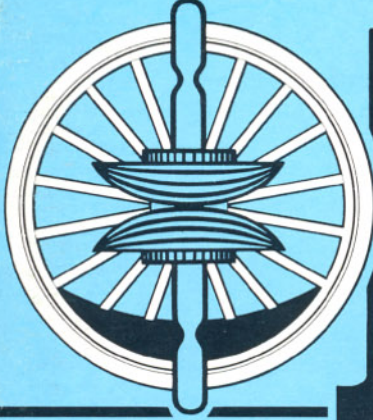


B 7539 F

ISSN 0720-051X



Eisenbahn JOURNAL

8/1984
Dezember

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



8/84

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
1985 erscheint das Eisenbahn-Journal 8 x.
Abonnement (1985): DM 76,- (inkl. Porto)
(Ausland zuzüglich DM 8,- Portoanteil)
Einzelheft (ab 1985): DM 9,50 + DM 1,40 Porto

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

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

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
zum Kalenderjahresende möglich.

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

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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



Auflagenhöhe 33.000

Aus dem Inhalt . . .

Seite

Die Schnellzuglokomotiven der Baureihe 03	4
Das Modell der 03 271 in der Baugröße I	12
Neues von der V 160-Familie	13
Die Naßdampf-Tenderlokomotiven der Preuß. Staatseisenbahnen (2. Teil)	14
Superlok fährt Weltrekord	23
Die Köf III in alter Ausführung	24
Aus dem Lebenslauf der 50 622	26
Die fränkische Höllentalbahn	28
Bayern-Journal (Die Gattung E I)	34
100 Jahre Arlbergbahn	42
Zwei gesuperte BR 64	48
Das Schiffshebewerk	49
»Unsere gelben Seiten« – Adreß- und Telefonverzeichnis	52
Bücherecke	55
Dienstgang zur Reichsbahnzeit	56
Stadtplanung (2. Teil)	62
Die Leser-Jury des Eisenbahn-Journals hat entschieden	66
Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör	67
Arbeitswagen der Kgl. Bayerischen Staatsbahn	74
Neuheiten-Journal	79
Mini-Markt	83
Verlagsbestelliste	84

Für das uns auch in diesem Jahr entgegengebrachte
Vertrauen bedanken wir uns recht herzlich.
Wir wünschen unseren Lesern ein frohes Weihnachts-
fest und alles Gute für das neue Jahr.

Ihr Hermann Merker Verlag

Zu unserem Titelbild:

Von 1961 bis 1972 beheimatete das Bw Ulm Lokomotiven der Baureihe 03. Sie kamen u. a. auch auf der Kursbuchstrecke 788 (Ulm – Aalen – Crailsheim – Lauda) zum Einsatz. Das Foto vom 2. 1. 1971 zeigt die 003 281 mit dem N 3542 bei der Ausfahrt aus dem Brunnenkopftunnel.
Foto: W. Schier

Zu unserem Poster (Seite 46/47):

Die 064 247 des Bw Aschaffenburg beförderte am 7. 10. 1971 den P 3311 von Aschaffenburg nach Miltenberg. Nach der Ankunft in Miltenberg kontrolliert nun das Lokpersonal die Maschine und ergänzt die Wasservorräte der Tenderlokomotive.
Foto: J. Nelkenbrecher

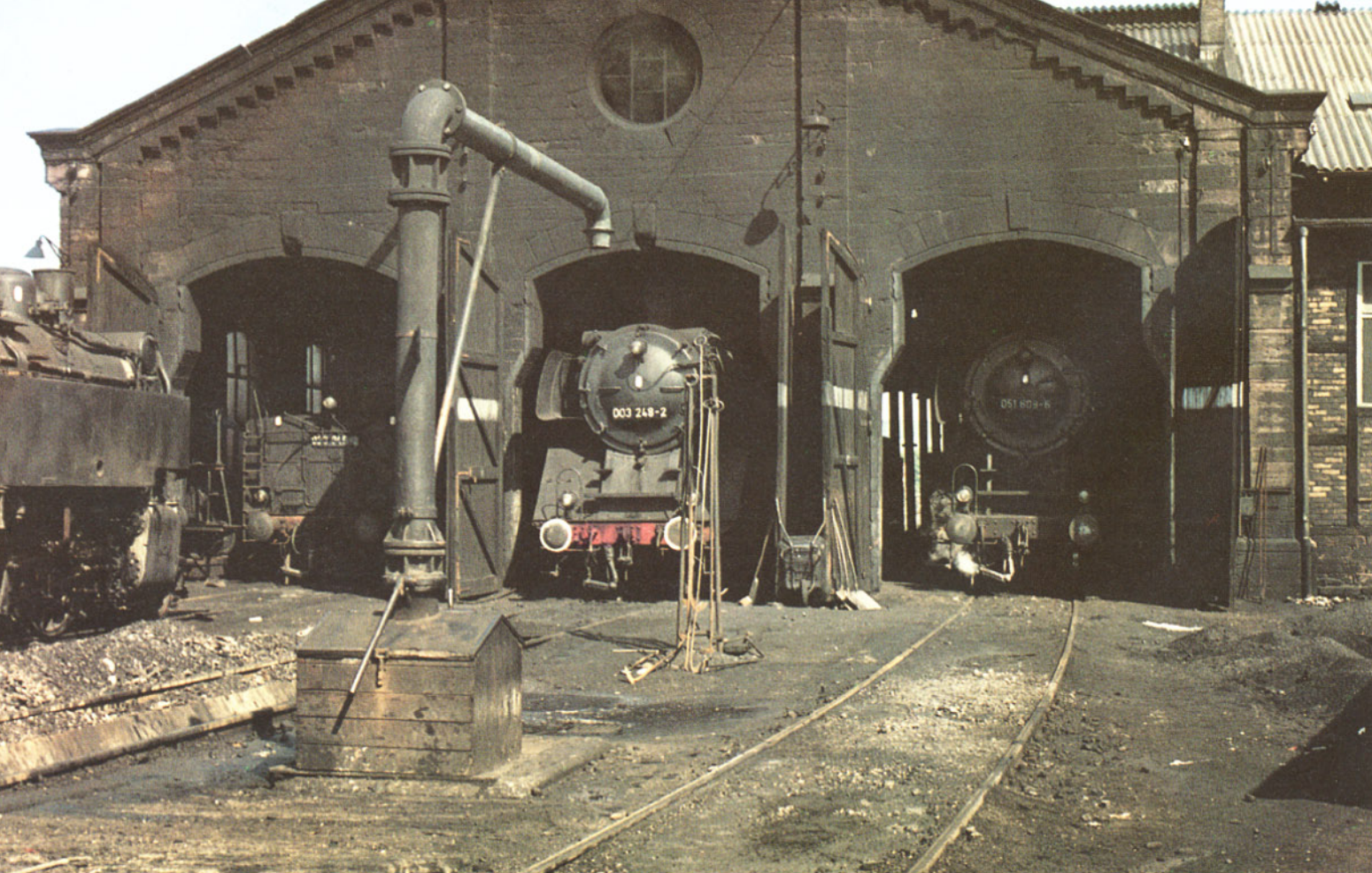


Bild 1: Aus dem Lokschuppen in Lauda „spitzt“ am 20. 5. 1971 die Rauchkammer der 003 248 hervor. Links daneben ist der Tender einer Lokomotive der Baureihe 023 zu erkennen, rechts neben der 003 248 die 051 609.
Foto: A. Schöppner

Die Schnellzuglokomotiven der BR 03

Mit der Baureihe 03 hatten wir im Mai 1981 die erfolgreiche Serie unserer Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals begonnen. Der damaligen Konzeption entsprechend war die Entwicklungsgeschichte dieser Baureihe und der Überblick über ihren Einsatz in den ver-

schiedenen Epochen deutscher Eisenbahngeschichte recht knapp gefaßt. Jene erste Sonderausgabe ist inzwischen längst vergriffen. Eine zunächst beabsichtigte Neuauflage läßt sich derzeit leider nicht verwirklichen. Da uns inzwischen nun aber zahlreiche interes-

sante Fotos aus der Zeit der letzten Dienstjahre der Baureihe 03 zugegangen sind, haben wir uns dazu entschlossen, in dieser Ausgabe einen großen Bildbericht zusammenzustellen. Im Textteil wird auf die Beschaffung der Maschinen, auf ihre Zuordnung zu den verschie-

Bild 2: 1971 noch Alltag im Bw Lauda: Die 003 268 des Bw Ulm (28. 3. 1971).

Foto: A. Schöppner





Bild 3: Mit dem E 1960 legt sich am 28. 10. 1970 die 003 088 bei Weinsberg (Strecke Crailsheim – Heilbronn) in die Kurve. Im Hintergrund ist die Ruine Weibertreu zu sehen. **Foto: W. Schier**

denen Dienststellen und auf ihren Einsatz bei der Deutschen Bundesbahn eingegangen.

Die Baureihe 03 bei der früheren Deutschen Reichsbahn

Die Entwicklung der Lokomotiven der Baureihe 03 erfolgte aufgrund einer Verfügung vom 20. Februar 1929. Gefordert wurde eine leicht-

te Schnellzuglokomotive mit einer Achslast von höchstens 17,5 t für den Einsatz auf Strecken mit schwächerem Oberbau, auf denen die schwerere Baureihe 01 nicht verkehren durfte. Die Firmen Henschel-Maffei und die Berliner Maschinenbau AG wurden beauftragt, entsprechende Entwürfe auszuarbeiten und einzureichen. Hinzu kamen dann auch noch die Projektstudien aus dem Vereinheitlichungsbüro der früheren Deutschen Reichsbahn. Nach einer bereits für den 7.

März 1929 angesetzten Beratung erging an die Lokomotivfabrik Borsig der Auftrag zum Bau von drei Baumusterlokomotiven nach den Empfehlungen des Vereinheitlichungsbüros.

Bereits im Sommer des Jahres 1930 konnte Borsig diese ersten Maschinen der Baureihe 03 fertigstellen. Nach Versuchsfahrten und nach der Abnahme kamen die Fahrzeuge zur Betriebserprobung zum Bw Osnabrück. Der Anschaffungspreis für eine Lok mit Tender

Bild 4: In Lindau waren die Schnellzuglokomotiven der Baureihe 03 noch im Sommerfahrplan 1971 anzutreffen. Das Foto vom 10. 8. 1971 zeigt die 003 131 mit dem D 599 bei der Einfahrt in den Hauptbahnhof Lindau. Rechts im Bild die 210 004 sowie die 1110.4 der ÖBB.

Foto: W. Schier





Bild 5: Die 003 276 fährt am 9. 5. 1971 mit dem E 1911 in Wertheim ein. In Wertheim waren die Lokomotiven der Baureihe 03 damals schon sehr seltene Gäste. Planmäßig wurde der E 1911 nur im Winterfahrplan 1970/71 und nur an Sonntagen mit einer Lokomotive der Baureihe 03 bespannt.
Foto: W. Schier

belieb sich damals auf 185 500 Reichsmark. Von November 1931 bis Mai 1932 erfolgte die Abnahme der Lokomotiven mit den Betriebsnummern 03 004 bis 015 aus einem Baulos der Berliner Maschinenbau AG, vormals Louis Schwartzkopff. Je 6 Maschinen wurden den Bahnbetriebswerken Schneidemühl P und Hannover Ost zugewiesen. Eine weitere Serie mit den Nummern 03 016 bis 029 stellte Borsig in den Jahren 1931 und 1932 fertig. In diesem Zeitraum gelangten dann auch die ersten Fahrzeuge dieser Baureihe zur Auslieferung, die bei den Lokomotivfabriken von Henschel & Sohn in Kassel und bei Fried. Krupp in Essen entstanden waren.

Am 31. Dezember 1932 verfügte die Deutsche Reichsbahn bereits über einen Bestand von 93 Maschinen der Baureihe 03. Diese Fahrzeuge kamen bei den Betriebswerken Altona, Breslau, Dortmund, Frankfurt/Oder, Halberstadt, Hamm, Hannover, Koblenz, Köln, Königsberg, Leipzig, Osnabrück, Stargard und Stralsund zum Einsatz. Der Beschaffungspreis lag nun, je nach Lieferung, zwischen 209 062 und 218 000 Reichsmark für eine komplette Lokomotive mit Tender.

Bis zum Ende des Beschaffungszeitraumes im Januar des Jahres 1938, lieferten die zuvor schon genannten Hersteller insgesamt 298 Fahrzeuge der Reihe 03. Die meisten dieser

Zweizylinder-Maschinen fuhren im Norden, Westen und im Osten des Deutschen Reiches. In den Süden kamen nur 13 Exemplare, die beim Bw Würzburg beheimatet waren. Bereits im Sommer des Jahres 1939 wurde mit der Lok 03 174 die erste Maschine der BR 03 ausgemustert, deren Kessel am 30. März zerknallt war. Während des Zweiten Weltkrieges ergaben sich mehrere Umbeheimatungen zu den Direktionsbezirken im Osten. Mehr als 60 Fahrzeuge kehrten nach 1945 von dort nicht mehr zurück und mußten aus den Bestandslisten gestrichen werden.

Die Mehrzahl blieb verschollen, nur ungefähr 14 Stück konnten in Polen aufgespürt werden. Der Deutschen Reichsbahn in der DDR verblieben zunächst 83 Fahrzeuge, von denen aber auch noch einige nach Osten abgefahren wurden.

Bild 6: Häufiger anzutreffen waren die Ulmer 03 dagegen zwischen Lauda und Crailsheim. Mit Volldampf verläßt die 003 268 am 4. 4. 1971 mit dem E 1910 Lauda in Richtung Süden.
Foto: A. Schöppner



Die Baureihe 03 bei der Deutschen Bundesbahn

Im Bereich der späteren Deutschen Bundesbahn wurden nach Kriegsende insgesamt 142 Lokomotiven der Baureihe 03 registriert. Die meisten davon waren jedoch nicht mehr betriebsfähig. Schon im Jahre 1948 wuchs der Einsatzbestand jedoch auf 135 Maschinen an, die den Direktionen Essen, Hamburg, Hannover, Köln, Mainz und Münster zugeteilt waren. Hinzu kamen noch sechs Exemplare, die 1948 und 1949 nach ihrer Instandsetzung im Ausbesserungswerk Trier zum Bw Offenburger gelangten und kurze Zeit dort verblieben. Zu Beginn des zweiten Halbjahres 1950 verfügte die DB schließlich über 144 Maschinen der Reihe 03, die alle vom AW Braunschweig unterhalten wurden. Dazu gesellte sich Ende 1952 noch die aus Österreich zurückgekehrte 03 113. Alle Lokomotiven wurden bis zum Ablauf des Jahres 1956 von neun Bahnbetriebswerken im Norden und Westen der Bundesrepublik eingesetzt. Erst im darauffolgenden Jahr erhielt auch das Bw Saarbrücken fünf Maschinen der BR 03.



Bild 7: Auch Nahverkehrszüge galt es zuletzt für die Baureihe 03 zu befördern. Die Garnitur des N 3728, mit dem die 003268 bei Schwäbisch Hall in Richtung Heilbronn dampft, bestand am 23. 12. 1970 aus 4 dreiachsigen Umbauwagen.
Foto: W. Schier

Nach einem Unfall mußte die 03048 im Sommer des Jahres 1959 ihren Dienst quittieren. Dasselbe Schicksal traf die 03226 Ende 1961. Kurz zuvor, noch im Jahre 1960, erschienen die ersten neun Lokomotiven der Reihe 03 im Bw Ulm der BD Stuttgart, das zu Beginn des Sommerfahrplans 1962 dann über 13 Fahrzeuge verfügte. Durch mehrere z-Stellungen war der gesamte Einsatzbestand nun schon auf 126 Maschinen ge-

schrumpft, ein Jahr später dann aber wieder mit 137 Fahrzeugen angegeben worden. Verstärkt einsetzende Ausmusterungen dezimierten den Einsatzbestand bis zum Ende des Jahres 1964 auf 104 Exemplare. Während der nächsten drei Jahre hielt dieser Trend an, er verdichtete sich sogar noch. In dem am 1. Januar 1968 in Kraft getretenen neuen Umzeichnungsplan waren nur noch 54 Lokomotiven enthalten, 8 Stück davon waren

aber bereits z-gestellt. Am Stichtag verteilte sich der Einsatzbestand wie folgt:

Bw Braunschweig Hbf	2 Stück
Bw Bremen Hbf	5 Stück
Bw Hamburg-Altona	13 Stück
BW Mönchengladbach	18 Stück
Bw Ulm	8 Stück

Bis zum Jahre 1970 waren noch mehrere Umbeheimatungen zu verzeichnen. Das Bw Ulm

Bild 8: Mit einer mächtigen Wolke aus Rauch und Dampf verläßt am 1. 2. 1970 die 003222 mit dem E 1910 nach Crailsheim den Knotenbahnhof Lauda.
Foto: A. Schöppner





Bild 9: Die Beförderung des D 599 von Friedrichshafen nach Lindau war für die Lokomotiven der Baureihe 03 eine ihrer letzten Schnellzugleistungen. Das Foto zeigt die 003 131 mit dem D 599 bei Langenargen (16. 9. 1971). **Foto: W. Schier**

verfügte zuletzt über 11 Lokomotiven. Der Gesamtbestand der DB belief sich am 30. Juni 1970 nur noch auf 17 Maschinen, wovon vier Stück schon z-gestellt waren. Als betriebsfähig geführt wurden noch die

003 111, 220, 276 im Bw Gremberg
003 179 im Bw Neuss

003 088, 131, 168, im Bw Ulm
246, 248, 251,
268, 281

Ein Jahr später fuhren noch sechs Lokomotiven, alle beim Bw Ulm. Dort waren inzwischen auch schon die 03 168 und 248 z-gestellt. Die

Ulmer Maschinen liefen in den früheren Dienstplänen der Baureihe 18⁶, der umgebauten bayerischen S 3/6, zwischen Ulm und Friedrichshafen. In weiteren Umläufen gelangten die Lokomotiven aber auch nach Immingen, Donaueschingen und Villingen. Darüber hinaus gab es Leistungen nach Aa-

Bild 10: Wer denkt beim Namen Durllesbach nicht an das Lied von der „Schwäb'sche Eiseba“. Am Morgen des 11. 4. 1968 dampft die 03 188 mit dem P 1311 südlich von Aulendorf durch das Schussental. **Foto: W. Schier**





Bild 11: Die 003248 überquert mit dem N 2705 die Jagstbrücke in Crailsheim (20. 5. 1971).

Foto: W. Schier

len und über Crailsheim sogar bis Backnang und in der anderen Richtung bis Lauda. Von 1961 bis zum Ende der Baureihe 03 im

Herbst 1972 wurden vom Bw Ulm insgesamt 33 verschiedene Lokomotiven eingesetzt. Zwei der Ulmer Maschinen blieben der Nach-

welt erhalten. Die 03131 hatte am 1. September 1973, nach mehreren Abschieds- und Sonderfahrten, einen letzten

Bild 12: Die 003131 war am 18. 4. 1971 mit dem E 1910 von Lauda nach Crailsheim unterwegs. Soeben hat sie den Tunnel bei Niederstetten verlassen.

Foto: W. Schier





Bild 13: Auch diese Aufnahme entstand an der Strecke Lauda – Crailsheim: Der E 1872, geführt von der 003281, am 9. 5. 1971 in der Nähe von Schrozberg.

Foto: W. Schier

„Fototermin“ im Bw München Hbf, danach kam sie in die Fahrzeugsammlung des Deut-

schen Dampflokmuseums nach Neuenmarkt-Wirsberg. Das zweite Exemplar wurde nach

der Ausmusterung als Denkmal in Kirchheim/Teck aufgestellt. **HO**

Bild 14: Hier bei Jagstzell wird man schon in Kürze Elektrolokomotiven fotografieren können. Am 10. 5. 1971 dampfte noch die 003276 mit dem N 3560 durch das Jagsttal in Richtung Aalen.

Foto: W. Schier

Bild 15: Mit der Kamera gekonnt eingefangene Bw-Atmosphäre in Lauda. Aus der Rauchkammer der 003248 wird am 20. 5. 1971 die Lösche entfernt.

Foto: A. Schöppner



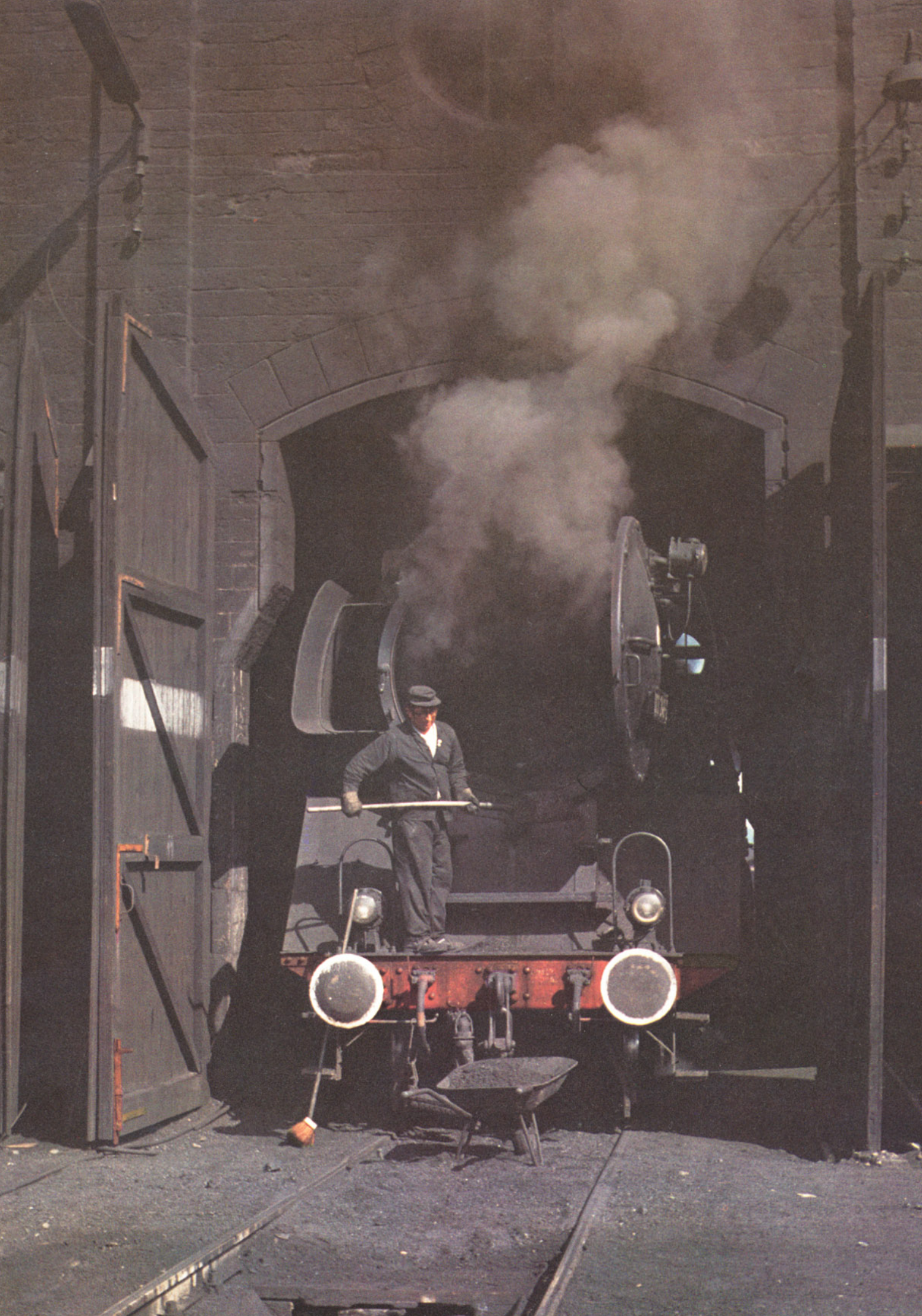




Bild 1: Fast einen Dreiviertelmeter lang ist dieses wohlgeungene Modell der Schnellzuglokomotive 03 271, die von Markscheffel & Lennartz in der Baugröße I angeboten wird.

Das Modell der 03 271 in der Baugröße I

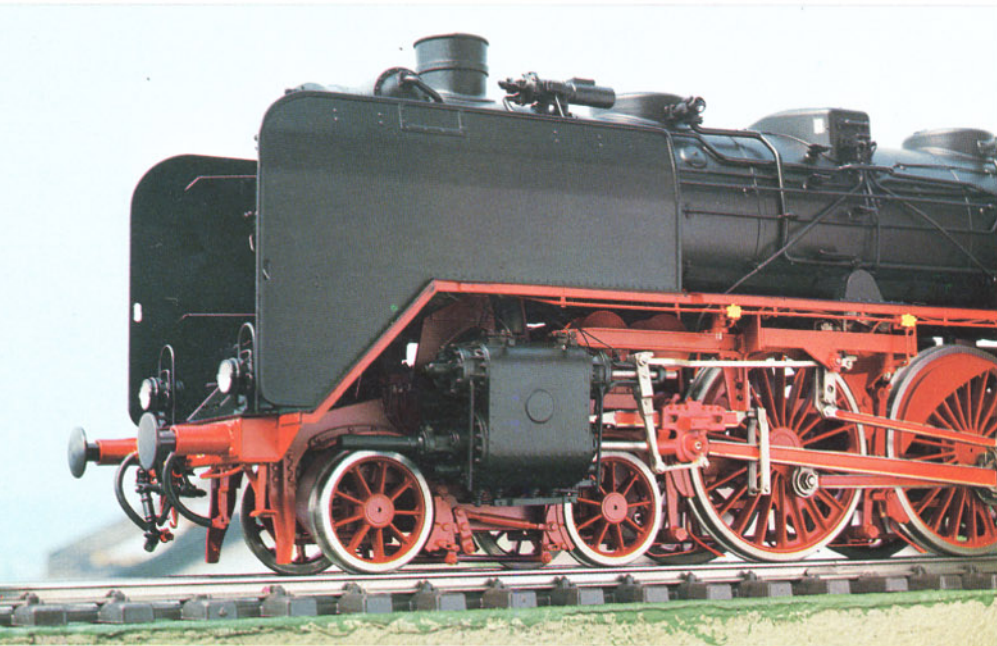
Unlängst hatten wir die Gelegenheit, das Modell der 03 271 in Augenschein zu nehmen, das von Markscheffel & Lennartz in der Baugröße I angeboten wird. Diese Lokomotive der

Rbd Osten in Reichsbahnausführung mit einem geschweißten Tender der Bauart 2'2' T 34 besteht durch die sorgfältige Bauausführung und durch die feine Nachbildung aller

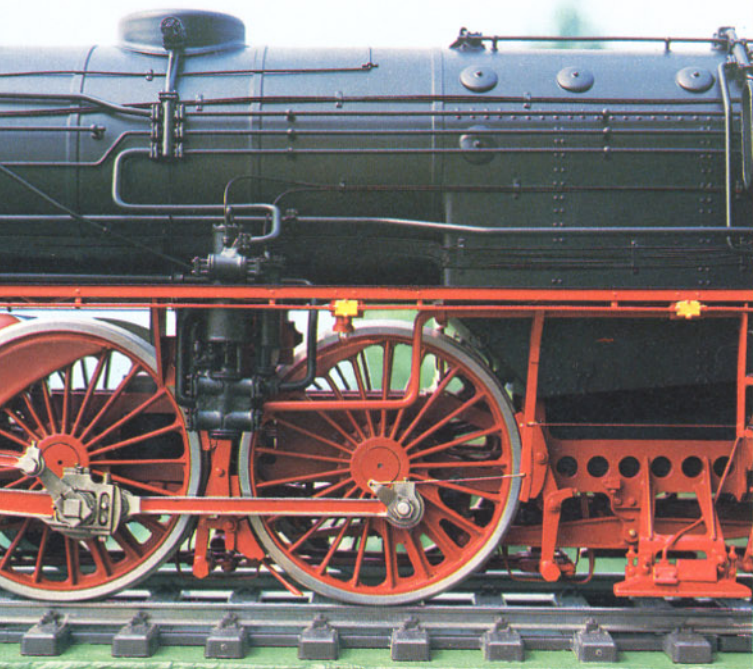
Einzelteile. Bei einem Objekt dieser Preisklasse, die der eines kleinen Mittelklassewagens entspricht, darf man eine besondere Qualität auch erwarten. Selbstverständlich sind die bestens ausgeführten Radsätze alle präzise gelagert und abgefedert. Auch die Drehgestelle des Tenders lassen keine Wünsche offen. Die Wassereinfülldeckel am Tender können geöffnet werden. Darunter liegen die Schalter für die Stromversorgung der Lokomotive. Natürlich läßt sich auch die Rauchkammertür öffnen. In der Rauchkammer vermischt man allerdings das Blasrohr und die Nachbildung der vorderen Rohrwand. Des Guten fast zuviel sind dagegen die Schirme an den Frontfenstern des Führerhauses. Die ersten Versuche damit hatte zwar noch die frühere Deutsche Reichsbahn unternommen, in größerem Umfang wurden sie dann aber doch erst nach 1945 eingeführt. Das Modell trägt eine Reichsbahn-Beschriftung, die in Form und Ausführung absolut korrekt ist. Erstklassig und makellos ist die Lackierung von Lokomotive und Tender, die dem Einheitschema der früheren Deutschen Reichsbahn entspricht.

Mehr als weitere schöne Worte soll die Bildfolge aussagen, die wir von diesem kostbaren Sammlerstück angefertigt haben.

HO



▲ Bild 2: Dieser Blick auf die Frontpartie offenbart, daß man beim Bau des Modells mit sehr viel Liebe zum Detail zu Werke gegangen ist.



▲ Bild 3: Ein Vergleich mit dem Vorbild unterstreicht die erstklassige Ausführung der Treib- und Kuppelräder sowie des Gestänges. Die Indusi ist hier wohl aber fehl am Platze.

▲ Bild 4: An der Bauausführung des Tenders und seiner Drehgestelle gibt es gar nichts zu bemängeln. Dieses Foto läßt auch die saubere und makellose Lackierung des Modells erkennen.

Fotos: Obermayer

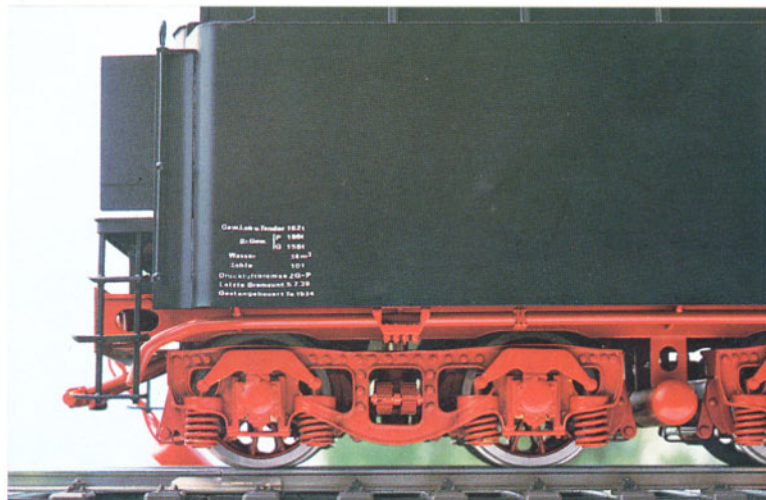




Bild 1: Die Diesellokomotive 218 137 im neuen Farbleid für den Einsatz als City-Bahn, die zunächst zwischen Köln und Gummersbach im Aggertal verkehrt.

Foto: D. Kempf

Neues von der V 160-Familie

Aus zahlreichen Zuschriften geht hervor, daß die Artikelserie „Deutsche Diesellokomotiven“ sehr viel Interesse bei unseren Lesern gefunden hat. Inzwischen sind auch noch verschiedene ergänzende Informationen in der Redaktion eingegangen, von denen wir nachfolgend die Anmerkungen von Herrn Peter Jauch wiedergeben.

In die Diesellokomotiven 215 030 bis 032 wurde im Jahre 1974 bei der Firma Krupp anstelle des Dampfheizkessels ein dieselelektrisches Heizaggregat eingebaut. Als Antriebsmaschine des Heizgenerators dient ein MTU-Dieselmotor der Bauart 8 V 331 Tc mit einer Nennleistung von 710 PS, der zuvor in einer Rangierlok der Reihe 260 erprobt worden war. Im Gegensatz zu den Maschinen der Baureihe 217 kann die Leistung des Heizdieselmotors in den Lokomotiven 215 030 bis 032 nicht für die Traktion genutzt werden, weil deren Flüssigkeitsgetriebe nicht mit einem Einspeisewandler ausgerüstet sind. Im Herbst des Jahres 1974 kamen die drei Lokomotiven zur Erprobung zum Bw Ulm. Zu Beginn des Sommerfahrplans 1980 wurden sie an das Bw Krefeld abgegeben.

Diesellok 218 137 in neuem Farbleid

Nach den weinroten und ozeanblau/beigen Lokomotiven der Reihe 218 und nach dem rot/beigen Einzelstück 218 217 verfügt die Deutsche Bundesbahn seit kurzem über eine neue Farbvariante. Seit August dieses Jahres verfügt die Deutsche Bundesbahn auch über einen neuen Nahverkehrszug, die „City-Bahn“, der im Aggertal zwischen Köln und

Gummersbach verkehrt. Dieser Zug besteht aus vier umgebauten „Silberlingen“ und aus der Diesellok 218 137. Bei den Wagen handelt es sich um die Fahrzeuge mit der neuen Bezeichnung ABnrzb 772, Bnrzb 778 (2 Stück) und BDnrzg 784 mit einer geschmackvollen und komfortablen Innenausstattung. Der Umbau war im AW Hannover-Leinhausen vorgenommen worden. Neu an diesen alten „Silberlingen“ ist auch der Außenanstrich in den Farben orange (RAL

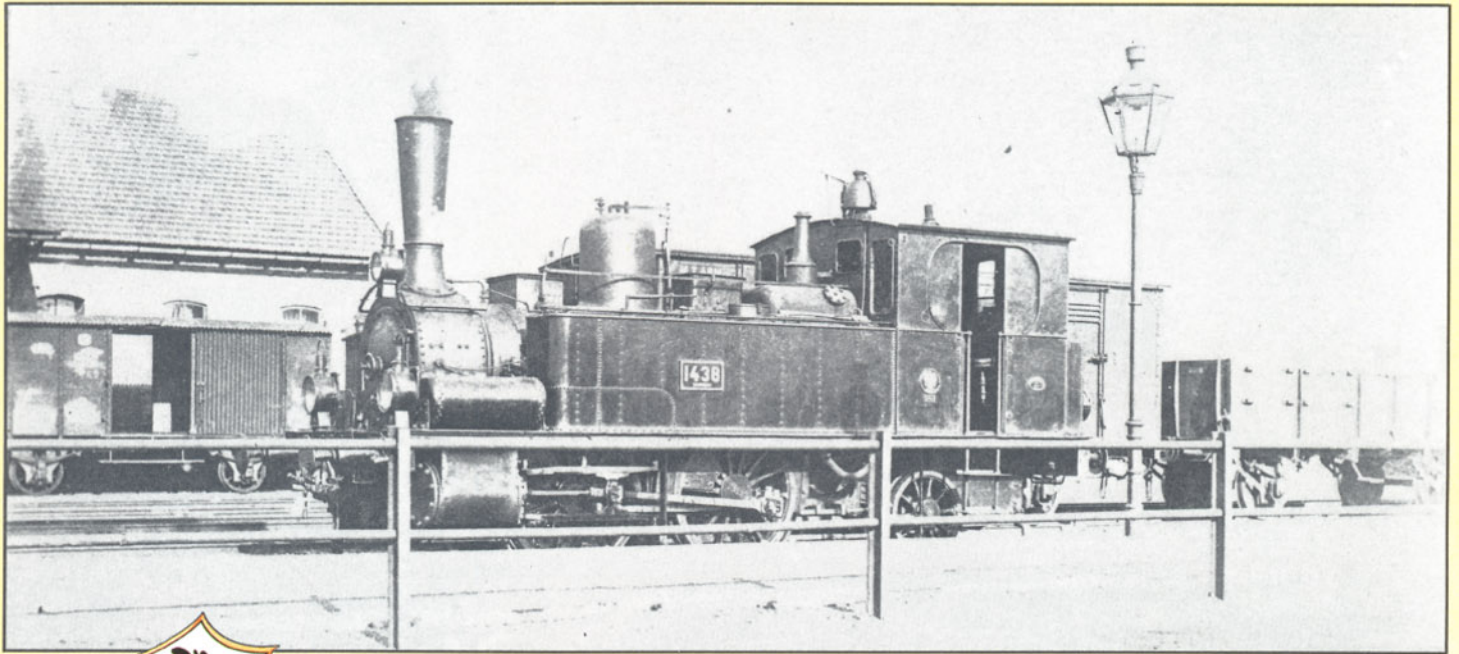
2004) und kieselgrau (RAL 7032). Dasselbe Farbleid erhielt die vom Bw Hagen stammende Lokomotive 218 137 im AW Bremen. Da die Wagen nur über eine elektrische Zugheizung verfügen, scheidet Maschinen der Baureihe 215 und 216 als Zuglok aus. Verwendbar wären neben den Lokomotiven der Baureihe 218 nur die zuvor beschriebenen Fahrzeuge 215 030 bis 032 mit dem dieselelektrischen Heizaggregat oder Maschinen der Reihe 217.

HO

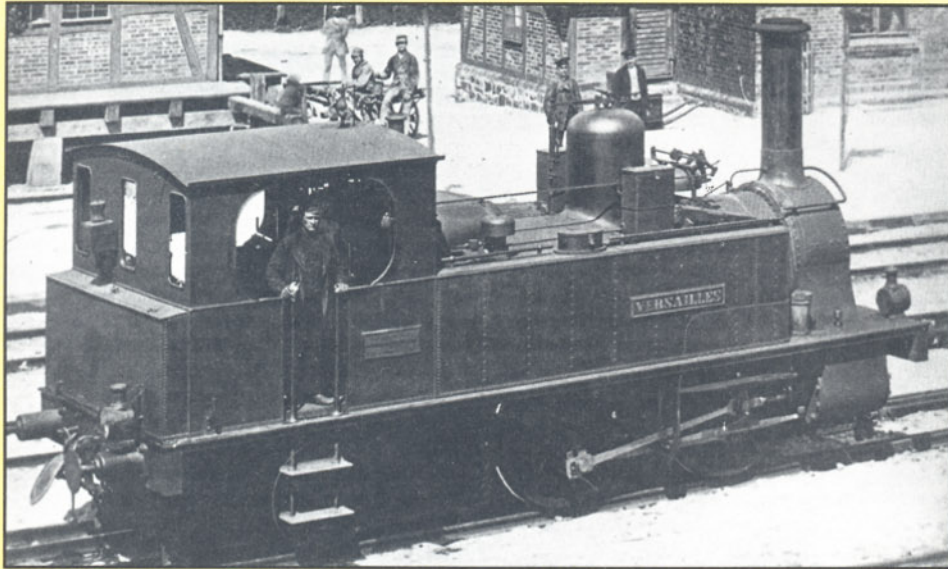
Bild 2: In der Mitte des Wagens ABnrzb 772 sind zwei Getränkeautomaten eingebaut, deren Standort an der Außenfront durch ein Glassymbol gekennzeichnet ist.

Foto: D. Kempf





Die Naßdampf-Tenderlokomotiven der Preuß. Staatseisenbahnen 2. Teil



In der Gruppe T 2, die auch schon im Eisenbahn-Journal 7/84 angesprochen wurde, befanden sich auch B1-n2-t-Bauarten. So einige der schönen Maschinen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn aus den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, worauf schon Namen wie „Spichern“, „Gravelotte“, „Sedan“ hindeuten. 24 Lokomotiven waren es, alle geliefert von Schwartzkopff in Berlin. 12 sollten, 10 sind noch 1905/1906 umgezeichnet worden: (T 2) Magdeburg 6041–6052.

◀ Bild 2: Bei der „Versailles“ der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn handelt es sich um die gleiche Bauart wie bei der „Amiens“ (siehe Bild 1). Geliefert wurde sie im Jahre 1877 von Schwartzkopff (Fabrik-Nr. 890). 1881 erhielt sie die Betriebsnummer Magdeburg 846 und 1883 die Betriebsnummer Magdeburg 1442. Ausgemustert wurde sie im Jahre 1905. Die Aufnahme entstand 1879 im Bahnhof Clausthal-Zellerfeld.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

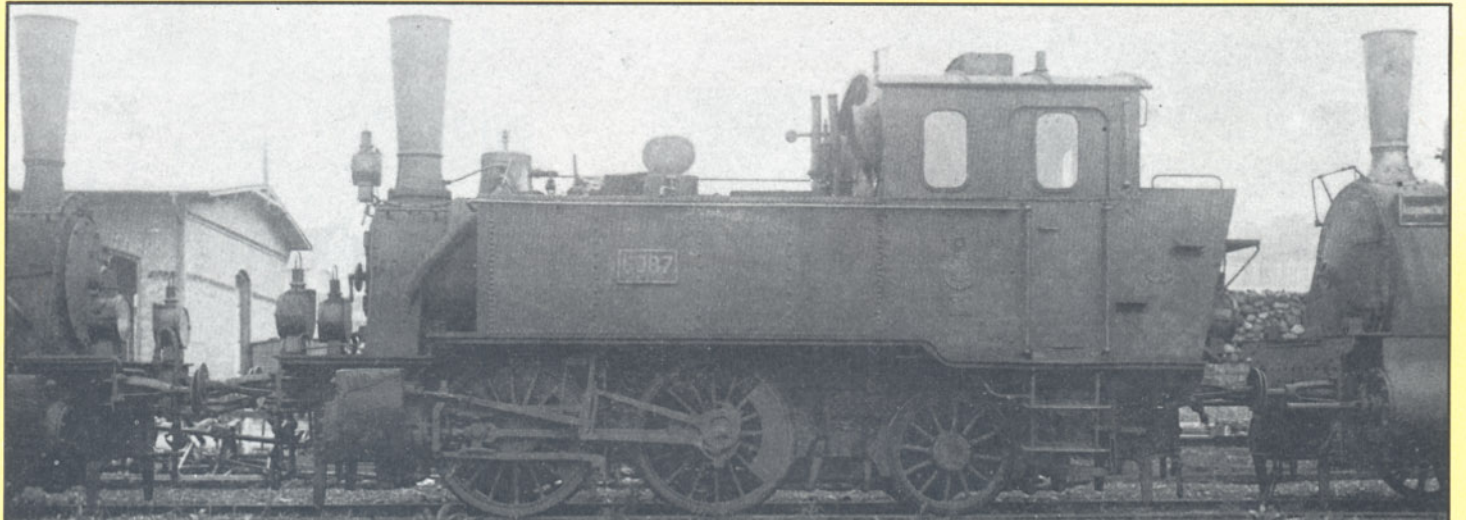


Bild 1: Diese B1-n2-t wurde 1876 von Schwartzkopff gebaut (Fabrik-Nr. 820) und als „Amiens“ bei der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn in Dienst gestellt. 1881 wurde sie in Magdeburg 842 und im Jahre 1883 in Magdeburg 1438 umgezeichnet. Ab 1906 wurde sie als (T 2) Magdeburg 6050 in den Listen geführt, bis sie 1909 ausgemustert wurde. **Foto: Sammlung Rauter**

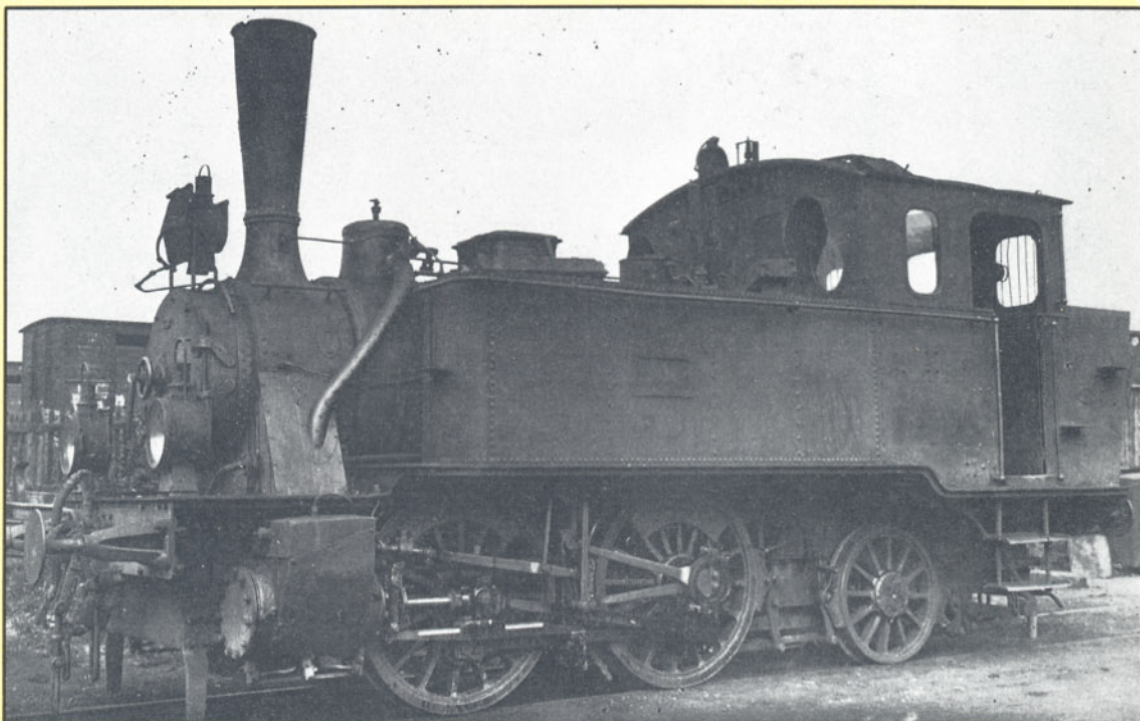


Bild 4: Bei dieser im Jahre 1884 von Henschel gelieferten Tenderlokomotive (Fabrik-Nr. 1752) handelt es sich um die gleiche Bauart wie bei der (T 2) Berlin 6087 (siehe Bild 3). Bis 1906 wurde sie als Berlin 1617 geführt, dann wurde sie in (T 2) Berlin 6088 umgezeichnet. Nach ihrer Ausmusterung im Jahre 1910 wurde sie an die Königsberg-Cranzer Eisenbahn (Betriebsnummer 10) verkauft. **Foto: W. Hubert, Sammlung Rauter**

Drei besonders schicke B1-n2-t hat die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn eingestellt. Ihre Namen „Schlachtensee“, „Wannsee“ und „Babelsberg“ deuten auf ihren Wirkungskreis bei der Wannseebahn hin. Zwei von ihnen sind bis 1905 im Magdeburger Bezirk geblieben, die ersten beiden kamen als (T 2) Hannover 6084 und 6085 zum Bw Salzwedel.

