



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

2/1986

März

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Über 170 Farbbilder · ... Bahnteil in Farbe
Aktuelle und informative ... ichte

Großer Messebericht





Aus dem Inhalt . . .

Seite

Fulda – Hilders (Eine Nebenbahn in der hessischen Rhön)	4
Preußen-Report (Die Gattungen T 13 und T 15 Bauart Hagans, Koechy und Mallet-Rimrott)	12
Güterzüge der Deutschen Bundesbahn	19
Bayern-Journal (Die Gattung G 4/5 N)	24
Deutsche Bahnbetriebswerke (Das Bw Düsseldorf-Abstellbahnhof)	28
Zu Hause beim Schneider Schorsch	37
Einzelgänger-Schicksale (Die Diesellokomotiven 2000 001 von MaK, DE 2000 von Henschel/SSW und ME 1500 von Krupp/AEG)	40
Mini-Markt	45, 48
Rätselraten um den „Gläsernen“	50
Intercity Experimental – Vorbild und Modell	52
Schaufenster der Neuheiten	58
Preußen im Modell	64
Neue Straßenfahrzeuge	68
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	71
Fachpresse zu Gast bei Märklin	74
Messeneuheiten '86	77

Die Seiten 43–46 mit der Sektion 10 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:

Am 27. September 1985 unternahm der ICE eine Probefahrt von München-Karlsfeld nach Ingolstadt und zurück. Die Aufnahme entstand auf der Rückfahrt in der Nähe von Wolnzach.

Foto: A. Ritz

Zu unserem Poster (Seite 44/49):

Auf der Nebenbahn von Neumarkt (Oberpfalz) nach Beilngries waren im Winterfahrplan 1970/71 noch Dampflokomotiven der Baureihe 086 planmäßig im Einsatz. Das Foto der 086 095 mit dem Personenzug 2512 entstand am 27. 3. 1971 bei Sengenthal, wenige Kilometer südlich von Neumarkt (Oberpfalz).

Foto: U. Geum



Bild 1: Ein solo fahrender 798 als N 5831 nach Fulda am 25. 12. 1983 bei Langenbieber aufgenommen. Im Hintergrund das Schloß Bieberstein.

Foto: J. Horstkamp

Fulda – Hilders

Eine Nebenbahn in der hessischen Rhön

In einer Zeit, in der nach jedem Fahrplanwechsel das Kursbuch dünner wird, ist es erfreulich, daß es solche beschaulichen Bahnen

wie die Nebenstrecke Fulda – Hilders (Kursbuchstrecke 506) bisher noch gibt, dies kann sich aber bald ändern.

Man befindet sich hier in einer reizenden Mittelgebirgslandschaft, die allerdings immer schon etwas abseits der großen Verkehrs-

Bild 2: Bei Wiesen (Kr. Fulda) ist dieser zweiteilige 798 am 25. 12. 1983 auf der Strecke Fulda – Hilders (Rhön) unterwegs.

Foto: J. Horstkamp





Bild 3: Der N 5830 verläßt Eckweisbach in Richtung Hilders (16. 10. 1984).

Foto: J. Horstkamp

ströme und Wirtschaftszentren liegt. Das Gebiet wurde durch den Bau verschiedener Eisenbahnen und den späteren Ausbau des Straßennetzes erschlossen; die Eigenschaft als abgelegenes Gebiet blieb jedoch erhalten und wurde durch die als Kriegsfolge entstandene Grenze zur DDR noch verstärkt.

Von der Bischofsstadt Fulda aus führen zwei Nebenbahnen in die hessische Rhön: Fulda – Gersfeld (KBS 507) und Fulda – Hilders. Von den beiden Relationen ist jene nach Hilders landschaftlich und baulich interessanter. An Kunstbauten mußten an dieser Strecke neben einigen kurzen Blechträgerbrücken

auch drei Steinbogenviadukte errichtet werden. In dem abwechslungsreichsten Abschnitt zwischen Langenbieber und Milseburg führt die Strecke zunächst ziemlich geradlinig durch das Biebental, um dann in Schleifenform in Nähe des Bahnhofs Bieberstein am Kugelberg vorbei (mit dem weithin sichtbaren)

Bild 4: Vor der Rückfahrt nach Fulda wurde dieser Schienenbus am 15. 10. 1984 in Hilders (Rhön) im Bild festgehalten.

Foto: J. Horstkamp





Bild 6: Die Winter in der Rhön sind oft sehr streng. Das Foto entstand im Dezember 1981 am Milsburger Tunnel.

Foto: J. Seyferth

Schloß Bieberstein) bis zum Haltepunkt Elters einen Höhenunterschied von 109 m zu überwinden.

Kurz vor dem Bahnhof Milsburg wird die Oberbernhardser Höhe (661 m) in einem 1140 m langen Tunnel durchfahren. Gebaut wurde die Strecke von 1889 bis 1891 und führte damals noch bis Tann (Streckenlänge 42,8 km). Dabei blieb es nicht: nach Norden verlängerte man den Schienenstrang 1907 bis nach Geisa (damalige KBS 192 h), und nach Süden bis nach Wüstensachsen. Somit bestand eine durchgehende Verbindung von Fulda über Hilders und Tann durch das Ulster- und Werratal bis nach Vacha.

Viele der im Raum Tann/Hilders Ansässigen nutzten die Verbindung mit dem Werratal als Berufspendler zur dortigen Kaliindustrie. Außerdem diente die Strecken der Abfuhr von Holz und von Erzeugnissen der Steinbruchwerke. Nach Festlegung der Demarkationslinie endete dann die Strecke von Hilders in Richtung Vacha hinter Günthers bei Unterrückersbach, wo ein provisorischer Haltepunkt eingerichtet wurde. Bis zum 1. Mai 1961 fuhren auf diesem Rest der ehemaligen Durchgangsverbindung Personenzüge von Hilders aus. Nach Wüstensachsen konnte man noch bis zum 31. 7. 65 mit dem Triebwagen reisen. Ab Hilders in nördliche Richtung über Tann zur Grenze und auch in südliche Richtung ab

Bild 5: Diese Skizze zeigt die Kursbuchstrecke 506 von Fulda nach Hilders (Rhön). Zeichnung: J. Horstkamp/R. Sintern



Bild 7: Am 12. 12. 1981 wurde der aus drei Wagen bestehende N 5832 von der 216 096 geführt. Das Foto zeigt den Nahverkehrszug zwischen Elters und Milseburg.

Foto: J. Seyferth

Bild 8: Winter in der Rhön – tief verschneit präsentiert sich die Landschaft am 12. 12. 1981 bei Elters an der Strecke von Fulda nach Hilders (Rhön).

Foto: J. Seyferth





Bild 9: Zugkreuzung im Bahnhof Bieberstein am 12. 12. 1981. Während sich der Schienenbus auf der Fahrt als N 5834 nach Hilders (Rhön) befindet, ist der Fotograf in den gutgeheizten N 5835 eingestiegen, den die Zuglokomotive 216 096 nach Fulda bringen wird.
Foto: J. Seyferth

Seifers nach Wüstensachsen baute man die Gleise ab. Heute verkehren auf der verbliebenen 31,5 km langen Strecke zwischen Fulda und Hilders werktags pro Richtung 8 Personenzüge und 1 Güterzug. Sonntags geht es erheblich ruhiger zu: zwei Personenzüge

nach Hilders und ein Personenzug zurück nach Fulda. Vergleicht man diese Frequenz mit der Zugdichte im Kursbuch vom Sommer 1949, werden die Unterschiede erkennbar. Es werden werktags in jeder Richtung 4 Personenzüge

zwischen Fulda und Hilders und sonntags 1 Zug nach Fulda genannt. Auf dem Streckentorso Hilders – Günthers (Grenze) verkehrten werktags 7 Züge nach Günthers (sonntags 2) sowie 8 Züge nach Hilders (sonntags 1). Zwischen Hilders und Wüstensachsen schließlich

Bild 10: An der Laderampe in Eckweisbach wird am 19. 10. 1984 mit Hilfe eines eigens dafür konstruierten Spezialfahrzeuges das dort gestapelte Holz geschält, geschnitten und auf die vierachsigen, offenen Güterwagen verladen.
Foto: J. Horstkamp





Bild 11: Vor der Wolkenwand eines abziehenden Gewitters wurde der N 5830 nach Hilders (Rhön) am 15. 10. 1984 bei Niederbieber fotografiert.

Foto: J. Horstkamp

sind werktags 5 Züge in jede Richtung (sonntags 1 von Wüstensachsen nach Hilders) aufgeführt.

Zurück in die Gegenwart: außer Personenzügen fährt in der Regel morgens ein Leergüterzug nach Hilders, der nach Bedarf auf Unter-

wegsstellen rangiert und gegen 10 Uhr in Hilders ankommt. Die für die Basaltsteinwerke bestimmten Leerwagen zieht die Zuglok sofort über das Reststück der ehemaligen Wüstensachsener Stichstrecke nach Seiferts. Dort übernimmt sie die am Vortag beladenen

Wagen und bringt sie nach Hilders. Im Bedarfsfall werden hier weitere Güterwagen an den Zug gekuppelt, und mit Unterstützung durch die inzwischen als Lz eingetroffene Schiebelok geht es etwa um 12.45 Uhr nach Fulda zurück.

Bild 12: Ein dreiteiliger Schienenbus der Baureihe 798 als N 5831 bei Aura (16. 10. 1984).

Foto: J. Horstkamp





Bild 13: Der Nahverkehrs zug 5835 nach Fulda hat am 16. 10. 1984 soeben den Steinbogenviadukt bei Eckweisbach überquert.

Foto: J. Horstkamp

Als Personenzüge verkehren überwiegend Triebwagen der Baureihe 798 (Bw Gießen) mit den dazugehörigen Beiwagen der Reihe 998. Zur Zeit gibt es werktags in jede Richtung zwei lokbespannte Personenzüge (5832/35 und 5836/25), die jeweils aus einer Lok der Baureihe 211 und zwei B4yg-Wagen gebildet sind. Die Güterzüge werden mit Lokomotiven der Baureihe 216 (Bw Gießen) bespannt, als Schiebelok fungiert dabei eine 211. Der Betrieb dieser Nebenbahn ist stark ver-

einfacht. Die Bahnhöfe und Haltestellen zwischen Fulda und Hilders sind unbesetzt, Hauptsignale gibt es hier nicht. Alltäglich finden Zugkreuzungen in Langenbieber statt, das etwa in der Mitte zwischen Fulda und Hilders im landschaftlich sehr schönen Biebertal liegt.

Bei den Zugkreuzungen und beim Rangieren auf Unterwegshaltestellen müssen natürlich Weichen bedient und Zugmeldungen abgegeben werden. Diese den Zugführern obliegen-

den Aufgaben erledigen diese von den mechanischen Stellwerken in den zu Wartehalten degradierten Empfangsgebäuden aus. Die Stellwerke befinden sich auf Bahnsteigebene, ähnlich den Befehlsstellen größerer Bahnhöfe. Jede Bestätigung über die Fahrstraßenfestlegung sowie alle Zugmeldungen an die Fahrdienstleiter in Fulda und Hilders müssen vom Zugführer im Fernsprechbuch schriftlich festgehalten werden. Fulda – Hilders ist eine idyllisch gelegene Nebenbahn,

Bild 14: Die Güterzüge auf der Strecke Fulda – Hilders (Rhön) werden mit Lokomotiven der Baureihe 216 bespannt. Am 16. 10. 1984 übernahm die 216 208 die Beförderung des planmäßigen Güterzugpaars (aufgenommen bei Steinbach).

Foto: J. Horstkamp





Bild 15: Das Bahnhofsgebäude in Bieberstein besitzt durch seine Fachwerkbauart eine gewisse Ähnlichkeit mit den Bahnhofsgebäuden in Lichtenstein und Hölle an der fränkischen Höllealtalbahn.
Foto: J. Horstkamp

die in ihrem äußeren Erscheinungsbild kaum etwas von dem Reiz der guten alten Eisenbahn eingebüßt hat. Modellbahner können mit einfachen Mitteln ansprechende Landschaftsausschnitte und technische Gegebenheiten auf Dioramen nachempfinden; Hauptsignale oder spektakuläre Bahnbauten fehlen, aber gerade das bietet die Möglichkeit, mit vertretbarem Zeitaufwand viele Details exakt nachzubauen.

Das Vorbild, an das sich derlei Aktivitäten halten können, blieb bis vor kurzem von Stilllegungsabsichten der Deutschen Bundesbahn

verschont. Dies dürfte dem Umstand zu verdanken gewesen sein, daß die Strecke im Grenzgebiet zur DDR liegt. Die Inanspruchnahme der Personenzüge durch die Anwohner war auch noch recht ordentlich, trotzdem hat inzwischen die Deutsche Bundesbahn auch für diese Strecke das Stilllegungsverfahren eingeleitet. Einer der Gründe dafür sind umfangreichere Reparaturarbeiten am Steinbogenviadukt in Eckweisbach und am Tunnel bei Bahnhof Milseburg. Das Fahrgastaufkommen auf dieser Strecke ist nach Darstellung der DB nicht hoch genug, um die demnächst

erforderlichen Unterhaltungsarbeiten und den damit verbundenen hohen finanziellen Aufwand zu rechtfertigen. **Johann Horstkamp**

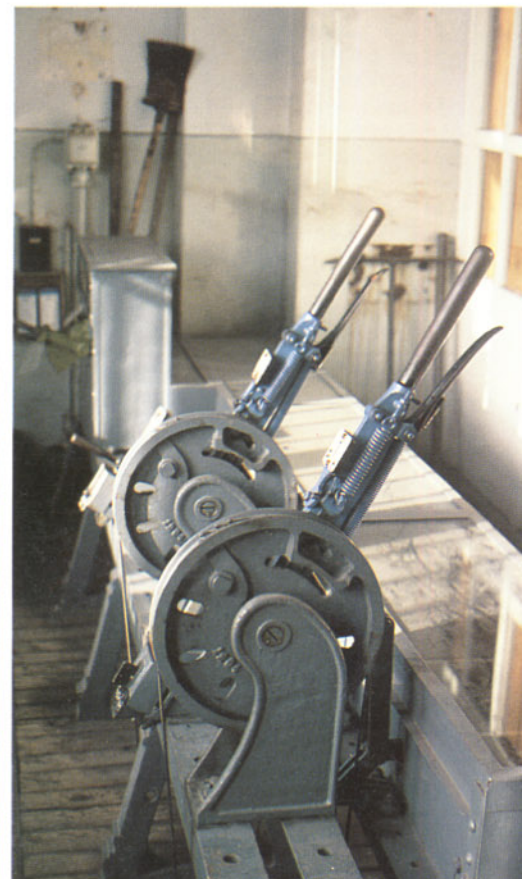
Quellen:
Ralf Roman Rossberg: Grenze über Deutsche Schienen
Kursbuch Sommer 1949.

Bild 17: Die Stellhebel für die beiden fernbedienten Weichen im Bahnhof Bieberstein.

Foto: J. Horstkamp

Bild 16: Dieser Tunnelprüfwagen war am 25. 12. 1983 in Bieberstein abgestellt.

Foto: J. Horstkamp



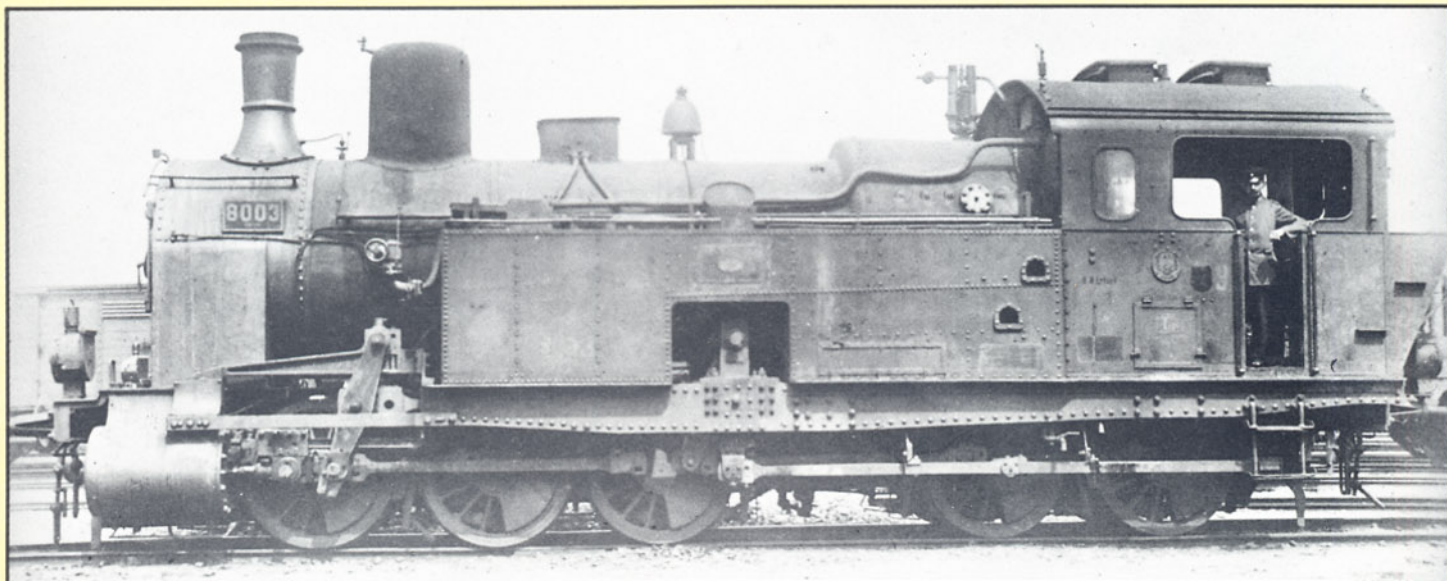


Bild 1: Die ersten vier Lokomotiven der Gattung T 15 der Bauart Hagans, die Henschel 1897 an die Direktionen Erfurt (Betriebsnummern 1881 und 1882) und Breslau (Betriebsnummern 1601 und 1602) lieferte, unterschieden sich von allen späteren Maschinen durch den vor dem Sandkasten liegenden Dampfdom und den verstärkten Rahmen als Träger für den Lenkarm. Unser Foto zeigt die Erfurt 8003 (2. Besetzung), die von 1906 bis 1909 als Erfurt 8001 lief. In Dienst gestellt wurde sie als Erfurt 1881.



Preußen-Report

Naßdampf-Tenderlokomotiven der KPEV

Die Außenseiter der Gattungen T 13 und T 15 (Bauart Hagans, Koechy und Mallet-Rimrott)

Bereits in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts hatten auf den steigungs- und krümmungsreichen Strecken Thüringens und Schlesiens die dreifachgekuppelten Tenderlokomotiven die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht.

Vor allem die Kgl. Eisenbahndirektion Erfurt war es, die auf eine geeignete Bauart drang. Was tun? Wie werden sich Lokomotiven mit 4 oder gar 5 Achsen in Krümmungen mit kleinem Radius verhalten? Die Frage hat seit den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts bereits so mancher Konstrukteur überdacht und – meist mit geringem Erfolg – beantwortet. Bis Gölsdorf seine elegante Lösung fand, konnte sich in Preußen keine der anderen Lösungen, besser Lösungsversuche, durchset-

zen: in bescheidenem Umfang beschafften die Staatsbahnen einige Lokomotiven nach dem System Mallet-Rimrott, so die BB-n4v-Güterzuglokomotive der späteren Gattung G 9; einen vorübergehenden Erfolg konnten die Maschinen erreichen, die nach den Ideen von Hagans in Erfurt gebaut worden sind.

Die T 15 der Bauart Hagans

Hagans ging sofort zu einer fünfachsigigen Bauart über, deren Triebwerk geteilt wurde: vorn, fest am Rahmen, die drei gekuppelten Achsen des 1. Triebwerkes, hinter ihnen in einem Drehgestell die beiden wiederum gekuppelten Achsen des 2. Triebwerkes. Das Besondere: die Kraft wurde vom vorderen Triebwerk über ein verwickelt gebautes Hebelwerk auf das hintere übertragen. Born bezeichnet daher die Achsstellung dieser Lokomotive nicht als E, sondern als CB. Aufgrund dieser Bauweise war eine innere Steuerung nach Allan erforderlich, welche 2 Zylinder mit

Dampf versorgte.

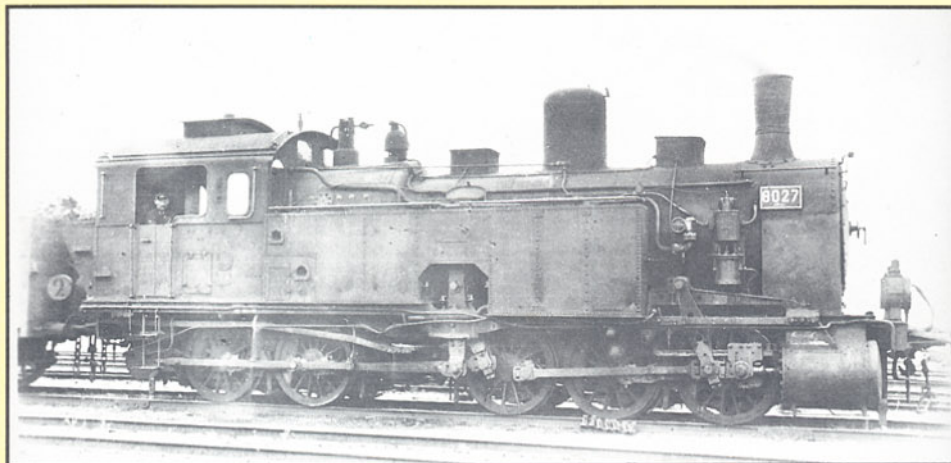
Der Stehkessel hatte eine überhöhte Decke, so daß der Gesamtkessel 3 m³ Wasser verdampfen konnte, ohne Wasser nachzuspeisen. Die Abmessungen finden sich in Tabelle 1. Leider geben die Merkbücher von 1915 und 1924 keine Angaben mehr über diese Hagans-Bauart. Man spricht davon, daß die Maschine auf Strecken mit einer Steigung von 1:30 und Krümmungen mit $r = 200$ m bei 15 km/h 205 t, bei 30 km/h 110 t schleppen sollte.

Die Leistung der späteren T 15 galt damals als durchaus zufriedenstellend, auch enge Kurven nahm sie anstandslos, ohne daß ihre Räder oder die Schienen über Gebühr beansprucht wurden. Es wurde daher übrigens noch kurz vor dem Bau der T 16 überlegt, ob man nach der Hagans-Bauweise eine E-Schleppenderlokomotive bauen sollte.

Doch diesen Vorteilen standen Nachteile gegenüber, weniger der oft unruhige Lauf, als vielmehr die überaus verwickelt gebaute Kraftübertragung; sie verwies die Lokomotiven häufiger als von anderen Bauarten gewohnt in die Werkstätten. Und mit den steigenden Kosten sank die Wirtschaftlichkeit dieser nicht gerade „pflegeleichten“ T 15. Alle Maschinen dieser Bauart sind von Henschel in Cassel gebaut worden; die Baujahre, Verteilung auf die Direktionsbezirke und ihr „Schicksal“ sind in Tabelle 2 aufgeführt.

Es ist immerhin erstaunlich, daß die meisten T 15 den Ersten Weltkrieg überstanden, daß 22 von ihnen noch eine vorläufige Nummer der Deutschen Reichsbahn – zumindest auf dem Papier – erhielten und daß die wenigen an Frankreich gekommenen T 15 noch Nummern der SNCF führten. Allerdings hat die französische Nordbahn kurzerhand den komplizierten Hagans-Antrieb ausgebaut und die mittlere Treibachse mit den beiden nachlaufenden Kuppelachsen in der üblichen Weise mittels Kuppelstangen verbunden. Die Vertei-

Bild 2: 1905 baute Henschel unter der Fabrik-Nr. 6917 die Erfurt 1907, die 1906 zur (T 15) Erfurt 8027 wurde.



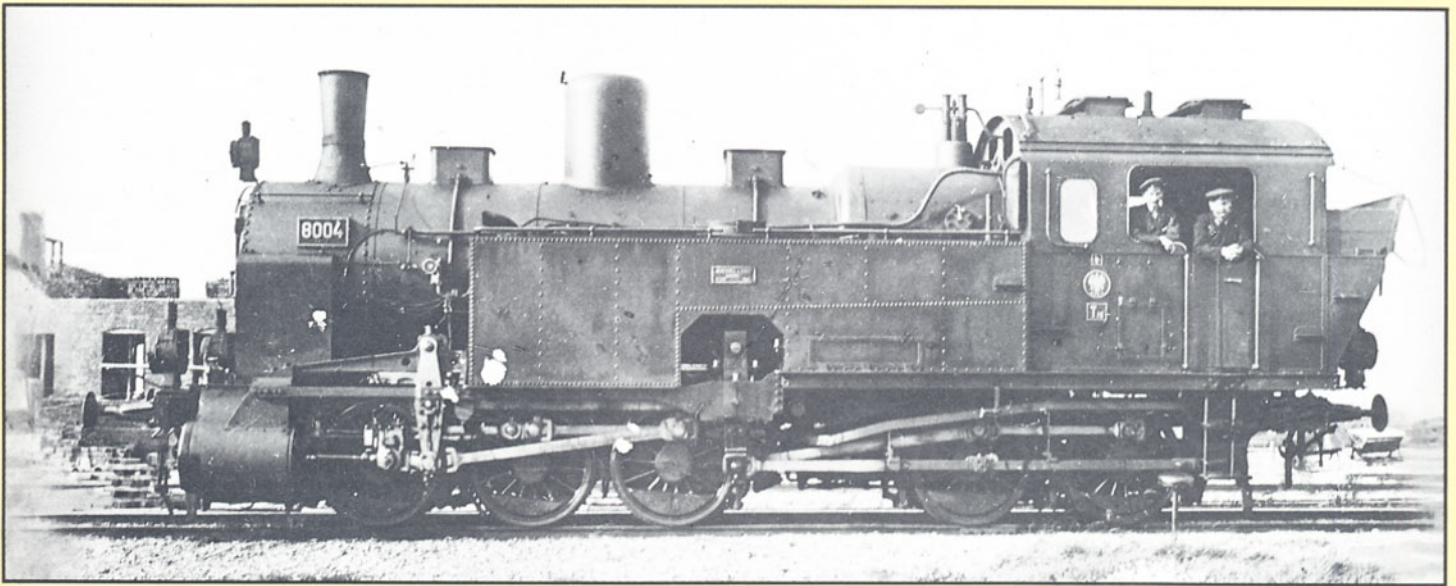


Bild 3: Die (T 15) Halle 8004 (gebaut 1902 von Henschel, Fabrik-Nr. 5966) von der Heizerseite her.

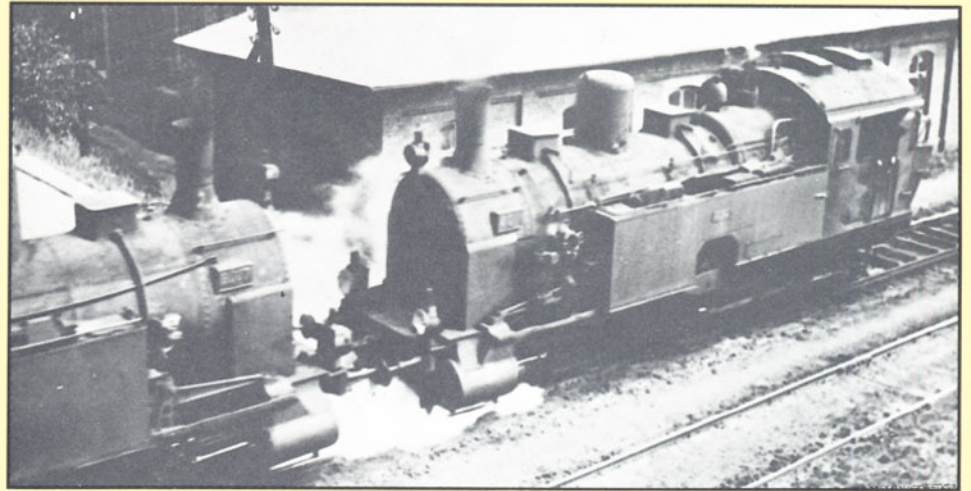
lung der T 15 auf die Direktionen ist bemerkenswert. Der Saarbrücker Bezirk konnte auf die T 15 verzichten. Dem rechtsrheinischen Baden benachbart, hat Saarbrücken nicht weniger als 18 BB-n4v (spätere G 9) – nach dem Vorbild der badischen VIII c – beschafft. Umgekehrt hat die KED Erfurt, obwohl doch die Saarbrücker Mallet-Lokomotive schon seit 1893 über die Gleise schlingerte, nur die T 15 von Hagans/Erfurt beschafft. Von den anderen KED, die einige wenige T 15 in Dienst stellten, weicht nur Altona mit 17 (ab 1911: 19) T 15 ab – wohl für den Dienst auf den Hafenbahnen schien diese Bauart geeignet zu sein.

Die T 15 der Bauart Koechy

Kaum abgewandelt und ebenso kompliziert im Triebwerk ist die E (CB)-n2-t der Bauart Koechy. Es blieb bei diesem Einzelstück, das damals nicht als Splittergattung ausrangiert wurde, sondern immerhin 20 Jahre Dienst leistete.

Es ist die Fabrik-Nr. 5968 von Henschel (Baujahr 1902), die zunächst als Cöln 1900, ab 1906 als (T 15) Cöln 8001 bezeichnet wurde. Der Eisenbahnfreund Maixner hat einiges über ihren Lebenslauf aussagen können: 1908 war sie in St. Vith beheimatet (im Gebiet von Eupen-Malmedy gelegen, das 1918 an Belgien abgetreten wurde), später kam sie nach Stolberg, nach Rheydt und war oft in der

Bild 4: Unbekannt sind leider Aufnahmeort und -zeit dieser beiden T 15.



Krefelder Werkstätte zu beobachten. In den letzten Jahren bis zur Ausmusterung im Jahr 1922 lief sie als C2'-t, was besagt, daß man einfach den Antrieb der beiden letzten Achsen abstellte.

Die T 13 der Bauart Hagans

Die KED Erfurt hatte offensichtlich an der fünfachsigen Hagans-Lokomotive einigen Gefallen gefunden: für etwas bescheidenere An-

sprüche, kürzere Strecken wurde aus der fünfachsigen eine vierachsige Version nach denselben Baugrundsätzen von Henschel gebaut. Die Abmessungen dieser D-(BB)-t sind aus Tabelle 3 ersichtlich; Baujahr, die Verteilung auf die einzelnen KED der 29 Lokomotiven, die als T 13 bezeichnet worden sind, sowie ihr Schicksal zeigt die Tabelle 4.

Die KED Saarbrücken hat es nun doch einmal mit der Hagans-Bauart versucht, anscheinend aber keinen rechten Gefallen gefunden

Bild 5: Hier zeigt sich die (T 15) Halle 8004 von der Führerseite (siehe auch Bild 3). Auf beiden Fotos ist der erhöhte Stehkessel deutlich erkennbar.

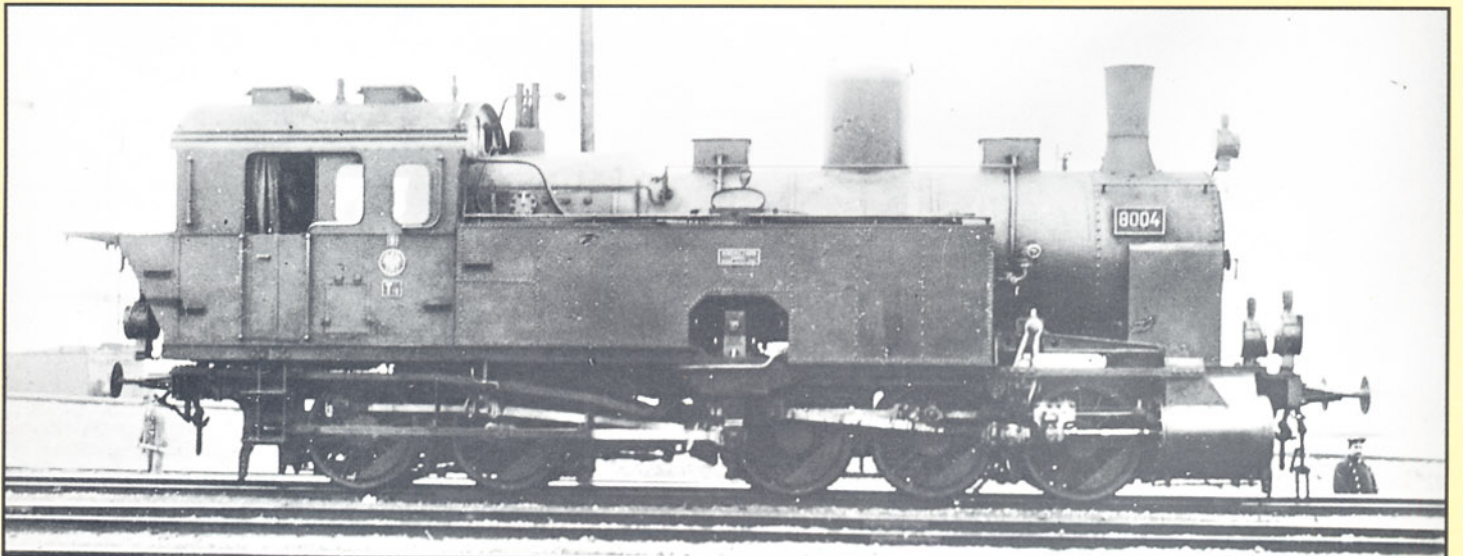


Tabelle 1: Übersicht über die Abmessungen*) der E (CB)-n2-t nach besonderer Zeichnung (spätere Gattung T 15)

Rost	m ²	2,34	(2,37)**)
Heizfläche	m ²	136,92	(137,53)**)
Dampfdruck	kg/cm ²	12	
Triebwerk	mm	520/630/1200	
Radstand	mm	6 860	
Achsdruck	t	13,8–13,6–13,6–13,1–13,1	
Dienstgewicht	t	67,2	(69,2)**)
Reibungsgewicht	t	67,2	(69,2)**)
Kesselmitte über SOk	mm	2 350	
Länge über Puffer	mm	11 910	
Geschwindigkeit	km/h	42	(40)**)
Vorräte: Wasser	m ³	4	(6)**)
Kohle	t	1	(1,6)**)

(nach amtlichem Verzeichnis der KED Breslau 1896)

*) Stellvertretend die Abmessungen der (T 15) Breslau 8001, die 1923 bei der Deutschen Reichsbahn die vorläufige Betriebsnummer 94 7001 erhielt. Geliefert wurde sie 1897 von Henschel (Fabrik-Nr. 4775).

***) abweichende Abmessungen der (T 15) Breslau 8018 (Baujahr 1905)

Tabelle 3: Übersicht über die Abmessungen*) der D (BB)-n2-t nach besonderer Zeichnung (spätere Gattung T 13, Bauart Hagans)

Rost	m ²	1,78
Heizfläche	m ²	91,04
Dampfdruck	kg/cm ²	12
Triebwerk	mm	430/630/1250
Radstand	mm	5 720
Achsdruck	t	15,2–15,2–14,4–14,4
Dienstgewicht	t	59,2
Reibungsgewicht	t	59,2
Kesselmitte über SOk	mm	2 400
Länge über Puffer	mm	10 870
Geschwindigkeit	km/h	42
Vorräte: Wasser	m ³	5
Kohle	t	1,5

(nach amtlichem Verzeichnis der KED Breslau 1896)

*) Stellvertretend die Abmessungen der (T 13) Breslau 7901. Sie wurde 1899 von Henschel geliefert (Fabrik-Nr. 5061).

