



B 7539 F
ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

2/1985
März

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Aktuelles Nürnberger Messe-Telegramm

Seite 92



Zwei neue Titel aus unserem Verlag



Die hundertfünfzigste Wiederkehr des Eisenbahn-Eröffnungsdatums nehmen wir zum Anlaß, gleich zwei neue Broschüren diesem Ereignis zu widmen. Als Verlag für Eisenbahnliteratur fühlen wir uns angesprochen, die deutsche Eisenbahngeschichte und deren Ursprung den interessierten Lesern näher zu

bringen. Dies soll möglichst geschichtsnah, aber trotzdem kurzweilig und unterhaltend geschehen. Lange haben wir überlegt, wie dies in Angriff zu nehmen sei und in welcher Form es dem Publikum angeboten werden kann. Eine Grundvoraussetzung unserer Überlegungen war, daß solche Werke nicht teuer sein dürfen, dem Käufer aber trotzdem eine möglichst umfassende Information bieten sollen. Da der Buchmarkt mit Werken hoher Preislagen mehr als strapaziert ist, kam für uns nur die Ausführung in Form einer preiswerten Broschüre in Frage. Genau genommen zwei Broschüren, denn die Thematik würde den Rahmen einer Ausgabe sprengen. Allein das Thema über die Lokomotive ADLER, im Zusammenhang mit der Ludwigs-Eisenbahn – so hieß die erste Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth –, ist schon recht umfangreich und füllt eine unserer beiden Sonderausgaben, ohne daß die Geschichte textlich überstrapaziert wurde. Im Gegenteil, vom Autor – Ernst Schörner – wurde nur eine Art „Jahreszahlenlexikon“ erstellt, das in kurzen Momentaufnahmen Geschehnisse und damals wichtige Ereignisse beleuchtet und festhält. Der glückliche Umstand, daß Ernst Schörner zu einem der Nachlaß-Verwalter von Professor Lotter (bekannt durch das nach ihm benannte Lotter-Drehgestell) gehört, ermöglicht es, auf 50 Jahre alte Unterlagen und Recherchen zurückzugreifen. Schon 1935, zum 100jährigen Jubiläum, hatte Professor Lotter eine Veröffentlichung dieser Art geplant, sie konnte aber zu jenem Zeit-

punkt leider nicht ausgeführt werden. Wir freuen uns, daß es unserem Verlag vorbehalten bleibt, dies jetzt nachzuholen. Die Broschüre mit rund 90 Seiten (Format 17 × 24 cm) ist mit über 100 Abbildungen, davon 30 in Farbe, reich bebildert. Sie schildert in der schon beschriebenen Weise die Geschehnisse bei der Ludwigs-Eisenbahn; von der Eröffnung 1835 bis zu ihrem Untergang 1922. Ja selbst der weitere geschichtliche Verlauf der Aktiengesellschaft bis in die 80er Jahre und zur endgültigen Auflösung sowie die geplanten Ersatzprojekte werden kurz beleuchtet. Ein zusätzliches Kapitel über die ersten Eisenbahnwagen und deren Rekonstruktionen in den dreißiger Jahren, mit einer genauen Beschreibung der Farbgebung und der Einzelteile, bildet den Abschluß der Ausgabe „Der ADLER und die Ludwigs-Eisenbahn“. Für DM 9,80 erhalten Sie ein Stück interessante deutsche Eisenbahngeschichte, in der natürlich nicht nur die erste Eisenbahngarnitur, sondern auch alle übrigen Lokomotiven der Ludwigs-Eisenbahn wiedergegeben sind. Die erste Auflage wurde bereits im Rahmen der Nürnberger Messe ausverkauft. Die vorgesehene zweite Auflage, durch einen zusätzlichen Anzeigenteil etwas verändert, erscheint etwa Anfang April im Bahnhofsbuch- und Zeitschriftenhandel, ebenso beim Eisenbahn-Fachhandel. **Für die Abonnenten und Direktbesteller bei unserem Verlag halten wir eine kleine Ausgabenstückzahl als Besonderheit in fortlaufend numerierter Ausführung der Erstauflage bereit.**

Großbroschüre „150 Jahre Eisenbahn in Bayern“

Wollte man, wie schon eingangs beschrieben, die gesamte deutsche Eisenbahngeschichte in einem Werk zusammenfassen und dem Leser dann noch zusätzlich eine gut lesbare Story liefern, wäre dies zu einem erschwinglichen Preis kaum durchzuführen. Es war deshalb kein Lokalpatriotismus, daß wir aus dem Gesamtgeschehen „Deutsche Eisenbahn“ das Thema „150 Jahre Eisenbahn in Bayern“ herauslösten, zumal das Jubiläum genau genommen auch in erster Linie auf Bayern zutrifft – wenigstens um „ein paar Jährchen“ – denn 1837 erst fuhr die nächste deutsche Eisenbahn in Sachsen und 1838 in Preußen. Patriotismus ist auch deshalb fehl am Platze, weil wir Deutschen die Eisenbahn keinesfalls erfunden haben, wenn auch der bayerische Ritter von Baader 1807 erstmals den Vorschlag machte, Rhein und Donau durch eine Straße mit Eisenbahn zu verbinden. 1815 ist derselbe Oberbergrat Josef Ritter von Baader Inhaber des ersten deutschen Eisenbahnpatents. Schon viele Jahre vor der Ludwigs-Eisenbahn fuhr in England die erste dampfgetriebene Eisenbahn und selbst Belgien hatte schon als erster Staat auf dem europäischen Festland ein rundes Jahr vor Deutschland seine erste Dampfbahn in Betrieb genommen.

Kehren wir aber wieder zurück zu unserer **Großbroschüre**. Weshalb die Bezeichnung Großbroschüre? Nun, diese wird im DIN-A-3-Format gedruckt, ein Format, das für Broschüren eigentlich vollkommen unüblich ist. Wenn Sie das Poster dieses Journals aufschlagen, haben Sie eine DIN-A-4-Doppelseite vor sich liegen. Dies entspricht einer einfachen Seitengröße in DIN A 3. Warum wurde diese Größe von uns gewählt? In der beschriebenen Ausgabe werden feine Reproduktionen von Eisenbahngemälden (Pastelle, Aquarelle), alte Stiche, herrliche Farb- und Schwarzweiß-Fotografien abgebildet (zum Teil im Posterformat) die keinen Knick oder Falz erhalten sollen. Es lassen sich also ohne weiteres geeignete Bilder zur Rahmung heraustrennen und ohne störenden Knick oder Falz verglasen. Vielleicht lassen Sie sich in diesem Fall durch die schönen Bilder zum Kauf von gleich zwei Exemplaren anregen. Die rund 100 Doppelseiten dieser Sonderausgabe entsprechen seitenmäßig zwei Journal-Sonderausgaben mit insgesamt rund 200 Seiten. Das heißt, Sie erhalten zu einem geringen Preis viel gutes und schön bedrucktes Papier.

Der erzählerisch flüssige und interessante Text wurde von dem bekannten Journalisten Bernhard Ücker (Rundfunk, Fernsehen) zusammengestellt. Er schildert zu Beginn bayerische Länderbahngeschichte und den Ursprung der Lokomotivfabrik Maffei, sodann den Übergang zur Deutschen Reichsbahn bis zum Zweiten Weltkrieg. Des weiteren erfährt man von den Nachkriegswirren bis zur Gründung der DB im Jahre 1949. Im Anschluß daran beschreibt die Broschüre, wie sich die neue Bundesbahn etablierte und in die moderne Lokomotivtechnik einstieg, wie die – nun als Krauss-Maffei firmierende bayerische Lokomotivfabrik an der Entwicklung des Schnellverkehrs mitwirkte, bis hin zur jüngsten Weltrekord-Drehstromlokomotive der Reihe 120. Auch die bayerischen Nebenbahnen, früher als Lokalbahnen bezeichnet, haben ihren Platz. Das Titelbild der Broschüre zeigt die bayerische S 2/6 als Gemälde in ihrem violetten Kleid. Mit einem Preis von **DM 29,50** nach unserer Meinung eine sicher recht preiswerte Broschüre, die zu minimalem Preis Maximales bietet.

H. Merker Verlag

2/85
**ISSN 0720-051 X 11. Jahrgang
Einzelausgabe**
**DM 9,50 öS 75,-
sfr 8,50**
Hermann Merker Verlag

 D-8080 Fürstfeldbruck, 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

Postscheckkonto München Nr. 57 199-802

(BLZ 700 100 80)

Volksbank Fürstfeldbruck Nr. 21 300

(BLZ 701 693 70)

Dresdner Bank Nr. 695 918 000

(BLZ 700 800 00)

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

 Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
zum Kalenderjahresende möglich.

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

Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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

Auflagenhöhe 34 000

Aus dem Inhalt . . .

Seite

Bahnbetriebswerke	4
Bayern-Journal (Die Gattung BB I)	13
Preußen-Report (Die Gattung T 5)	16
Die hundertjährige G 3 von Trier	26
Die bayerische EP 3/629	
Die E 36 02 von Minitrix	35
Die fränkische Höllentalbahn	36
Die Baureihe 75⁰	44
Die Steyrtalbahn fährt wieder!	55
Elektrolokomotiven in Bayern (Teil 3 und Schluß)	56
Märklin Digital H0	62
Mini-Markt	65
Nostalgie-Orient-Expresß im Modell	68
Reichsbahn-Bayern - selbstgebaut	72
»Unsere Gelben Seiten« Adreß- und Telefonverzeichnis	74
Bücherecke	76
Nutzfahrzeuge	77
Schaufenster der Neuheiten	80
Epochgerechtes Modellbahn-Zubehör	84
Nürnberger Messe-Telegramm	92

Eisenbahn-Grundkarte

Wir bitten alle Leser noch um etwas Geduld, die Auslieferung erfolgt Anfang April. Alle Interessenten, die das Eisenbahn-Journal im Abonnement direkt vom Verlag beziehen, können diese Grundkarte aus Portoersparnis mit der Sonderausgabe II/1985 Anfang Mai erhalten.

Die Seiten 47-50 mit der Sektion 17 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:

Die 044 339 brachte im Sommer 1972 einen schweren Güterzug von Crailsheim nach Heilbronn. Im Bw Heilbronn wurden ihre Kohlevorräte an der Großbekohlungsanlage mit den beiden Wiegebunkern wieder ergänzt. Frisch bekohlt fährt sie nun zum Wasserkran an der Schlackengrube.

Foto: Obermayer



Bild 1: Blick vom Kohlenkran auf das Bw-Gelände mit dem Ringlokschuppen im Hintergrund. Soeben war ein einmotoriger Schienenbus der Baureihe 795 eingefahren.

Bahnbetriebswerke

Lange Zeit blieb „Unbefugten“ der Zutritt zu Bahnbetriebswerken verwehrt. „Zugang nur für Bahnbedienstete“ stand auf den Tafeln am Eingang zu jenen Paradiesen. Mit Argusaugen wurde darüber gewacht, daß ja kein Fremder diese Stätten emsiger Betriebsamkeit betrat. Mitunter machte man sich schon verdächtig, wenn man mit einer Kamera bewaffnet, nur in die Nähe der Heimat unserer alten Dampflokomotiven kam. Wer sich nicht vorsah, mußte damit rechnen, zur Feststellung der Personalien aufgegriffen zu werden. In Notzeiten der Nation sicherlich eine ver-

ständige Maßnahme. Danach aber, nachdem wieder einmal ein Krieg verloren war – der irrsinnigste unserer Geschichte – änderte sich nichts, die Einrichtungen der Bahn blieben Betriebsfremden unzugänglich. Geblieben waren nämlich auch die alten Verordnungen, nur einen kleinen Bereich des ehemaligen Hoheitssymbols hatte man überklebt oder übermalt. An den Hoch- und Fachschulen der neuen Republik konnte man bald schon wieder studieren, auch die Fachrichtung Schienenfahrzeuge mit dem Schwerpunkt „Dampflokkunde“. Da war von Flach-

und Kolbenschiebern die Rede, von der Schwinge und vom Voreilhebel, von Naß- und Heißdampfreglern, von Indikator-Diagrammen und vom adiabatischen Wirkungsgrad. Meist blieb es bei all der grauen Theorie. Nur wer über gute Beziehungen zu Pressestellen oder zu bestimmten Dezernaten der Deutschen Bundesbahn verfügte, konnte eine Besuchserlaubnis für ein Bahnbetriebswerk erlangen, um sich dann vor Ort mit dem Aufbau und der Funktion einer Dampflokomotive vertraut zu machen.

Anfang der fünfziger Jahre wuchs dann lang-



Bild 2: Die beiden Lokomotiven rechts im Bild, die 050 965 und 051 430, sind bereits versorgt und warten auf dem Gleis vor dem Kohlenbansen auf den nächsten Einsatz. Beim Ausschlacken befanden sich noch die 023 019 und 052 838.

Bild 3 (nächste Seite): Gleisplan des Betriebswerkes Heilbronn.

Bild 4 (übernächste Seite unten): Während des Bekohlens blieb ausreichend Zeit für eine kurze Inspektion der Maschine. Hierbei durfte die Ölspritze nicht fehlen.

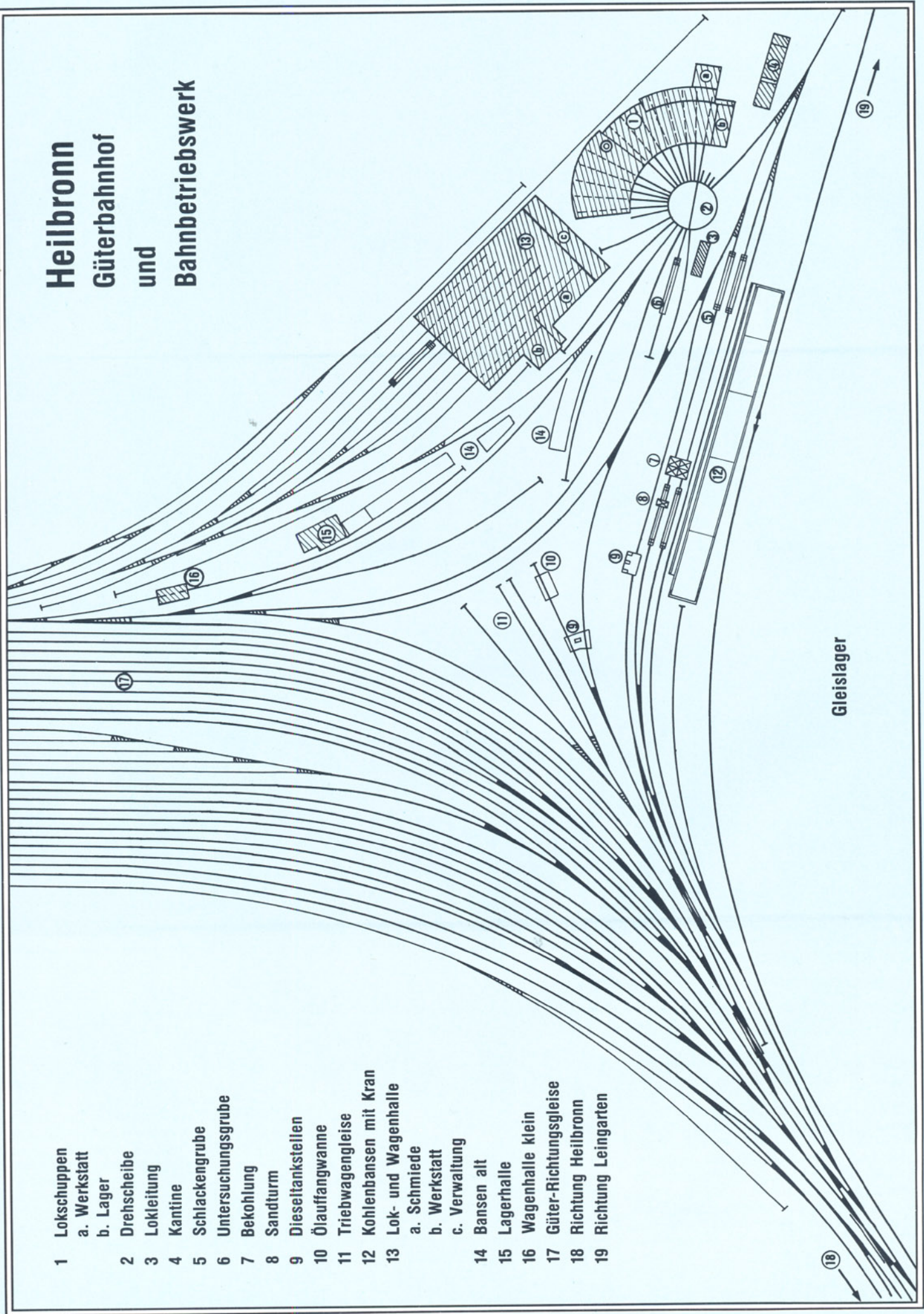
Bild 5 (übernächste Seite oben): Vorbei am Gebäude der Lokleitung erfolgte die Ausfahrt der 023 059 aus dem Bw Heilbronn.

sam die Zahl der Eisenbahnfreunde und damit auch das Interesse an den Fahrzeugen und den Einrichtungen der Deutschen Bundesbahn. Es erschienen die ersten Fachzeitschriften und die letzten deutschen Dampflokomotiven. Alteingesessene Modellbahnhersteller entfalteten neue Aktivitäten, weitere Hersteller kamen hinzu. Rasch hatte sich die einstige Spielbahn zur Modellbahn gemauert, die sich mehr und mehr am Vorbild orientierte. Zu den Fahrzeugen kam das Zubehör, Drehscheiben, Lokschuppen und sonstige Betriebseinrichtungen. Blickfang einer jeden

Modellbahnanlage wurde und blieb ein Bahnbetriebswerk mit all seinen Einrichtungen. Dazu zählen eine Bekohlungs-, eine Besandungs-, Wasserkräne, ein Schlackensumpf und Untersuchungsgruben. In der längst „verblichene“ Modellbahnrevue MBR gab R. Barkhoff mit seinen exzellenten Zeichnungen die ersten brauchbaren Anregungen zur vorbildgetreuen Ausgestaltung von Bahnbetriebswerken. Im Eisenbahn-Journal konnten wir diese Serie unter dem Titel „Bw-Skizzen“ mit außerordentlichem Erfolg und sehr positivem Leser-Echo fortsetzen. Inzwischen hat man die-

se Idee natürlich auch andernorts aufgegriffen. Unser Bestreben, noch mehr vom Vorbild zu berichten, scheiterte oft am Aufdruck „Nicht für Dritte“ den die amtlichen Unterlagen tragen. Selbst als die ersten Betriebswerke geschlossen und die Anlagen abgebrochen wurden, war es nicht möglich, an die alten Pläne zu gelangen. Hier wurde und wird immer noch am alten Zopf der Geheimhaltung aus strategischen Gründen geflochten, obwohl inzwischen fast jeder Winkel unseres Erdballs detailgenau aus der Luft fotografiert ist.

Heilbronn Güterbahnhof und Bahnbetriebswerk



- 1 Lokschuppen
 - a. Werkstatt
 - b. Lager
- 2 Drehscheibe
- 3 Lokleitung
- 4 Kantine
- 5 Schlackengrube
- 6 Untersuchungsgrube
- 7 Bekohlung
- 8 Sandturm
- 9 Dieseltankstellen
- 10 Ölauffangwanne
- 11 Triebwagengleise
- 12 Kohlenbansen mit Kran
- 13 Lok- und Wagenhalle
 - a. Schmiede
 - b. Werkstatt
 - c. Verwaltung
- 14 Bansen alt
- 15 Lagerhalle
- 16 Wagenhalle klein
- 17 Güter-Richtungsgleise
- 18 Richtung Heilbronn
- 19 Richtung Leingarten

Gleislager

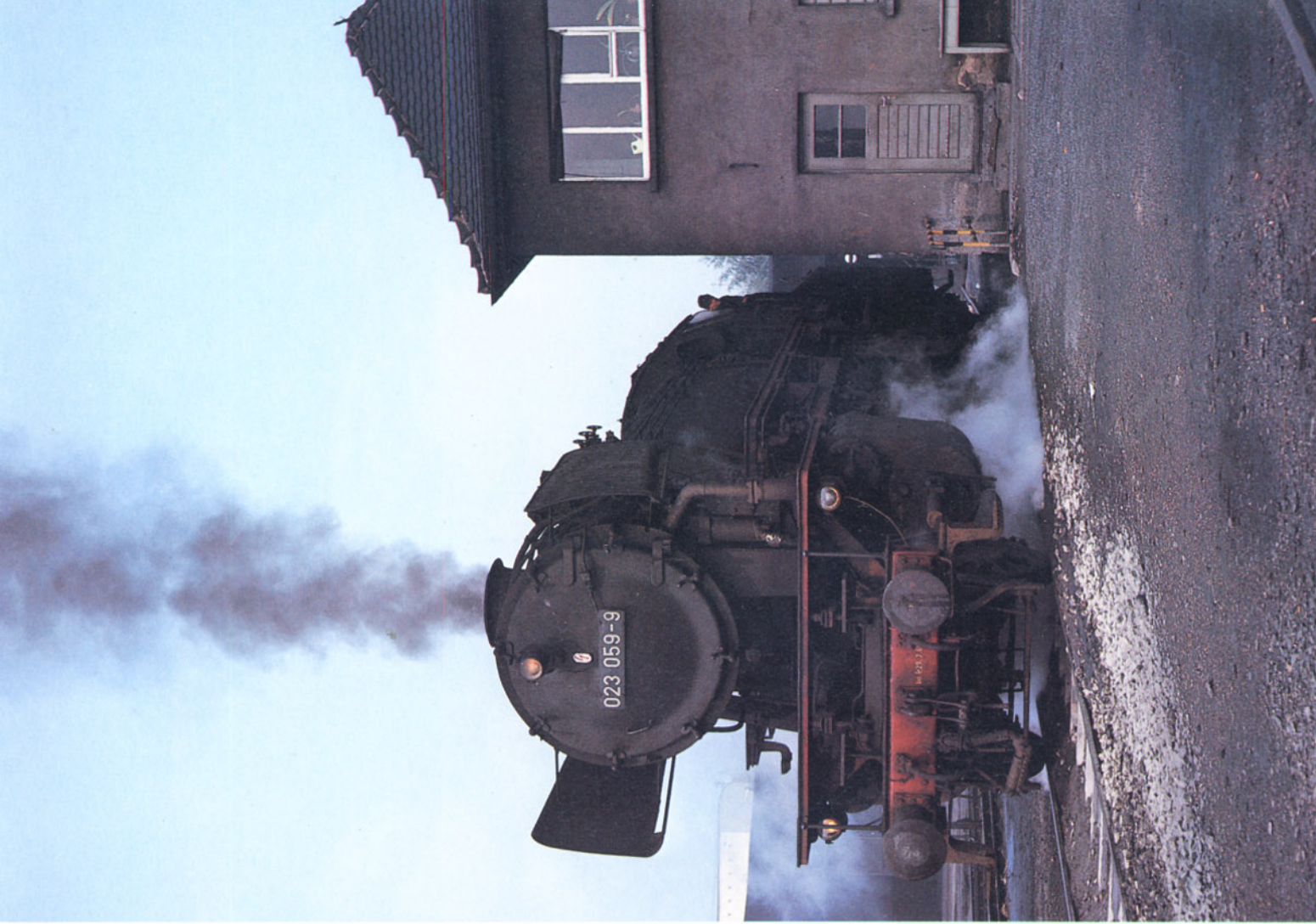






Bild 8: Nachdem der große Schienenkran auf der Drehscheibe gewendet war, fuhr die 023 072 mit dem Hilfszug auf ein Wartegleis.

Bild 6 (linke Seite oben): Wasserfassen der 023 046 an einem der beiden Wasserkräne im Bw Heilbronn.

Bild 7: Neben dem Kohlenbansen stand die einsatzbereite 023 048, nachdem sie alle Stationen der Lokbehandlung durchlaufen hatte.

Die Zahl der Drehscheiben und Ringlokschuppen wird bald auf ein Minimum geschrumpft sein. Die Lokomotiven der Zukunft, pflegeleicht und wartungsarm, verlangen ganz andere Einrichtungen zur Gewährleistung ihrer ständigen Betriebsbereitschaft. Das Bahnbetriebswerk aus der Dampflokszeit ist ein Relikt einer vergangenen Epoche. Wir wollen versuchen, alles Erreichbare, Fotos, Skizzen und Lagepläne zu sammeln, um auch später noch über diese Bereiche des Eisenbahnwesens berichten zu können. An unsere Leser richten wir deshalb die Bitte um Unterstützung. Anregungen und natürlich auch

noch vorhandene Unterlagen sind uns stets willkommen.

An den Beginn der neuen Reihe, mit der wir an die alte Serie anknüpfen wollen, stellen wir eine Bildreportage aus dem Bw Heilbronn, die dort zu Beginn der siebziger Jahre entstand.

Das Bw Heilbronn im Jahre 1972

Mit dem Ausbau des Streckennetzes der Eisenbahn in Württemberg, und mit dem Anschluß an benachbarte Bahnen gewann Heilbronn im schwäbischen Unterland bald eine

zunehmende Bedeutung als Bahnknotenpunkt. Der stark anwachsende Güter- und Personenverkehr verlangte eine große Zahl von Lokomotiven und die dazu erforderlichen Einrichtungen zur Versorgung der Fahrzeuge. Zunächst war und blieb Heilbronn eine Hochburg von Lokomotiven der württembergischen Bauarten. Nach dem Zusammenschluß der Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn erschienen dann auch die ersten „Preußen“. Als letzte „Württembergische“ waren nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges noch einige Exemplare der Klassen C und T 5 im Einsatz. Im Jahre 1971 waren dann nur noch Tender-



Bild 9: Die aus dem Bahnhof Heilbronn eingefahrene 064 419 befand sich an der ersten Lokbehandlungsstation, der Besandungsanlage.

Bild 10 (rechte Seite oben): Nächster Aufenthalt war die Großbekohlung mit den beiden Wiegebunkern.

Bild 11: Nach der Ergänzung des Kohlenvorrats gab es frisches Wasser für die 064 419 und das gleich im Überfluß.

lokomotiven der Baureihe 064 und mehrere Maschinen der Reihen 050 bis 053 direkt in Heilbronn beheimatet.

Folgende Baureihen zählten am Ende des Jahres 1958 zum Bestand des Bw Heilbronn Hbf:

Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰
 Baureihe 50
 Baureihe 57¹⁰⁻⁴⁰
 Baureihe 64
 Baureihe 74⁴⁻¹³
 Baureihe 75⁰
 Baureihe 94⁴⁻¹⁸

preußische P 8
 Einheitslokomotive
 preußische G 10
 Einheitslokomotive
 preußische T 12
 württembergische T 5
 preußische T 16¹

Baureihe V 36¹
 Baureihe VT 60

Diesellokomotive
 Dieseltriebwagen

Vorhanden, allerdings bereits z-gestellt, waren auch noch zwei schwere Einheits-Güterzuglokomotiven der Baureihe 44. Zu Beginn der siebziger Jahre waren in Heilbronn die Baureihen 23 und 44 anzutreffen, die vom Bw Crailsheim kamen, und die bereits erwähnten Maschinen der Baureihen 050 bis 053 und 064. Ausgemustert und im Vorfeld des Gleislagers abgestellt war der letzte der Heilbronner Dieseltriebwagen der Einheitsbauart, der VT 60 507.

Kernstücke des Bw Heilbronn sind die 23-m-Drehscheibe und der aus zwei aneinandergelagerten Segmenten bestehende Ringlokschuppen mit acht Ständen. Direkt daneben liegt die große rechteckige Halle für Diesellokomotiven und Wagen. Die vom Heilbronner Bahnhof ankommenden Lokomotiven fuhrten in der Regel auf dem zweiten oder dritten Gleis vor dem langen Kohlenbansen ein. Das erste Gleis mit einer Nutzlänge von rund 300 m war im vorderen Teil meist von kohlebeladenen 0-Wagen belegt. Nur hinten, auf der Höhe der Schlackengruben, konnten auf dem ersten Gleis noch einige Lokomotiven





Bild 12: Mit neuen Vorräten war die 064 419 an der letzten Station der Lokbehandlung angekommen. Dort wurde noch die Lösche aus der Rauchkammer entfernt. Alle Fotos: Obermayer

abgestellt werden.

Erste Station der einfahrenden Maschinen war die Besandungsanlage bei den vorderen Untersuchungsgruben. Danach wurde vorgezogen bis unter den Wiegebunker, um dort den Kohlenvorrat zu ergänzen. Während dieses Vorgangs blieb Zeit zur Kontrolle der Treib- und Kuppelstangenlager. Nun folgte die Weiterfahrt bis zu den Schlackenruben mit den dazwischen angeordneten Wasserkränen. Gleichzeitig mit dem Wasserfassen begann das Ausschlacken der Lokomotiven, sodann wurde die Lösche aus der Rauchkammer entfernt. Wohlversorgt mit Sand, Kohle und Wasser fuhren die Lokomotiven auf den

kurzen Stummel beim Kantinegebäude, von dort auf die Drehscheibe und in den Schuppen oder auf die Abstellgleise. Kleinere Reparaturen und Inspektionen konnten auf dem kurzen Gleis mit der Untersuchungsgrube ausgeführt werden, an dessen Ende ein Rohrblasgerüst aufgestellt war. Die Einfahrt der Diesellokomotiven erfolgte über das vierte Gleis zur großen Tankstelle mit den drei Zapfsäulen. Ausgefahren wurde fast immer über das fünfte Gleis, dem unteren Schenkel des Gleisdreiecks, das auch beim Ausfall der Drehscheibe ein Wenden der Lokomotiven erlaubte. Innerhalb des Gleisdreiecks liegen die Triebwagengleise mit einer weiteren

Tankstelle und einer betonierten Ölauffangwanne. Diese vier Gleise haben Nutzlängen von 45 bis 72 m. Die nutzbaren Längen der Lokbehandlungsgleise werden mit 185 bis 205 m angegeben.

Beim Betrachten des Gleisplanes fällt auf, daß es im gesamten Bereich des Bahnbetriebswerkes fast nur Gleisbogen gibt, deren Radien im Originalplan mit 145 bis 250 m eingetragen sind. Größer sind die Radien der Richtungsgleise, sie liegen zwischen 225 und 300 m. Beim Streckengleis nach Leingarten und bei den außenliegenden Durchfahrtgleisen beim Güterbahnhof haben die Radien die Maße von 404 bis 448 m. HO

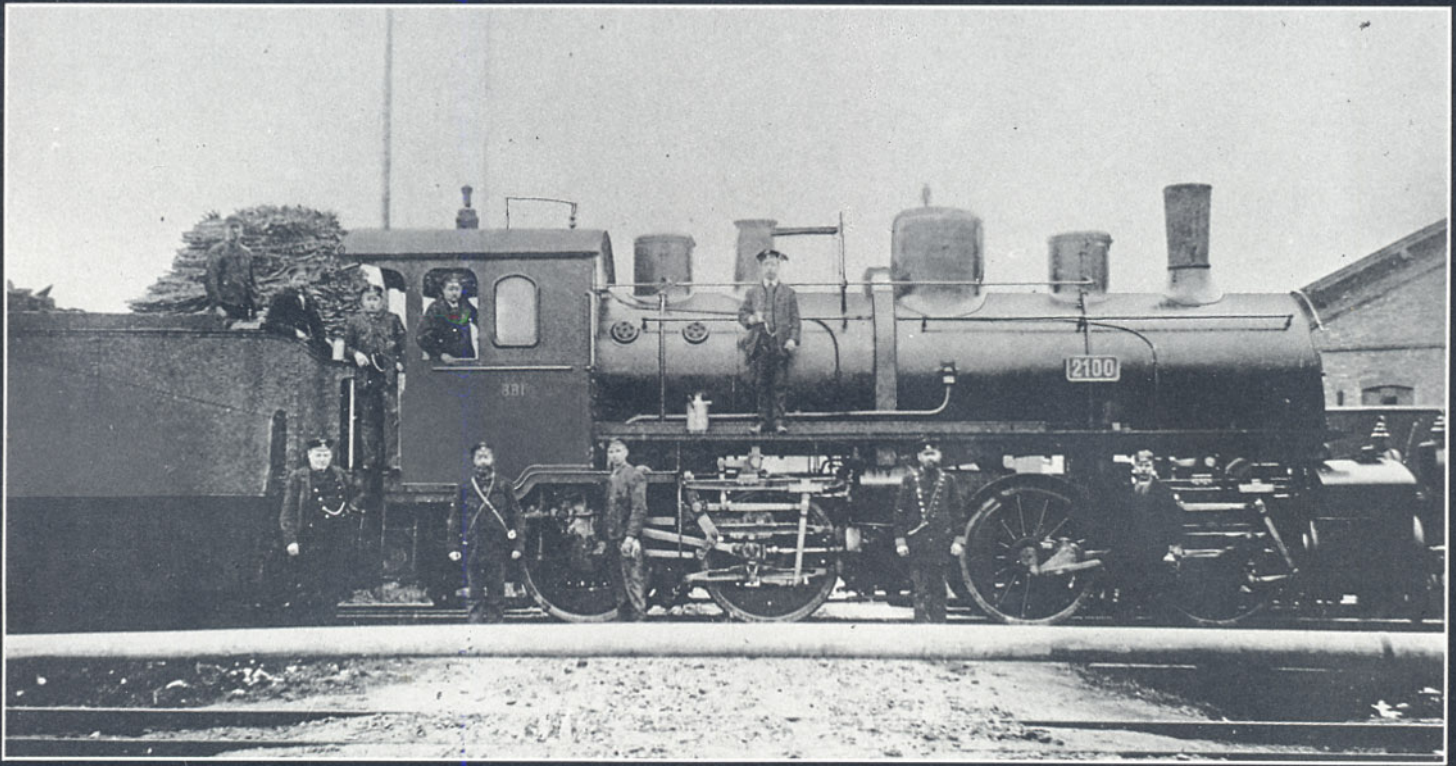


Bild 1: Eine der wenigen bekannten Betriebsaufnahmen der BB I.



Bayern-Journal

Die B'B-n4v-Güterzuglokomotive der Gattung BB I

Im Eisenbahn-Journal 1/85 haben wir die AA I vorgestellt, eine der beiden Einzelgänger der großen Bayerischen Landesausstellung 1896 in Nürnberg. Heute steht der andere Einzelgänger, die BB I zur Betrachtung an. „Einzelgänger“ stimmt für die BB I und stimmt auch wieder nicht. Insgesamt hatte Maffei nämlich 1896 drei gleiche Güterzuglokomotiven mit Schlepptender der Bauart B'B-n4v gebaut, von denen zwei an die damals noch selbständigen Pfalzbahnen als Gattung G 4^{II} gingen (Betr.-Nr. 198 „Berg“ und 199 „Neuburg“, 1896 Maffei, Fabr.-Nrn. 1817 und 1818), während die zuerst gebaute Fabriknummer 1802 als Betr.-Nr. 2100 und Gattungsbezeichnung BB I an die Bayerische Staatseisenbahn ging, die sie im gleichen Jahr in Nürnberg ausstellte. Beide Bahnverwaltungen haben diese Bauart nicht mehr nachbeschafft und so ist die BB I so lange ein Einzelgänger geblieben, bis sie durch die Verstaatlichung der Pfalzbahnen zum 1. Januar 1909 mit ihren beiden Schwestern wenigstens einer gemeinsamen Bahnverwaltung unterstand. Zuerst hatte die Schweiz für die Gotthard- und die Schweizerische Zentralbahn Mallet-Lokomotiven beschafft, die sich dort auch gut bewährt hatten, was Baden im Jahre 1893 veranlaßte, die Bauart B'B-n4v zu bauen, 1894 folgte die KPEV mit der Mallet-G 9 und 1896 Bayern mit der BB I.

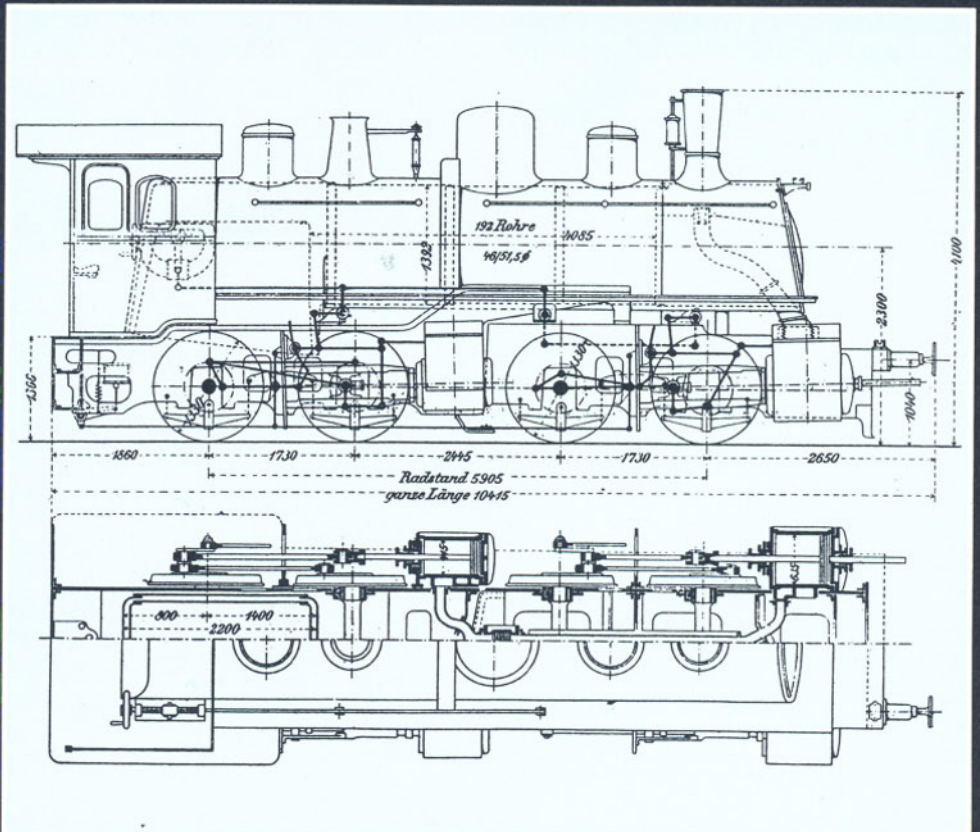


Bild 2: Skizze der BB I im Maßstab 1:87.

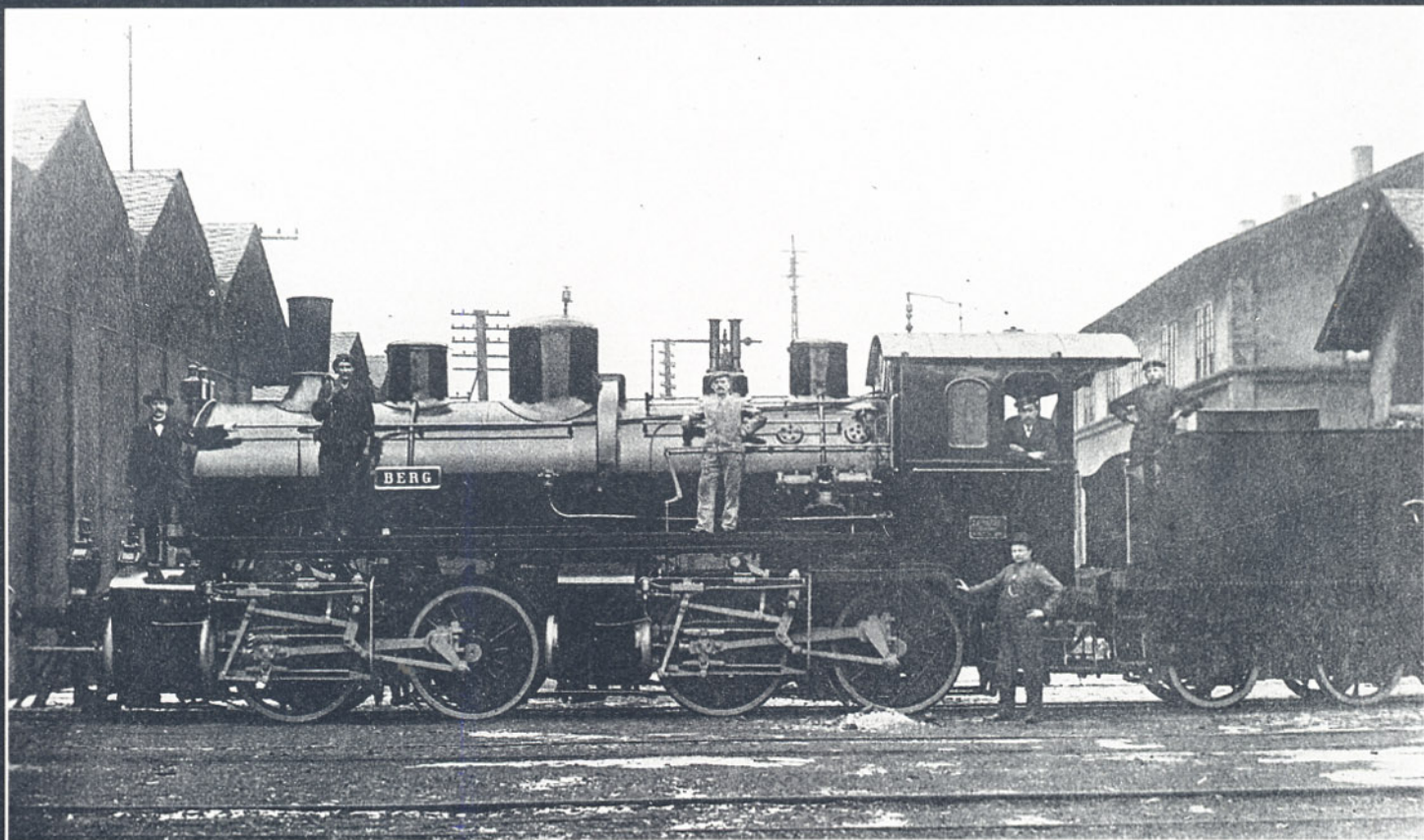


Bild 3: Die Pfälzer Geschwister „Berg“ und ...

Die BB I besaß folgende Hauptabmessungen:

Zylinderdurchmesser	415/635 mm
Kolbenhub	630 mm
Treibraddurchmesser	1330 mm
Rostfläche	2,07 m ²
Gesamtheizfläche	122,4 m ²
Gesamtradstand	5905 mm
Dienstgewicht	56,2 t
größte Zugkraft	12 t

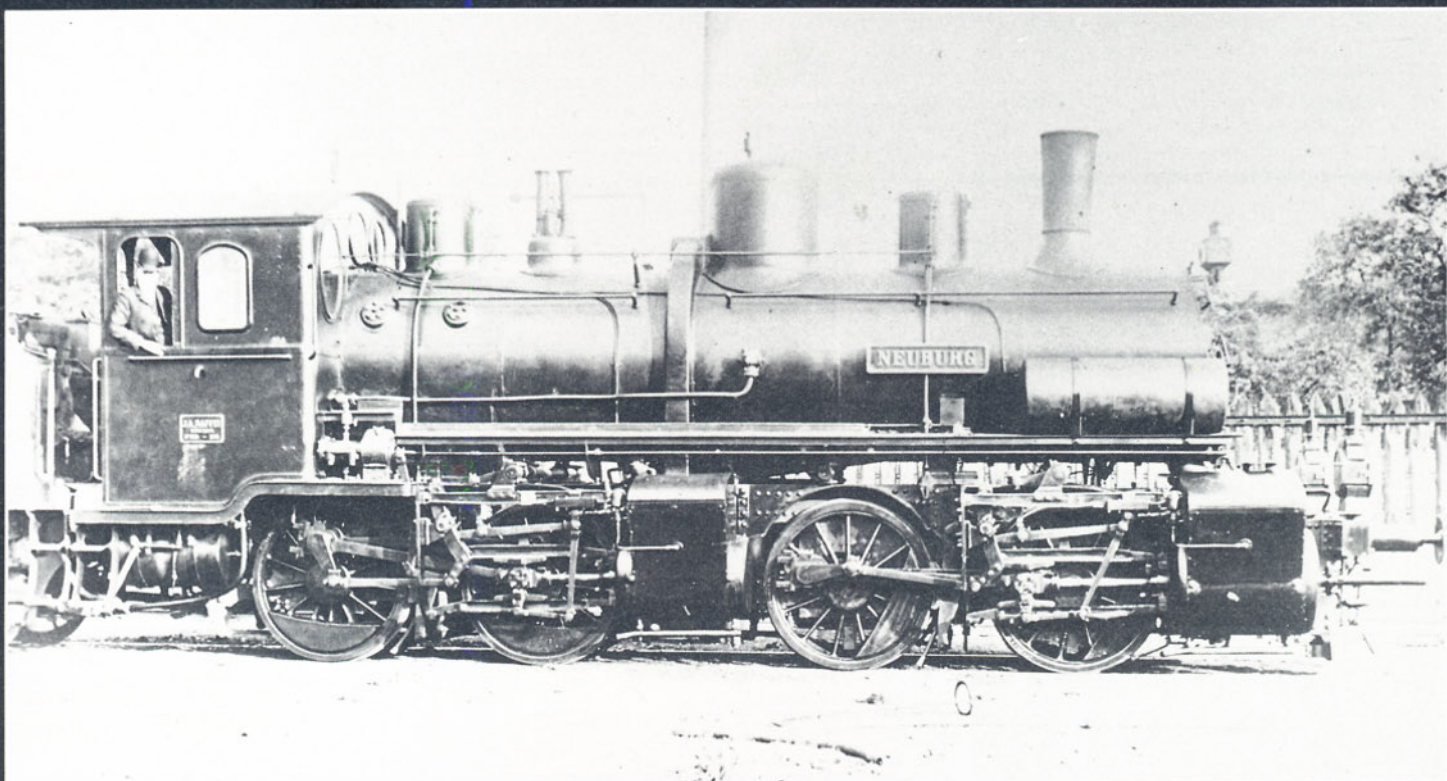
Der Kessel war für 14 atü ausgelegt und deshalb in seinen Längsnähten mit doppelter La-

schennietung versehen. Die Rückwand der Feuerbüchse und die Rauchkammerstirnseite waren abgeschragt, angeblich, um Gewicht zu sparen. Wenn man aber bedenkt, daß zum leichteren Öffnen der schrägen Rauchkammertüre eine eigene Federausgleichsvorrichtung eingebaut werden mußte, so bleibt die angestrebte Gewichtsersparnis doch wohl etwas problematisch.

Wie bei der Mallet-Bauart üblich, war auch bei der BB I der Hochdruckteil fest im Rahmen gelagert, während der Niederdruckteil beweg-

lich gestaltet wurde. Um jedoch ein Schlingern des vorlaufenden Drehgestells möglichst zu vermeiden, wurde unter der Rauchkammer eine aus zwei Blattfedern bestehende Rückholvorrichtung angebracht. Der Rahmen greift, wie in der Skizze gut erkennbar, nach vorne über das Niederdruck-Drehgestell und stützt den Kessel mittels stählerner Druckplatten auf dieses ab. Als Anfahrvorrichtung diente ein am rechten Einströmrohr angebrachter Hahn, der bei voll ausgelegter Steuerung geöffnet war und die Frischdampfzufuhr über ei-

Bild 4: „Neuburg“.



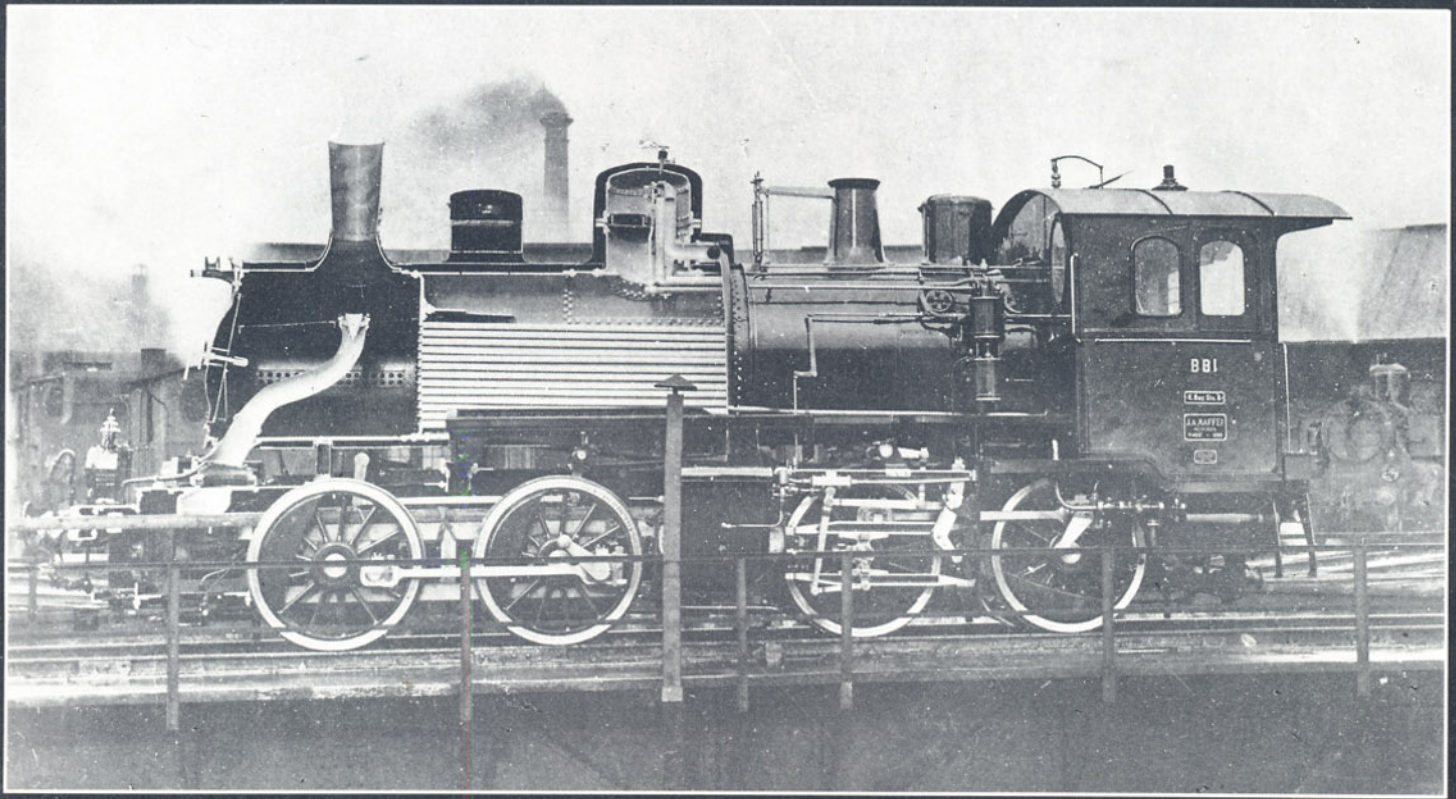
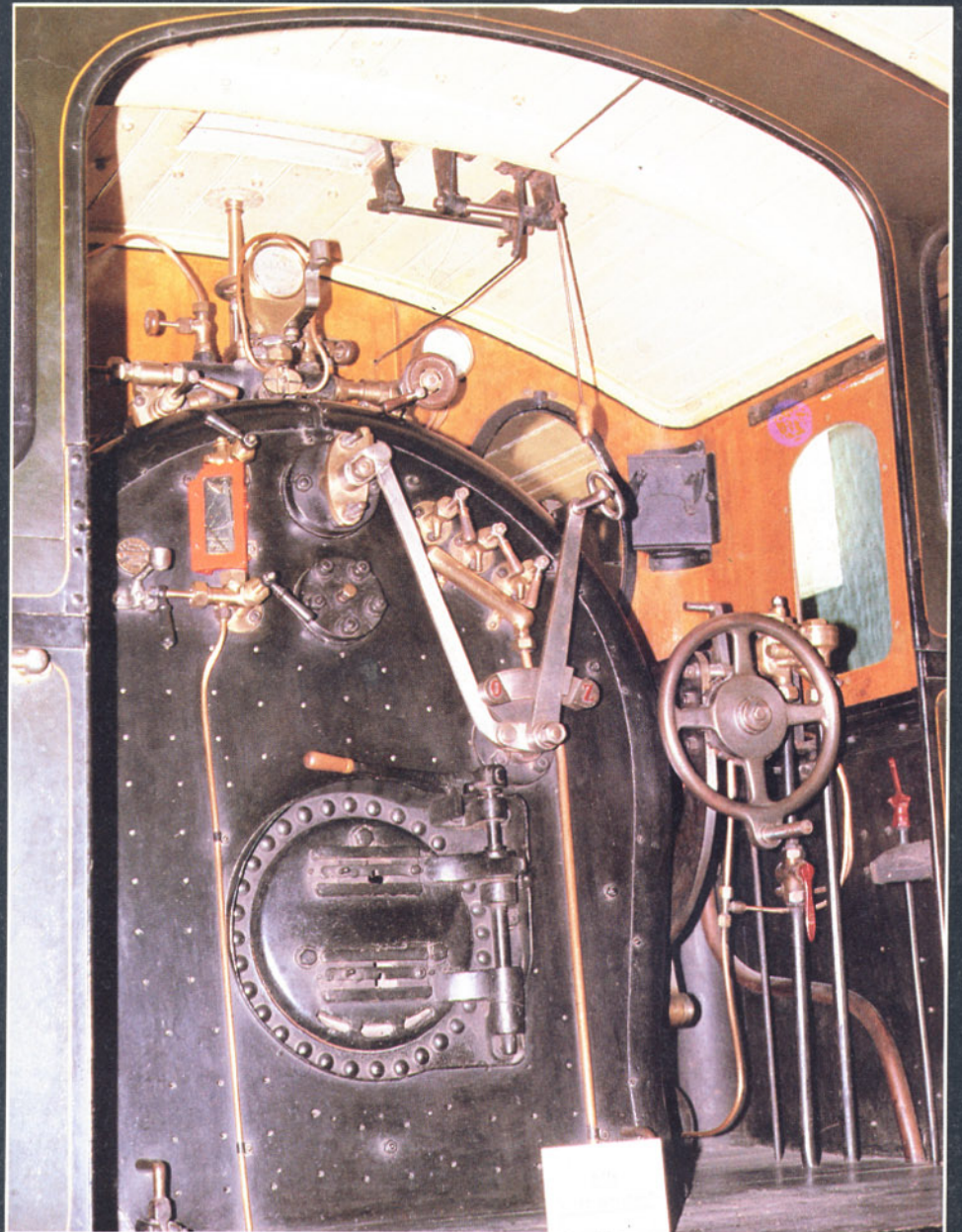


Bild 5: Auf der Drehscheibe im Bw Nürnberg steht die für die Aufstellung im Verkehrsmuseum aufgeschnittene BB 1.

