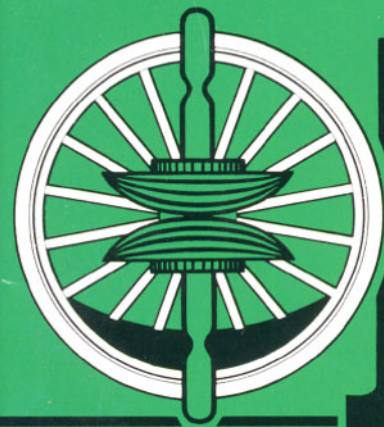


B 7539 F
ISSN 0720-051X

6/1985
September

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—



Eisenbahn JOURNAL

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



6/85

ISSN 0720-051 X 11. Jahrgang
Einzelausgabe

DM 9,50 öS 75, –
sfr 8,50

Hermann Merker Verlag

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

Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

Redaktion: Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz

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

Ständige Mitarbeiter:

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

Modellaufnahmen:

Ing. Horst Obermayer, Peter Schiebel,
Willy Kosak

Schlußredaktion: S. Werner

Satz: Illig, Textverarbeitung GmbH, Göppingen

Druck: Printed in Italy

EUROPLANNING s.r.l.

Verona – Via Morgagni, 30

1985 erscheint das Eisenbahn-Journal 8 x.

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

(Ausland zuzüglich DM 8,– Portoanteil)

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

Postscheckkonto München Nr. 57 199-802

(BLZ 700 100 80)

Volksbank Fürstfeldbruck Nr. 21 300

(BLZ 701 693 70)

Dresdner Bank Nr. 695 918 000

(BLZ 700 800 00)

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

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
zum Kalenderjahresende möglich.

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

Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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



Aus dem Inhalt . . .

Seite

Die City-Bahn auf Erfolgskurs	4
Die badische Gattung VI c (Baureihen 75 ⁴ und 75 ¹⁰⁻¹¹ der Deutschen Reichsbahn)	8
Der Aussichtstriebwagen 491 001	16
Preußen-Report (Die Gattung T 9 – 2. Teil)	22
Präsentation des ICE	29
Probefahrt mit Hindernis (Triebzüge Typ 92 für die Norwegischen Staatsbahnen)	30
Zu Haus beim Schneider Schorsch	32
Deutsche Bahnbetriebswerke (Das Bw Schongau)	36
Mini-Markt	43, 46
Bücherecke	46
Neues aus Schirnding	48
Universal-Tenderlokomotive BR 75 ⁰	49
Neues vom Schneider Schorsch	52
Bayerische Bahnpostwagen	59
Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut	60
Straßenfahrzeuge	64
Gut Holz! – Bauen mit Holz	67
Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör	72
Schaufenster der Neuheiten	78
»Unsere Gelben Seiten« – Adreß- und Telefonverzeichnis	82
Bücherecke	84

Die Seiten 43–46 mit der Sektion 14 der Eisenbahn- und Verkehrskarte
des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklam-
mern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:

Kräftig eingekachelt hat der Heizer der 001 088 im Sommer 1970 bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Münchberg. Der nächste Halt des P 2828 ist erst im gut 10 km entfernten Stammbach, da lohnt es sich, das Feuer noch mit ein paar Schaufeln Kohle zu beschicken.

Foto: U. Geum



Bild 1: Die 218 144 fährt am 30. 5. 1985 bei Meinerzhagen mit dem N 6438 in Richtung Marienheide.

Foto: R. Köstner

Die City-Bahn auf Erfolgskurs

Erst vor Jahresfrist hatte die Deutsche Bundesbahn der neuen City-Bahn zwischen Köln und Gummersbach grünes Licht gegeben. Die ersten Fahrzeuge, die dafür zur Verfügung standen, waren die Diesellokomotive 218 137 und eine Garnitur ehemaliger „Silberlinge“, die nach einem Umbau über eine komfortablere Innenausstattung verfügen. Um die

Lokomotive und die Wagen von den anderen Fahrzeugen der DB deutlich abzuheben, erhielten sie einen neuen Anstrich in den Farben kieselgrau/orange. Obwohl der Großversuch noch in vollem Gange ist und noch nicht alle Erkenntnisse ausgewertet sind, darf man eine positive Beurteilung des Projekts erwarten. Bis jetzt sind be-

reits 6 Diesellokomotiven der Baureihe nach dem Farbschema der City-Bahn umlackiert. Dazu zählen die Maschinen 218 140, 142, 144, 145 und 146. Inzwischen wurde auch der Umbau von weiteren 20 Wagen eingeleitet bzw. begonnen. Recht rasch hat die Firma Fleischmann auf das Erscheinen der City-Bahn-Fahrzeuge

Bild 2: Im Bahnhof Osberghausen zweigt die nur noch im Güterverkehr betriebene Nebenbahn nach Waldbröl von der Strecke Köln – Gummersbach ab. Die Züge der City-Bahn halten hier nicht mehr, die Gleisanlagen des Abzweigbahnhofs wurden bereits zurückgebaut. Die 218 137 schiebt am 1. 11. 1984 einen Zug der City-Bahn in Richtung Gummersbach. Foto: Z. Pilmann





Bild 3: Die 218 137 ist am 2. 11. 1984 bei Engelskirchen mit dem N 6419 auf der Fahrt nach Gummersbach. Im Vordergrund rechts die Agger.

Foto: R. Köstner

reagiert. Sowohl in der Baugröße N, als auch in der Nenngröße H0 wird je eine Garnitur der City-Bahn angeboten. Die Lokomotivtypen waren im Sortiment bereits vorhanden, sie

mußten nur dem neuen Farbkonzept angepaßt werden. Die Wagen erforderten dagegen neue Formen, zumindest in Teilbereichen. Die vorliegende H0-Lokomotive mit der Be-

triebsnummer 218 137 ist in ihrer Bauausführung und in der Gestaltung der Dachpartie identisch mit der 218 217, dem Einzelstück in den TEE-Farben weinrot/elfenbein. Die Son-

Bild 4: Eine Garnitur der City-Bahn passiert am 2. 11. 1984 das Einfahrsignal von Engelskirchen aus Richtung Köln. An der Zugspitze ein Steuerwagen der Bauart BDnrzf 784, dahinter ein Wagen der 1. und 2. Wagenklasse des Typs ABnrzb 772.

Foto: R. Köstner





Bild 5: Die 218 137 schiebt am 31. 5. 1985 einen Zug der City-Bahn durch den bereits aufgelassenen Bahnhof Ehreshoven (nordöstlich von Overath).

Foto: Z. Pillmann

derlackierung des neuen Modells ist sehr sauber ausgeführt, die orangefarbenen Partien mögen vielleicht eine Spur zu fahl sein. Ansonsten blieb die Lokomotive unverändert.

Seit ihrem Erscheinen, zunächst in roter und dann ozeanblau/beiger Lackierung, wird die Diesellok der Baureihe 218 von Fleischmann wegen ihrer feindetaillierten und soliden Aus-

führung von Modellbahnern besonders geschätzt.

HO

Bild 6: Die 218 137 fährt am 1. 11. 1984 in den Meinerzhäuser Tunnel ein. Das Einfahrsignal von Meinerzhagen zeigt das Signal Hp 2 (Langsamfahrt).

Foto: Z. Pillmann





Bild 7: Die 218 217 durchfährt mit einem Zug der City-Bahn den Bahnhof Osberghausen (17. 2. 1985). Foto: B. Czekala-Pillmann

Bild 8: Diese 218 137 in der Nenngröße H0 entspricht in allen Einzelheiten dem bereits vorhandenen Fleischmann-Modell der 218 217. Die Detailaufnahme zeigt die gute Gestaltung und die saubere Lackierung der neuen City-Bahn-Lok von Fleischmann.

Foto: Obermayer



Bild 9: Zugbegegnung am 11. 11. 1984 im Bahnhof Dieringhausen. Links die 212 294 mit einem Nahverkehrszug, gebildet aus „Silberlingen“, rechts die 218 137 mit einer neuen Zuggarnitur der City-Bahn.

Foto: B. Czekala-Pillmann





Bild 1: Mit einer Garnitur „Silberlinge“ steht die geschmückte 75 1118 im Jahre 1964 mit dem E 1371 nach Karlsruhe am Bahnsteig in Schönmünzach zur Abfahrt bereit. Die Abschiedsfahrt der 75 1118 fand übrigens zwei Jahre später am 15. Mai 1966 ebenfalls auf der Murgtalbahn statt.

Foto: M. Dettelbacher

Die badische Gattung VI c

Baureihen 75⁴ und 75¹⁰⁻¹¹ der Deutschen Reichsbahn

Nach der im Waffenstillstandsvertrag von 1918 vereinbarten Ablieferung von 28 Lokomotiven an Frankreich und Belgien, verblieben der Deutschen Reichsbahn im Jahre

1920 noch 107 Maschinen der badischen Gattung VI c. Nach dem Nummernplan von 1925 erhielten die noch vorhandenen 64 Fahrzeuge der Lieferserien 1 bis 7 die Baurei-

henbezeichnung 75⁴ und die 43 Lokomotiven der beiden Lieferungen von 1920 und 1921 wurden als Reihe 75¹⁰⁻¹¹ übernommen. Die Betriebsnummern wurden nicht fortlaufend

Bild 2: Im September 1963 zählte die 75 1003 im Bw Hallingen noch zu den betriebsfähigen Maschinen der badischen Gattung VI c.

Foto: A. Schöppner





Bild 3: 1960 feierte man „125 Jahre Deutsche Eisenbahnen“, wie auch auf dem Wasserkasten der 75 1004 zu lesen steht, die am 9. 12. 1960 in Karlsruhe im Bild festgehalten wurde.

Foto: H. Schambach

Bild 5 (nächste Seite): Die Lokomotive der badischen Gattung VI c hat in Konstanz eine sehr interessante Zuggarnitur übernommen und überquert nun auf der Fahrt in Richtung Radolfzell die Rheinbrücke in Konstanz a. Bodensee. Die Garnitur besteht nur aus einem badischen Packwagen, einem BC4i der Einheitsbauart und einem preußischen C4ü. Die Aufnahme dürfte in den dreißiger Jahren entstanden sein.

Foto: Sammlung Schröpfer

Bild 6 (übernächste Seite): Ein Blick von der Straßenbrücke in Donaueschingen; die 75 405 verläßt am 7. 7. 1956 mit einem Eilzug den Abzweighbahnhof an der Strecke Offenburg – Konstanz.

Foto: L. Rotthowe

vergeben, sondern in Gruppen, die den einzelnen Bauserien zugeordnet waren. Hierbei ergab sich folgende Gliederung:

Bauserie	Baujahr	Betriebsnummer
VIc ¹	1914	75 401 – 75 409
VIc ²	1915/16	75 411 – 75 430
VIc ³	1916/17	75 431 – 75 441
VIc ⁴	1917	75 451 – 75 464
VIc ⁵	1917	75 471 – 75 473
VIc ⁶	1917/18	75 481 – 75 483
VIc ⁷	1917	75 491 – 75 494
VIc ⁸	1920	75 1001 – 75 1023
VIc ⁹	1921	75 1101 – 75 1120

Die Hauptabmessungen der beiden Baureihen waren gleich, die Kessel und Triebwerke identisch. Unterschiede gab es nur beim Dienstgewicht der Lieferserien 8 und 9, das durch einen verstärkten Rahmen um rund 1

bis 1,9 t angewachsen war. Die Lokomotiven der badischen Gattung VIc bewältigten zusammen mit den 173 Maschinen der ab 1900 in Dienst gestellten Gattung VIb nahezu 75% der Personenverkehrs im früheren Großherzogtum Baden.

Nach ihrer Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn waren die Fahrzeuge der Baureihen 75⁴ und 75¹⁰⁻¹¹ zunächst noch unentbehrlich auf vielen der badischen Strecken, mit den zum Teil recht beträchtlichen Steigungen. Die Lokomotiven waren selbst den Anforderungen des Schnellzugdienstes gewachsen.

Wie bereits im Eisenbahn-Journal 5/1985 erwähnt wurde, führen am Ende der zwanziger Jahre noch 72 Lokomotiven in ihrer badischen Heimat. Bei der Berliner Stadtbahn standen

zu diesem Zeitpunkt 10 Maschinen im Einsatz. Bald tauchten die ersten der badischen Maschinen auch bei der RBD Schwerin auf, und im Jahre 1935 wurden bei den Bahnbetriebswerken Neustrelitz, Rostock, Schwerin und Wismar insgesamt 38 Lokomotiven registriert, unter denen sich wohl auch die Berliner Maschinen befanden.

Noch vor dem Beginn des Zweiten Weltkrieges waren die Lokomotiven 75 427 und 75 1001 aus dem Betriebsdienst ausgeschieden. Nach 1945 fehlten die Maschinen 75 430, 433, 491, 1014 und 1104 in den Bestandslisten. Während des Krieges waren die 13 Fahrzeuge aus Luxemburg von der Deutschen Reichsbahn mit den Betriebsnummern 75 1121 bis 75 1133 eingegliedert worden. Zwei davon, die 75 1122 und 1129, verblieben

Bild 4: Mit einem Eilzug nach Freiburg (Breisgau) macht sich die 75 416 am 15. 9. 1957 in Donaueschingen auf den Weg. In Neustadt (Schwarzwald) wird der Zug von einer der fünf Lokomotiven der Baureihe E 244 für das 50-Hz-Netz der Deutschen Bundesbahn übernommen, die ihn das Höllental hinab bis nach Freiburg (Breisgau) befördern wird.

Foto: H. Schambach









Bild 7: Ein hochinteressantes Foto hat Fenino um 1932 in der Nähe von Paris geschossen: Zwei Vorortzüge vom Bahnhof Paris-St. Lazare unterwegs nach Argenteuil mit einer preußischen T 14 (links) und nach Sartrouville mit einer badischen VI c (rechts).
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 8: Eine lustige Garnitur galt es für die V 100 2189 am 12. 6. 1963 zu befördern. Hinter der dreiteiligen Schienenbusgarnitur ist ein gedeckter Güterwagen in den Zug eingestellt – und die 75 422 dampft munter hinterdrein. Aufgenommen wurde dieses Foto in Singen (Hohentwiel).
Foto: W. Hanold



Bild 9: Mit einem Nahgüterzug poltert die 75 1118 am 12. 5. 1965 über die Weichen der Bahnhofsausfahrt und läßt Radolfzell hinter sich.
Foto: U. Montfort



nach Kriegsende in der DDR, die 75 1126 in Österreich und die 75 1131 wurde in Freiburg z-gestellt. Die anderen Lokomotiven kehrten nach Luxemburg zurück. In Frankreich blieben die Maschinen 75 402, 404, 460 und 493. In den Einsatzbestand der Deutschen Bundesbahn gelangten noch 41 Lokomotiven der Baureihe 75⁴ und 25 Fahrzeuge der Reihe 75¹⁰⁻¹¹, davon waren 7 Maschinen im Bw Kreuzberg an der Ahr beheimatet. Weitere 8 Exemplare setzte das Bw Kaiserslautern ein und die restlichen 26 Lokomotiven befanden sich bei den Betriebswerken Freiburg, Konstanz, Offenburg, Radolfzell, Singen und Waldshut. Im Bestand der Deutschen Reichsbahn in der DDR waren 29 Maschinen der früheren Gattung VI c verzeichnet, die zunächst weiterhin im Bereich der Direktion Schwerin eingesetzt blieben.

Bis zum Beginn des Jahres 1959 waren bei der DB die 75 456, 1006, 1016, 1019, 1111 und 1115 z-gestellt oder ausgemustert. Die verbliebenen 60 Lokomotiven befanden sich nun in Freiburg, Haltingen, Karlsruhe, Radolfzell, Villingen und Waldshut. Zu den besonderen Leistungen zählten in jener Zeit die Beförderung der Eilzüge von Rastatt und Karlsruhe nach Freudenstadt, die bis nach Schönmünzach im Murgtal sehr oft mit Maschinen der Baureihe 75¹⁰⁻¹¹ vom Bw Karlsruhe Hbf bespannt waren. Auf der fast 59 km langen Strecke zwischen Karlsruhe und Schönmünzach war ein Höhenunterschied von 347 m zu überwinden. Die größten Steigungen erreichten den Wert von 22,5 Promille. Im Jahre 1954 hielten die Lokomotiven der Baureihe 75⁴ ihren Einzug im Bw Villingen. Der Einsatzbestand wuchs bis 1959 von 10 auf 15 Maschinen an, um dann aber sehr rasch auf eine Lok zu schrumpfen, die dort noch im Frühjahr 1964 registriert wurde. Die Dienstpläne sahen



Bild 10: Der P 2126 verkehrte damals von Erzingen (Baden) nach Schaffhausen und diente vor allem dem Schweizer Binnenverkehr. In Kürze wird der von der 75 452 geführte Personenzug im Bahnhof Schaffhausen eintreffen. Der Blick auf die elektrifizierte SBB-Strecke Schaffhausen – Zürich (links unten) wird durch die Lokomotive ein wenig verdeckt (2. 4. 1961). Foto: U. Montfort

den Einsatz vor Personen- und Güterzügen von Villingen nach Singen und zwischen Villingen und Donaueschingen vor. Bekannt sind auch die Personen- und Eilzugleistungen von Donaueschingen nach Neustadt und zum Titisee im Hochschwarzwald.

Mit dem Ablauf des Jahrs 1963 begann sich dann aber das Ende der Gattung VIc bei der Bundesbahn sehr rasch abzuzeichnen. Die Bestandslisten wiesen nur noch 27 Fahrzeuge nach, die den drei Betriebswerken Halting, Radolfzell und Villingen zugeteilt waren.

Bw Haltingen

75 401, 429, 481, 1114, 1117.

Bw Radolfzell

75 417, 422, 432, 434, 435, 441, 452, 471, 472, 482, 492, 1002, 1003, 1009, 1012, 1017, 1021, 1023, 1108, 1118.

Bw Villingen

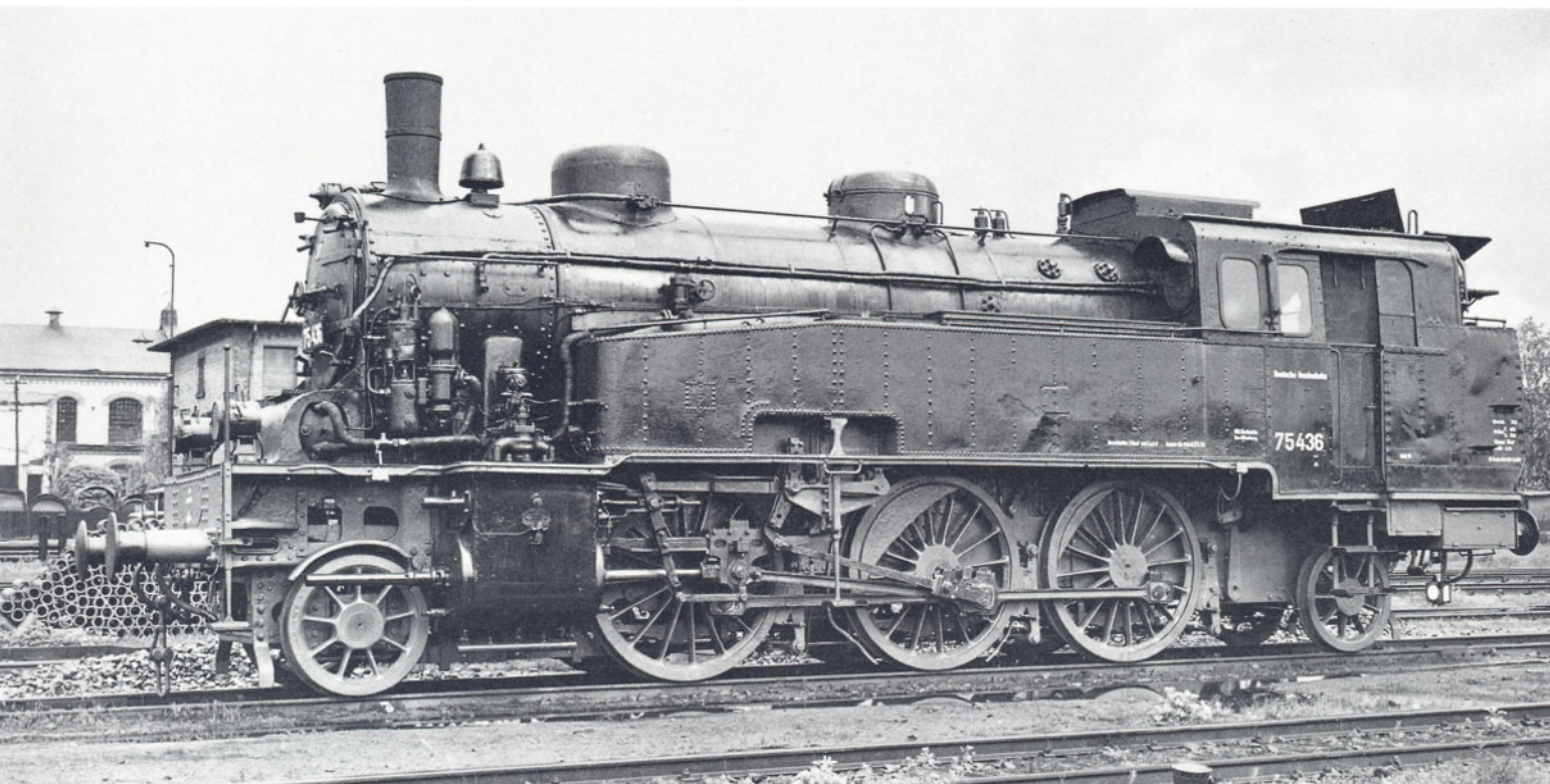
75 407, 494.

Rasch und unaufhaltsam vollzog sich die Aus-

musterung der Lokomotiven. Mit einem Sonderzug verließ am 15. Mai 1966, pünktlich um 12.27 Uhr, die letzte Dampflokomotive der ehemals Großherzoglichen Badischen Staatseisenbahn den Karlsruher Hauptbahnhof zu ihrer Abschiedsfahrt durch das Murgtal bis nach Schönmünzach. Zu diesem Abschied hatte man die 75 1118 noch einmal von Radolfzell auf ihre frühere Hausstrecke zurückgeholt. Wenige Tage vor ihrem fünf- und vierzigsten Geburtstag waren viele Eisenbahnfreunde nach Karlsruhe geeilt, um der

Bild 11: Die 75 456 des Bw Offenburg erhielt ihre letzte Bremsuntersuchung am 7. 5. 1954. Nur wenige Tage später, am 21. 5. 1954, wurde sie in ihrem Heimat-Bw fotografiert.

Foto: Dr. Scheingraber





▲
Bild 12:
Die 75 1002
passiert am
25. 5. 1965 mit
dem P 1805 (Sig-
maringen –
Radolfzell) einen
Bahnübergang in
der Nähe von
Wahlwies. Bis
zum Bahnhof
Stahringen an
der Hauptbahn
von Friedrichs-
hafen nach
Radolfzell sind
nur noch wenige
Kilometer zurück-
zulegen. **Foto:**
U. Montfort

Bild 13: Die
75 452 hat mit
einem Personen-
zug nach Walds-
hut Ausfahrt aus
Schaffhausen
erhalten (Sep-
tember 1962).
Foto:
G. Turnwald

Lok Lebewohl zu sagen. Nicht allen gelang es, eine Fahrkarte zur letzten Reise zu ergattern, zumal die Bundesbahn bei dieser Fahrt einen Fahrpreis „wie in Friedenszeiten“ berechnete. In der 3. Klasse waren dies nur 3,7 Pfennige für den Kilometer. Eine besondere Attraktion war die Verlosung der Laternen und des Betriebsbuches der mit Girlanden und Wappen geschmückten Lokomotive. Erst am 21. Mai 1921 war die 75 1118 in Dienst gestellt worden. Es war die drittletzte Maschine der Gattung VI c, Reihe 9, die von der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe unter der Fabrik Nr. 2150 gebaut worden war. Ihre Standorte waren Bruchsal, Friedrichshafen, Offenburg, Radolfzell, Villingen und Waldshut. In Bruchsal war sie 21 Jahre lang und in Karlsruhe 13 Jahre lang beheimatet. Während der knapp 45 Jahre ihrer Dienstzeit hatte die Lok insgesamt 1 220 000 km zurückgelegt. Jetzt, kurz vor ihrer Verabschiedung war ihr Schicksal noch ungewiß, immer noch drohte der Maschine die Zerlegung auf dem Schrottplatz von Immendingen. Als einziges Exemplar der Gattung VI c blieb die Maschine dann aber noch erhalten. Nach ihrer Ausmusterung am 20. April 1967 kam die Lok zunächst zur TH Karlsruhe und danach in die Obhut der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte. Nur wenig länger blieben jene Fahrzeuge im Einsatz, die nach 1945 zum Bestand der Deutschen Reichsbahn in der DDR zählten. Bis zum Ende der sechziger Jahre war auch dort die Ausmusterung vollzogen. Nachdem das Bw Zittau seine Maschinen abgegeben hatte, waren Haldensleben, Bautzen und Löbau die letzten Einsatzdienststellen. Im Sommer des Jahres 1968 befanden sich unter den wenigen noch betriebsfähigen Fahrzeugen die Lokomotiven 75 411 und 75 1116, die beide im Bw Löbau beheimatet waren.

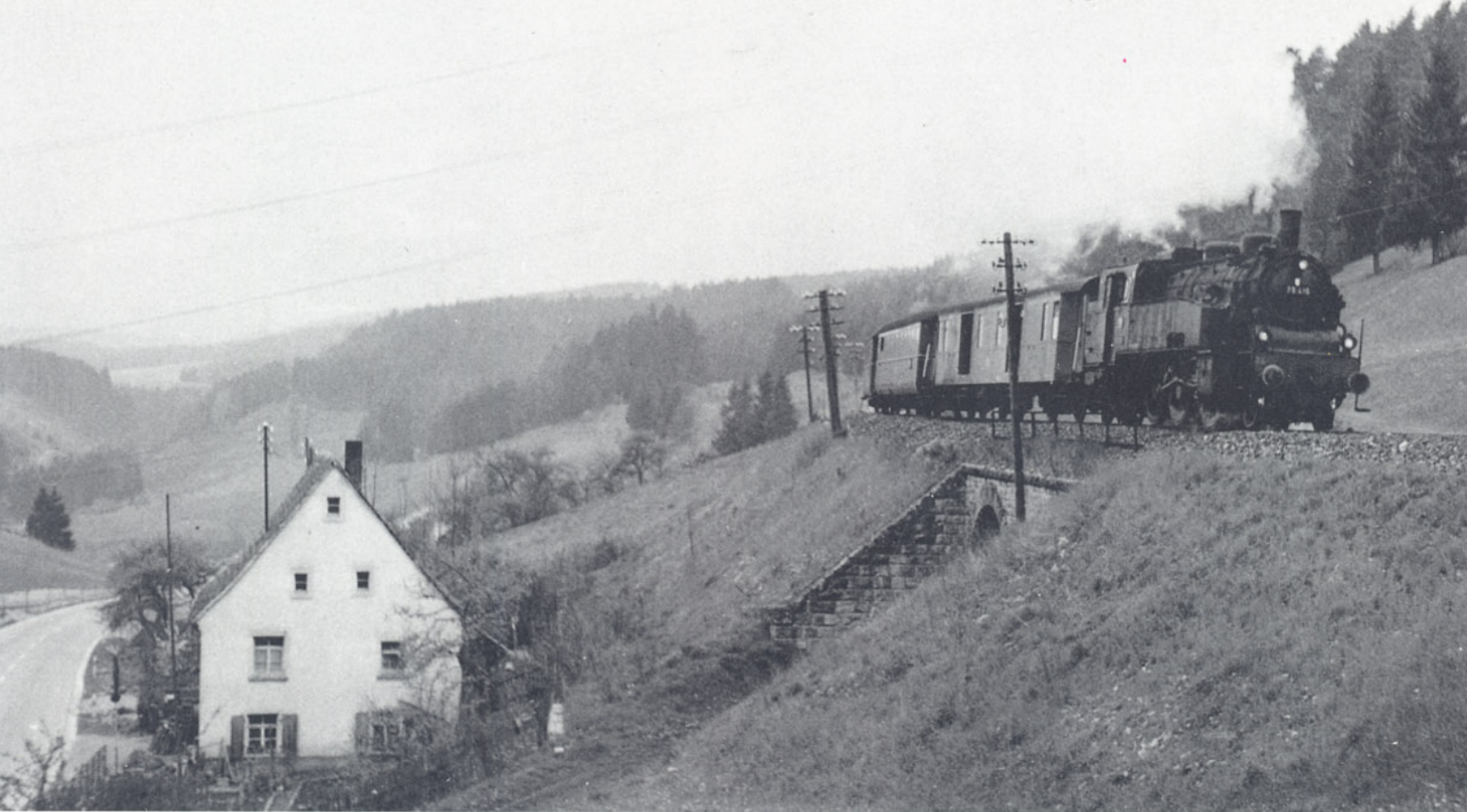


Bild 14: Auf der Strecke Neustadt (Schwarzwald) – Donaueschingen eilt die 75 416 mit dem E 4609 bei Döggingen talwärts (11. 5. 1960).

Foto: U. Montfort

HO-Modelle der badischen Gattung VI c

Nachdem seit dem Frühjahr 1985 die blaue VI c von Liliput zur Verfügung stand, werden nun weitere Varianten angeboten. Einer Pressemitteilung des Herstellers ist zu entneh-

men, daß jetzt auch die Reichsbahn- und die Bundesbahnausführung in den Fachhandel gelangt sind. Bis zum Erscheinen der ebenfalls angekündigten badischen Schnellzugwa-

gen wird man sich allerdings noch etwas gedulden müssen.*

HO

* (Ein Liliput-Werkfoto des HO-Modells der badischen VI c in der Bundesbahnausführung finden Sie auf Seite 81).

Bild 15: Nach einem kurzen Halt in Stahringen setzt sich die 75 1118 mit dem P 1805 aus Sigmaringen am 12. 5. 1965 wieder in Bewegung, um nach einer Fahrzeit von knapp 10 Minuten den Zielbahnhof Radolfzell zu erreichen.

Foto: U. Montfort





Bild 1: Auf der Fahrt von München nach Garmisch-Partenkirchen hat der 491 001 am 19. 9. 1979 den Bahnhof Hechendorf erreicht. Die Vorhänge hinter der Verglasung der abgeschrägten Dachpartie oberhalb des Triebwagenführers dienen dem Sonnenschutz.
Foto: A. Ritz

Der Aussichtstriebwagen 491 001

Am 14. Juli hatte der „Gläserne“ Geburtstag. Fünfzig Jahre alt ist dieses populäre Fahrzeug geworden, das die amtliche Bezeichnung 491 001 trägt. Bei seinen vielen Sonderfahrten, die sich nach wie vor großer Beliebtheit erfreuen, hat der „Gläserne“ inzwischen rund 2,5 Millionen Kilometer zurückgelegt.

Jetzt allerdings, zum Ende dieses Jahres, droht dem schmucken Fahrzeug die Pensionierung. Dies wäre nun Grund genug, schon jetzt einen Nachruf zu verfassen. Dabei könnte man dann aber nur auf bereits bekannte Ausführungen zurückgreifen. Im M + F-Journal 1/1978 hatten wir schon einen großen

Bildbericht über den 491 001 gebracht. Zwei Jahre später hat Dipl.-Ing. Horst Troche alles Wesentliche zur Geschichte des Triebwagens in einer Broschüre festgehalten, die von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte herausgegeben wurde. Schließlich soll auch noch der reich illustrierte Beitrag im LOK-MAGAZIN 134 vom März/April 1985 erwähnt sein. Darin ist eine Typenbezeichnung enthalten, die den heutigen Bauzustand des Fahrzeuges zeigt.

Im Laufe der langen Dienstzeit haben sich beim ET 9101 einige bauliche Veränderungen ergeben, vor allem bei der Ausführung der Dachpartie und der Schürzen. Geändert hat sich auch die Farbgebung des Jubilars. Leider



Bild 3 (rechte Seite oben): Wie immer gut besetzt war der 491 001 am 21. 4. 1985, als er im Rahmen einer Tagesfahrt von München über Holzkirchen und Rosenheim nach St. Johann in Tirol fuhr (aufgenommen bei Westerham).
Foto: A. Ritz

Bild 4: Anlässlich einer U 3 hatte der 491 001 im Dezember 1977 eine Neulackierung erhalten. Die Aufnahme entstand bei der AW-Abnahmefahrt am Haltepunkt Stuttgart-Sommerrain.
Foto: Obermayer

Bild 2: Am 5. 6. 1969 war der damals noch in den Farben creme und weinrot lackierte 491 001 in Würzburg zu Gast.
Foto: A. Schöppner





Bild 5: Im Gegenlicht kommt die außergewöhnliche Konstruktion des Aussichtstriebwagens (u. a. tiefe Gürtellinie, großflächige Fenster und Verglasung der abgeschrägten Dachpartie) besonders gut zur Geltung. Das Foto entstand am 14. 3. 1981 in der Nähe von Ostermünchen; Ziel der Fahrt war der Bahnhof Brenner an der österreichisch/italienischen Grenze.

Foto: A. Ritz

Bild 6: Am 9. 1. 1983 stand eine Winterfahrt von München über Kufstein und Innsbruck nach St. Anton am Arlberg auf dem Programm des „Gläsernen Zuges“. Vor wenigen Minuten ist er in dem bekannten Wintersportort eingetroffen.

Foto: A. Ritz



Bild 7: Auf der Strecke München – Salzburg ist der 491 001 häufig unterwegs, so auch am 11. 2. 1982. Bei Bernau (Oberbayern) südlich des Chiemsees wurde er im Bild festgehalten.

Foto: A. Ritz

Bild 8: Dieses Foto demonstriert sehr eindrucksvoll die ausgezeichnete Rundumsicht, die den Fahrgästen durch die großflächige Verglasung geboten wird. Das Foto entstand Ende der dreißiger Jahre bei einer Sonderfahrt des eT 1999 im Bereich der Reichsbahndirektion Stuttgart.

Foto: BD Stuttgart

liegen von den ersten Anstrichvarianten keine Farbbilder vor. Im Lieferzustand waren die beiden elektrischen Aussichtstriebwagen hellblau lackiert. Der ET 9102 brannte im Jahre 1943 im Münchner Hauptbahnhof bei einem Bombenangriff aus. Der andere Triebwagen kam nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wieder zum Einsatz und fuhr ab 1950 mit einem dunkelblau (RAL 5008) lackierten Wagenkasten. Bei einem Neuanstrich im Jahre 1953 entschied sich die DB für die Farbkombination creme/weinrot (RAL 1001/3004). Seit 1971 fährt der 491 001 mit olympiablauem Wagenkasten und mit silbernem Fenster- und Dachbereich. Die Sitze erhielten taubenblaue Stoffbezüge. Im Jahre 1977, als bei einer U3 ein Neuanstrich fällig war, sollte das Fahrzeug die neuen DB-Farben ozeanblau/beige erhalten. Schließlich entschied man sich dann aber doch wieder für das freundlichere olympiablau mit den silbernen Fensterstreben und dem silbernen Dach.

Nun wird der „Gläserne“ wohl seine letzten Publikumsfahrten absolvieren, um dann im Herbst an den Fahrzeugparaden in Nürnberg teilzunehmen. Nach Abschluß der Jubiläumsfeierlichkeiten wird man den Triebwagen nur noch im Museum bestaunen können.



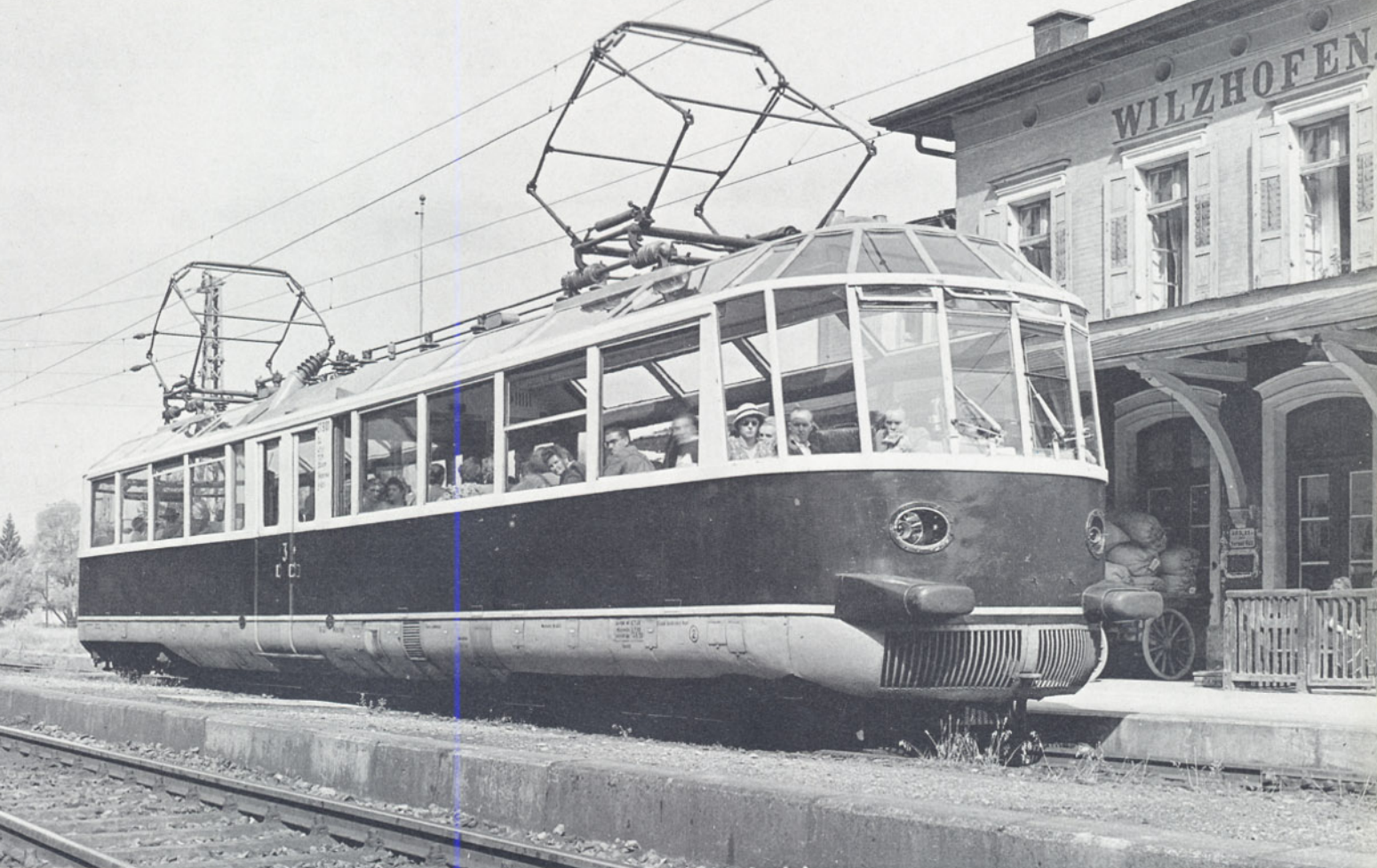


Bild 9: Im Sommer 1950 präsentierte sich der Wagenkasten des ET 91 01 in dunkelblauem Anstrich, die Schürzen waren hellgrau gespritzt. In dieser Lackierung fuhr der Aussichtstriebwagen von 1949 bis 1953. Leider existiert von dieser Farbgebung keine Farbaufnahme. **Foto: Dr. Scheingraber**

Das H0-Modell des 491 001

Nie hat es in den letzten Jahren an Anregungen gefehlt, den „Gläsernen“ als Modellfahrzeug auf den Markt zu bringen. Die ersten kräftigen Anstöße dazu unternahm bereits die Zeitschrift Modellbahnrevue in ihrer Ausgabe 1/1968. Auch unser Beitrag im M + F-Journal 1/1978 blieb zunächst noch ohne Resonanz von seiten der Modellbahnhersteller, wenn man von den bescheidenen Versuchen einiger Kleinstserienfertiger unterschiedlicher Qualifikation absieht. So blieb es wieder einmal der Firma Roco überlassen, diese Lücke

im Fahrzeugsortiment der Baugröße H0 zu schließen. Mit Fleiß und guten Ideen hat man sich in Salzburg an die Arbeit gemacht. Bei der Konstruktion des Fahrzeuges und bei der Herstellung der Werkzeuge war manches Problem zu lösen. Alle an diesem Projekt Beteiligten haben die gestellten Aufgaben mit Bravour bewältigt. Das Ergebnis der Mühen ist ein Modell der absoluten Spitzenklasse, eine meisterhaft ausgeführte Kopie des Vorbildes, exakt im Maßstab 1 : 87 gefertigt. Die gesamte Technik ist im Rahmen untergebracht, nichts stört den freien Ein- und Durchblick durch den Innenraum mit der originalgetreuen Einrichtung, bei der auch die Trennwände

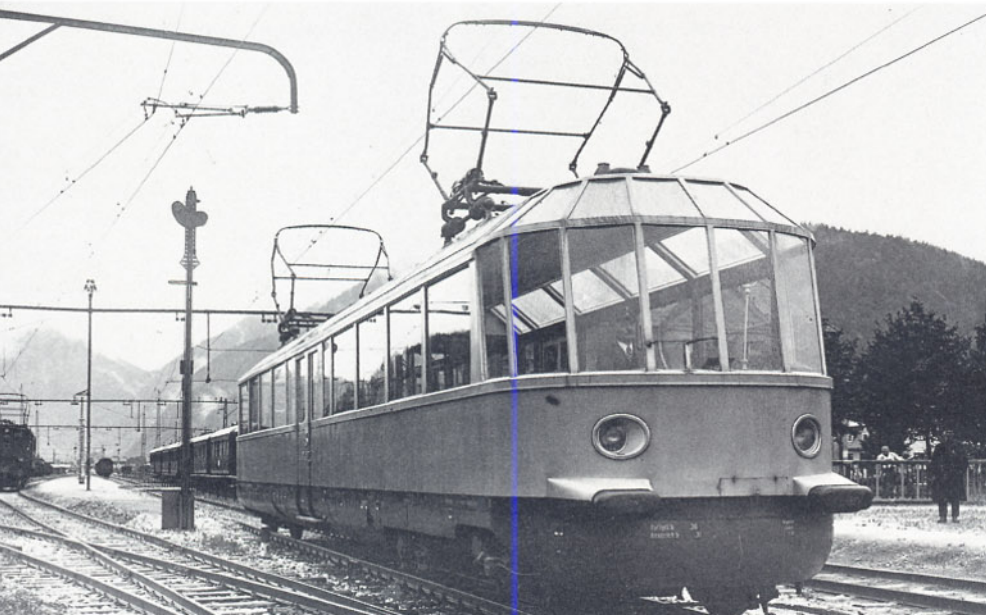
zwischen dem Einstiegsraum mit der Toilette und den beiden Fahrgasträumen nicht fehlen. Die blauen Polstersitze sind mit insgesamt 36 Preiser-Figuren besetzt. Männlein, Weiblein und einige Kinder, alle in bunter Kleidung, nehmen an der Sonderfahrt des „Gläsernen“ teil. Am Führertisch 1 sitzt der Triebwagenführer in Arbeitsposition. Es war sicherlich richtig, daß sich Roco dazu entschlossen hat, das Modell gleich mit Figuren bestückt zu liefern. Diese Maßnahme erspart dem Erwerber nicht nur die Montagearbeiten, sondern auch noch einiges an Geld. Die nachträgliche Beschaffung der Figuren durch den Käufer des Triebwagens wäre wesentlich teurer gekommen.

Bild 11: Detailfoto des Einstiegs des eIT 1999 (später ET 91 02), aufgenommen Ende der dreißiger Jahre.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 10: Der eIT 1999, der spätere ET 91 02 und Schwesterfahrzeug des ET 91 01, bei einer seiner ersten Probefahrten an einem verregneten Sommertag im Jahre 1935. Der Triebwagen wurde am 9. März 1943 bei einem Bombenangriff zerstört.

Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber



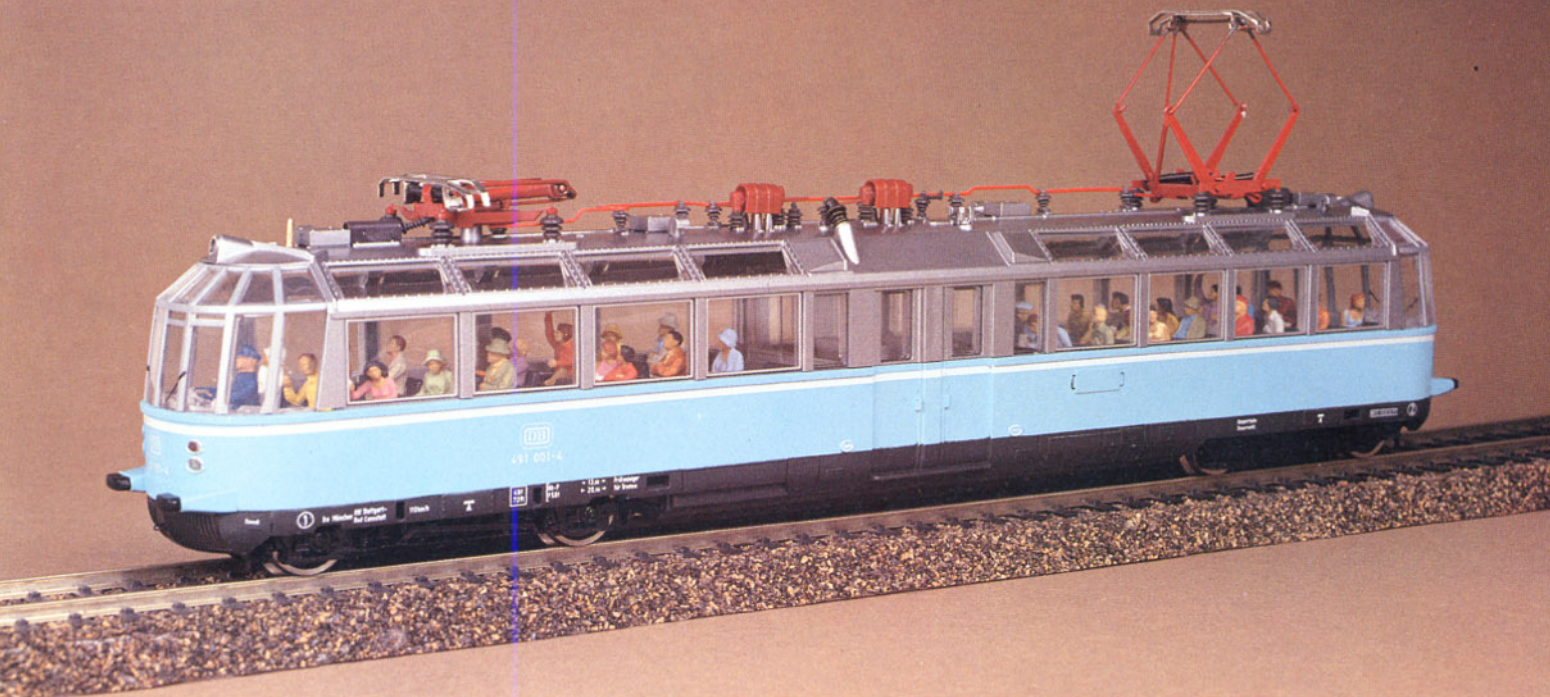


Bild 12: Lange mußten die Modellbahner warten, jetzt hat ihnen wieder einmal Roco einen alten Wunsch mit einem Supermodell erfüllt. Übrigens sind hinter dem Triebwagenführer im Innenraum mit den blauen Polstersitzen insgesamt 36 bunt gekleidete Reisende zu zählen.

