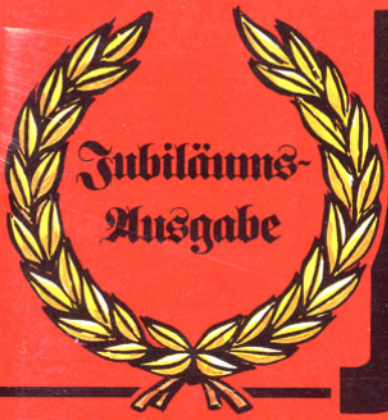


B 7539 F

ISSN 0720-051X



Jubiläums-  
Ausgabe

# Eisenbahn JOURNAL

1/1985

Januar/Februar

DM 9,50  
sfr 8,50  
öS 75,—

## 150 Jahre Eisenbahn-Journal

(Seite 4)



**1/85**

**ISSN 0720-051 X 11. Jahrgang  
Einzelausgabe**

**DM 9,50 öS 75,-  
sfr 8,50**

**Hermann Merker Verlag**

D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5  
Tel. (0 81 41) 50 48 und 50 49

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,  
I. Bitter, Dr. Hufnagel, F. Jerusalem,  
W. Kosak, H. Kundmann, H. Lohstädt,  
H. Rauter, Dr. Scheingraber, P. Schiebel,  
J. Stockklausner.

Modellaufnahmen:

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: DM 9,50 + DM 1,40 Porto

Postcheckkonto München Nr. 57 199-802

(BLZ 700 100 80)

Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21 300

(BLZ 701 693 70)

Dresdner Bank Nr. 695 918 000

(BLZ 700 800 00)

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

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate  
zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 7  
vom 1. Januar 1985.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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



**Auflagenhöhe 34 000**

# Aus dem Inhalt . . .

Seite

Der Titel »Eisenbahn-Journal« ist 150 Jahre alt	4
Baureihe 120 auf Erfolgskurs	6
Ein Wintertag an der Strecke Würzburg – Heilbronn	11
Die Naßdampf-Tenderlokomotiven der Preuß. Staatseisenbahnen (Die Gattung T 3)	14
Die Erzbergbahn	22
Erinnerungen an die 44 1267	24
Die E 94 in Österreich	26
»Auto nach Sylt« zur Dampflokzeit	31
Die fränkische Höllentalbahn	39
Bayern-Journal (Die Gattung AA I)	44
Aktion »Leser-Jury« abgeschlossen	47
Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut	52
Bw-Geschichte im Modell	55
»Unsere Gelben Seiten« – Adreß- und Telefonverzeichnis	60
Bücherecke	63
1946 – 52 7687 in Tirol	64
Das Gleisbildstellwerk GBS von Roco	66
Schaufenster der Neuheiten	68
Elektrolokomotiven in Bayern (Teil 2)	72
Die bayer. R 3/3 als 89 <sup>8</sup> der DR in H0	79
Mini-Markt	81
Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör	83

## Zu unserem Titelbild:

Ein Schienenbus der Baureihe 798 rollt am Morgen des 8. Dezember 1983 bei Prien durch die verzauberte Winterlandschaft des oberbayerischen Chiemgaus. Die beim Bw Rosenheim beheimatete Triebwagen-Garnitur pendelte an diesem Tag auf der Nebenbahn von Prien am Chiemsee nach Aschau (Chiemgau).

**Foto: A. Ritz**

# Der Titel »Eisenbahn-Journal« ist 1

Als erste deutsche Eisenbahnzeitschrift erschien am 1. Januar 1834 das „National-Magazin für Haus- und Landwirtschaft, Nationalunternehmer, Statistik und Reisen, neue Erfindungen, Nationalunternehmungen und Verbreitung nützlicher Kenntnisse“. Herausgeber dieser Schrift, die sich in erster Linie der Förderung des Eisenbahnbaus in Deutschland verschrieben hatte, war der 1833 aus dem amerikanischen Exil zurückgekehrte Nationalökonom Friedrich List. Der Tübinger Professor für Staatswirtschaft und Staatspraxis war 1825 nach Nordamerika ausgewandert, nachdem er es gewagt hatte, Mißstände der Verwaltung und Rechtspflege in Württemberg zu rügen.

Leidenschaftlich trat List für die Schaffung eines ausgedehnten Eisenbahnnetzes ein und setzte sich dadurch vielen Anfechtungen aus. Zu jener Zeit hatte ein angesehenes und einflußreicher Kaufmann aus Mainz ein Verbot des Transportes von Frachtgütern auf der Eisenbahn gefordert und die Beförderung von Gütern auf Frachtschiffen empfohlen. Beträchtlicher Widerstand kam auch aus Bayern in Form eines Sachverständigengutachtens des Obermedizinalkollegiums. Darin stand zu lesen, „schon der bloße Anblick eines rasch dahinsausenden Eisenbahnzuges könne Gehirnkrankheiten erzeugen, so daß an beiden Seiten des Bahnkörpers ein

mindestens 5 Fuß hoher Zaun zu fordern sei“. Mit dem „National-Magazin“, einer Werbe- und Propagandaschrift, die wöchentlich erschien, versuchte List diesen und noch vielen weiteren Vorurteilen zu begegnen. Alle Bemühungen waren umsonst, die Widerstände viel zu groß, deshalb mußte die Zeitschrift bereits Ende 1834 ihr Erscheinen einstellen. Friedrich List resignierte aber nicht, sondern schuf im Jahr 1835 das „Eisenbahn-Journal“ und „National-Magazin“ für die Fortschritte im Handel, Gewerbe und Ackerbau, für Nationalunternehmungen und öffentliche Anstalten, für statistische Nachrichten und neue Entdeckungen jeder Art und für interessante Erscheinungen in der Literatur und Praxis der Nationalökonomie überhaupt. Das Hauptanliegen der Zeitschrift war und blieb aber die Förderung des Eisenbahngedankens. Diese Absicht brachte List bereits in der „Ankündigung“ zum Ausdruck. Jenes Vorwort beginnt mit der Formulierung: „Die Vorbereitung eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems ist ein Hauptzweck dieses Blattes“. Dementsprechend war auch der Inhalt der ersten Ausgabe gegliedert. Hauptthemen waren:

– Die Hanseatisch-Hannöverische Eisenbahn



Bild 1: Titelblatt der ersten Ausgabe „des Eisenbahn-Journals aus dem Jahre 1835“. Dankenswerterweise wurden wir von unserem Leser Werner Willhaus darauf aufmerksam gemacht.

- Eisenbahn und das Interesse Hamburgs
- Die zweite Eisenbahn von Liverpool nach Manchester
- Die Eisenbahn von New York nach dem Erie-See

In weiteren Ausgaben erschienen Betrachtungen und Empfehlungen zur zweckmäßigen Bauart von Eisenbahnen, zur Lage von Hauptlinien, zu den Transport- und Anlagekosten und zur Rentabilität der Eisenbahnen.

Das „Eisenbahn-Journal“ erschien im gefälligen Buchformat in der Hammerischen Verlagsbuchhandlung in Altona/Leipzig. Im Jahre 1835 gelangten 10 Ausgaben zur Auslieferung, 1836 folgten 25 Nummern und 1837 weitere 5 Ausgaben. Der Zeitschrift war zunächst ein guter Erfolg beschieden. In einer Rechnung aus dem Jahre 1835 wurden 1 000 Exemplare ausgewiesen.

Wenig Verständnis fand Friedrich List bei einigen fürstlichen Regierungen, die ihn als „liberal“ und „revolutionär“ brandmarkten. Im Jahre 1837 erließ die österreichische Regierung sogar ein Verbot des Vertriebs des „Eisenbahn-Journals“ in Österreich. Dadurch verlor List eine große Zahl seiner Leser, das Erscheinen der Zeitschrift mußte eingestellt werden. Nach der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach

Fürth, am 7. Dezember 1835, war aber der Bau weiterer Eisenbahnlinien in Deutschland nicht mehr aufzuhalten.

Wesentlich länger hat sich unserer „Eisenbahn-Journal“ gehalten, das nun in den 11. Jahrgang geht. Gewachsen aus der M+F-Hauszeitschrift, zählt das Eisenbahn-Journal inzwischen zu den führenden Fachzeitschriften im deutschsprachigen Raum. Kontinuierlich konnte die verkaufte Auflage in den letzten Jahren gesteigert werden. Sowohl der Umfang als auch die Zahl der Farbabbildungen haben sich mehr als verdoppelt. Mit Aufmerksamkeit haben wir die Wünsche unserer Leser registriert und bei der Themenauswahl berücksichtigt. Mit sehr viel Energie haben sich unsere Mitarbeiter eingesetzt, um aus allen Bereichen des Großbetriebes zu berichten und das Geschehen in der Modellbahnentwicklung zu beleuchten. Vieles davon war richtungsweisend und ist es bis heute geblieben, nicht nur für uns selbst, mitunter sogar für den Wettbewerb. Die Arbeit unseres Teams hat aber nicht nur hier Früchte getragen. Ganz nebenbei, und ohne dies in jedem Fall besonders hervorzuheben, konnten wir der Modellbahnindustrie manche Anregungen geben. Ein großes Planarchiv und unsere Bildersammlungen waren dafür die unerlässlichen Voraussetzungen. Viele der vorhandenen Unterlagen wurden uns und

unseren Mitarbeitern direkt aus Werksarchiven und aus den Beständen verschiedener Dienststellen der Deutschen Bundesbahn überlassen. Bereits Ende der fünfziger Jahre empfing der Verfasser dieser Zeilen eine große Sammlung von Zeichnungen alter und neuer Lokomotiven aus den Händen von Friedrich Witte im Bundesbahn-Zentralamt in Minden. Sorgfältig wurden die kostbaren Stücke archiviert und bewahrt. Uns dienen diese Unterlagen als authentische Quelle für unsere Arbeit, manchem Modellbahnhersteller als kostenlos zur Verfügung gestellte Arbeitsmittel bei der Konstruktion neuer Fahrzeuge. Daran soll sich auch in der Zukunft nichts ändern. Wir überlassen es anderen, aus ähnlichem Material fragwürdige Rechte abzuleiten und teure Nachdrucke zu verbreiten. Wir werden den eingeschlagenen Weg weiter beschreiten, gestützt auf die Anregungen und die Mitarbeit unserer Leser. Darüber hinaus werden wir aber sicherlich auch einige neue Ideen realisieren. Unverändert bleiben wird die Zahl von 8 Ausgaben im Jahr. Dazu kommen dann aber wieder mindestens 4 Sonderausgaben mit der Beschreibung interessanter Triebfahrzeuge und besonderer Bahnstrecken in Deutschland und im benachbarten Ausland.

# 50 Jahre alt

Erfreuen Sie sich nun am ersten Eisenbahn-Journal des Jubiläumsjahres 1985, dem noch viele Ausgaben folgen mögen.

HO

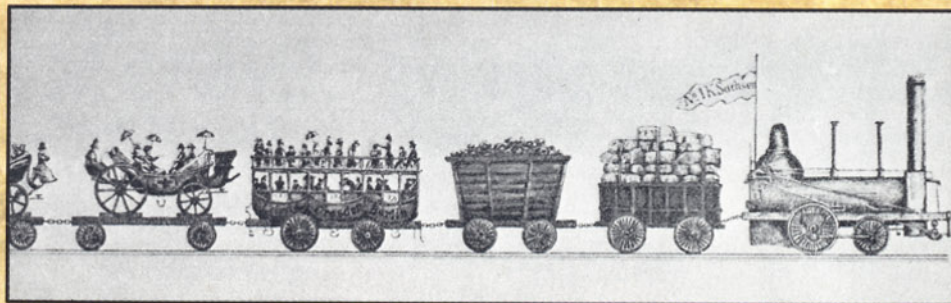


Bild 2: Dieses Bild wurde nach einer Skizze von Friedrich List aus dem Jahre 1833 gefertigt. Sie hätte also ohne weiteres im ersten Eisenbahn-Journal abgedruckt gewesen sein können.

## 10 Jahre Eisenbahn-Journal

Zusätzlich zum 150. „Namenstag“ feiern wir also auch den 10. Geburtstag unseres Journals. Vor 10 Jahren haben wir mit der Nummer 1/75 unsere publizistische Tätigkeit auf dem Gebiet der Eisenbahn und Modellbahn begonnen. Dies nehme ich als Herausgeber einmal zum Anlaß, mich mit persönlichen Anmerkungen an unsere Leser zu wenden. Gestatten Sie aber vorher noch eine kleine Abschweifung. Wenn ich bei einer Spielfilm-Ansage im Fernsehen eine lange Einleitung höre, beispielsweise wie gut der gleich folgende Spielfilm oder wie künstlerisch dieser sei, werde ich aufgrund der „Vorschußlorbeeren“ ziemlich mißtrauisch, zumeist auch zu Recht! Mit dieser Einleitung möchte ich Sie keinesfalls auf einen großen Lobgesang unserer Verdienste einstimmen, denn ein 10jähriges Jubiläum ist ja noch nicht gerade „das ganz große Ereignis“. Aber trotzdem soll einmal etwas Reklame für das von uns mittlerweile erreichte gemacht werden. Ansonsten vermeiden wir es, uns schulterklopfend selbst zu loben, wohlwissend, wie durchsichtig, ja teilweise peinlich so etwas wirkt. Nach 10jähriger Tätigkeit auf dem Modellbahn-Zeitschriftensektor sei deshalb eine kurze Bilanz gezogen, die wir mit den Worten

zweier Leser sicher am treffendsten einleiten können:

„Sie haben mit Ihrem Journal aus den Zeitschriften unseres Hobbys schwarz/weiß raus – und Farbe hineingezwungen“ – und „aufgrund Ihres umfangreichen und durchweg gut bebilderten redaktionellen Teils ist auch bei den Mitbewerbern das Verhältnis Redaktion zu Anzeigen etwas besser geworden“. Dem haben wir nichts hinzuzufügen.

Vergleicht man die erste Ausgabe unserer Zeitschrift mit dem vorliegenden Jubiläums-Journal, dann wird die Entwicklung von damals bis heute am augenfälligsten. Aus einer Ausgabe mit ursprünglich 48 Seiten (allerdings noch zu DM 4,90) wurde eine Zeitschrift mit über 90 Seiten. Im Verhältnis zu damals ein ausgesprochenes „Doppelheft“, von dem etwa 90 Seiten auf teuren Vierfarben-Maschinen gedruckt werden. Ursprünglich als Hauszeitschrift konzipiert, ist somit aus dem Journal eine umfangreiche Fachzeitschrift geworden, die sich im Laufe der Zeit einen respektablen Mitarbeiterstab heranbilden konnte. Die Beiträge des Eisenbahn-Journals werden von anerkannten Fachleuten geschrieben. Die Auswahl der Beiträge ist kein Zufallsprodukt, sondern die Mehrzahl der veröffentlichten Artikel sind eigens für unsere Leser in Auftrag gegebene Arbeiten. Beitragsserien werden von Autoren geschrieben, die die frühere Eisenbahngeschichte noch „hautnah“ miterlebt

haben oder zumindest zu den „ganz Alten“ noch sehr persönliche Kontakte hatten und entsprechende Archive und Unterlagen einsehen bzw. übernehmen konnten. Aber auch der Nachwuchs kommt nicht zu kurz: Junge Leute schreiben an unterhaltsamen Modellbahn- und Bauserien. So ist gewährleistet, daß viel modernes Material und neue Techniken den Modellbahnern vorgestellt werden. Besonders würdigen möchten wir heute jedoch auch unseren ältesten Mitarbeiter, Herrn Herbert Rauter, der Ende des vorigen Jahres sein achtzigstes Lebensjahr vollendet hat und heute noch wie ein „Junger“ sein Wissen über die „alten Preußen“ an unsere Leser weitergibt; der so Fakten, Daten und Unterlagen vor dem Vergessenwerden rettet und für die nachfolgenden Generationen lebendig erhält. Wieviel Herz und Arbeit in solchem Tun steckt, kann nur derjenige beurteilen, der sich ständig mit Recherchen in alten Unterlagen befaßt. Deshalb auch von unserem Verlag ein herzliches Dankeschön an Herbert Rauter. Nicht nur, daß wir versuchen, altes Bildmaterial durch Veröffentlichung zu retten und breiten Kreisen zugänglich zu machen, wir schöpfen auch bei Bildern aus neuerer Zeit immer Besonderheiten, Raritäten oder besonders schönes Bildmaterial aus, um Ihnen, sehr geehrte Leser, die Hobby-Stunden so angenehm und erholend wie nur möglich zu gestalten.

Nun bleibt uns eigentlich nur noch zu wünschen, daß wir die bisherige stetige Steigerung unserer Leistungen auch in Zukunft beibehalten können. Ich verspreche, daß meine Mitarbeiter und ich alles dafür tun werden.

Hermann Merker

Bild 3: Berühmter Plan eines allgemeinen Deutschen Eisenbahnsystems. Weit voraussehend hatte List damals für Deutschland ein Streckennetz entworfen, das später, zumindest in den Richtungen und Querverbindungen, zu einem Teil verwirklicht wurde.



Bild 4: Eine gußeiserne Plakette von 1816 zeigt die erste in Deutschland gebaute Lokomotive.

Bild 2, 3, 4 sind dem Werk „100 Jahre Eisenbahn“, Ausgabe 1938, entnommen.





Bild 1: Vom 24. bis 27. Mai 1979, wenige Tage nach ihrer Ablieferung durch Krauss-Maffei, war die 120 001 der Mittelpunkt einer großen Fahrzeugausstellung im AW München-Freimann. Foto: Obermayer

## Baureihe 120 auf Erfolgskurs



Im Eisenbahn-Journal 8/1984 konnten wir einen neuen Weltrekord für Drehstromlokomotiven mit Asynchronmotoren melden, aufgestellt am 17. Oktober 1984 von der Lokomotive 120 001. Inzwischen ist an die deutsche Lokomotivindustrie der Bauauftrag für 60 Lokomotiven ergangen. Die ersten Serienfahrzeuge sollen im Jahre 1987 in Dienst gestellt werden. Noch im November, früher als zu erwarten war, konnten die Preisverhandlungen zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Industrie zu einem Abschluß gebracht werden. Rund 5,45 Millionen Mark soll eine Lokomotive kosten. Für eine Maschine der Baureihe 111 mußten übrigens auch schon 4 Millionen Mark aufgewendet werden. Das Besondere der Baureihe 120 ist aber nicht allein ihre Schnelligkeit, die nun schon mehrmals unter Beweis gestellt wurde, sondern ihre uni-

◀ Bild 2: Auch der Bundesminister für Verkehr, Dr. Werner Dollinger, zeigte sich beeindruckt von der Rekordfahrt der 120 001 und von der neuen Systemtechnik.

Foto: Obermayer

Bild 3: Zwei ihrer Väter mit der neuen Weltrekordlerin. Rechts Dipl.-Ing. Wolfgang Harprecht von der HVB Frankfurt, links Dipl.-Ing. Walter Spöhrer vom BZA München.

Foto: Obermayer





**Bild 4:** Im Winterfahrplan 1980/81 war dieser Leervorspann einer Lokomotive der Baureihe 120 vor einer 111 des Bw München Hbf planmäßig. An der Spitze des E 2982 nach Nürnberg verläßt die 120 005 am 21. 4. 1981 den Hauptbahnhof München. **Foto: A. Ritz**

**Bild 5:** Mit dem D 300, den sie nach Nürnberg befördern wird, steht die 120 002 am 8. 5. 1983 am Bahnsteig in München Hbf. **Foto: A. Ritz**





**Bild 6:** Seit mehreren Jahren werden Intercity-Züge zwischen Nürnberg und München, die sonst mit Lokomotiven der Baureihe 103 gefahren werden, auch mit Lokomotiven der Baureihe 120 bespannt. Die Aufnahme des IC 563 „Hans Sachs“ nach München wurde südwestlich von Treuchtlingen aufgenommen (7. 10. 1983). **Foto: A. Ritz**

verselle Verwendbarkeit. Diese neue Lokomotivbauart soll deshalb in der Zukunft nicht nur die schweren Schnellzuglokomotiven der Reihe 103, sondern auch die schweren Güter-

**Bild 7:** Alles vorbereitet für die Schnellfahrten der ÖBB. Große Hinweisschilder informieren – so wie hier in Dürnkrot – die Bahnbenutzer in allen Bahnhöfen, Haltestellen und an sonstigen markanten Punkten der Strecke (24. 10. 1984).

**Foto: K. Pfeiffer**

zugmaschinen der Baureihe 151 ersetzen. Beide Fahrzeugtypen sind sechsachsig und rund 50% schwerer als die neue Reihe 120. Die durchgeführten Versuche haben ergeben, daß die 120 allen Anforderungen des schweren Güterzugdienstes gewachsen ist. In eindrucksvoller Weise war dies bei den Vergleichsfahrten mit der 151 144 auf der Rampe bei Pressig-Rothenkirchen nachgewiesen worden. Die Verwendung verschleißbarer Bauteile und die höheren Laufleistungen lassen eine Senkung des Wartungs- und Unterhaltungsaufwandes um ca. 40% erwarten. All diese Gegebenheiten werden es der Deutschen Bundesbahn erlauben, den Bestand von derzeit 2 650 Elektrolokomotiven innerhalb des nächsten Jahrzehnts auf 2 000 Einheiten zu senken.

**HO**

## Schnellfahrten der 120001 in Österreich

Nun haben auch die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) ihre Strecke für Hochge-

schwindigkeiten. Wenn man nur die topographischen Verhältnisse an Brenner, Arlberg, Tauern und Semmering sowie die derzeit größte Geschwindigkeit von 140 km/h in Betracht zieht, dann wäre eine solche Strecke nicht notwendig. Doch die Überlegung geht gezielt auf den Ausbau von Westbahn und Südbahn mit dem Nahziel von 160 km/h und darüber. In Richtung Westen wird sogar eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h als realistisch betrachtet. Sollen diese verwirklicht werden, dann müssen sowohl Lokomotiven als auch Waggons mit mehr als 200 km/h geprüft werden, was nur im Inland erfolgen kann. In wenigen Jahren wird für die neuen Elektrolokomotiven ein Typ konzipiert werden können, der in den Bereich von 200 km/h und mehr hineinreichen wird. Die in absehbarer Zeit vorhandenen 125 Stück Bo'Bo'-Lokomotiven der Reihe 1044 mit der planmäßigen Geschwindigkeit von 160 km/h werden dann nicht mehr ausreichen.

Aus Kostengründen verbietet sich der Bau einer eigenen Versuchsstrecke, wie dies z. B. in



### VORSICHT !

In diesem Streckenabschnitt werden von den Österreichischen Bundesbahnen Versuchsschnellfahrten bis  $V_{max} = 220 \text{ km/h}$  durchgeführt. Wir ersuchen die Reisenden, bei Ankündigung einer Versuchsfahrt aus Sicherheitsgründen **unbedingt** hinter die gelbe Warnlinie zurückzutreten.

Österr. Bundesbahnen



**Bild 8:** Mit den Lokomotiven der Baureihe 120 wurden bei der DB zahlreiche Versuchs- und Meßfahrten durchgeführt, bevor der Baureihe im Jahre 1984 die Serienreife erteilt wurde. Stellvertretend zeigen wir ein Foto von einer Meßfahrt am 22. 2. 1983 auf der Strecke Ansbach – Würzburg. Der Meßzug bestand aus der 151 045, zahlreichen Güterwagen, der 111 071, zwei Meßwagen und der 120 004. Das Foto entstand in der Nähe von Burgbernheim. **Foto: A. Ritz**

der Tschechoslowakei mit dem Versuchsring von Velim realisiert worden ist. Die ÖBB haben sich geschickt geholfen und die zur Erneuerung anstehende, mit den Neigungs- und Richtungsverhältnissen passende Strecke von Drösing nach Angern auf Gleis 2 von km 58,3 bis 43,5 (also Richtung Wien) für 220 km/h hergerichtet, wobei auf die technischen Spezialitäten des Oberbaus (Schienen UIC 60, Weichen mit verstellbarem Herzstück etc.) hier nicht näher eingegangen werden soll. Für die Erprobung zur Erlangung der ab-

sichtsbehördlichen Genehmigung stellte die Deutsche Bundesbahn für die am 24. und 25. Oktober 1984 ausgeführten Versuchsfahrten die neue Weltrekordlerin – die in Drehstromtechnik erstellte 120 001 – zur Verfügung. Sie war übrigens schon vor Jahren in der ORE-Versuchsanstalt in Wien Arsenal zur Erprobung in der Klimakammer. Mit ihr eingesetzt wurden die beiden Meßwagen DB 99 92 006 und 007, außerdem wurden den Zügen ein oder zwei ÖBB-RIC-Waggons zur Messung der Laufgüte beigegeben. Die abge-

druckte Tabelle erlaubt einen Blick hinter die Kulissen und gibt zu den insgesamt acht Versuchsfahrten eine Übersicht. Es waren insgesamt 45 Zugbewegungen notwendig; Zu- und Abfahrten, Kontrollfahrten und Oberbau-Meßfahrten mit eingeschlossen. Als größte Geschwindigkeit wurde schließlich am 25. Oktober 234,4 km/h erreicht. Die Geschwindigkeiten sind jeweils bis zum km 46,0, dem Beginn der Bremsstrecke, unverändert geblieben. Alle Fahrten fanden zusätzlich zum normalen Zugverkehr statt. Das Zugaufkommen ist al-

**Bild 9:** Am 24. und 25. Oktober 1984 fanden mit der 120 001 Schnellfahrten bei der ÖBB statt. Der Überstellzug 96 500, gezogen von der 1044.105 der ÖBB und der 120 001 der DB am Zugschluß bei der Durchfahrt nach Drösing im Bahnhof Dürnkrut (links die Einsatzlok 2143.74). **Foto: K. Pfeiffer**





lerdings auf dieser hart an der österreichisch – tschechoslowakischen Grenze gelegenen Strecke mit einem Expresß („Chopin“ Wien Süd – Warschau und Moskau), elf Regionalzügen und jeweils bis zu fünfzehn Güterzügen je Richtung und Tag nicht besonders stark. Dies war auch eines der Kriterien bei der Auswahl der Probestrecke.

Bei solchen Fahrten werden gerne Jubelmeldungen verbreitet und es gibt nur Gutes zu berichten. Die österreichischen Fachleute re-

**Bild 10:** Der Versuchszug 96 511 hat am 24. Oktober 1984 bei der Durchfahrt in Dürnkrot um 12.58 Uhr 225 km/h bereits überschritten.

Foto: K. Pfeiffer

gistrierten auch recht realistisch die kleinen Ereignisse am Rand mit großer Aufmerksamkeit, z. B. das in der Tabelle angeführte Ereignis des davongeflogenen Deckels eines Wei-



**Bild 11:** Bald nach ihrer Auslieferung machte die 120 001 der DB ihren ersten Besuch in Österreich. In der Klimakammer der Bundesversuchs- und Forschungsanstalt Wien-Arsenal, die dem UIC-ORE zur Verfügung steht, haben harte Proben stattgefunden. Foto: K. Pfeiffer

### Lokomotiv-Schnellfahrten in Österreich

Jahr	Bahnverwaltung	Lokomotive	Achsfolge	erreichte Geschwindigkeit km/h
1837	KFNB	AUSTRIA	1 A – n2	46
1841	KFNB	AJAX	B 1 – n2	65 *)
1861	StEG	DUPLEX	2 A – n4	100 **)
1894	kkStB	601 u. a.	2 B – n2v	130
1901	kkStB	10801	2 B 1 – n4v	140
1937	BBÖ	214.13	1 D 2 – h2	155
1955	ÖBB	1010.04	CoCo	158
1956	ÖBB	DB 18 316	2 C 1 – h4v	162
1965	ÖBB	4010.01	BoBo	165
1966	ÖBB	1042.501	BoBo	167
1974	ÖBB	1044.01	BoBo	180
1984	ÖBB	DB 120 001	BoBo	234,4

\*) Im Technischen Museum Wien ausgestellt!

\*\*) Standversuch in der STEG-Lokomotivfabrik Wien mit 160 km/h!

**Schnellfahrversuche bis 220 km/h bei den ÖBB, 24. und 25. Oktober 1984, Strecke Drösing – Angern, Gleis 2, km 57,0 bis 43,5, Lokomotive DB 120 001, Standard-Wagensatz: Meßwagen DB 99 92 006 und 007 und ÖBB Bcmz 59 70 021. Änderungen gemäß angeführten Bemerkungen.**

Fahrt	Zug Nr.	Drösing ab	Last t	Vgr km/h	bei km	Bemerkung
Diese Fahrten am 24. Oktober 1984						
1	96 503	9.55	180	185,5	54,5	1)
2	96 507	10.45	140	206,9	53,9	2)
3	96 511	12.54	140	227,3	49,6	
4	96 521	14.49	180	205,2	49,6	3)
5	96 525	15.45	180	226,1	49,6	3)
Diese Fahrten am 25. Oktober 1984						
6	96 535	9.45	180	<b>234,4</b>	49,1	3)
7	96 541	10.38	180	224,1	49,6	3)
8	96 543	11.45	180	203,0	53,5	1)

Bemerkungen:

1) Zusatzwagen ÖBB, RIC, Type Z, ÖBB 21 71 020 mit Drehgestellen FIAT Y 0270 s.

2) Deckel des Weichenantriebs in km 49,6 durch Fahrtwind aufgehoben, nach vorn geschleudert, unter den Meßwagen Minden gezogen und in Richtung Gleis 1 (West) ausgeworfen. Meßwagen Minden geringfügige Kabelbeschädigung, die nach Ankunft in Angern behoben worden ist.

3) Zusatzwagen ÖBB RIC, Type Z, ÖBB 21 70 016 mit Drehgestellen SGP-VS-RIC und Schlingerdämpfung.

Wagen ÖBB Bcmz 59 70 021 des Standard-Wagensatzes, ausgerüstet mit Drehgestellen MD 52.

Wetterverhältnisse: 24. 10. = Temperatur 18 – 20°C, sonnig, trocken, kein beeinträchtigender Wind.

25. 10. = Temperatur 13 – 14°C, diesig bis sonnig, trocken, kein beeintr. Wind.

Bremsbeginn jeweils bei km 46,0.

Zugelassene Achslast der Strecke: 22,5 t, Meterlast: 8,0 t/m.

chenantriebs. Ebenfalls wurde verzeichnet, daß bei der Abbremsung aus der Hochgeschwindigkeit bis 370°C erreichten. Aufschlußreich war auch die Geschwindigkeitsentwicklung bei Fahrt Nummer Sechs: Start bei km 58,5 mit Erreichen von 130 km/h bei 57,0 sowie 200 km/h bei 53, 9 und 230 bei km 50,6. Nach weiteren 1 500 m war bei km 49,1 die erwähnte Höchstgeschwindigkeit erreicht. Zur Abbremsung dieser Geschwindigkeit um 100 km auf 134 km/h waren 1863 m Bremsweg notwendig, 36,28 Sekunden erforderte dieser Vorgang.

Zum guten Schluß soll noch vermerkt sein, daß auf dieser, ursprünglich der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn gehörenden Strecke 1837/38 atemberaubende 46 km/h gefahren worden sind. Die wenige Jahre später in Dienst gestellte „AJAX“, die im Wiener Technischen Museum steht, brachte es dort immerhin auf 65 km/h. Wie die Geschwindigkeitsentwicklung in Österreich weiterging, soll die zusammenfassende Übersicht verdeutlichen. Bleibt nur zu hoffen, daß die Schnellfahrten vom 24. und 25. Oktober 1984 für den weiteren Aufschwung des Eisenbahn-Schnellverkehrs in Österreich eine markante Signalwirkung für die Zukunft haben.

J. Stockklausner



**Bild 1:** Mit dem N 3895 aus Würzburg, dampft am 2. 12. 1973 die 023 067 des Bw Crailsheim bei Grünsfeld dem Bahnhof Lauda entgegen. Planmäßig wurde dieser Zug mit einer Lokomotive der Baureihe 50 des Bw Crailsheim bespannt.

## Ein Wintertag an der Strecke Würzburg-Heilbronn

Gut elf Jahre sind es nun schon her, daß der Begriff des autofreien Sonntags in aller Munde war. Wer erinnert sich schon noch an jene so ruhigen Sonntage? Erinnern Sie sich zum Beispiel noch, wie Sie den 2. Dezember 1973 verbrachten?

Ich habe diesen Tag zusammen mit einigen Eisenbahnfreunden bei einer kleinen Fuß-

wanderung von Lauda nach Grünsfeld, entlang der Strecke Lauda – Würzburg, die hier im unteren Wittigtal verläuft, erlebt.

Mit einigen Bildern von diesem Tag soll versucht werden, etwas von der Stimmung dieses herrlichen Wintersonntages zu vermitteln. An der Strecke stehend, hörten wir die mit Dampflok bespannten Personenzüge schon

drei, vier Bahnhöfe vorher anfahren, ehe sie dann an uns vorbeidampften.

Wenn kein Zug zu hören war, konnte man in der jetzt herrschenden Stille Landschaft und Natur erst richtig wahrnehmen. Kein Geräusch eines fahrenden Autos, kein dröhnender Lkw-Diesel störten diesen Eindruck. Diese fast absolute Ruhe ließ uns Dinge wahr-

**Bild 2:** Die Lokomotiven der Baureihe V 200 waren damals noch im hochwertigen Reisezugdienst eingesetzt. Das Foto vom 2. 12. 1973 zeigt den DC 995 zwischen Grünsfeld und Gerlachsheim.





**Bild 3:** Mit dem N 3873 von Würzburg am Zughaken hat die 023 023 bei Lauda soeben die Tauber überquert und fährt in Kürze in den Bahnhof Lauda ein (2. 12. 1973).

nehmen, die sonst im Lärm der motorisierten Umwelt einfach untergingen. Kirchenglocken läuteten hinter einem Berg, das Plätschern des Wittigbaches, eine Maus, die irgendwo in unmittelbarer Nähe durch den Schnee huschte, waren nur einige der Eindrücke, die uns sonst verborgen geblieben wären.

Ein wahres Freudenfest wäre diese Geräuschkulisse für einen Tonbandfreund gewesen; vor lauter Ruhe hätte er sicher den Kampf mit den eigenen Arbeitsgeräuschen bestehen müssen, aber an Tonbandaufnahmen dachten wir damals nicht.

An diesem Tag war aber auch einiges durcheinander. Der planmäßig lange vor Sonnenaufgang verkehrende Sg 5321, der u. a. auch täglich frischen Fisch von der Küste ins

„Schwabenlände“ beförderte und im Abschnitt Würzburg – Osterburken von Dampflokomotiven des Bw Crailsheim bespannt war – unter Eisenbahnfreunden auch als „Fischzug“ bekannt – hatte bereits vier Stunden Verspätung, als er kurz hinter dem Nahverkehrszug 3872 – fast ungehört – talwärts rollte. Die Zuglok 053 097, eine 50er mit Wannentender, verschwand leider völlig in der Dampfwolke der Vorspannlokomotive. Diese Vorspannlok, es war die 023 019, konnte aufgrund dieser Verspätung ihren E 1643 von Neckarelz nicht nach Würzburg bringen. Für sie sprang die 052 903 ein, die den Eilzug mit nur geringer Verspätung nach Würzburg beförderte.

Aber auch bei den anderen Zügen waren an

diesem Tag Verspätungen eher die Regel als die Ausnahme. Der abendliche Schienenbus von Würzburg nach Lauda war schon etwas verspätet, so daß mit der Umfahrung des Beiwagens, es war ein VT 95 mit Beiwagen, im Bahnhof Lauda nun auch die planmäßige Abfahrtszeit in Richtung Würzburg nicht mehr eingehalten werden konnte. Dies wäre sicher tagsüber nicht allzu tragisch gewesen, als letzter Personenzug stellte er in Würzburg jedoch mehrere wichtige Anschlüsse sicher – darunter auch die letzte Verbindung nach Frankfurt.

Um diese Anschlüsse dennoch für einen Großteil der Reisenden zu verwirklichen, wurde dieser Schienenbus kurzerhand im Bahnhof Geroldshausen gestellt. Der nachfolgende Eilzug sollte dann, über den Hausbahnsteig geleitet, die Reisenden in Richtung Würzburg mitnehmen. Vielleicht war der Lokführer auf der V 200 nicht informiert worden, vielleicht hatte er nur etwas mißverstanden, jedenfalls fuhr er bis an das etwa 400 Meter entfernt stehende Ausfahrtssignal vor und mußte vom dortigen Stellwerker samt Zug zurückgeschickt werden. Ein wahrhaft herrliches Schauspiel für die auf dem Bahnsteig wartenden Fahrgäste. Zwar erreichte der Eilzug auf Grund dieses Intermezzos in Geroldshausen Würzburg auch nur noch verspätet, aber die Anschlüsse konnten dennoch wahrgenommen werden.

Schaut man heute in das Kursbuch der DB, so wäre bei dem aktuellen Zugangebot selbst an einem Werktag ein solcher Ausflug nicht mehr möglich. Eine Serviceleistung wie das Anhalten des Eilzuges, damals sicher ohne Anweisung der Oberzugleitung geschehen, muß man heutzutage in das Reich der Märchen – oder zu den Erzählungen über die gute, alte Eisenbahn zählen.

**P. Bäuchle**

**Bild 4:** Ein Triebwagen der Baureihe VT 95 mit einem Beiwagen am 2. 12. 1973 in Grünsfeld. In wenigen Augenblicken wird er seine Fahrt von Lauda nach Würzburg fortsetzen.



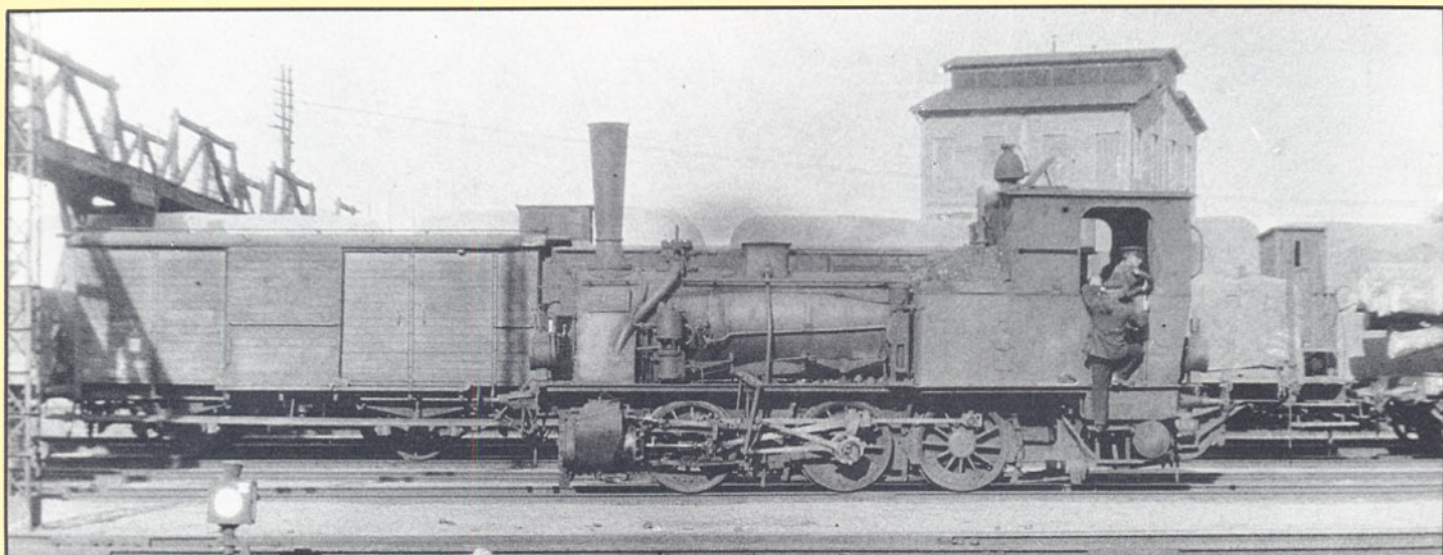


**Bild 5:** Als Ersatz für eine Lokomotive der Baureihe 023 mußte am 2. 12. 1973, wie im Text erwähnt, die 052 903 bei der Beförderung des E 1643 von Neckarelz nach Würzburg einspringen (bei Gerlachsheim).

**Bild 6:** Dieses Foto vom 2. 12. 1973 zeigt den ebenfalls im Text erwähnten, um 4 Stunden verspäteten Sg 5321 bei der Durchfahrt in Gerlachsheim. Die Zuglokomotive 053 097, die mit einem Wannentender gekuppelt ist, erhielt an diesem Tag Vorspann von der 023 019.

Fotos 1–6: P. Bäuchle





**Bild 1:** Die (T 3) Altona 6126 wurde am 22. 5. 1915 im Bahnhof Wittenberge fotografiert. Sie wurde 1891 von Henschel geliefert (Fabrik-Nr. 3290) und erhielt bei der DR die Loknummer 89 7091. Ihr Verbleib ist unbekannt. Foto: K. Pierson

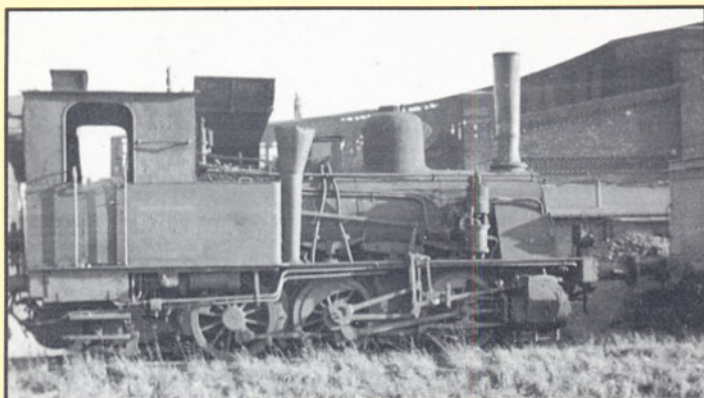


# Die Maßdampf-Tenderlokomotiven der Preuß. Staatseisenbahnen

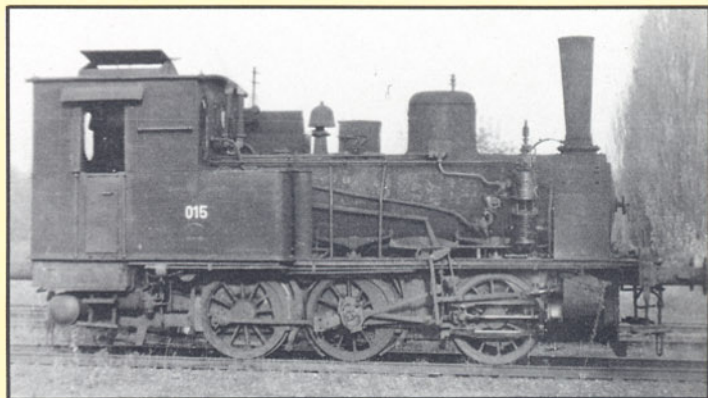
## Die Gattung T 3

Die 3/3-gekuppelte Tenderlokomotive mit einem Achsdruck von 10 t, gebaut nach dem

alten Musterblatt 12 der „Normalien für die Betriebsmittel der Preussischen Staatsbah-

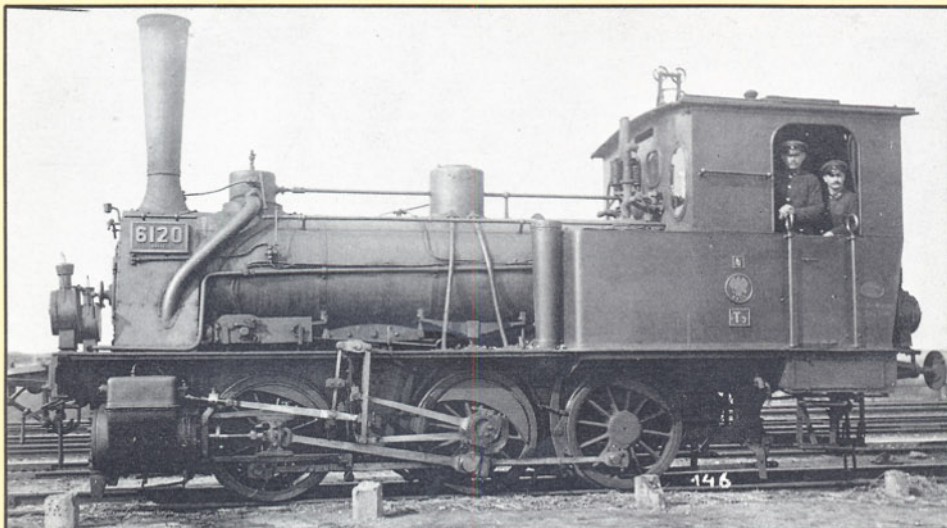


**Bild 2:** Die 89 7410 wurde 1902 von Jung in Jungenthal gebaut (Fabrik-Nr. 6231). Zunächst erhielt sie die Betriebsnummer Mainz 1757, 1906 wurde sie in (T 3) Mainz 6231 umgezeichnet. Sie ist 1953 im Bw Stolberg ausgemustert worden. Foto: Sammlung Rauter



**Bild 3:** Bei dieser T 3 handelt es sich um die ehemalige Elberfeld 6222 (ex Elberfeld 1745/2). Sie wurde 1899 von Humboldt gebaut (Fabrik-Nr. 33) und erhielt bei der DR noch eine vorläufige Nummer: 89 7512. Diese dürfte sie jedoch nur auf dem Papier bekommen haben, denn sie wurde bald danach Werklokomotive im EAW Jülich und erhielt dort die Nummer 15 (015). Foto: Sammlung Rauter

**Bild 4:** Die (T 3) Halle 6120 wurde 1892 von Schichau in Elbing an die KED Erfurt geliefert (Fabrik-Nr. 583), wo sie bis 1895 als Erfurt 1769 Dienst tat. 1895 kam sie zur KED Halle, wo sie zunächst unter ihrer alten Betriebsnummer 1769 lief und 1901 auf Halle 1719 umgezeichnet wurde. Ihr späterer Verbleib ist unbekannt. Foto: Sammlung Rauter



nen“ ist alten und jungen Eisenbahnfreunden gut bekannt, wenn ihr späteres Gattungszeichen genannt wird – T 3.

Jene freilich, die es nicht so genau nehmen, bezeichnen als T 3 alles, was keinen „Kohlenwagen“ hinter sich hat, auf 6 Rädern läuft, einen tief liegenden Kessel und also einen langen Schornstein aufweist. Sollen sie!

Diese Auch-T 3 bleibt auf dem „Abstellgleis“ – Blickpunkt dieses Beitrages ist die normale T 3, eine der erfolgreichsten Bauarten der Kgl. Preussischen Staatseisenbahnen.

Hatte die T 3 Vorläufer, wie dies so häufig der Fall ist bei neuen Konstruktionen?

Wenn nur diejenigen C-t berücksichtigt werden, welche 1905/1906 in die Gruppe T 3 eingereiht worden sind, dann sind zwei Bauarten zu nennen, einmal die der Main-Weser-Bahn, zum anderen jene der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (siehe auch Tabelle 1); während die Main-Weser-T 3 in mancherlei Hinsicht

von der normalen T 3 abweicht, stimmt die BME-Bauart in allen entscheidenden Punkten mit ihr überein. Der BME-Entwurf geht nun aber zurück auf den damaligen Obermaschinenmeister der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, Stambke, der es als Mitglied der „Normen-Commission“ in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts vielfach verstanden hat, seine Ansichten und Vorschläge durchzusetzen.