Tabelle 2: Übersicht über alle T 15, die an die Preußischen Staatseisenbahnen geliefert worden sind und deren Schicksal (ohne Ausnahme alle von Henschel gebaut)

Baujahr/ Fabrik-Nr.	ursprüngliche Betriebsnummer	Umzeichnung 1906	Bemerkungen	Baujahr/ Fabrik-Nr.	ursprüngliche Betriebsnummer	Umzeichnung 1906	Bemerkungen
1897/ 4484	Erf 1881	(T 15) Erf 8001	—	1904/ 6560	Erf 1904	(T 15) Erf 8024	—
		(→ 1909 Erf 8003/2. Bes.)	—	6561	1905	8025	—
4485	1882	(T 15) Erf 8002	—	6562	1906	8026	—
		(→ 1909 Erf 8004/2. Bes.)	① → Nord 5.551	6563	Bsl 1638	(T 15) Bsl 8008	+ 1922
4775	Bsl 1601	(T 15) Bsl 8001	→ vN 94 7001 + 1924	6564	1639	8009	① → Nord 5.555
4776	1602	8002	+ 1922	6565	1640	8010	→ vN 94 7009
1898/ 4899	1603	8003	→ vN 94 7002 + 1923	6566	1641	8011	—
4900	1604	8004	→ vN 94 7003 + 1923	6567	1642	8012	→ vN 94 7010
4901	1605	8005	① → EB 9885	6833	1643	8013	→ vN 94 7007
4902	Erf 1883	(T 15) Erf 8003	—	6834	1644	8014	—
		(→ 1909 Cas 8001	—	6835	1645	8015	→ vN 94 7011 + 1922/23
		→ 1911 Alt 8018)	① → EB 9898	6836	1646	8016	→ vN 94 7012 ④ + 1923
4903	Erf 1884	(T 15) Erf 8004	—	6837	1647	8017	→ vN 94 7013
		(→ 1909 Cas 8002	—	1905/ 6911	1648	8018	→ vN 94 7014 + 1923
		→ 1911 Alt 8019)	① → Nord 5.552	6912	1649	8019	→ vN 94 7015 ④ + 1923
4904	Erf 1885	(T 15) Erf 8005	—	6913	1650	8020	→ vN 94 7016
4905	1886	8006	—	6914	1651	8021	→ vN 94 7017
4906	1887	8007	—	6915	1652	8022	→ vN 94 7018 + 1923
4907	1888	8008	—	6916	1653	8023	→ vN 94 7019 + 1923
4908	1889	8009	—	6917	Erf 1907	(T 15) Erf 8027	→ vN 94 7020 + 1923
4909	1890	8010	—	6918	1908	8028	—
4910	1891	8011	—	6919	1909	8029	—
4911	1892	8012	—	6920	1910	8030	—
1899/ 5244	1893	8013	—	6921	1911	8031	—
5245	1894	8014	—	6922	1912	8032	—
5246	1895	8015	—	6923	1913	8033	—
5247	1896	8016	—	6924	1914	8034	—
5248	1897	8017	1922 Kirchmöser	6925	Fft 1661	(T 15) Fft 8001	—
5249	1898	8018	—	6926	1662	8002	—
1900/ 5344	Alt 1660	(T 15) Alt 8001	+ 1919/20	6927	1663	8003	—
5345	1661	8002	+ 1919/20	7156	1664	8004	—
5346	1662	8003	+ 1919/20	7157	1665	8005	—
5347	1663	8004	② + 1919/20	7158	1666	8006	—
5348	1664	8005	—	7159	Kat 1653	(T 15) Kat 8003	+ 6. 2. 1922
5349	Hal 1885	(T 15) Hal 8001	—	7160	Bsl 1654	(T 15) Bsl 8024	→ vN 94 7021
5350	1886	8002	—	7161	1655	8025	→ vN 94 7022
5351	1887	8003	→ vN 94 7004 + 1924	7162	1656	8026	④ + 1923
1901/ 5545	Erf 1899	(T 15) Erf 8019	—	① abgegeben 1919			
5546	1900	8020	—	② auf der Weltausstellung 1900 in Paris ausgestellt			
5547	1901	8021	③	③ 1924 Gaswerke in der Gitschiner Straße in Berlin			
1902/ 5958	Alt 1665	(T 15) Alt 8006	+ 1919/20	④ 1923 an die Eisenbahn Fünfkirchen (Pécs) – Mohács a. d. Donau in Ungarn verkauft. Dort erhielten sie die Betriebsnummern 14, 15 und 16.			
5959	1666	8007	+ 1919/20	Nord = Chemins de fer du Nord (Französische Nordbahn)			
5960	1667	8008	① → Nord 5.553	EB = Chemins de fer de l'Etat Belge (Belgische Staatsbahn)			
5961	1668	8009	+ 1919/20	vN = Betriebsnummer der Deutschen Reichsbahn nach dem vorläufigen Umzeichnungsplan von 1923			
5962	1669	8010	① → EB 9890	Direktionsbezeichnungen			
5963	1670	8011	① → EB 9891	Alt = Altona Cöl = Cöln Hal = Halle			
5964	1671	8012	① → EB 9892	Bsl = Breslau Erf = Erfurt Kat = Kattowitz			
5965	1672	8013	—	Cas = Cassel Fft = Frankfurt (Main) Stn = Stettin			
5966	Hal 1888	(T 15) Hal 8004	—	Abgaben gemäß Waffenstillstandsvertrag von 1918			
5967	1889	8005	—	an Belgien			
5968	Cöl 1900	(T 15) Cöl 8001	T 15 Bauart Koechy	(T 15) Breslau 8005 → EB 9885			
1903/ 6196	Alt 1673	(T 15) Alt 8014	① → Nord 5.554	(T 15) Altona 8010 → 9890			
6197	Alt 1674	—	—	(T 15) Altona 8011 → 9891			
→ 1904 Fft 1674	(T 15) Fft 8007	—	—	(T 15) Altona 8012 → 9892			
6198	Bsl 1606	(T 15) Bsl 8006	—	(T 15) Altona 8017 → 9897			
6199	1607	8007	→ vN 94 7005 + 1924	(T 15) Altona 8018 → 9898			
6200	Kat 1651	(T 15) Kat 8001	→ vN 94 7006 + 1924	(alle bis 1931 ausgemustert)			
6201	1652	8002	—	an Frankreich			
6202	Stn 2001	—	—	(T 15) Erfurt 8002 → Nord 5.551 → SNCF 050 TA 1			
→ 1904 Alt 2001	(T 15) Alt 8016	—	—	(T 15) Altona 8019 → 5.552 → SNCF 050 TA 2			
→ 1905 Alt 1676	(T 15) Alt 8017	① → EB 9827	—	(T 15) Altona 8008 → 5.553 → SNCF 050 TA 3			
6203	Stn 2002	—	—	(T 15) Altona 8014 → 5.554 → SNCF 050 TA 4			
→ 1904 Alt 2002	(T 15) Alt 8015	—	+ 1919/20	(T 15) Breslau 8009 → 5.555 → SNCF 050 TA 5			
→ 1905 Alt 1677	(T 15) Erf 8022	—	—	(ausgemustert 1947/48)			
1904/ 6557	Alt 1675	(T 15) Alt 8015	—				
6558	Erf 1902	(T 15) Erf 8022	—				
6559	1903	8023	→ vN 94 7008				

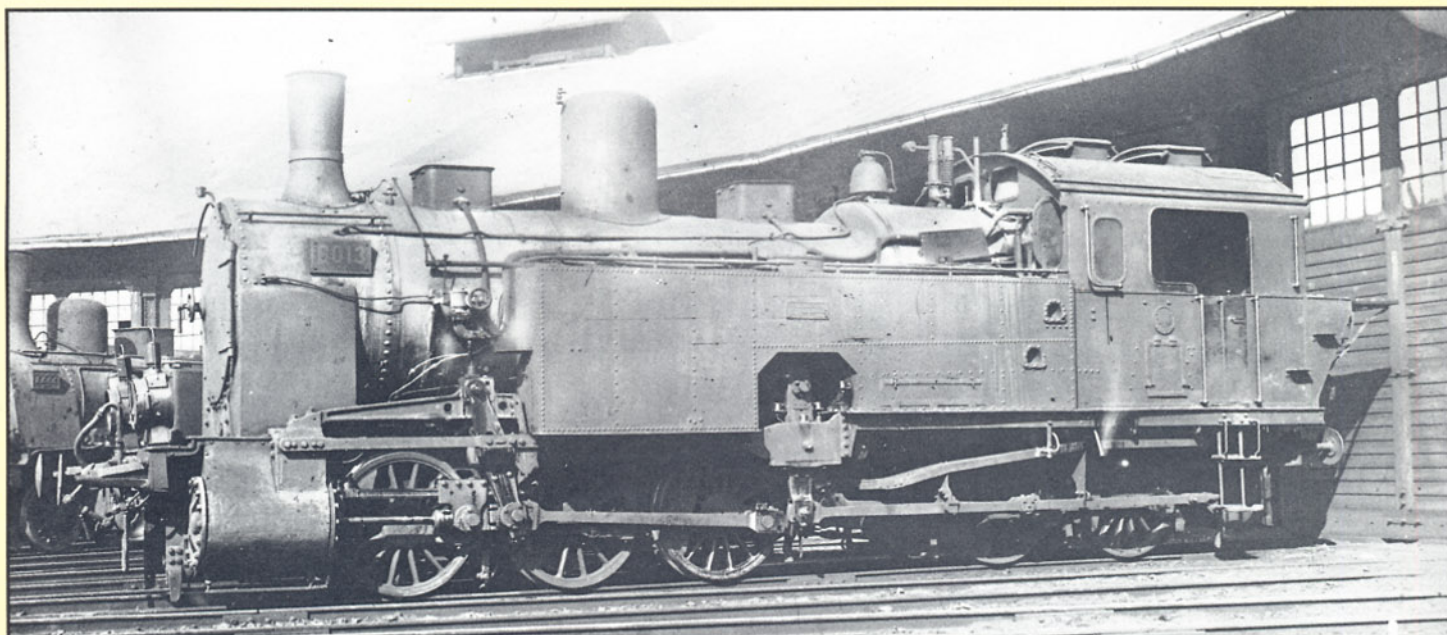


Tabelle 4: Übersicht über alle T 13 (Bauart Hagans) und ihr Schicksal (ohne Ausnahme alle von Henschel gebaut)

Baujahr/ Fabrik-Nr.	Betriebsnummern bis 1906	ab 1906	Bemerkungen	Baujahr/ Fabrik-Nr.	Betriebsnummern bis 1906	ab 1906	Bemerkungen
1899/ 5058	Erf 1450	(T 13) Erf 7901		1901/ 5953	Erf 1460	(T 13) Erf 7911	
	5059 1451	7902					
	5060 1452	7903		1902/ 5954	Fft 1650	(T 13) Fft 7901	@ → vN 92 003 + 1923
	5061 Sbr 1950 → 1902 Bsl 1621	(T 13) Bsl 7901	+ 1922		5955 1651	7902	@
	5062 1951	1622	+ 1922		5956 Mag 1903	(T 13) Mag 7904	→ vN 92 004 + 1923
	5063 1952	1623	+ 1922		5957 1904	7905	→ vN 92 005 + 1923
	5064 1953	1624	+ 1922		6192 Erf 1461	(T 13) Erf 7912	
1900/ 5238	1954	1625	7905 → vN 92 001 + 1923		6193 1462	7913	
	5239 1955	1626	7906 → vN 92 002 + 1923		6194 1463	7914	
	5240 1956	1627	7907 + 1922/23		6195 1464	7915	
	5241 Erf 1453	(T 13) Erf 7904		@ Im April 1914 umgezeichnet in (T 13) Hannover 7948 bzw. 7949. Beheimatet waren die beiden T 13 im April 1914 im Bw Stendal. vN = Betriebsnummer der Deutschen Reichsbahn nach dem vorläufigen Umzeichnungsplan von 1923 Anmerkung: Nach Pierson taten die Magdeburger T 13 auf der Strecke Goslar – Clausthal-Zellerfeld Dienst. Direktionsbezeichnungen: Bsl = Breslau Fft = Frankfurt (Main) Erf = Erfurt Mag = Magdeburg			
	5242 1454	7905					
	5243 1455	7906					
	5540 1456	7907					
	5541 1457	7908					
	5542 Mag 1900	(T 13) Mag 7901					
1901/ 5543	1901	7902					
	5544 1902	7903	1913 Bw Goslar				
	5951 Erf 1458	(T 13) Erf 7909					
	5952 1459	7910					

und sie an die Breslauer Direktion weitergeleitet; dort haben sie den Ersten Weltkrieg überlebt, für zwei von ihnen waren von der Deutschen Reichsbahn sogar noch die vorläufigen Betriebsnummern 92 001 und 002 vorgesehen. Es wäre wünschenswert zu erfahren, ob die Magdeburger T 13 von vorneherein zum Bw Goslar gehörten und die Bergstrecke nach Clausthal-Zellerfeld bedienten. Doch die Hälfte aller dieser T 13 lieferte Henschel an die KED Erfurt.

Bild 6 (oben): Die (T 15) Breslau 8013 erhielt bei der Deutschen Reichsbahn noch die vorläufige Betriebsnummer 94 7007, kam aber nicht mehr in den endgültigen Umzeichnungsplan.

Tabelle 5: Die T 13 der Bauart Mallet-Rimrott

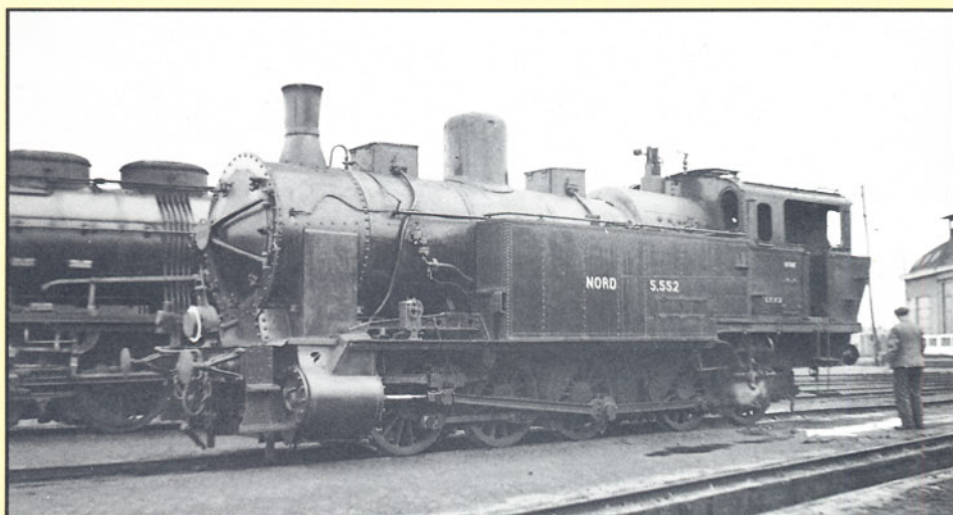
Im Jahre 1913 übernahm die KED Cöln folgende BB-n4v-t der Bahnen des Kreises Bergheim bzw. der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn:

Humboldt	1905/ 265	Kreis Bergheim	→ (T 13) Cöln 7946
Hohenzollern	1903/1599	Kreis Bergheim	→ (T 13) Cöln 7947
Humboldt	1906/ 347	Kreis Bergheim	→ (T 13) Cöln 7948
Humboldt	1908/ 491	Mödrath-Liblar-Brühl	→ (T 13) Cöln 7949
Humboldt	1910/ 689	Mödrath-Liblar-Brühl	→ (T 13) Cöln 7950

Die T 13 der Bauart Mallet-Rimrott

Diese wenigen BB-n4v-t der linksrheinischen Bergheimer Kreisbahn sind 1913 von der Kgl. Preußischen Eisenbahndirektion Cöln übernommen worden; es waren die einzigen Mallet-Tenderlokomotiven in Preußen, also dür-

Bild 7: Auf ein wechselvolles Schicksal kann die ehemalige (T 15) Erfurt 8004 zurückblicken. Sie wurde 1898 von Henschel mit der Fabrik-Nr. 4903 gebaut und erhielt zunächst die Erfurter Betriebsnummer 1884. 1906 wurde sie zur (T 15) Erfurt 8004, kam 1909 als 8002 nach Cassel, von dort 1911 als 8019 zur KED Altona. Als Reparationsabgabe gelangte sie 1919 an die französische Nordbahn, die sie als 5.552 bezeichnete. Unter dieser Nummer hat sie Herr Hesselink am 24. 4. 1939 in Béthune fotografiert. Im gleichen Jahr wurde sie noch von der SNCF in 050 TA 2 umgezeichnet. Die an Frankreich gelangten T 15 Bauart Hagans hielten sich nicht zuletzt deshalb dort so lange in Betrieb, weil die Franzosen kurzerhand den komplizierten Hagans-Antrieb ausbauten und die dritte und vierte Treibachse durch eine Kuppelstange verbanden.



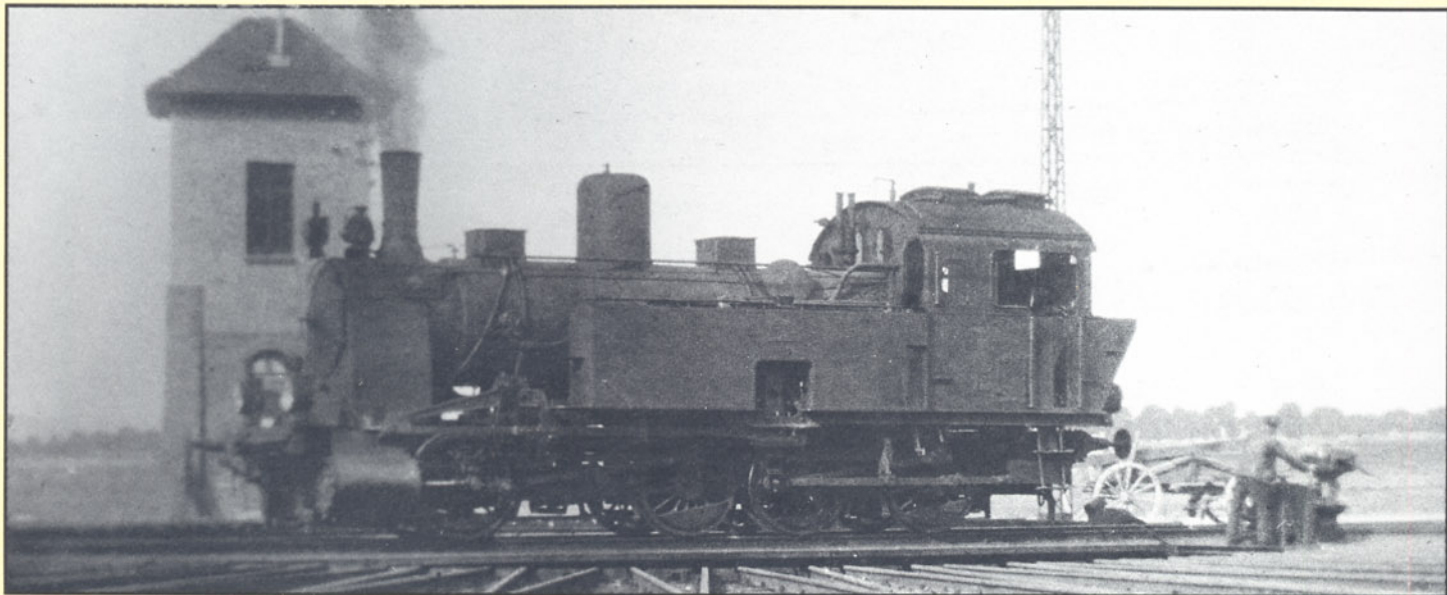


Bild 14: Herrn Pierson verdanken wir diese seltene Betriebsaufnahme der (T 13) Magdeburg 7903, die am 21. 7. 1913 auf der Drehscheibe im Bw Goslar gedreht wurde.

fen sie hier nicht übergangen werden (siehe auch Tabelle 5).

T 13, T 15 – eine preußische T 17 hat es freilich nicht gegeben, wohl aber ist die 2C2-n4v-t der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen ab 1912 unter dieser Bezeichnung gelaufen,

während die preußische 2C2-h2-t das Gattungszeichen T 18 führte.

Unsere Reise in die Vergangenheit ist beendet, alle preußischen Naßdampf-Lokomotiven der G- und T-Gruppe sind den Lesern vor Augen geführt worden, von der kleinen G 1 bis

zur sonderbaren T 15, viele Bauarten, gut gelungene und darum weitverbreitete, Sonderlinge, die nur eine kurze Lebenszeit aufwiesen, sie alle gehören zum Dampflokomotiv-Zeitalter.

Und es ist eine Aufgabe dieser Beiträge gewesen, die Erinnerung an diese Epoche wach zu halten, insbesondere an all die Lokomotiven der Kgl. Preußischen Staatseisenbahnen.

H. Rauter

Quellen

Neben denen in Ausgabe 7/1985 des Eisenbahn-Journals seien hier noch genannt:

ohne Verfasser, Kalender für Eisenbahn-Techniker, neu bearbeitet von A. W. Meyer, 38. Jg., 1911; Verlag J. F. Bergmann, Wiesbaden 1910

J. Jahn, Die Dampflokomotive in entwicklungsgeschichtlicher Darstellung; Verlag Springer, Berlin 1924

E. Born, Lokomotiven und Wagen der deutschen Eisenbahnen;

Hüthig & Dreyer, Mainz und Heidelberg 1958 ohne Verfasser, Pioniere des Eisenbahnwesens, bearbeitet von E. Born;

Verlag C. Röhrig, Darmstadt, ohne Jahresangabe, um 1960

M. Weisbrod und andere, Dampflokomotive deutscher Eisenbahnen, Band 3 und 4; Verlag Alba, Düsseldorf 1978 bzw. 1981.

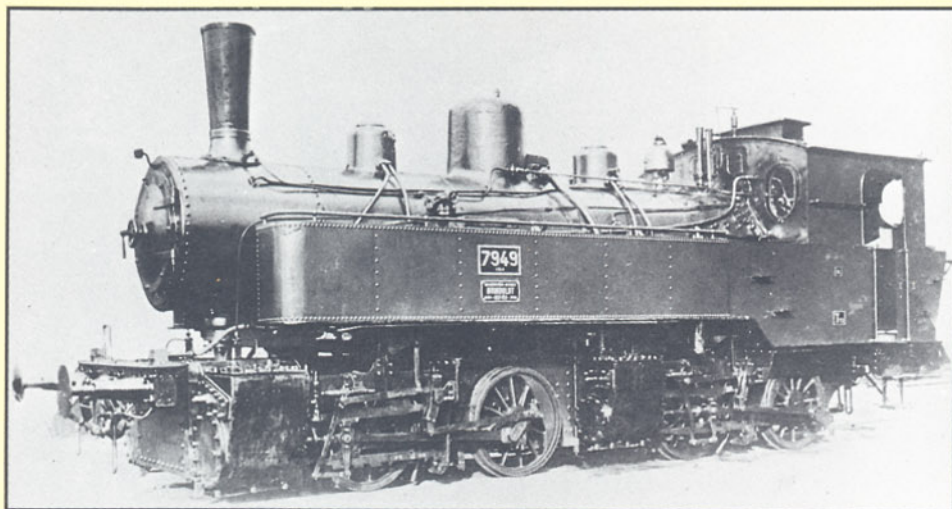


Bild 15: 1908 baute Humboldt unter seiner Fabrik-Nr. 491 diese Mallet-Lok für die Bergheimer Kreisbahnen. Sie wurde mit deren Übernahme durch die Preußische Staatsbahn im Jahre 1913 als Betriebsnummer Köln 7949 in die Gattung T 13 eingereiht.

Bild 16: Ursprünglich an die KED Frankfurt geliefert, kamen die beiden (T 13) Frankfurt 7901 und 7902 im Jahre 1914 als 7948 und 7949 an die KED Hannover. Unser Foto zeigt die 7949 in Stendal.

Fotos 1, 2 und 14: Sammlung Rauter. Alle übrigen Fotos: Sammlung Dr. Scheingraber

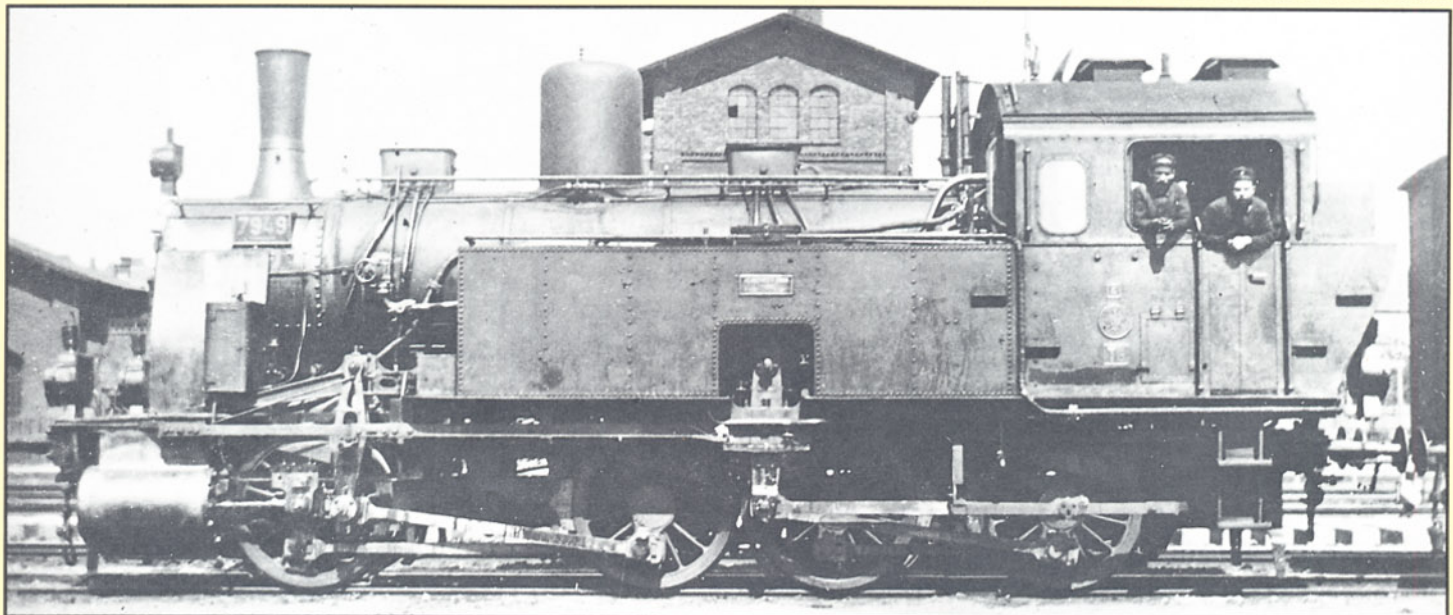




Bild 1: Einen Ganzzug aus zweiachsigen Kühlwagen befördert die 140 008 am 28. 12. 1983 bei Oberaudorf durch das Inntal nach Kufstein.

Foto: A. Ritz

Güterzüge der Deutschen Bundesbahn

Bild 2: Bei Rottweil ist die 220 062 am 19. 5. 1973 mit einem gemischten Güterzug in Richtung Singen unterwegs.

Foto: U. Geum





Bild 3: Auch das Militär zählt zu den Kunden der Deutschen Bundesbahn. Die DB transportiert z. B. in Ganzzügen Truppen samt technischem Gerät zu Truppenübungsplätzen und in Manövergebiete. Ziel des abgebildeten Zuges mit der 044 544 war am 22. 3. 1975 der Truppenübungsplatz Grafenwöhr in Nordostbayern. **Foto: U. Geum**

Im Laufe von drei Jahrzehnten hat sich die Abwicklung des Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland recht nachhaltig verändert. Damals, Ende der fünfziger Jahre, beförderte die Deutsche Bundesbahn noch den Löwenanteil der Güter des täglichen Bedarfs, der vielen Industrieprodukte und der Rohstoffe für die großen Unternehmen der Grundstoffindustrie.

Trotz eines konjunkturbedingten Rückgangs beim Frachtaufkommen hatte die DB im Jahre 1958 insgesamt 273 Millionen Tonnen Güter befördert. Die Binnenschifffahrt kam damals auf 137 Mio t und der Straßengüterfernverkehr erreichte bescheidene 80 Mio t. Der Deutschen Bundesbahn standen zu jener Zeit 273 101 Güterwagen zur Verfügung, zu de-

nen noch 40 444 Privat-Güterwagen kamen, die in den Fahrzeugpark der DB eingestellt waren.

Ein besonders günstiges Ergebnis erreichte die Bundesbahn dann im Jahre 1964 mit einer Beförderungsleistung von 335 Mio t. Noch größer waren allerdings die Zuwachsraten bei der Binnenschifffahrt und beim Straßenfernverkehr. Auf den Binnenwasserwegen wurden 184 Mio t transportiert und auf den Bundesfernstraßen waren es immerhin auch schon 124 Mio t. Zu den ab 1948 beschafften offenen und gedeckten zweiachsigen Güterwagen mit Holzaufbauten waren nun schon die ersten Lieferserien neuer Fahrzeuge mit glattflächigen Aufbauten und mit besonderen Einrichtungen zur schnelleren Entladung der

Wagen hinzugekommen.

Trotz dieser Modernisierung des Wagenparks mußte sich die DB aber in den darauffolgenden Jahren mit etwas geringeren Frachtquoten begnügen. Keine Einbußen erlitt die Binnenschifffahrt, die sogar immer noch kleine Steigerungen verbuchen konnte. Gewinner im Wettbewerb war und blieb aber der Güterverkehr auf der Straße. Im Jahre 1967 sank die Transportleistung der Bahn dann auf 297 Mio t. Zu Beginn der siebziger Jahre, als die DB ihren Güterwagenpark den Erfordernissen der technischen Entwicklung und den Belangen ihrer Kunden anpaßte, begann sich dann aber wieder eine Steigerung der Transportleistungen auf dem Schienennetz abzuzeichnen. Das Beschaffungsprogramm bis



Bild 4: Mit einem Durchgangsgüterzug von Regensburg nach München durchfährt die 194 085 am 28. 9. 1983 den Bahnhof Neufahrn (Niederbayern).

Foto: A. Ritz

1975 sah den Bau von rund 25 000 neuen Wagen vor, zu denen 8000 Schiebewandwagen, 3000 Schiebe- und Schwenkdachwagen, 3600 gedeckte Selbstentladewagen, 2000 offene Drehgestell-Selbstentladewagen, 5000 Drehgestell-Flachwagen und ein großer Teil von 5000 benötigten Tragwagen für Großcontainer zählten.

Trotz der Ausmusterung von 11 000 überalterten gedeckten Güterwagen verfügte die Deutsche Bundesbahn im Jahre 1975 über 287 365 bahneigene Fahrzeuge für den Güterverkehr. Hinzu kamen noch 47 760 Privat-Güterwagen. Kurz zuvor hatte die DB im Jahre 1974 mit 366 Mio t ein Rekordergebnis erzielt. Mit 252 Mio t waren aber die Binnenschifffahrt und mit 225 Mio t auch der Straßen-

fernverkehr recht erfolgreich. Während sich die Leistungen der anderen Verkehrsträger bis zur Mitte der achtziger Jahre weiter steigerten, beim Güterfernverkehr auf den Straßen auf mehr als 325 Mio t, erlitt die Deutsche Bundesbahn erneut Einbußen.

Um diesem Trend zu begegnen, hat die DB neue Verkehrskonzepte erarbeitet und, nach eingehenden Untersuchungen, neue Fahrzeuge bei den Waggonfabriken in Auftrag gegeben und auch schon in Dienst gestellt. Diese neuen Güterwagen dürfen nun auch mit höheren Geschwindigkeiten verkehren, eine wichtige Voraussetzung für das System InterCargo, das am 4. Juni 1984 aus der Taufe gehoben wurde. InterCargo ist die schnelle, pünktliche und zuverlässige Nachtverbindung

mit garantierten Beförderungszeiten zwischen den 11 bedeutendsten Wirtschaftszentren in der Bundesrepublik Deutschland. Von Montag bis Freitag rollen jede Nacht 88 InterCargo-Güterzüge, kurz als ICG bezeichnet, mit 100 km/h nach einem besonders ausgeklügelten Plan über die Gleise der DB, überwacht von der zentralen Transportleitung in Mainz. Im ersten Jahr haben von 19 598 eingesetzten ICG immerhin 96% pünktlich ihr Ziel erreicht, sicherlich eine stolze Bilanz, die sich sehen lassen kann. Hinzugekommen sind auch noch 6000 Lastzugladungen, die in jeder Nacht im kombinierten Ladungsverkehr auf der Schiene unterwegs waren.

Die Indienststellung neuer Wagen größerer Ladefähigkeit erlaubte die Ausmusterung wei-



Bild 5: Die 044334 mit einem Güterwagen-Leerzug am 24. 4. 1974 in Leer (Ostfriesl).

Foto: U. Geum

Bild 6: In Ingolstadt Hbf steht die 290208 mit einem aus vierachsigen Kesselwagen bestehenden Ganzzug zur Abfahrt bereit (12. 1. 1982).

Foto: U. Geum



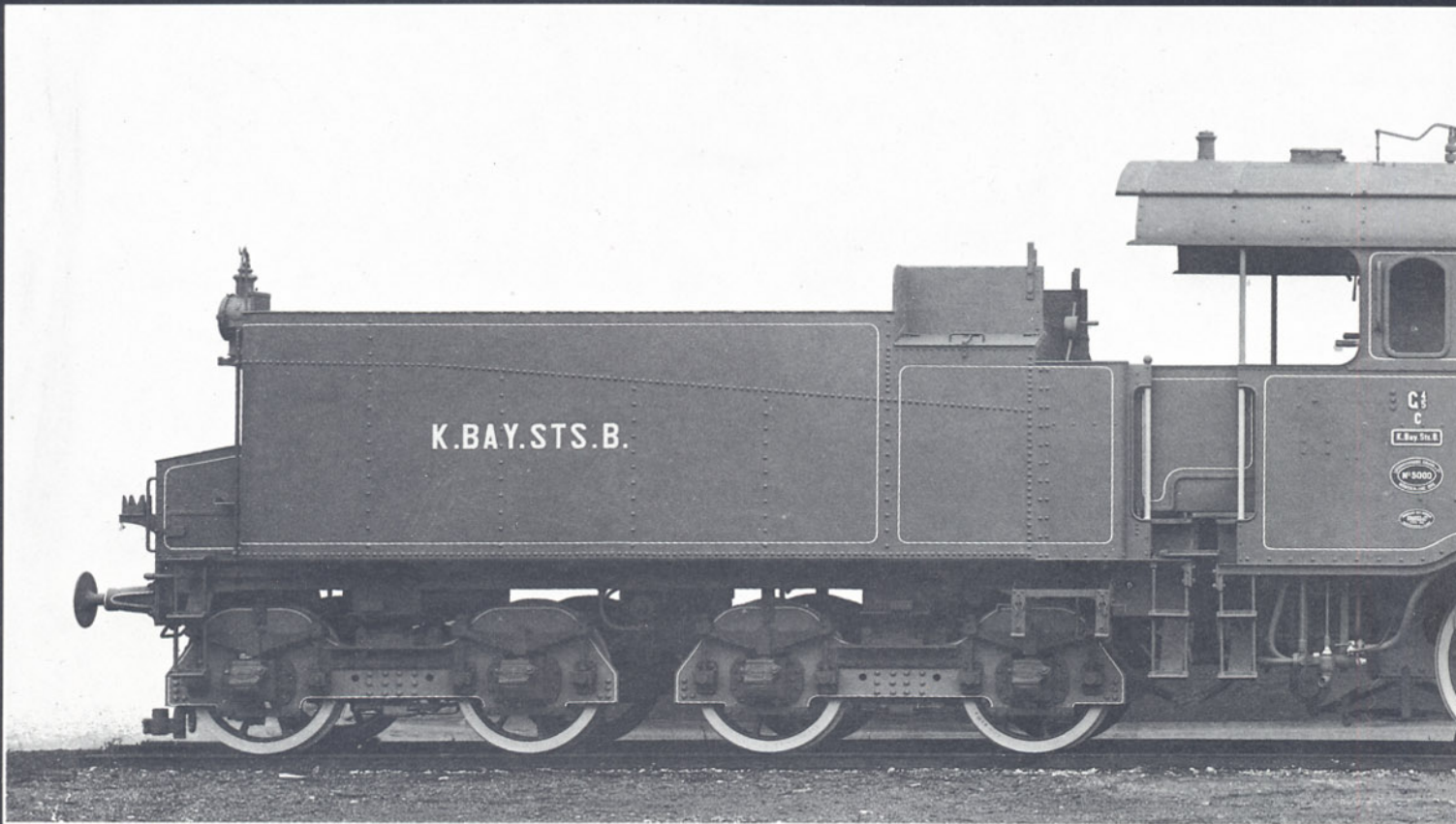


Bild 7: Auf der zweigleisigen Hauptstrecke nach Friedrichshafen dampft die 051 046 mit einem Durchgangsgüterzug bei Ulm in Richtung Süden (Juli 1970). **Foto: U. Geum**

terer Fahrzeuge älterer Bauart. Dadurch verringerte sich der Güterwagenbestand der DB inzwischen auf rund 260 000 Fahrzeuge. Dennoch werden sich aber die Transportleistungen wieder steigern lassen. Voraussetzung dafür ist aber der rasche Ausbau vorhandener Strecken und die Fertigstellung der Neubaustrecken. Bereits im kommenden Jahr werden dann auch die ersten Universallokomotiven der neuen Baureihe 120 aus der Serienfertigung zur Verfügung stehen, die auf diesen Strecken den hochwertigen Güterzugverkehr übernehmen werden. **HO**

Bild 8: Der Schnellgüterzug 42 112, den die 194 093 von Salzburg nach München bringt, beförderte am 23. 11. 1982 neben Lkw-Sattelauflegern und -Wechselaufbauten auch einen Container, der auf dem ersten Wagen hinter der Lokomotive zu erkennen ist. **Foto: A. Ritz**





Bayern-Journal

Die Gattung G 4/5 (N)

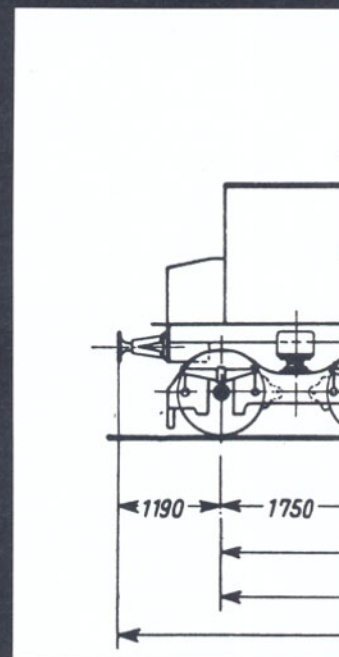
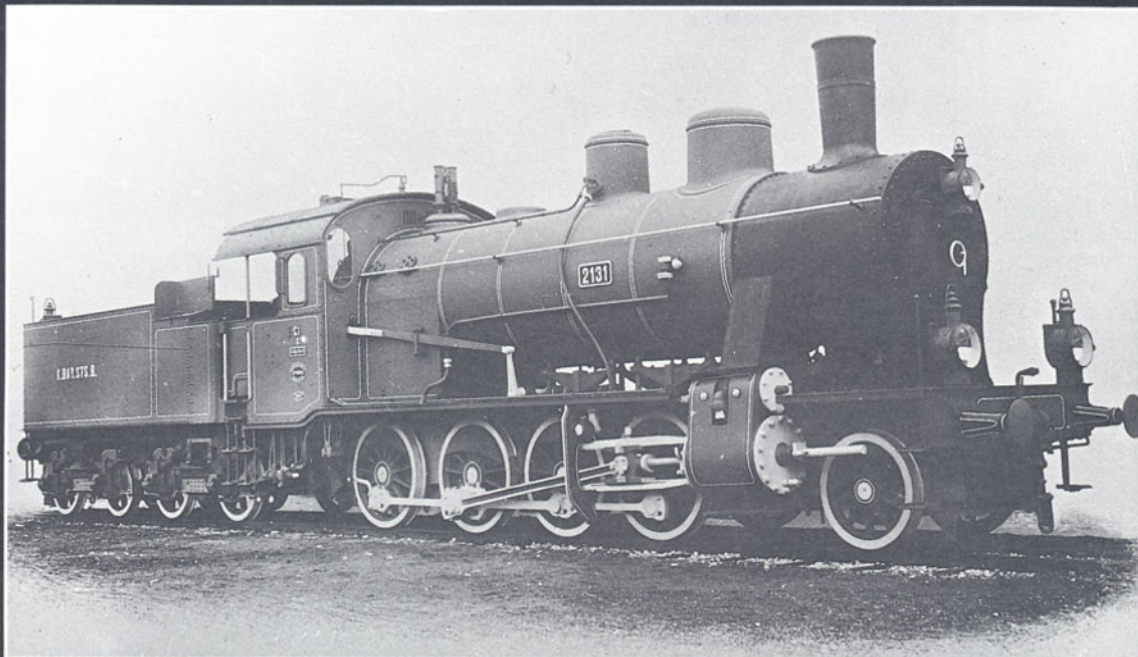
Im „Bayern-Journal“ in der Ausgabe 8/1984 des Eisenbahn-Journals sind wir bei der Besprechung der letzten Bauform der Gattung E1 auf die 4000. Lokomotive der Fa. Krauss & Co. gestoßen, die am 16. Dezember 1899, also wenige Tage vor der Jahrhundertwende,

als Betriebsnummer 2084 an die Bayerische Staatseisenbahn übergeben wurde. Fünf Jahre später, zum 31.12.1904, berichtete Krauss, daß er bereits 5220 Lokomotiven gebaut habe. Erstaunlicherweise wurde aber die Fabriknummer 5000 erst am 12. Oktober 1905 an die Staatsbahnverwaltung abgeliefert. Offenbar hatte man diese Jubiläumsnum-

mer für eine neue Gattung der Staatseisenbahn vorgehalten.

Vergleicht man nun Fotos der Lokomotiven mit den Fabriknummern 4000 und 5000, so fällt beim ersten Hinsehen fast kein Unterschied auf, beide könnten fast Maschinen ein und derselben Gattung sein. Erst auf den zweiten Blick fällt uns die höhere Kessellage

Bild 2: Die Lokomotive mit der Betriebsnummer 2131 in der Schrägansicht. Deutlich erkennbar sind die Kolbenschieber und die Tragfedern über den ersten beiden Treibachsen.



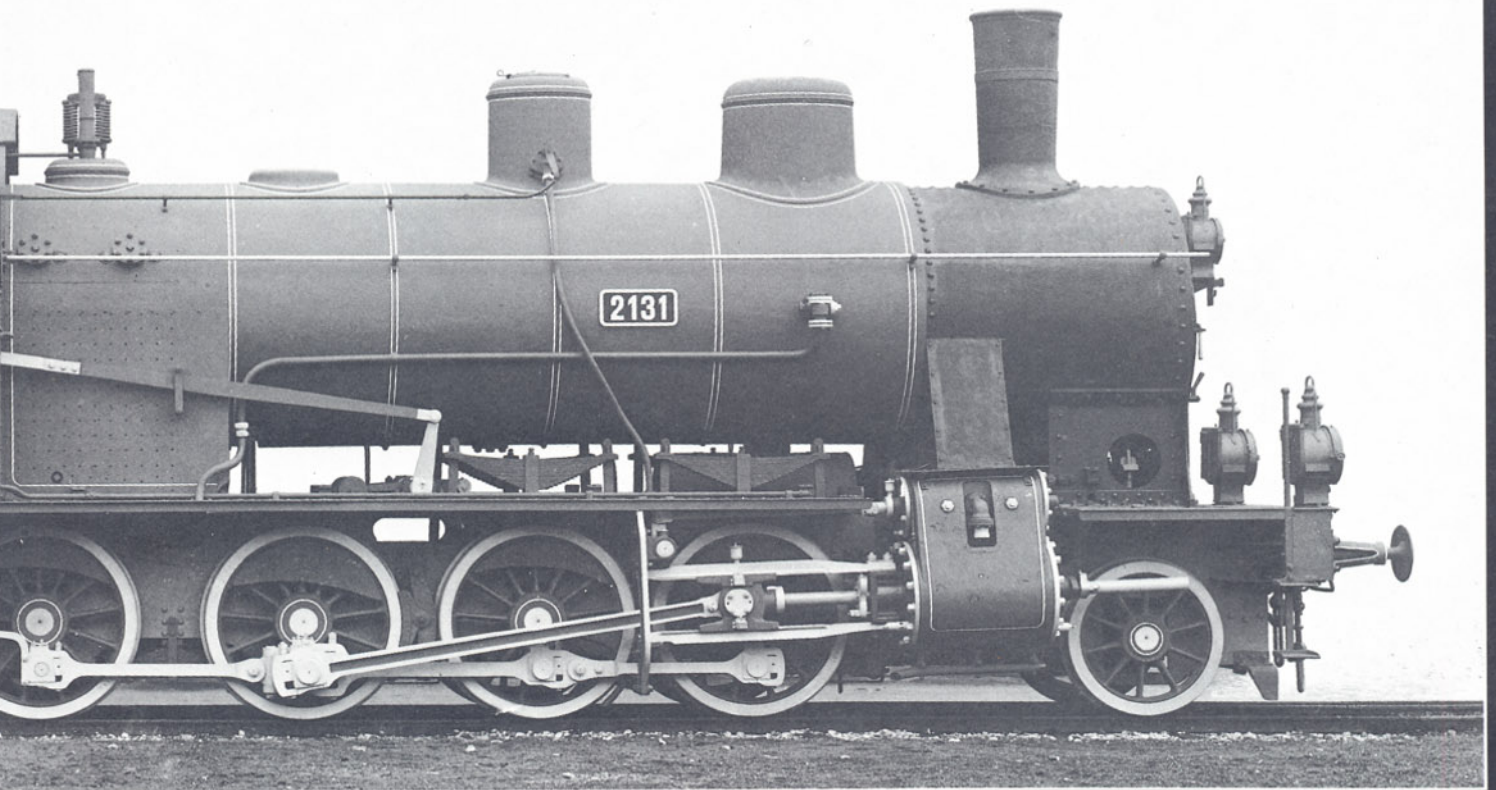


Bild 1: Die G 4/5 (N) mit der Betriebsnummer 2131 war die 5000. Lokomotive der Firma Krauss & Co.