Der kleine flache Antriebsmotor ist auf einem Metall-Druckgußteil befestigt, das als Bodenwanne von unten in den Rahmen eingeschraubt ist. Über eine Kardanwelle, ein Schnecken- und ein Stirnradgetriebe werden die beiden Achsen des vorderen Drehgestells angetrieben, in dem auch beim Vorbild die Fahrmotoren untergebracht sind. Die Getriebeübersetzung ist so gewählt, daß das Fahrzeug über allerbeste Langsamfahreigenschaften verfügt, andererseits aber auch eine vernünftige Höchstgeschwindigkeit bei sehr leisem Lauf erreicht. Die Antriebsleistung reicht für alle Einsatzbereiche des Triebwagens aus. Auf Haftreifen wurde verzichtet, die Stromabnahme erfolgt von allen 8 Rädern oder über die beiden Dachstromabnehmer. Über dem Drehgestell 1, dem angetriebenen, wurde dem Vorbild entsprechend ein Einholm-Stromabnehmer montiert. Bei einer einstündigen Erprobungsfahrt auf einer Strecke mit Steigungen bis zu 3,5% war eine spürbare Erwärmung der Bodenwanne zu registrieren. Weder die Antriebs Elemente noch die ebenfalls in der Wanne untergebrachten anderen Bauteile und die beiden Glühlampen haben dabei Schaden genommen. Über lange Lichtleitstäbe wird das Dreilicht-Spitzensignal beleuchtet, durch die langen Wege bleibt die Beleuchtung aber auch bei einer Spannung von

Bild 14: Auf diesem Metall-Druckgußteil der Bodenwanne sind der kleine Motor und die beiden Glühlampen montiert.

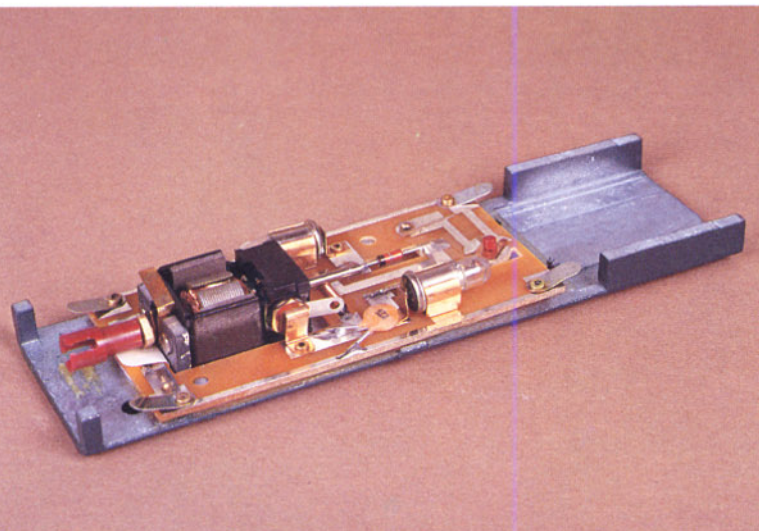
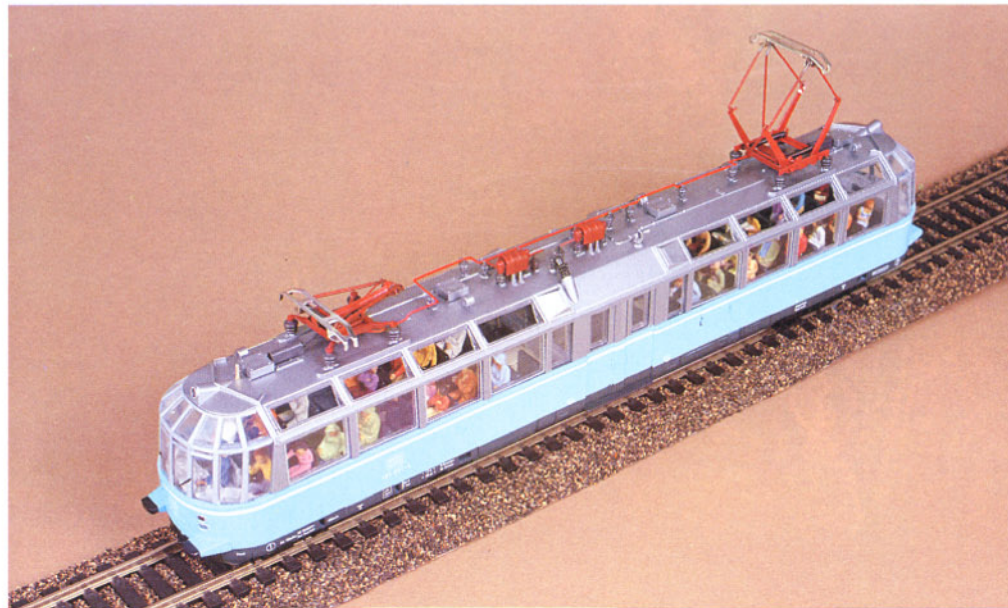


Bild 13: Eine besondere Meisterleistung ist der obere Fahrzeugteil mit dem perfekt detaillierten Dach.



10 Volt noch recht „dezent“. Für Schlepffahrten kann die Frontschürze abgenommen und eine beiliegende Kupplung montiert werden, wahlweise am Treib- oder am Laufgestell. Jeder Packung liegt ein Bogen mit sauber ge-

Bild 15: Dem Vorbild entsprechend ist über dem Fahrzeugende 1 ein Einholm-Stromabnehmer montiert. Fotos 12–15: Obermayer



druckten Zuglaufschildern bei, die als Schiebebilder aufzubringen sind. Der „Gläserne“ in der vorliegenden Ausführung ist sicherlich ein Schmuckstück für jede Sammlung und eine Attraktion für jede Modellbahnanlage. HO



Preußen-Report

Naßdampf-Tenderlokomotiven der KPEV

Tabelle 1: Abmessungen*) der normalen C1-t nach Musterblatt III-4f (spätere T 9 bzw. T 9¹)

Rostfläche	m ²	1,53
Heizfläche	m ²	107,83
Dampfdruck	kg/cm ²	12
Triebwerk	mm	430/630/1350
Kesselmitte üSO	mm	1990
Radstand	mm	6 100 bzw. 3 700
Länge üP	mm	11 320
Achsdruck	t	13,9–13,5–13,97–11,98
Dienstgewicht	t	53,34
Reibungsgewicht	t	41,36
Geschwindigkeit	km/h	55 (auf 60 erhöht)
Vorräte: Wasser	m ³	6
Kohle	t	1,9

Quelle: Amtl. Verzeichnis der KED Breslau 1896.

*) Stellvertretend die Abmessungen der Berlin 1904, die im Jahre 1895 unter der Fabrik-Nr. 2631 von Hanomag gebaut wurde. Nach ihrer Umbeheimatung zur KED Breslau wurde sie als Breslau 1502 (2. Besetzung) geführt und 1906 in (T 9) Breslau 7201 umgezeichnet. Die Deutsche Reichsbahn übernahm sie als 90 031 und musterte sie im Jahre 1928 aus. Die Abmessungen änderten sich im Laufe der Beschaffungsjahre, so hat z. B. die (T 9) Cassel 7221 – Baujahr 1899 – ein Dienstgewicht von 55,9 t.

Bild 1 (oben): Die schon legendäre T 9¹ Cöln 7270 (gebaut 1893 von Borsig, Fabrik-Nr. 4431), die 1925 in 90 009 umgezeichnet wurde, bei der letzten Zuckerrüben-Kampagne der Firma Pfeiffer & Langen in Euskirchen im Jahre 1966. Sie kam dann zur DGEG und ist heute eine der Attraktionen im Museum in Bochum-Dahlhausen.

Foto: A. Gutmann

Die Gattung T 9 (2. Teil)

Bauarten nach den preußischen Normalien

Kaum später als die Elberfelder und Langenschwalbacher T 9 sind die preußischen Normal-T 9 beschafft worden, und zwar als 1C- und C1-t-Version – diese wohl um wenige Monate, wenn nicht gar Wochen später als jene.

C1-t nach Musterblatt III-4f: T 9 (T 9¹)

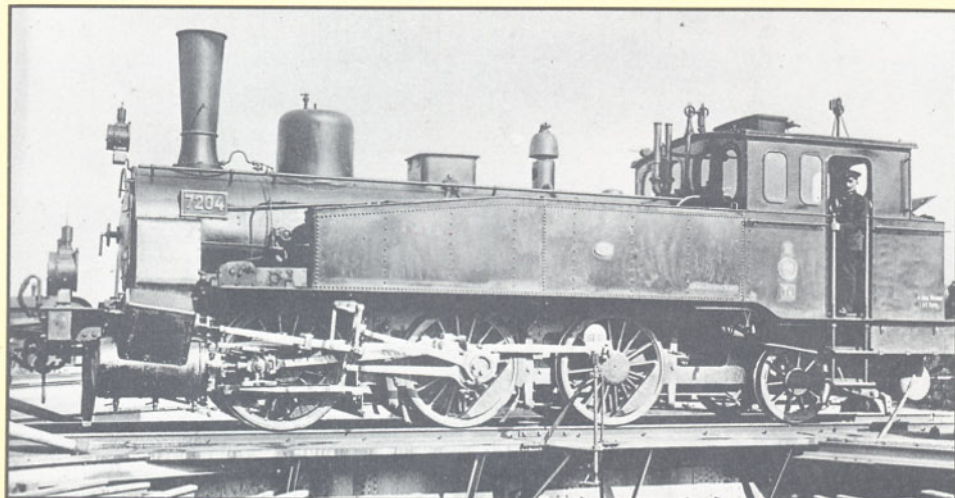
Es war die erste normale 3/4-gekuppelte Tenderlokomotive in Preußen und nach preußischer Art wurden möglichst viele alte, bewährte und gewohnte Bauteile übernommen, so das Triebwerk, der (innere) Radstand, die Allansteuerung von der C-t, der späteren T 7. Die vierte Achse (Schleppachse) wurde als Adamsachse ausgebildet, und die 4 Achsen ließen als Voraussetzung für eine gesteigerte Leistung einen größeren Kessel zu. Dieser normal-preußische Kessel trug auf dem ersten Kesselschuß den Dom, Sandkasten auf dem zweiten und Ramsbottom-Sicherheitsventil auf dem Stehkessel. Wieder finden sich Wurfhebel- und Spindelbremse, häufig die Heberleinbremse und, wenn vorhanden, die Luftdruckbremse von Schleifer oder Westinghouse.

Diese spätere T 9 (T 9¹) sollte im P- und G-Dienst auf Neben- und weniger wichtigen Hauptbahnen, im (damals) schweren Verschiebedienst, auf Anschluß- und Zechenbahnen Verwendung finden, nicht zuletzt auf der Berliner Ringbahn.

Die Abmessungen der T 9¹ sind in Tabelle 1

Bild 2: Die T 9¹ Posen 7204 (gebaut 1897 von Borsig, Fabrik-Nr. 4564) blieb wahrscheinlich in Polen.

Foto: Sammlung Rauter



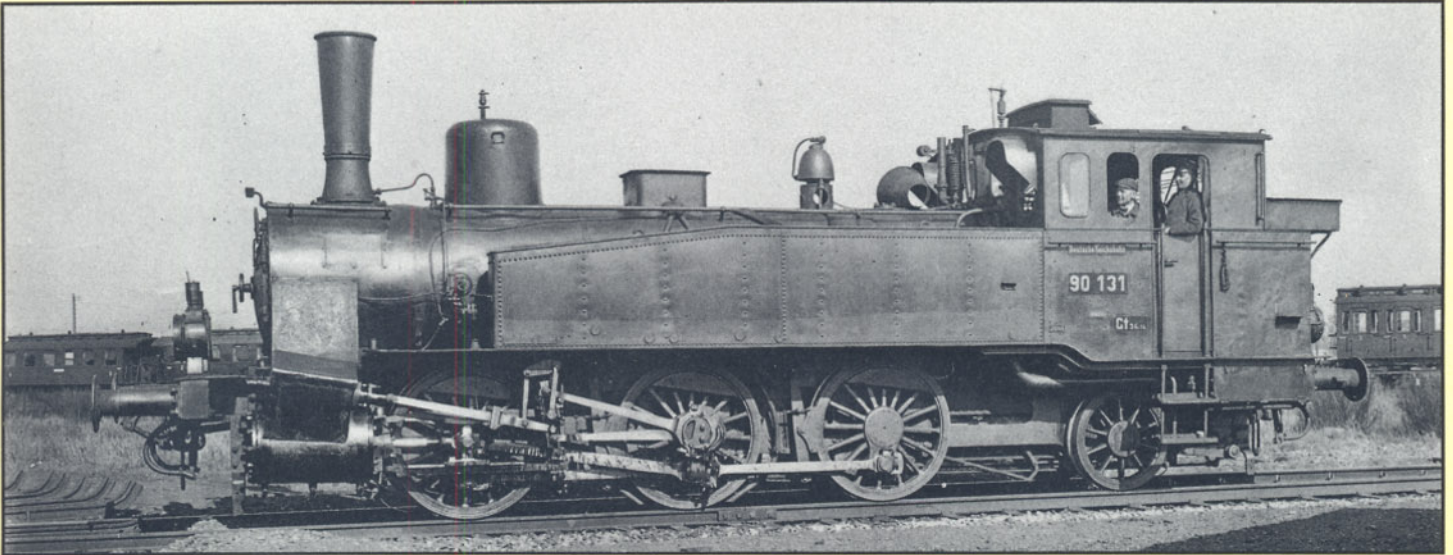


Bild 3: Im Jahre 1933 fotografierte Altmeister Carl Bellingrodt die 90 131 kurz vor ihrer Ausmusterung im Bw Jülich. Die Lok wurde 1900 von Borsig als Fabrik-Nr. 4845 gebaut und an die KED Cöln geliefert, die sie mit der Betriebsnummer 1897 einreichte und 1906 in T 9¹ Cöln 7316 umzeichnete.
Foto: C. Bellingrodt, Sammlung Rauter

wiedergegeben, eine Übersicht nach Baujahren und Lieferwerken in Tabelle 2.

420 Lokomotiven dieser Bauart sind an die Preußischen Staatseisenbahnen geliefert worden; das heißt aber: es hat sich um eine durchaus brave, brauchbare, zu ihrer Zeit sparsame Maschine gehandelt, die – u. a. auch wegen ihres ruhigen Laufes – bei den Personalen beliebt gewesen ist.

Die C1-t, T 9¹, ist in der Kritik schlecht weggekommen, insbesondere „nach ihrem Tode“! Ihre Laufeigenschaften werden als „unbefriedigend“ bezeichnet, die Maschine „als mangelhaft“ erkannt und „unverständlich, trotzdem weiterbeschafft worden“.

Praktiker dagegen aus alter und neuer Zeit haben darauf hingewiesen, daß die „einige Gefahrenmomente in sich bergende“ Adamsachse sich jahrelang (ganz gewiß bei Tenderlokomotiven) bewährt und daß es in dieser Hinsicht bei der T 9¹ keine Beanstandungen gegeben habe.

Hören wir dazu einen alten Lokheizer, Lokführer des Bw Naumburg an der Saale, der seit 1900 über Jahre (auch) auf der T 9¹ gestanden hat (Naumburg hatte zu dieser Zeit 16 T 9¹ und 11 T 9²).

„Die T 9¹ war damals meine liebste Lok. Sie hatte einen weichen Gang . . . und es gab nie Scherereien mit ihr.

Sie war sparsam im Feuer und vom Heizer angenehm zu beschicken.“ († Robert Thiele,

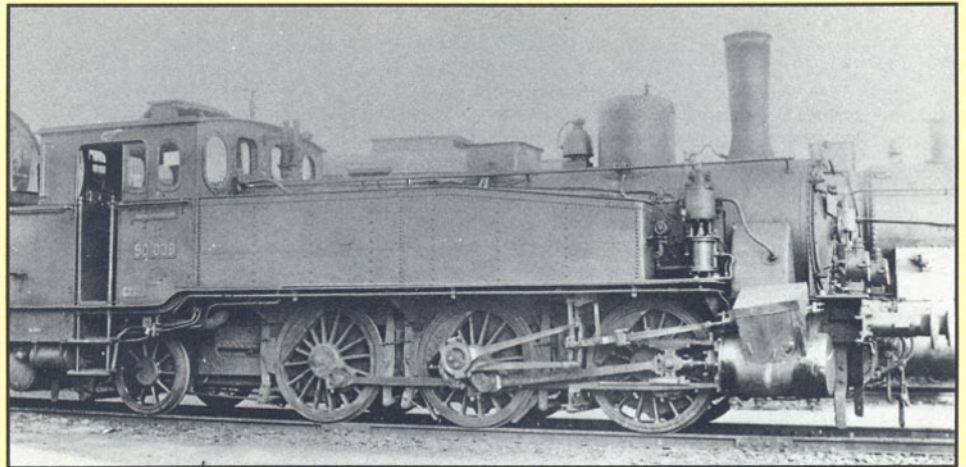


Bild 4: Die 90 036 der Deutschen Reichsbahn wurde im Jahre 1895 von Hanomag mit der Fabrik-Nr. 2707 als Altona 1752 geliefert und 1906 in T 9¹ Altona 7203 umgezeichnet.

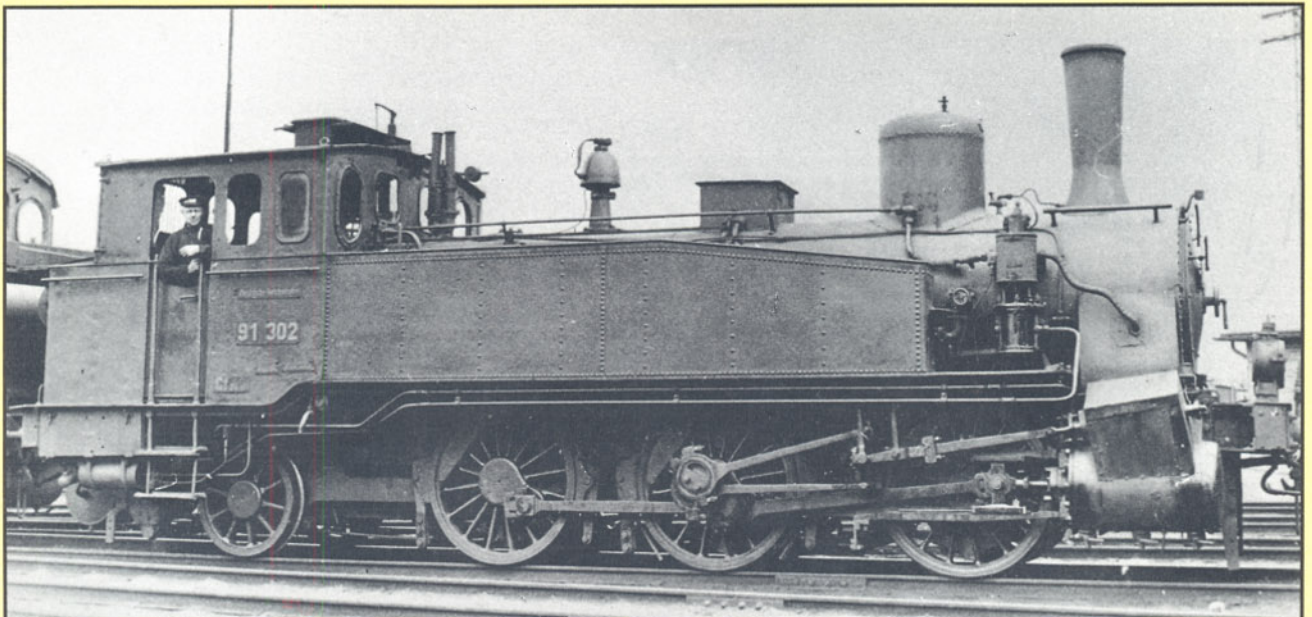
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Tabelle 2: Lieferwerke und Baujahre der späteren T 9¹

	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	Summe
Borsig	20	14	16	31	19	–	13	16	31	160
Hanomag	6	15	–	–	–	–	–	–	–	21
Union	6	34	17	–	–	–	–	–	–	57
Hohenzollern	–	–	4	11	11	4	–	18	27	75
Grafenstaden	–	–	–	14	–	–	–	–	–	14
Henschel	–	–	–	–	–	–	–	–	–	24
Schichau	–	–	–	–	–	–	–	–	–	12

Insgesamt: 420

Bild 5: Falsch eingereicht hat die Deutsche Reichsbahn die T 9¹ Altona 7272 (gebaut 1901 von Borsig, Fabrik-Nr. 4949) als 91 302, wo sie nummernmäßig eigentlich nichts zu suchen hatte.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



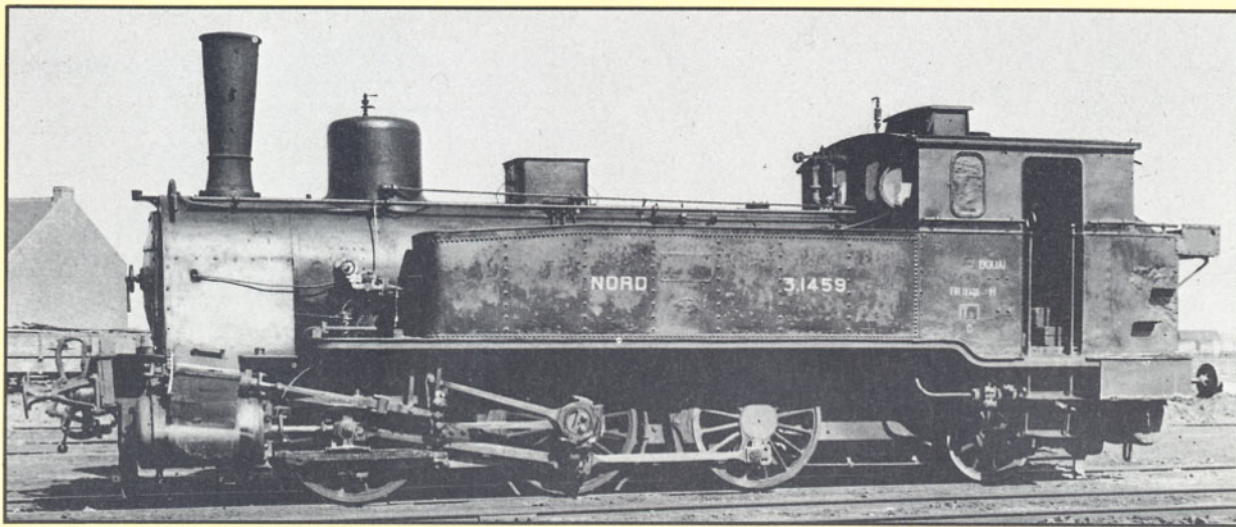


Bild 6: Auch die T 9¹ kamen 1919/20 als Reparationslieferung in Betracht, die Breslau 7209 (gebaut 1895 von Union in Königsberg, Fabrik-Nr. 808), ging an die französische Nordbahn, wurde dort zur 3.1459 und erst 1959 ausgemustert. Die Aufnahme von H. Fohanno zeigt die Lok 1926 im Bw Douai.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

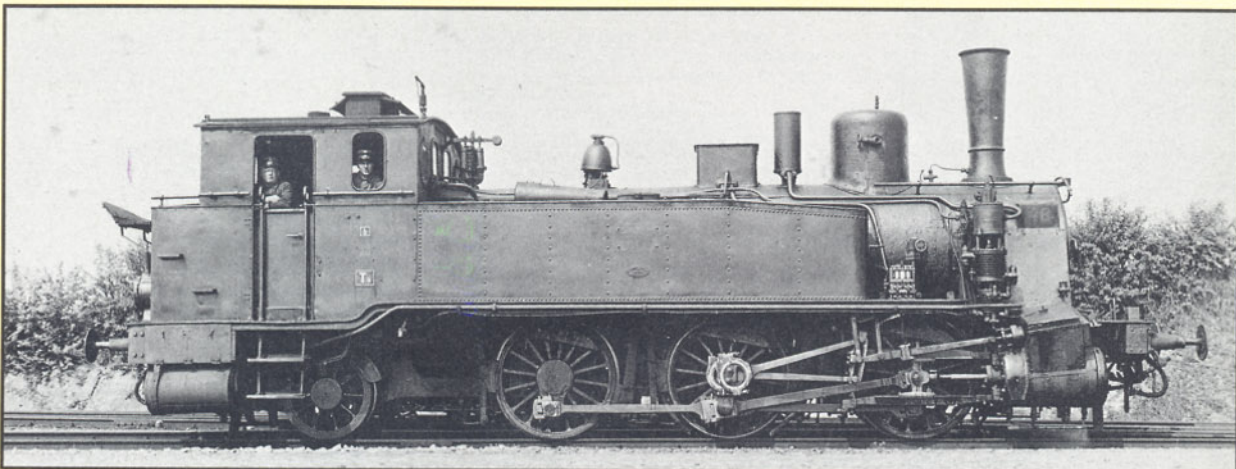


Bild 7: Werner Hubert hat die T 9¹ Cassel 7209, die um 1923 an die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn verkauft wurde, als deren Nr. 48 noch vor ihrer Ausmusterung 1929/30 fotografiert.

Foto: Sammlung Rauter

Bild 9: Die Betriebsnummer 44 der Kleinbahn Frankfurt-Königsstein (gebaut im Jahre 1913 von Henschel, Fabrik-Nr. 12478) aufgenommen im September 1968 auf einem Spielplatz in Hattersheim.

Foto: L. Mickel

Tabelle 3: Es sind den KED im Jahre 1906 bzw. 1915 zugeteilt:

KED	T 9¹		T 9²		KED	T 9¹		T 9²	
	1906	1915	1906	1915		1906	1915	1906	1915
Altona	4	22	2	9	(Übertrag	289	285	151	138)
Berlin	49	0	30	0	Halle	11	6	12	12
Breslau	34	33	24	26	Hannover	4	4	0	5
Bromberg	5	9	0	1	Kattowitz	19	19	23	23
Cassel	25	31	14	15	Königsberg	4	4	0	0
Cöln	63	66	8	8	Magdeburg	29	27	5	0
Danzig	3	18	0	4	Mainz	2	2	5	7
Elberfeld	16	16	13	13	Münster	13	18	8	12
Erfurt	19	19	11	11	Posen	11	17	5	8
Essen	52	52	34	36	Saarbrücken	25	25	17	17
Frankfurt	19	19	15	15	Stettin	13	13	9	13
(Summe	289	285	151	138)	Gesamt	420	420	235	235

Bild 8: Eine der insgesamt fünf Königsteiner T 9¹ – die F.K. 41 wurde 1901 von Borsig (Fabrik-Nr. 5011) geliefert. Nicht richtig kann die Behauptung in einem kürzlich erschienenen Buch über die preußische Gattung T 9 sein, daß die Betriebsführerin, die DEGA, erst 1958 ein neues Nummernsystem eingeführt hat und von da ab die zu diesem Zeitpunkt vorhandenen vier Königsteiner T 9¹ die Nummern 41–44 getragen haben, wie diese Aufnahme vom 29. 8. 1957 aus Königstein beweist, wo die Lok bereits mit der Betriebsnummer 41 aufgenommen wurde.

Foto: Dr. Scheingraber

Erinnerung an die Preußische“, LOK-MAGAZIN, Heft 2, März 1963).

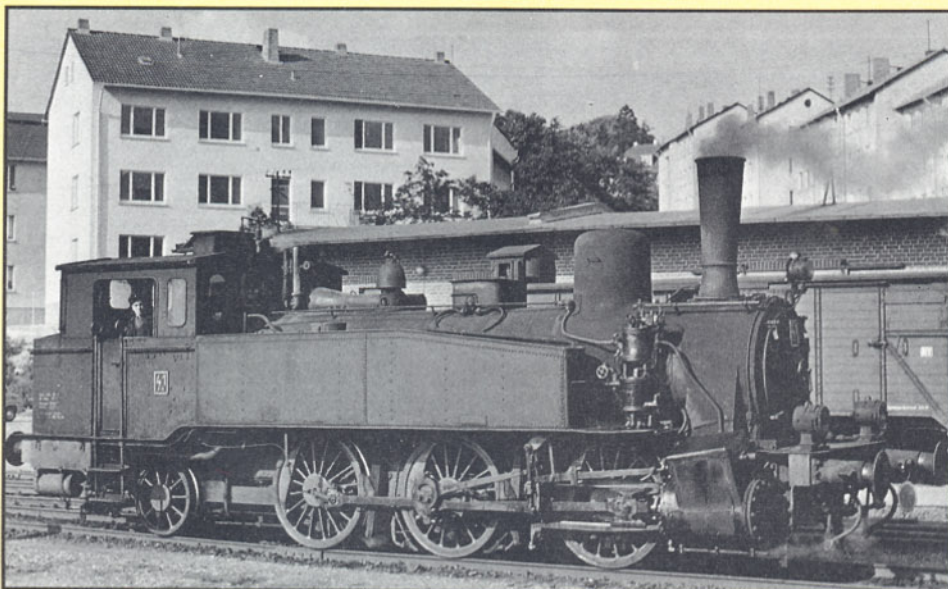
Anno 1905/1906 bildet diese normale C1-t zusammen mit anderen C1-t und 1C-t die Gruppe T 9. Seit 1910/1911 wird sie auf dem Papier als T 9¹ bezeichnet. Der Gruppe T 9 teilte man zunächst die Hunderter-Reihen 7201 – 7400 zu, ohne innerhalb dieser Reihen zwischen den Bauarten zu unterscheiden. Die Anzahl der T 9¹ (und zugleich die der T 9²) bei den einzelnen KED für 1906 und 1915 ist aus Tabelle 3 zu ersehen. Der Verlust dieser Gattung nach dem Ersten Weltkrieg ist, wie unten gezeigt werden wird, recht gering.

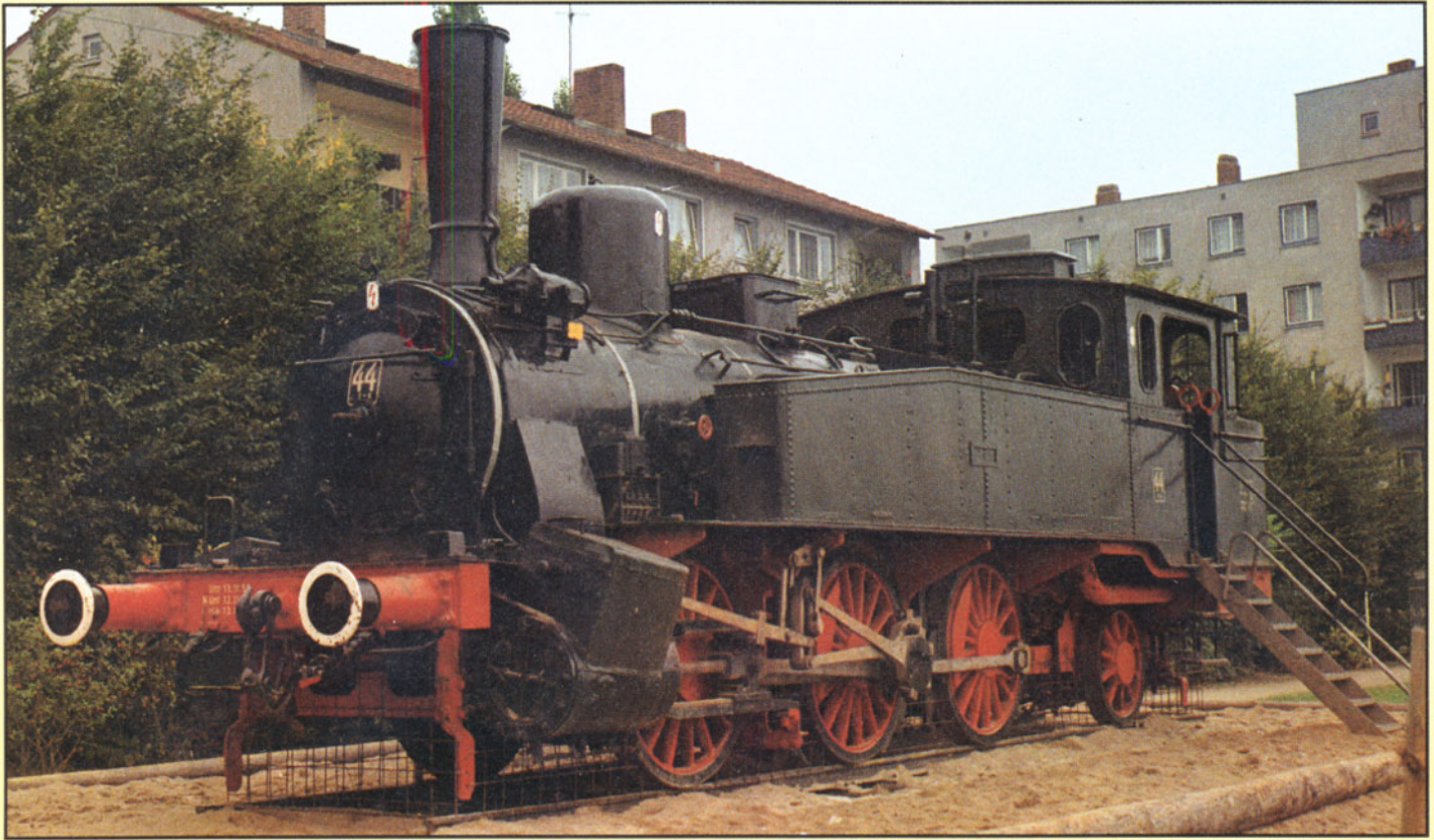
Die Deutsche Reichsbahn hat bei der Umzeichnung von 1923/1925 für die C1-t (T 9¹) und bis 1938 „exclusiv für sie“ – die Bauartreihe 90 festgesetzt. Bei dieser Umzeichnung kam es leider zu vielen Verwechslungen zwischen den Bauarten.

Werden sie eliminiert, so sind 1923 mit einer vorläufigen Nummer 323 Lokomotiven der Gattung T 9¹ und 1925 noch 232 Stück endgültig umgezeichnet worden – z. T. mit nicht vorgesehener Bauartreihe, so z. B. als 91 018 oder gar als 91 301.

Alle bei der Deutschen Reichsbahn verbliebenen 90er sind bis 1931/1932 ausrangiert worden.

Nur einige der Maschinen, die (meist) nach dem Ersten Weltkrieg an Privatbahnen oder an Industrierwerke verkauft worden sind oder nach 1945 über die eben genannten Wege zur Deutschen Reichsbahn in der DDR gelangten, haben bis in die sechziger, selten bis in die siebziger Jahre unter Dampf gestanden. Auch die nach dem Zweiten Weltkrieg bei den PKP vorhandenen T 9¹, die als TKi 1–1 bis 4 (2. Besetzung) bezeichnet wurden, sind bis 1952 aufs Abstellgleis geraten, dazu die nach 1945 nicht mehr umgezeichnete 90 247 ex TKi





1-9/1. Besetzung ex (T9) Kattowitz 7253.

1C-t nach Musterblatt III-4k: T 9 (T 9²)

Vermutlich noch im Dezember 1892 ist die er-

ste 1C-t nach Musterblatt III-4k 725 der Union-Gießerei in Königsberg/Preußen) als Berlin 1870 in Dienst gestellt worden.

Nach der „Reichsstatistik“ von 1892/1893 und dem aml. Verzeichnis der KED Berlin von 1896 ist die 1C-t Berlin 1870 im Jahre

1892, die C1-t Berlin 1871 im Jahre 1893 in Dienst gestellt worden. Es fehlen in beiden Unterlagen die Monate, und leider gibt die Festschrift „100 Jahre Union-Gießerei, Königsberg Pr.“ von 1928 keine Auskunft über diese Lokomotive. Nun benötigt eine kleinere

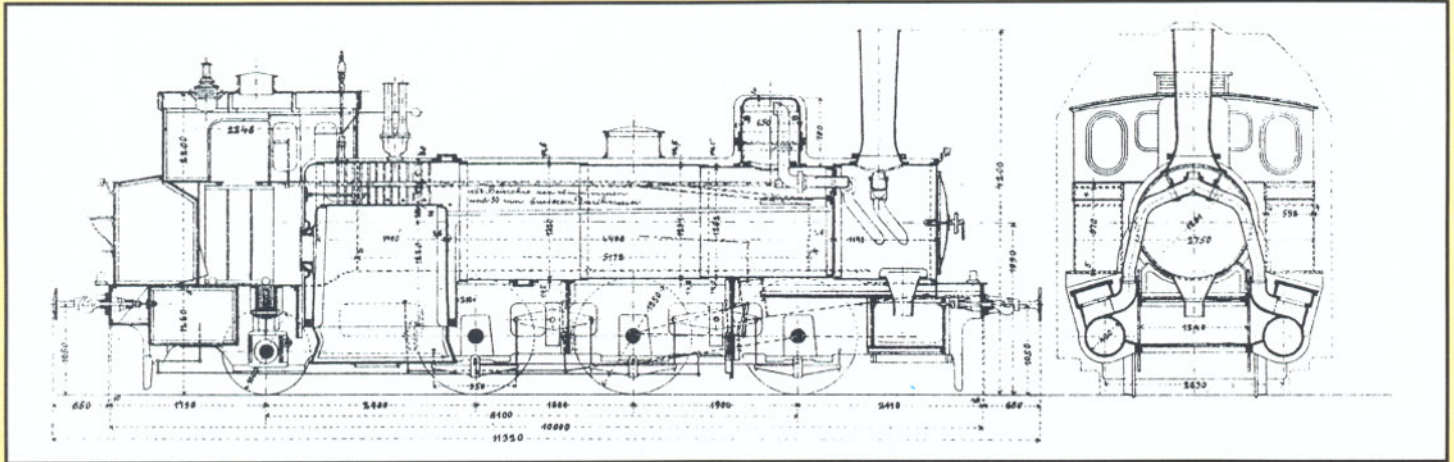
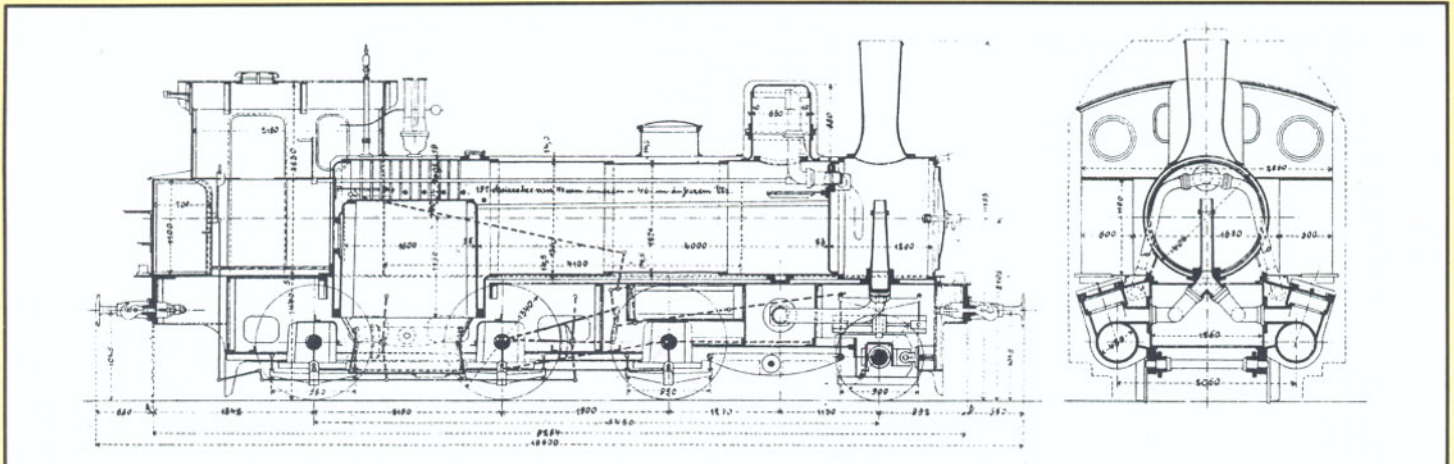
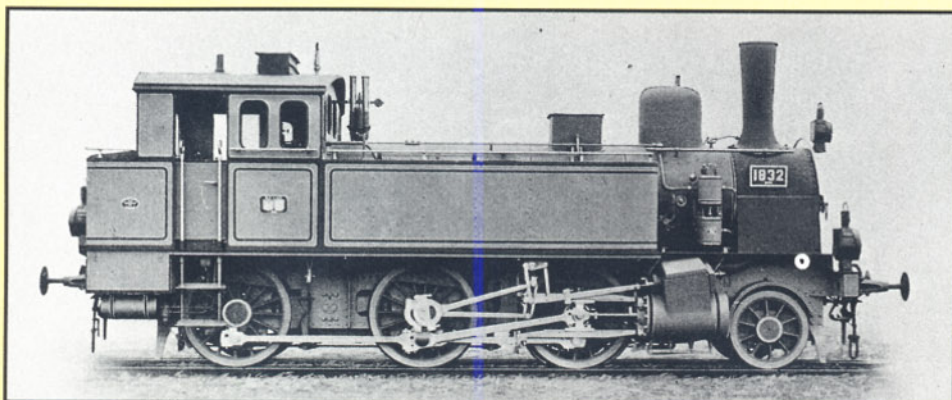


Bild 10: Typenskizze der preußischen Gattung T 9¹ im Maßstab 1:87.

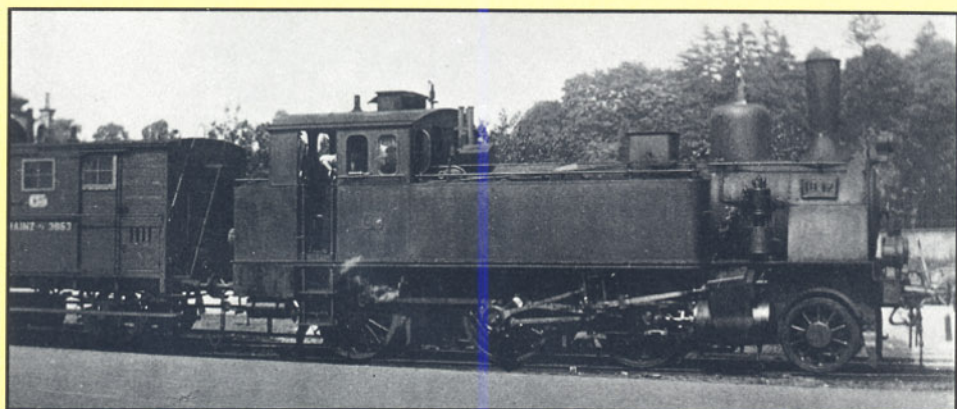
Bild 11: Typenskizze der preußischen Gattung T 9² im Maßstab 1:87.





Bilder 12 und 13: Es ist schon ein Zufall, daß von der T 9² Mainz 1832 sowohl dieses schöne Werkfoto von Hohenzollern, als auch eine Betriebsaufnahme existieren. Wenn man bedenkt, daß die Lok im Jahre 1900 gebaut wurde und die Betriebsaufnahme mit der alten Nummer noch vor der Umzeichnung im Jahre 1906 fotografiert worden sein muß, dann ist es doch sehr interessant, daß von dem schönen Anstrich mit Zierstreifen schon nach einem kurzen Zeitraum von maximal fünf bis sechs Jahren nichts mehr übriggeblieben ist.

Fotos: Sammlung Rauter bzw. Dr. Scheingraber



Fabrik mehr Zeit, um eine bestellte Maschine abzuliefern als eine der großen, zumal wenn es sich um eine völlig neue Bauart handelt. Zumindest ist es sicher, daß die 1C-t der Union die älteste Normal-T 9 gewesen ist.

Gegenüber der C1-t wirkt sie gedrungen: der Kessel liegt um 120 mm höher, ist aber kürzer, die Länge der Heizrohre entsprechend geringer, doch ist ihre Anzahl größer (197 gegenüber 162), so daß die Heizfläche beider Bauarten etwa dieselbe ist (108 bzw. 107 m²). Auch die seitlichen Wasserkästen sind gekürzt und darum vorne nicht abgeschragt. Auch im Radstand finden sich Unterschiede:

	C1-t	1C-t
gesamter R.	6100	6600
fester R.	3700	4050
	(1800+1900)	(1900+2150)

Die anderen Bauteile stimmen weitgehend mit denen der C1-t überein: Adamsachse, Allan-Steuerung, Kessel mit 3 Schüssen (auf dem 1. der Dom).

Die Abmessungen der späteren T 9² sind der Tabelle 4 zu entnehmen, Baujahre und Lieferwerke aller T 9² der Tabelle 5.

Die 1C-t ist in weit geringerer Anzahl beschafft worden als die C1-t – 235 Lokomotiven gegenüber 420 Stück. Wenn diese spätere T 9² auch im allgemeinen befriedigte, so ist ihr Lauf nicht so ruhig gewesen wie der Lauf der T 9¹ und bei höherer Belastung war sie

nicht so „dampffreudig“.

Die Deutsche Reichsbahn hat 1923 immerhin noch 154 Lokomotiven eine vorläufige und im Jahr 1925 111 Lokomotiven eine endgültige Betriebsnummer gegeben, doch sind sie alle nach wenigen Betriebsjahren bis 1932/1933 ausrangiert worden. Wiederum haben einige länger ausgehalten, sei es über Privatbahnen oder Industrierwerke oder, wieder verstaatlicht, bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR.

Die Polnischen Staatsbahnen haben nach 1945 noch 10 ihrer ehemaligen TKi 2 wieder in TKi 2 (nun 2. Besetzung) umgezeichnet, in dessen nach wenigen Jahren ausgemustert (siehe Tabelle 6).

