



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

3/1986
April

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

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





Aus dem Inhalt . . .

Seite

Der Bahnknoten (Von der »Wasser- und Eilgutkursstation« zum Intercity-Bahnhof)	4
Die bayerische S 3/6 — das nächste »Sonderjournal« Bayern-Journal (Die Gattung P 3/5 N)	15
Deutsche Bahnbetriebswerke (Das Bw Neumünster)	20
Die Württemberger Tn, der Druckfehlerteufel und der Kleinrohrüberhitzer	30
Kreisverkehr im Steinbruch	31
Die Baureihe 39	34
Erste Eisenbahn auf dem europäischen Festland	36
In eigener Sache	43
Bücherecke	43,46
Flußgestaltung	48
Die Baureihe 38 ⁰ der DRG im Modell	51
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	57
Zu Haus beim Schneider Schorsch	60
Gut Holz! — Bauen mit Holz (Haltepunktgebäude Weißenöhe)	64
Mini-Markt	69
Preußen im Modell	71
Messenachlese	76
Elektrolokomotiven der Reihe 1045 der ÖBB und Ee 3/3 der SBB (Vorbild und Modell)	80
Neue Straßenfahrzeuge	84

Die nächste Sonderausgabe (über die bay. S 3/6) des Eisenbahn-Journals ist Ende April im Handel erhältlich.
Das Eisenbahn-Journal 4/1986 erscheint Mitte Mai.

Die Seiten 43–46 mit der Sektion 9 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:

Der Bahnhof Dornstetten liegt im Schwarzwald an der Strecke von Freudenstadt nach Hochdorf (bei Horb). Seit Oktober vergangenen Jahres verkehren hier Diesellokomotiven der Baureihe 627.0, die vom Bw Kempten zum Bw Tübingen umbeheimatet wurden, um den Personen-Nahverkehr auf der Strecke Hausach – Freudenstadt – Horb attraktiver zu gestalten. Anfang der siebziger Jahre konnten zwischen Hausach und Horb die letzten Maschinen der preußischen Gattung P 8 der Deutschen Bundesbahn im Einsatz beobachtet werden, zu denen auch die abgebildete 038 772 zählte.

Foto: U. Geum



Bild 1: Die 50 1405 (Bw Buchloe) dampft im Jahr 1959 am Ablaufberg vorbei.

Foto: R. Hehl

Der Bahnknoten Buchloe

Von der »Wasser- und Eilgutkursstation« zum Intercity-Bahnhof

Als im Jahre 1842 mit dem Bau der „Ludwig-Süd-Nord-Bahn“ von Lindau nach Hof begonnen wurde, standen für die Trassierung der südlichen Teilstrecke Augsburg – Lindau zwei Varianten zur Diskussion. Der königliche Bezirksingenieur von Gumpfenberg schlug vor, die Bahn, von Augsburg aus, am linken Wertachufer entlang über Türkheim und Wörishofen nach Kaufbeuren und weiter über Kempten nach Lindau zu führen. Dem gegenüber stand die wesentlich kürzere Variante des Kreisbaurates Beyschlag. Er wollte die Strecke Augsburg – Lindau direkt über das flache Lechfeld nach Kaufbeuren führen. Eine Untersuchung des Terrains ergab, daß eine Streckenführung durch die hochwassergefährdeten Wertachauen zu kostspielig gewesen wäre, und gab dem „Projekt Beyschlag“ den Vorzug. Somit wurde die Bahn, in fast schnurgerader Linie, entlang der Orte Bobingen, Schwabmünchen und Buchloe nach Kaufbeuren gelegt.

Der damalige Markt Buchloe zählte etwa 850 Einwohner und war hauptsächlich auf die Landwirtschaft angewiesen. Neben einem berühmten Zuchthaus, war Buchloe auch Sitz eines königlich bayerischen Landgerichtes und eines Rentamtes.

Die Bahnstation wurde, bedingt durch die Linienführung der Strecke, etwa einen Kilometer westlich des Ortes angelegt. Den Bau der hier erforderlichen Anlagen und Baulichkeiten übernahmen zwei im Dorf ansässige Maurer- und Zimmermeister, nach Zahlung einer Kau-

tion von 3200 Gulden an die Eisenbahn-Hauptkasse in Nürnberg. Somit war sichergestellt, daß sämtliche Arbeiten auch bestens ausgeführt wurden.

Das Expeditionslocal, wie die damals übliche Bezeichnung der Empfangsgebäude lautete, wurde ganz aus Backsteinen erbaut und schlug mit 15 197 Gulden zu Buche. Auf dem Dach erhielt es ein Uhrentürmchen samt Glocke und einen Blitzableiter, dessen Aufhängestangen aus vergoldeten Spitzen mit Plattinadeln bestanden. Von der Ortsseite her betrat man das Gebäude durch einen Säulengang und gelangte durch die Wartesäle I. oder II./III. Classe auf den durch ein Weißblechdach geschützten Perron. Auf beiden Seiten des Gebäudes prangten über den Türen zu den Betriebsräumen die Wappen des Königreiches Bayern. Im Erdgeschoß befanden sich des weiteren zwei Holzleggen, eine Waschküche sowie zwei Aborte. Im ersten Stock lagen die Wohnungen für den Expediter, den Stationsdiener und den Bahnmeister. Neben dem Fahrkartenverkauf und der Stationsverwaltung, war in den Betriebsräumen der Eisenbahn auch der Telegraphendienst untergebracht. Mit Beginn des Eisenbahnbetriebes wurde auch die Poststation, welche sich bis dahin mit ihren umfangreichen Pferdestallungen innerhalb des Ortes befand, in den Bahnhof verlegt. Von nun an wurde die Post nicht mehr mit der Pferdekutsche, sondern mit der weitaus schnelleren Bahn befördert. Somit waren die Eisenbahner auch für

den Post- und Telegraphendienst zuständig. Nördlich des Empfangsgebäudes entstand der Ladehof mit seinen sämtlichen Zusatzeinrichtungen. Die gänzlich aus Holz erstellte Güterhalle war für das Verladegeschäft von 7 bis 12 Uhr vormittags und von 13 bis 19 Uhr nachmittags geöffnet. An die Güterhalle anschließend, entstanden ein Holzlagerplatz, eine Verladerampe und eine Ladeschablone. Gegenüber den Güteranlagen wurde eine Personen- und Transportwagenremise errichtet. Die etwa 35 Meter lange Halle diente kleineren Reparaturen am Wagenmaterial. Südlich schloß sich ein zweistöckiges Wasserhaus an, unter dem sich einer der beiden Brunnenschächte des Bahnhofs befand. Wenige Meter südlich des Empfangsgebäudes führte die Staatsstraße München – Memmingen niveaugleich über die noch recht bescheidenen Gleisanlagen. Parallel zu dieser Straße wurde ein Wohnhaus für die Buchloer Eisenbahner errichtet. Nachdem später die Bau- und Betriebsinspektion darin untergebracht wurde, dient es inzwischen – seines Gesichtes durch eine Eternitverschalung beraubt – wieder als Wohngebäude. Heute ist es in Buchloe das einzige noch vorhandene Eisenbahngebäude aus jener Zeit.

Während bereits am 1. September 1847 der Bahnbetrieb zwischen Augsburg und Kaufbeuren eröffnet wurde, konnte die Buchloer Bahnstation erst am 15. Oktober 1848 fertiggestellt werden. Die Gesamtkosten beliefen sich bis zu diesem Zeitpunkt auf stolze 42 242



Bild 2: Im Sommer 1970 fotografierte Willy Bier den TEE "Bavaria" (München — Zürich) bei der Durchfahrt in Buchloe. Am 9. Februar 1971 entgleiste der Zug in der Nähe von Aitrang, wobei mehrere Menschen ums Leben kamen und der Dieseltriebzug zerstört wurde. Foto: W. Bier

Bild 3: Eine preußische P 8 verläßt mit ihrem Personenzug nach München den Bahnhof Buchloe (1964).

Foto: W. Bier



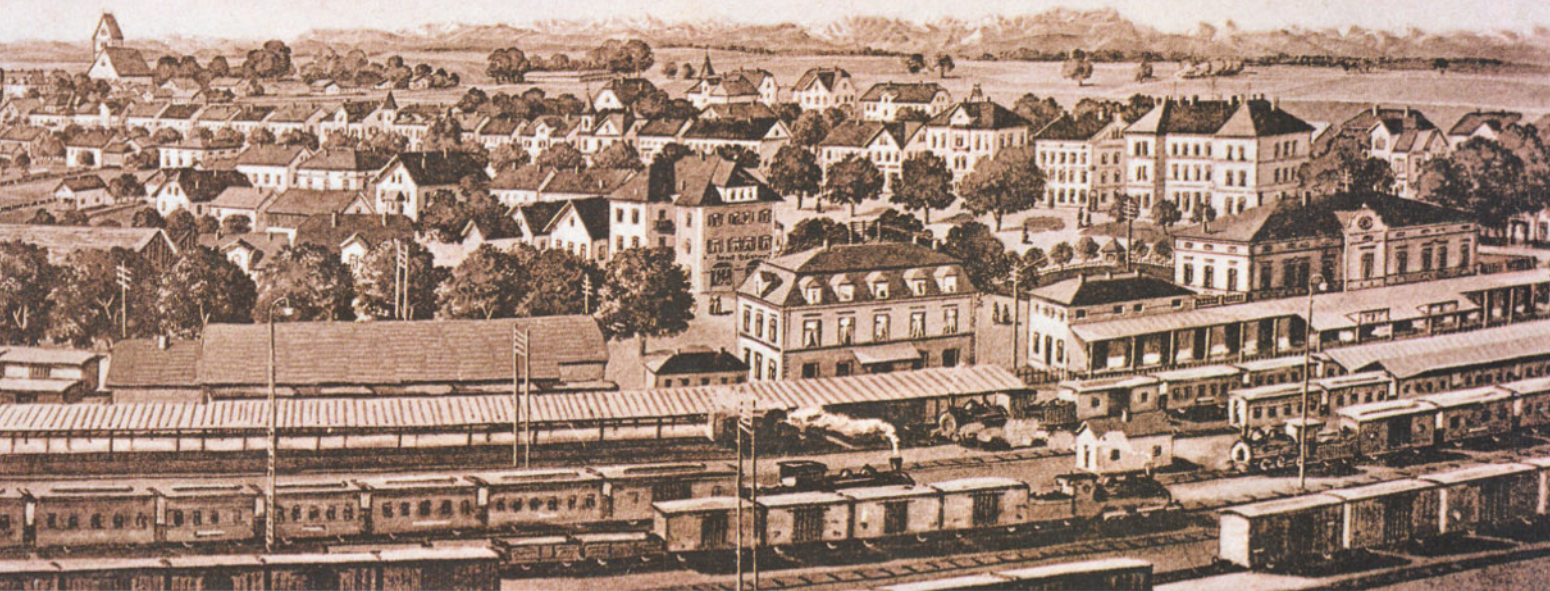


Bild 4: Diese Ansichtskarte aus dem Jahr 1920 zeigt den damaligen Markt Buchloe. Rechts das Empfangsgebäude, in der Mitte die Post und daneben die Güterhalle. Im Hintergrund links ist die katholische Stadtpfarrkirche "St. Mariä Himmelfahrt" zu erkennen, die 1730 gebaut wurde.
Foto: Sammlung M. Hehl

Gulden. Mit der Möglichkeit, in Buchloe Wasser zu fassen und Eilgut aufzugeben, wurde der Bahnhof zu einer der elf „Wasser- und Eilgutcurstationen“ auf der Teilstrecke Augsburg – Lindau der Süd-Nord-Bahn.

Der erste durchgehende Zug von Augsburg nach Kempten fuhr am 1. April 1852, während Lindau erst am 1. März 1854 auf der Schiene erreicht werden konnte.

Der Bahnbau war zweifellos der entscheidende Anstoß zur Entwicklung des Marktes. Im Laufe des 19. Jahrhunderts vervierfachte sich die Bevölkerung, und entlang der Verbindungsstraße zwischen Ort und Bahnhof wurde eine Vielzahl neuer Häuser gebaut. Hier war nun „Neu-Buchloe“ im Entstehen. Mit den Bauern und Händlern aus der Umgebung, die ihre Produkte und Waren zum Bahnversand brachten, gelangte neues Leben in den Markt.

Den größten Teil des Güteraufkommens bildeten die Holztransporte des Fürsten von der Leyen aus dessen Wäldern um den bekannten Passionsspielort Waal. Trotz der schnellen Entwicklung des Ortes, blieb es zunächst bei der regionalen Bedeutung der Bahnstation. Dies sollte sich jedoch mit dem Jahr 1874 ändern!

Buchloe wird Knotenpunkt

Bereits sehr früh verfolgte die alte Reichsstadt Memmingen die verschiedensten Pläne für deren Bahnanschluß. Nachdem 1863 die Verbindung Neu-Ulm – Memmingen – Kempten fertiggestellt war, konzentrierte sich der dortige Eisenbahnverein nun auf die „Mittelschwabenachse“ München – Buchloe – Memmin-

gen. Auch die Münchner waren an diesem Projekt interessiert, zumal man in Buchloe einen zweiten Anschluß an die „Ludwig-Süd-Nord-Bahn“ bekam. Die Reisenden von München nach Lindau ersparten sich somit den Umweg über Augsburg. Buchloe sollte somit zum Knotenpunkt zweier wichtiger Fernbahnen werden.

Schon im Jahre 1872 hatte man begonnen, den Bahnhof auf seine neue Funktion vorzubereiten. Das gerade 25 Jahre alte Empfangsgebäude mußte abgetragen und durch ein größeres ersetzt werden. In dem stattlichen neuen Gebäude waren neben den umfangreichen Betriebsräumen auch mehrere Wohnungen, eine Restauration, die Wartesäle und nach wie vor die Post untergebracht. Beim Bau der neuen Güterhalle konnte man teilweise den Dachstuhl des alten Bahnhofes wiederverwenden. Die alte Güterhalle, das Wasserhaus sowie die Personen- und Transportwagenremise wurden abgebrochen. Neu entstanden eine Lokomotivremise samt Tor-magazin, ein Übernachtungsgebäude, das Bürohaus der Bahnmeisterei, mehrere Dienstwohngebäude sowie eine Anzahl kleinerer Bauten und Hütten. Die ausgeführten Arbeiten an den Hochbauten kamen auf etwa 160 000 Gulden. Die Verladeanlagen wurden um ein Vielfaches vergrößert und die Gleisanlagen nach Süden und Westen hin erweitert. Am Süd- und Nordkopf des Bahnhofes wurde je ein sogenanntes „Wechselwärterhaus“ für die Weichensteller erbaut. Diese mußten, aufgrund der noch fehlenden Fernbedienung der Weichen, die einzelnen Zugfahrten nach wie vor begleiten.

Vor Eröffnung der Linie München – Memmingen wurde das Personal stark vermehrt und eine Rangierlokomotive eingesetzt. Von nun an war der Bahnhof ein bedeutender Faktor

Bild 5: So präsentiert sich das heutige "Empfangsgebäude" in Buchloe.

Foto: M. Hehl





Bild 6: Die Stellwerke "Buchloe Süd" und "Buchloe Nord" zählten zu den größten mechanischen Stellwerken in Bayern (aufgenommen am 13. Mai 1938).

Bild 7: Das zweite Buchloer Empfangsgebäude wurde in den Jahren 1872 bis 1874 gebaut und 1969 abgebrochen, obwohl die Pläne zur Renovierung bereits vorlagen. Diese Aufnahme entstand im Jahr 1937.
Fotos: Lichtbildstelle der Bundesbahndirektion München



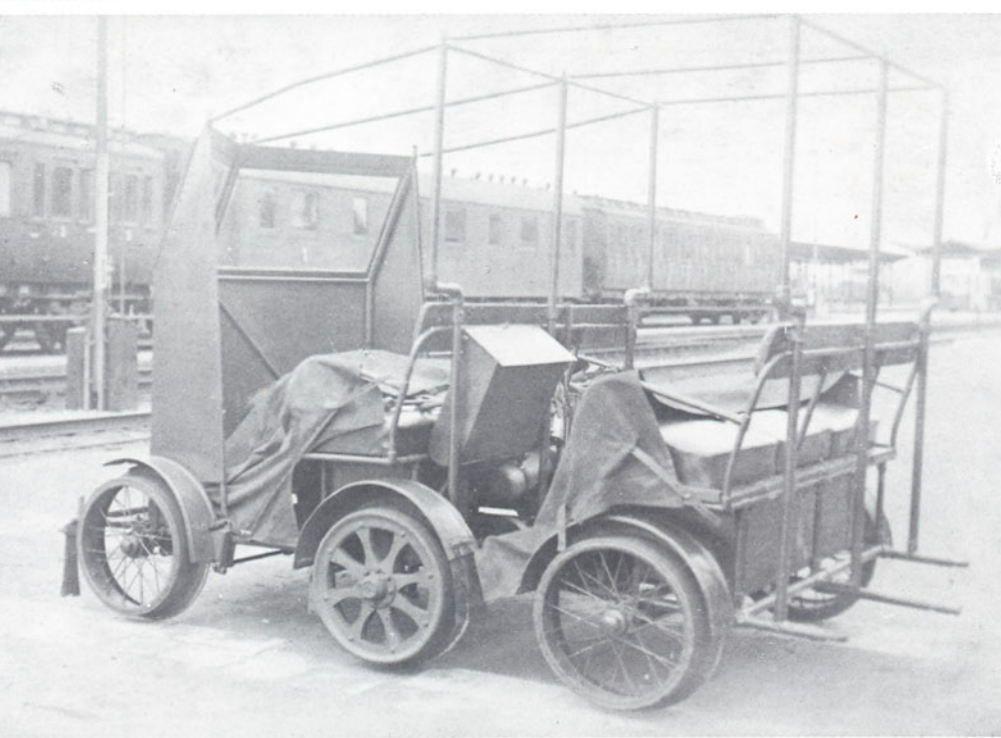


◀ **Bild 8:** In Buchloe trafen sich bis Mitte der sechziger Jahre viele Lokomotiven der Baureihe 18.6, die auf der Allgäubahn fast alle Schnell- und Eilzüge bespannten. Soeben fährt die 18 615 mit ihrem Zug aus Kempten in Buchloe ein. Die Lok gehörte zum Bw Lindau, wurde dort am 28. März 1964 z-gestellt und 1965 in Feldkirchen verschrottet.

Foto: Sammlung Asmus

Bild 9: Die Motordraisine der Bahnmeisterei Buchloe im Jahr 1931. Mit der Draisine war der damalige Bahnamtsvorstand nicht nur dienstlich unterwegs, sondern fuhr damit auch zum Kegeln ins benachbarte Igling.

Foto: Sammlung M. Hehl



im südbayerischen Eisenbahnnetz. Die betrieblichen Aufgaben wurden ständig umfangreicher, weshalb auch am 16. Juli 1875 der Post- vom Eisenbahndienst getrennt wurde. Dennoch blieb beides bis 1898 unter einem Dach. Ab dem 1. Januar 1876 erscheint in allen Schreiben des Bahnhofes nicht mehr der Gulden sondern die Mark als Verrechnungsgrundlage. So werden auch die Kosten für die zweite Lokomotivremise im Jahre 1879 mit 20 000 Mark angegeben. Zum 1. März 1897 konnten die beiden „Weichenthürme“ in Betrieb genommen und die Weichen zentral bedient werden. Die zwei Stellwerke trugen später die etwas protzige Bezeichnung „Buchloe Süd“ bzw. „Buchloe Nord“. Um die Jahrhundertwende wurde ein Maschinenhaus für die elektrische Beleuchtung, die heutige Starkstrommeisterei, erbaut. Größere Arbeiten standen dann wieder im Jahre 1902 an, als beim zweigleisigen Ausbau der Süd-Nord-Bahn gleichzeitig die Buchloer Gleisanlagen erweitert wurden.

