung der Strecke Freilassing – Berchtesgaden hatte es die K.Bay.Sts.B. offenbar ziemlich eilig. Bereits 1912, als zwischen Garmisch – Mittenwald und Garmisch – Reutte erstmals eine Fahrleitung hing, bestellte sie für die Berchtesgadener Linie insgesamt 12 elektrische Lokomotiven, von denen acht Stück zur Gattung EP 3/6 zählten. Diese 1' C2-Personenzugmaschinen hatten nach heutigem Geschmack ein recht merkwürdiges Aussehen: Die beiden Dachstromabnehmer waren asymmetrisch angeordnet worden, um auf einer Führerstandsseite dem hochstehenden Heizkessel samt Schornstein genügend Platz zu lassen.

In den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg sorgten die später als E 36 bezeichneten Maschinen für kuriose Bespannungen: Die während des Krieges dringend für Lazarettzüge benötigten Heizkessel waren kurzerhand ausgebaut worden, eine elektrische Zugheizung jedoch erst in den zwanziger Jahren greifbar. So blieb zur Winterzeit nichts anderes übrig, als eine Dampfklopp vor Reisezügen über den Hallthurm-Paß mitzuschleppen. Dabei sollen meist Lokomotiven der Gattung Pt 2/3 (spätere Baureihe 70<sup>0</sup>) zum Einsatz gekommen sein.

Die 1912 bestellten acht Maschinen der Gattung EP 3/6 wiesen unterschiedliche Stundenleistungen auf. Vier der Lokomotiven – Betriebsnummern 20 101–20 104 (später EP 3 Nummer 20 101–20 104, bei der DR E 36 01–E 36 04) – brachten es bei 42 km/h auf eine Stundenleistung von 689 kW. Die restlichen vier Maschinen (20 121–20 124, später EP 4 beziehungsweise E 36 21 bis E 36 24) erreichten dagegen bei 50 km/h eine Stundenleistung von 706 kW. Beide Bauartvarianten liefen trotz der relativ kleinen Räder maximal 80 km/h schnell. Die erste Serie wurde 1914, die zweite 1916 in Dienst gestellt. Als Großserienmodell sind die urigen Stangen-Elloks bislang nur in der Baugröße N von Trix angekündigt. Ein Modell im Maßstab 1:87 ist im neuen Trix-Katalog (allerdings vorerst einmal in grauer Reichsbahnausführung) für



**Bild 11:** Als im April 1916 der planmäßige Ellokbetrieb zwischen Freilassing und Berchtesgaden begann, standen zwei Maschinen der Gattung EG 4x1/1 (spätere E 73) zur Verfügung.

**Bild 12:** Schönes H0-Modell eines urigen Vorbildes: Die D VIII von Christian Fuchs rollt mit ihrem Rai-Mo-Bauzug talwärts.





**Bild 13:** Zu den ersten Elloks im Berchtesgadener Land zählten die Maschinen der Gattung EP 3/6. „Journal“-Leser Helmut Mißbach hat uns sein Handarbeitsmodell dieser Lok zur Verfügung gestellt.

das kommende Jahr angekündigt. Wir sind sicher, daß für 1986 auch die Ausführung für die Bayerische Länderbahn erwartet werden kann.

Völlig neue Wege im Ellokbaubau waren bei den 1915 für die Strecke Freilassing – Berchtesgaden von Bergmann-EW und J.A. Maffei geliefert zwei Maschinen der Gattung EG

4×1/1 beschriftet worden. Die Loks mit den Nummern 20 201 und 20 202 (später E 73 01 und E 73 02) verfügten als erste Staatsbahn-Elloks über Einzelachs-antrieb. Das Prinzip, jede Treibachse mit einem eigenen Fahrmotor auszurüsten, hatte es bis dahin lediglich bei Lokomotiven für andere Stromsysteme gegeben.

Die 50 km/h schnellen Güterzugmaschinen – später als EG 1 Nummer 20 201 und EG 1 Nummer 20 202 bezeichnet – spielten lange Zeit eine Pionierrolle: Obgleich sich der Tatzlager-Einzelachs-antrieb recht gut bewährt hat – die beiden Maschinen standen immerhin bis zum Zweiten Weltkrieg im Einsatz – wurden erst Mitte der zwanziger Jahre wieder

**Bild 14:** Der Schornstein hinter den Stromabnehmern verrät den kohlegefeuerten Zugheiz-Kessel der bayerischen EP 3/6. Für 1985 hat Trix die Staatsbahn-Variante dieser Maschine in N angekündigt; im gleichen Jahr wird die EP 3/6 auch in H0 zunächst als E 36 der DR erscheinen. Voraussichtlich 1986 dürfte es dann auch die K.Bay.Sts.B.-Variante in H0 geben.





**Bild 15:** Es muß nicht immer Dampf sein: Schließlich dürfte auch der Anblick eines derart hübschen Elok-Modells Eisenbahner-Herzen höher schlagen lassen. Die filigranen Stromabnehmer stammen übrigens aus dem Hause Günther, Veringenstadt.

Eloks mit Einzelachs Antrieb gebaut. Die Bo'Bo'-Loks der Gattung EG 4x1/1 erreichten bei 30 km/h eine Stundenleistung von 790 kW. Ein sehr gut gelungenes H0-Modell der EG 4x1/1 findet sich im Programm der Firma Günther, Veringenstadt.

Einen nicht mehr in Serienfertigung gelangten Prototyp der Firma M+F-Deutschland (übrigens auch ein altes M+F-Handmuster) stellt dagegen unser H0-Modell der B'B'-Lokomotive EG 2x2/2 dar. Zwei Maschinen dieses Typs waren ebenfalls 1912 von der Königlich

Bayerischen Staatsbahn für die Strecke Freilassing – Berchtesgaden in Auftrag gegeben worden, jedoch erst 1920 beziehungsweise 1921 fertiggestellt. Die später als EG 2 Nummer 20221 und EG 2 Nummer 20222 bezeichneten Lokomotiven erhielten bei der

**Bild 16:** Kurz vor Berchtesgaden ist das Bild des abendlichen Personenzuges mit seiner EG 2x2/2 entstanden. Während die 1920 gelieferte Lok mit der Nummer 20221 bereits die Aufschrift „Bay.Sts.B.“ trägt, ist der erste Waggon noch nicht umgezeichnet.



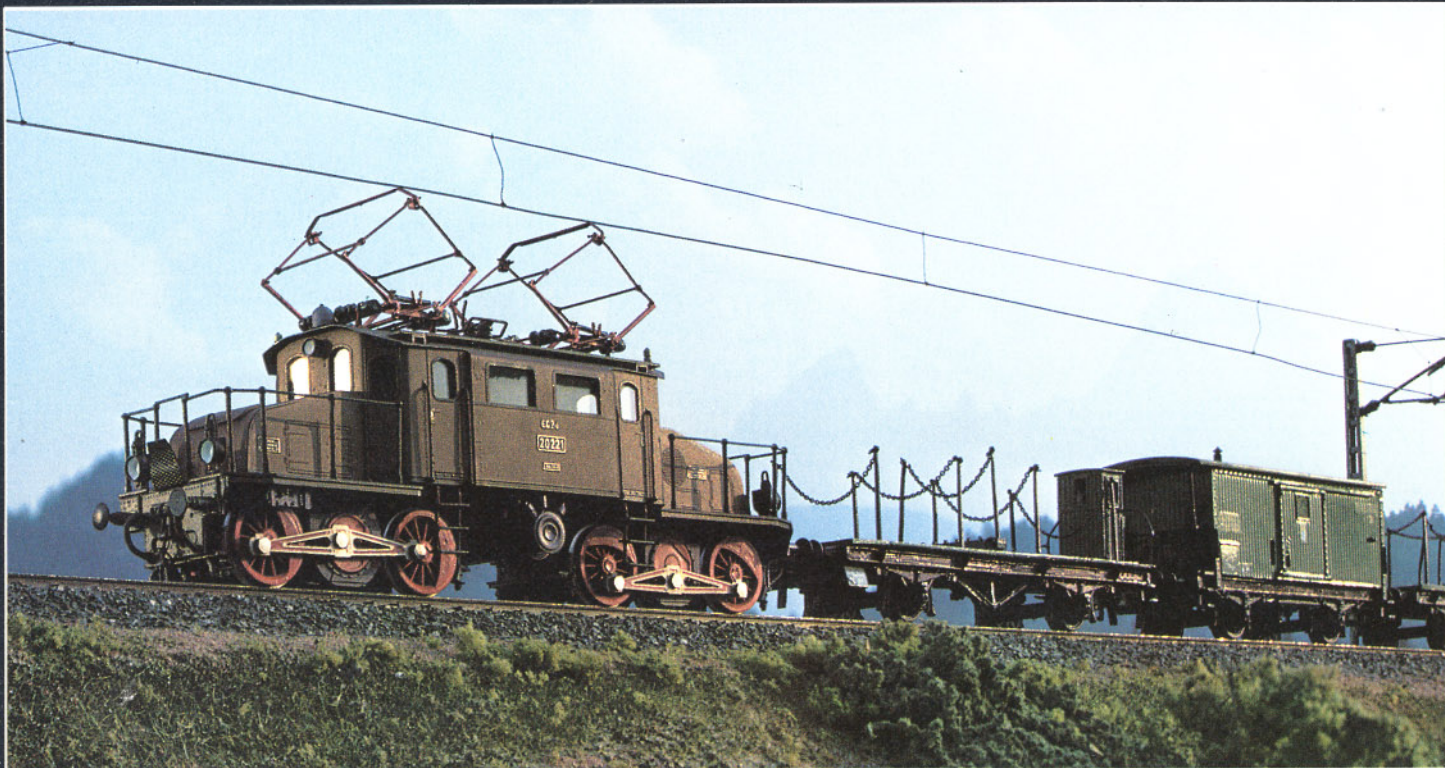


Bild 17: Die fabrikneue EG 2x2/2 20221 abends bei Berchtesgaden: Im Hintergrund zeichnet sich blaß das Watzmann-Massiv gegen den dunstigen Himmel ab.