Zum anderen ist die BME-Bauart 1881/1882 von Henschel in Cassel gebaut worden, Henschel lieferte aber auch die ersten normalen T 3. So ist zu vermuten, daß Stambkes Entwurf – kaum abgeändert – in die Normalien übernommen wurde.

Die ersten „Normalien“ von 1877 sahen zwei Bauarten vor, je in einer Ausführung mit Innen- bzw. Außensteuerung; es lagen vor die Musterblätter

13 u. 14 für die C-Güterzuglokomotive

15 u. 16 für die 1B-Personenzuglokomotive

Bereits im Jahre 1881 legte die KED Bromberg auf Weisung des Ministeriums zwei weitere Entwürfe vor, die Musterblätter

11 für eine leichte B-t

12 für eine leichte C-t.

Beide Bauarten sollten auf Nebenbahnen und im Rangierdienst tätig sein.

Kaum zwei Jahre später, 1883/1884, erschienen die „Revidierten Normalien“<sup>(2)</sup> – keine Angst, sie werden noch des öfteren revidiert und ergänzt! Die o. a. alten Musterblätter sind wiederum enthalten, nur mit einer anderen Bezeichnung:

aus M 11 wird M III-4d (spätere T 1)

aus M 12 wird M III-4e (spätere T 3)

Diese „normale 3/3-gekuppelte Tenderlokomotive mit einem Achsdruck von 10 t“, die T 3 also, ist in den Jahren 1882–1905 von den Kgl. Preußischen Staatseisenbahnen in Dienst gestellt worden; fast 25 Jahre – in der Technik-Geschichte ein langer Zeitraum! Kein Wunder, daß an dieser Bauart dies und das abgeändert wird, doch niemals etwas Charakteristisches – weder in den drei Auflagen des Musterblattes III-4e noch im zweiten Musterblatt III-4p! Die Bremsart hat nicht gerade viel mit der Bauart zu tun, ein bißchen mehr Wasser und Kohle ebensowenig wie die Beleuchtung: Gas oder Petroleum, – unerheblich, ob geneigte oder gerade verlaufende Führerhausrückwand, – nicht welterschütternd: Rahmen und Kessel liegen um einige cm höher, das Dienstgewicht steigt in 25 Jahren um einige t; bliebe zu erwähnen: der Regler wird schon bei M III-4e durch einen Dom ersetzt. Diese wenigen Unterschiede werden nun dadurch verwischt, daß es zum einen Übergänge gibt, zum anderen bei den fälligen Untersuchungen im AW Kessel getauscht werden.

Im übrigen: nach den Anschauungen der modernen Techniker sind die **normalen** Lokomotiven jener Zeit nicht genormt, nicht typisiert. Ewald hat es in den Hanomag-Nachrichten (117/1923, S. 123) so ausgedrückt: „Im Lokomotivbau herrscht, trotz der Einführung von „Normal“lokomotiven bis heute der Grundsatz individueller Behandlung des einzelnen Typs, oft sogar der einzelnen Maschine.“

So seien die Abmessungen der C-t nach M III-4e und M III-4p mit gewissem Vorbehalt wiedergegeben (siehe Tabelle 2).

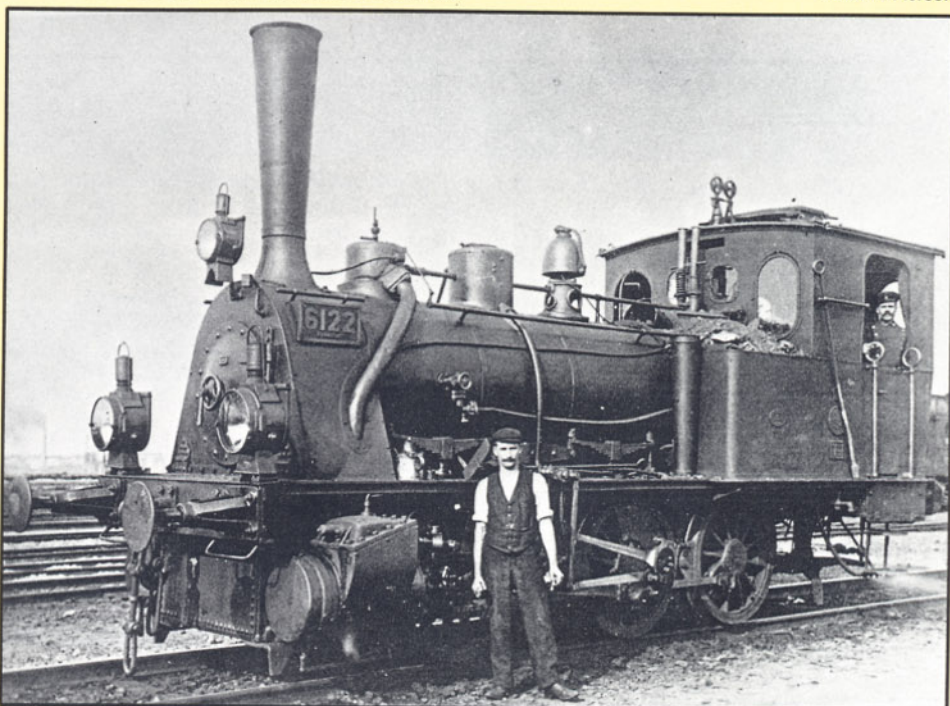
Es ist dennoch erstaunlich, daß alle diese C-t, von der ersten im Jahre 1882 bis zum Nachbau seitens der Ferrovie Valtellina im Jahre 1924, ihre Hauptabmessungen bewahrt haben.

Hat es nun keine Sonderbauarten gegeben? Ist es absonderlich, wenn einige T 3, noch



**Bild 5:** Die (T 3) Berlin 6107 wurde 1889 von Henschel gebaut (Fabrik-Nr. 2717). Zunächst lief sie als Erfurt 1720 und kam dann als 1720/2. nach Berlin. 1914 wurde sie an die Direktion Hannover überwiesen (Hannover 6234) und später dort als 89 7059 ausgerangiert. Das Foto zeigt sie um 1911/12 im Vorgelände des Anhalter Bahnhofes in Berlin. Vor dem Führerhaus präsentiert sich der vielen Eisenbahnfreunden bekannte Werner Hubert.

Foto: K. Pierson



**Bild 6:** Die (T 3) Frankfurt 6122 wurde 1892 von Henschel gebaut (Fabrik-Nr. 30604) und erhielt zunächst die Betriebsnummer Frankfurt 1736. 1925 bekam sie bei der DR die Loknummer 89 7116. Ihr Verbleib ist unbekannt. Das Foto zeigt sie 1916 im Bw Frankfurt (Main) 2.

Foto: Sammlung Rauter

**Bild 7:** Die 89 7354/2. wurde 1910 von Humboldt (Fabrik-Nr. 418) an die Kleinbahn Kirchbarkau-Preetz (Holstein)-Lütjenburg geliefert. Vom 13. 7. 1939 bis 6. 11. 1946 war sie beim Fliegerhorst Westerland auf Sylt tätig und wurde 1946 von der DR als 89 7354/2. übernommen. Ihr weiterer Lebenslauf: Bw Flensburg (7. 11. 1946 – 25. 4. 1947) – Bw Husum (26. 4. 1947 – 20. 8. 1947) – Bw Kiel (22. 8. 1947 – 2. 11. 1955). Bis zu ihrer Ausmusterung am 2. 11. 1955 war sie von Kiel aus häufiger Gast in Eckernförde.

Foto: H. Rauter



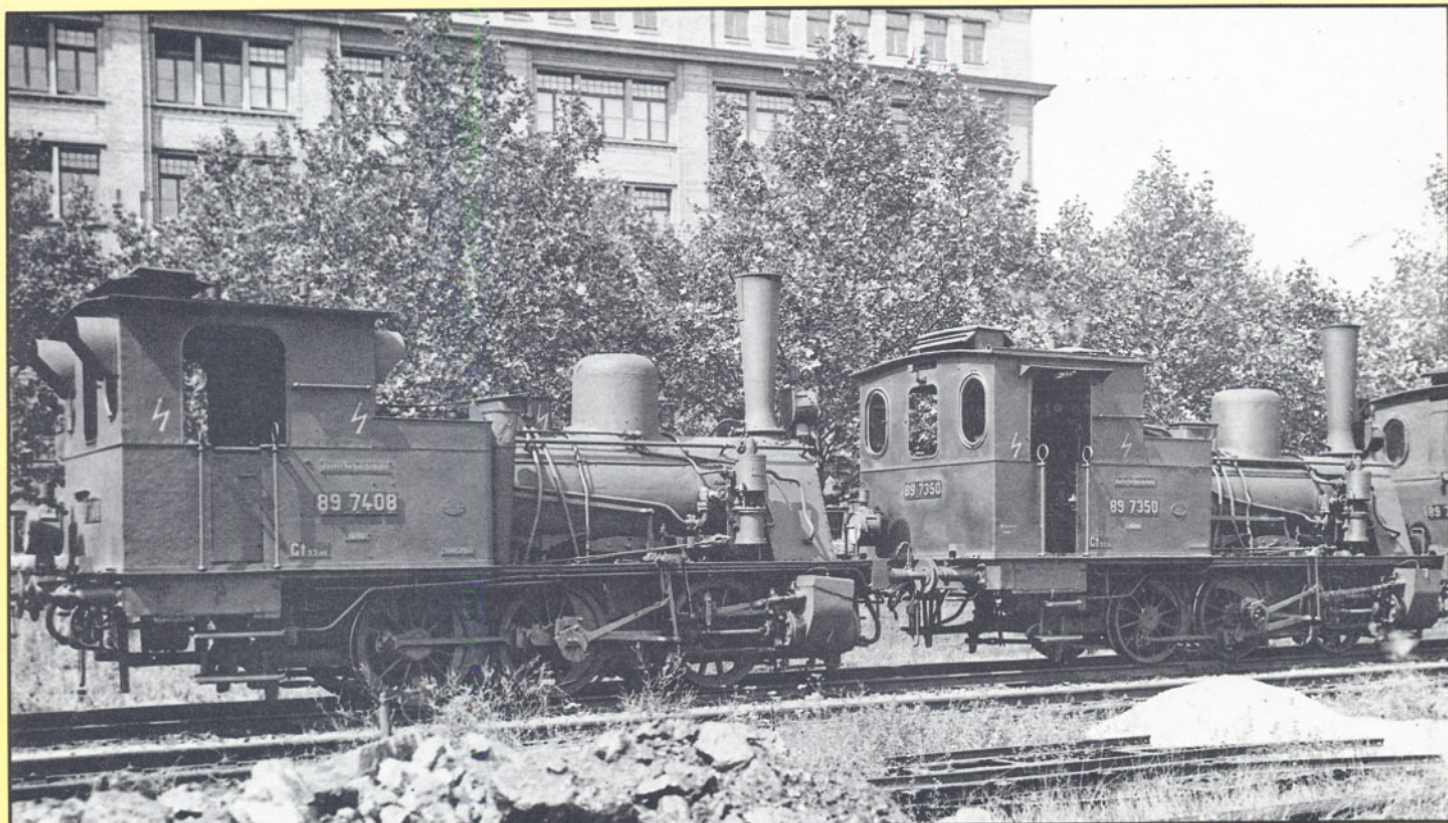


Bild 8: Zur Lokomotivparade sind im Sommer 1929 im Bw Leipzig West aufgeföhren: Die 89 7408 (ex T 3 Osten 6149, gebaut 1902 von Jung, Fabrik-Nr. 537), die 89 7350 (ex T 3 Magdeburg 6196, gebaut 1901 von Henschel, Fabrik-Nr. 5794), ...

von der Breslau-Freiburger Eisenbahn bestellt, innenliegende Steuerung aufweisen? Wohl nicht. Weicht die Doppellokomotive, gebildet aus zwei Bromberger T 3, von der Norm ab? Nein.<sup>3)</sup>

Bleibt eine C-t, welche die Hanomag 1906 eigens für die Mailänder Ausstellung gebaut hat: ihr Besonderes – der Pielock'sche Dampftrockner, dazu die Ventilsteuerung der Bauart Lenz. Was tun mit ihr?

Erst anno 1910, nachdem diese Maschine im AW Leinhausen „auf normal“ umgebaut worden ist, hat sie der Staat übernommen.

Anders verhält es sich mit der B1-Lokomotive, eine der drei nach M III-4g gelieferten. Diese gar nicht schlechte Bauart hat sich gegen die normale T 3 nicht durchsetzen können, so daß man klugerweise auf eine weitere Beschaffung verzichtet hat; so blieb es bei der

(T 3) Posen 6101, der (T 2) Hannover 6083 und der (T 4) Münster 6451. 3 Lokomotiven bei 3 verschiedenen Direktionen in 3 Gattungen!

Wieviele dieser C-t sind nun 1905/1906 der Gruppe T 3 zugeteilt worden?

Zum einen: die normalen C-t einschließlich aller bis 1910 von Privatbahnen übernommenen: 1357

Dazu die wenigen C-t, welche als nicht-normal, dennoch als T 3 bezeichnet worden sind: 15  
Endlich die o. a. B1-t: 1

insgesamt 1373

Welche Werke haben nun im Laufe der Jahre diese Lokomotiven gebaut? Aus Raumgründen sei eine zusammenfassende Aufstellung gegeben, die dennoch manche Aufschlüsse vermitteln kann (siehe Tabelle 3).

Die 3/3-gekuppelte Tenderlokomotive mit 10 t Achsdruck, die spätere T 3, ist nach preußischer Übung in die Hunderter-Reihen (1400–) 1700–1899 eingeordnet worden, die Betriebsnummern 1900 ff. waren an sich den „Spezialbetriebsmitteln“ vorbehalten. Meist wurden die T 3 als 1700er bezeichnet, stets – notwendigerweise, mit KED-Namen, denn es gab ja z. B. eine 1709 sowohl bei den KED Elberfeld, Frankfurt, Hannover als auch in Magdeburg.

In den Jahren 1905/1906 nun wird das Bezeichnungswesen bei den Preußischen Staatseisenbahnen grundsätzlich geändert; unsere C-t wird der Gruppe/Gattung T 3 zugeordnet mit den Hunderter-Reihen 6101–6400 (für die Betriebsnummern). Aus der Magdeburg 1709 z. B. wird die (T 3) Magdeburg 6107<sup>4)</sup>.

Es ist nun zu fragen, wieviele Maschinen der neuen Gruppe T 3 die einzelnen KED in ihren Bestand aufgenommen haben. Sie soll für das Jahr 1906 beantwortet werden (siehe Tabelle 4).

Dank der allgemein als günstig beurteilten Abmessungen stellt die T 3 eine brauchbare Maschine für Gemischtzüge auf Nebenbahnen dar und – zunächst in zweiter Linie – für den Rangierdienst auch auf den Hauptbahnen. Da die T 3 zudem noch einfach und übersichtlich gebaut war, sich leicht instandhalten ließ, und da der Lauf als besonders ruhig empfunden wurde, war das Maschinchen auch beim Personal durchaus beliebt<sup>5)</sup>.

Die Leistung der T 3 ist bereits im Merkbuch von 1915 nicht mehr vermerkt, so müssen die Angaben von Parnemann helfen (siehe Tabelle 5).

Tabelle 1: C-t der Main-Weser-Bahn (MWB)

Hauptabmessungen des Triebwerks in mm: 360/540/1130; geliefert 1881 von Henschel

Fabrik-Nr.	Betriebsnummern						ab 1906
	MWB	KED Han 1880	KED Han 1883	KED Mst 1895	KED Cas 1899		
1235	25	1025	1700	1700	1790	(T 3) Cassel 6301	
1236	26	1026	1701	1701	1791	6302	
1237	27	1027	1702	1702	1792	6303	
1238	28	1028	1703	1703	1793	6304	
1239	29	1029	1704	1704	1794	6305 *)	

\*) Noch 1934 in einer Niederlausitzer Braunkohlengrube in Betrieb.

C-t der Bergisch-Märkischen Eisenbahn

Hauptabmessungen des Triebwerks in mm: 350/530/1060; geliefert 1881/82 von Henschel

Baujahr/ Fabrik-Nr.	Betriebs- Nr. bei der BME	Betriebsnummern ab 1882	Aus- musterung
1881/1211	724/2 →	1882 Elberfeld 1700 → 1906 (T 3) Elberfeld 6101	+ 1910
	1212 725/2	1701	6102 + 1908
1882/1278	23/2	1702	6103 + 1909
	1279 24/2	1703	–
	1280 25/2	1704	6104 + 1911



Bild 9: ... die 89 7223 (ex T 3 Osten 6145, gebaut 1896 von Wolf, Fabrik-Nr. 346) und die 89 7124 (ex T 3 Halle 6119, gebaut 1892 von Schichau, Fabrik-Nr. 582). Alle vier Lokomotiven besitzen eine dritte Laterne als Zugspitzensignal.  
Fotos 8 und 9: W. Kroll, Sammlung Dr. Scheingraber

Als die zulässige Geschwindigkeit für Nebenbahnen in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts auf 50 km/h erhöht wurde, hat man die T 3 in steigendem Maße aus dem Streckendienst herausgezogen. In den nun folgenden Jahren hat sich die T 3 mit gutem Erfolg im Verschiebedienst betätigt – auf mittleren und kleinen Rangierbahnhöfen, auf großen Personenbahnhöfen und auf Zugbildungsbahnhöfen. In Berlin z. B. war die T 3 gar nicht wegzudenken, und es war schon staunenswert, wie die kleinen, wackeren Maschinen die lange Reihe der mächtigen vierachsigen D-Zug-Wagen in die Halle des Anhalter Bahn-

hofs schoben, und auf den weit ausgedehnten Gleisen des Lehrter Güterbahnhofs wieselte ein ganzes Heer dieser fleißigen Lokomotiven umher. In Breslau Hbf, in Hannover war es nicht anders, ebenso in Leipzig Hbf-West und um Magdeburg Hbf.

Erst in den zwanziger Jahren wurde sie mehr und mehr durch stärkere Maschinen ersetzt – z. B. die T 11, T 12, T 13.

Die jüngsten waren sie nun auch nicht mehr und wenige Jahre nach der Jahrhundertwen-

de wurden die ersten T 3 aus den Listen gestrichen, z. T. an Privatbahnen oder an Schrotthändler verkauft, wie z. B. an Erich am Ende in Berlin-Weißensee.

Das Merkbuch von 1915 nennt noch 998 Lokomotiven unserer T 3.

Anno 1916, mitten im Ersten Weltkrieg, gab es für die T 3 ein nicht alltägliches Erlebnis. Zur leichteren Abwicklung der großen Erztransporte von Schweden nach Deutschland, insbesondere auf der Strecke Göteborg –

Tabelle 2: Abmessungen der T 3

Für die Lokomotiven, die nach M III-4e bzw. III-4p gebaut worden sind, stehen stellvertretend die

		(T 3) Bromberg 6301	(T 3) Hannover 6190 *)
Musterblatt		III-4e	III-4p
Hersteller		Henschel	Hagens
Baujahr/Fabrik-Nr.		1883/1474	1904/496
Rost	m <sup>2</sup>	1,3	1,35
Heizfläche	m <sup>2</sup>	61,1	61,0
Dampfdruck	kg/cm <sup>2</sup>	12	12
Steuerung		Reglerbüchse außenlieg.	Dom außenlieg.
		Allan-St.	Allan-St.
Triebwerk	mm	350/550/1080	350/550/1100
Radstand	mm	3000	3000
Achsdruck	t	9,8 – 10,0 – 9,5	12,1 – 12,0 – 12,7
Dienstgewicht	t	29,2	36,8
Reibungsgewicht	t	29,2	36,8
Kesselmitte ü. SOK	mm	1860	2070
Länge ü. Puffer	mm	8200	8590
Geschwindigkeit	km/h	40	40
Vorräte Wasser	m <sup>3</sup>	4	5
Kohle	t	1,1	1,9

\*) → 1925 DR 89 7459; + 1933

Der Dom ist bereits in der 3. Auflage des Musterblattes III-4e vorgesehen; die Führerhauswand ist bei den ersten Lieferungen nach M III-4e abgeschrägt.  
Die o. a. Bromberg 901 → Bromberg 6103 hatte die damals weitverbreitete Wurfhebelbremse, andere waren mit der Heberlein-Bremse ausgerüstet.  
Auch bei der T 3 – das Dampfbläutwerk der Bauart Latowski (wer kennt es noch: „Halt, wenn das Bläutwerk der Lokomotive ertönt ...“?).

Tabelle 3: Die Hersteller der Lokomotiven der Gattung T 3:

	1882–1894	1895–1906 *)	zusammen
Henschel, Cassel	320	65	385
MF Karlsruhe	10	–	10
Hanomag, Hannover	94	12	106
Union, Königsberg	109	17	126
Schichau, Elbing	87	18	105
Borsig, Berlin	68	8	76
Hagens, Erfurt	13	87	100
MF Esslingen	4	–	4
Vulcan, Stettin	30	–	30
Schwartzkopff, Berlin	30	–	30
Hartmann, Chemnitz	4	–	4
Grafenstaden (Els. MF)	84	9	93
MF Hohenzollern, Düsseldorf	18	75	93
MF Güstrow	–	1	1
Jung, Jungenthal	–	73	73
Humboldt, Köln-Kalk	–	44	44
Orenstein & Koppel, Drewitz	–	51	51
Linke-Hofmann, Breslau	–	10	10
Freudenstein, Zehlendorf	–	13	13
	871	483	1354

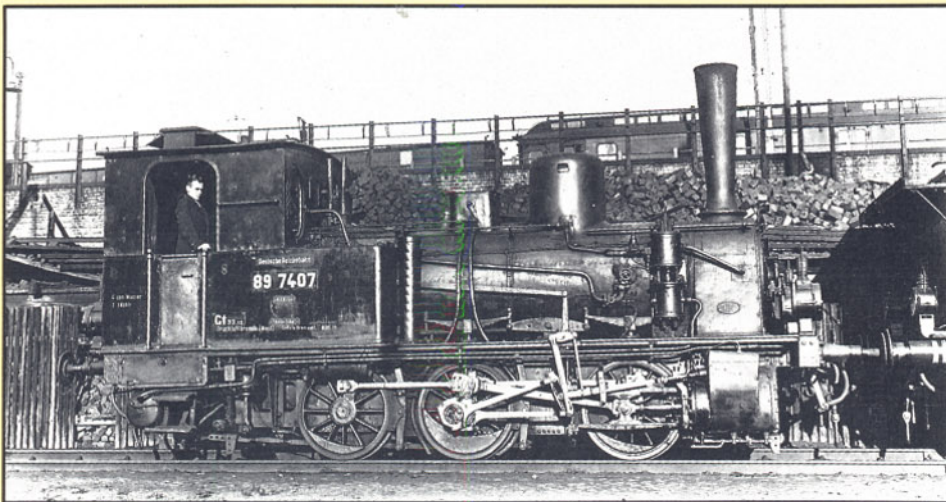
\*) incl. der auf „normal“ umgebauten und erst 1910 übernommenen Hanomagschen Mailänder Ausstellungslokomotive.

Es sind oben eingeschlossen die Lieferungen nach M III-4p:

	1904	1905	1906	zusammen
Orenstein & Koppel	3	10	4	17
Hagens	16	9	–	25
Freudenstein	10	–	–	10
	29	19	4	52 Loks



**Bild 10:** Hanomag lieferte 1883 als Fabrik-Nr. 1597 die Hannover 1711, die 1895 mit gleicher Nummer nach Cassel ging und dort 1906 zur (T 3) Cassel 6111 wurde. Sie wurde 1925 zur DR 89 7001 und führt somit den Reigen der 511 Maschinen der Bauartreihe 89.70 an. Ihr letztes Bw war Kreiensen, wo sie am 5. 7. 1929 ausgemustert wurde.

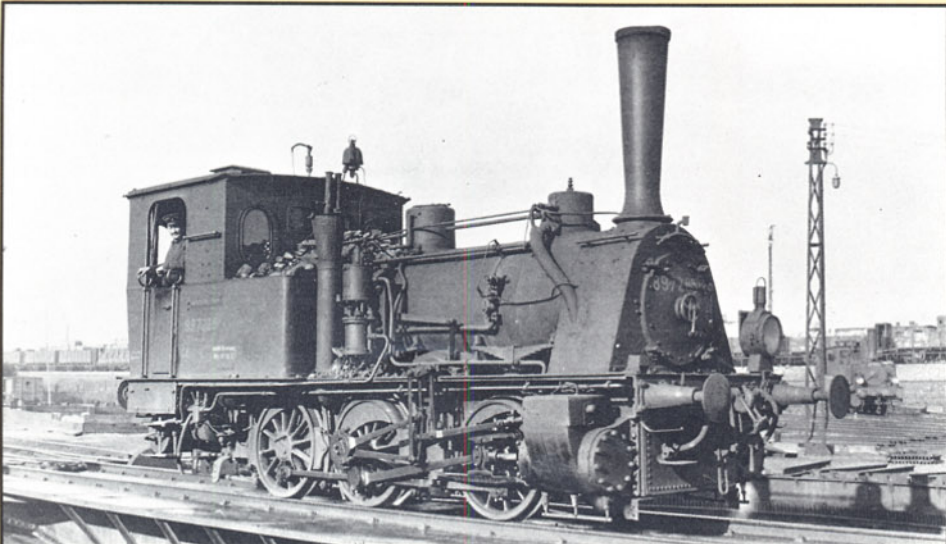


**Bild 11:** Die 89 7407, auf der sich ein junger Herr postiert hat, der wohl schwerlich zum Lokpersonal gehörte, wurde als Berlin 1814 (2. Besetzung) im Jahre 1902 vom Humboldt geliefert (Fabrik-Nr. 141) und 1906 in (T 3) Berlin 6152 umgezeichnet. Sie gehört zu den langlebigen T 3 und wurde erst 1958 im Bw Zwickau außer Dienst gestellt, aber immer noch nicht verschrottet, sondern an das Chemiewerk Müglitz abgegeben.

Stockholm – Gävle wurden 1916–1917 einige Lokomotiven ausgeliehen, neben 2 G 7<sup>1</sup> „åtta av KPEV's berömda T 3-typ“ – 8 der berühmten T 3. Es waren das die (T 3) Stettin 6128–6131, 6137, 6152–6154.

Die Verluste im und nach dem Ersten Weltkrieg, jene auf Grund des Waffenstillstandes und des Versailler Vertrages, sind, im Verhältnis zur Zahl der noch vorhandenen T 3, außerordentlich gering: keine der großen

**Bild 12:** 1897 lieferte die Maschinenfabrik Hohenzollern als Fabrik-Nr. 945 an die Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn eine Lokomotive mit dem schönen Namen „Levensau“, der richtig gelesen sein will! Sie wurde mit der Verstaatlichung dieser Bahn zum 1. Juli 1903 zur Altona 1908 (2. Besetzung) und 1906 zur (T 3) Altona 6206. 1931 wurde sie als 89 7265 bei der Deutschen Reichsbahn ausgemustert.



**Tabelle 4: Zusammenstellung aller 1906 in der T 3-Gruppe genummerten C-t (nach Direktionen geordnet).**

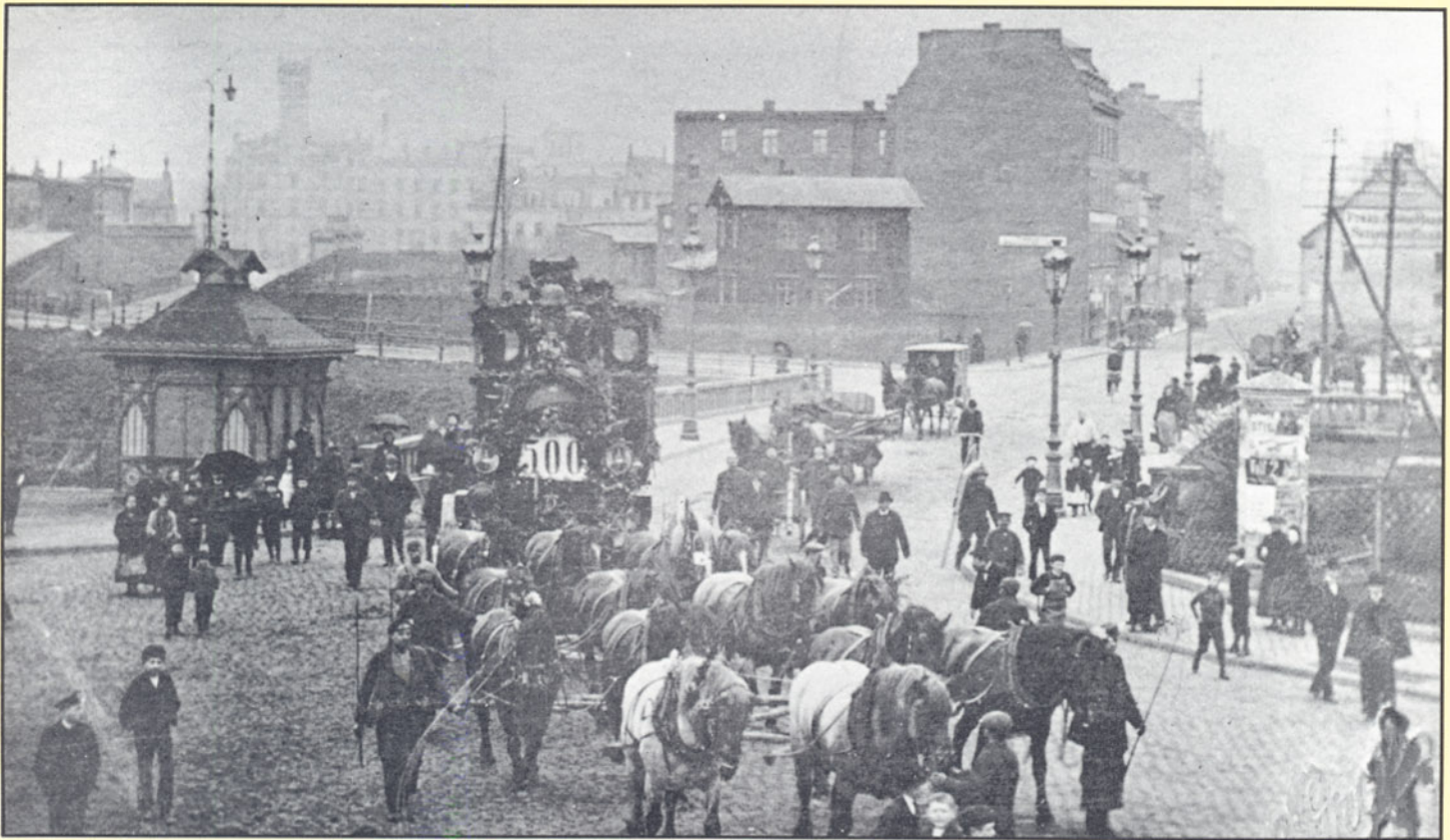
KED	Betriebsnummern	Stückzahl
Altona	6101–6210	110
Berlin	6101–6167	67
Breslau	6101–6180	80
Bromberg	6101–6163	63
Cassel	6101–6178	83
	6301–6305	
Cöln	6101–6135	42
	6140–6146	
Danzig	6101–6146	56
	6201–6208	
Elberfeld	6301–6302	89
	6101–6104	
Erfurt	6121–6199	48
Essen	6221–6226	
Frankfurt	6101–6148	118
Halle	6101–6140	
	6201–6207	47
Hannover	6101–6203	
	6301	104
Kattowitz	6101–6147	47
Königsberg	6101–6116	
	6120–6131	64
	6161	
	6167–6172	106
Magdeburg	6101–6206	
Mainz	6101–6120	77
	6201–6244	
	6301–6313	25
Münster	6101–6125	
Posen	6102–6155	54
Saarbrücken	6101–6133	
Stettin	6101–6153	33
	6201–6206	
		59
		1372
B1-t in der T 3-Gruppe:		
Posen	6101	1
Gesamtzahl der Lokomotiven der T 3-Gruppe		1373
Von den o. a. Maschinen sind nach M III-4p gebaut worden:		
KED	Altona	6208–6210
	Berlin	6166–6167
	Bromberg	6152–6163
	Danzig	6301–6302
	Halle	6201–6207
	Hannover	6190–6203
	Magdeburg	6201–6206
	Stettin	6201–6206
zusammen 52 Maschinen		

Entente-Mächte will die kleine, bescheidene, alte T 3 haben. Und wenn sich (mindestens) 24 bei den PKP (in deren Gattung Tkh 1) wiederfinden lassen, so nur, weil sie in den an Polen abgetretenen Gebieten beheimatet waren.

Im „vorläufigen Umzeichnungsplan“ der Deutschen Reichsbahn von 1923 finden sich 745 Maschinen der Reihe 89 7001 ff. (ex T 3), zwei Jahre später, 1925, sind es im „endgültigen“ nur noch 511 (89 7001–7511). – Warum aber die 7000er-Reihe? Ein voreiliger Pro-

**Tabelle 5: Nach Parnemann bringt es die T 3 zu folgenden Leistungen:**

bei	15	20	30	40	km/h
1:500	834	660	430	283	
1:200	493	400	255	179	
1:100	286	230	150	105	
1: 40	115	89	–	–	t



**Bild 13:** Festlich geschmückt verläßt am 29. 3. 1904 die Hannover 1855 als 500. Lokomotive die Erfurter Fabrik von Christian Hagans. Sie wurde 1906 zur (T 3) Hannover 6194 und 1925 bei der Deutschen Reichsbahn zur 89 7463.

phet an einem großen Schreibtisch hat die baldige Ausmusterung aller T 3 für die nächsten Jahre vorausgesehen.

Indessen sind die 89 7001 ff. noch länger als zwei Jahrzehnte im Dienst gewesen, da waren manche stolze, vorne eingereichten Gattungen fast schon vergessen, so die S 3, die S 5<sup>2</sup>, die S 6.

In der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen war die T 3 meist im Verschiebedienst tätig, doch wurden da und dort noch planmäßige Nebenbahnzüge mit ihr bespannt, so auf den Strecken Walsrode – Rotenburg sowie Geestemünde – Bederkesa, beide im Bezirk Hannover. Der Bestand sinkt nun schnell:

1925 etwa	500
1932	175
1934	145
1936	135
1938	120 unserer T 3

Die Anzahl der T 3 bei einzelnen Rbd darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß es abwärts geht; es sind um 1930 bei der Rbd

Cassel	24
Hannover	32
Magdeburg	32
Mainz	31 der 89 <sup>70</sup> !

Nach dem Zweiten Weltkrieg ist das Schicksal der davongekommenen T 3 bald besiegelt – zumindest bei der Deutschen Bundesbahn; im „Erhaltungsbestand“ sind es

1950	48
1952	33
1954	15
1956	10 Stück

Wenige Jahre gehen ins Land, bis sie alle endgültig verschwunden sind: die Tabelle 6 zeigt, welche als letzte von der Ausmusterungsverfügung betroffen waren.

Im übrigen haben selbst in den Jahren nach 1945 die T 3 noch im planmäßigen Dienst gestanden, so z. B. auf der Strecke Brunsbüttelkoog Nord – St. Michaelisdonn – 12,1 km! Und ein besonderes Vergnügen war es, wenn 1950 der Sonderzug für Badelustige von Get-

torf her in Eckernförde eintraf, nicht selten bespannt mit der Kieler 89 7354 (2. Besetzung)<sup>6)</sup>.

Ehe das Schicksal der T 3 bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR berührt wird, ein Hinweis auf die zahlreichen Lokomotiven, welche für nebenbahnähnliche Kleinbahnen gebaut worden sind, sei es daß sie öffentlichen Körperschaften gehörten wie einem Landkreis,

einer Provinz oder einer privaten Gesellschaft.

Seit den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts wurden viele dieser Bahnen gebaut, die u. a. das flache Land erschließen sollten. Die einen beschafften anfangs B-t, um später (meist) auf die T 3 überzugehen, andere stellten sofort die C-t ein, seien es Neubauten oder angekaufte, durchaus noch brauchbare

**Tabelle 6: Folgende T 3 (Baureihe 89<sup>70</sup>) standen am längsten in Dienst**

**bei der Deutschen Bundesbahn**

Ausmusterung	DB-Nummer	Hersteller (Baujahr/Fabr.-Nr.)	KPEV-Nummer	Letztes Bw	Dienstalter
+ 26. 04. 1961	89 7296	Henschel 1899/5224	Cassel 6169	Wedau	62 Jahre
+ 26. 04. 1961	89 7377	Humboldt 1901/ 104	Mainz 6217	Wedau	60 Jahre
+ 06. 08. 1960	89 7462	Hagans 1904/ 499	Hannover 6193	Hamm	56 Jahre
+ 07. 07. 1959	89 7314	Jung 1900/ 438	Mainz 6211	Fulda	59 Jahre
+ 04. 05. 1959	89 7248	Jung 1897/ 307	Cassel 6180	Bebra	62 Jahre

Nur die 89 7462 war nach M III-4p gebaut worden; die 89 7248 war eine der Stargard-Cüstriner, dann Bromberg 6135, die eine Hälfte der Doppel-Lokomotive.

**bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR**

Ausmusterung	DR-Nummer	Hersteller (Baujahr/Fabr.-Nr.)	KPEV-Nummer	Letztes Bw	Dienstalter
+ 04. 09. 1966	89 7402	Humboldt 1902/ 134	Hannover 6134	Leipzig W	64 Jahre
+ 23. 02. 1966	89 7278	Jung 1898/ 349	Halle 6138	Zwickau	68 Jahre
+ 12. 01. 1966	89 7263	Henschel 1898/4940	Cassel 6165	Aue i. V.	68 Jahre
+ 16. 09. 1965	89 7349	Henschel 1901/5793	Magdeb. 6195	Stendal	64 Jahre
+ 16. 09. 1965	89 7423	O & K *) 1902/ 963	Berlin 6161	Haldensleben	67 Jahre

\*) Orenstein & Koppel

**bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR**

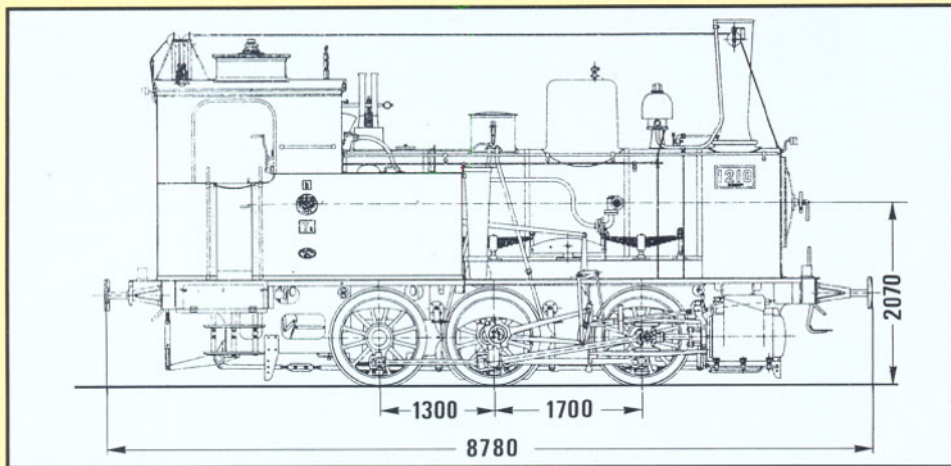
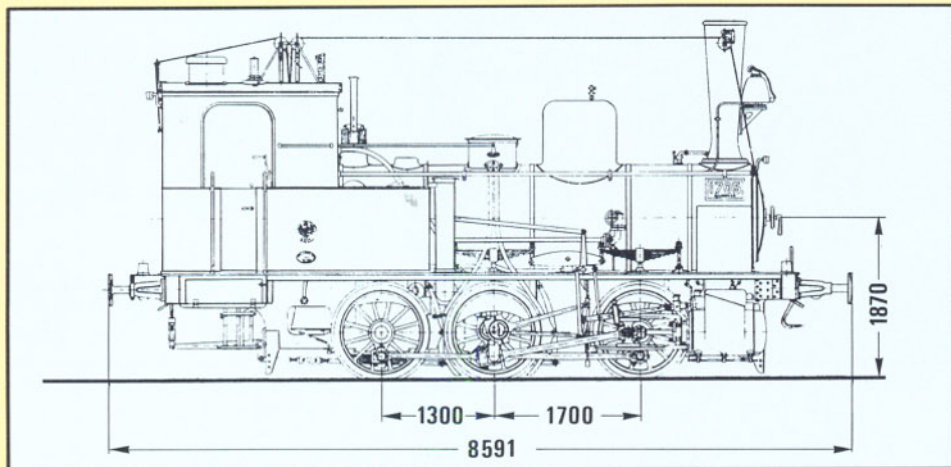
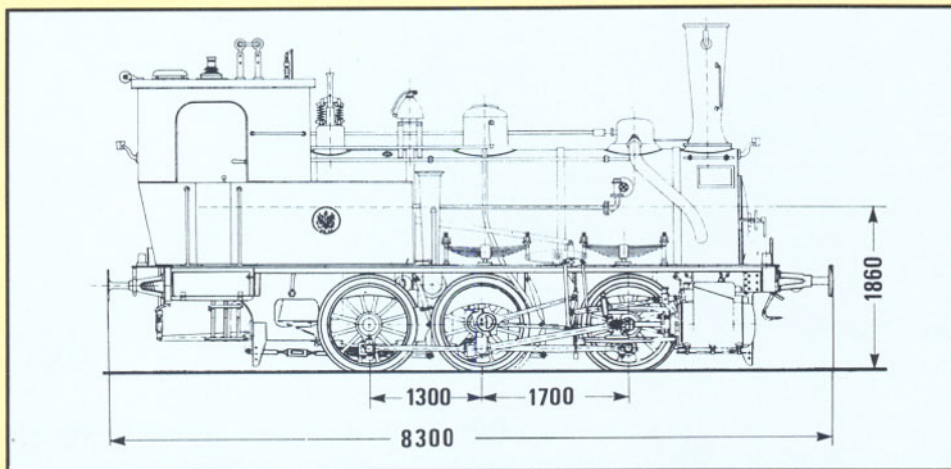
(Maschinen, die 1949 von verstaatlichten Privatbahnen übernommen wurden)

Ausmusterung	DR-Nummer	Hersteller (Baujahr/Fabr.-Nr.)	KPEV-Nummer	Letztes Bw	Dienstalter
+ 14. 09. 1965	89 6006	Hagans 1896/ 342	Erfurt 6132	Salzwedel	69 Jahre
+ 04. 04. 1967	89 6114	Hagans 1901/ 434	Erfurt 6179	Dessau	66 Jahre
+ 15. 09. 1965	89 6205	Hagans 1904/ 503	Halle 6201	Dessau	61 Jahre
-	89 6009	Humboldt 1902/ 135	Berlin 6146	Halberstadt	-

Die 89 6205 war nach M III-4p gebaut worden.

Die 89 6009 wurde mit einem Schlepptender ausgerüstet und ist als Museumslokomotive der Nachwelt erhalten geblieben.

**Im übrigen betrug die Lebensdauer bei den T 3 im allgemeinen nicht mehr als ca. 30 Jahre!**



**Bild 14 – 16:** Skizzen von drei verschiedenen Ausführungen der preußischen Gattung T 3 im Maßstab 1:87. Oben die T 3 nach Musterblatt III-4e mit abgeschrägter Führerhausrückwand, in der Mitte die T 3 nach Musterblatt III-4e (3. Nachtrag) mit Dampfdom und unten die verstärkte Ausführung der T 3 nach Musterblatt III-4p.

Skizzen: Sammlung Obermayer

Staatsbahnmaschinen, oft die T 3. Die Menge dieser Privatbahn-Lokomotiven ist kaum zählbar. Als nun die DR-Ost im Jahre 1949 alle diese Bahnen in ihrem Bereich mitsamt den Maschinen übernahm, zählte man über 100 C-t verschiedenster Bauart und Herkunft, darunter auch unsere T 3.

Die C-t unter ihnen erhielten eine abweichende Bezeichnung insofern, als die ersten beiden Ziffern der Betriebsnummer den durchschnittlichen Achsdruck (in t) vermehrt um 50 aufwiesen: die 89 6014 z. B. hatte einen Achsdruck von 10 t (10 + 50 = 60); da sie die 14. dieser 10-t-Maschinen war, erhielt sie die Bezeichnung 896014. So gibt es drüben eine 89 5901 bis hin zur 89 6306. Da es in der Mark Brandenburg nebenbahnähnliche Kleinbahnen von beachtlicher Länge gab, wie z. B. die Oderbruchbahn, wurden einige T 3 mit einem Schlepptender ausgerüstet, ähnlich wie einige T 12 im Oldenburgischen. Es waren 6 Maschinen, die einen 2- bzw. 3achsigen Tender erhielten<sup>7)</sup>.

Von allen diesen buntgemischten C-t der DR-Ost interessieren hier nun die ehemals preußischen, zumindest die letztausgemusterten seien genannt (s. Tabelle 6).

Ist nun die T 3 auch von anderen großen Bahnen im Inland, im Ausland gebaut worden?

Die Liste ist nicht lang, und es handelt sich nur um 2 Verwaltungen, denen man die Bezeichnung „große Bahnen“ zuerteilen kann. Einmal ist es die Großherzoglich Oldenburgische Staatsbahn, die erst 1898 von der B-t auf die C-t übergegangen ist und in den Jahren 1898 bis 1909 15 C-t-Maschinen von der Hanomag beschaffte. Die 12 ersten, geliefert in den Jahren 1898–1901, entsprachen dem Musterblatt III-4e der Preußischen Staatsbahnen, 3 Nachbauten aus dem Jahre 1909 haben einige Besonderheiten, so hat der Kessel weder Dom noch Regler, sondern ein im Kessel liegendes Dampfsammelrohr. Alle 15 haben keine Nummern, sondern Namen: vom „Specht“ bis zum „Hänfling“ ist das gefiederte Volk vertreten. Die Deutsche Reichsbahn hat sie – kein Druckfehler! – als 98 201–215 eingeordnet.

Sehr viel zahlreicher sind die T 3 der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn.