Daß es in der berühmten „guten alten Zeit“ auch schon Neider und Mißgönner gab, beweist wohl ein anonymes Schreiben vom 5. November 1900 an die Generaldirektion der Staatsbahn in München. Darin behauptet der Verfasser, daß der Buchloer Stationskassier „keine Arbeit hat, sehr viel umhersteht, mit der Draisine zum Auszahlen fährt und dabei in Wirtschaften sitzt bis spät in die Nacht. (. . .) Die Arbeiter müssen ihm immer Bier holen und Brotzeiten, und er hält diese auch noch auf mit seinen Späßen. Während der Dienstzeiten geht er baden, oder nach Hause, oder er macht gleich ganz frei!“ Die Stichhaltigkeit dieser Anschuldigungen konnte jedoch nicht nachgewiesen werden. Im Gegenteil: der Kassier konnte seine „redliche Tüchtigkeit in dieser, so aufreibenden Stelle bei der Eisenbahn“ glaubhaft machen. (Zitate aus dem Band Nr. 25571 des Verkehrsmuseums Nürnberg).

Inzwischen hatte sich der Ort bis zum Bahnhof hin ausgedehnt. Um den Bahnhofsvorplatz wurden Hotels, Kaufhäuser, Geschäfte und Eisenbahnersiedlungen gebaut. Die Bedeutung der Bahn für den Ort wuchs so stark, daß in den Jahren um 1950 etwa ein Drittel (ca. 1500) der Gesamtbevölkerung bei der Bahn beschäftigt oder von ihr abhängig war. Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges kamen auf den Knotenpunkt nochmals wichtige Aufgaben zu. Als z. B. am 24. und 25. Februar 1945 die verheerenden Luftangriffe auf Augsburg geflogen wurden, mußten innerhalb von 48 Stunden fast 20 000 Obdachlose über Buchloe in Richtung Kempten und Memmingen evakuiert werden. Zu dieser Zeit verging kaum noch ein Tag, ohne daß der Bahnhof oder fahrende Züge von Tieffliegern angegriffen wurden. Einer dieser Angriffe traf einen Gefangenenzug mit jüdischen KZ-Häftlingen



◀ **Bild 10:** Im Jahr 1943 wurden aus Buchloe und Umgebung fast alle Kirchenglocken abtransportiert und zum Einschmelzen nach Hamburg geschafft. Daß dabei auf die „Krieger-Gedenglocke“ des Ersten Weltkrieges keine Rücksicht genommen wurde, versteht sich fast von selbst. Nach dem Krieg bekam die Buchloer Kirche in kluger Voraussicht nur noch „wertlose“ Eisenglocken.

Foto: Sammlung M. Hehl

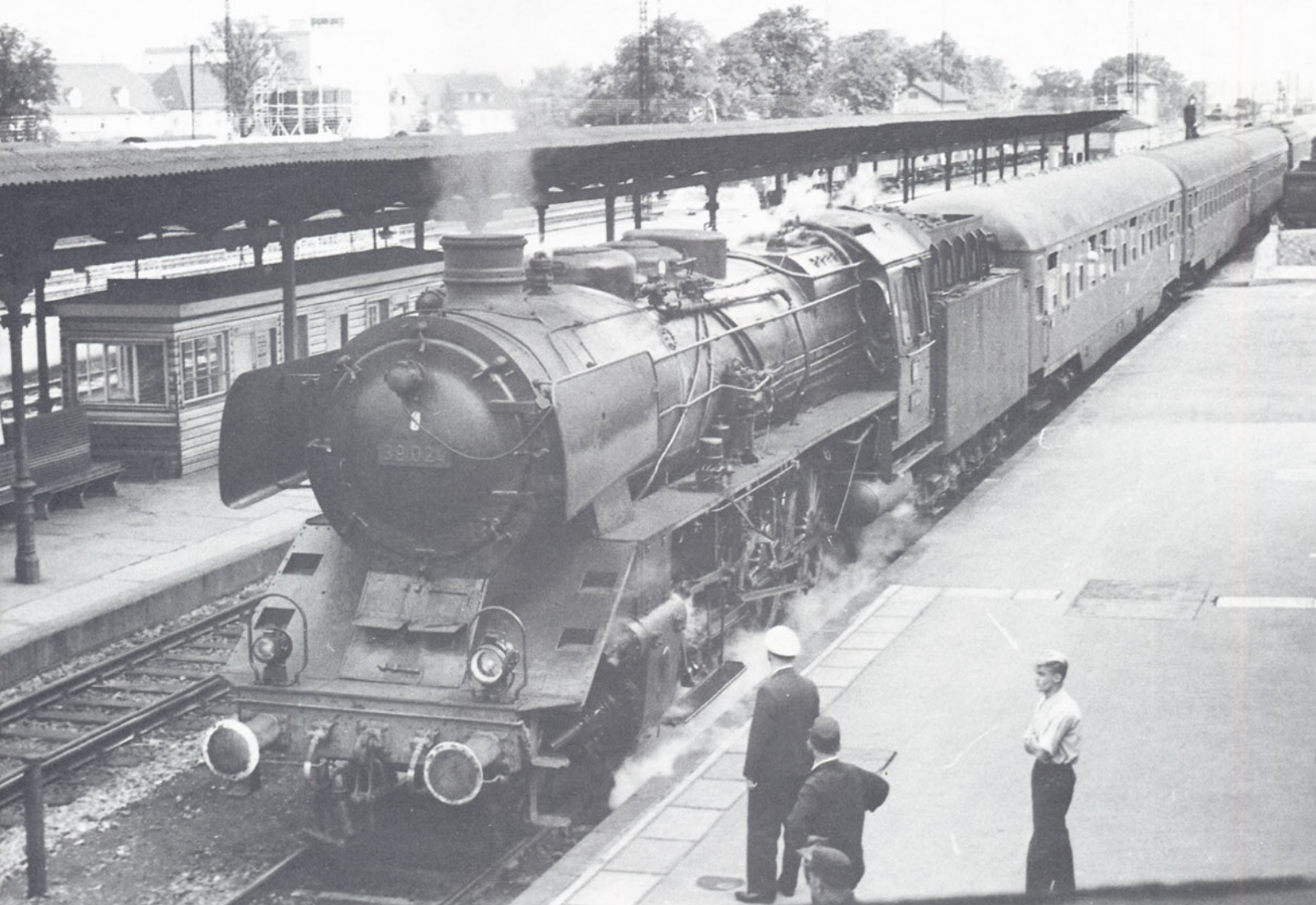


Bild 11: Die 39 024 fährt auf Gleis 1 mit einem Touropa-Sonderzug nach Oberstdorf durch. Die Aufnahme entstand Anfang der sechziger Jahre.

Foto: R. Hehl

Bild 12: Diese Aufnahme konnte Willy Bier 1957 vom Stellwerk "Nord" aus machen. Soeben fährt der Ng 9466 aus München-Laim ein, der mit einer Lokomotive der Baureihe 50 bespannt ist.

Foto: W. Bier





Bild 13: Die ersten V 200.0 kamen im Jahr 1961 zum Bw Kempten. Diese waren jedoch den hohen Anforderungen auf den Allgäuer Bergstrecken nicht gewachsen und wurden bald wieder abgezogen. Erst die wesentlich stärkere Baureihe V 200.1 konnte die Lokomotiven der Baureihe 18.6 im Schnellzugdienst ersetzen. 1971 trafen sich in Buchloe die 221 106 und die 221 143. **Foto: R. Bier**

Bild 15: Eine Lokomotive der Baureihe 18.6 wartet Anfang der sechziger Jahre auf die Abfahrt in Richtung Kempten.

Foto: R. Hehl

Bild 14: Die acht Diesellokomotiven der Baureihe 210 waren vom Januar 1971 bis zum September 1983 beim Bw Kempten beheimatet. Die Maschinen besaßen außer einem 2500 PS starken Dieselmotor noch eine Zweiwellen-Gasturbine, die eine zusätzliche Leistung von 1200 PS erbrachte. Dennoch mußten die Schnellzüge auf der Allgäubahn in Doppeltraktion gefahren werden. Im Januar 1978 führen die 210 006 und eine Schwesterlokomotive bei Buchloe den D 366 "Ticino" (München — Zürich — Mailand). **Foto: W. Bier**



BUCHLO



H





auf der Strecke von Geltendorf nach Buchloe. Die Gräber der dabei getöteten Juden sind heute noch in Schwabhausen, auch vom Zug aus, zu sehen.

Im großen und ganzen aber wurde Buchloe vom Kampfgeschehen verschont. Zu verdanken ist dies wohl einem kriegsgefangenen Deutschen, der bei der US-Army die Aufgabe hatte, die eingehenden Bilder der Aufklärungsflugzeuge zu entwickeln. Als dieser den Buchloer Bahnhof erkannte, ließ er kurzerhand den Bombardierungsplan mit den genau eingezeichneten Abwurfstellen auf das Stationsgebäude und die Gleisanlagen verschwinden. So konnten die wenigen ungezielt abgeworfenen Bomben keinen großen Schaden anrichten!

Die Besetzung des Ortes durch amerikanische Truppen am 27. April 1945 ging relativ geordnet vor sich. Schon zwei Tage später fuhr die erste Lokomotive mit dem US-Sternenbanner nach Landsberg am Lech. In der darauffolgenden Zeit wurden ausschließlich Verpflegungs- und Gefangenenzüge nach Landsberg, Memmingen, Füssen, Schongau und Vils in Tirol gefahren. Im August 1945 war Buchloe der erste Bahnhof im südbayerischen Raum, der unter amerikanischer Aufsicht auch den Personenverkehr wieder aufnahm. Auch nach dem Krieg blieb der Bahnknoten zunächst Umstellbahnhof für wichtige Kurswagenverbindungen. Zum Beispiel mußten Wagen von Warschau nach Genf, von Nürnberg nach Ventimiglia, Marseille, Lyon, Zürich und nach einigen Orten umrangiert werden. Diese Verbindungen wurden jedoch im Laufe der Jahre aufgegeben. Als die Direktion Augsburg im Jahre 1971 aufgelöst wurde, war Buchloe noch zweitgrößter Rangierbahnhof in deren Bereich.

Im Jahre 1975 wurde ein modernes Druckta-
stenstellwerk der Firma SEL in Betrieb ge-

Bild 17: Ein Akkutriebwagen der Baureihe 515 im Bahnhof Beckstetten, der wenige Kilometer südlich von Buchloe an der Strecke nach Kaufbeuren liegt. Seit 1983 halten hier keine Züge mehr.

Foto: E. Bier

Bild 16 (linke Seite): Lange Zeit waren beim Bw Kempten Lokomotiven der preußischen Gattung P 10 stationiert, die meist im Eilzugdienst zwischen München bzw. Augsburg und Kempten fuhren. Reinhold Hehl fotografierte im Oktober 1959 eine P 10 auf der Gennachbrücke bei Buchloe.

Foto: R. Hehl

Bild 18: Die V 320 001 wurde nach einer Flankenfahrt in Kaufering im Bw Buchloe abgestellt (1965).

Foto: G. Jorde





Bild 19: Eine Lokomotive der Baureihe 210 mit einem Schweizer Schnellzug im Sommer 1976 in der Nähe von Buchloe.

Foto: R. Bier

nommen, wodurch die beiden mechanischen Stellwerke von 1897 überflüssig wurden. Kurze Zeit später wurden sie abgetragen. Mit ihnen verschwanden auch die alten bayerischen Ruhesignale aus dem Bahnhofsbild. Inzwischen hat die Station durch Verlagerungen von Dienststellen viel von ihrer einstigen Bedeutung verloren. Die Wagenausbesse-

rung wurde eingestellt, das ehemals eigenständige Bahnbetriebswerk zum Stützpunkt des Bw Kempten degradiert und der Stückgutversand nach Landsberg am Lech verlegt, um nur einige Maßnahmen zu nennen. Auch die Tatsache, daß seit 1982 der Intercity „Bavaria“ von München nach Zürich planmäßig in Buchloe hält, ändert wenig daran, daß

vom einstigen Glanz der „Wasser- und Eilgut-cursstation“ nicht mehr viel übrig blieb.

Marcus Hehl

Quellenangabe:

- „Dampflokotiven im Allgäu“ (Asmus/Bufe)
- „Eisenbahnen in Schwaben“ (Zeitler/Hufschläger)
- „Bayerische Eisenbahnen“ (Weigelt)
- Sammlung des Verkehrsmuseums Nürnberg

Bild 20: Die Dieseltriebzüge der Baureihe 601 verkehren als Reisebüro-Sonderzüge regelmäßig von Hamburg – Altona nach Oberstdorf. Die Aufnahme vom Winter 1983 entstand bei Beckstetten (südlich von Buchloe).

Foto: E. Bier





Bild 1: Dieses Foto der 18 471 entstand im Jahre 1936 im Allgäu bei Oberstaufen.

Foto: RBD Augsburg, Sammlung Asmus

Die bayerische S 3/6 – das nächste »Sonderjournal«

Am 10. Januar 1966 wurde die letzte der von der DB mit Ersatzkesseln versehene Vertreterin der berühmten Dampflokbaureihe bayerische S 3/6 (18⁶) ausgemustert. Der H. Merker Verlag nimmt daher das in diesem Jahr sich zum zwanzigsten Male jährnde Datum zum Anlaß, über die berühmte, erfolgreiche und formschöne Dampfschnellzuglokomotive eine Sonderausgabe herauszugeben. Außerdem wäre vom chronologischen Ablauf her in unserem „Bayern-Journal“ in einer der nächsten Ausgaben dieses Thema sowieso fällig gewesen. Aufgrund der lange vorausgegangenen Recherchen stellte sich schon sehr bald heraus, daß diese Geschichte für eine laufende normale Ausgabe jedoch als zu umfangreich zu bewerten war. So entschloß sich der Verlag, trotz der bereits zahlreichen Veröffentlichungen, zur Herausgabe einer der gewohntesten preiswerten Sonderausgaben mit großem Farbteil. Viele der Aufnahmen dieses Sonder-Journals sind bisher unveröffentlicht. Als Autor gewann der Verlag Carl Asmus, der bereits für den Verlag eine Reihe von Sonderausgaben zusammengestellt hat.

78 Jahre sind nunmehr vergangen, seit am 16. Juni 1908 die erste bayerische S 3/6 mit der Betriebsnummer 3601 die Lokomotivfabrik J. A. Maffei in München verließ. Nahezu 60 Jahre war die imposante und leistungsstarke bayerische Schnellzuglokomotive im hochwertigen Reisezugdienst anzutreffen.

Sogar die Deutsche Reichsbahn bewertete die gelungene Konstruktion der S 3/6 so positiv, daß sie Maschinen dieser Reihe nachbauen ließ. Außerdem entschloß sich nach dem Zweiten Weltkrieg die Deutsche Bundesbahn,

eine Anzahl jener Schnellzugmaschinen mit neuen Kesseln zu versehen. Über Jahre hinweg war sie vor Zügen mit klingenden Namen, wie dem Rheingold, dem Orient-Ex-

press und weiteren hochwertigen Schnell- und Eilzügen anzutreffen.

Sicher wird auch diese Ausgabe, in gewohnter Ausführung, die Leser begeistern.

Bild 2: Am 24. Dezember 1964 verläßt die 18 630 mit einem Personenzug den Bahnhof Buchloe in Richtung Memmingen
Foto: G. Turnwald





Bild 1: Die P 3/5 (N) mit der Betriebsnummer 3810 wartet im Vorfeld des Münchener Hauptbahnhofs. Dort hat sie Rudolf Kallmünzer fotografiert.



Bayern-Journal

Die Gattung P 3/5 N

Die durchweg guten Erfahrungen, die die Bayerischen Staatseisenbahnen mit den Vierzylinder-Verbund-Schnellzuglokomotiven der Gattung S 3/5 gemacht hatten – wir haben darüber in den Ausgaben 7 und 8/1985 des Eisenbahn-Journals berichtet –, veranlaßten die Generaldirektion bereits im Jahre 1905 zur Beschaffung einer nach deren Vorbild gestalteten Personenzuglokomotive.

Der Bau dieser neuen, als Gattung P 3/5 bezeichneten Lokomotive wurde wieder der Firma J. A. Maffei übertragen. Schon vom äußeren Eindruck her war sie ein verkleinertes Abbild der S 3/5, wobei jetzt durch einen etwas kleineren Kessel der Durchblick auf Barrenrahmen und Räder noch eindrucksvoller ausfiel. Entsprechend leicht war bei dieser Lok die Zugänglichkeit zum Innentriebwerk. Zylinderdurchmesser und Kolbenhub wurden unverändert von der S 3/5 übernommen, der Treibraddurchmesser auf 1640 mm reduziert. Die Abmessungen des Kessels wurden, dem Verwendungszweck der Lokomotive als Personenzugmaschine entsprechend, niedriger gehalten: Rostfläche 2,6 m² (S 3/5 = 3,28 m²), Gesamtheizfläche 165,5 m² (205,5 m²). Dadurch ergab sich eine Verringerung des Dienstgewichts der P 3/5 auf 64,2 t gegen 68,6 t bei der größeren Schwester. Auch die Tender waren etwas kleiner gehalten. Ihre Vorräte betragen 18 m³ Wasser und 6,5 t Kohle gegenüber 21,8 m³ Wasser und 7,5 t Kohle bei der S 3/5.

Von der Leistung her sollte sie mittelschwere Personenzüge bis zu 300 t in der Ebene noch mit 85 km/h befördern, ihre Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h erreichte sie jedoch nur bei einer Zuglast von maximal 220 t.

Im September 1905 lieferte Maffei die erste Gruppe von sieben P 3/5 mit den Betriebsnummern 3801–3807 (Fabriknummern 2471–2477) an die Staatseisenbahnen ab. Kurz darauf folgten 13 weitere Maschinen, deren Ablieferung sich bis ins folgende Jahr hinzog. Sie erhielten die Betriebsnummern 3808–3820 und die geschlossene Fabriknummernreihe 2483–2495. Auf der im „Bayern-Journal“ bereits mehrfach erwähnten Jubiläumsausstellung in Nürnberg 1906, wurde auch eine P 3/5, die Betriebsnummer 3826 (1906 von Maffei gebaut, Fabrik-Nr. 2522) gezeigt. Die vor ihr liegenden Betriebsnummern 3821–3825 wurden mit den Fabriknummern 2527–2531 geliefert. 1907 schließlich folgte die letzte Lieferung von zehn P 3/5 mit den Betriebsnummern 3827–3836 (Maffei 2609–2618). Damit war der Bau der P 3/5 in der Naßdampfversion zunächst abgeschlossen, und es sollte noch vierzehn Jahre dauern, bis dann die P 3/5 im Jahre 1921 in der Heißdampfversion erschien.