Besonderer Beliebtheit erfreuten sich die B1-t bei der Oberschlesischen Eisenbahn, die in den achtziger Jahren nicht weniger als 40 in Dienst stellte¹⁾.

Davon wurden 39 bei den Direktionen Breslau, Kattowitz und Posen als (T 2) geführt; eine letzte ist 1918 an ein Kaliwerk verkauft worden.

Der Ausdruck Spezialbetriebsmittel, bereits mehrfach verwendet, betrifft bei den B1- und 1B-t vielfach Bauarten, die für den Betrieb auf der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn konstruiert worden sind. Hier ist eine leichte B1-n2-t mit geringem Treibraddurchmesser zu nennen, der wohl ein schnelles Anfahren auf der Stadtbahn ermöglichen sollte. Von dieser

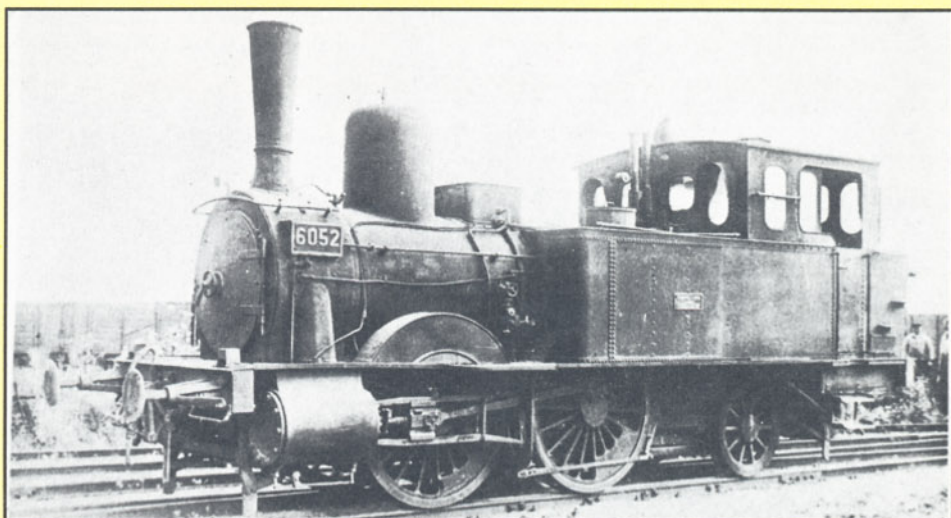


Bild 5: Die (T 2) Bromberg 6052 wurde 1894 von Henschel geliefert (Fabrik-Nr. 4082). Zunächst erhielt sie die Betriebsnummer Köln linksrh. 1516, ab 1895 wurde sie als Saarbrücken 1508 geführt. Im Jahre 1906 wurde sie in (T 2) Saarbrücken 6045 und 1907 in (T 2) Bromberg 6052 umgezeichnet. Nach ihrer Ausmusterung im Jahre 1912 wurde sie an die Königsberger-Cranzer Eisenbahn (Betriebsnummer 11) verkauft, 1939 gelangte sie dann als Lok 7 zur Osthavelländischen Kreisbahn. Als 69 6101 ist sie sogar noch im Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn in der DDR vom 12. Dezember 1949 aufgeführt. Ausgemustert wurde sie zum 31. 5. 1964. **Foto: Sammlung Rauter**

Bild 6: Die (T 4) Cassel 6457 gehört der gleichen Bauart an wie die (T 2) Bromberg 6052 (siehe Bild 5). Henschel lieferte sie im Jahre 1894 (Fabrik-Nr. 4094). Sie war zunächst als Köln rechtsrh. 1458 im Einsatz. 1895 wurde sie in Essen 1458, im Jahre 1903 in Berlin 1460 (2. Besetzung), im Jahre 1905 in Cassel 1628 und 1906 schließlich in Cassel 6457 umgezeichnet. Zum Zeitpunkt der Aufnahme (um 1918) war sie beim Bw Frankenberg, Lokbahnhof Berleburg, stationiert. Das Foto entstand am Schuppengleis in Berleburg.

Foto: Reproduktion G. Moll, Sammlung Rauter



Bild 3: Die (T 2) Berlin 6087 wurde im Jahre 1884 von Henschel gebaut (Fabrik-Nr. 1751) und als Berlin 1616 in Dienst gestellt. Ausgemustert wurde sie 1912. Der geringe Treibraddurchmesser sollte ein schnelles Anfahren ermöglichen. Die 18 Maschinen der auch als T 2¹ bezeichneten Bauart haben sich aber als zu schwach erwiesen. **Foto: Sammlung Rauter**



Bild 7: Diese Tenderlokomotive der 1. Berliner Form wurde 1881 von Hohenzollern an die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn geliefert (Fabrik-Nr. 187). Sie wurde dort als 653 in den Listen geführt. Im Jahre 1883 wurde sie in Berlin 1523 und 1905 in (T 4) Mainz 6504 umgezeichnet. **Foto: W. Hubert, Sammlung Dr. Scheingraber**

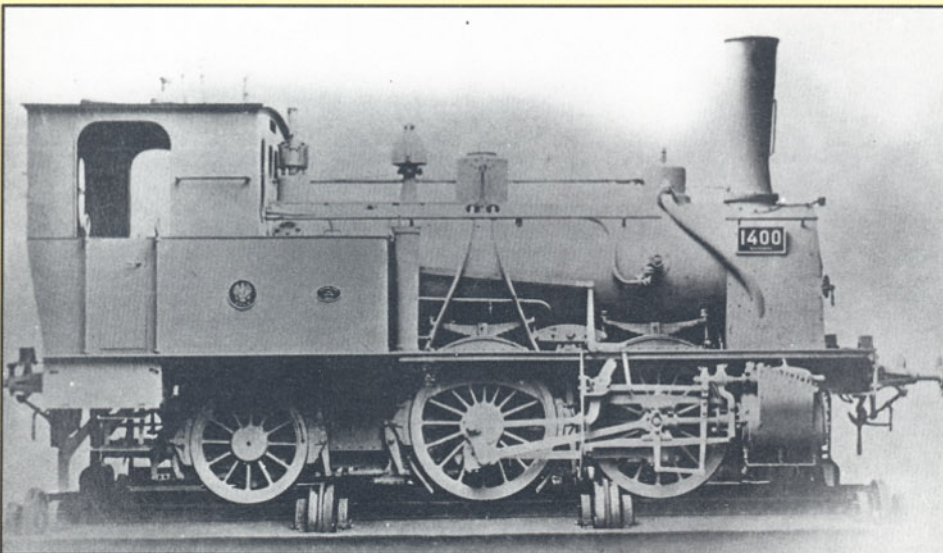
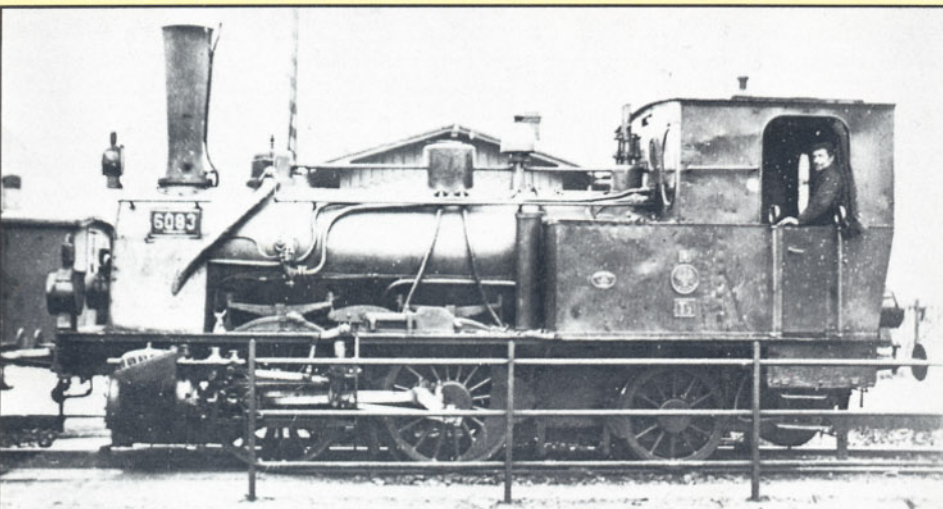


Bild 8: Henschel baute im Jahre 1895 diese Normale nach M III-4g (Fabrik-Nr. 4138). Bis 1905 führte sie die Betriebsnummer Magdeburg 1400 (2. Besetzung). Nach der Abgabe an die KED Hannover im Jahre 1905 erhielt sie die Betriebsnummer Hannover 1650, 1906 wurde sie in (T 2) Hannover 6083 umgezeichnet. 1914 war sie im Bw Oebisfelde beheimatet, nach ihrer Ausmusterung 1914/1915 war sie Werklokomotive im AW Stendal. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

Bild 9: Die in Bild 8 gezeigte Lokomotive als (T 2) Hannover 6083.

Foto: W. Hubert, Sammlung Rauter



Bauart, da und dort T 2¹ genannt, lieferte Henschel im Jahre 1884 nur 18 Maschinen. Sie erwies sich als zu schwach und wurde nicht weiter beschafft (siehe auch Tabelle 1). Zwei der B1-t-Bauarten wurden in die Normalien aufgenommen. Die eine ist nach dem Vorbild einer Bauart der Bergisch-Märkischen Eisenbahn konstruiert worden, nun aber nicht mehr mit dem erhöhten Stehkessel. Für diese Elberfelder Bauart wird das Musterblatt III-4h aufgestellt. Von den 63 Maschinen werden 21 als T 2 und 42 als T 4² eingeordnet, eine unterschiedliche Bewertung der KED, die gelegentlich anzutreffen ist (siehe auch Tabelle 2). Die zweite Normale unter den B1-t, mit dem Musterblatt III-4g, ist nur in drei Exemplaren gebaut worden und endete bei 3 verschiedenen Direktionen in je einer anderen Gruppe als T 2, T 3, T 4 (siehe auch Tabelle 3). Hätte man nicht vor der Bestellung ahnen können, daß diese neue Nebenbahn-Tenderlokomotive nicht in der Lage war, der späteren T 3 auch nur einen Arbeitsbereich abzunehmen? Fast baugleiche Lokomotiven, nun aber mit Dampfdom, hat die Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn beschafft; eine, die „Schlei“, von Hohenzollern 1902 als Fabrik-Nr. 1538 gebaut, ist als (T 2) Altona 6041 erst 1914 ausrangiert worden.

Nur eine 1B-t-Bauart ist hier erwähnenswert, die zu den o. a. Berliner „Spezial-Betriebsmitteln“ zählt. Es handelt sich um einen kaum veränderten Nachbau des Siegers im Wettbewerb um die bestgeeignete Stadtbahnlokomotive (Schichau 1880, Fabrik-Nr. 277, die spätere Berlin 1517, + 15. 5. 1908)²⁾.

In den Jahren 1881 und 1882 sind 70 Lokomotiven dieser Bauart in Dienst gestellt worden. Sie sind fast 25 Jahre auf der Stadtbahn tätig gewesen, ehe sie an andere Direktionen überwiesen oder in Berlin ausgemustert wurden (siehe auch Tabelle 3). Bleiben wir bei der eben genannten Bauart, der sogenannten 1. Berliner Form. Im Jahre 1905 sind 9 Lokomotiven der KED Mainz überwiesen worden. Im Gegensatz zu anderen Direktionen hat Mainz sie als T 4 eingeordnet: (T 4) Mainz 6501–6509.

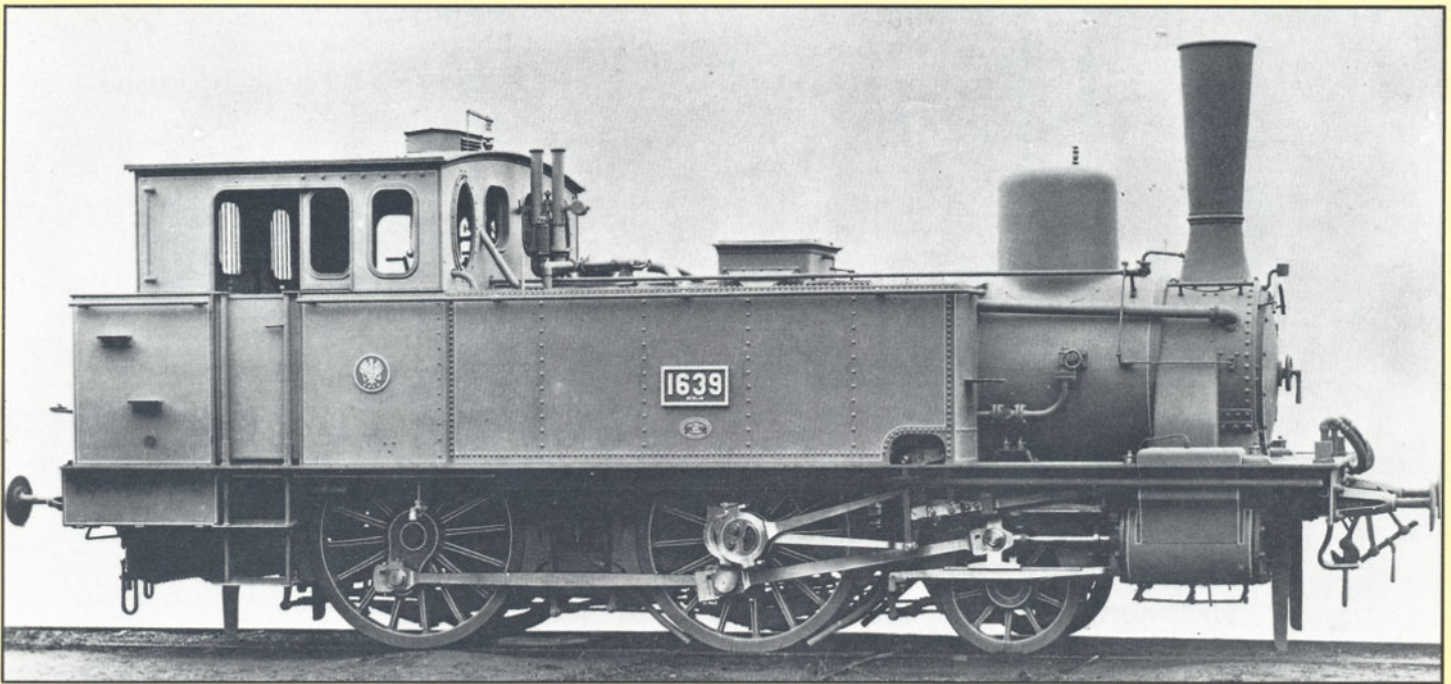


Bild 10: Die Berlin 1639 ist ein Nachbau der 1B-Bauart der Berlin-Hamburger Eisenbahn. Hanomag lieferte sie im Jahre 1888 (Fabrik-Nr. 1951). Bis 1906 trug sie die Betriebsnummer Berlin 1639, dann wurde sie in (T 4) Berlin 6410 umgezeichnet. Nach Abgabe an die KED Breslau im Jahre 1911 führte sie die Bezeichnung (T 4) Breslau 6410; ausgemustert wurde sie 1922. **Werkfoto Hanomag, Sammlung Rauter**

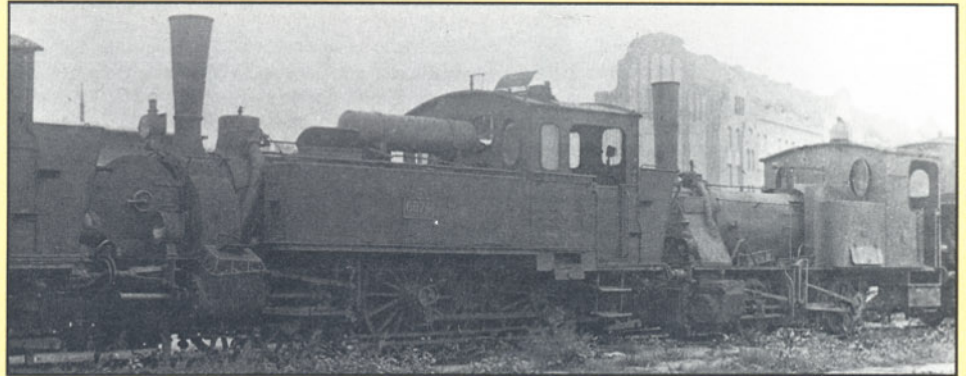


Bild 11: Die (T 2) Berlin 6074 wurde 1882 von Schichau für die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn gebaut (Fabrik-Nr. 293). Bei der NME führte sie die Betriebsnummer 860. Von 1883 bis 1906 lautete ihre Betriebsnummer dann Berlin 1590. Ausgemustert wurde sie 1912. Rechts daneben ist auf dem Foto die (T 2) Berlin 6044, die ehemalige „Melibocus“ der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, zu sehen. **Foto: Sammlung Rauter**

Indessen gab es auch eine 2. Berliner Form, entwickelt aus einer Bauart, welche die Berlin-Hamburger Eisenbahn kurz vor ihrer Verstaatlichung für den Berliner Vorortverkehr beschafft hat. Nach der letzten Lokomotive der Lieferung von 1882 an die Berlin-Hamburger-Eisenbahn, der „Moabit“, wird die 2. Berliner Form als „Moabit-Type“ bezeichnet. Von 1887 bis 1893 sind 82 Maschinen – davon die meisten an die KED Berlin – geliefert worden. Einige haben in den Listen eine vorläufige DR-Nummer erhalten³⁾ (siehe auch Tabelle 5).

Ähnlich der „Moabit-Type“, jedoch ohne Dom und mit einem Dampfdruck von 12 kg/cm² als

Tabelle 1: Die sogenannte T 2¹ wurde eigens für die Stadtbahn konstruiert und 1884 von Henschel geliefert, hat in Berlin aber nicht befriedigen können.

Ihre technischen Daten:

Achsstellung B1, obwohl man inzwischen zur 1B übergegangen ist;

Dampfdruck	kg/cm ²	10
Triebwerk	mm	350/550/1340
Dienstgewicht	t	34,2
Reibungsgewicht	t	23,2
Geschwindigkeit	km/h	60

Zusammenstellung der 18 von Henschel gebauten Maschinen und ihr Verbleib:

gebaut 1884 von Henschel als Fabrik-Nr.	Bahnnummer	Ausmusterung
1747	Berlin 1612 → 1906	(T 2) Berlin 6083 → 1909 Hannover 6046/2 1913
1748	1613	6084 → 1909 Hannover 6047/2 1912
1749	1614	6085 1911 a)
1750	1615	6086 1911 b)
1751	1616	6087 1912
1752	1617	6088 1911 c)
1753	1618	6089 1912
1754	1619	6090 1912
1755	1620	6091 1910
1756	1621	6092 → 1907 Hannover 6099 1910
1764	1622	6093 1909 d)
1765	1623	6094 1909
1766	1624	6095 1909
1767	1625	6096 → 1907 Hannover 6097 1911
1768	1626	6097 → 1907 Hannover 6098 1909
1769	1627	6098 → 1909 Hannover 6049/2 1909
1770	1628	6099 → 1908 Kattowitz 6099 vor 1914
1771	1629	6100 → 1908 Kattowitz 6100 vor 1914

Die Übersicht zeigt, daß diese leichte Maschine auch außerhalb Berlins nicht reüssieren konnte. Einige sind verkauft worden, so die

- a) 6085 an eine Zuckerfabrik in Stralsund
- b) 6086 an die Samlandbahn (in Ostpreußen) und weiter an die Kreisbahn des Kreises Fischhausen
- c) 6088 an die Königsberg-Granzow Eisenbahn als deren Nr. 10
- d) 6093 hat sich als Heizlokomotive im Bw Grunewald bis 1916 gehalten.

Tabelle 2: Einige Abmessungen*) der B1-n2-t, Normale nach M III-4h, sogenannte Elberfelder Bauart

Rost	m ²	1,18
Heizfläche	m ²	84,8
Dampfdruck	kg/cm ²	10
Triebwerk	mm	400/575/1542;
Steuerung		innenliegende Allan-Steuerung
Radstand	mm	4080
Länge	mm	9530
Dienstgewicht	t	40,8
Reibungsgewicht	t	27,0
Geschwindigkeit	km/h	75
Vorräte	Wasser	4 m ³
	Kohle	1,5 t

*) Abmessungen der Breslau 1462 1- (T 2) Breslau 6075 → umgezeichnet in (T 4) Breslau 6429. (Schichau 1897/Fabrik-Nr. 884).

Es wurden beschafft:

	1889	1890	1893	1894	1895	1896	1897	zusammen
Henschel	2	9	6	8	10	21	–	56
Schichau	–	–	–	–	–	–	7	7
								63 Maschinen

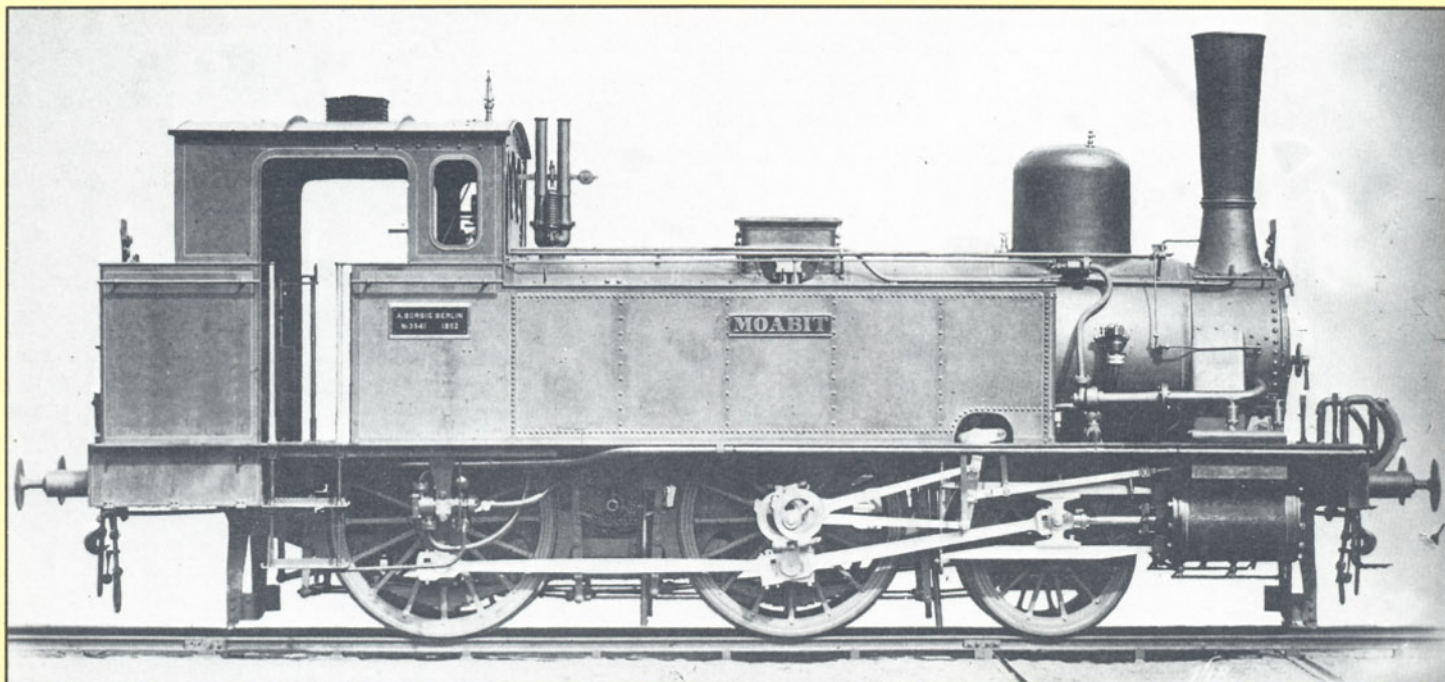
Sie verteilen sich bei Lieferung auf folgende KED:

KED	Breslau	5	KED	Elberfeld	10
	Cöln linksrh.	6		Frankfurt	14
	Cöln rechtsrh.	18		Hannover	10

Im Jahre 1906 wurden die 63 Maschinen zugeteilt:

der Gruppe T 2:	KED	Breslau	5*)	der Gruppe T 4 ² :	KED	Elberfeld	10
		Hannover	10			Essen	12
		Saarbrücken	6			Frankfurt	9
			21			Halle	2
						Kassel	4
						Münster	2
					ED	Mainz	3
							42

*) Später in T 4² umgezeichnet



▲ Bild 12: Nach der letztgebauten Maschine der Berlin-Hamburger Eisenbahn werden die Tenderlokomotiven der 2. Berliner Form auch als „Moabit“-Type bezeichnet. Die „Moabit“ der BHE wurde 1882 von Borsig geliefert (Fabrik-Nr. 3841). Bei der KED Altona führte sie später die Betriebsnummer (T 4) Altona 640; ausgemustert wurde sie im Jahre 1911. Foto: Deutsches Museum München



◀ Bild 13: Die (T 2) Stettin 6048 entspricht von der Bauart her der (T 4) Mainz 6504 (siehe Bild 7). Sie wurde 1881 von Schichau für die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn gebaut (Fabrik-Nr. 284) und erhielt bei der NME die Betriebsnummer 681. 1883 wurde sie in Berlin 1551, im Jahre 1906 in (T 2) Berlin 6084 und 1907 in (T 2) Stettin 6048 umgezeichnet. Ausgemustert wurde sie 1910/1911. Foto: W. Hubert, Sammlung Rauter

dem wichtigsten Unterschied, stellt sich die Normale nach M III-4a, die spätere T 4¹. Sie ist die meistgebaute aller B1- und 1B-t-Spielarten (siehe auch Tabelle 6). Während sie im

Tabelle 3: B1-n2-t für Nebenbahnen nach M III-4g (gebaut 1895 von Henschel)

Fabrik-Nr.	4137	→ Berlin 2010	→ 1906	(T 3)	Posen 6101
	4138	→ Magdeburg 1400		(T 2)	Hannover 6083
	4139	→ Cöln rrh. 1429/2		(T 4)	Münster 6451

Bild 14: Die (T 4) Halle 6407 ist eine Normale nach M III-4a, gebaut 1890 von Henschel (Fabrik-Nr. 3033). Als Magdeburg 1554 wurde sie in Dienst gestellt und 1895 in Berlin 1432 (2. Besetzung) umgezeichnet. 1906 erhielt sie die Betriebsnummer (T 4) Berlin 6478, 1911 die Betriebsnummer (T 4) Halle 6407. Foto: Sammlung Rauter

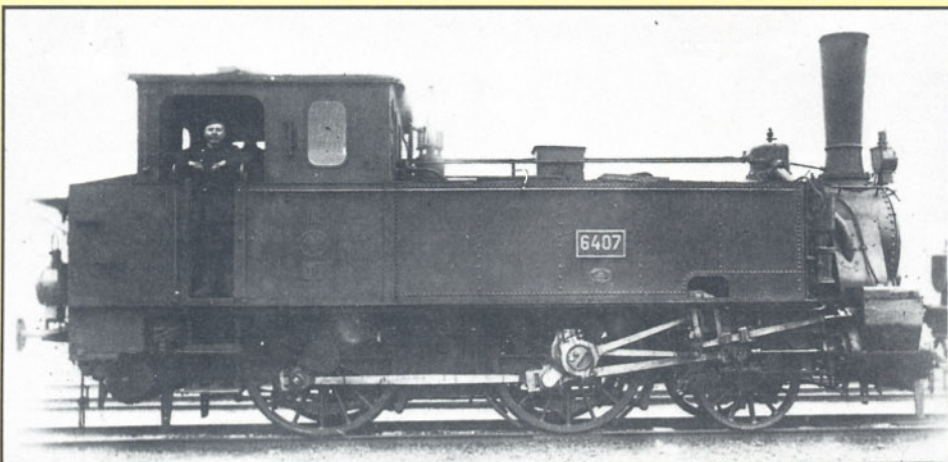


Tabelle 4: 1B-n2-t der Berliner Stadtbahn, sog. 1. Berliner Form

Abmessungen:		
Rost	m ²	1,05
Heizfläche	m ²	66,8
Dampfdruck	kg/cm ²	10
Triebwerk	mm	360/580/1594
Steuerung		außenliegende Allan-Steuerung
Radstand	mm	4000
Länge	mm	8830
Dienstgewicht	t	40,8
Reibungsgewicht	t	27,8
Geschwindigkeit	km/h	75
Vorräte	Wasser	4 m ³
	Kohle	2 t

In den Jahren 1881 und 1882 sind an die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn (Direktion in Berlin) geliefert worden von
 Schichau 20
 Henschel 16
 Hanomag 14
 Schwartzkopff 10
 Hohenzollern 10

Summe 70 Lokomotiven
 Im Jahre 1906 sind 54 von ihnen als (T 2) eingeordnet worden, 15 als (T 4) und 1 wurde bereits vorher ausrangiert. Als (T 4) wurden sie in den Bezirken Breslau, Cassel und Mainz eingeordnet.

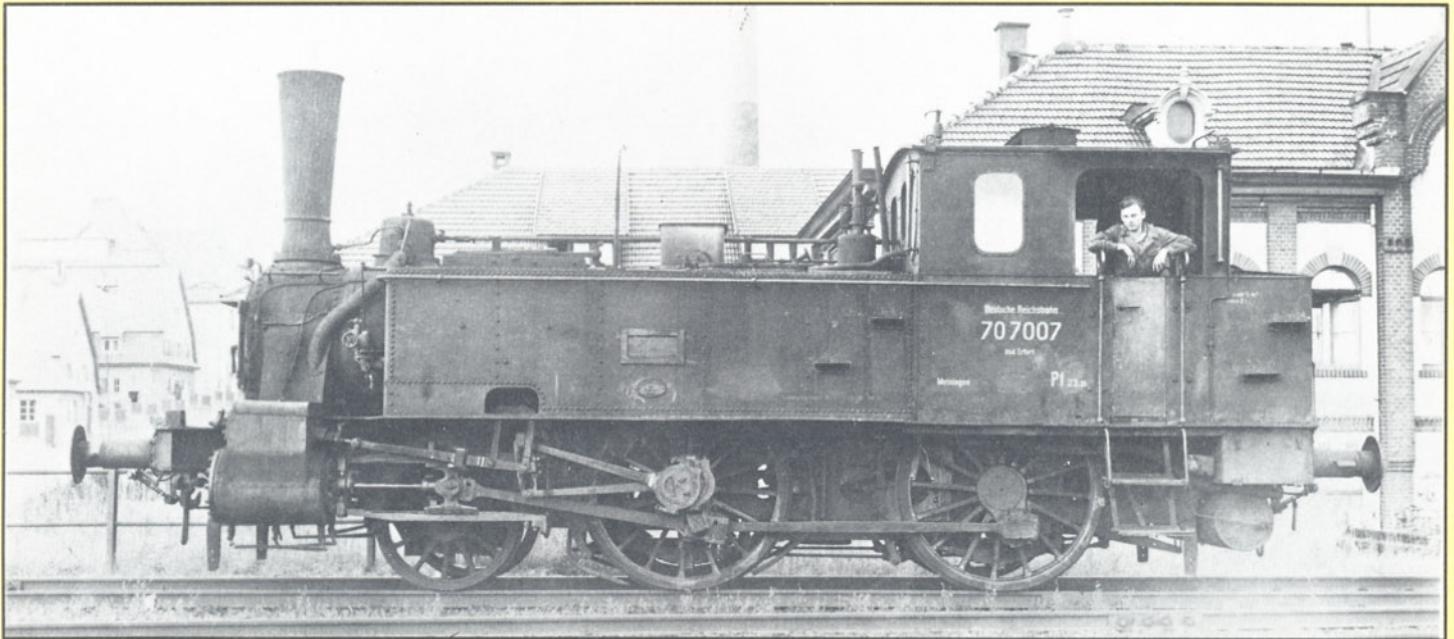


Bild 15: Auch die 707007 ist eine Normale nach M III-4a. Sie wurde 1891 von Henschel geliefert (Fabrik-Nr. 3048) und erhielt die Betriebsnummer 1569. Im Jahre 1895 wurde sie in Berlin 1447 (2. Besetzung), 1906 in (T 4) Berlin 6493 und 1912 schließlich in (T 4) Erfurt 6411 umgezeichnet. Bei der Deutschen Reichsbahn erhielt sie 1923 die vorläufige Nummer 707007, beheimatet war sie damals beim Bw Meiningen. Nach ihrer Ausmusterung 1924/1925 war sie Werklokk im RAW Meiningen und hat dort noch den Zweiten Weltkrieg überstanden.

Foto: W. Hubert, Sammlung Merker

Berliner Bezirk bis 1913 das Feld geräumt hat, blieb sie bei anderen Direktionen noch über Jahre im Dienst. Mehr als 30 dieser T 4¹ haben 1923 bei der DR-Umzeichnung eine vorläufige Nummer erhalten, nämlich DR 707005–7011 und 707017–7038. Es sollten keineswegs zwei 1B-t-Bauarten aus den Jahren 1885–1888 bzw. 1898 übergangen werden, zwei, die jede für ihre Zeit durchaus Fortschritte zeigten: so lag der Zylinder hinter der Laufachse und beide hatten einen erhöhten Dampfdruck von 12 kg/cm². Die Hannoversche Bauart aus den Jahren 1885–1888 zeigt deutlich den Einfluß des bereits genannten v. Borries; sie hat sich durchaus bewährt, und die KED Hannover hat 16 Lokomotiven in Dienst gestellt, deren letzte erst 1915/1916 ausrangiert worden sind.

Für die andere Variante aus dem Jahre 1898, einem Entwurf der Fa. Schichau (Fabrik-Nr. 950–952), wurde sogar ein Musterblatt aufgestellt (III-4m), indessen blieb es bei 3 Maschinen, welche die Elbinger Werkstätte an die KED Erfurt abgeliefert hat: Erfurt 1500–1502 → 1906 (T 4) Erfurt 6401–6403. Die 6401 und die 6403 hatte die DR als 707034 bzw. 7035 vorgesehen (+ 1923/1924).

Die Hannoversche Bauart konnte sich gegen die 1B-t in der gewohnten Bauweise nicht durchsetzen, die Erfurter ist um viele Jahre zu spät gekommen, um den bald nach der Jahrhundertwende in Dienst gestellten T 11 und T 12 oder den T 9³ gewachsen zu sein.

Zur T 4-Gruppe zählen auch die B1-t nach M III-4g und -4h, mit der Einschränkung, daß

sie bei der Neuordnung von 1905/1906 seitens der Direktionen auch anderen Gruppen zugeteilt worden sind (siehe oben).

Die T 2- und die T 4-Gruppe überschneiden sich in mancher Hinsicht, so daß es zweckmäßig erschien, sie zusammen zu behandeln. Die T 3 wird in der nächsten Ausgabe des Eisenbahn-Journals folgen.

H. Rauter

Anmerkungen:

¹⁾ (zusätzlich 2 Maschinen der Stargard-Posener Eisenbahn, die aber bereits von der Oberschlesischen Eisenbahn betrieben und verwaltet wurde.)

²⁾ Es handelt sich um drei Wettbewerbsmaschinen der Niederschlesisch-Märkischen-Eisenbahn (NME)

1. NME 600 = 1 B-n2t 1880 Schichau, F.-Nr. 277

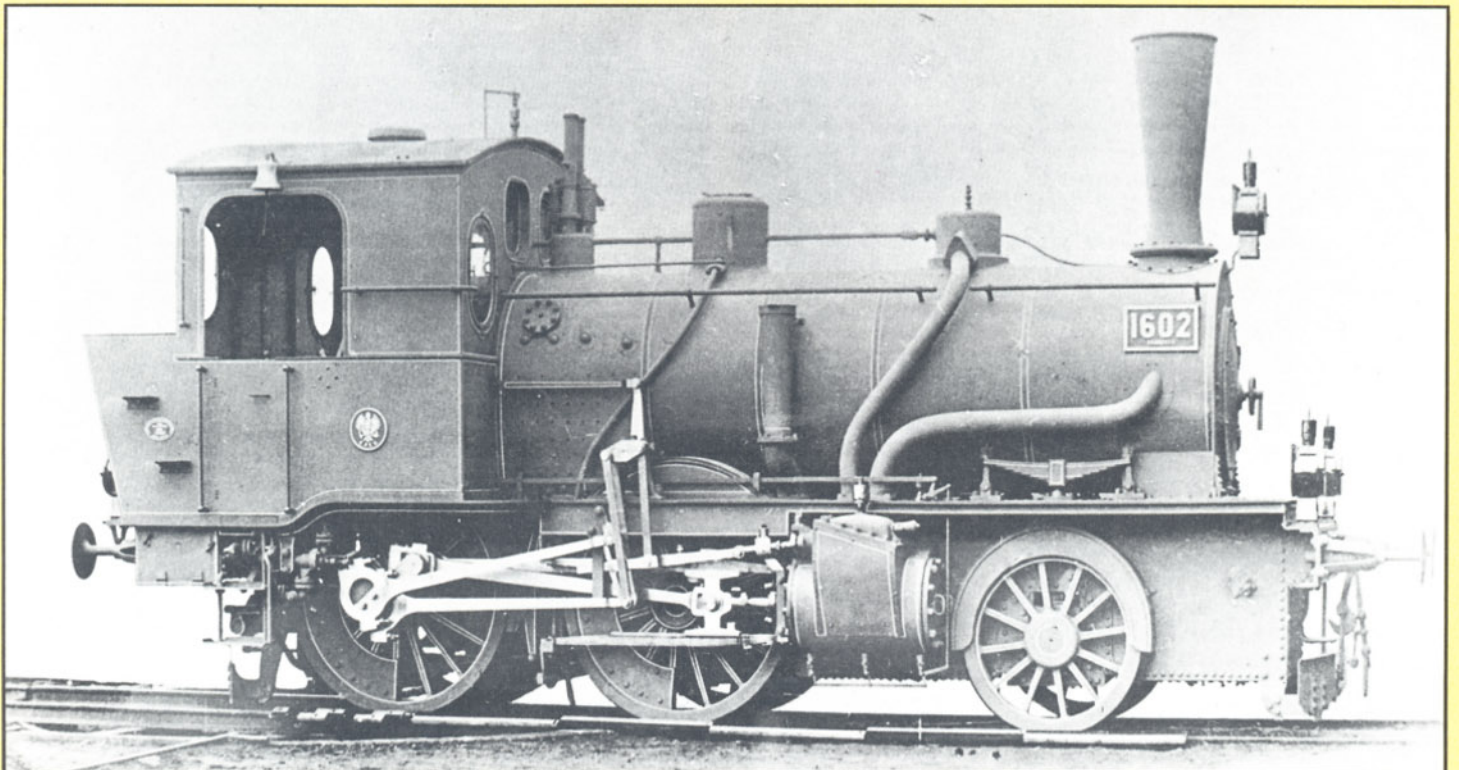
2. NME 601 = B-n2t 1880 Hohenz., F.-Nr. 148

3. NME 630 = B 1-n2t 1880 Schwartzk., F.-Nr. 1048

Sie erhielten 1883 die Betr.-Nrn. Berlin 1517–1519,

Bild 16: Trotz aller Vorzüge konnte sich diese Hannoversche Form gegenüber der Normalen nach M III-4a nicht durchsetzen. Gebaut wurde die Hannover 1602 im Jahre 1885 von Hanomag (Fabrik-Nr. 1825). Im Jahre 1906 wurde sie in (T 4) Hannover 6403 umgezeichnet, ausgemustert wurde sie im Jahre 1914.

