

B 7539 F
ISSN 0720-051X

1/1986
Januar

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—



Eisenbahn JOURNAL

Über 120 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte



Redaktion: Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
Anzeigen: Anne Rödel,
Evelyn Freimann
Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:
C. Asmus, R. Barkhoff, J. Bitter,
Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, W. Kosak,
H. Kundmann, H. Lohstädt, H. Rauter,
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
1986 erscheint das Eisenbahn-Journal 10 x.
Abonnement (1986): DM 95,– (inkl. Porto)
(europäisches Ausland zuzüglich DM 4,– Porto-
anteil)
Einzelheft: DM 9,50 + DM 2,– Porto
1986 erscheinen die Sonder-Journale 4 x.
Abonnement (1986): DM 59,– (inkl. Porto)
(europäisches Ausland zuzüglich DM 4,– (Porto-
anteil))

Postcheckkonto München Nr. 57 199-802
(BLZ 700 100 80)
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21 300
(BLZ 701 633 70)
Dresdner Bank Nr. 695 918 000
(BLZ 700 800 00)

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

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 8
vom 1. Januar 1986.

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

Güterzüge der DB	4
»Die Pfalz« – Original und Nachbau	12
Preußen-Report (Die Gattung T 13 der Bauart Union)	16
Neue Farben bei der DB?	23
Deutsche Bahnbetriebswerke (Das Bw Gremberg)	24
Die württembergischen Schnellzugwagen der Lieferjahre 1895 bis 1923	32
Heißdampf-Tenderlokomotive T 12 der KPEV	36
Mini-Markt	43, 46
Bücherecke	48
Neuer Rekord auf Schienen: 317 km/h	49
»Unsere Gelben Seiten« – Adreß- und Telefonverzeichnis	50
Gut Holz! – Bauen mit Holz	53
Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut	56
Die bayerischen Lokalbahnwagen	61
Zu Haus beim Schneider-Schorsch	64
Probediorama	66
Schrankenwärterbude an der Aggertalbahn	70
Preußen im Modell	73
Museum für Verkehr und Technik in Berlin	78
Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör	79
Schaufenster der Neuheiten	82
Neue Straßenfahrzeuge	86

Die Seiten 43–46 mit der Sektion 4 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:

Beim Goldberg, zwischen den Stationen Marktschorgast und Falls, an der Strecke
von Bamberg nach Hof, entstand am 27. 12. 1970 diese Aufnahme der 001 200 vor
dem D 853. Die 001 200, die im Juli 1959 einen Neubau-Ersatzkessel erhielt, zählte
im Dezember 1970 zum Bestand des Bahnbetriebswerkes Hof. **Foto: U. Geum**



Bild 1: Mit einem aus vierachsigen Selbstentladewagen bestehenden Ganzzug ist die 050 473 zwischen Walkenried und Bad Sachsa auf dem Weg nach Herzberg.

Foto: U. Geum

Güterzüge der DB

Jahrzehntlang standen die Güterzüge der Deutschen Bundesbahn immer im Schatten der wesentlich attraktiveren Express- und Fernreisezüge. Grüne Lokomotiven und braune Wagenschlangen waren keine lohnenden Motive für den Eisenbahnfotografen. Interessanter waren da schon die Pop-Schnellzugwagen, die inzwischen aber wieder umlackiert wurden, und die vielen Reisezugwagen aus dem In- und Ausland. Auch in der Mitte der achtziger Jahre überwiegen im Güterwagenbestand noch die zweiachsigen offenen und gedeckten Güterwagen der Regelbauart sowie die zwei- und vierachsigen Flachwagen.

Inzwischen hat sich aber ein Wandlungsprozeß angebahnt, der sich über Jahre erstrecken und Investitionen in Milliardenhöhe erfordern wird. Verlangt und beschafft werden nun in zunehmendem Maße neue Fahrzeugtypen, Spezialwagen für ganz bestimmte Transportaufgaben. Längst hat man bei der DB erkannt, daß modernere Fahrzeuge für eine schnellere Be- und Entladung zu einer spürbaren Verbesserung der Ertragslage beitragen. Waggonfabriken und Bundesbahn haben bei Neuentwicklungen stets die Anpassung des Güterwagens an das Ladegut und an die Umschlagtechnik zu berücksichtigen. Als sicht-

bares Ergebnis dieser Bemühungen erschienen in den letzten Jahren schon zahlreiche neue bahneigene Spezialgüterwagen, die bei der DB eingestellt sind. Beispiele für den Wandlungsprozeß sind neue Selbstentladewagen für Schüttgüter, moderne Schiebewandwagen größerer Ladekapazität für die Beladung durch Flurförderfahrzeuge und die doppelstöckigen Wagen der von den Fließbändern unserer Autoindustrie rollenden Kraftfahrzeuge. Unverkennbar ist auch der Trend zur Beschaffung größerer vier- und mehrachsiger Drehgestellwagen, zu denen auch die neuen Haubenwagen gehören.



Bild 2: Auf den zweigliedrigen Doppelstockeinheiten für den Autotransport rollen fabrikneue „Käfer“ durch das Altmühltal in Richtung München (Februar 1983).

Foto: A. Ritz

Bild 3: Güter verschiedenster Art können auf den zweiachsigen Rungenwagen transportiert werden. Hier ist es ein Hubschrauber der Firma MBB (Donauwörth, Juli 1985).

Foto: A. Ritz





Bild 4: Einen Ganzzug, bestehend aus zweiachsigen offenen Güterwagen, schiebt die 052 769 am 1. 12. 1973 bei Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg) nach.

Foto: U. Geum

Bild 5: Dem Transport fabrikneuer Personenkraftwagen dienen diese dreiachsigen, zweigliedrigen Doppelstockwagen.

Foto: A. Ritz





Bild 6: Eine kurze Übergabe aus vier gedeckten Güterwagen galt es am 2. 12. 1973 von Nürnberg Rbf nach Nürnberg Ost zu befördern.

Foto: U. Geum

Bild 7: Einen Güterzug mit Wagen verschiedener Bauarten zieht die 140367 bei Solnhofen in Richtung München (15. 1. 1982).

Foto: U. Geum





Bild 8: Einen Kohle-Ganzzug für die Maxhütte in Sulzbach-Rosenberg schleppt die 044 276 bei Etzelwang die Steilrampe hinauf (29. 5. 1975).

Foto: U. Geum

Bild 9: Ein Güterzug mit Personenkraftwagen der Firma Audi in Ingolstadt rollt durch das Altmühltal in Richtung Norden. Die Hochwasser führende Altmühl hat den gesamten Talboden überschwemmt.

Foto: U. Geum







Bild 1: Der Nachbau der Crampton-Lokomotive „Die Pfalz“ auf der Drehscheibe des Bw Ehrang (7. 8. 1985).

Foto: H.-P. Schmitz

»Die Pfalz« – Original und Nachbau

Cramptonlokomotiven, jene Bauform also, die sich durch eine große, hinter der Feuerbüchse gelagerte Treibachse und eine extrem niedrige Kessellage auszeichnet, gehörten zu keiner Zeit zum Bestand der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen. Dennoch waren sie auf bayeri-

schen Eisenbahnstrecken anzutreffen; einmal hatten die Pfälzischen Eisenbahnen, genauer die Pfälzische Ludwigsbahn, Cramptonlokomotiven in ihrem Lokpark, zum anderen verwendete auch die Bayerische Ostbahn derartige Maschinen.

Die Pfälzer Cramptonloks wurden zehn Jahre lang beschafft. Den Anfang machte 1853 Maffei mit einer Lieferung von vier Cramptons, die weiteren Beschaffungen ab 1855 liefen jedoch ausschließlich über die Maschinenfabrik Esslingen. Sie lieferte 1855 sechs, 1856 und 1858 je zwei und 1863 die restlichen vier Lokomotiven. Rein äußerlich unterschieden sich die Esslinger Maschinen von den Maffei'schen durch das auf dem Langkessel sitzende Reglergehäuse und die über den Zylindern liegenden Schieber, die bei den Maffei-loks seitlich hinter den Zylindern in einem Ausschnitt des Rahmens lagen.

In ihren Leistungen müssen beide Bauformen in etwa gleich gewesen sein, denn sie wurden – mit einer Ausnahme – alle erst zwischen 1891 und 1896 ausgemustert. Die erwähnte Ausnahme bildete die Maffei-Lok „Die Pfalz“, die aus heute nicht mehr bekannten Gründen bereits 1879 ausgeschieden ist. Leider ist keine im Original erhalten geblieben. Gerade sie aber war es, die sich Karl Klensch 1924 als Vorbild für seinen für das Nürnberger Verkehrsmuseum bestimmten Nachbau auswählte, derselbe K. Klensch, unter dessen Leitung 1934/35 im AW Kaiserslautern der „Adler“ nachgebaut wurde.

Wie es zum Nachbau der „Pfalz“ kam, schildert der 1887 geborene Pfälzer Klensch, der 1911 als Eisenbahnassessor in den Maschinendienst der Kgl. Bayerischen Eisenbahndirektion Ludwigshafen eingetreten war, 1920 als Direktionsrat Vorstand der Werkstätteninspektion II (Lokwerkstätte) des neu eröffneten AW Kaiserslautern wurde und im Sommer 1923 mit tausenden Pfälzer Eisenbahnen

Bild 2: Mit einem vierachsigen Umbauwagen ging es nach der betriebsfähigen Aufarbeitung am 7. 8. 1985 auf Probefahrt, aufgenommen zwischen Trier West und Ehrang. Foto: H.-P. Schmitz





Bild 3: Am 21. 9. 1985 präsentierte sich „Die Pfalz“ vor dem Rundlokschuppen des Bw Nürnberg 1 den Fotografen.

Foto: M. Folkers

Bild 4: „Die Pfalz“ nach der betriebsfähigen Aufarbeitung im AW Trier zu Gast im Bw Ehrang (7. 8. 1985.)

Foto: H.-P. Schmitz



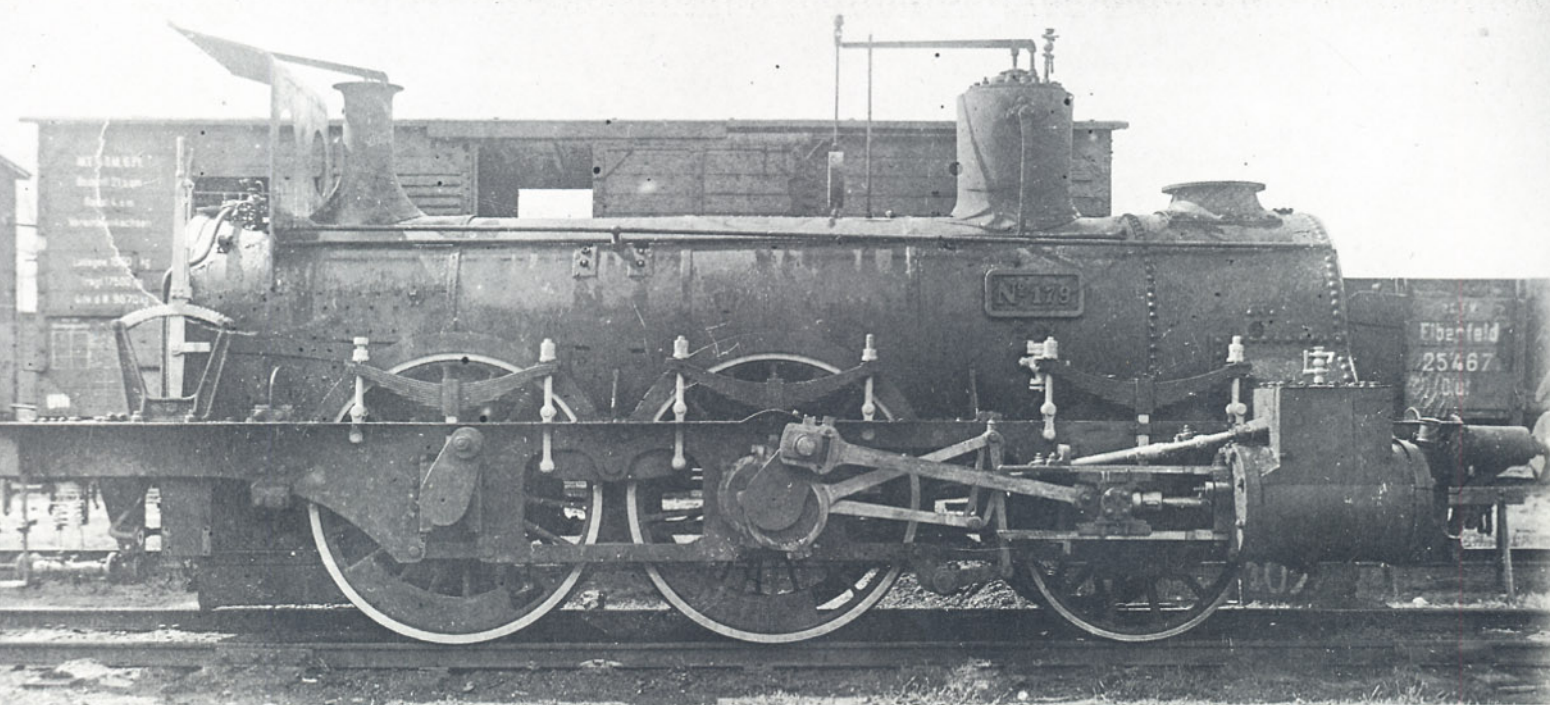


Bild 5: So sah die B 46 der ehemaligen Bayerischen Ostbahn aus, als sie Karl Klensch zum Nachbau der Crampton-Lokomotive „Die Pfalz“ heranzog.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

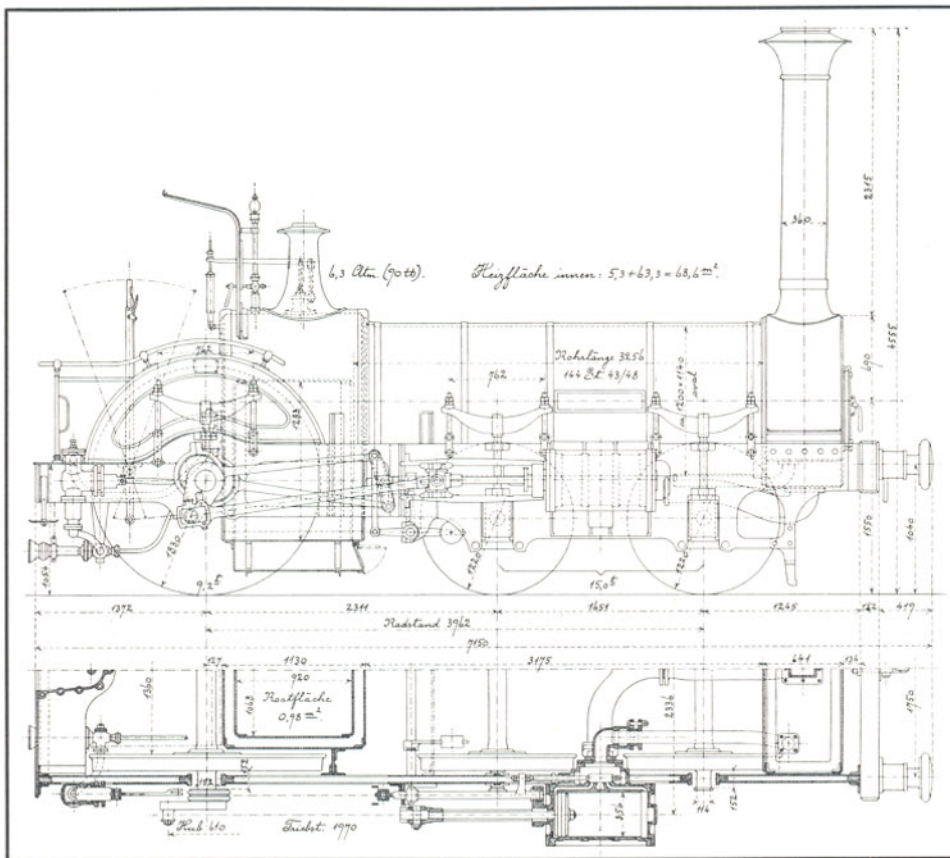


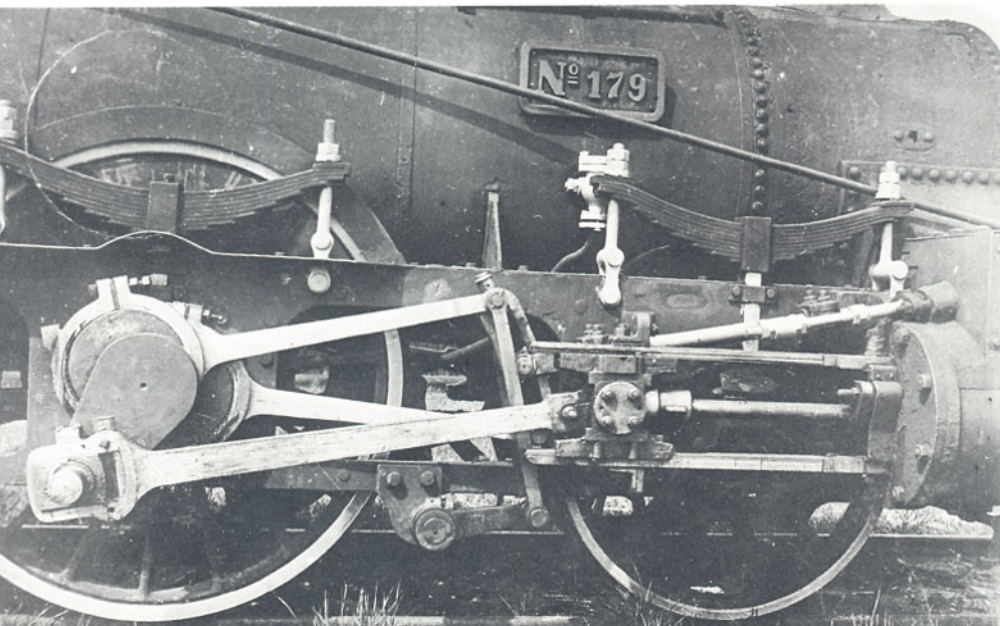
Bild 6: Zeichnung im Maßstab 1:60 der im Jahre 1853 von J. A. Maffei an die Pfälzische Ludwigsbahn gelieferten Crampton-Lokomotive (aus: „Die Crampton-Lokomotive“ von F. Gaiser, erschienen 1909 in Neustadt a. d. Haardt).

von den Franzosen aus der von ihnen besetzten Pfalz ausgewiesen und an das AW Weiden versetzt worden war. K. Klensch schreibt: „Während der Ausweisung war an mich die Anfrage ergangen, ob ich für den Neubau des Verkehrsmuseums in Nürnberg den **Adler** von 1835 erbauen wolle. Ich war aber mit meinen Studien noch nicht weit genug vorgeschritten und machte dem Verkehrsministerium in München den Vorschlag, die erste Schnellzuglokomotive Deutschlands von 1852/53 nachzubauen, über der bisher ein mystisches Dunkel schwebte. Die Cramptonmaschine gelang vorzüglich und wurde ein Zugstück für das Museum: Ich habe sie in der Pfalz bei sehr hohen Geschwindigkeiten ausprobiert.“

War nun „Die Pfalz“ ein völliger Neubau? Diese Frage läßt sich anhand fotografischer Dokumente eindeutig verneinen. Da stand damals als Relikt aus der Ostbahnzeit noch die ehemalige Ostbahn-B 46 in irgendeiner Ecke des RAW Weiden herum. Sie war 1862 von Maffei als Fabriknummer 416 gebaut worden und wurde von der Staatsbahn nach der Verstaatlichung der Ostbahn (1. 1. 1875) als B V-1048 übernommen. Nach ihrer Ausmusterung wurde sie in der Werkstätte Weiden unter der Katasternummer 179 als Vorheizanlage oder als Ersatzteilständer verwendet. Dort muß sie K. Klensch aufgestöbert haben, denn von ihr stammt der Kessel der „Pfalz“ sowie Teile des Triebwerks und der Steuerung, während der Rahmen offensichtlich neu gebaut wurde. Anfang 1925 durfte K. Klensch wieder in die Pfalz zurückkehren und zu dieser Zeit stand auch frisch lackiert „Die Pfalz“ im RAW Kaiserslautern.

Am 22. April 1925 wurde der Neubau des Verkehrsmuseums in Nürnberg feierlich eröffnet und bestimmt war „Die Pfalz“ eine seiner Attraktionen. Wegen des bald chronisch wer-

Bild 7: Triebwerksansicht der Katasternummer 179 (siehe auch Bild 5).
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber





denden Platzmangels wurde sie nach dem Krieg zunächst ausgelagert und ab dem 27. November 1976 dem Museum der DGEG in Neustadt/Weinstraße als Dauerleihgabe überlassen.

Als man an die Zusammenstellung der Fahrzeuge für die großen Paraden in Nürnberg-Langwasser ging, erinnerte man sich auch an „Die Pfalz“ und unterzog sie im AW Trier einer Aufarbeitung, die sie wenigstens für die Dauer eines Jahres funktionsfähig machte. „Funktionsfähig“ bedeutet, daß die Lokomotive sich mit eigener Kraft bewegen kann. Es war aber nicht möglich, sie auch „betriebsfähig“ im Sinne der Betriebsordnung zu machen, weil sie z. B. getreu ihrem Vorbild keine Speisepumpe besaß, mit der auch beim Stand der Lokomotive gespeist werden konnte. Wie zur Zeit der Erbauung der „Pfalz“ üblich, war diese nur mit einer Fahrpumpe ausgerüstet, mußte also zum Nachspeisen des Kessels beim Zughalt abgekuppelt werden und auf einem eigens dafür vorgesehenen Gleis (auch als „Wasserspurr“ bezeichnet) solange hin- und herfahren, bis der Kessel einen ausreichenden Wasserstand aufwies. Da „Die Pfalz“ auch keine Lokomotiv-, sondern lediglich eine Tenderbremse besitzt, ist es schon ein kleines Wunder, daß die Deutsche Bundesbahn sich entschloß, sie im Jubiläumsjahr bei den Paraden in Nürnberg mitfahren zu lassen.

Inzwischen ist sie wieder an ihren Platz im Museum der DGEG in Neustadt/Weinstraße zurückgekehrt.

Herrn Dr. A. Mühl und dem Leiter des DGEG-Museums in Neustadt/W., Herrn Kaiser, bin ich für wichtige Hinweise und frdl. Mitteilungen zu Dank verpflichtet.

—rab—

Bild 8: Inzwischen ist sie wieder im DGEG-Museum in Neustadt/W. zu besichtigen.

Das Foto entstand am 7. 8. 1985 im Bw Ehrang.

Foto: H.-P. Schmitz



Bild 9: Hier trägt die spätere „Pfalz“ bereits den typischen Schornstein der Pfälzer Crampton-Lokomotiven. Auf dem Führerstand ist Karl Klensch zu erkennen.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

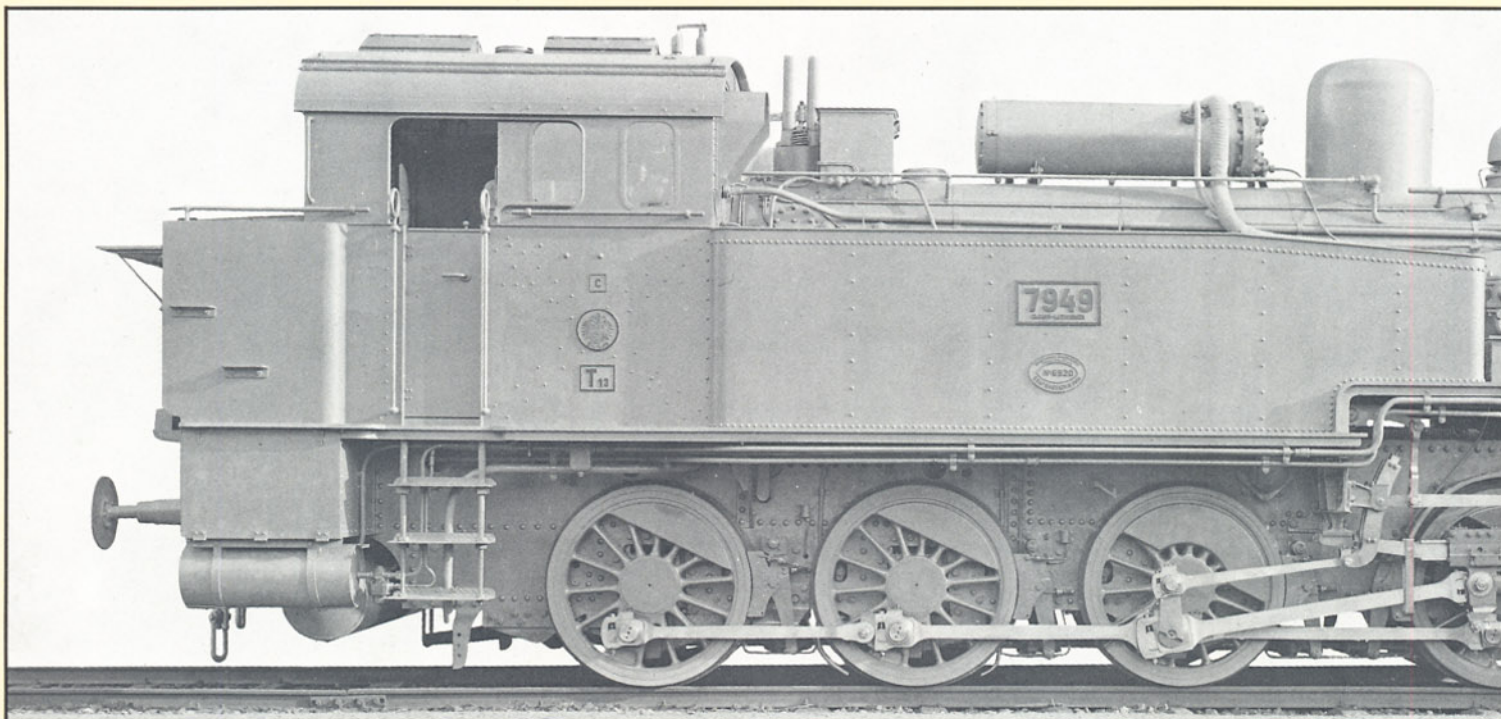
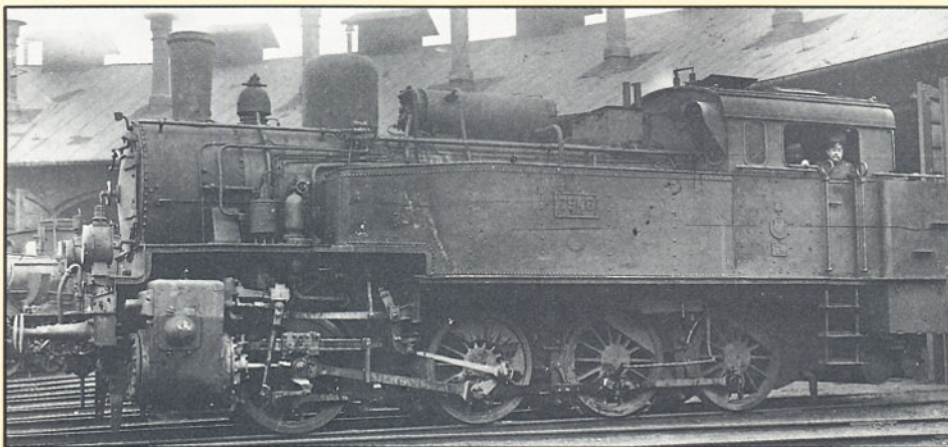


Bild 1: Eine der 60 für Elsaß-Lothringen gebauten T 13 zeigt diese schöne Werkaufnahme der Elsässischen Maschinenbau-Gesellschaft Grafenstaden.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Preußen-Report

Naßdampf-Tenderlokomotiven der KPEV



Die Gattung T 13 (Bauart Union)

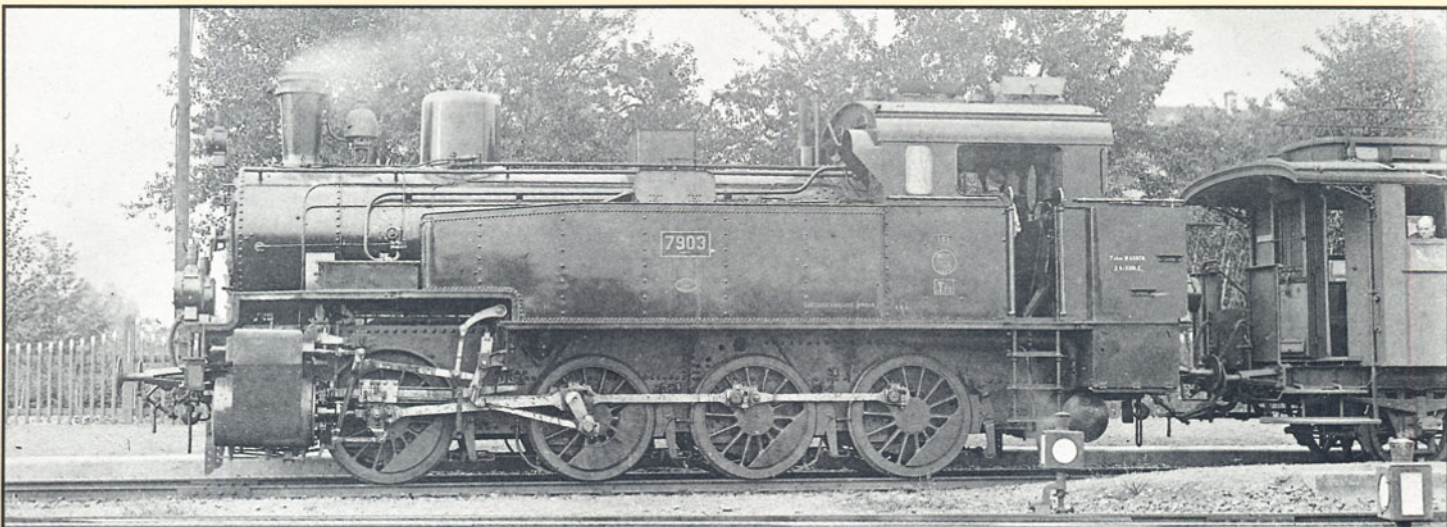
Das preußische Gattungszeichen T 13 ist zweimal verliehen worden: Zum einen im Jahre 1906 an die D n2-t (nach Born BB-t) der Bauart Hagans, einer Variante der E n2-t (CB-t) von Hagans, der späteren T 15, zum

◀ **Bild 2:** Die Breslau 7946 gehört der letzten, 1916 von Hagans gebauten Lieferserie an (Fabrik-Nr. 859). Erstaunlicherweise besaß die Lok schon damals einen Vorwärmer. Bei der Deutschen Reichsbahn wurde sie in 92 903 umgezeichnet.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 3: Die T 13 Cassel 7903 wurde 1911 von der Union in Königsberg als Fabrik-Nr. 1923 gebaut. Unsere Aufnahme stammt aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg. Unterhalb der Krempe des Schornsteins erkennt man den roten Ring, der auf die Marcotty-Rauchverbrennungsanlage hinweist.

Foto: Sammlung Rauter



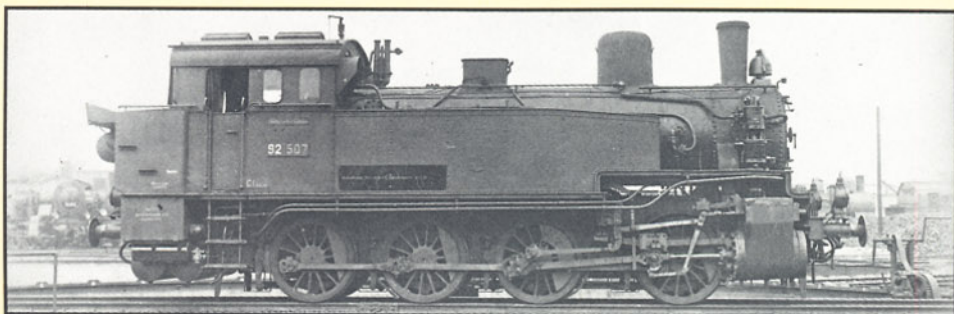
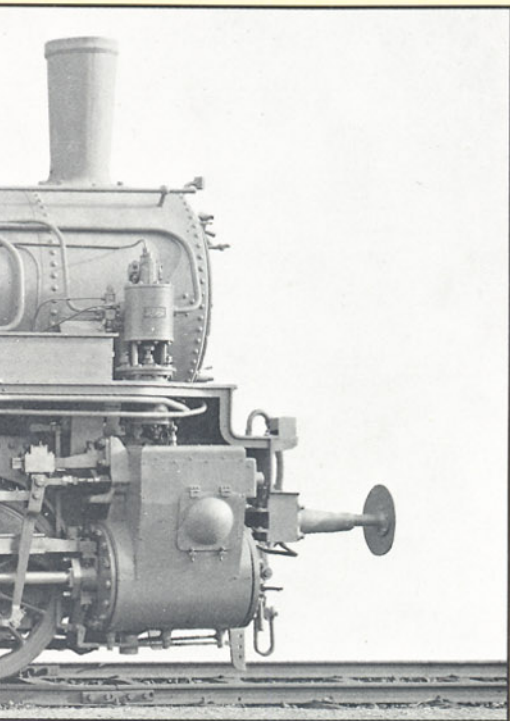


Bild 4: Werner Hubert verdanken wir diese Aufnahme der frei auf der Drehscheibe stehenden 92 507. Bis zur Umzeichnung 1925 führte sie die Bahnnummer Essen 7905; geliefert wurde sie im Jahre 1910 von Union (Fabrik-Nr. 1807).

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

anderen 1910 an die D n2-t der Bauart Union. Die beiden Hagans-Bauarten werden in Kürze im Eisenbahn-Journal vorgestellt, die nachstehenden Zeilen seien daher ausschließlich der T 13 der Bauart Union gewidmet.

Wäre nicht bereits die normale C n2-t (spätere Gattung T 7) in Heft 4/1985 des Eisenbahn-Journals als „Lokomotive ohne Eigenschaften“ vorgestellt worden, so käme diese keineswegs abwertende Bezeichnung der Königsberger T 13 zu. Liegen auch Jahrzehnte

zwischen ihrem ersten Auftritt auf der Welt der Schiene, so besitzen beide Bauarten doch ein gemeinsames Merkmal: sie sind unter den preußischen Tenderlokomotiven diejenigen, welche – um einmal den bayerischen Begriff zu verwenden – in erster Linie R (Rangierlokomotiven) gewesen sind. Die anderen Bauarten sind dagegen bezüglich ihres Einsatzes in ihren besten Jahren mit dem Kürzel Pt (für Personenzug-Tenderlokomotiven) bzw. GtL – hier übersetzt als Gemischtzug-Tenderlokomotiven für L = Lokalbahnen (d. h. Neben-

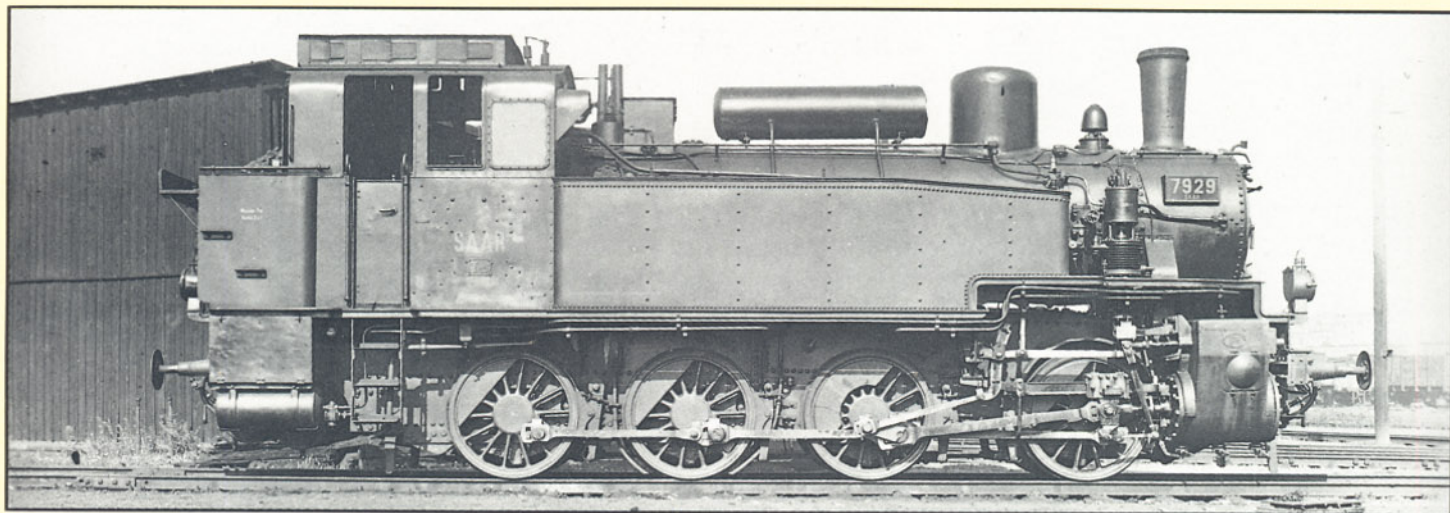
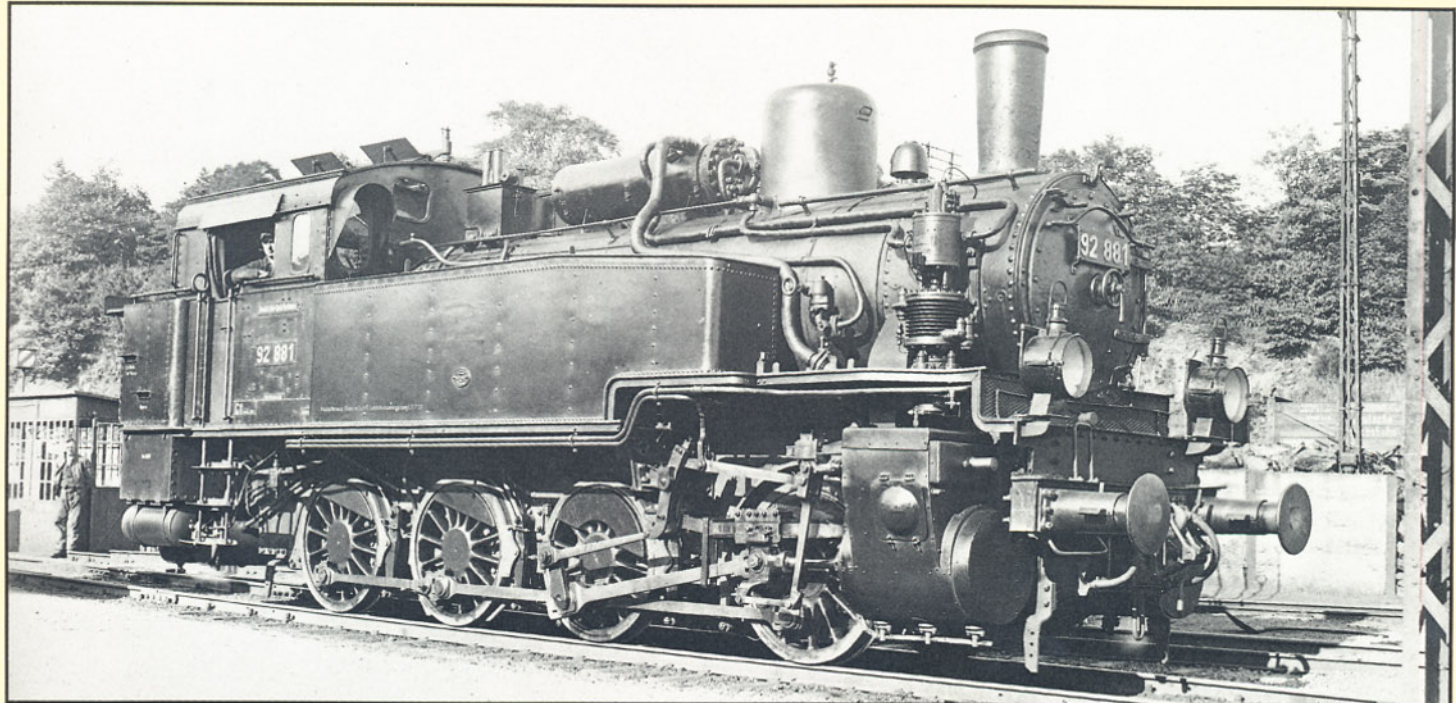


Bild 5: 1922 bestellten die SAAR-Bahnen zusätzlich zu den von Preußen übernommenen 20 Lokomotiven der Gattung T 13 bei Hagans und Hanomag eine Nachbaugruppe von insgesamt 12 Maschinen, darunter die abgebildete SAAR 7929, die 1935 von der Deutschen Reichsbahn in 92 945 umgezeichnet wurde.

Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 6: 1933 hat Carl Bellingrodt die 92 881 (ehemalige – T 13 Elberfeld 7937, gebaut 1915 von Hohenzollern, Fabrik-Nr. 3492) im Bw Lennep aufgenommen. Auch sie trägt auf dem Langkessel einen Vorwärmer.

Foto: Sammlung Rauter



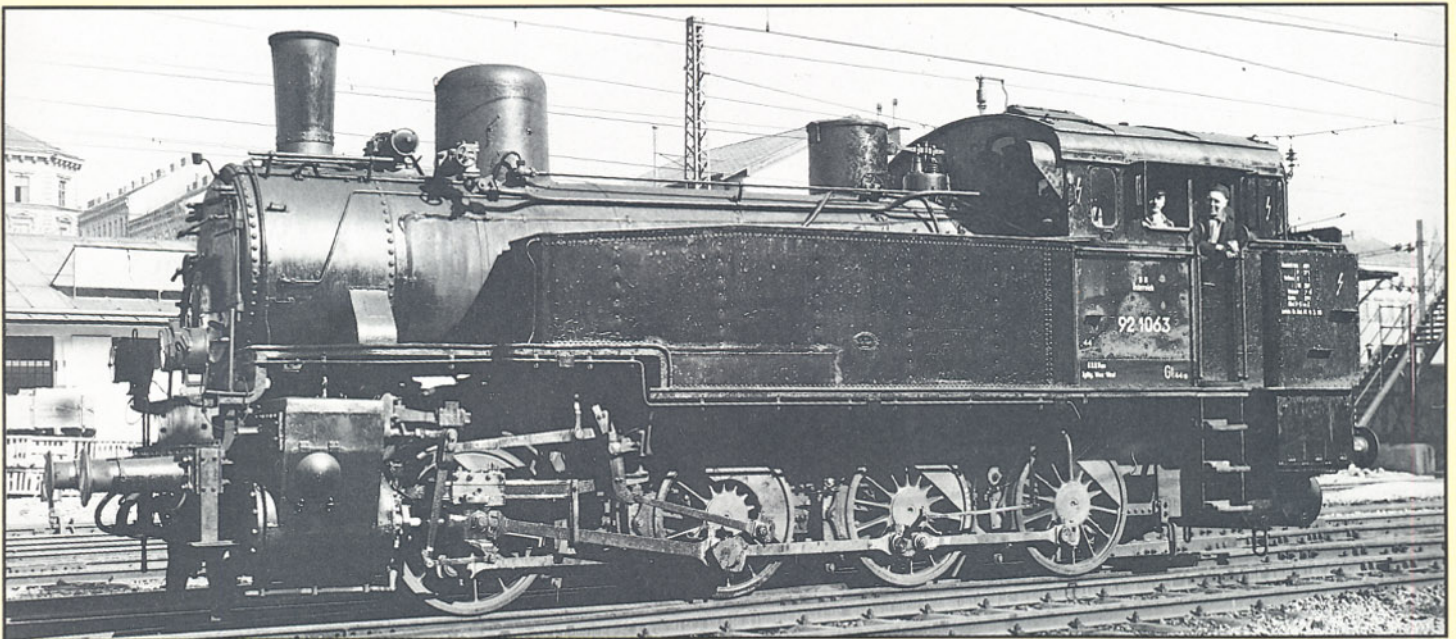


Bild 7: Aus der Nachbestellung der Deutschen Reichsbahn über 72 Maschinen der Gattung T 13 stammt die 92 1063, die nach dem Zweiten Weltkrieg in Österreich verblieben und 1953 bei der Zugförderungsleitung Wien-West eingesetzt war.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

bahnen) – treffend charakterisiert. Es bestand ja in den altpreußischen Zeiten (bis in die achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts) kein großer Bedarf an „reinrassigen“ Verschiebelokomotiven, am ehesten noch in den Industriegebieten jener Epoche, so in Oberschlesien und im Ruhrgebiet; dort

hatte auch die spätere T 7 ihre Domäne. Wie stand es in den anderen Gebieten? Zum einen war es üblich, Lokomotiven, die nicht mehr so recht für den Streckendienst geeignet erschienen – sei es, weil sie zu geringe Leistung erbrachten, sei es, daß ihre Geschwindigkeit nicht mehr ausreichte – auf die

Verschiebebahnhöfe zu versetzen. Das gilt bis in die neueste Zeit. So sah man zahlreiche G 3 auf den Rangierbahnhöfen, später die G 7¹ und – vielen Lesern des Eisenbahn-Journals gewiß noch in guter Erinnerung – die G 8¹. Auf den kleineren Bahnhöfen dagegen übernahmen damals die Zuglokomotiven das Rangiergeschäft.

Darüber hinaus nahmen die „auch-Rangierlokomotiven“ ebenfalls Verschiebedienst wahr: gehen wir sehr weit zurück, sind es die B-t-Bauarten, dann die uns bekannten dreifach gekuppelten (C-t, C1-t, 1C-t) der Gattungen T 3 und T 9. Es gab z. B. kaum einen größeren Personenzug-Bahnhof, auf dem nicht die altbekannte T 3 fast unentbehrlich und gewiß unermüdlich tätig gewesen wäre, so in Berlin Ahb (Anhalter Bahnhof), Frankfurt am Main Hbf, Leipzig Hbf etc. In Berlin (und wohl auch in anderen Städten) ist die T 3 vielfach von den 1C-t der Gattungen T 11 und T 12 (Pt !) abgelöst worden, falls nicht der Übergang unmittelbar auf Diesellokomotiven erfolgte.