Werkfoto: Krauss-Maffei, Sammlung Merker

der Fabriknummer 5000 auf. Es handelt sich bei ihr um die erste Lokomotive der Gattung G 4/5 mit der Achsformel 1'D-n2, einer verstärkten E I. Sie wurde nur in einer ganz kleinen Gruppe von insgesamt sieben Maschinen beschafft. Eindeutig hat man bei ihrer Konstruktion die Erfahrung mit den beiden von Baldwin gelieferten E I der amerikanischen Bauart Vauclain herangezogen.

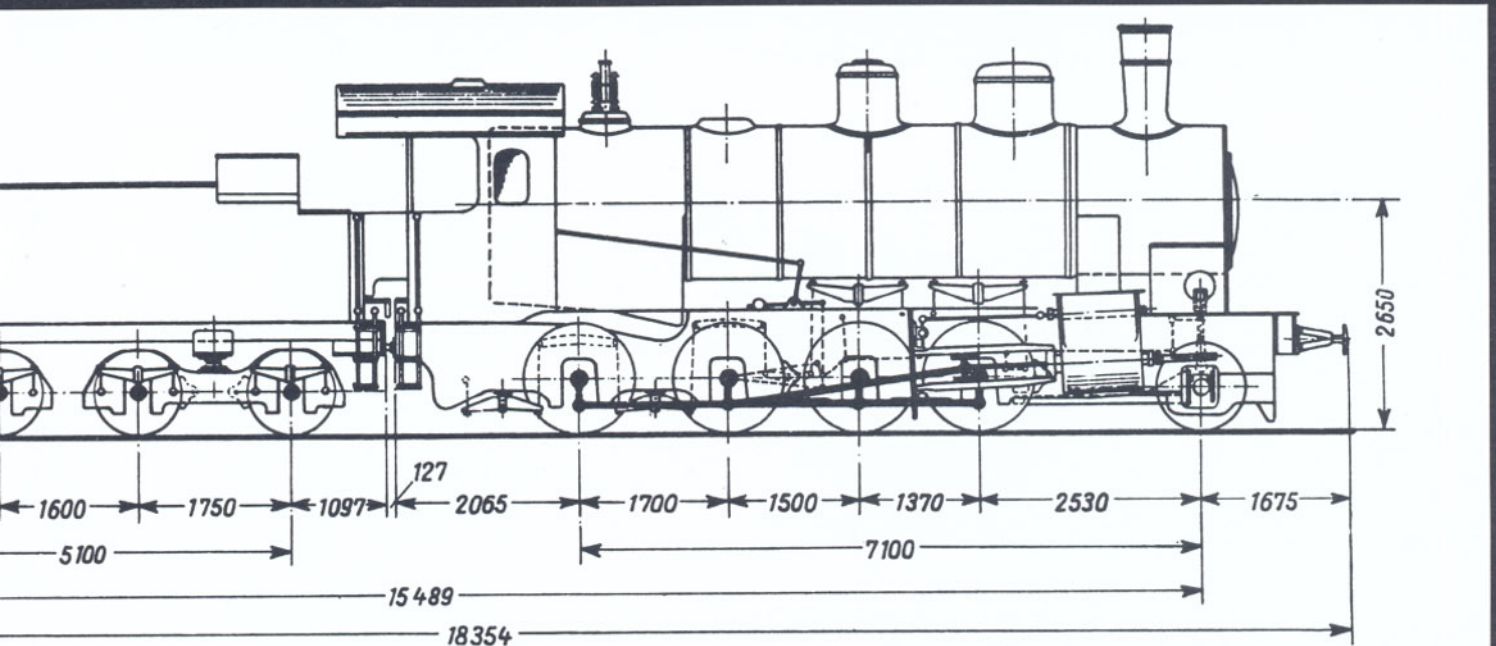
So legte man nach dem amerikanischen Vorbild den Kessel höher bis auf ein Kesselmittel von 2500 mm über Schienenoberkante, um so die Feuerbüchse noch über den Rahmen stellen zu können. Auch der Kessel selbst war um einiges größer als bei der Serien-E I, aber nicht ganz so groß, wie bei den beiden

Baldwins. Mit seiner Rostfläche von 2,85 m² (3,08 m² bei den Baldwins) und einer Verdampfungsoberfläche von 179,7 m² war er entschieden leistungsfähiger als der der E I. Der Zylinderdurchmesser entsprach mit 540 mm dem der E I, der Kolbenhub wurde dem der Vauclain-Lokomotiven mit 610 mm angeglichen. Auch der Treibraddurchmesser von 1270 mm entsprach exakt dem amerikanischen Vorbild. Erstaunlicherweise ging man beim Fahrwerk von dem bewährten Krauss-Helmholtz-Drehgestell ab und begnügte sich damit, die Laufachse als Bisselachse auszubilden. Ihre Quersfeder wurde mit den Tragfedern der ersten Kuppelachse durch Ausgleichhebel verbunden. Auch die Tragfedern

der übrigen drei Kuppelachsen verband man durch Ausgleichhebel untereinander. Nur die Tragfedern der ersten beiden Kuppelachsen konnten über dem Rahmen aufgehängt werden; wegen der breiten Feuerbüchse mußten die restlichen Tragfedern an der Rahmenunterseite hinter den Achsen angebracht werden.

Obwohl die G 4/5 noch eine Naßdampfmaschine war – daher auch die spätere Bezeichnung G 4/5 N, als ab 1916 die Heißdampf-G 4/5 erschien – wurde sie bereits mit Kolbenschieber geliefert. Ihrem amerikanischen Vorbild folgend wurde die Heusingersteuerung nach innen verlegt und bewegte die Schieber mittels einer Übertragungswelle.

Bild 3: Skizze der bayerischen Gattung G 4/5 (N) im Maßstab 1:87.



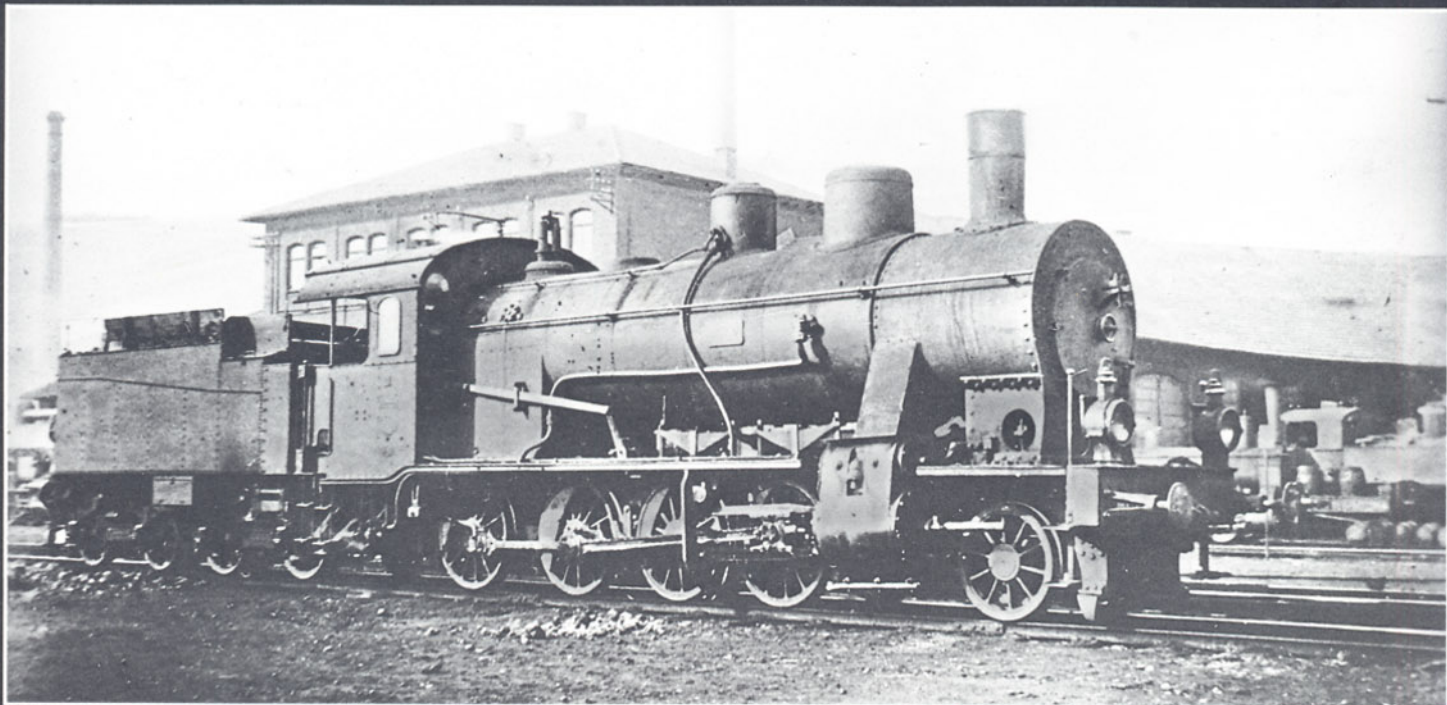


Bild 4: Die G 4/5 mit der Betriebsnummer 2132, aufgenommen im Jahre 1919 im Bw Würzburg.

Wie bereits erwähnt, wurden nur sieben Lokomotiven der Gattung G 4/5 mit den Betriebsnummern 2131–2137 (Krauss, Baujahr 1905, Fabrik-Nr. 5000 und Baujahr 1906, Fabrik-Nr. 5333–5338) beschafft. Die Betriebsnummer 2137 wurde zunächst auf der Jubiläumsausstellung 1906 in Nürnberg gezeigt, die restlichen Maschinen auf die Werkstätten Lindau und Aschaffenburg verteilt. 1914 waren alle sieben Maschinen in Aschaffenburg stationiert. Während des Ersten Weltkriegs wurden drei G 4/5 (Betriebsnummern 2134, 2135 und 2137) auf den östlichen Kriegsschauplatz verschlagen; die 2135 tauchte nach Kriegsende unter ihrer alten Nummer in Rumänien bei der CFR auf, die beiden anderen fielen an die polnische Staatsbahn PKP. Ob sie dort die vorgesehene Bezeichnung als Tr 102-1 und Tr 102-2 noch getragen haben, bleibt wohl ungeklärt; 1939 sind sie jedenfalls im PKP-Bestand nicht mehr enthalten gewesen. Die restlichen vier G 4/5 kamen als 56401–404 an die Deutsche Reichsbahn, wurden aber schon bald ausgemustert. Spätestens bis Ende 1931 sind sie restlos aus den Listen verschwunden und auch in der Ausgabe 1931

des „Merkbuchs“ nicht mehr enthalten. Blättern wir noch kurz in der „Festschrift zur Vollendung der Lokomotive Nr. 5000“, die die Fa. Krauss & Co. 1905 herausgegeben hat, weil sie uns etwas behilflich sein kann, die erstaunliche Tatsache zu erklären, warum und wieso die 25 Jahre nach Maffei gegründete zweite bayerische Lokomotivfabrik in den ersten 38 Jahren ihres Bestehens bereits mehr als die doppelte Zahl an Lokomotiven gebaut hatte als die Fabrik Maffeis in der Hirschau. Der Hauptgrund liegt wohl in der Tatsache, daß – so die Festschrift – „neben dem Bau von Lokomotiven für den Betrieb von Hauptbahnen von Anfang an gleichwie in der Folge der Herstellung von solchen für allerlei Arten von Bahnanlagen untergeordneter Bedeutung, so z. B. für Eisenbahnbau, Neben- (Lokal-, Sekundär-) Klein- und Straßenbahnen, Industriegleise, Feld- und Waldbahnen, Bergwerksbetrieb, Tunnelbau usw. ins Auge gefaßt wurde. Die unerwartete Ausbreitung dieser Spezialität führte im Mai 1872 zur Inangriffnahme des Baues einer Filialwerkstätte am Münchner Südbahnhof, denn wir waren längst zu der Überzeugung gekommen,

daß . . . die Spezialisierung dieser Fabrikation sich als zweckmäßig erweisen würde.“ Krauss war also, wie wir heute sagen würden, in eine ausgesprochene Marktlücke gestoßen. Von den 5220 bis Ende 1904 gebauten Lokomotiven waren 4371 Tenderlokomotiven, bis auf verschwindende 110 Stück alle nach „System Krauss“, also mit Wasserkastenrahmen, einfacher Kesselkonstruktion und geringem Gewicht. Außerdem ist erwähnenswert, daß über 3000 dieser Lokomotiven eine geringere Spurweite als Normalspur besaßen, darunter zahlreiche Bau- und Feldbahnlokomotiven mit 600 mm Spurweite. Bei der Fa. Maffei dagegen bildeten Schmalspurlokomotiven eine ganz verschwindende Minderheit. Dort beschränkte man sich lange Jahre und Jahrzehnte auf den Bau von normalspurigen Lokomotiven für Hauptbahnen. Daß hier der Bedarf geringer und die Konkurrenz weit größer war, ist zur Genüge bekannt und mit einer der Gründe, warum letztlich die traditionsreiche Firma aus der Hirschau in der Firma Krauss & Co. aufging und nicht etwa umgekehrt.

—rab—

Bild 5: Kleiner Plausch zwischen Lokführer und Zugbegleiter bei einem Zwischenaufenthalt.

Fotos 2, 4 und 5: Sammlung Dr. Scheingraber

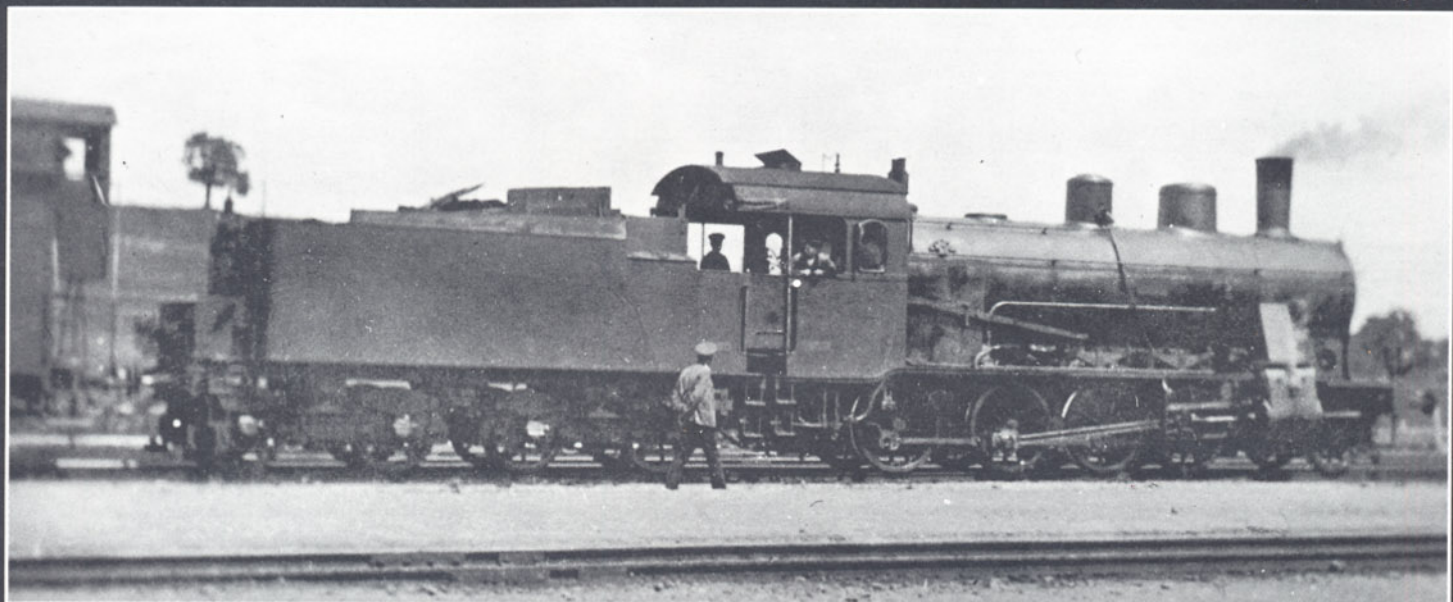




Bild 1: Ein Blick auf die Freistände im Bw Düsseldorf 1. Nur ein Teil der Gleise ist mit Fahrdrabt überspannt (26. 8. 1985).

Foto: H. Säuberlich

Deutsche Bahnbetriebswerke

Das Bw Düsseldorf – Abstellbahnhof

Die Entwicklung der Stadt Düsseldorf um die Jahrhundertwende ließ bereits bald nach Eröffnung des neuen Hauptbahnhofs im Jahre 1891 Pläne reifen, die Bahnanlagen weiter auszubauen. Im Verkehrsaufkommen der großen Bahnhöfe des Deutschen Reiches lag Düsseldorf zu dieser Zeit bereits mit an vorderster Stelle. Der Erste Weltkrieg verzögerte allerdings den geplanten Ausbau der Düsseldorfer Bahnanlagen. Ab 1927 begann dann doch eine lebhaftere, über 10 Jahre dauernde Bautätigkeit, die um 1930 jedoch zeitweise von den Folgen der Weltwirtschaftskrise betroffen wurde. Die Planung sah eine umfassende Umgestaltung der Betriebsanlagen vor, einschließlich einer neuen Reisezug-Abstellanlage und zugehörigem Bahnbetriebswerk im Süden der Stadt. Bei diesen Baumaßnahmen mußte u. a. auch das in den neunziger Jahren nördlich des Hauptbahnhofs er-

baute Rechteckschuppen-Bw durch einen Neubau ersetzt werden, weil seine Anlagen der künftigen Verkehrsentwicklung nicht gewachsen waren. Auf dem geräumten Bw-Gelände entstand später ein überdachter Postverladebahnhof.

Der neue Reisezug-Abstellbahnhof mit großzügigen Gleis- und Behandlungsanlagen entstand rund 3 km südöstlich des Hauptbahnhofs im Werstener Feld, weil der hierfür erforderliche Platz im Stadtbereich nahe des Hauptbahnhofs nicht zur Verfügung stand. Bei der Bemessung der Betriebsanlagen wurde von Anfang an auf die weitere Entwicklung des Reisezugverkehrs, vor allem auf den zu erwartenden Zulauf von der Ruhr, Rücksicht genommen. Im Endzustand war nämlich vorgesehen, daß täglich 60 Züge des „Ruhrschnellverkehrs“, die auch auf längere Sicht noch lokbespannt waren, in Düsseldorf enden sollten.

Aus dieser zu erwartenden Entwicklung entstanden am südlichen Ende des neuen Abstellbahnhofs außer einem benachbarten

Bahnbetriebswagenwerk (Bww), eine leistungsfähige und weiträumige Lokbehandlungsanlage, das neue Bahnbetriebswerk Düsseldorf-Abstellbahnhof; es wurde 1932 in Betrieb genommen (Lokanschrift: Düsseldorf-Abstellbhf). Diese Anlage war in bau- und maschinentechnischer Hinsicht nach neuzeitlichen Grundsätzen errichtet worden, wobei auch die fortgeschrittenen sozialen Belange der Belegschaft berücksichtigt wurden. Hervortretender Mittelpunkt war die in Stahlbetonbauweise errichtete ringförmige Lokhalle mit dreißig, an eine 23-m-Drehscheibe angeschlossenen, Strahlengleisen. Die Rauchgase der in der Halle unter Feuer stehenden Lokomotiven gelangten über eine zentrale Rauchabzug-Sammelanlage durch zwei hohe Schornsteine ins Freie. Umweltbewußtsein bei der alten Reichsbahn schon um 1930! Über eine benachbarte zweite 23-m-Drehscheibe waren außerhalb der Lokhalle zusätzlich noch mehr als ein Dutzend stumpf endender Lokaufstellgleise angeschlossen. Am linken Flügel der Lokhalle befand sich die



Bild 2: Der Ringlokschuppen des Bw Düsseldorf 1 im August 1985.

Foto: H. Säuberlich

Bild 3: Das alte Bw Düsseldorf Hbf neben dem Hauptbahnhof in Düsseldorf ist auf dieser Aufnahme aus dem Jahre 1929 am linken Bildrand zu erkennen. 1932 wurde es durch das Bw Düsseldorf-Abstellbahnhof ersetzt, das rund 3 km südöstlich des Hauptbahnhofs neu errichtet wurde.

Foto: Stadtarchiv Düsseldorf (Sammlung Reinshagen)

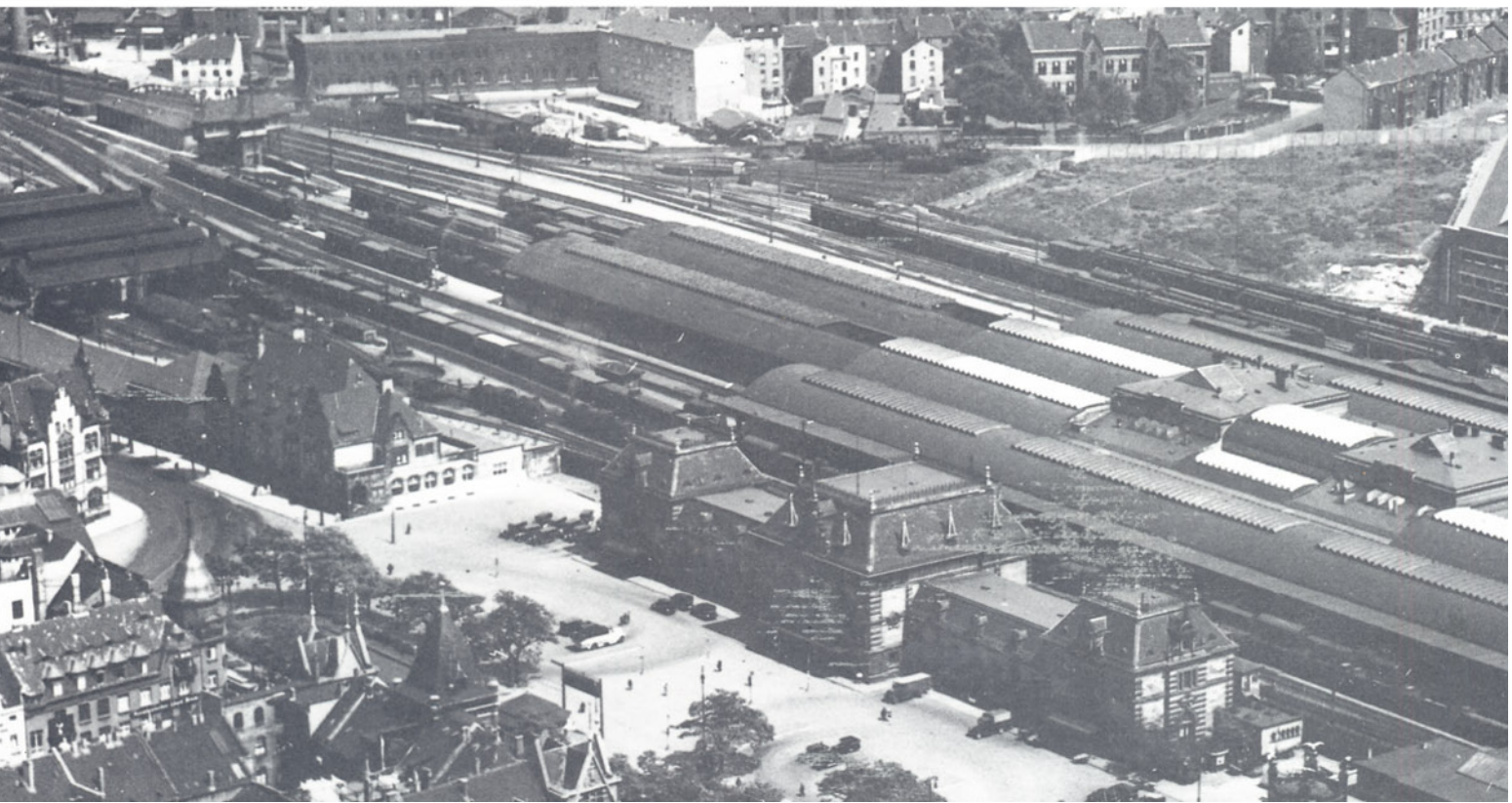




Bild 4: Blick vom Wasserturm aus auf die Lokbehandlungsanlagen des Bw Düsseldorf-Abstellbahnhof (links) und die Wagenhalle des Bahnbetriebswagenwerkes (1954). **Foto:** H. Säuberlich

zweigleisige Achssenke mit anschließenden Werkstätten. Dem rechten Flügel der großen Lokhalle war ein moderner Verwaltungsbau mit der Lokleitung angegliedert. Zum Bw gehörte auch ein eindrucksvoller und für die Anlage charakteristischer Wasserturm in Stahlbetonbauweise mit teilweiser Backsteinverkleidung. In einer leistungsfähigen, mit Brückenkran ausgestatteten Bekohlungsanlage konnten unter einem Zwilling-Hochbunker mit Wiegevorrichtung zwei Lokomotiven ihre Vorräte gleichzeitig und in kurzer Zeit ergän-

zen. Soweit bekannt, beheimatete das Bw zum Zeitpunkt der Eröffnung Lokomotiven der BR 38¹⁰ (preuß. P 8), 74⁴ (preuß. T 12) und 78 (preuß. T 18), womit die zugeteilten Personenzugleistungen bestritten werden konnten. Am stärksten vertreten waren natürlich die Lokomotiven der BR 38, die auch die Hauptlast der Zugförderung trugen. Sie fuhren nach Duisburg, Dortmund Hbf, Dortmund Süd, Essen (über Kettwig), Wuppertal (auch über Mettmann), Hagen, Remscheid-Lennep, Opladen, Köln, Euskirchen (über Neuss –

Düren), Mönchengladbach und Aachen. Es bestanden auch Durchläufe Köln – Dortmund, Hagen – Aachen und Essen – Remscheid-Lennep (über Düsseldorf).^{*} Die BR 78 war zahlenmäßig nicht so stark vertreten. Ihre Leistungen waren mit den Einsätzen der P 8 vergleichbar.

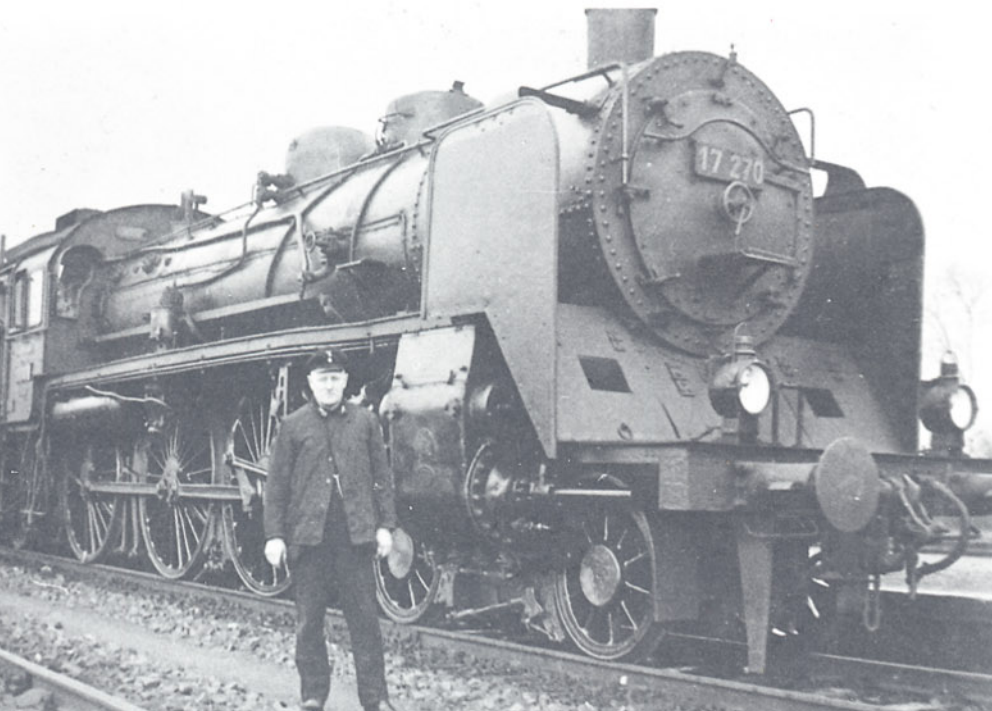
Die in geringer Stückzahl vorhandenen Tenderloks der BR 74⁴ wurden schließlich im Rangierdienst am Hauptbahnhof sowie am Abstellbahnhof (Zugbildung) eingesetzt.

Schon bald verstärkte man den Fahrzeugpark durch Umbeheimatung der schweren Einheits-Tenderloks BR 62 001 – 005, vom Bw Remscheid-Lennep zum Bw Abstellbahnhof. Diese wuchtigen Maschinen mit 20 t Achslast konnten ihre enorme Zugkraft vor schwereren Reisezügen zwischen Köln und Dortmund sowie Aachen und Hamm besser unter Beweis stellen als vordem beim Bw Lennep. Die 62er beförderten z. B. E 238 Wuppertal-Oberbarmen – Aachen (5 Eilzugwagen, Kurswagen Dresden – Aachen, Postwagen), BP („beschleunigter Personenzug“) 233 Köln – Berlin bis Hamm (W), BP 849 Frankfurt (M) – Dortmund auf dem Abschnitt Koblenz – Dortmund und D 325 Düsseldorf – Wuppertal-Oberbarmen mit Kurswagen nach Berlin für FD 225.

Die Düsseldorfer Maschinen wurden hauptsächlich im Bezirks- und Nahverkehr eingesetzt. Fernleistungen fielen dem Bw kaum zu, da es zu nahe im Einzugsbereich der großen Kölner Bahnbetriebswerke lag. Auf der Strecke (Mönchengladbach –) Düsseldorf – Ha-

Bild 5: Um 1934 wurden dem Bw Düsseldorf-Abstellbahnhof Lokomotiven der Baureihe 17.2 zugeteilt. Darunter auch die abgebildete 17 270, die der Vater des Verfassers dieses Beitrages als Lokführer fuhr. Das Foto entstand 1935.

Foto: Sammlung Reinshagen



^{*} (Anmerkung der Redaktion: Zu den von Düsseldorf ausgehenden Strecken kann auch die im Eisenbahn-Journal, Ausgabe 1/85, erschienene Sammellandkarte von 1896 dem weniger Ortskundigen als Orientierungshilfe dienen.)



Bild 6: Der Ringlokschuppen des Bw Düsseldorf-Abstellbahnhof am 26. 3. 1931. Die neue Bw-Anlage ist noch nicht ganz fertiggestellt.

Foto: Archiv Säuberlich

gen – mit den dort vorhandenen Steigungen – bevorzugte man Lokomotiven der BR 39 (preuß. P 10) der Bahnbetriebswerke Hagen-Eckesey, Wuppertal-Langerfeld und Mönchengladbach.

Durch die um 1930 einsetzende Zuteilung neuer Einheitslokomotiven der BR 03 an die Schnellzug-Betriebswerke, wurden die bisher dort verwendeten Lokomotiven der BR 17

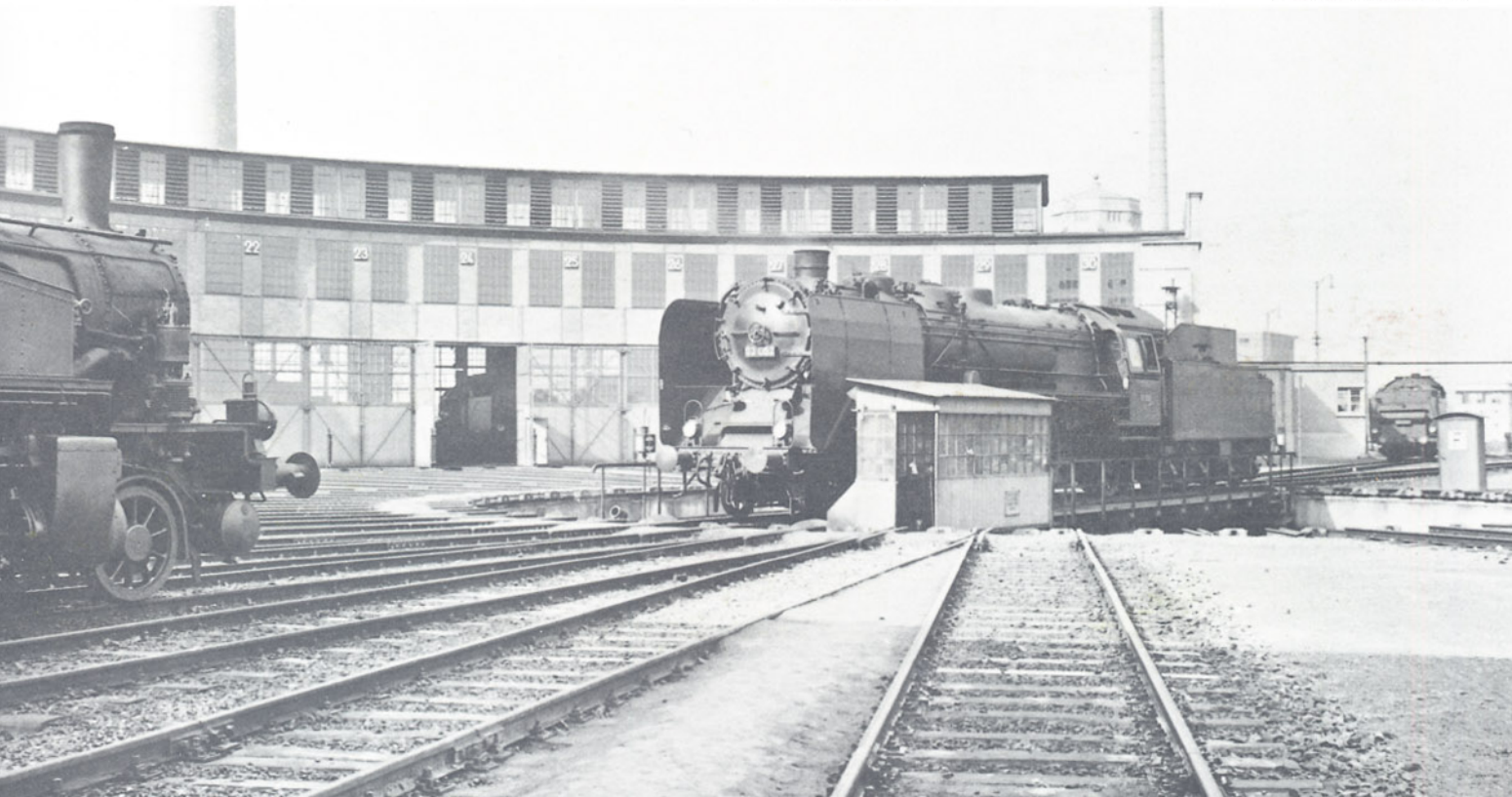
(preuß. S 10) aus dem hochwertigen Dienst verdrängt. So erhielt auch Düsseldorf um 1932 einige Vierzylinder-S 10 aus Köln und Mainz (bekannt sind: 17 008, 039, 069, 097 und 102). Sie liefen aber häufig vor Zügen, die ebenso gut von der BR 38 hätten gefahren werden können, z. B. nach Opladen (25 km) und Rheydt (32 km). Über eine Schnellzugleistung konnten sich die Personale des S 10-

Dienstplans nun doch noch freuen, oder auch nicht, denn: die Bespannung des D 289/ D 290 (Nachtschnellzug Düsseldorf – Leipzig) von Düsseldorf bis und ab Soest mit den inzwischen leistungsschwach gewordenen Vierlings-S 10 bei 400 t Zuggewicht hat die Lokpersonale dieses Dienstplans besonders stark belastet.

Um 1934 wurden die Vierzylinder-S 10 durch

Bild 7: Die 03052 des Bw Köln Bbf auf der Drehscheibe des neueröffneten Bw Düsseldorf-Abstellbahnhof (1932).

Foto: Archiv Säuberlich





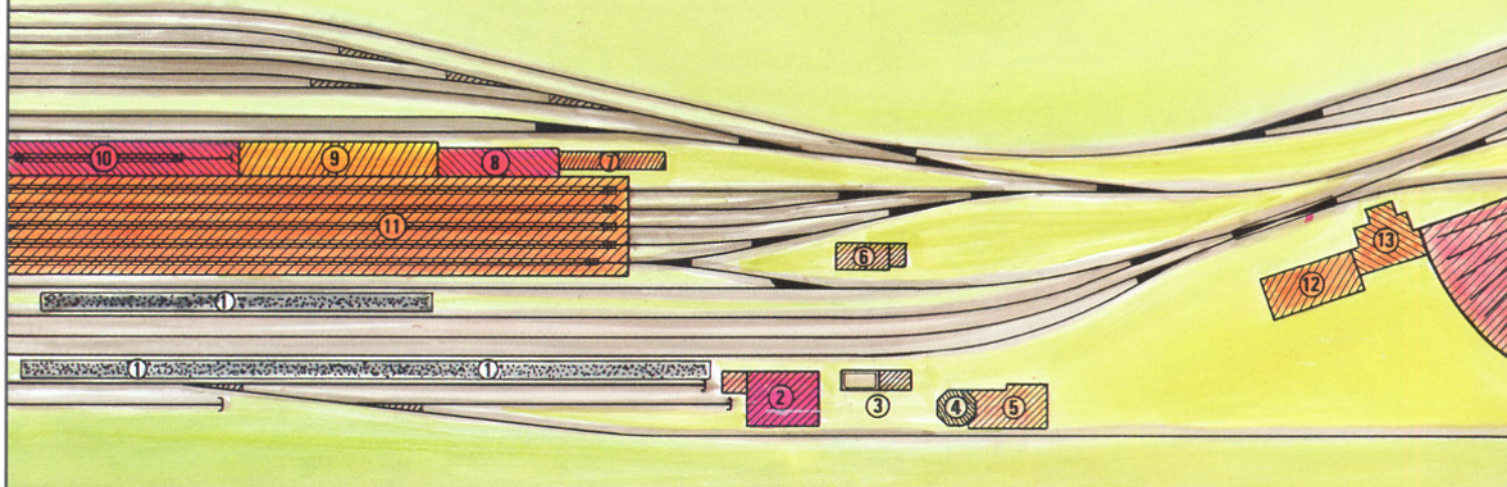
sechs bei der RBD Halle (Bw Cottbus und Halle-P) freigewordene Dreizylinderlokomotiven der BR 17² (preuß. S 10²), einer sonst baugleichen Variante der S 10, abgelöst. Die

Ordnungsnummern der in Düsseldorf stationierten S 10² sind vollständig überliefert: 17 259, 265, 266, 270, 284 und 289. Der schon bekannte D 289/290 wurde in der

Folgezeit bis Paderborn anstatt bis Soest bespannt. Außerdem kam eine neue Eilzugleistung E 417/418 nach Warburg hinzu. Schließlich übernahm die BR 17² auch den

Bw Düsseldorf-Abstellbahnhof

- | | | | | | |
|----------------|--------------|----------------|--------------------|----------------|-----------------|
| 1 Kohlenbansen | 4 Wasserturm | 7 Büro | 10 Reparaturhalle | 13 Lokleitung | 16 Lokreparatur |
| 2 Heizwerk | 5 Stofflager | 8 Batterieraum | 11 Reinigungshalle | 14 Lokschuppen | 17 Werkküche |
| 3 Besandung | 6 Stellwerk | 9 Werkstatt | 12 Bw - Büro | 15 Werkstätten | |





BP 849 von der BR 62, da bei dieser Lok die Wasserergänzung in Köln betriebliche Schwierigkeiten bereitete und die RBD Köln dringend Abhilfe forderte.