Bild 1–5: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 6: Blick in den Führerstand der BB 1 im Verkehrsmuseum Nürnberg.
Foto: C. Asmus



ne Rohrleitung in den Verbinder freigab. An den beweglichen Teilen der Rohrleitung am Verbinder und an der Ausströmleitung waren sogenannte Federrohre eingebaut, die aus mehreren vernieteten Wellblechplatten bestanden, die jeweils in zwei Trichtern endeten und beidseitig mit dem Verbinderrohr bzw. dem Blasrohrunterteil verbunden waren. Man konnte durch diese Konstruktion die sonst verwendeten und nur schwer dicht zu haltenden Stopfbüchsen und Kugelgelenke vermeiden. Für beide Antriebshälften war je ein Sandkasten auf dem Langkessel untergebracht. Bei trockener Witterung konnte die BB 1 die in sie gesetzten Hoffnungen erfüllen und vermochte bei einer Probefahrt einen 1000-t-Zug mit 20 km/h über eine Steigung 1:130 zu ziehen.

Die BB 1 wurde der Betriebswerkstätte Aschaffenburg zugeteilt, die sie vornehmlich auf der Steilrampe Laufach – Heigenbrücken einsetzte. Wie alle übrigen B/B-n4v-Schleppenderlokomotiven der verschiedenen Länderbahnen vermochte auch die BB 1 nicht zu überzeugen. Sie neigte außerordentlich zum Schleudern und brachte es in den Jahren von 1897 bis 1908 auf jährliche Gesamtleistungen zwischen 14 000 und 47 000 km, meist jedoch so um die 30 000 km, was einer Tagesleistung von rund 100 km entspricht. Noch vor Beginn des Ersten Weltkriegs wurde die BB 1 als Reservelok an die Bw Würzburg abgegeben. Später erwarb sie das Nürnberger Verkehrsmuseum, wo dieser bayerische Einzelgänger, teilweise aufgeschnitten und sein Innenleben präsentierend, noch heute von seiner Starrolle auf der Bayerischen Landesausstellung von 1896 träumt. Seine beiden pfälzischen Geschwister dagegen wurden bereits 1923 dem Schneidbrenner zugeführt.

– rab –

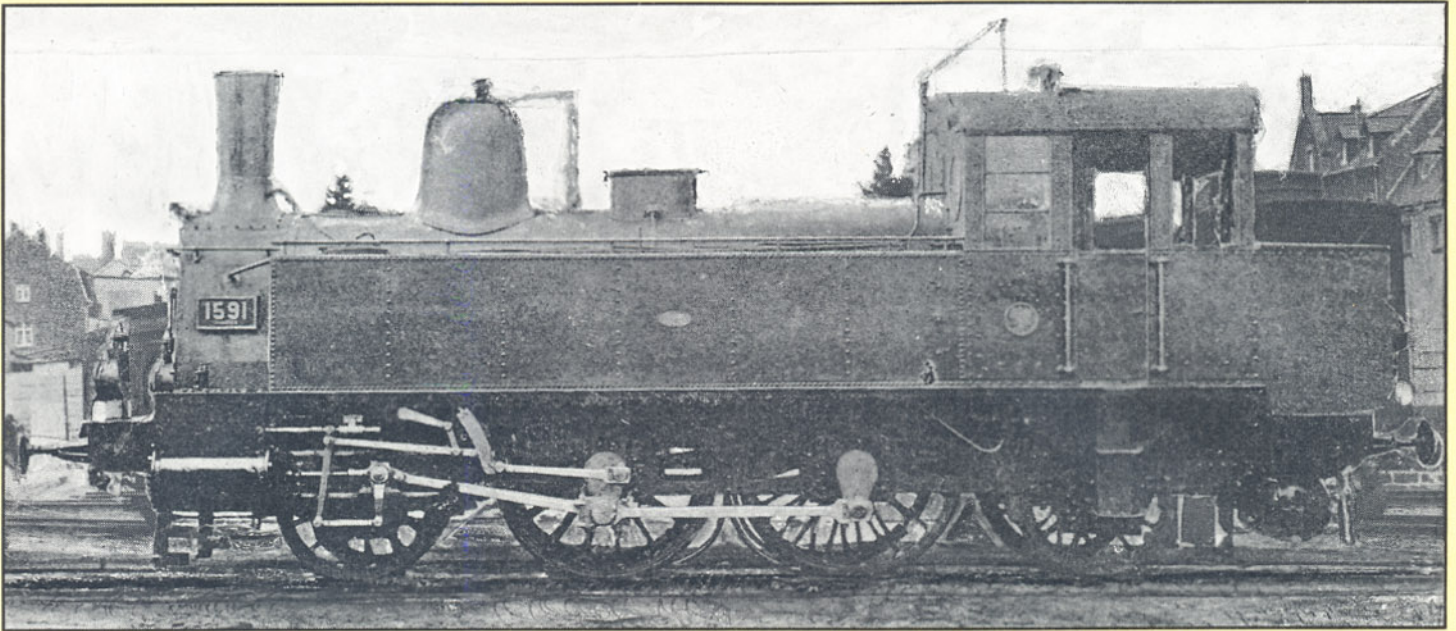


Bild 1: Diese Abbildung zeigt die einzige bekannte Aufnahme der unterelbeschen T 5. Wegen der Seltenheit der Aufnahme mußte die etwas schlechtere Qualität in Kauf genommen werden. **Foto: Sammlung Pierson**



Preußen-Report

Naßdampf-Tenderlokomotiven der KPEV

Die Gattung T 5

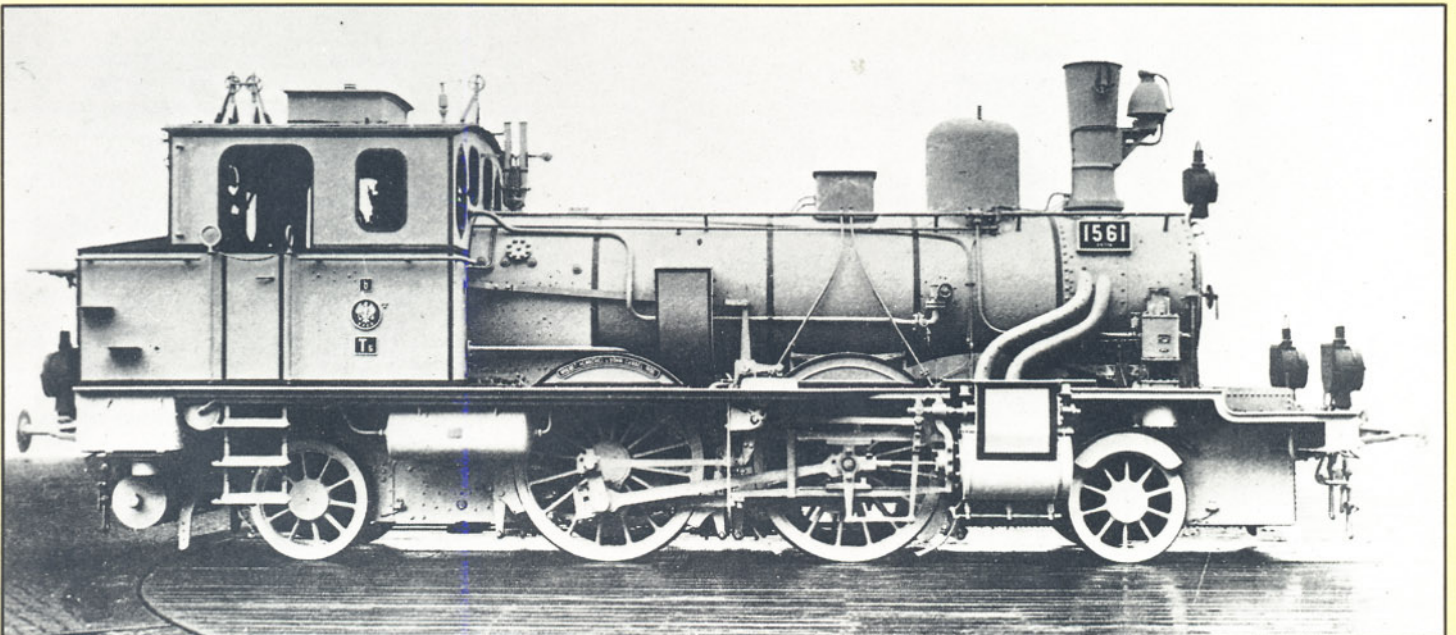
So bekannt den Lesern des Eisenbahn-Journals die preußische T 3 sein dürfte, so unbekannt ist die T 5. Selbst von den älteren Lesern wird kaum noch einer Lokomotiven dieser Gattung im Betrieb gesehen haben. T 5 – unter diesem Gattungszeichen hat man im Jahre 1905/1906 recht ungleiche Bauarten zusammengefaßt, und zwar solche mit der Achsstellung 1B1, 2B, C, 1C.

1B1-n2-t der Unterelbeschen Eisenbahn

Die älteste unter den Bauarten der preußischen T 5-Gruppe ist eine von der „Waterkant“. Am 11. November 1881 wurde in einem zweiten Anlauf die Unterelbesche Eisenbahn, nun von einer belgischen Firma gebaut, in voller Länge (105 km) von Harburg bis Cuxhaven eröffnet¹⁾. Die Bahn stellte neben zwei von Schichau in Elbing gelieferten 1B, den älteren preußischen Normalen gleichend, zehn für damalige

Zeiten bemerkenswert kräftige Tenderlokomotiven der Achsstellung 1C1 ein (technische Daten sowie Betriebsnummern siehe Tabelle 1). Einen Treibraddurchmesser von 1730 mm finden wir bei den preußischen T-Lokomotiven erst im Jahre 1908 wieder, bei der 2C-h2-t der Gattung T 10, die Heusinger-Steuerung erst wieder 1895 bei der normalen T 5 mit der Achsstellung 1B1. Diese später als T 5 bezeichneten Lokomotiven übernahmen im allgemeinen den lebhaften Regionalverkehr von Harburg nach Stade und beförderten die (damals) wenigen Güterzüge.

Bild 2: Henschel lieferte 1905 unter der Fabrik-Nr. 6907 die T 5' Stettin 1561, die 1906 in Stettin 6612 umgezeichnet und 1917 als Betriebs-Nr. 6624 zur KED Hannover abgegeben wurde. Die auf dem Führerhaus erkennbaren Gestelle mit Rädern gehören zur sogenannten Heberlein-Bremse. Sie und die Glocke vor dem Schornstein weisen darauf hin, daß die Maschine schon im Stettiner Bezirk auf Nebenbahnen verkehrte. **Foto: Sammlung Merker**



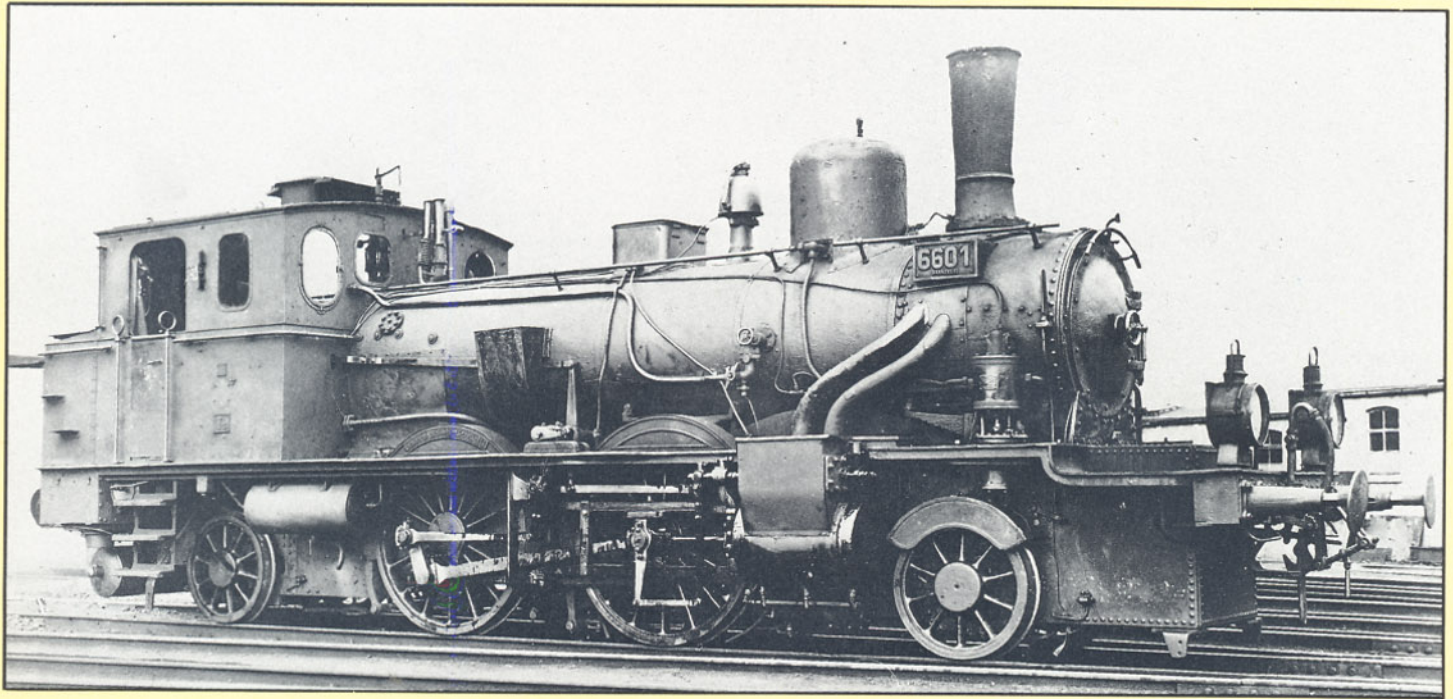


Bild 3: Die T 5 Hannover 6601 hat Henschel 1902 unter der Fabrik-Nr. 6065 geliefert; sie wurde um 1923 ausgemustert. Die Aufnahme zeigt die Lok ohne das preußische Adlerschild, stammt also aus der Zeit nach 1918.

Foto: W. Hubert, Sammlung Merker

Bild 4: 1898 hat Henschel mit der Fabrik-Nr. 4471 diese T 5¹ an die KED Frankfurt als Betriebsnummer 1952 geliefert. 1906 wurde sie in (T 5) Frankfurt 6603 umgezeichnet.

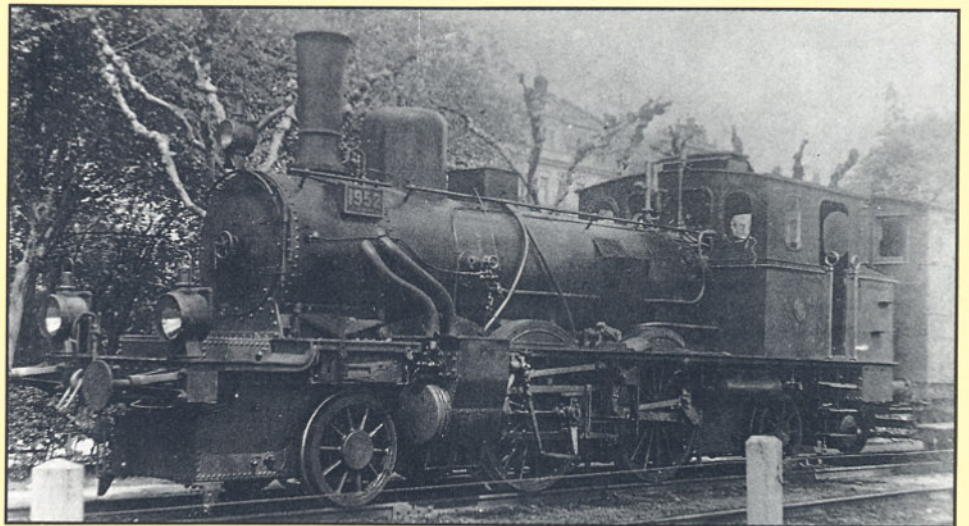
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Preußische normale 2/4-gekuppelte Tenderlokomotiven

1B1-n2-t nach Musterblatt III-4i

Nun wieder an die Spree! Die Berliner Stadtbahn erfreute sich allgemeiner Beliebtheit; die Anzahl der beförderten Berliner (und Nicht-Berliner) stieg von Jahr zu Jahr. In den neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts stellte sich heraus, daß die 2/3-gekuppelten Maschinen nicht mehr in allen Fällen den schnell wachsenden Anforderungen gerecht wurden (2/3-gekuppelte, d. h. 1B und B1, die bereits in den Eisenbahn-Journalen 7/84 und 8/84 vorgestellt worden sind).

Der Übergang zu einer stärkeren Bauart erschien notwendig. Indessen wagte man in Berlin nicht den Schritt zur 1C-t oder gar, wie die Wiener, zur 1C1-t, der bekannten Stadtbahn-Lok der Baureihe 30. So wurde im Jahre 1895 eine 1B1-n2-t in Dienst gestellt, die spätere T 5 (T 5¹). Es ist die erste Stadtbahnlokomotive mit (außenliegender) Heusinger-Steuerung (technische Daten siehe Tabelle 2). Bis auf die ersten beiden haben alle Maschinen einen Dampfdom. Der Wasserkasten liegt innerhalb des Rahmens und reicht weit nach vorn; der Füllstutzen ist auf den Bildern gut zu erkennen. Lauf- und Schleppachse (Adamsachsen) weisen einen Spielraum von 45 mm nach jeder Seite auf. Diese T 5 lief vor- und rückwärts gleich gut und zeigte sich als vorzüglicher Bogenläufer, zwei Eigenschaften, welche sie für den Betrieb auf der Stadt- und Ringbahn als besonders geeignet erschienen ließ, weniger geeignet aber – alles Gute gibt es selten zusammen – auf den oft langen Vorortstrecken, besonders der Potsdamer Stammbahn. Jahn schreibt: „Sie läuft bei Geschwindigkeiten von 60–70 km, wie sie im Vorortverkehr vorkommen, ruhig; nur treten hin und wieder in gerader Strecke,

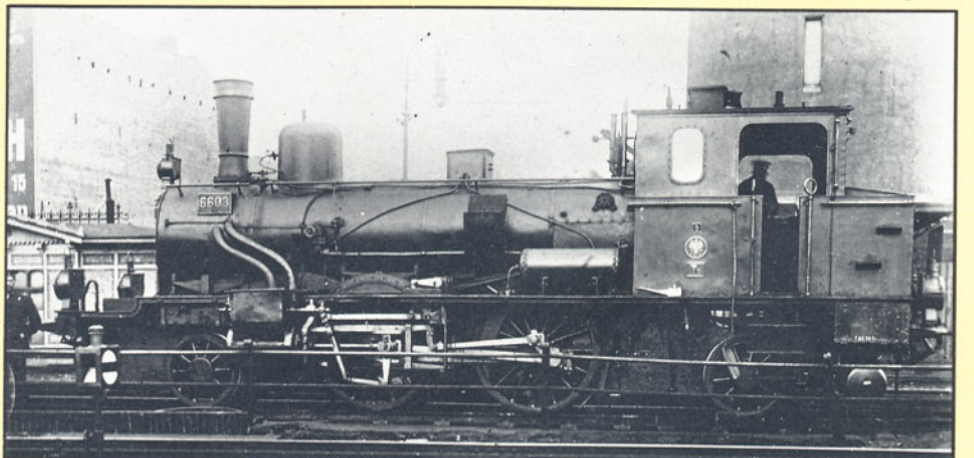


scheinbar ohne äußeren Anlaß, mäßig starke schlingende Bewegungen auf, die dann nach einiger Zeit wieder verschwinden. Sie sind ein Kennzeichen aller Lokomotiven mit Radialachsen und kurzen festen Radständen.“ (Jahn, Die Dampflokomotive . . ., Berlin 1924, S. 196). Im ganzen aber war es eine brave und brauchbare, für die Zeit kurz vor der Jahrhundertwende hinreichend leistungsfähige Maschine, die nicht nur von der KED Berlin, sondern auch von anderen Direktionen in

ihren Bestand eingereicht worden ist, – insgesamt 309 Lokomotiven, die alle von Henschel in Cassel stammten (siehe auch Tabelle 3). Ihre Leistung (nach dem „Merkbuch 1924“):

	40	50	60	70 km
1:00		610	380	210
1:500	500	350	210	125
1:200	290	195	120	–
1:100	155	100	–	–

Bild 5: Die Hannover 6603 hat Henschel 1902 als Fabrik-Nr. 6067 gebaut. Sie gehörte zu den 26 Lokomotiven der Gattung T 5¹, die von der DR noch eine endgültige Nummer erhielten; sie wurde 1925 zur 71 011. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



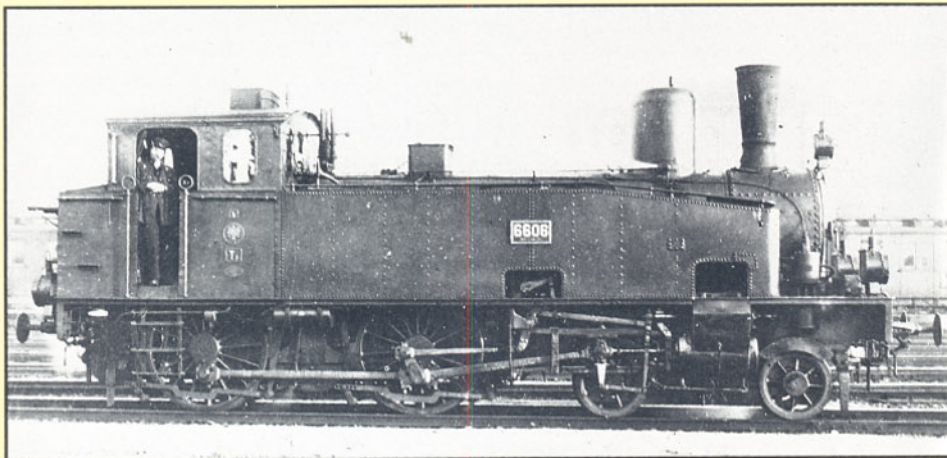
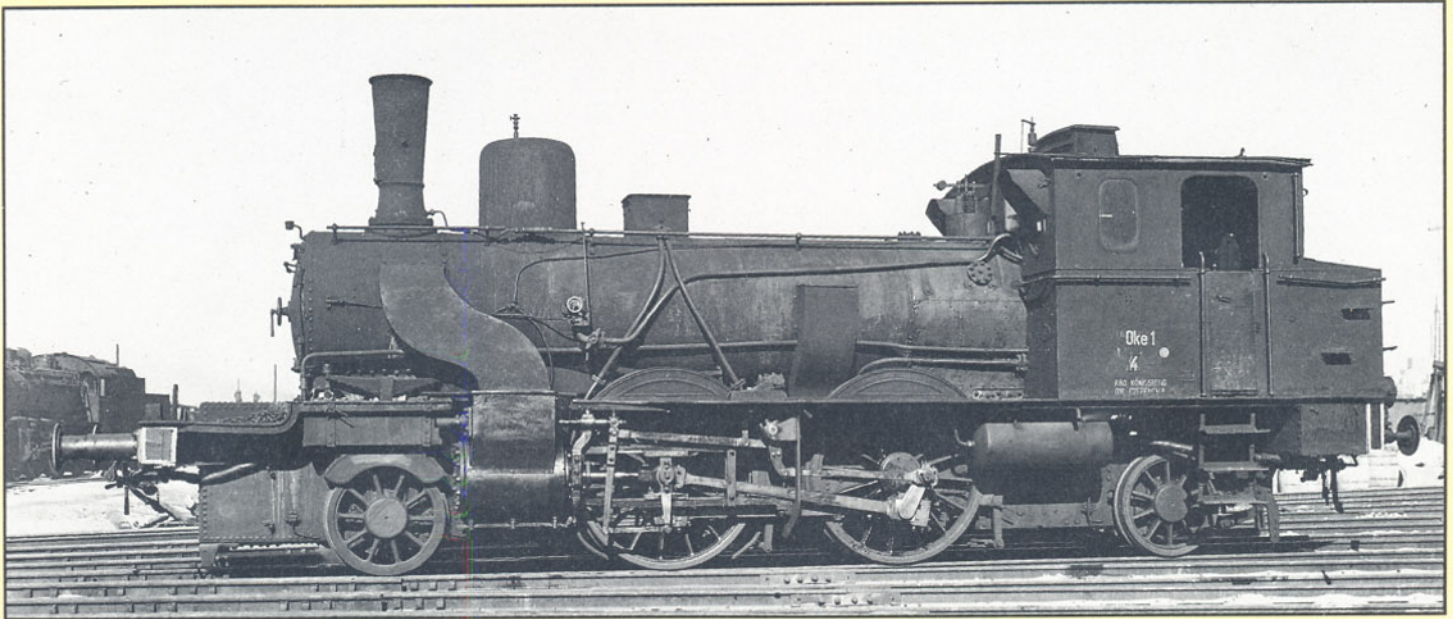


Bild 6: Die Anschrift am Führerhaus dieser T 5¹ stammt noch aus polnischer Zeit. Es ist eine der insgesamt 5 an die PKP gelangten T 5¹, die dort als Oke 1–5 bezeichnet wurden. Im Verlauf des Zweiten Weltkriegs fiel sie an die DR und war der Rbd Königsberg, Bw Czeremcha und dem Maschinenamt Bialystok zugeteilt. Allerdings dürfte sie keine neue DR-Nummer mehr erhalten haben, obwohl im „Verzeichnis der Deutschen Lokomotiven 1923–1963“ von Griebel-Schadow unter DRB 71 7001–7004 vermerkt ist, daß 4 Lokomotiven der polnischen Reihe Oke 1 (ex. preuß. T 5¹) so umgezeichnet worden seien. Da sich aber in keiner der drei Umzeichnungslisten für die Maschinen der PKP eine Umzeichnung der Oke 1 findet, werden diese Maschinen wohl nur kurze Zeit in deutschen Diensten gestanden haben.

Fotos: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber

Die T 5¹ hat vor allem in dichtbesiedelten und industriereichen Regionen ihren Dienst geleistet. So verfügte im Jahre 1906 die KED Berlin über 45, die KED Essen über 47 und die KED Mainz über 40 Stück unserer T 5¹, während die Direktionen Bromberg, Königsberg und Posen, denen die o. a. Bedingungen fehlten, auf diese Bauart verzichtet haben. 43% aller Lokomotiven dieser Bauart in 3 (von 21) Direktionen! Andererseits ist es erstaunlich, daß genau die Hälfte aller T 5¹ erst noch in den Jahren 1903–1905 beschafft worden ist, obwohl bereits die T 11 (1C-n2-t) und die T 12 (1C-h2-t) den Wettbewerb aufgenommen hatten, von der unglücklichen T 6 (1C1-n3-t) ganz zu schweigen.

Tabelle 1: Technische Daten der 1B1-t (Bauart der Unterelbeschen Eisenbahn)

Rostfläche	m ²	2,2
Heizfläche	m ²	110,8
Dampfdruck	kg/cm ²	9
Steuerung		außenliegende Heusinger-Steuerung
Triebwerk	mm	440/600/1730
Achsdruck	t	13,9–13,9–13,1–10,9
Dienstgewicht	t	51,8
Reibungsgewicht	t	27,0
Radstand, gesamt	mm	5700
fest	mm	1900
Kesselmitte ü. SO	mm	2261
Länge über Puffer	mm	10800
Geschwindigkeit	km/h	80
Vorräte, Wasser	m ³	6,5
Kohle	t	4,6

Die Laufachse liegt hinter den Zylindern; sie hat, wie die Schleppachse einen Durchmesser von 1210 mm; beide haben ein Seitenspiel von je 10 mm.

Die 10 Maschinen sind im Jahre 1880 von der Elsässischen Maschinenbau-Gesellschaft in Grafenstaden geliefert worden.

Fabrik Nr.	Betriebsnummern			
		ab 1890	ab 1899	ab 1906 (T 5)
3001	Unterelbe 1	→ Hannover	1590 → Altona	1550 → Altona 6601
3002	2		1591	1551 6602
3003	3		1592	1552 6603
3004	4		1593	1553 6604
3005	5		1594	1554 – +1905
3006	6		1595	1555 6605
3007	7		1596	1556 6606
3008	8		1597	1557 6607
3009	9		1598	1558 6608
3010	10		1599	1559 6609

Bis auf die Fabriknummer 3005 sind die Lokomotiven in den Jahren 1909 bis 1911 ausgemustert worden.

Bild 7: Die 36 Naßdampflokomotiven der Gattung T 5² wurden ausschließlich an die KED Berlin geliefert, so auch die hier abgebildete (T 5²) Berlin 6660, die jedoch später nach Magdeburg abgegeben und dort als 6606 bezeichnet und von Herrn Krebs aufgenommen wurde.

Foto: Sammlung Merker

Tabelle 2: Technische Daten der 1B1-t nach Musterblatt III-4i (1. Fassung), der späteren T 5¹

Stellvertretend die Daten der 1895 von Henschel gebauten Berlin 2011 (Fabrik-Nr. 4140), die 1906 in (T 5) Berlin 6601 und 1913 in (T 5) Cassel 6601 umgezeichnet wurde

Rostfläche	m ²	1,57
Heizfläche	m ²	97,34
Dampfdruck	kg/cm ²	12
Steuerung		außenliegende Heusinger-Steuerung
Triebwerk	mm	430/600/1600
Achsdruck	t	12,0–13,2–13,4–12,8
Dienstgewicht	t	51,4
Reibungsgewicht	t	26,6
Radstand, gesamt	mm	6800
fest	mm	2000
Kesselmitte ü. SO	mm	2200
Länge über Puffer	mm	11260
Geschwindigkeit	km/h	75
Vorräte, Wasser	m ³	5,5
Kohle	t	1,6

Die o. a. Lokomotive und die Fabrik-Nr. 4141 haben keinen Dampfdom, sondern einen Regleraufsatz.

Die Maschinen mit Dampfdom (Musterblatt III-4i, 2. Fassung) stimmen in den Abmessungen völlig überein – mit Ausnahme des höheren Gewichts: das Dienstgewicht steigt auf 53 t, das Reibungsgewicht auf 30 t.

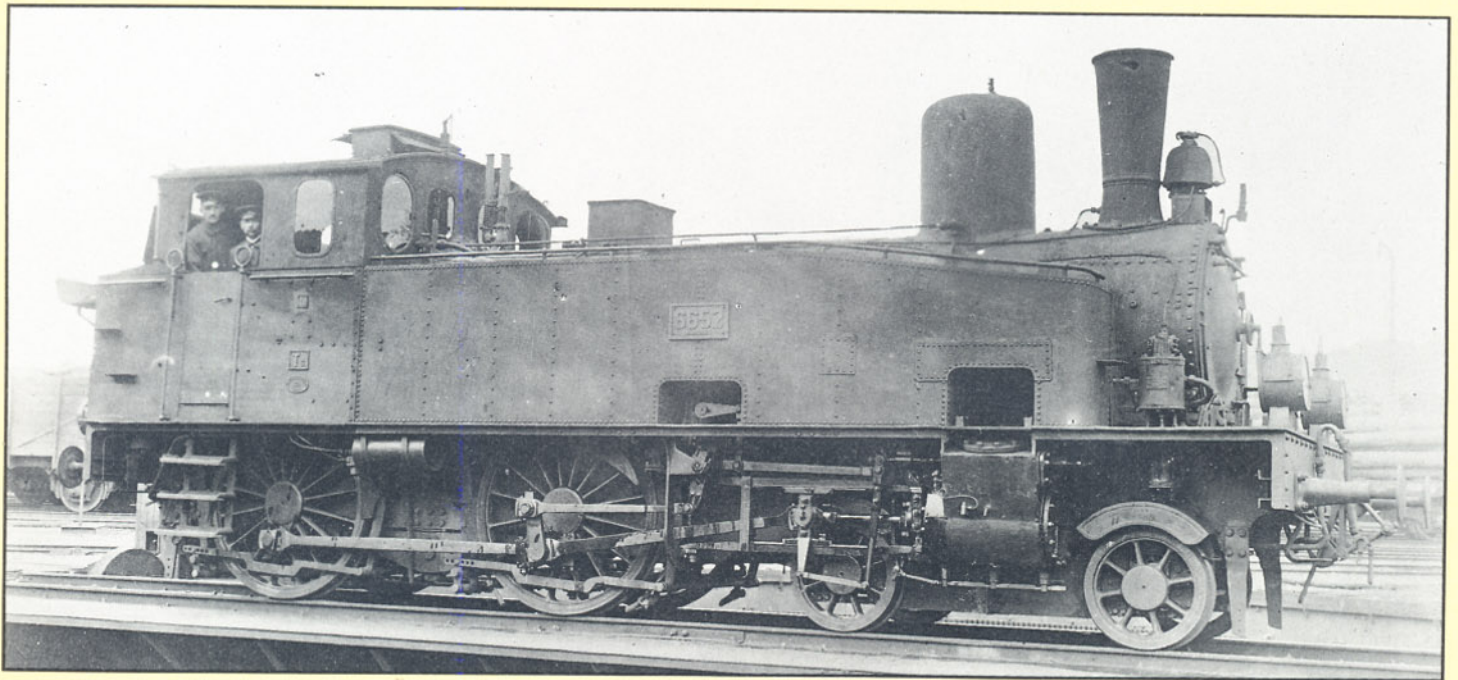


Bild 8: 1899 lieferte Henschel unter der Fabrik-Nr. 5120 die (T 5¹) Berlin 6652, die später als 6621 an die KED Danzig abgeliefert wurde. Foto: Sammlung Merker

Bild 9: 1899 lieferte Henschel mit der Fabrik-Nr. 5271 die Berlin 2063, die 1906 zur T 5² Berlin 6664 wurde und 1914 mit gleicher Nummer nach Posen und 1920 an die Rbd Ostening. 1912 fotografierte sie Herr Bombe im Ausbesserungswerk Tempelhof. Foto: Sammlung Rauter

Die großen Entente-Mächte legten nach dem Ersten Weltkrieg auf die kleine T 5¹ keinen Wert; vier Saarbrücker Maschinen blieben bei den Saarbahnen und waren bereits ausrangiert, als die Lokomotiven der Saarbahnen zur Deutschen Reichsbahn kamen. Nur 5 Lokomotiven der Gattung T 5¹ finden sich bei den PKP als deren Gattung Oke 1 und haben dort lange Jahre – bis 1939 – Dienst geleistet. Aus Litauen wird eine einzige als Pk 5 – 801 gemeldet.

Die Deutsche Reichsbahn weist in der vorläufigen Umzeichnungsliste folgende Lokomotiven auf:

- 71 001–018
- 021–028
- 032–119 und

(falsch eingereiht) 72 016

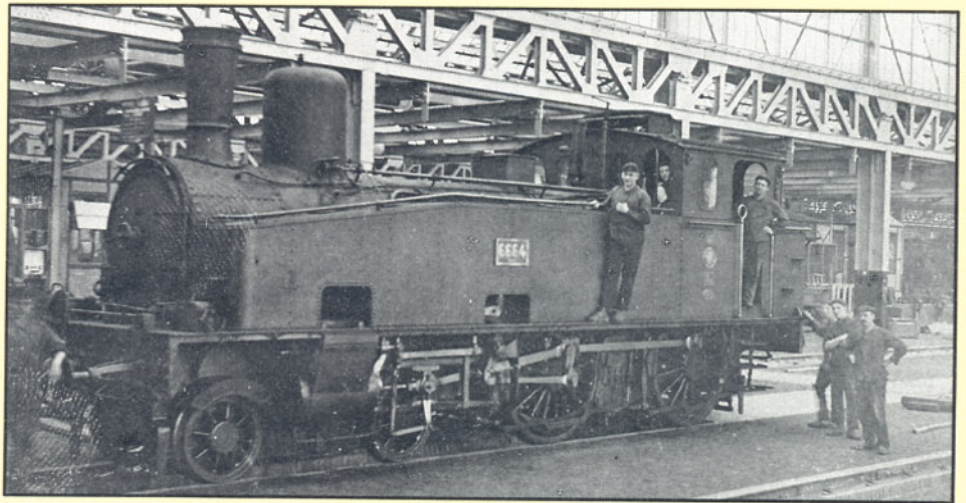
Insgesamt sind es 115 Lokomotiven der ehemaligen preußischen Gattung T 5¹. Über die endgültig umgezeichneten Maschinen gibt die Tabelle 4 Auskunft.

Sie sind alle bis 1931 aus den Listen gestrichen worden.

2B-n2-t nach Musterblatt III-4n

Das Reichskursbuch vom 1. Mai 1897 führt 14 Vorortzugpaare auf der Strecke Berlin Potsdamer Hbf. – Potsdam – Werder auf, von denen 7 Wildpark, 6 Werder und 1 Potsdam als Zielbahnhof hatten. Sie fuhrten mit einer Grundgeschwindigkeit von 60 km/h, d. h. mitunter bis an 75 km/h²⁾. Hier nun störte das unberechenbare Leiden der T 5¹, der unruhige Lauf, recht erheblich.

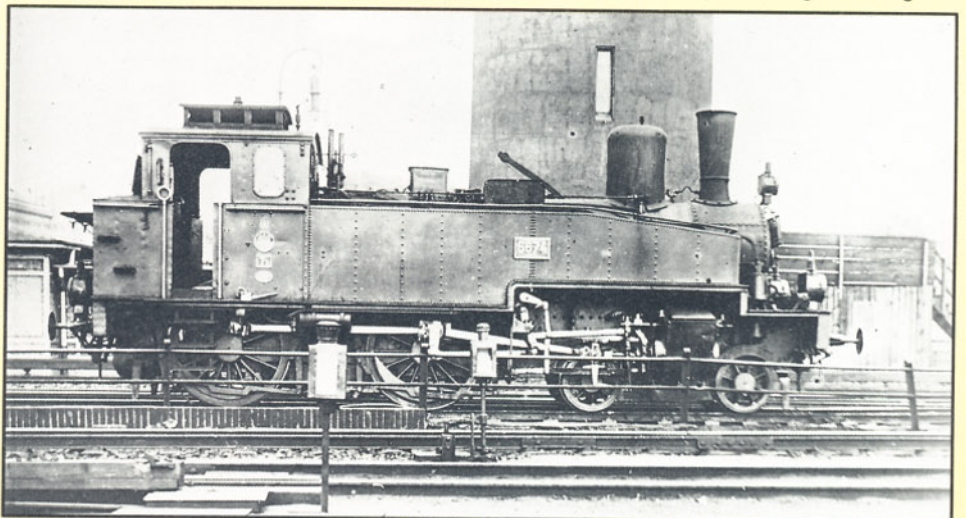
So entwarf Henschel eine neue Bauart, wieder eine 2/4-gekuppelte Tenderlokomotive, die aber kaum Gemeinsamkeiten mit der 1B1-t zeigte. Auch diese 2B-n2-t wurde in die Normalien aufgenommen (Musterblatt III-4n). Die Abmessungen in Tabelle 5 beweisen, daß diese 2B-n2-t gegenüber der 1B1-t wesentlich verstärkt worden ist, u. a. weil der soeben auf 16 t erhöhte zulässige Achsdruck fast erreicht



wurde. Wegen ihrer Achsstellung und wegen des ruhigen Laufes wurde sie manchmal mit der 2B-n2, späteren P 4¹, verglichen. Anders als bei der T 5¹ war der Wasservorrat in seitlichen Kästen untergebracht, die wegen der besseren Sicht vorn abgeschrägt wurden³⁾. In den Jahren 1899 und 1900 sind 36 dieser T 5² genannten Maschinen beschafft worden (siehe auch Tabelle 6). Die 2B-t der späteren Gattung T 5² hat sich

durchaus bewährt, indessen war sie – kein Wunder bei ihrer Achsstellung 2B – für den Rückwärtslauf weniger geeignet als die T 5¹; so blieb ihre Tätigkeit im wesentlichen auf die Potsdamer Stammbahn und die Wanneseebahn beschränkt. Alle 36 Lokomotiven, die zunächst der KED Berlin zugeteilt waren, wurden 1914 an andere Bezirke überwiesen. 20 von ihnen nennt die vorläufige, nur noch zwei die endgültige Umzeichnungsliste der Deut-

Bild 10: Die zweite Bauform der T 5² zeigen diese und die folgenden Abbildungen. Hier die Berlin 6674 (gebaut im Jahre 1900 von Henschel, Fabrik-Nr. 5499), später Erfurt 6614. Durch die höhere Lage des Wasserkastens wurde das Triebwerk wesentlich besser zugänglich. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



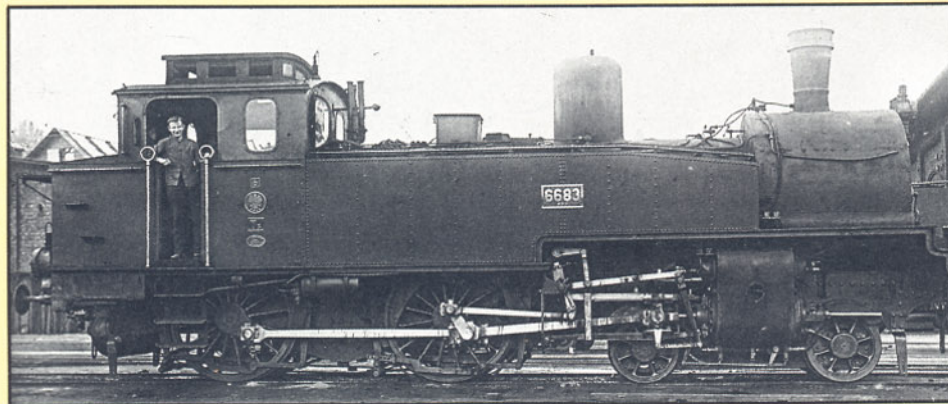


Tabelle 3: Aufteilung der T 5¹ auf die einzelnen Direktionen

	Am 1. 4. 1906	nach dem 1. 4. 1906 von anderen KED überwiesen	
KED Altona	6610 – 6612	6613 – 6624	*)
KED Berlin	6601 – 6645		
KED Breslau	6601 – 6617		
KED Bromberg		6614 – 6617	*)
KED Cassel		6601 – 6603	*)
		6604	
KED Cöln	6601 – 6618		
KED Danzig	6601 – 6608	6609	*)
KED Elberfeld	6601 – 6616		
KED Erfurt	6601 – 6606	6607 – 6612	*)
KED Essen	6601 – 6647		
KED Frankfurt	6601 – 6612		
KED Halle	6601 – 6626	6627 – 6630	*)
KED Hannover	6601 – 6615	6616	
		6617 – 6619	*)
		6620 – 6626	
KED Kattowitz	6601 – 6613	6618 – 6619	*)
		6629	*)
		6633 – 6634	*)
		6640	*)
		6642 – 6643	*)
		6611 – 6613	**)
KED Königsberg		6604 – 6605	
KED Magdeburg	6601 – 6603	6641	
ED Mainz	6601 – 6640		
KED Münster	6601 – 6614		
KED Saarbrücken	6601 – 6611		
KED Stettin	6601 – 6615		

*) überwiesen 1913 von Berlin, **) überwiesen 1920 von Danzig.
Die KED Posen hat zu keiner Zeit T 5¹-Lokomotiven in ihrem Bestand geführt.

Die T 5¹ sind ab 1895 von Henschel geliefert worden:

	Stück	Stück	Stück	Stück	
1895	8	1898	16	1901	35
1896	21	1899	1	1902	18
1897	8	1900	47	1903	93
				zus.	309

▲ **Bild 12:** Die hier abgebildete Berlin 6683 war die erste Heißdampf-Tenderlokomotive; Henschel lieferte sie im Jahre 1900 als Fabrik-Nr. 5415. 1914 gab Berlin sie als (T 5) 6651 an die KED Bromberg ab, die offensichtlich nicht allzuviel mit dieser Lok anfangen konnte, denn sie wurde bereits 1915 an die Westfalenhütte in Dortmund weiterverkauft.

Foto: W. Hubert, Sammlung Rauter

Bild 11 (oben): Henschel lieferte im Jahre 1900 mit der Fabrik-Nr. 5497 die Berlin 2073, die 1906 zur (T 5²) Berlin 6672 wurde und 1914 mit gleicher Nummer an die KED Stettin abgegeben wurde.

Foto: W. Hubert, Sammlung Rauter

schen Reichsbahn. Sie wurden mit wenigen Ausnahmen der Baureihe 72 zugeteilt. Die Abweichungen werden in der Tabelle 7 aufgeführt.

Erst im Jahre 1959 ist die ehemalige (T 5) Berlin 6667, zuletzt bei der Peine-Ilseder Eisenbahn als Nr. 29 in Betrieb, ausrangiert worden. Wie bedauerlich, daß sie solange überlebte und dann nicht mehr gerettet werden konnte.

Zwei weitere 2B-t haben weltweit Beachtung gefunden, handelt es sich doch bei den Henschel-Fabriknummern 5414 und 5415 um die ersten Heißdampf-Tenderlokomotiven überhaupt (Berlin 2069 und 2070 → (T 5) Berlin 6682 und 6683)! Die von der Naßdampf-Bauart abweichenden Abmessungen:

Heizfläche	125,3 m ²
Überhitzerfläche	28,2 m ²
Gesamtheizfläche	153,5 m ² (nach Hubert)
Triebwerk	480/600/1600 mm;
Dienstgewicht	60,7 bzw. 59,8 t
Reibungsgewicht	31,3 bzw. 30,5

Obwohl die Überhitzungstemperatur nur 240° betrug, zeigten sich diese beiden T 5² mit dem Rauchkammer-Überhitzer der Bauart Schmidt doch sparsamer als die Naßdampf-Maschinen. Die beachtenswerte Leistungsfähigkeit der T 5² im Vergleich mit anderen Gattungen ist der Tabelle 8 zu entnehmen.

C- und 1C-n2-t der Main-Neckar-Eisenbahn

Das nun sind Maschinen, von denen keiner so recht weiß, warum sie mit ihrer Achsstellung C und 1C in die T 5-Gruppe geraten sind. Die Main-Neckar-Eisenbahn wollte C-t auch im Personenzugdienst auf ihrer Hauptstrecke verwenden. So stellte sie 1896 und 1898 einige C-t mit dem großen Treibraddurchmesser von 1726 mm in Dienst. Sie sollten u. a. schnellfahrende, aber häufiger haltende Züge von Frankfurt nach Heidelberg bringen. Einige technische Daten dieser Lokomotiven sowie ihre Betriebsnummern führt die Tabelle 9 an. Die 1899 beschafften 1C-t blieben nach der Verstaatlichung bei der Direktion Mainz und wurden 1906 der Gattung T 5 zugeordnet. Anscheinend waren sie auf Nebenbah-

Bild 13: Dieses Bild zeigt die gleiche Maschine wie in Bild 12, jedoch von der Heizerseite. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

nen noch ganz brauchbar (technische Daten sowie Betriebsnummern siehe Tabelle 9).

1B1-Tenderlokomotiven anderer deutscher Eisenbahnen

1B1-n2-t der Oldenburgischen Staatseisenbahnen

Erst von 1907 an hat Oldenburg 1B1-n2-t in Dienst gestellt. Die 1. Lieferung (5 Lokomotiven, gebaut 1907 und 1909) entsprach in allen wesentlichen Abmessungen dem preußischen Vorbild, der 1B1-n2-t nach Musterblatt III-4i, der späteren T 5¹. Die weiteren Lieferungen – bis 1921 – wiesen mancherlei Änderungen auf, so eine um 225 mm höhere Kessellage, einen um 200 mm größeren Radstand, ein stärker gewölbtes Dach des Führerhauses (siehe auch Tabelle 10).

Insgesamt waren es 20 Maschinen, die alle von der Deutschen Reichsbahn übernommen worden sind und sich im endgültigen Umzeichnungsplan als 71 401–420 finden.

1B1-n2-t der K. Sächsischen Staatsbahn

Es spricht für die Brauchbarkeit der T 5¹, daß die K. Sächsische Staatsbahn für ihren schnell wachsenden Nahverkehr bereits 1897 bei Hartmann in Chemnitz eine 1B1-n2-t bauen ließ, die in allen wesentlichen Abmessungen der preußischen Bauart glich, abgesehen von einigen sächsischen Zutaten. Bis 1908 wurden 91 Lokomotiven dieser Bauart in Dienst gestellt. Die älteren Maschinen erhielten später zusätzlich seitliche Wasserkästen, bei den neueren wurden sie bereits im Werk angebracht. Von den 91 Lokomotiven der sächsischen Gattung IV T finden sich noch 85 Maschinen als 71 301–385 im endgültigen Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn. Erst 1955 sind die letzten ausgemustert worden, es waren dies die 71 323 und 325.