Nein, die vierfach und fünffach gekuppelten Lokomotiven der Bauart Hagans sind ebenso wie die E h2-t, spätere T 16, nicht vergessen

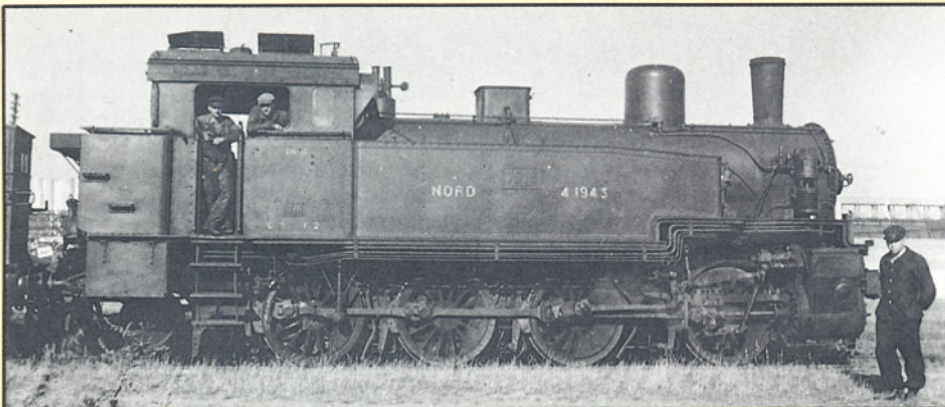
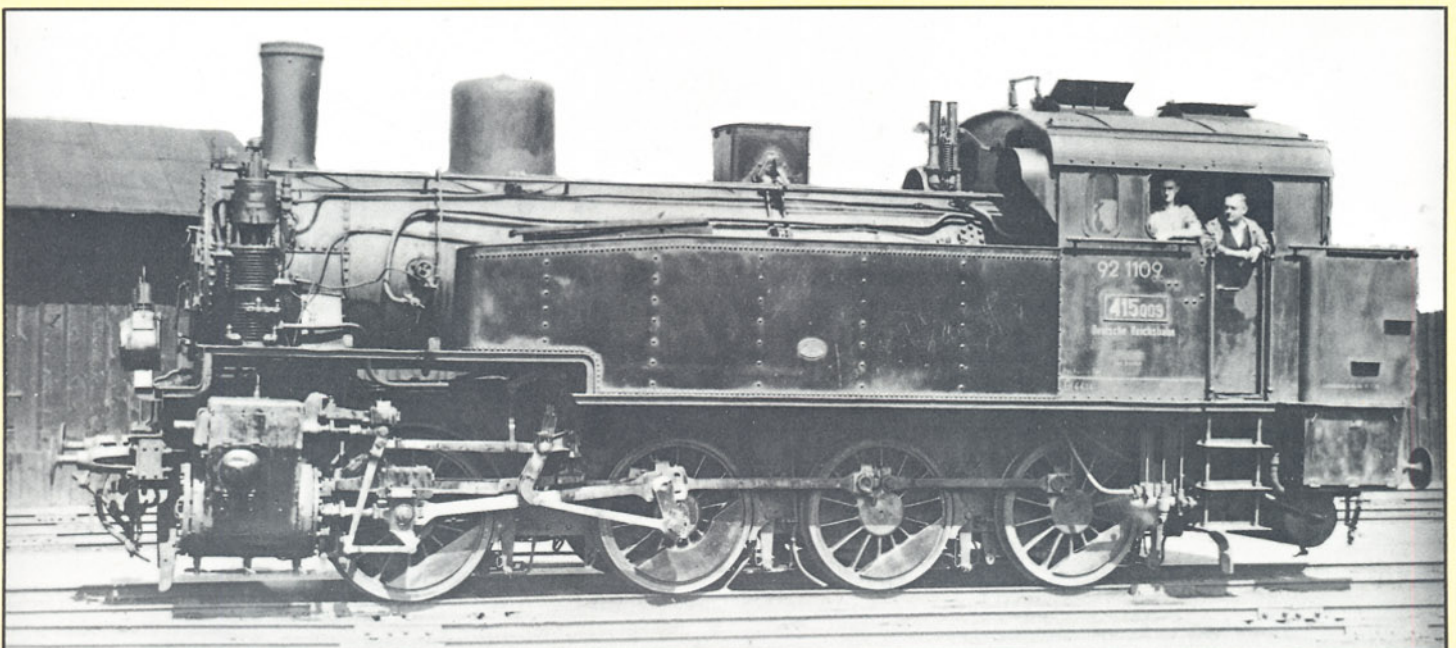
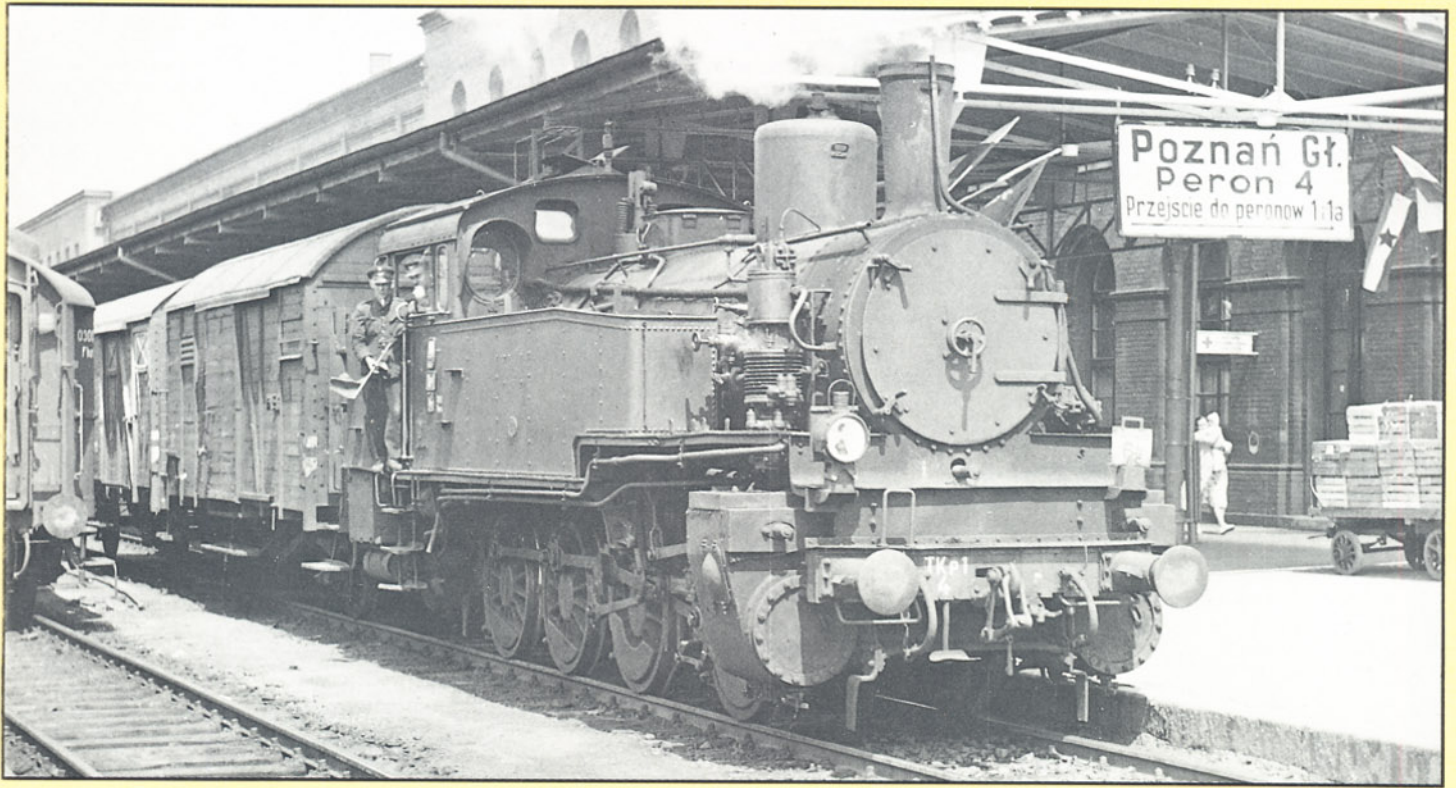


Bild 8: In Calais hat Herr Hesselink am 1. 8. 1938 eine an die französische Nordbahn gelangte T 13 aufgenommen.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber





worden. Diese drei Bauarten sind nicht als Rangierlokomotiven entworfen worden, sondern für den Dienst auf steigungs- und krümmungsreichen Strecken im Hügelland und Mittelgebirge. Das gilt auch für die T 16, die sich freilich bald auch im schweren Verschiebedienst bewährte. Die Hagansbauarten zeigten überdies Mängel, die sie für einen weiteren Einsatz nicht gerade empfohlen. Anstelle der dreifach- sollte nun eine vierfachgekuppelte Lokomotive entwickelt werden, eine D n2-t, einfach im Aufbau, leicht zu unterhalten, die in der Hauptsache für den Verschiebedienst bestimmt war, ohne einen gelegentlichen Einsatz auf Nebenbahnen auszuschließen.

Bei den langwierigen Verhandlungen ging es u. a. um die damals nochaktuelle Frage, ob man sich für Naßdampf- oder Heißdampfbetrieb entscheiden sollte. Die einen bestanden auf der neuen Betriebsart, deren Kinderkrankheiten (1907) im wesentlichen überwunden waren, von der sie sich wesentliche Vorteile auch im Rangierdienst versprachen. Allen voran natürlich *Robert Garbe* (1847–1932), der weitsichtige, unermüdliche, aber auch unduldsame Verfechter des Heißdampfbetriebes. Seine Allzweck-Tenderlokomotive, die kleine C h2-t (T 8) zeigte freilich Mängel, so

daß Garbe sehr bald vorschlug, eine D h2-t zu bauen. In der Abstimmung Naßdampf oder Heißdampf unterlag er (ausnahmsweise). Die anderen legten großen Wert auf eine in jeder Hinsicht einfache Bauart, die notfalls auch in kleinen Bahnbetriebswerkstätten (Stationschlossereien) instandgesetzt werden kann. Es gab übrigens auch Stimmen, die für den Umbau alter, gut erhaltener C n2-Lokomotiven der Gattungen G 3 und G 4¹ in D-t eintraten, doch ohne Erfolg. Die Entscheidung fiel zugunsten der Naßdampf-D-t.

Zu Beginn des Beitrages war die Rede von der „Lokomotive ohne Eigenschaften“. Das kommt daher, daß diese neue T 13 möglichst viele bewährte Bauteile ihrer Vorgängerinnen T 9³ und T 11 übernehmen sollte: den Kessel aus zwei Schüssen, den Dampfdom auf dem ersten, den Sandkasten auf dem zweiten Kesselschuß, das Sicherheitsventil der Bauart Ramsbottom, die außenliegende Heusinger-Steuerung und anderes mehr.

So wurde alsbald ein Musterblatt aufgestellt (mit der Bezeichnung III-4q), und im Jahre 1910 wurden als erste geliefert die Unions-Lokomotiven der Gattung T 13 Münster 7901–7903 (Fabrik-Nr. 1800–1802) Essen 7901–7907 (Fabrik-Nr. 1803–1809). Ein erster Blick auf die T 13 bereits läßt die

Handschrift der Konstrukteure aus Königsberg erkennen.

Die wichtigsten Abmessungen der T 13 sind in der Tabelle 1 wiedergegeben. Es sei erwähnt, daß der Kessel um 50 mm tiefer liegt als bei der T 11, daß die vierte Achse einen Seitenspielraum von beiderseits 20 mm hat, die zweite Achse – recht ungewohnt – zur Treibachse wird. Der Gattung T 13 wurde die Hunderter-Reihe 7901–8000 zugeteilt. Alle bis 1916 an die Preussischen Staatseisenbahnen gelieferten T 13, nach Baujahr und Lieferwerk, mitsamt den als Nachbau von der Deutschen Reichsbahn in den Jahren 1921 und 1922 beschafften Lokomotiven, sind in Tabelle 2 aufgeführt, ihre Leistungen in Tabelle 3. Die Verteilung auf die einzelnen Eisenbahndirektion erfolgte sehr unterschiedlich. So wurden z. B. bis 1916 unmittelbar an die KED Essen und Kattowitz sehr hohe Stückzahlen geliefert (90 bzw. 79), während andere Direktionen wie beispielsweise Danzig und Königsberg nur wenige Lokomotiven ab Werk bezogen (5 bzw. 4 Maschinen).

Die KED Erfurt, Frankfurt/Main und Posen haben übrigens gar keine T 13 ab Werk in ihren Bestand eingestellt. Gewiß gab es bis 1916 einige Änderungen im Bestand; erwähnt sei hier nur der Berliner Bezirk, der fast die Hälfte

Bild 10 (oben): Diese Aufnahme der polnischen TKp 1–4 ist am 22. 6. 1958 in Posen entstanden. Die polnische Betriebsnummer läßt leider keine Rückschlüsse auf die frühere Betriebsnummer bei der Deutschen Reichsbahn zu, weil die PKP nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges die an sie gelangten Lokomotiven, mit der Ordnungsnummer 1 beginnend, neu durchnummerierte und der entsprechende Umzeichnungsplan bis heute nicht bekannt ist.

Foto: Sammlung Rauter

Bild 9: Zwölf Lokomotiven der Gattung T 13 verblieben nach dem Ersten Weltkrieg bei den Tschechoslowakischen Staatsbahnen ČSD, die sie als 415.001–012 bezeichneten. 1938 kamen sie als 92.1101 – 1112 wieder zur Deutschen Reichsbahn.

Foto: Sammlung Rauter

Bild 11: Schnittzeichnung der Gattung T 13 (Bauart Union) nach Musterblatt III-4q im Maßstab 1:87.

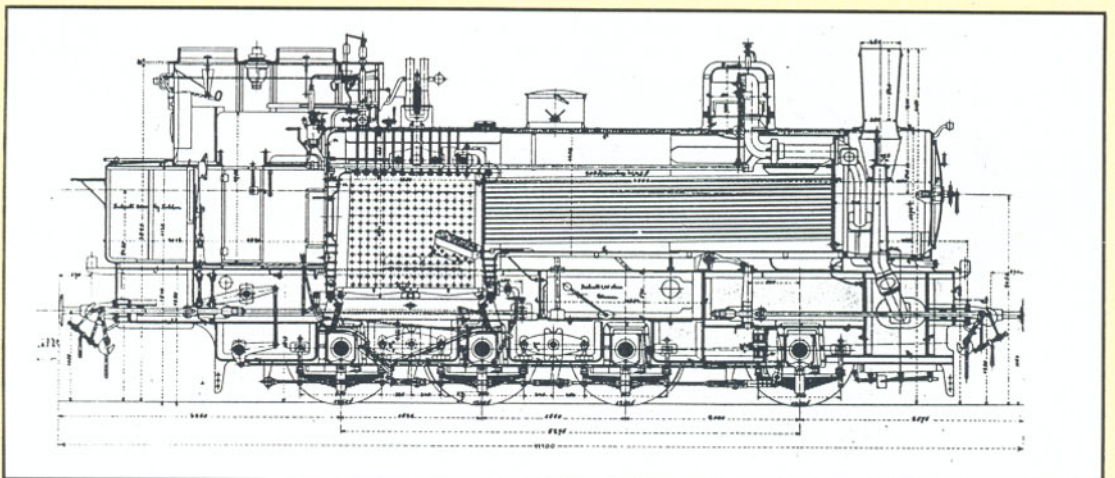


Tabelle 1: Abmessungen der normalen T 13 der Bauart Union nach Musterblatt III-4q (nach Merkbuch 1915)

Rost	m ²	1,73
Heizfläche*)	m ²	116,4
Dampfdruck	kg/cm ²	12
Triebwerk	mm	500/600/1250
Radstand	mm	5275
Achsdruck	t	14,9–15,5–15,5–15,0
Dienstgewicht*)	t	60,9
Reibungsgewicht*)	t	60,9
Kesselmitte ü Sok	mm	2 450
Länge über Puffer	mm	11 100
Geschwindigkeit	km/h	45
Vorräte: Wasser	m ³	7,0
Kohle	t	2,5

***) Abweichungen der Heißdampf-T 13¹**

Heizfläche gesamt	m ²	141,8
Überhitzerfläche	m ²	49,3
Dienstgewicht	t	65,4
Reibungsgewicht	t	65,4

Tabelle 2: Lieferungen der normalen T 13 an die K.P.E.V. und an die Deutsche Reichsbahn (geordnet nach Baujahr und Lieferwerk)

	Preußische Staatsbahnen					DR				Summe
	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1921	1922	
Union	50	72	71	41	46	21	—	—	38	339
Hanomag	—	—	23	—	—	—	—	—	—	23
Hohenzollern	—	—	28	7	—	48	—	—	—	83
Wolf (vorm. Hagans)	—	—	—	—	22	37	37	—	—	96
Grafenstaden	—	—	—	—	—	9	—	—	—	9
Henschel	—	—	—	—	—	—	—	12	22	34
Summe	50	72	122	48	68	115	37	12	60	512 + 72 = 584

Tabelle 3: Die Zuglasten der normalen T 13 (nach Merkbuch 1924):

bei	15	20	25	30	35	40	45	km/h
1 : ∞			2100	1650	1285	975	720	t
1 : 500		1450	1100	900	700	550	415	
1 : 200	1035	800	630	510	405	310	250	
1 : 100	575	440	355	285	225	175	140	
1 : 50	285	220	175	135	95			

Die Zuglasten der Heißdampf-T 13 (nach Merkbuch 1924):

	15	20	25	30	35	40	45	km/h
1 : 500			1410	1190	960	800	640	t
1 : 100	700	565	465	385	315	260	210	
1 : 50	355	280	225	185	155	120		

Tabelle 4: Die T 13 (D n2-t) der Oldenburgischen Staatseisenbahnen (geliefert von Hanomag)

Baujahr	Fabrik-Nr.	Betriebsnummer	Name	Betriebsnummer ab 1925
1911	6221	219	Simson	92 585
	6222	220	Goliath	92 586
	6223	221	Herkules	92 587
	6224	222	Atlas	92 588
1912	6634	239	Titan	92 606
	6635	240	Cyclop	92 607
1916	7998	264	Gigant	92 910
	7999	265	Hüne	92 911
1919	9226	277	Recke	92 912
	9227	278	Roland	92 913

Im Jahre 1921 lieferte Hanomag eine Heißdampfversion der T 13 an die Deutsche Reichsbahn. Die ersten vier Lokomotiven erhielten oldenburgische Betriebsnummern (286–289), führten aber keine Namen mehr.

Tabelle 5: Von den Gattungen T 13 und T 13¹ (beide mit der Achsformel D-t) wurden folgende Stückzahlen beschafft:

von	T 13	T 13 ¹
Preußen	512	—
Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen	60	—
Oldenburg	10	—
SAAR-Bahnen	12	5
Deutsche Reichsbahn	72	13
Summe	666 +	18 = 684

Tabelle 7: Die Betriebsnummern der normalen T 13 bei den einzelnen Direktionen

	Hersteller	Baujahr	Hersteller	Baujahr
Altona				
7901–7904	Union	1912	7902–7906	Union 1911
7905–7906	¹⁾		7907–7910	Hanomag 1912
7907–7908	Union	1913	7911–7912	Union 1911
			7913–7916	Union 1913
			7917–7925	Union 1914
Berlin			7926–7933	Hagans 1915
7901–7906	Union	1910	7934–7937	Hohenzollern 1915
7907–7913	Union	1911		
7914–7922	Union	1912	Kattowitz	
7923–7928	Hanomag	1912	7901	Union 1910
7929–7948	Union	1912	7902–7916	Union 1911
7949–7951	Union	1914	7917–7925	Union 1912
			7926–7927	Hanomag 1912
Breslau			7928–7943	Union 1912
7911–7918	Union	1912	7944–7949	Union 1913
7919–7922	Union	1913	7950–7952	Union 1914
7923–7928	Union	1914	7953–7965	Union 1915
7929–7932	Hagans	1914	7966–7968	⁵⁾
7933–7935	Hagans	1915	7969–7974	Hagans 1915
7936–7947	Hagans	1916	7975–7982	Hagans 1916
			Königsberg	
Bromberg			7901–7904	Hagans 1916
7901–7904	Union	1912		
7905–7906	Union	1914	Magdeburg	
7907–7909	Union	1915	7906–7910	⁶⁾
7910–7911	Hagans	1916	7911–7919	Union 1910
			7920–7921	Union 1911
Cassel			7922–7925	Union 1912
7901–7903	Union	1911	7926–7929	Hohenzollern 1912
7904–7908	Hohenzollern	1912	7930–7931	Union 1913
7909–7914	Union	1913	7932–7933	Union 1914
7915–7918	Hagans	1915	7934–7937	Union 1915
7919–7924	Hohenzollern	1915	7938–7944	Hagans 1916
7925–7929	Hagans	1916		
7930–7936	²⁾		Mainz	
			7901–7902	Union 1912
Cöln			7903–7904	Hohenzollern 1912
7901–7910	Union	1910	7905–7906	Union 1913
7911	Hagans	1914	7907–7908	Union 1914
7912–7913	Hohenzollern	1915	7909–7910	Hagans 1914
			7911–7913	Hohenzollern 1915
Danzig			Münster	
7901–7905	Hagans	1916	7901–7906	Union 1910
			7907–7909	Hagans 1914
Elberfeld			7910–7914	Grafenstaden 1915
7901–7907	Hohenzollern	1912	7915–7916	⁷⁾
7908–7912	Union	1913	7917–7921	Hohenzollern 1915
7913–7922	Union	1914	7922–7926	Hagans 1916
7923–7927	Hagans	1914		
7928–7939	Hohenzollern	1915	Posen	
7940–7941	³⁾		—	
			Saarbrücken	
Erfurt			7901–7904	Union 1910
—			7905–7906	Union 1911
Essen			7907–7908	Hanomag 1912
7901–7920	Union	1910	7909–7910	Hohenzollern 1912
7921–7929	Union	1911	7911–7912	Union 1913
7930–7938	Hanomag	1912	7913	Union 1914
7939–7947	Hohenzollern	1912	7914–7915	Hagans 1914
7948–7950	Union	1912	7916–7917	Grafenstaden 1915
7951–7956	Hohenzollern	1912	7918–7923	Hohenzollern 1915
7957–7963	Union	1913		
7964–7970	Union	1914	Stettin	
7971–7980	Hagans	1914	7901–7903	Union 1911
7981–7990	Hohenzollern	1915	7904–7909	Union 1912
7991–7994	⁴⁾			
			Frankfurt/Main	
Frankfurt/Main			—	
Halle			Halle	
7901–7903	Union	1912	7901–7903	Union 1910
7904	Union	1913	7904	Union 1913
7905–7906	Union	1914	7905–7906	Union 1911
7907–7908	Grafenstaden	1915	7907–7908	Hanomag 1912
Hannover			7909–7910	Hohenzollern 1912
7901	Union	1910	7911–7912	Union 1913

¹⁾ bis 1912: Halle 7902–7903
²⁾ bis 1916: Berlin 7917, 7919, 7921, 7923, 7927, 7930 und 7945
³⁾ bis 1916: Berlin 7912 und 7916
⁴⁾ bis 1915: Berlin 7901–7904
⁵⁾ bis 1915: Berlin 7910, 7911 und 7914
⁶⁾ bis 1915: Berlin 7905–7909
⁷⁾ bis 1915: Berlin 7913 und 7915

Stückzahl der unmittelbar ab Werk an die einzelnen Direktionen gelieferten Maschinen der Gattung T 13 (Bauart Union)

Altona	6	Hannover	37
Berlin	51	Kattowitz	79
Breslau	37	Königsberg	4
Bromberg	11	Magdeburg	34
Cassel	29	Mainz	13
Cöln	13	Münster	24
Danzig	5	Saarbrücken	23
Elberfeld	39	Stettin	9
Essen	90		
Halle	8	Summe	512

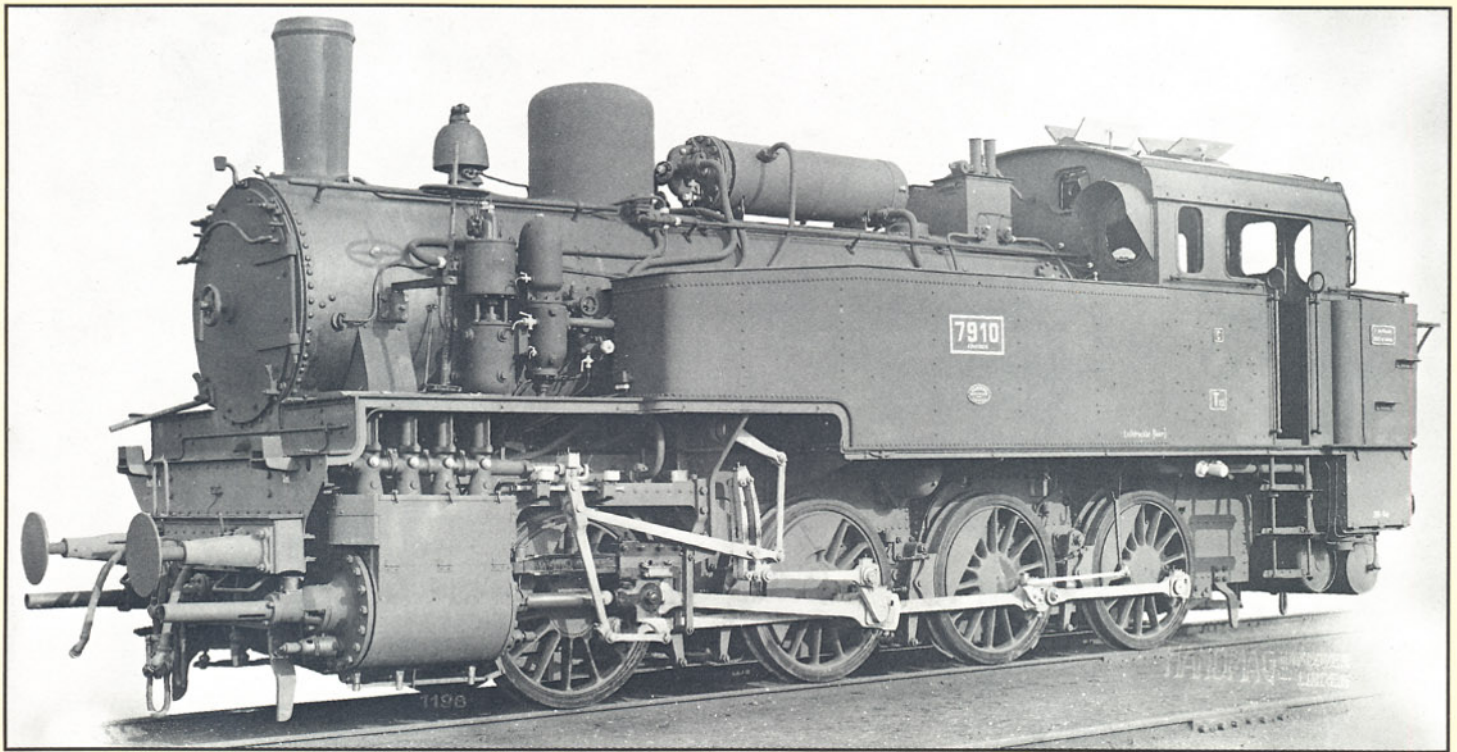


Bild 12: Als T 13¹ wurde die Heißdampf-Ausführung der T 13 bezeichnet, von der die Deutsche Reichsbahn 13 Maschinen bei der Hanomag bauen ließ. Unser Bild zeigt die 7910 Königsberg (gebaut 1921 von Hanomag, Fabrik-Nr. 9765), die 1925 in 92 410 umgezeichnet wurde. Auffallend an dieser Maschine ist die Ventilsteuerung nach Oldenburger Vorbild.

Werkfoto Hanomag, Sammlung Dr. Scheingraber

seines Bestandes (23) abgibt und dafür die „speziell für die Berliner Ringbahn“ beschaffte 1D1 h2-t (T 14) einstellt.

Mit der T 13 wurde eine überall brauchbare und beim Personal beliebte Bauart in den Bestand eingestellt, die anfangs vor allem im schweren, später im mittelschweren Rangierdienst tätig gewesen ist. K. Pierson, alter Praktiker und selbst im Lokomotivbau tätig gewesen, gießt allerdings Wasser in den Wein: die T 13 habe sich im Zugdienst auf krümmungsreichen Strecken als wenig wirtschaftlich gezeigt, da ihre Räder sich wegen des kurzen Radstandes „viel schneller“ abnutzten.

Nicht nur die Preußischen Staatseisenbahnen haben diese Bauart beschafft. Die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen ließen von 1914 bis 1918 insgesamt 60 Maschinen bauen, die Oldenburgischen Staatseisenbahnen zwischen 1911 und 1919 insgesamt 10 Stück (Aufzählung der oldenburgischen Lokomotiven siehe Tabelle 4).

Nach dem Ersten Weltkrieg waren viele T 13 bei anderen Bahnverwaltungen im Dienst:

- bei den Bahnen des Saargebietes 20
- in Belgien 17
- in Frankreich 23
- in Polen 43
- in Rumänien (ex MGD Bukarest) 4
- bei der ČSD 12

Bei der Addition dieser Zahlen kommt man auf insgesamt 119 Lokomotiven, d. h. fast jede vierte Maschine verblieb bei anderen Bahnverwaltungen.

Zwischen den Kriegen ändert sich das Bild. Die schweren Verluste, gerade an Lokomotiven für den Rangierdienst, bringen Henschel und der Union Gießerei den Auftrag, insgesamt 72 Maschinen (60 bzw. 12 Stück) der preußischen Gattung T 13 zu bauen. Die Deutsche Reichsbahn bezeichnet sie bei Lieferung (1921 bzw. 1922) als (T 13) Königsberg 7914–7985, wobei Königsberg hier bei der Deutschen Reichsbahn nicht mehr für die Heimdirektion steht, sondern die Gattungsdirektion ist. Die Lokomotiven waren verschiedenen Direktionen zugeteilt und nicht,

wie die Bezeichnung zunächst vermuten läßt, nur in der Direktion Königsberg im Einsatz. Einige T 13 der Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen verblieben nach 1918 „im Reich“. Im Einverständnis mit den französischen Behörden gingen sie nicht wieder an die nun

französische AL (Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine) zurück, so daß die RBD Stettin bei der Gründung der Deutschen Reichsbahn 1920 insgesamt 10 der elsässischen T 13 in ihrem Bestand hatte.

Die Bahnen im Saargebiet übernahmen 1920

Bild 13: Schließlich bestellten die SAAR-Bahnen 1923 bei Krauss eine Gruppe von fünf T 13¹ (SAAR 7935–7939), die 1935 von der Deutschen Reichsbahn in 92 414–418 umgezeichnet wurden.

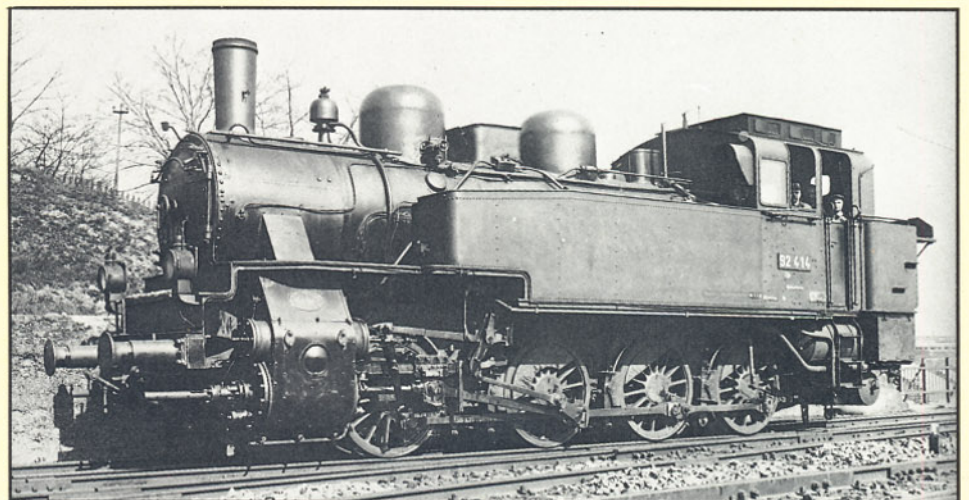
Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber

Tabelle 6: Die Betriebsnummern der T 13 und T 13¹ bei der Deutschen Reichsbahn (nach dem Bezeichnungsschema von 1925)

Betriebsnummern	Bemerkungen
92 401–413	Neubau DR
92 414–418	bis 1935 SAAR-Bahnen; Neubau SAAR
92 501–731*)	
92 732–738	bis 1918 Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen
92 739–913*)	
92 919–938*)	bis 1935 SAAR-Bahnen
92 939–950	bis 1935 SAAR-Bahnen; Nachbau SAAR
92 951–990*)	bis 1939 PKP (dort Baureihe TKp 1)
92 996*)	bis 1939 PKP (dort Baureihe TKp 1)
92 1001–1072	Nachbau DR
92 1073–1077	nach kurzer Zeit umgezeichnet in 92 414–418
92 1101–1112*)	bis 1938 ČSD (dort Baureihe 415.0)

Die 92 401–418 wurden als Heißdampflokomotiven in Dienst gestellt. Von den Naßdampflokomotiven wurde eine unbekannte Anzahl in Heißdampflokomotiven umgebaut.

Die mit *) gekennzeichneten Lokomotiven wurden von der K.P.E.V. beschafft.



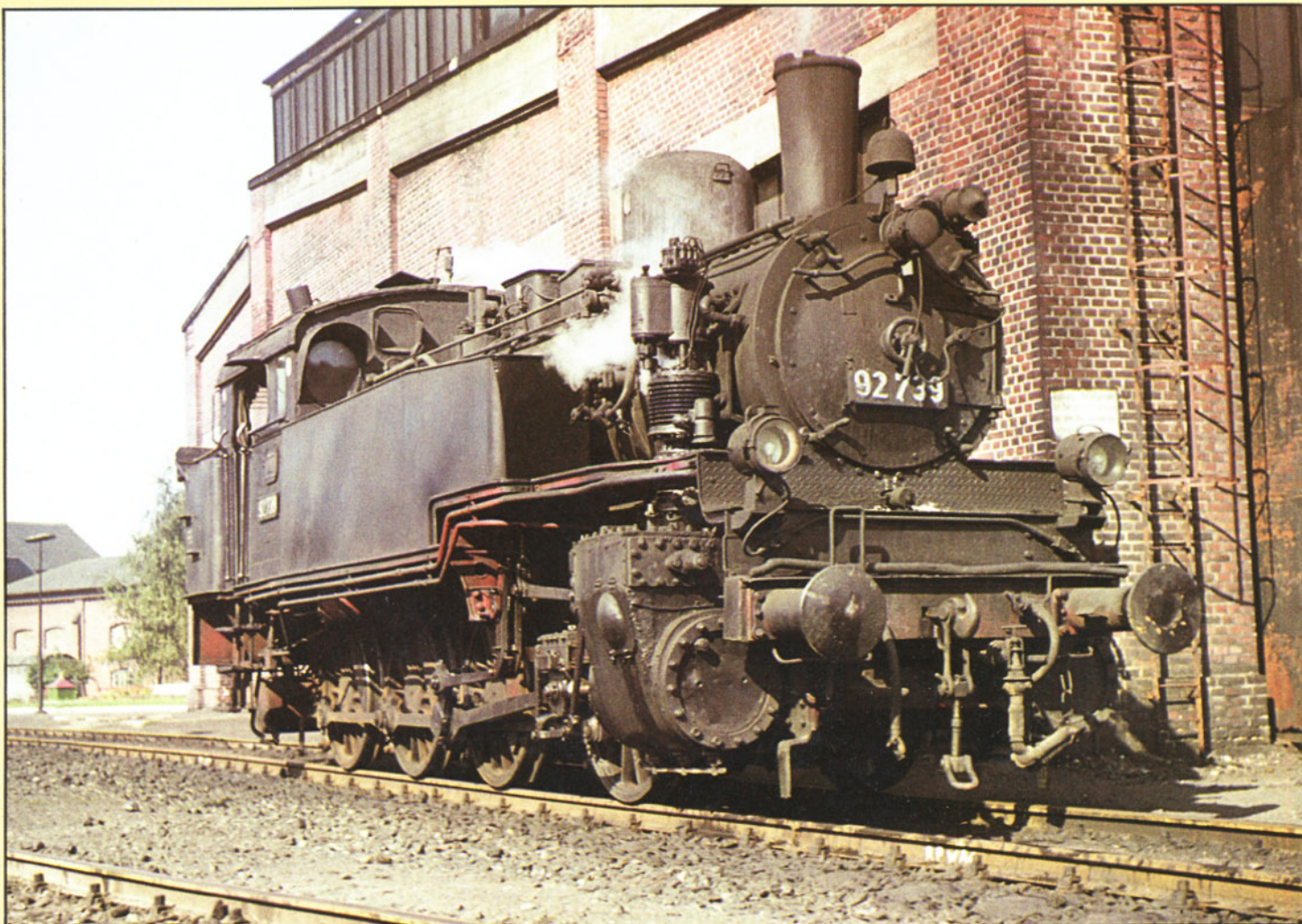


Bild 14: Die 92 739 zählt zu den letzten Vertretern der preußischen Gattung T 13 bei der Deutschen Bundesbahn. Das Foto entstand 1965 in Kassel. Foto: V. Spieth, Sammlung Obermayer

die bereits oben erwähnten 20 Lokomotiven der Gattung T 13, meist solche der KED Saarbrücken; sie liefen dort als SAAR 7903–7922*).

Auch die SAAR-Bahnen beschafften 1922 bzw. 1923 Maschinen dieser bewährten Bauart nach (insgesamt 12 Lokomotiven; SAAR 7923–7934).

Bleibt es nun in Preußen grundsätzlich bei der Naßdampf-T 13? Es hatte sich in den Jahren nach 1910 gezeigt, daß der Heißdampfbetrieb im Rangierdienst wie auf kürzeren Nebenbahnen dem Naßdampfbetrieb wirtschaftlich überlegen war. So bewährte sich in Bayern die Heißdampf-GtL 4/4 so gut, daß sie bis 1927 beschafft worden ist (z. T. später auf 1D h2-t umgebaut). Von 1911 bis 1927 lieferte die Fa. Krauss in München 117 Lokomotiven, die bei der Deutschen Reichsbahn als 98 801–917 bezeichnet wurden.

So entschloß man sich auch in Preußen, vom Jahre 1916 an einige T 13 mit dem Schmidt'scher Kleinrohrüberhitzer (z. T. auch mit einem Speisewasservorwärmer) auszurüsten. Es ist leider nicht bekannt, welche Maschinen auf Heißdampfbetrieb umgebaut worden sind, da die Lokomotiven nach erfolgtem Umbau ihre alten Betriebsnummern beibehielten.

Zurück zur Zeit zwischen den Kriegen. 1921/1922 lieferte die Hanomag an die Deutsche Reichsbahn nach oldenburgischen Vorschlägen Heißdampf-T 13 (auch als T 13¹ bezeichnet). Es handelte sich um 13 Maschinen, vier

davon noch mit oldenburgischen Nummern, neun als Königsberg 7905–7913. Auch die SAAR-Bahnen ließen 1923 bei Krauss fünf T 13¹ als SAAR 7935–7939 bauen (Fabrik-Nr. 8076–8080; siehe auch Tabelle 5).

Im Jahre 1935 wurde das Saargebiet wieder deutsch und damit auch die SAAR-Bahnen. Alle SAAR-Lokomotiven erhielten Betriebsnummern nach dem Schema der Deutschen Reichsbahn.

Kurz nach der Übernahme des Sudetenlandes im Jahre 1938 und seiner Eisenbahnen, unter ihnen auch die nach dem Ersten Weltkrieg bei der ČSD verbliebenen T 13, kam es zum Zweiten Weltkrieg. In seinem Verlauf gingen viele der polnischen TKp 1 (ex preuß. T 13) in das Eigentum der Deutschen Reichsbahn über.

Nach 1945 war dann der Bestand der ehemaligen T 13 erheblich gelichtet: viele haben den Krieg nicht überlebt, viele sind in fremden Ländern geblieben (wie z. B. in Polen und der UdSSR).

Es dürfte den Lesern willkommen sein, in Tabelle 6 eine Übersicht über alle T 13, einschließlich der wenigen Heißdampf-T 13, zu bekommen, die seit 1925 als Baureihe 92⁴⁻¹¹ bezeichnet worden sind.

Auch nach dem Zweiten Weltkrieg standen die ehemaligen T 13 noch einige Jahre im schweren und mittleren Verschiebedienst. Zum Erhaltungsbestand der Deutschen Bundesbahn zählten 1953 noch 126 Lokomotiven der preußischen Gattung T 13, 1963 nur noch 7 und 1964 schließlich sind keine T 13 mehr aufzufinden! Unsere Bauart hat bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR etwa ein Jahr-

zehnt länger Dienst getan. Nicht wenige der T 13 sind nach 1945 an Privatbahnen und Industrierwerke verkauft worden; sie haben dort nicht länger überlebt als die bei den Staatsbahnen befindlichen Maschinen.

Die T 13, letzte preußische Naßdampf-Bauart, überdies – in gutem Sinne – eine typisch preußische, hat in Ost und West bis zum Ende des Dampflokomotiv-Zeitalters ihren schweren Dienst verrichtet. Mit der T 13 ist eine Bauart aus dem aktiven Dienst ausgeschieden, die viele unsere Leser noch im Betrieb kennengelernt haben, insbesondere in und um Kassel. Für die gute Bewahrung der normalen T 13 spricht es, wenn bei der DB rund 15 und bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR rund 30 T 13 mit einem Dienstalter von mehr als 50 Jahren tätig gewesen sind.

Es ist erfreulich zu wissen, daß zumindest zwei Lokomotiven in gute Hände geraten sind und der Nachwelt erhalten bleiben. Von den Denkmal- und Spielwiesen-T 13 sei an dieser Stelle geschwiegen. Es sind das die (T 13) Essen 7901 (gebaut von Union im Jahre 1910, Fabrik-Nr. 1803, 1925 umgezeichnet in 92 503), die im Dresdener Museum gepflegt wird und die (T 13) Stettin 7906 (gebaut von Union im Jahre 1912, Fabrik-Nr. 1974, 1925 umgezeichnet in 92 638), die über die Industriebahn Erfurt zu westdeutschen Eisenbahnfreunden gelangt ist. Die T 13 war im Laufe der Eisenbahngeschichte die letzte der preußischen Naßdampf-Tenderlokomotiven. Mit der T 13 (Bauart Hagans) und der T 15 (Bauart Hagans) kehren wir im nächsten Eisenbahn-Journal noch einmal zurück ins 19. Jahrhundert.

H. Rauter

* Die vorangehenden SAAR 7901 und 7902 waren ehem. pfälz. R 4/4 (Betriebs-Nummern 155 und 159).



Neue Farben bei der DB?

Es ist längst ein offenes Geheimnis, daß sich die Deutsche Bundesbahn mit neuen Farbkonzepten für Lokomotiven und Reisezugwagen befaßt. Die inzwischen eingeführte Farbgebung beige/ozeanblau hat nicht die Gegenliebe gefunden, die man sich im Hauptvorstand der DB und im Design-Center erhofft hatte. Im Vergleich mit den farbenfrohen Zügen unserer europäischen Nachbarn, erscheinen die Fahrzeuge der DB, von wenigen Ausnahmen abgesehen, auch nicht besonders attraktiv. Dasselbe gilt sicherlich auch für den ICE, den neuen Paradezug der Deutschen Bundesbahn. Hier haben sich die Designer wirklich vornehme Zurückhaltung bei der Farbgestaltung auferlegt. Nun denn, über Farben kann man streiten,

denn neben der Zweckmäßigkeit eines Anstrichs werden auch immer die Fragen des Geschmacks eine Rolle spielen. Tatsache ist nun aber, daß die DB inzwischen zwei Lokomotiven der Baureihe 111 und verschiedene Reisezugwagen umlackieren ließ. Unter Ausschluß der Öffentlichkeit wurden diese Fahrzeuge am 23. September 1985 im neuen Bahnhof Hockenheim dem Vorstand der DB präsentiert. Ort und Termin waren fast ein Staatsgeheimnis, dennoch hatten einige Fotografen von dem bevorstehenden Ereignis erfahren. Von amtlichen Stellen war auch danach noch keine Information zu erhalten. Groß war deshalb die Überraschung, als beide Lokomotiven am 19. und 20. Oktober 1985 während der Jubiläumsveranstaltung im AW

München-Freimann besichtigt werden konnten.

Recht bunt zeigte sich dort die 111 069 in den Farben Erdbeerrot (RAL 3018), Grauweiß (RAL 9002), Saphirblau (RAL 5003) und Kieselgrau (RAL I7032). Ansprechender und zweckmäßiger ist sicherlich die Farbgebung der 111 068 mit den Farben Karminrot (RAL 3002) und Grauweiß (RAL 9002). Bei dieser Lok waren die Drehgestelle nicht grau, sondern graubraun (RAL 8019) gespritzt. Wenn sich die DB überwindet und ihre Geheimniskrämerei aufgibt, wollen wir gerne auf das Thema eines neuen Farbkonzeptes zurückkommen.

HO

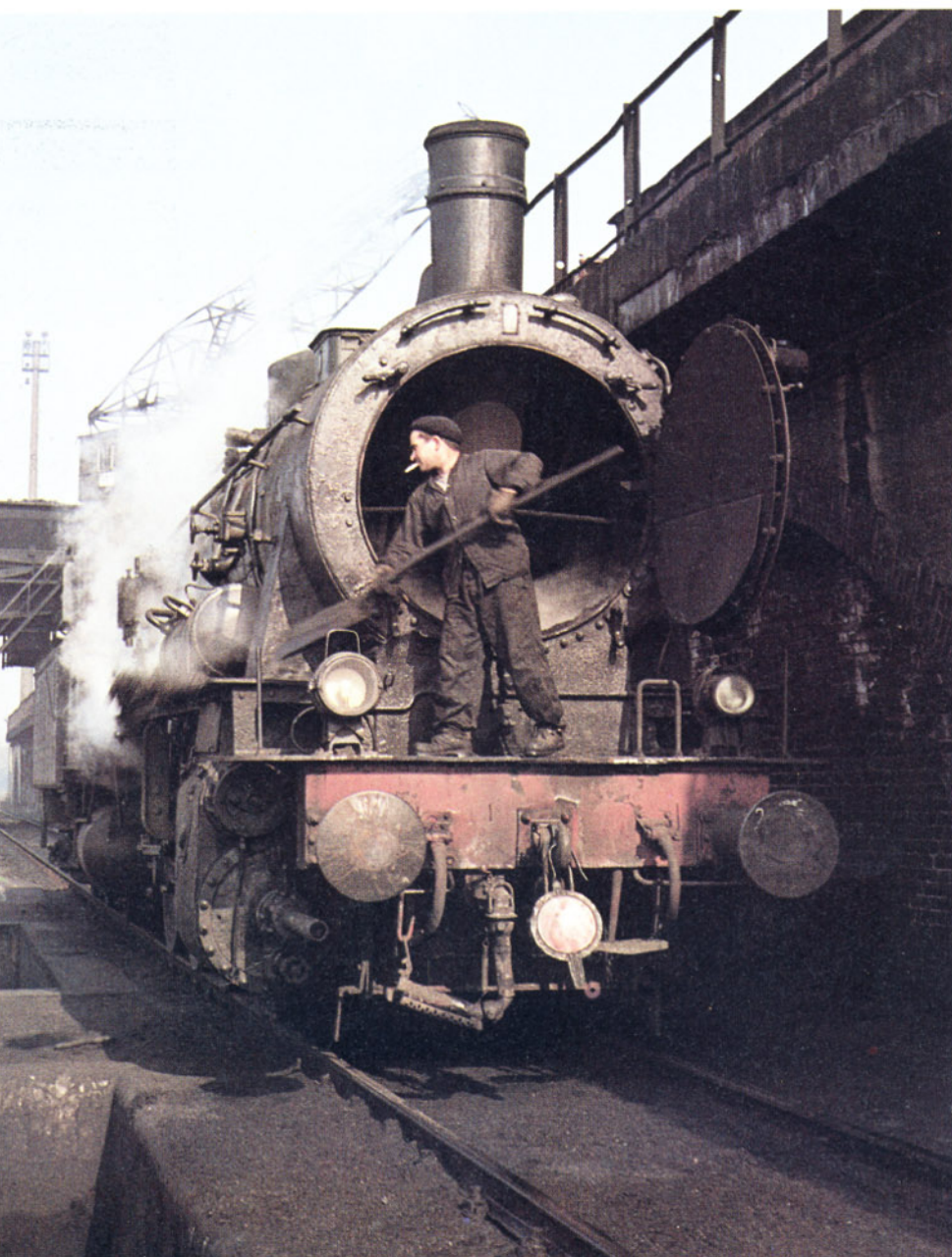
Bild 1 (oben): In einem recht ansprechenden Farbleid präsentierte sich die 111 068 im AW München-Freimann.