Bild 10: Beim Bekohlen im Bw Düsseldorf-Abstellbahnhof wurde die 03 227 am 26. 6. 1936 im Bild festgehalten.

Foto: Archiv Säuberlich

Bild 8 (linke Seite oben): Im Nordwesten schließt sich an das Bw Düsseldorf 1 der Abstellbahnhof an (26. 8. 1985).

Foto: H. Säuberlich

◀ Bild 9: Das Bw Düsseldorf-Abstellbahnhof zu Beginn der sechziger Jahre. Die in Bild 6 gut erkennbare Gleisverbindung zwischen den beiden Drehscheiben existierte zu diesem Zeitpunkt bereits nicht mehr.

Zeichnung: Obermayer

Bild 11: Lokomotiven der Baureihe 03 und 41 im Ringlokschuppen am 26. 5. 1950.

Foto: H. Säuberlich

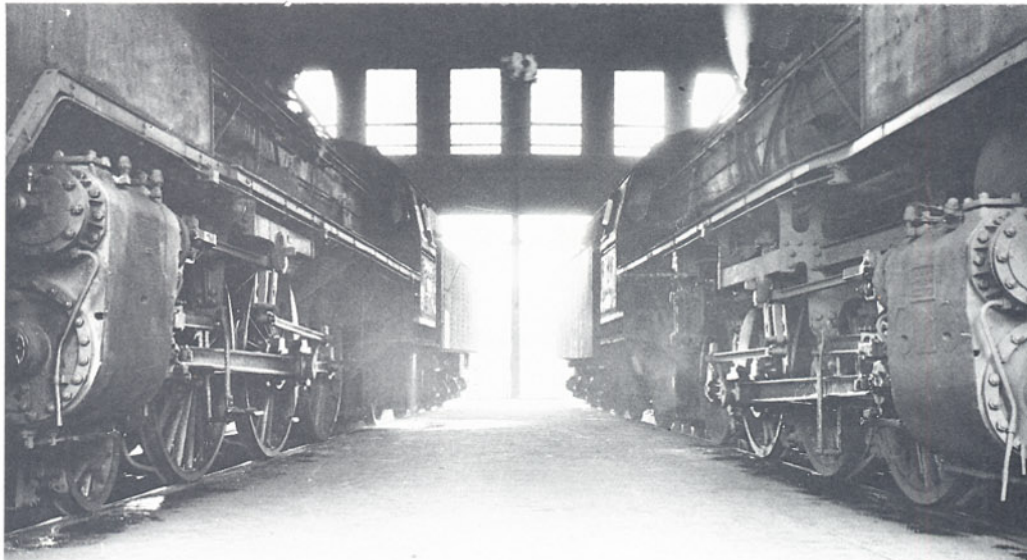
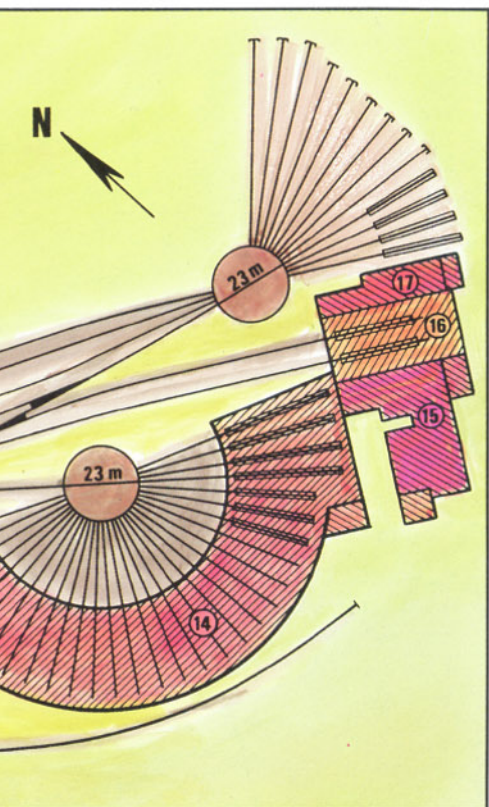




Bild 12: In der großen Wagenhalle des ehemaligen Bahnbetriebswagenwerkes werden jetzt auch Lokomotiven gewartet (26. 8. 1985).

Bild 14 (rechte Seite oben): Die Wagenhalle des Bw Düsseldorf 1 von Nordwesten her. Am rechten Bildrand ist der Wasserturm zu erkennen (26. 8. 1985).

Bild 15 (rechte Seite unten): Dieses Foto aus dem Jahre 1954 zeigt den Wasserturm des Bw Düsseldorf-Abstellbahnhof und rechts daneben das Heizwerk.

Bild 13: Der im Bau befindliche Abstellbahnhof in Düsseldorf, vom Stellwerk am Süden des Abstellbahnhofs aus am 26. 3. 1931 aufgenommen.



Foto: H. Säuberlich

Foto: H. Säuberlich

Foto: H. Säuberlich

Foto: Archiv Säuberlich





Die aus dem Plandienst genommenen veralteten Vierzylinder-S 10 wurden dann nur noch für anfallende Sonderleistungen heran-

gezogen. Beachtlich ist hierbei die Bespannung von Sonderzügen bis Darmstadt, Ludwigshafen, Hannover und Kassel. 1935 wur-

den dem Bw aus einer Borsig-Lieferung die 03181 – 184 zugeteilt, für die es aber mit Ausnahme der Paderborner Schnellzuglei-





Bild 16: Blick auf die Wagenhalle und den Wasserturm des Bw Düsseldorf 1. Der Wasserturm spiegelt sich übrigens im Seitenfenster des 403 003 (26. 8. 1985).

Foto: H. Säuberlich

stung keine leistungsbezogenen Laufpläne gab; sie verdrängten lediglich die BR 17² aus dem Dienstplan 1. So ging dem Rücklauf der 03 mit BP 849 von Koblenz nach Dortmund bemerkenswerterweise eine Vorleistung mit dem Eilgüterzug 5046 Köln-Gereon – Koblenz voraus. In einem anderen Falle mußte die 03 aus Umlaufgründen die tägliche Beförderung des P 722 von Wuppertal-Wichlinghausen nach Düsseldorf (heutige KBS 401) übernehmen. Unter diesen Umständen war den Lokomotiven der BR 03 in Düsseldorf kein allzu langer Aufenthalt beschieden. Sie wurden daher schon bald dem Bw Hagen-Ekkesey zugewiesen. Aus unerklärlichen Gründen kam ein Jahr später abermals ein Blockfabrikneuer 03 (226 – 229) zum Düsseldorfer Abstellbahnhof. Sie verließen mit der im Herbst 1937 nach der Düsseldorfer Ausstellung „Schaffendes Volk“ in Betrieb genommenen 03 275 aus den bereits geschilderten Gründen nach kurzer Einsatzdauer Düsseldorf mit dem neuen Stationierungsziel Bw Wuppertal-Langerfeld. Sowohl die Hagener als auch die Wuppertaler 03 waren dann hauptsächlich vor Eil- und Schnellzügen zwischen Hamm – Wuppertal – Köln bzw. Hamm – Wuppertal – Düsseldorf – Aachen anzutreffen.

1938/39 betrug der Personalstand der Dienststelle rund 520 Mitarbeiter (davon 260 im Lokfahrdienst). Zu dieser Zeit verteilte sich der Bestand von 60 einsatzfähigen Dampflokomotiven auf folgende Baureihen:

5 Lok BR 17 ⁰	5 Lok BR 62
6 Lok BR 17 ²	10 Lok BR 74 ⁴
26 Lok BR 38 ¹⁰	8 Lok BR 78

Das Bw Abstellbahnhof bespannte hier werktäglich 53 Reisezüge; bei weiteren 25 Zügen fand der Personalwechsel im Hauptbahnhof am Bahnsteig statt. Um die täglich rund 120 in Düsseldorf beginnenden Reisezüge bespannen zu können, kamen natürlich auch zahlreiche auswärtige Lokomotiven zur Behandlung in das Bw. Es wendeten hier Lok folgender Bahnbetriebswerke und Baureihen (. .):

Hamm (01), Dortmund Hbf (38), Essen Hbf (17¹⁰, 38, 78, 93), Duisburg Hbf (17¹⁰, 38), Soest (38), Dortmund Süd (38, 78), Mülheim-Speldorf (78), Hagen-Eck (38, 78), Wuppertal-Langerfeld (38, 39), Wuppertal-Vohwinkel (38, 78), Steinbeck (38), Lennep (38, 78), Opladen (38), Aachen Hbf (17², 38), Mönchengladbach (38), Düren (38) und Neuß (38); an Sonn- und Feiertagen auch Düsseldorf-Derendorf (57¹⁰).

Im April 1941 war der Personalbestand der Dienststelle auf 300 Bedienstete abgesunken, ein deutliches Zeichen dafür, daß der Reisezugverkehr vor kriegswichtigeren Verkehrsaufgaben zurückstehen mußte. Die bis dahin vorbildliche Pflege und Wartung der Lokomotiven beschränkte sich nur noch auf das allernotwendigste. Die Auswirkungen des Krieges erforderten auch Umbeheimatungen der Düsseldorfer Reisezuglokomotiven, die aber im einzelnen nicht mehr bekannt sind. Bekannt dagegen ist die Abgabe der 17 039 im Jahre 1940 zum Bw Litzmannstadt (RBD Posen) und der 17 102 als Bremslok zur LVA (Lokversuchsanstalt) Grunewald (Berlin). Düsseldorfer P 8 waren auch auf den weiten Strecken des Ostens, z. B. im Raum Kiew und auf anderen Eisenbahnstützpunkten im Ein-

satz. Die Anlagen des Bw Abstellbahnhof selbst blieben von Kriegseinwirkungen weitgehend verschont. Nach Kriegsende waren die inzwischen 30 Jahre alten und in der Unterhaltung aufwendigen Mehrzylinderlok der BR 17 (S 10⁰ und S 10²) bis zur endgültigen Ausmusterung noch längere Zeit im Bw abgestellt. Eine Veränderung im Lokbestand trat außerdem ein, als 1949 die schweren Tenderlokomotiven der BR 62 zum Bw Dortmund Bbf abgegeben werden mußten. Die dem Bw Abstellbahnhof zugewiesenen Bezirksleistungen wurden nun wieder, wie schon um 1930, ausschließlich mit Lokomotiven der BR 38 und 78 gefahren. Auch weiterhin lag der Schwerpunkt des Lokeinsatzes beim Bezirks- und Nahverkehr. Dies wird mit dazu beigetragen haben, daß dem Bw 1951 die Neubaulokomotiven 65 008 – 010 zugewiesen wurden. Sie beförderten Personen-, Nahverkehrs- und sogar S-Züge u. a. nach Essen, Remscheid-Lennep und von Köln nach Ahrweiler.

Mit Beginn des Sommerfahrplans 1957 kam durch die Elektrifizierung der Strecke Düsseldorf – Essen – Hamm auch erstmals der Strukturwandel in der Zugförderung. Das Bw Abstellbahnhof, bis zu diesem Zeitpunkt zu den größten P 8-Dienststellen der DB aufgestiegen, mußte nun Kürzungen bei den Lokeinsätzen hinnehmen. Im Bezirksverkehr zur Ruhr kamen ab 2. 6. 1957 die neuen schnellen elektrischen Triebwagen der BR ET 30 (430) sowie Lok E 41 (141) des Bw Dortmund Bbf mit Wendezügen zum Einsatz. Die Strecke Düsseldorf – Kettwig – Essen wurde ebenfalls nur noch im Wendezugbetrieb mit Dampflokomotiven der BR 65 des Bw Essen

Hbf befahren. Düsseldorf P 8 konnten schließlich nur noch Zugleistungen auf Strecken des Bergisch-Märkischen Raumes und des linken Niederrheins übernehmen. Besonders hervorzuheben ist hier die durchgehende Bespannung des E 4707 mit Maschinen der BR 38 des Bw Abstellbahnhof von Aachen bis Iserlohn (170 km). Als das Ende des Dampfbetriebs bereits abzusehen war, leisteten Personale des Bw Abstellbf. auch noch Fahrdienst auf Lokomotiven der BR 03¹⁰ des Bw Hagen-Ekkesey. Die 26 Maschinen dieser Baureihe, durch die inzwischen weitreichende Elektrifizierung in Dortmund und Ludwigshafen entbehrlich geworden, wurden bis zum Herbst 1958 schwerpunktmäßig in Hagen zusammengezogen. Von hier aus übernahmen sie die Beförderung der Reisezüge (Nahverkehrs-, Eil- und Schnellzüge) zwischen Köln – Wuppertal – Hamm und Aachen – Düsseldorf – Hagen – Siegen. Durch ihren massierten Einsatz verdrängten sie die BR 38 fast völlig. Nachdem das Bw Abstellbahnhof mit Beginn des Sommerfahrplans 1965 dampffrei geworden war, wurden die nicht mehr benötigten Betriebsanlagen (Bekohlung, Lokspeisewasserversorgung, Schlackensumpf u. a. Einrichtungen) zurückgebaut bzw. den Erfordernissen der elektrischen Zugförderung angepasst. Aus organisatorischen Gründen wurde das Bw Düsseldorf-Abstellbf. mit Wirkung

vom 15. 2. 1961 in Bw Düsseldorf Hbf und nach Auflösung des Bw Düsseldorf-Derendorf am 1. 1. 1981 in Bw Düsseldorf umbenannt. Nach Abschluß der Elektrifizierung an Rhein, Ruhr und Wupper fuhren die Düsseldorfer Lokpersonale dienstplanmäßig auf Kölner, Dortmunder und Hagener Lokomotiven der BR 110, 112 und 141. Mit dem weiteren Ausbau der Rhein-Ruhr-S-Bahn hatte man den zur Verkehrsabwicklung benötigten Fahrzeugpark von 40 Einheiten der BR 420 von Dezember 1972 bis Januar 1984 – der endgültigen Ablösung durch Wendezüge – geschlossen im Bw Düsseldorf Hbf beheimatet. Der Einsatz von Wendezügen erforderte eine starke Konzentration der BR 111 im Bw Düsseldorf Hbf, das für den Fahrzeugeinsatz der Rhein-Ruhr S-Bahn allein zuständig blieb. Lokomotiven der BR 111 sind seit 1979 in Düsseldorf stationiert. Mittlerweile ist der Bestand auf 78 Einheiten gestiegen, wodurch die Bedeutung der Dienststelle – am 1. 1. 1983 nun endgültig in Bw Düsseldorf 1 umbenannt – ganz erheblich wuchs. Nicht nur auf den S-Bahnlinien der BD Essen und Köln, sondern auch auf sonstigen Strecken Westdeutschlands sind die 111er aus Düsseldorf vor Nahverkehrs-, Eil- und auch Schnellzügen zu finden. Bei derart weiträumigen Lokumläufen sind natürlich auch Personale fremder Dienststellen an der Zugförderung beteiligt. Schließlich ist auch der inzwischen überall be-

kannte „Lufthansa-Airport-Express“, der z. Z. viermal täglich zwischen Düsseldorf-Flughafen und Frankfurt-Flughafen verkehrt, im Bw Düsseldorf 1 beheimatet. Die Umläufe werden mit drei vorhandenen elektrischen Triebwagen der BR 403 gefahren, die, zunächst beim Bw Hamm (Westf.) stationiert, aus naheliegenden Gründen am 29. 2. 1984 nach Düsseldorf umbeheimatet wurden.

Für die Lokunterhaltung hat man einen Teil der großen Wagenhalle des ehemaligen Bahnbetriebswagenwerks, als selbständige Dienststelle inzwischen aufgelöst und dem Bw Düsseldorf 1 angegliedert, den technischen Erfordernissen entsprechend umgerüstet. In der großen Ringlokhalle wird z. Z. nur noch ein Gleis mit einer erweiterten Arbeitsgrube und einem Gerüst für eine Dachnachschaue zur Schnellausbesserung der Ellok lokbetriebl. genutzt.

Das Bw Düsseldorf 1 verfügt heute über 325 Mitarbeiter, davon allein 230 Lokführer.

Wenn im Frühjahr 1987 die Bundesgartenschau in Düsseldorf ihre Besucher erwartet, dann findet der interessierte Eisenbahnfreund den Abstellbahnhof und die Anlagen des Bahnbetriebswerks in unmittelbarer Nähe. Ob aber das weithin sichtbare Wahrzeichen, der Wasserturm und die einstmals repräsentative Lokhalle, noch vorhanden sind, ist heute noch ungewiß.

W. Reinshagen



Zwischen Mittelteil und linkem Anlagenabschluß liegt das Gleisfeld des Altendorfer Bahnhofs, der unmittelbare Wirkungsbereich des Schneider Schorsch. Die zweigleisige Hauptstrecke ist bereits elektrifiziert, zwei Bahnhofsgleise für elektrische Zugförderung einbezogen. Die Bahnsteiggleise sind in ihrer Nutzlänge so bemessen, daß kurze Personenzüge, die aus etwa fünf Waggonen bestehen, halten können, um den Reisenden ein bequemes Ein- und Aussteigen zu ermöglichen. Der schnelle, mit Ellok bespannte Durchgangsverkehr hält in Altendorfen schon lange nicht mehr. Die Fahrleitungsaufhängung unterscheidet sich von den uns bekannten Bauformen doch erheblich. Sie stammt aus der Pionierzeit der elektrischen Zugförderung. Auch das übrige Bahnhoftinventar, die Bahnsteigüberdachung, die Leuchten, der Fahrzeugpark und die Gebäude entsprechen in etwa den damaligen Gestaltungsformen. Selbstverständlich gehören auch die bayerischen Signale ins Motiv. Über vier Bahnhofsgleise hinweg führt ein beschränkter Übergang. Er garantiert weitere Betriebsamkeit im Bahnhofsgebiet. Nicht nur bei durchgehendem

Zugverkehr, nein, auch bei Rangierbetrieb schließen und öffnen sich die Schrankenbäume, sehr zum Ärger der Fußgänger und des übrigen Straßenverkehrs. Der für diesen Übergang zuständige Wärter verrichtet seinen Dienst in einem Gebäude, das nicht aus Bayern stammt. Es ist das eigenwillig-massive „Gehäuse“ der ehemaligen Blockstelle „Paternach“ aus dem Mittelrheingebiet bei Boppard. Leider hat die DB auch dieses wunderbare Bauwerk bereits dem Erdboden gleichgemacht. Meines Erachtens fügt es sich recht gut in die dargestellte Szene (s. unterer rechter Bildrand). Die übrige Häuserzeile fand ich in einem Bildbericht des Verlegers im Eisenbahn-Journal 2/85 auf Seite 87. Es handelt sich um ein Foto aus der Sammlung Weiß und zeigt das alte Fürstenfeldbrucker Postgebäude. Diese Ansicht hat mich so begeistert, daß ich mir wünschte, unsere Zubehörindustrie (z.B. Kibri) würde sich dieser ansprechenden Häuserzeile annehmen, um uns Modellbahner mit einem weiteren herrlich-antiken Modell zu erfreuen. Es besteht m. E. auch noch Bedarf an Bausätzen bayerisch-ländlicher Stadthäuser, jene nämlich, die mit ver-

hältnismäßig flachem Dach und arkadenbewehrtem Fußgängersteig dem Stadtgefüge einen fast schon südländisch anmutenden Charakter verleihen (z. B. Rosenheim). Solche Modelle fehlen, zumindest für die Modellbahnerfamilie der Halbnuller, fast ganz.

Optisch durch eine kleine Grünanlage von der übrigen Häuserzeile getrennt, folgen zwei weitere Wohnhäuser. Anderen Baustils zwar, fügen sie sich aber durch den bewußt eingefügten räumlichen Abstand zur „Alten Post“ durchaus gut ins Gesamtbild des Modells.

Kurz oberhalb der am Hang verlaufenden Lokalbahntrasse endet dieser Anlagenteil. Seine Bautiefe ist also selbst im Bahnhofstrakt verhältnismäßig gering, eine gute Eingriffsmöglichkeit somit gewährleistet. Mannigfach in Süddeutschland anzutreffen ist die Bauform des Stationsgebäudes mit Anbau. Darin hat sich oftmals eine kleine Gastronomie „breitgemacht“, wo nach „aufreibendem Dienst“ und erneutem Ärger mit der Huber-Bäuerin der Schorsch und sein Heizer Karl bei einer kühlen Maß den Feierabend genießen.

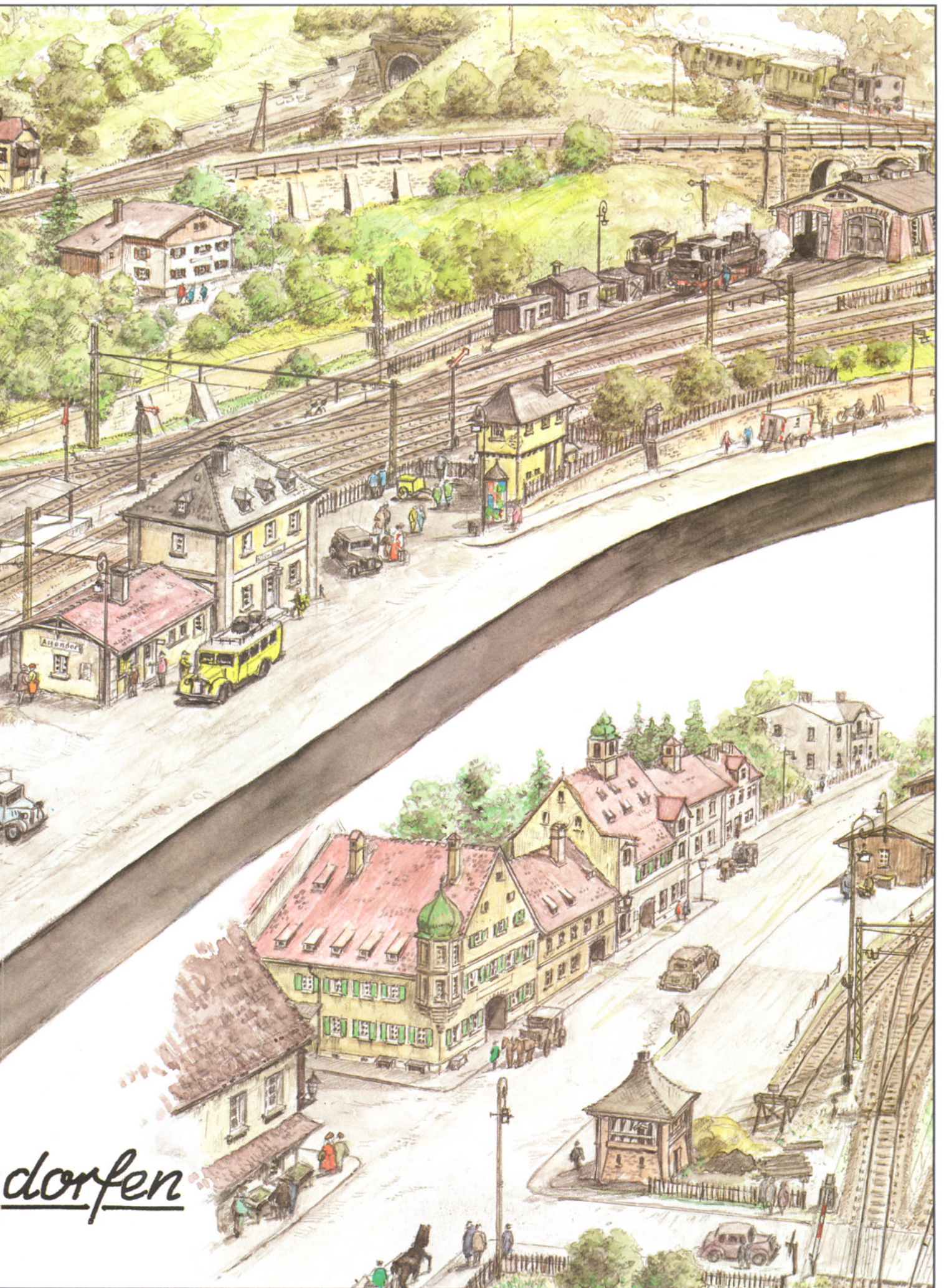
Ba.

(Abbildung siehe nächste Seite)



Bahnhof Alter

Ba. 85



dorfen

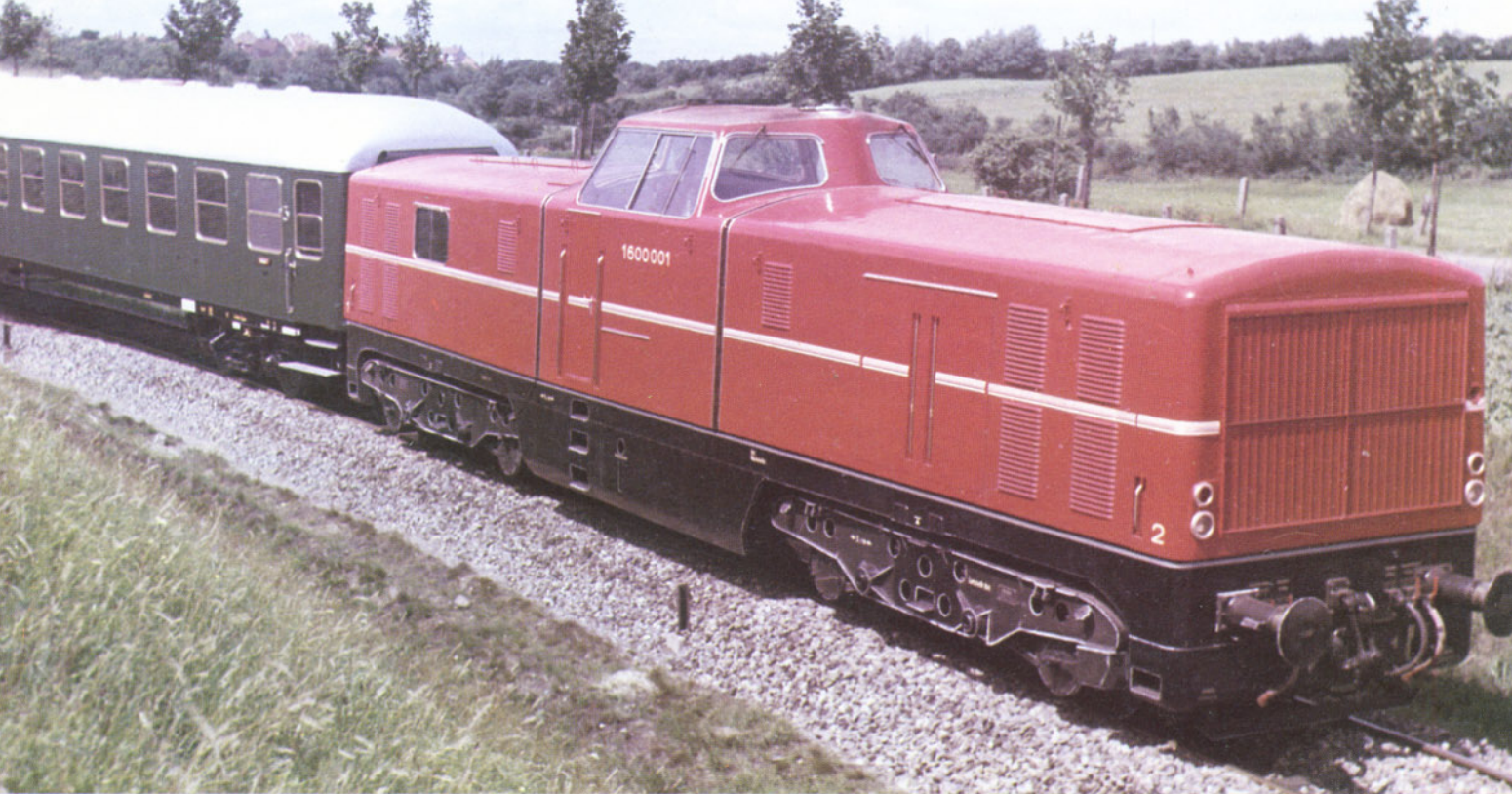


Bild 1: Die Ursprungform mit der Bezeichnung 1600 001 und 1600 PS. Die Aufnahme entstand 1954 vor der Abnahme der Lokomotive wahrscheinlich auf dem Anschlußgleis der MaK oder der Kiel-Segeberger bzw. Kiel-Schönberger Eisenbahn.
Foto: Krupp MaK

Einzelgänger-Schicksale

Die Diesellokomotiven 2000 001 von MaK, DE 2000 von Henschel/SSW und ME 1500 von Krupp/AEG

Vorbemerkung

Die Bezeichnung von Lokomotivtypen, wie sie

die Industrie ihren Produkten verleiht, sagt dem Eisenbahnfreund gemeinhin wenig. Zudem: Es handelt sich um Versuchsloks, Lief-

rungen für ausländische Bahnen, für Werksbahnen, um Fahrzeuge allemal, die kommen – und nach einigen Wochen oder Monaten

Bild 2: Die 2000 001 mit einem Güterzug in Hamburg-Sternschanze. Da im Mai 1955 der Einphasen-Wechselstrombetrieb bei der Hamburger S-Bahn eingestellt wurde, dürfte das Foto zu Beginn des Jahres 1955 aufgenommen worden sein, denn die für den Einphasen-Wechselstrombetrieb in Hamburg typischen Fahrleitungsmasten sind im Hintergrund gut zu erkennen.
Foto: Krupp MaK





Bild 3: Als Vorspannlokomotive vor einer V 200 präsentiert sich hier die 2000 001 im Hauptbahnhof Lübeck.

Foto: Krupp MaK

wieder gehen. Meistens wenigstens. Dessen ungeachtet tut sich bei genauerer Beschäftigung mit diesem Thema ein interessantes und weites Feld auf. Es ist nachgerade erstaunlich, wie viele verschiedene Lokomotiven bei der Bundesbahn im Laufe der letzten drei Jahrzehnte zur Probe gelaufen sind, und wie wenig man doch davon weiß.

Die Literatur hierüber ist ausgesprochen dürftig. Zwar finden sich all die Jahre hindurch in den eisenbahntechnischen Blättern wie der „Eisenbahntechnischen Rundschau“ oder „Glasers Annalen“ Berichte über von der Industrie neuentwickelte Fahrzeuge, nennt auch der „Klingensteiner/Ebner“ in der „Bundesbahn“ in seinem traditionellen Aufsatz über den Zugförderungsdienst im Fahrplanjahr . . . solche anstehenden oder bereits durchgeführten Erprobungsfahrten, aber das Ganze bleibt dennoch Stückwerk, die verschiedenen Steinchen des Mosaiks lassen sich nicht zu einem schlüssigen Gesamtbild zusammenfügen.

Allenfalls solche Schicksale wie das der Krauss-Maffei ML 3000 CC, besser bekannt als V 300 001 (230 001) kennt man, oder das der C'C'-Diesellok von Deutz, die als Vorführlok für die Norwegische Staatsbahn gedacht war, später bei der Regentalbahn diente und schließlich über die Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft nach Frankreich verschlagen wurde.

Die für diesen Beitrag ausgewählten drei Dieselloks sind letztlich erfolglose Versuchsobjekte gewesen, wurden mit beträchtlichem Aufwand entwickelt, immer wieder vorgeführt, dann aber unter Wert verkauft und endeten als ungeliebte Einzelgänger frühzeitig schon auf dem Schrott bzw. fristen – der Fall der ME 1500 – nur noch eine bescheidene Existenz.

Lokomotiverprobung bei der DB 1953–1957

Es gibt verschiedene Gründe, die dazu führen, daß Industrieerzeugnisse auf Bundes-

bahnstrecken erprobt werden bzw. wurden. In der Regel geht die Initiative hierzu von den Herstellerwerken aus, gilt es z. B., eine für einen ausländischen Auftraggeber gebaute Lok unter ähnlichen Betriebsbedingungen zu testen, wie sie in ihrem Bestimmungsland bestehen, auf kurvenreichen Strecken, vor schnellen oder schweren Zügen. Es kam in der Vergangenheit jedoch auch vor, daß die Industrie von sich aus – gelegentlich auch unter Berücksichtigung von Vorgaben seitens der DB – neue Loks anbot und der DB zum Probeinsatz zur Verfügung stellte, um Anregungen für eine in Aussicht stehende Fahrzeugbeschaffung zu bekommen. Die V 100 z. B. wurde aus einer V 60 „geboren“, hieß im Planungsstadium - nachzulesen im Lehmann/Pflug – V 65².

Beim Stichwort V 65 bietet sich bereits der erste Anknüpfungspunkt. Die „Ur-V 65“ war nämlich im Fahrplanjahr 1953/54 eines der

vermutlich ersten Industrieerzeugnisse, das bei der DB ausgiebig erprobt wurde. Zu jener Zeit gab es an Nachkriegs-Dieselloks – abgesehen von den V 36-Nachbauten – kaum mehr als die V 80 bei der DB; die ersten fünf V 200 befanden sich in der Fertigung.

Ab ca. Sommer 1953 mietete die DB längerfristig zwei dreiachsige Dieselloks von MaK in Kiel an, eine Lok mit 575 PS und eine mit 650 PS Leistung (beides aufgeladene MaK-Dieselmotoren), mit Voith-Getriebe und Beugniot-Hebel. Vorgesehen war eine ausgiebige Erprobung bei der BD Nürnberg, und zwar auf den Nebenstrecken von Forchheim nach Behringersmühle und nach Heiligenstadt. Nach etwa einem Jahr gelangte eine der beiden Maschinen dann zu Hauptbahndiensten auf die Strecke Bamberg – Schweinfurt. Allem Anschein nach verliefen die Versuche erfolgreich, denn letztlich resultiert aus diesen Versuchsfahrten ja die Bestellung über 15

Bild 4: Soeben ist die 2000 001 mit einem Eilzug in Westerland (Sylt) eingetroffen.

Foto: Krupp MaK



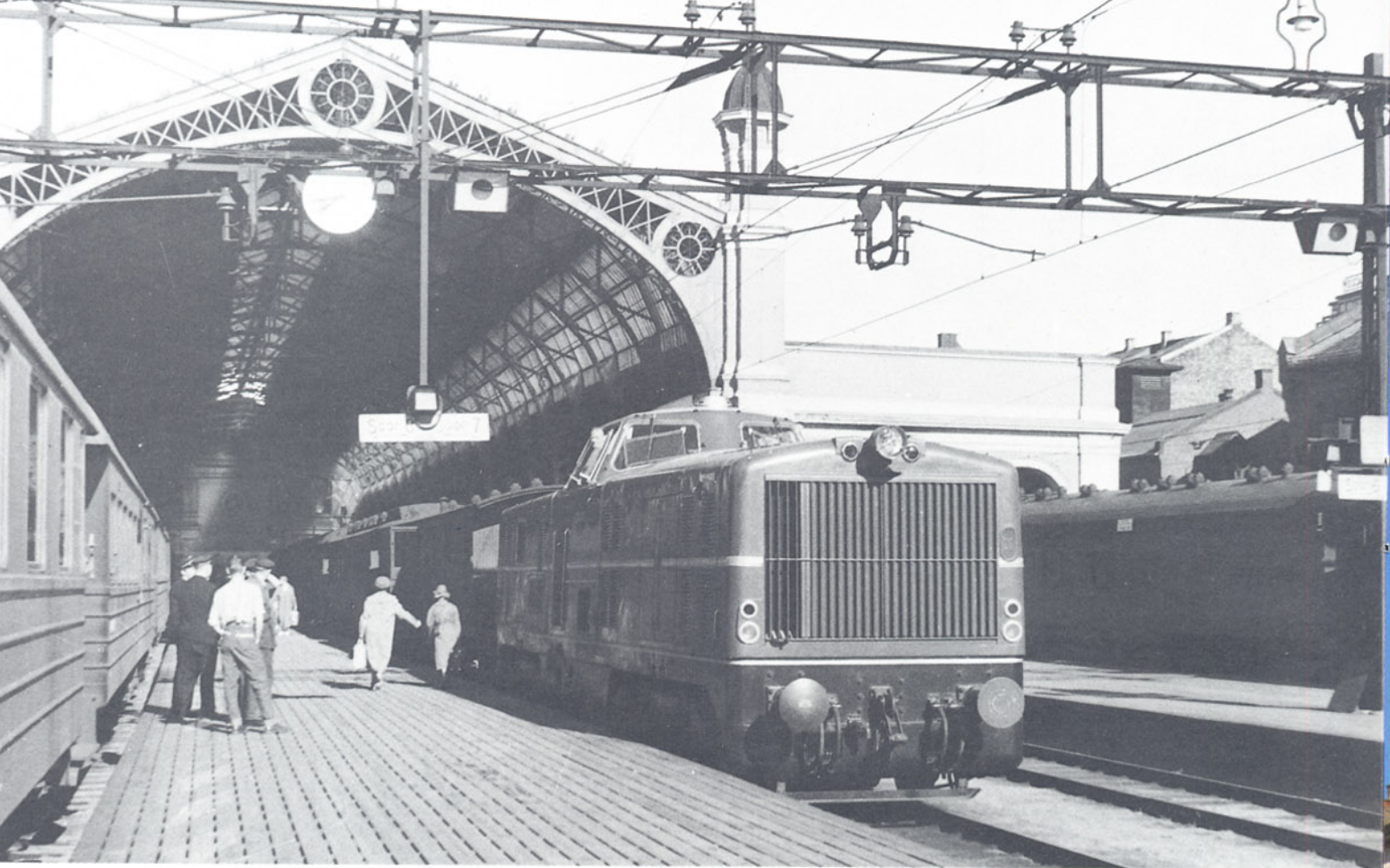


Bild 5: Als 40.01 verkehrte die Lokomotive von 1956 bis 1958 bei der Norwegischen Staatsbahn, und zwar vorwiegend auf der Bergensbahn Oslo – Voss – Bergen. Die Aufnahme wurde im Ostbahnhof von Oslo gemacht.
Foto: Krupp MaK

Dieselloks der Baureihe V 65 für die BD Kassel.

In den Jahre 1954–1956 waren die Bundesbahnstrecken auch sonst ein Tummelplatz für eine ganze Reihe von Industrie-Entwicklungen, die jedoch zumeist nur für wenige Wochen vor planmäßigen Reise- und Güterzügen zu sehen waren. Im Fahrplanjahr 1954/55 waren dies z. B. zwei weitere MaK-Erzeugnisse für die Türkische Staatsbahn, eine von insgesamt sechs D-Dieselloks mit 800-PS-MaK-Motor, Voith-Getriebe und Beugnot-Hebel und eine C-Diesellok (insgesamt hatte die TCDD 38 dieser Loks bestellt) mit 360 PS. Die beiden dieselhydraulischen Loks wurden während einiger Wochen bei der BD Hamburg erprobt.

Interessanter waren allerdings zwei etwa zur gleichen Zeit fertiggestellte Krupp-Dieselloks für Brasilien bzw. Algerien. Die für Meterspur konzipierten Fahrzeuge wurden für die Einsätze bei der BD Essen auf normalspurige Drehgestelle montiert. So sah man denn dort eine Bo'Bo'Bo' mit zwei MAN-Dieselmotoren W 8 V 22/30 von je 1000 PS (Lieferung für Brasilien) und eine Bo'Bo'Bo' mit ebenfalls zwei MAN-Dieseln vom Typ W 6 V 22/30 von jeweils 550 PS (Lieferung für Algerien) mit Krupp-Strömungsgetriebe (Lysholm-Smith) und Kardanwellenantrieb, zwei also in der Tat bemerkenswerte Fahrzeuge.