Ab 1901/1902 hat Preußen keine der älteren C1-t und 1C-t der Gattungen T 9¹ und T 9² mehr beschafft.

Die T 9¹ und T 9² bei Privat- und Werkbahnen

Folgende Lokomotiven sind von anderen, nichtpreußischen Staats- oder Privatbahnen

Tabelle 4: Abmessungen*) der normalen 1C-t nach Musterblatt III-4k (spätere T 9 bzw. T 9²)

Rostfläche	m²	1,58
Heizfläche	m²	106,82
Dampfdruck	kg/cm²	12
Triebwerk	mm	430/630/1350
Kesselmitte üSO	mm	2 115
Radstand	mm	6 600 bzw. 4 200
Länge üP	mm	10 450
Achsdruck	t	11,7–12,8–13,0–13,9
Dienstgewicht	t	51,4
Reibungsgewicht	t	39,7
Geschwindigkeit	km/h	60
Vorräte: Wasser	m³	6
Kohle	t	2

*) Stellvertretend die Abmessungen der Breslau 1571, gebaut im Jahre 1899 von Union (Fabrik-Nr. 1020). Sie wurde 1906 in (T 9) Breslau 7257 umgezeichnet und von der Deutschen Reichsbahn als 91 094 übernommen. Ihre Ausmusterung erfolgte im Jahre 1931.

nach dem Vorbild der preußischen T 9¹ unmittelbar ab Werk beschafft worden (Lokomotiven nach dem Vorbild der Gattung T 9² sind von keiner Bahn ab Werk bezogen worden):

Cronberger Eisenbahn

Diese Bahn wurde am 31. 7. 1914 vom Staat übernommen. Sie führte von Frankfurt Hbf über Rödelheim nach Cronberg (16,3 km). Bei der Cronberger Eisenbahn waren 5 Lokomotiven nach Muster der preußischen Gattung T 9¹ (C1-t) im Einsatz (die bis 1932 ausrangiert worden sind):

Han1899/3040	→ 1914 (T 9) Fft 7201	→ DR 90 109
1900/3424	→ (T 9) Fft 7202	→ DR 90 134
Hen1903/6504	→ (T 9) Fft 7203	→ DR 90 229
1907/7963	→ (T 9) Fft 7204	→ DR 90 230
1909/9718	→ (T 9) Fft 7205¹)	→ DR 90 231

Han = Hanomag, Hen = Henschel, Fft = Frankfurt
¹) = 2. Besetzung

Kleinbahn Höchst – Königstein

(ab 1928: Kleinbahn Frankfurt – Königstein) Die Betriebsführung der 16 km langen Bahnlinie oblag der Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft in Frankfurt. 4 Lokomotiven nach Muster der preußischen Gattung T 9¹ sind ab Werk zu dieser Privatbahn gelangt, eine weitere wurde von der Direktion Mainz erworben:

Bor 1901/5011	FK 1	→ 41	+ 1961
/5012	FK 2	→ 42	+ 1959
/5013	FK 3	—	1914 ¹)
Hen 1901/5773 ²)	FK 3 ³)	→ 43	+ 1961
1913/12478 ⁴)	FK 6 ⁵)	→ 44	+ 1964

Bor = Borsig, Hen = Henschel

¹) verkauft

²) ehemalige (T 9) Mainz 7201

³) 2. Besetzung

⁴) Diese Lokomotive wurde drei Jahrzehnte nach der ersten (preußischen) C1-t gebaut. Sie wurde am 22. 3. 1963 wegen eines Kesselschadens auf das Abstellgleis gestellt und im darauffolgenden Jahr ausgemustert. Anschließend kam sie auf einen Spielplatz nach Hattersheim.

⁵) Später Betriebsnummer 4

Tabelle 5: Lieferwerke und Baujahre der späteren T 9²								
	1892	1893	1894	1897	1898	1899	1900	Summe
Union	1	10	19	15	37	25	—	107
Borsig	—	—	—	—	42	18	—	60
Grafenstaden	—	—	—	—	21	3	—	24
Hanomag	—	—	—	—	8	8	—	16
Hohenzollern	—	—	—	—	—	6	22	28
Summe	1	10	19	15	108	60	22	235 (T 9²)

Tabelle 6: Umzeichnung der nach 1945 bei der PKP verbliebenen T 9²

PKP (2. Besetzung)	ex DR	ex PKP (1. Besetzung)	ex KPEV	Ausmusterung
TKi 2-1	91 146	TKi 2-14	(T 9) Kat 7233	ca. 1952
TKi 2-2	91 137	TKi 2-7 Dz	(T 9) Han 7197	1949
TKi 2-3	91 140	TKi 2-6	(T 9) Han 7198	ca. 1952
TKi 2-4	91 142	TKi 2-8	(T 9) Pos 7338	1948
TKi 2-5	91 149	TKi 2-18	(T 9) Kat 7237	1949
TKi 2-6	91 131	— ¹)	(T 9) Pos 7209	1949
TKi 2-7	91 138	TKi 2-1	²)	1948
TKi 2-8	91 143	TKi 2-10	²)	1948
TKi 2-9	91 145	TKi 2-13	(T 9) Kat 7232	ca. 1952
TKi 2-10	91 139	TKi 2-2	²)	ca. 1952

Abkürzungen: Han = Hannover, Kat = Kattowitz, Pos = Posen, Dz = Danzig

¹) ex Braunschweigische Landesbahn Nr. 36

²) Betriebsnummer bei der KPEV nicht bekannt

Lübeck-Büchener Eisenbahn

Diese bedeutende Privatbahn hat sich bis 1938 als selbständiges Unternehmen gehalten. In den Jahren 1900 und 1903 stellte sie ihre ersten vierachsigen Tenderlokomotiven ein; sie entsprachen der preußischen normalen C1-t (spätere T 9¹). Es handelt sich um die folgenden, bei der Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) ebenfalls T 9 genannten Lokomotiven, die alle von Henschel geliefert wurden:

1900/5378	LBE 112 „Bär“	→ 90 241	
/5379	LBE 113 „Wolf“		+ 1930
/5402	LBE 114 „Eber“		+ 1929
/5403	LBE 115 „Luchs“		+ 1930
1903/6282	LBE 116 „Iltis“	→ 90 242	
/6283	LBE 117 „Otter“		+ 1929

Weitere C1-t der Gattung T 9¹ sind von der Deutschen Reichsbahn angekauft worden. Sie erhielten die Betriebsnummern LBE 109–111 sowie 114 (2. Besetzung), Namen führten diese 4 Lokomotiven nicht.

Aus der Fülle jener T 9, die an Privatbahnen oder Industrierwerke verkauft wurden und zum Teil auf diesem Wege nach dem Zweiten Weltkrieg zur Deutschen Reichsbahn der DDR gekommen sind, mögen einige genannt sein, die aus irgendeinem Grund die Aufmerksamkeit auf sich ziehen:

Normale C1-t (spätere T 9¹)

Eschweiler Bergwerksverein

Hier war eine T 9¹ im Einsatz. Gebaut 1895 von Hohenzollern (Fabrik-Nr. 850), trug sie ab 1906 die Bezeichnung (T 9) Cöln 7294 und erhielt bei der Deutschen Reichsbahn die Nummer 90 042. Sie wurde 1926 ausgemustert. Als „Carl-Alexander Nr. 2“ hat diese Lokomotive lange Jahre auf der gleichnamigen Zeche Dienst getan, bis sie im Jahre 1972 an die Braunschweiger Eisenbahnfreunde veräußert worden ist.

Georgsmarienhütten-Eisenbahn

Dem regen Verkehr auf dieser kurzen Stichbahn (7,8 km) vom Bahnhof Hasbergen zu den Anlagen des Georgsmarien-Bergwerksvereins (ab 1923 Eigentum der Klöckner-Werke), diente neben 5 Lokomotiven der Gattung T 9³ eine einzige Lokomotive der Gattung T 9¹. Sie wurde 1897 von Hohenzollern gebaut (Fabrik-Nr. 988) und wurde als (T 9) Essen 7257 im Jahre 1922 ausgemustert. Sie ist alsbald an die Friedrich-Wilhelms-Hütte in Troisdorf und von dieser 1941 an die Georgsmarienhütten-Eisenbahn weiterverkauft worden. Am 1. 5. 1960 ging sie – nun aber als Heizlokomotive – zurück an die Troisdorfer Hütte.

Kleinbahn Niebüll – Dagebüll

Mit einer Länge von nur 13,8 km ist diese Bahn in weiten Kreisen bekannt geworden, hat sie doch seit jeher in Niebüll Kurswagen vom Hamburger D-Zug übernommen und nach Dagebüll gebracht. Von hier ging es dann mit dem Dampfer weiter nach Wyk auf Föhr. Ein altes Foto von Carl-Julius Harder zeigt die Nr. 3 mit 3 vierachsigen D-Zug-Wagen und am Schluß einen zwei- oder dreiachsigen Packwagen im Bahnhof Niebüll. Die Nr. 3 wurde 1901 von Schichau geliefert (Fabrik-Nr. 1152 und ab 1906 als (T 9) Stettin 7213 geführt. Bei der Reichsbahn erhielt sie die Nummer 90 224 und gelangte 1927 zur Kleinbahn Niebüll – Dagebüll, wo sie 1960 ausrangiert wurde.

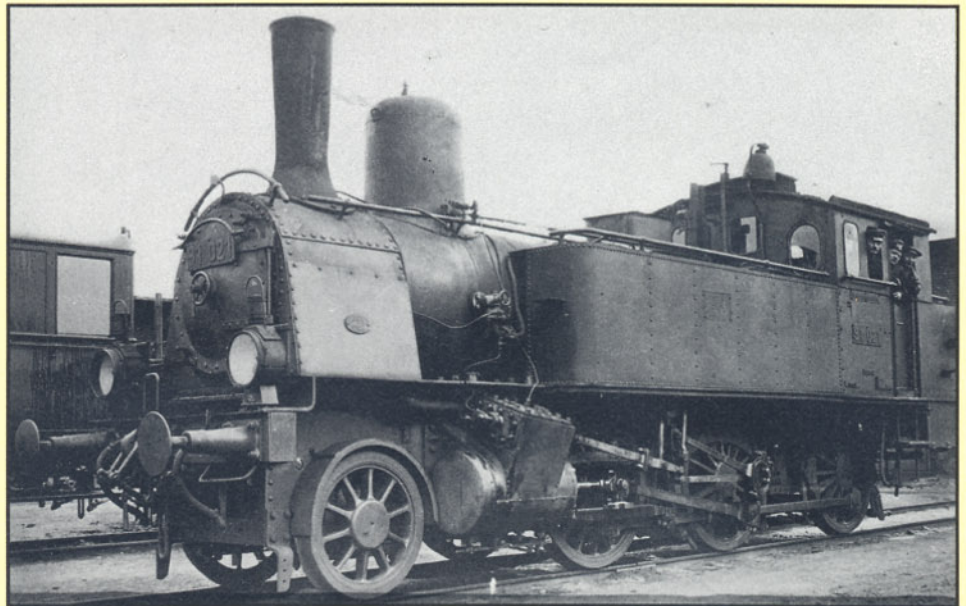


Bild 14: Im Jahre 1898 als Berlin 1938 geliefert, 1906 in T 9² Berlin 7216 umgezeichnet, 1912 als 7261 zur KED Münster gekommen, 1925 von der Deutschen Reichsbahn in 91 021 umgezeichnet und 1928 ausgemustert – so lautet stichwortartig der Lebenslauf dieser Lokomotive.
Foto: Sammlung Rauter

Fa. Pfeiffer & Langen (Zuckerfabrik in Euskirchen)

Welcher Eisenbahnfreund kennt wohl die T 9¹ dieser Zuckerfabrik nicht? Sie wurde 1893 von Borsig gebaut (Fabrik-Nr. 4431) und erhielt später die Betriebsnummer (T 9) Cöln 7270. Im endgültigen Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn erscheint sie noch als 90 009. 1926 kam sie nach Euskirchen, um dort bis 1966 Zuckerrüben und Rübenzucker zu transportieren. Sie ist dann, schmuck hergerichtet, ins Dahlhausener Museum der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte gelangt – und damit in gute Hände. Möge sie noch über lange Jahre die Besucher an alte preußische Eisenbahnzeiten erinnern!

Stolper Kreisbahn

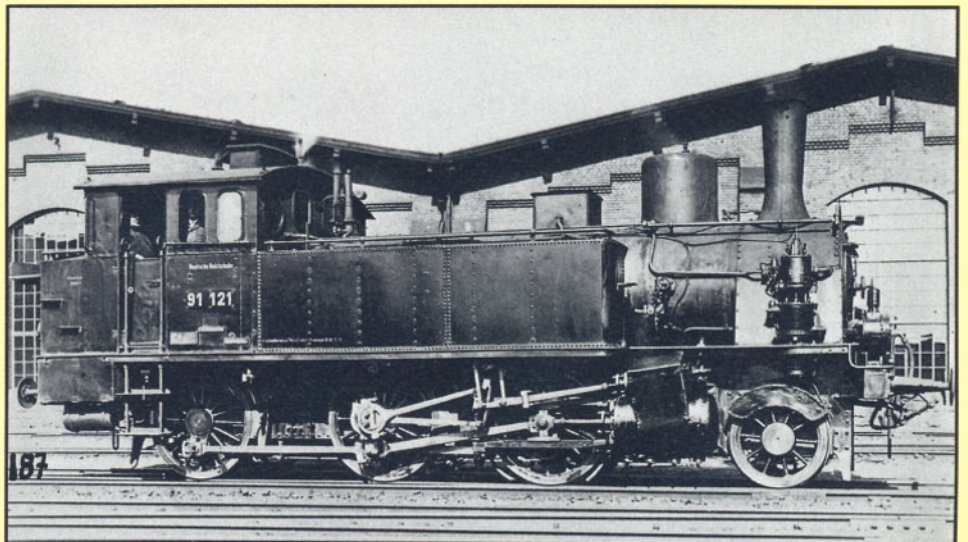
Aus Kreis- und Thalbahn zusammengeslossen, betrieb diese Bahn ein weites, von Stolp ausgehendes Netz: Stolp – Budow (37,7 km) und Stolp – Wendisch Silkow – Zezenow (52 km). 1937 wurde sie mit anderen Bahnen Teil der Pommerschen Landesbahnen. Neben zwei Lokomotiven der Gat-

tung T 9² hatte sie eine Lokomotive der Gattung T 9¹ im Bestand. Diese wurde 1901 von Hohenzollern geliefert (Fabrik-Nr. 1416) und wurde später zur (T 9) Essen 7277. Zunächst trug sie bei der Stolper Kreisbahn die Nummer 42, ab 1937 nach dem Bezeichnungsschema der Pommerschen Landesbahnen die Bezeichnung „58 H 3415“. H = Heißdampf – ist sie umgebaut worden? Die Polen sagen ja, denn als Heißdampflokomotive ist sie später als TKi 100-12 bei der PKP geführt worden.

Wilstedt – Zeven – Tostedt

Auf dieser 64 km langen Strecke ist für kurze Zeit eine Lokomotive der Gattung T 9¹ in Dienst gewesen, die nicht fehlen soll, weil sie einst die erste normale C1-t gewesen ist. Zudem läßt sich hier das bewegte Schicksal so mancher alten Maschine aufzeigen. Sie wurde im Jahre 1893 bei Borsig gebaut (Fabrik-Nr. 4413) und wurde zunächst als Berlin 1871 bezeichnet. 1906 wurde sie in (T 9) Berlin 7231 umgezeichnet, 1914 dann in (T 9) Posen 7342 und schließlich 1920 in (T 9)

Bild 15: Im Jahre 1899 lieferte die Union (Königsberg) als Fabrik-Nr. 1029 diese T 9² an die KED Saarbrücken, die sie als 1864 einreichte, 1906 in T 9² 7233 umzeichnete und damit eigentlich in die für die Gattung T 9³ vorgesehene Nummerngruppe vorstieß. Die Lok wurde dann auch im Jahre 1909 in Saarbrücken 7133 umgezeichnet. 1920 kam sie als 7119 zur SAAR-Eisenbahn. Mit der Rückkehr des Saargebiets übernahm sie die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1935 als 91 121 und verkaufte sie 1947 an die Stadt Mülheim/Ruhr.
Foto: Sammlung Rauter



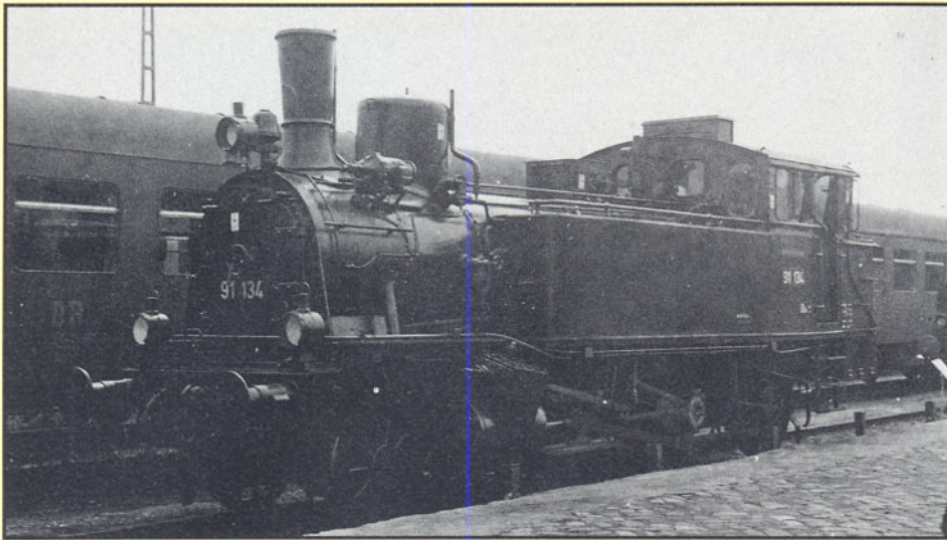


Bild 16: Ähnliche Umzeichnungsprobleme wie bei der Lok in Bild 15 gab es bei der heutigen Dresdener Museumslok 91 134 der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Sie wurde 1898 von Grafenstaden (Fabrik-Nr. 4843) an die KED Saarbrücken als Betriebsnummer 1858 geliefert, 1906 in Saarbrücken 7228 und 1909 in 7128 umgezeichnet. Die Deutsche Reichsbahn übernahm sie 1925 als 91 048, verkaufte sie 1930 als Betriebsnummer 41 an die Braunschweiger Landeseisenbahn, von wo sie mit deren Verstaatlichung 1938 als 91 134 wieder zur DR zurückkehrte. Von 1950 bis 1963 tat sie in Schwerin Dienst. Als Museumslok wurde sie vor der Verschrottung bewahrt.
Foto: Sammlung Rauter

Osten 7104. Im vorläufigen Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn von 1923 erscheint sie als 90 006, 1925 erhielt sie die endgültige Reichsbahnnummer 90 001. 1926 gelangte sie zur Lübeck-Büchener Eisenbahn (Betriebsnummer 110/2. Besetzung). Bei der Verstaatlichung dieser Privatbahn 1938 erhielt sie die Reichsbahnnummer 90 244 und wurde 1948 an das Niedersächsische Landeseisenbahnamt verkauft. Sie verrichtete Dienst auf der Strecke Wilstedt – Zeven – Tostedt, zunächst als Nr. 11 bezeichnet, später in 441 umgezeichnet.

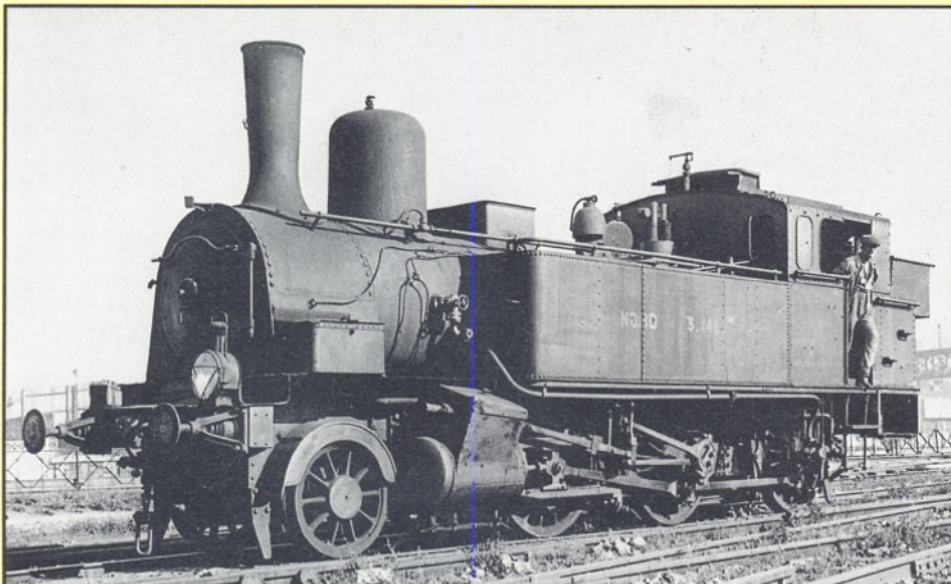
Normale 1C-t (spätere T 9²)

Braunschweigische Landeseisenbahn

Mit einem Netz von 108 km war die 1938 verstaatlichte Bahn eine der großen Privatbahnen. In ihrem Bestand befanden sich drei Lokomotiven der Gattung T 9², die bei der Braunschweigischen Landeseisenbahn die Betriebsnummern 36, 40 und 41 trugen. Die Nummer 36 wurde 1899 von Union geliefert (Fabrik-Nr. 1018), trug ab 1906 die Bezeichnung (T 9) Posen 7209 und wurde spä-

ter zur (T 9) Osten 7209. Von der Deutschen Reichsbahn wurde sie als 91 092 geführt und 1928 an die Braunschweigische Landeseisenbahn verkauft. Nach der Verstaatlichung erhielt sie die Loknummer 91 131 und kam nach 1945 zur PKP (TKi 2-62/2. Besetzung). Die Nummer 40 wurde 1898 von Union gebaut (Fabrik-Nr. 992) und ab 1906 als (T 9) Breslau 7254 bezeichnet. Die Deutsche Reichsbahn übernahm sie als 91 069 und verkaufte sie 1929 an die Braunschweigische Landeseisenbahn. Nach der Verstaatlichung erhielt sie 1938 die Loknummer 91 133. Sie verblieb mit dieser Nummer bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Die dritte im Bunde, die Nummer 41, wurde 1898 von Grafenstaden geliefert (Fabrik-Nr. 4843). Ab 1906 trug sie die Bahnnummer (T 9) Saarbrücken 7128, später (T 9) Trier 7128. Sie gelangte als 91 048 zur DR und wurde 1929 an die Braunschweigische Landeseisenbahn verkauft. Nach der Verstaatlichung erhielt sie bei der Deutschen Reichsbahn die Loknummer 91 134. Einige der nachfolgenden Beheimatungen sind bekannt: 1944 war sie in Magdeburg-Buckau, 1950 und 1963 in Schwerin stationiert. Als Museumslokomotive des Ver-

Bild 17: Die französische Nordbahn erhielt 1919 als Reparationslieferung die T 9² Frankfurt 7211, die 1898 von Grafenstaden als Fabrik-Nr. 4845 geliefert worden war, und bezeichnete sie als 3.1462. Die Lok erlebte noch die Umzeichnung in SNCF 2-130 TA 2, ehe sie 1951 ausgemustert wurde.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



kehrsmuseums in Dresden ist sie der Nachwelt erhalten geblieben.

Niederbarnimer Eisenbahn

Diese Eisenbahngesellschaft bot für die Berliner eine hochwillkommene Gelegenheit, in die Wälder der Uckermark, insbesondere der Schorfheide, zu gelangen. Die Streckenlänge betrug 60 km. Hier sind drei Lokomotiven der Gattung T 9² zu nennen (Nummer 7, 8 und 9), die um 1925 erworben wurden. Die Nummer 7 wurde 1898 von Hanomag gebaut (Fabrik-Nr. 3123) und erhielt 1906 die Bezeichnung (T 9) Elberfeld 7233. Bei der DR war für sie die vorläufige Nummer 91 031 vorgesehen. Die Nummer 8 wurde 1898 von Union geliefert (Fabrik-Nr. 991), sie erhielt 1906 die Bahnnummer (T 9) Essen 7226 und bei der DR nur noch die vorläufige Nummer 91 085. Die Nummer 9 wurde ebenfalls von Union geliefert (Fabrik-Nr. 936) und wurde ab 1906 als (T 9) Oppeln 7221 geführt. Sie erhielt bei der DR noch die endgültige Nummer 91 060. Bei der Verstaatlichung der Niederbarnimer Eisenbahn 1950 erhielten die drei Lokomotiven (7, 8 und 9) von der Deutschen Reichsbahn in der DDR die Betriebsnummern 74 6623, 74 6621 und 74 6622 zugeteilt, wobei allerdings die Zuordnung zur Baureihe 74 falsch ist. Als erste wurde die 74 6621 am 20. 12. 1951 ausgemustert. Die 74 6622 ereilte dieses Schicksal erst am 5. 3. 1965, sie war damals beim Bw Jerichow in der Altmark stationiert. Die letzte der drei Lokomotiven, die 74 6623, wurde schließlich am 14. 9. 1965 ausrangiert.

Osthannoversche Eisenbahn

Die 1944 aus mehreren Kleinbahnen der östlichen Provinz Hannover entstandene Privatbahn wies einen Lokomotivbestand mit mancherlei Raritäten auf; die beiden Lokomotiven der Gattung T 9² gehörten freilich kaum zu diesen Raritäten. Beide wurden im Jahre 1900 von Hohenzollern geliefert (Fabrik-Nr. 1248 bzw. 1255). Die Fabrik-Nr. 1255 kam 1935 aus dem Saargebiet zur Deutschen Reichsbahn undieß fortan 91 119. Die Fabrik-Nr. 1248, die ab 1906 als (T 9) Mainz 7251 bezeichnet wurde, kam auf Umwegen zur Braunschweigischen Landeseisenbahn (Nr. 31) und erhielt 1938 bei der Verstaatlichung bei der Deutschen Reichsbahn die Nummer 91 135. Die Osthannoversche Eisenbahn beließ der 91 119 ihre alte Nummer, änderte aber die der 91 135 anpassend in 91 120. Beide sind 1960 ausgemustert worden.

Stolper Kreisbahn

Sie ist bereits in diesem Beitrag genannt worden. Hier nun sind ihre beiden Lokomotiven der Gattung T 9² zu erwähnen. Die Nummer 43 der Stolper Kreisbahn wurde im Jahre 1900 von Hohenzollern geliefert (Fabrik-Nr. 1258), erhielt 1906 die Bahnnummer (T 9) Essen 7233 und gelangte um 1926 zur Stolper Kreisbahn. Die Nummer 44 wurde 1898 von Borsig gebaut (Fabrik-Nr. 4638). Von 1906 bis 1912 wurde sie als (T 9) Berlin 7213 bezeichnet, ab 1912 als (T 9) Essen 7236. Auch sie wurde um 1926 an die Stolper Kreisbahn verkauft. Beide Lokomotiven wurden auf Heißdampf umgebaut, und so grundlegend auch im Äußeren umgestaltet, daß sie als Lokomotiven der Gattung T 9 nicht mehr zu erkennen waren. Sie wurden von der PKP als TKi 100 bezeichnet, und zwar als TKi 100-15 und TKi 100-13.

H. Rauter

(Fortsetzung und Schluß im Eisenbahn-Journal 7/85)

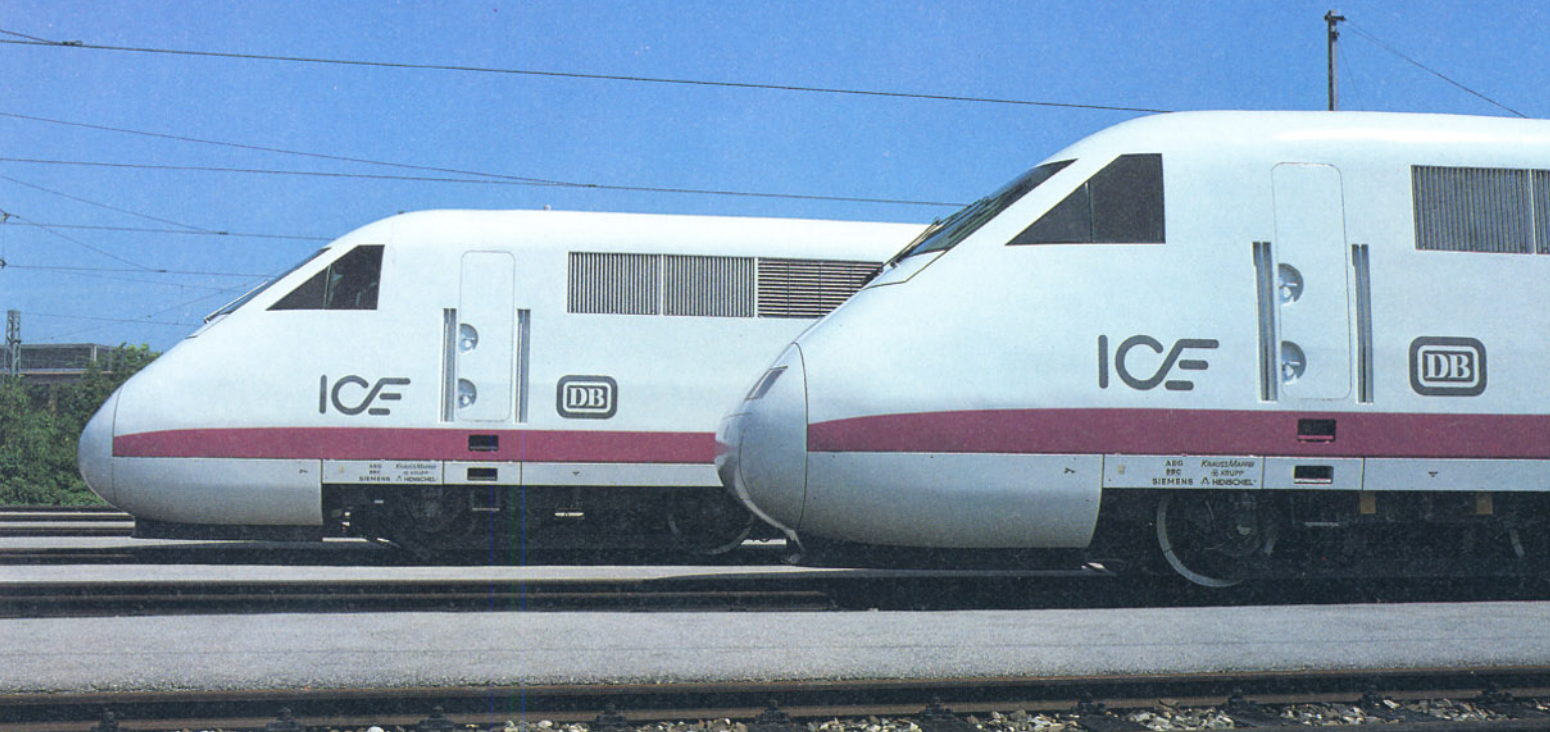


Bild 1: Futuristisch mutet das Design der beiden ICE-Triebköpfe 410001 und 410002 an. Das Foto wurde am 4. 7. 1985 im AW München-Freimann aufgenommen.

Präsentation des ICE

Nach dem „Roll out“ der beiden Triebköpfe im März und April dieses Jahres bei Henschel in Kassel und bei Krupp in Essen wurden die beiden Einheiten nach München in das AW Freimann geschleppt. Dort erfolgten die Arbeiten an der Inbetriebsetzung der von den Herstellern fertig montierten Fahrzeuge.

In einem ersten Arbeitsschritt wurden alle Steuerstromkreise überprüft und die Leistungselektronik der Drehstromantriebssysteme durchgeschaltet. Am 2. Juni 1985 war es dann möglich, das Fahrzeug durch Befehle vom Führertisch aus zu bewegen und wenig später wurde während einer Testfahrt zwischen Landshut und Freising die 100-km/h-Marke erreicht.

Anfang Juli begannen die Arbeiten zur Inbetriebsetzung der übergeordneten Zugsteuer-

ung, die das Fahren beider Triebköpfe im Zugverband ermöglicht. Die Abwicklung der Einstellarbeiten erfolgte termingerecht und am 4. Juli war dann die Fachpresse zu einem ersten Fototermin in das AW Freimann eingeladen. Bei dieser Veranstaltung konnten beide Triebköpfe – einer davon war fahrbereit – inspiziert und fotografiert werden. Inzwischen gingen auch die drei Mittelwagen ihrer Fertigstellung entgegen. Bei einer eindrucksvollen Schau, zu der MBB und die Deutsche Bundesbahn am 31. 7. 1985 eingeladen hatten, wurden die Fahrzeuge vom Vorsitzenden der Geschäftsführung der Firma MBB, Dr. Vogels, in Donauwörth offiziell dem Vorstandsvorsitzenden der DB, Dr. Gohlke, übergeben. Diesem Festakt wohnten Vertreter der Bundesregierung, der bayerischen Staatsregie-

rung und der internationalen Presse bei. Nach ihrer endgültigen Fertigstellung werden die 3 Mittelwagen ebenfalls nach München überführt, wo dann auch für diese Fahrzeuge die Inbetriebsetzungsarbeiten beginnen. Der Terminplan sieht vor, daß die Wagen ab Mitte August für den Versuchseinsatz zur Verfügung stehen. Der Zeitraum von Ende August bis Ende September wurde ausersehen, um den kompletten Zugverband im Münchner Raum, vor allem auf dem Nordring zwischen München-Ludwigsfeld und Olching, zu erproben. Daran werden sich dann die Zulassungsfahrten des Superzuges auf der Schnellfahrstrecke Gütersloh – Neubeckum anschließen. Bei einer Demonstrationsfahrt von Bielefeld nach Essen wird der ICE am 26. November 1985 der Öffentlichkeit vorgestellt. **HO**

Bild 2: Sichtlich guter Laune war man bei der Deutschen Bundesbahn nach dem „Roll out“ des ICE am 31. 7. 1985. Der Schnappschuß entstand bei einem Fototermin im Bahnhof Donauwörth.

Bild 3: „Roll out“ des ICE (bestehend aus einem Triebkopf und den drei Mittelwagen) am 31. 7. 1985 bei MBB in Donauwörth. Munter purzeln die Styropor-Würfel! **Fotos: A. Ritz**





Bild 1: Einer der von DUEWAG für die Norwegischen Staatsbahnen gebauten Triebzüge des Typs 92 unternahm am 30. 4. 1985 eine Probefahrt von Krefeld nach Geldern und zurück. Das Foto zeigt ihn auf der Rückfahrt nach Krefeld in der Nähe von Kempen (Niederrhein).

Probefahrt mit Hindernis

Bild 2: Frontansicht des Triebwagens BM 92 15 der NSB auf dem Anschlußgleis der Firma DUEWAG in Krefeld (30. 4. 1985).





Bild 3: Probefahrt eines Dieseltriebzuges des Typs 92 der NSB von Krefeld nach Geldern, aufgenommen am 30. 4. 1985 in Krefeld Hbf. An der Zugspitze der Steuerwagen BDFS 9291. Das Äußere des Triebzuges besticht durch die attraktive Farbgebung.

Triebzüge Typ 92 für die Norwegischen Staatsbahnen

Bei der Firma DUEWAG in Krefeld-Uerdingen entstanden nicht nur die zweiteiligen Triebzüge der Baureihe 628 für die DB, deren Nachfolge-Generation soeben bestellt wurde, sondern auch eine Serie zweiteiliger Garnituren des Typs 92 für die Norwegischen Staatsbahnen NSB. Diese modernen Fahrzeuge in Leichtbauweise unterscheiden sich in mehreren Punkten von den Triebzügen der Deutschen Bundesbahn. Die „Norweger“ verfügen über eine elektrische Kraftübertragung zu den beiden im hinteren Drehgestell des Motorwagens eingebauten Drehstrom-Fahrmotoren. Als Antriebsaggregate dienen zwei wassergekühlte 12-Zylinder-Dieselmotoren OM 424 A mit Abgasturboaufladung von Daimler-Benz. An die Motoren mit einer Nennleistung von je 357 kW bei 2100 min^{-1} sind die Drehstromgeneratoren direkt angeflanscht. Beide Antriebsmaschinen sind im Motorwagen unterflur angeordnet. Der Steuerwagen blieb ohne Antrieb, er läuft auf zwei luftgefederten Laufdrehgestellen. Dieselbe Bauausführung hat auch das vordere Drehgestell des Motorwagens. Die Bremsenrichtung besteht aus einer elektrodynamischen Bremse der Bauart BBC, einer Druckluftscheibenbremse von Knorr mit zusätzlicher Klotzbremse und einer Feststell-Handbremse. Die große Fahrzeugbreite von 3200 mm erlaubte eine großzügige Gestaltung des Innenraumes mit den gepolsterten Doppelsitzen zu beiden Seiten des Mittelganges. Die attraktiven Fahrzeuge sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h zugelassen.

Bevor die Triebzüge ihre Reise nach Norwegen antraten, wurden sie eingehenden Erpro-

bungen unterzogen. Bei einer dieser Probefahrten, kam es am 30. April 1985 zu einer Kollision mit einem Pkw. Einer der Triebzüge befand sich auf der Rückfahrt von Geldern zum Hersteller. Kurz vor der Einfahrt in die Waggonfabrik Uerdingen kreuzt die Bundesstraße das Anschlußgleis der Firma DUEWAG. Diese Kreuzung ist nach allen vier Richtungen durch eine Ampelanlage gesichert. Zur Sicherung der Zugfahrten schaltet der Pförtner von DUEWAG immer noch ein zusätzliches rotes Licht über der Ampel ein. Auch bei der Annäherung des Triebzuges war der Übergang am 30. April ordnungsgemäß

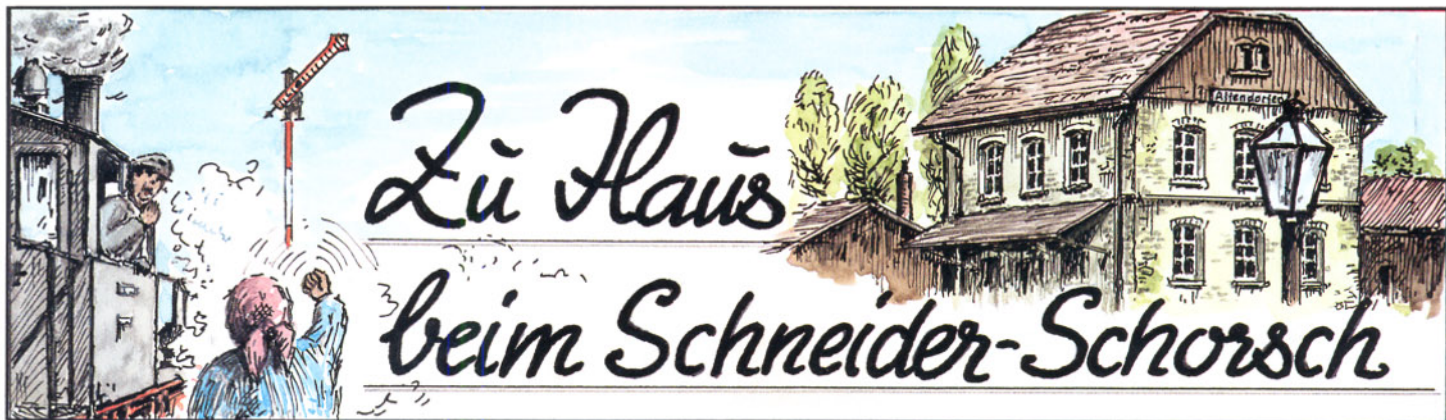
gesichert. Ein Kraftfahrer, der mit seinem Pkw nach rechts abbiegen wollte, hatte die Ampel und das Rotlicht offensichtlich übersehen.

Es kam zu einem Zusammenstoß mit dem Triebzug, der nach einem Halt vor der Kreuzung gerade langsam angefahren war und eine Strecke von ungefähr 10 m zurückgelegt hatte. Trotz einer eingeleiteten Schnellbremsung drückten sich die Puffer in die Flanke des Pkw, in dem sich ein älteres Ehepaar befand, das aber zum Glück unverletzt blieb. Im Gegensatz zum stark deformierten Kraftfahrzeug, wies der Triebwagen keine sichtbaren Schäden auf.

R. Mennicken/HO

Bild 4: Probefahrt mit Hindernis – nach der Rückkehr von Geldern kam es in Krefeld auf der Fahrt über das Anschlußgleis zurück in das Herstellerwerk an einer Straßenkreuzung zu einem Zusammenstoß mit einem Kraftfahrzeug. Zum Glück verlief dieser Unfall – abgesehen von den Schäden am Kraftfahrzeug – für alle Beteiligten glimpflich. **Fotos 1–4: R. Mennicken**





Wo ist die Heimat vom Schneider Schorsch und wo sind die Orte Altendorfen, Oberbrunning, Eichenholzen und die Teufelsschlucht? So fragen immer wieder Leser bei uns an, die die recht realistischen Gegendbeschreibungen und der richtig nach Vorbild klingende Betriebsablauf fasziniert. Gab es ihn überhaupt, dieses Unikum, der in unseren Geschichten auf Modellbahngleisen unterwegs ist? Ja! Einen Lokomotivführer mit Namen Georg Schneider gab es. Die Anekdoten, die wir jeweils durch ihn nacherzählen, entsprechen auch zum größten Teil tatsächlichen bzw. erzählten Erlebnissen. Solche werden natürlich beim Nacherzählen noch etwas ausgeschmückt, das haben alle Geschichten so an sich.

Schon lange hatten wir die Idee, Lokführer-Erlebnisse in einer Art „Lokführer-Stammtisch“ im Journal zu veröffentlichen. Zumal für solches, in unserem Buch „Eisenbahndreieck Distelrasen“ Wiedergegebenes, von den Lesern recht viel Interesse bekundet wurde. Dies scheiterte aber am nicht vorhandenen Bildmaterial. Geschichten oder Beiträge ohne Bebilderung wirken aber meist fade, deshalb ist eine Journalserie entstanden, die eigentlich in den Vorbildteil gehören sollte, nun aber in den Modellbahnteil abgewandert ist. Warum? Da beim Vorbild kaum eine Szene nachgestellt werden kann, blieb uns nichts ande-

res übrig, als die Geschehnisse im Modell stattfinden zu lassen. Eine neue Art von Bilderberichterstattung, die von unseren Lesern obendrein noch ausgezeichnet aufgenommen wurde. Allerdings aber auch eine Art, die recht teuer ist, denn seit fast drei Jahren bauen wir unentwegt an einer Redaktionsanlage, wie früher schon einmal verlautet. Vielleicht ergibt es sich später bei einer Ausstellung o. ä., einen Teil oder Ausschnitte dieser Anlage zu zeigen. Unser Wirken in dieser Art bringt aber Vorteile mit sich. Wir können Techniken erproben und Bauweisen erfinden, die noch kaum beschrieben sind. Und wir können auch so manch bisher zu diesem Thema Veröffentlichtes überprüfen und auf Durchführbarkeit begutachten. Hier haben wir schon manches „Wunder“ erlebt und waren des öfteren recht erstaunt, welch vorsintflutliche Methoden teilweise bis heute noch überdauert haben. Manchmal kann man sich des Gefühls nicht erwehren, daß in Publikationen Praktiken von Autoren beschrieben werden, die sie selbst nicht erprobt haben und von denen so mancher keine Ahnung hat, weil es aus Altem abgeschrieben wurde. Was nützt die schönste Theorie, wenn es sich in der Praxis dann als veraltet erweist bzw. kaum durchführen läßt. Man sollte meinen, daß zumindest den Modellbauern unter den Modellbahnern die Möglichkeit der Anwendung neuester Ver-

fahren zugänglich gemacht werden sollte.

Wo könnte Altendorfen gegendmäßig angesiedelt werden? Wenn Sie die im August erschienene Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals Nr. III/85 besitzen, werden Sie sicher schon etwas ahnen. Der Titel „100 Jahre Frankenwaldbahn“ zeigt ein geradezu ideales Umfeld für die Modell-Eisenbahnerei. Zweigleisiger Steilrampenbetrieb als Hauptstrecke, davon viele eingleisige Lokal-, Neben- oder Hauptbahnen abzweigend. Aber auch die Anbindung an eine weitere zweigleisige Hauptstrecke und dazu eine sehr frühe Elektrifizierung (1939) müßte die Modellbahn-Themensuche recht beflügeln. Da die Strecke heute noch mitunter Tummelplatz so mancher Versuchs- und Meßfahrten moderner Elektrobaureihen ist, sind dem Einsatz auch moderner Fahrzeuge keine Grenzen gesetzt. Wenig Städte und viel Landschaft und das Ganze fast in der Mitte von Deutschland, wird es den Modellbahnern in vielerlei Hinsicht gerecht. Selbst die Epoche- bzw. Länderbahn-Liebhaber können durch die früheren Grenzbeziehungen der beiden größten deutschen Staaten Preußen und Bayern auf ihre Kosten kommen. Zieht man in Gedanken für ein Modellbahnspiel die beiden Hauptverbindungsstrecken nach Norden über Hof und den Frankenwald gedanklich zusammen, so ergibt sich eine Vielzahl von Vorbildbeispielen, die nach-



Bild 2: Im Modell kann ein Bahnübergang mit einem Bahnwärterhaus ein attraktiver Blickfang sein.

Bild 4: Mit diesen Bahnhofsschildern kann wer mag seinen Bahnhof auf den Namen Oberbrunning, Wolfsschlucht, Eichenholzen oder auch Altendorfen taufen. Zum Ausschneiden finden Sie zwei Sätze dieser Bahnhofsschilder auf Seite 43 unten.

empfundene werden können. Da gibt es die Reise nach Sachsen oder jene über Thüringen nach Preußen und Durchläufe Nürnberg – Berlin oder Nürnberg – Leipzig. Altendorfen kann in der Phantasie des Modellbahners durchaus Neuenmarkt-Wirsberg, Pressig-Rothenkirchen oder gar Hof sein. Oberbrunn könnte für Nordhalben oder Weißenbrunn stehen und die Teufelsschlucht wäre dann die „Fränkische Höllentalbahn“. Sollten Sie gerade in der Planung für eine Modellbahnanlage sein, werden Sie feststellen, daß das in der Phantasie geborene Land vielfältige Möglichkeiten in sich birgt.