Wie in Bayern üblich, kamen die ersten P 3/5 an die Betriebswerkstätte München I, einige gingen auch nach Lindau. Sie wurden – auch das ist für den chronischen Mangel an Schnellzuglokomotiven in Bayern typisch – sofort im Schnellzugdienst auf der schwierigen Strecke zwischen München und Kempten

sowie Kempten – Lindau eingesetzt. Im Sommer 1906 gab München I acht P 3/5 an die Betriebswerkstätte Aschaffenburg ab. Auf der Strecke Aschaffenburg – Ansbach lösten sie die zu schwach gewordenen C V ab, die ihrerseits zur Betriebswerkstätte Schweinfurt gingen, bis sie auch dort 1908 von den nämlichen Aschaffener P 3/5 verdrängt wurden, die dort der S 3/5 weichen mußten. In diesen zwei Jahren von 1906 bis 1908 setzte die Betriebswerkstätte München I auch zwischen München und Ansbach die P 3/5 im

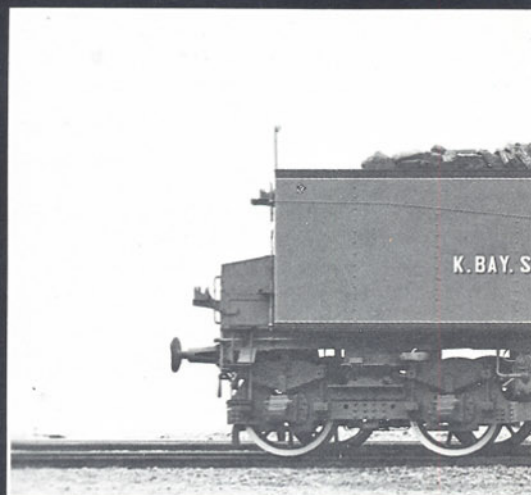




Bild 2: Stimmungsvolle Aufnahme der P 3/5-3833. Sie hat einen Schnellzug nach München gebracht, und der Heizer steht mit seiner Frau – oder sollte es die Kathi aus der Bahnhofswirtschaft sein? – zu einem kurzen „Ratsch“ beisammen.

Schnellzugdienst ein, so daß damals der gesamte Schnellzugdienst zwischen München und Aschaffenburg von der „Personenzuglokomotive“ P 3/5 bewältigt wurde. 1907 erhielt die Betriebswerkstätte Kempten drei und im darauffolgenden Jahr weitere neun P 3/5, mit denen der Schnellzugdienst nach München wie nach Lindau und auch nach Ulm bedient wurde. Wenn wir jetzt noch einmal einen Blick auf die Zusammenstellung der jährlichen durchschnittlichen Nutzkilometer je Lokomotive im Bayern-Journal 8/1985 auf Seite 29 werfen, so wundert es nicht mehr, daß die S 3/5 N und die P 3/5 zwischen 1908 und 1914 alljährlich ziemlich genau die gleichen Kilometerleistungen erbrachten. Die Aufteilung der P 3/5 auf die Betriebswerkstätten München I (8 Maschinen), Lindau (8

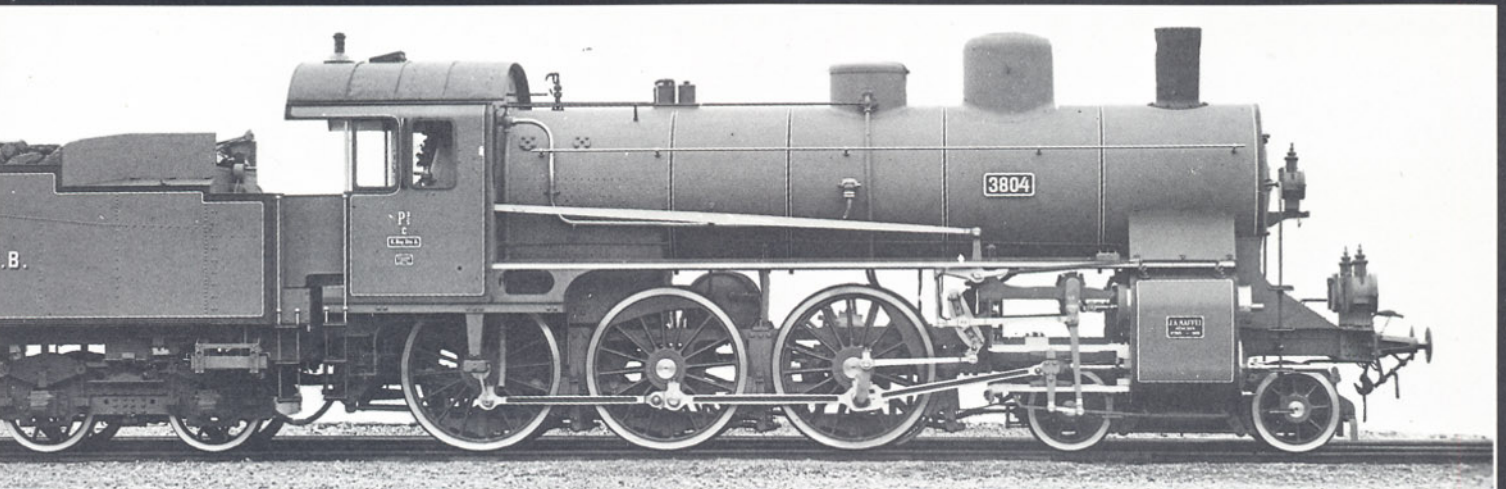
Lieferliste der bayerischen Gattung P 3/5 N (geliefert von Maffei)

Betriebsnummer	Baujahr	Fabrik-Nr.	Verbleib nach 1918	Betriebsnummer	Baujahr	Fabrik-Nr.	Verbleib nach 1918
3801	1905/	2471	DR 38 001	3819	1906/	2494	DR 38 007
3802		2472	Kriegsverlust	3820		2495	ETAT 230-938
3803		2473	Kriegsverlust	3821		2527	Kriegsverlust
3804		2474	ETAT 230-931	3822		2528	ETAT 230-939
3805		2475	DR 38 002	3823		2529	DR 38 008
3806		2476	AL 2331	3824		2530	DR 38 009
3807		2477	ETAT 230-932	3825		2531	ETAT 230-940
3808		2483	Kriegsverlust	3826*)		2522	AL 2323
3809		2484	ETAT 230-933	3827	1907/	2609	DR 38 010
3810		2485	DR 38 003	3828		2610	DR 38 011
3811		2486	ETAT 230-934	3829		2611	AL 2334
3812		2487	ETAT 230-935	3830		2612	CFR 3830
3813		2488	DR 38 004	3831		2613	AL 2335
3814		2489	ETAT 230-936	3832		2614	DR 38 012
3815	1906/	2490	DR 38 005	3833		2615	ETAT 230-941
3816		2491	DR 38 006	3834		2616	ETAT 230-942
3817		2492	AL 2332	3835		2617	DR 38 013
3818		2493	ETAT 230-937	3836		2618	CFR 3836

*) Ausstellungslok Nürnberg 1906

Abkürzungen: AL = Netz Elsaß-Lothringen; ETAT = Französische Staatsbahn; CFR = Rumänische Eisenbahnen

Bild 3: Werkaufnahme der 3804 vor ihrer Ablieferung.



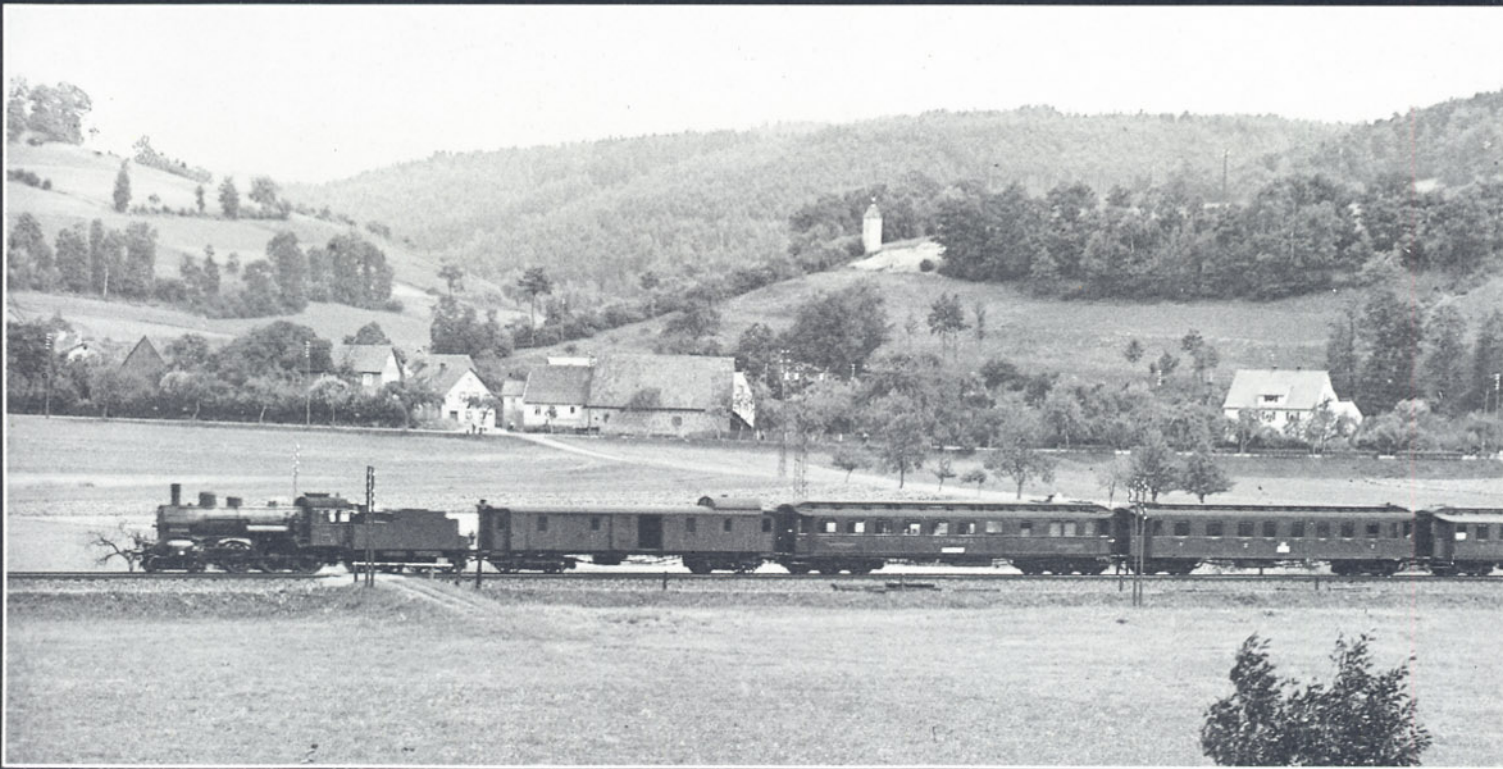


Bild 4: Eine ehemalige P3/5 (N), vermutlich die 38 003, mit dem Schnellzug D298 (Bayreuth – Lichtenfels – Meiningen – Eisenach) im Sommer 1938 bei Kulmbach.

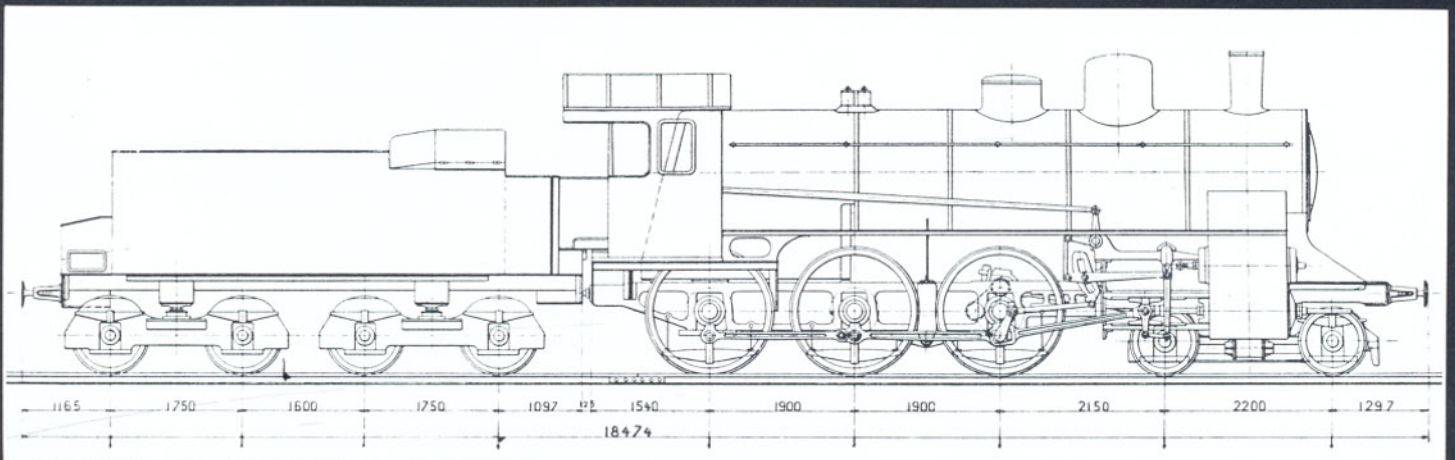
Foto: E. Köditz

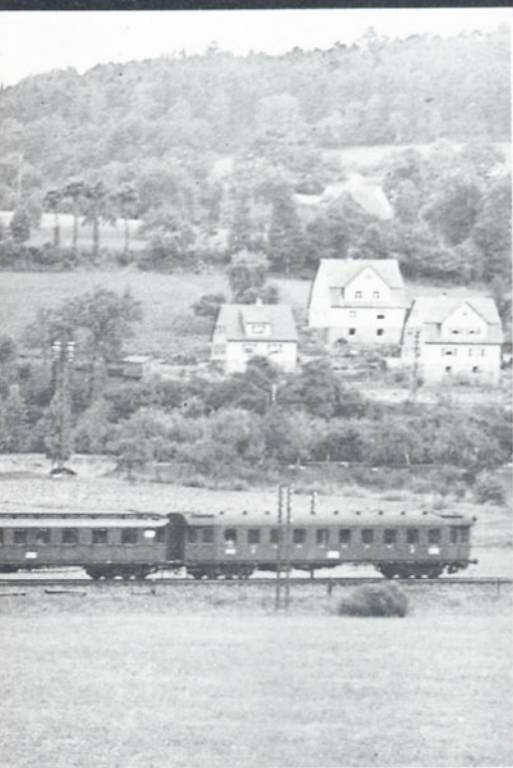


Bild 5: Dieses Foto der 3823, mit dem Friedhof gleich bei den Bahngleisen, wurde möglicherweise 1908 in Oberstaufen aufgenommen.

Bild 6: Skizze der bayerischen Gattung P 3/5 (N) im Maßstab 1:100.

Maschinen), Kempten (12 Maschinen) und Schweinfurt (8 Maschinen) blieb vom Sommerfahrplan 1908 bis zum Kriegsbeginn 1914 konstant. Während der Dauer des Ersten Weltkriegs waren bis zu 16 P 3/5 der Militär-Eisenbahndirektion Bukarest zugeteilt. Bei Kriegsende mußten sechs Maschinen als „Kriegsverlust“ abgebucht werden. Die 3830 und die 3836 tauchten bei der rumänischen Staatsbahn CFR unter ihren alten Betriebsnummern wieder auf, die 3802, 3803, 3808 und 3821 sind verschollen geblieben. 17 Maschinen, also fast 50% aller Lokomotiven dieser Gattung mußten als Reparationsleistung an Frankreich abgegeben werden, so daß nur noch 15 P 3/5 an die DR gelangt sind. Die Einzelheiten hierzu können der Lieferliste entnommen werden. Die an das Elsaß-Lothringener Netz gekommenen fünf P 3/5 fanden dort bis zum Herbst 1919 vor den Schnellzügen Metz – Nancy Verwendung, wanderten dann in den Eil- und Personenzugdienst ab und wurden bereits Ende 1924 ausgemustert. Die zwölf an die französische Staatsbahn ETAT gelangten P 3/5 wurden bis in die dreißiger Jahre im Raum südwestlich von Paris eingesetzt, und dann u. a. in La Rochelle und





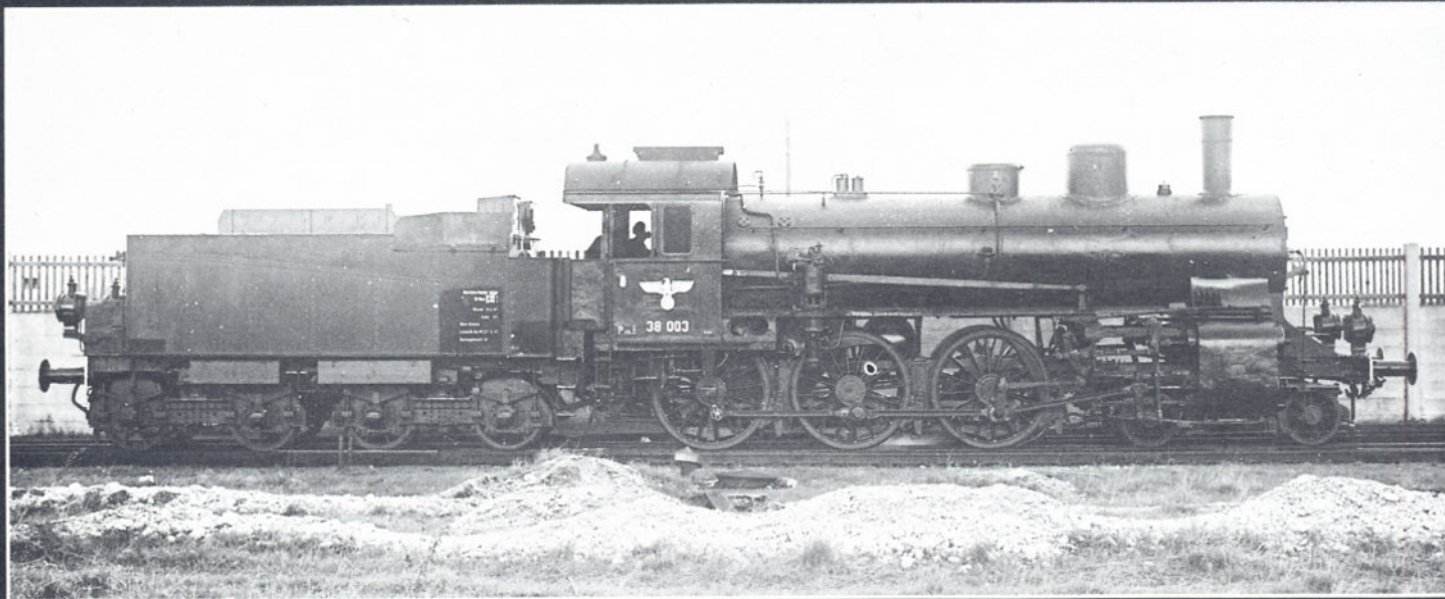
Rochefort in Westfrankreich an der Atlantikküste abgestellt, wo sie noch im Frühjahr 1939 herumstanden.