**Tabelle 7: Die im Jahre 1885, also vor genau 100 Jahren, gelieferten T 3:**

Hersteller und Fabriknummer	Direktionen ab Lieferung	1906 umgezeichnet auf (T3)	DR-Nummer vorläufig/endgültig	Ausmusterung
Henschel 1890	Breslau 1871	→ 1895 Kattowitz 1871	Kattowitz 6101	
1891	1872	1872	6102	
1892	1873	1873	6103	+ 1923 a)
1913	Frankfurt/M. 1705	→ 1895 Halle 1705	→ 1901 Halle 1700/2	6101 89 7033 — + 1923
1914	1706	1706	1701/2	6102 + 1909
1915	1707	1707	1702/2	6103
1916	1708	1708	1703/2	6104 + 1910
1921	Cöln rh. 1785	→ 1895 Frankfurt/M. 1785	→ 1904 Mainz 1785	Mainz 6107
1922	1786	→ 1895 Cöln 1779	→ 1904 Frankfurt/M. 1834	Frankfurt/M. 6209
1923	1787	1780	1835	6210
1924	1788	1781	1836	6211
Borsig 4153	HM „Herzhorn“	→ 1890 Altona 1828	Altona 6129	+ 1917
4154	HM „Krempe“	1829	6130	+ 1922
4155	HM „Siethwende“	1830	6131	89 7035 89 7012
Hanomag 1794	Hannover 1726	→ 1895 Cassel 1726	Cassel 6126	89 7036 89 7013 + 1928
1795	1727	1727	6127	89 7037 89 7014 + 1933
1796	1728	1728	6128	
1797	1729	1729	6129	+ 1921
1798	1730	1730	6130	89 7038 89 7015 + 1927
1799	1731	1731	6131	89 7039 — + 1923
1800	1732	1732	6132	89 7040 — + 1923
1801	1733	1733	6133	89 7041 89 7016 + 1925

a) zeitweise bei der Kleinbahn Eberswalde – Schöpfung

b) lange Jahre bei der Kleinbahn Reinheim – Reichelsheim (später: Süddeutsche Eisenbahn-Ges. No. 347)

HM = Holsteinische Marschbahn

Sie entsprachen alle dem preußischen Vorbild. Die MFF (und einige ihrer Vorgängerinnen) beschafften in den Jahren 1882 bis 1906 nicht weniger als 68 Lokomotiven; noch 63 haben eine vorläufige DR-Nummer erhalten, 38 eine endgültige: 888001–8020 und 8051–8068<sup>8)</sup>.

Die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen haben zwar das preußische Bezeichnungssystem übernommen, doch hatte ihre T 3 wenig mit der preußischen zu tun.

Ins Ausland gingen die T 3 in nur geringer Zahl, es seien nur genannt: 20 Maschinen zumindest an China und mehr als 20 an italienische Bahnen, zumeist in Oberitalien. Am ehesten berühren uns die Ferrovie Alta Valtellina, nicht allein, weil zu ihnen die allerletzte nach M III-4e gebaute T 3 ging – Henschel 1924, Fabrik-Nr. 20345, „Valtellina“, sondern auch, weil mancher Eisenbahnfreund, der etwa im Jahre 1966 mit der Rhätischen Bahn (oder im eigenen Wagen) über den Berninapass hinunterfuhr ins Veltlin unten in Tirano, Endstation der Rhätischen und der Ferrovie Valtellina, die Maschine noch hat sehen können.

Ein weiter Weg – 1882 die erste, 1924 die letzte T 3. Sechs Jahrzehnte sind seitdem vergangen (oder: wenn man die erstgebauten betrachtet – ein gutes Jahrhundert!)

Was ist geblieben? Die Erinnerung und – Museums- und Denkmals-T 3? Meist ein Trauerspiel, insbesondere, wenn eine T 3 den „lieben Kindern“ in die Hände fällt. Eine sei zumindest hervorgehoben, die von Moll und fleißigen Helfern mit kaum abzuschätzendem Zeitaufwand und mit großem Fachwissen aufgebaut 89 7159 (2. Besetzung, gebaut 1910 von Henschel, Fabrik-Nr. 10037, für die Eisenindustrie Menden und Schwerte). Es ist eine T 3 nach M III-4e, die sich heute bei der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte in guten Händen befindet.

Die an Lokomotivstatistik interessierten Leser finden in Tabelle 7 alle vor 100 Jahren, im Jahre 1885, gelieferten T 3 zusammengefaßt, während Tabelle 8 den Gesamtbestand einer Direktion, hier der KED Danzig im Jahre 1906, zeigt.

#### H. Rauter

##### Anmerkungen:

<sup>1)</sup> Die Bergisch-Märkische Eisenbahn ist bereits seit dem Jahr 1850 vom Staat verwaltet und betrieben worden; seit dem 13. 03. 1854 besteht die „Kgl. Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld“.

<sup>2)</sup> Es sei erinnert: Die „Normalien“ von 1883/1884 sehen vor unter •

III die Gesamtzeichnungen aller Naßdampf-Lokomotiven

III-1 sind die der Personenzug-,  
-2 der Schnellzug-,  
-3 der Güterzug- und  
-4 der Tenderlokomotiven.

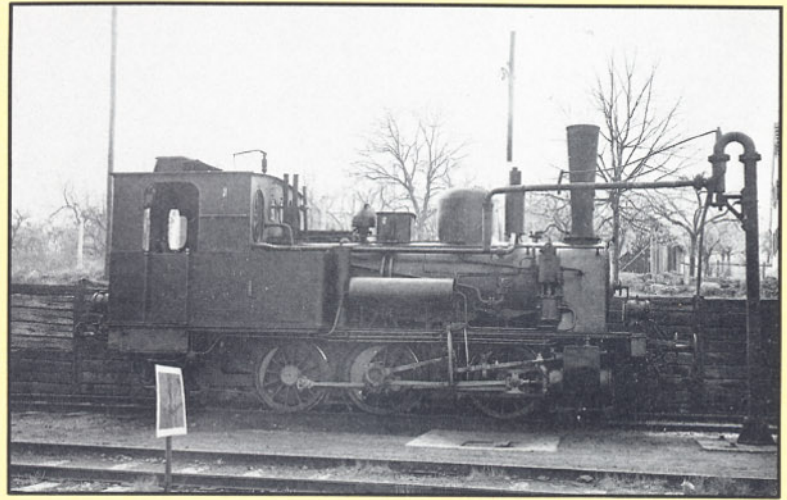
Die einzelnen Bauarten werden durch einen beige gesetzten kleinen Buchstaben bezeichnet:

III-2b z. B. – spätere S 3  
-4e T 3

<sup>3)</sup> Die Bromberg 6135 und 6141, die beide für die Stargard-Cüstriner Eisenbahn gebaut wurden und 1903 zur KED Bromberg gelangten, wurden 1913 zu einer Doppellokomotive zusammengebaut, die die Betriebsnummer Cassel 6180 erhielt. Die Doppellok wurde 1917 wieder getrennt, die beiden Einzellokomotiven fortan als Cassel 6180 und 6181 bezeichnet. Die Cassel 6180 wurde als 89 7248 erst 1959 ausgemustert, die Cassel 6181 bereits im Jahre 1937.

<sup>4)</sup> Die preußische Bezeichnungsart von 1905/1906 war so angelegt, daß allein aus den Hunderter-Reihen die Zugehörigkeit zu einer Gruppe/Gattung erkenntlich war. Die Gruppen-/Gattungszeichen hätten auch fortfallen können, eine 6101 war stets eine T 3; doch zur Identifizierung einer bestimmten Maschine war (und ist) die Angabe der KED unerlässlich, gab es doch eine 6101 bei der KED Altona bis hin zur KED Stettin.

**Bild 17:** Dieses Foto zeigt eine T 3, die zu keiner Zeit der KPEV oder der Deutschen Reichsbahn gehörte. Es handelt sich hier um die Betriebsnummer 1 der Württembergischen Nebenbahnen-AG, die die Firma Humboldt im Jahre 1901 als Fabrik-Nr. 109 (zusammen mit der Fabrik-Nr. 110, Betriebsnummer 2) für deren 16,5 km lange Strecke Reutlingen – Gönningen geliefert hat. Die Aufnahme entstand am 10. 5. 1954 in Gönningen, drei Jahre später wurde das Maschinen ausgemustert.



**Tabelle 8: Die Lokomotiven der Gattung T 3 der Kgl. Eisenbahn-Direktion Danzig im Jahre 1906**

Hersteller	Baujahr	Fabriknummer	Betriebsnummer bei Ablieferung	Betriebsnummer ab 1906
Union	1887	361–365	→ Danzig 1753–1757	→ (T 3) Danzig 6101–6105
	1887	369	1761	6106
	1887	371–374	1763–1766	6107–6110
	1887	376–381	1768–1773	6111–6116
	1888	418–424	1774–1781	6117–6123
	1891	604–615	1788–1799	6124–6135
Grafenstaden	1893	4387–4391	1824–1828	6136–6140
Schichau	1892	574–579	1836–1841	6141–6146
Hagens	1902	464–467	1844–1847	6201–6204
O & K *)	1903	900–903	1848–1851	6205–6208
Freudenstein	1905	222–223 **)	1852–1853	6301–6302

\*) Orenstein & Koppel  
\*\*) nach M III-4p

<sup>5)</sup> Auf den langen Nebenbahnen in Ostdeutschland, vor allem in den Direktionen Bromberg, Danzig und Königsberg, waren die Schlepptender-Lokomotiven der Gattung G 1 für den Streckendienst besser geeignet als unsere T 3.

<sup>6)</sup> 89 7354 (2. Besetzung), gebaut 1910 von Humboldt (Fabrik-Nr. 418) für die Kleinbahn Kirchbarkau-Preetz-Lütjenburg.

13. 07. 1939 – 6. 11. 1946 Fliegerhorst Westerland, anschließend als 89 7354 in den Bw Flensburg und Husum, ab 22. 08. 1947 – 2. 11. 1955 Bw Kiel.

<sup>7)</sup> Unter den T 3 mit Schlepptendern ist nur eine alt-preußische, die 89 6009, Humboldt 1902/Fabrik-Nr. 135, die zur (T 3) Berlin 6146 und 1925 zur DR 89 7403 wurde. Nach ihrer Ausmusterung kam sie

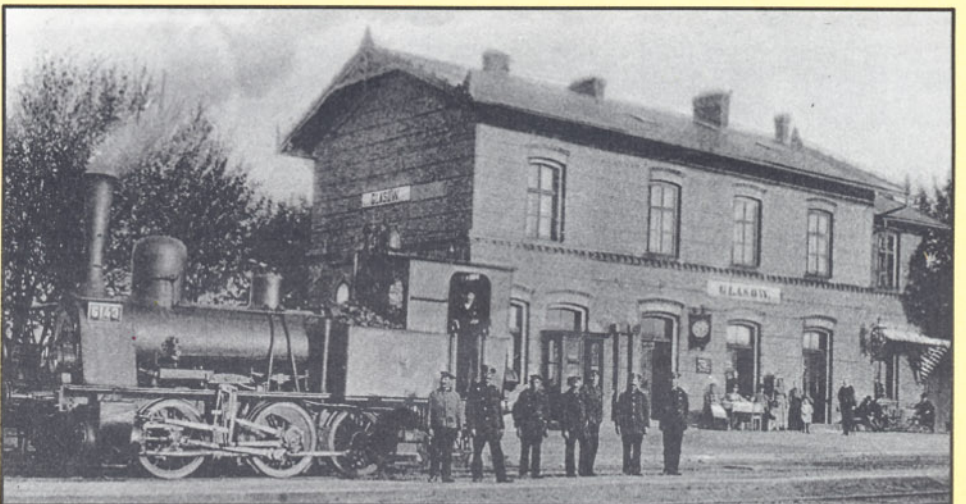
1931 an die Eisenbahn Heudeber-Mattierzoll und wurde 1949 zur 89 6009. Sie ist zur Museumslokomotive bestimmt worden. Die 89 6225 hat einen alten Tender erhalten, und zwar den der (G 7) Kattowitz 4704, einer Verbund-G 7, gebaut von Linke-Hofmann 1908/Fabrik-Nr. 573, → PKP Tp 2-227.

<sup>8)</sup> Die 89 8006 war von 1942 bis 1966 im Metallhüttenwerk Lübeck tätig; es war die ehemalige MFF 568, gebaut von der MF Hohenzollern 1894/Fabrik-Nr. 801.

Die 89 8066 verschlug es nach Dresden wo sie 1963 ausrangiert wurde (ehemalige MFF 609, gebaut 1906 von Linke-Hofmann in Breslau, Fabrik-Nr. 374).

**Bild 18:** Diese alte Postkarte zeigt den Bahnhof Glasow in der Neumark. – Wer weiß heute noch, wo die Neumark liegt, geschweige denn, wo Glasow? Es liegt auf halbem Weg zwischen Stargard und Küstrin; diese Strecke wurde von der gleichnamigen Eisenbahngesellschaft am 31. 8. 1882 eröffnet und ging mit zwei weiteren Nebenbahnen im Jahre 1903 in den Besitz des preußischen Staates über. Die auf unserem Bild erkennbare (T 3) Bromberg 6143 wurde 1899 als Betriebsnummer 24 von Jung (Fabrik-Nr. 391) an die Stargard-Cüstriner-Eisenbahn geliefert und bei der Verstaatlichung 1903 in Bromberg 1833 (2. Besetzung) umgezeichnet. Sie kam noch vor 1923 als Werklokomotive ins RAW Tempelhof, wo sie um 1932 ausgemustert wurde.

Die Fotos 10 – 13, 17 und 18 stammen aus der Sammlung Dr. Scheingraber, der Herrn Rauter für seine detaillierten Angaben zu diesen Bildern zu Dank verpflichtet ist.





▲ **Bild 1:** Mit Hilfe der Zahnstange bezwingen die beiden Dampflokomotiven der Baureihe 97.2 der ÖBB (vorne die 97 201) mit einem Leerzug von Vordernberg nach Erzberg die Südrampe der Erzbergbahn. Das Foto wurde Anfang Oktober 1977 bei Glasbremse aufgenommen.

**Bild 2** (rechte Seite, oben): Im Winter boten sich zur Zeit des Dampfbetriebes an der Erzbergbahn besonders schöne Motive. Zuglok war im Januar 1976 unterhalb von Glasbremse die 97 210.

**Bild 3:** Mit den Schienenbussen der Baureihe 5081.5 der ÖBB begann auf der Erzbergbahn die Umstellung vom Zahnradbetrieb auf Adhäsionsbetrieb. Das Foto des Personenzuges von Eisenerz nach Vordernberg entstand am 9. 1. 1976 oberhalb von Vordernberg Markt.

Alle Fotos: Verlagsarchiv ▶

# Die Erzbergbahn

Mitte der siebziger Jahre war die Erzbergbahn von Vordernberg nach Eisenerz in der Steiermark Reiseziel vieler Eisenbahnfreunde aus nah und fern. Sogar aus Übersee reisten sie an, um den Dampfbetrieb auf der Zahnradstrecke zu erleben und sowohl im Bild als auch mit Tonbandgeräten und Kassettenrekordern im Ton festzuhalten.

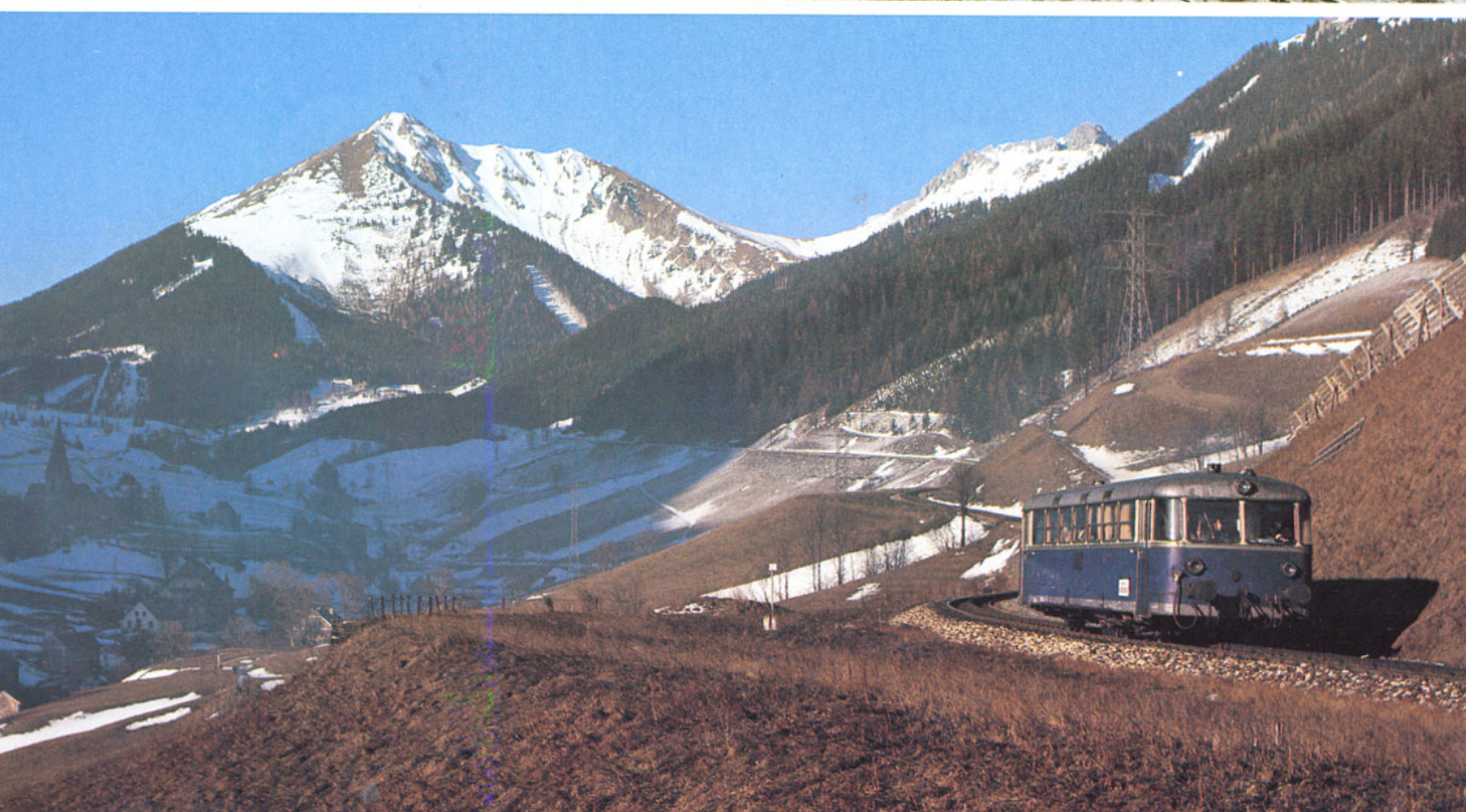
Dieser Eisenbahnlinie der Österreichischen Bundesbahnen wird die Anfang Februar erscheinende Sonderausgabe des Eisenbahn-

Journals gewidmet sein. Die Sonderausgabe beschreibt die Geschichte und den Betrieb der normalspurigen Zahnradbahn von Vordernberg nach Eisenerz; vom Bau Ende des letzten Jahrhunderts bis zur Ablösung des Zahnradbetriebes durch den Adhäsionsbetrieb in den siebziger Jahren.

Zahlreiche, zum größten Teil bisher unveröffentlichte Aufnahmen illustrieren den sorgfältig recherchierten und fundierten Text, für den die Autoren C. Asmus und J. Stockklauser

verantwortlich zeichnen. Besondere Erwähnung verdienen in diesem Zusammenhang die herrlichen, stimmungsvollen Farbaufnahmen des bekannten Fotografen Jürgen Nelkenbecher. Von ihm wurden übrigens auch die vier Farbfotos auf dieser Doppelseite aufgenommen, die wir Ihnen vorab als kleine Kostprobe aus der in wenigen Wochen erscheinenden Sonderausgabe präsentieren möchten.

AR



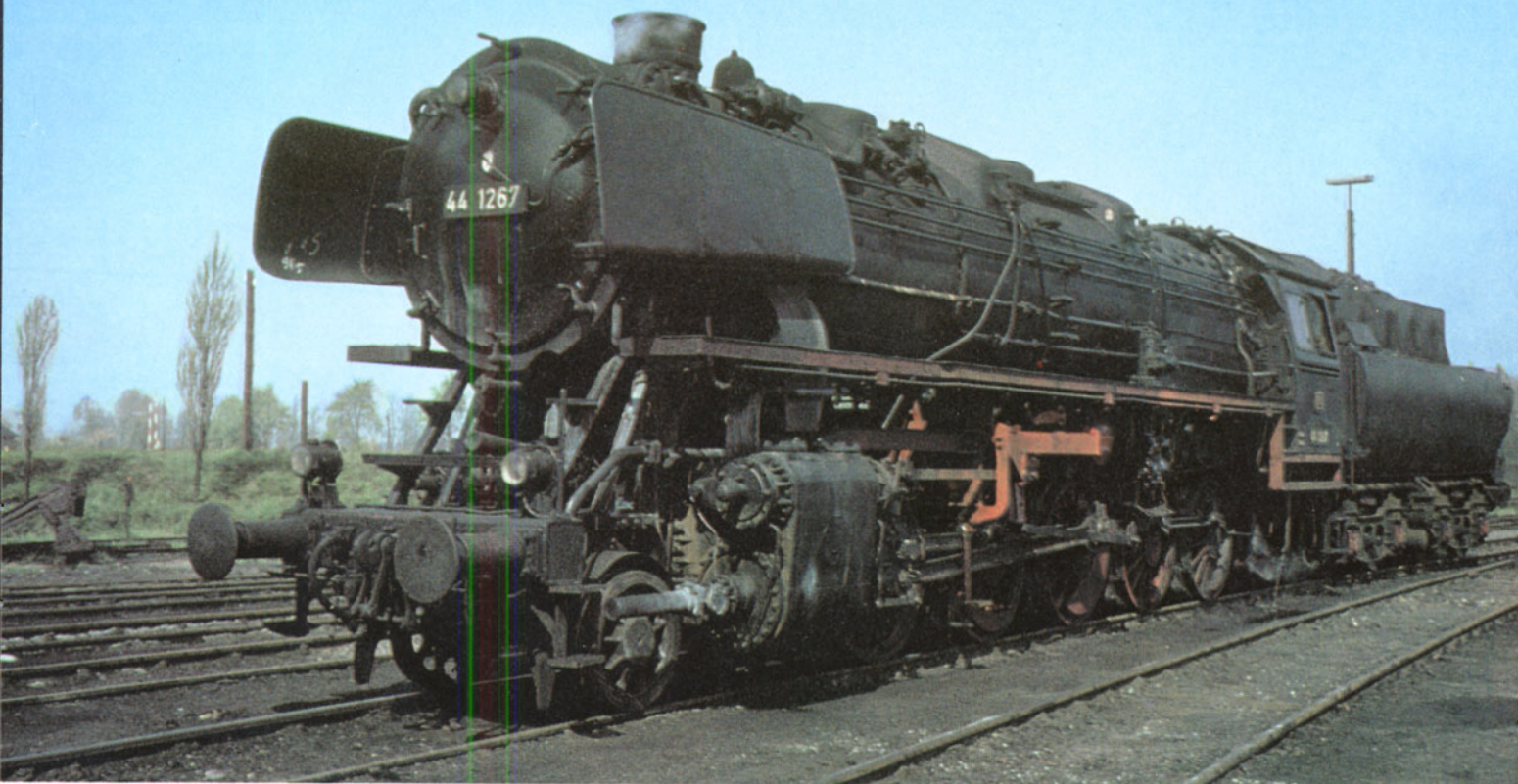


## Erinnerungen an die 44 1267

In einer früheren Ausgabe des Eisenbahn-Journals hatten wir die schwere Güterzuglokomotive 44 1267 mit Wannentender vorgestellt. Die Qualität des Fotos entsprach leider nicht ganz unseren Erwartungen, Ursache

dafür waren die schlechten Licht- und Witterungsbedingungen. Da es sich bei der Lokomotive um ein besonderes Exemplar handelte, entschlossen wir uns dennoch zum Abdruck des Bildes.

Kurz nach dem Erscheinen der genannten Ausgabe, hat sich dann unser Leser P. Scheffler gemeldet. Dem Schreiben mit interessanten Daten waren auch vier Diapositive beigefügt. Jetzt endlich haben wir die Gele-



◀ Bild 1: Frontansicht der 44 1267.

Bild 2: Am 8. 5. 1967 besaß die 44 1267 noch den Wannentender der Sonderbauart 2'2' T 34.

genheit, diese Erinnerungen an die 44 1267 zu veröffentlichen.

Die Besonderheit des abgebildeten Gepans war der Wannentender 2'2' T 34, eines Prototyps, der als Vorläufer der späteren Wannentender von Borsig entwickelt worden war. Jener Tender war zunächst mit der 1942 abgelieferten Lokomotive 44 1263 ÜK gekuppelt. Zu welchem Zeitpunkt der Tender an die 44 1267 kam, ließ sich leider nicht ermitteln. Bekannt ist dagegen der Lebenslauf der Lokomotive, den wir für alle Statistiker nachfol-

gend skizzieren wollen.

Abnahme der Lokomotive am 3. September 1942.

Indienststellung beim Bw Mainz-Bischofsheim am 4. September 1942.

Das Kriegsende erlebte die Lokomotive in Schwerte, wo sie bis 19. Januar 1947 verblieb.

Die weiteren Stationierungen waren:

Bw Mannheim Rbf	19.06.47 – 28.12.49
Bw Ludwigshafen	31.05.50 – 12.01.51
Bw Kaiserslautern	13.01.51 – 05.01.61

Bw Koblenz-Mosel	06.01.61 – 19.01.61
Bw Kaiserslautern	20.01.61 – 26.10.61
Bw Koblenz-Mosel	27.10.61 – 22.05.62
Bw Ehrang	23.05.62 – 02.06.64
Bw Rheine	03.06.64 – 28.01.68
Bw Emden	29.09.68 – 27.12.72

z-Stellung am 28. Dezember 1972

Ausmusterung am 12. April 1973

Am 23. Oktober 1967 hatte die Lokomotive im AW Braunschweig noch einen Tender der normalen Einheitsbauart 2'2' T 34 erhalten.

HO/Scheffler

Bild 3: Wie auch die beiden anderen Aufnahmen auf dieser Doppelseite, entstand dieses Foto des Wannentenders der 44 1267 am 8. 5. 1967 im Bw Rheine.

Fotos 1–3: P. Scheffler





**Bild 1:** Im Abschnitt Saalfelden – Wörgl der Strecke Salzburg – Schwarzach-St. Veith – Innsbruck leisten die 1020 der Zugförderungsstellen Wörgl und Innsbruck den Güterzügen bei Überschreitung der Grenzlast Vorspanndienste. Als Vorspannlokomotive des G 69232 fährt die 1020.30 am 30. 12. 1982 in den Bahnhof Kirchberg/Tirol ein. **Foto: A. Ritz**

## Die E 94 in Österreich

Trotz guter Erfahrungen mit der Baureihe E 93 waren bis 1937 nur 18 Lokomotiven gebaut und in Dienst gestellt worden. Obwohl dringend weitere Maschinen für den schweren Güterzugdienst auf Steilrampen und Gebirgsstrecken benötigt wurden, erschien die Nachfolgebauart E 94 erst im Jahre 1940. Zu jener Zeit oblag die Betriebsführung auf den Strecken in Österreich bereits der früheren Deutschen Reichsbahn. Schon bald wurde deshalb erwogen, auf den österreichischen Gebirgsstrecken die neue E 94 einzusetzen. Erste Versuchsfahrten mit der Lokomotive E 94012 konnten noch im September des Jahres 1940 auf der Arlbergstrecke durchge-

führt werden. Hierbei zeigte sich die Überlegenheit der Reihe E 94 gegenüber den österreichischen „Krokodilen“, die damals die Baureihenbezeichnung E 89 und E 89' trugen. Letztere verfügten über eine Höchstgeschwindigkeit von 70 bzw. 75 km/h und über eine Nennleistung von 1 800 bzw. 1 900 kW. Die Stundenleistung der E 94 lag dagegen bei 3 300 kW, ihre Höchstgeschwindigkeit war auf 90 km/h festgesetzt.

Zum planmäßigen Einsatz kam die E 94 dann aber zunächst nur auf der Brennerstrecke. Erst ab Mai 1943 erhielt dann auch das Bahnbetriebswerk Bludenz die ersten Maschinen der Baureihe E 94 für den Einsatz auf den

Rampen des Arlbergs. Dort bewältigten die Maschinen nicht nur den Güterzugdienst, sondern auch den schweren Schnellzugverkehr. Mit ihren elektrischen Widerstandsbremsen waren die Fahrzeuge besonders gut für den Dienst auf Gebirgsstrecken geeignet. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges waren insgesamt 46 Maschinen der Reihe E 94 in Österreich verblieben. Eine Lokomotive, die E 94015, mußte wegen der erlittenen Kriegsschäden bereits im April des Jahres 1947 ausgemustert werden. Eine weitere Maschine, die E 94 108, kam im Oktober desselben Jahres zurück in die spätere Bundesrepublik. Aus den bei den Firmen ELIN Aktienge-



**Bild 2:** Die Region um Kitzbühel ist bekannt für schneereiche Winter. Diese Aufnahme der 1020.14, die bei Fieberbrunn mit einem Güterzug nach Salzburg unterwegs ist, unterstreicht dies eindrucksvoll (30. 12. 1982).

**Foto: A. Ritz**

**Bild 3:** Der planmäßige Güterzug 69250 nach Innsbruck verkehrte am 30. 12. 1982 nicht. Die Zuglokomotive 1110.14 fuhr deshalb ohne Wagen nach Innsbruck und schleppte zwischen Saalfelden und Wörgl die planmäßige Vorspannlokomotive der Baureihe 1020 mit. Soeben durchfährt dieses Doppelgespann den Haltepunkt Windau.

**Foto: A. Ritz**





**Bild 4:** Die 1020.14 führte am 1. 6. 1984 einen zusätzlichen Güterzug von Innsbruck über Garmisch-Partenkirchen nach Reutte (Tirol). In Kaltenbrunn (Oberbay) wartet sie die Kreuzung mit der soeben einfahrenden Leergarnitur für den D 13484 der Baureihe 601 ab. Als „Urlaubs-Intercity“ verkehrte der D 13484 in der Sommersaison 1984 jeden Freitag von Mittenwald nach Hamburg-Altona. **Foto: A. Ritz**



**Bild 5:** Güterzüge benutzen von Rosenheim nach München nicht nur die Strecke über Grafing, sondern auch die ältere Strecke über Holzkirchen-Deisenhofen. So auch der Dg 49832 vom Brenner nach München, der am 14. 11. 1980 mit der 1020.10 bespannt war. Aufgenommen wurde der Güterzug in der Nähe des Bahnhofs Kreuzstraße. **Foto: A. Ritz**

sellschaft für elektrische Industrie in Wien und der Wiener Lokomotivfabrik AG in Floridsdorf lagernden Teilen konnten im Auftrag der ÖBB noch drei Maschinen gefertigt werden. Diese Fahrzeuge wurden 1953 mit den Betriebsnummern 1020.45 bis 1020.47 in Dienst gestellt. Von den 47 Lokomotiven mußte bislang nur die 1020.45 nach einem schweren Unfall ausgemustert werden, alle anderen verkehren noch im Güterzugdienst auf steigungsreichen Strecken. Beheimatet sind die Maschinen bei den Zugförderungsstellen Bludenz, Innsbruck, Villach und Wörgl.



**Bild 6:** Auf der Außerfernbahn von Reutte (Tirol) nach Garmisch-Partenkirchen waren solche Bespannungen noch vor wenigen Jahren keine Seltenheit. Um eine Lokleerfahrt zu vermeiden, hat am 23. 7. 1978 die 1020.32 die Aufgabe der planmäßigen Zuglokomotive der Baureihe 144 bei der Beförderung des E 3687 von Reutte nach Garmisch-Partenkirchen übernommen. Das Foto entstand bei Untergrainau.

Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz

Mitte der sechziger Jahre ging die ÖBB daran, die Lokomotiven zu modernisieren. Hierbei ergaben sich Änderungen an den Lüftungsgittern, an den Dachaufbauten und an den Stirnfenstern, wodurch sich die Reihe 1020 nun in wesentlichen Bereichen von der Baureihe 194 unterscheidet. Nur wenige Exemplare behielten die ursprüngliche Anordnung von drei Fenstern in der Stirnfront. Hierzu zählen die Maschinen 1020.40, 1020.42 und 1020.47, die zusammen mit einigen weiteren Fahrzeugen auch noch ihren grünen Anstrich behalten haben. Die anderen Fahrzeuge zeigen sich dagegen in der orangefarbenen Lackierung nach dem neuen Farbschema der ÖBB.



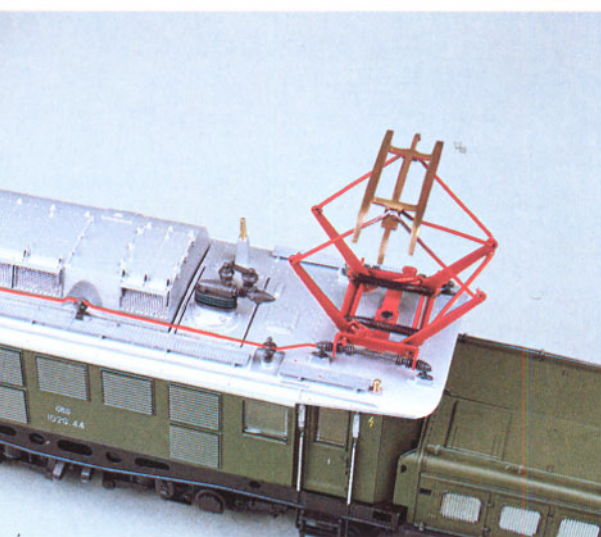
**Bild 7** (Mitte, rechts): Eine der beiden ÖBB-Ausführungen ist das Modell der 1020.03, das wie die 1020.44 viele Veränderungen gegenüber der DB-Lok aufweist.

**Bild 8:** Als Vergleichsobjekt soll hier noch einmal die 194 035 von Roco gezeigt werden, ein erstklassiges Modell der Baugröße HO.

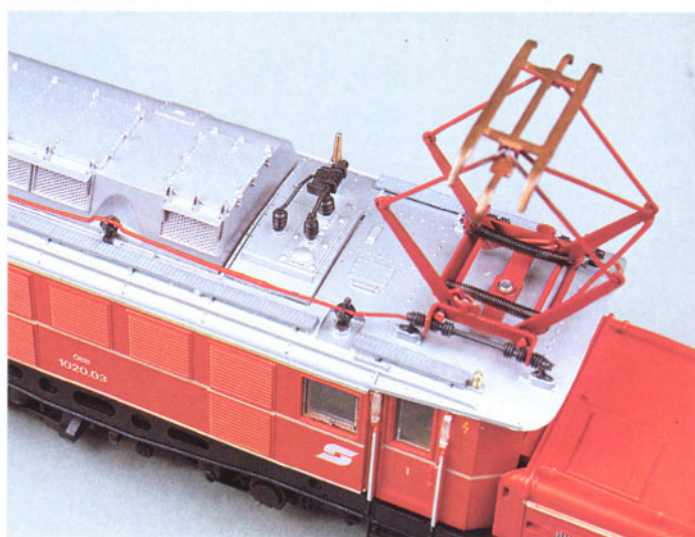




▲ Bild 9: Auch der Rahmen des Drehstells der Reihe 1020 unterscheidet sich von der DB-Ausführung.



◀ Bild 10: Jede Modellvariante verfügt über einen anderen Hauptschalter der 1020.44.



► Bild 11: Hauptschalter der 1020.03.

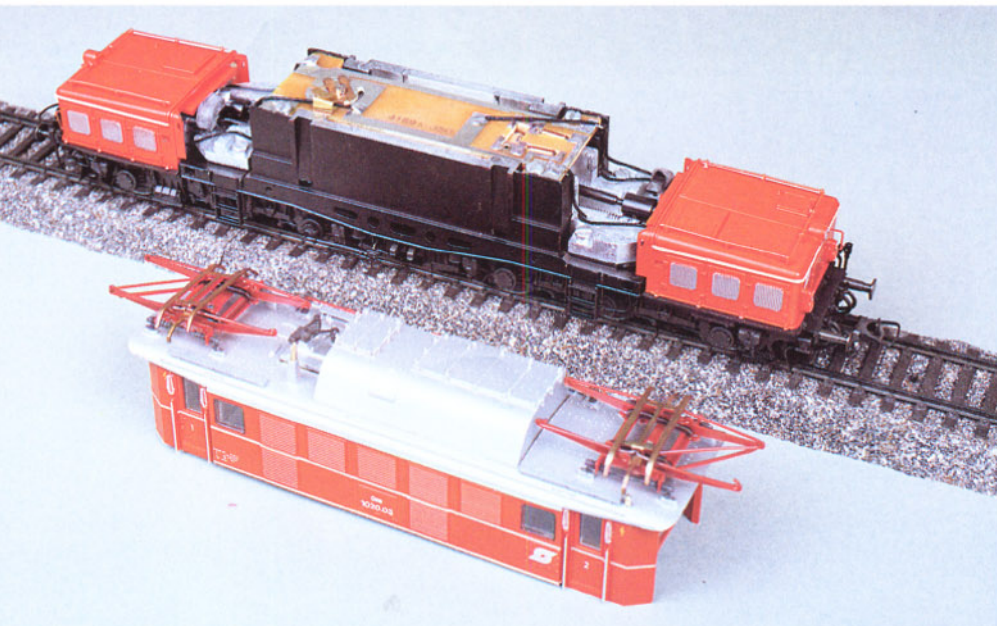
## Die 1020 als Modell in der Baugröße H0

Kurze Zeit nach dem erstklassigen Modell der 194 035 der Deutschen Bundesbahn erschienen bei Roco nun die ÖBB-Ausführungen in grün und blutorange. Erstere trägt die Betriebsnummer 1020.44, die andere ist als 1020.03 bezeichnet. Sowohl die Drehgestelle, als auch der Lokkasten und die Vorbauten entsprechen exakt den Vorbildern der Österreichischen Bundesbahnen. All diese Baugruppen wurden neu gefertigt, auch die Dachaufbauten und die Hauptschalter auf dem Dach. Von der DB-Ausführung unterscheidet

sich auch die Lampenanordnung an den Stirnseiten. Unverändert blieb dagegen die durchdachte Technik unter den Aufbauten. Dies betrifft auch die Anlenkung der Drehgestelle am Brückenrahmen nach der Art der Kurzkupplungs-Kinematik. Hieraus ergibt sich der vorbildgetreue enge Abstand zwischen den Vorbauten und dem Lokomotivkasten. Natürlich sind auch bei der 1020 wieder alle 6 Achsen über Schnecken- und Stirnradgetriebe angetrieben. Die innenliegenden Radsätze der Drehstelle sind federnd und pendelnd gelagert. Bei mehreren Vergleichsfahrten mit anderen Modell-Lokomotiven ergab sich, daß die 194 bzw. die 1020 von Roco die zugkräf-

tigsten H0-Lokomotiven sind, die derzeit angeboten werden. Dazu kommen noch die ausgezeichneten Laufeigenschaften in allen Geschwindigkeitsbereichen. Auch in der Detaillierung wurden wieder einmal neue Maßstäbe gesetzt. Bei der ÖBB-Ausführung wurden selbst die kleinen Schutzscheiben an den Fenstern der Einstiegstüren nicht vergessen. Diese winzigen Scheiben liegen, zusammen mit weiteren Steckteilen, jeder Packung bei. Der Umschalter für die Stromspeisung aus der Oberleitung ist unter dem abnehmbaren Bauteil verborgen, das den Hauptschalter trägt.

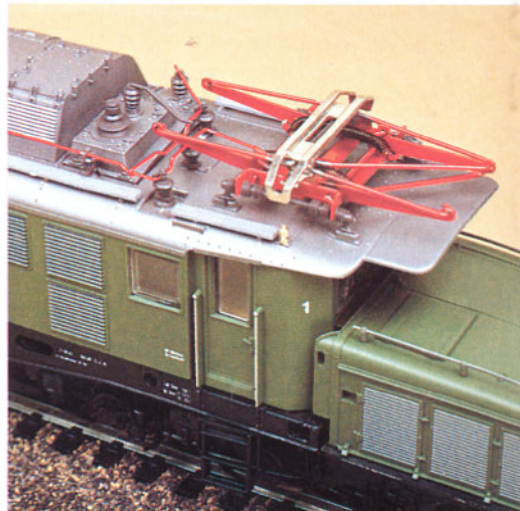
HO



◀ Bild 12: Ein mächtiger Ballastblock auf dem Brückenrahmen verleiht der Lok ein hohes Reibungsgewicht.

Bild 13: Hauptschalter der 194 035.

Fotos 7–13: Obermayer





**Bild 1:** Mit der Einführung besonderer Autozüge von Niebüll über den Hindenburgdamm nach Sylt, während der Badesaison im Jahre 1952, wurde der Begriff „Auto nach Sylt“ geprägt. Das Foto zeigt einen dieser Autozüge zu Beginn der 50er Jahre bei Morsum auf der Nordseeinsel Sylt. **Foto: Sammlung Neumann**

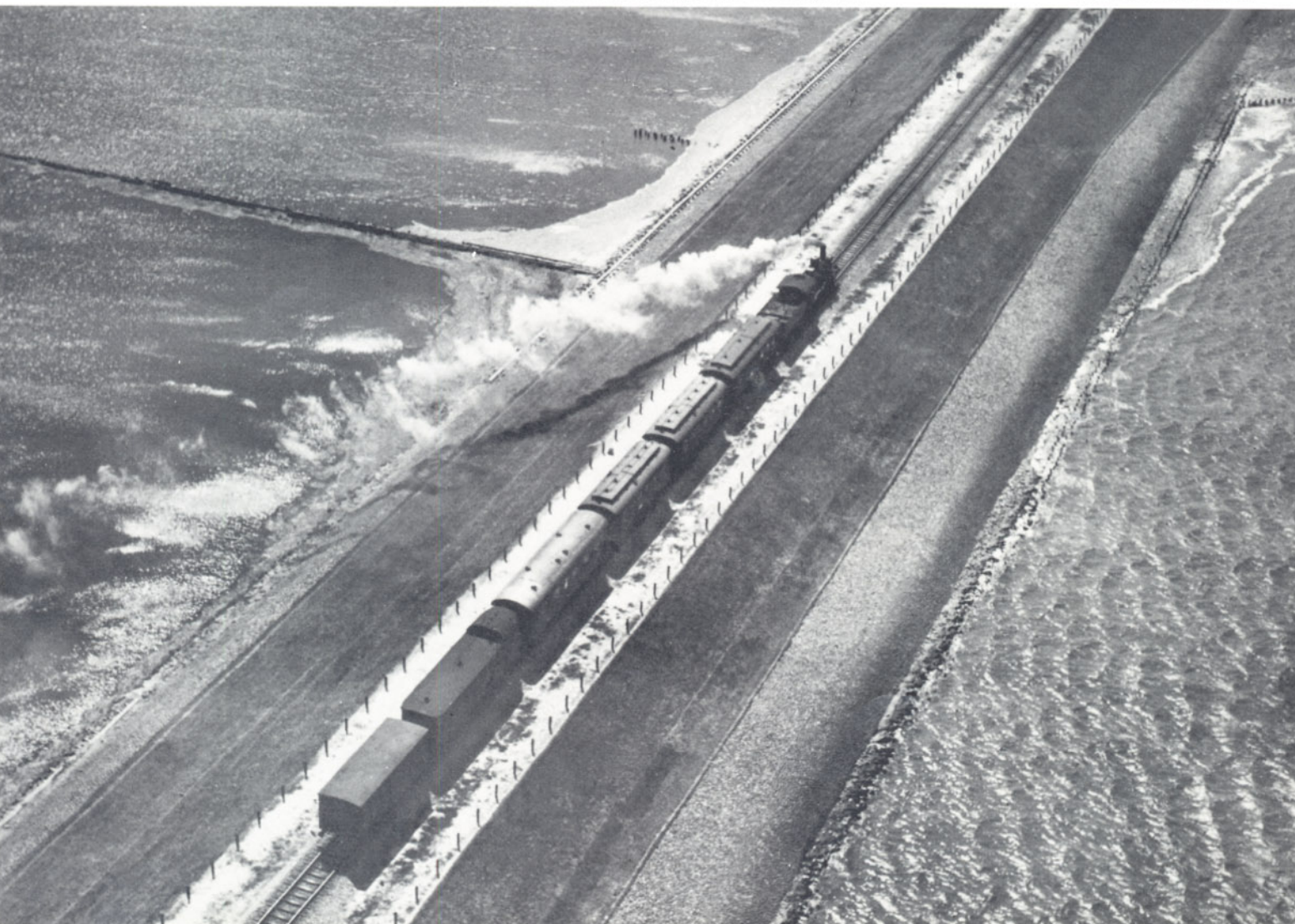
## »Auto nach Sylt« zur Dampflokkzeit

Es ist der erste Pfingsttag 1960. Das herrliche Wetter lockt viele Tagesurlauber nach Sylt. Wer seinen Pkw mitnehmen will, muß die Au-

toverladung in Niebüll benutzen. An solchen Tagen hat der Bf Klanxbüll besondere Bedeutung. Als letzten Haltbahnhof auf dem Fest-

land ist man auf einen starken Andrang eingestellt, denn viele fahren bis Klanxbüll, geben privat oder im Bahnhof ihr Fahrzeug zur Auf-

**Bild 2:** Diese Luftaufnahme aus der Zeit um 1935 zeigt eine preußische P 4<sup>2</sup> mit einem Personenzug auf dem Hindenburgdamm. **Foto: Sammlung Neumann**





**Bild 3:** Blick vom Führerstand der 012001 beim Überqueren des Hindenburgdammes mit dem D 574 am 27. 7. 1971.  
Foto: G. Neumann

**Bild 5:** Bei der Deutschen Reichsbahn wurden die zweiachsigen Flachwagen mit jeweils 2 Pkw beladen und in planmäßigen Personenzügen befördert. Das Foto entstand im August 1939 in Westerland (Sylt).

MAI/JUNI 1928 97

31	1	2
Donnerstag	Freitag	Sonnabend

SA 3-47, SU 20.09; MA 16.59, MU 2.41    SA 3.49, SU 20.10; MA 15.09, MU 2.50    SA 3.48, SU 20.11; MA 16.30, MU 3.43

1871 Halplichtpreis tritt in Kraft.  
 1882 Reichs- u. Landesbahnenbundesgesetz  
 1922 Beschl. P-Süge, 1925 PD-Süge eingeführt.  
 1927 Hindenburgname zwischen Insel Sylt und Festland erlöset.

Bild: A. S. C. G. Pahl, Berlin-Steglitz

Eröffnung des Hindenburgdammes am 1. Juni 1927

### Mit der Reichsbahn durchs Meer

**A**m 1. Juni 1927 wurde die neue Strecke Klanxbüll-Westerland auf Sylt durch den Reichspräsidenten von Hindenburg eröffnet. Jubelnd begrüßt von der Bevölkerung, fährt der erste Zug der Reichsbahn von Klanxbüll über den Hindenburgdamm durch das Wattenmeer nach Westerland. Der 11 km lange Hindenburgdamm ersetzt die frühere von Ebbe und Flut stark abhängige, 22 km lange Schiffsverbindung zwischen dem Festland und der Insel Sylt. Die früher im Sommer acht, im Winter elf Stunden erfordernde Reise von Hamburg nach Westerland wird jetzt von der Reichsbahn mit Schnellzügen in fünf Stunden zurückgelegt. Dementsprechend verbilligt sich die Reise.

DEUTSCHER REICHSBAHN-KALENDER

**Bild 4:** Kalenderblatt aus dem Reichsbahn-Kalender 1928 zur Eröffnung des Hindenburgdammes am 1. Juni 1927. Den Eröffnungszug führte die 17 1201 des Bw Altona.

Kalenderblatt: Sammlung Neumann  
Foto: DB, Sammlung Neumann





▲ Bild 6: Die 91 1117 des Bw Husum zieht Anfang der 50er Jahre in Westerland (Sylt) nach Ankunft eines Personenzuges vom Festland die mit Pkw beladenen Flachwagen ab.