Übrigens, wenn Sie auch eine nette Lokführer-Geschichte kennen, würden wir uns, und sicher auch unsere Leser, sehr darüber freuen. Unser Mitarbeiter und Zeichner, Reinhold Barkhoff, hat sich über eine Modellgestaltung von Schneider Schorschens Heimat Gedanken gemacht. Als Schneider-Schorsch-Fan grübelt er schon lange, wie solche als Heimanlage aussehen könnte. Der nachfolgende, wieder bestens gelungene Beitrag, gibt Schneider Schorschens Heimat aus R. Barkhoffs Sicht wieder. Platz braucht man allerdings dafür schon.

HM

Er hat eine eigenwillige, aber dennoch liebenswerte Art, Probleme aus der Welt zu schaffen, der Schneider Schorsch. Ob er nun mit der Huber-Bäuerin polemisiert, oder die Dienstleistungen des Schmiedes, der ihm die verbogene Steuerung seines Glaskastens wieder richtete, mit einem Fäßchen Bier begleicht. Sie gefallen einfach, die Anekdotchen, die fotografisch gekonnt in Szene gesetzt wurden. Diese farbigen Bilder begeistern. Sie sind teilweise so exzellent, daß selbst das kritische Modellbahnerauge zweimal hinschauen muß, um zwischen Wirklichkeit und Modell unterscheiden zu können. Die Motive sind interessant und lebensecht zugleich, sie motivieren zu eigener kreativer Tätigkeit.

Und damit steht die Idee im Raum, den Versuch zu wagen, einzelne Szenen und Stationen zu einem Ganzen, zu einer Modelleisenbahnanlage zusammenzufügen.

Daß ein solches Unternehmen unvollkommen bleiben muß, liegt auf der Hand, denn es müssen einschneidende Zugeständnisse in der Landschaftsgestaltung gemacht werden.

Den Kern des Gesamtprojekts bilden eine zweigleisige elektrifizierte Hauptstrecke, eine eingleisige Lokalbahn sowie mein Bw-Diorama, das nach Bopparder Vorbild entstand und bereits im Eisenbahn-Journal in den Ausgaben 6/77 (Seite 29), 5/78 (Seite 5), 1/80 (Seite 52) bildlich vorgestellt wurde. Das eingleisige Lokalbähnchen führt hinter dem Lokomotivschuppen entlang, unterfährt beide Steinviadukte und überquert die tiefe Schlucht über eine Metallbrücke. Die Strecke steigt sofort nach Verlassen des Bw-Geländes steil an, es gilt, die Hochebene zu erreichen. Nach Umfahren des Bergmassivs teilt sich die Trasse. Beide Gleise erreichen über je eine eigene Natursteinbrücke die gegenüberliegende Bergseite. Sie führen in entgegengesetzter Richtung weiter, sind aber mittels Tunnel durchgehend miteinander verbunden. Ein Gleisdreieck ist entstanden. Besonders reizvoll dürfte hier das Zusammenwirken der Signale in Verbindung mit den jeweiligen Zugbewegungen zu beobachten sein. Beide Streckenköpfe werden unter die Anlage



Bild 3: Das Bahnhäuser aus einem anderen Blickwinkel. Weitere Details dieser Kleinbastelei zeigen wir demnächst im Eisenbahn-Journal. Wer Anregungen für den Bau eines Bahnhäusers sucht, sei auf die Serie „Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör“ verwiesen, wo bereits mehrmals unterschiedliche Bahnhäuser gezeigt wurden.

geführt und enden in jeweils einer Kehrschleife mit Abstellmöglichkeiten für mehrere Zugarnituren. Damit ergeben sich für diesen Teil optimale Fahrmöglichkeiten. Züge aus dem Tal können hangseitig bergwärts klettern, nach links oder rechts weiterdampfen, talwärts absteigen oder auf dem durchgehenden Streckenteil gefahren werden.

Einfach und klar ist die Linienführung der zweigleisigen Hauptbahn. Sie führt in weitem Bogen um den mittleren Anlagenteil herum und macht damit „eine Menge Strecke“.

Die landschaftliche Durchgestaltung des Gesamtprojekts habe ich mir so vorgestellt, daß das Gelände der Anlage zum Hintergrund mehr und mehr ansteigt und Hochgebirgscharakter annimmt. Herr Kosak hat hier mit seiner Kamera Prioritäten gesetzt, die es nun umzusetzen gilt. Seine Modellbahnszenen stammen ja z. T. auch aus dem Hochgebirge. Bis auf die in den Raum hineinreichenden Anlagenzungen (insgesamt drei), ist die Tiefe der Gesamtanlage dennoch verhältnismäßig gering. Extreme Geländeformen werden direkt

von der Hintergrundkulisse übernommen, z. B. Merz (MZZ). Auf Gebäude wird weitgehend verzichtet, aber viele Brücken und Tunnel gibt es, sie gehören einfach dazu.

Das dritte Gleis neben dem Lokomotivschuppen führt zum „Bierpanscherpalast“ der Fa. Klug. Wenn man genau hinschaut, erkennt man den Schneiderschen Glaskasten, der mit einer Fuhre Bier am Haken gerade Fahrt aufnimmt. Hoffentlich bleibt diesmal der brauereieigene Prellbock ganz und der Schorsch auf dem Gleis. Zwischen den Gleisbögen der Haupt- und der Nebenbahn eingebettet, liegen die Anlagen der „Klugschen Großbrauerei“, der richtige Ort für den begeisterten Eisenbahnfreund – immer was zu trinken vor sich und die große Eisenbahn vor und hinter sich. Von hier aus mußte sich der Schorsch mit seinem Feuermann, dem Leichts Gustl, und der verbogenen Schieberschubstange zum Hammerschmied durcharbeiten, der dann die Sache wieder ins reine brachte.

R. Barkhoff

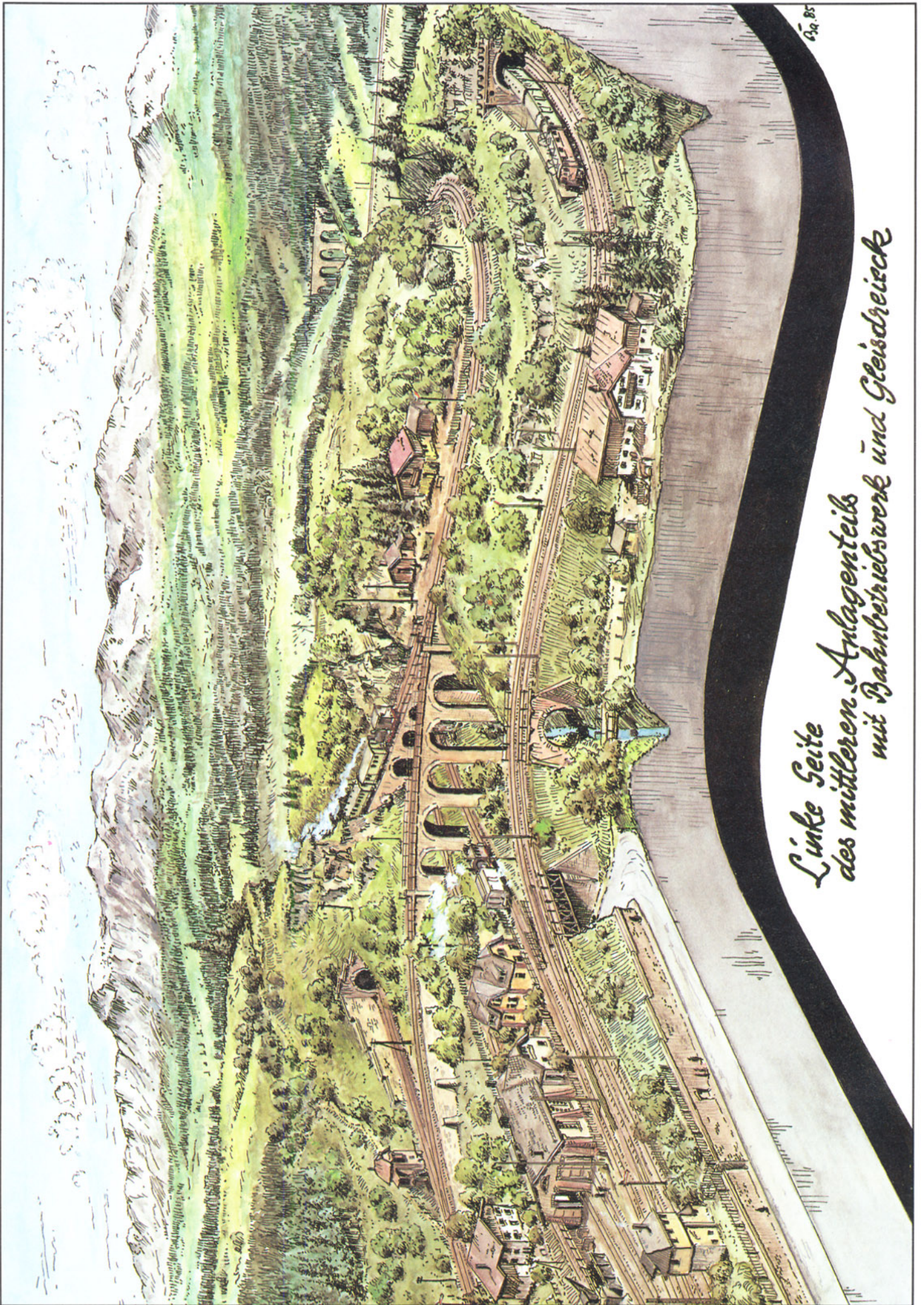
(wird fortgesetzt!)

Bild 5: Hier sind neue Anlagenstücke im Entstehen, auf denen wir in Kürze im Eisenbahn-Journal interessanten preußischen Eisenbahnbetrieb zeigen werden. Seien Sie schon gespannt auf die sicher wieder gelungenen Fotoszenen.

Fotos 2,3 und 5: W. Kosak

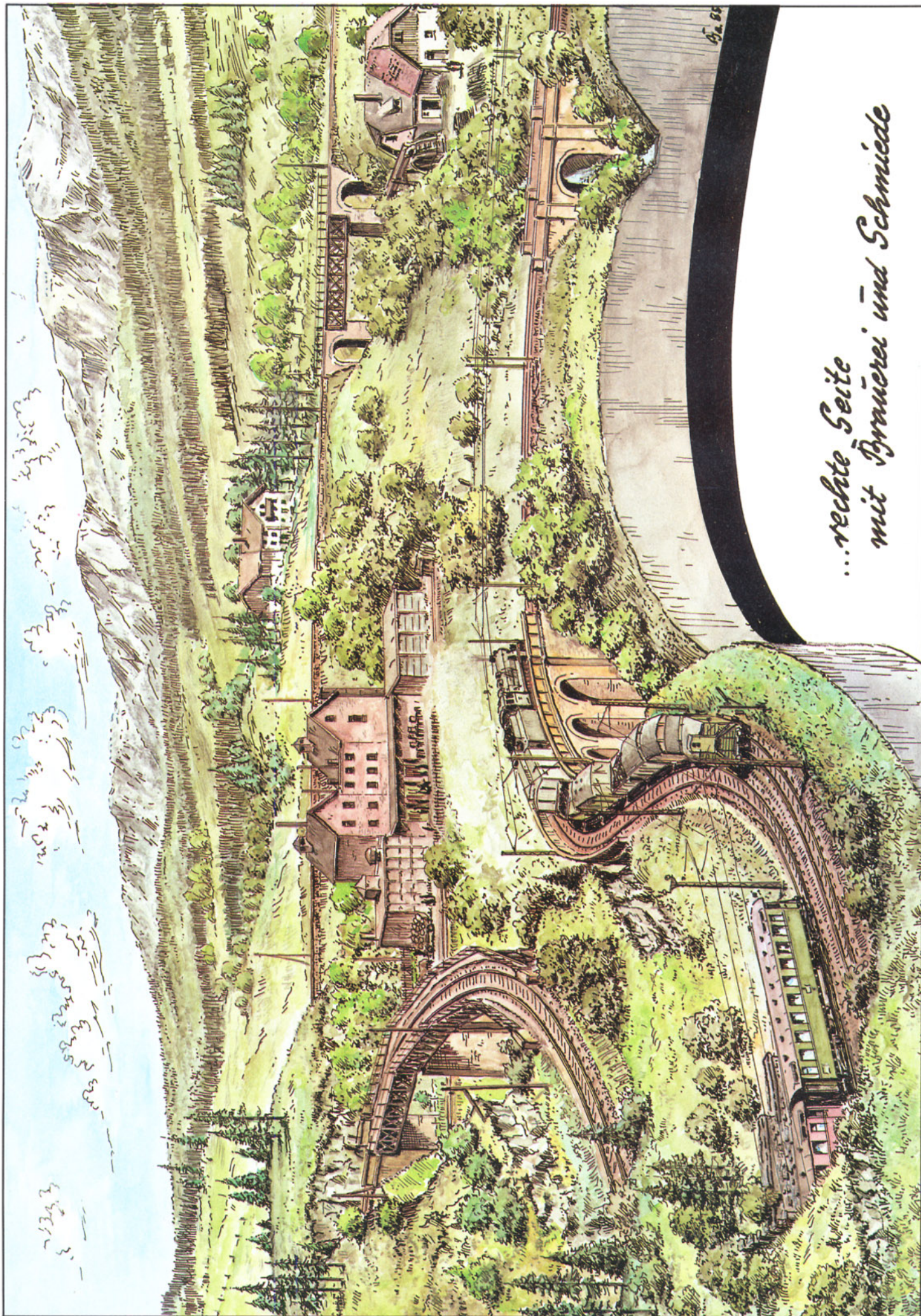


Oberbrunnung	Eichenholzen
Höllschlucht	Altendorfen



69. 85

*Linke Seite
des mittleren Anlagenteils
mit Bahnbetriebswerk und Gleisdreieck*



*...rechte Seite
mit Brennerei und Schmiede*

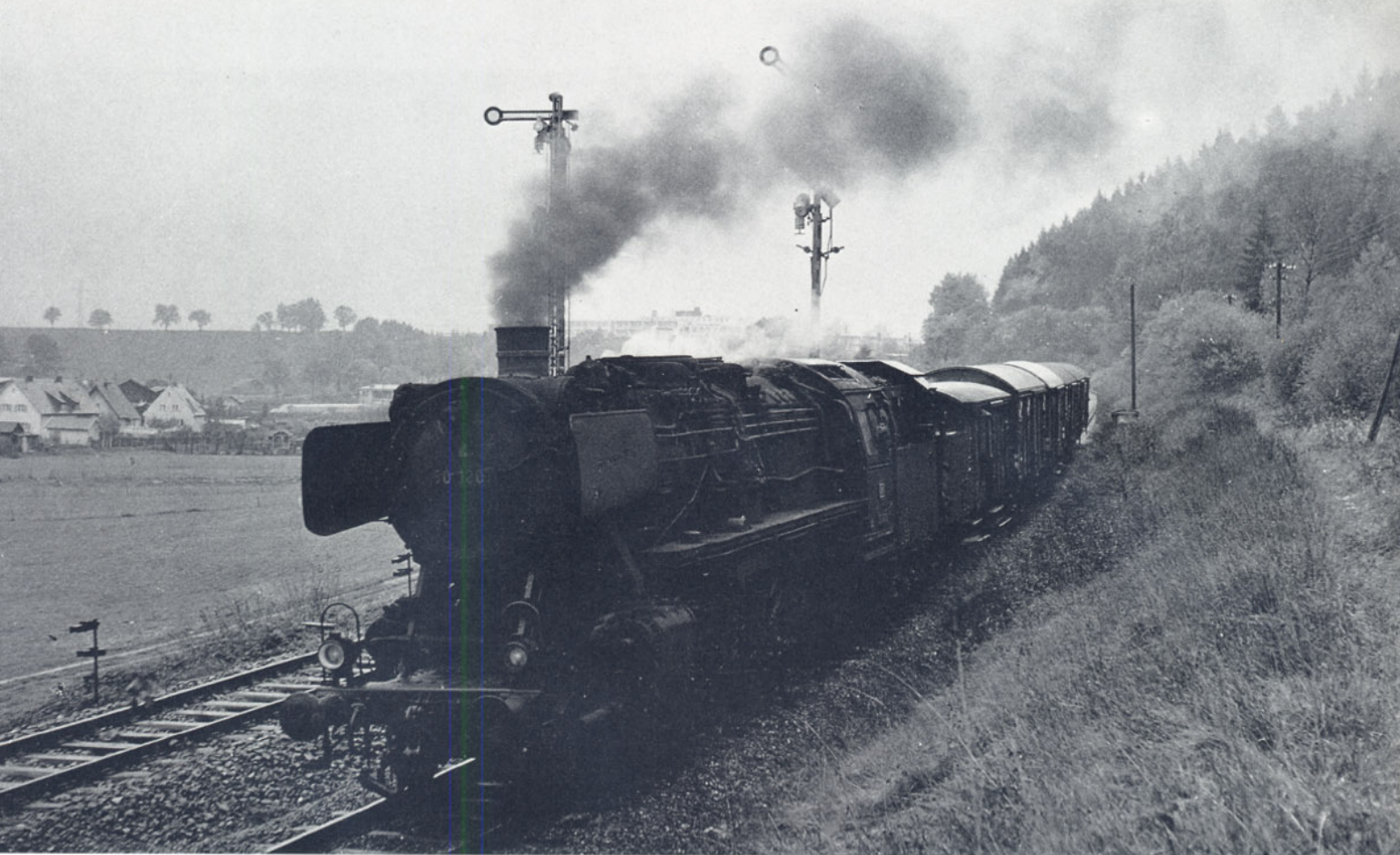


Bild 1: Das Einfahrsignal von Schongau zeigt „Langsamfahrt“ für die 50 1201 mit ihrem Güterzug aus Richtung Landsberg/Lech. Links ist das Streckengleis nach Kaufbeuren zu sehen. In Kürze wird die 50 1201 am Bw Schongau vorbei in den Bahnhof Schongau einfahren (24. 10. 1964).
Foto: R. Birzer

Deutsche Bahnbetriebswerke

Das Bw Schongau

Nach dem Bw Lindau haben wir diesmal wieder ein kleineres Objekt für unsere Serie „Deutsche Bahnbetriebswerke“ ausgewählt,

die inzwischen schon Nachahmer gefunden hat. Das positive Echo unserer Leser auf diese Reihe hat uns gezeigt, daß gerade die kleineren Betriebswerke viel Interesse finden, da sie sich besonders gut auf Modellbahnanlagen

nachbilden lassen. Leider sind inzwischen viele dieser Betriebseinrichtungen beim Vorbild nicht mehr vorhanden. Mit der Stilllegung zahlreicher Neben- und Lokalbahnstrecken hatten auch sie ausgedient. Die

Bild 2: Die nördliche Bahnhofsausfahrt von Schongau mit den beiden Hauptsignalen (links für die Strecke nach Kaufbeuren, rechts für die Strecke nach Landsberg/Lech) sowie insgesamt acht Schutzsignalen; sieben davon sind auf dem Foto zu sehen. Im Hintergrund rechts steigt beim Bahnbetriebswerk „verdächtiger“ Qualm auf (24. 10. 1964).
Foto: R. Birzer



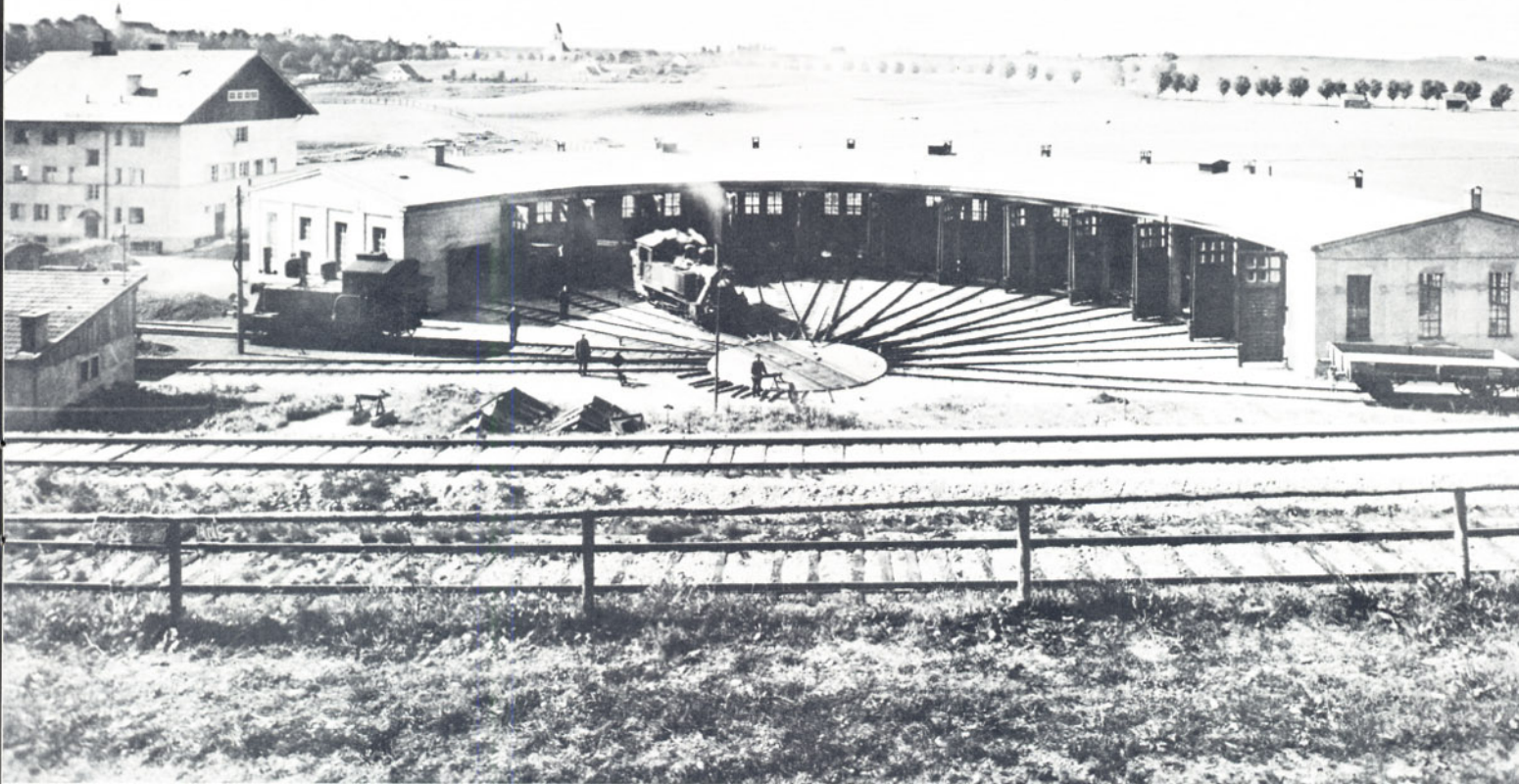


Bild 3: Der 1921 erbaute Ringlokschuppen des Bw Schongau, aufgenommen im Jahre 1930. Interessant ist die kleine Drehscheibe, deren Länge für die Lokalbahn-Tenderlokomotiven der Baureihe 98⁹ gerade ausreicht. Die Länge der Schuppengleise ist ebenfalls nur auf diese kleinen Tenderlokomotiven zugeschnitten. **Foto: RBD Augsburg**

technischen Einrichtungen wurden abgebaut, die Gebäude an Industrieunternehmen veräußert oder abgebrochen. Selbst die alten Planunterlagen vieler Nebenbahn-Betriebswerke sind nicht mehr bei den einst dafür zuständigen Dienststellen vorhanden. Veränderungen gab es aber auch bei den noch existierenden Bahnbetriebswerken, verursacht durch den Strukturwandel in der Zugförderung. Oft wurden die Rundschuppen durch moderne Fahrzeughallen ersetzt, die Drehscheiben ausgebaut.

Mancher Lageplan und historische Bilddoku-

mente schlummern sicherlich aber noch in privaten Sammlungen. Wir sind in der Zukunft deshalb noch mehr auf die Unterstützung durch unsere Leser angewiesen. Ausgesprochenes Glück hatten wir wieder einmal bei der Suche nach Unterlagen vom Bw Schongau. Bei der DB war noch ein Plan aus dem Jahre 1968 vorhanden, von dem wir eine Kopie erhalten konnten. Verschiedene Hinweise und eine Reihe von Fotos waren uns darüber hinaus noch eine wertvolle Hilfe für diesen Beitrag.

Schongau, südwestlich des Ammersees gele-

gen, eingebettet in die liebliche Voralpenlandschaft Bayerns, erhielt seinen ersten Bahnanschluß bereits im letzten Jahrhundert. Am 16. November 1886 war die knapp 29 km lange Verbindung mit Landsberg am Lech fertiggestellt und für die Betriebseröffnung freigegeben worden. Die Strecke war als Nebenbahn eingestuft und wurde zunächst von den kleinen Lokomotiven der bayerischen Gattungen D IV, D VI und die D XI befahren. Es ist zu vermuten, daß auch die Mallet-Lokomotiven der Gattung BB II zum Einsatz kamen, von denen eine Lok auf den Namen „Schongau“ getauft

Bild 4: Diese Aufnahme datiert aus dem Jahr 1942. Die alte kleine Drehscheibe ist bereits durch eine größere ersetzt, die Nutzlänge einiger Schuppengleise wird durch einen Anbau soeben vergrößert. **Foto: DB (BD München)**





Bild 5: Mit dem Nahgüterzug von Schongau nach Kaufbeuren müht sich die V 100 1156 am 24. 10. 1964 die Steigung hinauf. Das Foto verdeutlicht die Anordnung des Bw Schongau nördlich des Schongauer Bahnhofs.
Foto: R. Birzer

war. Genaue Angaben aus der Frühzeit, über Lokbestände und Bahnanlagen des Endpunktes Schongau waren leider nicht zu erhalten. Die Eröffnung der 15,5 km langen Strecke von Schongau nach Peißenberg, mit der die Verbindung mit Weilheim in Oberbayern geschaffen wurde, erfolgte am 11. Januar 1917. Bald danach, zu Beginn der zwanziger Jahre, wurde der Ringlokschuppen mit seinen 12 Ständen errichtet, der in seiner Grundform bis zur Auflösung des Bahnbetriebswerkes erhalten blieb, jedoch einige Anbauten erhalten hatte. Ursprünglich hatten die Schuppengleise eine Nutzlänge von ca. 12 m, gerade ausreichend für die früher eingesetzten Lokalbahntenderlokomotiven der Baureihe 98^b. Eine weitere Aufwertung erfuhr das Bw

Schongau, nachdem die Nebenbahnstrecke nach Kaufbeuren am 18. Februar 1923 eröffnet worden war, die eine Länge von 31,10 km aufwies. In älteren Aufzeichnungen ist vermerkt, daß auch hier die kleinen GtL 4/4 der Baureihe 98^b zum Einsatz kamen. Einer Auflistung, enthalten in dem Band „Dampflokomotiven im Allgäu“ des Hermann Merker Verlags, ist zu entnehmen, daß im Juli 1935 folgende Lokomotiven im Bw Schongau beheimatet waren: 98 801, 805, 813, 836, 840, 841, 852, 853, 854. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurden neben einigen dieser Maschinen auch die Lokomotiven 86 428, 429, 430 und 618

im Bahnbetriebswerk Schongau registriert. Bis zum November 1950 wuchs der Lokomotivbestand noch weiter an und hatte folgende Gliederung: 86 234, 257, 372, 429, 434, 537, 619, 98 804, 805, 98 1026, 1029, 1030, 1032, 1033, 1034, 1035, 1036, 1037. Das Bw Schongau war als selbständiges Bahnbetriebswerk dem Maschinenamt Kempten unterstellt. Zur Durchführung der Unterhaltungsarbeiten und zur Deckung der Fahrplanleistungen setzte das Bw bis zu 120 Mitarbeiter einschließlich der Fahrpersonale ein. Im Rahmen der Rationalisierung und der Umorganisation bei der Deutschen Bundesbahn wurde das Bw Schongau am 31. 12. 1966 auf-

Bild 6: Das Bw Schongau Mitte der sechziger Jahre. Schon fast idyllisch zu nennen ist die Lage des Bw Schongau, das zum einen durch die am Hang verlaufenden Strecken nach Kaufbeuren und Landsberg/Lech und zum anderen durch einen Weiher, der in Bild 8 gut zu erkennen ist, begrenzt wird.
Zeichnung: Obermayer

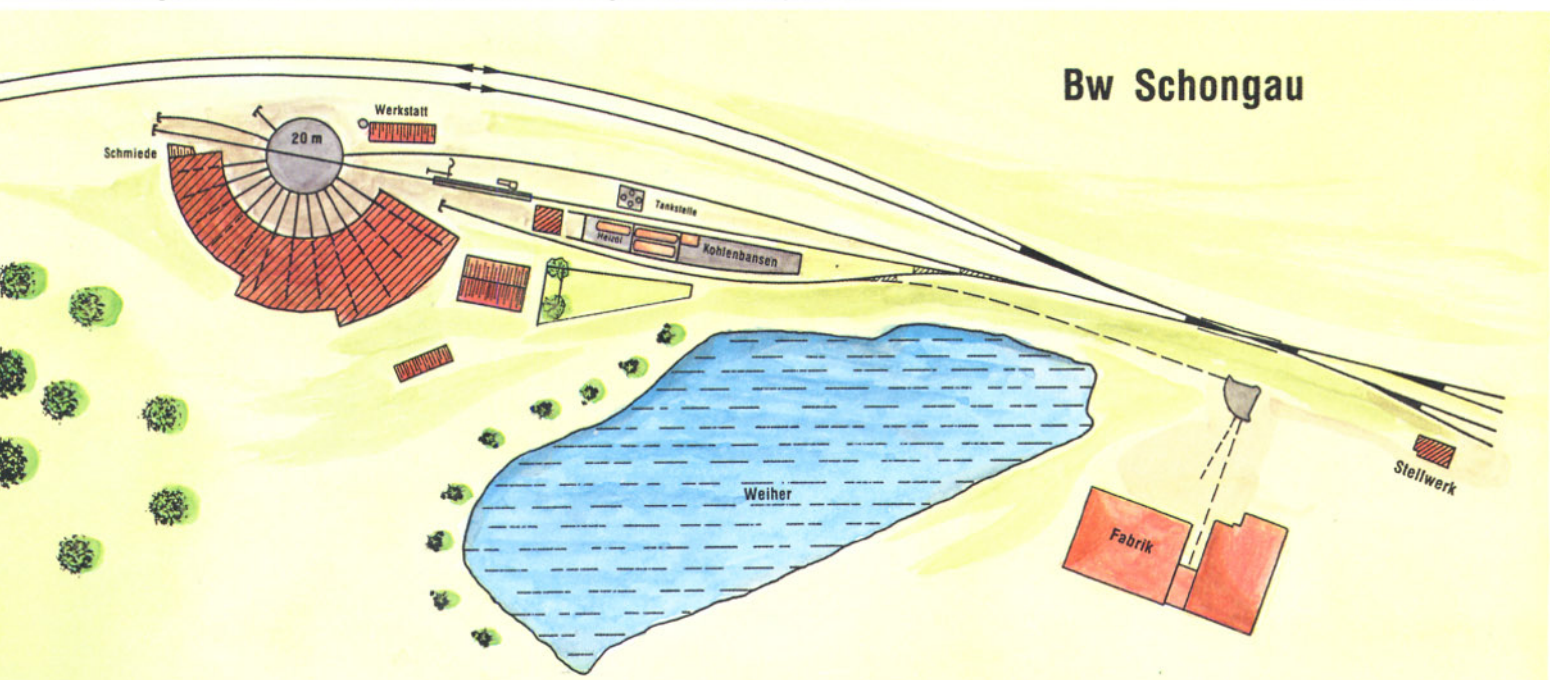




Bild 7: Die 86 429 fährt bis zum Wasserkran vor und wird hier ausgeschlackt. Auf dem Kohlengleis stehen am 24. 10. 1964 u. a. ein Klima-Schneepflug, ein Schlackenwagen sowie für die Besandung der Lokomotiven ein Sandwagen (siehe auch Bild 9).
Foto: R. Birzer

gelöst und zugleich in eine Bw-Außenstelle des Bw Augsburg umgewandelt. Im Januar 1975 waren in der Außenstelle nur noch 32 Mitarbeiter beschäftigt, 24 davon im Fahrdienst. Es wurden nur noch einfache Reparaturen und Reinigungsarbeiten an den Fahrzeugen durchgeführt. Bei Schäden an Triebfahrzeugen richtet man diese lauffähig her und führte sie dann dem Bw Augsburg zu.

Bei dem uns vorliegenden Lageplan aus dem Jahre 1968 sind noch alle Anlagen eingezeichnet. Nicht mehr vorhanden war das hinter dem Kohlebansen vorbeilaufende Kohlengleis, von dem der Industrieanschluß zu der Segmentdrehzscheibe vor der Fabrik abzweigte. Auf Fotos aus dem Jahre 1964 ist das Kohlengleis, das wir in unserem Lageplan eingezeichnet haben, noch zu erkennen. Damals waren dort Dienstfahrzeuge abgestellt, unter denen sich ein Schneepflug und ein Sandwagen befanden. Mit jenem Sandwagen mit zwei Behältern wurde der Streusand für die Triebfahrzeuge herangeschafft. Am Ende der sechziger Jahre war in Schongau noch eine Notbekohlung vorhanden. In einem Teil des Kohlebansens waren ein Tank für 25 000 l Heizöl und zwei Kraftstofftanks mit 50 000 l und 63 000 l eingebaut. Zwischen den beiden Bw-Gleisen mit Nutzlängen von 138 und 137 m wurde eine Tankstelle mit zwei Zapfsäulen eingerichtet.

Die beiden am Bw vorbeiführenden Streckengleise lagen auf einem Damm und waren mit Radien von 408 m und 385 m verlegt. Das äußere Gleis ist die Strecke nach Landsberg, das innere führt nach Kaufbeuren. Am 1. Oktober 1972 wurde der Personenzugverkehr zwischen Schongau und Kaufbeuren eingestellt, am 31. Dezember 1972 dann auch der Güterzugverkehr. Inzwischen erfolgte der Abbau der Strecke. Schongau hat dadurch noch mehr von seiner einstigen Bedeutung verloren.

HO

Bild 8: Der Bekohlungsauzug am Kohlebansen um 1961; im Hintergrund ist der am Bahnbetriebswerk angrenzende Weiher zu erkennen.

Foto:
Sammlung Birzer



Bild 9: Am 16. 6. 1967 wurde der Schongauer Sandwagen in einem Güterzug von Schongau nach Augsburg überführt.

Foto: R. Birzer

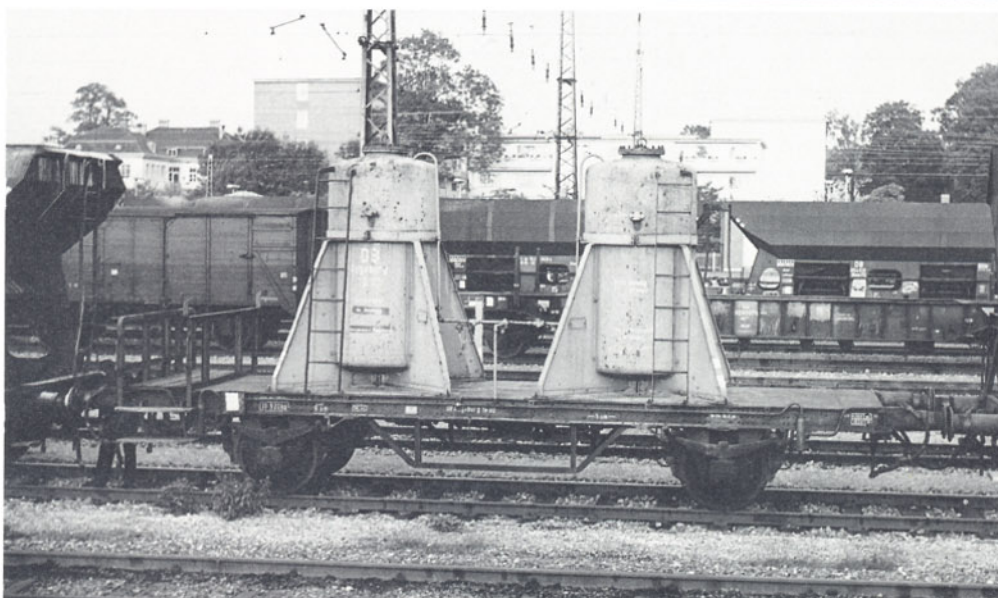




Bild 10: Das Ende des Bw Schongau – im Oktober 1984 waren die Gleise bereits herausgerissen.

Foto: A. Ritz

Bild 11: Am 27. 2. 1968 waren im Bw Schongau an der Tankstelle zwei Schienenbus-Garnituren anzutreffen.

Foto: R. Birzer





Bild 12: Die Drehscheibe und der Ringlokschuppen nach Abbau der Gleise aus einem anderen Blickwinkel. Im Hintergrund das Einfahrtsignal von Schongau aus Richtung Landsberg/Lech (Oktober 1984). **Foto: A. Ritz**

Bild 15: (Poster, nächste Seite): Ein Foto aus besseren Tagen des Bw Schongau – auf der Drehscheibe die 50 066, rechts ein Schienenbus der Baureihe VT 95 (7. 2. 1967). **Foto: R. Birzer**

Bilder 13 und 14: Ohne Schienen hat die Drehscheibe die ihr zugeordnete Funktion verloren – sie hat ausgesiedet. Wie auch die Dampflokotiven, die früher mit ihrer Hilfe gedreht wurden, wird sie den Weg allen alten Eisens gehen. **Fotos: A. Ritz**









100 Jahre
TEGERNSEEBAHN

Bahngeschichte mit Tiefgang, gut illustriert:

Bräunlein: **150 Jahre Eisenbahn in Nürnberg**
Unser Buch zum Jubiläum!
240 Seiten, 305 Fotos, davon 33 in Farbe,
viele Zeichnungen und Pläne. DM 68,—

Bufe: **Lokalbahn Forchheim – Fränkische Schweiz**
112 Seiten, 171 Abbildungen, davon 19
in Farbe. DM 42,—
10% vom Erlös für die Dampfbahn
Fränkische Schweiz

Hoecherl: **Eichstätter Schmalspurbahn**
104 Seiten, 66 Fotos, 9 Aquarelle (in Farbe),
64 Zeichnungen. DM 39,50

Streil: **50 Jahre E 18**
36 Seiten, 53 schwarz-weiß Abbildungen,
6 Farbfotos. DM 9,50

Streil: **E 52 und E 16 – Die Schnellzuglokomotiven der Gruppenverwaltung Bayern**
Heft mit 76 Seiten, 5 Farbbilder,
86 s-w-Fotos, 19 Zeichnungen DM 21,—

Hufschläger/Zeitler:
100 Jahre Tegernseebahn
96 Seiten mit 108 Bildern, davon 17
in Farbe. DM 39,50

Bufe: **Karwendelbahn**
160 Seiten, 8 in Farbe, 200 Fotos, Karten
und Pläne. DM 36,—

Bufe: **Straßenbahnen in Schlesien**
224 Seiten gut illustriert. DM 28,—

Nachdruck des Originals von 1897:
Blum/v. Borries:
Die Lokomotiven DM 59,—

Pozzato: **Die Pustertalbahn**
96 Seiten, 150 Fotos, davon 22 in Farbe,
fester Einband!
Subskription bis 31. 8. 1985 DM 42,—
ab 1. 9. 1985 DM 48,—

Begerl/Seitz: **100 Jahre Eisenbahn Landshut – Vilsbiburg – Neumarkt – St. Veit**
Heft mit 78 Seiten, 19 Fotos,
19 Zeichnungen. DM 6,50

Erscheint im September:
Bufe: **Straßenbahnen in West- und Ostpreußen**
ca. 260 Seiten, ca. 200 Bilder ca. DM 38,—

Diese und alle Bahnfachbücher natürlich von: **BUFE – FACHBUCHZENTRUM:**
Donnersberger Straße 57, 8000 München 19, Tel.: (089) 16 01 09

Näheres im Gratiskatalog.

Modell-Design

Diex Michael
Dr.-Waibel-Straße 5
A-6850 Dornbirn

Fast vollständig (samt Sparren!) **vorgeschnittener KLEINLOK SCHUPPEN**
aus **beidseitig** profiliertem und ausgestanztem feinstem Lindenhholz,
inklusive mehrteiliger Inneneinrichtung aus Weißmetall, sowie Grund-
farben zur Alterung des Modells! Grundmaße 160 × 79 mm.

Limitierter Bausatz: **DM 49,—**

sofort lieferbar

Sammelkatalog m. weiteren Modell-Spezialitäten geg. DM 5,— Schutzgebühr



Bauen Sie Ihren Traum!

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

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

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

FOHRMANN
WERKZEUGE

FÜR FEINMECHANIK UND MODELLBAU · SYDOWSTR. 7c-d · Tel.: 023 09/29 62 · D-4355 WALTROP

Neues aus Schirnding

Sozusagen als Geburtstagsgeschenk zum 40. Jahrestag seines Bestehens als Grenzstation wurde der Bahnhof Schirnding im Juni und Juli diesen Jahres von zwei ungewöhnlichen Zügen beehrt: vom „Transsibirien-Expreß“ und vom „Citraöen-Orient-Expreß“. Er-

sterer verkehrte als abr-Jubiläumzug von München über Nürnberg –Cheb – Moskau nach Chabarowsk, von wo er, allerdings mit einer anderen Reisegruppe, auf dem gleichen Weg noch einmal nach München fuhr. Den 8 russischen Schlafwagen, dunkelgrün mit gel-

ben Zierstreifen, waren bis zur Umspuranlage 3 blaue ČSD-Speisewagen und ein Personalschlafwagen beige gestellt. In Schirnding löste eine 478 der ČSD die 218 217 und 218 240 der DB ab. Der (auch mit einem Kinowagen ausgestattete) 16-Wagen-Zug des „Citraöen-Orient-Expreß“ von Paris über Budapest nach Constanza am Schwarzen Meer war dagegen eine Mischung aus Vergangenheit und Gegenwart, wobei der original Rheingold- und die 3 Pullman-Wagen die „besten Stücke“ waren. Anstelle der zwei roten 218 übernahm eine 478 der ČSD den Zug, der mit einstündiger Verspätung an jenem frühen, regenverhangenen Sonntagmorgen des 23. Juni 1985 in Schirnding eingetroffen war. Kaum einer der über einhundert Gäste blickte aus den Fenstern der 6 Schlafwagen, die von 36 Begleitern umsorgt wurden. Anders dagegen gut eine Woche später bei der Rückkehr dieses Zuges in Schirnding genau um Mitternacht – diesmal mit einer ČSD-466, die sonst nur im Güterzugdienst tätig ist.

Nichts störte die Gäste in ihrer Hochstimmung in den Barwagen während des einstündigen Aufenthalts, bei dem der Duschwagen und der dining-car nachgewässert werden mußten. Noch mehr als die Sonderzüge zu den Weltjugendfestspielen und die Sonderwagen mit Außenminister Wyschinski 1955, werden diese beiden spektakulären Sonderfahrten in die Chronik des Grenzbahnhofs Schirnding eingehen.

H. Kundmann

Bild 1: Die 218 217 und die 218 240 sind am 11. Juni 1985 mit dem „Transsibirien-Expreß“ von München über Moskau nach Chabarowsk soeben im Grenzbahnhof Schirnding eingetroffen.

Foto: Ch. Kundmann





Bild 1: Mit einem Personenzug steht die 75044 am 3. 6. 1959 im Bahnhof Friedrichshafen zur Abfahrt bereit. Die 75044 zählte damals zum Bestand des Bw Friedrichshafen und wurde am 26. 10. 1961 z-gestellt. Foto: Dr. Scheingraber

Universal-Tenderlokomotive BR 75°

In den Ausgaben 4/1984 und 5/1984 des Eisenbahn-Journals hatten wir bereits umfassend über die Klasse T 5, eine der gelungensten württembergischen Lokomotivgattungen

berichtet. Jene Fahrzeuge bewährten sich in nahezu allen Diensten und vermochten sich über Jahrzehnte hinweg neben den modernen Einheitslokomotiven zu behaupten. Die

Maschinen befuhren die Rems- und Murrbahn, sie waren im württembergischen Unterland zu Hause und dominierten lange Zeit auf den Strecken Oberschwabens. Die Lokomotiv-

Bild 2: Die württembergische T 5 mit der Bahnnummer 1202 im Lieferzustand. Im Gegensatz zur 75044 in Bild 1 besitzt die von der Deutschen Reichsbahn in 75002 umgezeichnete Lokomotive einen vorne liegenden Dampfdom und einen auf der Kesselmitte angeordneten Sänddom. Das Foto dürfte schon bald nach der im Jahre 1910 erfolgten Lieferung aufgenommen worden sein. Foto: Archiv Deutsches Museum München





Bild 3: Durch einen problemlosen Umbau entstand diese Variante der Baureihe 75^o in der Baugröße H0 mit vorne liegendem Dampfdom.

Foto: Obermayer

ven der Reihe 75^o sah man mit nahezu allen Typen von Reisezugwagen, die in der Zeit von 1910 bis 1963 in Württemberg zum Einsatz kamen. Nachdem nun auch das H0-Modell in der DB-Ausführung von Märklin zur Verfügung steht, soll zum Abschluß unserer Berichterstattung noch ein Überblick über die letzten Einsatzorte und die z-Stellung der Maschinen gegeben werden. Die Angaben beruhen auf amtlichen Unterlagen, die bei der BD Stuttgart noch vorhanden waren.

