

B 7539 F
ISSN 0720-051X



Eisenbahn JOURNAL

7/1985
November

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Über 110 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte



7/85

ISSN 0720-051 X 11. Jahrgang
Einzelausgabe

DM 9,50 öS 75, –
sfr 9,50

Hermann Merker Verlag

D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5
Tel. (081 41) 50 48 und 50 49

Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

Redaktion: Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker,
Evelyn Freimann
Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:
C. Asmus, R. Barkhoff, L. Bergsteiner,
J. Bitter, Dr. Hufnagel, F. Jerusalem,
W. Kosak, H. Kundmann, H. Lohstädt,
Dr. Scheingraber, P. Schiebel,
J. Stockklauser.

Modellaufnahmen:
Ing. Horst Obermayer, Peter Schiebel,
Willy Kosak

Schlußredaktion: S. Werner
Satz: Illig, Textverarbeitung GmbH, Göppingen
Druck: Printed in Italy
EUROPLANNING s.r.l.
Verona – Via Morgagni, 30
1985 erscheint das Eisenbahn-Journal 8 x.
Abonnement (1985): DM 76,– (inkl. Porto)
(Ausland zuzüglich DM 8,– Portoanteil)
Einzelheft: DM 9,50 + DM 1,40 Porto

Postscheckkonto München Nr. 57 199-802
(BLZ 700 100 80)
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21 300
(BLZ 701 693 70)
Dresdner Bank Nr. 695 918 000
(BLZ 700 800 00)

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

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
zum Kalenderjahresende möglich.

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

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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



Aus dem Inhalt . . .

	Seite
Die unsterbliche P 8	4
Die P 8 in der Baugröße H0	8
Preußen-Report (Die Gattung T 9 – 3. Teil und Schluß)	10
Die Höllenmühle	18
Bayern-Journal (Thema mit Variationen: Die Gattungen S 2/5 und S 3/5)	22
DB im Herbst	28
Deutsche Bahnbetriebswerke (Das Bw Freudenstadt)	31
Die Baureihe 456 der Deutschen Bundesbahn	40
Mini-Markt	47, 50
»Unsere Gelben Seiten« Adreß- und Telefonverzeichnis	52
Bücherecke	54
Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut	56
Preußen im Modell	60
Schrankenwärter-Posten	66
Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör	72
Die neue Fahrwerkdimension	76
Gut Holz! – Bauen mit Holz	80
Schaufenster der Neuheiten	84
Neue Straßenfahrzeuge	88

Die Seiten 47–50 mit der Sektion 6 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:

An einem strahlenden Herbsttag, dem 28. 10. 1971, verläßt die 038 553 mit ihren 4
dreiachsigen Umbauwagen den Bahnhof Wolfach an der Strecke Freudenstadt –
Hausach.

Bis 1968 trug sie die Betriebsnummer 38 3553. Sie wurde 1921 von Humboldt gebaut
(Fabrik-Nr. 1664) und versah bis zur Umzeichnung im Jahre 1925 als P 8 Elberfeld
3000 ihren Dienst.

Foto: U. Geum



Bild 1: Die 38 2313, bereits mit der computergerechten Betriebsnummer 038 313, führt bei Horb einen Personenzug. Sie ist mit einem Wannentender gekuppelt.

Foto: U. Geum

Die unsterbliche P 8

Etwas mehr als zehn Jahre sind vergangen, seit zu Beginn des Jahres 1975 die letzte P 8 endgültig aus dem Bestand der Deutschen Bundesbahn ausschied. Trotz dieser langen

Zeit ist das Interesse an dieser erfolgreichsten deutschen Personenzuglokomotive nicht erloschen. Zurückzuführen ist dies wohl darauf, daß mit der im Privatbesitz befindlichen

38 1772 immer noch Sonderfahrten durchgeführt werden und, daß die P 8 auch bei den Modellbahnherstellern nicht in Vergessenheit geriet. Soeben ist mit der 038 547 eine weite-

Bild 2: Am 23. 9. 1971, kurz vor ihrer Ausmusterung, besaß die 038 313 wieder einen Kastentender. Sie verläßt mit dem E 1949 soeben den Bahnhof Eutingen in Richtung Freudenstadt.

Foto: U. Geum

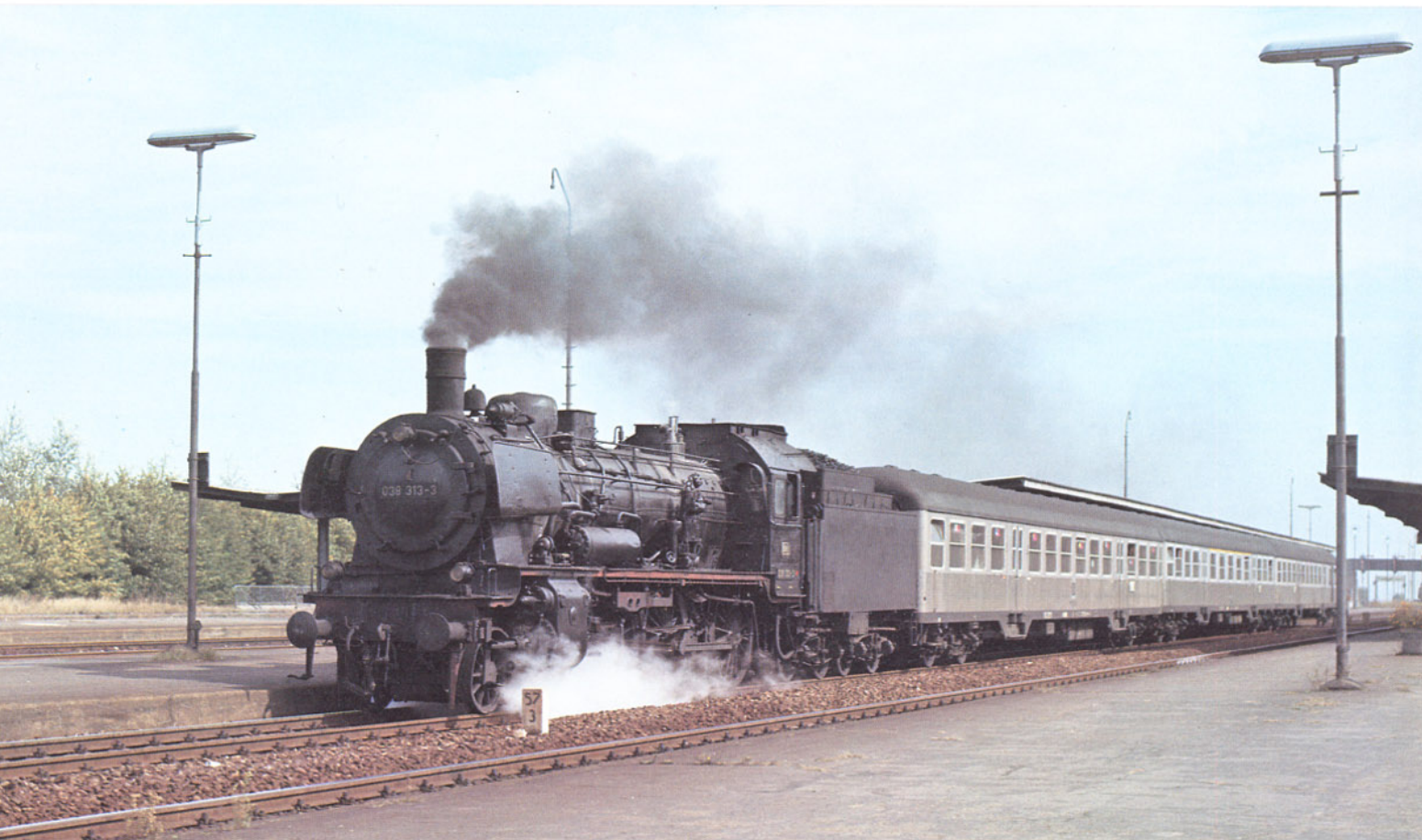




Bild 3: Auch bei der 038 631 wurde am Ende ihrer Dienstzeit der Wannentender gegen einen Kastentender getauscht. War sie am Jahresende 1970 noch mit einem Wannentender im Einsatz, präsentiert sie sich hier am 29. 10. 1971 bei Bittelbronn (Strecke Eutingen – Freudenstadt) als Zuglok des E 1949 mit einem Kastentender. **Foto: U. Geum**

Bild 4: Die P 8 war universell einsetzbar. Auch im Güterzugdienst mußte sie zuweilen aushelfen. Am 22. 9. 1971 galt es für die 038 313 mehrere Güterwagen von Horb in Richtung Rottweil zu befördern. **Foto: U. Geum**



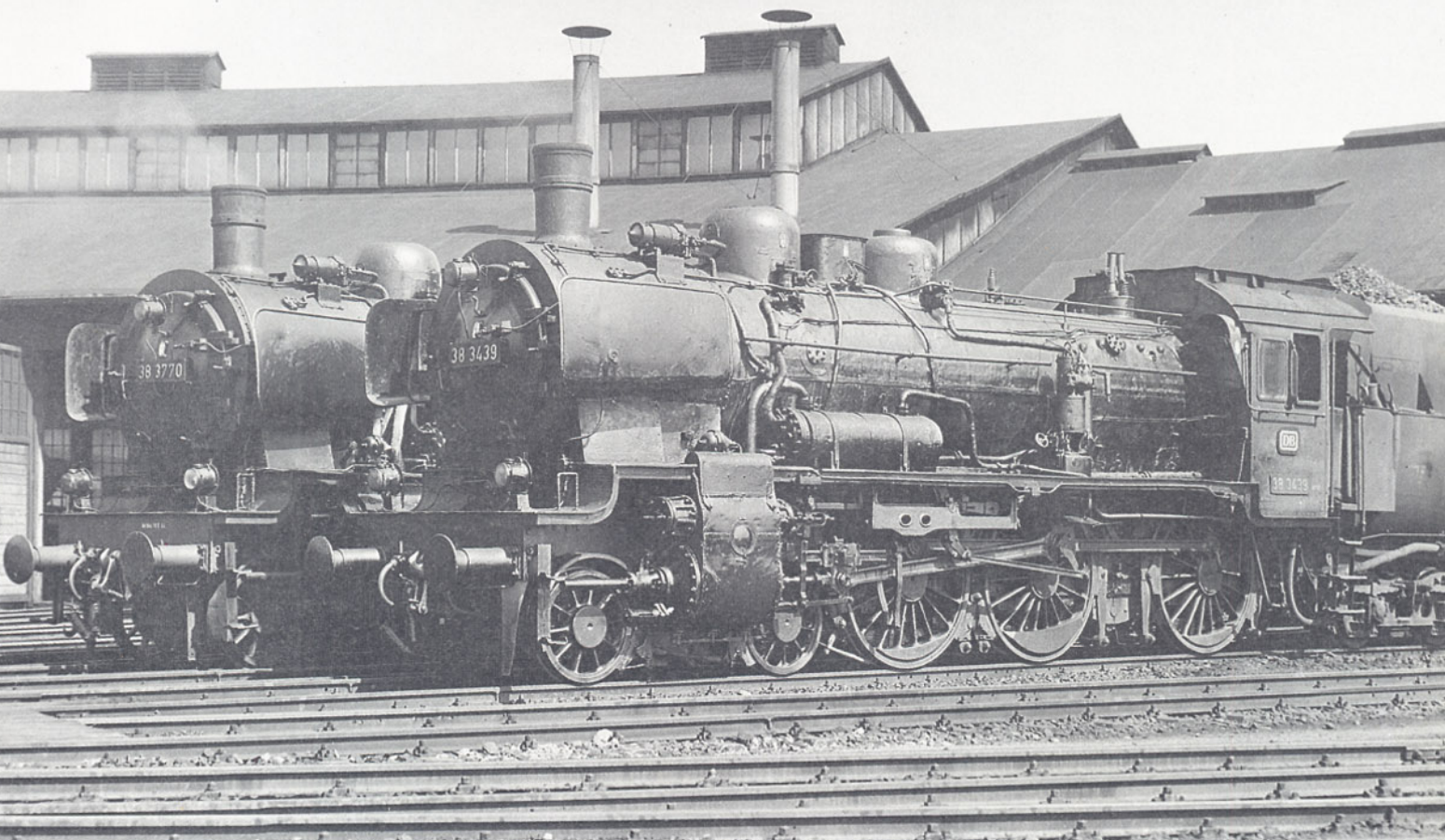


Bild 5: Die 38 3770 und die 38 3439 warten auf ihre nächsten Einsätze.

Foto: U. Geum

Bild 7: Eine P 8 überquert am 23. 9. 1971 mit dem E 1948 den Viadukt bei Grüntal (Strecke Freudenstadt – Eutingen).

Foto: U. Geum

re Modellvariante von Fleischmann im Fachhandel eingetroffen. Auch dieses exakt im Maßstab 1:87 gefertigte Fahrzeug wird ganz gewiß wieder viele Erwerber finden. Dieses Ereignis und der in dieser Ausgabe enthaltene Beitrag über das Bw Freudenstadt

sind der Anlaß, in einer Rückblende noch einmal an die letzten Jahre des Planeinsatzes der legendären P 8 bei der DB zu erinnern. Weder der früheren Deutschen Reichsbahn, noch der Deutschen Bundesbahn war es gelungen, die alten preußischen P 8 durch mo-

derne Neubauten zu ersetzen, die letzten Exemplare der Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ haben schließlich sogar einige der jüngeren Einheitsbauarten überlebt. Das Ende ihres Betriebseinsatzes vollzog sich zu Beginn der siebziger Jahre im Bereich der BD Stuttgart.

Bild 6: Die 38 1772 befindet sich heute in Privatbesitz und ist seit 1983 wieder betriebsfähig. Das Foto zeigt sie mit einem Wannentender gekuppelt im Jahre 1966 im Bw Ulm.

Foto: Obermayer

Bild 8: Die 038 772, die bis 1968 die Betriebsnummer 38 1772 trug, bei der Anfahrt mit dem P 4135 in Horb (September 1971).

Foto: U. Geum

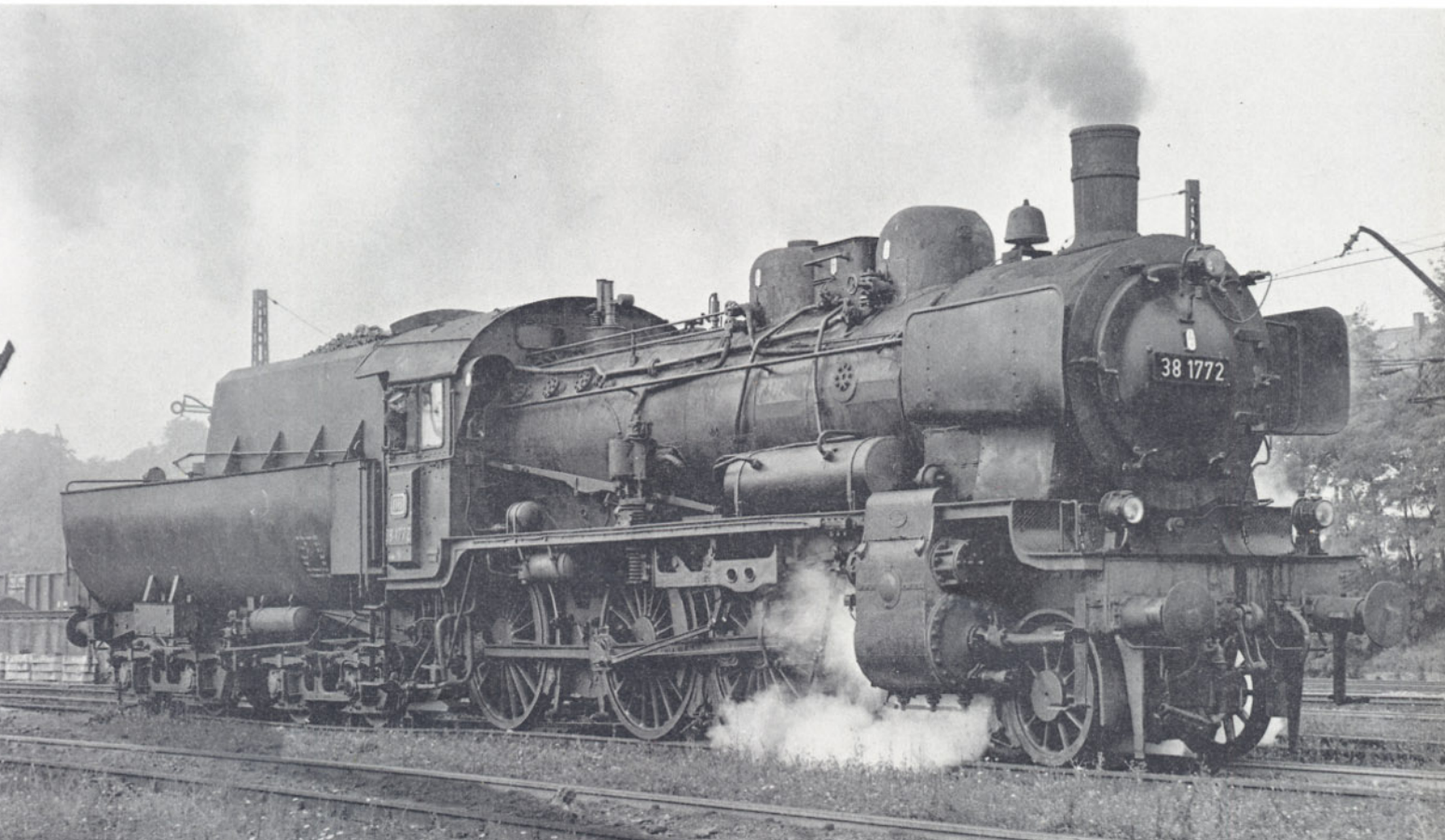






Bild 9: Die 38 2313 hat 1966 an der Großb Kohlwanlage des Bw Heilbronn soeben ihre Kohlevorräte ergänzt. Sie war von 1964 bis 1971 in Heilbronn beheimatet.

Foto: Obermayer

Als am 1. Januar des Jahres 1968 der neue Nummernplan der Deutschen Bundesbahn in Kraft trat, waren zwar noch 90 Maschinen der Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ im Umzeichnungsplan vermerkt, nur ein Teil davon zählte aber noch zum Einsatzbestand. Die DB hatte inzwischen schon eine größere Anzahl von Fahrzeugen z-gestellt, so daß nur noch 51 betriebsfähige Maschine vorhanden waren. Darunter befanden sich 5 Stück bei der BD Köln, 8 Maschinen bei der BD Regensburg und 38 Fahrzeuge bei der BD Stuttgart. Von Jahr zu Jahr verringerte sich dann aber der Einsatzbestand sehr rasch: Am Ende des Jahres 1970 waren in der amtlichen Liste nur noch 14 Maschinen aufgeführt, 13 beim Bw Tübingen

und die 038 499 beim Bw Heilbronn. Bei den in Tübingen beheimateten Fahrzeugen handelte es sich um folgende Lokomotiven:

alte Nr.	neue Nr.	alte Nr.	neue Nr.
38 1772	038 772	38 3509	038 509 ⁺
2039	039 ⁺	3553	553
2313	313 ⁺	3637	637 ⁺
2383	382	3650	650
2631	631	3711	711
2791	791 ⁺	3970	970 ⁺
3156	156 ⁺		

Bis zum Jahresende 1971 waren dann die Heilbronner 038 499 und die mit ⁺ gekennzeichneten Tübinger Maschinen ausgemu-

stert. Zum Fahrplanwechsel im Frühjahr 1972 schien sich das Ende der P 8 abzuzeichnen. Zu diesem Zeitpunkt standen dem Bw Tübingen nur noch die drei Maschinen

038 382, 038 711 und 038 772

zur Verfügung. Für die 038 553 war im März 1972 zunächst noch eine L 0 mit Kesselprüfung vorgesehen, die aber nicht mehr ausgeführt wurde. Bereits am 25. November 1971 stellte man bei der 038 631 lose Radreifen fest, was am 18. April 1972 zur z-Stellung führte. Wenig später, am 14. Mai 1972, war dann bei der 038 650 die Kesselfrist abgelaufen, wodurch sich der Bestand auf die vorgenannten drei Maschinen verringerte.

Um der P 8 nun einen würdigen Abschied zu bereiten, wurde die 038 711 im Bw Freudenstadt festlich geschmückt, auf den Windleitblechen war mit großen Lettern „Letzte Fahrt“ angeschrieben. Der E 1949 von Eutingen nach Freudenstadt sollte der letzte von einer P 8 geführte planmäßige Reisezug sein. Rund zwei Monate lang war auch die 038 382 bei Abschiedsfahrten bis in den Norden Deutschlands unterwegs. Es war ein verfrühter Abschied, denn danach waren alle drei Lokomotiven wieder im Bw Tübingen vereint. In einem Mischplan, zunächst mit der vom Bw Aalen herbeigeholten 078 453, blieben die Maschinen weiter im Einsatz. Am 3. Juni 1973 erfolgte dann die Umbeheimatung zum Bw Rottweil. Dort verkehrten sie dann noch in einem Plan mit der Baureihe 50. Am 29. und 30. Dezember 1974 war es dann aber soweit, die letzten Abschiedsfahrten wurden unternommen, dazu die letzten Planeinsätze vor Nahverkehrszügen von Rottweil nach Tuttlingen und zurück.

HO

Bild 10: Vor dem Lokschuppen des Bw Singen wurde die 38 3822 im Jahre 1966 aufgenommen. Sie war damals in Radolfzell stationiert und wurde am 26. 1. 1967 an das Bw Mannheim abgegeben.

Foto: Obermayer



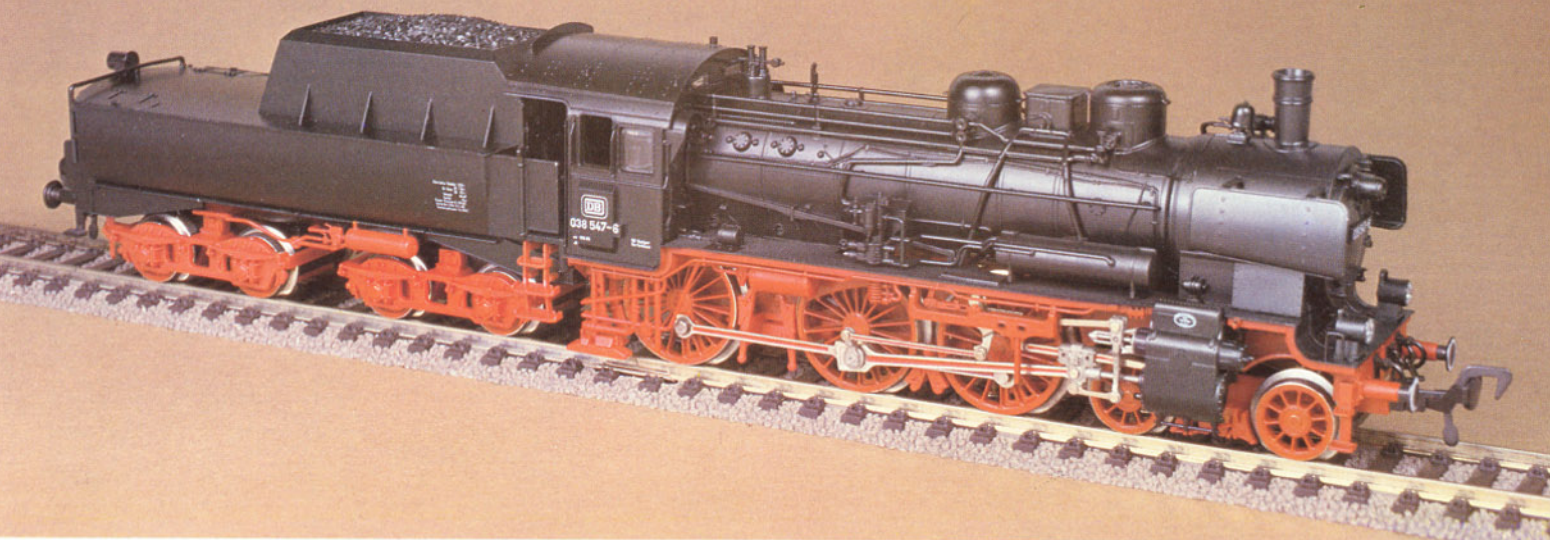


Bild 1: Seit wenigen Wochen liefert Fleischmann die P 8 nun auch mit dem Wannentender der Kriegsbauart 2'2'T 30.

Die P 8 in der Baugröße HO

Das erste Modell einer P 8 in der Baugröße HO erschien bereits im Jahre 1954. Die Wiener Firma Liliput bescherte uns zunächst eine Lokomotive mit dem preußischen Kastentender der Bauart 2'2'T 21,5. Bald folgte eine Variante mit dem Wannentender der Kriegsbauart 2'2'T 30. Erst im Jahre 1967 entschloß sich dann Märklin zur Fertigung einer Lokomotive mit Wannentender. Danach erschien eine Reichsbahn-Variante mit Kastentender, die aber ebenfalls mit dem Dreilicht-Spitzenignal der DB ausgestattet wurde, was natürlich nicht sein durfte.

Kurz vor dem Ende des Jahres 1981 schuf schließlich Fleischmann das bislang schönste und beste Modell einer P 8 im Maßstab 1:87 mit der Betriebsnummer 38 2609 der früheren Deutschen Reichsbahn. Neuheit des Jahres 1985 ist nun die 038 547 der DB, mit Tonnendach und mit Wannentender. Das Vorbild war zuletzt beim Bw Heilbronn beheimatet, wurde dort am 8. Januar 1970 z-gestellt, am 15. Januar aber noch an die BD Augsburg abgegeben und schließlich am 24. Juni 1970 ausgemustert.

Das neue Modell verfügt über die Nachbildung des Indusimagneteten, über den Indusikasten an der rechten Seite des Führerhauses und über Witte-Windleitbleche. Geblieben ist allerdings der etwas zu dünn geratene



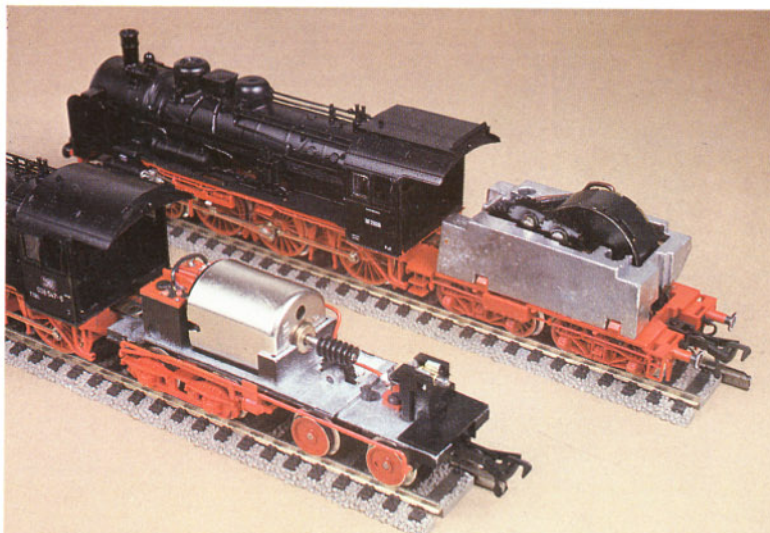
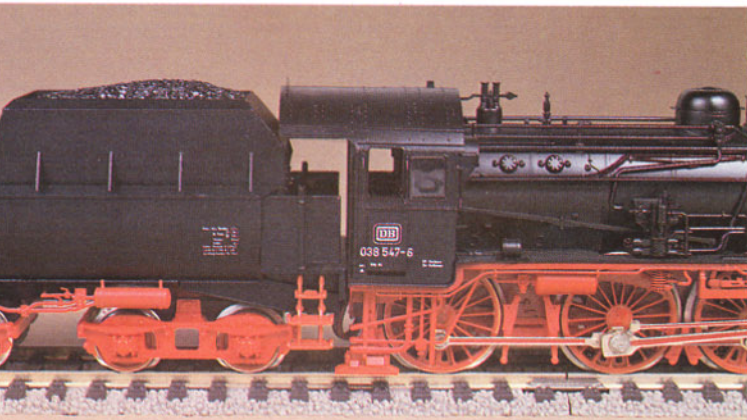
Bild 2: Bereits vier Jahre sind seit dem Erscheinen der P 8 mit dem Kastentender 2'2'T 21, 5 vergangen.

Schornstein. Der gravierendste Unterschied zum bekannten Reichsbahn-Modell liegt aber beim Antrieb, der wiederum im Tender eingebaut ist. Ein Rundmotor mit zwei Wellenenden treibt über Schnecken- und Stirnradgetriebe die erste und dritte Tenderachse an. Die beiden anderen Radsätze sind pendelnd gelagert. Der ganz aus Metall-Druckguß gefertigte Wannentender hat ein außerordentlich hohes Eigengewicht. Dementsprechend groß ist die

Zugkraft, zumal die vier angetriebenen Räder mit Haftreifen bestückt sind. Angenehm leise ist das Laufgeräusch des Modells, das neben einer akzeptablen Höchstgeschwindigkeit auch sehr gute Laufeigenschaften bei langsamen Rangierfahrten aufzuweisen hat. Zum Abschluß dieses Berichts soll auch noch auf die exzellente Ausführung der Lokräder und des Treib- und Steuerungsgestänges hingewiesen werden. HO

Bild 4: Dieses Foto zeigt die verschiedenen Antriebe der beiden P 8-Varianten von Fleischmann. Alle Fotos: Obermayer

Bild 3: Perfekt im Detail und erstklassig im Finish ist die 038 547 von Fleischmann im Maßstab 1:87.



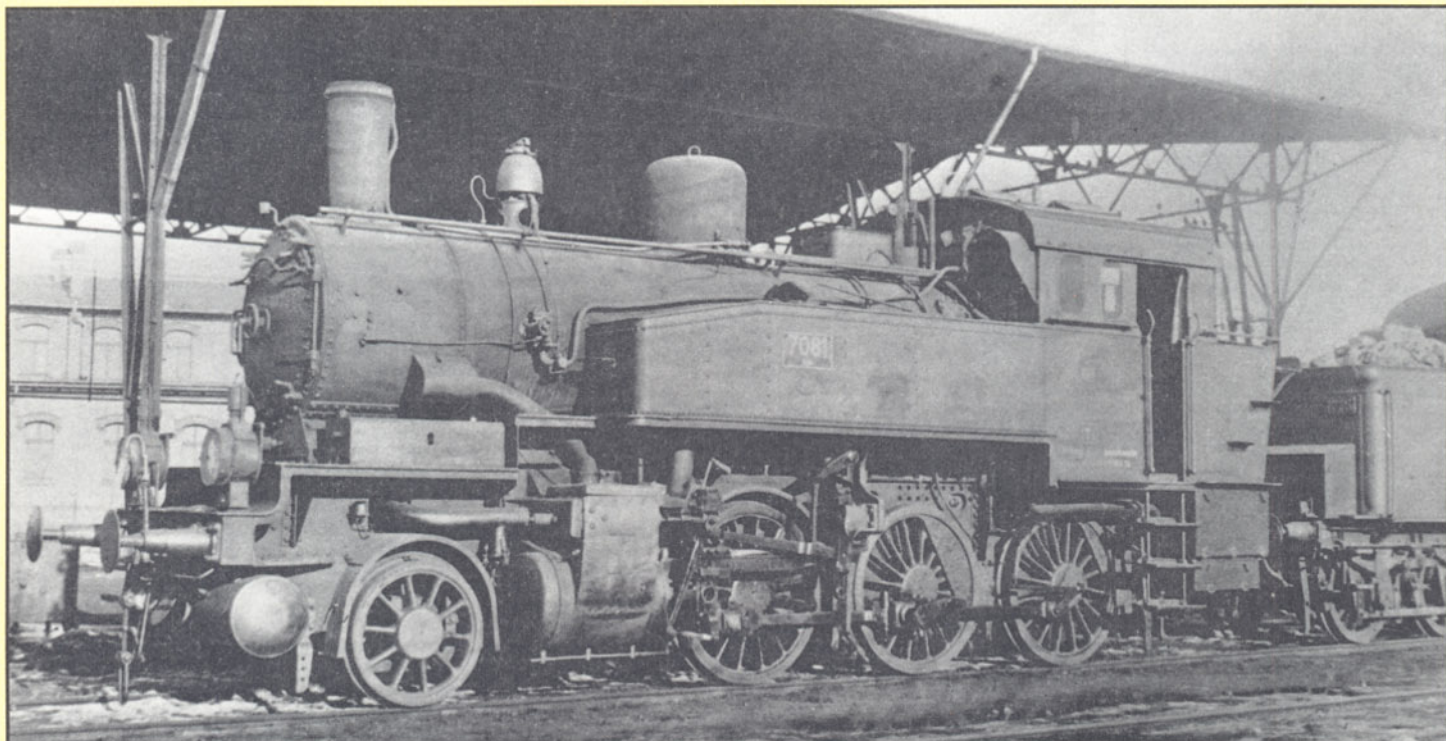


Bild 1: Als die KED Halle mit der Übernahme von sechs T 9³ der KED Kattowitz in ihrem Bereich die Betriebsnummern 7395–7400 besetzt hatte, wick sie bei späteren Lieferungen auf die Betriebsnummern 7051–7088 aus. Aus dieser Gruppe stammt die abgebildete (T 9³) Halle 7081, die 1913 von Hagans unter der Fabriknummer 715 geliefert wurde. Sie kam 1925 als 91 1718 zur Deutschen Reichsbahn.



Preußen-Report

Naßdampf-Tenderlokomotiven der KPEV



Die Gattung T 9 (3. Teil und Schluß)

1C-t nach Musterblatt III-41, T 9 (T9³)

Die Anforderungen an die Lokomotiven, im Streckendienst wie auch im Verschiebedienst, stiegen um die Jahrhundertwende schnell, u. a. sollte die Geschwindigkeit erhöht werden. Es wurde eine neue, „moderne“ 1C-t beschafft, die nun mit dem überlegenen

◀ **Bild 2:** Noch unter ihrer alten Mainzer Betriebsnummer 1883 rangiert die spätere (T 9³) Mainz 7314, die bei der Deutschen Reichsbahn zur 91 401 wurde.

Bild 3: Ist er nicht lieb, der kleine Zug aus sechs „Langenschwalbachern“ und einer Mainzer T 9³?

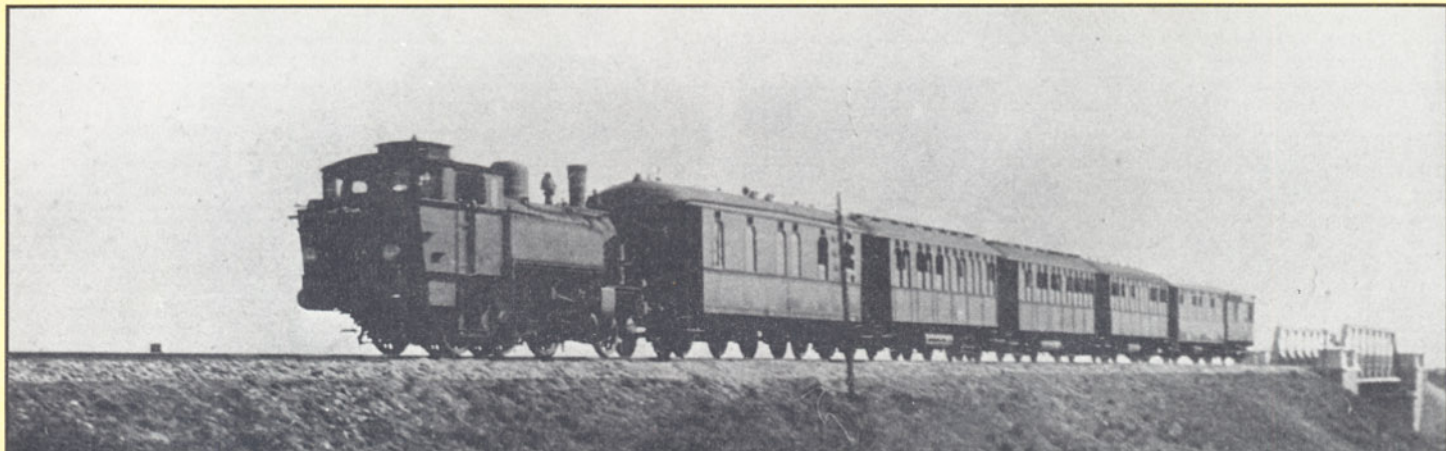




Bild 4: Die 91 499 zeigt sich hier mit einem probeweise angebrachten Vorwärmer. Sie wurde 1903 von Schichau geliefert (Fabrik-Nr. 1270). Ab 1906 wurde sie als (T 9) Breslau 7295 in den Listen geführt. **Foto: R. Kalmünzer**

Krauss-Helmholtz-Drehgestell ausgerüstet wurde. Diese spätere T 9, exakt T 9³, ist wohl für die meisten unserer Leser schlechthin die T 9!

Ihre Abmessungen sind der Tabelle 1 zu entnehmen. Das eben genannte Krauss-Helmholtz-Drehgestell verlieh nun in der Tat auch bei höheren Geschwindigkeiten eine sehr gute Laufruhe. Der Kessel besteht aus 2 Schüssen, auf dem zweiten liegt der Dom; weit zurückgesetzt und gerade noch dem Ramsbottom-Sicherheitsventil Raum lassend, der Sandkasten. Die Steuerung ist nun die nach Heusinger; die meisten T 9 haben Flachschieber, wenn auch eine Reihe Lokomotiven bereits vom Werk aus mit Kolbenschiebern geliefert wurde. Die seitlichen Wasserkästen mitsamt jenem innerhalb des Rahmens liegenden haben einen Inhalt von 7 m³.

Das Führerhaus ist zunächst mit einem Lüftungsaufsatz versehen, später mit seitlichen Lüftungsklappen und mit seitlich abgerundetem Dach. Die Bremsen – wie bei der T 9¹

Tabelle 2: Lieferwerke und Baujahre der späteren T 9³

	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	Summe
Union	16	16	29	33		9	11	15	33		3	8	27	11	211
Schichau	6	31	26	17	2										82
Henschel		28	6	4	32	49	14	40	40	48	26				287
Hohenzollern		15	52	36	25	30	22	100	78	67	46	25			496
Humboldt		3	25					14							42
Jung		26	19	24	29	27	40	46	37	49	19	47	34	2	399
Orenstein & Koppel			1	20	18	21	27	41	32	14	12	26	9		221
Borsig			16	15	6										37
Hanomag				13	3					4	6	27			53
Hagans			3			11	27	24	22	28	15	26	40	8	204
Vulcan					4										4
Grafenstaden										24					24
Summe	22	119	174	165	119	147	141	280	246	236	148	132	110	21	2060

Bild 5: Von H. Bombe stammt dieses Foto der (T 9³) Berlin 7334. Sie steht hier vor einer typischen Berliner Hinterhoffassade mit der großen Flächenwerbung für das Bestattungsunternehmen „Pietät“ mit „Trauermagazin“, was immer darunter zu verstehen war. Interessant an der Lok ist die Ausrüstung mit Kolbenschiebern, ihre Abgabe nach Polen an die PKP als TKi 3–154 und ihre Übernahme 1941 durch die Deutsche Reichsbahn als 91 581 (2. Besetzung).

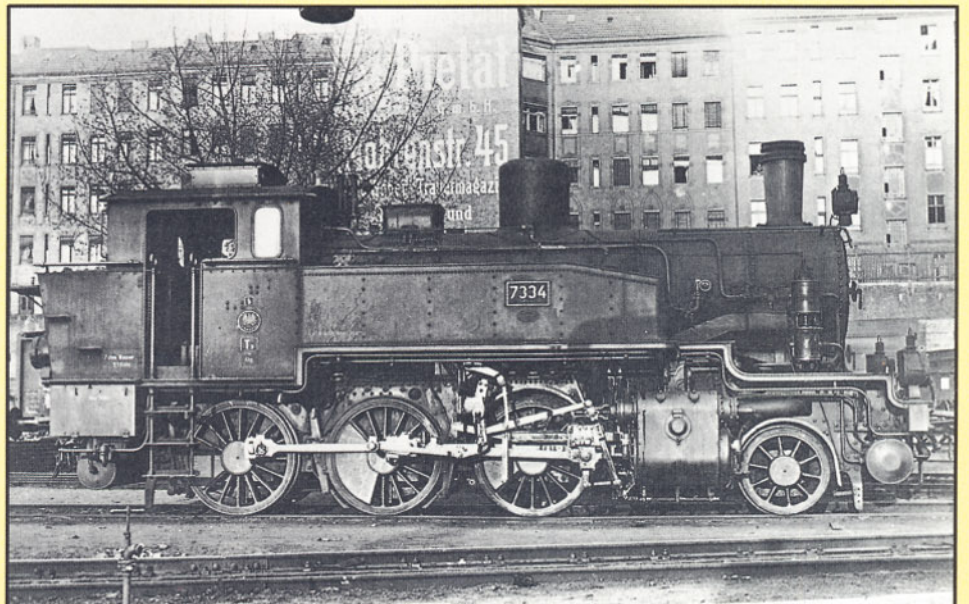


Tabelle 1: Abmessungen*) der normalen 1C-t nach Musterblatt III-4I (spätere T 9 bzw. T 9³)

Rost	m ²	1,53
Heizfläche	m ²	111,20
Dampfdruck	kg/cm ²	12
Triebwerk	mm	450/630/1350
Kesselmitte üSO	mm	2500
Radstand gesamt (fest)	mm	6000 (3300)
Länge üP	mm	10700
Achsdruck	t	14,9/14,9/14,9/14,8
Dienstgewicht	t	59,5
Reibungsgewicht	t	44,7
Geschwindigkeit	km/h	60
Vorräte: Wasser	m ³	7,2
Kohle	t	2,9

(nach amtlichem Verzeichnis der KED Breslau aus dem Jahre 1896)

*) Stellvertretend die Abmessungen der Breslau 1594, die 1906 in (T 9) Breslau 7296 und von der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1925 in 91500 umgezeichnet wurde. Ihre Ausmusterung erfolgte 1930. Geliefert wurde sie 1903 von Schichau (Fabrik-Nr. 1271).

