



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 F
ISSN 0720-051X

3/1985
April

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

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



3/85

 ISSN 0720-051 X 11. Jahrgang
 Einzelausgabe

 DM 9,50 öS 75,–
 sfr 8,50

Hermann Merker Verlag

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

Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

 Redaktion: Hermann Merker
 Horst Obermayer
 Andreas Ritz

 PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker, E. Henne
 Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:

 C. Asmus, R. Barkhoff, L. Bergsteiner,
 I. Bitter, Dr. Hufnagel, F. Jerusalem,
 W. Kosak, H. Kundmann, H. Lohstädt,
 H. Rauter, Dr. Scheingraber, P. Schiebel,
 J. Stockklausner.

Modellaufnahmen:

 Ing. Horst Obermayer, Peter Schiebel,
 Willy Kosak

Schlußredaktion: S. Werner

Satz: Illig, Textverarbeitung GmbH, Göppingen

Druck: Printed in Italy

EUROPLANNING s.r.l.

Verona – Via Morgagni, 30

1985 erscheint das Eisenbahn-Journal 8 x.

Abonnement (1985): DM 76,– (inkl. Porto)

(Ausland zuzüglich DM 8,– Portoanteil)

Einzelheft: DM 9,50 + DM 1,40 Porto

Postscheckkonto München Nr. 57 199-802

(BLZ 700 100 80)

Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21 300

(BLZ 701 693 70)

Dresdner Bank Nr. 695 918 000

(BLZ 700 800 00)

 Nachdruck, Übersetzung und jede Art der 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 Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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


Auflagenhöhe 34 000

Aus dem Inhalt . . .

Seite

Die Baureihe 65 der DB	4
Das neue H0-Modell der 65 018	13
Preußen-Report (Die Gattung T 6)	14
140 Jahre Eisenbahn in Württemberg	18
Die fränkische Höllentalbahn	21
Dillenburger 94 ⁵ auf der Scheldetalbahn	28
Bayern-Journal (Die Gattung C VI und G 3/4)	34
Die Schweizer Krokodile	40
Neues vom Schneider Schorsch	48
»Unsere gelben Seiten« Adreß- und Telefonverzeichnis	56
Das Gleisbildstellwerk GBS von Roco	59
Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut	60
Mini-Markt	65
Wasserspiele ohne Wasser	68
Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör	72
Schaufenster der Neuheiten	79
Geschichte der Dampfloks im Maßstab 1:32	82

Die Seiten 43–46 mit der Sektion 18 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:

Mit einem aus dreiachsigen Umbauwagen gebildeten Personenzug nach Miltenberg verläßt die 065 018 am 29. 2. 1972 Aschaffenburg. Als letzte Vertreterin ihrer Gattung war sie bis zu ihrer z-Stellung Ende Dezember 1972 im Bw Aschaffenburg beheimatet. Anschließend kam sie dann als Museumslokomotive ins Deutsche Dampflokomotiv-Museum nach Neuenmarkt-Wirsberg.

Foto: Udo Geum

Zu unserem Poster (Seite 42/47):

Die 065 018 hat am 29. 2. 1972 mit einem Personenzug aus Aschaffenburg Miltenberg erreicht. Dort konnte man damals überdies noch bayerische Ausfahrtsignale antreffen.

Foto: Udo Geum



Bild 1: Die 065 018 fährt im Oktober 1972 mit einem Personenzug aus Aschaffenburg soeben in den Bahnhof Obernburg-Elsenfeld ein. Nach Abkuppeln der Schienenbusgarmitur am Zugschluß wird die 065 018 ihre Fahrt nach Miltenberg fortsetzen. Links steht die 064 305. Foto: G. Goerke

Die Baureihe 65 der DB

Im M + F-Journal 6/1979 hatten wir die Baureihe 65 der Deutschen Bundesbahn bereits kurz vorgestellt und damit zugleich die Modellbahnhersteller wieder einmal an diese

schöne Mehrzwecklokomotive erinnert. Zuerst reagiert hat die Firma Fulgurex, die uns bereits vor zwei Jahren ein sehr schönes Kleinserienmodell der 65 018 in der Baugröße

H0 bescherte. Wenig später folgte Fleischmann mit einer Nachbildung derselben Lok im Maßstab 1:160 und kurz vor dem Ende des Jahres 1984 erschien dann die 65 018 auch

Bild 2: Die 065 014 legt sich bei der Ausfahrt aus Klingenberg/Main mit dem P 3319 mächtig ins Zeug (Oktober 1971). Foto: G. Goerke





Bild 3: Die 065 018 im August 1972 am Wasserkran im Bw Miltenberg.

Foto: D. Kempf

Bild 4: Mit dem P 3319 nach Aschaffenburg dampft die 065 018 im Oktober 1971 zwischen Kleinheubach und Laudenbach am linken Mainufer entlang.

Foto: G. Goerke





Bild 5: Im Rahmen der Sonderfahrt „Mit Dampf durch den Taunus“ am 17. 3. 1968 befuhr die 65 001 auch die Strecke Weilburg – Grävenwiesbach. Das Foto zeigt sie auf der Eisenbrücke bei Pfaffenwiesbach unweit des Haltepunktes Heinzenberg. Der Streckenabschnitt von Weilmünster nach Grävenwiesbach ist bereits seit langen Jahren stillgelegt, die Brücke abgetragen.

Foto: D. Kempf

im Baumaßstab 1:87.

Dies war für uns der Anlaß, eine umfassende Bauartbeschreibung der Reihe 65 vorzubereiten, die natürlich auch eine Originalzeichnung enthalten sollte. Obwohl diese und viele andere Zeichnungen seit 1960 in unserem Besitz

sind, mußten wir auf unser Vorhaben verzichten, da uns die Deutsche Bundesbahn einen dicken Strich durch die Rechnung machte. Die DB hat nämlich vor einigen Jahren die technischen Beschreibungen und Zeichnungen der Baureihe 65 und zahlreicher Dampf- und Elektrolokomotiven mit **allen** Rechten an einen Verlag veräußert, der die Bauartbeschreibungen nachdrucken wollte. Außer der Ankündigung der sehr teuren Nachdrucke ist bislang aber noch nichts erschienen. Da die DB nicht bereit ist offenzulegen, welche Unterlagen verkauft wurden, können wir unsere Leser derzeit leider nicht in gewohnter Weise mit den erforderlichen Informationen versorgen. Bei der nachfolgenden Vorstellung der

Baureihe 65 stützen wir uns auf vorhandene Fotos, eigene Aufzeichnungen und auf Informationen aus dem Hause Krauss-Maffei. Bereits zu Beginn der vierziger Jahre erwog man bei der früheren Deutschen Reichsbahn den Ersatz einiger Tenderlokgattungen durch eine Neuentwicklung, die vor allem die preußischen Bauarten T 14¹ und T 18 ablösen sollte. Der sich ausweitende Zweite Weltkrieg unterband dann aber alle weitere Aktivitäten. Erst bei der Festlegung des neuen Typenprogramms der Deutschen Bundesbahn wurde diese Idee wieder aufgegriffen. Gefordert war eine Mehrzwecktenderlokomotive für den Einsatz auf Haupt- und Nebenbahnen und für den schnellen Personennahverkehr im Be-



◀ **Bild 6:** Stirnansicht der fabrikneuen 65 004.

Foto: Dr. Scheingraber

Bild 7: Die 65 004 am Tag der Abnahme im AW München-Freimann (9. 3. 1951).

Foto: Dr. Scheingraber

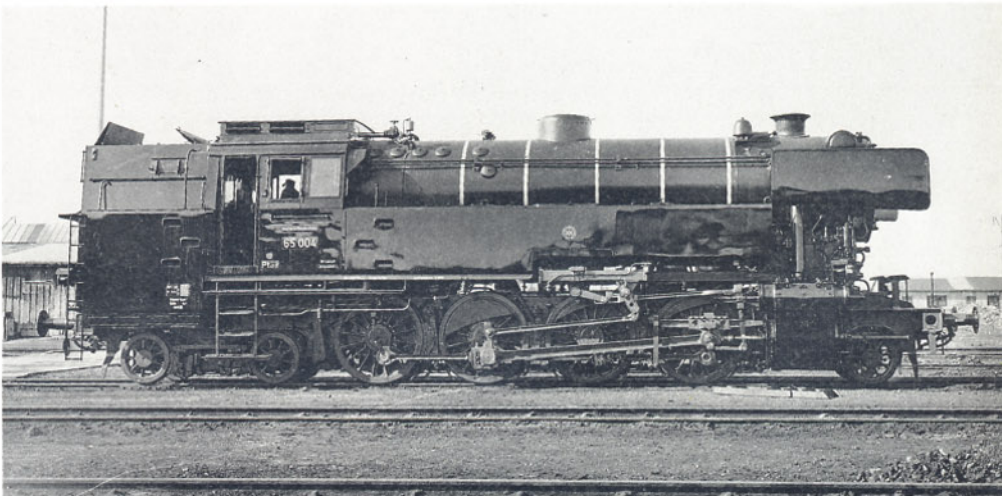




Bild 8: Wenige Monate vor dem Ausscheiden der 065 014 aus dem Betriebsdienst entstand dieses idyllische Foto im Oktober des Jahres 1971 im Bahnhof von Miltenberg am Main.
Foto: Obermayer

reich von Großstädten. Schließlich entschied man sich für eine 1'D 2'-h 2-Tenderlokomotive mit einem Treib- und Kuppelraddurchmesser von 1500 mm. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde auf 85 km/h festgesetzt. Die zu ersetzende Baureihe 78⁰⁻⁵ war mit 100 km/h zwar schneller, in der Anfahrbeschleunigung der BR 65 aber eindeutig unterlegen. Als indizierte Leistung wurden bei der Baurei-

Bild 10: Wer gut schmiert, der gut fährt! Inspektion der 065 013 am 6. 10. 1971 in Miltenberg. Foto: U. Geum

Bild 9: Das Führerhaus der 065 018 (Juli 1972). Foto: D. Kempf



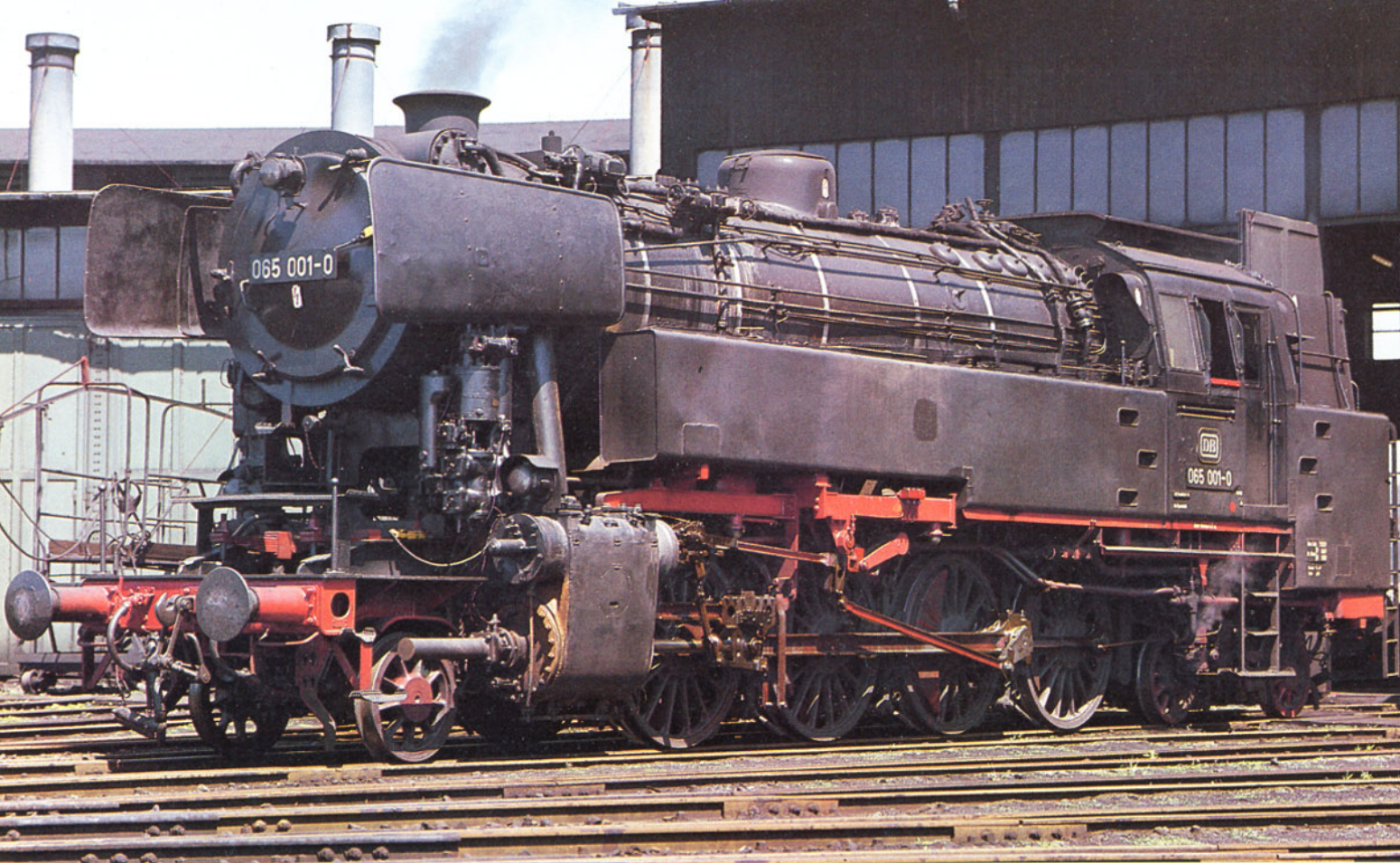


Bild 11: Am 14. 6. 1970 gehörte die 065 001 zum Bestand des Bw Darmstadt und wartet im Heimat-Bw auf ihren nächsten Einsatz.

Foto: U. Geum

he 65 rund 1480 PSI und bei der T 18 nur 1140 PSI ermittelt. Noch etwas schwächer war die T 14¹ mit 1000 PSI, die mit 70 km/h auch wesentlich langsamer war.

Die Lokomotiven der Baureihe 65 waren nach den neuen Baugrundsätzen als moderne Schweißkonstruktion ausgeführt und verfügten über reichlich bemessene Vorratsbehälter mit einem Fassungsvermögen von 14,3 m³

Wasser und 4,8 t Kohle. Trotz einer guten Lastverteilung liefen die Lokomotiven im höheren Geschwindigkeitsbereich nicht besonders ruhig. Bemängelt wurden vor allem die Zuckbewegungen, verursacht durch einen ungenügenden Massenausgleich. Eine Verbesserung brachte erst das ausgeglichene Leichtbautriebwerk der 65 018.

Urheberfirma und alleiniger Lieferant der Bau-

reihe 65 war Krauss-Maffei in München-Allach. Die erste Bauserie mit 13 Maschinen, Fabrik-Nr. 17 661 bis 17 673, gelangte noch im Jahre 1951 zur Ablieferung. Die Abnahme der Lokomotiven 65 001 bis 013 erfolgte im AW München-Freimann in der Zeit zwischen dem 2. März und dem 8. Juni 1951. Diese Fahrzeuge waren alle mit Oberflächenvorwärmer der Bauart Knorr, mit einem Lüftungsauf-

Bild 12: Nicht nur die 065 018 präsentiert sich hier in einem optisch tadellosen Zustand, auch der Wasserkran im Bahnbetriebswerk Miltenberg macht mit seinem frischen silbernen Farbton eine wohlthuende Ausnahme von den sonst tristen Farben eines DB-Bahnbetriebswerkes.

Foto: P. Bäuchle





Bild 13: Mit einem Personenzug dampft die 065016 des Bw Darmstadt im Juli 1970 bei Fürth (Odenwald) durch das Weschnitztal in Richtung Weinheim.

Foto: U. Geum

Bild 14: Das Bw Dillenburg beheimatete in den Jahren 1967 und 1968 insgesamt 4 Lokomotiven der Baureihe 65, unter ihnen auch die 065010 (Juni 1968).

Foto: D. Kempf





Bild 15: Die 065008 ist mit dem P 3522 in Erbach/Odenwald eingetroffen und wird nun auf der dortigen Drehscheibe gedreht. Die Drehscheibe wurde übrigens mit der Druckluftpumpe der Lokomotive angetrieben (Sommer 1969).
Foto: G. Goerke

satz auf dem Dach und mit etwas zurückgesetzt angeordneten Führerstandstüren ausgestattet. Nach der Abnahme wurden die Maschinen 65 001 bis 007 dem Bw Darmstadt zugewiesen. Die 65 008 bis 010 kamen zunächst in das Bw Düsseldorf-Abstellbahnhof und dann im zweiten Quartal 1954 ebenfalls in das Bw Darmstadt. Bis zum Juli 1953 fuhren die 65 011 bis 013 beim Bw Letmathe, da-

nach beim Bw Fröndenberg. Im Mai 1954 ging die 65 011 dem Bw Darmstadt zu, die beiden anderen gelangten im selben Monat zum Bw Essen Hbf. Diesem Bahnbetriebswerk wurden dann auch die fünf Lokomotiven 65 014 bis 018 der zweiten Bauserie, Fabrik-Nr. 17 893 bis 17 897, deren Abnahme zwischen dem 12. Dezember 1955 und dem 7. April 1956 erfolgte, zugeteilt. Im Gegensatz zur er-

sten Bauausführung hatten diese Maschinen ein Tonnendach mit Lüftungsöffnungen und einem Oberlichtfenster im Dachscheitel. Statt eines Oberflächenvorwärmers verfügten die Fahrzeuge über Henschel-Mischvorwärmanlagen MVT. Die Führerstandstüren waren nun außen bündig angeordnet und im Fensterbereich abgeschragt. Unverändert blieb das Laufwerk mit dem Krauss-Helmholtz-Ge-

Bild 16: Im Juni 1969 verläßt die 065 013 mit dem P 3532 nach Erbach/Odenwald den Hauptbahnhof Darmstadt.

Foto: G. Goerke





Bild 17: Bei der Ausfahrt aus dem Fraunases-Tunnel wurde die 065 014 mit dem P 3522 nach Erbach/Odenwald im Mai 1970 aufgenommen. Üblicherweise führen die Lokomotiven auf dieser Strecke übrigens mit dem Schornstein voraus.
Foto: G. Goerke

stell, zu dem die Laufachse mit der ersten Kuppelachse vereinigt war und dem hinteren Drehgestell. Die beiden anderen Kuppelradsätze und die Treibachse waren fest, ohne Seitenspiel im Rahmen gelagert. Der kleinste befahrbare Gleisradius war mit 140 m angegeben, der kleinste Ausrundungsradius von Ablaufbergen mit 300 m. Die mächtigen Lokomotiven der Reihe 65, mit

ihrer hohen Kessellage, erfüllten durchaus die in sie gesetzten Erwartungen, trotz gelegentlicher Schwierigkeiten mit den Heißdampfreglern. Dennoch blieb es bei den 18 Fahrzeugen, von denen einige mehrmals unbeheimatet wurden. Ohne Bw-Wechsel schieden die Maschinen 65 002, 003, 005, 006 und 007 in Darmstadt aus dem Dienst. Als erste Lok war die 65 007 bereits im August 1966 z-gestellt

worden. Kurz zuvor, von April bis Juni 1966, erhielt das Bw Limburg insgesamt 11 Maschinen der Baureihe 65. Dies waren die sieben Essener Lokomotiven 65 012 bis 018 sowie die 65 008, 009, 010 und 011 aus Darmstadt. Haupteinsatzbereich der Fahrzeuge war der Verschiebedienst. Im April und im Dezember 1968 wurden die 65 012 und 015 in Limburg z-gestellt. Auch in Dillenburg, wo vom Januar

Bild 18: Die 065 014 ist im März 1971 mit dem P 3319 bei Klingenberg/Main in Richtung Aschaffenburg unterwegs.
Foto: G. Goerke





Bild 19: Die 065 018, die hier vor dem Miltenberger Lokschuppen steht, wird in Kürze die Beförderung des P 3319 nach Aschaffenburg übernehmen. Der Lokschuppen ist übrigens eine nette Anregung für Hersteller von Modellbahn-Zubehör (Oktober 1971).
Foto: G. Goerke



Bild 20: Mit dem P 3314 verläßt die 065 013 im März 1971 Kleinwallstadt in Richtung Miltenberg.
Foto: G. Goerke

bis zum Mai 1967 die 65 008 bis 011 eintrafen, blieb den Fahrzeugen nur Rangierdienst, für den sie mit den entsprechenden Funkanlagen ausgerüstet wurden. Im Bw Dillenburg erfolgte von November 1967 bis Dezember 1968 die z-Stellung der 65 009 bis 011. Nur die 65 008 überlebte und kam über Darmstadt im Dezember 1970 in das Bw Aschaffenburg, das auch für die Lokomotiven 65 001, 004, 013 014, 016 und 018 zur letzten Heimat wurde. Meist wurden die Maschinen vor Eil- und Nahverkehrszügen nach Miltenberg eingesetzt. Gelegentlich fuhren sie auch bis nach Wertheim und in den Odenwald nach Buchen und Walldürn. Auf den Odenwaldstrecken schleppten die Lokomotiven auch Nahgüterzüge.

Als letztes Exemplar der Baureihe 65 schied die 65 018 im Bw Aschaffenburg am 27. Dezember 1972 aus dem Dienst. Zunächst blieb dieses Fahrzeug abgestellt, kam dann aber zu Beginn des Jahres 1975 zum Deutschen Dampflok-Museum nach Neuenmarkt-Wirsberg. Dort wurde die Lok durch eine gründliche Sandstrahl-Reinigung von Schmutz, Ruß und alter Farbe befreit und mit einem Neuanstrich versehen. Im Jahre 1981 wurde die 65 018 für 10 Jahre der Vereinigung „Stoom Stichting Nederland“ in Rotterdam leihweise überlassen. Als Gegenleistung war die betriebsfähige Aufarbeitung der Lokomotive vereinbart. Die holländischen Freunde haben gute Arbeit geleistet, seit 27. September 1984 dampft die Maschine wieder. Einen Tag später erfolgte die Abnahmefahrt und nun steht die 65 018 wieder für Sonderfahrten zur Verfügung, wenn auch nur auf den Gleisen unserer Nachbarn.
HO



Bild 21: Am 25. 3. 1972 beförderte die 065 018 den kurzen Übergabezug 19 354 von Walldürn nach Miltenberg.
Foto: A. Schöppner

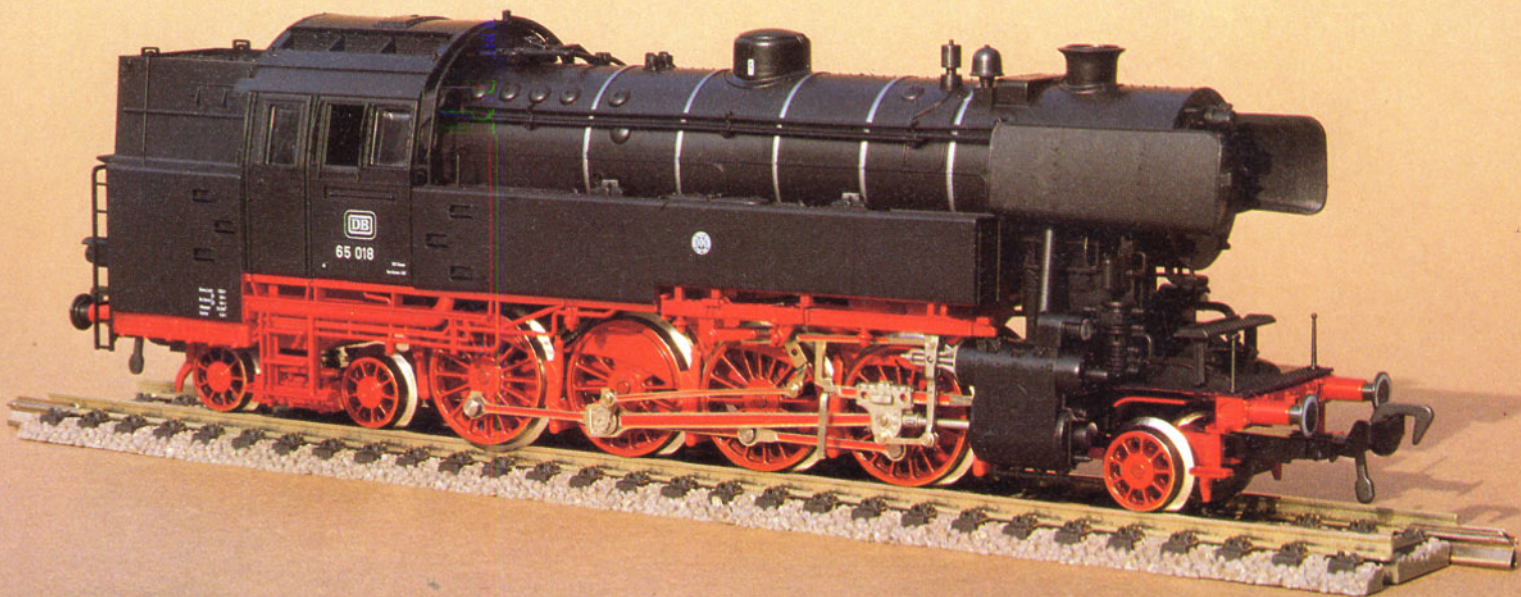


Bild 1: Sowohl in der feinen Ausführung, als auch in der Lackierung und Beschriftung wird das HO-Modell der 65 018 allen Ansprüchen gerecht.

Foto: Obermayer

Das neue HO-Modell der 65 018

Wie im Vorbildartikel in diesem Heft bereits erwähnt, steht uns seit Dezember 1984 eine exakte Nachbildung der 65 018 im Maßstab 1:87 zur Verfügung, die wir im Schaufenster der Neuheiten in unserer Ausgabe 1/1985 vorstellen konnten. Inzwischen ist nun eine Diskussion in Gang gekommen, weil Fleischmann bei diesem exzellenten Modell auf Haftreifen verzichtet hat. Einer unserer Leser war sehr erobst darüber, daß wir diesen Verzicht begrüßt hatten. Auf Grund unserer Beurteilung hätte er eine Lok erworben, deren Zugkraft nicht annähernd seinen Ansprüchen genüge. Wir haben uns unser Modell der 65 018 nun noch einmal vorgenommen und auf der Testanlage eingesetzt. Die zweigleisige Hauptstrecke führt über einen 2,5 m langen

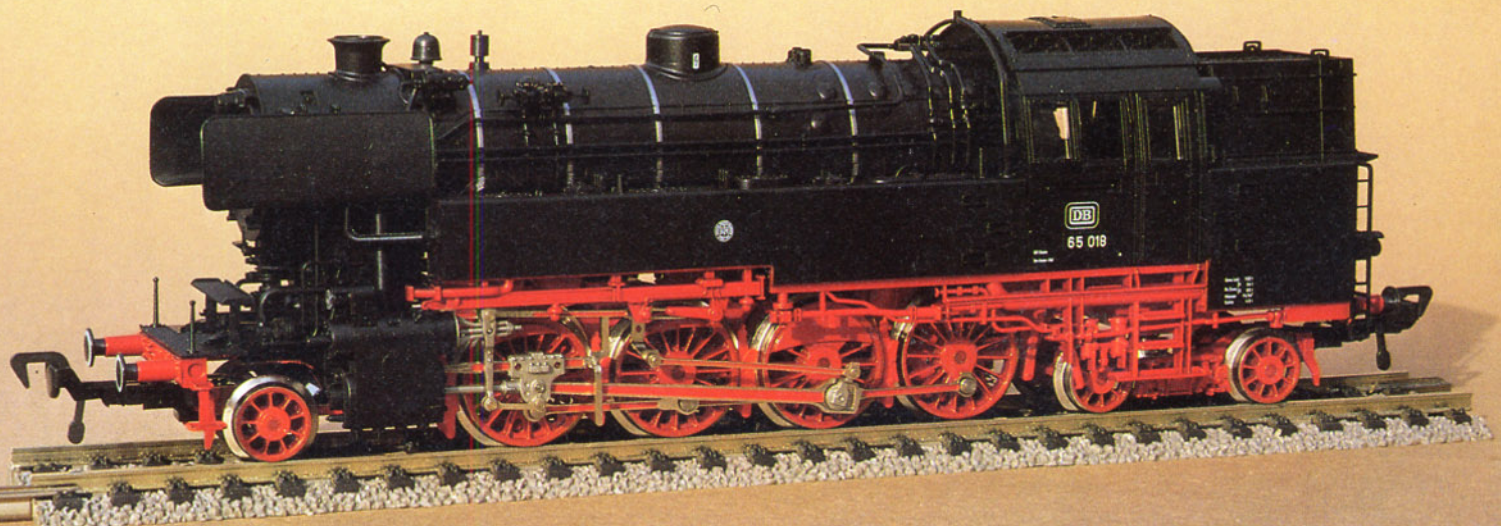
Rampenabschnitt mit mehreren Gleisbogen, die in einer Neigung von 3,5% liegen, allerdings einen kleinsten Radius von knapp 500 mm haben. Mühelos und ohne auch nur ein einziges Mal zu schleudern, zieht unsere Lok einen aus fünf vierachsigen Umbauwagen gebildeten Zug über die Strecke. Selbst das Anfahren in der Steigung ging problemlos vonstatten. Voraussetzung dafür ist aber ein absolut sauberes und ölfreies Gleis, das wir mit den Schienenreinigern Roco-clean pflegen. Um ganz sicher zu gehen, haben wir noch zwei weitere Fleischmann-Modelle der 65 018 beschafft und geprüft. Das Ergebnis war genau dasselbe, auch diese beiden Maschinen zogen die Wagengarnitur mit den 20 Achsen mit einer Länge von immerhin 1130 mm ohne

Schwierigkeiten. Ohne Beanstandung blieb auch ein Versuch mit 12 zweiachsigen Güterwagen unterschiedlicher, aber leichtlaufender Bauart. Bei all diesen Testfahrten beeindruckten uns immer wieder die sehr guten Fahreigenschaften der drei eingesetzten Lokomotiven und deren absolut taumelfreier Lauf. Die Zugkraft der 65 018 in der Baugröße HO reicht also bei einer einigermaßen vernünftigen Streckenführung absolut aus, um vorbildgetreu zusammengestellte Züge auf der Modellbahnanlage verkehren zu lassen. Zwei weitere Fotos der Lokomotive sollen die gelungene Ausführung und den Detailreichtum dokumentieren.

HO

Bild 2: Zu der guten Gesamtausführung kommen noch die ausgezeichneten Laufeigenschaften und eine durchaus noch ausreichende Zugkraft der Fleischmann-Lok.

Foto: Obermayer



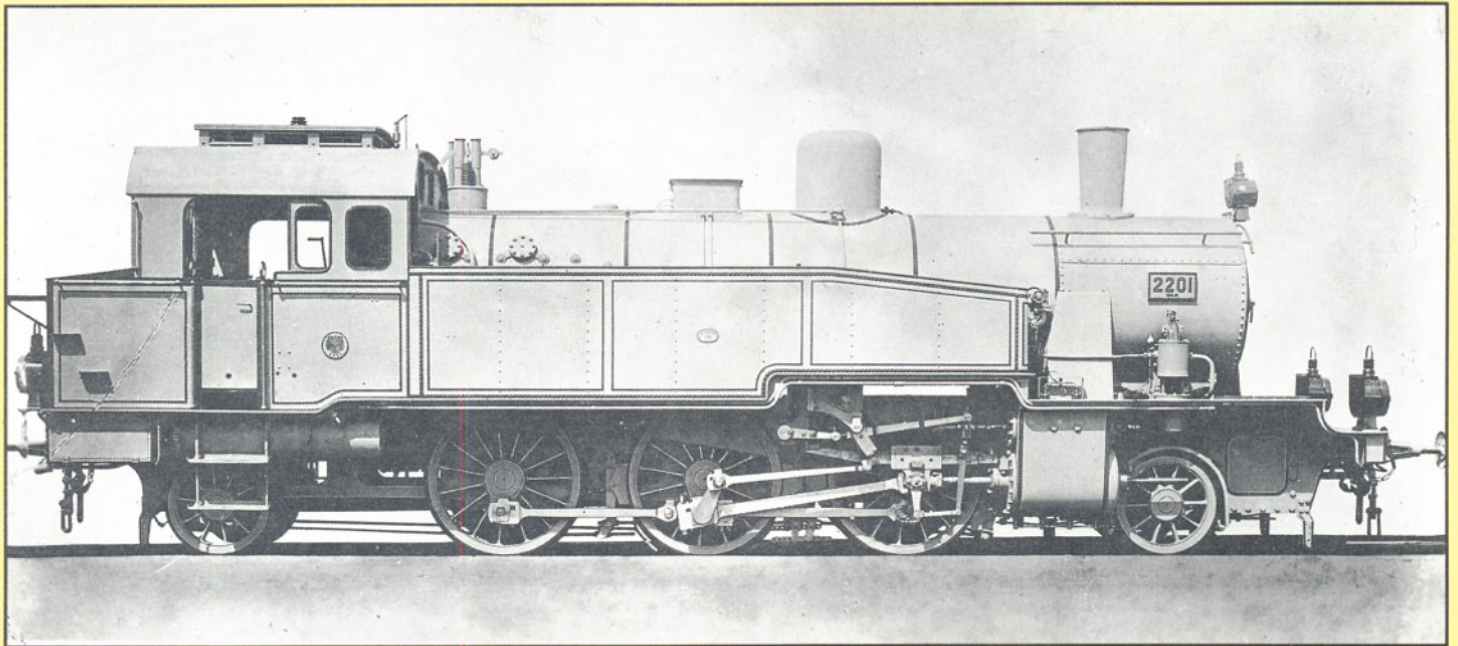


Bild 1: Die 2201 Berlin im Fotografieranstrich, bei Schwarzkopff aufgenommen.



Preußen-Report

Naßdampf-Tenderlokomotiven der KPEV

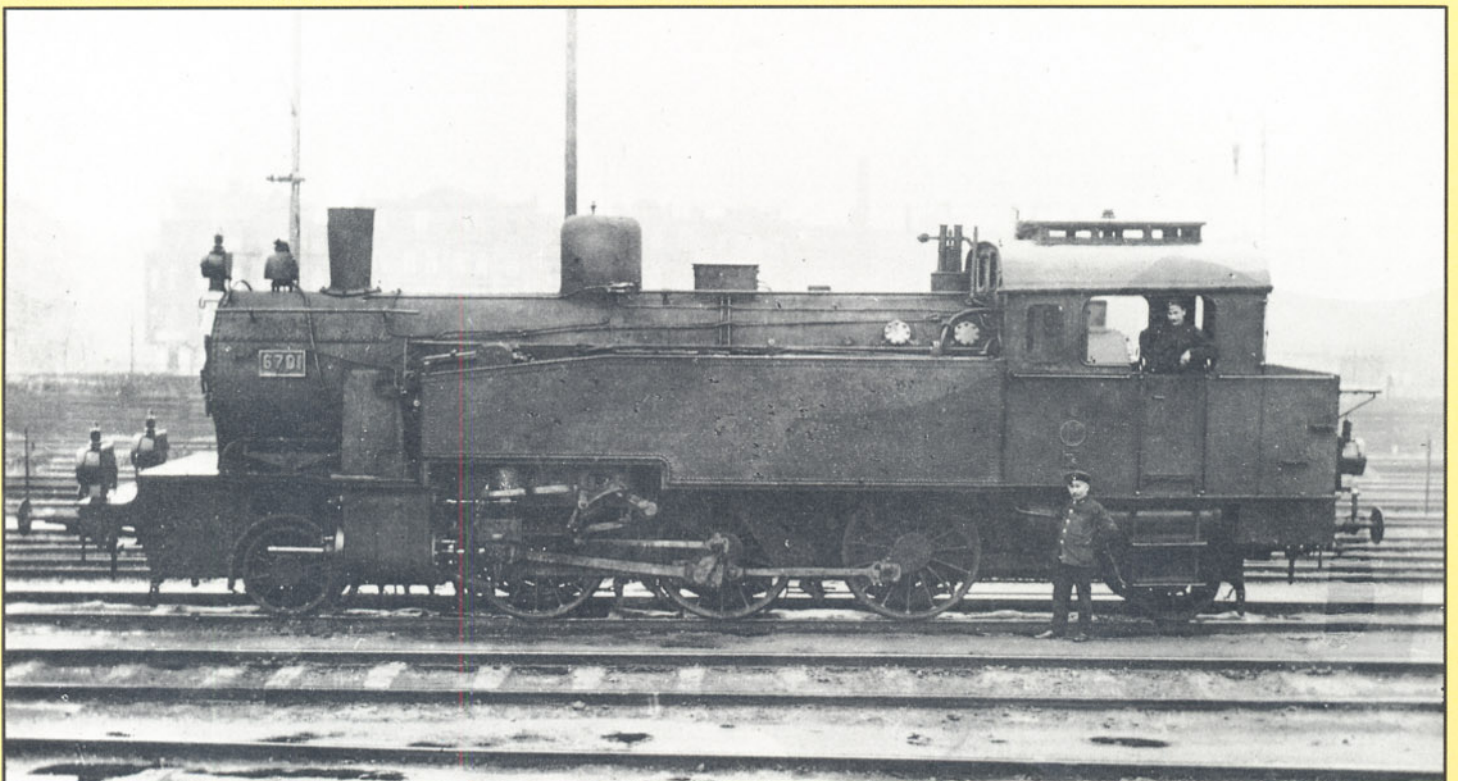
Die T 6, eine Schöne mit Untugenden

Der Geheime Oberbaurat **Wittfeld**, vortragender Rat in der Eisenbahnabteilung des Kgl. Ministeriums für öffentliche Arbeiten in Berlin, ein phantasievoller, neuen Ideen nicht abgeneigter Mann, beteiligte sich im Jahre

1902 am Wettbewerb um eine leistungsfähige Lokomotive für die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn mit einer Bauart, die nicht geringes Aufsehen erregte. Achsstellung 1C1, in beiden Richtungen gleich gut fahrend, wird

die Maschine das zeitraubende Drehen ersparen: das hatte sich gerade bei der badischen VI b gezeigt. Drei Zylinder mit Kurbeln, die um je 120° versetzt waren – etwas Neues in Preußen, sie sollten schnelles Anfahren ge-

Bild 2: Von der Heizerseite her zeigt diese Aufnahme die 6701 Berlin, die 1914 mit gleicher Nummer an die KED Danzig abgegeben wurde.



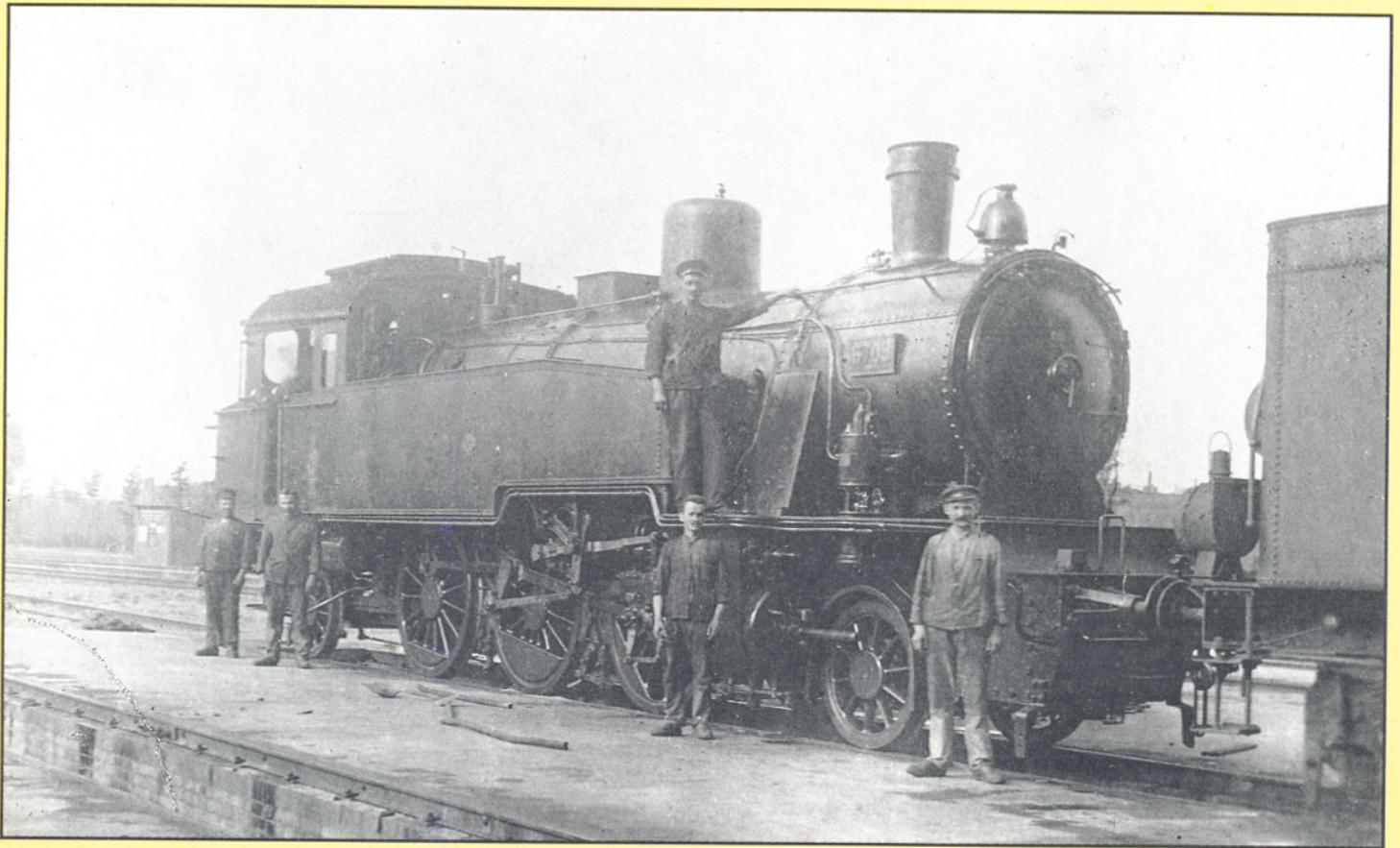


Bild 3: H. Bombe, der sich sehr intensiv mit der preußischen Lokomotivgeschichte befaßte, hat um 1910/1911 die (T 6) Berlin 6703 fotografiert.

währleiten, und daraufhin hatte Wittfeld die Abmessungen sorgfältig berechnet. Der dritte Zylinder lag vor der Laufachse und arbeitete auf die erste Kuppelachse, die Außenzylinder auf die zweite. Die vordere Laufachse war als Adamsachse ausgebildet, die hintere (Schleppachse) bildete mit der dritten Kuppelachse ein Krauß-Helmholtz-Drehgestell. Die Heusinger-Steuerung mit Kolbenschiebern versprach zudem verlustfreie Dampfverteil-

lung.

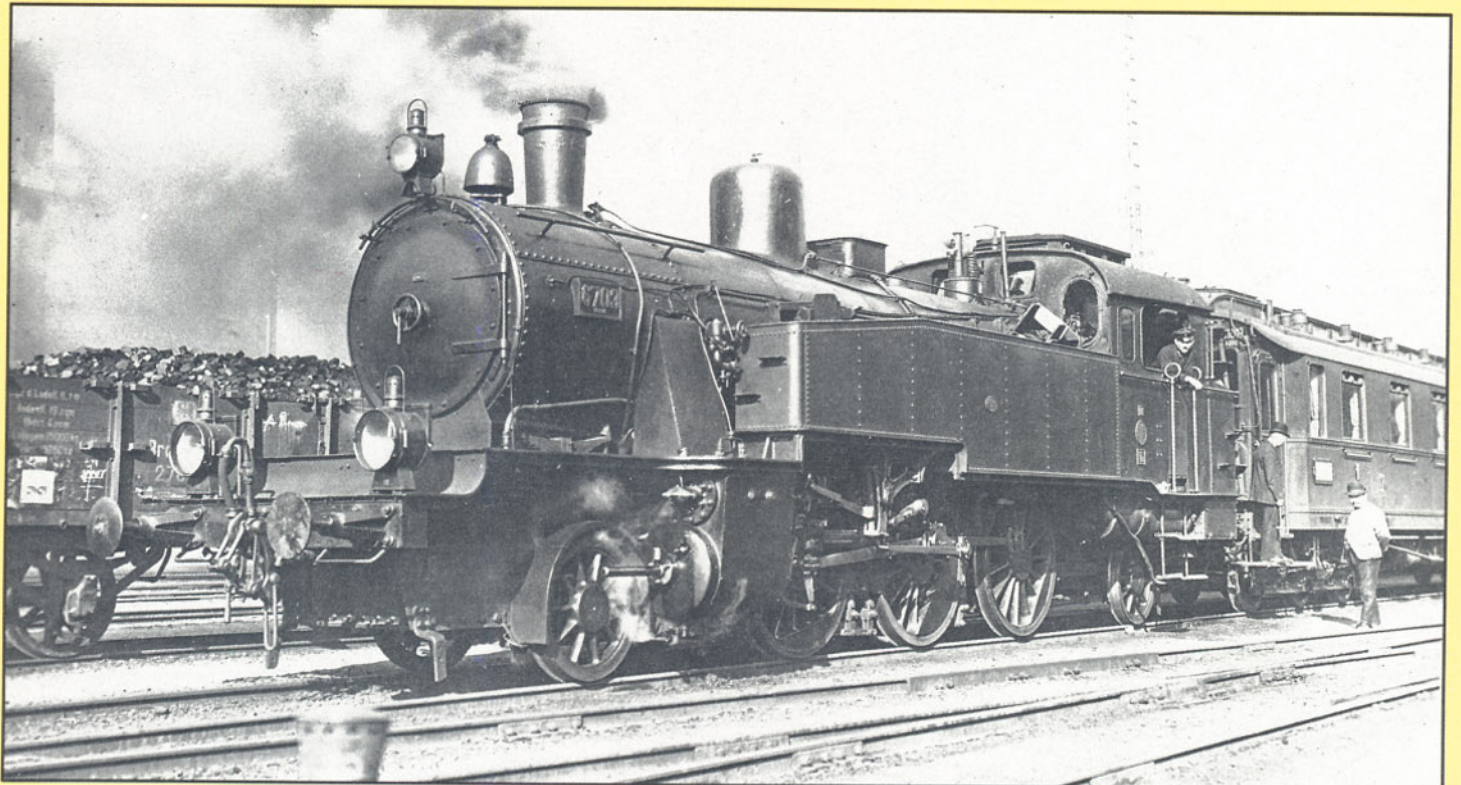
Alles in allem: Konstrukteur und Lieferfirma Schwartzkopff in Wildau hofften zuverlässig, die beiden Konkurrenten auf den 2. und 3. Platz zu verweisen.