Deutschen Reichsbahn die Betriebsnummern E 7021 und E 7022. Sie erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h; ihre Stundenleistung lag bei 720 kW. Bei dieser Gelegenheit: Vielleicht geht es einem Modellbahnhersteller wie unserem Fotografen – er ist auf Anhieb dem Reiz dieser Maschine erlegen . . .

Als freilich die ersten der im Jahre 1912 bestellten 12 Elloks ausgeliefert wurden, hing über den Gleisen der Bahnlinie Freilassing – Berchtesgaden längst der Fahrdraht. Am 15. April 1914 begann deshalb der Probebetrieb

dort mit einer vom Bw Garmisch ausgeliehenen Maschine der Gattung EP 3/5. Dabei handelte es sich um die Lok mit der Nummer 20004, die als E 6204 später im Dienst der Reichsbahn stand.

Lange währte die Freude am elektrischen Betrieb indes nicht. Bereits am 3. August 1914 wurden die Ellokfahrten wegen des Beginns des Ersten Weltkrieges eingestellt. Allerdings standen am 10. April des Jahres 1916 wieder Ellok-Probefahrten auf dem Programm, 14 Tage später liefen erste Planzüge mit elektrischen Lokomotiven. Am 1. August 1916 war

es schließlich soweit: Die Züge auf der Strecke Freilassing – Berchtesgaden wurden planmäßig mit Elloks bespannt.

(wird fortgesetzt)

**Text und Fotos: Willy Kosak**

**Literaturverzeichnis:**

Braun/Hofmeister: Die E 44<sup>5</sup> und die Bahnlinie Freilassing – Berchtesgaden, München 1983;  
 Bayerisches Wagenstandsverzeichnis, Jahrgang 1913; 1879 – 1979, 100 Jahre elektrische Eisenbahn, Starnberg 1979;  
 Robert Zintl, Bayerische Nebenbahnen, Stuttgart 1977;  
 Robert Zintl, Die letzten Bayerischen, Stuttgart 1979;  
 Elektrische Lokomotiven, fotografiert von Carl Bellingrodt, Freiburg 1979.

Bild 18: Idylle im Berchtesgadener Land: Im 50-km/h-Tempo zuckelt die EG 4x1/1 mit einem Personenzug dem Zielbahnhof entgegen.





**Bild 19:** Die EG 2x2/2 20 221 ist mit einem Güterzug bei Bischofswiesen unterwegs in Richtung Bad Reichenhall.

**Bild 20:** Während die notorisch sparsame K.Bay.Sts.B. an der Weißbachschlucht eine Steinbrücke errichten ließ, haben wir uns an dieser Stelle mit der Brawa-Messingbrücke einen allen Dioramenbauern zu empfehlenden „Luxus“ geleistet.





**Bild 1:** Unser Diorama „Niederschwaigwasser“. Ein kleines Wasserschloßchen, zwischen Nürnberg und Fürth an der ersten Eisenbahnstrecke gelegen. Auf diesem Bild sind fast alle für das Biedermeierzeitalter verwendbaren Figuren von Merten und Preiser abgebildet. Die elektrischen Brawa-Leuchten sind stilwidrig und sollen Öllampen darstellen.

## Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör

Sehr ansprechend sind jene unseren Altvor-  
deren nachempfundenen Figürchen in H0 im  
Programm von Preiser und Merten. Auf dem  
oberen Bild ist fast die gesamte Palette beider  
Hersteller auf unserem Diorama „Schloß Nie-  
derschwaigwasser“ aufgestellt. Die drei in

dieser Szene fehlenden Merten-Figuren ken-  
nen Sie bereits aus unserer letzten Ausgabe  
(6/84, Seite 49). Um jedoch ein buntes Trei-  
ben darstellen zu können, z. B. zum 150jähri-  
gen Eisenbahn-Jubiläum oder bei einer tat-  
sächlichen Epochennachgestaltung, müßte  
jede Figur mehrmals verwendet werden, wo-  
bei dann die Sache fast etwas eintönig wird.  
Hier gibt es nun mehrere Möglichkeiten, Ab-  
hilfe zu schaffen:

1. man lackiert weitere Figurensätze in an-  
dere Farbtöne um;
2. man verändert einzelne Figuren leicht in  
der Arm- oder Kopfstellung;
3. man sucht in den Figuren-Programmen  
weitere Figuren aus, die nicht für die „Ur-  
epoche“ gedacht sind, jedoch unter  
Umständen einen Einsatz zulassen, wie  
z. B. Braut und Bräutigam oder Droschken-  
kutschen von Preiser o. ä.;



**Bild 2:** Kleine Preiser-Figurenparade des vorigen Jahrhunderts vor dem Buch „Kostümkunde“, das im Text näher erwähnt ist.

**Bild 3:** Von uns behandelte, d.h. für die Biedermeierzeit teilweise umgemodelte Preiser-Figuren.



4. man ändert andere Figuren aus späteren Epochen weitgehend, z. B. durch Veränderung der Kleidung.

Dies erfordert jedoch schon einen größeren Arbeitsaufwand. Für unsere Leser haben wir diesen Versuch einmal unternommen und müssen dazu sagen, daß wir mit dem Ergebnis recht zufrieden sind und deshalb unsere Erfahrungen und Arbeitsweisen gerne weitergeben.

## Arbeitserfahrungen

Die auszuführenden Arbeiten klingen von der ausführlichen Beschreibung her äußerst umfangreich und kompliziert, sind es aber bei weitem nicht, sondern eigentlich recht erholend und kurze „Zwischendurcharbeiten“ am Wohnzimmertisch (pro Figur eine halbe Stunde). Besonderes Geschick und Können ist nicht erforderlich. Die hier abgebildeten Figuren sind Erstlingsarbeiten, also nicht nach mehreren Probeanläufen entstanden, sondern sie zeigen mit Absicht mehr oder weniger gelungene Versuche. Vielleicht macht Ihnen das Mut, es selbst einmal zu versuchen. Zuerst braucht man selbstverständlich Unterlagen, um überhaupt zu wissen, wie die Leuten damals gekleidet waren, in welchen Farben sie hinterher bemalt werden und wie die Gesamterscheinung aussah. Ich habe mir hierzu Fachmaterial besorgt, u. a. das Buch „Kostümkunde, Mode im Wandel der Zeit“ aus dem VMA Verlag, Vertriebs-Gesellschaft mbH & Co., Langgasse 35, 6200 Wiesbaden. Das Buch, das um DM 20,- kostet, ist nicht sehr teuer, aber recht informativ und interessierten Dioramenbauern durchaus zu empfehlen. Wer kein komplettes Diorama mit dem Thema Eisenbahn vor 150 Jahren nachgestalten will, kann auch in einer Ecke einer vorhandenen Anlage nur eine kleine Personengruppe mit eventuellem Film- und Fernsehteam, wie wir das bei der Abbildung 4 getan haben, nachbauen.

## Urepoche nicht sehr teuer

Natürlich ist diese erste Epoche des Biedermeiers recht einfach und preiswert nachzugestalten, da es im ersten Jahr des Eisenbahnbetriebes nur den Adler als Lokomotive und insgesamt neun Wagen in drei Klassen gab. Erst ein Jahr später kam eine weitere Lok mit dem Namen Pfeil hinzu. Nach dieser zweiten



Bild 4: Preiser-Figuren, dem „zweiten Rokoko“ nachgebildet (ca. 1850), bilden hier Statisten und Schauspieler für einen historischen Film und besprechen gerade mit dem Film- und Fernsehteam vor einem Mercedes-Lieferwagen von Wiking die Szenen. Die Kabelrollen, Stromverteiler und Elektroanschlüsse fehlen noch. Sie wurden auf unserer Abbildung noch nicht ausgeladen.



Bild 5: Eine Farbdoppelseite aus dem Buch „Kostümkunde“, das wertvolle Anregungen zur Umgestaltung von historischen Figuren vermittelt.

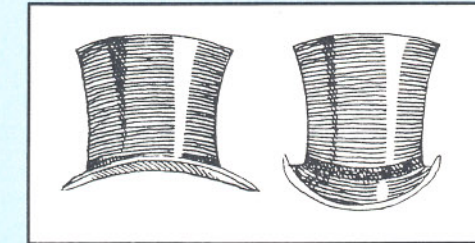
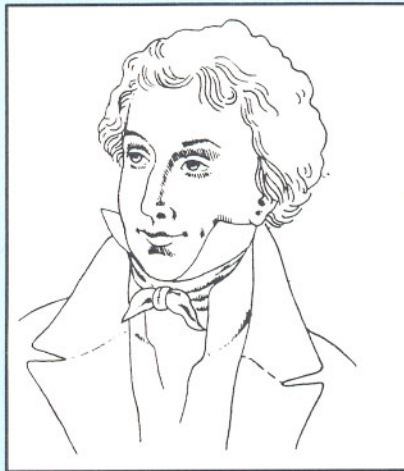
Bild 6, 7 und 8: Hier wieder einige kleine Milieu-Studien und Modehinweise aus der Zeit vor 1850. Die Bilder zeigen von links nach rechts die Heimkehr eines Hamburger Kaufmanns von einer Seereise, daneben Verabschiedung von Auswanderern nach Amerika, die mit einem Raddampfer den Ozean überqueren werden. Anschließend Freizeit-Wintervergnügen auf einem zugefrorenen Fluß am Stadtrand. Auch damals vergnügte man sich schon auf Schlittschuhen.





◀ **Bild 9:**  
Mode-  
Silhouette  
der Da-  
men- und  
Herren-  
Mode der  
Bieder-  
meierzeit.