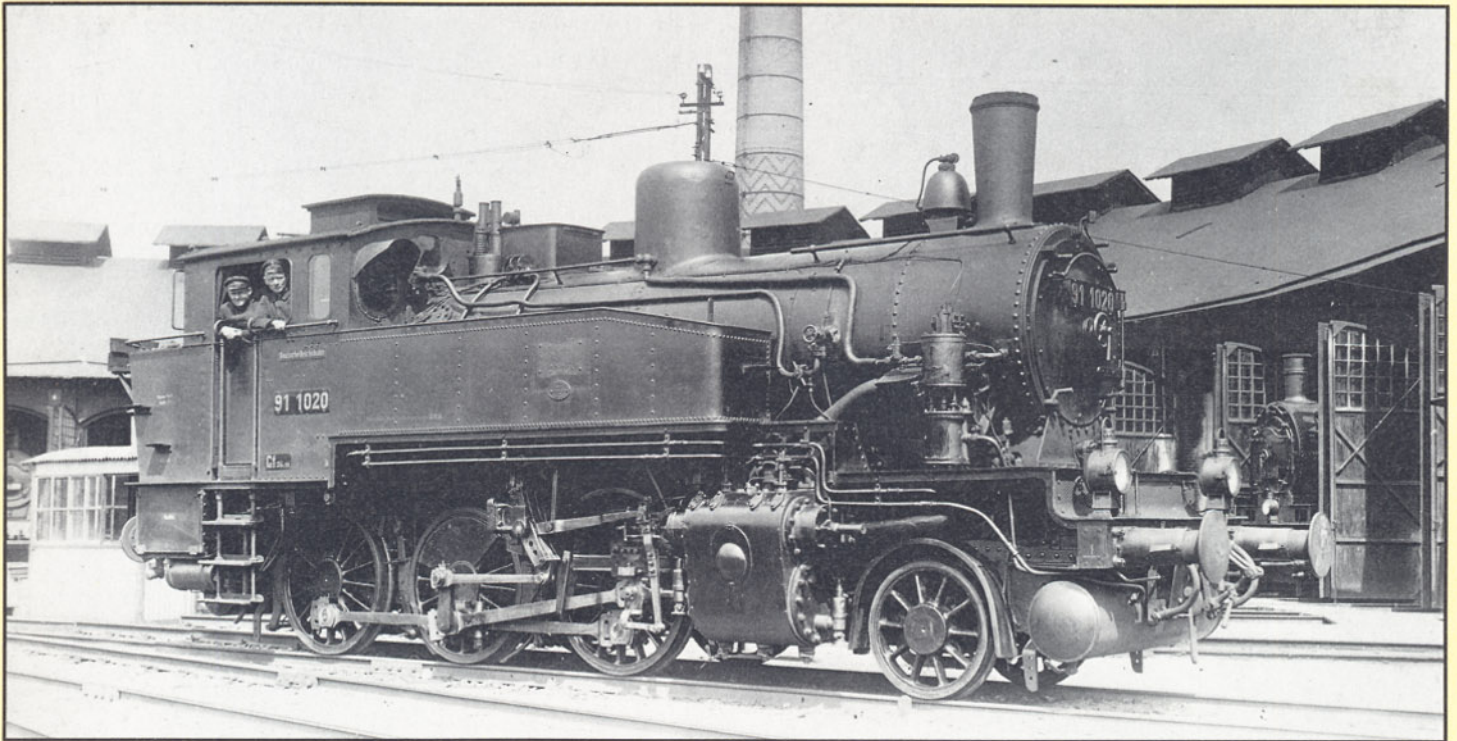


Bild 7: Die von Werner Hubert um 1931 im Bw Uelzen fotografierte 91 1020 trägt erstaunlicherweise weder ein Direktions- noch ein Bw-Schild. Vielleicht hat sie gerade die Direktion gewechselt?

die Tat umgesetzt. Im Ersten Weltkrieg mußten die T 9³ in Ost und West sowie auf dem Balkan Kriegsdienst leisten. Viele von ihnen sind in fremden Ländern geblieben; der Verlust – bezogen auf die Gesamtzahl aller T 9³ – mag an die 25% betragen (Einzelheiten siehe Tabelle 5).

Zwischen den Weltkriegen hat die T 9³ wenig an Bedeutung verloren, wenn sie auch im Personenzug- wie im schweren Rangierdienst die Arbeit an besser geeignete Bauarten abgeben mußte.

Erst nach 1945 ist dann die Zahl der Lokomotiven der Baureihe 91³⁻¹⁸ zunächst langsam, dann schneller abgesunken, bis dann zu Beginn der sechziger Jahre bei der Deutschen Bundesbahn und der Belgischen Staatsbahn, um 1970 auch bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR und den Polnischen Staatsbahnen die letzten ihrer Art abgestellt worden sind.

Wie verlief nun diese Entwicklung im einzelnen? Da werden in einer „Anlage 2 zum Schreiben der RBGD 21.213 Bl 439 vom 30. 4. 1946“ in der Britischen Zone 23 Einsatzgattungen, darunter 9 Verschubgattungen aufgeführt, bei denen auch die Baureihe 91³⁻¹⁸ enthalten ist. Aus einer weiteren Anlage folgt die Bestandszahl bei den damals noch Reichsbahn-Direktionen genannten späteren Bundesbahn-Direktionen. Hierbei finden sich für die T 9³ folgende Bestandszahlen:

Essen 22 Stück, Hamburg 32, Hannover 48, Köln 25, Münster 15 und Wuppertal 11. Insgesamt sind es also in der Britischen Zone 153 Lokomotiven der ehemaligen preussischen Gattung T 9³.

Bei der Deutschen Bundesbahn nimmt die Zahl der T 9³ zwischen 1950 und 1957 sehr schnell ab. Gab es 1950 noch rund 300 Maschinen, so waren es 1953 noch 165, 1956 noch 110 und 1957 bereits nur mehr 50 Stück. Sie wurden dann in sogenannten „Auslauf-Bahnbetriebswerken“ aufgebraucht. Als letzte wurden am 8. 9. 1962 die 91 1651 und 91 1654 beim Bw Deutzerfeld, am 12. 1. 1963 die 91 1394 beim Bw Krefeld und am 1. 7. 1964 die 91 1595 wiederum beim Bw Deutzerfeld ausrangiert. Um einige Jahre länger haben bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR ausgehalten: Die 91 809 bis zum 19. 2.

1969 beim Bw Salzwedel, einen Tag länger die 91 1627 beim Bw Bautzen, bis 27. 12. 1970 die 91 1692 beim Bw Eberswalde und bis zum 22. 2. 1971 die 91 971 beim Bw Mag-

deburg.

Ergänzend seien noch einige T 9³ jenseits der deutschen Grenzen genannt, die sich über eine längere Zeit gehalten haben. So wurden in

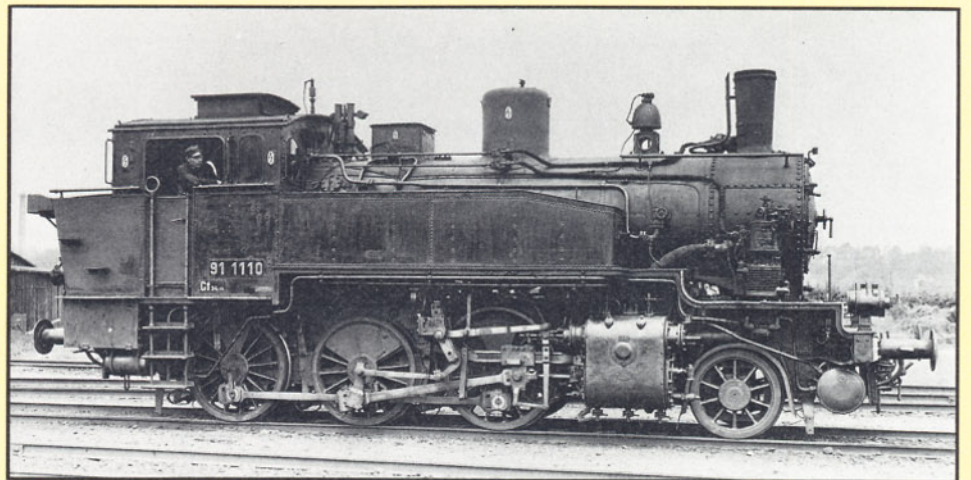


Bild 8: Gleichfalls von Werner Hubert stammt diese prächtige Aufnahme der seinerzeit bei der RBD Dresden stationierten 91 1110 mit Kolbenschiebern, der ehem. (T 9³) Berlin 7337, die 1908 bei Orenstein & Koppel gebaut wurde. Sie besitzt bereits elektrische Beleuchtung und einen Generator.

Bild 9: Nach 1945 verblieb die 91 1207 bei den Österreichischen Bundesbahnen, die sie in 691.1207 umzeichneten. 1909 war sie als Essen 7076 von Hohenzollern (Fabriknummer 2516) geliefert worden.

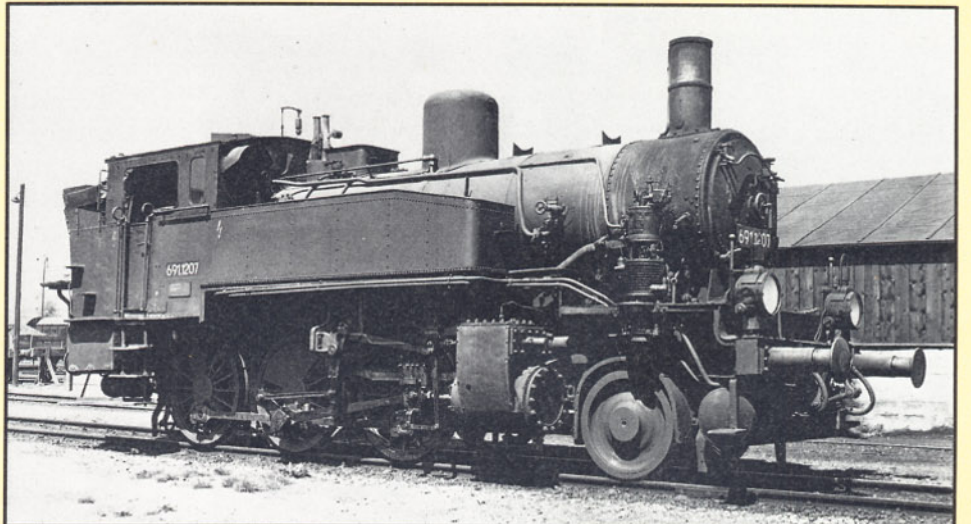




Bild 10: Im Lindauer Hafen entstand dieses Foto der 91 1449, die gerade einen Zug von der Bodenseefähre abzieht.

Belgien die 93 002, 93 014, 93 056 und 93 058 der SNCB erst im Mai bzw. Juni 1963 ausgemustert. In Rumänien lief die 7311 der CFR noch im Sommer 1973, in Petrosani und Polen wurde die TKi 3-54 am 29. 7. 1967 an ein Industrierwerk verkauft; die TKi 3-119 wurde bereits 1957 vom Bw Lissa (Leszno) an ein Industrierwerk verkauft und 1973 für das Warschauer Eisenbahnmuseum zurückgekauft. Die TKi 3-149 wurde am 29. 7. 1967 und die

TKi 3-170 am 21. 1. 1969 ausgemustert. Eine weitere T 9³ soll heute noch für Dampf-Sonderfahrten bereitgehalten werden.

Werfen wir noch kurz einen Blick auf einige nichtpreußische Staats- und Privatbahnen, die Lokomotiven der preußischen Gattung T 9³ in ihrem Bestand hatten. Wegen der großen Zahl von Privatbahnen die T 9³ angekauft hatten, muß sich die Auswahl auf einige Beispiele beschränken.

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen

Diese Bahn, die dem Reichseisenbahnamt in Berlin unterstand, hat nicht weniger als 133 der 1C-t, der späteren T 9³, eingestellt. Noch einmal die Frage: War die 1901 von Henschel gebaute spätere (T 9) EL 7051 (Fabrik-Nr. 5859) die erste oder die ebenfalls 1901 von Union gebaute spätere (T 9) Elberfeld 7301 (Fabrik-Nr. 1116)? Wie dieser „edle Wettstreit“ auch immer ausgehen mag, die älteren Maschinen gehörten zur EL-Gattung D 31. Sie wurden dann zusammen mit den ab 1906 beschafften Lokomotiven als EL-Gattung T 8 eingereiht und erst 1912 bekamen sie das Gattungszeichen T 9 und die Nummern 7051 ff.

Bis ins Jahr 1912 trugen die Lokomotiven Namen: „Soweit der Vorrat reichte“ Vornamen; dann aber mußte man auch mehr oder weniger bekannte Männer bitten, Pate zu sein und zuletzt gar ins Altertum gehen – beispielsweise „Apollo“ und „Mars“ sind vertreten.

Die nach dem Ersten Weltkrieg nun wieder französische „Chemin de fer d'Alsace et de Lorraine“ (AL) wurde 1938 in die Region Ost der SNCF eingegliedert.

1918 blieben einige EL-T 9 „im Reich“ zurück. Die AL verzichtete auf diese Maschinen; sie wurden dann nach preußischem Muster eingereiht und erhielten bei der Deutschen Reichsbahn 1923/1925 Betriebsnummern zwischen 91 303 und 91 1694; so z. B. eine der ältesten, die 1901 von Henschel gebaute EL 7055 (Fabrik-Nr. 5863), die in (T 9) Berlin 7378 und 1925 in 91 303 umgezeichnet wurde.

Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen

Ein nicht alltäglicher Vorgang! Die Qualität der T 9³ hatte sich über den Main hinweg bis an den „Neckarstrand“ verbreitet, so daß sich die Schwaben dazu entschlossen, diese preußische Lokomotive auch im Schwabenland Züge befördern zu lassen – sie mußten jedoch in Esslingen gebaut werden (siehe auch Tabelle 6). Zehn Lokomotiven waren es, die 1906 bzw. 1907 geliefert wurden und so wenig von der preußischen Ausführung abwischen, daß auf Wiedergabe der Abmessungen verzichtet werden kann. Erwähnt sei nur der auf 13 kg/cm² erhöhte Dampfdruck.

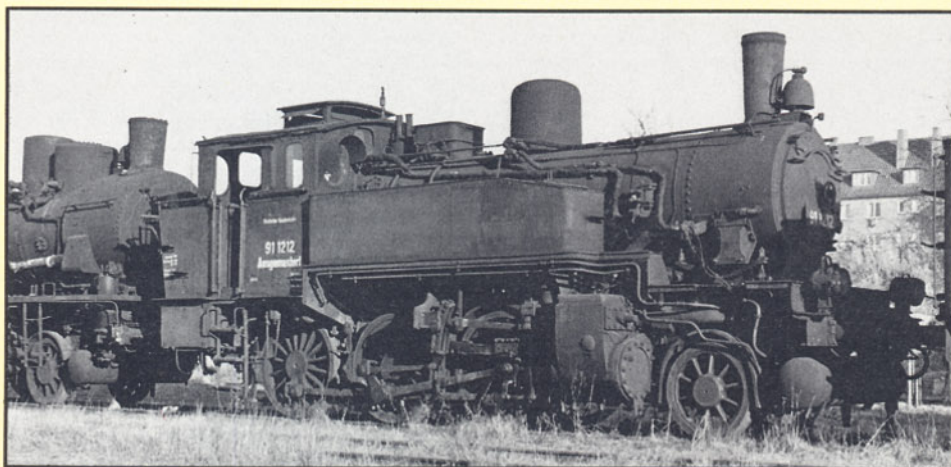


Bild 11: Im Jahre 1909 wurde die Hohenzollermer Fabriknummer 2545 an die KED Hannover (Betriebsnummer) 7243 geliefert. Sie wurde 1925 in 91 1212 umgezeichnet und beim Bw Hamburg-Rothenburgsort am 20. 11. 1958 ausgemustert. Schmidt-Raurter hat sie abgestellt in Lübeck aufgenommen.

Bild 12: Werklok 4 im AW Kaiserslautern war sie zuletzt gewesen, die 91 1736, ehe sie im August 1959 in Desching (bei Ingolstadt) auf den Schneidbrenner wartete.

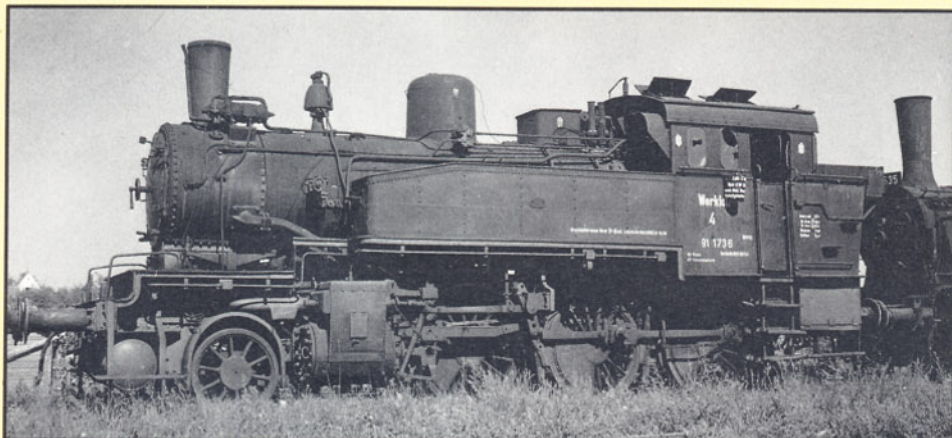
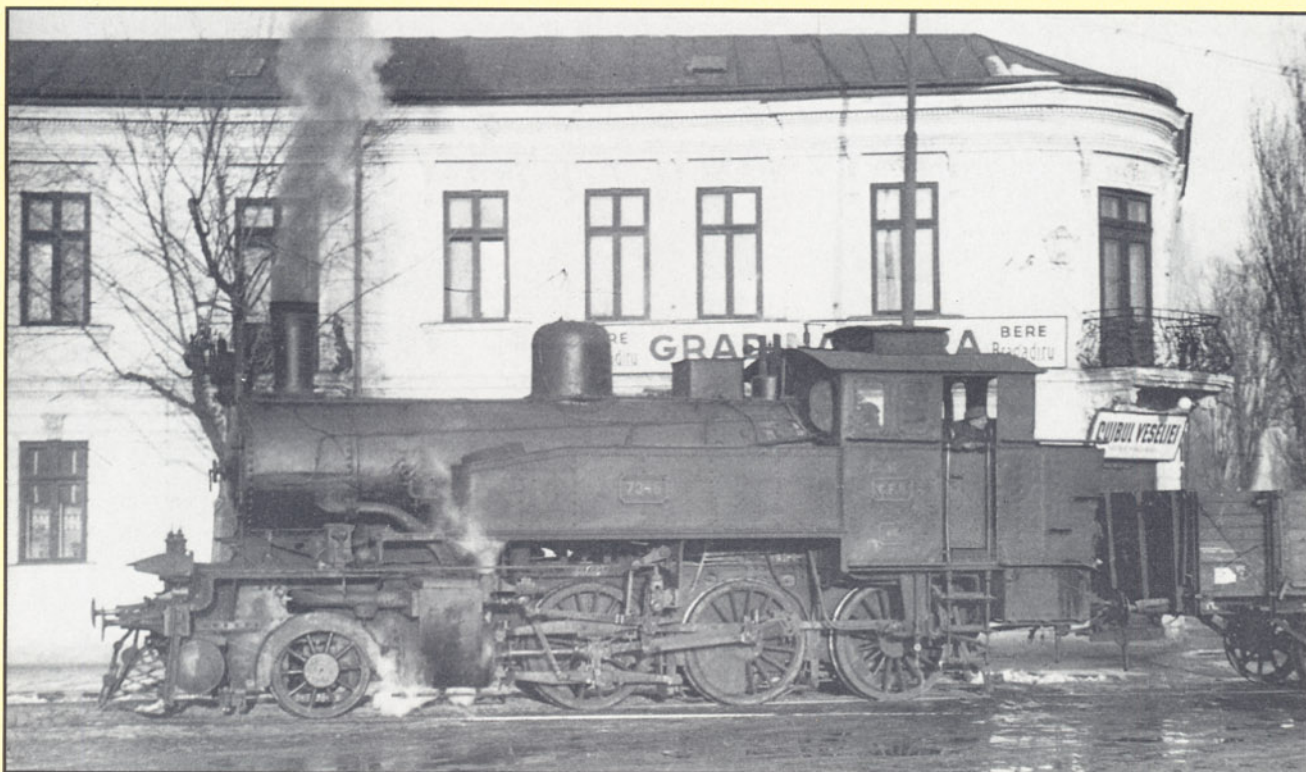


Bild 13:
Bis nach Rumänien hat es die (T 9³) Stettin 7318 (gebaut 1903 von Henschel, Fabrik-Nr. 6358) verschlagen. Emil Konrad hat sie im Dezember 1941 noch in Bukarest erwischt.



Lokomotiven des Saargebietes

Alle T 9 der Saarbahnen sind Lokomotiven der ehemaligen KED Saarbrücken gewesen. Es handelt sich um 14 Lokomotiven der Gattung T 9¹, 11 der Gattung T 9² sowie 32 der Gattung T 9³. Einige dieser Maschinen sind 1935 noch zur Deutschen Reichsbahn gekommen und umgezeichnet worden:

3 der Gattung T 9¹ (→ 90 235-237)

5 der Gattung T 9² (→ 91 117-121)

29 der Gattung T 9³ (→ 91 1806–1836)

somit hat die DR damals Lokomotiven zweier preußischer Gattungen übernommen, die bei ihr zu diesem Zeitpunkt bereits ausgemustert waren.

Eutin-Lübecker Eisenbahn

Gewisse Unklarheiten bestehen bei der Betriebsnummer 15 dieser Bahn, die trotz gewisser Abweichungen von der normalen T 9³ ihr weitgehend geglichen haben soll. Als Lieferant wird Henschel mit der Fabriknummer 11097 (Baujahr 1913) in der Literatur erwähnt. Über den Verbleib dieser Lok existieren keine gesicherten Unterlagen.

Farge-Vegesacker Eisenbahn

Diese Anschlußbahn mit einer Länge von 10,4 km beschaffte im Jahre 1913 von der Hanomag eine Lokomotive nach Muster der preußischen T 9³ (Fabrik-Nr. 6213); sie wurde später an die Kleinbahn Kiel-Schöneberg abgegeben.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn

Neben vielen anderen Bauarten beschaffte die Bahn auch zwei Lokomotiven der normalen T 9³, die Hohenzollern in den Jahren 1904 und 1907 lieferte. Die Abweichungen sind so geringfügig, daß die beiden genannt sein sollen: Fabrik-Nr. 1794, „Brocken“ (Betriebsnummer 16) und Fabrik-Nr. 2106, „Präsident Baltz“ (Betriebsnummer 23).

Beide sind 1932 auf Heißdampftrieb umgebaut und in Nr. 41 bzw. 42 umgezeichnet worden. Die Nr. 41 ist später an die Klöckner-Werke verkauft worden, die Nr. 42 blieb im Harzvorland, erhielt bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR im Umzeichnungsplan vom 12. Dezember 1949 die Bezeichnung

91 6576 und ist erst am 17. 4. 1967 ausrangiert worden.

Hersfelder Eisenbahn (Kreisbahn)

Diese Bahn von Hersfeld nach Heimbolddhausen hat eine Länge von 26,1 km. Henschel lieferte im Jahre 1911 unter den Fabriknummern 11011 und 11012 an diese Bahn die Lokomotiven „Hersfeld“ und „Landecker“. Erstere wurde 1949 an die Eisenbahn Wilstedt – Zeven – Tostedt verkauft, letztere soll 1930 nach Estland gegangen sein.

Georgsmarienhütten-Eisenbahn

Die fünf Maschinen der preußischen Gattung T 9³ dieser Bahn (mit den Betriebsnummern 1 bis 5) wurden um 1929/1930 von der Deutschen Reichsbahn gekauft und haben insgesamt an die 6 Jahrzehnte ihren schweren Dienst ertragen; als letzte mußte die ehemalige (T 9) Erfurt 7260 der neuen Traktionsart weichen, eine Henschel-Lokomotive aus dem Jahre 1902 (Fabrik-Nr. 6128). 1971 wurde die Nr. 5 abgestellt und nach einem Zwischenaufenthalt in Münster wurde sie als Denkmal am

Bild 14: Die (T 9³) Stettin 7327, 1910 bei Jung als Fabriknummer 1479 gebaut, ging als Reparationslieferung an die Paris-Orléans-Bahn, die sie nach ihrer Fusionierung mit der französischen Südbahn (Midi) als 130–869 bezeichnete. H. G. Hesselink hat sie mit dieser Nummer am 12. August 1938 in Chateauroux aufgenommen.

Tabelle 6: Die Lokomotiven der württembergischen Klasse T 9 (geliefert in den Jahren 1906 und 1907 von der Maschinenfabrik Esslingen)

Baujahr	Fabrik-Nr.	Bahn-Nr.	DR ab 1925	Ausmusterung	Bemerkungen
1906	3366	1101	91 2001	30. 11. 1946 (Ulm)	
1906	3367	1102	91 2002	10. 06. 1948	→ Werklok im RAW Kassel
1906	3368	1103	91 2003	01. 09. 1946	
1906	3369	1104	91 2004	15. 07. 1946 (Heilbronn)	
1907	3412	1105	91 2005	17. 10. 1946 (Heilbronn)	
1907	3413	1106	91 2006	14. 08. 1950 (Heilbronn)	
1907	3414	1107	91 2007	20. 03. 1948	→ Farbwerke Höchst
1907	3415	1108	91 2008	14. 08. 1950	→ Werklok im EAW Durlach
1907	3416	1109	91 2009	01. 02. 1949	→ Wittlager Kreisbahn
1907	3417	1110	91 2010	20. 03. 1948	→ Farbwerke Höchst

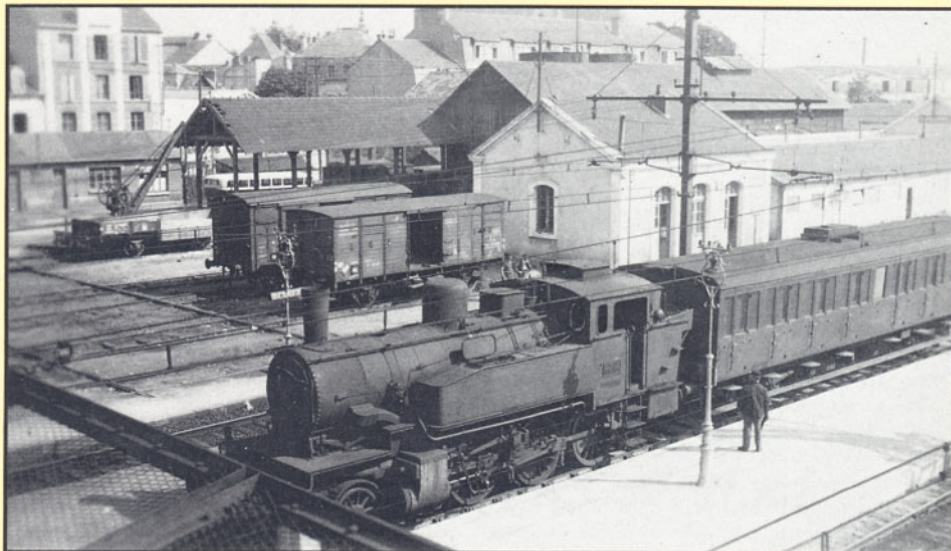




Bild 15: Die von Württemberg beschafften T 9³ kamen als 91 2001–2010 zur Deutschen Reichsbahn. Hier die 91 2007 (gebaut 1909 von der Maschinenfabrik Esslingen, Fabrik-Nr. 3414) von der Führerseite (um 1932 von Hermann Maey aufgenommen).

Bahnhof Münster-Gremmendorf aufgestellt.

Ilmetalbahn

Diese kleine Bahn im Solling hat so mancher Eisenbahnfreund schon „vor Zeiten“ besucht – nicht wegen der beiden T 9³, die dort im Einsatz waren, sondern wegen der preußi-

schen „Schnellzug-Tenderlokomotive“ der Gattung T 10, die auf der Nebenbahn von Salzderhelden über Einbeck nach Dassel nicht so recht zu wissen schien, welches Geschick sie hierher verschlagen hatte! 1934 erwarb die Ilmetalbahn von der Deutschen Reichsbahn die 91 376 (gebaut 1902

von Humboldt, Fabrik-Nr. 121) und 1935 die 91 424 (gebaut 1903 von Borsig, Fabrik-Nr. 5235). Die beiden Maschinen erhielten bei der Ilmetalbahn die Betriebsnummern 5 bzw. 6; die Nr. 5 wurde 1963, die Nr. 6 bereits 1959 ausgemustert.

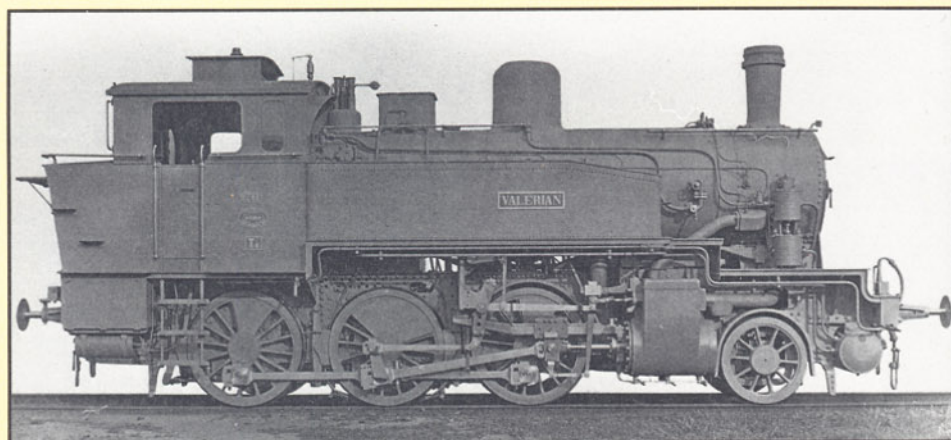
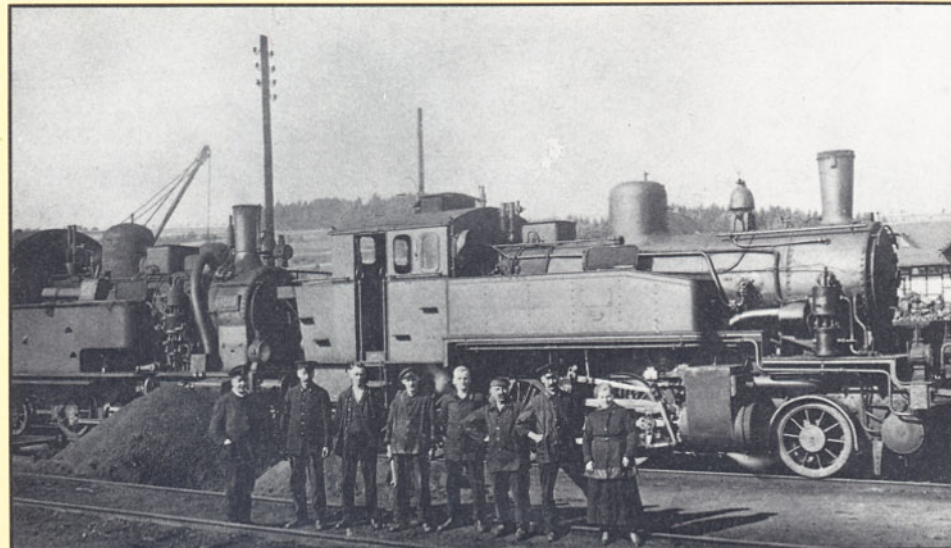


Bild 16: Auch die Reichseisenbahnen haben die preußische T 9³ beschafft. Hier die Betriebsnummer 2414 „VALERIAN“ 1910 von Grafenstaden als Fabriknummer 6083 gebaut, die 1912 in 7164 umgezeichnet wurde. Das Gattungsschild weist sie übrigens als T 8 aus.

Bild 17: Leider läßt sich die Betriebsnummer dieser T 9³ nicht erkennen und daher die Lok nicht identifizieren. Die hinter ihr stehende (T 26) Erfurt 9008 läßt wenigstens einen Rückschluß auf die Direktion zu. (Die Bilder 5 und 11 entstammen der Sammlung Rauter, alle anderen der Sammlung Dr. Scheingraber)



Westfälische Landeseisenbahn

(vormals Warstein-Lippstadter Eisenbahn) Für das Streckennetz von 271 km hat die Bahn nicht weniger als 34 Maschinen der alten, guten Gattung T 3 eingestellt, darüber hinaus 7 „moderne“ T 9³. Sie wurden 1935/1936 erworben. Vier der sieben Maschinen wurden auf Heißdampf umgebaut (WL 73, 74, 75 und 77), erhielten Ventilsteuerung und einen erhöhten Dampfdruck von 13 kg/cm². Auch diese vier Lokomotiven sind zwischen 1960 und 1962 aus den Listen gestrichen worden.

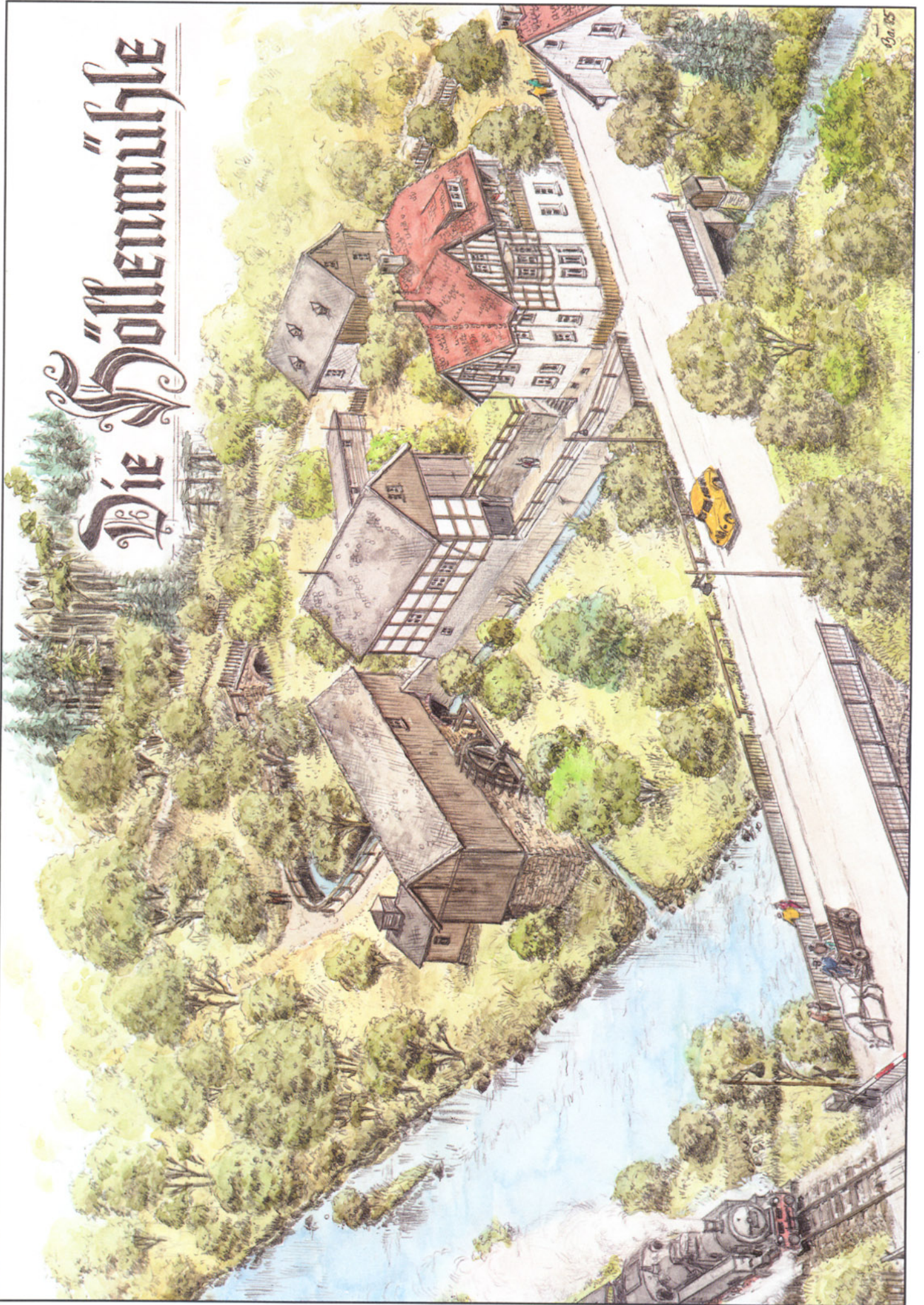
Was ist geblieben? Eine Handvoll Museumslokomotiven – und im Rückblick: eine Lokomotive, die über ein halbes Jahrhundert zumindest innerhalb ihres Aufgabenbereichs auch unter schwierigen Verhältnissen niemals versagt hat, eine gute, ausgesprochen preußische Bauart, überall geschätzt, auch jenseits der deutschen Grenzen.

H. Rauter

Quellenverzeichnis

(ohne Verfasser), Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preussischen Staaten, Berlin 1838;
 (ohne Verfasser), Normalien für die Betriebsmittel der Preussischen Staatseisenbahnen, Berlin 1913;
 (ohne Verfasser), Statistik der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, Berlin 1881 ff;
 (ohne Verfasser), Bildliche Verzeichnisse der Lokomotiven und Tender der Kgl. Eisenbahndirektionen, verschiedene Jahre;
 L. Gebhardt und J. W. van Heye, Die Prüfung zum Lokomotivführer und Heizer, Berlin 1909;
 (ohne Verfasser), Heusingers Kalender für die Eisenbahn-Techniker, Berlin 1911;
 F. Gaiser, Aufzeichnungen über die Lokomotiven der einzelnen KED (handschriftlich), Aschaffenburg 1900 ff;
 Die Entwicklung der Lokomotiven im Gebiet der mitteleuropäischen Eisenbahnverwaltungen, Band 2, bearbeitet von Metzeltin sen., Berlin 1937;
 K. E. Maedel, Deutschlands Dampflokomotiven heute und morgen, Berlin (DDR) 1957;
 K. Rudnick, Die Organisation der Deutschen Bundesbahn, Starnberg 1966;
 G. Moll, H. Wenzel, Die Baureihe 91, Freiburg 1984;
 LOK-MAGAZIN, Stuttgart 1962 ff.

Die Höllemühle



Eine der Mühlen im Tal der Selbitz

Mühlen waren es, die vor der Erfindung der Dampfmaschine durch ihre Kraft die ersten Maschinen und Vorrichtungen wie Hämmer, Sägen und Mahlsteine durch ihre Wasserräder antrieben. Wasser war vor dem Wasserdampf die Kraftquelle, die den Menschen die Arbeit erleichterte und die ersten Werkstätten und Kleinbetriebe mit der nötigen Arbeitsenergie versorgte. Im auslaufenden Mittelalter wurde daher das Wasser der

Flüsse, ja sogar fast jeden Baches, zur Arbeit herangezogen. Demnach hatten auch zu Beginn der Eisenbahnzeit fast alle Gewerbebetriebe und sonstigen Unternehmen, die wegen der Transportmöglichkeiten für ihre Waren Anschluß an die Bahn suchten, an Bächen und Flüssen ihren Standort. Zwangsläufig mußte daher die Eisenbahn auch sehr oft solchen Flußläufen und deren teilweise recht engen Flußtälem folgen, um den

preiswerteren und schnelleren Abtransport der erzeugten Waren zu ermöglichen. Nicht anders war es im Tal der Selbitz bzw. in dem durch unsere vorausgegangenen Artikel bereits bekannten Höllental.

Da Leser in letzter Zeit häufig den Wunsch geäußert haben, Mühlen nicht nur im Modell zu zeigen, sondern auch „echte“ Mühlen vorzustellen, haben wir dies gerne aufgegriffen und bereits im Ei-

senbahn-Journal 5/85 die Selbstmühle in einigen Vorbildfotos vorgestellt. Unser Mitarbeiter Reinhold Barkhoff nahm diesmal die Idee auf und zeichnete die „Höllenmühle“ modellbahngerecht nach. Sie dürfte auch für weniger Erfahrene durch ihre Einfachheit leicht nachzugestalten sein. Im Gebäudebausatz-Angebot der einschlägigen Hersteller finden sich diverse Gebäude, die sich entsprechend umfunktionieren lassen (sehen

Bild 1 (oben): Gesamtansicht der von Herr Barkhoff gezeichneten Mühle in der Hölle.

Bild 2: Die Mühle aus Sicht des Mühlbachzuflusses, dahinter die Selbitz und die Eisenbahnlinie.



Zeichnungen 1 und 2: R. Barkhoff

Bild 3: Dies ist das leider schon recht zerfallene Mührad der Selbstmühle. Auf diesem Foto besser erkennbar als im Eisenbahn-Journal 5/85, da die Vegetation zum Aufnahmezeitpunkt noch nicht so weit fortgeschritten war.