Beheimatung am 31. 12. 1958 und weiterer Verbleib

Bw Aalen	z-Stellung	
75004	Heilbr. – Aalen – Auldf.	20. 12. 62
015	.....	22. 12. 60
069	.....	23. 08. 60
070	.....	17. 06. 59
071	Ulm – Friedrhf. – Auldf.	27. 01. 62
073	.....	28. 10. 60
074	Aulendorf	22. 09. 60
075	Stuttgart – Aulendorf	27. 01. 63
076	.....	01. 02. 61

Bw Aulendorf

75005	.....	16. 02. 61
007	.....	23. 02. 61
008	.....	24. 07. 62
010	.....	06. 02. 61
011	.....	30. 05. 62
013	.....	14. 05. 59
025	.....	26. 04. 61
026	.....	12. 02. 61
027	.....	11. 08. 59
031	.....	23. 11. 61
032	.....	25. 07. 60
033	.....	10. 06. 59
043	.....	05. 05. 60
048	.....	29. 12. 59
057	.....	09. 06. 61
064	.....	05. 03. 61
086	.....	29. 03. 62
091	.....	23. 12. 60
093	.....	21. 12. 60

Bw Friedrichshafen

75028	.....	17. 11. 60
044	.....	26. 10. 61

063	Aulendorf	.....	11. 02. 62
082	Aulendorf	.....	05. 03. 63
085	.....	.....	11. 02. 60
090	.....	.....	01. 04. 61
092	Auldf. – Friedrhf. – Auldf.	.....	27. 01. 62

Bw Heilbronn

75034	.....	31. 05. 60	
037	Aalen – Aulendorf	.....	25. 09. 62
039	Aulendorf	.....	06. 06. 61
052	Stuttgt. – Aulendorf.	.....	14. 10. 61
078	Aulendorf	.....	09. 08. 61
089	Aalen – Aulendorf	.....	12. 01. 62

Bw Lauda

75001	Stgt. – Tübingen. – Ulm – Auldf.	.....	23. 12. 60
012	Aalen – Aulendorf	.....	18. 10. 61
059	Heilbronn	.....	10. 06. 60

Bw Rottweil

75006	Aalen – Friedrhf. – Auldf.	11. 06. 60
-------	----------------------------	-------	------------

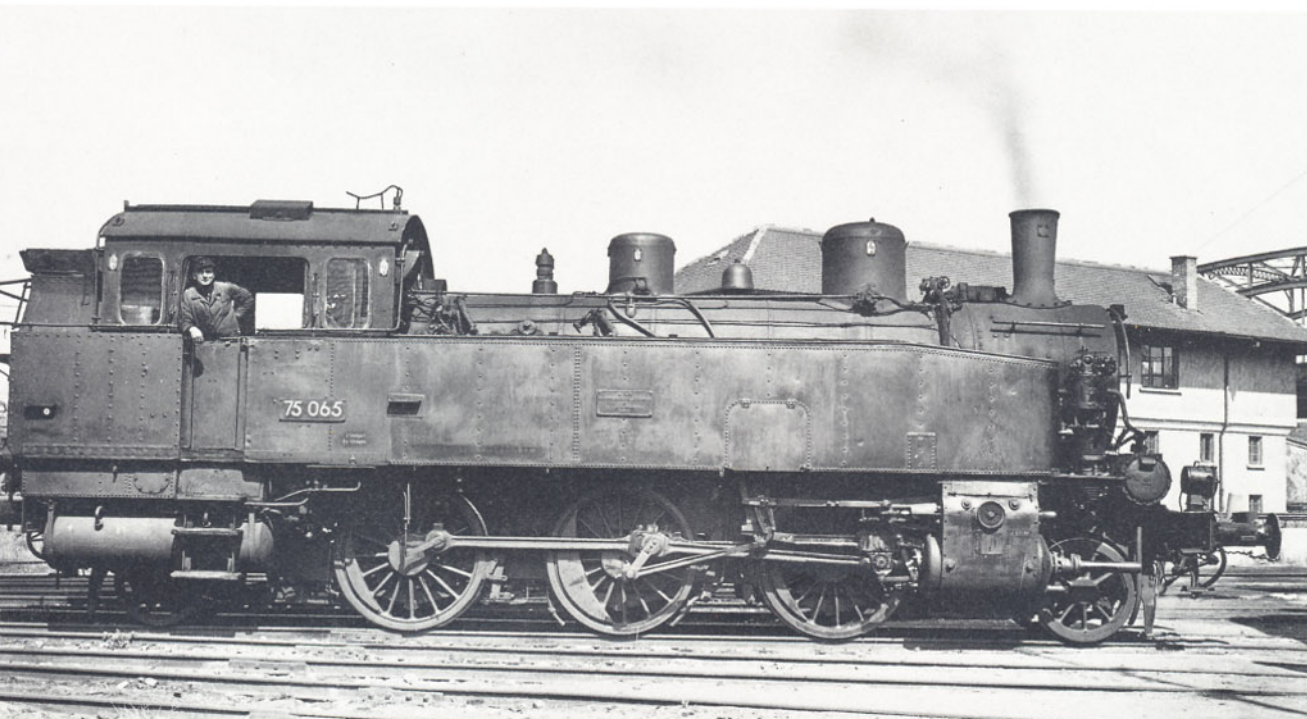


Bild 4: Die 75065 des Bw Tübingen mit vorne liegendem Dampfdom, aufgenommen am 10. 5. 1954 im Bw Reutlingen. Sie wurde am 23. 10. 1961 z-gestellt, letztes Heimat-Bw war das Bw Friedrichshafen.

Foto: Dr. Scheingraber



Bild 5: Die 75 042 der Deutschen Bundesbahn diente als Vorbild für dieses HO-Modell, das Märklin in der abgebildeten Ausführung geschaffen hat. Die Lokomotive erhielt nicht nur einen neuen Kessel mit Generator und Vorwärmer, sondern auch einen anderen Kohlenkastenaufsatz.
Foto: Obermayer

021	.....	24. 04. 59
065	Ulm – Friedrichshafen	23. 10. 61

Bw Stuttgart

75 002	Tübingen – Auldf. – Friedrhf.	19. 08. 60
009	Tübingen – Friedrhf. – Auldf.	23. 06. 61
014	.....	09. 06. 59
016	.....	23. 12. 60
018	.....	23. 03. 61
019	Aulendorf	06. 03. 62
042	Aulendorf	21. 06. 63
053	.....	30. 03. 61
054	.....	23. 12. 60
055	Aulendorf	15. 03. 63
058	.....	22. 05. 59
060	.....	25. 03. 62
061	.....	10. 05. 61
066	.....	27. 05. 60
067	Aalen	08. 06. 62
080	Aalen	11. 10. 62

Bw Tübingen

75 029	.....	11. 06. 59
040	Stuttgart	03. 10. 61
041	Rottw. – Tübingen – Stgt.	03. 10. 61
046	.....	24. 06. 59
049	.....	23. 07. 60
050	Friedrhf. – Aulendorf	11. 01. 61
051	.....	16. 06. 59
087	Aulendorf	02. 02. 60
088	Aulendorf	15. 11. 60

Bw Ulm

75 017	.....	08. 05. 59
022	.....	31. 08. 60
023	.....	31. 08. 60
024	Aulendorf	03. 03. 61

035	Aulendorf	08. 05. 61
036	Tübingen – Stgt. – Aulendorf	02. 11. 61
047	Aulendorf	06. 11. 61
084	Aulendorf	09. 12. 61

Nach der grünen Länderbahnlok mit vorneliegenderem Dampfdom liefert Märklin nun die Maschine 75 042 mit Generator, Überhitzer und vorneliegenderem Sanddom in DB-Ausführung. Durch die sinnvolle Konstruktion des Modells war es uns möglich, aus den beiden Fahrzeugen nun auch noch eine DB-Lok mit vorneliegenderem Dampfdom zu schaffen. Von der Länderbahnlok wurde der Langkessel

verwendet, von der 75 042 die Rauchkammer mit dem Vorwärmer. Nach dem Verkleben der Teile werden am Kessel noch eine Glocke und zwei Handläufe montiert. Danach erfolgt die Lackierung des neuen Kessels und dessen Einbau, der problemlos vonstatten geht, da an den Wasserkästen die entsprechenden Aufnahmen vorhanden sind. Ebenfalls vorhanden sind auch die Gewindebohrungen am Fahrwerk für die Befestigung der Gehäuse beider Spielarten. Im Herbst dieses Jahres wird die DB-Variante auch in der Hamo-Ausführung erhältlich sein. Dafür würde man sich dann aber noch eine zusätzliche Stromabnahme von den Laufachsen wünschen. HO

Bild 6: Die Firma SB-Modellbau in 8037 Olching liefert u. a. auch für die Hamo-Version der württembergischen T 5 von Märklin einen handwerklich sehr sauber gefertigten Komplett-Antrieb mit Faulhaber-Motor (Schwungmasse).
Foto: W. Kosak





Neues vom Schneider Schorsch



Schneider Schorsch jun. — oder der Apfel fällt nicht weit vom Stamm

Daß ein jeder — wie der geistliche Rat zu Altendorf sagt — belastet mit der Erbsünde zur Welt kommt, wäre für die Eisenbahner des dortigen Betriebswerks wahrscheinlich gar nicht weiter tragisch. Schlimmer wird die Sache erst, wenn einer als zusätzliche Hypothek die Untugenden seines Erzeugers mit durchs Leben schleppt — wie Georg Schneider junior, der hoffnungsvolle Sprößling vom alten Schneider Schorsch.

An einem sonnig-milden Frühherbsttag des Jahres 1969 saß ein weit über die Grenzen des Altendorfer Landes hinaus bekannter

Bild 1 (oben): Ein Altendorferer „Wildbahner“ in Aktion: Mit 100 Sachen donnert die 01131 an einem Schrankenwärterposten bei Altendorf vorbei.

Bild 2: Portrait einer Lokomotiv-Schönheit: Aus einer Roco-01 — mit einem Neubaukessel von Weinert versehen — hat der Münchner Charly Braun das perfekte H0-Modell der 001 131 geschaffen. Die Aussparung am unteren Rauchkammerverschluß für den Schieber des Innenzylinders ist übrigens bei dieser Zweizylindermaschine tatsächlich vorhanden gewesen.

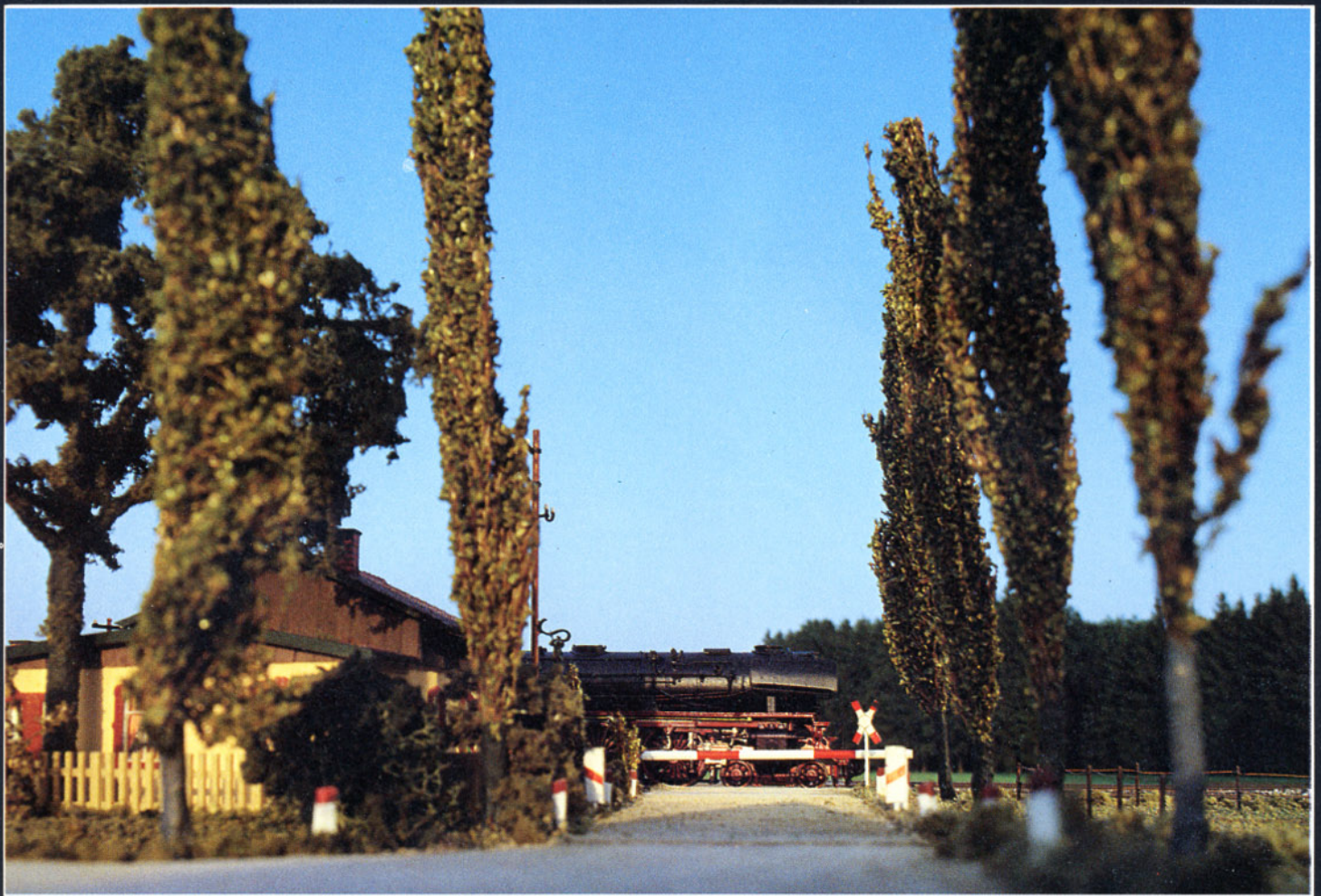


Bild 3: In welcher Gegend des Altendorfer Landes diese schöne Pappelallee steht, wird nicht verraten: schließlich soll kein H0-Automobilclub zu einer Holzaktion angestiftet werden.

Lokführer in der Bw-Kantine mit seinem Feuermann und dem Kantinenwirt beim Skat. Zwar galt Georg Schneider junior unter den „Schwarzen“ des Bw Altendorfen nicht unbedingt als Weltmeister dieses Kartenspiels „der Preißn“, aber es war ihm allemal noch lieber, als den langweiligen Bereitschafts-

dienst mit Daumendreher über die Runden zu bringen. Daß er dabei des öfteren schon nahe daran war, Haus und Hof zu verspielen, störte ihn weniger als eine Tatsache, die offenbar beim Skatspielen besonders stark zutage trat: In der Kantine des Bw Altendorfen herrschte eine ziemlich trockene Luft.

„Hooß is heit“, wandte er sich daher an den Wirt, „findst net aa, Heiner?“. Der freilich gab sich geflissentlich Mühe, diese Bemerkung zu überhören: Schließlich kam sie immer dann, wenn Schneider Schorsch junior die Zeit reif für eine Runde Freibier hielt. „Schundnickel“, dachte sich der Schneider

Bild 4: Begegnung im Bahnhof Steindorf: Der Nahverkehrszug mit 01 131 muß die Durchfahrt des mit der 01 150 von Roco bespannten D-Zugs nach Altendorfen abwarten.

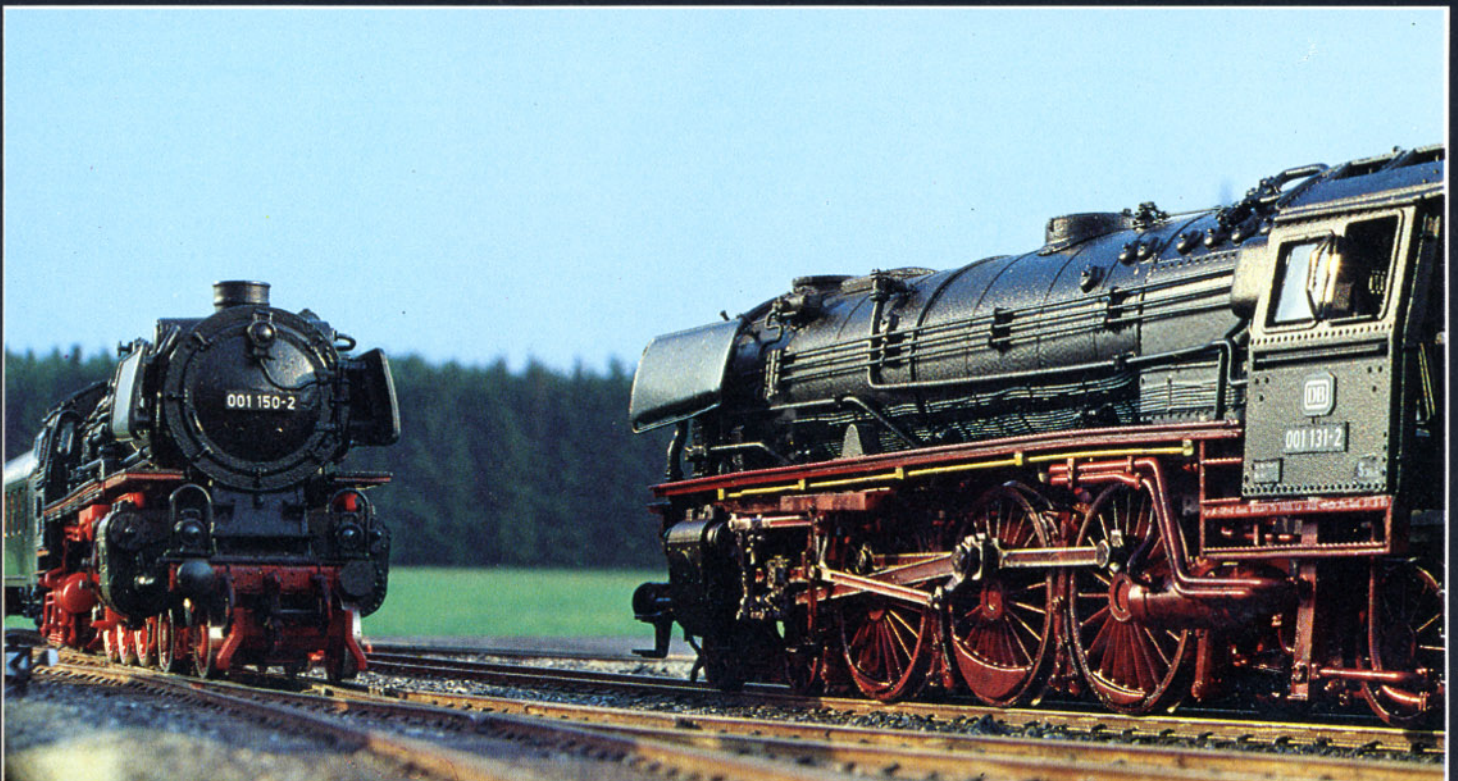


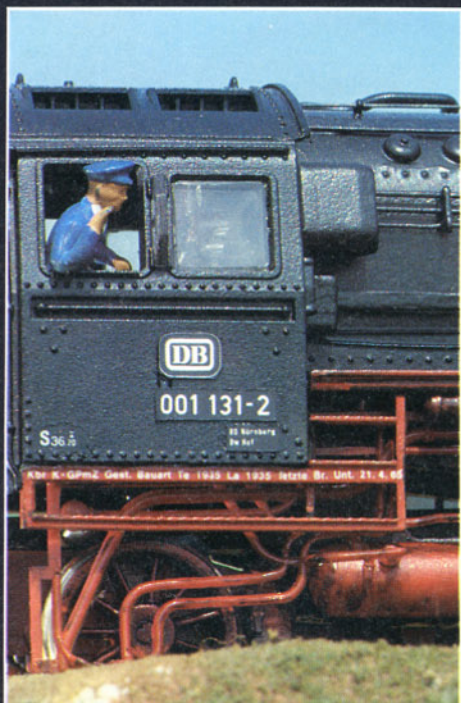


Bild 5: Von hier ab geht's eingeleisig weiter: Gut eine Viertelstunde Verspätung hat dem Meister Schneider junior die Bummelrei seines Kollegen auf der 01 150 eingebracht.

Bild 7: Für landschaftliche Reize hat der Schneider Schorsch in seinem Grant heut' freilich kein Auge. Dutzende von Froschfamilien, die am Bahndamm ein Sonnenbad genossen hatten, stürzen sich zu Tode erschreckt in ihren Tümpel, als der Nahverkehrs zug vorbeipoltert.

Schorsch, während er auf dem besten Weg war, seinen „Grand Hand“ in den Sand zu setzen. Also galt es, Zeit zu schinden. „Lieber Heiner“, wandte er sich daher an den Hüter des Zapfhahns, „könntest Du mir nicht noch einen Tee mit Schaum eingießen?“ Weil geistige Getränke im Dienst auch beim

Bild 6: Entsprechend grantig blickt der erblich vorbelastete Lokführer aus dem Seitenfenster seiner 01.



Bw Altendorfen seitens der Dienststellenleitung nicht besonders gern gesehen waren, hatte sich Schneider Schorsch junior ein eigenes Verfahren ausgedacht: Der Wirt mußte unter der Theke Flaschenbier in Schorschens Thermoskanne gießen, das der Meister am Tisch in eine Porzellantasse kippte. Ob diese Prozedur bei einer plötzlichen Kantinevisite durch den Bw-Vorstand besonders hilfreich gewesen wäre, sei allerdings dahingestellt: Schließlich zierte den „Tee“ eine ziemlich verätherische Schaumkrone. Vom eindeutigen Duft des Getränkes einmal abgesehen. „Der Kerl“, brummte der Wirt und wandte sich seiner Theke zu, „ist wirklich keinen Deut besser als früher sein Alter. Nichts als Bier und blöde Sprüche im Kopf . . .“

Kaum war der Schneider Schorsch versorgt, da stürmte der C-Gruppenleiter in die Kantine. „Lokmannschaft Schneider/Schwarz, ich habe eine gute und eine schlechte Nachricht für euch. Welche wollt ihr zuerst hören?“ „Keine“, brummte der Schorsch mürrisch, „es sei denn, du sagst uns, daß du seit voriger Woche in Pension bist“. – „Also schön, zuerst die gute Nachricht: Der N 2814 muß heute mit der 01 131 gefahren werden, weil keine 50er mehr da ist wegen der Zuckerrüben-Kampagne. Und nun die schlechte . . .“ – „Wir müssen diesen faden Lumpensammler fahren“, fiel ihm der Schorsch ins Wort“. – „Der Kandidat hat 99 Punkte“, grinste da der C-Gruppenleiter, „du hast nur einen Punkt vergessen: die Lok sollte eigentlich schon am Zug stehen. Also – nichts wie raus mit euch“. Tatsächlich lag der große Ringschuppen des Bw Altendorfen recht verlassen da. Zur Zeit der Zuckerrübenenernte war alles auf den Rä-

dern, was sich in irgendeiner Form zum Besseren der Rübenzüge eignete. Und weil außer einer kalten 86er und einer weiteren 01 keine Lok im Schuppen stand, hallten die derben Flüche des Schneider Schorsch beim Aufstieg zum Führerhaus der 01 131 gar schauerlich von den Wänden wider. Je ein Blick auf das Kesselmanometer und in die Feuerbüchse führten prompt zu einem jener Zornesausbrüche, für die schon der alte Schneider im Bw Altendorfen gewisse Berühmtheit erlangt hatte. „Mit dem Feuer sollen wir fahren“, brüllte er den Schuppenmann an, der gerade hinaus zur Drehscheibe schlurfte, „damit kannst net amol Würschtl hoaf macha! Wann du amol stirbst“, tobte er weiter „kummst aa bloß in Himm'l, weil's in der Höll koan braucha kenna, der zu blöd zum Feuerhalten is, Grattler, damischer . . .“

„Laß gut sein, Schorsch“, besänftigte der Heizer seinen Meister, „fahr lieber zu“. Trotz des eher bescheidenen Kesselldrucks polterte die 01 wenig später hinaus auf die Drehscheibe. Derweilen wütete der Schwarzens Dieter wie ein Wilder in der Feuerbüchse. „Er wird's schon richten“, dachte der Schorsch bei sich und beobachtete wohlwollend seinen schwer schuftenden Feuermann – bis ihm schlagartig dämmerte, daß die 01 ja noch immer nicht gedreht war. Und schon wieder trat die Zornesröte in des Meisters Gesicht. „Was'n los da unten“, tobte er in Richtung Wärterbude, „solln mir dir kurbeln helfen, du Tritschler?“ „Nein, Herr Schneider“, brüllte der Drehscheibenwärter zurück, „aber Sie könnten vor dem Drehen auch noch die letzte Tenderachse auf die Scheibe fahren!“ „Bluats 86er“, murmelte da der Meister beschämt,

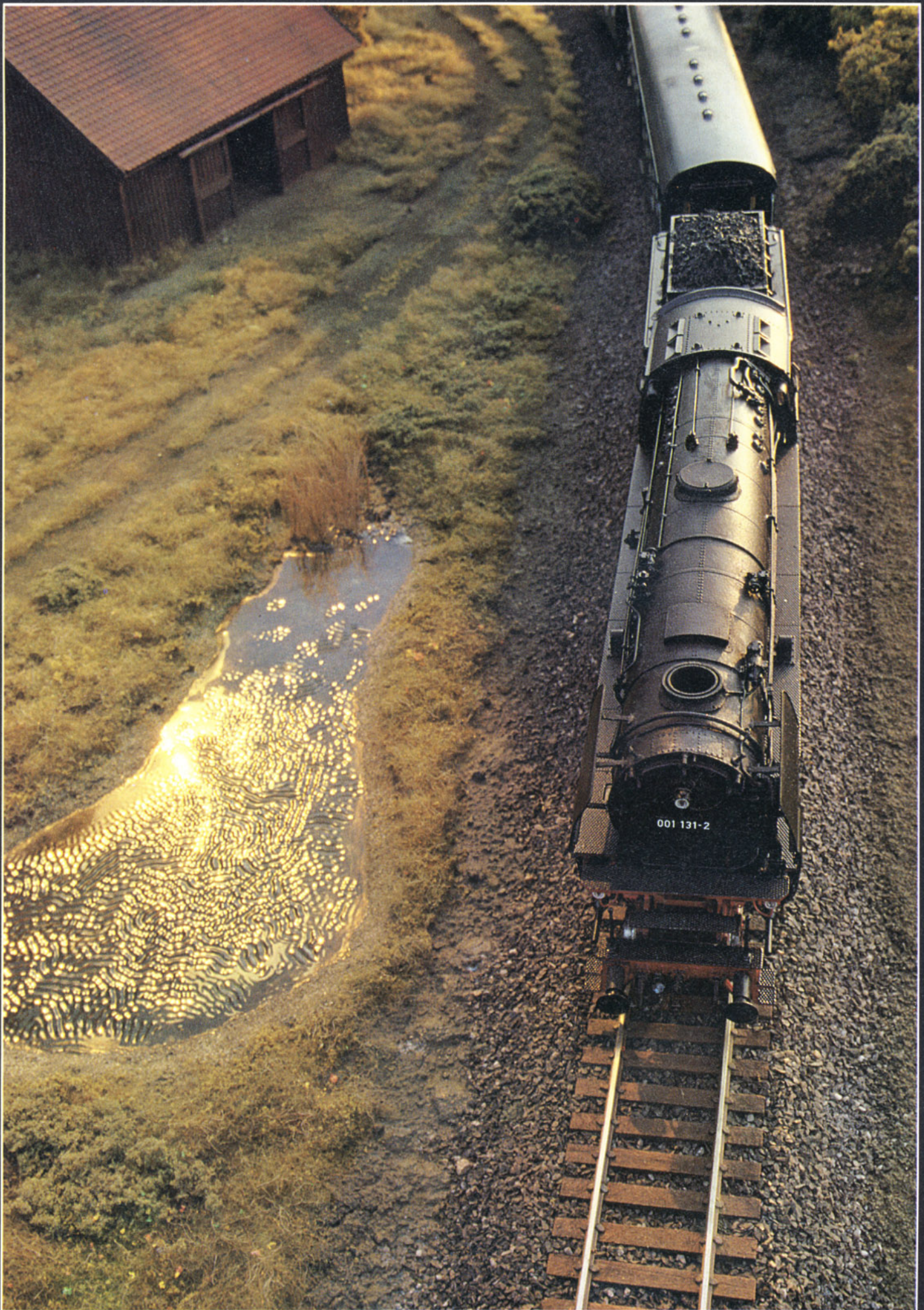




Bild 8: Auch Hauptbahn kann romantisch sein: In voller Fahrt passiert die Neubaukessellok ein idyllisches Streckenstück. Ihren schönen, neuen Kessel verdankt die 01 131 übrigens einem Unfall der 01 122: sie hat den heilgebliebenen Kessel der verunglückten Schwesterlok nachträglich erhalten.

„hab' ich doch glatt vergessen, wie lang eine 01 is“. Mit knapp 10 Minuten Verspätung donnerte 01 131 – der Dieter hatte ihr mittlerweile kräftig eingeheizt – aus dem Altendorfer Bahn-

hof. Offenbar wirkte der dumpfe Auspuffschlag der mächtigen Zweizylindermaschine besänftigend auf des Meisters Gemüt: Jedenfalls machte sich nach Passieren der letzten Ausfahrweiche ein behagliches Schmunzeln

in seinem Gesicht breit. „Zehn Minuten Verspätung“, dachte der Schorsch bei sich, „das dürfte für eine 2300-PS-Lok mit diesem Dreischachteln-Geisterzug eigentlich kein größeres Problem darstellen. Man muß ja nicht

Bild 9: Na endlich – lange genug haben die Reisenden schließlich am Haltepunkt Waldau auf den verspäteten Nahverkehrszug gewartet.



Strich 80 fahren – auch wenn's der Fahrplan gern so hätte . . .“

Mit zunehmender Entfernung vom Bahnhof Altendorfen stieg des Meisters Wohlbefinden. Der Blick aus dem Führerhaus-Seitenfenster auf das gewaltige Triebwerk der inzwischen 100 km/h schnellen 01 erfüllte ihn mit einigem Stolz. Vor lauter Begeisterung bemerkte der Schneider Schorsch gar nicht, daß sich der Zeiger des Geschwindigkeitsmessers aber zunehmend von der 100 km/h-Marke entfernte. Erst die immer heftigeren Zuckschwingungen des Triebwerks veranlaßten den Meister zu einem Blick auf den Tacho – um darauf blitzartig den Regler zu schließen und die Bremsen anzulegen . . . Ohnehin zeigte das Ausfahr-Vorsignal des Bahnhofs Steindorf „Halt erwarten“. Ab hier wurde die Hauptstrecke nur noch eingleisig betrieben.

Offenbar stand die Kreuzung mit dem D-Zug nach Altendorfen an. Der aber ließ sich gerade heute besonders viel Zeit. Vier Minuten Verspätung hatte der Schneider Schorsch schon eingefahren – und nun standen sie mit kräuselnden Sicherheitsventilen unter dem blödsinnigen Ausfahrtsignal – und wußten nicht wohin mit all dem schönen Dampf, den der Schwarzens Dieter in den Kessel gezaubert hatte. Also: Feuertüre auf, Injektor an. Augenblicklich breitete sich im Führerstand der 01 eine Bruthitze aus.

Während der Schorsch im Kleiderkasten des Tenders nach seiner Thermosflasche wühlte, griff der Schwarzens Dieter zum Kohlen-Näßschlauch. Diese Brachialmethode, ein lodernes Feuer in den Griff zu bekommen, war natürlich nicht besonders gern gesehen. Andererseits beklagten sich aber regelmäßig die Feriengäste des Kurorts Steindorf über Lärm- und Qualmbelästigung durch die Dampflokomotiven. Ehe freilich der Dieter Wasser in die Feuerbüchse spritzen konnte, donnerten auch schon die Sicherheitsventile los. Prompt kam natürlich der Fahrdienstleiter angerannt. Schon hundert Meter von der Lok entfernt begann er zu zetern: „Ruhe da droben, seid ihr verrückt geworden, die Kurgäste . . . und ich krieg wieder den ganzen Tag lang das Gekeife zu hören . . .“

Mit diesen Worten traf er alle Anstalten, das Allerheiligste des Schneider Schorsch zu erklimmen. Ein Blick über die Tenderklapptür ließ ihn allerdings recht schnell erkennen, daß es wohl am besten wäre, augenblicklich den Rückzug anzutreten. Dort nämlich stand der Schwarzens-Dieter, breit grinsend und zielte mit dem Wasserschlauch direkt in Richtung Tendertür. Anerkennend nickte der Schorsch seinem Feuermann zu.

Nach dieser Episode verfielen die beiden wieder in dumpfes Brüten. Längst war die Verspätung auf fast eine Viertelstunde angewachsen und von dem D-Zug weit und breit noch keine Spur zu sehen. Zu allem Überfluß kletterte der Zeiger des Kesselmanometers schon wieder langsam aber stetig auf die rote Marke zu. Ein paar Minuten noch, und das Theater würde von vorne beginnen.

„Er kommt“, rief in diesem Moment der Dieter seinem Meister zu. Da die Steindorfer Ausfahrt in einer leichten Linkskurve liegt, hatte der Heizer den besseren Blick auf die Strecke. Tatsächlich, jetzt erkannte auch der Schorsch die Umrisse der entgegenkommenden 01: „Du meine Güte“, murmelte er „wie kommen die denn daher?“ Offenbar mit letzter Kraft schleppte sich die 01 150 samt ihren sechs Waggons in den Bahnhof und kam nur ein paar Meter entfernt von der Lok des Schneider Schorsch auf dem Nachbargleis zum Stehen. „Ihr seid fei net allein unter-



Bild 10: Als freilich der Schneider Schorsch am Bahnsteigende noch immer gute 100 Sachen drauf hat, versuchen die wartenden „Preislers“ durch aufgeregtes Winken den Zug anzuhalten. Weil er auch ein freundlicher Mensch sein kann, winkt der Schneider Schorsch huldvoll zurück – und rauscht, ohne zu bremsen, an den vermeintlichen Eisenbahnfans vorbei.

wegs“, schrie der Dieter seinem Kollegen auf der 01 150 zu. „Dampfmangel“, brüllte der zurück, „die haben uns ohne Schub über die Neumarkter Rampe geschickt, weil der Diesel ausgefallen ist!“ „Des hab' ich gern“, knurrte der Schneider Schorsch, „erst mit Überlast die Rampe hinaufdonnern daß die Fetzen fliegen – und dann fünfzig Kilometer lang mit Luft und Wasser fahren“.

In diesem Augenblick zog der Fahrdienstleiter das Ausfahrtsignal an Gleis 1 auf „Freie Fahrt“ und die 01 131 donnerte mit ihrem N 2814 aus dem Bahnhof.

Mit finsterner Miene stierten die beiden Lokmänner fortan am Kessel entlang auf die Strecke. „Der Tag“, giftete der Schneider Schorsch, „ist schon gelaufen“. Sein Feuermann nickte wortlos.

Indes: Damit hatten sich die beiden getäuscht. Nur ein paar Kilometer entfernt nämlich stand ein gutes Dutzend Reisende am Bahnsteig des Haltepunktes Waldau und wartete mit zunehmender Ungeduld auf den Nah-

verkehrszug.

Natürlich war den Fahrgästen bei der gemächlichen Durchfahrt des D-Zuges klar geworden, daß sie sich wohl noch eine Weile bis zur Ankunft des Gegenzuges zu gedulden hätten. Diese Aussicht hatte die Stimmung unter den Wartenden nicht gerade verbessert.

Ehe es freilich unter den verhinderten Reisenden zu handgreiflichen Auseinandersetzungen kommen konnte, tauchte im Einschnitt des nahen Waldstückes das markante Profil der 01 mit Neubaukessel auf. Mit gut 100 Sachen donnerte die Schnellzugmaschine auf den Haltepunkt zu – und zeigte keinerlei Anstalten, das Tempo zu verringern. Nun hatte auch der Schneider Schorsch die Wartenden erkannt. „Aha, Eisenbahnfreunde“, dachte er bei sich, als die 01 auf das Häufchen wild winkender, schreiender und auf dem Bahnsteig aufgeregter hin und her rennender „Fans“ tobt. Aber unhöflich wollte der Schorsch auch nicht erscheinen: Folglich lehnte er sich

Bild 11: Den Wartenden bleibt nur das Nachsehen und der schwache Trost, daß der nächste Zug morgen früh um halb neun kommt.





Bild 12:
Im letzten
Abendlicht rollt
darweilen
Schorschens
01 ihrem Ziel-
bahnhof ent-
gegen.

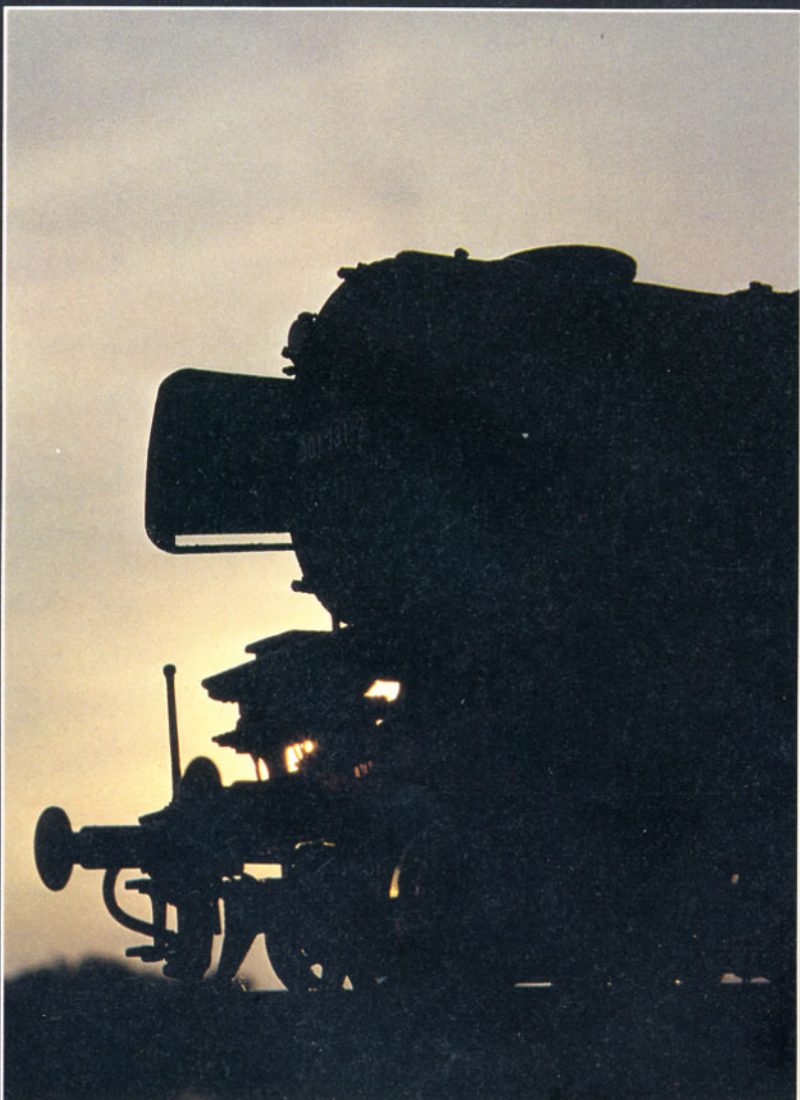


Bild 13:
Angekommen:
Kurz vor
Sonnenunter-
gang wartet
die 01 131 auf
die Rück-
leistung nach
Altendorfen.

Fotos:
W. Kosak

auf der Heizerseite mit dem ganzen Oberkörper aus dem Seitenfenster, setzte sein freundlichstes Lächeln auf und winkte seinerseits huldvoll zurück. Dabei war ihm, als habe er einen verzweifelten „Halt“-Schrei vernommen. „Die spinnen, die Fans“, rief er seinem Heizer zu, „jetzt wollen sie auch noch im Planbetrieb Scheinfahrten sehen“.

Mittlerweile war der Dieter – auch er hatte die Aufforderung zum Anhalten gehört – an seines Meisters Seite getreten. Ein rascher Blick nach draußen ließ ihn schlagartig die Situation erfassen. „Die wollten keine Scheinfahrt sehen, mein Lieber“, raunte er seinem Meister ins Ohr, „die wollten mitfahren“. „Wie – mitfahren?“ – „Na, ja, eigentlich hält der 2814 seit dem Planwechsel ja hier in Waldau. Der nächste Nahverkehrszug kommt nämlich erst morgen früh um 1/2 9...“.

Um diese Zeit lag der Schneider Schorsch freilich längst wieder friedlich zu Hause in seinem Bett. Nur geträumt hatte er ziemlich schlecht in dieser Nacht: Ein Dutzend aufgebracht Eisenbahnfreunde, so seine Vision, zog randalierend durch das Bw Altendorfen – auf der Suche nach einem Lokführer namens Georg Schneider...

Text und Fotos: Willy Kosak

Mehr über den Schneider Schorsch sen. sowie über das Bw Altendorfen, in dessen Umgebung die Erlebnisse des Schneider Schorsch spielen, erfahren Sie im Artikel „Zu Haus beim Schneider Schorsch“, der auf Seite 32 in dieser Ausgabe beginnt.

Über die Eisenbahn im Frankenwald können Sie sich in der im August erschienenen Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals „100 Jahre Frankenwaldbahn“ eingehend informieren.

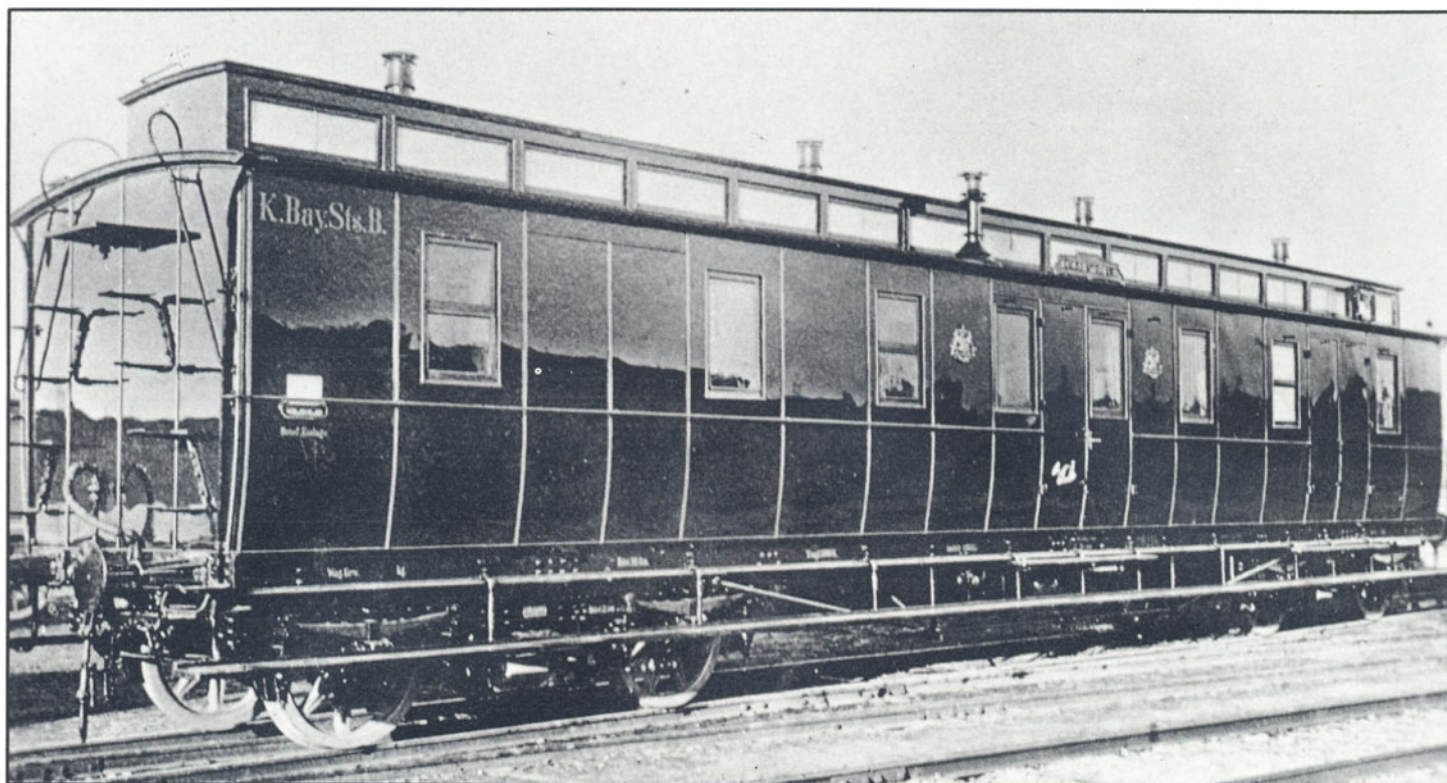


Bild 1: Einer der ersten Vierachsler ist dieser 1893 gebaute Bahnpostwagen mit 15 m Kastenlänge.

Werkfoto: MAN

Bayerische Bahnpostwagen

In den ersten Jahren des Bahnpostbetriebes gab es noch keine eigenen Postwagen, man benutzte für den Transport des Postgutes einen von seiten der Bahn gestellten abge-

schlossenen Güterwagen oder auch nur ein abgeschlossenes Wagenabteil. Der „Kondukteur“ genannte Postbeamte fuhr in einem Wagenabteil II. Klasse mit.