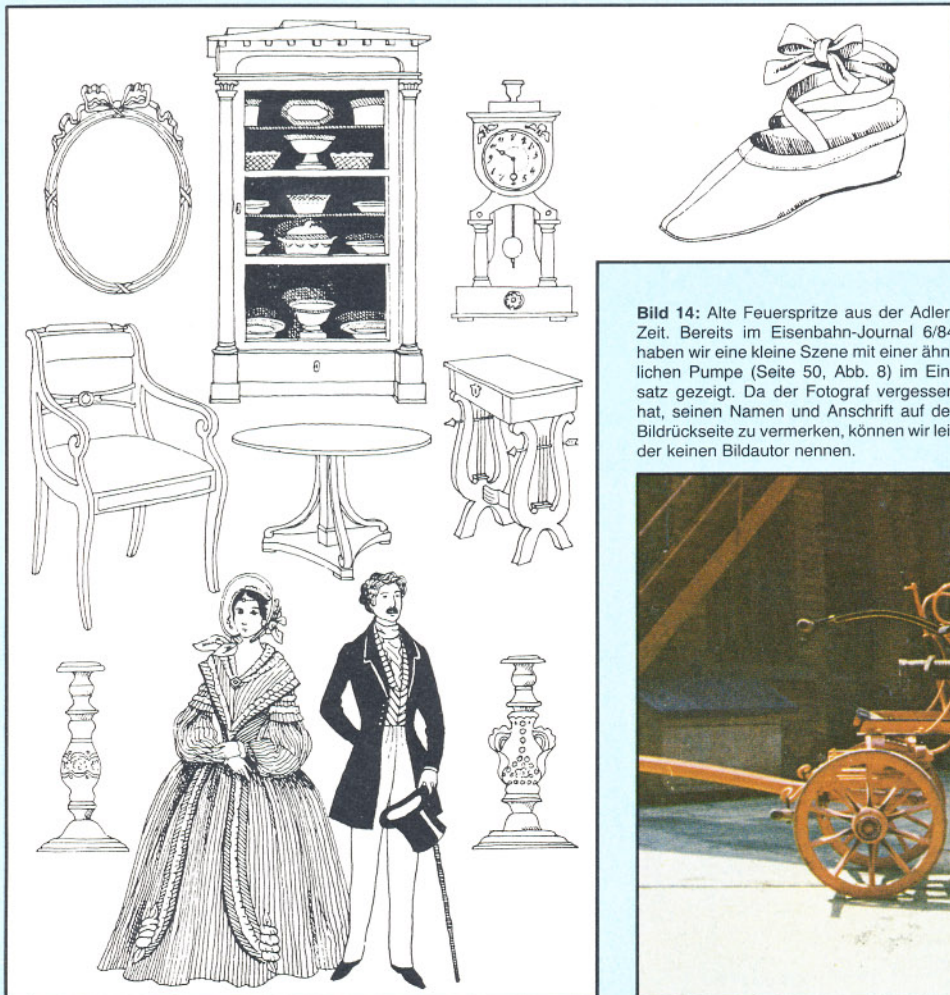
**Bild 10:** ▶  
Bildnis  
einer  
Bieder-  
meier-  
dame  
in Fest-  
tags-  
kleidung  
nach  
einem Ge-  
mälde von  
Karl Vogel  
von Vogel-  
stein.



**Bild 12:** So sah die Zylinderform in der Biedermeierzeit aus. Diese lassen sich zumindest in H0 in der Formgebung natürlich nicht mehr hundertprozentig nachgestalten.

◀ **Bild 11:** „Vatermörder“-Hemdkragen des Empire, der durch das Biedermeier allmählich aus der Mode kam.

▶ **Bild 13:** Schuhe, Möbel und Kleidung zur Biedermeierzeit. Hier lassen sich auch Rückschlüsse auf Gebäudefassaden und Baustil ziehen.



**Bild 14:** Alte Feuerspritze aus der Adler-Zeit. Bereits im Eisenbahn-Journal 6/84 haben wir eine kleine Szene mit einer ähnlichen Pumpe (Seite 50, Abb. 8) im Einsatz gezeigt. Da der Fotograf vergessen hat, seinen Namen und Anschrift auf der Bildrückseite zu vermerken, können wir leider keinen Bildautor nennen.

Lok kam lange nichts. Erst in den folgenden aufgeführten Jahren wurde der Lokomotivbestand der Ludwigs-Eisenbahn (so hieß jene zwischen Nürnberg und Fürth) erweitert: 1852 Nürnberg-Fürth; 1853 Phönix; 1857 Adler II; 1865 Johannes Scharrer. Da waren natürlich schon längst viele andere Eisenbahngesellschaften und Bahnverwaltungen in Betrieb gegangen. Signale und besondere Bahneinrichtungen waren 1835/36 noch nicht erforderlich, denn den Betrieb teilten sich die Adler mit Pferden. Über die ersten Signale und weitere Bahneinrichtungen nach der allmählichen Ausbreitung der Eisenbahn berichten wir chronologisch entsprechend später.

## Straßennutzfahrzeuge

Als Straßenfahrzeuge kommen nur Kutschen, Pferde, Ochsenkarren oder von Hand gezogenes Gerät oder Handkarren in Frage. Leider stand uns bei Erstellen dieses Beitrages derlei nicht zur Verfügung. Auskunft des Fachhandels im hiesigen Raum: Momentan nichts lieferbar. Gerade Kutschen und Fuhrwerke sind aber zu diesem Thema äußerst wichtig, da sie ja bis weit in die dreißiger Jahre unseres Jahrhunderts hinein die Großlast des Zubringertransportes zur Bahn trugen. Hier einige recht interessante Zahlen und Daten über motorisierte Lastkraftwagen, die nachfolgenden Veröffentlichungen entnommen wurden: Günther Plänitz: Das bißchen Fahren ...

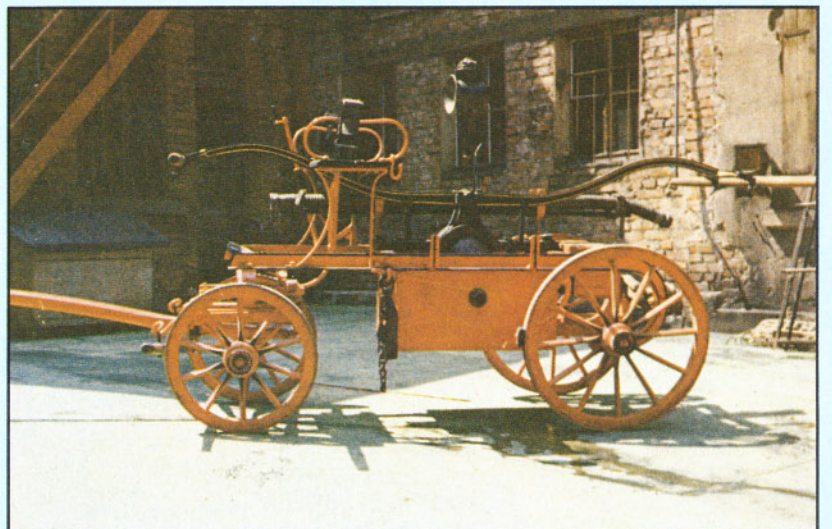




Bild 15, 16, 17 und 18: Sich balgende Jungen gab es auch schon vor 150 Jahren. Auf dem mittleren Bild wartet der Zuckerbäcker und Konditor auf seine naschlüsterne Kundschaft. Biergarten- oder Weinlaubenatmosphäre an heißen Sommertagen. Das letzte Bild, rechts Mitte, zeigt Büglerinnen nach einem Gemälde von Edgar Degas in ihrer typischen Kleidung, dem weißen Oberteil und den weiten dunklen Röcken.

VSA-Verlag 1983; angegebener Quellenhinweis: Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 35. Jahrgang (1914).

1896 wurde der erste in Serie gebaute LKW von der Daimler-Motorengesellschaft in Cannstatt hergestellt, d. h. also, daß um die Jahrhundertwende nur ein paar dieser Schnauferl und Vehikel auf den Straßen unterwegs waren und das hauptsächlich in den Großstädten. 1907 waren es erst knapp 1000, genau 957 LKW und im Jahre 1909 1543. Von da ab allerdings war die Entwicklung recht rasant: 1911 4082 LKW; 1913 7581 LKW; 1915–1920 (Erster Weltkrieg) gibt es keine Angaben über den LKW-Bestand. 1921 waren es bereits 30 424. Hier sind sicher die vielen LKW des Militärs mitgerechnet, die aus Heeresbeständen nach dem Krieg veräußert wurden. Dann hat jedoch der LKW-Neubau für private Zwecke erneut schunghaft zugenommen, denn bereits 1922 sind 43 711 Lastkraftwagen zu verzeichnen.

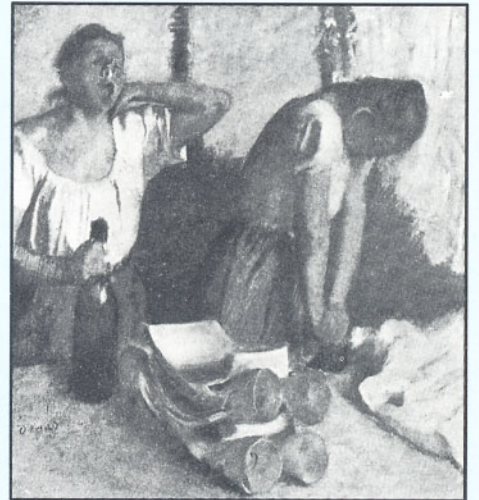
## Der Mensch kommt zu kurz

Bei unserem Modellbahn- und Dioramenwettbewerb stellten wir des öfteren fest, daß Miniaturfiguren, also der Mensch, verschiedent-

lich bei Eisenbahnszenen zu kurz kommen. So manche Modellbahnszenarie macht den Eindruck, als wäre das Geschehen früh um 5 Uhr oder aber in der Mittagspause bei fast totaler Menschenleere nachgebildet. Wie in der letzten Ausgabe des Eisenbahn-Journals (6/84) schon beschrieben, war und ist jedoch der Mensch bei der Eisenbahn absoluter Mittelpunkt. Um ihn dreht sie sich und für ihn fährt sie. Ausführliche Modebeschreibungen des vorigen Jahrhunderts sind ebenfalls in derselben Ausgabe veröffentlicht und dürften mit der hier gegebenen Bastelanleitung somit eine Nachbildung wesentlich erleichtern.