Bild 7: Die ETAT 230-940 (ehemalige P 3/5-3825) am 20. 4. 1939 in Rochefort. Unklar ist, warum bei dieser längst abgestellten Maschine Stangen, Steuerung, Puffer und einige weitere Teile mit weißer Farbe abgedeckt waren. **Foto:** H. G. Hesselink

Die 13 zur DR gelangten P 3/5 wurden ab 1924 in Heißdampflokomotiven umgebaut, es erging ihnen also ebenso wie den S 3/5 N. Sie wurden bei der RBD Regensburg zusammengefaßt und mußten Ende 1932 die ersten Ausmusterungen erleben. Die Ausmusterungen sind dann offensichtlich sehr rasch erfolgt, denn nach einem Bestandsverzeichnis vom 15. 5. 1935 ist nur noch die 38 003 (ehemalige bayerische Betriebsnummer 3810) bei dem

Bahnbetriebswerk Kirchenlaibach aufgeführt. Sie aber muß, wie man in Bayern sagt, ein „zack's Luada“ gewesen sein, denn sie erhielt noch im April 1941 im RAW München-Freimann eine Untersuchung (L 4) und wurde samt „Pleitegeier“ an der bekannten Fotografiertelle von allen Seiten abgelichtet. Sie war, wie sich am Bw-Schild einwandfrei ablesen läßt, zu diesem Zeitpunkt bei dem Bahnbetriebswerk Weiden beheimatet. —rab—



Bilder 8 und 9: Am 22. 4. 1941 stand die 38 003 als letzte ihrer Gattung an der bekannten Fotografiertelle am Zaun des RAW München-Freimann. Diese beiden Aufnahmen dokumentieren, daß die 38 003 noch in den Kriegsjahren in Weiden Dienst verrichtete. **Fotos:** RAW Freimann (alle Fotos, ausgenommen Bild 4, entstammen der Sammlung Dr. Scheingraber)

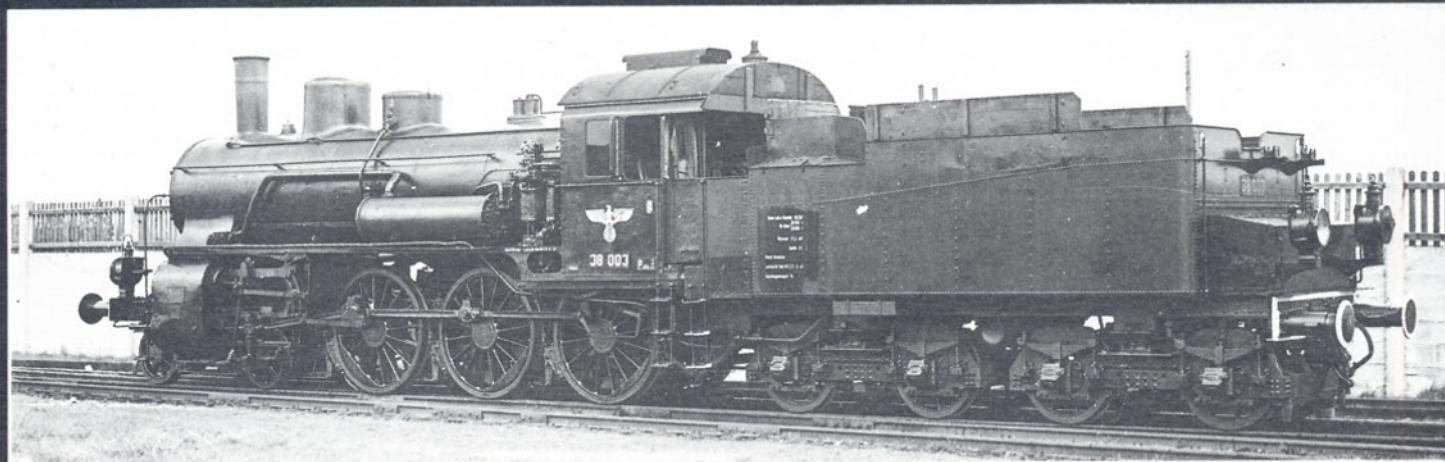




Bild 1: Am 1. September 1969 endete die Selbständigkeit des Bw Neumünster, es wurde in eine Bw-Außenstelle des Bw Kiel umgewandelt. Im gleichen Jahr entstand im Bw Neumünster diese Aufnahme des Ringlokschuppens, die u. a. die Lokomotiven 260 273, 220 035 und 236 220 zeigt.
Foto: H. Hansen

Deutsche Bahnbetriebswerke

Das Bw Neumünster

Mit der Errichtung einer Werkstätte für Loko-

motiven, Güter-, Gepäck- und Personenwagen beim Personenbahnhof, erhielt Neumünster bereits im Jahre 1861 das erste Bahnbe-



Bild 2: Die 38 1551 (Bw Neumünster) im Jahre 1959 beim Personalwechsel im Bw Neumünster.

Foto: H. Hansen





Bild 3: Nach Aufgabe der Lokunterhaltung beim Bw Neumünster versah das Lokpersonal u. a. Fahrtdienst auf Dampflokomotiven der Baureihe 050 — 053 des Bw Flensburg. Zu den Zugleistungen, die mit Personal der Bw-Außenstelle Neumünster gefahren wurden, zählte auch der Sg 5342, der im Januar 1970 mit der Zuglokomotive 052 590 (Bw Flensburg) im Bahnhof Bokelholm (Strecke Rendsburg — Neumünster) eine Überholung abwartet. **Foto: H. Hansen**

triebswerk. Die Verstaatlichung der „Altona-Kieler Eisenbahn“ und der „Berlin-Hamburger Eisenbahn“ führte 1884 zu einer spürbaren Belebung des Verkehrs. Schon bald fiel die Entscheidung, in Neumünster, in der Mitte Schleswig-Holsteins, ein größeres Bahnbetriebswerk zu erstellen. Bereits 1889 konnte die Betriebswerkstätte Neumünster mit zwei Ringlokschuppen und zwei Drehscheiben dem Betrieb übergeben werden.

Man hatte weitsichtig geplant, wie sich später erwies. Die zentrale Lage Neumünsters mit

den sechs einmündenden Strecken führte dazu, daß in den folgenden Jahren immer mehr Leistungen von hier aus gefahren wurden. Zu den Verbindungen nach Hamburg, Flensburg, Kiel, Heide (Holst) und Eutin kam die längste Linie, die Kursbuchstrecke 100 d Neumünster — Hagenow Land. Hieraus ergab sich die Zugehörigkeit der Bw-Außenstellen Bad Oldesloe, Mölln und Ratzeburg zum Bw Neumünster. Die Strecke in Richtung Hagenow Land war 1936 mit 20 und im Jahre 1939 noch mit 14 Reisezügen belegt. Dem Bw Neumünster

oblag auch die Bespannung der Personenzüge 1303, 1307 und 1311. In jenen Jahren verkehrten die G 10, aber auch die P 8, den schweren Güterzugdienst. Täglich gab es Leistungen nach Wustermark (290 km), nach Wittenberge (189 km) und nach Hagenow Land (120 km). Überliefert sind die Güterzugnummern 6603, 6607, 6615 und 6619. Der schwere Viehzug 5197 mit 120 Achsen mußte mit der G 10 bis Wittenberge befördert werden. Hinzu kamen die Leistungen der P 8 vor einem Zugpaar des Stückgutschnellverkehrs

Bild 4: Die 38 2873 (Bw Flensburg) im Jahre 1959 vor dem Ringlokschuppen des Bw Neumünster.

Foto: H. Hansen





Bild 5: Kurz vor Ende des Zweiten Weltkrieges wurden die Anlagen des Bw Neumünster bei Fliegerangriffen schwer beschädigt. Auf dem Tender der Lokomotive links neben dem Wasserturm steht die Nummer 50 2301 ÜK zu lesen.

Foto: DB, Sammlung Neumann



Bild 6: Ein Bild der Zerstörung bot sich dem Fotografen nach den schweren Bombenangriffen.

Foto: DB, Sammlung Neumann

Bild 7: Wie auch die Bilder 5 und 6 dürfte dieses Foto nach Kriegsende aufgenommen worden sein, denn zwei Lokomotiven tragen die Aufschrift "ALLIED FORCES".

Foto: DB, Sammlung Neumann



nach Hagenow Land.

Zu Beginn der vierziger Jahre waren im Bw Neumünster 80 bis 90 Dampflokomotiven beheimatet. Dazu zählten 26 Maschinen der Baureihe 38, 13 der Baureihe 55, 20 der Baureihe 57, je 9 der Baureihen 74 und 91 sowie

Bw-Bestand am 15. 2. 1933:

38 1255, 1276, 1277, 1399, 1482, 1765,
1849, 2118, 2333, 2335, 2336, 2614,
3403, 3404
55 2511, 3040, 3058, 3111, 3158, 3270,
3478, 3508, 3709, 3715, 3717, 3718,
3720, 4227, 4526, 4527, 5058, 5383,
5469, 5481
57 1268, 1883, 2086, 2087, 2089, 2090,
2276, 2499, 2500
74 020, 030, 187, 199, 203, 262, 263, 356,
616, 937, 938, 1113
91 649, 993, 1026, 1029, 1113, 1120, 1200
92 612, 680, 708, 709, 906

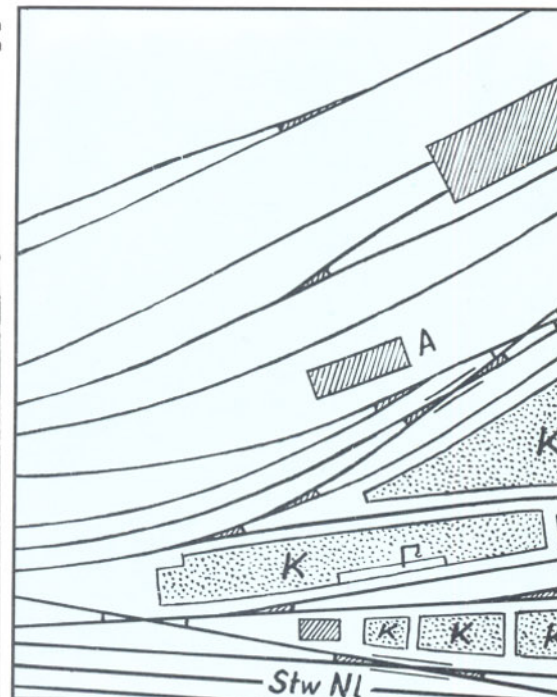




Bild 8: Aus Anlaß des 25-jährigen Bestehens der Betriebswerkstätte Neumünster versammelte sich 1914 das Personal zu diesem Erinnerungsfoto. Nur eine Statistenrolle kam dabei der fabrikanen G 8.1 Altona 4820 zu, die 1925 die Betriebsnummer 55 2853 erhielt. **Foto:** Sammlung Hansen

8 der Baureihe 92. Davon waren 6 Lokomotiven der Baureihe 74 bei der Bw-Außenstelle Bad Oldesloe eingesetzt, die anderen versahen den Personenzugdienst nach Ascheberg. Im Jahre 1940 waren im Bw Neumünster und in den Bw-Außenstellen Bad Oldesloe, Mölln, Ratzeburg und Lütjenburg insgesamt rund 600 Mitarbeiter beschäftigt. Neben der Verwaltung, der Bauschlosserei, der E-Werkstatt, der Güterwagenausbesserung, der Wagenreinigung, der Gasanstalt (für die Wagenbeleuchtung) und der Gleiswagenwerkstatt war die Lokomotivausbesserung ein besonders personalintensiver Bereich des stationären Dienstes. Den beiden Werkmeistern unterstanden fünf Schlosserkolonnen mit je acht Mann in Früh-, Spät- und Nachtschicht. Beschäftigt waren auch vier Oberputzer, fünf Kohlenlader und drei Ausschlacker in jeder Schicht. Zur Verdeutlichung des Arbeitspensums sei angemerkt, daß täglich zwei 0-Wagen mit Schlacke gefüllt wurden.



Bild 9: Am 28.8.1946 war der Neubau einer 23-m-Drehscheibe als Ersatz für die beiden im Krieg zerstörten Drehscheiben mit Durchmessern von 16,2 bzw. 20 m bereits in Angriff genommen. **Foto:** DB, Sammlung Neumann

Bild 10: Das Bw Neumünster zu Beginn der vierziger Jahre (K / Kohlenbansen; Stw NI / Stellwerk "Neumünster Lokschuppen"; A / Aufenthaltsraum; Wt / Wasserturm).

Zeichnung: B. Wiesmüller

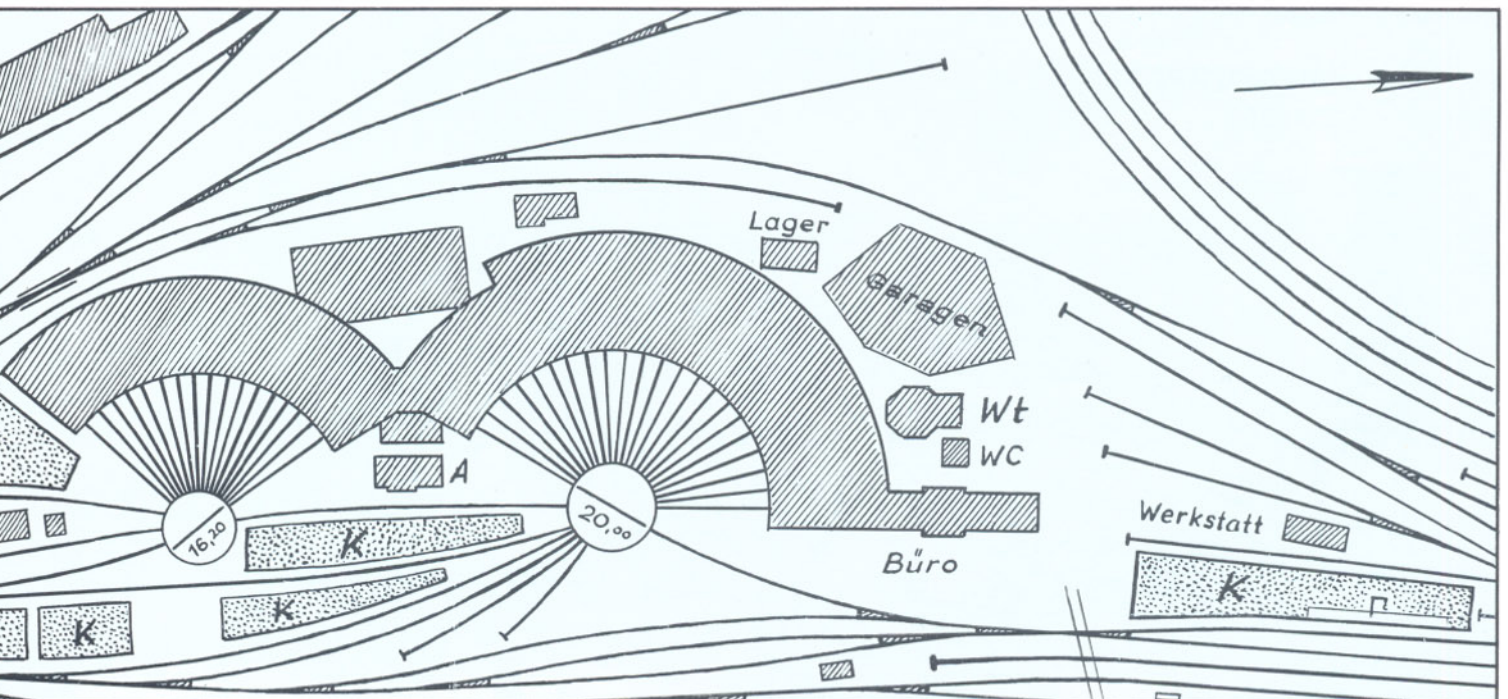




Bild 11: So präsentierte sich das wiederaufgebaute Bw Neumünster am 20.11.1946. Die neue 23-m-Drehscheibe ist fertiggestellt, 7 Stände des Ringlokschuppens sind wieder errichtet. Foto: DB, Sammlung Neumann

Einschneidende Veränderungen . . .

Die ersten einschneidenden Beeinträchtigungen des Verkehrs ergaben sich im Jahre 1944, als der Eisenbahnknotenpunkt Neumünster in die Bombardierung der Bahnanlagen der Deutschen Reichsbahn einbezogen wurde. Bei einem schweren Angriff Mitte April 1945 wurden nicht nur die RAW-Anlagen getroffen, sondern auch die Einrichtungen des Betriebswerkes in Mitleidenschaft gezogen, rund 97% der Bahnanlagen waren zerstört. Ein Chronist berichtet über seinen Einsatz vor diesem Fliegerangriff, als er noch sie-

ben P 8, darunter die Maschinen 38 1551, 1572 und 3404, rechtzeitig im Norden des Güterbahnhofs abstellte. Diese Maschinen blieben unbeschädigt und konnten bald wieder eingesetzt werden.

Bis die Trümmer beseitigt und der Betrieb wieder aufgenommen werden konnte, wurde während eines Zeitraums von einem Vierteljahr auf dem Gelände der Privatbahn AKN im Bahnhof Neumünster-Süd repariert und ausgewaschen.

. . . und Wiederaufbau

Der Wiederaufbau des Bw Neumünster er-

streckte sich bis in die ersten Nachkriegsjahre. Es wurde nur noch eine Drehscheibe eingebaut, die einen Durchmesser von 23 Metern hatte. Ein Kohlekran und ein Kohlebunker wurden errichtet, und das Gebäude der Lokleitung konnte im Jahre 1950 fertiggestellt werden.

Durch den 1945 unterbrochenen Schienenverkehr nach Mecklenburg hatte das Bw Neumünster einen großen Teil seiner einstigen Aufgaben verloren. Die im Jahre 1952 eingeleitete Ausweitung des Eil- und Schnellzugsdienstes verlangte eine Umstellung, brachte dem Bw aber einen gewissen Ausgleich für die erlittenen Einbußen. Der Vorteil, „von der Mitte aus zu fahren“, kam dem Bw Neumün-

Bild 12: Spurplan des Bw Neumünster um 1962. Das Gleisdreieck (in der Zeichnung rechts oben) ermöglichte das Drehen der Lokomotiven auch bei Ausfall der Drehscheibe.