Werkfoto Hanomag, Sammlung Dr. Scheingraber



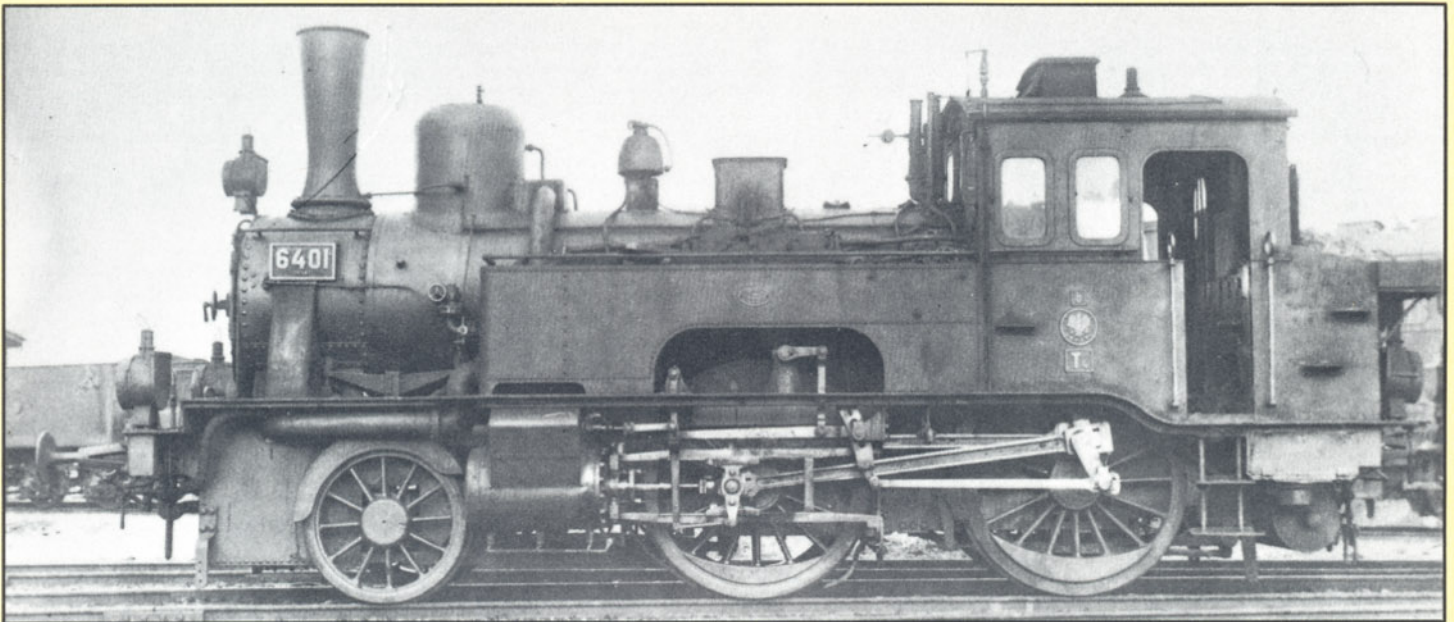


Bild 17: Diese Normale nach M III-4m wurde 1898 von Schichau geliefert (Fabrik-Nr. 950). In Dienst gestellt wurde sie als Erfurt 1500. 1906 wurde sie in (T 4) Erfurt 6401 umgezeichnet. Im

Jahre 1923 erhielt sie bei der Deutschen Reichsbahn die vorläufige Nummer 70 7034, ausgemustert wurde sie um 1925. Obwohl es sich bei den Lokomotiven nach dem Musterblatt III-4m um vortreffliche kleine Maschinen handelte, wurden nur drei Stück davon gebaut; die Zeit für Konstruktionen des Typs 1B-t war 1898 vorüber. **Foto: Sammlung Rauter**

Tabelle 5: 1B-n2-t nach Vorbild der „Moabit“-Type der Berlin-Hamburger Eisenbahn

Die Abmessungen der an Berlin gelieferten Maschinen gleichen jenen der Ausgangsform, der Lokomotive „Moabit“, doch sind in der relativ langen Beschaffungszeit – von 1882 bzw. 1887 bis 1893 – manche Änderungen vorgenommen worden.

Abmessungen der Berlin 1679 → (T 4) Berlin 6450

Rostfläche	m ²	1,37
Heizfläche	m ²	91
Dampfdruck	kg/cm ²	10
Triebwerk	mm	420/610/1590
Steuerung		außenliegende Allan-Steuerung
Radstand	mm	4000
Länge ü. Puffer	mm	10040
Dienstgewicht	t	43,3
Reibungsgewicht	t	30,1
Geschwindigkeit	km/h	65
Vorräte	Wasser	5 m ³
	Kohle	1,25 t

Es wurden beschafft:

	1882	1887	1888	1890	1891	1892	1893	zusammen
Borsig	6 ¹⁾	—	—	—	—	—	—	6 ¹⁾
Union	—	10	—	—	—	—	—	10
Hanomag	—	—	6	18	9	4	—	37
Henschel	—	—	—	—	—	26	9	35
Summe	6 ¹⁾	10	6	18	9	30	9	82 + 6 ¹⁾

¹⁾ Noch an die Berlin-Hamburger Eisenbahn geliefert

Von den 82 Lokomotiven wurden geliefert an die

KED	Altona	14
	Berlin	59
	Bromberg	9

Im Jahre 1906 waren die 88 Maschinen zugeteilt

der KED	Altona	13 + 3	der KED	Danzig	2
	Berlin	60 ²⁾		Frankfurt	2
	Breslau	2		Stettin	6

²⁾ einschließlich der drei „Moabit“-Lieferungen aus dem Jahre 1882 von Borsig
 Fabrik-Nr. 3836 „Stresow“ → Berlin 6401
 3837 „Ruhleben“ → Berlin 6402
 3839 „Westend“ → Berlin 6403

Bild 18: Bei der Hannover 1612 handelt es sich um die gleiche Bauart wie bei der Hannover 1602 (siehe Bild 16). Gebaut wurde die Hannover 1612 im Jahre 1888 von Hanomag (Fabrik-Nr. 1963). Im Jahre 1906 wurde sie in (T 4) Hannover 6413 umgezeichnet, 1914 erfolgte ihre Ausmusterung. **Foto: W. Hubert, Sammlung Rauter**

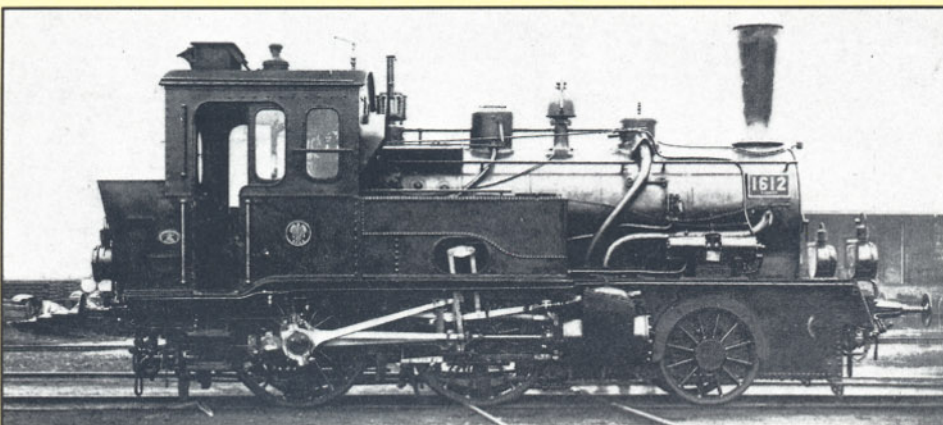


Tabelle 6: 1B-n2-t, Normale nach M III-4a

Auch bei dieser Normalen änderten sich die Abmessungen in den 10 Beschaffungsjahren

Hier die Abmessungen der Breslau 1449 → 1906 (T 4) Breslau 6421
 gebaut von Henschel im Jahre 1893, Fabrik-Nr. 3737

Rostfläche	m ²	1,6
Heizfläche	m ²	87,7
Dampfdruck	kg/cm ²	12
Triebwerk	mm	420/600/1600
Steuerung		außenliegende Allan-Steuerung
Radstand	mm	4200
Länge	mm	9840
Dienstgewicht	t	41,95
Reibungsgewicht	t	27,85
Geschwindigkeit	km/h	75
Vorräte	Wasser	5 m ³
	Kohle	2 t

Die T 4¹, Normale nach M III-4a, ist die meistgebaute aller B1- und 1B-Tenderlokomotiven. Nur zwei Werke haben sich an der Lieferung beteiligt:

	1890	1891	1892	1893	1894	1898	1899	
Henschel	19	40	4	62	22	—	—	147
Schichau	—	—	—	—	—	25	1	26
	insgesamt							173

Die 173 Maschinen sind geliefert worden an:

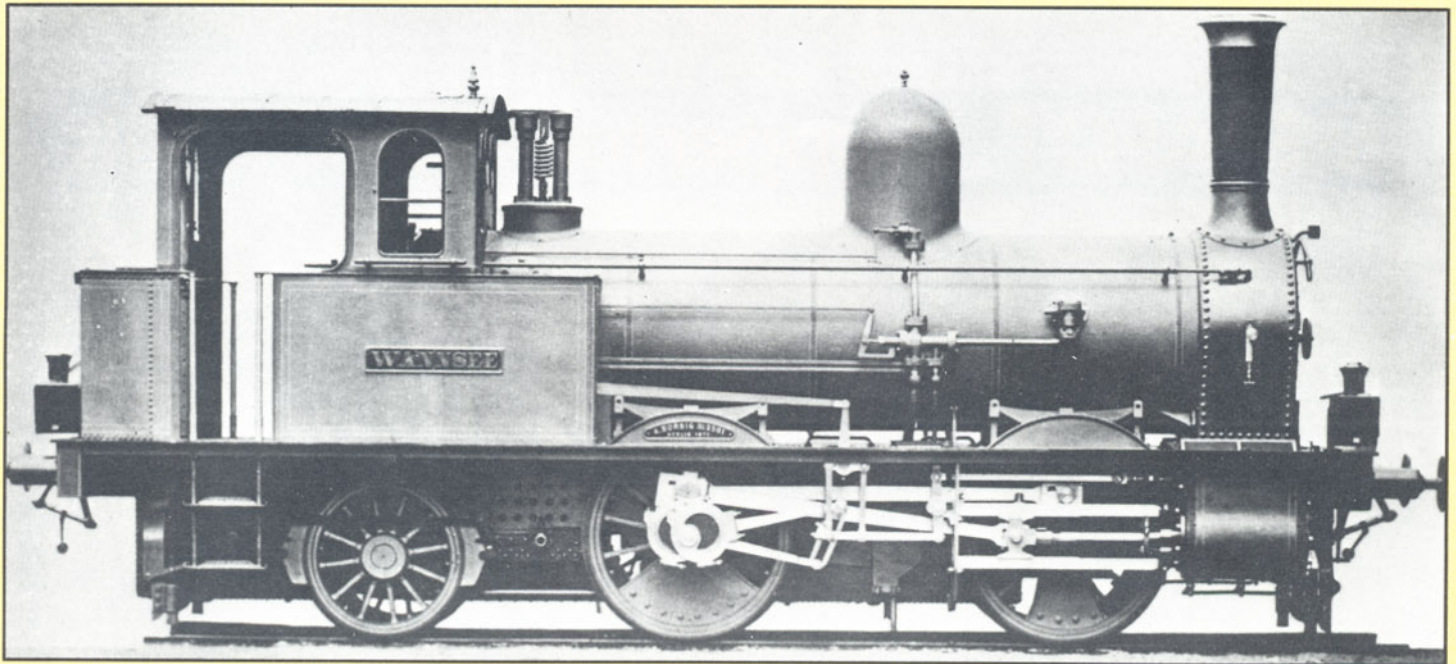
KED	Altona	13	KED	Halle	16
	Berlin	18		Kattowitz	5
	Breslau	14		Magdeburg	45
	Bromberg	15	ED	Mainz	3
	Cöln linksrh.	14	KED	Stettin	13
	Frankfurt	17		insgesamt	173

Im Wettbewerb mit der T 11, vor allem aber der T 12, konnten sich die Naßdampf-1B-t nicht behaupten; auf untergeordneten Nebenbahnstrecken erlagen sie u. a. der Konkurrenz der T 9³.

Im letzten Beitrag über die Naßdampf-Tenderlokomotiven der preußischen Staatseisenbahnen im Eisenbahn-Journal 7/84 konnte bei der Behandlung der B-n2t der Bremer Hafenbahn – Betr.-Nr. 4a (Bild 20) – der Eindruck entstehen, als hätte es sich bei der dieser Lok von der DR zugeteilten Betriebsnummer 88 7601 um eine vorläufige Nummer nach dem vorläufigen Umzeichnungsplan von 1923 gehandelt.

Da die Bremer Hafenbahn aber erst 1930 von der DR übernommen wurde, erhielt die Hafenbahn 4a tatsächlich noch die DR-Nummer 88 7601, war allerdings bereits Ende 1931 ausgemustert. **Die Redaktion**

Bild 21: Zu den Vorläufern der Berliner Stadt-, Ring- und Vortortlokomotiven zählt die „Ringbahnlokomotive“ der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, so nach ihrem späteren Arbeitsbereich genannt. Krauss lieferte in den Jahren 1873 und 1875 von dieser Bauart insgesamt 15 Maschinen. Sie erhielten 1883 bei der KED Berlin die Betriebsnummern Berlin 1433–1442 und 1467–1471, ausrangiert wurden sie bis 1894 bzw. 1899. Das Foto zeigt die Betriebsnummer 379 der NME, gebaut 1873 von Krauss als Fabrik-Nr. 270. **Foto: Deutsches Museum München**



die 1517 wurde 1906 noch T 2 Berlin 6046, die 1518 wurde um 1895, die 1519 um 1899 ausgemustert.

Ihre Triebwerksabmessungen waren: NME 600: 350/550/1596 mm; NME 601: 280/420/1280 mm; NME 630: 400/610/1594 mm.

3) (T 4) Altona	6408 → DR (vorl.)	70 7002
		70 7003
		70 7004
		70 7012
		70 7013
		70 7014
(T 4) Kattowitz	6449	70 7015
	6450	70 7016
(T 4) Cassel	6461	69 7001 ¹⁾
(T 4) Elberfeld	6413	69 7002 ¹⁾

Die fehlende Nummer 70 7001 sollte eine Maschine der 1. Magdeburger Form, die (T 4) Altona 6431 bekommen.

¹⁾ Die DR 69 7001 und 7002 sind hier falsch eingereiht, richtig eingereiht ist dagegen als 69 7003 die ehemalige Saarbrücken (T 4) 6044; sie ist eine B 1-t.

Bild 19: Die „Wannsee“ der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn (BPME) kann den englischen Einfluß nicht verleugnen. Borsig baute 1877 drei Maschinen dieses Typs (Fabrik-Nr. 3580–3582). Bei der BPME erhielt sie die Namen „Schlachtensee“, „Wannsee“ und „Babelsberg“. 1883 wurden sie in Magdeburg 1444–1446 umgezeichnet. Die Magdeburg 1445, die ehemalige „Wannsee“, wurde 1905 ausgemustert, die Magdeburg 1444 und 1446 zählten 1906 als (T 2) Hannover 6084 und 6085 zum Bestand des Bw Salzwedel. Die Namen der drei Lokomotiven deuten auf ihre Verwendung bei der BPME hin: Sie beförderten damals die Züge der Wannseebahn.

Foto: Deutsches Museum München

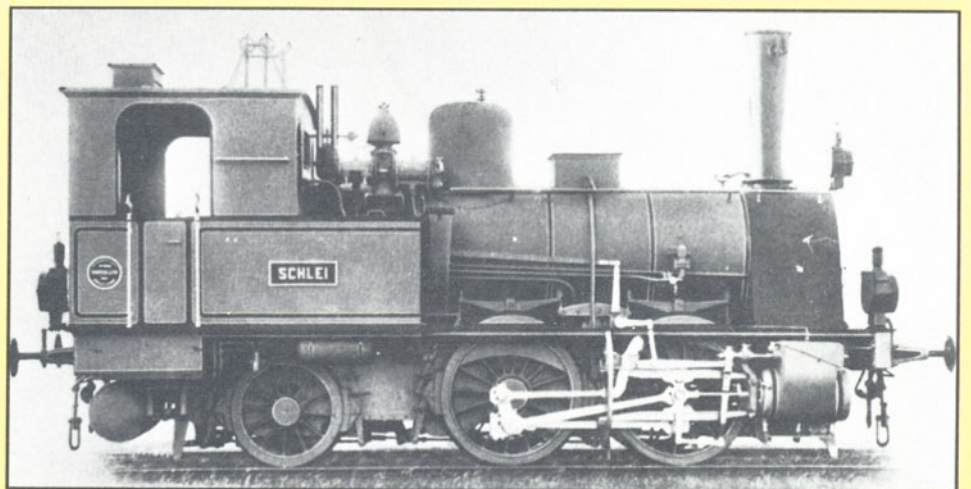


Bild 20: Die B1-t nach M III-4g ist für die Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn in wenigen Exemplaren nachgebaut worden. Eine dieser Nachbauten war die „Schlei“. Hohenzollern lieferte sie 1902 (Fabrik-Nr. 1538). Schon im Jahr darauf wurde sie in Altona 1650 (2. Besetzung) und 1906 in (T 2) Altona 6041 umgezeichnet. Bis 1914 hat sie auf der „Ostküstenbahn“ von Kiel nach Flensburg Dienst getan.

Werkfoto Hohenzollern, Sammlung Rauter

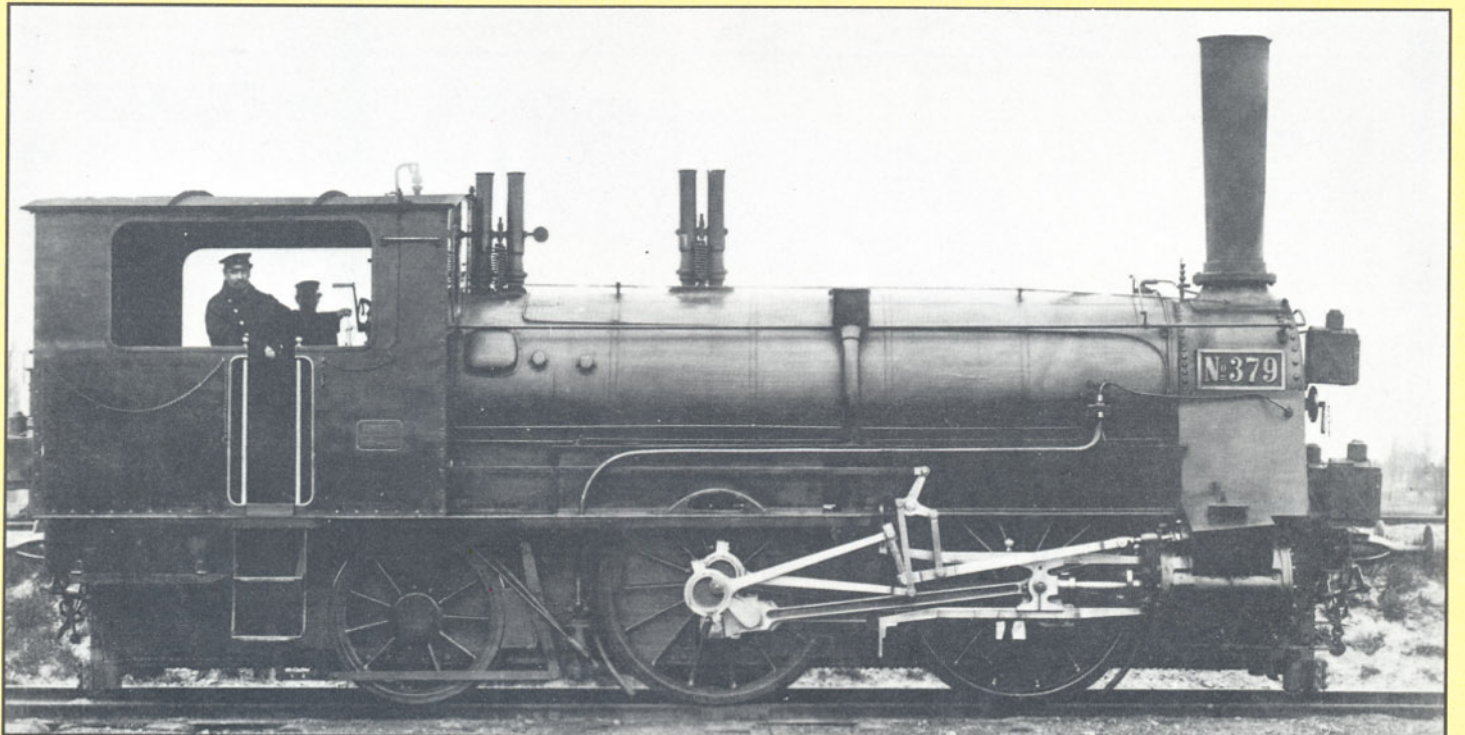




Bild 1: Bei der Abfahrt in München Hbf ahnte noch keiner der mehr als 150 geladenen Gäste, unter denen sich auch Bundesverkehrsminister Dr. Dollinger befand, daß die Lokomotive 120 001 eine Stunde später mit 265 km/h einen Weltrekord für Drehstromlokomotiven aufstellen würde.

Superlok fährt Weltrekord

Während einer Sonderfahrt für Eisenbahnfachleute aus dem In- und Ausland erreichte die Maschine 120 001 der Deutschen Bundesbahn am Nachmittag des 17. Oktober 1984 eine Geschwindigkeit von 265 km/h. Dies ist ein neuer Weltrekord für Drehstrom-Schienenfahrzeuge mit Asynchronmotoren. Dieses historische Ereignis vollzog sich zwischen Nordendorf und Mertingen auf der Strecke zwischen Augsburg und Donauwörth. Der von der 120 001 geführte Sonderzug bestand aus der von BBC und Krauss-Maffei entwickelten Lokomotive, einem Meßwagen, drei IC-Großraumwagen 1. Klasse und einem IC-Großraumwagen 2. Klasse, die mit mehr als 150 geladenen Gästen besetzt waren. Bundesverkehrsminister Dr. Werner Dollinger erlebte die Rekordfahrt auf dem Führerstand der Maschine. Weder die Strecke mitsamt der Fahrleitung, noch die Wagen waren zuvor besonders hergerichtet worden. Auch bei der Lok war nur die Übersetzung zwischen Ritzel und Großrad geändert worden.

Nach der Ankunft in Nürnberg wurde die Lokomotive in einem kleinen Festakt durch Oberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter auf den Namen der alten Reichsstadt getauft.

Am darauffolgenden Tag bewies die Schwesterlokomotive 120 005 ihre Leistungsfähigkeit bei Vergleichsfahrten mit einer Lok der Baureihe 151 vor einem schweren Güterzug auf der Steilstrecke zwischen Pressig-Rothenkirchen und Steinbach a. Wald. Die vierachsige Baureihe 120, die inzwischen

die Serienreife erlangt hat, wird gegen Ende dieses Jahrhunderts die sechssachsigen Baureihen 103 und 151 ablösen. Die augenblickliche Planung sieht zunächst den Bau von 60 Maschinen der Reihe 120 vor. Eine Zusage der Bundesregierung für die Bereitstellung der Mittel für 36 Fahrzeuge liegt bereits vor. **HO**

Bild 2: Zugschild des Sonderzuges IC 80 250 Nürnberg, der am 17. und 18. Oktober von der Deutschen Bundesbahn und vom Verband der Deutschen Lokomotivindustrie eingesetzt wurde. **Fotos: Obermayer**



Preußische Länderbahn

Sie glauben es nicht? Doch der Glaskasten von Krauss wurde auch für Preußen gebaut.

In Kürze erscheint deshalb bei Rai-Mo der Glaskasten in preußischer Version mit original preußischen Länderbahnlaternen aus Messing, messinggeätzter Originalbeschriftung, zusätzlich weitere Messinggußteile wie Steuerungsträger, Gleiswinde, Glocke mit Klöppel außen.

Art. Nr. 200 012, unmotorisiert (Motorisierungssatz folgt später).

•UVP DM 185,-

Bitte fordern Sie gegen DM 1,50 Rückporto und Schutzgebühr unser Prospektblatt und neue Preisliste über die Wagenneuheiten an.

•uVP = unverbindlich empfohlener Verkaufspreis.

Rai-Mo, Postfach 160, D-8080 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/50 48

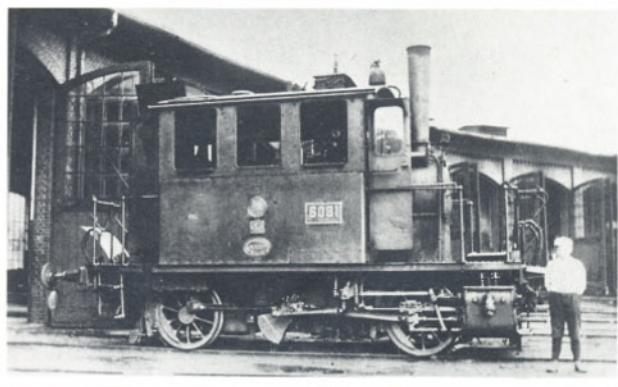




Bild 1: Köf III in der Baureihe 333 in der ursprünglichen Bauausführung beim Rangieren im Bahnhof Eberbach am Neckar, aufgenommen im Herbst 1982.

Foto: Obermayer

Die Köf III in alter Ausführung

Nachdem bereits im vergangenen Jahr die Köf III bei Roco in Salzburg in der Nenngröße H0 entstand, jubelten die Modellbahner. Jahrelang hatte diese Kleinlok einen Spitzenplatz in den Wunschlisten eingenommen. Besonders groß war die Freude über die gute Gestaltung des Fahrzeuges und dessen gute Laufeigenschaften. Roco nahm sich eine Maschine ab der sechsten Bauserie zum Vorbild.

Diese Lokomotiven hatten einen neuen MWM-Dieselmotor und einen Lüfter in der Stirnfront des Vorbaus erhalten. Nur kurze Zeit nach dem Erscheinen des hübschen Modells kam dann auch schon die Kunde, daß gleich zwei Kleinserienhersteller unabhängig voneinander zu Werke gegangen waren, je einen Umbausatz zu schaffen. Mit den darin enthaltenen Teilen läßt sich, unter Verwen-

dung der Roco-Lok, ein Modell der früheren Bauausführung ohne den Frontlüfter schaffen. Die beiden Umbausätze von Modellbau Günther in Veringenstadt und von Modellbau Weinert in Bremen enthalten alle Teile für einen komplett neuen Vorbau und einen Satz Schiebebilder für verschiedene Beschriftungen. Die Bauteile sind außerordentlich sauber gefertigt und sehr paßgenau. Etwas komfortabler ist der Bausatz von Günther, der auch zwei neue Verschleißpufferbohlen, Federpuffer und fertig gebogene Griffstangen enthält. Weinert hat dagegen ein sehr fein geätztes Kühlergitter beigelegt und bietet Pufferbohlen und Laternen in einem Zurüstsatz an. Die Bauanleitungen sind gut und ausführlich genug. Der Zusammenbau ist unproblematisch, man sollte sich aber etwas Zeit dazu nehmen und sorgfältig arbeiten, um so größer ist dann danach das Erfolgserlebnis.

Auf unseren Modellbahnanlagen läßt sich die Köf III beider Ausführungsvarianten recht vielseitig verwenden. Diese Kleinlokomotiven werden im leichten Verschiebedienst eingesetzt. Man sieht die kleinen Maschinen aber auch vor Übergabezügen, im Bauzugdienst und beim Bereitstellen von Reisezugwagen in größeren Bahnhöfen. Fast unentbehrliche Helfer sind sie aber auch in Bahnbetriebs- und in Ausbesserungswerken der Deutschen Bundesbahn. Im Laufe der letzten Jahre wuchs die Zahl jener Fahrzeuge, die eine Lackierung nach dem neuen Farbkonzept der DB erhielten.

Bild 2: Kleinlokomotive 333 094 in den neuen Farben umbragrau, ozeanblau und beige als Werklok im AW Bad Cannstatt, aufgenommen im Januar 1984.

Foto: Obermayer





▲ Bild 4: Parade von Kleinlokomotiven Kof III der älteren Bauausführung. Die Modelle entstanden durch Umbau des HO-Modells von Roco. Rechts die Kof 11 307 aus dem von Weinert angebotenen Bausatz. Die ozeanblaue Lok und die rote Maschine links im Bild entstanden aus dem Bausatz von Günther.
Foto: Obermayer



Bild 3 (oben): Kof III von Roco, umgebaut mit einem Bausatz von Weinert. Pufferbohlen und Laternen sind als Zurüstsatz erhältlich.
Foto: P. Schiebel

Bild 5: Einige Sorgfalt beim Spritzen verlangte die ozeanblaue Ausführung der Kof III, deren Teile von Roco und von Günther stammen.
Foto: Obermayer

Bild 6: Nur ein Beispiel für die vielseitige Verwendbarkeit der Kof III beim Vorbild. An einem strahlenden Wintertag im Februar 1983 beförderte eine Kof III eine Fuhre Holz nach Unterzolling, aufgenommen an der Hauptstrecke Regensburg – München zwischen Moosburg und Langenbach (Oberbay.).
Foto: A. Ritz





Aus dem Lebenslauf der 50 622

In der letzten Ausgabe des Eisenbahn-Journals (7/1984) haben wir die erste betriebsfähige Museumsdampflokomotive der Deutschen Bundesbahn, die 50 622, in Wort und Bild vorgestellt. Das freundliche Entgegenkommen der Deutschen Bundesbahn, insbesondere der Bundesbahn-Ausbesserungswerkstätte Offenburg, ermöglicht es uns, in dieser Ausgabe einige Seiten des Original-Betriebsbuches der 50 622 verkleinert wiederzugeben.

Die 50 622 wurde 1940 von Henschel unter der Fabrik-Nr. 25 841 gebaut. Die Anlieferung an die Deutsche Reichsbahn erfolgte am 7. Dezember 1940, die Endabnahme am 11. Dezember desselben Jahres. Die Beschaffungskosten der Lokomotive mit Ausrüstung (ohne Tender) beliefen sich auf 174 000 Reichsmark.

Nachfolgend die Beheimatungen der 50 622 (ohne Berücksichtigung der Aufenthaltszeiten in Eisenbahnausbesserungswerken):

Stralsund	11. 12. 1940	–	20. 9. 1944
Gremberg	21. 9. 1944	–	31. 1. 1946
Troisdorf	1. 2. 1946	–	14. 7. 1946
Aachen Hbf	15. 7. 1946	–	15. 2. 1947
Hohenbudberg	16. 2. 1947	–	18. 5. 1961
Bochum-Dahlhausen	19. 5. 1961	–	20. 6. 1961
Oberhausen-Osterfeld Süd	21. 6. 1961	–	3. 11. 1964

Aachen West	4. 11. 1964	–	8. 3. 1971
Stolberg	19. 4. 1971	–	3. 9. 1973
Koblenz-Mosel	3. 9. 1973	–	12. 9. 1973
Stolberg	12. 9. 1973	–	15. 6. 1976
Duisburg-Wedau		ab	16. 6. 1976

Die Daten sind dem Original-Betriebsbuch der 50 622 entnommen. Die letzte Eintragung in der Rubrik „Standorte und Leistungen der Lokomotive“ war Duisburg-Wedau mit Datum

16. 6. 1976. In der Zeit vom 9. März 1971 bis 18. April 1971 war die Lokomotive anlässlich einer L 2-Untersuchung im AW Lingen (Ems). Die Laufkilometerleistungen sind leider nur bis November 1960 eingetragen. Von der Anlieferung im Jahre 1940 bis zum November 1960 legte die 50 622 eine Strecke von mehr als 1,2 Millionen Kilometer zurück.

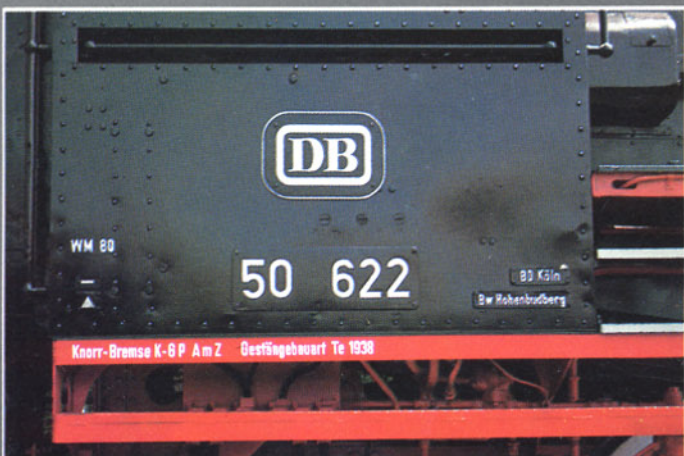
AR

▲ Bild 1 (oben): Im Juli dieses Jahres wurde die von der DB wiederaufgearbeitete 50 622 im AW Offenburg der Öffentlichkeit vorgestellt.

Foto: P. Santor

▼ Bild 2: Die Beschilderung der 50 622 weist sie als Maschine des Bw Hohenbudberg aus, wo sie von 1947 bis 1961 beheimatet war.

Foto: P. Santor



~~Deutsche Reichsbahn~~

Betriebsbuch

für die Dampflokomotive

Betriebsnummer 50 622

Bauartreihe 50 (1'8-10 5 15)

Fabriknummer 25 841

gebaut von Herzog

Henschel & Sohn G.m.b.H.

in Kassel im Jahre 1940

Tag der Anlieferung 7. 12. 1940 Tag der Endabnahme 11. 12. 1940

Beschaffungskosten der Lokomotive mit Ausrüstung (ohne Tender) 174000,-RM

Vertrag 80.42

Beschaffungsstelle Reichsbahn-Verwaltung Berlin

Lieferfirma Deutsche Lokomotivbau-AG

0001 Betriebsbuch Kleinformat
einseitiger Druck von 1. Fern

Din A 4
Verrechnungsnr. 1

Papier 2a
Preis 7,- = 0,50 RM

Hb. Bonn

Beschreibung der Lokomotive Betriebs-Nr. 14264

I. Bauart der Lokomotive

Dampflokomotive	
Spurweite	1,435 m
Erhöhte zulässige Geschwindigkeit	80 km/Std
Dampfüberdruck	16 kg/cm ²
Zylinder-Anzahl	2 HD
Zylinderlage	HD außen
	ND außen
	ND innen
Zylinderdurchmesser HD	600 mm
	ND -- mm
Nockenhub HD	660 mm
	ND -- mm
Schleifer: Bauart "Karl Schulz"	
Durchmesser	-- mm
Steuerung: Bauart "Hausinger"	
Lage	außen
Rahmen Bauart: Werk Sarron	
Anzahl der Treibachsen	1
Kuppelachsen	4
Laufachsen	1
vorn	1
hinten	--
Naddurchmesser im Lauftreis bei neuen Radreifen:	
Treib- und Kuppelräder	1 400 mm
Vordere Laufräder	850 mm
Hintere Laufräder	-- mm
Gesamtrahmstand der Lokomotive ohne Tender	
	9 200 mm
Gesamtrahmstand der Lokomotive mit Tender	
	2'2" T 26 16 920 mm

Gesamtlänge zwischen den Puffern der Lokomotive mit Tender 22 940 mm

Gewicht der leeren Lokomotive ohne Tender 1 t

Fassungsvermögen (bei Tenderlokomotiven)


a) Wasser -- m³

b) Kohlen -- m³ -- t³)

Dienstgewicht¹⁾ der Lokomotive ohne Tender bei vollen Vorräten 1 t

Neibungsgewicht²⁾ der Lokomotive bei vollen Vorräten 1 t

Nachbelastungen³⁾ der betriebsfähigen Lokomotive ohne Tender bei der erstmaligen Indienststellung (mit vollen Vorräten)

hinten  vorn

Die Treib-, Kuppel- und Laufachsen sind innerhalb ihres Kreises mit T, K und L zu bezeichnen.

Höhe des Scherensteins (mit Nussung) der leeren Lokomotive über Schienenoberkante 4 600 mm

Wassereinfluss der leeren Lokomotive über Schienenoberkante (bei Tenderlokomotiven) -- mm

Abstand der Mitte des Wassereinflusses von der hinteren Pufferfläche (bei Tenderlokomotiven) -- mm

Vertragszeichnung oder Nr. des bildlichen Verzeichnisses **Zeichnungsverzeichnis vom 20.11.39 Stand einschließlich Änderungsverfügung d. RZA N 16**

Die Abmessungen des Stellsels sind im Stellsel angegeben.
 1) Bei Tenderlokomotiven mit Nussung.
 2) Der Fassungsvermögen für Kohlen ist in m³ und t anzugeben.
 3) Ermittelt bei kaltem Stellsel und einem Wasserstand bis zur Marke für den niedrigsten Wasserstand mit einem Gewichtszugschlag von 150 kg für die Lokomotivmannschaft, von 50 kg Kohlen auf jedes qm Stellfläche und von 75 kg Sand in jedem Sandkasten.

II. Angaben über besondere Einrichtungen

Erreifevorrichtungen¹⁾ (Leistung der Dampfen):

1 Dampfstrahlpumpe 250 l/min.

1 Verbundspeisepumpe 250 l/min. Bauart "Knorr - Tolkin"

Verwehreinrichtung²⁾: Abdampfverwärmer, Bauart "Knorr" mit vierfachen Wannenlauf, geteilt hintere u. ungeteilt vordere Deckel.

Heißdampfthermostatschalter³⁾: Fernthermostator "Siemens & Halske"

Zugmesser: --

Stempfel⁴⁾: Einkammerdruckluftbremse, Bauart "Knorr" mit Quantenbremse.

Zugpumpe⁵⁾: Doppelverbundluftpumpe, Bauart mit "P-Steuerung"

Sandstreuer⁶⁾: Druckluftsandstreuer

Geschwindigkeitsmesser⁷⁾ (Messbereich): Deuts vorwärts bis 100 km/Std
 Rückwärts " 100 km/Std

Schmiervorrichtungen⁸⁾: Hochdrucköler, Bauart "Hosch" mit Tropfenabnehmer

Anzahl der Schmierstellen: 14

Radreifenprüfung: --

Dampfheiz-Anschluss: ~~haben~~ --

Art der Beleuchtung: elektrisch mit Turbodynamos

Lüftung⁹⁾: vorhanden

Druckausgleich¹⁰⁾: --

Luftausventil¹¹⁾: --

Genehmigte Rohrverbindungen: sämtliche Rohrverbindungen nach LON

¹⁾ Neben diese Einrichtungen, die nach bestimmten Bauartzeichnungen fertig zu sein sind, sind mit dem entsprechenden Namen anzuführen.

Standorte und Leistungen der Lokomotive

1	2	3	4		6
			Leistung in km ¹⁾		
Bahnbetriebswert	Eisenbahnausbesserungswert oder Privatwert		seit der letzten bahnamtlichen Untersuchung des Räderstells	seit der Anlieferung	
		RAW Göttingen	von 10.11.40	Abwurf	
			bis 10.11.40	Wartung	
	von 11.12.40	RAW	von 7.11.42		
	bis 5.11.42	Stargard	bis 13.11.42		
	von 24.11.42	RAW Posom.	von 12.1.44		
	bis 18.1.44		bis 5.2.44		
	von 6.6.44	RAW Posom	von 7.7.44		
	bis 6.7.44		bis 24.7.44		
	von 25.7.44	R. A. N. Schwerte (Ruhr)	von 24.8.45		
	bis 30.9.44		bis 11.9.45	geschädigt 28000	
	von 21.9.44	RAW Jülich	von 6.8.46		
	bis 23.8.45		bis 11.9.46		
	von 20.9.45		von		
	bis 21.1.46		bis		
	von 1.2.46		von		
	bis 14.7.46		bis		
	von 15.7.46		von		
	bis 15.2.47		bis		

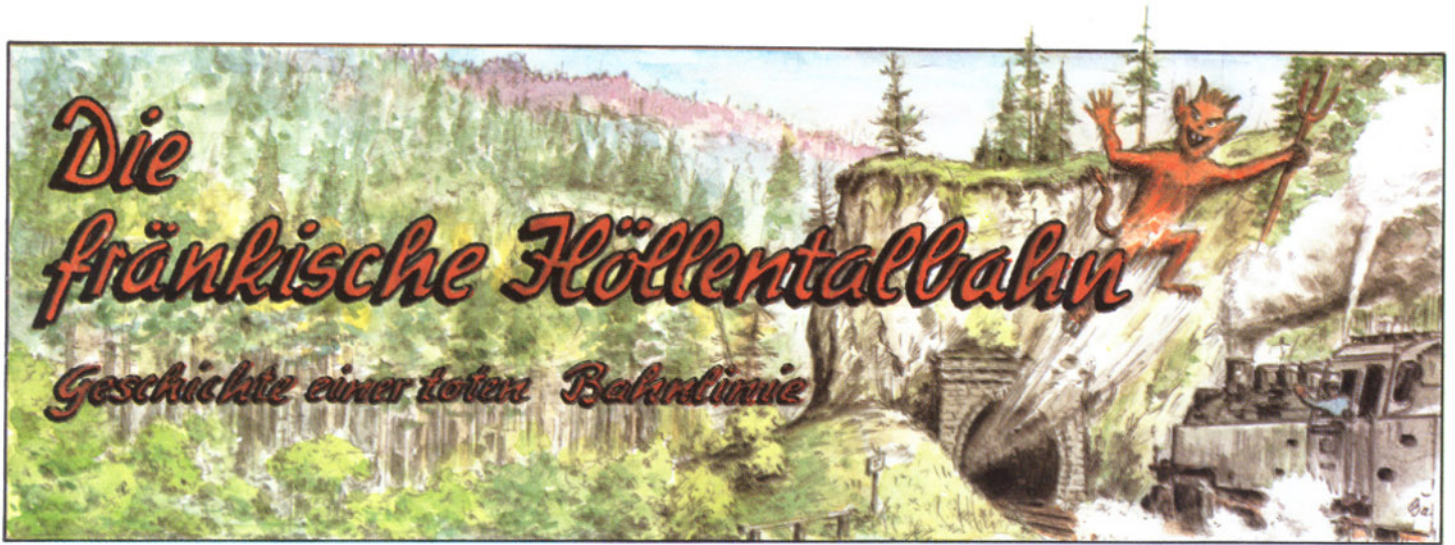
¹⁾ Die Leistung in Spalte 5 und 6 ist bei jeder Zuführung zum Eisenbahnausbesserungswert einzutragen. Bei Abgabe der Lokomotive an ein anderes Bahnbetriebswert ist die Leistung seit dem letzten Aufgang mit Rücksicht zu vermerken.

1	2	3	4		5	
			Anhebungen im Bundesbahn-Ausb.-Werk oder Privatwerk		Laufleistung in km	
Stadtort	Zeit	Werk	Zeit	seit letzter Ausbren. im AW ¹⁾	seit letzter L u	
Bw. Paderborn	von 7.12.64	Schwerte (Ruhr)	von 12.11.64			
	bis 11.12.65	L 2	bis 6.12.64			
	von 29.12.65	Schwerte (Ruhr)	von 20.10.65			
	bis 3.12.65	L 0	bis 4.11.65			
	von 5.12.65	AW - Triar	von 16.10.67			
	bis 15.12.67	L C	bis 5.12.67			
Bw. Paderborn West	von 6.12.67	AW Lingen (Ems)	von 27.6.68			
	bis 26.6.68	L 0	bis 11.7.68			
	von 14.7.68	AW Lingen	von 24.8.69			
	bis 13.9.69	L 0	bis 18.5.69			
Bw. Aachen West	von 21.1.69	Aust Lingen (Ems)	von 09.03.70			
	bis 08.03.70	L 2	bis 18.04.70			
Bw. Stolberg	von 19.04.70	AW Triar	von 28.8.72			
	bis 27.8.70	L 0 9	bis 3.10.72			
Bw. Stolberg	von 4.9.70	AW Braunschweig	von			
	bis 3.9.75	L	bis			
Bw. Koblenz-Mosel	von 3.9.73		von			
	bis 12.9.73	L	bis			
Bw. Stolberg	von 12.9.73	AW Braunschweig	von 11.8.74			
	bis 17.9.74	L 0 2	bis 15.10.74			
Bw. Stolberg	von 11.12.74	AW Braunschweig	von 28.4.75			
	bis 28.4.75	L 0 0	bis 21.5.75			
Bw. Stolberg	von 18.1.75		von			
	bis 15.6.76	L	bis			

¹⁾ Die Laufleistung (Sp. 6) ist bei jeder Zuführung der Lokomotive ins Ausbesserungswerk einzutragen

Trasse der fränkischen Höllentalbahn Marxgrün - Blankenstein





Viele Jahre lang hat Stefan Winkler aus Naila reichhaltiges Informationsmaterial über diese landschaftlich so reizvolle Strecke zusammengetragen. Er war auch mit der Kamera dabei, als die Gleisanlagen im Jahre 1982 abgebaut wurden. Anhand eines umfangreichen Textes, vielen Fotos und Zeichnungen, wollen wir noch einmal durchs fränkische Höllental reisen und unseren Lesern viele nützliche Eindrücke und Anregungen von der Eisenbahn in dieser herrlichen Landschaft vermitteln. Unsere Fahrt beginnt im Bahnhof Marxgrün. Hier verläßt das Gleis der „Höllentalbahn“ die nach Bad Steben weiterführende Nebenstrecke.

Lassen wir uns nun von Stefan Winkler über Geschichte, Bau und Linienführung der fränkischen Höllentalbahn informieren und erste flüchtige Eindrücke vom Bahngelände in Marxgrün sammeln. Gute Reise!