Bild 14: Hier hat Werner Hubert die Eutin-Lübeck Nr. 6, die Henschel 1912 mit der Fabrik-Nr. 10 958 geliefert hatte, noch vor dem Umbau aufgenommen. **Foto: Sammlung Rauter**

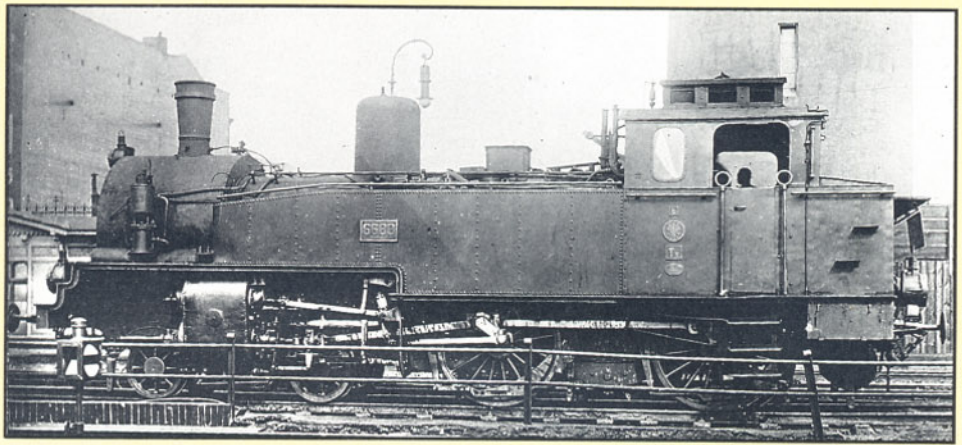
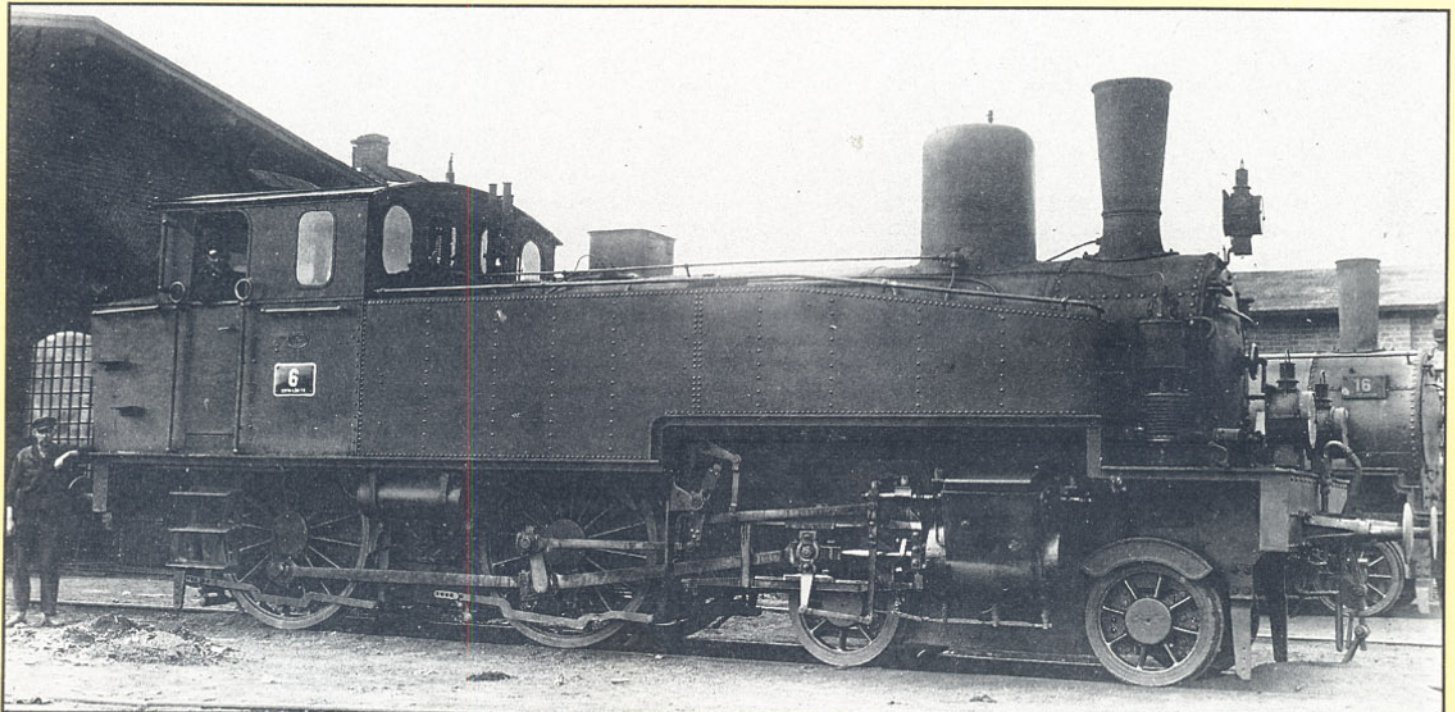


Tabelle 4: In der endgültigen Umzeichnungsliste der Deutschen Reichsbahn von 1925 sind die folgenden Lokomotiven der preußischen Gattung T 5¹ enthalten: (Alle Maschinen wurden von Henschel gebaut)

Baujahr	Fabrik-Nr.	Betriebsnummer ab 1906 (T 5 ¹)	Betriebsnummer ab 1925	Ausmusterung
1896	4219	Berlin 6607 → 1913 Hannover 6618	71 001	1927
1896	4228	Berlin 6616 → 1913 Bromberg 6616 → 1920 Osten 6616	71 002	
1898	4769	Frankfurt 6601	71 003	1928*)
1898	4881	Mainz 6601	71 004	1927/28
1900	5330	Münster 6605	71 005	
1901	5717	Berlin 6644 → 1913 Altona 6623	71 006	1927
1901	5724	Breslau 6608 → 1908 Hannover 6616	71 007	
1902	5922	Münster 6613	71 008	
1902	6048	Mainz 6624	71 009	
1902	6049	Mainz 6625 (1922 Worms)	71 010	
1902	6067	Hannover 6603	71 011	
1903	6354	Stettin 6603	71 012	
1903	6355	Stettin 6604 → 1920 überstellt an GD Oldenburg	71 013	
1903	6410	Mainz 6628	71 014	1928
1903	6411	Mainz 6629	71 015	
1904	6767	Mainz 6639	71 016	
1904	6783	Stettin 6609 (1914 Wriezen)	71 017	
1904	6784	Stettin 6610	71 018	
1905	6906	Stettin 6611 → 1916 Hannover 6623	71 019	
1905	6907	Stettin 6612 → 1916 Hannover 6624	71 020	1927
1905	7092	Essen 6646	71 021	1931
1905	7098	Hannover 6610	71 022	
1905	7101	Hannover 6613	71 023	
1905	7103	Hannover 6615	71 024	
1905	7105	Magdeburg 6602	71 025	
1905	7106	Magdeburg 6603	71 026	

*) 1928 → Bergedorf-Geesthacht 22, im Jahre 1946 ausgemustert;

Bei den Betriebsnummern 71 001–006 handelt es sich um die 1. Besetzung; in den Jahren 1934 und 1936 wurden diese Nummern von der Deutschen Reichsbahn noch einmal besetzt (Einheitslokomotiven der Bauart 1B1-h2-t).



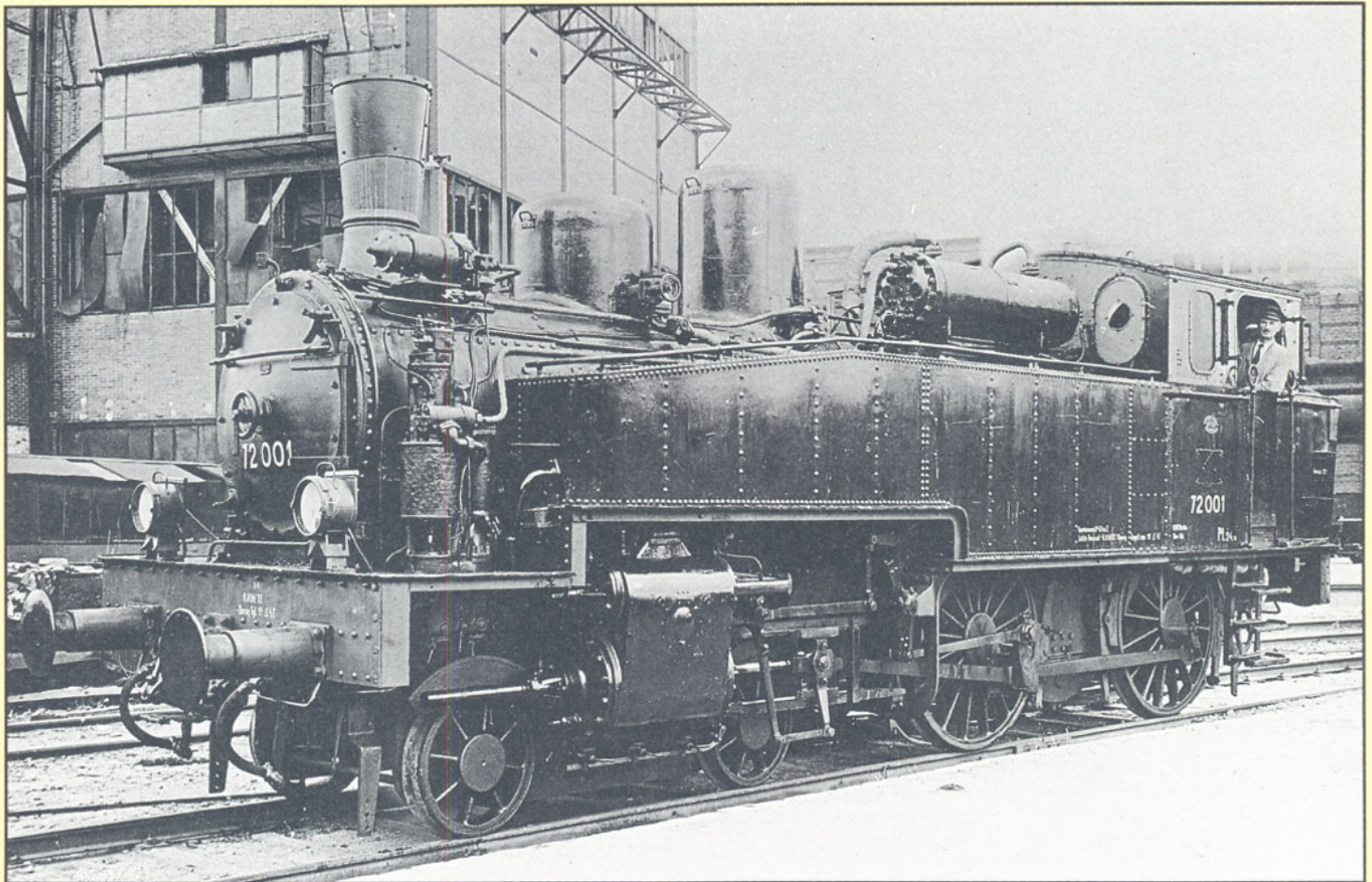


Bild 15: Die 72001 der DR, ehemals Nr. 5 der Eutin-Lübecker Eisenbahn, nach der im Text bereits erwähnten Instandsetzung bei Borsig. Auf der Pufferbohle ist deutlich lesbar angeschrieben, daß „Borsig Tgl 19.5.47“ eine L 4 für das RAW Tempelhof durchgeführt hat.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Tabelle 5: Technische Daten der 2B-n2-t nach Musterblatt III-4n (spätere T 5²)

Stellvertretend die Daten der 1899 von Henschel gebauten Berlin 2065 (Fabrik-Nr. 5128). Sie wurde 1906 in (T 5) Berlin 6666 und 1914 in Saarbrücken 6666 umgezeichnet.

Rostfläche	m ²	1,66
Heizfläche	m ²	121,09
Dampfdruck	kg/cm ²	12
Steuerung	außenliegende Heusinger-Steuerung	
Triebwerk	mm	440/600/1600
Achsdruck	t	12,25–12,65–15,88–15,99
Dienstgewicht	t	56,8
Reibungsgewicht	t	31,9
Radstand, gesamt	mm	6950
fest	mm	2500
Kesselmitte ü. SO	mm	2200
Länge über Puffer	mm	10856
Geschwindigkeit	km/h	75
Vorräte, Wasser	m ³	7
Kohle	t	1,5

Tabelle 6: Es sind von der normalen 2B-n2-t, der späteren T 5², beschafft worden:

Werk	Bau- jahr	Fabrik- nummern	Betriebsnummern
Grafen-			
staden	1899	4892–4897	Berlin 2045–2050 → 1906 (T 5) Berlin 6646–6651
Henschel	1899	5120–5127	2051–2058 6652–6659
Henschel	1899	5128–5131	2065–2068 6666–6669
Henschel	1899	5267–5272	2059–2064 6660–6665
Henschel	1900	5495–5506	2071–2082 6670–6681

zusammen 36 Maschinen

Als T 5 (T 5²) sind auch die beiden Heißdampf-2B-t eingereiht worden:

Werk	Bau- jahr	Fabrik- nummern	Betriebsnummern
Henschel	1900	5414–5415	Berlin 2069–2070 → 1906 (T 5) Berlin 6682–6683

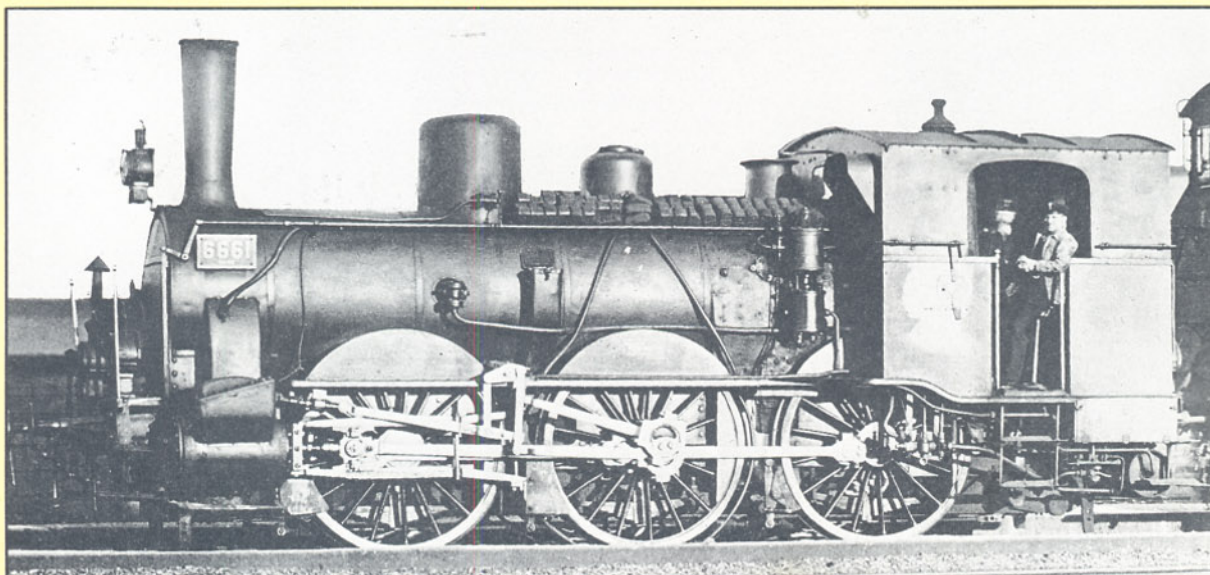
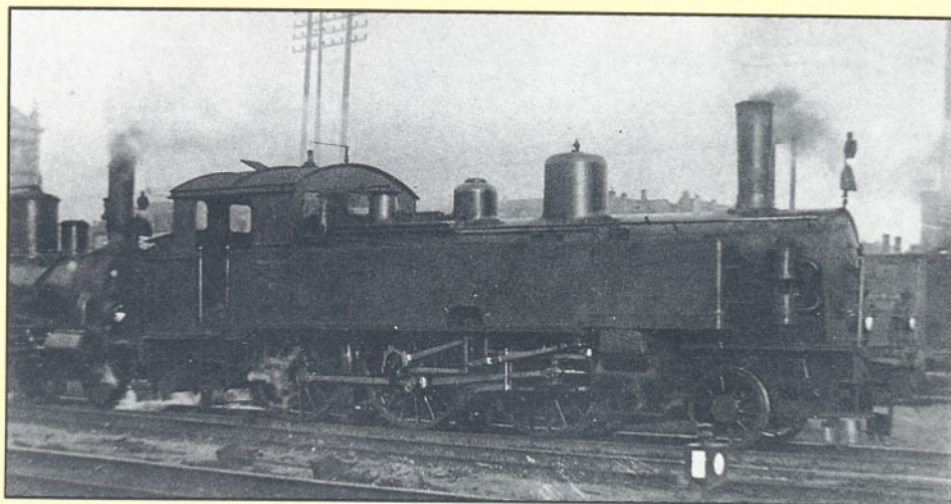


Bild 16: Die Main-Nekar-Eisenbahn hat 1896 bei der Maschinenfabrik Karlsruhe die Betriebsnummer 101 „Jossa“ angekauft. 1902 wurde sie in Mainz 1580 und 1906 in (T 5) Mainz 6661 umgezeichnet. Diese Aufnahme aus den zwanziger Jahren gehört zu den Werken des Darmstädter Verkehrszentralamtes.

Foto: Sammlung Rauter

Bild 17: Auch 1'C-n2-t der Main-Neckar-Bahn, wie diese Betriebsnummer 92 (gebaut 1899 von der Maschinenfabrik Karlsruhe, Fabrik-Nr. 1516), wurden bei der ED Mainz in die Gattung T 5 eingereiht. Die Betriebsnummer 92 wurde als Mainz 1691 übernommen und 1905 in (T 5) Mainz 6692 umgezeichnet.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Es sei bemerkt, daß es in Sachsen kaum Schwierigkeiten mit dem „Leiden“ der 1B1-t-Bauart, dem unruhigen Lauf bei höheren Geschwindigkeiten, gegeben hat, weil solche bei dem kurzen Stationsabstand kaum jemals erreicht wurden.

2B-n2-t der Eutin-Lübecker Eisenbahn

Nur die (bis 1941/1942) private Eutin-Lübecker Eisenbahn nahm sich die preußische T 5² zum Vorbild. Sie beschaffte 2 Maschinen dieser Bauart:

Eutin-Lübeck 5 (gebaut 1911 von Henschel, Fabrik-Nr. 10 466)

Eutin-Lübeck 6 (gebaut 1912 von Henschel, Fabrik-Nr. 10 958)

In den zwanziger Jahren wurden beide auf Heißdampfbetrieb umgebaut und erhielten einen Speisewasservorwärmer; so ausgerüstet übernahm sie die Deutsche Reichsbahn und bezeichnete sie als 72 001 und 002, wenn man will: 2. Besetzung. Die 72 002, die ehemalige Eutin-Lübeck 6, ist im Kriege verschollen, die 72 001, die ehemalige Eutin-Lübeck 5, fand sich 1945 in Berlin, wurde bei Borsig instandgesetzt und nach einigen Überlegungen als 72 001 dem Betrieb übergeben, indessen bereits im Jahre 1950 ausgemustert.

Um die Jahrhundertwende haben die preußischen T 5 sich gut bewährt, sie waren den alten 2/3-gekuppelten T 2 und T 4 weit überlegen, mußten aber als 2/4-gekuppelte Naß-

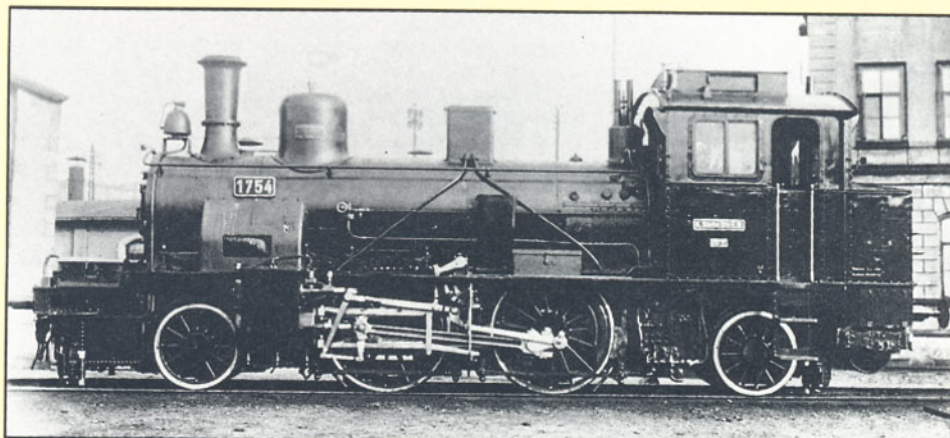


Bild 18: Die sächsische IV T kann ihre nahe Verwandtschaft zur preuß. T 5¹ nur schwer verleugnen, insbesondere in der ersten Ausführung ohne seitliche Wasserkästen, die später allgemeine Zutat wurden. Die hier gezeigte Betriebsnummer 1754 hat Hartmann 1912 als Fabrik-Nr. 2764 gebaut. Sie wurde von der DR als 71 348 übernommen.

Tabelle 7: In der vorläufigen Umzeichnungsliste der DR von 1923 sind einige Maschinen der Gattung T 5² versehentlich der Baureihe 71 zugeordnet worden, die den 1B1-T 5 zugeordnet war:

Werk	Bau-jahr	Fabrik-nummer	Betriebsnummern	vorl. DR-Nr.
Grafen-staden	1899	4894 (T 5)	Berlin 6648/Breslau 6618	71 019
Henschel	1899	5121	6653/Erfurt 6613	71 020
Henschel	1900	5498	6673/Danzig 6622/Königsbg. 6622	71 029
Henschel	1900	5499	6674/Erfurt 6614	71 030
Henschel	1900	5504	6679/Mainz 6662 (2. Besetzung)	71 031

In der endgültigen Umzeichnungsliste von 1925 finden sich nur noch 2 Lokomotiven der Gattung T 5², die beide 1926 ausrangiert worden sind:

Werk	Bau-jahr	Fabrik-nummer	Betriebsnummern	vorl. DR-Nr.
Henschel	1899	5269 (T 5)	Berlin 6662 / Münster 6615	72 001
Henschel	1900	5501	6676 / Hannover 6655	72 002

Tabelle 8: Die Leistungsfähigkeit der Tenderlokomotiven der Gattungen T 5¹, T 5², T 11 und T 12 nach dem Merkbuch 1924 im Vergleich.

		40	50	60	70	75	km/h
T 5¹ (Achsfolge 1B1)	1:∞		610	380	210	150	t
	1:500	500	350	210	125	—	
	1:200	290	195	120	—	—	
	1:100	155	100	—	—	—	
T 5² (Achsfolge 2B)	1:∞			550	355	290	t
	1:500		475	330	220	195	
	1:200	380	270	195	130	100	
	1:100	200	150	100	—	—	
T 11 (Achsfolge 1C, Naßdampfausführung)	1:∞	1200	770	470	250	165	t
	1:500	660	435	275	150	100	
	1:200	390	260	160	—	—	
	1:100	200	135	—	—	—	
T 12 (Achsfolge 1C, Heißdampfausführung)	1:∞	1450	960	625	380	295	t
	1:500	800	550	365	240	175	
	1:200	450	325	215	135	—	
	1:100	250	175	110	—	—	

Tabelle 9: Technische Daten der C-n2-t der Main-Neckar-Eisenbahn (MN)

Rostfläche	m ²	1,54
Heizfläche	m ²	96,4
Dampfdruck	kg/cm ²	12
Triebwerk	mm	430/600/1726
Dienstgewicht	t	45,5
Reibungsgewicht	t	45,5
Geschwindigkeit	km/h	65

Es handelt sich um folgende Lokomotiven:
Lieferwerk: Maschinenfabrik Karlsruhe

Bau-jahr	Fabrik-Nr.	Betriebsnummer bei der MN	Betriebsnummer ab 1902	Betriebsnummer ab 1906
1896	1407	MN 101 „Jossa“	→ Mainz 1580	→ (T 5) Mainz 6661
	1408	102 „Rodenstein“	1581	6662
	1409	103 „Otzberg“	1582	6663
	1410	104 „Lindenfels“	1583	6664
1898	1475	105	—	1584
	1476	106	—	1585

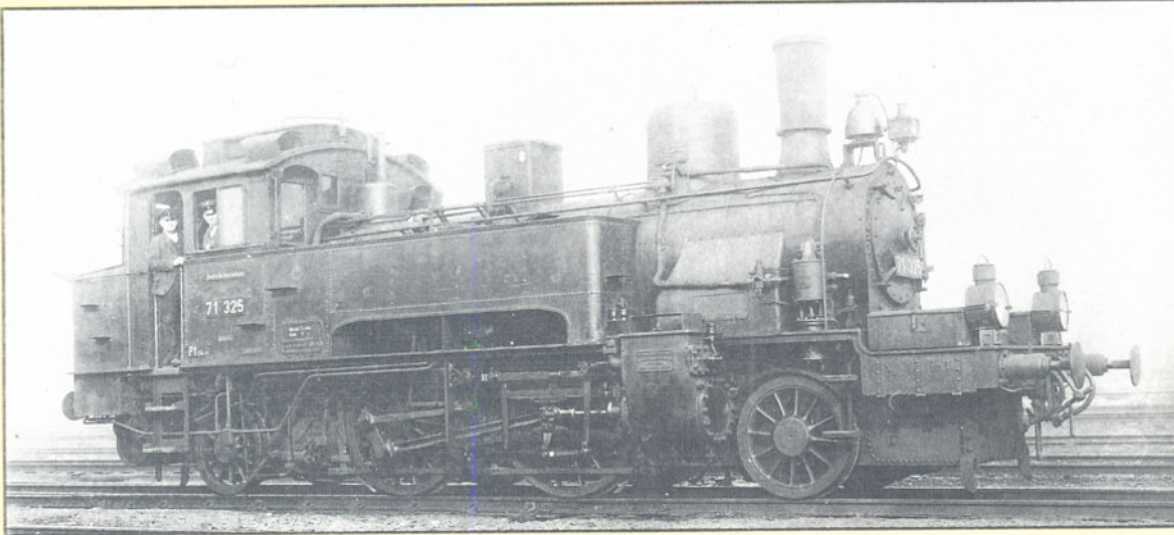
Technische Daten der 1C-n2-t der Main-Neckar-Eisenbahn (MN)

Die o. a. technischen Daten der C-n2-t der MN sind bis auf die Heizfläche, das Dienst- und das Reibungsgewicht mit denen der 1C-n2-t der MN identisch.

Heizfläche	m ²	106
Dienstgewicht	t	51
Reibungsgewicht	t	44

Es handelt sich bei dieser Bauart um folgende 4 Maschinen:
Lieferwerk: Maschinenfabrik Karlsruhe

Bau-jahr	Fabrik-Nr.	Betriebsnummer bei der MN	Betriebsnummer ab 1902	Betriebsnummer ab 1906
1899	1515	MN 91	→ Mainz 1690	→ (T 5) Mainz 6691
	1516	92	1691	6692
	1517	93	1692	6693
	1518	94	1693	6694



◀ Bild 19: Die 71 325 der Deutschen Reichsbahn präsentiert sich hier mit den angebauten seitlichen Wasserkästen, die das Bild der Lok doch sehr stark verändern.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

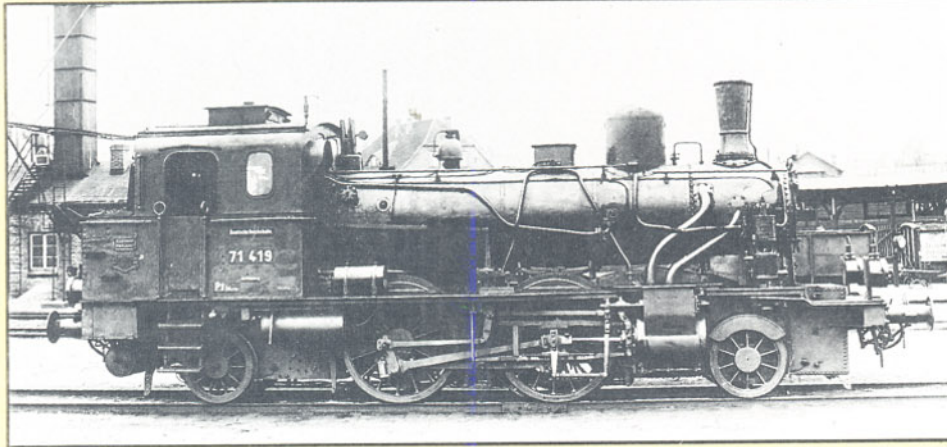


Bild 20 (Mitte links): Die 20 Oldenburger T 5¹ wurden über den langen Zeitraum von 1907–1921 beschafft. Rein äußerlich fällt bei den späteren Lokomotiven die höhere Kesselage auf. Die hier gezeigte Oldenburger T 5¹ Nr. 279 hat Hanomag 1921 als Fabrik-Nr. 9562 geliefert, sie wurde zur DR 71 419.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

dampflokomotiven den 3/4-gekuppelten (T 12) weichen. Ihre Zeit war abgelaufen!

H. Rauter

Anmerkungen:

- ¹⁾ Der erste Anlauf, den bereits 1873 eine Cuxhavener Hafenbahn-Gesellschaft unternommen hatte, endete mit einem Konkurs. 9 Lokomotiven waren bereits bei der Hanomag im Bau (1B-n2) und wurden an eine russische Bahn verkauft. Den zweiten unternahm dann die Société Belge des Chemins de fer in Brüssel.
- ²⁾ Alle Vorortzüge benötigten für die Strecke Berlin – Potsdam bzw. zurück mit einem Halt in Neubabelsberg 31 Minuten. Die Fernzüge (hier: Personenzüge) ohne Halt 29 bis 31 Minuten. – Diese Vorortzüge führten übrigens die 1. Klasse, aber nicht zum Vororttarif.
- ³⁾ Bei den seitlichen Wasserkästen gab es zunächst Ausschnitte für Steuerwelle und Schieberkästen, 1900 wurde der Kastenboden vorn hochgezogen, um das Triebwerk besser zugänglich zu machen.

Literatur:

- (ohne Verfasser) Normalien für die Betriebsmittel der Preussischen Staatseisenbahnen, Berlin 1913.
 (ohne Verfasser) Bildliche Verzeichnisse der Lokomotiven und Tender der Kgl. Eisenbahndirektionen, hier vor allem: das Verzeichnis der KED Berlin, 1896 ff.;
 F. Gaiser: Aufzeichnungen über die Lokomotiven aller KED handschriftlich, nicht veröffentlicht, Aschaffenburg, 1925 ff.;
 H. Bombe: Beiträge zur deutschen Eisenbahn-, vor allem Lokomotivgeschichte, nicht veröffentlicht, Kiel ca. 1935 ff.;
 J. Jahn: Die Dampflokomotive in entwicklungsgeschichtlicher Darstellung ihres Gesamtaufbaus, Berlin 1924;
 (ohne Verfasser) Merkbuch für die Fahrzeuge der Preussisch-Hessischen Staatseisenbahnverwaltung, Ausgabe 1915;
 Merkbuch der Deutschen Reichsbahn, Ausgabe 1924;
 W. Hubert: Die Berliner Stadtbahnlokomotiven im Bild, Berlin 1933;
 (ohne Verfasser) Die Entwicklung der Lokomotiven im Gebiet der mitteleuropäischen Eisenbahnverwaltungen, Teil II, Textband. Bearbeitet von Metzeltin sen., Berlin 1937;
 „Hanomag-Nachrichten“, hier vor allem: 4. Jahrgang, Heft 3 12. Jahrgang, Heft 138/139; Hannover 1913 bzw. 1925.

Tabelle 10: 1B1-n2-t der Oldenburgischen Staatsbahn

Folgende 5 Maschinen sind gegenüber der preußischen T 5¹ kaum abgeändert:

Werk	Bau-jahr	Fabrik-nummer	Betriebsnummern bei der Oldenburgischen Staatsbahn	DR-Nummer
Hanomag	1907	5001	Old. St. 185 „Jever“	→ 71 401
		5002	186 „Varel“	71 402
		5003	187 „Delmenhorst“	71 403
Hanomag	1909	5611	Old. St. 207 „Brake“	71 404
		5612	208 „Eisleth“	71 405

Weitere 15 Lokomotiven sind mit einigen Änderungen gegenüber der preußischen T 5¹ in den Jahren 1911 bis 1921 von der Hanomag geliefert worden. Auch sind sie im endgültigen Umzeichnungsplan zu finden, als 71 406 – 420.

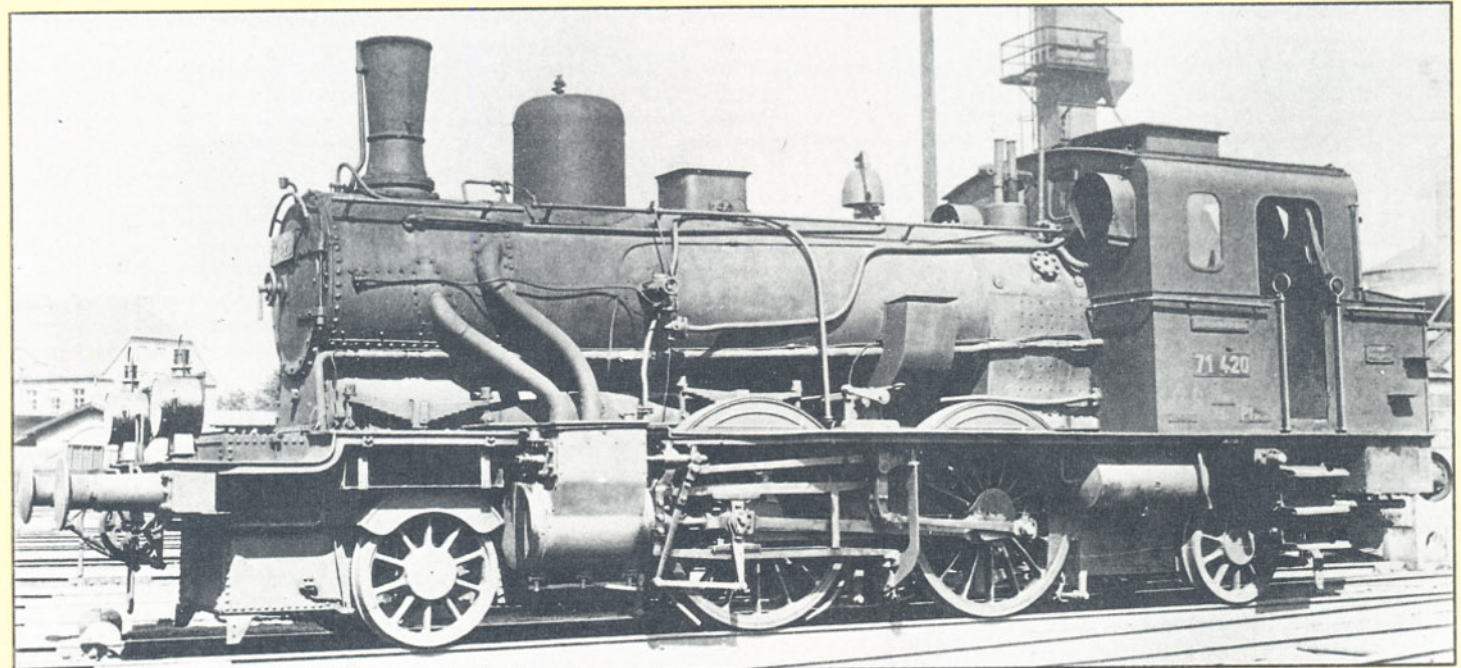


Bild 22: Skizze im Maßstab 1:87 der unterelbeschen 1B1-Tenderloks.

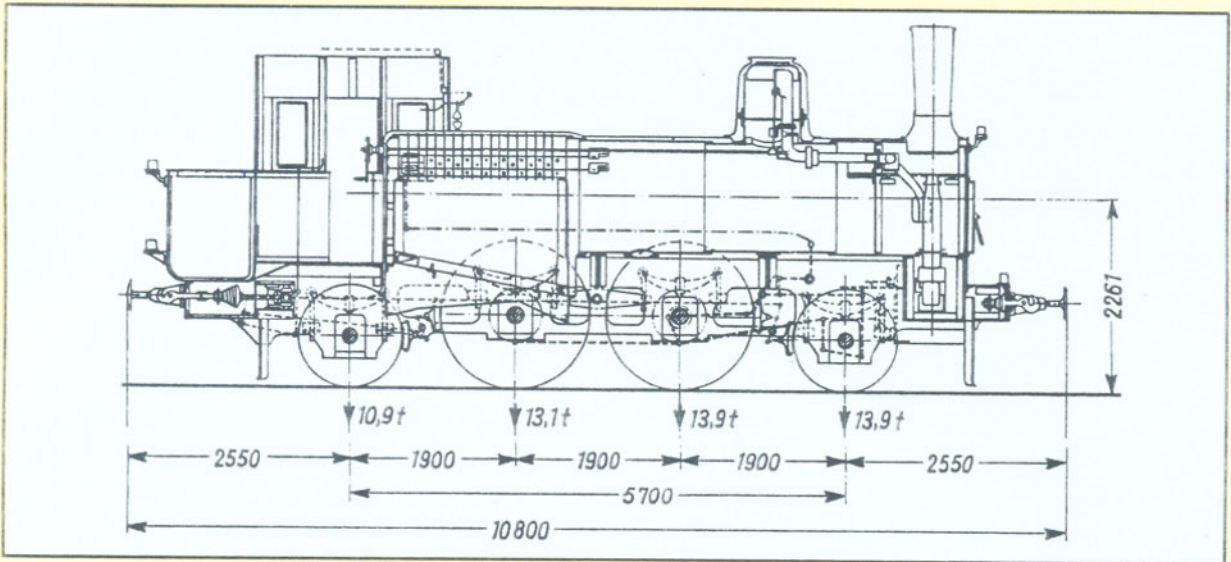


Bild 23: Skizze im Maßstab 1:87 der preuß. T 5ⁱ mit Reglerdom.

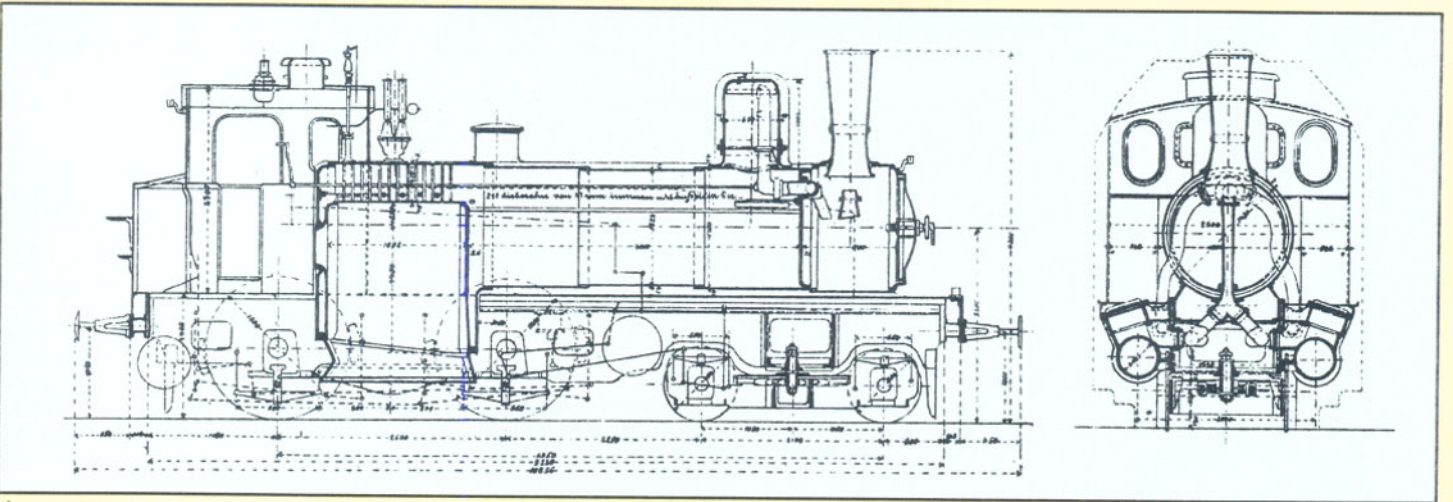
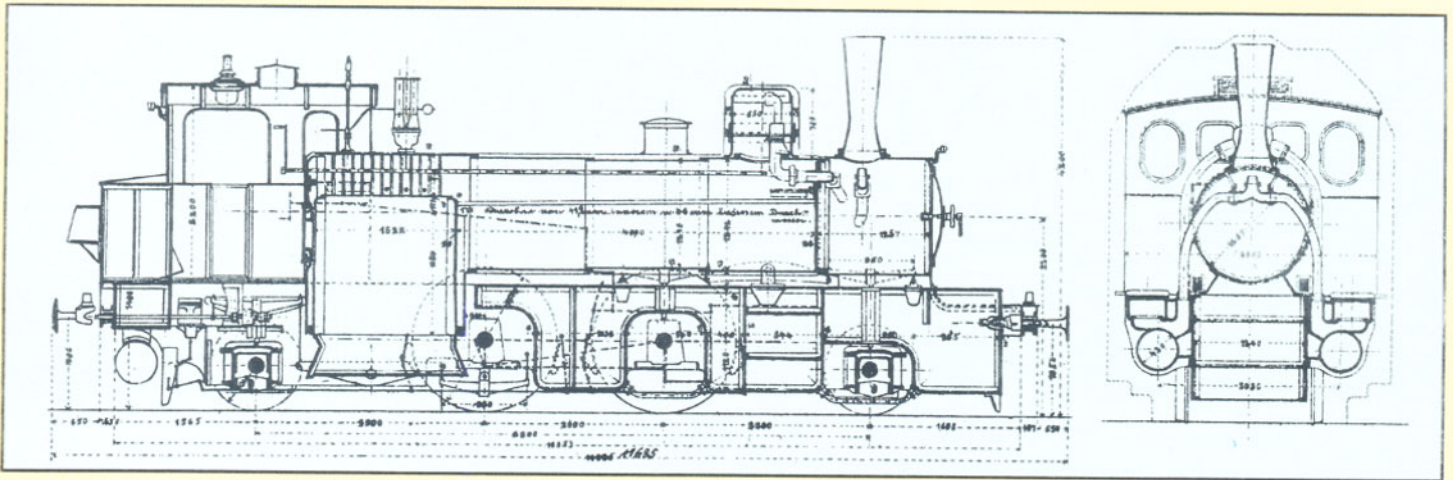


Bild 24: Skizze im Maßstab 1:87 der preuß. T 5ⁱ in der ersten Bauform.

Bild 25: Skizze im Maßstab 1:87 der preuß. T 5ⁱ in der Ausführung mit Rauchkammer-Überhitzer.

Skizzen 22–25:
Sammlung Rauter

Bild 21: Die letzte Oldenburger T 5ⁱ war die Betriebsnummer 280. Im Anschluß an die Betriebsnummer 279 trug sie die Fabrik-Nr. 9563 und erhielt bei der DR die Loknummer 71 420.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

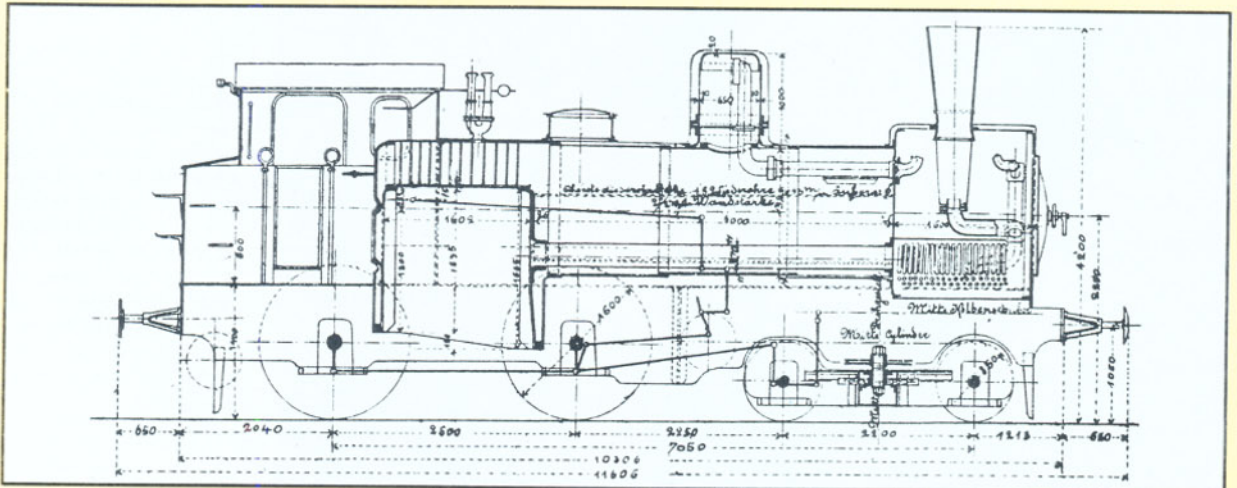




Bild 1: Die wiedererstandene G 3 taucht am 24. Oktober 1984 aus dem verqualmten Kyllburger Tunnel an der Strecke Köln – Trier auf. Die Rauchpatronen verfehlten ihre Wirkung nicht.

Die hundertjährige G 3 von Trier

Jahrzehntelang stand da so ein „Ding“ im AW Trier herum, das zu irgendeiner Zeit sicherlich einmal eine Lokomotive war. Der Torso bestand aus drei Radsätzen, einem Rahmen mit Zylindern und einem völlig entkleideten Kessel. Bis zur Stilllegung des AW Trier im Jahre 1982 diente das Gebilde als Prüflast bei der jährlich vorgeschriebenen Belastungsprobe der vorhandenen Krananlagen. Nachdem die

Lokomotivausbesserung im AW Trier eingestellt war, entfiel die Notwendigkeit, das Prüfstück zu erhalten. Jetzt reifte der Plan, daraus wieder eine Lokomotive zu machen, ein Ausstellungsstück für das Nürnberger Verkehrsmuseum.

Eine genaue Überprüfung des Torsos ergab, daß es sich zweifellos um die Überreste einer alten preußischen G 3 handelte. Aus Blech,

Holz und Kunststoff sollten die fehlenden Teile angefertigt werden. Zunächst einmal war aber eine gründliche Entrostung der noch verwendbaren Baugruppen erforderlich. Bei der Demontage der Teile fand man in ein Achslagergehäuse eingeschlagene Zahlen. Intensive Nachforschungen und die Durchsicht alter Statistiken ermöglichten die Identifizierung des Fahrzeuges.

Die Lokomotive war mit der Betriebsnummer 1100 an die Königliche Eisenbahndirektion Köln geliefert und auf linksrheinischem Gebiet im Dezember 1884 in Dienst gestellt worden. Hersteller des Fahrzeuges mit der Fabrik-Nr. 1759 war die Hannoversche Maschinenbau AG, vormals G. Egestorff. Bei der Neuordnung der preußischen Direktionsbezirke zum 1. April 1895 kam die Lok in den Bestand der KED Saarbrücken, wo sie zunächst noch unter der gleichen Betriebsnummer eingesetzt blieb, im Jahre 1897 dann aber in 1021 umgenummert wurde. Bei der allgemeinen Umzeichnung des preußischen Lokomotivparkes im Jahre 1906 bekam die Maschine dann die Betriebsnummer 3143 Saarbrücken. Vermutlich ist die Lok bereits im Jahre 1911 ausgemustert und sofort als Kranprüfgewicht für die damals neu errichtete Hauptwerkstätte Trier auserkoren worden. Erwiesen ist, daß sie im Jahre 1920 nicht mehr im Einsatzbestand war, denn in den erhalten gebliebenen Verzeichnissen aus jener Zeit ist sie nicht mehr aufgeführt.

Bild 2: Gelungener Nachschuß auf die G 3, die am 24. Oktober 1984 mit mehreren historischen Güterwagen gekuppelt war.





Bild 3: Dieses Foto zeigt den gesamten Zug am Tunnelportal des Kyllburger Tunnels (24. Oktober 1984).

Mühevollere Nachforschungen brachten unerwartet viele Detailzeichnungen zum Vorschein. Nun fiel der Entschluß, die fast hundertjährige Lokomotive möglichst originalgetreu wiederherzustellen. Die Schwierigkeiten, die hierbei auftraten, waren groß, eine Menge von Problemen war zu lösen. Die zu klärenden Fragen erstreckten sich von der Ausführung der Schwinge in der Steuerung über die Abmessungen des Triebwerkes bis hin zur Farbgebung. Besonders bemerkenswert ist die Tatsache, daß es gelungen ist, die Lokomotive fast wieder vollständig mit Originalarmaturen auszurüsten.

Jetzt mußte natürlich auch noch ein zur Lok passender Tender aufgetrieben werden. Einen Tender der Preußischen Bauart 3 T 10,5 zu finden, mit dem die Maschine ursprünglich gekuppelt war, erwies sich bald als unmöglich. Einige zu Schneepflügen umgebaute Tender der preußischen Bauart 3 T 12 waren aber noch vorhanden. Da zahlreiche Lokomotiven der Gattung G 3 auch mit solchen Tendern gekuppelt waren, wurde jenes Exemplar ausgewählt, das die wenigsten Veränderungen gegenüber dem Ursprungszustand aufwies.

Dies ist ein Tender, der im Jahre 1910 von der Maschinenbau-Anstalt Humboldt zusammen mit einer 1' C-Güterzuglokomotive der preußischen Gattung G 5⁴ unter der Fabriknummer 656 geliefert worden war. Die Lokomotive mit der Nummer 4318 Hannover gelangte noch in den Bestand der Deutschen Reichsbahn und erhielt die Betriebsnummer 54 1081. Den Tender hatte das AW Schwerte im Jahre 1926 zu einem Schneepflug umgebaut. Eine ganze Reihe von Mitarbeitern der Deut-

schen Bundesbahn hat mit viel Einsatz und großem handwerklichen Geschick zur Wiederherstellung der alten Lokomotive beigetragen. Einige von ihnen haben viele Stunden der Freizeit geopfert. Am 13. November 1984 wurde die Lokomotive vom Leiter der Zentralwerkstätte für den Werkstättendienst der DB, Dipl.Ing. Horst Troche, dem Verkehrsmuseum in Nürnberg übergeben. Alle, die an der Arbeit beteiligt waren, freuen sich, daß diese alte preußische Naßdampf-Güterzuglokomotive den Besuchern den Eindruck vom damaligen Stand der Technik vermitteln kann.

Diese Wiedergeburt der G 3 müßte nun eigentlich auch Aktivitäten bei den Modellbahnerstellern wecken. Die kleine Lokomotive wäre doch bestens für jede Start-Packung geeignet, da sie keine außenliegende Steuerung hat und mit einem Minimum von Armaturen auskommt. In den Länderbahnfarben mit allen Zierlinien und der dekorativen Beschilderung könnte eine G 3 ein Schmuckstück in jeder Sammlung sein. Eine dritte Variante desselben Grundmodells müßte in der schwarz/roten Einheitslackierung eine Betriebsnummer der Baureihe 53 tragen. Eine größere An-

Bild 4: Fast perfekt ist die Illusion durch den Einsatz der Rauchpatronen, als die G 3 mit einigen historischen Güterwagen am 24. Oktober 1984 von einer Diesellok über diese Brücke in der Nähe von Kyllburg geschoben wurde.





Bild 5: Vor dem Empfangsgebäude des Bahnhofs Kyllburg präsentierte sich die G 3 anlässlich ihrer ersten Probefahrt bei strahlendem Sonnenschein dem Fotografen (17. Oktober 1984).

zahl von Lokomotiven der Gattung G 3 war zu Beginn der dreißiger Jahre noch bei der Deutschen Reichsbahn im Einsatz, wenn auch nur im untergeordneten Dienst. Ein motorisierter Tender der Bauart 3 T 12 ließe sich außerdem noch für einige andere Lokomotiven verwenden.

Hierzu zählen die verschiedenen Spielarten der preußischen G 5 und vor allem die preußische G 7. All diese Maschinen fuhren ebenfalls ohne außenliegende Steuerung. Von der G 7¹ kamen noch zahlreiche Fahrzeuge zur Deutschen Bundesbahn. Die mei-

sten blieben zwar z-gestellt, einige versahen aber zu Beginn der fünfziger Jahre noch den leichten Rangierdienst. Bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR war die 55 669 bis zum Jahre 1966 eingesetzt. Als Museumslok blieb diese Maschine der Nachwelt erhalten.