Zeichnung: Obermayer

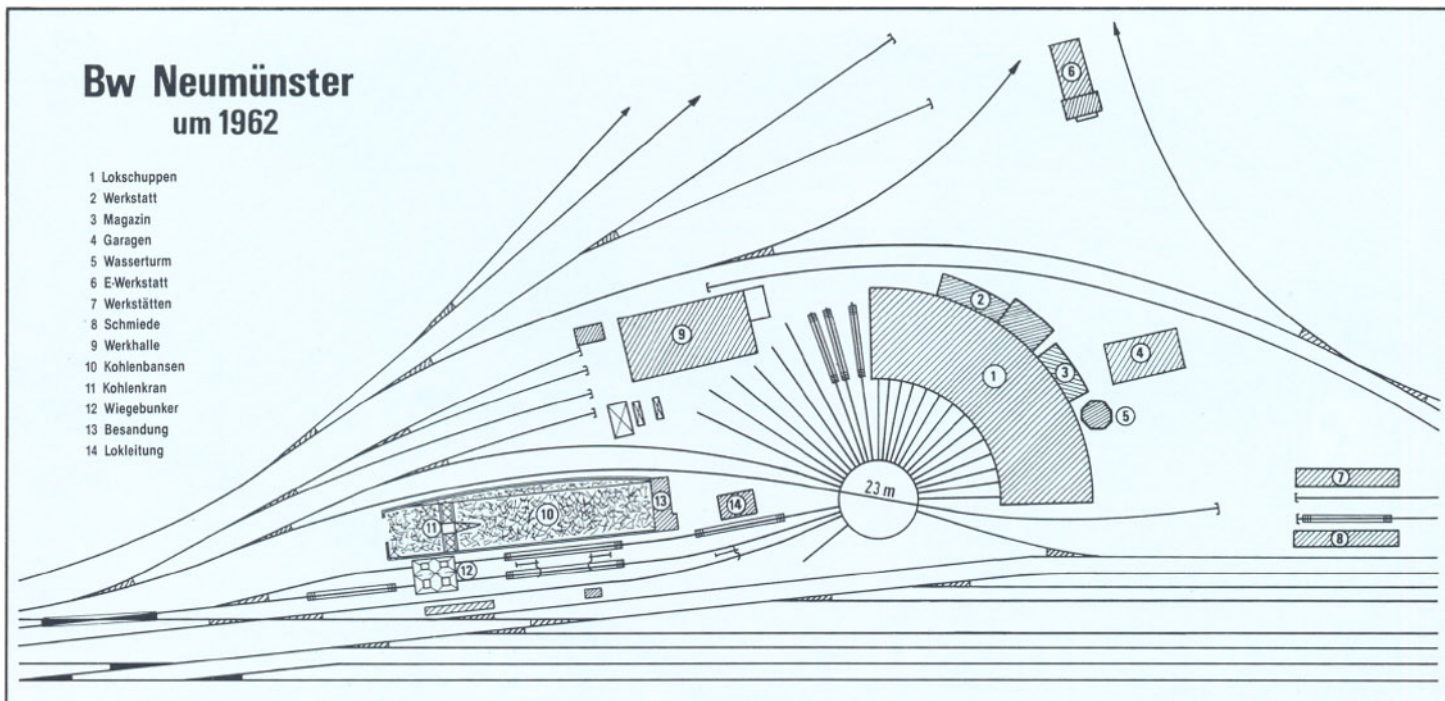




Bild 13: Der inzwischen auf 13 Stände erweiterte Ringlokschuppen am 20.6.1950. Auf der Drehscheibe steht die 92 843, am unteren Bildrand ist die Köf 6035 zu sehen.
Foto: DB, Sammlung Neumann

ster nun zugute. Noch fehlten die Streckendiesellokomotiven, der Nahverkehr und der Reisezugdienst mußte noch mit Lokomotiven der Gattung P 8 abgewickelt werden. Hierbei kam es zu den einmaligen Einsätzen von Neumünsteraner P 8 vor dem F-Zug-Paar F1/F2 „Hanseat“ zwischen Kiel und Hamburg-Altona.

Noch während des Krieges war die Baureihe 55 in Neumünster von neu zugewiesenen Lokomotiven der Reihen 50 und 50 ÜK verdrängt worden. Mitte der fünfziger Jahre gelangten neue Schienenbusse VT 95 nach Neumünster und lösten die Baureihe 74 ab. Zu jenem Zeitpunkt waren im Bw Neumünster noch 56 Lokomotiven beheimatet. Es waren Maschinen der Baureihen 24, 38, 50, 92 und 93. Hinzu kam noch das Einzelstück einer

preußischen T 11 mit der Betriebsnummer 74 034, eingesetzt als Werklok des EAW Neumünster, unterhalten vom Bw Neumünster. Im Rahmen beginnender Rationalisierungsmaßnahmen wurden im Jahre 1958 die Gattungen T 13 und T 14¹ abgezogen und durch Maschinen der Baureihen 64 und 86 ersetzt. Der Rangierdienst mit Dampflokomotiven ging mit der Baureihe 94 zu Ende. Zur selben

Bw-Bestand 1. 6. 1952:

38 1551, 1572, 1609, 1626, 3404, 3670, 3995, 2161, 2207, 2273, 2331
50 032, 033, 047, 320, 324, 325, 326, 336, 902, 993, 1035, 1069, 1301, 1846, 2301, 2322, 2567, 2738, 2873
74 439, 580, 678, 679, 837, 995
92 514, 533, 556, 639, 645, 749, 843

Bw-Bestand 4. 10. 1959:

38 1551, 1572, 1609, 1626, 2206, 2607, 3590, 3670, 3995
50 023, 032, 033, 055, 071, 086, 092, 326, 902, 993, 1143, 1457, 1581, 1938, 2266, 2322, 2567, 2738, 2873, 3119
64 131, 446
86 495, 496, 502, 515, 516, 519, 536, 764, 766
ETA 150 101, 102, 103, 104, 105, 106
VT 95 901, 902, 904, 9386, 9388, 9389, 9390, 9391, 9392, 9393
Kö I: 0052, 0142, 0143, 0246
Kö II: 4275, 4322, 4331, 4845, 4928, 5032, 5709, 6004, 6031
Köf II: 4932, 5221, 6154, 6193, 6221, 6222, 6240, 6246, 6268, 6275, 6284, 6594, 6599, 6619, 6620, 6621, 6631, 6641, 6642, 6643, 6645.

Bild 14: Der Ringlokschuppen und die Drehscheibe des Bw Neumünster aus einem anderen Blickwinkel (20.6.1950).
Foto: DB, Sammlung Neumann



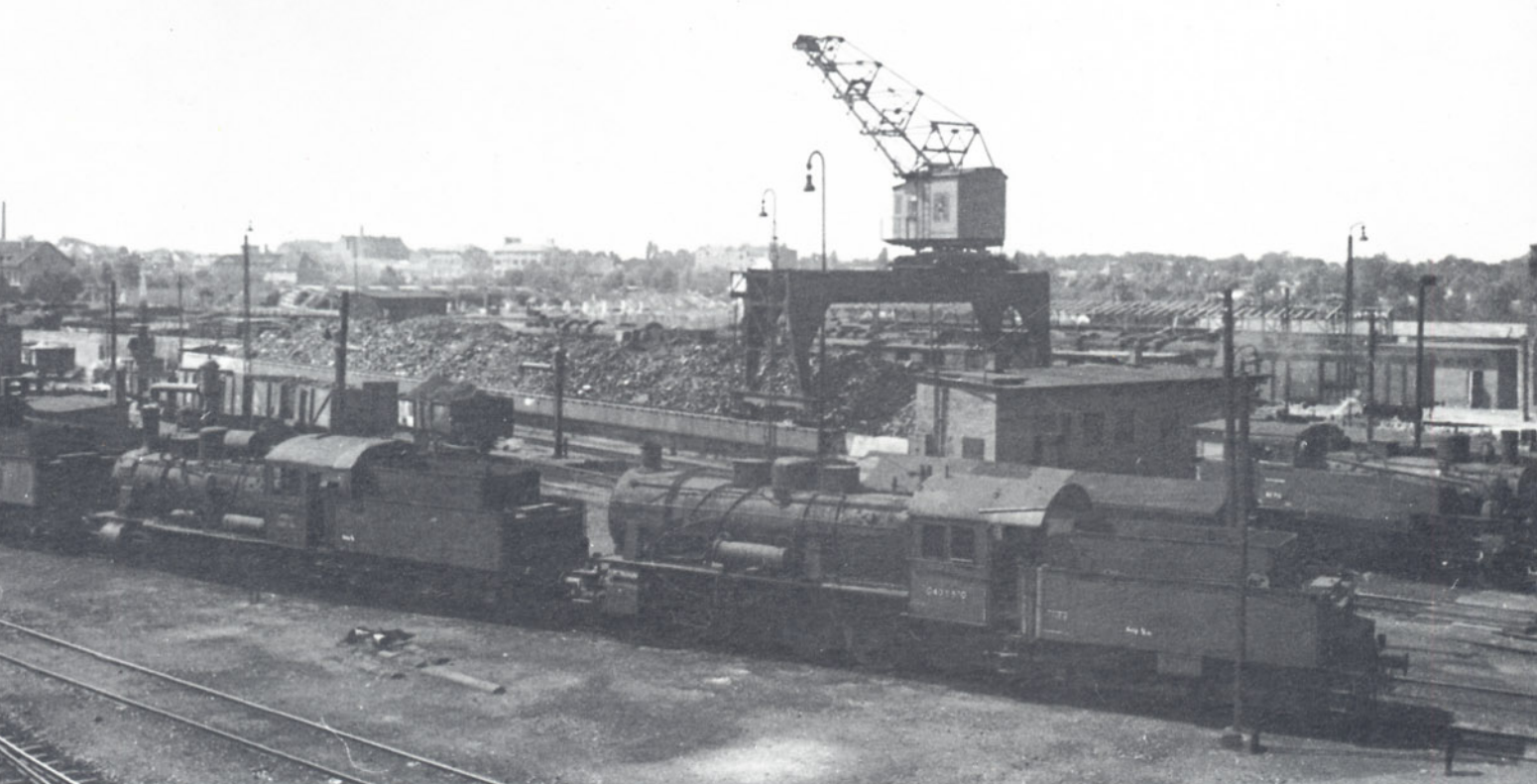


Bild 15: Blick in Richtung auf den großen Kohlenbansen und den Brückenkran (20.6.1950).

Foto: DB, Sammlung Neumann



Bild 16: Die Bekohlungsanlage des Bw Neumünster im Jahre 1950. Eine der beiden Kranbrückenschienen ist auf der Wand des Kohlenbansens montiert (siehe auch Bild 18).

Foto: DB, Sammlung Neumann

Zeit hatte das Bw Neumünster aber auch noch Zuwachs zu verzeichnen, nachdem bei den Betriebswerken Kiel und Itzehoe die Dampflokkunterhaltung aufgegeben wurde. Nach einer Umbeheimatung von Itzehoe verfügte Neumünster nun auch wieder über Maschinen der Baureihe 57. Als im Jahre 1965 die Betriebswerke Husum, Flensburg und Hamburg-Harburg ihre Lokomotiven der Baureihe 38 abgeben mußten, wurde Neumünster zum Auslauf-Bw für diese Maschinen. Von Fahrplanwechsel zu Fahrplanwechsel gab es dann Kürzungen der Laufpläne. Bald war es die Regel, daß im Freigelände weit mehr als 20 Maschinen für längere Zeit kalt

Bild 17: Dieses Foto schließt an die Aufnahme in Bild 15 rechts an. Es zeigt die Bw-Anlage zwischen dem Kohlenbansen und der Drehscheibe (20.6.1950).

Foto: DB, Sammlung Neumann





Bild 18: Blick vom Brückenkran auf den Ringlokschuppen am 1. Mai 1962. Wegen des Feiertages wurde auf dem Turmgerüst für den Sand-Hochbehälter die deutsche Flagge gehißt. Das an Feiertagen geringere Verkehrsaufkommen ist sicher auch der Grund dafür, daß im Bw Neumünster so viele Lokomotiven versammelt sind. Auf dem Foto ist übrigens gut zu erkennen, daß die linke Kranbrückenschiene wegen der gebogenen Wand des Kohlenbansens nicht auf der Kohlenbansenwand, sondern innerhalb des Kohlenbansens verläuft (vergleiche auch Zeichnung in Bild 12).
Foto: P. Köll, Sammlung Neumann

Foto 19: Der Fotograf hat eine Dampflokomotive bestiegen und vom Kessel aus diese Aufnahme gemacht (1.5.1962).

Foto: P. Köll, Sammlung Neumann

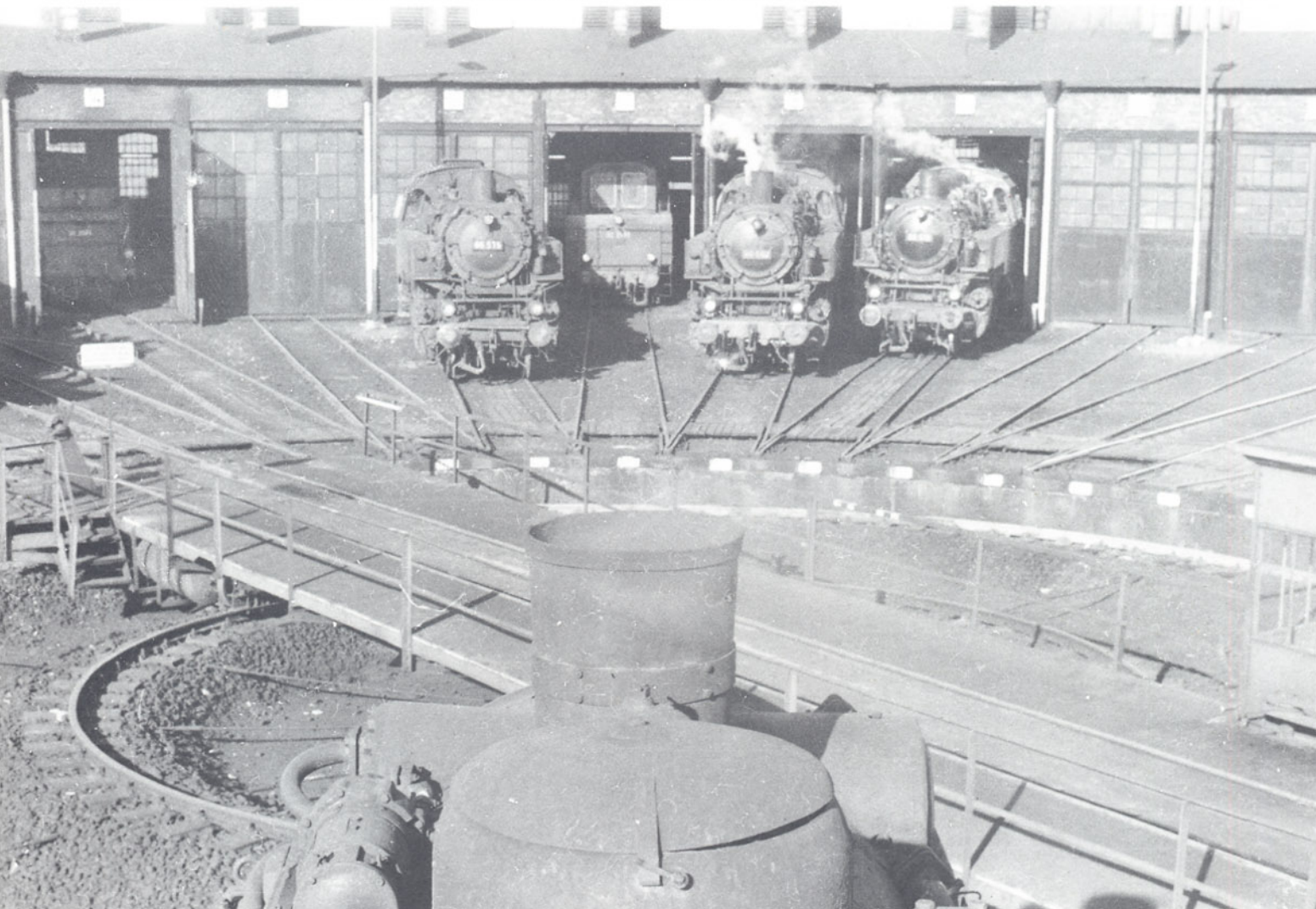




Foto 20: Die beim Bw Neumünster beheimatete 38 1655 mit dem E 566 nach Kiel verläßt den Bahnhof Flensburg (Sommer 1960).

Foto: H. Hansen

Foto 21: Mit einem Personenzug nach Neumünster steht im Sommer 1967 die 50 2458 des Bw Neumünster im Hauptbahnhof Kiel zur Abfahrt bereit.

Foto: H. Hansen





Foto 22: Winterstimmung im Bw Neumünster. Die 94 1046 war damals — 1962 — kalt abgestellt.

Foto: H. Hansen

abgestellt waren. Der sich vollziehende Strukturwandel brachte mit sich, daß manche dieser betriebsfähigen Maschinen nicht mehr zum Einsatz kamen.

Am 23. 9. 1966 endete der planmäßige Einsatz der BR 38 bei der BD Hamburg mit den

P 2561/P 2518 Neumünster — Kiel und zurück. Zuglok war die 38 4024. Einige P 8, u. a. 38 2208, 2236, 2763 und die 4024, wurden bis Januar 1967 im Rangier- und Arbeitszugdienst eingesetzt.

Am 1. 9. 69 wurde auch in diesem Bw die Aus-

besserung von Triebfahrzeugen aufgegeben, das Bw Neumünster wurde in eine Bw-Außenstelle des Bw Kiel umgewandelt. Umbeheimtet wurden die BR 50, ETA 150 und zusammen mit den Köfs die BR V 60.

Gerd Neumann

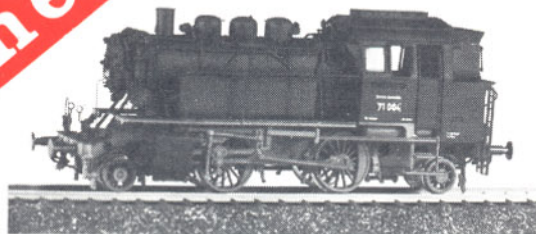
Achtung!

Wir suchen für eine unserer Modellbahnausgaben gute und schöne Modellbahnartikel. Fotos von Club- und Heimanlagen, Dioramen usw.

Bitte wenden Sie sich bis zum 15. 05. 1986 mit Probefotos an

**Hermann Merker Verlag, Rudolf-Diesel-Ring 5, D-8080 Fürstenfeldbruck,
Telefon (081 41) 50 48 und 50 49**

+ neu +



Komplettbausatz BR 71
mit Faulhaber Motor u. Schwungmasse
Best-Nr. 4016 **414 DM** uvP.

Diesen Bausatz und viele weitere interessante Neuheiten für Modelleisenbahner und Autofreunde finden Sie in unserem **Weinert-Neuheitenblatt 86**

Sie erhalten es zusammen mit unserem Hauptkatalog, in dem Sie über 60 verschiedene Signalbausätze, zahlreiche Modellbahn- und Auto-, Bau- und Umbausätze sowie über 300 Bauteile finden, bei Ihrem Fachhändler oder gegen 8,50 DM (inkl. Versandkosten) in Briefmarken oder gegen Überweisung auf unser Postgirokonto Nr. 424918-209 Postgiroamt Hamburg.

Falls Sie unseren Katalog schon besitzen, erhalten Sie das Neuheitenblatt einzeln gegen Einsendung von 1,50 DM.