## Wie durch ein kleines Würstchen aus einem jungen Mädchen eine Groß- oder Urgroßmutter wird

Gemeint ist hier natürlich nichts Obszönes, sondern ein kleines zurechtgeknetetes Plastilinstück, das wir, als ersten Versuch, entsprechenden Preiser-Damen um die Beine wickelten, um aus wadenlangen Röcken bis zum Boden reichende zu fertigen. Das Ergebnis



zeigt Bild 23: Zwei Preiser-Damen, die sowohl Mitte der dreißiger als auch Anfang der fünfziger Jahre angesiedelt werden können, sind nun auch für die ersten fünfzehn Jahre unseres Jahrhunderts verwendbar. Eine farbliche Nachbehandlung erfolgte bei den abgebildeten Damen noch nicht. So ist die kleine Veränderung gut erkennbar. Die ab Bild 24 folgende Bildserie erläutert Ihnen nun eigentlich ohne aufwendige Beschreibung den „Alterungsprozeß“, bzw. den Werdegang und die verschiedenen Bearbeitungen.

Bild 19, 20 und 21: Auch damals hatte man etwas Zeit für die Freizeitgestaltung. Schützenvereine, in denen Militärveteranen ihr Können unter Beweis stellen konnten, waren sehr beliebt. Das Bauernvolk bei der Münchner Viehpreisverteilung – Vorläufer der Landwirtschaftsausstellung. Die Kleidung hat sich gegenüber den heutigen Trachten kaum verändert. Auch die Münchner Schäffler treten heute noch an jedem 6. Januar in ihren alten Trachten auf.

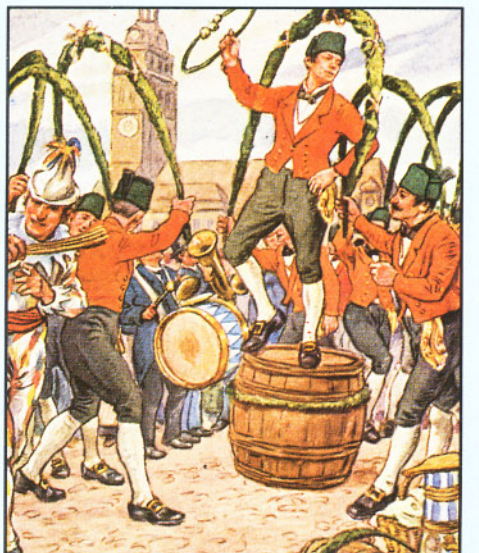
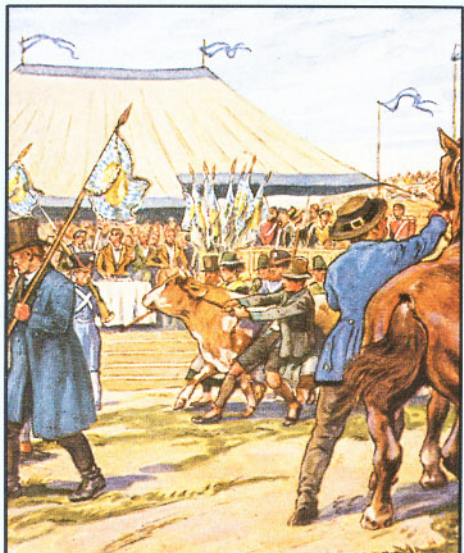
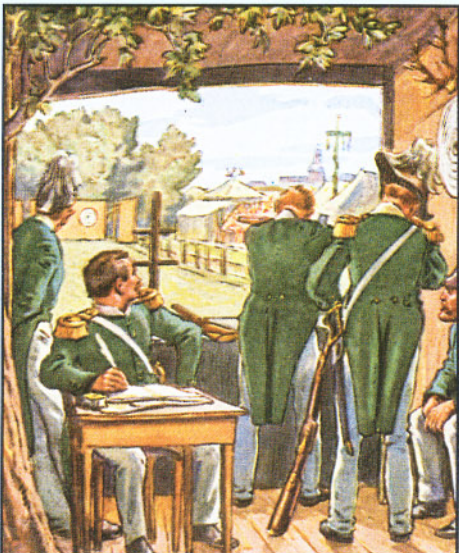




Bild 22: Die Fimo-Modelliermasse ist in Spielwarengeschäften mit Bastelabteilung sicher vorrätig.

Bild 23: Der erste Versuch mit Preiser-Figuren. Daneben jeweils eine unveränderte Figur zum Vergleich.



Bei einem hiesigen Spielzeug- und Modellbahnfachgeschäft der „Vedes-Gruppe“ haben wir eine Modelliermasse der Marke „Fimo“ entdeckt. Das Material läßt sich wie normales Plastilin verarbeiten, kann jedoch im Backofen bei ca. 130° ausgehärtet werden. Es ist anschließend so hart, daß man es befeilen, schleifen oder mit einem Gravierstichel nachbehandeln kann; jedoch Vorsicht!: Die Preiser-Figuren halten, wie ein Versuch zeigte, diese Temperatur (zumindest über einen längeren Zeitraum) nicht aus. „Unsere Dame“ schmolz zwar nicht, wurde aber immer rundlicher und dafür kürzer, d. h. das Material deformierte sich und zog sich zusammen, so daß am Schluß kaum noch der Kopf erkennbar war. Deshalb haben wir versucht, eine andere Methode anzuwenden. Wir haben kurzzeitig und vorsichtig die mit Plastilin veränderten Preiser-Figuren in die Nähe einer Kerzenflamme (bzw. Feuerzeug) gehalten. Durch die Hitzeabstrahlung gab es ebenfalls eine weitgehende Oberflächenaushärtung (Achtung, nicht zu nahe kommen, Fimo brennt gut!).

## Arbeitsweise

Als Ausgangspunkt dienten uns verschieden große aus Plastilin geknetete Kügelchen, bzw. die schon angesprochenen Würstchen. Als Werkzeug diente eine sehr spitze, nicht allzu große Pinzette. Modelliert wird entweder mit dem flachen Schaftende der Pinzette oder mit den Spitzen. Das „Plastilin-Würstchen“ wird um die Beine einer sitzenden oder stehenden Figur gewickelt, angedrückt und dann mit dem Pinzettende etwas nachmodelliert, mit dem Versuch, einen sichtbaren Übergang vom Kunststoff zur Knetmasse zu vermeiden. Bei der sitzenden Person mit weitem Biedermeierrock wurde dann mit der Pinzette und mit einer feinen Stecknadel ein darunter hervorlugender Spitzenunterrock modelliert. Die Herstellung des Biedermeierhutes, der aus mit der Pinzette zu Scheiben flachgedrückten