Foto: Sammlung J. Lawrenz

► Bild 7: Im Jahre 1952 war die Strecke über den Hindenburgdamm noch eingleisig, auf halbem Weg zwischen dem Festland und der Insel Sylt befand sich nur eine Blockstelle (Bk Hindenburgdamm).

Foto: DB, Sammlung Neumann



▼ Bild 8: Nach dem zweigleisigen Ausbau des Hindenburgdammes in den 70er Jahren wurde der Kreuzungsbahnhof Hindenburgdamm wieder zur Blockstelle „degradiert“. Das Foto zeigt einen Stellwerker bei seinem Dienst im neuerrichteten Kreuzungsbahnhof Hindenburgdamm am 21.7.1956.



8601 7 8  
 48602 11 19  
 19365 917/21 x 178  
 Substanz: Fy 88 23, 80 (3,4),  
 2713 km 27.6 84 (19-11, 28)



▲ **Bild 9:** Auch Lokomotiven der Baureihe 64 waren auf dem Hindenburgdam zu sehen. Die 64 410 beförderte am 16. 7. 1952 einen Autozug, der damals als Naheilgüterzug verkehrte. Gleich hinter der Lokomotive läuft ein dänischer Reisezugwagen.

Foto: DB, Sammlung Neumann

bewahrung ab und benutzen die Personenzüge zur Insel.

An diesem sonnigen ersten Pfingsttag 1960 warten in Klanxbüll ca. 400 bis 500 Reisende auf den P 2701 von Heide (Holst) nach Westerland (Sylt). Der Zug soll Klanxbüll 8.39 Uhr verlassen und ist bis mittags die letzte Zugverbindung über den Hindenburgdam. Der Bf Niebüll meldet erhebliche Verspätungen wegen umfangreicher Rangierarbeiten und Überlastung. Ab Niebüll besteht der Zug aus 8 Reisezugwagen und einer Gruppe mit Pkw beladener Rmso-Wagen, zusammen um 120 Achsen.

Die Verspätung mag bereits eine halbe Stunde betragen haben, als der P 2701 den Bf Klanxbüll erreicht. Die Weiterfahrt verzögert sich abermals, das Personal der Husumer P 8 teilt dem Aufsichtsbeamten mit, daß man Dampf machen müsse. Hinter Klanxbüll steigt

**Bild 10:** Nahgüterzüge wurden auch mit Lokomotiven der preußischen Gattung G 10 bespannt, wie hier am 16. 7. 1952 mit der 57 1796.  
Foto: DB, Sammlung Neumann

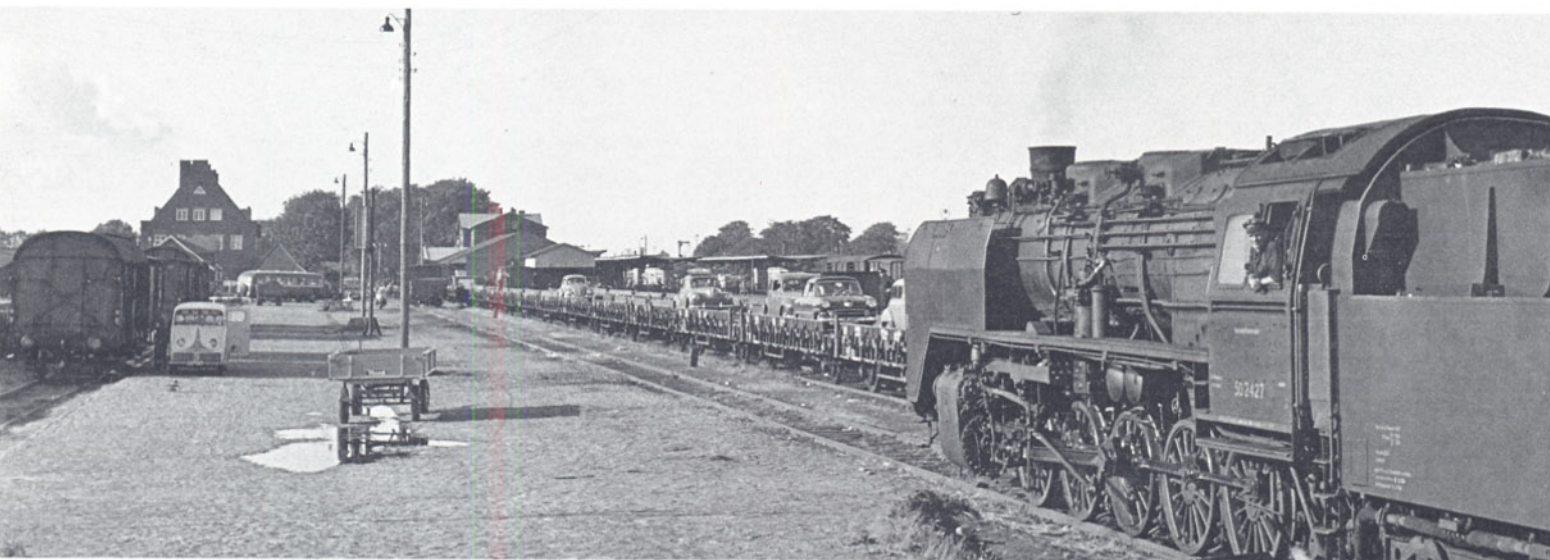
**Bild 11:** Eine preußische P 8 führt einen Personenzug über den Hindenburgdam. Am Schluß des Zuges sind mehrere Flachwagen für Autotransport angehängt (16. 7. 1952).

Foto: DB, Sammlung Neumann





**Bild 12:** Die Schnellzuglokomotiven der Baureihe 03 waren lange Zeit aus dem hochwertigen Reisezugdienst auf der Strecke von Hamburg nach Westerland (Sylt) nicht wegzudenken. Am 17. 6. 1959 passiert die 03 258 mit dem E 1774 den Kreuzungsbahnhof Hindenburgdamm, der Mitte der 50er Jahre durch den Bau eines Ausweichgleises bei der Blockstelle Hindenburgdamm entstand.  
**Foto: Sammlung Neumann**



**Bild 13:** Diese Aufnahme zeigt den Bahnhof Niebüll am 3. 8. 1955. Auf dem Gleis neben der 502427 werden soeben Pkw auf die zweiachsigen Flachwagen verladen.  
**Foto: H. Samek, Sammlung Neumann**

die Strecke in einer langgestreckten Kurve bis auf Seedeichhöhe, um dann in den Hindenburgdamm überzugehen. Nach gut 15 Minuten erklärt sich das Lokpersonal bereit, weiterzufahren. Die letzten Wagen des Zuges haben den Bahnhof noch gar nicht verlassen, da hält der Zug wieder an. Inzwischen ist dem Fahrdienstleiter Klanxbüll der D 475 abgemeldet worden. Dieser Zug hat Niebüll planmäßig um 9.44 Uhr verlassen. Viel Zeit verging, bis

es zu einer Verständigung zwischen Fahrdienstleiter und Zugpersonal des P 2701 kam. Das Lokpersonal teilte mit, daß man den Zug nicht weiterbefördern könne. Man schlug vor, den Zug in den Bahnhof zurückzusetzen und dann auf die Hilfslok zu warten. Für Zugfahrten konnten nur ein durchgehendes Hauptgleis und ein Kreuzungsgleis benutzt werden. Während der D 475 am haltzeitigen Einfahrsignal vorbei auf Befehl in das

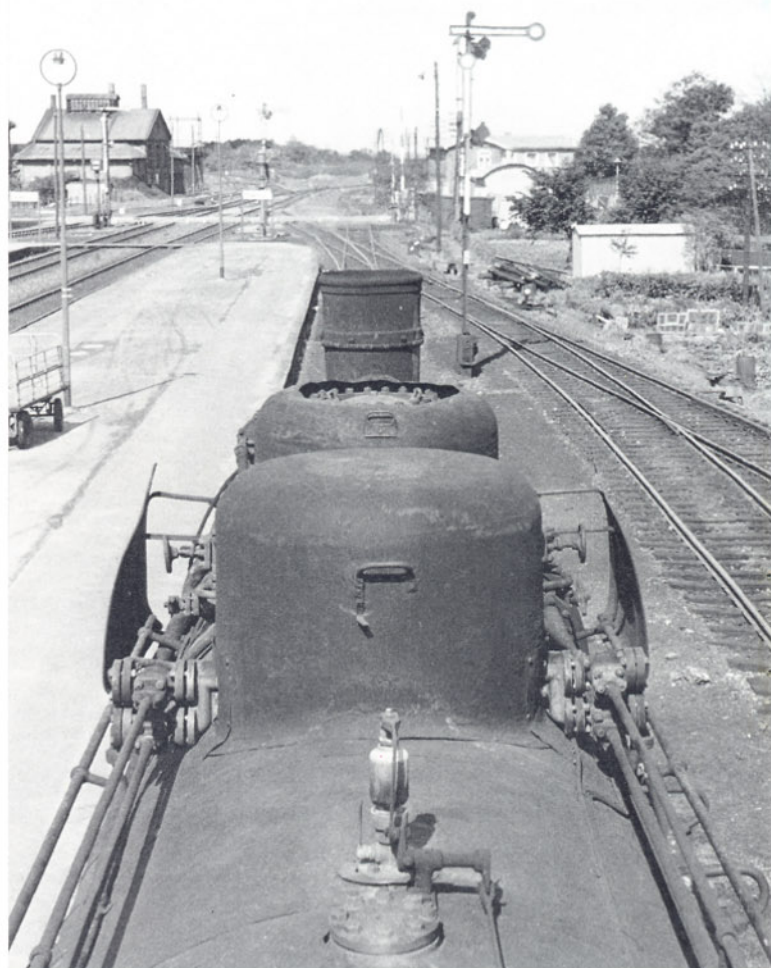
Kreuzungsgleis eingelassen wurde, mußte der P 2701 weiter außerhalb des Bahnhofs liegenbleiben. Nachdem der D 475 im Kreuzungsgleis zum Halten gekommen war, ließ man den P 2701 so weit im durchgehenden Hauptgleis zurücksetzen, bis die nördliche Ausfahrt für den D 475 freigefahren war. Jetzt konnte wenigstens der D 475 seine Fahrt fortsetzen. Die aus Westerland (Sylt) angeforderte Hilfslok übernahm dann den jetzt schon

**Bild 14:** Eine Lokomotive der Baureihe 50 mit Wagner-Windleitblechen und Kabinentender wartet am 12. 7. 1959 mit einem Autozug im Kreuzungsbahnhof Hindenburgdamm eine Zugkreuzung ab. Möglicherweise handelt es sich bei der Lokomotive um die 50 1865, die damals noch Wagner-Windleitbleche besaß und bereits mit einem Kabinentender gekuppelt war.  
**Foto: DB, Sammlung Neumann**





**Bild 15:** Im August 1959 erprobte das BZA Minden für den Autotransport von Niebüll nach Westerland (Sylt) Doppelstockwagen. Der von der 18505 gezogene Meßzug wurde bei der Durchfahrt des Bahnhofes Glückstadt an der Strecke Hamburg – Westerland (Sylt) aufgenommen.  
G. Neumann



**Bild 16:** Hätten Sie's gewußt? So sieht eine P 8, die 38 1738 des Bw Husum, vom Dach des Führerstandes aufgenommen aus. Zugegeben eine etwas ungewöhnliche Perspektive! Die Lok steht am 30. 8. 1959 mit dem P 2713 in Niebüll zur Abfahrt bereit. Foto: J. Lawrenz, Sammlung Neumann

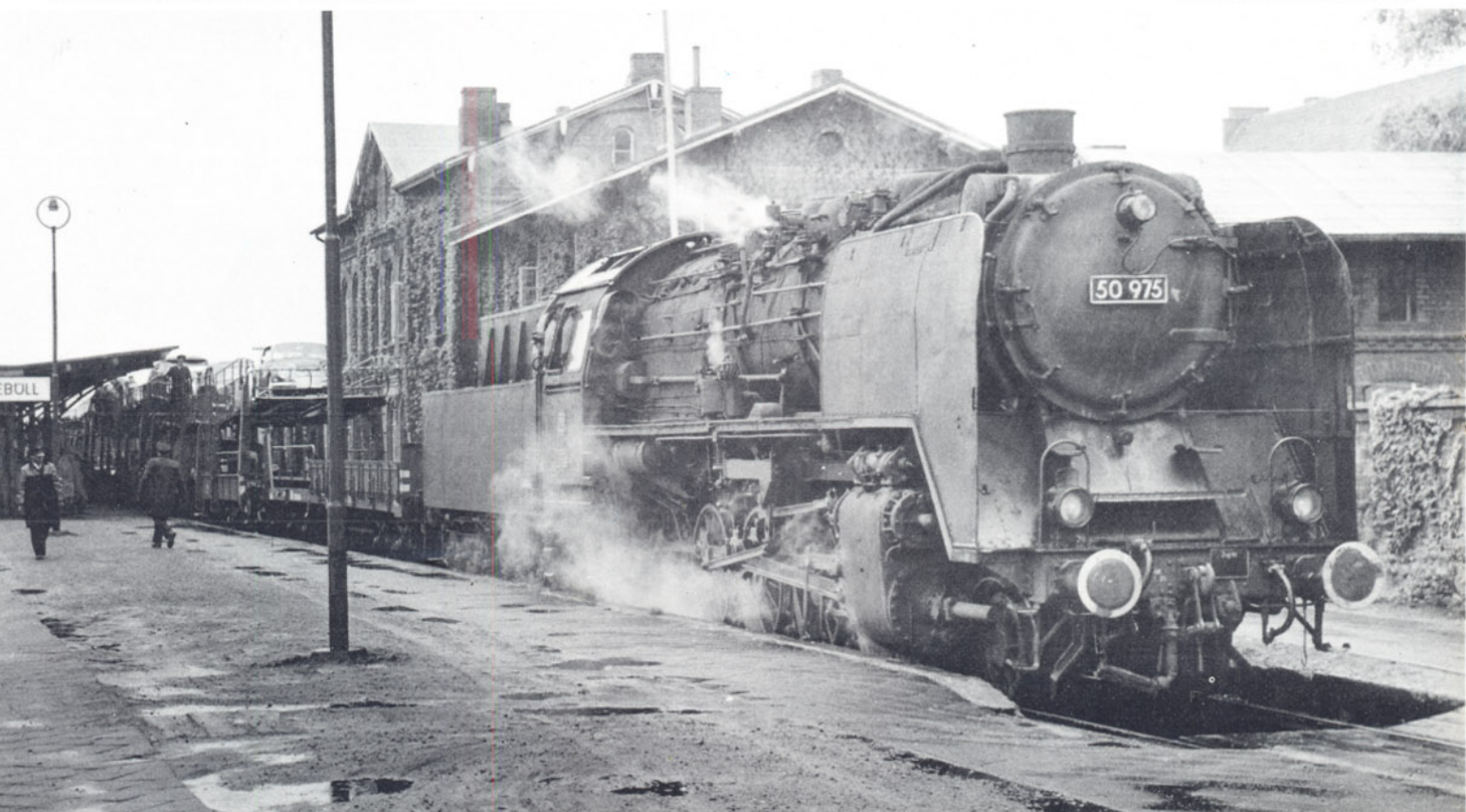
etwa 2 Stunden verspäteten P 2701. Mit Eröffnung des Hindenburgdamms im Jahre 1928 ergab sich die Notwendigkeit, Kraftfahrzeuge auf dem Schienenweg zu befördern. Schon 1932 ging man dazu über, die Flachwagen den Reisezügen mitzugeben, Verladebahnhof auf der Insel war Westerland, auf dem Festland Klanxbüll. Nach 1945 setz-

ten die Besatzungsmächte durch, daß lediglich die Handbremse anzuziehen und der 1. Gang einzulegen sei; der Fahrer durfte im Kraftfahrzeug sitzenbleiben. 1952, mit Einführung besonderer „Autozüge“ zwischen Niebüll und Westerland während der Badesaison, wurde der Begriff „Auto nach Sylt“ geprägt. Wenn auch inzwischen alle Insassen

im Kraftfahrzeug bleiben durften, so mußte doch die Fahrt zur Insel rückwärts angetreten werden.

Schon Ende der vierziger Jahre waren 25 Rmso ganzjährig in Westerland beheimatet. Um die Aufnahmefähigkeit der Züge zu erhöhen, ging man schon 1953 von der Verlade- weise 2 Pkw pro Rmso ab, der Wagenver-

**Bild 17:** Im Frühjahr 1960 fanden auf der Strecke Niebüll – Westerland (Sylt) weitere Fahrten zur Erprobung von Doppelstockwagen im Autotransportverkehr nach Sylt statt. Das Foto zeigt die 50 975 des BZA Minden am 24. 5. 1960 in Niebüll.  
Foto: DB, Sammlung Neumann





**Bild 18:** Mit Dampflokomotiven bespannte Autoreisezüge gab es auf der Strecke nach Westerland (Sylt) bis 1972. Am 31. 7. 1971 war die 012 105 bei Krempe mit dem D 1308 auf der Strecke nach Westerland (Sylt) unterwegs.  
Foto: G. Neumann

band konnte jetzt Stoßstange an Stoßstange beladen werden. Um Zugtrennungen zu vermeiden, mußten die Kupplungen der mit Abdeckblechen, Bohlenbelag und Geländer ausgerüsteten Rmso-Wagen jährlich untersucht werden. Jeweils zu Saisonbeginn mußten weitere 75 Rmso für den Westerlandverkehr hergerichtet werden. Bei 20 000 gezählten Kraftfahrzeugen im Jahre 1950 rechnete man mit jährlichen Zuwachsraten um 18–20%, denen sich die Bahn ständig anpassen mußte. Schon 1955 waren 140 Rmso im Einsatz, noch verstärkt um 20 nichtausgerüstete Rmso an Spitzentagen wie Ostern und Pfingsten.

Die täglichen Abfahrten auf den Verladebahnhöfen wurden von Jahr zu Jahr erhöht. Bei 13 Zügen je Richtung war man an der Grenze der Leistungsfähigkeit dieser eingleisigen Strecke. 1956 nahm man die Betriebsbahnhöfe Lenshallig und Hindenburgdamm mit je-

weils 620 m langen Kreuzungsgleisen in Betrieb. Der Umbau der Kreuzungsgleise auf den Bahnhöfen Klanxbüll, Morsum und Keitum auf 620 m Länge folgte.

Die Vorhaltung von über 200 Rmso in der Saison stieß auf erheblichen Widerstand beim Hauptwagenamt der DB. Man suchte nach anderen, im Wagenladungsverkehr weniger begehrten Gattungen. 1960 wurde eine Probeeinheit von 3 Doppelstockwagen der Bauart Offs 60 eingesetzt. 1961 baute man in Niebüll und Westerland zweistöckige Rampen. Mit Einführung der Doppelstockwagen verschwanden die Rmso allmählich; für die Lkw-Verladung wurden vierachsige Flachwagen eingesetzt. Erstmals ließen sich jetzt auf beiden Verladebahnhöfen Pkw in Fahrtrichtung verladen.

Seit Bestehen des Hindenburgdamms oblag dem Bw Husum die Bespannung der Personen- und Güterzüge. Ab 1952, nach Einfüh-

rung der reinen Autozüge, wurden die Naheilgüterzüge (Ne) auch vom Bw Husum gefahren. Kam man bislang mit den preußischen Typen P 8, G 10, T 9<sup>3</sup> und der Einheitslok BR 64 aus, so mußte speziell für den Westerland-Dienst die BR 50 eingesetzt werden. 1952 waren 10 Loks der BR 50 nach Husum umstationiert.

Der Saisondienst mit BR 50 zwischen Niebüll und Westerland stellte an Maschine und Personal hohe Anforderungen. Die Züge mußten mit Hg 80 km/h befördert werden. Nur in Westerland war es möglich, Kohle zu fassen und zu drehen. So liefen die Loks nach Niebüll in Rückwärtsstellung, da der vollgeladene Tender dem Personal mehr Schutz gegen Fahrtwind bot. Last und Zuglänge unterlagen saisonbedingten Schwankungen. Auf der 39,3 km langen Strecke mußte wegen Kreuzungen immer wieder schwer angefahren werden. Wind aus westlicher Richtung, oft in

**Bild 19:** Die 012 001 am 27. 7. 1971 auf der Drehscheibe in Westerland (Sylt).

Foto: G. Neumann





**Bilder 20 und 21:** Am 9. 8. 1969 mußte der DER-Tagesautoreisezug D 915 wegen der großen Nachfrage in zwei Teilen gefahren werden. Der erste Teil bestand nur aus Reisezugwagen. Der zweite Teil, der wie der erste Teil mit einer Lokomotive der Baureihe 012 bespannt wurde, bestand ausschließlich aus Autotransportwagen. Die beiden Fotos wurden in der Nähe von Krempe, nördlich von Glückstadt gelegen, aufgenommen.  
Foto: G. Neumann



Sturmstärke, konnte den Fahrplan stark beeinflussen. An Spitzentagen mußten überlange Naheilgüterzüge, die nicht kreuzen konnten, mit Hilfe der Züge in Niebüll durchgebracht werden. Die BR 50 hat die an sie gestellten Anforderungen voll erfüllt. Lediglich die für überwiegende Vorwärtsfahrt konzipierte Hängeeisensteuerung gab Anlaß zu Klagen seitens des Personals wie der Werkstatt. Die Materialbeanspruchung bei Rückwärtsfahrt mit Höchstgeschwindigkeit war erheblich. Diese stark beanspruchten Loks liefen während des Jahres nur 2 1/2 bis 3 Monate im Plan. So trat jeweils bei Saisonende eine Entspannung bei der Lokstellung ein, so daß sich der Ausfall von Maschinen im Autozug-Dienstplan in

Grenzen hielt. Klagen der Autofahrer, die Ruß und Dampf als Belästigung empfanden, veranlaßten die BD Hamburg, sehr kurzfristig Diesellokomotiven vor Autozügen einzusetzen. Ab 1966 wurden immer mehr Dampfleistungen mit Lokomotiven der Baureihen V 160 und V 200 gefahren, nach knapp 15 Jahren Einsatz im Dienst „Auto nach Sylt“ trat die BR 50 ab. Ein neuer Dienst „Autoreisezüge“ und „DER-Tagesautoreisezüge“ ließ ab 1968 die Dampflok nochmals bei der Pkw-Beförderung über den Hindenburgdamm in Erscheinung treten. Wenn auch die umgebauten Behelfspackwagen MPw4i den Kraftfahrzeugen Schutz gegen Ruß und Dampf boten, so waren doch die Züge E 1774/E 1775, die die Au-

totransportwagen beförderten, mit Loks der BR 03 vom Bw Hamburg-Altona bespannt. Von 1969 bis 1972 bespannte man D-Züge mit Autotransportwagen von und nach Berlin sowie DER-Tagesautoreisezüge mit Loks der BR 012 (ex 01<sup>10</sup> Öl) vom Bw Hamburg-Altona. Mit dieser Baureihe endete der Dampf-dienst nach der Ferieninsel Sylt.

G. Neumann

#### Lokbestand Bw Husum November 1951

38 1068, 1208, 1214, 1738, 1850, 1887,  
2003, 2206, 2208, 2607, 2781, 2858, 2884,  
2975, 3874  
50 1846, 2752  
57 1314, 1331, 1565, 1572, 1796, 1864, 1893,  
1957, 2501, 2679, 2934, 3218  
64 350, 410, 446, 491  
74 475  
86 072, 178, 310  
91 689, 998, 1117, 1485  
V 20 032, 033, 035, 036, 037  
V 36 201, 202  
VT 95 901, 902, 906

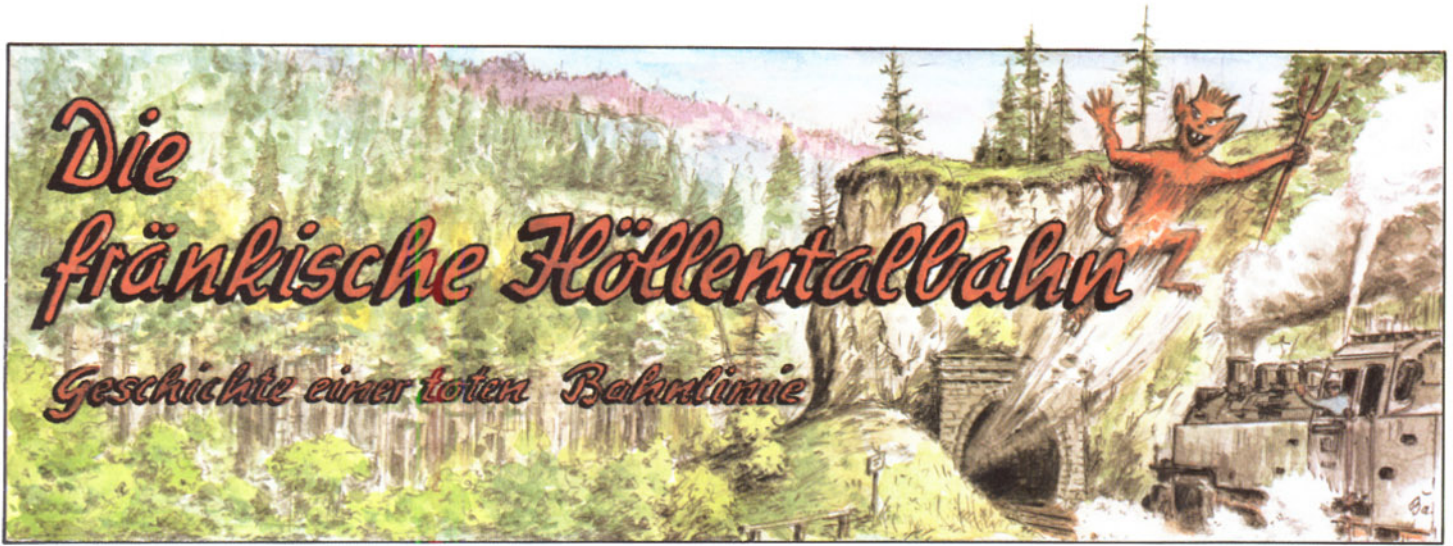
#### Lokbestand Bw Husum Juli 1962

38 1318, 1405, 1655, 1849, 2206, 2218, 2341,  
2818, 3014, 3073, 3473, 3489, 3542, 3865  
50 189, 299, 638, 1035, 1036, 1069, 1301,  
1417, 1426, 1435, 1449, 1553, 1562, 1676,  
1844, 1865, 1924, 2344, 2427, 2619, 2624  
2752, 2763, 2767  
V 20 032, 037  
V 36 220, 236  
V 60 276 – 280, 283, 284, 360  
VT 95 905, 906, 908, 909, 910  
VT 98 9614, 9776, 9777, 9778, 9779, 9788  
– 9793,  
ETA 150 101 – 112

**Bild 22:** Am 31. 5. 1968 wurde der im Text erwähnte E 1775 (Hamburg-Altona – Westerland) von der V 200 046 und der 03 262 gemeinsam geführt. Am Schluß des Zuges sind Autotransportwagen der Bauart MD4i eingestellt. Das Foto entstand bei Siethwende, westlich von Elmshorn.

Foto: G. Neumann





Polternd passieren wir die letzte Weiche der Marxgrüner Gleisanlagen, es geht hinab ins „Höllental“. Schon bald überquert die Bahntrasse die Selbitz. Die steinerne Brücke, die das Flößchen überspannt, ist zum Verlieben und reizt geradezu zum Nachbau. Die Basis des Bauwerks dürfte aus wenigen Holzresten rasch zusammengestellt sein, das endgültige Finish übernehmen dann die paßgenau gefertigten Seitenteile aus den im Handel erhältlichen Mauersteinplatten. Selbst die über den Brückenöffnungen sichtbaren Mauerbögen können aus diesen Platten nachgebildet werden, indem einzelne „Steine“ aus dem vorgeprägten Plattenfeld herausgeschnitten und, der Zeichnung entsprechend, aneinandergereiht in die Seitenflächen eingeklebt werden.

**Bild 2:** Eine Köf III mit einer Waggonladung Röhren überquert die Selbitzbrücke zwischen den Stationen Marxgrün und Lichtenberg.  
Foto: S. Winkler



**Bild 3:** Eine T 14 mit Personenzug auf derselben Brücke.  
Zeichnung: R. Barkhoff





zur richtigen Gestaltung der Straßenfront des Gebäudes zu vermitteln. Die Gleisanlage verfügt über ein Ausweichgleis. Eine Gleissperre verhindert, daß eventuell hier abgestellte Waggon sich unbeabsichtigt auf die Reise nach Lichtenberg begeben. Signale sind nicht vorhanden. Der Bahnübergang war früher durch Schranken gesichert.

Das Foto der Gesamtansicht des Bahnhofs und der Ortschaft Hölle, wenngleich nicht von bester Qualität, gestattet einen Gesamtblick auf die Ortschaft und den Bahnhof Hölle. Die Berge reichen bereits bis hart an den Ort, an Bahn und Fluß heran.

Reizt dieses Fleckchen Erde nicht geradezu zur Nachgestaltung als Diorama? Unterstreicht der Blick aus dem Fenster des Führerstandes der kleinen Köf (derselbe Ausblick könnte natürlich auch von der hinteren Plattform einer Donnerbüchse gedanklich aufgenommen werden) nicht nachhaltig diesen Eindruck?

R. Barkhoff

## Verkehrsbedeutung und Triebfahrzeugeinsatz

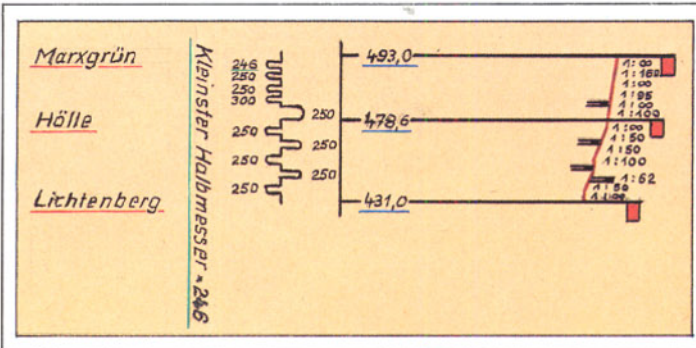
Wie bereits angedeutet, verläuft die „Höllentalbahn“ in einer vorwiegend landwirtschaftlich genutzten Gegend mit geringer Bevölkerungsdichte. Nur das Kleinhandwerk, wie z. B. die Hausweberei, war weit verbreitet. Entsprechend niedrig war das Transportaufkommen aus der direkten Nähe der Bahn.

Im Personenverkehr gab es anfänglich keine durchgehenden Züge nach Hof oder Saalfeld, es mußte in Marxgrün umgestiegen werden. Bestimmte Züge führten jedoch von Anfang an durchlaufende Wagen, die in Marxgrün umgestellt wurden. So hatte die „Höllentalbahn“ nur lokale Bedeutung und der erwartete Durchgangsverkehr war nur bedingt zu verzeichnen. Jener kam erst zustande, als ab dem 1. März 1908 von Saalfeld her über Hokeroda und Wurzbach Anschluß bestand und die bayerische Staatsbahn die Lokalbahn Hof – Steben zur Nebenbahn mit stationärem Personal aufwertete, also von Saalfeld nach Hof und zurück direkt durchgefahren werden konnte.

Aus der Anfangszeit ist bekannt, daß fünf Personenzugpaare täglich durchs Höllental fahren. Wahrscheinlich wurde mit diesen Zügen auch der Güterverkehr besorgt. Der Fahrplan im Sommer 1927 zeigt sechs Personenzugpaare auf der Strecke Marxgrün – Lobenstein. In den Jahren danach gewann das Gebiet um unsere Höllentalbahn besonders für die erholungsuchenden Städter zunehmend an Bedeutung. Besonders die Fertigstellung der Bleilochtalsperre in Thüringen, deren Rückstau fast bis Blankenstein reicht, machte diese Gegend für Urlauber und Ausflügler attraktiv. Dies schlug sich auch in einem erweiterten Zugangebot in den dreißiger Jahren nieder. In einer erhaltenen Bahnhofsfahrrordnung des Bahnhofs Hölle aus der Zeit um 1938 sind acht Personenzugpaare verzeichnet. Ferner sind hier drei Nahgüterzüge in Richtung Lobenstein sowie zwei ebensolche und zusätzlich ein GmP in Richtung Marxgrün nachgewiesen.

Wie vorher gesagt, gab es in dem bayerisch/thüringischen Grenzraum kaum größere Industriebetriebe. Die Ausnahme stellt hier der Ort Blankenstein und das benachbarte Blankenberg dar. In beiden Orten gab es große Papierfabriken, deren Ursprung bis auf das Jahr 1883 zurückgeht.

Durch die Eröffnung der Bahn wurden die Transportmöglichkeiten für die hergestellten



▲ Bild 4: Blick auf die Bahnhofsansicht Hölle Richtung Marxgrün.

Foto: S. Winkler

◀ Bild 5: Streckenübersicht und Neigungsverhältnisse zwischen den Stationen Marxgrün und Lichtenberg.

Zeichnung: R. Barkhoff

Noch besser ist jedoch die Methode, die Herr Jerusalem bei seinem Schiffshebewerk im Eisenbahn-Journal 8/84 für Heki-Dur beschrieben hat.

Weiter dem Fließchen folgend, geht es in weitem Bogen der Ortschaft Hölle entgegen. Dazu informiert uns eine kleine Tafel über die Krümmungs- und Steigungsverhältnisse der Strecke. Der Zug verlangsamt seine Fahrgeschwindigkeit, die ersten Häuser tauchen auf. Wir überqueren die Hauptstraße und halten sofort vor dem romantischen kleinen Emp-

fangsgebäude des Bahnhofs Hölle, dessen erste Weiche noch innerhalb des Bahnübergangs liegt. Dieses wunderschöne Bauwerk spricht wohl für sich und ist zum Dioramenbau oder für eine Kleinanlage besonders geeignet. Leider sind aus den mir vorliegenden Unterlagen nur die Gleis- und die beiden Seitenansichten einsehbar. Die Fundamentbreite des Langhauses beträgt bei Zugrundelegung des Maßstabs 1:100 63 Millimeter.

Vielleicht gelingt es im Rahmen dieses Berichtes auch noch, entsprechende Hinweise

Bild 6: Ein Kurzgüterzug passiert im Juli 1979 den Bahnübergang in Hölle.

Foto: S. Winkler





Bild 7: Ein von einer T 14 geführter Personenzug erreicht soeben den Bahnhof Hölle.

Zeichnung: R. Barkhoff

Bild 8: Blick auf Ort und Bahnhof Hölle in den 50er Jahren.

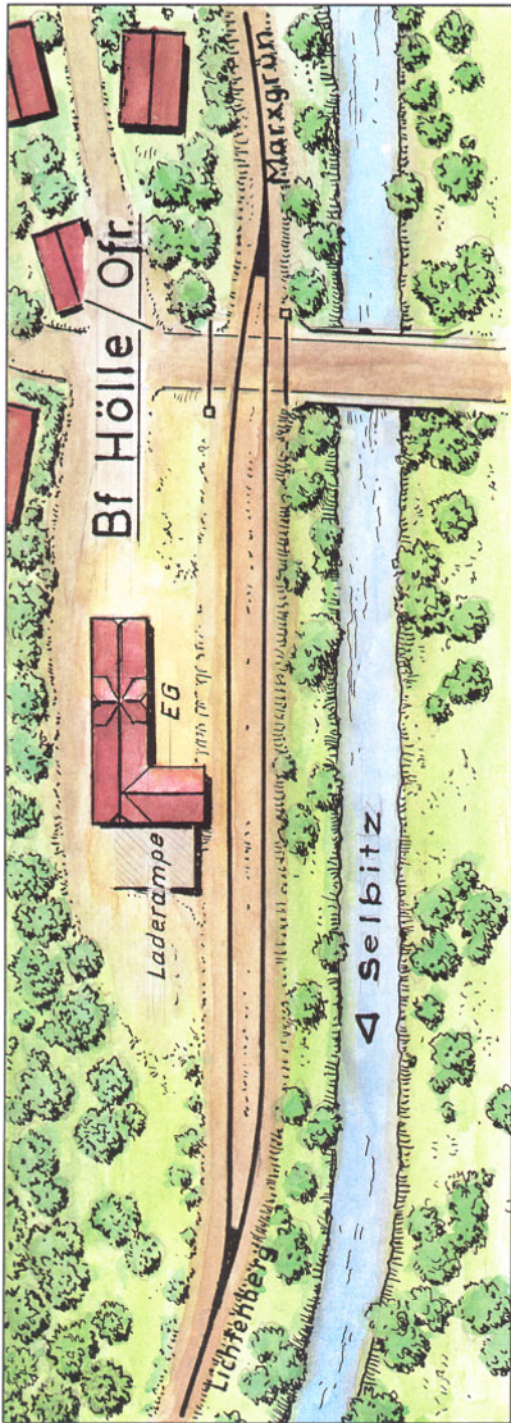
Foto: Jahn, Sammlung Winkler





# GLEISSEITE BAHNHOF HÖLLE

M = 1 : 100



▲ Bild 9: Gleis-  
seite des  
Empfangsge-  
bäudes in  
Hölle.  
Zeichnung:  
R. Barkhoff

▲ Bild 10:  
Gleisanlage  
des Bahnhofs  
Hölle.  
Zeichnung:  
R. Barkhoff

Bild 11: Seitenansichten des Empfangsgebäudes Hölle.

Zeichnung: R. Barkhoff



Produkte stark verbessert. Vor allem die An-  
fuhr des benötigten Holzes war nunmehr be-  
quemer. Vorher wurde das geschlagene Holz  
nur auf der Saale aus dem Frankenwald und  
Fichtelgebirge – sogar teilweise bis Camburg  
– abgefloßt. Allgemein gesagt, erleichterte  
die Bahn auch den Warenabsatz der ober-  
fränkischen Textilindustrie in den Hauptab-  
satzgebieten in Mitteleutschland. Durch den  
Bahnschluß ging es in den berührten Orten  
regelmäßig aufwärts. So entstand in Lichten-  
berg ein Flußspatwerk und in der Nähe des  
Ortes Hölle profitierte ein kleines Bergwerk  
von der Bahn. So vielfältig wie die unter-  
schiedlichen Industriezweige waren auch die  
auf der „Höllentalbahn“ transportierten Güter.  
Selbstverständlich erhielt die Papierfabrik  
Blankenstein einen eigenen Gleisanschluß,  
ansonsten gab es an der „Höllentalbahn“ an-  
fangs keine weiteren Industriegleise. Nur im  
Tal war an der Strecke eine kleine Rampe, an  
der Baumaterial für das Selbststauewehr und  
die Wasser-Druckleitung für das kleine E-  
Werk an der Sägmühle im Höllental abge-  
laden werden konnte. In den dreißiger Jahren  
bekam in Marxgrün eine Weberei Gleisan-  
schluß, der jedoch Anfang der siebziger Jahre  
wieder abgebaut wurde. Der heutige „An-  
schluß Wiede“ mit seiner besonderen Bedeu-  
tung wird noch angesprochen.  
In der Anfangszeit wurden die Züge vom Höl-  
lental von preußischen Schleppenderloko-  
motiven kurzer Bauart (G 3 oder G 4) geführt,  
einige Jahre später übernahmen Maschinen  
der preuß. Gattung T 12 (spätere DRG 74.4)

den Dienst. In den zwanziger Jahren schließ-  
lich wurde die Baureihe 93.5 auf allen Streck-  
en in der Umgebung von Lobenstein aus ein-  
gesetzt. Sie erledigten lange Jahre, zusam-  
men mit Lokomotiven der BR 86 des Bw Hof,  
den Dienst auf der „Höllentalbahn“ und präg-  
ten so das Betriebsbild. Ausnahmsweise wur-  
de vor Güterzügen auch die 58.10 bis Marx-  
grün eingesetzt. In den letzten Betriebswo-  
chen soll sogar ein Militärtransport mit einer  
52 bespannt gewesen sein. Nach dem Krieg  
kamen im Höllental zuerst noch 86er, dann  
aber V 60, V 100 und Kleinloks zum Einsatz.

S. Winkler

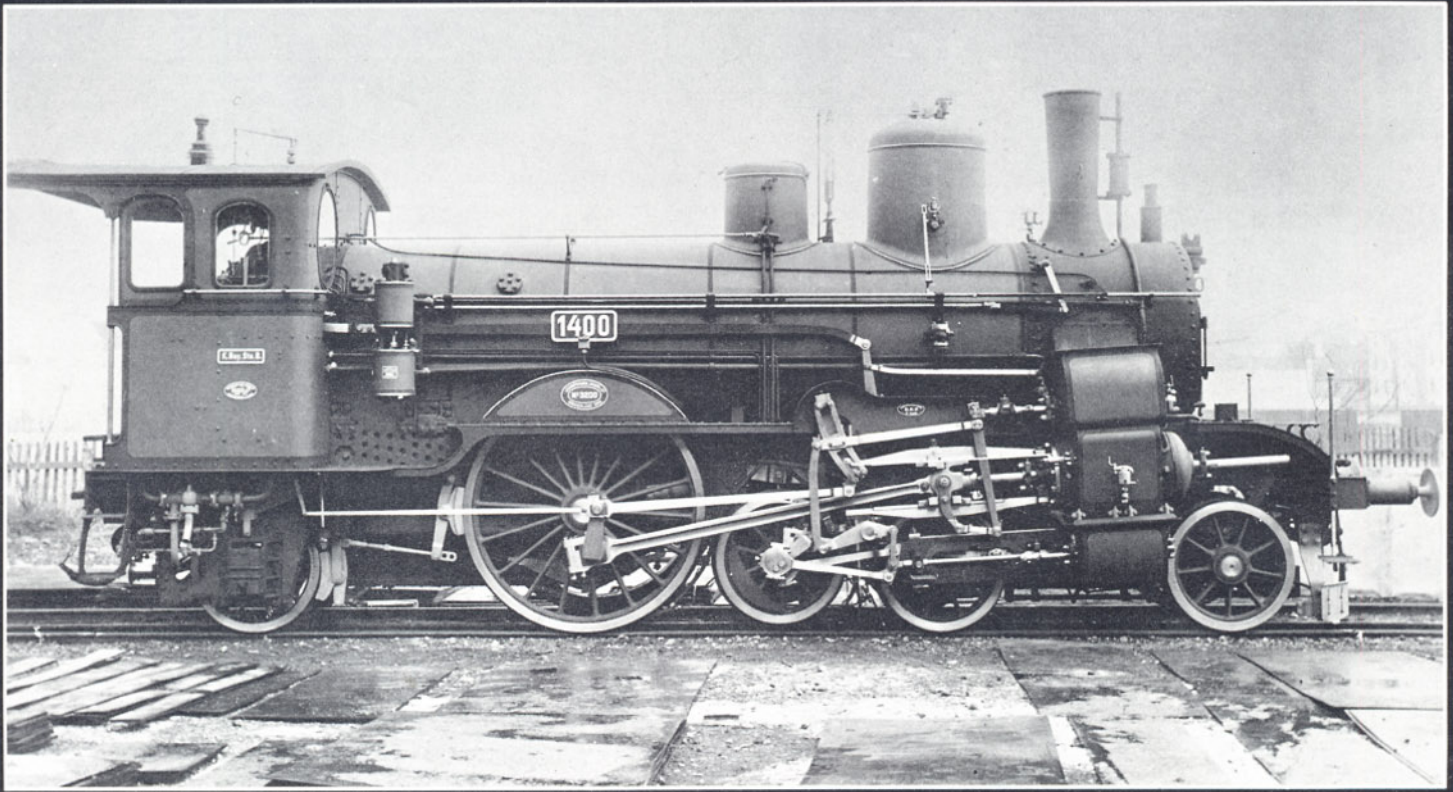


Bild 1: Seitenansicht der AAI.

Werkfoto Krauss-Maffei, Sammlung Asmus



# Bayern-Journal

## Die Gattung AAI — 2'aA 1-n2v(n2)-Schnellzuglokomotive mit Vorspannachse

Die auf der II. bayerischen Landesausstellung 1896 in Nürnberg gezeigten Lokomotiven hatten uns bereits zweimal im Bayern-Journal beschäftigt und gezeigt, wie außerordentlich bedeutsam gerade diese Ausstellung für das bayerische Eisenbahnmaschinenwesen gewesen ist. Wir sind auf die Exponate der Ausstellung sowohl bei der Besprechung der Vorauslokomotive der Gattung C V als auch bei den verschiedenen Bauformen der Gattung E I zu sprechen gekommen.

Damit ist die lokomotivgeschichtliche Bedeutung dieser Ausstellung jedoch keineswegs erschöpft, wurden auf ihr doch auch zwei weitere, technisch interessante

Neubauten vorgestellt, die AAI und die BBI. Sie blieben zwar Einzelgänger, verdienen es aber dennoch, im Bayern-Journal besprochen zu werden. Dieser Beitrag befaßt sich nur mit der AAI, die BBI wird im Eisenbahn-Journal 2/85 behandelt.

Wie schon aus der ungewöhnlichen Achsformel zu ersehen ist, handelt es sich bei der AAI um eine Lokomotive mit vorderem Drehgestell, einer Treibachse, einer dazwischen liegenden Vorspannachse und einer hinteren Laufachse. Wie kam es zu dieser uns heute doch recht ungewöhnlich und auch kompliziert anmutenden Konstruktion? Man ging zunächst von der Gattung BXI Vbd. aus (vgl. Eisenbahn-Journal 3/84) und glaubte, es müsse

doch möglich sein, eine größere Anpassungsfähigkeit an die verschiedenen Betriebsverhältnisse, wie Anfahrzugkraft und Geschwindigkeit, verbunden mit einer entsprechenden Brennstoffersparnis, zu erreichen, mit anderen Worten, man wollte eine Lokomotive, die im Vergleich zur BXI Vbd. bei gleicher Geschwindigkeit mehr ziehen oder bei gleicher Belastung schneller fahren sollte.

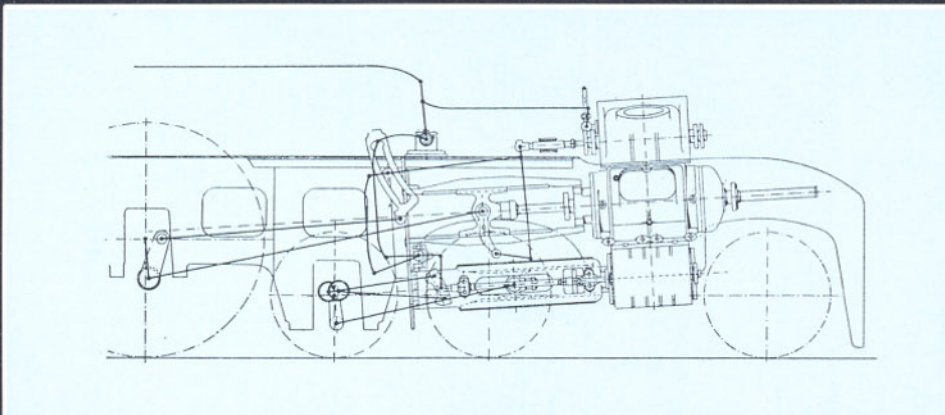
Diese Lokomotive sollte nicht nur im gleichen Dienstplan mit der BXI einsetzbar sein; bei einem etwaigen Fehlschlagen dieses Experiments — so ganz sicher war man sich der Sache anscheinend doch nicht — sollte sie auch ohne größere Änderungen in eine der Verbund-B XI gleichwertige 2'B-n2v-Lokomotive umgebaut werden können.