Warum überhaupt dieser Wettbewerb? Der ständig steigende Verkehr zeigte, daß die unseren Lesern bereits bekannten B1-, 1B-, 1B1- und 2B-t schwere Züge nicht mehr in allen Fällen genügend schnell in Gang setzen

konnten. Der Übergang zu einer dreifach gekuppelten Bauart ließ sich nicht mehr umgehen.

Zum Wettbewerb traten nun an: die o. a. 1C1-n3-t der späteren Gattung T 6 und 2 Bauarten der Union-Gießerei in Königsberg, beide 1C-t, indessen die eine als Naßdampf-, die andere als Heißdampfausführung, die späteren T 11 und T 12.

Bild 4: Die gleiche Lok wie in Bild 3, diesmal von W. Hubert, vermutlich auf einer ihrer vielen Versuchsfahrten aufgenommen.



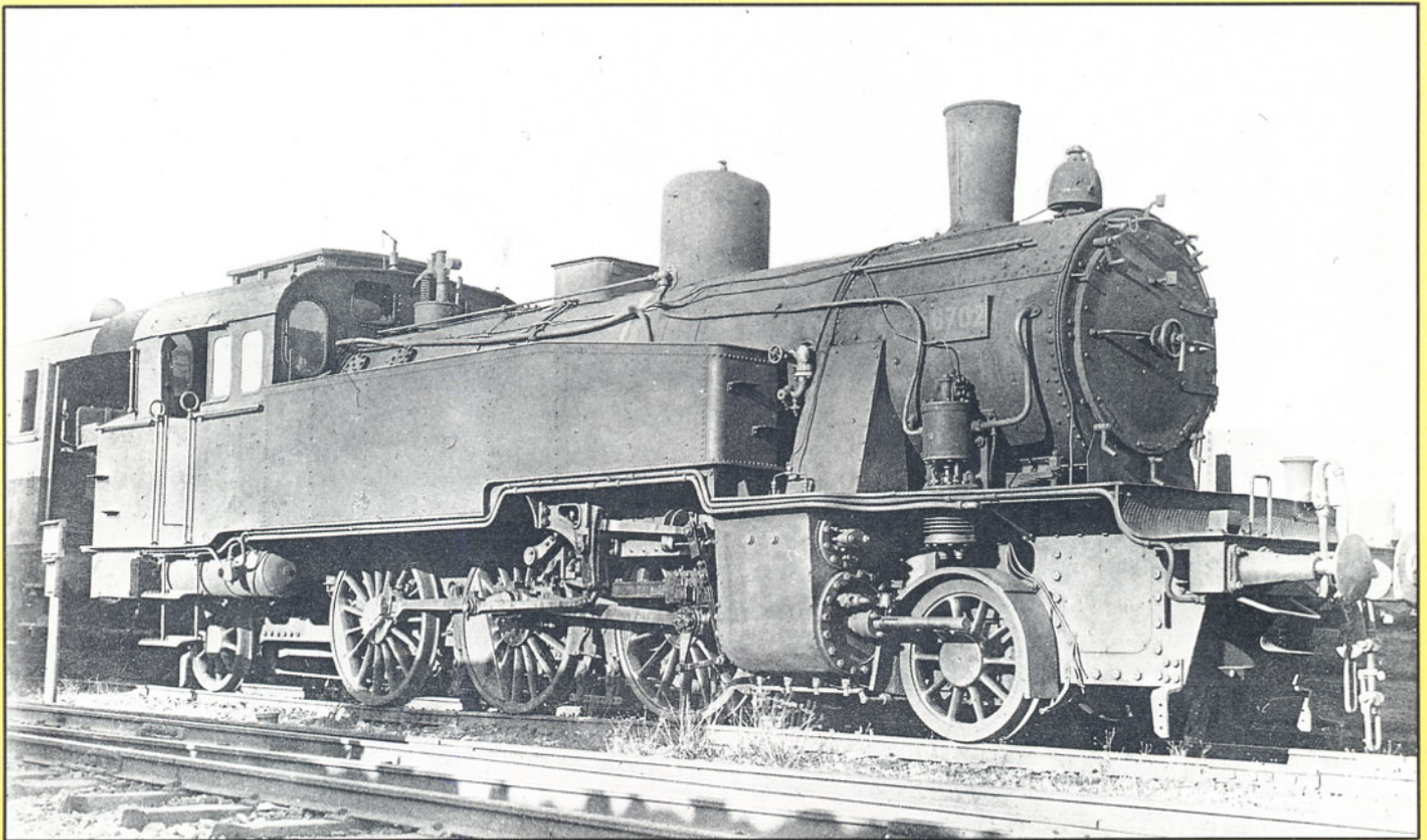


Bild 5: Eine T 6 mit der Betriebsnummer 6702 – zweifellos in Dresden aufgenommen, vielleicht auf dem sogenannten Kohlenbahnhof? Bei dem großen Lokomotivenmangel in Sachsen nach 1918 gingen ja (auch) anderswo ungeliebte Maschinen dorthin. Die Berlin 6702 – ist seit 1914 in Danzig. Die Halle 6702 ist 1918 an Bromberg überwiesen worden und mit großer Wahrscheinlichkeit die fünfte an Polen gekommene Lokomotive der Gattung T 6. Hat diese Halle 6702 doch kurze Zeit sich in Dresden aufgehalten, um dann weitergereicht zu werden oder ist die abgebildete 6702 eine der beiden Altonaer?

Vorweg einige Abmessungen der drei Konkurrenten:

		T 6	T 11	T 12
Rost	m ²	2,3	1,7	1,7
Heizfläche	m ²	154	120	105
Überhitzerfläche	m ²	–	–	30
Dampfdruck	kg/cm ²	14	12	12
Dienstgewicht	t	79	59	61
Reibungsgewicht	t	49	45	47

Weitere Abmessungen der Wittfeld-Bauart enthält die Tabelle 1.

Diese sind ungewöhnlich groß gegenüber den beiden 1C-t; noch mehr fällt das im Vergleich zu der 1B1-t, der Gattung T 5¹ auf:

		T 6	T 5 ¹
Heizfläche	m ²	ca.154	ca.97
Dienstgewicht	t	79	52
Reibungsgewicht	t	49	30

Kein Wunder, wenn die T 6 an reiner Leistungsfähigkeit die T 5¹ weit übertrifft, der T 11 überlegen ist, die T 12 aber bei keiner Geschwindigkeit, weder bei einer Steigung von 1:1000 noch bei einer von 1:100 übertrifft. Als Beispiel für die Leistung ohne Rücksicht auf die Wirtschaftlichkeit seien folgende Zahlen wiedergegeben:

Bei 1:∞ schleppte mit	km/h	45	60	75	
T 6		920	580	300	t
T 11		710	410	215	
T 12		1070	630	350	

Laien und manchen Fachleuten imponiert die T 6 durch den äußeren Eindruck, sie halten sie für die formvollendetste preußische Tenderlokomotive.

Wie aber verhält sich diese Schönheit bei den

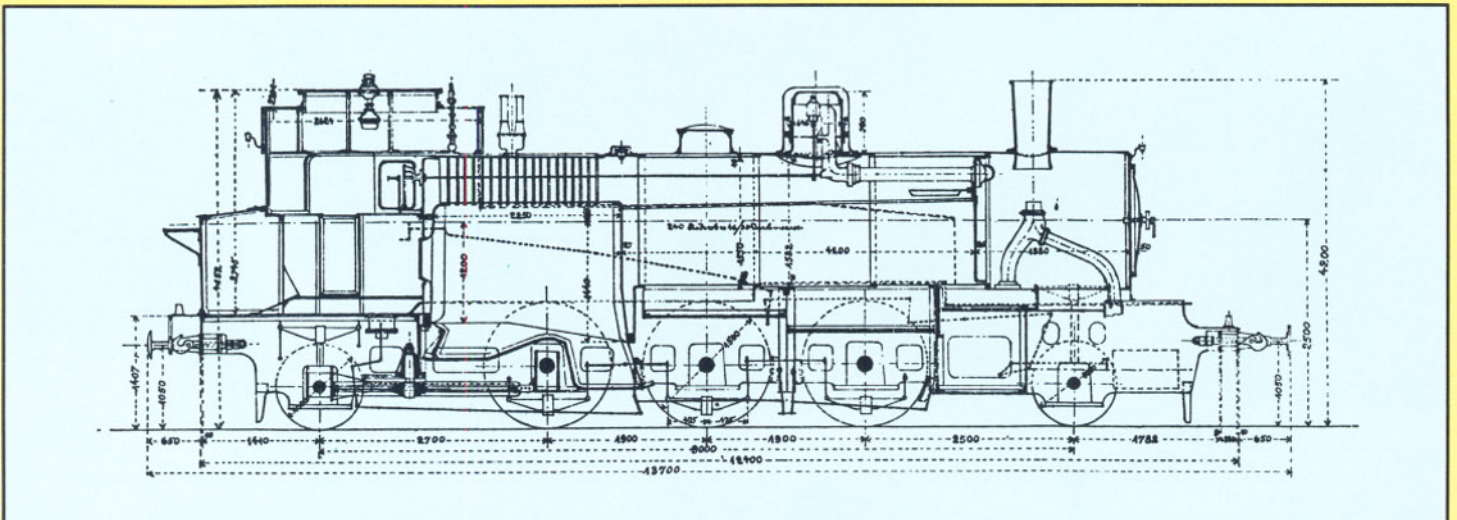
Versuchsfahrten? Die drei Wettbewerber werden zu Anfang des Jahres 1903 im Betrieb der Stadt-, Ring- und Vorortbahn eingehend miteinander verglichen und von September 1905 bis August 1906 auch im schweren Vorortverkehr eingesetzt. Wittfeld muß sich überzeugen lassen, daß seine „Schönheit“ einige Untugenden besitzt, deren wesentlichste sind:

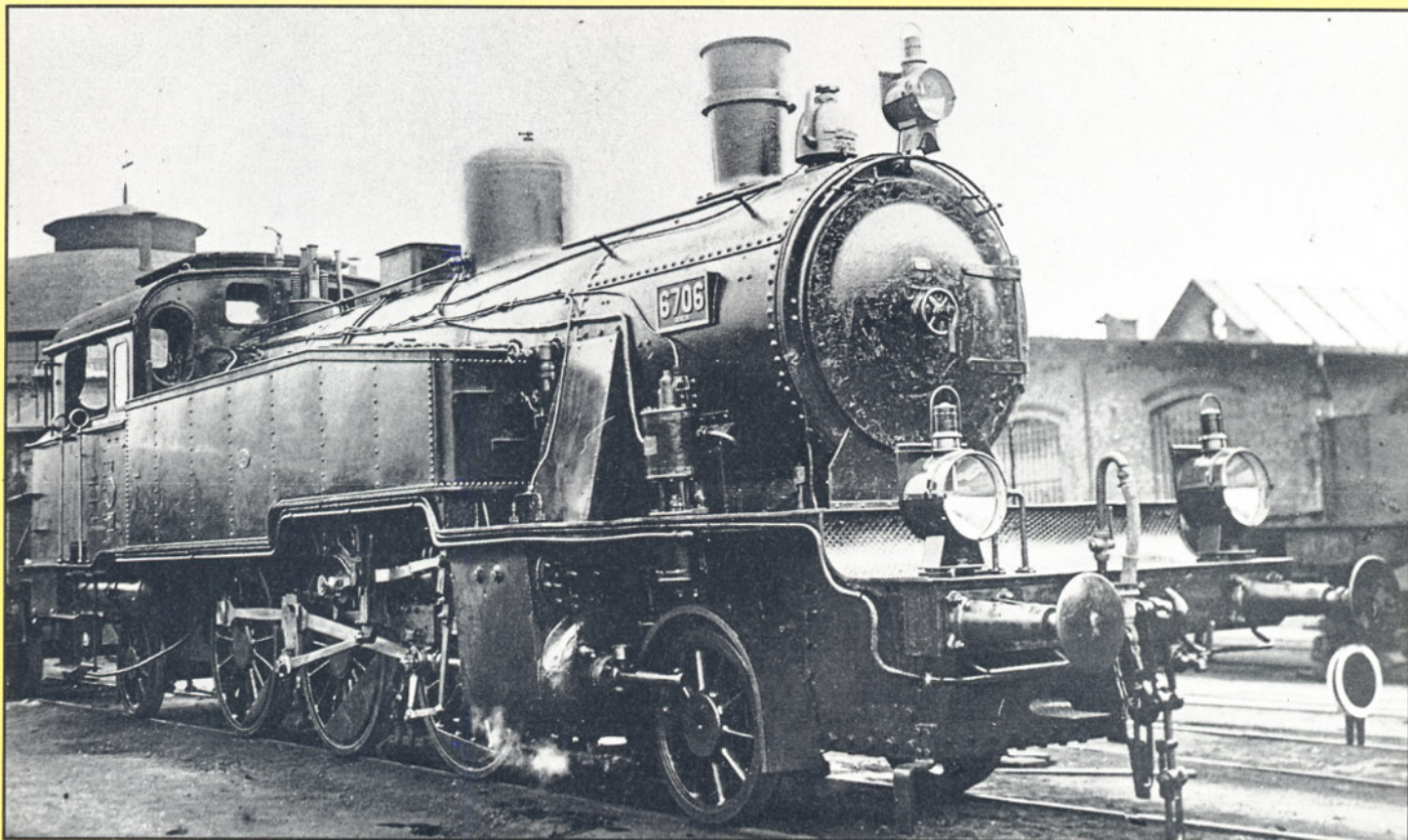
Die drei Zylinder – allein auf das Anfahren hin konstruiert – erweisen sich als erheblich zu groß, was zur Folge hatte, daß bei größerer Beanspruchung die Kesselleistung nicht ausreicht.

Die Lokomotive neigt zum Schleudern, obwohl die Pleueln um 120° versetzt sind; es muß mit kleineren Füllungen gefahren werden als erwünscht.

Aus dem Kessel wird häufig Wasser übergerissen.

Bild 6: Skizze der T 6 im Maßstab 1:87.





Die Kolbenschieber – es lagen ja mit ihnen kaum Erfahrungen vor – brachten hohe Dampfverluste mit sich.

Daher kam es, wie es kommen mußte: bei gleicher Beanspruchung hatte die T 12 den geringsten Kohle- und Wasserverbrauch – ein Triumph für den energischen und zielbewußten Förderer des Heißdampfs, Oberbaurat Garbe, damals Mitglied im Eisenbahn-Zentralamt Berlin.

Bild 7: Die (T 6) 6706 Berlin vermittelt einen deutlichen Eindruck der großen Zylinder.

Fotos 1, 2 und 7: Sammlung Dr. Scheingraber
Fotos 3–6: Sammlung Rauter

Tabelle 1: Abmessungen der 1C1-n3-t, spätere Gattung T 6:

Rostfläche	m ²	2,3
Heizfläche	m ²	154,4
Dampfdruck	kg/cm ²	14
Triebwerk	mm	500/630/1500
Steuerung		außenliegende Heusinger-Steuerung
Achsdruck	t	16,3–16,35–16,55–15,9–13,85
Dienstgewicht	t	79,0
Reibungsgewicht	t	48,8
Kesselmitte ü. SO	mm	2 500
Radstand, gesamt	mm	9 000
Länge über Puffer	mm	13 600
Geschwindigkeit	km/h	75
Vorräte, Wasser	m ³	6,7
Kohle	t	2,5

In Zahlen ausgedrückt ergab sich folgender **Mehrverbrauch** gegenüber der T 12:

	Kohle	Wasser
T 11	37%	47%
T 6	50%	75%

Wie sollte man dem nun abhelfen?

Der Innenzylinder wurde – per Erlaß vom 13. 9. 1908 – ausgebaut, leider ohne Erfolg; die beiden Außenzylinder erwiesen sich noch immer als zu groß. Überlegungen, einen Überhitzer einzubauen, führten bald zu der Erkenntnis, daß der an sich schon hohe Achsdruck weit die zulässige Grenze überschreiten würde.

Das Überreißen des Wassers ließ sich durch den Einbau eines Wasserabscheiders in den Dom abstellen.

Für Kolbenschieber lagen inzwischen Ver-

besserungen vor, nämlich federnde Ringe, die Dampfverluste fast ganz verhinderten.

Da nun um das Jahr 1908 bei der KED Berlin die brave T 11 und die vorzügliche T 12 in so großer Zahl vorhanden waren, daß man auf die wenigen T 6 nicht mehr angewiesen war, übertrug man ihnen weniger wichtige Aufgaben: Aushilfe im Sonntagsverkehr, dann und wann einen Eilgüterzug, an Renntagen in Karlshorst, z. B. Sonderzüge mit Wagen 1. – 3. Klasse, Aufgaben, für die man später die S 6 und S 10¹ heranzog! Dann Verschubdienst und schließlich war man ihrer überdrüssig, sie wurden in die Provinz abgegeben (siehe Tabelle 2).

Einige wenige sind noch nach dem Ersten Weltkrieg im Dienst gewesen – und zwar bei den Polnischen Staatsbahnen als deren Gat-

Tabelle 2: Schwartzkopff lieferte im Jahre 1902 folgende 12 Lokomotiven der späteren Gattung T 6:

Fabrik-Nr.	Betriebsnummer	umgez. Betriebsnummer		
		1904	ab 1906	ab 1914
3046	Altona 1501	→	(T 6) Altona 6701	
3047	1502			6702
3048	Berlin 2200	→ 2500	→ (T 6) Berlin 6701	→ Danzig 6701
3049	2201	2501		6702
3050	2202	2502		6703
3051	2203	2503		6704
3052	2204	2504		6705 → Halle 6701
3053	2205	2505		6706
3054	2206	2506		6707
3055	2207	2507		6708
3056	2208	2508		6709
3057	2209	2509		6710

* → 1918 Bromberg 6702

** → 1918 Bromberg 6703 → 1922 Osten 6703

Bei der OKI 1-1 bis 5 der PKP dürfte es sich handeln um: Danzig 6701–6704 und Bromberg 6702.

Zwei Lokomotiven der Gattung T 6 sind nach 1918 in Krefeld gewesen. Wahrscheinlich waren es die ehemalige (T 6) Halle 6701 und 6706.

Zumindest eine Lokomotive der Gattung T 6 war mit der Betriebsnummer 6702 in Dresden. Um welche Maschine es sich dabei handelte, ist nicht geklärt (vielleicht die T 6 Altona 6702).

tung OKI 1. Heute ist diese „Schönheit“ samt ihren Untugenden vergessen!

Wittfeld hat 1904 – nur 2 Jahre nach der 1C1-n3-t – zusammen mit Ober-Ing. Kuhn von Henschel & Sohn eine 2B2-n3v konstruiert, die wiederum an einem Wettbewerb teilnehmen sollte. Es ging damals um den Schnellverkehr. Die Lokomotive sollte einen Zug von 180 t mit 120 km/h befördern; die Maximalgeschwindigkeit – 150 km/h. Auch diese Bauart hat sich nicht bewährt. 2 Exemplare, in die Gattung S 9 eingereiht, haben bis 1918 Dienst getan.

Wittfeld ist dann – nun mit großem Erfolg, Geheimer Oberbaurat und Dr. Ing. h. c. – mit vergleichenden Versuchen über die Eignung verschiedener Stromsysteme hervorgetreten.

H. Rauter

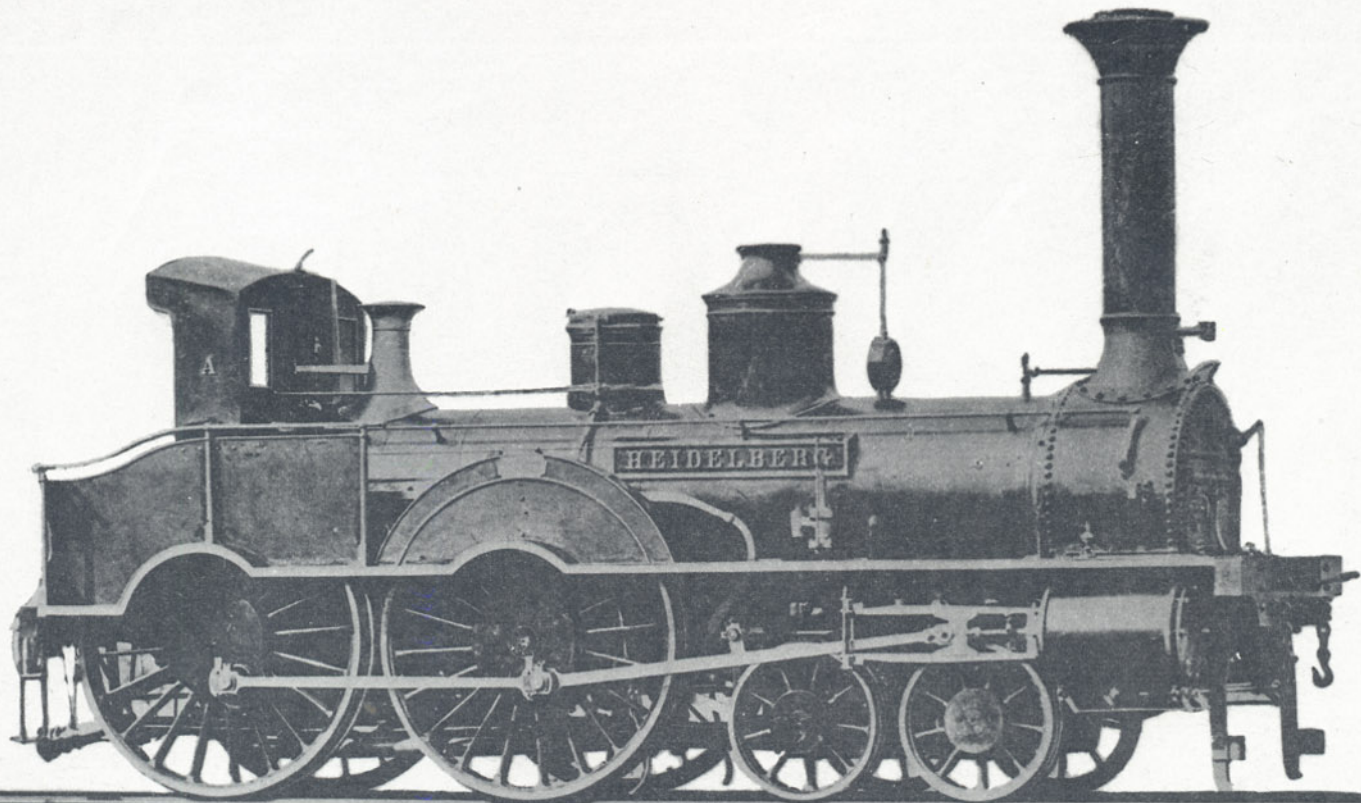


Bild 1: Im Jahre 1855 entstand die „Heidelberg“ unter der Fabrik-Nr. 262 in der Maschinenfabrik Esslingen. Diese Lokomotive hatte besonders große Treibräder mit einem Durchmesser von 1842 mm und übertraf damit alle anderen Maschinen, die für die Württembergischen Staatseisenbahnen je gebaut wurden. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

140 Jahre Eisenbahn in Württemberg

Knapp neun Jahre nach der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach Fürth, wurde im Regierungsblatt Nr. 19 vom 22. April 1843 das Gesetz zum Bau einer Eisenbahn in Württemberg veröf-

fentlicht. Noch etwas mehr als zwei Jahre zogen ins Land, bevor am 22. Oktober 1845 der fahrplanmäßige Bahnbetrieb auf dem ersten, 3,52 km langen Streckenabschnitt zwischen Cannstatt und Untertürkheim aufgenommen

werden konnte.

Zwischen diesen beiden Stuttgarter Vororten verkehrten am 2. und 3. März dieses Jahres der „Adler“ und seine drei Wagen bei insgesamt 18 Publikumsfahrten und eröffnete da-

Bild 2: Die erste von der Maschinenfabrik Esslingen gebaute Lokomotive war auf den Namen „Esslingen“ getauft. Die Bauausführung entsprach noch weitgehend jener der von Norris in Philadelphia gelieferten Maschinen. Die abgebildete „Esslingen“ wurde im Jahre 1864 als Ersatz ebenfalls von Keßler gebaut, trug nun aber schon die Fabrik-Nr. 681. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

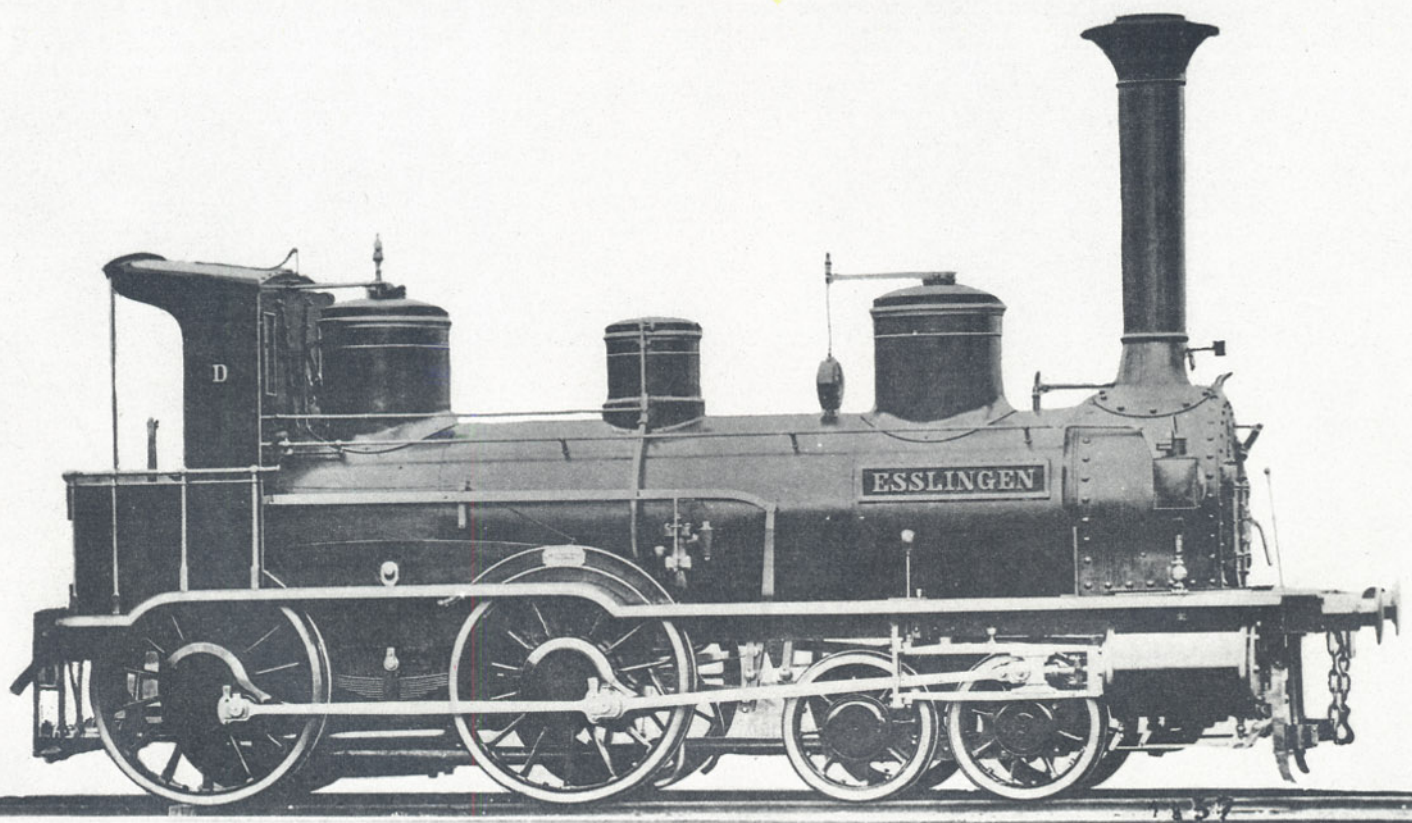




Bild 3: Ein alter 3.-Klasse-Wagen der württembergischen Gattung C, gebaut zwischen 1846 und 1858. Die ursprünglichen Sprossenfenster sind durch normale Fenster ersetzt worden. Die Wagen erhielten erst in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts Aborte und Waschgelegenheiten eingebaut und hielten sich bis in die Reichsbahnzeit. Der abgebildete Wagen trug die Nummer 34 117 Stuttgart und wurde vor Inkrafttreten des Wagen-Umzeichnungsplanes von 1930 ausgemustert. Das Foto stammt also aus der Zeit zwischen 1928 und 1930.

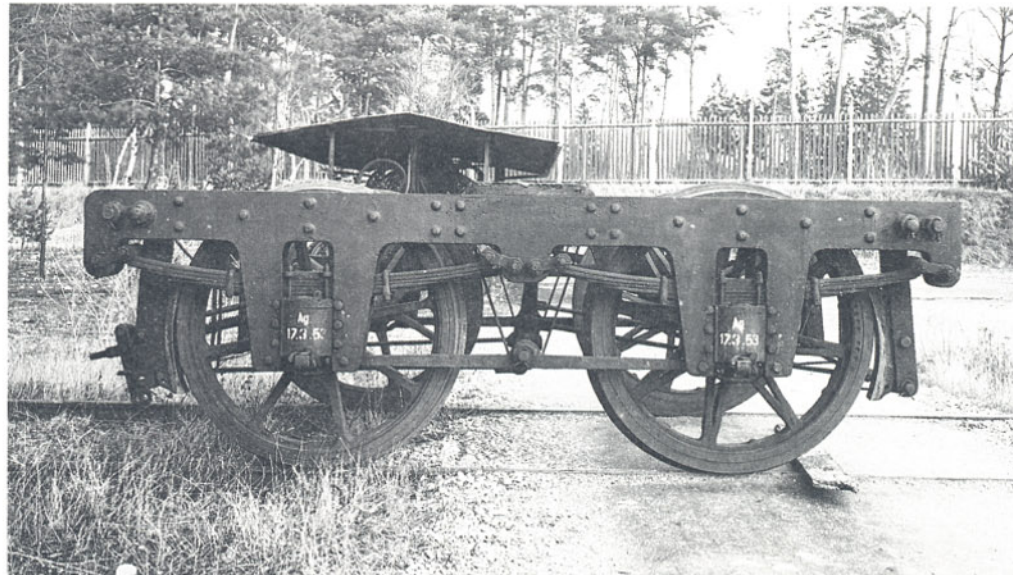
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

mit den Reigen der Sonderveranstaltungen anlässlich des Bahnjubiläums in Württemberg. Die rasanten Fortschritte beim Bau von Eisenbahnfahrzeugen während der ersten zehn Jahre werden deutlich, wenn man die Lokomotive „Adler“ und die dazu gefertigten Wagen mit den ersten Lokomotiven und Wagen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen vergleicht. Die württembergische Eisenbahnkommission hatte sich noch im Jahre 1844 dazu entschlossen, bei zwei amerikanischen Herstellern je drei Lokomotiven und bei einer weiteren Firma einen Musterwaggon zu bestellen. Hierbei handelte es sich um drei 1'B-Lokomotiven, die von Balwin & Whitney in Philadelphia gefertigt wurden, um drei 2'B-Maschinen der Lokomotivfabrik Norris, ebenfalls in Philadelphia ansässig, und um einen vierachsigen Durchgangswagen der Firma Eaton Gilbert & Cie. in New York. Die Norris-Lokomotiven der württembergischen Klasse I trugen die Bahn-Nr. 1 bis 3 und die Namen „Donau“, „Fils“ und „Jaxt“. Fabriknummern dieser Fahrzeuge sind leider nicht bekannt. Mit den Bahnnummern 4 bis 6 wurden die 1'B-Lokomotiven von Baldwin als Klasse II eingereiht. Jene Fahrzeuge waren auf die Namen „Neckar“, „Enz“ und „Rems“ getauft, sie hatten die Fabriknummern 223 bis 255 erhalten. Beide Bauarten verfügten über Treib- und Kuppelräder mit einem Durchmesser von 1530 mm. Den Eröffnungszug mit Seiner Königlichen Majestät Wilhelm I. beförderte am 3. Oktober 1845 die von Baldwin gelieferte Lokomotive „Neckar“. Eine Nachbestellung bzw. ein Nachbau dieser Fahrzeugkonstruktion unterblieb. Die königliche Generaldirektion hatte sich für die 2'B-Bauart von Norris entschieden. Bereits im Jahre 1846 erhielt Emil Keßler, der in Karlsruhe eine Lokomotivfabrik unterhielt und in Esslingen ein zweites Werk aufbaute, einen Auftrag zur Lieferung von insgesamt 15 Lokomotiven nach dem Norris'schen Prinzip, das auch einer Bestellung von drei weiteren Maschinen zugrundelag, die zur selben Zeit an die Firma Maffei in München erging. Diese 18 Lokomotiven der neuen Klasse III wurden von 1846 bis 1848 in Dienst gestellt. Die erste von der Maschinenfabrik Esslingen gebaute Maschine mit der Baunummer 16 trug den Namen „Esslingen“.

In unveränderter Ausführung lieferte Esslingen von 1849 bis 1852 weitere 23 Maschinen und im Jahre 1854 fünf Exemplare, die etwas größer dimensioniert waren. Bis zum Beginn der sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts blieb man in Württemberg der Bauart mit der

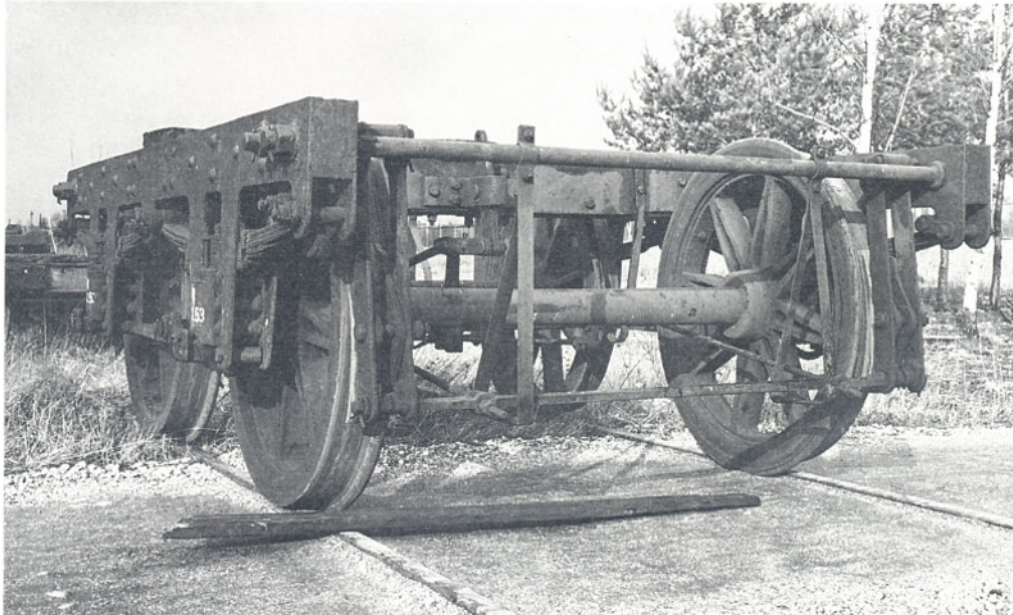
Achsfolge 2'B und der von Norris geschaffenen Konzeption treu.

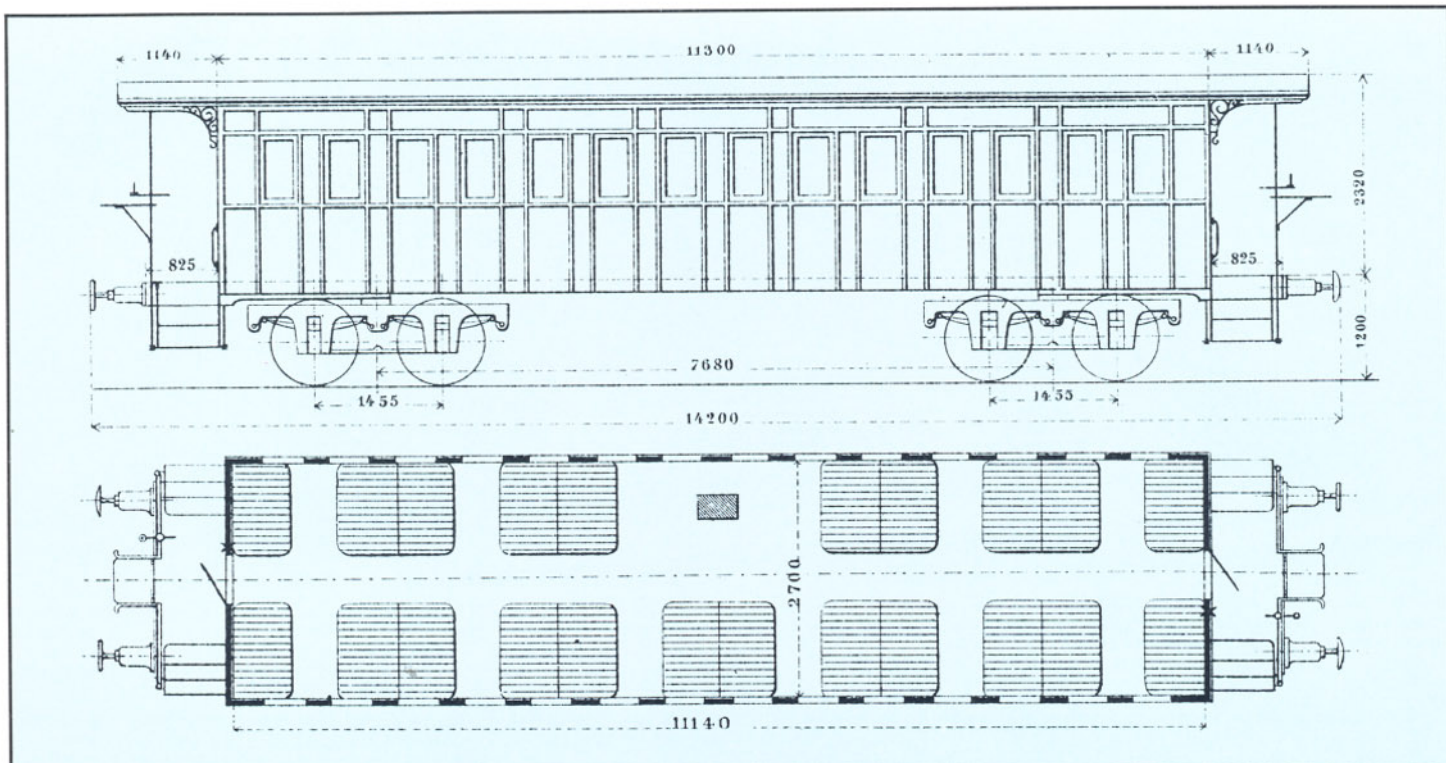
Beibehalten hatte man zunächst auch die Konstruktion des vierachsigen „Amerikanerwagens“ von Gilbert in New York. Von diesem Fahrzeug mit den beiden Drehgestellen, mit



Bilder 4 und 5: Aufnahmen eines Original-Drehgestells von einem württembergischen Durchgangswagen aus dem Jahre 1853. Eine Federung zwischen dem Drehgestell und dem Wagenkasten war noch nicht vorhanden.

Fotos: Dr. Scheingraber





52 Sitzplätzen der 2. Klasse, mit Ofenheizung und mit den offenen Plattformen wurden Musterzeichnungen angefertigt. Nach diesen Unterlagen ließ zunächst die Firma Winkens aus Halle weitere Fahrzeuge für Württemberg fertigen, bis man dann im Jahre 1847 auch den Waggonbau im neuen Esslinger Werk übernahm. Die Abmessungen der Wagen unterschieden sich nur geringfügig voneinander. Geändert wurden nur die Drehgestelle, die einen etwas größeren Achsstand und eine andere Abfederung erhielten. Nach einem ersten, noch der Firma Winkens & Co. erteilten Auftrag zur Lieferung von 2 Wagen der I./II. Klasse, 2 Wagen der II. Klasse und 4 Wagen der III. Klasse entstanden von 1846 bis 1860 eine größere Zahl baugleicher Wagen bei Keßler in Esslingen. Diese Fahrzeuge hatten zunächst noch die in Amerika gebräuchliche Kupplung mit dem Kuppelisen, das in die Kuppelgabel eingeführt und mit dem Kuppel-

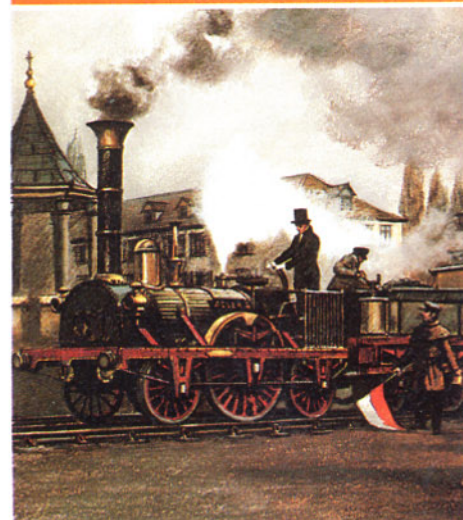
bolzen gesichert wurde. Die Umrüstung der Wagen auf die Kupplungen nach dem englischen System und die Ausrüstung mit Seitenpuffern erfolgte erst zu Beginn der sechziger Jahre. Zu diesem Zeitpunkt erschienen dann auch die ersten zweiachsigen Durchgangswagen und einige zweiachsige Coupé-Wagen der I. Klasse mit besonders komfortabler Ausstattung. Die ersten Gepäckwagen waren ebenfalls vierachsig, sie wurden ab 1858 in Dienst gestellt. Zweiachsige Gepäckwagen erschienen ab dem Jahre 1862 und die ersten zweiachsigen Postwagen ab 1869. In großer Zahl beschaffte Württemberg von 1848 bis 1861 vierachsige „bedeckte“ Güterwagen mit sehr einfachen Drehgestellen, die mit 1225 mm einen extrem kurzen Achsstand hatten. Mit 1212 mm war der Achsstand der ersten vierachsigen offenen Güterwagen sogar noch geringer. HO

Bild 6: Durchgangswagen der 2. Klasse aus dem Jahre 1846 mit den komfortablen Polstersitzen und den amerikanischen Drehgestellen, abgebildet im Maßstab 1:87.
Skizze: Sammlung Obermayer

100 Jahre
1835-1935
Württemberg
Eisenbahnen

Der »Adler«
und die
Ludwigs-Eisenbahn
Professor Georg Lotter/Ernst Schörner VDI

ISBN 3-923404-01-4
DM 9,80



Die Ludwigs-Eisenbahn von 1835—1922

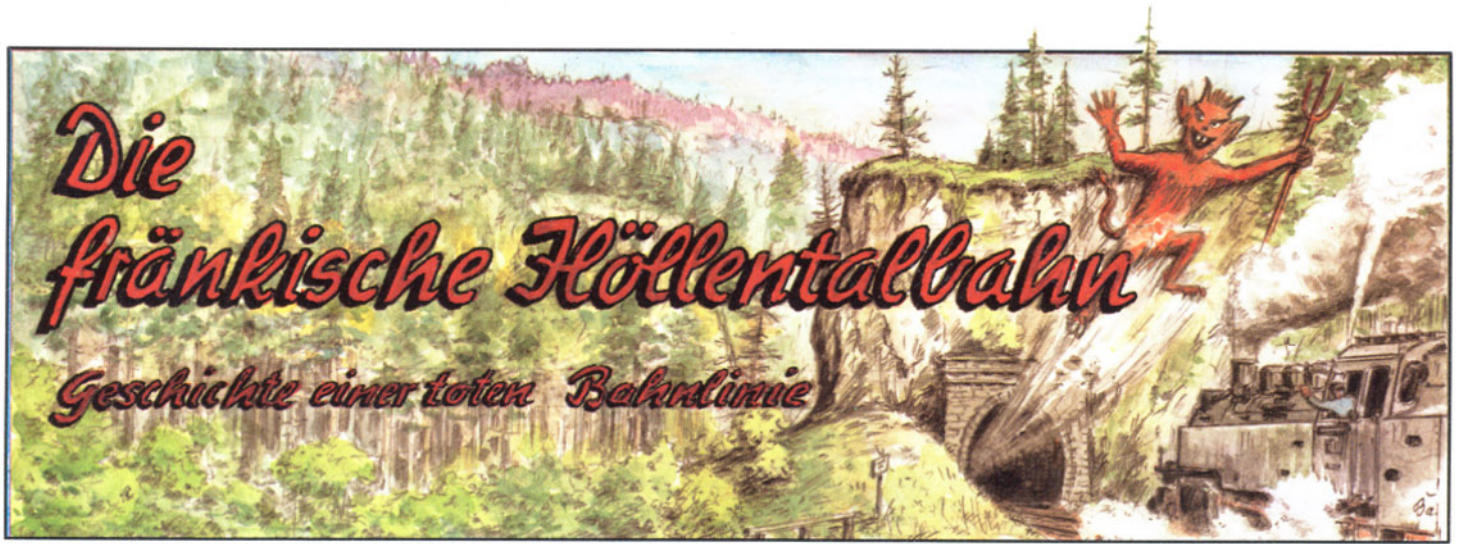
von Professor Georg Lotter/Ernst Schörner VDI

Die Broschüre mit rund 90 Seiten (Format 17 × 24 cm) ist mit über 100 Abbildungen, davon 30 in Farbe, reich bebildert. Sie schildert die Geschehnisse bei der Ludwigs-Eisenbahn von der Eröffnung 1835 bis zu ihrem Untergang 1922. Auszüge aus historischen Akten und Gesellschafterbeschlüssen geben kurzweilig und eindeutig die Historie der ersten deutschen Eisenbahn wieder.