Ab November/Dezember 1955 liefen bei den BD Hamburg und Nürnberg die ersten Rangierloks der Baureihe V 60, und zu etwa der gleichen Zeit rechnete die DB mit der Auslieferung der ersten Maschinen der Baureihe V 65.

Henschel bot 1955/56 zwei in Deutschland neuartige Dieselloks zur Erprobung an, die Baureihe DH 875, eine B'B'-Drehgestellok

mit 875 PS und eine in General-Motors-Lizenz gefertigte dieselektrische Bo'Bo' des Typs G 12 mit 1310 PS, deren Prototyp für Holland auf der Hannover-Messe von 1956 ausgestellt war (Zwölfzylinder-Zweitakter von General Motors). Die GM-Lok wurde im Raum Frankfurt erprobt, die 875-PS-Lok im Fahrplanjahr 1956/57 beim Bw Bamberg, wo für sie im Personenzugdienst Würzburg – Bamberg ein eigener Dienstplan mit betriebstäglich 510 km geschneidert worden war.

Im März 1954 hatte das Bw Frankfurt-Griesheim die erste von insgesamt fünf V 200-Vorauslokomotiven bekommen. Die Industrie witterte hier verständlicherweise ein gutes Geschäft und versuchte daher von sich aus, mit eigenen Entwicklungen bei der Bundesbahn anzukommen. Denn noch war der gewichtige Anschlußauftrag nicht erteilt. KHD und MaK boten eigene Loktypen von ebenfalls etwa 2000 PS an, in beiden Fällen Lokomotiven mit Mittelführerhaus. Die KHD-Entwicklung kam zu spät, um noch berücksichtigt zu werden. 1957 wurde sie im Schnellzugdienst im Raum Frankfurt getestet, ohne daß es jedoch zu einem entsprechenden Auftrag kam. Die 1956 gebaute Lok – Achsfolge B'B' – verfügte über zwei aufgeladene Zweitakt-V-Motoren von KHD (Typ BT 12 M 625), die bei 750 U/Min jeweils 1000 PS leisteten, über Voith-Getriebe L 306 r und brachte es auf 120 km/h. Anders die MaK-Entwicklung einer 1600 oder 2000 PS leistenden und auf zwei- oder dreiachsigen Drehgestellen montierten Diesellok. In diese Lok 1600 001 bzw. 2000 001 hatte das Werk einen beträchtlichen Entwicklungsaufwand gesteckt, und in den folgenden Jahren wurde auch die Werbetrommel eifrig gerührt, um dieser Lok zum Durchbruch zu verhelfen.

Die 2000 001 BB von MaK

Bei Durchsicht des Bildmaterials stellt sich der Eindruck ein, als habe es hier mehrere Lokomotiven ein und derselben Baureihe gegeben. In dem im Dezember 1955 von MaK gedruckten Prospekt für diese Lok findet man auf dem Titel eine Lok 2000 008 in rot, mit Zierstreifen und Wappen an der Stirnseite. Im Innern des Prospektes gibt es die Lok mit der Endziffer 001 und als 004. Ein Werkbild zeigt sie als vierachsige 1600 001, ein anderes als sechsaachsige 2000 001, ein drittes schließlich als ebenfalls sechsaachsige Maschine, diesmal jedoch nur mit dem MaK-Schriftzug an den Längsseiten. Und bei alledem ist es immer ein und dieselbe Lokomotive gewesen, stets in neuem Gewand, mit anderen Drehgestellen bzw. neuem Anstrich.

Auch sonst war diese Lok ein herausragendes Fahrzeug, handelte es sich hier doch um die kürzeste Diesellok mit 2000 PS Leistung, kürzer als die V 200 der DB und kürzer auch als das Konkurrenzprodukt von KHD. Wobei MaK noch nicht einmal am Ende der Fahnenstange angelangt war, denn – wie es in einem Aufsatz aus 1957 hieß – es war sogar noch daran gedacht, die Leistung durch Einbau stärkerer Motoren auf 2400 PS und eine Anfahrzugkraft von 32 000 kg (bei 96 t Dienstgewicht) zu steigern!

Gebaut worden war die Lok 1954. Im MaK-üblichen Schema bekam sie in der 2000-PS-Variante die Fabriknummer 2000 001 zugewiesen. Die Haupt-Daten waren:

Länge über Puffer	16 400 mm
Drehzapfenabstand	9 400 mm
Achsstand im Drehgestell	3 100 mm



Bild 6: Im Grenzbahnhof Vainikkala trifft die nun bei der Finnischen Staatsbahn im Probeinsatz befindliche 2000 001 auf eine von Leningrad herübergekommene russische Dampflokomotive.
Foto: Krupp MaK

Höhe über SO 4 180 mm
 Treibraddurchmesser 950 mm
 Ausgerüstet war die Lok mit zwei langsamlaufenden MaK-Motoren des Typs MA 301 CK von jeweils 1000 PS bei 750 U/min, wahlweise dem Voith-Getriebe L 306 r oder L 37 z/127 z. Das Dienstgewicht bei zweiachsigen Drehgestell lag je nach Getriebebauart zwischen 76 und 78,6 t, bei dreiachsigen Drehgestellen entsprechend bei 80 oder 82,6 t. Als Anfahrzugkraft wurden 24 300 oder 25 100 kg genannt.

Die Erprobung bei der DB begann wahrscheinlich Anfang 1955. Zunächst lief die Lok bei der BD Hamburg, wo sie Eilzug- und Güterzugdienste zu erfüllen hatte. Bekannt sind Leistungen auf der Strecke Hamburg – Westerland und Hamburg – Kiel. Ab etwa Sommer 1955 wurde sie dem Bw Frankfurt-Griesheim zugeteilt, von wo aus sie im gleichen Plan wie die fünf Vorausloks der Baureihe V 200 eingesetzt wurde. Dabei soll sie auch die Strecke Frankfurt – Hannover – Hamburg planmäßig bedient haben.

Die genaue Dauer der Einsätze bei der DB läßt sich nicht mehr rekonstruieren. Anzunehmen ist jedoch, daß sie etwa um die Jahreswende 1955 zum Abschluß gelangten. Nach Einbau dreiachsiger Drehgestelle kam die 2000 001 Ende 1956 zur Norwegischen Staatsbahn, wo sie bis März 1958 im Einsatz war. Die NSB war damals auf der Suche nach einer Diesel-Streckenlok für ihr Netz. Aus diesem Grunde kam neben der MaK-2000 001 ab Dezember 1957 auch die Deutzlok KHD 1957/56 5000 mit ihren ebenfalls 2000 PS zur Erprobung zur NSB. Bei der NSB trug die MaK-Lok die Betriebsnummer 40.01, während die Deutz-Lok als 40.02 bezeichnet wurde. Die MaK-Lok wurde ab Dezember 1956 ausgiebig getestet.

Dabei lief nicht alles nach Wunsch. So waren flammgehärtete Zahnräder eingebaut worden, von denen man sich viel versprach, die aber nach 6500 Betriebskilometern ersetzt werden mußten. In Kiel erfolgte ein entsprechender Umbau, durch den fortan keine Schäden mehr am mechanischen Getriebe der Kraftübertragung auftraten, statt dessen aber kam es nun zu Schäden an den Rad-

scheiben. Mit ein Grund hierfür waren die vergleichsweise ungünstigen Betriebsbedingungen im Wintereinsatz auf der Bergensbahn, wo ein schwerer Schneeflug vorgebaut war, der einseitig arbeitete und damit auch die Lok einseitig belastete, und wo die im Winter festgefrorene Sandbettung der Schwellen die nötige elastische Nachgiebigkeit der Schienen vermissen ließ. Nach einem abermaligen Radscheibenbruch in Grorud wurde die Lok am 28. März 1958 auf die Rückreise nach Deutschland geschickt.

Bei MaK wurde die Lok, die mittlerweile 200 000 km absolvierte, gründlich überarbeitet, auf 1524 mm – also russische Breitspur – umgespurt und – weiterhin sechsachsig – nach Finnland auf die Reise geschickt. Bei der Finnischen Staatsbahn lief die Maschine 600 000 km ohne größere Beanstandungen, und man hätte erwarten sollen, daß die MaK-Lok in die engere Wahl für eine in Finnland zur Bestellung anstehende Diesel-Streckenlok gekommen wäre. Daraus wurde jedoch nichts. Die General-Motors-Lizenzlok – von Valmet im Lande selber hergestellt – gewann das Rennen. Die ersten Vr 12 kamen 1959 – die 2000 001 hatte ihre Schuldigkeit getan. Was folgt, kann man allenfalls als „Restever-

wertung“ bezeichnen. Nach längerer Standzeit und Rückbau auf Normalspur wurde die Lok an die Rheinischen Braunkohlenwerke verkauft, bekam dort nach einiger Zeit klobige Pufferbohlen statt der bisherigen Hülsenpuffer, verdingte sich zuletzt vor Abraum- und Kohlenzügen und schied 1965 aus, um den Weg allen alten Eisens zu gehen. Elf Jahre also ist die 2000 001 alt geworden, hat während dieser Zeit stolze Expreßzüge gezogen, Eilzüge und Güterzüge, hat den skandinavischen Winter zur Genüge erlebt, um ihre Tage als Einzelstück im Braunkohlentagebau zu beschließen.

Dr. R. Löttgers

(wird fortgesetzt)

Literatur:

- MaK (Hrsg.): Dieselhydraulische Lokomotive Typ 2000 BB, Kiel, Dezember 1955
- desgl.: 2000-PS-MaK-Diesellokomotive 2000 BB und 2000 CC (MaK-Informationen), Kiel, September 1957
- desgl.: Angebotsbeschreibung zum Projekt „Finnische Staatsbahn – 2000-PS-Diesellokomotive“, Kiel, o. J.
- 2000-PS-MaK-Diesellokomotive 2000 BB und 2000 CC in: Glasers Ann., Juni 1957, S. 198 ff
- NSB (Hrsg.): Tekniske meddelelser Nr. 3-1960, Oslo 1960
- Thor Bjerke: Med MaK og Deutz på Bergensbanen in: NSB-tekniikk Nr. 32, Dezember 1981, S. 46 + 47

Bild 7: Diese Lackierung dürfte dem Anstrich entsprechen, mit dem die 2000 001 in Finnland im Einsatz war. Die beiden Kamine für die Motorabgase sind übrigens nun außerhalb des Führerhauses angeordnet. Im Gegensatz zu Bild 6 verfügt die Lok auf diesem Foto über zweiachsige Drehgestelle.
Foto: Krupp MaK

(Alle Fotos wurden vom Autor des Beitrages zur Verfügung gestellt).







Rätselraten um den „Gläsernen“

Mehr als zweieinhalb Millionen Kilometer hat der Aussichtstriebwagen 491 001 in seinen 50 Dienstjahren zurückgelegt. Bei den vielen Einsätzen, die den „Gläsernen“ oft über die Grenzen der Bundesrepublik hinausführten, wurde das Fahrzeug mitunter recht stark beansprucht. Bei mehrtägigen Reisen war das Gepäck der Fahrgäste im Bereich des Einstiegs in der Fahrzeugmitte gestapelt. Dadurch ergaben sich zusätzliche Belastungen der tragenden Teile. Hinzu kamen die sich häufenden Korrosionsschäden und Störungen an den Fahrmotoren. Immer wieder gelang es den tüchtigen Fachleuten des AW Stuttgart-Bad Cannstatt, den Triebwagen für eine weitere Reisesaison herzurichten. Ende 1984 begann sich dann aber allmählich das

Ausscheiden aus dem Ausflugsverkehr abzuzeichnen. Im Jubiläumsjahr 1985 war der Triebwagen aber immer noch sehr viel unterwegs, dazu auch noch einer der Stars bei den Jubiläumsparaden und bei der ZDF-Schau. Zunächst war geplant, dem „Gläsernen“ einen Ehrenplatz im Verkehrsmuseum Nürnberg zuzuweisen. Danach hörte man von der Absicht, das Fahrzeug in den Museumsbestand der DB einzugliedern und gelegentlich bei Sonderfahrten einzusetzen. Die BD München möchte aber den Triebwagen auch weiterhin bei den beliebten Ausflugs- und Sonderfahrten verkehren lassen. Nach den letzten Einsätzen kurz vor dem Jahreswechsel war noch keine Entscheidung gefallen. Am 9. Januar 1986 kam das Fahrzeug zum AW

Bad Cannstatt zu einer eingehenden Untersuchung. Hierbei werden alle Schäden und Mängel erfaßt und eine Kalkulation des Aufwandes zur Behebung derselben durchgeführt. Dazu wurde der Wagenkasten von den Drehgestellen abgehoben, um auch die gesamte elektrische Ausrüstung einer eingehenden Prüfung unterziehen zu können. Bei Abschluß dieses Berichts, am 25. Januar 1986, lagen noch keine Ergebnisse der Untersuchung und der zu erwartenden Instandsetzungskosten vor. Die entscheidenden Verhandlungen mit dem BZA München wurden für den 5. und 6. Februar 1986 eingeplant. Alle zuvor veröffentlichten Meldungen waren reine Spekulation. Vor diesem Termin war auch noch die zukünftige Farbgebung offen.



Bild 2: Noch nicht geklärt ist das weitere Schicksal des „Gläsernen Zuges“ 491 001, der nach Fristablauf nun einer Hauptuntersuchung bedarf. Die Aufnahme entstand bei Reith, wenige Kilometer südlich von Seefeld in Tirol (23. 12. 1985).

Foto: A. Ritz

Bild 1 (linke Seite): Seine vorläufig letzte Fahrt führte den 491 001 der Deutschen Bundesbahn am 23. 12. 1985 von München nach Innsbruck. Das Foto zeigt ihn bei Leithen (Strecke Mittenwald – Innsbruck).

Foto: A. Ritz

Anregungen, den Triebwagen wieder nach dem ursprünglichen Farbkonzept kobaltblau und grau oder in den TEE-Farben creme/weinrot zu lackieren, hat es aber schon gegeben. Sicher ist nur, daß ein Neuanstrich des Fahrzeuges erforderlich ist.

Tatsache ist auch, daß der 491 001 in den nächsten Monaten der BD München nicht zur Verfügung stehen wird. Im Programm für Tagesfahrten und Kurzreisen aus dem Großraum München, „Der heiße Tip“, bietet die DB-Touristik zahlreiche Sonderfahrten mit ei-

nem Dieseltriebzug VT 628/VS 928 an, der den Gläsernen Zug wegen erforderlichen Untersuchungen und Reparaturarbeiten bis zu dessen Wiedereinsatz in einigen Monaten ersetzen soll.

HO



Bauen Sie Ihren Traum!

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

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

Den sehr informativen Lieferkatalog EJ. senden wir Ihnen gern gegen 4,- DM in Briefmarken, per Scheck oder durch Überweisung auf unser Postgirokonto Dortmund 426 43-465.
(Diese Schutzgebühr wird beim Kauf angerechnet).

FOHRMANN
WERKZEUGE

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



Bild 1: Am 31. 7. 1985 wurde der 410 001 erstmals mit den drei Mittelwagen 810 001, 002 und 003 der Öffentlichkeit präsentiert.

Foto: A. Ritz

Bild 3 (rechte Seite oben): Als erstes Modell traf in der Redaktion am Jahresende 1985 der ICE von Märklin in der Baugröße H0 ein.

Foto: W. Kosak

Bild 4: Einer der beiden Triebköpfe des ICE von Märklin in der Nenngröße H0.

Intercity Experimental — Vorbild und Modell

Das Jubiläumsjahr 1985 brachte nicht nur die längst ausgeschiedenen Dampflokomotiven wieder zurück auf die Gleise der Deutschen Bundesbahn, sondern auch das herausra-

gende Ereignis der Fertigstellung und Inbetriebnahme des Intercity Experimental. Mit dem ICE, einem Versuchs- und Demonstrationstrzug für den Hochgeschwindigkeitsbe-

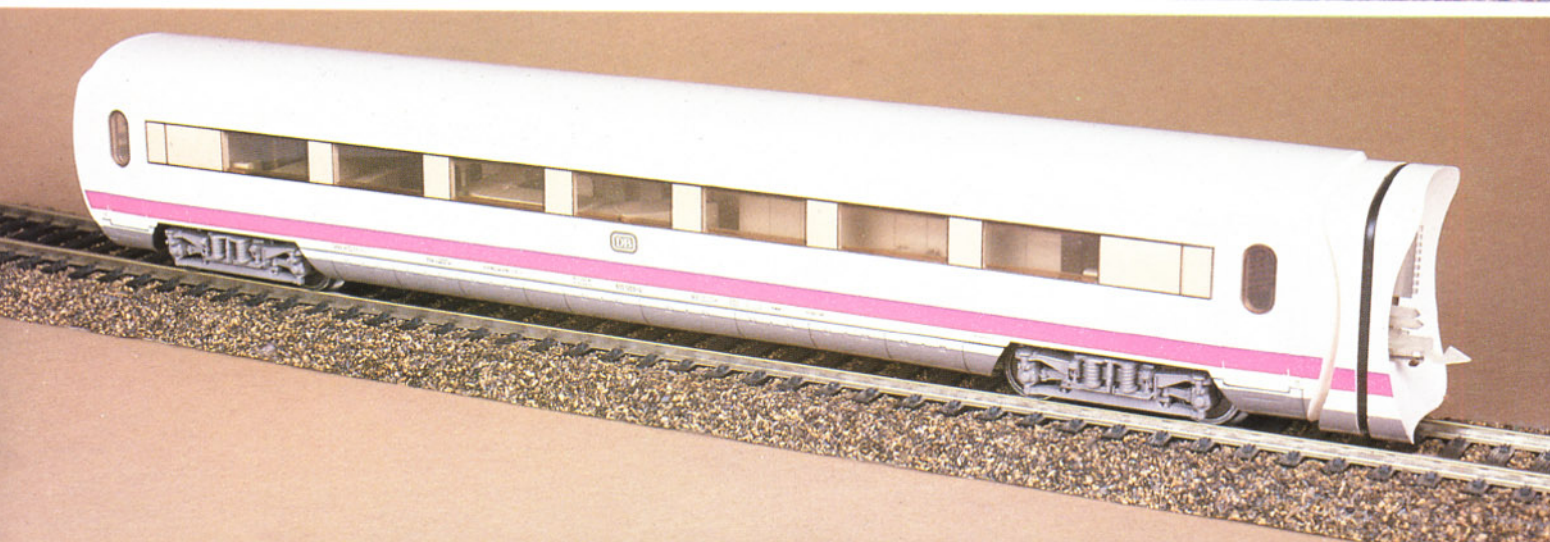
reich, hat in der Bundesrepublik Deutschland ein neues Zeitalter eines zukunftsorientierten Reiseverkehrs begonnen. Nach dem „Roll Out“ der beiden Triebköpfe bei Krupp und

Bild 5 (rechte Seite unten): Meßwagen 810 003 mit vorbildgetreuer Inneneinrichtung und Beleuchtung, ausgerüstet mit Drehgestellen MD 52-350 der Waggon-Union.

Bild 2: Im Dezember 1985 ging der ICE auf Vorführungsfahrt, die ihn in zahlreiche Städte der Bundesrepublik Deutschland führte. Das Foto wurde am 9. 12. 1985 in der Nähe von Mering aufgenommen, als er mehrere Pendelfahrten zwischen München und Augsburg absolvierte.

Foto: A. Ritz





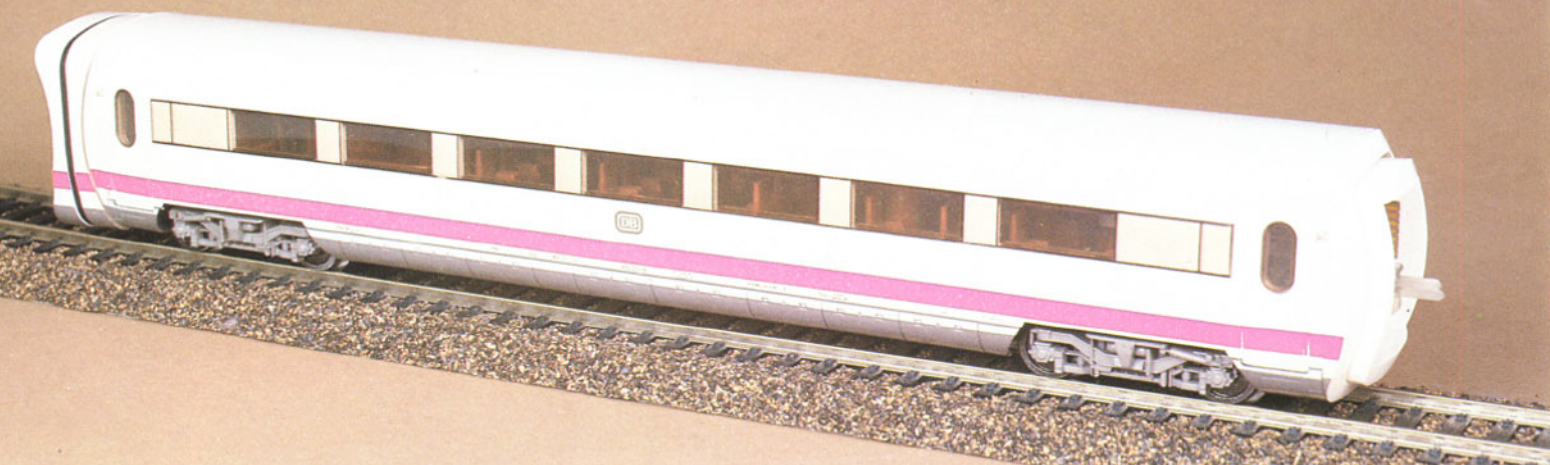


Bild 6: Großraumwagen 1. Klasse 810001, der auf luftgefederten Drehgestellen von MAN läuft. Auch dieser Wagen verfügt über Inneneinrichtung und Beleuchtung.

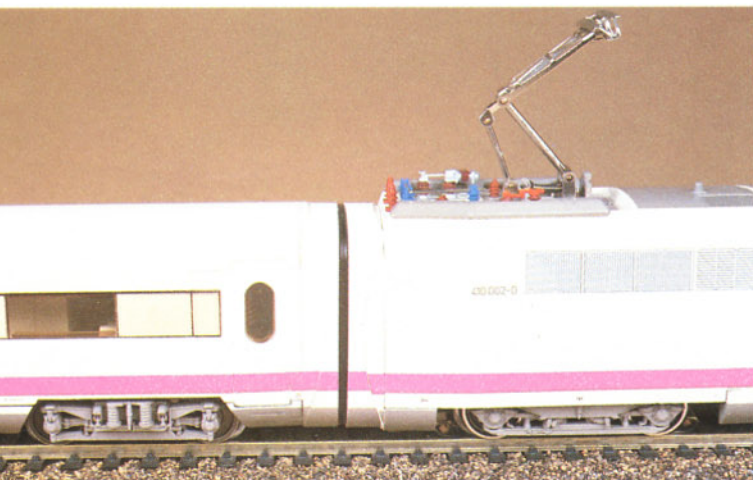


Bild 7: Perfekt gelöst ist die Konstruktion der Übergänge zwischen den einzelnen Wagen.

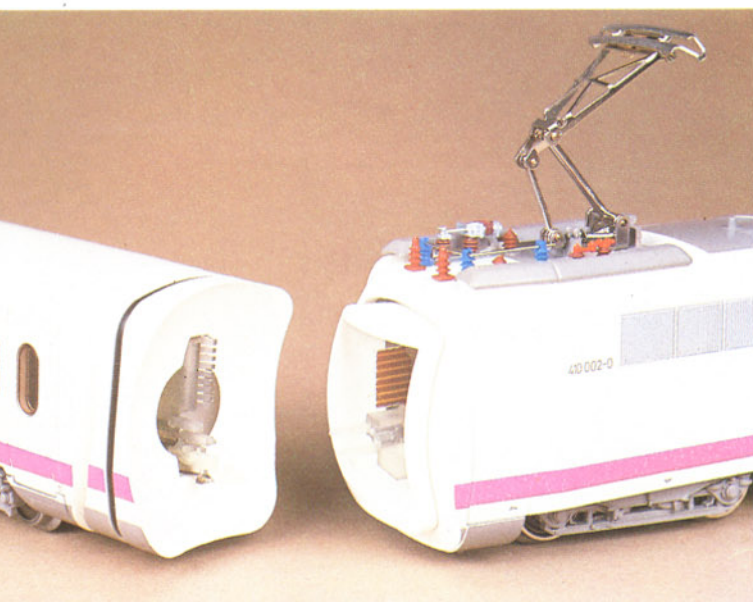
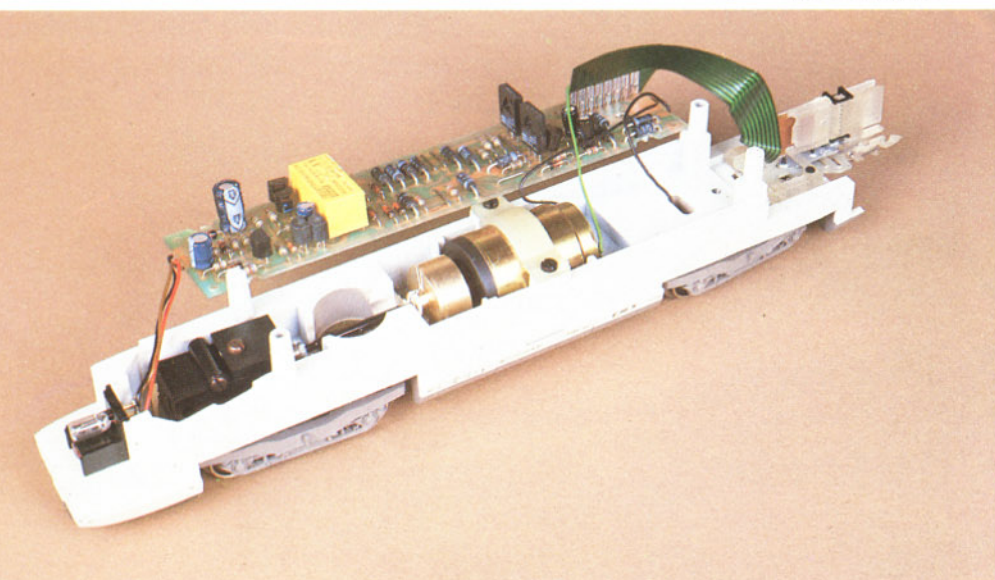


Bild 8: Diese Aufnahme zeigt die Kugelschalen an den Übergängen, die neuentwickelte Spezial-Kurzkupplung und die achtpolige Steckverbindung.

Bild 9: Jeder der beiden Triebköpfe verfügt über einen Faulhaber-Glockenanker-motor mit Schwungmasse. Auf der abgenommenen Platine erkennt man die Vielzahl der elektronischen Bauteile bei dieser Antriebskonzeption.



Thyssen-Henschel und der drei Mittelwagen bei Messerschmitt-Bölkow-Blohm erfolgte im BZA München nach den erforderlichen Einstellarbeiten die Inbetriebnahme der Fahrzeuge. Nach einem überaus straffen Terminplan, der allen Beteiligten nur sehr wenig Spielraum ließ, begannen danach die ersten Erprobungsfahrten auf der Strecke im Münchener Raum. Langsam tastete man sich an Geschwindigkeiten heran, die jenseits der Marke von 100 km/h lagen. Trotz sorgfältiger Abstimmung aller Systeme zeigten sich im Versuchsbetrieb noch einige Kinderkrankheiten, die aber rasch behoben werden konnten. Von amtlicher Seite war während dieser Zeit fast nichts über den ICE zu erfahren. Beim BZA München hatte man sich große Zurückhaltung auferlegt. Auch Zeichnungen der endgültigen Bauausführung waren nicht aufzutreiben, sie sind nicht einmal im Buch „ICE Zug der Zukunft“ aus dem Hestra-Verlag enthalten.

Pünktlich, wie seit langem geplant, vollzog sich dann am 26. November 1985 die offizielle Präsentation des ICE auf der Strecke von Bielefeld nach Essen. Wie zu erwarten, wurde hierbei mit 317 km/h auch ein neuer Weltrekord für Drehstromfahrzeuge aufgestellt, wir haben darüber bereits in unserer Ausgabe 1/1986 berichtet. Bei den Testfahrten vor diesem Ereignis soll der Triebzug sogar noch schneller gewesen sein. Inzwischen folgte die Vorstellung in mehreren Großstädten. Zu Beginn dieses Jahres begannen dann die Erprobungsfahrten auf den IC-Strecken der DB. Dort wurde der Versuchs- und Demonstrationszug vor oder hinter planmäßigen IC-Zügen eingesetzt.

Der Intercity Experimental als Modell

Wie nicht anders zu erwarten, reagierte natürlich auch die Modellbahnindustrie auf das Projekt des ICE. Gleich drei Hersteller kündigten auf der Nürnberger Messe 1985 die entsprechenden Modelle in drei verschiedenen Baugrößen an. Bis zum Jahresende traf bei uns in der Redaktion einer der neuen Triebzüge ein. Hierbei handelt es sich um das Modell von Märklin in der Baugröße H0. Die Packung enthält einen vierteiligen Triebzug, bestehend aus den beiden Triebköpfen 410001 und 410002 und den Mittelwagen 810001 und 810003. Alle vier Fahrzeuge haben einen Längenmaßstab von 1:100. Diese Verkürzung, die aus Gründen der Betriebssicherheit unumgänglich war, beeinträchtigt den guten Gesamteindruck des ICE nicht. Dieser elegante Triebzug ist, wie sein großes Vorbild, ein Demonstrationsobjekt. Märklin verließ das



Bild 10: Angeregt durch die Abbildung im Eisenbahn-Journal 6/1985 auf Seite 27 (oben), stellte der Fotograf die dort gezeigte Szene mit den beiden ICE-Triebköpfen von Märklin im Modell nach. Foto: W. Kosak

bislang übliche Antriebskonzept und entschied sich für Faulhaber-Glockenankermotoren mit einer gut dimensionierten Schwungmasse. In jedem Triebkopf ist ein Motor eingebaut, der über eine Kardanwelle und ein völlig gekapseltes Schnecken- und Stirnradgetriebe jeweils die beiden Achsen der vorderen Drehgestelle antreibt. Die vorderen Achsen der Antriebsgestelle sind mit Haftreifen bestückt. Obwohl die Qualität der Präzisionsmotoren von Faulhaber unbestritten ist, zeigten schon die ersten Versuche, daß ihr Einsatz in Großserienfahrzeugen nicht unproblematisch ist. In Göppingen war eine Menge Arbeit zu leisten, um die Motoren den Erfordernissen anzupassen. Über die Art und Weise der Maßnahmen schweigt man sich bei Märklin aus verständlichen Gründen aus. Erwiesen ist aber, daß nun die im ICE eingebauten Antriebe zuverlässig und langlebig sind. Sicher

ist aber auch, daß sie aus Kostengründen gewiß nicht bei allen neuen Fahrzeugmodellen zum Einsatz kommen.

Technisch perfekt gelöst ist die Ausführung der Übergänge zwischen den Wagen. Durch die Kugelschalen-Zwischenstücke sind die Fahrzeuge lückenlos miteinander verbunden. Für die Verbindung der Wagen mußte auch eine neue Kurzkupplung entwickelt werden. Gekuppelt wird auf einem geraden Gleis durch Aneinanderschieben der Wagen. Hierbei rasten die Spezialkupplungen ein, gleichzeitig erfolgt auch die Verbindung der durchgehenden achtpoligen Steuerleitung. Über diese Leitung werden die Beleuchtung der Mittelwagen und die Motoren der Triebköpfe mit Strom versorgt. Die Stromabnahme vom Mittelleiter erfolgt stets nur über den vorderen Skischleifer, der hintere bleibt funktionslos, um stromlose Abschnitte nicht zu überfahren.

Die Zuschaltung der Schleifer erfolgt automatisch in Abhängigkeit der Fahrtrichtung, von der auch das weiße Dreilicht-Spitzensignal und das rote Schlußlicht gesteuert wird. Bei vorzüglichen Laufeigenschaften erreicht der ICE von Märklin eine Höchstgeschwindigkeit von etwas mehr als 306 km/h.

Die Gehäuse aller vier Fahrzeuge sind aus Kunststoff gefertigt, ebenso die Bodenwannen der Mittelwagen, in die Ballast eingelegt ist. Ganz aus Metalldruckguß besteht dagegen das Chassis der Triebköpfe, das ihnen einen tiefen Schwerpunkt verleiht. Die Gestaltung der Fahrzeuge mit ihren unterschiedlichen Inneneinrichtungen und Drehgestellen ist hervorragend, die Lackierung makellos. Bei der Beschriftung fehlen noch die Abnahmedaten, die bei der Fertigstellung des Modells am Vorbild auch noch nicht angeschrieben waren.

Das H0-Modell von Fleischmann

Spät, aber nicht zu spät, erreichte uns nun

auch der ICE von Fleischmann. Während sich Märklin für einen Längenmaßstab von 1:100 entschied, nur der vordere Teil des Triebkopfes ist im Maßstab von 1:87 ausgeführt, entschloß sich Fleischmann für die konsequente

Einhaltung des Normmaßstabes von 1:87. Als Folge davon mußte auf bewegliche Wagenübergänge verzichtet werden. Bei einer Länge der Mittelwagen von 280 mm und unter Berücksichtigung des Einsatzes auf den übli-

Bild 11: Beide Triebköpfe des ICE von Fleischmann haben eine vollständige Führerraumeinrichtung. Im angetriebenen Triebkopf 410001 sind sogar Führer und Beifahrer im Führerstand vorhanden.



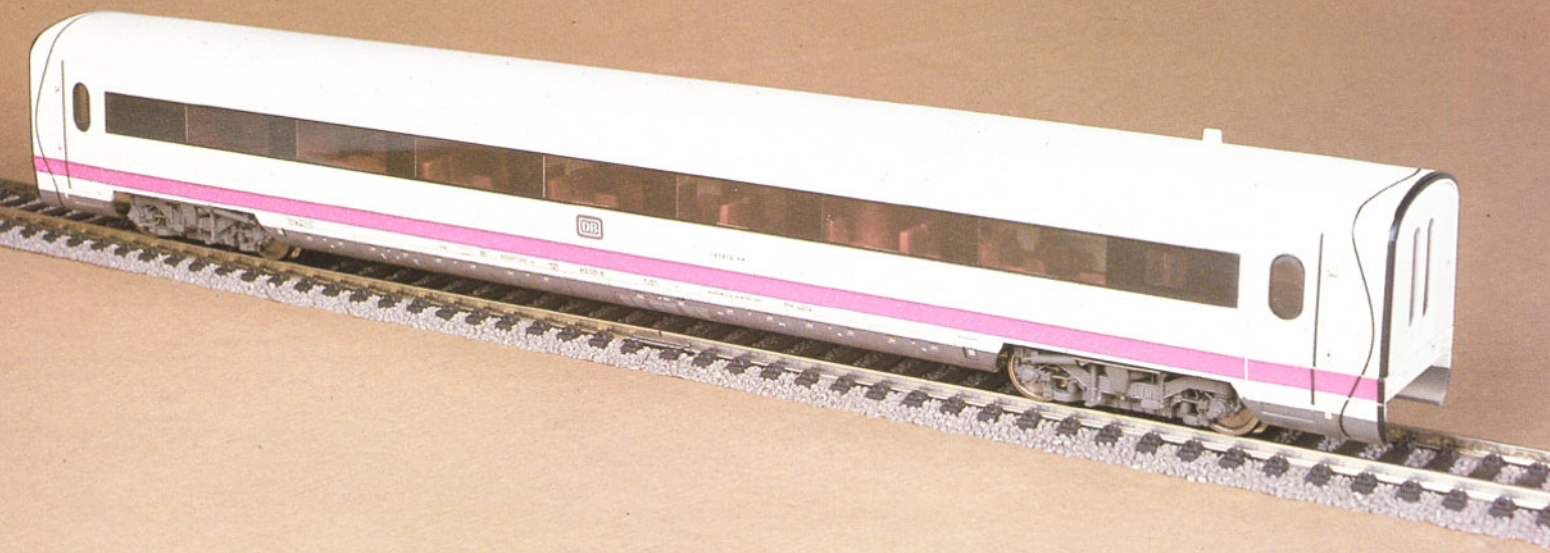


Bild 12: In der dreiteiligen Grundpackung ist dieser Großraumwagen 1. Klasse 810 001 mit den Drehgestellen der Bauart MAN enthalten.

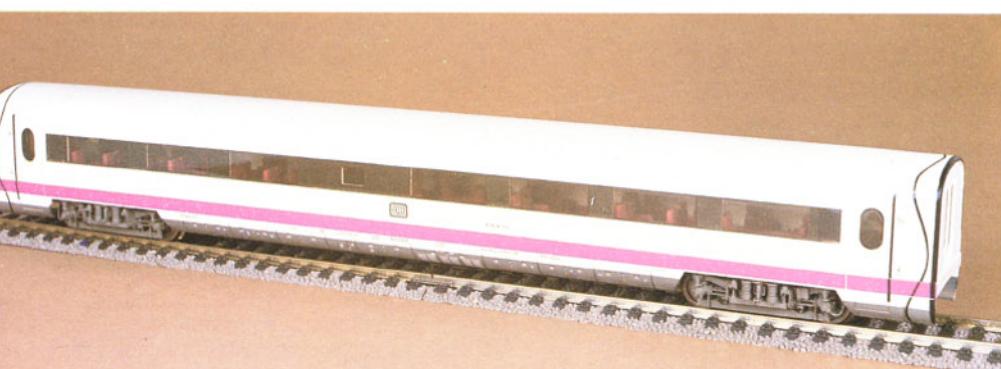


Bild 13: Einzeln angeboten wird der Großraumwagen 1/2. Klasse 810 002, der auf Drehgestellen MD 52-350 der Waggon-Union läuft.

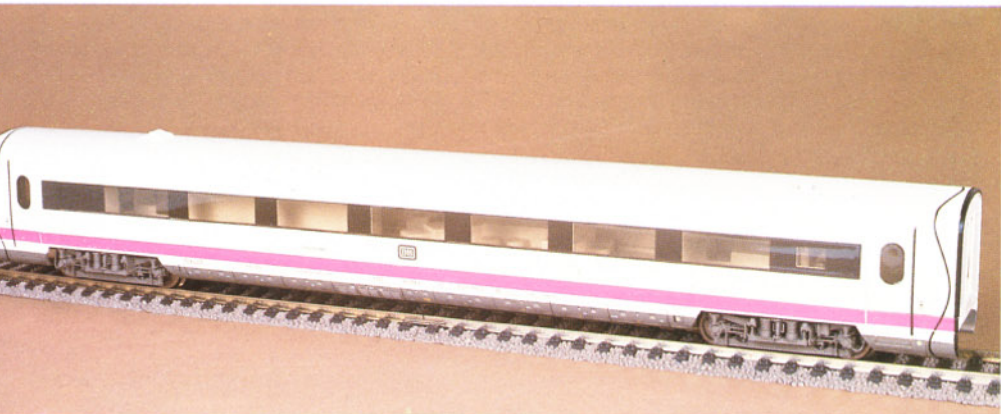
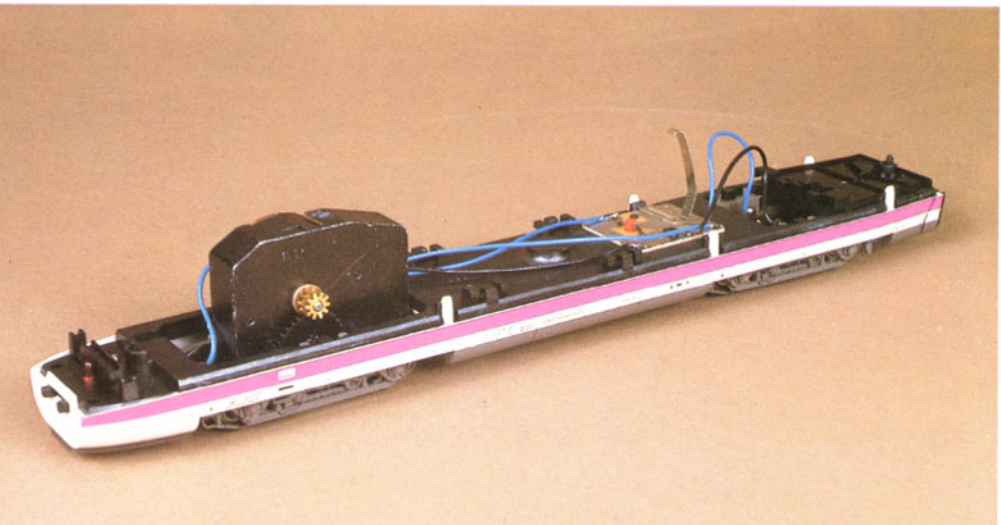


Bild 14: Auch der Maßwagen 810 003 des ICE von Fleischmann ist eine exakte Kopie des Vorbildes. Das Modell ist ebenfalls einzeln erhältlich.