HO

Bild 6: Die G 3 mit der Betriebsnummer Saarbrücken 3143 am 17. Oktober 1984 vor dem Portal des Kyllburger Tunnels.

Fotos 1–6: E. Elzer



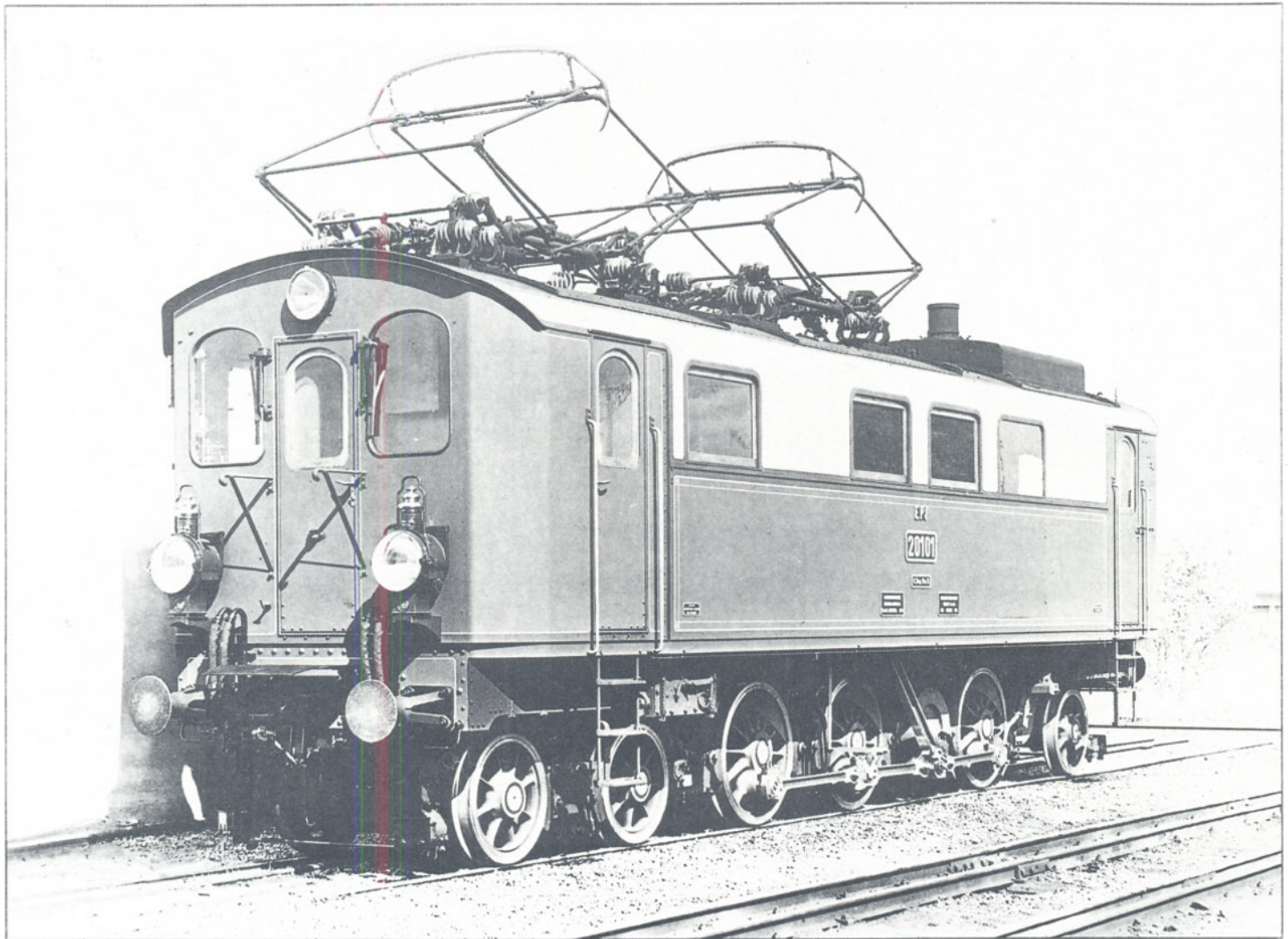


Bild 1: Die EP 3/6 – 20101 als Werkaufnahme im Originalzustand.

Die bayerische EP 3/6

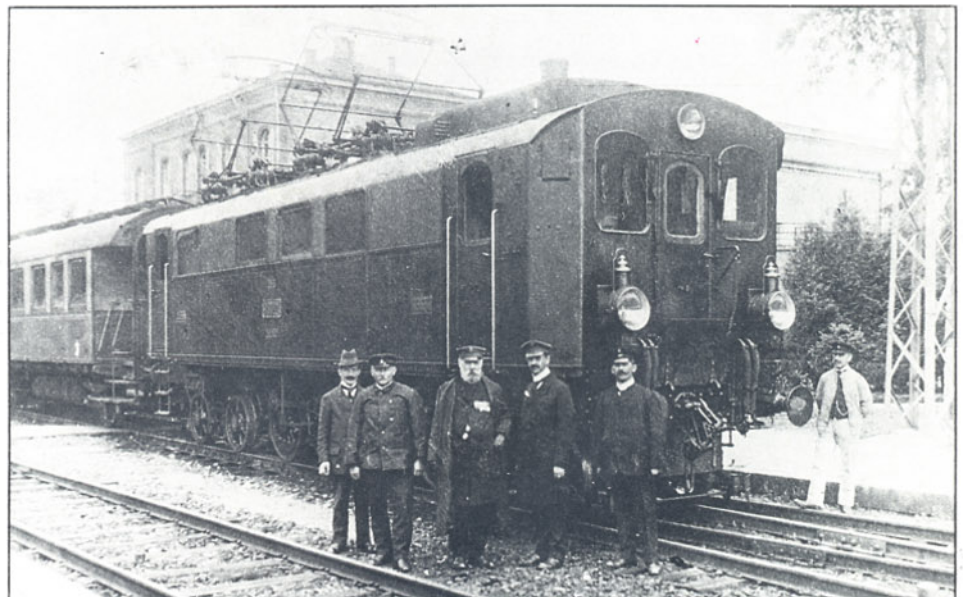
Die Einführung des elektrischen Zugbetriebs bei den Bayerischen Staatseisenbahnen wurde sozusagen vom Ausland ausgelöst. Österreich hatte nämlich 1910 den KkStB, den Kaiserlich-königlichen Staatseisenbahnen also, die Konzession zum Bau zweier vollspuriger Lokalbahnlinien von Innsbruck bzw. Reutte zur Landesgrenze (nach Bayern) bei Scharnitz bzw. Griesen erteilt, wobei es aufgrund einer zwischenstaatlichen Vereinbarung Bayern zukam, das Zwischenstück über bayerisches Gebiet zu errichten. Man war sich nämlich von vorneherein darüber einig, daß die, ursprünglich in ihrem ganzen Verlauf als „Mittenwaldbahn“ bezeichnete Strecke eine einheitliche Bahnlinie bilden sollte und daß diese Bahnstrecke Innsbruck – Garmisch – Reutte von Beginn ihres Betriebs an elektrisch betrieben werden sollte.

So wurde am 28. Oktober 1912 die erste elektrisch betriebene bayerische Staatsbahnstrecke zwischen Garmisch über Mittenwald zur bayerisch/österreichischen Landesgrenze eröffnet, während Österreich den Betrieb von Innsbruck nach Scharnitz bereits zwei Tage vorher aufgenommen hatte. Der restliche Teil der Strecke, das Stück von Garmisch nach Reutte, folgte dann am 29. 5. 1913. Österreichische Elektro-Lokomotiven der Baureihe 1060 übernahmen die Zugförderung von Innsbruck bis Garmisch, während die bayerischen Staatseisenbahnen mit ihren EP 3/5,

der späteren Baureihe E 62 der DR, den Abschnitt von Garmisch bis Reutte befuhren. Als nächste Strecke stand an der bayerischen Südostgrenze die Linie von Berchtesgaden über Bad Reichenhall nach Freilassing und von dort weiter nach Salzburg zur Elektrifizie-

rung an. Für diese Strecke hatte man bereits im Oktober 1912 insgesamt zwölf elektrische Lokomotiven in Auftrag gegeben, und zwar: acht Personenzuglokomotiven EP 3/6 zwei Güterzuglokomotiven EG 4×1/1 zwei Güterzuglokomotiven EG 2×2/2.

Bild 2: Am 15. September 1916 hat die 20101 den bayerischen Hofzug nach Bad Reichenhall gebracht.



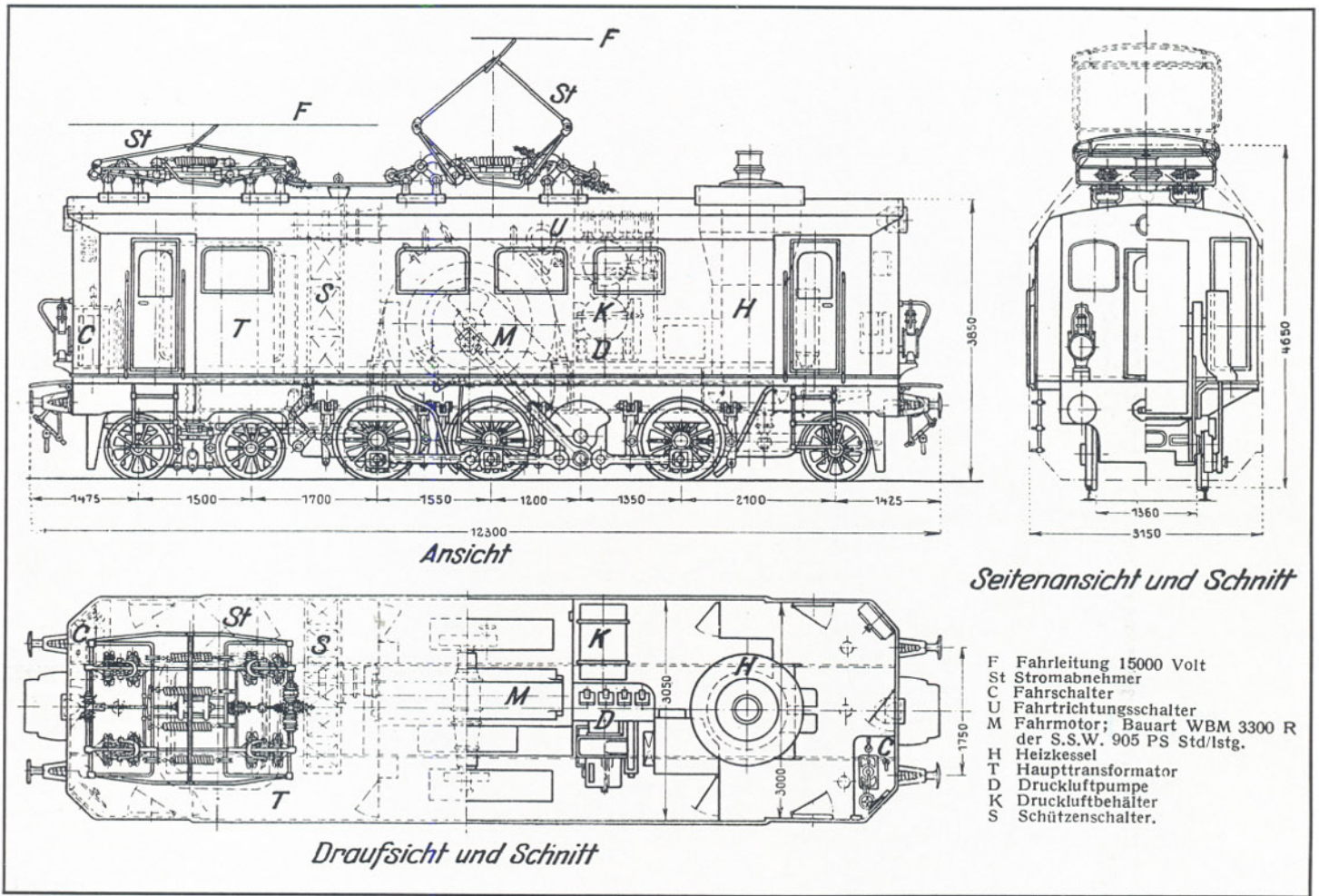


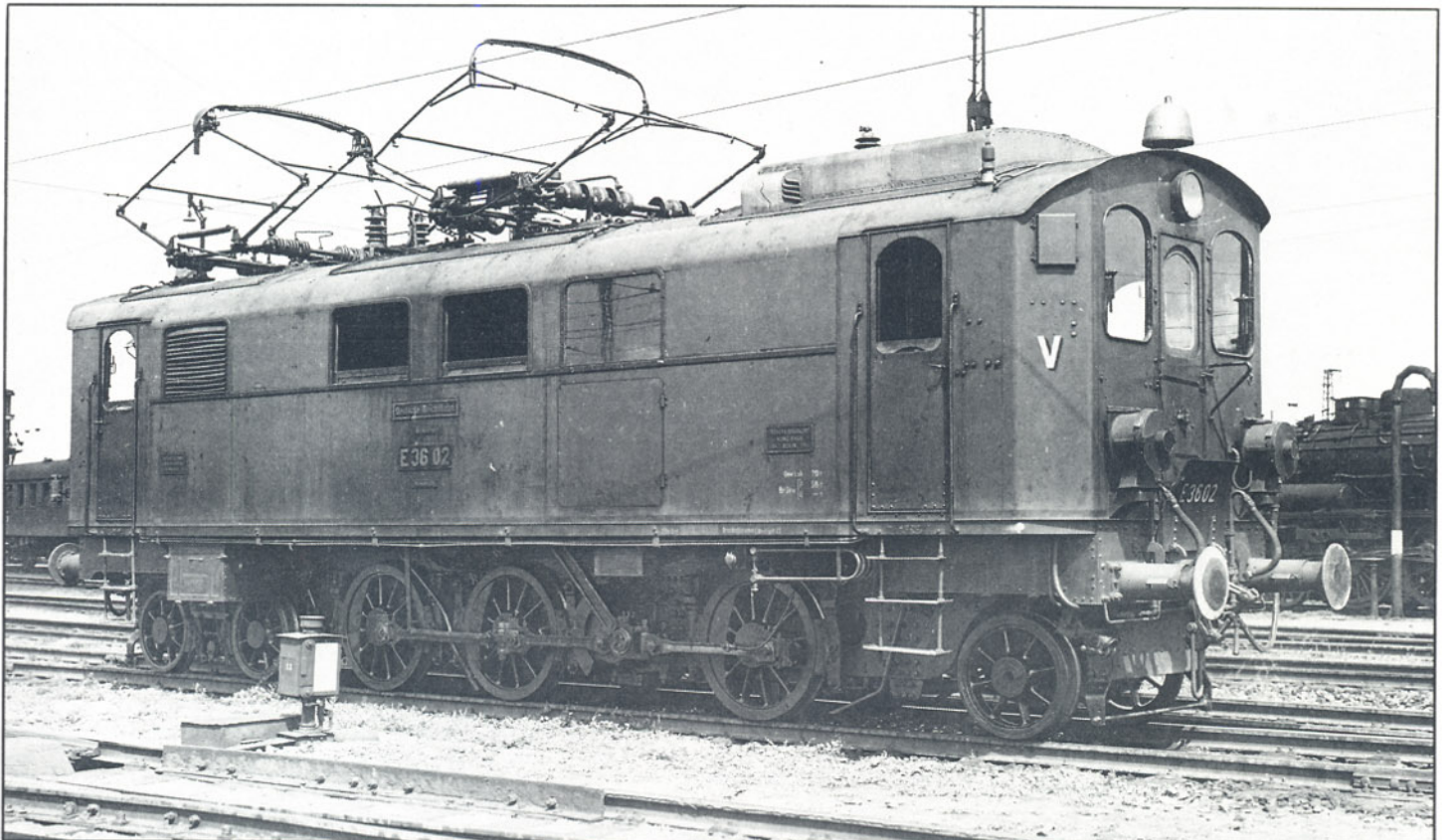
Bild 3: Skizze der EP 3/6 – 20 101 bis 104 im Maßstab 1:87.

Die acht EP 3/6 wurden in zwei Losen geliefert, zunächst im April und Juni 1914 die EP 3/6-Nummern 20 101 bis 104 und im Frühjahr 1916 die EP 3/6-Nummern 20 121 bis 124.

Am 15. April 1914 wurde der Probebetrieb zwischen Freilassing und Berchtesgaden mit der aus Garmisch entliehenen EP 3/5-20 004 aufgenommen. Bei Kriegsbeginn im August

1914 mußte der elektrische Betrieb vorübergehend eingestellt werden und wurde planmäßig erst wieder zwei Jahre später weitergeführt.

Bild 4: Die E 36 02 im Bw München Hbf. Mit einer guten Lupe kann man unter dem Nummernschild einwandfrei „München Hbf“ lesen.



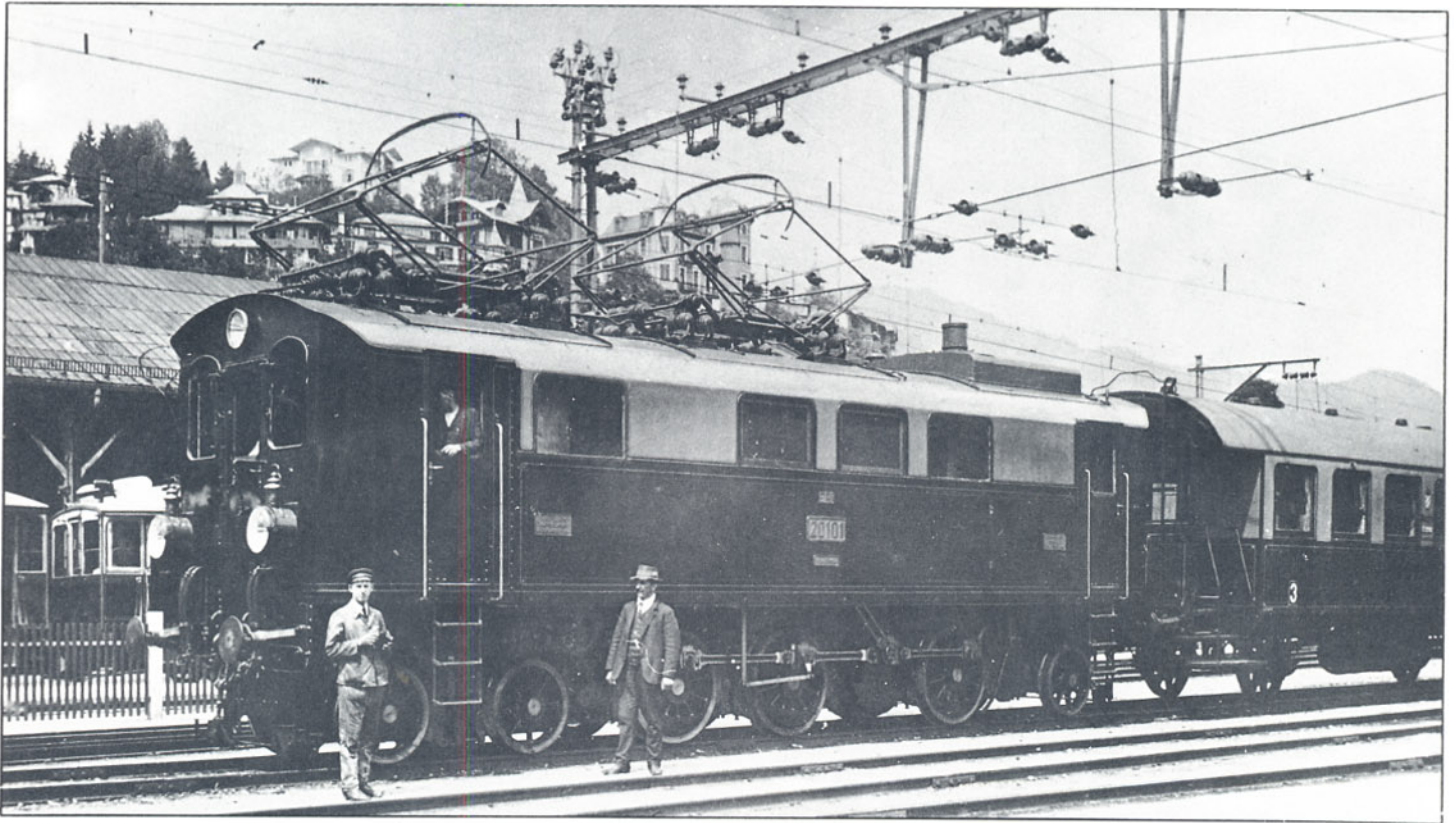


Bild 5: Auch dieses Bild der 20 101 muß aus der Anfangszeit des elektrischen Betriebs stammen, denn die Lok, die hier im alten Bahnhof Berchtesgaden steht, hat ihren Heizkessel noch.

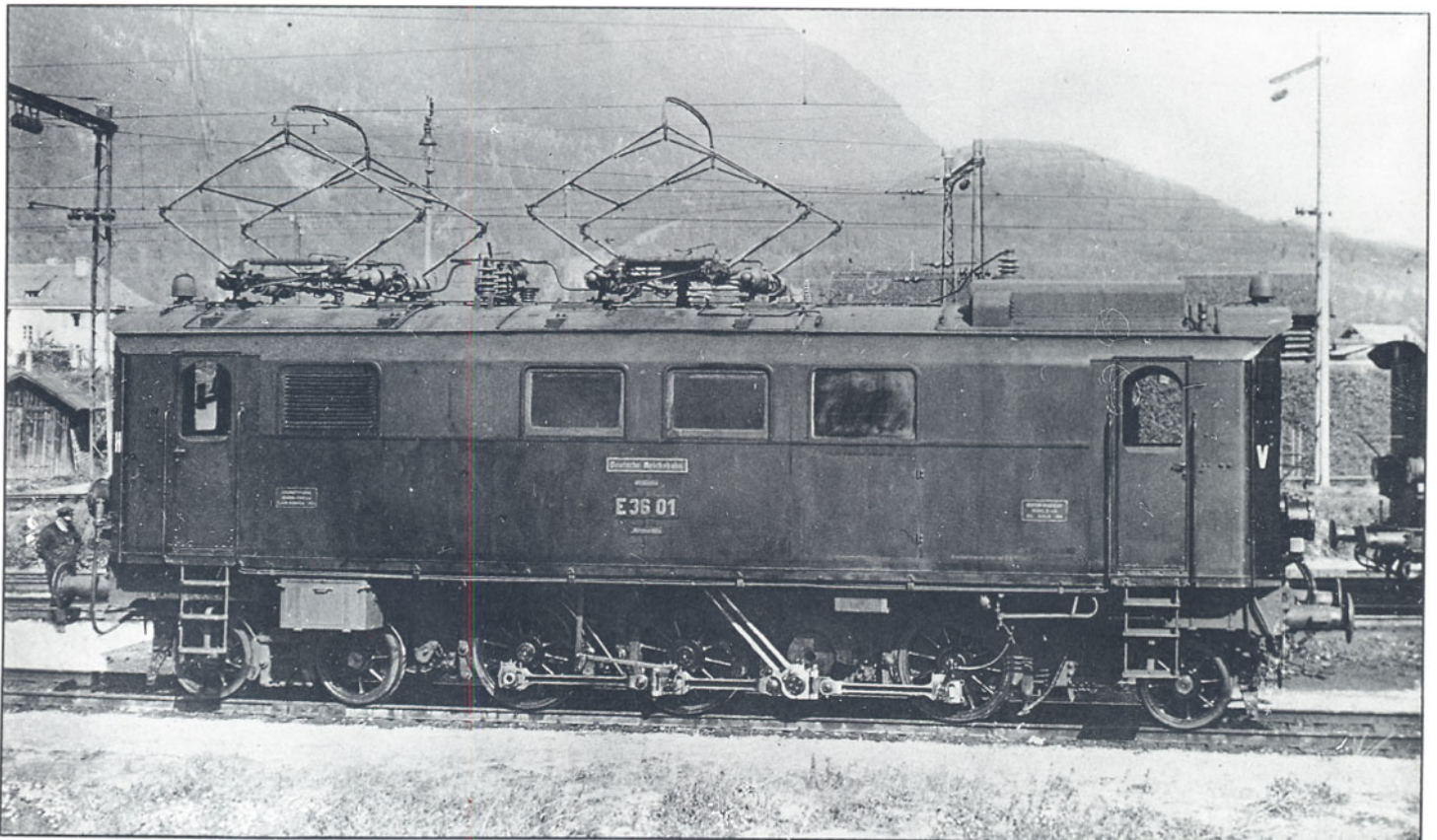
Beide Bauformen der EP 3/6 hatten die Achsformel 1C2 gemeinsam. Die ersten vier Maschinen mit den Betriebsnummern 20 101 bis 104 wiesen jedoch vorne ein Krauss-Helmholtz-Drehgestell auf, während bei den Betriebsnummern 20 121 bis 124 die vordere Laufachse als Bisselachse ausgebildet war. Das nachlaufende Drehgestell wurde mit der benachbarten Treibachse zu einem dreiachsigen Lotter-Drehgestell zusammengefaßt, so daß bei der ersten Serie nur die mittlere Treib-

achse fest im Rahmen gelagert war, was der Maschine natürlich einen ganz ausgezeichneten Kurvenlauf ermöglichte. Bei der zweiten Gruppe der EP 3/6 waren, durch die vordere Bisselachse bedingt, die ersten beiden Treibachsen fest gelagert. Der Fahrmotor, ein zwanzigpoliger, kompensierter Wechselstrom-Reihenschlußmotor, lag auf kräftigen Stahlgußblöcken hochgelagert in Fahrzeugmitte. Er trieb beiderseits über schräge Treibstangen eine in Höhe der Treibachsen gela-

gerte Blindwelle an, die durch Kuppelstangen mit den Treibachsen verbunden war. Im Durchmesser noch gewaltiger war der vierzigpolige Reihenschlußmotor der 20 121 bis 124, zu dessen Unterbringung diese Lokomotiven einen Dachaufbau erhielten.

Rein äußerlich war die erste Gruppe, ab 1920 als EP 3 bezeichnet, von der zweiten, EP 4 benannten Gruppe durch die asymmetrische Anordnung der Stromabnehmer zu unterscheiden. Diese wiederum war durch die An-

Bild 6: Jetzt hat sie schon die Reichsbahnnummer E 36 01 und steht eindeutig im Bahnhof Garmisch.



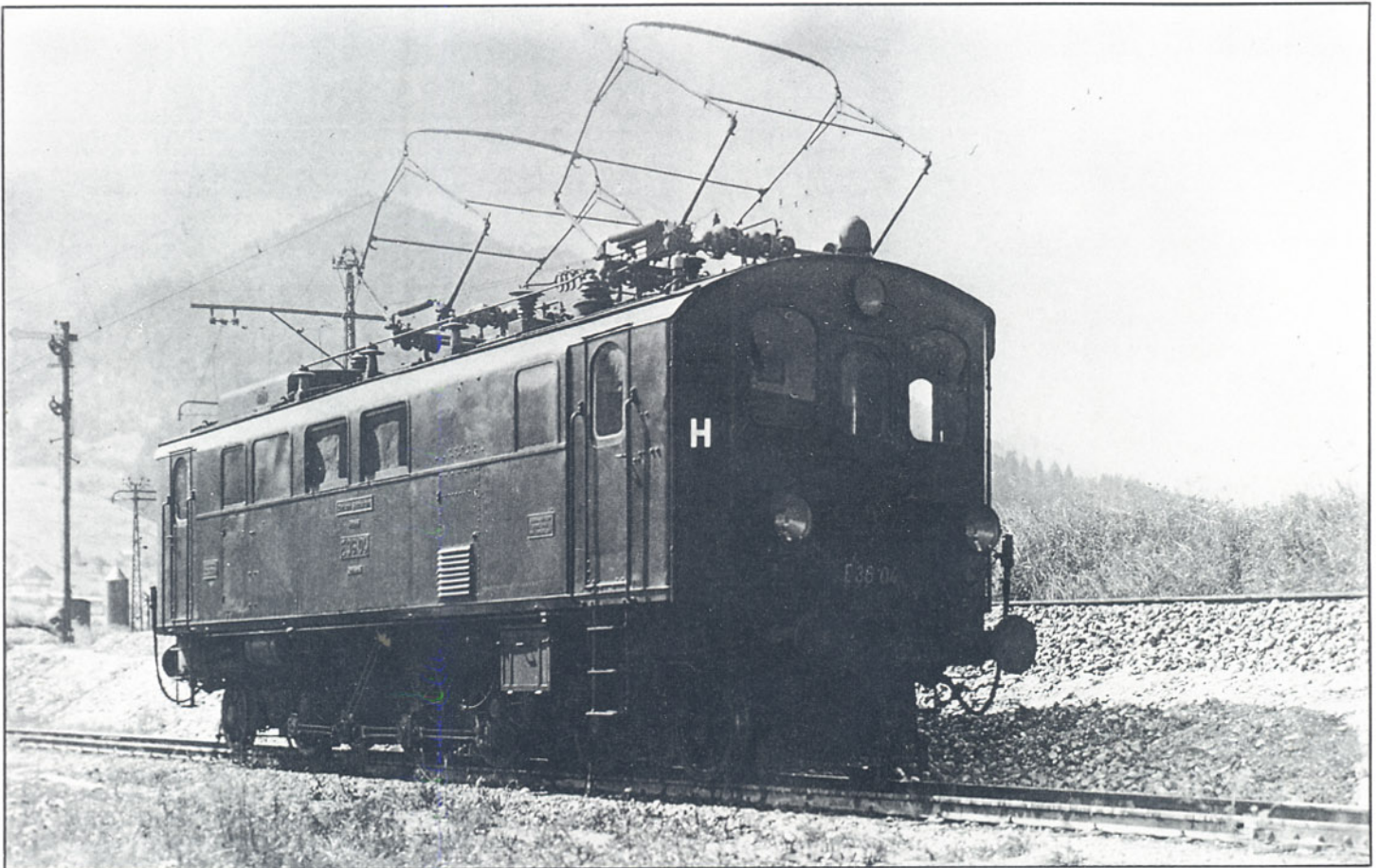


Bild 7: Auch die E 3604 verrichtete bereits in Garmisch Dienst, als diese Aufnahme entstand.

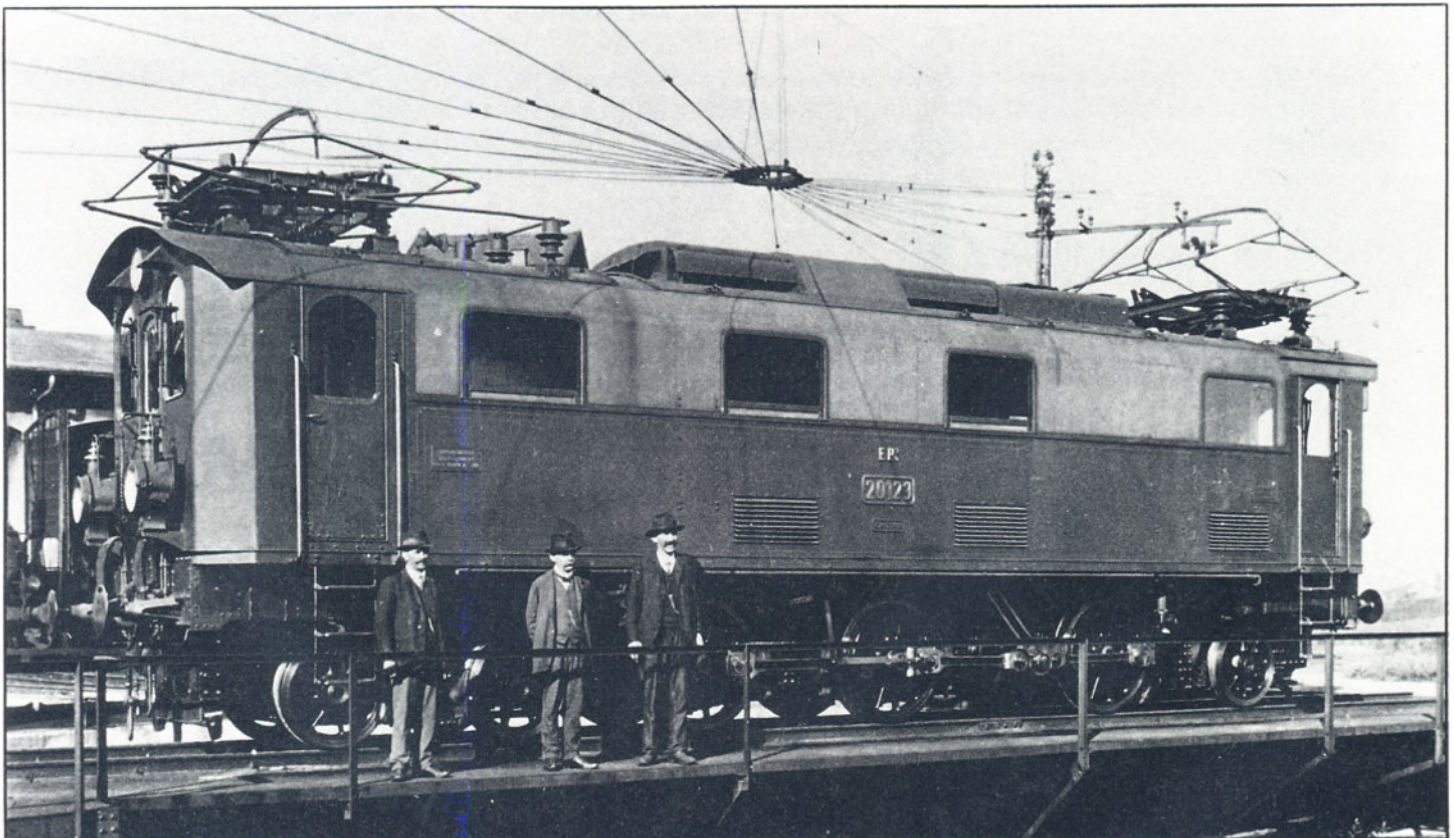
ordnung eines Heizkessels für die Dampfheizung des Zugs bedingt, der sich unmittelbar hinter dem vorderen Führerstand befand und auch von dort mit Koks befeuert wurde. Sein Schornstein reichte durch einen Dachaufsatz und verdrängte somit den vorderen Stromabnehmer. Es muß schon ein lustiger Anblick

gewesen sein, wenn so eine EP 3 mit dampfendem Schlot durch die Winterlandschaft fuhr. Allerdings währte dieser Zustand nur kurze Zeit, denn im Laufe des Ersten Weltkriegs wurden die Heizkessel aus- und in Lazarettzüge eingebaut. Da aber die elektrische Zugheizung erst Mitte der zwanziger Jahre

eingeführt wurde, war es in der Zwischenzeit erforderlich, während der Heizperioden eigens zur Zugheizung eine Dampflokomotive, meist eine Pt 2/3 (DR-Baureihe 70), im Zug mitzuführen.

Die EP 4 war um 1100 mm länger als die EP 3 und gestattete daher, den Heizkessel

Bild 8: Noch zur Staatsbahnzeit, doch bereits ohne Heizkessel steht die 20123 auf der Drehscheibe im Bw Freilassing.



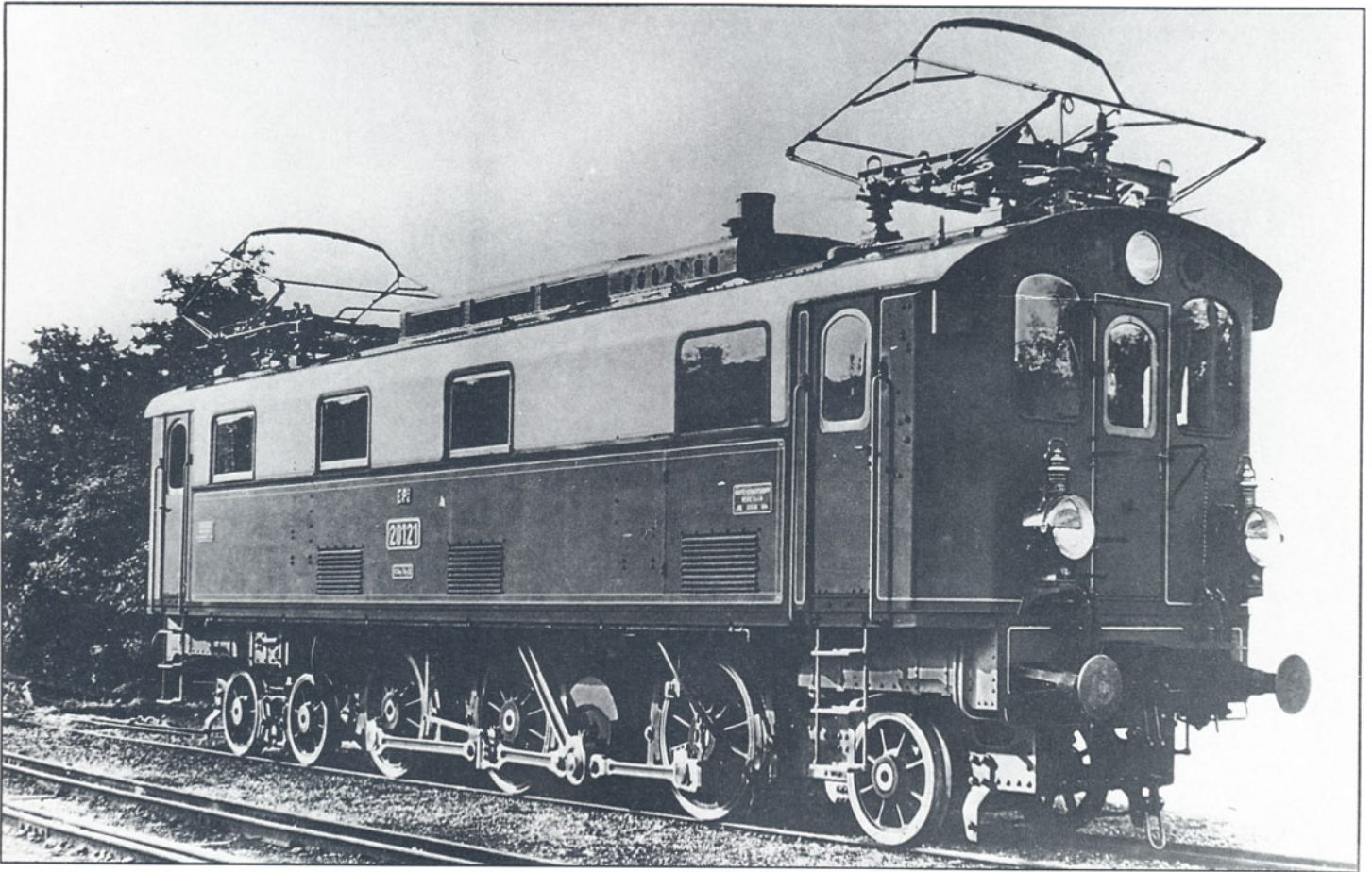


Bild 9: Die EP 3/6 – 20121 kurz nach ihrer Ablieferung im Bw Freilassing. Hier ist der Schlot des zurückgesetzten Heizkessels gut zu erkennen.

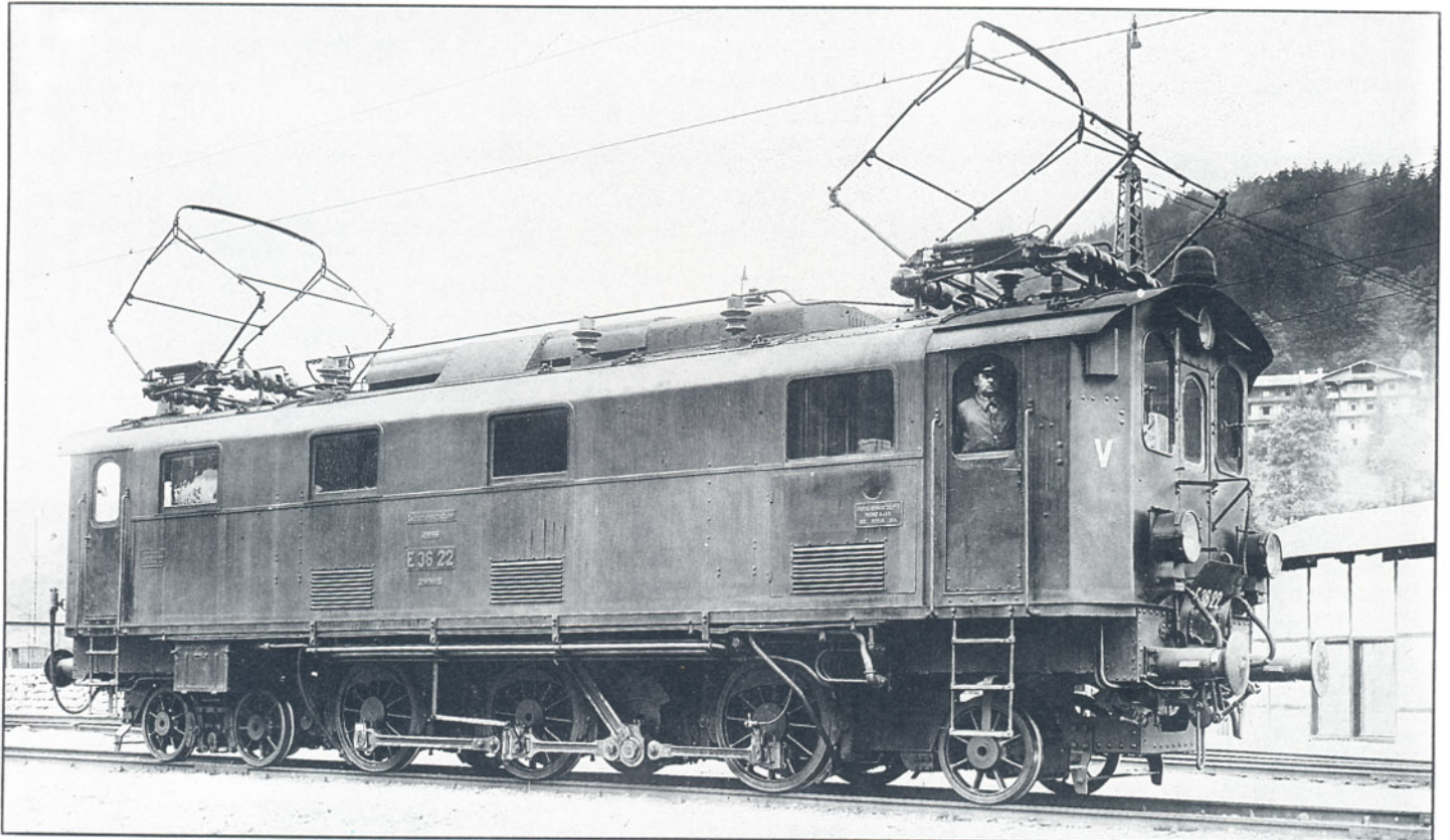
mehr zur Fahrzeugmitte hin zu orientieren und die Stromabnehmer in gewohnter Weise an den beiden Enden des Dachs unterzubringen.

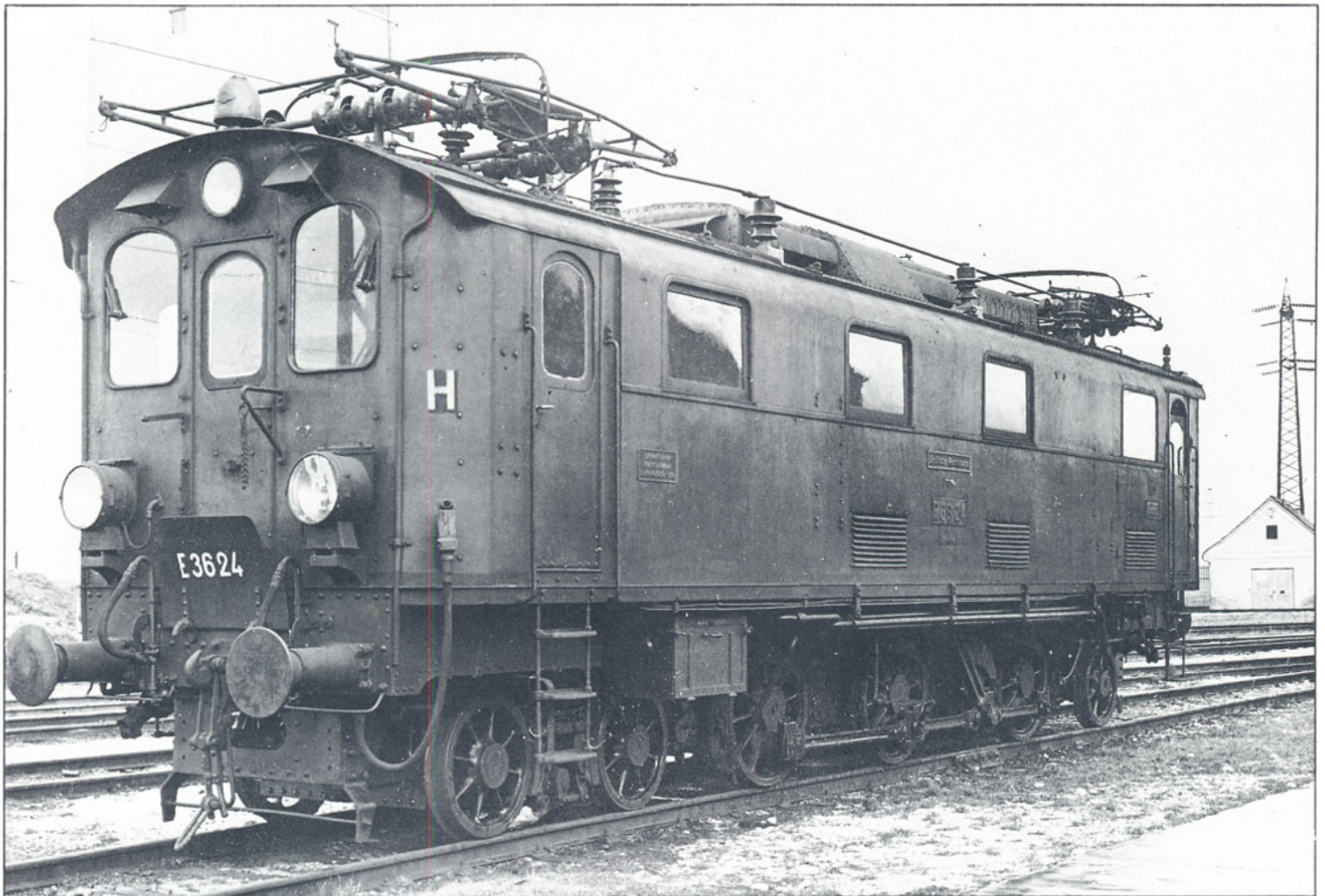
Die Deutsche Reichsbahn nummerte dann die vier Maschinen der EP 3 in E 3601 bis 04 und die EP 4 in E 3621 bis 24 um. Beim Er-

scheinen der E 44⁵ ab 1931 wurden die E 36 auf der Berchtesgadener Bahn überflüssig. Es steht zwar an verschiedenen Stellen zu lesen, daß die Baureihe E 36 zeitlebens in Freilassing stationiert gewesen sei. Diese Behauptung wird jedoch auch durch noch so häufiges Abschreiben nicht richtiger. Tatsa-

che ist, daß die E 3621 bis 24 zwischen 1935 und 1937 dort ausgemustert wurden, die E 3601 bis 04 kamen jedoch nach München und wurden hauptsächlich im Garmischer Raum eingesetzt, wie verschiedene Fotos aus dieser Zeit bezeugen. Sie wurden erst zu folgenden Terminen ausgemustert:

Bild 10: Hermann Maey hat die E 3622 in Berchtesgaden aufgenommen.





E 3601 Oktober 1941, E 3602 Dezember 1941, E 3603 Mai 1942, E 3604 24.9.1943. Ausschlaggebend für ihre längere Lebens-

dauer waren zweifellos ihre besseren Lauf-
eigenschaften.

— rab —

▲ Bild 11: E 3624 steht am 10. 2. 1937, wahrscheinlich kurz vor ihrer Ausmusterung, im RAW München-Freimann.

Alle Fotos: Sammlung Dr. Scheingraber

Suchen Sie das Ausgefallene? Ich habe es!

Hier finden Sie mein größtes Angebot an speziellen und trotzdem preiswerten Modellen, die es sonst nicht gibt. H0- und Spur-I-Sonderanfertigungen bzw. Umbauten; Zirkuszüge, Militärzüge, Flakwagen, Wagen für Feuerwehr, Rotes Kreuz, THW; diverse Raritäten, Sonderlackierungen, Beschriftungen etc. Warum wollen Sie auf etwas Außergewöhnliches für Ihre Anlage verzichten? Lassen Sie sich einfach mal informieren über etwas, das nicht jeder hat! Ausführliche Information gegen Rückporto:

HANS W. JANN · Lessingstraße 8 · 6600 Saarbrücken 3

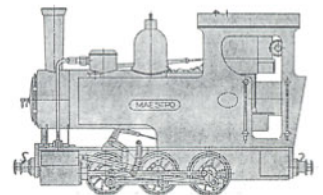
MERLIN „MAESTRO“

Eine kraftvolle und zuverlässige „Live Steamer“ für LGB (IIm/45 mm). Gasgefeuert für wetterunabhängiges Fahren. Ca. 20 Min. Laufzeit. Vernehmlich schnaubend und mit einer kräftigen Dampf Wolke. Kolbenventilzylinder mit voll funktionierender Walschaertssteuerung, Kupplung, Puffer und Farbe nach Wunsch.

Preis inkl. Porto und Verpackung, mit Funkfernsteuerung DM 1482,-, mit Handsteuerung DM 1350,- (nur bis Ende März 1985).

Ausführliche Einzelheiten und evtl. Vorführungen: THOMPSON, Tel. (02161) 551540 oder bestellen Sie direkt vom Werk

Merlin Locomotive Works – Llanfair Caereinion, Powys, Gt. Britain, SY21, OSF.



Das Eisenbahn-Journal 3/1985 erscheint Anfang April.



Bauen Sie Ihren Traum!

Wir liefern Ihnen die Präzisionswerkzeuge, die Werkstoffe und die Kleinwerkzeugmaschinen, damit Sie Ihre Eisenbahnträume nachbauen können.

FOHRMANN HAT EIN HERZ FÜR ALLE MODELLBAUER - UND DIE LANGJÄHRIGE ERFAHRUNG.

Den sehr informativen Lieferkatalog E.J. senden wir Ihnen gern gegen 4,- DM in Briefmarken, per Scheck oder durch Überweisung auf unser Postgirokonto Dortmund 42643-465. (Diese Schutzgebühr wird beim Kauf angerechnet).