Für DM 9,80 erhalten Sie ein Stück interessanter deutscher 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 Spielwarenmesse ausverkauft. Die zweite Auflage, durch einen zusätzlichen Anzeigenteil etwas verändert, erscheint Anfang April im Bahnhofs- und Zeitschriftenhandel, ebenso beim Eisenbahnfachhandel.

Für die Abonnenten und Direktbesteller bei unserem Verlag halten wir als Besonderheit eine kleine Ausgabenstückzahl in fortlaufend numerierter Ausführung der Erstauflage bereit.
Preis: DM 9,80

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



Bahnhof Lichtenberg

Der Kesselfelstunnel liegt hinter uns, wenig später halten wir vor dem kleinen Lichtenberger Stationsgebäude. In seinem Aussehen ähnelt es dem von Hölle. Der Bahnhof liegt außerhalb der Stadt, gut 1,5 Kilometer entfernt. Seine Gleisanlage verfügt über einen zusätzlichen Gleisstutzen, der eine Laderampe bedient. Der halbkreisförmige Metallbogen eines einfachen Lademaßes reicht aus, um Wagenladungen auf ihre vorschriftsmäßige

Umgrenzung hin zu überprüfen. Zwei alte ausgediente Güterwagen, ihrer Fahrwerke beraubt, erweitern die Lagerkapazität der kleinen Lichtenberger Ortsgüteranlage. Zwei ältere Aufnahmen lassen erkennen, wie harmonisch sich der kleine Bahnhof mit seinem interessant gestalteten Vorplatz in die Landschaft einfügt. Auch zaubern die so zahlreich aufgestellten Telegrafennetze eine irgendwie anheimelnde Atmosphäre.

Bahnhof Lichtenberg als Diorama

Die Szene reizt dazu, sie als Modell nachzugestalten, vorzugsweise als Diorama. Die Basis bildet zweifelsohne die „Geländeaufschüttung“ zur Aufnahme des Straßen- und Bahnhofsterrains. Zugedachte hölzerne Spanten bauen, dem Geländeprofil entsprechend, das Gesamtmotiv zum Hintergrund hin auf. Den

Bild 2: Der Lichtenberger Bahnhof im Jahre 1937. Beachtenswert die Aufschüttung des Bahnhofsterrains und die Linienführung der Straße. Im Hintergrund Blankenstein.

Foto: Sammlung Winkler





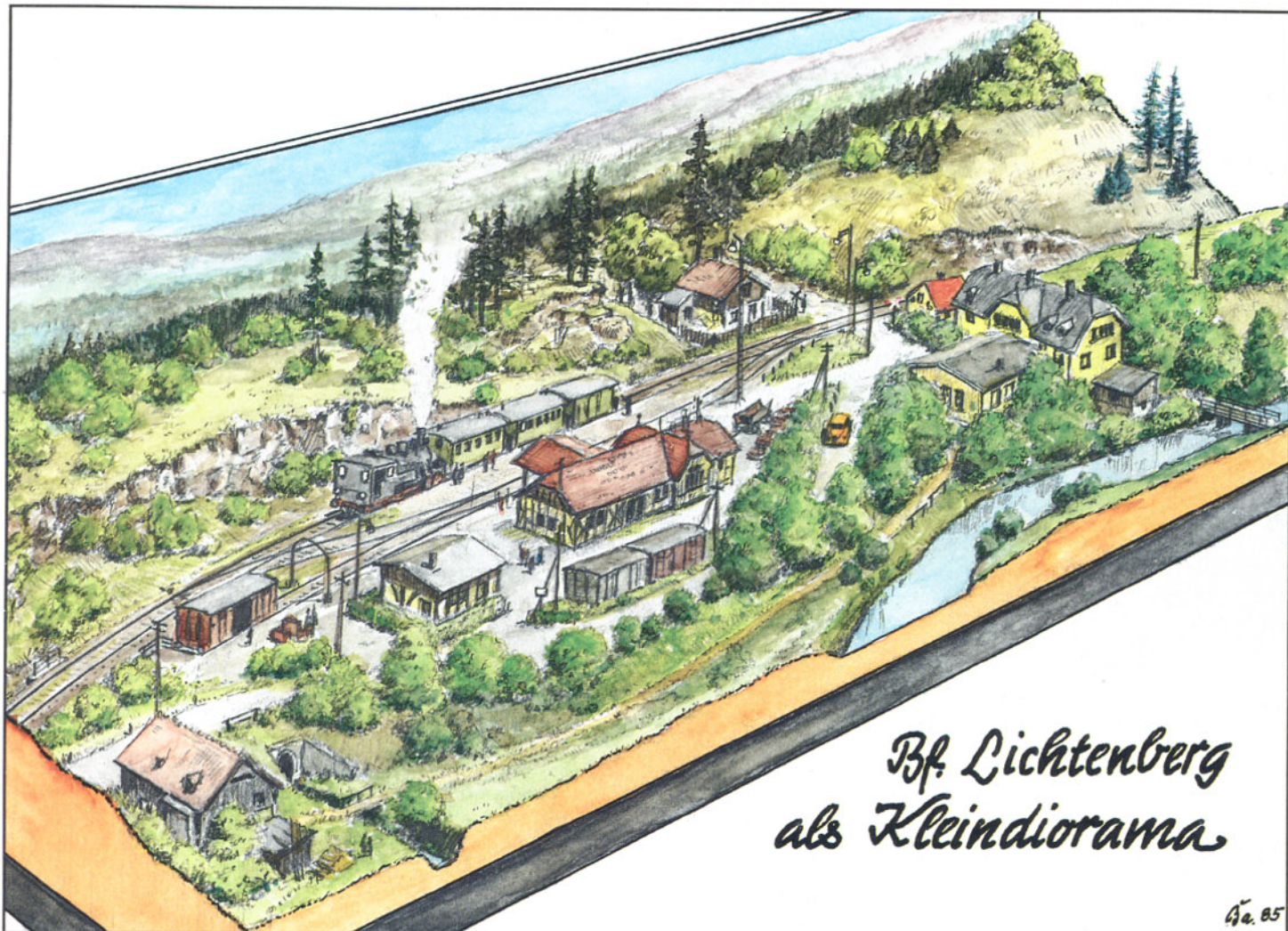
Bild 3: Ankunft in Lichtenberg, dem Endpunkt unserer Reise.

Zeichnung: R. Barkhoff

Bild 4: Der Bahnhof Lichtenberg (Oberfr.) aus anderer Perspektive.

Foto: Sammlung Winkler





Bf. Lichtenberg als Kleindiorama

4. 85

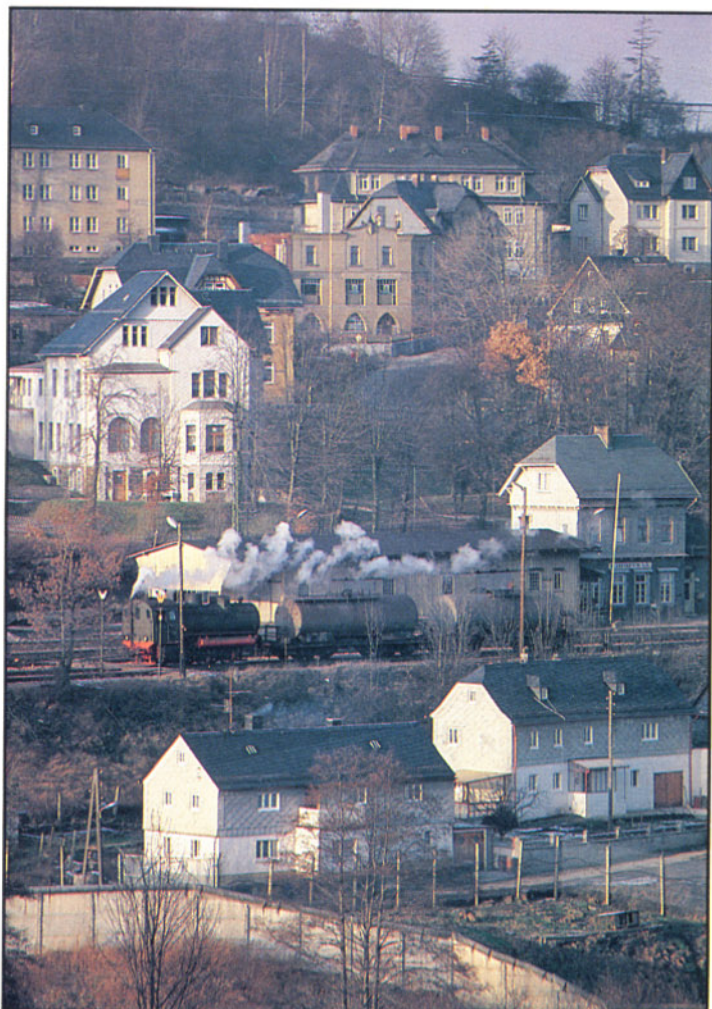
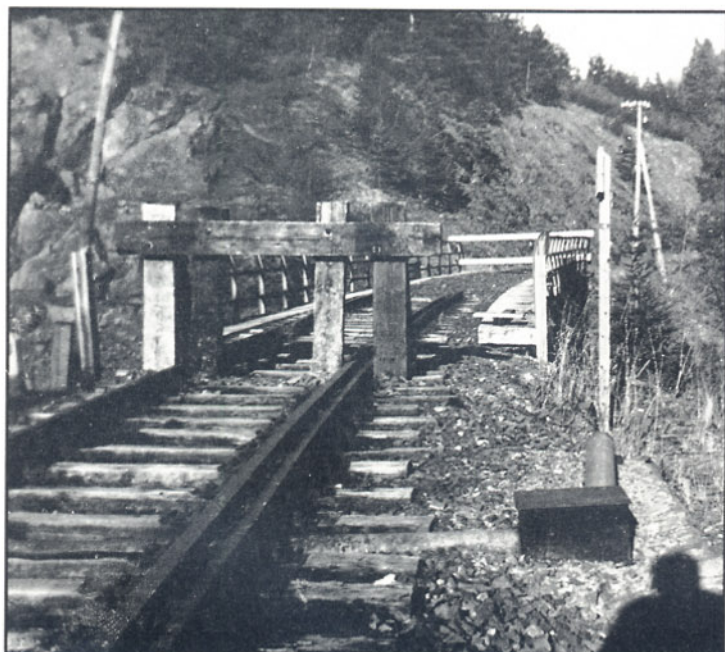
vorderen Teil bildet die angedeutete Talsohle mit dem Flußlauf der Selbitz. Zumindest ein kurzes Stück des Gewässers sollte eingefügt werden.

Besonders dekorativ wirkt auch die unmittelbar hinter dem Streckengleis des Bahnhofs aufsteigende Felswand. Der sich anschließende schmale Geländestreifen übernimmt dann den weiteren Anschluß an die Hintergrundkulisse. Optischer Schwerpunkt des rechten Dioramenteiles ist der Gebäudekomplex der Gastwirtschaft „Blechtschmiedten-

▲ **Bild 5:** Lichtenberg als Modell.
Zeichnung: R. Barkhoff

Bild 7: Rangierende C-Dampfspeicherlokomotive im Bahnhofsbereich von Blankenstein. **Foto:** Sammlung Winkler

Bild 6: Sperrbalken im Gleis der Höllentalbahn am Ende des Lichtenberger Bahnhofsbereichs. **Foto:** Sammlung Winkler
▼





Bilder 8-10: ...ohne Kommentar!

Fotos: S. Winkler





Bild 11: Am 6. September 1982 begannen die Abbrucharbeiten an der Grenze zur DDR in Bleichschmidtenhammer. In Höhe der Straßenleuchte befindet sich im Gleiskörper der Sperrbalken.

Foto: S. Winkler

hammer“. Hier quert auch die Straße in Richtung Lichtenberg die Bahntrasse. Leider verfüge ich über keine Ansicht des dort postierten kleinen Bahndiensthauses. Ein Modell im Stile des Empfangsgebäudes mit seinem typischen Walmdach, wäre sicher passender. Unmittelbar hinter dem Bahnübergang führt der Schienenstrang durch einen Geländeeinschnitt und entzieht sich somit dem direkten Einblick des Betrachters. Eisenbahnmotive

und Fahrzeuge aus der Zeit der Länderbahnen dürften sich m. E. auf dem Gesamtmodell besonders effektiv vorführen lassen. Schon drängt das Zugpersonal zur Weiterfahrt. Der nächste Halt wäre in Blankenstein, nur wenige Kilometer entfernt. Die Häuser der Ortschaft scheinen greifbar nahe. Dennoch ist die Reise für uns bereits zu Ende. Unmittelbar hinter dem Lichtenberger Bahnhofsgelände unterbricht die unseligste aller Grenzen

eindrucksvolle Weise den Schienenstrang. Massive Sperrwerke trennen gewollt Deutsche von Deutschen und sprechen dem menschenverbindenden Grundgedanken der Eisenbahn hohn. Mit einem Blick auf die Bahnanlagen in Blankenstein, wo am 30. Dezember 1982 eine C-Speicherlok der dort ansässigen Papierindustrie rangiert, wollen wir daher den symbolischen Kontakt zu den Gleisen auf der anderen Seite wiederherstellen.

Bild 12: Bahnhof Lobenstein im Fürstentum Reuß im Jahre 1914. Die Abfahrtszeiten der Züge durch das Höllental nach Marxgrün: 5.20 h, 7.20 h, 1.40 h, 4.15 h und 9.45 h.

Foto: Sammlung Winkler



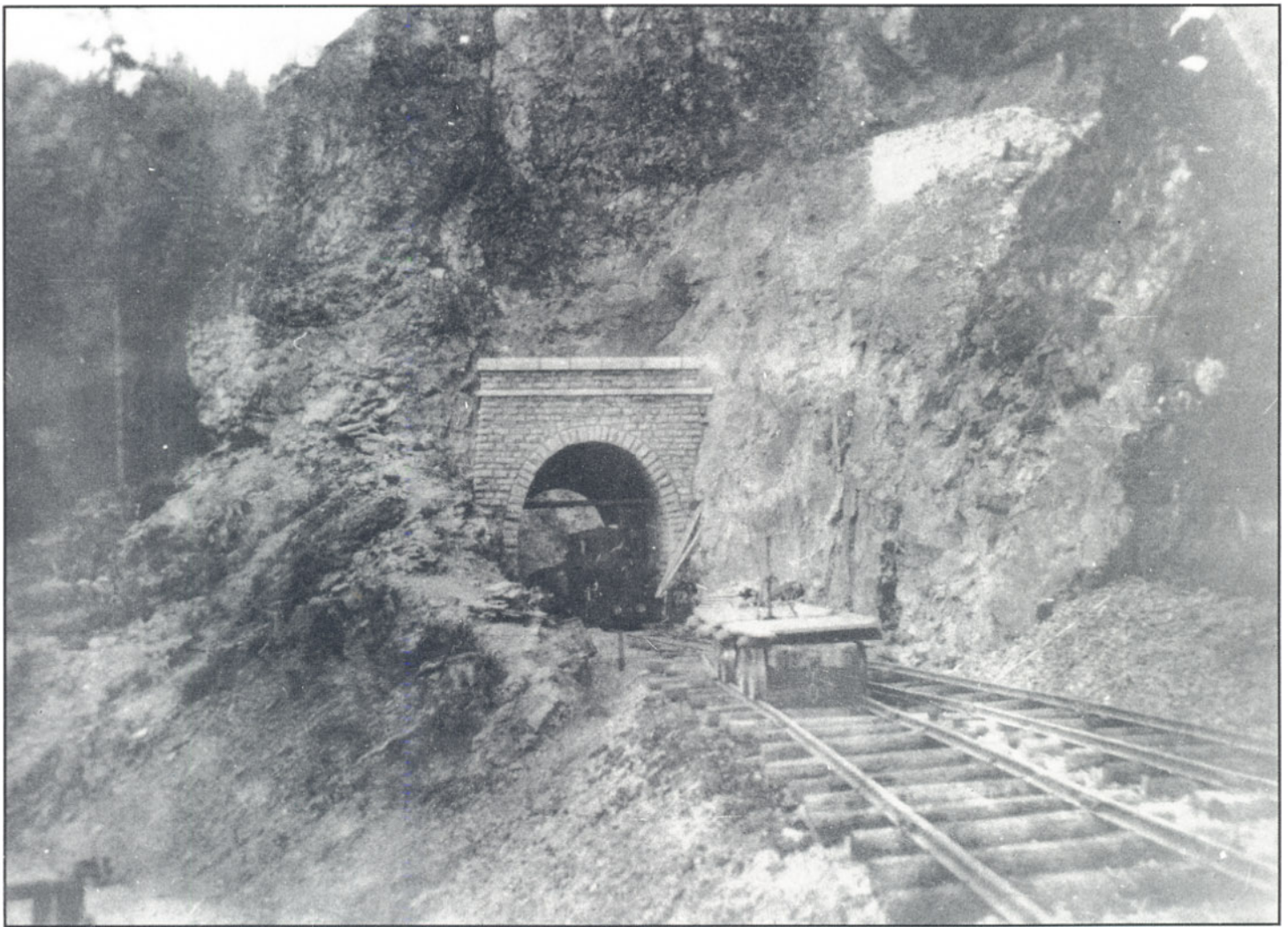


Bild 13: Der Kanzelfelstunnel während des Streckenbaues mit einer schmalspurigen Baulokomotive.

Foto: Sammlung Winkler

Das Ende

Trotz mancherlei Initiativen, den Abschnitt Hölle – Lichtenberg der Nachwelt betriebsfähig zu erhalten, begann nach dem Scheitern aller dieser Bestrebungen die Deutsche Bundesbahn am 6. September 1982 mit dem Abbau der Strecke. Die Aufnahmen Herrn Winklers, der die traurige Arbeit des Abbruchkommandos begleitete, sprechen für sich und be-

dürfen keines weiteren Kommentars. Sie sind einfach deprimierend. Traurig auch, wie heruntergekommen und von Gehölz überwuchert die Trasse zu diesem Zeitpunkt bereits war. Mit einem letzten Blick auf die ausgedienten Anlagen des Bahnhofs Hölle, dessen Dienstgebäude ebenfalls schon längst abgetragen ist, wollen wir uns von der „fränkischen Hölleentalbahn“ verabschieden.

Die Strecke als Anlagenthema

Wie schon mehrfach erwähnt, bietet diese landschaftlich so reizvolle Strecke dem Modelleisenbahner eine Fülle dankbarer Anregungen. Hierzu habe ich versucht, den Streckenabschnitt Hölle – Kesselstunnel zeichnerisch verkürzt darzustellen. Vor allem das Gelände um die beiden Tunnel mit der dazwischenliegenden Selbstbrücke dürfte den begeisterten Modelleisenbahner besonders ansprechen. Die abgewinkelte Form des Anlagenentwurfs kommt vor allem dem schleifenförmigen Verlauf des Flußbettes in diesem Teil entgegen. Optisch störend wirkt die Eckkante des Raumes. Weit günstiger ist es, zur Aufnahme der Hintergrundkulisse einen eigenen Träger, eine separate Fläche hierfür vorzusehen, um so im Abstand zur Raumwand in freizügigen Bögen harte Kanten und Konturen des Modells abzuschwächen. Der Einbau je einer Kehrschleife in die Anlagenenden ermöglicht bereits abwechslungsreiche Zugfahrten mit Ausweichmöglichkeit in Hölle.

Es gibt sie nicht mehr, unsere „fränkische Hölleentalbahn“. Wieder hat man, wie schon so oft, eine Trasse aus dem Streckenplan der großen Eisenbahn gestrichen. Landschaftliche Schönheit und Romantik des Schienenstranges allein, werden auch die weiteren Stilllegungsbestrebungen der Bundesbahn nicht bremsen können. Wir Hobby- und Modelleisenbahner sind aufgerufen, Eisenbahngeschichte aufzuzeichnen und lebendig zu erhalten. Eine schöne, eine dankbare Aufgabe!

Bild 14: Nach der Stilllegung der Strecke wurde am Portal des Kesselstunnels ein Holzzaun mit Stacheldraht errichtet.

Foto: S. Winkler



Ba



Anlagenteil im Stile der fränkischen Höllentalbahn

Bild 15: Motive der „fränkischen Höllentalbahn“ beim Bau einer Modelleisenbahnanlage verwendet.
Zeichnung: R. Barkhoff



Bild 1: Im Bahnhof Biedenkopf entstand dieses Foto der 094 080 des Bw Dillenburg (22. 2. 1969).

Dillenburg 94⁵ auf der Scheldetalbahn

Streckengeschichte

Gegen Ende der Dampflokkära, zu einem Zeitpunkt, als die letzten Bastionen der Dampflok umlagert wurden, die letzten Bewegungen einer jeden Lok fast schon minutiös in Bild und Ton festgehalten wurden, gab es immer noch planmäßig dampfgeführte Personenzüge mit der 94⁵, in landschaftlich reizvoller Umge-

bung, sogar mit Steilstreckenbetrieb. Hieran sei an dieser Stelle erinnert.

Die Scheldetalbahn, als welche die KBS 251a gemeinhin bezeichnet wird, obwohl nur ihr südlicher Abschnitt durch das Scheldetal führt, gehört zu den frühen Bahnbauten. Noch zur Zeit der Cöln-Mindener Eisenbahn entstand das südliche Teilstück von Dillenburg bis Nicolausstollen samt Zweigbahn von

Oberscheld-Hochofen bis Auguststollen. 1872 kamen die 7,99 + 3,28 km in Betrieb. Mit der Verstaatlichung der Cöln-Mindener ging die Strecke 1880 an die Preußische Staatsbahn. Deren KED Frankfurt/Main führte die Verlängerung Richtung Lahntal aus. Die Fortsetzung von Nicolausstollen bis Wallau (hier Anschluß an die Strecke Biedenkopf – Laasphe – Erndtebrück) wurde am 1. Mai 1911

Bild 2: Die Dillenburg 094 652 vor dem zweistöckigen Lokschuppen in Gönnern am 22. 2. 1969.





Bild 3: Die 094 080 steht am 22. 2. 1969 mit dem P 3170 nach Dillenburg im Bahnhof Biedenkopf zur Abfahrt bereit.

eröffnet.

Für eine Nebenbahn war die gesamte Strecke recht aufwendig ausgestattet. Das begann bei der Trassierung, den zahlreichen Streckenabschnitten auf Damm oder im Einschnitt, und das setzte sich fort bei der Ausstattung der Unterwegsbahnhöfe. Mit Ausnahme der beiden Endbahnhöfe und des Unterwegsbahnhofs Gönnern waren sie sämtlich zwar nur als Bahnhöfe 4. Klasse eingestuft, dafür aber mit einem beachtlichen Standard versehen: Oberscheld-Hochofen, Oberscheld-Ort, Nico-

lausstollen, Herrnberg, Hirzenhain, Lixfeld, Niedereisenhausen, Wolzhausen, Breidenbach, unter Hinzurechnung des Bahnhofs Gönnern also zehn Unterwegsbahnhöfe für eine gut dreißig km lange Strecke, alle drei Kilometer ein Bahnhof! die unbesetzten Haltepunkte (anfängs gab es deren vier: Adolfs-hütte, Niederscheld, Frechenhausen und Wiesenbach) sind hierbei noch nicht einmal berücksichtigt.

Besondere Erwähnung verdient Gönnern, ein Bahnhof 3. Klasse, dem eine Bahnmeisterei

angeschlossen war und wo die Loks in einem zweigleisigen Lokschuppen planmäßig übernachteten.

Die Scheldetalbahn war aber auch noch in anderer Hinsicht etwas Besonderes: Hier gab es zwischen Herrnberg und Hirzenhain einen Streckenabschnitt mit maximal 1:17, (in einem 13 m langen Einschnitt vor Hirzenhain), sonst 1:21. Auf diesem 3,26 km langen Abschnitt lag von Inbetriebnahme an eine Abtsche Zahnstange, um den Höhenunterschied von 151 m zu überwinden.

Bild 4: Mit einem Personenzug aus Dillenburg ist die 094 639 am 31. 12. 1968 in Ewersbach angekommen.





Bild 5: Die Zuglok des P 3175 aus Dillenburg hat in Gönnern am 22. 2. 1969 an das andere Zugende umgesetzt.

Auch sonst sind die Steigungsverhältnisse nicht gerade unwesentlich. Der Bahnhof Dillenburg liegt auf 228,15 m, Oberscheld-Hochofen auf 262,34 m, Hirzenhain auf 489,60 m

und Wallau schließlich auf 294,00 m. Zwischen Dillenburg und Herrnberg beträgt die maximale Steigung 1:43, auf der Zweigbahn von Oberscheld-Hochofen nach Auguststol-

len 1:40, die größte Neigung von Hirzenhain nach Wallau 1:50.

Auf dem Zahnstangenabschnitt verdingten sich während zwölf Jahren die vier Zahnradmaschinen der KED Frankfurt, Ffm 9001-9004, pr T 26.

Ihre Daten:

Ffm 9001, später 97 010 (Borsig 1910/7412)
 Ffm 9002, später 97 011 (Borsig 1910/7413)
 Ffm 9003, später 97 024 (Borsig 1912/8338)
 Ffm 9004, später 97 025 (Borsig 1912/8339).

Der mit nur 15 km/h befahrbare Zahnstangenabschnitt war stets ein gewaltiges Handicap für diese damals stark frequentierte Strecke. So ist es leicht erklärlich, daß mit der Bewährung der mit Riggenbachscher Gegendruckbremse ausgestatteten pr T 16¹ ab 1922 nach und nach vom Zahnradbetrieb abgegangen wurde. Ab 1922 gab es gemischten und ab 1923 dann ausschließlichen Reibungsbetrieb. Die Zahnstange verschwand 1925.

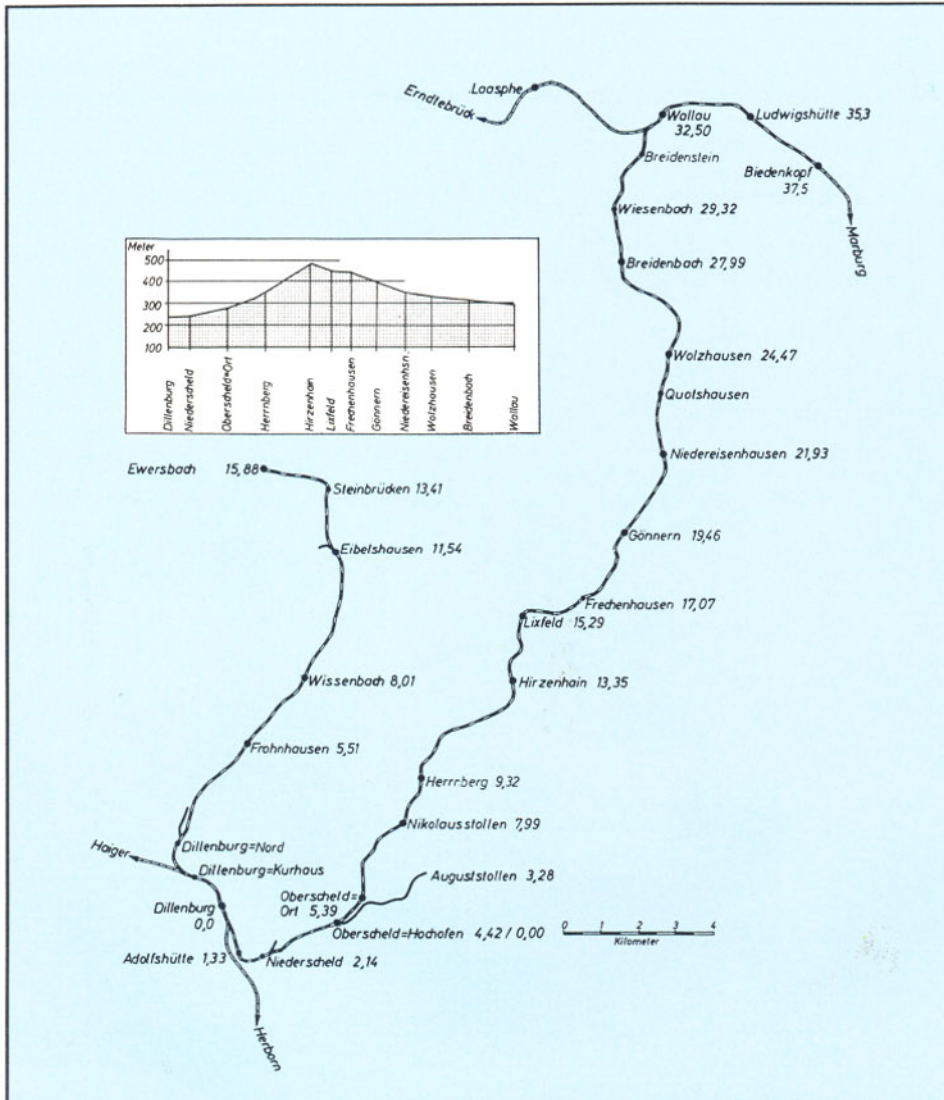
Fortan also regierten die T 16¹, und das bis zum Ende der Dampflokzeit. Wenigstens bis in die dreißiger Jahre wurden die Züge zwischen Herrnberg und Hirzenhain übrigens geschoben.

Die Scheldetalbahn mit ihrer nur dem Güterverkehr dienenden Zweigbahn zum Auguststollen lebte vom Bergbau, in erster Linie vom Eisen. Das Lahn-Dill-Gebiet war damals reich an Gruben, teils fiskalischen, teils privaten, und im Scheldetal hatte sich im Laufe der Zeit ein regelrechtes Netz von Anlagen gebildet, befanden sich Gruben, Verladebahnhöfe mit Sturzergerüsten, Seilbahnanschluß, Hüttenwerke und Weiterverarbeitung in engster Nachbarschaft zueinander. Wenn man heute die Strecke befährt, kann man sich diese rege wirtschaftliche Aktivität kaum noch vorstellen, hat man so gar keine Erklärung dafür, wieso diese heute so verlassen wirkende Strecke mit ihren imposanten Bauten (erinnert sei nur an den Scheldetalviadukt zwischen Niederscheld und Oberscheld-Hochofen) überhaupt einmal eine Daseinsberechtigung hatte.

Eine Streckenbeschreibung aus der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre liest sich fast wie ein Almanach der damaligen „Bergbau-Prominenz“, und dabei war damals die Rezession durchaus schon spürbar! In Streckenki-

Bild 6: Skizze der Strecken Dillenburg – Wallau – Biedenkopf und Dillenburg – Ewersbach.

Skizze: Dr. Löttgers



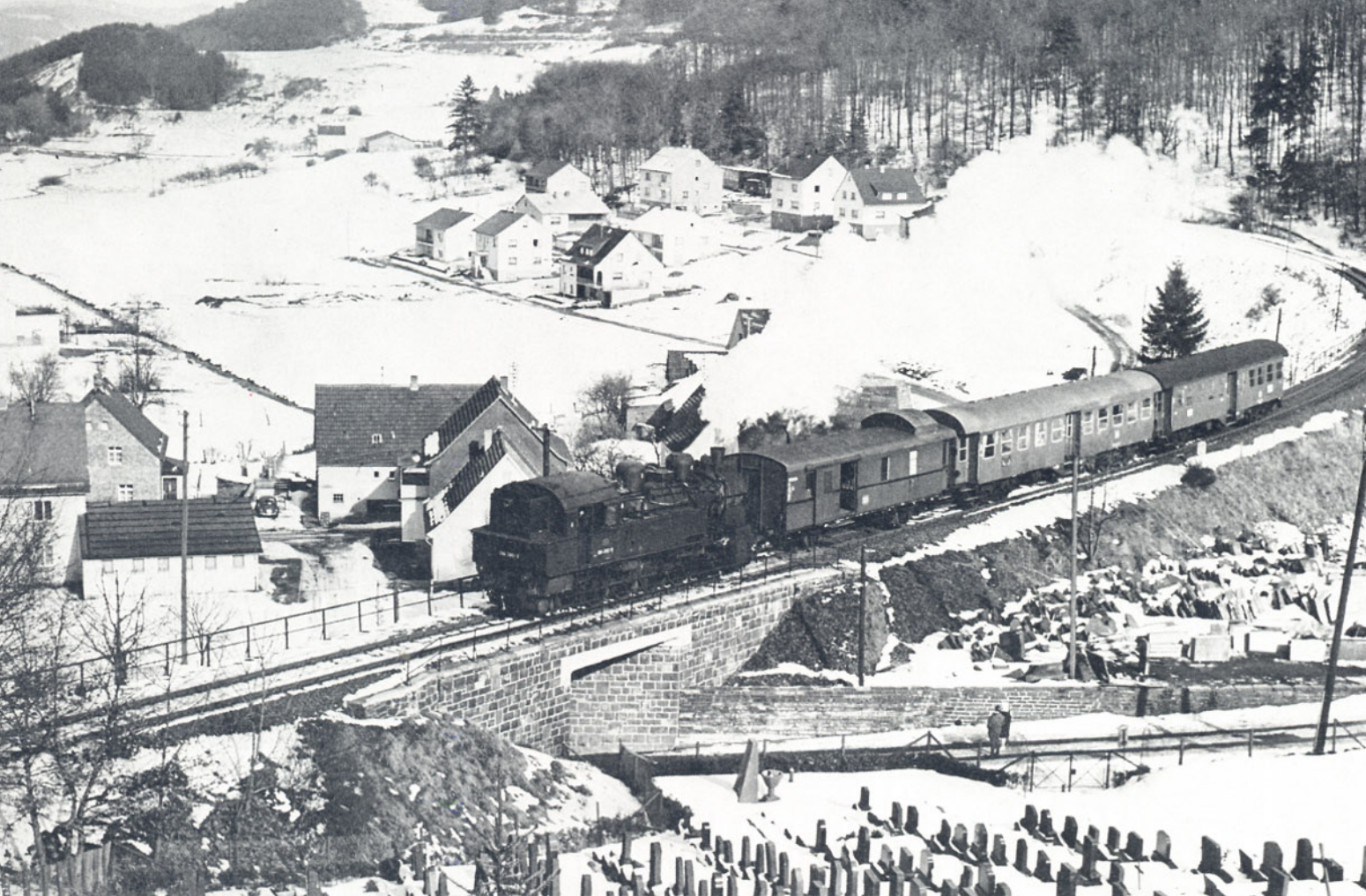


Bild 7: Am 22. 2. 1969 bespannte die 094 080 den P 3170 von Biedenkopf nach Dillenburg. Das Foto zeigt den Personenzug bei Frechenhausen.

Bild 8: Die 094 652 des Bw Dillenburg mit dem P 3175 (Dillenburg – Gönnern) bei der Ausfahrt aus Frechenhausen (22. 2. 1969).

lometer 2,40, kurz hinter Niederscheld, zweigte der Anschluß zur Schelder Hütte ab. Im Bahnhof Oberscheld-Hochofen besaß der Hessisch-Nassauische Hüttenverein ein Hochofenwerk, im anschließenden Oberscheld-Ort bestanden Anschlüsse der fiskalischen Gruben Prinzkessel und Beilstein; in der Station Nicolausstollen hatte die Preußische Bergwerks- und Hütten-AG eine Sturzbühne mit Seilbetrieb zur Bedienung der höher gelegenen Eisenerzgruben, der Hessisch-Nassauische Hüttenverein ein gesondertes Anschlußgleis. In Herrenberg war noch mehr „los“: zwei Anschlüsse des Hessisch-Nassauischen Hüttenvereins, Sturzgerüste zur Eisenerz- und Grünerdeverladung, Erzaufbereitung, Erzwäsche und ein weiteres Anschlußgleis mit Sturzgerüst, das den Eisenwerken Wetzlar gehörte.

Weiter nördlich ließ die Bergbautätigkeit spürbar nach. Hinzu traten allerdings Steintransporte aus den vielen Grünstein- und Diabasbrüchen um Hirzenhain. In Wolzhausen gab es eine Brauerei und eine Molkerei, und in Breidenbach schließlich saß die Breidenbacher Hütte.

Diese Aufzählung soll nicht weiter fortgeführt werden. Es genügt der Hinweis, daß nach dem Krieg sogar noch eine zeitweilige Ausdehnung des Erzbergbaus erfolgte. So mancher Betrieb verfügte über eine oder mehrere Werkloks, kuriose Gefährte zum Teil, wie jene aus einer Benzollok umgebaute Elektrolok, die 1946–1956 auf der Grube Königszug (Nicolausstollen) Dienst tat.

Das Ende des Erzbergbaus kam relativ





Bild 9: P 3170 (Biedenkopf – Dillenburg) mit Zuglok 094 080, aufgenommen am 22. 2. 1969 zwischen Biedenkopf und Ludwigs-hütte.

schnell. In den sechziger Jahren erfolgten massive Stilllegungen auch der bis dahin verbliebenen Betriebe. Das Hochofenwerk in Oberscheld (1904 eröffnet) schloß als einer der letzten Betriebe im Jahre 1968. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte die Bahn wenigstens noch bescheidene Gütertransporte (Erz, Koks) bis Oberscheld, zeitweise sogar mit den in Dillenburg beheimateten Neubaudampfloks der Baureihe 65. Die Grube Auguststollen schloß 1965 ihre Pforten, und damit war auch die Zweigstrecke überflüssig. 1968 wurde auch sie abgebaut.

Der Einsatz der T 16¹

Ab 1922 also gab es in Dillenburg die T 16¹. Ihr Einsatzgebiet erstreckte sich während fast fünfzig Jahren auf die beiden von Dillenburg ausgehenden Nebenbahnen nach Ewersbach (bis in die dreißiger Jahre als Straßebach bezeichnet) und nach Wallau mit Fortsetzung bis Biedenkopf. Aus betriebs-technischen Gründen wurden beide Streckenäste schon in den zwanziger Jahren insofern verknüpft, als ein Großteil der Reisezüge von Ewersbach bis Gönnern oder sogar darüber hinaus durchgeführt wurde. Diese Betriebsabwicklung entsprach auch – wenig-

stens zum Teil – den natürlichen Verkehrsströmen, denn das untere Scheldetal war auch für die Bewohner des Diezhölzbachtals eine gesuchte Arbeitsstätte.

Die 15,88 km lange Diezhölztalbahn nach Ewersbach ist eine unproblematische Strecke. Sie weist eine maximale Neigung von 1:50 auf (Bahnhof Dillenburg 228,15 m, Ewersbach 354,37 m), folgt einem weiten, recht dicht besiedelten und gewerbereichen Tal. Die Bahnhöfe liegen in recht dichter Folge, und wie im Scheldetal gab es auch hier früher zahlreiche Gruben und weiterverarbeitende Betriebe.

Das Fahrplanschema ist hier bis weit in die fünfziger Jahre weitgehend unverändert geblieben. Im Sommer 1949 z. B. gab es werktags fünf durchlaufende Zugpaare Ewersbach – Dillenburg – Gönnern – Wallau – Biedenkopf und zwei bis drei weitere auf einzelnen Teilstrecken. Die geringste Fahrzeit für die insgesamt 53,4 km lag damals bei zweieinhalb Stunden. Die meisten Züge brauchten jedoch, bedingt durch Anschlußaufenthalte (Dillenburg, Wallau) bzw. Zugkreuzungen (noch 1969 waren Frohnhausen, Oberscheld-Hochofen, Herrnberg, Hirzenhain und Gönnern planmäßige Kreuzungsbahnhöfe) wesentlich länger.

In den sechziger Jahren wurde die Fahrplantabelle um einiges zusammengestrichen, doch waren es alles in allem immer noch eine ganze Reihe Zugleistungen, die der 94⁵ verblieben. Nur die durchgehenden Züge gehörten der Vergangenheit an, mit Ausnahme eines einzigen durchlaufenden Schienenbusses sonntags früh von Ewersbach bis Biedenkopf. 1960 wie 1968/69 – als die zu diesem Beitrag gehörenden Streckenbilder gemacht wurden – gab es einen Frühzug von Dillenburg bis Wallau (weiter als Lz bis Biedenkopf) mit Rückfahrt nach Dillenburg am frühen Nachmittag.

Am späten Nachmittag machte sich eine 94er mit ihrem Personenzug von Dillenburg aus Richtung Biedenkopf auf die Reise, wendete dort und kehrte nach Gönnern zurück. In Gönnern traf abends spät dann auch noch eine zweite 94er mit ihrem Personenzug aus Dillenburg ein, so daß zwei Maschinen dort übernachteten und die beiden Frühzüge nach Dillenburg beförderten. Außerdem verkehrte am frühen Nachmittag ein Dampfzugpaar Dillenburg – Gönnern – Dillenburg. Das war die ganze Dampflok Herrlichkeit!

Hinzu kamen die vier Dampfzug-Paare Dillenburg – Ewersbach, wobei auch hier die Maschine des Spätzuges aus Dillenburg bis zum anderen Morgen in Ewersbach übernachtete. Viel los war allerdings in den sechziger Jahren auf der Scheldetalbahn nicht mehr. Mit dem Rückzug des Bergbaus entfiel der Arbeiterverkehr „vor Ort“, so daß der Bahn auch hier Beförderungsleistungen verloren gingen. Zwar blieben die klassischen Zugleistungen im Fahrplan erhalten: morgens nach Dillenburg, z.B. ab Gönnern 4.48 Uhr (Pto), 5.42 und 6.55 Uhr (Dampfzug), ab Ewersbach 4.53 Uhr (Pto), 5.49, 7.05 und 7.42 Uhr (Dampfzug) und nachmittags/abends zurück. Aber die Züge leerten sich fast von Fahrplanabschnitt zu Fahrplanabschnitt mehr. Die typischen drei „A“s, Auszubildende, Alte und Ausländer, sie blieben der Bahn erhalten, zum Teil wenigstens. Denn die parallellführende Straße wurde derweil vorzüglich ausgebaut, animierte regelrecht zum Kauf eines Fahrzeuges, gegenüber dem die Bahn mit ihren bescheidenen Fahrzeiten allemal ins Hintertreffen geriet.

Zu Ende des Sommerfahrplans 1969 waren in Dillenburg noch vier 94er mit Gegendruckbremse einsatzbereit: 094 533, 538, 540 und 652. Ihr Ende zeichnete sich jedoch schon ab, denn die Gießener 213 standen schon bereit, um sie endgültig aus ihrem angestammten Gebiet zu vertreiben, was gleichbedeutend mit dem Weg zum Schrottplatz war.

Ein Besuch im Winter 1984/85 zeigte die ganze Trostlosigkeit, die die Scheldetalbahn heute bietet. Die Reste der einmaligen Gruben wachsen langsam zu. Die Bahnhöfe sind längst unbesetzt. Zur Durchführung der letzten verbliebenen Zugkreuzungen im Bahnhof Gönnern (der viele Gleise von früher verloren hat, wo der Lokschuppen abgebrochen worden ist) kommt ein Bahnbediensteter mit dem Wagen, stellt Signale und Weichen, meldet die Züge weiter und fährt wieder nach Hause. Und die Züge: Zwei Nahverkehrswagen hinter der Diesellok, und kaum ein Fahrgast, der darin sitzt. Unvorstellbar, daß hier einmal die T 16¹ fast pausenlos lange Züge zu befördern hatte!

Rolf Löttgers



Bild 10: Die 094 652 am Haltepunkt Oberscheld Ort (22. 2. 1969).

Bild 11: Der Personenzug 3175 von Dillenburg nach Gönnern auf dem Scheldetalviadukt zwischen Niederscheld Nord und Oberscheld-Hochofen (22. 2. 1969).