Die Redaktion

Die Vorgeschichte

Als „Höllentalbahn“ bezeichnen wir den Streckenabschnitt Marxgrün – Blankenstein der früheren Verbindung Hof – Saalfeld (bzw. – Triptis). Die Strecke liegt im Bereich des ehemaligen Landkreises Naila. Die ersten

Bestrebungen, den thüringisch-bayerischen Grenzraum an eine durchgehende Bahnverbindung anzuschließen, gehen auf das Jahr 1829 (!) zurück, doch aus allen Projekten wurde nichts. Erste Ansätze zeigten sich, als die Thüringer Orte Schleiz und Hirschberg am 20. Juni 1887 und 1. Juli 1892 von Schönberg im Vogtland aus mit Stichbahnen erschlossen wurden. Auf bayerischer Seite eröffnete die bayerische Staatsbahn im Jahre 1886 eine Lokalbahn von Hof nach Marxgrün, die sieben Jahre später bis Bad Steben verlängert wurde. Somit harpte nur noch das Gebiet um Lobenstein seiner Anbindung an das „eiserne Verkehrsnetz“.

Als die Linie nach Schleiz eröffnet war, erbot sich Preußen, wegen der schwierigen Lage vor allem der Forstwirtschaft, die alles geschlagene Holz nur durch Abflößen auf der Saale abtransportieren konnte, eine Bahn von Triptis nach Lobenstein und weiter nach Marxgrün zum Anschluß an das bayerische Eisenbahnnetz zu bauen. Nachdem die notwendigen politischen Grundlagen geschaffen waren, erhielt die KPEV am 11. Mai 1888 die Genehmigung zum Bau und Betrieb der Strecke. Ein Staatsvertrag zwischen Preußen, Bayern und Reuß i.L. wurde erst nach Inbetriebnahme der Teilstrecke von Triptis nach Lobenstein, am 16. September 1895 geschlossen. Anscheinend wurde Bayern erst unterrichtet, als in Thüringen bereits an der Strecke gebaut wurde.

Der Bau und die Linienführung

Die Bahnstrecke erreichte von Triptis her Blankenstein am 15. Juli 1897. Im Juni 1897 war von Preußen, per Gesetz und einem Erlaß, der Bau der Reststrecke von Blankenstein nach Marxgrün angeordnet worden. Die Baudurchführung oblag der KPEV, was insofern hervorzuheben ist, als kurz hinter Blankenstein bereits bayerisches Gebiet erreicht wird. Das heißt, fast der gesamte Streckenabschnitt liegt in Bayern.

Nicht von der KPEV vorgenommen wurde der Umbau des Bahnhofs Marxgrün zur Einführung der neuen Strecke. Diese Arbeiten wurden von den Kgl. Bayer. Sts. B. erledigt, wobei Preußen 75 000 Mark der Kosten übernahm. In Lichtenberg wurde ein Baubüro eingerichtet, dem ein Regierungsbaumeister vorstand. Nachdem die Vorarbeiten, Vermessungen usw. geleistet waren, konnte man im Januar 1900 mit dem Bau der Bahn beginnen. Wer das Höllental kennt, kann sich vorstellen, daß die Arbeiten in dem engen, felsigen, von der Selbitz durchflossenen wildromantischen Tal sehr kompliziert und aufwendig waren. Der Bahntrasse mußte zwischen dem steinigen Bett der Selbitz und den steilen Felshängen ein Weg geebnet werden.

Zwischen den Stationen Lichtenberg und Hölle waren der 160 m lange Kesselfels-Tunnel

◀ Bild 1: Die Strecke Marxgrün – Blankenstein folgt dem Lauf der Selbitz durch das fränkische Höllental.

Zeichnung: R. Barkhoff

Bild 3: Im Bahnhof Marxgrün, wo am 23. 11. 1980 ein Schienenbus am Bahnsteig auf die Abfahrt wartet, beginnt unsere Reise durch das fränkische Höllental.

Foto: S. Winkler





Bild 4: Das Bahnhofsgebäude in Marxgrün, aufgenommen Anfang der 50er Jahre. Mit Ausnahme der um 1979 abgerissenen Güterhalle hat sich hier bis heute kaum etwas verändert.
Foto: Sammlung Winkler



Bild 5: Der Lokschuppen in Marxgrün.

Zeichnung: R. Barkhoff

Bild 6: Diese Aufnahme des Lokschuppens in Marxgrün diente als Anregung für die obige Zeichnung.
Foto: S. Winkler



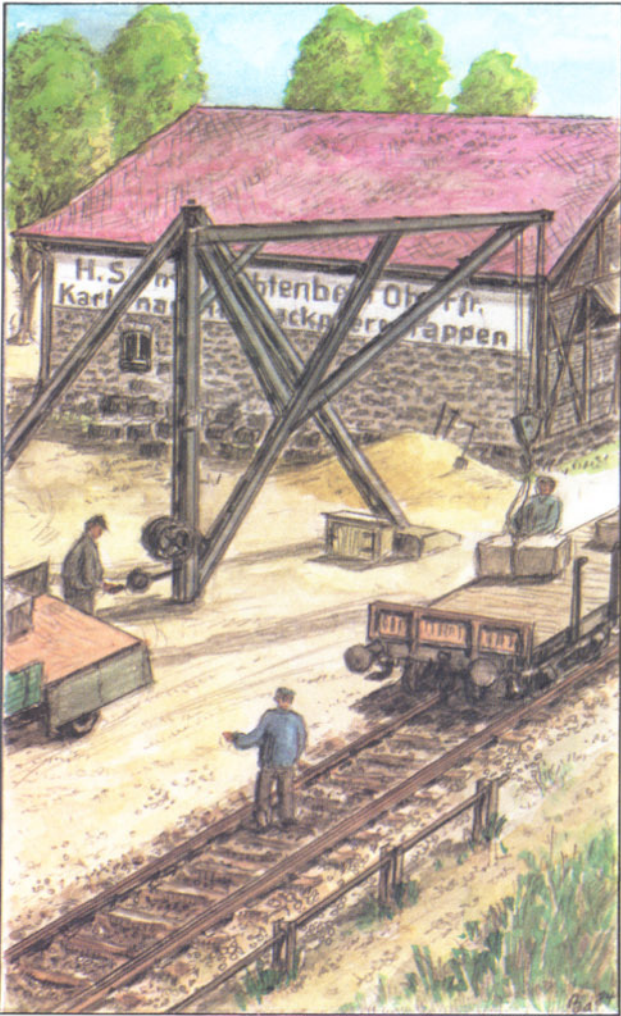


Bild 7: Dreibock-Kran zum Verladen von Steinquadern am Lagerhaus in Marxgrün. Zeichnung: R. Barkhoff

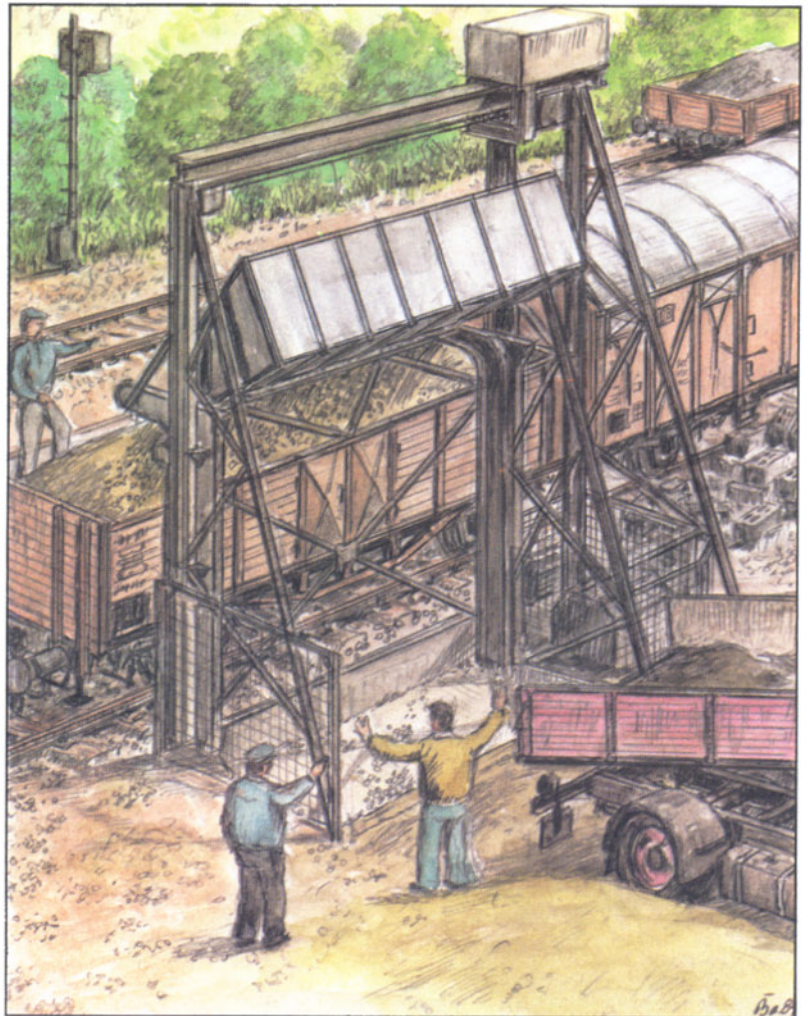


Bild 8: Ladegeschäft mit dem Schrägaufzug auf der anderen Seite des Lagerhauses in Marxgrün. Zeichnung: R. Barkhoff

Bild 9: Der Dreibock-Kran wurde in den 60er Jahren abgebaut. Foto: Sammlung Winkler



Bild 10: Der Schrägaufzug neben dem Lagerhaus, aufgenommen im Dezember 1982. Foto: S. Winkler



Bild 11: Der Schrägaufzug in Marxgrün, aufgenommen in den 60er Jahren. Foto: Sammlung Winkler

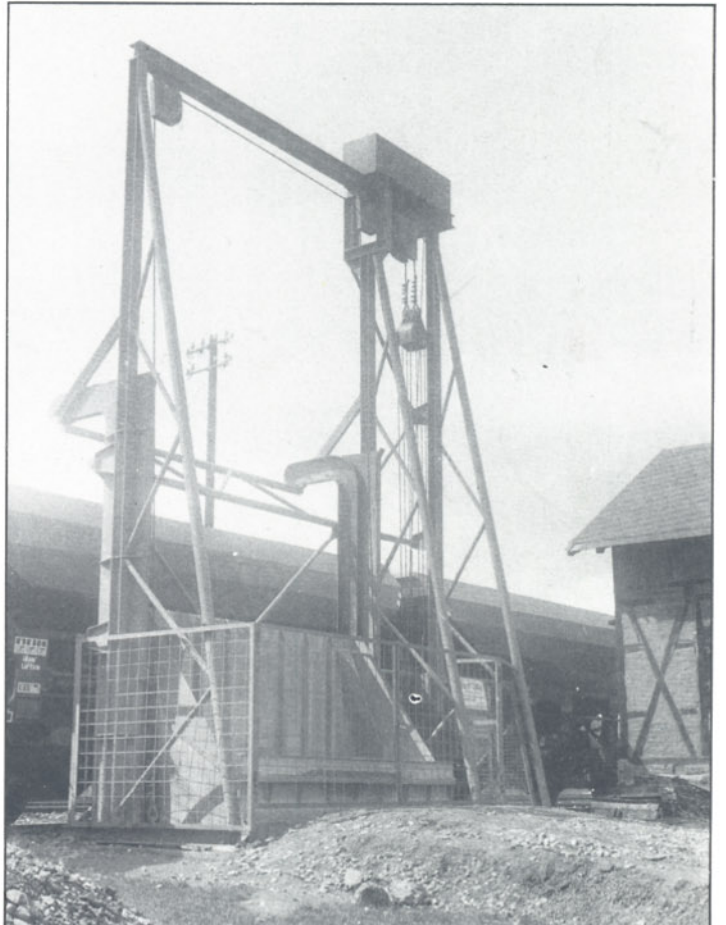




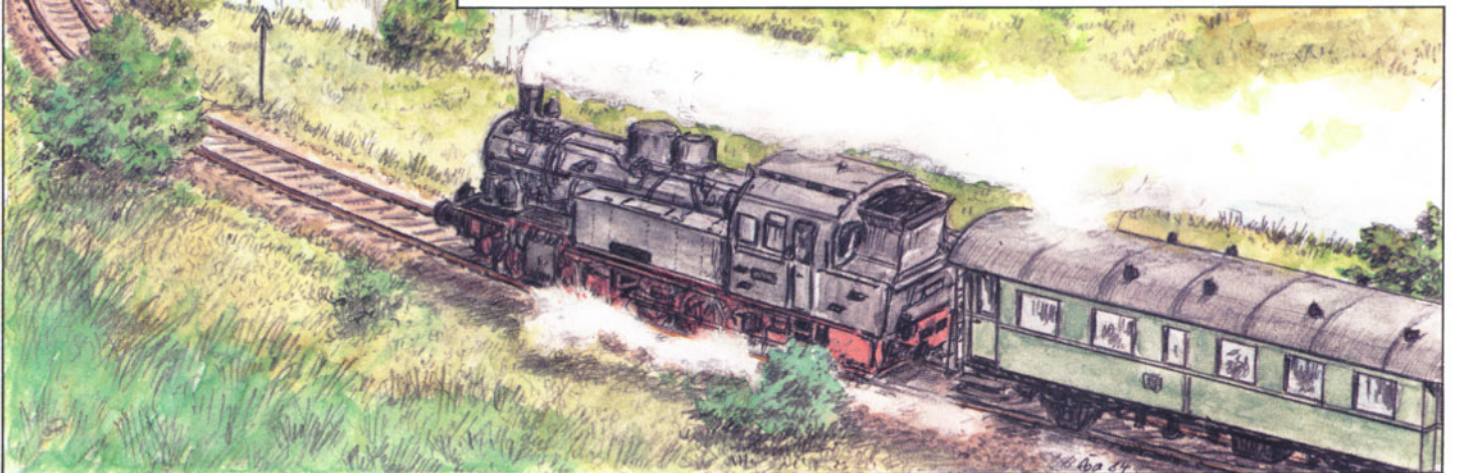
Bild 12: Blick auf die Ortschaft und den Bahnhof Hölle, fotografiert am 2. 7. 1935.

Foto: Sammlung Winkler

Bild 13: Wir wollen nun, über die Örtlichkeiten, Geschichte und Bau gründlich informiert, die Selbitz überquerend in die wilde Romantik des fränkischen Höllentals hinausdampfen. Mehr darüber in der nächsten Ausgabe des Eisenbahn-Journals.
Zeichnung: R. Barkhoff



Bild 14: Der Bahnhof Marxgrün im Dezember 1982 mit einem Wendezug nach Bad Steben.
Foto: S. Winkler



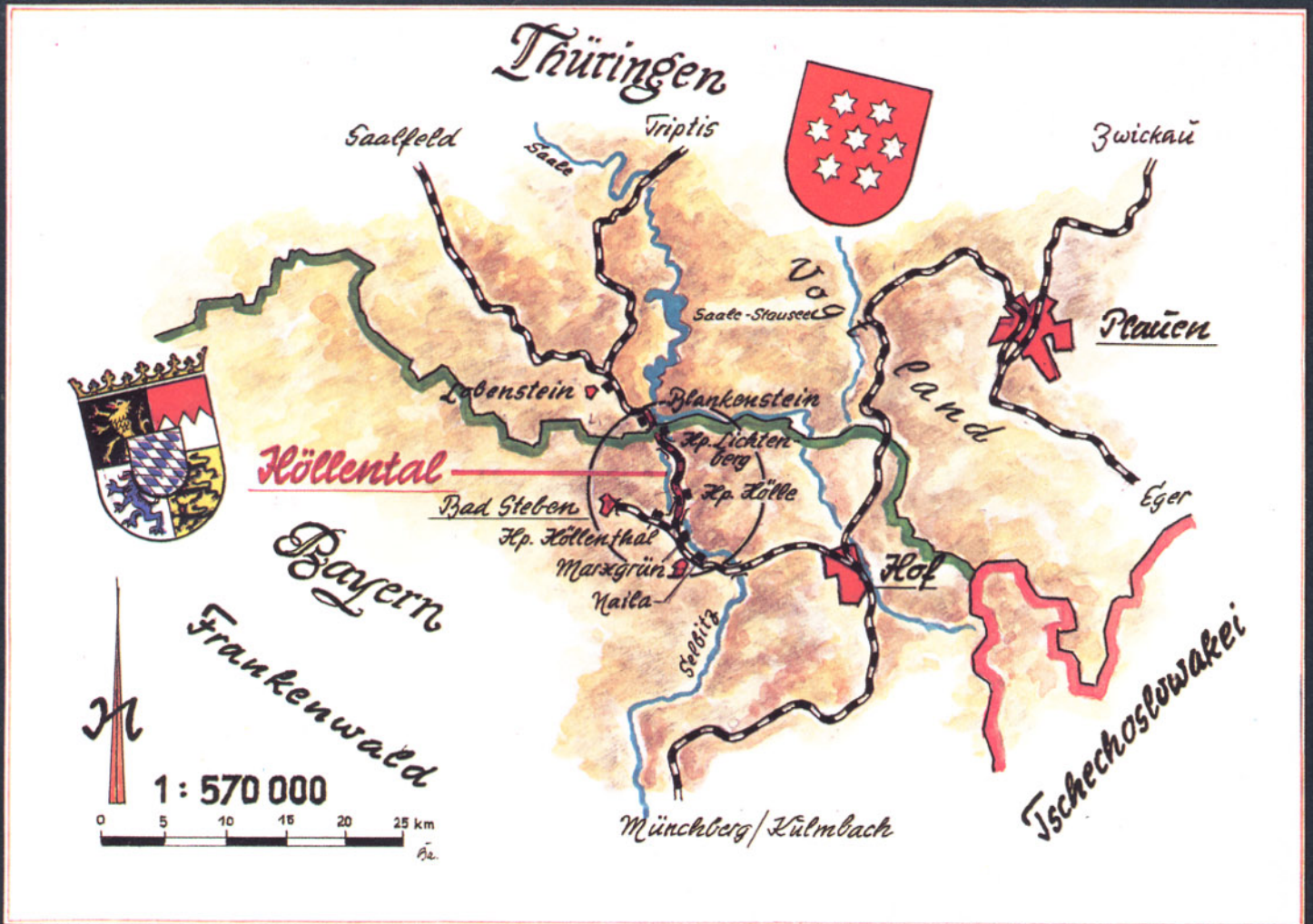


Bild 15: Diese Karte zeigt die Lage der fränkischen Höllentalbahn an der Grenze zwischen Bayern und Thüringen.

Zeichnung: R. Barkhoff

und der 35 m lange Kanzelfels-Tunnel zu erstellen. Außerdem war zwischen den Bahnhöfen Blankenstein und Lichtenberg eine Steinbrücke notwendig. Weitere Brückenbauwerke entstanden zwischen den beiden Tunnels sowie im Höllental am Abfluß des Selbitz-Stauwehrs. Am imposantesten ist wohl die dreibogige Steinbrücke über die Selbitz zwischen den Tunnels. Aber auch die Selbitzbrücke zwischen Marxgrün und Hölle ist recht ansehnlich. Der Baustil der Steinbogenbrücken ist typisch für viele in jener Zeit errichteten preußischen Nebenbahnen. Insgesamt mußte im fränkischen Höllental mehr als 100 000 m³ Felsausbruch hergestellt werden. Wenn man

bedenkt, daß das eigentliche Höllental nur knapp drei Kilometer lang ist, so läßt sich die Schwierigkeit der Bauarbeiten leicht erkennen. Diese wurden hauptsächlich von einer Firma Werner aus Sangerhausen ausgeführt, wobei rund 250 Mann ständig am Werke waren. 117 Arbeiter waren Ausländer, vorwiegend Italiener, die wegen ihrer Erfahrungen beim Bau der Alpenbahnen bei einem Vorhaben wie dem der Höllentalbahn sehr geschätzt waren. Die mit primitiver, der damaligen Zeit entsprechender Ausrüstung geschaffene Trasse schlängelt sich unter Ausnutzung des Geländes kurvenreich und mit einer maximalen

Steigung von 20 Promille (1:50) durch das Tal. Der genaue Verlauf läßt sich aus der Lage-skizze ersehen. Dazu ist noch zu sagen, daß der kleinste Kurvenhalbmesser 246 m beträgt.

Die signaltechnische Ausstattung der Nebenbahn Marxgrün – Blankenstein war einfach. Lediglich der Abzweigebahnhof und der etliche Industriegleise aufweisende Bahnhof Blankenstein waren bzw. sind mit Ein- und Ausfahrtsignalen ausgestattet. Am 15. August 1901 schließlich ging die fränkische Höllentalbahn Marxgrün – Blankenstein in Betrieb.

R. Barkhoff/S. Winkler

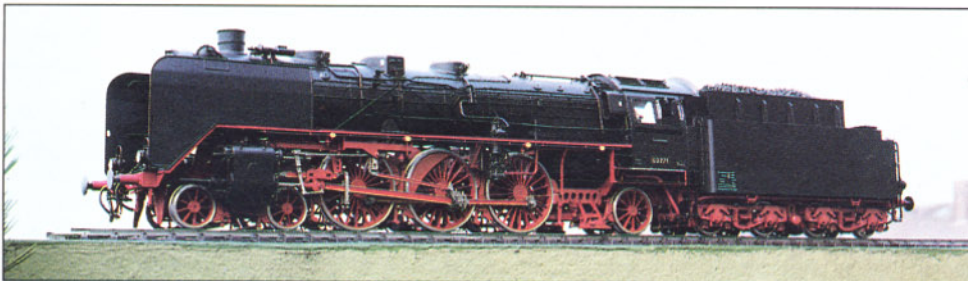


Die nächste Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals ist ab Mitte Dezember im Handel erhältlich. – Thema: **Die Baureihe 41** (Kohlefeuerung). Hermann Merker Verlag, Rudolf-Diesel-Ring 5, D-8080 Fürstfeldbruck

Neuheit Spur I

Best.-Nr. 3120
Deutsche Reichsbahngesellschaft

BR 03 2C1 h2



Bestell-Nr. 3121 DB-Ausführung mit Witte-Windleitblechen, Dreilicht-Spitzensignal, Neubaulampen, Maßstab absolut 1:32 mit allen Originalfunktionen (Ausgleichhebel, Federung, komplette Bremsanlage, Adamsachse, bewegliche Türen etc.), uvP DM 17 500,- in Ihrem Fachgeschäft

M + L Modelleisenbahnen
Technischer Modellbau der Firma
Markschaffel u. Lennartz
Falkensteiner Ufer 70
D-2000 Hamburg 55
Esplanade 23
D-2000 Hamburg 36



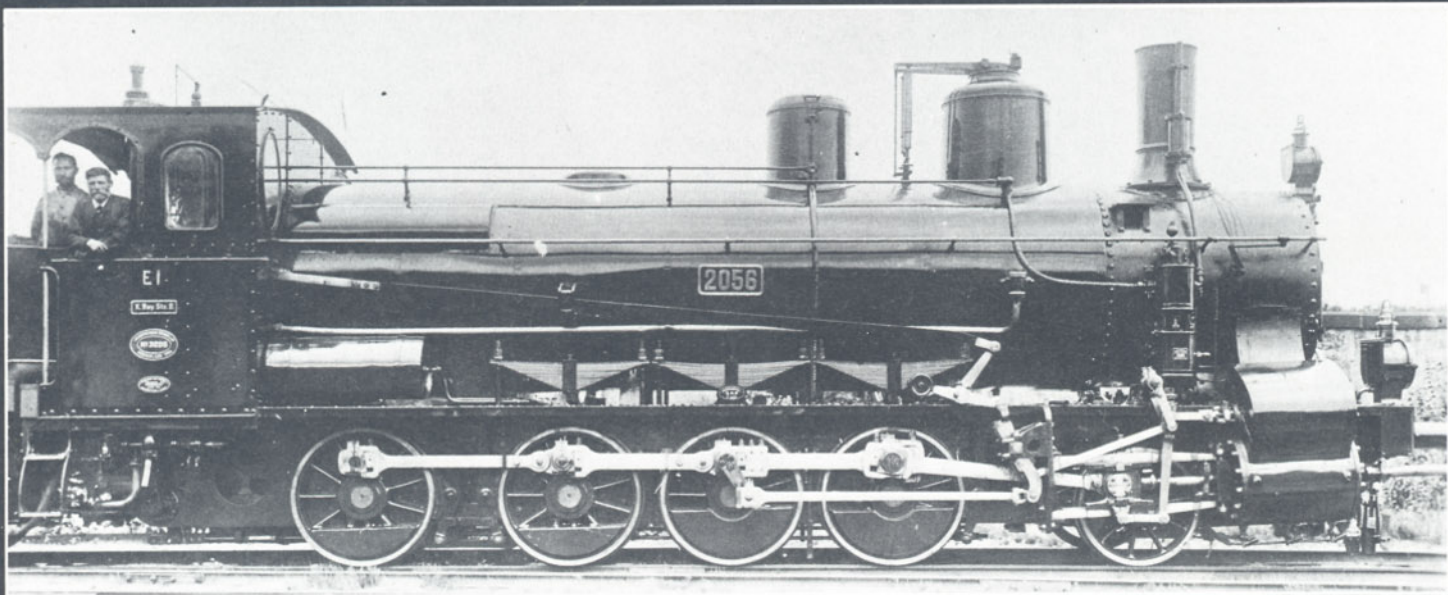
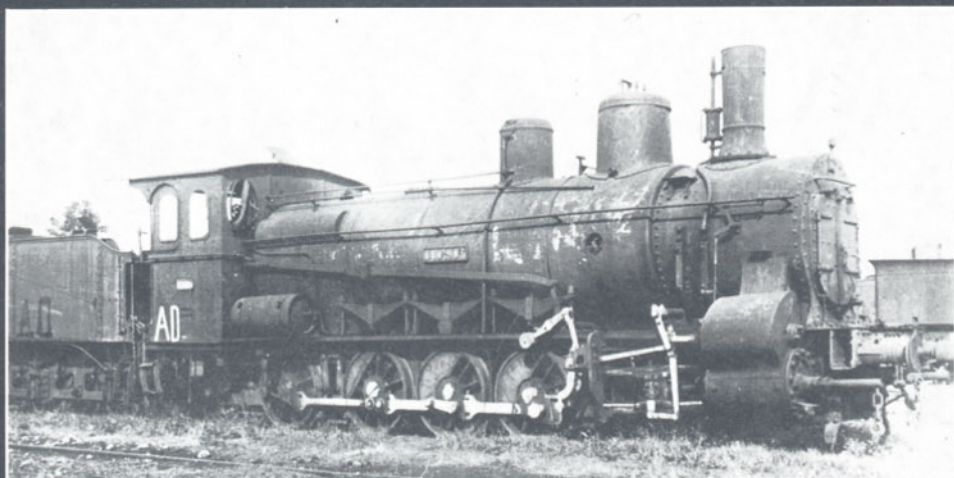


Bild 1: Diese Aufnahme der 2056 zeigt sehr gut die besonderen Eigentümlichkeiten der ersten Bauform der E I: Die weit überhängenden Zylinder, die angetriebene erste Kuppelachse und die von der zweiten Kuppelachse angetriebene Schieberschubstange.



Bayern-Journal

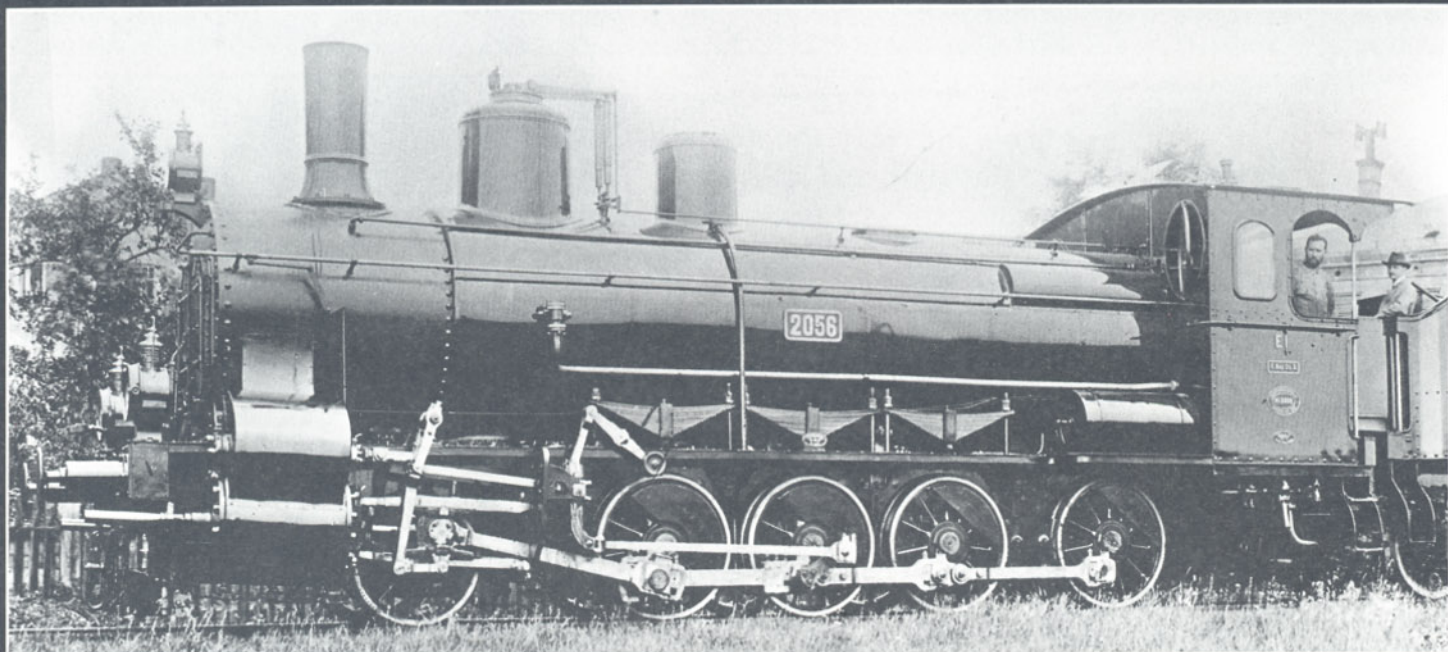


Die Gattung E I

Nach der Behandlung der bayerischen Güterzugmaschinen der Gattung C IV (Eisenbahn-Journal 5/84) sowie der Schnellzuglokomotiven der Gattung C V und ihrer Verwandtschaft in den Eisenbahn-Journalen 6 und 7/84, könnte es jetzt eigentlich mit der Gattung C VI weitergehen. Wir wollen jedoch im zeitlichen Ablauf der Entwicklung bleiben, und da entstand fünf Jahre vor dem Erscheinen der ersten C VI die Gattung E I, eine 1'D-n2-Güterzuglokomotive, eine Gattung, die ausschließlich von Krauss in München gebaut

◀ **Bild 2:** Die ehemalige 2057 als ETAT 140-903 bereits abgestellt und entkuppelt. Foto: E. Konrad

▼ **Bild 3:** Die gleiche Maschine wie in Bild 1 von der Heizerseite her aufgenommen.



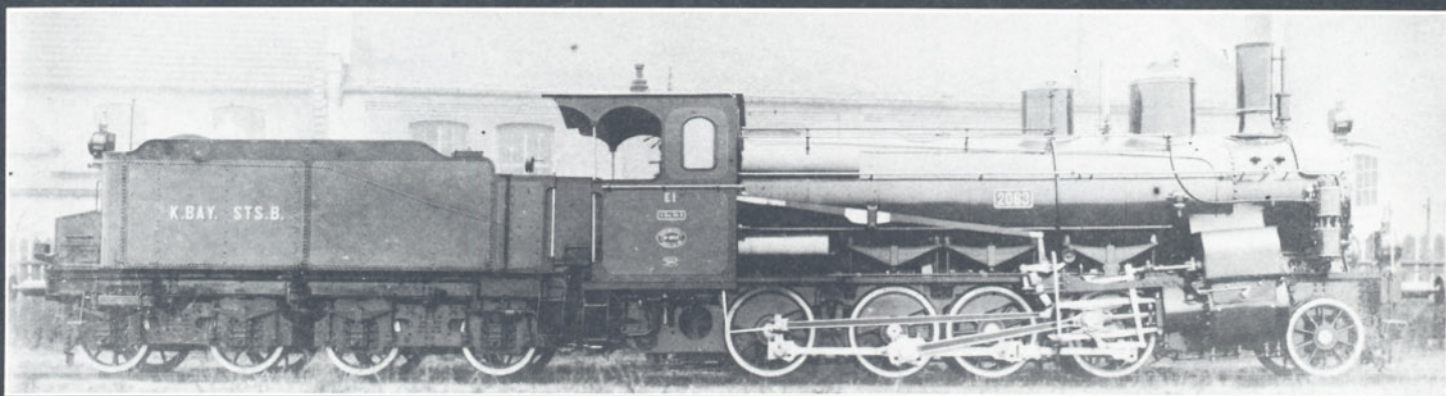


Bild 4: Die erste der beiden Lokomotiven der Bauart Sondermann steht übergebenbereit im Hof der Fa. Krauss.

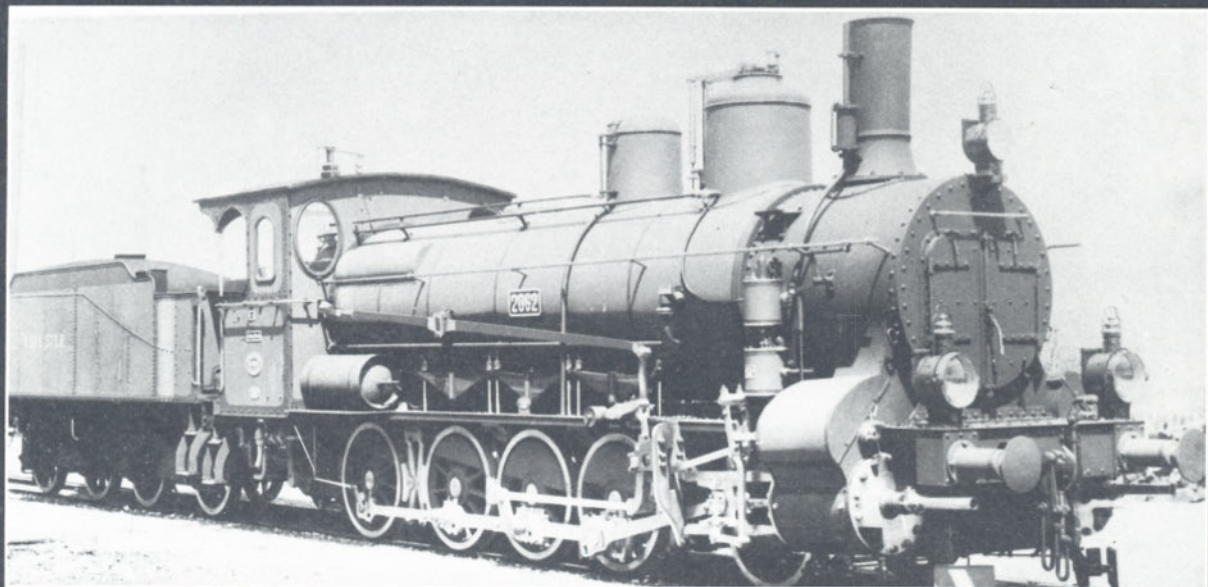


Bild 5: Die E I – 2062 ist hier mit einem vierachsigen Tender gekuppelt, wie er erst bei der späteren Bauform vorgesehen wurde.

wurde, sieht man einmal von den zwei noch zu besprechenden „Amerikanern“ von Baldwin ab.

Die Bezeichnung E I für eine vierfach gekuppelte Lokomotive sprengte das ursprüngliche Bezeichnungsschema für die Bayerischen Staatseisenbahnen, wonach der Großbuchstabe der Zahl der Treibachsen entsprach. Jedoch hatte man bereits 1871 die „Erbsünde“ begangen, als man die ersten Tenderlokomotiven als Gattung D I bezeichnete. Offenbar konnte man sich damals in Bayern nicht vorstellen, jemals Lokomotiven mit mehr als drei Achsen zu benötigen, obwohl John Haswell bei der Wiener Lokomotivfabrik bereits 20 Jahre vorher für den Semmering-

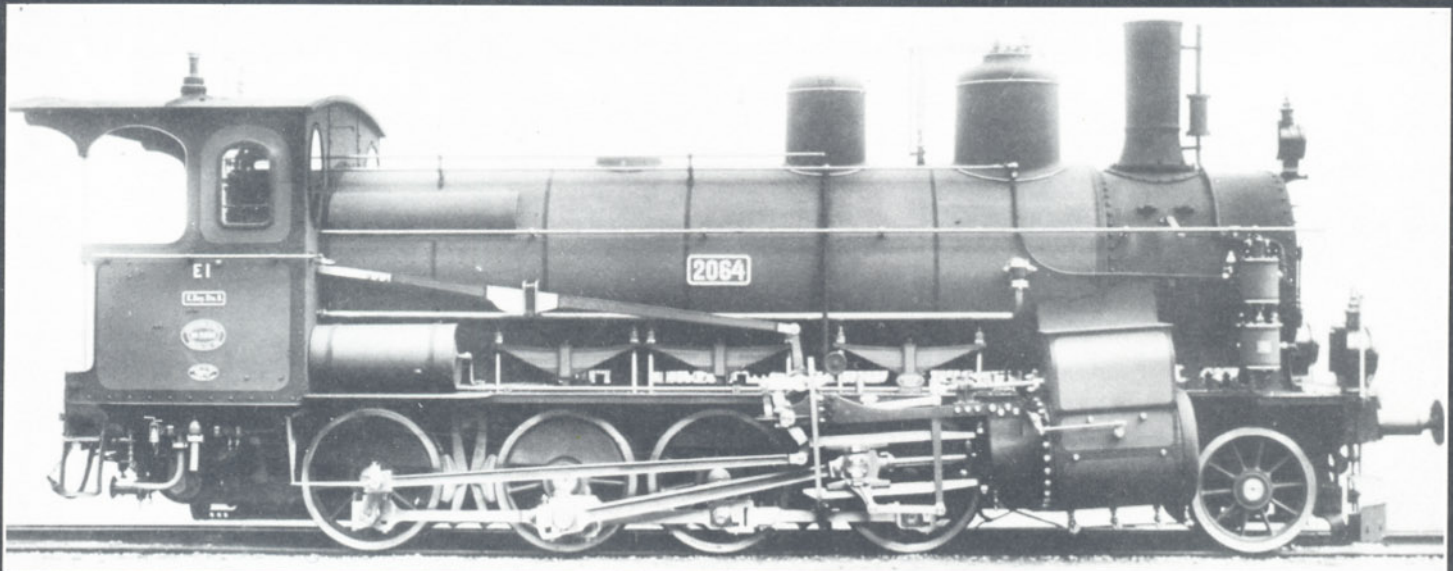
Wettbewerb den ersten Vierkuppler Europas gebaut hatte, der allerdings ein Einzelstück bleiben sollte. Aber hatte denn nicht erst zwei Jahre vor dem Erscheinen der D I die Hessische Ludwigsbahn den ersten Vierkuppler Deutschlands in einer Gruppe von acht Maschinen bei der Maschinenfabrik Esslingen bauen lassen, ganz abgesehen von den seit 1855 in Österreich auf den verschiedensten Bahnen laufenden Vierkupplern (Österr. Staatseisenbahngesellschaft, Österr. Nordwestbahn, Österr. Südbahn usw.)? Es bleibt also nur der Verdacht, daß man einfach nicht aufgepaßt hatte, als man die Treibachsbezeichnung „D“ zu Unrecht für die kleinen zweiachsigen Tenderloks vergab. So blieb

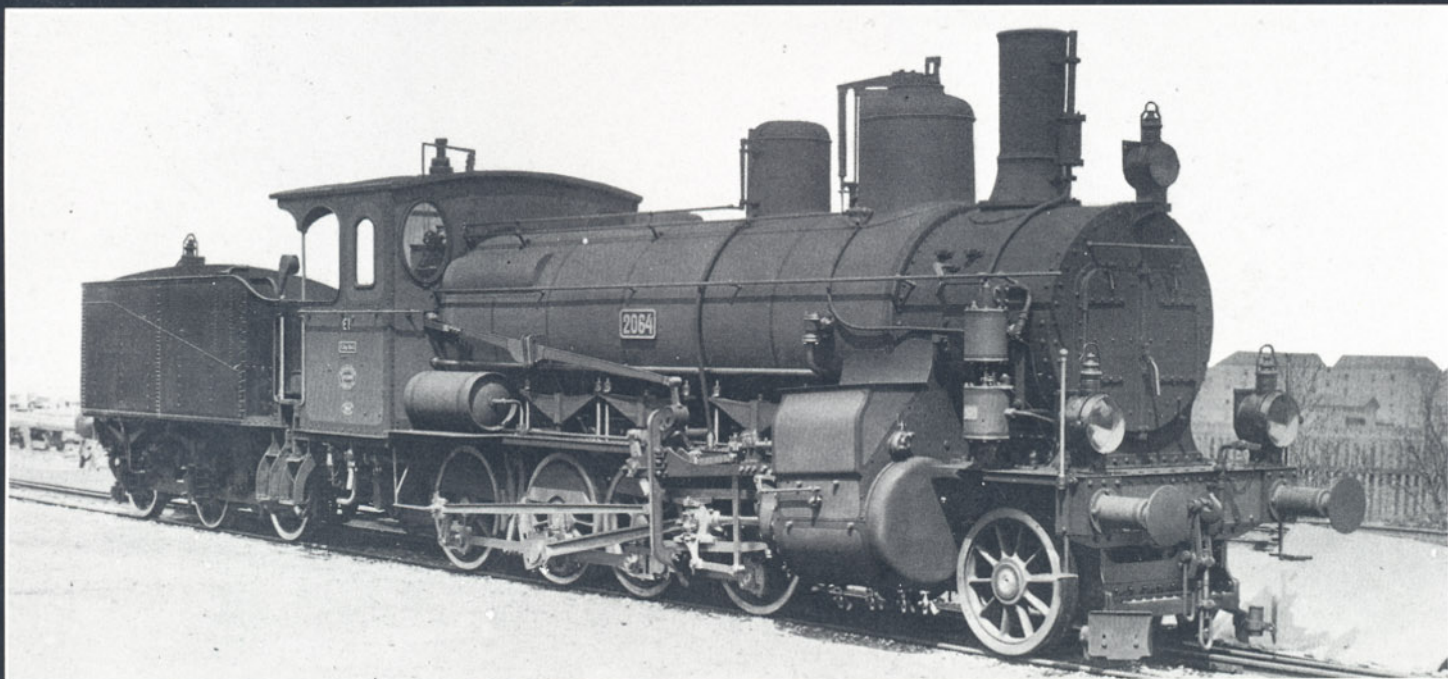
1895 eben nichts anders übrig, als die einzige 1'D-Bauart, die noch unter der Geltung des alten Bezeichnungssystems gebaut wurde, als Gattung E I in den Betrieb gehen zu lassen.