Um diesen Forderungen entsprechen zu können, war man von folgenden Gedankengängen ausgegangen, die der schon gelegentlich zitierte Eugen Brückmann, Ing. bei der Sächsischen Maschinenfabrik zu Chemnitz, in seiner Besprechung der AAI in der Zeitschrift des VDI, Band 41, Seite 95 ff. wie folgt erläutert:

*Bei einer Lokomotive gewöhnlicher Bauart mit zwei gekuppelten Achsen, die von einem Paar Dampfzylinder angetrieben werden, müssen die Abmessungen der letzteren so gewählt werden, dass sie die der Gesamtbelastung der gekuppelten Achsen entsprechende größte Zugkraft zu entwickeln vermögen. Bei Ueberschreitung einer gewissen Geschwindigkeitsgrenze wird nun aber einerseits die Kupplung der Achsen überflüssig, weil für die Ausnutzung der jener Geschwindigkeit entsprechenden Zugkraft das Adhäsionsgewicht einer Treibachse*

Bild 2: Antriebskizze der Haupt- und der Vorspannachse.

Skizze: Sammlung Dr. Scheingraber



vollkommen genügen würde, während andererseits die großen, für die größte Zugkraft berechneten Zylinder- und Steuerabmessungen alsdann nicht mehr recht der Leistung entsprechen. Es ist klar, dass infolge dieser beiden Umstände von einer gewissen Geschwindigkeitsgrenze an der zur Überwindung der inneren Widerstände nötige Teil der Maschinenleistung gegenüber der Gesamtleistung unverhältnismäßig rasch steigt, der Wirkungsgrad also rasch sinkt.

Bei Anwendung ungekuppelter Lokomotiven mit nur einer freien Treibachse wird zwar dieser Uebelstand bekanntlich vermieden; ihre allgemeinere Einführung verbietet sich jedoch in den meisten Fällen wegen ihrer zu geringen größten Zug- sowie Anzugkraft. Um nun die Vorteile der ungekuppelten Lokomotive mit der größeren Zug- und Anzugkraft der gekuppelten zu vereinen, hat die A.-G. Krauß & Co. sich schon im Jahre 1893 eine sogen. Lokomotive mit Vorspannache patentieren lassen und dieses Patent nunmehr zur Anwendung gebracht.

Nach dem erwähnten Patente werden zwei gesonderte Treibachsen angewendet, deren jede durch ein besonderes Zylinderpaar angetrieben wird. Die Hauptmaschine, die auf eine Treibachse mit möglichst großen Rädern wirkt, soll bei allen Fahrgeschwindigkeiten arbeiten, während die sogen. Vorspannmaschine, welche die zweite Treibachse mit erheblich kleineren Rädern in Umdrehung versetzt, nur bis zu derjenigen Geschwindigkeitsgrenze mitzuarbeiten hat, bei der noch die Adhäsion von zwei Achsen nötig ist; darüber hinaus soll sie ausgeschaltet werden. Die Vorspannache ist demnach, wenn sie nicht arbeitet, von den Schienen abzuheben, also freischwebend zu halten, damit alle Reibungswiderstände möglichst verringert werden, im Gebrauchsfalle dagegen mit einem Drucke gleich dem erlaubten Achsdrucke gegen die Schienen zu pressen, wobei aber natürlich die Haupttreibachse nicht entlastet werden darf. Dass sich die konstruktive Lösung dieses letzten Erfordernisses nicht immer ohne schwierige Studien befriedigend erreichen lassen wird, lässt sich voraussehen. Um so erfreulicher ist es, schon jetzt berichten zu können, dass im vorliegenden Falle eine sehr einfache und elegante Lösung gefunden worden ist.

Wegen der Aehnlichkeit mit den Lokomotiven der Klasse BXI und des möglichst leichten Umbaus in solche haben die Hauptrahmenbleche gleich die hinteren Achsgabelausschnitte zu erhalten, sodass nach Entfernung von kurzen hinteren Außenrahmen, in welchen die Ersatzlaufachse zu lagern ist, ohne weiteres eine Kuppelachse untergestellt werden kann. Auch die Rahmenversteifung zwischen den Dampfzylindern ist so zu gestalten, dass die normalen Zylinder angebracht werden können. Dies ist dadurch zu ermöglichen, dass die Vorspannzylinder nicht am Rahmen, sondern an den Hauptzylindern befestigt werden, daher eine besondere Gestaltung des Rahmens nicht bedingen.

Die Achsgabelausschnitte für die Vorspannache sind endlich nicht in die Hauptrahmenbleche, sondern in aufgenietete, daher leicht entfernbare Hilfsbleche einzuschneiden.

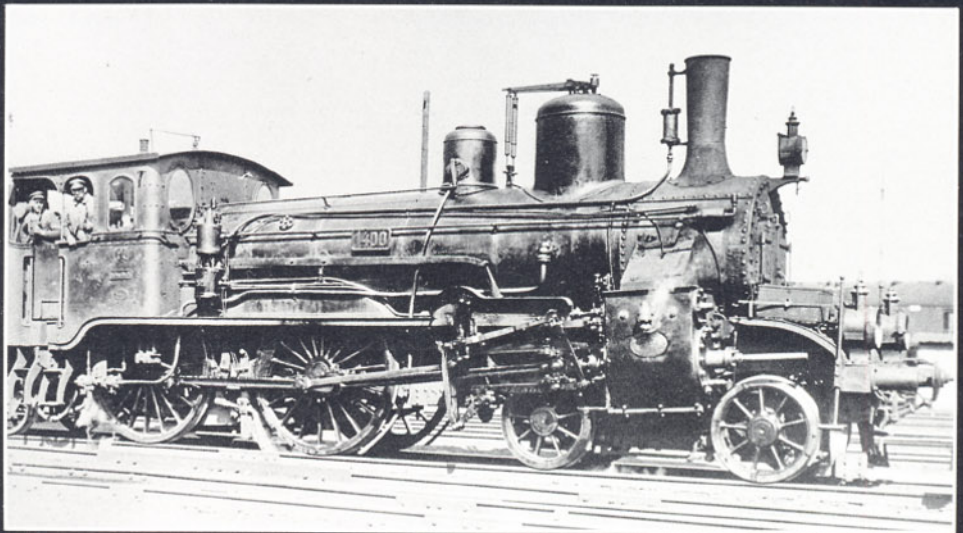


Bild 3: Die ehemalige AA I nach dem Umbau als P 2/4 vor dem Lokschuppen in Simbach. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Die von der Fa. Krauß & Co 1895 mit der Fabriknummer 3200 und der Betriebsnummer 1400 gebaute AA I besaß einen Rahmen, dessen 25 mm starke Bleche sehr stark gegeneinander versteift waren. Die Treibachse ist in üblicher Weise im Hauptrahmen, die Laufachse jedoch über zwei Außenfedern in einem eigenen Außenrahmen gelagert. Die Vorspannache ist in einem gesonderten Achslagergehäuse gelagert, sie wird bei normaler Fahrt durch eine komplizierte Federanordnung mit Hebelübersetzung durch ihr eigenes Gewicht von den Schienen abgehoben. Soll sie zum Anfahren oder auf starken Steigungen eingesetzt werden, so wird sie über einen in Achsmitte angebrachten Dampfzylinder, der vom Kessel gespeist wird, mit 13 atü an die Schienen gepreßt. Hierbei wird über den Federausgleich der Achsdruck des Drehgestells und der hinteren Laufachse zwischen 4–5 t je Achse gemindert, der Achsdruck der Treibachse ging von 14,7 auf 14,6 t zurück, während die Vorspannache 13 t ausübte. Während das Haupttriebwerk über Zylinderdurchmesser von 385 mm auf der Hoch- und 610 mm auf der Niederdruckseite – bei 610 mm Kolbenhub – verfügte, hatte der unter dem Hauptzylinder angebrachte Zylinder der Vorspannache 290 mm Durchmesser und 460 mm Hub. Der Durchmesser der Treibachse betrug, gleich der BXI, 1860 mm, jener der Vorspannache nur 1000 mm. Bemerkenswert scheint noch folgende Besonderheit: Haupt- und Vorspannache ver-

fügten über Dampfstrahler, die über den Regulatorzug für die Vorspannache verbunden waren. Wurde der Hauptregler geöffnet, so öffnete sich langsam auch der Regler für die Vorspannache. Diese setzte sich – noch in angehobenem Zustand – langsam in Bewegung, wurde dann langsam auf das Gleis abgesenkt und der Sandstreuer wurde selbsttätig eingeschaltet. Damit sollte beim Anfahren jedes Schleudern möglichst vermieden werden, außerdem konnte so bei fahrender Lokomotive die Vorspannache stoßfrei eingeschaltet werden.

Bei der offiziellen Leistungsprobe hat sie einen Zug von 183 t nach Schliersee gezogen und auf der größten Steigung dieser Strecke mit 1:55 eine Zugkraft von 6000 kg am Treibradumfang entwickelt. Die AA I wurde dann der Bw München zugeteilt und dort im Dienstplan der BXI eingesetzt. So hat sie z. B. im Winterfahrplan 1897/98 im Turnus mit 12 BXI Schnell- und Personenzüge nach Ulm, Treuchtlingen, Landshut, Kempten und Kufstein befördert (frdl. Mitteilung von Herrn Schörner). Auch den Orientexpress soll sie auf der Strecke München – Simbach gefahren haben.

Carl Asmus stellte freundlicherweise die prächtige Werkaufnahme der AA I mit dreiachsigem Tender zur Verfügung, auf der die abgehobene Vorspannache und ihr zugehöriger Hilfszylinder ausgezeichnet zu erkennen sind.

Auf der Rückseite dieses Fotos finde ich

Bild 4: Die 36861 der Deutschen Reichsbahn, die ehemalige AA I, von der Heizerseite.

Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber

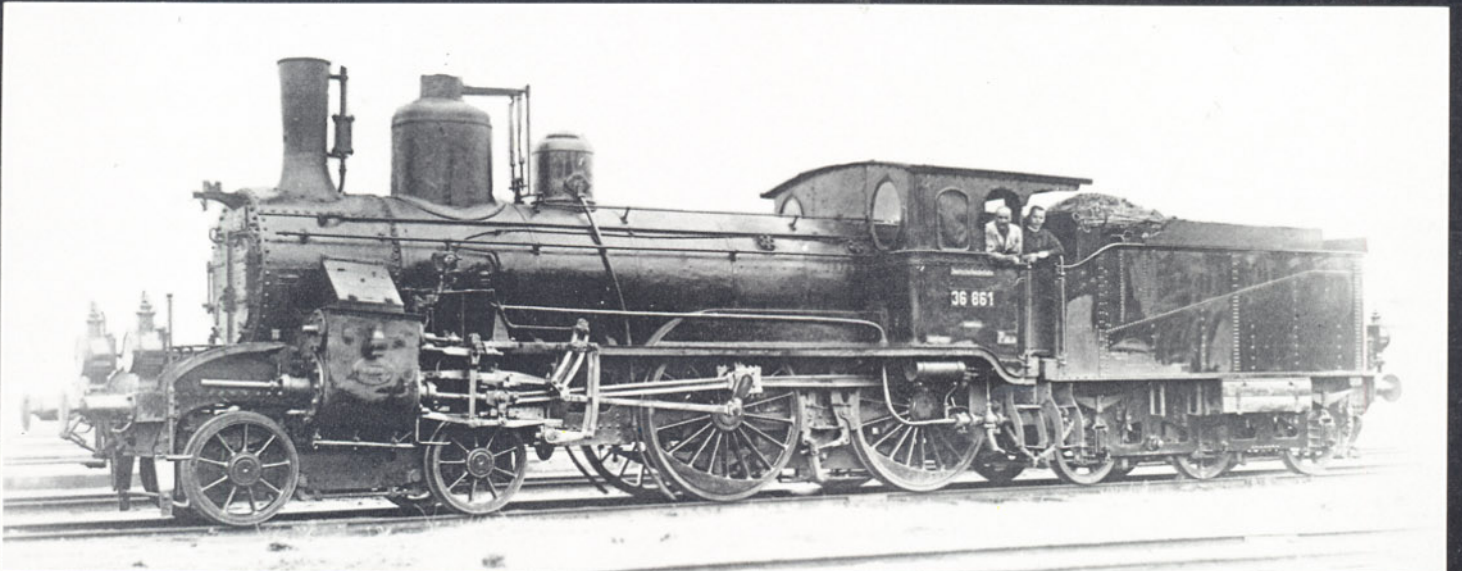




Bild 5: Die AA I im Werkhof der Firma Krauss.

Werkfoto Krauss-Maffei, Sammlung Asmus

handschriftliche Anmerkungen eines bekannten Fachmanns der bayerischen Lokomotivgeschichte.

Demnach wurde sie „gelegentlich eines Unfalls (D 40, Treuchtlingen, 1904) schwer beschädigt, in eine Heißdampf 2'B-h2 umgebaut, mit B XII bezeichnet, dann aber als P 2/4 getauft“. Ich stutzte, war mir doch stets geläufig gewesen, der Unfall mit der AA I habe sich 1905 zugetragen. Jetzt will ich es aber genau wissen! In der Bücherei der BD München hole ich mir die „Jahresberichte der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn-Verwaltung“

für 1904 und 1905 und suche zunächst unter den Angaben über die Unfälle – 1904 kein Unfall des D 40, auch kein Unfall in Treuchtlingen. Der Bericht für 1905 dagegen vermerkt gleich zwei Unfälle mit Schnellzügen und diese auch noch im Abstand von nur wenigen Tagen! Am 30. November, so heißt es da, „fuhr der Schnellzug 126 in der Station Türkenfeld infolge Überfahrens des Ausfahrsignals dem Gz 2112 in die Flanke, wodurch die beiden Lokomotiven und 13 Wagen erheblich beschädigt wurden. Sechs Bahnbedienstete und fünf Reisende wurden leicht

verletzt, der Gesamtschaden beträgt rd. 20 000-Mark.“ Und dann ein paar Tage später: „Am 9. Dezember entgleiste in Donauwörth der Schnellzug 180 infolge unrichtiger Weichenstellung. Die Lokomotive und zwei Wagen entgleisten und wurden erheblich beschädigt.“ So, jetzt haben wir den Salat, bei beiden Unfällen kann theoretisch die AA I beteiligt gewesen sein. Auch ein Besuch in der Redaktion des früheren „Brucker Wochenblatt“ in Fürstenfeldbruck, 15 km von Türkenfeld entfernt, bringt keine weitere Aufklärung, abgesehen von dem Hinweis, daß der S 126



um 22.50 Uhr von München abgefahren war und der Lokführer das Haltesignal „bei dem dichten Nebel übersehen“ hatte. Ich gehe einer weiteren Spur nach und blättere Folge 29 von „Eisenbahnen und Museen“, herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V., Karlsruhe, durch, jenes Doppelheft, in dem sich Chr. Keppeler mit der 135jährigen Geschichte der Donauwörther Eisenbahn beschäftigt, um dort vielleicht Hinweise über den Unfall vom 9. 12. 1905 zu finden. Abb. 58 dort ist ein Volltreffer: „Eisenbahnglück am 9. 12. 1905 – Links

im Bild die entgleiste B X „Königsberg“ Sammlung Ungewitter. Es lebe der Herr Ungewitter und seine Sammlung! Es bleibt also für die AA I nur der Unfall in Türkenfeld übrig, was übrigens Dr. Mühl bereits im Lok-Magazin 38, Seite 378, allerdings für einen Schnellzug von Kempten nach München festgestellt hatte. Aber ich wollte es eben genau wissen! Die AA I war also seit Ende 1905 schwer beschädigt. Von einer Reparatur der Vorspannachse sah man ab und machte jetzt, wie bereits 1896 vorsichtshalber bedacht, eine 2'B aus ihr. Zeitgemäß erhielt sie gleich einen

Überhitzer und erscheint erstmalig wieder im Jahresbericht 1908, wo sie in der bekannten Beilage 28 „Leistungen der Fahrzeuge“ der Gattung B XI mit dem Vermerk „Und 1 P 2/4“ zugeschlagen ist; von einer Bezeichnung als B XII also kein Wort, dies wäre übrigens 1908 bereits völlig systemwidrig gewesen. Sie wurde jetzt der Bw Simbach zugeteilt, wo sie recht beliebt war und sich bis zu ihrer Abgabe nach Mühlendorf (1929) hielt. Die DR zeichnete sie 1925 als 36861 um und muster-te sie 1932 aus.

— rab —



**Bild 1:** Die tüchtige preußische T 18, die sich auch architektonisch sehr wohl sehen lassen konnte, war in Bayern weit verbreitet. Hier fährt sie gerade mit einem Personenzug der dreißiger Jahre (vorne ein Einheits-Pwi der DRG, dann ein bayerischer Wagen), irgendwo bei Simbach/Inn oder Bad Kissingen in eine Station ein; im Vordergrund weitere selbstgebaute „Bayern“, die auf ihre Reisenden warten.  
Foto: Dr. Hufnagel



## Reichsbahn- Bayern -selbstgebaut-

Unter diesem Titel beginnen wir mit einer Artikelserie unseres Mitarbeiters Dr. Hufnagel, in der der Selbstbau bzw. Umbau von H0-Wagenmodellen beschrieben wird, deren Vorbilder bayerischer Herkunft sind, also entweder noch von den K. Bay. Sts. B. stammen, oder nach 1920 von der „Gruppenverwaltung Bayern“ der alten Deutschen Reichsbahn um- oder sogar neugebaut wurden.

Die Zahl der Modelleisenbahner, die ein Anlagenthema aus der Zeit der Deutschen Reichsbahn der dreißiger Jahre (sog. Epoche II) wählen, nimmt – dank des mittlerweile vorhandenen Industrieangebots – zu. Erinnerungen an diese Zeit, in der man als Bub auf Bahnsteigen, an Bahndämmen und in Ladehöfen vom bunten und regen, dampfenden und ratternden Bahnbetrieb mit dem herrlichen Duft nach heißem Öl und Bremsbacken-

staub fasziniert wurde, sind sicherlich wichtige Gründe dafür. Aber nicht in allen Fällen, denn, so sagte noch kürzlich ein noch ganz junger Modellbahn-Fan zu mir, „... das Bild der DB wird mir zu langweilig. Loks und D-Zugwagen lauter beige/blau Würste, Nahzüge Silberlinge, Güterzüge, Autotransporter und Container! Ich verlege mich jetzt ganz auf die alten Länderbahnen!“ Aber auch die Nachfolgezeit der dreißiger Jahre bot so einiges und wird deswegen tatsächlich ebenso interessant für Spezialisten. In Bayern jedenfalls fuhr ein reichlich zusammengewürfelter Wagenpark über die Schienen. Beschränken wir uns einmal auf Personenzüge: Da war und blieb, wenn auch langsam abnehmend, der Grundstock der Wagen der ehemaligen Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen (K. Bay. Sts. B.) mit den verschiedenen Post-, Gepäck-, zwei- und dreiachsigen Durchgangs- und Abteilwagen. Ebenso ein kleines

Heer von Lokalbahnwagen und -wägelchen, zu dem dann in der Zeit, als den „Bajuwaren“ innerhalb der Deutschen Reichsbahn (DRG) immerhin noch eine eigene „Gruppenverwaltung Bayern“ verblieb, fast 300 neue hinzukamen. Ganz abgesehen von den zahlreichen Umbauten, die die Gruppenverwaltung noch durchführte. Da waren, allmählich zunehmend, die neuen Einheitspack- und Personenwagen der DRG, die „Donnerbüchsen“, und ihre Vorläufer. Sodann schlichen sich zahlreiche Preußen ein und hielten sich, erst einmal im Lande, recht hartnäckig.

Schließlich waren württembergische, badi-sche, sächsische, tschechische, österreichische, italienische, schweizerische und französische Kurswagen ebenso anzutreffen, wie die Fahrzeuge der ISG und Mitropa. Ein solch buntes Wagengemenge bestimmte damals das Bild der Züge, ganz egal ob dies bei Aschaffenburg oder Freilassing, Hof oder Lindau war.

Wer sich also entschließt, seine Modellbahn-vorbilder in jener Zeit und in der südlicheren Landschaft anzusiedeln, wird sich natürlich danach umsehen, welche passenden Wagenmodelle unsere Industrie anbietet. Die beiden diesem Beitrag zugeordneten Tabellen sollen einen Überblick vermitteln. Folgendes kann man jedenfalls feststellen: Die Einheitswagen-Grundtypen, abgesehen von den Vorläufern, werden so ziemlich alle angeboten. Auch die Preußen sind – den Hauptvertreter des dreiachsigen Packwagens der KPEV ausgenommen – überaus gut bedacht und reichlich variiert. Das bayerische Angebot dagegen ist zahlenmäßig miserabel und von anderen Län-

derbahnen sieht man bis dato so gut wie überhaupt nichts. Dabei sitzen doch alle fünf zitierten Modellbahn-Hersteller im süddeutsch-österreichischen Raum! Zu welch schönen bayerischen Wagenmodellen die Industrie aber fähig ist, beweist Trix mit seinen ausgezeichneten, jedoch im Ganzen viel zu wenigen Modellnachbildungen. Hier herrscht nicht nur eine Marktlücke, hier gähnt eine „Marktkluft“! Trotzdem bleibt zu befürchten, daß aus denselben Gründen wie bei der alten Deutschen Reichsbahn das preußisch-deutsche Angebot die übrigen deutschen Länder auf die Dauer an die Wand spielt. Ich höre nun schon die üblichen Sprüche wie Lokalpatriotismus, Eigenbrötelei, u. a. m. Diese ziehen hier aber nicht! Etwas sachlicher wendet man vielleicht ein, daß beispielsweise die K. Bay. Sts. B. im Jahre 1920 rund 5400 Personenwagen in die DRG einbrachten, die preußisch-hessische Verwaltung dagegen rund das zehnfache, nämlich 54000. Was Wunder, wenn Bayern so schlecht abschneidet. Doch auch diese Karte sticht nicht, denn das Personenwagen-Zugbild jeder Bahnverwaltung wurde hauptsächlich von Post-, Gepäck- und Personenwagen bestimmt. Wer sich ein bißchen mit alten Eisenbahnwagen befaßt, weiß, daß Variationen innerhalb der Wagengruppen in Bayern nicht recht viel weniger zahlreich als in Preußen waren. Man denke dabei nur an die Vielfalt der bayerischen Lokalbahnwagen. Auch bei andern Länderbahnen wimmelte es von Spielarten, so daß, gerechterweise, für alle diese Vorbilder in etwa dieselbe Zahl an Modellen zur Verfügung stehen sollte. Dies ist aber kaum zu erwarten. Es wiederholt sich – so scheint es – auf dem Modellbahnsektor eine Situation aus den frühen zwanzig Jahren der frischgegründeten DRG, in der von Anfang an Preußen seine Vorstellungen durchzusetzen versuchte, kraft Masse auch meist durchsetzte und dabei die süddeutschen Länder überspielte. So zum Beispiel stand laut Staatsvertrag den bayerischen Waggonfabriken ein Anteil am Gesamtbeschaffungsprogramm für Eisenbahnwagen von 11,7% zu. Die DRG berücksichtigte Bayern aber lediglich mit 4,1%. Alle Einsprüche damals halfen nichts (siehe auch J. Deppmeyer: „Die Einheitspersonen- und Gepäckwagen der Deutschen Reichsbahn“, Franckh-Verlag, Stuttgart, 1982). Und alle Klagen bei unserer Modellbahnindustrie werden heute vermutlich auch nicht viel ändern? Wer sich der Eisenbahn der dreißiger Jahre in Bayern im Modell zuwenden will, muß somit vieles selber bauen. Und in solchen Fällen, liebe Modellbahn-Freunde, ist frisch gewagt schon halb gewonnen. Daher lautet unsere Devise: Reichsbahn-Bayern selbstgebaut!

Da gibt es einmal den Weg des totalen Eigenbaus. Alles in Metall, fein farbig gespritzt: Die vornehmste und hochwohllöblichste Art der Herstellung. Ein 70-jähriger dieser Spezies von Modellbauern kann dann stolz an seinem Jubeltage melden: Einen, vielleicht auch gar keinen Wagen selbst erzeugt! Wer es aber in absehbarer Zeit zu einem größeren und gewiß auch manierlichen Wagenpark bringen will, mit dem er richtig Betrieb vornehmen kann, dem bleibt nur der Weg, sich mit Teilen von Industriemodellen zu behelfen. Um das abschließliche Selbstherstellen einiger Originalteile oder Baugruppen kommt man freilich auch hier nicht herum.

Mit dem damit verbundenen Kauf oft mehrerer



**Bild 2:** Regler auf und mit Elan die ansetzende 28%-Steigung hinauf mit dem Lokalbahn-„Bockerl“ nach Schnatterbach! Der erste Wagen hinter der Lok ist ein kombinierter CPostL. Wer da auf der Plattform steht, wird sich gleich die Augen wischen müssen. Im Hintergrund eine preußische T 16; ihre Mannschaft hat – so scheint es – noch nie einen „Glaspalast“ (so hieß die Baureihe 98<sup>3</sup> verschiedenenorts) gesehen.  
Foto: Dr. Hufnagel

gleicher oder verschiedener Industriemodelle mit dem Ergebnis, dann im Endeffekt einen einzigen solchen Wunschwagen zu besitzen, wird ein derartiger Selbstbau mitunter ganz schön teuer. Dies sieht aber gleich anders aus, wenn man mehrere Modelle derselben oder auch anderer Art baut, weil dann Reste dort Verwendung finden können. Die Folge der hier im Laufe der Zeit erscheinenden Vorschläge berücksichtigt dies. Daher heute schon daran denken: Nichts wegwerfen! Alles schön aufbewahren! Vielleicht reizt diese Ankündigung auch so manchen Modelleisenbahner, es doch einmal und erstmals mit dem Handwerklichen zu versuchen, eigene Wagenbasteleien zu riskieren und die – wenn die Gewerkschaften durchsetzen, was sie wünschen – dann bald in Überdosis zur Verfügung stehende Freizeit in äußerst erbauliche, gesundheitsfördernde und somit überaus sinnvolle Tätigkeit zu investieren. Deshalb beginnen wir mit relativ einfachen Umbauvorschlägen und steigern, allmählich mutiger und natürlich auch geschickter ge-

worden, den Schwierigkeitsgrad. Um ausgesprochen komplizierte und daher langwierige Arbeiten handelt es sich in keinem Falle. Man will ja schließlich ein Erfolgserlebnis haben, und dies so bald wie möglich. Die Anforderungen an Werkzeug und Grundmaterialien sind nicht sonderlich hoch:

- (Hand-)Bohrmaschine samt Bohrer (0,6/ 0,8/1,0/ 1,2/1,5/2,0 bis 6,0 mm Durchmesser steigend; scharfes, spitzes Bastelmesser mit dünner Klinge; Nadelfeilen und mittlere Feilen (flach, rund, Dreikant); Laub- und Feinsäge; Schere; Spitz- und Schneidezange (Seitenschneider); Pinzette; kleine Schraubenzieher; Schraubstock; Ahle und Reißnadel; Maßstab; Schublehre (Kaliber) und eine kräftige, ebene Unterlage (Nudelbrett o. ä.).
- Plastik (Polystyrol-)Platten 0,3/0,5/1,0/1,5 mm stark (z. B. von K. Wenzel, Wendemühle 4 A, 3300 Braunschweig); Plastikprofile von Faller (Nr. 540) oder Vollmer (Nr. 5021); oder auch Holzprofile (siehe später im Text); Ms- oder einfacher Blumendraht, 0,6 und 0,8 mm Durchmesser.
- Plaka-Farben; Kunstharz-Mattlack samt Verdünnern sowie diverse Pinsel.
- UHU-Plast o. ä. für Polystyrol; UHU-Sekunden-

**Tabelle 1:** Der Zeit der dreißiger Jahre gemäß zwe- und dreiachsige Post-, Gepäck- und Personenwagen (H0) laut Katalogen und Messeankündigungen 1984

Hersteller	Einheitswagen				Preußen				Bayern				Andere Länderbahnen			
	Pack	Post	Pers	Zus	Pack	Post	Pers	Zus	Pack	Post	Pers	Zus	Pack	Post	Pers	Zus
Fleischmann	2		2	4	1	1	7	9	1		2	3				
Liliput	1		1	2												
Märklin	1		2	3			2	2								
Roco	1	1	3	5	1	1	9	11								
Trix	2		3	5			1	1	2		2	4				
				19				23				7				

**Tabelle 2:** Der Zeit der dreißiger Jahre gemäß vierachsige Post-, Pack- und Personenwagen (H0) – Grundtypen, Stand 1984

Hersteller	Einheitswagen				Preußen				Bayern				Andere Länderbahnen			
	Pack	Post	Pers	Zus	Pack	Post	Pers	Zus	Pack	Post	Pers	Zus	Pack	Post	Pers	Zus
Fleischmann					2	2	6	10								
Liliput					2	1	6	9								
Märklin									1		2	3	1		2	3
Roco																
Trix					1		1	2								
				25				21				3				3



**Bild 3:** Als in den dreißiger Jahren die Einheitslokomotiven der Baureihen 01 und 03 verschiedentlich die S 3/6 aus dem hochwertigen D-Zug-Dienst verdrängten, sah man sie oft vor den Beschleunigten Personenzügen (BP), einer Zuggattung, die mit unseren heutigen Eilzügen zu vergleichen ist. — Gerade erhielt der BP nach Nürnberg den Abfahrtsauftrag. Hinter der Lok läuft ein bayerischer Abteil-Vierachser C4 (Bay 11).  
Foto: Dr. Hufnagel

kleber (Cyan-Acrylat) für Metall, Perlon, eigentlich für alles, insbesondere für schnelles Haften, ebenso wie UHU-Sekundenkleber für Holz; UHU-Greenit für alle nicht zu kleinflächigen Stellen,

wo sonst nichts mehr recht halten will und wo noch etwas zurechtzurücken ist.

- Feine Messingprofile (1 mm breite Bänder, 1 x 1 mm L-, U-, etc.) liefert Johann Schullern (vormals

F. Nemeč), Gablonzer Str. 7, 8228 Freilassing, oder BRAWA. Feinste Plastikprofile, z. B. 0,5 x 0,25-mm-Band für z. B. Deckleisten an Wagenwänden bietet ebenfalls Wenzel (siehe vorstehend) an. Feine Holzprofile, Leisten, Brettchen und Bretterwandimitation (mit und ohne Deckleisten) gibt es von Schuhmacher, Sommerhalde 25, 7141 Steinheim.

- Luftsauger und Lampenkamine für die Dächer bayerischer Wagen bekommt man bei R. Weirner, Bremen und H. Günther, Veringerstadt (spezialisierte Fachgeschäfte führen beide).

Einige wenige Sonderbedürfnisse werden in der jeweiligen Folge angesprochen. Die Auswahl der Umbau- und Neubau-Vorschläge erfolgt in den kommenden Ausgaben mit dem Ziel, alsbald jedenfalls einen Personenzugwagen-Bestand zu schaffen, der mit DRG-Donnerbüchsen und preußischen Abteilwagen vermischt, viele Wünsche erfüllen wird. Man kann sodann einen astreinen bayerischen Lokalbahnzug besitzen und endlich auch eine Schnellzugwagen-Gruppe, die zur damaligen Zeit bei vielen Schnellzügen den bayerischen Anteil ausmachte. Zunächst aber wollen wir auch noch etwas den Markt beobachten und die Nürnberger Messe abwarten, zuviel Hoffnungen mache ich mir jedoch nicht! Auf Wiederseh'n also in diesem Sinne. In der nächsten Folge berichten wir über Grundelemente, also Baugruppen und Teile, die immer wiederkehren.  
**Dr. S. Hufnagel**



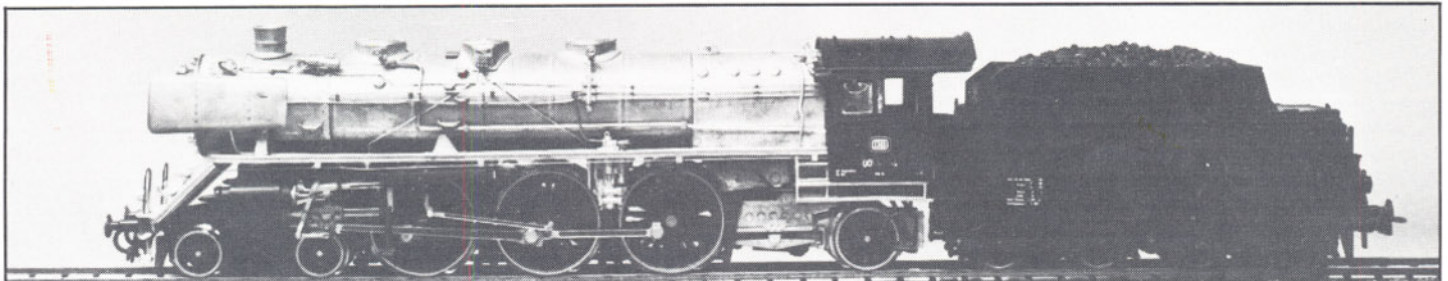
## UHRMACHERWERKZEUGE FÜR DEN EISENBAHNMODELLBAU!

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

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

**fohrmann-WERKZEUGE**

für Feinmechanik und Modellbau · Sydowstraße 7 c-d · Tel. 02309/2962 · D-4355 Waltrop



## WEINERT MODELLBAU



Graf-Moltke-Straße 18  
2800 Bremen 1

**BR 03 Umbausatz auf Basis Roco BR 01, mit hohlem Zinn- und Messinggehäuse, feinsten Detaillierung sowie zahlreichen Messing- und Zinnzubehörteilen und Windleitblechen, neuer Schleppachse und Rahmenteil.**

**Fragen Sie Ihren Fachhändler!**

**Vorbestellpreis bis 1. März 1985**

**Best.-Nr. 4017 DB-, 4018 DRG-Ausführung**

**236,— DM**

**Zurüstsatz für Märklin BR 03 in Vorbereitung.**

Gesamtkatalog gegen 7,50 DM in Briefmarken oder gegen Überweisung auf unser Postgirokonto Nr. 4249 18-209 Postgiroamt Hamburg. Neuheitenblätter mit Bauteilekatalog gegen 2,50 DM in Briefmarken.

# SEUTHE®

## Dampf-Elektronik SDE 50

ergibt mit den neuen Dampfgeneratoren Art.-Nr. 51 oder Art.-Nr. 52 ein vorbildgetreues und sehr frühes Dampfen der Lokomotiven, Spur H0.

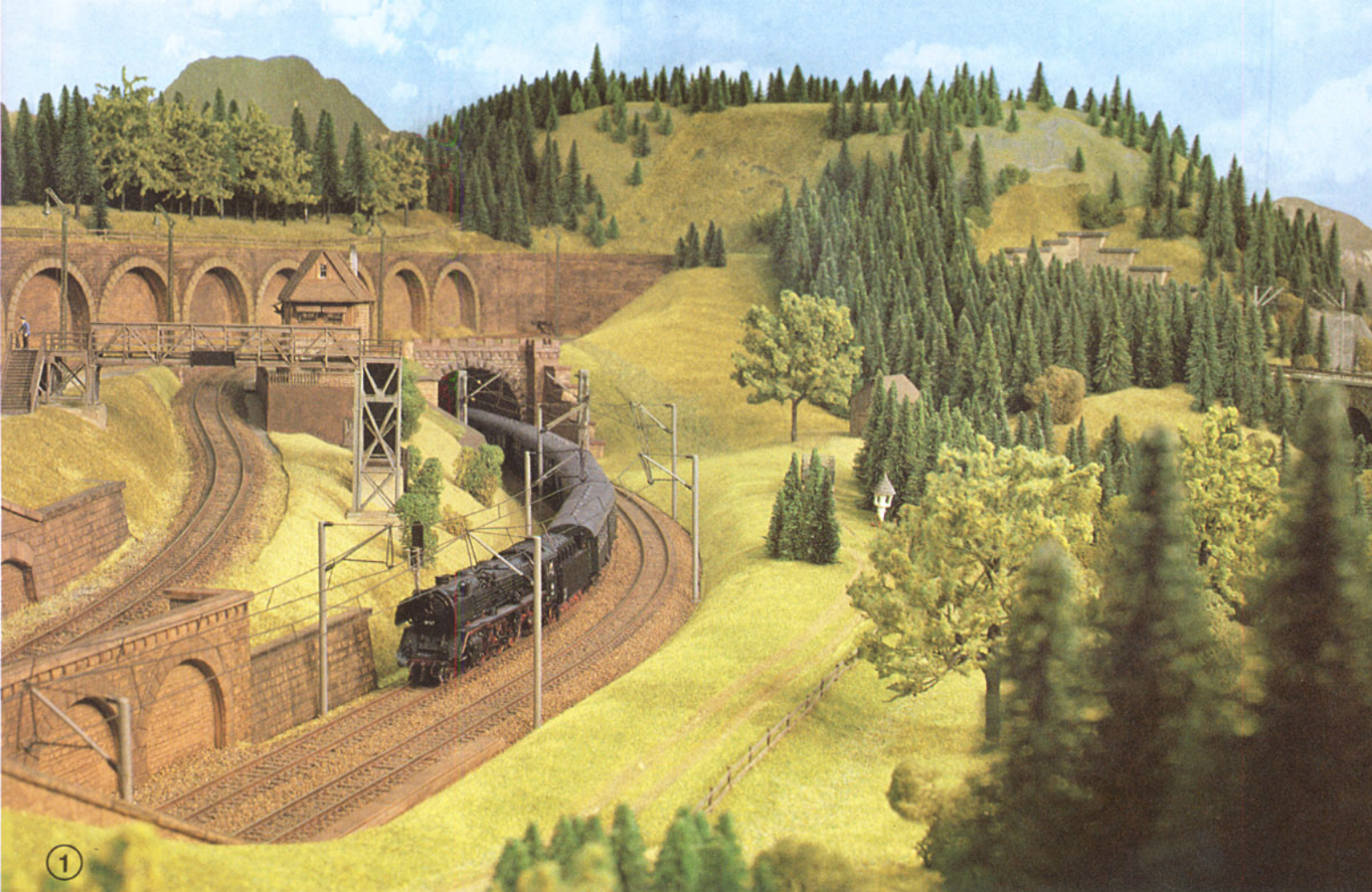
Nur SEUTHE-Dampfdestillat garantiert eine gute Dampf-Qualität und eine lange Lebensdauer unserer Dampfgeneratoren.

Vertrieb über den Fachhandel.

Prospekt mit allen von uns hergestellten Artikeln, mit genauen technischen Daten der Dampfgeneratoren erhalten Sie kostenlos.

SEUTHE-SCHLEY GMBH Modellbahnzubehör 7321 Eschenbach





## Bw-Geschichte im Modell

Der Nachmittags-Eilzug, geführt von der 01 147 mit Oberlokführer P. Fischer und Heizer F. Schuhmacher hat sein heutiges Ziel, den Bahnhof einer größeren Kreisstadt, fast erreicht (Bild 1). Er wird gleich das außerhalb des Ortes gelegene Bw unterqueren und nach

dem Durchfahren einer weiträumigen Kurve in den Bahnhof einfahren. Dort wird 01 147 vom Zug abgekuppelt, um im Bw ihre Vorräte für die Rückleistung am nächsten Morgen zu ergänzen. Die Mannschaft wird im Personalgebäude übernachten.

Im Bw (Bild 2) herrscht übrigens an diesem Nachmittag reger Betrieb. Eine Anzahl Dampflokomotiven wird behandelt und für neue Fahrten mit den entsprechenden Vorräten versehen. Inzwischen hat unsere 01 147 das Bw-Gelän-





3



4

de erreicht und wartet auf dem Zufahrtsgleis zur Bekohlungsanlage auf das Zeichen zur Weiterfahrt (Bild 3). Nach kurzer Wartezeit fährt sie auf dem vorderen Bekohlungsgleis bis zur Besandungsanlage vor. Ein Nachfüllen des Sandbehälters ist nicht nötig, da, bedingt durch das schöne Wetter, die Schienen auf der ganzen Fahrt trocken waren und deshalb kein Sand verbraucht wurde (Bild 4). Oberlokkführer Fischer muß noch etwas warten. Vor ihm ist noch die 23 105 am Kohlebunker. Doch nun ist das Gleis vor ihm frei, er rollt langsam zur Bekohlung. Die 01 steht nun unter dem Hochbunker und kann ihren Kohlevorrat ergänzen (Bild 5). Dazu muß Heizer Schuhmacher auf den Tender und die Kohle, durch Herunterziehen des Handgriffes an den Kohlerutschen, aus dem Bunker in den Tender befördern.



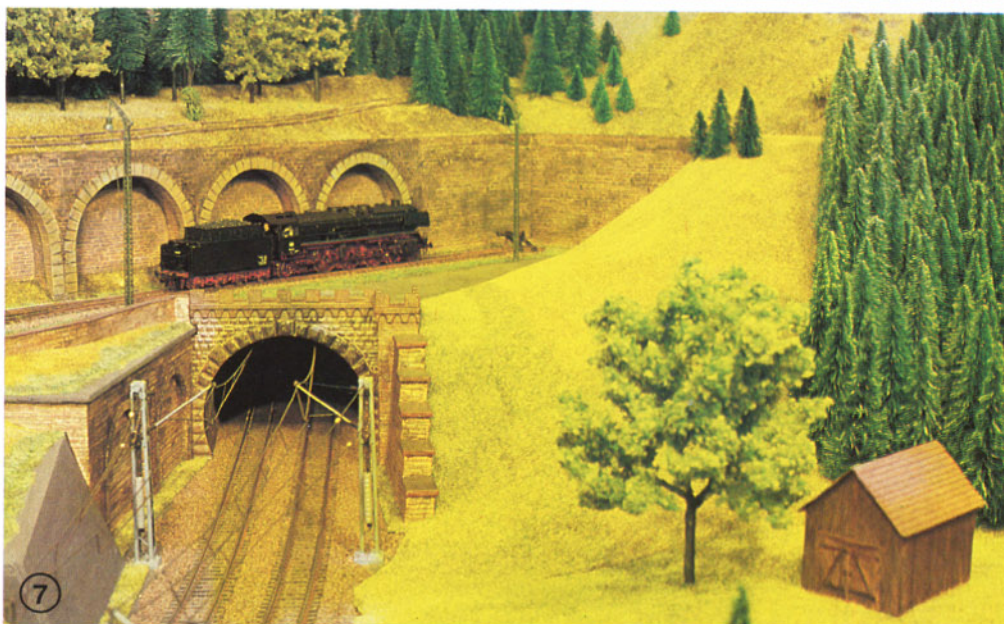
5



6

Die nächste Station für unsere Mannschaft ist die Schlackengrube und der Wasserkran. Bei dieser Anlage handelt es sich um zwei Schlackengruben und zwei Wasserkräne, die hintereinander angeordnet sind (Bild 6), um eine zügige Behandlung der Dampflokomotiven zu ermöglichen. Bei unserer Lok wird hier die Lösche aus der Rauchkammer und die Schlacke vom Rost entfernt. Die Löschegrube ist nach oben offen. Der Inhalt wird mit Wasser aus einem Schlauchanschluß am Wasserkran feucht gehalten, um den feinen Staub zu binden. Die verhältnismäßig tiefe Schlackengrube ist mit Wasser gefüllt und mit einem auf Schienen rollenden Gitterrost abgedeckt. Zur Leerung der Grube wird der über dem Kohlenwagengleis verfahrbare Bekohlungskran eingesetzt. Die Abdeckung der Grube wird mittels handbetätigter Seilwinden verschoben, und der Greifer des Kranes befördert die Schlacke aus der Grube in einen auf dem Nebengleis stehenden Schlackenwagen.

Unsere Mannschaft hat Rauchkammer und



7



8



Rost mit Hilfe des Wartungspersonals gereinigt, hat Wasser genommen und fährt nun langsam auf das Stumpfgleis am Bw-Ende (Bild 7). Nach dem Umstellen der Weiche in Richtung Zufahrt zur Drehscheibe geht es rückwärts, am Wasserturm vorbei, bis zu dem Gebäude in dem die Lokleitung untergebracht ist (Bild 8). Die Lokleitung befindet sich im Obergeschoß des Gebäudes. Von hier aus hat man übrigens einen guten Überblick über die gesamten Bw-Einrichtungen. Der „Bw-Mann“ an der Drehscheibe hat inzwischen das Drehscheibengleis für unsere

01 147 in die richtige Position gebracht. Langsam rollt die Lok auf die Drehscheibe (Bild 9) und zwar genau so weit, bis sich das Führerstandsfenster der Lok neben dem am Geländer der Drehbühne angebrachten Schild mit der Bezeichnung 01 befindet. Oberlokführer Fischer weiß nun, daß seine Lok mit allen Achsen auf der Drehscheibe untergebracht ist. Jetzt wird die Lok bis zum Schuppengleis Nr. 5 gedreht und mit dem Schlot unter dem Rauchabzug im Schuppen abgestellt. Auch nachts geht der Betrieb im Bw weiter. Während unsere 01 im Schuppen auf den näch-

sten Morgen wartet, wird u. a. eine Lok der BR 64 auf der Drehscheibe gewendet (Bild 10). Am Morgen des folgenden Tages rollt unsere 01, nachdem das Personal die erforderlichen Kontrollen an der Lok durchgeführt hat, aus dem Schuppen auf die Drehscheibe (Bild 11). Dort wird sie in Ausfahrtrichtung Bahnhof gedreht und verläßt die Drehscheibe auf dem Ausfahrtrasse (Bild 12). An zwei gerade einfahrenden Loks der BR 50 mit Kabinentender fährt die 01 147 aus dem Bw, um im Bahnhof ihren Zug zu übernehmen (Bild 13).

**Fotos und Text: L. Nawrocki**







**Bild 1:** Die 52 7687 bringt die ersten zwei Dutzend reparierter SNCF-Güterwaggons auf dem nicht mit Fahrdraht überspannten Anschlußgleis zum Bahnhof Jenbach und sodann weiter nach Hall i. T. zum Abtransport nach Frankreich.

## 1946 - 52 7687 in Tirol

Fotos aus dem Eisenbahn-Alltag unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg zählen zu den Raritäten. Der Mangel an Fotomaterial, Beschränkungen, die von den Besatzungsmächten der Bevölkerung auferlegt wurden, und andere widrige Umstände erklären diese Situation. Wenn nun per Zufall gute Fotos aus dieser Zeit auftauchen, so regen sie stets zum Nachdenken an. So ging es auch dem Verfasser dieser Zeilen, als ihm drei Aufnahmen in die Hände gerieten, die zunächst nicht einzuordnen waren. Aber Schritt um Schritt kam Licht in die Angelegenheit und den Lesern sei der Hintergrund, der Anlaß für die Entstehung dieser drei Fotos war, nicht vorenthalten.

Landschaft und Lokomotivnummer ergaben zunächst einmal, daß es sich wohl um Tirol handeln müsse. Die 52 7687, geliefert am 24. März 1944 von der Floridsdorfer Lokomotivfabrik und zunächst der RBD Wien zugeteilt, kam noch 1944 mit 21 Schwesterlokomotiven zur RBD München für die Verwendung auf der damals strategisch enorm wichtigen Inntalstrecke mit Anschluß für die Brennerbahn. Dort waren zum Kriegsschluß mehr als 30 weitere 52er auf der Südrampe, also der italienischen Seite, im Einsatz. Unsere 52 7687 war zunächst in Innsbruck, später in Wörgl beheimatet.