Bild 15: Fast schon spartanisch ist das „Innenleben“ des motorisierten Triebkopfes, mit dem von einem Ballastblock umgebenen Standardmotor.

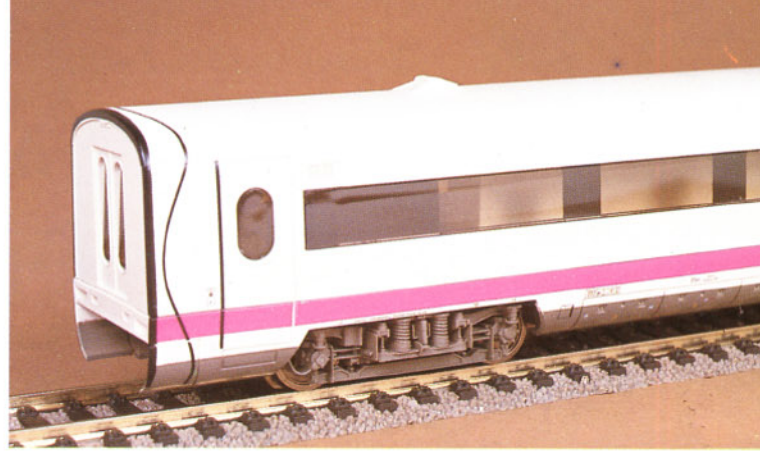


chen Gleisradien und beim Befahren von Gebogen, sah der Hersteller keine Möglichkeit, die Fahrzeuge mit vorbildgetreuen Übergängen auszustatten. So blieb es bei starren glatten Wagenenden. Die beim Originalzug vorhandenen beweglichen Partien sind durch schwarze Farbmarkierungen angedeutet. Vorhanden ist jedoch ein Kurzkupplungs-Kinematik mit Normschacht. Dadurch sind auf geradem Gleis kaum Lücken zwischen den gekuppelten Fahrzeugen zu erkennen. Als Kuppel-elemente stehen Deichseln und die neuen Profi-Kupplungen zur Verfügung, die den Packungen beiliegen. Angetrieben wird der ICE von Fleischmann von einem im vorderen Drehgestell des Triebkopfes 410 001 eingebauten Standardmotor. Die Kraftübertragung auf die beiden Radsätze, von denen der hintere mit Haftstreifen bestückt ist, erfolgt über ein Stirnradgetriebe. Die Höchstgeschwindigkeit des Zuges liegt deutlich über 300 km/h, dennoch sind aber auch die Langsamfahreigenschaften als recht gut zu bewerten. Die Beleuchtung des Dreilicht-Spitzenlichtes wechselt in Abhängigkeit der Fahr-richtung. Eine Strom-einspeisung aus der Oberleitung ist möglich. Erstklassig ist die exzellente Ausführung der Fahrzeuge. Eine Augenweide sind die Drehgestelle unterschiedlicher Bauart mit den vielen Details. Die Triebköpfe verfügen über vollständige Führerraum-einrichtungen. Im motorisierten Triebkopf haben sogar der Führer und ein Beimann Platz genommen. Sehr gut ausgeführt ist auch die Dachpartie der Triebköpfe. Die Seitenwülste im Bereich der Stromabnehmer und der Dach-ausrüstung sind aber beim Vorbild nicht vorhanden. Offensichtlich sind hier Märklin und Fleischmann den frühen Projektskizzen und Fotomontagen aus dem BZA München aufgesessen. Ganz ohne Fehl und Tadel ist dagegen die Gestaltung der drei Mittelwagen mit unterschiedlichen Inneneinrichtungen und Fenster-teilungen. Im Bereich der Fensterstege ist die getönte durchlaufende Verglasung dunkel hinterlegt. Dächer und die Anordnung der Lüftungsöffnungen entsprechen genau der Ausführung beim Vorbild. Die Mittelwagen sind ganz aus Kunststoff gefertigt. Eine Ballastplatte in der Bodenwanne gewährleistet einen tiefen Schwerpunkt. Auch die Gehäuse der Triebköpfe bestehen aus Kunststoff, der Fahrzeugrahmen und die Rahmen der Dreh-

gestelle dagegen sind Bauteile aus Metall-Druckguß. Tadellos ist die Lackierung der Modelle, lupenrein und vollständig ihre Beschriftung, auch die Warn- und Bremskontrollzeichen wurden nicht vergessen. Eine Innenbeleuchtung für die Mittelwagen ist in Vorbereitung und in naher Zukunft lieferbar. In einer Grundpackung ist ein dreiteiliger Zug enthalten, bestehend aus den Triebköpfen 410 001 und 410 002 sowie dem Großraumwagen 1. Klasse mit der Nummer 810 001. Einzeln erhältlich sind der Meßwagen 810 003 und der Mittelwagen 810 002 mit je einem Großraum der 1. und der 2. Klasse. **HO**

Bild 16: Recht einfach sind auch die Wagenübergänge des ICE von Fleischmann in der Nenngröße H0, perfekt dagegen die Drehgestelle und die Fenster.

Fotos 4-9 und 11-16: Obermayer



Baureihe 39

Diese Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals von Manfred Weisbrod und Horst Obermayer erschien im Dezember 1985.

Sie enthält auf 88 Seiten insgesamt 138 Abbildungen, davon 40 Fotos in Farbe. Der gründlich recherchierte Text wird abgerundet durch ein Lieferverzeichnis aller Lokomotiven der Baureihe 39. Eine weitere Tabelle gibt detailliert Auskunft über die Rekonstruktion der preußischen Gattung P 10, die die Deutsche Reichsbahn in der DDR bei 85 Maschinen der Baureihe 39 durchführte.

Für DM 15,80 überall dort erhältlich, wo es das Eisenbahn-Journal gibt.



Hermann Merker Verlag, Postfach 1453, D-8080 Fürstenfeldbruck,

Den feinen Jubiläums-Delikatessen des vorigen Jahres setzt Arnold heuer noch einen i-Punkt drauf. Die N-Bahner können sich auf vierundzwanzig Neuheiten freuen! Die BR 75 ist dabei und der Wismar-Bus, als „Schweineschnäuzchen“ bekannt. Die Köf, Modell des Jahres 1985, gibt es in Reichsbahn- und SNCF-Version, die pr T12 im KPEV-Look und die Re 4/4 der SBB zeigt sich in drei Lackierungen mit unterschiedlichen Lok-Nummern. Der Wendezug-Steuerwagen ergänzt die Mitteleinstiegswagen, Reichsbahn-Fans finden die E 94 und den „Kassel“. Und moderne Güterzüge

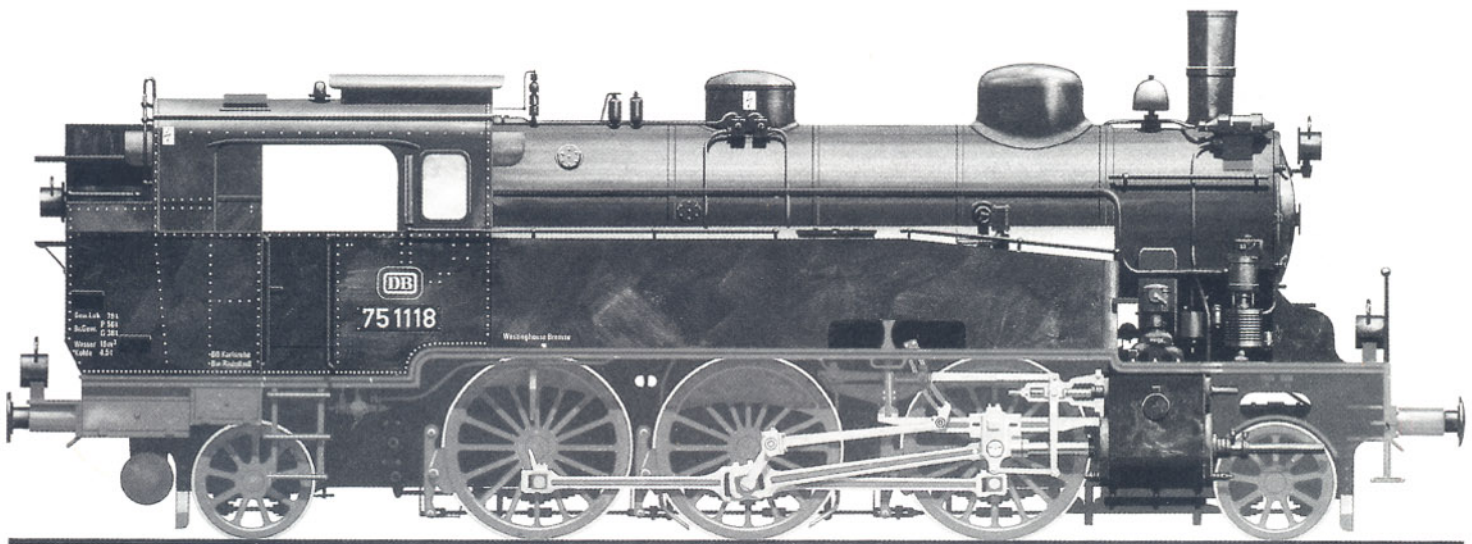
bekommen farbige Akzente mit drei Kesselwagen, dem schmucken Bierwagen „Henninger“, dem SNCF-Schiebedachwagen und fünf 40ft-Containern in verschiedenen Beschriftungen.

Für Extra-Bahnspaß fahren zwei Sonderzüge: V 200 005 mit kurzgekuppelten Mitteleinstiegswagen, Beschriftung Epoche III. Und Kö mit 5 Güterwagen, Epoche II, einer Garnitur nachempfunden, wie sie bei den Nürnberger Jubiläumsparaden zu sehen war. Elektronik? Sicher: Der neue Mehrzug-Steuerblock mit integriertem Anfahr- und

Bremssystem. Und ABS, das Anfahr- und Bremssystem, solo.

Die Arnold-Neuheiten-Revue 86 zeigt Ihnen alles in Bild und Wort und sagt Ihnen auch, wann Sie einsteigen können. Gratis bei Ihrem Fachhändler.

ARNOLD-N
Ihre Modell Eisenbahn



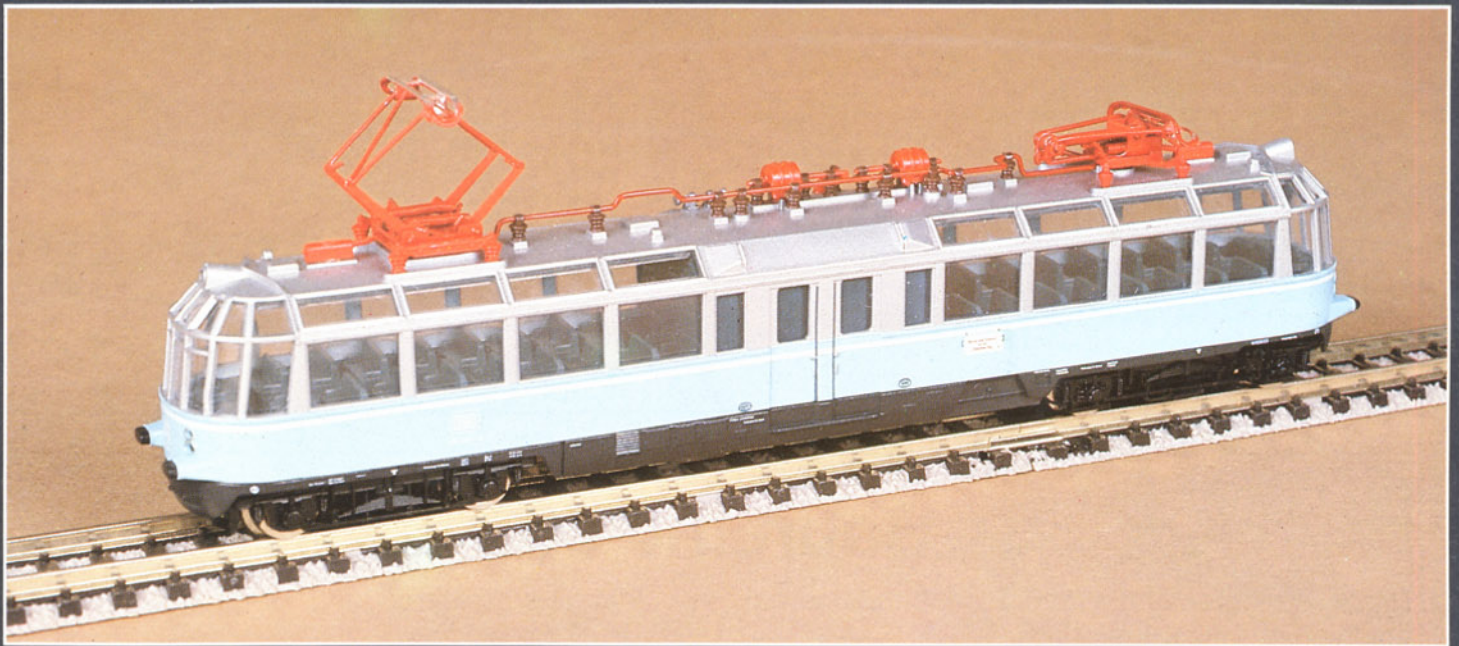


Bild 1: Ein wenig blaß, ansonsten aber wohlgeputzt, ist der „Gläserne“ von Fleischmann in Baugröße N.



Bild 2: Wagen 1./2. Klasse der City-Bahn mit dem neuen Buffet-Abteil.



Bild 3: Wagen 2. Klasse der City-Bahn von Fleischmann in der Baugröße H0.



Bild 4: Wagen 2. Klasse mit Gepäckraum und Steuerabteil für die City-Bahn.



Bild 5: Jubiläumsdampflok 50622 von Fleischmann in der Baugröße H0.



Bild 6: Der winzige G 10 mit Schiebetüren von Märklin im Baumaßstab von 1:220.



Bild 7: Die Elektrolokomotive der Baureihe E 95 von Kessler in der Baugröße H0.

Bild 8: Neue Variante des europäischen Taschenwagens von Roco, Baugröße H0.



Bild 9: Seitenentladewagen mit Schwenkdach der NS von Roco, Baugröße H0.

★ Schaufenster der Neuheiten ★

Neu von Fleischmann

In einer Sonderserie schuf Fleischmann aus der altbekannten Baureihe 50 der Baugröße H0 die Jubiläumslokomotive 50 622, die bei der DB im Jahre 1985 bei vielen Sonderfahrten eingesetzt war. Reichlich spät traf nun das längst bestellte Modell bei uns ein. Diese Lok hat einen neuen Umlauf mit neuem Steuerungsträger, eine zierlichere Steuerung, neue Räder, silberne Kesselringe und eine genau dem Vorbild entsprechende Beschriftung erhalten. Das recht schmucke Sammlerstück behielt aber den alten Triebender mit den nicht ganz korrekten Drehgestellrahmen.

Ganz neu in der Nenngröße H0 sind die drei Wagen der City-Bahn, ABnrz 772, Bnrz 778 und BDnrz 784. Die Fahrzeuge, die in der Länge verkürzt sind, bestechen durch die ansonsten absolut dem Vorbild entsprechende Ausführung mit unterschiedlicher Inneneinrichtung. Außerordentlich gut sind auch die Lackierung und die Beschriftung der Wagen, die bereits mit Normschacht und der neuen Profi-Kurzkupplung ausgerüstet sind. Die seither üblichen Standard-Kupplungen liegen den Fahrzeugen bei. Die zu den Wagen passende Diesellokomotive der Baureihe 218 in den Farben orange/kieselgrau ist bereits seit einigen Monaten erhältlich. In der Baugröße N gelangte jetzt der langerwartete „Gläserne“, der Aussichtstriebwagen 491 001, zur Auslieferung. Das rundum wohlgeglungene Modell ist leider etwas blaß ausgefallen, wie der Vergleich mit einem Original-Farbmuster zeigt. Der im Bereich des Einstiegs angeordnete Motor treibt über eine lange Welle unter der Inneneinrichtung die beiden Radsätze des Triebgestells unter dem Wagenende 1 an. Sehr gut ausgeführt sind die Drehgestelle mit den unterschiedlichen Achslagern. Sauber und korrekt ist auch die Dachpartie mit den beiden roten Stromabnehmern, einer davon in Einholm-Ausführung.

Neu von Roco

Bis zum Redaktionsschluß für diese Ausgabe lagen von Roco einige neue Wagenmodelle und die Ankündigung der letzten Neuheitensendung des Modelljahres 1985 vor. Bei den Wagen handelt es sich durchweg um Modelle der Baugröße H0, die nach den Vorbildern ausländischer Bahngesellschaften entstanden.

Der bekannte Inter-City-Reisezugwagen 2. Klasse der Niederländischen Staatsbahnen wird jetzt auch in der neuen Farbgebung mit gelbem Band unter den Fenstern und mit einem gelben Streifen entlang der Dachkante angeboten. Leuchtend blau ist der Schüttgutseitenentladewagen der NS, der in derselben Bauausführung in brauner Lackierung bei der DB und bei anderen europäischen Bahnverwaltungen eingesetzt wird. Eine Neukonstruktion ist dagegen der Seitenentladewagen mit Schwenkdach, der von der SNCF beschafft wurde.

Weiteren Zuwachs erhielt die Familie der europäischen Einheitstaschenwagen für den Huckepack-Verkehr. Die Modelle mit schweren Zinkrahmen zählen zu den vielbeachteten Neuentwicklungen der letzten Jahre. Jüngstes Kind ist der Wagen der französischen Huckepackgesellschaft SEGI, beladen mit dem farbenfrohen Sattelaufleger der Spedition ROUCH. Das Modell verfügt über den genormten Aufnahmeschacht für die neuen Kurzkupplungen.

Neu von Märklin

Neuer Star im H0-Sortiment ist natürlich der vierteilige ICE von Märklin, den wir an anderer Stelle dieser Ausgabe ausführlich vorstellen. Die Variante für „Märklin Digital H0“ und die Hamo-Ausführung gelangten noch nicht zur Auslieferung. Einzige Neuheit in der Baugröße Z für die „mini club“

ist der gedeckte Güterwagen G 10 der DB. Der Winzling mit Bremserhaus hat sogar bewegliche Schiebetüren. **H0**

Neu von Kessler

Wahlweise in brauner Ursprungsausführung oder in der grünen DRG-Ausführung bietet Modellbau Kessler, München, Fertigmodelle der 1'CoCo1'-Güterzuglokomotive E 95 in Baugröße H0 an. Die in unterschiedlichen Detailsausstattungen erhältlichen Maschinen basieren auf dem E 95-Bausatz von Günther. Je nach Aufwand bei der Detaillierung (Metall-Beschilderung, SBS-10-Stromabnehmer, vorbildgerechte Laufräder, Sandfallrohre, RP-25-Profil, ein oder zwei FaulhaberMotoren mit Schwungmasse) kostet die Kesslersche E 95 komplett montiert zwischen 1200,- und 1700,- DM. **W. Kosak**

Neu von Faller

Im Dezember 1985 lieferte Faller den letzten Teil seines '85er-Neuheitenpaketes aus. Übertreffende Neuheit in jeder Hinsicht ist das Riesenrad in H0, das es auf eine stattliche Höhe von 33 cm bringt, jedoch nur eine Standfläche von 22 x 20 cm benötigt. Das Riesenrad wird als Exklusivmodell komplett mit Antrieb, Beleuchtung, Orgelwagen und Preiser-Figuren in limitierter Serie angeboten. Daneben gibt es auch einen Normalbausatz, der sich mit Antrieb und Beleuchtung nachrüsten läßt.

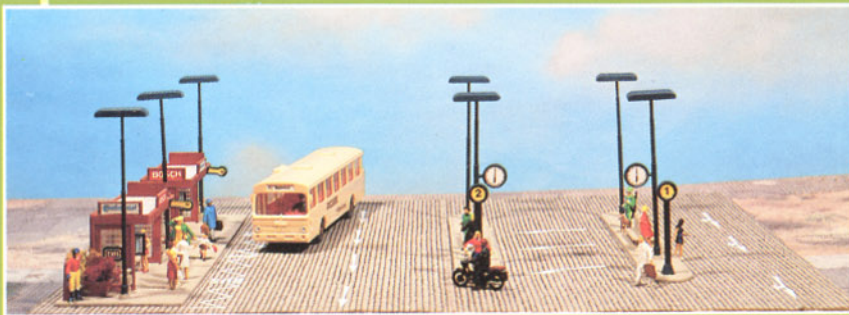
Bereits etwas früher wurde der neue H0-Bahnhof Friedrichshöhe ausgeliefert, der bereits vor Jahren einmal als Combi-Kit im Faller-Programm zu finden war. Dieses hübsche Empfangsgebäude paßt besonders in Mittelgebirgslandschaften. Auf dem gleichen Grundmodell beruht auch der H0-Bausatz einer Kleinstadtschule und eines Forstamtes.

Bild 10: Das Forsthaus von Faller in H0, mit dem neuen Winterset in eine Schneelandschaft verwandelt.





Bilder 11–15: Die neue Besandungsanlage sowie das Empfangsgebäude „Friedrichshöhe“ von Faller in H0, der neue Omnibusbahnhof in H0 von Vollmer, der H0-Bahnhof „Waldbrunn“ aus der neuen Junior-Serie von Pola und die neuen Hintergrundkulissen nach Schweizer Vorbildern von MZZ.



Bilder 16–18: Die gotische Dorfkirche aus der Junior-Serie von Pola, der Bauernhof in Baugröße Z von Vollmer, und das Riesrad in H0 von Faller.





Bild 19: Bereits im Eisenbahn-Journal 1/1986 wurden auf Seite 85 die neuen Figuren von Preiser für die Baugröße 0 besprochen. In dieser Ausgabe des Eisenbahn-Journals können wir Ihnen nun auch Fotos dieser Figuren präsentieren. Unter der Artikelnummer 8300 werden stehende Passanten um 1925 angeboten.

Das Bw-Zubehör in H0 wurde durch eine Besandungsanlage ergänzt, die gut zu den bereits früher lieferbaren Teilen paßt. Eine interessante Neuheit, besonders für Dioramenbauer, stellt das Winterset dar, mit dem sich eine naturgetreue Schnee- und Eislandschaft gestalten läßt.

Neu von Vollmer

In Baugröße H0 liefert Vollmer die Nachbildung eines Busbahnhofs mit mehreren Bahnsteigen an, der sich gut zur Gestaltung eines großstädtischen Bahnhofsvorplatzes eignet.

Als N-Neuheiten sind eine Feuerwache und eine Fahrzeughalle im modernen Stil, nach den gleichen Vorbildern wie die bereits 1984 in H0 vorgestellten lieferbar.

Nach dem Bauernhof in H0 liefert Vollmer nun ein ebenso gut gestaltetes Gegenstück in Baugröße Z, dessen Scheune auch einzeln erhältlich ist. Ebenfalls in Z ist ein brennendes Bauernhaus lieferbar, zu dem es auch einen passenden Rauchgenerator gibt.

Neu von Pola

Für Modellbahner mit kleinerem Etat schuf Pola eine neue Junior-Serie in H0, die sich bei guter Maßstäblichkeit und ansprechender Detaillierung vor allem durch einen günstigen Preis auszeichnet. Als erste Modelle dieser Serie sind der Kleinstadtbahnhof „Waldbrunn“, ein Stellwerk, eine Dorfkirche in gotischem Stil und zwei Einfamilienhäuser lieferbar. Es ist anzuerkennen, daß der niedrige Preis nicht auf Kosten der Detaillierung geht, allerdings ist eine farbliche Nachbehandlung der Modelle unbedingt zu empfehlen.

Neu von MZZ

Der Schweizer Hintergrundspezialist MZZ lieferte 1985 eine Serie von Hintergrundkulissen nach dem Vorbild Schweizer Landhäuser in H0, N und Z in bekannter Qualität. In H0 und N sind die Kulissen sowohl als Set als auch einzeln erhältlich, in Z nur als Set-Packung. Erweitert wurde die Serie der Metallmodellautos in Baugröße Z um einige interessante Typen. Besonders hübsch ist die N-Nachbildung des Benz-Dreirades, das in diesem Jahr seinen hundertsten Geburtstag feiert. Leider konnte das Modell wegen seiner Winzigkeit nicht fotografiert werden.

P. Schiebel

Neu von Kibri

Alles überragende Neuheit ist die beeindruckende Stadtkirche mit ihren beiden Türmen, die 380 mm hoch sind. Zu der Kirche wird eine Kassette mit Original-Glockengeläut angeboten, Spieldauer 6 Minuten. Zur Kassette erhält man auch einen Kleinlautsprecher, der in der Kirche seinen Platz finden kann und über Kabel mit Klinkenstecker an einen Recorder angeschlossen wird.

Sicherlich sehr viele Freunde wird das Gasthaus zur Eisenbahn mit seinem Biergarten finden. In dem Bausatz sind auch Bänke, Tische und ein schattenspendender Laubbaum enthalten. Derselbe Gebäudetyp, allerdings ohne Vorbau aber mit Nebengebäude, steht als Eisenbahner-Wohnhaus zur Verfügung.

Im Rahmen einer Altbausanierung wurde das Haus „angerüstet“. Während dieser Arbeiten wurden die Fensterläden abgenommen.

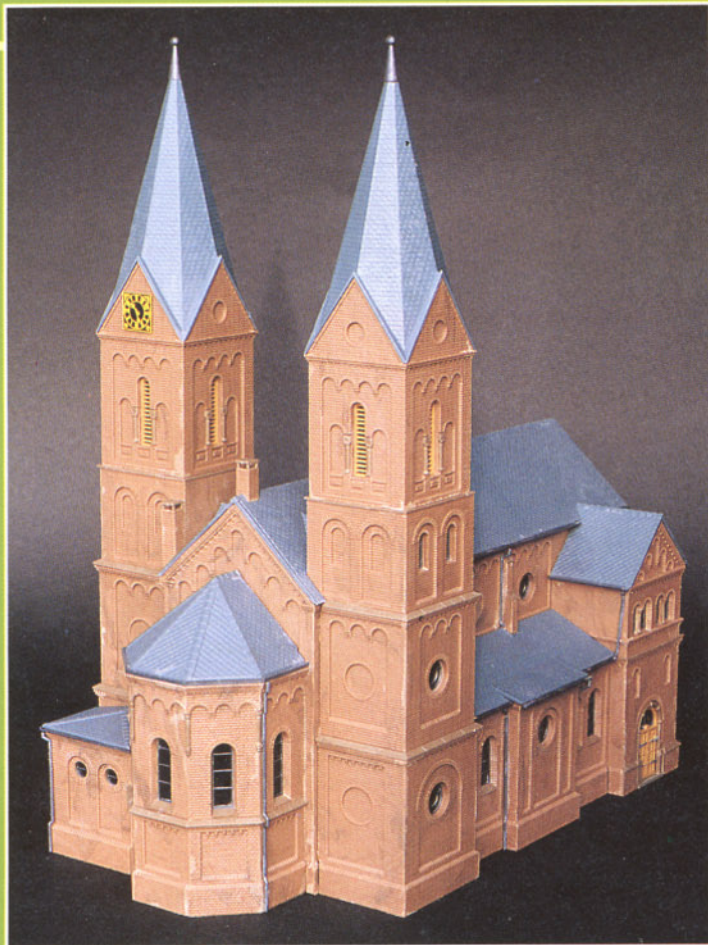
Im Baustil dazu passend, entstand das Postamt Munderkingen mit Anbau und zwei Erkern am Obergeschoß. Darüber befindet sich noch der ausgebaut Dachstock.

Besonders für kleinere Modellbahnanlagen eignet sich der Bahnhof „Langenthal“ in Ziegelsteinbauweise mit Eckverblendungen. Zum gut gelungenen Bahnhof gehören noch ein offener Schuppen für Gepäckkarren und ein Toilettenhäuschen mit Bretterverkleidung.

Jeder der vier Gebäudebausätze in der Baugröße H0 kostet im Fachhandel 25,- DM. In einem Bahnhofsset erhält man die vier Neuerscheinungen

Bild 20: Ebenfalls in Baugröße 0 ist Kgl. Bayer. Bahnpersonal um 1900 (Art.-Nr. 8302) von Preiser lieferbar.





Bilder 21 und 22: Die eindrucksvolle neue Stadtkirche von Kibri in H0 und das Postamt von Munderkingen, das Kibri ebenfalls in der Baugröße H0 fertigt.



Bilder 23–25: Das Eisenbahner-Wohnhaus mit Nebengebäude, das von Kibri geschaffene Gasthaus „Zur Eisenbahn“ sowie der neue Bahnhof „Langenthal“ von Kibri (alles in der Baugröße H0). Die neuen Häuser nach Vorbildern von Zechensiedlungen aus dem Ruhrgebiet stellen wir Ihnen in der nächsten Ausgabe des Eisenbahn-Journals vor.

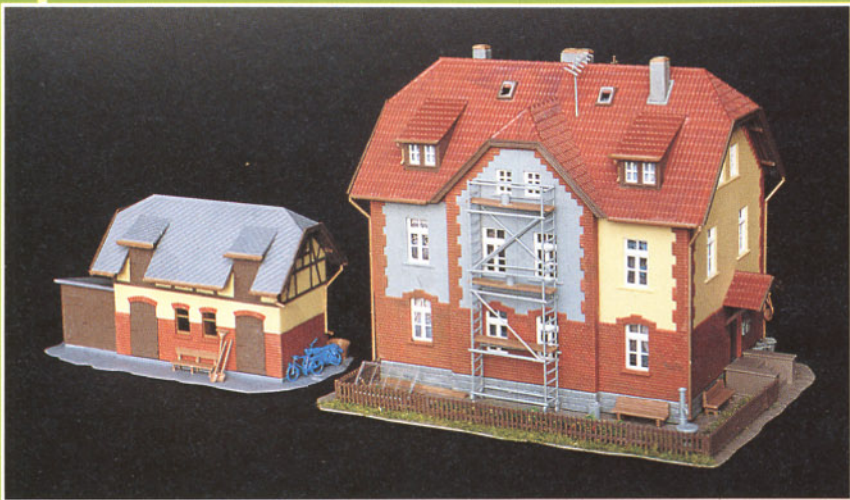




Bild 1: Mit vereinten Kräften: Die Roco-T 12 leistet einer P 8 von Fleischmann Vorspanndienste auf Bergfahrt mit einem schweren Personenzug, gebildet aus Roco-Dreiachsern.

Preußen im Modell



Beiträge über Länderbahnen im Modell zählen seit mehr als drei Jahren zum festen Repertoire des Eisenbahn-Journals. Wenn wir im Jahre 1982 den Rückblick auf deutsche Staatsbahnen mit der Eisenbahn im königlichen Bayern angefangen haben, lag dies freilich nicht an weiß-blauem Lokalpatriotismus: Vielmehr hatten Industrie- und Kleinserienhersteller ihr einschlägiges Angebot seinerzeit zumeist an bayerischen Vorbildern orientiert. Inzwischen dürfen wohl auch Liebhaber preußischer Lokomotiv- und Waggonmodelle mit Qualität und Umfang des Angebots durchaus zufrieden sein. Fahrzeuge in KPEV-Ausführung waren zunächst einmal die Domäne von Fachwerkstätten und Kleinserienherstellern. Dort entstanden die attraktiven Länderbahn-Maschinen, durch Umlackierung und mehr oder weniger aufwendige Zurüstaktionen, aus Industriemodellen, deren Vorbilder noch zu Länderbahnzeiten gebaut worden waren. Entsprechende Lokomotiven – serienmäßig nur in DB- oder DR-Ausführung angeboten – fand man schon seit langem in den Katalogen von Fleischmann, Roco, Liliput und Märklin; diese boten sich geradezu zum Verändern an. Zu den schönsten Ergebnissen derartiger Umbau-Arbeiten zählen sicherlich

Bild 2: Durch Umbau aus einer G 10 in belgischer Ausführung entstanden: Die von J. Günther in die preußischen Farben umlackierte Roco-G-10.

Bild 3: Immerhin sechs preußische Abteilwagen befördert die T 12 auf diesem Bild, unterwegs im späten Abendlicht auf einer eingleisigen Nebenstrecke.





Bild 4: Weit weniger ausgelastet sind dagegen bislang Güterzugmaschinen nach KPEV-Vorbildern wie diese G 3 von M+F: preußische Länderbahngüterwagen sind nämlich in Baugröße H0 derzeit noch Mangelware.

die „Preußen“ des Berliners Gebhard Reitz, die wir im Eisenbahn-Journal 7/85 schon recht ausführlich gezeigt haben. Natürlich wenden sich derartige, in zeitraubender Handarbeit „gesupert“ Modellschmuckstücke eher an betuchte Sammler. „Alte Preußen“ konnten bis dato auch im „do-it-yourself“-Verfahren entstehen: Handwerklich talentierte Modellbahner erstellten KPEV-Maschinen aus entsprechenden M+F-Bausätzen oder ganz im Eigenbau. Einige dieser Lokomotiven haben wir in den Heften 8/85 und 1/86 vorgestellt. Methode Nummer drei belastete Geduld und Geldbeutel weit weniger: Wer die Umlackierung und Detailveränderung an Großserien-Loks in eigener Regie vornahm, kam mit bescheideneren Mitteln ans Ziel. Schon seit einiger Zeit sind von der Modellbahnindustrie komplette KPEV-Garnituren in limitierter Auflage herausgebracht worden. Derartige Editionen kommen vor allem jenen Sammlern entgegen, die für ihr Hobby keinen unbegrenzten Etat zur Verfügung haben: Beschränkt sich der Modellbahner nämlich auf Fahrzeuge einer ganz bestimmten Länderbahnverwaltung – Preußen, Bayern, Baden oder Württemberg – halten sich auch die Ausgaben für diese Sonderausgaben in weit bescheidenerem Rahmen als beispielsweise beim Thema „Reichsbahn“ oder „Deutsche Bundesbahn“. Zu den schönsten Länderbahn-Zugpackungen zählen zweifellos die preußischen Dreiaxser der Firma Roco, die im Vorjahr als Viererset samt zugehöriger T 12 für rund 310 Mark in den Handel kamen. Durch die beiliegenden Zurüstteile ließen sich mit ein wenig Geduld daraus Waggonmodelle „zaubern“, deren Detaillierung bedenkenlos

das Prädikat „Kleinserienqualität“ verdiente. Schade nur, daß diese bildschönen Fahrzeuge durch wenig überlegte Kritik – ebenso wie die württembergischen Schnellzugwagen – ins Gerede kamen.

Bei näherer Betrachtung nämlich würden die Salzburger für die Detaillierung ihrer Länderbahnwaggons eher ein dickes Lob verdienen: Schließlich hat erst die Überlegung, allzu filigran detaillierten Modellfahrzeugen Zurüstteile beizulegen, dafür gesorgt, daß derart schöne Modelle auch für weniger betuchte Freizeiteisenbahner überhaupt erschwinglich wurden. Dies sei am Beispiel der preußischen Dreiaxser bewiesen: Rechnet man nämlich vom Packungspreis einmal den Preis der Lokomotive ab – er liegt bei der schwarzen DB-74er bei rund 170 Mark (die Preußen-Variante würde wegen der aufwendigen Lackierung etwa 20 Mark mehr kosten) – so bleibt ein Verkaufspreis von rund 120 Mark für vier Waggons. Brutto, wohlgemerkt: Immerhin muß ja auch der Händler noch seine Prozente haben. Doch selbst bezogen auf den Bruttopreis von rund vierzig Mark pro Wagen stellen die „Preußen“ ein sehr attraktives Angebot dar. Zum Beweis dieser These genügt ein simpler Preisvergleich: Fertig montierte Wagenmodelle in vergleichbarer Detaillierung – etwa der Orient-Express von Trix oder die Super-schnellzugwagen von Ade – kosten eben entsprechend spürbar mehr. Wie dieser Preis im Falle von „Roco“ aussehen würde, mögen sich erboste Kritiker selbst anhand des eigenen Stundenlohns ausrechnen.

Mit einem normalen Stundenlohn ist es für den Hersteller allerdings nicht getan: Schließlich kostet die Einrichtung des Arbeitsplatzes

Geld, muß die Händlerspanne einkalkuliert sein und gilt es, Steuern zu zahlen. Wäre nun Roco diesen Weg gegangen, es hätten sich mit Sicherheit wieder schnelle Kritiker auf der steten Suche nach Preis-Leistungs-Relation gefunden. Zudem sind komplett montierte Supermodelle mit maßstäblichen Details beim Postversand extrem gefährdet: An demolierten Wagen zum doppelten Preis hätten die Modellbahner sicher keine Freude gehabt.

Aus der Sicht eines nicht unbedingt von übermäßiger Langeweile geplagten Modellbahnredakteurs, der Preußen und Württemberger eigenhändig mit allen Zurüstteilen ausgestattet hat, stellt sich dabei noch eine weitere Frage: Was ist eigentlich so schlimm daran, sich am Feierabend einmal drei oder vier Stunden lang handwerklich mit seinem Hobby zu beschäftigen? Mir jedenfalls hat die Detaillierung der Waggons Spaß bereitet: Sämtliche Spritzteile – das will bei Kunststoff etwas heißen – haben sich als absolut paßgenau erwiesen. Keine Bohrung mußte erweitert, kein Paßzapfen befeilt werden.

Als schließlich die fertigen Waggons nach rund drei Stunden auf dem Hölle-Diorama vor mir standen, habe ich mir die bildschönen Dreiaxser samt ihrer T 12 genüßlich angeschaut. Ein echtes Erfolgserlebnis.

Zu den Modellen

Auf das Vorbild der preußischen T 12 der KPEV – spätere Baureihe 74 – erübrigt es sich sicher, hier nochmals näher einzugehen, bereits in der vorhergehenden Ausgabe 1/86 wurde Vorbild und Roco-Modell von Horst Obermayer besprochen. Eine Abhandlung



Bild 5: In voller Fahrt donnert eine P 8 (Fleischmann) mit einem aus preußischen D-Zugwagen des gleichen Herstellers gebildeten Schnellzug über eine Steinbrücke.

über die Baureihe 57 ist hingegen schon in unserer Ausgabe 7/83 vom selben Autor (Roco-Modell und Vorbild) besprochen worden. Weitere Informationen finden sich auch noch in den Ausgaben 5 und 6/75 im Zusammenhang mit dem damaligen M+F-Modell. Von Roco gab es bis jetzt die Maschine nur in schwarzer DB-Ausführung. Es wäre schön, wenn man aber aufgrund des Erfolgs der limitierten „T-12-Preußen-Packung“ auch einmal mit einer „Spezial-Packung“ der 57er rechnen könnte (vielleicht mit dazu passenden Güterwagen).

Ganz ausgefuchste Modellbahner, in unserem Fall Herr Günther aus Frickenhausen, hatten schon hier ihre Chance erkannt, als Roco die grüne 57er in belgischer Ausführung lieferte. Herr Günther hat für uns die G 10 in preußischem Kleid hergerichtet. Viel Arbeit war hierfür nicht aufzuwenden. Nur einige wenige Veränderungen inklusive der Beschriftung waren notwendig. Nun kann also auch eine preußische G 10 über unsere Länderbahn-Anlage donnern. Schwieriger wird es bei der G 3. Modell-Lokomotiven dieses Typs gab es bisher nur als Bausatz. Da aber eine Maschine dieses Typs unter der späteren Bezeichnung BR 53 mittlerweile museumsgerecht hergerichtet wurde, ist die Vermutung sicher nicht ganz von der Hand zu weisen, daß sich vielleicht in absehbarer Zeit auch ein Fertigmodell-Hersteller dieser kleinen hübschen Maschine annimmt. In der Detaillierung wäre dieses Modell – genau wie sein Vorbild – recht anspruchslos, da es eine innenliegende Steuerung und zumindest in der ersten Zeit nur eine Tenderbremse besaß. Die in diesem Beitrag gezeigte G 3 entstand vor Jahren aus

einem M+F-Bausatz und ist genaugenommen gar keine G 3. In dieser Typenreihe gab es Maschinen mit geringerem Kesseldruck und niedrigerer Leistung, die dann beim Übergang an die KPEV bei verschiedenen Verwaltungen in die Leistungsgruppe der G 2 eingestuft wurden. M+F führte damals mehrere Varianten dieses C-Kupplers, dessen Vorbild zu seiner Zeit recht häufig anzutreffen war. Die G 2 hatte auch einen leichteren Tender (3 T 10,5) als ihre Schwestern, den G 3 und G 4.1-2, die alle einen Tender 3 T 12 besaßen.