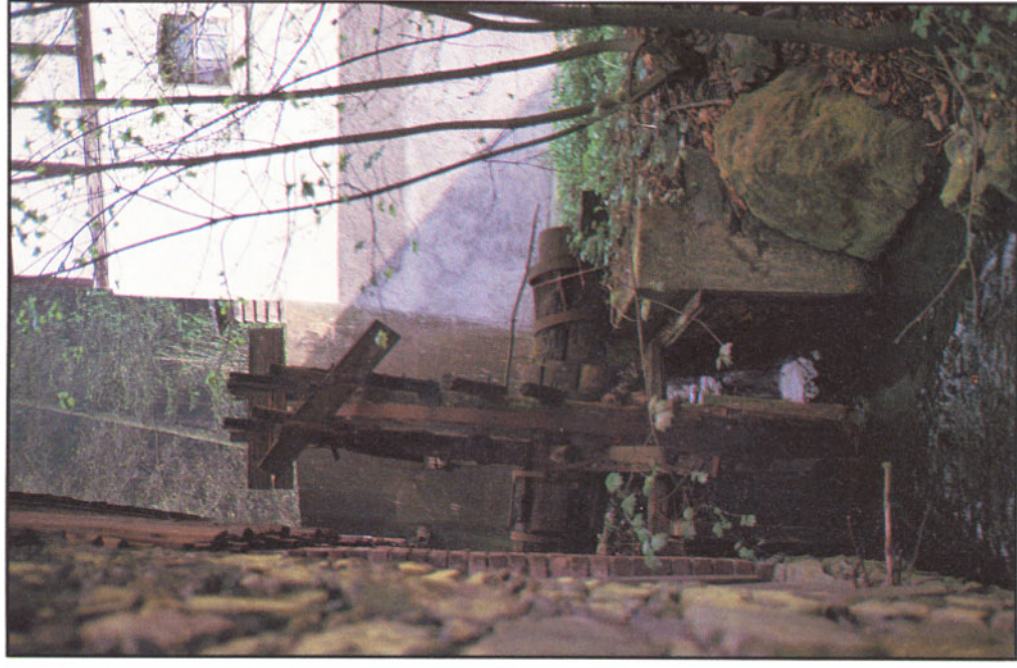




Bild 4: Alte Ansicht des Selbitz-Mühlengebäudes, wie es heute nicht mehr existiert. Der kleine Holzanbau mußte einem Mineralwasser-Pavillon weichen. Dahinter ist noch gut die Eisenbahnstrecke mit kleinem Wasserdurchlaß erkennbar. **Fotos 3 und 4:** S. Winkler

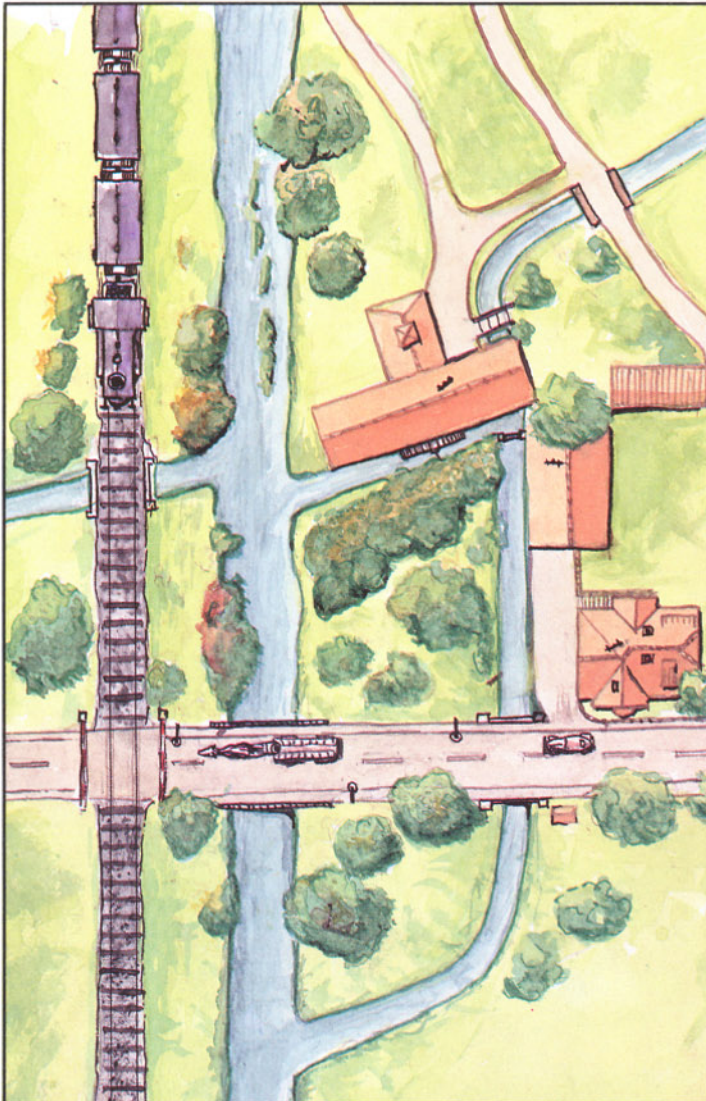


Bild 5: Lageskizze der Selbitz-Mühle.

Skizze: G. Gerstberger/J. Becker

Sie hierzu auch den Jerusalem-Vorschlag im EJ 1/84). Die beiden weiteren vorgestellten Mühlen sind auch recht romantisch, ein Nachbau dürfte hier je-

Bild 6: Ein kleiner nachahmenswerter Gag für den Modellbauer: Die kleine Türe in der Ecke an der Abzweigung des Wasserdurchlaufs ermöglichte dem Müller, durch einfaches Einstecken von Brettern in die dafür vorgesehenen Eisenprofile, den Bach umzuleiten und so sein Mühlrad in Betrieb zu nehmen, oder stillzulegen. **Foto:** S. Winkler

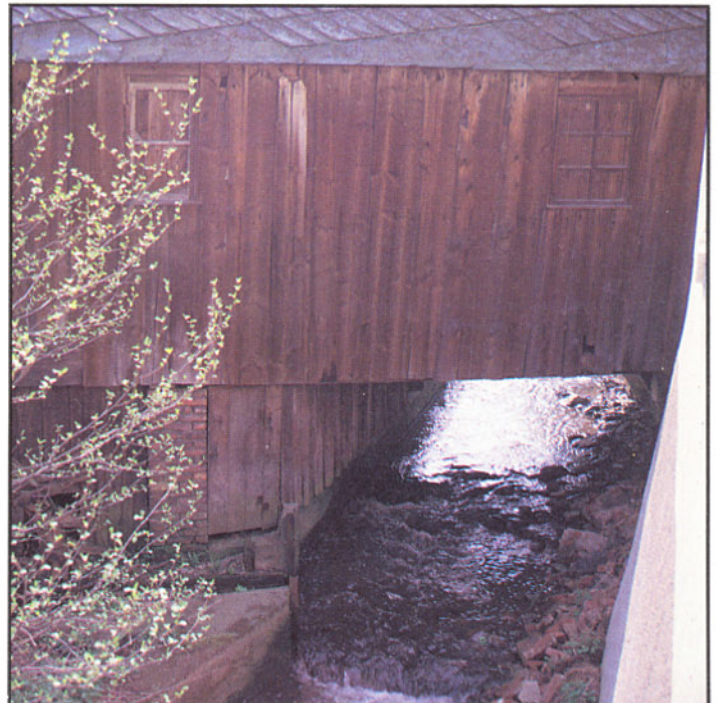




Bild 7: In Brücken an der privaten Kahlgrundbahn von Kahl am Main nach Schöllkrippen ist diese Mühle zu finden. Im Hintergrund dampft die 98727 mit einem Sonderzug vorbei (13. 4. 1979). **Foto: D. Kempf**

Bild 8: Auch für Carl Bellingrodt waren Mühlen ein willkommenes Motiv. Die 44003, die 1935 auf der Frankenwaldbahn einen schweren Güterzug zieht, ist bei dieser Aufnahme nur „schmückendes Beiwerk“. **Foto: C. Bellingrodt**

doch schon schwieriger sein. Wem der Bau des Mühlrades zu arbeitsintensiv erscheint, sollte dieses ebenfalls im Angebot der Bau-satz-Hersteller suchen, oder nach der im EJ schon einmal beschriebenen Methode von Franz Jerusalem verfahren.

Wer sich für schöne und besonders romantische Mühlen interessiert, dem sei auch das Buch „Wassermühlen in deutschen Landschaften“, erschienen im Schneekluth-Verlag (ISBN 3-7951-0668-0) empfohlen, es stellt die schönsten deutschen Mühlen in Wort und Bild vor. **HM**



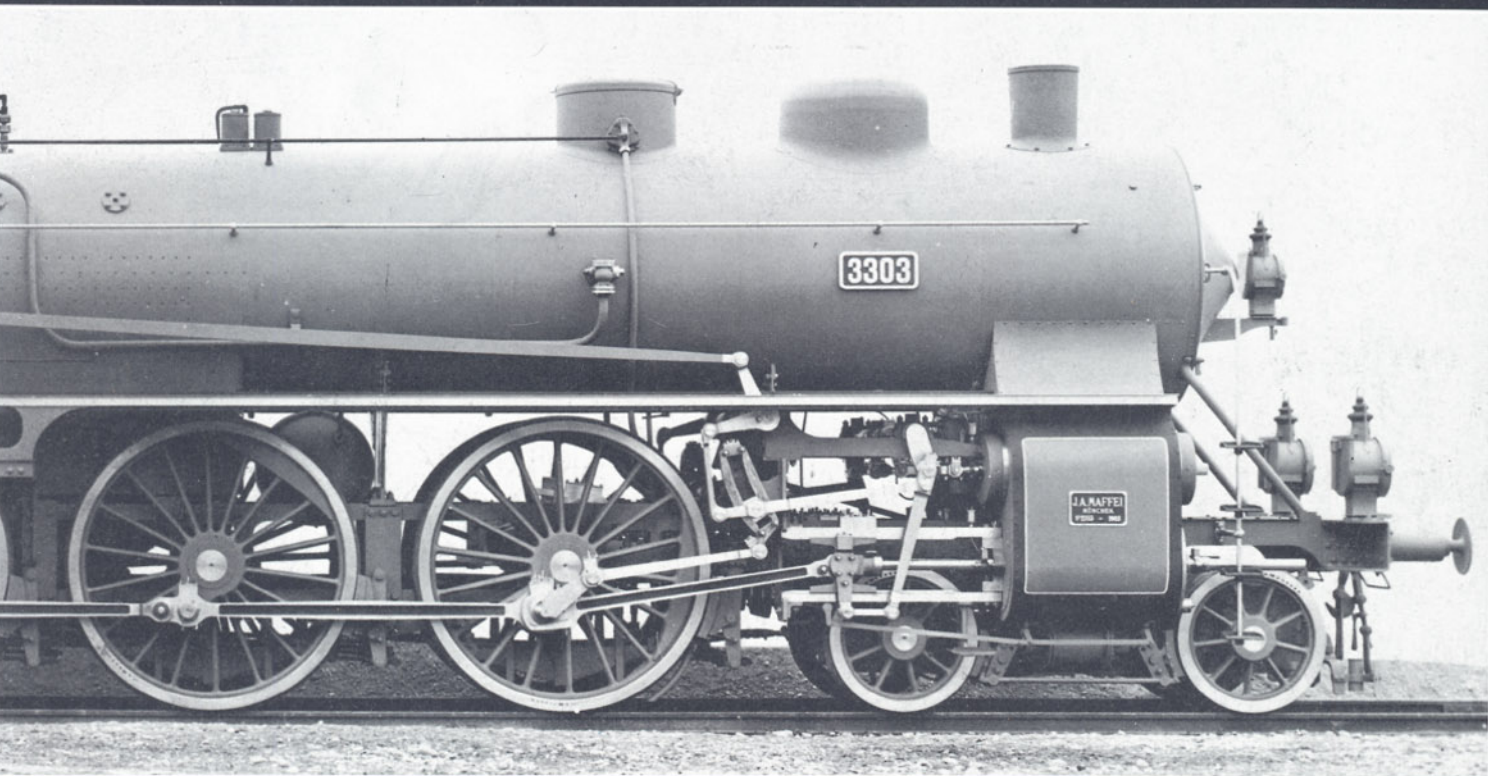
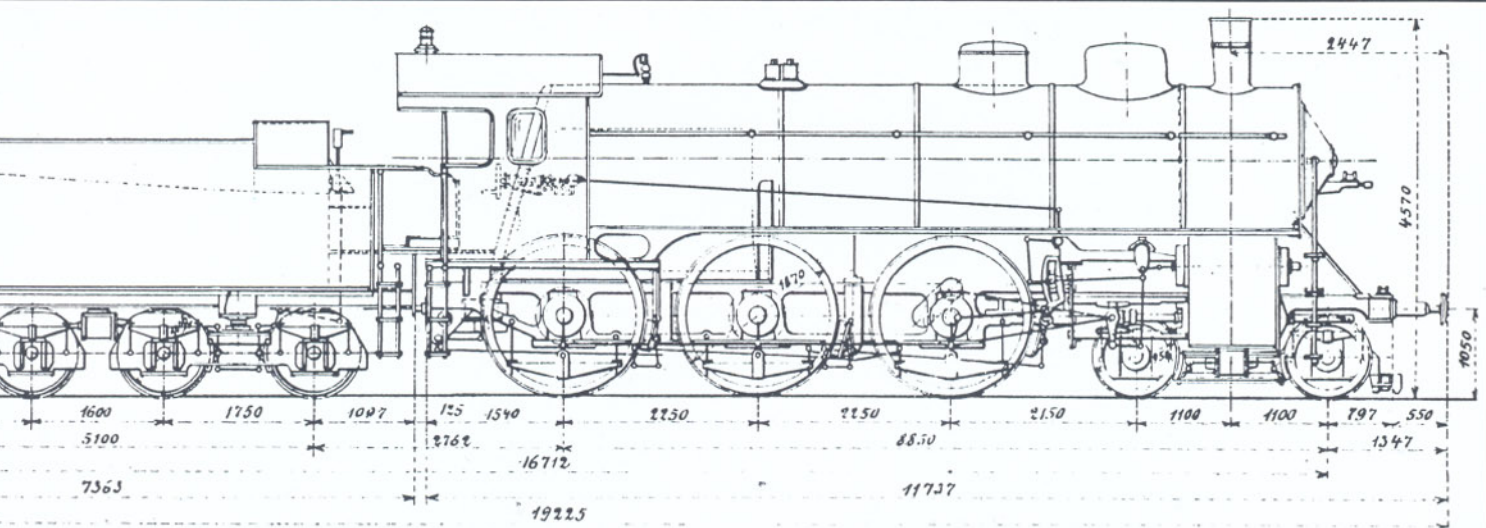
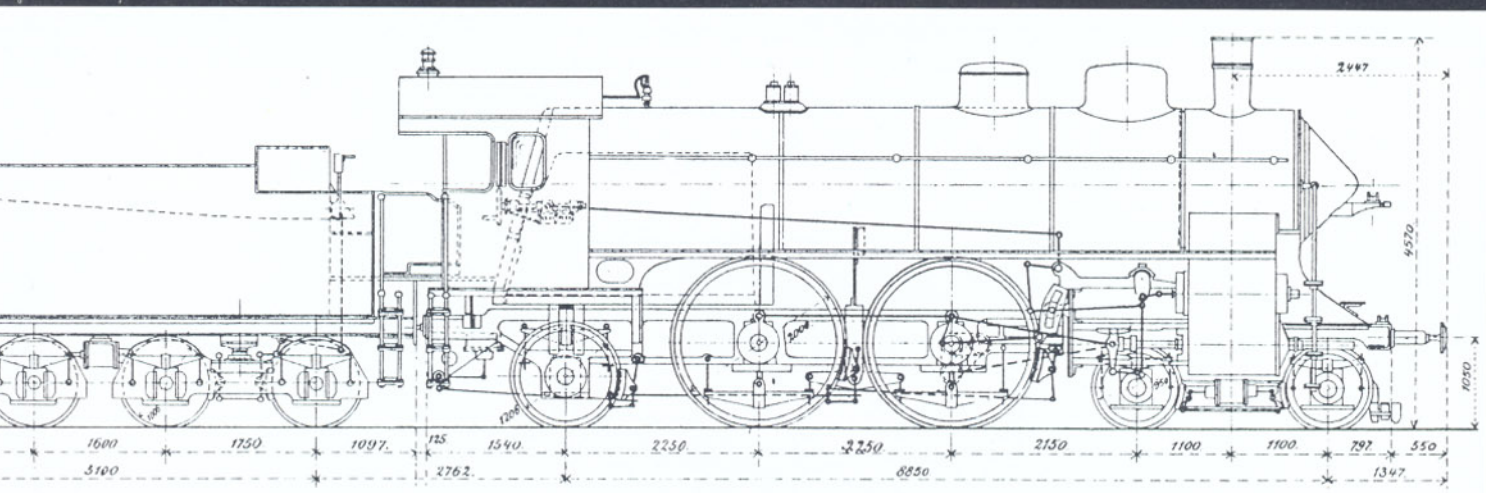


Bild 1: Aus der ersten Lieferung der S 3/5 zeigen wir diese prächtige Werkaufnahme der 3303.

struktionsgrundlage für die beiden Spielarten zugrunde gelegt werden, sozusagen ein Thema mit Variationen.

Heute nun wollen wir die gemeinsamen Konstruktionsmerkmale darstellen und in einer weiteren Folge dann über die Beschaffung

und den Betriebseinsatz beider Gattungen bis zu ihrem Ausscheiden berichten.



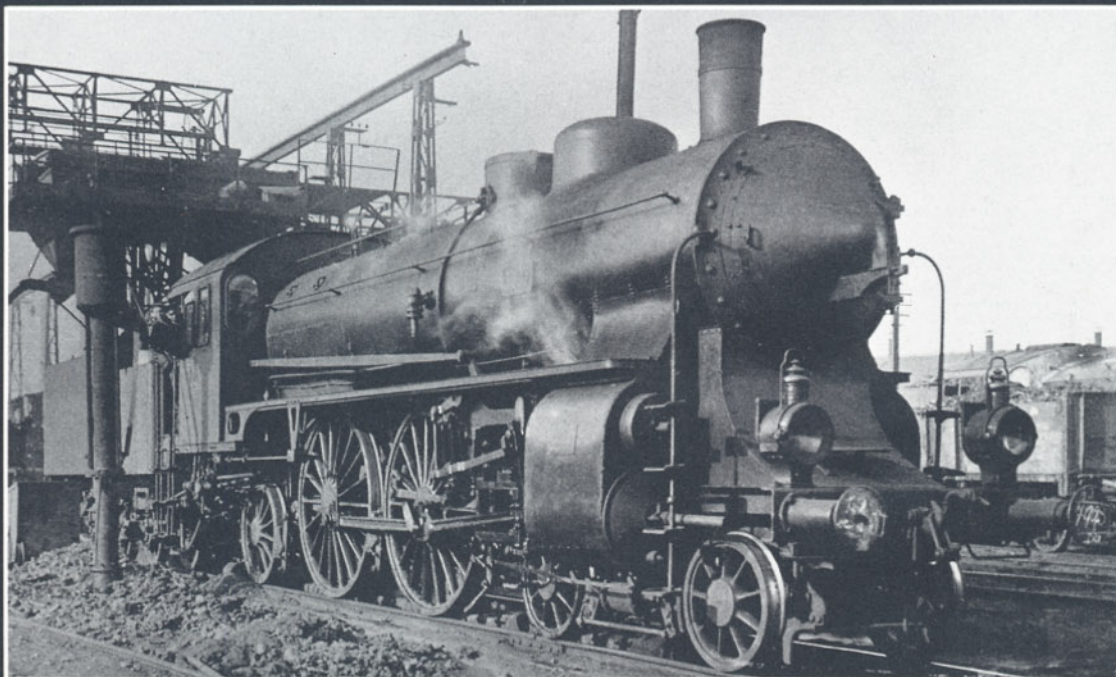


Bild 4: S 2/5 – 3007 beim Wasserfassen. Links dahinter ist eine große Bekohlungsanlage erkennbar.

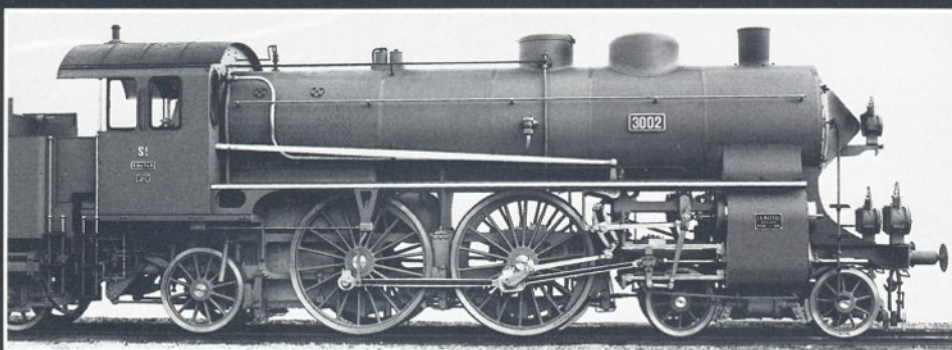
Bild 7: Die 3007 war eine oft fotografierte Schönheit. Hier hat sie Kallmünzer im Münchener Hauptbahnhof einmal von der Heizerseite aufgenommen. Die C 3i hinter dem vierachsigen Postwagen lassen auf einen Personen- oder Eilzug schließen.

Bild 8 (rechte Seite Mitte): Auch die S 2/5 – 3008 war in München anzutreffen.

Bild 9 (rechte Seite unten): Ein unbekannter Fotograf hat in München diese S 2/5 von der Hackerbrücke herab geknipst. Die Rarität dieser Aufnahme entschädigt für die nicht besonders gute Qualität.

Bild 5 (Mitte, links): Perfekte Werkaufnahme der S 2/5 mit der Bahnnummer 3002. **Foto: Sammlung Merker**

Bild 6 (unten): Die gleiche Lok, wie in Bild 4 verläßt mit einem Schnellzug den Münchener Hauptbahnhof. Dieses Foto hat Prof. Hammonds zu seinem Gemälde auf Seite 39 der im Hermann Merker Verlag vor kurzem erschienenen Großbroschüre „150 Jahre Eisenbahn in Bayern“ inspiriert.



Konstruktionsmerkmale

Rahmen: Der Rahmen wurde bei der S 2/5 und der S 3/5 erstmalig in Europa als Barrenrahmen ausgebildet, wie er von den Baldwin-Lokomotiven bekannt ist. Er besteht aus zwei Rahmenwangen, die aus doppelt geschweißtem Paketeisen geschmiedet wurden. Die Teile, welche die Achslager aufzunehmen hatten, wurden aus einem Stück hergestellt, so daß die wenigen Schweißstellen in die geraden, sonst wenig beanspruchten Teile fielen. Nach dem Zusammenschweißen wurden die ganzen Rahmenwangen in einem Flamm-





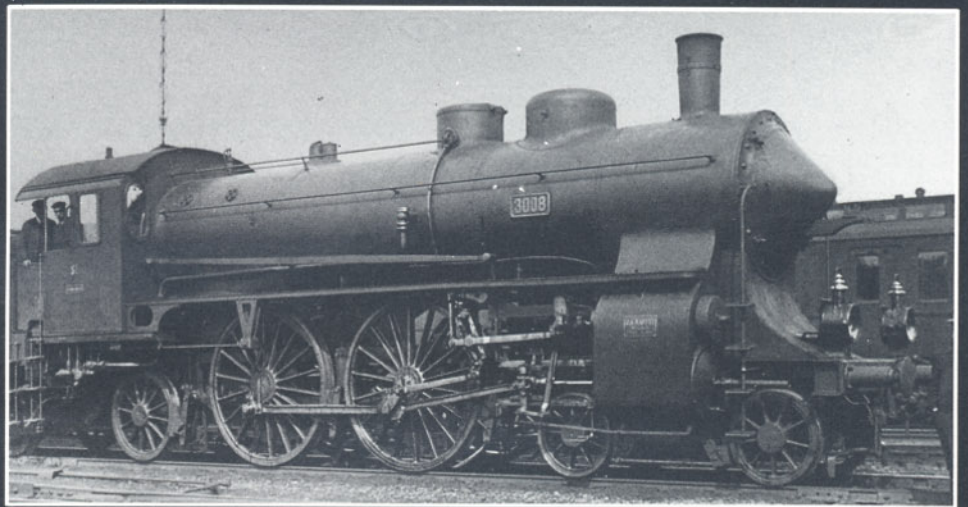
ofen ausgeglüht, um etwa noch vorhandene Spannungen zu beseitigen. Mit diesem Treibachsrahmen ist das vordere, die Zylinder aufnehmende Rahmenstück in eine Gabelung eingeschoben und mit dem Hinterrahmen verschraubt. Die beiden Rahmenwangen sind vorne durch den Block mit den Hochdruckzylindern und einige Querbleche zur Abstützung des Kessels (Pendelbleche) und hinten durch den Kuppelkasten und zwei Stahlgußträger unter der Feuerbüchse miteinander verbunden. Am vordersten Ende sind die beiden Rahmenwangen noch zusätzlich durch den aus Blech gepreßten U-förmigen Pufferträger verbunden. Gegen die Rauchkammer wurde der Pufferträger bei der S 3/5 durch zwei Streben, bei der S 2/5 durch eine Blechverkleidung abgestützt.

Die unter der Feuerbüchse liegenden Stahlgußträger dienten nicht nur zur Rahmenversteifung, sondern auch zur seitlichen Führung der Feuerbüchse.

Das vordere Drehgestell bestand aus Blechrahmenplatten. Die Lokomotive ruhte über seitliche Gleitstücke auf dem Drehgestell und der Drehzapfen diente nur zur Führung. Das Drehgestell besaß das zum Durchfahren von Krümmungen bis 180 m Radius erforderliche seitliche Spiel, eine Doppelblattfeder sorgte für die Rückführung in die Mittellage.

Kessel: Leider konnte man sich bei der S 2/5 und der S 3/5 nicht dazu entschließen, die Feuerbüchse, ähnlich der badischen Ild, kurz und breit über den Rahmen hinausragend auszuführen. Mit Rücksicht auf die Lagerung der dritten Treibachse bei der S 3/5 blieb man bei der üblichen langen und schmalen Form mit halbrunder Decke. Zur Vergrößerung der Rostfläche hat man die Stehkessel-Rückwand geneigt ausgeführt. Die Verbindung des äußeren Stehkessels mit der kupfernen Feuerbüchse geschah in üblicher Weise an den Seiten durch kupferne und an der Decke durch eiserne Stehbolzen.

Der Langkessel bestand aus drei Schüssen



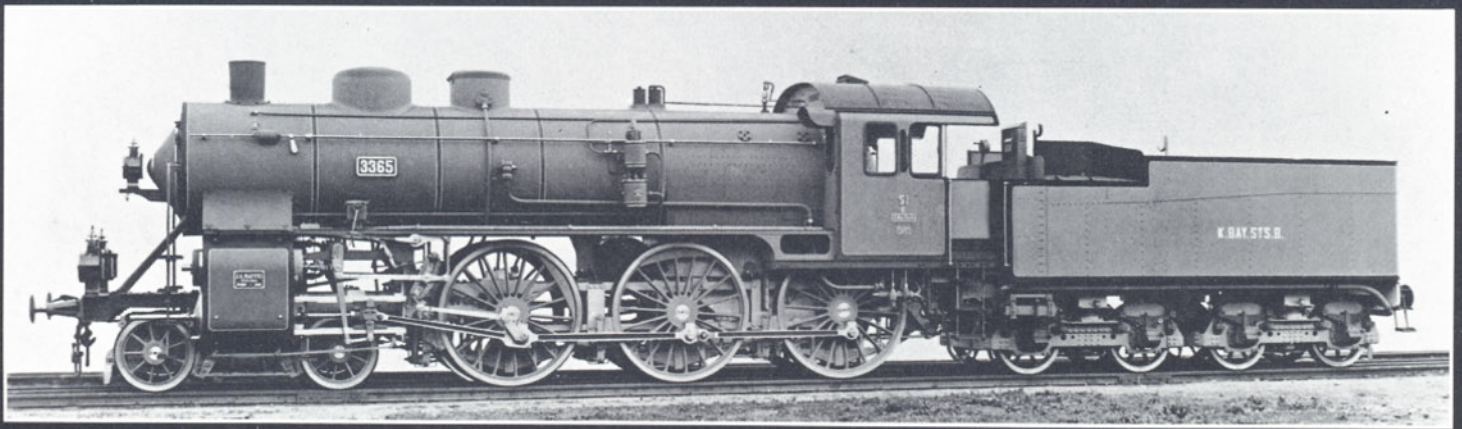


Bild 10: Die S 3/5 mit der Bahnnummer 3365 in einer Werkaufnahme der Firma Maffei.

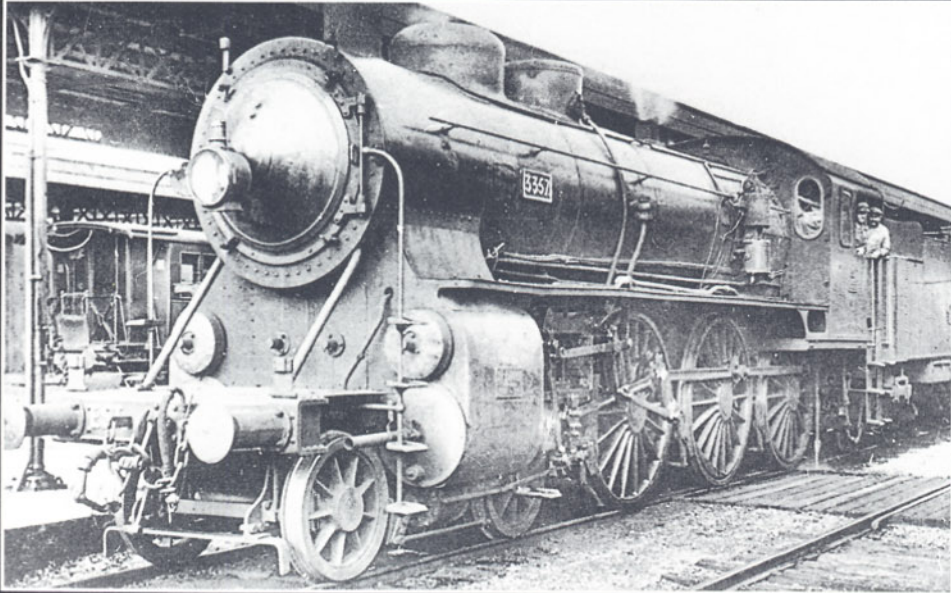
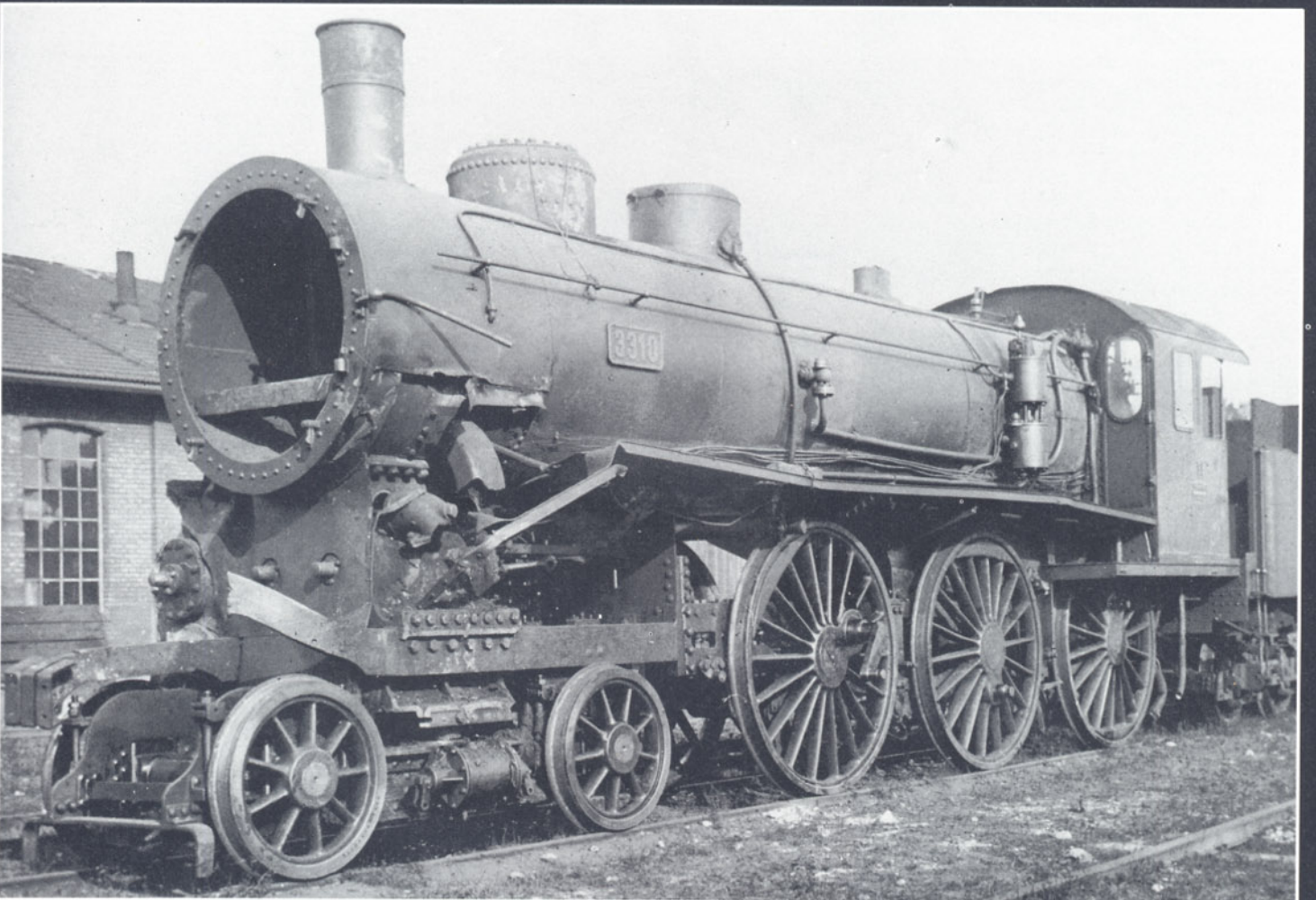


Bild 11: Eine der zur französischen Ostbahn (EST) als Reparationslokomotive abgelieferten S 3/5 war die 3009, die hier bereits die französische Nummer 3357 trägt.

von 1577 mm; auf dem vorderen Kesselschluß saß der Dampfdom, der mittlere trug den Sandkasten. Die Kessellängsnähte waren in dreifacher Laschennietung, die Rundnähte in doppelter Reihennietung ausgeführt, während die Rohrwand und die Rauchkammer einreihig genietet waren. Unter der Feuerbüchse befand sich ein mehrteiliger Aschkasten mit vom Führerstand aus zu bedienenden.

Bild 12: Da hat's gekracht! Die S 3/5 – 3310 hatte im Oktober 1908 bei Großkarolinenfeld (in der Nähe von Rosenheim) einen schweren Unfall. Sie wurde als Heißdampflok wieder aufgebaut und fiel 1919 gleichfalls an die französische Ostbahn.
Foto: Archiv Krauss-Maffei



den beweglichen Klappen und einem Bodenschieber. Der waagrecht liegende Rost von 3,28 m² Fläche bestand aus drei Reihen Hartfußstäben.

In der Naßdampfausführung enthielt der Langkessel 283 Heizrohre von 4550 mm Länge und 52 mm äußerer Weite. Die Feuerbüchse wies bei beiden Bauarten 14,5 m² feuerberührter Heizfläche auf, die der Heizrohre betrug 191 m², wodurch sich eine beachtliche Gesamtheizfläche von 205,5 m² ergab. Für die Jubiläumsausstellung 1906 in Nürnberg (das Königreich Bayern bestand 100 Jahre) wurde die S 3/5 – 3329 als Heizdampflok mit Rauchröhrenüberhitzer der Bauart Schmidt geliefert. Die Heizfläche der nunmehr 172 Heizrohre sank auf 163,5 m², die Überhitzerfläche betrug zusätzlich 34,5 m². Wir werden auf die Heißdampfausführung der S 3/5 später noch ausführlich zu sprechen kommen.

Wegen der großen Treibräder von 2000 mm ergab sich bei der S 2/5 eine bis dahin noch nicht erreichte hohe Lage der Kesselmitte von 2875 mm über Schienenoberkante, 125 mm höher als bei der bad. lld. Das entsprechende Maß bei der S 3/5 betrug 2800 mm. Die geräumige Rauchkammer ruhte auf dem aus dem Block der Hochdruckzylinder gebildeten Sattel und war an ihrer Stirnseite zur Verminderung des Luftwiderstands stark kegelförmig verkleidet.

Triebwerk: Die beiden innenliegenden Hochdruckzylinder wurden mit den zugehörigen Kolbenschiebern und dem Sattelstück zur Abstützung des Kessels aus einem Stück gegossen und mit den beiden Rahmenwangen verschraubt. Die außenliegenden Niederdruckzylinder waren an den Hochdruckzylinderbock angeschraubt. Bei etwaigen Beschädigungen brauchte also nur der betreffende Niederdruckzylinder ersetzt zu werden. Die Innenlage der Hochdruckzylinder bot zudem einen ausgezeichneten Schutz gegen Wärmeverluste. Der Zylinderdurchmesser betrug bei beiden Gattungen 340 mm bei den Hochdruck- und 570 mm bei den Niederdruckzylindern; bei der Heißdampfversion der S 3/5 vergrößerten sich die Zylinderdurchmesser auf 370:590 mm. Der Kolbenhub betrug einheitlich 640 mm. Alle vier Zylinder arbeiteten auf die erste, doppelt gekröpfte Treibachse aus Chromnickelstahl. Der Treibraddurchmesser hatte bei der S 3/5 das in Bayern übliche Maß von 1870 mm, bei der S 2/5 dagegen 2000 mm.

Von Anfang an waren Hoch- und Niederdruckzylinder mit Kolbenschiebern ausgerüstet. Die Pleueln beider Seiten waren um 180° versetzt, die Seiten hatten gegeneinander 90°

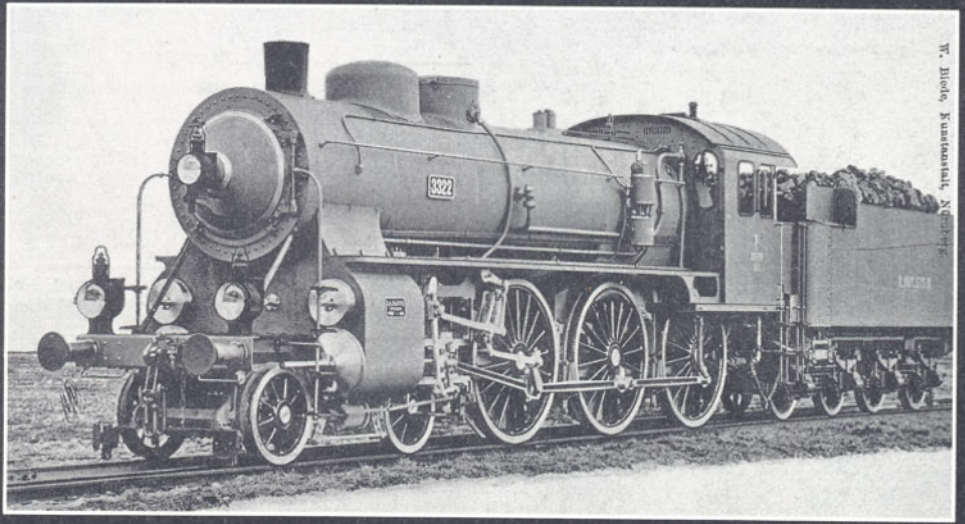
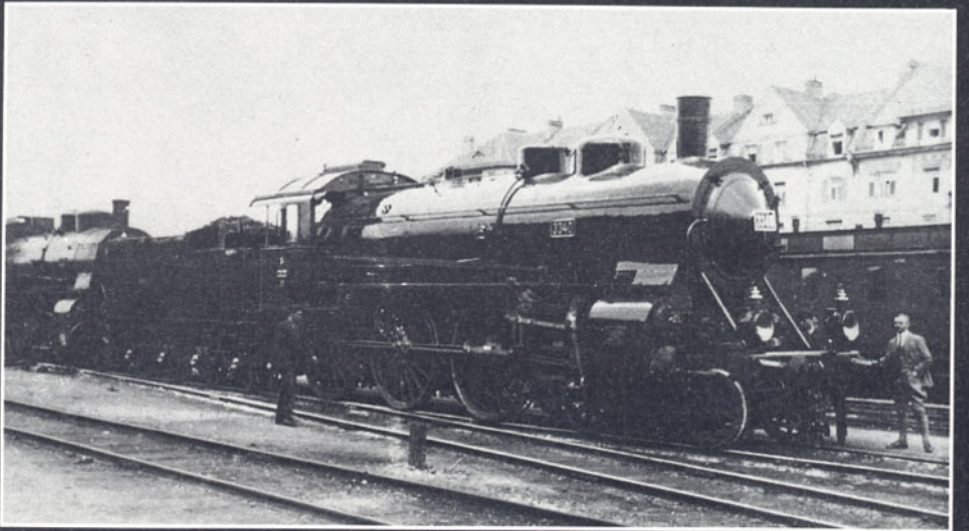


Bild 13: Die S 3/5 war seinerzeit so bekannt, daß sie auch zur Ehre einer Postkarte kam. Die 3322 wurde bei der DR zur 17 411.

Bild 14: An dieser Aufnahme der S 3/5 – 3340 fällt das Nummernschild an der Rauchkammer auf. Es läßt darauf schließen, daß die Aufnahme nach 1920 entstanden ist, was auch die Aufschrift „Bayern“ am Tender bestätigt.

Soweit nicht anders angegeben, entstammen die Fotos der Sammlung Dr. Scheingraber.



Kurbelwinkel. Dadurch konnte die Steuerung der Innenzylinder von der äußeren Heusingersteuerung abgeleitet werden. Die Hochdruckschieber besaßen Inneneinströmung, was für das Dichthalten von Vorteil war. Da das Zylinderraumverhältnis 1:2,8 betrug, konnte ohne weiteres mit gleicher Füllung gefahren werden. Als Anfahrsvorrichtung diente ein Drehschieber, der in ein Überströmröhr zwischen der Hochdruck- und der Niederdruckeinströmung zwischengeschaltet war und sich bei Füllungen über 70 Prozent

öffnete und den Niederdruckzylindern Frischdampf zuführte. Die auf zwei Drehgestellen gelagerten Tender faßten 22 m³ Wasser und 6 t Kohle.

Die Übersicht der Hauptabmessungen, die E. Weiß seiner eingehenden Besprechung beider Gattungen in Bd. 49 der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure, S. 421 ff., beigefügt hat, ist in Tabelle 1 wiedergegeben.