Die E I in ihrer ersten Bauform

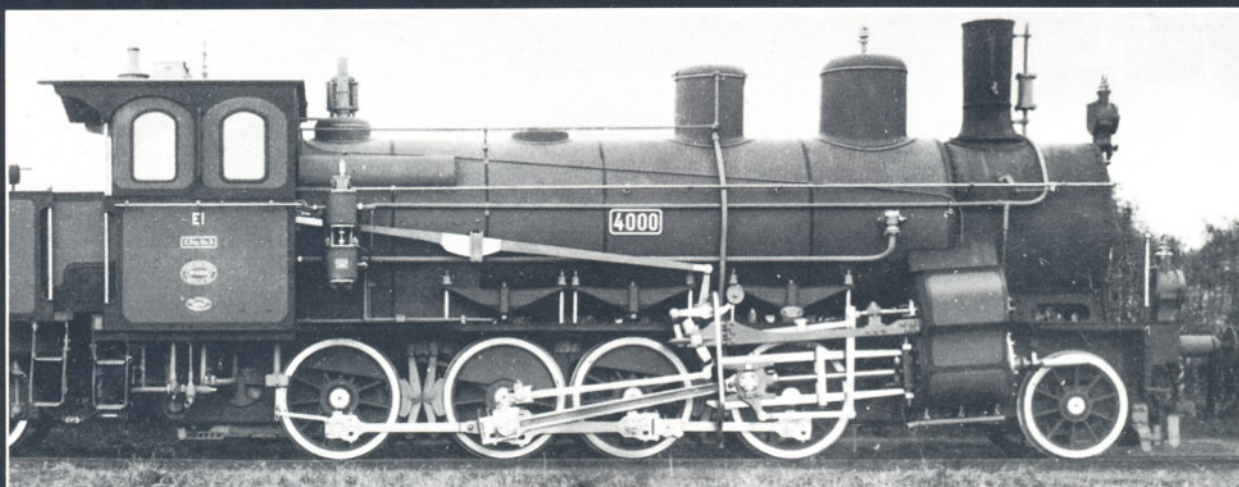
Unter den Betriebsnummern 2051–2062 beschaffte die Bayerische Staatsbahn in den Jahren 1894–1896 bei der Lokomotivfabrik Krauss in München eine erste Gruppe von 12 Maschinen der Gattung E I, die sich von allen später gebauten Lokomotiven dieser Gattung durch eine einmalige Triebwerksgestaltung unterschieden. Obwohl Preußen damals be-

Bild 6: Die 2064, die Ausstellungslok von Nürnberg 1896. Deutlich erkennbar sind die angetriebene dritte Kuppelachse und die auffallend lange Schieberschubstange.

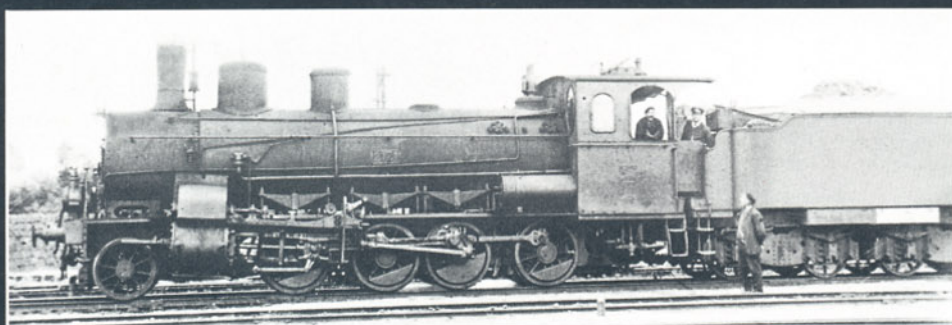




▲ Bild 7: Die 2064 in der Schrägsicht vermittelt ein Bild der gewaltigen Sondermann-Tandemzylinder.



◀ Bild 8: Die E I in der letzten Ausführung zeigt dieses Bild. Die „Betriebsnummer“ 4000 ist natürlich die Fabriknummer 4000 von Krauss, die aus Reklamezwecken angebracht wurde. Die richtige Betriebsnummer lautet 2084.



◀ Bild 9: Die 2121 im Betriebseinsatz.

reits die G 7³ mit der Anordnung der Laufachse vor dem Zylinder herausgebracht hatte, glaubte man bei Krauss Lauf- und Treibachsen so eng wie möglich zusammenrücken zu müssen – und dies trotz der Existenz des fortschrittlichen Krauss-Helmholtz-Drehgestells! So kam es zu der einmaligen und kurio-

▼ Bild 10: In der Betriebswerkstätte Würzburg entstand diese Aufnahme der 2125.



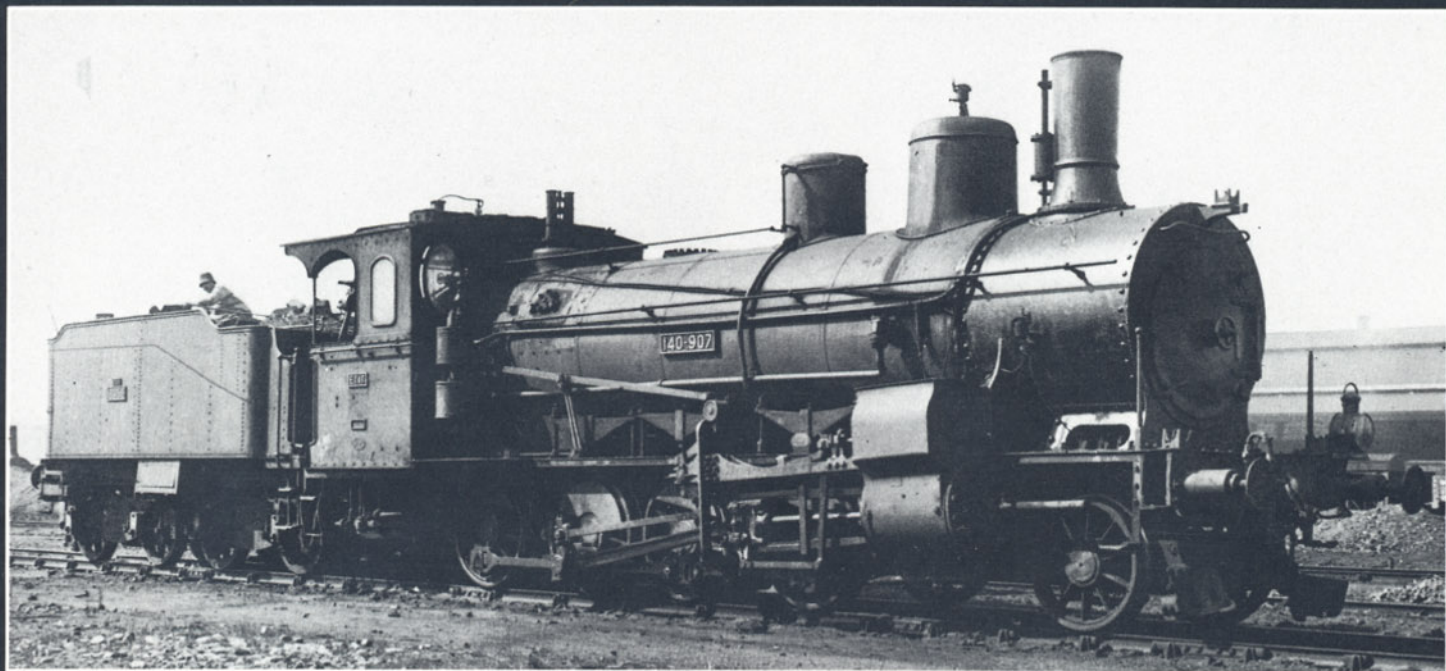
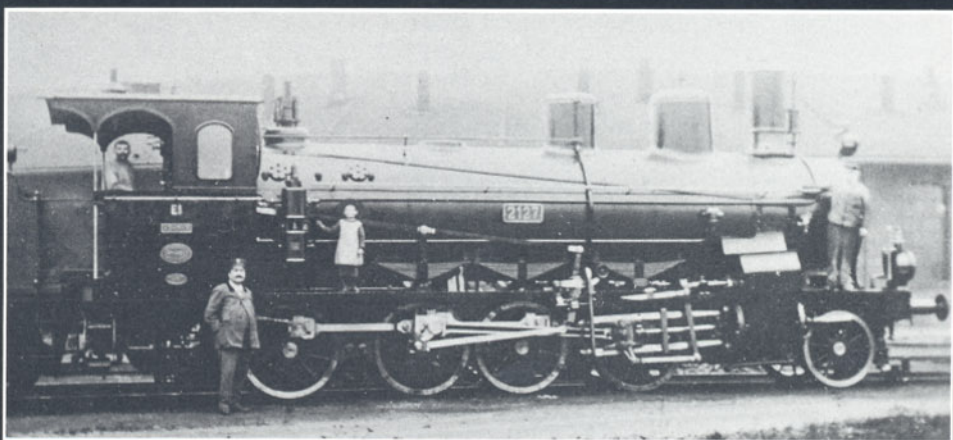


Bild 11: Die 2117 kam 1919 als 140-901 an die französischen Staatsbahnen ETAT und wurde von H. Fohanno 1930 noch im Betrieb in Nantes aufgenommen.

Bild 12: Das Lokpersonal samt Vorstand und kleiner Tochter ist um das Jahr 1901 zu dieser Gruppenaufnahme versammelt.

sen Ausführung einer 1'D-Lokomotive mit überhängenden Zylindern. Da aber zu allem Überfluß jene auch noch über eine ganz kurze Treibstange von nur 1850 mm Länge die erste Kuppelachse antrieben, mußte diese natürlich fest im Rahmen gelagert sein. Das hatte wiederum zur Folge, daß das Krauss-Helmholtz-Drehgestell bei dieser Bauform die Laufachse mit der zweiten Kuppelachse verband. Schließlich fällt noch auf, daß die Schwingenstange nicht von der Treibstange sondern von der zweiten Kuppelachse ausgeht. Trotz all dieser Eigentümlichkeiten muß sich diese Bauform bewährt haben, denn es sind keinerlei spätere Umbauten bekannt geworden. Bei den Kesselabmessungen fällt die gegenüber der C IV erheblich vergrößerte Rostfläche von 2,43 m² (1,67 m² bei der C VI) auf, die Heizfläche betrug 159,8 m² und der Kesseldruck 12 atü. Bemerkenswert klein sind auch die

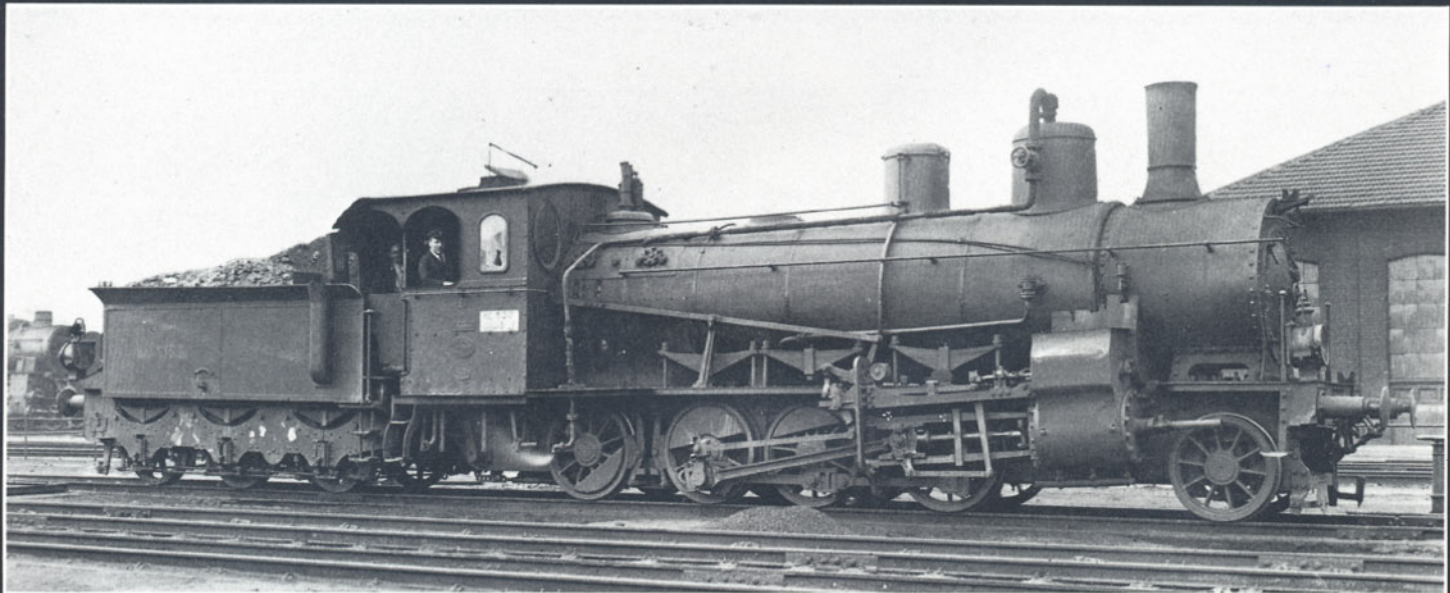


Treibräder mit einem Durchmesser von nur 1170 mm gegen 1360 mm bei der C IV. Der Zylinderdurchmesser betrug 540 mm, der Kolbenhub 560 mm. Diese erste Gruppe der E I wurde sofort der Betriebswerkstätte Aschaffenburg zugeteilt, die sie für den schweren Güterzugdienst auf der Spessartstrecke nach Würzburg mit der Steilrampe Laufach – Heigenbrücken einsetzte.

Die Bauart Sondermann

1896 lieferte Krauss die E I auch als Vierzylinder-Verbundlokomotive in zwei Exemplaren für die Bayerische Staatsbahn und in zwei praktisch gleichen Maschinen für die Pfalzbahn (Gattung G 4^{III}, Betr.-Nrn. 200 und 201, 1896 Krauss 3325 und 3326). Die beiden Verbundmaschinen der Bayerischen Staatsbahn hatten die Betriebsnum-

Bild 13: Etwa um 1930 hat Hermann Maey die 2130, die letzte E I, als fahrbare Heizanlage Kat.-Nr. 310 aufgenommen.



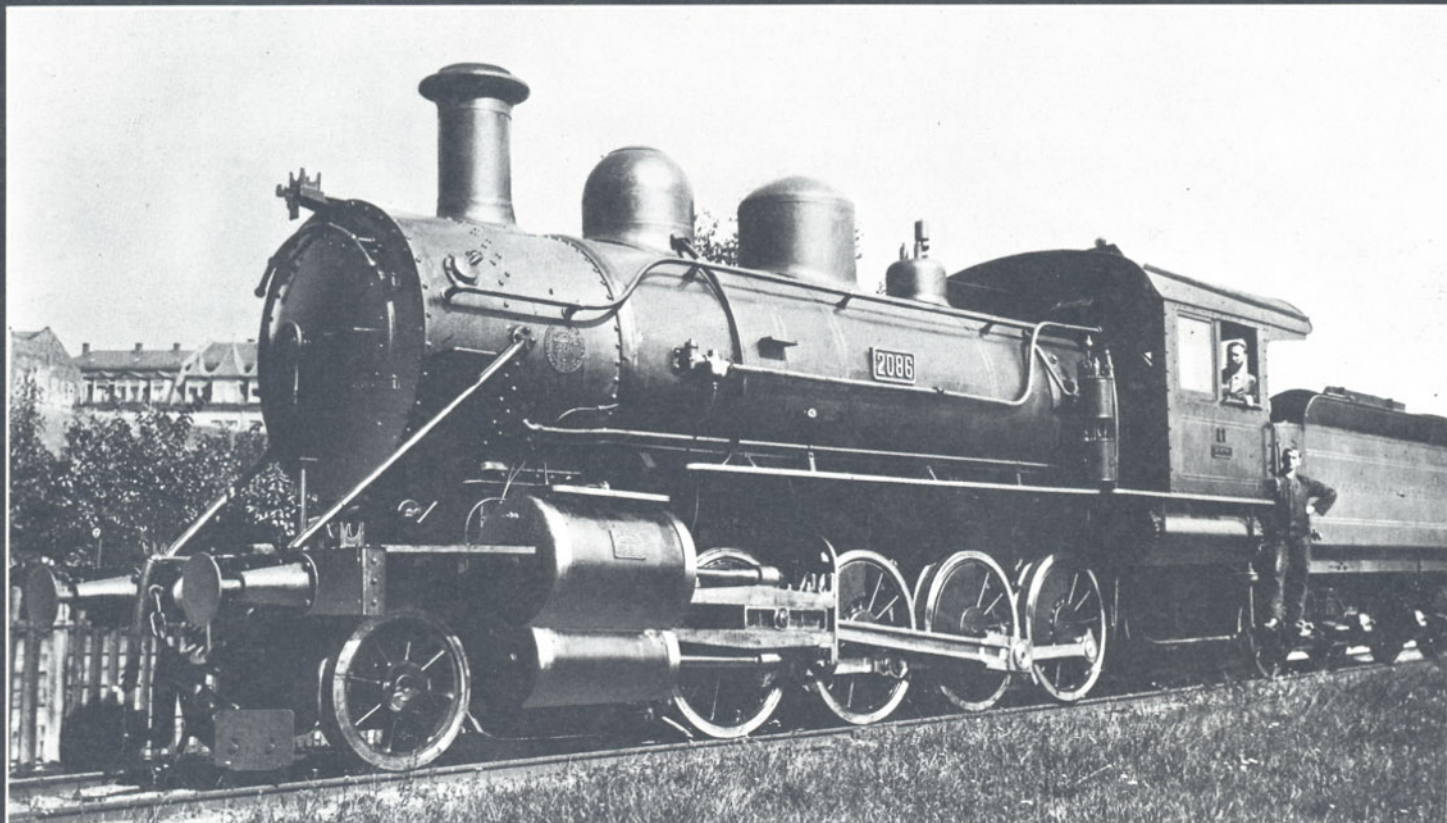


Bild 14: Die 2086, eine der beiden Amerikaner, läßt deutlich erkennen, wie die Kolbenstangen des Hoch- und des Niederdruckzylinders an dem gemeinsamen Kreuzkopf befestigt sind.

mern 2063 und 2064 und waren von Krauss unter den Fabr.-Nrn. 3212 und 3300 kurz vor den Pfälzer G 4^{III} gebaut worden. Die 1'D-n4v-Lokomotiven hatten nunmehr den Zylinder hinter der Laufachse gelagert, der Antrieb erfolgte über die dritte Kuppelachse. Die Besonderheit dieser Verbundlokomotiven lag jedoch in der Zylinderbauart, eben jener Bauart Sondermann, nach der die Bautype allgemein benannt wurde. Sondermann, ein Schweizer Zivilingenieur, ging von der Überlegung aus, daß man jeweils den Hoch- und den Niederdruckzylinder zusammen ausbilden müsse, um das Gewicht von vier Zylindern zu verringern und auch mit jeweils nur einem Schieber auskommen zu können. Das Ergebnis waren zwei rohrartig ineinander geschachtelte Zylinder mit einem Doppelkolben aus Stahlguß, an den die Kolbenstange angreift. Der Vorteil dieser Tandemkonstruktion, gegenüber bereits früher praktizierten Konstruktionen, lag in der geringen Länge der Doppelzylinder, sie

betrug tatsächlich nur 1570 mm. Die Durchmesser der Hochdruckzylinder waren mit 370 mm auffallend gering gegen jene der Niederdruckzylinder mit 710 mm. Eine der beiden Staatsbahnmaschinen war auf der II. Bayerischen Landesausstellung 1896 in Nürnberg vertreten, jener Ausstellung, auf der wir schon die Maffei'sche Vorgängerin der C V angetroffen haben. Die E I, Betr.-Nr. 2064, erregte dort einiges Aufsehen, war sie doch mit 65,7 t Dienstgewicht die schwerste aller ausgestellten Lokomotiven. Im Betrieb waren die Maschinen der Bauart Sondermann zunächst leistungsfähiger und auch wesentlich sparsamer als die Zwillingbauart, aber es zeigte sich sehr bald, daß Kolben und Schieber kaum dicht zu halten waren, so daß sich im Einsatz bei der Bw Aschaffenburg, wo die Maschinen nach Ende der Nürnberger Ausstellung zu den zwölf Zwillinge-E I gekommen waren, immer wieder Anstände und Ausfälle ergaben. Kurzum, die Bauart Sonder-

mann war eine brillante theoretische Leistung, für den rauhen Betriebsalltag jedoch wenig geeignet; 1899 wurden die Sondermann-Zylinder bereits wieder durch normale Zwillingzylinder mit 540 mm Durchmesser ersetzt. Die Pfalzbahn entschloß sich übrigens ebenfalls zu dem gleichen Schritt. Beim Betrachten der Fotos der 2063 und 2064 fällt noch auf, daß auch hier, wie bei den ersten zwölf E I-Lokomotiven, die Schwingenstange mit einer Länge von über drei Metern über eine Gegenkurbel an der letzten Kuppelachse angebracht war. Der Grund für diese Maßnahme liegt darin, daß die Gegenkurbel, wäre sie am Treibzapfen angebracht worden, über das Bahnprofil hinausgeragt hätte.

„Die Amerikaner“

Zum Ende des vergangenen Jahrhunderts hatte Bayern einen bemerkenswerten Schritt getan, als es 1899 bei Baldwin in Philadelphia (USA) je zwei Schnellzug- und zwei Güterzuglokomotiven gekauft hatte. Man wollte sich im Betrieb vor Ort ein Bild über die amerikanische Lokomotivbauweise machen und insbesondere den in Deutschland noch nicht eingeführten Barrenrahmen näher untersuchen. Vor den beiden Schnellzuglokomotiven wurden noch Ende 1899 die zwei Güterzuglokomotiven geliefert. Sie waren 1'D-n4v-Maschinen und wurden daher bei ihrer Inbetriebnahme im Februar 1900 als Gattung E I (amer.), Betr.-Nummern 2085–2086, der Bw München zugeteilt, wo sie jedoch nur für kurze Zeit blieben, denn nach einer Aufstellung aus dem Jahre 1902 finden sie sich bereits bei der Bw Aschaffenburg, wo sie zusammen mit den übrigen Maschinen der Gattung E I eingesetzt wurden. Ihre flußeiserner Feuerbüchse wurde bald durch die übliche kupferne ersetzt und auch sonst war einiges nicht nach den hier üblichen Maßstäben. So waren z. B. eine Reihe von Armaturen und Ausrüstungsteilen ohne Flansch und Dichtung einfach in

Bild 15: Emil Konrad hat als besondere Rarität die 2085, als ETAT 140-906 abgestellt in Frankreich, fotografiert.



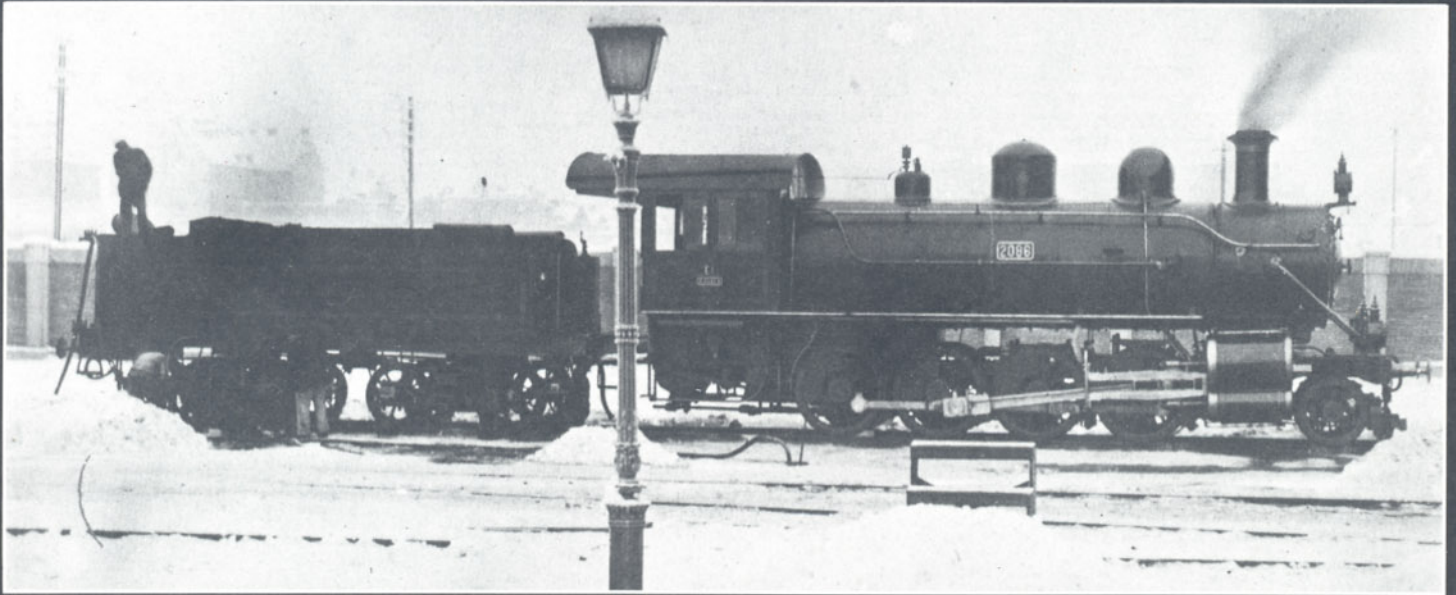


Bild 16: 2086 im winterlichen Betriebseinsatz; anscheinend ist am hinteren Drehgestell des Tenders etwas nicht in Ordnung.

Alle Fotos: Sammlung Dr. Scheingraber

die Kesselwand eingeschraubt und kaum dicht zu halten.

Bemerkenswert war besonders das Verbundtriebwerk der Bauart Vaucrain, bei dem Hoch- und Niederdruckzylinder unmittelbar übereinander lagen und deren beide Kolbenstangen an einem gemeinsamen Kreuzkopf befestigt waren. So wurde zwar der Vorteil der doppelten Dampfdehnung gewahrt, aber die dämpfende Wirkung eines Vierzylindertriebwerks europäischer Bauform auf den Massenausgleich und damit die Laufruhe der Maschine und die Schonung der Oberbaus aufgegeben. Da bei den Baldwins zudem nur die Laufachse als Bisselachse ausgebildet war, alle vier Kuppelachsen jedoch fest im Rahmen saßen, ergab sich in engeren Kurven ein nicht unbedeutlicher zusätzlicher Spurkranzdruck.

Als Hauptabmessungen sind festzuhalten: Die bislang unvorstellbare Rostfläche von 3,08 m², eine Heizfläche von 177,5 m², der Zylinderdurchmesser wird bei Metzeltin mit 2 × 356/610 mm, bei Lotter dagegen mit 2 × 390/610 mm angegeben. Der Kolbenhub betrug 660 mm und der Treibraddurchmesser 1270 mm.

Um 1909/10 wurden die beiden „Amerikaner“ von Aschaffenburg nach Würzburg versetzt und dort auf der Strecke Würzburg – Schweinfurt verwendet. Die 2085 holten sich im Jahre 1919 die französischen Staatsbahnen ETAT zusammen mit sechs weiteren E I-

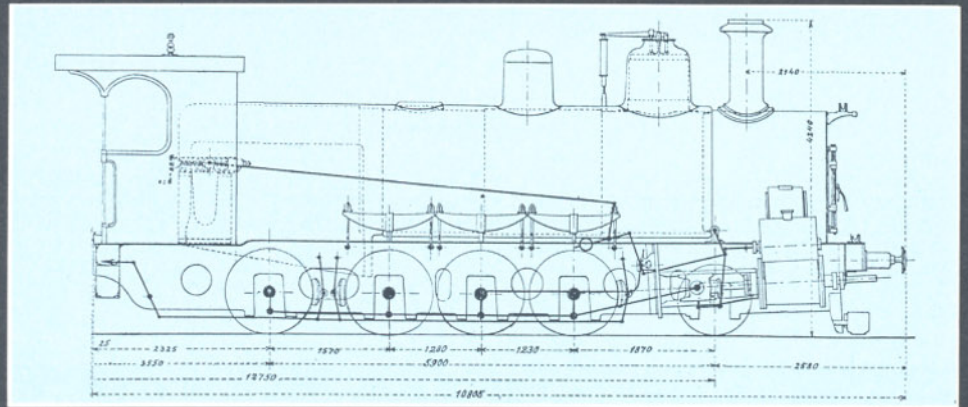


Bild 17: Skizze der E I in der ersten Bauform mit überhängendem Zylinder (Maßstab 1:100).

Bild 18: Längs- und Querschnitt durch den Doppelzylinder der Bauart Sondermann. Die komplizierte Anordnung des ineinandergeschachtelten Hoch- und Niederdruckteils läßt schon erahnen, daß es hier im praktischen Betrieb zu Schwierigkeiten kommen mußte.

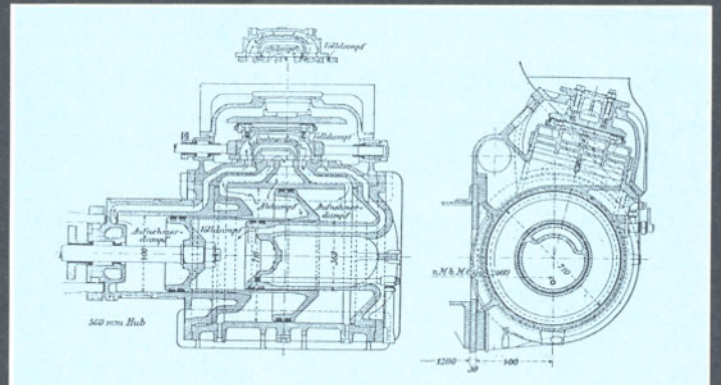
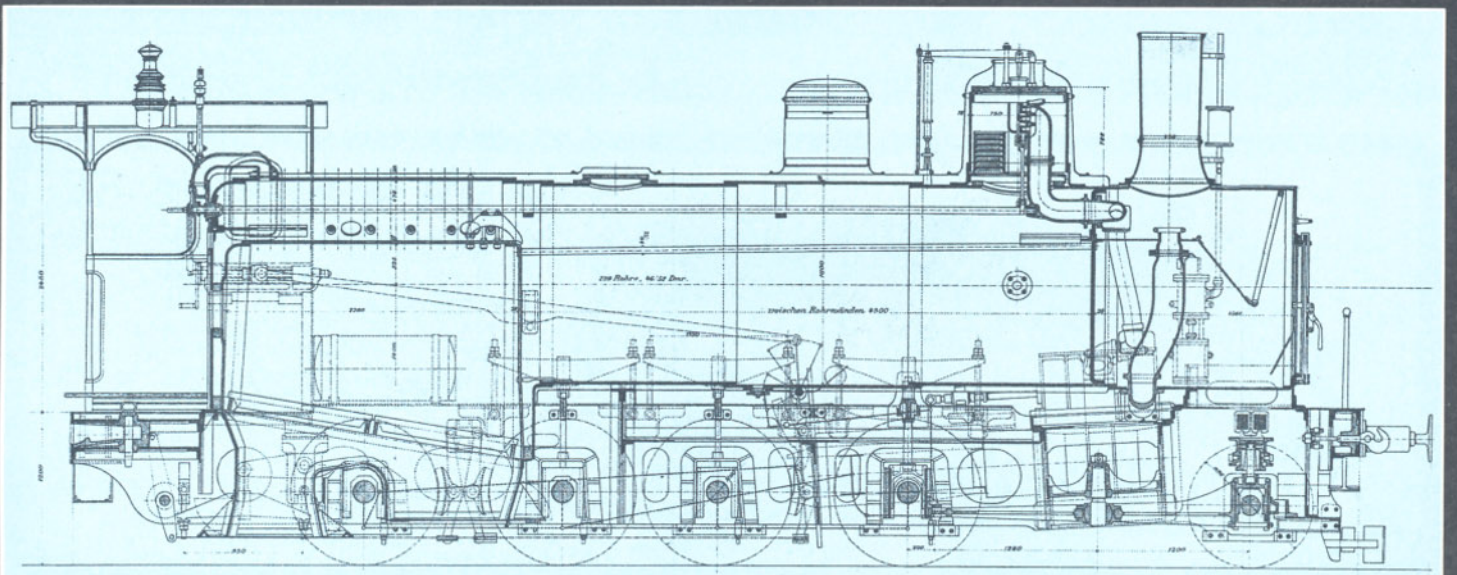


Bild 19: Skizze der E I in der Bauart Sondermann (Maßstab 1:160).



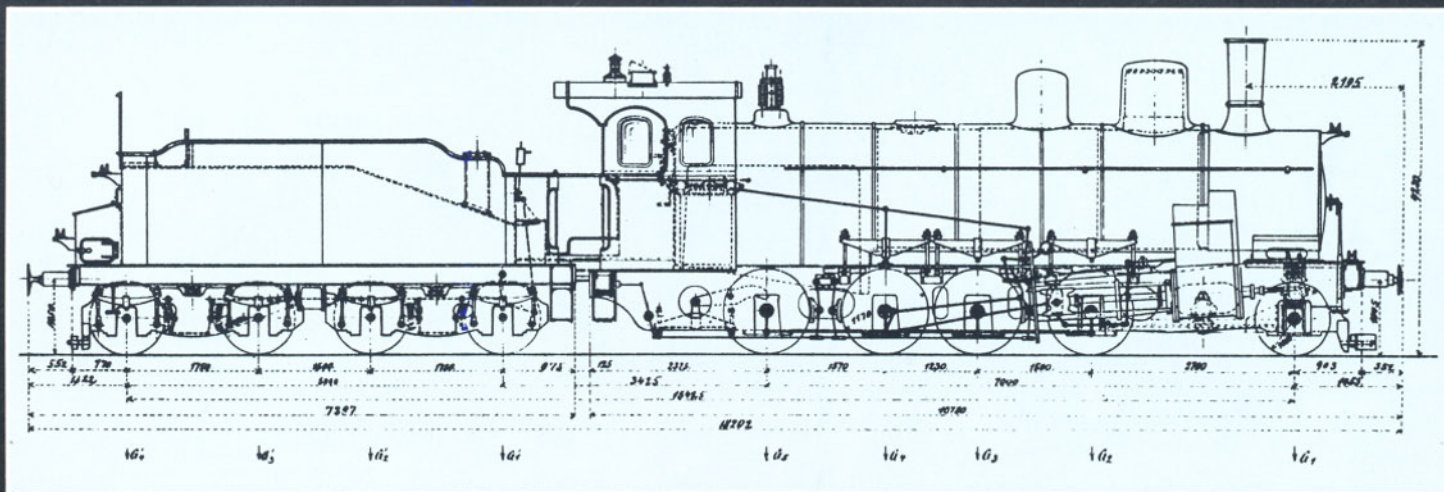


Bild 20: Die Normalausführung der E I mit vierachsrigem Tender (Maßstab 1:100).

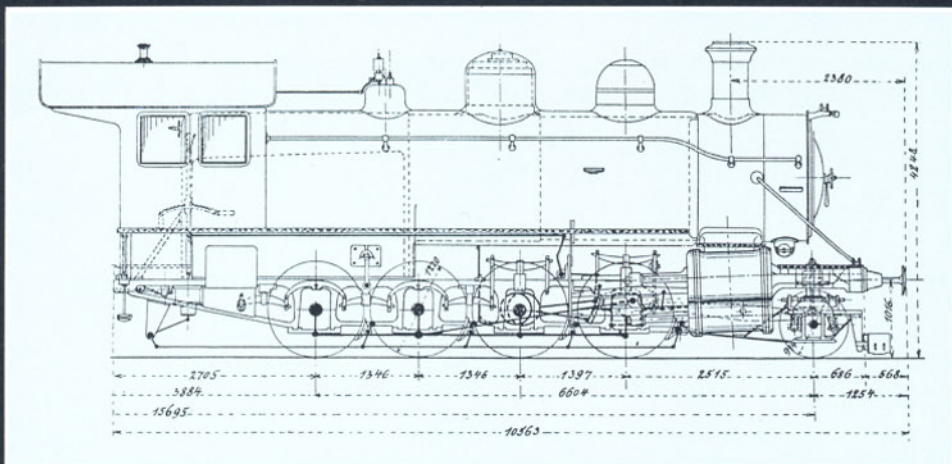


Bild 21: Typenskizze der E I, Bauart Vaucrain, amtlich als „E I (americ.)“ bezeichnet (Maßstab 1:100).

Alle Skizzen: Sammlung Dr. Scheingraber

Maschinen als 140–906, die 2086 wurde als Einzelstück vor 1923 ausgemustert.

Die Bauform der E I ab 1899

1899 lieferte Krauss mit den Fabriknummern 3981–4000 eine Gruppe von 20 Maschinen der Gattung E I, bei denen jetzt endgültig die Zylinder hinter die Laufachse gelegt wurden. Laufachse und erste Kuppelachse bildeten ein Krauss-Helmholtz-Drehgestell. Treibachse wurde die dritte Kuppelachse, an der auch in üblicher Weise die Schwingenstange angeleitet war. Die Treibstange behielt die gleiche Länge wie bei der Bauart Sondermann, da aber die Zylinder die normale Bauform aufwiesen, – man war ja wieder zur Zwillings-

bauart zurückgekehrt –, ergab sich eine ungewöhnliche lange Kolbenstange, für die zwischen Zylinderdeckel und Kreuzkopf eine eigene Abstützung angebracht wurde. Die zweite, dritte und vierte Kuppelachse waren abgebremst, die Hauptabmessungen entsprachen denen der ersten Bauform.

Diesen zwanzig Maschinen mit den Betriebsnummern 2065–2084 folgten die beiden Baldwins 2085 und 2086. Bereits in den beiden folgenden Jahren lieferte Krauss die letzte Gruppe der Gattung E I mit den Betriebsnummern 2087–2099 und 2116–2130 (Fabr.-Nrn. 4437–4464), so daß der Gesamtbestand zum Jahresende 1901 64 Lokomotiven umfaßte. Zunächst blieben sie alle den Betriebswerkstätten Aschaffenburg und Würzburg vorbehalten, 1912 gab Würzburg neun E I an Schweinfurt ab, das damit den

Güterzugbetrieb auf den Strecken nach Würzburg und nach Gemünden (über Arnstein) abwickelte. Zum Sommerfahrplan 1914 finden sich die 64 Lokomotiven der Gattung E I auf folgende fünf Betriebswerkstätten aufgeteilt:

Bw Aschaffenburg	21 Lokomotiven
Bw Eger	7 Lokomotiven
Bw Ludwigshafen	2 Lokomotiven
Bw Schweinfurt	6 Lokomotiven
Bw Würzburg	28 Lokomotiven

Dann begann der Erste Weltkrieg, und bereits ein Jahr später befinden sich 36 E I bei den verschiedenen Maschinenämtern der westlichen Kriegsschauplätze.

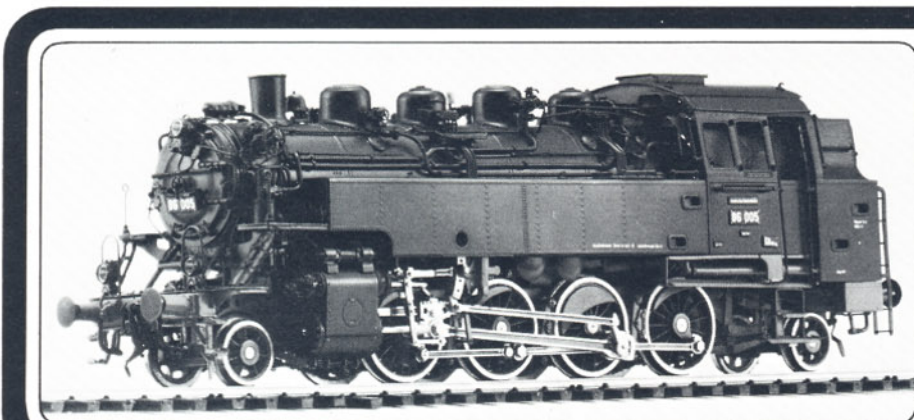
Erstaunlicherweise gilt nur eine E I, die Betriebsnummer 2119, als Kriegsverlust, sie taucht später als Tr 101-1 bei den Polnischen Staatsbahnen (PKP) wieder auf.

Als Reparationslokomotiven waren 1919 abzubuchen:

Betr.-Nr. 2055–57 als ETAT 140–	901–903
2066	904
2075	905
2085 (americ.)	906
2117	907
2074 als Etat Belge	7374
2128	7375

Nach der Ausmusterung der Baldwin E I (s. o.) waren noch 53 Lokomotiven der Gattung E I im vorläufigen Umzeichnungsplan von 1923 für eine Umzeichnung in DR 56 301–353 vorgesehen; ihre Reihen dürften sich aber tatsächlich bereits stark gelichtet haben, die letzten Maschinen sind zu dieser Zeit in Eger und Schwandorf stationiert, im endgültigen Umzeichnungsplan von 1925 ist die Gattung E I bereits nicht mehr vorhanden.

–rab–



DR Baureihe 86

Güterzugtenderlok, erstes Baujahr 1928, 1984 von den Fulgurex-Modellbauern als Supermodell Spur H0 wieder auf die Schienen gestellt.

Kat. No. 2092, DR BR 86, Spur H0 ist jetzt bei Ihrem Fachhändler erhältlich.

Voranzeige: Die gleiche Dampflok wird 1985 auch als Spur-0-Modell lieferbar sein. Reservieren Sie sich Ihr Modell rechtzeitig.

Herstellung und Vertrieb:
FULGUREX SA, Avenue de Rumine 33
CH-1005 Lausanne/Schweiz



Bild 1: Der offizielle Sonderzug zum 100jährigen Jubiläum der Arlbergbahn am 22. 9. 1984 bestand lediglich aus einer Lokomotive der Baureihe 1044 und 7 Inlandwaggons.

Foto: K. Pfeiffer



Bild 2: In vollem „Wichs“ als Beamte der k. k. Staatsbahnen präsentiert sich das Zugpersonal des Nostalgiezuges, der am 23. 9. 1984 verkehrte. Daneben ein historisch gekleideter SBB-Zugführer.

Foto: C. Asmus

100 Jahre Arlbergbahn

— War das ein Fest —

Daß 100 Jahre Arlbergbahn ein würdig begangenes Jubiläum verdienen, darüber gibt es wohl keinen Zweifel, war doch schon eine



Bild 3: Sonntag, 23. 9. 1984, 9.00 Uhr: 52.855, 52.3879 und 52.3517 ziehen den Nostalgiezug mit voller Kraft und viel Rauch und Dampf über die bereits in der Steigung gelegene Innbrücke von Landeck. **Foto: C. Asmus**

äußerst attraktive Einstimmung durch zwei große Fernsehsendungen am 2. Juni und am 19. September gelungen. So entwickelten sich die am 22. und 23. September 1984 zwischen Landeck und Bludenz von der ÖBB und der Gewerkschaft der Eisenbahner organisierten Veranstaltungen ohne Frage zu dem europäischen Eisenbahnereignis des Jahres 1984.

Das war die einhellige Meinung, sowohl von Insidern als auch von den zahlreichen Enthusiasten, die nicht nur aus mehr als zwanzig europäischen Ländern angereist, sondern sogar mit einer starken Gruppe aus den USA eigens zu diesem Zweck nach Österreich gekommen waren. Zur Eröffnung fuhr am Samstag, dem 22. September, um 8.30 Uhr von Landeck ein Sonderzug, bestehend aus

1044.89, einem BRmpz und sechs Bmpz, nach Bludenz. In St. Anton überraschte die Besucher nicht nur die unter Dampf stehende 52.855 der Hauptwerkstätte Floridsdorf, sondern auch der Chor der italienischen Eisenbahner aus Verona. Richtig „rund“ im wahren Sinne des Wortes ging es dann in Bludenz. Der Bahnhof war dicht gefüllt mit schaulustigem Publikum und noch vor Ankunft des

Bild 4: Vorsorglich hinter dem Dampfzug, doch glücklicherweise ohne Einsatz, der Feuerlöschzug für die Ostrampe bei Pettneu: Hinter der Diesellokomotive 2043.45 der Zf. Lienz der 630-hl-Wasserwagen 928.008 und der Schaumlösch-Mischwagen 989.100. **Foto: C. Asmus**





Bild 5: Im Linksbogen bei der Ausfahrt aus Pettneu in Richtung St. Anton kommt der Nostalgiezug mit den drei Lokomotiven der Baureihe 52 so richtig zur Geltung. **Foto: C. Asmus**

Bild 6: Auf der Ostrampe von Landeck nach St. Anton schob die 1189.05 den Nostalgiezug nach. In St. Anton bot sich die Gelegenheit, mit den beiden Autoren der Sonderausgabe „100 Jahre Arlbergbahn“, Herrn Asmus und Herrn Stockklausner, ein Erinnerungsfoto aufzunehmen.