WEINERT MODELLBAU

Graf Moltke Str. 18
2800 Bremen 1

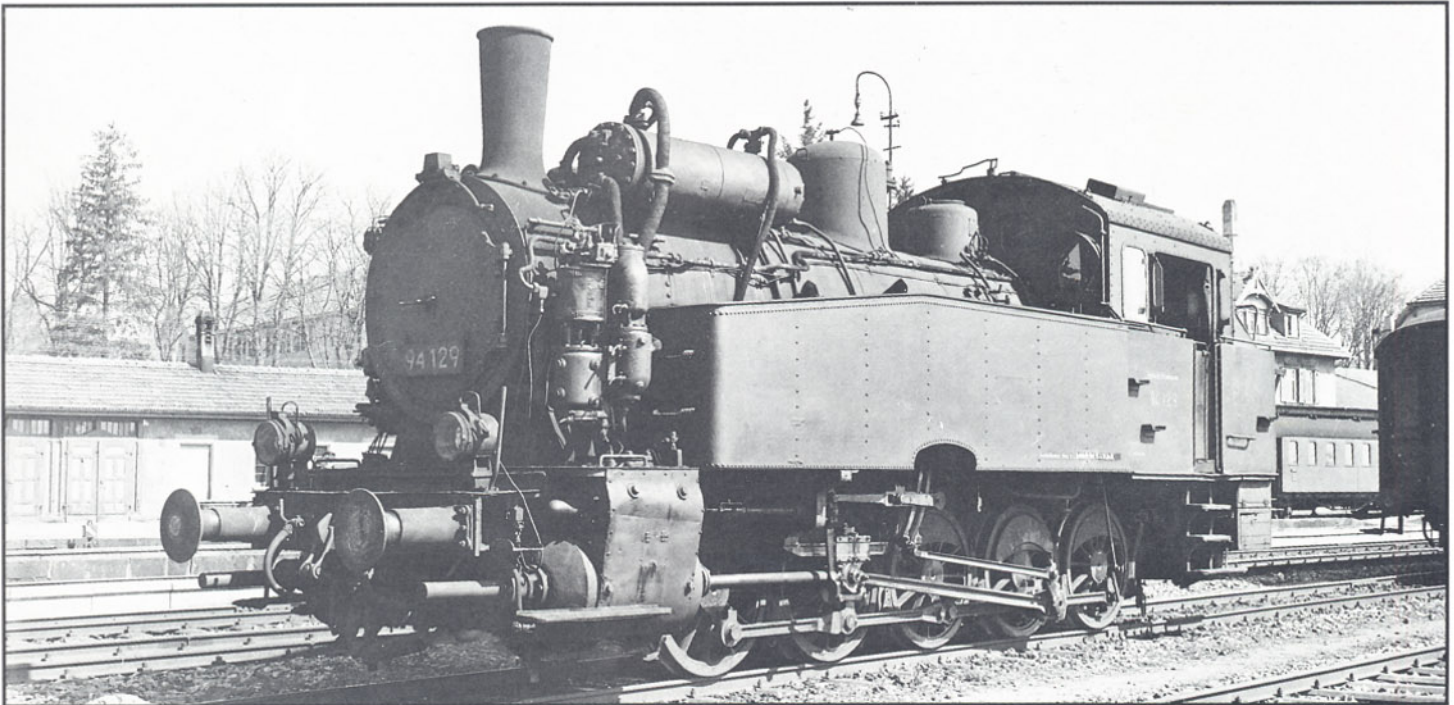


Bild 1: Die 30 Lokomotiven der württembergischen Gattung Tn verfügten alle über einen Schmidtschen Kleinrohrüberhitzer. Die Zahl der Rauchrohre der württ. Tn übertrifft mit 118 Stück aus diesem Grund die der Heizrohre (29) ganz erheblich. Das Foto vom 28.4.1954 zeigt die 94 129 in Freudenstadt Hbf. Foto: Dr. Scheingraber

Die Württemberger Tn, der Druckfehler-teufel und der Kleinrohrüberhitzer

In der Sonderausgabe II/85 des Eisenbahn-Journals – „Baureihe 94“ – haben wir über die verschiedenen deutschen fünffach-gekuppelten Tenderlokomotiven berichtet, die die Deutsche Reichsbahn in der Baureihe 94 zusammengefaßt hatte. Die dreißig noch von der Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen als Gattung Tn bestellten Fünfkuppler wurden von der Deutschen Reichsbahn als Baureihe 94¹ übernommen. Auf Seite 80 dieser Sonderausgabe brachten

wir eine tabellarische Übersicht der Hauptabmessungen der Lokomotiven der Baureihe 94, und hier hat (Spalte 4) bei der württ. Tn der Druckfehler-teufel hinterlistig zugeschlagen: Die Anzahl der Rauchrohre in Zeile 8 muß nämlich richtig **118** lauten und nicht wie angegeben **18**. Vergleicht man diese Zahl jedoch mit der der übrigen Bauformen der Baureihe 94, so fällt auf, daß, mit Ausnahme der württ. Tn, bei allen anderen Bauarten die Anzahl der Heizrohre erheblich größer ist als die

Anzahl der Rauchrohre. Wir wollten die Ursache dafür genau wissen und haben uns an Dipl.-Ing. W. Messerschmidt, den früheren Oberingenieur der Maschinenfabrik Esslingen gewandt. Hier seine Antwort auf unsere Frage:

Beim Schmidtschen Kleinrohrüberhitzer versuchte man nahezu alle Heizgasströme zum Überhitzen heranzuziehen. Deshalb bekamen solche Lokomotivkessel fast ausschließlich Rauchrohre gleichen Durchmessers und nur wenige Siede-(Heiz-)Rohre. Die Rauchrohre erhielten meist nur jeweils ein Überhitzer-U-Rohr (und nicht – wie beim Großrohr-Überhitzer – jeweils ein Doppel-U-Rohr). Garbe schrieb über die Vorteile des Kleinrohrüberhitzers u. a.: „Durch die Benutzung aller Abgase kann eine höhere Überhitzung erreicht werden, und es genügt dafür eine niedrigere Temperatur der die Überhitzerrohre bestreichenden Gase. Dadurch wird auch die Lebensdauer der Überhitzerrohre eine längere.“

Bei der Tn wurden übrigens mit dem Kleinrohrüberhitzer bis 400° C Überhitzungstemperatur erreicht (gemessen im Dampfsammelkasten).

Meines Wissens erhielten u. a. folgende Lokomotiven den Kleinrohrüberhitzer: old. T 13, bayer. PtzL 3/4 sowie amerikanische 2F1-Lokomotiven.

Der Kleinrohrüberhitzer mit zweisträngiger Überhitzerschleife hat sich gegenüber dem Großrohrüberhitzer mit „Vierstrang-Schleife“ nicht durchgesetzt. Es gibt dafür viele Gründe: Einflüsse der Gasmenge, der Strömungsgeschwindigkeit, der Heizfläche des Überhitzers, der Strömungswiderstände (anteilter Rauchrohr-Querschnitt). Schließlich spielen die Anpassungsfähigkeit des Überhitzers an den Betrieb, die Wartung und die Gesamtwärmewirtschaft eine mitentscheidende Rolle.

—rab—

Bild 2: Rohrteilung und Anordnung des Dampfsammelkastens der württ. Gattung Tn, die von der Maschinenfabrik Esslingen gebaut wurde. Zeichnung: Sammlung Messerschmidt

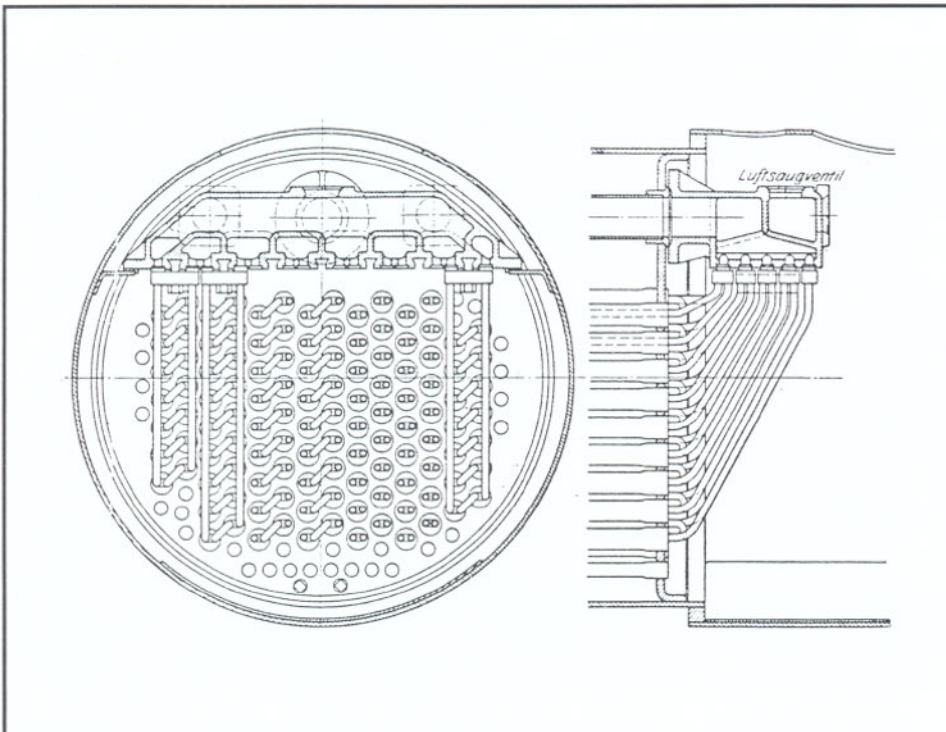




Bild 1: Beladung eines Zuges am Bruchrand.

Kreisverkehr im Steinbruch

In der hessischen Landeshauptstadt Wiesbaden existierte bis vor wenigen Jahren eine sehr interessante Werksbahn, die mit elektrischen Lokomotiven aus dem Jahre 1927 betrieben wurde. Diese Bahn befuhr einen einfachen Kreisverkehr in einem Steinbruch und diente einem großen Zementhersteller zum Transport der Rohstoffe. Bemerkenswert waren nicht nur die alten Triebfahrzeuge, sondern auch der einfache Betriebsablauf auf ei-

nem nierenförmigen Gleisoval. Sicher wäre dieses Vorbild auch für einen Modelleisenbahner mit sehr beengten Platzverhältnissen ein lohnenswertes Nachbauobjekt.

1912 wurde der Steinbruch erschlossen und der gebrochene Mergel und Kalkstein mit einer Pferdebahn abtransportiert. Als die Förderleistung erhöht wurde, setzte man statt der Pferde Seilwinden ein.

1927 wurden dann 5 elektrische Lokomotiven

von Henschel mit den Fabriknummern 20 799–20 803 geliefert. Die elektrische Ausrüstung stammte von Siemens-Schuckert (SSW, 2322–2326). Eine weitere Lok nach den gleichen Bauprinzipien wurde 1929 nachgeliefert und als Lok 6 bezeichnet (Henschel 21 269, SSW 2573). Die alten Kipploren wurden damals durch Kübelloren ersetzt, die im Werk mittels Kran vom Fahrgestell abgehoben und durch Aufstellklappen nach unten

Bild 2: Die Lok 8 zieht ihren Zug durch das Brechergebäude. Soeben wird der letzte Wagen im Brechergebäude entladen.





Radstand:	2500 mm
Dienstgewicht:	30 t
Leistung:	177 kW
Höchstgeschwindigkeit:	14 km/h
Anhängelast:	max. 190 t ≈ 8 vierachsige Selbstentladewagen
Betriebsspannung:	600 V Gleichstrom
Achsfolge:	Bo
Spurweite:	1000 mm
Anzahl der Motore:	2
Fahrstufen:	10/5 vorwärts/ rückwärts

Die Lokomotiven 7 und 8 entsprachen bis auf wenige Details der technischen Grundkonzeption der Lokomotiven 1–6. Alle Elektrolokomotiven sind mit Sandstreuungseinrichtung, elektrischer Beleuchtung, Heizung und Signalhorn ausgerüstet. Gefahren wurde in der Regel mit 6 vierachsigen Selbstentladewagen, die aus dem Braunkohletagebau der Rheinischen Braunkohlenwerke stammten.

Das Wagenmaterial

Im Einsatzbestand befanden sich zuletzt 20 lauffähige Selbstentlader, die per Druckluft durch eine 6fache Steuerleitung von der Lok aus einzeln entleert werden konnten. Die Wagen wurden untereinander durch eine Trichterkupplung mit Stange und Bolzen verbunden. Die Züge waren mit einer durchgehenden Druckluftbremse ausgestattet. Die Zulassung pro Wagen betrug 32 t. Für den Bau dienten mehrere Schwellenloren bereit.

Die Gleise

Der Unterbau der Gleisanlage bestand aus einem Sanddamm und einer Kiesbettung. Die Profilschienen waren in S 49 ausgeführt und ruhten bei festverlegten Gleisen auf Beton-, sonst auf Kiefernholzschwellen. Die Spurweite betrug 1000 mm. Zuletzt waren 5 mechanische Weichen (vorher 7) eingebaut. Die max. Streckenlänge maß ca. 6 km, die gesamte Gleislänge belief sich auf 7 km.

Die Fahrleitung

Die linksstehende und im Innenbogen postierte Fahrleitung war sehr einfach gehalten. Der Mastabstand betrug in der Geraden 10–12 m, im Bogen 8 m. Die Oberleitung wies auf der gesamten Strecke 5 Unterbrecherstellen ohne Fahrdrat auf, damit die hohen Radlager die Gleisanlage überqueren konnten.

Der Zug mußte vor der Trennstelle bis zur Höchstgeschwindigkeit beschleunigt werden, dann wurde kurz vor dem Fahrleitungsende vom Lokführer der Stromabnehmer gesenkt. Dies geschah durch ein Seil, das wie ein Pfeifenzug am Stromabnehmer befestigt war. Rollend wurde dann das nicht überspannte Stück passiert, die Fahrstufe 10 gewählt und der Bügel wieder angelegt. Hätte man den Fahrregler weiterhin auf Stufe 0 belassen, so hätten die Motoren sofort die volle Spannung von 600 V erhalten und den Zug ruckartig beschleunigt, was zu Materialschäden an den Kupplungen geführt oder die Lok zum Schleudern gebracht hätte. Deshalb wurde danach der Zug erst wieder langsam auf Geschwindigkeit gebracht.

entleert werden konnten.

Nach dem Zweiten Weltkrieg kam eine Heeresfeldbahn-Diesellok des Typs HF 130 C dazu, die als fahrdrahtunabhängige Bau- und Reparaturlok Verwendung fand.

Anfang der 60er Jahre gesellte sich noch ein Unimog mit Arbeitsaufbau zum Montieren von Fahrleitungen dazu, der in der eigenen Werkstatt umgerüstet worden war. Außerdem wurden dann noch zwei weitere technisch ähnliche Elloks gebraucht angekauft (Hersteller unbekannt, Fabrik-Nr. 1953/14558, SSW 5555 sowie Gewerkschaft Schalker Hütte 1957/53410, SSW 5816). Sie erhielten die Nummern 7 und 8. In der Nachkriegszeit liefen in einem ständigen Plan 6 Züge gleichzeitig auf der ca. 6 km langen Strecke. In den letzten Jahren waren nur noch 2 Züge im Steinbruch eingesetzt. Schon seit 1967 wurde das Material nicht mehr direkt ins benachbar-

te Werk befördert, sondern im Brechergebäude vor Ort pneumatisch entladen und, nach Mischung mit anderen Stoffen, von einem stationären Förderband ins Werk gebracht. Riesige Radlader haben nun die schmalspurige Förderbahn vollständig ersetzt und den Transport von den Bruchstellen zum Brechergebäude übernommen. Da schienenunabhängig, können sie schneller fördern als die Bahn. Desgleichen entfällt auch das zeitraubende und kostspielige Verlegen der Gleise und Fahrleitungen zum Bruchrand.

Technische Daten der Lokomotiven 1–6:

Länge über Puffer:	6700 mm
Breite:	2550 mm
Höhe (bis Dachoberkante):	2200 mm

Bild 3 (oben): Die Lok 6 ist als Reservelokomotive betriebsfähig abgestellt.

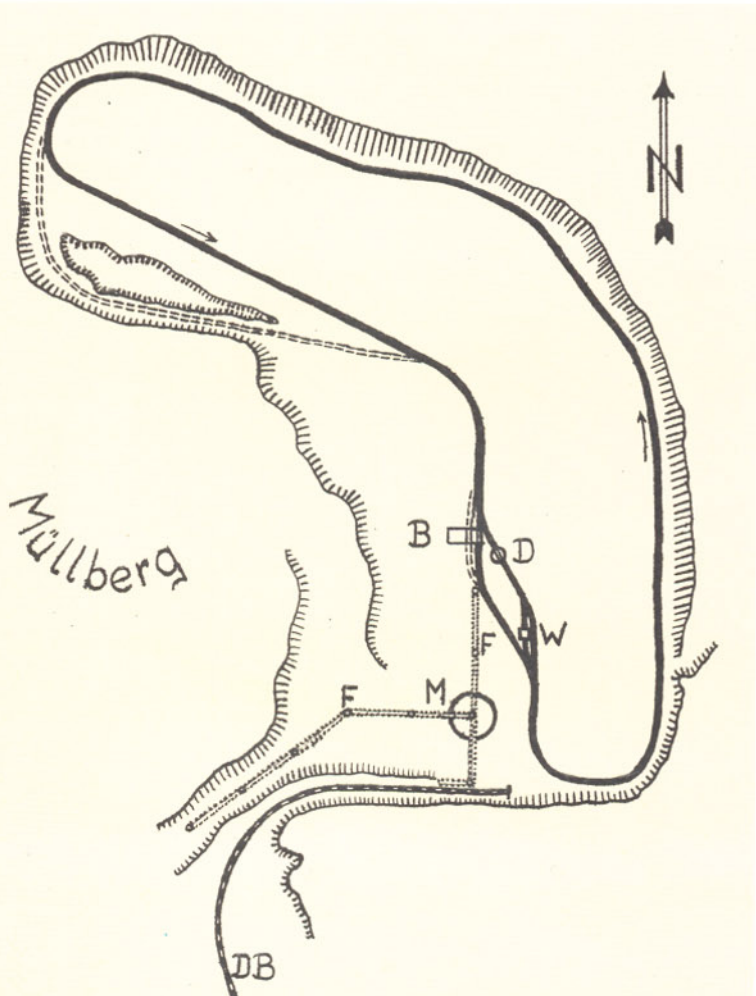


Bild 4: Lageplan des Steinbruches (B = Brechergebäude; D = Drehscheibe; DB = Anschlußgleis zur Deutschen Bundesbahn; F = stationäres Förderband, M = Mischer; W = Werkstatt).
Skizze: G. Heidrich



Bild 5: Ehemalige Heeresfeldbahn-Diesellokomotive des Typs HF 130 C, die als fahrdrahtunabhängige Baulokomotive diente.

Der Betriebslauf

Die Züge blieben nach der Entladung bei Betriebsschluß hinter dem Brechergebäude, in dem das Gestein zerkleinert wird, einsatzbereit hintereinander auf dem Streckengleis stehen. Morgens, bei Inbetriebnahme, fuhr der Zug zur anderen Seite des Gleisovals zur Bruchstelle. Durch riesige Abraumkräne und Bagger wurde der Zug Wagen für Wagen von oben beladen. Dazu zog der Lokführer jeweils eine Wagenlänge vor, damit der Standort des Baggers nicht verändert werden mußte. Waren alle Selbstentlader gefüllt, setzte sich der Zug in Bewegung und erreichte nach Überwindung mehrerer Trennstellen den Ausgangspunkt, die Einfahrt zum Brechergebäude. Hier befanden sich die einzigen Signaleinrichtungen der Bahn. Ein kleines, am Fahrleitungsmast befestigtes Lichtsignal zeigte an, ob sich ein Zug noch zur Entladung im Brechergebäude befand. War die Einfahrt frei, fuhr der Lokführer langsam in das Brechergebäude ein, bis der erste Selbstentladewagen genau über der Entladevorrichtung stand. Dies wurde ihm durch ein stationär in Sichtweite vor dem Zug befindliches Lichtsignal angezeigt. Dann betätigte er das Steuerventil, und mit Druckluft wurde die Ladung herausgekippt. Ein weiteres Licht zeigte dem Lokführer an, ob der Wagen entleert und wieder ordnungsgemäß verriegelt war. Dann konnte er weiter vorziehen, um den nächsten Entladevorgang zu tätigen. Waren alle Wagen entladen, begab sich der Zug auf einen neuen Rundkurs.