FOHRMANN
WERKZEUGE

FÜR FEINMECHANIK UND MODELLBAU · SYDOWSTR. 7c-d · Tel.: 02309/2962 · D-4355 WALTROP

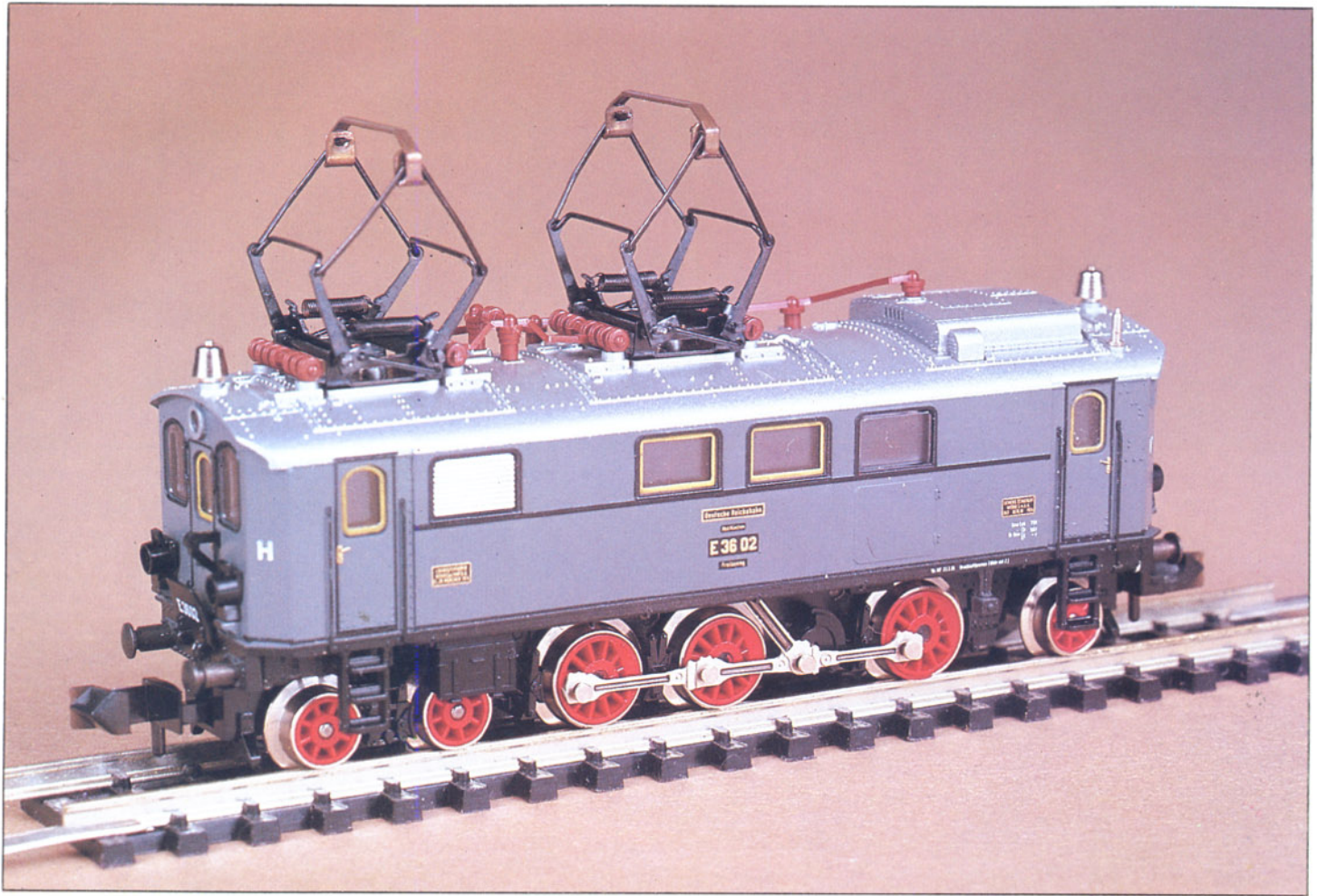


Bild 1: Das feindetaillierte Modell der E 36 02 von Minitrix.

Die E 36 02 von Minitrix

Bei Trix in Nürnberg hat man bereits vor längerer Zeit damit begonnen, die Modelleisenbahner mit Fahrzeugen zu verwöhnen, deren Vorbilder längst vergessen sind. Trotz der Tatsache, daß nur wenige Eisenbahnfreunde der heutigen Generation diese Lokomotiven im Original zu sehen bekamen, ist den Nachbildungen in den Baumaßstäben 1:160 und 1:87 ein recht großer Erfolg beschieden. Einer der Gründe dafür ist sicherlich die exzellente Ausführung, der mit großer Liebe zum Detail gestalteten Modelle.

Als letzte Neuheit des Jahres 1984 erschien in der Baugröße N die E 36 02 mit grauem Gehäuse, schwarzem Rahmen, roten Rädern und silbernem Dach. Allein schon diese Lackierung mit den zusätzlichen schwarzen Zierlinien und Fensterumrahmungen verdient eine besondere Würdigung. Dasselbe gilt für den Druck der bronzefarbenen Beschriftung. Das außerordentlich fein detaillierte Lokgehäuse ist aus Kunststoff gefertigt und umschließt einen sich über die gesamte Fahrzeuglänge erstreckenden Ballastblock, der die Platine für die Stromversorgung trägt. Auf der Platine sitzen auch die beiden Bronzefedern, die mit den Dachstromabnehmern in Verbindung stehen, und der Umschalter für Oberleitungsbetrieb.

Der Motor ist im Bereich über dem Drehgestell angeordnet und treibt über ein Schneckengetriebe und über Stirnräder die beiden äußeren Kuppelachsen direkt an. Die Blindwelle und die federnde mittlere Kuppelachse werden über die recht zierlichen Kuppelstan-

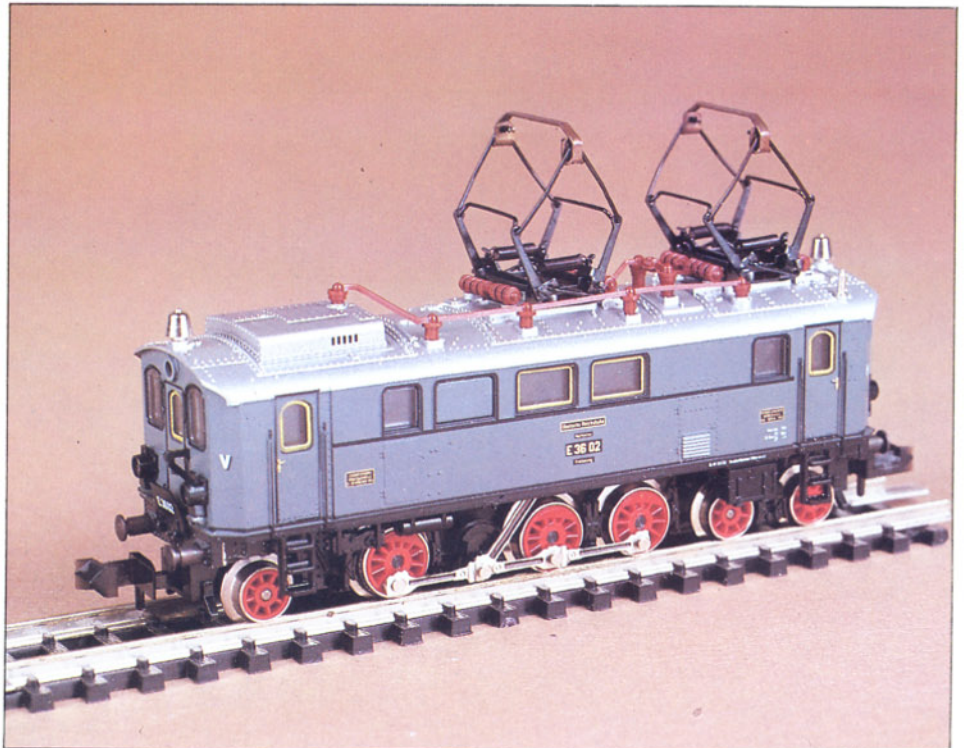
gen mitgenommen. Zur Steigerung der Zugkraft, die für alle in Frage kommenden Dienstpläne völlig ausreicht, trägt ein Rad einen

Haftreifen. Recht gut sind auch die Laufeigenschaften des entzückenden Maschinchens.

HO

Bild 2: Außerordentlich gut und fein sind die Lackierung und Beschriftung.

Fotos: Obermayer



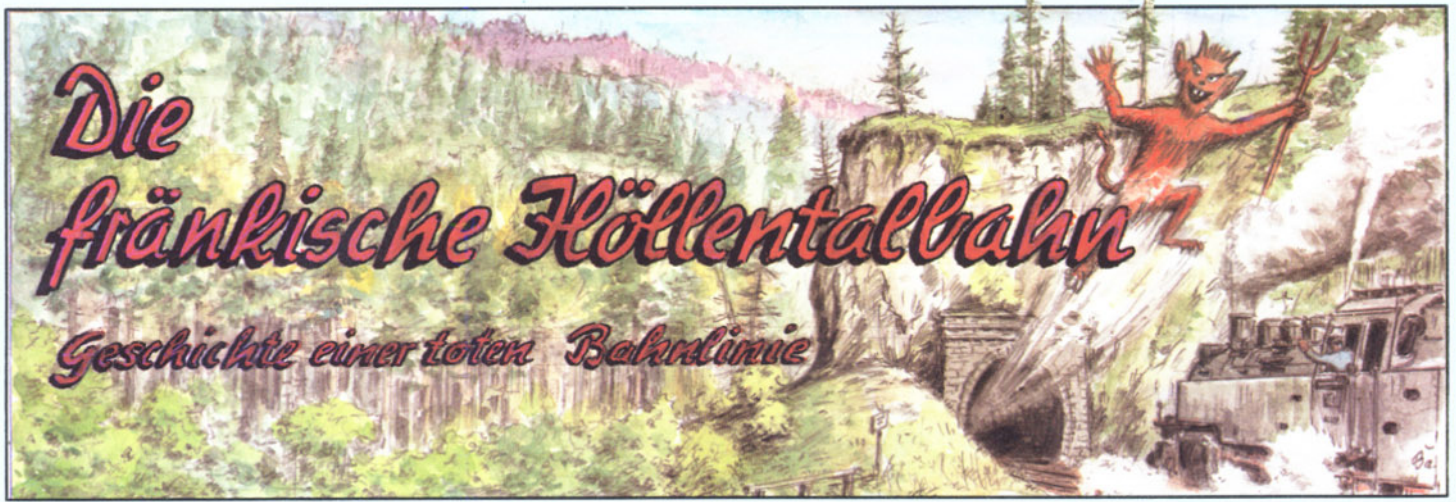


Bild 2: Bahnhof Hölle im Winterkleid (Januar 1979).

Foto: S. Winkler

Bild 3: Straßenfront des Empfangsgebäudes Hölle.

Foto: S. Winkler



Bild 4: Detail des Empfangsgebäudes Lichtenberg.

Foto: W. Kosak





Bild 5: Empfangsgebäude in Lichtenberg.

Foto: W. Kosak

Stil und landschaftliche Lage des Stationsgebäudes Hölle sind von besonderem Reiz. Vielleicht hat der eine oder andere im Rahmen unseres letzten Berichts auch schon mit dem Gedanken gespielt, sich an den Nachbau des Gebäudes zu wagen. Nun, im Nachhinein sind mir hierzu noch zwei Fotos von Herrn Winkler zugegangen. Das eine zeigt das Bahnhöfchen im Zuckerbäckerkleid und dürfte in seiner Romantik kaum mehr zu übertreffen sein. Das andere läßt die Straßenfront des Gebäudes erkennen und ergänzt so auf wertvolle Weise unsere Übersichtszeichnungen aus dem Eisenbahn-Journal 1/85. Damit

ist es möglich, auch die noch fehlende Ansicht der Straßenseite zeichnerisch zu rekonstruieren. Der Bahnhof ist für die Bereicherung einer Kleinanlage oder zum Einbau in ein Diorama geradezu prädestiniert. Wir werfen einen letzten Blick auf Ort und Bahnhof Hölle, die Aufnahme dürfte den frühen Betriebsjahren der Bahn zuzuordnen sein. Heute befindet sich hier im Ortsbereich von Hölle die bereits von Herrn Winkler genannte Ladestelle „Wiede“. Ungefähr 200 Meter vor dem Bahnhof Hölle wird hier Kohlensäure für das Höllensprudelwerk gelöscht, dessen Erzeugnisse bis weit über die Landes-

grenzen hinaus vertrieben werden. Bevor die Zuleitung das Werksgelände erreicht, überspannt sie das Flußbett der Selbitz. Unsere Fahrt führt uns nun vom Bahnhof Hölle direkt ins Höllental. Bereits nach wenigen Metern Fahrt rücken hier die Bahntrasse und der Lauf der Selbitz eng zusammen. Rechts der Bahn verläuft der Wanderweg, am anderen Flußufer der Fahrweg durch das Tal. Wenig später überquert die Trasse den Graben der sogenannten „Feuchten Stelle“ an der Ableitung des Selbitz-Stauwehrs. Die reizende Blechträgerbrücke ist in dieser oder in abgewandelter Bauform typisch für die große

Bild 6: Ort und Bahnhof Hölle in früherer Zeit.

Foto: Sammlung Winkler





Bild 7: Blick ins Höllental aus Richtung Hölle mit dem Kanzelfels- und links dahinter dem Kesselfelstunnel (1906).

Foto: Sammlung Winkler

Eisenbahn, als Modell jedoch von der Zubehörindustrie noch nicht ausreichend verwirklicht. Immerhin ist es ohne großen materiellen Aufwand möglich, modellmäßige Brückenkonstruktionen dieser Ausführung anzufertigen. Nach eigener Erfahrung eignet sich hierzu die Pappe ausrangierter Schnellhefter besonders gut. Mit Volldampf nähern wir uns nun dem wohl schönsten Streckenabschnitt der fränkischen Höllentalbahn, den Tunnels des Kanzel- und des Kesselfelsens mit der dazwischenliegenden Steinbrücke über die Selbitz. Hierbei ist besonders das südliche Tunnelportal des Kanzelfelsens mit seinem etwas eigenwillig ausgeführten Stützmauerwerk erwähnenswert, ein bestimmt lohnendes Bauprojekt für den begeisterten Modelleisen-

bahner. In ihrer harmonischen Form dürfte auch die Selbitzbrücke so manchen Hobbyeisenbahner positiv ansprechen; unter Zuhilfenahme der bekannten Mauerstein-Prägeplatten oder Heki-Dur übrigens leicht als Modell zu verwirklichen.

Diesen letztgenannten Streckenabschnitt als Ganzes darzustellen, habe ich mich in der großen Zeichnung bemüht. Er dient in seiner Gesamtheit zweifelsohne als attraktives Vorbild für die Modelleisenbahn.

Das Tal der Selbitz öffnet sich nun, wir nähern uns der Station Lichtenberg. Hören wir aber zunächst, was uns Herr Winkler weiter von der fränkischen Höllentalbahn zu berichten weiß:

R. Barkhoff

Bild 8: Ladestelle Wiede. Aus einem Kesselwagen wird Kohlensäure für das Höllensprudelwerk gelöscht (1978).

Foto: S. Winkler



Einsatz von Wagenmaterial

Zum Wagenmaterial, das in den Zügen durchs Höllental eingesetzt wurde, ist nicht viel zu sagen. Zur Länderbahnzeit wurden die Personenzüge hauptsächlich aus kurzen Zweiachsern der KPEV und der Kgl. Bayer. Staatsbahn gebildet, zur Reichsbahnzeit blieb dieses Bild zunächst unverändert. Später traten dann die Einheits-Nebenbahnwagenbauarten der DRG an die Stelle der Länderbahnbauarten. Aber bestimmt wurden auch Abteilwagen der Länderbahnen und der DRG in Sonderzügen und als Verstärkungswagen eingesetzt.

Der Güterverkehr orientierte sich natürlich an der Industrie in den von der Bahn versorgten Gebieten. So fand man von je her Lang- und Schnittholzswagen in den Güterzügen. Später kamen die verschiedensten Spezialwagen hinzu, vor allem verschiedene Kesselwagen für die Papierfabrik in Blankenstein. Nachdem aber selbstverständlich auch durchlaufende Güterwagen in die Züge eingereiht waren, war das Bild der Güterzüge sehr bunt und bot den Anblick aller vorhandenen Bauarten, auch mit den verschiedensten Privatwagen. Nach dem Krieg wurden nur noch wenige Güterzugwagenbauarten eingesetzt. Außer Expreßgutwagen und Stückgutwaggons sah man vor allem noch die Holzwagen und O-Wagen für sonstige Ladungen wie Getreide, Schotter oder Schrott, die noch in Lichtenberg und Hölle abgefertigt wurden.

Die Zeit nach 1945 und das Ende

Am gewohnten Bild im Höllental änderte sich nichts bis zum 11. April 1945. An diesem Tage verkehrte der letzte Personenzug im Höllental. Danach fuhr nur die Lok in den Lokbahnhof Lobenstein. Nach dem Einmarsch



Bild 9: Südportal des Kanzelfelstunnels am 1. 9. 1926, nun mit einem zusätzlichen Stützmauerwerk links oberhalb des Portals.

Foto: Sammlung Winkler

Bild 10: Personenzug beim Passieren der „Feuchten Stelle“.

Zeichnung: R. Barkhoff





Bild 11: Die Selbitzbrücke nach einer Postkarte aus dem Jahre 1905.

Foto: Sammlung Winkler

der Amerikaner verkehrten noch einige Militärtransporte, bis die US-Truppen wieder abzogen, die Grenze am 3. Juli 1945 besetzt wurde und der Zugverkehr zum Erliegen kam. Für eine Wiederaufnahme des vollen Verkehrs nach dem Krieg war die Strecke zu kurz und die Stationen zu klein. So kam nach 1945 nur ein bescheidener Güterverkehr in Gang. Mit zwei Übergabezugpaaren am Tag war der Bedarf gedeckt. Bis zum 23. Mai 1971 hielten eine kleine Papierfabrik am Bahnhof Lichtenberg und eine Schrottverladung in Hölle die Höllentalbahn über Wasser. An diesem Tag stellte die DB den Restverkehr durchs Höllental ein, nachdem aufgrund des schlechten Oberbaues bereits nur noch eine Köf II mit 10 km/h verkehren durfte. Aber trotz Stille-

gung wird die im Ortsbereich von Hölle liegende „Ladestelle Wiede“ bedient. Dort wird alle 4–6 Wochen ein Kohlsäurewagen für das Höllensprudelwerk in Hölle abgefertigt. Auf freier Strecke besteht hier ein Rohranschluß, der über die Selbitz hinweg ins Werk führt. Anfang der siebziger Jahre wurden auch einige Eisenbahnfreunde aus der Gegend von Hof aufmerksam, schlossen sich zusammen, und wollten im Höllental eine Museumsbahn aufbauen. Zu diesem Zweck wurde 1973 eine betriebsfähige Dampflok mit abgelaufener HU von der Südzucker AG in Regensburg gekauft. Später kamen drei Plattformwagen von der DB dazu. Nach anfänglicher Euphorie gingen jedoch die Aktivitäten der LAG (Lokalbahn-Arbeitsgemeinschaft) mehr und mehr

zurück und der Antrag auf staatliche Förderung und Unterstützung wurde nicht mehr weiterverfolgt. So verkamen die Anlagen der Bahn immer mehr, bis im Frühjahr 1979 der Bahnhof Hölle abgebrochen wurde.

In die Ruhe des verbliebenen Betriebs platzte im November 1976 der schrille Pfiff einer Dampflok. Es war eine 93 der ÖBB, die ein Filmteam aus München mitgebracht hatte, um in Marxgrün den Faßbinder-Film „Bollwieser“ zu drehen. Zu diesem Zweck wurde der Bahnhof Marxgrün in „Werbung“ umgetauft. Das war ein Hallo, als der Dampfzug auch in Hölle ankam. Aber die österreichische Lok war nicht die einzige Lokrarität, die hier auftauchte. Ende der sechziger Jahre kam eine S 3/6 auf die Höllentalbahn, aber nur als Heizlok bei der



Bild 12: Das jetzt teilweise zugemauerte Südportal des Kanzelfelstunnels.

Foto: W. Kosak

Bild 13: Die Selbitzbrücke nach einer alten Postkarte.

Foto: Sammlung Winkler





Bild 14: Eine weitere Ansicht der Selbitzbrücke zwischen dem Kesselfels- und dem Kanzelfelstunnel (links) aus dem Jahre 1906.

Foto: Sammlung Winkler

Weberei in Marxgrün.

Im achtzigsten Lebensjahr der Höllentalbahn sollte es ihr „an den Kragen gehen“. Die Bun-

desbahn rückte mit einem Abbauzug an. Es gelang jedoch nur, zwei Gleisjoche unmittelbar an der Grenze auszubauen, dann wurde

das Vorhaben durch den einsetzenden Winter vereitelt. Angeblich unternahm daraufhin die LAG einen letzten Rettungsversuch, aber an-

Bild 15: Historische Ansicht des Nordportals des Kesselfelstunnels.

Foto: Sammlung Winkler





Bild 16: Eingang zum Höllental beim Kesselfelstunnel nach einer alten Postkarte. Im Hintergrund ist der Bahnhof Lichtenberg zu sehen.

Foto: Sammlung Winkler

Bild 18: Gesamtpanorama der beiden Tunnel durch Kanzel- und Kesselfels mit der dazwischenliegenden Selbitzbrücke.

Zeichnung: R. Barkhoff

scheinend umsonst. Im September 1982 kam der Abrißtrupp erneut. Zwei Loks der BR 260 befuhren abwechselnd mit Gleistransportwagen die Strecke. Dabei fanden auch die letzten Zugkreuzungen in Hölle statt. Im Oktober 1982 war das „grausige Werk“ vollendet, die Gleise im Höllental abgebaut, die Stahlträgerbrücke am Selbitzstauwehr verschrottet. Die

Tunnels sind inzwischen zugemauert worden. Wie vom Betriebsamt Hof zu erfahren war, resultierte die Aktion der DB zum einen aus gewisser Verärgerung und Enttäuschung über die LAG und zum anderen aus dem Zustand der Gleisanlagen, die ein Entfernen zu späterem Zeitpunkt nicht erlaubt hätten. Kurios und vor allem traurig, ist zu wissen,

daß die LAG in der Tagespresse veröffentlichte, daß man nun vorhabe, im Höllental auf dem alten Schotterbett eine 600-mm-Schmalspurbahn aufzubauen. Schade, daß die guten Ansätze in solchen Phantastereien endeten. Interessant in diesem Zusammenhang ist, daß das jetzt leere Schotterbett nicht von der DB verkauft werden kann. Die Höllentalbahn ist nämlich in einem Plan enthalten, der die wiederzueröffnenden Strecken im Falle der Wiedervereinigung Deutschlands beinhaltet (das Grundgesetz basiert bekanntlich auch auf diesem Gedanken). Man fragt sich nur, ob es wirtschaftlich war, die Gleise unter großem Aufwand im Höllental abzubauen und sie im Nürnberger Hafen einzubauen. Zumindest wäre bei Belassung der Gleise das Landschaftsschutzgebiet Höllental nicht durch ein kahles Schotterbett verunstaltet worden.

So ging also die achtzigjährige Geschichte dieser kleinen liebenswerten Bahnstrecke zu Ende. Bald wird niemand mehr davon wissen, wie es hier war, als die Stahlrösser das ganze Tal vernebelten und der Achtungspfeiff vom Felsen am Tunnel wiederhallte.

Das könnte sich ändern, zumindest im Modell, wenn Sie liebe Leser, diese Bahn genauso liebgewonnen haben wie der Autor dieses Berichtes. Die Höllentalbahn bietet dem Modelleisenbahner nämlich unzählige hervorragende Motive und eignet sich sogar für einen Nachbau im Ganzen. Falls Sie Gefallen an beschaulichem Eisenbahnflair haben, können vielleicht bald bei Ihnen zu Hause Züge über die Selbitzbrücke rattern. Für einen Nachbau helfen Ihnen sicher die veröffentlichten Abbildungen.

S. Winkler

Bild 17: So sieht heute die Trasse der Höllentalbahn nach dem Abbau der Gleise aus.

Foto: W. Kosak



Quellenhinweis

DMV der DDR „Erfurter Blätter“, Nr. 2/81; MEC Hof, „125 Jahre Eisenbahn in Hof“; alte Fahrplanunterlagen sowie eigene Ermittlungen.





Bild 1: An einem strahlenden Frühlingstag poltert die 75 057 zur Reichsbahnzeit mit einem Personenzug in Richtung Böblingen über den Viadukt in Stuttgart-Vaihingen.

Foto: A. Ulmer, Sammlung Braitmaier

Die Baureihe 75°

Mit Pomp und beträchtlichem Aufwand feiert die Deutsche Bundesbahn in diesem Jahr das große Jubiläum. Die Eisenbahn in Deutsch-

land ist 150 Jahre alt geworden, dies hat sich inzwischen wohl bis in den letzten Winkel unseres Landes herumgesprochen. Ihren fünf-

undsiebzigsten Geburtstag, auch eine Jubiläumszahl, könnte die württembergische T 5 der Baureihe 75° feiern, hätte man nicht auch

Bild 2: Mit ihrem Personenzug nach Sigmaringen rollt die Lokomotive der Baureihe 75° am Einfahrtsignal vorbei in den Bahnhof Beuron. Das Benediktinerkloster gleichen Namens ist rechts im Bild zu sehen.

Foto: A. Ulmer, Sammlung Braitmaier



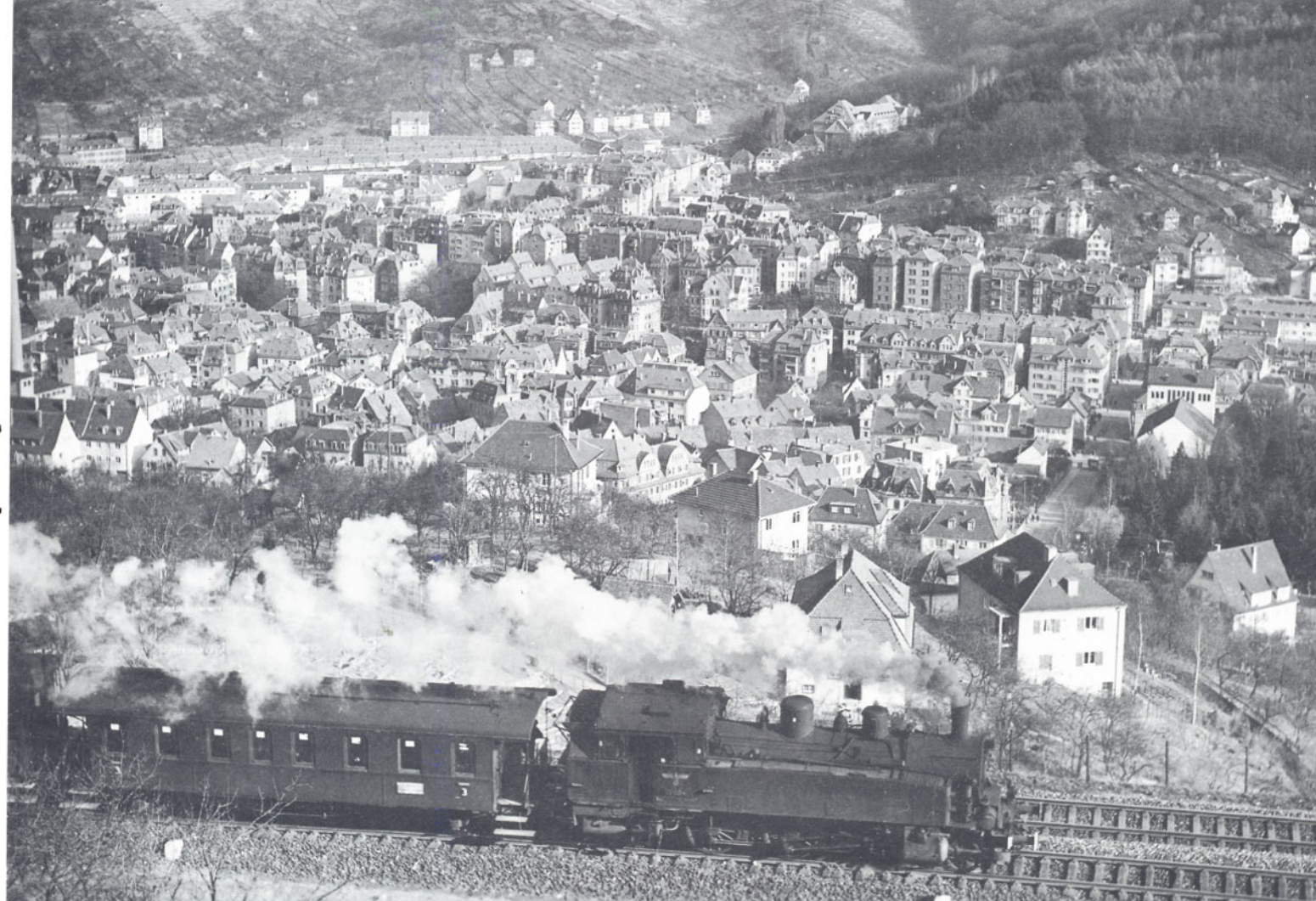


Bild 3: In der Nähe des heute längst stillgelegten Haltepunktes Stuttgart-Heslach entstand 1940 an der Strecke nach Böblingen diese Aufnahme mit der 75 054. Oberhalb des Zuges die Häuser des Stadtteils Stuttgart-Heslach und das damals noch nicht erschlossene heutige Wohngebiet Haigst bei Stuttgart-Degerloch.
Foto: A. Ulmer, Sammlung Braitmaier

Bild 5 (nächste Seite, Poster): Zu den letzten Vertretern ihrer Baureihe zählte die 75 063, die am 26. 9. 1962 im Bw Ulm ihre Wasservorräte ergänzte.

Foto: W. A. Reed

noch das letzte Exemplar dem Schneidbrenner geopfert. Als dies im Jahre 1968 geschah, lag die jüngst bei der DB erwachte Traditionspflege noch in einem Tiefschlaf. Mit der Betriebsnummer 1201 hatte die erste Lokomotive der württembergischen Klasse T 5 im Jahre 1910 die Maschinenfabrik Eßlingen verlassen, bei der sie unter der Fabrik-Nr. 3548 entstanden war. Zehn Jahre später wurde dann die letzte Lok dieser Gattung in

Dienst gestellt, sie trug die Bahn-Nr. 1296 und die Fabrik-Nr. 3948. Nur vier der 96 Lokomotiven entstanden bei der Maschinenbau-Gesellschaft Heilbronn, alle anderen hatten ihre Wiege in Eßlingen. Auf Grund des Waffenstillstands-Abkommens mußten im Jahre 1919 die drei Maschinen mit den Bahn-Nrn. 1205, 1217 und 1248 an Frankreich abgegeben werden. Alle anderen Lokomotiven gelangten zur Deutschen Reichsbahn. Wenn man dem

Urteil alter Maschinenmänner glauben darf, war die T 5 eine sparsame und zuverlässige Maschinengattung. Ein Beweis dafür ist sicherlich auch die lange Einsatzdauer. Bei einer Bestandsaufnahme im Jahre 1950 wurden noch 85 Lokomotiven registriert. Einige davon waren damals nicht mehr betriebsfähig, wurden aber wieder instandgesetzt. Zu den Kriegsverlusten durch Bombentreffer und Tieffliegerangriffe muß auch die 75 072

Bild 4: Die 75 072 wurde 1920 von der Maschinenfabrik Eßlingen unter der Fabriknummer 3927 gebaut. Auf dem Foto trägt sie als letztes Untersuchungsdatum die Aufschrift „13. 6. 1930“. Sie gehörte damals zum Bestand des Bw Heilbronn Hbf. der Rbd Stuttgart.
Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber

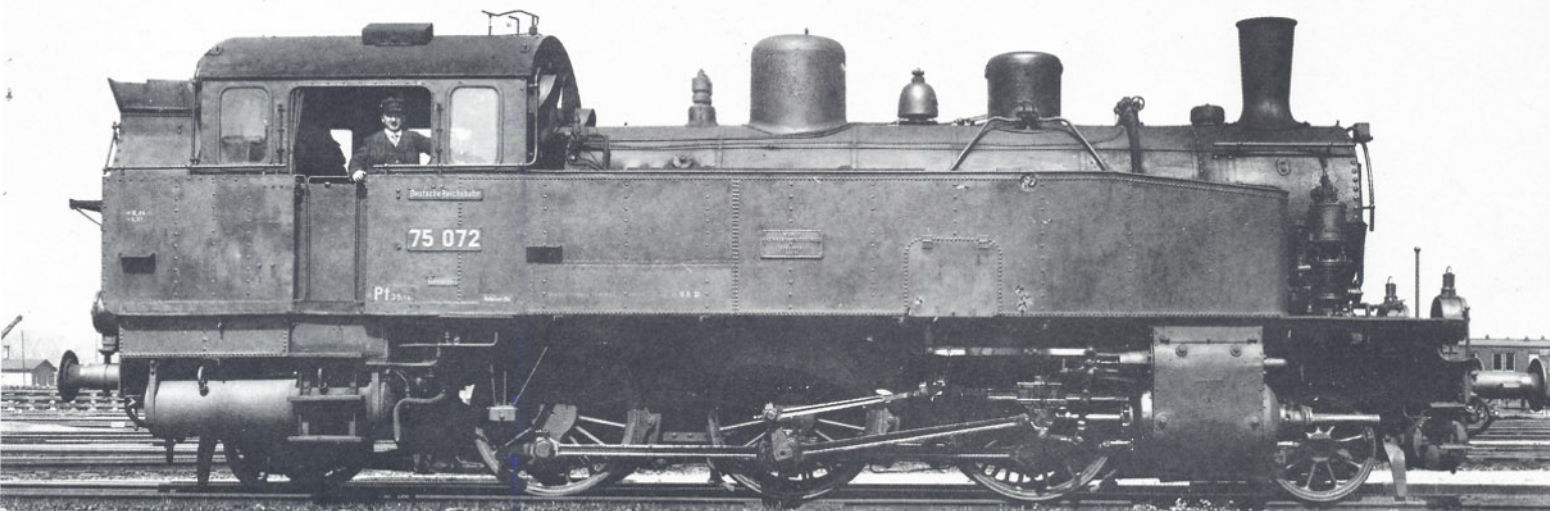








Bild 6: Im Rohrer Wald zwischen Stuttgart-Vaihingen und Böblingen entstanden während der Reichsbahnzeit zahlreiche Aufnahmen des bekannten Fotografen Alfred Ulmer. Als Vorspannlokomotive vor einer Schnellzuglokomotive der württembergischen Klasse C, der 18 128, macht sich hier die 75 055 nützlich.
Foto: Ulmer, Sammlung Braitmaier

Bild 7: Aulendorf war Auslauf-Bw für die Lokomotiven der Baureihe 75^e. Dort entstand am 13. 9. 1959 dieses Foto der 75 043.

Foto: H. Schambach





Bild 8: In Friedrichshafen-Fischbach steht die 75 044 am 3. 6. 1961 mit einer Personenzuggarnitur zur Abfahrt bereit.

Foto: Dr. Scheingraber

Bild 9: Im Bahnhof Manzell bei Friedrichshafen wurde am 30. 5. 1961 die 75 036 im Bild festgehalten.

Foto: Dr. Scheingraber





Bild 10: Zuletzt mußte sich die 75 042 ihr Gnadensbrot im Verschiebedienst verdienen. Das Foto vom September 1962 zeigt sie im Verschiebedienst in Aulendorf.

Foto: G. Turnwald

gezählt werden. Die letzten Eintragungen im Betriebsbogen stammen vom September 1944, damals kam die Lok noch auf 13 Betriebstage. Am 11. Juni 1920 war die Maschine mit der Fabrik-Nr. 3927 angeliefert und noch am selben Tag abgenommen worden. Als Beschaffungspreis wurden 88 000,- Reichsmark angegeben. Bis zum Ende ihrer Dienstzeit hatte die 75 072, die zuletzt beim Bw Aalen in Ostwürttemberg beheimatet war, eine Laufleistung von mehr 1,25 Millionen km erreicht. Recht interessant ist auch ein Blick in das Kesselverzeichnis. Der erste Kesseltausch erfolgte im Jahre 1923, damals erhielt die Lokomotive den Kessel der 1915 gelieferten 75 050. Ab dem 3. Juni 1931 fuhr sie mit dem Kessel der 75 026 aus dem Jahre 1912 und ab 30. Dezember 1937 mit dem Kessel der 1914 gebauten 75 043. Dieser letzte Kessel war zuvor in der 75 021 eingebaut gewesen.

Am 31. Dezember 1958 befanden sich noch

81 Lokomotiven der Baureihe 75⁰ im Einsatzbestand. Ein weiteres Exemplar, die 75 079, war z-gestellt. Mit dem Beginn der sechziger Jahre mußte die T 5 dann ziemlich rasch der Diesellokomotiv Konkurrenz weichen. Nur in Oberschwaben waren noch einige wenige Lokomotiven der Baureihe 75⁰ bis 1963 im Streckendienst eingesetzt, bis dann mit der 75 042 auch die letzte Maschine in Aulendorf ausgemustert wurde.

Diese 75 042 hat sich Märklin nun als Vorbild für das H0-Modell erkoren, das jetzt zur Nürnberger Messe vorgestellt wurde. Hierbei handelt es sich nicht nur um eine Farb- und Beschriftungsvariante, sondern um ein Modell mit einem völlig neugestalteten Gehäuse. Diese Lokomotive hat einen vorne liegenden Sanddom und einen auf der Kesselmitte angeordneten Dampfdom erhalten. Zwischen den beiden Domen ist das Lätewerk vorhanden und vorne auf der Rauchkammer der Generator. Nachgebildet ist natürlich auch der

quer vor der Rauchkammer liegende Oberflächenwärmer. Weitere Unterscheidungsmerkmale von der Länderbahnausführung sind andere Pumpen und der Kohlenkastenaufsatz. Verzichtet hat man bei Märklin auf die Nachbildung der vorderen Rangierertritte mit den großen Griffstangen an der vorderen Pufferbohle. Einige „Fachleute“ werden hier wohl wieder einen Anlaß für herbe Kritik finden. Da diese Griffe und Tritte untypisch waren, ist es zu begrüßen, daß sie am Modell nicht vorhanden sind. Beim Vorbild wurden sie erst in der letzten Zeit des Einsatzes angebracht, als die 75 042 ihr Gnadensbrot im Verschiebedienst verdienen mußte. Eine Durchsicht aller verfügbaren Fotos hat inzwischen auch gezeigt, daß alle anderen Maschinen nur die kleinen Rangierertritte hatten. Wer also seine T 5 in der DB-Ausführung umnummern will kann dies tun, ohne Operationen am Modell vornehmen zu müssen.

HO

Bild 11: Das auf der Spielwarenmesse Nürnberg vorgestellte Modell der 75 042 der Deutschen Bundesbahn in der Baugröße H0 von Märklin.

Foto: P. Schiebel

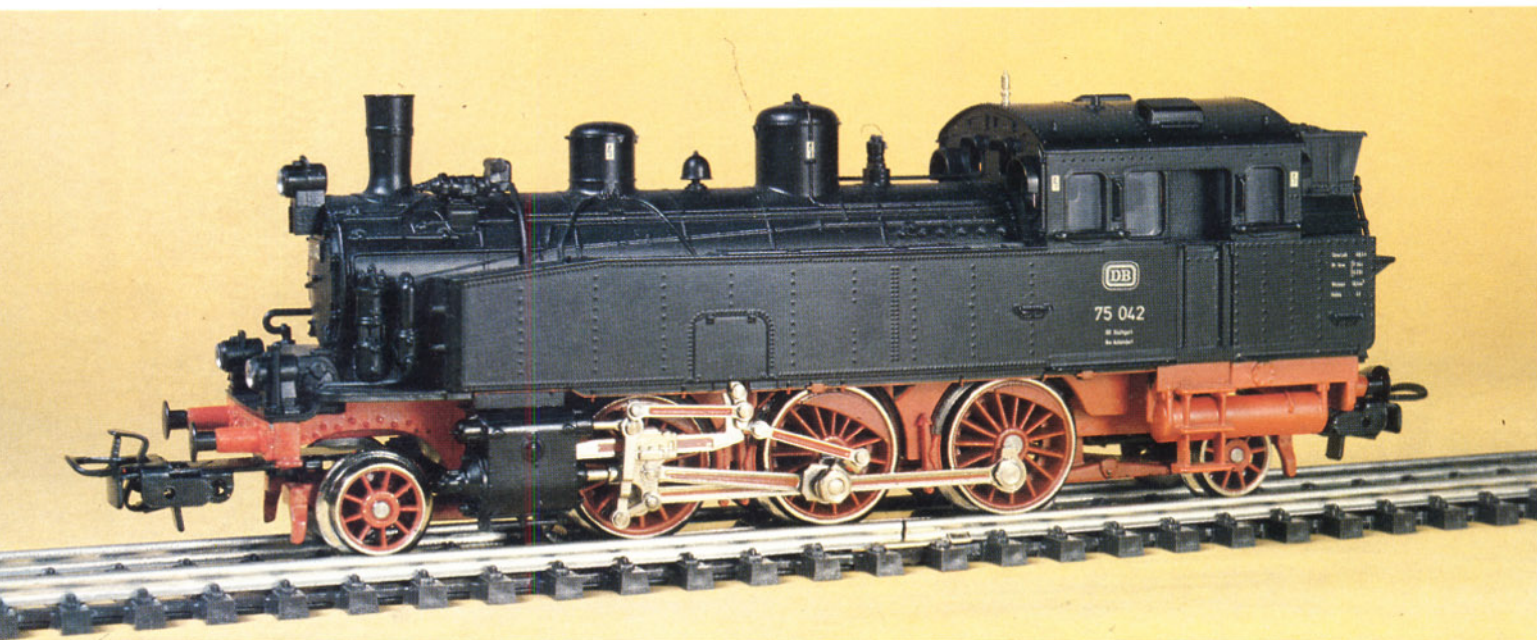




Bild 1: Die 298.52 führte am 31.12.1984 erstmals seit zweieinhalb Jahren wieder einen Zug auf der Steyrtalbahn. Der Arbeitszug der ÖGEG überquert bei Waldneukirchen soeben die Steyr. Foto: H. Krumphuber

Die Steyrtalbahn fährt wieder!

In der Ausgabe 2/1981 des Eisenbahn-Journals erschien ein mehrseitiger Beitrag mit dem Titel „Rettet die Steyrtal-Bahn!“, der u.a. von der Gefahr der Betriebseinstellung der beliebten Schmalspurbahn in Oberösterreich berichtete. Bereits knapp ein Jahr später wurde dann der Gesamtbetrieb auf der Steyrtalbahn am 1. März 1982 eingestellt. Was viele Zweifler

nicht wahrhaben wollten, ist nun doch Wirklichkeit geworden: Die Steyrtalbahn fährt wieder! Am 31. Dezember 1984, kurz vor zwölf Uhr, befuhr nach rund zweieinhalb Jahren Pause wieder ein dampfgeführter Arbeitszug die Strecke Grünburg-Steyr Lokalbahn. Bei herrlichem Winterwetter verlief die Fahrt ohne Schwierigkeiten. Zuglokomotive war je-

ne Maschine, die seinerzeit auch den letzten Zug geführt hat, die 298.52. Die Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG) möchte im Juni 1985 mit zwei Lokomotiven der Baureihe 298 und der 699.103 den Museumsbetrieb im Steyrtal aufnehmen, allerdings bleibt bis dahin noch eine Menge Arbeit zu leisten. **Hans Krumphuber/AR**

Bild 2: Hier ist heute Endpunkt der Museumsbahn der ÖGEG von Steyr Lokalbahn nach Grünburg. Die 298.56 gehörte im März 1972, als diese Aufnahme in Grünburg entstand, noch zum Bestand der ÖBB. Foto: Verlagsarchiv





Bild 1: Mit einem Nahverkehrs zug nach Freilassing fährt die 144 509 vor der Kulisse des Watzmannmassivs in Richtung Hallthurm. Lok und Waggonen stammen von Roco.

Elektrolokomotiven in Bayern

Teil 3 und Schluß

Auf den ersten Blick mag es Modellbahnern und Vorbild-Liebhabern eher wie ein Alptraum erscheinen: denn die Vorstellung, daß eine eigens entwickelte Lokomotivbaureihe fünf Jahrzehnte lang den gesamten Reise- und

Güterzugbetrieb auf ihrer Stammstrecke beherrscht, läßt wenig Abwechslung vermuten. Der Schein trügt: Obgleich die Loks der Baureihe E 44⁵ ab Anfang der dreißiger Jahre bis 1983 auf der Strecke Freilassing – Berchtes-

gaden zu Hause waren, bekamen die Vorbild-fotografen in der Gegend um Bad Reichenhall eine beachtliche Vielfalt von Lokomotivtypen vor die Linse. Unsere Modellfotos – vor Originalkulisse aufgenommen – zeigen einen Teil

Bild 2: Dieselbe Maschine wie oben leistet hier einer 116 Vorspanndienste beim Nahverkehrs zug Berchtesgaden – Freilassing. Beide Lokmodelle von Roco.





Bild 3: Ebenfalls aus letzter Zeit stammt diese Zuggarnitur, die von Freilassing nach Berchtesgaden eingesetzt ist. Neubau-Elloks der Baureihen 110, 140, 150 und 151 wurden häufig hier eingesetzt. Bei dem 140er-Modell handelt es sich um eine Lok von Trix – Silberlinge Roco.

der Ellokbaureihen, die während der letzten Jahrzehnte auf der landschaftlich reizvollen Bahnlinie zu sehen waren.

Fragt man Reichenhaller Eisenbahnfreunde, welche Elloktypen sie im Bahnhof der Kurstadt schon gesehen hätten, folgt erst einmal eine Weile schweigsamen Nachdenkens: Sie wissen dann nicht so recht, wo sie mit ihrer Aufzählung beginnen sollen.

Vielleicht mit jener denkwürdigen Bespan-

nung, die am 3. April 1976 dort zu beobachten war? Damals weilte der ägyptische Staatspräsident Sadat unter weißblauem Himmel, angereist per Sonderzug. Die Wagengarnitur für den hohen Gast schleppte auf der Rückfahrt von Berchtesgaden her die 103 104 als Zuglok. Und weil elektrische Lokomotiven nur so lange zuverlässig funktionieren, wie sie mit Strom versorgt werden, war der Schnellzugmaschine die 218 160 für alle Fälle als Vor-

spann mitgegeben worden.

Ansonsten bekamen die Reichenhaller die sechsachsigen Renommier-Maschinen der Deutschen Bundesbahn eher selten zu Gesicht. Lediglich bei Meßfahrten wurden Lokomotiven der Baureihe 103 über die 40-Prozente-Rampe hinauf zum Hallthurm-Paß eingesetzt. Häufiger schon schickten die Freilassing Schnellzugloks der Baureihe 110 nach Berchtesgaden. Für Aufsehen unter den Vor-

Bild 4: Eine der heutigen Zeit entsprechende moderne Garnitur als Nahverkehrszug von Freilassing nach Berchtesgaden. Die 111 zieht ihren aus Silberlingen bestehenden Zug. Lok und Wagen Roco.

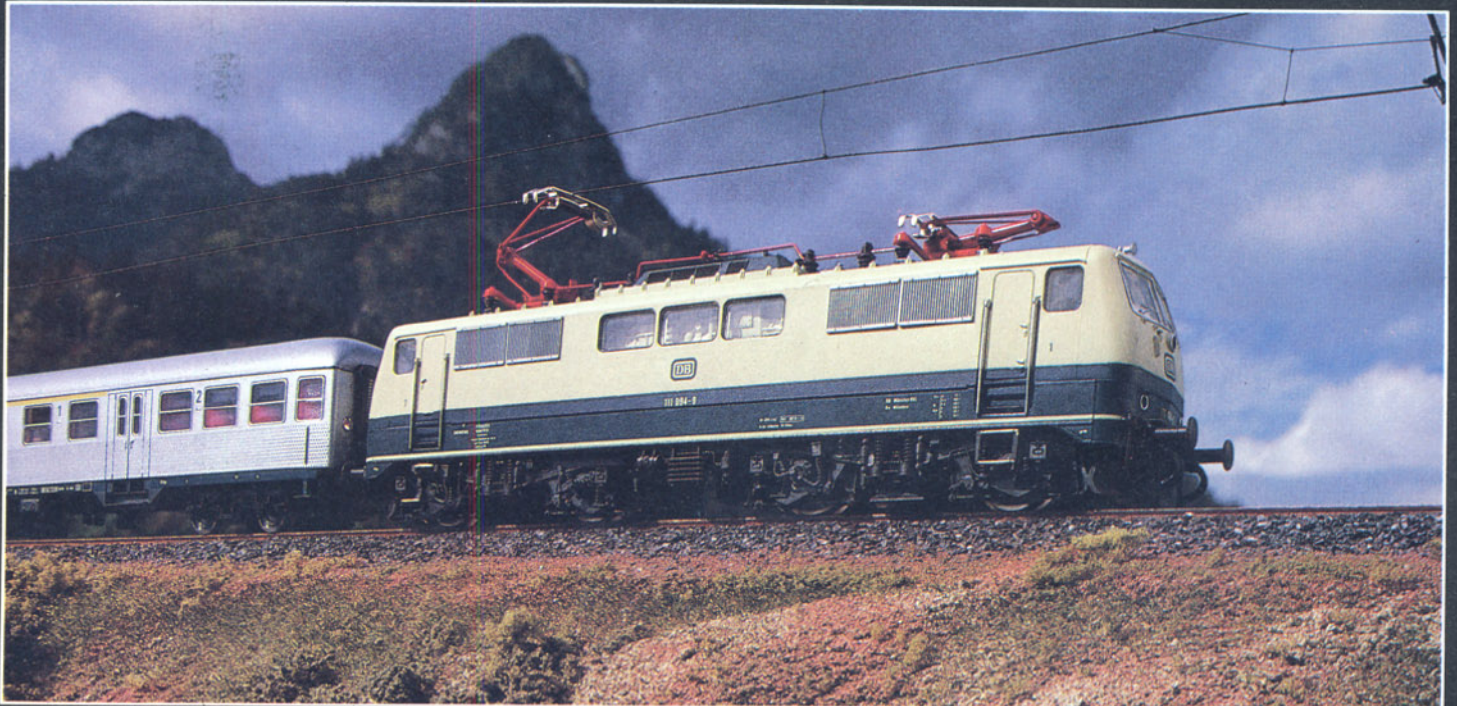


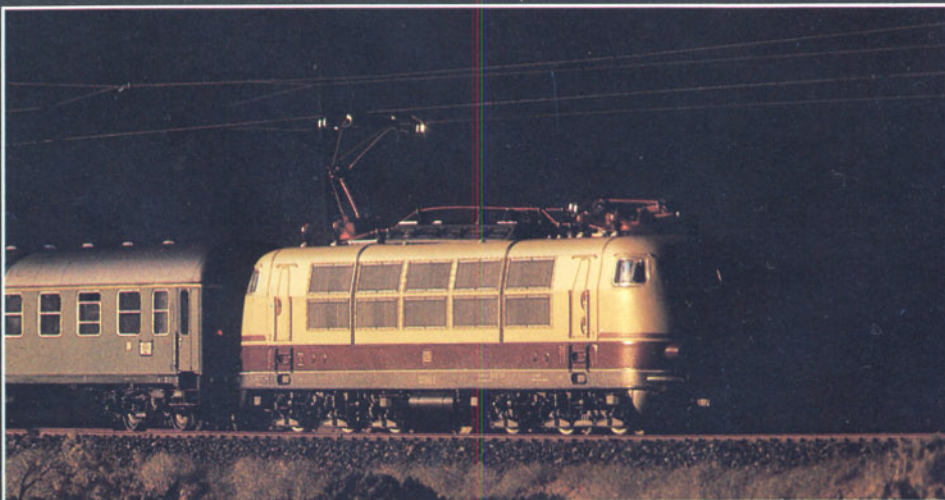


Bild 5: Auch die Ingolstädter 194 035 traf man auf der Berchtesgadener Strecke an. Hier bei der Talfahrt mit einem Güterzug im 40-%-Gefälle zwischen Hallthurm und Reichenhall.



Bild 6: War der Dieseltriebwagen der Baureihe 601 in dieser Gegend, half ihm meist eine 144.5 über den Berg. Beide Modelle Roco.

Bild 7: Die Baureihe 103 ist ein seltener Gast auf der Strecke nach Berchtesgaden. Die Schnellzugloks wurden nur in Ausnahmefällen dort eingesetzt; Lok von Roco.



bildfotografen sorgten sporadische Auftritte eines Unikums dieser Baureihe: die mit grauem Warnanstrich an den Stirnseiten versehene 110 365.

Zum gewohnten Bild gehörten dagegen längst auf der Strecke Freilassing – Berchtesgaden die Schnellzug-Elloks der Baureihe 111 vom Bw München 1, die das Erbe der E 44⁵ angetreten haben.