Alle Fotos: Dr. Löttgers



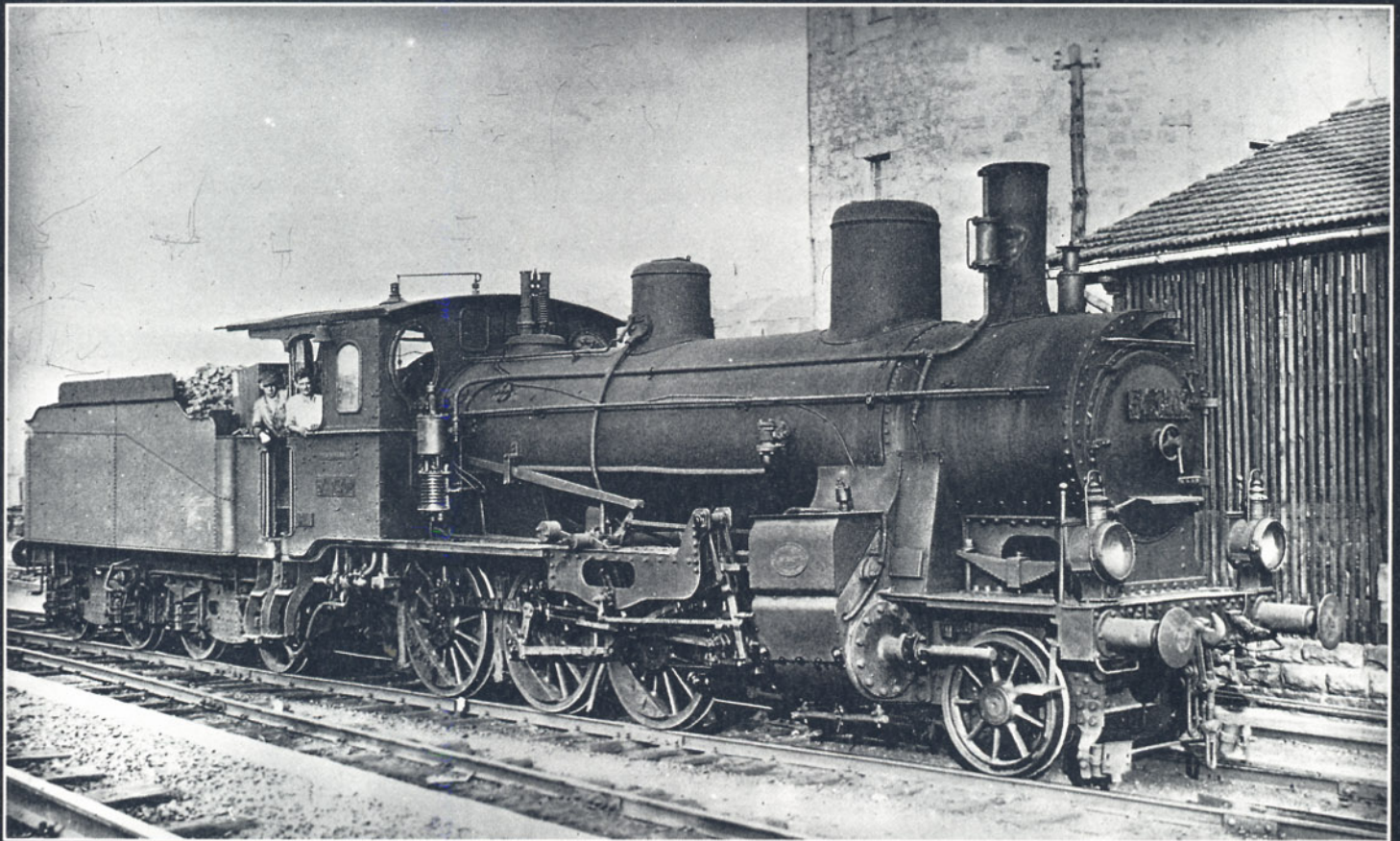


Bild 1: Die 54 1302 der DR stammt aus der ersten Gruppe der bayerischen Gattung C VI. Sie wurde 1899 von Krauß geliefert (Fabrik-Nr. 3977) und erhielt die Betriebsnummer 1553.

Foto: R. Kallmünzer



Bayern-Journal

C VI und G 3/4 — Mädchen für alles

„Mädchen für alles“ ist vielleicht etwas übertrieben, denn im Schnellzugdienst wurde sie nicht eingesetzt, aber für den gemischten Dienst im Flachland, vor Güter- wie Personenzügen hat sie sich glänzend bewährt, un-

sere C VI. Und was ist mit der G 3/4? Das ist nichts anderes als die neue Bezeichnung für die letzte Beschaffungsgruppe der C VI. Um die Jahrhundertwende entschloß sich nämlich die Verwaltung der Bayerischen Staatseisen-

bahnen zu einem neuen Bezeichnungsschema für ihre Lokomotiven. Wir erinnern uns: Bislang wurde die Zahl der angetriebenen Achsen durch die Buchstaben von A–E wiedergegeben, was von A bis C einer bis drei

Bild 2: Werksaufnahme der C VI mit der Betriebsnummer 1557.

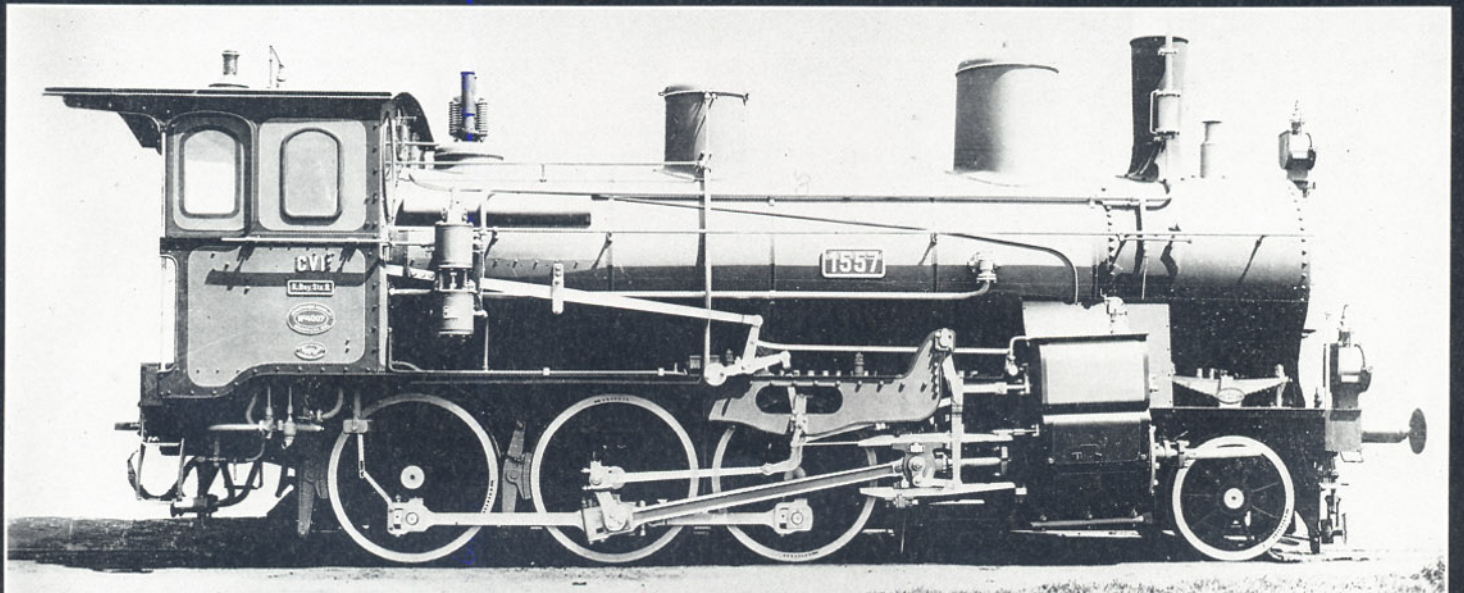




Bild 3: Eine der letzten im Raum München eingesetzten Lokomotiven der Gattung C VI war die 54 1343, die bei den Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen die Betriebsnummer 1606 trug. Im Jahre 1932 steht sie im Bahnhof Neubiberg vor einem Zug nach Kreuzstraße. Diese Strecke ist heute Teil der S-Bahn-Linie 1 von Freising nach Kreuzstraße. **Foto: E. Schörner**

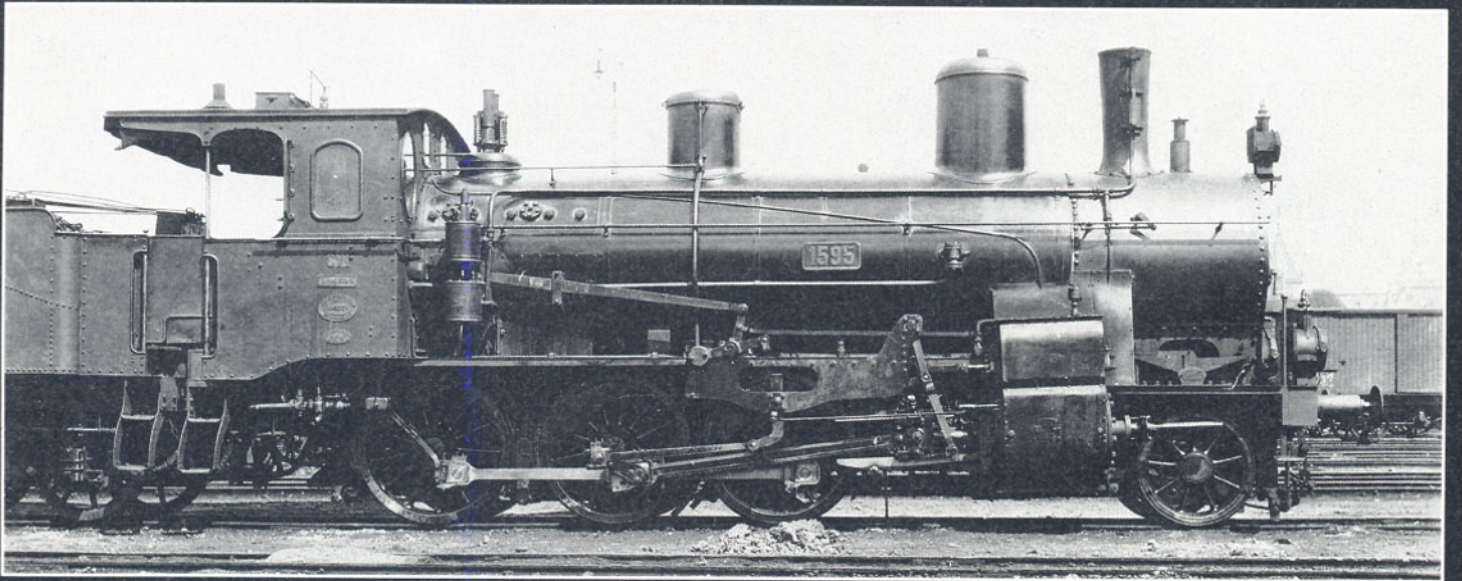


Bild 4: Im Jahre 1900 hat Krauß die C VI mit der Betriebsnummer 1595 gebaut (Fabrik-Nr. 4311). Die DR übernahm sie als 54 1336.

Bild 5: Auf dieser Aufnahme der C VI – 1605 bemerken wir, daß die Speisepumpe dem Bremsluftbehälter Platz gemacht hat. Von jetzt an ist bei allen Maschinen die Speisepumpe auf der Heizerseite vor dem Führerhaus zu finden.

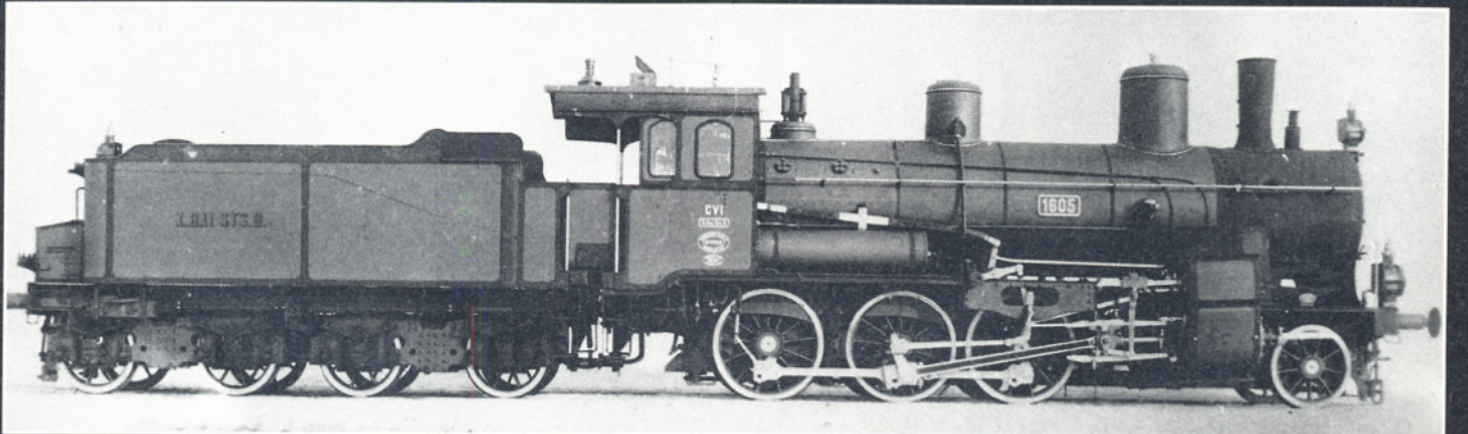




Bild 6: Der letzten Serie der Gattung C VI aus dem Jahre 1905 entstammt die C VI mit der Betriebsnummer 1629 (gebaut von Krauß unter der Fabrik-Nr. 5251). Diese Aufnahme zeigt sie als 54 1363 der Deutschen Reichsbahn. Foto: R. Kallmünzer

Treibachsen entsprach; dann kamen die ersten leichten Tenderlokomotiven, die man entgegen dem System mit dem Großbuchstaben D bezeichnete, der eigentlich den vierfach gekuppelten Lokomotiven vorbehalten bleiben sollte, so daß für diese dann der Kennbuchstabe E eingeführt wurde. Der Unterscheidung der einzelnen Gattungen diente

eine an die Buchstaben angefügte römische Ziffer. Dieses System hatte den großen Nachteil, daß die Bauform der Lokomotive nicht erkennbar war, so waren die C III und C VI reine Güterzuglokomotiven, die C V dagegen haben wir als Schnellzugmaschine kennengelernt und die C VI, von der anschließend die Rede sein soll, war eine auch im Personenzugdienst verwendbare Güterzuglokomotive. Nunmehr entschloß man sich für eine Bezeichnung, die sowohl den Verwendungszweck der Lokomotiven als auch deren Achskuppelverhältnis, also die Zahl der Treibachsen zu der Zahl aller Achsen in Bruchform erkennen ließ. So unterschied man nach dem Verwendungszweck S-, P- und G-Lokomotiven, also Schnellzug-, Personenzug- und Güterzuglokomotiven, später kamen noch Tenderlokomotiven für den Verschiebedienst als Hauptgattung R hinzu (Rangierloks). Tenderlokomotiven erhielten die Zusatzbuchstaben t, Lokalbahnlokomotiven L, Zahnradlokomotiven z und Schmalspurlokomotiven s, wobei

Tabelle 1. Lieferdaten

Betr.-Nr.	Baujahr	Fabrik	Fabriknummer
1551-1556	1899	Krauß	3975-3980
1557-1558	1899	Krauß	4007-4008
1559-1583	1900	Maffei	2052-2076
1584-1598	1900	Krauß	4300-4314
1599-1605	1902	Krauß	4752-4758
1606-1613	1902	Maffei	2264-2271
1614-1619	1904	Krauß	5101-5106
1620-1633	1905	Krauß	5242-5255
G 3/4			
1634-1643	1907	Krauß	5645-5654
1644-1660	1908	Krauß	6001-6017
1661-1670	1909	Krauß	6109-6118

Bild 7: Die G 3/4 mit der Betriebsnummer 1647 wurde 1908 von Krauß gebaut (Fabrik-Nr. 6004) und von der DR in 54 1412 umgezeichnet.

Tabelle 2. Kriegsverluste

Betr.-Nr.	Abgabe an	als
1552	Polen	Ti 101-1
1569	Belgien	EB 7379
1576	Polen	Ti 101-2
1581	Belgien	EB 7381
1586	Polen	-
1589	Belgien	EB 7389
1590	Polen	-
1591	Belgien	EB 7391
1594	Polen	Ti 101-3
1598	Polen	Ti 101-4
1601	Polen	-
1603	Polen	Ti 101-5
1604	Polen	Ti 101-6
1608	Belgien	EB 7388
1611	Belgien	EB 7384
1616	Polen	Ti 101-7 ^{*)}
1630	Belgien	EB 7390
1632	Belgien	EB 7382
1633	Belgien	EB 7383
1638	Belgien	EB 7392
1646	Polen	Ti 101-8 ^{*)}
1659	Belgien	EB 7393
1661	Polen	-
1662	Polen	Ti 101-9

^{*)} Die polnischen Ti 101-7 und Ti 101-8 kamen 1924 an die tschechoslowakischen Staatsbahnen als ČSC 334.601 und 602.





Bild 8: Die G 3/4 – 1662 führt hier vor 1914 noch einen gemischten Personenzug. Später gelangte sie auf den östlichen Kriegsschauplatz und verblieb als TI 101–9 bei der PKP in Polen.

diese Zusatzbezeichnungen auch gemeinsam auftreten konnten, so ist eine PtZL eben eine Personenzugtenderlokomotive für Lokalbahnstrecken mit Zahnstange, eine Gt eine Güterzugtenderlokomotive und eine GtL eine solche für den Dienst auf Lokalbahnen. Zusammen mit der Angabe des Achskuppelverhältnisses ergab sich eine recht genaue und allseitig verwendbare Gattungsbezeichnung. Und nun wissen wir auch, daß unsere C VI baugleich ist mit der G 3/4.

1899 also bestellte die Bayerische Staatsbahnverwaltung bei der Firma Krauß in München eine 1'C-n2v-Güterzuglokomotive, die auf Flachlandstrecken Güterzüge mit einer Geschwindigkeit bis zu 60 km/h befördern konnte und gleichzeitig in der Lage war, den

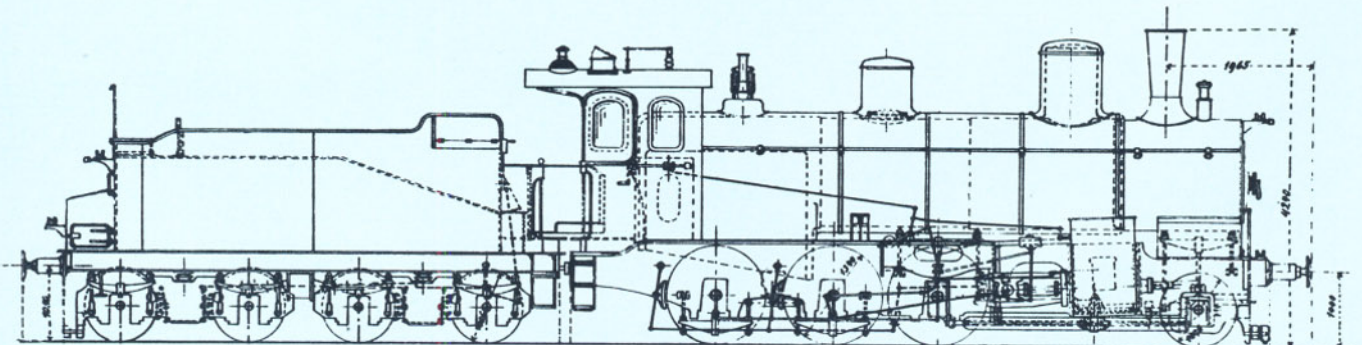
Spitzenbedarf an Sonn- und Feiertagen im Reisezugverkehr, hier speziell im Ausflugsverkehr der Großstädte abzudecken.

Krauß lieferte 1899 die ersten acht Maschinen der neuen Gattung C VI, die die Betriebsnummern 1551–1558 erhielten. Sie hatten eine Rostfläche von 2,25 m², eine Gesamtheizfläche von 136 (später 133) m² bei einem Kesseldruck von 13 atü. Die Durchmesser der Hoch- und Niederdruckzylinder betragen 500 zu 740 mm, der Kolbenhub 630 mm und der Treibraddurchmesser 1340 mm. Die drei Treibachsen lagen eng beieinander mit einem Achsstand der ersten Kuppelachse zur Treibachse von nur 1420 mm und der Treibachse zur hinteren Kuppelachse von 1580 mm. Laufachse und erste Kuppelachse waren zu

einem Krauß-Helmholtz-Drehgestell zusammengefaßt, das einen ungewöhnlich großen Achsstand von 3500 mm aufwies. Dadurch wiederum ergab sich eine große geführte Länge von 5080 mm bei einem festen Achsstand von nur 1580 mm, Abmessungen, die der C VI zu einer ausgezeichneten Kurvenläufigkeit ebenso verhalten, wie zu einem sehr ruhigen Lauf in der Geraden. Damit war sie nicht nur auf den Hauptbahnen, sondern auch auf Lokalbahnen gut verwendbar. Der vierachsige Tender gestattete die Mitnahme von 6 Tonnen Kohle und 18 m³ Wasser.

Nach den Angaben im Merkbuch für die Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn von 1924 vermochte die C VI in der Ebene Züge mit 1500 t mit 40 km/h und 435 t mit

Bild 9: Skizze der D VI und G 3/4 im Maßstab 1:100.



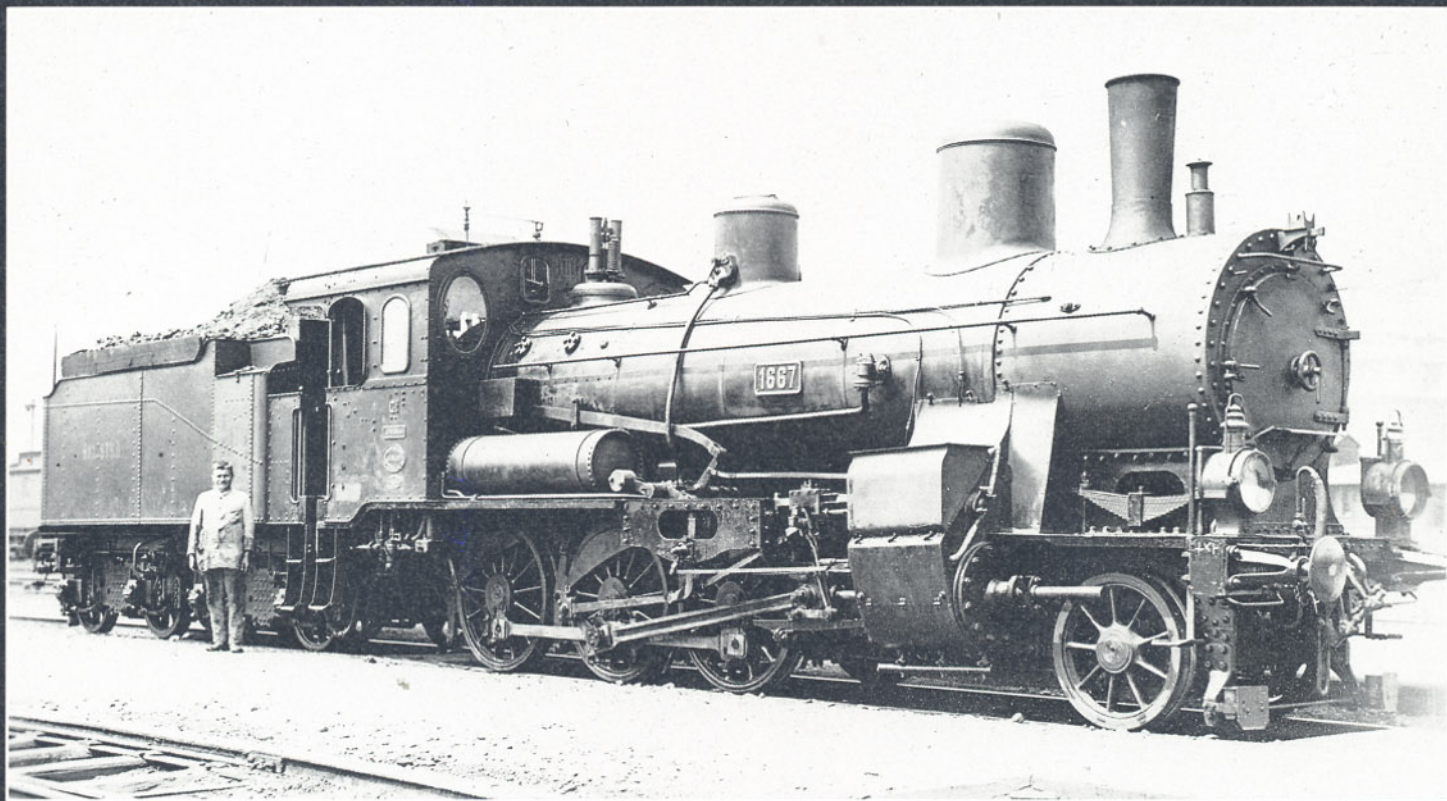


Bild 10: Die G 3/4 mit der Betriebsnummer 1667 wurde von der Deutschen Reichsbahn als 54 1429 übernommen.

Foto: R. Kallmünzer

65 km/h, auf der Steigung 1:200 solche von 830 t mit 25 km/h und von 200 t mit 60 km/h zu befördern, was einen ganz guten Eindruck ihrer vielseitigen Verwendbarkeit gibt.

Der ersten Serie von acht Maschinen folgten in den Jahren zwischen 1900 und 1905 weitere 65 Lokomotiven der Gattung C VI und von 1907 bis 1909 wurde sie unter der neuen Gattungsbezeichnung G 3/4 nochmals in 37 Stück nachgebaut, so daß sie in einem Zeitraum von zehn Jahren 120 Lokomotiven umfaßte.

Die ersten wurden der Bw Nürnberg zugeteilt, 1903 teilen sich die Betriebswerkstätten München I und Nürnberg in die vorhandenen C VI, ab 1905 taucht sie auch in Bamberg, Treucht-

lingen und Kempten auf. Die G 3/4 werden den Bw München I, Nürnberg Rbf. und Bamberg zugewiesen und zum Sommerfahrplan 1914 waren die 120 Lokomotiven auf die folgenden Werkstätten verteilt:

Betriebswerkstätte	C VI	G 3/4
Bamberg	—	11
Kempten	16	—
München I	31	11
Neu-Ulm	2	—
Nürnberg-Rbf.	17	15
Treuchtlingen	17	—
zusammen	83 +	37 = 120

Bei Kriegsende gehen genau 20% des Gesamtbestands der C VI und G 3/4 verloren, 13 Lokomotiven gelangen an Polen und 11 an Belgien, teils unmittelbar, teils werden sie zunächst an Frankreich abgeliefert und von dort an Belgien weitergegeben. Einzelheiten können der Tabelle 2 entnommen werden.

Die restlichen 96 Maschinen kommen zur Deutschen Reichsbahn und werden dort 1925 in DR 54 1301–1364 (C VI) und 54 1401 bis 1423 (G 3/4) umgezeichnet. Anfang der dreißiger Jahre werden sie dann rasch ausgemustert, zum 1. April 1933 sind noch drei Maschinen bei der RBD München und drei bei der RBD Nürnberg vorhanden.

—rab—

Bild 11: Die G 3/4 mit der Betriebsnummer 1666 wartet im Vorfeld des Münchener Hauptbahnhofs auf ihren Zug.

Foto: R. Kallmünzer

Mit Ausnahme von Bild 3 stammen alle Fotos aus der Sammlung Dr. Scheingraber.





Bild 1: Unter den verschiedenen Krokodilen, die als Museumsfahrzeuge erhalten blieben, befindet sich auch dieses Exemplar mit der Nummer 14305 aus der zweiten Generation mit Schrägstangenantrieb, das sich im Depot Basel befindet. **Foto: Obermayer**

Die Schweizer Krokodile

Längst sind die mächtigen Gelenklokomotiven unserer eidgenössischen Nachbarn weit über deren Grenzen hinaus zu einem festen Begriff bei vielen Freunden der Eisenbahn geworden. Inzwischen werden vorbildgetreue Nachbildungen in allen gängigen Baugrößen von mehreren Herstellern in feinsten Ausführung angeboten. Die Liebe zu diesem Fahrzeugtyp ging sogar soweit, daß sich der Verein „Historische Eisenbahn Frankfurt e.V.“ zwei Original-Krokodile „hält“, die für viele harte „Fränkli“ von der SBB erworben wurden.

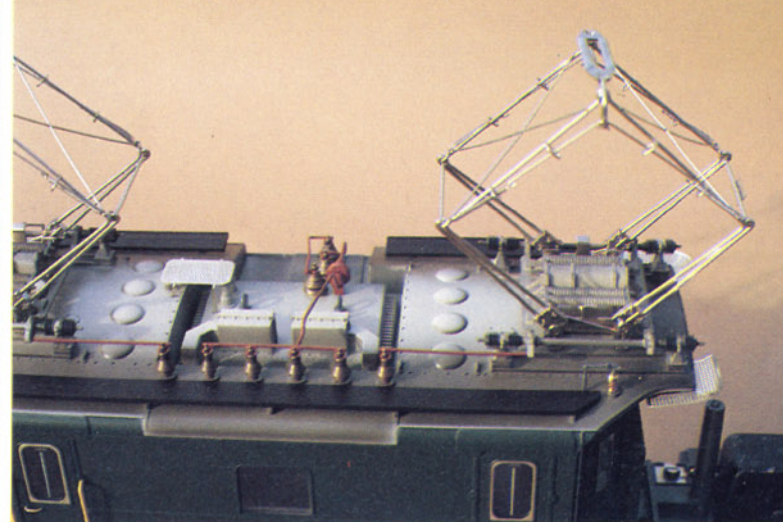
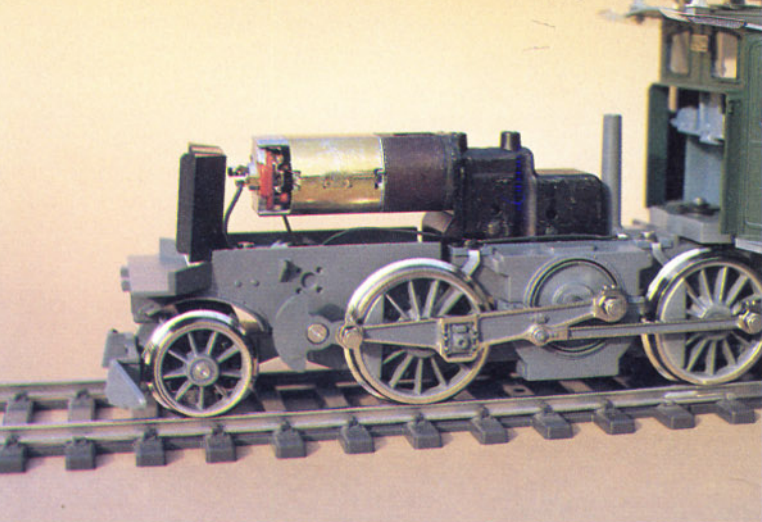
Die erste Serie von 10 Krokodilen mit der Gattungsbezeichnung Ce 6/8 II wurde bereits im Jahre 1919 bei der Maschinenfabrik Oerlikon und der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur in Auftrag gegeben. Gebaut wurden die Fahrzeuge für die Beförderung schwerer Güterzüge auf der Gotthardstrecke, auf der sie aber auch vor Schnell- und Personenzügen zum Einsatz kamen. Bis zum Jahre 1922 waren dann bereits 33 dieser robusten und zuverlässigen Lokomotiven ausgeliefert. Die Maschinen dieser ersten Krokodil-Generation hatten zunächst noch ei-

ne Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h und verfügten über einen Schlitzkuppelstangenantrieb. Die dreieckförmige Schlitzkuppelstange verbindet die Blindwelle des Vorgeleges mit einer hinter der Laufachse angeordneten frei drehenden zweiten Blindwelle. An die Dreieckstange wurde dann eine zweigeteilte Kuppelstange angelenkt, die das hinter der Vorgelegewelle laufende Räderpaar eines Motorgestells antreibt.

Eine zweite Generation mit 18 Maschinen wurde in den Jahren 1926 und 1927 in Dienst gestellt. Die Lokomotiven waren etwas län-

Bild 2: Dies ist das schicke Serienmodell des Märklin-Krokodils in der Baugröße I, das von je einem in den Vorbauten angeordneten Präzisionsmotor angetrieben wird. **Foto: Obermayer**





ger, stärker und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h auch schneller und deshalb als Be 6/8 III bezeichnet. Von der ersten Bauausführung unterschieden sich diese Krokodile vor allem aber durch den Winterthurer Schrägstangenantrieb, bei dem die vordere Blindwelle entfallen war und die direkte Kraftübertragung von der Blindwelle über eine Treibstange auf den hinteren Radsatz und von dort ebenfalls über zweigliedrige Stangen auf die vorderen Achsen erfolgt. Insgesamt standen der SSB nur 51 Krokodile zur Verfügung, die bei ihrer Ablieferung alle einen braunen Anstrich erhalten hatten, der erst später der grünen Lackierung weichen mußte. Im Laufe der langen Einsatzzeit, die bis zum Beginn der achtziger Jahre reichte, wurden einige Veränderungen vorgenommen. Mehrere der beliebten Lokomotiven blieben der Nachwelt erhalten.

Für das Haus Märklin ist die Lokomotivbauart des Schweizer Krokodils fast schon zu einem Markenzeichen geworden. Bereits zu Beginn der dreißiger Jahre schuf der Göppinger Modellbahnhersteller die ersten Krokodile für die Spurweiten 0 und I, die im Jahre 1933 in den Handel kamen und heute zu den begehrten Sammlerstücken zählen. Zwei Jahre später folgte ein Modell für die Spur 00, die heutige Baugröße H0, die nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges die anderen Spurweiten bei Märklin verdrängte. Nach Neuauflagen, zuletzt im exakten Maßstab 1:87, erschien das kleinste Krokodil der Welt für die „mini club“, der perfekten Modellbahn im Maßstab 1:220. Zum großen Firmenjubiläum im vergangenen Jahr hatte sich Märklin nun einen besonderen „Gag“ ausgedacht. In einer einmaligen limitierten Sonderauflage von 3300 Stück entstand in brauner Lackierung die Nachbildung der Ce 6/8 II 14 253, die bereits vor ihrem Erscheinen restlos ausverkauft war. Fast genauso schnell ging die grüne Sonderserie der Be 6/8 II 13 253 weg, von der ebenfalls nur 3300 Stück aufgelegt wurden. Spekulanten und Wucherer versuchen jetzt mit diesen Modellen zu leicht verdientem Geld zu kommen. In unzähligen Kleinanzeigen werden die Fahrzeuge zu Preisen bis zu 8500,- DM angeboten. Offenbar hat man ganz vergessen, daß Märklin auch noch ein nicht limitiertes grünes Krokodil Be 6/8 II 13 254 in der Baugröße I anbietet, das den Modellen der Sonderserien in nichts nachsteht. Es hat genau dieselbe Detaillierung, die genau gleich guten Fahreigenschaften und eine makellose Lackierung und Beschriftung. Wenn ich Fahrzeuge der Baugröße I sammeln könnte, würde ich mich für das attraktive Serienmodell entscheiden. HO

Bild 3: Die verhältnismäßig kleinen aber sehr leistungsfähigen Motoren sind an gekapselte Getriebe angeflanscht.

Foto: Obermayer

Bild 4: Besonderes Augenmerk verdient die Detaillierung des Daches, das auch eine sehr ansprechende Lackierung mit nachgedunkelten Bereichen erhalten hat.

Foto: Obermayer

Bild 5: Sehr zierlich sind die Stromabnehmer ausgeführt. Man beachte auch die geätzten Schutzgitter an den Ecken des Daches.

Foto: Obermayer

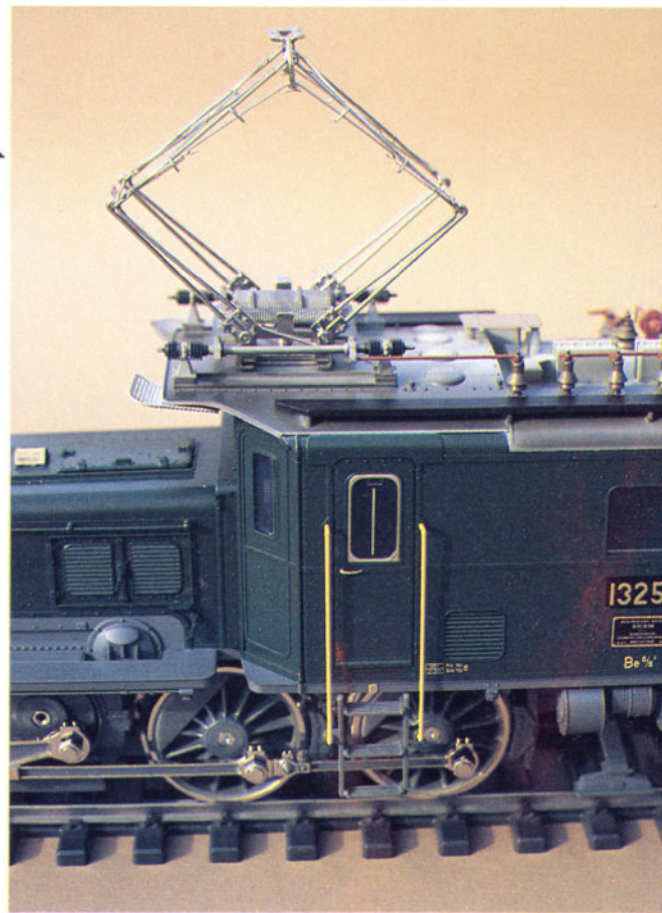


Bild 6: Auf dieser Abbildung des Krokodils lassen sich sehr gut die feine Ausführung der Kunststoffgehäuse und die Imitation des Schlitzkuppelstangen-Antriebes erkennen. Ein wirklich attraktives und gelungenes Modell aus dem Hause Märklin.

Foto: Obermayer

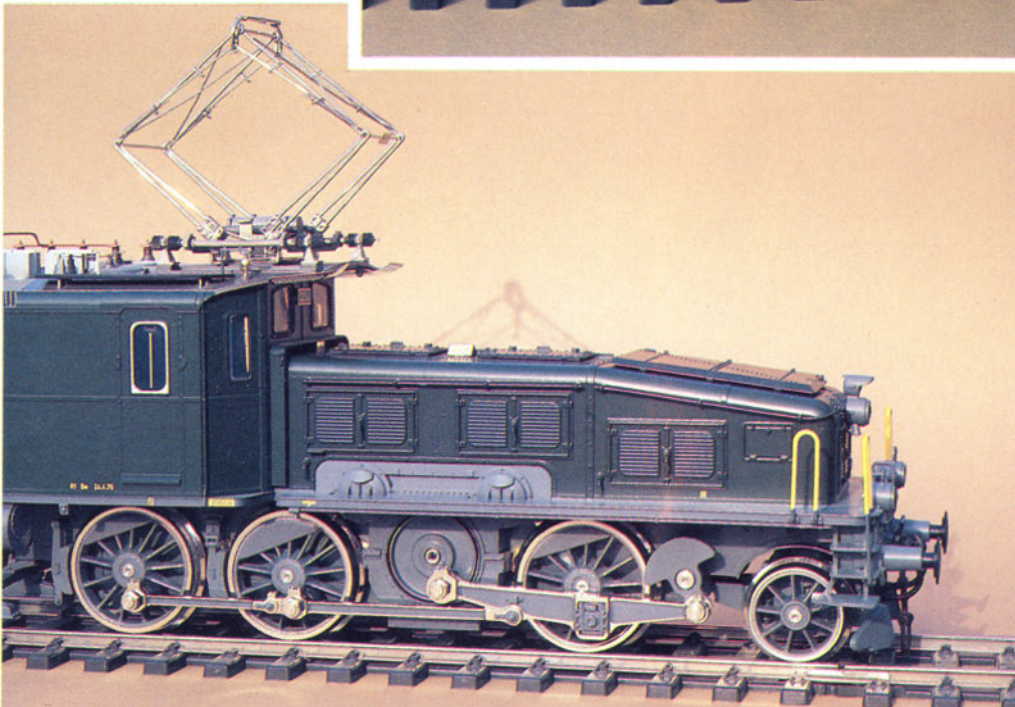








Bild 1: Die großrädrige S 3/6 (Liliput) hat freie Fahrt bekommen und fährt los. Beinahe hätte der Schneider Schorsch mit seinem „Frühlingsfest-Dampf“ das Abfahrtsignal für seines gehalten.

Neues vom Schneider Schorsch

Der Amtsvorstand des Bw Altendorfen war allerbesten Laune. Durch das weitgeöffnete Fenster seines Büros im dritten Stock des Verwaltungsgebäudes warf die Maisonette schon beachtlich warme Strahlen. Vom nahen Altendorfer Frühlingsfest her trug der

Wind den Geruch von Steckerfisch und gebrannten Mandeln in die Amtsstube. Behaglich lehnte sich der Vorstand in seinem Stuhl zurück und lauschte der Geräuschkulisse, die von der Festwiese herüberkam: Blasmusik aus dem Bierzelt, begleitet von ebenso fal-

schem wie lautem Gesang angeheiterter Altendorfer. „Ozapft is“, brüllte der Festwirt, als die Musik für ein paar Augenblicke verstummte.

Bei diesem Stichwort kam dem Vorstand urplötzlich der Schneider Schorsch in den Sinn. „Von dem“, sinnierte er, „hab' ich lange nichts gehört. Verdächtig lange“. Sollte sich etwa das schwärzeste Schaf unter den „Schwarzen“ des Bw Altendorfen endlich eines gesitteten Lebenswandels besonnen haben? Und weil der Vorstand besonders freundlich gestimmt war, beschloß er, dem Schorsch bei nächster Gelegenheit, die angestammte 96 025 wieder zukommen zu lassen.

Wie gut, daß er seinen Schützling in diesem Augenblick nicht sehen konnte. Der nämlich lehnte mit verdächtig rotem, dickem Kopf aus dem Seitenfenster des „Glaskastens“, der gemütlich räuchernd vor dem Lokalbahnzug nach Eichenholzen auf Gleis 5 im Bahnhof Altendorfen stand. Seit dem Mittag hatte der Schorsch mit bewundernswerter Geduld versucht, seinen steten Grant über den langweiligen Nebenbahndienst im Bierzelt hinunterzuspülen. Geholfen hat das alles freilich wenig: Finsteren Blickes stierte er das Gleis entlang, hinaus zu den Ausfahrtsignalen. Die Hitze, die der Kessel des kleinen Lokbahnmaschinchens abstrahlte und die warme Frühlingssonne waren dem Zustand des alten Meisters allerdings nicht gerade zuträglich: Jedenfalls schien sich der Druck des Bierdunstes in seinem Kopf allmählich der roten Marke zu nähern. Anders konnte sich der Schorsch die

Bild 2: Oh mei, oh mei...! Kein Wunder, wenn sich für den Schneider Schorsch wegen des „schlechten Biers“ die Signalsituation an der Altendorfer Ausfahrt so darstellt. Nur gut, daß sein alter Freund Klarer sieht.





Bilder 3 und 4: Nun fährt der elegante Edelrenner mit seinem Zug aus der Bahnhofseinfahrt, unterstützt von der am Ende schließenden BR 95 (Lilliput), die ebenfalls gleich ins Bild kommt. Die 95 war heute sehr notwendig, da der Zug aus schweren Schnellzugwagen der Bauart 28 (Lilliput) besteht.

Tatsache nicht erklären, daß da draußen gut ein halbes Dutzend ziemlich verschwommener Signale in regelmäßigen Abständen leicht schwankend vorbeizog. Schuld daran, dämmerte dem Schorsch, muß der halsabschneiderische Wirt im Festzelt sein. Mit Sicherheit hatte ihm der alte Bierpanscher bei seinen fünf Maß eine schlechte untergejubelt . . . Derart in Gedanken versunken, bemerkte er gar nicht, wie sich schlurfenden Schrittes der Zugführer dem Lokomotivchen näherte. „Schorsch“, schreckte er den Meister aus seinen Betrachtungen. „Was'n los?“ „Mir solln noch an Bierwagen für das Brauhaus Eichenholzen mitnehmen. Den hat die Übergabe am Mittag vergessen“. „Meinetwegen“, grantelte der Schorsch, „häng ihn hinten an. Aber paß auf, daß die gwamperte Huber-Bäuerin net mitfährt. Wegen der Grenzlast, woäßt scho.“ Im gleichen Augenblick ertönte aus dem vorderen Fenster des ersten Wagens hinter der Lok eine schrille, dem Schorsch wohlvertraute Stimme: „Dir gib' i gleich a gwamperte Bäuerin. Blechkutscher, elendiger . . .“ Wortlos knallte der Schorsch das Seitenfenster zu. Lieber würde er in der Treibhaushitze des Glaskastenführerstandes umkommen, als sich das Gekeife der alten Furie anzuhören. Im gleichen Wagen, bloß ein paar Bänke weiter, saß der Leichts Gustl, seines Zeichens begnadeter Feuermann des Schneider Schorsch aus besseren Tagen auf der 96er. Er hatte seinen Dienst für diesen Tag schon hinter sich und wollte eigentlich in aller Ruhe als Fahrgast nach Hause kommen. Als er frei-



Bild 5: Nun ist es auch gleich für den Schorsch soweit. Er kann mit seinem Lokalbahnzug, bestehend aus Rai-Mo-Glaskasten und Fleischmann-Wagen aus dem Bahnhof ausfahren.