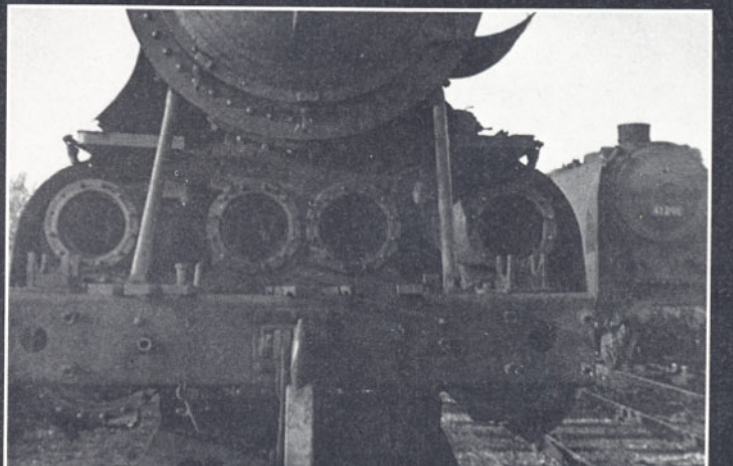
(Fortsetzung und Schluß im Eisenbahn-Journal 8/85).

-rab-

Bild 15: Aus der Werkpraktikantenzeit des Fotografen vor 45 Jahren im RAW Freimann stammen die beiden letzten Aufnahmen, die einmal den graziilen Barrenrahmen sowie . . .



Bild 16: . . . die Anordnung der Kolbenschieber (oben) und rechts bzw. links außen die Unterseite der Niederdruckzylinder der 17 516 anlässlich einer L 4 zeigen. Fotos: Dr. Scheingraber





DB im Herbst – fotografiert von Joachim Seyferth. Unter diesem Motto präsentieren wir Ihnen auf drei Seiten insgesamt fünf gekonnt in Szene gesetzte Eisenbahnmotive. Den Anfang macht das Foto oben vom 22. 10. 1983. Es zeigt die 218 368 mit dem Eilzug 3352 im Nahetal bei Bad Kreuznach.

Im Herbst ist Zuckerrübenzeit! Auf vielen Bahnhöfen werden jetzt wieder die Zuckerrüben auf offene Güterwagen verladen und mit der Bahn zu den großen Zuckerfabriken transportiert. Das

Foto unten entstand am 8. 10. 1984 im Bahnhof Albig bei Alzey.

DB im Herbst – dies kann auch zweideutig verstanden werden. Auf vielen weniger frequentierten Streckenabschnitten plant die DB sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr weitere Angeboteinschränkungen. Wie lange wird man wohl noch beispielsweise von Boppard nach Emmelshausen im Hunsrück auf der Schiene reisen können, wo am 6. 11. 1982 das Foto auf der rechten Seite aufgenommen wurde?



DB im Herbst





Anfang November ist der Herbst nicht mehr so bunt, gedämpfte Farbtöne bestimmen immer mehr das Bild in der Natur. Die nach dem neuen Farbkonzept der Deutschen Bundesbahn lackierte 216 119 fügt sich harmonisch in die Umgebung ein. Im Vordergrund fließt die Lahn, in der sich das hellgestrichene Eisenbahner-Erholungsheim spiegelt (bei Arfurt, 5. 11. 1981).

Mit Laub übersät ist der Acker bei Niederwalluf auf dem Foto unten, der durch eine Baumreihe und den Bahnkörper der Strecke Wiesbaden – Koblenz begrenzt wird. Nur für einen kurzen Augenblick wird die Ruhe von einem Zug unterbrochen, dann kehrt wieder Stille ein.

Alle Fotos: J. Seyferth





Bild 1: Dieses Foto von April 1974 mit der 24 009 zeigt sehr schön die Zufahrt in das Bw Freudenstadt vom Gleis 1 in Freudenstadt Hbf.

Foto: H. Stemmler

Deutsche Bahnbetriebswerke

Das Bw Freudenstadt

In den letzten vier Folgen unserer Serie „Deutsche Bahnbetriebswerke“ hatten wir nacheinander verschiedene Betriebsanlagen mit Ringlokschuppen vorgestellt. Um etwas Abwechslung in die Reihe zu bringen, entschieden wir uns nun für ein mittelgroßes

Bahnbetriebswerk mit Rechteckschuppen und abseits angeordneter Drehscheibe. Angeregt durch einen Beitrag in der Zeitschrift LOK-MAGAZIN fiel unsere Wahl auf das Bw Freudenstadt, das sich besonders gut zur Nachbildung auf Modellbahnanlagen eignet. Fast alle der dort in den letzten Jahren des Dampfbetriebs eingesetzten Lokomotiven fin-

den sich im Sortiment von Fleischmann, die Baureihe 82 wird von Fulgurex angeboten. Auch dieses Bahnbetriebswerk existiert heute nicht mehr in seiner ursprünglichen Form. Bereits im Jahre 1967 verlor Freudenstadt seine Eigenständigkeit und wurde zur Außenstelle des Bw Tübingen, das am 1. April 1967 auch die letzten betriebsfähigen P 8 mit den Be-

Bild 2: Der zehngleisige Rechteckschuppen des Bw Freudenstadt am 11.4.1966.

Foto: H. Stemmler





Bild 3: So präsentiert sich das Bw Freudenstadt mit dem charakteristischen großen Rechteckschuppen aus Richtung Nordosten. Am Bahnsteig in Freudenstadt Hbf steht die 038 772 zur Abfahrt nach Eutingen bereit (links daneben die 218 161). **Foto: U. Geum**

triebsnummern 38 2039, 2259, 2967, 2976, 3156, 3323, 3509 und 3853 als Heimat-Dienststelle übernahm. Änderungen an den Betriebsanlagen hatte diese Rationalisierungsmaßnahme allerdings noch nicht zur Folge. Auch als die Zeit der Dampflokomotiven auf der Murg- und Kinzigtalbahn sowie auf der Gäustrecke zu Ende gegangen war, blieben der zehnständige Lokschuppen und die Lokbehandlungsanlagen zunächst noch unangetastet. Erst im Laufe des Jahres 1982 erfolgte der Abbruch des Schuppens und der Ausbau von Weichen, Gleisen und der Drehscheibe. Danach wurde entlang des erhalten gebliebenen Verwaltungsgebäudes mit der Lokleitung eine lange zweiständige Fahrzeughalle errichtet, schlicht und schmucklos,

als reiner Zweckbau. Dieses „Schrumpf-Bw“ kann natürlich nicht Gegenstand unserer Betrachtung sein. Verschiedene Umfragen haben ergeben, daß das Hauptinteresse der Modellbahner der Epoche III gilt. Deshalb sollte auch das Bw Freudenstadt der sechziger Jahre vorgestellt werden. Bei den Bemühungen um Einsicht in die Planunterlagen erlebten wir dann aber eine böse Überraschung. Die bei der zuständigen BD Stuttgart vorliegenden Pläne waren alle schon geändert, alte Unterlagen nicht mehr vorhanden. Nachdem die Originale auf den neuesten Stand gebracht waren, wanderten alle älteren Plankopien in den Reißwolf, denn alle Zeichnungen tragen immer noch den Vermerk „Nicht für Dritte“. Nach einer längeren Suchaktion, unterstützt

von mehreren Dienststellen der Stuttgarter Direktion, gelang es schließlich, Teile einer alten Plankopie aufzutreiben. Damit, und anhand einiger älteren Fotos war es dann doch noch möglich, das alte Bw Freudenstadt zu rekonstruieren.

Der zehnständige Rechteckschuppen befand sich südwestlich der Bahnhofsanlagen, neben der Ausfahrt nach Schiltach. Die Einfahrt in das Bw konnte direkt nur aus dem Gleis 1 erfolgen. Ein- und Ausfahrten aus den Gleisen 2 bis 9 des Hauptbahnhofs Freudenstadt verlangten dagegen Sägefahrten, die auch erforderlich waren, um an den Kohlebens zu gelangen. Der Wasserkran hatte seinen Platz im Weichenbereich, zwischen Gleisen, die zu den Lokständen 6 und 7 führten. Etwas



Bild 4: Am 25.9.1971 war die 212 226 Zuglokomotive des P 3977 nach Hausach. Im Hintergrund sind der hohe Kamin sowie ein Teil der Anlagen des Bw Freudenstadt zu erkennen.
Foto: U. Geum

abseits des Lokschuppens, hinter dem Stellwerk 2, war eine 16-m-Drehscheibe vorhanden, von der ein Abstellgleis mit einem Radius von nur 80 m hinter den Schuppen führte. Die Drehscheibe reichte gerade noch aus, um eine Lokomotive der Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ wenden zu können. Der vordere Schuppenanbau mit den Ständen 1 und 2 verfügte an der Rückseite ebenfalls über Tore, die auch im Bereich des Schuppengleises 8 vorhanden waren. Schlacken- und Untersuchungsgruben befanden sich unter den Gleisen 3 bis 6. Die vier langen Schuppengleise 7 bis 10 hatten eine Nutzlänge von ca. 80 m. Sämtliche Weichen im Bw-Bereich waren handbedient. Freudenstadt war zunächst die Endstation der am 1. September 1879 eröffneten Haupt-

bahn von Eutingen über Hochdorf. Sieben Jahre vergingen, bis ab dem 4. November 1886 der Abschnitt hinunter nach Alpirsbach und Schiltach im Kinzigtal befahren werden konnte. Mit dieser Strecke war die Verbindung zum Netz der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahn geschaffen. Nach dem Anwachsen des Fremdenverkehrs reiften dann auch die Pläne, die Bahn auch über Freudenstadt hinaus bis nach Klosterreichenbach im Murgtal zu verlängern. Dieser nur knapp 12 km lange Streckenabschnitt stellte besonders hohe Anforderungen an die Bahnbauer. Zwischen Freudenstadt Hbf und dem auf 739 m Seehöhe liegenden Stadtbahnhof befindet sich eine Steilrampe, in die eine Zahnstange der Bauart Riggenbach-Klose mit ei-

ner Länge von 1693 m eingebaut wurde. Ein weiterer 4 km langer Zahnstangenabschnitt war auf der anderen Seite bis Friedrichstal erforderlich.

Bis zur Eröffnung des Streckenabschnittes nach Klosterreichenbach am 21. November 1901 hatten die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen drei Zahnradlokomotiven der Klasse Fz beschafft. Zwei weitere Maschinen dieser Bauart folgten in den Jahren 1902 und 1904. Zuvor hatten schon vier dieser Zahnradlokomotiven ihre Bewährungsprobe auf der Zahnradstrecke von Honau nach Lichtenstein bestanden.

Nur 27 Jahre blieben die Zahnradmaschinen in Freudenstadt im Einsatz. Als am 14. Juli 1928 die 11 km lange Lücke zwischen dem



Bild 5: Die Drehscheibe des Bw Freudenstadt liegt etwas abseits in der Südecke des Bw-Geländes (August 1973).

Foto: H. Stemmler

württembergischen Klosterreichenbach und dem badischen Raumünzach geschlossen war, gab die Deutsche Reichsbahn den Zahnradbetrieb auf. Inzwischen hatten die preußischen Tenderlokomotiven der Gattung T 16¹ mit Riggenbach-Gegendruckbremse den Nachweis erbracht, daß sie die Zahnradmaschinen ersetzen konnten.

Im Jahre 1955 kamen dann auch noch die beiden Neubau-Lokomotiven 82 040 und 041

nach Freudenstadt, die ebenfalls über Gegendruckbremsen derselben Bauart verfügten. Auf den anderen von Freudenstadt ausgehenden Strecken waren im Reisezugdienst hauptsächlich Maschinen der Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ eingesetzt und für den Güterzugdienst standen preußische G 10 der Baureihe 57¹⁰⁻³⁵ zur Verfügung. Bis zum Herbst des Jahres 1959 waren in Freudenstadt auch noch die württembergischen Tn 94 128 und

129 beheimatet, die auf der Nebenstrecke Schiltach – Schramberg eingesetzt wurden. Im Sommer 1961 lösten die Einheitslokomotiven der Baureihe 50 die alten G 10 ab. Nach der Indienststellung der Steilstrecken-Diesellokomotiven V 100 2332 bis 2341 wurden Ende Mai 1966 zunächst die Tenderlokomotiven der Baureihe 82 abgegeben, wenig später dann auch die Maschinen der Baureihe 94⁵⁻¹⁷. Zu Beginn der siebziger Jahre ging

Bild 6: Spurplan des Bw Freudenstadt, das sich am Hauptbahnhof von Freudenstadt an der Ausfahrt nach Schiltach befindet. 1982 wurde der große zehngleisige Rechteckschuppen abgerissen. Zeichnung: Obermayer

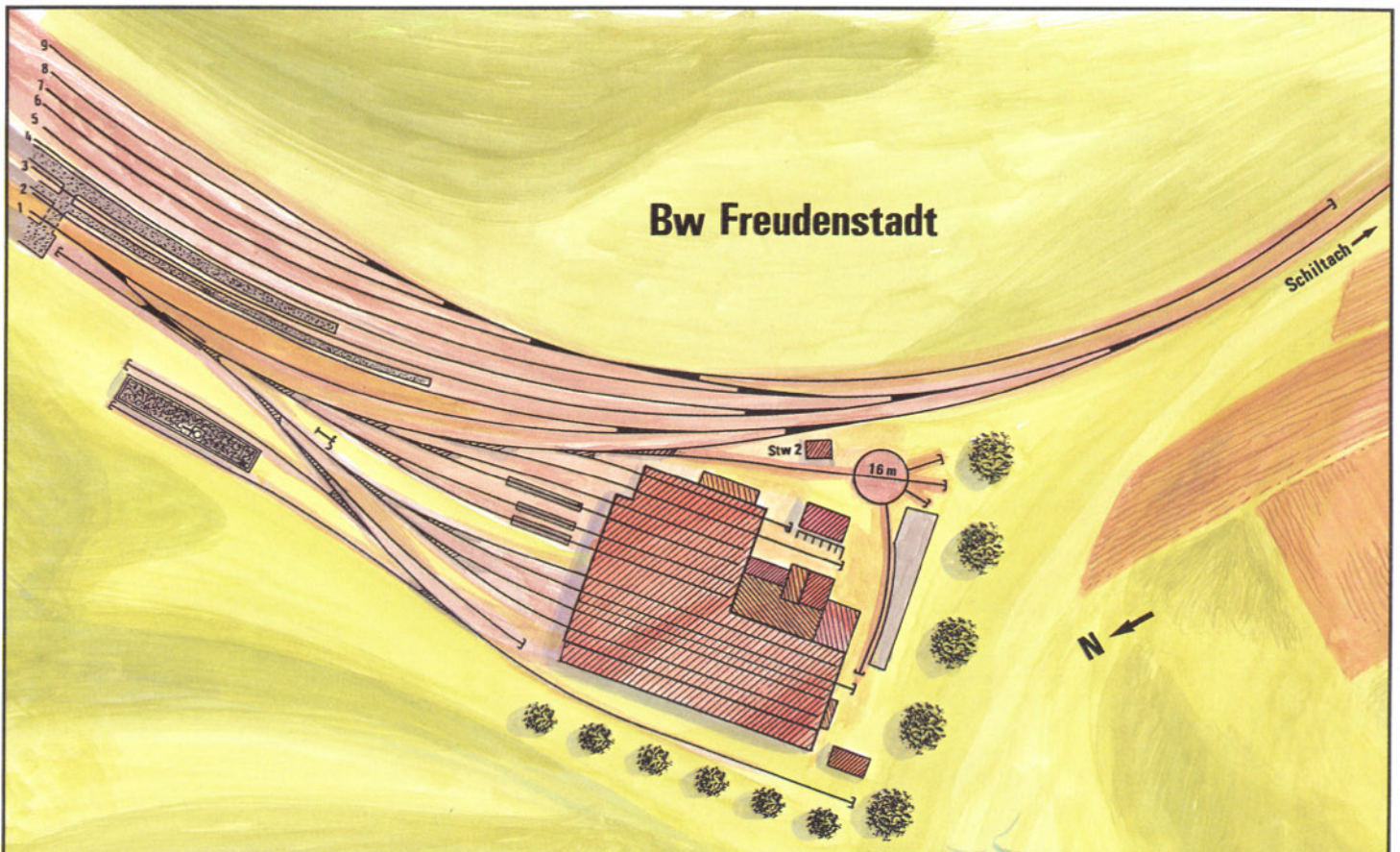




Bild 7: Der Wasserkran im Vorfeld des Bw Freudenstadt besaß einen auffallend langen Ausleger. Am 22.3.1973 ergänzte die 038 772 hier ihre Wasservorräte.

Foto: U. Geum

Bild 8: Am 23.9.1971 hielt der Fotograf die beim Bw Tübingen beheimatete 038 650 in der Bw-Außenstelle Freudenstadt im Bild fest.

Foto: U. Geum





Bild 9: Links im Bild ist der Kohlenbansen mit dem kleinen ortsfesten Drehkran zu erkennen. Die preussische G 10 am rechten Bildrand war im Mai 1963 bereits ohne Treibstangen abgestellt.
Foto: H. Stemmler

dann in Freudenstadt auch die Zeit der Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ zu Ende. Am 27. Mai 1972 fuhr dort der letzte planmäßige, mit einer P 8 bespannte Reisezug in dieser Region. Im Jahre

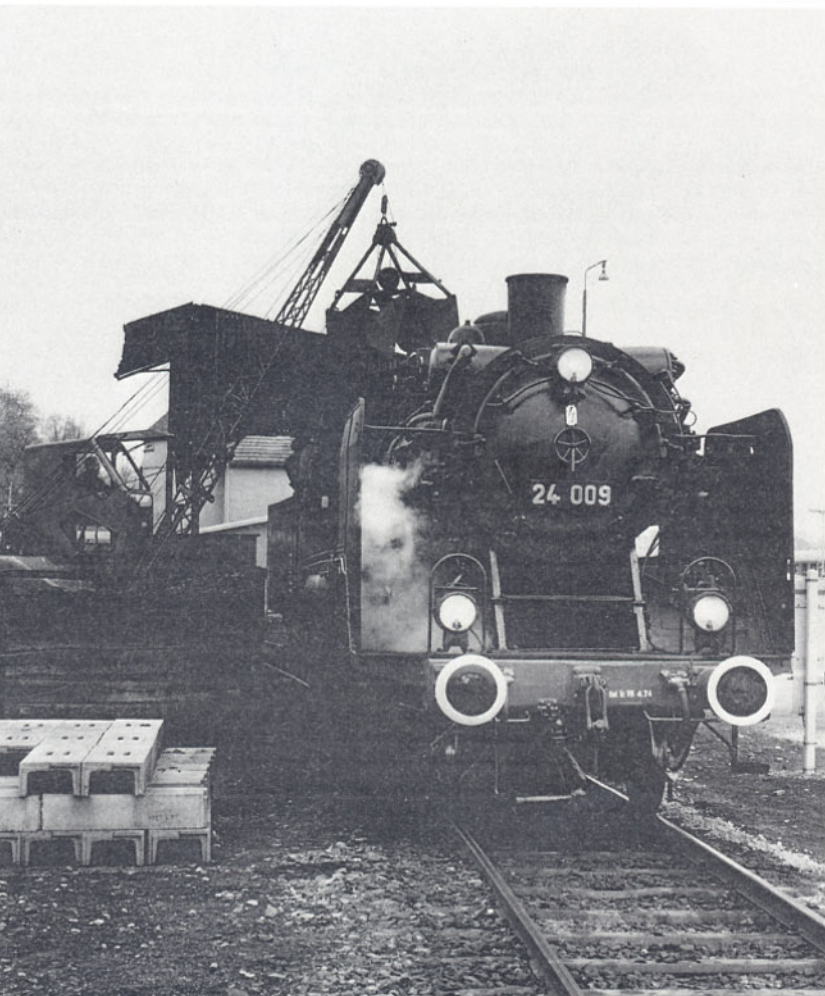
1972 erschienen in Freudenstadt die ersten Diesellokomotiven der Baureihe 218, die für die Steilstrecke Baiersbrunn – Freudenstadt Hbf zugelassen und dementsprechend be-

schildert waren. Hierbei handelte es sich um die Maschinen 218 160 bis 168, die zum Bestand des Bw Karlsruhe zählten.

HO

Bild 10: Mit Hilfe eines Baggers werden im April 1974 die Vorräte der 24 009 am Kohlenbansen des Bw Freudenstadt ergänzt.
Foto: H. Stemmler

Bild 11: Im Frühjahr 1966 wurde die Bekohlung noch mit Kohlenhunden und dem ortsfesten Kohlenlade-Drehkran durchgeführt.
Foto: Obermayer



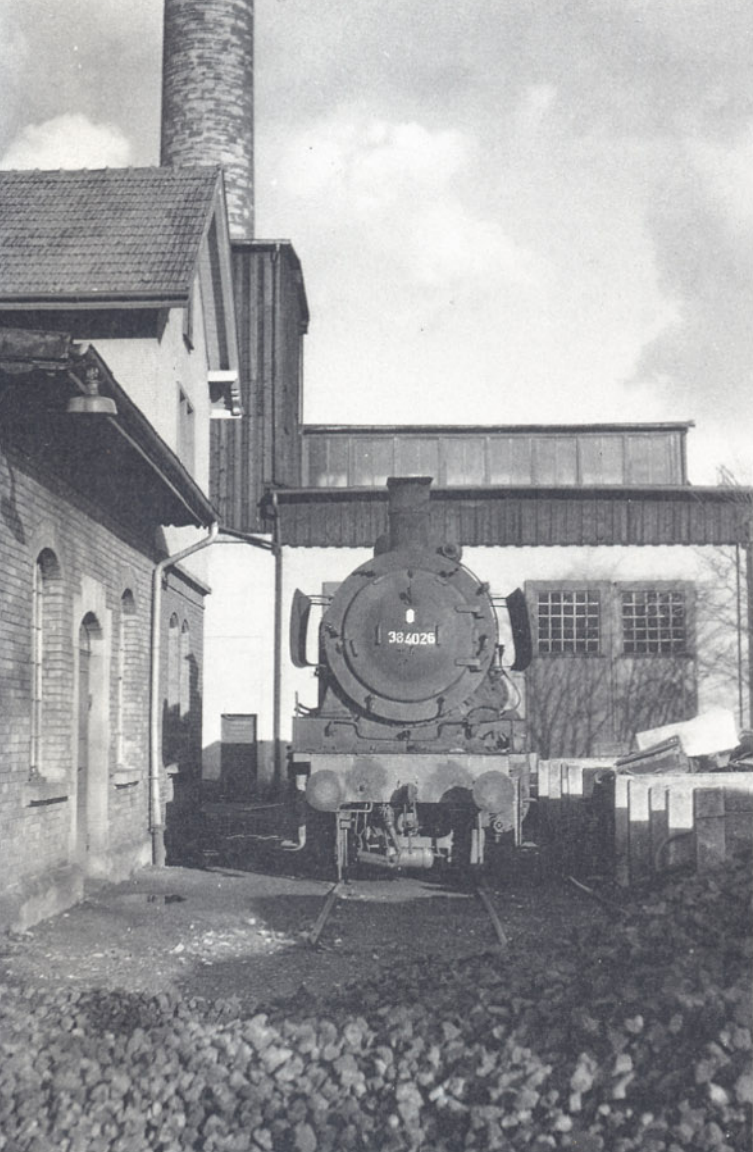


Bild 12: Die Gleise 1 und 2 des Rechteckschuppens führen auf der Rückseite der Halle wieder aus dem Schuppen heraus. Dort war am 30.12.1966 die 38 4026 kalt abgestellt.

Foto: H. Stemmler



Bild 13: Auf dem Abstellgleis neben dem Verwaltungsgebäude (mit der Lokleitung sowie den Wasch- und Schlafräumen) waren oft zur Verschrottung vorgesehene Dampflokomotiven anzutreffen (Mai 1963).

Foto: H. Stemmler

Bild 14: Die Rückseite des Rechteckschuppens mit den Nebengebäuden (August 1973).

Foto: H. Stemmler

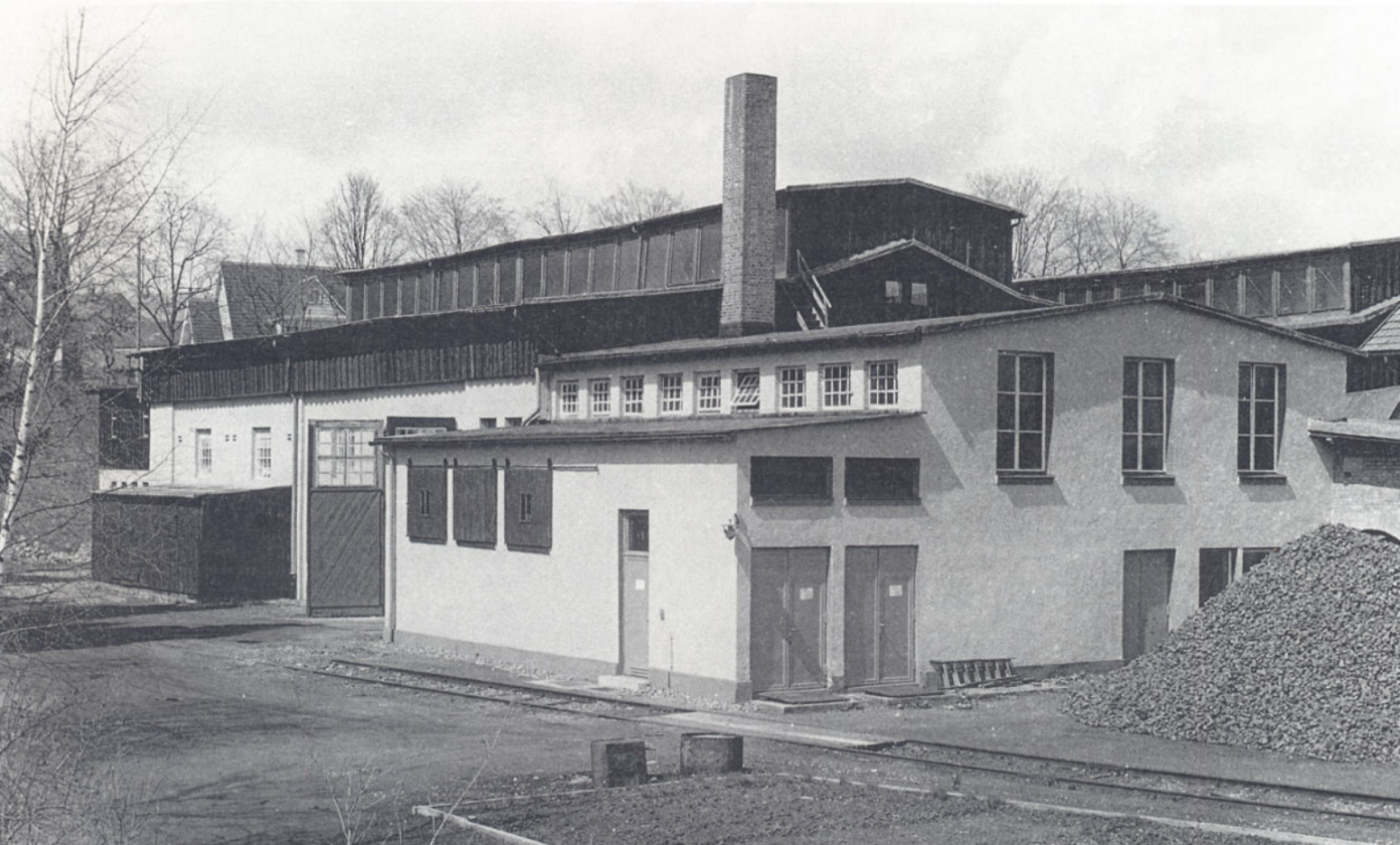






Bild 17: Die 038 553 verläßt am 28.10.1971 mit einem Personenzug den Hauptbahnhof Freudenstadt in Richtung Schiltach. Am rechten Bildrand ist das Empfangsgebäude zu erkennen. Nach links schließt sich das Bahnbetriebswerk Freudenstadt an, das jedoch auf diesem Foto hinter der Dampfwolke der P 8 verborgen bleibt.
Foto: U. Geum

Bild 15 (linke Seite oben): Vor dem großen Rechteckschuppen des Bw Freudenstadt wartet die 038 382 auf ihren nächsten Einsatz (23.3.1973).
Foto: U. Geum

Bild 16: Auch Lokomotiven der Baureihe 50 konnten im Bw Freudenstadt angetroffen werden wie beispielsweise am 27.6.1972 die 052 953.
Foto: U. Geum

Bild 18: Am 28.11.1982 war der große Rechteckschuppen des Bw Freudenstadt bereits abgerissen, nur die Nebengebäude standen noch.
Foto: H. Stemmler





Bild 1: Der Eilzug 3216 von Osterburken nach Neckarelz hat am 31.10.1984 Einfahrt in Dallau.

Foto: A. Ritz

Die Baureihe 456 der Deutschen Bundesbahn

Für den Einsatz im Schnell- und Eilzugdienst des Nahverkehrs beschaffte die frühere Deutsche Reichsbahn schon im Jahre 1935 die ersten Elektrotriebzüge der Einheitsbaureihe ET 25. Diese Fahrzeuge erfüllten die in sie gesetzten Erwartungen und lieferten die Erkenntnisse, die in die Entwicklung der Baureihe ET 32, ET 55 und ET 11 einfließen. Die drei zweiteiligen Triebzüge der Baureihe ET 11 waren für einen geplanten Städteschnellverkehr zwischen Berlin und München vorgesehen. Für diesen Einsatzbereich erhielten die Fahrzeuge eine strömungsgünstige abgerundete Stirnfront und eine Antriebskonzeption, die eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h erlaubte. Als die Deutsche Bundesbahn zu Beginn der fünfziger Jahre den Bau neuer Elektrotriebwagen in ihre Planung einbezog, konnte auf die vorhandenen Erfahrungen zurückgegriffen werden. Bei der Kon-

zeption der neuen Triebzüge sollten aber auch jene Forderungen berücksichtigt werden, die sich bei umfassenden Erhebungen ergeben hatten. Hierzu zählt neben einer komfortableren Ausstattung der angestrebte schnellere Fahrgastwechsel. Erfüllt wurden diese Forderungen durch gepolsterte Sitze auch in der dritten Wagenklasse, breitere Fenster und Gänge, breitere Einstiegstüren und weniger enge Einstiegsräume. Bei den durchgeführten Untersuchungen der Verkehrsströme und der Abschätzung der weiteren Verkehrsentwicklung ergab sich, daß die Fahrgastkapazität mit 200 bis 250 Sitzplätzen anzusetzen war. Bei den geforderten Abmaßen und Fahrzeuglängen kam es schließlich zur Entwicklung der dreiteiligen Triebzüge der Baureihe ET 56 für den Nah- und Städteschnellverkehr. In Zusammenarbeit mit dem Bundesbahn-Zentralamt München entstan-

den die Fahrzeuge in ihrem wagenbaulichen Teil bei den Firmen Fuchs in Heidelberg, Maschinenfabrik Esslingen und Rathgeber in München-Moosach. Die elektrische Ausrüstung lieferte BBC in Mannheim. Jeder der bestellten Triebzüge besteht aus zwei vierachsigen Triebwagen und einem vierachsigen Mittelwagen. Die drei Einheiten eines Zuges sind untereinander kurzgekuppelt.

Der wagenbauliche Teil

Das Untergestell und das Kastengerippe der Wagen sind als selbsttragende, verwindungssteife Röhre in kombinierter Spanten- und Schalenbauweise in moderner Schweißkonstruktion ausgeführt. Die Hauptlängsträger sind als Kastenträger ausgebildet, gefertigt aus miteinander verschweißten U-Profilen. Unterhalb des versteifenden Wellblechfußbo-



Bild 2: Der 456 105 befindet sich am 1. 11. 1984 bei Zwingenberg (Baden) auf der Fahrt von Mosbach (Baden) nach Heidelberg; im Hintergrund ist die Burg Zwingenberg zu erkennen.

Foto: A. Ritz

dens befindet sich eine Bodenwanne mit Seitenschürzen, in die alle elektrischen Aggregate und die Druckluftanlage staubgeschützt eingebaut wurde. Sowohl die Seitenwände als auch die Dachhaut und die Bodenwanne sind mit nichtbrennbaren und schalldämmenden Isolierstoffen ausgekleidet.

Die beiden Triebgestelle sind jeweils unter den Kopfen eines Triebzuges angeordnet und die Rahmen der Triebgestelle sind als geschweißte Blechträgerkonstruktion ausgeführt. Die Radsätze werden in der Längsrichtung durch Achslager, die am Rahmen durch Silentbloc und Exzenterbolzen angelenkt sind, spielfrei geführt. Durch diese Exzenterbolzen lassen sich die Abstände genau einstellen. Für die Führung in Querrichtung sind Achslagergleitplatten angebracht. Die beiden Treibradsätze laufen in außenliegenden Doppelpendelrollenlagern. Die Wagenlast wird über die beiden seitlichen Gleitstücke mit geschlossener Ölwanne, über die Wagenkastenfedern und den in Schaken aufgehängten

Federtrug auf den Drehgestellrahmen und weiter über die Blattfedern unter den Achslagern auf die Radsätze übertragen. Das Triebgestell, das keine Wiege erhielt, wird von einem auf der Quertraverse zwischen den Gleitstücken eingesetzten Drehzapfen geführt, der jedoch keine Längskräfte aufnimmt. Die Antriebs- und Bremskräfte werden vom Triebgestell auf den Wagenkasten mit Tiefanlenker übertragen.

In leichter, geschweißter Blechträgerkonstruktion sind die innenliegenden Rahmen der Laufdrehgestelle ohne Wiege ausgeführt. Die Radsätze werden in Längs- oder Querrichtung von Achslagern geführt, die am Drehgestellrahmen mit Silentbloc-Lagern und Exzenterbolzen zur Einstellung der Achsstände angelenkt sind. Der Wagenkasten wird über die beiden seitlichen Gleitstücke mit geschlossener Ölwanne, über die Kastenfederung und über Schraubenfedern an den Radsätzen abgefedert. Die aus Schraubenfedern und Stoßdämpfern bestehende Kastenfederung ist in

einem in der Höhe verstellbaren Federtrug gelagert. Längs- und Querkkräfte werden vom Drehzapfen aufgenommen, der so ausgeführt ist, daß die Anlenkung des Laufdrehgestelles über Gummielemente in Achswellenmitte erfolgt. Die Laufradsätze sind in innenliegend angeordneten Doppelrollenlagern gelagert. Jede Achsscheibe verfügt über eine Achsbruchsicherung.

An beiden Kopfen der Triebwagen ist eine selbsttätige Mittelpufferkupplung der Bauart Scharfenberg eingebaut, mit der auch die Luft- und Steuerleitungen gekuppelt werden. Mit dem Mittelwagen sind die Triebwagen durch eine drucksteife, aber gefederte Kurzkupplung verbunden.

Im Mittelwagen befindet sich ein Fahrgastraum 1. Klasse mit 24 plüschgepolsterten Sitzen, die paarweise zu beiden Seiten des Mittelganges angeordnet sind. Dem damaligen Zeitgeschmack entsprechend wurden die Abteilwände mit afrikanischem Birnbaum und die Abteildecke mit seidenmatt poliertem



Bild 3: Auf der Ausstellung im Ausbesserungswerk München-Freimann im Mai 1979 konnten die beiden Triebwagen-Baureihen 430 und 456 der Deutschen Bundesbahn nebeneinander im Bild festgehalten werden. Auch wenn sie sich auf den ersten Blick fast zu gleichen scheinen, unterscheiden sie sich doch in vielen Punkten (ein ausführlicher Beitrag über die Baureihe 430 erschien im Eisenbahn-Journal 2/1983).

Foto: D. Spillner

Ahorn verkleidet. Messingfarben eloxierte Leichtmetall-Schiebetüren schließen den Fahrgast- vom Einstiegsraum ab.

Auch in der zweiten Wagenklasse sind die Sitze paarweise eingebaut, sie verfügen über eine Kunstlederpolsterung. Die Seitenwände erhielten eine Verkleidung aus grauem Linoleum und im oberen Teil aus einer hellgrauen

Tapete. Die Decken wurden weiß gestrichen. Silberfarben eloxierte Leichtmetall-Schiebetüren trennen die Großräume von den Einstiegen.

In den Triebwagen 456 101 bis 107 befindet sich ein Gepäckraum, der mit den erforderlichen Ersatzteil- und Werkzeugschränken ausgerüstet ist.

Die Türen an den Einstiegen sind als Schwenkschiebetüren der Bauart Kiekert ausgeführt. Beim Öffnen wird die Tür zunächst etwas nach außen geschwenkt und dann an der Seitenwand entlanggeführt. Die Türen können von Hand geöffnet und geschlossen, darüber hinaus aber auch pneumatisch vom Führerstand aus geschlossen

Bild 4: Als einziger Vertreter seiner Gattung erhielt der 456 106 einen Anstrich in den Farben creme/ozeanblau. Die Aufnahme entstand am 26. 7. 1983 im Bw Heidelberg. Foto: D. Spillner





Bild 5: Auf der Fahrt als N 7976 von Heilbronn nach Neckarelz verläßt der 456 102 am 31. 10. 1984 den Bahnhof Gundelsheim (Neckar).

Foto: A. Ritz

werden. Der Gepäckraum hat nach außen aufschlagende Türen.

Die Triebzüge verfügen über eine selbsttätige Druckluft-Klotzbremse mit elektrischer Bremssteuerung. Im Triebgestell ist für jeden Radsatz ein eigener Bremszylinder eingebaut, in den Laufstellen ist nur ein Bremszylinder vorhanden.

Belüftet werden die Fahrzeuge durch Dachlüfter der Bauart Kuckuck.

Elektrischer Teil

Die Fahrdrahtspannung von 15 kV wird über die beiden Stromabnehmer und über Umschalter einem Hochspannungsdruckluft-schnellschalter und von dort über Hochspannungskabel den beiden Transformatoren zugeführt. Die Transformatoren sind am Wagenboden aufgehängt, sie tauchen in die Triebgestelle ein. Als Öltransformatoren mit

Eigenkühlung ausgeführt, verfügen sie über Kühltaschen und Kühlrohre. Auf dem Deckel befinden sich die Hochspannungseinführung und 15 Niederspannungsdurchführungen. Die verschiedenen Spannungen auf der Sekundärseite dienen der Regelung der Fahrmotorenspannung und damit der Einstellung von Zugkraft und Geschwindigkeit.

Die beiden Fahrmotoren in jedem Triebgestell ruhen auf der einen Seite mit Tatzlagern auf der Treibachse. Auf der anderen sind sie an den Querträgern des Drehgestells federnd aufgehängt. Das auf der Motorwelle aufgekettete Kleinrad treibt das auf der Radnabe sitzende, gefederte Großrad an. In der belüfteten Bodenwanne ist neben dem Nockenschaltwerk und den Hilfseinrichtungen auch eine Feuerlöscheinrichtung eingebaut. Eine Vielfachsteuerung erlaubt das Fahren und die Bedienung mehrerer gleichartiger Einheiten von einem Führerstand aus. Für die Behei-

zung der Fahrgasträume wurden unter den Sitzen elektrische Widerstands-Heizkörper eingebaut.

Zu den Sicherheitseinrichtungen zählen eine wegabhängige Sicherheitsfahrerschaltung, die den Triebzug zum Halten bringt, wenn der Führer während der Fahrt dienstunfähig wird. Außerdem ist eine Indusi vorhanden, die den Zug gegebenenfalls zum Halten bringt.

Der Betriebseinsatz

Als erste Neubau-Triebzüge der Deutschen Bundesbahn wurden die Garnituren ET/EM 56 01 und ET/EM 56 02 in Dienst gestellt und am 9. Mai und am 28. August 1952 dem Bw Nürnberg zugewiesen. Die Fahrzeuge kamen bis zum Dezember desselben Jahres hauptsächlich im Raum Nürnberg – Feucht – Altdorf zum Einsatz. Danach erfolgte ihre Umbeheimatung zum Bw Tübingen. Nürnberg er-





Bild 8: Die Sonne stand am Nachmittag des 1. 11. 1984 schon sehr tief, als der Nahverkehrszug 7234 von Osterburken nach Mannheim-Friedrichsfeld bei Eberbach durch das Neckartal rollte.

Foto: A. Ritz

Bild 6: Der N 7320 von Osterburken nach Heidelberg wurde im Winterfahrplan 1984/85 im Abschnitt Neckarelz – Heidelberg planmäßig aus zwei Triebzügen der Baureihe 456 gebildet. Bei Hirschhorn (Neckar) begegnet der Nahverkehrsbus am 31. 10. 1984 dem neckaraufwärtsfahrenden Motorschiff „DOROTHEA EPPLE“.

Foto: A. Ritz

Bild 7 (linke Seite unten): Dieser Triebzug der Baureihe 456 wurde am 31. 10. 1984 zwischen Lindach und Eberbach im unteren Neckartal aufgenommen.

Foto: A. Ritz

Bild 9 (Poster, nächste Seite): Bereit zur Probefahrt steht der 456 106 nach einer Untersuchung im Ausbesserungswerk Stuttgart-Bad Cannstatt. Es muß nur noch eine Schwenschiebetür eingebaut werden, dann kann die Probefahrt beginnen. Auf dem Zuglaufschild ist zu lesen „Probезug AW Stg = Bad Cannstatt.“

Foto: Obermayer

hielt nun die im Dezember fertiggestellten Triebzüge ET/EM 56 06 und ET/EM 56 07, die dort bis zum Mai des Jahres 1956 verblieben und dann wie alle anderen Fahrzeuge ebenfalls nach Tübingen kamen. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h versehen sie vorwiegend den Städte-Schnellverkehr zwischen der Universitätsstadt Tübingen und der Landeshauptstadt Stuttgart.

Nach dem Inkrafttreten des neuen Nummernplanes der DB wurden die Triebzüge ab dem 1. Januar 1968 mit den Betriebsnummern 456 101/856 001/456 401 bis 456 107/856 007/456 407 geführt.