Gern gesehene Gäste waren auch die für den Steilstreckenbetrieb an sich nicht sonderlich geeigneten Loks der Baureihe 116, die ehemaligen bayerischen ES 1. Vor allem auf der Talfahrt, vom Hallthurm hinunter nach Bad Reichenhall, sorgten die stark erhitzten Bremsklötze der großrädigen Maschinen dem Vernehmen nach für ganz beachtliche Qualmwolken. Erhalten sind auch Bilddokumente, die eine 116 zusammen mit einer 144⁵ in Doppelbespannung vor Nahverkehrsügen nach Berchtesgaden zeigen.

Eisenbahnfreunde wissen zudem von Zügen zu berichten, die von zwei Maschinen der Baureihe 116 geschleppt wurden.

Mit viel Qualm – allerdings auf Bergfahrt – quälte sich stets der VT 11⁵ (601) hinauf zum Hallthurm-Paß. Hilfestellung leistete der nicht gerade übermotorisierten Dieselschnelltriebwagen-Garnitur dabei meist eine 144⁵. Den beschwerlichen Weg nach Berchtesgaden hat der Triebwagen schon hinter sich gebracht, als seine üppig runden Stirnseiten noch das TEE-Emblem schmückte.

Eine Visite in der Watzmann-Umgebung ist auch von „Donald Duck“ – amtlicherweise als Schnelltriebwagen Baureihe 403 bezeichnet – überliefert. Seine Karriere als erstklassiger „Intercity“-Zug und als luxuriöser Jet-Ersatz in Lufthansa-Diensten hatte der Triebwagen seinerzeit noch vor sich. Nur der Spitzname nach der berühmten Walt-Disney-Ente war dem 403 wegen seiner eigentümlichen, schnabelähnlichen Stirnseiten-Gestaltung gleich bei seinem Erscheinen verpaßt worden. Ihm dürfte die Hallthurm-Rampe weit weniger Probleme verursacht haben als dem 601: Schließlich verfügt der elektrische Trieb-



Bild 8: Im Sommer 1979 kamen die 144.5 sogar zu Intercity-Ehren. Der IC 511 „Chiemgau“ wurde planmäßig von diesen Altbau-Ellöks gezogen; Modelle Roco.

wagen – als H0-Modell bei Lima erhältlich – über Einzelachsantrieb. Weitاً häufiger erschienen zwischen Freilassing und Berchtesgaden schon zu Zeiten der 144⁵ die Güterzug-Ellöks der Baureihe 140. Des öfteren kamen von Freilassing aus gegen Ende der siebziger Jahre auch die sechsachsigen Güterzugmaschinen der Baureihen 150 und 151 auf die Strecke.

Sehr zur Freude einheimischer Eisenbahnfreunde wurden nämlich von Freilassing aus fremde Lokomotiven, die dort auf ihre Rückleistung warteten, in der Zwischenzeit nach Berchtesgaden geschickt. Bei solchen Gelegenheiten verirrt sich auch hin und wieder Loks der Baureihe 118 auf die Berchtesgadener Linie. Im Juni 1982 erschien eine waschechte Österreicherin in Berchtesgaden,

die 1044.57. Um eigene Maschinen handelte es sich dagegen bei den 160ern des Bw Freilassing, die der 144⁵ mit dem schweren Münchener Nachmittags-Eilzug durch kräftiges Nachschieben über den Berg halfen. Auch die 194er, die häufig in Plänen der 144⁵ auftauchten, zählten damals zum Bestand des Bw Freilassing. Für lohnende Motive sorgten freilich auch die

Bild 9: Für den Dieseltriebwagen der Baureihe VT 11.5 bedeutete die Fahrt über den Hallthurmpaß stets Schwerarbeit, so daß er oft Vorspann erhielt (siehe Bild 6); Modell Roco.





Bild 10: Auch zwischen München und Freilassing herrscht „bunter“ Ellok-Verkehr. Die Baureihe 111 ist im hochwertigen Reisezugdienst zwischen München und Freilassing eingesetzt. Hier heißt es dann, nach Berchtesgaden umzusteigen; Lok Roco, Wagen Ade.

Loks der Baureihe 144⁵, die häufig in Doppelbespannung entweder mit einer weiteren 144⁵ oder irgend einer anderen Elloktypen daherkommen. Besonders reizvoll nahm sich die „klas-

sische“ Nahverkehrsgarnitur nach Berchtesgaden aus: Sie bestand meist aus drei oder vier Eilzugwagen der Bauart 35, gezogen von einer 144⁵. Diese Rolle haben inzwischen

„Silberlinge“ und Loks der Baureihe 111 übernommen. Drei Jahre vor dem Ende des 144⁵-Planeinsatzes nach Berchtesgaden – im Sommer 1979 – warteten die fast fünfzig Jahre alten Maschinen mit einem einmaligen Lekerbissen auf: Als einzige Altbau-Ellok der DB gelangten sie völlig überraschend zu Intercity-Ehren. Der IC 511 „Chiemgau“ wurde während des Sommerfahrplans 1979 planmäßig mit 144⁵ bespannt. Lange währte die Herrlichkeit indes nicht: Schon im Sommer 1982 erstellten die Freilassinger für ihre restlichen 144⁵ einen eintägigen Umlaufplan, der für vier Lokomotiven ganze 56 Kilometer Laufleistung vorsah. Schon zu dieser Zeit fuhren die Loks nunmehr außerplanmäßig nach Berchtesgaden. Im folgenden Winter kam das endgültige Aus für die 144⁵: Es wurde gleich gar kein Plan mehr aufgestellt.

Dennoch erschienen zwei 144⁵ – die 144 502 und die 144 504 – zu dieser Zeit des öfteren noch vor Zügen auf der Strecke Freilassing – Berchtesgaden. Die beiden Loks wurden schließlich am 29. Mai 1983 endgültig z-gestellt.

Zwei Loks dieser Gattung sind – von den Modellen in H0 und N einmal abgesehen – erhalten geblieben: Die E 44 502 überlebte unter dem Patronat des Traunsteiner Eisenbahnclubs ES 1, während die E 44 508 zum Museumslokbestand der DB zählt.

Übrigens: Beim Zusammensuchen der Fotomodelle für diesen Beitrag ist uns aufgefallen, daß sich nahezu alle dafür benötigten Modelle im Programm der Firma Roco finden. Ein entsprechender Zusammenhang wurde uns schlagartig beim Abholen der Modelle im Freilassinger Roco-Auslieferungslager klar: Es liegt nur ein paar Meter von jener Stelle entfernt, an der die Strecke nach Berchtesgaden abzweigt. Da brauchen die Verantwortlichen auf der Suche nach neuen Modell-Ideen nur aus dem Fenster zu sehen und zu warten, welche Lokbaureihe wohl den nächsten Zug nach Berchtesgaden führen wird.

W. Kosak

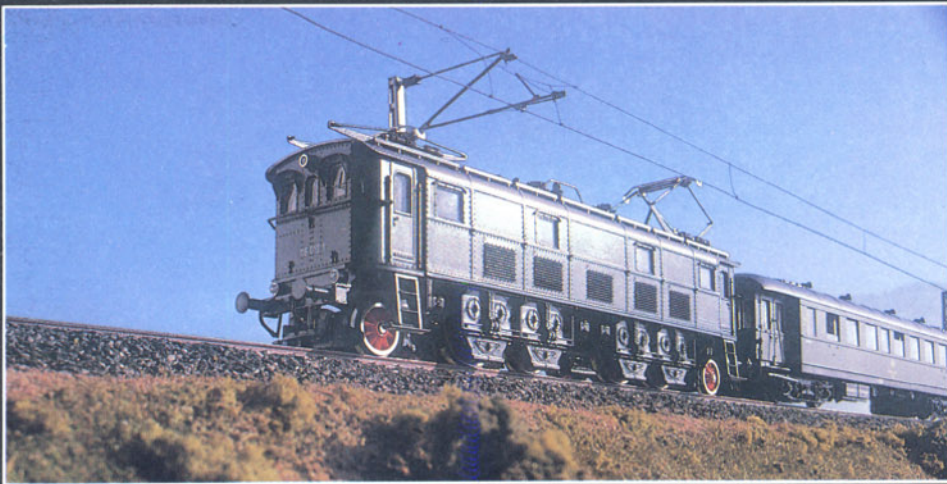


Bild 11: Obwohl Steilstreckenbetrieb nicht unbedingt ihr Metier war, kamen bei der DB auch Schnellzugloks der Baureihe 116 nach Berchtesgaden zum Einsatz.

Bild 12: Ein Bild aus alten Tagen, als die Strecke München – Freilassing noch nicht elektrifiziert war. Zu Beginn der 20er Jahre waren zwischen München und Freilassing „langhaxige“ S 3/6 mit D-Zugwagen der Bauart Bayern 11 unterwegs. Die Liliput-Lokomotive wurde zu diesem Zweck umbeschriftet. Sie trägt nun am Tender den Schriftzug Bayern der Gruppenverwaltung.

Alle Fotos: W. Kosak



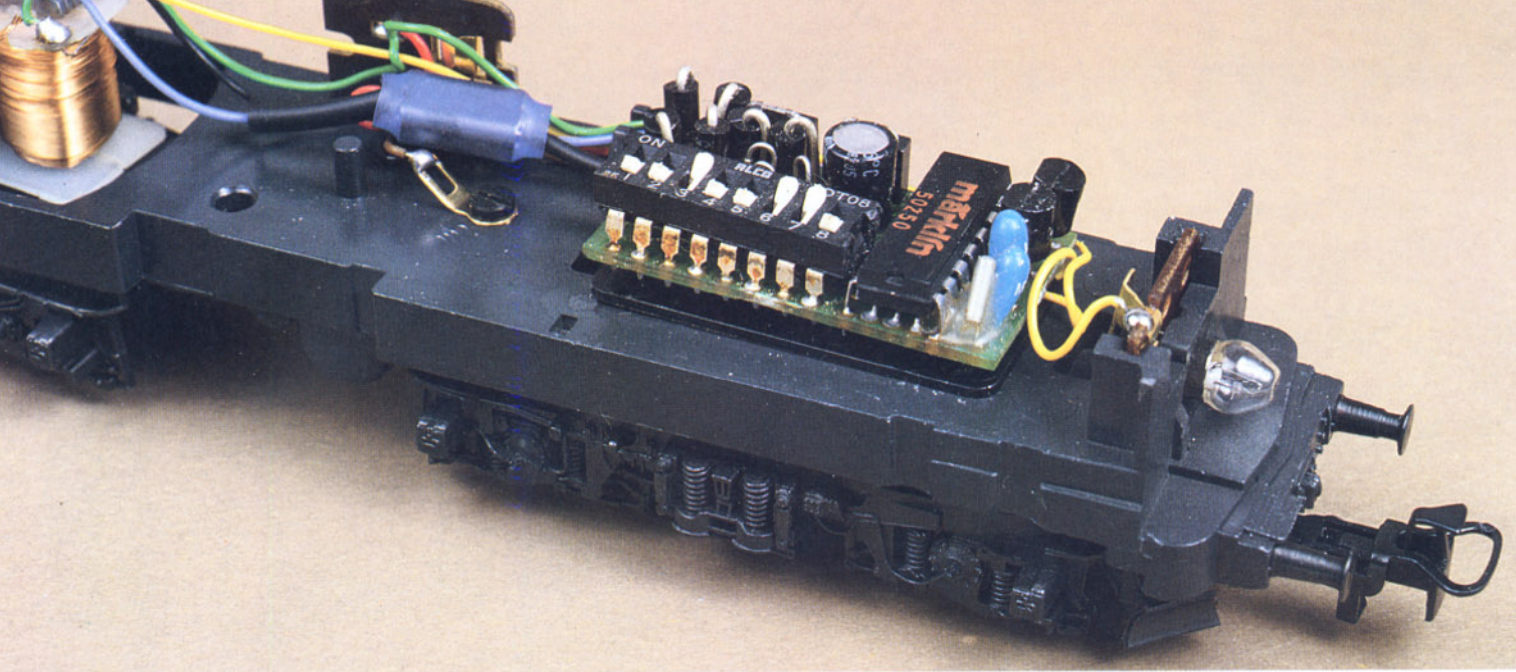


Bild 1: Lokdecoder in einer Elektrolokomotive der Baureihe 111. Dieser Decoder hat die Aufgabe, die über das Gleis empfangenen Befehle zu entschlüsseln und auszuführen. Gut zu erkennen ist auch der Codierschalter, an dem die Kennnummer der Lok eingestellt wird. **Foto:** Obermayer

Märklin Digital H0

Anlässlich der Neuheiten-Präsentation im Hause Märklin, wurde im Dezember 1984 der Fachpresse auch das neue System Märklin Digital H0 vorgestellt. Ein vorzüglich gestalteter Film stimmte die Anwesenden auf die sich anschließende Demonstration ein. Einer der Väter des Systems erläuterte die Technik und steuerte mit geübter Hand und mit scharfem Auge die Lokomotiven über die Vorführanlage.

Toll, wie das alles lief, gesteuert über nur zwei Drähte, die von der Steuerzentrale zum Anschluß führten. Höhepunkt und Abschluß der Veranstaltung war dann der über ein „Interface“ vom Homecomputer gesteuerte Modellbahnbetrieb, dessen Ablauf auch am Bildschirm zu verfolgen war. Moderne Elektronik, eine fortschreitende Miniaturisierung hochentwickelter Bauteile sowie intensive Forschungs- und Entwicklungsarbeit waren die Voraussetzungen für das neue Fahrvergnügen. Allen Redaktionen wurde schließlich auch noch ein wohlverschmürtes Paket ausgehändigt, das alles erforderliche Material für den Aufbau einer leih-

weise überlassenen Testanlage enthielt. Damit war die Möglichkeit geboten, das System zu erproben und jede eventuell vorhandene Scheu abzubauen.

Die ersten Erfahrungen mit Märklin Digital H0

Modellbahn-Fachjournalisten sind zum überwiegenden Teil recht geplagte Menschen, die tagsüber einem ganz anderen Broterwerb nachgehen. Auch mir selbst bleiben nur die Nachtstunden und die Wochenenden für das geliebte Hobby Eisenbahn. Deshalb und weil endlich auch die eigene Modellbahnanlage fertig werden sollte, blieb das Märklin-Paket zunächst noch einige Zeit verschmürt.

An einem kalten, unfreundlichen Januartag war es dann soweit, die längst fälligen Beiträge für die nächste Ausgabe des Eisenbahn-Journals waren geschrieben, mit dem Aufbau der Testanlage konnte begonnen werden. Auf dem Fußboden des Büros waren rund zwei Quadratmeter von Akten, Büchern und Zeit-

schriften geräumt worden. Die Uhr zeigte die fünfte Mittagsstunde, als die Schnur des Paketes durchtrennt wurde.

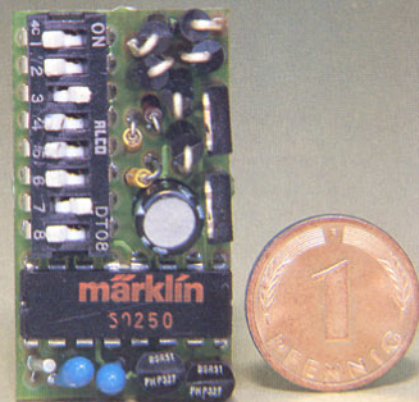
In der großen „Wundertüte“ befanden sich eine ausreichende Zahl von Gleisen aller Art, von Weichen, Signalen, Entkupplern und Anschlußschienen. Sogar zwei Prellböcke waren enthalten, dazu natürlich alle erforderlichen Geräte und drei verschiedene Lokomotiven. Eine Sichtung des Gleismaterials zeigte sogleich, daß damit ein zweigleisiges Oval mit daraus abzweigenden Abstellgleisen aufgebaut werden konnte.

Inzwischen war es 17.10 Uhr geworden. Rasch waren die K-Gleise aneinandergesteckt, die Weichen eingebaut, dazu ein Entkupplungs- und ein Anschlußgleis. Genau um 17.28 Uhr war die Gleisanlage überprüft und fahrfertig. Nun wurden die Geräte ausgepackt, der **transformer**, die Steuerzentrale **central unit**, das Fahrgerät **control 80** und das Digital-Stellpult **keyboard**. Zu dem keyboard kommen noch die Empfänger-Bausteine für Magnetartikel, die **decoder k 83**. Je-



Bild 2: Die wichtigsten Geräte für Märklin Digital H0. Oben der starke Transformator. Unten von links nach rechts das Keyboard, die Steuereinheit und zwei Fahrregler. **Foto:** Märklin

Bild 3: Lokdecoder in seiner heutigen Größe, der in den meisten Märklin-Lokomotiven anstelle des Umschalters seinen Platz findet. **Foto:** Märklin



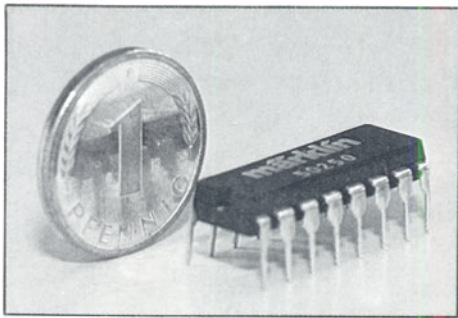


Bild 4: Das Herz des Lokdecoders ist dieser Chip mit seinen zehn „Beinchen“, der die Funktion von rund 15 000 Bauteilen in sich vereinigt. Foto: Märklin

dem Gerät liegt eine leicht lesbare und sehr gut bebilderte Funktionsbeschreibung bei, die keine Frage offen läßt. Ein kurzer Blick genügt und schon ist man ausreichend informiert. Das Fahrgerät, die Steuerzentrale und das Stellpult werden von rechts nach links aneinandergesteckt. Nun muß die elektrische Verbindung von der Steuereinheit zur Anschlußschiene und zum Transformator hergestellt werden. Hierzu sind je zwei Drähte oder Litzen erforderlich. Eine rote und eine braune Leitung führen von der Steuereinheit zum Anschlußgleis, eine gelbe und eine weitere braune Strippe zum Transformator.

Achtung! Die Kabel dürfen nicht verwechselt werden, Farbkennzeichnungen beachten! Der Anschluß der Anlage und der Geräte hat stets bei gezogenem Netzstecker des Transformators zu erfolgen.

Mit den vier Leitungen sind nun schon die gesamten Kabelarbeiten erledigt, die Weichen allerdings noch nicht angeschlossen; zunächst soll nur gefahren werden. Als der Stecker des Transformators in die Steckdose kommt ist es 17.36 Uhr. Am control 80 wird die Nummer 21 eingetippt, die „Adresse“ der auf Gleis 2 stehenden Diesellok der Baureihe 211. Die Geräte zeigen ihre Betriebsbereitschaft an, die Nummer 21 leuchtet vom Anzeigenfeld des Fahrgerätes, dessen Regler nun langsam nach rechts gedreht wird. Die Lok rührt sich nicht von der Stelle, sie denkt gar nicht daran, vorwärts oder rückwärts zu fahren, sie reagiert natürlich auch nicht auf den am Fahrregler ausgelösten Impuls zur Änderung der Fahrtrichtung. Die Maschine „denkt“ überhaupt noch nicht, sie kann gar nicht, denn die Klemme am Anschlußgleis drückt auf die Isolation des roten Drahtes, dessen blankes Ende etwas zu kurz geraten war. Schnell war der Mangel beseitigt und der Transformator wieder am Netz. Erneut wurde die Lok über ihre Kennnummer 21 aufgerufen und nun gehorchte sie dem Regler. Jetzt ist es 17.41 Uhr, vier Minuten hat die Fehlersuche gekostet. Auf Gleis 3 wird die Elektrolokomotive der Baureihe 111 bereitgestellt, ihre Adresse ist die „11“, die ihr bereits im Werk zugewiesen wurde. Während die 211 auf der Außenstrecke unentwegt ihre Kreise zieht, wird über die Tastatur am „control 80“ die Nummer 11 eingetippt. Nun gelten die vom Fahrgerät übermittelten Steuersignale der Baureihe 111, die Diesellok fährt indessen mit der zuletzt eingestellten Richtung und Geschwindigkeit weiter. Jetzt soll die 211 durch die dritte Maschine, die Elektrolok der Baureihe 120 abgelöst werden. Dazu ist es zunächst einmal erforderlich die 21 zu wählen, um dadurch die Diesellok anzusprechen und nun auf dem Gleis 1a zu fahren. Kurz vor dem Prellbock wird die Maschine durch Zurückdrehen des Reglers angehalten. Die 12 wird eingegeben und erscheint im Anzeigenfeld, die 120 001 kann aus Gleis 1b ausfahren. Ohne sich zu rühren,

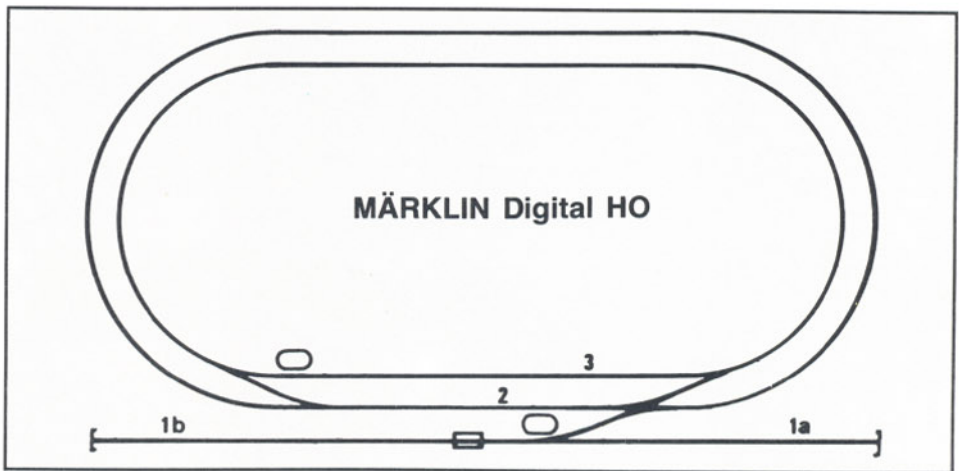


Bild 5: Testanlage zur Erprobung des neuen Systems, ein zweigleisiges Oval mit den Abstellgleisen 1a und 1b.

Skizze: Obermayer

bleibt die Diesellok am Prellbock von Gleis 1a stehen. Zum Zeitpunkt des Einfahrens der schmucken 120er ist es genau 17.56 Uhr. Seit dem Auspacken der Teile und dem Beginn des Aufbaus ist noch nicht einmal eine Stunde vergangen. In dieser knappen Zeit war es durchaus möglich, das System in seinen Grundzügen kennenzulernen. Darüber hinaus bieten sich natürlich noch viele Möglichkeiten eines interessanten und abwechslungsreichen Modellbahnbetriebes. Vorkenntnisse sind überhaupt nicht erforderlich. Ein ordentliches Sehvermögen sowie Daumen und Zeigefinger reichen aus, um die ganze Sache – die vier Anschlußdrähte – in den Griff zu kriegen. Auch der Anschluß der Magnetartikel ist noch einfacher geworden. Vier Weichen, Signale oder Fernsteuerschalter lassen sich an einem „decoder k 83“ anschließen. Der Empfängerbaustein selbst wird auch wieder über nur zwei Drähte am nächstgelegenen Gleis oder an eine zweipolige Ringleitung angeschlossen. Auch dieser Vorgang ist in der Gebrauchsanleitung leicht verständlich beschrieben.

Trotz der neuen Begriffe und einer hochentwickelten Technik ist der Aufbau einer Märklin-Bahn einfach und unproblematisch geblieben. Vieles ist sogar noch viel einfacher geworden. Beim System Märklin Digital H0 gibt es keine Trennstellen oder stromlose Gleise, abgesehen von den Haltestrecken vor Signalen, und deshalb auch keine weiteren Zuleitungen zu den Schienen. Es darf gar keine Trennung innerhalb eines Steuerabschnittes vorhanden sein, da ja alle Befehle von der Steuerzentrale über die Fahrachsen und dem Mittelleiter an die Empfänger in den Lokomotiven und in den Bausteinen für die Magnetartikel übermittelt werden. Jede Lokomotive ist deshalb zu jeder Zeit an jener Stelle einer Anlage abrufbar. Als Besitzer einer digital-gesteuerten Modellbahnanlage wird man zum echten Lokomotivführer. Nach der Eingabe der betreffenden Kennnummer 01 bis 80 ist die angerufene Lok „aufgeschlossen“, sie ist betriebsbereit und kann über den Fahrregler gesteuert werden. Das Anhalten der Fahrzeuge und das Abstellen im Bahnbetriebswerk oder im Bahnhof vollzieht sich in umgekehrter Reihenfolge.

Zusammenfassung:

Für eine digital-gesteuerte Modellbahn werden benötigt:

Eine vorhandene oder neu aufzubauende Märklin-Anlage mit M- oder K-Gleisen. Jede bereits stehende Modellbahnanlage kann ganz oder teilweise mit Märklin Digital H0 betrieben werden.

Ein **transformer** mit einer Leistung von 50 VA. Damit lassen sich drei bis vier Lokomotiven, viele Weichen und Zugbeleuchtungen speisen.

Ein Fahrregler **control 80** mit der Tastatur zum Aufruf von 80 Lokomotiven. Mit einer zusätzlich vorhandenen Funktionstaste kann die Frontbeleuchtung der Lokomotive ein- und ausgeschaltet oder z. B. eine Telex-Kupplung betätigt werden.

Eine zentrale Steuereinheit **central unit**, an die der Fahrregler rechts angesteckt wird. An die Steuerzentrale führt die zweifache Speiseleitung vom Transformator. Von der Steuereinheit die beiden Drähte zum Anschlußgleis.

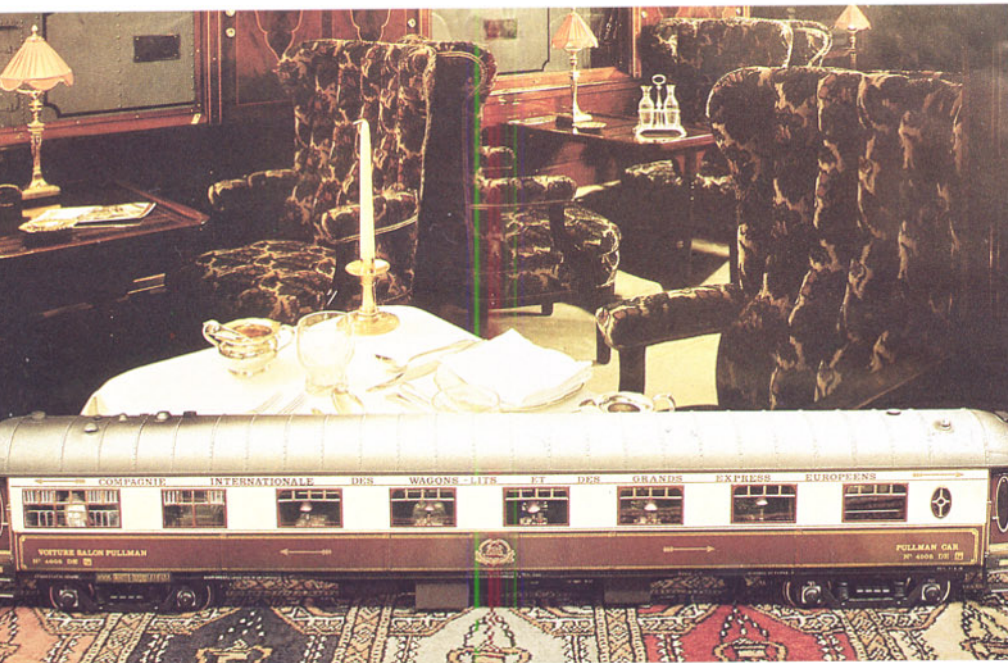
Ein Stellpult **keyboard** für die Fernsteuerung von 16 Doppelspulen antrieben an Weichen und Signalen oder von doppelt so vielen Entkupplern. Das keyboard wird an der linken Seite der Steuerzentrale angesteckt. Je nach Bedarf lassen sich bis zu 16 solcher Stellpulte aneinanderreihen. Damit können dann insgesamt 256 Magnetartikel bedient werden. Eine bis maximal 64 **decoder k 83**. An jeden Baustein lassen sich vier Magnetartikel anschließen.

Eine bis 80 Lokomotiven, die natürlich alle mit einem Empfänger-Baustein ausgerüstet und codiert sein müssen. Dieser Decoder verarbeitet die über die beiden Zuleitungen und das Gleis übermittelten Befehle für die Geschwindigkeit und für die Fahrtrichtung. Mit Hilfe einer Codiertabelle kann der kleine Schalter im Decoder auf jede „Adresse“, also auf jede Zahl zwischen 01 und 80 eingestellt werden. Gleichzeitig betreiben lassen sich nur so viele Lokomotiven, für die die Leistung des Transformators ausreicht, also maximal 4 bis 5, wenn man auf eine Zugbeleuchtung verzichtet. Für Großanlagen mit höherem Leistungsbedarf steht aber noch ein **booster** zur Verfügung. Direkt steuerbar ist immer nur eine Lokomotive, es sei denn, es werden weitere Fahrregler angeschafft, die sich am ersten Regler anstecken lassen.

Soweit die Einführung in das neue System Märklin Digital H0, mit dem der Hersteller einen bedeutenden Schritt in die Zukunft getan hat. Sicherlich ist die Anschaffung etwas kostspielig, gemessen am finanziellen Aufwand für eine konventionelle Steuerung. Gegenzurechnen ist aber die Einsparung zusätzlicher Schalter, Taster, Verteiler, Stecker und Kabel, gar nicht zu reden vom großen Vorteil, auf die Verlegung unzähliger Kabel verzichten zu können. Ein kleiner Wermutstropfen ist die Tatsache, daß Märklin Digital H0 nicht für Gleichstrombahnen verwendet werden kann.



Nostalgie-Orient-Express im Modell



Es ist unglaublich, wie vielschichtig unser Hobby Modelleisenbahn ist. Wir werden immer wieder von ungewöhnlichen Leserarbeiten überrascht, die Erstaunliches zeigen und außerordentlich intensive Beschäftigung mit dem Hobby verlangen. Aber gerade die Beschäftigung ist es ja, die die Grundidee für die Modelleisenbahn ist. Sicher haben Sie schon bemerkt, daß wir gegen das reine „Sammeln“ argumentieren, weil dies meist nur Anhäufung von totem Kapital ist und dem Besitzer außer vollen Schränken und Vitrinen kaum eine sinnvolle Betätigung bringt.

Eine solche außergewöhnliche Arbeit sandte uns Herr Strohschänk ein. Sicherlich ist seine Beteiligung an unserem Modellbauwettbewerb (EJ 5/83), in dem wir das Diorama mit dem „Nostalgie-Expres“ in Spur 0 vorstellten, noch in Erinnerung. Herr Strohschänk erreichte den 11. Platz, was möglicherweise auf die heute nicht mehr sehr gängige Spurweite 0 zurückzuführen ist. Herr Strohschänk hat seinen Luxuszug zur Verfeinerung in Bearbeitung genommen und einen Wagen mit erstaunlicher Akribie, den wir hier vorstellen, mit einer Inneneinrichtung versehen. Dazu schreibt er:

Nachdem ich meinen ersten Flèche-d'or-Wagen 4018 vor vier Jahren gekauft hatte, kam mir die Idee, einen französischen Luxuszug im Modell wieder auferstehen zu lassen.

Also fing ich an, dieses Fahrzeug innen auszugestalten. Ich nahm mir vor, alles so echt wie möglich zu bauen. Dazu besorgte ich mir Literatur, reiste nach Zürich, um den Nostal-

Bild 1 (oben): Das letzte Diner wird während der Fahrt zurück aus dem Balkan zubereitet.

Bild 2 (Mitte links): Das Modell vor dem Original und ...

Bild 3: ... geöffnet mit einem Gesamtanblick.

gie-Orientexpress und nach Mulhouse, den Flèche d'or 4018 Pullman zu besichtigen. Nach ungefähr einem Jahr konnte ich ein respektables Ergebnis vorweisen, doch während der Bauzeit reiften neue Ideen, die in dem 2. Voiture Pullman, und zwar der Coupplage verwirklicht werden sollten. Dazu mußten Stoffe, Auslegware, Hölzer etc. ausgesucht werden, die dem Original möglichst nahe kamen.

Da in diesem Wagen alles funktionieren sollte, mußte viel erdacht und versucht werden, so z. B. waren die zahlreichen kleinen Lampenschirme aus Stoff, die möglichst auch noch gleichmäßig sein sollten, eine Herausforderung. Alles in allem beschäftigte ich mich intensiv über 800 (achthundert) Stunden mit dem Ausbau. Eine zusätzliche Schwierigkeit bestand darin, daß das gesamte Interieur nicht Zug um Zug eingebaut, sondern außerhalb des Fahrzeuges bis zur letzten Tischdecke erstellt wurde. So ist es mir nun möglich, nach dem Entlöten der Elektroverbindungen und Lösen einer Schraube, die gesamte Innenausstattung unbeschadet wieder herauszunehmen. Einen Teil der Zeit verwandte ich auf die Konstruktion des gußeisernen Ofens, der die zentrale Wasserversorgung, Heizung und Rauchentwicklung enthält.

Betritt nun der Reisende das Fahrzeug, so empfängt ihn eine wohlige und elegante Atmosphäre. Vorbei an einem Einzelabteil, hinter dessen schöner Glastür die Elektronik untergebracht ist, gelangt der Fahrgast durch eine Schwingtür mit Butzenscheiben in den Salon (in einige Scheiben sind CIWL-Embleme eingelegt). Die Auslegware ist aus Alcantara, die gewichtigen Fauteuils sind mit Baumwollsamtelours bezogen. Sämtliche hochglanzpolierten, dreischichtigen Rosenholztische werden in einem Schlitz in der Wandtäfelung geführt, so ist es möglich, daß diese, wie beim Original, seitlich verschoben werden können.

Auf jedem Tisch steht eine Messingleuchte. Der Heizkörper läuft beidseitig am Boden entlang und ist mit der Wand farblich abgestimmt, diese ist eine besonders sorgfältig lasierte und lackierte Holzarbeit. Vor der letzten Lackierung wurden intarsienartig Blattgoldornamente aufgebracht. Über jedem Sesselpaar ist eine Wandleuchte installiert, insgesamt stehen 25 Leuchtkörper zur Verfügung. Außert der Gast den Wunsch, die Küche zu



Bilder 4 und 5: Detailaufnahmen, die den Komfort veranschaulichen.



Bild 6: Der Salon aus einem anderen Blickwinkel.



Bild 7: Luigi Costa (links) kümmert sich höchstpersönlich um das Wohlergehen seiner Gäste, wie z. B. der eleganten Dame in Bild 6.





Bild 8: Vor dem Einbau wird die Funktionalität getestet.

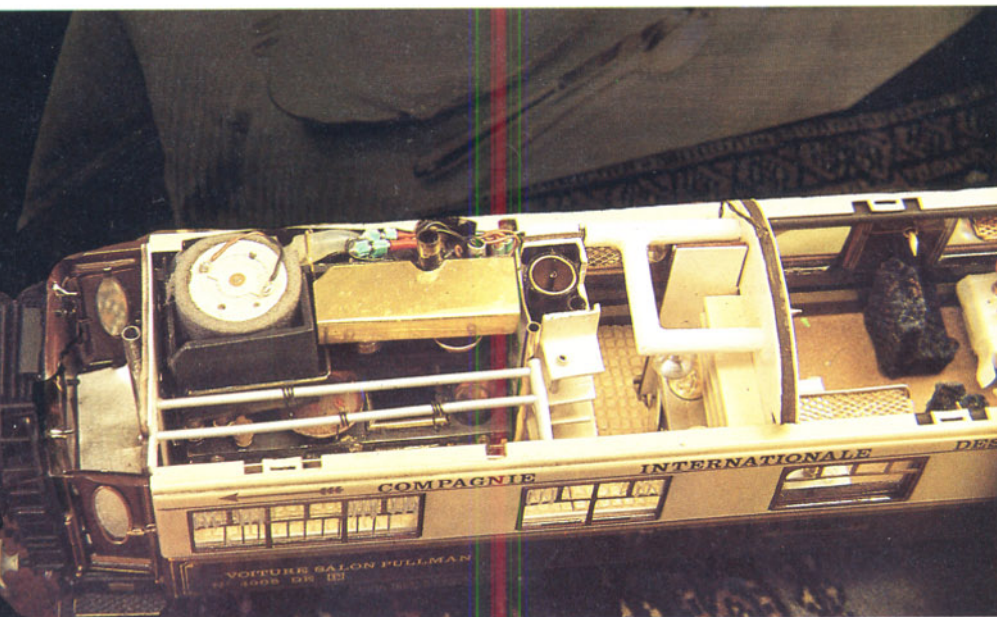
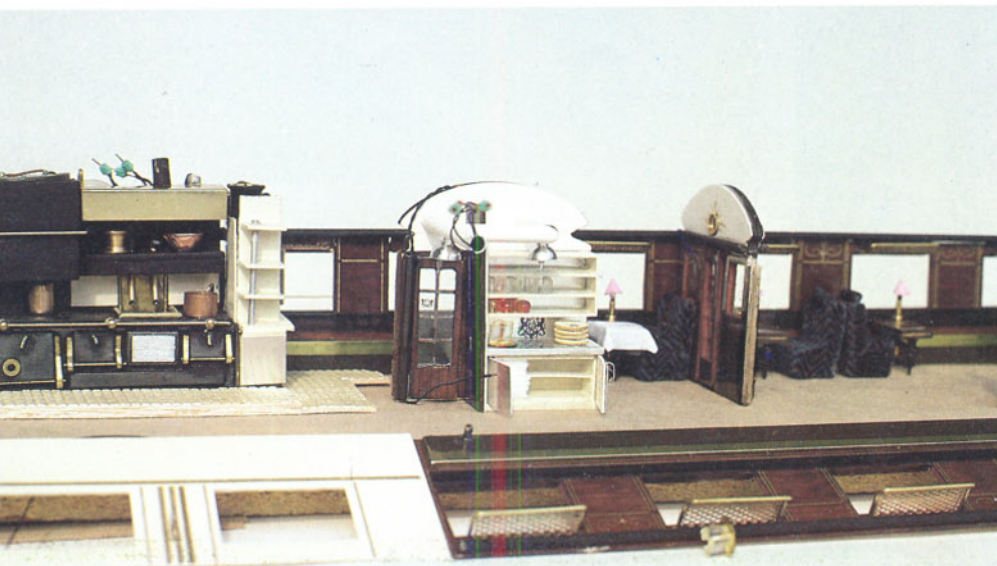


Bild 9 und 10: Gut sichtbar ist die umfangreiche Technik, die erforderlich ist, um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten. U. a. ist die Pumpe für den Wasserkreislauf und der gußeiserne Ofen mit Messingbeschlägen nebst Wassereinläufen zu erkennen.



besichtigen, so übernimmt die Führung ein Schweizer 3-Sterne-maitre-de-cuisine namens Luigi Costa; die Eltern waren Italiener. Es sei erwähnt, daß jeder Pullman über zwei Mann ausgesuchtes Personal verfügt. Die Küche ist mit Steinfliesen ausgelegt, und als Mittelpunkt sieht der Gast den gußeisernen Ofen, ferner Schränke, in denen das Geschirr, Gläser, Bestecke und Tischwäsche untergebracht sind. An der Decke laufen in Reichweite Alurohre, bestückt mit Fleischerhaken, an denen Schinken etc. aufgehängt werden können. Die Kochtöpfe und Pfannen sind sämtlich aus Kupfer. Beleuchtet wird die Küche von zwei Deckenleuchten, einer Wandlampe und zwei integrierten Leuchtkörpern oberhalb des Arbeitsplatzes am Herd. In den Herd eingebaut sind ein Wassertank für die Wasserversorgung mit Kreiselpumpe und Motor, die Heizung sowie Rauchentwickler. Die Fenster, übrigens sämtlich aus entspiegeltem Glas, sind dem Herd gegenüber mit Messinggitter geschützt.

Auf der gegenüberliegenden Seite befindet sich die Toilette. Die Waschbeckenwand ist reich verziert mit Messingteilen, Spiegel mit Lampe, Ablage und Handtuchhalter sowie einem schön geformten Waschbecken. Natürlich auch hier fließendes Wasser.

Bedingt durch diesen Aufwand verfügt das Fahrzeug über eine umfangreiche elektrische, sauber verdeckt installierte Anlage. Zwischen Boden und Bodenplatte liegt eine gedruckte Schaltung, die für jeden auch künftigen Pullman genügend Schaltkreise aufweist. In einem außen angebrachten Schaltkasten können die einzelnen Abteile, Wasserkreislauf usw. bedient werden. Ferner läuft die gesamte Anlage durch einen Raum, in den Konstantlichtelektronik sowie fahrstromunabhängige Stromzugabe eingebaut werden können. Sämtliche Fahrzeuge sind mit kleinsten Microsteckern, die in den Hauptluftleitungsstrassen eingezogen sind, miteinander verbunden. Die Wasserbetankung (50 cm³) wie

Bild 11: Zufrieden steht die technische Mannschaft vor der schönen Maschine (141 R fuel).



Bild 13 (Mitte rechts): Eine neue Zugkomposition wird erörtert.



Bilder 12 und 14: Eine schöne Reise geht zu Ende. Fahrräder und Gepäck werden entladen.
Alle Fotos: W. Strohschänk

auch der Rauchentwickler werden von außen vorgenommen.
Sein Heimatdepot hat der Wagen in einer auf Hochglanz polierten und mit schwarzen Lettern beschrifteten Holzkiste: Voiture Pullman Flèche d'or marron duo.
Ob ein solcher Wagen auch einmal in Fremdauftrag gebaut werden wird, bleibt abzuwarten, zumal der Preis recht hoch sein dürfte; allein für das verwendete Material mußten DM 800,- investiert werden.

W. Strohschänk





Bild 1: So etwas können Sie, wenn Sie tapfer mitbauen, bald selbst auf Ihrer Anlage laufen haben. Eine (Trix-) D XII rollt mit dem damals typischen, bellenden Luftpumpen-Auspuff vor einem Post 3/12 (Bay 13), einem G-Kessel, einem Pwi (Bay 07/30), etc. in die Station hinein. Im Vordergrund sieht man rechts einen bayerischen Pwg und einen Milchwagen. Foto: Dr. Hufnagel

Reichsbahn-Bayern-Selbstgebaut

„Grüaß' Euch, liebe H0-Bayern! Heut' wird's ernst“. Aber bevor wir so richtig einsteigen und uns einzelnen Wagen zuwenden, berichten wir über Bauteile und Bauteil-Gruppen, die häufig und wiederholt vorkommen, grundsätzlich nach dem selben Rezept herzustellen sind und – einmal beschrieben – in weiterer Folge nicht mehr erwähnt werden.

Den korrekten Modellbauern möchte ich bei der Gelegenheit gleich etwas „ins Brevier schreiben“: Es gibt selten zwingende Regeln für ein ganz bestimmtes vorbildgerechtes Aussehen eines Modells. Gewiß – je maßstäblich exakter alle wesentlichen Abmessungen sind, desto überzeugender und damit ansprechender wird sein Eindruck. Aber Kleinigkeiten variieren oft beträchtlich. Zum Beispiel: Dachlüfter-Art und -Anordnung sowie -Anzahl, Fenster-Form und -Rahmenart, Deckleisten an den Wagenwänden, Räderart, Mittelachse gebremst oder ungebremst, Gaslicht oder elektrische Beleuchtung u. v. a. m. Prototyp, Serienausführung, mehrere Baulose, Unfälle, Hauptuntersuchungen usw. waren fast immer Anlässe zu Veränderungen.

1. Fahrgestell

Mit wenigen Ausnahmen dient bei den zwei- und dreiaxigen Wagen das Fahrgestell des Personenwagens Nr. 5002 von Fleischmann, allenfalls auch noch das des Packwagens Nr. 5005. Abgesehen von den etwas „rachitischen“ Puffern kann es im Prinzip so bleiben, wie es ist. Vor allem die Ausführung der Achslager mit Achskisten, Gehänge, Federn, etc., ist ausgezeichnet und vorbildlich. In einigen

Fällen jedoch muß an den Enden gekürzt oder verlängert werden und oft muß aus der Mitte ein Stück herausgenommen werden. Skizze A zeigt, wo man beim Kürzen oder Verlängern in jedem Falle mit der Spitze eines dünnen, scharfen Bastelmessers vorsichtig die äußeren Schaken eines Blattfeder-Gehänges vom Rahmen abtrennt, wobei auch beim Kürzen der Sockel der äußeren Bremsbackenhalter gleich mit abzuschneiden ist, und wie ein Stück Rahmen herauszunehmen (Skizze A, oben) bzw. ein solches einzufügen ist (Skizze A, unten). Uhu-Plast o. ä. klebt hier optimal. Zum Wiederankleben der abgetrennten Gestell-Enden müssen unter Umständen die Blattfedern in Nähe der äußeren Federschaken etwas eingekerbt werden, damit die inneren Trittbretthalter darüber gestülpt werden können (Skizze A, links unten). Dabei muß man behutsam vorgehen, sonst bricht etwas ab, das freilich mit Sekundenkleber wieder anzuheften wäre.

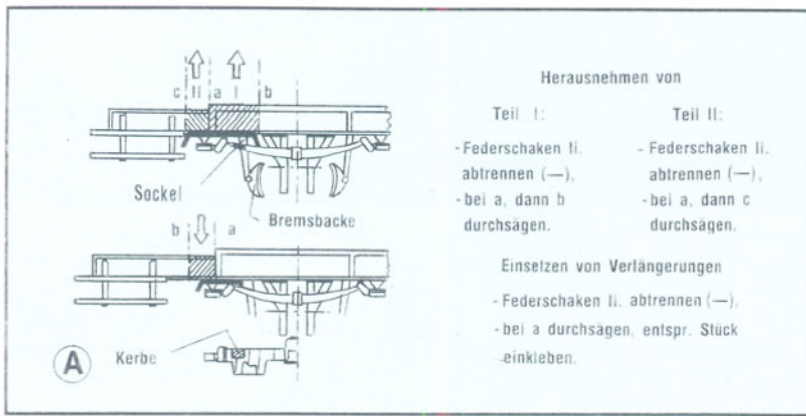
Als Räder empfehlen wir, einheitlich solche von Roco zu verwenden. Bei den Vorbildern unserer H0-Modelle gab es bei ein und demselben Wagentyp Beispiele mit nur Speichen- und nur Vollwandrädern, aber auch solche mit beiden zugleich, freilich nicht auf einer Achse. Die Roco-Räder drückt man einfach auf die Fleischmann-Achsen, von denen vorher die Kunststoffräder abgezwickelt wurden. Auch die Puffer werden entfernt und ihre an der Pufferbohle angespritzten Grundplatten plangefeilt. Sodann bohrt man an den Stellen dieser Grundplatten, wo die neuen Puffer hinkommen sollen, je ein 2-mm-Ø-Loch (zweckmäßigerweise mit 0,8 mm vorbohren) und klebt entweder Günther-Korbpuffer (Nr. 1175) oder Liliput-Hülsenpuffer (Ersatzteil) ein. Wer kein

Fleischmann-System fährt, wechselt die Kupplungen.

Bei Wagen, deren Vorbilder mit Petroleum oder Gas beleuchtet waren, ist der Batteriekasten vom Rahmen abzusägen und im Falle der Gasbeleuchtung sind Gaskessel anzubringen. Skizze B zeigt oben einen Bauvorschlag dafür aus Plastik- oder Plexirohr mit angeklebten Pappe-Konfettis als Kesselböden und Haltestegen aus 1-mm-Plastik, die man in Querschlitz steckt. Wagen mit elektrischer Beleuchtung konnte man in den dreißiger Jahren bereits häufig auf Lokalbahnen antreffen. Entweder wurden die Lampen vom Turbogenerator der Lok gespeist (hier fehlen dann Batteriekästen und Lichtmaschinen am Wagenboden und Lampenkamine auf dem Dach), oder der Wagen besaß eine eigene Lichtmaschine in Form eines von einer Achse per Riemen angetriebenen Generators samt Batterie. Solche Generatoren beinhalten die Zubehörsätze der Roco-Donnerbüchsen, die man unschwer als Ersatzteile bekommt.

Als Ballastbleche finden, wenn irgend möglich, die Originalbleche Verwendung. Bei in der Mitte getrennten Gestellen sollte unter das Blech zwischen den Achshaltern eine 0,3 mm starke Plastikfolie eingeklebt werden, weil sonst beim Aufkleben des Blechs (Uhu-Greenit) über die Achshalter hinweg der Rahmen an der Schnitt/Klebestelle leicht, aber erkennbar knickt, da die Achshalter etwas über die Oberfläche des Wagenbodens herausragen.

Zur Farbgebung des Rahmens: Die Rahmenwangen grundiere man mit Plaka-Braun (Nr. 55) und übermale sie dann schwarz (Nr. 70). Aufschriften sind in lichthem Ocker (Nr. 18) oder weiß anzubringen.

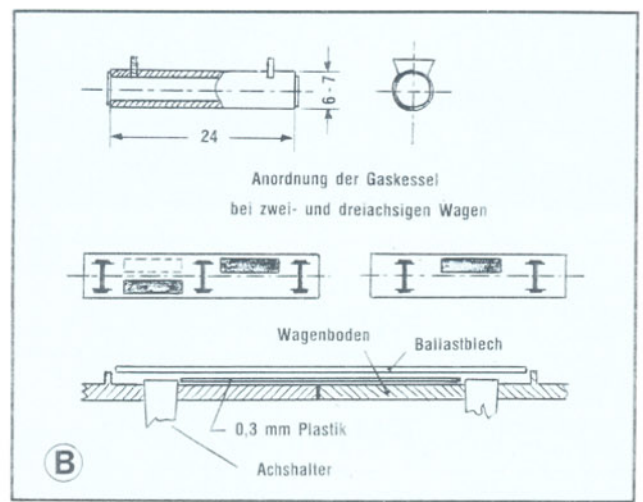


Herausnehmen von

Teil I:
- Federachsen II. abtrennen (—),
- bei a, dann b durchsagen.

Teil II:
- Federachsen II. abtrennen (—),
- bei a, dann c durchsagen.

Einsetzen von Verlängerungen
- Federachsen II. abtrennen (—),
- bei a durchsagen, entspr. Stück
- einkleben.



Anordnung der Gaskessel
bei zwei- und dreiachsigen Wagen

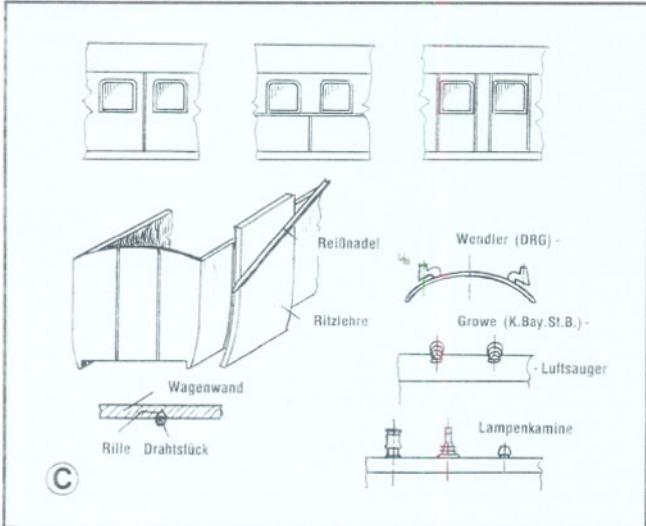


Bild 4: Zur Anordnung der Deckleisten an den Wagenwänden und zu den Dachaufbauten.

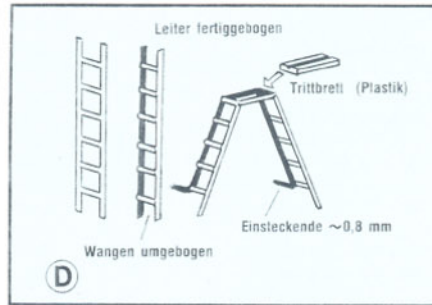


Bild 5: Wie man die Aufstiegsleitern an den Wagen-Stirnseiten zurechtbiegt.