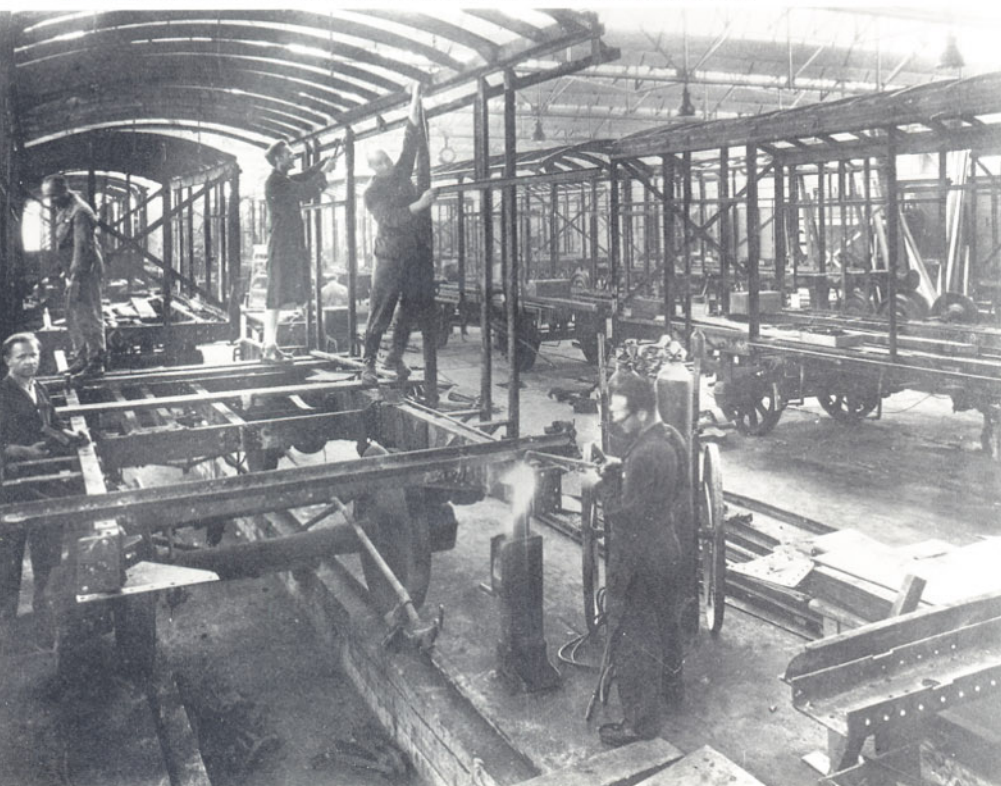
Nach dem Krieg, im August 1946, wurde sie

nach Jenbach geschickt, um die ersten 25 Reparaturwaggons abzuholen, welche die Jenbacher Werke für die SNCF fertiggestellt hatten. Wie kam es aber, obwohl sich Jenbach vorher nie mit Eisenbahnmateriale beschäftigt hatte, zu diesem Auftrag?

Die 1526 gegründete Jenbacher Hütte war ursprünglich eine Silber- und Kupferschmelze, ab dem 19. Jahrhundert auch Eisengießerei und Maschinenbaubetrieb. 1938 übernahm das deutsche Flugzeugwerk Heinkel den Betrieb, baute ihn erheblich aus und stellte dort Flugzeugkomponenten (z. B. die Frontpartie der berühmten He 111), Raketentriebwerke u.a.m. her, wobei mehr als 5000 Personen, darunter auch ausländische Arbeitskräfte tätig waren.

Nach Kriegsschluß im Mai 1945, beeilte sich die französische Besatzungsmacht, den Betrieb zu beschlagnahmen und den Maschinenpark bis auf einen kümmerlichen Rest von etwa 20 Bearbeitungsmaschinen zu demonstrieren und fortzuschaffen. Den leeren Betrieb stellten sie am 29. November 1945 den österreichischen Wirtschaftsbehörden zur Verfügung. Doch welche Produktion sollte dort die Leute wieder in Arbeit und Lohn bringen? Der in Eile bestellte öffentliche Verwalter, Herr von Pichler, ließ sich nicht beirren und suchte nach entsprechenden Möglichkeiten. Durch Kontakte zur damaligen Besatzungsmacht kam er schließlich mit dem Generaldirektor der SNCF in Verbindung. Die SNCF suchte Werkstättenkapazität zur Ausbesserung von Güterwaggons und das Vorhandensein wenigstens der Produktionshallen war ein wertvolles Kapital. In Frankreich waren solche größtenteils zerstört worden. So konnten die Jenbacher Werke mit den SNCF einen Vertrag auf Ausbesserung jener französischen Güterwaggons schließen, die in Oberitalien, dem westlichen Österreich und dem süddeutschen Raum aufgefunden worden waren und die nun vor der Repatriierung (Rückführung)

**Bild 2:** Die Seitenwände und Dächer der SNCF-Waggons wurden vollständig demontiert, das Kasten- und das Dachgerippe neu minisiert und sodann mit dem Aufbau neuer Seitenwände und der Dachhaut begonnen.





**Bild 3:** Eine Arbeitspartie während der Montage der Seitenwände und Dachhaut. Einige Arbeiter sind deutsche Kriegsgefangene, kenntlich an der Aufschrift „PG“ = Prisonier de guerre am Rücken. Alle Fotos: Sammlung Stockklausner

nach Frankreich dieser Prozedur zu unterziehen waren. So nahmen die Jenbacher mit zunächst 250 Beschäftigten die Produktion auf, und nach Jahresfrist (Ende 1946) waren es schon 750. Bei der Waggonausbesserung sind nicht nur einheimische Arbeitskräfte, sondern auch Kriegsgefangene, die in Verwahrung der Franzosen waren, eingesetzt worden. Neben diesen Ausbesserungsarbeiten für die SNCF

konnte schließlich auch in bescheidenem Umfang österreichisches Waggonmaterial zur Aufarbeitung angenommen werden. Speziell die österreichische Post- und Telegraphenverwaltung ließ ihre Postwaggons in diesem Werk reparieren. Daneben begannen die Bemühungen um den Aufbau einer neuen Produktion, wobei Klein-Dieselmotoren, Kompressoren, später auch Feld- und Grubenlokomotiven im Vordergrund standen. Nach Be-

endigung der Reparaturaufträge hatte Jenbach bis 1965 auf dem Gebiet des Waggonbaus nichts mehr zu tun, von da ab jedoch mit beachtlichen Stückzahlen im Neubau von Personen- und Güterwagen. Als Erinnerung an schwere Zeiten sind nur einige Fotos als Zeugen der damaligen Verhältnisse geblieben.

**J. Stockklausner**

**MODELLBAHN RAMM**  
 Inhaber Werner Ramm  
 AM HAUPTBAHNHOF LANGE REIHE 17 - 2000 HAMBURG 1  
 TELEFON (040) 24 49 36  
 Modelleisenbahnen - Versand - Beratung - Ersatzteile  
 Eigene Reparaturwerkstatt - 2 Monate Garantie auf Gebrauchtwagen  
 Neuware Ständig Sonderangebote an An- und Verkauf  
 Neu- und Gebrauchtwagen  
 Werks-Ersatzteillager der Firma **Liliput**

**Ihr Modellbahn-Spezialist**

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

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

**Eisenbahn Treffpunkt SCHWEICKHARDT** Tel. 071 51 / 317 72  
 7050 Waiblingen-Beinstein · Rathausstraße 94  
 Das Fachgeschäft mit der großen Auswahl für Modelleisenbahnen der Spuren LGB, I, N, HO, TT, Z und Schmalspurbahnen sowie entsprechendes Zubehör.  
**Fordern Sie unsere aktuelle Preisliste an!**

**MODELLBAU · Neuhäuserstraße 7 · 8900 Augsburg · am Oberh. Bhf. · 08 21 / 41 18 75**  
 Wir führen Modellbahnen von:  
 Arnold, Bemo, Fleischmann, Günther, Lehmann, Liliput, Lima, Märklin, Rai-Mo, Roco, Trix  
**Modellbahnzubehör von:**  
 Brawa, Busch, Brekina, Fallner, Herpat, Herpa, Kibri, Merten, Mössmer, Noch, Playmobil, Pola, Preiser, Roskopf, Ribu, Seuthe, Sommerfeldt, Schneider, Troger, Vollmer, Wiking  
 Fachbücher, Fachzeitschriften, Gleispläne

**N 1 Aarau-Ost 4-spurig direkt nach Aarau-Rohr**



150 Kataloge, 60 Marken vollständig  
 a. Lager. Umfassendes Sortiment an Zubehör und Technik. Messing-Modelle.  
 METROP-Vertretung Mittelland  
 ARNOLD-N: ein ganzer Laden nur Spur N. 25 Meter Schaufenster + 25 Gratis-P.  
 Versand in alle Welt. Große Spuren: TOP  
 Tel. 0 64 22 10 20, Ausl. 00 41 64 22 10 20

**LINDENBERG**  
 Ihr Fachgeschäft in der Innenstadt  
 Technische Modellspielwaren  
 Individuelle Beratung  
 5 KÖLN 1 BLAUBACH 6-8 TEL. 0221 / 230090

**Modellbahn-Center in Köln**  
 Erfahrung zählt  
 Wir schaffen Lösungen, beraten, reparieren, bauen um, führen Ersatzteile.  
 Natürlich verkaufen wir auch Modelleisenbahnen und was dazu gehört.  
 Besuchen Sie uns — Ihr zuverlässiger Partner in Sachen Eisenbahn.

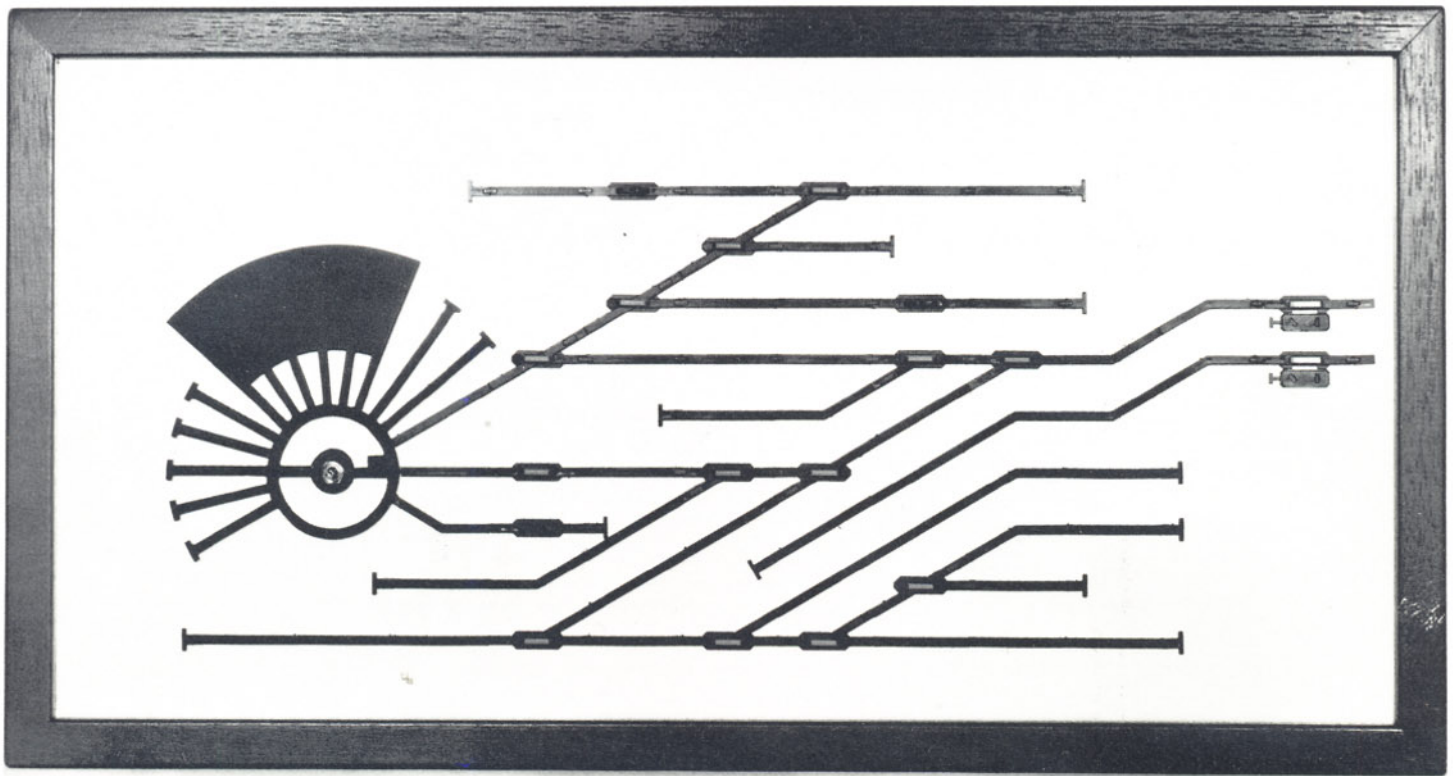


Bild 1: Roco-Gleisbildstellpult für das Bw und die Abstellgruppen. Das selbstgefertigte Drehscheiben- und Lokschuppensymbol fügt sich harmonisch in das Gesamtbild ein.

# Das Gleisbildstellwerk GBS von Roco

## Ein Bau- und Erfahrungsbericht

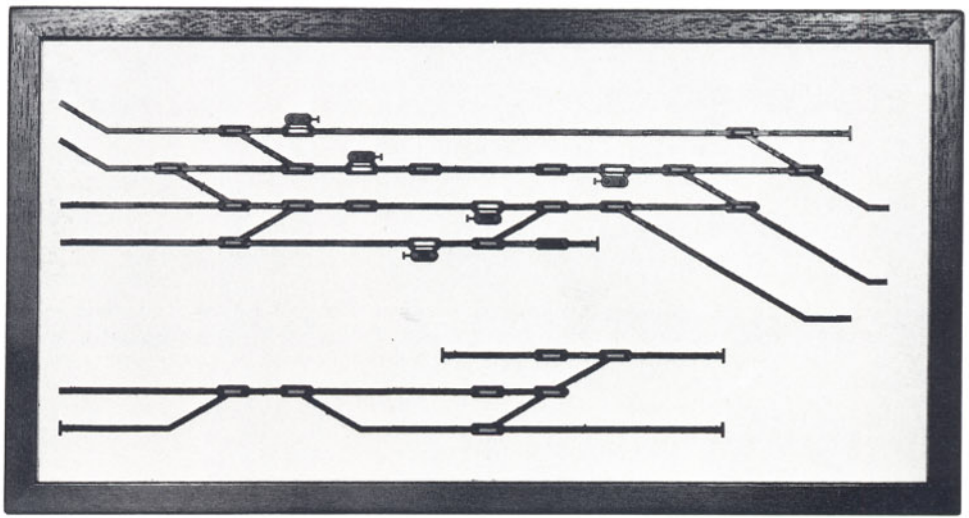
Nachdem nun endlich alle Gleise und Weichen der neuen Modellbahnanlage verlegt und die Geländegestaltung weitgehend abgeschlossen war, sollte mit den Arbeiten der Verkabelung und mit dem Bau eines Gleisbildstellwerkes begonnen werden. Einschlägige Erfahrungen mit einem ähnlichen Objekt kleinerer Dimension und die erforderlichen Relais, Schalter, Taster, Leuchtdioden und Kabel waren vorhanden. Erste Hürden waren dann bereits bei der Anfertigung der erforderlichen Schaltpläne zu überwinden. Schon nach der Festlegung der gewünschten Hauptfahrstraßen wuchs die Zahl der zu verlegenden Strippen schon fast ins Unüberschaubare. Mit einer besonderen Farbkennzeichnung war hier noch Ordnung in das System zu bringen. Als dann aber die Kabelarbeiten am Abschnitt des Durchgangsbahnhofes wegen anderer dringender Arbeiten mehrmals unterbrochen werden mußten, wuchs das Unbehagen. Schließlich war es dann doch noch gelungen, diesen ersten Bauabschnitt fertigzustellen. Im kunstvoll auf der Stellplatte aufgesetzten Spurplan waren die Weichentaster und die Leuchtdioden samt Vorwiderständen für die Kennzeichnung des Fahrweges montiert. In stundenlanger Lötarbeit war die Kabelverbindung vom vielstufigen Fahrstraßenwahlschalter zu den einzelnen Anzeigen und zum Vielfachstecker geschaffen worden. Kaum weniger umfangreich erwies sich die Kabelführung zu den Gleisen, den Signalen und zu den Weichenantrieben. Allein für den relativ kleinen Streckenabschnitt war das Kabelbündel bereits auf Daumenstärke angewachsen. Zu einer wahren Fronarbeit hatte sich die Löterei unter der Anlage entwickelt, wo aus baulichen Gründen nur sehr wenig Raum zur Verfügung stand. Bei einge-

schränkter Bewegungsfreiheit mußte hier in Rückenlage gearbeitet werden. Abtropfendes Lot ließ nur wenig Freude bei diesen Aktivitäten aufkommen. Endlich war es vollbracht, die Betriebserprobung konnte beginnen. Entgegen allen Befürchtungen hielt sich das Chaos in überschaubaren Grenzen. Nur eine der gewünschten Fahrstraßen war nicht durchgehend zu befahren und bei einer anderen Schalterstellung war der Strombedarf für das gleichzeitige Schalten aller angeschlossenen Magnetartikel zu hoch. Beide Fehler ließen sich mit einigem Zeitaufwand und mit weiteren Drähten und Litzen beheben. Die zunächst noch vorhandene Begeisterung wich allmählich einem aufkeimenden Unbehagen, denn noch waren der Abstellbahnhof, das Bahnbetriebswerk und die Nebenbahnen nicht angeschlossen. Auch die dafür erforderlichen Schaltpläne waren noch nicht über das vorläufige Konzept hinausgelangt, eventuell spätere Erweiterungen sollten noch durchdacht und berücksichtigt werden. Was tun, weitermachen oder einen anderen leichteren Weg suchen? Das war nun plötzlich zur quälenden Frage geworden. Sollte man vielleicht nicht doch auf ein handelsübliches System zurückgreifen? Da hatte doch Roco erst unlängst ein Gleisbildstellpult und die Magnetartikelsteuerung MCS 120 entwickelt und vorgestellt. Nach der Durchsicht der vorhandenen Prospektunterlagen war dann die Entscheidung rasch gefallen. Das Angebot war vielversprechend, kurze lötfreie Anschlüsse der Magnetartikel am Verteilermodul, kurze Leitungswege auch zwischen den Gleisbildsymbolen und dem Anzeigemodul, darüber hinaus nur einfache und überschaubare Ringleitungen. Dazu war noch eine große Freizügigkeit beim Programmieren der Fahrstraßen gewährleistet. Zunächst sollte das Gleisbildstellpult gefertigt werden. Hierzu wurden die Gleisbildplatte, die Rahmenteile und einige Gleis- und Weichensymbole beschafft.

## Am Anfang stand die Planung

Vor dem Baubeginn war auch hier die Planungsphase unumgänglich. Die Rasterteilung der vorgestanzten Platte und die Geometrie der Funktionssymbole verlangen einige Überlegung bei der Ausarbeitung des Spurplanes. Bestimmte Weichenanordnungen lassen sich auf der Platte nur durch Zwischenschalten eines geraden Gleissymbols verwirklichen. Daraus ergibt sich oft eine etwas größere Längenausdehnung des Gleisbildes. Jetzt zeigten sich die ersten Schwierigkeiten; das Gleisbild des gesamten Bahnhofes mit dem Bahnbetriebswerk und den Abstellgruppen war nicht auf der großen Platte mit den Maßen 350 × 700 mm unterzubringen. Als Ausweg bot sich an, den Spurplan auf zwei Platten aufzuteilen. Eine Platte sollte den Durchgangsbahnhof der Hauptstrecke und den kleinen Endbahnhof der Nebenbahn aufnehmen, die andere das Bw und den Abstellbahnhof. Nun war mit zwei Trägerplatten der Normgröße 250 × 500 mm auszukommen. Mit Hilfe des Planungsbogens mit dem aufgedruckten Raster, der zur Sicherheit mehrmals kopiert wurde, war der Spurplan rasch festgelegt. Probleme gab es dann aber beim Planen des Bahnbetriebswerkes. Im Symbolsortiment von Roco sind weder eine Drehscheibe noch ein Ringlokschuppen vorhanden. Auch in der Trägerplatte findet man keine dafür geeignete Ausstattungen. Zunächst wurde erwogen, den Symbolschalter der verwendeten Fleischmann-Drehscheibe auf die Platte des Stellpultes aufzusetzen. Der doch recht voluminöse Schalter störte jedoch das Gesamtbild beträchtlich. Dies konnte nicht die endgültige Lösung sein, Selbsthilfe war jetzt wieder vonnöten. Passend zu den Rocosymbolen mußten Drehscheibe und Lokschuppen angefertigt werden. Mit Zirkel und Tuschefüller wurde

eine Zeichnung angefertigt, diese kopiert und auf eine graue 1,5 mm dicke PVC-Platte geklebt und mit sauberen Schnitten der Laubsäge herausgearbeitet. Danach erfolgte das Versäubern der Schnittkanten mit kleinen Stilfeilen. Nachdem die glatten Oberflächen leicht angeschliffen waren, konnte das Symbol mattschwarz gespritzt werden. Im Zentrum der Drehscheibe dient eine runde Platte zur Aufnahme eines kleinen rechts-links-Tasters für die Betätigung der Drehbühne. Mit diesem Taster und dessen Befestigungsmuttern wurde das Bw-Symbol später auf der Trägerplatte befestigt. Zusätzlich kann die Partie unter dem Lokschuppen noch mit Kontaktkleber bestrichen werden. Vor der Montage des neu gefertigten Symbols sollte die Trägerplatte aber mit allen anderen Symbolen bereits bestückt sein. Bevor man mit diesen Arbeiten beginnt, muß die Platte mit dem dazu angebotenen Holzrahmen gefaßt werden. Die naturbelassenen Rahmenhölzer sind bereits genutet und exakt auf Gehrung geschnitten. Mit einem schnell abbindenden Weißbleim ist die Verklebung der Rahmenteile mit der eingeleigten Trägerplatte ein Kinderspiel. Wer den Rahmen farblich nachbehandeln will, muß die Aluminiumfolie der Trägerplatte sorgfältig abdecken. Dies geschieht mit Hilfe dünner Kartonblätter, die über der Platte in die seitlichen Nuten geschoben werden. Nun erst sollte die Lackierung erfolgen. Sehr dekorativ wirkt ein umbragrauer Farbton nach RAL 7022, aus dem Farbsortiment von Modellbau Günther. Besondere Sorgfalt und Aufmerksamkeit verlangt der nächste Arbeitsgang, das Ausschneiden der Trägerplatte nach dem vorliegenden Plan. Hierbei sollte man stets das entsprechende Gleis- oder Weichensymbol zur Hand haben und Schnitt um Schnitt vorgehen. Nur so lassen sich Löcher an der falschen Stelle vermeiden. Unerlässlich für diese Prozedur ist ein scharfes Bastelmesser mit spitzer



**Bild 2:** Die zweite Platte des Roco-Gleisbildstellpultes trägt die Spurpläne des Durchgangsbahnhofes und des Endbahnhofes der Nebenbahn. **Fotos 1 und 2:** Obermayer

Klinge. Unproblematisch ist das Einstecken der funktionslosen Symbole. Weichen und Signale mit den Leuchtdioden verlangen aber schon etwas Fingerspitzengefühl und Geduld. Etwas erleichtert wird die Montage, wenn man die ausgeschnittenen Schlitze mit einer kleinen Flachfeile vorsichtig glättet. Weitere nützliche Tips für den Einbau der Funktionssymbole enthält die Roco-Broschüre 970 B. Vor dem Bestücken der Platte sollte man sich vergewissern, daß auch genügend Symbole ohne Funktion vorhanden sind. Diese Teile werden in einer Packung mit der Bestell-Nr. 987 S angeboten. Darin könnten allerdings etwas mehr gerade Gleisstücke und weniger Kreuzungssymbole enthalten sein. Bei Bedarf kann man sich hier aber behelfen, indem man die nicht benötigten Kreuzungen amputiert. Wer Wert auf abschaltbare Gleisabschnitte legt, sollte den Kippschalter 992 A verwenden.

Dieser Schalter hat zwei Funktionen, nach der einen Seite rastet der Schalthebel ein und zeigt eine rote Markierung, nach der anderen Seite erfüllt er die Aufgabe eines Tasters für einen momentanen Schaltimpuls. Auf diese sinnvolle Doppelfunktion wird im Roco-Katalog noch nicht hingewiesen. Nachdem das Werk nun soweit vollendet ist, daß mit dem Anschluß an die Module begonnen werden kann, ist es Zeit, einmal Bilanz zu ziehen. Die gesamte Arbeit war ohne Schwierigkeiten auf Antrieb zu bewältigen. Für das Rahmen der beiden Platten und für das Lackieren wurde rund eine Stunde benötigt. Das Ausschneiden der Platten und das Bestücken mit allen Gleis-, Signal- und Weichensymbolen war in knapp acht Stunden erledigt, Kaffeepausen und das Bohren der Löcher für die Signaldioden eingerechnet.

HO

## Das Eisenbahn-Journal 2/1985 erscheint Anfang März.

# Video

- ★ 100-Jahrfeier der Deutschen Reichsbahn
- ★ Das Stahltier
- ★ Der Traum einer Dampflokomotive
- ★ Modelleisenbahn – Kleine Welt auf Rädern

Katalog kostenlos

M.L.-FILM, Abt. EJ, Hospitalstraße 20, 5208 Eitorf, Telefon (0 22 43) 29 28

# BRAWA

## TROLLEY-MINIBUS

ARTUR BRAUN  
705 WAIBLINGEN

# N



In vielen Städten gehört der umweltfreundliche Trolleybus zum gewohnten Verkehrsmittel. Beleben Sie die Straßen Ihrer N-Anlage und lassen einen BRAWA-Trolleybus durch enge Kurven und über steile Strecken (bis 30% Steigung) fahren.

**Trolley-Minibus 6000**  
Detailliertes Modell eines Mercedes-Omnibusses in den Farben rot, blau und gelb. Länge 68 mm. Anschluß an einen Gleichstrom-Trafo 6-14 V.

**Trolley-Minibus 6002**  
Komplette Anlage, betriebsfertig mit 1 Obus, 8 Masten, 2 Anschlußmasten, 2 Rollen Fahrdrat. Befahrbarer Radius ab 15 cm, ohne Trafo.



Bild 1: Das H0-Modell der G 3/4 H von Trix in Reichsbahnausführung.

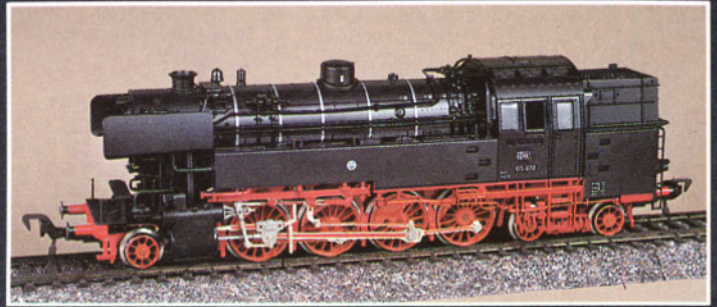


Bild 7: Ein schmales H0-Modell ist die 65018 von Fleischmann.



Bild 2: Güterzuglokomotive 175025 von Trix in der Baugröße H0.



Bild 8: Dieser Reichsbahn-Kesselwagen von Trix hat ein Länderbahn-Vorbild.

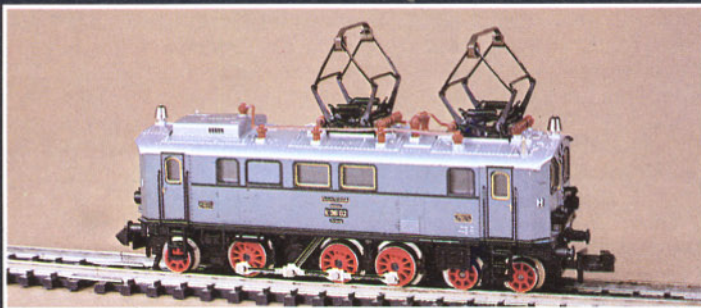


Bild 3: Dieses kleine Schmuckstück ist die E 3602 von Minitrix.

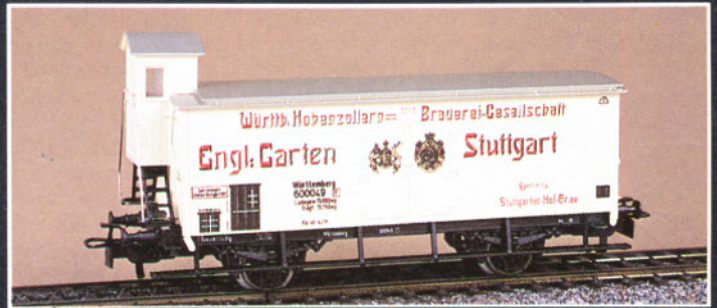


Bild 9: Bierwagen der Baugröße H0 von Märklin in Länderbahn-Ausführung.



Bild 4: Rundum wohl gelungen ist die 111205 von Fleischmann piccolo.



Bild 10: Das zweite Sammlerstück ist der Wulle-Wagen von Märklin.



Bild 5: Sitzwagen 2. Klasse der SBB von Liliput in der Baugröße H0.



Bild 11: Speisewagen der CIWL mit Teakholzaufbau von Minitrix.

Bild 6: MITROPA-Speisewagen der Deutschen Reichsbahn von Fleischmann.

Bild 12: Sechssachsiger Teakholz-Schlafwagen der ISG von Minitrix.

Fotos 1–12: Obermayer



# ★ Schaufenster der Neuheiten ★

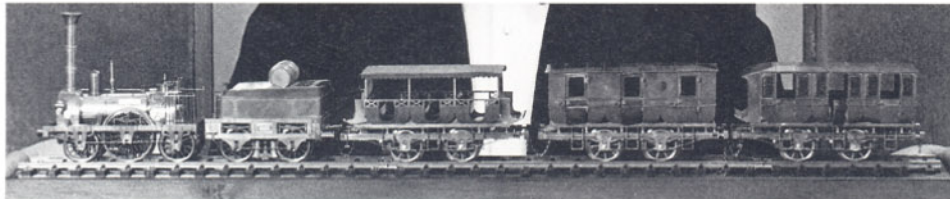


Bild 13: Als besondere Überraschung liefert Märklin in der zweiten Hälfte 1985 eine Adlerzug-Nachbildung in Spur I.

## Neu von Fleischmann

Nun ist sie also da, die langerwartete 65018 von Fleischmann in der Baugröße H0. Direkt zierlich wirkt sie und wohlgeratet ist sie auch. Das Kunststoffgehäuse ist sehr sorgfältig gestaltet und verfügt über alle wesentlichen Einzelheiten, die extra ange-setzt wurden. Als Herz der Maschine dient der bekannte Rundmotor, der über ein mehrstufiges Stirnradgetriebe die zweite Kuppelachse und die Treibachse direkt antreibt. Die beiden Endachsen werden über die Kuppelstangen mitgenommen. Innerhalb des Lokgehäuses ist jede verfügbare Ecke mit Ballast ausgefüllt. Das dadurch erreichte hohe Eigengewicht erlaubte es, auf Haftreifen zu verzichten. Dies kommt wiederum den Laufeigenschaften zugute, die in allen Fahrzuständen als sehr gut zu bezeichnen sind. Recht gut gelungen ist auch das Treib- und Steuerungsgehänge. Eine Augenweide sind die Treib- und Kuppelräder mit den unwahrscheinlich filigranen Speichen. Die Kupplungen sind an den Lauf- und Drehstellen befestigt. Mit geringer Mühe lassen sich die Kupplungsköpfe austauschen. Ohne Schwierigkeiten lassen sich auch die Tauschkupplungen von Roco einsetzen. Besonders erfreulich ist die Tatsache, daß die Pufferhöhe nun weitgehend der Norm entspricht. Bedingt durch das System, verlangte dies allerdings etwas längere Kupplungsschäfte, um ein Verhaken der Kupplungen an den Puffern zu vermeiden.

Wesentlich kleiner, aber weniger fein in der Ausführung, ist die zweite Lokneuheit von Fleischmann. Hierbei handelt es sich um das Modell der Elektrolokomotive der Baureihe 111 in der Baugröße N mit Einholm-Stromabnehmern. Alle vier Achsen der schmucken Maschine werden angetrieben. Je ein Radsatz der beiden Drehgestelle ist mit Haftreifen versehen. Laufeigenschaften und Zugkraft lassen keine Wünsche offen. Als wahre Meisterleistung dürfen die Drehgestellrahmen mit der Nachbildung aller Einzelheiten bezeichnet werden.

Mit großer Freude sind im vergangenen Jahr die Modelle der Einheits-D-Zug-Wagen der früheren Deutschen Reichsbahn von den Freunden der Baugröße N aufgenommen worden. Zu dieser Serie passend, schuf Fleischmann piccolo nun auch noch den MITROPA-Schlafwagen WLAB 4ü37 im exakten Baumaßstab von 1:160 und mit Görlitzer Drehgestellen.

## Neu von Märklin

Bei Märklin erschien inzwischen die nicht ganz unumstrittene Schnellzuglokomotive der Baureihe 012 in der Hamo-Ausführung. Trotz des Wirbels, vielleicht auch gerade deshalb, wird auch dieses Modell in der Baugröße H0 seine Käufer und den Weg in viele Sammlungen finden.

Nach der württembergischen Jubiläumspackung mit

der T5 und dem Güterzug, ist die Lok, nun mit der Betriebsnummer 1206, auch einzeln erhältlich. Das Hamo-Modell war bei Redaktionsschluß allerdings noch nicht lieferbar.

Zur Auslieferung gelangt sind auch die beiden alten Bierwagen in der Baugröße H0. Die Fahrzeuge mit Bremsenhaus haben eingesetzte Griffstangen erhalten und bestechen durch die schöne alte und umfangreiche Beschriftung. Zu den Wagen werden auch Austauschachsen mit Speichenrädern für das Zweileitersystem angeboten.

Auch die Märklin mini club erhielt wieder Zuwachs. Die Diesellokomotive der Baureihe 221 erschien jetzt in der ursprünglichen weinroten Farbgebung. Völlig neu sind zwei amerikanische Diesellokomotiven mit einer Serie dazu passender Wagen. Eine Neuheit nach deutschem Vorbild ist der vierachsige Güterwagen Shimms 708 der DB mit Teleskophauben für den Transport von Blechrollen.

## Neu von Trix und Minitrix

Ein ganzes Paket von Neuheiten kam von Trix auf den Tisch der Redaktion. Das interessanteste Stück in der Nenngröße H0 ist zweifellos das Modell der Elektrolokomotive 175 052 der DB. Die Maschine ist bis in die letzte Einzelheit eine maßstabsgetreue Kopie des Vorbildes. Etwas irritiert wird man nur von den roten Pufferbohlen. Ein schwerer Ballastblock bringt das erforderliche Reibungsgewicht und eine beachtliche Zugkraft, wozu auch noch die beiden Haftreifen auf je einem Rad der Endachsen beitragen. Über ein Schnecken- und Stirnradgetriebe werden alle vier Treibradsätze direkt angetrieben. Die zweite Lok-Neuheit im Maßstab 1:87 ist eine alte Bekannte. Jetzt wird die G3/4H mit der Betriebsnummer 54 1518 in Reichsbahn-Ausführung in erstklassigem Finish und mit lupenreiner Beschriftung angeboten, diesmal auch mit schwarzen und nicht mehr mit messingfarbenen Laternen.

Ein Juwel in Ausführung und Lackierung ist die E 3602 von Minitrix im Maßstab 1:160. An diesem Modell in der grauen Reichsbahn-Ausführung ist wirklich nichts auszusetzen. Auf dieses Lokomotivchen und auf sein Vorbild werden wir in einer unserer nächsten Ausgaben noch näher eingehen. Sammler von Reichsbahn-Fahrzeugen der Baugröße H0 werden sich an dem Kesselwagen BP OLEX erfreuen, der aus einem ehemaligen Länderbahnfahrzeug entstand.

Als Farbvarianten sind die beiden sechsachsigen Teakholzwagen der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft CIWL erhältlich. Der Speisewagen ist zweifarbig und der Schlafwagen einfarbig lackiert. Passend zur alten E 36, stehen die ehemaligen dreiachsigen bayerischen Schnellzugwagen jetzt auch mit Reichsbahn-Beschriftung zur Verfügung und bereichern so das Sortiment von Minitrix. In Packungen zu je zwei Fahrzeugen sind Großraum-Güter-

wagen der SBB mit den Aufschriften JURACIME CORNAUX und VIGIER CEMENT AG mit unterschiedlichen Fahrzeugnummern erhältlich.

## Neu von Liliput

Nicht viel Neues gibt es aus Wien zu melden. Auf die badische 75er wird man noch etwas warten müssen, ebenso auf die dazu passenden Reisezugwagen. Zur Auslieferung gelangten jetzt aber ein Sitzwagen 2. Klasse und ein Speisewagen mit Stromabnehmer, beide nach Vorbildern der bei der SBB verkehrenden Fahrzeuge in Leichtbauweise. Die Modellfahrzeuge sind sehr sorgfältig gefertigt und makellos lackiert.

## Neu von Fulgurex

Zwei bildschöne Modelle nach prominenten Reichsbahn-Vorbildern hat die Firma Fulgurex ausgeliefert: die H0-Nachbildungen der Tenderlok Baureihe 86 und der ehemals bayerischen Lokbahnmaschine Baureihe 98<sup>7</sup> (bayerische BB II). Beide Lokomotivmodelle begeistern durch ausgezeichnete Laufeigenschaften und bildsauberes Finish. Die Detailausstattung der Reichsbahn-Tenderloks darf – selbst für hochgesteckte Kleinserien-Ansprüche – als außergewöhnlich reichhaltig bezeichnet werden.

W. Kosak

## Neu von Märklin Spur I

Anlässlich des 125jährigen Firmenjubiläums und des 150jährigen Bestehens der Deutschen Eisenbahnen kündigt Märklin durch Vorstellung eines Handmodells den Adler im Maßstab 1:32 für die Spur I an. Es werden zwei Versionen angeboten: jene von 1835 der Ludwigs-Eisenbahn und die Nachbauversion von 1935 zum 100jährigen Jubiläum. Preise waren bei Redaktionsschluß noch nicht bekannt. Ob sich eine große Vorstellung des Modells bei Erscheinen lohnt, oder ob es wohl schon vorher wieder ausverkauft sein wird?

HM

## Die letzten Neuheiten

Wieder einmal waren wir zu schnell, oder aber die Hersteller etwas zu langsam.

Nach Redaktionsschluß für diese Ausgabe gingen am letzten Novembertag noch drei Neuheiten aus dem Hause Fleischmann bei uns ein.

In der Baugröße H0 ist es das Modell der 111 205 in exzellenter Ausführung. Angetrieben werden die beiden Achsen des hinteren Drehgestells. Alle vier Treibräder tragen Haftreifen, die der Lok eine beachtliche Zugkraft verleihen. Außerordentlich fein detailliert zeigen sich die Dachpartie und die Drehgestelle. Beide Führerstände verfügen über eine originalgetreue Innenausstattung, der Führerraum 1 ist zudem noch mit einem Lokführer besetzt. Sehr gut gestaltet ist auch die Inneneinrichtung des Maschinenraumes.

Ein feines Modell ist die Nachbildung der 56 2048 in der Baugröße N von Fleischmann piccolo in der Reichsbahn-Ausführung. Der im Tender untergebrachte Motor treibt die erste und dritte Achse an. Auch hier sind die vier angetriebenen Räder mit Haftreifen bestückt. Sehr gut und zierlich ist das Treib- und Steuerungsgehänge ausgeführt.

Ein nettes kleines Modell ist der Post-b/8,5 der Deutschen Bundespost, zweiachsiger, mit Inneneinrichtung und ganze 64 mm lang.

HO

Bild 14: Nun gibt es die BR 86 in hervorragender Handarbeit von Fulgurex.



Bild 15: Gleich in zwei ausgezeichneten Varianten gibt es von Fulgurex nun auch die bayr. BB II (BR 98<sup>7</sup>) in Messing. Ein besonderes Gedicht (mit Zierlinien, nicht abgebildet) ist die grüne Länderbahnversion.

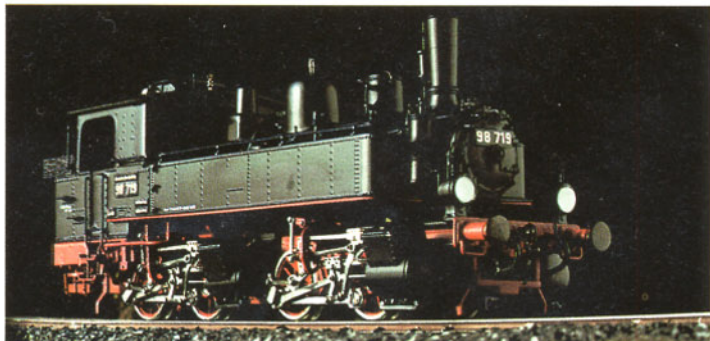




Bild 16: Einständige Lokomotiv-werkstatt von Fallers.



Bild 17: Fallers neues Fabrik-gebäude.

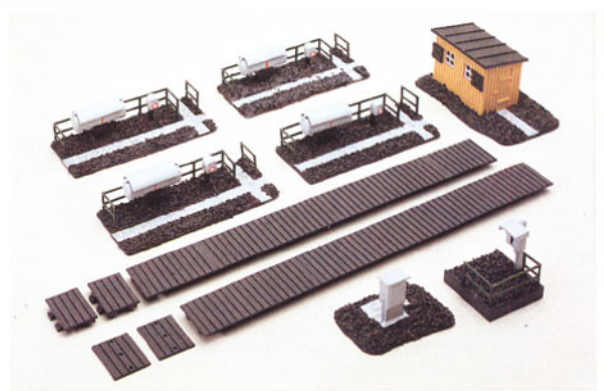


Bild 18: Fallers neues Anlagen-zubehör.



Bild 19: Neues Stellwerk Colbe von Kibri.



Bild 20: Kibri's Bahnhof „Oberried“ für die Schweiz.



Bild 21: Meiler-Sattelkipper auf Mercedes (Kibri).



Bild 22: Zwei Szenoramen von Pola für H0 und N.



Bild 23: Polas Müllwagen-Schrottplatz in H0.



Bild 24: Veros H0-Haltepunkt mit Zubehör.

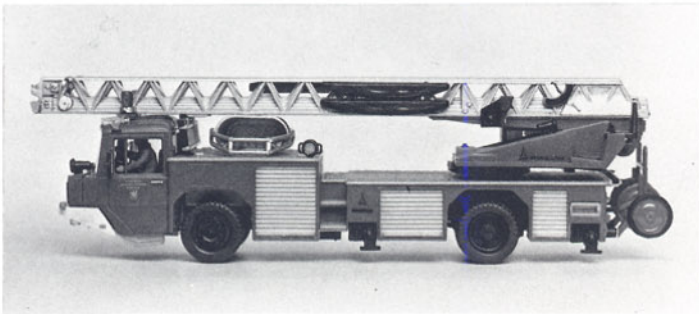


Bild 25: Preisers Magirus-Drehleiter DLK 23-12 N. P.



Bild 26: Kibri-Bergekran auf Faun-Basis.

## Neu von Faller

Das Funktionsobjekt einer recht stattlichen Fabrikanlage war Fallers besondere Neuheit für 1984. Der beeindruckende Gebäudekomplex umfaßt Produktionsanlage, Lager, Verladerrampe, Verwaltungsgebäude. Zusätzlich enthalten: motorbetriebene Förderanlage, drei Lichtsets, elektronisches Schweißlicht und Rauchgenerator mit Rauchöl; uVP DM 98,-. Das Lagergebäude gibt es auch einzeln zum uVP von DM 29,-, und etwas abgewandelt als einständigen Lokschuppen (läßt sich auf mehrständig erweitern), uVP DM 29,-. Als Streckenausschmückung gibt es für H0 ein Set mit Weichenheizung (4 Gaskessel), Fernsprechstelle, Streckenarbeiterbuden, Laufbohlen für Gleisübergänge usw., uVP DM 13,90. **HM**

## Neu von Kibri

Ein 38-Tonnen-Zug mit Mercedes-2624-Zugmaschine rollt von Kibri an. Der orangefarbene Aufhänger stellt einen Dreiseiten-Kipper mit Stahlbordwänden von Meiller dar. Das Vorbild der Mercedes-Zugmaschine ist übrigens mit Allradantrieb ausgerüstet. Die Motorleistung liegt bei 240 PS. Motoren mit einer Leistung zwischen 200 und 1200 PS werden von der Firma Faun in den LKW eingebaut, den Kibri nun mit einem Bilstein-Bergekran ausgerüstet hat. Das Führerhaus des allradgetriebenen LKW stammt beim Original von Magirus. Fahrzeuge dieser Art werden häufig beim Militär, bei der Feuerwehr oder bei Abschleppunternehmen und Kfz-Werkstätten eingesetzt. **W. Kosak**

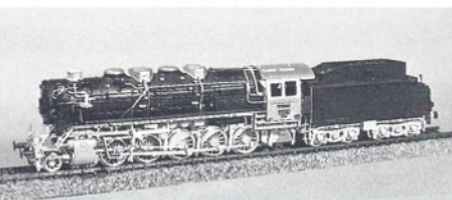
In Baugröße H0 hat Kibri das Modell des schweizerischen Bahnhofs Oberried ausgeliefert. Das überwiegend in Holznachbildung gefertigte Modell gefällt durch gut maßstäbliche und detaillierte Ausführung und gute Paßgenauigkeit der Einzelteile. Ebenso ansprechend ausgefallen ist das H0-Modell des Stellwerks Cölbe, dessen Vorbild bei Marburg steht. In Baugröße N liefert Kibri eine vorbildgetreue Nachbildung der unter Eisenbahnfreunden wohlbekannten Kirche von Wassen an der Gotthardstrecke. **P. Schiebel**

## Neu von Pola

Zwei „Szenoramen“ aus Hartschaum bietet derzeit die Firma Pola zur Dekoration „toter Winkel“ auf der Anlage an: In der Baugröße H0 wird auf 17,5 mal 10 Zentimetern Grundfläche ein LKW-Schrottplatz nachgebildet, auf denen ausrangierte Müllwagen vom Typ Magirus und Daimler-Benz vor sich hingammeln.

Auf fast dreißig Zentimetern Länge stellt das Pola-Szenorama in Baugröße N Abstellgleise eines Ausbesserungswerkes dar. Dort warten fünf Maschinen der Baureihe 221 sowie einige Drehgestelle auf die Inspektion. Unseres Erachtens eine hervorragende Idee. **W. Kosak**

Bild 28: Günthers Umbausatz für die Roco BR 44.