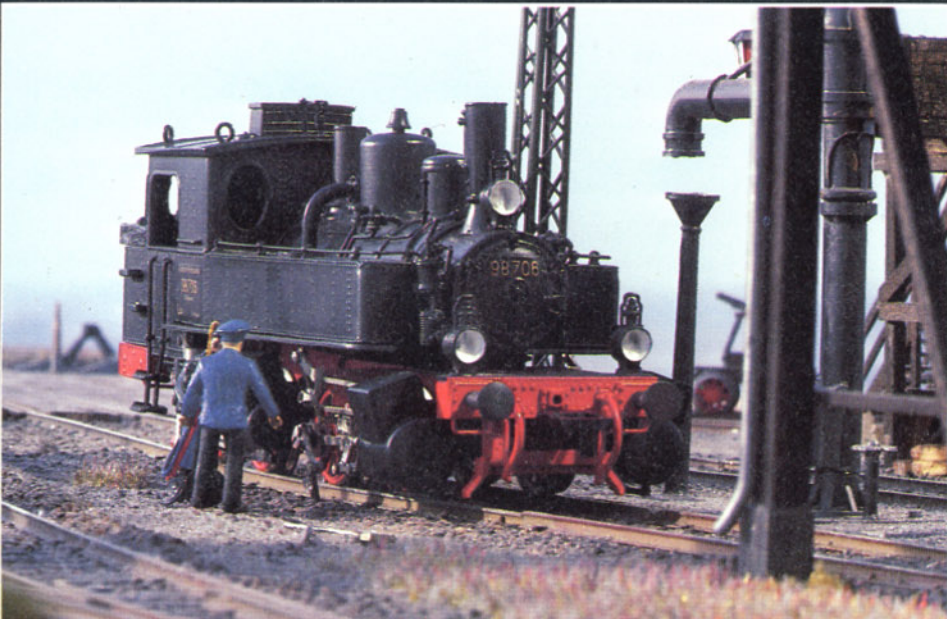


Bild 6: Jetzt zuckelt er – er hat schon stolze 30 km/h drauf; dem Schneider Schorsch kommt's jedoch vor als flöge er, weil nach seinen Worten: „de Baam so vorbeifetzen“. Am Ende führt sein Zug einen Bierwagen mit.



Bild 7: Der erste Unterwegshalt an einem Haltepunkt. Hier steigt die „stadt-feingemachte“, recht umfangreiche Huber-Bäuerin aus.

Bild 8: Da haben wir die Bescherung. Der Schneider Schorsch sieht gerade noch im Vorbeifahren, daß die Mallet (BB II), die seinen Bierwagen übernehmen sollte, mit defekter Steuerung liegengeblieben ist.



lich die ziemlich umnebelte Stimme seines alten Meisters vernahm, beschlich ihn das unguete Gefühl, daß der Schorsch dringend der Unterstützung durch einen halbwegs glaskastenkundigen Beimann bedurfte. Folglich marschierte er nach vorne, stieg die Trittleiter hinauf und brummte nur: „Schorsch, laß mi rein“.

Der Feuermann war gerade im rechten Augenblick gekommen. Als nämlich eines der Ausfahrtsignale draußen auf die Stellung „Freie Fahrt“ ging, wollte der Schorsch gleich zu Steuerung und Regler greifen. Der Leichts Gustl hielt seinen alten Meister sanft am Arm zurück und meinte ganz ruhig: „Laß erst mal den Berliner Schnellzug raus. Die hams eilliger als mir.“

Sekunden später setzte sich drüben am Hauptgleis die langhaxige 18447 mit donnernden Auspuffschlägen in Bewegung, gefolgt von der langen Wagenschlange des D-Zugs. Die Schiebelok – eine 95er – gab offenbar ebenfalls ihr Bestes, um den reichlich verspäteten, bis auf den letzten Sitzplatz ausgelasteten FD mit Würde und Anstand über die Altendorfer Rampe zu bringen. Wehmütig blickten die beiden Lokmänner auf der 98307 der schwer arbeitenden T 20 nach . . . Bald freilich unterbrach der Abfahrtauftrag für den „Eichenholzener Bock!“ ihre trübsinnigen Gedanken. Erstaunlicherweise verlief die weitere Fahrt des Lokalbahnzuges völlig reibungslos. Sogar das aufreizend gemächliche Aussteigen der Huber-Bäuerin an ihrem Heimathaltepunkt ging ohne Probleme über die Bühne. Als die wohlbeleibte Landfrau endlich auf dem Bahnsteig stand, warf sie einen verwunderten Blick nach vorne. Der Kopf des Schneider Schorsch tauchte wider Erwarten nicht im Seitenfenster auf. Auch vernahm sie keinerlei unflätige Bemerkungen aus Richtung der Lokomotive. „Mein Gott“, murmelte die Huberin erstaunt, „dem Schorsch wird doch nichts passiert sein?“ Sie konnte ja nicht wissen, daß der Leichts Gustl mit aller Kraft eines durchtrainierten Feuermanns den Regler so lange zugehalten hatte, bis die Huber-Bäuerin endlich festen Boden unter den Füßen hatte.



Bild 9: Schon ist er vorbei an der schadhaften Mallet und rollt gerade maulend und schimpfend an den Bahnsteig. Die Aufnahmen 9, 10, 11 und 12 wurden auf dem Diorama von Herrn Hirblinger (1. Preis in unserem großen Modellbau-Wettbewerb) aufgenommen.

Indes, der Tag war noch nicht zu Ende. Der Schorsch erblickte die Bescherung bei der Einfahrt in den Eichenholzener Bahnhof. Dort stand, neben dem Schuppen, die BB II, die den Übergabezug am Mittag herübergebracht hatte. Am vorderen Triebwerk der kleinen Mallet hing die Schwingstange jämmerlich nach unten. Das Personal war gerade mit

dem Schweißgerät an der Nebenbahnmaschine zugange. „Zefix – aber aa“, tobte der Schneider Schorsch, „jetzt derfn mer dem mistigen Bierpanscher sein dappigen Wagen aa noch selber nausfahren!“

Das Königlich Bayerische Brauhaus der Herren Klug, Trinklein und Kompanie – im Eichenholzener Volksmund nicht völlig unbe-

gründet nur Dumm, Suff und Lumperie genannt – lag gut einen Kilometer außerhalb des Ortes in Richtung Altendorfen und verfügte über einen eigenen Gleisanschluß. Nun galt es also, die Wagengarnitur des Bockls auf den Abstellstumpf zu schieben und – den Bierwagen im Schlepp – zu diesem stattlichen Brauereigebäude hinauszudampfen.

Bild 10: Nachdem der Glaskasten vom Zug gerollt ist, wird er auf der kleinen Nebenbahn-Drehscheibe gewendet, um den Bierwagen zur Zustellung an die Brauerei an den Haken nehmen zu können.

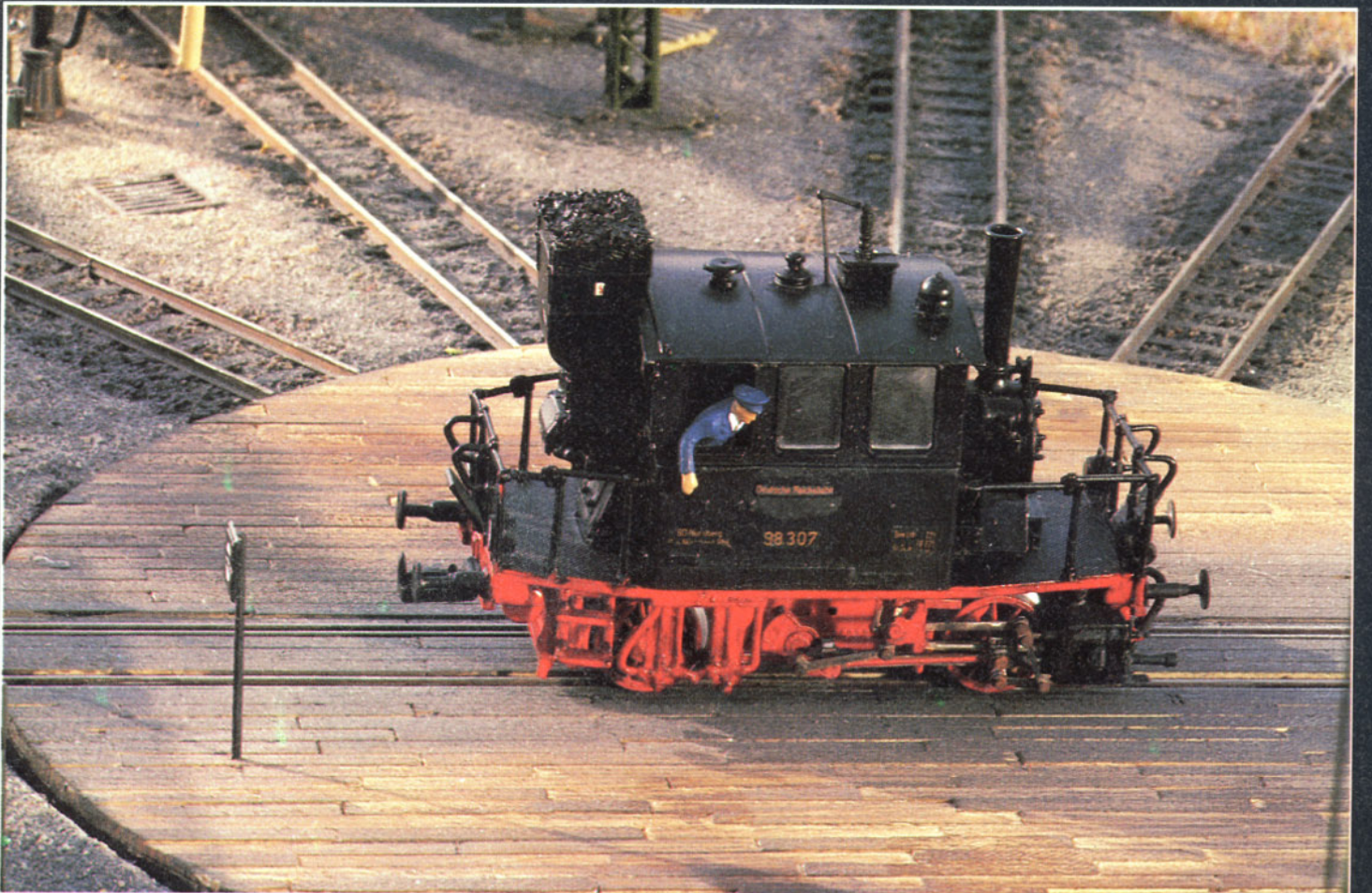




Bild 11: Von der Drehscheibe kommend fährt nun der Schneider Schorsch an der schadhaften Mallet mit entsprechenden Bemerkungen, die er sich nicht verkneifen konnte, vorbei.

Der Leichts Gustl schätzte die Gemütsverfassung seines mittlerweile wieder halbwegs nüchternen Herrn und Meister völlig richtig

ein: Er blieb an Bord – in dumpfer Erwartung einer nahen Katastrophe. Bis zum Abzweig des Brauereigleises verlief die Fahrt denn

auch ohne besondere Vorkommnisse. Der Gustl kletterte von der Maschine herunter und legte den Handhebel der Weiche um. Im glei-

Bild 12: Nun hat er seinen Bierwagen am Haken, und los geht es in Richtung Brauerei.



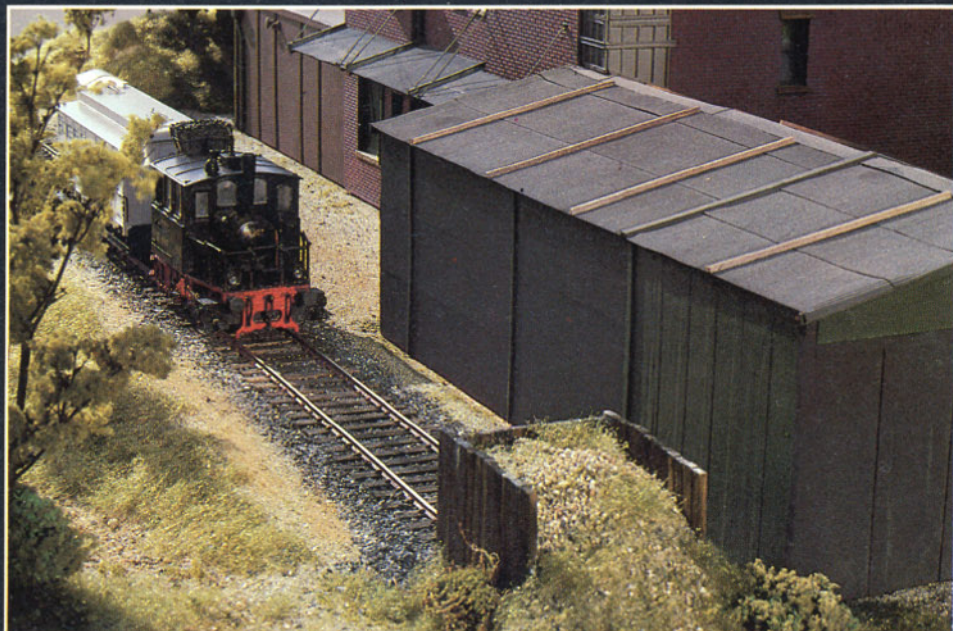


Bild 13: Mit dem nötigen Zorn im Bauch wegen der letzten Bierpreiserhöhung hat der Schneider Schorsch eine recht erhebliche Geschwindigkeit drauf. Ob das gut geht? Am rechten Bildrand befindet sich bereits der Prellbock des Privatanschlusses in Sicht.



Bild 14: Jetzt merkt er, daß seine Geschwindigkeit doch zu hoch war. Mit blockierten Rädern schlittert er auf das festgefügte Hindernis zu.

Bild 15: Langt's oder langt's ned? Die Entscheidung wird binnen einer Sekunde fallen.



chen Augenblick freilich, angesichts des stattlichen Brauereigebäudes und der jüngsten drastischen Erhöhung der Bierpreise, überkam den Schneider Schorsch wieder einmal heiliger Zorn. „Von unserem Geld, oiso“, murmelte er zornig, „baut se des Gschwerl soichne Paläste“. Kaum hatte sich der Leichts Gustl auf das Trittbrett geschwungen, zog der Glaskasten mit scharfem Ruck an und rauschte das leichte Gefälle zum Ladehof der Brauerei hinunter. Als der Schorsch freilich ein ebenso heftiges Bremsmanöver hinlegen wollte, zeigte sich das kleine Lokalbahnmaschinchen davon ziemlich unbeeindruckt: Mit blockierten Radsätzen rutschte die 98307 dem hölzernen Prellbock am Ende des Gleisstumpfes entgegen. In einem Anfall von Pedanterie hatte nämlich der Brauerei-Direktor am Nachmittag noch angeordnet, den Ladehof per Wasserschlauch gründlich zu reinigen; und auf triefend nassen Schienen ist nun einmal nicht gut bremsen. Dann ging alles furchtbar schnell: „Sand“, schrie der Gustl, während sein Meister so schnell es eben ging das Steuerungshandrad auf rückwärts kurbelte und gleichzeitig heftig am Regler zog. Ein scharfer Ruck und ein häßlicher, knirschender Laut von splitterndem Holz ließ die beiden schnell erkennen, daß ihren Bemühungen der Erfolg wohl versagt geblieben war.

Eine ganze Weile betrachteten sie, aus dem Seitenfenster gelehnt, ziemlich belämmerten Blickes, die angerichtete Bescherung: Der Prellbock taugte allenfalls noch als Feuerholz. Zu allem Überfluß hatte die Wucht des Aufpralls den Glaskasten aus dem Gleis gehoben. Dabei war offenbar eine der massiven Eichenholzschwelen des Prellbocks in das Triebwerk geraten: Jedenfalls wies die Schieberschubstange auf der rechten Seite einen äußerst unschönen Knick auf. Fahren, das war den Lokmännern beim ersten Blick schon klar geworden, kam damit nicht mehr in Frage. Weil in solchen Fällen meist alles daneben geht, tauchte just in diesem Augenblick auch noch einer der Brauerei-Inhaber auf: Der Herr Direktor Klug, ein schwächtiges Männlein, dessen stete Trauermiene auf Anhieb die

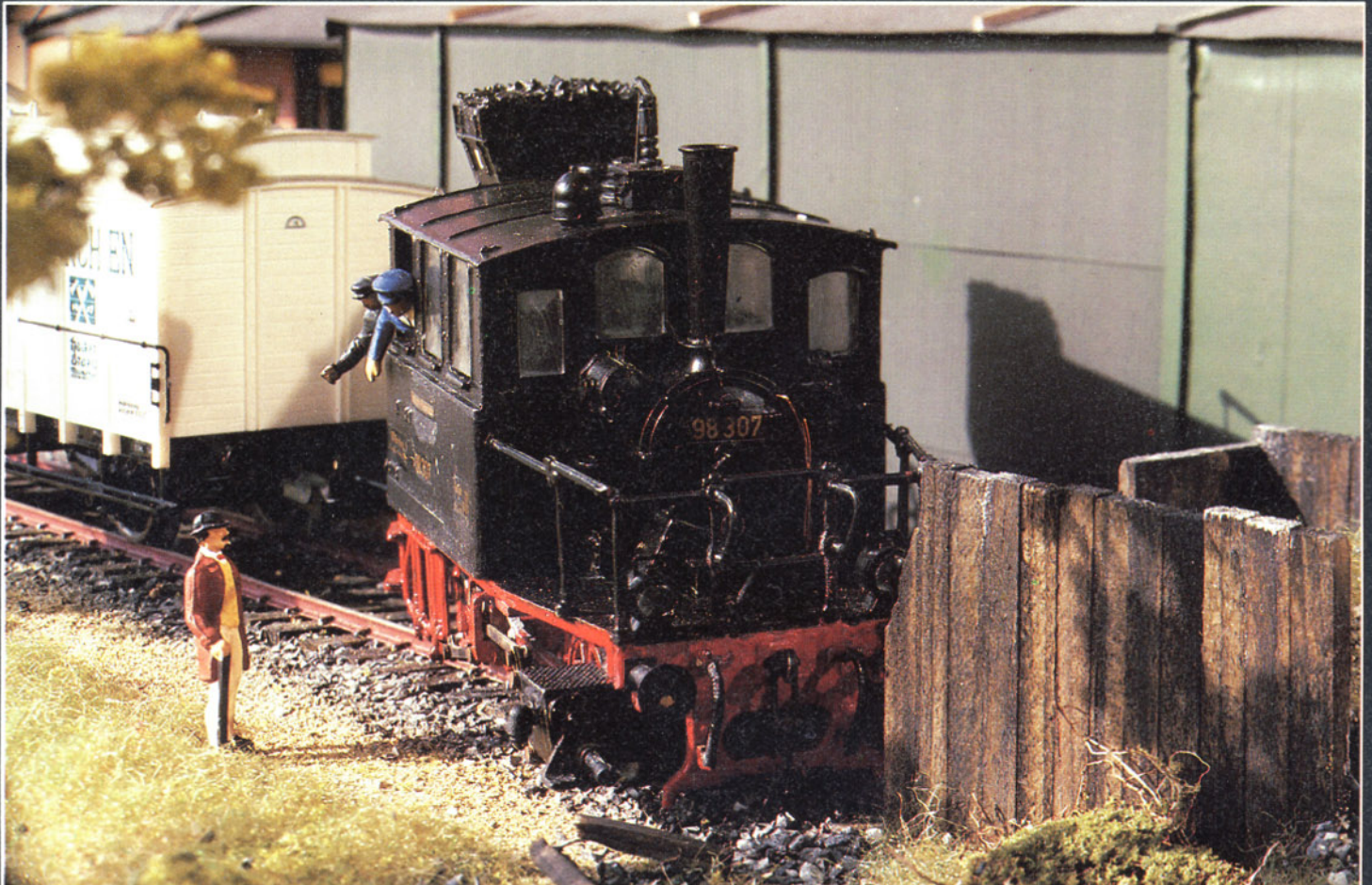


Bild 16: Es hat nicht gereicht. Schneider Schorsch's Kommentar: „Blos hechstens oa Meter hät gefhilt.“ Das gute Stück ging zu Bruch.

gesamte Bierzeltversammlung beim Eichenholzener Feuerwehr-Faschingsball zum Weinen bringen konnte. „Mein Prellbock“, jammerte er mit gequältem Blick hinauf zum Führerhaus, „mein wunderschöner Prellbock. Wie kommt bloß diese Lokomotive auf meinen schönen Prellbock?“ Die Bierpreiserhöhung, eine völlig quer zum Gleis stehende Lokomotive mit kaputter Steuerung, und dann noch dieser Jammerwicht waren zusammengekommen weit mehr, als der Schneider Schorsch innerhalb so kurzer Zeit verkraften konnte: „Wann'd net gleich a Ruah gibst, Bir-

scherl, windiges“, brüllte er hochroten Kopfes vom Führerstand herunter, „nachhat fahr i di mit der Lok a noch gleich quer durch dein Bierpanscher-Palast“. Der Herr Direktor Klug kannte den Schneider Schorsch und seinen Jähzorn lange genug, um zu wissen, daß für ihn der Augenblick des Rückzugs angebrochen war. Zumal die Rückseite des Glaskastens in Richtung auf das stolze Brauereigebäude wies. „Mein schöner Prellbock“, hörte ihn der Schorsch im Weggehen noch murmeln. „Um den“, grinst der Leichts Gustl anerkennend,

Bild 17: Da steht nun der herbeigeilte Brauerei-Besitzer und sieht sich schimpfend die Beschering an. Der Schneider Schorsch in seinem Zorn brüllt raus: „Hättst deinen damischen Prellbock ned paar Meter weiter hinten aufstelle kenna?“



„müssen wir uns erst wieder kümmern, falls er uns verpetzen sollte . . .“

Mehr Kopfzerbrechen bereitete den beiden das möglichst umgehende Eingleisen und Reparieren ihrer Lokomotive. Tatkräftige Unterstützung fanden sie im nahen Sägewerk: Ein Ochsgespänn, mehrere Fichtenstämme und ein Dutzend kräftiger Holzarbeiter trieben sie dort zum vergleichsweise günstigen Preis von einem halben Hektoliter Bier auf. Wenig später stand die 98 307 wieder im Gleis.

Des Schauspiels zweiter Teil diente lange Zeit der Volksbelustigung in Eichenholzen und Umgebung. Unter dem Gelächter der mittlerweile um den Glaskasten versammelten Schaulustigen blieb dem Schneider Schorsch und seinem Feuermann nichts anderes übrig, als die verbogene Schieberschubstange abzubauen, auf die Schulter zu laden und – im Gleichschritt marsch – zu einer ausgedehnten Nachtwanderung aufzubrechen. Ziel: die Hammermühle, gut zwei Wegstunden entfernt, an der Bahnlinie nach Altendorfen gelegen.

Der alte Schmied indes zeigte sich von dem nächtlichen Besuch nicht sonderlich erbaut: Zum einen war er von des Tages Mühen redlich müde, zum anderen hegte er auf den Lokführer seit längerem einen Groll: Schon öfter nämlich hatte er den Schneider Schorsch dabei ertappt, wie der im Vorbeifahren von der nahen Bahnlinie her der Schmiedstochter Komplimente zurief, die eine junge Dame aus gutem Hause allenfalls mit sehr viel gutem Willen als solche betrachten konnte. Dem Schorsch weniger Wohlgesonnene hätten seine losen Sprüche eher der Kategorie „jugendgefährdend“ zugeordnet.

„Schmied“, schaltete sich da der Leichts Gustl ein, „du mußt uns helfen. Wenn die Ge-



Bild 18: Mit herbeigeholten Ochs, vielen Arbeitern und einer Gleiswinde wurde der Glaskasten wieder auf das Gleis gestellt. Nun sind der Gustl und der Schorsch bemüht, die verbogene Schieberschubstange abzubauen.

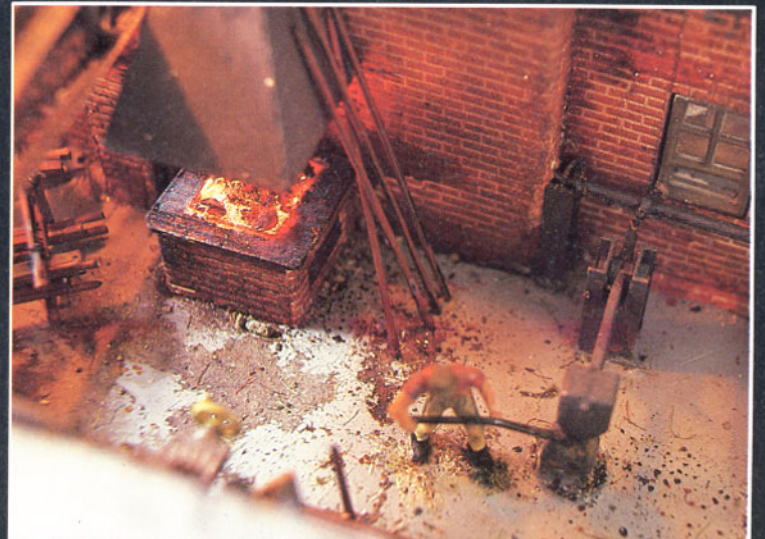
schichte 'rauskommt, verbringen wir den Rest unseres Eisenbahnerdaseins in der Altendorfer Schlackengrube". Der alte Schmied musterte die beiden lange von oben bis unten, schluckte aber tapfer die Bemerkung hinunter, daß sie da wohl auch am besten aufgehoben wären. Um den noch immer zögernden Schmied umzustimmen, griff schließlich der Schneider Schorsch zum stärksten aller für ihn vorstellbaren Argumente. „Schmied“, sagte er feierlich, „wenn du uns das Ding wieder hinbiegst, bring ich dir bei der nächsten Tour nach Eichenholzen ein Fünzig-Liter-Faß mit.“

Da huschte schließlich ein Leuchten über das faltige Gesicht des Schmieds. Augenblicklich schlurfte er in Richtung Werkstatt. Bald schon loderte ein mächtiges Feuer in der Esse und knapp ein Stündchen später luden die Eisenbahner ihre gerichtete Schieberschubstange auf die Schulter, um den Rückweg nach Eichenholzen anzutreten. Etwa halben Weges – sie hatten der Einfachheit halber den Seitenweg entlang des Bahndamms benutzt – zwangen ihre schmerzenden Schultern zu einer Verschnaufpause. Wie sie da im Mondlicht auf dem Gleis einander gegenüber saßen, faßte der Leichts Gustl seinen Meister fest ins Auge. „Schorsch“, sprach der Feuermann mit mühsam unterdrücktem Zorn in der Stimme, „der Alte hat mir gestern eröffnet, daß wir bald wieder zusammen auf der 96er fahren sollen. Aber wenn du mir noch ein solches Ding wie heute abend drehst, dann sorg' ich dafür, daß du die Mallet bis ans Ende deiner Tage nur noch von unten siehst – beim Ausschlacken. Und zwar mit bloßen Fingern ...“ **Text und Fotos: Willy Kosak**



Bild 19: Anschließend sind die beiden in der Dämmerung unterwegs, um beim Schmied die Schieberschubstange wieder ausrichten zu lassen.

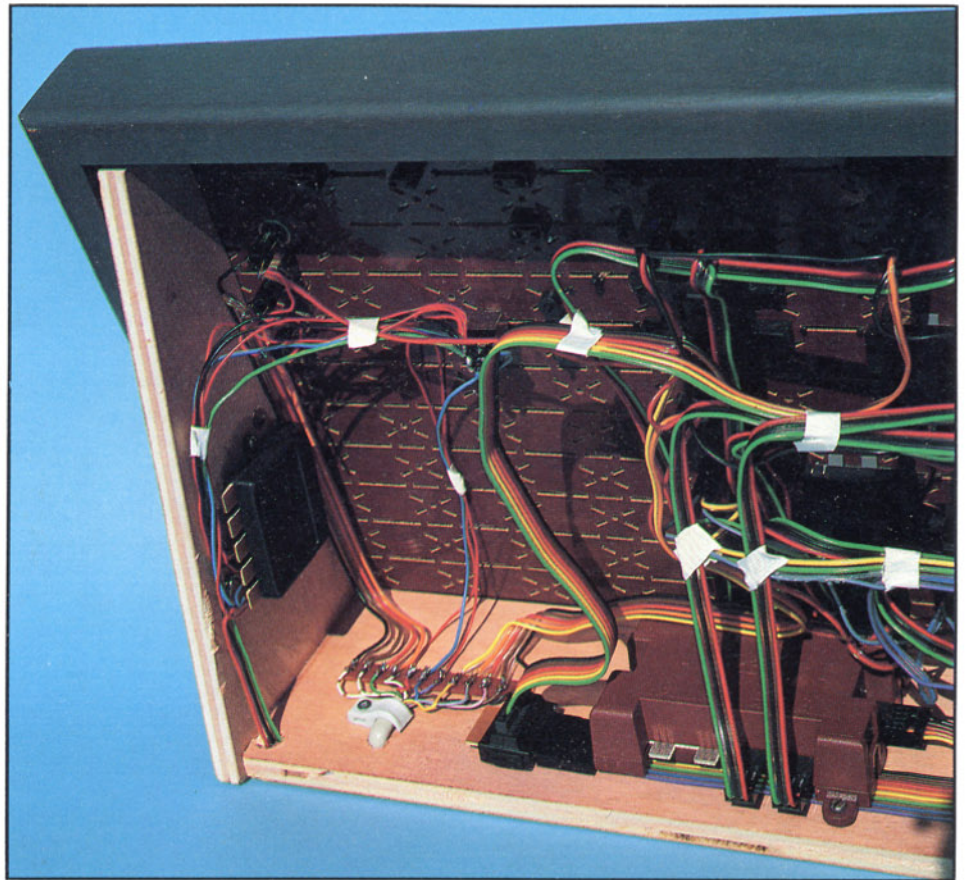
Bild 20: Eine enorme Glut verbreitet das Feuer in der Schmiede- Esse, das der Schmied für die Reparatur angefacht hat. Das Teil liegt bereits zum „Anwärmen“ im Feuer, während der Schmied gerade ein anderes Probestück unter seinem, mit Wasserantrieb betriebenen Hammer bearbeitet. (Schmiede: F. Jerusalem)



Das Gleisbildstellwerk GBS von Roco

Im Eisenbahn-Journal 1/85 hatten wir das Gleisbildstellwerk GBS von Roco vorgestellt, dessen Aufbau beschrieben und die Herstellung eines dazu passenden Symbols für eine Drehscheibe mit Ringlokschuppen erläutert. Durch die große Ausdehnung der Bahnhöfe, der Abstellgruppen und des Bahnbetriebswerkes war die Aufteilung des Spurplanes auf zwei Stellfelder erforderlich, die jeweils in einen Rahmen gefaßt wurden. Diese beiden Stellpulte haben ihren Platz auf einem Bedienbord vor der Anlage und sollten dort genau an die Form der vorhandenen Fahrgeräte ASC 100 und das Magnetartikel-Steuergerät MCS 120 angepaßt werden. Dazu wurden aus Sperrholzplatten zwei entsprechende Unterrahmen angefertigt und von unten in die Stellrahmen eingeschoben. Der Unterrahmen ist so dimensioniert, daß die Schräglage des Tastenfeldes genau jener des MCS 120 entspricht. An der Rückwand des Unterbaus lassen sich dann problemlos die roten Anzeigemodule montieren unter denen zuvor die achtadrige Matrixleitung „y“ mit den Matrixadaptern verlegt wurde. Zusammen mit der fünfadrigen Stichleitung, die die Anzeigemodule untereinander und mit dem Steuergerät verbindet, wird die Matrixleitung „y“ an einer Schmalseite aus dem Holzunterbau herausgeführt. Nach diesen Vorarbeiten erfolgt nun der Anschluß der Funktionssymbole für die Weichen und Signale an die Module. Es ist zweckmäßig, zunächst die Anschlüsse für die Rückmeldefunktion herzustellen. An jedes Anzeigemodul lassen sich acht Magnetartikel anschließen. Entsprechend der gut bebilderten Anleitung 970 B werden vom beiliegenden dreiadrigen Flachkabel rot/schwarz/grün die erforderlichen Längen abgeschnitten, an den Enden vorsichtig abisoliert und mit den ebenfalls in der Packung enthaltenen Dreipolsteckern bestückt. Nach kurzer Übung weiß man diese lötfreien Kabelarbeiten zu schätzen. Ein Ende des Verbindungskabels wird am ersten Funktionssymbol aufgesteckt, das andere am Anschluß 1 des Anzeigemoduls. Wenn alle acht Symbole der ersten Gruppe am Modul angeschlossen sind, empfiehlt sich eine Funktionskontrolle. Hierzu wird das Steuergerät vorübergehend an die Spannungsquelle angeschlossen. Vor dieser Prüfung muß natürlich auch die fünfadrige Stichleitung vom Anzeigemodul zum MCS 120 geführt und an der entsprechenden Steckerleiste aufgesteckt sein. Nach dieser Prozedur wird in derselben Weise beim zweiten und bei allen evtl. noch vorhandenen Anzeigemodulen verfahren.

Wenn alle Anzeigemodule korrekt in den Funktionssymbolen verkabelt und überprüft sind, folgt der nächste Schritt, die Verdrahtung der Schalter an den Funktionssymbolen. Hierzu wird von der grauen Einzellitze ein Stück abgeschnitten, das die Verbindung vom Kontakt 1 (über der schwarzen Leitung) am Matrixadapter zum mittleren Kontakt des Dreipol-Steckers für das Funktionssymbol 1 schafft. Eine weitere, ebenfalls an beiden Enden abisolierte Litze der entsprechenden Länge, führt von einem der äußeren Kontakte des Steckers am Schalter von Symbol 1 als Matrixleitung „x“ zum ersten Kontakt (gekennzeichnet durch weißen Punkt) der am MCS



120 aufgesteckten sechzehnpoligen Steckerleiste. Diese Matrixleitung „x 1“ wird nun vom zweiten äußeren Kontakt am Stecker des ersten Symbols wieder zu einem äußeren Kontakt am Schaltstecker vom zweiten Symbol und analog bis zum achten Symbol weitergeführt, an dem dann einer der Außenkontakte freibleibt. Weitere Einzellitzen werden nun noch von den Anzapfungen zwei (braun) bis 8 (violett) am Matrixadapter zu den Mittenkontakten der Schaltstecker an den Funktionssymbolen 2 bis 8 verlegt. Exakt abgelängte Kabel erleichtern die Arbeit und machen das Werk danach überschaubarer. In gleicher Richtung verlaufende Flachbandleitungen und Einzellitzen sollte man zu Kabelbäumen zusammenfassen und binden. Zur besseren Veranschaulichung haben wir die Bindung mit schmalen Streifen eines weißen Isolierbandes vorgenommen. Nach dem Anschluß der ersten Achtergruppe wird nun die zweite Gruppe mit weiteren acht Symbolen an die Matrixleitungen angeschlossen. Hierbei er-

folgt die Verbindung des zweiten Symbols über die Leitung „x 2“ mit dem zweiten Kontakt des sechzehnpoligen Steckers am MCS 120 usw. Die Matrixleitungen „x“ werden ebenfalls durch die Seitenöffnungen im Unterbau zum Steuergerät geführt. Alle diese Arbeiten lassen sich wirklich rasch und ohne Schwierigkeiten erledigen. Man sollte allerdings darauf achten, daß keine der gut verdrehten Litzen „aufplatzt“ und beim Einführen in die Stecker eine Verbindung zur danebenliegenden Leitung schafft.

Weitere Leitungen von Schaltern und Tastern des GBS oder von zusätzlich eingebauten Elementen können einzeln oder mit mehradrigen Leitungen direkt aus der Rückseite des Unterbaus zu den entsprechenden Stellen der Modellbahnanlage geführt werden. Wir sind so bei den abschaltbaren Gleisen und beim Anschluß der Drehscheibe verfahren, die vom zweipoligen Umschalter über eines der sehr praktischen Roco-Relais 10019 angesteuert wird. HO

Bild 1 (oben): Hier ist der Holzunterbau des Stellpultes GBS von Roco gut zu erkennen. Am linken Seitenteil ist das neue Roco-Relais montiert, über das die Drehscheibe angesteuert wird.
Foto: Obermayer

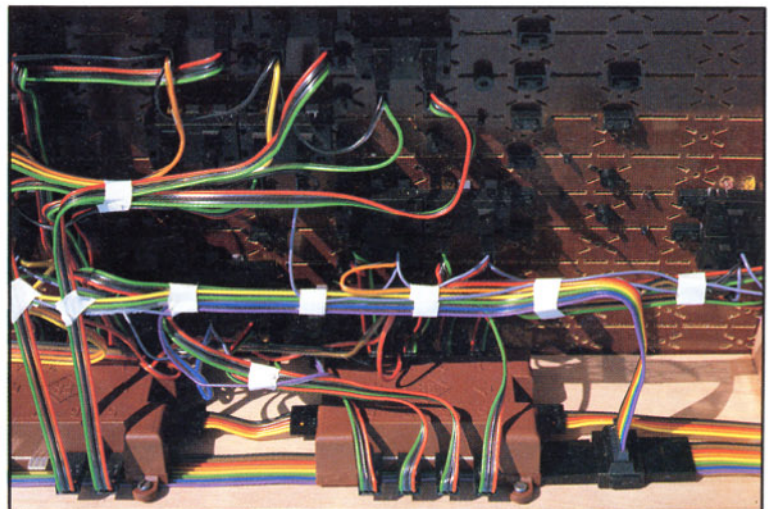


Bild 2: Dieser Blick in eines der beiden Gleisbildstellpulte zeigt die an der Rückwand des Unterbaus montierten Anzeigemodule und die Verkabelung.
Foto: Obermayer



Bild 1: Lauter vom Verfasser selbstgebaute C3i; ein ganzer Zug! Sieht noch überzeugender aus, als nur ein irgendwo eingestreutes Exemplar. Foto: Dr. Hufnagel



Reichsbahn-Bayern-selbstgebaut

Die Garnitur des bayerischen Personenzuges der dreißiger Jahre war meist durchsetzt von Donnerbüchsen und preußischen Abteilwagen. Stilrein war sie damit zwar nicht mehr, ihr Eindruck verlor jedoch nicht an Reiz. Fotos aus noch früherer Zeit lassen ja deutlich erkennen, daß das Zugbild aus den Jahren der K.Bay.Sts.B. auch meist alles andere als homogen war: Ein großer, voluminöser Post-Vierachser zuerst, ein dreiachsiger Gepäckwagen ganz anderer Konstruktions-Prinzipien, ein C3i-Vertreter dieser eleganten und luftigen „Großraumwagen“ aus dem Jahre 1899 – im Jahre 1955 immer noch modern anmutend, dann ein kurzer, niedriger, schmalbrüstiger Abteilwagen von 1891, ein zum P-Dienst degradiertes BC3ü, ein Coupé-Wagen von 1907 und so fort. Jedenfalls auch ein bildliches Durcheinander. An optischer Attraktivität also – soweit davon überhaupt gesprochen werden kann – büßte der bayerische Personenzug in der Reichsbahn-Ära nichts ein, aber – und das alarmierte eben die Alteingessenen: Der bayerische Anteil daran ging zurück, man verlor an Terrain, oder, wie der Abgeordnete Filser gesagt hätte: „Mia hab'n z'ruck g'haust!“ Dem verbliebenen rein bayerischen Anteil eines solchen Zuges gilt hier nun unsere besondere Aufmerksamkeit. Die Tabelle zeigt, welche größeren Teile von

Industriemodellen hierfür benötigt werden. Als ersten nehmen wir uns den Ci (Bay10), d. h. zweiachsiger bayerischer Personenzug der dritten Klasse mit Innendurchgang, erstmals gebaut 1910, vor (Bild und Skizze A), weil ihn das preiswerte Fleischmann-Modell Nr. 5002 trefflich wiedergibt. Ein paar kleine Ergänzungen nur: Arbeiten, wie Puffer- und Räderwechsel, Tausch Batterie gegen Gasbehälter, Bemalen, etc., werden nicht weiter besprochen, weil darüber in Folge 1 bereits berichtet wurde. Und darüber hinaus ist nichts zu tun. Wagen Nr. 1 ist also schon fertig!

Nun kommt der C3i (Bay99/21) an die Reihe. Der Code bezeichnet einen dreiachsigen Personenzug 3. Klasse mit Innendurchgang, erstmals 1899 gebaut, 1921 „rekonstruiert“. Unser Bild zeigt einen sehr nahen Verwandten davon, die Skizze B und ein Foto sein H0-Modell. Wie die Version 99 unschwierig aus zwei Fleischmann-5002ern zu gewinnen ist, wurde bereits ausführlich im Eisenbahn-Journal 4/83 beschrieben. In Typenskizze B und im Bild ist die Version 21 zu sehen, d. h. die Seitenwände sind mit größeren Blechen beplankt, was an den Deckleisten zu erkennen ist. Man schabt hierzu die der beiden 5002er-Kästen mit scharfer Klinge ab und bringt neue nach dem Rezept aus Folge 1 an. Damit hätten wir's auch hier.

Als nächsten nehmen wir den C3v (Bay07) in Arbeit. Vorbild und H0-Modell zeigen Skizze C und die Bilder. Bei ihm hat offensichtlich der C3tr (Pr04), ein preußischer Abteilwagen für Reisende mit Traglasten, Pate gestanden,

den Roco unter Art.-Nr. 44205 A anbietet. Außer dem Dach und Kleinigkeiten an der Rückwand ist nichts zu ändern. Trotz seines preußischen Aussehens ist der Wagen ein echter Bayer, allerdings – und das ist des Rätsels Lösung – für das sogenannte linksrheinische Netz, also für die Pfalz gebaut.

Man entferne nun an der Wagenkasten-Rückwand die Trittstufen und stecke, bzw. klebe Leiter und Trittbrett (Skizze D/Folge 1) sowie Griffstangen aus 0,8-mm-Draht an (Skizze D, links). Als Dach eignet sich sehr gut das des Interfrigo-Kühlwagens Nr. 303103 von LIMA. Leider ist es um wenige Millimeter zu kurz, so daß man wohl oder übel zwei LIMA-Dächer beschaffen muß. Man sägt ein Eck für das Bremserhaus heraus (Skizze D, rechts), feilt das Dach glatt, steckt Lampenkappen (Roco-Abteilwagenzubehör) und sogenannte Torpedo-Lüfter (Günther, Nr. 1178) auf (Skizze D, unten), klebt das Dach auf den Kasten und behandelt es farblich. Den dritten Bayern haben wir somit auch.

Tabelle 1: Bedarfsliste für größere Teile

Gegenstand	Menge	Hersteller
Personenzug Nr. 5002	3	Fleischmann
Abteilwagen Nr. 44205 A	1	Roco
DR-Personenzug AB3ü bay Nr. 3732	1	Trix
Kühlwagen Nr. 303103	2	LIMA

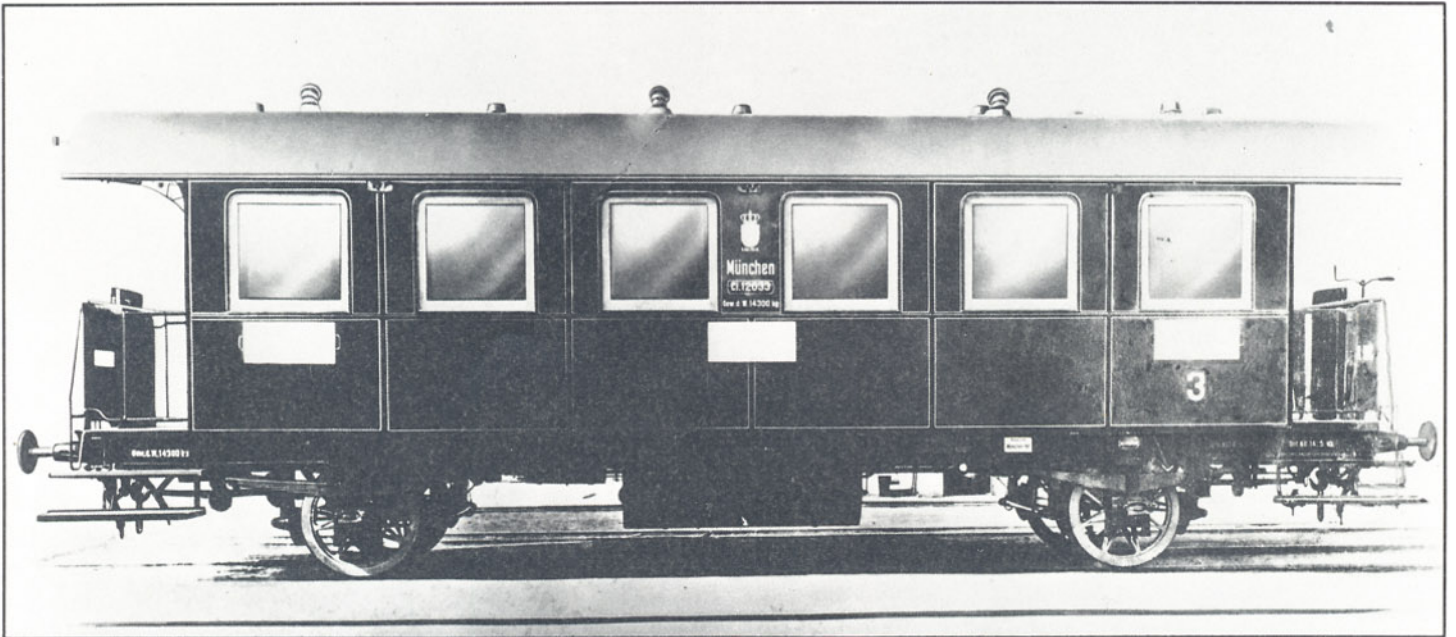


Bild 2: Der Ci (Bay10) im Kleide der Kgl. Bay. Sts. B. nach 1910, erkennbar am gekrönten Rautenwappen.