Bild 2 (oben links): Das Fahrgestell des Fleischmann-Wagens Nr. 5002, das bei fast allen der beschriebenen Wagentypen eine Rolle spielt, muß meistens etwas verändert werden.

Bild 3 (oben rechts): Skizze zu verschiedenen im Text näher erläuterten baulichen Maßnahmen.

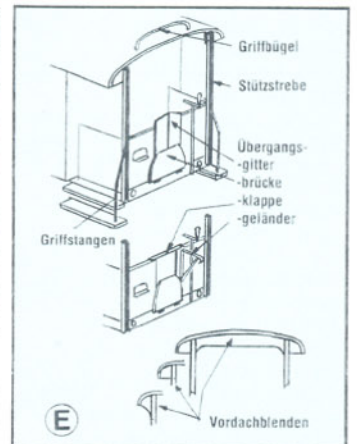


Bild 6: Bauelemente der Bühnen offener Personenzüge.

Alle Zeichnungen: Dr. Hufnagel

2. Wagenkasten

Beim Wagenkasten sei vor allem je ein Wort den sogenannten Deckleisten, den Fenstern und dem Dach gewidmet. Die Deckleisten verdecken die Stoßfugen zwischen den Verkleidungsblechen des Wagenkastens. Drei übliche Ausführungsbeispiele sieht man in Skizze C oben. Wenn man nicht von Haus aus für den Wagenkasten ein Industriemodell findet, bei dem „alles paßt“, muß man die Leitern imitieren. Und das ist meistens leider der Fall. Dabei tun neuerdings die $0,25 \times 0,5$ -mm-Plastik-Bandprofil(chen) von Wenzel (siehe Einführung zu dieser Serie) hervorragende Dienste. Man kann statt derer auch vertikale Rillen mit Ahle oder Reißnadel in den Wagenkasten kratzen, diese mit der Dreikantfeile versäubern, 0,6-mm-Drahtstücke (Skizze C, links unten) mit Cyan-Acrylat einkleben und die Kleberreste entfernen. Bei gekrümmten Seitenwänden des Kastens erweist sich eine Lehre in der Form einer der Krümmung angepaßten Ballastblechs, sozusagen als krummes Lineal, sehr von Vorteil. Die älteren Bayern hatten Holzrahmenfenster hohen Rechteckformats. Deren H0-Abmessungen werden von den Fenstern des Personenzuges Nr. 370 von Kleinbahn (Wiener Stadtbahnwagen) am besten angenähert. Diese Fenster lassen sich als ganze Bänder mit einem Griff aus dem Wagen nehmen. Bei Post- und Gepäckwagen übliche Fenstergitter imitiert man durch Einkratzen von Rillen auf der Rückseite. Beim Vorbild vorhandene Drahtgitter sollte man auch hier nur wieder durch solche nachbilden, wozu sich insbesondere Teesiebe (heimlich der Küchenschublade entnommen) sehr gut eignen. Fensterdurchbrüche durch Seiten- und Stirnwände

bohrt man vor, feilt sie dann mit einer Vierkantfeile grob und sodann mit einer Nagelfeile fein aus. Die Durchbrüche sollen etwas größer sein als die Fensterrahmen, weil sonst die Fenster nach dem Bemalen der Wände nicht mehr in die Öffnungen passen, bzw. beim Einsetzen Farbe abblättern. Apropos einsetzen! Erst den Kasten fertig bemalen und lackieren, dann die Fenster einbauen! Zu leicht verkleckst man sonst die Fenster. Dächer müssen oft gestückelt werden. Die Dachwölbung ist, genauso wie die möglichst korrekte Fenster-Anordnung und -größe, ein Charakteristikum eines Wagens und insofern sollte man auf genauen Maßstab achten. Hierauf wird von Wagentyp zu Wagentyp hingewiesen. Lampenkamine (nur bei Petroleum- oder Gasbeleuchtung von Bedeutung) und Luftsauger nach Bauart Grove (Skizze C, rechts unten) oder Wendler liefern in sehr guter Nachbildung sowohl Günther als auch Weinert. Aufstiegsleitern zum Dach und ggf. Laternenhalter sollte man sich aus Leitern von Märklin (leider sehr schwer zu bekommende Ersatzteile) zurechtbiegen, und die Trittbretter über ihnen schneidet man aus der BRAWA-Bretterplatte Nr. 2800 (Skizze D). Die Bühnen vieler offener bayerischer Personenzüge sind durch eine Anzahl gleicher oder jedenfalls recht ähnlicher Bauelemente gekennzeichnet. In Skizze E sind solche Teile gezeichnet und bezeichnet, wobei Stützstreben (aus $Ms-0,5 \times 1,0$ -mm-Profil (Schullern) oder Plastik-Profil (Wenzel) hergestellt) und Griffstangen (0,8-mm-Draht) stets anzubringen sind, während Vordachblenden und Übergangsteile von Typ zu Typ variieren können. Griffstangen aller Art biegt man aus 0,6 mm bzw. 0,8 mm starkem Draht und bemalt sie nach der Montage schwarz. Vorher braun

zu grundieren und anschließend lackieren ist zu empfehlen. Nun noch ein Wort zur Farbgebung des Wagenkastens und des Daches. Zuerst Kasten mit Plaka-Grün (Nr. 47) und Dach mit Braun (Nr. 55) grundieren. Beide Farben haften sehr gut auf Anrieb; ein vorheriges Präparieren der Flächen kann entfallen. Beim Bemalen der meist weißen Oberflächen von Polystyrolplatten ist allerdings ein Abschaben der sehr glatten „Walz“haut mit einem scharfen Messer sehr förderlich. Den Kasten dann außen mit einer Mischung aus viel Grün, etwas Schwarz und einer Idee lichtem Ocker (Nr. 18) bemalen, beschriften, bzw. beschildern, gründlich trocknen lassen und dann mit Kunstharz-Mattlack fixieren. Sitzbänke etc. im Kasten mit lichtem Ocker bemalen und nach Belieben mit Reisenden von Preiser besetzen. Das Dach wird schwarz. Wer gleich „naß“ in die noch nicht ganz trockene Grundierung malt, erhält ein schönes durchwachsesenes Rost-Braunschwarz. Einige Tupfer reines Braun an den Dachrändern deuten ordinären Rost an und erhöhen die Vorbildtreue ganz außerordentlich. Aber nicht übertreiben; die DRG hat ihre Wagen sehr gut gepflegt! Mit diesen ersten Vorschlägen und Ratschlägen ist bereits eine Menge gesagt. Weitere Anleitungen und Hinweise folgen dann bei der Besprechung der einzelnen Wagentypen, wobei verständlicherweise nurmehr das zur Sprache kommt, wovon bislang noch nicht die Rede war. So, und jetzt könnt' ma's packen. Noch eine kleine Verschnaufpause bis zur nächsten Folge und dann geht's los mit dem bayerischen Personenzug. Auf Wiederschau'n!

Dr. S. Hufnagel



Bild 1: Ein Feuerwehr-Rüstfahrzeug SRF von der Firma Rosenbauer auf dem allradgetriebenen LKW-Fahrwerk der Firma Steyr.

Nutzfahrzeuge

Neu von Roco

Unter der Artikel-Nummer 1514 bietet Roco nun die „Steyr“-91-Sattelzugmaschine mit „Trailor“-Auflieger im Finish der österreichischen Spedition „Gärtner“ an. Die Zugmaschine – mit kurzem, kippbarem Führerhaus ausgestattet – rollt auf neuen, feinprofi-

lierten „Michelin“-Reifen. Sie kann mit dem Lenkungssatz 1772 ausgerüstet werden.

Der bereits aus dem Roco-Güterwagenprogramm bekannte „Trailor“-Auflieger ist für den „Steyr“-Sattelzug an der Rückwand abgeändert worden: Anstelle der bisherigen, hauptsächlich in Frankreich gebräuchlichen Doppeltüren, weist der Auflieger

nun eine Bordwand mit entsprechend heruntergezogener Plane auf. Sie ist in kräftigem Gelb mit grünen Längsstreifen gehalten und trägt den schwarzen Schriftzug „Spedition Gärtner“. Die Nummernschilder an unserem Fotomodell stammen aus dem Panier-Programm.

Auf der Basis des allradgetriebenen Dodge D 100 ist

Bild 2: Allradgetriebener Dodge D 100 als Feuerwehrlöschfahrzeug des Köln-Bonner Flughafens.



Bild 3: Von Preiser stammt dieser neue Magirus DLK 13-12 in Niedrigbauweise. Das ausgezeichnet gestaltete Fahrzeug kann aufgrund seiner Bauweise auch durch Hoföffnungen fahren.



Bild 4: Das Fahrzeug von Bild 3 mit der superlangen ausgefahrenen Drehleiter, die äußerst filigran ausgeführt ist.





Bild 5: Dasselbe Fahrzeug wie auf Bild 1, jedoch wird hier mittels eines HIAB-Krans ein im Aufbau untergebrachter Geräte-Container herausgehoben. In der hervorragenden Detaillierung hat sich Roco wieder einmal selbst übertroffen.



Bild 6: Daimler-Benz-Sattelzugmaschine von Preiser mit Klima-Anlage und Luftansaugstutzen über dem Führerhausdach.

Bild 7: Steyr-Sattelzug von Roco mit dem bereits aus dem Güterwagen-Programm bekannten „Trailer“-Aufleger und der Beschriftung der „Spedition Gärtner“.



das Feuerwehr-Löschfahrzeug Dodge W 300 FF „Cheetah“ entstanden. Gegenüber der Pickup-Version besitzt dieses Modell – Roco-Nummer 1322 – „Sportfelgen“ sowie einen Feuerwehraufbau der österreichischen Firma Rosenbauer. Der Wagen trägt die Türbeschriftung „Flughafen Köln-Bonn“. Zum Trost für jene, die auf ihrer Anlage diesen Flughafen nicht nachgebaut haben: die Türbeschriftung läßt sich leicht mit dem Farblöser der Firma Gaßner entfernen und kann gegen geeignete Abziehbilder aus dem Zubehör ausgetauscht werden. Die Typenbezeichnung „Cheetah“ ist der Tierwelt entnommen: So nämlich lautet die englische Bezeichnung für den Gepard, eine Raubkatze, die in Afrika und Asien vorkommt.

Die Kfz-Kennzeichen für unser Fotomodell haben wir dem Herpa-Bogen Nummer 5001 entnommen. Als unverwüßlich gilt unter LKW-Experten das Vorbild der Roco-Sattelzugmaschine, die mit Trailer-Aufleger in Michelin-Beschriftung unter der Bestell-Nr. 1515 zu haben ist. Das in den siebziger Jahren bei Magirus gebaute Fahrzeug besaß einen luftgekühlten Zehnzylinder-Motor und trug die Typenbezeichnung 310 D. Viele dieser Zugmaschinen – sie haben sich vor allem in der Baubranche und im Containerdienst der Deutschen Bundesbahn bewährt – sind heute noch im Einsatz. Die Proportionen des Vorbilds gibt das Roco-Modell gut wieder. Das kippar ausgeführte Fahrerhaus ermöglicht einen Blick auf die Nachbildung der Zehnzylinder-Maschine. Auch das Fahrgestell zeigt sich gut detailliert: beidseitige Aufstiegsstufen, Trittplatte, Rutschplatte sowie die interessante Hinterachs-Aufhängung sind nachgebildet. Die Zugmaschine kann mit der Lenkungspackung 1772 nachgerüstet werden. Rückspiegel, Rangierscheinwerfer und Michelin-Männchen liegen der Verpackung bei.

Der „Trailer“-Aufleger entspricht dem beim „Steyr“-91 in der Version der Spedition „Gärtner“ verwendeten Fahrzeug. Die Plane ist seidenmatt gelb lackiert und mit „Michelin“-Schriftzug und Firmenzeichen bedruckt. Abziehbilder mit dem Firmennamen „Trailer“ liegen bei. Finish unseres Fotomusters: Herbert Lohstädt.

Von der österreichischen Firma „Rosenbauer“ stammt beim Vorbild der Aufbau des Feuerwehr-Rüstfahrzeugs SRF, das Roco unter der Nummer 1328 im H0-Maßstab nachgebildet hat. Das Fahrgestell kommt ebenfalls aus Österreich: Es handelt sich dabei um einen allradgetriebenen LKW der Firma „Steyr“. Dieses Rüstfahrzeug entspricht dem jüngsten Stand der Feuerwehrtechnik: Mit Hilfe



eines am Wagen angebrachten hydraulischen HIAB-Kranes kann ein im Aufbau untergebrachter Gerätecontainer am Einsatzort aus dem Fahrzeug gehoben werden. Dadurch sind alle benötigten Geräte im Notfall schnell greifbar.

Das Roco-Modell des Rüstfahrzeuges trägt die Aufschrift „Freiwillige Feuerwehr Stadt Hallein“. Der HIAB-Kran ist voll beweglich ausgeführt. In unsere beiden Fotomuster – sie zeigen den Wagen einmal in Fahrstellung, einmal beim Einsatz – haben wir den Lenkungs-Zurüstsatz 1772 eingebaut. Eine ausführliche Anleitung für den Zusammenbau und mögliche Varianten des Fahrzeugs liegt der Verpackung bei.

Neu von Preiser

Speziell auf die bisweilen recht schwierigen Einsatzverhältnisse der Münchner Berufsfeuerwehr ist das Vorbild des Preiser-Feuerwehr-LKW Nummer 1134

zugeschnitten: Weil moderne Frontlenker-Drehleiter-Fahrzeuge viele der alten Hofdurchfahrten nicht passieren können, wurde der Magirus DLK 23–12 u. B. in Niedrigbauweise (dafür stehen die Buchstaben u. B. in der Typenbezeichnung) entwickelt. Das von der „IVECO“-Haubenbaureihe entlehene Fahrerhaus liegt bei diesem Typ vor Motor und Vorderachse.

Beim Modell können die Abdeckungen hinter dem Fahrerhaus in geöffnetem Zustand montiert werden; dahinter liegt die aus Weißmetallguß gefertigte Motornachbildung. Zwei weitere Ballastgewichte sorgen in Verbindung mit den ausfahrbaren und einzeln höhenverstellbaren Stützen für ausreichende Standfestigkeit des Fahrzeugs bei ausgefahrener Leiter. Dem Bausatz liegt eine unbemalte Fahrerfigur sowie ein reichhaltiger Abziehbilder-Bogen bei.

Nur für den Export ist das Vorbild der Preiser-Sattelzugmaschine Nummer 1140 bestimmt. Das Fahrzeug wird bei Daimler-Benz wahlweise mit der Ty-

penbezeichnung 2624 (mit 240-PS-Sechszylindermaschine) oder 2628 (mit der gleichen, aber 280 PS starken Turbo-Maschine) gebaut. Die Ziffer 26 weist auf das zulässige Gesamtgewicht von 26 Tonnen hin. Ähnliche Export-Fahrzeuge liefert Daimler-Benz auch mit höherem zulässigen Gesamtgewicht.

Gegenüber der Inlandsversion – Preiser-Nummer 1120 – erhielt das Modell ein neu konstruiertes Fahrgestell. Die Exportscheinwerfer im Kühlergrill sind in transparentem Kunststoff ausgeführt. Weiterhin weist das Modell schmale Exportstoßstange, Luftansaugstutzen über dem Fahrerhausdach, Klimaanlage und dreiteilige Felgen – sie werden zu meist mit dem Firmennamen „Trilex“ bezeichnet – auf. Der Verpackung liegt eine Ballastbrücke und zahlreiche Abziehbilder – mit den Schriftzügen von fünf namhaften Baufirmen, Zollkennzeichen und Überführungsnummernschildern – bei. Passende Auflieger für die Export-Sattelzugmaschine sollen demnächst von Preiser in den Handel kommen.

W. Kosak

Bild 8: Magirus-Sattelzugmaschine mit „Trailer“-Auflieger von Roco.



Bild 9: Der neue Quarzsandtransporter mit Volvo-Zugmaschine von Herpa kann aus Platzgründen textlich leider erst im nächsten Eisenbahn-Journal behandelt werden.

Fotos 1–9:
W. Kosak



Bild 1: So zeigt sich die 56 2048 von der Führerseite.



Bild 2: Die 56 2048 von Fleischmann piccolo von der Heizerseite her gesehen.



Bild 3: Der Dieseltriebwagen VT 25 504 von Lilliput in der Baugröße H0.



Bild 4: Der Kleine Postwagen in der Baugröße N von Fleischmann.



Bild 5: Tadellos ausgeführt ist auch der Steuerwagen VS 145 115.

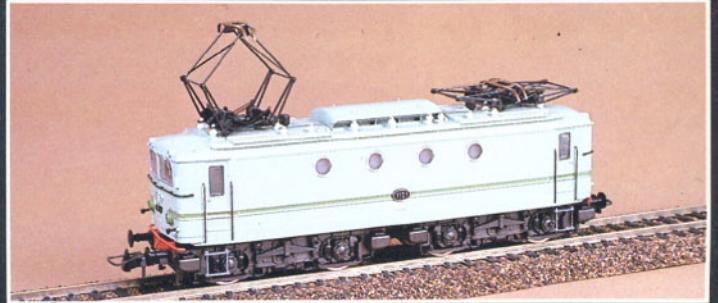


Bild 6: H0-Modell der niederländischen Elektrolok von Roco.



Bild 7: Ein Juwel im Maßstab 1:220 ist die Ae 6/6 zur mini-club.



Bild 8: Rungenwagen von Roco in der Baugröße H0 mit zwei Containern.



Bild 9: Die miteinander gekuppelten Zwillinge von Märklin.



Bild 10: Der Einheitstaschenwagen in der Baugröße H0 mit neuem Auflieger.

Bild 11: Ende letzten Jahres ist die BB I von Fulgurex (bay. Mallet) in Spurweite H0 ausgeliefert worden.



Bild 12: Diesen offenen Güterwagen liefert Roco in der Baugröße N.

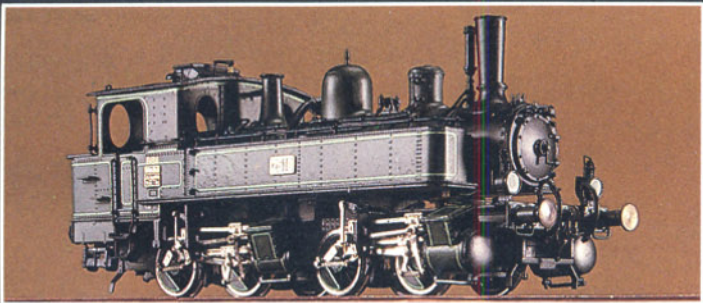




Bild 13: Noch im vorigen Jahr wurde von Fulgurex die schmucke S 2/6 in Spur H0 neben der violetten Ausföhrung auch in der grauen Farbgebung ausgeliefert.

★ Schaufenster der Neuheiten ★

Neu von Fleischmann

Obwohl die Güterzuglokomotiven der Baureihe 56²⁰ bei der DB bereits zu Anfang der sechziger Jahre ausgemustert wurden, nahmen sie auf den Wunschlsten der Modellbahner stets einen Spitzenplatz ein. Fleischmann hat nun auf diesen Ruf reagiert und ein wunderschönes Modell geschaffen, das allerdings zunächst nur die Herzen der N-Bahner höherschlagen läßt. Als Vorbild diente die 56 2048 der Deutschen Reichsbahn des Bahnbetriebswerks Mainz-Bischofsheim. Sowohl die Lok, als auch der Tender sind bis in die letzte Einzelheit erstklassig ausgeführt. Eine besondere Augenweide sind die freistehenden Laternen, die aber nur an der Lok beleuchtet sind. Das Lokomotivgehäuse ist ganz aus Kunststoff gefertigt, das Tendergehäuse ist dagegen ein Metall-Druckgußteil. Der Antrieb ist im Tender untergebracht. Dort treibt der mit zwei Wellenenden versehene Motor die vordere und die hintere Achse über je ein Schnecken- und ein Stirnradgetriebe an. Die mittlere Achse ist ohne Antrieb leicht pendelnd gelagert. Alle vier Treibräder tragen Haftreifen. Dadurch verfügt das Modell mit der sehr fein ausgeführten Steuerung über eine recht gute Zugkraft bei Laufeigenschaften, die nicht zu tadeln sind. Letzte Wagenneuheit des Jahres 1984 war bei Fleischmann piccolo der zweiachsige Bahnpostwagen Post b/8,5 in DB-Ausführung.

Neu von Liliput

Nach der zweifarbigen Reichsbahn-Ausführung erschien bei Liliput der vierachsige Einheits-Triebwagen jetzt auch als weinrotes DB-Fahrzeug mit der Betriebsnummer VT 25 504. In der Packung enthalten ist auch der Steuerwagen, der nun die Nummer

VS 145115 trägt. Beide Fahrzeuge verkehrten in den sechziger Jahren noch von Köln nach Hagen. Die Modelle verfügen über eine komplette Inneneinrichtung und über eine bereits installierte Innenbeleuchtung durch je vier Lampen. Bis auf die Bremschläuche sind alle anderen Einzelteile schon montiert, auch die Griffstangen an den Einstiegen. Bestechend ist die Lackierung der Fahrzeuge mit den feinen ringsum laufenden Zierlinien. Tadellos ausgeführt ist auch die Beschriftung. Etwas störend wirken nur die blanken Räder. Sehr positiv sind dagegen wieder die ausgezeichneten Laufeigenschaften zu bewerten. Unter der Bestell-Nr. 12509 ist die schmucke Garnitur auch für das Dreileiter-Wechselstrom-System erhältlich. Ein besonderes Elektronikrelais verleiht dem Modell sehr gute Langsamfahreigenschaften und verhindert den „Bocksprung“ beim Wechsel der Fahrtrichtung.

Neu von Märklin

Auch bei Märklin erschienen die letzten Neuheiten erst kurz vor dem Jahreswechsel. Hierzu zählte in der Baugröße H0 die Packung mit den beiden miteinander durch eine Deichsel gekuppelten Diesellokomotiven 236 405 und 406. Beide Maschinen verfügen über einen Motor. Der Umschalter ist in der 236 406 untergebracht, der Elektronikbaustein für die Umsteuerung in der 236 405, die auch über den Skischleifer zur Stromabnahme verfügt.

Auch die kleinste Systembahn der Welt, die Märklin mini-club erhielt wieder Zuwachs. In der schon weltweit bekannten Präzisionsausführung erschien die schwere sechsachsige Gotthard-Lokomotive der Gattung Ae 6/6. Auch bei diesem Modell beeindruckten wiederum die ausgezeichneten Laufeigenschaften und die erstklassige Gestaltung. Der Antrieb erfolgt auf alle sechs Achsen der beiden Drehgestelle.

Neu von Roco

Nach einem Vorbild der Niederländischen Staatsbahnen schuf Roco in der Baugröße H0 das Modell der vierachsigen Elektrolokomotive mit der Baureihenbezeichnung 1100. Dies ist eine Variante der französischen Reihe BB 8100. Etwas ungewohnt, aber genau dem Vorbild entsprechend, ist die türkisfarbene Lackierung, mit der die ersten 50 Maschinen in den Jahren 1950 bis 1952 in Dienst gestellt wurden. Bis zum Jahre 1956 wurden die im Personen- und Güterzugdienst eingesetzten Lokomotiven blau lackiert.

Das Wagensortiment in der Baugröße H0 bereichern ein mit Containern beladener Rungenwagen und ein Einheits-Taschenwagen Sdkms 707 mit neuer Nummer und mit einem Sattelaufleger der Spedition Schenker, Freiburg. Neu hinzugekommen sind auch noch einige Varianten bereits vorhandener Modelle von Güterwagen in der Baugröße N.

H0

Neu von Fulgurex

Vermochte schon die im Eisenbahn-Journal 1/85 vorgestellte Reichsbahnausführung der bayerischen Nebenbahn-Mallet, Baureihe 98⁷, in Finish und Detailsausstattung zu begeistern, so darf die nun ausgelieferte BB II in Länderbahnfarben getrost als Kleinod bezeichnet werden: Die exzellente dunkelgrün/schwarz-Lackierung mit hauchfeinen, exakten Zierlinien in hellem Grün läßt für das bildhübsche H0-Messingmaschinchen nur ein Prädikat zu: Sammlertraum.

W. Kosak

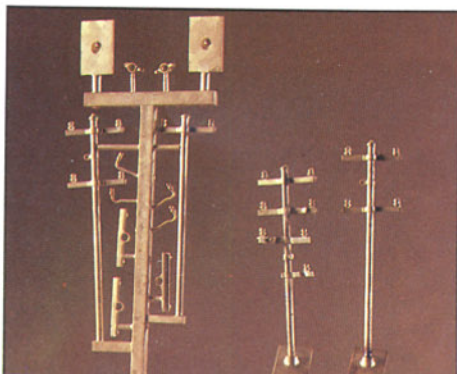


Bild 14: Neues Messingguß-Set für Dachstromleitungen von Gebäuden. Der original Gußbaum verfügt über mehr Teile als hier abgebildet und wird zum Preis von DM 16,90 unter der Artikel-Nummer 510 von Rai-Mo angeboten.

Bild 15: Neue Bierwagenserie mit originalgetreuen Reklamebeschriftungen für Bayern und Reichsbahn von Rai-Mo.

Fotos 1-10: Obermayer
Foto 11: W. Kosak
Foto 12: Obermayer
Fotos 13-15: W. Kosak





Bild 16: Der vorbildgetreu in H0 nachgebildete Bahnhof Kottenforst von Kibri von der Gleisseite. Die auf den Zug wartenden Wanderer sind eine Neuheit von Preiser.

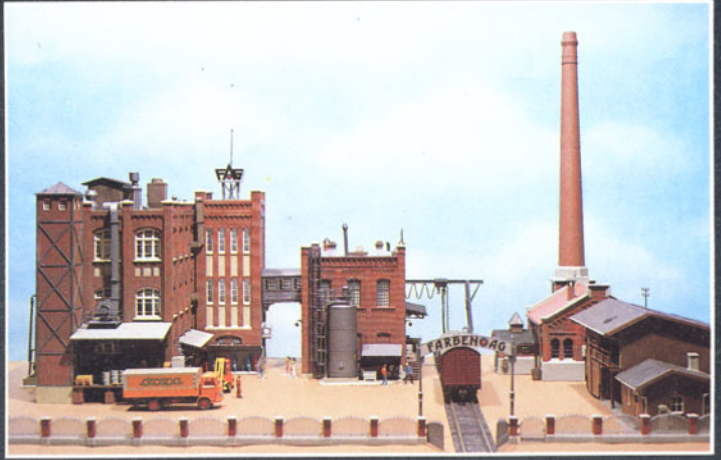


Bild 17: Fast ein komplettes Diorama stellt die sehr maßstäblich und überaus reichhaltig detaillierte Fabrikanlage von Kibri dar.



Bild 18: Gut detailliert und ansprechend maßstäblich stellen sich die neuen City-Häuser in H0 von Vollmer vor. Bei den Passanten auf der Straße und den Zuschauern auf den Balkonen handelt es sich ebenfalls um Preiser-Neuheiten.



Bilder 19 und 20: Eine Auswahl aus dem Autoprogramm an reizenden Modellen der 50er Jahre von Oest-Modell.

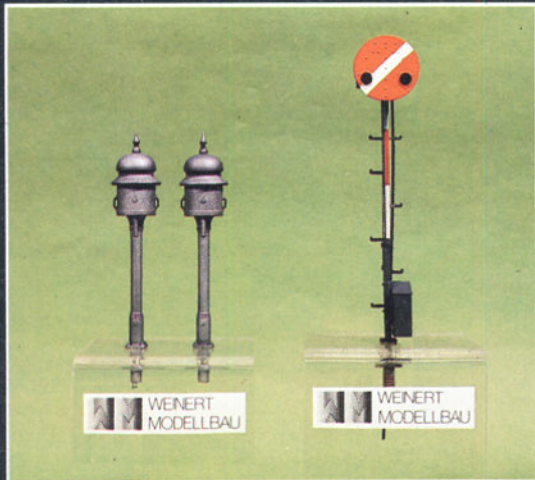


Bild 21: In Baugröße H0 liefert Weinert dieses Schweizer Vorschalt- und Läutewerk.

Bild 22: Überaus filigran ist das neue Hauptsignal in N von Weinert ausgefallen.

Bild 23: Das neue Gleissperre-signal in Baugröße 0 von Weinert.

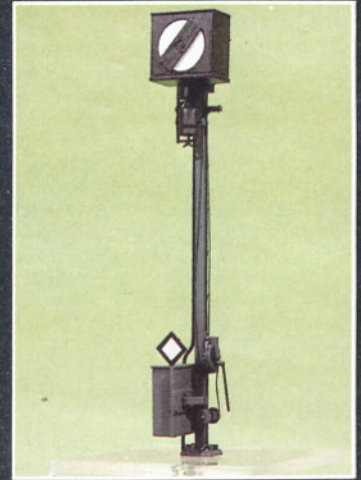


Bild 24: Familie, sowohl für die 30er als auch 50er Jahre verwendbar, verabschiedet abreisende Hotelgäste. Zwei bereits schon lange lieferbare Preiser-Figuren (der Herr in der Mitte und die Dame rechts außen) wurden von uns „dazugemogelt“.



Bild 25: Oma und Opa in winkender Stellung. Von uns wurde ein „Enkel“ der dazu paßt, aus einem älteren Preiser-Sortiment dazugestellt.





Neu von Rai-Mo

Von Rai-Mo gibt es diverse neue Bierwagen, die sich nicht nur von der Beschriftung her von den früher gelieferten Bierwagen unterscheiden, sondern auch größtenteils völlig neue Typen sind. Diese Bierwagen werden sowohl für die Kgl. Bayer. Sts. B. als auch Reichsbahn angeboten. Das Messing-Zubehör-Programm für Dioramenausstattung wurde mittlerweile erweitert, so gibt es unter anderem Dachfreileitungsständer für elektrische Überlandleitungen. Die Messinggußteile sind recht zierlich und dem Vorbild entsprechend. Seit kurzem wird auch ein farbiger Neuheitenprospekt (DM 2,50 incl. Porto) bereitgehalten. Alle neuen Wagenmodelle und Kleinteile, die bisher im ehemaligen Hauptkatalog fehlten, sind hier abgebildet. Unter anderem entdeckten wir dort äußerst kurze bayerische Güterwagen, die nur 68 bzw. 78 mm Länge besitzen. Darunter befindet sich ein ganz entzückender kurzer Bierwagen, der auf so mancher Länderbahnanlage ein Unikum darstellen dürfte. Der Glaskasten in preußischer Version mit entsprechenden preußischen Messinggußlaternen und weiteren Messinggußteilen, wie z. B. Steuerungsträger, wurde vor kurzem ausgeliefert. Zur Messe wurde als Neuheit eine hübsche T-3-Variante in der „Urausführung“ nach Musterblatt III-4e (siehe Eisenbahn-Journal 1/85, Seite 20, Abb. 14) angeboten. Das Lokomotivchen sieht sehr urig aus und unterscheidet sich durch einen anderen Kessel, Kesselaufbauten und Führerhaus mit schräger Rückwand aus Metall.

P. Schiebel

Neu von Kibri

Kurz vor Weihnachten lieferte Kibri die letzten 84er-Neuheiten aus. Es handelt sich um die H0-Nachbildung des Bahnhofs Kottenforst in der Nähe von Bonn sowie um eine Fabrikanlage, bestehend aus fünf auch einzeln lieferbaren Gebäuden.

Beide Neuheiten bestechen durch konsequente Maßstäblichkeit und einen überzeugenden Detailreichtum sowie durch Paßgenauigkeit aller Einzelteile, die den recht zeitaufwendigen Zusammenbau zu einem Vergnügen werden läßt.

Neu von Vollmer

Ebenfalls kurz vor Jahresende erschienen die neuen modernen Cityhäuser von Vollmer in der Baugröße H0. Es handelt sich um ein Wohnhaus und ein Eckhaus, beide mit Ladengeschäften im Erdgeschoß. Weiterhin ist ein Parkhaus mit Tankstelle lieferbar, zu der ein Wiking-Auto gehört. Die Gebäude sind gut maßstäblich und ansprechend detailliert ausgefallen.

Neu von Weinert

Neu auf dem Markt ist ein Gleisperrsignal in Baugröße 0, das beleuchtet und unbeleuchtet lieferbar ist. In Baugröße H0 liefert Weinert ein Schweizer Vorsignal sowie ein Läutewerk nach schweizerischem Vorbild.

In Baugröße N gibt es als erstes Modell ein zwei-flügeliges Hauptsignal.

Alle Signale entsprechen in ihrer Ausführung dem von Weinert gewohnten hohen Standard. Besonders gefällt das winzige N-Signal, das trotz seiner

▲ **Bild 26:** Eine Preiser-Familie, die ohne weiteres für den Zeitraum etwa 1910–1925 eingesetzt werden kann.

Bild 27: Auch Straßenpassanten, wie Herr mit Zeitung usw. gibt es, die wir in einem Stadtmotiv, das mit Vero-Gebäuden gestaltet wurde, aufgestellt haben.

Bild 28: Ebenfalls um 1900 verwendbar ist diese Preiser-Personengruppe mit Straßenpassanten und „kleinem“ Zeitungsverkäufer.

Fotos 16–23: P. Schiebel
Fotos 24–28: W. Kosak



geringen Ausmaße in Bezug auf Feinheit und Detailtreue nicht hinter den H0-Modellen zurücksteht.

Entzückende Auto-Oldtimer von Oest-Modell

Handgearbeitete Automodelle nach Vorbildern der 50er Jahre in der Baugröße H0 liefert die Firma Oest-Modell in 2804 Lilienthal. Die reizenden kleinen Modelle sind exakt detailliert; mit Blinkern, Scheibenwischern und Nummernschildern und sehr sauber lackiert, einschließlich feiner Zierlinien. Außer in der Fertig-Ausführung sind die Modelle auch unlackiert als Rohmodell lieferbar.

P. Schiebel

Neu von Preiser

Bei Preiser gibt es hübsche neue Figuren-Sets der 20er und 30er Jahre, also sowohl für Länder- als auch Reichsbahn verwendbar. Die Nachbildung und Lackierung ist wie gewohnt hervorragend gelungen

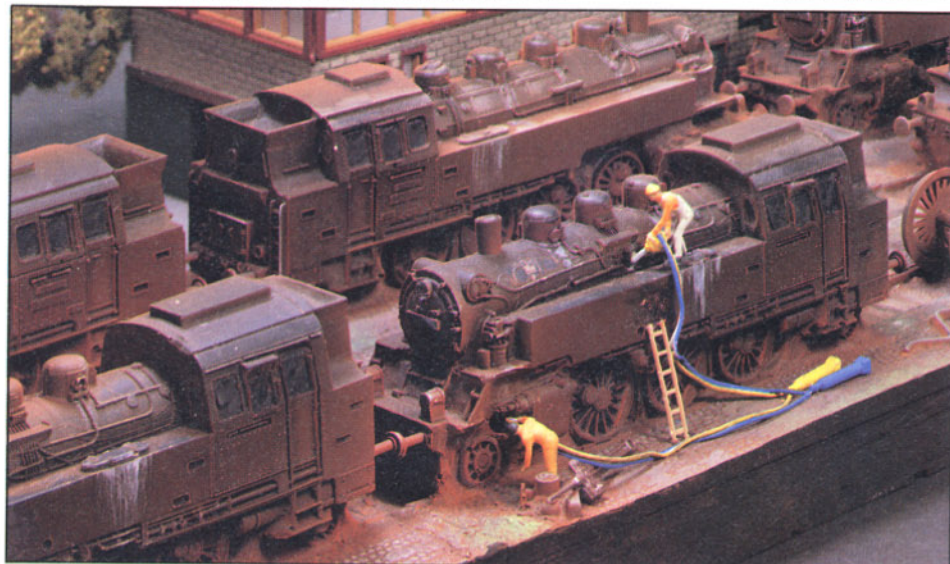
und die Preiser-Personen stellen für die Epochespezialisten eine echte Bereicherung dar. Es wurden im einzelnen folgende Neuheiten angeboten:

- Art.-Nr. 0131 Passanten, Polizist um 1900;
 - Art.-Nr. 0139 Passanten um 1900;
 - Art.-Nr. 0146 Stehende Passanten um 1925.
- Für 1985 sind noch folgende Artikel vorgesehen:
- Art.-Nr. 0129 Stehende Radfahrer um 1900;
 - Art.-Nr. 0130 Königl. Preuß. Bahnpersonal um 1900;
 - Art.-Nr. 0134 Königl. Bay. Bahnpersonal um 1900;
 - Art.-Nr. 0135 Badende um 1900;
 - Art.-Nr. 0136 Sitzende Figuren (zu Kutsche) um 1900;
 - Art.-Nr. 0137 Sitzende Figuren (Bahnsteigbank) um 1900;
 - Art.-Nr. 0138 Reisende und Passanten um 1900;
 - Art.-Nr. 0147 Bahnpersonal um 1925;
 - Art.-Nr. 0148 Am Bahnsteig um 1925;
 - Art.-Nr. 0149 Fahrer und Passagiere zum Alpenpostwagen, 1925.

HM

Bild 29: Seit Mitte Januar ist von Pola der Artikel Nr. 142 „abgestellte Dampflokk BR 64“ im Fachhandel erhältlich. Dieser Artikel besteht aus einer Grundplatte mit einer abgestellten Lokomotive der Baureihe 64 sowie einem Spritzling mit vielen filigranen Einzelteilen, wie beispielsweise Dampflokkadsätze, Kuppelstangen und Gasflaschen. Diese Neuheit eignet sich hervorragend zur Gestaltung eines Dampflokkfriedhofs.

Foto: Werkfoto Pola





Bilder 1, 2 und 3: Krolls Garten in Berlin zeigt unsere erste kleine Abbildung. Er war ein Vergnügungs-Etablissement und eine Gaststätte großen Stils. Hier traf sich die elegante Welt, um Klängen der Musikkapellen zu lauschen. Das mittlere Bild zeigt den Virtuosen-Kult der zur damaligen Zeit getrieben wurde. Künstler traten in Konzertsälen oder bei Matinees auf. Wer genügend Kleingeld hatte, konnte sie sich auch nach Hause bestellen. Das rechte Bild zeigt die aufkommende Fotografie; sie verdrängte zuerst einmal den Porträt-Maler. Auch die ersten Eisenbahn-Fotografien sind seit Anfang der 50er Jahre bekannt.

Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör

Es sind zahllose Berichte anlässlich des Eisenbahnjubiläums und der Ereignisse vor 150 Jahren in der Tagespresse zu erwarten. Unser Leser aber werden aufgrund der Artikelserie „Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör“ von der zu erwartenden Flut an Informationen sicher nicht mehr ganz unvorbereitet getroffen. Dies veranlaßt uns, hier auch nochmals auf die geschichtliche Vergangenheit und den Ursprung der Eisenbahn einzugehen. Mit der Modebeschreibung und dem Beginn der Eisenbahntechnik sind wir bei den vorausgegangenen Ausgaben ja schon teilweise bis in die sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts gekommen. Kehren Sie deshalb mit uns nochmals an den Anfang des Jahrhunderts zurück. Zuvor aber noch eine Antwort auf verschiedene Leserfragen.

Unsere zeitgenössischen „Kleinabbildungen“

Einige Leser baten uns um Auskunft über die

von uns veröffentlichten kleinen zeitgenössischen Bilder, da manche Ehefrauen starkes Interesse dafür zeigten. Es freut uns natürlich besonders, wenn wir mit unserer Artikelserie dazu beigetragen haben, daß sich die ganze Familie mit dem Eisenbahnhobby beschäftigt. Also folgendes: diese kleinen Milieu-Bildchen gibt es leider nicht zu kaufen. Es handelt sich um alte Sammelbilder aus der Zeit nach der Jahrhundertwende. Die von uns abgedruckten Reproduktionen geben in etwa die Originalgröße wieder. Da diese Bilder bestens zur Milieu-Schilderung geeignet sind, hatten wir uns gleich zu Anfang zur Veröffentlichung als Vergleichsmöglichkeit der Epoche entschlossen. Die Originalserie reichte damals bis 1900. Es können also auch noch einige Abbildungen in kommenden Fortsetzungen veröffentlicht werden. Wir hoffen, daß die Bilder dazu beigetragen haben, eine kurze Beleuchtung der Möglichkeiten und Bedürfnisse der damaligen Generation aufzuzeigen. Unser Wunsch ist es, daß jene Zeitepoche für unse-

re Leser transparenter wird. Nur wie durch ein „kleines Guckloch“ konnten wir unsere Leser bisher in die Vergangenheit zurückschauen lassen.

Milieu-Schilderung

Es ist nicht leicht, Zeiten die man nicht selbst erlebt hat, vom Milieu her zu erfassen. Was aber war mit dem Denken und Fühlen der Leute damals? Persönliche Empfindungen, Ängste und Nöte sind nur schlecht übertragbar, da diese völlig anders geartet waren als das heute der Fall ist. Eines hatte das Damals wie das Heute gemeinsam: nämlich eine Nachkriegszeit zu bewältigen. Bis 1815 hatte Napoleon I. dafür gesorgt, daß die deutschen Staaten nicht zur Ruhe kamen. Dies hemmte den deutschen Erfindergeist und sorgte auch dafür, daß hierzulande die technische und wirtschaftliche Entwicklung um ca. 10 Jahre z. B. hinter England zurückblieb. Betrachtet man Amerika und England, die in dieser Zeit

Bilder 4, 5 und 6: Mitte des vorigen Jahrhunderts waren bei der Landbevölkerung als Kleidung die sogenannten Trachten am beliebtesten. Bild Mitte: Das Naschen war auch zur damaligen Zeit bei Kindern sehr beliebt. Zuckerstangen und Bonbons wurden im Kaufmannsladen oder beim Krämer verkauft. Bild rechts: Aber auch die ersten Anfänge der Chemie zeigten sich. Man konnte künstliche Farben (Anilin) und weitere chemische Produkte in kleineren Mengen bereits Anfang der 50er Jahre herstellen. **Historische Darstellungen 1—6: Sammlung W. Weigelt**

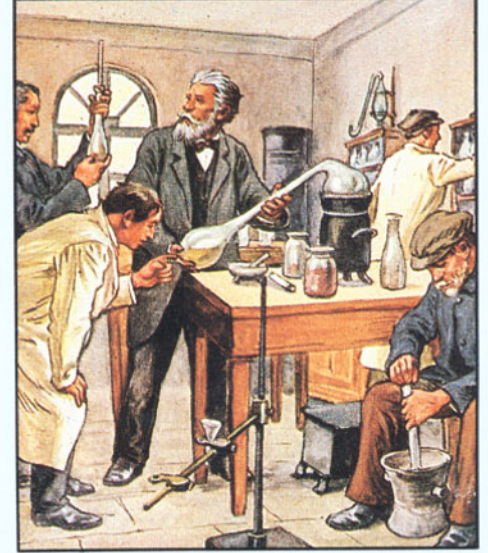


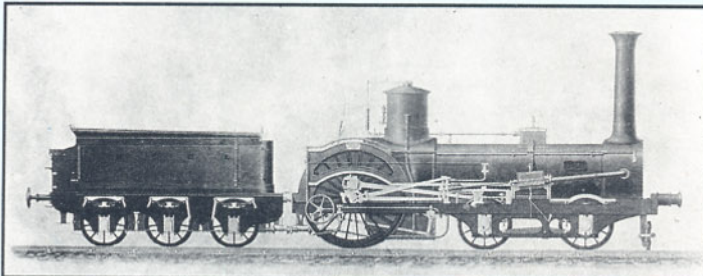


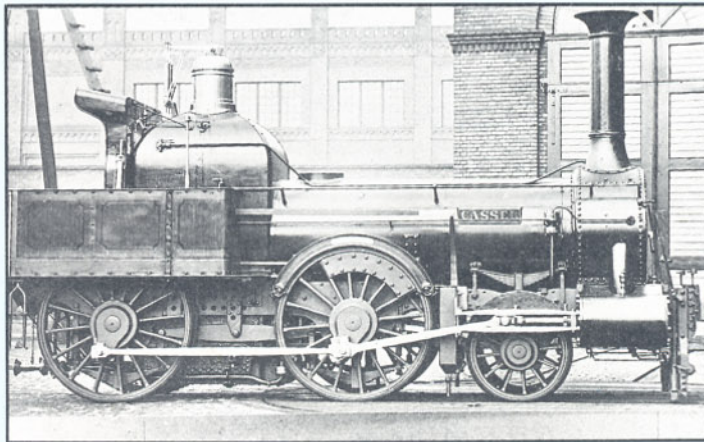
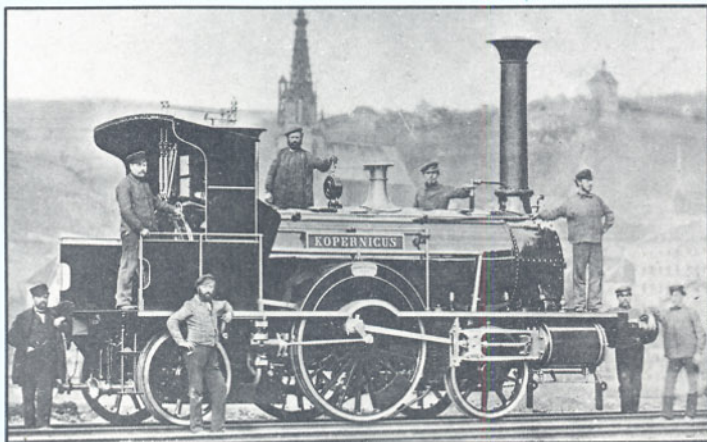
Bild 7: Die Post und Eisenbahn bei Koblenz um 1875. Das Gemälde von K. Knüttel zeigt noch sehr schön die alte Waggon-Form. Die Lokomotive paßt vom Bautyp her Mitte bis Ende der 50er Jahre und zeigt, daß die Postkutsche und Eisenbahn zu gleicher Zeit Verkehrsmittel waren. Das Gemälde wurde nach einem Motiv von Paul Meyerheim gestaltet. Die Reproduktion wurde uns freundlicherweise vom Bundespostmuseum Mainz zur Verfügung gestellt.

Bilder 8 und 9: Um Ihnen wieder zu zeigen, wie Lokomotiven in den 50er und 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts aussahen, stellen wir Ihnen hier ein paar erhalten gebliebene Abbildungen und Fotografien vor.

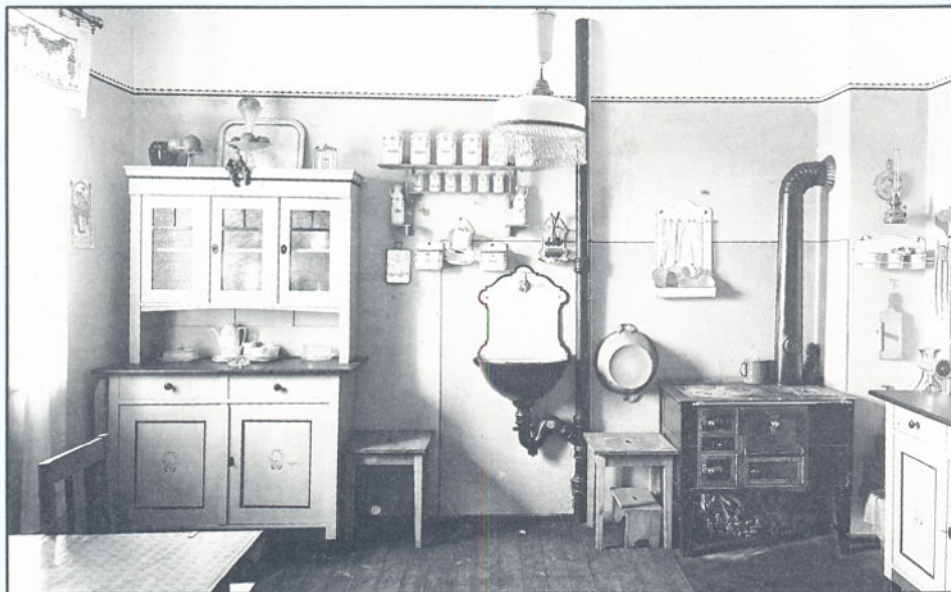
Das linke Bild zeigt eine Lok von 1857 des Typs Crampton, von der Aktiengesellschaft Karlsruhe gebaut.

Das rechte Bild zeigt eine Lokomotive, die 1846 von Egestorff gebaut wurde.





Bilder 10 und 11: Kopernicus, 1864 von der Maschinenfabrik Esslingen gebaut. Dieser Maschinentyp wurde bereits ab 1860 produziert. Aus dem Jahre 1865 stammt die Cassel der thüringischen Landesbahn. Fotos 8–11: Sammlung Dr. Scheingraber



◀ Bild 12: Nicht ganz so alt wie unsere Epoche ist die Einrichtung dieser Küche. So waren in den dreißiger Jahren unseres Jahrhunderts die Werkswohnungsküchen der Firma Krauss-Maffei eingerichtet. Diese blieben meistens bis nach dem Zweiten Weltkrieg und bis in die 50er Jahre fast unverändert. Werksarchiv Krauss-Maffei

politisch doch mehr Ruhe hatten, wird der Unterschied augenfällig. Aber bis Mitte der dreißiger Jahre hatte man wieder einigermaßen Schritt gefaßt. Es waren aber auch die kleinen Dinge des täglichen Lebens, die sich so ganz von unserer heutigen modernen Zeit unterscheiden. Man denke nur daran, daß selbst fließendes Wasser in den meisten Haushalten recht unüblich war. Es mußte sehr oft an einem Brunnen geholt werden, denn eine Handpumpe direkt im Haus stellte schon einen Luxus dar. Ganz zu schweigen von einem

„gewissen Örtchen“, das zumeist ebenfalls außerhalb der Wohnung lag und oft für viele Personen oder mehrere Familien als „Andachtsort“ diente. Obwohl 1810 schon die erste dampfbetriebene Druck-Maschine existierte, kreiste in den Köpfen der weniger Gebildeten noch der Glaube an Geister, Hexen, Feen und Zwerge. Gerade die richtige Zeit für die Gebrüder Grimm, mit der Suche nach deutschen Märchen und Sagen zu beginnen. Sie waren dann auch recht erfolgreich was brave und böse Könige oder verwünschte

Bilder 13, 14 und 15: Das ist die erhaltene Fürstenfeldbrucker Postkutsche, die bis zum Jahre 1928 noch im täglichen Einsatz war. Sie befindet sich nach wie vor im Besitz der ehemaligen Posthalterfamilie Weiß in Fürstenfeldbruck. Wie die 1.-Klasse-Eisenbahn-Waggons der Ludwigs-Eisenbahn ist auch diese Postkutsche mit hellblauem Velour ausgeschlagen. Fotos 13-15: W. Kosak



Prinzen und Prinzessinnen anbelangt. Kein Wunder, da es doch zur damaligen Zeit fast 50 mehr oder weniger kleine Fürstentümer und Königreiche gab. Vieles lag hinter den sieben Bergen, was unvorstellbar weit war und der Wunsch nach Siebenmeilenstiefeln dürfte ganz oben rangiert haben, um nicht jede Entfernung auf Schusters Rappen zurücklegen zu müssen. Dieser Wunsch ging dann tatsächlich durch die Eisenbahn in Erfüllung. Vorher genügte, für die wenigen die damals reisen wollten oder konnten, die Postkutsche mit ihrem recht beschränkten Platzangebot. Dem Hauptverkehrsmittel „Post“ haben wir in unserer bisherigen verkehrsgeschichtlichen Abhandlung kaum Platz eingeräumt, deshalb sind die beiden nächsten Kapitel diesem Thema gewidmet.