Novum bei den damaligen M+F-Lokomotiven war, daß die Antriebswelle des Triebtenders in zwei Mikro-Kugellagern gelagert war. Die Tenderbauarten unterschieden sich durch eine geringere Höhe. Der 3 T 12-Tender hatte einen höheren Kohlenkasten-Aufsatz, was das größere Fassungsvermögen ermöglichte. Vorbildberichte über die G 2, G 3 und G 4 finden Sie im Jahrgang 1975 in den Heften 1, 2 und 3. Im Jahrgang 1982 in 4 und 5, genauso wie im Jahrgang 1985 im Journal 2 und 3.

Text und Fotos: Willy Kosak

Bild 6: Aus einem M+F-Bausatz ist vor Jahren dieses Modell einer G 3 entstanden. Maschinen dieser Bauart waren bei verschiedenen KPEV-Verwaltungen seinerzeit der Leistungsgruppe G 2 zugeordnet worden.

Text und Fotos: W. Kosak





Bild 1: Renault R 310 T 6X4 „Turboleader“ von Herpa.

Neue Straßenfahrzeuge



Neu von Herpa

Renault R 310 T 6X4 „Turboleader“

Als traditionsreiches Fahrzeug erweist sich der Renault R 310 T 6X4 „Turboleader“, nicht nur, weil er sich mittlerweile bei Herpa schon im dritten Stadium der Modellpflege befindet – und diesmal auch wirklich komplett überarbeitet wurde. Beim Original begann die Tradition noch unter dem Familiennamen Berliet, wo 1970 die schon etwas ältliche, mit zahlreichen Rundungen versehene Kabine durch ein modernes, glattflächiges Kippfahrerhaus abgelöst wurde. Die damit ausgerüsteten Sattelzugmaschinen hatten wahlweise als Typ TR 250 aus sechs Zylindern 250 PS oder 300 PS aus einem V8-Motor als TR 300, bald darauf sogar 280/350 PS.

1974 kam Berliet unter die Fittiche der staatseigenen Renault. Der bisherige Markenname begann in der Versenkung zu verschwinden. Ab April 1975 erhielt das Fahrerhaus für ein paar Jahre eine zweite Karriere auf dem FORD TRANSCONTINENTAL. Auch für Schwerlastzugmaschinen der französischen Fa. Nicolas fanden einige TR-Kabine Verwendung. In den vergangenen Jahren wurden Fahrzeug und Fahrerhaus laufend modernisiert, das „T“

Bild 2: MAN mit ESSO-Tankaufbau von Herpa.

◀ Bild 3: Scania von Herpa mit Marrell-Abrollsystem.

Bild 4: Herpas Opel-Kadett mit „Formheck“.





Bild 5: Rocos Opel Blitz TLF 15 mit Pulverlöschanhänger.

verschwand aus der Typenbezeichnung, die Motorleistungen kletterten auf 305 PS für den Sechszylinder, der V8 wird neuerdings sogar mit bis zu 390 PS angeboten. Das Herpa-Modell entspricht dem aktuellen Sechszylindermodell R 310 T mit dem – beim Original rund 3,70 m hoch aufragenden – Hochdach, das einen zusätzlichen Dachspoiler erübrigt. Das H0-Fahrerhaus läßt sich nun auch kippen, allerdings kippen, nicht ganz vorbildgerecht, Stoßstange und Bugspoiler mit. Die umfangreiche Beschriftung entspricht dem neuesten Stand.

MAN mit Esso-Tankaufbau

Auf Daimler-Benz- und IVECO-Fahrgestellen war der Mineralöltank-Aufbau bisher im Handel. Nun liefert ihn Herpa auch als MAN mit ESSO-Beschriftung aus.

OPEL-Kadett „Formheck“

Mit der Stufenheckausführung hat HERPA die Kadett-Reihe um ein weiteres Modell erweitert. Es nennt sich „Formheck“ und ist auch beim Vorbild noch nicht lange auf dem Markt.

Scania mit Marell-Abrollsystem

Herpa läßt auf den MAN-Feuerwehr-Abrollkipper nun das gleiche Marell-Abrollsystem auf einem dreiachsigen Scania-Fahrgestell mit kurzem Fahrerhaus folgen. Die Farbgebung des uns vorliegenden Modells ermöglicht die Umwandlung in ein Feuerwehrfahrzeug.

Als Wechselaufbau wird eine Pritsche mit Stahlblechbordwänden und davor angebrachtem Hydraulikkran (beides stark stilisiert) mitgeliefert.

Wie bei allen neu erscheinenden Herpa-Trucks kann auch dieser Scania mit Lenkung nachgerüstet werden.

Neu von Roco

Opel Blitz TLF 15 mit Pulverlöschanhänger

Das häufigste Löschfahrzeug der Kriegsjahre war das TLF 15 auf Opel-Blitz-3-t-Fahrgestell, damals meist in grüner Lackierung, wie im Journal 3/85 besprochen und abgebildet.

Nicht wenige haben die Kriegswirren in brauchbarer Verfassung überstanden, wurden bald wieder rot/schwarz umlackiert und vielerorts noch lange Jahre weiterbenutzt. (Bild und Text zu dieser Version im Eisenbahn/Journal 6/84).

Gut vierzig Jahre später immer noch einsatzbereit, wurden einige zwischenzeitlich mit weißen Kotflügeln versehen, wie z. B. in Salzburg und in Hildesheim. Die letztere Beschriftung trägt das Modell in der „Idee + Spiel“-Sonderpackung. Das Fahrzeug der BF Salzburg wird jetzt von ROCO mit einem Pulverlöschanhänger der Bauart MINIMAX zusammengepackt und beide ebenfalls mit den inzwischen üblichen weißen Kotflügeln ausgestattet.

Steyr 680 in der Ausführung der Spedition Kühne & Nagel

Der Steyr 680 in seiner Normalausführung wurde bereits im Heft 2/84 vorgestellt. Nunmehr erscheint von ROCO als geeignete Ergänzung für eine Modellstückgut-Laderampe auf der Eisenbahnanlage

derselbe Lkw, mit Plane versehen, in der Farbgebung und mit der vierseitigen Aufschrift der weltweit tätigen Spedition Kühne & Nagel.

Opel-Blitz-Getränkewagen SINALCO

So wie dieser mit der Aufschrift SINALCO versehene Opel-Blitz-Dreitonner sahen in den fünfziger Jah-



Bild 6: Steyr 680 in der Ausführung Spedition Kühne & Nagel von Roco.

Bild 7: Opel Blitz von Roco, jetzt in der Sinalco-Getränkewagen-Ausführung.





Bild 8 + 9: Preiser liefert für sein Modell des Mercedes LA 1924 mit Meiller-Abrollkipper weitere Wechselaufbauten. Da wir die original Preiserfahrzeuge gerade nicht greifbar hatten, haben wir die neuen Preiser-Wechselaufbauten auf einem Herpa-Scania angebracht. Auch dort passen sie und sind vorbildgerecht.



Bild 10: Sonderlackierung des MAN-Kofferverfahrzeugs mit der Aufschrift „Echt bayerisches Bier“ von Seibert, München.



ren viele Getränkewagen aus. Die graue Farbgebung war seinerzeit typisch für SINALCO. Palettenbeladung war noch nicht üblich, Jalousieverschlüsse als Diebstahlsschutz für die Ladung auch noch nicht, und die Getränkekästen bestanden noch aus Holz. Eine Limonade kostete damals 25 Pf! Dem ROCO-Modell liegen einzelne und ganze Reihen von Flaschenkästen bei, die nach Belieben auf der Ladefläche verstaut werden können. Ab diesem Jahr sind die Flaschenkästen auch separat als Zubehöropackung erhältlich.

Neu von Preiser

Wechselaufbau CO₂ und Saugdruckbehälter

Abrollkipper sind in den Bereichen Bauwirtschaft und Abfallbeseitigung stark verbreitet, aber auch für die Feuerwehren bieten sie vielfältige Möglichkeiten zur Kostenreduzierung, trotz steigender Anforderungen und fortschreitender Spezialisierung, weil nicht mehr für jeden Spezialaufbau ein ganzes Fahrzeug beschafft (und unterhalten) werden muß.

Preiser liefert zur Ergänzung des Mercedes-Benz 1924 mit Meiller-Abrollkipper (bereits im Journal 5 und 7/1983 vorgestellt) zwei weitere Wechselaufbauten, einen für CO₂ und einen weiteren als „Tank zur Bereitstellung von Leerraum“, wenn beispielsweise aus umgestürzten Behältern gefährliche Flüssigkeiten abgepumpt werden müssen. Diese Flüssigkeiten müssen mit Gefahrenguttafeln am Aufbau gekennzeichnet werden. Zu diesem Zweck liegt neben dem Feuerwehrschiebebildbogen auch ein solcher mit 80 Gefahrenguttafeln bei. Ein Erläuterungsblatt dazu gibt an, welcher Stoff sich jeweils hinter den einzelnen Kennziffern verbirgt.

Beide Wechselaufbauten lassen sich auch zur Verwendung auf dem von Herpa angebotenen MARREL-Abrollsystem abwandeln.

H. Lohstädt

Neu von Seibert

Auf LKW-Sonderserien nach bayerischen Vorbildern hat sich der Münchner Modellbahn-Fachhändler Rainer Seibert spezialisiert. In limitierter Auflage bietet er derzeit das Albedo-Modell des MAN-Kofferverzuges in der Ausführung der Brauerei Kaltenberg an. Das mit dem Wappen der Brauerei und bayerischem Rautenmuster recht aufwendig bedruckte Fahrzeug kostet rund 34,90 DM (uVP).

Ebenfalls von Seibert stammt das Albedo-Modell des MAN 16.168 mit Jumboauflieger in der Lackierung der Münchner Kleiderspedition Johann Fischer Erben. Der in limitierter Auflage gefertigte Sattelzug kostet 21,50 DM (uVP).

W. Kosak



Bild 11: Ebenfalls von Seibert, München, stammt die limitierte Auflage des MAN-Sattel mit Jumbo-Auflieger und spezieller Beschriftung.

Alle Fotos: W. Kosak



Bild 1: Herausragende Neuheit aus dem reichhaltigen Sortiment neuer Fahrzeuge der Baugröße H0, das Modell der Baureihe 191!

Fachpresse zu Gast bei Märklin



Bild 2: Das H0-Modell der 111 069 mit der Versuchslackierung in den Farben erdbeerrot, saphirblau und grauweiß.



Wie schon in den vergangenen Jahren, war die internationale Fachpresse auch jetzt wieder vor Beginn der Nürnberger Messe zur Präsentation der Neuheiten nach Göppingen eingeladen. Von den Gastgebern vortrefflich betreut, hatten die Fachjournalisten wiederum sehr aufgeschlossene Gesprächspartner und eine Vielzahl bemerkenswerter Neuheiten gefunden.

Das vergangene Geschäftsjahr brachte dem schwäbischen Traditionsunternehmen nicht nur eine respektable Steigerung des Umsatzes, sondern auch einen Riesenerfolg bei der Einführung des elektronischen Steuerungssystems „Märklin Digital H0“. In weit weniger als einem Jahr sind mehr als 10 000 digitale Steuerungsanlagen zum Kunden gelangt, obwohl zunächst erst einmal der Fachhandel geschult und von den Vorteilen und der Zuverlässigkeit des Systems überzeugt werden mußte. Nach dem „Interface“ für den Anschluß von „Märklin Digital H0“ an einen Homecomputer erschien jetzt mit dem „memory“ ein weiterer wichtiger Baustein des Systems. Dieses elektronische Fahrstraßen-Stellpult speichert abrufbereit in 24 Fahrstraßen jeweils die Stellung einer beliebigen Folge von digital-gesteuerten Magnetartikeln wie Weichen und Signale. Mit einem neuen Lokmodul „decoder c 81“ lassen sich nun auch bestimmte Gleichstrom-Lokomotiven für den Digitalbetrieb auf Gleisen mit Mittelleiter umrüsten.

Von den im vergangenen Jahr vorgestellten Neuheiten sind zwar immer noch nicht alle Fahrzeuge ausgeliefert, dennoch schuf Märklin nun schon wieder insgesamt 40 rollende Neuheiten in den drei Baugrößen I, H0 und Z. Passend zum Schweizer Krokodil entstanden



Bild 3: Das H0-Modell der 111 068 mit der Versuchslackierung in den Farben karminrot und grauweiß.

Bild 4: Die technisch überarbeitete Lokomotive der Baureihe 111, Baugröße H0, für den Einsatz im S-Bahn-Verkehr Rhein-Ruhr. Sie erhielt auch eine andere Betriebsnummer.



Bild 5: Die französische Elektrolokomotive der Serie BB 7200 der SNCF in H0.

Bild 6: Gedeckter Güterwagen K 3 der SBB in der Nenngröße I.

in der Nenngröße I drei verschiedene Güterwagen nach Vorbildern der SBB. Diese Fahrzeuge mit gefederten Achsen und Puffern, ein offener Güterwagen L 6, ein gedeckter Güterwagen K 3 und ein Weintransportwagen mit zwei Fässern aus echtem Holz, werden selbst den Ansprüchen verwöhnter Sammler gerecht. Im Laufe des Jahres 1986 werden dann auch noch die Lokomotiven der Baureihen 38, 55, 78 und 212 mit neuen Antrieben und mit Detailverbesserungen in einer Neuauflage erscheinen. Dank einer neu entwickelten Elektronik können die Maschinen nun wahlweise mit Gleich- und Wechselstrom betrieben werden.

Aus dem besonders reichhaltigen Sortiment neuer Fahrzeuge in der Baugröße H0, muß das Modell der Baureihe 191 als herausragende Neuheit hervorgehoben werden. Die Elektrolok mit der Betriebsnummer 191 099



und dreiteiligem Gehäuse, ist ganz aus Metall-Druckguß gefertigt. Diese altbewährte Bauweise, in neuer Machart mit allen wesentlichen Details, garantiert einen hohen Gebrauchswert, dem man bei Märklin auch wei-

terhin große Bedeutung beimißt. In einer Sonderserie wird eine Zugpackung gefertigt, die eine Lok der Reihe 111 und vier Reisezugwagen in der im September 1985 vorgestellten Versuchslackierung enthält.

Bild 7: Beim Weintransportwagen für die Spur I, nach einem SBB-Vorbild, sind die Fässer aus echtem Holz gefertigt.





Bild 8: Offener Güterwagen L 6 der SBB in der Baugröße I.

Dieser Zug muß bis zum 31. Mai 1986 beim Fachhandel bestellt sein. Die Packung enthält als kostenlose Beigabe den Video-Film „125 Jahre Märklin – Krokodil-Adler-Storchenbein.“

Einzel angeboten werden die zweite Farbvariante der E 111 und vier weitere Reisezugwagen in der Versuchslackierung. Die beiden Lokomotiven des Vorbildes, die 111 068

und 111 069, haben wir in unserer Ausgabe 1/1986 bereits vorgestellt.

Eine dritte Lok der Reihe 111, technisch überarbeitet und mit neuer Betriebsnummer, ist für den Einsatz im S-Bahn-Verkehr Rhein-Ruhr vorgesehen, dazu die drei verschiedenen S-Bahn-Wagen. Diese Fahrzeuge sind bereits mit der neuen Märklin-Kurzkupplung ausgerüstet. Zu den weiteren Neuheiten in der Baugröße H0 zählen vier Abteilwagen preußischer Bauart in früher DB-Beschriftung, drei Güterwagen und eine französische Elektrolok der Serie 7200 der SNCF. Die Vorbilder der dreiachsigen Abteilwagen waren in den fünfziger Jahren im Nahverkehr um Hamburg eingesetzt.

Recht erfolgreich war bislang das US-Programm der kleinsten Systembahn „mini club“. Jetzt schuf Märklin auch noch eine „Mikado“, eine Schlepptenderlokomotive der „Southern Railway“ mit der Achsfolge 2-8-2, also eine 1'D 1' nach unserem Bezeichnungssystem. Als Variante der bekannten blauen Baureihe 110 folgt nun die grüne Ellok der Reihe 140. Mit den Umbauwagen AByge, Byge und BDyge wird zweifellos eine Lücke im DB-Programm des Baumaßstabes 1:220 geschlossen. Ein vierachsiger Hochbordwagen der Gattung Eaos kommt mit DB- und SBB-Beschriftung in brauner und grauer Lackierung. Der Autotransportwagen DDm 915 für Reisezüge wird nun ohne Autos angeboten. Vier neue und sehr ansprechend gestaltete Miniaturautos sind in einer Zubehörpakung enthalten.

Nicht vergessen wurden die Schweizer Freunde der „mini club“, die man mit der modernen Elektrolok Re 4/4 IV bedachte. Dazu passend, entstanden auch noch Einheitswagen Bauart IV der SBB. Dies sind je ein Modell der 1. und 2. Klasse sowie ein Speisewagen. Zum Abschluß dieser Übersicht mit einigen doch recht erfreulichen Meldungen, folgt nun noch die schlechte Nachricht. Nach der Auslieferung des bereits angekündigten ICE für das internationale Gleichstrom-System werden zunächst keine weiteren HAMO-Modelle gefertigt. Trotz gelegentlicher Kontaktschwierigkeiten bei HAMO-Fahrzeugen, wird dieser Entschluß des Hauses Märklin sicher von zahlreichen Modellbahnern bedauert werden.

HO



Bild 9: US-Schlepptender-Lokomotive der „Southern Railway“ mit der Achsfolge 2-8-2 in der Baugröße Z.



Bild 10: Das Z-Modell der Baureihe 140 der Deutschen Bundesbahn.

Bild 11: Auch die Re 4/4 IV der SBB, mit der Betriebsnummer 10 102, zählt zu den Neuheiten für die kleinste Systembahn, die Märklin mini-club.

Alle Fotos: Märklin



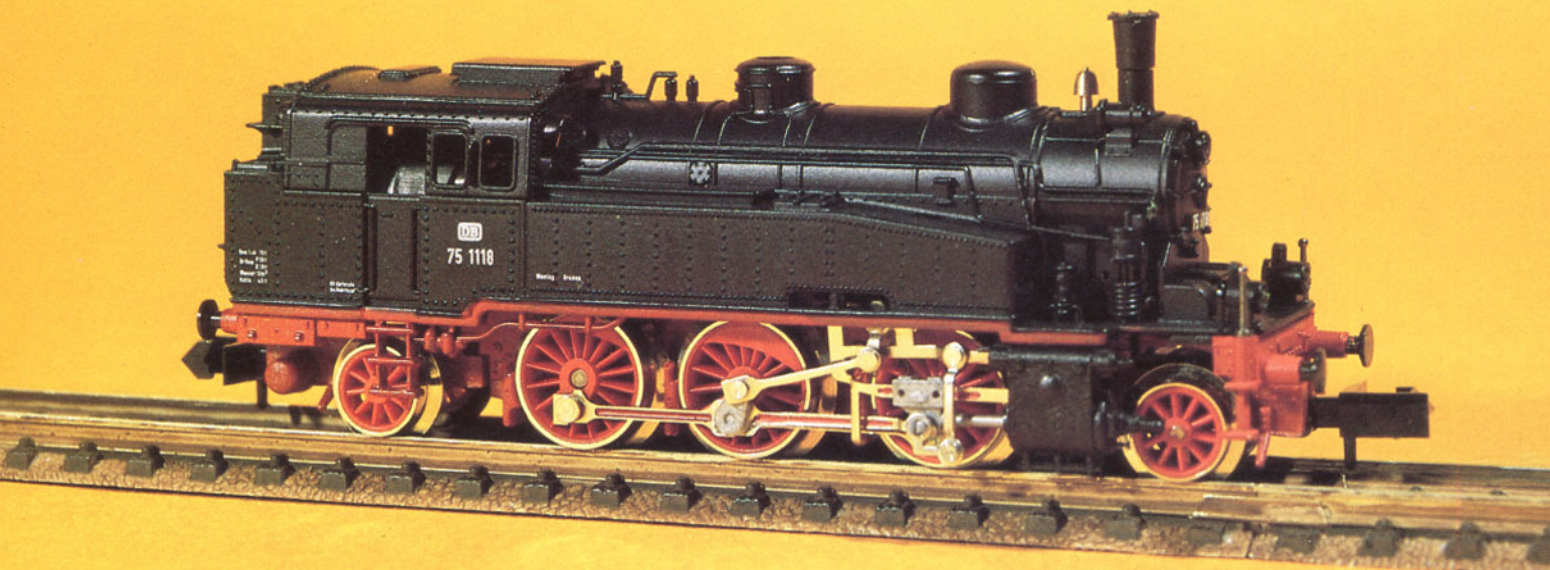


Bild 1: Die herausragende Neuheit im Arnold-Programm ist die 75 1118, die ehemalige badische VI c.

Foto: P. Schiebel



Messeneuheiten '86



Highlights der Nürnberger Messe

Von den Neuheiten des Hauses Märklin abgesehen, die wir an anderer Stelle dieser Ausgabe präsentieren, zeigt unser Kurzbericht von der Nürnberger Messe 1986 zahlreiche weitere Glanzlichter in den Angeboten der anderen Hersteller auf. Insgesamt dominierte der Trend zu Fahrzeugen nach Vorbildern, die in den Diensten der Deutschen Länderbahnen und der früheren Deutschen Reichsbahn standen. In unserem folgenden, nach Anbietern alphabetisch geordneten Überblick berücksichtigen wir vor allem jene Modelle, die echte Neuerscheinungen und nicht nur Ausführungsvarianten bereits bekannter Fahrzeuge darstellen. Eine Bewertung der Ausführungsqualität ist allerdings nur teilweise möglich, da vornehmlich nur Handmuster oder Prototypen gezeigt wurden.

Arnold

Herausragende Neuheit im Sortiment von Arnold ist zweifellos die badische VI c in DB-Ausführung mit der Betriebsnummer 75 1118; und auch das "Schweineschnäuzchen", der alte Wismar Schienenbus, der sich besonders gut für den Einsatz auf allen Nebenstrecken eignet, verdient besondere Erwähnung. Abgerundet wird das Angebot durch zahlreiche Varianten bereits bekannter Lokomotiven und Wagen.

Brawa

Brawa ist es wieder einmal gelungen, die Messebesucher zu verblüffen: im Mittelpunkt der angekündigten Neuheiten steht zweifellos der legendäre bayerische "Glaskasten" der Gattung Ptl 2/2, von dem vier Varianten gefertigt werden sollen. Diese



Bild 2: Ganz entzückend sieht der Wismar-Schienenbus in Baugröße N von Arnold aus. Foto: P. Schiebel

Bild 3: Eine der Überraschungen der Messe ist der bayer. "Glaskasten" Ptl 2/2, der von Brawa in vier Varianten angekündigt wird. Foto: P. Schiebel

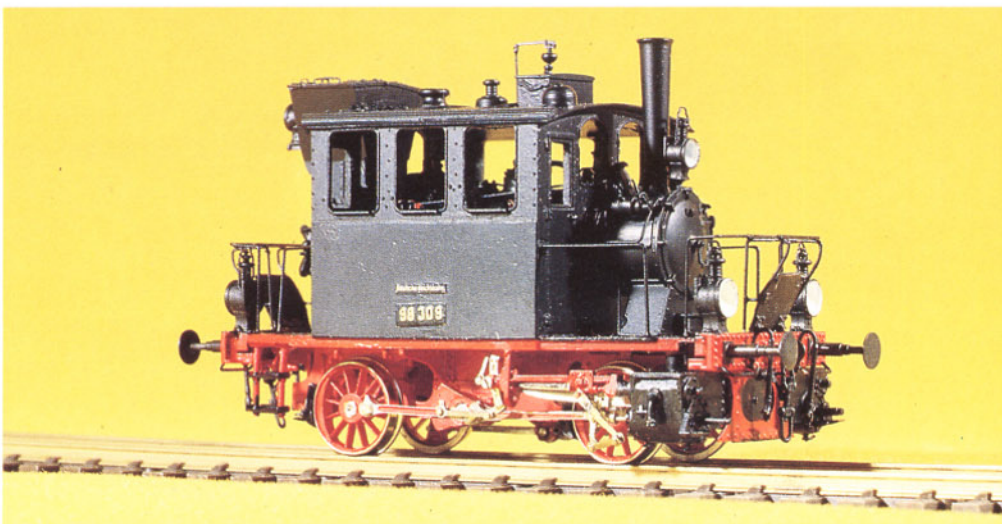


Bild 4: Als Nachlese zum Jubiläumsjahr zeigt Arnold die originalgetreue Nachbildung eines bei der Jubiläumsparade eingesetzten Zuges.

Foto: P. Schiebel



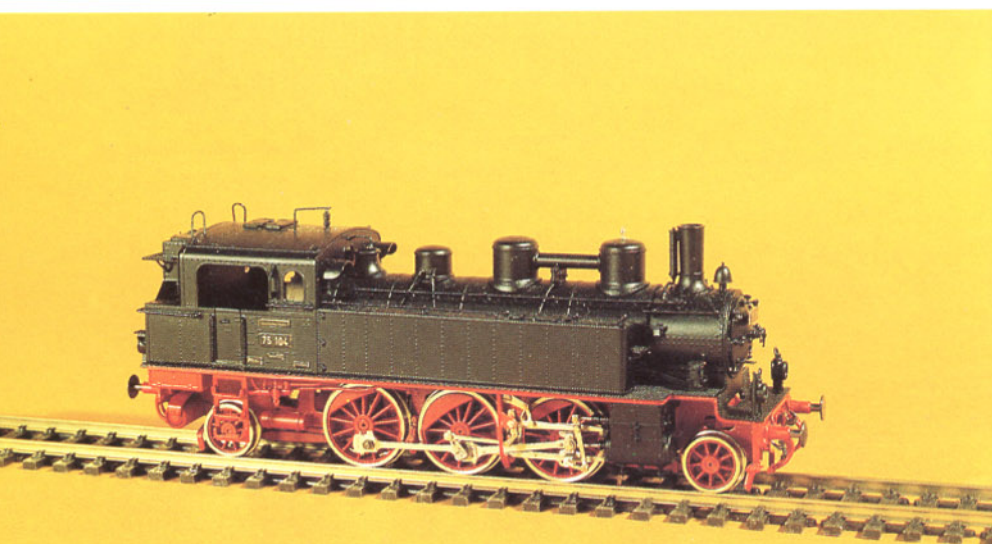


Bild 5: Gleich zwei Fleischmann-Neuheiten sind auf diesem Foto abgebildet, die 89 6225 (preuß. T 3 mit Schleppender) sowie drei entzückende kurze preußische Personenwagen mit Reichsbahnbeschriftung in Baugröße H0.

Foto: P. Schiebel

Bild 6: Die neue Re 4/4 in H0 von Fleischmann.

Foto: P. Schiebel



kleinen Kostbarkeiten verlangen allerdings einen recht hohen finanziellen Einsatz. Nicht direkt dazu passend, aber aus derselben Region stammend, soll im Jahre 1987 eine vierteilige Wagengarnitur des Hofzuges der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen erscheinen. Mit einer Köf I erhält die Familie der Kleinlokomotiven Nachwuchs, allerdings ist damit erst 1987 zu rechnen. Etwas früher wird ein Umbausatz zur Verfügung stehen, mit dem aus der Köf II eine Kleinlok mit Gasgenerator gefertigt werden kann.

Fleischmann

Recht umfangreich ist das Neuheitenangebot von Fleischmann, sowohl in der Nenngröße H0 als auch in der Baugröße N. Von einigen der neuen Modelle existierten bereits Messemuster, von anderen nur Schwarzweiß-Abbildungen. Weitgehend fertig war die preuß. T 3 mit dreiachsigem Schleppender als 89 6225 der Deutschen Reichsbahn. Nach der G 8² in der Baugröße N, deren Auslieferung noch nicht erfolgt ist, soll in diesem Jahr dasselbe Modell nun auch in der Nenngröße H0 folgen. In aktueller roter Lackierung mit überarbeiteter Gehäuseausführung wird die Re 4/4 der SBB angeboten. Vielleicht noch vor Jahresende 1986 wird die Baureihe 120¹ der DB in beiden Baugrößen erscheinen. Drei entzückende kleine Personenwagen preußischer Herkunft in der Ausführung der früheren Deutschen Reichsbahn dürften schon in Kürze zur Verfügung stehen: zwei Preußen-Garnituren, ein Güterzug in der Baugröße H0 und ein Personenzug in der Baugröße N. Der "Landbote" und der "Bummelzug" nach Bitterfeld müssen aber bis zum 30. April 1986 beim Fachhandel bestellt sein. Sehr viel Beachtung fand die Schleppender-Lokomotive der Baureihe 39^{1,2} der Deutschen Reichsbahn, die man im Baumaßstab von 1:160 erwarten darf. In der Baugröße N präsentieren die Diesellok 218 217 in den IC-Farben sowie die rote 218 306 die moderne DB. Mit der Mehrzugsteuerung FMZ hält digitale Computertechnik nun auch in dem Fleischmann H0-Programm Einzug. Die FMZ-Geräte und neue, mit den erforderlichen Empfängerbausteinen ausgestattete Lokomotiven werden allerdings erst im Oktober 1986 erhältlich sein.

Fulgurex

Auch von Fulgurex aus Lausanne gibt es Neues zu berichten: die seit Jahren erwartete badische Tenderlokomotive der Gattung VI b Baureihe 75^{1,2,3} ist weitgehend fertig und in wirklich exzellenter Ausführung zur Auslieferung im Mai dieses Jahres vorgesehen. Beeindruckend war erneut das Angebot der vielen Modelle in allen gängigen Baugrößen nach Vorbildern westeuropäischer Bahnverwaltungen.

Bild 7: Sowohl als Teil einer preußischen Zugpackung als auch einzeln werden diese beiden kurzen preußischen Güterwagen von Fleischmann angekündigt, die sich bestens für einen Einsatz im Bw eignen.

Foto: P. Schiebel

Bild 8: Die badische VI b (Baureihe 75.1-3) von Fulgurex in H0 soll im Mai dieses Jahres ausgeliefert werden.

Foto: P. Schiebel

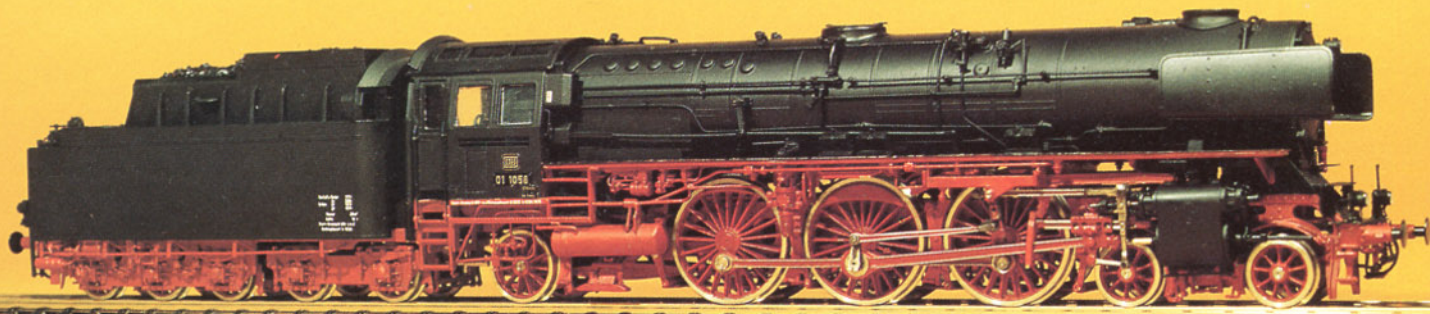


Bild 9: Die neue schweizer Firma Lemaco bietet die Baureihe 011 als Kleinserienmodell in exzellenter Ausführung an.

Foto: P. Schiebel

Lemaco

Ein neuer Name für einen Anbieter aus der Schweiz, der schon seit Jahrzehnten mit großem Erfolg für die Entwicklung von Exklusiv-Modellen in feinsten Messingausführung verantwortlich zeichnete. Für den deutschen Markt von besonderer Bedeutung ist eine Schnellzuglokomotive der württembergischen Klasse C, die in Reichsbahnausführung bereits im Mai dieses Jahres in einer Kleinserie der Baugröße H0 geliefert werden soll. Zu sehen war auch schon eine Lokomotive der Baureihe 011 mit Präzisionsantrieb und einzeln gefederten Achsen, ein H0-Modell für höchste Ansprüche, mit dessen Fertigstellung aber nicht vor Anfang 1987 zu rechnen ist. Schwerpunktmäßig widmet man sich bei Lemaco vor allem der Entwicklung zahlreicher Fahrzeuge nach schweizer Vorbildern.

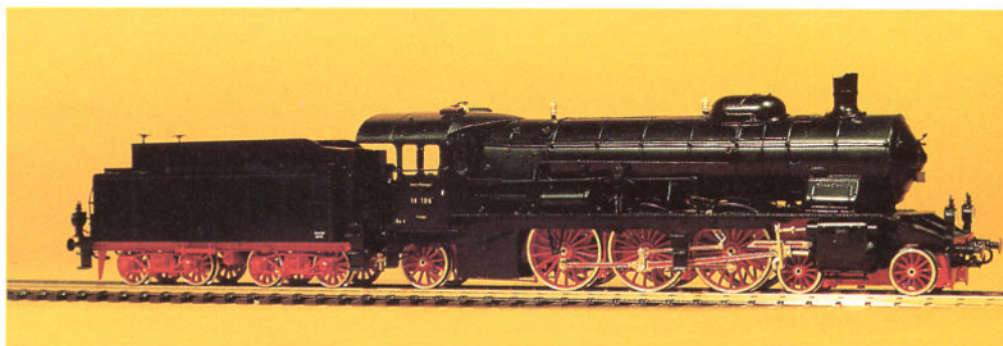


Bild 10: Schon im Mai dieses Jahres soll die württembergische Schnellzuglokomotive der Klasse C von Lemaco in Baugröße H0 ausgeliefert werden.

Foto: P. Schiebel

Liliput

Mit großem Fleiß arbeitet man in Wien noch an der Bewältigung der Rückstände aus dem Jahre 1985. Die ersten Wagen der badischen Bauart 07, die zur Messe aus der Serienfertigung abgezweigt wurden, zeigen, daß sich das Warten gelohnt hat. Die Auslieferung der Fahrzeuge soll nun spätestens im März dieses Jahres erfolgen. Fortschritte machen auch die Arbeiten am Schnelltriebwagen SVT 137 bzw. VT 06, mit dessen Erscheinen nicht vor Herbst 1986 zu rechnen ist. Etwas früher dürften die S 3/6 in Länderbahnausführung und eine Sonderausführung der 05 003, Epoche III der DB mit Wagner-Blechen erhältlich sein. Diese Schnellfahrlok der DB erhält einen Maxon-Motor und eine Kurzkuppung zwischen Lok und Tender. Herausragende Messeneinheit sollte der Henschel-Wegmann-Zug werden, dessen Fertigstellung allerdings erst für 1987 vorgesehen war. Noch während der Messe war jedoch zu erfahren, daß man von einer Fertigung dieses Zuges Abstand nehmen und nur die Garnitur des "Blauen Enzian" bringen wird. Unverändert bleibt das Vorhaben, die Freunde der Baugröße H0 mit einer Garnitur von Wagen des Original Orient-Express zu verwöhnen. Angekündigt wurde auch ein Nahverkehrs-Pendelzug RBDe 4/4 der SBB in verschiedenen Farbvarianten. Größere Aufmerksamkeit schenkt man inzwischen auch wieder den Schmalspurfahrzeugen. Die verschiedenen Ausführungsvarianten werden ergänzt durch neue Personen- und Güterwagen sowie einem sechsachsigen Rollwagen der Bauart 1984.



Bild 11: Der badische Schnellzugwagen der Bauart 07 in Baugröße H0 von Liliput soll im März zur Auslieferung kommen.

Foto: P. Schiebel

Lima

Aus dem reichhaltigen Angebot des italienischen Herstellers lassen sich die aktuellen Neuheiten mitunter nur mit großer Anstrengung herausfinden, da man bei Lima bislang ohne die erforderliche Presse-Information auszukommen glaubte. Für den deutschen Modellbahner ist die jetzt vorgestellte Diesellokomotive der Baureihe V 300 sicherlich recht interessant. Dieses Modell zeigt nicht nur eine ausserordentlich gute Gehäusedetaillierung, sondern auch eine völlig neue Antriebskonzeption mit Rundmotor und zwei Schwungmassen. Etwas unfertig zeigten sich die Rahmen der Drehgestelle. Sobald uns ein Muster aus der Serienfertigung zur Verfügung steht, werden wir das Fahrzeug ausführlich vorstellen.



Bilder 12 und 13: In ausgezeichnete Gehäusedetaillierung und mit einem völlig neuen Antriebskonzept stellt Lima die V 300 in der ursprünglichen Lackierung sowie der späteren rot/schwarzen vor.

Fotos: E. Ganzerla



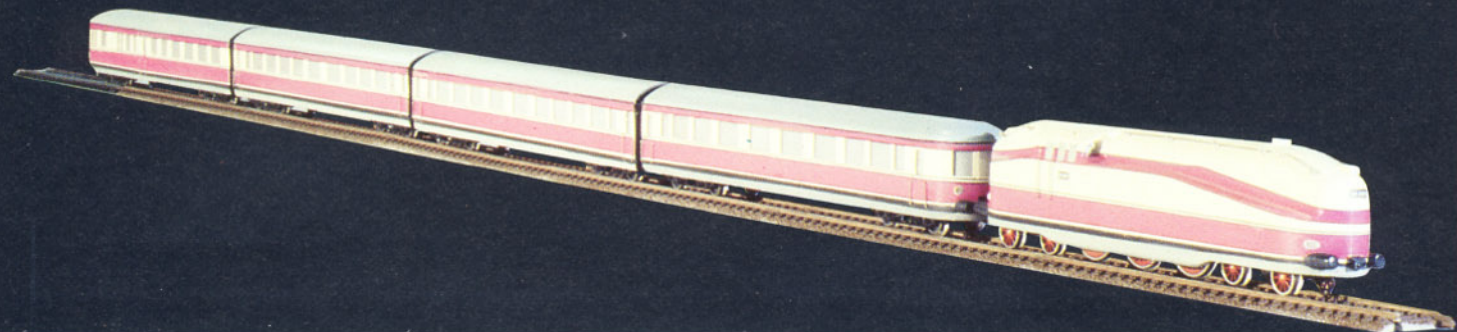
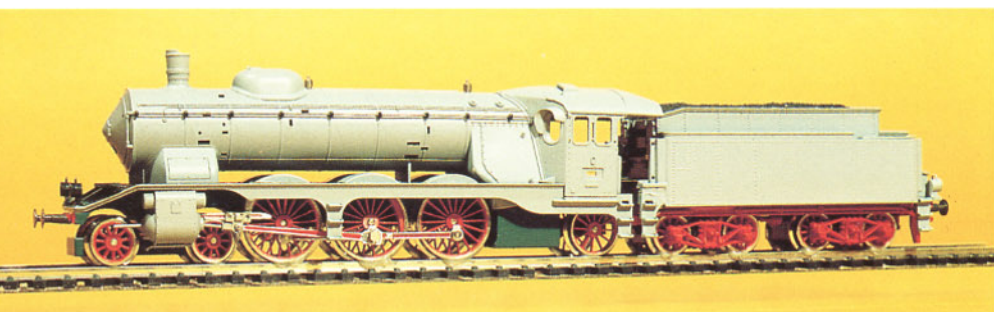


Bild 14: Als Prototypen stellte Rivarossi den Henschel-Wegmann-Zug mit Lok 62 001 vor. Durch eine patentierte Antriebskonzeption können störende Ausschnitte für die Drehgestelle vermieden werden. Foto: P. Schiebel



Bild 15: Die Baureihe 77¹ (bayer./pfälzische Pt 3/6) von Rivarossi ist soweit fertiggestellt, daß sie Anfang März ausgeliefert werden kann. Foto: P. Schiebel



Rivarossi

Nach einer Zeit des Hoffens und des Bangens richtet man bei Rivarossi und beim deutschen Importeur den Blick wieder in eine Zukunft, die Erfolg verspricht. Schon in Kürze wird die bayerische Tenderlokomotive Pt 3/6 der Deutschen Reichsbahn zur Auslieferung gelangen. Dieses H0-Modell zeichnet sich durch eine hervorragende Detaillierung und durch vorzügliche Laufeigenschaften aus. Wir werden die Lokomotive in einer unserer nächsten Ausgaben ausführlich behandeln. Großes hat man sich jetzt in Como für das folgende Modelljahr mit der Entwicklung des kompletten Henschel-Wegmann-Zuges vorgenommen. Die Vorarbeiten zur Lösung des Problems eines einwandfreien Kurvenlaufes und die Entwicklung der erforderlichen Kinematik sind bereits abgeschlossen. Das Vorhaben, die DB-Variante "Blauer Enzian" zu fertigen, wurde inzwischen aufgegeben.