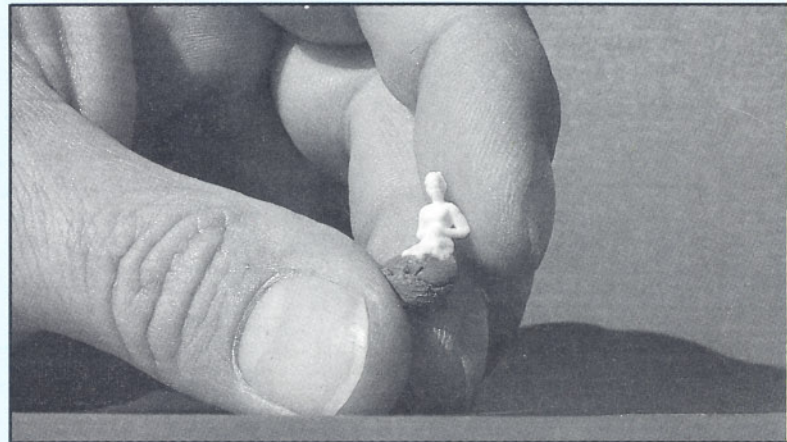
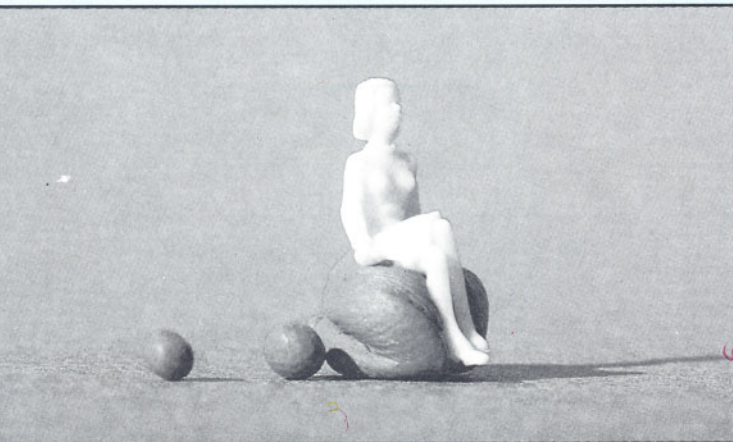
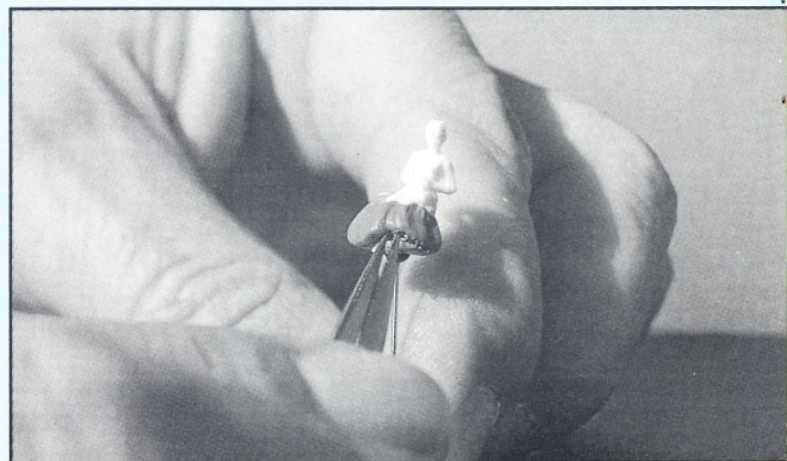
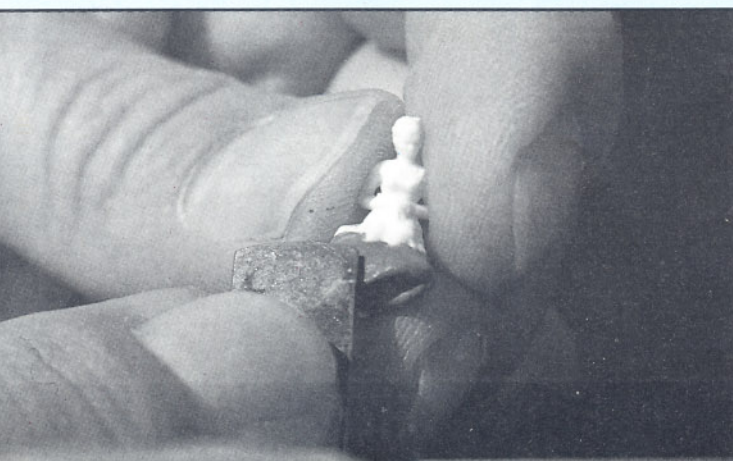
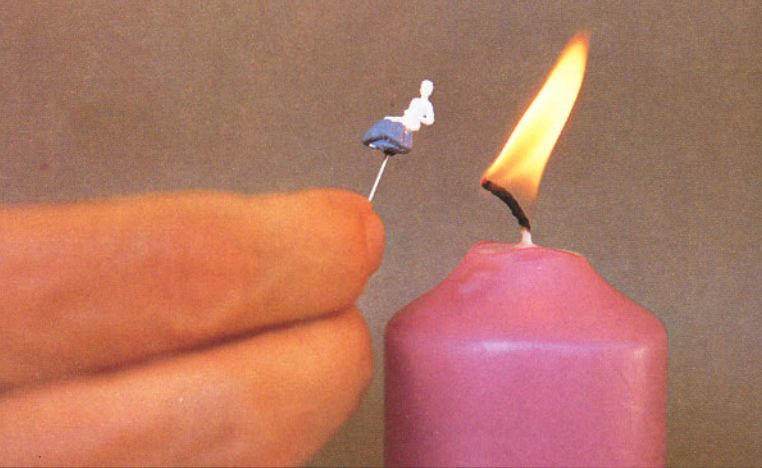
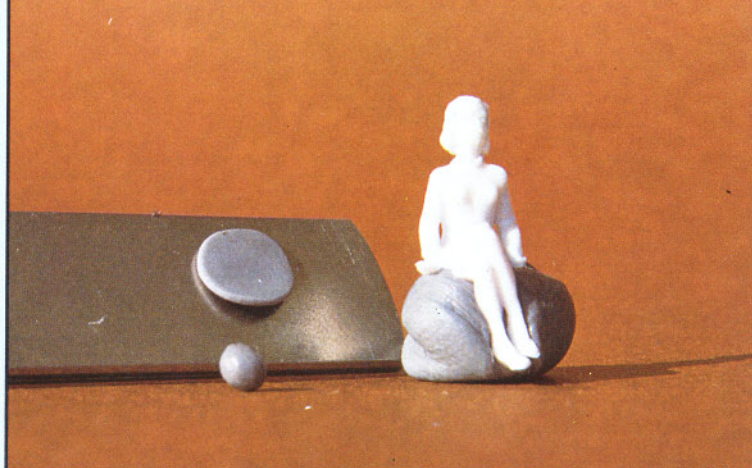


Bild 24–27: Diese vier Abbildungen zeigen jeweils von links nach rechts die einzelnen Arbeitsschritte zur Veränderung einer sitzenden Preiser-Dame, die sich recht vertrauensvoll zwischen meine Finger begeben hat.

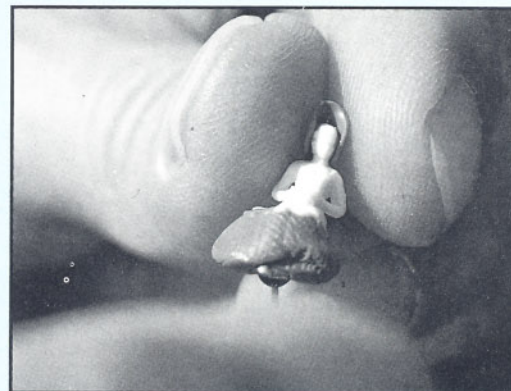
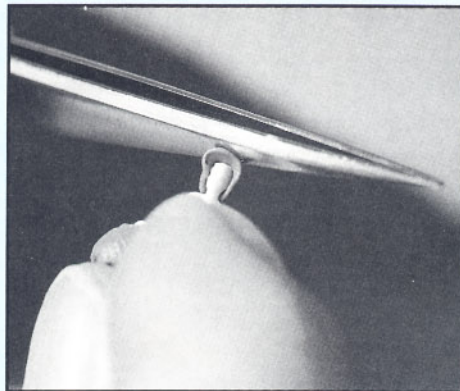
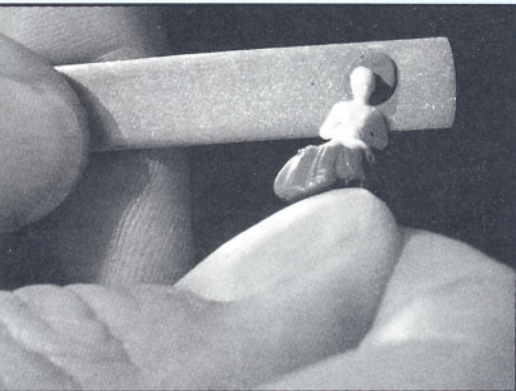




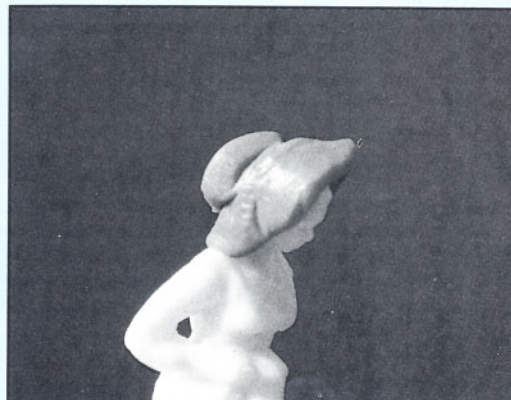
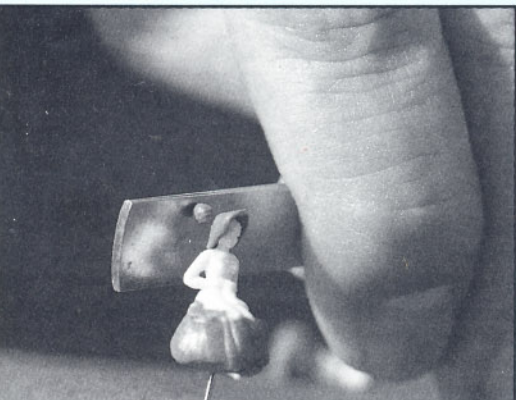
**Bild 28:** Vorsichtiges Aushärten der Plastilinmasse (Fimo-Modelliermasse) über der Flamme einer Kerze.



**Bild 29:** Eine größere Kugel wurde flach gedrückt und diente als Hauptteil für den Schutenhut. Die kleinere Kugel wird anschließend, wie auf den nächsten sechs Bildern ersichtlich, auf den vorgeformten Hut aufgedrückt und anmodelliert.



**Bild 30–35:** Die einzelnen Arbeitsfolgen zur Herstellung des Biedermeier-Schutenhutes. Durch die einzelnen Abbildungen ist der Arbeitsablauf eindeutig erkennbar.