Foto: Obermayer



Bild 2: Auch die leicht popig wirkende 111 069 konnte am 19. und 20. Oktober 1985 bei der großen Fahrzeugschau im AW Freimann besichtigt werden.

Foto: Obermayer



Deutsche Bahnbetrie

Bw Gremberg

Zu den bekanntesten Bahnbetriebswerken im westdeutschen Raum gehört zweifellos das Bw Gremberg, obwohl es als reines Güterzug-Bw nicht mit einer Vielzahl interessanter Lokomotivbaureihen hervorgetreten ist und auch keine aufsehenerregenden Zugläufe mit dem Namen Gremberg verbunden werden können. Als Teil des überregional bedeutenden Verschiebebahnhofes (heute Rangierbahnhof) Gremberg beherbergte es ausschließlich Güterzug- und Rangierlokomotiven.

Von allen Betriebswerken im Kölner Raum ist Gremberg das jüngste. Seine Geschichte reicht nur bis zum Ende des Ersten Weltkrieges zurück. Der Bau des Verschiebebahnhofes Gremberg wurde im Jahre 1913 geplant und eingeleitet, als sich zeigte, daß der 1912 in Betrieb genommene Verschiebebahnhof Köln-Kalk-Nord nicht ausreichte, den ständig wachsenden Güterverkehr auf der rechten Rheinseite Kölns zu bewältigen. Obwohl Köln mit den Bahnhöfen Köln-Gereon, Köln-Eifel-tor und Köln-Nippes auf der linken Rheinseite

Bild 1: Die 55 5589 beim Ausschlacken im Bw Gremberg (März 1969).

◀ **Bild 2:** Die 55 4455 beim Löscheziehen (März 1969).



bswerke

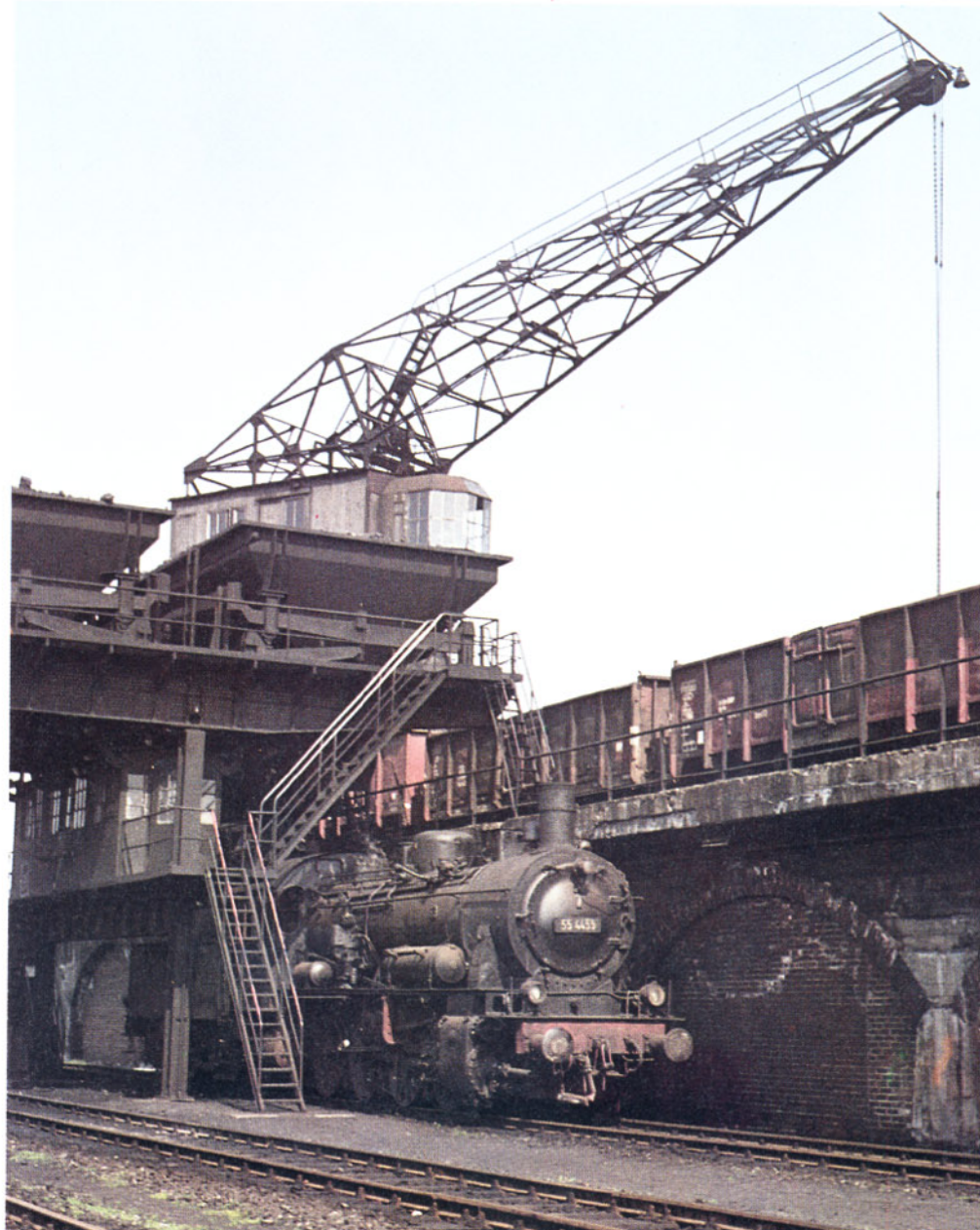


und Köln-Kalk-Nord rechtsrheinisch bereits über vier große Güterbahnhöfe für Zugbildungsaufgaben verfügte, war der Bedarf nach einem weiteren rechtsrheinischen Bahnhof unabwendbar. Der Bahnhof sollte neben dem Gremberger Wäldchen an der Güterzugstrecke vom Ruhrgebiet über Speldorf – Troisdorf nach Niederlahnstein, die 1874 von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft erbaut worden war, entstehen.

Der Beginn des Ersten Weltkrieges führte jedoch dazu, daß die Bauarbeiten vorerst zurückgestellt wurden. Im Verlauf des Krieges stieg die Rüstungsproduktion immer stärker an, und es mußten immer mehr Waggons für Militärtransporte zur Verfügung gestellt werden. Diese Entwicklung führte 1916 zu einer Transportkrise im Kölner Raum, wodurch der Ruf nach einem weiteren Rangierbahnhof rechts des Rheins wieder laut wurde. 1917 wurde mit dem Bau des Bahnhofs Gremberg begonnen. Es entstand zunächst ein relativ kleiner Bahnhof mit einem Ablaufberg, der überwiegend militärischen Zwecken diente.

Bild 3: Die 50 1421 an den Lokbehandlungsanlagen im Bw Gremberg (März 1969).

Bild 4: Die 55 4455 (eine ehemalige preuß. G 8¹) unter der Bekohlungsanlage (März 1969).





Die Rampen und sonstige Anlagen ermöglichten das Verladen und Umladen von Soldaten und Kriegsmaterial, das bis zu diesem Zeitpunkt in großem Maße die Personenbahnhöfe belastet hatte.

Nach dem Ende des Krieges entschloß man sich 1919 zur Erweiterung des Bahnhofs. Es wurden neue Gleise verlegt, neue Stellwerke gebaut und ein zweiter Ablaufberg errichtet. Durch die Schwierigkeiten der Nachkriegszeit und die Inflation verzögert, konnten die Umbauarbeiten erst 1924 abgeschlossen werden. Bei seiner Inbetriebnahme war Gremberg der größte und leistungsfähigste Verschiebebahnhof in Westdeutschland.

Der Bedeutung des Bahnhofs entsprechend wurden auch die Anlagen des Betriebswerkes großzügig ausgebaut. Das Bw verfügte über zwei 23-m-Drehscheiben und einen großen Ringlokschuppen mit 23 Lokständen sowie weitere 15 Lokaufstellgleise. Es ist heute allerdings nicht mehr feststellbar, ob diese Ausmaße bereits nach dem Umbau von 1919–1924 oder erst bei der Erweiterung von 1938/39 erreicht wurden. Die Lokbehandlungsanlagen bestanden aus einer mächtigen Kohlensturz Bühne von ungefähr 200 m Länge, die über eine Rampe von zwei Kohlenwagengleisen bedient wurden. Die beiden vor der Kohlensturz Bühne liegenden Lokomotivbehandlungsgleise verfügten über Ausschlackgruben, Wasserkräne und Besandungsanlagen. Die Behandlung der Lokomotiven konnte somit zeitsparend in einem Zug erfolgen.

Östlich der Bekohlungsanlage führte ein Umfahrgleis zu der Drehscheibe II, falls Lokomotiven nur gedreht werden mußten, um danach ohne weitere Behandlung sofort wie-

◀ Bild 5: Schlackewagen im Bw Gremberg, mit denen die Schlacke aus den Ausschlackgruben abgefahren wird (März 1969).

Bild 6: Sonntag – sieben Elektrolokomotiven der Baureihe E 40 in Paradeaufstellung.

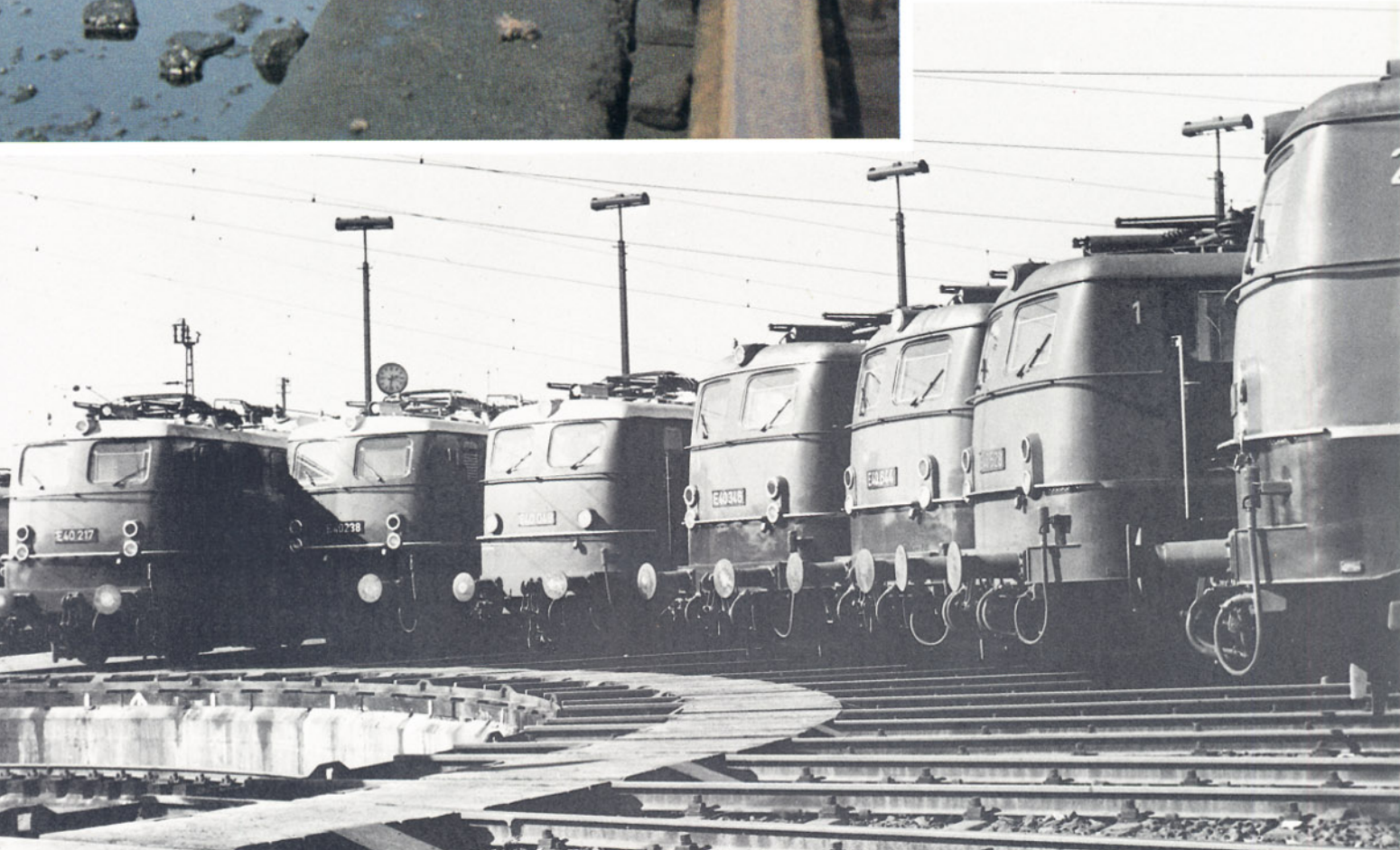




Bild 7: Blick von der ehemaligen Kohlensturzfläche des Bw Greifswald auf eine ausfahrende Lok der Baureihe 55⁵⁵⁻⁵⁶ (März 1969).

der einen Zug zu übernehmen. Der Betrieb im Verschiebebahnhof Greifswald lief wie folgt ab: Die Güterzüge wurden zunächst in die Einfahrgruppe geleitet. Hier wurde die Zuglok abgehängt, die anschließend zur Behandlung ins Bw fuhr. Nach dem Entkuppeln der Waggons übernahm eine Rangierlok den Zug und drückte ihn über den jeweiligen Ablaufberg, von dem die Waggons in die entsprechenden Richtungsgleise geleitet wurden. Der fertig neu zusammengestellte Zug wurde sodann von einer Streckenlokomotive, die aus dem Bw kam, übernommen, während die Rangierlok nach getaner Arbeit wieder ins Bw zurück

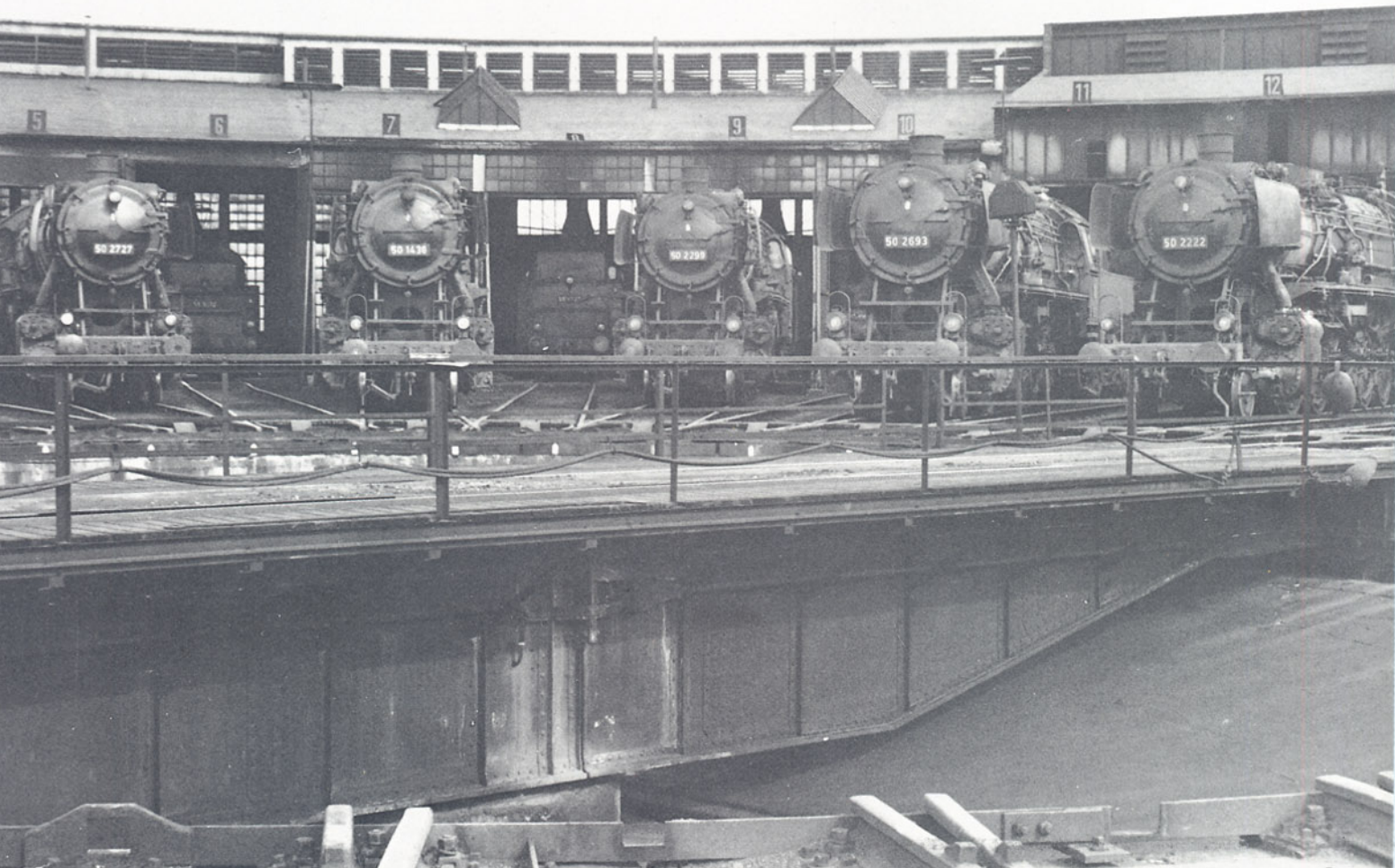
fuhr und auf neue Aufgaben wartete. Im Zweiten Weltkrieg war der Bahnhof Greifswald strategisch besonders wichtig und wurde daher zu einem bevorzugten Ziel der alliierten Bomberverbände. Die Anlage wurde schließlich so stark beschädigt, daß der Betrieb am 28. Dezember 1944 eingestellt werden mußte. Auch die Bw-Anlagen waren durch die Bombenangriffe erheblich in Mitleidenschaft gezogen worden. Wegen seiner großen Bedeutung für das westdeutsche Güterzugnetz ging man nach Kriegsende unverzüglich an die provisorische Wiederherstellung des Rangierbahnhofs.

Trotz erheblicher Schwierigkeiten konnte der Bahnhof am 4. Mai 1947 teilweise wieder in Betrieb genommen werden. Der große und umfassende Wiederaufbau erfolgte dann in den Jahren 1952–1956. Im Zuge der Elektrifizierung des Bahnhofs Greifswald, Anfang der 60er Jahre, die am 25. Mai 1962 abgeschlossen wurde, erhielt auch ein Teil der Bw-Gleise eine Oberleitung. Die Drehscheibe II, an die die Freistände angeschlossen waren, wurde mit einer Oberleitungsspinne ausgestattet und diente seither überwiegend dem Ellok-Betrieb. Nur wenige Lokomotivbaureihen waren im Bw Greifswald beheimatet. In den er-



Bild 8: Links die mit einer Fahrdrachspinne versehene Drehscheibe, rechts die Drehscheibe für die Zufahrt zum Ringlokschuppen des Bw Gremberg.

Bild 9: Die Grube der Drehscheibe vor dem Ringlokschuppen des Bw Gremberg ist bauartbedingt sehr tief (2. 5. 1965).



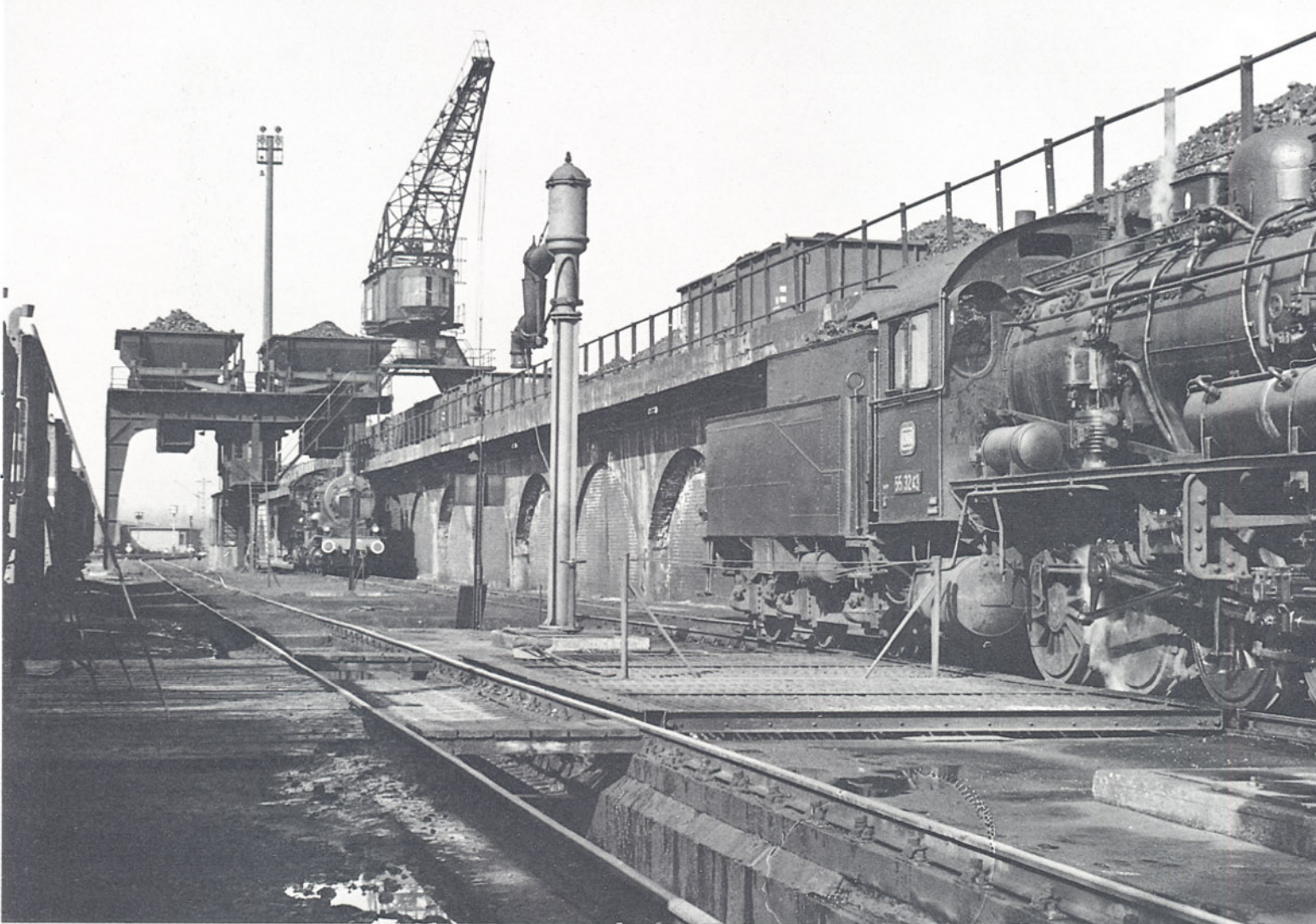


Bild 10: An der Schlackegrube des Bw Gremberg (rechts die 55 3243).

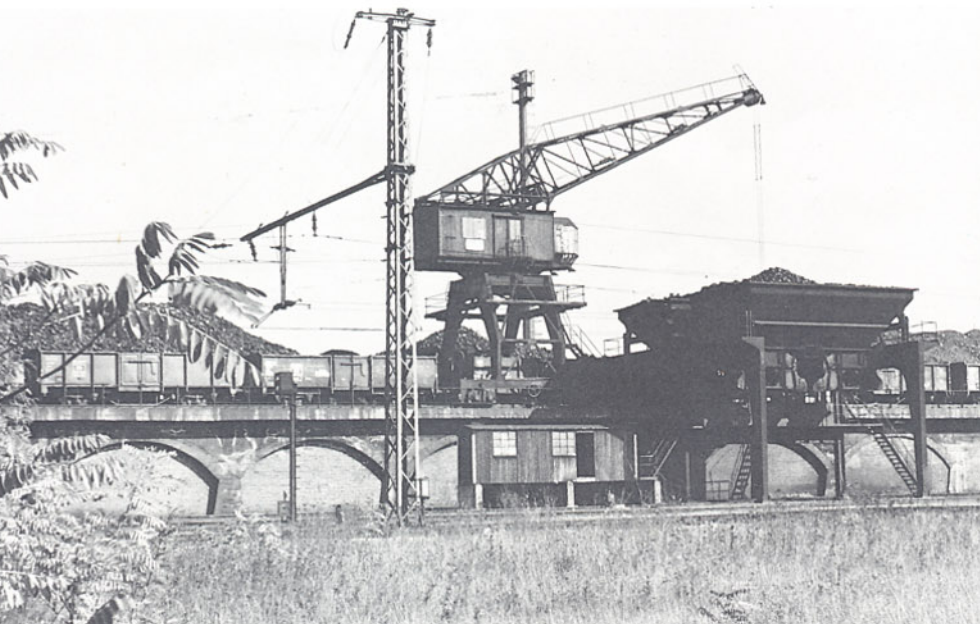
Bild 11: Die 41 101 beim Wasserfassen im Bw Gremberg (September 1967).





Bild 12: Die Wasservorräte der 55 5414 werden ergänzt.

Bild 13: Die Bekohlungsanlage des Bw Gremberg.



sten Jahrzehnten des Bestehens waren ausschließlich ehemalige preußische Güterzug- und Rangierlokomotiven hier stationiert.

Es handelte sich um die Baureihen:

- 55²⁵ (preuß. G 8¹)
- 56²⁰ (preuß. G 8²)
- 94² (preuß. T 16)
- 94⁵ (preuß. T 16¹)

Mitte der 30er Jahre kamen dann auch einige Lokomotiven der Baureihe 56² zum Bw Gremberg. Dabei handelte es sich um ehemalige G 8¹, die von der Deutschen Reichsbahn mit einer zusätzlichen vorderen Laufachse ausgerüstet wurden. Ab 1939 wurden dem Bw dann die neuen Einheitsgüterzuglokomotiven der Baureihe 50 zugeteilt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg waren in Gremberg nur noch die Baureihen 50, 55²⁵ und 94⁵ beheimatet, ab Anfang der 70er Jahre dann nur noch die Baureihe 50 (nach neuem Nummernschema 050–053).

1975 endete schließlich der Dampflokensatz im Bw Gremberg.

Neben den hier beheimateten Lokomotiven waren allerdings noch weitere Baureihen ständiger Gast im Bw Gremberg, so die schweren Güterzuglokomotiven der BR 44, die BR 41 des Bw Eifelort, aber auch Personenzuglokomotiven der BR 38^{10–40} (preuß. P 8). Schließlich fristeten sogar einige Schnellzuglokomotiven der BR 03 in Gremberg ihre letzten Tage vor der Ausmusterung, teilweise sogar im Rangierdienst.

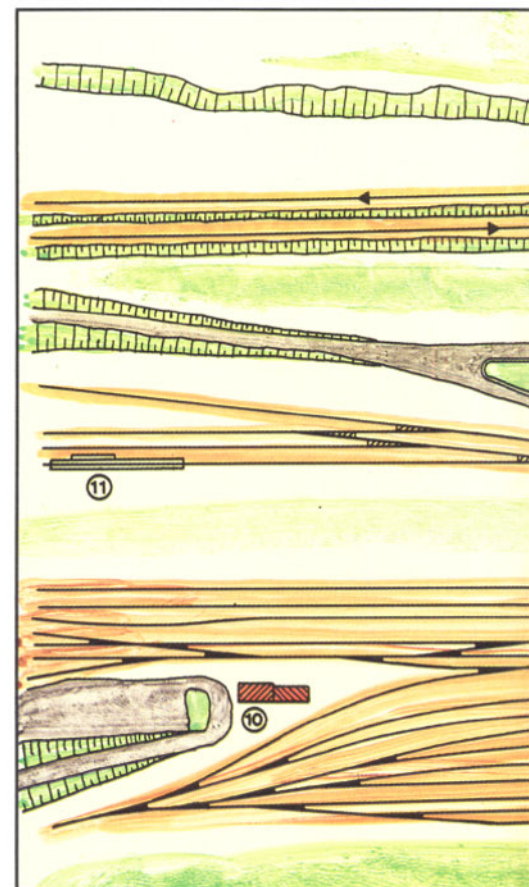
An Elektrolokomotiven ist vor allem die Baureihe E 40 (BR 140) als häufigster Gast zu nennen.

Heute sind im Bw Gremberg Kleinlokomotiven der Baureihen 323/324 (Köf II) und 332/333 (Köf III) beheimatet.

P. Schiebel

Quellen:

Unser Porz, Beiträge zur Geschichte von Amt und Stadt Porz, Heft 13, 1971.
100 Jahre Eisenbahndirektion in Köln, BD Köln 1981.



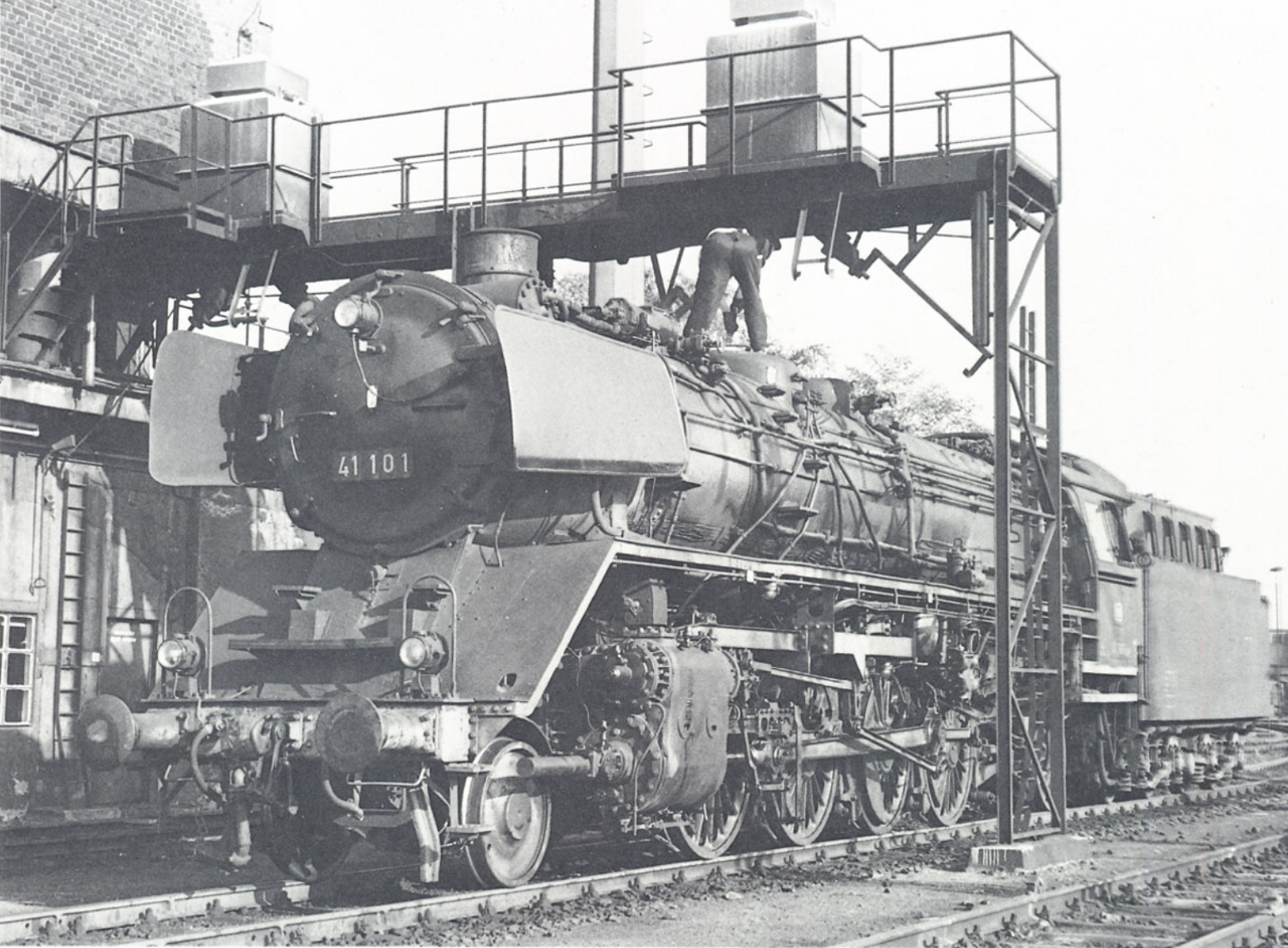
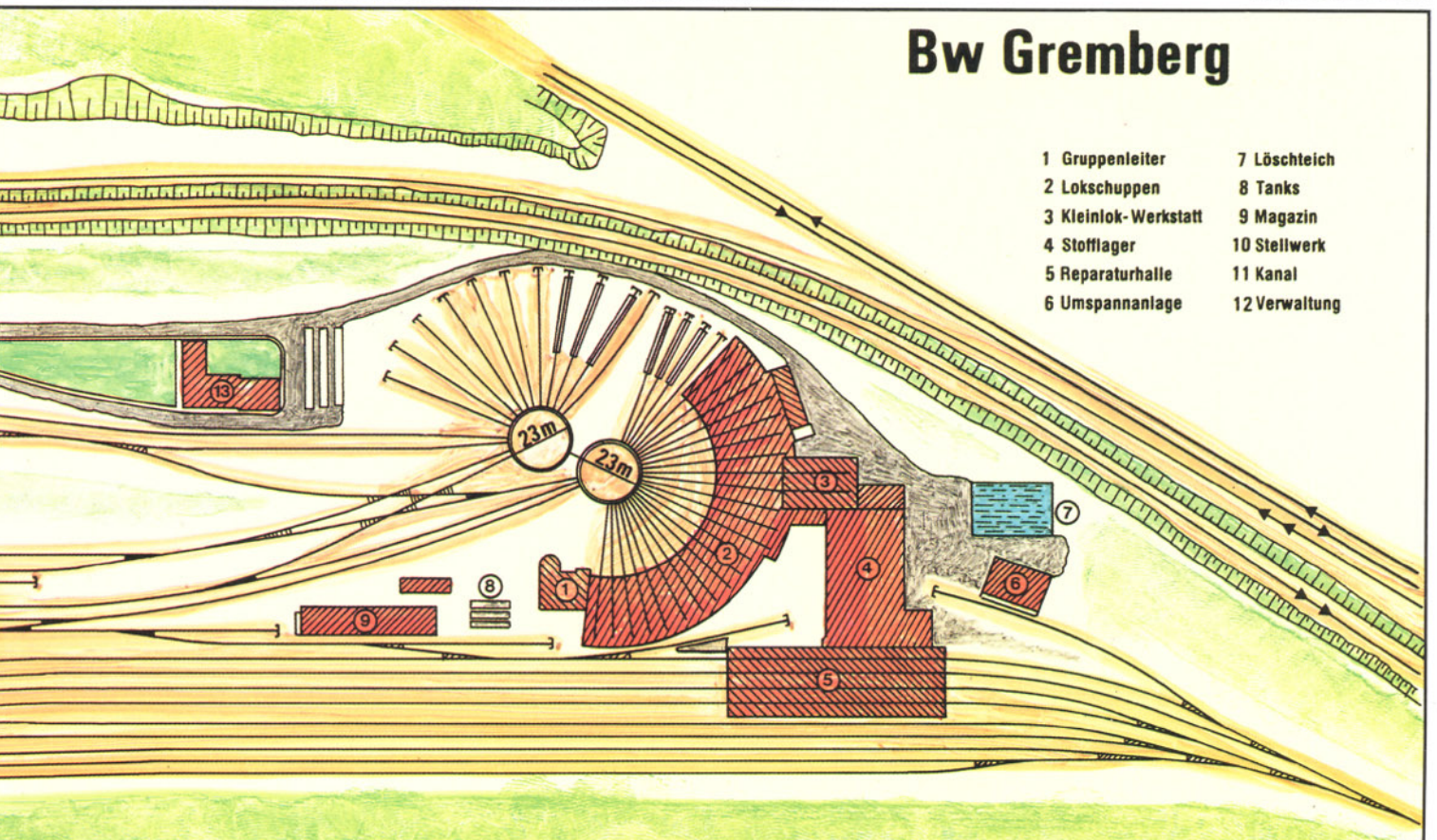


Bild 14: Die 41 101 des Bw Eifelort an der Besandungsanlage des Bw Gremberg (28. 9. 1967).

Fotos 1–14: J. C. Klossek

Bild 15: Das Bw Gremberg zu Beginn der achtziger Jahre. Die Drehscheiben und Schuppen sind noch vorhanden. Abgebaut sind aber alle Behandlungsanlagen für Dampflokomotiven, auch die große Kohlensturzfläche mit den beiden Gleisen, die sich im Bereich des noch vorhandenen Kanals befanden.
Zeichnung: Obermayer



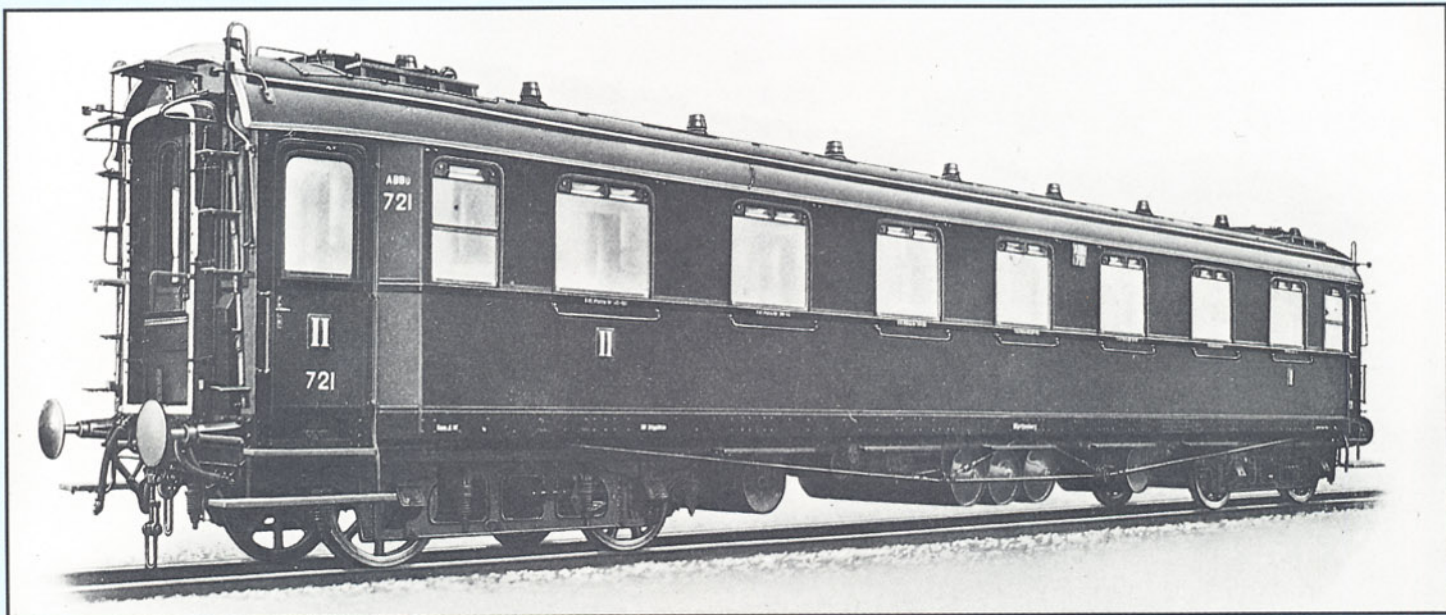
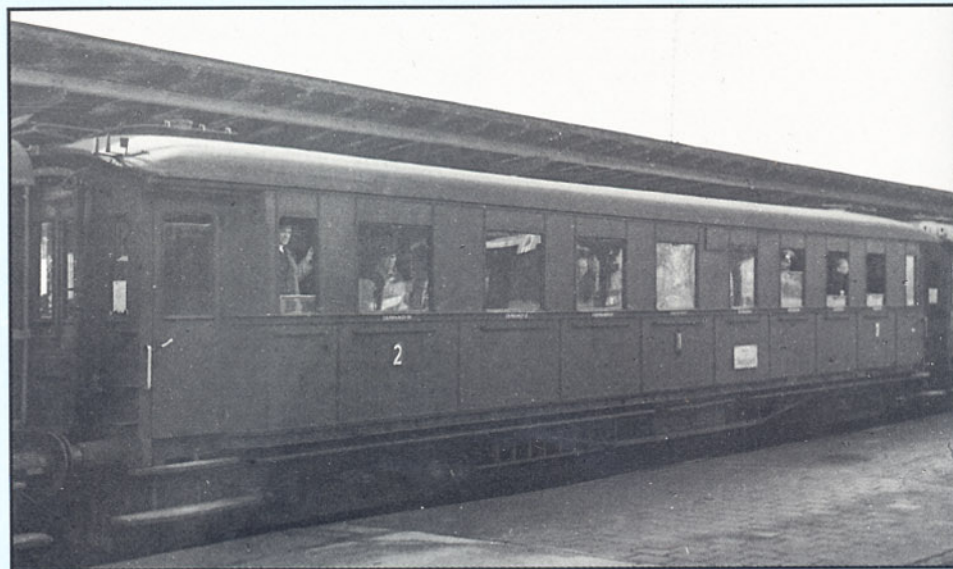


Bild 1: ABBü 721 in einer Fabrikaufnahme. Diese Wagen nach Zeichnung 20671 wurden in insgesamt 14 Stück in den Jahren zwischen 1903 und 1908 beschafft. Sie trugen bei den K.W.St.E. die Wagennummern 711–724 und wurden (ohne Nr. 717, 718 und 721) von der DR als 13 254–13 261 und 13 446–13 448 übernommen. Ihnen schlossen sich 1914 fünf ABBü nach Zeichnung 43 401 an, die bis auf kürzere Drehgestelle und fehlende Lüftungsschieber über den Fenstern ziemlich gleich aussahen. Die drei Abteile erster Klasse wurden bei diesen Wagen in die Wagenmitte verlegt, während sie bei der älteren Ausführung an einem Wagenende waren. Sie hatten die württ. Nummern 725–729 und wurden zu DR 13 993–997. Ab 1923 gab es dann noch einen ABBü 730, hinter dem sich der umgebaute Salonwagen Nr. 15 von 1914 verbarg (DR 13 998).

Die württembergischen Schnellzugwagen der Lieferjahre 1895 bis 1923



Bilder 2 und 3: Einer größeren Serie von ABCCü nach Zeichnung Nr. 20330 A (27 Stück), die zwischen 1904 und 1910 beschafft worden waren, folgte 1911 als letzte württ. ABCCü eine Gruppe von acht Wagen als Nr. 1833–1840. Auch sie ist rein äußerlich am Wegfall der Lüftungsschieber über den Fenstern erkennbar. Die DR übernahm die 1834–1840 als 14 936 und 937, 14 978–14 982.



Am 22. Oktober vor 140 Jahren, fuhr der erste offizielle Zug der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen zwischen Cannstatt und Untertürkheim. Bescheiden und schwäbisch sparsam wurde dieses Ereignis am 26. und 27. 10. 1985 in beiden Stuttgarter Vororten gefeiert. Reden gab's, ein nicht unumstrittenes Denkmal vor dem Bahnhof in Bad Cannstatt, danach im AW Cannstatt „Leberkäse mit Salat“ und dazu ein „Viertel“, rot oder weiß, aus heimischen Weinbergen. Für eine besondere Überraschung sorgte die Firma Roco mit der Präsentation einer Serie württembergischer Schnellzugwagen, deren Prototypen bereits während der Nürnberger Messe 1985 gezeigt wurden. Jetzt konnten die Serienfahrzeuge des rührigen Salzburger Modellbahnherstellers beim Jubiläumsfest im AW Cannstatt bestaunt werden. Mit einiger Verspätung sind die Fahrzeuge nun auch in unserer Redaktion zur Begutachtung eingegangen. Alle fünf in der Sonderpackung enthaltenen Wagen sind edle Stücke, Kostbarkeiten im Maßstab 1:87, die eine besondere Würdigung verdienen. Zuvor soll aber noch ein Überblick über die Vorbilder dieser Fahrzeuge und die anderen Schnellzugwagen jener letzten Beschaffungsphase gegeben werden. Trotz mehrerer Veröffentlichungen über die Württembergischen Staatseisenbahnen fehlt bislang immer noch eine übersichtliche Zusammenstellung, aus der Stückzahl, Nummern und Lieferjahre klar hervorgehen. Zu Beginn der neunziger Jahre stellte der durchgehende Schnellzugverkehr immer größere Anforderungen an die Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen. Der vorhandene Wagenpark genügte weder in Zahl noch in Ausstattung den gewachsenen Ansprüchen. Es war also unumgänglich, neue Wagen mit besserer Ausstattung zu beschaffen. Der erste Fahrzeugtyp war ein Zweiklassen-Wagen der Bauart ABBü, von dem im Jahre 1894 eine erste Serie von 5 Exemplaren in

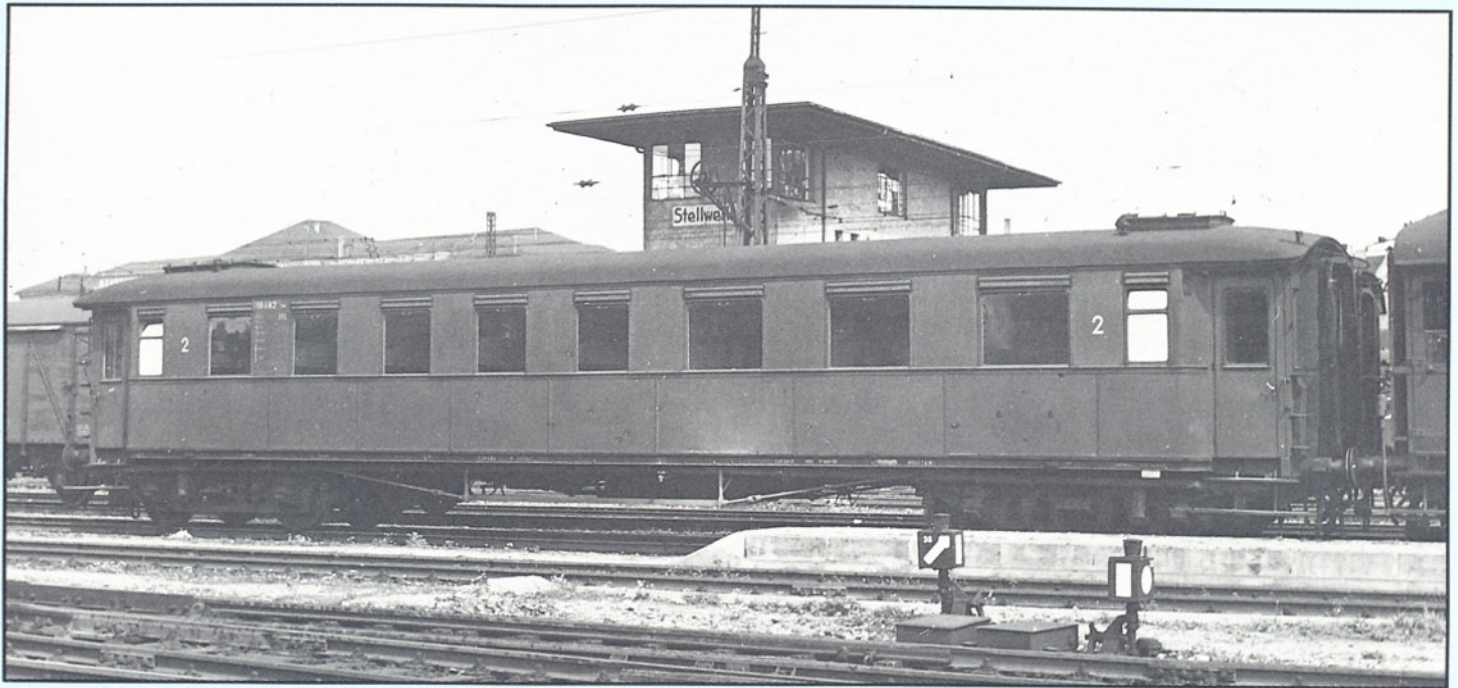


Bild 4: Die Schnellzugwagen zweiter/dritter Klasse (BCCü) wurden in Württemberg nur in einer Ausführung nach Zeichnung 20406 A in 15 Stück 1911 und 1913 bei der Maschinenfabrik Esslingen gebaut. Sie erhielten die Wagennummern 1501–1515 und wurden von der DR geschlossen als 15826 – 15835 (Baujahr 1911) und 15922–15926 (Baujahr 1913) übernommen.