Als erste Garnitur wurde der 456 107 am 12. Mai 1970 vom Bw Tübingen an das Bw Heidelberg abgegeben. Am 27. Juni folgten die Triebzüge 456 101 und 456 103 bis 106 und am 1. Juli 1970 schließlich auch noch der 456 102. Von nun an verkehrten die Züge auf den Strecken nach Neckarelz und Osterbur-

ken, nach Mannheim und Ludwigshafen und über Karlsruhe nach Baden-Baden und Offenburg. Trotz fristgerechter Untersuchung und Wartung im AW Bad Cannstatt, zeigten sich an den Fahrzeugen zu Beginn der achtziger Jahre in vermehrtem Umfang stärkere Verschleiß- und Korrosionsschäden. Die Triebzüge erhielten noch Auslaufuntersuchungen U 2.8:

456 101	im Juli	1980
456 102	im Juni	1982
456 103	im Oktober	1982
456 104	im Oktober	1979
456 105	im Januar	1983
456 106	im Dezember	1980
456 107	im Juni	1979

Mit den Fahrzeugen 456 104/856 004/456 404 wurde am 29. Februar 1984 die erste Garnitur ausgemustert. Am 29. März 1985 mußte die

Ausmusterung für den Triebzug 456 107/856 007/456 407 beantragt werden. Die z-Stellung erfolgte dann am 24. April und die Ausmusterung am 30. Juni 1985. Wenig später, am 16. Juli 1985 traf die Garnitur 456 102/856 002/456 402 im AW Bad Cannstatt ein. Eine eingehende Untersuchung der Fahrzeuge ergab, daß eine Instandsetzung wirtschaftlich nicht mehr zu vertreten ist, in Kürze wird nun der Ausmusterungsantrag gestellt werden. Wegen eines Achsschadens mußte schließlich am 27. August 1985 der Triebzug 456 105/856 005/456 405 dem AW Bad Cannstatt zugeführt werden. Bei Redaktionsschluß für diese Ausgabe stand noch nicht fest, ob der Schaden behoben und die Garnitur wieder zum Einsatz kommen wird. Sollte auch dieser Zug z-gestellt werden, muß wohl damit gerechnet werden, daß auch die letzten drei Triebzüge der Baureihe 456 bald aus dem Verkehr gezogen werden.

HO







Bild 1: Hier stehen sie: Die fertigen H0-Modelle unserer beiden typischen kurzen Lokalbahnwagen.

Foto: Dr. Hufnagel



Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut

So, liebe Freunde, heute starten wir unseren bayerischen Lokalbahnzug! Die Lokalbahnen in Bayern stellten ein wohlorganisiertes System von Nebenbahnlinien dar, das – wie man heute sagen würde – gut durchrationalisiert war, dabei aber technisch fortschrittlich und betrieblich sicher arbeitete, keineswegs Komfortbedürfnisse ignorierte und über alles ein Flair von Urwüchsigkeit, Gemütlichkeit und Herzlichkeit breitete. Nicht von ungefähr war die Lokalbahn des öfteren Schauplatz von Ludwig Thomas Betrachtungen. A propos

Wirtschaftlichkeit! Man gedenke nur des „Glaskastls“, der bayer. Ptl 2/2, alias 98³: Heißdampf-Zweizylinder-Triebwerk und Einmannbetrieb. Und man erinnere sich an die kurzen Personenwägelchen, die man wohl auf jeder Lokalbahn antraf: Relativ langer Achsstand, daher ruhiger Lauf, geräumig und luftig, leicht, und in Anschaffung und Unterhaltung billig. Und akkurat diesen Wagen widmen wir den ersten Teil dieser Folge: Ab 1905 beschafft, später mit CL (Bay05) bezeichnet, und mit im Laufe der Beschaffungszeit etwas unterschiedlicher Gesamtlänge, auch als BC gebaut, aber stets 5 m Achsstand. Eine 1:87-Skizze gibt die Hauptabmessungen wieder. Die Wagen bestimmten bald das Bild der Züge mit auf diesen Strecken und sollen daher unseren Lokalbahnzug eröffnen. Weil mehrere gleiche oder ähnliche Fahrzeuge meistens

den optischen Reiz erhöhen, bauen wir gleich zwei Exemplare: Das erste in der Ursprungsform (Skizze A), die man einige Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg noch antreffen konnte; mit Petroleumbeleuchtung, Holzrahmenfenstern und klein gegliederter Blech-Verschalung der Seitenwände. Die zweite in der Umbauform der Gruppenverwaltung Bayern der DRG nach 1920, die sogar noch 1957 liefen, wie unser Bild beweist; mit elektrischer Beleuchtung, Holz- oder Metallrahmenfenstern, großflächigen Blechen der Seitenverkleidung, durchgehenden Deckleisten und den damals üblichen typischen Luftsaugern, Bauart Growe. Materialbedarf siehe Tab. 1!

Der auf den ersten Blick unserem Vorbild recht ähnliche Fleischmann-5052er läßt bei genauerem Hinsehen so viele Ungereimtheiten erkennen, daß er für unsere, wenn auch nicht im Extrem, aber doch bewußt beschrittene vorbildgetreue Linie nicht in Frage kommt. Insbesondere stören zwei Merkmale das richtige Aussehen. Einmal der zu kurze Achsstand mit Phantasie-Achskisten obendrein, und dann die Tatsache, daß die Fensterrahmen zu knapp bis unter die Dachkante reichen. Damit haben die Wagen doch das Aussehen eines Beschwipsten, der seinen Müzenschirm bis über die Augenbrauen gezogen hat, respektive von LAG (Lokalbahn A.G. München)-Wagen, um wieder strenger sachlich zu werden, und der Gesamteindruck ist dahin, so sehr man sich um andere Details auch bemüht hat. Für vorbildbewußte Modellbahner ist somit der ganze Wagen – vom Dach abgesehen – für die Katz', leider!

Bild 2: Ende der fünfziger Jahre liefen die kurzen bayerischen Lokalbahnwagen der Bauart CL (bay 05/20) immer noch leichtfüßig über die Schienen. 1905 gebaut, 1920 „rekonstruiert“, hier als LB der DB in Traunreut aufgenommen. Foto: Dr. Hufnagel

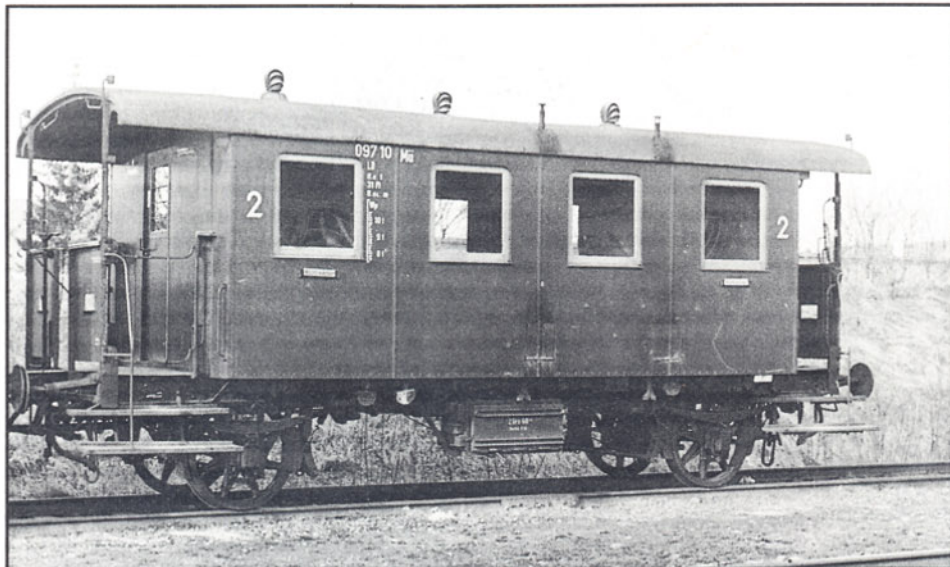


Tabelle 1: Bedarfsliste für größere Teile

Gegenstand	Menge	Hersteller
Personenwagen Nr. 5002	2	Fleischm.
Personenwagen Nr. 5052	2	Fleischm.
Personenwagen Nr. 743 (H0e)	1	Liliput

Bild 3: Der CL (bay05) im Maßstab 1:87.

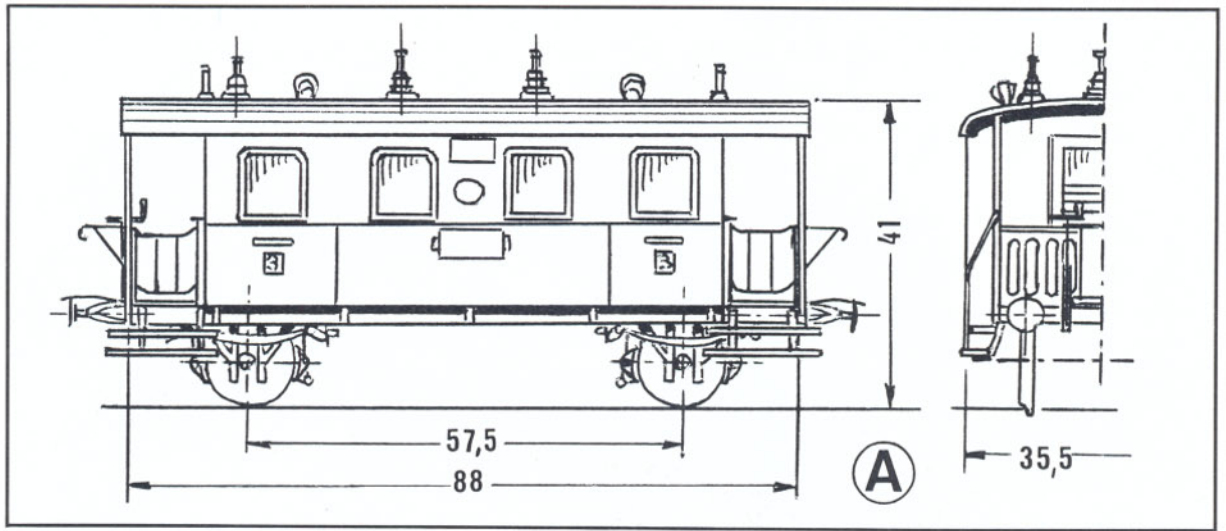


Bild 4: Was man beim Bau des Fahrgestells eines CL (bay05) beachten muß ...

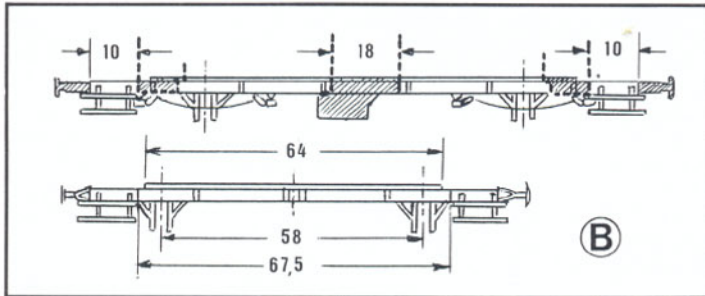


Bild 6: Anleitung für das Anpassen der original 5052er-Bühnen an den Wagenkasten.

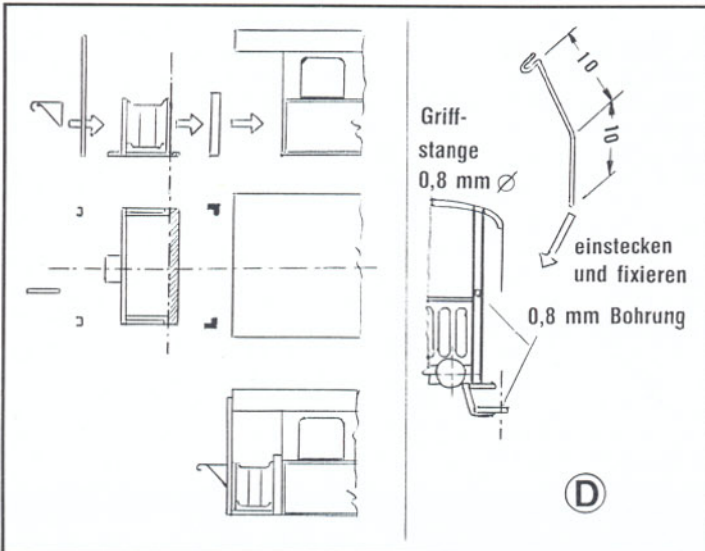


Bild 5: ... und was für den Wagenkasten zu tun ist.

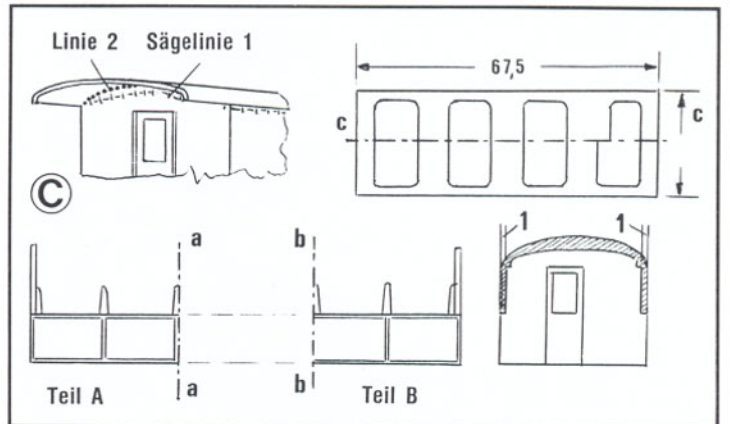
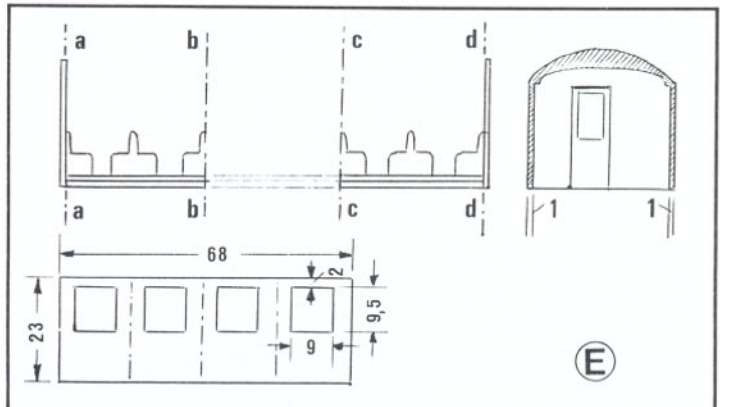


Bild 7: Hinweise zum Bau des Wagenkastens des CL (bay05/20).

Zeichnungen 3-7: Dr. Hufnagel



Beginnen wir mit dem Fahrgestell, das bis auf Batteriekasten und Lichtmaschine des zweiten Modells für beide gleich ist. Dazu verwenden wir das Gestell des Fleischmann-5002ers und modeln es etwas um, indem wir es gemäß Skizze B kürzen und stückeln, und Korbpufer sowie beim zweiten Modell Batteriekasten und Dynamo (z. B. Donnerbüchsen-Zubehör von Roco) darankleben. Beim Bau des Kastens ist zwischen beiden Modellen zu unterscheiden. Zuerst zum Modell I, d. i. der CL (Bay05)!

- Vom Fleischmann-5052er das Dach möglichst exakt absägen. Dazu Sägelinie vorritzen (mit Reißnadel) und danach mit der Feile nachbehandeln. An den Stirnseiten empfiehlt es sich, zunächst gemäß Linie 1 (Skizze C, oben, li.) zu sägen, dann Linie 2 mit dem Bastelmesser sauber herzustellen.
- Dach gleichlang von beiden Enden her auf 87,5 mm kürzen.

- Vom Fleischmann-5002er obere Seitenwandhälften wegsägen (Skizze C, unten). Das Stück zwischen den Linien a und b herausnehmen.
- Zuschneiden der Stirnwände oben derart, daß das Dach passend aufgesetzt werden kann.
- Teile A und B zum neuen Kasten zusammenkleben.
- Zurichten der neuen Fensterpartie (Skizze C, oben, re.): Aus einem 1-mm-Polystyrol-Rechteck, 67,5 x 24 mm, die doppelten Fensteröffnungen (WC-Fenster schmaler) symmetrisch zur Linie cc heraussägen und nachfeilen. Fenstermaße und Abstände richten sich nach denen des 5052ers, die hier Verwendung finden, und nach der Feldereinteilung des Unterkastens. Rechteck zuletzt bei cc trennen und die damit entstandenen neuen oberen Seitenwandhälften an den Kasten kleben.
- Kasten farblich behandeln.

- Fenster aus den Fensterbändern des 5052ers einzeln herausschneiden (etwas Rand für Klebstoff überstehen lassen) und in die Öffnungen einkleben.
- Dach aufkleben und bemalen.
- Bühnen des 5052ers (Skizze D, li.) anpassen, d. h., Griffstangen und Trittbretter abtrennen, Riffelboden etwas schmaler schneiden, Stangen, und auf einer Seite auch die Handbremskurbel entfernen.
- Zwei L-Profilstücke (Vollmer), die auch als variable Abstandsstücke dienen, U-Streben und Übergangsgeländer zurechtrichten.
- Alles mit Sekundenkleber zusammen- und an den Wagenkasten kleben.

Jetzt wird der Wagenkasten auf das Fahrgestell geklebt und die letzten Accessoires, wie etwa Griffstangen an den Aufstiegen (Skizze D, re.), angebracht. Das Modell I ist damit fertig. Bei Modell II geht's etwas anders:

- Heraustrennen der ganzen Seitenwände



Bild 8: Dies ist der Lohn der Mühe: Ein CL (bay14b) in H0!

Foto: Dr. Hufnagel

- zwischen den Linien a und b und des ganzen Stücks zwischen c und d aus dem Kasten des zweiten 5002ers (Skizze E, oben),
- Zuschneiden der Stirnwände ähnlich Modell I (Skizze E, oben, re.).
- Entfernen aller Luftsauger etc. vom Dach des zweiten 5052ers, Zuspachteln der Löcher. Einstecken von Growe-Luftsaugern.
- Zuschneiden zweier neuer Seitenwände aus 1-mm-Polystyrol und Heraussägen/Feilen der Fensteröffnungen (Skizze E, unten). Will man Metallrahmenfenster imitieren, müssen die Ecken scharf ausgeführt sein.
- Anbringen dreier Deckleisten je Wand in Form von Plastikfeinstprofilen (Wenzel) oder Drahtstückchen.
- Seitenwände an den Kastenrumpf kleben.
- Wagenkasten farblich behandeln.
- Fenster einkleben. Passende Metallrah-

menfenster gewinnt man aus dem 743er von Liliput.

- Dach bemalen und aufkleben. Jetzt werden noch die Bühnen nach der vorhin beschriebenen Art zugerichtet und angeklebt, der Kasten auf das Gestell geklebt, Haltegriffe angebracht und damit steht auch dieser Wagen.

Wenn in Schnatterbach Viehmarkt war, wurde wegen des enormen Andrangs von Ökonomen unser Lokalbahnzug mit einem CL (Bay14b) verstärkt. Von diesem Wagentyp liefen seinerzeit mehrere Varianten, auch Nachbauten der DRG-Zeit. Wir haben eine ausgesucht, die mit wenig Aufwand selbst zu bauen ist (Bild und Maßskizze sowie Tabelle 2).

Fangen wir mit dem Fahrgestell an: Skizze F zeigt eine Wagenvariante, die die Verwendung des Original-Fahrgestells des 5002ers erlaubt. Es liefen aber auch Wagen mit nur 69 mm H0-Achsstand, ein Maß, das vielleicht lokalbahnspezifischer erscheint als 76 mm. Wer es anwenden will, muß folgende Prozedur durchführen: Aus der Mitte des Fahrgestells wird ein Stück A (Skizze G, oben) herausgesägt, geteilt und je zur Hälfte an den Enden bei a und b wieder eingesetzt. Weil durch die fünf Schnitte etwas an Substanz und damit an Länge verlorengeht, sollten zum Aus-

gleich zwei Einlagescheiben desselben Profils wie des Gestellquerschnitts aus ca. 1 mm starkem Plastikmaterial eingefügt werden. Alles mit Uhu-Plast zusammenkleben. Nun zum Wagenkasten:

- Vom Kasten des 5002ers das Dach abnehmen, Randleisten oben und Eckenverzierungen („R“ und „E“ in Skizze H, oben, li.) entfernen.
- Aus den beiden, von den 5052ern abgesägten Dächern wird ein 122 mm langes neues Dach gemacht, darauf Luftsauger gesteckt sowie Vordachblenden aus 0,5 mm Polystyrol (Skizze H, oben re.) angeklebt.
- Zuschneiden der oberen Partien der Stirnwände so, daß das Dach passend aufgesetzt werden kann (Skizze H, unten, li.).
- Fensterbänder aus dem Kasten nehmen, in Einzelfenster zerschneiden, Rahmen ockerfarben bemalen und mit Mattlack fixieren, Fenster einkleben.
- Oben in den Kasten über den Fenstern ein 1 bis 1,5 mm starkes Polystyrol-Rechteck (Unterseite ockerfarben bemalt), 97 × 32 mm, waagrecht einkleben. Damit bleiben die Seitenwände parallel, was für das Aufkleben des Daches wesentlich ist.

Tabelle 2: Bedarfsliste für größere Teile

Gegenstand	Menge	Hersteller
Personenwagen Nr. 5002	1	Fleischm.
Wagenkasten des Personenwagens Nr. 5052	2	Fleischm.

Bild 9: Noch 1960 konnte man diesen bayerischen CL (bay 14), sogar mit DB-Emblem, fotografieren, wie es Herr Dr. Dillmann am 25. 6. in Erlangen getan hat.

Foto: Sammlung Dr. Hufnagel



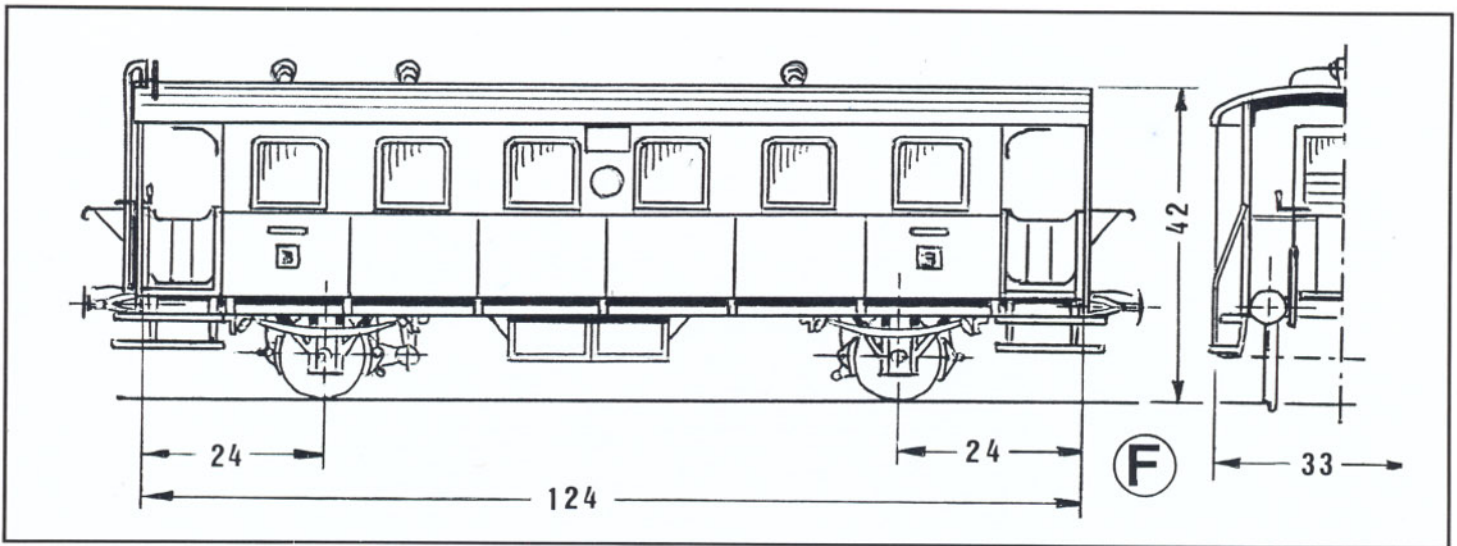
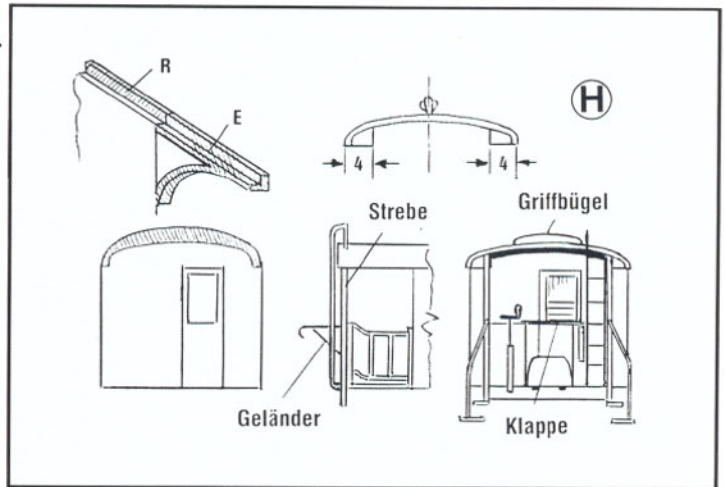
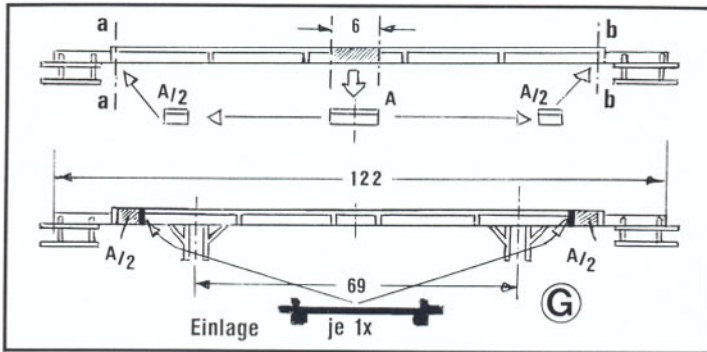


Bild 10: Der CL (bay14b) im Maßstab 1:87.

Bild 12: An den Wagenenden und an den Bühnen sind einige Accessoires anzubringen. Zeichnungen 10-12: Dr. Hufnagel

Bild 11: Am Fahrgestell ist nicht viel zu tun: Entweder das 5002er-Gestell belassen, oder - bei einer Variante - in der Mitte ein Stückchen herausnehmen, teilen und an den Enden wieder einsetzen.



- Dach aufkleben.
- Als Bühnen können die des 5002er Verwendung finden. Dazu Haltegriffe abschneiden, Übergangsgitter aus den Stirnseiten-Mitten so ausschneiden, daß nur

- die Übergangsbleche bleiben.
- Bühnen an den Kasten-Enden mit etwas Uhu-Greenit fixieren, U-Stützstreben, Leiter, Dach-Griffbügel, Übergangsgeländer und Übergangsklappe anbringen (Skiz-

ze H, unten, re.).
Nunmehr bleibt nur noch, den Kasten auf das Gestell zu kleben, neue 0,8 mm starke Griffstangen einzusetzen und - den Fahrgästen „a guate Roas“ zu wünschen.

Dr. Hufnagel



Ihr Modellbahn-Spezialist

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

Friedrich Seibert

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



Spiel Freizeit Hobby

Marktgasse 19 9000 St. Gallen Tel. 22 70 86

Wir sind das Fachgeschäft für Modelleisenbahnen von Spur Z bis 1, mit der weit und breit größten Auswahl der Marken:

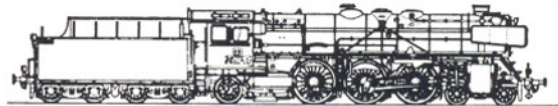
HAG & FULGUREX sowie **HO CH-FAHRZEUGE**
VERSAND IN ALLE WELT!

in Augsburg am Oberhauser Bahnhof in der Neuhäuserstraße 7, Tel. (0821) 41 18 75



FACHGESCHÄFT FÜR EISENBAHN-, FLUG- UND SCHIFFSMODELLBAU

Wir führen: Arnold, Bemo, Brawa, Brekina, Busch, Fallner, Fleischmann, Günther, Herkat, Herpa, Kibri, Lauer, LGB, Liliput, Lima, Märklin, Merten, Mössmer, Noch, Playmobil, Pola, Preiser, Rai-Mo, Ribu, Rivarossi, Roco, Roskopf, Seuthe, Schneider, Schreiber, Sommerfeld, Trix, Vollmer, Wiking, Großer H0-Automarkt. Fachbücher und Zeitschriften. Flugmodellbau, Schiffsmodellbau, Plastikmodellbau, RC-Cars.



EISENBAHN-SHOP Herbert Ampsler

Rotenbergstraße 125 7000 Stuttgart 1 Telefon 07 11 / 26 00 17
(Montags geschlossen!)

Fachgeschäft für Modellbahner



MODELLBAHN RAMM

Inhaber Werner Ramm
AM HAUPTBAHNHOF LANGE REIHE 17 - 2000 HAMBURG 1
TELEFON (040) 24 49 36

Modelleisenbahnen - Versand - Beratung - Ersatzteile
Eigene Reparaturwerkstatt - 2 Monate Garantie auf Gebrauchtwagen

Neuware Ständig Sonderangebote an
Neu- und Gebrauchtwagen An- und Verkauf
Werks-Ersatzteillager der Firma **Liliput**

Modellbahn Pietsch

Friedrichstraße 237
1000 Berlin 91
Tel.: (0 30) 2 51 17 90



Mariendorfer Damm 12
1000 Berlin 42
Tel.: (0 30) 7 06 32 41



Folgende Bücher aus dem Franckh-Verlag bei uns noch lieferbar:
Maedel: Die kgl. sächs. Staatseisenbahnen, DM 19,80. Gottwaldt: Die Stromlinien-Dampflok der Reichsbahn, DM 42,—. Gottwaldt: Geschichte der deutschen Einheitsloks, DM 48,—. Staiger: Endstation Rheine, DM 34,—. Gottwaldt: 50 Jahre Einheitslokomotiven, DM 19,80. Hartmann: Dampflokotiven in Deutschland, DM 38,—.
Nur solange Vorrat reicht.



Bild 1: Paradedepferd der KPEV: Aus dem Roco-H0-Modell der 17 1128 ist bei Gebhard Reitz in Berlin die S 10¹ mit der Betriebsnummer 1112 Danzig entstanden. Die dazu notwendigen Bauteile stammen ebenfalls aus dem Reitz-Programm. Die Wagen wurden von Jürgen Günther vorbildlich lackiert.

Preußen im Modell

Vereinzelt sind Lokomotiv- und Wagenmodelle nach preußischen Vorbildern immer wieder einmal im Eisenbahn-Journal aufgetaucht: Beispielsweise im grenzüberschreitenden

Verkehr von Bayern nach Thüringen beim Schneider Schorsch oder aber in Verbindung mit Vorbildartikeln über die Gepäcklokomotive oder die preußische T 0. Mittlerweile bieten

verschiedene Hersteller eine ganze Reihe preußischer Waggons und Lokomotiven im Modell an, wenn auch Güterwagen – bis auf einen von Rai-Mo und zwei von Piko – noch





Bild 3: Feindetaillierung: Nach einer Reitzschen Zurüstkur zeigt sich die Fleischmann-T 16 in einer Detailsausstattung, die eher schon an ein Modell in Baugröße 0 erinnert.

komplett im Angebot fehlen. Wir beschlossen aber trotzdem, für die „Preußenfans“ in zwangloser Reihenfolge über Fahrzeuge der KPEV zu berichten.

Zu den eindrucksvollsten Erscheinungen auf KPEV-Gleisen zählten zweifellos die 2'C-Vierzylinder-Verbund-Schnellzuglokomotiven der Gattung S 10¹. Liebhabern süddeutscher Länderbahn-„Pacifics“ nach Art des Hauses Maffei wird zwar das für preußische Lokomotiven ungewöhnliche Vierzylinder-Verbund-

triebwerk ein anerkennendes Kopfnicken abringen: dafür will sich angesichts der „eingesparten“ Nachlaufachse der Eindruck einer eleganten Schnellzugmaschine nicht so recht einstellen. Eher gleicht die S 10¹ auf den ersten Blick einer etwas größer ausgefallenen P 8.

Die ersten beiden, 1910 gelieferten S 10-Maschinen waren denn auch äußerlich kaum von der P 8 zu unterscheiden – von den höheren Treibrädern (1980 mm) einmal abgesehen.

Die beiden Loks trugen zunächst die Gattungsbezeichnung S 8 und verfügten über ein Vierzylindertriebwerk mit einfacher Dampfdehnung. Nach einigen Überarbeitungen der Konstruktion durch die Stettiner Maschinenbau AG „Vulcan“ wurden von 1911 bis 1914 insgesamt 202 Lokomotiven der Vierlings-S 10 an die KPEV geliefert.

Für die Verbundmaschinen der Gattung S 10¹ wurde der Kessel dann noch einmal vergrößert, sein Betriebsdruck wegen der zweistufigen

Bild 2: Schon zu Länderbahnzeiten präsentierten sich preußische Lokomotiven auch – wie die aus einem Roco-Modell gebaute S 10¹, Nummer 1127 Bromberg, von Reitz – in schlichtem Schwarz. Es müssen also nicht immer grüne Lokomotiven sein.



Bild 4: Noch in Werkslackierung: Aus der Fleischmann-T 16 ist eine Maschine der Bauart 1913 (Schwarzkopff) entstanden. Schon zwei Jahre später – etwa ab 1915 – hat es den Luxus der Zierlinien nicht mehr gegeben.



Bild 5: Mit einer stilreinen Garnitur aus Roco-Personenwagen ist die Reitzsche Fleischmann-T 16, Nummer 8164, im Frühsommer 1914 unterwegs.

gen Dampfdehnung gleichzeitig von 14 auf 15 atü angehoben. Von diesen Lokomotiven – später als S 10¹ der Bauart 1911 bezeichnet – sind innerhalb von zwei Jahren mehr als 130 Stück geliefert worden.

Eine weitere Verbesserung erfuhr die S 10¹ schließlich im Jahre 1913. Unter anderem erhielten die Maschinen der „Bauart 1914“ anstelle des Blechrahmens ein teilweise als Barrenrahmen ausgeführtes Fahrwerk, Hochdruck- und Niederdruckzylinder rückten in eine gemeinsame vertikale Ebene. Im Gegensatz zur Vierlings-S 10 – sie verfügte über Einachs Antrieb – wiesen alle S 10¹-Maschinen einen Antrieb der Bauart „de Glehn“ auf: die innenliegenden Niederdruckzylinder treiben dabei die erste Treibachse an, die äußeren Hochdruckzylinder wirken auf die mittlere Treibachse. Die relativ leichten Maschinen – durchschnittliche Achslast 17 Tonnen –

waren für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h zugelassen. Bei Probefahrten zu Beginn der dreißiger Jahre sind der Literatur zufolge mit einer S 10¹-Lokomotive Geschwindigkeiten bis 152 km/h bei beachtlicher Laufruhe erzielt worden.

Experten bescheinigen den Loks dieser Bauart hohe Leistungsfähigkeit und sparsamen Kohleverbrauch.

Einige S 10¹ der Bauart 1914 erhielten anstelle der bis dahin in Preußen üblichen Ramsbottom-Sicherheitsventile die entsprechende Ausrüstung der Bauart „Coale“.

Eben jene verbesserte S 10¹ der Bauart 1914 findet sich im rotschwarzen Reichsbahn-Look als H0-Modell bei Roco in zwei Kessel-Varianten. Liebhaber preußischer Maschinen sind bei Roco ohnehin recht gut bedient: Immerhin weist das Sortiment außer der S 10¹ eine Reihe ursprünglich preußischer Länder-

bahnmaschinen auf: die Güterzugloks der Gattung G 10 und G 12 sowie die 1'D1'-h2-Tenderlok der Gattung T 14. Echte Preußen gibt es allerdings auch bei Märklin, Liliput, Fleischmann, Rivarossi und Trix. Die Sache hat nur einen Haken: Nicht alle Fahrzeuge präsentieren sich in Lackierung und Detailausstattung der KPEV.

Um Preußen-Liebhabern allfällige Umbauten und Neulackierungen für die Zeit um den Ersten Weltkrieg zu dokumentieren, hat der Berliner Detaillierungsspezialist und Kleinserienhersteller Gebhard Reitz für uns einige Industriemodelle im Stil der KPEV nach allen Regeln der Detaillierungskunst überarbeitet. Die Umbau-Kandidaten: zwei S 10¹ von Roco, eine T 14 von Roco, eine T 13 von Trix, eine Fleischmann-T 16 sowie eine G 4³ vom gleichen Hersteller. Übrigens: Alle in diesem Beitrag gezeigten Lokmodelle entstammen dem

Bild 6: Mit der gleichen Roco-Garnitur rollt die umgebaute T 14 – in schwarzem Glanzlack – an den Bahnsteig eines Haltepunkts.



Bild 7: Eine 92er von Trix diente Gebhard Reitz als Basis für die T 13 der Bauart 1911 in Werkslackierung. Diese Lokomotiven – gebaut bei Uniongießerei, Hanomag und Hohenzollern – waren beim Vorbild auch im Güterverkehr auf der Berliner Ringbahn eingesetzt. Hier zieht sie die von Jürgen Günther vorbildlich umlackierte Rai-Mo-„Preußen“.



Reitz-Programm. Mit seinen Umbauten wendet sich der „Exil“-Bayer in Berlin an Modellbahner, die handwerklich exzellent gesuperte Industriemodelle für Gleich- oder Wechselstrombetrieb zu schätzen wissen. Zudem bietet Reitz eine Vielzahl von Umrüstsätzen für Industriemodelle nach preußischen Vorbildern an. Nähere Informationen: Gebhard Reitz, Wernigeroderstr. 26, 1000 Berlin 10.

Bei seinen Recherchen für die vorbildgerechte Lackierung der KPEV-Maschinen ist Gebhard Reitz in den Unterlagen einer ganzen Reihe von Vorbild-Experten auf Hinweise gestoßen, die dem Leser bei einschlägigen Arbeiten als Anhaltspunkt dienen mögen.

Demnach hat es ab etwa 1895 – freilich nur ab Werk – dem Zeitgeschmack des Jugendstils entsprechend, Zierlinien an preußischen Maschinen gegeben. Dem Vernehmen nach sind diese Grafik-Spielereien freilich bei einer fälligen Neulackierung entfallen. Von Ausnahmen abgesehen, wurde ab etwa 1915 gänzlich auf Zierlinien verzichtet.

Der vor allem von Modellbahnern oft als eintönig kritisierte Rot-Schwarz-Anstrich von Reichsbahn- und DB-Maschinen geht offenbar auf preußische Traditionen zurück. Bereits ab etwa 1895 zeigten sich etliche Güterzug- und Tenderlokomotiven der KPEV in „schwarzem Hochglanzanstrich“. Triebwerk der Lok und Tenderfahrgestell waren dabei in weinrot gehalten. Exakt diese Lackierung findet sich beispielsweise an alten Spielzeuglokomotiven der Firmen Bing oder Märklin. Schwarzen Hochglanzanstrich trugen vor allem Maschinen der Direktion Breslau, Elberfeld, Essen, Halle und Magdeburg. Auf schwarz lackierten Lokomotiven – so der vermutliche Hintergedanke – würde die stark verschmutzte Luft der Industrieviere nicht so deutlich sichtbare Spuren hinterlassen.

In der Zeit ab 1900 bis 1918 hatten Bahnwerkstätten bezüglich des Lokomotivanstrichs ziemlich freie Hand. Ältere und umgebaute

Bild 8: Als Berliner Stadtbahnmaschine präsentiert sich die Roco-93er nach dem Reitz-Umbau. Die Radsätze der Lok weisen – wie bei allen in diesem Beitrag gezeigten Maschinen – ein Profil nach der amerikanischen RP-25-Norm auf.

Bild 9: Trotz „fehlender“ Nachlaufachse eine imposante Erscheinung: Die S 10¹, Nummer 1112 Danzig, in voller Fahrt vor einem Schnellzug.





Bild 10: Fast schon wie eine Einheitslok sieht die preußische P 10 aus. Aus einer Rivarossi-Maschine hat Gebhard Reitz dieses Supermodell der P 10 „2811 Elberfeld“ in Werkslackierung gezaubert.

Maschinen bekamen demzufolge die verschiedensten Lackierungsvarianten verpaßt. Da die jeweiligen Anstriche dem Ermessen einer jeden Direktion überlassen blieben, sind allgemein gültige Richtlinien für diese Zeit kaum aufzustellen.

Eine Verfügung vom Oktober 1915 besagt dagegen, daß alle Lokomotiven schwarz geliefert werden müssen, beziehungsweise vor dem Verlassen einer Werkstätte schwarze Lackierung zu erhalten haben. Davon ausgenommen waren die damals modernen Schnellzugloks der Gattungen P 8 und S 10. Bei anderen Lokomotiven wurden folgende Bauteile mattschwarz lackiert: Langkessel samt Aufbauten, Stehkessel, Rauchkammer, Schornstein (der Ring als Zeichen für Marcotty-Rauchverzehrer erscheint dabei gelb auf-

gemalt). Sicherheitsventile, Führerhaus außen, Dach und Dachaufsatz, Zylinder, Waserkästen, Schleppenderaufbauten sowie die Umlaufbleche.

Ebenfalls mattschwarz – oder aber dunkelrot – erscheinen Rahmen, Radsterne, Gestänge, Pufferbohlen, Tenderfahrgestelle sowie die untere Ansicht der Umlaufbleche. Die obere Hälfte des Führerhauses war innen bis zur Fensterunterkante in mittelgrau gehalten, die untere Hälfte mattschwarz – um Reflexe zu vermeiden (Tarnung von Frontlokomotiven). Ab 1919 schießlich erstrahlten die preußischen Lokomotiven in neuem Glanz: Anstelle des zu Kriegszeiten verwendeten Mattschwarz erhielten sie nun schwarze Hochglanzlackierung. Lediglich bei neueren Bauarten – P 10, G 8², G 8³, – wurden Maschinen

vereinzelt grün-schwarz lackiert. Den gleichen Anstrich sollen die Einheitslokomotiven 02001 und 02002 ebenfalls noch getragen haben.

Werksbilder später gelieferter DR-Maschinen zeigen bisweilen eine Lackierung, die für grün-schwarz gehalten werden kann. Dabei dürfte es sich allerdings um den grau-schwarzen Fotoanstrich handeln, der gegenüber vollständiger Schwarzlackierung bessere Bildwiedergabe ermöglicht.

Um Mißverständnissen gleich vorzubeugen: Diese Lackierungshinweise stellen lediglich Anhaltspunkte dar, die wir aus einer Reihe von Quellen nach bestem Wissen und Gewissen zusammengetragen haben. Allgemeine Gültigkeit ohne Ausnahmen läßt sich daraus freilich nicht ableiten.