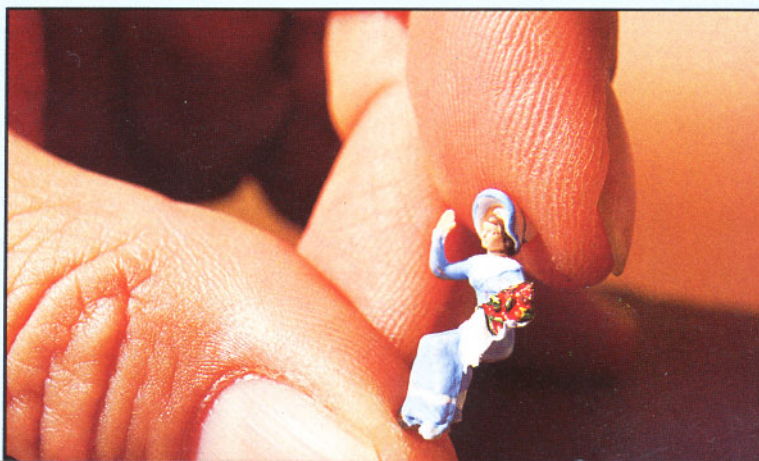
Kügelchen entstand, dürfte aus den Bildern ersichtlich sein. Beim Zylinder der Herren ist etwas anders (Bilder 41 bis 44) zu verfahren. Hier mußten die Figuren teilenthauptet, bzw. der Schädeldecke beraubt (scharfes Messer oder Feile), dann ein flachgedrücktes Kügelchen mit der Messerflachseite aufgedrückt und angepaßt werden. Dann ist die noch am

Messer haftende Scheibe (der spätere Hutrand) auf dem Messer zu belassen und von der Figur wieder abzunehmen. Das Messer wird über einer Flamme von unten erhitzt, bis das kleine Scheibchen ausgehärtet ist. Nun kann bereits die Hutrandattrappe auf den Figurenkopf aufgeklebt werden. Der Zylinderaufsatz wird mittels einer mit dem Messer zu

einer Wurst plattgewalzten größeren Kugel erstellt. Die Wurst ist ebenfalls auf dem Messer zu belassen und durch Erhitzen wieder auszuhärten, dann werden scheinbar die Zylinderröhren abgelängt und auf den Kopf geklebt. Voilà, das wars. Nun haben Sie zumindest einen Mann mit Zylinder. Ob Sie nun noch einen Frack nachbilden wollen oder

**Bild 36:** Eine verwandelte Preiser-Dame im fertig bemalten Zustand.

**Bild 37:** Auch die Preiser-Braut (Art.-Nr. 328, unlackierte sitzende Figur) erhielt einen Biedermeierhut.





**Bild 38 und 39:** Unveränderte Preiser-Figuren aus dem Set mit den Art.-Nrn. 140 und 141. Der linke Herr gehört in die Zeit des zweiten Rokoko um 1860, während der rechte mit seinen Frackschößern eindeutig in das Jahr 1835 paßt. Auch das Paar ganz rechts gehört zum Jahr 1835.



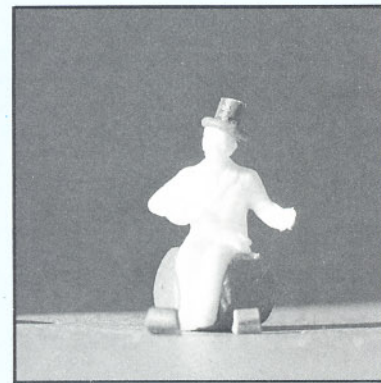
**Bild 40:** Zur Abwechslung wurde eine Dame wie auf Bild 39 umlackiert und unterscheidet sich nun doch erheblich. Ebenso der Herr ganz links, der ursprünglich so wie auf Bild 38 rechts aussah.

diese Figur zwischen den übrigen nur mit dem Zylinder hervorlugen lassen, ist Ihnen überlassen. Na dann, viel Vergnügen!

HM

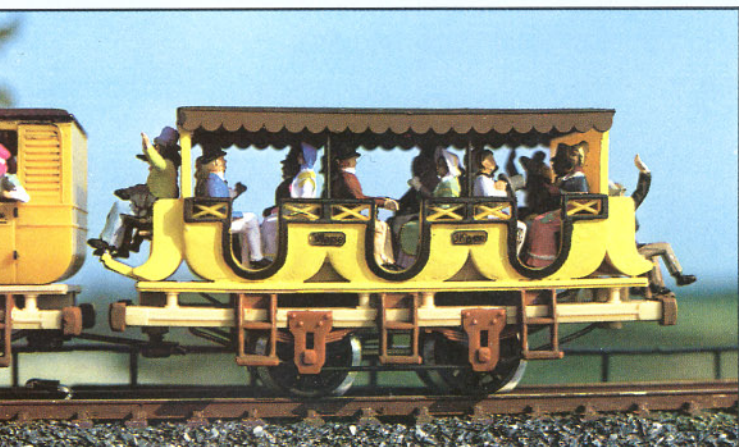
Bilder 1–5, 22–46: W. Kosak  
Historische Darstellungen 6–8, 15–17, 19–21: Sammlung W. Weigelt

Bilder 9–13 und 18: VFM Verlag, aus dem Buch „Kostümkunde“ entnommen.



**Bild 41–44:** Die Bildfolge zeigt die im Text beschriebene Zylinderherstellung für Herren des Biedermeierzeitalters.

**Bild 45 und 46:** Diese Bilder zeigen nochmals den bereits aus dem letzten Eisenbahn-Journal (6/84) bekannten offenen Trix-Wagen der 3. Klasse, mit über 30 Figuren bestückt. Im Wageninneren haben gut 24 Personen Platz. Auf den Freisitzen nochmals insgesamt 8.





**Bild 1:** Die bereits in Spur N bekannte Lok der BR 50 von Fleischmann piccolo erhielt jetzt als Neuheit ein geschlossenes Führerhaus und einen Wannentender der früheren Kriegsbauart. Dadurch stellt die Maschine eine echte Bereicherung für das N-Lokomotiv-Angebot dar.

**Bild 2:** Die 218 217 ist zweifellos die attraktivste Variante der drei Diesellokomotiven der Baureihe 218, die Fleischmann in der Baugröße H0 schuf.

## Neu von Arnold

Besonders eilig hat es der Nürnberger N-Hersteller Arnold. Kunststück: Mit 2,30-m-Rädern – wie sie das Vorbild der jetzt ausgelieferten 05-Variante mit großen Windleitblechen aufwies – ist gut schnell fahren. Ebenso schnell ist allerdings auch das bildhübsche Arnold-Modell der Stangen-Diesellok der Baureihe 265 (V65) im Handel aufgetaucht. Detail-



# • Neuheiten-Journal •

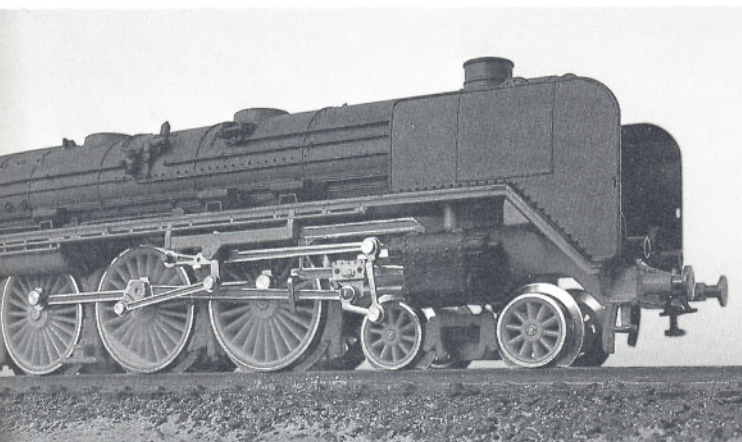
lierung, Finish und Laufeigenschaften des Vierkuppplers sind über jeden Zweifel erhaben. Damit die Arnold'sche 265 auch gleich eine Aufgabe hat, liefern die Nürnberger zur selben Zeit neue Güterwagen aus: Zwei moderne, vierachsige Druckgas-Kesselwagen mit der Aufschrift „Eva“ beziehungsweise „Sogefa“. Eine weitere Güterwagen-Neuheit ist dagegen für Modell-Reichsbahner gedacht: der zweiachsige Kesselwagen mit Bremserhaus, Aufschrift „BP Olex“.

**W. Kosak**

## Neu von Fleischmann

Mit der beige-roten 218 217-8 erschien im August die dritte Ausführungsvariante der Baureihe 218 im H0-Angebot von Fleischmann. Als Vorbild diente die einzige Diesellokomotive der Deutschen Bundesbahn in den TEE-Farben, die im Bw Nürnberg 1 beheimatet ist. Das neue Modell unterscheidet sich von den zuvor gelieferten Fahrzeugen 218 306-9 und 218 452-1 nicht nur durch die Farbgebung, son-

dern auch durch die andere Gestaltung der Dachpartie im Bereich der Kühler. Die Lok mit der erstklassigen Nachbildung vieler feiner Einzelheiten und mit den sehr guten Laufeigenschaften besticht durch die korrekte und sehr sorgfältig ausgeführte Lackierung. Perfekt und sauber ist auch die Beschriftung des Modells. Als zweite Halbneuheit dieses Jahres steht inzwischen die BR 50 mit Wannentender zur Verfügung, zunächst allerdings nur in der Baugröße N. Bei der Lok selbst handelt es sich um das seit



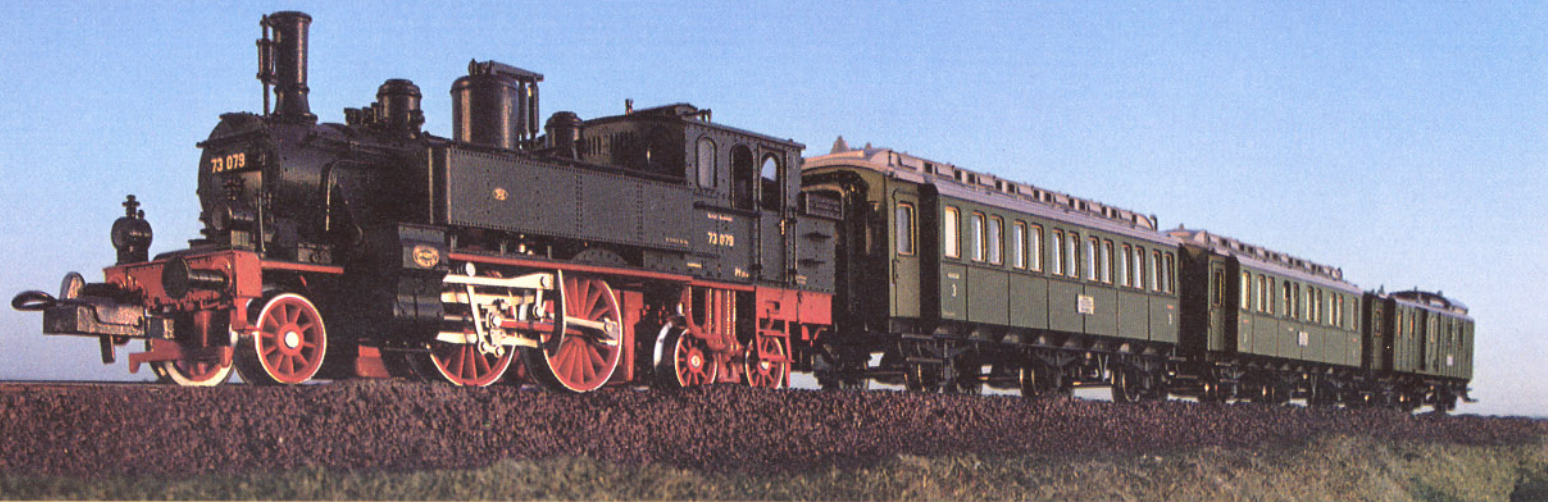
**Bild 3:** Arnold hat nun die schon bekannte BR 05 auch in der Reichsbahn-Version mit großen Windleitblechen ausgeliefert.