## Neu von Vero

Über die renommierte Elektronik-Versandfirma Conrad wird die jüngste Kreation von Vero aus der DDR vertrieben: ein origineller Haltepunkt in Bohrsdorf in imitiert Holzbaweise. Lampen, Zäune, Läutewerk, Fahrpläne, Baumbewuchs und Toilettenhäuschen (alles im Bausatz enthalten) sorgen für geruchsame Nebenbahnatmosphäre. **W. Kosak**

## Neu von Brawa

Eine Fundgrube für Liebhaber feindetaillierten Anlagen-Zubehörs in H0, N oder Z stellt die jüngste Ausgabe des Brawa-Kataloges dar. Auf 82 Farbseiten finden sich Form- und Lichtsignale, traumhaft schöne Leuchten und Lampen sowie eine Reihe von Funktionsmodellen, die für Abwechslung und Betrieb auf der Anlage sorgen. Besonderer Blickfang: Brunnen und historische Stadtlampen aus Messing-Schleuderguß. Sicher wird auch die ausgezeichnete detaillierte Köf II in DR- und DB-Ausführung Modellbahnerherzen höher schlagen lassen. **W. Kosak**

## Neu von Vollmer

Kurz vor Redaktionsschluß erreichte uns ein großes Vollmer-Neuheitenpaket. Für den Zusammenbau der Bausätze und für Fotos reichte jedoch leider bei uns die Zeit nicht mehr. Erhältlich ist ein City-Wohnhaus, ein City-Eckhaus, ein City-Parkhaus (mit abnehmbaren Parkdecks) und nun auch die Vollmer-Brauerei „unbeschädigt“. **HM**

## Neu von Preiser

Ebenfalls ganz knapp vor Redaktionsschluß kam auch noch ein Neuheitenpaket von Preiser bei uns an. Es gibt nun eine neue Magirus-Drehleiter, Zeichnung DLK 23-12 N.B. Der H0-Bausatz ist in Kunststoff gefertigt, eine Motoratrappe aus Metall liegt bei. Auch das neue Figurenangebot ist äußerst reichhaltig und sehr hübsch (Artikel-Nummern 19, 38, 49, 113, 114, 115, 117, 118, 119, 132, 133, 143 und 144). Es sind dies uniformierte Beamte, Reisende, Arbeiter in stehender, sitzender und kniender Position, und last not least noch Wanderer und Trapper. Epochemäßig reicht das Angebot von der Jahrhundertwende bis heute. **HM**

## Neu von Günther

Nach langer Ankündigung hat Günther nun das H0-Modell der Dampfschneeschleuder ausgeliefert. Das überwiegend aus Weißmetall gefertigte Modell ist ausreichend detailliert und sehr ansprechend ausgefallen.

Weiterhin von Günther lieferbar, sind zwei Umbausätze für die BR 44 von Roco, die das Modell in eine BR 43 der Reichsbahn und in die Ursprungsausführung der BR 44 ohne Windleitbleche und mit hohen Domen umwandeln. **P. Schiebel**

Bild 29: Günther-Eigenmodell einer Dampfschneeschleuder.

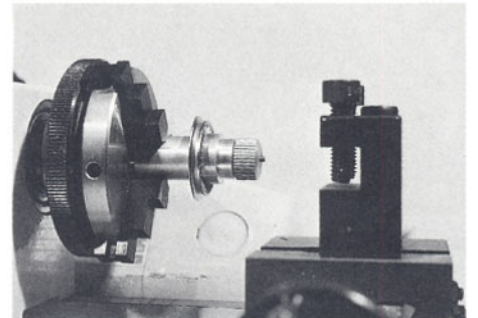
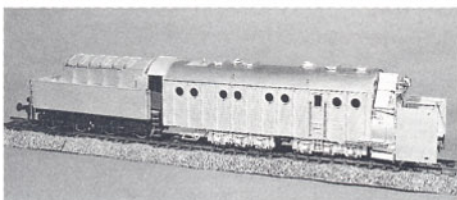


Bild 27: Lokrad-Einspannvorrichtung von Fohrmann.

## Praktisches Werkzeug von Fohrmann

Werkzeugspezialist Fohrmann in Waltrip bietet eine praktische Einspannvorrichtung für Lokräder zum Abdrehen der Spurkränze an. Die Vorrichtung paßt in jede handelsübliche Drehbank und ermöglicht ein genaues und schonendes Einspannen von Lokrädern aller Durchmesser. **P. Schiebel**

## Neu von Railex

Eine neue Firma für Handarbeitsmodelle der Spuren N und Z. Als erstes Produkt für die Spurweite Z ist die Diesel-Kleinlokomotive Köf II der DB fertiggestellt worden. Das Modell ist vollständig aus Messing fein detailliert. Es verfügt über durchbrochene Speichenräder und Führerstandsachbildung. In dieser Größe ist natürlich der Einbau einer Motorisierung nicht mehr möglich. **W. Kosak**

## Neue Kataloge

Von Roco gibt es nun einen eigenen Autoprospekt von 12 Seiten. Er enthält Feuerwehr- und Hilfsdienstfahrzeuge, Straßenbaugeräte, Nutzfahrzeuge, Omnibus-Oldtimer und die beliebten Zurüst- und Ersatzteile. **HM**

Auch bei M. L.-Film in D-5208 Eitorf, Hospitalstr. 20, gibt es einen neuen Katalog. Der Katalog 1985 (gültig ab 1. 11. 1984), der kostenlos abgegeben wird, enthält eine Vielzahl hochinteressanter Neuigkeiten aus den Bereichen Film- und Videotechnik sowie Super-8-Film. Zum umfangreichen Lieferprogramm gehören auch Super-8-Filme und Video-Cassetten zum Thema Eisenbahn.

Vor kurzem ist von der Westfalia Technica 5800 Hagen, Postfach 330, die Erstausgabe des neuen, mehrfarbigen Spezialkataloges „Männersache(n) '85“ erschienen. Auf 144 Seiten wird aktuelle Technik aus folgenden Bereichen angeboten: Elektrik, Elektronik, Hi-Fi, Werkzeug, Kfz-Zubehör. Der Katalog wird an Interessierte kostenlos abgegeben.

Der neue Katalog 84/85 von Systeme Lauer wurde bereits an den Modelleisenbahn-Fachhandel ausgeliefert. Er enthält das gesamte Elektronik-Lieferprogramm von Systeme Lauer für den Bereich Modellbahn einschließlich aller Neuheiten. **AR**

Bild 30: Köf II in Spur Z von Railex.



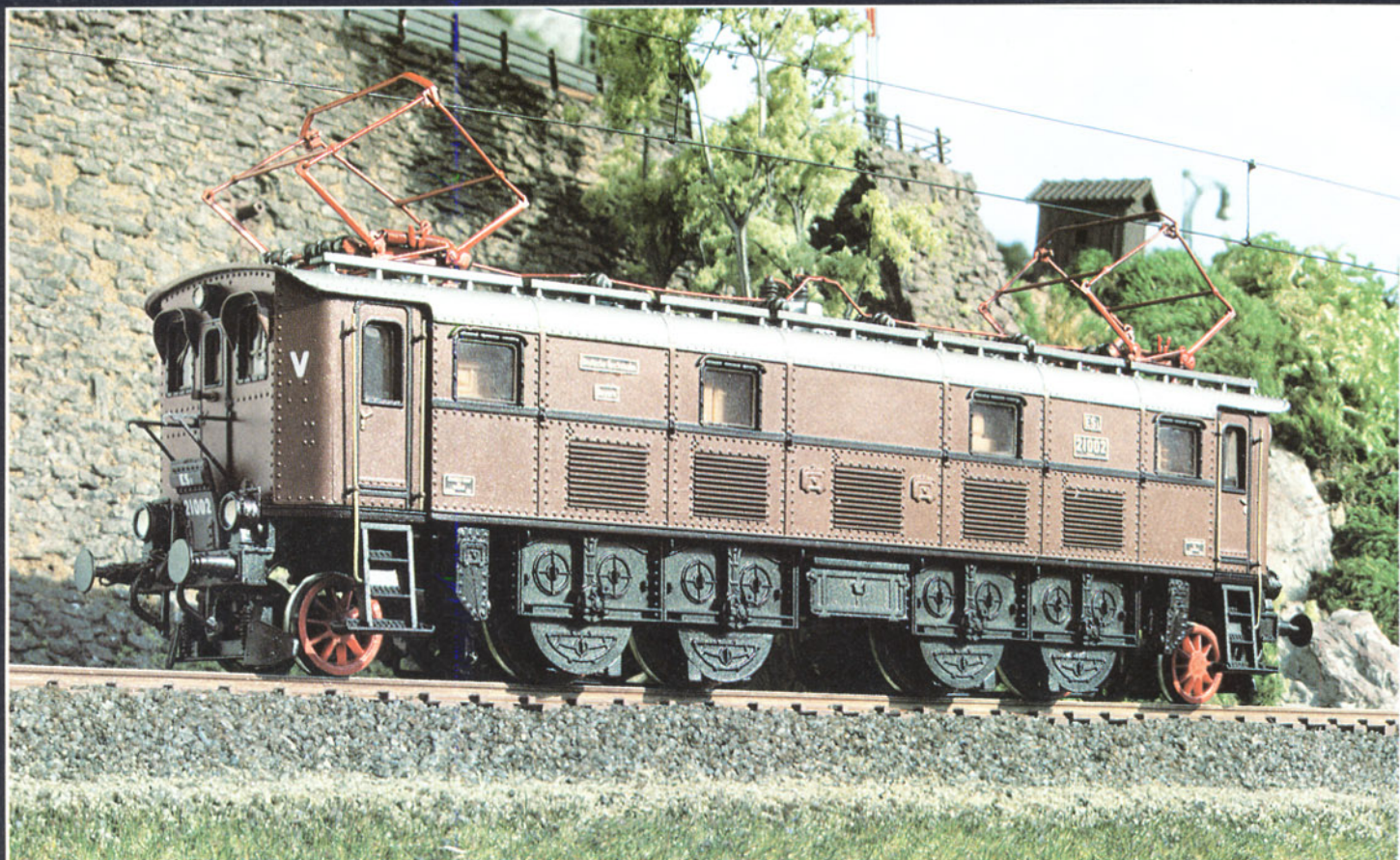


Bild 1: Ab 1926 war die erste Serie der Schnellzuglokomotiven ES 1 in Bayern unterwegs. Das H0-Modell ist auf Basis der Roco-E 16 bei Donald Kessler entstanden.

## Elektrolokomotiven in Bayern

Als im Jahre 1916 der planmäßige Ellokbe-  
trieb nach Berchtesgaden aufgenommen  
wurde, regierte im Bw Freilassing noch der

Dampf: Zehn „Elektrischen“ standen da-  
mals 51 „Dampfer“ gegenüber. Knapp ein  
Dutzend Jahre später beherrschten dann

Elektrolokomotiven das Bild im bayeri-  
schen Süden. Von München aus fuhren ab  
Mitte der zwanziger Jahre ellokbespannte

Bild 2: Die schweren Güterzugeloks der Gattung EG 5 wurden in Bayern und Schlesien ab 1925 in Dienst gestellt. Lok und Waggons: Roco.



Züge nach Salzburg, Kufstein, Landshut und Garmisch. Damals entstand eine Reihe unterschiedlicher Elloktypen für den Personen-, Güter- und Schnellzugdienst. Lediglich für die Strecke Freilassing – Berchtesgaden fand sich zu Beginn der dreißiger Jahre eine Art „Universallokomotive“, die dort fünf Jahrzehnte lang im Dienst blieb: die E 44<sup>5</sup>.

Mit dem 1. August des Jahres 1916 hatte für die Reichenhaller D VIII auf ihrer Hausstrecke über den Hallthurmpaß das letzte Stündlein geschlagen. Zehn elektrische Lokomotiven – acht EP 3/6 und zwei EG 4×1/1 – standen fortan dem Bw Freilassing für die Bespannung der Züge nach Berchtesgaden zur Verfügung. Gegenüber der für eine Lokalbahnmaschine schon beachtlich dimensionierten C'1-Naßdampfenderlok erwiesen sich die Elloks als rechte Kraftprotze: den 430 Pferdestärken des Dampfrosses standen immerhin 690 kW der EP 3/6, Serie 1, beziehungsweise 790 kW der mit Einzelachsantrieb ausgerüsteten Güterzug-Ellok EG 4×1/1 gegenüber. Die vier Maschinen der Gattung EP 3/6 – zweite Serie – brachten es gar auf 960 kW. Zudem ließen es die Elloks deutlich schneller angehen. Lag die Höchstgeschwindigkeit der D VIII bei 45 km/h, so erreichten die beiden EG 4×1/1 immerhin 50, die EP 3/6 schon 80 km/h.

Dennoch gab sich der Dampf nicht so ohne weiteres geschlagen. Als nämlich gegen Ende des Ersten Weltkrieges dringend Heizkessel für Lazarettzüge benötigt wurden, beraubte man kurzerhand die EP 3/6 ihrer kohlegefeuerten Heizanlagen, die übrigens für das denkwürdige Erscheinungsbild dieser bayerischen Ellok verantwortlich zeichneten: Um Platz für den Schornstein des Heizkessels zu schaffen, waren die Dachstromabnehmer der Personenzug-Maschine asymmetrisch angeordnet worden.

Da elektrische Zugheizungen erst wieder in den zwanziger Jahren eingeführt wurden, blieb nichts anderes übrig, als im Winter den Personenzügen nach Berchtesgaden eine Heizlok beizustellen. Diesen Dienst haben dem Vernehmen nach meist Freilassing-Maschinen der Gattung Pt 2/3 – spätere Baureihe 70<sup>0</sup> – übernommen. Spätestens im nächsten Jahr werden H0-Bahner diese Bespannung nachstellen können: Bis dahin wird es sicherlich bei Trix die EP 3/6 in Staatsbahn-Ausführung geben. Als Heizlok kann die Pt 2/3 der Firma Fuchs oder Fleischmann dienen.

Ein paar Jahre später, als längst Elloks die Strecke beherrschten, lenkte in Berchtesgaden ein Dampfroß noch einmal mit Nachdruck die Aufmerksamkeit auf sich. Die Tochter des Berchtesgadener Rottenführers Wendlinger wird den Auftritt ihr Leben lang nicht vergessen haben: Sie saß gerade an der Nähmaschine, als mit gehörigem Gepolter eine Wand ihres Zimmers einstürzte. In der Öffnung stand, formatfüllend, eine bayerische Lokalbahnmaschine.

Für derartigen Besuch waren die Räume des Wohnanbaus hinter dem Berchtesgadener Maschinenhaus offenbar nicht ausreichend dimensioniert: Jedenfalls hob der Eindringling trotz umgeknicktem Schornstein auch gleich noch Fußboden und Decke in der Küche des im Obergeschoß logierenden Schlossers Josef Wendl ein gutes Stück an. Den ungebetenen Besuch hat die Dampflok allerdings nicht aus freien Stücken angetreten. Vielmehr war beim Umsetzen im Bahnhof eine Garnitur D-Zug-Wagen auf Abwege geraten. Wegen einer falsch gestellten Weiche rollten die Wag-

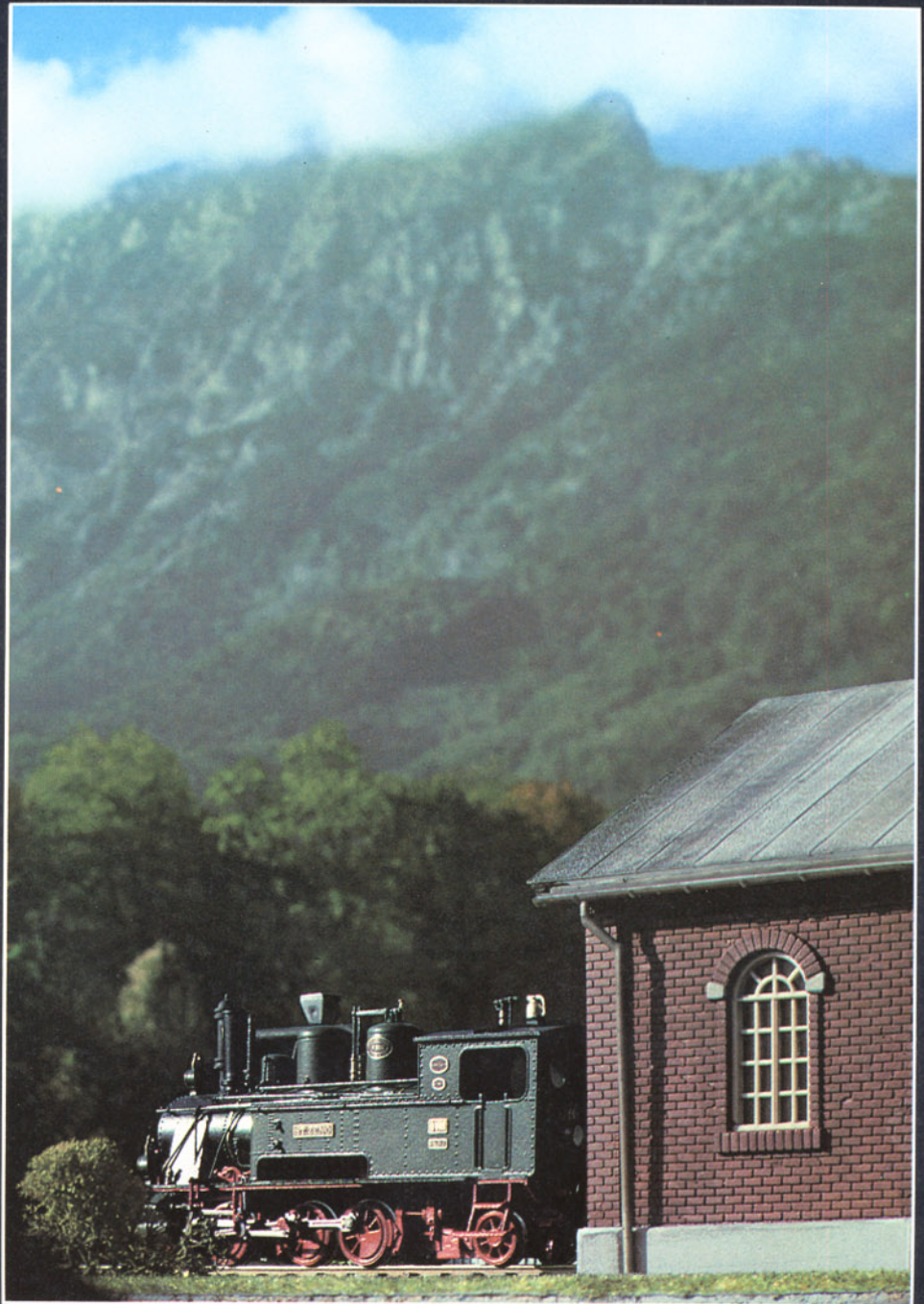


Bild 3: Hier war die D VIII zu Hause: den Reichenhaller Lokschuppen hat Journal-Leser Norbert Heigl nach Originalzeichnungen im Maßstab 1:87 gebaut.

Bild 4: Modell des Reichenhaller Lokschuppens mit Fuchs-D VII vor Originalkulisse.



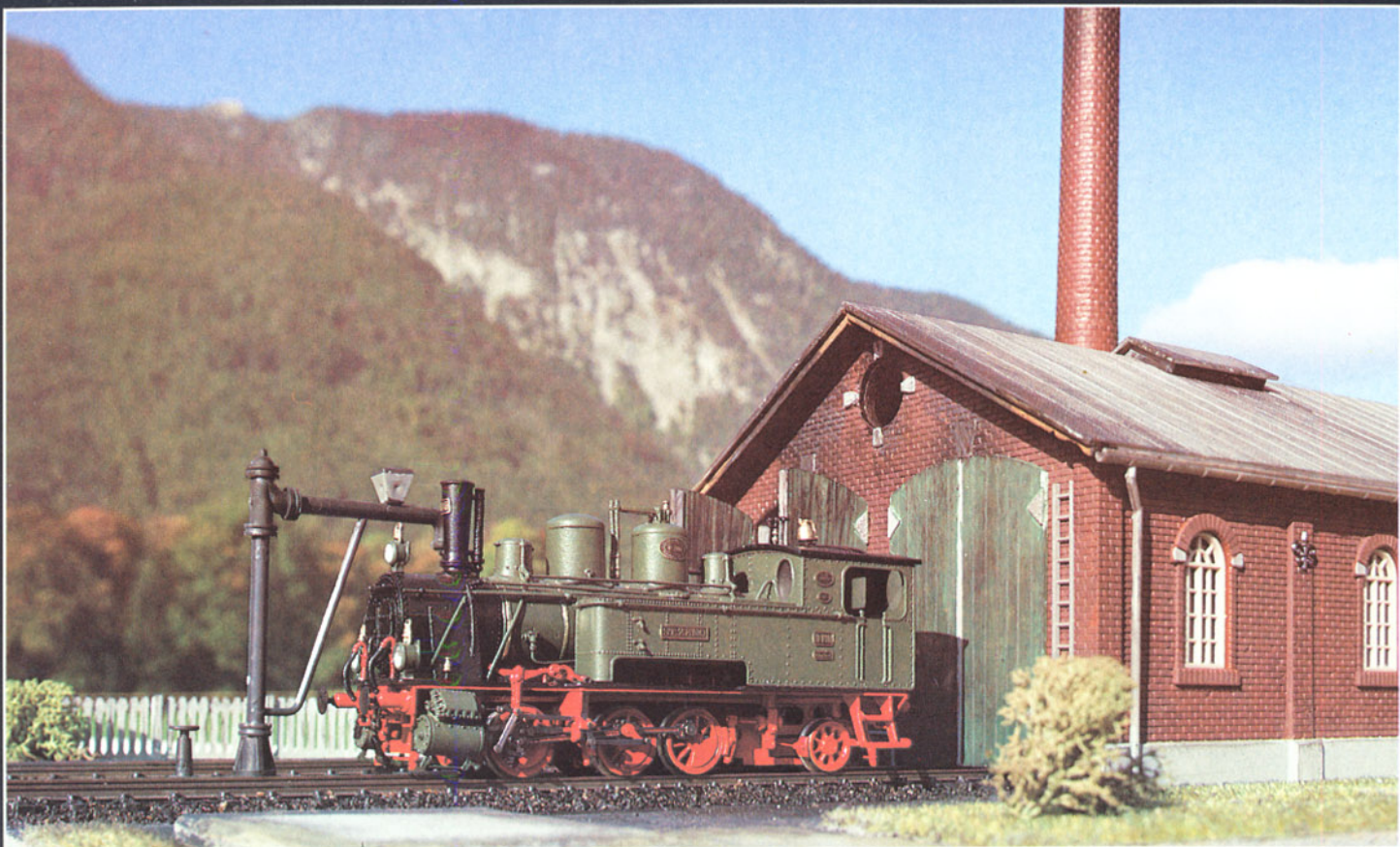


Bild 5: Bis 1916 Betriebsalltag in Bad Reichenhall: Die D VIII „St. Zeno“, wartet vor dem Maschinenhaus auf ihren nächsten Einsatz.

gons anstatt auf den Bahnsteig ins Maschinenhaus und schoben die dort abgestellte Dampflok in den Wohnanbau. Bilanz der Brachial-Visite: Erheblicher Sachschaden, aber keinerlei „Blessuren“ der Hausbewohner.

Ein weniger dramatischer Dampflok-Auftritt im Berchtesgadener Raum ist vom Sommer 1942 überliefert. Damals wurde die Fahrleitung der Strecke Berchtesgaden – Königssee neu verlegt und vom 1000-Volt-Gleich-

stromsystem auf die üblichen 15 kV Wechselspannung mit  $16\frac{2}{3}$  Hz Frequenz umgestellt. Den Bauzug – siehe auch Eisenbahn-Journal 7/84 – führte damals eine 70er, die vermutlich zum Bestand des Bw Freilassing zählte.

Bild 6: Bitte einsteigen: Unterwegshalt der Fuchs-D VIII mit dem Berchtesgadener Zug. Der gesuperte Trix-Waggon stammt von Reitz (Berlin).





**Bild 7:** Auch nach dem Ersten Weltkrieg fuhren Dampflok über den Hallthurm-Paß: Eine Freilassing Pt 2/3 (Modell: Fuchs) dient hinter der EP 3/6 (Modell: Mißbach) als Heizlok.

Ein Trostpflaster für Liebhaber des Dampfverkehrs: Die EG 4×1/1, die mitgeholfen hatten, den Dampf von der Strecke Freilassing – Berchtesgaden zu vertreiben, waren zu diesem Zeitpunkt bereits ausgemustert. Die bei-

den speziell für diese Strecke gebauten Elloks hatten ein Jahr zuvor den Dienst quittiert. Von der D VIII des Jahrgangs 1888 bis zur letzten, 1983 verabschiedeten E 44<sup>5</sup> beherrschten stets als speziell für die Bahnlinie

Freilassing – Berchtesgaden gebaute Lokbaureihen den Dienst in dieser Gegend. Auf die 1915 gebauten EG 4×1/1 – später als E 73 bezeichnet – folgten 1920 beziehungsweise 1921 die beiden Exemplare der Güterzug-

**Bild 8:** Als die bayerische Staatsbahn noch königlich war: die D VIII „St. Zeno“ (Modell: Fuchs), müht sich mit dem Berchtesgadener Personenzug ab.





**Bild 9:** Anfang der dreißiger Jahre übernahmen die Bo'Bo'-Elloks der Baureihe E 44<sup>1</sup> den Dienst auf der schwierigen Strecke. Modelle: E 44<sup>1</sup> Kessler/Roco, E 73 Günther.

**Bild 10:** Die Maschinen der Baureihe E 44<sup>1</sup> haben sich auf der steigungsreichen Strecke Freilassing – Berchtesgaden ausgezeichnet bewährt. Modell Donald Kessler, Basis Roco 144<sup>5</sup>; Waggon: Trix.



Ellok EG 2×2/2, (E 70<sup>2</sup>, siehe Journal 7/84), die sich immerhin bis 1951 halten konnten. Schon 1923 orderte die Gruppenverwaltung Bayern zwei weitere Spezialisten für die schwierige Strecke nach Berchtesgaden: die zunächst als EG 4 22 101 und 22 102 bezeichneten, vierfach gekuppelten Maschinen der späteren DR-Baureihe E 79. Die beiden 2'D1'-Maschinen mit Stangenantrieb eigneten sich sowohl für den Personenzugdienst als auch zur Beförderung von Güterzügen. Ihre Leistung lag bei 1480 kW, die Höchstgeschwindigkeit betrug 65 km/h. Beide 1927 gelieferten Lokomotiven segneten bereits 1940 das Zeitliche.

Zu dieser Zeit – Ende der zwanziger Jahre – war das elektrisch betriebene Streckennetz in Bayern schon ganz beachtlich angewachsen. Hingen 1916, bei Eröffnung des elektrischen Betriebs von Freilassing nach Berchtesgaden, lediglich zwischen Garmisch und der österreichischen Grenze Wechselstrom-Fahrleitungen über den Gleisen, so folgte in den zwanziger Jahren Schritt für Schritt die Elektrifizierung wichtiger Strecken. Am 23. Februar 1925 fuhren erstmals Elloks zwischen Garmisch und München, am 3. Oktober desselben Jahres hatte der Fahrdraht Landshut erreicht. Zwei Jahre später – am 12. April 1927 – konnte die Strecke München – Rosenheim erstmals mit Elloks befahren werden; am 15. Juli 1927 war auch Kufstein an das elektrifizierte Netz der Gruppenverwaltung Bayern angeschlossen. Schon ein Jahr darauf, am 27. April 1928, war dann die Strecke München – Salzburg elektrifiziert worden. Um den absehbaren Bedarf an elektrischen Lokomotiven zu decken, war bereits 1922 durch das Reichsbahn-Zentralamt in Berlin und die Gruppenverwaltung Bayern ein Typenprogramm ausgearbeitet worden, das

insgesamt sieben Baureihen umfaßte.

Sechs davon erschienen fortan auch auf bayerischen Gleisen: Die ES 1 (später E 16), die EP 2 (später E 32), die EP 5 (später E 52), die EG 3 (später E 77), die EG 4 (später E 79) und die EG 5 (später E 91).

Von den sechs in Bayern vertretenen Ellokbaureihen dieses ersten Typenprogramms sind Einsätze während der dreißiger Jahre auf der Strecke Freilassing – Berchtesgaden bislang lediglich für die E 32 und die E 79 verbürgt.

Dafür erschien dort 1931 die erste Vertreterin einer Lokbaureihe, die fünf Jahrzehnte lang den Betrieb auf dieser Strecke beherrschte: die von den Firmen BMAG und Maffei-Schwartzkopff gebaute E 44 101. Sie mußte sich allerdings zunächst einmal gegen zwei Konkurrentinnen durchsetzen: Zur ausgiebigen Erprobung auf der steilen Strecke nach Berchtesgaden waren neben der E 44 101 die E 44 001 von SSW und die E 44 201 von Bergmann und BMAG angetreten. Die E 44 101 hat den Härtestest auf der 40-Promille-Rampe zwischen Bad Reichenhall und dem Hallthurm glänzend absolviert: Immerhin schleppte sie 220-t-Züge mit 50 km/h bergwärts. Auf der gleichen Strecke hatte die bayerische EP 3/6 (E 36) mit 90 Tonnen Anhängelast nur 30 km/h zuwegegebracht.

Schon Ende 1932 bestellte die Deutsche Reichsbahn vier weitere Maschinen der Baureihe E 44<sup>1</sup>, die 1933 abgenommen wurden. Die ersten fünf Maschinen – Achsfolge Bo' Bo' – erreichten eine Dauerleistung von 1400 kW bei 71 km/h, ihre Höchstgeschwindigkeit lag bei 80 km/h. 1934 erfolgte noch einmal eine Bestellung über vier Loks der Baureihe E 44<sup>1</sup>. Gegenüber der ersten Serie wiesen sie allerdings eine Reihe von Änderungen auf: Stärkere Fahrmotoren sorgten für eine Dauerleistung von 2000 kW bei 67 km/h



Bild 11: Eine E 44<sup>1</sup> rollt aus dem Portal des Tunnels in der Tistramschlucht. Das Bauwerk (Tunnel) ist 1933 abgetragen worden.

(E 44 106 und 107) beziehungsweise von 2000 kW bei 72 km/h (E 44 108 und 109). Die Länge über Puffer war, von 13 150 mm bei den Loks der ersten Serie, auf 14 300 mm angewachsen. Um die zulässige Achslast nicht zu überschreiten, erhielten die Maschi-

nen der zweiten Serie zahlreiche Durchbrüche an den Längsträgern. Während die E 44 101 bis 107 für 80 km/h zugelassen waren, erreichten die E 44 108 bis 109 eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h. Als letzte ihres Typs wurden 1935 die E 44 107 und 109

Bild 12: Bald schon hatten die Loks der Baureihe E 44<sup>1</sup> – ab 1939 als E 44<sup>5</sup> bezeichnet – die ehemaligen Staatsbahnloks verdrängt.





Bild 13: Für den Verschiebedienst in Münchener Bahnhöfen wurde ab 1927 die E 60 in Dienst gestellt. H0-Modell in DR-Ausführung: Roco; Waggons: Roco.

abgenommen. Vier Jahre später galt es, die E 44<sup>1</sup> umzutauften. Mittlerweile hatten die Loks der Baureihe E 44<sup>0</sup> eine Auflage von 100 Exemplaren erreicht. Fortan hießen die Freilassinger Maschinen E 44 501 bis 509.

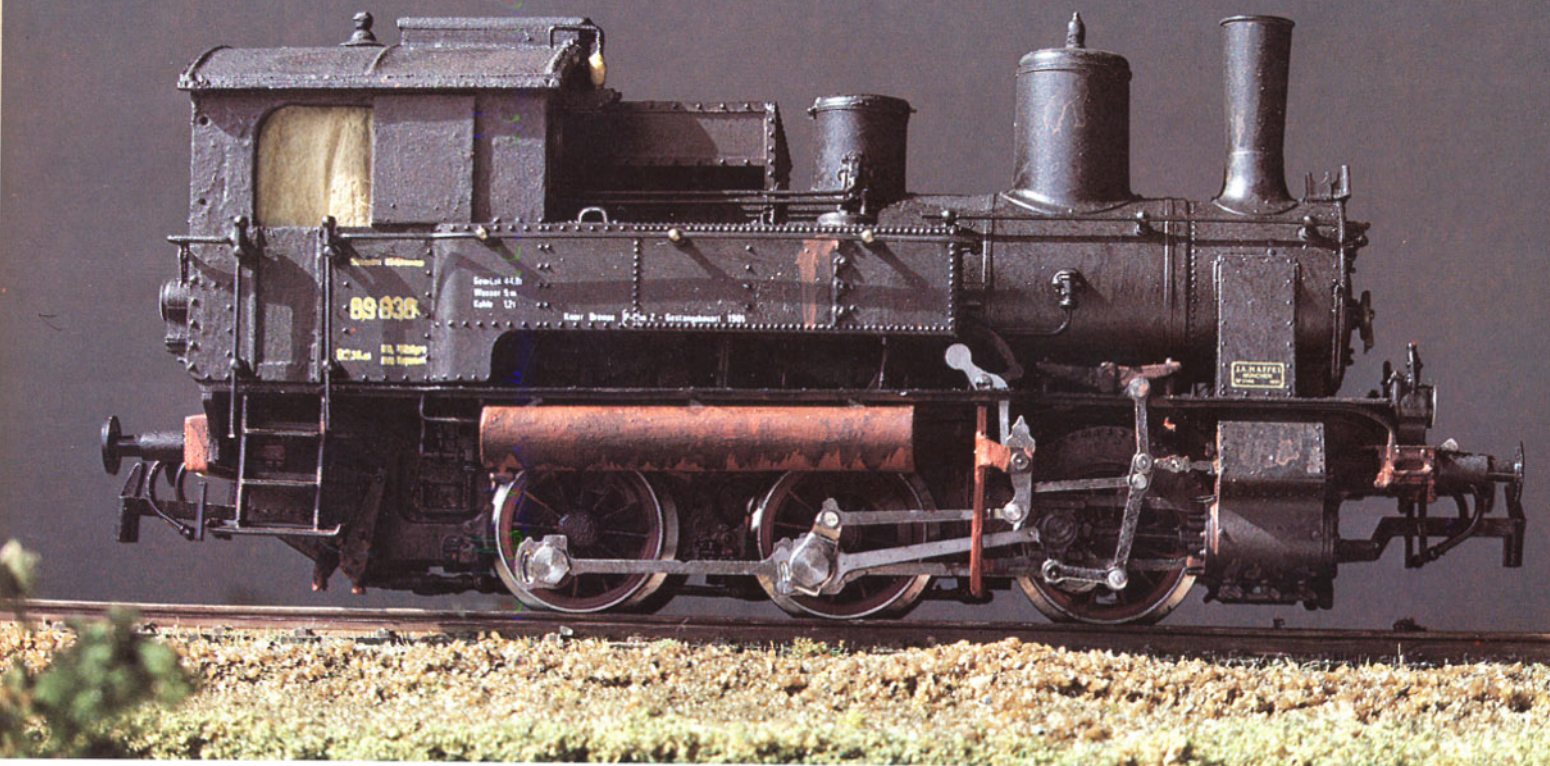
1940 bekamen sie ein weiteres Schild verpaßt: Damals nämlich wurden die obligatorischen Hoheitszeichen montiert . . . Eben diese Sonderarbeit führt für Modell-Reichsbahner der Münchner Epochen-

Spezialist Donald Kessler durch. Als Basis für seine DR-Varianten dient das bildhübsche Roco-H0-Modell der 144<sup>5</sup>. (wird fortgesetzt)

**Text und Fotos: Willy Kosak**

Bild 14: Sie galt als schwerste Einrahmenlok der DR: die bayerische Personenzugmaschine der Gattung EP 5, später E 52; Modell: Günther.





**Bild 1:** Die in den Jahren 1921 – 1923 von der Gruppenverwaltung Bayern nachbeschafften 90 Lokomotiven der Gattung R 3/3, die bei der DR als Baureihe 89<sup>a</sup> eingereiht wurden, unterschieden sich äußerlich in einigen Punkten von den Maschinen die vor dem Ersten Weltkrieg geliefert wurden. Wie durch Umbau aus dem H0-Modell der D II von Rivarossi eine Lokomotive der Baureihe 89<sup>a</sup> wird, lesen Sie in diesem Artikel.  
Foto: W. Kosak

# Die bayer. R 3/3 als 89<sup>a</sup> der DR in HO

## Ein Umbauvorschlag für das Rivarossi-Modell

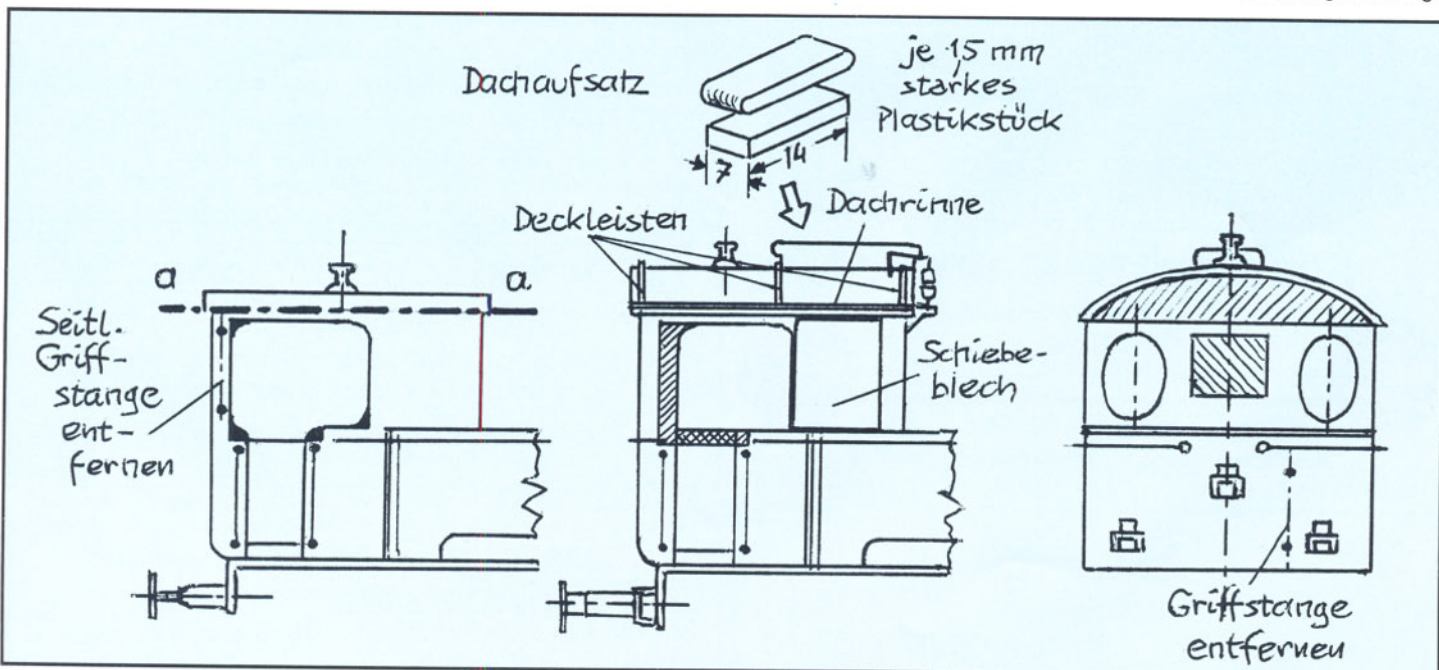
Aufgrund mehrerer Leserzuschriften haben wir Herrn Dr. Hufnagel gebeten, in einigen Zeilen darüber zu berichten, was ein Modelleisenbahner mit Bastelambitionen tun muß, um zu einer R 3/3 in der im „Eisenbahn-Journal“, Heft 4/84, gezeigten Form zu kommen. Lesen wir, was er selbst dazu schreibt:

Wer gerne aus dem hervorragenden Rivarossi-H0-Modell Nr. 1358 eine geänderte R 3/3 in Form des Nachbaus der Deutschen Reichsbahn von 1921 machen möchte, kann dies, wenn er nur etwas Talent zum Basteln besitzt, mit minimalem Aufwand – sozusagen nach Feierabend – selbst besorgen. Dabei führt folgender Weg zum Ziel:

- Den Lokaufbau vom Fahrwerk abnehmen und das Führerhausdach mit Hilfe eines scharfen Bastelmessers abtrennen. Die firmenseitig angebrachten Klebestellen hatten glücklicherweise nicht allzu fest, so daß sanfter Nachdruck beim Schneiden genügt.
- Neues, stärker gewölbtes Dach (am besten eignet sich ein Stück Dach des ge-

**Bild 2:** Der Umbau der D II in eine R 3/3 der Nachbauserie von 1921 erfordert nur wenig Aufwand.

Zeichnung: Dr. Hufnagel



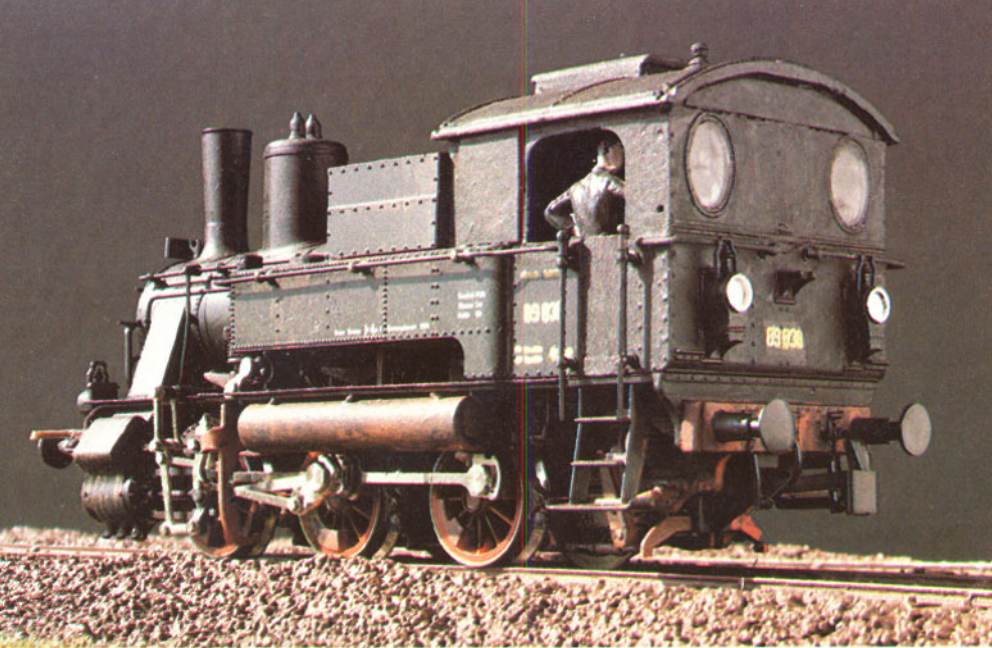


Bild 3: So sieht das Rivarossi-Modell nach dem Umbau aus. Das stärker gewölbte Führerhausdach ist auf diesem Foto gut zu erkennen.  
Foto: W. Kosak

decken Güterwagens Nr. 4315 von Roco) fertigen, drei Deckleisten oben quer und beiderseits je eine Dachrinnen-Attrappe (0,6-mm-Drahtstücke in vorgeritzte Rillen kleben) sowie einen Dachaufsatz anbringen (Abb. 2).

- Seitliche Führerhaus-Öffnungen gemäß Abb. 2, links, (schwarz gezeichnete Flächen), ausfeilen und je ein Füllstück (Abb. 2, Mitte, schraffierte Fläche) aus 1 mm starkem Plastikmaterial einsetzen. Die Partien über den Türen sollten diesen angepaßt, d. h., etwas dünner gefeilt werden (Kreuzschraffur).
- Auf jeder Lokseite in Fahrtrichtung vor den Öffnungen ein Schieblech (0,4-mm-Pla-

stik oder „echtes Blech“) ankleben.

- Mittelfenster der Rückwand durch Einsetzen eines Füllstücks aus 1-mm-Plastik schließen. Rück- und Vorderwand nach oben bis unter das Dach stückeln. Mittellaterne und senkrechte Griffstange aus 0,6-mm-Draht entfernen.

- Links oberhalb des rechten Stirnwandfensters die Dampfpeife auf einer Konsole (Plastikprofil-Stückchen) anbringen.

Damit ist das Führerhaus fertig und kann farblich behandelt werden. Ansonsten ist noch

- am Rahmen hinten eine kräftigere Pufferbohle anzukleben,
- ein Satz Hülsenpuffer (z. B. Liliput) zu montieren,

- das Federwaag-Sicherheitsventil der Bauart Meggenhofen auf dem Dampfdom durch zwei Coale-Ventile zu ersetzen,
- die Loknummer 89 638 entweder durch Übermalen (Pinsel Nr. 2) mit z.B. Plaka Nr. 18 (lichtes Ocker) in 89 838 zu ändern und die weiteren Schilder sind analog zu imitieren, oder eigene selbstgefertigte bzw. geätzte Schilder anzubringen,
- der Petroleum-Kamin vom alten Führerhausdach abzutrennen und auf das neue zu kleben, es sei denn, man rüstet die Lok auf elektrische Beleuchtung mit DR-Laternen und Turbogenerator um, eine Ausstattung, die beim großen Vorbild aber erst im Laufe der dreißiger Jahre kam,
- an jede Pufferbohle ein Paar Bremsschläuche in vorgebohrte 1-mm-Löcher zu kleben.

Wer gar noch zwei Mann Lokpersonal einlegt, wobei dies keineswegs immer die stereotypen Roco-Figuren sein müssen, sondern auch Männer mit Hüten und bunten Hemden sein dürfen (im Rangierdienst ging es nie so streng nach Vorschrift), oder eine Fensteröffnung durch einen schmutzigen Vorhang schließt (hinterklebtes, feinerknülltes Packpapier), auf ein Pufferpaar die obligate Holzstange zum Auskuppeln beim Abstoßen legt, und alles farblich auf Betriebspatina trimmt, hat eine Rangierlokomotive, die das Herz jeden Betrachters merklich höher schlagen lassen wird. Man hört förmlich den Rangierer rufen: „Fahr'ma umi ins Siebte und nacha aussu auf d'Ramp'n!", den Dampf durch die Einströmröhre heiser zu den Zylindern zischen, das Maschinchen mit seinem typischen hellen Auspuff davonballern und dann im Leerlauf so charakteristisch klappern, so, als wäre man ihm erst gestern noch am Münchener Ostbahnhof begegnet.  
Dr. Hufnagel

## Anfang Februar erscheint die nächste Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals. Thema: Die Erzbergbahn in Österreich.

**ULM** riesige Auswahl aller Markenfabrikate Zubehör

das große Modell-Eisenbahn Spezialgeschäft

Donastraße 2  
7900 Ulm  
☎ (07 31) 6 80 15

technik **Sindel**

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

Wir führen namhafte Herstellerfirmen zu verbraucherfreundlichen Preisen.

Modelleisenbahnen Klaus Hüther  
Ringstraße 3 · 7887 Laufenburg-Hochsal · Tel. 0 77 63 / 74 20

### Sie sind N-Bahner?

Dann brauchen Sie unsere preisgünstigen Angebote und unseren Top-Service, z.B. Lok-TÜV!  
Gleich anfordern! Bitte DM 1,40 R.-Porto beil.