Auftrag gegeben und 1895 geliefert wurde. Die Wagen verfügten über 1 Voll- und 2 Halb- abteile der 1. Klasse und über 4 Abteile der 2. Klasse. Mit einer Länge über Puffer von 17 880 mm handelte es sich hierbei um recht kurze Vierachser. Dieselbe Länge, aber eine geänderte Fensteranordnung und eine noch komfortablere Innenausstattung bei gleicher Abteilanordnung, hatten die 5 ABBü-Wagen der Bauart 1899. Ein ganz anderer Wagentyp entstand dann mit dem ABBü 03, von dem in den Jahren 1903 und 1908 insgesamt 14 Fahrzeuge in Dienst gestellt wurden. Diese Wagen verfügten über 3 Vollabteile der 1. Klasse und über 4 Vollabteile der 2. Klasse, sie hatten eine Länge über Puffer von 19 290 mm. Alle bislang gelieferten Fahrzeuge liefen auf Drehgestellen mit einem Achsstand von 2 500 mm. In ihrer Bauausführung entsprachen sie weitgehend der preußischen Regelbauart.

Ein neuer Typ von Schnellzugwagen erschien schließlich mit der Bauart ABBü von 1914. Jene Fahrzeuge hatten Schwanenhals-Drehgestelle, mit einem Achsstand von 2 150 mm und eine Länge über Puffer von 19 280 mm. Je 2 Abteile der 2. Klasse lagen an den Wagenenden, dazwischen waren 3 Abteile der 1. Klasse vorhanden. Lieferfirma der 5 Wagen, die 1915 dem Betrieb übergeben wurden, waren die Gebr. Gastell in Mombach bei Mainz. Derselbe Hersteller lieferte im Jahre 1915 auch den Salonwagen A 15 für den „Königlichen Hofzug“. Der gediegen ausgestattete Salon erstreckte sich über den Bereich von zwei Abteilbreiten in der Wagenmitte. Im Jahre 1923 erfolgte ein Umbau des Wagens, der danach exakt den Fahrzeugen desselben Baujahrs entsprach.

Eine besondere Bedeutung erlangten die Wagen der Bauart ABCCü, die ab 1900 beschafft wurden und vor allem als Kurswagen in den die Landesgrenzen überschreitenden Zügen zum Einsatz kamen. Die ersten 5 Fahrzeuge des Lieferjahres hatten noch eine Länge über Puffer von 19 480 mm, vier Halba Abteile der 3. Klasse, ein Halba Abteil der 1. Klasse und 2 Abteile der 2. Klasse. Auf der Abteilseite waren schmale Doppelfenster vorhanden. Bei den nächsten Lieferungen in den Jahren 1904 bis 1910, mit insgesamt 27 Wagen,

kehrte man wieder zu einer Länge über Puffer von 19 280 mm zurück, das Halbabteil der 3. Klasse entfiel. Es folgten noch 8 baugleiche

Wagen der Lieferjahre 1912 und 1916, allerdings ohne die zuvor üblichen Lüftungsöffnungen über den Fenstern. Alle Wagen der

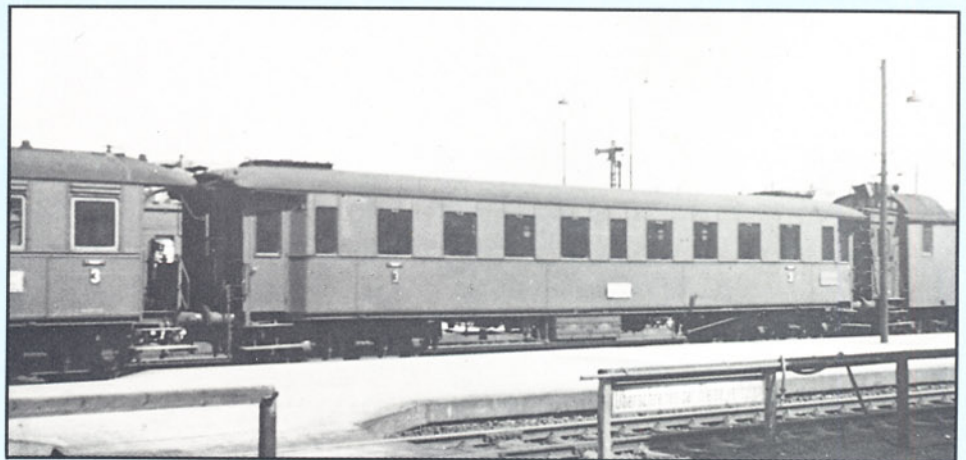
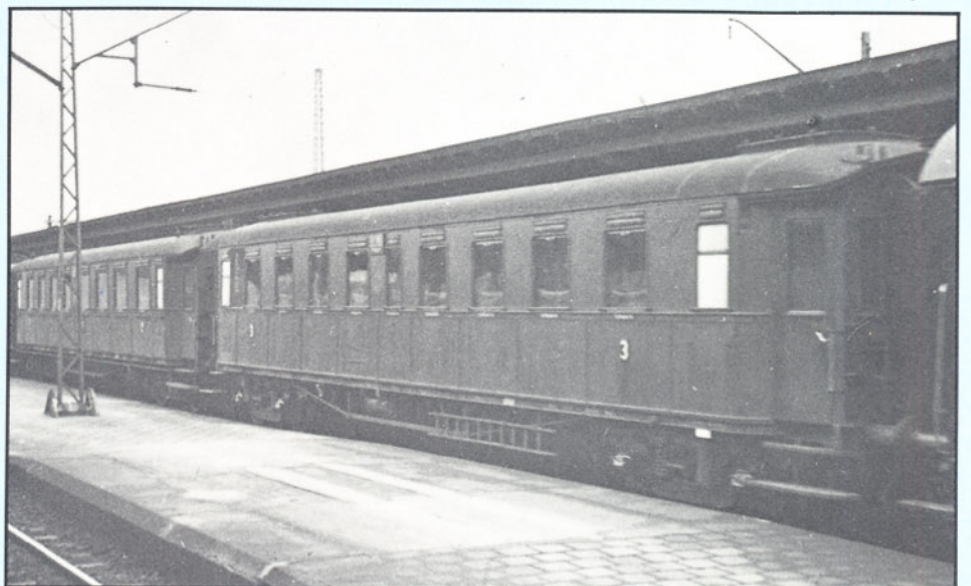


Bild 5: Die insgesamt 38 württ. CCü gliedern sich in vier Gruppen. Einer ersten Gruppe von zehn Wagen aus den Jahren 1905 und 1908 (Zeichnung 20 355) folgten 1910 fünf Wagen nach Zeichnung 20 355 A und 1912 und 1914 13 Wagen nach Zeichnung 20 355 B, die sich nicht von ihren Vorgängern unterschieden.

Fotos 2 und 5: E. Konrad

Bild 6: Den Schluß bildeten zehn Wagen nach Zeichnung 44 001, in deren Beschaffung 1918 und 1923 sich die Maschinenfabrik Esslingen und die Waggonfabrik Fuchs in Heidelberg teilten. Alle württ. CCü hatten acht Vollabteile und in der Wagenmitte ein Halbabteil mit einem entsprechend schmälere Fenster.

Die Fotos 1–6 entstammen der Sammlung Dr. Scheingraber



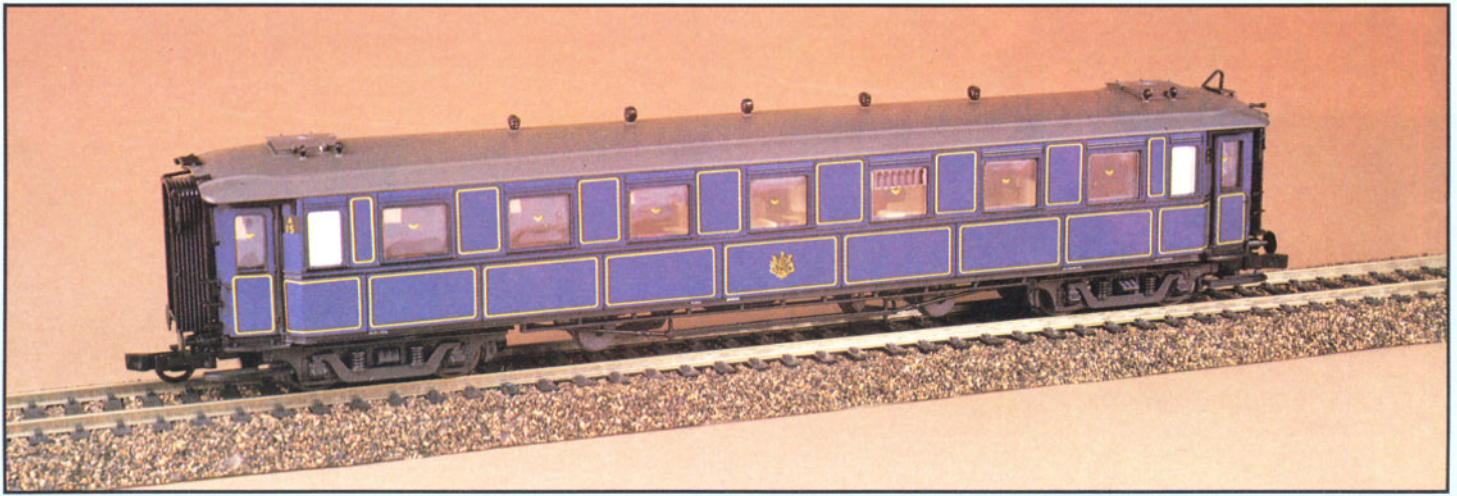


Bild 7: Der Hofzugwagen A 15 mit vollständiger und vorbildgetreuer Innenausstattung und mit Schwanenhals-Drehgestellen.

Bild 8: Aus einer Serie von 5 Fahrzeugen stammt dieser AB-Bü mit der Nummer 727. Die Wagen mit dem Schwanenhals-Drehgestellen wurden im Jahre 1915 in Dienst gestellt.

Bauart ABCCü waren von der Maschinenfabrik Esslingen gefertigt und mit Regeldrehgestellen ausgerüstet worden.

Schnellzugwagen, die nur die 1. Klasse führten, hatten die Württembergischen Staatseisenbahnen zu jener Zeit nicht mehr beschafft. In den Jahren 1911 und 1914 entstanden dann zwei Serien mit insgesamt 15 Fahrzeugen der Bauart BCCü mit der Einheitslänge von 19280 mm, mit Regel-Drehgestellen, mit 3 Abteilen der 2. Klasse und mit 5 Abteilen der 3. Klasse. Lieferfirma war wiederum die Maschinenfabrik Esslingen.

Aus Esslingen stammten auch die meisten der 38 CCü-Wagen aus vier Bauserien, die

Bild 9: In den Jahren 1912 und 1914 lieferte die Maschinenfabrik Esslingen insgesamt 8 Wagen der Bauart ABCCü mit Regeldrehgestellen, zu denen auch der abgebildete 1838 zählte.

Die württembergischen Schnellzugwagen der Lieferjahre 1895 bis 1923

Anzahl	Bezeichnung Württemberg	Bezeichnung Reichsbahn	Wagenrn. Würtemb.	Wagenrn. Reichsb. 1923	Wagenrn. Reichsb. 1930	LüP mm	Drehgestellbauart	1. Lieferjahr
5	ABBü	AB 4ü Wü 94	701–705	21 002–21 003	12 993–12 994	17 880	Regel-Drehg.	1895
5		AB 4ü Wü 99	706–710	21 006–21 010	13 167–13 171	17 880	Regel-Drehg.	1901
14		AB 4ü Wü 03	711–724	21 011–21 021	13 254–13 261	19 290	Regel-Drehg.	1903
					13 446–13 448	19 290	Regel-Drehg.	1908
5		AB 4ü Wü 14	725–729	21 022–21 026	13 933–13 937	19 280	Schwanenhals	1915
1	A 15	AB 4ü Wü 14/23	730	21 027	13 938	19 280	Schwanenhals	1915
5	ABCCü	ABC 4ü Wü 00	1801–1805	23 001–23 005	14 489–14 493	19 480	Regel-Drehg.	1901
27		ABC 4ü Wü 03	1806–1832	23 006–23 024	14 518–14 530	19 280	Regel-Drehg.	1904
					14 574	19 280	Regel-Drehg.	1906
					14 718–14 720	19 280	Regel-Drehg.	1908
					14 911–14 912	19 280	Regel-Drehg.	1910
8		ABC 4ü Wü 11	1833–1840	23 025–23 031	14 936–14 937	19 280	Regel-Drehg.	1912
					14 978–14 982	19 280	Regel-Drehg.	1914
15	BCCü	BC 4ü Wü 09	5801–5815	25 001–25 015	15 826–15 835	19 280	Regel-Drehg.	1911
					15 922–15 926	19 280	Regel-Drehg.	1914
10	CCü	C 4ü Wü 04	6401–6410	26 001–26 009	17 456–17 459	19 280	Regel-Drehg.	1905
					17 657–17 661	19 280	Regel-Drehg.	1908
5		C 4ü Wü 09	8331–8336	26 010–26 013	17 803–17 806	19 280	Regel-Drehg.	1910
13		C 4ü Wü 11	8337–8348	26 014–26 024	18 023–18 029	19 280	Regel-Drehg.	1912
					18 218–18 221	19 280	Regel-Drehg.	1914
10		C 4ü Wü 16	8349–8358	26 025–26 034	18 567–18 571	19 280	Schwanenhals	1918
					18 979–18 983	19 280	Schwanenhals	1923
30	GEP	Pw 4ü Wü 03	8561–8590	90 001–90 026	107 173–186	17 190	Regel-Drehg.	1904
					107 289–292	17 190	Regel-Drehg.	1908
					107 668–676	17 190	Regel-Drehg.	1911

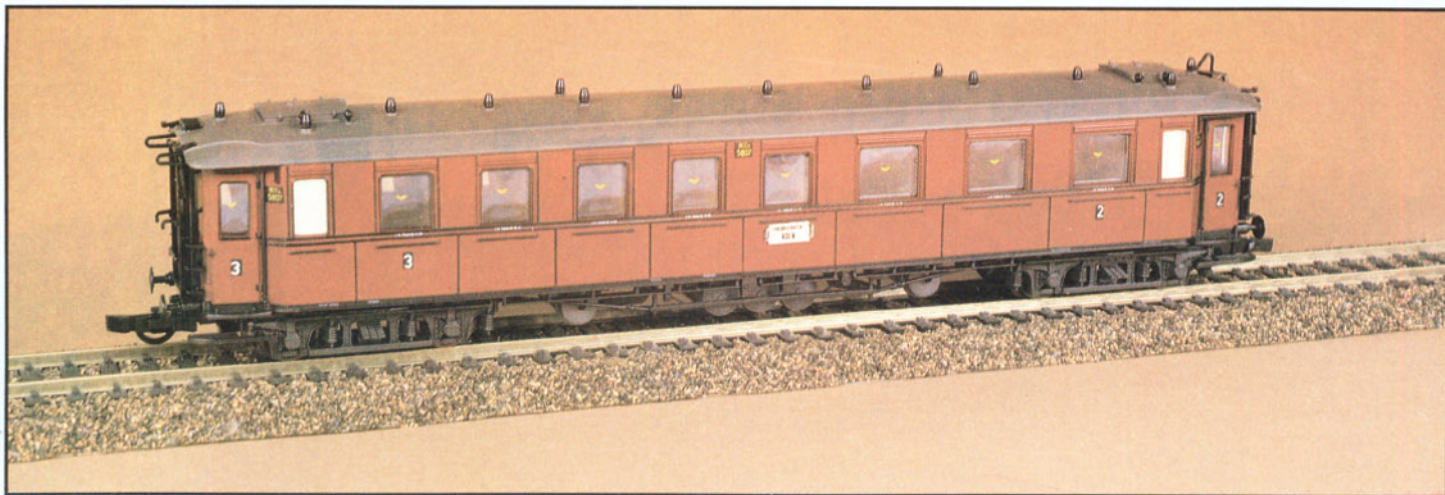


Bild 10: Nur 15 Exemplare wurden von den zweiklassigen Wagen BCCü gebaut und in den Jahren 1911 und 1914 zum Einsatz gebracht. Der 5807 diente als Vorbild für das H0-Modell von Roco.

von 1905 bis 1923 in Dienst gestellt werden konnten. Alle Fahrzeuge hatten 8 Halba-Abteile der 3. Klasse und eine Länge über Puffer von 19 280 mm. Davon liefen 28 Wagen auf Regel-Drehgestellen. Nur die 10 Exemplare der Bauart von 1916, an deren Fertigung auch der Waggonbau Fuchs in Heidelberg beteiligt war, erhielten die kürzeren Schwanenhals-Drehgestelle. Durch den Übergang vom Holz zum Stahlgerippe für die tragenden Teile des Wagenkastens wuchs das Eigengewicht der CCü-Wagen von zunächst 36,6 t allmählich auf rund 40 t an. Erwähnt werden sollen auch noch die 30 vierachsigen Gepäckwagen der Bauart 1903, die in der Zeit von 1904 bis 1911 geliefert wurden.

Die Modelle in der Baugröße H0

Mit der Sonderserie der württembergischen Schnellzugwagen der Epoche I schuf Roco die bislang schönsten und aufwendigsten Wagenmodelle, die ein sichtbarer Beweis für die Leistungsfähigkeit des österreichischen Unternehmens sind.

Die große Jubiläumspackung enthält fünf verschiedene Fahrzeuge: den blauen Hofzug-Salonwagen A 15, den grünen ABBü 727, den ABCCü 1838, den rotbraunen BCCü 5807 und den ebenfalls rotbraunen CCü 8332. Als Ergänzung wird dazu noch der einzeln erhältliche rotbraune CCü 8354 der letzten Lieferserie mit Schwanenhals-Drehgestellen angeboten. Alle Fahrzeuge sind über

die Puffer gemessen 222 mm lang und ganz exakt im Maßstab 1:87 gehalten. Die Detaillierung und die Farbgebung, einschließlich der feinen gelben und schwarzen Absetzstreifen, sind perfekt. Unter dem Wagenboden sind die Bremsluftbehälter und die Gasbehälter für die Beleuchtung angebracht. Letztere fehlen beim A 15, da dieser bereits eine elektrische Beleuchtung hatte, die von einem achsgetriebenen Generator gespeist wurde. Mit größter Sorgfalt und Vorbildtreue erfolgte auch die Gestaltung der verschiedenfarbigen Inneneinrichtung. Für jeden Wagen liegt der Packung ein Beutel mit vielen Steckteilen bei. Das Anbringen dieser Teile ist unproblematisch, verlangt aber Sorgfalt und Geduld. Alle

Lüfter, Lampenhusen, Griffe und Aufstiege passen sehr gut in die vorhandenen Öffnungen. Nicht ganz befriedigen kann dagegen die Befestigung der Leitern, die am Sprengwerk eingeklipst werden. Alle Fahrzeuge sind bereits mit der neuen Roco-Kurzkupplung ausgestattet und für den Einbau einer Innenbeleuchtung vorbereitet. Auf der Innenseite der Fenster ist ein goldfarbenedes Flügelrad aufgedruckt, ein Symbol, das schon in den achtziger Jahren bei den Württembergischen Staatseisenbahnen gebräuchlich war. Im Sommer dieses Jahres wird dann für den prächtigen Länderbahnzug mit der Klasse C auch die passende Lokomotive zur Verfügung gestellt.

H0

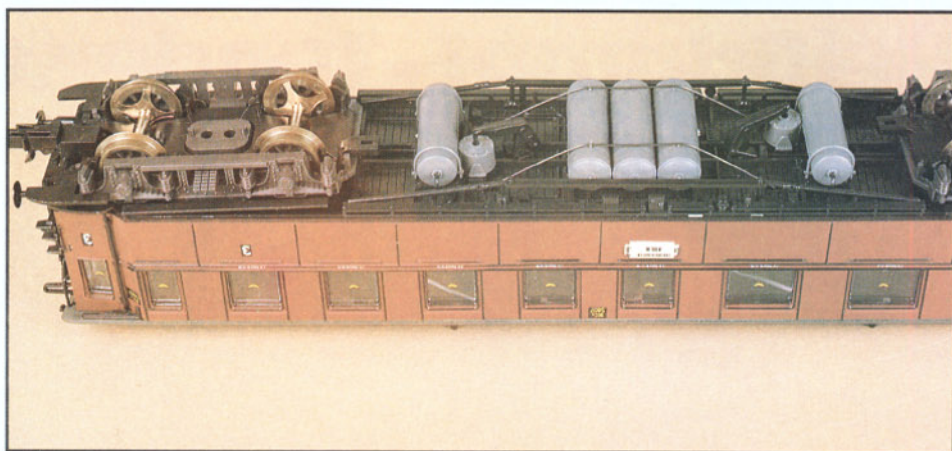


Bild 11: Diese Aufnahme einer Wagenunterseite zeigt die Gas- und die Druckluftbehälter unter den württembergischen Schnellzugwagen.

Bild 12: Von 1905 bis 1923 beschafften die Württembergischen Staatseisenbahnen insgesamt 38 Fahrzeuge der Bauart CCü. Der 8332 entstammt einer 5 Wagen umfassenden Lieferserie aus dem Jahre 1910.

Fotos 7–12: Obermayer



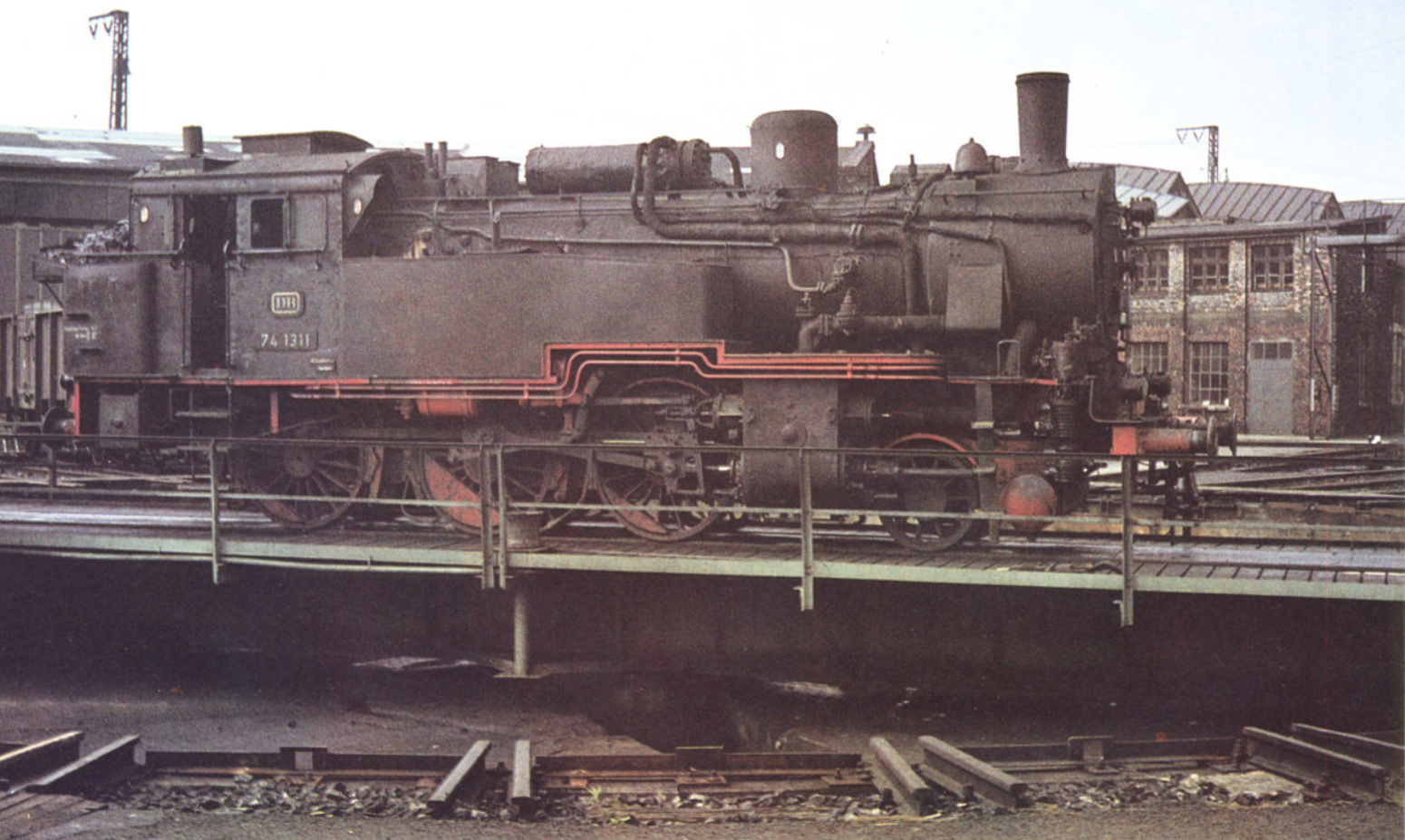


Bild 1: Nur aus der Nummer 74 1311 ist diese Lok als ehemalige Lübeck-Büchener T 12 und nicht als eine der K.P.E.V. erkennbar. Die Aufnahme entstand um 1965 in Hanau.

Foto: Obermayer

Heißdampf-Tenderlokomotive T 12 der KPEV

Bild 2: 1911 lieferte Borsig die T 12 Stettin 7718 als Fabrik-Nr. 7930. Die Glocke vor dem Dampfdom zeigt, daß die Maschine für den Dienst auf Nebenbahnen gedacht war.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

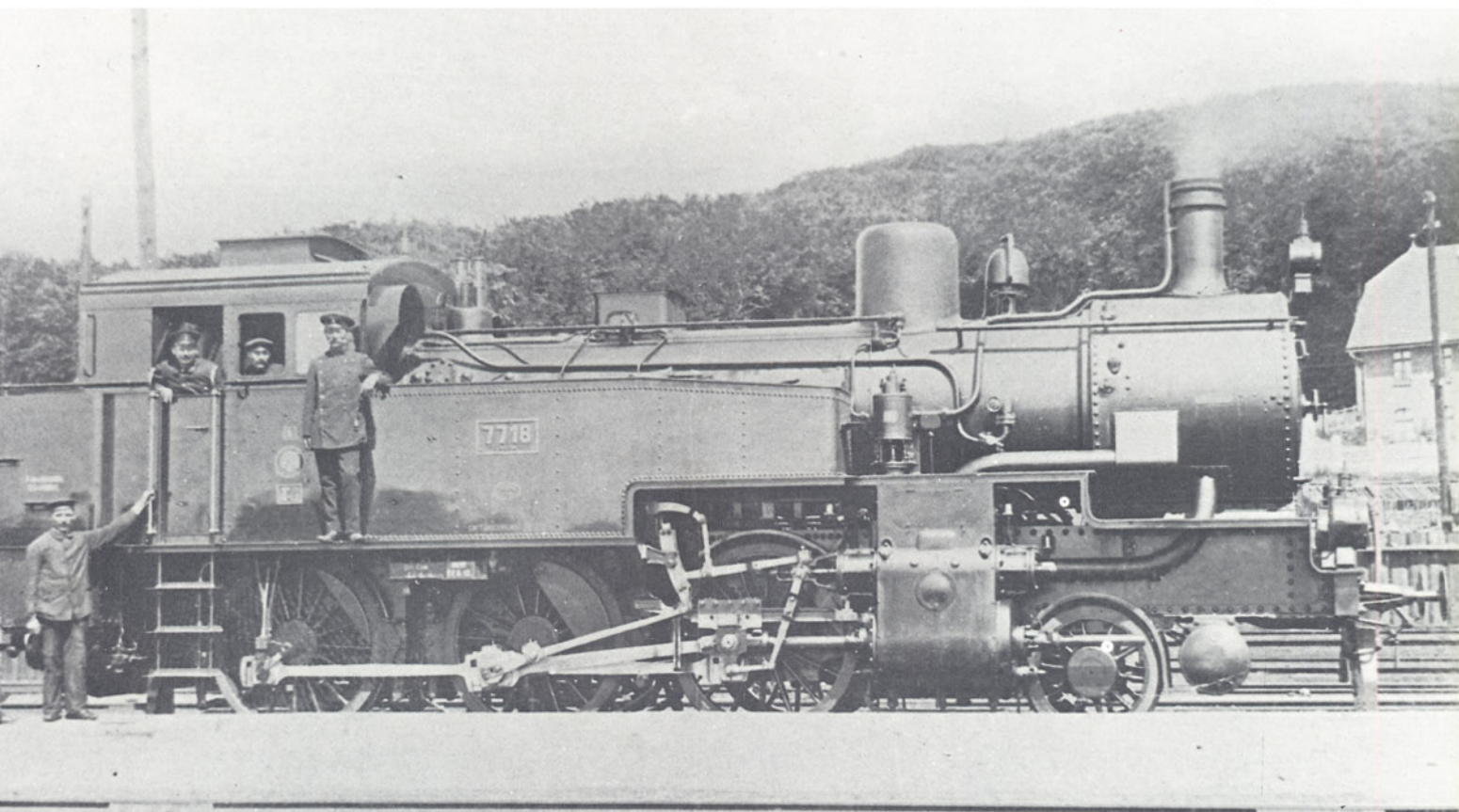




Bild 3: Im Bw Trier Hbf steht die ehemalige T 12 Saarbrücken 7702, die Borsig 1908 als Fabrik-Nr. 6389 gebaut hatte. Sie kam 1918 mit der gleichen Betriebsnummer an die SAAR-Bahnen und 1935 als 74 1302 zur Deutschen Reichsbahn.

Foto: W. A. Reed

Bild 4: Zu Beginn des Jahres 1965 war die 74 905 bereits z-gestellt. Das Foto zeigt sie im Bw Darmstadt.

Foto: Obermayer

Nach dem Beitrag über die preußische T 11 im Eisenbahn-Journal 8/1985, und nach dem Erscheinen des H0-Supermodells der T 12 von Roco, liegt es nahe, nun auch der Gattung T 12 einige Zeilen zu widmen.

Noch vor den Naßdampfmaschinen der Gattung T 11 entstanden bereits im Jahre 1902 die ersten 4 Heißdampftenderlokomotiven für den Personenzugdienst, die zunächst noch die Gattungsbezeichnung T 10 erhielten. Urheberfirma war die Union-Gießerei in Königsberg, die von 1903 bis 1910 dann auch die Mehrzahl der T 11 lieferte. Erst im Jahre 1905, nach Vergleichsfahrten mit der T 11, entstanden bei Borsig unter den Fabrik-Nummern 5481 bis 5506 und 5594 bis 5608 zunächst 41 Lokomotiven der Gattung T 12, die mit einigen Verbesserungen bei der Berliner Stadtbahn zum Einsatz kamen. Bis 1910 blieb Borsig dann auch der einzige Lieferant der T 12. In dieser Beschaffungsphase ergaben sich noch Bauartänderungen, zu denen auch der Einbau von Rauchrohrüberhitzern der Bauart Schmidt zählte. Von 1910 bis 1915 fertigte auch die Elsässische Maschinenbau-Gesellschaft die T 12, insgesamt 36 Lokomotiven für die KPEV verließen das Werk in Grafenstaden und kamen bei den Direktionen Altona, Cöln, Danzig, Elberfeld, Erfurt, Essen, Frankfurt/M, Halle, Hannover, Saarbrücken und Stettin zum Einsatz. Dritter Hersteller der Gattung T 12 war die Hohenzollern Aktiengesellschaft für Lokomotivbau in Düsseldorf-Grafenberg, die in den Jahren 1912 und 1913 insgesamt 202 Maschinen für die Preußische Staatsbahn lieferte. Diese Fahrzeuge fuhren in 8 Direktionen, den KED Altona, Berlin, Elberfeld, Erfurt, Essen, Halle, Hannover und Magdeburg. Weitere Direktionsbezirke, denen aber nur Borsig-Maschinen zugewiesen





Bild 5: Mit einem typischen Berliner Vorortzug ist hier die 74 1243 unterwegs. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Bild 6: Wie das Schild vor der Rauchkammer zeigt, bringt diese T 12 einen Ringbahnzug nach Potsdam. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

wurden, waren Breslau, Kattowitz und Münster. Die Serienfertigung der T 12 lief bei Borsig bis zum Jahre 1916. Den Abschluß bildete dann noch eine Lieferung von 40 Maschinen im Jahre 1921, mit denen Borsig auf eine Gesamtstückzahl von 732 Lokomotiven der Gattung T 12 kam. Diese Lokomotiven wurden – mit Ausnahme der KED Magdeburg – von allen anderen vorgenannten Direktionsbezirken eingesetzt. Außer den insgesamt 974 Exemplaren die im Auftrag der KPEV gefertigt wurden, entstanden in den Jahren 1910 und 1916 in Grafenstaden weitere 25 Maschinen für die Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Zu erwähnen sind auch noch jene 11 Lokomotiven, die in den Jahren 1914 und 1920 bis 1923 von den Linke-Hofmann-Werken in Breslau für die Lübeck-Büchener Eisenbahn gebaut wurden. Im Laufe der langen Beschaffungszeit blieben natürlich Änderungen bei der Bauausführung nicht aus. Ab 1911 erschien die T 12 mit einem gerade durchgezogenen Umlauf. Die ersten Maschinen mit Speisewasservorwärmer lieferte Borsig im Jahre 1913. Zum Einbau gelangten Flachvorwärmer der Bauart Schichau und die runden Vorwärmer von Knorr. Letztere wurden dann ab 1916 serienmäßig verwendet. Später wurden dann auch noch zahlreiche Maschinen früherer Lieferungen mit dem Knorr-Vorwärmer nachgerüstet.

Technische Daten:

Länge über Puffer	11 800 mm
Treib- und Kuppelrad-Ø	1 500 mm
Lauftrad-Ø	1 000 mm
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h
Zylinder-Ø	540 mm

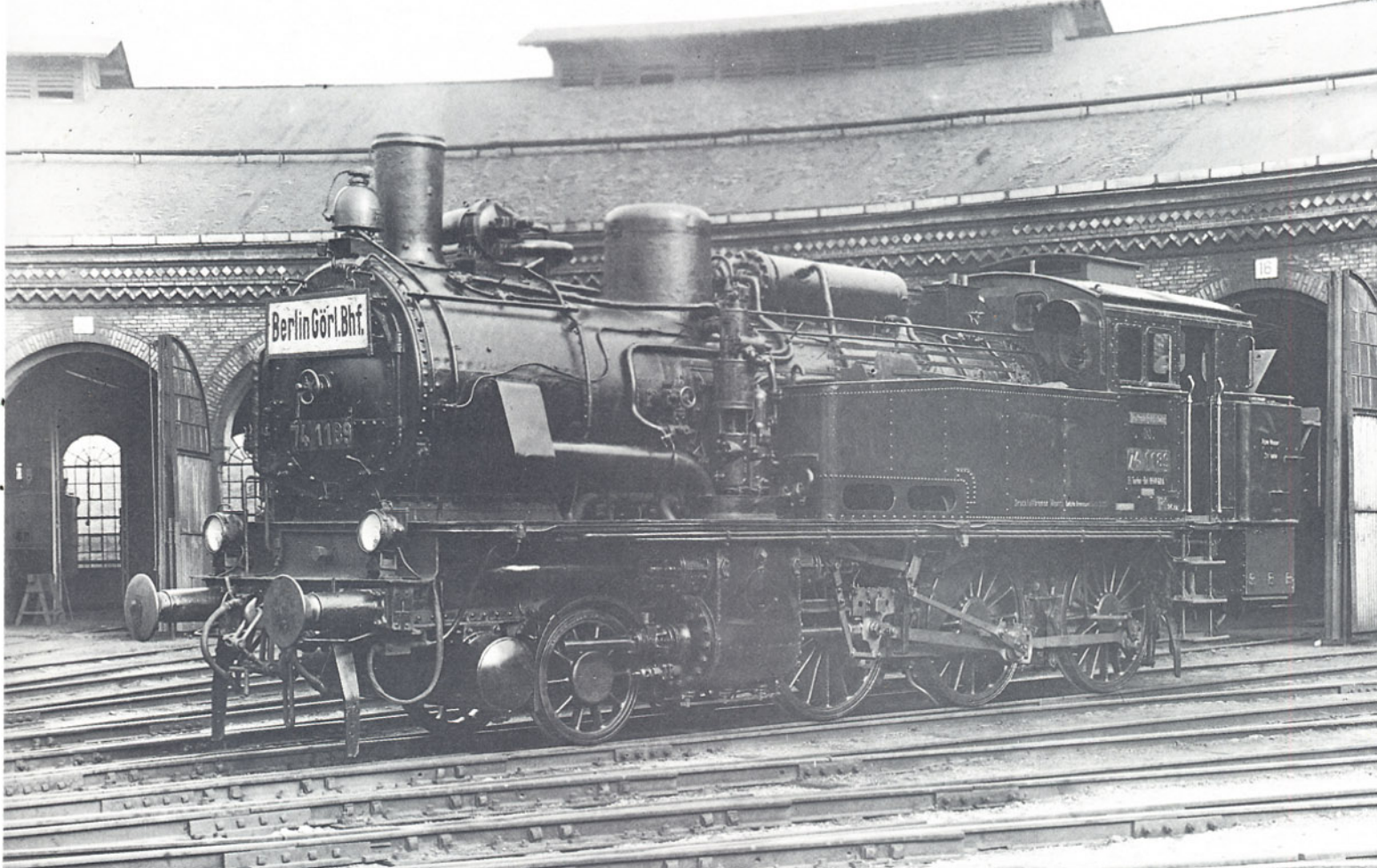


Bild 7: Die ehemalige T 12 Berlin 8467 gebaut 1915 von Hohenzollern, Fabrik-Nr. 3373, wurde zur DR 74 1189. Als solche hat sie Carl Bellingrodt 1932 im Bw Berlin-Lehrter Bf aufgenommen.

Kolbenhub	630 mm
Rostfläche	1,69 m ²
Verdampfungsheizfläche	105,37 m ²
Überhitzerheizfläche	33,40 m ²
Dampfdruck	12 bar
Indizierte Leistung	870 PS
Dienstmasse	64,0 t
Reibungsmasse	51,5 t

Werte nach DV 939a, Ausgabe 1953

Nach dem Zusammenschluß der früheren Länderbahnen übernahm die Deutsche Reichsbahn noch 900 Lokomotiven der Gattung T 12. Nach dem Umzeichnungsplan erhielten diese Maschinen die Betriebsnummern 74 401 bis 74 1300. Ab 1937 wurden die 11 Exemplare der Lübeck-Büchener Eisenbahn als 74 1311 bis 74 1321 übernommen. Zwei Jahre zuvor waren 10 Lokomotiven der

Saarbahnen mit den Betriebsnummern 74 1301 bis 74 1310 eingereiht worden. Während des Zweiten Weltkrieges kamen 18 Exemplare aus Polen in den Bestand der Deutschen Reichsbahn, denen die Nummern 74 1322 bis 74 1338 zugewiesen wurden. Als 74 1339 bis 74 1344 fuhrten ab 1942 die 6 aus Belgien zurückgeführten T 12. Nach 1945 verblieben etwas mehr als 400 Lokomotiven in

Bild 8: Zum Abschluß noch eine Aufnahme der ersten Ausführung der T 12 mit Rauchkammerüberhitzer. Die 1905 von Borsig als Fabrik-Nr. 5481 gebaute Lok trug zunächst die Betriebsnummer Berlin 2175 und war als T 10 bezeichnet. 1906 wurde sie zur T 12 Berlin 7705. Die Deutsche Reichsbahn zeichnete sie 1925 in 74 405 um.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

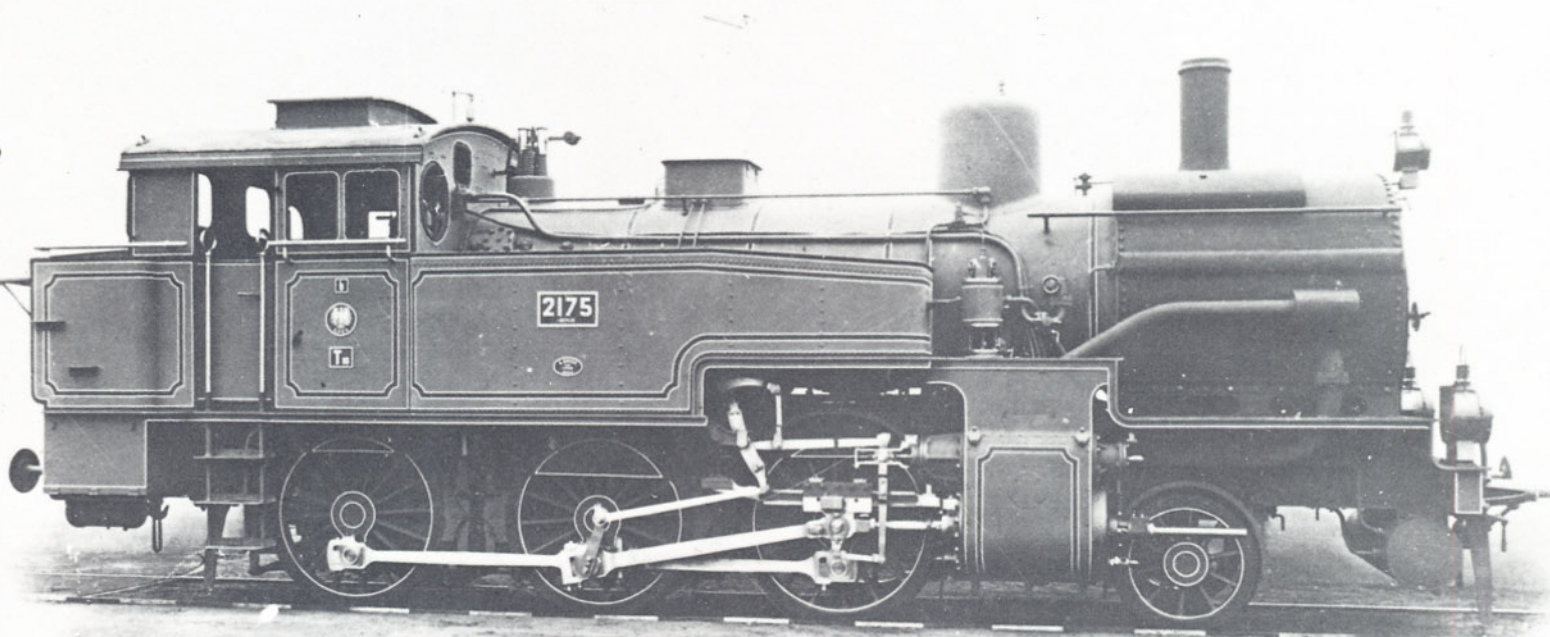




Bild 9: Der graue dreiachsige Abteilwagen 4. Klasse aus der Sonderserie des preußischen Länderbahnzuges.

den Westzonen. Davon waren in den Bestandslisten von 1950 noch 396 Fahrzeuge verzeichnet. Einige wenige davon waren bereits z-gestellt. Bis zum Ende des Jahres 1958 war dann der Einsatzbestand auf 156 Maschinen geschrumpft, weitere 27 Lokomotiven hatte die DB aus dem Betrieb gezogen und z-gestellt. Zu Beginn der sechziger Jahre häuften sich dann die Ausmusterungen und die noch vorhandenen Fahrzeuge der

Baureihe 74⁴⁻¹³ verloren bald ihre Leistungen im Streckeneinsatz und dienten noch im Verschiebedienst in Bahnhöfen und in Bahnbetriebswerken. Unter den letzten betriebsfähigen Exemplaren befanden sich die 74 904 des Bw Darmstadt, die 74 1028 des Bw Hanau und die 74 1042 des Bw Wiesbaden. Diese Maschinen hatten alle den geraden Umlauf. Letzte Lok, die Ende 1965 noch im Einsatzbestand ausgewiesen war, dürfte die

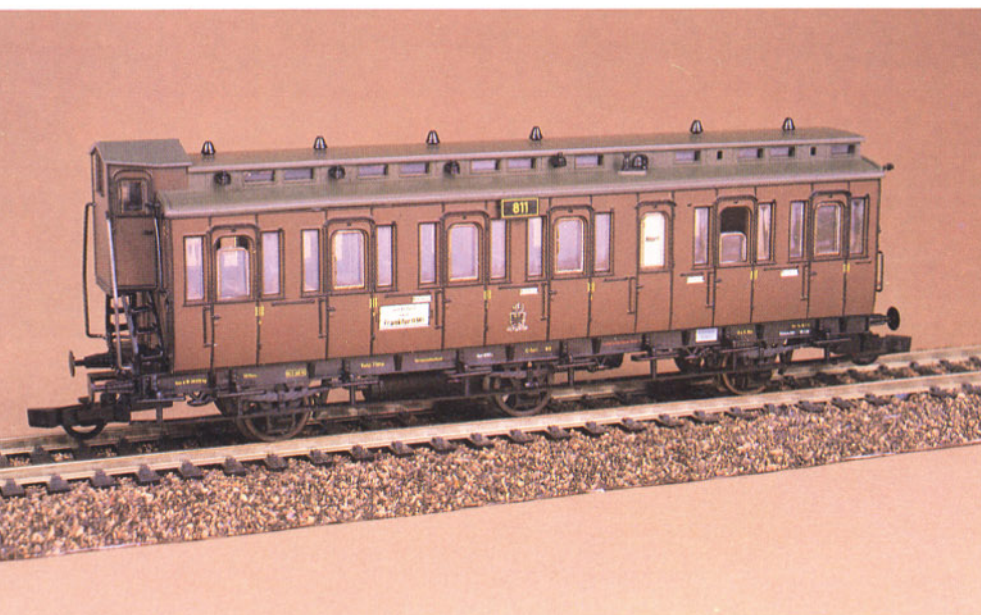


Bild 10: Rotbraun waren die preußischen Abteilwagen der 3. Klasse lackiert. Auch hier hat sich Roco um eine authentische Farbgebung bemüht.