Willy Kosak



Bild 11: „Freier Blick durchs Führerhaus – weg mit dem Motor“ hieß die Devise beim Umbau der Fleischmann G 4³. Der Antrieb wurde von Reitz kurzerhand in den Tender verlegt.



Bild 1: Auch eine Hauptbahn kann romantisch sein: Selbstbau-Schrankenwärterposten im letzten Licht der Abendsonne.

Schrankenwärter-Posten

Für die Gestaltung einer Anlage oder eines Dioramas gilt in vielen Fällen das Prinzip der großen Wirkung durch kleine Ursachen: Bescheiden dimensionierte Bauwerke

ke sorgen häufig auf der Modellbahn erst für echte Eisenbahnatmosphäre. Unser Streckenblock – an dem Schneider Schorsch junior im Eisenbahn-Journal

6/85 mit seiner 01 in voller Fahrt vorbeirauschte – mag dafür als typisches Beispiel gelten.

Kernstück des Hauptbahn-Anlagenstücks ist

Bild 2: An einer Schnellzugstrecke im norddeutschen Flachland könnte dieses Bild im Abendlicht entstanden sein. Mittlerweile ist das zweigleisige Teilstück in eine Anlage eingebaut.



Bild 3: Eine Grundfläche von nur 22 x 28 cm hat ausgereicht, um die stimmungsvolle Szenerie des Schrankenwärterpostens unterzubringen.



Bild 4: Preiserpappeln säumen die Landstraße, die an der Rückseite des Schrankenwärterhauses vorbei zum Bahnübergang führt.

der an einer zweigleisigen Strecke gelegene Schrankenwärter-Posten mit Bahnmeisterei. Das Ganze ist aus einem Diorama mit einer Grundfläche von nur 22x28 Zentimetern entstanden. Für Wärterhaus, Werkstattschuppen und Garten reicht diese Grundfläche völlig aus. Fotos einzelner Baustadien stehen leider nicht zur Verfügung. Der Bauwut verfallen, hat der Modell-Architekt glatt vergessen, Fortschritte seiner Gebäude im Bild festzuhalten. Mittlerweile ist das ganze Stück in eine Anlage mit zweigleisiger Hauptbahn integriert worden.

Der Schrankenwärter-Posten – einige Vorbildanregungen finden sich in unseren vorausgegangenen Epochen-Beiträgen – ist im Eigenbau entstanden. Für die Seitenwände diente Bierdeckel aus Pappe – südlich des Mains eher unter der Bezeichnung „Bierfuizln“ bekannt –, die nach dem Zuschnitt einen Verputz aus Plakafarben erhalten haben. Fenster, Türen, Schornstein und Dachplatten entstammen dem Programm der Firma „Vero“.

Die Detaillierung des Gebäudes erfolgt mit Hilfe verschiedener Kleinteile aus den Sortimenten einschlägiger Hersteller. Als Werkstatt und Geräteschuppen dienen ihres Fahrgestells beraubte bayerische Lokalbahnwagen der Firma Rai-Mo. Beim Vorbild waren viele dieser mit Holzaufbau versehenen Personenwagen in der Zeit von 1908 bis 1914 entweder mit einem Blechaufbau ausgerüstet worden – oder aber aus dem Fahrdienst verschwunden.

Weggeworfen wurde damals freilich nichts, was sich noch für irgendeinen Zweck hätte gebrauchen lassen: So verdienten sich die Holzaufbauten der CL/BCL oder LPw ihr Gnadnbrod als Gartenhäuschen in den Eisenbahnerschrebergärten, als Materialschuppen oder aber als besonders preisgünstiger Fahrgastunterstand an Lokalbahnstationen.

Unseren Lesern wird sicherlich schon das Schrebergarten-Häuschen des Schneider Schorsch an der Ausfahrt des Bahnhofs Altendorf aufgefallen sein (siehe Eisenbahn-



Bild 5: Die Bahnwärtersgattin – mit dem Eimer unterwegs zum Brunnen – kommt von Preisler. Der Zaun im Vordergrund trennt Arbeits- und Privatbereich des Schrankenwärters voneinander.



Bild 6: Rund 20 Zentimeter hohe „Jerusalem-Bäume“ sorgen im Garten des Schrankenwärters für Schatten.

Bild 7: Im Schrankenwärter-Garten weiden die „Eisenbahnerkühe“: Die vier Ziegen sind dem Preiser-Sortiment entnommen; der Hackstock wurde aus einem Aststück zugeschnitten, und von Rai-Mo stammt die Axt.

Bild 10: Signaltafeln und allerlei Gerümpel sorgen vor dem Lagerschuppen für Eisenbahn-Atmosphäre.



Bild 8: Als Werkstatt und Geräteschuppen dienen ausran-
gierte bayerische Lokbahnwaggons von Rai-Mo. Das Läu-
terwerk stammt von Vero.

Bild 9: Dieser Wagen fand auch schon seinen letzten Ruhe-
platz: Im Schrebergarten des Schneider Schorsch an der Al-
tendorfer Bahnhofsausfahrt dient dieser Rai-Mo-BCL als
Gartenhäuschen.

Journal 5/84 Seite 70): Es ist ebenfalls aus ein-
em Rai-Mo-Personenwagen entstanden. Ein
entsprechender Umbau geht in wenigen Mi-
nuten über die Bühne: Es gilt lediglich, das
Waggondach mit „Dachpappe“ aus etwa
1 Zentimeter breiten Steifen 600er-Schmir-
gelpapiers zu bekleben, einen Schornstein
aufzusetzen und eventuell die Fensterrahmen
neu zu lackieren. Auch eine Dachrinne – zu-
mindest auf einer Seite – kann nicht schaden.
Das Ablaufrohr mündet in eine Tonne, um Re-
genwasser zum Pflanzengießen zu sammeln.
Eine Sitzbank auf der Veranda – davor noch
ein Biergartentisch (Preiser) – sorgen an lau-
en Sommerabenden für jene Atmosphäre, die
den Schneider Schorsch zum Erzählen seiner
nicht immer druckreifen Erlebnisse animiert.
Eher schon nach ernsthafter Arbeit sieht es
dagegen vor dem Geräteschuppen unseres
Schrankenwärter-Postens aus. Neben allerlei
Gerümpel, das seiner Weiterverwendung
harrt – schließlich gab es damals noch keine
Sperrmüllabfuhr – weisen abgestellte Signal-
tafeln-Langsamfahrstelle, Schutzhalt, Ge-
schwindigkeitsbeschränkung – auf die Arbeit
des Bahnwärters hin.

Fein säuberlich sind Arbeit und Privatleben
durch einen Bretterzaun (verschiedene Her-
steller) voneinander getrennt. Im Garten hin-
ter dem Zaun weiden die „Eisenbahnerkühe“
– vier Ziegen aus dem Preiser-Sortiment.
Vom gleichen Hersteller stammen übrigens
alle Figuren rund um den Wärterposten.

Doch selbst in der Freizeit ist für unseren
Schrankenwärter faules In-der-Sonne-liegen
nicht drin. Zum einen galt bei unseren Groß-

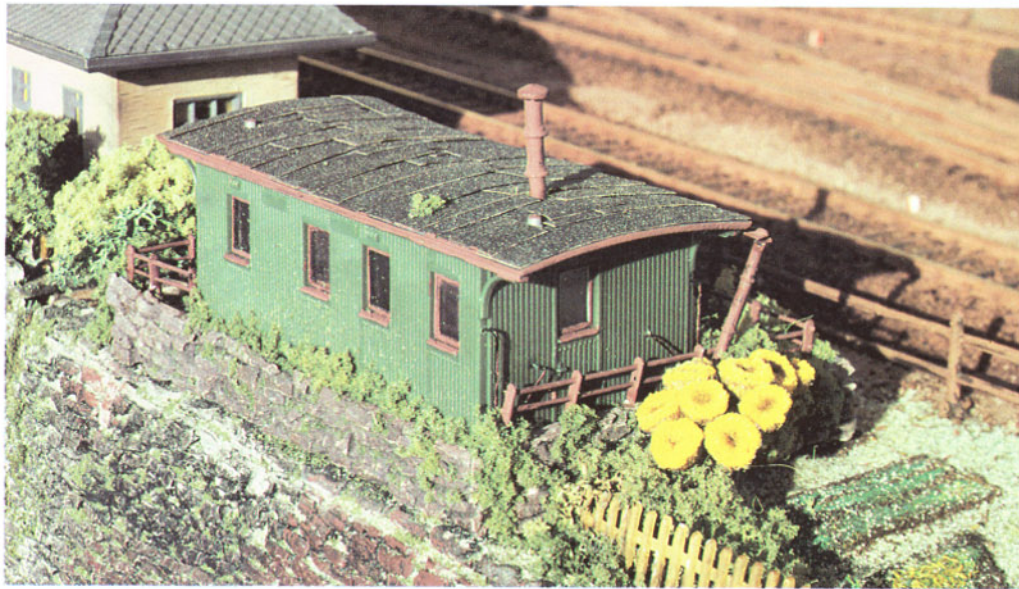




Bild 11: Zwischen 1908 und 1914 hat die Kgl. Bayer. Sts. B. ihre Lokalbahnwagen entweder mit Blechaufbauten frisch ausgerüstet – oder aber aus dem Verkehr gezogen. Hier harren drei Rai-Mo-Waggons mit Holzaufbau (Art.-Nr. 200 100) auf dem Abstellgleis ihres künftigen Schicksals.



vättern eine gewisse Blässe der Haut als vornehm (ein Tip für unsere Leserinnen: einer Rundfunkmeldung zufolge gilt „kasige“ (bleiche) Hautfarbe in Amerika – und damit in Kürze sicher auch bei uns – bereits wieder als schick), zum anderen heißt es beispielsweise, Holz für den nächsten Winter zu spalten.

Der Hackstock wurde aus einem Aststückchen entsprechenden Durchmessers zurechtgeschnitten, die Scheite mit dem Sägeblatt des Bohrzwergs gespalten. Dabei anfallendes Sägemehl wird später rund um den Hackstock garniert. Die Axt stammt – ebenso wie die metallenen und damit bruchsicheren Telegrafmasten – von Rai-Mo.

Damit unser Schrankenwärter bei allfälligen Holzarbeiten nicht allzusehr ins Schwitzen gerät, spenden zwei stattliche Eigenbaulaubbäume (Jerusalem) von knapp 20 Zentimetern Höhe ausreichenden Schatten. Die Pappeln an der Allee kommen dagegen aus der Preiserschen Baumschule.

Das Läutewerk stammt von Vero, findet sich aber auch im Bausatz „Bahnwärterhäuschen“ von Pola, ein solches soll es auch in Kürze aus Metall von Rai-Mo geben! **W. Kosak**



Bild 12: Umbau eines BCL in ein Gartenhäuschen (siehe auch Bild 9): Schornstein, Sitzbank und Dachrinne kommen aus der Bastelkiste, feines Naßschleifpapier dient als Dachpappe. Das Geländer ist dem Schiffsmodellbau (Reling) entnommen. Die Sonnenblumen – echte Blüten – sind allerdings längst verwelkt.

Bild 13: Ausgemusterte Waggons als Haltepunktgebäude: Ein ehemaliger Rai-Mo-Güterwagen dient als Fahrkartenschalter und als Güterabfertigung, im halbierten BCL (links daneben) ist jetzt ein Kiosk untergebracht.

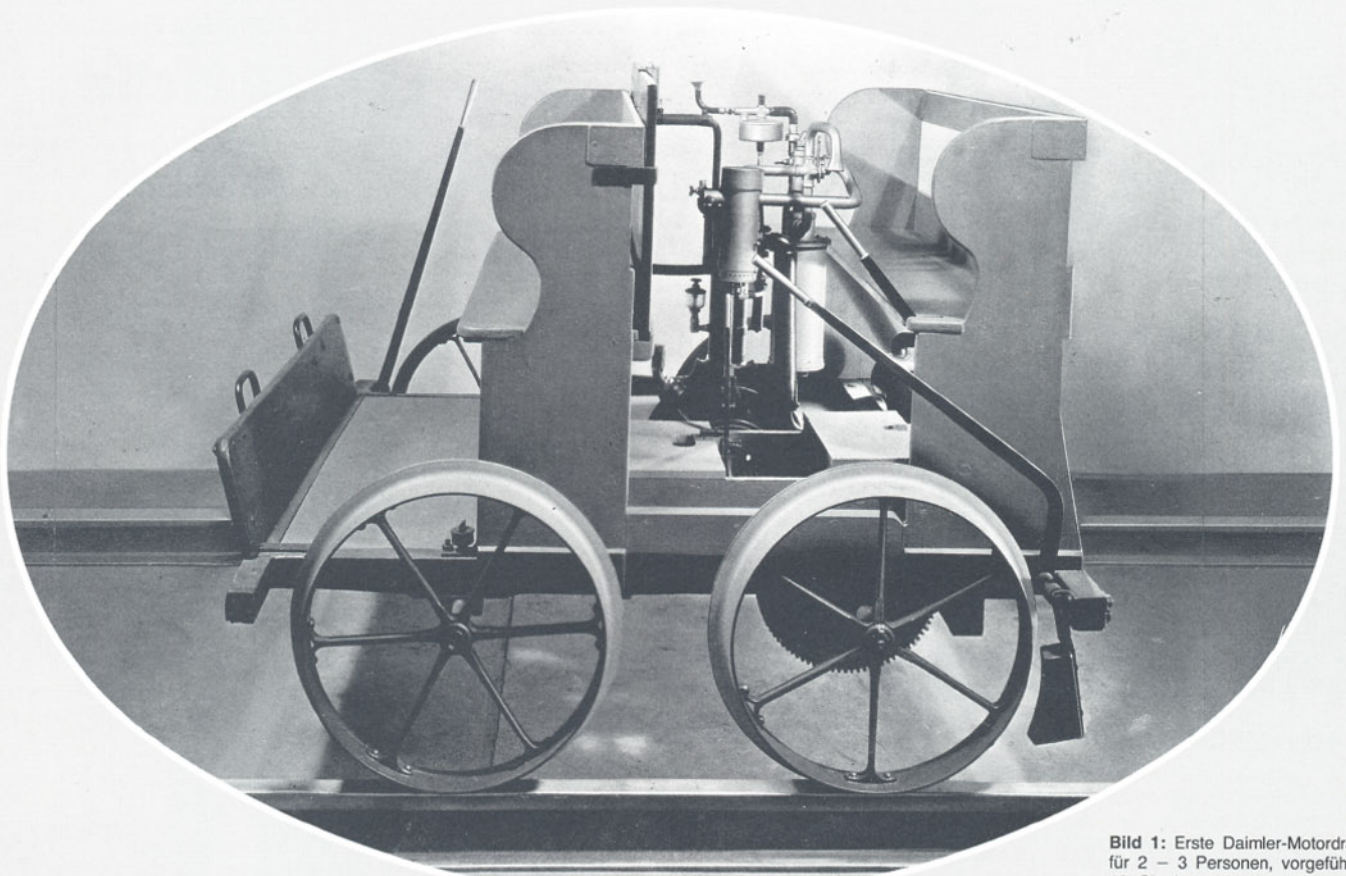


Bild 1: Erste Daimler-Motordraisine für 2 – 3 Personen, vorgeführt am 13. Oktober 1887.

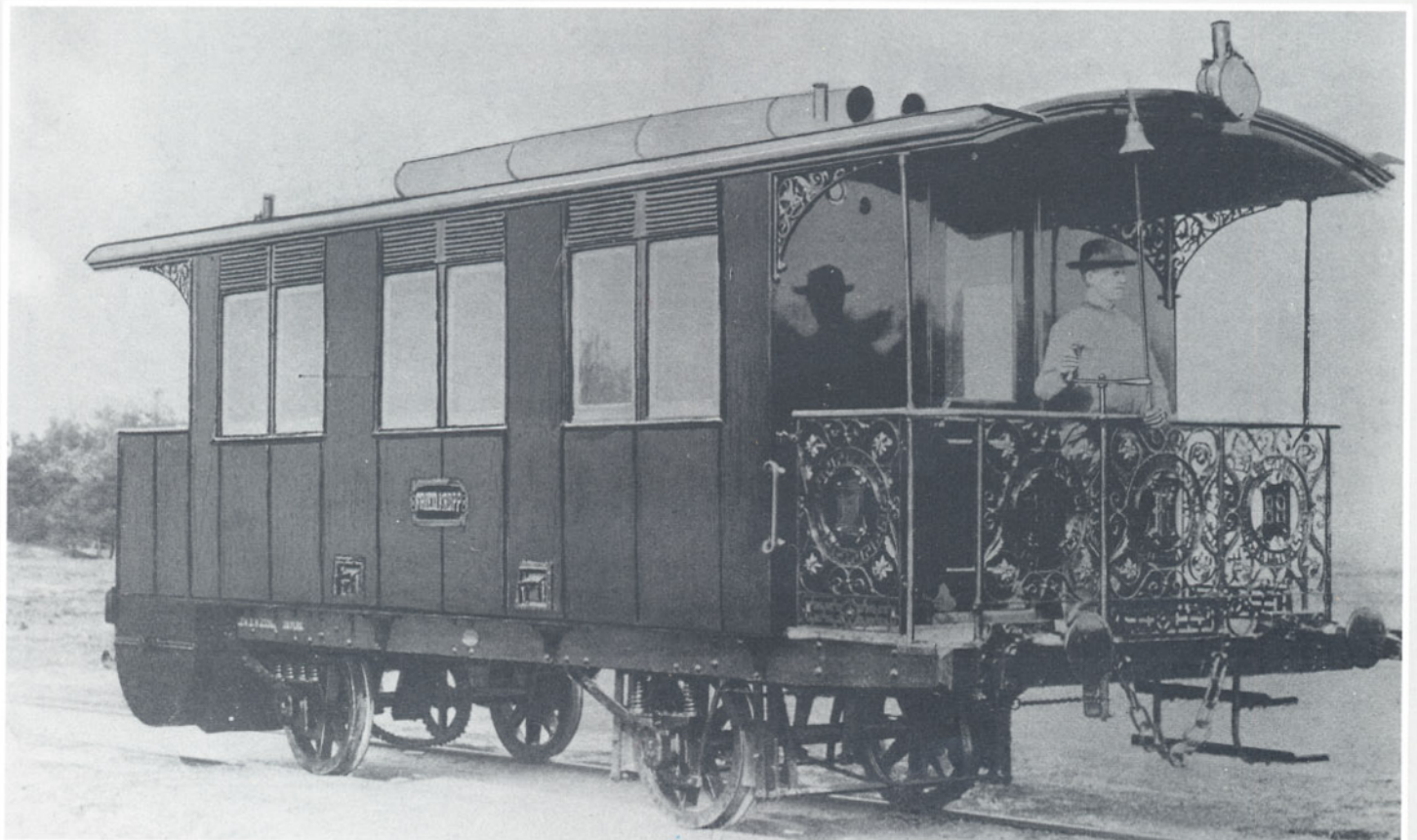
Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör

Bis kurz vor der Jahrhundertwende war es der Eisenbahn vorbehalten, Menschen und Güter rasch von einem Ort zum anderen zu befördern. Die ersten Straßenbahnen in mehreren größeren Städten waren noch pferdebe-

spannt. Für großes Aufsehen sorgten dann aber im Jahre 1885 die ersten Verbrennungsmotoren, die sich für den Antrieb von Fahrzeugen eigneten. In Cannstatt hatten Gottlieb Daimler und sein Mitarbeiter Wilhelm May-

bach ihren kleinen, bereits 1883 patentierten schnelllaufenden Benzinmotor fertiggestellt, den sie in ein zweirädriges Gefährt mit zwei seitlichen Stützrollen einbauten. Die Räder und der Rahmen dieses „Reitwagens“ waren

Bild 2: Ein stark retuschiertes Foto des Motor-Triebwagens der Firma Fried. Krupp AG, Essen. Im eisernen Bühnengitter ist die Jahreszahl 1888 zu erkennen.



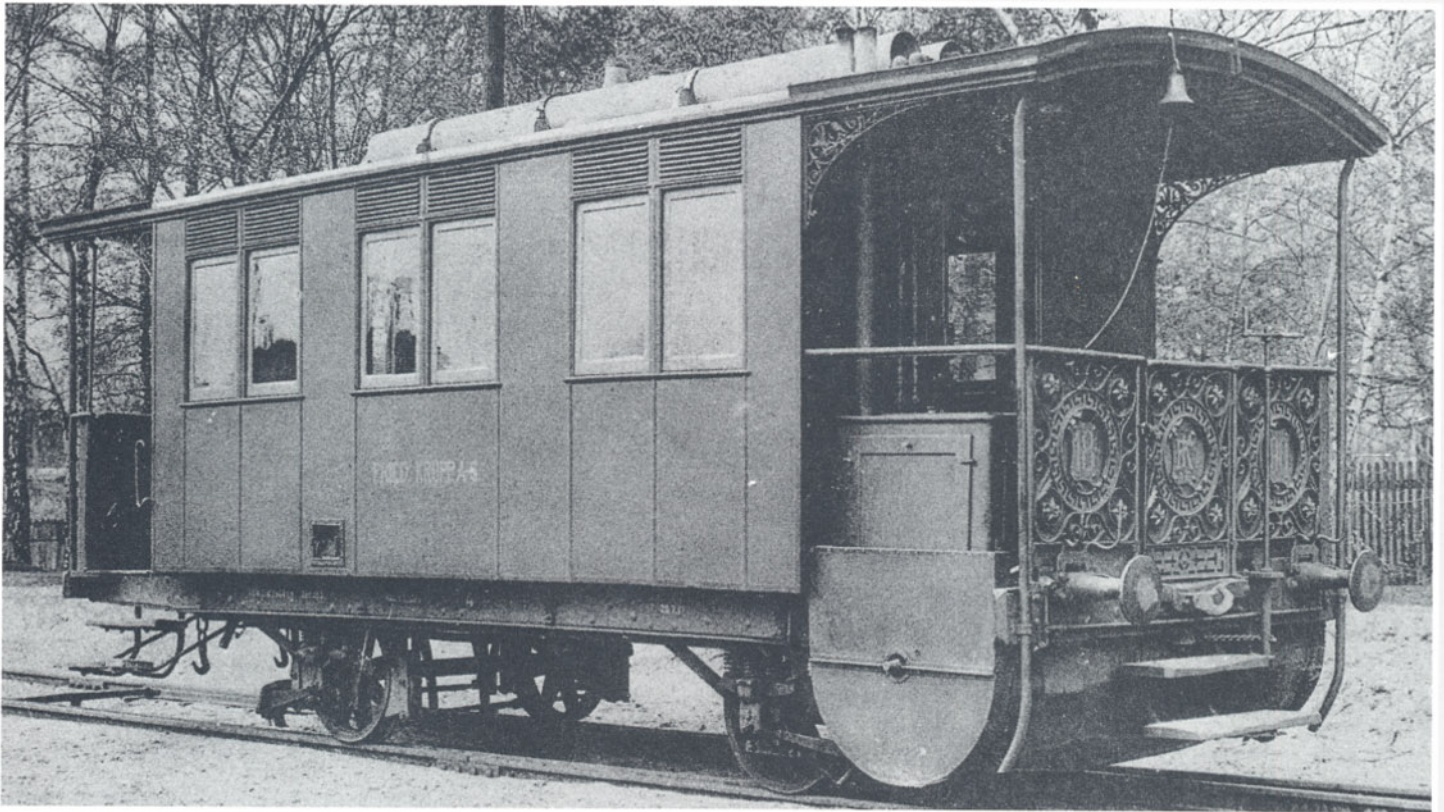


Bild 3: Der „Salon-Wagen“ für die Firma Krupp mit einem Vierzylinder-Viertakt-Benzinmotor von Daimler, der eine Leistung von 10 PS hatte. Das unretuschierte Foto zeigt die Jahreszahl 1890 im Ornament des Bühngitters.

aus Holz gefertigt. Am 29. August 1885 reichte Daimler seine Konstruktion beim Kaiserlichen Patentamt ein, und noch am selben Tag wurde das erste Motorrad der Welt mit dem Reichspatent Nr. 36 423 gesetzlich geschützt. Im Park des elterlichen Anwesens erreichte der Sohn Paul Daimler am 10. November eine Geschwindigkeit von 12 km/h, danach „brauste“ er davon, in das drei Kilometer entfernte Untertürkheim, das er ohne Panne auch erreichte. Unabhängig voneinander, schufen Carl Benz in Mannheim und Gottlieb Daimler in Cannstatt ihre „Benzinkutschen“. Das Dreirad von Benz wurde noch 1885 fertiggestellt, der vierrädrige Wagen von Daimler zu Beginn des Jahres 1886. Die erste Motordraisine von Daimler konnte am 13. Oktober 1887 vorgeführt werden. Angetrieben wurde das kleine Schienenfahrzeug durch einen stehend zwei-

Bild 4: Bei diesem Fahrzeug handelt es sich zweifelndfrei um den Benzinwagen BW 2 in seiner Ursprungsausführung mit dem im vorderen Führerstand eingebauten 20-PS-Motor.

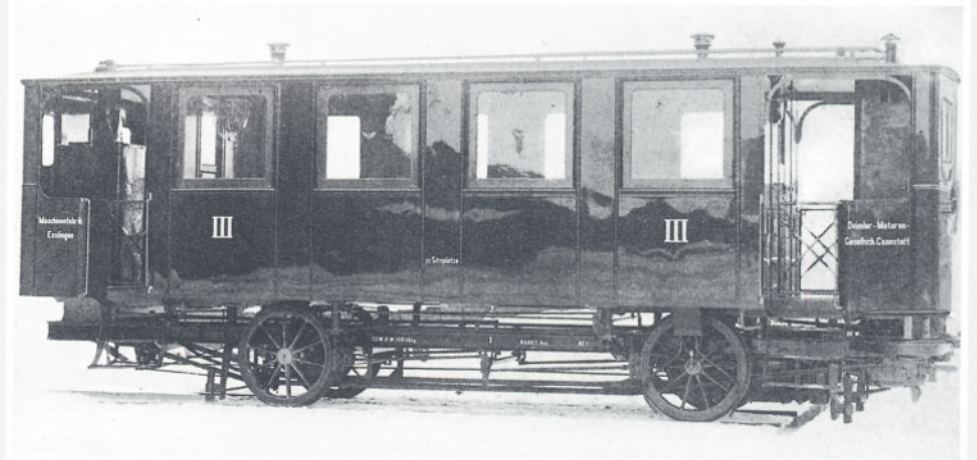
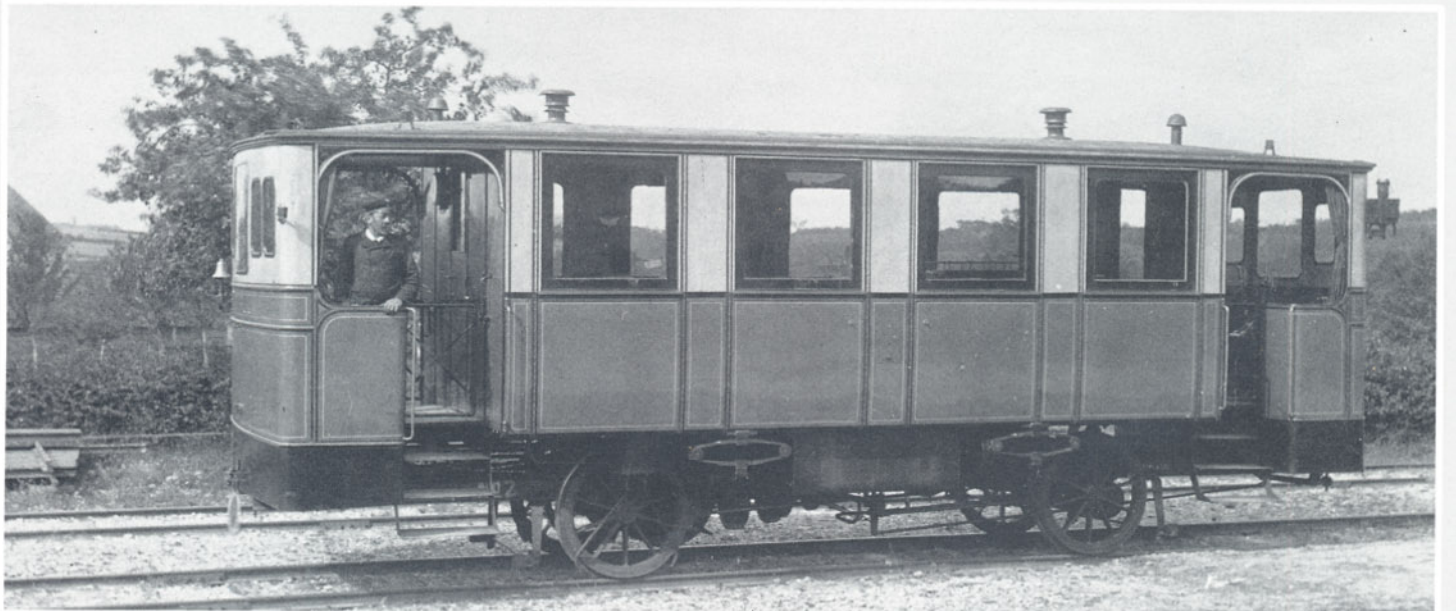


Bild 5: Bei einem Umbau erhielt der BW 2 einen stärkeren Motor und eine verbesserte Federung. Die Abbildung zeigt das umgebaute Fahrzeug.



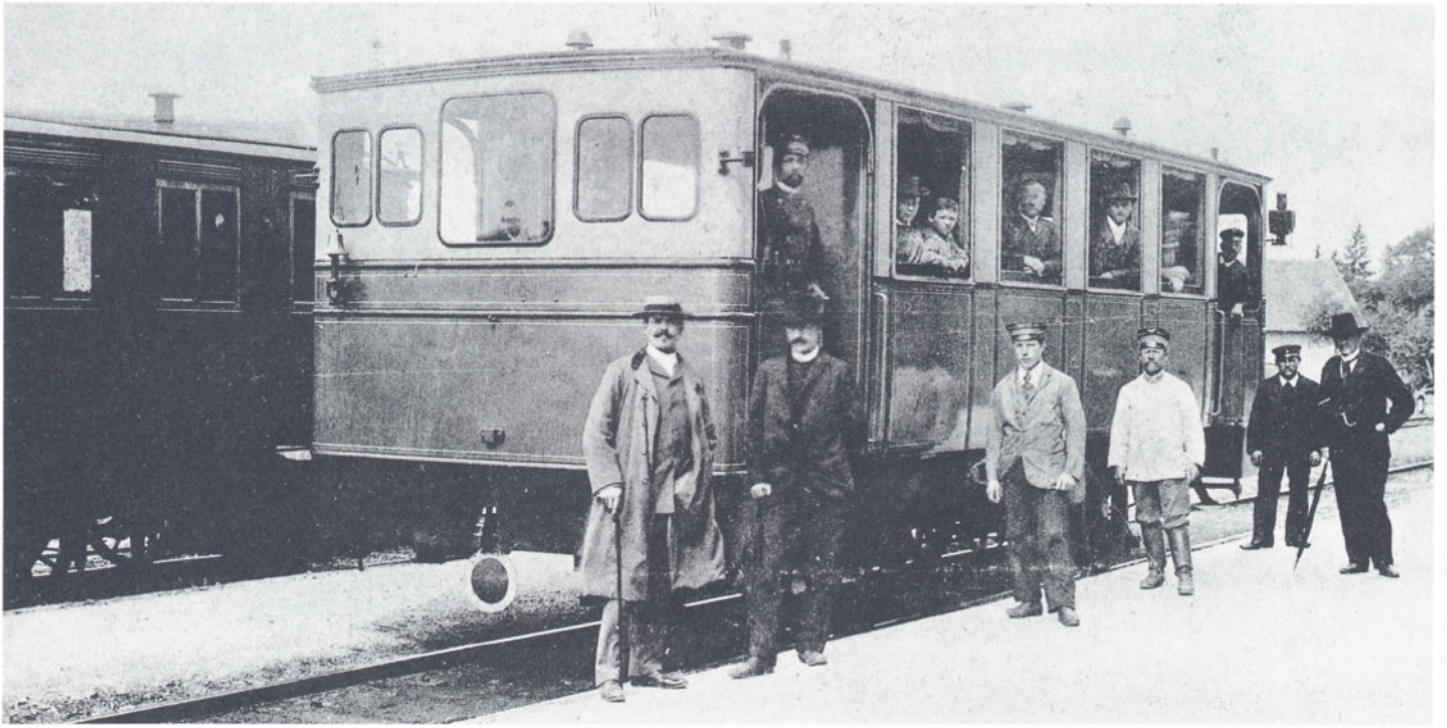


Bild 6: Auch diese historische Aufnahme mit Publikum entstand in der Zeit um 1900. Abgebildet ist wiederum der umgebaute BW 2.

schen den beiden Sitzbänken angeordneten Benzinmotor. Bereits ein Jahr später bestellte die Fried. Krupp AG in Essen einen „Salon-Wagen“ der über einen Vierzylinder-Benzinmotor von Daimler verfügte, der eine Leistung von 10 PS entwickelte. Nach den vorliegenden Angaben ist dieses Fahrzeug im Jahre 1890 in Dienst gestellt worden. Etwas verwirrend sind die in dem eisernen Schmuckgitter an den Bühnenden sichtbaren Jahreszahlen. Bei dem stark retuschierten Bild erkennt man die Angabe 1888, in der anderen Abbildung steht die Jahreszahl 1890.

Große Unsicherheit herrscht bei den Experten auch bei der Beschreibung der ersten Benzinwagen für die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, die von der Maschinenfabrik Esslingen in Zusammenarbeit mit der Daimler-Motoren-Gesellschaft Cannstatt ent-

standen. Selbst im Hause Daimler-Benz, das die Reste des Esslinger Archivs verwaltet, kennt man offensichtlich die genauen Lieferjahre nicht. Vom ersten Benzinwagen sind dort überhaupt keine Unterlagen vorhanden. Eine stark verblichene Typenskizze aus dem Maschinentechnischen Bureau, gefertigt am 7. Juli 1898, ist das einzige noch vorhandene Dokument des BW 1.

Zusammen mit einigen anderen Fahrzeugskizzen war diese Zeichnung zu Beginn der fünfziger Jahre aus einem Berg von Altpapier geborgen worden. Jener erste Triebwagen aus dem Jahre 1887 war ein kleines zweiachsiges Gefährt mit drei Fenstern, einem Achsstand von 2400 mm, mit 24 Sitzplätzen, 6 Stehplätzen und mit einem stehend angeordneten Zweizylinder-Benzinmotor, dessen Leistung mit 12 PS angegeben wurde. Anfang

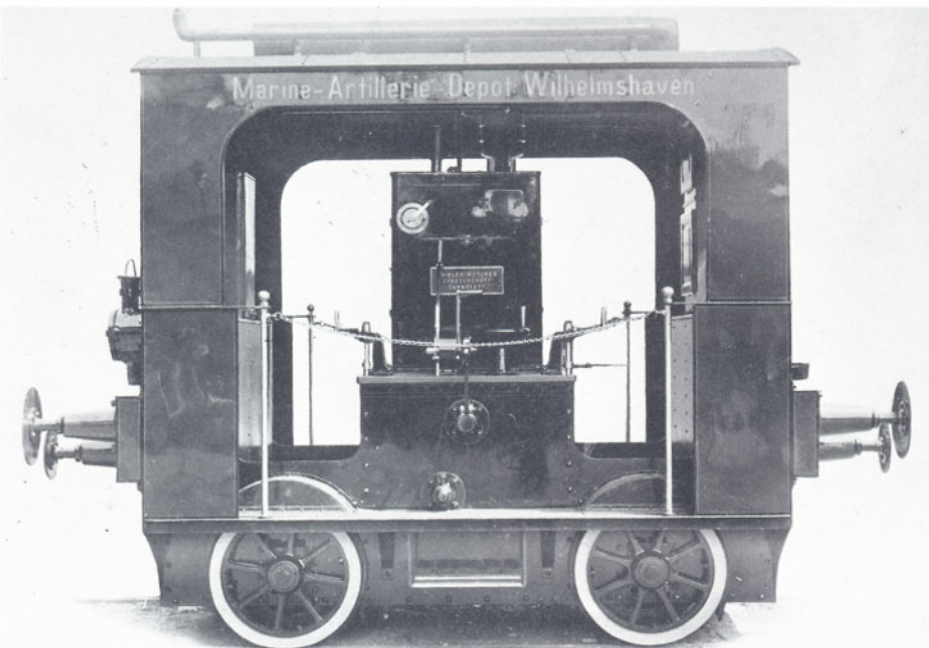
der neunziger Jahre schufen die Maschinenfabrik Esslingen und Daimler bereits den Benzinwagen BW 2 der in seinem konstruktiven Aufbau weitgehend dem BW 1 entsprach, jedoch etwas länger war und 32 Sitzplätze aufwies. Der Achsstand dieses Fahrzeugs betrug nun schon 4000 mm. Die Leistung des vorne angeordneten Motors wurde mit 20 PS angegeben. Bei einem Umbau im Jahre 1900 erhielt der Wagen eine verbesserte Federung und einen 25-PS-Benzinmotor, der gekapselt im Fahrgastraum hinter der vorderen Achse angeordnet wurde. Durch diese Maßnahmen gingen allerdings zwei Sitzplätze verloren. Kurz nach der Jahrhundertwende folgten noch die ähnlichen, aber etwas größeren Triebwagen BW 3–5.

Schon im Jahre 1896 hatte die Daimler-Motoren-Gesellschaft eine kleine zweiachsige Motorlokomotive mit einer Leistung von 10 PS an das Marine-Artillerie-Depot Wilhelmshaven geliefert. Eine Eisenbahn-Draisine mit Zweiganggetriebe schuf Daimler im Jahre 1897. Ein besonderer Meilenstein am Wege der Entwicklung des Kraftfahrzeugs, das ab der Jahrhundertwende das Umfeld der Eisenbahn sehr nachhaltig veränderte, war im Jahre 1896 der Bau des ersten Daimler-Lastwagens. Jenes Gefährt hatte einen Zweizylinder-Viertaktmotor mit einem Hubraum von 1560 cm³ erhalten, der eine Leistung von 5,4 PS entwickelte und dem mit einem Riemengetriebe ausgerüsteten Wagen eine Geschwindigkeit von 10 km/h verlieh. Anlässlich des Cannstatter Volksfestes 1897, das mit einem landwirtschaftlichen Hauptfest verbunden war, warb Daimler mit einem Plakat, das eine Abbildung des Fahrzeuges und folgenden Text aufwies:

Für die Landwirtschaft

Ein „Daimler“ ist ein gutes Thier,
Er frißt nichts, wenn im Stall er steht,
Und sauft nur, wenn die Arbeit geht;
Er drischt und sägt und pumpt dir auch,
Wenn's Moos dir fehlt, was oft der Brauch;
Er kriegt nicht Maul- noch Klauenseuch
Und macht dir keinen dummen Streich.
Er nimmt im Zorn dich nicht aufs Horn,
Verzehrt dir nicht dein gutes Korn.

Bild 7: Die erste Daimler-Motorlokomotive mit 10 PS wurde im Jahre 1896 an das Marine-Artillerie-Depot Wilhelmshaven geliefert.



U12055

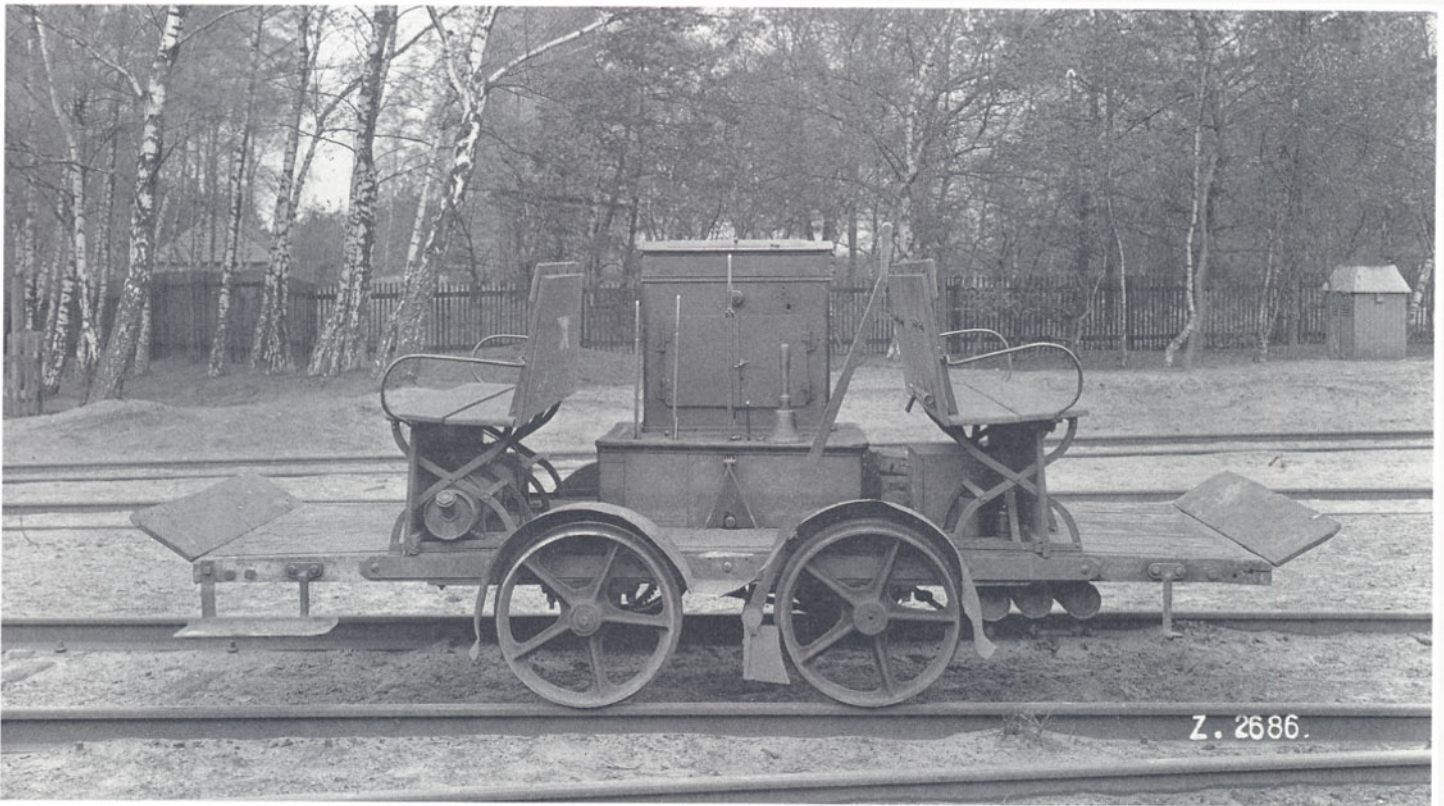


Bild 8: Eine weitere Motordraisine aus dem Jahre 1897 mit einem 2-PS-Motor und Zweigangetriebe.