R. RENZ, STEINET 2, D-8178 GAISSACH

N-Bahnen · Zubehör · Werkzeuge · Reparatur

Ladenz.: Mo.-Fr. 9-12 Uhr u. 15-18.30 Uhr, außer Mi., Sa. 9-13 Uhr

**MODELL · HOBBY · SPIEL**

**Peter Gentil GmbH**

MODELLBAHNEN · MODELLBAHNZUBEHÖR  
MODELLBAUSÄTZE · SPIELWAREN

Eisenstraße 1 · Telefon (060 21) 1 38 86  
8750 ASCHAFFENBURG

**STEIN**  
Spezialgeschäft

4000 DÜSSELDORF 1

Grabenstraße 7 - Telefon 131363  
P: PARKHAUS KARLPLATZ (ALTSTADT)

**10 Jahre Modellbahnkiste®**

Neuware:  
An- + Verkauf

Ihr Vorteil: Günstige Reparaturen,  
Garantie, viele Sonderangebote.

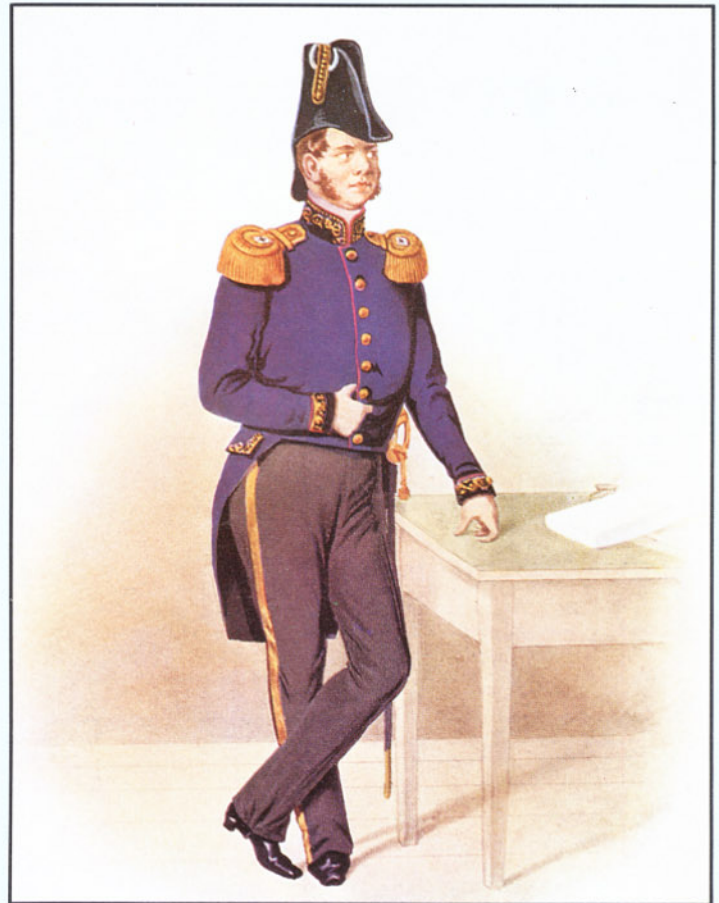
2000 Hamburg 50, Ehrenbergstr. 72  
Nähe Bahnhof Altona,  
Tel. (0 40) 3 80 08 19

2300 Kiel 1, Schülperbaum 2  
Tel. (04 31) 9 49 71

2 HH 76, Imstedt 31  
Ecke Mozartstraße  
Tel. (040) 2 20 64 28



**Bild 1:** Ballonsignale um das Jahr 1850, davor ein Bahnwärter in damaliger Uniform. Durch Handseilzug wurde die Einstellung des Korbes für „Halt oder Freie Fahrt“ eingestellt. „Ballonsignale“ wurden auch als optische Telegraphen zum Übermitteln von Nachrichten verwendet.



**Bild 2:** Diese Abbildung führt ebenfalls zurück in das Jahr 1850 und zeigt einen Königlich Preussischen Eisenbahndirektor mit dem damals weit verbreiteten Zweispitz auf dem Kopf.

## Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör

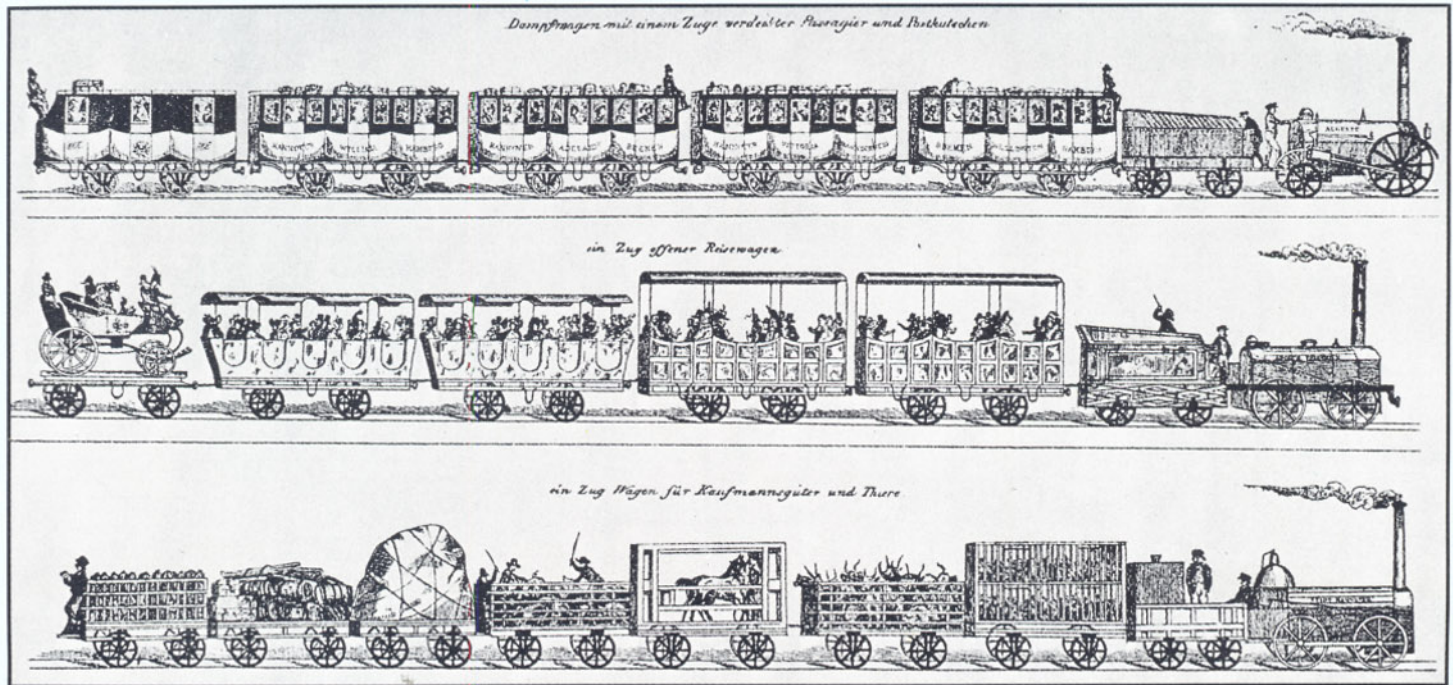
Haben wir uns bisher in unserer Serie hauptsächlich mit den Menschen und der Mode der frühen Eisenbahnepoche befaßt, so wollen wir heute einleitend etwas über die Anfänge des Signalwesens schreiben. Im Jahre 1835 gab es noch keine Signale, sie waren nicht erforderlich. Die einzige Lokomotive, der Adler, konnte ja schlecht mit sich selbst einen Zusammenstoß verursachen. Erst als eine zweite Lokomotive und ein entsprechender Wagenzug beschafft wurde, mußte an eine Bahnsicherung gedacht werden. Der zweite Zug durfte immer erst dann abfahren, wenn man sicher sein konnte, daß der vorausfahrende eine genügend große Strecke zurückgelegt hatte und vom nachfolgenden nicht mehr eingeholt werden konnte. Hierbei bestand jedoch die Gefahr, daß wegen eines unvorhergesehenen Haltes des ersten Zuges, bedingt durch Wagenentgleisung, eventuelle Zuggtrennungen oder Maschinenschaden, der zweite Zug auffahren konnte. Man hatte jedoch auf der Nürnberg – Fürther Strecke durch die gerade verlaufende Trasse recht gute Sichtverhältnisse. Bei den später gebauten, oft recht krümmungsreichen Strecken war die Gefahr eines Zusammenstoßes viel größer. Die Strecken wurden deshalb in Abschnitte eingeteilt, auf denen zuerst die Bahnhöfe als Begrenzungen dienten. Der jeweils nächste Zug konnte immer erst dann eine Station verlassen, wenn der vorausfahrende Zug bereits den nächsten Bahnhof geräumt hatte und per „Sichttelegraph“ eine Freimeldung erfolgt war. Als die Zugfolgen dichter wurden, mußten die Strecken zwischen dem Bahnhof weiter in Sektionen un-

terteilt werden, die man Blockstrecken nannte. Bahnhofssignalgeber müssen deshalb schon relativ früh angewandt worden sein, während Blockstreckensignale erst Mitte bis Ende der vierziger Jahre eingeführt wurden. Der in einer Blockstrecke befindliche Zug wird durch ein Hupsignal (Blocksignal) gegen einen folgenden Zug gedeckt. War ein Zug also wirklich einmal auf der Strecke liegengeblieben, dann verbot das am Anfang dieser Blockstrecke aufgestellte Hauptsignal dem nachfolgenden Zug durch das Zeichen Halt die Weiterfahrt. Freie Fahrt wurde erst wieder gegeben, wenn der vorausliegende Block

durch den ersten Zug geräumt wurde. Das sogenannte Blocksystem hat nichts mit unserem Begriff „Block“ für kompakt zu tun, sondern kommt von Blockieren bzw. von dem englischen Begriff „to block“, was Sperren oder Einschließen bedeutet. Da diese Signale damals wegen der direkten Handbedienung ständig besetzt sein mußten, wurden schon bald Häuschen dazugebaut und mit einem Streckenblockwärter besetzt. Obwohl die meisten jener Häuschen heute funktionslos sind, haben manche sich vielerorts, wenn auch teilweise unter anderer Verwendung, bis in unsere Zeit erhalten.

**Bild 3:** Dienstuniformen des Personals der Altonaer-Kieler-Bahn um 1850 (vormals König-Christian-VII.-Ostsee-Bahn).





**Bild 4:** Historische Darstellung aus dem Jahr 1842: 1. Geschlossener Reisezug, 2. offener Reisezug, 3. Güterzug „mit Kaufmannsgüter und Tieren“.

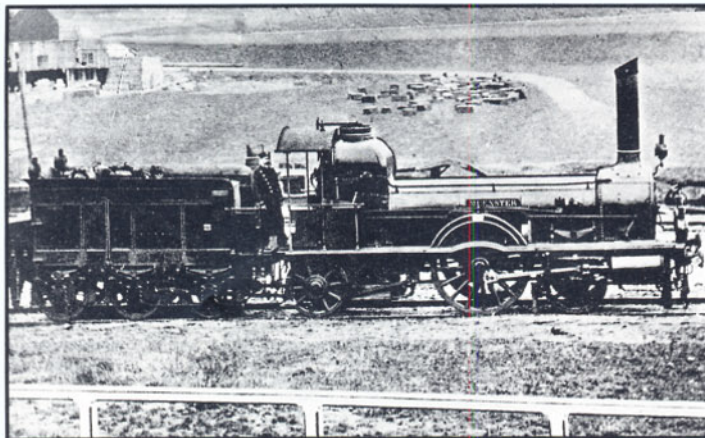


**Bild 5:** So wurde der Bahnhofplatz in Kötten um 1850 dargestellt. Interessant ist der Nachweis eines Flügelsignals mit zusätzlichem Ballon in Bildmitte. **Fotos 1–5 aus „100 Jahre Deutsche Eisenbahn“ (1938)**

Wurde ganz zu Anfang ein Zug der eine solche Strecke befuh vom Streckenwärter durch

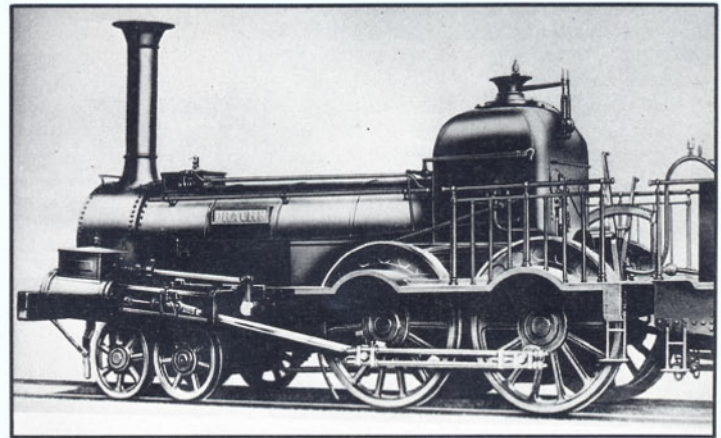
entsprechende Handsignale geleitet – hierzu dienten Handfahnen und Laternen bzw. eine

Wink- und Zeichensprache – benützte man schon bald sogenannte Ballonsignale. Durch diese wurde, ähnlich wie bei der Schifffahrt in Häfen und an den Küsten schon lange üblich, Warnungen und Mitteilungen auf größere Sichtentfernungen weitergegeben. Später kam die Dampfpeife der Lokomotive und auch Läutesignale hinzu. Zunächst ging jede deutsche Eisenbahnverwaltung in puncto Signalbegriffe ihre eigenen Wege bei der Gestaltung der Signalzeichen, so daß am Schluß eine verwirrende Vielfalt von Signalbegriffen herrschte. Erst im Februar 1850 wurde durch



**Bild 6:** Mit solchen Maschinen reiste man vor rund 130 Jahren. 1848 wurde die Münster gebaut. 1851 wurde sie in den hier gezeigten Zustand umgebaut und gehörte zur Köln-Mindener-Eisenbahn.

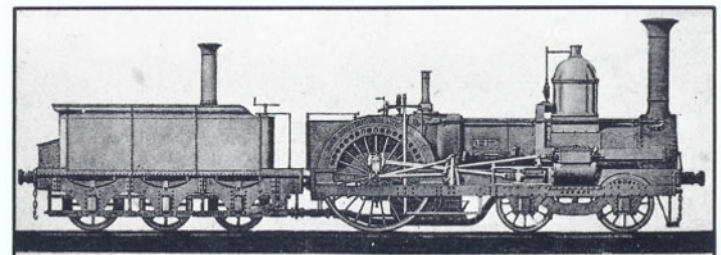
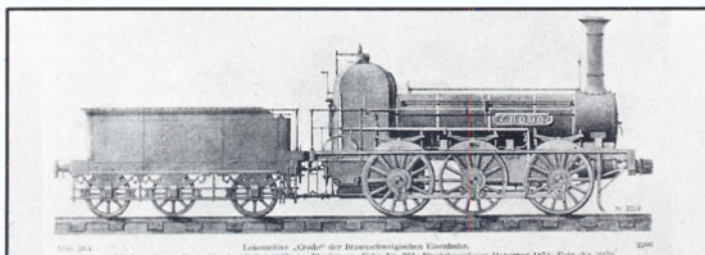
**Bild 8:** Die Crodo, 1843 von Stephenson für die Braunschweiger Eisenbahn gebaut, wurde erst 1886 ausgemustert.

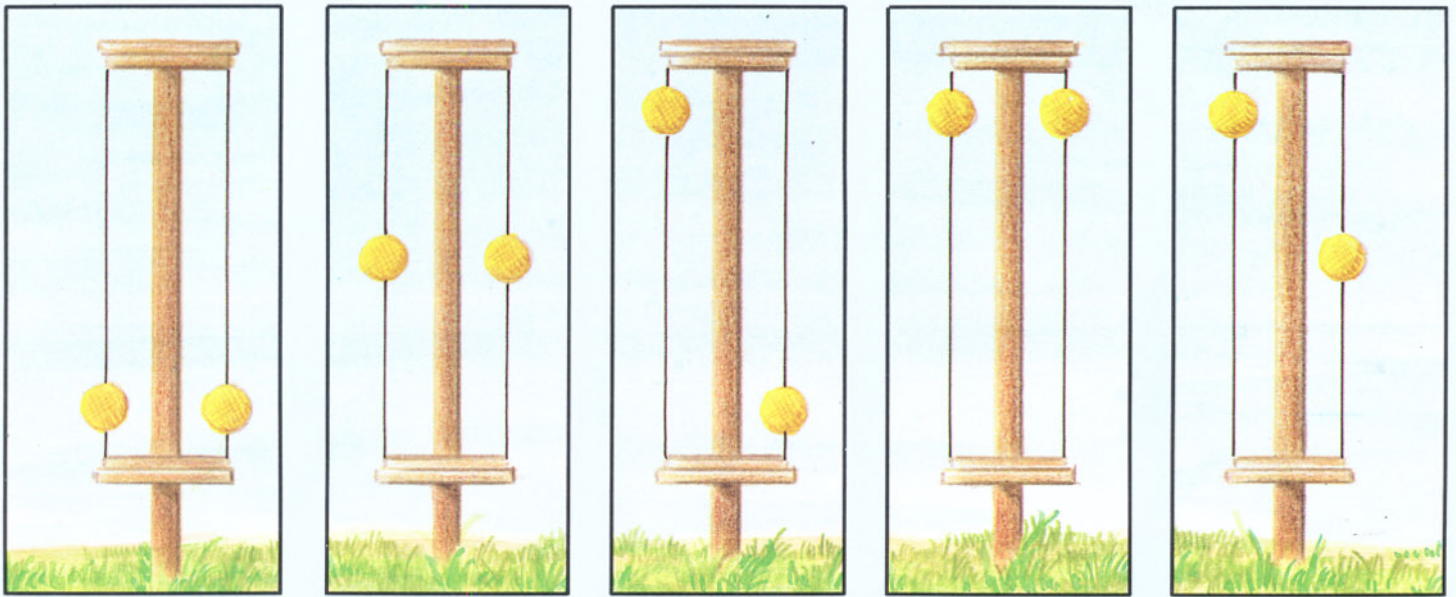


**Bild 7:** Sehr bekannt ist der Drache, erste Henschel-Lokomotive aus dem Jahre 1848.

**Bild 9:** Diese Maschine mit Baujahr 1857 von Egestorff für die Hannoversche Staatsbahn als Crampton-Lokomotive gebaut, ist die jüngste der hier abgebildeten Lokomotiven.

**Fotos 6–9: Sammlung Dr. Scheingraber**





**Bild 10:** Diese Zeichnung unseres Grafikers gibt Symbole aus dem Signalbuch der Braunschweig-Harzburger-Eisenbahn aus dem Jahre 1841 wieder. Sie hatten von links nach rechts folgende Bedeutung: **1. Die Bahn ist fahrbar oder alles in Ordnung.** (Zusätzliche Anweisung: Beide Ballons sind ganz herunterzulassen, bei Annäherung des Zuges tritt der Wärter neben die Schienen, hält die rote Flagge mit gestrecktem Arm so lange in die Mitte der Bahn, bis der Zug ganz nahe herangekommen ist. Dann strecke er die Flagge nach der Seite hin, wohin der Zug geht). **2. Der Zug soll halten** (der Wärter macht das Zeichen mit der blauen Flagge). **3. Der Wagen soll langsam fahren** (der Wärter macht ebenfalls das Zeichen mit der blauen Flagge). **4. Eine andere Maschine soll kommen** (der Wärter sorgt dafür, daß das Zeichen rasch weitergegeben wird und wenn sein Nebenmann es nicht bemerken sollte, so läuft er rasch demselben näher und macht ihn durch Zeichen aufmerksam). **5. Die Bahn ist nicht fahrbar** (dieses Signal wird nur gegeben, wenn der Wärter morgens beim Nachsehen der Bahn so starke Beschädigung findet, daß er solche mit Hilfe der in der Nähe befindlichen Arbeiter nicht bis zur nächsten Ankunft des Zuges herstellen kann, oder wenn morgens die Einschnitte so hoch mit Schnee verweht sind, daß sie bis zur ersten Fahrt nicht aufgeräumt werden können).  
**Graphik: G. Gerstberger**

die Aufstellung von Grundlinien für die Gestaltung des Eisenbahnwesens eine zumindest teilweise Einheitlichkeit erreicht. Der bedeutendste Schritt in diese Richtung geschah jedoch erst mit der Erfindung der „Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands“ vom 1. April 1875, die dem allgemeinen Durcheinander ein Ende setzte. Bis heute wurde natürlich diese erste Signalordnung noch einige Male geändert. Hierüber werden wir später noch berichten. Vor diesem Zeitpunkt wurde also der Lauf der Züge in jedem deutschen Land recht unterschiedlich durch Flügel-, Korb- oder Ballontelegraphen gesteuert. Leider sind nicht sehr viele Abbildungen von solchen Signaleinrichtungen erhalten, die Fotografie war noch kaum gebräuchlich, so daß man heute hauptsächlich nur auf ein paar Stiche und Gemälde zurückgreifen kann.

## Was hat sich geschichtlich in dieser Zeit getan?

In unserer Geschichtsfortsetzung reisen wir zur Mitte des vorigen Jahrhunderts weiter; Marx und Engels wirken schon. Das Schlagwort „Proletarier aller Länder vereinigt Euch“, wird Anfang Dezember 1847 in London aus der Taufe gehoben. Im selben Jahr gründet auch der Ingenieur und Erfinder Werner von Siemens und der Mechaniker Johann Georg Halske eine Telegrafenanstalt. Zum Jahreswechsel 47 und 48 leben im Deutschen Bund (incl. Böhmen, Mähren, Krain, Südtirol) 46 Mio. Menschen, davon in Preußen 15,65 Mio. Durch Abwanderung der Landbevölkerung ins städtische Gewerbe- und Fabrikwesen kommt es erstmalig zu einer Strukturveränderung. Dies zieht ein städtisches Industrieproletariat nach sich, da die unqualifizierten Landarbeiter häufig nicht einzugliedern sind, bringt aber andererseits eine stark ansteigende Finanz- und Kapitalkraft der Staaten, was das Anwachsen der Hütten-, Bergbau- und Maschinenindustrie zur Folge hat. Einen Aufschwung erlebt auch der Eisenbahnbau, die Landgewinnung an den Küsten, der Straßen-

und Kanalbau, verbessert wird das Schul- und Unterrichtswesen. Jedoch in ganz Europa brodelt es. 1848 gibt es im Januar in Mailand einen Aufstand und der Französische Februar-Aufstand desselben Jahres gibt das Signal für die deutsche Revolution. König Ludwig I. von Bayern, der die Genehmigung zum Bau der ersten Eisenbahn erteilte und dessen Namen diese trug, verliert als einziger deutscher Monarch seinen Thron, weniger aber wegen schlechter Sozialpolitik, sondern we-

gen der „bayerischen Pompadour“ Lola Montez.

## Nach der Revolution

Anfang der 50er Jahre führte sich bei den gehobenen Schichten die Moderichtung des sogenannten Rokoko ein. Im August 1850 wird erstmals Richard Wagners Lohengrin aufgeführt.

Was hat sich nach der Revolution in Eisen-

**Bild 11:** Diese Karte zeigt das Deutsche Eisenbahnstreckennetz aus dem Jahre 1850. Die süddeutschen Strecken Badens, Württembergs und Bayerns lassen nur einen sogenannten Inselbetrieb zu. Die Verbindungen an das übrige deutsche Streckennetz konnten wegen Geländeschwierigkeiten erst Anfang der 50er Jahre fertiggestellt werden. Zuvor mußten die Reisenden zur Weiterfahrt auf Postkutschen umsteigen.



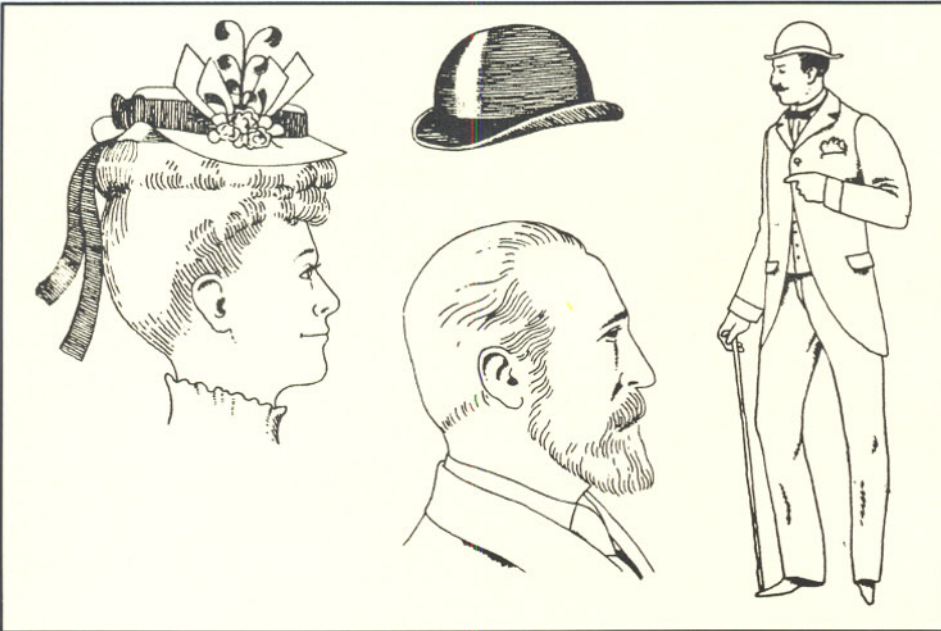


**Bild 13:** Dieses Modeblatt zeigt die Damenbekleidung der „besseren Leute“ des zweiten Rokoko. Sehr beliebt waren auch zu jener Zeit die im Hintergrund sichtbaren „Pseudo-Marmor-Gipsfiguren“.

**Bild 12:** Junges Mädchen mit Krinoline und Kleid des zweiten Rokoko ca. Mitte der 50er Jahre des vorigen Jahrhunderts.

**Bild 14:** Dieses Bild zeigt die Haar- und Huttracht sowie die Männerbekleidung aus der Zeit des zweiten Rokoko.

Fotos 12–14: dem Buch *Kostümkunde* entnommen



bahntechnischer Hinsicht getan? Während der Wirren und Unruhen ruhte das Eisenbahngeschehen keinesfalls. Es wurden weiterhin neue Strecken und Teilabschnitte eröffnet. Lediglich 1849 stellt man eine gewisse „Verdünnung“ im Eisenbahngeschehen fest. Zwischen dem 20. Dezember 1848 und dem August 1849 gibt es keine Eröffnungen und sonstige Erfolgsmeldungen in puncto Eisenbahn. Erst 1850 kann man wieder eine kontinuierliche Tätigkeit in dieser Richtung über das ganze Jahr hin verfolgen. Zur Verdeutlichung ein paar kurze Daten dieser beiden Jahre zum Vergleich:

**1849:**

5. August: Eröffnung der Gesamtstrecke Magdeburg – Wittenberge (Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn-Gesellschaft).

25. August: Durchgehende Verbindung Ludwigshafen – Kaiserslautern – Berbach – Grenze. Eröffnung der Strecke Neustadt – Heidenfels (Pfalz. Ludwigsbahn).

25. September: Durchgehende Verbindung Halle – Erfurt – Kassel; Teilstrecke Bebra – Gerstungen – Eisenach eröffnet (Thüringische Eisenbahngesellschaft).

**Bild 15–17:** Stimmungsvolle Milieu-Schilderungen aus der Zeit Anfang der 60er Jahre. Auf dem Berliner Weihnachtsmarkt, der auch regelmäßig von der königlichen Familie besucht wurde, waren Knarren und Waldteufel sehr begehrte Artikel. Als Vorläufer des Weihnachtsbaums diente die künstliche hölzerne Weihnachtspyramide. Eine Markthalle aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde wegen der zunehmenden Bevölkerung in Großstädten notwendig, um die Versorgung mit Lebensmitteln zu sichern. Bei schönem Wetter traf man sich im Sommer zum Kroketspiel, das im vorigen Jahrhundert ein beliebtes Rasenspiel (viel älter als Golf) war. Im Sommer war bei den Herren die „Kreissäge“ als Kopfbedeckung sehr beliebt.





**Bild 18:** Eigentliche Anregung zur Nachgestaltung dieser Szene gab das Bild 19. Ein „Schlangenschwörer“ gibt eine Extra-Vorstellung vor Eröffnung des Variété.



**Bild 19:** Das Vorbild zu unserer Modellnachstellung: Genug neugieriges Volk hat sich in der zur damaligen Zeit üblichen Kleidung um den Schlangendompteur geschart, um seine Vorführung mit Interesse zu verfolgen.



**Bild 20:** Aus Balsa- und Furnierholzstreifen entstand der Rohbau der im Aufbau begriffenen Variété-Buden. Die Holzbauweise habe ich hier das erste Mal ausprobiert. Das Probeergebnis hat mich recht befriedigt. Mit dem UHU-Holz-Sekundenkleber lassen sich die kleinen Leisten blitzschnell verkleben. Wie weiter gearbeitet wurde, siehe nächste Seiten.

1. Oktober: Herstellung der Verbindung München – Nürnberg. Teilstrecke Gunzenhausen – Pleinfeld – Schwabach eröffnet.

5. November: Errichtung der Kgl. Direktion der

Westfälischen Eisenbahn zu Paderborn zum Bau der Bahn Hamm – Paderborn.

19. Dezember: Erste Teilstrecke der Main-Weser-Bahn Kassel – Wabern eröffnet.

**1850:**

1. Januar: Erster staatlicher Eisenbahnbetrieb in Preußen. Übernahme von Verwaltung und Betrieb

**Bild 21–23:** Links eine Variété-Szene aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts. Man arbeitete hauptsächlich unter freiem Himmel. Mitte: Da war das Schaffen in einer Lokomotivschmiede Anfang der 60er Jahre schon etwas ganz anderes. Rechts: Wie schon in unserem ersten Artikel dieser Reihe erwähnt, gab es in Berlin ab 1828 Gasbeleuchtung. In der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts gehörte auch der Pferdeomnibus zum Berliner Straßenbild. Zu diesem schon großstädtischen Verkehrsmittel paßt ebenso die Blumenfrau wie der berittene Schutzmann und der stöckchentragende Kavalier.

Fotos 15–17, 19, 21–23: Historische Darstellungen: Sammlung W. Weigelt





**Bild 24 und 25:** Das sind meine, teils abgewandelten Rokoko-Figuren aus dem Preiser-Sortiment. Links eine unveränderte Figur, daneben eine solche umlackiert und mit veränderter Kopfstellung. Des weiteren eine Figur mit langer Stola, die zweite von rechts hat ein Umhängecape



mit Kapuze erhalten, während die rechte Figur ein komplettes Mantelett erhalten hat. Rechts: Dieselben Figuren wie vorher, jedoch von hinten in umgekehrter Reihenfolge.



**Bild 26 und 27:** Die linke Figur ist wieder „Preiser-Original“, während die darauffolgende eine abgeänderte Kopfhaltung erhielt und genauso umlackiert wurde wie die nachfolgende mit



Schirm. Bei der rechten wurde das kurze Jäckchen zu einem Mantel mittels Epoxi-Kitt verlängert. Rechts: Dieselben Damen in umgekehrter Reihenfolge von hinten.



**Bild 28 und 29:** Hier wurde Preisers Müller-Familie (Art.-Nr. 43) zweckentfremdet. Der „arme Müller“ steht nun mit einem Riesenreptil um den Leib auf einer Preisertruhe (Set Biedermaierfiguren) für alle Zeiten fest. Er hat einen Lederschurz erhalten. Rechts: Zum Vergleich sind je-



weils zu den veränderten Preiser-Figuren die Original-Figuren abgebildet. Bei Mutter und Tochter wurden die Röcke mittels Epoxit-Kitt auf Bodenlänge verlängert. Der Gentleman ganz rechts trägt den alten Biedermeiermantel seines Dienstherrn auf.



**Bild 30 und 31:** Eigentlich sollte der Adler-Zug nicht mehr abgebildet werden, aber zum 25jährigen Eisenbahnjubiläum anno 1860 (ein solches gab es) fuhr er nochmals original. Auch die Besucher und Reisenden haben sich nach der Mode des Jahres 1835 gekleidet. Ganz reizend sind wieder die selbstgemachten Biedermeierhüte der Damen, die sich aus dem Wagen lehnen.



der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn durch den preußischen Staat für Rechnung der Gesellschaft.

18. Februar: Lauenburger (Dänische) Konzession für die Strecke Lübeck – Büchen an die Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

18./27. Februar: Erste Techniker-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Vereinbarung der „Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands“ und der „Einheitlichen Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den bestehenden Vereinsbahnen“.

3. April: Verbindung Kassel – Marburg. Eröffnung



**Bild 32:** Auf dem Volksfest bzw. Kirmesplatz ist der Aufbau des Variété in vollem Gange. Auch das Wägelchen mit dem „Fundus“ und dem schwarzen Prachthengst im Schlepp ist gerade angekommen.



**Bild 33:** Eine Menge Details kann man in ein so kleines Diorama hineinpacken. Preisers Steinmetz wurde so zu einem hämmernnden Zimmermann umfunktioniert. Ein Rokoko-Mann fungiert als Zirkusdirektor, ein umlackierter Eisenbahner schippt Sand in einen Korb, ein kleiner Fatzke sieht zu. Im Vordergrund eine der neuen Brawa-Schwengelpumpen. Links, auf einem Preiser-Pferdewagen, wurde aus feinen Holzleisten ein Raubtierkäfig aufgesetzt (Schuhmacher, Northeastern), Vater und Sohn versuchen die schlafenden Löwen zu wecken.

**Bild 34:** Wunderschön ist der Rappe von Preiser ausmodelliert. Das Pferd ist in der Packung 327 enthalten, genauso wie die kleine Kutsche (unlackiert). Die Gepäckstücke stammen wiederum aus Preisers Biedermeierfiguren-Sets.

der Reststrecke Kirchhain – Marburg (Lahn).  
 25. April: Staatsvertrag zwischen Bayern und Württemberg über den Bau der Strecke Augsburg – Ulm.  
 1. Juni: Durchgehende Verbindung Ulm – Friedrichshafen. Strecke Ulm – Biberach eröffnet.  
 29. Juni: Durchgehende Verbindung Stuttgart – Ulm. Teilstrecke Geislingen – Ulm eröffnet.  
 1. Juli: „Reglement für den Güterverkehr“ und „Wagenübereinkommen“ vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen herausgegeben.  
 14. September: Übernahme der Verwaltung und des Betriebs der Bergisch-Märkischen Eisenbahn durch den preußischen Staat und Errichtung der Kgl. Direktion der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zu Elberfeld.  
 4. Oktober: Erste Teilstrecke der Kgl. Direktion der Westfälischen Eisenbahn Hamm – Paderborn eröffnet.  
 15. Oktober: Erste Eisenbahn im Saargebiet. Strecke bayerische Grenze bei Berbach (Wellersweiler) – Neunkirchen eröffnet (Preußische Staatsbahn).  
 31. Dezember: Übernahme der Erzgebirgischen Eisenbahn durch den sächsischen Staat.



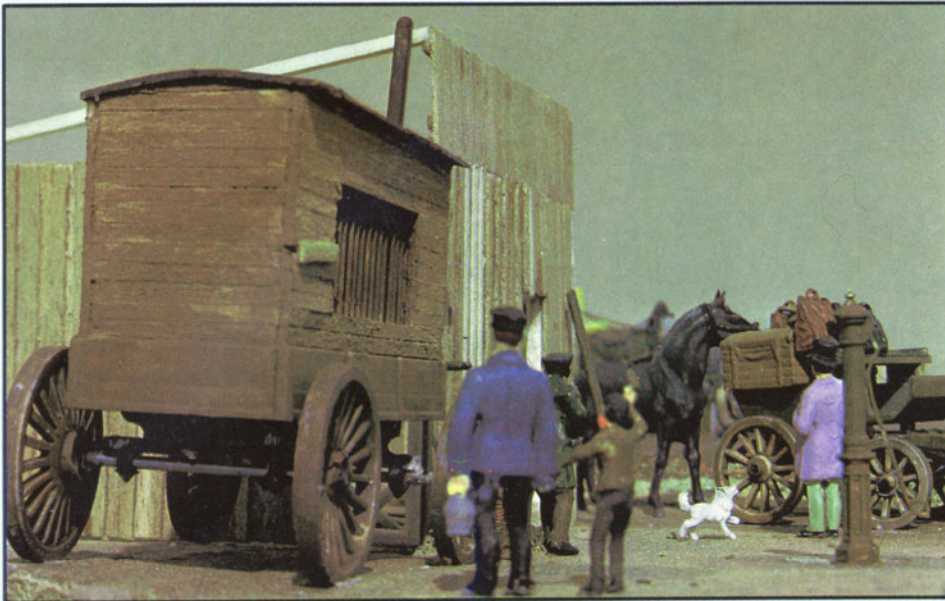


Bild 35: Dieselbe Szene wie vorher, jedoch aus anderer Sicht. Ein kleiner Hund, der Zirkus-Hasso, darf natürlich nicht fehlen.



Bild 36: Arbeiter beim Aufbau der Variété-Bude. Bretter und Holzbalken entstanden wiederum aus Furnier bzw. feinen Holzprofilen von Schuhmacher, ebenso die Arbeitsböcke. Vernünftige Leitern fand ich in keinem Sortiment, geschweige denn eine Staffelei. Meine entstand deshalb aus einem Roco-Feuerwehrzürstanz.

Bild 37: Nun kommt Leben in die Zirkus-Szene. Am Abend vor der Gala-Premiere geben die Schausteller eine kostenlose Straßenvorstellung. Es hat sich schon einiges Publikum angesammelt.



## Weiterer Aufschwung bei der Eisenbahn

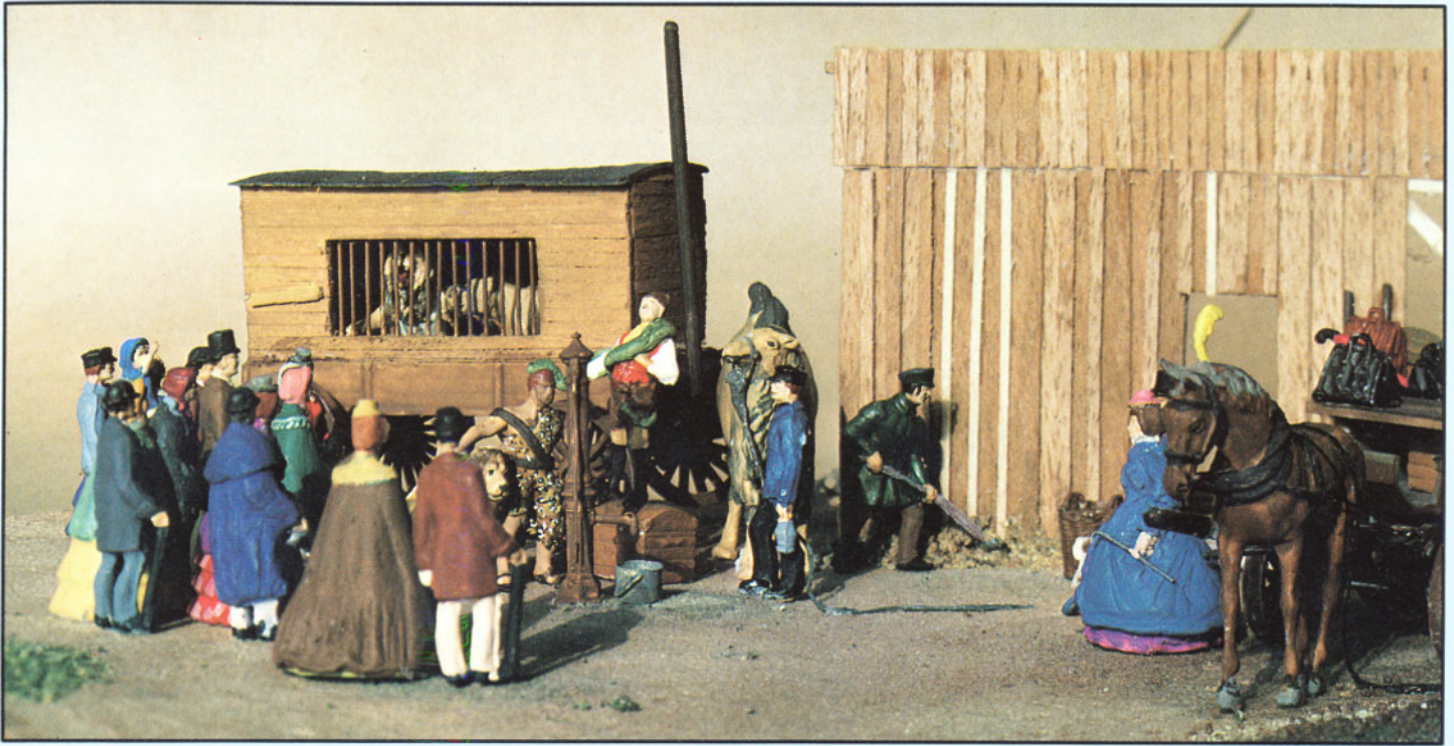
Für die breite Masse der unteren Bevölkerungsschichten hat sich durch die Revolution nicht viel geändert. Wirtschaftlich folgt jedoch durch den Beginn der Industrialisierung ein erster Aufschwung der bis zum Deutsch-Dänischen Krieg 1864 anhält. 1850 waren bereits 5822 Gleiskilometer verlegt. Diese Zahl wird sich bis 1870 auf das Dreifache erhöhen. Auch das Lokomotiv- und Wagenmaterial verändert sich zusehends. Die Lokomotiven der Eisenbahngründungszeit, die meistens nur eine, höchstens zwei Treibachsen und einen offenen Bedienungsstand besaßen, wurden leistungsfähiger. Der Lokomotivführerstand erhielt zum Schutz des Bedienungspersonals an der Stirnseite vorerst sogenannte Brillen mit Durchblickfenster für Lokführer und Heizer. Dann kam ein Führerhausdach dazu und später Seitenwände. Auch die Wagen verloren nach und nach ihr kutschenähnliches Aussehen. Zu dieser Zeit konnte man schon fast von einem Streckennetz sprechen und das Reisen mit der Bahn wurde allmählich für die, die es sich leisten konnten eine ganz natürliche Sache. Einen besonderen Aufschwung nahm zu jener Zeit jedoch das Gütertransportwesen durch die Bahn. Rohstoffe konnten nun wesentlich schneller zu den Abnehmern gelangen. Dies wirkte sich teilweise recht kostengünstig auf die Fertigung von industriellen Gütern aus und erhöhte die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Ausland.

## Figuren für die 50er Jahre

Über die Eigenheiten der Mode des zweiten Rokoko haben wir bereits im ersten Teil dieser Serie (Eisenbahn-Journal 6/84) eingehend berichtet. Viele Modellfiguren für diese Zeit gibt es allerdings nicht, lediglich Preiser bietet hierfür einen Satz an. Dies ist sicherlich auch ausreichend, da es ansonsten für jene Zeitspanne kaum weiteres Modellbahnmateriale gibt. Trotzdem fühlte ich mich durch diese paar Figuren und die Rokokoepoche so ange-

Bild 38: Neben dem Schlangenbeschwörer darf natürlich der Löwenbändiger „Herkules“, ein Ururahn unseres heutigen Tarzan nicht fehlen. Der ursprüngliche „Preiser-Badende“ erhielt aus Fimo eine „Ozelot-Montur“, deren Gestaltung und Fellbemalung gut zwei Stunden Zeit in Anspruch nahm.





regt, daß ich eine kleine Szenennachstellung riskierte. Ähnlich wie schon bei den Biedermeierfiguren, wurden die vorhandenen Preiser-Personen eigenhändig abgewandelt und variiert. Im Set Nr. 140 sind leider nur zwei unterschiedliche weibliche Figuren enthalten. Durch Variationen habe ich jedoch neun unterschiedliche erhalten. Hierbei mußte zumindest bei drei meiner Damen nicht sehr viel verändert werden, sie wurden lediglich durch andere Farbgebung unterschiedlich eingekleidet. Erst zum Schluß entschied ich mich, da alle Evastöchter wegen des Preiser-Grundtyps einheitlich Kopftücher trugen, nach der schon früher beschriebenen Methode, einzelnen von ihnen Kapotthüte zu verpassen.

Weiteren Damen habe ich zusätzlich – man verzeihe mir das – die Köpfe abgeschnitten und in anderer Haltung wieder aufgeklebt. Das Ergebnis ist verblüffend. Zwischenzeitlich habe ich auch als Alternative zu dem bisher verwendeten Fimo-Plastilin (sehen Sie hierzu das Eisenbahn-Journal 7/84) ein neues Zweikomponenten-Material entdeckt. Jenes hat einen erheblichen Vorteil, es härtet nicht wie Fimo unter Hitze, sondern ohne jegliches Dazutun nach ca. 4–5 Stunden von selbst aus. Anschließend ist das Material so hart, daß mit Gravierstichel oder mittels Bohrzweig und entsprechenden Schleifeinsätzen eine Nachbearbeitung vorgenommen werden kann. Ansonsten ist die Bearbeitung der schon früher beschriebenen gleich. Es bedarf keinerlei besonderer handwerklicher Fähigkeiten, die Modell-Damen und natürlich auch -Herren durch veränderte Kleidung anders aussehen zu lassen. Anfangen von einer Stola bis über ein capeähnliches Jäckchen bis hin zu Mänteln wurde alles nachgeahmt. Die in diesem Beitrag gezeigten Figuren sind die unmittelbare Arbeitsfortsetzung zu den früher gezeigten. Es wurden Ihnen keine eventuell mißlungenen „Personen“ vorenthalten.

**Bild 41:** Ein Preiser-Kamel hat sich auch dazugestellt. Geführt von einem „Kameltreiber“, der von Preiser eigentlich als Eisenbahner der „Adler-Zeit“ vorgesehen ist. In der Mitte „Herkules“ mit seinem schon etwas altersschwachen Löwen, der außerhalb des Käfigs posieren darf.

Fotos 18, 19, 24–41: W. Kosak

**Bild 39 und 40:** Hier stehen nun all meine umgearbeiteten Figuren vor dem Käfig der Löwen. Letztere sind mittlerweile ganz „furchtbar“ wach geworden. Fehlt nur noch das Löwengebrüll, um unsere Altvorderen in Angst und Schrecken zu versetzen.



Der neue Epoxi-Kitt wird von der Firma Greven Hauschemie in einer 70-g-Packung angeboten (Adresse: Firma Greven, Kleb- und Dichtstoffe, Kirchenstr. 9, 6800 Mannheim 1). Er klebt, dichtet, füllt und isoliert. Einziger Nachteil gegenüber Fimo ist, daß feine und

dünne Teile wie z. B. abstehende Mantel-saumecken oder ebensolche Rockfalten bei Unachtsamkeit leichter abbrechen. Fimo ist für diesen Fall zäher. Epoxi-Kitt hingegen dürfte sich unter anderem sehr gut zum Abformen von Lokomotiv- und Wagenteilen eignen.

(wird fortgesetzt)

HM