Bild 11: Abteilwagen 1./2. Klasse mit grünem Wagenkasten, an dem der Bereich der 1. Klasse mit gelben Linien umrandet ist.



74 1311 gewesen sein, die zuletzt noch den Verschiebedienst im Bw Hanau versah. Jene Maschine mit gekröpftem Umlauf stammte von der Lübeck-Büchener Eisenbahn, sie hatte eine Länge über Puffer von 12 100 mm und eine indizierte Leistung von 910 PS. Auch bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR waren die Lokomotiven der Baureihe 74⁴⁻¹³ bis zum Jahre 1968 alle aus dem Betriebsdienst ausgeschieden. Erhalten geblieben sind nur 2 Exemplare der T 12. Dies sind die 74 1230, die zunächst in die Obhut des Verkehrsmuseums in Dresden gekommen und im vergangenen Jahr im Berliner Raum bei mehreren Sonderfahrten eingesetzt war und die 74 1192. Letztere gelangte in den Fahrzeugbestand der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte. Nach einer vollständigen Aufarbeitung in Bochum-Dahlhausen ist die Maschine wieder voll betriebsfähig. Die Besucher der Fahrzeugparaden in Nürnberg und der großen Schau in Dahlhausen konnten sich vom hervorragenden Zustand der Maschine überzeugen.

Modelle der preußischen T 12

Als erste Nachbildung schuf Märklin vor mehr als 1 ½ Jahrzehnten das Modell einer T 12 in DB-Ausführung im Maßstab 1:87, das sich natürlich nicht mehr mit heute gültigen Maßstäben messen läßt. Bereits vor einigen Jahren konnte dann bei Roco das Interesse für diese universell einsetzbare Lokomotivtype geweckt werden. Durch andere Projekte geriet die T 12 dann aber wieder etwas ins Hintertreffen, wurde im Jahre 1985 schließlich doch in das Fertigungsprogramm aufgenommen. Zur selben Zeit erschien bei Arnold das Modell der 74 959 mit Flachvorwärmer in der Baugröße N mit DB-Beschriftung. Roco entschied sich zunächst für die Länderbahnausführung Epoche I, die zum Eisenbahnjubiläum aus Anlaß des 25jährigen Firmenjubiläums in einer Sonderpackung zusammen mit 3 preußischen Abteilwagen und 1 preußischen Postwagen im November 1985 in den Handel gelangte. Das exzellente Lokmodell im Maßstab 1:87 konnten wir bereits im Eisenbahn-Journal 8/1985 vorstellen. Inzwischen sind auch die Wagen bei uns eingegangen. Diese Fahrzeuge, die bereits seit einiger Zeit mit Reichsbahn- und DB-Beschriftung erhältlich sind, wurden nun in den authentischen Farben der ehemaligen Königlich Preussischen Eisenbahn-Verwaltung lackiert und mit den entsprechenden Aufschriften und dem Preußen-Adler bedruckt. Sowohl die Lackierung als auch der lupenreine und sehr aufwendige Druck sind makellos. Eine besondere Augenweide ist allein schon das Wappen der Kaiserlichen Post am Postwagen. Solange keine exakten Angaben zu den Farben der Originalfahrzeuge vorliegen, vergleichbar mit den Farben des RAL-Registers, wird der Streit unter den „Farbexperten“ weiter andauern.

Dessen ungeachtet hat die Sonderserie von Roco längst einen reißenden Absatz gefunden, beim Hersteller dürfte sie inzwischen bereits vergriffen sein. In Kürze gelangt die T 12 dann auch in der DB-Ausführung mit zwei verschiedenen Betriebsnummern zur Auslieferung. Bei Redaktionsschluß war die Fertigung bereits angelaufen.

HO

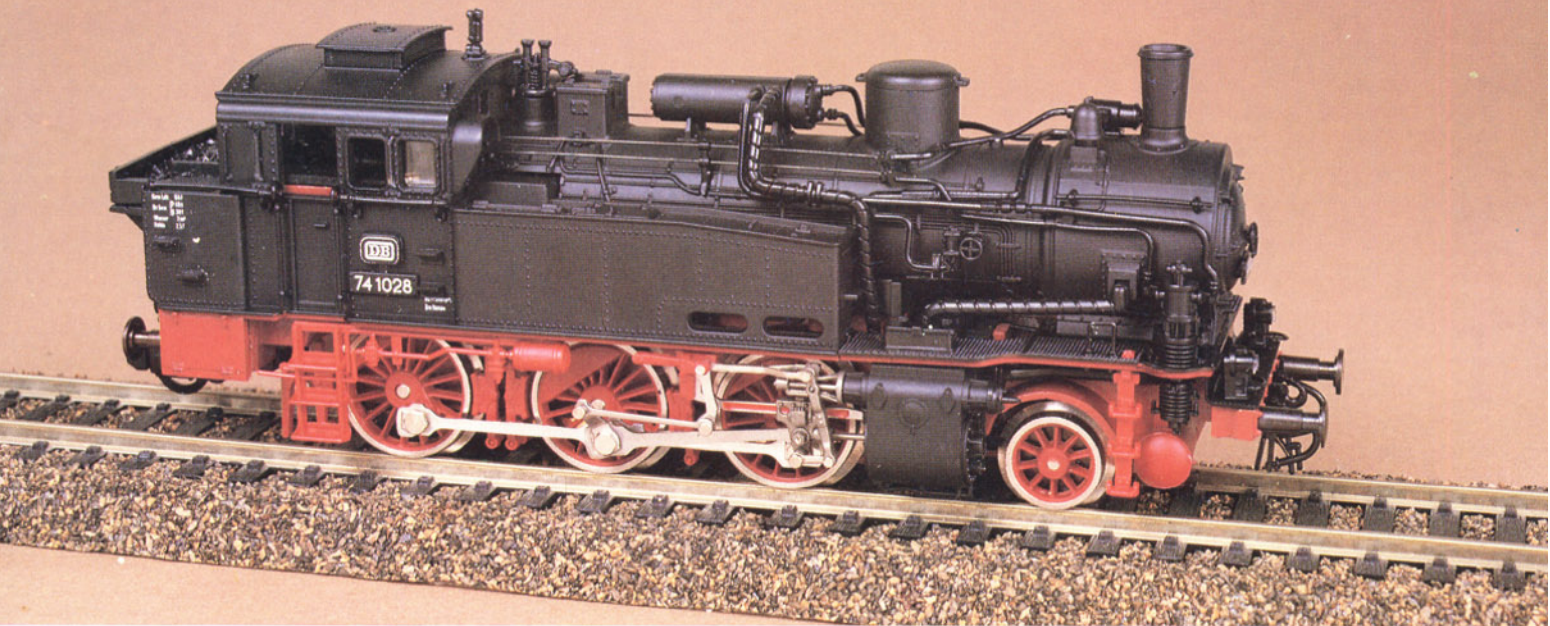


Bild 12: Kurz vor Redaktionsschluß erreichte uns noch dieses Exemplar der 74 1028 in DB-Ausführung, das jetzt auch beim Fachhandel eingetroffen sein dürfte. Mittels der beigelegten Stecktafeln kann das Modell auch als 74904 auf der Modellbahn eingesetzt werden.



Bild 13: Die schicke T 12 aus der „Preußen-Serie“, die Roco zum Firmenjubiläum und zum 150. Geburtstag der deutschen Eisenbahn in der Baugröße H0 schuf. Die Lokführerseite des Modells haben wir bereits im Eisenbahn-Journal 8/1985 auf Seite 82 gezeigt.

Bild 15: Der wesentlich kürzere Postwagen mit dem mehrfarbigen Adlerwappen ist ebenfalls in grün gehalten und als Dreiaxser ausgeführt.

Fotos 9–15: Obermayer

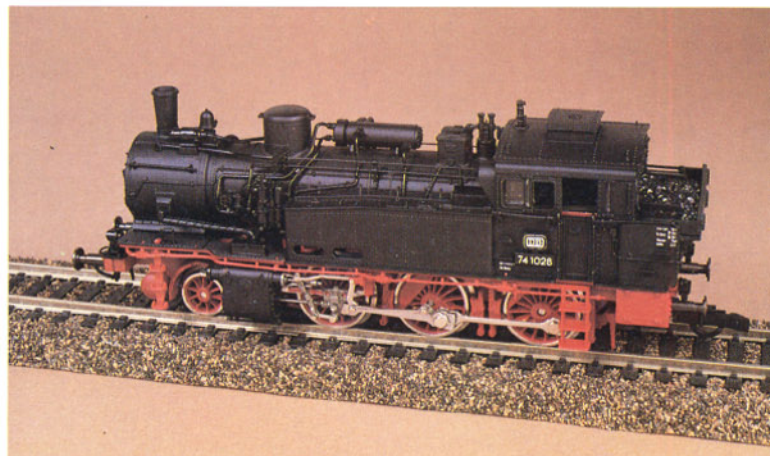


Bild 14: Noch ein Blick auf das wohlgelungene Modell der 74 1028 von Roco, das sich in einigen Details von der Länderbahn-T 12 unterscheidet.

Bild 16: (Poster, nächste Seite): Die 74904 gehörte zu den letzten Vertretern der preußischen Gattung T 12 bei der Deutschen Bundesbahn. Als diese Aufnahme 1965 im Bw Darmstadt entstand, war die Lokomotive bereits abgestellt. Zuvor war sie übrigens im Bw Hanau beheimatet.

Foto: Sammlung Obermayer



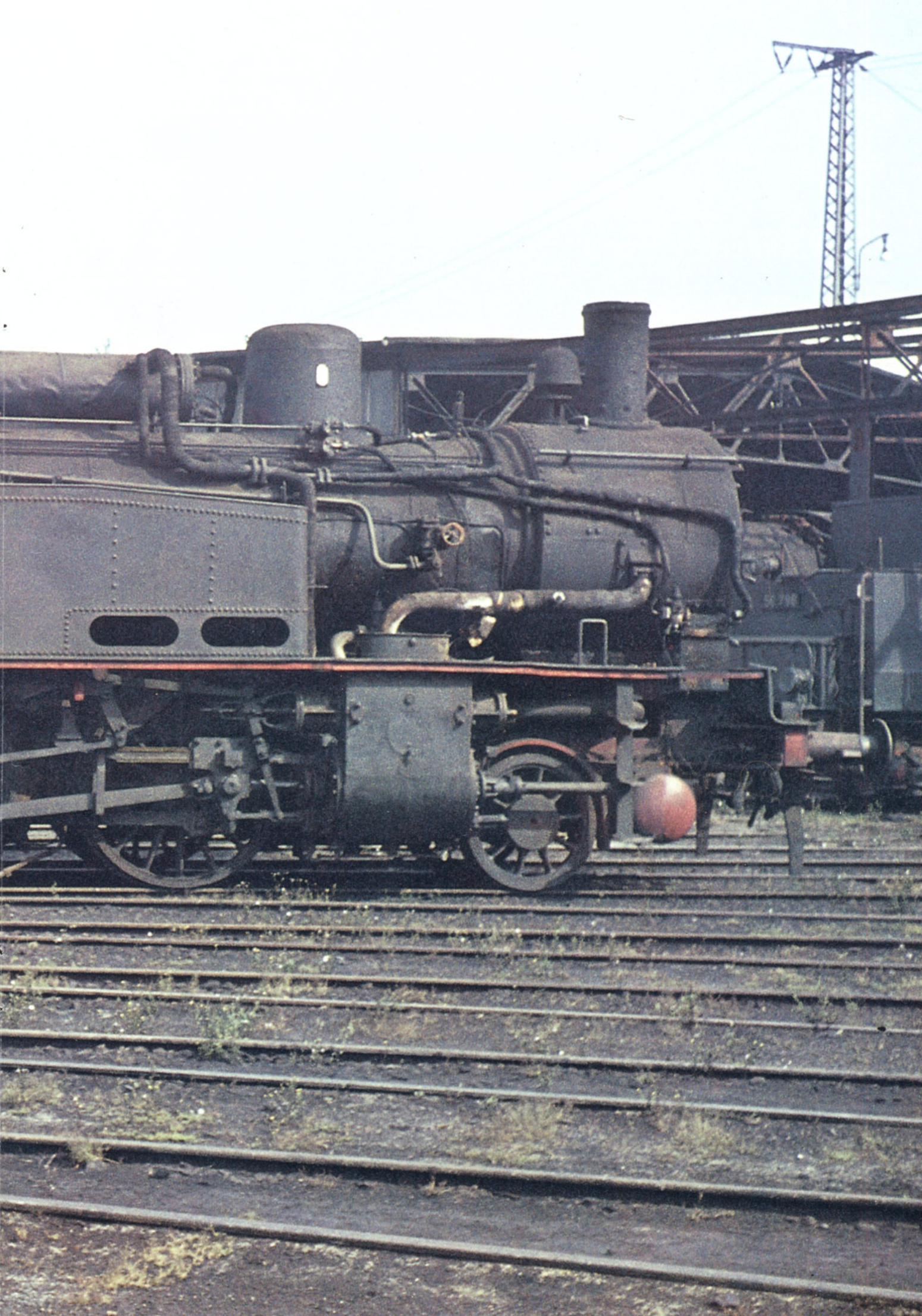


DB

74 904

Hersteller: ...
Nr. ...
Wagen: 7-7
Tender: ...
Bauepoche: ...

DB Frankfurt
4752888



150 Jahre Menschen bei der Bahn

Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands hat sich zum Jubiläumsjahr der Deutschen Eisenbahn etwas Besonderes einfallen lassen. Auf 68 großformatigen Einzelblättern werden markante Bilder und Fakten aus der Sozialgeschichte der Eisenbahner vorgestellt: Von den Eisenbahnbauten der ersten Jahre, die wenigstens vorübergehend einer größeren Zahl von Arbeitslosen Arbeit verschafften, über die ersten zaghaften Auflehnungen gegen un-menschliche Arbeitsbedingungen bis zur Gründung des Verbandes der Eisenbahner Deutschlands am 13. Januar 1897.

Viele Flugblätter aus der Zeit um die Jahrhundertwende zeugen von den damaligen schwierigen gewerkschaftlichen Arbeitsbedingungen. Erster Weltkrieg, Ruhrbesetzung, die Zerschlagung der deutschen Gewerkschaften durch die Nazis, die Zeit des Zweiten Weltkriegs, die schwierige Aufbauarbeit nach dem Krieg bis hin zum heutigen Einsatz der GdED zur Erhaltung und Sanierung der DB, dies sind die Themen weiterer Blätter.

Die insgesamt 68 Einzelblätter im Format DIN A 3 können, in einer Mappe zusammengefaßt, zum Preis von DM 30,- beim GdED-Verlag (Beethovenstr. 12-16, 6000 Frankfurt 17) bezogen werden.

Diesellokomotiven

In seiner bekannten Reihe „Klassiker der Technik“ hat der VDI-Verlag kürzlich das 1929 im gleichen Verlag erschienene Buch „Diesellokomotiven“ von Georg V. Lomonosoff als Reprint wieder aufgelegt. Das Buch gehört zu den Standardwerken über Theorie und Praxis des Diesellokomotivbaus. Der Verfasser hat 1924 zusammen mit der Lokomotivfabrik Esslingen die erste betriebstüchtige Diesellokomotive größerer Leistung, die für die Sowjetunion bestimmte JU^E 001 gebaut und die Pionierzeit der Dieselmotorzugförderung weltweit ganz entschei-

dend beeinflußt. Der über 300 Seiten starke Band gliedert sich in 8 Teile und befaßt sich, ausgehend von der Geschichte und Theorie der Lokomotive, mit den Dieselmotoren, den Kühlsystemen der elektrischen und mechanischen Kraftübertragung sowie den Flüssigkeitsgetrieben und der Gasübertragung. Das Buch schließt mit einer fundierten Untersuchung über die wirtschaftliche Überlegenheit des Diesellokomotiv-Betriebs. Der Text wird durch 440 Abbildungen und 3 Tafeln ergänzt und ist drucktechnisch höchst anerkennenswert. Verschwiegen soll allerdings nicht werden, daß es sich hier um ein streng wissenschaftliches Buch handelt, das sich wohl mehr an den Ingenieur als an den Eisenbahnfreund ohne technische Vorbildung wendet.

Georg V. Lomonosoff: Diesellokomotiven; Reprint der Ausgabe von 1929; erschienen in der Reihe „Klassiker der Technik“; 308 Seiten mit 440 Abbildungen und 3 Tafeln; Format DIN A 4, Leinen.

VDI-Verlag, Düsseldorf, 1985.
ISBN 3-18-400676-X

DM 98,-

Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen

Wir können uns bei diesem qualitätsmäßig sehr ansprechenden Reprint auf unsere Vorbesprechung im Eisenbahn-Journal 6/1985 beziehen. Dr. H. Glaser hat sich in seinem Vorwort bemüht, eine Brücke von 1935 zur Jetztzeit zu schlagen. Das Buch kann trotz des nicht unbeträchtlichen Preises uneingeschränkt empfohlen werden.

100 Jahre Deutsche Eisenbahnen; Reprint der ersten Auflage von 1935; Ganzleinenband mit Farbprägung; 544 Textseiten; zahlreiche Abbildungen, Zeichnungen und Tabellen sowie drei vierfarbige, großformatige Karten als Beilage.

bahnVerlag U. Schiefer, München, 1985.
ISBN 3-924969-00-0

DM 248,-

Dampf-Strassenbahnen

Walter Hefti hat seinem 1980 erschienenen Buch „Tramway-Lokomotiven“ jetzt einen weiteren Band unter dem Titel „Dampf-Strassenbahnen“ folgen lassen. Schwerpunkt dieses Buches sollen die Bahnen sein, welche die im ersten Band beschriebenen Maschinen in Betrieb genommen haben. Nun ist gleich hier festzuhalten, daß sich der Begriff „Dampf-Strassenbahnen“, wie ihn der Schweizer Walter Hefti versteht, nicht mit dem deckt, was üblicherweise bei uns unter einer Dampfstraßenbahn verstanden wird, nämlich eine mit Dampflokotiven oder -triebwagen betriebene Straßenbahn. Wie sich aus dem Vorwort zu seinem Buch ergibt, will Hefti hierunter „mit Dampf betriebene Straßen- und Nebenbahnen“ verstanden wissen. Nur so wird es einigermaßen verständlich, daß z. B. die in Oberösterreich gelegene Mühlkreishahn von Urfahr nach Aigen-Schlägl als Dampfstraßenbahn bezeichnet wird. Andererseits vermißt man dann allerdings fast alle bayerischen oder preußischen Lokal- bzw. Nebenbahnen. Die Erlanger „Seku“ nach Gräfenberg sucht man in der Aufstellung leider, wie so viele andere, vergeblich. Störend wirkt sich im Tabellen teil auch eine Reihe von Druckfehlern aus. Auch manche Ausdrücke, wie z. B. „Heißwasser-Lokomotive“ für Dampfspeicherlokomotiven klingen für unser Ohr fremd. Der Verfasser stellt in dem auch vom Umfang her gewichtigsten Teil seines Buches, dem 4. Kapitel, tabellarisch 580 europäische Bahnen samt ihren Betriebsmitteln vor. Zu fast allen Triebfahrzeugen sind Typenskizzen im Maßstab 1:200 abgebildet. Illustriert ist der Titel mit 168 Fotos und 110 Zeichnungen.

Als Nachschlagewerk für alle, die sich mit dem Thema Dampfstraßenbahnen auseinandersetzen wollen, mit den oben gemachten Einschränkungen gut geeignet.

Walter Hefti: Dampf-Strassenbahnen; 300 Seiten mit 168 Fotos, 110 Zeichnungen und zahlreichen Typenskizzen; gebunden.

Birkhäuser-Verlag, Basel, 1984.
ISBN 3-7643-1536-9

DM 78,-
-rab-

Neuer Rekord auf Schienen: 317 km/h

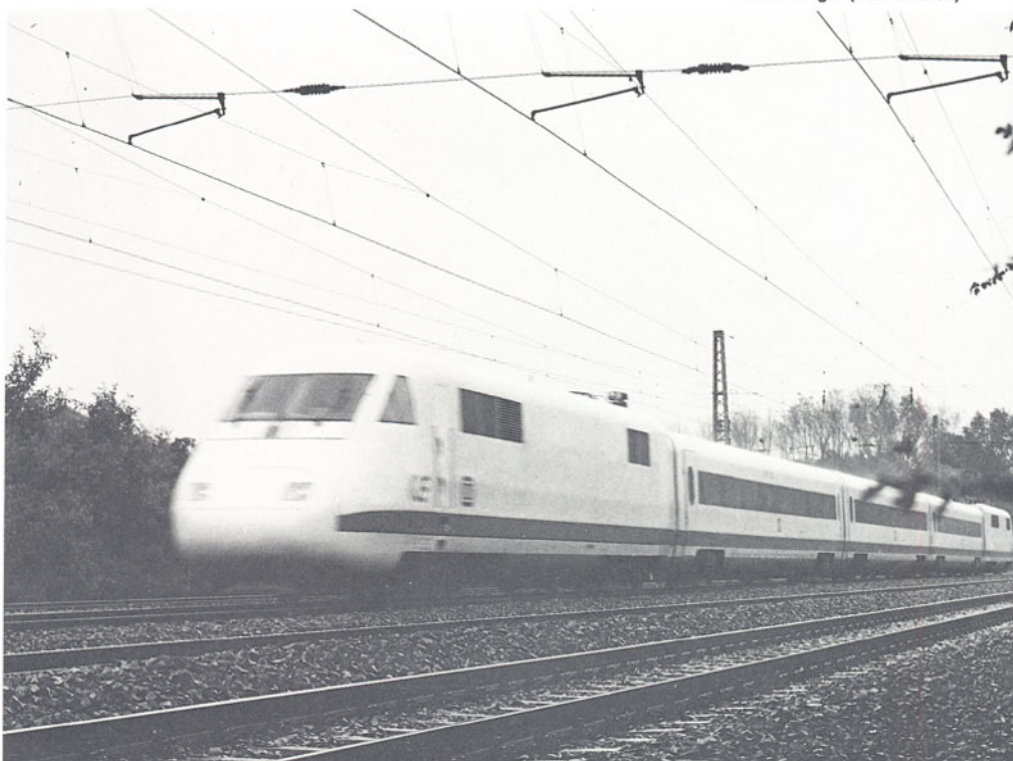
ICE offiziell vorgestellt

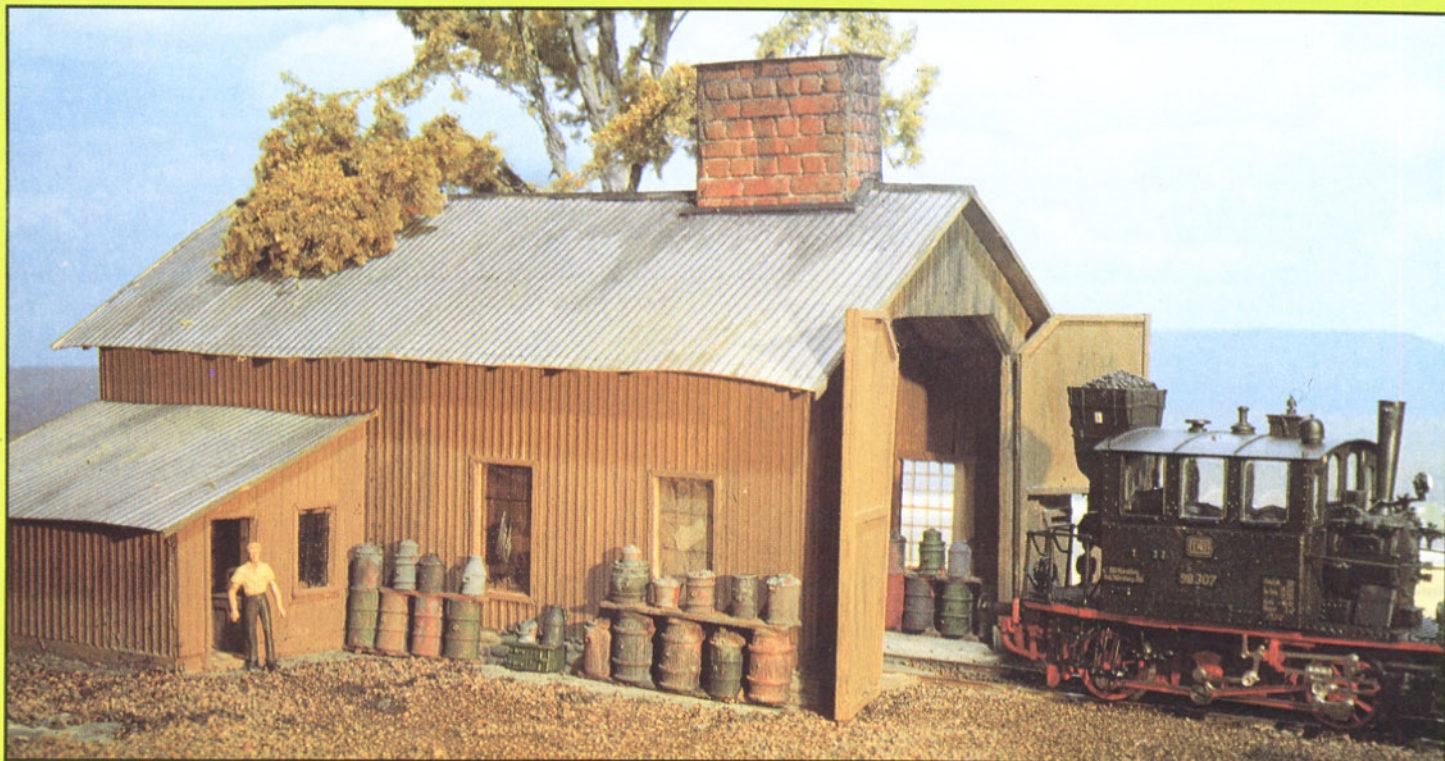
(dbp) Einen Weltrekord für Drehstromfahrzeuge und gleichzeitig einen neuen deutschen Rekord auf Schienen hat die Bundesbahn mit ihrem ICE am 26. November 1985 um 11.29 Uhr zwischen Rheda-Wiedenbrück und Oelde in Westfalen aufgestellt: Zum ersten Mal in der Geschichte der deutschen Eisenbahnen erreichte ein mit Fahrgästen vollbesetzter Zug 317 km/h. Damit wurde der am 17. Oktober 1985 von der Drehstromlok 120 001 erzielte Rekord von 265 km/h deutlich übertroffen. Bundesverkehrsminister Dr. Werner Dollinger, Bundesforschungsminister Dr. Heinz Riesenhuber, der nordrhein-westfälische Ministerpräsident Johannes Rau und der Vorstandsvorsitzende der Bundesbahn, Dr. Reiner Gohlke, begleiteten den Intercity Experimental als Vorläufer künftiger Hochgeschwindigkeitszüge auf seiner Jungfernfahrt von Bielefeld nach Essen. Anschließend ging der neue Zug auf Vorführungsfahrt, die ihn am 7. Dezember 1985, dem 150. Geburtstag der deutschen Eisenbahnen, nach Nürnberg, zwei Tage später nach München und bis 20. Dezember in zahlreiche weitere Städte der Bundesrepublik führte. Der ICE ist für 350 Stundenkilometer ausgelegt. Auf der bisher verfügbaren Versuchsstrecke Bielefeld – Hamm, die auch von plan-

mäßigen Zügen im Intercity-Netz der Bundesbahn befahren wird, sind jedoch nur etwa acht Kilometer mit hoher Geschwindigkeit befahrbar. Die Versuche sollen deshalb in diesem

Jahr auf die Neubaustrecke Hannover – Würzburg verlagert werden, wo voraussichtlich im August zwischen Burgsinn und Rohrbach der erste Abschnitt befahrbar sein wird.

Der ICE auf schneller Fahrt zwischen Rheda-Wiedenbrück und Neubeckum, aufgenommen bei Oelde in Westfalen.
Foto: Krieger (BZA Minden)





Bauen mit Holz

Ein weiterer Holzbausatz

Nun ist es soweit – Brawa hat in Kürze seinen Holzlokschuppen für H0 lieferbar! Dieser Lokschuppen ist ein Nebenbahnschuppen, also für kleinere Tenderloks wie z. B. die T 3 von Fleischmann oder die Rivarossi, Baureihe 89. Auch ein „Umbausatz“ für die H0e-Schmalspurfreunde wird auf der Messe '86 vorgestellt werden. Um Ihnen den interessanten Bausatz möglichst bald im Eisenbahn-Journal vorstellen zu können, habe ich ein Vormodell der Firma Brawa für Sie zusammengebaut, d. h. einige Kleinigkeiten unterscheiden sich evtl. noch von dem Serien-Bausatz, den Sie bald kaufen können.

Wenn Sie das Material auspacken, machen Sie sich bitte zuerst mit den verschiedenen Einzelteilen und Tüten anhand des Bauplans vertraut. Die Grundplatte ist aus Gießharz vorgeformt, aus den Wandteilen sind Fenster- und Türöffnungen bereits herausgestanzt, und die meisten Profile sind baufertig abgelängt.

Werkzeug braucht man nicht viel, ein scharfes Bastelmesser, eine Pinzette, Klebstoff (z. B. UHU-hart) und später Pinsel und Farbe. Deshalb eignet sich dieser Bausatz auch gut als Urlaubsbeschäftigung für Schlechtwetterta-

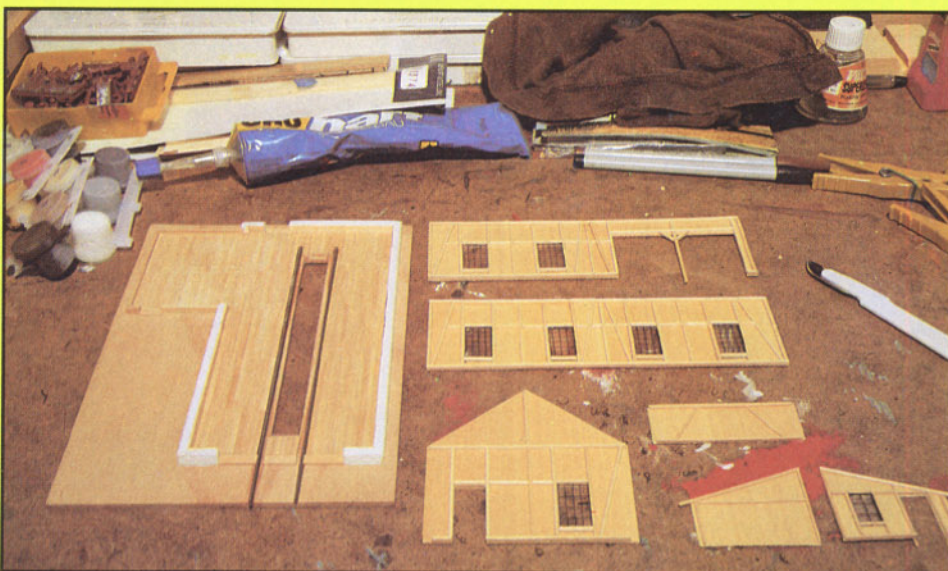


Bild 1: Endlich gibt es einen kleinen Holzlokschuppen für die Nebenbahn!

Bild 2: Die Wände und der Boden sind fertig zum Zusammenbau.

Bild 3: Spätestens jetzt sollten Sie den Holzlokschuppen streichen und altern!



Bild 4: Die kleinen Inneneinrichtungsteile werden bemalt.

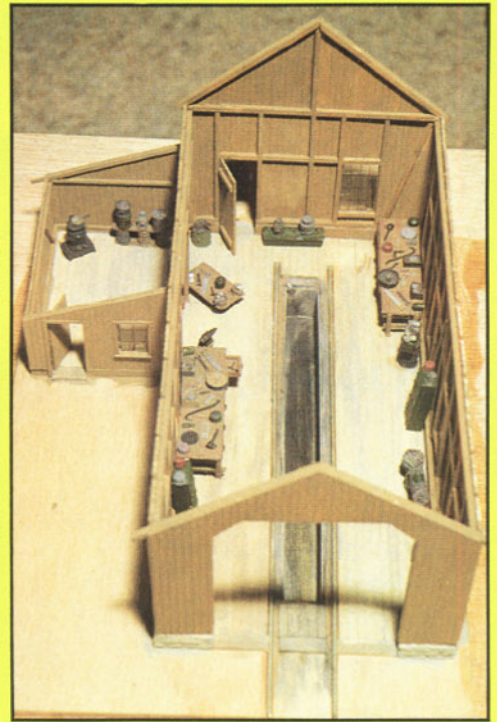


Bild 5: Der Innenausbau des Schuppens ist soweit fertig, nun kann der Dachstuhl aufgebaut werden.

ge! Zuerst verlegt man die Bodenbretter auf der Grundplatte und bereitet dann alle Wände nach Anleitung vor. Ein paar Wäscheklammern leisten gute Dienste, um die „Holzbalken“ in der richtigen Position zu fixieren, bis der Holzleim abgebunden hat. Wer die Wände mit Beize behandeln will, soll dies unbe-

dingt vor dem Kleben vornehmen. Das Streichen erfolgt jedoch erst, wenn alle Wände fertiggestellt sind. Aber Vorsicht! Die Innenwände nicht zu dunkel streichen – wenn das Dach daraufkommt, sieht man sonst nichts mehr von der Inneneinrichtung des Schuppens! Ich habe meinen Schuppen

mit Humbrol Nr. 119 gestrichen und danach leicht verwittert. Nun wird es Zeit, die Wände auf die Grundplatte zu kleben, evtl. noch durch fehlende Balken zu ergänzen und – die Inneneinrichtung vorzubereiten. Brawa liefert erstmals zu seinem Lokschuppen eine Inneneinrichtung, die aus 22 Weiß-

Bild 6: Modell oder Wirklichkeit?

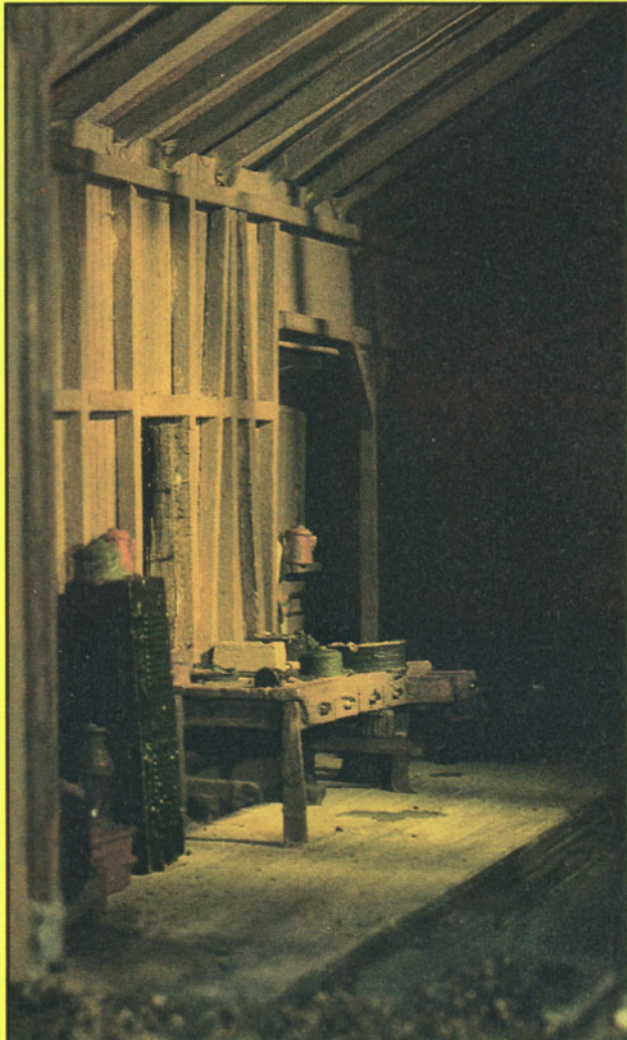


Bild 7: Mit den Brawa-Lampen Nr. 4549 können Sie auch den hinteren Teil wirkungsvoll beleuchten.

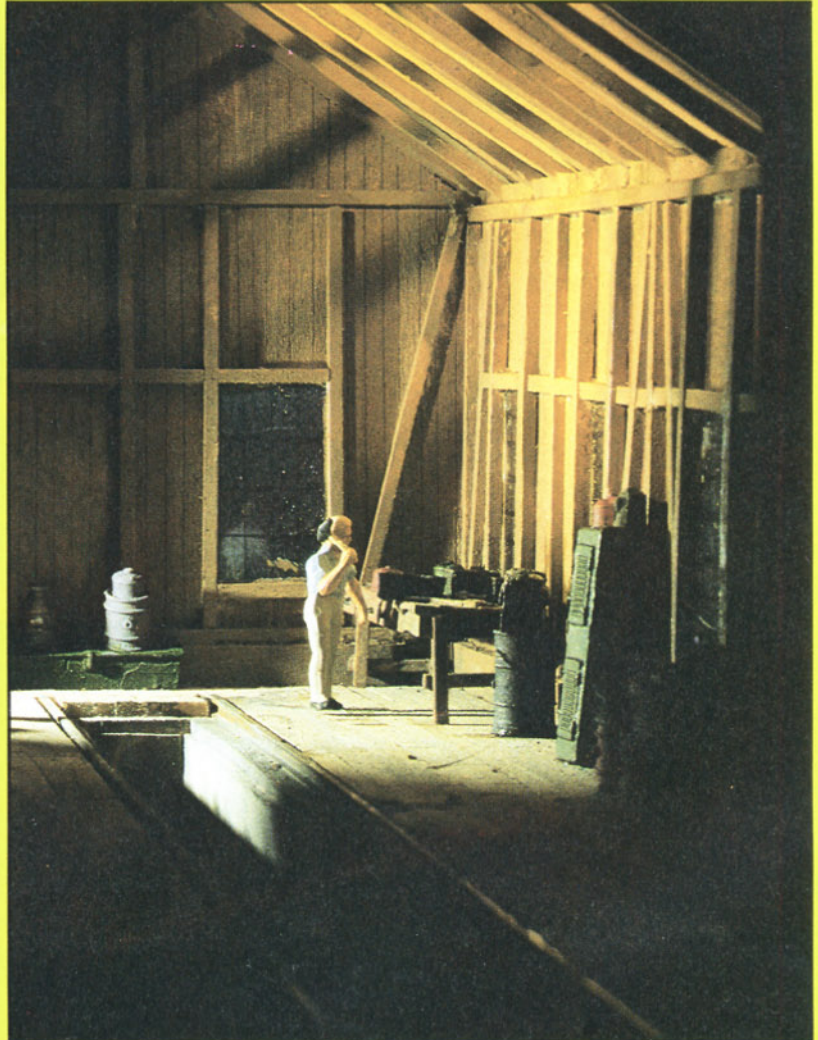
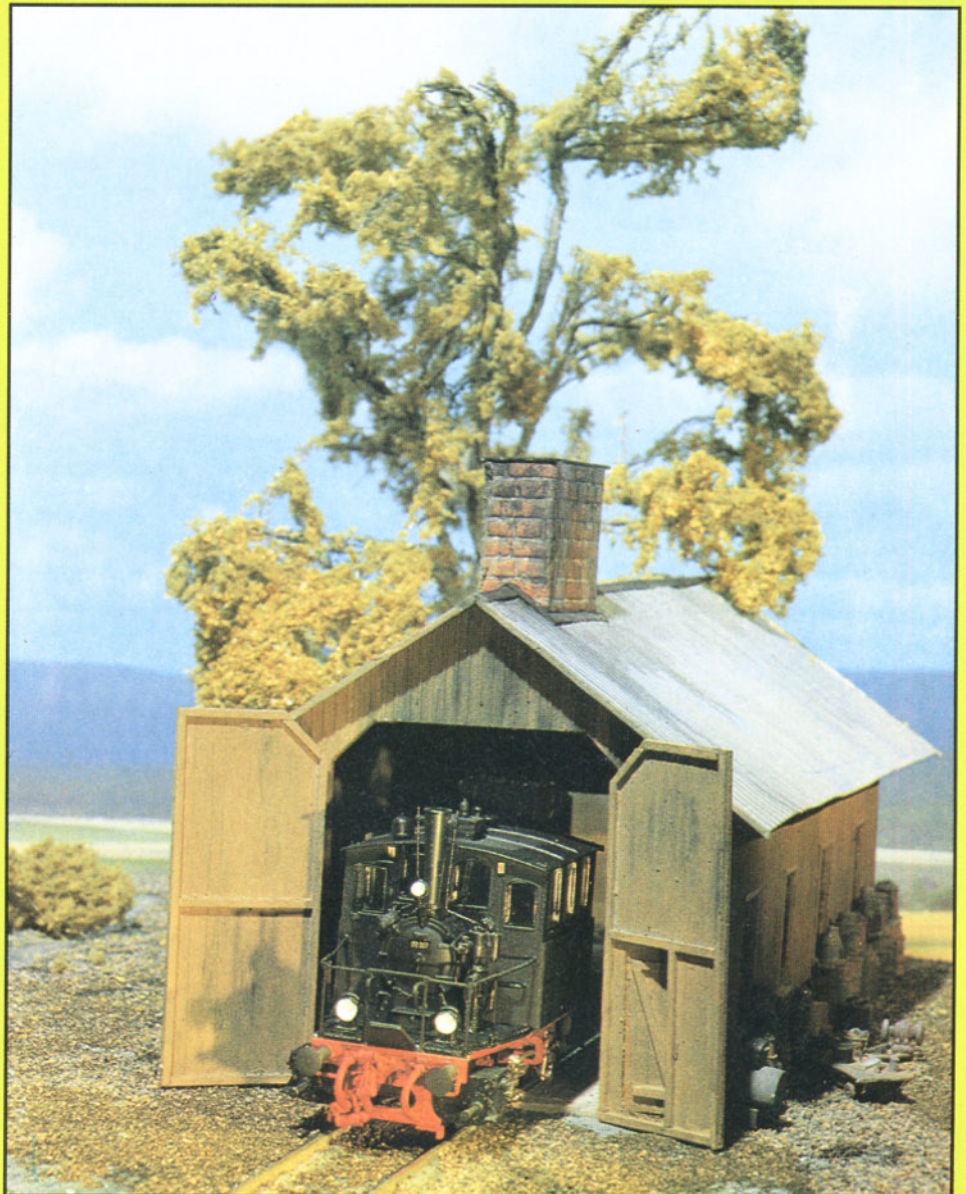




Bild 8: Die Lokschuppenseite ohne Anbau – genug Platz, um all die Kleinigkeiten wirkungsvoll zu lagern.

Bild 9: Der Lokschuppen ist gerade groß genug für all die „kleinen Loks“ auf unseren Anlagen! ▶

Fotos: I. Bitter



metallteilen besteht – Fässer, Werkbänke mit allerlei Werkzeug darauf, Schleifmaschinen u. ä. (auch einzeln unter der Nr. 0703 erhältlich). Um diese Teile zu bemalen, braucht man etwas Zeit und Geduld – vielleicht bemalen Sie die Teile einmal an einem verregneten Wochenende? Vorher aber erst einmal grundieren (z. B. mit Floquil Zinc Chromate Primer) und dann Ölfarbe um Ölfarbe, Schraubenschlüssel um Schraubenschlüssel bemalen – viel Spaß dabei!

Die Teile, die im Lokschuppen eingebaut werden, wie z. B. Werkbänke u. ä., am besten noch vor Aufbringen des Dachstuhls einkleben, denn hinterher ist der Zugriff ins Innere des Lokschuppens schwierig.

Brawa hat im Bausatz keine Innenbeleuchtung vorgesehen, doch man kann problemlos die Spur-N-Lampen Nr. 4549 von Brawa von den Dachbalken herabhängen lassen, damit die tolle Inneneinrichtung nachher auch zur Geltung kommt.

Wenn alle Ölfässer, Lampen und Figuren im Inneren verteilt sind, wird das Dach aufgeklebt. Aber möglichst nicht alle Dachbalken festkleben, sondern nur zwei oder drei, damit später auch noch eine defekte Glühbirne ausgetauscht werden kann!

Die restlichen Kleinteile können nach dem Einbau in das vorbereitete Gelände noch wirkungsvoll außen um den Schuppen herum dekoriert werden. Ihre Anlage ist nun um ein Schmuckstück reicher geworden!

Ingrid Bitter



Bild 1: Das H0-Modell des CPostL (Bay 96) des Verfassers.