Für den ab Januar 1851 aufgenommenen Bahnpostbetrieb auf der Süd-Nord-Bahn zwischen München und Hof wurden 9 spezielle Eisenbahn-Postwagen beschafft. Sie bildeten

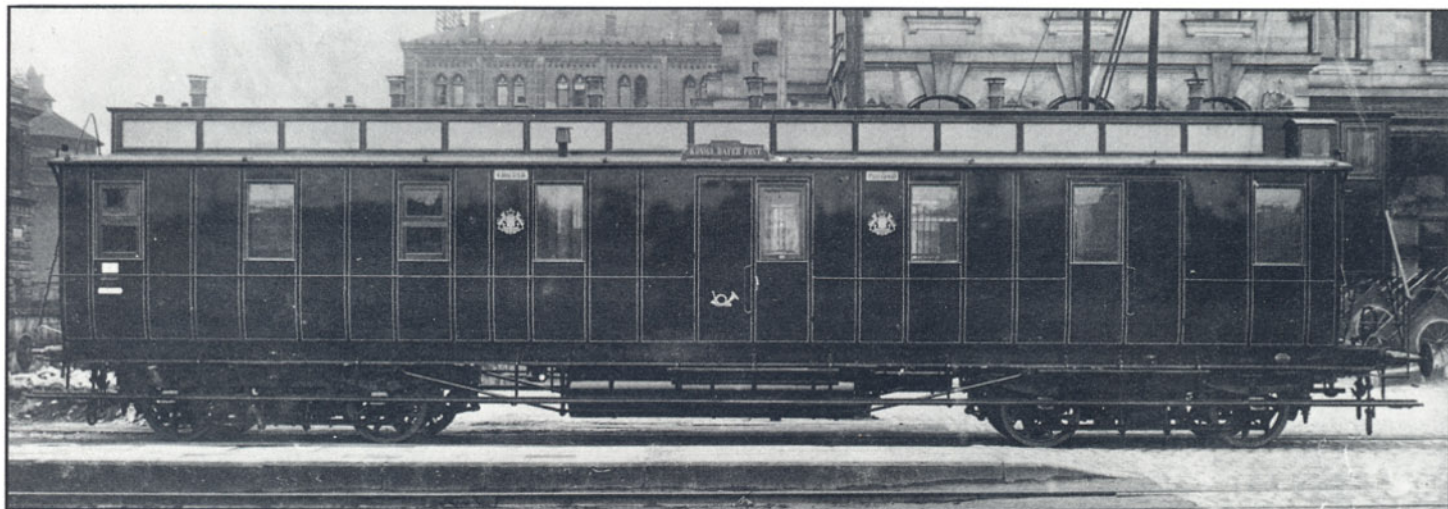
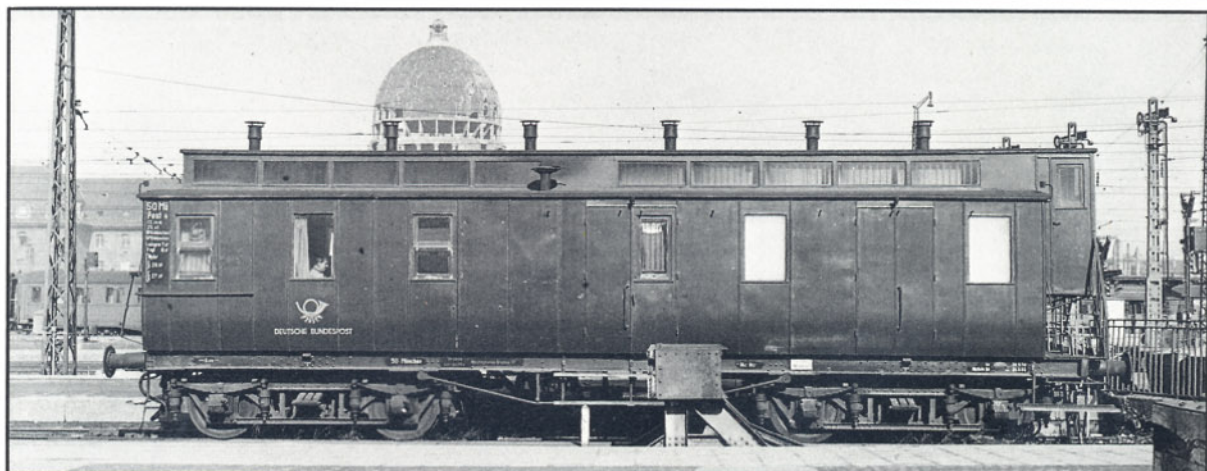


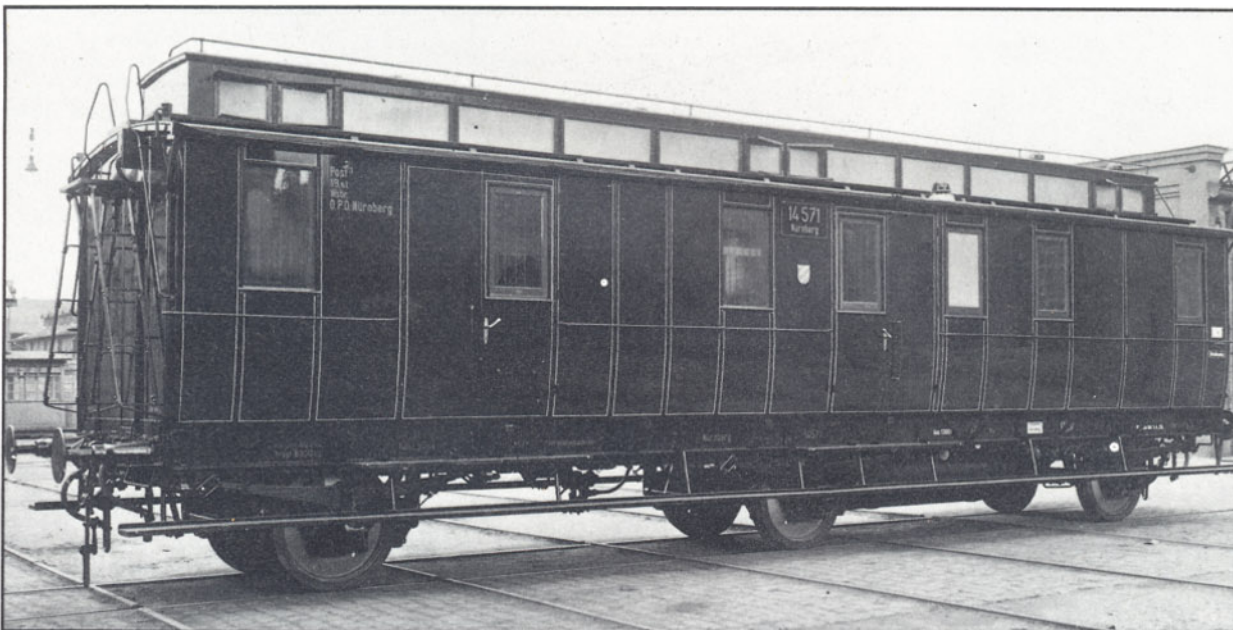
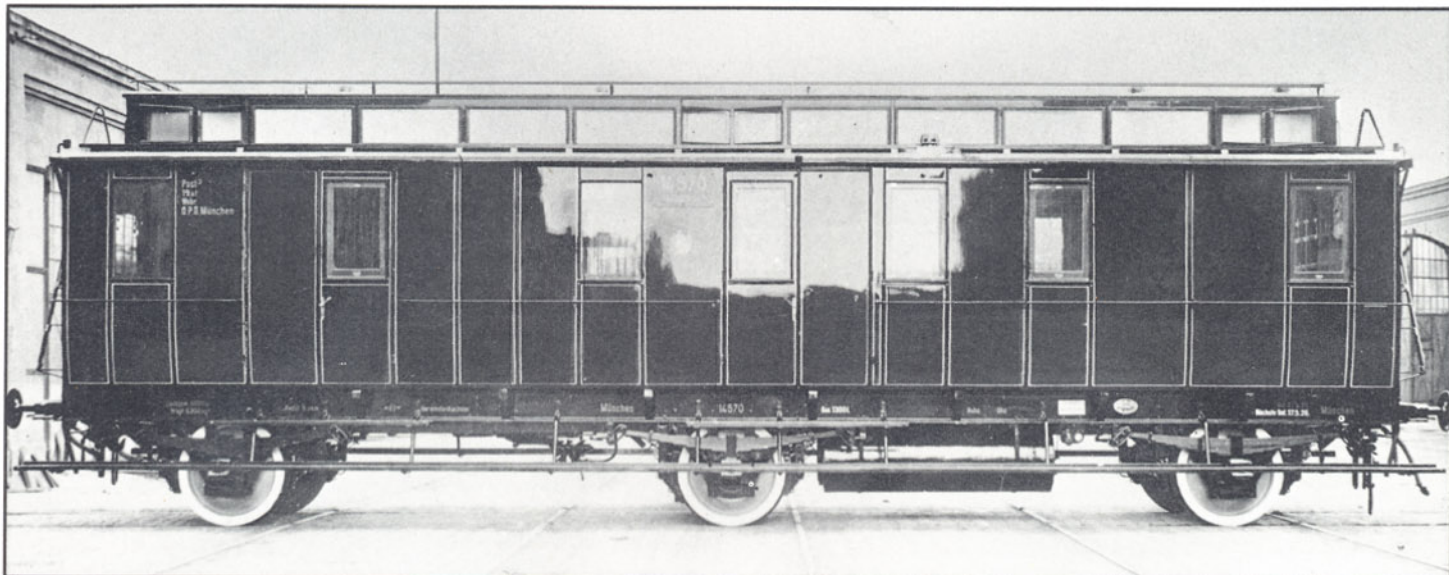
Bild 2: 1907 hat die MAN in ihrem Münchener Werk diesen vierachsigen Bahnpostwagen gebaut.

Werkfoto: MAN

Bild 3: Der kurze bayerische Vierachsler Post 4/12 mit 12 m Kastenlänge wurde von 1905 bis 1907 in 16 Exemplaren gebaut.

Foto: Dr. Scheingraber





Bilder 4 und 5: 12 m Kastenlänge haben aber auch gut auf einem dreiachsigen Untergestell Platz, wie diese beiden 1924 gebauten Post 3-b/12 zeigen.

Werkfotos:

MAN

(Die Bilder 1, 2 und 4 entstammen der Sammlung Dr. Schein-graber, Bild 5 der Sammlung Dr. Huf-nagel).

den Anfang des eigenen bayerischen Bahnpostwagens.

Ab 1861 läßt sich die weitere Entwicklung sehr gut anhand einer noch erhaltenen „Bildlichen Übersicht über die in Bayern verwendeten Bahnpostwagen“ verfolgen.

Parallel mit dem Verkehrsaufkommen wuchs auch die Wagenkastenlänge der Bahnpost-

wagen. 1891 ging man zur Beschaffung der ersten 4achsigen Bahnpostwagen über und verlängerte den bisher 10 m langen Wagenkasten gleich um die Hälfte auf 15 m. 1909 kam der erste reine Briefpost-Wagen mit 17 m Kastenlänge in Betrieb, alle vorausgegangenen Wagen hatten Einrichtung für die Behandlung von Brief- und Paketpost. Sehr lan-

ge hat sich in Bayern der von 1905 an beschaffte 4achsige Bahnpostwagen mit 12 m Kastenlänge gehalten. Ich habe die letzten Exemplare noch in den 50er Jahren gesehen. Erst 1934 endete die Geschichte des eigenen bayerischen Bahnpostwagens.

-rab-



Reichsbahn-Bayern - selbstgebaut

Sozusagen Salz und Pfeffer zur zünftigen Emmentaler-Brotzeit, das sind die Bahnpostwagen zum Personenzug. Nun hat uns zwar die Modellbahn-Industrie in den letzten Jahren einiges beschert. Von zwei- und vierachsigen Postwagen der DRG, der DB und der KPEV (d. i. die Kgl. Preuß. Eisenbahnverwaltung) wimmelt es geradezu. Aber: Einen Bay-

ern find'st du nit! Zufall oder Absicht? Sei's drum! Wir bauen unsere Postwagen einfach selbst. Das Wort „einfach“ darf man dabei allerdings nicht auf das Handwerkliche beziehen, denn die Postwagen haben es ein bißchen in sich. Dafür wird einem beim fertigen Modell hernach das Herz um einiges höher schlagen. Also los!

Als ersten knöpfen wir uns den Post 4/15 (Bay01) vor, d. h., einen Vierachser mit 15 m Kastenlänge, Bauart 1901 (Skizze A sowie Tabelle 1). Der Bedarf an Rohmaterialien erscheint reichlich hoch und die Investitionskosten sind entsprechend. Man bedenke aber, daß man schließlich einen ganz charak-

teristischen, früher weit verbreiteten bayerischen Postwagen besitzt, der von der H0-Modellindustrie kaum je zu erwarten sein wird. Wir beginnen mit dem Fahrgestell:

- Nach dem Zerlegen des Post 4 von Liliput, vom Rahmen die Drehgestelle, die Gasbehälter und die Puffer entfernen.
- Ausnehmungen an den Rahmenwangen für die Halter der durchgehenden Trittbretter zuspachteln.
- Rahmen gemäß Skizze B, oben, zersägen und nach Maß stückeln (Uhu-Plast klebt gut), d. h., den Drehzapfenabstand um insgesamt 4,5 mm kürzen und an einem Ende 2 mm, am anderen 4,5 mm vorschü-



Bild 1: Wer das Buch „Reichsbahn-Dampflokomotiven – fotografiert von Carl Bellingrodt“ (erschienen im Eisenbahn-Kurier Verlag) kennt, wird hier vielleicht stutzen: Das ist doch genau das Thema auf S. 77! Eine P 3/5 H dampft mit dem P 213 und akkurat der gleichen Wagengarnitur aus Pappenheim heraus. Und eben diesen Zug besitzen Sie jetzt, wenn Sie bisher brav mitgebaut haben!

hen. Dort kann das ausgesägte, aber nicht mehr 4,5 mm lange Stückchen (Sägeschnittbreiten) dienen. Durch Vorkleben sowieso einer neuen Pufferbohle (1-mm-Plastik) stimmen die Verhältnisse in etwa. Das 2 mm lange Stückchen zum Vorschieben des einen Endes samt ebenfalls Pufferbohle kann man sich vom Rahmen beispielsweise eines einfachen billigen oder vorhandenen Wagens von Roco oder Kleinbahn abknapsen.

- Durchgehende Trittbretter nach Skizze B, unten, zurecht. Dabei kann man die Halter, die etwas übertrieben stark ausgeführt sind, schlanker schnitzen.
- Märklin-Drehgestelle auf die richtigen Maße bringen, d. h., mit dünner, scharfer Klinge Drehzapfen abschneiden und beiderseits aus den Wangen je zwei Stücke (Skizze C, oben) herausschneiden. Auch die Mittelstege sind entsprechend zu kürzen. Restliche drei Teile mit Uhu-Greenit zusammenkleben. Nach etwa einer Viertelstunde Klebefugen zusätzlich mit Sekundenkleber beträufeln. Leichter hat's der, der die ganzen Drehgestellblenden (exzellenter Metall-Feinguß) von Gaßner,

Jägerstr. 24, 8028 Taufkirchen, bezieht. Gelochtes Achteck aus 1 mm starkem Polystyrol unterkleben; dies führt zu ausreichender Stabilität des Gestells. Mit Gaßner-Blenden entfällt diese Maßnahme.

- Drehgestelle an den Rahmen schrauben, durchgehende Trittbretter ankleben, Hülsenpuffer anstecken, Sprengwerke (entweder selbst aus 0,8-mm-MS-Draht gelötet, oder von einem billigen LIMA-Wagen, z. B. Nr. 302903/16 abgesägt) anbringen, einen Gasbehälter unterkleben, Ballastblech aufkleben. Damit ist das Fahrgestell komplett und wir machen uns an den Wagenkasten:
- Vom Liliput-Wagenkasten Dach abklipsen, Bremserhaus entfernen und den Kasten mit Ausnahme der beiden Deckleisten je an den beiden Stirnwänden sauber glattfeilen.
- Aus den Dächern zweier Roco-G-Wagen ein passendes Dach für unseren Wagenkasten stückeln. Seitlich je eine Versteifung (z. B. aus 2 mm Quadratprofil von Vollmer, Wenzel, etc.) einkleben (Skizze D, Mitte, re.).
- Stirnwände oben der schwächeren Krüm-

mung des Flachdachs anpassen.

- Alle bestehenden Fensteröffnungen am Kasten exakt rechteckig und scharfkantig ausfeilen und durch möglichst genau eingepaßte Klötzchen aus 1,5 mm Plastik schließen; ggf. Fugen verspachteln.
- Fensteröffnungen (siehe Skizze A) vorbohren, dann aussägen oder/und feilen. Dies unbedingt erst nach dem Rilleneinkratzen erledigen, wenn als Deckleisten Drahtstücke eingeklebt werden sollen (s. Eisenbahn-Journal 2/85, Seite 73). Diese Drahtstückchen dann in die Rillen kleben; überschüssigen Kleber nach dem Hartwerden abkratzen oder abfeilen. Alternativ Plastik-Deckleisten (Wenzel-Profil) aufkleben.
- Einstecklöcher für die Griffstangen (0,6 mm Ø) bohren.
- Wagenkasten in der bereits beschriebenen Weise bemalen.
- Fenster einsetzen. Bei einigen davon sollte ein Mittelsteg in den Rahmen geklebt werden, bei anderen ist ein senkrecht laufendes Gitter (durch eingeritzte Rillen auf der Rückseite) nachzuahmen.
- Dach aufkleben, aber nur mit wenigen

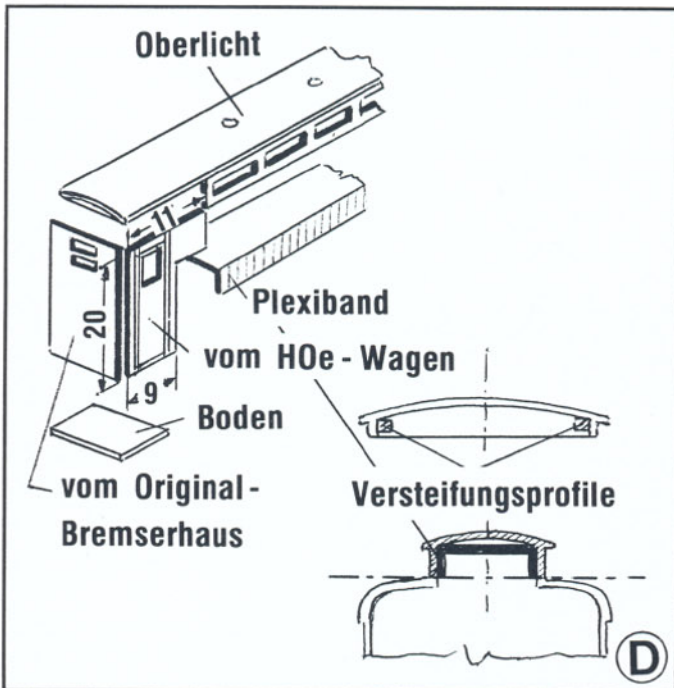
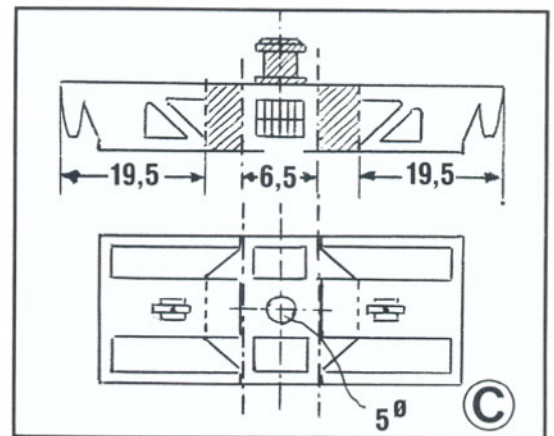
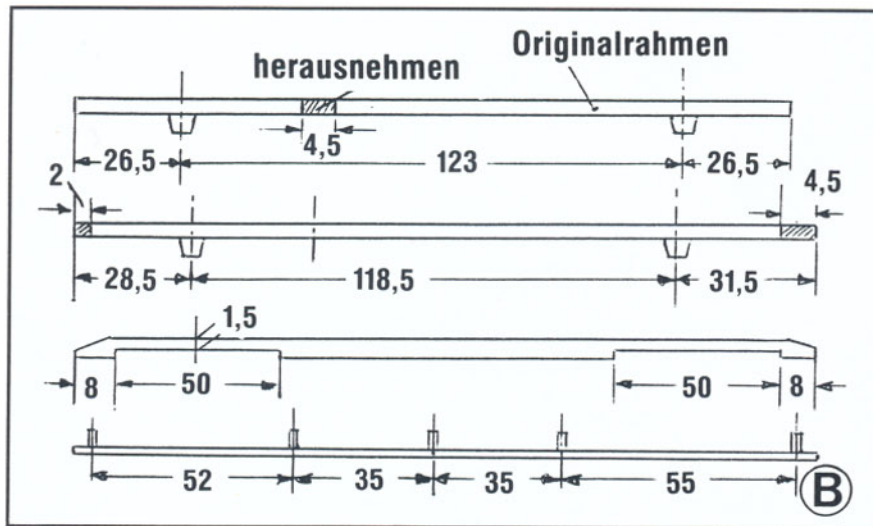
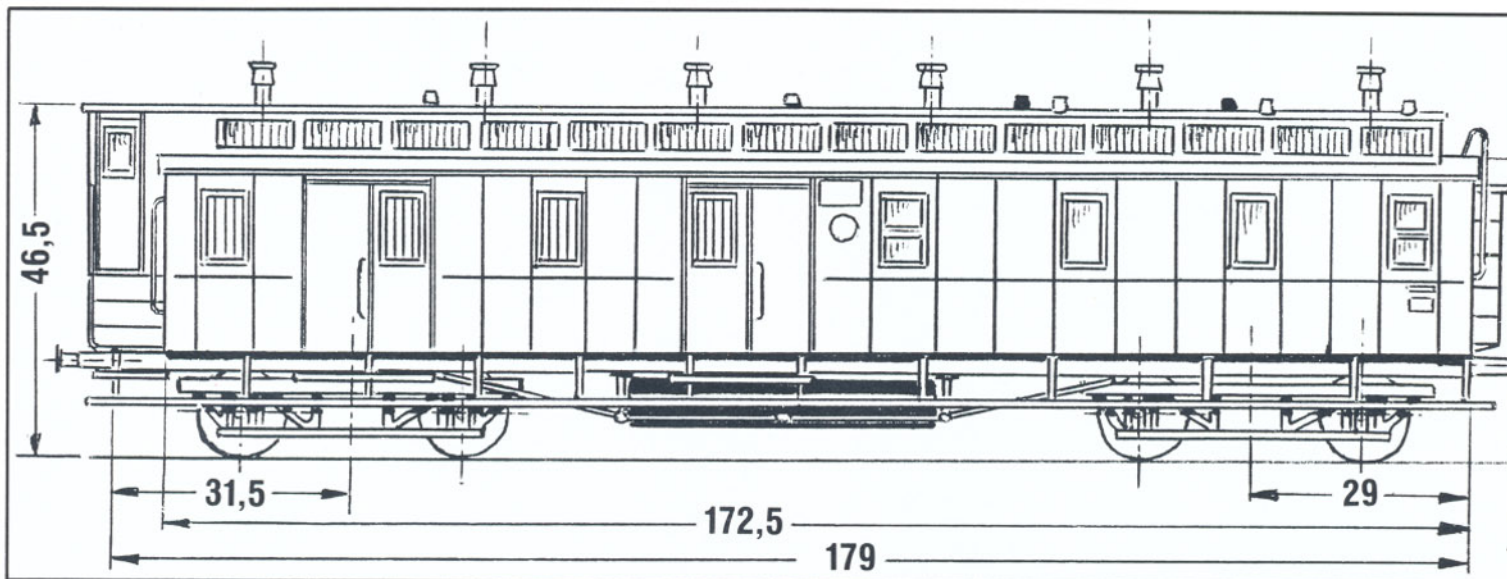
Tabelle 1: Bedarfsliste für größere Teile

Gegenstand	Menge	Hersteller
Bahnpostwagen Nr. 29 100	1	Liliput
Wagenkasten des Postwagens Nr. 27 200/10	2	Liliput
Wagenkasten des H0e-Personenwagens Nr. 743	1	Liliput
Flachdach des Güterwagens Nr. 4301 A o.ä.	2	Roco
Personenwagen Nr. 370	1	Kleinbahn
Drehgestell der Kat.-Nr. 4135-37	2	Märklin

Tabelle 2: Bedarfsliste für größere Teile

Gegenstand	Menge	Hersteller
Wagenkasten des Bahnpostwagens Nr. 29 100	1	Liliput
Wagenkasten des Postwagens Nr. 27 200/10	1*)	Liliput
Flachdach des Güterwagens Nr. 4301 A o.ä.	2	Roco
Personenwagen Nr. 370	1	Kleinbahn
Fahrgestell des Personenwagens Nr. 5002	2	Fleischmann

*) Wenn keine Oberlicht-Reste vom Bau des Post 4/15 vorliegen, sind 2 Stück nötig.



▲ Bild 3: Anleitung zum Bau des Fahrgestells samt Trittbrettern.

Bild 4 (rechts oben): Wie man das bayerische Drehgestell von Märklin auf das hier richtige Maß bringen kann, wenn man nicht gleich die neuen Gestellblenden von Gaßner nimmt.

◀ Bild 5: Einige nützliche Hinweise für den Bau von Dach und Bremserhaus.

- Luftsauger und Lampenkappen aufstecken.
- Ins Original-Oberlicht-Fensterband vertikale Rillen (Gitternachbildung) kratzen.
- Oberlicht seitlich wie Wagenkasten, oben wie Wagendach bemalen und lackieren. Fensterband einsetzen, auf das Wagendach kleben.

Schließlich sind noch vordere und hintere Aufstiegsleitern, Griffstangen und an den Wagenkasten Trittbretter unter die Doppeltüren zu montieren. Die Geländer am Aufstieg zum Bremserhaus ähneln jenen an Treppen herrschaftlicher Villen. Ich fand etwas hier passendes in der Restekiste vom Gebäudebau. Der Post 3/12 (Bay13), den wir als zweiten bauen, entsteht nach denselben Prinzipien (Skizze E) wie der erste, so daß die Bauanleitung kurz ausfällt. Das Fahrgestell ist das des C3i (Bay99). Siehe hierzu „Eisenbahn-Journal“, Heft 4/83. Der Kasten wird nach Skizze E auf dieselbe Weise hergestellt, wie der des vorhin beschriebenen Post 4/15. Das Bremserhaus entfällt. Die „durchgehenden“ Trittbretter (Liliput-Originalbretter nach Skizze F zuschneiden) müssen hier wegen der seitlich verschiebbaren Mittelachse in der Mitte getrennt werden. Als Halter dienen Winkel aus 1-mm-Ms-Bandprofil. Damit haben wir den Post 3/12 auch.

Und nun, liebe Freunde, kuppeln Sie einen der beiden Postler vor Ihren bayerischen Personenzug, vielleicht noch einen G-Kessel oder einen bayerischen Milchwagen (Eisenbahn-Journal, Heft 6/84) hinten dran, spannen eine P 3/5 H, oder, wenn Sie wollen, eine P 8 davor und dampfen los: Hinein in ein schier bacchantisches Feierabend-Vergnügen!

Dr. Hufnagel

Klebstoffpunkten, damit man es bei Bedarf ohne Probleme wieder lösen kann.
- Oberlicht der beiden Liliput-Postzweiacher (nur sie haben die dem Vorbild gerechte Höhe) absägen (Skizze D, unten) und passendstückeln. Oberlichtdach als Bremserhausdach entsprechend überste-

hen lassen (Skizze D, links).
- Bremserhaus (Vorderwand vom Original-Liliputwagen, Seitenwände aus den Stirnwänden (samt Fenstern) des Liliput-H0e-Wagens geschnitten, Boden selbst angefertigt) bauen und an Oberlicht kleben (Skizze D).

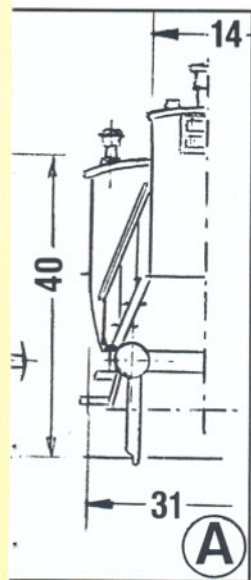


Bild 2: Der Post 4/15 (bay 01) im Maßstab 1:87.

Bild 6 (rechts oben): Der Post 4/15 des Verfassers im Maßstab 1:87. Der Wagen ist Blickfang und zugleich Schmuckstück jedes Personenzuges der dreißiger Jahre.



Bild 7: Und dies ist der Post-Dreiachser als H0-Modell des Verfassers.

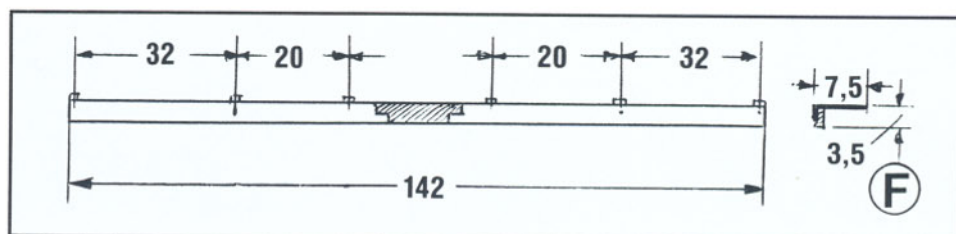


Bild 8: Wie man die Trittbretter des Post-Dreiachfers herstellt.

Bild 9: Der Post 3/12 (bay 13) im Maßstab 1:87.

Alle Fotos und Zeichnungen: Dr. Hufnagel

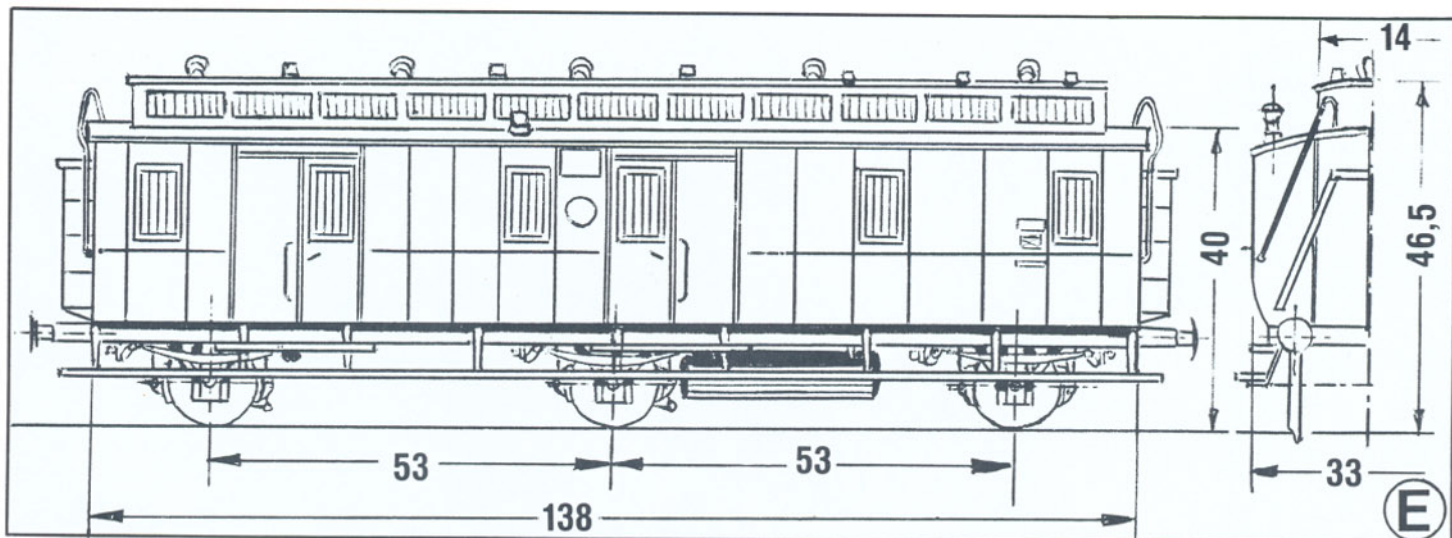




Bild 1: Die Brawa-Köf II transportiert die Kibri-Laderraupe in die Nähe der Baustelle des Kraftwerkes.

Straßenfahrzeuge

Bild 2: Die Raupe ist nach Anbringung des Kabinenaufsatzes und des Heckaufreißers einsatzbereit.



Bild 3: Funktionsversuche werden vorgenommen.



Schon einmal haben wir ein Kibri-Baufahrzeug durch nachgestellte Modellszenen ausführlicher vorgestellt. Diesmal gibt es zwei neue, sehr interessante Bausatz-Fahrzeuge in Baugröße H0 und zwar den Raupenbagger nach Liebherr-Vorbild und einen Schwerlast-Selbstfahrer mit Großtrafo. Bei unseren Szenen gingen wir davon aus, daß zu einem Kraftwerk-Neubaugelände zuerst per Bahn und dann über die Straße (eine Nebenbahn überquerend) ein Großtrafo per Schwerlast-Selbstfahrer angeliefert wird. Auf der Baustelle muß hierzu jedoch schon Tage vorher das Gelände zum Aufstellen des Trafos eingeebnet und die Zufahrtswege für den Transport verbreitert bzw. neu angelegt werden. Eine Brawa-Köf II bringt daher im offenen Güterwagen (Roco) eine für den Transport zerlegte Laderraupe. Damit diese beim Transport auf der Schiene durch das Lichtraumprofil passen, sind solche Fahrzeuge beim Vorbild mit abnehmbarer Führerkabine ausgestattet. Auf unserer Abbildung wurde dies auch so gehandhabt, durch ein Versehen blieb jedoch

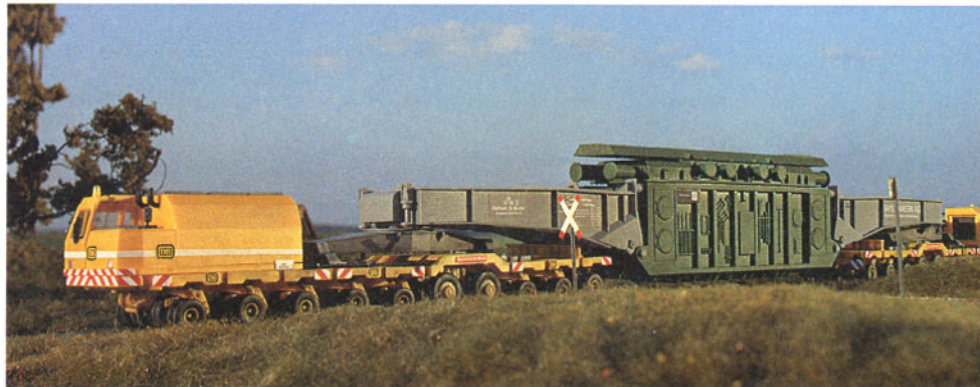
Bild 4: Nachdem alles O.K. ist, hat der Raupenbaggerführer für den morgigen Betriebsbeginn das Gerät ordnungsgemäß abgestellt.





Bilder 5 und 6: Der Schwertransport rückt an und kreuzt den Bahnübergang. Da es auf diesem sehr eng wird, sind beide Fahrer ausgestiegen, um den zur Verfügung stehenden Raum aus der Nähe zu überprüfen.

der Auspuff stehen. Auch dieser muß beim Bahntransport abgenommen werden. Nach Anlieferung der Raupe am Bestimmungsort wird das Führerhaus und der Heckaufreißer wieder angebracht und nun kann mit Probearbeiten begonnen werden. Nach entsprechender Präparierung der Fahrwege kommt das Riesengefährt des Schwerlast-Selbstfahrers wie ein „Urweltungetüm“ im Schritt-Tempo angefahren. Daß dieser Spezialtransport auch auf gut ausgebauten Straßen nur langsam fahren kann, ist einleuchtend. Beim Vorbild geht dies nur mit begleitenden Fahrzeugen bzw. Polizei. Unter den Transportern besteht natürlich auch Gegensprechverkehr. Etwas Schwierigkeiten gibt es beim Kreuzen des ungesicherten Bahnübergangs der Nebenstrecke. Für die zwei Triebfahrzeuge des Schwertransporters ist der Übergang fast zu schmal. Hier muß äußerst vorsichtig gefahren und gefühlvoll „rangiert“ werden. Die Bahnstrecke ist für diese Zeit natürlich gesperrt, allerdings findet in unserem Falle auf dieser Nebenbahn, ähnlich wie beim Vorbild auch, nur noch wenig Zugverkehr statt. **HM**



Neu von Kibri

Auf Abbruchbaustellen im H0-Maßstab hat jetzt der Kibri-Raupenbagger (Vorbild: Liebherr, siehe auch Journal 3/84) ab sofort Unterstützung durch die neue Laderaupe aus gleichem Hause erhalten. Freilich eignet sich die Laderaupe für den Einsatz in Kiesgruben, Steinbrüchen sowie bei schweren Erdarbeiten im Bahn- und Straßenbau. Der wahlweise montierbare vollbewegliche Heckaufreißer erweist sich dabei als nützlich „Extra“ (Art.-Nr. 10 146). Wie beim Original, kann auch beim Kibri-Modell die Kabine komplett abgenommen werden. Damit lassen sich beim Bahntransport auf Flachwagen Lademaßüberschreitungen vermeiden. Die Ladeeinrichtung mit vorbildgetreuer Kinematik reicht hoch genug, um selbst Kippsattelaufleger da-

mit noch beladen zu können. Ein Ballastgewicht sorgt dabei für die nötige Standsicherheit. Übrigens: Den Bausatz können auch Ungeübte montieren, ohne gleich eine Gänsehaut zu bekommen. Dazu trägt wesentlich die übersichtliche Montagezeichnung bei.

Unter der Bestell-Nr. 10 128 (Bausatz) hat Kibri ein Modell für Liebhaber gigantischer Lastkraftwagen ausgeliefert. Die Verpackung enthält zwei verschiedene Tragwagen, zwei Tragschnäbel sowie einen Großtrafo in Form von einigen hundert Bauteilen. Ein Beschriftungsbogen auf selbstklebender Folie sowie sechs unbemalte Preiser-Figuren werden beim „Schwerlastselbstfahrer mit Ladegut“ mitgeliefert.

Mit einer Vielzahl von Bauteilen gerät dieser Bausatz zur idealen Beschäftigung für ein regnerisches

Bild 7: Das Fahrzeug beim Überqueren der kritischen Stelle.

Bild 8: Aus zwei fast identischen Zugmaschinen besteht die Einheit. Beide Fahrer können sich über eine Gegensprechanlage während des Transportes gegenseitig informieren.





Bild 9: Nach langer nervenaufreibender Fahrt ist das Ungetüm auf der Baustelle eingetroffen. Auf dem vorplanierten Gelände wird nun der Trafo an der vorbestimmten Stelle abgesetzt.

Wochenende. Es empfiehlt sich, die grauen und grünen Teile mit einem matten Klarlack zu überziehen; sie wirken dann nicht mehr so ladenneu. Das Vorbild wurde im Auftrag der DB von der Firma Scheuerle entwickelt und gebaut. Durch Veränderung der Ladegeschirre oder durch Kombination mit anderen (Kibri-) Tieflader-Baugruppen lassen sich Transporteinheiten für eine Vielzahl von Schwerlastladungen finden.

Da das Vorbild nur für eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h ausgelegt ist, kann die Last in Verbindung mit den Tragschnäbeln auf Eisenbahn-Tiefladewagen geeigneter Bauart umgesetzt werden, um die Transportzeit über lange Strecken zu verkürzen. Nach einigen kleinen Änderungen könnte im Modell der ältere der beiden Liliput-Tieflader dafür herangezogen werden. Näheres ergibt sich im Bedarfsfall aus dem „Verzeichnis der Tiefladewagen“ der DB.

Neu von Roco

Unter der Artikel-Nummer 1600 rollt derzeit – gerade richtig zum 50jährigen Jubiläum der Großglockner-Hochalpenstraße – das H0-Modell des „Saurer-Komet-Glockner-Busses“ an. Der Packung liegt ein original Autoaufkleber bei, wie er Benutzern der Großglocknerstraße seit Jahrzehnten bekannt ist. Dieser Aufkleber trägt nun aber den Zusatz „1935–1985“.

Das Vorbild des Roco-Busses wurde von den österreichischen Saurer-Werken speziell für die österreichische Post nach deren Angaben in verschiedenen Versionen ab 1951 hergestellt. Die österreichischen Saurer-Werke, damals bereits von den Schweizer Saurer-Werken unabhängig, gehören heute zu Steyr.

Die kürzeste Ausführung dieser Bus-Baureihe kam am Glockner deshalb zum Einsatz, weil damit die engen Kehren gerade noch befahren werden konnten.

Die Typenbezeichnung lautet 5GF-0, wobei G die Fahrgestellausführung benennt und F für die Motortype steht: Der Bus verfügt über einen Sechszylinder-Dieselmotor mit acht Litern Hubraum und einer Dauerleistung von 125 PS. Das Drehmoment beträgt maximal 48 mkp, die Höchstzahl liegt bei 2200 U/min.

Im Gegensatz zu den regulären Postbussen zierte den Glockner-Bus eine verchromte Kühlermaske. Für die Fotoarbeiten hat Herbert Lohstädt das Modell unseres Glockner-Busses noch ein wenig getunt: Lenkung sowie beiliegendes Zubehör wurden montiert, Preiser-Figuren eingesetzt, die Räder verschmutzt, sowie alle Details farblich nachbehandelt.



Bild 10: Rocos neues und bildschönes Omnibus-Modell, dessen Vorbild am Großglockner auf den engen Straßen zum Einsatz kam.

Bild 11: Von Roskopf stammt dieses entzückende Modell des alten Alpenpostwagens.

Fotos: W. Kosak



Neu von Roskopf

Aus dem Jahre 1923 stammt das Vorbild des „FBW-Alpenpostwagens“ der schweizerischen Post (PTT), den Roskopf unter der Bestell-Nummer 439 ausliefert. Damals hatte die PTT der Firma FBW den Auftrag zum Bau einer ersten, kleineren Serie sogenannter „Alpenpostwagen“ für den Einsatz im Gebirge – vor allem im Engadin – erteilt. Der Firmenname FBW wurde aus den Daten des Firmeneigentümers abgeleitet: Franz Brozincevic in Wetzikon/Zürich. Sie gehört heute, wie auch die Firma Saurer, zu Daimler Benz.

Die FBW-Alpenpostwagen waren mit einem 28-PS-Benzinmotor ausgerüstet, der eine Endgeschwindigkeit von knapp 30 km/h ermöglichte. Bis Ende 1932 waren die Fahrzeuge bei der Post im Einsatz, ehe sie an ein privates Unternehmen gingen.

Das Roskopf-Modell entstand getreu nach Originalunterlagen. Wahlweise kann das Verdeck offen oder geschlossen montiert werden. Die Gepäckbrücke ist hochklappbar ausgeführt.

Unser Muster wurde mit Preiser-Fahrgästen besetzt und erhielt zudem Scheinwerfer-Schlusslichtlinsen.

Herbert Lohstädt



Bild 1: Aus Northeasternholz (Bretter mit Leisten) ist diese H0-Scheune im Eigenbau entstanden. Die Eiche im Hintergrund stammt von Hansa-Baum.



Bauen mit Holz

Mit unserem Einleitungsbeitrag „Bauen mit Holz“ haben wir etwas angesprochen, was viele Leser anscheinend schon länger beschäftigt. Die Arbeit und der Selbstbau mit Holz! Sogar zwei Mitarbeiter unserer Zeitschrift wurden unabhängig voneinander vom „Holzgedanken“ infiziert und gaben Beiträge zu diesem Thema ab. Daß es dabei noch recht ähnliche Gebäudetypen waren, ist reiner Zufall*. Hier die Erfahrungsberichte von Frau Bitter und Herrn Kosak:

* (Aus Platzgründen können in dieser Ausgabe die Zeichnungen zu den beiden Bauwerken nicht veröffentlicht werden. Wir bilden diese im Eisenbahn-Journal 7/85 ab.)

Bericht von Frau Bitter

Gebäudeselbstbau mit „echtem“ Holz – siehe auch Eisenbahn-Journal 5/85 – zählt zu den wenigen Sparten des Modellbaus, die bei geringem Aufwand fast zwangsläufig reizvolle Ergebnisse liefern: Kosten, Werkzeugaufwand – und sogar die Anforderungen an das handwerkliche Geschick – halten sich dabei in erfreulich bescheidenen Grenzen. Das werden sicherlich all jene Journalleser bestätigen, die sich durch die Zündholz-„Spielereien“ im genannten Journal vom Bazillus des Holzgebäudebaus haben anstecken lassen. Hier nun drei weitere „Fingerübungen“: Ein Wärterhäuschen aus einem Schweizer Bausatz, eine urige Schwarzwaldscheune und ein bayerischer Stadel mit „Innenleben“.

Wartehalle von Fides

Komplette Holzbausätze sind auf dem deutschen Markt noch ziemlich dünn gesät. Lediglich die schweizerische Firma „Fides“ bietet seit rund zwei Jahren verschiedene „Kits“ für den Holzgebäudebau an, bei Brawa ist ähnliches in der Vorankündigung. Unter der Be-

stell-Nr. CH 110 gibt es beispielsweise den Fides-Bausatz einer kleinen Wartehalle in H0, der einerseits recht preisgünstig zu haben ist, andererseits beim Zusammenbau keine allzu hohen Ansprüche an das handwerkliche Talent des Erbauers stellt. Wird dieser Bausatz ohne Abänderung montiert, entsteht daraus eine hübsche Wartehalle nach eidgenössi-

Bild 2: Werkzeug für die Holzbearbeitung: scharfes Messer, Pinzette, Laubsäge, 100er-Schmirlgelleinen und Holzkleber.



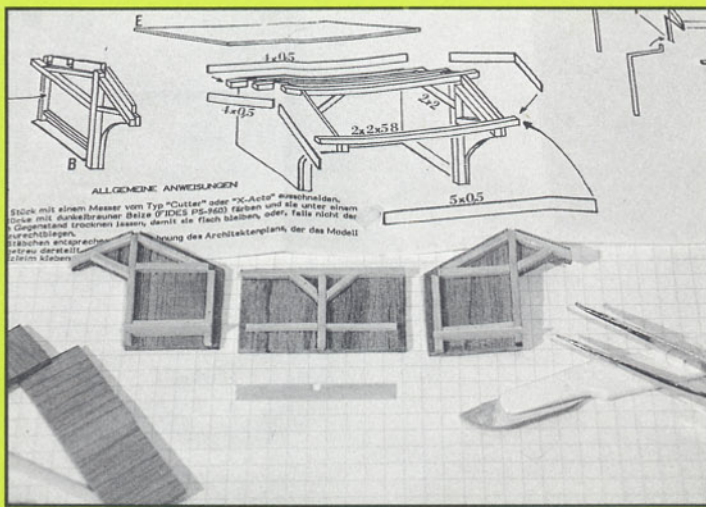


Bild 3: Wandteile der „Fides“-Wartehalle fertig zum Beizen.

Bild 4: Kommt er heut' nicht, kommt er morgen: Jedenfalls braucht kein H0-Reisender beim Warten auf den Bummelzug im Regen zu stehen.



schem Vorbild. Soll das Gebäude freilich als Wartehäuschen an einer deutschen Nebenbahn – Epoche-IV-Bahner können es auch als Bushaltestelle verwenden – dienen, stehen ein paar Abänderungen an. In diesem Falle müssen nach dem Aussägen

der Wandteile die Bretterritzen auch auf der Wandteil-Rückseite sichtbar sein. Die Ritzen entstehen durch v-förmige Längsschnitte mit Hilfe eines scharfen Bastelmessers. Die Bretterteilung wird dabei von der Vorderseite des jeweiligen Wandteils übernommen. Nun gilt

es, die aufgedruckten Linien für die Balkenkonstruktion auf der Wandaußenseite mit 100er-Schmirgelleinen wegzuschleifen, ehe das Beizen der Wandteile und der dem Bausatzt beiliegenden 2 x 2-mm-Leisten ansteht. Zum Beizen eignet sich sowohl Holzbeize aus dem Farbengeschäft, als auch die von „Fides“ angebotene Nr. PS 960. Natürlich erfahren bei dieser Gelegenheit auch gleich die Dachteile eine entsprechende Farbbehandlung. Gebeizt wird entweder im Tauchverfahren oder durch Aufstreichen der Beize mit Hilfe eines dicken Pinsels oder eines Schwamms.