Jubiläumszuges hatte die Montafonerbahn die Dt 178.84 mit dem Nostalgiezug geschickt und die Schweizer Freunde waren aus Zürich in großer Zahl mit der „Habersack“-1C1t, Nr. 5819, angereist, wobei auch die Re 4/4 II, Nr. 11 201, mit von der Partie war. Im Bereich der Ladestraße war eine erstklassige Lokomotivausstellung zu sehen, angeführt von den SBB-Maschinen Be 4/6 Nr. 12 320 und Re 6/6 Nr. 11 674, denen alle prägnanten E-Loks des Arlberg, wie 1020, 1044, 1180, die hervorragend restaurierte 1670.104 sowie die unverwütlische 2067 und von der DB die 218 467-9 und diverse andere Fahrzeuge Gesellschaft leisteten.

War der Samstag also schon ein voller Erfolg, so war die Sonntag-Veranstaltung der große Knüller. In Landeck, wo in der Zugförderung ebenfalls eine tadellose Lokomotivausstellung eingerichtet worden war, standen nicht weniger als fünf Lokomotiven unter Dampf: 93.1455, 52.1198 und 52.3517 der österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, 52.3879 von Direktor Brenner und 52.855 der Hauptwerkstätte Floridsdorf. Sie wurden flankiert von den Elektrolokomotiven 1670.09, 1020, 1044 und der 1110.10, wohl die am weitesten gereiste österreichische Elektrolokomotive, welche der Verfasser 1958 zur internationalen Messe nach Poznan (Posen) gebracht hatte. Auf dem Bahnhof stand der Nostalgiezug mit neun grünen Vierachsern und dem blauen ISG-Speisewagen vom Verein der Eisenbahnfreunde bereit. Der Ansturm auf den Zug war unwahrscheinlich, wollte sich doch niemand die Gelegenheit entgehen lassen, noch einmal mit einem Dampfzug über den Arlberg zu fahren. Die meisten Teilnehmer rätselten noch immer, mit welchen Lokomotiven der Zug nun fahren würde. Dann kam endlich die 52.3517 als Zuglok, gefolgt von der 52.3879 als Vorspann; das alte Arlberg-Pferd 1189.05 ging als „Schiebe“ auf den Zug. Zur Überraschung der meisten Teilnehmer kam dann noch die 52.855 mit einem großen Hunderter auf der Rauchkammertür als Spitzenlok heran und diese Dreifachspannung war dann der große Hit. Was es fast sechs Jahrzehnte auf dem Arlberg nicht gegeben hatte, wurde Wirklichkeit, und die drei 52er setzten sich mit ihrem Zug in Bewegung. Aber wie! Obwohl die drei Lokpersonale noch nie zusammen gefahren waren, boten sie eine Schau aus Dampf und Rauch mit der entsprechenden Geräuschkulisse, die ihresgleichen suchte. Die Begeisterung beim Publikum war unbeschreiblich und Fotografen und Filmer hatten alle Hände voll zu tun, um dieses einmalige Schauspiel in den Kasten zu bekommen. Das große Interesse machte dieses Ereignis zu einer erstklassigen Werbung für die ÖBB sowie durch die hohe Beachtung im Ausland für Österreich und seinen Fremdenverkehr schlechthin.

Johann Stockklausner

Die Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals „100 Jahre Arlbergbahn“ ist beim Verlag noch lieferbar. Wer sich über diese Sonderausgabe hinaus für die Arlbergbahn interessiert, sei auf die gut illustrierte offizielle Festschrift „Arlbergbahn 1884–1984“ verwiesen, die zum Jubiläum im Eigenverlag der Bundesbahndirektion in A-6020 Innsbruck erschienen ist.

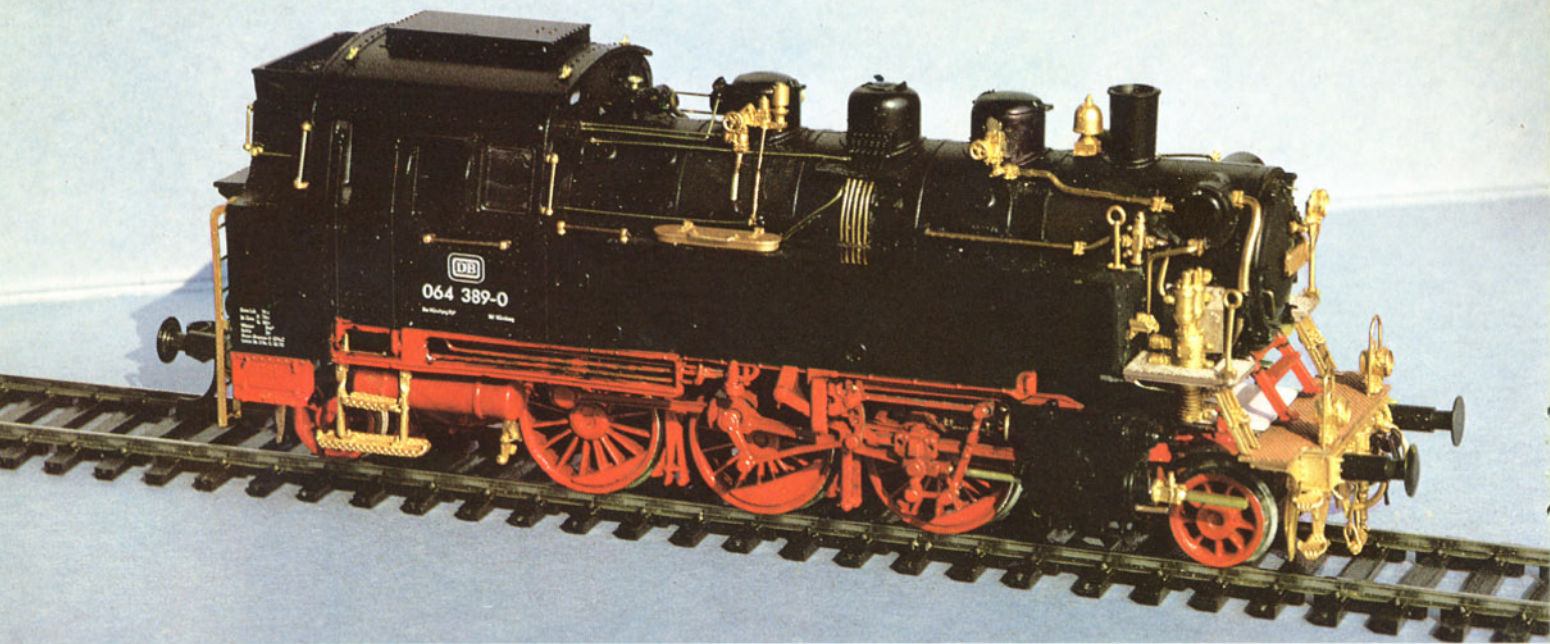




DB

064 247

See table 711
Dr. Ein 421
Wasser 2 m³
Tabelle 2 T
Fahrer-Drehzahl 1 1/2 m/h



Bilder 1 und 2: Diese beiden Aufnahmen zeigen die Umbauten bzw. Superungen der 64er mit den Weinert-Teilen. Zum einen unter Verwendung der Original Fleischmann-Lokomotive, zum anderen mit dem Piko-Gehäuse mit genieteten Wasserkästen.

Werkfoto: Weinert

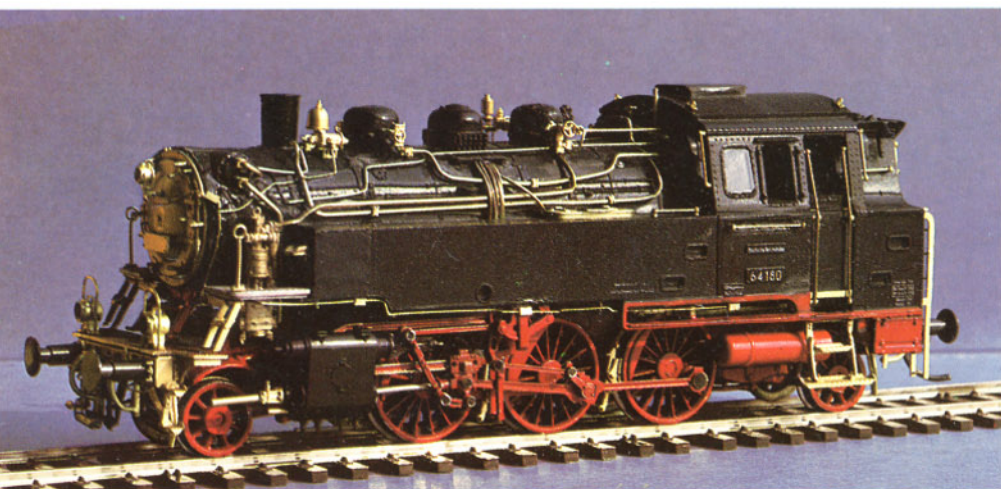
Zwei gesuperte BR 64

Nachdem schon seit längerer Zeit gute Umbau- und Superzurüstsätze für Großserien-

Modelllokomotiven von Weinert geliefert werden, hat man sich jetzt dort nach dem Umbau-

satz für die BR 012 von Märklin auch zweier verschiedener BR 64 angenommen. Schon seit einiger Zeit ist für die BR 64 von Fleischmann der Superzurüstsatz lieferbar. Jener enthält eine Vielzahl feiner Messinggußteile und verwandelt, insbesondere zusammen mit der schon seit Ende 1983 erhältlichen fein geätzten Steuerung, die Fleischmann-Lokomotive in ein echtes Super-Vitrinenmodell. Der Bausatz ist in Reichsbahn- und Bundesbahnausführung lieferbar. Außerdem gibt es einen zweiten Umbausatz für die BR 64 von Piko, für die Weinert auch auf Wunsch ein Piko-Lokgehäuse mit genieteten Wasserkästen und ein entsprechendes Paßstück für die Befestigung des Gehäuses auf dem Fleischmann-Fahrwerk liefert. Der Umbau ist nicht ganz leicht, das Entfernen der am Gehäuse angespritzten Rohre und Leitungen erfordert Sorgfalt und Geduld. Das Ergebnis des Umbaus lohnt jedoch die Mühe.

P. Schiebel



S 3/6

Der Hermann Merker Verlag beabsichtigt die Herausgabe einer Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals über die bayerische Gattung S 3/6.

Leser, die im Besitz bisher unveröffentlichter Foto-Raritäten von dieser bay. Schnellzuglokomotive sind, bitten wir um Kontaktaufnahme mit dem Verlag. Besonderes Interesse besteht in diesem Zusammenhang an Farbaufnahmen.

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

150 Jahre Deutsche Eisenbahn

JUBILÄUMSTELLER



Exklusiver Gedenksteller zum 150jährigen Eisenbahn-Jubiläum, in ansprechender Geschenkpackung, reine Handarbeit, Edelmetallaufgabe in Zinn- oder Messingfarben, Ø 23 cm, vierfarbig, **garantiert limitierte Gesamtauflage nur 1500 Stück**, mit numeriertem Echtheitszertifikat, ein preiswertes Geschenk von bleibendem Wert. Alleinvertrieb durch

Peter's Drehscheibe, Postfach 225, 5412 Ransbach-Baumbach.

Sofort lieferbar zum Stückpreis von nur DM 79,- (bitte Farbe angeben!)

Vorbestellpreis bis 30. November 1984: nur DM 69,-

SICHERN SIE SICH SOFORT IHR EXEMPLAR!

Peter's Drehscheibe Postfach 225, 5412 Ransbach-Baumbach

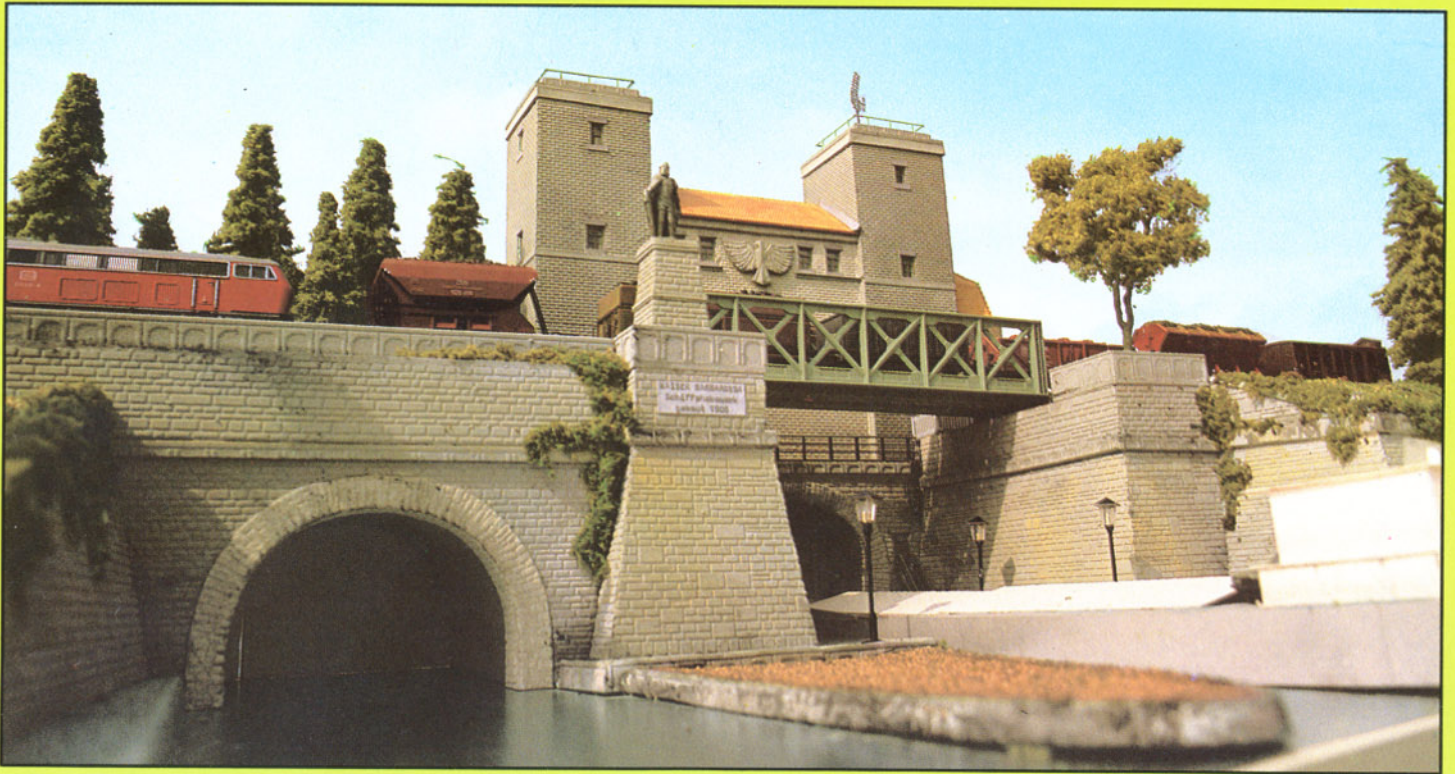


Bild 1: Auf einem Grundriß von 90×50 cm entstand dieses Diorama eines Schiffshebwerkes in H0 von Herrn Jerusalem.

Das Schiffshebwerk

Ein Modellstück, das sich nur in ganz wenigen Fällen auf einer Modellbahnanlage realisieren läßt

Wir entschlossen uns, auf der neuen Anlage meines Freundes W. Kreuzer, die von uns gemeinsam konzipiert wurde, eine optische Anlagentrennung durch ein kanalisiertes,

schiffbares Flußbett vorzunehmen. Hieraus entwickelte sich die Situation, am schmalen Kopfende der ca. 6×4 m großen Gesamtplanung eine Auflösung des Flußbet-

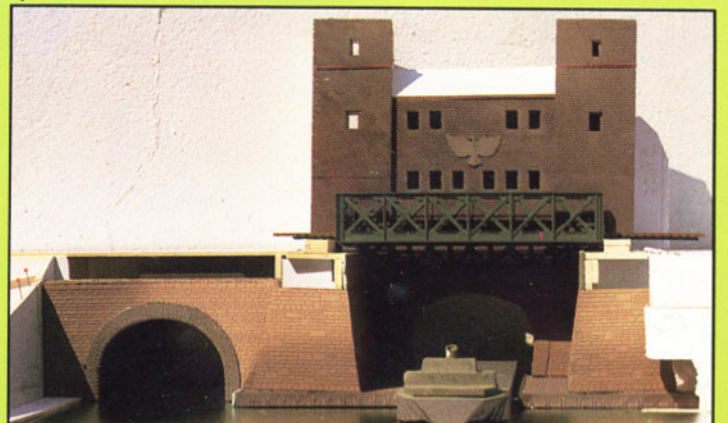
tes mit gleichzeitiger Ausnutzung dieses Teiles als Hintergrund zu gestalten. Nach einigen Versuchen entschied ich mich, speziell hierfür ein Schiffshebwerk anzufertigen, das etwa



Bilder 2, 3 und 4: Diese Abbildungen zeigen die einzelnen Öffnungen des Überlaufkanals links Mitte und des Flutkanals rechts Mitte und links unten während des Bauzustandes.



Bild 5: Das Schleusen-Gebäude ist im Rohbau fertig. Das Mauerwerk besteht ausschließlich aus Heki-Dur-Platten, das sich auch in Bögen hervorragend, hier für Kanalöffnungen (ebenso für Tunnels), verarbeiten läßt.





kurz nach der Jahrhundertwende gebaut wurde. Anhand des Gleisplanes zeichnete ich mir auf eine Platte von 90×50 cm den Grundriß der gedachten Anlage 1:1 in H0, wobei ich die Gebäudeteile als optischen Hintergrund benutzte.

Fotos in einer Zeitschrift waren die Grundlage für die räumliche Einteilung der einzelnen Teile.

1. Das Haupthaus mit Seitentürmen mit der gedachten Vorrichtung zum Heben und Senken der Fluttore.
2. Der Flutkanal (Schiffseinfahrt) mit geschlossenem Fluttore.
3. Der Überlaufkanal und diverse Stützmauern.

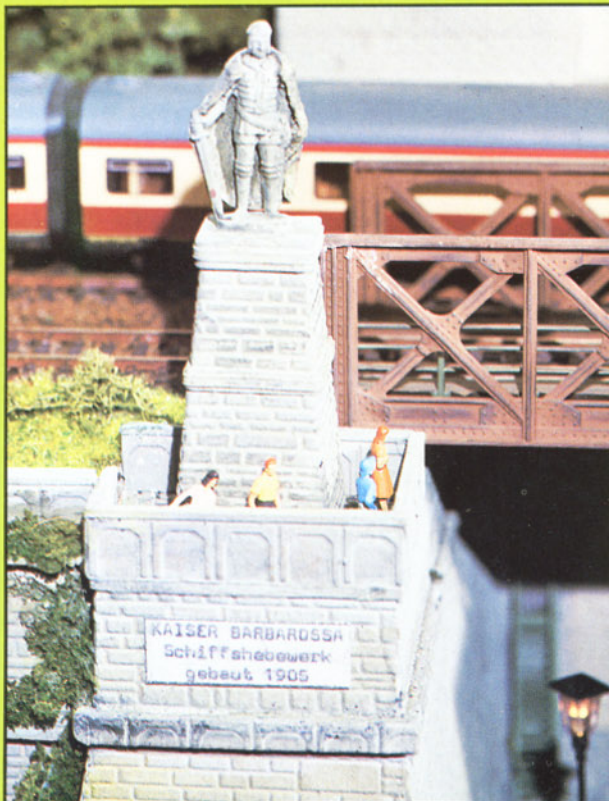
Als Baumaterial verwendete ich „Depafit“-Architekturpappe, 3 und 5 mm stark, die ich aus-

schließlich mit „Heki-dur“-Platten überdeckte. Die Portale fertigte ich aufgrund meiner gelungenen Versuche (siehe Journal 7/83, Seite 53, „Viadukt“) ebenfalls nur aus „Heki-dur“, wobei sich dieses Material als ausgesprochen arbeitsfreundlich erweist, denn mit etwas Geschick kann man es fast in jede Form bringen. Die Abschlußsteine an den Portalen sind einfach schmale Streifen, die, nachdem man am Portal selbst die entsprechenden Aussparungen ausläßt, mit UHU-por eingeklebt werden. Wenn Sie darüber hinaus in 45-Grad-Winkeln schneiden, können Sie die Tunnelröhre fugenlos einfügen. Auf den Bildern ist das sehr gut zu erkennen. Das ganze Bauwerk war an und für sich relativ einfach zu erstellen. Ich nahm als Ergänzung lediglich „Kibri“-Dachplatten und Teile aus dem Fenstersortiment

von „Kibri“, weiter diverse Kleinteile von „Brawa“; u. a. die Lampen. Das Senk-Tor wurde aus „Vollmer“-Platten und -Profilen gefertigt. Ergänzend hierzu will ich Ihnen noch einen Hinweis geben, wie wir die Wasseroberfläche des Kanalbeckens gestalteten.

Nachdem wir die Gießbarmethode in diesem Falle als zu kompliziert verworfen haben, machte mein Freund Kreuzer den Vorschlag, einen Versuch mit gutem Möbellack zu starten.

Aber zunächst etwas Grundsätzliches hierzu: Ich bin schon lange zu der Überzeugung gekommen, daß Wasser im Grunde farblos ist und nur der Standort des Betrachters eine angenehme Farbtonung des Wassers ergibt. Lassen wir sich z. B. den Himmel im Wasser spiegeln, erscheint es blau oder je nach Wet-



▲ Bild 6: Die Schleuse ist fertig und die Nachbildung des Wassers, auf die im Text näher eingegangen wird, hervorragend gelungen.

◀ Bild 7: Der sehr gut gestaltete und detaillierte linke Schleuseneinfahrtsturm mit Denkmal.



► Bild 8: Der rechte Einfahrtsturm unterscheidet sich durch seine „Jerusalem-Baumbepflanzung.“

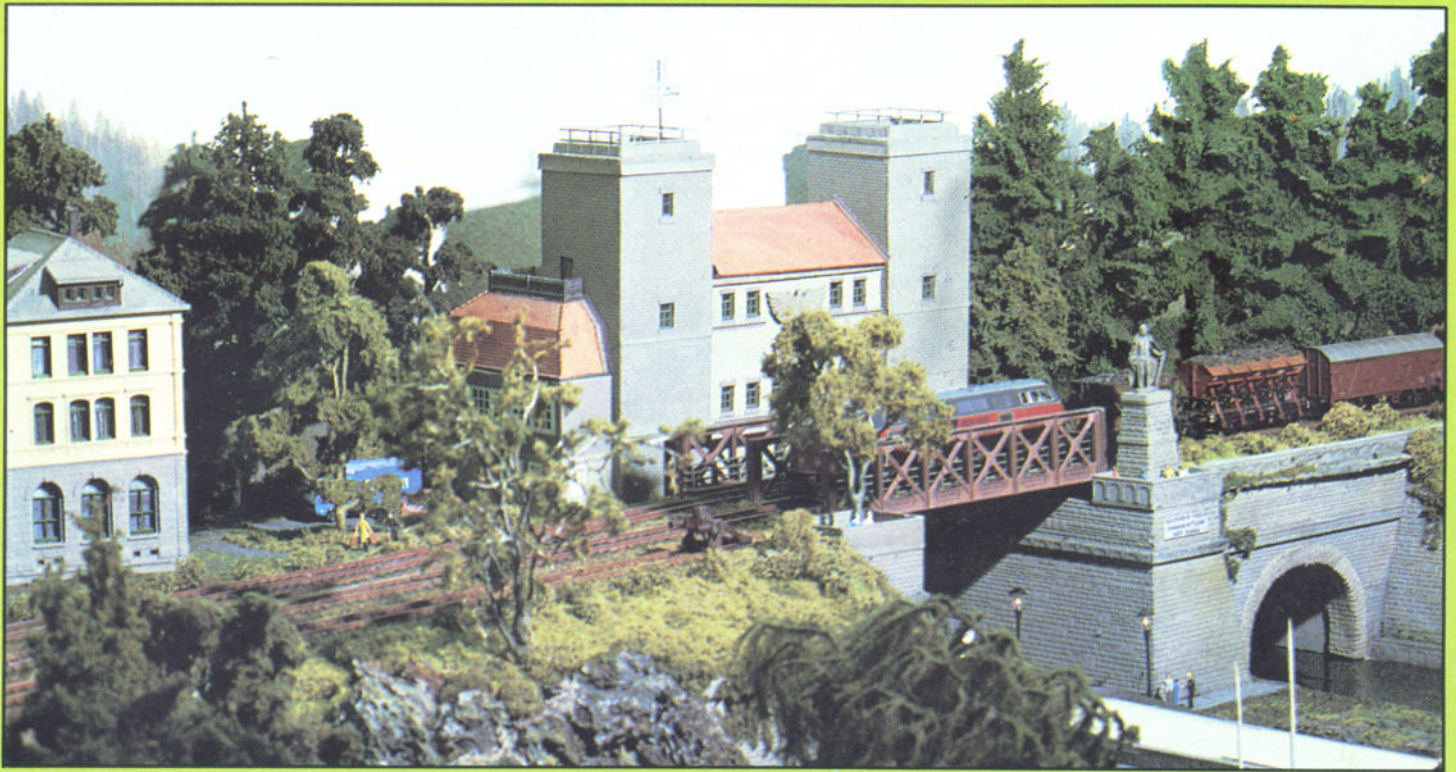


Bild 9: Nun ist die Schleuse an den für sie gedachten Anlagenplatz als Landschaftsabschluß eingebaut. Das Bauwerk sieht sehr imposant aus.

terlage auch anders; in grünen Wiesen sieht ein Bach plötzlich grün aus, auch die Färbung des Bachbettes hat einen Einfluß darauf. Aber wie kann man nun die Oberfläche eines langsam fließenden tiefen Kanalbettes gestalten?

Wir experimentierten mit großem Erfolg nach folgendem Prinzip: Die tiefsten Stellen des Wassers wurden durch einen schwarz-grünen Untergrund dargestellt, zu den Kanten wurde er ein wenig heller, den Untergrund haben wir dann auch in der Fließrichtung gemalt und nach mehrmaliger Farbkontrolle dieses zunächst einmal sorgfältig abtrocknen lassen. Hiernach wurde ein klarer Möbellack (DD-2-Komponenten-Lack* der Firma „Zweihorn“ Nr. 7000 und Nr. 7777) sehr dick aufgetragen und zwar in mehreren Schichten, wobei wir zwischendurch mindestens einen Tag als Trockenzeit nahmen. Nach dem dritten Anstrich erschien die Oberfläche ganz leicht gekräuselt und im Übrigen absolut spiegelnd; sie wurde obendrein glashart. Wir glauben, und es wurde uns schon von Experten bestätigt, daß wir eine äußerst natürliche Wiedergabe des Kanals geschaffen haben. Leider gibt es in H0 von keiner Firma passende Schiffsmodelle (Lastkähne), so daß ich nur mit einem Pappmodell die Größenverhältnisse der Anlage zu einem Lastkahn darstellen konnte. Inzwischen ist das Diorama „Schiffshebewerk“ in einem Schnellverfahren in die Kreuzer'sche Anlage eingebaut worden. Dies war nur zu bewerkstelligen, weil jedes Teil des Bauwerkes einschließlich der Stützmauern usw. (obwohl auf dem Diorama nicht zu sehen) eine Einheit für sich darstellt. Die einzelnen Teile wurden vor Ort eingefügt und entsprechend des dort geplanten Geländes zu den Seiten hin ergänzt bzw. neu gestaltet. Die wesentliche Änderung lag darin, daß jetzt die Eisenbahnstrecke über das Vorbecken zweigleisig geführt wurde, im Gegensatz zur eingleisigen Strecke des Dioramas. Dies alles war schon vorher eingeplant, so daß der Einbau vor Ort relativ schnell zu bewerkstelligen war. Die Bildfolge zeigt, deutlich erkennbar, die verschiedenen Phasen der Entstehung.

F. Jerusalem



Bild 10: Am kleinen Jachthafenbecken, am Eingang der Schleuse, wurde ein Flaggenmast und eine Ampel für den Schleusenbetrieb angebracht.

Bild 11: Im aus Möbellack entstandenen Wasser spiegeln sich die Beleuchtung und alle übrigen Details äußerst realistisch.

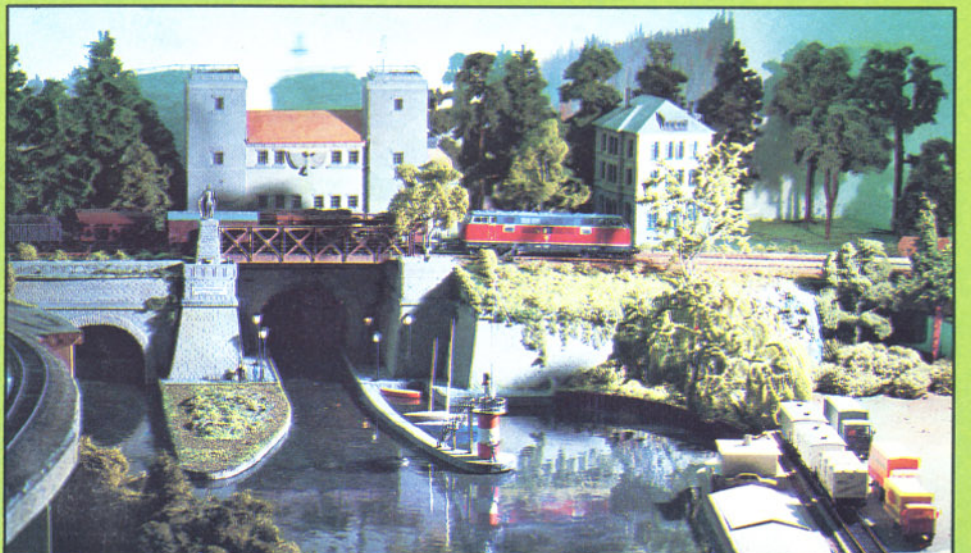




Bild 1: Die 01 006 braust auf Pfaffenhofen/Ilm zu. Bei dem Lokmodell handelt es sich um eine Roco-01, die von Donald Kessler überarbeitet und gesupert wurde. Der Tender stammt von Günther.

Dienstgang zur Reichsbahnzeit

August – Ferien in Pfaffenhofen an der Ilm, beim Onkel Franz, dem dortigen Bahnhofsvorstand.

„Also, wennst brav bist, darfst heut' mit mir auf Dienstgang gehn!“, sagte der Onkel gegen 9 Uhr zu mir, setzte – ansonsten in Zivil – seine steife, blaue Reichsbahnernmütze auf, steckte sich eine Virginia, Marke Doppeladler (die ihm sein Schwager Hans, seines Zeichens Betriebskontrollleur der Strecke München – Salzburg, aus der Mozartstadt mitgebracht hatte), ins Gesicht und war von diesem Moment an Respektsperson. – Und wie brav ich war! An der Güterhalle vorbei, wo der alte Kettner, der Spediteur mit dem blauen Scha-

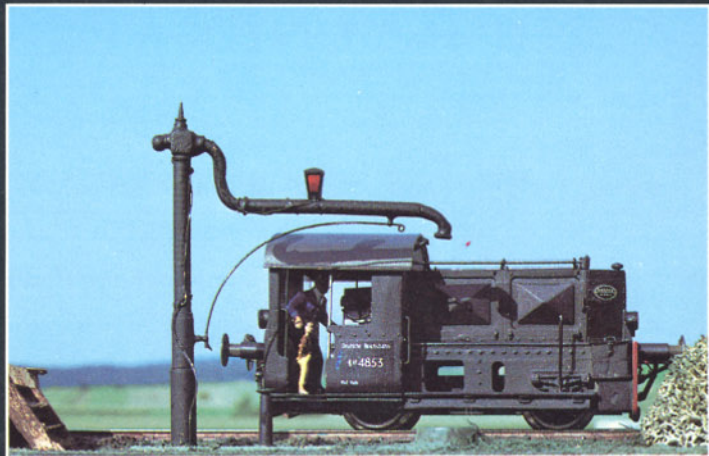
ber, der ihm vom Hals bis zu den Knöcheln reichte und den Koloß von Mannsbild noch riesiger erscheinen ließ, gerade den Wagen belud. Seine beiden Rappen strotzten vor Aktivität. „A Ruah is', Herrgott... sag i! („Ist nicht gleich Ruhe...!) S' Good Herr Voschtand! (Grüß Gott, Herr Vorstand!) Heute muaß i wieder zwoamoi fahr'n, so vui Zeug is' heute wieder kemmal!“ (Heute muß ich wieder zweimal fahren, so viel Zeug ist heute wieder gekommen!“)

Vorbei an diversen Güterwagen, die der Rangierzug mit der G 3/4 (Baureihe 54¹⁵⁻¹⁷) zu früher Stunde schon gebracht hatte: Ein Om Breslau mit Kohlen für die Klosterbrauerei

Scheyern, ein Gl Dresden für die BayWa, zwei SSI Köln mit Gittermasten für die Amperwerke und zwei leere Bierwagen. Überall rege Betriebsamkeit, Fuhrwerke, Lanz-Bulldogs, Leute.

Wir steuerten auf den Kö-Schuppen zu. Auch Pfaffenhofen hatte damals eine 65-PS-Kö II (Klein-Dieselrangierlok) bekommen. Ein eigenes Häuschen war für sie gebaut worden. Die „Märklin-artigen“ Kupplungsbügel des doch eigenartig anmutenden Lokomotivchens konnte man vom Führerstand aus bedienen. Ich durfte es probieren, und dabei fragte der Birzl, neuernannter Kommandant der Kö, meinen Onkel: „Durf er amoi fahr'n, da Bua“?

Bild 2 und 3: Mitfahren auf einer Köf war ein großer Spaß. Hier ist der Neffe des Bahnhofsvorstandes mit dem „Köf-Kommandeur“ auf einer „Sonderfahrt“ unterwegs auf dem Stumpfgleis. Das vorbildgerechte Köf-Modell (Reichsbahnausführung) stammt von Günther.



(„Darf der Bub einmal fahren?“) „Von mir aus“, befand der Herr Vorstand. „Ui, pfundig!“ („toll!“) Der Motor wurde angelassen. Ich drehte ein bißchen zaghaft am Handrad bis zur ersten Raste: Der Diesel rührte auf, und schon setzte sich das Lokomotivchen in Bewegung. Immer schneller! Ungemein aufregend war das. Der Prellbock des Gleisstützens kam näher und näher. Drum jetzt abschalten, bremsen. Prima ging das. Dann wieder zurück. – „Mensch, bärig!“ („Mensch herrlich!“) Ja, beim Onkel Franz, da tat sich was. Daraufhin wurde das Stellwerk inspiziert. „Grüaß' eahna, Herr Vorstand!“ („Ich grüße Sie, Herr Vorstand!“) Aha, ham's eahnan Neffen wieder auf B'suach. (Aha, haben Sie Ihren Neffen wieder auf Besuch.) – Derf er amoi aufziag'n?“ (Darf er einmal das Signal hochziehen?“) „Von mir aus!“ Also zog ich auf. Das heißt: Ich – man beachte – ich (!) gab dem FD Soundsoviel von München nach Berlin freie Einfahrt und Durchfahrt. Unerhört! Was da zu tun war, wußte ich freilich längst: Erst die Kurbel für das Ausfahrtsignal einmal drehen, dann die für das Einfahrtsignal zweimal und schließlich den Stellhebel für das Ausfahrtsignal nach unten legen, womit dem „bayerischen Schmetterling“ die Flügel zusammengefaltet wurden. Dabei mußte mir allerdings der Stellwerker helfen, denn zum Schluß ging mir das „Schmalz“ aus. Auch Verriegeln u.a.m. machte er selbstverständlich selbst. Dann stand ich hinter dem großen Fenster und wartete auf das Ereignis. Es öffnen und mich hinausbeugen, das durfte ich nicht. Es könnte ja ein „G'wappelter“ („höherer Beamter oder Bonze“) im Zug sitzen, mich sehen und dann Schwierigkeiten machen. Es war schließlich der FD nach Berlin!

Da brauste er heran. Zunächst sah ich nur eine graue Rauchfahne unheimlich schnell auf uns zukommen und da: Eine 01! Es ging eigentlich alles viel zu plötzlich, doch soviel prägte sich mir ein: Dicker, glänzend schwarzer Kessel, große Windleitbleche, leuchtend rote Räder, wild werkend Kreuzkopf und Treibstange – einfach eine Wucht! Hinter der Lok alles in Rauch gehüllt. Jetzt ein Beben im ganzen Stellwerk, ein Augenblick des Schreckens: Sie springt aus den Schienen! – Tat sie natürlich nicht. Aber damals verspürte ich am eigenen Leibe, was mir später im Hörsaal vorgerechnet wurde: Der schlechte Massenausgleich eines solch großen Zweizylinder-Triebwerks bei dieser hohen Geschwindigkeit. Wie glatt und ruhig verlief doch dagegen die Durchfahrt einer S 3/6. Ich vernahm später, daß die Gesamtkosten der Loks mit Zweizylinder-Triebwerken erheblich niedriger seien als bei denen mit den komplizierten Mehrzylinder-Anordnungen. Ich glaube das heute noch nicht, denn kaum jemand hat die erhöhten Instandhaltungskosten des Gleises und gar diejenigen der Anrainer für Mauerrisse, Deckensprünge und ähnliche Schäden in Ansatz gebracht. Von den eingestürzten Maulwurfshügeln und den Ängsten der Feldmäuse und deren zerrütteten Nerven ganz zu schweigen. Sei's drum, wen kümmert dies heute noch. Jedenfalls folgte auch jetzt das ohrenbetäubende Gerassel der Zugdurchfahrt; doch so urtümlich, wie alles kam, war's wieder vorbei, und nur der duftende Gestank des 01er-Rauchs, dem sich der aus dem Kamin des schönen, kirschroten Mitropa-Speisewagens dazugesellt hatte, schwebte noch lange über den Gleisen von Pfaffenhofen an der Ilm. Ein teutonisches Erlebnis war das eben gewesen, das sich auch in mein sanftes, so eisenbahnfreundliches Kindergemüt ganz gewaltig eingraviert hatte.

Ich und der Herr Vorstand gingen daraufhin



Bild 4: Nun braust die 01 donnernd am Weinert-Signal vorbei und wird gleich das Stellwerk passieren. (01-Modell Roco).

weiter. Ein beschleunigter Personenzug von Nürnberg nach München war bald fällig. Das Betriebsbureau war aber leer. Herr Käs, der Fahrdienstleiter, war offenbar einen Moment anderweitig beschäftigt. Vor dem Fahrkartenschalter stand ein Holledauer Hopfenzüchter und klopfte. Da sprang mein Onkel ein: „Was möchtest?“ („Was möchtest du?“) „A Billä auf Minga!“ („Ein Billet nach München!“) „Bloß hi?“ „Wo soll i hi'bloß'n?“ („Bloß hin?“ – Kann sich im Dialekt auch wie hinblasen anhören. – „Wo soll ich hinblasen?“) „Naa, Laddierl, ob'st bloß nach Minga auffe wuist, oder aa wieder retur?“ („Nein du Kasperl, ich habe dich gefragt, ob du bloß nach München rauf willst oder auch wieder retur?“) „Ja freili! Arschlings retur! Moanst i wui z' Minga ei'grab'n werd'n?“ („Ja freilich, rücklings retur. Meinst du ich will in München eingegraben werden?“)

„Vier Mark zwanzge macht's!“ (Es kostet 4,20!“)

„Was? Ös hat's ma ja net teuer! Konnst ma's net billiger macha?“ („Was, Ihr seid ja ganz schön teuer, kannst du, mir es nicht billiger machen?“)

„Kann i scho, aba na muaßt ab Dachau z'Fuaß geh!“ („Kann ich schon, aber dann mußt du ab Dachau zu Fuß gehen!“)

„Ach, du. . .!“

Draußen am Bahnsteig rasselte etwas: der Zug! Ich flitzte hinaus in froher Erwartung einer S 3/6. – Mmmm – welche Enttäuschung – nur eine P 8! „Besser wie rix“, dachte ich und lief ihr nach, bis sie endlich stand. Immerhin auch eine Dampflok und insofern von mir akzeptiert. Aufregendes spielte sich bis zur Abfahrt nicht ab. Es ging alles flott, es war ja ein „Beschleunigter“, und schon fuhr er wieder an: Regler auf und: „Tschschschhu – hu – hu – hu, tschhu – hu – hu – hu, . . .“. Kein Schleudern, kein schöner Rauch- und Dampfpilz. Oder gar Zurückdrehen, noch mal probieren und so was. Nichts! Eigentlich langweilig, ge-



Bild 5 und 6: Beide Aufnahmen zeigen aus verschiedener Sicht die imposante Vorbeifahrt am Stellwerk von Pfaffenhofen. Ob wohl der nicht gerade ideale Massenausgleich der Maschine schuld daran ist, daß am Stellwerk der Verputz abgeplatzt ist? Das sehr schöne Lokmodell der Roco 01 wurde von Herrn Donald Keßler, München in ein Reichsbahnmodell der 01006 umgebaut. Die Maschine erhielt, wie Ende der zwanziger Jahre noch üblich, Petroleumlampen und halbhohe Windleitbleche. Der Nietentender 2'2 T 32 stammt aus dem Günther-Angebot. Die Maschine fährt einen Zug bestehend aus Liliput-Wagen der Bauart 28. Das Weinert-Signal zeigt „Betriebsruhe“.

nauso wie das folgende monotone „Dang-dang – dangdang – dangdang – dangdang. . .“ der Coupé-Vierachser mit den hundert Bremserhäusern und den tausend Türen. Und mit schon stark zurückgenommener Füllung puffte die P 8 mit dem BP in Richtung Reichertshausen: „Dschu-u-dschu-u, dschu-u-dschu-u. . .“.

Der Dienstgang wurde fortgesetzt, jetzt in

Richtung Süden. Zwar fand eisenbahntechnisch nichts gerade Überwältigendes mehr statt, aber immerhin begegnete uns ein langer Güterzug mit zwei 57er (pr. G 10), wobei der Tender der zweiten nicht in das mir gewohnte Bild paßte (später erfuhr ich des Rätsels Lösung: Es war ein G 4/5-Tender), und in bunter Reihe schepperten meist gedeckte Güterwagen mit Anschriften wie „B. B. Österreich“,





Bild 7: Etwas enttäuscht war damals der Bub, als nur eine P 8 mit Abteilwagen in den Bahnhof einfuhr (P 8 und Abteilwagen Fleischmann).

„FS Italia“, auch „MÁV Hungaria“ und natürlich „Deutsche Reichsbahn“ an uns vorbei. Vorn liefen sogar zwei Geflügelwagen der „JDZ-Джж“ und am Schluß lauter Münchner Bierwagen. Gewiß ein recht „nahrhafter Zug“. Und da erwachten im Onkel Fritz und seinem

Neffen diesbezügliche Gefühle. Wir steuerten stante pede die Wirtschaft von Reising (in der Nähe des Einfahrtsignals) an und krönten die dienstliche Handlung mit einer „Halben“ („halben Liter Bier“) für den Vorstand und mit einer Flasche Kracherl (neudeutsch: Limona-

de) und Wiener Würstchen für seinen Neffen. All dies trug dazu bei, daß in mir im Laufe der Zeit von der alten Deutschen Reichsbahn ein recht harmonisches Bild entstand.

Dr. S. Hufnagel

Bild 8: Trotzdem mußte er sich die Lok aus der Nähe ansehen. Aus dieser Perspektive macht die Fleischmann-P 8 einen sehr imposanten Eindruck.