Foto: Lichtbildstelle der BD Nürnberg, Sammlung Dr. Hufnagel

Bild 3: Der Ci (Bay 10) im Maßstab 1:87.

Zeichnung: Dr. Hufnagel

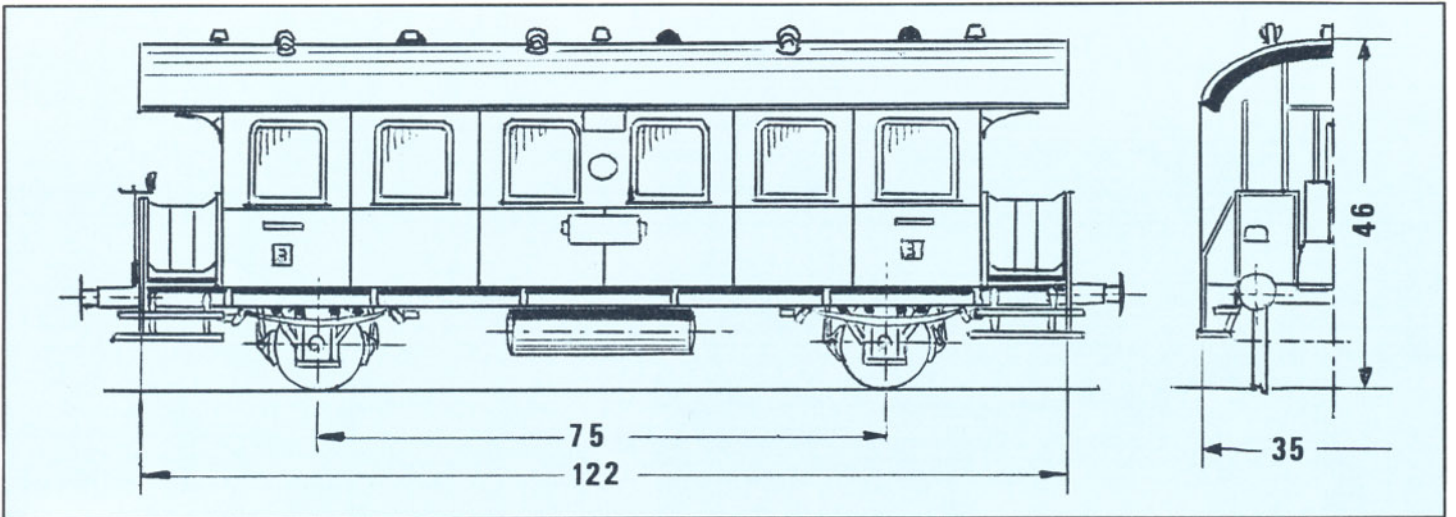
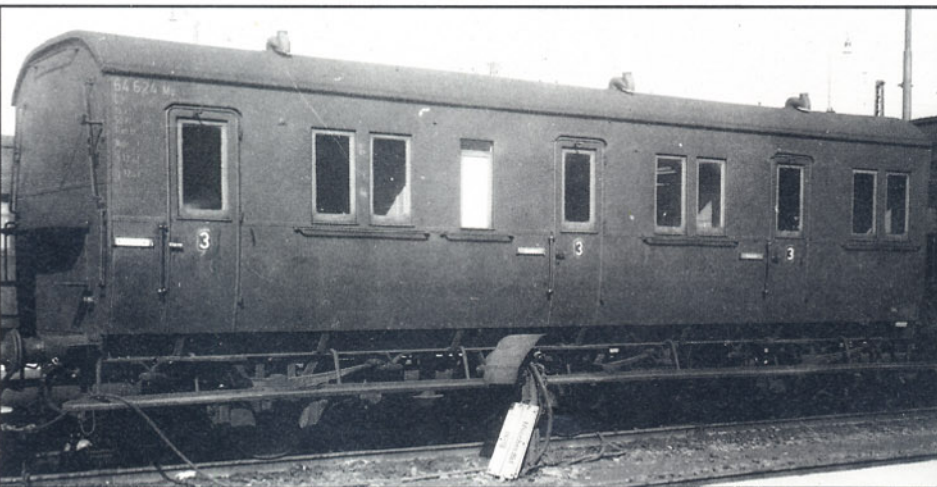
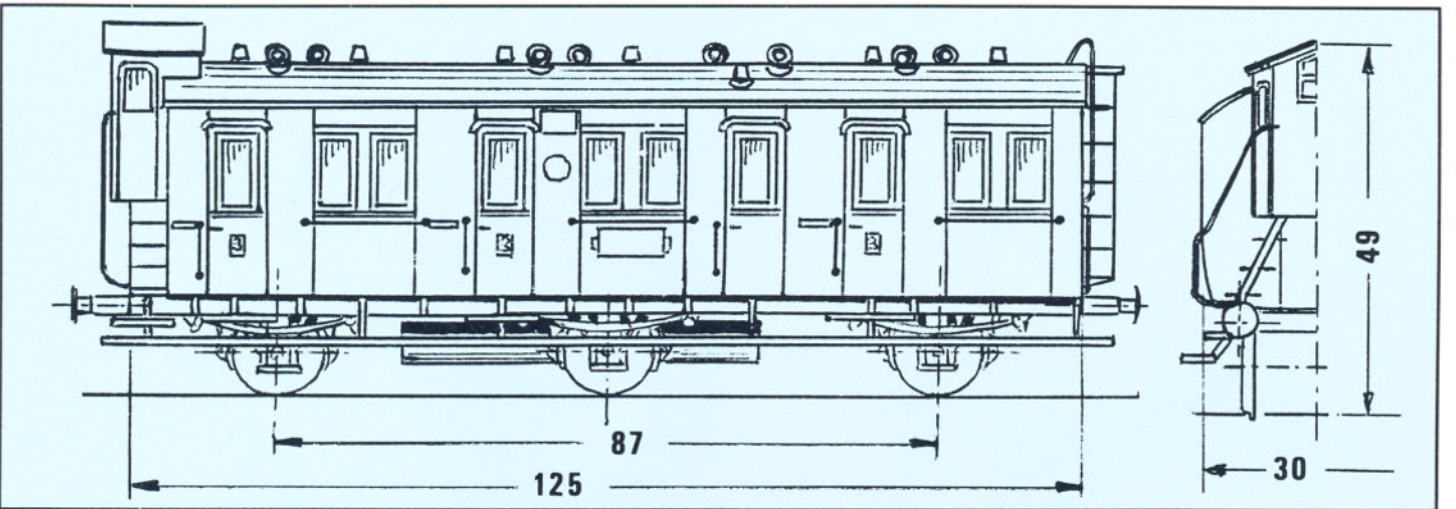
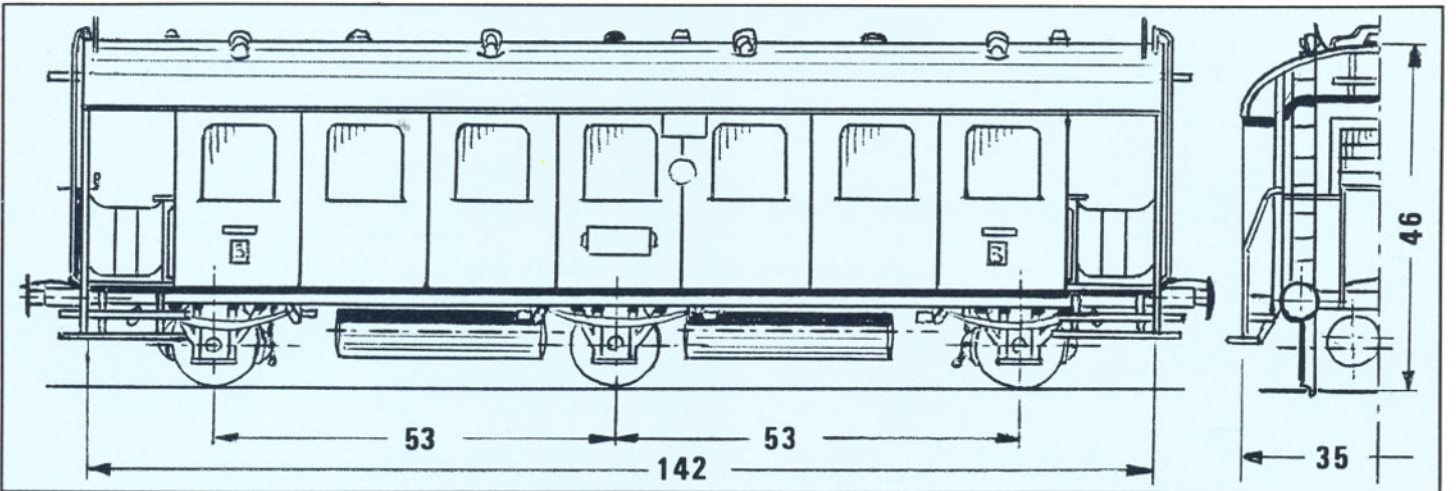


Bild 4: Ein sehr naher Verwandter des C3i (Bay99) ist dieser AB3i der DB, hier bereits zur Verschrottung (1959) im AW München-Freimann abgestellt.

Foto: Dr. Dillmann, Sammlung Dr. Hufnagel





▲ Bild 7: Der C3v (Bay07) im Maßstab 1:87. Zeichnung: Dr. Hufnagel

Bild 5 (Farbfoto oben): HO-Modell des C3i (Bay99/21) des Verfassers. Foto: Dr. Hufnagel

Bild 6 (Zeichnung oben): Der C3i (Bay99/21) im Maßstab 1:87. Zeichnung: Dr. Hufnagel

◀ Bild 8: Ein C3v (Bay07) der Pfalzbahn, hier allerdings ohne Bremsenhaus und im Jahre 1955 in München-Holz Kirchenerbf. als C3 der DB aufgenommen. Foto: Dr. Dillmann, Sammlung Dr. Hufnagel

Und jetzt machen wir uns an den Umbau des Trix-3732ers in einen BC3i (Bay04/33) (Bild und Skizze E). Vorbild des Umbaus ist ein dreiachsiger Schnellzugwagen der K.Bay.Sts.Bahnen aus dem Jahre 1904, der 1933 von der DRG in einen Personenwagen 2./3. Klasse „rekonstruiert“ wurde. Derartige Wagen sah man sogar noch einige Zeit bei



der DB. Hier gibt es einige richtige Basteleien, fast möchte ich sie als Schnitzarbeiten bezeichnen:

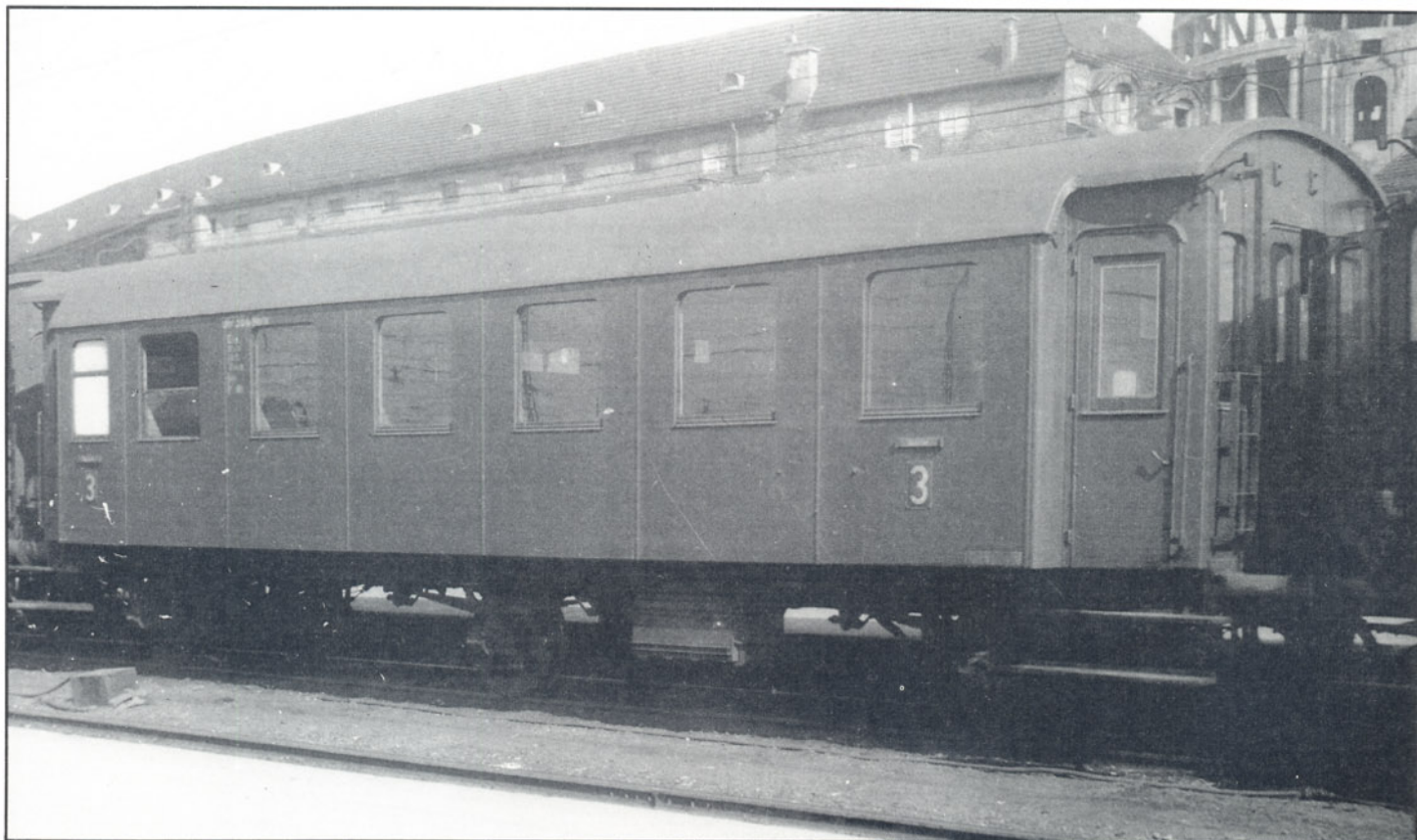
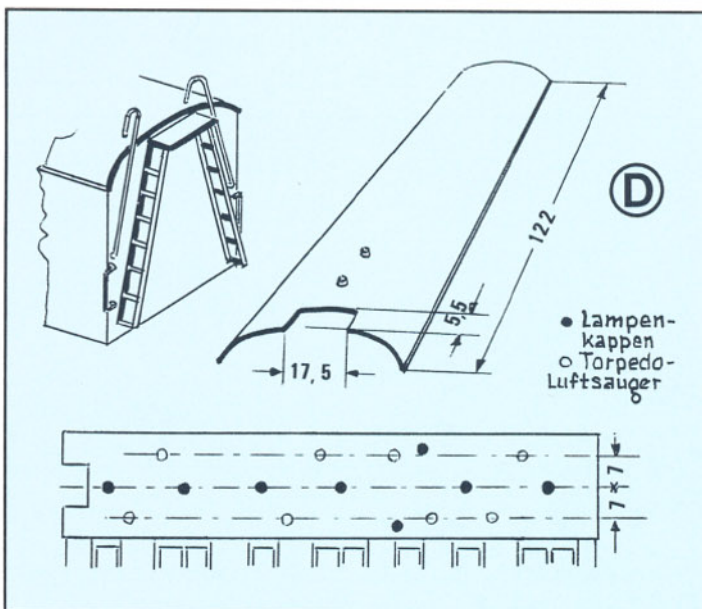
- Wagenkästen abhebeln (Trix-Kästen sind an den Stirnwänden geklipst). Korbpuffer herausziehen und durch Hülsenpuffer ersetzen. Gasbehälter umdrehen, so daß ihre störenden Ausnehmungen an den Enden nach innen zeigen. Vacuum-Bremszylinder entfernen.
- Faltenbälge abklipsen, Leitern abziehen, Fensterbänder herausnehmen.
- Dach absägen, zuerst den Mittelteil nach Schnittlinie 1, dann Endpartien nach Linie 2 (Skizze F, oben).
- Neues (Tonnen-)Dach durch Stückeln zweier Dächer von Fleischmann-5002ern herstellen. Deren Wagenkästen und Fahrgestelle werden später beim Bau des Lokbahnzuges benötigt. Lampenkappen und Torpedo-Luftsauger aufstecken (Skizze F, rechts), Ecken nach Skizze F, Mitte, ausschneiden.

Bild 9: Das fertige H0-Modell des C3v (Bay07) des Verfassers. **Foto:** Dr. Hufnagel

Bild 10: Einzelheiten für den Umbau des 44205 A von Roco zum C3v (Bay07). **Zeichnung:** Dr. Hufnagel

Bild 11: Im Sarnbergerbf. in München prangte am 21. 4. 1955 noch ein C3ü (Bay99/30), hier längst zum C3i im Dienste der DB gewandelt, aus dem Zugbild des P 3904. 45 Jahre früher fuhr er vielleicht als Kurswagen über die Tauernbahn nach Badgastein oder gar nach Triest.

Foto: Dr. Dillmann, Sammlung Dr. Hufnagel



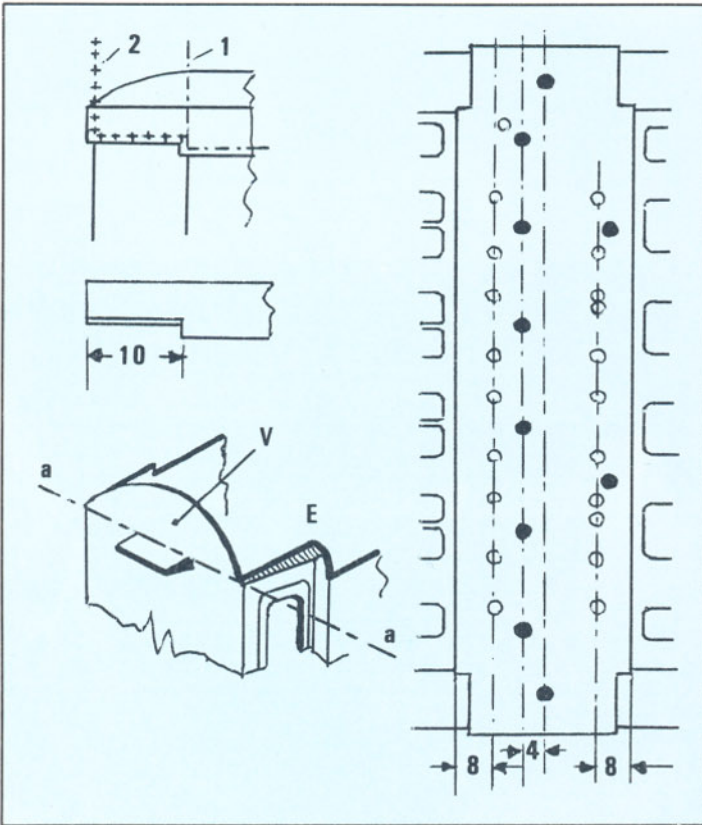


Bild 12: Diese Aufnahme läßt die Abteillseite des BC3ü-H0-Modells des Verfassers gut erkennen.
Foto: Dr. Hufnagel

Bild 13: Einige Tips für die Arbeiten am BC3ü.
Zeichnung: Dr. Hufnagel

- Dach auf Kasten passen. Hierzu müssen die Ecken E (Skizze F, unten) oberhalb der Einstiegtüren mit dem Bastelmesser so zurechtgeschnitten werden, daß das Dach gut aufliegt.
- Stirnseiten des Kastens über dem Trittbrett waagrecht absägen (Linie aa). Verlängerungen V der Stirnwände aus 1-mm-Polystyrol so zuschneiden, daß sie in das Profil der Unterseite der Dach-Enden passen; dann aufkleben.
- Fensterbänder in den Kasten wieder einsetzen, Leitern ansetzen, Übergangsgitter an den Stirnseiten (die Faltenbälge selber sind wegzuschneiden) einklipsen. Fertig!

Damit besitzen wir bereits alles an bayerischen Personenwagen, was im P-Zug in der Hauptsache lief. Obwohl man bayerische Abteilwagen relativ selten zu Gesicht bekam, wird über sie in der nächsten Folge berichtet werden. Dem Bau von Duplikaten der bisher behandelten Modelle sei keine Grenzen gesetzt, im Gegenteil: Mehrere Wagen derselben Art verbessern im allgemeinen das Bild ganz wesentlich. Das gilt freilich nicht für Gefangenentransportwagen. Doch die stehen hier nicht zur Diskussion. Über dazugehörige Gepäck- und Postwagen dagegen werden wir uns alsbald recht ausgiebig unterhalten. – Pfüt Euch Gott, derweil!

Bild 14: Der BC3ü (Bay04/33) im Maßstab 1:87.
Zeichnung: Dr. Hufnagel

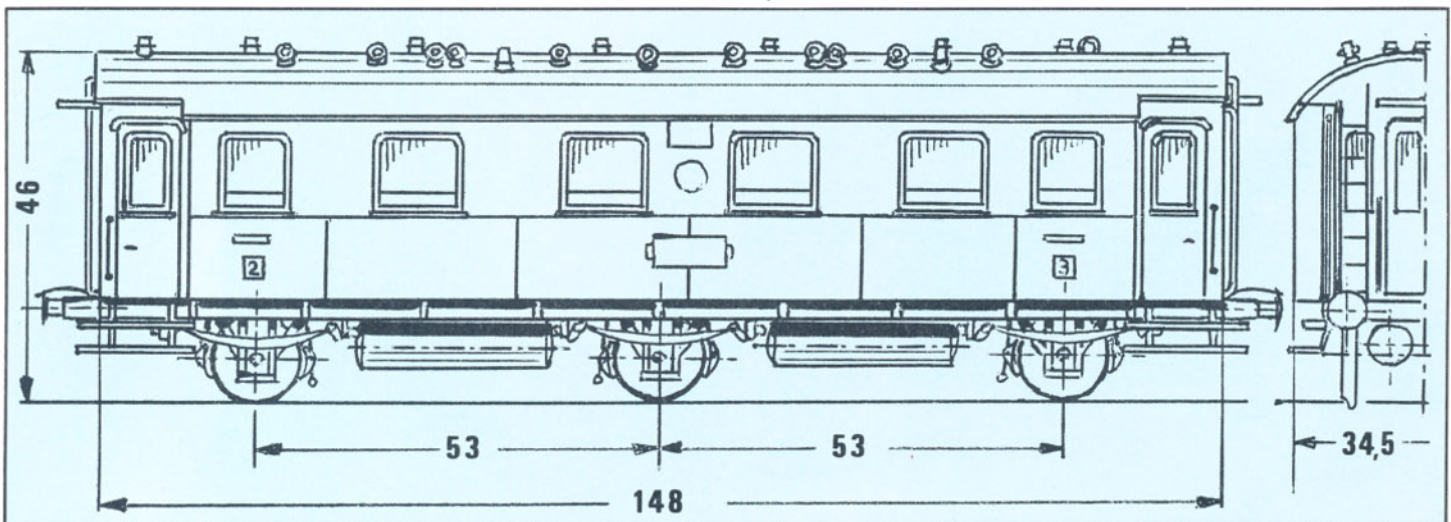




Bild 1: Unseren Artikel hätten wir auch mit Zauberwasser oder Wasserzauber betiteln können. Wie naturnah Gießharzwasser auf einer Anlage oder einem Diorama aussehen kann, zeigt diese, von Herrn Jerusalem gebaute Musterpalette. Das stimmungsvolle, schräg einfallende Licht bringt zusätzliche Atmosphäre.

Wasserspiele ohne Wasser

Aufgrund unserer Modellbahn- und Dioramenbeiträge wurde die Bitte an uns herangetragen, die Bearbeitung von Gießharz zur Anfertigung von Seen, Flüssen, Bächen usw.

einmal zu beschreiben. Wir haben deshalb unseren Mitarbeiter Franz Jerusalem beauftragt, für uns ein paar Erklärungs-Modellpaletten zu erstellen und anhand dieser den Um-

gang mit Gießharz zu beschreiben. Sie brauchen keinerlei Bedenken oder gar Angst vor dem Gebrauch dieses Materials zu haben, die Verarbeitung und Anwendung ist recht einfach. Grundbedingung ist jedoch, daß Sie ein vorbereitetes „Wasserbett“ für das Gießharz vorher gut isolieren, denn das Material dringt in die kleinsten Ritzen und verschwindet dann irgendwo im Anlagen- und Dioramenuntergrund oder läuft, was noch schlimmer ist, auf Ihren Fußboden. Ein Entfernen – wenn es überhaupt möglich ist – ist äußerst mühsam. Beim Vergießen dieses Materials unbedingt darauf achten, daß die Räumlichkeiten in denen die Arbeit vorgenommen wird gut belüftbar sind. Vor allem sollte die genaue Bedienungsanleitung der jeweiligen Fabrikate vorher genau studiert werden. Jeder Modellbauer hat natürlich seine eigene Methode. Wir werden deshalb zu diesem Thema in den nächsten Ausgaben auch noch andere Modellbauer zu Wort kommen lassen.

Die Redaktion



Bild 2: Bei dem aus Karton gefertigten Geländegrund zeichnet Herr Jerusalem den Wasserverlauf zuerst auf. Hier wurde das vorher ausgeschnittene Teil auf das halb fertige Geländeteil zum besseren Erkennen nochmals aufgelegt.

Bild 3 (links unten): Dasselbe Stück, jedoch ohne aufgelegten Schnittabfall.

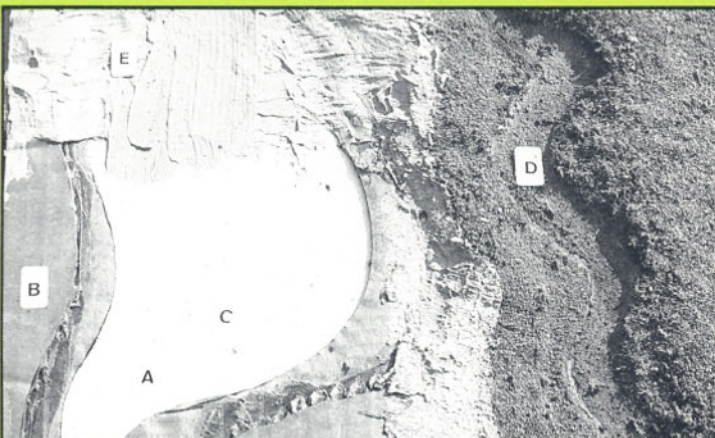


Bild 4: Dieselbe Situation wie vorher, jedoch diesmal in Styropor gearbeitet.





Bild 5: Hier läßt sich sehr gut das noch nicht ausgegossene Bachbett in seiner Grundgestaltung erkennen.

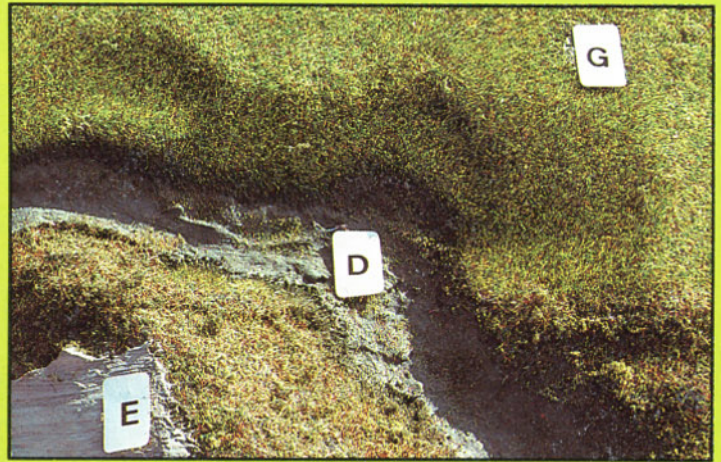
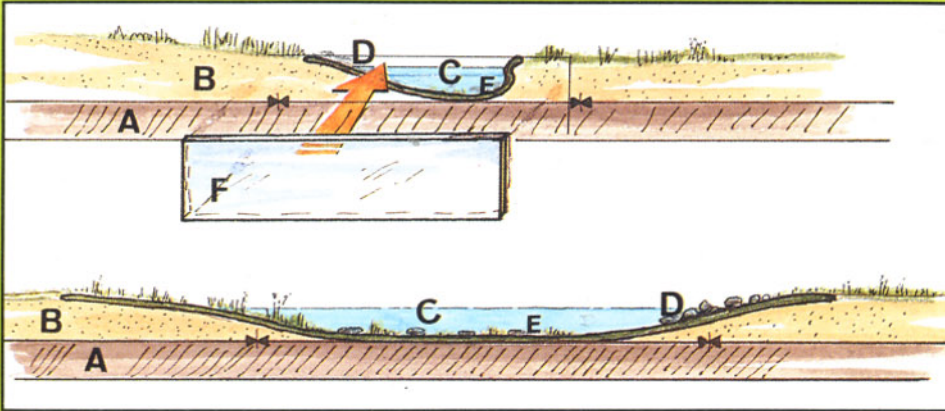


Bild 6: Diese Abbildung zeigt recht gut die unterschiedlichen Techniken der Ufergestaltungen.



Bilder 7 und 8: Die beiden schematischen Zeichnungen erläutern am besten den Geländebau und Arbeitsablauf. Die eingesetzten Buchstaben finden Sie zum besseren Verständnis im Text wieder und ebenfalls auf den Bildern 2, 3, 4, 7 u. 8.

Arbeitsweise

1. Auf einer stabilen Grundplatte – A – wird ca. 1 cm starkes Styropor – B – oder auch anderes Material, z. B. Wellpappe oder Pappkarton, aufgeleimt („Ponal“ oder UHU-por). Im Laufe des gedachten Wiesenbaches – C – **nicht** verleimen.
2. Den Bachverlauf mit einem scharfen Messer herausschneiden. Jetzt sollten Sie zunächst umliegende Landschaftsteile fertig begrünen oder bestreuen (Grasmatte oder Streufasern „Busch/Heki/Faller/Kibri“). Auf den Musterarbeitspaletten habe ich in dem Abschnitt – G – Versuche mit „Busch“-Grasmatte vorgenommen, wobei nach dem Einfeuchten genügend Elastizität vorhanden ist, um kleine Bäche und Seen hiermit auszukleiden. Die Grasfläche läßt sich dann im Wasserbereich zunächst naß abreiben, so daß ein sehr natürlicher Übergang an flachen Ufern entsteht.
3. Mit dünner Gips-Leim-Brühe das ausgearbeitete Bachbett – D – wenigstens zweimal streichen (isolieren). Die Gips-Leim-Brühe sollte schon mit Plaka grün-schwarz eingefärbt sein; möglichst im Wasserbereich in der gedachten Bachfließrichtung verstreichen.
4. Das Bachbett noch einmal nachmalen und in die nassen Farben Streugries, Sand oder ganz feinen Kies – E – „Faller/Heki/Kibri/Woodland oder selbst gesiebt“ stellenweise einstreuen.
5. Nach dem Verschluß der Ausläufe mit Plastikstückchen – F – und sorgfältiger Überprüfung der Waagerechten (eventuell Wasserwaage) kann der Bach mit Gießharz ausgegossen werden. Da in den einzelnen Fachgeschäften die verschiedensten Gießharz-Fabrikate angeboten werden, sollte man sich hierbei genau an die Anweisungen des jeweiligen Herstellers halten.
6. Bei der Anlage eines Teiches sind praktisch



Bild 9: Der kleine Wiesenbach sieht äußerst realistisch aus, es ist dieselbe Palette wie Bild 1.



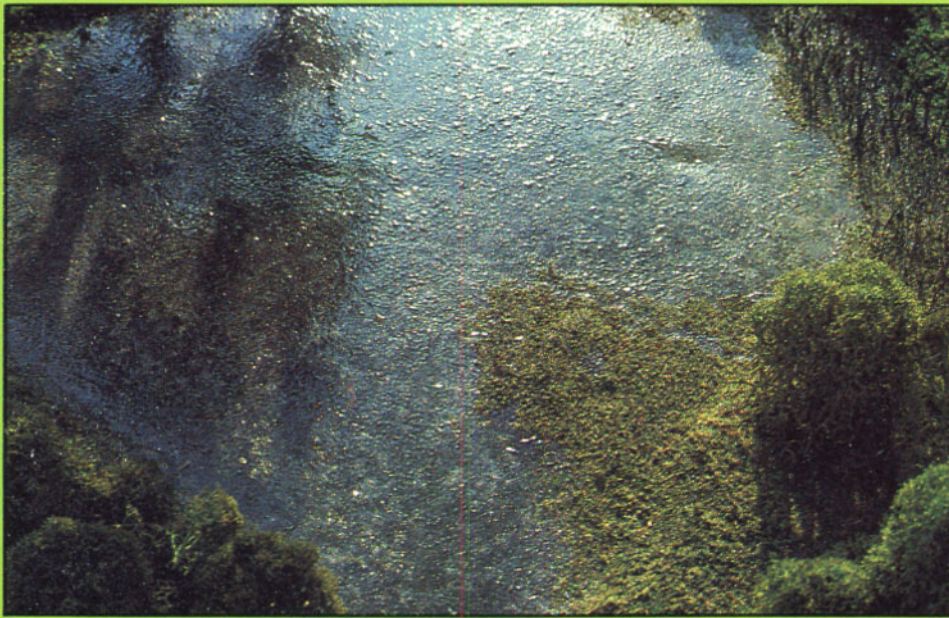


Bild 13: Alte Pinselborsten wurden hier als Schilfersatz in das Ufer eingesteckt.

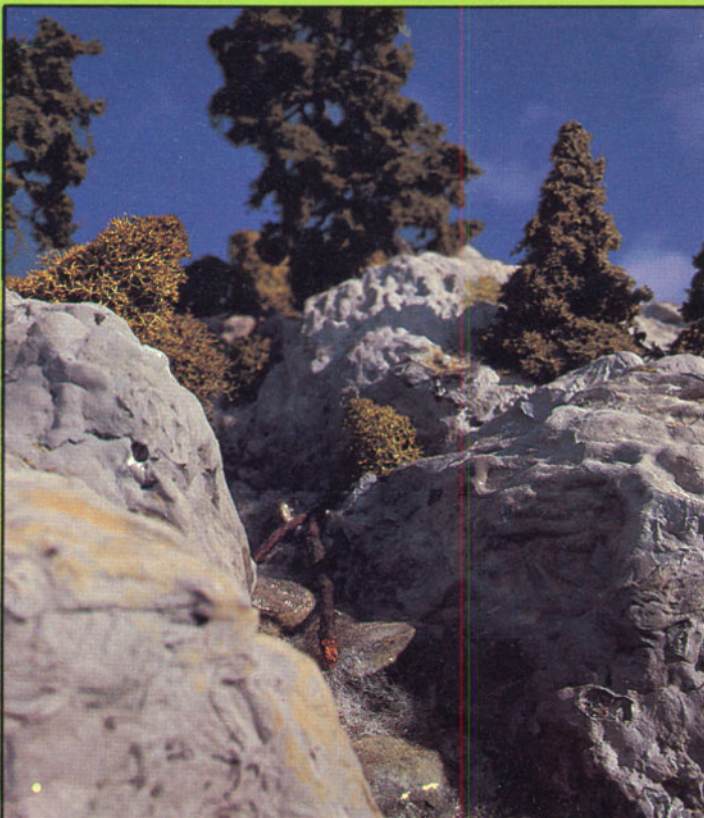
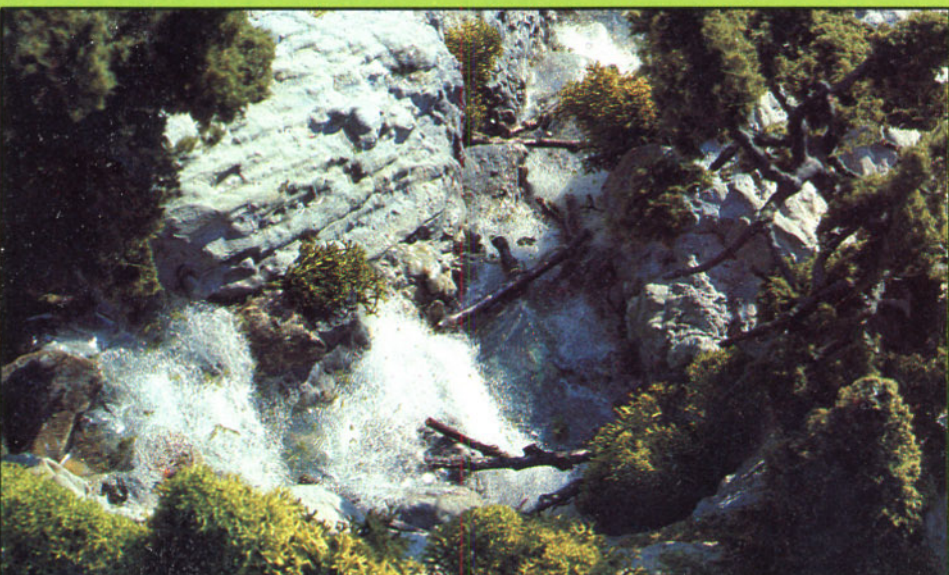


Bild 10 (oben): Das ist der kleine, von Herrn Jerusalem beschriebene Weiher. Rechts am Bildrand ist das „Nähgarnschilf“ erkennbar.

Bilder 11 und 12: Nun befinden wir uns im Hochgebirge. Die Geländedarstellung der Abbildung 6 zeigt hierzu den schematischen Aufbau. Die beiden Fotos stellen das „brausende Wasser“ im Endzustand dar.



die gleichen Arbeitsgänge notwendig. 7. Feinheiten können in der Ausformung der Ufer, z. B. Unterspülung, Uferabbruch u. a., unter Zugabe von kleinsten Steinchen und feinem Sand schon vor dem Gießen, eigentlich sogar sofort beim ersten Isolieren, dargestellt werden. Schilfgras im Wasser wird erst nach dem Gießen eingebracht, und zwar werden jede Menge kleinster Löcher (0,6 mm – 0,8 mm) gebohrt. Das Schilfgras ist Mutters Nähgarn, man kann auch Borsten oder „Haare“ aus einem alten Pinsel herausschneiden. Bei Verwendung von Nähgarn, ist dies mit einer eingefärbten Leimbrühe zu behandeln. Nach dem Aushärten kann es dann als Schilf eingesteckt werden. Es empfiehlt sich noch, nach dem Aushärten des Gießharzes die Oberfläche einmal mit einem guten Klarlack (ich nahm „Humbrol“-klar) zu streichen, da man sonst immer noch Fingerabdrücke sehen kann.

Bergbach „Stürzendes Wasser“

Bei der Aufschichtung der Felspartien – 1 – (in meinem Falle nahm ich hierfür Styropor-Blöcke und „Heki“-Felsplattenfolie) sollte die Rinne für den später einzubringenden Bergbach schon roh vorgearbeitet sein. Dieses möglichst etwas stufenförmig anlegen. Jetzt wird zunächst der gesamte Bereich, in dem später Gießharz fließen kann, mit einer vorgefärbten dünnen Gips-Leim-Brühe bestrichen – 2 –. Es empfiehlt sich, einen abgeknickten Borstenpinsel hierfür zu nehmen, um in alle Ecken zu kommen, am besten auch hier wenigstens zweimal isolierend einstreichen. Zu gleicher Zeit kann man die umliegenden Felspartien im wesentlichen farblich usw. fertig durchgestalten. Ich suchte jetzt entsprechende Steinchen und Streugries – 3 – wobei die größten Steinchen dann bis 1,5 cm im Durchmesser sein dürfen. Nachdem ich diese Materialien zurechtgelegt habe, streiche ich den Verlauf des Bergbaches noch einmal mit eingefärbter Gips-Leim-Brühe und lege die Steinchen so ein, daß ich möglichst an jeder Waagerechten kleine „Wannen“ habe – 4 –. Nach Ergänzung und Ausschmückung mit Flocken und gemischtem Holz-/Steingeröll usw. ist das Bachbett fertig zum Gießen. Das Gießen sollte in mehreren Abschnitten erfolgen, und zwar zunächst die kleinen Wannen füllen bis



zum Rand – 4 –, es darf hierbei schon ganz wenig überlaufen. Vorsichtshalber sollten Sie am unteren Ende des Baches entweder mit Plastik – F – abdichten oder evtl. das durchlaufende Gießharz sofort auffangen und wieder oben am Bachanfang nachgießen.

Nach Aushärten dieses ersten Vergusses kommt es darauf an, mit Geschick kleinste Mengen, möglichst kurz vor dem Aushärten des Gießharzes, an den Überläufen herunterlaufen zu lassen – 5 –. Hierbei bitte Vorsicht! Ehe diese Überläufe endgültig aushärten, können Sie aus kleinsten zurechtgerupften Wattestückchen an den entsprechenden Stellen die Schaumkronen – 6 – anbringen. Dies ist etwas Übungssache. Nach einigen Stunden haben Sie die Möglichkeit mit „billigem“ Haarspray diese Schaumkronen zu übersprühen, so daß sich hierauf feine, glänzende „Perchen“ bilden. Die Fertigung ist nicht schwer, wenn man sich genügend Zeit hierfür nimmt.

F. Jerusalem



Bild 14 (rechts oben): Dieselbe Methode wurde hier angewandt, jedoch stecken nun die Borsten im Wasser. Ein altes Wagenrad wurde im Gießharz mit eingegossen. Die am Schilf befindlichen „Tautropfen“ sind ungewollt, es ist haftengebliebener Firnis mit dem am Schluß das Gießharz übergossen wurde. Im Schilf ist ein Frösche fangender Burche versteckt.

Bild 15 (rechts Mitte): Traumhafte Stimmung, Realität oder Modell, das ist hier die Frage. Die Gießharzoberfläche reflektiert das Licht wie echtes Wasser.



Bild 16: Noch ein Tip zur Ufergestaltung: Auch selbstgemachte Weiden, die halb in das Wasser ragen, machen sich gut (Modellpalette Jerusalem).

Alle Fotos: W. Kosak



Bilder 1 und 2: Der Komfort der Personen-Reisezugwagen wurde ab den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts verbessert. Durch die größere Höhe der Waggonen konnte man bequemer stehen. Auch die Sitzfläche und Beinfreiheit wurde zugunsten der Reisenden verbessert.



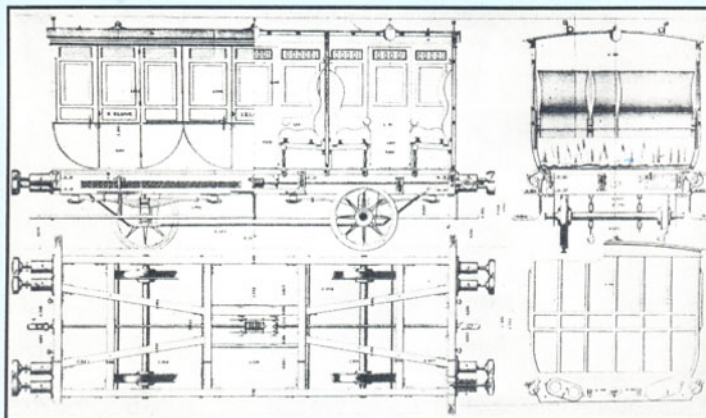
Foto 1: Reproduktion eines Gemäldes von Menzel
Foto 2: Repro aus „100 Jahre Deutsche Eisenbahn“

Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör



Bild 3: Auch in der Serie der bereits durch unsere Veröffentlichungen bekannten Sammelbilder fand man das Wageninnere einer Wiedergabe wert, um den Reisekomfort der 60er Jahre darzustellen. Man beachte die zwischen Tür und Fenster angebrachte Armhalteschleufe.
Historische Darstellung: Sammlung W. Weigelt

Bild 4: Typenskizze eines Reisezugwagens der frühen 50er Jahre mit Doppelpuffer für die unterschiedlichen Systeme der einzelnen Bahnverwaltungen.
Foto: Repro aus „100 Jahre Deutsche Eisenbahn“



Je mehr wir über dieses Gebiet der Modellbahn schreiben, um so vielschichtiger wird das Material und der Themenkatalog des zu behandelnden Metiers.

Nicht nur Mode, Signaltechnik oder kurze Griffe in die Geschichte gehören hierzu. Nein, auch die Architektur, die unterschiedlichen Baustile der einzelnen Epochen, genauso wie die parallel hierzu verlaufende technische Entwicklung. Bei letzterer vor allem im Hinblick auf Fahrzeug-, Lokomotiv-, Gleis- und Signalbau oder Telegraphie-Entwicklung (oder wußten Sie, ab wann es die Eisenbahntelegraphie gab?). – Wir werden versuchen, nach und nach alle Bereiche – wenigstens teilweise – zu beleuchten.

Geschichtlicher Rückblick

Mit welchen Gegebenheiten man in den Ei-

senbahngründungsjahren noch konfrontiert wurde – Mitte des vorigen Jahrhunderts und später – sollen die jeweils eingestreuten kurzen Geschichtsrückblenden aufzeigen. So z. B. wütete noch 1851 eine Cholera-Epidemie in München. Gerade in Städten waren Seuchen nicht selten, denn sanitäre Einrichtungen sowie die Abwasserbeseitigung konnten mit dem Anwachsen der Einwohnerzahl oft nicht Schritt halten. 1858 gab es – obwohl das Eisenbahnzeitalter und dadurch eine schon aufgeklärtere Zeit angebrochen war – noch ein „großes Wunder“ durch das Mächtchen Bernadette in Lourdes. Es paßt so recht zum dem damals noch vorhandenen Wunderglauben der einfacheren Bevölkerungsschichten.