Bei dieser Gelegenheit sei geraten, die beizfeuchten Bauteile zwischen zwei plane Sperrholzbrettern zu legen und das Ganze mit Schraubzwingen zusammenzupressen. Andernfalls nämlich wird vor allem aus großflächigen Wand- und Dachteilen eine ziemlich wellige Angelegenheit. Trockenzeit: Mindestens 24 Stunden.

Nach gründlichem Durchtrocknen werden die zurechtgeschnittenen 2 x 2-mm-Leisten als Holzbalken an die Wandinnenseite geklebt und dann die Rückenlehnen der Sitzbänke an die Wandteile geheftet. Anschließend werden noch die drei Wandteile zusammengefügt, die Dachbalken eingesetzt und die Bänke befestigt und schon steht der Rohbau. Vorsicht beim Aufkleben der Dach- Holzplatten: die Bretterteilung muß nach unten zeigen. Nun ist lediglich noch die dünne „Dachziegelplatte“ aufzukleben, eine Reihe Firstziegel anzubringen und die Wartehalle mit ein wenig grauer Wasserfarbe zu verwittern (mit fast trockenem Pinsel) – und schon braucht kein H0-Reisender mehr beim Warten auf den Bummelzug im Regen stehen.

Schwarzwald-Scheune im Eigenbau

Für den Eigenbau der kleinen Schwarzwald-Scheune benötigen Sie rund 2 Meter 1,5 x 1,5-mm-Leiste, etwa 6 m Leiste 2 x 0,3 (oder 2 x 0,5 mm) und eine Faller-Dachplatte Nr. 612. Als Klebstoff dient UHU-Coll Holzleim oder UHU-Sekundenkleber für Holz.

Kopieren Sie sich die Bauzeichnungen des Schuppens heraus und stecken Sie diese Kopie in eine Klarsichthülle, die Sie auf Ihrem Arbeitsplatz mit Tesa festkleben. Die Zeichnungen sind 1:1, d. h. Sie schneiden Ihre 1,5 x 1,5-mm-Leisten auf der Plastikhülle in die gewünschte Länge und kleben sie auf der Hülle zusammen. Die Zeichnung dient Ihnen als Schablone und Maßangabe, die Plastikhülle verhindert ein Festkleben der Holzteile



Bild 5: Die mit Holzplatten verkleideten Seitenwände der Scheune.

Bild 6: Eine ziemlich schiefe Angelegenheit: Im Schwarzwald steht das Vorbild unserer kleinen Feldscheune.



am Papier.

Wenn Sie alle vier Wandteile als Balkengerüst zusammengebaut haben, werden die Wandteile mit den „Brettern“ ($2 \times 0,3$ bzw. $0,5$ mm) verkleidet. Hierbei entscheiden Sie, ob der Schuppen gut erhalten bleibt oder schon etwas betagter ist. Wenn Sie die Bretter einfach nebeneinander kleben, ergibt dies eine saubere Holzwand, wenn Sie aber die Bretter an den Kanten mit dem Messer bearbeiten, hat Ihre Holzwand nachher Ritzen und Spalten. Nach dem Trocknen kleben Sie die Wände zusammen und setzen die Dachbalken ein. Sollte Ihr Schuppen nicht ganz gerade ausfallen, ist dies nicht weiter schlimm. Die meisten Schuppen, die ich bisher gesehen habe, waren ziemlich windschief! Ihr Schuppen kann jetzt innen und außen zusätzlich zur Beize bei Bedarf mit matten Grau-Brauntönen (Alterungs- und Verwitterungsspuren) gestrichen werden, und während er trocknet, können Sie die Türen zusammenbauen. Schneiden Sie die Bretter für die Türen länger als benötigt, es ist einfacher, sie nachher, wenn die z-förmigen Rückbretter aufgeklebt sind, auf die richtige Länge abzuschneiden.

Die schwarzen „Eisenbänder“ auf den Türen sind feine Holzleisten, die nach dem Streichen der Türen aufgeklebt wurden. Inzwischen dürfte Ihr Schuppen trocken sein, so daß Sie sich um das Dach kümmern können. Schneiden Sie die beiden Dachteile mit etwas Überhang aus und kleben Sie diese auf den Schuppen. Als Abschluß am First kleben Sie zwei Leisten auf, die dann nachher noch gestrichen werden. Zum Schluß noch die Türen einkleben und den ganzen Schuppen etwas mit Trockenfarben vorsichtig betupfen bzw. verwittern, ganz so wie Sie ihn haben möchten.

Text und Fotos: Ingrid Bitter

Bericht von Herrn Kosak

Angeregt durch die Ergebnisse erster Fingerübungen mit Zündhölzern im Journal, haben wir uns bei einem gemütlichen Sonntags-Spaziergang nach geeigneten Vorbildern umgesehen: Es galt, die ausgebrochene Bauwut an einem geeigneten Gebäudeobjekt auszutoben. Dabei fiel die Wahl auf eine hübsch gelegene Scheune in der Nähe von Althegnenberg an der 200-km/h-Schnellfahr-Bundesbahnstrecke München – Augsburg.

Der Entscheidung zugunsten einer Scheune liegt freilich noch eine ganz besondere Überlegung zugrunde: Schließlich wird das Modell an der H0-Bahnlinie von Altendorfen nach Eichenholzen plaziert und dort möglicherweise den Schneider Schorsch zu dem ein oder anderen amourösen Abenteuer inspirieren . . .



Bild 7: Der fertige, gealterte Schuppen.

Fotos 2–7: I. Bitter

Bild 8: Nun gilt es bloß noch, das Dach aufzusetzen – und dann die Türe zu schließen, damit der Schneider Schorsch erst gar nicht auf dumme Gedanken kommt . . .



Beim ersten Blick auf's Vorbild schon fällt auf, daß Bayernkönig Ludwig II. offenbar mit seinem Hang zu ausladend dimensionierten Gebäuden keineswegs einen Einzelfall unter weißblauem Himmel darstellte: Mit einer Länge von rund 12 Metern, einer Breite von etwa

9 Metern und einer Giebelhöhe von 7 Metern weist die Vorbildscheune Abmessungen auf, die auch einem Reihenhaus gut zu Gesicht stehen würden. Entsprechend wuchtig nimmt sich das maßstäbliche H0-Modell denn auch neben anderen Modellgebäuden aus. Das

Bild 9: Zuschnitt der Bauteile: Über die Bauteilzeichnung wurde Kaschierfolie geklebt. Das Ablängen der Balken mit einem scharfen Messer erfolgt gleich auf der Zeichnung.

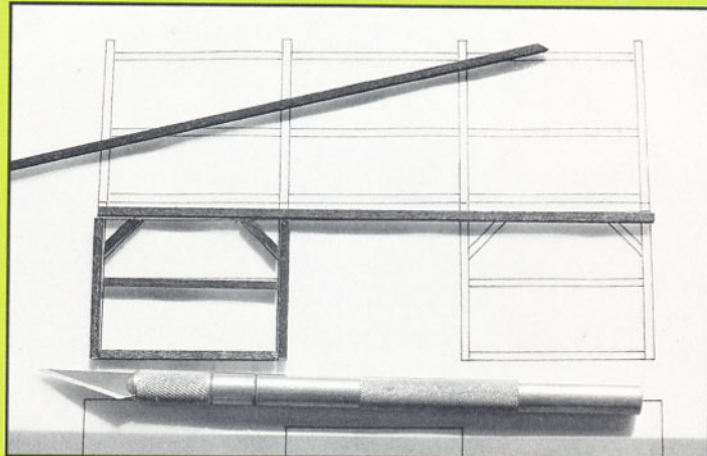
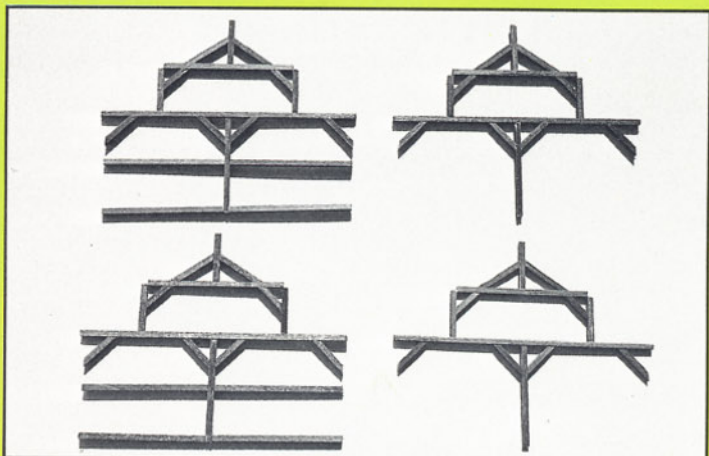


Bild 10: Stützbalken-Konstruktion der Scheune, montiert nach dem eben beschriebenen Verfahren.



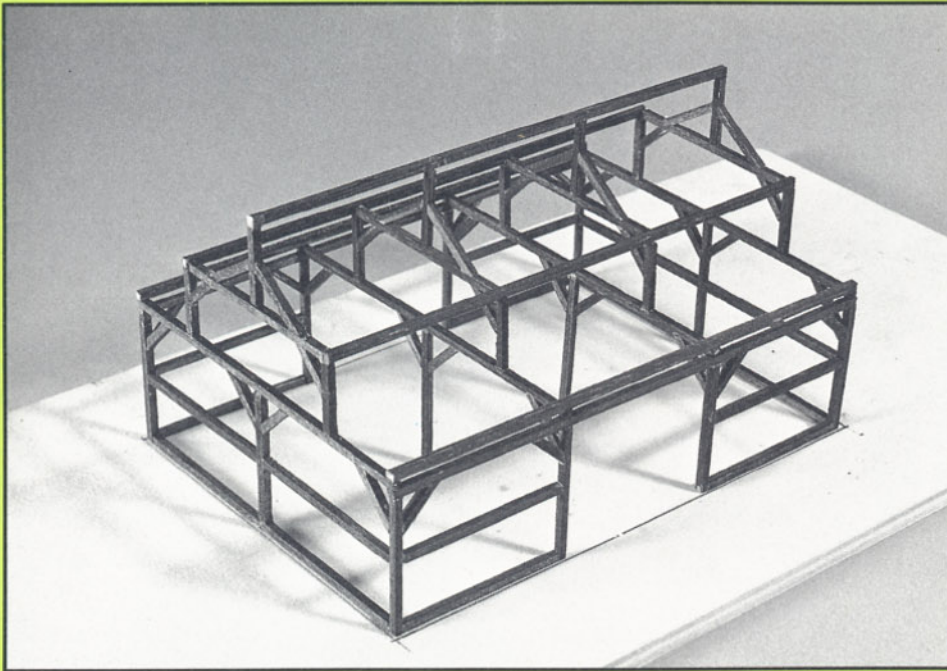
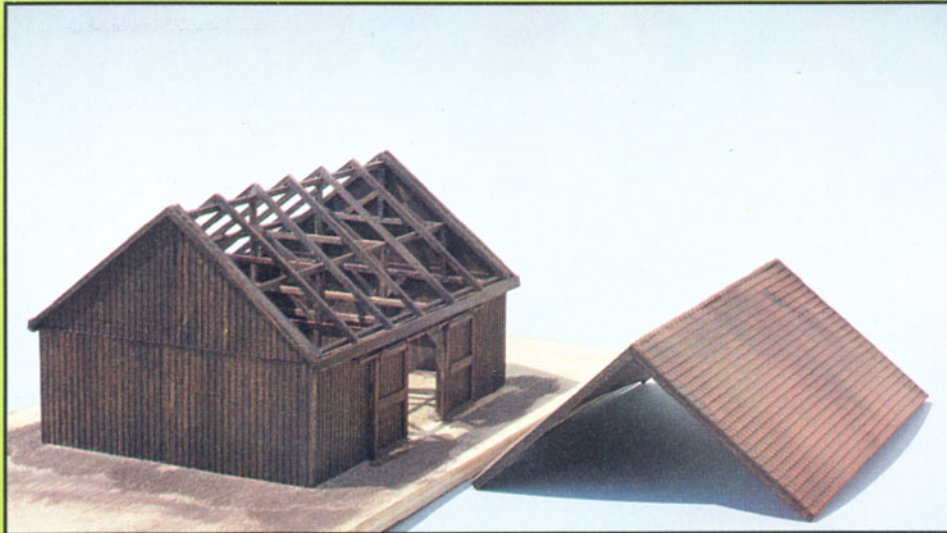


Bild 11: Richtfest! Schade bloß, daß von der filigranen Balkenkonstruktion hinterher nichts mehr zu sehen ist.

Bild 12: Die Seitenwände, jeweils aus zwei Northeastern-Teilstücken zusammengesetzt, sind bereits angeklebt.



zum Nachbau benötigte Material ist schnell aufgezählt: Eine Northeastern-Profilplatte, 1,6 mm stark (Bretter mit Leisten, Leistenabstand 2,4 mm), etwa ein Dutzend Vierkant-Holzprofile (Northeastern) 2 × 2 mm, 2 Dachplatten (Vollmer), Holzbeize, Federmesser oder Teppichmesser, UHU-Sekundenkleber für Holz, UHU-Coll Holzleim, ein feiner Pinsel,

Grundbrett 6 mm Sperrholz ca. 20 × 20 cm, 1 × 1 Messing-Profil (ca. 100 mm) (Firma Schullern, Freilassing). Northeastern-Platten und -Profile gibt es bei Hobby-Ecke Schuhmacher (Deutschland) und Old Pullman (Schweiz) – Adressen siehe Seite 49, Eisenbahn-Journal 5/85 „Bauen mit Holz“.

Bild 13: Schiebetüren aus Northeastern-Platten, Führungsrollen aus Weinert- und Reitz-Bauteilen, darüber Führungsschiene aus 1x1-mm-Brawa-Profil.

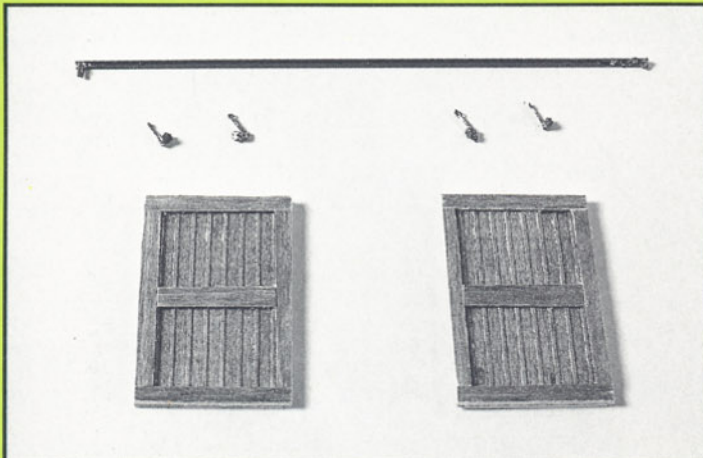
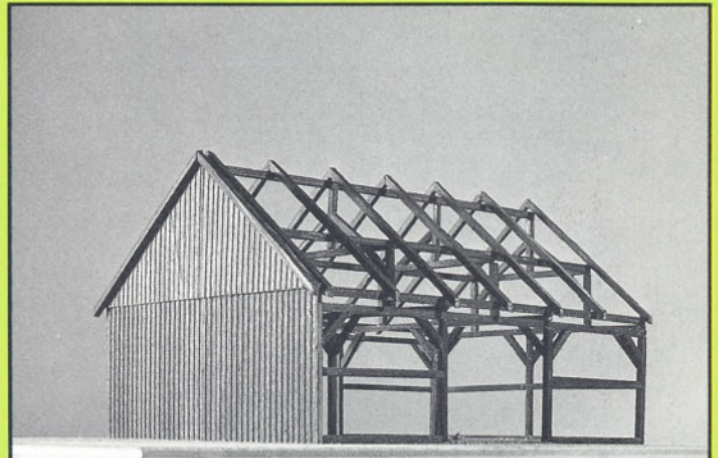


Bild 14: Ein Blick auf den Rohbau mit komplettem Dachgestühl. Die Seiten- und Dachelemente des Scheunenbaus haben wir bereits im Eisenbahn-Journal 5/85 gezeigt.



Zwei Wege führen zum Ziel. Der einfachere ist der, die vier Seitenwände aus dem fertigen Wandplattenmaterial auszuschneiden und auf ein Innengerippe zu verzichten. Ein sehr einfaches Unterfangen, zumal eine Scheune bekanntlich auch keine Fenster besitzt. Sogar auf einen Türausschnitt kann man verzichten, wenn die Schiebetür nur als geschlossene Attrappe dienen soll. Lediglich in die Klebeecken klebt man zur Versteifung Zündhölzer oder Holzleisten. Weitere Feinheiten siehe bei der folgenden aufwendigen Bauweise. Diese wird erforderlich, wenn die Scheunentore zu öffnen sein sollen. Der dadurch mögliche Blick ins Innere sollte auch die Innenarchitektur im Sinne einer statischen Balkenkonstruktion (siehe Zeichnung) zeigen. Die 1:1-Zeichnung wird in der schon beschriebenen Weise aufgeklebt und darauf die Balken geschnitten und miteinander verklebt. Wichtig jedoch auch hier das vorherige Beizen des Holzes, denn ungebeiztes Holz nimmt nach dem Kleben an Klebestellen keine Beize mehr an. Weder Sekundenkleber noch Weißleim haften auf der Klarsichtfolie so gut, daß sich die zusammengefügte Konstruktion nicht wieder leicht ablösen ließe. Für die Wandteile verwendet man am besten die anfangs beschriebenen Platten mit Leisten mit 2,4 mm Bretterteilung und 1,4 mm Stärke. Vor dem Zuschneiden rate ich, sich auf der Rückseite die Schneidelinien mit Bleistift anzuzeichnen. Die Teile lassen sich am besten mit einem Feder- oder Teppichmesser entlang eines Stahl-lineals ausschneiden. Der Hang oberbayerischer Landwirte zu großzügigen Bauwerken fällt hier allerdings unangenehm auf: Die Northeastern-Platten besitzen lediglich eine Breite von 90 mm, müssen deshalb aber – bei den angenommenen Abmessungen von 100 × 140 mm – aus zwei Hälften zusammengesetzt werden. Achten Sie beim vorausgehenden Zuschneiden darauf, daß an den Zusammensetznahten die Bretterteilung auf der Vorderseite der Northeastern-Platte stimmt. Wem dies zu mühsam ist, der möge die Scheune kleiner dimensionieren. Vorsicht beim Herausschneiden der Türöffnung. Für den schmalen Steg über der Tür besteht Bruchgefahr. Zum Kleben kann man den UHU-Holz-Sekundenkleber oder mit einem feinen Pinsel aufgestrichenen UHU-Coll verwenden. Ich bevorzuge UHU-Coll, da die Teile nach dem Verleimen noch nachgerichtet werden können. Der Sekundenkleber zieht dagegen recht schnell an und birgt die Gefahr von weißen Ausblühstellen durch Ausgasen. Zugegeben: den reizvollsten Anblick bietet das Modellgebäude, wenn die Balkenkonstruktion im Rohbau auf dem Grundbrett



Bild 15: Das Vorbild steht nur ein paar Schritte von der Schnellfahrstrecke München – Augsburg entfernt bei Althegeberg.

steht. Manch einer wird der Versuchung nicht widerstehen können, das Ganze gleich als Scheunenbaustelle auf einer Anlage oder Diorama zu plazieren. Bis zur Vollendung des Werks wäre es allerdings auch nicht mehr weit: Nach Ankleben der Seitenwände steht der Zuschnitt der hölzernen Dachverschalung an, ehe die Dachplattenhälften aufgeklebt werden. Die Dachrinne ist übrigens aus 0,1 mm starker Kupferfolie über 1,5-mm-Kupferdraht gerollt worden. Wer einmal versucht hat, ein Messingrohr der Länge nach aufzusägen, dem dürften die Vorteile des Folien-Rollverfahrens einleuchten.

Schwieriger gestaltet sich der Bau von „echten“ Schiebetüren. Die an der Oberseite der Türblätter angeschraubten Führungsrollen – sie laufen in einem 1 × 1-mm-Winkelprofil von Brawa oder Schullern – sind in unserem Fall aus Teilen von Weinert-Rollenhaltern und einer Reitz-Kupplung entstanden. Lebenslustige Modell-Baumeister können bei dieser Gelegenheit schon mal einen Schluck für das Richtfest kaltstellen. Der Rest geht nämlich ziemlich flugs über die Bühne: Grundriß auf die Grundplatte zeichnen, Leistenrahmen möglichst rechtwinklig mit Weißleim aufkleben und anschließend die Wandteile an den Rahmen befestigen. Die Abmessungen der beiden Dachhälften lassen sich gleich anhand der aufgestellten Wände ermitteln. Sie brauchen dann lediglich noch auf der Rückseite einer Dachplatte – beispielsweise von Vollmer – übertragen werden. Der Zuschnitt erfolgt entlang eines Stahllineals wieder mit Feder- oder Teppichmesser von der Plattenrückseite her. Dabei empfiehlt es sich, auf freistehende Ziegel an den unteren Dachkanten zu achten. Nach Aufkleben der beiden Dachhälften mit Weißleim wird die Fuge am Giebel durch

Firstziegel, beispielsweise von Kibri, verschlossen. Der Rest ist Detailierungsarbeit, und hierzu gehört noch eine „Traufkante“ an den Giebelseiten. Zugeschnitten aus 0,8 mm starken Northeastern-Brettern ist dies auch schnell erledigt.

Zur Verwitterung des fertigen Gebäudes wurden Trockenfarben – mit einem dicken Pinsel vorsichtig aufgetragen – verwendet. Natürlich kann die Scheune auch jederzeit in der von Frau Bitter vorausbeschriebenen Einzelbrettbauweise erstellt werden, aber auch hier

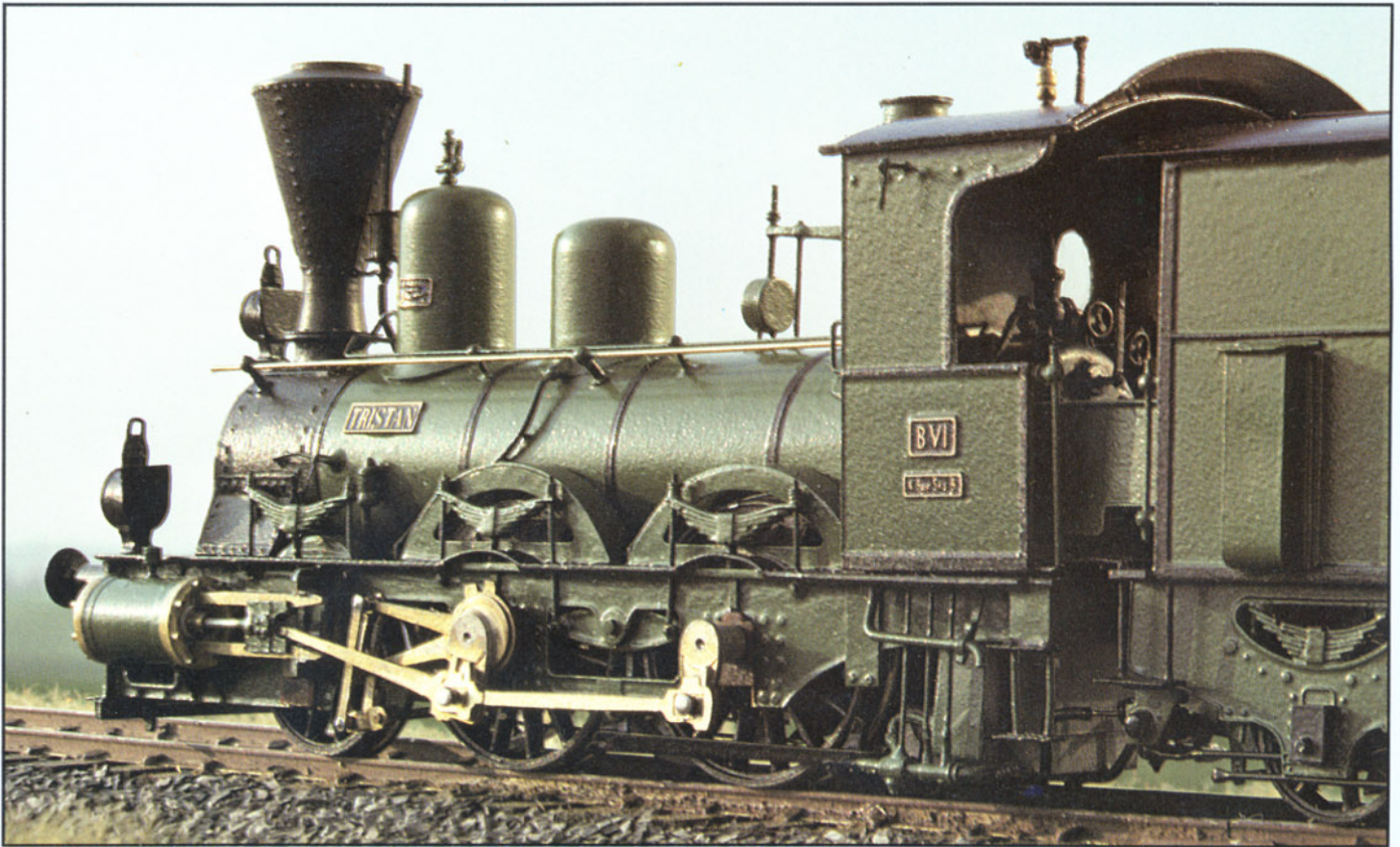
muß ein Innengerippe erstellt werden. Weshalb eigentlich der Aufwand mit der Balkenkonstruktion, wenn hinterher doch nichts mehr davon zu sehen ist? Ganz einfach: Um mir später einmal anzügliche Bemerkungen vom Schneider Schorsch zu ersparen – etwa derart: „Wohl noch keine Scheune von innen gesehen, der Bua . . .“ übrigens, Fotokopien der Bauzeichnungen im H0-Maßstab sind gegen einen Unkostenbeitrag von DM 5,- incl. Porto beim Verlag erhältlich.

Text und Fotos: Willy Kosak

Bild 16: Türdetail: Die Laufrollen der Schiebetüren sind Teile einer Reitz-Kupplung, die auf die Rollen eines Weinert-Rollenhalters gelötet wurden. Für die Dachrinne hat der Erbauer 0,1 mm starke Kupferfolie über 1,5-mm-Rundmaterial gerollt. Die Halter sind aufgelötet.

Fotos 1, 8–16: W. Kosak





Bilder 1 und 2: Im Eisenbahn-Journal 4/85 haben wir das H0-Modell der bayerischen B VI schon vorgestellt. Aufgrund dessen kamen verschiedene Leserrückfragen. Das Lokomotiv-Modell ist ein in Handarbeit gefertigtes Einzelstück, also nicht käuflich. **Fotos: W. Kosak**

Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör

Jules Verne hat im vorigen Jahrhundert in punkto Technik, Verkehr und Reisen in seinen berühmten Zukunftsromanen vieles vorausgeahnt. Aus heutiger Sicht er-

scheint diese Weitsicht frappierend. Betrachtet man aber die Geschichte genauer, wird man schnell feststellen, daß vieles, was es heute an fortschrittlicher Technik gibt, bereits

damals erdacht, erfunden, zumindest aber für möglich gehalten wurde. Errungenschaften unseres Jahrhunderts sind oft nur die Verbesserungen vieler dieser Techniken und Ideen

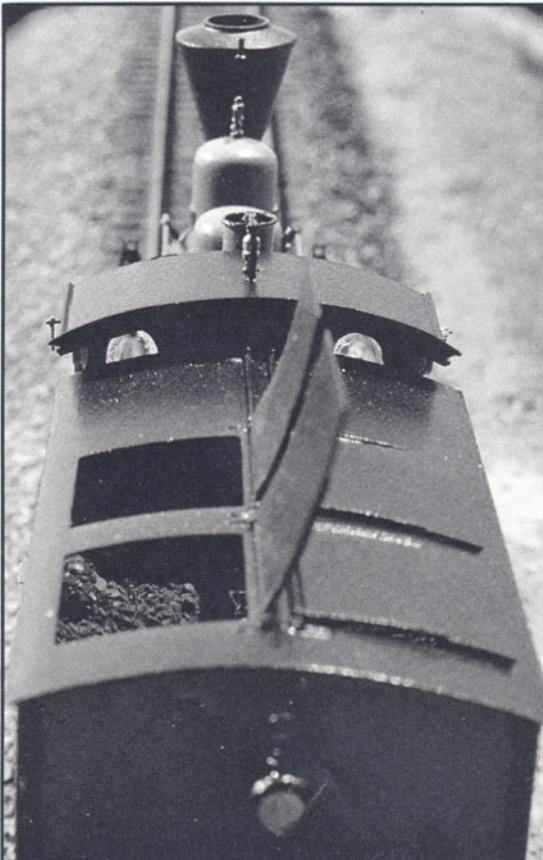
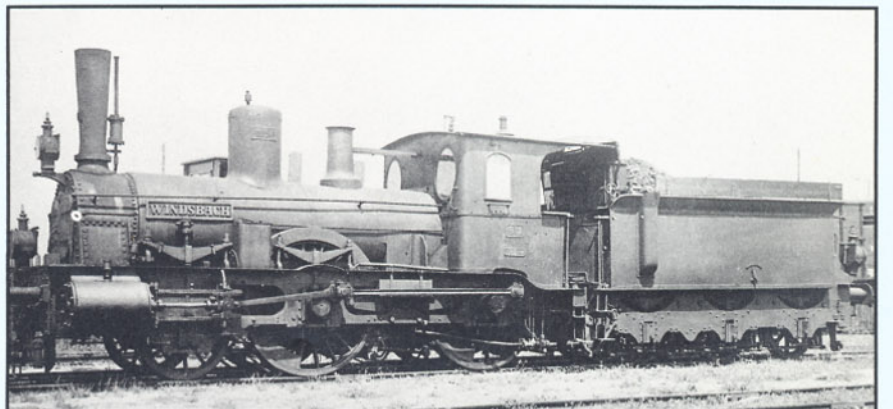
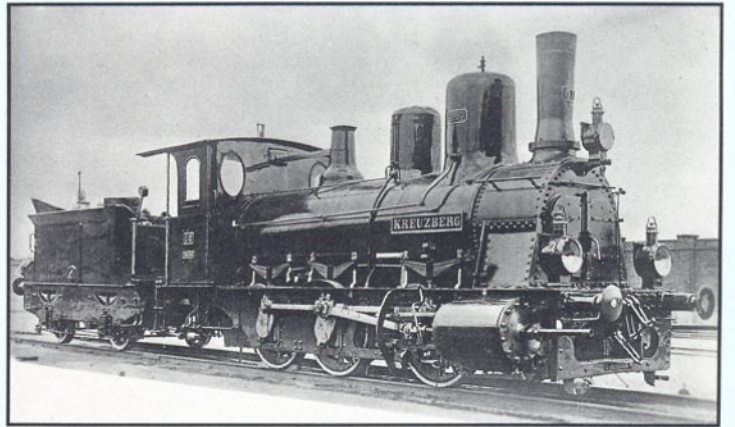
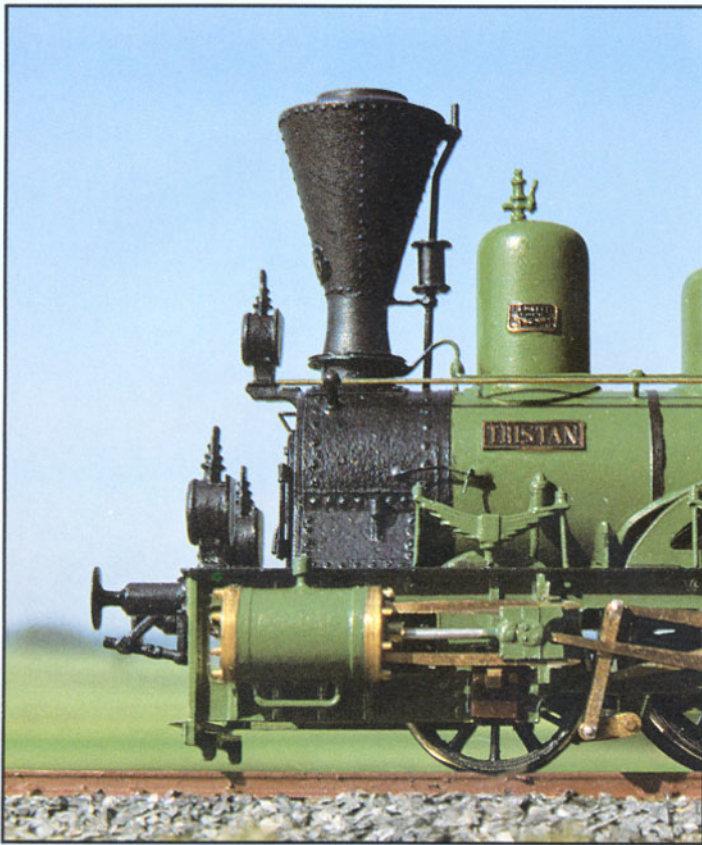


Bild 3: Die bayerische C III „Kreuzberg“ wurde 1872 von Maffei als Fabrik-Nr. 857 gebaut.

Bild 4: Die „Windsbach“ war eine der 107 bayerischen Schnellzuglokomotiven der Gattung B VI, die zwischen 1863 – 1871 die Lokomotivfabrik Maffei verließen.

Fotos 3 und 4:
Sammlung Merker





sowie die Entwicklung der Computer-Technik, Raumfahrt und die Atomspaltung. In Jules Vernes Roman „In achtzig Tagen um die Erde“ (1873) beschreibt er schon eine kombinierte Weltreise in der Luft zu Lande und zu Wasser, einer Reise per Ballon, Eisenbahn und Dampfschiff. In „20 000 Meilen unter dem Meer“ (1870) erdachte er ein U-Boot – die Nautilus –, das durch eine geheime Kraft angetrieben wird. Aus heutiger Sicht könnte man zu der Meinung kommen, daß er die Atomkraft voraussah, wahrscheinlich ist aber, daß er von dem Patent des Viertakt-Verbrennungsmotors (1860) seines Landsmannes Beau de Rochas gehört hatte und eine solche Antriebsquelle im erwähnten Roman voraussah. Die gebrauchsfähige Entwicklung eines Verbrennungs- oder Explosionsmotors lag in der Luft, erste Versuche auf diesem Gebiet waren schon unternommen, und es war nur noch eine Frage der Zeit, bis der Automotor

Bilder 5, 6 und 7: Das Vorbild der „Tristan“ stammt aus dem Jahre 1865. Ab 1863 geliefert, hielten sich einige Maschinen dieses Typs bis in den Ersten Weltkrieg, d. h. also, daß sie noch neben der S 2/6 und S 3/6 in Betrieb waren. Die Modellabbildungen sollen einen Eindruck von der ausgezeichneten Handarbeit vermitteln.

Fotos: W. Kosak

Bild 8: Die preußische G3 war lange Jahre die Standard-Güterzuglokomotive der preußischen Staatseisenbahnen und stammt aus den siebziger Jahren.

Foto: Sammlung M. Weisbrod

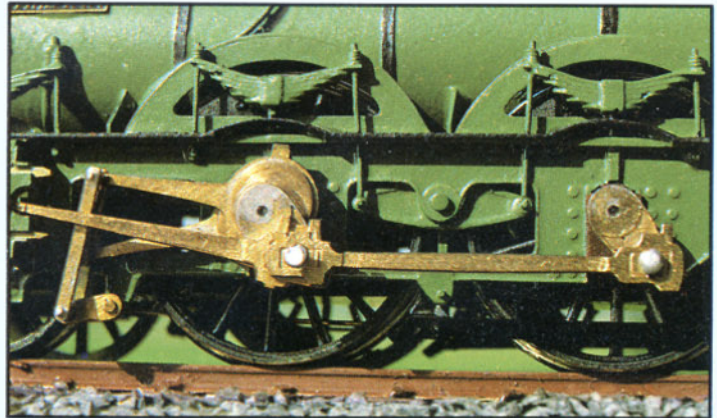


Bild 10: Etwa gleichzeitig (nach 1880) entstand die Personenzuglokomotive der preußischen Gattung P 3'. Es waren auch noch recht kleine Lokomotiven und sie unterschieden sich von ihren 10 Jahre älteren bayerischen Schwestern technisch kaum.

Fotos 9 und 10: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 9: Vor 100 Jahren der „letzte Schrei“ war die Verbund-schnellzuglokomotive Nr. 458 der K. E. D. Hannover, von der heimischen Hanomag 1884 geliefert, später als S1 bezeichnet.

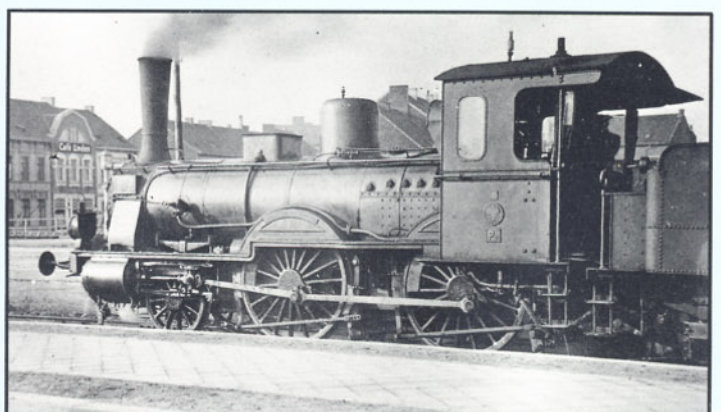
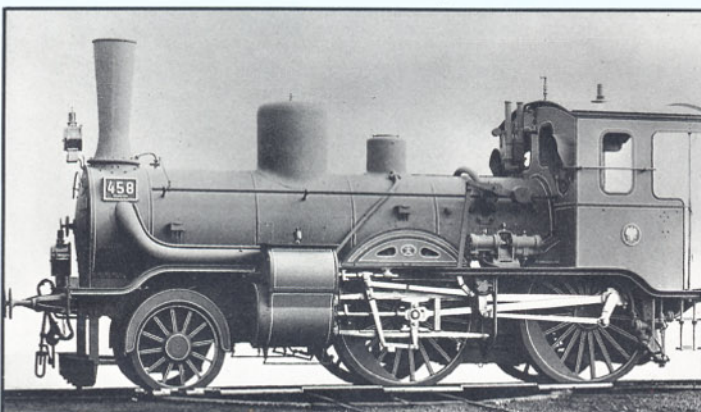
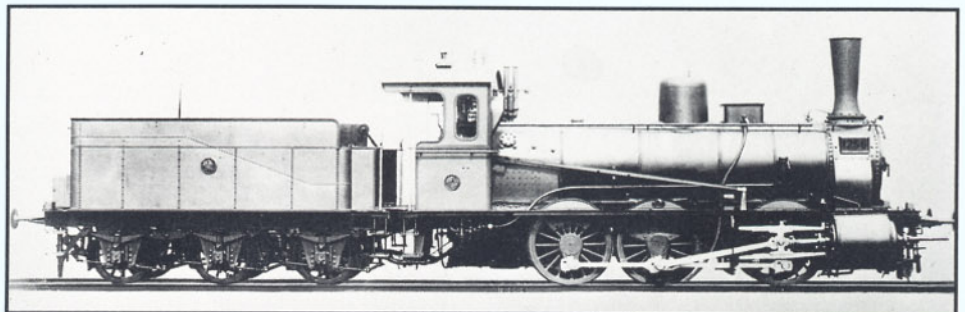




Bild 11: Ein ehemaliger Streckenblock an der Strecke Kempten – Immenstadt wird heute privat genutzt. Die 218 passiert mit einem Eilzug das Bahnwärterhäuschen. **Foto: A. Ritz**

Bild 12: Die Darstellung zeigt die Perron- sowie die Zugspitzen- und Schlußsignale aus der Signalordnung von 1875. Aus Platzgründen konnte diese im letzten Eisenbahn-Journal nicht gezeigt werden. **Darstellung: Sammlung Merker**

Bild 13: Ein hübscher Gag für die Modellbahnanlage. Ein alter G 10 wurde am Schrankenwärterposten in Gardelegen (DDR) als Geräteschuppen dazugestellt. **Foto: Sammlung Merker**



Bild 14: Ein alter preußischer Personenwagen dient hier einem Bahnwärter als Gartenhaus bei Zockau in der Nähe von Bischofswerda (DDR). Es handelt sich um einen CPr 88. **Foto: Sammlung Merker**



Bei Tage:

Die optischen Signale am Perrontelegraphen werden wie folgt gegeben:

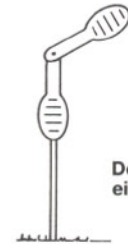


Ein zur Ein- oder Durchfahrt zugelassener Zug soll halten

Rechtsseitiger Telegraphenarm des Perrontelegraphen wagrecht gestellt



Rotches Licht der Signallaterne des Perrontelegraphen



Der Zug darf einfahren

Rechtsseitiger Telegraphenarm des Perrontelegraphen schräg nach oben gerichtet (unter einem Winkel von etwa 45°)

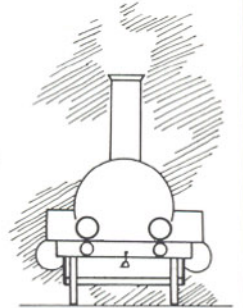


Grünes Licht der Signallaterne des Perrontelegraphen

III. Signale am Zuge

Für die optischen Signale am Zuge sind folgende Anordnungen zu beachten: Kennzeichnung der Spitze des Zuges:

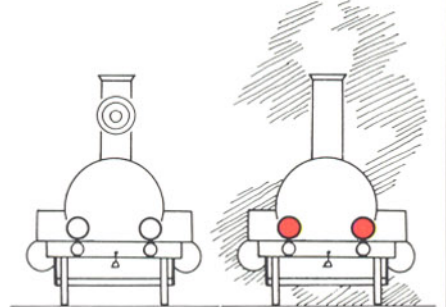
Signal 18a: Wenn der Zug auf eingleisiger Bahn oder auf dem für die Fahrrichtung bestimmten Geleise einer zweigeleisigen Bahnstrecke fährt.



Kein besonderes Zeichen.

Zwei weiß leuchtende Laternen vorn an der Lokomotive.

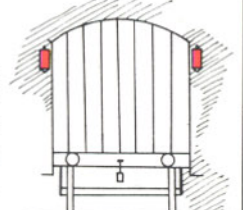
Signal 18 b: Wenn der Zug ausnahmsweise auf dem nicht für die Fahrrichtung bestimmten Geleise einer zweigeleisigen Bahnstrecke fährt.



Eine roth-weiße Scheibe am Kamin der Lokomotive.

Zwei roth leuchtende Laternen vorn an der Lokomotive.

Befindet sich in Ausnahmefällen die Lokomotive nicht an der Spitze des Zuges oder fährt dieselbe mit dem Tender voran, so sind die Laternen am Vordersteil des vordersten Fahrzeuges anzubringen.



© G. Weinstberger 1985



Bild 15: Auf unserer Modellbahnanlage entstand ein Schrankenwärterposten in Eigenbauweise unter Verwendung von Vero-Teilen (Telegraphen-Masten Rai-Mo). Hier haben wir, ähnlich wie bei Bild 13, zusätzlich Geräteschuppen aufgestellt, die aus alten bayerischen Personenwagen von Rai-Mo entstanden.
Foto: W. Kosak

erfunden war. Die stürmische, technische Entwicklung, ebenso ein paar allgemeine Ereignisse, stellen wir deshalb am besten wieder im Zusammenhang mit Jahreszahlen vor. Die wichtigen Daten für den Beginn der Motorisierung für den späteren Straßenverkehr werden separat zusammengefaßt, am Ende im Kapitel „Vom Dampfwagen zum Benzinauto“ beschrieben. In den letzten Ausgaben waren wir bereits bis in das Jahr 1880 vorgegangen, heute gehen wir nochmals kurz bis 1879 zurück.

Nochmals: Geschichte in Jahreszahlen

1879. Die Maschinenfabrik Esslingen baute für die Hessische Ludwigsbahn den ersten Dampftriebwagen. Auch auf der Berliner Ringbahn wurde probeweise ein Dampftriebwagen eingesetzt.

1880. Werner von Siemens erfand die Dynamo-

Bild 16: Wer das Bahnwärter-Gartenhäuschen von Bild 14 nachbilden möchte, kann den Rai-Mo-Wagen CPr 88 oder CPost Pr 92 aus dem Set 200 320 verwenden.
Werkfoto: Rai-Mo



Kurzschlußbremse und den elektrischen Fahrstuhl. Von Bauer wurde der Druckknopf erfunden.

In Berlin richtete man die erste Poli-Klinik ein. Berlin registrierte rund 60 000 Schlafgänger. Das sind Personen, die kein eigenes Zimmer, sondern nur eine Schlafstelle gemietet haben. Es handelte sich in der Mehrzahl um Landbevölkerung, die als Fabrikarbeiter und Handwerksgesellen in die Stadt strömte und sich schichtweise ein und dasselbe Bett teilten.

Erste Verbund-Lokomotive, bei der preußischen Eisenbahndirektion Hannover (siehe Eisenbahn-Journal, Ausgabe 5/1984 „Gepäcklokomotive“). August v. Borries ließ diese bei Schichau in Elbing bauen. Der Anhalter Bahnhof in Berlin wurde eröffnet.

1881. Berlin erhielt ein Ortstelefonnetz. Wenige Jahre nachdem der Schotte Graham Bell in den USA das erste brauchbare Telefon gebaut hatte (1876), bürgerte sich das Fernsprechen in Deutschland ein. Mühlhausen und Berlin besaßen die ersten Ortstelefone, deren Gespräche noch über „Klappenschränke“ handvermittelt wurden. Meisenbach erfand die Netzätzung (Autotypie) und legte die Grundlage zur beliebigen Vervielfältigung von Bildern und Fotografien im Schwarzweiß-Druck. Erste elektrische Bahn der Welt als Straßenbahn in Berlin-Lichterfelde von Siemens auf eigene Rechnung gebaut (5 PS, 40 km/h). Der erste Oberleitungs-Straßenbahnwagen wurde von Siemens in Paris vorgestellt.