Pfeif- oder Tonsignale

Wer den Schluß der Dampflochzeit oder letztere gar in voller Blüte noch erlebt hat, dem klingen neben den Lokomotivauspuffschlägen auch noch die Dampflochpfeifsignale in den Ohren. Freilich ohne meist die ursprüngliche Bedeutung zu kennen, denn diese Signale waren früher eine Art Verständigung mit den übrigen Verkehrsteilnehmern. Sie bedeuten angefangen vom „Vorsicht ich komme“ bis hin zum „Beeilt Euch“ oder „Ich warte an der Station“, sehr viel Unterschiedliches und machte oft eine Verständigung über viele Kilometer möglich. Diese Pfeifsignale hörte man in der damals noch sehr ruhigen Zeit viel weiter als beim späteren motorisierten Verkehrslärm. Das „Tonsignal“ war aber durchaus keine Erfindung der Eisenbahn, denn solche Signale waren schon viel früher in wesentlich melodischerer Klangfolge, ja teilweise in richtigen „Harmonien“ bekannt. Die Postillione der Postkutschen konnten auf ihren Hörnern nach und nach ihre Tonsignale recht kunstvoll verfeinern und meisterlich weitergeben. Bei Beginn der Dampfloch-Ära waren akustische Signale durch Pfeifen noch nicht in Gebrauch. Zur Verständigung wurden solche, auch Glockensignale, erst später eingeführt. Wann, – das läßt sich nicht mehr genau feststellen. Der „Erste Adler“ (bei der LEB – Ludwigseisenbahn – zwischen Nürnberg und Fürth, gab es zwei Maschinen dieses Namens) hatte noch keine besondere Warneinrichtung und die da-

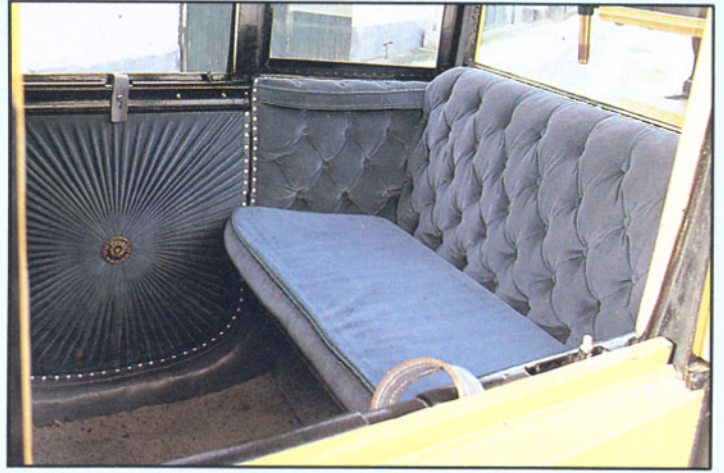
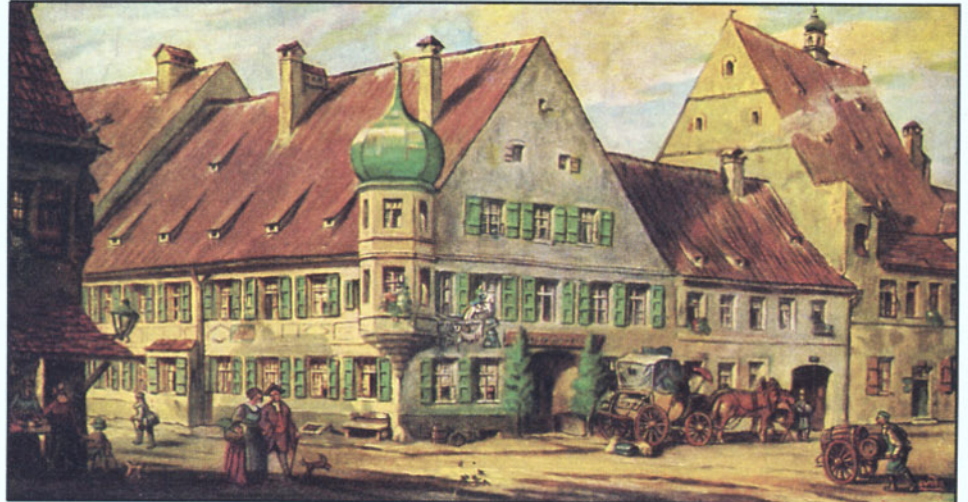


Bild 14 (oben) und 15 (oben rechts).

Bild 16: Die Reproduktion dieses alten Gemäldes zeigt die Ansicht des Postgebäudes in Fürstenfeldbruck. An derselben Stelle, mit fast denselben Grundrißmaßen, befindet sich das heutige Hotel Post. Foto: Sammlung Weiß

maligen Bahnübergänge mußten deshalb alle extra gesichert sein. Wächter mit Flaggen und zusätzliche Barrieren übernahmen diese Aufgabe, um die übrigen Verkehrsteilnehmer vor dem neuen „Ungetüm“ zu schützen. Eine Verkehrsregelung im heutigen Sinne gab es vor der Eisenbahnzeit noch nicht. Postkutschen hatten durch Hornsignale und Peitschenknallen, vor allen anderen Fahrzeugen bzw. Fuhrwerken, auf der Straße absolute Vorfahrt. Ansonsten galt das Recht des Stärkeren, das „Fußvolk“ hatte keinerlei Vorrecht.



Die Post

Seit wann gibt es die Post, was war sie? Zu Anfang ein Privatunternehmen, als im Jahre 1516 dem Baron Franz von Taxis die kaiserlichen Botendienste zwischen Wien und Brüssel übertragen wurden. Das war die Grundsteinlegung für das später riesige „Postimperium“ der Fürsten von Thurn und Taxis. Am Anfang wurden jedoch Nachrichten und Depeschen nur von Reitern befördert und es dauerte noch einige Zeit, bis der fahrende Postbetrieb durch Postkutschen aufgenommen wurde. Poststationen für den Pferdewechsel, ebenso für die Bewirtung und Versorgung der Reisenden, mußten eingerichtet werden. Aus diesen wurden später meist stattliche Herbergen und Gasthäuser. Man

kann jene durchaus als Vorgänger der späteren Bahnhöfe bezeichnen. Hier wurde ein- und aus- bzw. in andere Richtungen umgestiegen und die Gaststube diente als Warte- raum für Reisende, die auf Anschluß warteten oder Angehörige von einer Postfahrt abholen. Man könnte also fast von der „Reichsbahn“ des Mittelalters sprechen. Ebenso wie bei den späteren Bahnhöfen gab es Durchgangs-, Kreuzungs- und Endstationen. Das damals bediente Netz war viel engmaschiger als es das Eisenbahnnetz je erreichen konnte. Natürlich war eine solche Reise auf den teilweise sehr schlecht ausgebauten Straßen mit der Eilpost oder der „Normalen“ äußerst beschwerlich. Berichte von Reisenden, die

wegen mehrerer Kutschenumstürze pro Tag geschunden und halb tot vor Strapazen ankamen, waren nicht selten. Es ist also nicht verwunderlich, wenn von den meisten Passagieren die Eisenbahn freudig begrüßt wurde, versprach sie doch ein wesentlich bequemeres Reisen für die Zukunft. Aber so weit war man noch lange nicht, die erste Bahnfahrt in Deutschland am 7. Dezember 1835 reichte nur über eine Strecke von knapp sechs Kilometer. Bis zu einem komplett fertiggestellten Streckennetz sollten noch 50 und mehr Jahre vergehen. Daß dort, wo Bahnlinien eröffnet wurden, die Verdienstmöglichkeiten der Posthalterei (so wurden die selbständigen Stationen genannt) zurückgingen ist verständ-

Bild 17: Preisers Postkutsche wartet an der Poststelle auf den letzten Fahrgast.



Bild 18: Die Kathie ist schnell zum Kutscher gelaufen, um ihm auszurichten, daß der Herr Ökonomierat noch mit möchte.





▲ **Bild 19:** Die alte Stadtansicht, wie sie in etwa der damaligen Zeit entsprach, entstand im Selbstbau aus Vero-Gebäudeteilen. Städte dieser Epoche, gestaltet aus Pola-, Kibri- und Vollmer-Gebäuden, haben wir bereits in früheren Ausgaben des Eisenbahn-Journals gezeigt.

◀ **Bild 20:** Der Herr Ökonomierat hat das Bier nicht so recht vertragen. Deswegen wird er vom Postwirt und dessen „Hausel“ behutsam zur Kutsche geführt.

▼ **Bild 21:** Dieses Bild zeigt die komplett nachempfundene Szene.



lich. Wer nahm schon freiwillig das Martyrium einer Postreise auf sich, wo doch die wesentlich körperschonendere Bahnfahrt nicht viel mehr kostete. Gerade in der Nähe von Städten kamen daher bald Existenzangst und Klagen der Posthaltereien auf. So steht z. B. in der alten Postchronik von Fürstenfeldbruck (ca. 25 km vor München) folgendes:

„Von besonderem Interesse sind die Reflektionen der Postwirtin über das Aufkommen des Eisenbahnwesens. Auch ihr Mann, der Postmeister, hat sich immer wieder pessimistisch in seinen eigenen Tagebüchern darüber geäußert, denn in seinen Jahresabschlüssen machte sich der Rückgang seines Einkommens nach und nach um so stärker bemerkbar, je mehr sich die neuen Eisenbahnstrecken durch das Land zogen, das Jahrhunderte lang der Postkutsche vorbehalten war. Lange Zeit hat es gedauert, bis sich Ludwig Weiß mit der unabänderlichen Tatsache abgefunden hatte. In den Jahren 1870–1872 wurde die neue Eisenbahnstrecke von München nach Landsberg erbaut. Als einzige lohnende Beschäftigung blieb ihm wenigstens die Beförderung der Reisenden vom Markt zum Bahnhof und zurück. Diese „Kariolfahrt“ zwischen Bahnhof und Markt diente zur Bequemlichkeit der Fahrgäste, für die heute die Autotaxis bereit stehen. Natürlich fielen mit dem Bau der Bahnstrecke München – Landsberg auch die Stellwagenfahrten von Fürstenfeldbruck nach Maisach und zurück weg, ein Ausfall, den Weiß auf etwa 500 Gulden im Monat schätzte.

Am 18. November 1871, abends 17.00 Uhr, fuhr der erste Probezug mit der Lokomotive „Donauwörth“, geschmückt und beflaggt, unter Böllerschüssen in den Bahnhof Bruck ein. Die Postwirtin sah diese Einfahrt aus nächster Nähe und schrieb nachdenklich in ihr Tagebuch:

„Ob durch diese neue Bahn der Fremdenzug zunehmen wird, möchte ich bezweifeln, wenigstens nicht in dem Maße, wie man es sich hier erwartet. Es kann möglich sein, in den ersten Jahren, später wird es sich auf die alte Zahl reduzieren. . .“

Ist man nun aber der Meinung, die alte Postkutsche sei im vorigen Jahrhundert aus dem Straßenbild verschwunden, irrt man gewaltig.



Bild 22: Mit recht wenigen Gebäuden wurde die stimmungsvolle Kulisse der vorhergehenden Bilder gestaltet. Hier die Gesamtansicht der kleinen „Dioramen-Palette“, die später in eine Anlage integriert werden soll. Fachwerkbauten eignen sich für viele Landstriche und die damalige Zeit recht gut. Die Teile wurden Vero-Bausätzen entnommen, die bei Conrad und Schreiber erhältlich sind.

Bild 23: Auch reine Frachtfuhrwerke gab es bei der Post. Hier haben wir ein solches Fahrzeug aus dem Preiser-Sortiment umfunktioniert.

Bild 24: Ein verträumter Kirchhof, schön mit „Grünzeug“ eingewachsen. Ein Mädchen wartet mit Blumen im Arm.

Fotos 17–24: W. Kosak

Noch bis in die dreißiger Jahre unseres Jahrhunderts hielt sie sich teilweise, vor allem auf dem „flachen Land“, wo das Eisenbahnnetz nicht so dicht war.

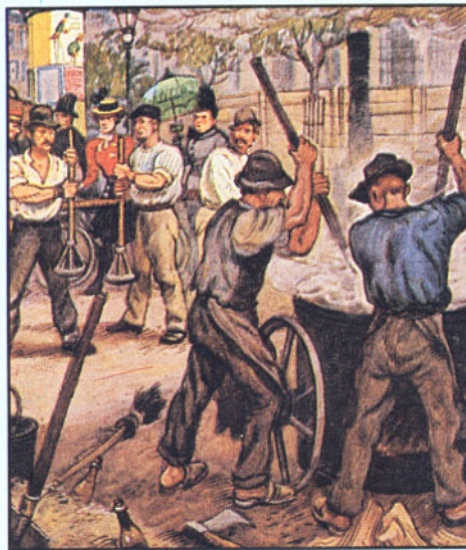
Selbst über Fürstenfeldbruck, in unmittelbarer Nähe der Großstadt München, zwischen der Schnellfahr- und Weltrekordstrecke München – Augsburg – Donauwörth (Station Maisach) und der Bahnlinie München Landsberg – Buchloe – Lindau, sagt bereits zitierte Postchronik aus:

„So vermelden die Akten, daß die Oberpostdirektion im Jahre 1932 den alten Vertrag über die Verbindungsfahrten zum Bahnhof Bruck kündigte, mit der Bemerkung, daß diese Strecke aus „Ersparnisgründen“ durch eigene Landpostkraftwagen ausgeführt werden sollten. Nun kam rasch das Ende des gesamten Postbetriebes, den die Familie Weiß in ununterbrochener Folge fast 300 Jahre lang innegehabt hatte. Nur einige handschriftliche Notizen des Posthalters geben über die letzten Ereignisse Auskunft:

„Am 1. April 1926 fuhr die letzte Post (in Galauniform) mit zwei berittenen Postillionen nach Maisach und zurück.“

Und am 1. Mai 1937 machte der gelbe Postwagen seine letzte Fahrt zum Bahnhof Bruck. Wer an der Postchronik von Fürstenfeldbruck, die mit der ältesten Posthalterfamilie gleichen Namens verbunden ist, Interesse hat, kann eine über 60seitige Broschüre mit dem Titel „Amperland“ gegen DM 6,- in Briefmarken





Bilder 25 und 26: Für die ersten Kriege zu Beginn der Eisenbahnzeit, wurde die Eisenbahn wie hier – im Falle des deutschen Bruderkrieges – schon recht heftig benutzt. Bild Mitte: Asphaltarbeiter, die in den größeren Städten die ersten geteerten Wege und Straßen anlegten.

Historische Darstellungen 25 und 26: Sammlung W. Weigelt

Bild 27 (rechts oben): Eine Straßenbaustelle im Maßstab H0 als Nachbauanregung.

Bild 28: Diese Karte zeigt den Frontverlauf der Kriege von 1864 (deutsch/dänisch) und 1866 (deutscher Bruderkrieg) und den Einsatz der Eisenbahn in diesem. Der Abdruck der Karte erfolgt mit freundlicher Genehmigung des dtv (Deutscher Taschenbuch Verlag, München).

(incl. Porto) bei Hotel Post, z. Hd. Frau Weiß sen., Hauptstraße 7 in 8080 Fürstfeldbruck anfordern. Die Posthalterfamilie lebt seit über 350 Jahren im gleichen Haus und hat unter gleichem Namen fast ebensolang die Poststelle inne. Einmalig für ganz Deutschland! Bleibt noch anzumerken, daß nicht nur die Eisenbahn die alte Posttradition verdrängte, sondern die Post als Behörde sich im Laufe der Zeit umstrukturierte und zugleich modernisierend sich den Vorgaben der Technik anpaßte. Der Postomnibus war es letztendlich, der ab den zwanziger Jahren allmählich die

gute alte Postkutsche mit ihrem Hörnerklang verschwinden ließ. Es ist durchaus verständlich, daß es damals auch schon Leute gab, die den Abschied der „ach so romantischen Zeit“ genauso bedauerten, wie andere später das vor 10 Jahren stattgefunden Ende der Dampfloka.

Deutsche Geschichte

Wie schon eingangs beschrieben, bestand das heutige Deutschland aus vielen Einzelstaaten. Spätestens in den sechziger Jahren

des vorigen Jahrhunderts sollte dies nach dem Willen Bismarcks anders werden. Dazu waren aber zunächst ein paar Kriege notwendig. Dies zumindest nach Auffassung des durch die Armeeverstärkung begonnenen Preußisch-Deutschen Militarismus. Seit 1858 regierte in Preußen Wilhelm I. als Regent für den geistig erkrankten König Friedrich Wilhelm IV. 1862 wurde Bismarck zum Ministerpräsidenten berufen und es gibt nun zwei starke deutsche Einflußsphären. Zum einen die süddeutsche, zusammen mit Österreich und dem Kaiser in Wien, zum anderen die norddeutsche mit dem preußischen König in Berlin. Letztere strebt die Führung in ganz Deutschland mit oder gegen Österreich an. Aber noch war es nicht so weit. Zuerst mußten einmal die „armen Dänen“ daran glauben. Österreich und Preußen zogen gemeinsam 1864 gegen sie zu Felde. Das Ergebnis: Dänemark verliert Schleswig an Preußen, Holstein an Österreich und Lauenburg wiederum an Preußen. Durch diese „Landverteilung“ war von vorneherein der nächste Konflikt programmiert. 1866 gibt es daher den deutschen Bruderkrieg. Bismarck hatte mit Italien paktiert, was Napoleon III. von Frankreich unterstützte (er wollte sein eigenes Süppchen kochen), so daß der „Deutsche Bund“ an der Seite Österreichs einen Zweifrontenkrieg führen mußte (Deutscher Bund: Baden, Württemberg, Bayern, Sachsen, Hannover, Hessen-Kassel, Hessen-Darmstadt, Nassau und Österreich). Österreich reichte zur damaligen Zeit über Trient bis südlich von Verona, nach Osten bis Venedig und Triest. Außer dem Krieg zwischen Italien und Österreich kam Preußen noch zusätzlich zugute, daß deren Armee schon Repetiergewehre hatte, so daß die Chancen der Österreicher und der übrigen „Deutschbündler“ recht aussichtslos waren. Preußen schlug von Hamburg/Lauenburg aus zuerst einmal Hannover, von hier aus wurden im Anschluß die dort befindlichen preußischen Truppen per Eisenbahn über Magdeburg und Erfurt weiter in Richtung Südwesten transportiert. Das ist der erste Krieg auf deutschem Boden, bei dem die Eisenbahn schon eine große Rolle spielte. Wir haben darüber schon in unserer Journal-Sonderausgabe „Hof II“ einen Tatsachenbericht veröffentlicht. Jener beschreibt, wie die Sachsen angesichts der preußischen Elbarmee ihre Lokomotiven und Wagen ins österreichische Eger und einen geringen Teil auch ins bayerische Hof in Sicherheit brachten. Man war offensichtlich der Auffassung, wenn die preußischen Militärs schon Bahn fahren wollten, sollten sie es mit ihrem eigenen Material tun. Nun – der Waffengang unter den „feindlichen Brüdern“ war schnell entschieden, aber trotzdem für die im Deutschen Bund zusammengeschlossenen Staaten sehr ver-

Bild 29: Das Bild 25 hat uns zum Nachstellen dieser Szene mit umgearbeiteten Preiser-Figuren und dem Rai-Mo-Teerkocher angeregt.

lustreich. Alle Gegner Preußens nördlich der Mainlinie (außer Hessen-Darmstadt und Sachsen) wurden von Preußen annektiert. Da Frankreich Napoleon III. wegen seiner Italien-Vermittlung gegen Österreich sich bei Preußen (versehentlich) einen Gewinn erhoffte – er warf lüsterne Blicke auf Pfalz und Rheinland – sahen sich auch die restlichen Gegner zu einem „Schutz- und Trutzbündnis“ mit Preußen bereit. „So ereignet 1866,“ würde ein Chronist schreiben. Nun waren also auch Württemberg, Baden, Bayern und Sachsen als eigenständige Königreiche Bündnispartner Preußens. Erst 1871, nach dem deutsch/französischen Krieg erfolgte die Gründung des deutschen Kaiserreiches und ein noch engerer Zusammenschluß. Die Eisenbahnen und Post blieben dabei aber auch weiterhin weitgehend autonom und nach dem Krieg von 1866 wurde erst mal kräftig an den Eisenbahnstrecken weitergebaut. Von Preußen aus mehr – den anderen Staaten weniger, auch unter zusätzlichen militärischen Gesichtspunkten, immer nach Napoleon III. schielend.

Signaltechnik

Dem aufmerksamen Leser wird sicher nicht entgangen sein, daß bei der Verwaltungsfreiheit der einzelnen Staaten und dadurch auch den entsprechenden Staatsbahnen (wenn die Staaten für eine eigene Eisenbahn überhaupt groß genug waren), zumindest vor 1866 sich kaum eine Gelegenheit ergab, die signaltechnischen Einrichtungen überregional zu vereinheitlichen. Was wundert es also, wenn überall andere Signalausführungen und -anordnungen vorhanden waren. Die hannoverschen Signale sahen anders aus als die Münchens oder Berlins. Eine einheitliche Normung der Form gab es noch nicht. Dies war für die Lokomotivführer aber weniger von Nachteil. Die Befehle, die mit den als „Semaphore“ (Flügeltelegraph) bezeichneten Signalen übermittelt wurden, waren teilweise recht ähnlich. Die aus den Anfängen stammenden Ballonsignale dürften spätestens dann, wenn es zu einer grenzüberschreitenden Streckenführung beim Bau einer Bahnlinie kam, endgültig ausgedient haben. (wird fortgesetzt)

HM

Bild 31: Preisertruppe beim Auftragen des Asphalts.

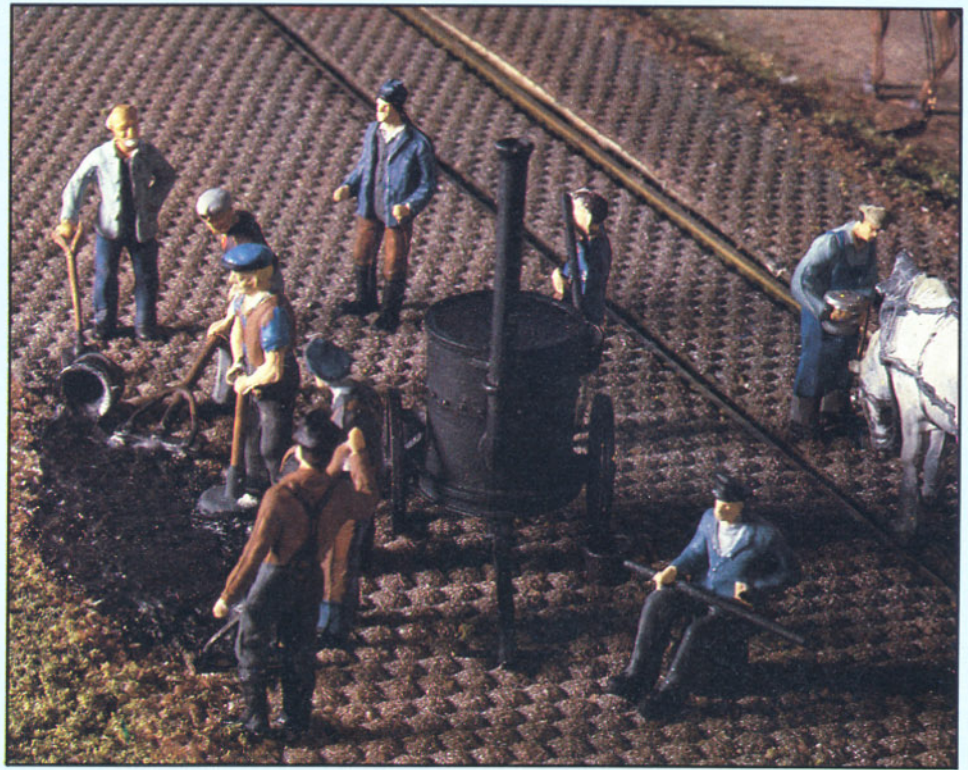
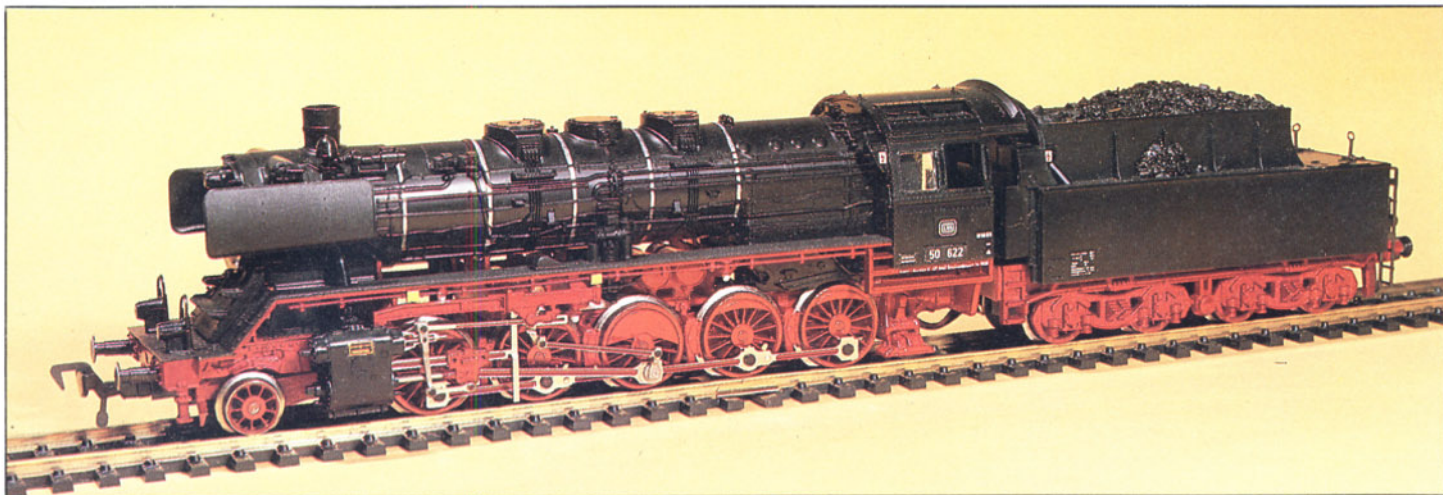


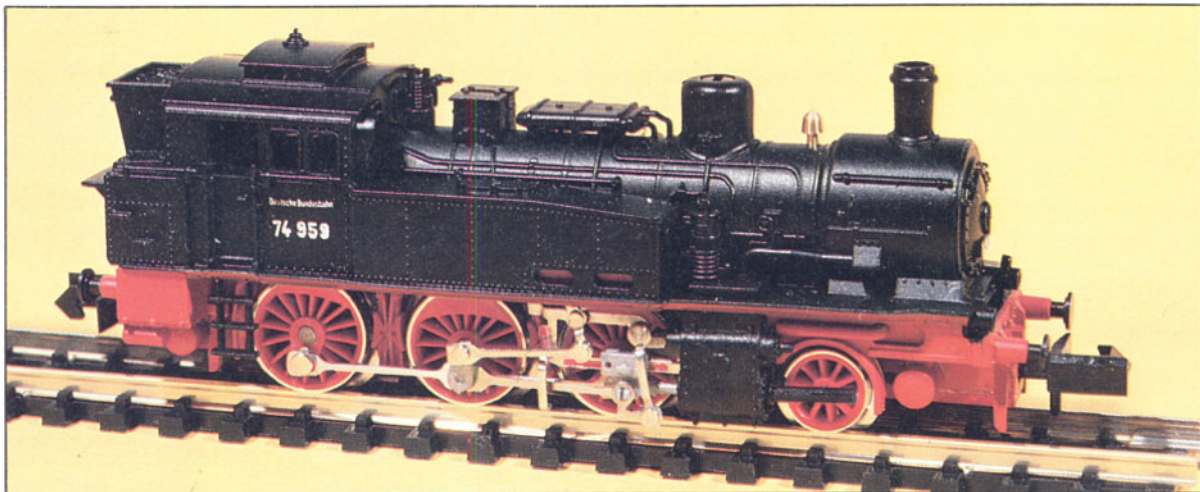
Bild 30: Im Hintergrund der Teerkessel (einen Deckel gibt es auch dazu). Die Arbeiter wurden mit messinggegossenen Kübeln und Werkzeugen aus dem Rai-Mo-Programm ausgestattet.

Bild 32: Bei dieser Schwerstarbeit war auch einmal eine Ruhepause notwendig. Der Arbeiter rechts hat sich einfach auf einen umgestülpten Teerkübel gesetzt. **Fotos 27–32: W. Kosak**





▲ **Bild 1:** Das schicke Fleischmann-Modell der Jubiläumslok 50 622 der DB.



► **Bild 4:** Märklin bietet in Baugröße I den „Adler“-Zug gleich in zwei Ausführungen an. Diese Abbildung zeigt die Ausführung von 1835.

◀ **Bild 2:** Das Modell der 74 959 von Arnold in Spur N, das im Oktober lieferbar sein wird.

Nürnberg Messe-Telegramm

Wieder einmal sind die Tage der Hektik und der qualvollen Enge in den viel zu schmalen Gängen der Nürnberger Messe 1985 überstanden. Auch diesmal gab es eine Vielzahl interessanter Neuheiten. Einige davon waren bereits weitgehend fertig, auf zahlreiche andere Neuerscheinungen wurde jedoch noch mit retuschierten Abbildungen hingewiesen.

Im Vordergrund standen die neuen Triebzüge IC E der DB und weitere Elektroniksysteme. Bemerkenswert ist aber auch, daß nun fast alle Hersteller ihre Liebe zu alten Länderbahnfahrzeugen entdeckt haben.

Das Jubiläumsjahr 1985 wird von Modellbahnern und Sammlern mit Sicherheit wieder einige Investitionen verlangen. Unser Messe-Telegramm will auf die besonderen Neuheiten hinweisen

und eine erste Hilfe für die notwendige Etat-Planung sein.

ade-Modelleisenbahnen

Sehr schnell reagiert hat der Hersteller auf die neue „City-Bahn“ der Deutschen Bundesbahn. In Arbeit befinden sich die drei unverkürzten Modelle der umgebauten Nahverkehrswagen. Weitere Neuheiten sind neun verschiedene Wagentypen nach älteren und neuen Vorbildern der DB.

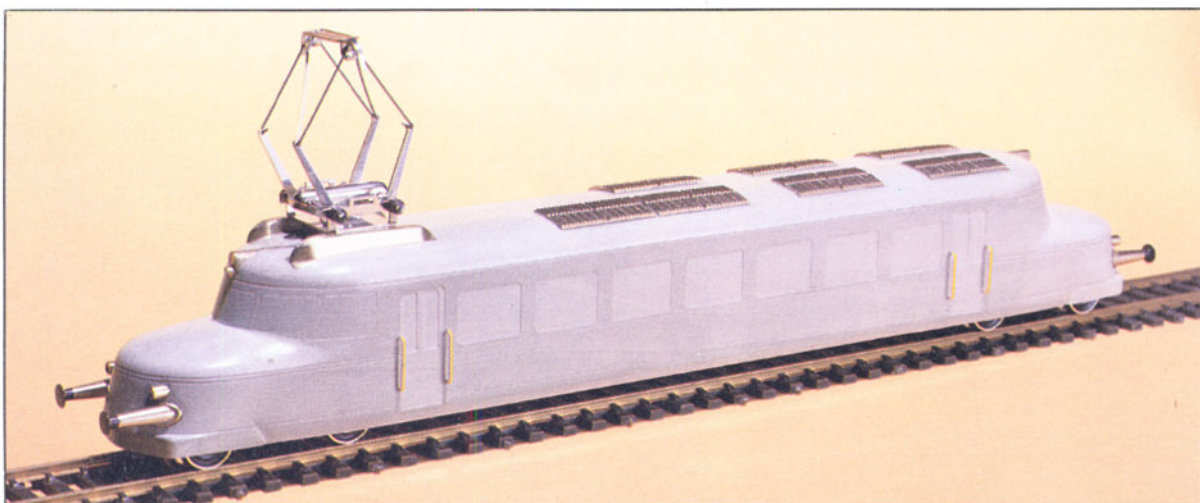
Arnold

Bereits im Mai soll das Modell der Stromlinien-Weltrekordlokomotive 05 002 erscheinen. In Vorbereitung ist die Kleindiesellok der Baureihe

323 (Köf II), die im Juli fertig sein soll. Im Oktober wird die Tenderlokomotive der Baureihe 74 lieferbar sein. Hinzu kommen noch einige Varianten bereits vorhandener Modelle. Zwei Eilzugwagen der DB mit Mitteleinstieg kommen mit einer neuen Kurzkuppung. Als Sonderpackungen zum 25jährigen Firmenjubiläum werden eine Berliner-Stadtbahn garnitur mit preußischen Abteilwagen und der T 12, sowie eine Industriegarnitur mit der Diesellok MaK 600 und zweiachsigen Mobil-Kesselwagen angeboten.

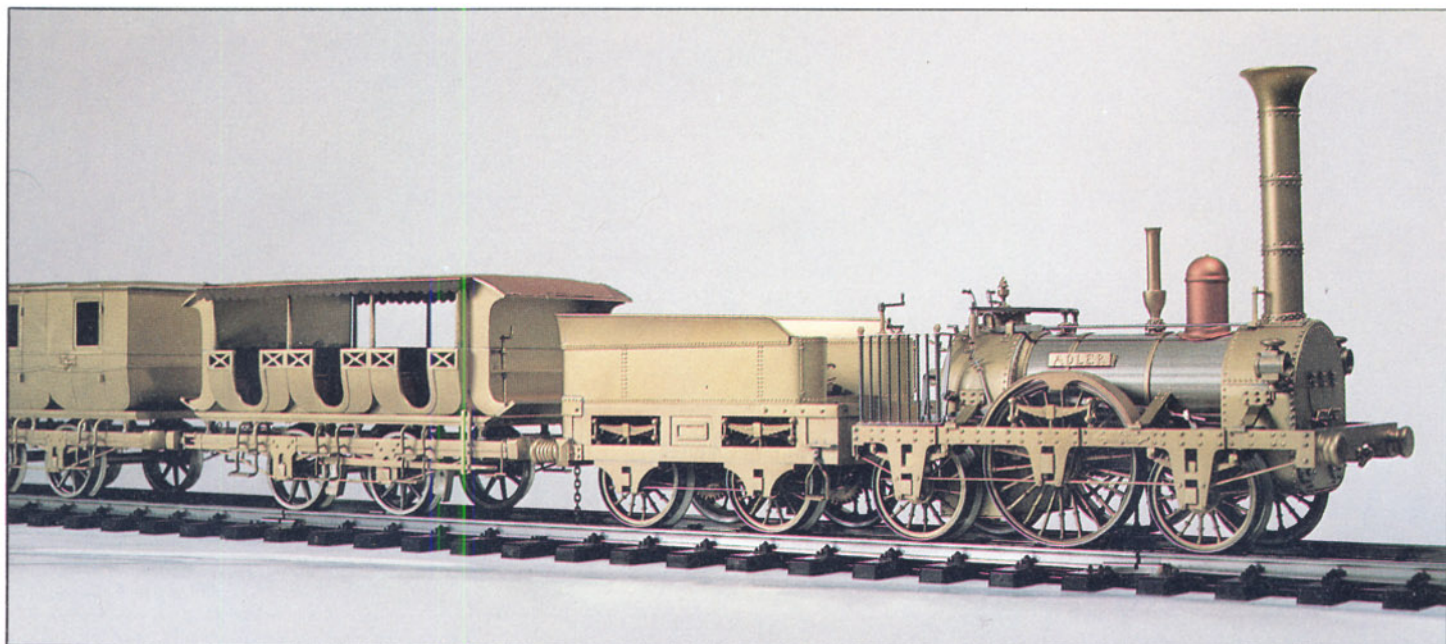
Brawa

Bei Brawa wird die jetzt fertige Köf II demnächst zur Auslieferung kommen. In Vorbereitung befindet sich die Akku-Variante, die bei der Deutschen Bundesbahn als Baureihe 382 noch in den siebziger Jahren eingesetzt war.



◀ **Bild 3:** Dieses Handmuster des Triebwagens „Roter Pfeil“ der SBB präsentiert Märklin in Nürnberg in der Spurweite H0.

► **Bild 5:** Am Rivarossi-Stand entdeckten wir dieses H0-Modell der 77 114. Von dieser Lokomotive der bayerischen Gattung Pt 3/6 sind insgesamt 4 Varianten vorgesehen.



Fleischmann

Neu in der Baugröße H0 ist ein unverkürzter dreiteiliger IC E-Triebzug der DB. Die P 8 kommt mit Witteblechen und Wannentender, die Stromlinienlok 03 1001 in rostroter Lackierung. Farbvarianten sind die 111 in S-Bahn-Lackierung und die 218 als Lok der „City-Bahn“. Ein schmuckes Modell ist die Jubiläumslok 50 622 der DB. Eine T 3 und 5 Zweiachser enthält die „Preußen-Sonderserie“. Zahlreiche Fahrzeuge für Reise- und Güterzüge ergänzen das Wagensortiment.

Auch in der Baugröße N erscheinen Lok und Wagen der „City-Bahn“ und eine Elektrolok der Reihe 111 in den S-Bahn-Farben. Als Jubiläumslok kommt die 01 1100. Angekündigt, aber noch nicht zu sehen waren die Tenderlok BR 81 und der „Gläserne“ 491 001. Eine T 16¹ mit einem aus fünf Wagen bestehenden Personenzug befindet sich in einer „Preußen-Packung“.

Eine kleine Sensation ist die neue Profi-Kupplung für H0-Fahrzeuge. Ein weiterer „Clou“ sind die Fleischmann-Mehrzug-Steuerung FMZ 120 in aktueller Digital-Technik und die elektronische Verzögerungsautomatik EVA.

Fulgurex

Eine Menge neuer Supermodelle aller Baugrößen enthält die Neuheitenliste von Fulgurex. Für deutsche Modellbahner besonders interessant sind die E 50 in der Baugröße Z und die beiden württembergischen Schnellzuglokomotiven der Baureihen 13¹⁷ und 18¹. Letztere, die Klasse C, wird noch in diesem Jahr geliefert, die ADH voraussichtlich erst 1986.

Günther

Neue Umbausätze schuf Günther für die E 18 von Roco und für die E 19 von Rivarossi. Unter mehreren Komplettbausätzen befinden sich jene für einen entzückenden Schienenomnibus der Sächsischen Staatseisenbahnen und für eine sechssachsige Dampfschneesleuder. Hinzu kommen noch mehrere interessante Umbau- und Ergänzungssätze. In Vorbereitung befindet sich ein Komplettbausatz für die Ellok der Baureihe E 80.

Lehmann

Aus bekanntem Anlaß bringt Lehmann einen reich dekorierten Jubiläumzug, bestehend aus einer Lok und zwei Wagen mit einem zusätzlichen Wapenwagen. Für Western-Fans entstand eine 1'C-Schleppentenderlokomotive. Ein Vorbild der Rhätischen Bahn hat die braune Elektrolokomotive Ge 2/4. Eine Diesellok 2095.11 der ÖBB und mehrere farbenfrohe Personen- und Güterwagen, darunter ein Circus-Wagen, runden das Fahrzeugprogramm ab.

Liliput

Die badische VI c befindet sich in der Serienfertigung und kommt nun zur Auslieferung, zunächst die blaue Länderbahnausführung. In Kürze erscheint der VT 137 mit dem VS 145 in grüner Reichsbahnausführung. Für den Herbst ist die Fertigstellung der preußischen T 18 in Länderbahnausführung und der badischen Schnellzugwagen geplant. Zum Bahnjubiläum bringt Liliput die bei den Sonderfahrten eingesetzten Schürzenwagen in einer Sonderserie.

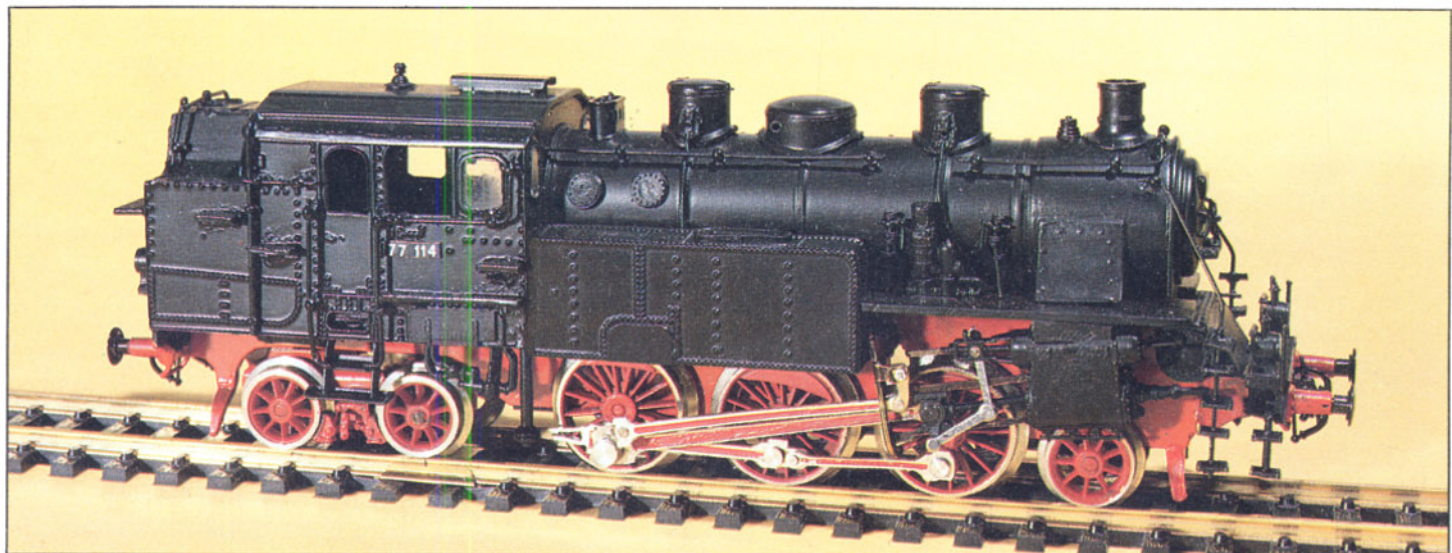
Als besondere Neuheit wurde der Schnell-Triebwagen Bauart „Köln“ der früheren Deutschen Reichsbahn avisiert, der in mehreren Varianten erhältlich sein soll.

Märklin

Vierteilig wird das Modell des IC E in der Baugröße H0 angeboten, dazu auch noch ein zusätzlicher Zwischenwagen.

Die BR 85 006 entstand in der Reichsbahnausführung und die 75 042 mit neuem Gehäuse in der Bundesbahnausführung. Alle drei Fahrzeuge werden auch im Hamo-Programm erscheinen. Viele Freunde dürfte der Triebwagen „Roter Pfeil“ der SBB finden. Weitere H0-Lokomotiven sind die Ae 6/6 der SBB und die Elektrolok Serie 1600 der NS. Unter verschiedenen Wagenneuheiten hat nun auch Märklin die vierachsigen Umbauwagen der DB.

In der Baugröße Z darf man ebenfalls einen IC E-Triebzug und einen Ergänzungswagen erwarten, außerdem eine Elektrolokomotive der Baureihe 110. Das USA-Programm werden eine Diesellok und sechs Wagen der Amtrak-Corporation bereichern. Gleich zwei „Adler“-Züge entstehen bei Märklin in der Baugröße I. Eine Garnitur mit der Lok und vier Wagen entspricht der Bauausführung von 1835. Die zweite Packung enthält die Lokomotive und drei Wagen, die dem heutigen Zustand der Nachbauten entsprechen. Von jeder Packung werden weltweit nur 5000 Exemplare verkauft. Als neuer Güterwagen wird ein Haubenwagen der Bauart Shimms 708 gefertigt. Seit Februar ist das neue System Märklin Digital H0 in der Auslieferung.



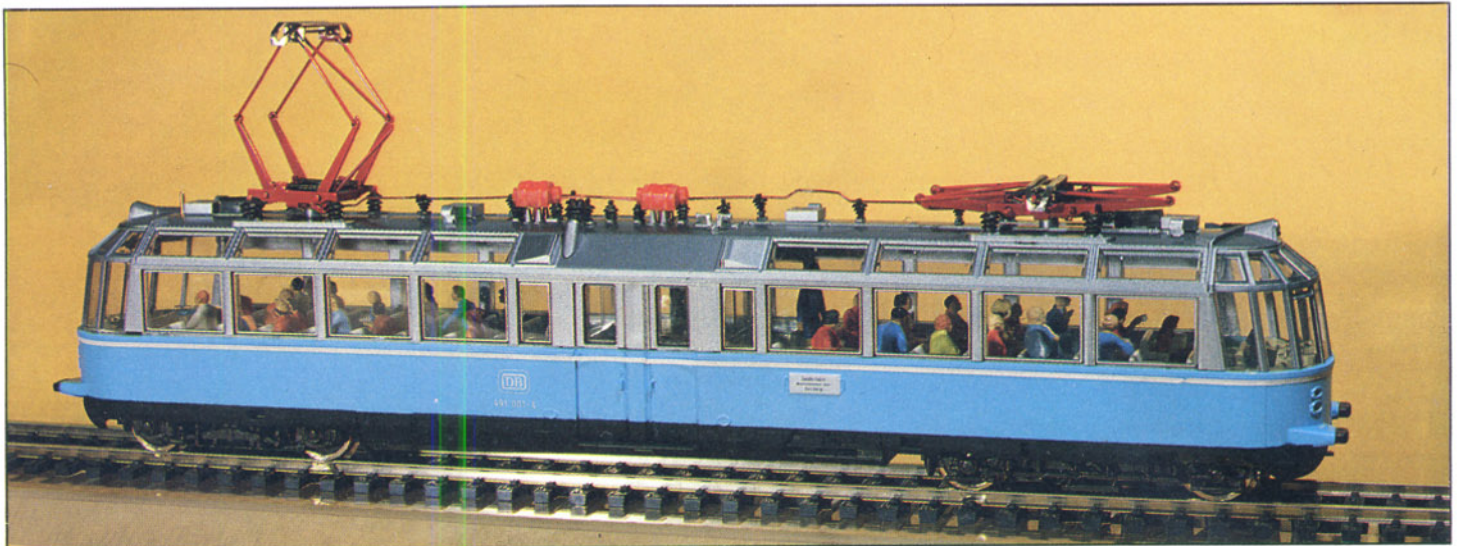


Bild 6: Der Aussichtstriebwagen 491001 soll bereits im zweiten Quartal von Roco in der Baugröße H0 geliefert werden.

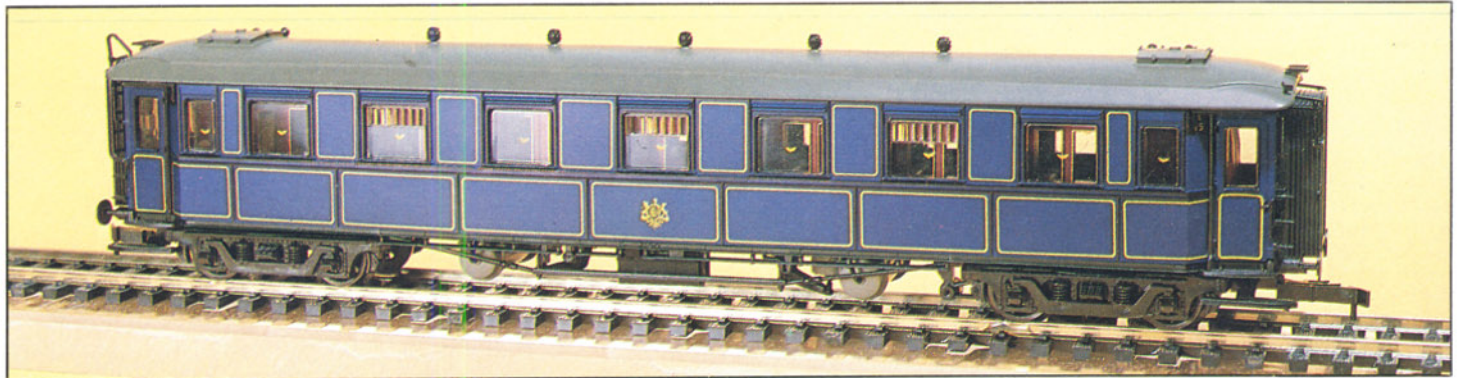


Bild 7: Der Holzug-Salonwagen aus der Garnitur württembergischer Schnellzugwagen in H0 von Roco.

Primex

Ein recht umfangreiches Sortiment enthält die Lieferliste von Primex. Neu hinzugekommen sind eine Tenderlokomotive der Baureihe 80 und eine Elektrolok der Baureihe E 32, beide einfach, aber recht ansprechend gemacht. Hinzukommen wird auch noch eine überarbeitete Dampflokomotive der Baureihe 23.

Rivarossi

Eine besondere Überraschung hatte Rivarossi zur Messe mitgebracht, eine bayerische Tenderlokomotive der Gattung Pt 3/6, Baureihe 77¹ die im November erscheinen soll. Insgesamt sind je vier Varianten für Gleich- und Wechselstrom vorgesehen. Das Unternehmen, dessen Fortbestand gesichert ist, fertigt auch alle anderen im Lieferprogramm enthaltenen Lokomotiven nach deutschen Vorbildern, in Kürze auch wieder die Meyer-Lok der Baureihe 98⁰.

Roco

Herausragende Neuheiten in der Baugröße H0 sind

die Diesellok der Baureihe V 200 und der „Gläserne“, der Aussichtstriebwagen 491 001 der DB. Beide Modelle waren bereits ausgestellt, ebenso eine ganze Garnitur württembergischer Schnellzugwagen in feinsten Ausführung. Die V 200 und der 91 001 sollen im zweiten Quartal geliefert werden, die D-Zugwagen im dritten und die Tenderlokomotive der Baureihe 74 im vierten Quartal. Nicht einzeln aufzuzählen sind die vielen Neuheiten in der Baugröße H0 nach Vorbildern ausländischer Bahnverwaltungen. Etwas überschaubarer sind die neuen Produkte in der Baugröße N. Hier kommt für die deutschen Modellbahner eine Diesellok der Baureihe 290. Dazu entsteht ein Einheitstaschenwagen der DB und in verschiedenen Ausführungen anderer Bahnen Europas. Gefertigt werden außerdem die Elektrolok 10 102 der Reihe Re 4/4 IV der SBB und mehrere Güterwagen der ÖBB, der SBB und der SNCF. Weiterentwickelt und ergänzt wurden außerdem das elektronisch arbeitende System der Fahrwegsteuerung.

Trix

In Länderbahnausführung darf man im Herbst die

Elektrolok der bayerischen Gattung EP 3/6, spätere Baureihe E 36 erwarten. Im Frühjahr steht die E 75 in Reichsbahnausführung zur Verfügung und im Sommer der zweifarbige Dieseldieseltriebwagen VT 858 der Deutschen Reichsbahn. Unter den verschiedenen neuen Wagen für Reise- und Güterzüge befinden sich auch drei Wagen die einst im legendären Orient-Express liefen. Im Programm von Minitrix in der Baugröße N ist ebenfalls die bayerische EP 3/6 enthalten, auch die beiden dreiachsigen preußischen Schnellzugwagen. Besondere Neuheiten sind aber ein fünfteiliger Triebzug IC E der DB, der dreiteilige Triebwagen-Zug ET 87 der DB und die drei bayerischen Schnellzugwagen der Baujahre 1905 und 1908.

Weinert

Neben verschiedenen Umbau- und Zurüstsätzen darf man bei Weinert einen Komplettbausatz der Einheits-Tenderlokomotive der Baureihe 71 erwarten. Geplant ist außerdem ein Bausatz des VT 10 501 „Senator“, ebenfalls in Baugröße H0, der aber wahrscheinlich erst Anfang 1986 erscheinen wird. HO

Bild 8: Aus dem Neuheiten-Programm von Minitrix stammt der dreiteilige Elektro-Triebwagenzug der Baureihe ET 87 der DB.

Fotos: P. Schiebel