Roco

Hervorstechend in der fast unübersehbar großen Angebotspalette der Neuheiten von Roco waren die württembergische Schnellzuglokomotive der Klasse C und das Schweizer Krokodil, beide in der Baugröße H0. Die schöne "Württembergerin" bedarf noch einiger Kosmetik. Die vorgestellten Messemuster waren noch ohne Zurüstteile und auch noch nicht in der endgültigen Lackierung. Weiter

Bild 16: Passend zu den württembergischen Schnellzugwagen stellt Roco die Lok der Baureihe C in Länderbahnausführung vor. Foto: P. Schiebel

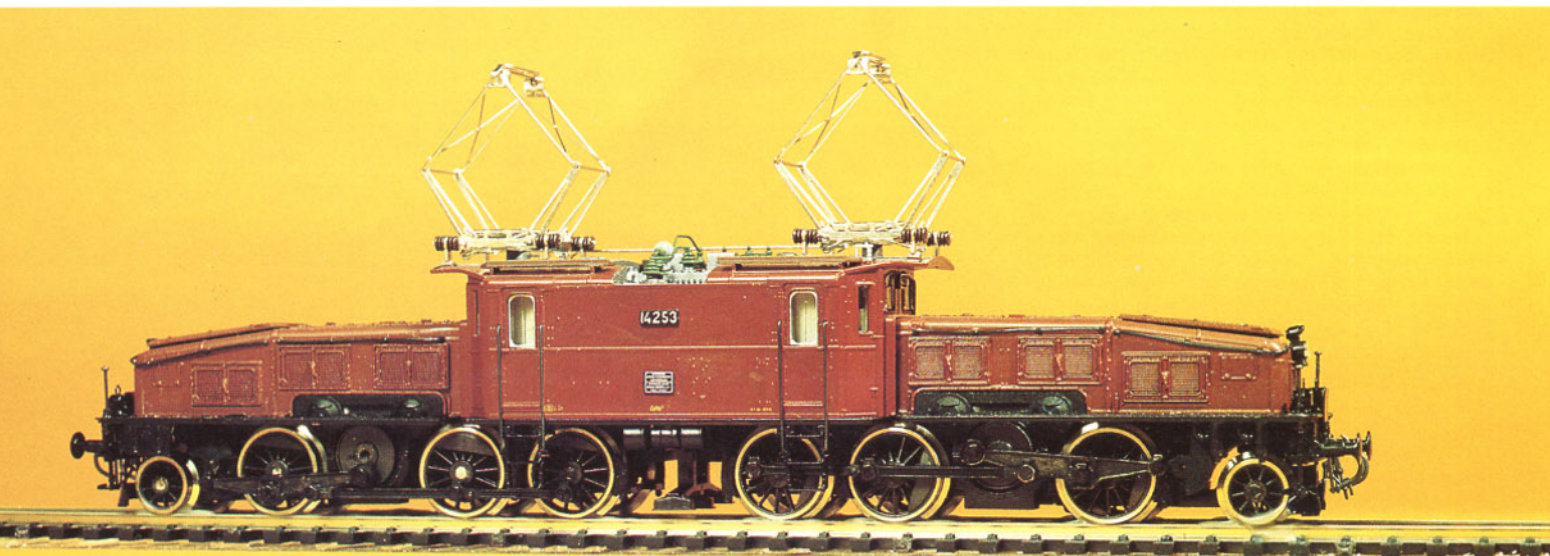
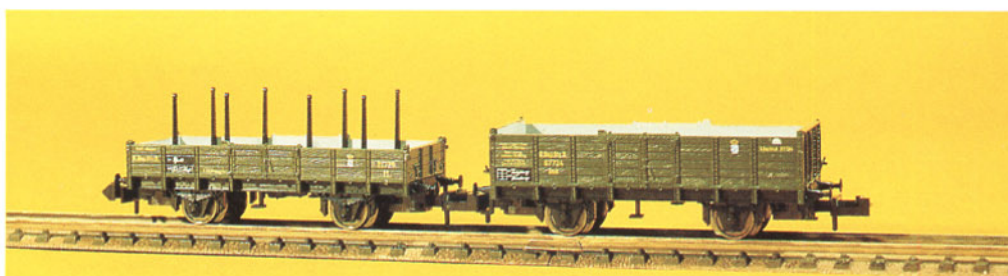
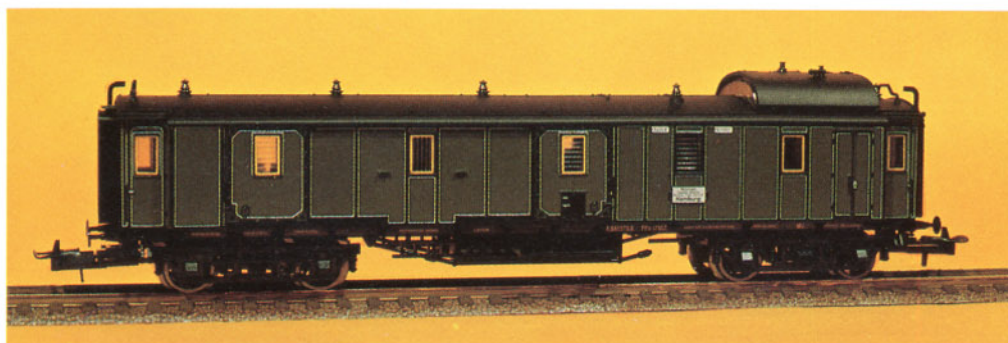
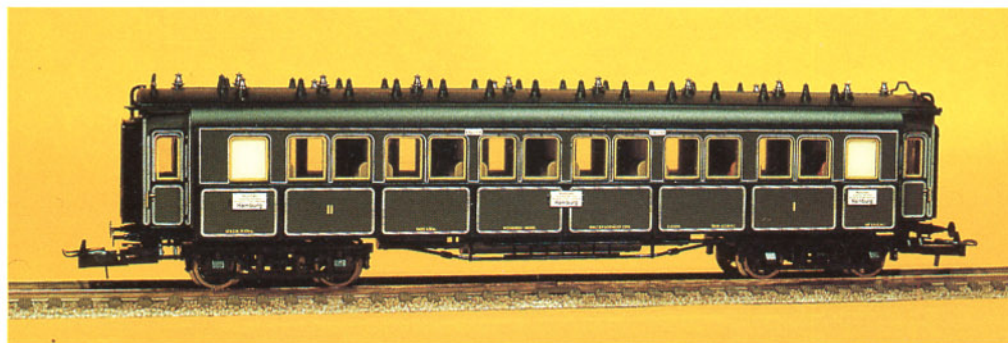




Bild 19: Für Schmalspurfreunde bringt Roco ein Modell der Reihe 1099 der ÖBB, die auf der Mariazeller Bahn im Einsatz ist. **Foto: P. Schiebel**

fortgeschritten sind die Arbeiten an dem braunen Krokodil, das ab Mai in der Schweiz und voraussichtlich ab Juni in der Bundesrepublik erhältlich sein dürfte. Unverkürzt im Maßstab 1:87 erschienen die drei S-Bahnwagen "Rhein-Ruhr". Die Auslieferung der Fahrzeuge ABx 791, Bx 794 und Bxf 796 soll im dritten Quartal 1986 erfolgen. Schmalspurfans werden ihre Freude an der Mariazeller Bahn haben, deren Vorbild in Österreich beheimatet ist. Zur Elektrolok der Reihe 1099 werden zwei vierachsige Personenwagen in der neuen Jaffa-Lackierung gefertigt. Neu im Schmalspurprogramm ist auch eine Weiche mit Metallherzstück. Nach einer Lieferpause wird im Herbst 1986 eine verbesserte Ausführung des S-Bahn-Triebzuges der Baureihe 420/421 in zwei Farbvarianten in den Fachhandel gelangen. Der recht eng gesteckte Rahmen für unseren Messeüberblick erlaubt uns leider nicht, auf die vielen Varianten und die neuen Modelle nach ausländischen Vorbildern einzugehen. In der Baugröße N ist die Diesellok der Baureihe 290 inzwischen in der Serienfertigung. Anfang 1987 soll dann auch noch die V 200 folgen. Neben zwei Fahrzeugen der SBB enthält die Neuheitenliste von Roco ein weitgefächertes Sortiment europäischer Einheitstaschenwagen für den Transport von Sattelauflegern. Brandneu und im zweiten Quartal lieferbar ist das neue Fahrgerät ASC 2000, eine Weiterentwicklung des bewährten ASC 1000. Interessante Neuheiten bereichern auch das Angebot der Miniaturmodelle. Hierzu zählen u. a. die Magirus-Fahrzeuge und ein Mercedes-Löschfahrzeug der Bauart 1940.

Bild 20: Ab 1986 bietet Roco auch Kraftfahrzeugmodelle nach deutschen Vorbildern an. Als Beispiel hier eine Magirus-Zugmaschine in Farbgebung und Beschriftung der Deutschen Bundesbahn. **Foto: P. Schiebel**



Trix

Bei Trix bleibt man weiterhin den Bayern treu. In der Baugröße H0 sind die drei bayerischen Schnellzugwagen in Arbeit, die im Maßstab 1:160 bereits an den Fachhandel ausgeliefert sind. Ansonsten sind

Bild 17: Die schweizer Ce 6/8 II "Krokodil" in der ersten Ausführung mit zusätzlicher Blindwelle als H0-Modell von Roco in brauner Ursprungsfarbgebung. **Foto: P. Schiebel**

Bild 21: Bayerischer Schnellzugwagen der 1./2. Klasse in attraktiver Länderbahn-Farbgebung und Beschriftung in Baugröße H0 von Trix. **Foto: P. Schiebel**

Bild 22: Der passende Schnellzug-Packwagen PPU der Kgl. Bayer. Staatsbahn von Trix. **Foto: P. Schiebel**

Bild 18: Sehr attraktiv wirkt die neue S-Bahn-Wagen-garnitur in Baugröße H0 von Roco. **Foto: P. Schiebel**

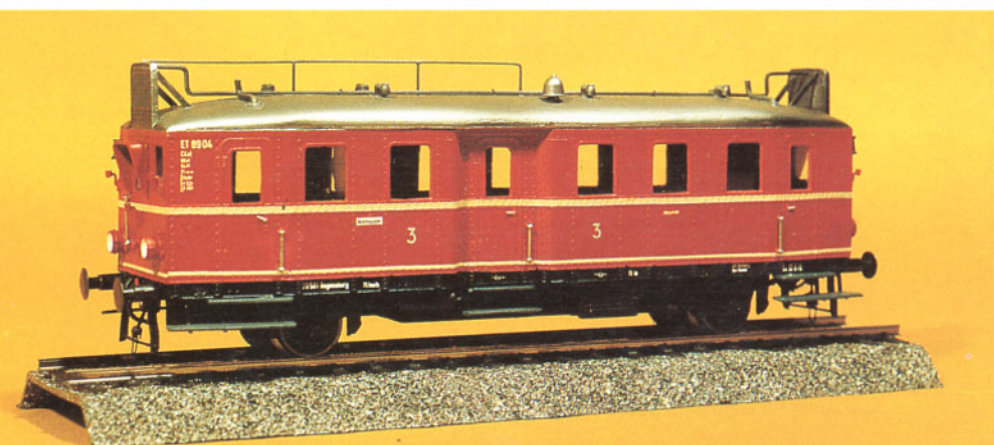
Bild 23: In Baugröße N bietet Trix diese beiden offenen Güterwagen der Kgl. Bayer. Staatsbahn an. **Foto: P. Schiebel**



Bild 24: Passend zu den vorhandenen bayerischen Schnellzugwagen in Spur N schuf Minitrix das Modell der bayerischen S 2/5 in Länderbahnausführung. Foto: P. Schiebel



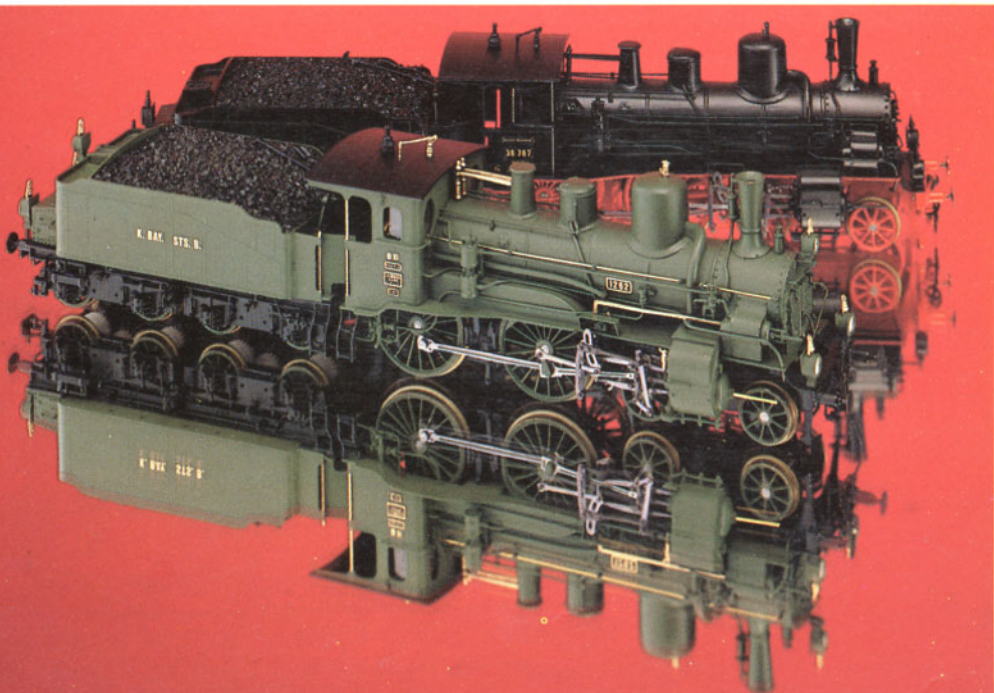
Bild 25: Ein Schmuckstück ist die winzige Pt 2/2 "Glaskasten" in Spur N von Minitrix. Foto: P. Schiebel



in der Nenngöße H0 zwei bereits vorhandene Lokmodelle in EMS-Ausführung zu erwarten, außerdem verschiedene Varianten von Güterwagen. Umfangreich stellt sich das Neuheiten-Angebot von Minitrix dar. An erster Stelle ist hier der entzückende bayerische "Glaskasten" zu nennen, der im Herbst erscheinen wird. Nachgebildet wird die 98 307 mit Blindwelle. Für schnelle Reisezüge schuf Minitrix die bayerische S 2/5 in Länderbahnausführung, die im Sommer ihren Dienst antreten kann. Zwei Lokomotiven, die 103 und die 111, erhielten einen EMS Baustein, die Ae 6/6 erscheint in aktueller roter Lackierung. Einige neue Güterwagen und verschiedene Beschriftungs- und Farbvarianten runden das Fahrzeugprogramm ab. Beachtung verdient die neue Schiebebühne für alle N-Bahnen mit 2 x 7 Gleisanschlüssen, deren Auslieferung im Herbst erfolgen wird.

Günther

In einer begrenzten Stückzahl wird jetzt die beliebte V 188 neu aufgelegt. Neuentwicklungen sind zwei Komplettbausätze zweiachsiger Triebwagen. Hierbei handelt es sich um die Fahrzeuge der Bauweisen VT 70.9 und VT 86.9. Jedem Bausatz sind die Beschriftungen für die Ausführungen der früheren Deutschen Reichsbahn und der DB beigegeben. Zu sehen war auch noch das schmutzige Modell eines zweiachsigen Triebwagens, der von der MAN für mehrere Privatbahnen gefertigt wurde. Bei entsprechender Nachfrage ist daran gedacht, dieses Fahrzeug als Fertigmodell anzubieten. Neu im Programm ist ein Komplettbausatz für eine Kleinlok mit Hochdruckdampfmotor nach einem Vorbild der früheren Lübeck-Büchener-Eisenbahn. Ein Umbauset enthält abgerundete Dachenden für Personenzüge der zweiachsigen Bauarten Ci 31 - 34. Das Sortiment der Sprühlacke wurde um sechs Farbtöne der früheren Deutschen Reichsbahn erweitert.



Fuchs

Nach den Supermodellen der Pt 2/3 und der D VIII erschien jetzt zur Messe das dritte H0-Modell nach bayerischem Vorbild. Es ist die bildschöne Schnellzuglokomotive der Gattung B XI in Verbundausführung. Angeboten wird die Maschine in Länderbahn oder Reichsbahnlackierung und -beschriftung. Das erstklassig detaillierte Fahrzeug wird von einem im Tender untergebrachten Faulhaber-Motor mit Schwungmasse angetrieben.

Bild 26: Der zweiachsige Triebwagen VT 70.9 in DB-Ausführung von Günther. Foto: P. Schiebel

Bild 27: Ein bildschönes Modell ist die H0-Nachbildung der bayerischen Schnellzuglokomotive der Gattung B XI von Fuchs. Werkfoto: Fuchs

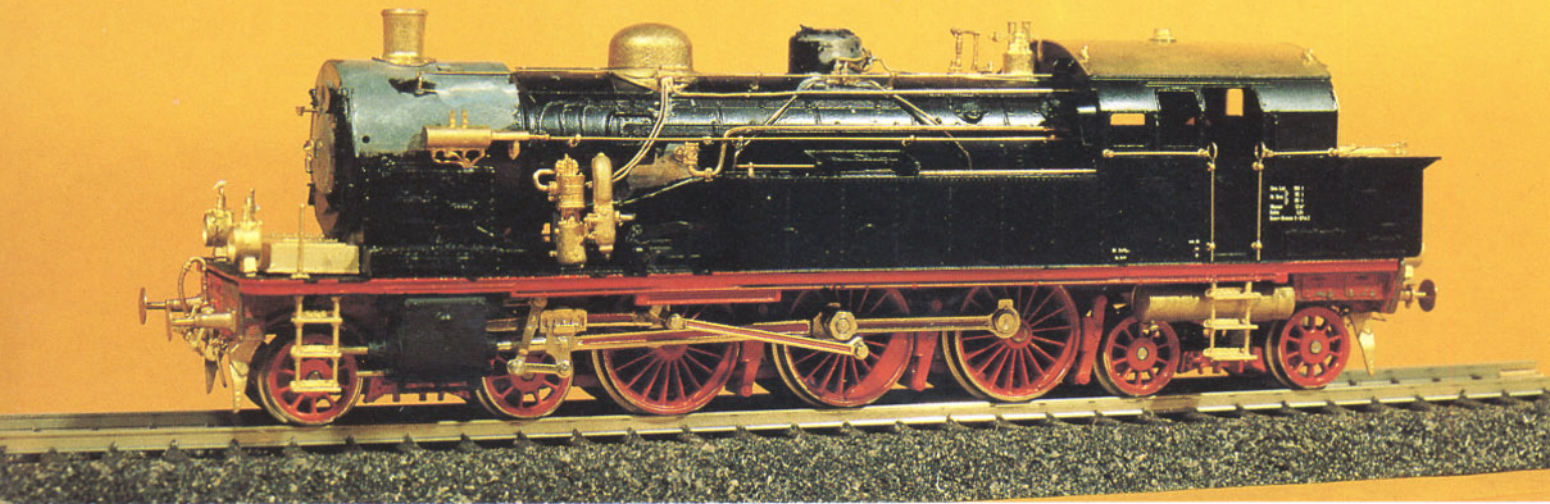


Bild 28: Die preußische T 18 von Reitz auf der Grundlage des Märklin-Modells in unlackierter Ausführung zur besseren Verdeutlichung der zahlreichen Zurüstteile. Foto: P. Schiebel

Reitz

Die Firma Reitz stellt in diesem Jahr eine preuß. T 18 auf der Basis des Märklin-Modells vor. Mit zahlreichen Umbau- und Zurüstteilen entsteht ein absolut vorbildgetreues Modell, das sowohl als Bausatz als auch als Fertigmodell angeboten wird. Geplant sind darüberhinaus verschiedene Versionen der preuß. P 8, u. a. mit Spitzführerhaus sowie ein Fertigmodell der Museumslokomotive E 1808.

Weinert

Mit der Auslieferung der schon im vergangenen Jahr gezeigten Baureihe 71 ist im Frühsommer dieses Jahres zu rechnen. Neu und beachtenswert ist ein Umbausatz für die Tenderlokomotive der Baureihe 65 von Fleischmann. Dieser Umbausatz enthält ein neues Führerhaus mit Lüftungsaufsatz und geraden Türen, eine Speisepumpe, einen Oberflächenvorwärmer und diverse Kleinteile. Angekündigt wurden außerdem Komplettausätze eines Schienenschleifwagens und eines Akku-Triebwagens der Baureihe ETA 179. Aus zwei weiteren Bausätzen lassen sich ein Kaelble-Schwerlaststraßenschlepper und ein Straßenroller der Bauart Culemeyer zusammensetzen.

LGB

Sehr große Beachtung fanden zwei Neuheiten nach Vorbildern aus der Schweiz und ein Scheinwerferwagen: steil bergauf fährt die Zahnrad-Ellokomotive HGe 2/2 der Furka-Oberalp-Bahn auf dem mit einer Zahnstange bestückten LGB-Gleis. Die Zahnstange läßt sich durch Halter am Schienenfuß in das normale LGB-Gleis einklippen. Attraktiv zeigte sich der moderne vierachsige Einheitswagen III der 1. Klasse nach einem Vorbild der Rhätischen Bahn. Das Supermodell verfügt über eine fein detaillierte Einrichtung und hat außerdem eine Innenbeleuchtung. Anzumerken bleibt auch noch, daß die braune Personenzuglokomotive Ge 2/4 der Rhätischen Bahn jetzt zur Auslieferung gelangt. HO

Bild 31: Zahnradlokomotive HGe 2/2 der Furka-Oberalp-Bahn als attraktives LGB-Modell. Foto: P. Schiebel

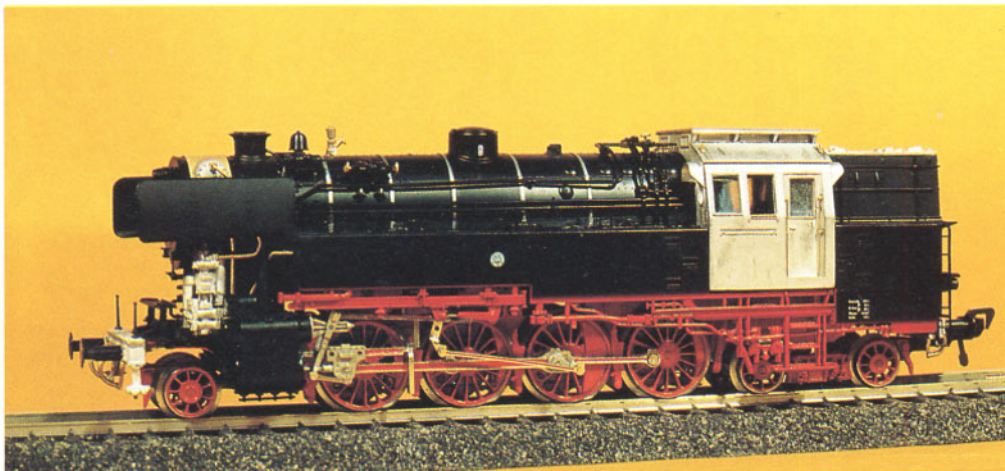


Bild 29: Für die Baureihe 65 von Fleischmann fertigt Weinert einen Umbausatz mit neuem Führerhaus und Oberflächenvorwärmer sowie zahlreichen Kleinteilen. Foto: P. Schiebel

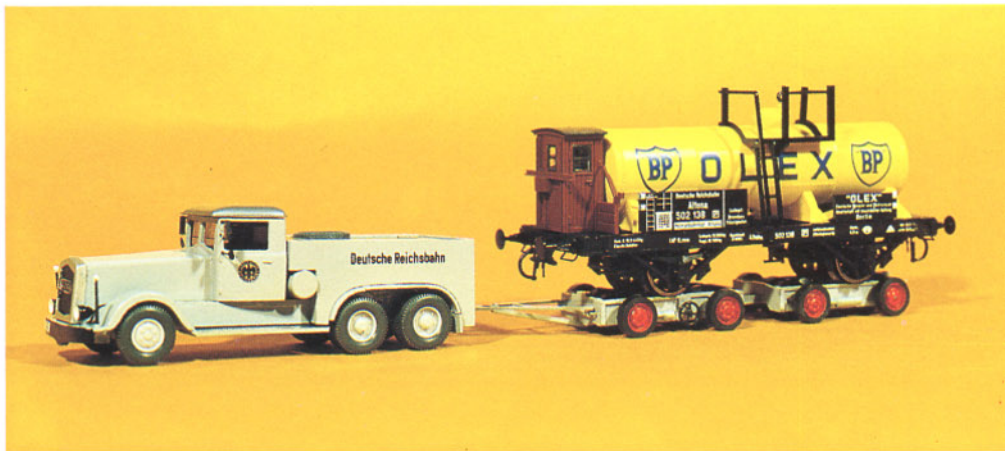


Bild 30: Als Komplettausatz in Weißmetall bietet Weinert die Kaelble-Zugmaschine und einen Culemeyer-Straßenroller in Baugröße H0 an. Foto: P. Schiebel

Bild 32: Ein Supermodell mit fein detaillierter Inneneinrichtung und Beleuchtung ist der vierachsige Einheitswagen Typ III der Rhätischen Bahn von LGB. Foto: P. Schiebel





Bild 33: Die neue Stadtkirche von Fallert. Die Türme sind in der Höhe variiert. Dem Bausatz liegen Spitz- und Zwiebelturmdächer sowie verschiedene Turmspitzen zur Auswahl bei.
Werkfoto: Fallert

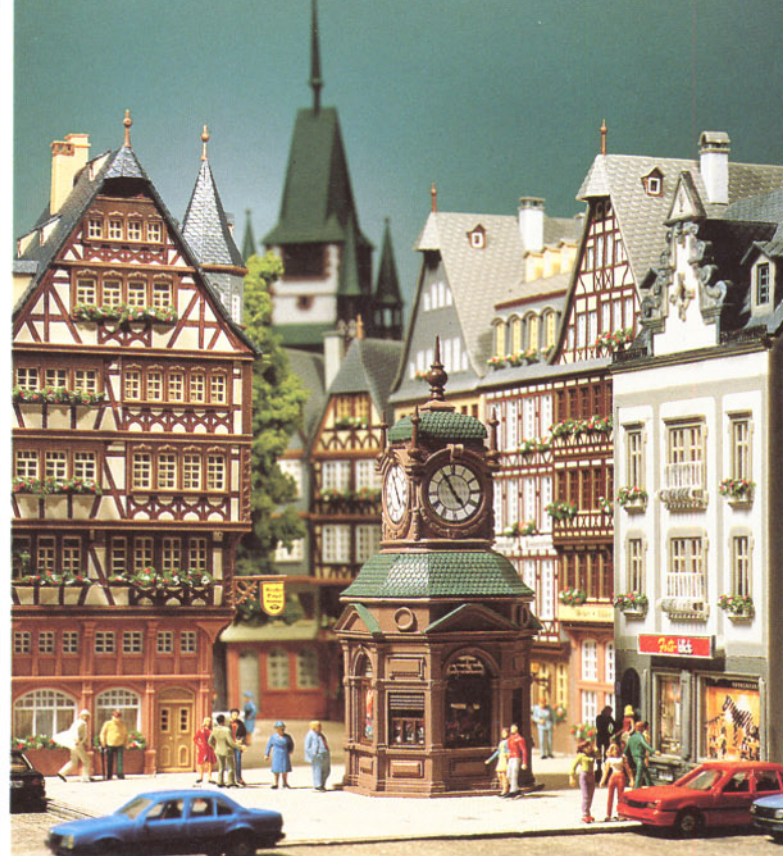


Bild 34: Der Uhrenkiosk in Baugröße H0 von Fallert im wilhelminischen Stil. Das Vorbild stand bis zum Zweiten Weltkrieg in Frankfurt.
Werkfoto: Fallert



Fallert

Fallert wartet in diesem Jahr mit neuen Kirchenmodellen auf. Basierend auf den gleichen Grundbauteilen wurde eine eintürmige Dorfkirche, eine zwei-türmige Klosterkirche sowie eine größere Stadtkirche vorgestellt. Das Exklusiv-Modell 1986, der "Klosterhof", beinhaltet die Klosterkirche, ein Pfarramt, eine Klosterschänke und ein Wirtschaftsgebäude. Es ist mit einem Glockengeläut ausgestattet. Alle Gebäude dieses Exklusiv-Modells sind auch einzeln erhältlich. Weitere H0-Neuheiten sind Kleinstadthäuser, u. a. das hübsche Gasthaus "Linde" und ein Feinkostgeschäft. In Baugröße N werden 1986 die bereits als H0-Modelle bekannten Bausätze

Bild 35: Kleinstadthaus mit Feinkostgeschäft in H0 von Fallert.
Werkfoto: Fallert

Bild 36: Klosterschänke und Wirtschaftsgebäude als Einzelmodelle aus dem "Klosterhof" von Fallert.
Werkfoto: Fallert

Bild 37: Das Fallert Exklusiv-Modell 1986 ist der "Klosterhof" mit Pfarramt, Schänke und Wirtschaftsgebäude sowie Dreiklang-Glockenspiel.
Werkfoto: Fallert



Bild 39: Palais "Am Schloßgarten" als Kibri-Neuheit in H0.
Werkfoto: Kibri

Bild 40: Kleinstädtisches Wohnhaus mit Giebelausbau von Kibri.
Werkfoto: Kibri

Bild 38: Der Bahnhof Feldadafing als H0-Modell von Kibri.

Foto: P. Schiebel

ze "Maschinenfabrik", "Lokwerkstatt" und "Güterschuppen" angeboten. Die Detaillierung entspricht trotz des kleineren Maßstabs der H0-Ausführung. Das Baumsortiment für alle drei Baugrößen wurde komplett überarbeitet und bietet nunmehr eine Vielzahl verschiedener Bäume und Hecken in ansprechender Ausführung.

Kibri

Kibri bietet als 86er Neuheiten zwei Mittel- bzw. Kleinstadtbahnhöfe an, die auf dem gleichen Grundtyp basieren (den Bahnhof "Feldadafing" und den kleineren Bahnhof "Altkirchen"). "Altkirchen" wird auch als Bahnhof-Set mit dazu passenden

Bild 41: Dorfkirche "Aumenau/Lahn" in H0 von Kibri. Werkfoto: Kibri



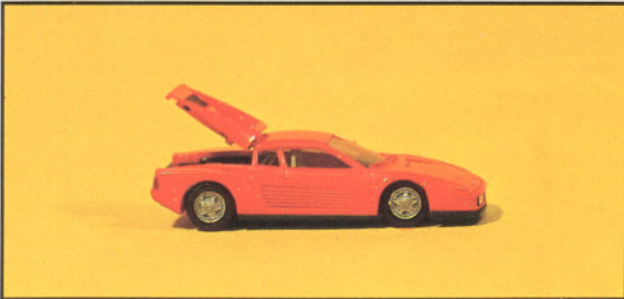
Foto: P. Schiebel

Bild 42: Der Kibri-Baukran in zerlegtem Zustand auf drei Transportfahrzeugen.





Bilder 43 - 46: Eine Auswahl aus dem umfangreichen Neuheitenprogramm von Kibri auf dem Gebiet der Nutzfahrzeuge: die Vibrationswalze Hamm, Scania-Innenlader, Meiller-Absetzkipper und MAN-Zugmaschine der DB. Werkfotos: Kibri



Bilder 47 - 50: Beispiele des Fahrzeug-Neuheitenprogramms von Herpa. Besonders interessant ist der Ferrari Testarossa der neuen "high-tech"-Serie mit Motorhaube zum Öffnen und Nachbildung des Motors. Fotos: P. Schiebel



Bilder 51 und 52: Bereits im März dieses Jahres sind die ersten Roskopf-Neuheiten lieferbar. Hier das Mercedes/Ziegler Löschfahrzeug und das Feuerwehrlfahrzeug von Renault. Fotos: P. Schiebel

Bild 53: Der neue Deutz-Fahr-Schlepper mit zwei Anhängern von Wiking.

Werkfoto: Wiking





Wohnhäusern angeboten. Als weitere Neuheiten wurden das Palais "Am Schloßgarten" sowie eine Reihe kleiner ländlicher Wohnhäuser mit einer zugehörigen Dorfkirche vorgestellt. Auch das H0-Nutzfahrzeugprogramm wurde um einige erwähnenswerte Fahrzeugtypen erweitert. So wurden u.a. auch ein Fertigteile-Innenlader "Scania" mit Ladegut, eine Vibrationswalze, ein Absetzkipper "Meiller" auf MAN-Basis und eine dreiachsige Zugmaschine mit Kran der DB angeboten.

Vollmer

Nun hat Professor Brinkmann auch in der Modelleisenbahn seinen Einzug gehalten. Mit der H0-Nachbildung der Schwarzwaldklinik überraschte Vollmer die Messebesucher. Das ausgestellte

Bild 54 (oben): Ebenso schön wie im Fernsehen ist die neue Schwarzwaldklinik in H0 von Vollmer. **Foto: P. Schiebel**

Herpa

Mit einer neuen "high-tech"-Serie will Herpa neue Maßstäbe im Automodellbau im Maßstab 1:87 setzen. Erster Vertreter dieser Serie ist der Ferrari Testarossa mit beweglicher Motorhaube und Motornachbildung, der aus insgesamt 23 Einzelteilen besteht. Zum 100sten Automobil-Jubiläum bringt Herpa eine Serie von insgesamt neun LKW-Zugmaschinen. Weitere Neuheiten stellen ein Mercedes-Benz Feuerwehrfahrzeug sowie ein Freightliner "Southern Pacific" dar.

Roskopf

Bereits Mitte März sind die ersten fünf Nutzfahrzeug-Neuheiten von Roskopf lieferbar, unter anderem ein Mercedes/Ziegler Tank- und Pulverlöschfahrzeug sowie eine Feuerwehr von Renault.

Wiking

Insgesamt 15 Fahrzeug-Neuheiten in H0 und drei in N stellte Wiking vor, darunter einen Deutz-Fahrschlepper mit zwei Anhängern, eine Büssing-Zugmaschine mit Tieflader und zwei Feuerwehrfahrzeuge.

Bild 55: Die ländliche Kirche "Ditzingen" in H0 von Vollmer. **Werkfoto: Vollmer**

Bild 56: Die neue Hintergrundkulisse "Schongau" von Vollmer. **Werkfoto: Vollmer**

Muster zeigte, daß von dem Bausatz hinsichtlich Maßstäblichkeit und Detaillierung einiges zu erwarten ist. Weitere H0-Neuheiten sind u. a. ein Wasserturm nach einem Vorbild in Karlsruhe, eine sehr hübsche, ländliche Kirche "Ditzingen", der Gasthof "Zum Adler" mit Metzgerei und Biergarten





Bild 57: Der entzückende Landgasthof "Zum Adler" von Vollmer.

Werkfoto: Vollmer



Bild 58: Sehr attraktiv ist der neue Wasserturm von Vollmer in H0.

Werkfoto: Vollmer



Bild 59: Bahnhofsgebäude nach amerikanischem Vorbild für die LGB von Pola.

Werkfoto: Pola



Bild 60: Das Stellwerk SchönweilervonPola-LGB.

Werkfoto: Pola

Bild 61: Der zweistöckige Lokschuppen in H0 als Neuheit für das Pola-Juniorprogramm.

Werkfoto: Pola



auf der Terrasse sowie die zweiteilige Hintergrundkulisserie "Schongau". Der im Vorjahr in H0 vorgestellte Bauernhof ist bereits für April zur Auslieferung in der Baugröße N vorgesehen. Die Gebäude sind sowohl als Set als auch einzeln lieferbar. Weiterhin wurden neue Design-Mauerplatten in N vorgestellt. Ein neuer Kunststoffkleber in einer praktischen Dosierflasche mit langer Feinkanüle soll zukünftig den Zusammenbau der Bausätze erleichtern.

Pola

Für die LGB-Bahn stellte Pola drei neue Gebäude-Bausätze vor. Bei dem Bahnhof "Silverton" handelt es sich um einen Bahnhofstyp, der in verschiedenen Varianten an vielen amerikanischen Strecken zu sehen war. Eine Besonderheit des Bausatzes besteht darin, daß durch Wenden der Verkleidungsplatten sowohl der Effekt einer typisch amerikanischen Holzkonstruktion als auch der eines ausgemauerten Fachwerks zu erreichen ist. Das Stellwerk "Schönweiler" paßt in seiner Gestaltung zu dem bereits vorhandenen Bahnhof gleichen Namens. Die dritte Neuheit ist ein Sägewerk in nachgebildeter Holzbauweise mit Inneneinrichtung und Transportlore.

In Baugröße H0 setzt Pola die im Vorjahr gestartete Junior-Serie fort. Vorgestellt wurden ein zweistöckiges Wohnhaus mit angebautem Ladengeschäft, ein modernes Wohnhaus als Pension mit

vorgebauter Garage und darüberliegender Terrasse, ein zweistöndiger Lokschuppen in Backsteinbauweise sowie verschiedene H0-Ausschmückungssätze. Die Ausführung dieser Modelle entspricht dem recht guten Standard der letztjährigen Modelle.

Preiser

In der Baugröße H0 stellt Preiser wieder verschiedene Figurengruppen vor, unter anderem stehende LKW-Fahrer, Western-Figuren, den württembergischen König Wilhelm II. und Graf Zeppelin mit Begleitung. Die Erweiterung des Modellfahrzeugangebots umfaßt ein Tanklöschfahrzeug der Feuerwehr des Circus Krone, ein Sandstreufahrzeug der Feuerwehr und einen Dreiseitenkipper Mercedes-Benz. In Baugröße N stellt Preiser einen Hanomag-Schlepper mit Anhänger vor, der als Fertigmodell geliefert werden soll.

In 1:32 - passend zum Märklin Spur I Adlerzug - ist ein Bausatz mit stehenden Figuren aus der Zeit um 1835 als Nachtrag zum Jubiläumsjahr zu erwarten.
P. Schiebel

Bild 62: Sehr gut detailliert und naturgetreu gestaltet ist das Sägewerk von PolalGB.
Werkfoto: Pola



Bild 63: Gut passend zur Märklin-"Adler"-Garnitur in Spur I fertigt Preiser einen unbemalten Figurenbausatz aus der Zeit um 1835.
Werkfoto: Preiser



Bild 64: Dreiseitenkipper MB LA 1924 als H0-Modell von Preiser.

Werkfoto: Preiser



Bild 65: Zubringerlöschfahrzeug ZLF 3000 Magirus 150 D 10 FA von Preiser.

Werkfoto: Preiser



Bild 66: Sandstreufahrzeug der Feuerwehr Magirus 150 D 10 FA in H0 von Preiser.

Werkfoto: Preiser

Bild 67: Hanomag-Schlepper mit Anhänger als N-Fertigmodell von Preiser.

Werkfoto: Preiser



Die Goldenen 50er

1986



H0/1:87

ALBEDO-FORKEL GMBH
D-8807 HEILSBRONN