Foto: Dr. Hufnagel



Reichsbahn-Bayern - selbstgebaut

Das Brief- und Paketpostaufkommen war auf vielen bayerischen Lokalbahnstrecken so gering, daß das Mitführen eines ganzen Postwagens wirtschaftlich nicht zu vertreten war. Daher wurden schon ab 1882 kombinierte Post-/Gepäckwagen und ab 1891 Post-/Personenwagen in Dienst gestellt, deren relativ kleines Postabteil aber den Anforderungen genügte. Ein typischer Vertreter dieser Zunft ist der im Bild in der Ansicht und in Skizze A im Maßstab 1:87 dargestellte CPostL (Bay 96), der sich, auch als Variante BPostL gebaut, bis in die 60er Jahre unseres Jahrhunderts hielt. Sein Selbstbau stellt nach unseren bisher erbrachten Leistungen und der erworbenen

Fertigkeit keine Schwierigkeit dar; es ist aber noch einiges zu tun (Tabelle 1):

- Fahrgestell eines 5002ers gemäß Skizze A/Folge 1 und Skizze G/Folge 6 behandeln, d.h., Achsstand von 75 auf 69 mm kürzen, die beiden Enden durch Futterstücke (Einlagen) so weit hinausschieben, daß daraus die Gesamtlänge 126 mm resultiert (Skizze B, oben).
 - Lichtmaschine (Roco-Donnerbüchse) nahe einer Achse anbringen. - Erledigt!
- Jetzt zum Wagenkasten:
- Seitenwände aus 1 mm starkem Polystyrol gemäß Skizze B, unten, zuschneiden; Fensteranordnung und -größe der

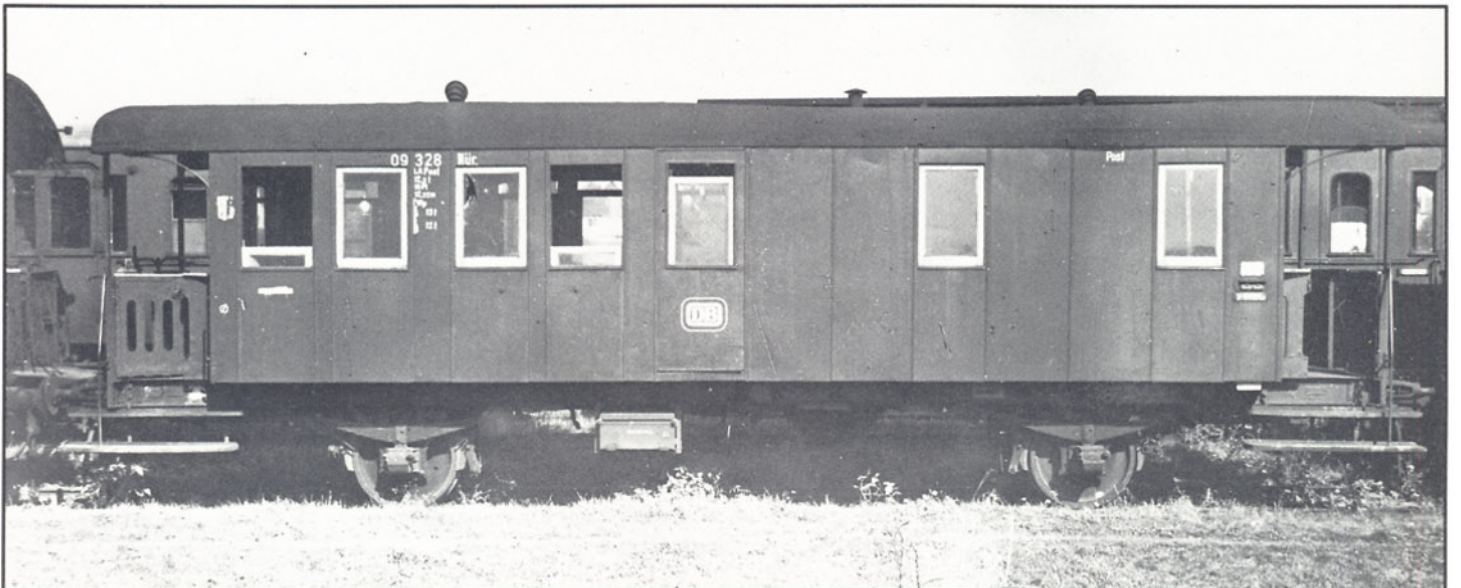
Tabelle 1: Bedarfsliste für größere Teile

Gegenstand	Menge	Hersteller
Personenwagen Nr. 5002	1	Fleischm.
Personenwagen Nr. 5052	1 (2)*	Fleischm.
Personenwagen Nr. 370	1	Kleinbahn

*) Wenn vom Bau eines CL (Bay14b), EJ 7/1985, noch ein Rest vorhanden ist, genügt 1 Wagen.

Bild 2: Fahrgast- und Dienstraum in einem Wagen zugleich: Aber kein Geistesblitz der Rationalisierer unserer heutigen DB! Das gab es beispielsweise 1896 bei den K.Bay.Sts.B auch schon. Hier ein LAPost der DB der 60er Jahre (Zweitklass-Abteil und Postraum), der aus einem BPostL (Bay 01) hervorging; ein sehr naher Verwandter unseres H0-Vorbildes CPostL (Bay 96).

Foto: DB, Sammlung Dr. Hufnagel



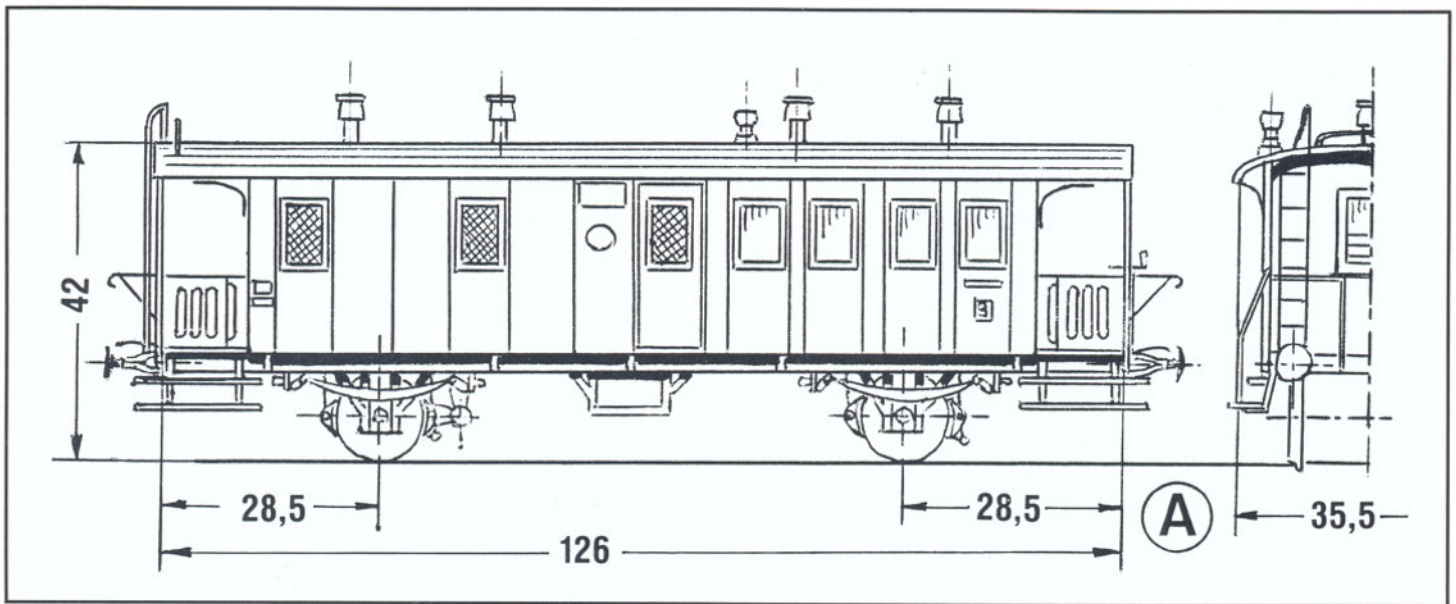


Bild 3: Der CPostL (Bay 96) im Maßstab 1:87.

Zeichnung: Dr. Hufnagel

Fensteröffnungen können aus Skizze A entnommen werden.

- Deckleisten (0,6-mm-Drahtstücke oder Wenzel-Kleinstprofile) anbringen.
- Dach aus den Dächern zweier 5052er stückeln (126 mm lang).
- Stirnwände von einem 5002er-Kasten absägen und dem Profil der Dachunterseite anpassen.
- Inneneinrichtung für den P-Teil aus der eines 5002ers zurechtrichten.
- Seiten- und Stirnwände zusammenkleben.
- Kasten und Dach farblich behandeln.
- Fenster – am besten solche aus dem Personenwagen Nr. 370 von Kleinbahn – in die Öffnungen kleben. Auf der einen Seite das WC-Fenster nicht vergessen und hinter die 6 Fenster des Postraumes ein feinschichtiges Drahtgeflecht kleben.
- Auf das Dach 5 Luftsauger älterer Bauart (Weinert, Nr. 8952) setzen; einen davon über dem WC.
- Dach auf Kasten kleben.

Sodann wird ein Ballastblech auf das Fahrgestell geklebt (Uhu-Greenit), die Inneneinrichtung darauf und der Kasten darüber gesetzt. Es empfiehlt sich, ihn nur punktuell zu fixieren, damit man ihn ohne größeren Schaden bei Bedarf wieder abhebeln kann. Nun sind noch die Bühnen herzustellen. Die dazu nötigen Einzelteile, meist aus Polystyrol ausgeschnitten, und deren Zusammenbau lassen sich in Skizze C erkennen.

Zweckmäßigerweise bemalt man die zusam-

mengeklebten Bühnen zuerst, klebt sie dann an die Wagenenden und komplettiert sie schließlich durch Griffstangen, eine Leiter an einem Ende, Stützstreben und die Versteifungsblenden der Streben am Vordach. Damit ist der CPostL betriebsbereit und man besitzt einen weiteren charakteristischen bayerischen Lokalbahnwagen, der wegen seiner kaminartigen Luftsauger typisch ist und ins Auge fällt.

Für bayerische Nebenbahnstrecken, auf denen doch mehr Post aufkam, ließ 1926 noch, als es schon seit 6 Jahren keine Bayerischen Staatsbahnen mehr gab, die damalige Gruppenverwaltung Bayern in der DRG einen speziell neu für sie entwickelten, relativ kleinen Postwagen bauen: Den Post 2/10 (Bay 26), einen Zweiachser also mit nur 10 m Kastenlänge. Die Bezeichnung ist nicht korrekt, denn die Zahl 2 wird bei Zweiachsern nicht angegeben, aber die Zahl 10 würde zu Irrtümern führen. Der Wagen trägt unverkennbar bereits Donnerbüchsen-Merkmale, ist aber dennoch ein geborener Bayer, trotz seiner – wenn man so sagen will – blonden Haare und blauen Augen (Bild und Skizze D, Tab. 2).

Bild 5: So baut man sich die Bühnen an den Wagenenden aus Plastik-Abfallstückchen zusammen.

Zeichnung: Dr. Hufnagel

Bild 4: Anleitung zum Stückeln des Fahrgestells und zum Zuschnitt der Seitenwände.

Zeichnung: Dr. Hufnagel

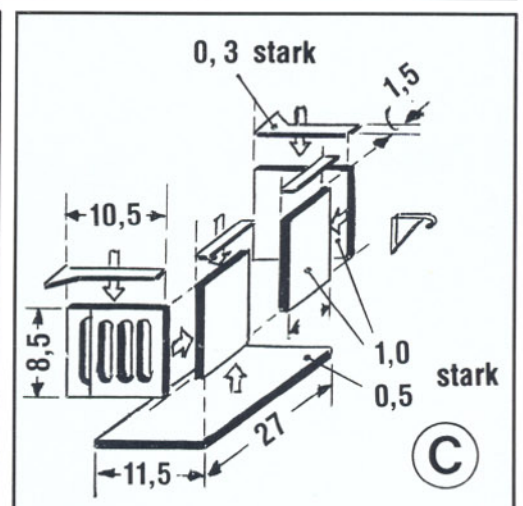
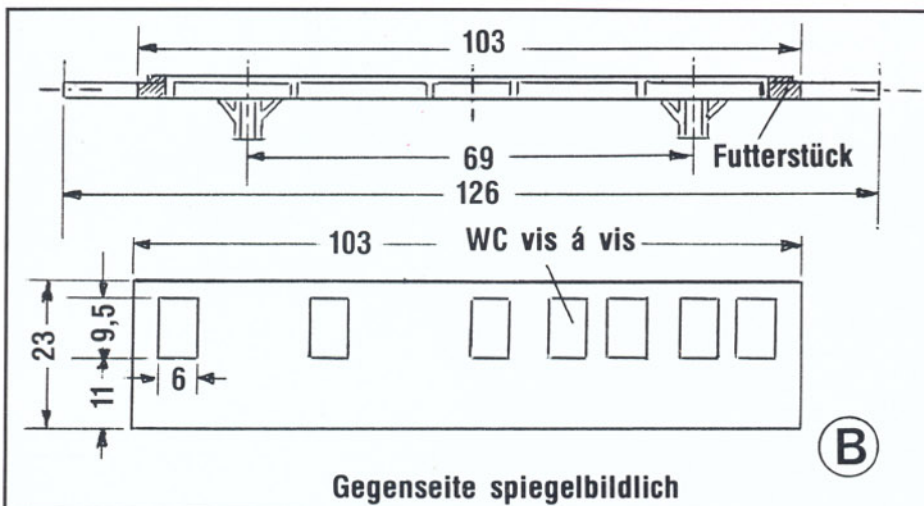
Als Fahrgestell dient das des Trix-379ers, das gemäß Skizze E, oben, gekürzt wird. Die Trittbretter sind teilweise zu entfernen, Pufferbohlen (1-mm-Plastik) samt neuen Puffern anzukleben und an einem Wagen-Ende ist ein Bühnengeländer samt Bodenbrett anzubringen.

Zum Wagenkasten dienen Teile des Liliput-Postwagens (Skizze E), wobei das 46 mm lange Stück eine – glattzufeilende – Stirnwand daranbehält, die nach oben bis zur neuen Dachunterkante etwas angestückelt werden muß. Je ein Fenster der Doppeltüren wird durch Füllstücke aus 1 bis 1,5 mm starkem Plastikmaterial verschlossen (kleine Rechtecke, die in die rechteckig ausgefeilten Öffnungen geklebt und ggf. verspachtelt werden). Dann:

- In den Seitenwänden Fensteröffnungen entsprechend Skizze D vorbohren und dann fein säuberlich ausfeilen.
- Vom Trix-3759er das Dach samt einer Stirnwand absägen und Wendler-Luftsauger (Günther, Nr. 1177) aufstecken.
- Dach und Seitenwandteile zusammenkleben, seitlich in Höhe Wagenmitte waage-

Tabelle 2: Bedarfsliste für größere Teile

Gegenstand	Menge	Hersteller
Abteilwagen Cd 21 Nr. 3759	1	Trix
Wagenkasten des Bahnpostwagens Nr. 29 100	1	Liliput
Bühnengeländer des Flachwagens Nr. 20 600	1	Liliput



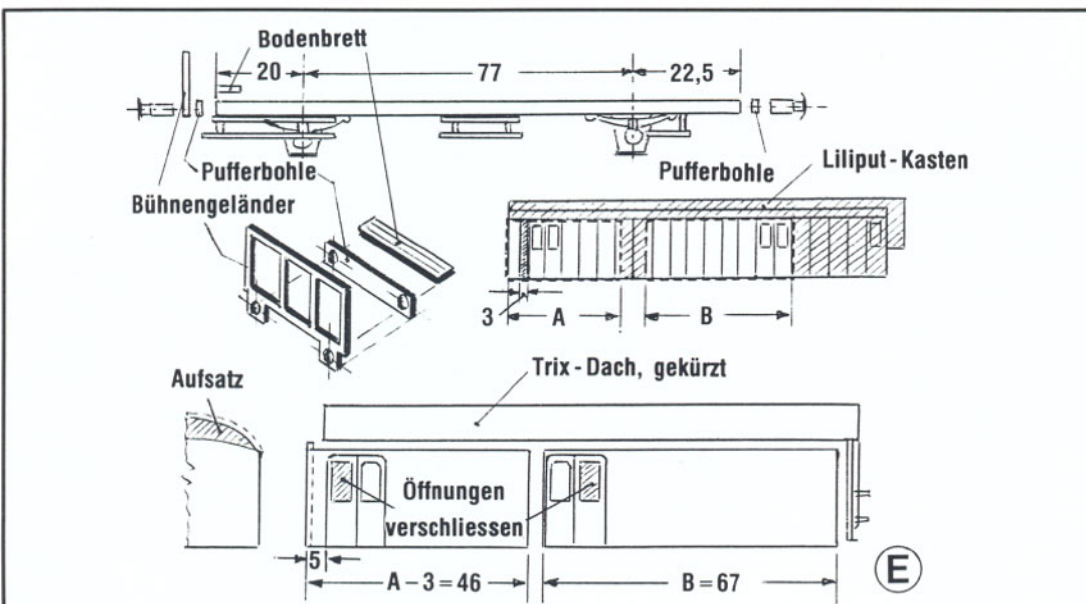
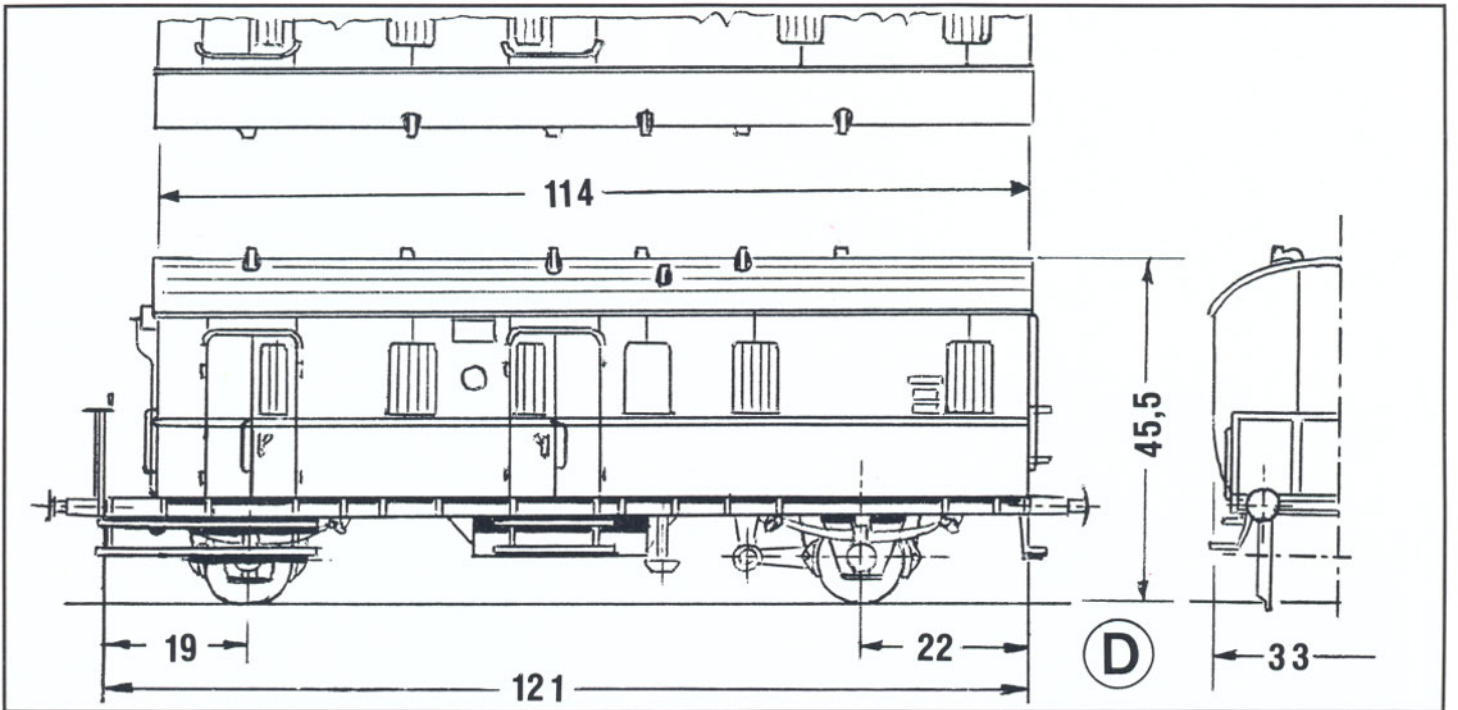
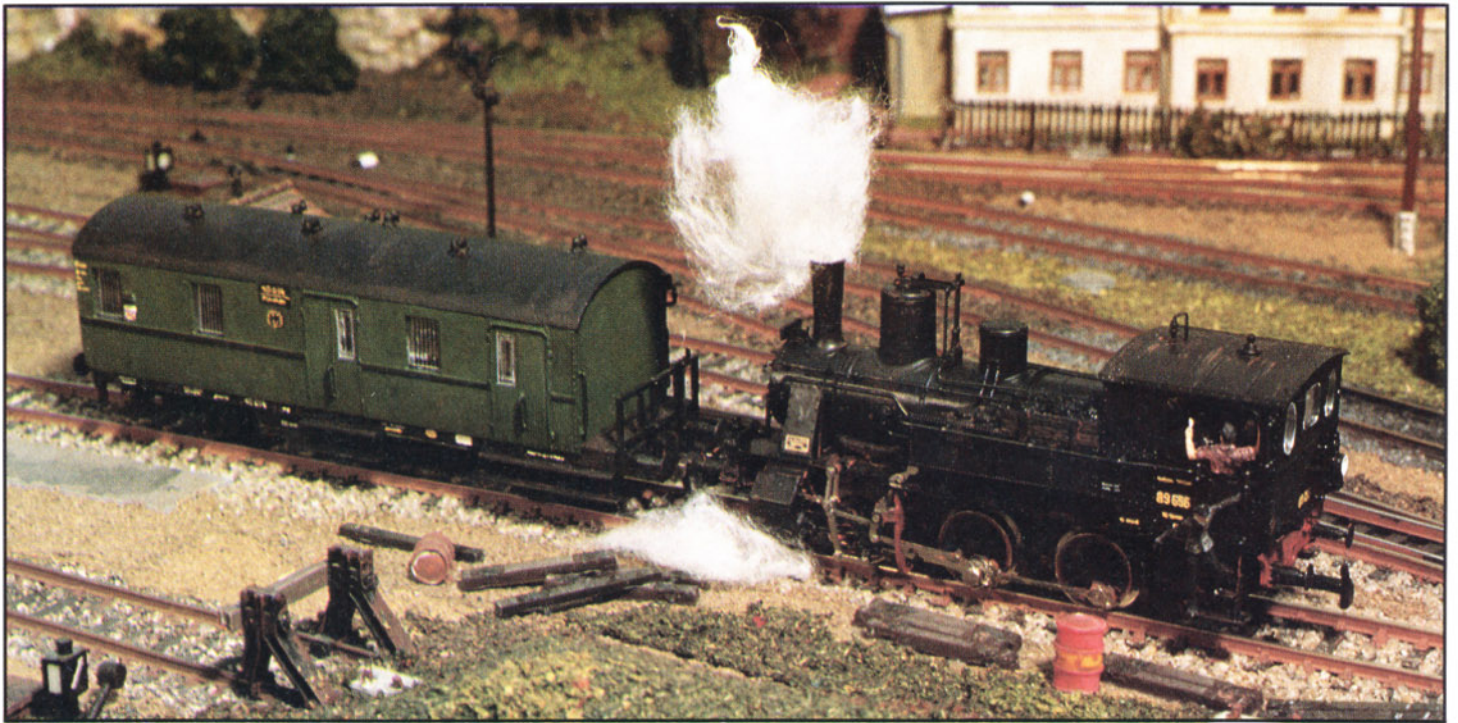


Bild 6: Schon kommt eine R 3/3 (Baureihe 89') angehechelt, den Post 2/10 (Bay 26) zu holen und auf den Lokalbahn-Personenzug nach Schnatterbach in Gleis 1a zu stellen. Der Beschleunigte nach München hat schon abgeläutet, er wird wieder allerhand Post bringen. „Is' scho' recht“, sagt der Zugführer, „mia san g'richt.“
Foto: Dr. Hufnagel

Bild 7: Der Post 2/10 (Bay 26) im Maßstab 1:87. Zeichnung: Dr. Hufnagel

Bild 8: Anleitung zum Bau des Fahrgestells und zum Zuschnitt des Wagenkastens. Zeichnung: Dr. Hufnagel



Bild 9: Eine kleine Rarität auf H0-Gleisen: Der Post 2/10 (Bay 26) des Verfassers.

Foto: Dr. Hufnagel

rechte Zierleisten (1-mm-Ms-Band) mit Sekundenkleber anbringen und seitlich sowie vorne Griffstangen montieren (0,6- bis 0,8-mm-Drahtstücke).

- Dach, Kasten und Fahrgestell in der üblichen Weise anmalen, beschriften und lackieren.
- Fenster einkleben. Für die Seitenwände dienen solche des Fleischmann-5005ers, dessen Kasten uns beim Bau des Pwi (Bay 07/30) (Folge 3) übrig blieb, und für die Türen würden sich am besten die Türfenster des Kleinbahn-Postwagens Nr. 391 eignen. Wer wegen nur 4 Fenstern nicht gleich einen ganzen Wagen kaufen will, muß in seiner Restekiste kramen, vielleicht enthält sie etwas Passendes.

Jetzt bleibt uns nur noch, den Kasten auf das Fahrgestell zu kleben, wobei vorher ein Ballastgewicht eingelegt werden sollte, und unter das Fahrgestell einen Batteriekasten, einen Generator (Roco-Donnerbüchsen-Zubehör) und ein WC-Fallrohr zu kleben.

Unser Lokalbahnzug ist jetzt komplett und abfahrtsbereit. Seine Zusammensetzung erkennt man im Bild. Und mit dieser herzerfrischenden Fuhre dampfen wir los: Hinein ins Land Ludwig Thomas, Alois Johannes Lippl's und Georg Lohmeiers. Pfüat' Euch!

Dr. S. Hufnagel

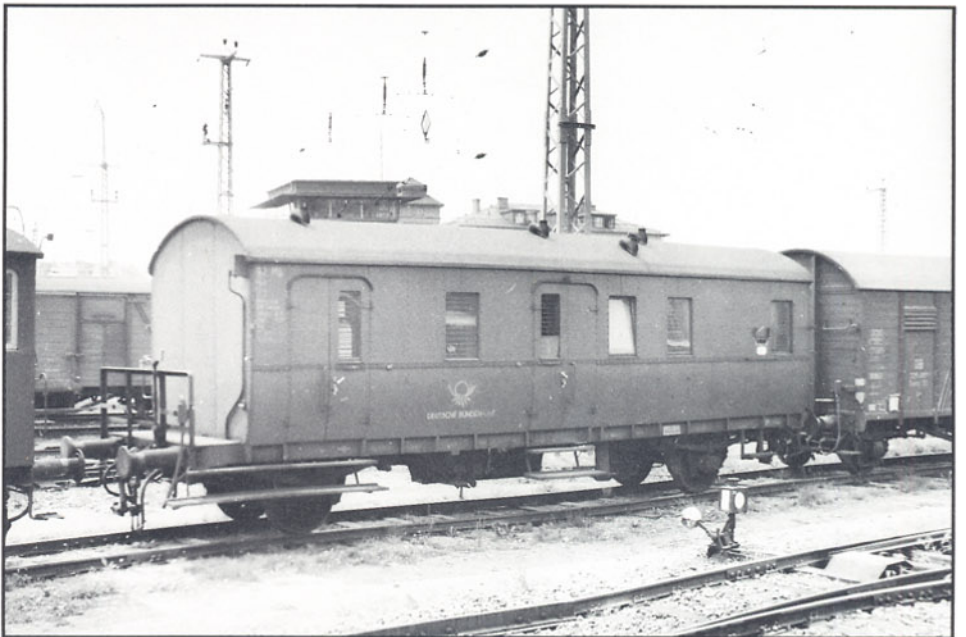


Bild 10: Ein kleiner Donnerbüchsen-Postwagen? Oh nein! 1926 entwickelte die DRG für ihr bayerisches Nebenbahnnetz einen neuen Postwagentyp in Ganzstahlbauweise, den Post 2/10 (Bay 26), der freilich schon recht „einheitliche“ Merkmale aufwies. Noch im Mai 1960 konnte einem ein solcher Wagen vor das Objektiv fahren, wie es Herrn R. Todt in Rosenheim geschah.

Foto: Sammlung Dr. Hufnagel

Bild 11: Und jetzt wartet das Schnatterbacher Bockerl auf seinen Abfahrts-Auftrag. Schnell noch die paar Koffer der Familie Schnaase aus Berlin, und dann los!

Foto: Dr. Hufnagel



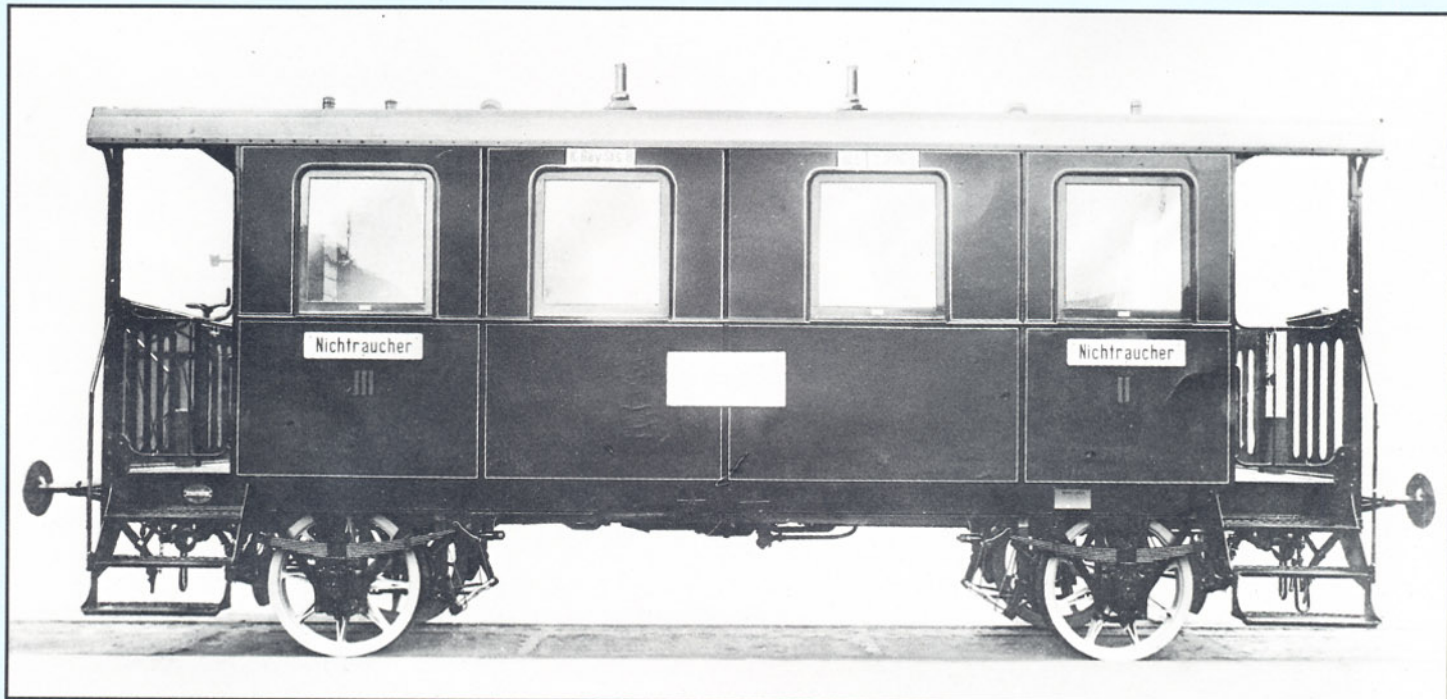


Bild 1: Der BCL (bay 05) hatte bis zu seinem Umbau zum CL im Jahre 1920 in der zweiten Klasse 12 und in der dritten 16 Sitzplätze. Bei der DR trug er die Waggenummer 9797. Werkfoto: MAN, Sammlung Dr. Scheingraber

Die bayerischen Lokalbahnwagen

Im Bayern-Journal 8/85 haben wir die bayerischen Lokalbahnwagen vorgestellt, wie sie von den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts bis zur Zeit um 1902 beschafft worden waren.

1905/06 kehrte man wieder zu einem kurzen Lokalbahnwagen zurück, der besonders für den Einsatz mit der PTL 2/2, dem Glaskasten, gedacht war. Diese BL, BCL und CL hatten fünf Meter Achsstand und Längen über Puffer zwischen 8,83 und 9,02 m. Bei dieser Bauform kam man von den Doppelfenstern ab und baute große Scheiben ein. Vertreter dieser Baugruppe waren in Bayern bis in die Mitte der sechziger Jahre, also noch vor ca. 20 Jahren anzutreffen.

Zwischen 1909 und dem Kriegsbeginn im Jahre 1914 wurde zur Abwechslung dann wieder eine Gruppe längerer Lokalbahnwagen beschafft: BL, BCL, CL und PPostL mit Achsständen von 6 bzw. 6,6 Metern und einer LÜP zwischen 11,3, 12,0 und 12,2 m. Die PPostL waren mit 5 m Achsstand und 10,10 m Länge über Puffer deutlich kürzer.

Die Gruppenverwaltung Bayern der DR bestellte dann von der zuletzt genannten Bauform noch 287 Wagen in den Jahren 1923 – 1929. Erst dann gab es keine neuen Lokalbahnwagen mehr.

Uns bleibt aber noch, den GwL zu erwähnen, ein Zwischending zwischen einem gedeckten Güterwagen und einem Reisezugpackwagen, der über zwei Plattformen verfügte, in der Wagenmitte entweder eine zweiflügelige Drehtür

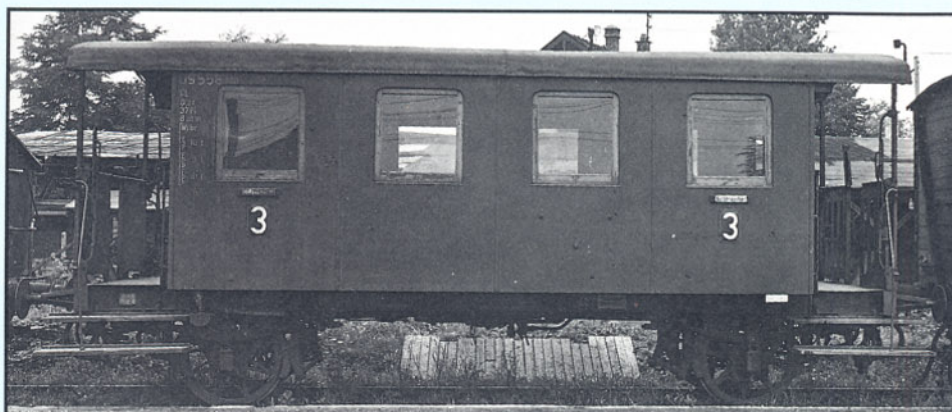


Bild 2: 09 556 war die Waggenummer dieses CL, der 1951 in Prien aufgenommen worden ist. Foto: Dr. Scheingraber

Bild 3: 09 708, ein CL (bay 05) und 8122, ein CdL (bay 26/32) stehen am 30. 12. 1956 im Bahnhof von Altomünster. Foto: Dr. Scheingraber



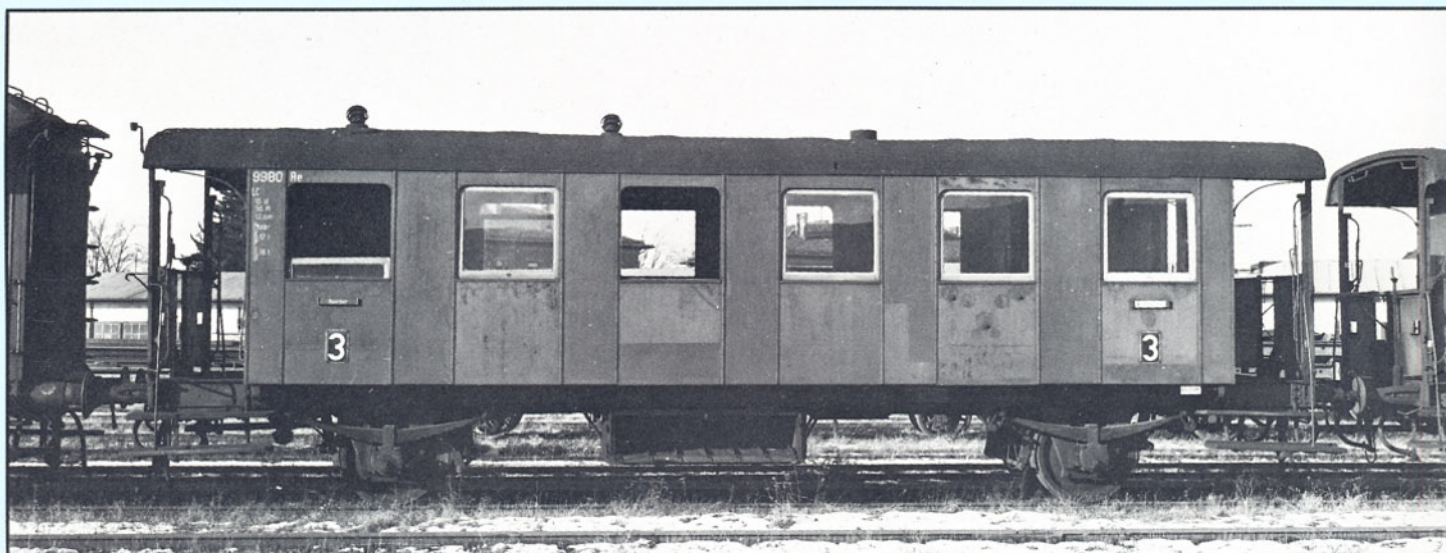


Bild 4: Zur letzten Gruppe der Lokalbahnwagen, die von der Bayerischen Staatsbahn beschafft wurden, gehört dieser formschöne CL, der 1914 gebaut wurde. Auch aus der DR-Nummer 9980 wird seine Stellung am Ende der Entwicklung erkennbar. Die Aufnahme stammt vom 14. 1. 1955. **Foto: Dr. Scheingraber**

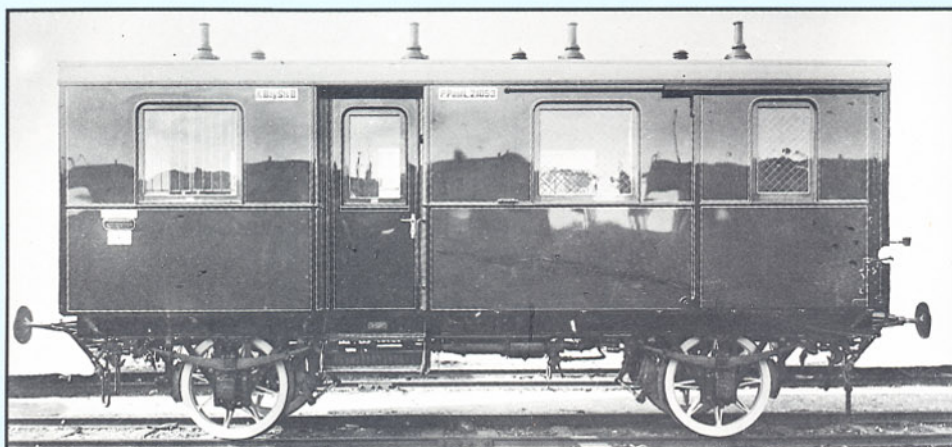


Bild 5: Zu den kurzen Lokalbahnwagen der Beschaffung 1905/06 gehört auch dieser PPostL 21053, bei dem der Wegfall der Plattformen auffällt. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

Bild 6: Der PPostL 21140 gehört zu der letzten Beschaffung 1914. Er trug später die DR-Nummer 9994. **Werkfoto MAN, Sammlung Dr. Scheingraber**



re oder eine Schiebetür hatte und durch zwei danebenliegende Fenster Licht erhielt. Die GwL dienten neben den PL dem Gepäck- und Stückguttransport. Ihr Beschaffungszeitraum erstreckte sich über mehr als zwanzig Jahre (1884 – 1906). Ihr Achsstand betrug anfangs 3,65 m und vergrößerte sich im Laufe der Jahre bis auf 4,5 m.

An die DR gelangten nach dem Nummernplan von 1930 insgesamt 1269 Lokalbahnwagen der ehemaligen Bayerischen Staatseisenbahnen und die bereits erwähnten 287 Nachbauwagen der DR, zusammen also 1556 Wagen. Sie erhielten, beginnend mit den ältesten Wagen, die Nummern von 8701 – 9998 und für die DR-Nachbauten 8001 – 8287. Kurioserweise sind in die erste Nummerngruppe auch 18 Württemberger BCz 3i und Pwz 3i bzw. PwzPost 3i eingereiht, das sind die Personen- und Packwagen mit Bremszahnrad für die beiden Zahnradstrecken Honau – Lichtenstein und Freudenstadt – Klosterreichenbach. **– rab –**

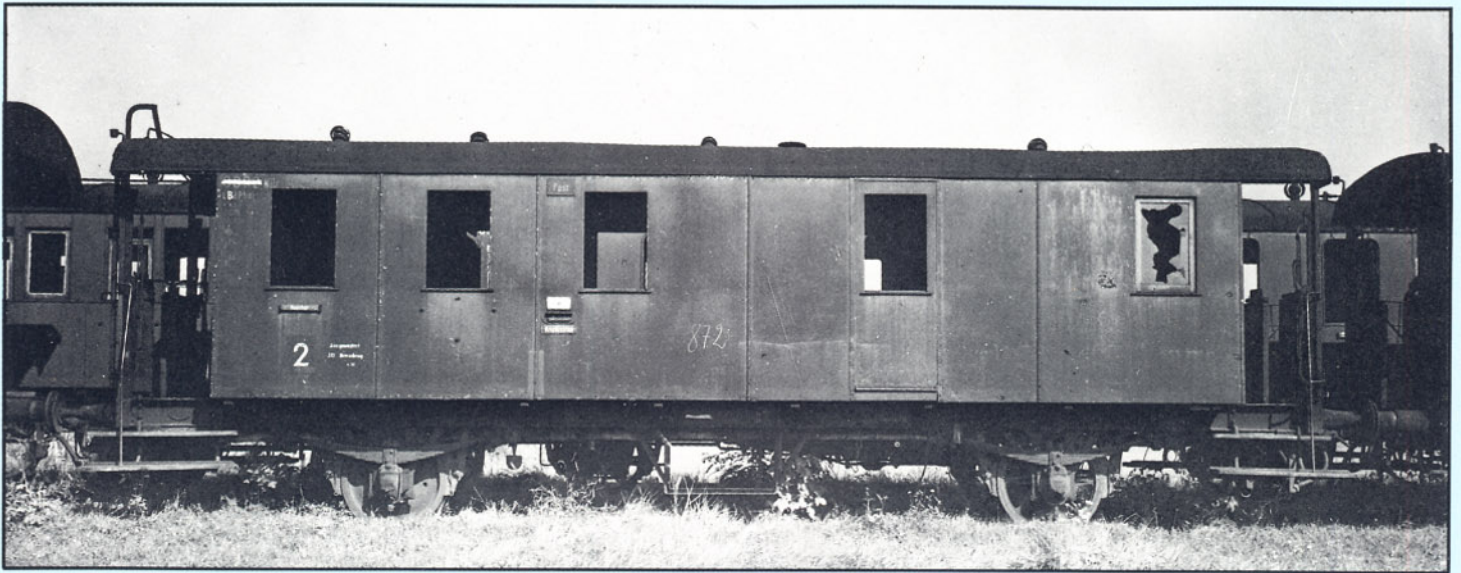


Bild 7: Eine Seltenheit stellt diese Aufnahme dar; sie zeigt den nur in zwei Exemplaren gebauten Cd Post L (bay 23) mit der DR-Nummer 8002. Er war also ein Wagen vierter Klasse mit Postabteil, der später zur dritten Klasse aufstieg. Die Aufnahme entstand nach seiner Ausmusterung im April 1950 beim AW München-Neuaußing. **Foto: Dr. Scheingraber**

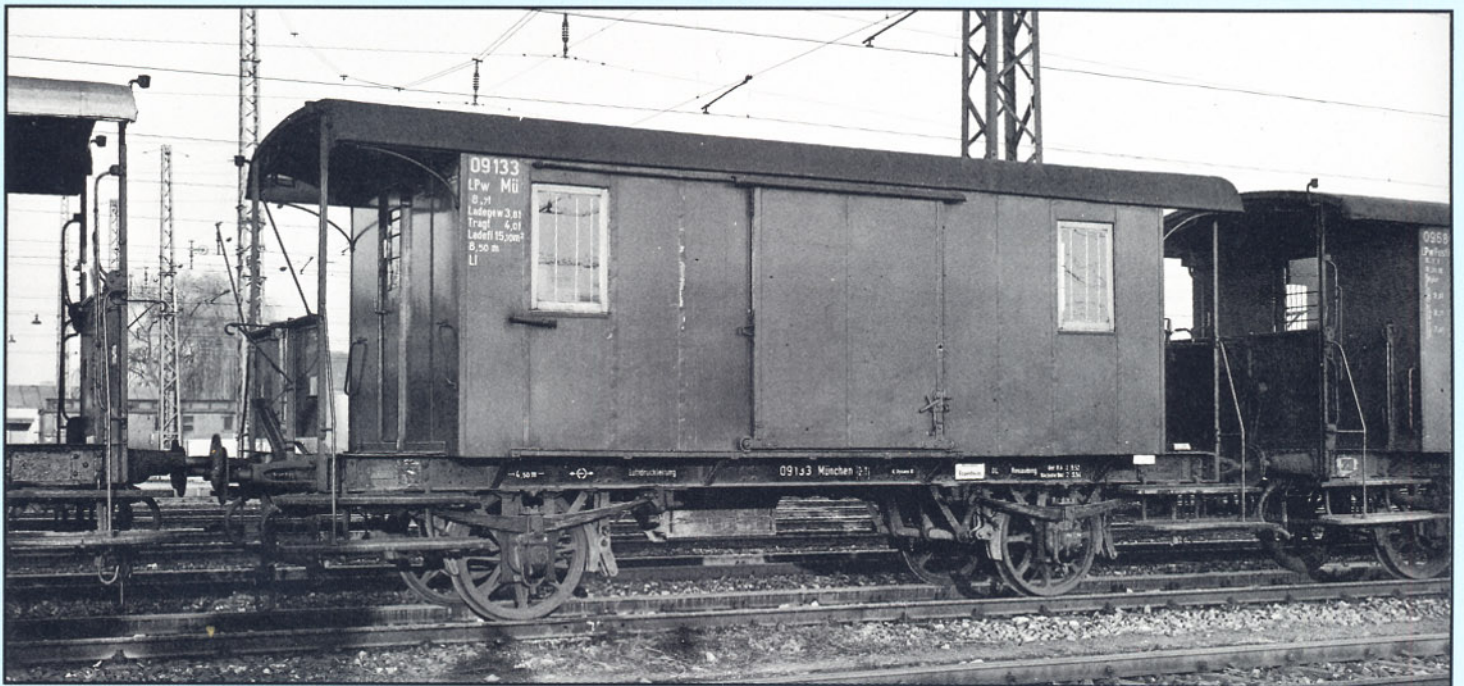
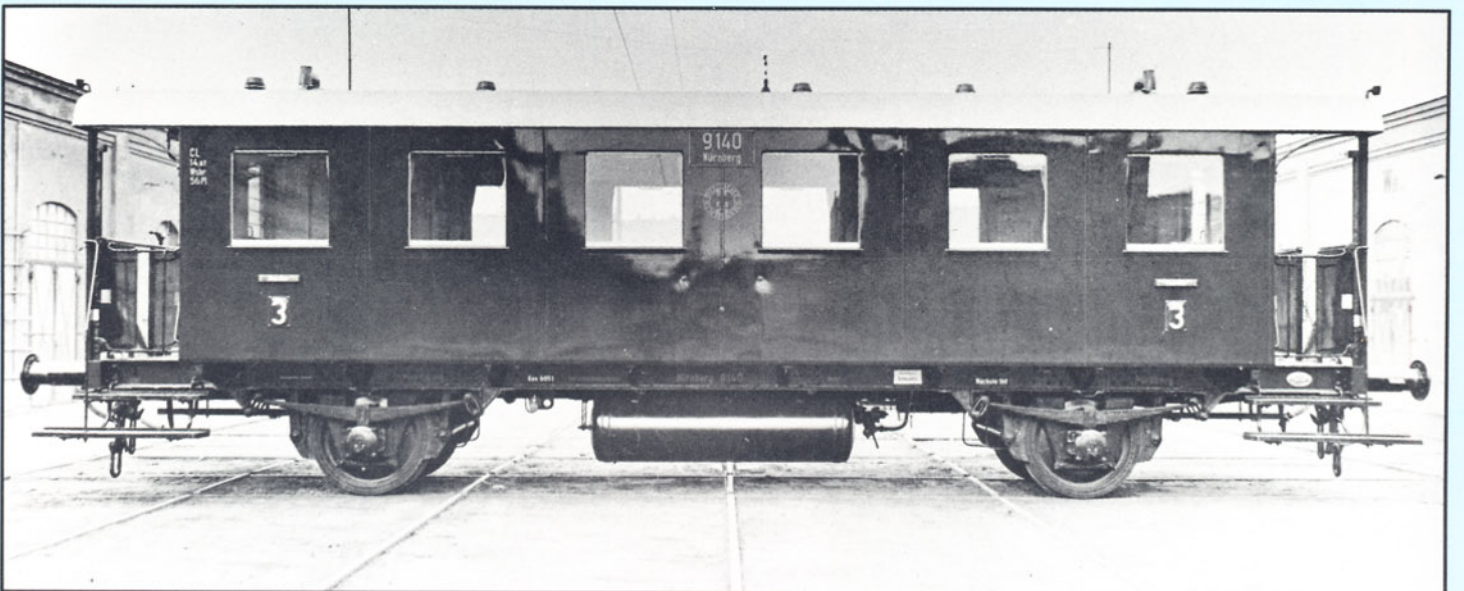
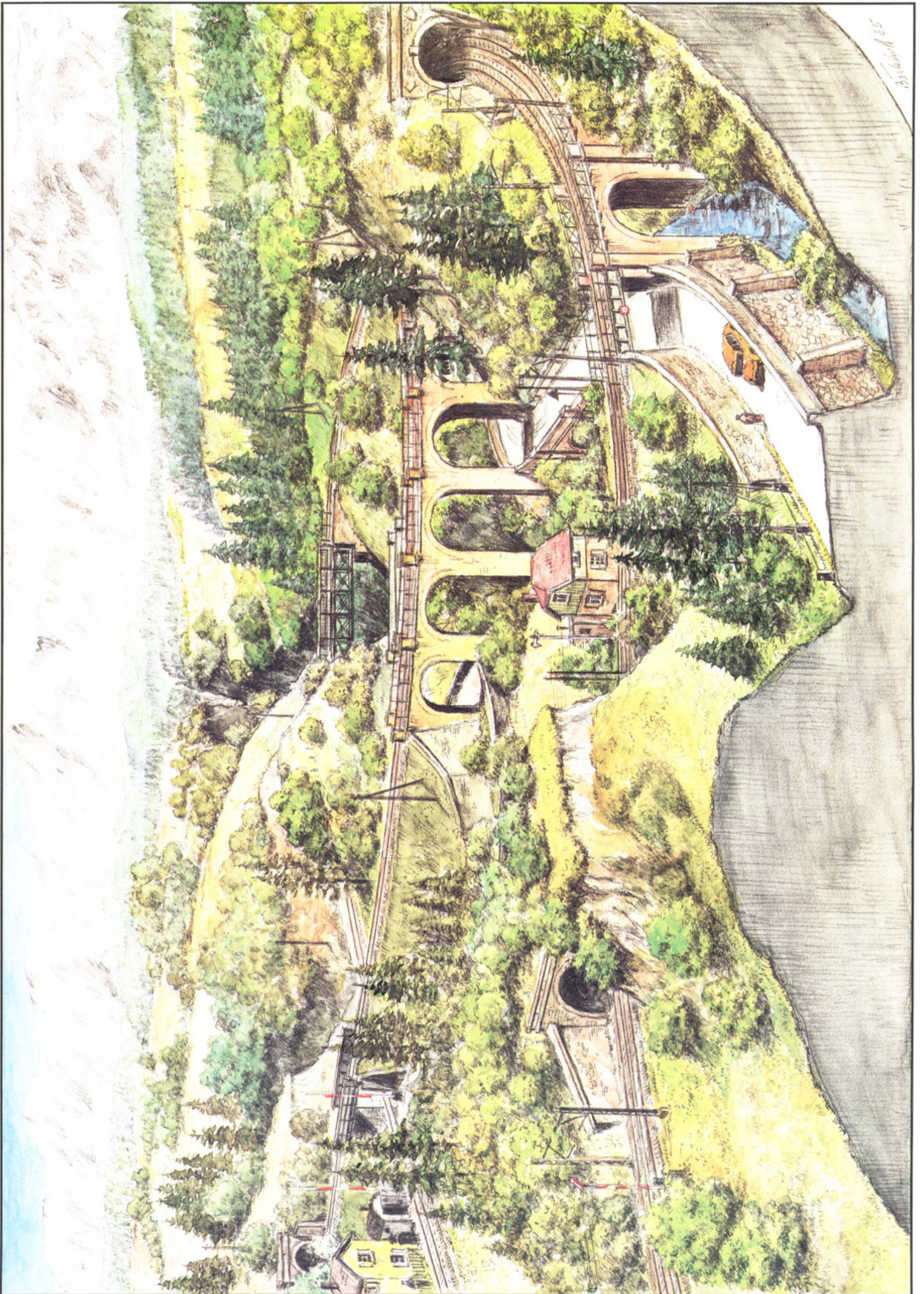


Bild 8: Wenigstens in einer Aufnahme wollen wir ihn noch zeigen, den GwL (bay 96), den die DR als LPw bezeichnete. Er stand im Herbst 1952 in Rosenheim in einer Garnitur nach Kreuzstraße. **Foto: Dr. Scheingraber**

Bild 9: Werkaufnahme des CL (bay 29), Nummer 8263, also eines der letzten Nachbauwagen. Zur Zeit der Aufnahme trug er noch die Nummer Nürnberg 9140 nach dem Nummernplan von 1923. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**







Etwas abseits „Schneiderschen Wirkens“ liegt der rechte Teil unseres Modelleisenbahnprojekts. Hier begegnen wir jenem Kriterium des Anlagenbaues, das sich zwangsläufig aus der Notwendigkeit heraus ergibt, daß unsere Modelleisenbahnen irgendwo „kehrtmachen“ müssen, um in der Regel einem unterirdischen Abstellbahnhof zuzustreben, von wo aus sie nach Bedarf wieder an die Anlagenoberfläche abgerufen werden können. Diese Situation optisch richtig, und damit glaubhaft zu meistern, ist verhältnismäßig schwierig, denn in der Praxis stehen dem Modelleisenbahnfreund hierzu nur wenige Möglichkeiten zur Verfügung. Diesem Zwecke dienende Tunnelleinfahrten, Bergeinschnitte, Gebäudefronten und Kulissenteile müssen so in die Landschaft eingefügt sein, daß sie auch von einem kritischen Betrachter akzeptiert werden.