Kurz angeschnitten haben wir auch im letzten Eisenbahn-Journal (2/85) den deutschen Bruderkrieg von 1866 und die Rolle der Eisenbahn. Ebenso wie nach Beendigung des Krieges die Gründung des Norddeutschen Bundes durch teilweise Annexion der Länder nördlich des Mains durch die Preußen. An der Entstehung des Norddeutschen Bundes, den wir hinsichtlich der Signalordnung in diesem Beitrag nochmals erwähnen, ist das damalige Frankreich nicht ganz unbeteiligt: Um einer möglichen Intervention Napoleons III. in Form eines Eingriffes in den deutschen Krieg zuvorzukommen, drängte Bismarck nach dem erfolgreichen Feldzug gegen Österreich auf einen schnellen Friedensschluß, während Wilhelm I. und v. Moltke die endgültige Niederwerfung Österreichs, d. h. die Besetzung Wiens wollten. Frankreich war damals das stärkste Land auf dem europäischen Kontinent und es war daher (zumindest optisch) diplomatischer, Napoleon III. politisch mit einzubeziehen. Deshalb kommt auch nach einem Vermittlungsangebot des französischen Kaisers ein preußisch/französisches Programm zustande, das die Auflösung des Deutschen Bundes und die Neuordnung

Bild 5: Typen- und Signalskizzen des ersten Telegraphen von 1792 für Nachrichtenübermittlung.
Verlagsarchiv

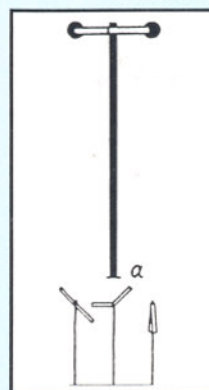




Bild 6: Bejubelte Rückkehr der Soldaten aus dem 70er-Krieg.

Deutschlands beabsichtigt. Dies geschieht unter Ausschluß Österreichs und schafft als Ergebnis den „Norddeutschen Bund“. Es bringt ferner die Berechtigung der „Südstaaten“ zur Schaffung eines eigenen „Südbundes“ der sich jedoch – wie im letzten Eisenbahn-Journal berichtet – sehr schnell an Preußen „anlehnt“.

Napoleon III. hat dies ungewollt durch seine „Kompensationswünsche“ bewirkt, die eine Grenzziehung im Raum Landau und Saarbrücken à la 1814, den Gewinn Luxemburgs bis hin zur bayerischen Pfalz und das linksrheinische Hessen samt Mainz vorsahen. Bismarck lehnte dies jedoch in scharfer Form ab, worauf Napoleon den Katalog als „Mißverständnis“ zurücknahm. Nach den Friedensverträgen und Schutz- und Trutzbündnissen mit den süddeutschen Staaten beendet der „Frieden von Prag“ am 23. August 1866 den preußisch-österreichischen Krieg.

Neue Eisenbahnen

Neue Eisenbahnen entstanden viele. Besonders herausgreifen möchten wir aber den ebenfalls 1866 beginnenden schwierigen Bau der Schwarzwaldbahn von Offenburg über Villingen, Donaueschingen, Singen und Radolfzell nach Konstanz. Es dauert bis 1873,

Bild 11: Schwarzwälder Wanderverkäufer, der seine Ware auf einem Rückengestell von Ort zu Ort trug. Ähnlich begann 1865 Frau Caroline Märklin die ersten selbstgebaute Produkte zu verkaufen.



Bild 7: Bayerische Biergarten-Atmosphäre. Auch hier immer wieder Uniformierte. Für viele einfache Bur-schen war dies die erste und einzige ordentliche Kleidung.

Bild 8 (rechts oben): Etwa 1870 kamen die Hochräder auf, das erste brauchbare Fahrrad mit dem schneller gefahren werden konnte.

Historische Darstellungen 6–8: Sammlung W. Weigelt

Bild 9: Personenwagen I. Klasse der München-Augsburger Eisenbahn aus dem Jahre 1839. Im Vergleich zu den Wagen von Bild 4 noch recht einfach.

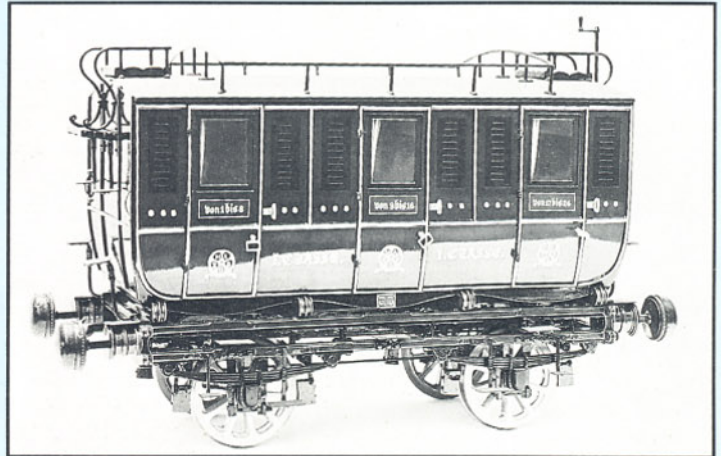


Bild 10: Güterwagen der Kgl. Bayer. Staatsbahn, die ab 1845 existierte.

Fotos 9 und 10: Sammlung Asmus

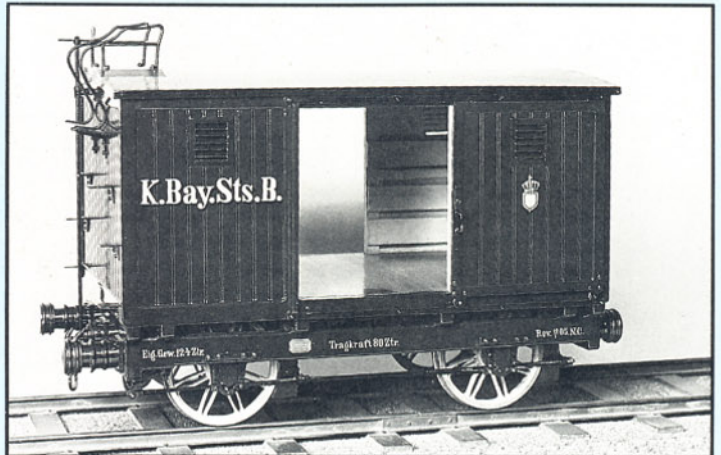


Bild 13 (rechts unten): Auch für die Arbeiter und das einfache Volk wird das Leben allmählich etwas besser.

Historische Darstellungen 11–13: Sammlung W. Weigelt

Bild 12: Nach dem 70er-Krieg ging es auch wirtschaftlich bergauf. In der Berliner Börse herrscht großer Trubel.





Bild 14: Streckenblockhäuschen an den Bahnlinien waren im vorigen Jahrhundert unerlässlich. Mindestens alle 1500 m waren „Sichttelegraphenstationen“ mit kleineren oder etwas größeren Wärterhäuschen an den Strecken verteilt. Fotos 14–16: W. Kosak



Bild 15: Da um die Jahrhundertwende bereits mit seilzuggesteuerten und elektrischen Glockensignalen gearbeitet wurde, waren Bahnwärterhäuschen nicht unbedingt mehr alle 1500 m erforderlich.

Bild 16: Die Gestaltung unseres Streckenblocks durch ein entsprechendes Pola-Schrankenwärterhaus kann für die Zeit zwischen 1880 bis in die 60er und 70er Jahre unseres Jahrhunderts weitgehend unverändert verwendet werden.



daß die Strecke durchgehend befahren werden kann. Dem Eisenbahn-Ingenieur Robert Gerwig gelang diese technische Pioniertat. Wir haben über ihn bereits in unserer Sonderausgabe „100 Jahre Gotthardbahn“ berichtet, an deren Planung und Bau er ein paar Jahre später ebenfalls maßgeblich beteiligt war. Singen am Hohentwiel steigt durch Anschluß an die Eisenbahn zum Eisenbahnknotenpunkt und zur Industriestadt auf. Viele Schweizer Großunternehmen gründen dort Filialen, um besseren Zugang zum deutschen Markt zu bekommen. 1868 werden im norddeutschen Reichstag die einheitlichen Maß- und Gewichtsordnungen (Metrisches- und Dezimal-System) beschlossen. Bis zur Einführung und Durchsetzung in ganz Deutschland vergingen aber noch ein paar Jahre.

Ein neuer Krieg

Der 19. Juli 1870 ist ein Unglückstag für Deutschland und Frankreich. Frankreich erklärt Preußen den Krieg (wohlgermerkt Preußen, nicht Deutschland). Napoleon III. rechnet wohl nicht mit einer Beteiligung des „Südbundes“, jedoch am 15./16. Juli hat Baden und am 16./17. Bayern und Württemberg gemäß dem Schutz- und Trutzbündnis von 1866 die Mobilmachung bereits verfügt. Ursache der Kriegserklärung war die spanische Thronkandidatur durch Erbprinz Leopold, der aus dem deutschen Adelsgeschlecht Hohenzollern-Sigmaringen stammte. Napoleon III. wollte keine Ausdehnung des deutschen Einflusses. Er sah dadurch die bis dahin geltende Vormachtstellung Frankreichs beeinträchtigt. Preußen beginnt den Krieg nach einer von v. Moltke ausgearbeiteten Strategie und ist wegen besserer Organisation und durch gezielte Nutzung der Eisenbahn und Telegraphen überlegen. Der Krieg dauert nicht lange, fordert aber erhebliche Verluste. Bereits am 10. Mai 1871 wird der Friede von Frankfurt am Main geschlossen. Frankreich verliert Elsaß-Lothringen und 5 Mrd. Franc. Ein hoher Preis, den man verständlicherweise nicht leicht vergißt.

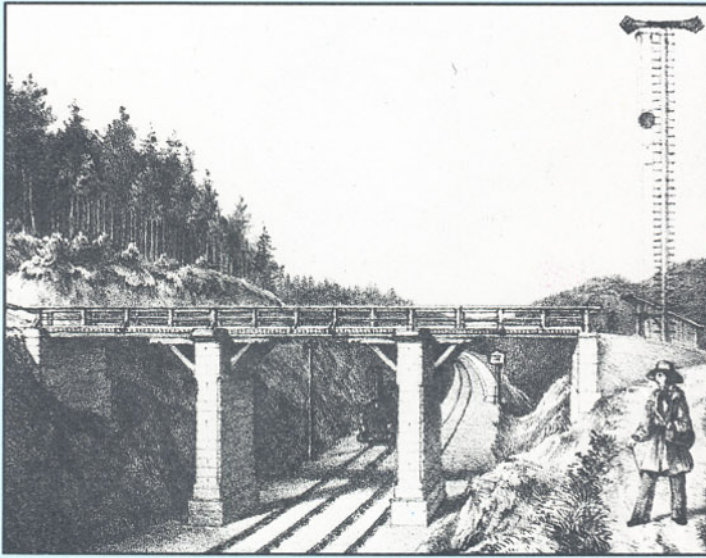


Bild 17: An der „Schiefen Ebene“ in Neuenmarkt-Wirsberg stand schon vor 1850 ein „Doppelsemaphor“ mit zusätzlichem Leuchtkorb.
Foto: Sammlung Verkehrsmuseum Nürnberg



Bild 18: Bei der Hannover-Braunschweigischen Eisenbahn gab es um die Mitte der 40er Jahre ebenfalls Doppelflügel signale.
Bild: Sammlung Diedrich

Bilder 19 und 20: Diese beiden Bilder wurden einem alten Kinder-Eisenbahn-Bilderbuch aus dem Jahre 1905 entnommen. Sehr einfühlsam wurde das Büchlein für Kinder damals von Marie Altheimer farbig illustriert. Auch die Texte mit der Erklärung des Eisenbahngeschehens sind schon damals für Kinder recht lehrreich gewesen und auch heute sicher für Erwachsene unterhaltsam. Die Zeichnerin hat sehr viel Wert auf Details gelegt und so recht viel Information der Jahrhundertwende zur damaligen Eisenbahn erhalten. Nachfolgend ein Textauszug zum Bahnwärterhaus. Zusätzliches über dieses auch für erwachsene Eisenbahnfreunde recht nette Büchlein finden Sie in unserer Bücherecke.

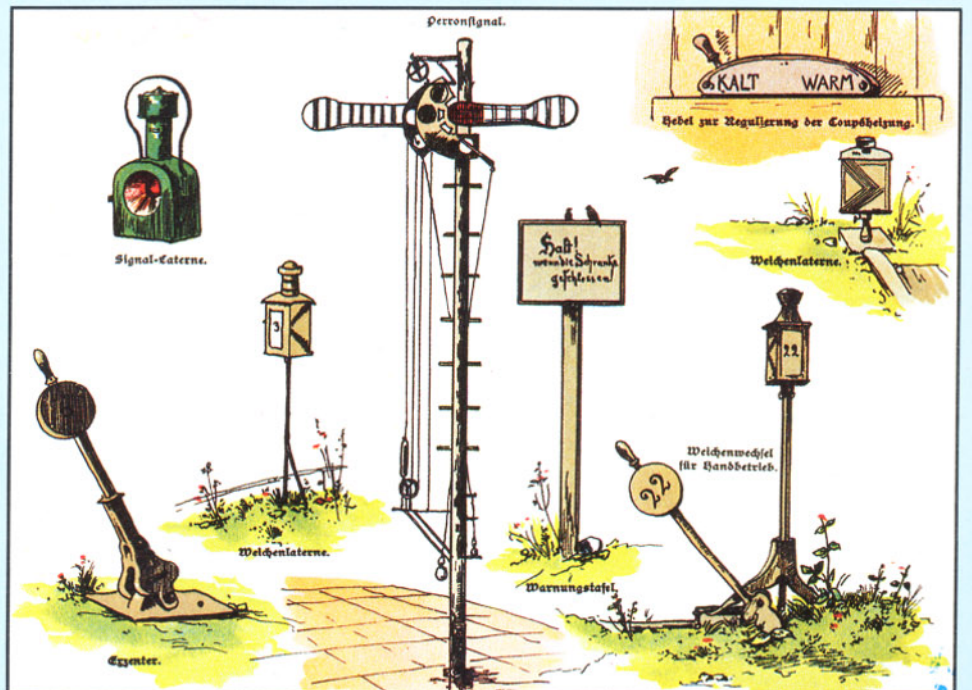
Reproduktion: Mit freundlicher Genehmigung des Verlages Ludwig Auer, Donauwörth. Eisenbahn-Bilderbuch aus dem Jahre 1905

Ende des zweiten Rokoko

Um wieder auf das epochengerechte Modellbahn-Zubehör zu kommen, ist eines jedoch sicher: Für Deutschland war nun die Mode-richtung des zweiten Rokoko nach dem Krieg endgültig vorbei. Durch den Sieg und sicher auch durch die „5-Mrd.-Franc-Spritze“ ging es wirtschaftlich kräftig voran. Es folgten viele neue Unternehmens- und Fabrikgründungen. Man befand sich nun mitten in der Gründerzeit. Eines hatte sich aber auch gezeigt: Die sehr verschiedenen Signalordnungen der unterschiedlichen Bahnverwaltungen waren schon beim Aufmarsch der Armeen zum deutsch-französischen Krieg äußerst störend und hemmend. Den Hauptauschlag für eine Signalvereinheitlichung gab daher die Erfahrung des Krieges 1870/71, denn fast jeder Feldeisenbahner brachte *sein* Signalbuch, seine eigene Betriebsvorschrift mit. Diese wichen oft im Wichtigen genauso wie im Nebensächlichen voneinander ab. Es wurde daher unumgänglich, einheitliche Sicherheitsvorschriften für das gerade neu entstandene Reich zu erarbeiten. Bereits am 3. Juni 1870 war das „*Bahnpolizeireglement für die Eisenbahner Deutschlands*“ für die Eisenbahner im Norddeutschen Bund vorausgegangen (also nördlich des Mains). Am 29. Dezember 1871 wurden diese nun bestehenden Richtlinien für das ganze Reich verbindlich.

Das Bahnwärterhäuschen

Wenn du, mein kleiner Freund, im eilenden Zuge durch das Land fährst und wißbegierig durch die Fenster schaust, dann siehst du in dem großen Bilderbuch der weiten Welt immer wieder die kleinen Bahnwärterhäuschen an deinen Blicken vorbeiziehen. Weißt du, wer darin wohnt? Der Bahn- und Streckenwärter hat dort sein Heim aufgeschlagen.



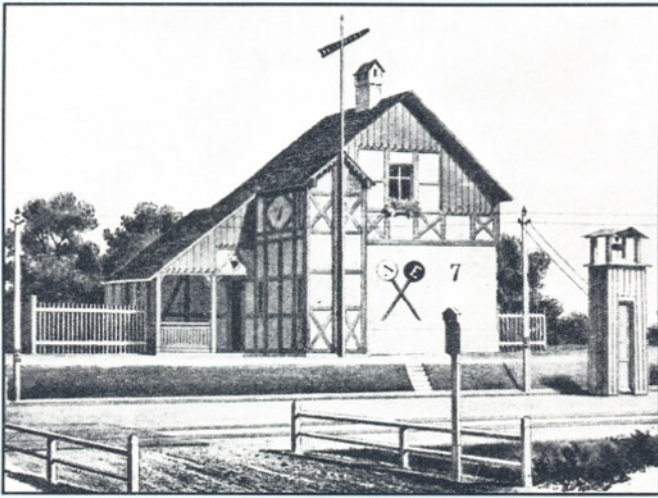


Bild 21: Streckentelegraph mit Bahnwärterhäuschen und elektrischer Glockenbude vor 1850.
Repro aus „100 Jahre Deutsche Eisenbahn“

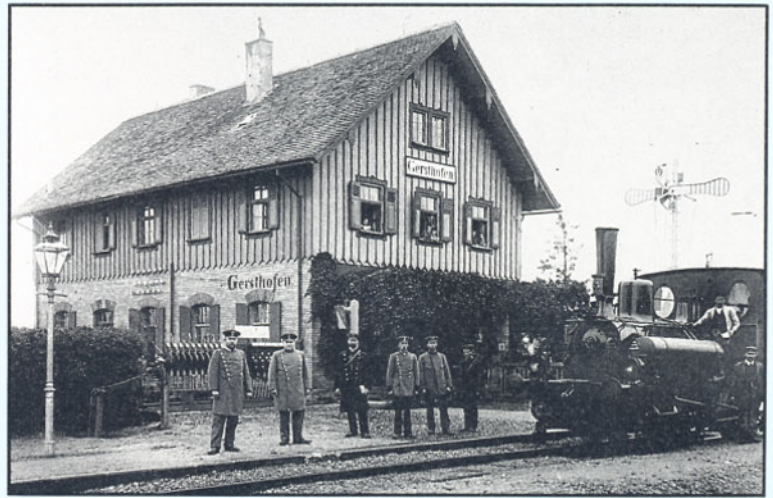


Bild 22: An verschiedenen Stationen, wie hier Gersthofen Nähe Augsburg, waren 1902 die Doppelflügelsignale, wie von Marie Altheimer gezeichnet, tatsächlich noch vorhanden. Eine bayerische D VI, schon mit Druckluftbremse ausgerüstet und das Bahnhofspersonal dienen als Requisite. Interessant sind auch die unterschiedlichen Eisenbahner-Uniformen. Foto: Sammlung Verkehrsmuseum Nürnberg

Bild 23: Die kleinen Abbildungen geben die komplette „Zeichensprache“ der Hannoverschen Eisenbahn aus dem Jahre 1843 wieder.

Zeichnungen: Sammlung A. Dietrich

Tagsignal		Nachtsignal	
<p>Signal 1 Bahn in Ordnung</p>		<p>Signal 6 Hilfsmaschine soll kommen</p>	<p>2x weißes Licht drehend im Kreise</p>
<p>Signal 2 Der Zug ist in der Richtung von Hannover aus abgegangen</p>	<p>2x weißes Licht</p>	<p>Signal 7 Wärter nach Haus</p>	
<p>Signal 3 Der Zug ist in der Richtung nach Hannover hin abgegangen</p>	<p>weißes Licht</p>	<p>Signal 8 Der Zug in Ri. Hannover kommt nicht</p>	<p>weiß</p>
<p>Signal 4 Langsam fahren</p>	<p>grünes Licht</p>	<p>Signal 9 Der Zug aus Ri. Hannover kommt nicht</p>	<p>weiß weiß</p>
<p>Signal 5 Anhalten</p>	<p>rotes Licht</p>	<p>Signal 10 Defekt am Zuge</p>	<p>rot im Kreise drehend</p> <p>weiß</p>

Tagsignal		Nachtsignal	
<p>Extrazug kommt entgegen</p>	<p>2x rot</p>	<p>Mütze kreisen</p> <p>Bahnstrecke revidieren</p>	<p>weiß rot</p>
	<p>Telegraphenleitung revidieren</p>	<p>rot</p> <p>Extrazug folgt</p>	
	<p>Zugschluß</p>		

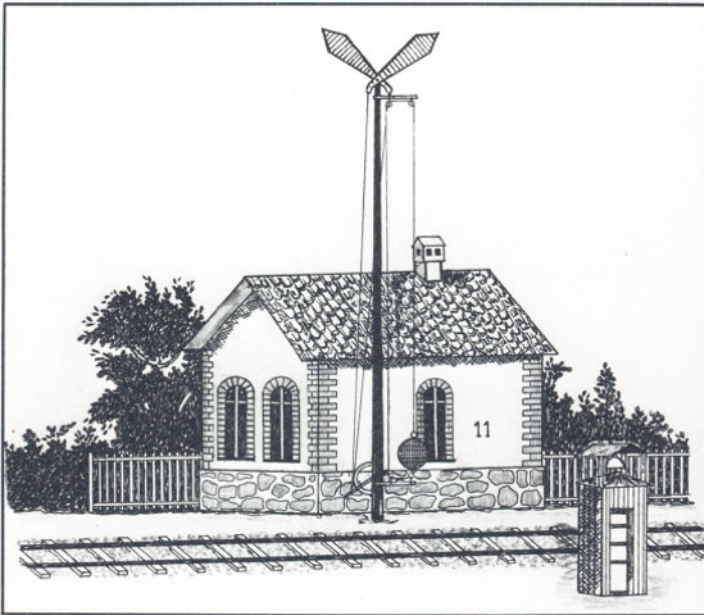
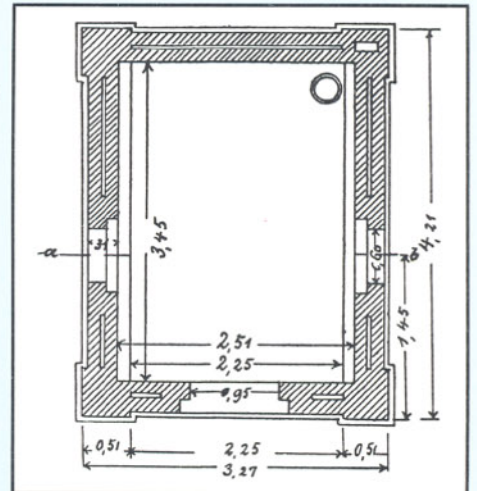
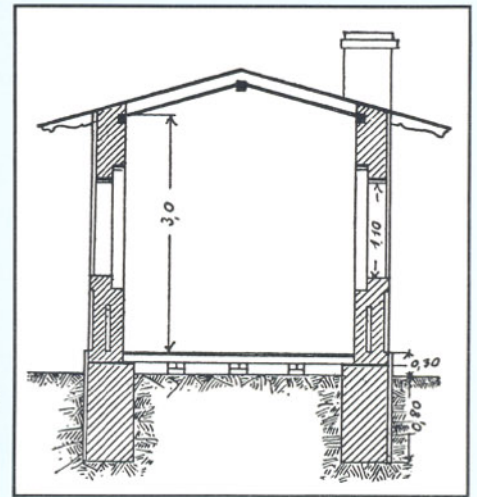


Bild 24: Dieses Bild zeigt ein Streckenblockhäuschen mit elektrischen Glockentelegraphen an der Strecke Hannover – Braunschweig.
Zeichnung: A. Diedrich

Bilder 25 und 26: Diese Abbildungen gibt die Maße des Einheitswärterhauses der Eisenbahnen vor der Jahrhundertwende wieder. Oft wurden diese später durch größere Neubauten ersetzt, damit der Bahnwärter mit seiner Familie darin wohnen konnte.

Zeichnungen: Verlagsarchiv



Er muß die Eisenbahnübergänge der Straßen und Wege überwachen und beim Herannahen eines Zuges die Schranken schließen, daß niemand überfahren wird. – Auch muß er von Zeit zu Zeit die ihm zugewiesene Geleisstrecke untersuchen, ob nicht eine Schiene schadhafte geworden und einen Bruch bekommen hat, und ob nicht etwa böse Menschen oder ein Naturereignis ein gefährliches Hindernis für den heranbrausenden Zug geschaffen haben. – Wenn sein wachsames Auge eine solche Gefahr entdeckt, dann entrollt er am hellen Tage eine kleine rote Fahne oder schwenkt in der Dunkelheit eine rote Laterne, um den nahenden Zug noch rechtzeitig zum Halten zu bringen und großes Unglück zu verhüten. – Wenn so viele Menschen glücklich und wohlbehalten ihre Eisenbahnfahrt vollenden, dann haben sie es neben der Tüchtigkeit des Zugpersonals auch der Gewissenhaftigkeit und Pflichttreue der Bahnwärter zu verdanken. – Welch lieblichen Anblick gewähren die Bahnwärterhäuschen für das Auge der Reisenden! Bald liegen sie wie freundliche kleine Inseln in ödem Flachland, bald sind sie wie Schwalbennester an hohe Felswände geklebt. Hier lugen sie mit lichten Farben aus dem Dunkel eines Waldes, dort beherrschen sie wie trutzige kleine Festungen die hohe Böschung. – Sieh' unser Bild! In welch glückseliger Einsamkeit liegt das schmucke Bahnwärterhaus! Eingebettet zwischen die gewaltigen Bergesriesen schmiegt es sich an den großen Wald, wie ein rotwangiges Kind an das bärtige Gesicht seines Vaters. Siehst du den wilden Wein an seinen Wänden emporklettern wie ein waghalsiges Bübchen? Siehst du die roten Blütenköpfe der Geranien aus den Fenstern lachen? Die wirre Wildnis hat vor der emsigen Hand des Menschen weichen müssen; der steile Rain erhielt seine Treppe, und wo vorher nur das Farnkraut wucherte, baut jetzt die geschäftige Bahnwärtersfrau ihr Gemüse. Wie fleißig sie ist, ihre Wäsche noch vollends zum Trocknen zu bringen, indes ihr Kleinstes im Frieden schläft. Ihr großes Kind kann schon die Ziege hüten: dort, wo der Vater sich den tiefen Brunnen grub und die Linen der Mutter im Winde flattern. – Der Vater ist gewissenhaft auf seinem Posten, indes das Rollen des Zuges die Stille der Einsamkeit durchbricht, die Signallocken läuten und die Wagenkette mit Windeseile vorübersaust. Ob auch die Menschen in dem Zuge ihm fremd und unbekannt, das liebe Bahnwärterskind weht ihnen doch seine Grüße zu wie Segenswünsche zu einer glücklichen Reise.

Textauszug aus einem ganz reizenden Eisenbahn-Bilderbuch aus dem Jahre 1905, das heute beim Verlag Ludwig Auer, Heilig-Kreuz-Str. 16, 8850 Donauwörth, als Reprint wieder lieferbar ist.

so zumindest ab der Vereinheitlichung der Signale eine neue, also „zweite Epoche“ eingeführt werden. Ab hier kamen die ersten Stellwerke und somit die über das Versuchsstadium hinausgehenden Weichen- und Signalfernbedienungen auf. Bevor wir jedoch über die Vereinheitlichung berichten, möchten wir nochmals auf die Vielfältigkeit der alten Signale eingehen. Im Eisenbahn-Journal 1/85 haben wir bereits die Begriffe der Ballonsignale der Braunschweig/Harzburger Eisenbahn aus dem Jahre 1841 erklärt. Im Eisenbahn-Journal 2/85 haben wir am Ende des Epochenartikels uns dann kurz mit dem grenzüberschreitenden Verkehr in Deutschland befaßt. Wir haben geschrieben, daß die unterschiedlichen Signalbegriffe für die Lokomotivführer weniger von Nachteil waren. Dies stimmt jedoch nur insoweit, als damals im grenzüberschreitenden Verkehr (innerhalb des deutschen Staatenbundes) Grenzbahnhöfe unterhalten wurden, die von den jeweiligen Ländern in der Regel gemeinsam betrieben wurden. Bei weiterführenden Zügen erfolgte hier ein Lok- bzw. Personalwechsel. So z. B. in Hof, von wo aus der Schienenstrang nach Sachsen führte. Auch in anderen Orten und in den Ländern, wo mehrere Verwaltungsbezirke zusammentrafen, stellten sich erhebliche Probleme, z. B.:

Magdeburg: Magdeburg-Leipziger-, Magdeburg-Halberstädter-, Magdeburg-Wittenberger- und Berlin-Potsdam-Magdeburger-Eisenbahn; **Görlitz:** Niederschlesisch-Märkische-, Berlin-Görlitzer- und Sächsische Staatsbahn. Die gleiche Signalform zeigte den Angestellten der einen Bahn genau das Gegenteil was sie denen der anderen bedeutete. Bei Bayern und Sachsen war es relativ einfach, weil man dort weitgehend dieselben Befehlsübermittlungen verwendete, und auch dort zur damaligen Zeit die Lokomotiven mit ihren Personalen meistens über die Grenzbahnhöfe nicht hinausfahren, sondern wieder zurückkehrten.

Signalvielfalt

Viel fortschrittlicher war man da im Ausland. In England z. B. gab es eine einheitliche Signalgebung schon ab 1841, so daß jedes Lokpersonal in der Lage war, das ganze Land bzw. alle Bahngesellschaften zu befahren. Welch ein Irrsinn also, daß bei uns bis über das Jahr 1870 hinaus einheitliche Signalbefehle fehlten. Man stelle sich vor, am Ende

waren es bei 60 Einzelverwaltungen etwa 90 Signalbegriffe, die man für notwendig hielt und es wurden über 1000 Signalzeichen dafür geschaffen. Max Maria von Weber schrieb 1867 sinngemäß, „daß aus den vier englisch-französischen Signalformen die für die Distanzsignale völlig ausreichten, ganze 18 geschaffen wurden ohne etwas dadurch zu verbessern bzw. nachweisbare Vorteile dadurch zu erhalten“. Zur notwendigen Natur der Deutschen scheint es zu gehören, daß sie zur Einheit nur über die Vielfalt kommen können. Auch die Viel- und Kleinstaaterei entsprach damals derselben Eigenbrötlei. Zusätzliche Erschwernisse gab es im Rangierdienst. An die oft zum großen Teil aus fremden Wagen bestehenden Güterzüge paßten dann die eigenen Zugschlußsignale nicht auf die Signalstützen jener Wagen. In diesem Fall mußte ein eigener Wagen, der rangiertechnisch vielleicht in die Zugmitte gehörte, an das Zugende gestellt, oder ein zusätzlicher Leerwagen mitgenommen werden. Das große Dilemma für die einzelnen Lokbesatzungen aber war der Signalwirrwarr bei Nacht. Auf die Entfernung konnte man nicht erkennen, ob bei Ballonsignalen der Korb mit Licht sich nun ganz unten am Mast, in der Mitte oder oben befand. Die beleuchteten Signale der Hauptweichen auf den Durchfahrtsgleisen waren ebenfalls sehr hoch über dem Gleis (auf Stangen befindlich) angeordnet. Die Vielfalt der Signale bot deshalb dem Lokführer einen wahren Sternenhimmel, aus dem er eher die Sternkonstellation des Wassermann- oder Skorpionzeichens ablesen konnte, als die für ihn wichtigen Befehle. Diese waren oft erst dann erkennbar, wenn man dem entsprechenden Signalzeichen bereits zu nahe oder gar darüber hinaus gefahren war, so daß es für ein Reagieren schon zu spät sein konnte.

Signaltechnik

Würde das bisher im Eisenbahn-Journal Berichtete zu einer, oder „der ersten Epoche“ zusammengefaßt, müßte spätestens jetzt, al-

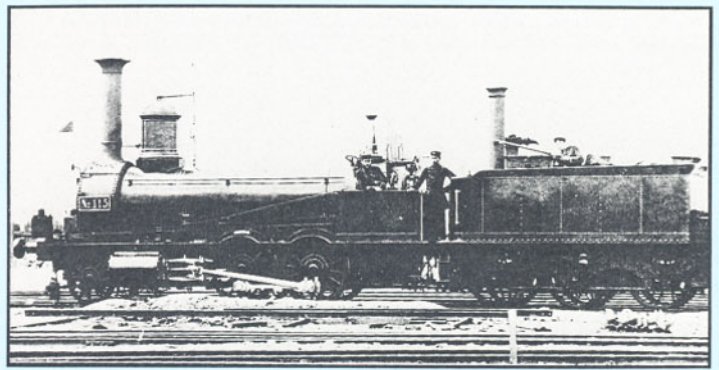
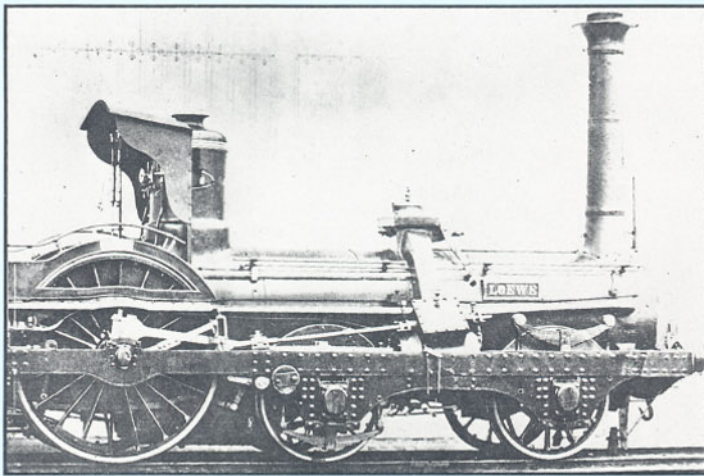


Bild 28: Die 115 stammt von der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, wurde 1857 erbaut und war auch noch 1883 im Betrieb. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

Bild 27: Lokomotive „Löwe“ der Main-Neckar-Bahn, erbaut 1855, etwa zwischen 1857 und 1864 aufgenommen. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

Die Erfindung des Signals

Ursprünglich auch als Semaphore bezeichnet, wurde der „optische Telegraph“ im Jahre 1792 durch die französischen Brüder Chappe erfunden. An einem hohen Holzmast waren oben zwei lange bewegliche Arme nach jeder Seite angebracht. Die vier Einstelllagen waren: waagrecht, senkrecht, schräg nach unten oder oben. Beide Arme ergaben ein Zeichen-ABC mit dessen Hilfe kürzere Mitteilungen bei guter Sicht verhältnismäßig schnell über größere Entfernungen weitergegeben werden konnten. Die erste und einzige öffentliche Telegraphie-Linie dieser Art in Deutschland entstand im Jahre 1832 als preußischer Staatstelegraph zwischen Koblenz und Berlin. 70 Einzelstationen und 222 Mann Bedienung waren dafür erforderlich. Da technisch Besseres noch nicht vorhanden war, mußte man in den ersten Jahrzehnten bei der Eisenbahn tatsächlich auf dieses schon über vierzig Jahre alte System zurückgreifen. Jeder Bahn- und Schrankenwärter erhielt einen optischen Streckentelegraphen, die Endweichenwärter der Bahnhöfe einen Bahnhofsabschlußtelegraphen. Auf größeren Bahnhöfen stand in Höhe des Empfangsgebäudes noch zusätzlich der Perron-Telegraph. Je nach geländeabhängiger Sichtweite betrug der Abstand zwischen 1500 Meter in der Ebene und 600 Meter auf krümmungsreichen Gebirgstrassen. Wie schon beschrieben, waren bei der ersten deutschen Eisenbahn des Jahres 1835 noch keine Signale notwendig. Jedoch bei der zweiten deutschen Bahn, der Leipzig-Dresdener Eisenbahn, die schon eine beträchtliche

Streckenlänge aufwies – mußte bereits 1838 das erste deutsche Signalbuch herausgegeben werden. Als Signalmittel gab es jedoch nur die Fahne für die Tag- und die Handlampe für die Nachtsignale.

Dazu aber das „Posthorn“ der Eisenbahn, die Dampfpeife, die spätestens hier auf deutschem Boden eingeführt wurde. Schon bald erwies es sich als unentbehrlich, Warnzeichen und die überaus wichtigen Bremssignale für handgebremste Züge (Personenverkehr bis 1890, im Güterverkehr bis 1925 die Regel) abzugeben. Die auf den Waggons befindlichen Bremsen hatten bei bestimmten Pfeifsignalen die Bremse anzuziehen oder zu lösen. Oft reichte eine Peife nicht, manche Bahnen rüsteten ihre Lokomotiven mit zwei (einer lauten für die Strecke und einer leisen für den Verschiebedienst) aus. Später unterschied man nach dem Ton auch nach Personen-, Güterzug- und Tendermaschinen. Cockerill in Belgien versuchte sogar mehrtönige Pfeifen (Dampforgeln) zur Signalgebung einzuführen. Das mundgeblasene Signalhorn, das von der Post und dem Militär her kam, führte sich hingegen hauptsächlich bei Zugbegleitern und Bahnhofsbeamten ein. Einige Jahre später kam die Mund- oder Schriillpeife hinzu. Man versuchte aber noch verlässlichere Mittel und kam auf die abenteuerlichsten Ideen. Die Taunusbahn z. B. besaß in den verschiedenen Einzelabschnitten bis 1200 Meter lange mechanische Klingelzüge. Im Winter jedoch, bei Vereisung, war Feierabend. An der geneigten Ebene von Erkrath nach Hochdahl hatte man einen pneumatischen Signalapparat installiert. Ein Rohr, längs der Bahnlinie installiert, hatte an dem jeweiligen Ende Orgel-

pfeifen, die durch eine erzeugte Druckwelle angeblasen wurden. Aber man kannte auch schon die elektrische Telegraphie. Schon 1836 befaßte man sich bei der Planung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn mit dem Gedanken, den Gaußschen elektrischen Telegraphen einzuführen. Da die Leitung je Meile jedoch 500 Taler kostete, verzichtete man darauf. Die erste deutsche Strecke, die einen betriebsfähigen elektrischen Telegraphen erhielt, war die der rheinischen Eisenbahn von Aachen nach Ronhaide. 1843 bezog man aus England Wheatstonesche Zeigerapparate. Jene bestanden im wesentlichen aus Buchstabscheiben über denen ein elektromagnetisch bewegter Zeiger spielte. Stellte der Geber diesen auf einen Buchstaben ein, so machte der Zeiger beim Empfänger die Bewegung mit. Die Bedienung und Ablesung war also äußerst einfach. Etwa gleichzeitig damit entstand das Streckenläutewerk zur Benachrichtigung der Wärter und Rotten auf der Strecke. Der Uhrmacher Leonhardt aus Berlin entwarf solche mit Uhrwerkantrieb, die elektrisch ausgelöst wurden, verlässliche Elektromotoren für Schwachstrom hatte man noch nicht. 1846 wurden solche Läutewerke bei der thüringischen Eisenbahn unter Verzicht auf optische Telegraphen eingebaut. 1847 erhielt die Köln/Mindener Eisenbahn ähnliches. Dieses Signalmittel breitete sich bald über ganz Deutschland aus (wird fortgesetzt). **HM**

Quellen:

E. Born: Zur Entwicklungsgeschichte des Eisenbahnsignalwesens (1935)
 dtv-Atlas zur Weltgeschichte Band 2 (1977)
 dtv-Atlas Deutsche Geschichte in Daten (1981)
 Max Maria v. Weber: Das Telegraphen- und Signalwesen der Eisenbahn (1867)

Die nächste Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals erscheint Anfang Mai!

Der Titel lautet:

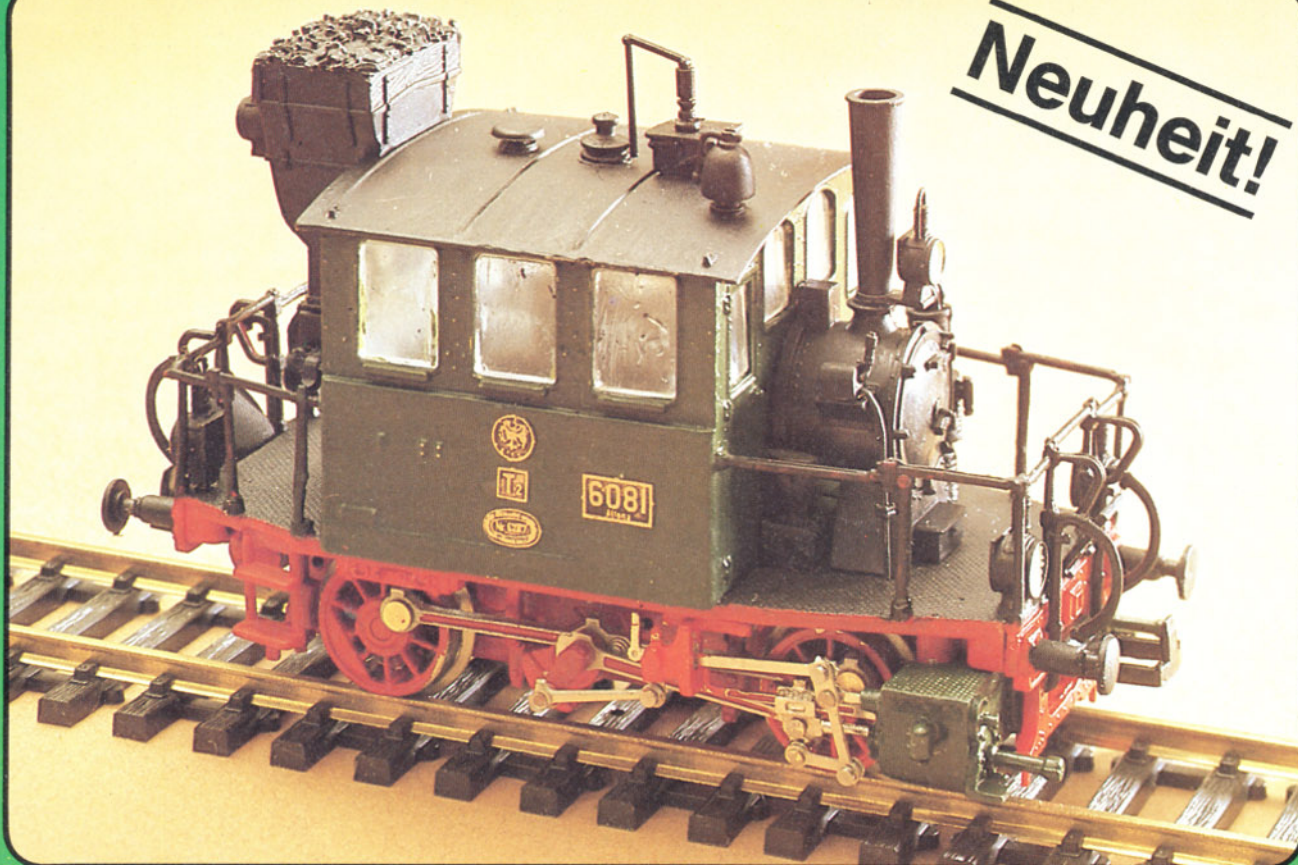
»Die Baureihe 94«

Die Autoren sind Manfred Weisbrod und Horst Obermayer.

Diese Sonderausgabe erscheint in bewährter Ausstattung und ist wieder ausgezeichnet illustriert.

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

Neuheit!



Neuheit! Glaskasten in preußischer Länderbahn-Ausführung

Der Bausatz ist unmotorisiert und beinhaltet diverse Messinggußteile wie preußische Laternen, Steuerungsträger, Glocke mit Klöppel außen usw.

Neuheitenprospekt sofort lieferbar. Gegen Voreinsendung von DM 2,50 incl. Porto erhalten Sie den neuen Farbprospekt mit kompletter Preisliste, der alle Waggon und Messingkleinteile zeigt, die im Hauptkatalog nicht enthalten sind.