1882. In Kiel wird erstmals die Kieler Woche veran-

Bild 17: Das Schrankenwärterhaus entstand aus Bierdeckelfilzpappe, das Dachgeschoß aus Vero-Teilen. Mehr von dieser hübschen Kleinbastelei zeigen wir bei späterer Gelegenheit.
Foto: W. Kosak



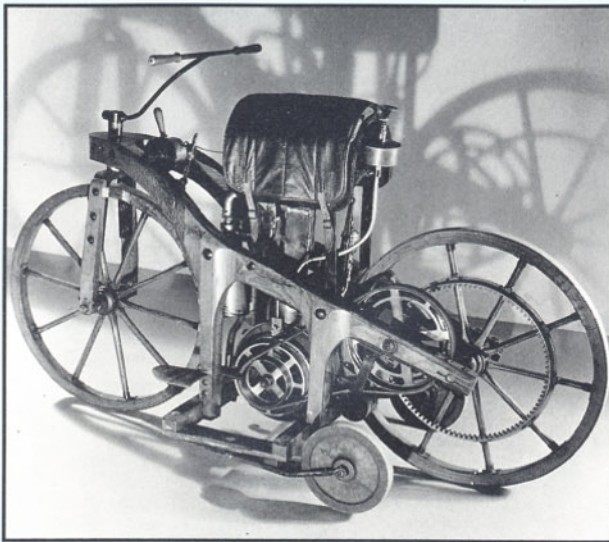


Bild 18: Erstes viertaktmotorgetriebenes Straßenfahrzeug aus dem Jahre 1885 von Daimler. Zumindest das Motorrad hat seinen 100. Geburtstag.
Werkfoto: Daimler-Benz

Bild 20: Benz baute 1885 in drei Stück dieses Dreirades, fast gleichzeitig wie Daimlers motorisiertes „Nieder-rad.“

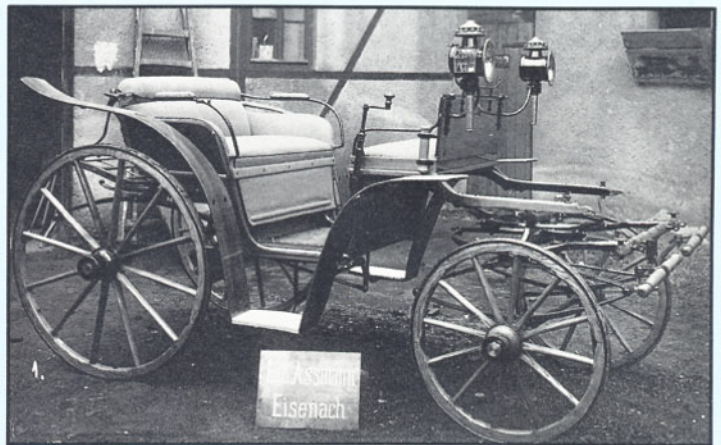
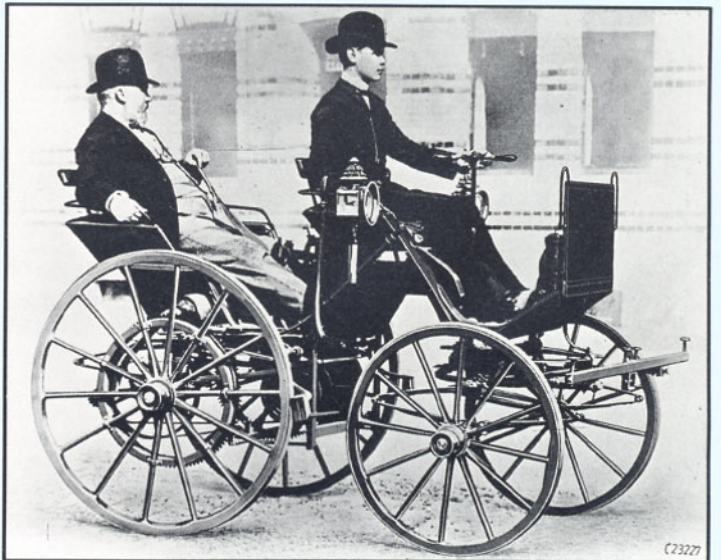
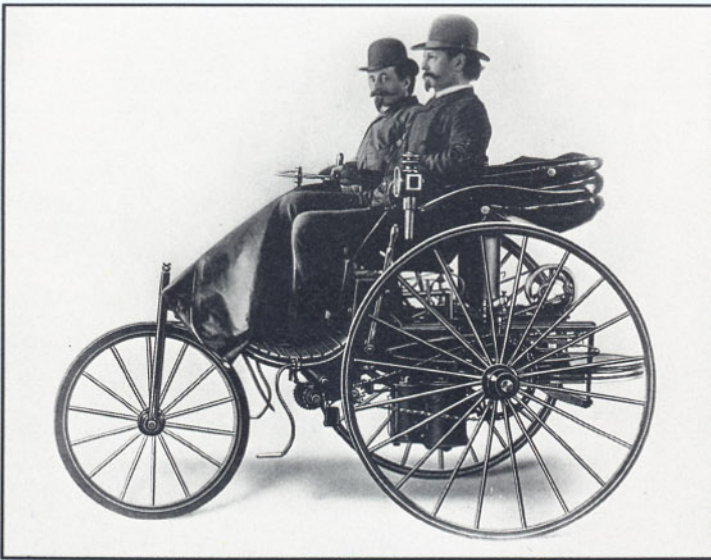


Bild 19: Leichte Kutsche der Fa. E. u. K. Assmann, Eisenach. In solche oder ähnliche Fahrzeuge wurden damals die ersten Motoren eingebaut.
Foto: Sammlung Assmann

Bild 21: Gottlieb Daimlers Motorkutsche wurde Ende Januar 1886 patentiert. Sie muß also auch schon 1885 gebaut worden sein. Auf dem Wagen: Gottlieb Daimler, am Steuer sein Sohn Adolf.



staltet.
Robert Koch entdeckte den Tuberkel-Bazillus (TBC-Erreger).

In Elsaß-Lothringen führten die Reichseisenbahnen erstmals versuchsweise elektrische Beleuchtung in Eisenbahnwagen ein. Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach errichteten in Cannstatt eine Versuchswerkstätte für kleine schnelllaufende Fahrzeugmotoren auf Verbrennungsbasis.

Einige Straßen Berlins erhielten elektrische Bogenlampen.

Henschel lieferte die bei Eisenbahnfreunden recht bekannte preußische T 3 erstmals aus.

Zwischen München und Starnberg fanden Versuche zur elektrischen Zugbeleuchtung statt.

Die Gotthard-Bahn nahm ihren Betrieb auf.

1883. Robert Koch entdeckte den Cholera-Erreger und W. Siemens erfand den elektrischen Motor für industrielle Zwecke.

Emil Rathenau gründete in Berlin die Deutsche Edison-Gesellschaft für angewandte Elektrizität (ab 1887 AEG).

Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach ließen sich ihren ersten Benzinmotor mit Glührohrzündung patentieren.

Karl Benz gründete in Mannheim die Benz & Cie. Gasmotorenfabrik.

In Venedig starb Richard Wagner, in London Karl Marx.

In Berlin wurde Walter Gropius geboren, später durch das „Bauhaus“ berühmt geworden.

Die Drachenfelsbahn, erste deutsche Zahnradbahn, wurde eröffnet.

Die preußische Staatsbahn führte die Carpenterbremse ein.

Erstmals verkehrte der Orient-Expreß als Luxuszug zwischen Paris und Giurgio in Rumänien.

1884. Die deutsche Kolonisation beginnt. Die ersten sogenannten deutschen Schutzgebiete werden in Afrika gegründet.

Der in die USA ausgewanderte Feinmechaniker Ott-

mar Mergenthaler erfand die Zeilensetzmaschine, ohne die Zeitungen und Zeitschriften fast 90 Jahre lang nicht denkbar gewesen wären, (erst der Computer verdrängt dieses Gerät nach und nach).

Theodor Heuss, der erste Nachkriegsbundespräsident, wurde geboren; ebenso Claudius Dornier, der spätere Flugzeugkonstrukteur.

In diesem Jahr starb Alfred Brehm, bekannt durch Brehms Tierleben.

Paul Nipkow gelang die erste Bildabtastung mittels Fotozelle und perforierter Lochscheibe.

Bayerisches Lokalbahngesetz für Nebenbahnen verabschiedet.

1885. Die Firma Mannesmann walzt erstmals Stahlrohre nahtlos.

Gottlieb Daimler hat das erste Verbrennungsmotor-Straßenfahrzeug als Motorrad gebaut.

Benz stellte seinen dreirädrigen Motorwagen vor. Das Krauss-Helmholtz-Drehgestell wurde entwickelt (seitenbewegliche Kuppelachse durch gelenkte Laufachse).

Bei der preußischen Staatsbahn wurde der erste Drehgestellwagen moderner Bauart als Schlafwagen in Dienst gestellt.

50. Geburtstag der ersten Eisenbahn in Deutschland. Dieser wird nur bei der Ludwigs-Bahn in Nürnberg und Fürth festlich begangen.

1886. Gottlieb Daimler konstruierte den ersten brauchbaren vierrädrigen Motorwagen, eine Kutsche mit Glührohrzündung und Benzinmotor.

Karl Benz erhielt auf seinen 1884 entwickelten Motorwagen mit Gasbetrieb durch Benzin in- und ausländische Patente. Karl Zeiss entwickelte neue Gläser zur Herstellung von Mikroskop-Linsen.

Gottlieb Daimler baute sein erstes von einem Benzinmotor getriebenes Boot.

König Ludwigs Schloß, Neuschwanstein, wurde fertiggestellt

König Ludwig II. ertrank im Starnberger See.

Vom Dampfwagen zum Benzinauto

Straßenfahrzeuge mit eigenem Antrieb, also nicht von Pferden oder irgendwelchen Tieren gezogen, waren der Menschheitstraum des vorigen Jahrhunderts überhaupt. Die Eisenbahn war ein Glied in dieser Kette des Wunsches, sich schneller, leichter und bequemer von einem Ort zum anderen begeben zu können. Dampfwagen als reine Straßenfahrzeuge nahmen bereits ihren Ursprung in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts. Spätere Versuche werden immer wieder bekannt und finden z. B. in England und Amerika größere Verbreitung. In Deutschland aber können sie sich wegen der Schwerfälligkeit der Fahrzeuge und ihrer recht umständlichen Handhabung (auch der Kosten wegen) nicht durchsetzen. Erst der neue kleine Benzinmotor, von Daimler und Benz unabhängig fast gleichzeitig entwickelt, ermöglicht den lange gewünschten Erfolg.

Die nachfolgenden Jahreszahlen zeigen den Werdegang bis zum „Epochenumwälzer“.

1769. Der Franzose Nicolas Joseph Cugnot baute einen dreirädrigen Dampfwagen, der 5 km/h erreichte.

1801. Der Engländer Richard Trevithick baute einen 14 km schnellen Dampfwagen.

1818. Der deutsch-englische Industrielle Rudolf Akkermann entwickelt ein sicheres Lenksystem, die Achsschenkelkung.

1860. Der Belgier Etienne Lenoir erfand und baute den Gasmotor.

1862. Der Franzose Alphonso Eugene Beau de Rochas erhielt ein Patent auf den Viertakt-Motor, den er aber nie baute.

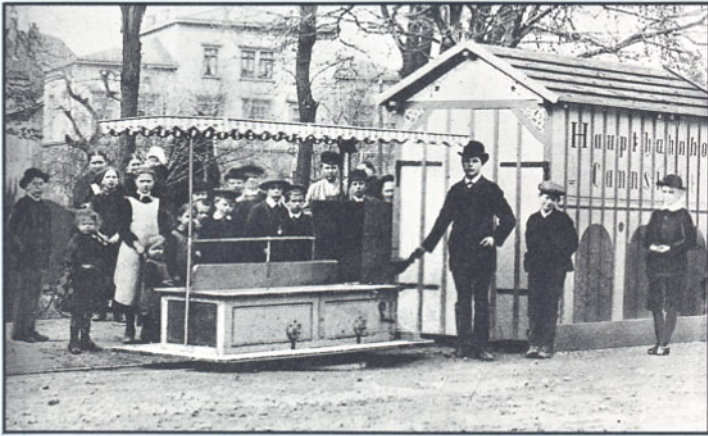


Bild 22: Erste motorgetriebene Miniatur-Straßenbahn aus dem Jahre 1887 in Stuttgart-Cannstatt. Zum Versuch war ein kleiner Daimler-Motor eingebaut.

Werkfotos 20–22: Daimler-Benz

Bild 23: Vor dem Motor fuhr man mit 1 PS auf der Straßenbahn. Seit 1881 existierte in Dortmund ein Pferdebahnnetz, das teilweise auch mit Dampflokomotiven betrieben wurde.

Foto: Dortmunder Stadtwerke AG



1863. Lenoir baute einen schwerfälligen, im ganzen unbrauchbaren Motorwagen mit Gasmotor.
Nikolaus August Otto baute zusammen mit **Eugen Langen** den ersten brauchbaren Viertakt-Gasmotor.
1878. Der Schotte **Dugald Clerk** unternahm Versuche mit dem Zweitakt-Motor.
1880. **Hanomag** baute ein kleines Versuchs-Fahrzeug mit Benzin-Motor und Riemenantrieb.
1883. **Gottlieb Daimler** und **Wilhelm Maybach** bauten den ersten schnelllaufenden Benzinmotor der Welt.
1885. **Daimler** und **Maybach** bauten das erste Benzin-Motorrad der Welt.
 Der Mannheimer Ingenieur **Karl Benz** stellte im November den ersten Benzin-Motorwagen vor (ein Dreiradfahrzeug).
 Somit fällt ein weiteres Jubiläum auf unser Jahr 1985.

Quellenverzeichnis:
 dtv-Verlag, (Brockhaus), München 1984
 Chronik-Verlag, (Chronik der Deutschen), Dortmund 1983
 Alba-Verlag, (Daten und Fakten aus „150 Jahre Eisenbahngeschichte“), Düsseldorf 1985.

Fehlerberichtigung:

Bei der Nennung der ersten Lokomotive von **Borsig** im Eisenbahn-Journal unter der Artikelserie „Epochengerechtes Modellbahn-Zubehör“ unterlief leider ein Satzfehler. Die Maschine hieß nicht „Borsig“ sondern „Beuth“.

Das Motor-Straßenfahrzeug ist hundert Jahre alt

Fast unbemerkt blieb das Jubiläum des Straßenmotorfahrzeugs gegenüber dem spektakulär begangenen 150jährigen Eisenbahn-Jubiläum. Dieser 100jährige Geburtstag verlief fast sang- und klanglos. Aus dem Hause **Daimler** vernimmt man jedoch, daß im nächsten Jahr der Auto-Geburtsstag mit vielen Veranstaltungen begangen werden soll. Bekanntlich wurde ja auch die vierrädrige „Motorkutsche“ erst Anfang 1886 zum Patent angemeldet. Die Geburtsstunde des motorisierten Straßenverkehrs bedeutet aber nicht, daß nun sofort alles bisherige überholt war. Die Öffentlichkeit nahm kaum Notiz, ganz im Gegenteil, sie lehnte diese stinkenden und knatternden Fahrzeuge eher ab. Benzens Dreirad, das er in drei Stück gebaut hatte, blieb vorerst unverkäuflich, es war kein Bedarf dafür vorhanden. Auch hatte die breite Masse keineswegs die finanziellen Mittel, sich solche Fahrzeuge zuzulegen. Für die gehobeneren Schichten galt es als unfein, und es wurde nach wie vor für den Nahverkehr und kurze Reisen lieber die eigene Droschke verwendet.

Auch die Post fuhr nach wie vor die Verbindung zur Eisenbahn per Postkutsche. Weniger Betuchte fuhren mit dem Hochrad. Da es noch keine Fahrradketten gab, war das normale Fahrrad noch unbekannt. **Daimlers** Motorrad hieß deshalb auch dazu im Gegensatz „Niederrad“ mit Motor. Der Lastenverkehr wird nach wie vor durch Ochsen- und Pferdegespanne abgewickelt. Es wird noch 20 Jahre dauern, bis das Automobil bei uns in Deutschland aktueller wird und stärker Fuß fassen kann. **HM**



Bild 24: 1899 trifft sich die erste elektrische Straßenbahn und die letzte Postkutsche der Strecke Hörde – Schwerte am „Freischütz“ im Schwerter Wald.

Foto: Dortmunder Stadtwerke AG

Bild 25: Aufgrund des Versuches von 1887 wurde 1888 von **Daimler** ein Pferde-Eisenbahnwagen der Heslach Straßenbahn Stuttgart-Berg – Cannstatt nach System **Daimler-Benz** motorisiert.

Werkfoto: Daimler-Benz





Bild 1: Die rassige 03 1001 von Fleischmann in der Baugröße H0.



Bild 2: Die Ae 6/6 von Roco in der neuen SBB-Lackierung, Baugröße H0.



Bild 3: Baureihe 218 von Fleischmann in der neuen City-Bahn-Farbgebung in Spurweite N und H0 lieferbar.



Bild 4: Das leistungsfähige N-Modell der S-Bahn-111 von Fleischmann.



Bild 5: G 10 der früheren Deutschen Reichsbahn von Fleischmann.



Bild 6: Gedeckter Güterwagen der württembergischen Nebenbahnen von Märklin.



Bild 7: Bierwagen Reichelbräu im Maßstab 1:87 von Fleischmann.



Bild 8: Von Roco stammt dieser ÖBB-Fahrradwagen in Spurweite H0.

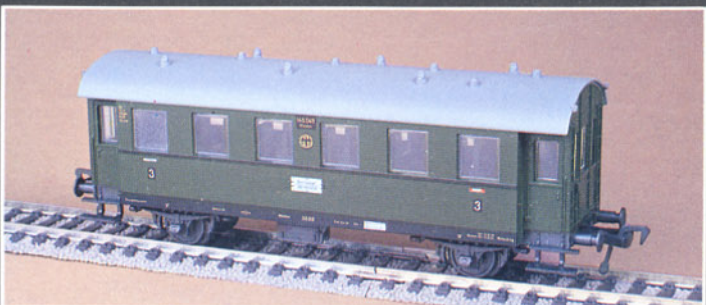


Bild 9: Der neue preiswerte Reichsbahn-Personenzug-Wagen von Fleischmann.



Bild 10: Nochmals der ÖBB-Fahrradwagen, hier jedoch in Spurweite H0 von Märklin.

Bild 11: 95 020 von Arnold in der attraktiven grün/schwarzen Lackierung der ersten Lieferung.

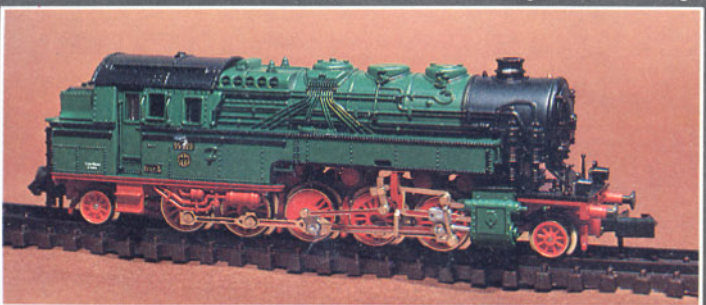


Bild 12: V 65 von Arnold mit Simplex-Kupplung an beiden Enden.

Fotos 1 – 10: Obermayer

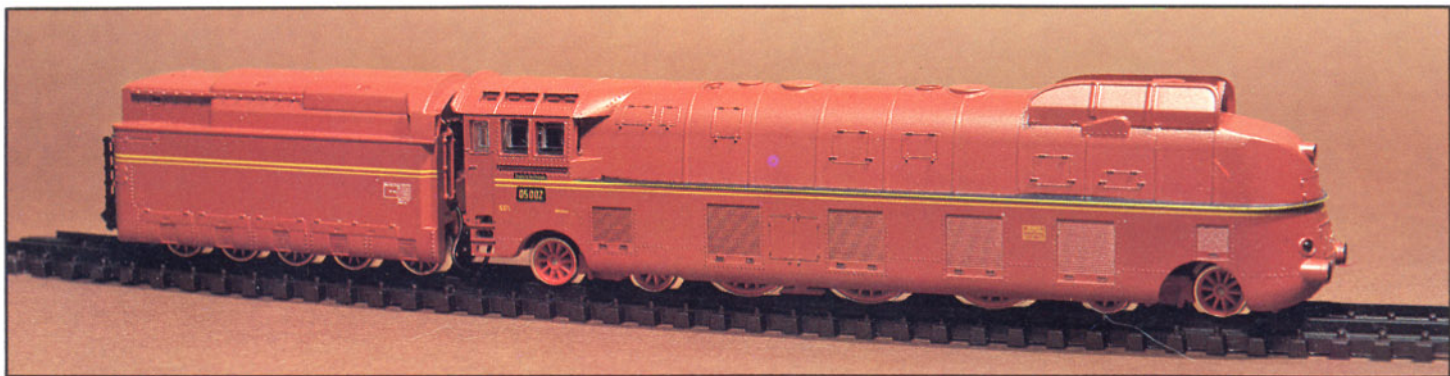


Bild 13: Das Flaggship der Arnold-Neuheiten, die stromlinienverkleidete 05002 (Modell der Weltrekord-Lokomotive), deren Schwester-Lokomotive 05001 im Nürnberger Verkehrsmuseum steht.

★ Schaufenster der Neuheiten ★

Neu von Arnold

Den ersten Teil seines umfangreichen Neuheitenangebotes 1985 lieferte Arnold schon Mitte Mai aus. Star dieses ersten Neuheitenpaketes ist zweifellos die stromlinienverkleidete 05002, deren Vorbild 1936 den Geschwindigkeitsrekord für Dampflokomotiven aufstellte. Das komplett aus Metalldruckguß gefertigte Modell ist vorbildgerecht und sehr fein detailliert und beschriftet. Die etwas störenden Gehäuseausschnitte an der ersten und letzten Laufachse sind erforderlich, um das Modell auch durch kleinere Radien einwandfrei laufen zu lassen. Sie lassen sich jedoch bei Verwendung größerer Radien durch die der Lok beiliegenden Paßstücke verschließen. Eine weitere Neuheit ist die Tenderlok der Baureihe 95 (pr. T 20) in der grün-schwarzen Lackierung der ersten Lieferung. Sie unterscheidet sich außerdem von dem im Vorjahr ausgelieferten Modell durch einen anderen Tendaraufsatz. Die V 65 wird jetzt mit elektrischer Simplex-Kuppung an beiden Enden geliefert und eignet sich damit besonders für den Einsatz im Rangierdienst. Vervollständigt wird das Paket durch zwei gedeckte Güterwagen G 10 in der Beschriftung der „Staatl. Fachingen“ Mineralbrunnen OHG und der Fürstl. „Thurn und Taxis“-Brauerei, einen vierachsigen VTG-Kesselwagen und den gedeckten Güterwagen Gbs 252 der BASF für den Trockeneistransport.

Neu von Fleischmann

Mehr als ein halbes Dutzend neuer Modelle der Baugrößen N und H0 sind in den letzten drei Monaten in den Fachhandel gelangt. Hierbei handelt es sich

Sowohl in der feinen Detaillierung, als auch in der Farbgebung ist das Modell eine exakte Kopie des großen Vorbildes. Etwas störend wirken nur die schwarzen Einholm-Stromabnehmer. Sehr gut zu bewerten sind die Laufeigenschaften und die Zugkraft. Sammler von Fahrzeugen aus der Epoche der früheren Deutschen Reichsbahn werden das Erscheinen eines gedeckten Güterwagens G 10 mit Bremsenhaube und des Bierwagens begrüßen, der für Kulmbacher Reichelbräu wirbt. Ein weiteres Fahrzeug aus der Epoche 2, das Fleischmann in der Baugröße H0 anbietet, ist der Personenzug Ci 33 mit geschlossenen Einstiegen, bei dem man sich die angespritzten Leitern an den Stirnseiten sparen können. Anfänger hätten sie sicher nicht vermisst, Fortgeschrittenen wäre die Möglichkeit geblieben, richtige Leitern aus Bauteilsortimenten anzubringen. Den Freunden der Baugröße N wurde ein hübscher alter Bierwagen beschriftet, der die Aufschrift Bitburger Pils trägt.

Neu von Märklin

Beachtlich ist die Zahl der Neuerscheinungen von Märklin, vor allem in der Baugröße H0. Die Universal-Tenderlokomotive der Baureihe 75⁰ als Nachbildung der 75 042 mit DB-Beschriftung und einen Umbau daraus zeigen wir in dieser Ausgabe an anderer Stelle. Von den zahlreichen Wagen-Neuheiten haben wir für unser Schaufenster den gedeckten Güterwagen ausgewählt, der von der Waggonfabrik Uerdingen im Jahre 1906 für die Württembergischen Nebenbahnen AG gebaut wurde. Ein zeitgemäßes Fahrzeug ist der gedeckte Güterwagen Gs, der bei

den Österreichischen Bundesbahnen als mobiler Fahrradverleiher im Rahmen der Aktion „Fahrrad am Bahnhof“ eingesetzt wird. Erwähnt werden sollen darüber hinaus auch noch der württembergische Kesselwagen „Olex“ und die reichhaltigen Länderprogramme in der Nenngröße H0 nach schwedischen und österreichischen Vorbildern. In der Baugröße I wurde der moderne Teleskophaubenwagen Shis 708 der DB ausgeliefert und für die Märklin-Z-Bahn steht jetzt mit der Gleisplan-Zeichenschablone ein sehr nützliches Handwerkszeug zur Verfügung. Seit Anfang Juli sind schon die drei neuen Kataloge von Märklin erhältlich.

Neu von Roco

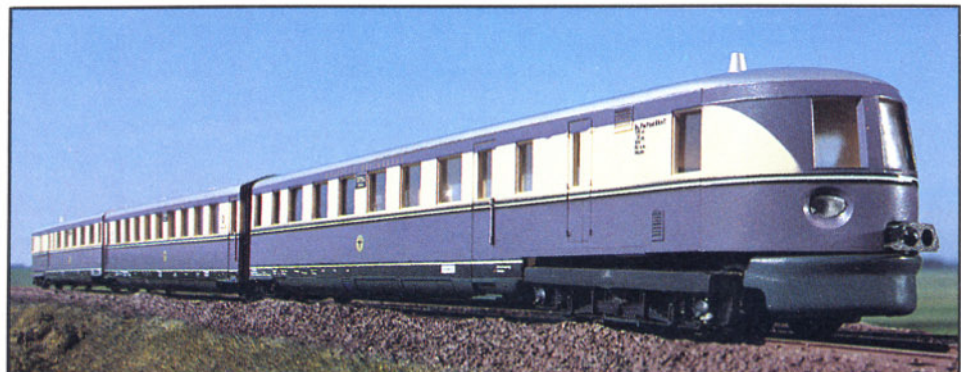
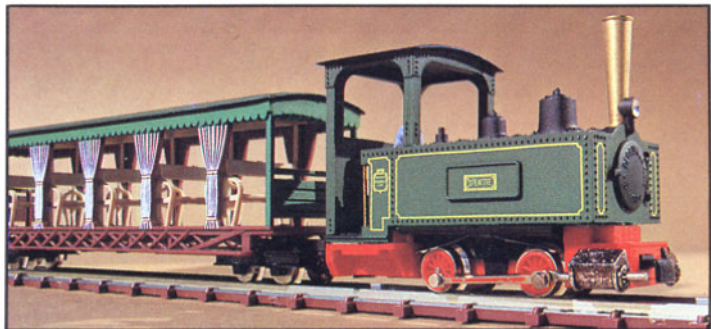
Eine attraktive Neuheit jagt die andere. Nach der fabelhaften V 200 erschien wie angekündigt noch im Juli der „Gläserne“ in der Baugröße H0. Da dieses Fahrzeug bei der DB seinen fünfzigsten Geburtstag feiert, haben wir ihm einen eigenen Beitrag gewidmet. Wohlgelungen und recht ansprechend ist das Modell der roten Ae 6/6, die in dieser Farbgebung ab Herbst 1985 bei der SBB verkehren wird. Ein Schweizer Vorbild hat auch der Gepäckwagen der Serie EW II, der nun in der neuen Lackierung nach dem Schema der Wagen EW IV angeboten wird. Auch bei Roco erschien in der Baugröße H0 der österreichische „Fahrradwagen“ mit recht aufwendigem Aufdruck. Weitere Neuheiten nach zahlreichen Vorbildern mehrerer europäischer Bahnverwaltungen sind seit Juli in den Baugrößen N und H0 im Fachhandel. Erforderlich ist auch noch der Hinweis auf eine Serie



Bild 14: Die G 10-Güterwagen der Thurn und Taxis Brauerei und der Fachinger-Mineralquell von Arnold. **Fotos 11–14: P. Schiebel**

Bild 15: Gerade noch bei Redaktionsschluß erreichten uns von Revell die ersten Muster der neuen lieferbaren Egger-Bahn-Artikel. Sie ist also wieder da, die Egger-Bahn. Mehr darüber im nächsten Eisenbahn-Journal.

Bild 16: Piko bringt als Jubiläumsbeitrag den Schnelltriebwagen SVT 137 154 „Leipzig“. **Fotos 15 und 16: W. Kosak**



durchweg um Farb- oder Ausführungsvarianten bereits vorhandener Fahrzeugtypen. Alle Neuerscheinungen sind sauber und solide gefertigt. An erster Stelle wird man die City-Bahn-Diesellok der Baureihe 218 nennen müssen, auf die an anderer Stelle in dieser Ausgabe näher eingegangen wird. Für Dampflokfans ist die Stromlinienmaschine 03 1001 jetzt in rotem Farbkleid erhältlich. Gewiß wird man wieder darüber streiten können, ob der Farbton des schmucken H0-Modells korrekt ist, ob und welche Maschinen der Baureihe 03¹⁰ überhaupt so gelaufen sind. Keinen Zweifel gibt es dagegen bei der kleinen S-Bahn-Ellok der Baureihe 111 in der Baugröße N.

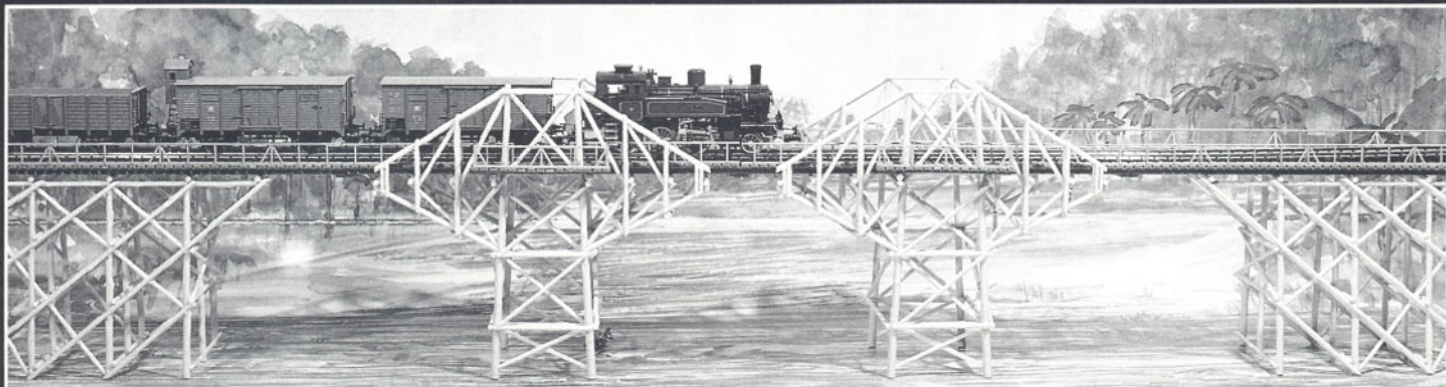


Bild 17: Das H0-Modell der weltbekannten „Brücke am Kwai“ von Faller. Natürlich ist der preußische Güterzug nicht ganz authentisch. Die tropische Hintergrundkulisse gehört zum Bausatz.

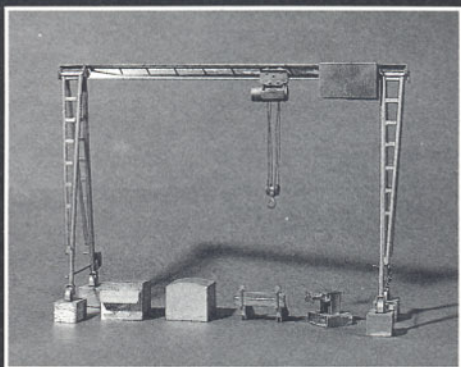


Bild 18: Einige Neuheiten von Spieth nach Vorbildern der Rhätischen Bahn sind der Stationskran von Chur in feiner Messingbauweise und verschiedene Prellböcke.

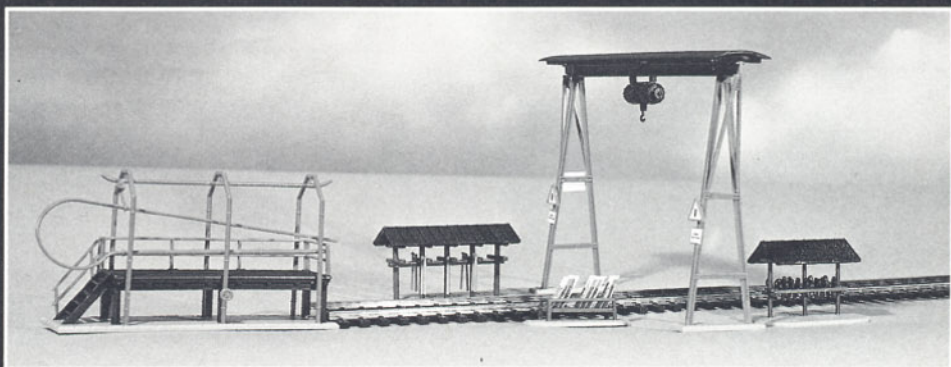


Bild 19: Nützliches Zubehör für Bw und Bahnhof in Baugröße H0 von Vollmer.

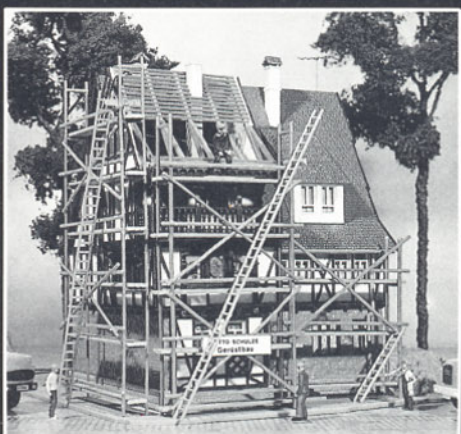


Bild 21: Von Fa. Seibert, München stammt dieses LKW-Sondermodell in begrenzter Auflage (Fabrikat Albedo).
Foto: Seibert

Bild 20: Altstadt-Sanierung in H0. Das Haus im Bau lieferte Vollmer aus.

Fotos 17 – 20: P. Schiebel

Bild 22: Bayerische Länderbahn-Laternen in Messing (Handarbeit) von Reitz.
Foto: W. Kosak



Bild 24: Herpa-Daimler-Benz mit Ruthmann-Teleskopmastbühne.

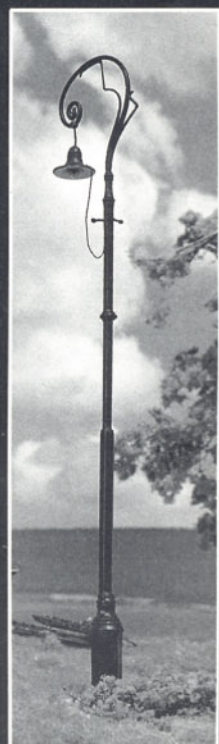


Bild 25: MAN-LKW von Herpa mit Abrollbehälter.



Fotos 24 und 25: W. Kosak

Bild 23: MZZ bietet diese Dioramen-Hintergrundkulisse, verwendbar für H0 und N zum Adler-Jubiläum an.
Werkfoto: MZZ



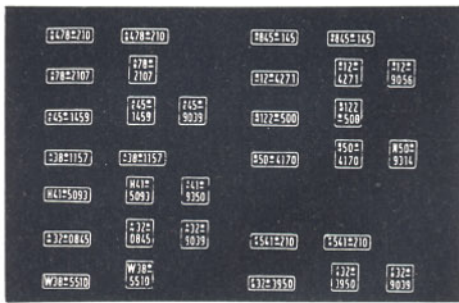
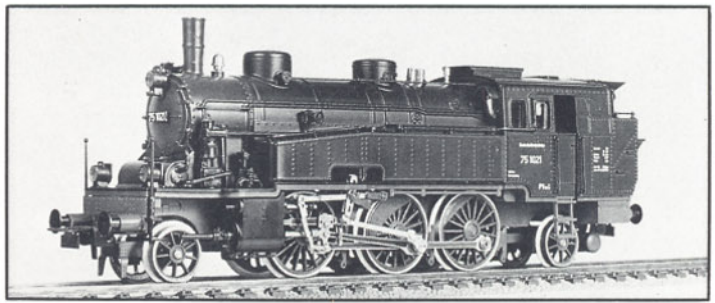


Bild 26: Fa. Seibert, München liefert die alten Nachkriegs-Auto-Nummernschilder zum Aufkleben.

Foto: Seibert

Bild 27: In Reichsbahn- und DB-Ausführung und -Beschriftung bietet Liliput die badische V1c an. Da uns von Liliput nur zwei Fotos zur Verfügung gestellt wurden, müssen wir leider auf eine detaillierte Vorstellung der Modelle verzichten.

Werkfoto: Liliput



von Automodellen, die sich wiederum durch die außerordentlich gute Gestaltung auszeichnen. Hier ist an erster Stelle der „Glockner-Bus“ von Saurer zu nennen. Fertig und erprobt ist außerdem eine verbesserte Kurzkupplung mit Vorentkupplung, eine wirklich feine Sache und problemlos einzubauen.

Neu von Trix und Minitrix

In letzter Minute vor Abschluß der Arbeiten an dieser Ausgabe erreichten uns der neue Katalog und einige Oldtimer, die das Herz eines jeden Sammlers höher schlagen lassen. Dazu zählen in der Baugröße H0 der farbenfrohe Maggi-Wagen in Reichsbahn-Beschriftung und zwei alte Bayern, ein Niederbordwagen mit Rungen von 1882 und der Mittelbordwagen Omk nach einem Vorbild aus dem Jahre 1910, alle mit Holzaufbauten und mit Speichenrädern.

In der Baugröße N sind jetzt die entzückenden Modelle eines Milch- und eines Fischwagens verfügbar, die wir in der H0-Größe bereits vorstellen konnten.

Neu von Piko

Als Jubiläumsbeitrag erscheint in einer Neuauflage der altbekannte Schnelltriebwagen SVT 137 154 in der Baugröße H0. Das dreiteilige Modell wird in der ursprünglichen Ausführung der früheren Deutschen Reichsbahn gefertigt und in den Farben violett/elfenbein geliefert. Angetrieben wird das Fahrzeug durch eines der beiden Jakobsdrehgestelle.

Das Vorbild entstammt einer Serie von 4 Triebzügen, die im Jahre 1935 in Dienst gestellt wurden. Die Schnelltriebwagen der Bauart „Leipzig“ hatten zwei End-Drehgestelle mit den Maschinenanlagen und zwei Jakobs-Drehgestelle erhalten.

Die beiden Triebzüge SVT 137 153 und 154 wurden mit einer hydraulischen Kraftübertragung ausgerüstet, die SVT 137 233 und 234 erhielten dagegen eine elektrische Kraftübertragung zu den in den Jakobs-Drehgestellen eingebauten Elektromotoren. Bei einer Versuchsfahrt, die im Februar des Jahres 1926 durchgeführt wurde, erreichte einer der Triebzüge eine Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h. Der SVT 137 153 ging im Zweiten Weltkrieg verloren, die anderen drei Triebzüge verblieben nach 1945 bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR.

HO

Neu von Herpa

Als Alternative zu den Drehleitern werden von einigen Feuerwehren (vor allem in den USA) Gelenkmast- oder Teleskopmastbühnen eingesetzt. Eine Teleskopmast-Ausführung der Firma Ruthmann bietet Herpa nun auf einem dreiachsigen Daimler-Benz-Fahrgestell an.

Dem bereits längere Zeit im Handel erhältlichen Meiller-Abrollkipper von Preiser folgt nun auch das Marell-Abrollsystem von Herpa, allerdings nicht auf zweiachsigen MAN-LKW (wie angekündigt), sondern in der etwas kräftigeren dreiachsigen Ausführung.

Die Abrollbehälter der beiden Fabrikate sind untereinander austauschbar. Sowohl der Teleskopmast als auch das Abrollsystem sind vorbildgetreu voll beweglich. Bei beiden konnten wir uns allerdings nicht überwinden, die beiliegenden Zusatzscheinwerfer zu montieren. Im Bedarfsfall sollte auf Zubehöropackungen zurückgegriffen werden.

Neu von Fallner

Ein umfangreiches Neuheitenpaket erreichte uns von Fallner in letzter Minute vor Redaktionsschluß. Deshalb können wir aus Zeitgründen nur ein Modell im Bild vorstellen. Bei dem H0-Modell der durch den gleichnamigen Film weltweit bekannten „Brücke am

Kwai“ handelt es sich nicht um eine Neuheit im eigentlichen Sinne, sondern um die Wiederauflage eines bereits 1957 gefertigten Bausatzes. Das fast einen Meter lange Modell besticht jedoch auch noch heute durch seine filigrane Gestaltung. Wenn es auch vom Vorbild her kaum auf eine europäische Modellbahnanlage paßt, so eignet sich die Brücke doch hervorragend für die Gestaltung eines selbständigen Dioramas, zumal dem Bausatz eine passende Hintergrundkulisse beiliegt.

Über die weiteren Neuheiten, einen beschränkten Bahnübergang in H0 und N sowie die Großbekohlungsanlage und einen Portalkran, Streckenzubehörteile und Arkadenmauern in N werden wir im nächsten Journal ausführlicher berichten.

Neu von MZZ

Rechtzeitig zum 150jährigen Eisenbahnjubiläum liefert MZZ eine Hintergrundkulisse der historischen Strecke Nürnberg – Fürth in limitierter Auflage von 3000 Stück. Die 113 cm lange Kulisse ist so gestaltet, daß sie sowohl für Baugröße H0 als auch für N verwendbar ist. Eine ausführliche Anleitung für den Bau eines historischen Dioramas liegt der Kulisse bei.

P. Schiebel

Neu von Reitz

Um „durchreisenden Nordlichtern wenigstens auf bayerischen Bahnhöfen gewisse Erleuchtung zu verschaffen“, hatte die Königlich Bayerische Staatsbahn vor allem im Bahnsteigbereich größerer Stationen reizvolle Lampen mit sechskantigem Gußmast und elegant geschwungenem Lampenausleger aufgestellt. Eben dieser bayerischen Bahnhofslaterne hat sich der Berliner Kleinserienhersteller Gerhard Reitz in Baugröße H0 angenommen. Die traumhaft schönen Lampenmodelle aus Messing sind bei Reitz Modellbau, Wernigeroderstraße 26, 1000 Berlin 10 für 59,50 DM zu haben.

Neu von Seibert

Erinnern Sie sich noch an die schwarzen Auto-Nummernschilder der Nachkriegsjahre? Bis Mitte der fünfziger Jahre gehörten sie zum gewohnten Straßenbild.

Diese Kennzeichen-Schilder gibt es nun maßstabsgetreu für H0-Fahrzeuge aus dieser Zeitspanne bei der Firma F. Seibert, Entenbachstraße 6, 8000 München 90. Der Bogen enthält 34 Kennzeichen-Garnituren, davon 16 dreiteilige für Lastzüge. (Kennzeichen, deren zweite Zifferngruppe mit 9 beginnt, sind für den Anhänger bestimmt.) Ein Beiblatt erklärt, für welche Bezirke die jeweiligen Kennbuchstaben zutreffen. Dankenswerterweise wurde als Trägermaterial nicht – wie gewohnt – Abziehbildpapier verwendet, sondern eine gut selbstklebende Folie, so daß nach dem Aufbringen an eine Stoßstange tatsächlich der Eindruck eines Blechschildes entsteht; man könnte die Schilder sogar verbiegen, wie das vor allem bei älteren Lastwagen häufig der Fall war.

W. Kosak

Neue Kleber von UHU

UHU vervollständigt sein Sortiment an Klebern für alle Sparten des Modellbaus. Zum Teil wurden bewährte Kleber verbessert, zum anderen völlig neu entwickelt. Folgende Neuheiten sind lieferbar:

UHU hart: Der klassische Balsaholz-Kleber ist nun durch ein neues Lösungsmittel auch für Styropor geeignet.

UHU epoxidharz: Diese Neuentwicklung eignet sich ideal zum Laminieren, Gießen und Formen im Modellbau.

UHU schraubensicher: Ein kleiner Tropfen dieser

Neuheit sichert und befestigt Schrauben, Muttern und Bolzen aus Metall gegen Lockern und verhindert Rost.

UHU Plast Spezial: Polystyrolkleber mit langer Metallkanüle für punktgenaue, saubere Verklebungen auch an schwer zugänglichen Stellen.

UHU coll wasserfest: Ermöglicht wasserbeständige Holzverleimungen im Schiffs- und Flugmodellbau.

UHU coll Spezialleim: Für Verleimungen von Holz mit Kunststoff oder mit lackierten Flächen.

Darüber hinaus wurden eine Reihe weiterer Kleber verbessert und auf die Modellbaupraxis abgestimmt.

Neu von Vollmer

Vollmer liefert als Neuheit ein H0-Modell eines Hauses im Bau aus. An diesem Gebäude gefällt die detaillierte Nachbildung des Baugerüsts und des Dachstuhls. Als weitere H0-Neuheiten sind nützliche Bahnhofs- und Bw-Zubehörteile lieferbar. So enthält ein Bausatz ein feststehendes Rohrblasgerüst und einen Bockkran für das Bw, ein zweiter drei Ständer mit Bremsschläuchen, Hemmschuhen und Zuglaufschildern.

Neu von Spieth

Die Firma Spieth in Leinfelden, die in der Vergangenheit vor allem durch ihre Modellbahnbeschriftungen bekannt wurde, wendet ihre Aktivitäten mehr und mehr der Fertigung von Zubehörsätzen in feiner Metallbauweise zu. In diesem Jahr liegt der Schwerpunkt auf dem Gebiet der Rhätischen Bahn und der Schweizerischen Eisenbahn. Besonders gefällt der sehr sauber ausgeführte Bausatz eines Stationskranes nach einem Vorbild in Chur in kombinierter Messinggäß-/Messinggußbauweise. Dieser hübsche Kran ist sicher auch auf einer Anlage nach deutschem Vorbild einsetzbar. Weitere Neuheiten sind unterschiedliche Prellböcke für die Rhätische Bahn, ein Hemmschuhständer mit 4 Hemmschuhen in Messingguß, eine Handlaufkatze für Bw-Kran in Messing sowie vier Sätze mit Signaltafeln der Schweizerischen Eisenbahnen.

P. Schiebel

Bild 28: Die neuen UHU-Kleber.

Werkfoto: UHU