*Drum kaufe nur ein solches Thier,
Dann bist versorgt du für und für.*

*Cannstatt
zum Volksfest 1897*

Daimler Motoren-Gesellschaft

Die Motorisierung des Straßenverkehrs war nun nicht mehr aufzuhalten. Das Kraftfahrzeug trat weltweit in den Wettbewerb mit der Eisenbahn. Durch die Weiterentwicklung der Motorentechnik und die Serienfertigung im Automobilbau entstanden in den folgenden Jahrzehnten viele Millionen von Arbeitsplätzen. Zweifellos führte die Ausweitung des Kraftverkehrs inzwischen aber auch zu einer nicht mehr zu übersehenden Umweltbelastung. Lange bevor jetzt Fanatiker und unfähige Politiker die Öffentlichkeit verunsicherten, hatte man die Gefahren erkannt und Maßnahmen zu ihrer Beseitigung eingeleitet. Mit großem Einsatz arbeiten Wissenschaftler und Ingenieure seit Jahren an der Entwicklung schadstoffarmer Motoren, die uns jetzt auch schon zur Verfügung stehen. **HO**

Bild 9: Der erste Daimler-Lastwagen mit dem am hinteren Ende angebauten Zweizylinder-Viertaktmotor mit Riemengetriebe. Dieses Fahrzeug mit einer Leistung von 5,4 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 12 km/h entstand im Jahre 1898.

Alle Fotos: Daimler-Benz-Archiv



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 426 43-465.

(Diese Schutzgebühr wird beim Kauf angerechnet).

FOHRMANN
WERKZEUGE

FÜR FEINMECHANIK UND MODELLBAU · SYDOWSTR. 7c-d · Tel.: 023 09/2962 · D-4355 WALTROP

Regensburger Modellbahn

G. Rölller KG

Walhalla-Bockert

Am Brückenfuß 5 · 8400 Regensburg-Stadtamhof · Tel. (0941) 8 74 47

Alle führenden Hersteller in Modellbahnen u. Modellautos

- Fachliche Beratung
- Umbauten auf Gleich- und Wechselstrom
- Eigene Reparaturwerkstätte
- Versand

MODELLBAHN BRAUSE

— von Z bis LGB —

Drontheimer Str. 1, 1000 Berlin 65 (Nähe U-Bahnhof Osloer Str.)

Telefon: (030) 4 93 58 64

MÄRKLIN, FLEISCHMANN, ARNOLD, ROCO, LILIPUT, RIVAROSSI, HAG, LGB, BEMO, BRAWA, BUSCH, SOMMERFELDT, TITAN, VOLLMER, MINICRAFT-Modellbahnwerkzeuge, PIKO, GÜNTHER, BTTB, KEYSER-Lokbausätze, HUMBROL-Farben, FACHLITERATUR . . .
Für alle Fabrikate: **Ausführliche Beratung, Bau- und Ersatzteil-Service, freundliche Preise.**
Auf Anfrage (Freiumschlag): **MÄRKLIN-AUSLAUFMODELLE, Gleichstromliste HO bzw. N, WIKING/HERPA/BREKINA-Sammler-Service**

MITTWOCHVORMITTAGS GESCHLOSSEN

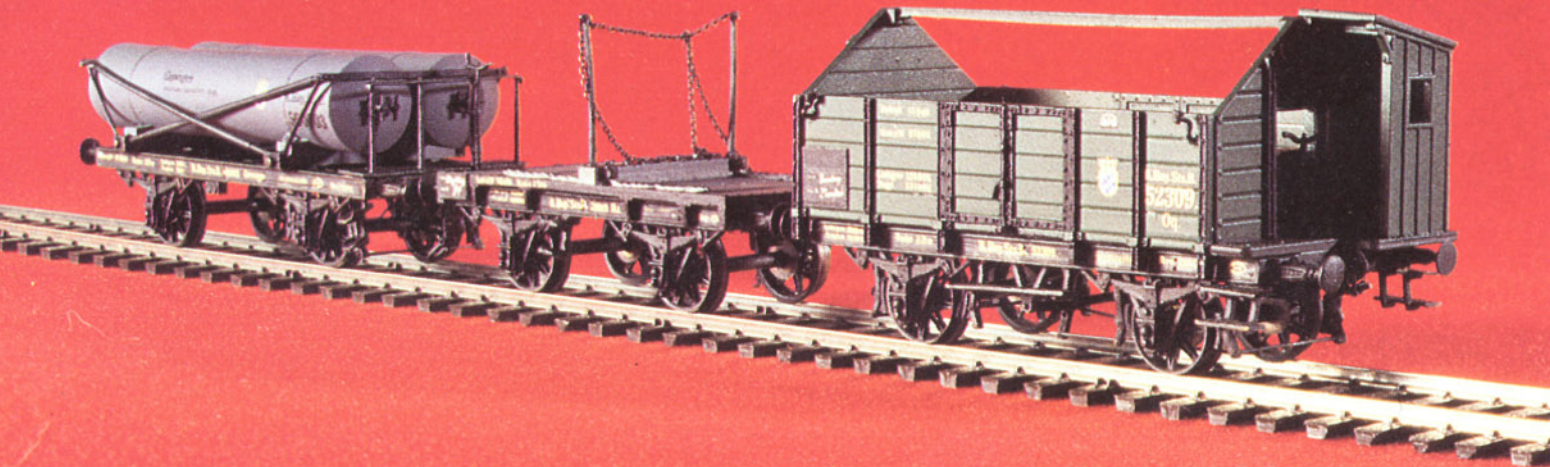


Bild 1: Jetzt gibt es auch die „ganz Kurzen“ von Rai-Mo, deren Vorbilder zur Jahrhundertwende noch weit verbreitet waren. Es handelt sich hier um Eisenbahn-Relikte der 60er bis 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts, die nicht nur in Bayern anzutreffen waren.

Die neue Fahrwerkdimension

Metallfahrwerke von Rai-Mo

Modellwaggons mit vorbildgetreuem Fahrwerkrahmen waren bislang exklusives Bauvergnügen einer Handvoll routinierter „Edelbastler“ mit üppig ausgestatteter Modellbau-

werkstatt. Schließlich erforderte die Fertigung eines Waggonrahmens aus Messingprofilen allerhand Erfahrung im Umgang mit Werkzeug und Lötkolben oder Flamme – vom Eigenbau der Achslager, Federpakete, Bremsklötze samt aufwendiger Nietensetzeri einmal abgesehen. Mittlerweile sind vorbildge-

treue Waggonfahrwerke einfacher zu haben: Die auf Länderbahn-Waggonbausätze spezialisierte Kleinserienfirma Rai-Mo bietet komplette Metallguß-Fahrwerkrahmen an, die es lediglich noch mit Messing-Schleudergußbauteilen – Achslager und Bremsbauteile – zu bestücken gilt. Diese Waggonrahmen

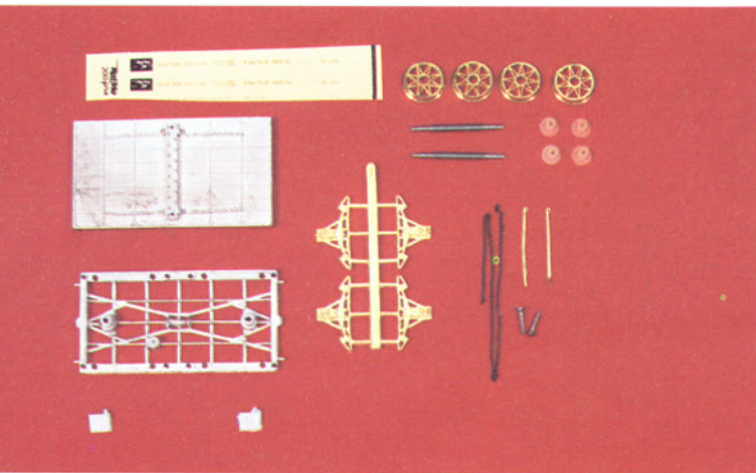


Bild 2: Einfacher und recht preiswerter Rai-Mo-Anfangsausatz eines kurzen Drehschemelwagens. Anstatt der feinen Messing-Sternspeichenräder enthält er Kunststoff-Radsätze mit Stahlspitzen.

Bild 4: Die Bodenplatte aufsetzen, Rungen einstecken, die feine Kette anbringen, das ist der ganze weitere Arbeitsaufwand gegenüber Bild 3. Beim Lackieren sollte man sich allerdings Zeit lassen.

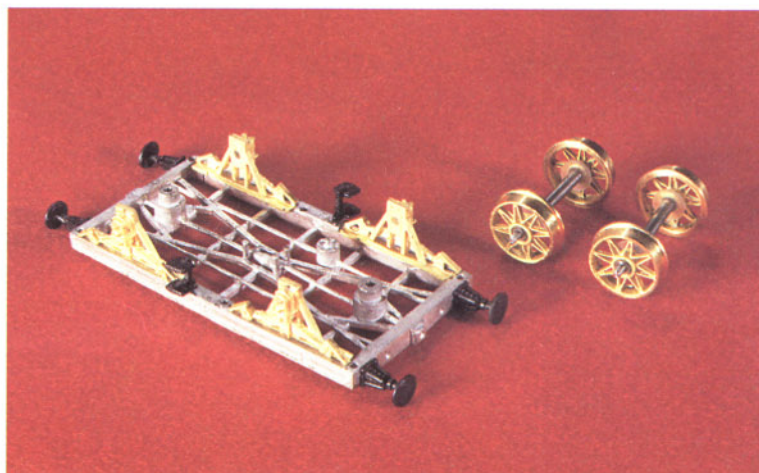


Bild 3: Hier wurden bereits in das Hartzinn-Fahrwerk die aus Messing gegossenen, sehr zierlichen Achslager eingesteckt.

Bild 5: Den Drehschemelwagen gibt es für Liebhaber auch komplett aus Messing mit zierlichen Original-Kupplungen. In dieser Ausführung ist der Drehschemel beweglich.

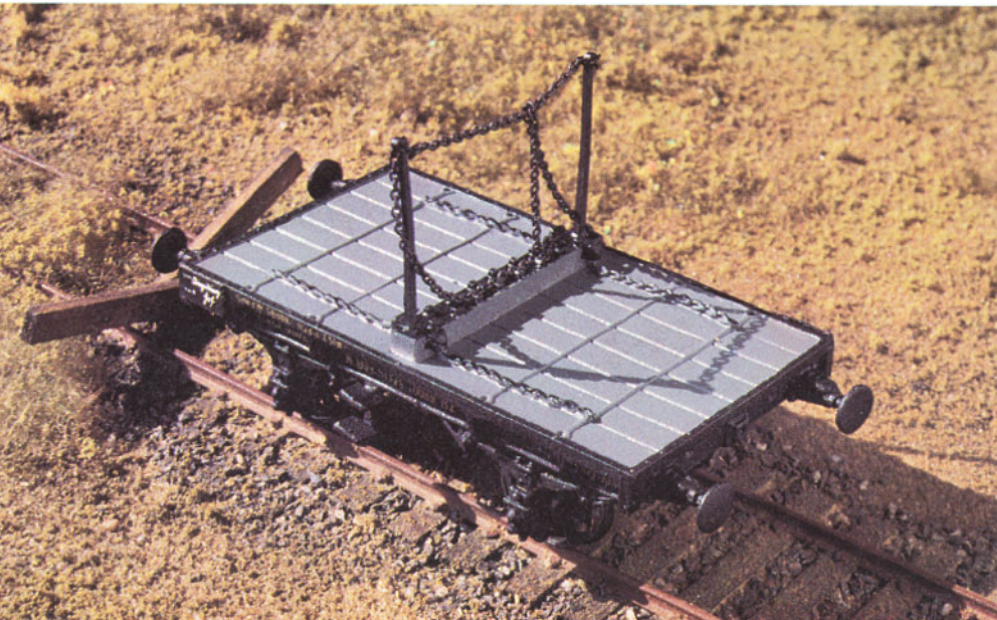




Bild 6: Eine BB II von Fulgurex zieht einen kurzen original bayerischen Güterzug, bestehend aus neuem Kesselwagen, Rungenwagen und Bordwagen der Gattung 0 und 0q mit Bremserhaus.

(Länge über Puffer 68 oder 78 mm) werden wahlweise in Hartzinn- oder Messingschleuderguß gefertigt. Dies sind übrigens die kürzesten maßstäblichen H0-Waggons auf dem Markt. Fünf derartige Wagen erreichen zusammen ungefähr die Länge eines maßstäblichen Schnellzugwagens.

Zu den einfachsten Modellbau-Übungen zählt die Montage des Drehschemelwagens „Hz“ der Königlich Bayerischen Staatsbahn mit Zinngußrahmen und Aufbau aus dem gleichen Material. Der Einsteiger-Bausatz, Kostenpunkt rund DM 39,- (Art.-Nr. 200 654), besteht aus Hartzinn- oder Messing-Guß-Achslagern, Kunststoff-Pufferhülsen, Kunststoff-Trittbrettern und Messing-Kettenhaltern; einer sehr feinen brünierten MS-Kette, einem Beschriftungssatz sowie Kunststoff-Radsätzen mit Metallspitzen. Im Fahrwerkrahmen sind bereits alle Bohrungen für die Anbauteile angebracht. Zum Einkleben der Achslager und Trittbretter eignet sich am besten ein Zweikomponentenkleber (je nach Temperament: beispielsweise „UHU-Schnellfest“ oder aber „UHU-Endfest“). Etwaige Gußfahnen hinter den Paßzapfen der Achslager sind zuvor mit Hilfe einer flachen Feile zu entfernen.

Nach Aufkleben der Pufferteller – gewölbte Tellerfläche stets in Fahrrichtung rechts – gilt es nur noch, die Aufstiegstritte am Rahmen zu montieren und die Radsätze in die Achslagerbohrungen zu stecken. Rückstände von Formgips in den Achslagerbohrungen können mit einem 1-mm-Bohrer entfernt werden. Damit wäre das Fahrwerk des Drehschemelwagens bereits komplett montiert. Die Montage des Aufbaus geht mit ebenso bescheidenem Aufwand über die Bühne. Die Rungen werden mit Zweikomponenten-Kleber in den entspre-

Bild 7: Der 0- und 0q-Wagen ist eine Delikatesse für sich. Ihn gibt es mit Zinnaufbau und Messingfahrwerk. Alle Teile für die zierliche Bremseinrichtung, incl. Draht für das Gestänge, liegen bei.



chenden Bohrungen befestigt, ehe die Montage der Kette ansteht. Dazu wird der dem Bausatz beiliegende 0,3 mm starke Messingdraht durch die Bohrung in der Runge gezogen, die Kette eingefädelt und anschließend der Messingdraht mit der Flachzange verzwirbelt, bis die Kette eng an der Runge anliegt. Überstehende Drahtreste können dann mit dem Seitenschneider abgezwickt werden. Nach Aufkleben des Aufbaus steht die Lackierung des Waggons an. Fahrgestell und Aufbau-Unterseite werden – wie die Rungen – schwarz eingefärbt, die Aufbau-Oberseite ist in mittelgrau oder in der Farbe von abgenutztem Holz zu halten. Wer will, kann Eisenteile

wie die Profil-Einfassung des hölzernen Wagenbodens oder die Oberseite des Drehschemels schwarz absetzen. Nach Aufbringen der Waggonbeschriftung empfiehlt es sich, den ganzen Wagen mit klarem Mattlack zu überziehen. Übrigens: Wir haben dem Hz einen Satz der neuen Rai-Mo-Sternspeichenräder aus Messingschleuderguß spendiert. Sie wirken noch filigraner als die herkömmlichen Kunststoffradsätze. Diese Radsätze weisen ein Laufkranzprofil nach der RP-25-Norm auf. (Ein Satz für einen Wagen, Art.-Nr. 000 851, kostet DM 19,80.)

Für Modellbauer, denen Lötverbindungen zwischen Metallteilen sympathischer als Kle-

Bild 8: Einzelteile des Gaskessel-Wagens. Fast alle Teile, ausgenommen Gaskessel und Räder, bestehen aus Messingguß.

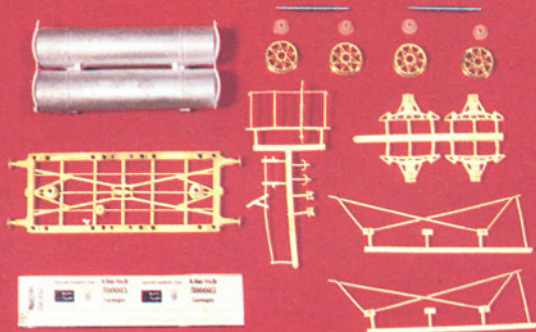
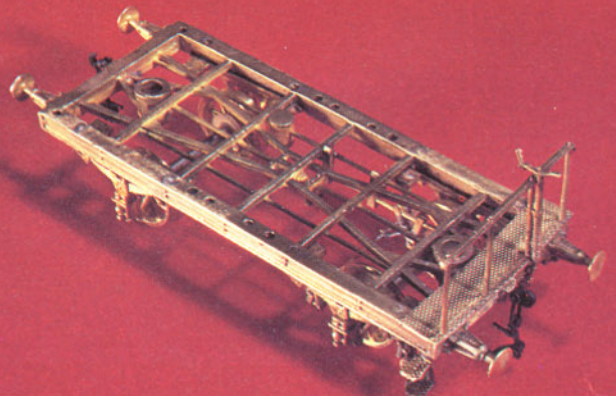


Bild 9: Das Fahrwerk für den Gaskessel-Wagen noch ohne Aufbau. Ich habe natürlich gleich die Messing-Radsätze für den Bau meines Fahrzeugs verwendet.



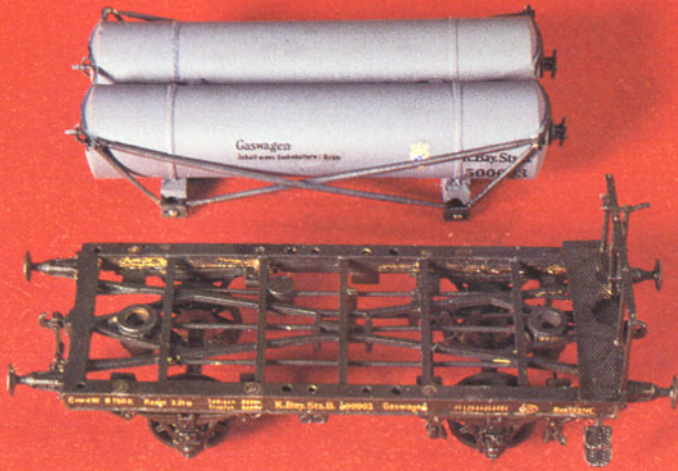


Bild 10: Nachdem alle Teile des Gaskessel-Wagens lackiert wurden, kann nun das Oberteil auf das Fahrwerk geklebt werden.

Bild 11: Auch das Fahrwerk ohne Aufbau sieht für sich schon recht interessant aus. Hier wurde der Drehschemel-Wagen und das Fahrwerk in meiner Wagenmeisterei zur Wartung abgestellt.

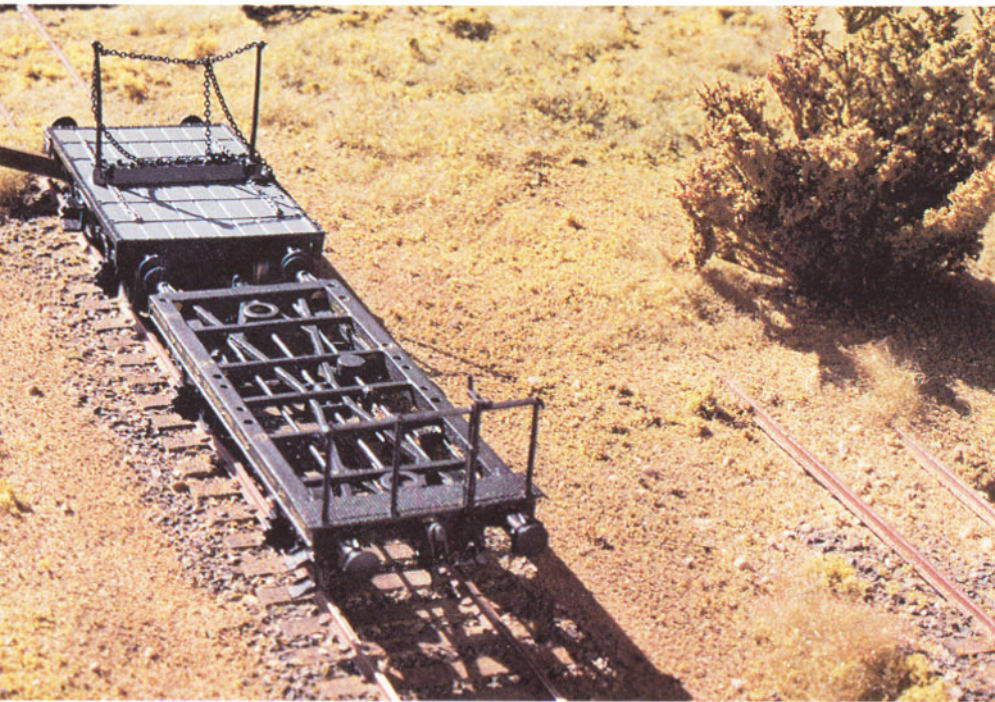


Bild 12: Wieder aufgerüstet, der fertige Gaskessel-Wagen mit Metall-Sternspeichenrädern. Durch die aus einem Stück gegossenen Kessel erhält der Wagen ein beträchtliches Gewicht.
Alle Fotos: W. Kosak

bestellen sind – bzw. für Vitrinensammler, die seidig-golden glänzende Handarbeitsmodelle lieben, – gibt es den Drehschemelwagen übrigens auch in kompletter Messing-Schleuderguß-Ausführung. Weiterer Vorteil dieses Materials: Das filigrane Messingfahrwerk kann nach der Montage zum Zwecke der Farbgebung auch kalt brüniert werden. Damit wird die Gefahr vermieden, daß fein detaillierte Bauteile – wie beispielsweise die Federpakete der bayerischen Achslager – unter einer zu dicken Lackschicht verschwimmen.

Eher schon an Fortgeschrittene wendet sich der Messingguß-Bausatz eines bayerischen Gaskesselwagens mit 3,21 m Radstand. Zwar ist die Montage kaum schwieriger als beim einfachen, ungebremsten Drehschemel-Wagen, doch gilt es bei diesem Bausatz – Bestellnummer 200 610 – ganz einfach, mehr Bauteile mit der notwendigen Sorgfalt anzubringen. Wesentlicher Unterschied zum besprochenen Drehschemelwagen Hz: Der Gaswagen ist an einem Radsatz gebremst. Im Modell entsteht die Nachbildung des Bremsgestänges aus Messinggußteilen und 0,4 mm starkem Messingdraht, welcher dem Bausatz in ausreichender Menge beiliegt. Zwei Dinge gilt es dabei zu beachten: Bohrungen an Hängeeisen und Bremsklötzen sollten vor dem Einbau der Achslager mit einem 0,5-mm-Bohrer etwas per Hand nachgearbeitet werden – und der Radsatz vor Montage des Bremsgestänges eingesetzt werden. Zum Verlöten des Bremsgestänges hat sich Lötpaste (z. B. Tinol) bewährt: Dabei wird ein Tropfen Lötpaste mit Hilfe eines 0,4-mm-Drahtstückes an der gewünschten Stelle aufgebracht und das betreffende Bauteil so lange mit dem Lötkolben erhitzt, bis die Lötpaste silbern glänzt. Dem gleichen Zweck dient sparsamst verwendeter Sekundenkleber. Unterm Strich: Die neue Waggon-Generation von Rai-Mo ermöglicht auch weniger erfahrenen Modellbauern die Montage hübscher Länderbahn-Waggonen in einer Ausführung, die sich allenfalls durch wesentlich teurere in eigener Handarbeit entstandene Einzelstücke übertreffen ließe.

Übrigens: Die komplett in Messing gefertigten Rai-Mo-Waggonen wird es als Handarbeits-Fertigmodelle in limitierter, durchnummerierter Kleinstserie für Sammler geben. Aufgrund der reinen Handarbeitsfertigung wird sich der Preis natürlich nicht mit fließbandmontierten Kunststoff-Großserien-Waggonen vergleichen lassen. Ein gutes Stück billiger wird es natürlich, wenn man sich einen Bausatz selbst montiert.

W. Kosak

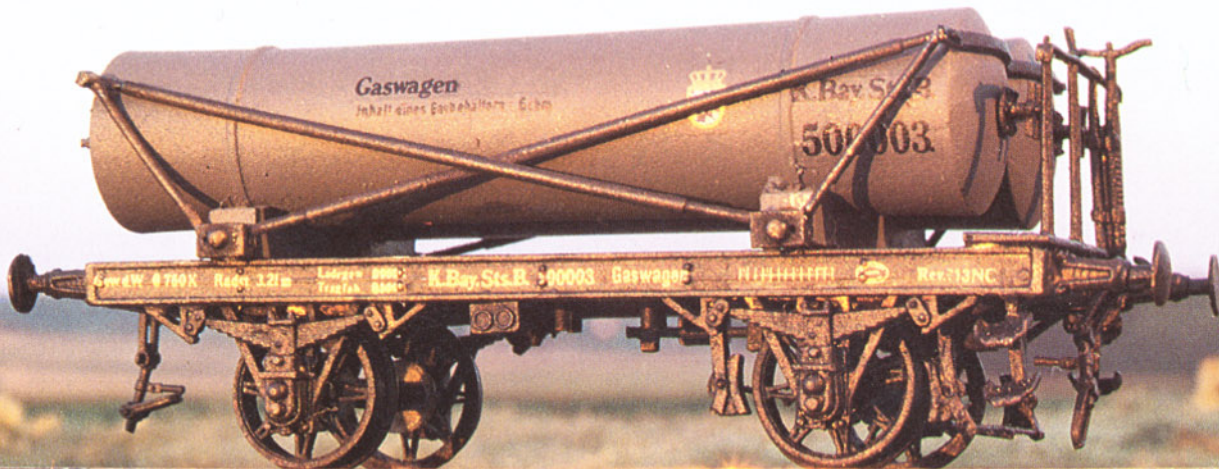




Bild 1: Vor allem an Lokalbahnstrecken waren früher häufig reine Holzbauwerke zu finden. Inzwischen sind die meisten freilich dem hiesigen Klima – genauer dem recht häufigen Regen und der hohen Luftfeuchtigkeit – zum Opfer gefallen. Foto: W. Kosak



Gebäudemodelle aus amerikanischen Holzbausätzen lassen sich oft ruhigen Gewissens auch auf Anlagen und Dioramen mit hiesigen Motiven aufstellen. Dies gilt beispielsweise für den Campell-Bausatz „De Witt's Depository“, der für 78 Schweizer Franken bei Old Pullman

Bild 2: Übersichtliche Bauzeichnungen im Modellmaßstab 1:1 sowie die verhältnismäßig bescheidene Anzahl der Bauteile lassen das De Witt'sche Lagerhaus von Campell (Vertrieb: Old Pullman) auch für Modellbauer mit wenig Holzerfahrung geeignet erscheinen. Foto: D. Schuster



Bauen mit Holz

erhältlich ist. Weiterer Vorteil dieses Rustikal-Bauwerks: Es eignet sich recht gut für Modellbauer, die bisher über keine Holzerfahrung verfügen.

Bauunterlagen

Verglichen mit den üblichen Kunststoff-Bausätzen, weist der Campell-Kit eine verhältnis-

mäßig kleine Anzahl von Bauteilen auf. Die Bauanleitung besteht aus einer Beschreibung der einzelnen Baustufen in englischer Sprache und drei Blatt Zeichnungen. Diese Zeichnungen sind im Modellmaßstab 1:1 gehalten und sehr übersichtlich und informativ. Auch wer die englische Sprache nicht oder nur unvollkommen beherrscht, kann nach den Unterlagen einwandfrei bauen. Alle Wandteile sind aus Northeastern-Holzsegmenten gefertigt, ein Nacharbeiten ist nicht notwendig. Lediglich Tür- und Fensteröffnungen sind auszusägen. Dagegen müssen alle anderen Profileile (aus verschiedenen Holzprofilen), die Teile für das Fundament (Pappe und Kunststoff) sowie die Dächer (Pappe und Folie) genau ausgemessen und zugeschnitten werden. Da die Zeichnungen maßstäblich sind, kann man die einzelnen Teile auflegen und abmessen und weiß sehr bald, was wohin gehört.

Werkzeug und Hilfsmaterial

An Werkzeugen und Hilfsmaterial habe ich verwendet:

- Bleistift mittelhart
- Meßschieber
- Stahllineal 30 cm
- Uhrmacher-Laubsägebogen
- sehr fein gezahnte Sägeblätter
- Bastelmesser
- Schlüsselfeilen verschiedener Art
- feines Sandpapier, 600er-Körnung
- verschiedene Pinzetten
- einige Haarclips und Wäscheklammern



Bild 3: Ansicht des komplett montierten Wohngebäudes mit auskragendem Obergeschoß. Die einzelnen Wandteile bestehen aus profiliertem Northeastern-Holz. Die Öffnungen für Türen und Fenster müssen mit der Laubsäge ausgeschnitten werden. Der Bausatz wurde im Fachgeschäft Modellbahn-Schüler in Stuttgart gekauft. **Foto: W. Kosak**

(zum Fixieren der Kleinteile)

- Kleber UHU-Hart, UHU-Greenit, UHU-Sekundenkleber spezial (für Holz)
- Stiftenklöbchen (auch ein Bohrzweig macht sich sehr gut)
- Bohrer 0,5 mm
- Holzbeize hell und dunkel
- Plaka-Farbe (Rai-Mo-Farbe)
- Pinsel Größe 1 – 4
- Anschlagwinkel

Als Arbeitsunterlage findet eine Möbel-Spanplatte Verwendung, die völlig plan sein muß. Eine Abmessung von 50 x 50 cm genügt völlig.

Vorbereitung

Hat man alles gesichtet und bereitgelegt, sollte man sich noch einmal intensiv mit den Bau-Unterlagen befassen. Warum dies? Nun, man kann den Bausatz natürlich variieren, beispielsweise ein oder mehrere Fenster weglassen, die Anbauten separat aufstellen oder anders anordnen. Das muß in jedem Falle vor dem eigentlichen Baubeginn klar sein, sonst gibt es mit Sicherheit Ärger. Man kann auch Zwischenwände einbauen und das Treppenhäus andeuten. Dafür allerdings muß gesondert Material bereitgelegt werden. Gut geeig-

net ist dafür Balsaholz verschiedener Stärke. Hat man sich alles gut überlegt und ist die Konzeption klar, kann der Bau beginnen. Ich selbst habe alles getreu nach der Bauanleitung gestaltet, lediglich die Zwischenwände im Erdgeschoß und im ersten Stock wurden zusätzlich eingebaut.

Der Aufbau

Der Gebäudesockel besteht aus vier Pappteilen, die innen mit Vierkantleistchen verstärkt werden müssen. Die Pappe des Erdgeschosses klebte ich allerdings als Grundplatte ein

Bild 4: Bald steht das Hauptgebäude auf seinem – zunächst hölzernen – Mauersockel, der anschließend mit Mauerstein-Folie beklebt wird.

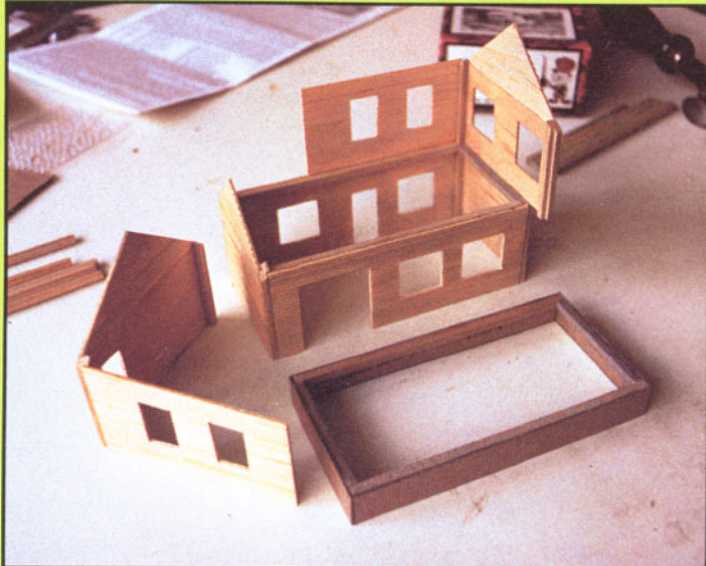
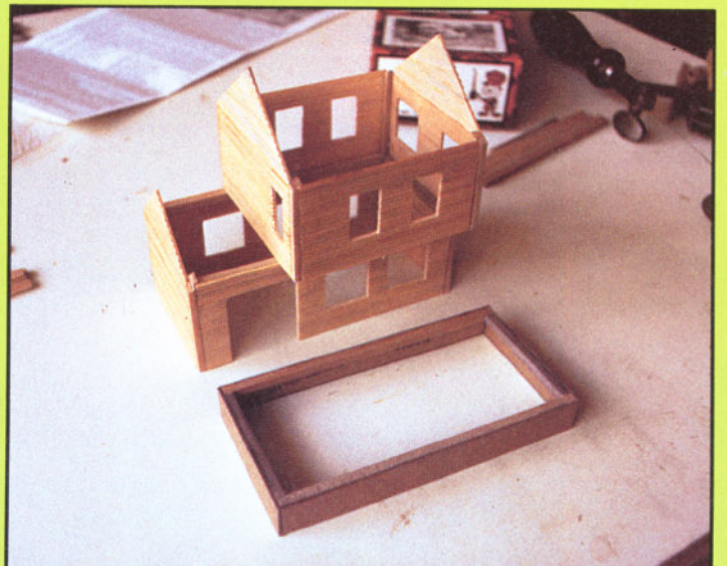


Bild 5: Hier sieht man ein weiteres Baustadium: Die „Raumzellen“ sind zusammengefügt, die Endmontage kann nun beginnen. **Fotos 4 und 5: D. Schuster**



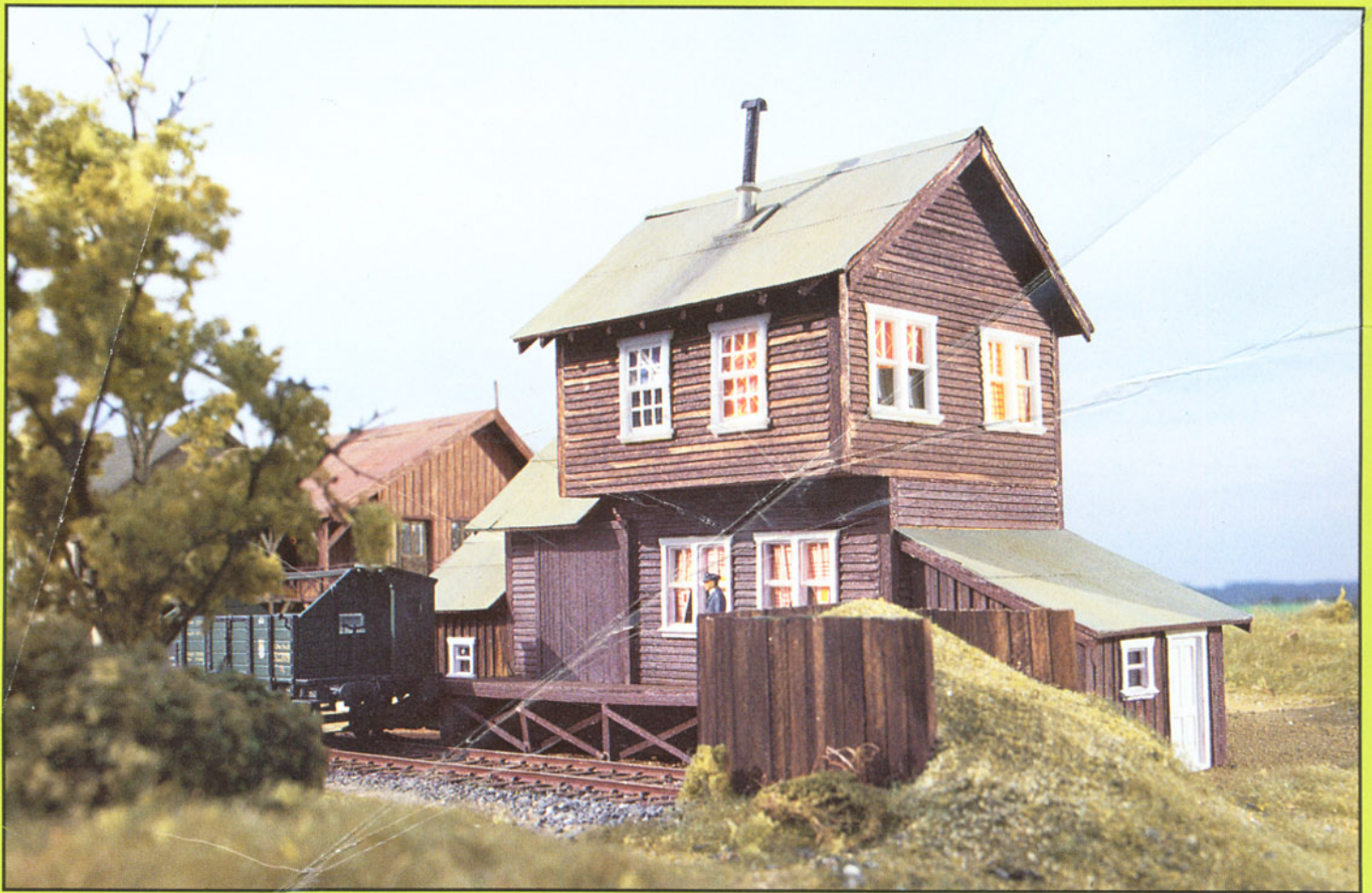


Bild 6: Seitenansicht des fertigen Lagerhaus-Gebäudes von der Gleisseite her. Zwar heißt das Bauwerk „Depository“ – der Optik nach könnte das Holzgebäude genausogut an der Bahnlinie von Eichenholzen nach Altendorfen heute noch stehen – wenn der Schneider Schorsch mit seiner Lok nicht ein so begeisterter „Qualmer“ gewesen wäre. . . Foto: W. Kosak

und sägte die eigentliche Erdgeschoßplatte aus Balsaholz extra aus. Damit war die entsprechende Stabilität dieses Unterteils gewährleistet. Anschließend wurde die Steinimitation aus den vorhandenen Folienstreifen genau ausgemessen, zugeschnitten und mit UHU-Greenit seitlich angeklebt. Man muß nur darauf achten, daß die Steine erhaben nach vorn stehen. Ich achtete zuerst nicht darauf und hatte dadurch natürlich doppelte Arbeit und Mühe.

Die schon angerissenen Fenster- und Türöffnungen werden in den Ecken mit dem Bohrer angebohrt. Hierbei hilft der Bohrzweig oder das Stiftenklöbchen. Man sollte so verfahren, denn das Holz neigt in Faserrichtung sehr schnell zum Spalten. Das wird mit den drei zusätzlichen Bohrungen (einmal muß ja zum Durchfädeln des Sägeblattes sowieso gebohrt werden) zuverlässig vermieden. Sind die Wandteile von Haupt- und Nebengebäude derart vorbereitet, kommt ein Zwischenarbeitsgang: das Beizen. Das sollte man auf den herausgesägten Abfällen erst einmal probieren, um den Farbton bzw. Holzton abstimmen zu können. Die Beize wird dann mit einem Pinsel beidseitig aufgetragen, um ein Verziehen der Teile zu vermeiden. Vorsichtshalber habe ich die so behandelten Teile einzeln beschwert und hatte nach dem Trocknen keinerlei Probleme mit verzogenen Wandteilen. Während die Beize trocknet, werden die Fenster- und Türeinsätze (aus weißem Kunststoff) farblich behandelt. Die Farbe soll nicht zu dick aufgetragen werden, um die Gravur nicht zu „töten“. Außerdem: über einen dünnen Farbauftrag kann man nochmals ebenfalls dünn streichen, ein zu dicker Farbauftrag ist kaum noch reparabel!

Nach dem Trocknen werden die Fenster mit der Transparentfolie hinterklebt. Wer die

„Glasscheiben“ recht verschmutzt und blind darstellen möchte (weil es so besser in das Diorama-Thema paßt), nehme den Radierglasfaserpinsel und bearbeite damit vorsichtig die Transparentfolie. Der Erfolg ist verblüffend. Aber – Vorsicht! In der Beschränkung zeigt sich bekanntlich der Meister und ein Zuviel ist hier von Übel. Bringt man noch Gardinen an, sollten diese nicht direkt auf die Fenster, sondern in einigem Abstand aufgeklebt werden. Wie? Nun, ein Leistchen (oder Streichholz) oben und unten innen an den Rahmen kleben und dann darauf erst das Gardinenmaterial. Das schafft räumliche Tiefe. Als Kleber ist hierfür wieder UHU-Greenit bestens geeignet.

Die so vorbereiteten Wandteile werden mit den ebenfalls vorbereiteten Eckprofilen verklebt und nach der Zeichnung zusammengesetzt. Es ist gleich, ob man sofort mit dem Hauptgebäude beginnt oder sich lieber erst einmal an den kleinen Nebengebäuden versucht. In jedem Fall öfter mit dem Anschlagwinkel kontrollieren, denn die Winkelgenauigkeit muß gegeben sein. Das vorhandene Brettchen für die Bodenfläche der ersten Etage wird nach dem Rohbau des Hauptgebäudes genau eingepaßt, die Eckenaussparung angerissen, ausgesägt und nach der farblichen Behandlung eingeklebt. Hier ist unbedingte Genauigkeit Bedingung, sonst hat man unliebsame Spalten zwischen Bodenfläche und Eckprofilen. Die vorhandene Bretterimitation der Bodenfläche ist allerdings nach dem Einbau nur noch von einem Preiserfigürchen zu erkennen.