Auch bei unserem Modell müssen aus vorgenannten Gründen beide Trassen zur Rück-

wand hin wegschwenken. Das Streckengleis der Lokalbahn mündet nach Durchfahren einer offenen Gleiswendel in einen Tunnel. Seinem Verlauf folgt auch die parallel zur Trasse verlegte Straße. Der Radius kann recht gering gewählt und damit auf Industriegleismaterial zurückgegriffen werden. Da nur kurze Schienenfahrzeuge eingesetzt werden, ist auch der optische Eindruck des durch die Kurve fahrenden Zuges recht unkritisch, das unschöne Verkanten der Waggonen bleibt in erträglichen Grenzen. Bildlicher Schwerpunkt der Szenerie ist der große Steinviadukt. Er ist in die Streckensteigung hineinverlegt und überspannt Straße und Flußlauf gleichermaßen. Eine solche Mehrfachfunktion der Brücken findet man m. E. im Modellbau viel zu selten. Unsere Anlage wird ferner durch den kleinen beschränkten Bahnübergang mit Wärterbude und Wohnhaus bereichert. Nach Passieren eines kurzen Bergeinschnittes überquert das Streckengleis die Schlucht auf metallener Git-

terbrücke, ebenfalls Bestandteil Kosakscher Bildberichte. Unmittelbar dahinter endet unser Eisenbahnmodell. Den weiteren Geländeübergang zur Rückfront hin übernimmt eine Hintergrundkulisse mit Hochgebirgscharakter (MZZ). Aus der Mitte des Bildes tritt der schmale Berggrücken in den Anlagenvordergrund, der von der zweigleisigen Trasse unterfahren wird. Der vorverlegte Kurztunnel soll ganz gezielt auf das immer schwieriger werdende Gelände hinweisen, und so mithelfen, das sich dahinter anschließende zweite Tunnelportal kompromißlos zu akzeptieren. Ortskundige werden übrigens längst erkannt haben, daß es sich beim vordergründigen Motiv um Impressionen der Schwarzwälder Höllentalbahn handelt, jenem romantischen Teil um die große Ravennabrücke. Unserem Freund und seinem gestandenen Feuermann Karl werden wir in der nächsten Fortsetzung wieder hautnah begegnen.

R. Barkhoff

kibri

HO 9760



kibri Spielwarenfabrik GmbH · Postfach 1540 · D-7030 Böblingen



Bild 1: Lokomotiven mit „echten“ Betriebsspuren verkehren auf dem Diorama von Herrn Heidbreder (Liliput-BR 95/Roco-BR 23). Die Felsen entstanden aus Papiermaché.

Bild 2: Vorbildlich nachempfunden sind die Signal- und Weichenstangenantriebe, die zum Vollmer-Stellwerk führen. Auch auf Telegraphendrähte wurde nicht verzichtet.





Bild 3: Vorbildlich ist die Farbgebung dieser Lokomotive. Herr Heidbreder hat sich sehr genau die Bilder unserer letztjährigen Serie über Diesellokomotiven angesehen und dementsprechend die Betriebsverschmutzungen nachempfunden.

Probediorama

Bild 4: Das ist die Gesamtgröße des Probedioramas.



Bild 5: Stimmungsvolle Aufnahmen lassen sich in der gelungenen Landschaft schießen.

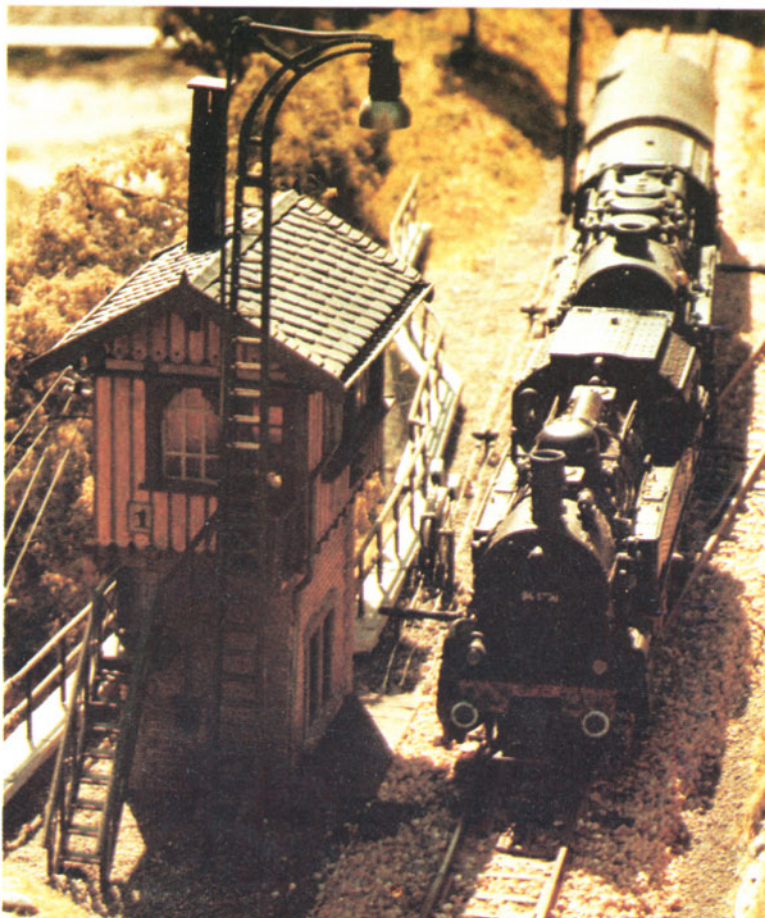




Bild 6: Nicht minder beeindruckend ist diese Aufnahme der heranbrausenden 23er. Recht gekonnt ist auch der kleine Bach neben dem Bahndamm angelegt.

Bild 7: Nochmals das Stellwerk aus anderer Perspektive.



Bild 8: Das ist die im Text beschriebene schlanke Peco-Weiche.



Das Wort Probediorama haben wir schon in der Ausgabe „Modellbahn-Journal Nr. 9/85“ geprägt. Bevor man mit einer größeren – oder gar Großanlage – zu bauen beginnt, sollte man also sich und seine Fähigkeiten prüfen. Bei Erstellung eines kleinen Schaustücks wird mancher erstaunt feststellen, was er alles kann und welche handwerklichen Fähigkeiten bisher unentdeckt blieben. Erst einmal angefangen, wird man überrascht entdecken, wie leicht eigentlich diverse Arbeiten sind, die sich in Beschreibungen manchmal unerhört schwierig darstellen. Eines sollte man beim Bau immer berücksichtigen: auch eine weniger sorgfältige Arbeit verursacht Arbeitszeit, mit denen man wirklich zufrieden sein möchte, muß oft nur mit einem 20–30% höheren Zeitaufwand gerechnet werden. Der Modellbaustandard unseres Leserkreises hat in den letzten Jahren erfreulicherweise ständig zugenommen, wir sehen das häufig an eingesandten Arbeiten. So auch bei der unseres Lesers Heidbreder aus Belgien. Die hier veröffentlichten Abbildungen zeigen ein wie vorher beschriebenes Probe-Diorama, es wurde als Test für eine in Planung stehende Anlage gebaut. Auf einem kleinen Stück mit etwa 1,50 Meter Länge wurden sämtliche bei einer Anlage anfallenden unterschiedlichen Bautechniken ausprobiert. So z. B. die Nachgestaltung von Felsen, Stützmauern, Wasser, Bäumen und allgemeiner Begrünung, ebenso wie die Hauptsache: das Gleisverlegen und Einschottern. Herr Heidbreder hat seine Fahrzeuge auch gleich mit Betriebspuren versehen. Daß dies ausgezeichnet gelungen ist, zeigen allein schon die Abbildungen der Diesellokomotive. Hier wurde mit Pinsel und zusätzlich mit Spritzpistole und äußerst vorsichtigem Gebrauch von Spraydosen gearbeitet. Über ein paar Besonderheiten schreibt unser Leser folgendes:

Die Felsen entstanden aus Papiermaché. Dies hat den Vorteil, daß das Schaustück nach der Fertigstellung nicht zu schwer wird. Die Bäume bestehen alle aus natürlichen Ästen und Zweigen. (Mädesüß, über dieses Kraut hat schon Herr Jerusalem im Eisenbahn-Journal 4/82, 6/82 berichtet.) Das Laub, bzw. die Begrünung, besteht zum Teil aus Woodland- und Heki-Streumaterial. Es wurde aus feiner Stahlwolle ein leichtes Gespinnst über die Äste gezogen und dann wahlweise mit Woodland- oder Heki-Flocken bestreut. Die Bäume vermitteln einen recht natürlichen Eindruck. Bei der eingebauten Weiche handelt es sich um ein Peco-Fabrikat, dessen schlankes Herzstück und Abzweigwinkel ein taumelfreies Durchfahren ermöglicht. Die Stellstangen-Spannwerke stammen von Vollmer, das übrige Weichenzubehör von Repa. Der Bach wurde aus Polyester-Gießharz hergestellt. Auch hierüber wurden schon unterschiedliche Verfahrensweisen in früheren Journalen beschrieben. Das Stellwerk stammt ebenfalls von Vollmer, wurde aber farblich nachbehandelt. Wir sind der Meinung, alles in allem eine rundum gelungene Arbeit.

HM

Bild 11: Hier ist der Wasserdurchlaß, der durch einen der Bahndämme führt, zu erkennen. Auch die Anordnung der Stellstangen mit ihren Führungen neben dem Gleis wird hier eindeutig demonstriert.

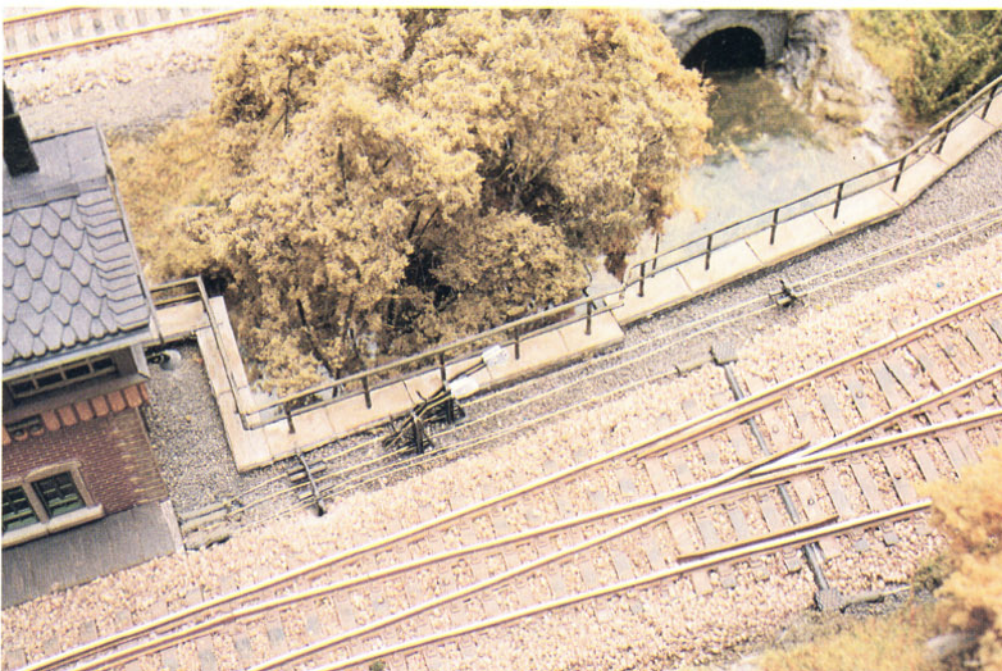
Fotos 1–11: Heidbreder

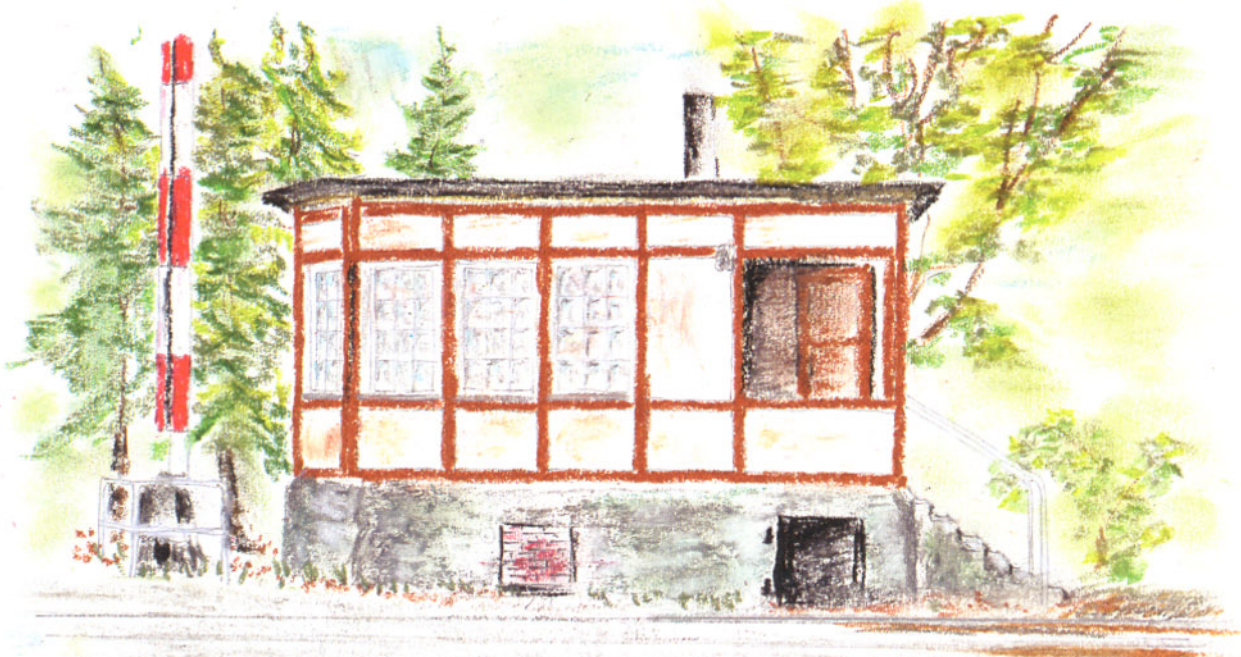


Bild 9: Recht vorbildnah wirken die auf das Diorama gepflanzten herbstlichen Bäume und Sträucher.



Bild 10: Da Herr Heidbreder aus Belgien stammt, darf eine belgische Diesellok (Roco) nicht fehlen.





Schrankenwärterbude

an der Frankfurter Straße in Siegburg

Farbskizzen ohne Maßstab

Hans E. Hellbach



Das Dach (28) wird aus 3mm Sperrholz oder Balsa gefertigt. Die Oberseite in schmalen Bahnen (ca 12mm), knapp überlappend, mit feinstem Schleifpapier bekleben. Dachüberstand ringsum 3mm. Allseitig umlaufend die Dachrinne anbringen. Das Fallrohr befindet sich an der rechten Hauskante der Eingangsseite.

Die Tür in Teil (29) führt in einen Neben- und We-Raum.

Die mit * gekennzeichneten Kanten der Kellerstufe werden unter 45° abgegründet. Dadurch rückt die Bauteile für den Aufbau des Übergangsbereichs an den Seiten um 2mm nach innen.

Die Bauzeichnung der Schrankenwärterbude ist in isometrischer Darstellung im Maßstab 1:87 (also 1:1 für Baugröße 1:1) ausgefertigt. Einzelteile, die nicht eindeutig aus der Zeichnung hervorgehen, sind grundrissartig gezeichnet. Der Zusammenbau sollte in Reihenfolge der Bauteilnummern erfolgen.

Wenn nichts anderes angegeben ist, werden die Bauteile aus zum Sperrholz ausgegost. Eine ausführliche Bauanleitung wird nicht gegeben, da in der Modellbau-Literatur hinreichend Tips zur Verfügung sind.



Hinweise zur Aufarbeitung der Fachwerkteile:

- Fachwerkteile - wie gezeigt - auf Sperrholz aufzeichnen.
- Ausschnitte E und F und die Teile selbst ausschneiden.
- Teile durch Anheften von Gebläseaugen genau zueinander anpaassen (Einwirktrieb Teil 21)
- Fachwerk und Feuersäulen in gleicher Farbe malen.
- Die Aufschichtung der Fachwerke wird durch angeklebte, passgenaue geradlinige, Kartonschleifen dargestellt. (Dies entspricht dem Aufbau, bei dem der Torz des Bauwerks gegenüber dem Balkenwerk vorliegt.)



Teil (22) entspricht (24); die Ausparung X wird allerdings mit einer Tür geschlossen, die im oberen Drittel verriegelt ist. Die Tür führt in den Direktraum.

Zur Farbgebung: - Balkenwerk in rötlich-gebleitem Dunkelbraun streichen.

- Türen und Feuersäulen wie Balken.
- Fenstersprossen weiß.
- Ausfachung in schraffiertem, ausgebliebenem Weiß streichen. (Flecken einarbeiten)
- Dach mattschwarz mit grauen Flecken.
- Dachrinne grau mit Rosetteffekt.
- Sockel grau/dunkel mit helleren Flecken und Streifen.

Restarbeiten zur Verfeinerung:

- Beide Kellerlöcher mit Freitrittlappen - an Scharnirbändern aufgehängt - montieren.
- Den Auszug zur Kellerterrasse zwischen (28) und (29) mit einer Latte für sichern.
- Die Eingangstreppe mit Handläufen aus dünnem Stahlblech sichern.

Schrankenwärterbude

Standort: Siegburg, Frankfurter Straße

Maßstab: 1:160 (1:1 für Baugröße N)

Haus E. Hellbach, Mai 1985

Schrankenwärterbude an der Aggertalbahn

Ein Reisender, der mit der City-Bahn, vorgestellt im Eisenbahn-Journal 6/85, das landschaftlich reizvolle und den Modellbahner anregende Aggertal kennenlernen will, wird vergeblich nach diesem nicht alltäglichen Wärterhäuschen, von dem aus unmittelbar am Streckenanfang ein niveaugleicher Straßenübergang gesichert wurde, Ausschau halten. Der Widerspruch löst sich bei einem Exkurs in die Entwicklungsgeschichte der rechtsrheinischen Eisenbahnlinien im Raum Köln, Bergisches und Märkisches Land auf. Der Ausbau des Eisenbahnnetzes dieser Region ist drei Privatgesellschaften zu danken: der Bergisch-Märkischen-, der Köln-Mindener- und der Rheinischen Eisenbahngesellschaft. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn, deren Verwaltung und Betrieb bereits ab 1858 der „Königlichen Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn“ in Elberfeld oblag, verfolgte noch Ende der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts das „generelle Project zu einer Eisenbahn minderer Ordnung von Troisdorf nach Runderoth“. Nachdem aber 1879/1880

auch die beiden anderen Bahngesellschaften in die Regie königlich preussischer Direktionen überführt worden waren, fielen die oft hinderlichen privatwirtschaftlichen Interessen weitestgehend weg und großzügigere Planungen konnten verwirklicht werden. So wurde der Plan, das Aggertal von Troisdorf aus mit einer Bahnlinie zu erschließen, zu den Akten gelegt. Statt dessen wurde nun großräumig das aufblühende Märkische Industriegebiet, das mit seinem Zentrum Ruhrwitten an der Ruhr die Wiege des heutigen Ruhrreviers ist, durch das Volmetal über Meinerzhagen und Gummersbach, dann dem Aggertal folgend, mit dem Rheinland verbunden. Diese Strecke wurde in Siegburg mit der Siegaltrasse der Köln-Mindener Eisenbahn zusammengeführt. Erst im Jahre 1910 wurde das Aggertal unmittelbar durch den Bau einer Verbindungsstrecke, die in Overath von der Aggertalbahn abzweigte, mit Köln verbunden. Dies ist die Strecke, über die heute die optisch markanten Garnituren der City-Bahn rollen. Die ursprüngliche Trasse wurde schon vor

Jahren zwischen Overath und Lohmar abgebaut. Lediglich zwischen Siegburg und Lohmar kann hin und wieder Zustellverkehr für einige Industriebetriebe beobachtet werden. Die in den Zeichnungen vorgestellte Schrankenwärterbude steht kurz hinter dem Abzweig der alten Aggertalbahn aus der Siegaltrasse an der Frankfurter Straße in Siegburg. Das Häuschen ist heute überflüssig und scheint dem Verfall preisgegeben zu sein. Wie die Wärterbude, legen entlang der alten wie der noch befahrenen Aggertalallinie eine Vielzahl von Bahnbetriebs- und sonstiger Kunstbauten deutliches Zeugnis einer Eisenbahnarchitektur ab, die typisch für die rheinisch-westfälische Mittelgebirgslandschaft ist. Die Bauwerke eignen sich wegen ihrer geringen Größenausdehnungen hervorragend als Vorbilder für den Modellbahner, zumal sie sich wohltuend vom bekannten Angebot industriell hergestellter Bausätze unterscheiden.

Hans E. Hellbach



Bild 1: Geländeausschnitt von rund 2,50 Meter Länge aus unserem Hölle-Diorama. Aus dem Tunnel kommend, fährt die neue Roco-74 mit einem langen Länderbahn-Personenzug (Roco).

Preußen im Modell

Seit jeher führt der Winter im Altendorfer Land ein besonders strenges Regiment: Während im oberbayerischen Voralpenland

der Föhn wenigstens ab und an Himmel und Gemüter aufhellt, wechseln in der rauhen Mittelgebirgslandschaft an der thüringischen

Grenze klirrender Frost und ergiebige Schneefälle einander ab. Natürlich war der Schneider Schorsch für jeden solchen Winter-

Bild 2: Die Tunnelöffnung des Kanzelfelstunnels ein paar Sekunden vor dem Bild 1 aufgenommen.





Bild 3: Aufgepaßt, das ist nicht die Baureihe 74, sondern die BR 91 von Lilliput, die es ebenfalls in preußischer Länderbahnausführung gibt.

abend, den er dienstfrei hatte, seinem Herrgott besonders dankbar: Dann rückte er den alten Lehnstuhl ganz nahe an den Küchenherd, bekämpfte die innerliche Kälte mit ein paar Schluck Selbstgebranntem und widmete sich beim Blättern in seiner schönen alten Fotosammlung vorzugsweise sommerlichen Motiven.

Längst war im Hause Schneider die seit Generationen gepflegte Kunst des Schnapsbrennens zu meisterlicher Vollendung gereift.

Selbst jenseits der thüringischen Grenze hatte der Schneidersche „Schwarzgebrannte“ unter den preußischen Lokomotivmännern schon kurz nach der Jahrhundertwende den Rang eines Geheimtips eingenommen. Schuld daran war der Schneider senior, ein ebenso „zwiderner“ wie herzenguter Mensch. Obgleich waschechter Bayer von Geburt, taten ihm stets die Personale leid, die an klirrend kalten Frosttagen in den – im wahrsten Sinn des Wortes – windigen Füh-

rerhäusern ihrer G 3-Maschinen vom Bayerischen aus durchs unwirtliche Höllental ins Thüringische zurückfahren. Diese „internationale“ Bahnlinie war von der KPEV auf bayerischem Terrain gebaut worden und galt seit ihrer Eröffnung im August 1901 zunächst einmal als Domäne preußischer Dreikuppler der Gattungen G 3 und G 4. Viel zu befördern hatte es dort freilich nie gegeben. Für die wenigen kurzen Züge reichten die Dreikuppler völlig aus. Auf jene Zeit der ersten Betriebsjahre



Bild 6: Hier bringt die Fleischmann-T 3 ihren Personenzug, den sie vorher nach Eichenholzen beförderte, wieder zurück.

Bild 4: Hier zuckelt die preußische Länderbahn-T 3 von Fleischmann mit je einem Roco- und Rai-Mo-„Preußen“ durch die Landschaft.



Bild 5: Die Liliputlok der Baureihe 91 fegt mit ihrem Personenzug durch die Gegend. Das Lokmodell wurde von G. Reitz, Berlin, überarbeitet.

geht der Überlieferung zufolge die Vorliebe preußischer Lokmannschaften für den Klaren aus dem Haus Schneider zurück. An einem denkwürdigen Winterabend des Jahres 1905 wütete ein arger Schneesturm im Altendorfer Land. Eisige Windböen trieben die Flocken fast waagrecht vor sich her, als

Schneider Senior den Bahnsteig entlang vom Dienst nach Hause stapfte. Dort war gerade der Zug ins Thüringische bereitgestellt worden. Im Schein des Feuers sah er auf dem Führerstand der G 3 zwei hagere Gestalten, die sich so nahe wie möglich an die Stehkeselrückwand drängten, während der Sturm

Schneewolken von den Wagendächern über den Tender in das winzige Führerhaus fegte. Kurzentschlossen kletterte Schneider senior auf die fremde Maschine, zog sein Fläschchen aus der Manteltasche und drückte sie dem Lokführer in die Hand. „Gut gekühlt“, sagte er grinsend, „schmeckt's am besten“.





Bild 7: Eine kleine Lokstation mit einständigem Lokomotivschuppen aus dem „Preußischen“. Vor dem vollkommen aus Holz gebauten Lokschuppen stehen zwei Raritäten: die preuß. G 9 und die preuß. T 4, die in Preußen, je nach Stationierung auch als T 2 bezeichnet, angetroffen werden konnte.

Bild 9: Ansicht des Kanzelfelsens mit der Tunneleinfahrt. Die modellbauerische Nachgestaltung ist hier unseres Erachtens ganz besonders gelungen. Selbst eine zusätzliche Radlenkerschiene ist ins Gleis eingebaut worden.

Und ehe sich das Personal von der Überraschung erholt hatte, war der alte Schneider wieder verschwunden.

Damit war der Grundstein für die Schneidersche Fotosammlung gelegt. Erst einmal auf den Geschmack gekommen, gingen nämlich fortan die Thüringer den alten Schneider des öfteren um ein Fläschchen Klaren an. Geld hat er dafür nie genommen. „Aber beim nächsten Mal“, brummte der Bayer stets, „bringst mir dafür a paar Buidln von eurer Maschin mit“. Natürlich stieß dieses Angebot auf begeisterte Zustimmung.

Jahre später kam auf diese Weise eine Aufnahme nach Bayern, die der Schneider Schorsch besonders schätzte. Sie zeigte eine

der damals modernen 1'C-Tenderloks der Gattung T 12 mit einer schönen Garnitur preußischer Dreiachser, aufgenommen bei der Ausfahrt aus dem Kanzelfelstunnel im Hölental. Die T 12 war fast gleichzeitig mit der äußerlich recht ähnlichen Naßdampfmaschine der Gattung T 11 entwickelt worden, wies aber als Heißdampflok eine wesentlich höhere Leistung auf. Mehr als 1000 Exemplare dieser Bauart sind schließlich in Dienst gestellt worden.

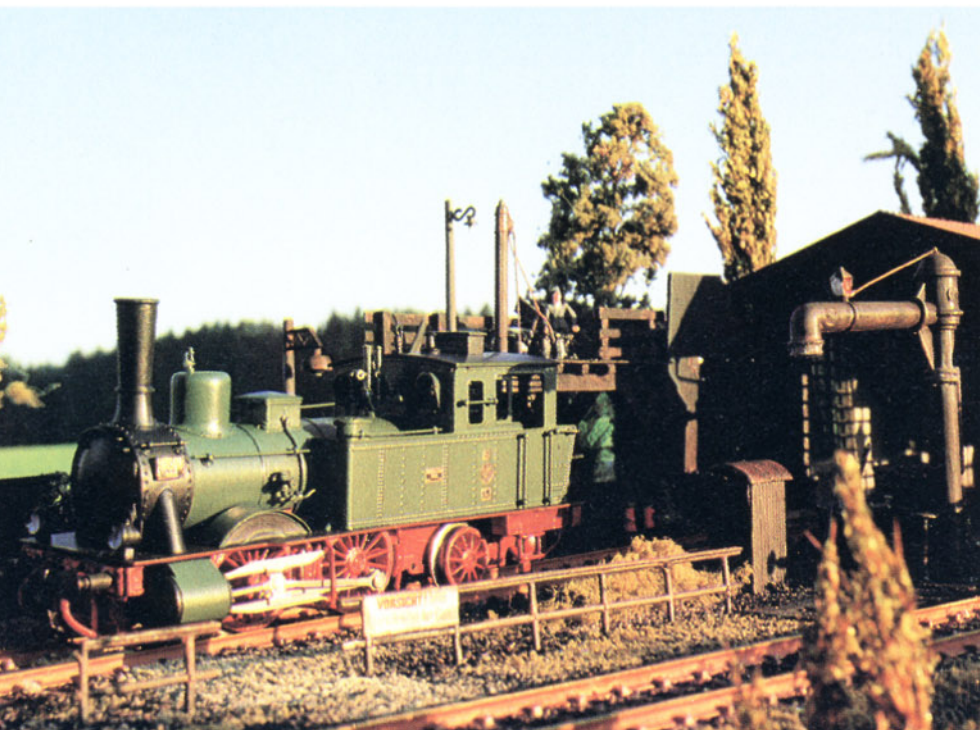
Auf mehr als die doppelte Stückzahl hatte es eine andere preußische 1'C-Tenderloktypen gebracht, die T 9³. Vor allem auf der Nebenbahn von Altendorfen nach Eichenholzen wurden diese hübschen, leistungsfähigen

Tenderloks häufig vor Personenzügen eingesetzt. Bisweilen hatten die Thüringer dem alten Schneider allerdings auch Motive aus ihrer Heimat mitgebracht. Einige dieser Aufnahmen zeigten einen kleinen, einständigen Lokschuppen mit Wasserkrän und aus rohen Balken gezimmerten Bekohlungsanlage. Derartige Miniatur-Betriebsstationen waren allenthalben an Nebenbahnhöfen zu finden. Während die meisten Bilder dieser Lokstation eine einzelne T 4² zeigten, fand sich bei einer offenbar recht seltenen Gelegenheit eine Mallet-Lok der Gattung G 9 auf dem Stumpfgleis neben dem Schuppen ein.

Seinem Naturell entsprechend, hatten es dem Schneider Schorsch stets jene Bilder besonders angetan, die preußische Maschinen auf ihrem Weg durch das wildromantische Hölental zeigten. Ehe er freilich Gelegenheit bekam, die reizvolle Landschaft selbst im Führerstand einer „Altendorferer“ 86er zu erkunden, sollten noch ein paar Jahre ins Land gehen. Als er nämlich zur Reichsbahnzeit eine fabrikneu angelieferte 86er aus dem Schuppen geradewegs in die Drehscheibengrube des Bw Altendorf fuhr, kam – wie es der Zufall eben so will – gerade der Dienststellenleiter des Weges. Der leidgeprüfte Chef der Altendorferer Eisenbahner sah die schöne, neue Lok zur Hälfte in der Grube stehen, holte tief Luft und brüllte, ohne erst lang nach dem Schuldigen zu fragen, aus Leibeskräften: „Fahr zur Hölle, Georg Schneider . . .!“ Aber das ist eine andere Geschichte . . .

Text und Fotos: W. Kosak

Bild 8: Die preuß. T 2 bzw. T 4 hatte mit ihren zwei Treibachsen und einer Nachlaufachse ein recht originelles Aussehen. Vorbildaufnahmen dieser Maschinen sind Raritäten.





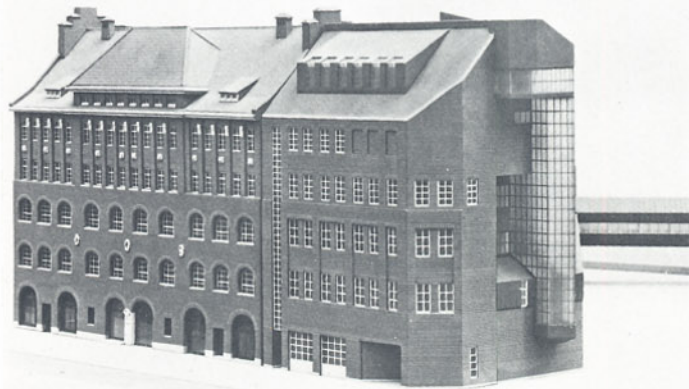


Bild 2: Modellaufnahme des Museums für Verkehr und Technik.
Foto: MVT/Umstätter

Bild 1: Das Museum für Verkehr und Technik in Berlin.
Foto: MVT

Museum für Verkehr und Technik in Berlin

Erste Kostproben der künftigen Ausstellung zum Eisenbahnwesen sind zu besichtigen

In der neuen Verkehrshalle des Museums für Verkehr und Technik, die im September

vergangenen Jahres eröffnet wurde, sind die ersten Teile der künftigen Ausstellung zum Eisenbahnwesen zu sehen, die 1987/88 in den alten Lokomotivschuppen am Anhalter Güterbahnhof entstehen soll.

Diese umfassende Ausstellung wird die Entwicklung der Eisenbahntechnik in enger Verbindung mit dem Gang der deutschen Geschichte zeigen und nach einem neuen Kon-

Bild 3: Blick in den Zeit-Raum „die Frühzeit der Eisenbahn bis 1848“ im Museum für Verkehr und Technik in Berlin. **Foto:** MVT



zept chronologisch gegliedert sein: In rund 20 „Zeit-Räumen“ werden Schienenfahrzeuge und Dokumente, Bilder und Texte in ihrer zeitlichen Folge gezeigt und erklärt. Zugleich werden sie in Beziehung gesetzt zu Sozial- und Kulturgeschichte.

Zwei dieser „Zeit-Räume“ sind in der neuen Halle bereits zu sehen, und zwar „die Frühzeit der Eisenbahn bis 1848“ sowie „Reisen im wilhelminischen Zeitalter“. Beide Einheiten sind mit Materialien aus dem Fundus des alten Verkehrs- und Baumuseums im ehemaligen „Hamburger Bahnhof“ und aus den neu erworbenen Beständen des Museums für Verkehr und Technik bestückt.

Im Mittelpunkt des Raumes über die Frühzeit der Bahnen steht der historische Neubau der Lokomotive „Beuth“ von Borsig aus dem Jahre 1844, hinter welcher sich der offene Personenwagen Nr. 41 der Breslau-Freiburger Eisenbahn von 1843 und zwei restaurierte Wagenabteile aus dem alten „Hamburger Bahnhof“ in Berlin zu einem kleinen Zug jener Zeit formieren. Um diese Objekte sind weitere Ausstellungsstücke zur Berliner Industrialisierung nach 1800, zum dortigen Lokomotivbau, zum städtischen Verkehr und zur Entstehung des Eisenbahnnetzes in Deutschland gruppiert. Zahlreiche Modelle früher englischer und deutscher Lokomotiven zeigen die Technikgeschichte dieser Epoche.

Der zweite „Zeit-Raum“ widmet sich dem Reisen um die Jahrhundertwende, als die Eisenbahn das Monopol im Landverkehr innehatte. Zahlreiche Wagenmodelle im Maßstab 1:5 aus dem alten Verkehrs- und Baumuseum zeigen den Komfort der einzelnen Wagenklassen um 1906. Die historische Fahrkartensammlung enthält über 100 000 Billets jener Zeit aus vielen Ländern; deren Ausstellung wird in regelmäßigen Abständen ausgewechselt, um immer wieder neue Karten ans Licht zu bringen. Mit Reiseführern, Andenken etc. wird die Rolle von Sommerfrische und Tourismus um 1900 dargestellt.

Beide „Zeit-Räume“ werden 1987, mit der Eröffnung des ersten wiederhergestellten Lokschuppens, an ihren endgültigen Platz umgesetzt und erweitert, weil die jetzigen räumlichen Verhältnisse nur den Aufbau eines Teils der dazugehörigen Objekte erlauben. Zugleich sollen 1987 weitere „Zeit-Räume“ fertig sein, zum Beispiel „Eisenbahn im Ersten Weltkrieg“ und „Trümmerzeit nach 1945“.

(Museum für Verkehr und Technik, Trebbiner Str. 9, 1000 Berlin 61)



Bild 1: Vierspännige Überlandpostkutsche mit Nürnberger Stadtkulisse im Hintergrund. So und ähnlich sahen Überlandpostkutschen, mit denen auch noch nach der Mitte des vorigen Jahrhunderts gereist wurde, aus.
Bild: Lichtbildstelle DB-Direktion, Nürnberg

Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör

Bild 2: Erste Anfänge der etwas schnelleren Fortbewegung mittels fahrbarem Holzgestell und „Absatzantrieb“.

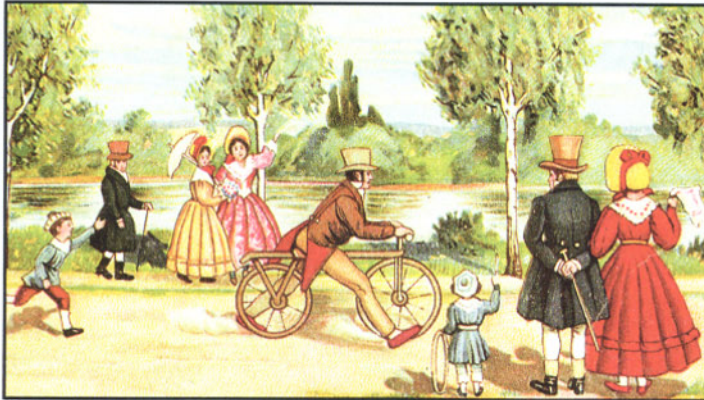


Bild 4: Vierspänniges Lastenfuhrwerk an der Zollstelle einer Stadt. Vor der Eisenbahn waren Wasserwege und die Landstraßen die einzige Möglichkeit, Güter zu transportieren.



Bild 3: Auch hier nochmals eine vierspännige Postkutsche. Diese hat jedoch zusätzlich zum geschlossenen Personenbeförderungsabteil vorne noch die „offene Klasse“.



Bild 5: Der Beginn des mechanischen Zeitalters machte sich auch auf der Straße bemerkbar: dampfbetriebener Omnibus London – Birmingham. **Reproduktionen 2–5: Sammlung Galli**



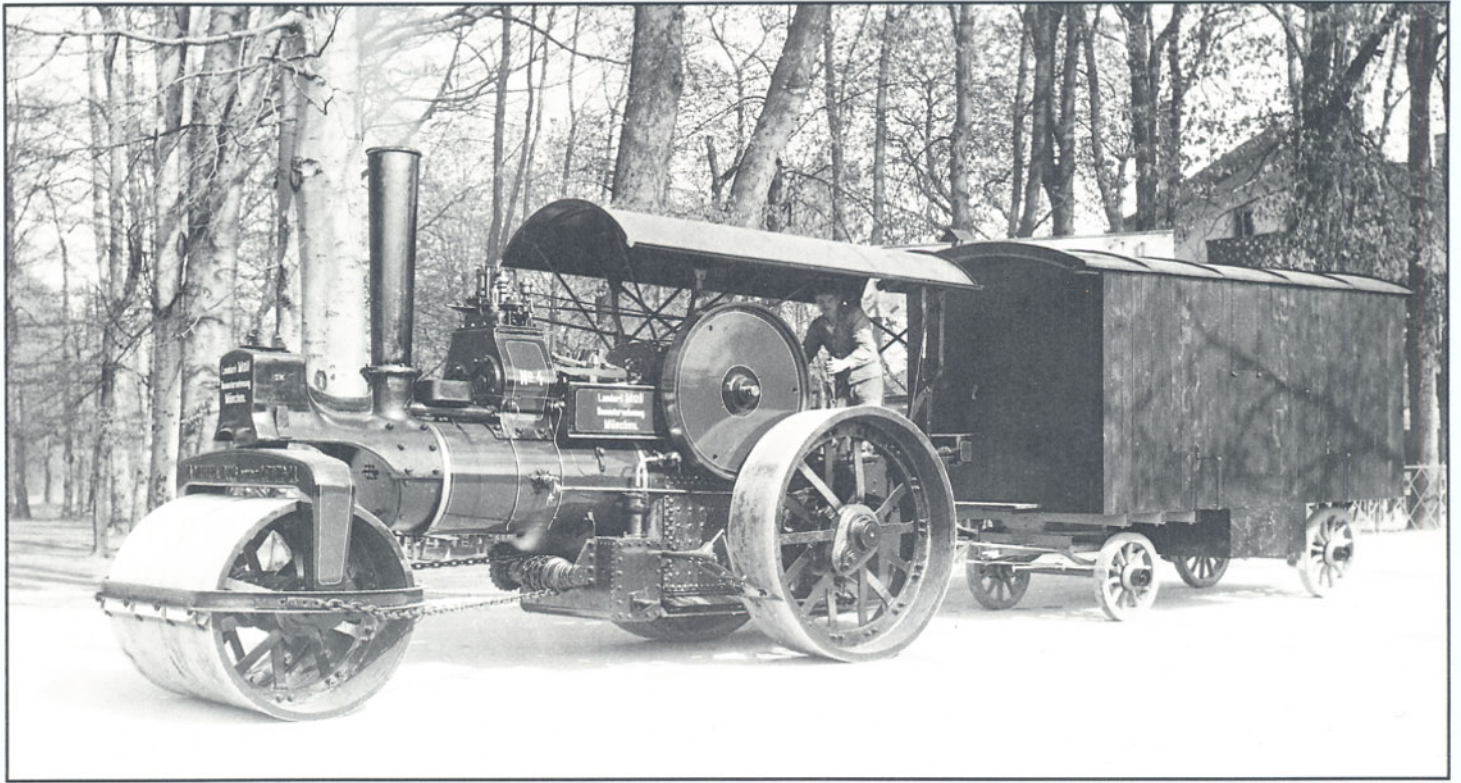


Bild 6: Dampfbetriebene Maffei-Strassenwalze. Solche Geräte wurden nicht nur zum Planieren und Walzen von Straßen, sondern auch zum Gütertransport auf Straßen eingesetzt.