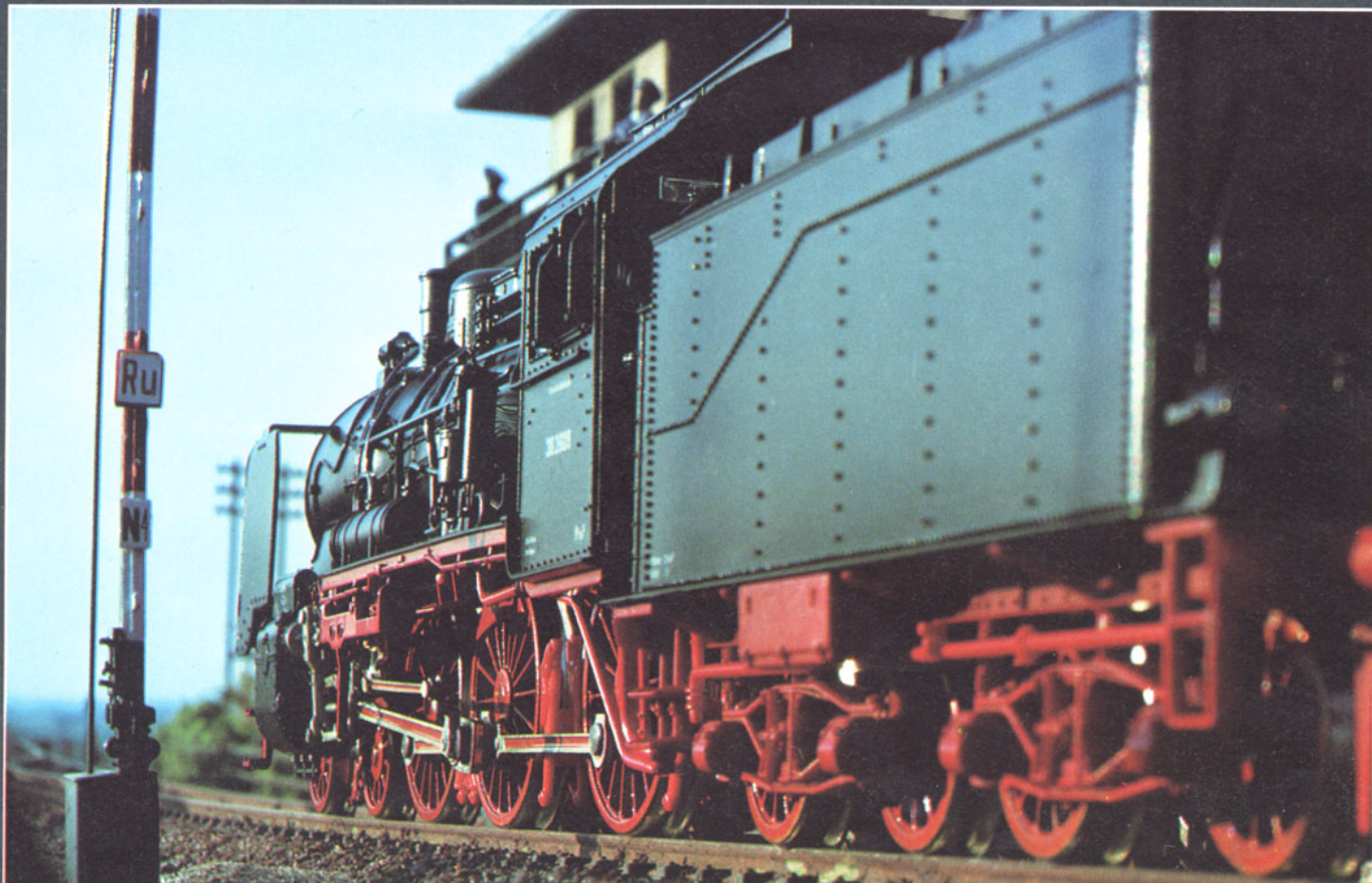
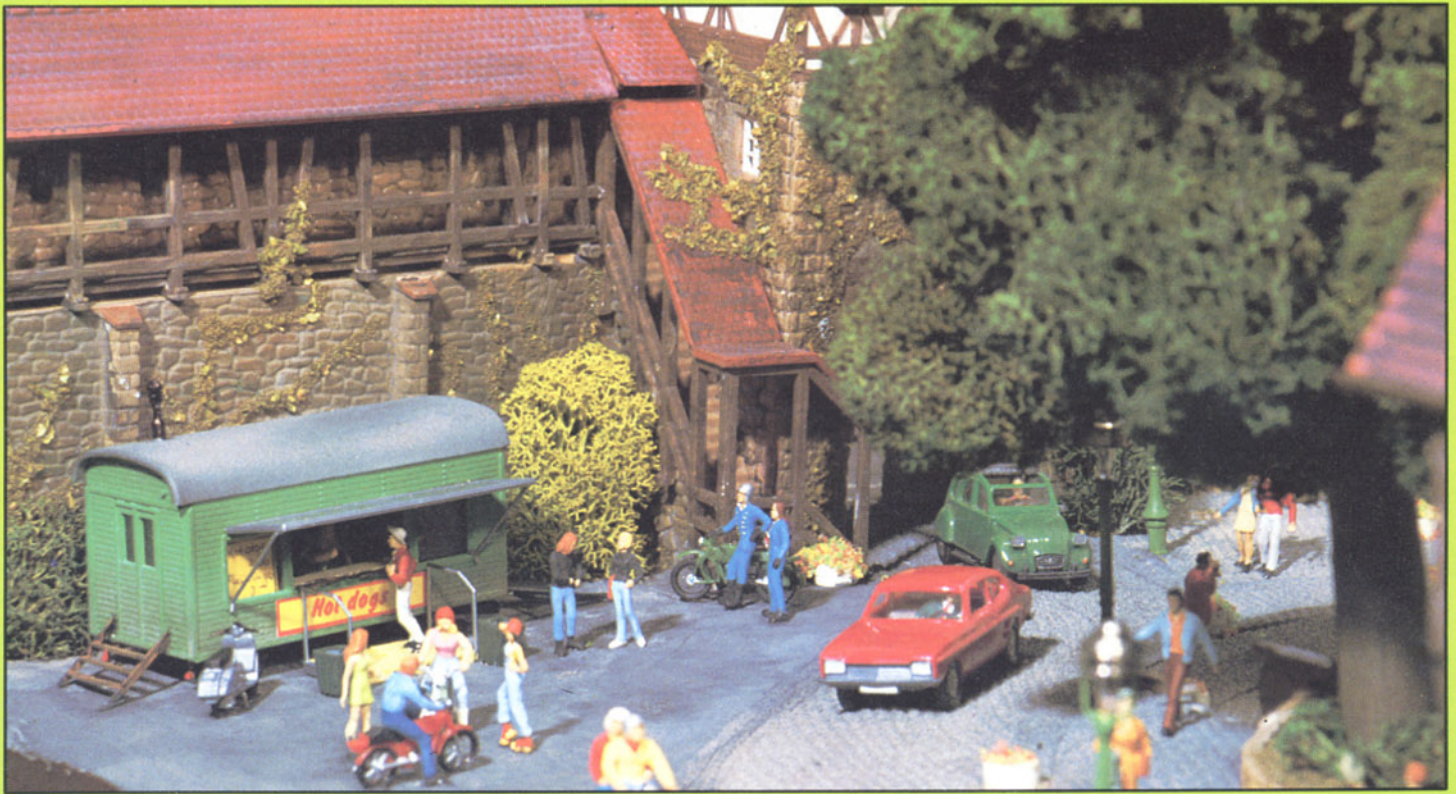




Bild 9: Ein M+F 57er (aus ehemaliger deutscher Fertigung) verschiebt die sehr schönen, seit einiger Zeit von Trix angebotenen Reichsbahn-Güterwagen. Die knorrige Eiche im Vordergrund ist ein Stück Naturzweig mit etwas Woodland begrünt. Dieses Stück Holz wurde bei einem Spaziergang gefunden. Die Milchkutsche stammt von Preiser.

Bild 10: Auf diesen Loktyp, die bayerische S 3/6, hat zur damaligen Zeit der Erzähler unserer Geschichte sehnsüchtig gewartet. Die Abbildung zeigt die Einfahrt der 18 498 in den Bahnhof Pfaffenhofen an einem anderen Tag. Das Lokmodell stammt von Märklin. Die Maschine wurde durch mehrere M+F (alt)-Umbausätze in eine Maschine mit geradem Führerhaus und Langlaufender umgebaut. **Alle Fotos: W. Kosak**





▲ Bild 1: Der Würstchenstand an der Stadtmauer ist Treffpunkt für die Jugend der Altstadt.



◀ Bild 2: Der Brunnenplatz am Stadttor ist der Mittelpunkt des Altstadtteils.

▲ Bild 3: Der Preiser-Zirkuswagen wurde mit etwas Farbe und anderen Schildern zum Würstchenstand umfunktioniert.



Stadtplanung – am Anfang steht die Idee

(2. Teil)



Ausgangspunkt für die Kopfsteinpflasterstraßen und -plätze der Altstadt ist wiederum der Torturm, der mit der Stadtmauer zusammen die Grenze zwischen den Asphaltstraßen der Neustadt und dem Kopfsteinpflaster der Altstadt bildet.

Der genaue Straßenverlauf, auch der Standort der Häuser mit den Gehwegen, wird mit einem Filzstift auf der gespachtelten Fläche aufgezeichnet und die Fahrrichtungen festgelegt (Straßenbreite mit einem H0-Auto kontrollieren!). Danach können die Straßen auf die entsprechende Breite zugeschnitten und aufgeklebt werden. Die längs verlegten Rinne- steine sind aus einzelnen Streifen aneinandergeklebt und gliedern die Straßen und Plätze auf. Da der Klebstoff der „Busch“-Straßen

▲ Bild 4: Der 25 cm große Kibri-Baum dominiert auf dem Brunnenplatz, eingerahmt von den Uracher Fachwerkhäusern.

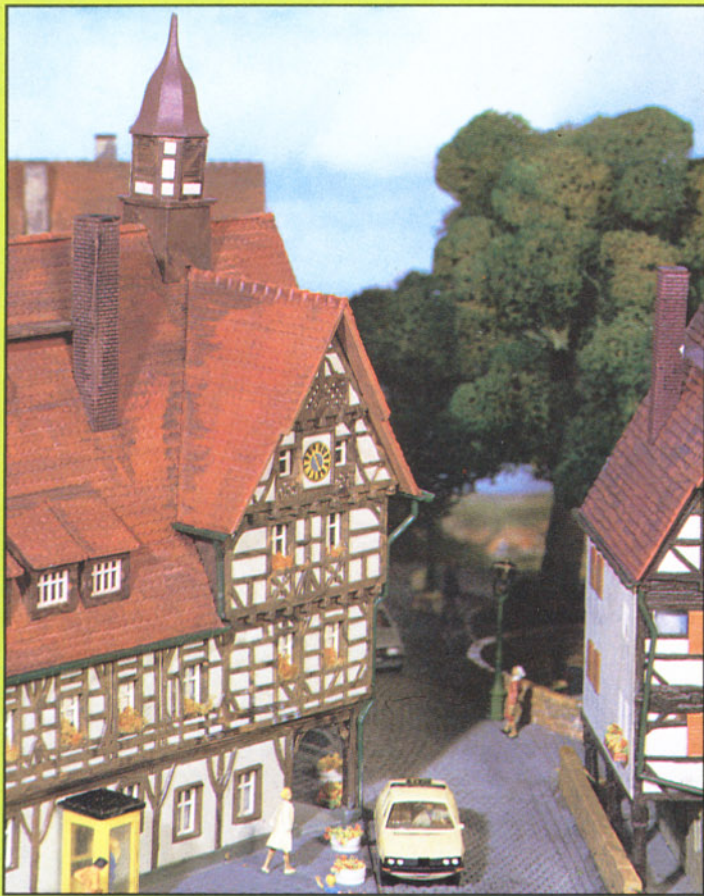


Bild 5: Szene am Rathaus — ein heranfahrendes Taxi wird erwartet.



Bild 6: Das Uracher Rathaus am Brunnenplatz, hier noch ohne Baum, steht auf der höchsten Stelle des Dioramas und wirkt daher nicht zu klein.



Bild 7: Auch auf den Rückseiten der Häuser tut sich einiges. Pardon, den Herrn ganz rechts sollten wir wohl besser nicht stören.

Bild 9: Gesamtansicht des 96 cm langen Dioramas — hier sehen Sie die Niveaunterschiede der beiden Stadtteile sehr deutlich.



Bild 8: Eigentlich sind die Stockwerke des Kibri-Gasthauses „Zur Post“ zu niedrig. Da aber unmittelbar vor dem Haus keine Figuren stehen und daher der genaue Vergleich fehlt, fällt dies nicht zu sehr auf. Das noch niedrigere Nebengebäude (Ki. 8410) unterstützt den „stechenden“ Eindruck.





Bild 10: Preisers Postler leert den Briefkasten, und Rollschuhfahrer (ebenfalls Preisler) tummeln sich auf einem asphaltierten Hinterhof.



Bild 11 und 13: Auch in der Neustadt wacht das Auge des Gesetzes über Falschparker.

Bild 12: Eine Baulücke neben dem Gernsbachhaus bietet sich für ein paar Marktstände geradezu an. Alle Fotos: I. Bitter



einerseits bei Flächen ausgezeichnet haftet, sich bei kleineren Streifen aber bei der Nachbehandlung mit Humbrol- oder Trix-Farben lösen kann, empfiehlt es sich, diese Streifen nicht zu sehr zu dehnen und mit Uhu-Greenit anzukleben.

Wenn alle Straßen und Plätze beklebt sind, werden als nächstes die Gehwegplatten der einzelnen Häuserblocks zugeschnitten und eingepaßt (ich verwende selten die Originalgrundplatten der Häuser) und dann mit den Häusern zusammen aufgeklebt.

Auch in der Neustadt werden die Standorte der Häuser und der genaue Straßenverlauf mit Filzstift aufgezeichnet. Da mir die glatte Fläche des Holzbrettes auch für eine Asphaltstraße noch zu eben war, wurden diese Straßen leicht uneben gespachtelt. Nach dem Austrocknen der Spachtelmasse habe ich die Straßen und Hinterhöfe mit Plakafarben bemalt, gealtert (zum Rinnstein hin dunkler werden lassen), und mit Aufreibesymbolen von Busch oder Noch versehen. Nun konnten auch hier die Gehwegplatten eingepaßt und aufgeklebt werden. Da die Stadthäuser relativ hoch sind, habe ich deren Umriß auf den Gehwegplatten zuerst leicht angezeichnet, um dann in aller Ruhe Details an später schwer zugänglichen Ecken anbringen zu können, wie z. B. Figuren unter den Arkaden u. ä.

Nach Abschluß dieser Arbeiten können nun auch diese Häuser aufgeklebt werden.

Wenn Sie die Häuser beleuchten wollen, sollten Sie einzelne Viertel oder Häuser abnehmbar erstellen, damit Sie die Glühbirnchen später auswechseln können.

Ja, und dann geht es wieder einmal los mit dem Detaillieren, damit Ihre kleine Stadt zum Leben erwacht.

Verkehrsschilder, z. B. aus dem Faller-Satz 578, H0-Autos aller „Rassen“, Straßenlampen, Parkuhren aus dem Kibri-Satz 8170, Mülleimer aus Kibri Nr. 8092, Zäune und Mauern beleben Ihre Straßen.

Da wir umweltbewußte „Gärtner“ sind, bekommt unser Stadtausschnitt natürlich auch Bäume, Büsche und Sträucher, z. B. entlang der Stadtmauer. Die Blumenkübel entstanden aus Teilen von Kibri-Ölfässern aus der Bastelkiste, die einfach weiß gestrichen und mit Uhu-plast und Blumenflocken ausgefüllt wurden. Ein kontrollierender Blick über Ihre Hausdächer – hat jedes Haus seine Antenne, Blitzableiter oder Kamine? Ein Griff in die Bastelkiste schafft bei zu kahlen Dächern oft Abhilfe.

Und die Menschen? Nun, bei dem großen Angebot von Preisler und Merten gibt es für jeden Stadtbesitzer eine genügende Auswahl. Lassen Sie sich von Ihrer Fantasie, den durchweg hübsch gestalteten Hersteller-Katalogen und auch von den Bildern meines Schaustückes anregen. Ich hoffe, daß mein Bau- und Gestaltungsvorschlag auch Ihnen einen Anstoß zu vielen kleinen fantasiereichen „menschlichen“ Szenen in Ihrer Stadt gibt.

I. Bitter

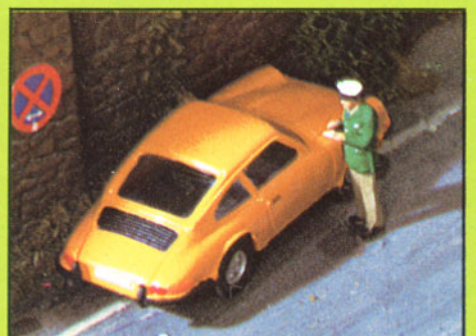




Bild 1: Biedermeier-Idylle im Schloßpark.

Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör

Nachdem wir in der vorangegangenen Ausgabe des Eisenbahn-Journals (7/84) vorgeführt haben, wie man aus vorhandenen Figuren neue bzw. abgewandelte „Modellbahnmenschlein“ der Biedermeierzeit für die ganz frühe Eisenbahnepoche schaffen kann, möchten wir nicht versäumen, Ihnen auch zu

zeigen, wie diese auf einem Epochediorama eingesetzt bzw. untergebracht werden.

Der Einsatz im Diorama

Um das Schlößchen „Niederschwaiwasser“ herum wurde eine der damaligen Zeit ent-

sprechende kleine Parkanlage angelegt. Das recht maßstäbliche Gebäude, das Sie bereits aus den vorhergegangenen Berichten über epocherechtes Zubehör kennen, entstand aus Vero-Gebäudeteilen unter zusätzlicher Verwendung von Mauerstein-Papierfolie. Diese verhältnismäßig preiswerten Vero-Gebäu-

Bild 2: Kaffeeklatsch vor dem Schloß „Niederschwaiwasser“.





Bild 3: Ein reich gedeckter Kaffeetisch. Stühle, Bänke und Tisch stammen von Brawa. Eigentlich hätte man noch einen Pfennig als Größenvergleich aufstellen sollen, um die Winzigkeit des Zubehörs zu verdeutlichen.

debausätze sind sehr gut zu verwenden, da sie einerseits mit ihrem Fachwerk dem Baustil der früheren Zeit stark entsprechen, und andererseits die Teile dieser Bausätze nicht, wie sonst üblich, aus Flachteilen bestehen, sondern dreidimensional in sogenannten Raumzellen gefertigt, angeboten werden. Dies ermöglicht ein wesentlich schnelleres Arbeiten, da nicht erst jede Wand an die andere angepaßt werden muß, sondern die jeweiligen vier Außenwände bereits paßgenau und fugenlos als eine Kunststoffeinheit vorhanden sind. Selbst wenn man solche Bausätze für Eigenkompositionen zerschneidet, bringt dies noch Bauzeitvorteile.

Der Herrschaftssitz

Bei unserem Herrschaftssitz, dem Schloßchen „Niederschwaigwasser“, handelt es sich um ein Wasserschloß; es ist von allen Seiten von einem Wassergraben umgeben. Im Park führen deshalb mehrere kleine Brücken über diese früher recht wirksame natürliche Schutzeinrichtung vor unbefugtem Zutritt. Der Park wurde mit „Jerusalem-Bäumen“ der verschiedensten Arten angelegt und bekam dadurch ein äußerst natürliches Aussehen.

Eine kleine Pergola – ein Freisitz als Kaffeepplatz – wurde ebenfalls eingerichtet. Hierauf residiert nun die im Schloßchen wohnende Biedermeierfamilie auf von Brawa angebotenen Boulevardstühlen und Bänkchen. Brawa bietet dieses Set einschließlich eines ovalen Tischchens aus sehr fein geätztem Messingblech als Flachteile an. Die Lehnen, Tisch- und Stuhlbeine brauchen nur noch entsprechend auf- bzw. umgebogen zu werden. Hierbei ist allerdings große Sorgfalt geboten, da-

mit die zierlichen Stuhlbeine nicht abbrechen. Nun sitzen die vier zuvor abgewandelten Figuren zusätzlich mit zwei original „Preiser-Personen“ aus dem Set mit der Art.-Nr. 142 um den festlich gedeckten „Sonntagnachmittag-Kaffeetisch“. Das Kaffeeservice mit Besteck, und auch die Torte, fertigte unser Leser und exzellente Bastler Thomas Heyl, der Ihnen sicherlich schon vom Eigenbau der Handdraisine (Eisenbahn-Journal 5/84, Seite 73 und 75) her bekannt ist.

Vervollständigung der Szenerie

Zur Vervollständigung der Szene wurden jedoch noch weitere Preiser-Figuren benötigt. So mußte eine Dame aus dem FKK-Sortiment von Preiser als marmorne Standfigur erhalten. Sie erhielt zu diesem Zweck einen aus Fimo-Plastilin gefertigten Sockel (Arbeitsweise wie bereits im Eisenbahn-Journal 7/84, Seite 72, beschrieben). Die nun stehende „Schön-



Bild 4: Eine Preiser FKK-Figur dient als Marmorstatue im Biedermeierpark. Bei der ursprünglich liegenden Figur wurden die Armstellungen verändert. Es sieht nun so aus, als ob sie sich in einem flotten „Spurt“ befände.

Bild 5: „Aber bitte mit Sahne“ könnte man bei diesem gedeckten Tisch mit Kaffeeservice und Torte sagen. Das Brawa Boulevard-Tischchen in der Baugröße H0 erhielt von Herrn Heyl in Handarbeitsfertigung ein „Rosenthal-Kaffeeservice“, selbst das Kuchenbesteck fehlt nicht. Die Abbildung zeigt die Accessoires in gut 15-facher Vergrößerung.





Bild 6: Aus einem Preiser-Hotelzimmermädchen entstand die im Vordergrund befindliche Bedienstete mit Serviertablett (Zaun im Hintergrund: Fallner).

Bild 7: Eine Szene wie aus einem Courths-Mahler-Roman. Hier sind alle Figurendetails wirkungsvoll eingefangen. Nur zwei Preiser-Figuren sind unverändert.

heit“ war früher ein liegender Nackedei. Sie fristet jetzt als Jagdgöttin Diana auf dem Biedermeier-Diorama an einem „lauschigen“ Platz ihr Dasein.

Der kleine Hotelboy aus dem Preiser-Sortiment 69 erhielt eine andere Montur. Sein kurzes Fräckchen wurde ebenfalls mittels Fimo durch angesetzte Rockschöße verlängert. In der Hand hält er seinen Zylinder, der ebenso in der Plastilin-Methode entstanden ist. Nun balanciert der kleine „Junker“ über ein Brett, das er sich über den Schloßwassergraben gelegt hat und führt seiner am Tisch sitzenden Cousine, die er übrigens sehr verehrt, seine Kunststückchen vor. Auch diesen Figuren wurden teilweise – wie schon früher beschrieben – über der Glut einer Zigarette die Arme und Beine in eine andere Stellung gebogen. Auch ist auf den Bildern teilweise noch eine Hausbedienstete erkennbar, die aus einem Preiser-Hotelzimmermädchen (Art.-Nr. 69) durch Rockverlängerung entstand. Zusätzlich erhielt sie, um ihre „Lockenpracht“ zu verdecken, ein Kopftuch, ebenso ein Serviertablett (Plastilin).

Mehr Pferde als Dampf

Bei der Recherche über die Anfänge der Eisenbahn wurde klar, daß zumindest im ersten Jahr die Lokomotive Adler relativ selten die Strecke befuhr, nämlich nur zweimal täglich. In den Zwischenzeiten wurde die Nürnberg-Fürther Eisenbahn als Pferdebahn betrieben. Da es keine eigenen Pferdebahnwagen gab, wurden vor die vorhandenen Eisenbahnwag-

Bild 8: Über den Schloßwassergraben balanciert der kleine „Junker“, um seiner im Hintergrund winkenden Cousine zu imponieren.



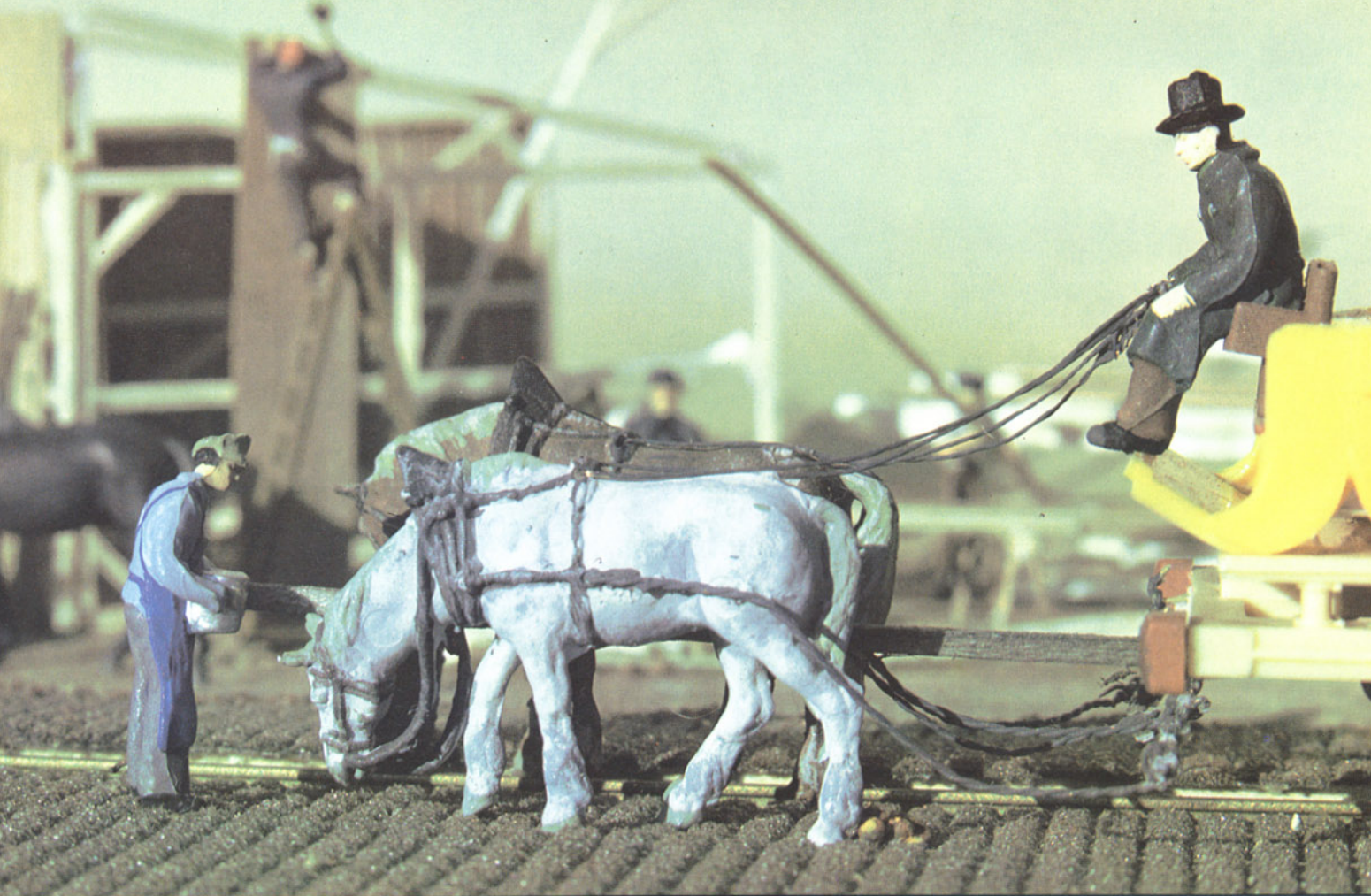


Bild 9: Die Pferdetrain kommt. Eine Minidiorama-Szene auf der Strecke Nürnberg – Fürth.

Bild 10: Preiser führt hervorragend gearbeitete Pferde im Sortiment. Allerdings in einem unlackierten Set. Die Pferde wurden durch Geschirr mittels weichen Kupferdrahtes komplettiert und handlackiert. Die über 10-fache Vergrößerung dieser Szene verdeutlicht die hervorragende Ausarbeitung der Pferde. Der Vergrößerungsfaktor bringt einige Schönheitsfehler, die man sonst nicht sieht, an das Tageslicht, z.B. winzige Lackfehler oder im Kunststoff abgedruckte Formauswerfer. Der geflochtene Draht für das Pferdegeschirr hat im Original nur eine Stärke von 3/10tel mm und wirkt hier wie eine dicke Trosse.





Bild 11: Die komplette Szene an der Haltestelle. Die Pferde des Pferdebahnzuges werden von einem Knecht mit Futter und Wasser versorgt. Selbst die Pferdeäpfel wurden hinter dem linken Hinterbein des Schimmels am Boden nachgebildet.

Bild 13: Wiederum Figuren aus den Biedermeiersets von Preiser. Zwei einsteigende Personen haben noch nicht Platz genommen.

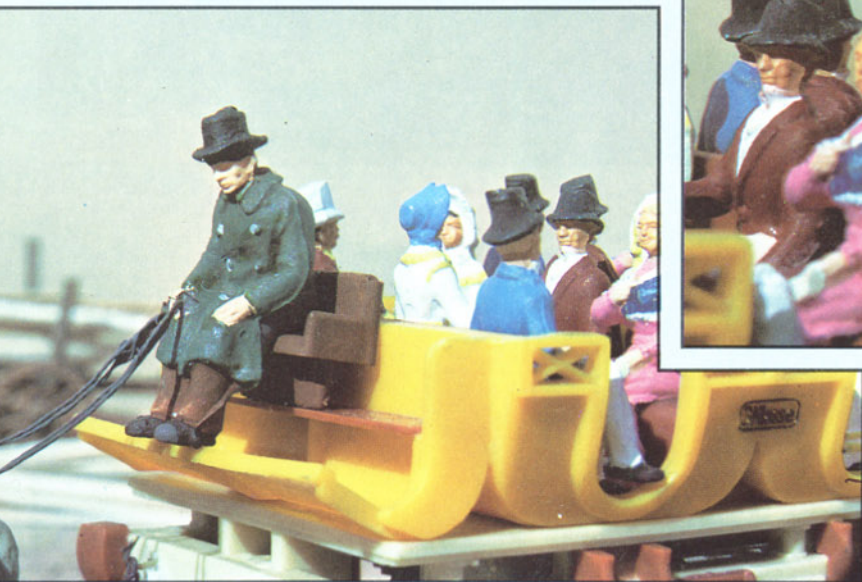


Bild 12: Aus dem Preiser-Biedermeierset „Sitzende Figuren“ wurde der Pferdebahnwagen besetzt. Der auf dem Bock befindliche Kutscher stammt aus einem Preiser-Großset mit unbemalten Figuren.



Abschied von der ersten Epoche

Mit den Bildern dieser Szene möchten wir uns von der Biedermeierzeit – der ersten Epoche – und dem Beginn des Eisenbahnzeitalters verabschieden. Einer Epoche, die es nach der bisherigen Epochenenteilung gar nicht gibt. Wie soll diese in Zukunft bezeichnet werden? Als Epoche 0 oder gar 00? Hierauf jetzt schon näher einzugehen ist sicherlich noch verfrüht. In den nächsten Jahren ist dieser Zeitraum vermutlich noch nicht so dringend. Wer weiß aber, wie es zum 175jährigen Jubiläum, das ja in 25 Jahren ebenfalls auf uns zukommen wird, aussieht? Die heutige Modellbahnzeit zeigt, wie schnelllebig und „modellverbrauchend“ sie ist. Lokneheiten kommen am laufenden Band, sowohl von Groß- als auch von Kleinserienherstellern. Hierbei wird immer mehr in die Vergangenheit zurückgegriffen, da vom Vorbild her an Neuem nicht allzu viel geboten wird. Es wird abzuwarten sein, bis wann das von Großserienherstellern gefertigte Eisenbahnmateriale in der Typenauswahl die Jahrhundertwende weiter zurück überschreitet. Kleinserienherstellern wird dann sicherlich nichts anderes übrigbleiben, als in die frühen Epochen auszuweichen.

HM

gons einfach Pferde gespannt. Die vorhandenen Trix-„Adler“-Wagen gaben den Anstoß, dieses Vorbildthema auf einem kleinen Diorama nachzustellen. Das Ergebnis zeigen Ihnen die entsprechenden Abbildungen.

Von einem offenen Trix-„Adler“-Waggon wurde durch Absägen der Stirnwände das Dach abgenommen. Der Überlieferung nach soll zumindest ein offener Wagen so aussehen haben. Im ersten Betriebsjahr gab es insgesamt neun Wagen der verschiedenen Klassen. Für die Personenbesetzung verwendeten wir wieder – wie schon in den vorhergegangenen Eisenbahn-Journalen gezeigt – sitzende Figuren aus dem Preiser-Set, Art.-Nr. 142. Die Pferde und der Kutscher hingegen, stammen aus den unlackierten Preiser-Sortimenten mit den Art.-Nrn. 327 und 328. Diese Figuren mußten erst noch lackiert wer-

den. Hierbei erhielten die Pferde auch ein komplettes Geschirr aus feinen, weichen Kupferdrähten. Die Szene spielt bei einem Zwischenaufenthalt an einer erdachten Haltestelle. Das Gleis wurde in das Straßenpflaster eingelassen. Die erste Eisenbahntrasse verlief ursprünglich abschnittsweise auch auf der Straße. Ein Landarbeiter aus dem Preiser-Sortiment mit der Art.-Nr. 47 (Gartenbauarbeiter) versorgt gerade die Pferde mit Hafer und Wasser. Aus dem Satz 141 kam dann auch noch ein Eisenbahn-Angestellter und zwei im Wagen stehende Reisende hinzu. Falsch an dieser Anordnung – was jedoch erst hinterher klar wurde – ist, daß bei diesem Pferdebahnbetrieb ein Wagen nur von einem Pferd gezogen wurde, zwei Wagen mit zwei Pferden aber nicht nebeneinander, sondern hintereinander bespannt wurden. Man möge dies verzeihen.

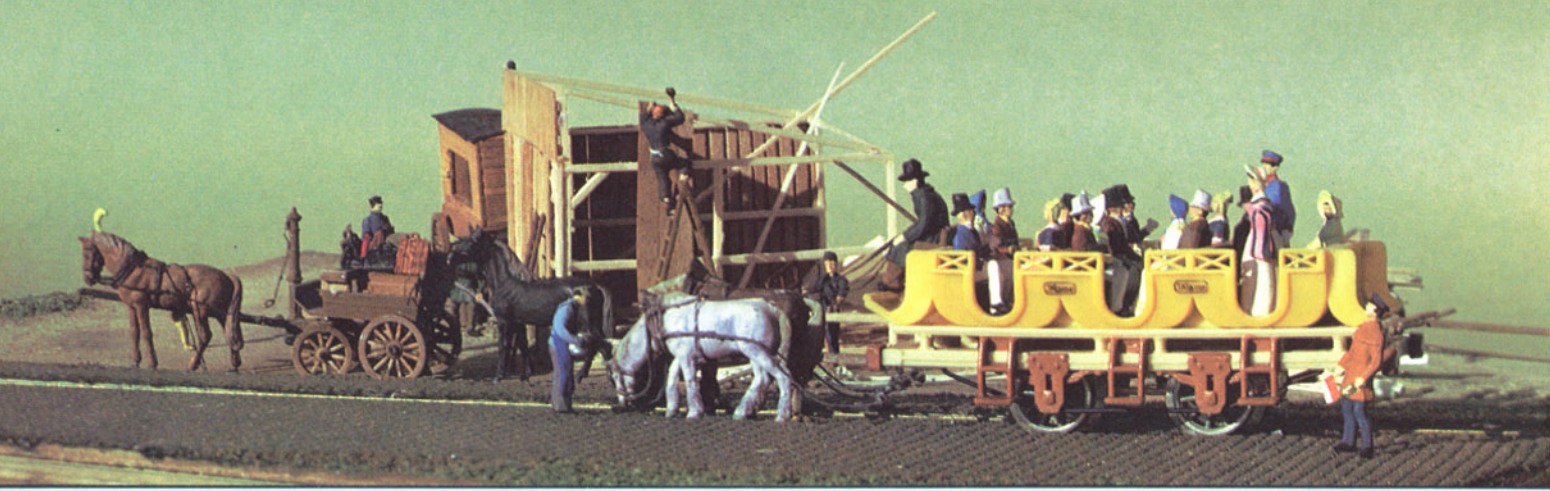


Bild 14: Diese Minipalette zeigt die komplette Szenerie. Der Wagen entstand aus einem 3.-Klasse-Wagen von Trix. Das Dach wurde abgenommen.



Bild 15, 16 und 17: Ein Blick in das Biedermeier-Alltagsleben. Zweimal eine gute Stube zur Biedermeierzeit. Das Bild rechts zeigt den Arbeitsplatz von Schreibern und Buchhaltern, früher Comptoir genannt.



Fotos 15–17: Historische Darstellungen, Sammlung W. Weigelt

Bild 18: Mit diesem Bild möchten wir uns vom Adler-Zug und der Biedermeier-Epoche verabschieden und hoffen, daß Ihnen die Bilder und die Serie gefallen hat. Für diese Zuggarnitur wurden die Wagen zweier Trix-Packungen verwendet, da auch um 1835 die Adler-Züge sicher mehr Wagen als nur drei Stück in einem Zugverband mit sich führten. **Fotos 1-14 und 18:** W. Kosak





Bild 1: Der Oberleitungsbauzug auf der Strecke zwischen Bad Reichenhall und Freilassing. Eine M+F-Lok der Reihe D VI führt den Zug.

Arbeitswagen der Kgl. Bayer. Staatsbahn

Auf der Suche nach Bildmaterial für den im letzten Eisenbahn-Journal (7/84) gezeigten Turmwagen, stießen wir auf den heute zu behandelnden Arbeitswagen X 83302 der Kgl. Bayer. Sts. B. mit Oberleitungsprüfvorrichtung. Dieses Unikat ist lediglich auf zwei Fotos erhalten. Eine Typenskizze bzw. Zeichnung des Wagens im Kgl. Bayer. Wagenstandsverzeichnis fehlt, auch sonstige Hinweise.

Unser Leser Thomas Hey'l, der bei einem Besuch in unserem Verlag das Bildmaterial sichten konnte, war von dem Wagen so angetan,

daß er ihn für unsere Leser mittels Zeichnung und Modellnachbau rekonstruierte. Es traten dabei gleich zwei Hindernisse bei diesem Vorhaben auf. Zum einen der schon beschriebene fehlende Originalplan mit den für den Modellbau benötigten Maßen, zum anderen das Fehlen eines Fahrzeugmodells mit hölzernen Fahrwerkrahmen. Bei einem Vergleich kann man jedoch eine starke Ähnlichkeit mit Wagen der Kgl. Bayer. Sts. B., Gattung X (Niederbordwagen mit Bremsersturz), feststellen. Es läßt sich also auch der Rai-Mo-Wagen ohne Bremserhaus aus der Packung mit der

Art.-Nr. 200 105 verwenden. In diesem Falle müßten allerdings kleine Holzvierkantleistchen zwischen Fahrwerkrahmen und Ladebrücke eingefügt werden, um die Ladefläche höher zu lagern. Herr Hey'l verwendete bei seinem Modell Teichmannräder, die leider im Durchmesser gegenüber den originalen Rai-Mo-Rädern (und dem Vorbild des Wagens der Gattung X) zu groß sind. Dadurch stimmt die Pufferhöhe nicht mehr mit den Normfahrzeugen überein. Deshalb ist beim Selbstbau, je nach Verwendung der Radsätze, darauf zu achten, daß die Pufferbohle mit den Puffern

Bild 2: Dieses Bild zeigt den Arbeitszug um etwa 1909 vor der Remise in Berchtesgaden.

Foto: Siemens-Museum München

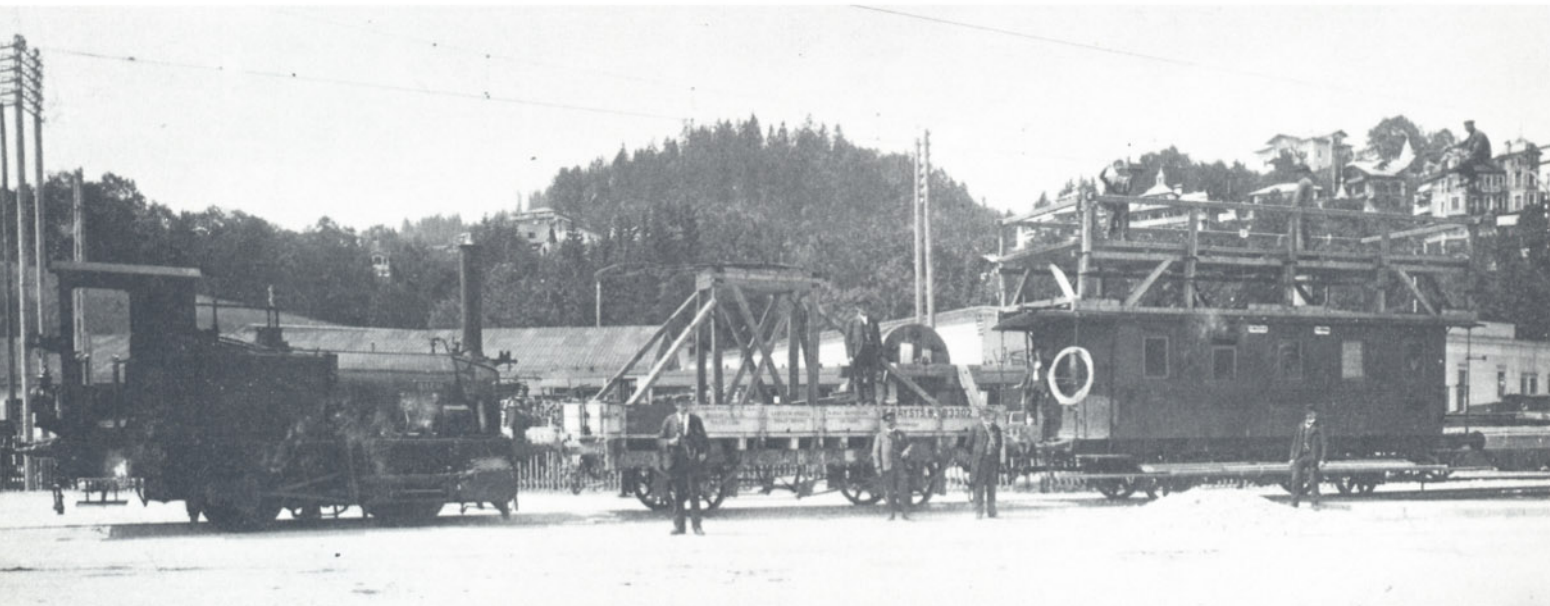




Bild 3: Die Oberleitungsbaustelle wird durch einen Preiser-Beamten gesichert.



Bild 4: Für die Baumaßnahmen diente die bayerische D VI mit dem Namen „Clotho“. Zwei bayerische D VI (jedoch mit anderem Namen) sind in Berchtesgaden zur damaligen Zeit nachgewiesen.



Bild 5: Rechts neben dem Oberleitungsmast befindet sich das vorschriftsmäßige Baustellensignal, das von Reitz neben weiteren bayerischen Schildern geliefert wird.

Bild 6: Die Mannschaft des Turmwagens muß sich recht abmühen um dem Mann auf dem Masten das zum Austausch vorgesehene Kupferkabel reichen zu können. Letzterer entstammt aus dem Preiser-Bergsteiger-Sortiment.

sich in richtiger Höhe befindet. Beim hier gezeigten Modell differiert es um ca. 1 mm. Nun zum Baubericht von Herrn Hey'l.

Bau des Arbeitswagens

Zunächst einmal mußten sämtliche Grundmaße aus dem vorhandenen Fotomaterial errechnet und ein Plan gezeichnet werden.





Bild 7: Nach getaner Arbeit geht es zurück zum Heimatbahnhof. Aus dieser Perspektive kommt die hervorragende Detaillierung und äußerste Zierlichkeit der Brawa-Messingbrücke bestens zur Geltung.