**Bild 5:** Nun ist sie da, die V 65 für Spur N. Das Modell ist der Firma Arnold äußerst schmackhaft gelungen. Die Lok ist hervorragend detailliert, die Laufeigenschaften sind einwandfrei. In derselben Neuheitenlieferung wurden auch zwei neue Druckkesselwagen mit „Eva“ und „Sogefa“ ausgeliefert.



**Bild 4:** Ein farblich recht wohlgestalteter Waggon ist dieser Reichsbahn-Kesselwagen von Arnold mit epochengerechter BP-Beschriftung.

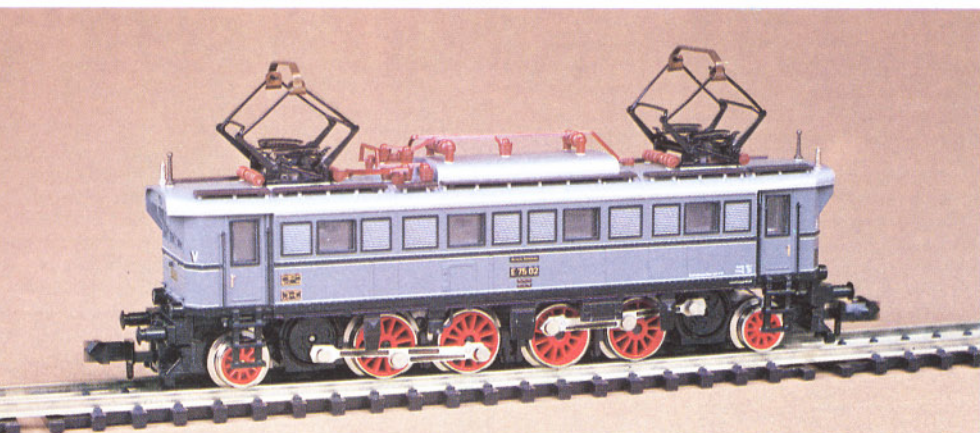




**Bild 7:** Nach der Länderbahnausführung erschien die bayerische D XII mit Reichsbahnbeschriftung der Einheitslackierung. Mit diesem HO-Modell ist Trix ein besonders guter Wurf gelungen. Siehe auch **Bild 6** (oben), das die schicke Maschine mit den ebenfalls jetzt lieferbaren bayerischen Wagen in Reichsbahn-Version zeigt.



**Bild 8:** Dieses kleine, schicke Stück ist die E 7502 von Mini-Trix mit einer mustergültigen Lackierung und Beschriftung.



Jahren bekannte Modell, das bislang mit dem Normaltender 2'2' T 26 und mit dem Kabinentender derselben Bauart erhältlich war, das nun aber ein geschlossenes Führerhaus und die Betriebsnummer 50 662 erhalten hat. Eine Neuentwicklung ist der aus Zinkdruckguß gefertigte Wannentender 2'2' T 30 mit dem darin untergebrachten Antrieb. Die erste und die dritte Achse sind pendelnd im starren Rahmen gelagert. Über ein Schnecken- und ein Stirnradgetriebe werden die zweite und die vierte Tenderachse angetrieben, die über ein ausreichendes Seitenspiel verfügen. Alle vier Räder der beiden Treibachsen tragen Haftreifen zur Erhöhung der Zugkraft.

Neu bei Fleischmann piccolo ist auch das Modell eines kleinen zweiachsigen 10-t-Kranwagens der Bauart WYHLEN. Der Ausleger des drehbaren Kranes ist beweglich ausgeführt. Sehr sauber und ausführlich ist die Beschriftung des Fahrzeuges.

## Neu von Trix und Minitrix

Gerade zum Druckbeginn unserer Ausgabe 6/1984 erreichten uns einige Fahrzeuge von Trix und Minitrix, die wir leider erst jetzt vorstellen können. Diese Modelle sind Farbvarianten bereits vorhandener Lokomotiven und Wagen, für Sammler und Modellbahner aber gleichermaßen interessant.

Als besonders schönes Stück erweist sich die bayerische D XII auch in der jetzt vorliegenden Reichsbahnausführung mit der Betriebsnummer 73079. Das Modell erhielt die schwarz-rote Einheitslackierung und eine in Form und Farbe absolut korrekte Beschriftung. Sehr attraktiv sind auch die drei dreiachsigen bayerischen Schnellzugwagen, die nun ebenfalls mit Reichsbahn-Beschriftung angeboten werden. Die Modelle mit der hervorragenden Detaillierung, mit vierfach geschlitzten Korbpuffern und den Speichenrädern zählen zu den besten Fahrzeugen im Baumaßstab von 1:87. Wesentlich kleiner, aber genau so gut in Gestaltung und Lackierung, sind die beiden neuen Modelle von Minitrix. Hier ist zunächst die Güterzuglokomotive G 4/5 H in den Farben der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn zu nennen. Bemerkenswert fein und sauber sind die goldenen Zierlinien ausgeführt. Etwas störend wirkt nur der doch etwas zu voluminöse Voreilhebel der Steuerung.

Beispiel für eine tadellose Lackierung ist auch das Modell der E 7502 der früheren Deutschen Reichsbahn. Eine besondere Augenweide sind die schwarzen Umrandungen an Fenstern und Lüfterblenden, außerdem der weiß gesäumte, umlaufende schwarze Streifen unterhalb der Fenster. Ohne Makel ist auch die graue Lackierung des Lokgehäuses. HO



**Bild 9:** Eine alte Bekannte in neuem Gewande ist das Mini-Trix-Modell der G 4/5 H das jetzt auch in den Farben der Königlich Bayerischen Staatsbahn lieferbar ist.



**Bild 10:** Sehr wohlgefällige Fahrzeuge sind die dreiachsigen bayerischen Schnellzugwagen mit Reichsbahnbeschriftung. Die Abbildung zeigt den Wagen 3. Klasse, den ebenfalls lieferbaren 1. + 2. Klasse- sowie den Packwagen sehen Sie oben auf Bild 6.

**Bild 11:** Fast gleichzeitig mit der V 65 in N von Arnold hat auch Weinert mit der Produktion seines H0-Modell-Bausatzes begonnen. Die H0-V 65 läßt bezüglich Detaillierung und Bausatzausführung keine Wünsche offen.

## Neu von Weinert

Voll auf ihre Kosten kommen Liebhaber exakt maßstäblicher, feindetaillierter Kleinserien-Lokmodelle mit dem Weinert-H0-Bausatz der Diesellok V 65. Die paßgenauen Zinn- und Messinggußteile entsprechen dem gewohnt hohen Fertigungsstandard von Weinert und garantieren problemlose Montage. Um weniger geübten Modellbauern Schwierigkeiten zu ersparen, sind Rahmen und Fahrwerk der V 65 komplett vormontiert und lackiert. Dem Bausatz liegen unter anderem eingepaßte, 0,4 mm starke Fensterscheiben, Zierlinien als Abziehbilder, Federpuffer sowie komplette Beschriftungssätze aus der Zeit vor und nach 1968 mit sämtlichen Stationierungen des Vorbildes bei. Zudem weist die V 65 eine komplette Führerstandsinneneinrichtung mit Lokführer-Figur auf. Angetrieben wird die Lok von einem Maxon-Glockenankermotor, der leise und seidenweichen Lauf garantiert. Die unverbindliche Preisempfehlung für den Komplettbausatz liegt bei 390,- DM.

Fazit: Ein bildschönes H0-Modell, dem nur eines zu wünschen wäre – mehr Verbreitung als seinem großen Vorbild. Bei der DB nämlich fristeten die 650 PS starken Vierkuppler der Baureihe V 65 ein eher bescheidenes Hintergrundssein. Ganze 15 Exemplare der 80 km/h schnellen Nebenbahn- und Verschiebelokomotive waren ab 1956 gebaut worden. Sie verschwanden recht schnell wieder von den DB-Gleisen: Schon 1979 war lediglich die 265 004 noch im Einsatz. Vermutlich wäre die V 65 rasch in Vergessenheit geraten, hätte ihr nicht die Hamburger Firma Markscheffel und Lennartz durch ein Modell in großer Spurweite zu nachträglicher Popularität verholfen.