Steht das Gebäude soweit, werden die Dachteile aus der Pappe ausgeschnitten und angepaßt. Anschließend wird die Firstleiste zugeschnitten. Beide Dachhälften werden auf die Giebelwände geklebt, die Firstleiste wird mit-

tig angepaßt und verleimt. Hat man die Anbauten in gleicher Weise vorbereitet und aufgebaut, ist der Rohbau geschafft. Doch nun kommt's erst richtig – die Feinheiten!

Die Feinheiten sind: Rampenunterbau und Belag, Vorbau mit Treppe und Geländer sowie die sichtbaren Sparren und die Wetterbretter.

Beim Abmessen und Ablängen der einzelnen Teile bewährt sich der Meßschieber (Schiebelehre, Kaliber) ausgezeichnet. Das erforderliche Maß wird fest eingestellt und jedes Teil kann nach dem Zuschnitt bequem kontrolliert werden. Nicht genau zugeschnittene Leistchen aber nicht gleich voller Wut in die Ecke werfen, bekanntlich kann man beim Modellbau alles noch irgendwann und irgendwie verwenden. Also – rein in die Bastelkiste für Kleinteile. Ist eine solche noch nicht vorhanden (vielleicht Ihr Erstlingswerk?), dann ist jetzt die Zeit gekommen, eine einzurichten. Der Rampenunterbau braucht seine Zeit. Dabei ist die Zeichnung der einzelnen Verbindungen wegen genau zu studieren. Das Kleben gelingt trotz der geringen Klebeflächen bestens mit UHU-Sekundenkleber spezial. Bei der Treppe (Verbindung Kunststoff – Holz) ist UHU-Greenit genau das Richtige. Hat man das alles geschafft, bitte das Bauwerk mit Vorsicht behandeln, denn jetzt kann durch eine ungeschickte Bewegung Bruch (und zusätzliche Arbeit) entstehen.

Bei den Sparren sowie den Abstützungen des auskragenden Obergeschosses macht sich der Aufwand für eine kleine einfache Lehre bezahlt. Als Material genügt Karton. Denn alle diese Teile erhalten eine Gehrung, die natürlich nur selten 45° beträgt (sonst wäre die Sache ja auch zu einfach). Nach dem Zuschnitt wird eine Pinzette benötigt, mit deren Hilfe jetzt Teilchen für Teilchen nach der Zeich-

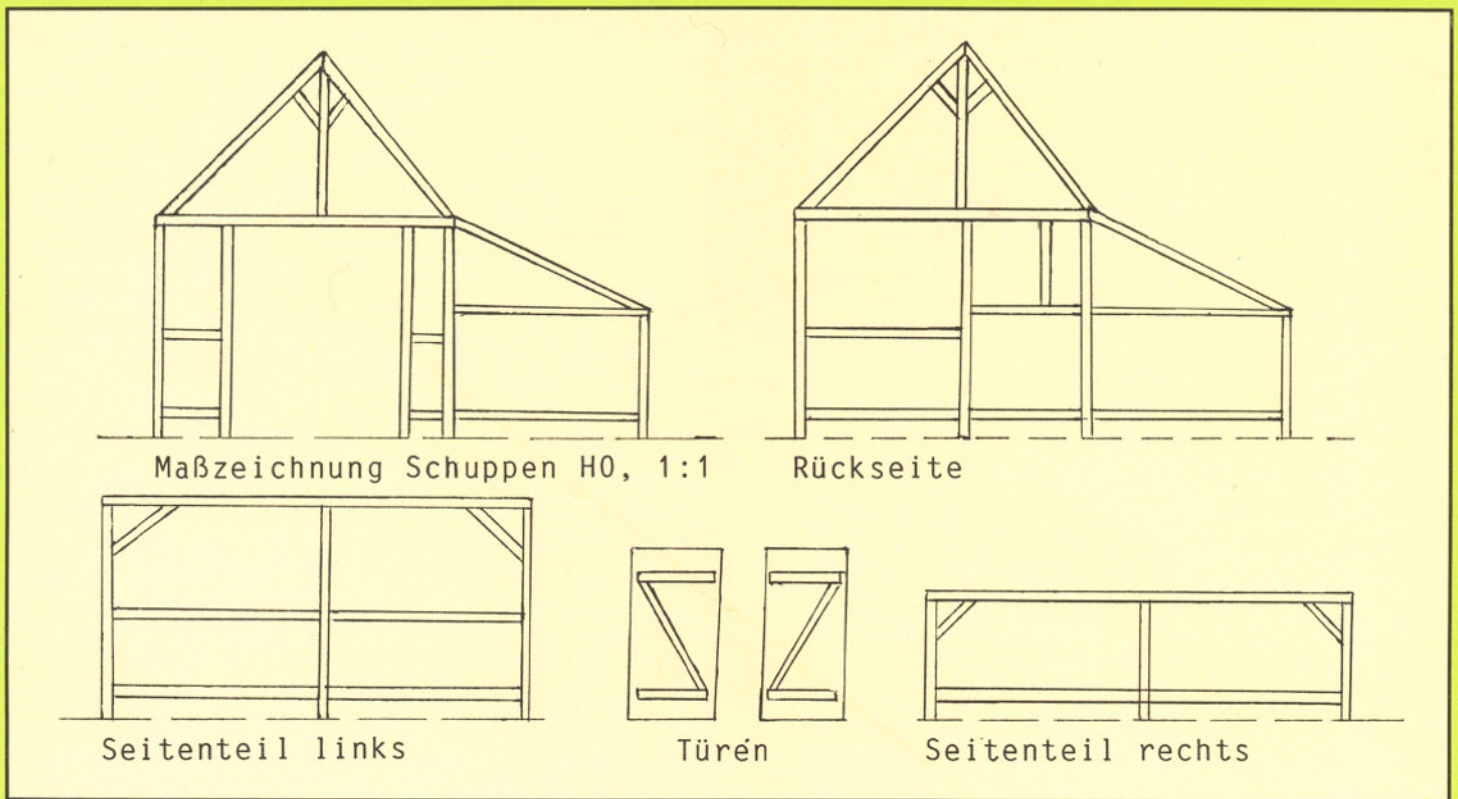


Bild 7: Bei dieser Zeichnung handelt es sich um die Scheune aus dem Eisenbahn-Journal 5/85, die wir hier als Nachtrag bringen. Zum Nachbau brauchen auf diese 1:1-Zeichnung die Holzleisten nur aufgelegt werden. **Zeichnung: I. Bitter**

nung an den dafür vorgesehenen Platz geklebt wird. Auch hierfür ist UHU-Sekundenkleber speziell angebracht. Es folgen nun die Blechabdeckungen für Hauptgebäude und Anbauten. Sie werden zuerst nach den verschiedenen Breiten sortiert und sehr sorgfältig zugeschnitten. Markierungen auf den Pappteilen des inzwischen vorbereiteten Daches erleichtern die Arbeit, man kann sich dann nicht so einfach irren. Die Folienteile werden mit UHU-Greenit aufgeklebt.

Nach dem Aufkleben der Schornsteine ist nun eine farbliche Nachbehandlung der Gebäude zweckmäßig, und das Modell steht fertig vor den Augen des Erbauers (oder auch der Erbauerin). Mit der Farbe sparsam umgehen, nicht zu dick auftragen, im Zweifelsfalle lieber auf einem Abfallstück probieren. Die Ruhe macht's! Man hat nun ein authentisches Bau-

werk in US-amerikanischer Manier zum Einbau in ein Diorama, eine Modellbahn-Anlage oder wo auch immer geschaffen, ohne fremde Hilfe und viel Spaß. Holzgebäude in dieser oder ähnlicher Art gab es jedoch früher (und auch heute noch) genügend bei uns. Die meisten mußten jedoch aufgrund der klimatischen Bedingungen Steinbauten weichen. Viele Holzbauten sind ganz einfach „zusammengefault“.

Fazit der ganzen Geschichte

Man erhält mit diesem Bausatz ein maßstabgerechtes Gebäude in H0.

Man kommt allerdings beim Bau zu gewissen Erkenntnissen: man nehme sich das Material, also Northeastern-Holz, Holzprofile und -leist-

chen, Balsaholz und eventuell Furnier und Beize, schaue sich beim nächsten Spaziergang einmal etwas um, halte das Gefundene mit dem Foto oder Stift fest und – ist nicht nur Zimmermann, nein, auch Architekt und Bauherr. Sehr vieles ist machbar, nicht nur für ausgesprochene Profis, nein, auch zu Beginn einer „Bastlerkarriere“ kann so ein Eigenbau stehen. Ich selbst habe auch so ein Vorbild gefunden, fotografiert und vermessen und werde gerne nach Fertigstellung einmal beschreiben, wie das Ergebnis ausgefallen ist. Ich werden ganz bestimmt eine Menge Spaß dabei haben und zusätzlich auch einen Sondereffekt erzielen – so ein selbst gefundenes und gebautes Modell gibt es sicher nur einmal und das ist mir die Mühe wert. **D. Schuster**

**MODELL
EISENBAHN
SCHAU '85**

Messezentrum
Nürnberg
26. Okt. - 3. Nov.

Auf 10.000 qm die Top-Info für Ihr schönstes Hobby.

Messezentrum Nürnberg, »Frankenhalle«

- **Führende Hersteller** von Modellbahnen und Zubehör zeigen eine nahezu komplette Übersicht und ein breites Angebotsspektrum in allen Spurweiten.
- **Das können Sie sehen:** Lokomotiven und Wagen · Gleismaterial, Fahrleitungen, Signale · technische Zubehörteile, Regelelemente · Landschaftsgestaltung, Gebäude, Bausätze.
- **Sonderpräsentation des BDEF** mit 15 Vereinen: Seltene Baugrößen und Spuren, Handarbeit-Modelle, Modellbahnanlagen aus den 20er und 30er Jahren, Anlagen im Bau.

Auf der Modelleisenbahn-Schau Nürnberg sollten Sie Station machen!

(in Kombination mit der Verbraucher-Ausstellung »Consumenta«)

Öffnungszeiten:
tägl. 9-18 Uhr
Eintrittspreise:
Erwachsene DM 7.50
Schüler DM 4.50

Information:
AFAG-Ausstellungsgesellschaft
Messezentrum
8500 Nürnberg 50
Tel. (0911) 8 66 91



Bild 1: Drei Arnold-Neuheiten auf einen Blick: Kof II, Kühlwagen und Schüttgut-transporter.



Bild 2: Von Arnold die Baureihe 74, vormals preußische T 12.



Bild 3: EloK der Reihe 110 von Märklin-mini-club.



Bild 4: Fleischmanns rollende Landstraße mit Kopfstücken.



Bild 5: Trix-H0-Wagen mit Werbeaufschrift Maggi.



Bild 6: Wie oben, der Fleischmann-Saadkms 690 ohne Kopfstücke.



Bild 7: Trix-„H0-Bayer“ mit Steckungen.



Bild 8: Fleischmann-0-Wagen mit Bremserhaus in Spur N.



Bild 9: Trix-Hochbordwagen H0 (bay. Länderbahn).



Bild 10: H0-Werbewagen für die neue Roco-Kurzkupplung.



Bild 11: Revell-H0e: Egger-Ruhr-Lippe-Dampftriebwagen.



Bild 12: Sächsische IV K von Volker Segel in H0e.

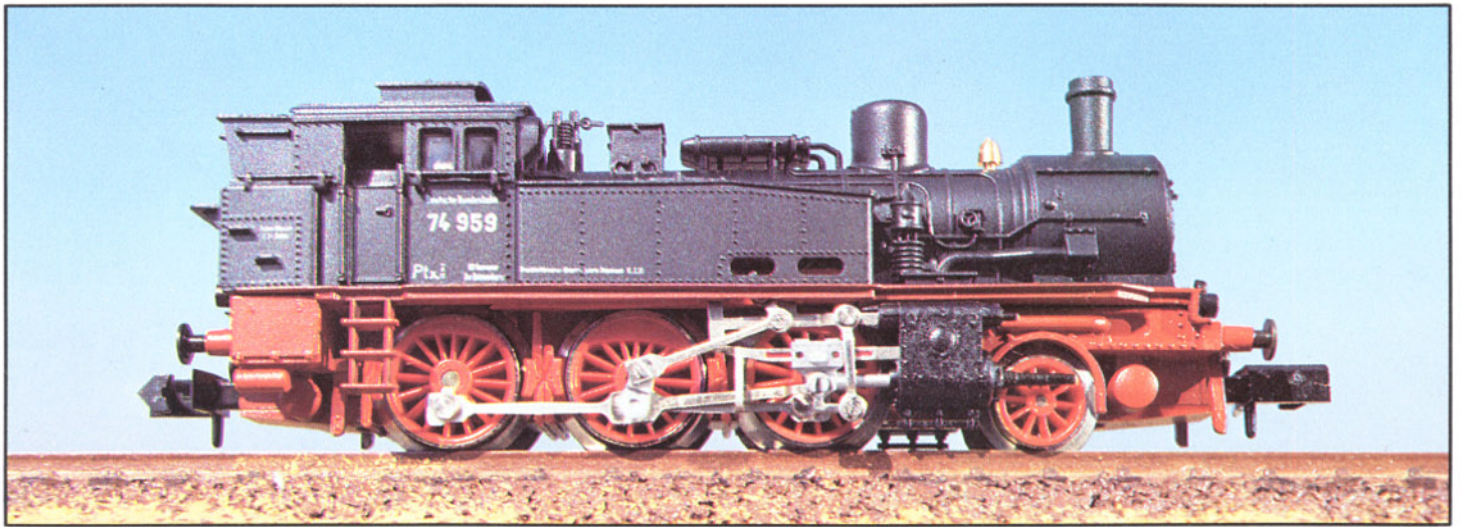


Bild 13: Ausgesprochen trefflich geglückt ist das N-Modell der preußischen T 12 von Arnold. Der Gesamteindruck des Vorbildes der Baureihe 74 wird in diesem kleinen Baumaßstab hervorragend wiedergegeben: Die Beschriftung ist einwandfrei.

★ Schaufenster der Neuheiten ★

Neu von Arnold

Star unter den diesjährigen Neuheiten des Nürnberger N-Bahn-Herstellers ist mit Sicherheit die gerade 40 mm lange und 21 Gramm „schwere“ Köf II. Trotz seiner eher bescheidenen Abmessungen erreicht der Lokwinzling mit dem eigens konstruierten Kleinstmotor offenbar ganz beachtliche Kräfte. Bei Probefahrten im Herstellerwerk soll die Köf II in der Ebene immerhin 25 zweiachsige Waggon geschleppt haben. Zudem vermag der optische Eindruck der sehr gut detaillierten Kleinlokomotive N-Bahner-Herzen zu begeistern.

Sehr gut getroffen haben die Arnold-Konstrukteure auch den Vorbildeindruck der zweiten Lokomotiv-Neuheit, das 1:160-Modell der Baureihe 74 in DB-Ausführung besticht durch reichhaltige Detailausstattung, saubere Beschriftung und filigranes Triebwerk.

Im gleichen Neuheiten-Paket: Zwei 26,4-m-Eilzugwagen in 2./3. beziehungsweise 3. Klasse-Ausführung mit Minden-Deutz-Drehgestellen. Die beiden Wagen verfügen über Kurzkupplungen und weisen – vorbildgetreu – unterschiedliche Fensterteilungen auf. Diese Waggonserie soll übrigens fortgesetzt werden.

Damit es für die neue Köf gleich Arbeit gibt, liefert Arnold gleichzeitig zwei Güterwagenmodelle aus: den DB-Behälterwagen der Gattung UCS 909 zum Transport feinkörniger oder staubförmiger Güter sowie den Kühlwagen der Gattung „Ichqrs“ mit Beschriftung der Brauerei Ayingen.

W. Kosak

Neu von Fleischmann

Für den kombinierten Verkehr auf Modellbahnanlagen der Nenngröße H0 schuf Fleischmann die „Rolllende Landstraße“. Dies sind sechsachsige Niederflurwagen der Bauart Saadkms 690, die in zwei Ausführungsvarianten und beladen mit einem Sattelzug angeboten werden. Der Wagen mit der Art.-Nr. 5270 verfügt über ausschwenkbare und abnehmbare

Kopfstücke mit Puffern. Ohne diese Pufferbohlen wird ein Wagen unter der Art.-Nr. 5271 angeboten, mit LKW beladen hat er die Art.-Nr. 5272. Die Fahrzeuge sind sehr gut gestaltet, sauber und ausführlich beschriftet. Leider tragen aber alle drei Wagen dieselbe Fahrzeugnummer.

Recht wohl gelungen ist auch der kleine zweiachsige offene Güterwagen „Halle“ mit Bremserhaus. Das Wägelchen in der Baugröße N trägt die Anschriften der früheren Deutschen Reichsbahn.

Lieferbar ist inzwischen auch die neue „Profi-Kupplung“ für die H0-Fahrzeuge. Das Besondere dieser Neuentwicklung ist die Vorentkupplung, die ein vorbildgerechtes Abstoßen von Wagen erlaubt. Ein Vorläufer davon war einst im Jahre 1970 die Fox-Kupplung, von der Fleischmann 1972 eine modifizierte Ausführung schuf, die sich aber nicht durchzusetzen vermochte. Mehr Erfolg ist sicherlich der neuen Profi-Kupplung beschieden. Erste Versuche damit haben ergeben, daß die Kupplung einwandfrei arbeitet. Die P 8 mit Wannentender wird an anderer Stelle dieser Ausgabe vorgestellt.

Neu von Märklin

Am „ICE“ und am „Adler“ wird in Göppingen noch mit Hochdruck gearbeitet. Fertig und im Fachhandel eingetroffen ist aber inzwischen die HAMO-Ausführung der württembergischen Tenderlokomotive mit DB-Beschriftung. Als weiteres Meisterstück im Maßstab 1:220 entstand das Modell der Elektrolokomotive 110 226 in blauer Lackierung und mit eckigen Lüfterblenden. Angetrieben werden alle vier Radsätze. Die Laufeigenschaften sind ausgezeichnet.

Wenn die Tage kürzer und die Abende länger werden, beginnt wieder die Zeit des Planens und Bauens. Eine große Hilfe hierbei kann die neue Planungsschablone für mini-club-Modellbahnanlagen sein, die nun zur Verfügung steht und den Entwurf von Gleisplänen im Maßstab 1:5 wesentlich erleichtert.

Neu von Trix

Kurz nach Redaktionsschluß für unsere letzte Ausgabe 6/1985 erreichten uns noch einige Neuheiten, auf die wir zwar noch verweisen, die wir leider aber nicht mehr vorstellen konnten. Hierzu zählen der leuchtend gelbe Maggi-Wagen mit rotem Dach und zwei alte „Bayern“. Ersterer hat eine Beschriftung der früheren Deutschen Reichsbahn, die beiden offenen Güterwagen, einer davon mit Rungen, tragen die Farben und Anschriften der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn. Alle drei Modelle laufen auf Speichenradsätzen und sind echte Sammlerstücke von bester Qualität.

HO

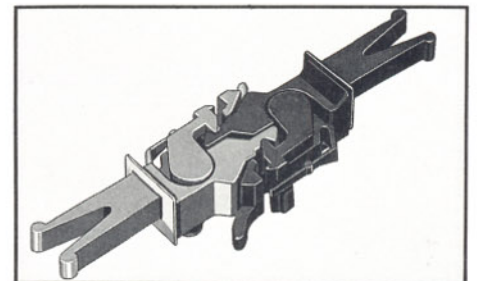


Bild 14: Neue Fleischmann-Kurzkupplung.

Bild 15: Zum Vergleich die neue Roco-Kurzkupplung.

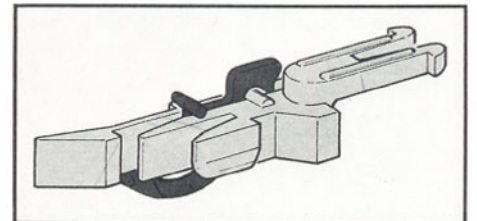


Bild 16: Mit einem eigens konstruierten Kleinstmotor ausgerüstete Köf II. Die Abbildung zeigt das Modell noch größer, als dieser ausgezeichnet gearbeitete Winzling tatsächlich ist.



Bild 17: Eine ganz andere Dimension: Der neue Autotransporter von Lehmann mit den gut ausgeführten Modellen des Mercedes Benz 190 E. Weitere Neuheiten für LGB siehe übernächste Seite.





Bild 18: Neuer beschränkter Bahnübergang mit filigranem Schutzgitter in der Spurweite H0 von Fallers.



Bild 19: Bw-Diorama in H0 mit Fallers neuer Ausschlackanlage.



Bild 20: Vorbildliche Großbeköhlung in N von Fallers.



Bild 21: Fallers moderner Bungalow mit Swimmingpool in N.

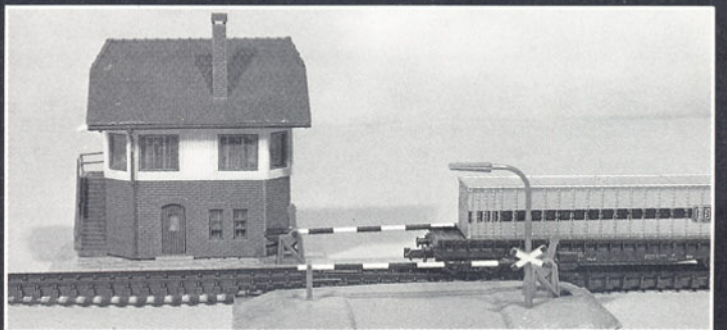


Bild 22: In „N“ beschränkter Bahnübergang mit Stellwerk von Fallers.



Bild 23 und 24: S-Bahnbeschriftung von Gaßner für Märklin-Württemberger.

Bild 25: Preisers „Wartende“ für Reichsbahn um 1925.



Bild 26: Neue sitzende Preiser-Figuren um 1925. Hier als örtliche Prominenz bei einer originellen Besichtigungsfahrt auf einem neuen Rai-Mo-Wagen der Gattung Hz.



Neu von Lehmann

Die bereits im vergangenen Jahr angekündigte Mogul-Schleppenderlokomotive ist jetzt zur Auslieferung gelangt. Auch dieses farbenfrohe Modell zeichnet sich wieder durch die überaus solide Ausführung aus. Im großen Kobelchornstein ist ein Dampfentwickler eingebaut, der durch eine sinnvolle Elektronik schon bei einer Spannung von 5 Volt seine volle Dampfleistung entwickelt. Ein Dreistufenschalter erlaubt das Abstellen der Maschine unter Dampf. Angeboten wird die Lok für ca. 995,- DM. Für 145 Mark erhält man den neuen vierachsigen Flachwagen, der mit zwei sehr gut gestalteten Automodellen vom Typ Mercedes-Benz 190 E beladen ist. Die Autos sind im Maßstab 1:25 gehalten. Das Be- und Entladen des Wagens erfolgt über die Stirnseiten, an denen klappbare Überfahrbleche mit gelben Warnstreifen vorhanden sind.

Eine sehr nützliche Sache, mit einem Preis von DM 45,- aber nicht gerade billig, ist die Gleisplanschablone im Maßstab 1:10.

Neu von Roco

Nach der Fertigstellung der beiden exzellenten H0-Modelle der V 200 und des „Gläsernen“ ET 491 001 gab es auch bei Roco eine kleine schöpferische Pause während der Sommerferien. Zuvor kam aber noch eine dicke Überraschung für alle Freunde von Modellbahnen der Baugröße H0. In kürzester Zeit hatte Roco eine Kurzkupplung mit Vorentkupplung entwickelt und ohne Vorankündigung ausgeliefert. Zum Kennenlernen erhielten die Fachredaktionen je zwei mit Container beladene Rungenwagen, die schon mit der neuen Kupplung ausgerüstet sind. Diese neue Kupplung ist verblüffend einfach, sie wird zum Preis der seither erhältlichen Kurzkupplung angeboten. Erste Versuche mit den Kupplungen verliefen sehr positiv.

Neue Kataloge

Mittlerweile sind von fast allen Modellbahnherstellern die neuen Kataloge beim Fachhandel verfügbar.

Neu von Egger

Zum Comeback hat Revell der Eggerbahn verholten: In technisch überarbeiteter Ausführung – jedoch optisch gleichgeblieben – werden zunächst die „Decauville-Lok mit drei Sommerwagen“ sowie ein Modell des Dampftriebwagens der Ruhr-Lippe-Kleinbahnen ausgeliefert. Bei den Fahrzeugen dieses Typs war der Waggonkasten auf den Lokomotivteil aufgesattelt.

Neue Beschriftungssätze von Gaßner

Beschriftungsspezialist Dipl.-Kfm. Hermann Gaßner in Taufkirchen, bekannt durch seine überaus sauber gefertigten Reichsbahn-Beschriftungssätze in H0, liefert neu mehrere Sätze Triebwagenbeschriftungen für Epoche-2-Triebwagen sowie Güterwagenbeschriftungen für 0-, G-, Bier- und Kesselwagen. Die Abziehbildersätze sind sehr fein gedruckt und ermöglichen den Reichsbahnliebhabern eine vorbildgetreue Beschriftung diverser Modelle.

H0-Schmalspurmodelle in Kleinserie

Ein neuer Kleinserienanbieter, Dipl.-Ing. Volker Segel in Duisburg, hat sich auf Schmalspurmodelle in Baugröße H0 spezialisiert. Als erstes Modell ist die H0e-Nachbildung der sächsischen IV K sowohl als Bausatz als auch als Fertigmodell lieferbar. Die Lok ist in Ganzmetallausführung recht ansprechend gestaltet, der Preis von DM 960,- für den Bausatz und DM 1250,- für das Fertigmodell wird wohl durch die recht kleine Auflage und die Metallausführung verursacht.

Neben der Lok bietet Volker Segel maßstäbliche Nachbildungen der Heberlein-Bremsteile für Schmalspurwagen in feiner Messinggußausführung an.

Neu von Fallner

Zügig setzt Fallner die Auslieferung seines umfangreichen Neuheitenpaketes 1985 fort. In der Baugröße

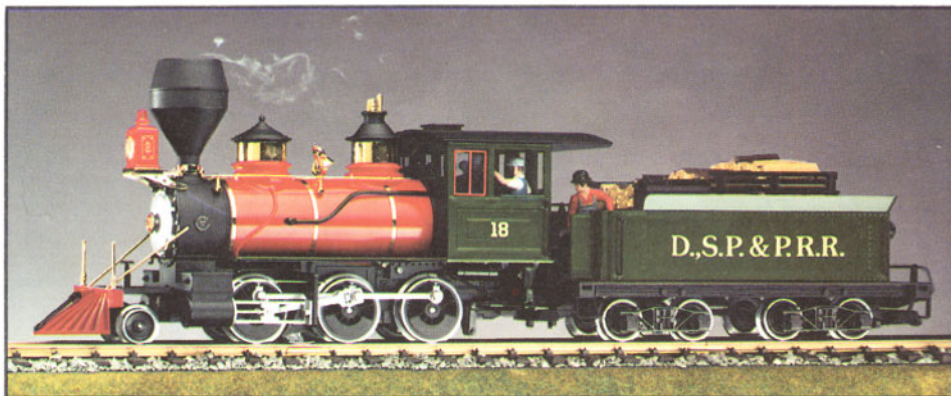


Bild 27: Für Gartenbahner die Mogul von Lehmann (LGB), solide gefertigt und erstklassig lackiert.

Bild 28: Vorbildlich präsentiert sich der amerikanische Wasserturm im LGB-Maßstab, den Pola in limitierter Auflage liefert.

ße H0 erschienen nun einige Bausätze, die das im Vorjahr mit der Grobbekohlung begonnene Bw-Programm weiter ausbauen. Es handelt sich in erster Linie um eine Ausschlackanlage, bestehend aus Ausschlackgrube, Bockkran, Gelenkwasserkränen, Löschebans und Schlackekarren. Die Teile sind auch einzeln als Bausätze erhältlich. Alle Teile überzeugen durch feine Detaillierung, maßstäbliche Gestaltung und eignen sich hervorragend für die vorbildgetreue Darstellung eines Dampflok-Bw.

Bereits im Mai wurde der beschränkte Bahnübergang in H0 ausgeliefert. Der Bausatz enthält einen Antriebssatz, der die Schranken vorbildgerecht langsam schließt. In Baugröße N hat Fallner eine Grobbekohlung, ähnlich der 1984 in H0 geschaffenen, ausgeliefert. Das Modell ist trotz des kleineren Maßstabs ebenso filigran ausgefallen wie das Gegenstück in H0.

Auch in N ist ein beschränkter Bahnübergang mit Stellwerk erhältlich, der mit und ohne Antrieb geliefert wird. Das Stellwerk ist auch einzeln als Bausatz zu haben. Abgerundet wird das N-Neuheitenprogramm durch drei Bausätze für moderne Reihenhäuser und einen Bungalow, die ansprechend und maßstäblich gestaltet sind.

Als Überarbeitung erschien die Broschüre „Modellbau leicht gemacht – START“, die dem Modellbahn-Anfänger auf 36 Seiten Tips und Anregungen für den Einstieg in das Hobby gibt. Ein zweiter Teil für den fortgeschrittenen Modellbahner soll im Spätherbst erscheinen.

Neu von Preiser

Recht üppige Vermehrung gibt es von der Preiser'schen Modellbahn-Bevölkerung zu vermehren. Für Liebhaber der frühen Reichsbahn scheinen dabei die Figurensätze aus der Zeit um 1925 besonders interessant: Unter den Bestellnummern 0145 bis 0149 gibt es nun „Gehende Passanten“, „Stehende Passanten“, „Bahnpersonal“, am Bahnsteig wartende Reisende sowie Fahrer und Passagiere zum Roskopf-Alpenpostwagen.

Neu von Pola-LGB

In einer limitierten Auflage liefert Pola ein maßstäbliches 1:22,5-Modell eines amerikanischen Wasserturms in einer hervorragenden Ausführung. Das Modell ist voll funktionsfähig und läßt sich aufgrund der Verwendung lebensmittelfreundlicher Kunststoffe auch als „heimliches“ Getränke-reservoir benutzen.

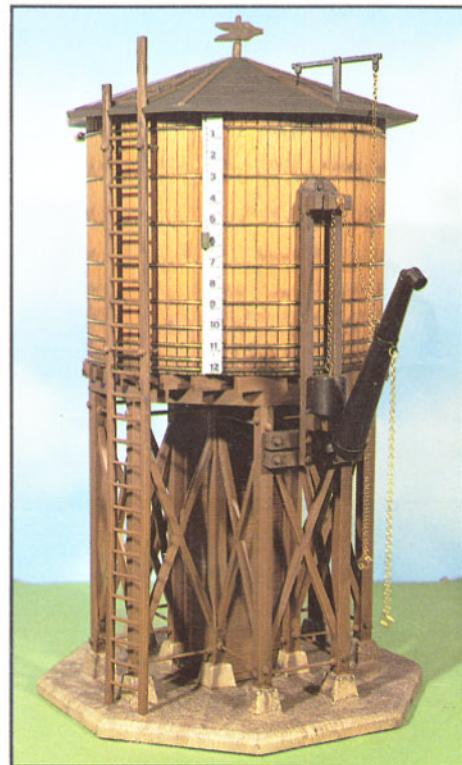
P. Schiebel

Neuer Fohrmann-Werkzeugkatalog

Alles, was der Modellbauer für seine Werkstatt-ausrüstung benötigt, zeigt der neue Katalog 1985/86 der Firma Fohrmann-Werkzeuge in Waltrop/Westfalen. Er bietet eine umfassende Auswahl hochwertiger Feinmechaniker-Werkzeuge, Halbzeuge und Hilfsmittel für den Bau von Modellen und Anlagen.

Neuheiten von UHU

Für Modelleisenbahner, die ihre Anlage in nicht klimatisierten Kellerräumen aufgebaut haben, ist der neue „UHU-Luftentfeuchter“ sicher sehr interes-



sant. Preiswert und zuverlässig, nimmt er zu hohe Luftfeuchtigkeit in solchen Räumen. Auf der Basis der hygroskopischen Eigenschaften von Calcium-Chlorid stellt er selbständig eine durchschnittliche Luftfeuchtigkeit von 55 – 60% ein. Die Wirkung des völlig umweltneutralen Granulats hält mehrere Monate lang vor.

Für professionelle Kontakt-Verklebungen, aber auch für den Heimwerker, hat UHU einen neuen Polyurethan-Kontaktkleber entwickelt, den „UHU-Kraftkleber – glasfaserverstärkt“. Er erreicht nicht nur bei harten, sondern vor allem bei flexiblen und weichen Werkstoffen eine erheblich bessere Zug- und Scherfestigkeit als herkömmliche Kontaktkleber.

Bilder 1, 2, 11, 13, 16, 25 und 26: W. Kosak

Bilder 3–10 und 17: H. Obermayer

Bilder 12 und 18–22: P. Schiebel

Alle übrigen Abbildungen nach Firmenunterlagen

Bild 29: Neuer UHU-Luftentfeuchter



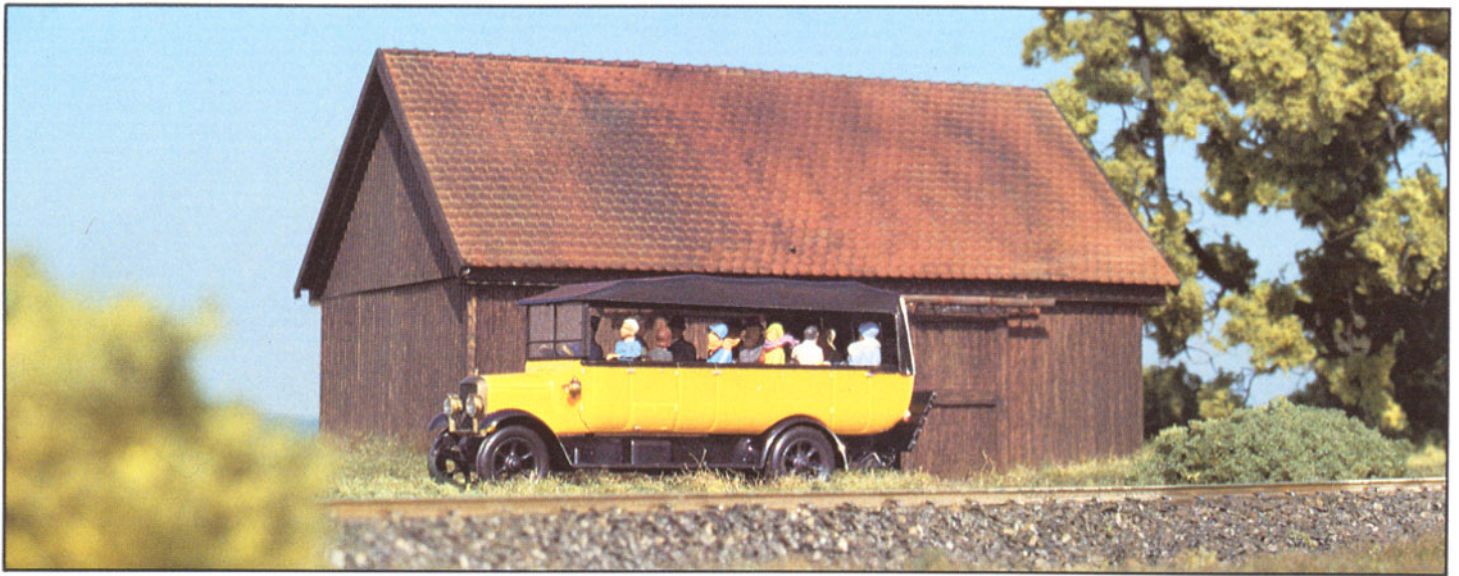


Bild 1: Mit geschlossenem Cabrio-Verdeck (offen siehe Eisenbahn-Journal 6/85) ist der Saurer-Alpenpostwagen des Jahrgangs 1923 mit den neuen sitzenden Preiser-Personen unterwegs in ländlicher Gegend.

Neue Straßenfahrzeuge



Bild 2: Schon seit einiger Zeit beim Fachhandel ist der Golf GTI von Herpa.

Neu von Herpa

Die noch recht neuen Daimler-Benz-Mittelklasse-Lastwagen gibt es bei Herpa schon ebensolange wie beim Vorbild. Die letzte Auflage trägt einen modernen Bieraufbau mit „Patrizier“-Beschriftung und dazu passendem Hänger.

Nach dem bereits zu Jahresbeginn ausgelieferten GL aus der Opel-Kadett-Reihe folgen nun bei Herpa der GT, der GSi in Metallicausführung und die aufwendig bedruckte GSi-Ralley-Version, der ein reichhaltiger Abziehbildbogen beiliegt. In zweitüriger Ausführung gibt es ab sofort den VW-Golf als GTI. Der GTI-Schriftzug auf dem Kühlergrill ist sogar verchromt.

Bild 3: Auch der Mittelklasse-Lastwagen von Daimler-Benz – samt passendem Hänger mit Aufschrift Patrizia – kommt aus dem Hause Herpa.



Neu von Roco

Den Saurer-„Komet“-Bus haben wir bereits in der Ausführung als Glockner-Bus vorgestellt. Noch aufwendiger bedruckt kommt das gleiche Fahrzeug jetzt in den Farben des Reiseunternehmens „Salzkraft“ zu uns, wie es vor etwa 20 Jahren beim Vorbild noch im Einsatz war.

Neu von Roskopf

Ebenfalls bereits in Journal 6/85 haben wir den FBW-Alpenpostwagen der Schweizer Post mit offenem Verdeck von Roskopf vorgestellt. Die Abbil-

Bild 4: Von Roco stammt der Saurer-Komet-Bus, bedruckt mit der aufwendigen Lackierung des Reiseunternehmens „Salzkraft“.



dung in dieser Ausgabe zeigt den gleichen Bus mit geschlossenem Verdeck – besetzt mit Preiser-Figuren – bei einer Überlandfahrt in den zwanziger Jahren.

Inzwischen gibt es zu diesem luftigen Gefährt ein modernes Gegenstück: den Alpenpostwagen Saurer RH 525/23. Das Original verfügt über einen 280 PS starken Heckunterflurmotor mit Abgasturbolader, 5-Gang-Getriebeautomatik, Differentialsperre, Sander für Splittstreuung und bietet 46 Sitzplätze. Konstruiert wurde das H0-Fahrzeug nach Originalunterlagen der Firma Saurer und der PTT in Bern.

Lohstädt/Kosak



Bild 5: Als modernes Gegenstück zum Alpenpostwagen von Bild 1 auf der linken Seite bringt Roskopf den RH 525-23 von Saurer.
Alle Fotos: W. Kosak

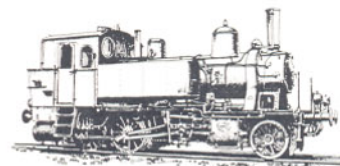
FRIEDL

Bausatzmontage und Präzisionsmodellbau

GERARD -Fertigmodelle mit Qualitätszertifikat. In Spur 0 und I:
Die BR 70 (bayr. Pt 2/3)

Spur 0: BR 70 (bayr. Pt 2/3) DB- oder DRB-Ausführung **DM 2600,-**
Spur 0: BR 70 (bayr. Pt 2/3) Länderbahnausführung **DM 2790,-**
jeweils incl. Faulhabermotor + Schwungmasse

Spur I: BR 70 (bayr. Pt 2/3) DB- oder DRB-Ausführung **DM 3780,-**
Spur I: BR 70 (bayr. Pt 2/3) Länderbahnausführung **DM 3970,-**
Faulhabermotorisierung auf Wunsch, Aufpreis DM 210,-



Wir übersenden Ihnen gerne weiteres Informationsmaterial gegen Voreinsendung von DM 3,- in Briefmarken.

Autorisierter Fachbetrieb der
Fa. GERARD
JOSEF FRIEDL
Selhofstr. 5, 7460 Balingen-Engstlatt
Telefon (07433) 64 05

RHEINBERGER LGB GROSSBAHN-CENTER

Passendes Zubehör. Komplett Serienprogramme am Lager über 50 Sondermodelle zu LGB passend

R 4415

LüP 415 mm

DM 89,50



Preisgünstige Versandbedingungen. Versand in alle Länder
Preislisten unseres Angebots 1985 gegen Rückporto DM 3,-
Ausführliche Prospekte auf Anfrage

Geschäftszeiten: Montag-Freitag 9.00 bis 17.00 Uhr durchgehend

K. RHEINBERGER, Schafhof/Södenerstraße, D-6242 Kronberg/Ts., Tel. (06173) 797 85

SEUTHE[®]

Dampf-Elektronik SDE 50

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

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

Vertrieb über den Fachhandel.

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

SEUTHE-SCHLEY GMBH Modellbahnzubehör 7321 Eschenbach



Der 60 Seiten dicke, farbige

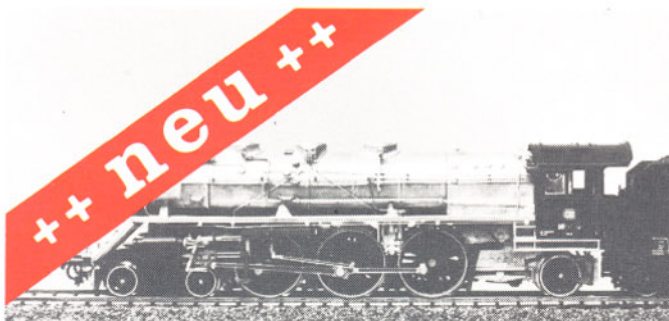
WEINERT-Katalog

mit über 60 verschiedenen Signalbausätzen, zahlreichen Umbausätzen, Zurüstsätzen, über 300 Bauteilen, Autozurüstsätzen und vielem mehr, ist da.

Sie erhalten den Katalog bei Ihrem Fachhändler oder gegen 8,50 DM (inkl. Versandkosten) in Briefmarken oder gegen Überweisung auf unser Postgirokonto Nr. 424918-209 Postgiroamt Hamburg.



WEINERT MODELLBAU
Graf Moltke Str. 18
2800 Bremen 1



BR 03 Umbausatz DB- und DRG-Version
jetzt bei Ihrem Fachhändler!