Rai-Mo Postfach 160, D-8080 Fürstfeldbruck

★ Schaufenster der Neuheiten ★

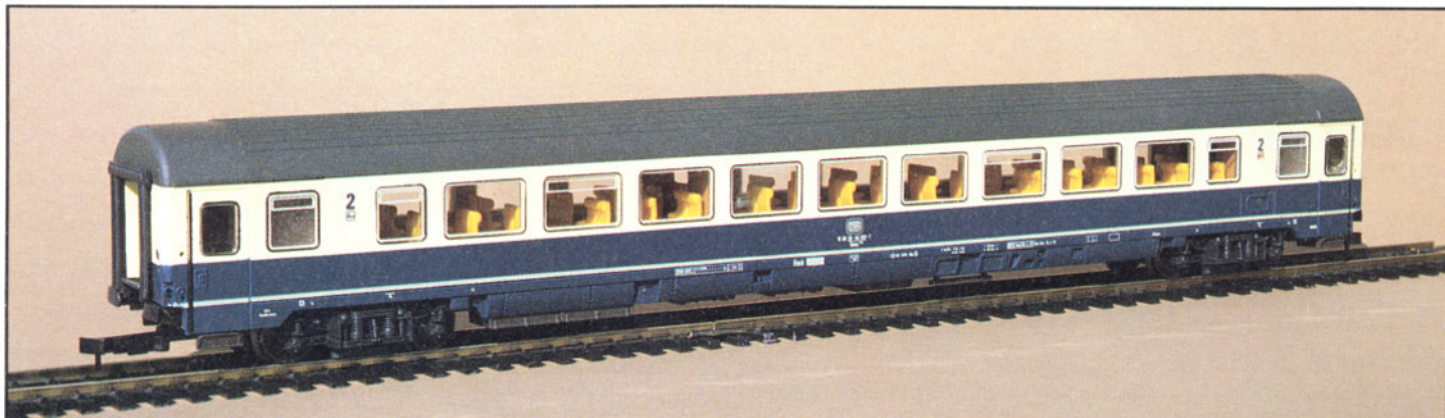
Neu von Roco

Kurz nach der Nürnberger Messe erschien bei Roco eine größere Zahl neuer Triebfahrzeuge und Wagen, die bereits im vergangenen Jahr angekündigt wurden. Sämtliche Fahrzeuge zeichnen sich in Technik, Detaillierung und Finish besonders aus.

Zu den schönsten Elektrolokomotiven in der Baugröße H0 zählt zweifellos die schwedische Maschine der Reihe Rc 4, deren Fertigstellung allein 16 verschiedene Lackierungs- und Druckvorgänge erforderte. Das Modell wird sowohl in der Gleich- als auch in der Wechselstromausführung angeboten. Nach dem Vorbild der französischen Staatsbahn

entstand der vierachsige Triebwagen der Gattung X 2800, zu dem auch ein dazu passender Beiwagen der Gattung XR 8200 in der Baugröße H0 angeboten wird. Mit der Thyristorlok 10102 der Gattung Re 4/4 IV sind nun alle vier Varianten dieser Maschinen in der Gleichstromausführung der Baugröße H0 vorhanden. Herausragende Neuheit bei den Reisezug-

Bild 1: Unverkürztes Modell in H0 des Reisezugwagens Btmz 291/292 der DB.



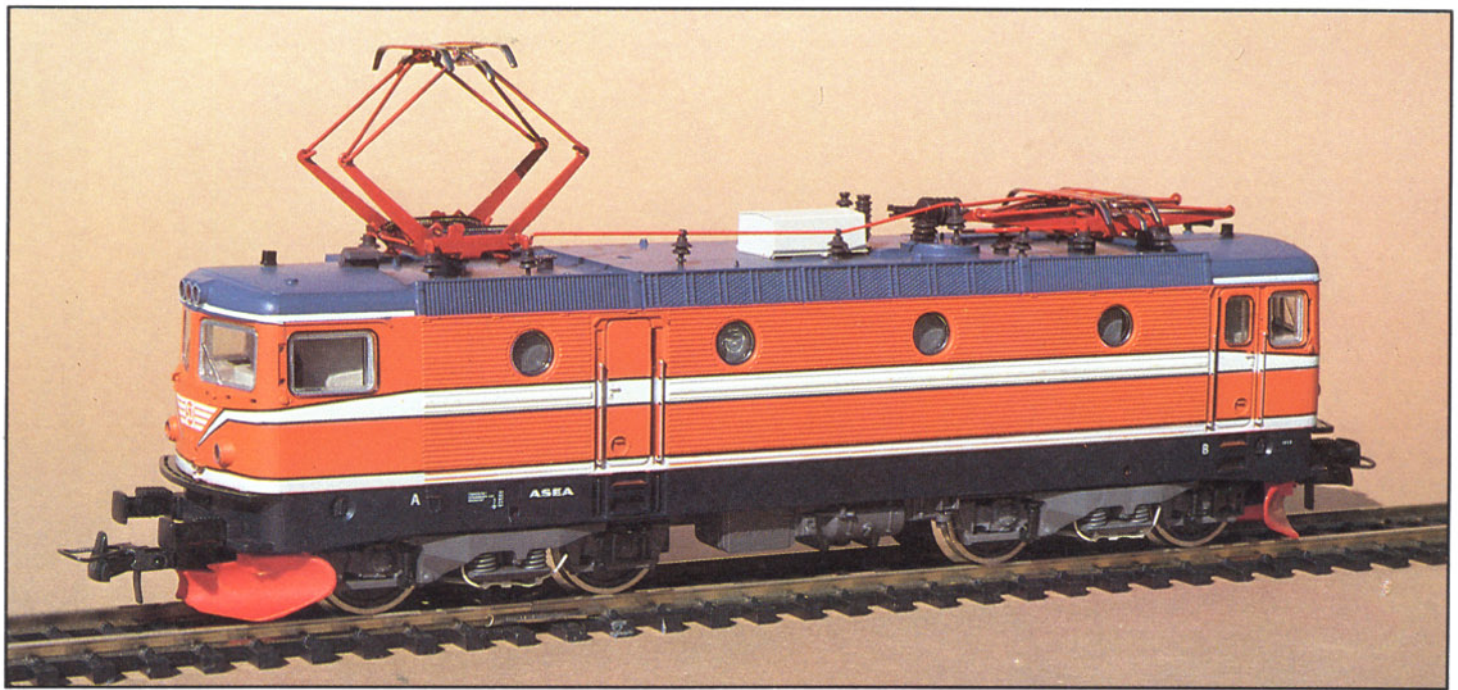


Bild 2: Die schwedische Elektro-Lok der Reihe Rc 4 von Roco zählt zu den schönsten Elloks in H0. 16 verschiedene Lackierungs- und Druckvorgänge sind bei diesem Modell erforderlich. **Fotos 1 und 2: Obermayer**

wagen ist das unverkürzte Modell des Btmz 291/292 der DB im Maßstab 1:87 mit der besonders gut ausgeführten Inneneinrichtung. Jetzt fehlt nur noch ein unverkürzter Speisewagen, um stilreine Intercity-Züge bilden zu können. Als letztes Glied in der Kette der Reisezugwagen des Typs IV der SBB steht in der Nenngröße H0 jetzt auch noch der Restaurantwagen zur Verfügung. Zuwachs gab es auch bei der Serie der dreiachsigen Abteilwagen in Reichsbahnausführung mit dem Wagen 3. Klasse ohne Bremserhaus im Maßstab 1:87. Diese Abteilwagen werden jetzt auch mit BBÖ- und mit CFL-Beschriftungen angeboten. Als weitere Variante der Güterzuglokomotive BR 44 schuf Roco nun das N-Modell in der Reichsbahnausführung mit den großen Windleitblechen der Bauart Wagner. **HO**

Neu von Herpa

Zwei weitere Varianten des LKW-Typs 209 von Daimler-Benz werden derzeit von Herpa ausgeliefert: unter der Bestellnummer 4077 steht das Modell des Hochraum-Transporters im Dienst der Autoverleih-Firma „Hertz“. Die andere Variante – Bestellnummer 4078 – ist als Feuerwehrfahrzeug mit der Aufschrift „Einsatzleitung“ versehen. Feuerwehrfahrzeuge mit drei Blaulicht-Signalen auf dem Dach sind übrigens beim Vorbild ziemlich rar: Während der Fahrt dürfen hierzulande nur zwei Blaulichter eingeschaltet werden. Das dritte Blaulichtsignal ist lediglich im Stand als Rundumkennleuchte gestattet. Die Kfz-Kennzeichen beider Daimler-Benz-Modelle sind dem Herpa-Bogen Nummer 5001 entnommen.

Der im Frühjahr 1981 eingeführten Schwerlastwagen-Baureihe von Scania ist das Vorbild des Herpa-Modells Nummer 822500 entnommen; die Sattelzugmaschine 142 H mit Kässbohrer-Kippstülpe-Auflieger. Im Bild haben wir das Modell bereits im Journal 2/85 auf Seite 79 vorgestellt. Scania bietet zu diesem Typ im Baukastensystem vier Fahrerhausvarianten an:

T = Haubenfahrerhaus

G = Niedrige Frontlenkerkabine

P = mittelhohes Frontlenkerfahrerhaus

R = Hohe Fernfahrer-Frontlenkerkabine

Alle vier Varianten sind mit Schlafkabine erhältlich. Sie tragen dann in der Typenbezeichnung den zusätzlichen Buchstaben „C“ (demnach: CT, CG, CP oder CR). Unter jeder dieser Fahrerhaus-Varianten können sich drei verschiedene Motortypen verbergen: Wahlweise gibt es Reihen-Sechszylinder mit acht beziehungsweise 11 Litern Hubraum. Im Herpa-Modell ist die V-8-Maschine nachgebildet.

Diese Ausführung war bei Vorstellung der laufenden Modellreihe in der Turboversion mit 388 DIN-PS Flaggschiff des Hauses Scania und zugleich Europas stärkster LKW. Mittlerweile wurde dem Turbo noch ein Ladeluft-Kühler (neudeutsch: „Intercooler“) nachgeschaltet und die Leistung auf 420 PS angehoben.

Die stärkere Variante unterscheidet sich vom Herpa-Modell durch eine etwas nach vorne versetzte Bugklappe mit oben abgeschrägtem Ansatz. Dahinter verbirgt sich der Ladeluftkühler. Zudem trägt diese Bauart den Schriftzug „Intercooler“ auf der Bugklappe neben dem V-8-Schild (in Fahrtrichtung links).

Mit den beschriebenen Fahrerhäusern und Triebwerken können Fahrgestelle in drei Belastungsklassen kombiniert werden:

M für normale Beanspruchung

H für starke Beanspruchung (beispielsweise Kipper)

E für besonders starke Beanspruchung (beispielsweise Schwertransporte)

Wer die Herpa-Sattelzugmaschine zum Dreiachser umbauen möchte, kann auf das MAN-Fahrgestell 818276 des gleichen Herstellers zurückgreifen. Für die E-Schwerlast-Version bietet sich ein verkürztes Fahrgestell des Kibri-Bausatzes B 10094 an.

Ebenfalls neu von Herpa gibt es das HO-Modell eines MAN-Feuerwehrfahrzeugs mit Metz-DLK-23/12-Drehleiter. Ein etwas älteres Vorbildfahrzeug läuft – in dieser Ausführung – bei der freiwilligen Feuerwehr in Naila. Das Modell entspricht in allen wesentlichen Merkmalen dem MAN 14192 (14 für das zulässige Gesamtgewicht von 14 Tonnen, 192 für die 192-PS-Sechszylinder-Reihenmaschine). Die Nachbildung des Motors wird nach Kippen des Führerhauses sichtbar; der Wagen kann mit dem Lenkungsaurüstsatz von Herpa ausgestattet werden.

Leiter und Korb des Herpa-Modells zeigen feine Detaillierung. Die vier seitlichen Stützen lassen sich herausziehen und absenken. Dem Fahrzeugmodell – es wird ohne Beschriftung geliefert – liegen keine Abziehbilder bei. Die roten Überführungskennzeichen unseres Fotomusters wurden der Preiser-Packung 1140 (Export-Sattelzugmaschine) entnommen. Wer den Herpa-MAN zusätzlich „aufmotzen“ möchte, kann den Auspuff nach vorne unter die Stoßstange verlegen. Das Drohr wird dabei unter dem Fahrereinstieg plaziert. Falls zusätzlich eine Schlauchhaspel aus dem Zubehörprogramm Verwendung findet, sind am Fahrzeugheck beiderseitige Kfz-Kennzeichen erforderlich.

Neu von Roco

Neu im Roco-Programm findet sich eine hübsche Variante des Opel-„Blitz“-3-Tonnen-Allrad-Lasters mit Pritsche. Das Sondermodell das Roco zu Weih-

nachten versandte, trägt auf der Plane die Aufschrift „Schmid's Christbäume“. Gegenüber dem bisherigen Roco-Modell Nummer 1500 – dem das gleiche Vorbild zugrundeliegt – wurde bei dieser Version des Opel-„Blitz“ das Fahrerhaus abgeändert: die vorderen Kotflügel sind nicht mehr an der Motorhaube angespritzt. Das Farbfinish unseres Fotomusters sowie die Montage von Panier-Nummernschildern und Rückspiegeln aus dem Preiser-Zubehörsortiment hat Herbert Lohstädt übernommen.

Für Reichsbahner bietet Roco nun den Opel-„Blitz“ unter der Bestellnummer 1330 als Feuerwehrwagen aus der Zeit um 1938 an. Aufgrund der damals erlassenen Neufassung des „Gesetzes über das Feuerlöschwesen“ waren Feuerwehren der Polizeiverwaltung unterstellt. Sie trugen deshalb Polizeinummern, erhielten dunkelgrünen Anstrich und wiesen häufig die Türanschrift „Feuerlöschpolizei“ auf. Nach dem Zweiten Weltkrieg erhielten die Fahrzeuge dann wieder die gewohnte rote Lackierung. Das entsprechende Nachkriegsmodell – Roco Nummer 1317 – haben wir bereits im Journal 6/84 vorgestellt. Kennzeichen und Spiegel unseres Foto-Modells stammen aus der Preiser-Oldtimer-Zurüstpackung. Farbfinish: Herbert Lohstädt.

Aus den Vereinigten Staaten stammt das populäre Vorbild des Roco-Modells Nummer 1710: Dort wird der Dodge-Pickup D 100 mit Allradantrieb seit 1972 in zahlreichen Varianten gebaut. Das Roco-Modell entspricht der Allrad-Version ab Baujahr 1977, die den vielversprechenden Beinamen „Power Wagon“ trägt.

Hierzulande freilich ist die Kombiversion des allradgetriebenen Dodge – Bezeichnung „Ramcharger“ – weit verbreitet. Dieses Fahrzeug findet sich vor allem – mit Tarnanstrich versehen – im Bestand der in der Bundesrepublik stationierten US-Streitkräfte. Die verschiedenen Militärausführungen des Dodge D 100 führt Roco ebenfalls im Programm.

Das Modell des Dodge Pickup verfügt über eine aufklappbare Motorhaube, unter der sich die Nachbildung der Achtzylinder-Maschine verbirgt. Die Scheinwerfergläser des Modells bestehen aus separat eingesetzten, transparenten Kunststoffteilen. Sie können demnach von geschickter Bastlerhand durch den Einbau von Lichtleitstäben für eine Beleuchtung vorbereitet werden. Der Verpackung liegt eine zusätzliche Rückbordwand sowie Spannkette bei. Fahrerhaus und Ladebrücke sind als getrennte Bauteile ausgeführt – Umbauspezialisten werden es zu schätzen wissen. Übrigens: der Dodge-Pickup eignet sich besonders als „Zugpferd“ für PKW-Anhänger.

Text: Lohstädt/Kosak;



Bild 3: 3-t-Allradlaster „Opel Blitz“ mit Pritsche, hier als Sondermodell mit der Aufschrift „Schmidt's Christbäume“ (Roco).



Bild 4: Herpa-Hochraumtransporter der Autoverleihfirma Hertz.



Bild 5: Feuerwehrfahrzeug mit der Aufschrift „Einsatzleitung“ der Marke Daimler-Benz von Herpa.



Bild 6: MAN-Feuerwehrfahrzeug mit Metz-DLK-23/12-Drehleiter der freiwilligen Feuerwehr Naila (Herpa).

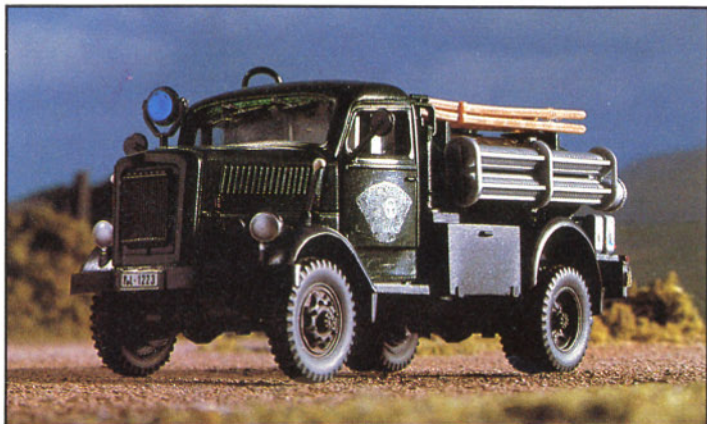
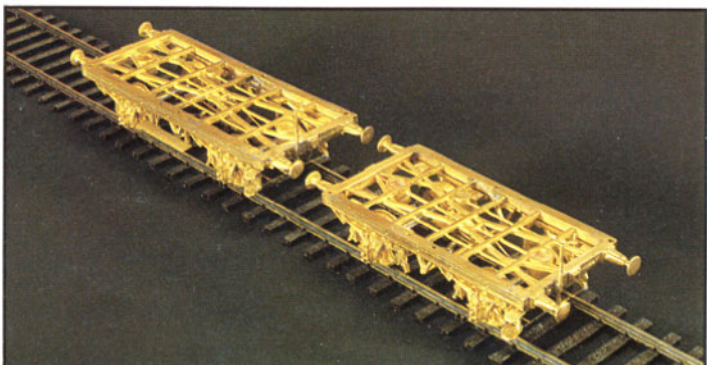


Bild 7: Ein Opel-Blitz als Feuerwehrfahrzeug aus der Zeit um 1938 von Roco.

Bild 8: Dodge-Pickup D 100 mit Allradantrieb 1972. Das Roco-Modell entspricht der Allradversion ab 1977.



Bild 9: Die beiden unterschiedlichen Fahrwerke für die sieben neuen Wagen von Rai-Mo (Art.-Nr. 200 600–606) mit ihrem sehr detaillierten und filigranen Aufbau. Ausführung in Messingfeinguß.
Fotos 3–9: W. Kosak



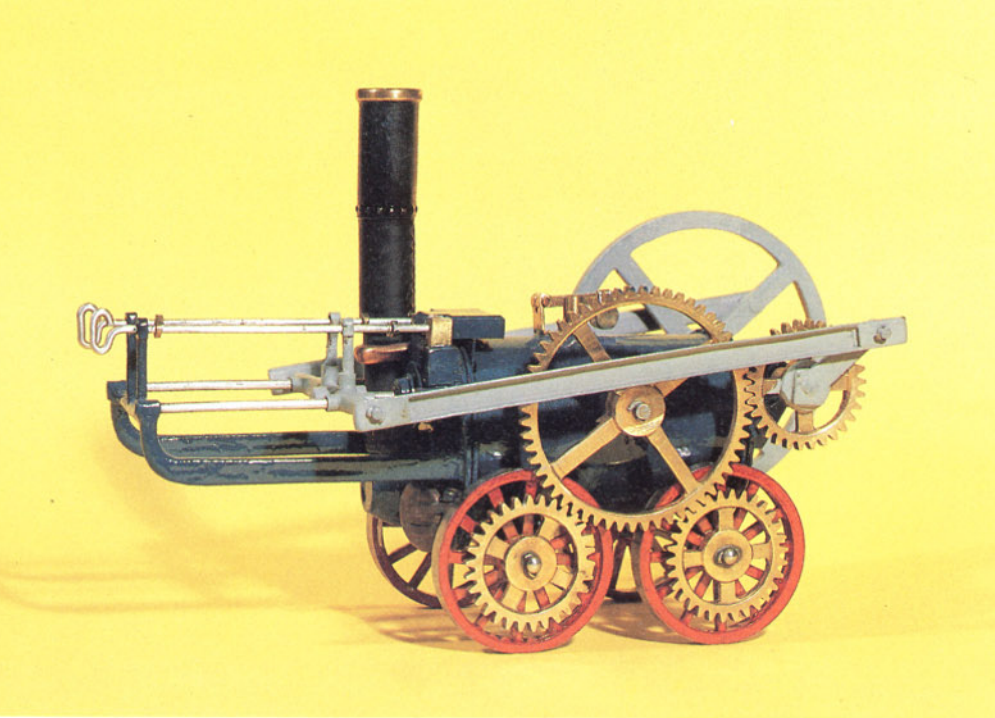


Bild 1: Die erste erfolgreich auf Schienen gelaufene Lokomotive, 1803/04 von Trevithick gebaut.

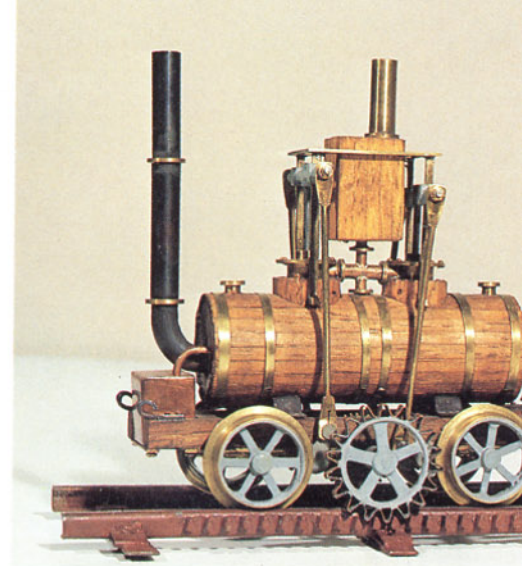


Bild 2: Die erste wirtschaftlich genutzte Lokomotive, gebaut 1811 von Murray und Blekinshop für die Middleton-Grube. Die Lok hatte

Geschichte der D im Maßstab

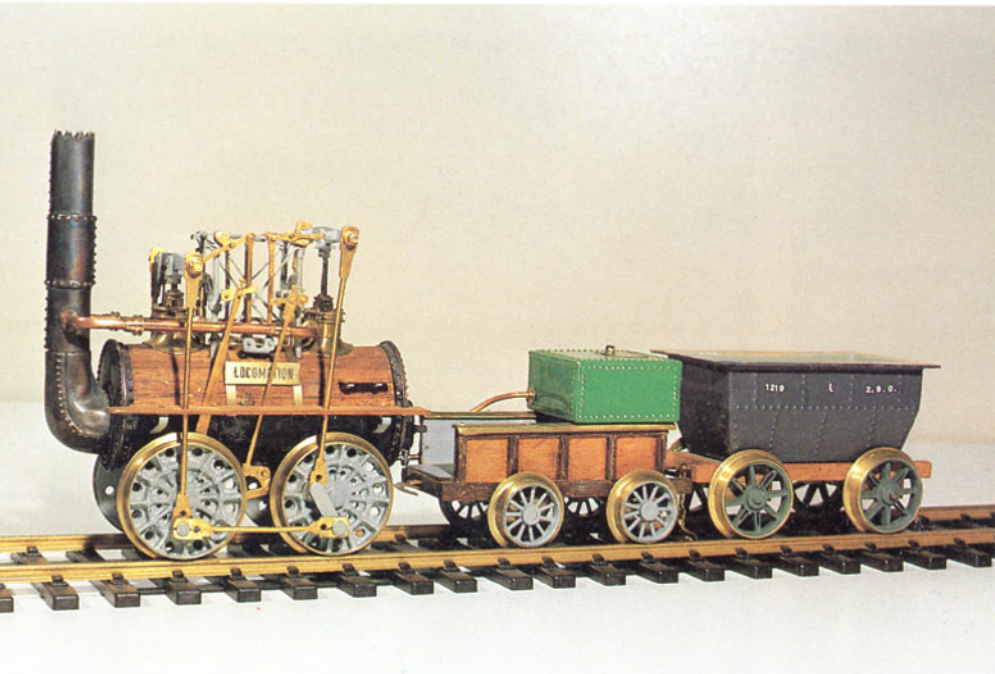


Bild 4: „Locomotion“, 1825 als Fabrik-Nr. 15 von Stephenson für die Stockton-Darlington Railway gebaut.

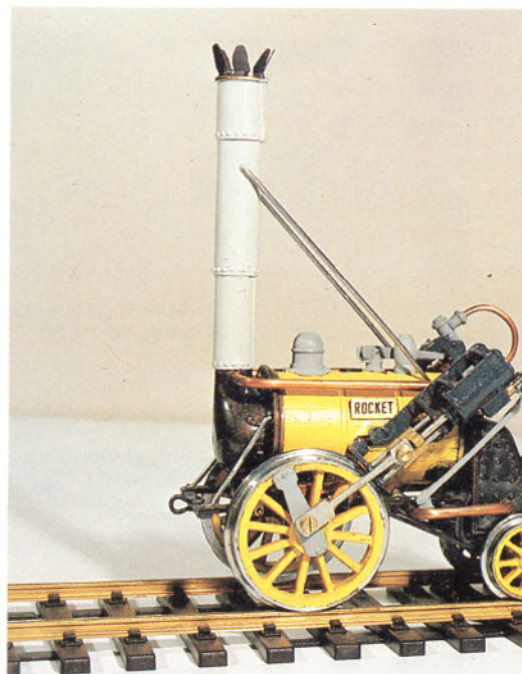
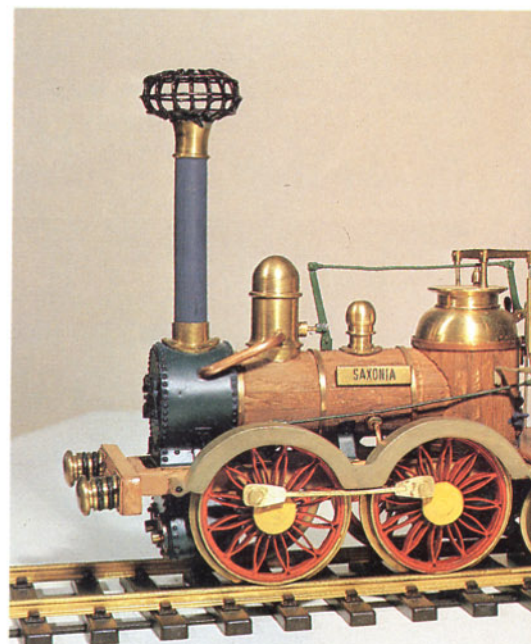
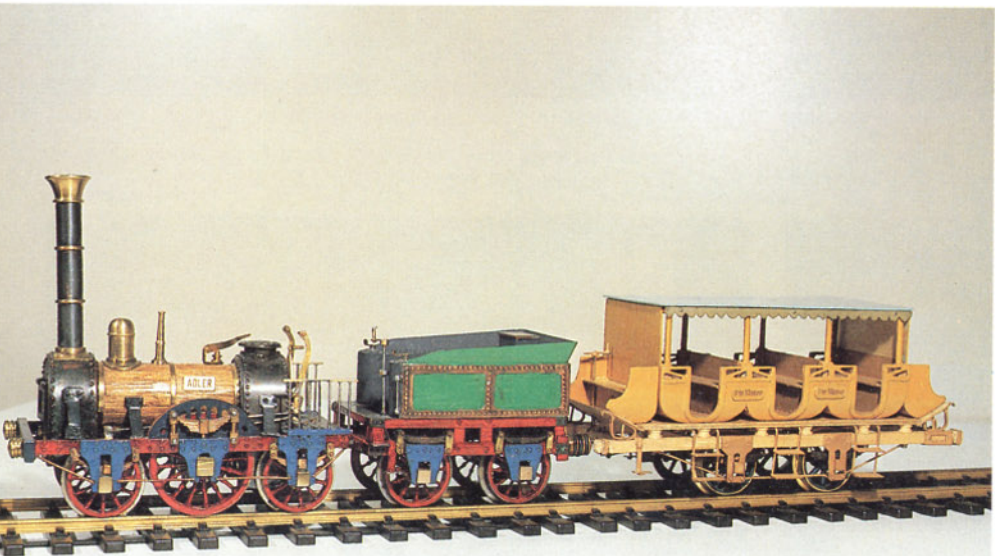
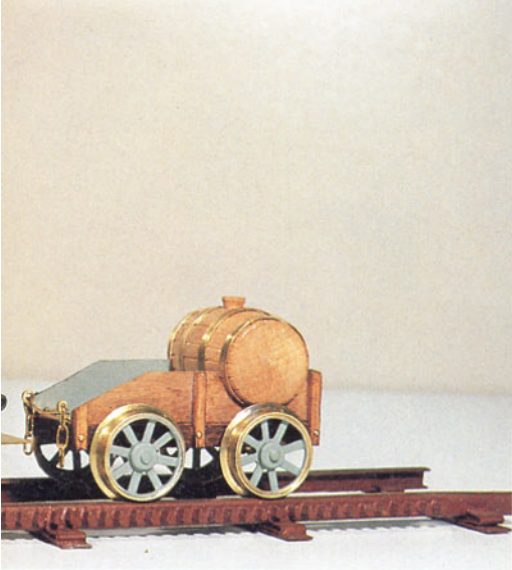


Bild 5: Die berühmte „Rocket“. 1829 als Fabrik-Nr. 19 von Stephenson gebaut, mit der dieser das Lokomotiv-Rennen von Rainhill am 8. 10. 1829 überlegen gewann.

Bild 7: Die „Adler“, die erste in Deutschland fahrende Lokomotive, gebaut 1835 als Fabrik-Nr. 118 von Stephenson für die Ludwigs-Eisenbahn Nürnberg – Fürth.





einen Antrieb über ein Zahnrad und eine neben das Gleis verlegte Zahnstange.

ampflokomotive

1: 32

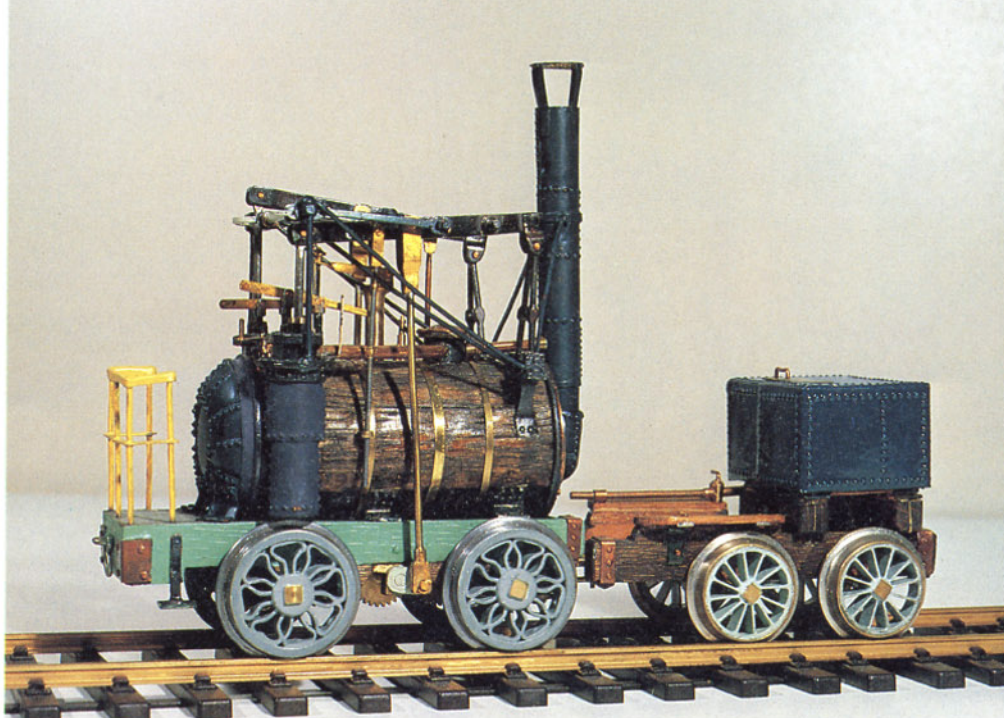


Bild 3: „Puffing Billy“, 1813/14 von William Hedley und Christopher Blackett gebaut.



Bild 8: „Saxonia“, 1838, gebaut in Übigau bei Dresden nach Plänen von Prof. Schubert für die Eisenbahn Leipzig – Dresden.

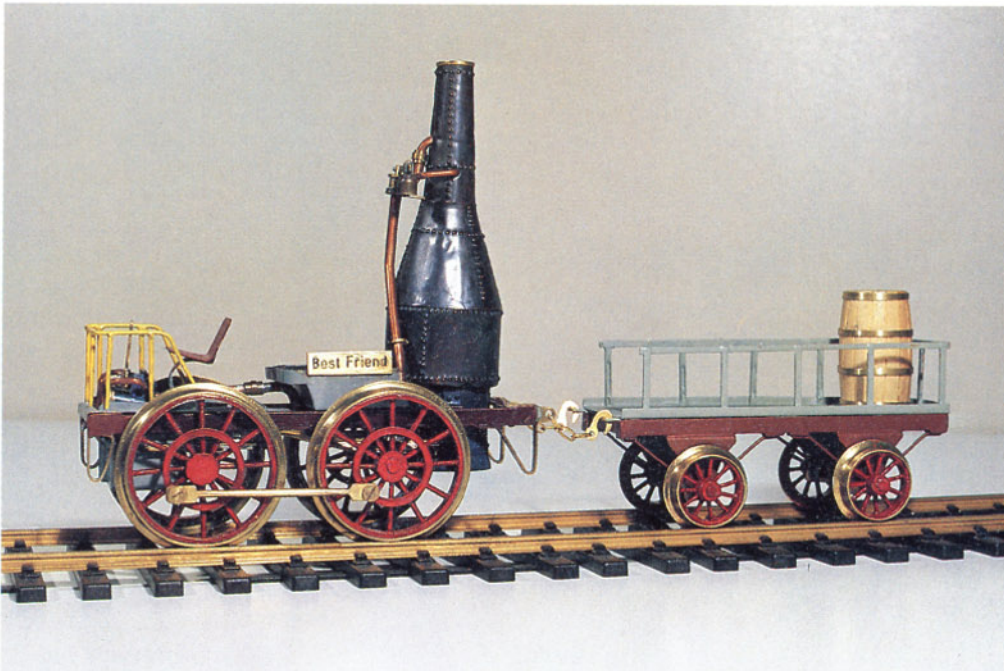
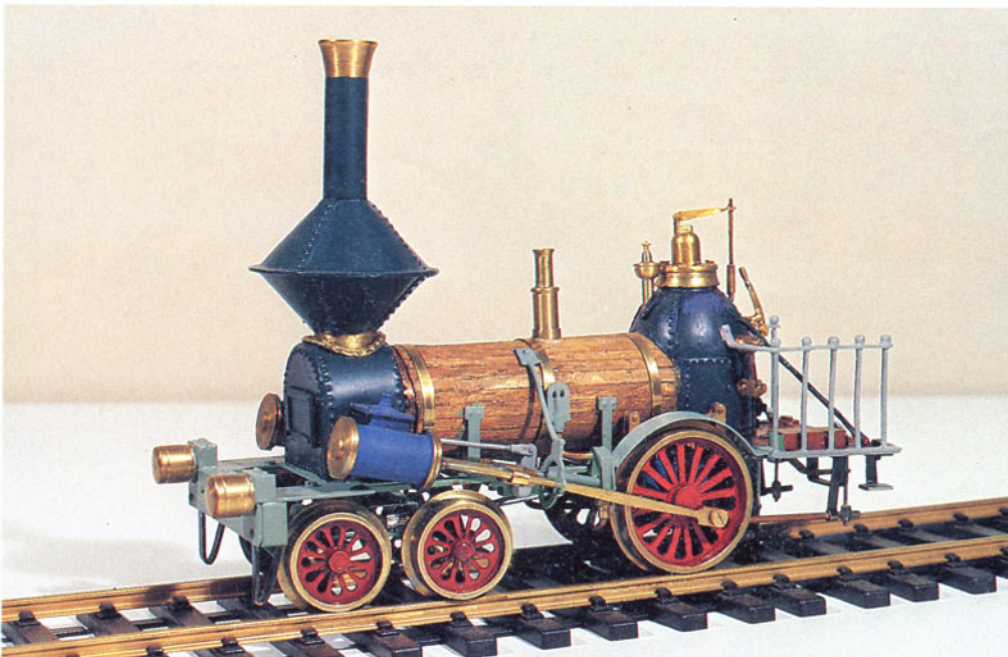


Bild 6: „The Best Friend of Charleston“, 1830, die erste Lokomotive, die in den USA einen Zug beförderte.

Bild 9: 2A-Lok der Berlin-Potsdamer Eisenbahn, gebaut 1839 von Norris/Philadelphia.



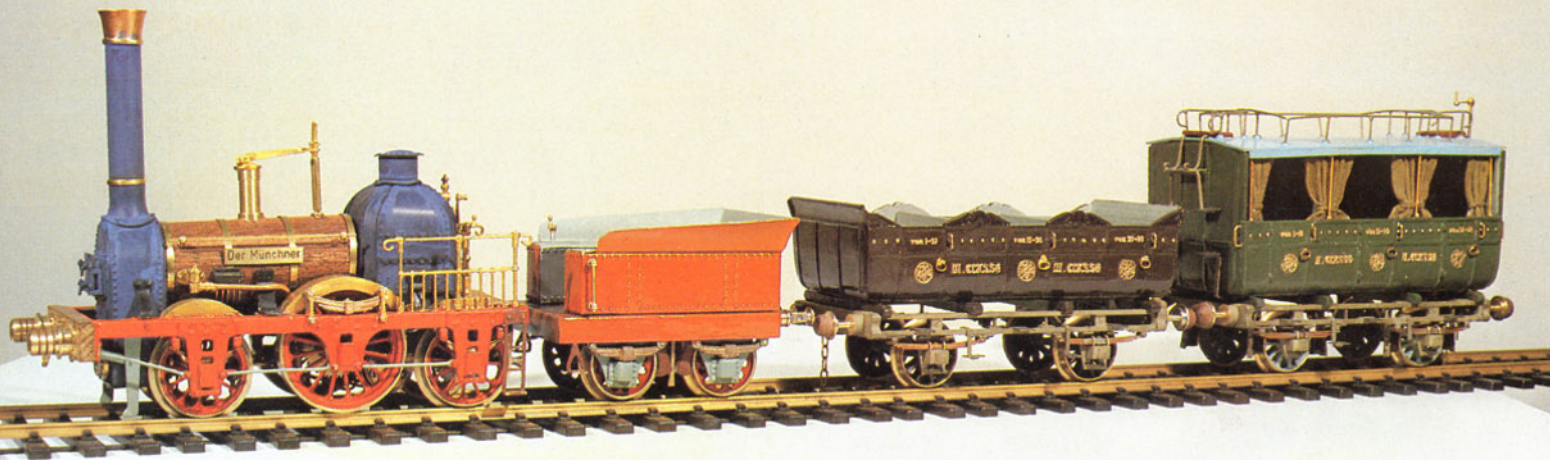


Bild 10: „Der Münchner“, 1841 von Maffei für die München-Augsburger Eisenbahn geliefert, mit zugehörigen Wagen.

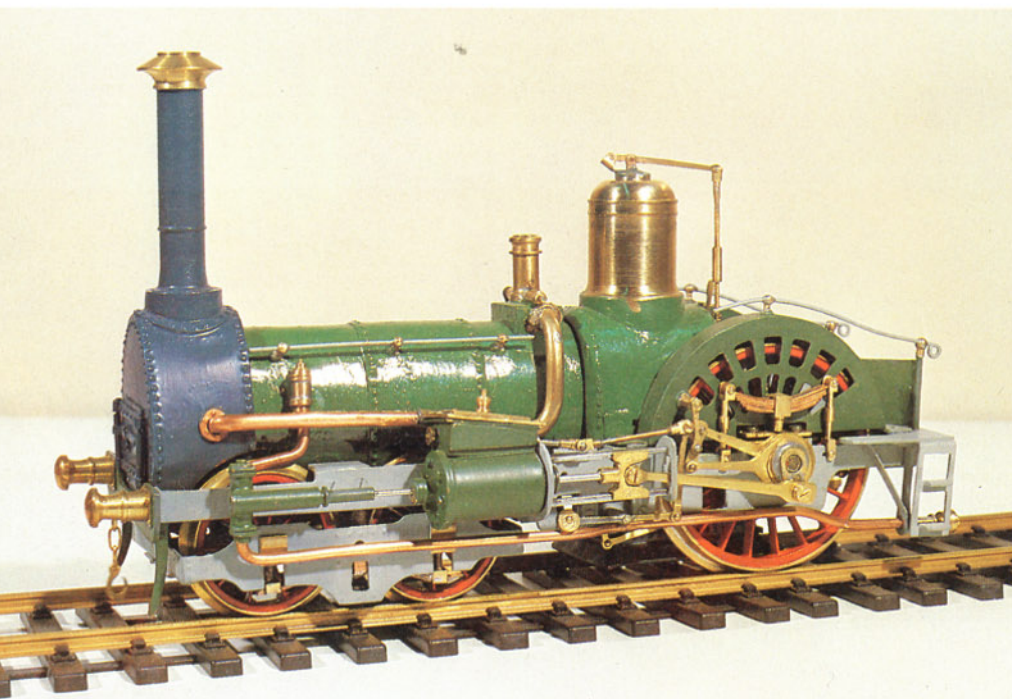


Bild 11: Crampton-Lokomotive der Badischen Staatsbahn, gebaut 1854 von der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe.

Bild 13: „Muldenthal“, 1861 von Hartmann in Chemnitz gebaute Tenderlokom für die Bockwaer Kohlebahn im Erzgebirge.

Alle Fotos: P. Schiebel

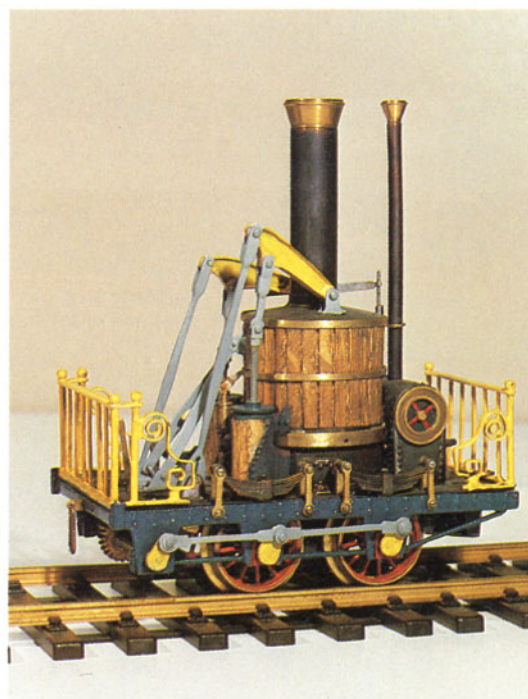
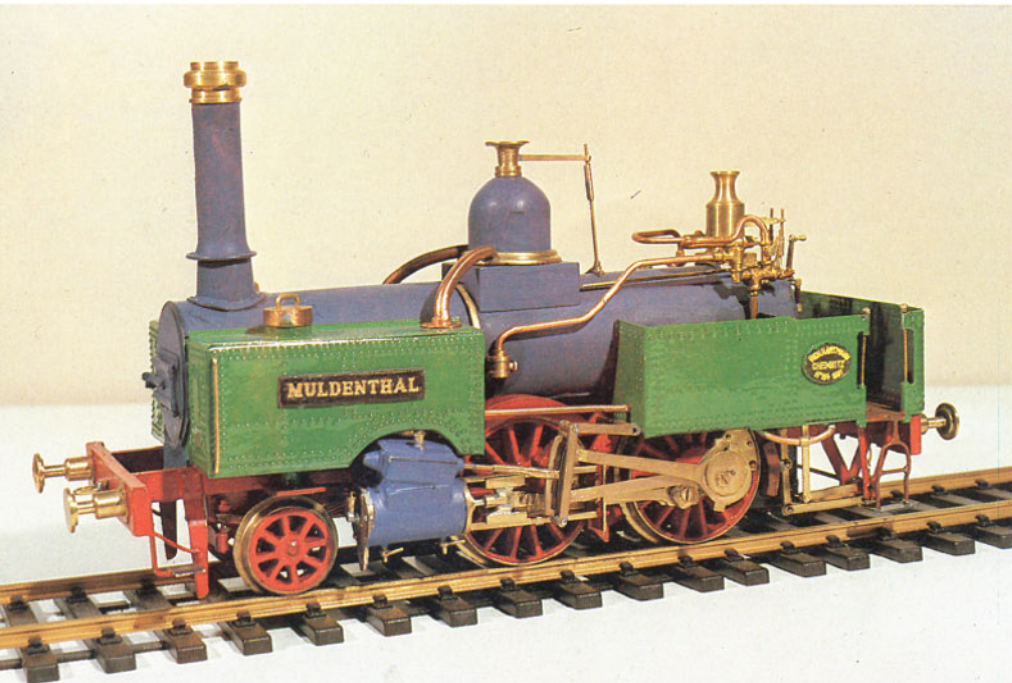


Bild 12: Die „Columbus“ liegt zeitlich zwischen der „Saxonia“ und „Der Münchner“. Sie wurde 1838 nach dem Grasshopper-Typ aus USA für die Eisenbahn Leipzig – Dresden geliefert.

Einen besonderen Leckerbissen für Liebhaber alter Dampflokotivn bot bei der 2. Internationalen Modellbahnausstellung in Köln der Stand des MEC Kassel. In einer Vitrine stellte Herr Rolf Einax seine selbstgebaute Modelle der ersten bzw. für die Eisenbahntwicklung wichtigsten Dampflokotivn aus. Die Modelle im Maßstab 1:32 sind alle im kompletten Selbstbau nach Unterlagen aus der Literatur oder Verkehrsmuseen entstanden. Außer Kleinteilen wie Schrauben, Muttern und Nieten sind keine gekaufte Einzelteile verwendet worden. Herr Einax baut seit nunmehr sieben Jahren seine Modelle, von denen wir hier nur einen Teil zeigen können, und hat sich so sein persönliches Museum für Dampflok-Geschichte geschaffen.

P. Schiebel