W. Kosak

## Zurüstsätze für Kraftfahrzeuge von Weinert

Für Kraftfahrzeugspezialisten liefert Kleinserienhersteller Weinert nun eine Reihe von Zurüstsätzen, mit denen handelsübliche Fahrzeugmodelle ergänzt und umgebaut werden können. Es handelt sich um äußerst fein geätzte bzw. gegossene Messing- und Neusilbertteile. Das Sortiment umfaßt bisher einen Spriegelsatz für Pritschen-LKW von Wiking, der auch andere Teile wie Scheibenwischer, Spiegel und Anhängerdeichseln umfaßt, einen Zurüstsatz für Brekina-Busse mit Dachgepäckträgern, Spiegeln, Scheibenwischern und anderen Teilen sowie einen Frontumbausatz für MAN-Fahrzeuge von Wiking. Daneben sind gegossene Anhängerkupplungen und Scheinwerfer lieferbar. Die Teile sind nicht nur für die nach Prospekt vorgesehenen Modelle verwendbar, sondern lassen sich an vielen anderen Kfz-Modellen der Baugröße H0 ebenfalls anbringen, wie die Fotos zeigen.

P. Schiebel

## Neu von Herpa

Zwei moderne Reisebusse aus dem Programm des renommierten Omnibusherstellers Kässbohrer hat die Dietenhofener Modellauto-Firma Herpa vorgestellt.

Besonders wirkungsvoll erscheint das H0-Modell des doppelstöckigen „Kässbohrer Setra S 228 DT“, den Herbert Lohstädt für unsere Aufnahme noch ein

**Bild 14:** Preiser hat den Mercedes vom Typ LA 1924 als Bausatz mit zwei unterschiedlichen Meiller-Aufbauten als H0-Modell ausgeliefert. Durch die Farbgebung in orange sind die Fahrzeuge für den kommunalen Einsatz geeignet.

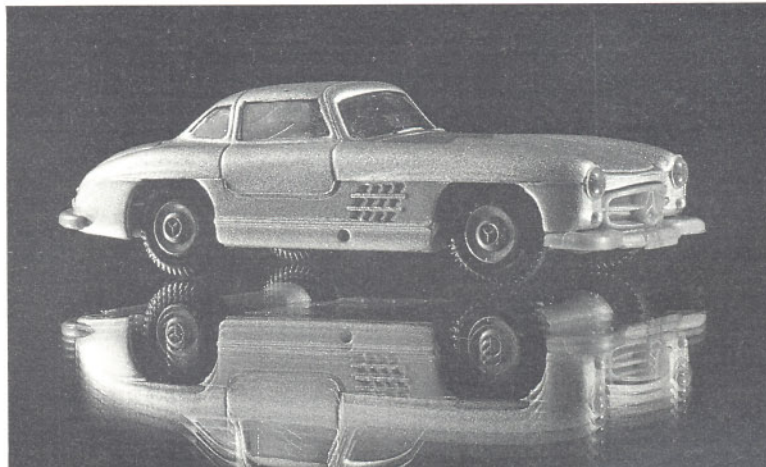
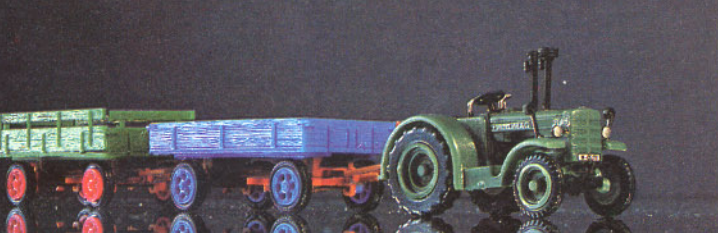
**Bild 16** (rechts unten): Ein Wunschtraum vieler Autofans ist seit jeher der „300er“ SL von Mercedes. Praliné hat den 1:87-Liebhabern diesen Wunsch erfüllt.

**Bild 15:** Preisers neuer Hanomag-Traktor mit zwei unterschiedlichen Hängern, die sich in der Farbgebung und den Aufbauten unterscheiden.



**Bild 12:** Schon seit längerer Zeit wird von Weinert ein umfangreiches Sortiment von Ätz- und Gußteilen zur Detaillierung von Straßennutzfahrzeugen angeboten. Diese können allgemein für alle Fabrikate, im besonderen für Wiking-Modelle verwendet werden.

**Bild 13:** Der LKW-Spezialist Herpa liefert seit einiger Zeit neue Busse und LKW-Modelle aus.





**Bild 17 + 18:** Pola setzt seine alte Stadtserie der fünfziger Jahre in H0 fort. Hier mit komplett eingerichteter Metzgerei. Dasselbe Gebäude wird speziell nur für die Spielzeugring-Händler mit einem eingerichteten Spielwarengeschäft mit Modellbahnabteilung angeboten.

wenig gesupert hat. Die Bezeichnung „Setra“ ist übrigens eine Art Markenzeichen der Firma Kässbohrer: Sie steht für „selbsttragende Chassis“. Während der Doppelstockbus in der Ausführung des Kühlergrills noch dem Vorbildtyp des Jahrgangs 1983 entspricht, zählt der weiße Hochdecker des Typs „Kässbohrer Setra 215 HD“ bereits zum Jahrgang 1984. Er weist – im Gegensatz zum Doppeldecker – nur eine zwillingsbereifte Hinterachse auf. Bei der zweistöckigen Variante dient die zweite – übrigens einfach bereifte – Hinterachse lediglich dem Zweck, die Nutzlast des Fahrzeugs zu erhöhen. Sie ist beim Vorbild nicht angetrieben. Ebenfalls von Herpa stammt das H0-Modell des Mercedes-LKW mit Großraumführerhaus und Dach-

spoiler in der Ausführung der Spedition Würfel. Die Zugmaschine vom Typ Mercedes Benz 1628 (16 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht, 280 PS) hat – ebenso wie der kurzgekuppelte Tandemachs-Hänger – einen sogenannten Jumbo-Aufbau. Derartige Aufbauten eignen sich besonders für den Transport voluminöser, aber leichter Güter. Die kleinen Räder des Aufliegers sowie der kurze Abstand zwischen Zugmaschine und Auflieger sorgen für zusätzlichen Laderaum. Übrigens weisen beide Aufbauten – sowohl des Aufliegers als auch der Zugmaschine – beim Modell Radkasten-Ausschnitte auf. Sie sind, obgleich sie beim Auflieger eigentlich keine Funktion erfüllen, auch beim Vorbild vorhanden.

**W. Kosak**



**Bild 20:** Auch die Spur-N-Liebhaber kommen bei Pola nicht zu kurz. Dieser große Schrottplatz mit enorm viel Zubehör ist ebenfalls als Kleindiorama mittlerweile beim Fachhandel eingetroffen.

Fotos 1, 2, 7-10: Obermayer  
Fotos 3-6, 11, 13-16: W. Kosak  
Foto 12: P. Schiebel  
Fotos 17-20: Werkfoto Pola



**Bild 19:** Ein ausgesprochener Gag ist die H0-Tankstelle der fünfziger Jahre. Selbst in der Werkstatt sind noch zerlegte Autos nachgestaltet. Für Farb- und Alterungsfans ein Kleindiorama zum Austoben.

## Neu von Preiser

Zwei verschiedene Meiller-Aufbauten liegen dem Preiser-H0-Bausatz des Mercedes-LKW vom Typ La 1924 bei. Die orangefarbene Lackierung weist den Laster als Gemeinde-Fahrzeug aus (Artikel-Nummer 1142). Ebenfalls neu im Preiser-Programm: Ein Hanomag-Traktor mit zwei Anhängern, bei denen die Ladeflächen eine unterschiedliche Farbe und Gestaltung aufweisen.

**W. Kosak**

## Neu von Praliné

Gut und gerne 150 „Riesen“ wechseln heute für ein Exemplar des legendären Mercedes 300 SL, „Flügelträger“, den Besitzer. Der in seiner „heißesten“ Version rund 250 km/h schnelle, 215 PS starke Dreiliter-Sechszylinder-Sammlertraum läßt sich nun wenigstens in H0-Größe erfüllen: Die Firma Praliné präsentiert ein sehr hübsches 1:87-Modell des Mercedes-Klassikers in stilgerechter, silberner Lackierung mit roter Inneneinrichtung. Der 300 SL ist übrigens nicht nur auf Anlagen im Stil der fünfziger Jahre gut aufgehoben: Noch heute treffen sich Jahr für Jahr die Mitglieder des 300-SL-Klubs zu gemeinsamen Touren mit ihren sorgsam gepflegten „Flügelträgern“.

**W. Kosak**

## Neu von Pola

Bei Pola „rappelt’s“ enorm in der „Neuheitenkiste“, die Stadtserie der fünfziger Jahre wird fortgesetzt. Ein großes kombiniertes Wohn-/Geschäftshaus mit komplett eingerichteter Metzgerei incl. Beleuchtung ist bereits ausgeliefert. Die oberen drei Wohnetagen sind farblich vorbehandelt und gealtert und besitzen teilweise bewegliche Fenster. Als zusätzliche Variante, jedoch nur für die Händler des Spielzeugrings, erhielt das Gebäude anstelle einer Metzgerei ein total eingerichtetes Spielwarengeschäft (Regale, Theken, Kassen usw.). Als besonderer Gag befindet sich in einem Schaufenster eine Modelleisenbahnanlage (allerdings nicht betriebsfähig). Zwei hängende, beleuchtete Lampen gehören zur Ladenausstattung. Hervorragend gefallen hat uns auch das H0-Tankstellendiorama, mit einer Bodenplatte nach dem neuen Pola-Schäumverfahren hergestellt. Es ist sehr viel Schrott (alte Autos, Ersatzteile, Reifen, Ölfässer etc.) aufgegossen. Selbst im Werkstatt-raum sind noch zwei Auto-Oldies der fünfziger Jahre während der Reparatur nachgestaltet. Damit die Spur-N-Freunde nicht zu kurz kommen, bietet Pola auch für diese Spurweite einen großen Autoschrottplatz mit einer Menge unterschiedlicher Auto-Modelle in verschiedenen Schrottstadien nach. Ein wahres Dorado für Alterungs- und Farbspezialisten. Auch die „Wandschmierereien“ liegen dem Bausatz als Abziehbilder bei.

**HM**