Um einen Einblick in das Leistungsvermögen der Bahn zu bekommen, muß eingeflochten werden, daß das Gesamttransportvolumen für das Jahr 1980 1,6 Millionen Tonnen Mer gel und Kalkstein betrug.

Bild 6: Die Drehscheibe mit einem Selbstentladewagen, der ursprünglich im Braunkohletagebau der Rheinischen Braunkohlenwerke (RBW) eingesetzt war.

Bild 7: Der Unimog leistete wertvolle Dienste bei Arbeiten an der Fahrleitung; dahinter eine Schwellenlore.

Alle Fotos: G. Heidrich

Fällige Wartungs-, Umbau- und Reparaturarbeiten wurden ausschließlich in der eigenen Werkstatt ausgeführt, die sich innerhalb des Gleisovals befand. Zum Wenden der Triebfahrzeuge und Wagen gab es zwischen Werkstatt und Brechergebäude eine Drehscheibe, die mit Elektromotoren betrieben wurde.

Leider fällt auf diesen Bericht ein dunkler Schatten: während meines letzten Besuches bei dieser Bahn mußte ich feststellen, daß alle Fabrikschilder der Lokomotiven von sog. »Eisenbahnfreunden« entwendet worden waren. Vor einem Ankauf dieser Messingschilder kann nur dringend gewarnt werden.

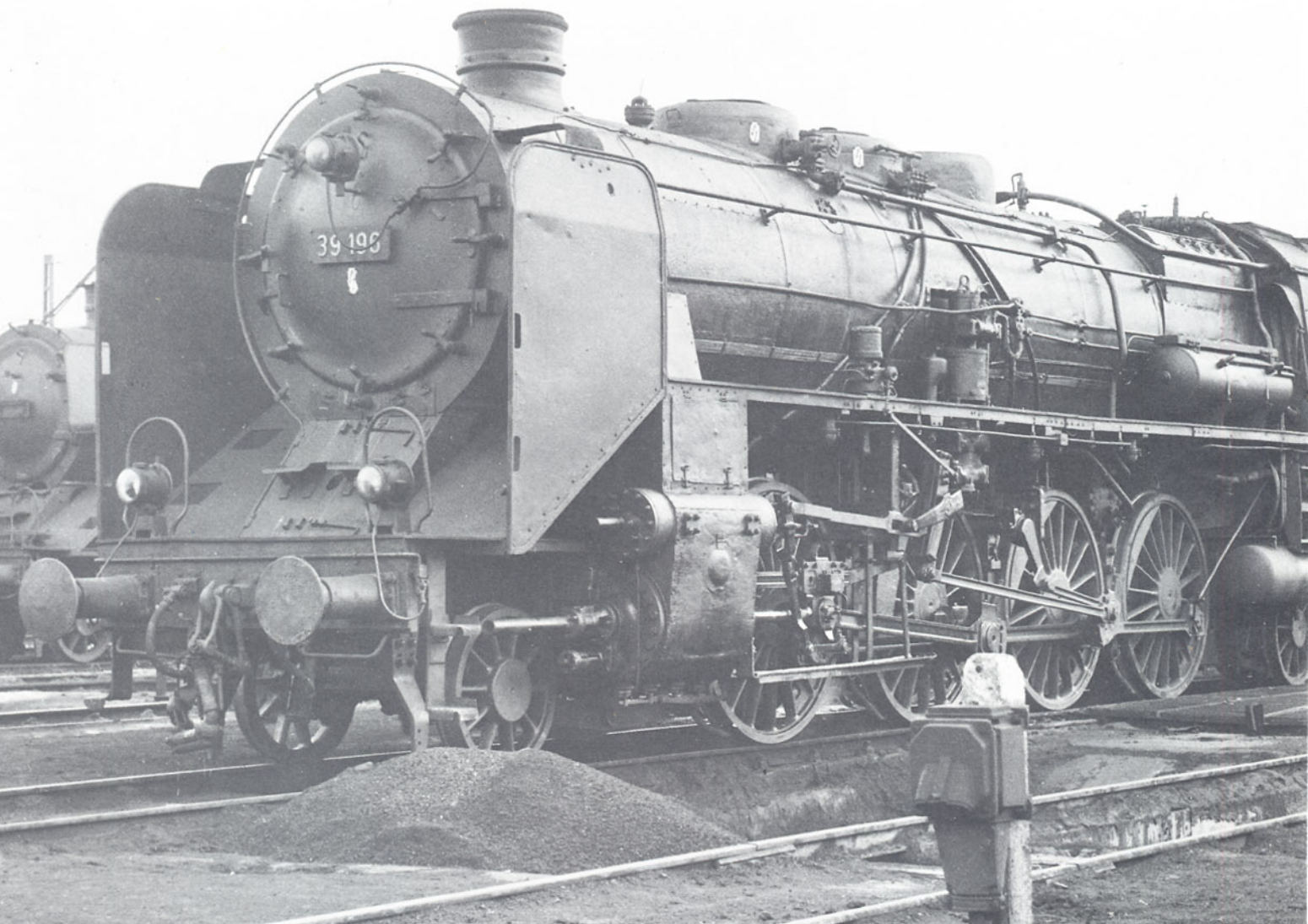
G. Heidrich





Bild 1: Nahverkehrszug von Backnang nach Stuttgart, geführt von der 39 153 aus dem Bw Stuttgart.

Bild 2: Die 39 196 war die einzige P 10, die bis zur Ausmusterung die ursprünglichen Windleitbleche behielt.



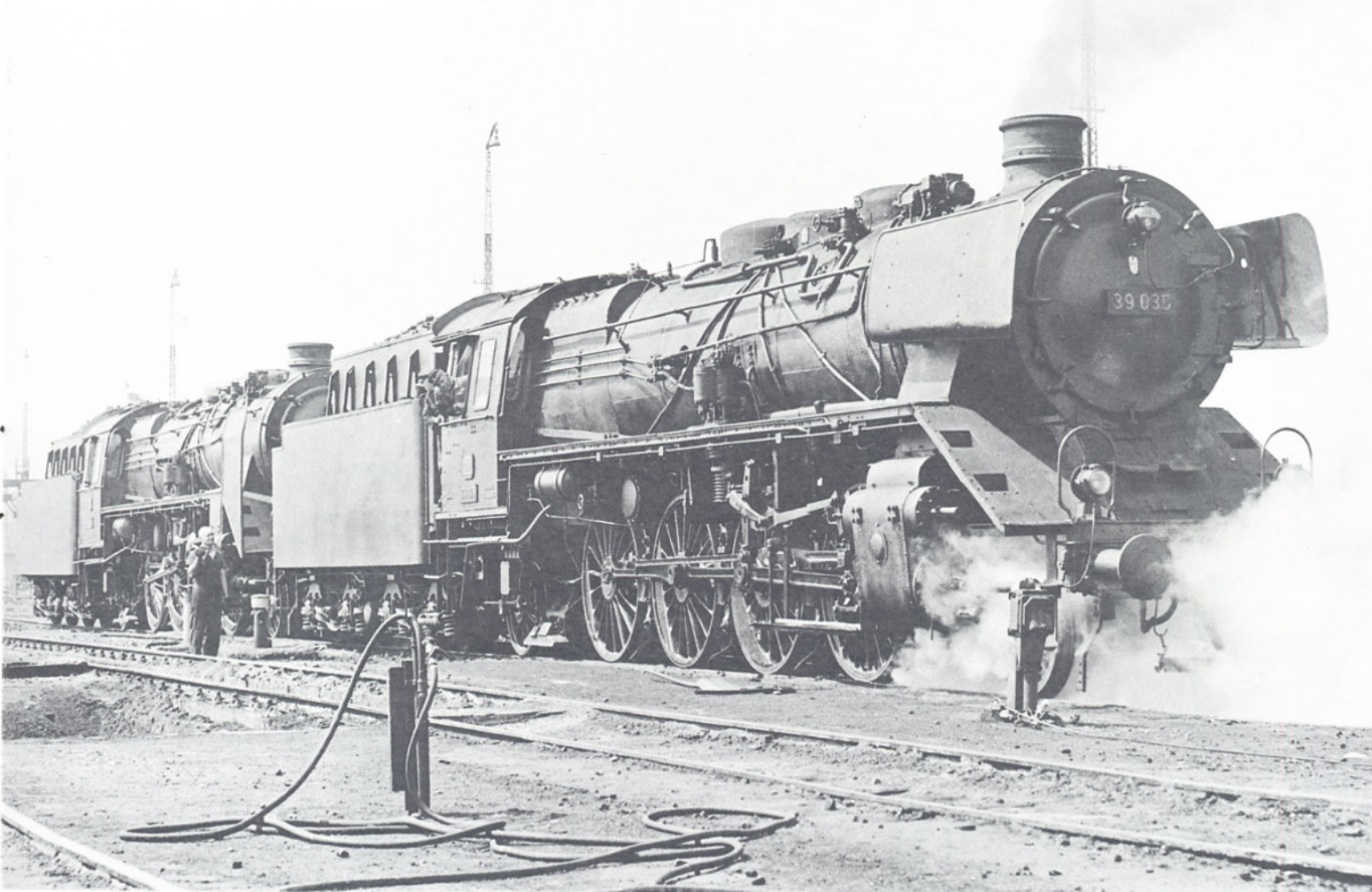


Bild 3: Die 39 035 und die dahinter stehende 39 196 zählten zu den drei letzten Lokomotiven der Gattung P 10, die im Januar 1967 ausgemustert wurden. Alle Fotos: H. Obermayer

Die Baureihe 39

Zwanzig Jahre sind vergangen, seit die Baureihe 39 bei der Deutschen Bundesbahn aus dem Plandienst ausschied. Die langlebigste Maschine der preußischen Gattung P 10 hatte also ein Dienstalter von 44 Jahren erreicht. Länger im Einsatz waren nur die Lokomotiven der Baureihe 22 der Deutschen Reichsbahn in der DDR, die im Rahmen einer Rekonstruktion in der Zeit von 1958 bis 1962 aus der Baureihe 39 hervorgingen. Die Pläne zum Bau der vierfach gekuppelten Heißdampf-Dreizylinder-Lokomotive reiften schon bald nach dem Ende des Ersten Weltkrieges, als ein spürbarer Mangel an leistungsfähigen Maschinen für den Reisezugdienst zu verzeichnen war. Kurz vor dem Zusammenschluß der Länderbahnen zur früheren Deutschen Reichsbahn erörterte der preußische Ausschuß für Lokomotiven im Dezember 1919 die ersten Entwürfe zu einer schweren Personenzuglokomotive, die von Borsig und Henschel erarbeitet worden waren. Das Projekt war recht umstritten, die Fachleute waren uneins, und so verzögerte sich der Bau einer ersten Serie bis zum Jahre 1922. Die ersten 10 Lokomotiven entstanden bei der Urheberfirma Borsig in Berlin. Am Bau der insgesamt 260 Fahrzeuge waren bis 1927 außer Borsig auch noch die Lokomotivfabriken Henschel, Hanomag, Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe, Krupp und Linke-Hofmann beteiligt. Haupteinsatzgebiet war das Hügelland in vielen Regionen des Deutschen Reiches. Befördert

wurden von der Baureihe 39 vor allem schwere Reisezüge. Gegen Ende ihrer Dienstzeit sah man die Lokomotiven aber auch vor leichteren Zügen des Nahverkehrs. In einer Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals, erschienen im Dezember 1985, ist alles Wissenswerte über die Baureihe 39 enthalten. Eindrucksvolle Bilder zeigen die Lokomotiven von ihrer Indienststellung bis zur Ausmusterung. Etwas stiefmütterlich wurde die P 10 bislang von der Modellbahnindustrie behandelt. Als erster Hersteller hatte Lima vor mehr als 20 Jahren mit der Fertigung eines Modells in der Nenngröße H0 begonnen. Trotz guter Ansätze bei der Konstruktion blieb das fertige Produkt unbefriedigend. Viele Jahre verstrichen, bis man sich schließlich bei Rivarossi in Como der Baureihe 39 wieder annahm und gleich zwei Ausführungsvarianten schuf. Dies war nun schon ein Modellfahrzeug, das sich auch heute noch sehen lassen kann. Sowohl die Fertigungsqualität als auch die Detaillierung sind durchaus gut. Weniger überzeugend ist dagegen die Antriebskonzeption mit dem im Führerhaus angeordneten Motor und mit der etwas zu geringen Zugkraft des H0-Modells. Frohe Kunde kam nun aus dem Hause Fleischmaier. Dort ist man an der Entwicklung eines Modells der BR 39 in der Baugröße N. Daraus zu schließen, daß eine P 10 im Maßstab 1:87 nachfolgen wird, ist sicherlich nicht allzu vermessen.





Bild 1: Die 230.G.353 der SNCF und die 29.013 der SNCB am 15.9.1985 im Bahnhof Tournai.

Foto: M. Delie

Erste Eisenbahn auf dem europäischen Festland

Wegen des deutschen Eisenbahnjubiläums im vergangenen Jahr und der damit zusammenhängenden ausführlichen Berichterstattung in den Medien ist ein weiteres recht

wichtiges europäisches Eisenbahnjubiläum fast untergegangen. Wichtig deshalb, weil es sich um das Eröffnungsjubiläum der ersten Eisenbahn auf dem Festland handelt.

Bereits am 5. Mai 1835, also sieben Monate vor Nürnberg, fuhr die erste Eisenbahn in unserem Nachbarland Belgien zwischen Mechelen und Brüssel. Eine Tatsache, die

Bild 2: Die 29.013 auf der Drehscheibe in Kinkempois (Lüttich) am 6.7.1985. Die 29.013 beförderte übrigens am 20.12.1966 den letzten dampfbespannten Personenzug in Belgien.

Foto: W. Janssens





Bild 3: Die Diesellokomotive 5403 verläßt am 25.8.1985 einen Tunnel in der Nähe von Yvoir.

Foto: M. Delie

manchem kaum bewußt ist, denn über Eisenbahn dringt kaum etwas aus dem kleineren Nachbarland zu uns. Spektakuläres wie Rekordfahrten des TGV aus Frankreich oder des ICE aus Deutschland ist von dort kaum zu vernehmen. Das war jedoch nicht immer so. Belgien war schon früher als Deutschland auf dem Weg zur Industrialisierung. Es hatte nicht so unter der Viel- und Kleinstaaterei und den kleinlichen Zollschraken und -bestimmungen wie Deutschland zu leiden, kein Wunder also, wenn in Belgien der Eisenbahngedanke schneller reifte. Man begnügte sich auch nicht, wie in Bayern, mit einer eher straßenbahnähnlichen Trasse, die in der ersten Zeit auch dem Pferdebetrieb diente. Nein, hier war es gleich ein richtiger Abschnitt zu einem späteren kompletten Eisenbahnstreckennetz. Die Nähe zum belgischen Bergbauggebiet begünstigte zusätzlich die Gesamtsituation. Mußte für die deutsche Ludwigsbahn die Steinkohle für die erste Lokomotive mühsam aus Schlesien und aus anderen weit entfernt liegenden Gebieten herangeführt werden, hatte man sie in Belgien fast vor der Haustüre. Belgien war aber nicht nur Vorreiter durch

seine erste Eisenbahn, sondern auch noch durch seinen eigenen Lokomotivbau, denn im belgischen Eisenwerk Cockerill in Seraing wurde schon bald die erste Lokomotive "Le Belge" gebaut, ein halbes Jahr nach der Eröffnung der Strecke Mechelen/Brüssel. Sie fuhr also schon, bevor die Ludwigsbahn eröffnet war. Bekanntlich kam der zerlegte Adler erst am 7. Oktober aus England per Rheinschiff in Köln an, und erst am 16. November konnte mit den ersten Probefahrten in Nürnberg begonnen werden. Auch in Belgien stammten die ersten drei Lokomotiven aus New Castle, England. Soweit ist die Eisenbahnentwicklung beim belgischen Nachbarn also recht ähnlich.

Bayern auf Dampfroß-Suche

Die Ludwigsbahn-Gesellschaft bemühte sich schon lange eine Lokomotive zu bekommen. Der Bericht der Ludwigsbahn Aktiengesellschaft vom Mai 1835 spricht von vorausgegangenen, jahrelang vergeblichen Bemühungen um Lieferung einer Lokomotive aus England, Württemberg, Rheinland

und Belgien. Die meisten Firmen waren aber noch nicht in der Lage, ein brauchbares "Dampfroß" für Bayern zu bauen. Daß der Nürnberg - Fürther Eisenbahngedanke nicht neu war, belegt nachfolgende wörtliche Überlieferung König Ludwigs I. von Bayern vom 27. September 1826: "Ich erachte den Bau einer Eisenbahn zwischen Fürth und Nürnberg nicht nur als wünschenswert, sondern auch als leicht durchführbar. Meiner wärmsten Förderung und Unterstützung wolle man sich versichert halten."

Von dem belgischen Eisenbahnprojekt wußte man natürlich und daß Dampfwagen aus englischer Fertigung auf das Festland geliefert würden. Man kann deshalb kaum an einen Zufall glauben, daß Plattner, ein Freund des Nürnberger Bürgermeisters Scharrer und Mitkämpfer für den Eisenbahngedanken in Bayern, vom Ludwigsbahn Direktorium am 18. April 1835 beauftragt wurde, zusammen mit Mainberger zu Eisenwerken am Rhein zu reisen. Sie sollten dort persönlich Lieferverträge für Schienen abschließen, um den langwierigen Weg der brieflichen Bestellungen abzukürzen. Die beiden befanden sich in den letzten April-



Bild 5: Modell der ersten in Belgien gebauten Lokomotive. Sie trug den Namen "Le Belge" und wurde 1835 von Cockerill de Seraign gebaut. Bei der Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke in Belgien war sie jedoch noch nicht fertiggestellt, erst ein halbes Jahr nach Eröffnung war sie einsatzbereit.

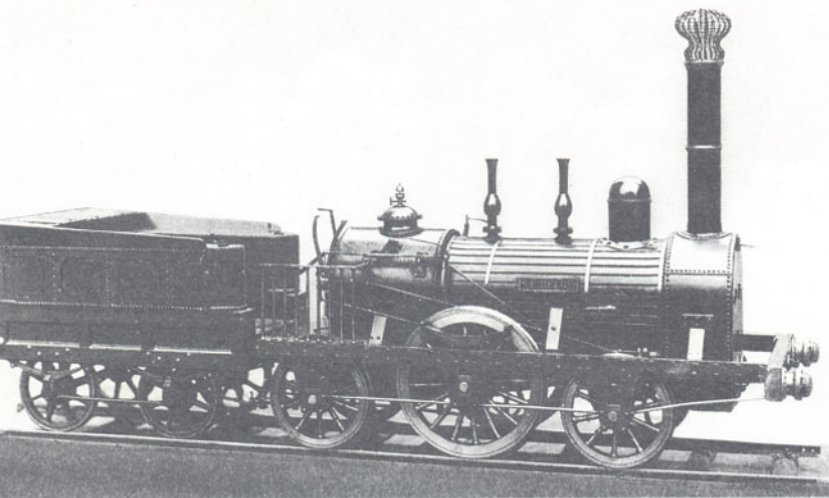


Foto: SNCB (Ern. Thill)

Bild 4: Lokparade im Bahnbetriebswerk Kinkempois (Lüttich). Von links nach rechts sind zu sehen: 2617, 29.013, 2601 und 5403. Letztere befindet sich zwar noch im Plan-einsatz, erhielt jedoch wieder ihre ursprüngliche Lackierung. Als "Museumsreserve" wird sie nach Ende des Plan-einsatzes nicht verschrottet werden, sondern der Nachwelt erhalten bleiben.