In unserer chronologischen Eisenbahn-Geschichtsschreibung waren wir im Journal 7/85 bis in das Jahr 1885 vorgedrungen. Aus Platzgründen mußten wir in der letzten Ausgabe auf eine Fortsetzung leider verzichten, möchten aber nun wieder anknüpfen.

Außer der Tatsache, daß jenes Jahr die Geburtsstunde des benzingetriebenen Straßenfahrzeugs war, gibt es aus diesem Zeitraum auch noch anderes Wissenswertes zu berichten. So feierte z. B. die Ludwigs-Eisenbahn in Nürnberg/Fürth recht festlich ihr fünfzigjähriges Jubiläum. Eine eigentliche Feier, wie wir sie vom 150jährigen Jubiläum dieses Jahres und des 100jährigen von 1935 kennen, fand jedoch bei den staatlichen Bahnen nicht statt.

Daß der Adler nicht die erste Lokomotive Deutschlands war, taucht stellenweise in der Literatur immer wieder auf, jedoch bislang recht unsicher. Mehr Licht in die Geschichte brachte erst vor kurzem ein Leserbrief in der Zeitschrift „HÖRZU“ von der achtzigjährigen Marie Krigar aus Hameln. In „HÖRZU 9“ war folgendes zu lesen:

Unsere erste Lok fuhr in Berlin

Sicher, der erste deutsche Eisenbahnzug fuhr 1835 von Nürnberg nach Fürth. Die erste deutsche Lokomotive fuhr aber schon 19 Jahre früher in Berlin; und zwar auf dem Hof der

Königlichen Eisengießerei. Mein Urgroßvater Johann Friedrich Krigar, geboren 1774 zu Kreuzburgerhütte in Oberschlesien, seit 1804 Hütteninspektor in Berlin, hatte den „Dampfwagen auf Schienen“ konstruiert, nachdem er nach England geschickt worden war, um „Anwendungsmöglichkeiten der Dampfkraft für den Verkehr“ zu studieren. Am 20. Juni 1816 schrieb die „Spenerische Zeitung“ dazu: „Der Dampfwagen, den wir seit mehreren Tagen in der hiesigen Königlichen Eisengießerei in Gang sehen, ist eine Frucht der Reise, welche unser verdienter Hütteninspektor Krigar vor kurzem nach England gemacht hat; er ist unseres Wissens der erste auf dem Continent“. In weiteren Berichten von damals heißt es: „Der Dampfwagen zieht oder stößt eine Last von 50 Centnern, durchläuft mit derselben einen Raum von 50 Schritten in einer Minute und konsumiert täglich 1 ½ Bergscheffel Kohle und 16 Eimer Wasser“. Die kleine Lok wurde im Oktober 1816 auf dem Wasserwege nach Königshütte in Oberschlesien transportiert, um dort bei der Kohleförderung eingesetzt zu werden. Aber die Schienen waren zu eng gebaut; der erste deutsche Dampfwagen wurde zur ortsfesten Dampfmaschine degradiert.

Soweit besagter Leserbrief zur ersten Deutschen Dampflokomotive.

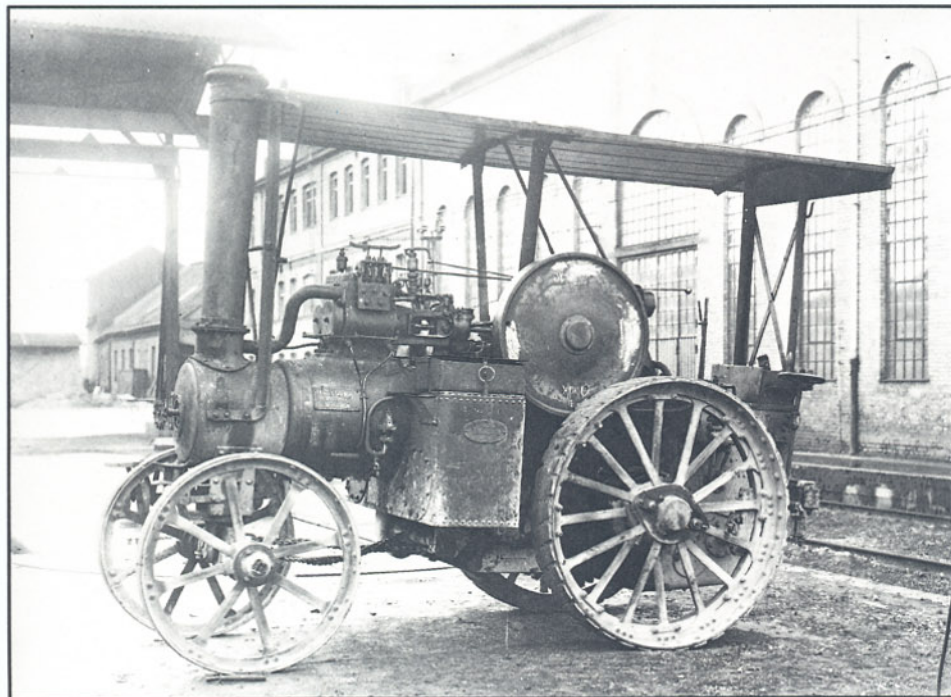
Weiteres Wissenswertes aus dieser Zeit

Erst seit einem Jahr (also 1884) gab es eine einheitliche Uhrzeitmessung, die von der Sternwarte in Greenwich, England, errechnet und festgelegt wurde. Sie war nicht nur ein unerläßliches Hilfsmittel bei der Navigation für Schiffe, sondern auch bald eine unentbehrliche Grundlage für die Erstellung von internationalen Eisenbahn-Fahrplänen, da nun ja mittlerweile die Eisenbahn längst völkerverbindend die einzelnen Ländergrenzen überschritten hatte.

Der Schriftsteller Mark Twain feierte ebenfalls seinen fünfzigsten Geburtstag. Er wurde im Gründungsjahr der ersten deutschen Eisen-

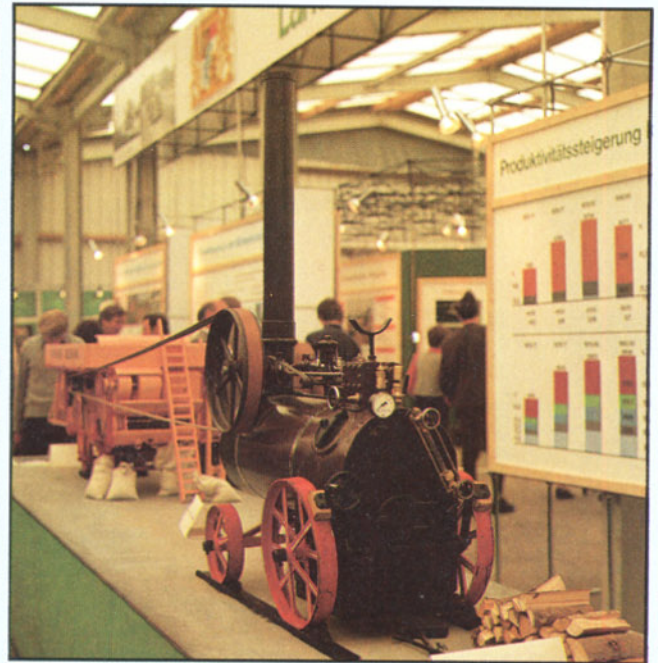
Bild 7: Straßenlastenschlepper und Dampftraktoren (Lokomobil) für den schienenlosen Transport gebaut. Verschiedene konnten auch als stationäre Antriebsmaschinen für Gerätschaften verwendet werden.

Fotos 6, 7: Archiv Krauss-Maffel, Sammlung Eberl





Bilder 8 + 9: Verkleinertes Modell einer fahrbaren Dreschmaschine, wie sie auch schon im vorigen Jahrhundert verwendet wurden. Solche Maschinen wurden, wie auf dem rechten Bild gezeigt, über die Transmissionscheibe der fahrbaren Dampfmaschinen angetrieben. Die Modelle wurden auf der landwirtschaftlichen Ausstellung in München aufgenommen.



bahn geboren. Mancher seiner Texte beschäftigte sich mit der Eisenbahn.

Zum Straßenverkehr jener Zeit sei vermerkt: Wer meint, daß in den Jahren 1885 bzw. 1886 außer den ersten Wagen von Benz und Daimler nichts mechanisches auf den Straßen fuhr, irrt sehr. Außer den Dampflokomotiven hatten sich schon seit geraumer Zeit Dampfmobile (Dampfmaschinen auf Rädern, die schienenunabhängig waren) eingeführt. Solche Vehikel wurden nicht nur als Straßenwalzen, sondern in erster Linie als Zugmaschinen für große und schwere Transporte eingesetzt. Ähnliches wurde auch auf großen landwirtschaftlichen Anwesen und Gutshöfen als schweres Ackergerät für vielerlei Arbeiten wie Pflügen, Dreschen usw. herangezogen. Auch stationär konnten diese Maschinen mit Transmissionsriemen als selbstfahrende Antriebsaggregate genutzt werden. Ansonsten waren jedoch nach wie vor der Ochsenkarren, das Pferdefuhrwerk, die Kutsche und Droschke und auch schon das Fahrrad noch immer die Verkehrsmittel zwischen und neben den Eisenbahnlinien. Erst zur Jahrhundertwende sollte sich der Einfluß des Kraftfahrzeuges allmählich bemerkbar machen. Spricht man bei der menschlichen Entwicklung von der Eisenzeit als Nachfolgerin der Steinzeit, so kann man durchaus sagen, daß die besagte Eisenzeit ihren Höhepunkt in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts fand, als tausende von Tonnen Eisen und Stahl für Maschinen und



Bild 10: Stellwagen, das waren die einstigen Zubringer zur Bahn und Omnibusersatz. Als offene Wagenklasse dienten solche Gefährte früher auch für Tagesreisen. Fotos 8–10: A. Ritz

Schienen verarbeitet wurden. Ein richtiges Eisenfieber war ausgebrochen. Selbst die Architekten wollten nur noch mit Gußeisen und Eisenstahl bauen. Es entstanden Bahnhofshallen aus Eisen, Perron- und Bahnsteigüberdachungen aus Eisengerippe, Park- und Bahnhofsbänke, Brunnenanlagen aus Gußeisen, große Wintergärten und Kristall- oder

Glaspaläste, Ausstellungshallen, Großmarkthallen, eiserne Brücken usw. Das größte aller Bauwerke aus Eisen dürfte zur damaligen Zeit aber der Eiffelturm gewesen sein, der 1889 anlässlich der Weltausstellung in Paris, 100 Jahre nach der Französischen Revolution, erbaut wurde. Mit seinen 300 m war er das höchste Bauwerk der Welt. HM

Bild 12: Landwirt mit Pferd und Ackergerät, ebenfalls aus amerikanischer Fertigung (beides schon vor längerer Zeit bei Old Pullman bezogen). Fotos 11, 12: W. Kosak

Bild 11: Bausatz eines Transport-Fuhrwerkfahrgestells aus amerikanischer Fertigung.





Bild 1: CIWL-Schlafwagen von Trix in der Baugröße H0, Baujahr 1905.

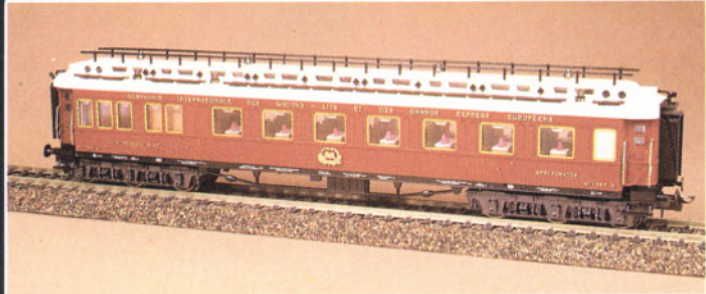


Bild 2: CIWL-Speisewagen von Trix in der Baugröße H0, Baujahr 1906.



Bild 3: CIWL-Gepäckwagen mit zwei Zugführer-Kanzeln, Baujahr 1908.

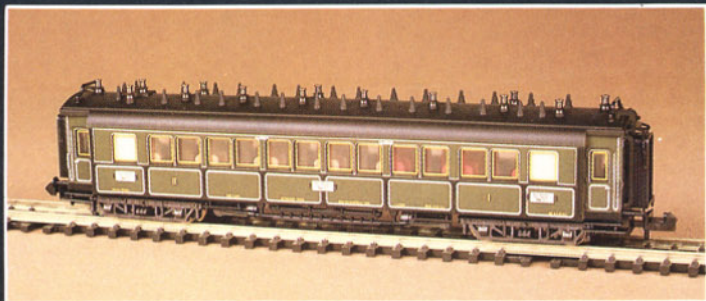


Bild 4: Bayerischer Schnellzugwagen ABBü von Minitrix, Baujahr 1905.

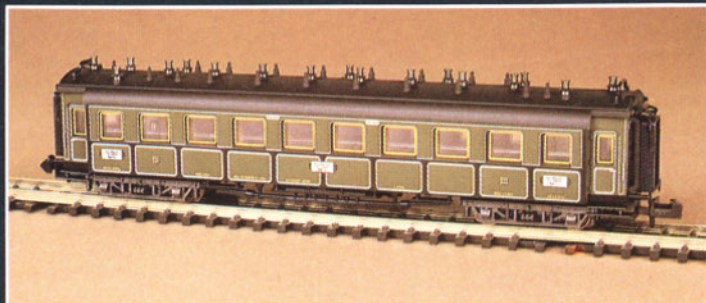


Bild 5: Bayerischer Schnellzugwagen CCü von Minitrix, Baujahr 1908.

Bild 6: Bayerischer Schnellzug-Gepäckwagen von Minitrix, Baujahr 1908.



Bild 7: Tenderlokomotive 75 1118 der DB, H0-Modell von Liliput.



Bild 8: Italienische Diesellokomotive von Roco in der Nenngröße H0.



Bild 9: H0-Modell der bayerischen Ellok EP 3/6, die bei Trix erschien.



Bild 10: Fleischmann schuf diese gelungene BR 81 in der Baugröße N.

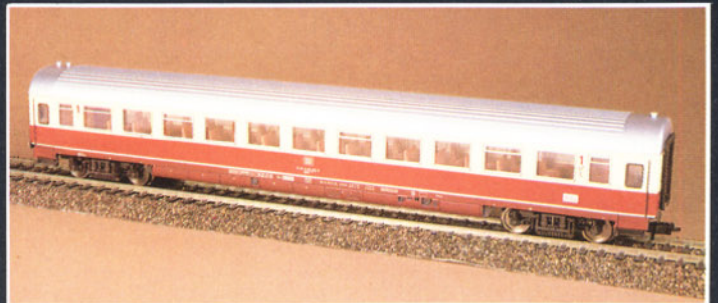


Bild 11: Der Apmz 123 von Fleischmann in H0, Längenmaßstab 1:100.

Bild 12: Modell der Baureihe 03 auf der Basis der Roco-01 mit Weinert-Umbausatz.



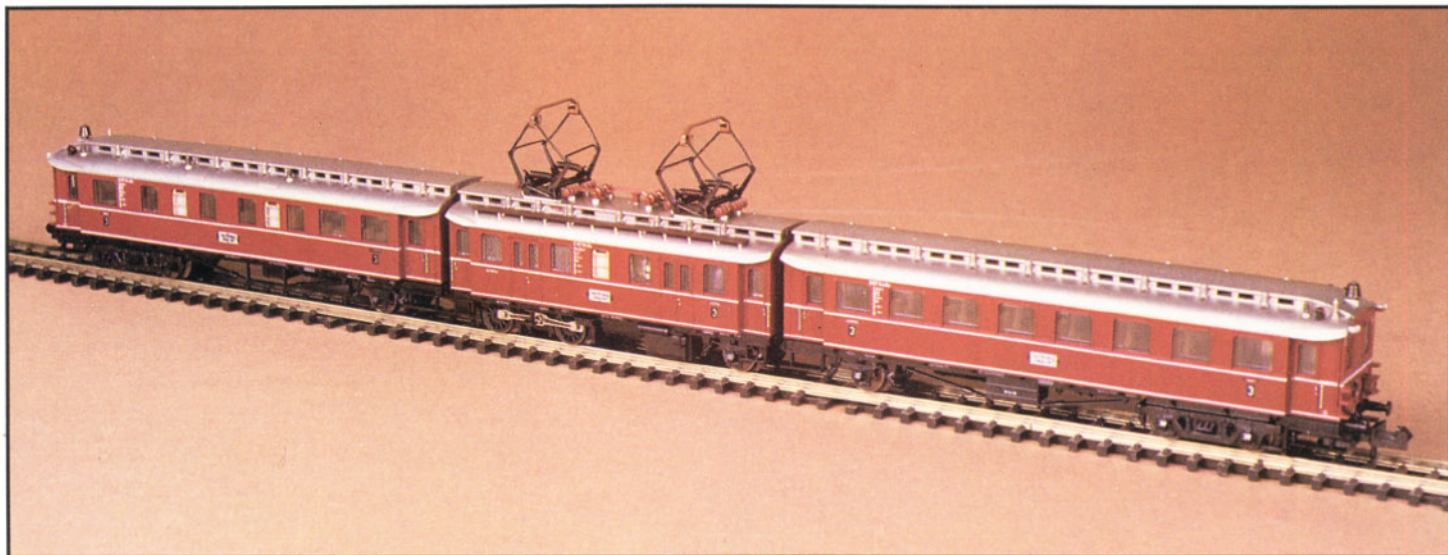


Bild 13: Triebwagenzug ET 87 der DB, ein exzellentes Modell von Minitrix.

Fotos 1–11, 13: Obermayer, Foto 12: P. Schiebel

★ Schaufenster der Neuheiten ★

Neu von Fleischmann

Frohe Botschaft gibt es für die Wechselstromfahrer der Baugröße H0. Das Supermodell der Tenderlokomotive 65 018 ist nun auch mit angebautem Schmalschleifer und mit einem Fahrtrichtungsumschalter erhältlich. Der elektromagnetisch arbeitende Umschalter ist unter dem Kohlenkasten eingebaut. Bei der Erprobung ergab sich, daß der Umschalter problemlos und zuverlässig arbeitet.

Ausgeliefert ist inzwischen auch das H0-Modell des IC-Großraumwagens 1. Klasse Apmz 123 mit einem Längenmaßstab von 1:100. Innenausstattung, Lackierung und Beschriftung sind vorzüglich. Das Modell verfügt bereits über eine Kurzkupplungs-Kinematik und einen genormten Kupplungsschacht, in den natürlich auch die neue Profi-Kupplung paßt, die ein vorbildgetreueres Fahren mit geringerem Abstand zwischen den Fahrzeugen ermöglicht.

Mit der Auslieferung der Profi-Zapfenkupplung ist die neue H0-Kupplungsgeneration nun komplett. Die Profi-Steck- und Schlitzkupplungen sind schon längere Zeit im Fachhandel verfügbar.

Zuwachs gab es auch im Lokomotivsortiment der Baugröße N mit dem attraktiven Modell der Tenderlokomotive der Baureihe 81 in feinsten Ausführung. Der im Führerhaus eingebaute Motor treibt über ein Schnecken- und Stirnradgetriebe drei Radsätze direkt und die vordere Kuppelachse über die Kuppelstange an. Der Verzicht auf Haftreifen und eine sichere Stromabnahme von allen acht Rädern tragen mit zu den hervorragenden Laufeigenschaften bei. Sehr zierlich ausgeführt sind die beiden beleuchteten Frontlaternen sowie die Nachbildung der Heusinger-Steuerung.

Lieferbar ist seit November auch die „EVA“, die Elektronische Verzögerungs-Automatik. Dieser Baustein erlaubt ein sanftes Anhalten an einem Signal mit Zugbeeinflussung und danach, bei freier Fahrt, ein zügiges Beschleunigen. Darüber hinaus sichert EVA aber auch den Signalbereich. Fährt ein zweiter Zug in den Signalbereich hinein, obwohl bereits ein anderer vor dem Signal steht, wird eine Schnellbremsung eingeleitet und auch der zweite Zug zum Halten gebracht.

Neu von Liliput

Rechtzeitig vor dem Jahresende lieferte Liliput eine weitere Variante der badischen Gattung Vlc aus. Hierbei handelt es sich um die Lokomotive 75 1118 in DB-Ausführung. Das erstklassige Modell im Maßstab 1:87 ist reich detailliert, zu montieren sind nur noch die Kolbenstangenschutzrohre, die Bremschläuche und die unbeleuchteten Attrappen des dritten Spitzenlichtes. Obwohl wir die Vlc schon ausführlich vorgestellt haben, soll noch einmal auf die sehr guten Laufeigenschaften und auf die neue schützende Verpackung hingewiesen werden.

Neu von Märklin

In einer weiteren Neuheiten-Lieferung gelangten vor allem Modelle der Baugröße H0 in den Fachhandel. Von besonderem Interesse ist sicherlich die Tenderlokomotive der Baureihe 85 in der Hamo-Gleichstromausführung. Neu sind außerdem ein 270 mm langer Liegewagen des Reiseunternehmens „Hapag-Lloyd Tours“, die Ae 6/6 „Schaffhausen“ der SBB und die Tenderlokomotive Baureihe 674 der ÖBB auf der Basis der deutschen BR 74. Für das System Märklin Digital H0 wird die Ae 6/6 mit geänderter Nummer und mit dem Stadtwappen von Frauenfeld angeboten. Lieferbar sind außerdem die Lokomotiven der Baureihen 103, 212 und 216 mit Transparentgehäusen, durch die die eingebaute Elektronik sichtbar wird.

Für die mini-club, die kleinste Systembahn der Welt, schuf Märklin eine Serie von 6 Reisezugwagen nach Vorbildern der US-Gesellschaft „Amtrak“. Der Zug besteht aus einem Großraumwagen, einem Schlafwagen, einem Speisewagen, einem Aussichtswagen, einem Gepäckwagen und einem Schlußwagen. Als echte Weihnachtsüberraschung erschien der erste Video-Film von Märklin für das VHS-System. In dem 60 Minuten langen Film dampfen, pfeifen und fahren jene Lokomotiven mit ihren Zügen, die an den Nürnberger Jubiläumsparaden im September 1985 teilgenommen hatten. Dazu wird noch interessante Hintergrundinformation geboten.

Neu von Roco

Geradezu eine Flut neuer Modelle bescherte Roco den Modellbahnern im Jahre 1985, in dem das rührige Salzburger Unternehmen sein 25jähriges Jubiläum feiern durfte. Nach den Wunschmodellen der V 200 und des „Gläsernen“, die bereits im Sommer ausgeliefert wurden, erschienen im November die beiden Sonderpackungen mit den württembergischen Schnellzugwagen und dem preußischen Länderbahnzug, die wir an anderer Stelle dieser Ausgabe vorstellen, zusammen mit der BR 74 in DB-Ausführung.

Weiter entstanden in den letzten Monaten des vergangenen Jahres noch zahlreiche andere Neuentwicklungen und Varianten bereits vorhandener Modelle. Ein italienisches Vorbild hat die Diesellokomotive der Reihe 345. Das tadellos ausgeführte H0-Modell mit Allradantrieb verfügt über einen großen starken Rundmotor mit großer Schwungmasse. Eine Neukonstruktion ist auch der Schüttgutseitenladewagen der SNCF. Ein zweiteiliges Waggonset enthält die Wagen 35 und 36 der Tegernseebahn, die aus dreiachsigen Umbauwagen entstanden. Der vierachsige Großraumwagen steht nun auch in der Reichsbahnausführung als 00t Saarbrücken zur Verfügung. In der Baugröße N kam ein Bauzugwagen hinzu, der ebenfalls eine Variante des dreiachsigen Umbauwagens ist.

Als Bindeglied zwischen einer konventionell verdrahteten Modellbahnanlage und einem Roco-Gleisbildstellpult GBS dient der Standardbaustein RM 4. Mit Hilfe dieses Bausteins lassen sich vier Doppelspulen-Magnetartikel mit Endabschaltung direkt an die entsprechenden Funktionssymbole im GBS anschließen.

Neu von Trix und Minitrix

Nach den Modellen in den Baugrößen N erschien die bayerische Ellok der Gattung EP 3/6 nun auch in der Nenngröße H0, solide gefertigt, einwandfrei lackiert und makellos bedruckt. Ein schwerer Ballastblock umschließt den Motor, der über ein Schnecken- und ein Stirnradgetriebe alle vier Treib- und Kuppelradsätze sowie die Blindwelle antreibt. Bei dem hohen Eigengewicht der Lokomotive hätte man sogar auf die beiden Haftreifen verzichten können. Trotz der Haftreifen gibt es aber keine Probleme mit der Stromabnahme, zu der auch die Laufachsen herangezogen werden.

Recht „kostbare“ Stücke sind die drei Reisezugwagen der „Compagnie Internationale des Wagons-Lits“, die einst auch im legendären Orient-Express eingestellt waren. Der Schlaf- und der Speisewagen laufen auf dreiachsigen Drehgestellen, der Gepäckwagen mit den beiden Zugführer-Kanzeln hat zweiachsige Drehgestelle und Schiebetrüren. Die Wagen sind vollständig eingerichtet und haben eine sehr wirkungsvolle Innenbeleuchtung. Im Speisewagen strahlen selbst die kleinen Tischlampchen noch ein mildes Licht ab. Erwähnt werden muß auch noch, daß alle Lampenhusen, Lüfter, Handläufe und Griffstangen bereits montiert sind. Die Pufferträger sind an den Drehgestellen befestigt und schwenken mit diesen aus, dadurch konnte der Kupplungsabstand gering gehalten werden. Für den Einbau einer Kurzkupplung sind diese H0-Modelle aber nicht vorbereitet.

Einen herrlichen Oldtimer schuf Trix mit dem dreiteiligen Triebwagenzug der Baureihe ET 87 in der Baugröße N. Die drei Fahrzeuge sind über feste Stangenkupplungen mit Kurzkupplungs-Kinematik miteinander verbunden. Angetrieben wird das Drehgestell des Triebwagens in der Mitte der Garnitur. Neben einer Innenbeleuchtung verfügen die sehr sorgfältig ausgeführten Modelle über je zwei Stirnlampen, deren Licht in Abhängigkeit der Fahrtrichtung von weiß auf rot wechselt.

Neu von Minitrix sind auch die drei bayerischen Schnellzugwagen der Baujahre 1905 und 1908 in der Farbgebung und Beschriftung der Epoche I. Diese Fahrzeuge in ihrer superfeinen Gestaltung und mit perfektem Finish sind Sammlerstücke, die allen Ansprüchen gerecht werden; man darf sie getrost zu den besten Modellen zählen, die bislang im Baumaßstab von 1:160 entstanden sind.

H0

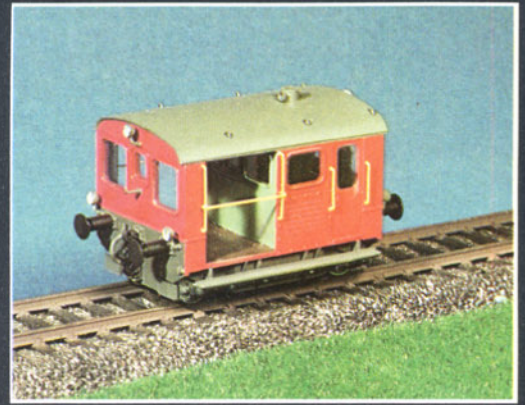


Bild 15: Der reizende H0-Schienentraktor nach Schweizer Vorbild ist als Bausatz oder Fertigmodell von Weinert erhältlich.

Werkfoto: Weinert

Bild 14: Die neuen Siedlungshäuser von Vero, die in der ersten Jahreshälfte beim Fachhandel vorrätig sein dürften. Foto: W. Kosak

Bild 17: Die neue UHU-Klebstoffpalette, unentbehrlich für den Modell- und Anlagenbauer. Werkfoto: UHU



Bild 16: Lokomotivschuppen der Firma Modell-Design aus Österreich (Dr.-Waibel-Str. 5, A-6850 Dornbirn).

Werkfoto: Modell-Design

Bild 18: Pattex-Superkleber heißt der neue Sekundenkleber, der nicht mehr tropft, von Henkel.

Werkfoto: Henkel

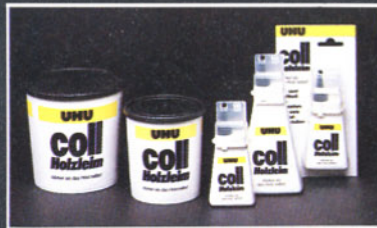


Bild 19: Kurz nach Redaktionsschluß erreichte uns von Fallner noch dieses interessante Empfangsgebäude mittlerer Größe des Bahnhofs Friedrichshöhe. Der Bahnhof verfügt über einen Bahnsteig und Güterschuppen. Recht interessant ist die Dachgestaltung. Aus Zeitgründen konnte im nebenstehenden Text nicht mehr darauf eingegangen werden.

Werkfoto: Fallner

Neu

**Die neue Generation
Sekundenkleber:
Superkraft in Gel-Form**

**Pattex
SUPER GEL**
Sekundenkleber

kleckst nicht
fließt nicht weg

3 g Ein Produkt der Henkel-Forschung **Henkel**



Neu von Weinert

Von Weinert ist nunmehr der Umbausatz für eine Dampflokomotive der Baureihe 03 in Baugröße H0 lieferbar. Das Modell basiert auf dem Fahrwerk der BR 01 von Roco, der Antrieb erfolgt ebenfalls durch den Roco-Triebtender. Der Gehäusebausatz besteht überwiegend aus Zinnugußteilen. Erstmals bei Weinert ist der Kessel komplett aus Zinn hohlgegossen. Dadurch wird der Zusammenbau des Modells spürbar erleichtert, zumal alle Teile überaus sauber und paßgenau hergestellt sind. Eine Vielzahl feiner Messingteile vervollständigt das vorbildgetreu detaillierte Modell, das die Ausführung der 03 mit Altbaukessel nachbildet. Der Bausatz ist in der Ausführung der Reichsbahn mit Wagner-Windleitblechen und entsprechenden Pumpen und Generator sowie in der DB-Ausführung mit Witte-Blechen und modernen Pumpen erhältlich.

Als weitere Neuheit liefert Weinert die H0-Nachbildung eines Schweizer Schienentraktors aus. Das Modell wird als Fertigmodell und als Bausatz geliefert. Beim Bausatz ist das Fahrwerk lauffertig vormontiert, beide Achsen sind angetrieben. Das Gehäuse besteht aus Zinnugußteilen und wird durch Messingfeingußteile komplettiert. Es verfügt über eingesetzte Fenster und Federpuffer.

Schon seit einiger Zeit sind einige neue Autobau- und Zurüstteile aus fein gezättem Messingblech lieferbar, wie Dachgepäckträger für Pkw, Glaserieaufbau für Kleinlastwagen und verschiedene Spriegelgestelle. Außerdem sind für die Anlagengestaltung Telegraphenmasten in feiner Messingausführung und nützliche Details wie Feuermelder und Hydranten in Metallausführung erhältlich.

Neu von Kibri

Kibri erweitert sein Nutzfahrzeugsortiment um zwei interessante Fahrzeuge. Es handelt sich um einen Flachglas-Transporter mit DAF-Zugmaschine sowie eine Beton-Pumpe auf Daimler-Benz-Fahrwerk. Auf beide Neuheiten werden wir noch näher eingehen. Seit Ende Oktober ist auch der neue Kibri-Katalog 1985/86 im Handel, der auf 131 Seiten das umfangreiche Modellbahn-Zubehörsortiment darstellt.

Neu von Faller

Bereits Ende September lieferte Faller den neuen „Taschenkalender für Modelleisenbahner 1986“ aus. Der Kalender enthält neben einem Kalendarium mit interessanten Hinweisen auf wichtige eisenbahngeschichtliche Ereignisse zahlreiche Tips und Informationen aus der Welt der Modelleisenbahn.

P. Schiebel

Neu von Piko

Die große Überraschung der Leipziger Herbstmesse war die Vorstellung des sehr gut detaillierten Modells der Baureihe 56 in H0.

Das Vorbild ist eine Güterzuglokomotive der Baureihe 56²⁰⁻²⁹ der Deutschen Reichsbahn, frühere Gattung G 8² der Preußischen Staatsbahn. Das Modell ist eine vorbildgetreue und maßstabgenaue Nachbildung einer Güterzuglokomotive der BR 56 mit der Nummer 56 2719 der DR.

Im Jahre 1919 wurde die erste Lokomotive dieser Baureihe in Dienst gestellt und bis 1927 insgesamt 846 Stück beschafft. Eingesetzt im Nahgüterzugdienst, traf man Lokomotiven dieser Baureihe bis Anfang der 70er Jahre bei der DR an.

Um eine genaue Wiedergabe aller Einzelheiten zu erreichen, sind viele Einzelteile wie Pumpen, Leitungen und Behälter einzeln angesetzt. Stirnlampen von Lok und Tender sind beleuchtet, Farbgebung und Beschriftung entsprechen in allen Einzelheiten dem Vorbild. Die Rauchkammertüre ist zu öffnen und die Führerstandseinrichtung ist genau nachgebildet. Das Modell hat eine LÜP von 195 mm.

M. Ledies

Neu von Vero

Vero bot anlässlich der Leipziger Herbstmesse drei neue Siedlungshäuser in der Spurweite H0 an. Die recht maßstäblichen Gebäude entsprechen dem

Baustil der sechziger Jahre in ländlichen Gegenden. Wie bei Vero-Produkten bekannt, brauchen auch bei diesen Gebäuden die Seitenwände nicht extra zusammengeklebt werden, der Gebäuderohling besteht nach dem „Raumzellenprinzip“ aus einem Spritzling. Auch die aufzusetzenden Dächer haben bereits ihre endgültige Form. Das Anbringen der übrigen Einzelteile und weiteren Detaillierung wie Fenster, Fensterläden, Kamin usw. ist nicht sehr zeitaufwendig. Diese Bausätze sind also gut geeignet, schnell kleine Trabantenstädte, Siedlungen oder Vororte im Grünen entstehen zu lassen. Die preiswerten Gebäude werden voraussichtlich in der nächsten Zeit bei den einschlägigen Fachhändlern zur Verfügung stehen. Auch einen Farbkatalog über das komplette Vero-Angebot gibt es jetzt. Einige darin enthaltene textliche Ungereimtheiten gehen wohl auf das Konto der portugiesischen Druckerei.

Das Ende von Rai-Mo

Nun ist es sicher, am 31. 12. 1985 beendete Rai-Mo seine Fertigung. Dieses Ereignis war schon vor einiger Zeit angekündigt worden. Man hatte jedoch immer noch die leise Hoffnung, daß dies nicht geschehen würde, da ja noch ein paar Neuheiten ausgeliefert wurden. Wie man jetzt erfahren konnte, hat aber Rai-Mo seit der ersten Ankündigung seinen Personalstand kontinuierlich abgebaut und nur noch so lange produziert, bis die auf Lager befindlichen Einzelteile aufgebraucht waren. Schade, ein Farbluftper am Modellbahnmarkt weniger. Gerade die Länderbahn-Fahrzeuge waren es, die einen eigenen Reiz auf die Modelleisenbahner ausübten. In einem Reste-Ausverkauf werden jetzt alle noch lagernden Bestände mit einem recht interessanten Preisnachlaß angeboten. Wer sich von diesen Beständen noch etwas sichern möchte, dem kann man nur empfehlen, sich schnellsten an Rai-Mo zu wenden und zuzugreifen.

Neu von Modell-Design

Selten kommt eine Neuheit allein. Es gibt Dinge, die liegen ganz einfach in der Luft, so auch die Holzverarbeitung bei Gebäudebausätzen. Auch unsere Serie „Bauen mit Holz“ kam aus diesem Grund zustande. Daß aber nun gleich zwei recht ähnliche Lokomotivschuppen in dieser Bauweise angeboten werden, hätte sich eigentlich vermeiden lassen sollen. Modell-Design bringt einen Holzlokschuppen-Bausatz ähnlich dem von Brawa. Das sehr nette kleine Modell, das sich nur für kleine H0-Lokomotiven bis zu einer Maximallänge von 120 mm eignet (Tenderlokomotiven), besteht aus vorgefertigten Holzprofilen bzw. zugeschnittenen Holzleisten und Holzwandteilen, aus denen Türen und Fenster bereits austanzt sind. Für das Gebäude liegen alle Dachfirstteile bei, jedoch eine eigentliche Dachabdeckung fehlt. Für die Inneneinrichtung stehen Bleigußteile von Schränken, Regalen, Werkbank und Werkstück mit ausgegossenem Zubehör zur Verfügung. Bei den Bleigußteilen könnte man sich eine bessere Qualität wünschen. Für den Preis von DM 49,- ist der Bausatz verhältnismäßig preiswert und eignet sich durchaus als Übungsmodell. Für die Farbgebung liegen extra Beutel mit verschiedenen Trockenfarben bei. Eine recht interessante Möglichkeit.

P. Schiebel

Neu von Preiser

Anfang Dezember, also kurz vor Torschlöß (dieses Journal mußte wegen Auslieferung Anfang Januar noch vor Weihnachten gedruckt werden), kam noch eine Preiser-Neuheiten-Sendung. Es war leider nicht mehr möglich, die reizenden Figuren zu fotografieren. Es sind in erster Linie solche aus dem Zeitraum um 1900 und zwar: „Königlich Bayerisches Bahnpersonal“ (Art.-Nr. 0134) sowie sitzende Figuren zu den oben abgebildeten Kutschen, die jetzt wieder lieferbar sind (in weiß, Art.-Nr. 400, als Hochzeitskutschen, in schwarz, Art.-Nr. 401, als normale Kutschen). Zur Epoche passende unbemalte Figuren liegen bei, sind aber auch einzeln bemalt (Art.-Nr. 0136) lieferbar, des weiteren Sitzende für Bahnsteigbänke (Art.-Nr. 0137). Stehende Figuren als



Reisende und Passanten (Art.-Nr. 0138) sowie weitere Passanten unter der Art.-Nr. 0139 runden die Neuheit ab. Unsere diesbezügliche mehrjährige Kampagne, hatte also Erfolg. Man kann Preiser nur wünschen, daß die Figuren auch gut gekauft werden. Nach langer Zeit gibt es nun auch für die Spur-0-Freunde ein paar ganz hervorragende Figurensätze wie folgt: Fahrer- und Kranpersonal (Art.-Nr. 8200); stehende Passanten um 1925 (Art.-Nr. 8300); Kgl. bay. Bahnpersonal um 1900 (Art.-Nr. 8302).

Neue Klebstoffe

Zum Jahreswechsel warten die einschlägigen Klebstoffhersteller mit neuen modernen und verbesserten Erzeugnissen auf. Die Firma UHU bietet für den vielseitigen Modellbauer neue spezielle Holzklebstoffe und auch neue Metallklebstoffe an, sehr nützlich ist ebenso die neue Schraubensicherung. Wer hat sich nicht schon geärgert, wenn sich nach Umbau-, oder Verfeinerungsarbeiten die einmal gelösten Kurbelzapfenschrauben an den Dampflokkrädern nicht mehr so hundertprozentig festziehen ließen und Lokomotiven aus dem selben Grund Vor- und Nachlaufdeichseln verloren? Hier hilft nun das neue „schraubensicher mittelfest“. Schrauben und Muttern halten nun gut, lassen sich aber mit Schraubenzieher oder Schraubenschlüssel auch wieder lösen. Für die „Kunstwasserhersteller“ bietet UHU jetzt ein Epoxid-Harz-Set zum Laminieren, Gießen und Formen an. Vorteil dieses neuen Sets: Härter und Binder werden im Verhältnis 1:1 gemischt und sind bereits nach sechs Stunden bis zur Schleifmöglichkeit ausgehärtet. Das bisher bei ähnlichen Produkten notwendige und schwierige Dosieren der Komponenten gibt es jetzt nicht mehr. Für das Arbeiten mit Holz wurde das bekannte UHU-coll-Sortiment spezialisiert. Es gibt nun den UHU-coll wasserfest, UHU-coll Spezialleim für Holz und Kunststoffe und lackierte Flächen, UHU-coll expreß als schnellen Holzkräftleim und UHU-coll Holzleim, der stärker als das Holz selbst ist. Für den Holzmodellbau wird UHU-hart angeboten. In unserer Serie „Bauen mit Holz“ werden wir sicher noch Gelegenheit haben, die unterschiedlichen Holz-Klebstoffe zu testen. An Metallklebern gibt es jetzt den UHU-plus Sofortfest mit zwei Minuten Verarbeitungszeit und fünf Minuten Endfestigkeit, UHU-plus Schnellfest fünf Minuten Verarbeitungszeit und zwanzig Minuten Endfestigkeit und den UHU-plus Endfest mit zwei Stunden Verarbeitungszeit und zwölf Stunden Endfestigkeit.

Auch die Firma Henkel bietet einen neuen Klebstoff an, der für Modellbahn- und Modellbau gut geeignet ist. Es handelt sich hierbei um eine Weiterentwicklung des altbekanntesten Sekundenklebers auf Cyanacryl-Basis. Bei Henkel heißt der neue Kleber „Pattex-Supergel“. Interessant an dieser neuen Sekundenkleber-Generation ist die sekundenschnelle Klebkraft in konzentrierter Form. Der nun nicht mehr flüssige Kleber hat Geleekonsistenz. Das ergibt: Kein Klecksen, kein Wegfließen an senkrechten Flächen, punktgenau dosierbar, spaltfüllend, gleicht kleinere Materialunebenheiten aus und klebt universell glatte und poröse Materialien. Klebungen sind für wenige Sekunden noch korrigierbar, kein Verkleben der Dosierspitze und hohe Lagerstabilität. Die kleine 3-g-Tube kostet ca. DM 5,70 (uvP) beim Fachhandel.

P. Schiebel



Neue Straßenfahrzeuge

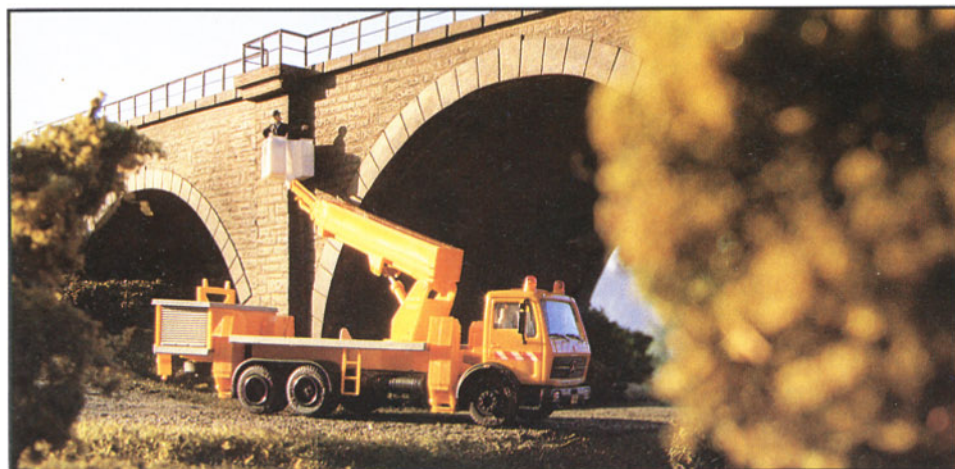
Neu von Roco

Das Vorbild des Roco-Flugfeldtankwagens verfügt über ein Gesamtgewicht von 38 t und kann 24 400 Liter Treibstoff befördern. Die beiden 10-Tonnen-Achsen des Aufliegers sind luftgefedert, die hintere ist (auch beim Modell) zusätzlich lenkfähig. Alle Deckel der Armaturenschränke sind zu öffnen und geben den Blick auf die dahinter verborgenen Inneneinrichtungen frei. Die Sattelzugmaschine vom Baumuster Magirus 320 D 22 FS 6X4 (BW) mit Kippführerhaus und darunterliegenden, luftgekühlten, 10-Zylinder-V-Motor ist bereits bekannt. Das Fahrzeug verfügt über zahlreiches Zubehör wie Reser-

veradkran, Feuerlöscher- und Werkzeugkästen, Funkenschutzabdeckung und Trittplatte. Das Modell (Art.-Nr. 366) sehen Sie auf Bild 1.

Bild 3 zeigt das Roco-Fahrwerk, das während des Zweiten Weltkrieges anfangs als „LLG“ oder „Leichtes Löschgruppenfahrzeug“ bezeichnete LF 8, auf der Basis des Mercedes-Eineinhalbtönners. Nach dem Opel-Blitz TLF 15 war es das zweithäufigste Feuerwehrfahrzeug. Wegen seiner geringen Eignung für rauen Geländeeinsatz wurde das Fahrzeug während des Zweiten Weltkrieges von den Militärs gemieden, deshalb war dieser Mercedes L 1500 S eines der wenigen Fahrzeuge, das für zivi-

le Verwendung zur Verfügung stand. Die Typenbezeichnung S weist auf das normale Straßenfahrwerk ohne Allradantrieb hin. Die Acht hinter dem „LF“ verweist auf die Pumpenleistung von 800 Liter pro Minute. Die Hecktüre ist zu öffnen und gibt den Blick auf Einschübe frei. Acht Feuerwehrleute finden in dem Führerhaus des 60 PS starken Fahrzeugs (Zweieinhalb-Liter-Benzin-Motor) Platz. Der einachsige Tragkraftspritzenanhänger diente zum Transport einer DKW-Tragkraftspritze. LF 80 gibt es auch heute noch vereinzelt bei Feuerwehren oder sind bei Sammlern in Wartung und Pflege.



Neu von Herpa

Zum bereits bekannten Parallelmodell aus dem Herpa-Feuerwehrosortiment gibt es nun die Teleskopmast-Arbeitsbühne „Ruthmann Steiger“ in abgewandelter Form als Kommunalversion. Der Arbeitskorb gibt nicht die Metall- sondern die GFK-Kunststoffausführung wieder. Außerdem wurde am hinteren Plattformende ein Getränkeschrank mit Rolladenverschlüssen angebracht. Ein kleiner Tip: Die beiliegenden Schiebilder passen sich den Konturen des Modells gut an, wenn sie in ca. 50° C warmem Wasser eingeweicht werden. Eine Anbringungsanleitung fehlt leider. Bild 2 zeigt dieses Modell. Bild 4 zeigt das metallfarbene Fahrzeug des Mercedes-Benz 560 SEC von Herpa. Daimler-Benz stellte das von der S-Klasse-Limousine abgeleitete Coupé auf der IAA 1985 in Frankfurt in noch leistungsstärkerer Version vor. Herpa war gleichzeitig mit dem H0-Modell der Abbildung 4 zur Stelle.

Text: H. Lohstädt/Fotos: W. Kosak