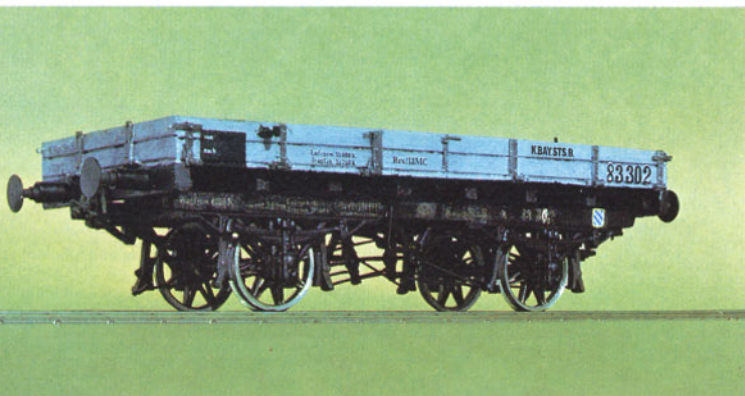


Bild 8: Arbeitswagen X 83302, der von Herrn Heyl gebaut wurde und hier beschrieben wird.

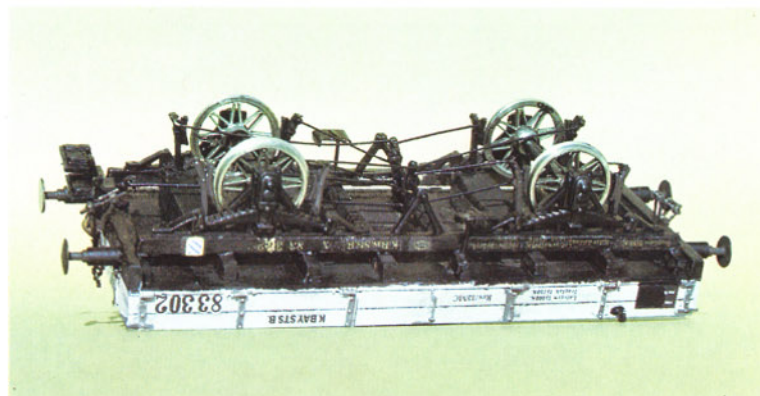


Bild 9: Untersicht des Eigenbaus.

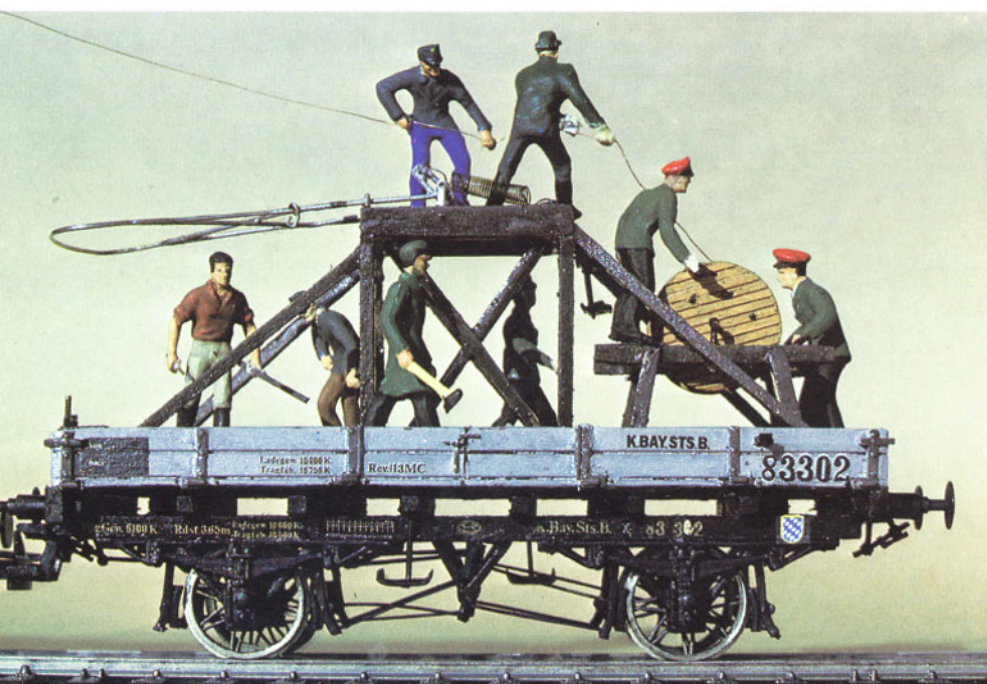
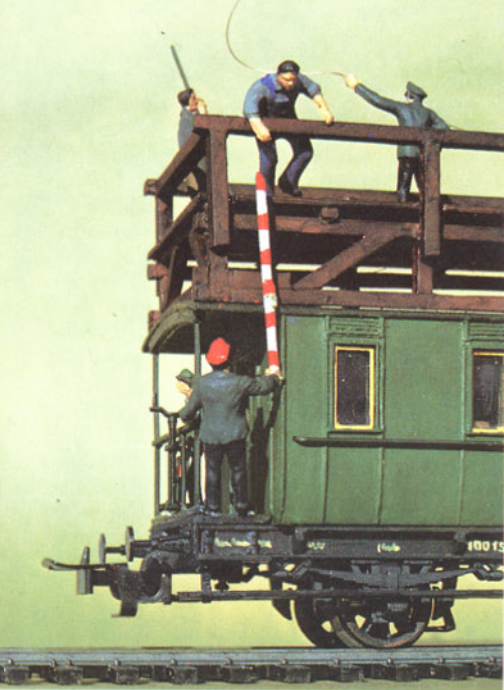


Bild 10: Der Arbeitswagen erhielt einen dem Vorbild entsprechenden Aufbau. Preiser-Arbeiter sind damit beschäftigt, die gerade klemmende Kabelrolle wieder in Gang zu bringen.

Anschließend wurden die benötigten Baumaterialien zusammengetragen: Zwei komplette Achslagerblenden und ein Niederbord-Aufbau eines Rai-Mo-Arbeitswagens, Neusilberäder von Herrn Teichmann, Originalkuppelung, Schlußscheibenhalter und gefederte Puffer von Reitz-Modellbau, sowie Northeastern-Holzprofile für Fahrwerk und Aufbau. Der erste Arbeitsschritt bestand in der Anfertigung der Bodenplatte des Wagens. Ihre Abmessungen ergeben sich aus den Außenmaßen des Aufbaus nach Abzug der zweifachen Materialstärke der Seiten- und Stirnwände. Seiten- und Stirnwände wurden ebenfalls ausgesägt und versäubert, wobei darauf zu achten war, daß an der Unterkante dieser Tei-



◀ Bild 11: Ein Bahnbeamter reicht einem Arbeiter eine Meßlatte.

▶ Bild 12: Auch der vom letzten Eisenbahn-Journal (7/84) her bekannte Turmwagen wurde dem Vorbild entsprechend mit Figuren bestückt.

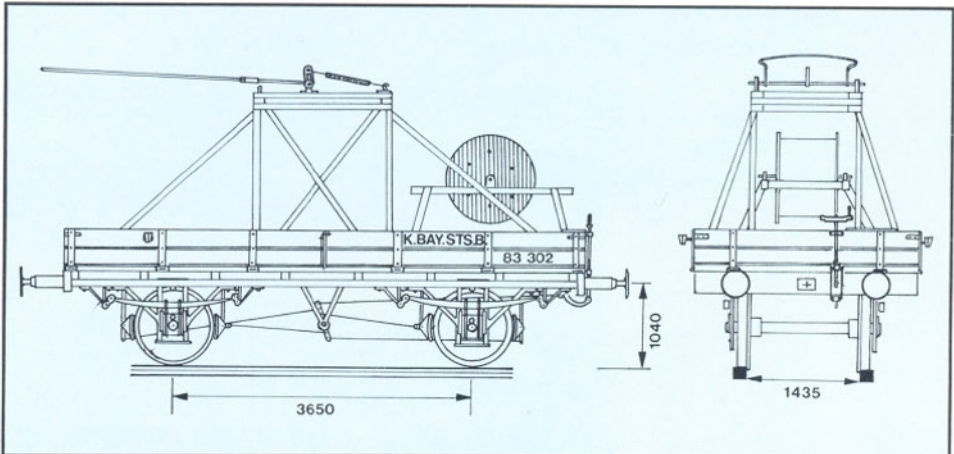


▼ Bild 13: Maßstäbliche Zeichnung (1:87) des Arbeitswagens X 83 302. Zeichnung: Th. Heyl

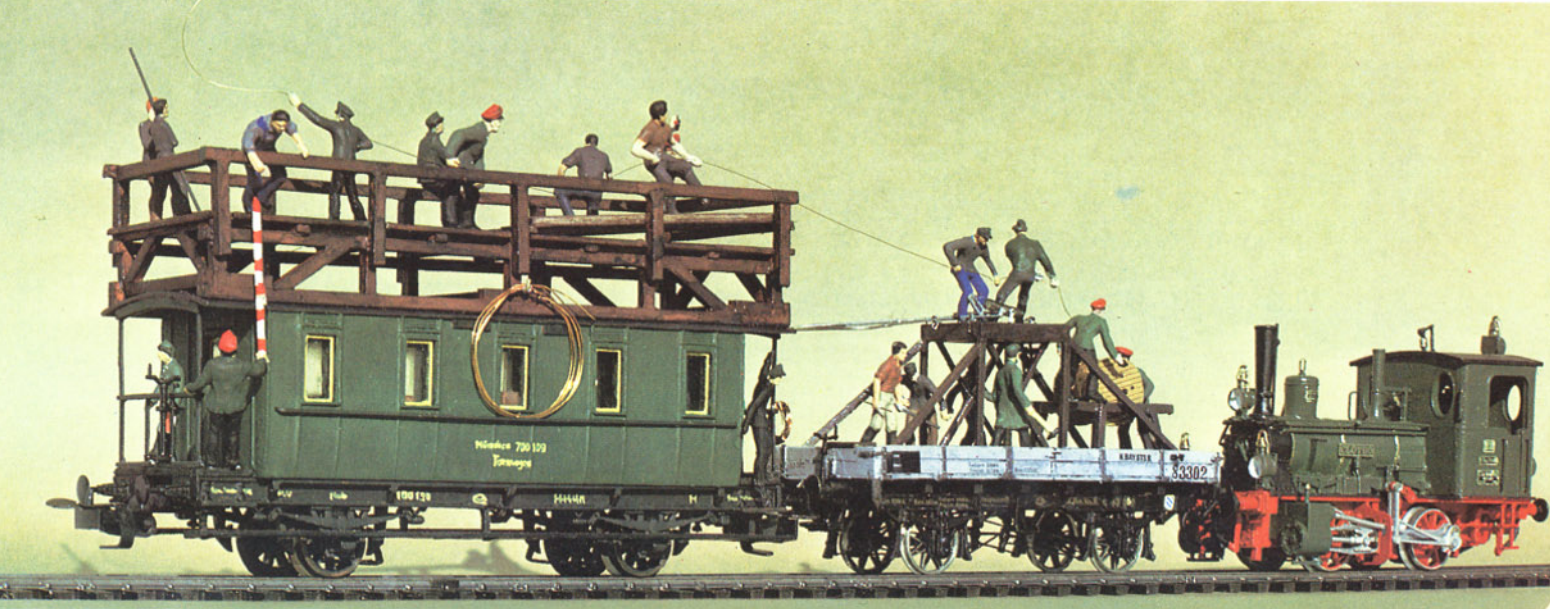
le das Haltebrett für die Scharniere wesentlich schmäler ist als die tatsächlichen Seitenwand-Bretter. Die einzelnen Teile wurden mit Sekundenkleber (UHU-Holz Schnellkleber) verklebt. Der Rahmen ist beim Vorbild relativ einfach aufgebaut und dementsprechend leicht im Modell nachzubilden: Über den zwei Längsträgern (1,6 × 1,6 mm) liegen quer ebenso starke „Bohlen“, acht Stück über die gesamte Länge. Diese Querverbindungen wurden auf die Unterseite der Bodenplatte geklebt und anschließend Längsträger und Pufferbohle angepaßt. Die einzelnen anzubringenden Bohrungen entsprechen den anzusetzenden Teilen, also Puffern, Originalkuppelung, Schlußscheibenhaltern. Vor allen Dingen letztere sollten jedoch wegen ihrer Empfindlichkeit erst zum Schluß endgültig befestigt werden.

Aus zwei Rahmen-Außenteilen eines Rai-Mo-Fahrwerks wurden nun die Achslager mit Schaken, Böcken, Achslagern, Federn und Blechen komplett herausgetrennt und, durch Drahtstifte gesichert, an den Längsträgern befestigt.

Achsen und Räder können dank des flexiblen Kunststoffes der Achslagerimitationen auch noch nach dem Lackieren eingesetzt werden. Dabei sollte jedoch bedacht werden, daß zwei der Verbindungsstreben der Bremsanlage unter den Achsen durchlaufen und dementsprechend erst zum Schluß angebracht werden dürfen. Sobald alle Teile unter dem Fahrzeug



▶ Bild 14: Nochmals die komplette Zuggarnitur mit der Arbeitsgruppe in vollem Einsatz. Die Preiser-Arbeiter wurden teilweise abgeändert.



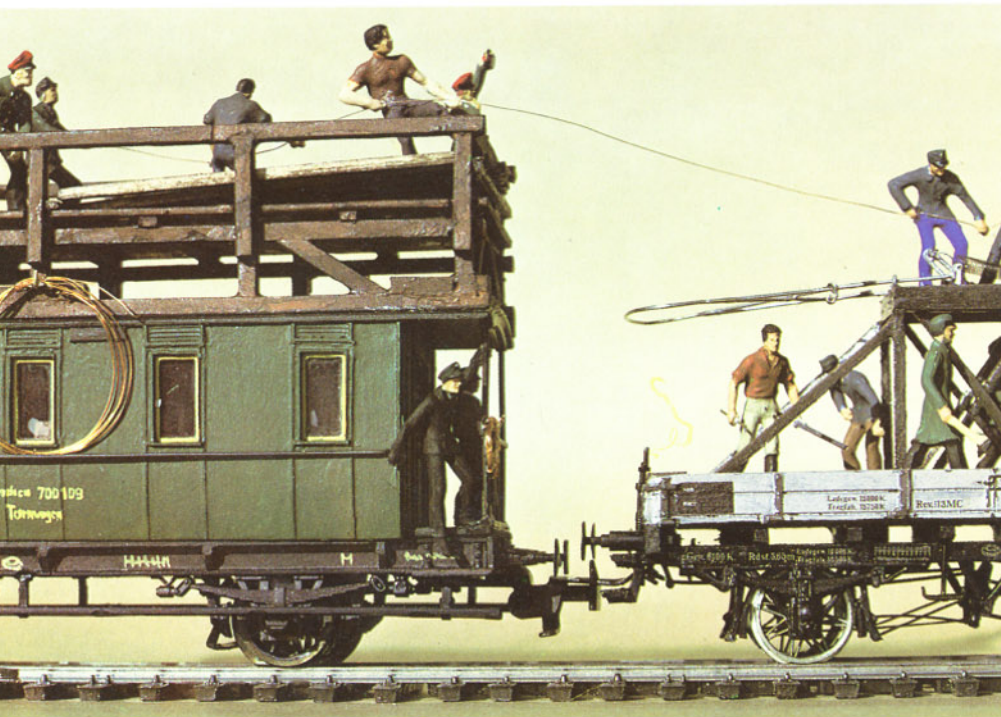


Bild 15: Hier sind einzelne Details der veränderten Preiser-Figuren erkennbar.

Fotos 1, 3–12, 14 und 15: W. Kosak

(Bremsanlage) installiert sind, kann die Lackierung beginnen. Aus der Tatsache, daß der Wagen auf den Originalfotos schwarze Buchstaben und Ziffern trägt, kann (unter Vorbehalt) geschlossen werden, daß das Fahrzeug

im Original grau lackiert war. Das Fahrwerk ist, wie üblich, schwarz. Eine mühevoll, aber lohnende Arbeit ist es, vor der Lackierung aus den Metallaufbauten eines Rai-Mo-Arbeitswagens die Bordwandscharniere herauszu-

sägen und zu -feilen, um sie anschließend auf die hölzernen Bordwände zu kleben. Ab Materialstärken von 0,5 mm bricht das Hartzinnmetall recht leicht, so daß die letzten Feilenstriche mit äußerster Vorsicht ausgeführt werden müssen. Die Riegel wurden aus 0,3-mm-Messingdraht angefertigt.

Sobald der Lack durchgetrocknet ist, kann der Wagen beschriftet werden.

Der Milchwagen der Firma Rai-Mo weist eine Beschriftung auf, aus der problemlos die benötigten Ziffern und Aufschriften gewonnen werden können. Einziges Manko: die Ladepazität. Da die Ziffern dieser Angaben aber winzig sind, kann eventuell ein Auge zuge-drückt werden. Ruhiger Finger bedarf es bei der Zusammenstellung der stirnseitigen Beschriftung, die auch aus vier einzelnen Ziffernsegmenten zusammengesetzt werden muß (die Anfangsziffern 83 . . . weist der Milchwagen ja ebenfalls auf).

Der Bühnenaufbau entstand, wie der Waggon-Rahmen, aus Vierkant-Holzprofilen 1,6 x 1,6 mm. Der Lyra-Bügel wurde aus 0,5-mm-Stahldraht zurechtgebogen und verlötet. Bei Verwendung von Lötlwasser läßt sich der Stahl noch recht gut verlöten. Gelagert ist der Bügel in zwei Griffstangenhaltern, deren Bohrungen mit einer Vierkant-Reibahle auf das erforderliche Maß erweitert wurden. Als Rückholfeder dient eine weiche Spiralfeder von Märklin. Der Kern der Kabeltrommel ist ein Drehteil aus Messing, auf dessen Stirnseiten Profilbretter mit 0,8-mm-Teilung aufgeklebt wurden.

Thomas Heyl

**Sehr geehrter Abonnent,
bitte beachten Sie, daß diesem Eisenbahn-Journal die Abo-Rechnung für 1985 beiliegt.**

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



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

Dampflokomotive BR 60 der Deutschen Reichsbahn mit 1 Doppelstock-Personenwagen 3. Klasse und 1 Doppelstock-Personenwagen 2./3. Klasse der DR. Ebenfalls von LIMA:

Dampflokomotive BR 60 der Lübeck-Büchener Eisenbahn mit 2 Doppelstock-Personenwagen der Lübeck-Büchener Eisenbahn. Fragen Sie Ihren Fachhändler.

LIMA
Modellbahn komplett



Bild 1: In der vierteiligen Grundpackung des VT 11.5, den Roco nun auch in der Baugröße N anbietet, sind die Fahrzeuge VT 11 5014, VT 11 5019, VM 11 5105 und VM 11 5303 enthalten.

• Neuheiten-Journal •

Neu bei Roco

Mit dem im Herbst erschienenen TEE-Triebzug VT 11.5 in der Baugröße N, erbrachte die Firma Roco erneut den Beweis ihrer Leistungsfähigkeit. Die Modelle der vierteiligen Garnitur sind bis in die letzte Einzelheit perfekt. Detaillierung und Beschriftung lassen sich nun wirklich nicht mehr überbieten. Etwas störend wirken nur die blanken Räder.

Gekuppelt werden die vier Fahrzeuge, die bis auf den motorisierten Triebkopf über eine Inneneinrichtung mit Beleuchtung verfügen, mit den der Packung beigelegten Deichseln. Die imitierten Gummiwülste an den Übergängen sind an den Mittelwagen federnd angeordnet. Angetrieben wird jeweils eine Achse der beiden Drehgestelle des VT 11 5014. Je ein Rad der angetriebenen Achsen ist mit Haftreifen ausgerüstet. Der zentral angeordnete, tiefliegende Motor verfügt über zwei Wellenenden und eine Schwungmasse. Die Kraftübertragung zu den angetriebenen Radsätzen erfolgt über Stirn- und Schneckengetriebe sowie über Kardanwellen. Zu der vierteiligen Grundpackung, die man ganz sicher schon jetzt als „Modell des Jahres 1984“ in der Baugröße N bezeichnen darf, entsteht derzeit ein dreiteiliges Ergänzungssset.

Außergewöhnliches haben die Konstrukteure und Formenbauer von Roco aber auch wieder in der Baugröße H0 geleistet. Hier entstanden drei Eilzugwagen nach Vorbildern der früheren Deutschen Reichsbahn. Es sind dies die beiden Sitzwagen AByse 630 und Bye 667 sowie der Gepäckwagen Dye 973. Die Fahrzeuge mit vollständiger Inneneinrichtung sind bereits für den Einbau einer Innenbeleuchtung vorbereitet. Nach der Bestückung mit den zahlreichen, jeder Packung beiliegenden Steckteilen, präsentieren sich die Wagen als beste Großserienfahrzeuge der Baugröße H0, bei denen der Baumaßstab von 1:87 konsequent eingehalten wurde. Kleine Wermutstropfen im Kelch der Freude sind die falsche Platzierung der Anschrift „Hier Handbremse“ an einer Wagenseite des Bye 667, die Anordnung der Heizleitungen und die fehlende Befestigung am unteren Ende der Griffstangen des Packwagens. Mit geringem Arbeitsaufwand lassen sich aber einige dieser kleinen Mängel durch den Erwerber rasch beheben. Der späte Eingang der Fahrzeuge läßt eine ausführliche Beschreibung der exzellenten Modelle und einen Vergleich mit den Vorbildern in dieser Ausgabe leider nicht mehr zu. Mit Sicherheit werden wir auf Vorbild und Modell noch zurückkommen.

Weitere Neuheiten sind die Beschriftungsvarianten von drei Güterwagen in der Baugröße N. Neu ist außerdem eine doppelte Kreuzungsweiche in der Baugröße H0, die nun mit zwei Antrieben geliefert wird. Nach dem Abschrauben der Antriebe, kann die DKW nun auch als Weiche mit Unterflurbetätigung eingesetzt werden.

H0



Bilder 2 und 3: Die erstklassige Bauausführung der TEE-Garnitur läßt sich bei diesen beiden Fotos sehr gut erkennen.

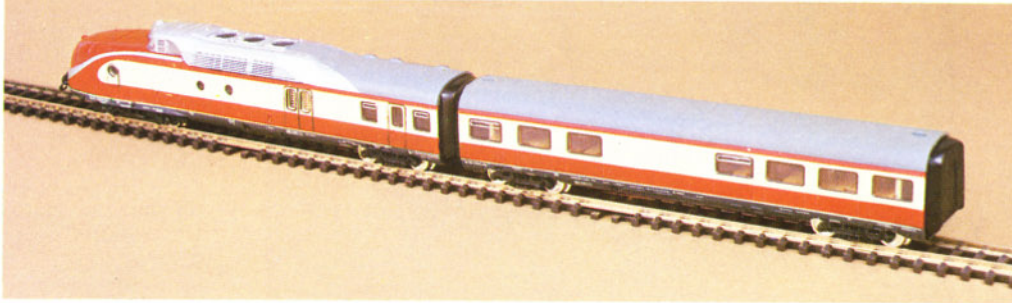


Bild 4: Geschweißter Eilzugwagen der früheren Deutschen Reichsbahn, der bei der DB bis vor kurzem als AByse 630 eingesetzt war. Das bildschöne H0-Modell von Roco wird zunächst in der DB-Ausführung angeboten.

Bild 5: Passend zum Wagen 1/2. Klasse entstand, ebenfalls nach dem Vorbild geschweißter Bauart, der Eilzugwagen Bye 667.





Bild 6: In großer Stückzahl beschaffte die Deutsche Reichsbahn diese genieteten Gepäckwagen, die bei der DB die Bezeichnung Dye 973 erhielten und Roco als Vorbild für das abgebildete H0-Modell dienten.

Bild 7: Modell der Güterzuglokomotive 50 662 von Fleischmann in der Baugröße H0, mit einem Wannentender der Kriegsbauart 2'2' T 30.

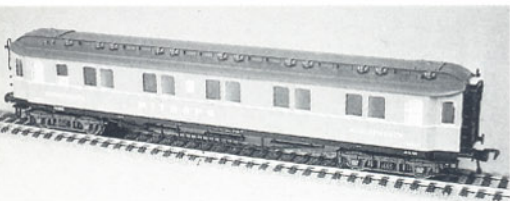


Bild 8: Die Serie der Schnellzugwagen nach Vorbildern der preußischen Bauart wird um diesen schönen MITROPA-Schlafwagen erweitert, den Fleischmann in der Baugröße H0 schuf.



Bilder 9 und 10: In feiner Detaillierung und mit vollständiger mehrfarbiger Beschriftung gelangten die vierachsigen Umbauwagen AByg 503, Byg 515 und BByg 531 der Baugröße H0 von Fleischmann zur Auslieferung.



Fotos 1–10: Obermayer



Bild 11: Neuer Reichsbahnwagen von Rai-Mo, Typ Ocp Münster, in Metall/Kunststoff-Mischbauweise.

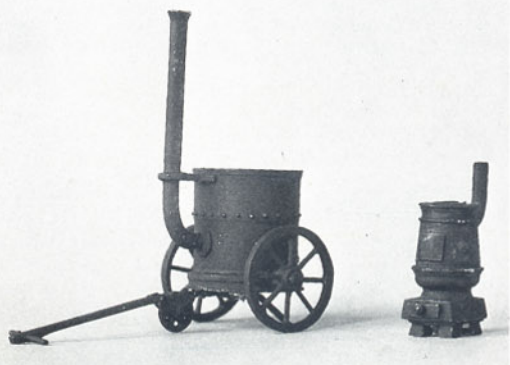


Bild 12: Nun ist auch der Milchwagen in der Reichsbahnversion als Geh Hannover bei Rai-Mo erhältlich.

Neu von Fleischmann

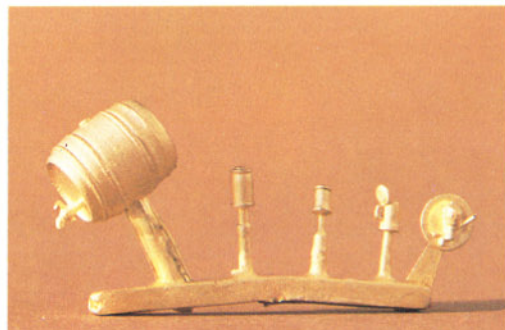
Nach dem N-Modell der Güterzuglokomotive der Baureihe 50 mit Wannentender, erschien dieses Fahrzeug nun auch in der Baugröße H0. Die Lok selbst entspricht dem seit Jahren angebotenen Modell, das nun aber einige Verbesserungen und Änderungen erfahren hat.

Bild 13: Ganz neu bei Rai-Mo beginnt eine Serie von feinem H0-Zubehör. Hier ein Teerkocher und ein Bahnhofsofen (Kanonenofen).



Zu den Verbesserungen zählen das geschlossene Führerhaus, die neuen Räder mit feineren Speichen und das völlig überarbeitete und vorbildgerechtere Treib- und Steuergestänge. Eine Neukonstruktion ist der sehr gut ausgeführte Wannentender der Kriegsbauart 2'2' T 30. Die beengten Raumverhältnisse verlangten auch eine neue Antriebskonzeption. Im Bereich des Kohlenkastens fand der neue walzenförmige Motor mit zwei Wellen

Bild 14: Wirtgartenzubehör für den „Schneider Schorsch“ von Rai-Mo. Aus feinem Messingguß: Bierfaß mit Hahn, Maßkrug mit Deckel, Schweinshaxe auf Teller mit Gabel usw.

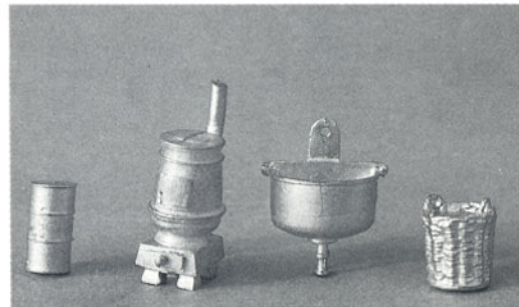


seinen Platz. Über Schnecken- und Stirnradgetriebe werden die erste und dritte Tenderachse angetrieben, die mit Haftreifen bestückt sind. Die zweite Achse ist leicht pendelnd gelagert, die vierte darüber hinaus auch noch abgedefert. Sowohl die Lauf Eigenschaften, als auch die Zugkraft sind recht gut und entsprechen den Erwartungen. Die Beschriftung nach dem Stand von 1966 ist fein und ausführlich. Als Vorbild diente die 50 662 des Bw Nürnberg Rbf. Nicht ganz vorbildgetreu ist allerdings das DB-Emblem wiedergegeben.

Zuwachs gab es bei der Serie der Oberlicht-Schnellzugwagen preußischer Bauart. Hier erschien jetzt der MITROPA-Schlafwagen in feindetaillierter Ausführung mit rotem Wagenkasten und mit Schwannenhals-Drehgestellen. Hervorzuheben sind wiederum die paßgenauen Fenstereinsätze. Fertiggestellt und ausgeliefert sind inzwischen auch die vierachsigen Umbauwagen AByg 503, Byg 515 und BByg 531 in der Baugröße H0. Die Fahrzeuge laufen ebenfalls auf Schwannenhals-Drehgestellen. Detailfanatiker werden sich über die Imitation des Riffelblechs auf den Trittstufen und über die feine mehrfarbige Beschriftung freuen. An den paßgenauen Fenstern ist sogar das Symbol „Bitte nichts hinauswerfen“ angebracht. Die Wagen verfügen über eine Kupplungsautomatik, die den Kuppelabstand auf der Geraden kurz hält und sich den Erfordernissen im Bogenlauf anpaßt. Die Fallrohre unter den

Toiletten und die Griffstangen an den Einstiegen wurden bereits vom Hersteller montiert. Der exakte Baumaßstab von 1:87 wurde weitgehend eingehalten, nur die Puffermitte liegt wieder um mehr als 1 mm zu hoch. Daraus resultiert die zu geringe Höhe von Wagenkasten und Fenstern. Bei der neuen Form der Kupplungsköpfe hätte man diesen Kompromiß bei den Umbauwagen vielleicht geringer halten können. Die Bauausführung der Kupplung bei

Bild 15: Ein Set, das noch Erweiterung erfährt. Handwaschbecken (Wasserhahn fehlt noch) für Bw und Bahnhof. Ofen für Wartesaal und Lokschuppen. Ölfaß und Weidenkorb in Hartzinnguß.



den seither gefertigten Fahrzeugen und die kleinen Gleisradien verlangten bislang eine höhere Puffermitte, um den Bogenlauf nicht zu beeinträchtigen. Erhältlich sind inzwischen auch drei sehr nützliche Werkzeuge von Fleischmann für den Gleisbau. Dies sind ein recht kräftig ausgeführter Seitenschneider zum Ablängen der Gleisstücke, ein praktischer Nagler zum problemlosen Befestigen von Gleis und Weichen sowie ein beim Anlagenbau unentbehrlicher Spannungsprüfer.

Neu von Rai-Mo

Rai-Mo hat auf Kleinserienfertigung umgestellt. Neue Wagen in Einzelpackungen mit interessanten Modellen werden angeboten. Mit den vorgestellten Wagen (Ocp Münster) und Milchwagen (Geh Hannover) in Metall/Kunststoff-Mischbauweise waren bei Redaktionsschluß sechs neue Wagen lieferbar. Vier neue Kühlwagen mit neuen, sehr schönen Beschriftungen sahen wir bereits als Muster. Leider reichte für eine Vorstellung die Zeit nicht mehr. Wir erfahren, daß Rai-Mo bei genügender Nachfrage auch den Glaskasten in der preußischen Version (vorerst unmotorisiert) zur Auslieferung bringt. Überzeugen konnte uns das neue Kleinzubehör aus Metallguß. Unter anderem wird ein vorbildgerechter Teerkocher für Asphalt-Arbeiten angeboten. Das Vorbild war von Mitte des neunzehnten Jahrhunderts an bis teilweise heute im Einsatz. Voraussichtlicher Preis ca. DM 15,-. Des weiteren wird ein Wirtshausset, das mehrere verschiedene Bier- und Weinkrüge, ein Bier- bzw.

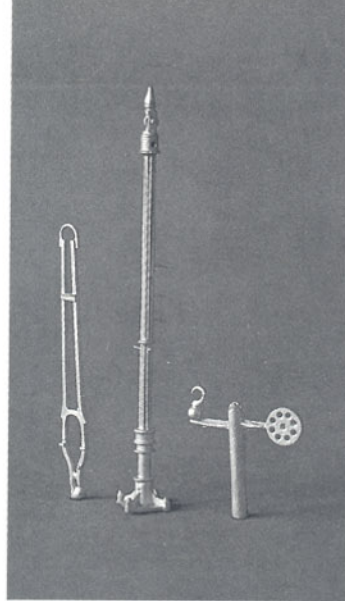
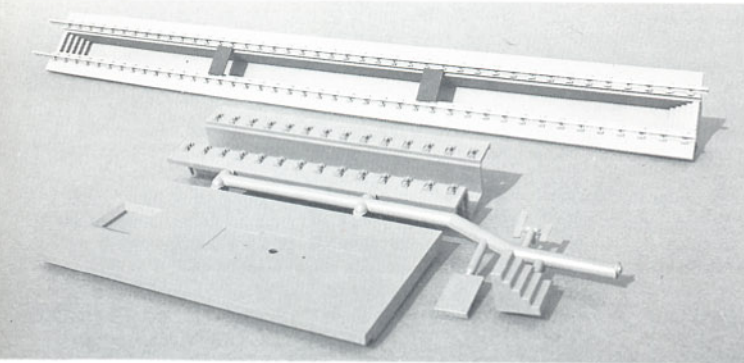
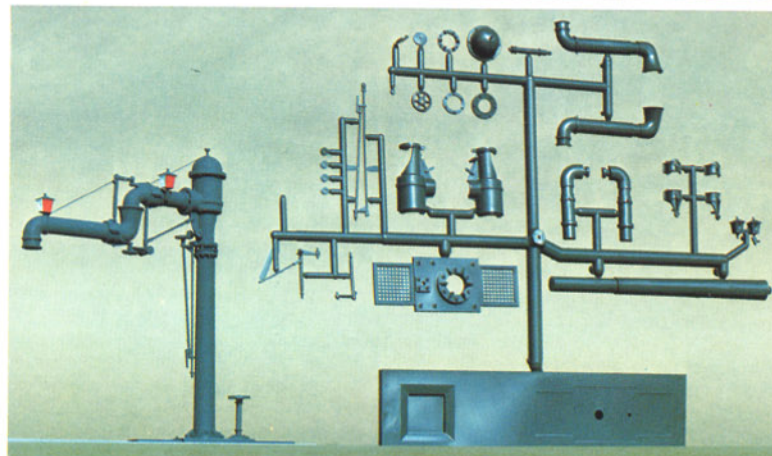
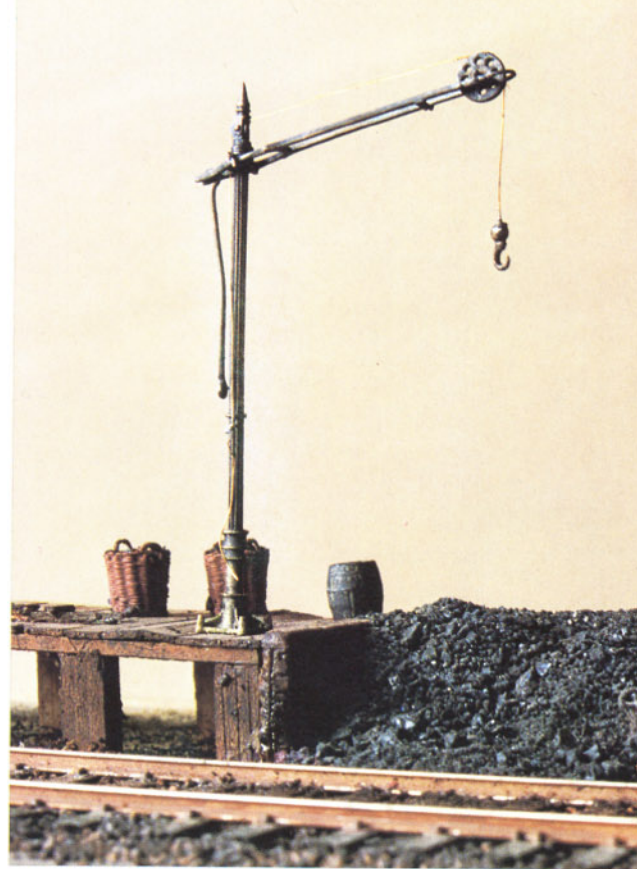


Bild 16: Einzelteile aus Messingguß des neuen fillgranen Nebenbahn-Bekohlungskranes von Rai-Mo.

Bild 17: Kohlekran wie in Bild 16, jedoch zusammgebaut. Dem Bausatz liegen drei Kohlekörbe bei.

Bild 19: Ein hervorragend gearbeiteter Wasserkran als Kunststoff-Bausatz. Unseres Erachtens das Beste, was bisher auf dem Markt kam.

Bild 18: Bochmann & Kochendörfer setzt, nach dem Kohlebunker, seine Neuheitenlieferung mit Untersuchungsgruben fort.



ein Weinaß und Teller mit Schweinshaxen enthält, angeboten. Der Preis hierfür war noch nicht zu erfahren. Als drittes Set wird Zubehör für Bahnhof und Bw angeboten. Es besteht aus einem Wartesaal-Ofen mit Ofenrohr, zwei verschiedenen Handwaschbecken, Kohlekörben, Ölfässern, Stromsicherungstafel usw. Gerade solches Zubehör gibt es bisher noch nicht.

P. Schiebel

Neu von Bochmann und Kochendörfer

Auf exakt maßstäbliches und sehr gut detailliertes Zubehör für das H0-Bw hat sich die Schwäbisch-Haller Firma Bochmann und Kochendörfer spezialisiert. Jüngste Kreation ist ein sehr gut ausgefallenes

Bild 20: Gleich vier Faller-Neuheiten sind auf dieser Aufnahme vereinigt: Reisebüro Sonne, Garagen, Häuser aus „Schillerstraße“ usw. Fahrzeuge Herpa und Praliné.



Kunststoffmodell des Gelenkwasserkranes vom Typ NW 300, das sowohl an der Schlackengrube des Modell-Betriebswerks als auch an beiden Bahnsteigenden einer Hauptbahnstation aufgestellt werden kann. Dem Bausatz – nur in einer Vierpackung zu rund 24,50 Mark erhältlich – liegt eine bemerkenswert informative Montageanleitung bei. Selbst weniger kit-erfahrenen Modellbahnern dürfte somit der Zusammenbau des Wasserkranes keinerlei Probleme bereiten. Vom gleichen Hersteller werden derzeit Untersu-

Bild 21: Ein Schmuckstück für ein größeres Modell-Bahnbetriebswerk stellt die neue Großbekohlungsanlage von Faller in H0 dar.

Fotos 20 und 21:
P. Schiebel

chungsgruben für Modell-Betriebswerke angeboten. Die sehr präzisen Kunststoffspritzlinge werden als Dreierpackung ausgeliefert. Der Verpackungsinhalt reicht wahlweise für drei lange oder vier kurze Untersuchungsgruben aus.

W. Kosak

Neu von Faller

Unmittelbar vor Redaktionsschluß erreichte uns ein umfangreiches Neuheitenpaket mit H0- und N-Mo-





Bild 22: Neue Modellbahnkataloge der Firmen Arnold, Roco, Trix, Fleischmann und Märklin sind nun beim Fachhandel erhältlich.

dellen von Fallner. Wichtigste Neuheit für den H0-Modellbahner dürfte die Großbekohlung sein. Der Bausatz enthält einen Hochbunker, Portalkran und zwei Kohlebensen. Der Hochbunker entspricht der Einheitsbauart der Bundesbahn. Der Portalkran, der auch einzeln erhältlich ist, z. B. für Hafen- und Fabrikanlagen, läßt sich durch Einbau eines Fallner-Motors um 360 Grad drehen.

Eine weitere H0-Neuheit stellt die Stadthäuserzeile „Schillerstraße“ dar. Sie besteht aus vier dreistöckigen Häusern, von denen zwei Eckhäuser sind. Die Gebäude sind vielfältig variierbar und kombinierbar. Die Mittelhäuser können auch halbiert und als Hintergrund-Reliefhäuser eingesetzt werden.

Ein in diese Reihe passendes Gebäude ist einzeln als „Reisebüro Sonne“ erhältlich. Ergänzt wurde diese Neuheiten-Lieferung in H0 durch ein hübsches und gut maßstäbliches Fachwerkhäus „Blumeneck“ sowie durch einen Garagen-Bausatz, bestehend aus Doppel- und Einzelgarage.

In Baugröße N liefert Fallner eine ganze Reihe unterschiedlicher Berghäuser im Schweizer Stil aus, die sich zu einem hübschen Bergdorf zusammensetzen lassen.

P. Schiebel

Neue Kataloge

Wenn die Tage kürzer werden, kommt die Zeit zum Schmökern: Mehr als ein Dutzend neuer Modellbahnhersteller-Kataloge ist mittlerweile bei uns eingetroffen. Das rechte Vergnügen zum Einstieg ins Neuheitenstudium bietet – dem Alphabet nach – die Nürnberger N-Bahnfirma **Arnold**: Getreu dem hauseigenen Slogan „Bahnspaß erster Klasse“ zeigt der Arnold-Katalog auch heuer wieder erstklassige Fotos in entsprechend appetitlicher Aufmachung auf insgesamt 100 Seiten.

Ebenfalls ganz in Farbe präsentiert die Waiblinger Firma **Brawa** ihr Signallampen- und Zubehörsortiment in den Baugrößen Z, N und H0; Umfang: 67 Seiten.

Einen Fotowettbewerb für Modellbauer hat die Firma **Faller** in ihrer jüngsten Schrift ausgeschrieben. Das Druckwerk umfaßt 138 Farbseiten.

Sehr edel präsentiert **Fleischmann** das Star-Zugpferd T 3 auf schwarzem Fond als Katalogtitel. Gesamtumfang: 138 Seiten – natürlich ganz in Farbe. Sehr farbig geht es auch bei **Kibri** zu: Gleich auf dem Titel prangt das sehr schöne H0-Gebäudemodell der „Farben AG“. Auf 131 Seiten zeigt **Kibri** Gebäude und Modellbahnzubehör in Z, N und H0.

An alle Baugrößen wendet sich der Neuheitenkatalog von **Lauer**: Die Firma präsentiert auf

15 Schwarzweißseiten Leckerbissen für Elektronikfreunde unter den Modellbahnern.

In festlichem Gewand – immerhin feiert der Marktführer sein 125jähriges Bestehen – präsentieren sich die beiden Katalogneheiten des Hauses **Märklin**: Sowohl für die Miniclubbahn als auch für die Baugröße H0 gibt es heuer je einen sehr gut gemachten Katalog. Umfang: 80 Seiten (Miniclub) beziehungsweise 192 Seiten (Märklin H0). Ihren neuen Katalog hat auch die Wangener Firma **Noch** bereits ausgeliefert. Er zeigt das Fertiganlagen- und Zubehörsortiment des Allgäuer Herstellers auf 111 Farbseiten.

Gebäude und Zubehör – insgesamt 80 Seiten in Farbe – gibt es im neuen **Pola**-Katalog zu bewundern; Baugröße: H0 und N.

Beinahe schon Buchformat hat der neue **Roco**-Katalog: Sehr ansprechend gemacht, zeigt er auf 195 (!) Seiten das H0- und N-Programm der Salzburger – natürlich voll in Farbe.

Gleichzeitig erreichte uns auch von **Trix** der Katalog 84/85. Er stellt das Programm des renommierten Nürnberger Herstellers in H0 und N auf 114 Farbseiten vor. Nachschub für ausgedehnte Bierwagensammlungen kündigt das Titelbild des sehr aufwendig gestalteten **Vollmer**-Katalogs an: Das H0-Modell „Lambrauerei-Schländler“. Umfang des Werkes: 132 Farbseiten.

Bild 23: Ebenso sind von den Zubehör-Herstellern die neuen Kataloge vorrätig: Vollmer, Pola, Faller, Brawa, Noch, Lauer und Kibri.

Fotos 11–19, 22, 23: W. Kosak



Wegen der erheblich gestiegenen Papier-, Druck- und Lohnkosten müssen wir leider den Verkaufspreis des Eisenbahn-Journals für 1985 auf DM 9,50 anheben. Der Abopreis '85 beträgt DM 76,- (Porto trägt der Verlag im Inland). Wir bitten um Ihr Verständnis.

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