Foto: W. Janssens

tagen, nachdem sie die Gleise in Neuwied bei der Firma Remy & Co. bestellt hatten, in Köln beim bayerischen Konsul Bartels. Hier wurden sie auf den belgischen Maschinenbauer Cockerill wegen der für die Ludwigsbahn dringend benötigten Lokomotive aufmerksam gemacht. Cockerill war erkrankt, man konnte daher keine Auskunft

Bild 6: Die beiden Pazifik-Lokomotiven der Typen 1 und 10 wurden am 2.5.1985 in einem Lokzug von Leuven nach Brüssel-Nord überführt. Die Aufnahme entstand in Schaerbeek. Beide Lokomotiven werden wieder betriebsfähig aufgearbeitet.

Foto: W. Janssens





Bild 7: Zwischen Vielsalm und Gouvy wurde die 29.013 am 14.7.1985 mit einem Sonderzug im Bild festgehalten.

Foto: M. Delie

über dampfbetriebene Wagen erhalten. Sie erfuhren jedoch, daß Stephenson mit mehreren seiner Ingenieure in Brüssel sei. Der Grund war die Eisenbahneröffnung Mechelen - Brüssel mit Stephenson'schen Dampfwagen. Plattner und Mainburger reisten daher ebenfalls weiter nach Brüssel und stiegen im selben Gasthof wie Stephenson (Gasthof Flandern) ab, und bald wurden intensive Gespräche und Verhandlungen geführt. Ingenieur Simons, der Erbauer der ersten belgischen Bahn, ließ es sich nicht

nehmen, die beiden Herren aus Bayern zur ersten Fahrt einzuladen. Folgende drei Züge und Lokomotiven fuhren nacheinander: Erste Lokomotive "La Fleche" mit sieben Wagen, die zweite Lokomotive "Le Stephenson" ebenfalls mit sieben Wagen und die dritte Lok "L'Elephant" mit 16 Wagen. Die Wagen waren mit den Wappen der verschiedenen belgischen Provinzen geschmückt. Mit eigener Eisenbahnerfahrung kamen nun Plattner und Mainburger in der ersten Maihälfte nach Nürnberg zurück. Von Stephen-

son hatte man einen Plan eines 1A1 Dampfwagens, wie er in Belgien zur Anwendung kam, als Musterzeichnung gleich mitgebracht. Hier sei jedoch angemerkt, daß die belgischen 1A1-Lokomotiven größer waren als der spätere Adler. Die Stephenson'sche Projektzeichnung verursachte denn auch längere Zeit hindurch allgemeine Verunsicherung bei Berichten und abgedruckten Wiedergaben. Spätestens ab dem Nachbau des Adlers für das hundertjährige Jubiläum wurden die Dinge, genauer gesagt die Ab-

Bild 8: Die 12.004 in der Nähe von Aarschot (1.6.1986).

Foto: M. Delie





Bild 9: Normalspuriger Museumszug im Einsatz bei der Chemin de fer des trois vallées, aufgenommen am 19.10.1985 in der Nähe von Mariembourg.

Foto: W. Janssens

messungen aber wieder zurecht gerückt. Nachzutragen sei noch, daß aufgrund der Brüsseler Begegnung bereits am 15. Mai 1835 in Nürnberg die Bestellung für den Adler an Stephenson in New Castle on Tyne/England abgesandt wurde. Soweit die eisenbahngeschichtliche Verknüpfung Belgiens und Deutschlands in der Frühzeit.

Traditionspflege in Belgien

Das eigentliche Jubiläum wurde in Belgien, ähnlich wie in Deutschland, mit vielen Veranstaltungen und Sonderfahrten begangen.

Die letzte reguläre Dampffahrt fand am 20. Dezember 1966 mit einer Lok der Reihe 29 statt, so daß Belgien schon länger als Deutschland dampffrei war. Als besondere Leistung der Belgier ist anzuerkennen, daß sie die Baureihe 12 mit der Nummer 004 wieder betriebsfähig aufarbeiteten und mit diesem schmucken, stromlinienverkleideten "Edelrenner" dampfgeführte Sonderzüge auf die Strecke schickten. Stellen Sie sich vor, bei uns hätte die Bundesbahn die im Nürnberger Verkehrsmuseum stehende Baureihe 05 wieder betriebsbereit hergerichtet und in voller Verkleidung und rotem Anstrich über Bundesbahnstrecken fahren lassen! In Belgien wurde Ähnliches durch die 12 004

möglich. Das Interesse der Bevölkerung und der Bahnbegeisterten war natürlich dementsprechend. In Belgien sind mittlerweile fahrbereite Dampflokomotiven als "kulturelles Nationalgut" anerkannt und der Staat hat hierfür die Verantwortung übernommen. Neben der 12 004 sind fünf weitere Dampflokomotiven für den betriebsfähigen Erhalt vorgesehen. Pazific-Lokomotiven des Typ 1 und Typ 10 sowie Lokomotiven der Typen 7 und 16 werden über einen längeren Zeitraum hinweg wieder aufgearbeitet. Die Type 1 wird jedoch bereits in diesem Frühjahr ihre erste Fahrt absolvieren. Es ist vorgesehen, alle Maschinen im Charterverkehr einzusetzen und sie auch an ausländische Reise-

Bild 10: Am 28.9.1985 absolvierte die 12.004 auf der Strecke Gent — Deinze eine Sonderfahrt.

Foto: M. Delie





Bild 11: Viertelteilige Triebwageneinheit der Type 1935 am 18.5.1985 auf der Strecke Brüssel–Antwerpen in der Nähe von Antwerpen. Diese 1935 gebaute Garnitur konnte letztes Jahr ihr 50-jähriges Jubiläum feiern. **Foto: M. Delie**

Bild 13 (Poster, nächste Seite): 1939 wurden 6 Lokomotiven der Type 12 für leichte Expresß-Züge beschafft. Eine dieser sechs stromlinienverkleideten Maschinen, die 12.004, wurde wieder betriebsfähig aufgearbeitet und verläßt am 11.8.1985 mit einem Sonderzug den Bahnhof Oudenaarde. Eine Schwesterlokomotive der 12.004 ist übrigens Inhaberin des "Blauen Bandes" für den schnellsten, dampfgeführten Personenzug im Planeinsatz in Belgien. Am 12.6.1939 beförderte sie einen regulären Personenzug auf der Strecke Brüssel — Oostende mit einer Spitzengeschwindigkeit von 165 km/h. **Foto: M. Delie**

unternehmen zu vermieten, eine sehr erfreuliche Nachricht.

Wer sich intensiv für belgische Dampflokomotiven interessiert, dem empfehlen wir

den Bildband mit über 180 herrlichen Schwarzweiß-Aufnahmen belgischer Dampflokomotiven, unter dem Titel: "Belgische Dampflokomotiven" von Max Delie in deut-

scher, holländischer und französischer Sprache, erhältlich bei Ediblanchart, Avenue Ernest Masoinlaan 15, B-1090 Brüssel, ca. DM 59,- **HM**

Bild 12: Die Lokomotiven 12.004 und 29.013 beförderten am 24.8.1985 gemeinsam einen Sonderzug von Namur nach Dinant.

Foto: K. Heibredner





12004





Bild 1: Blick auf das Tal des Flusses Ubrie. Ein Schienenbus von Günther fährt im Hintergrund auf die Brücke.

Flußgestaltung

Wer den Wunsch verspürt, auf seiner Modellbahnanlage einen Fluß nachzubauen, sollte diesen auch möglichst sinnvoll anlegen. Ein Fluß dient oft als glaubhaftes Alibi für den Einbau eines Brückenbauwerks. Unser Leser J. A. Bolland aus den Niederlanden sandte uns zu diesem Thema eine kleine Fotoreportage ein. Damit diese Brücke, die auf seinem Diorama den Ubrie und das Ubrietal überquert, sich auch recht augenfällig in die Landschaft einfügt, wurde eine Überbrückungshöhe von 18 cm über dem Wasserspiegel des Flusses für die schwere Vollmer-Eisenkonstruktion gewählt.

Herr Bolland berichtet wie folgt: Da bekanntlich, wie schon in den Journalen 3–5/1985 berichtet, ein Flußbett oder Seegrund absolut „wasserdicht“ sein soll, damit später beim Eingießen das recht tückische Gießharz nicht

durchsickern kann, benutzte ich als Grundlage eine aus einem Stück bestehende Hartfaserplatte. Auf ihr wurde zuerst der Lauf des Flusses eingezeichnet, dann konnte mit dem Landschaftsrohbau begonnen werden. Dazu benutzte ich 8 cm dickes Sterapur (Anmerkung der Redaktion: bei dieser Materialbezeichnung dürfte es sich um eine holländische Marke handeln! Sicher gibt es ähnliches bei uns als Hartschaum oder kann durch „Bauschaum“ aus Sprühdosen hergestellt werden. Styropor empfehlen wir hierzu weniger). Mit einem scharfen Messer und einer Raspel läßt sich das Material recht leicht in die gewünschte Form bringen. In dieser Phase wird bereits der Grundriß der Landschaft vorbestimmt, d. h. ob die Ufer steil oder sanft geschwungen sein sollen, stark oder weniger stark abfallen. Weil es in diesem Teil des Ubrietales ziemlich

viele nackte Felsen gibt, mußten diese erst angefertigt werden. Aus vorhandenen Steinen, Kies- und Steinbrocken fertigte ich mit Hilfe von Silikon entsprechende Formen und habe anschließend die daraus entstandenen Gipsgüsse entsprechend eingefärbt. Mit Hilfe eines Spatels wird dem nackten Ufer, das aus Hartschaum besteht, unter Verwendung von Gips die endgültige Form gegeben. In die noch nasse Gipsoberfläche wurden die selbstgegossenen Felsstücke und Steine eingedrückt, mit dem Spatel sodann die Steinstrukturen der Gußstücke in den Gips Übergangslos angepaßt bzw. nachgeahmt. Dadurch entsteht ein durchgehendes geschlossenes Gesteinsinformationsbild zwischen Gipssteingußteilen und Gipsspachtelmasse. Das Flußbett muß, was Form und Farbe betrifft, vor Eingießen des Harzes vollkommen fertig gestaltet sein. Da der Ubrie an den recht engen Stellen sich stark windet, sollen, dem Wassertiefenverlauf entsprechend, Schlammablagerungen, Geröll und Sandbänke mit einkalkuliert werden. Dies ist auf der Skizze recht gut erkennbar. Die Pfeile markieren die Fließrichtung des Wassers. Die größte Wassertiefe befindet sich in der Außenseite der Fließkurve und vor großen Felsblöcken (A). Durch den Berggrutsch, durch den auch die Schmalspurbahn unterbrochen wurde, ist viel loses Gesteinsmaterial bei Hochwasser in den Fluß gestürzt. Vieles davon wurde weitergetrieben und langte bei B an. Die tiefsten Stellen des Wassers (C) wurden von mir dunkelblau gemalt, dadurch wird der Eindruck erweckt, daß der Grund an dieser Stelle nicht zu sehen ist. Die Farbe wird allmählich heller, je näher man in Richtung A und B kommt, hier kann der Grund des Flusses erkannt werden. An solchen Stellen soll deshalb der Boden auch mit Steinchen, Kies (Woodland) und

Bild 2: Die vollkommen aus Holz im Eigenbau entstandene Bauernscheune wurde mit kompletter Inneneinrichtung versehen. Die Bäuerin ist nicht einverstanden, daß ihre Tochter gemeinsam mit dem Knecht im Waschzuber ein Bad nimmt (Badeszene Woodland-Scenics mit Preiser-Figuren).





Bild 3: Während der Knecht schon in der „Wanne“ sitzt, entkleidet sich des Preisers – pardon –, des Bauers Töchterlein.

kleinen toten Zweigen bedeckt werden. Meine Arbeitsmethode mit Harz entspricht in etwa der in früheren Eisenbahn-Journalen beschriebenen Weise. Auf alle Fälle sind jedoch die Angaben des Gießharzherstellers zu beachten. Das Gießen erfolgte in mehreren dünnen Schichten, die ich nacheinander austrocknen ließ. Hierbei wurde der ersten Harzschicht etwas blaugrüner Farbstoff beige-

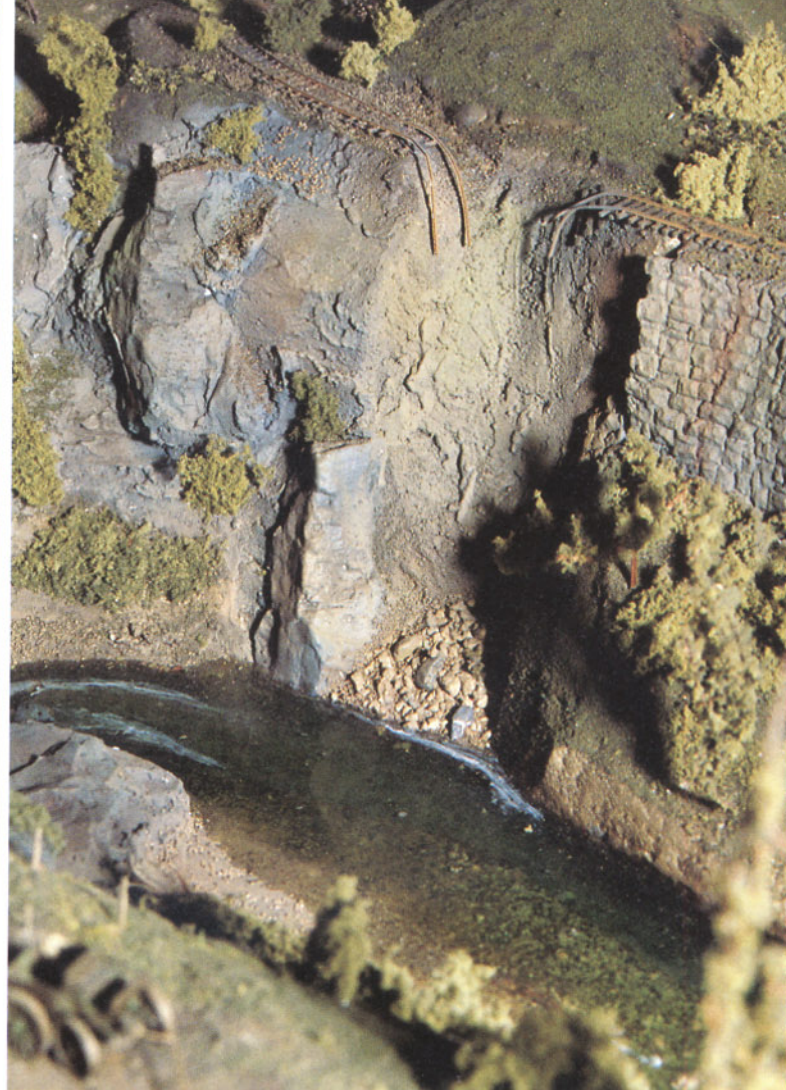
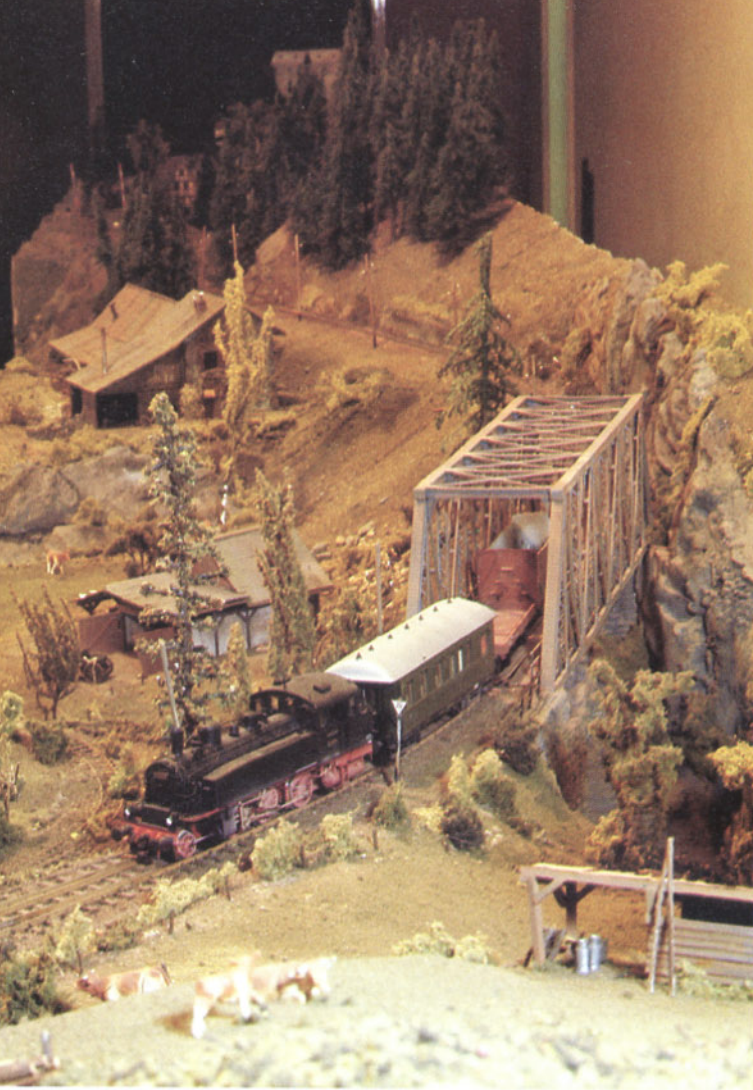
mischt, was die Tiefenwirkung enorm verstärkt. Bevor man sich an eine solche Arbeit macht, sollten auf alle Fälle zuerst auf einem kleinen Probestück Versuche vorgenommen werden, um dann für das eigentliche Diorama, in das ja schon viel Arbeit investiert wurde, schon etwas Erfahrung zu haben. Gießharz läßt sich nicht mehr entfernen! Was arbeitsmäßig danebengegangen ist, muß man belas-

sen oder rigoros „schlachten“. Lassen Sie sich dadurch aber nicht davon abhalten, selbst einen Versuch zu machen. Die Arbeit macht viel Spaß, ist viel einfacher als es in der Beschreibung klingt, und das Ergebnis hinterher ist auf alle Fälle etwas Besonderes.

Text: J. A. Bolland / Fotos: G.J. Tombroek

Bild 4: Die windschiefe Scheune hat schon einmal bessere Tage gesehen. Die darin aufbewahrten Landwirtschaftsgeräte stammen aus Amerika und sind direkt bei Walthers (USA) oder Old Pullman (Schweiz) erhältlich. Daß der Ubrrie auch Hochwasser führen kann, zeigt die Färbung der Ufersteine und die unten kahlen Uferbüsche.





▲ **Bild 6:** Das letzte Hochwasser war so gewaltig, daß die Böschung unterspült wurde und die Stützmauer samt Schmalspurgleisbett im Fluß versank.

Bild 5: Auf der „Uralbacher Privatbahn“ strebt der gemischte Personenzug mit seiner 75^o (M+F) dem nächsten Bahnhof entgegen.

◀ **Bild 7:** Überblick über die Flußschleife und Vollmerbrücke mit der Stelle der abgerutschten Schmalspurbahn.

Bild 8: Hier sind die Fließrichtung und die Geröllablagerungen eingezeichnet, so wie sie in der Natur angetroffen werden. Mein Fluß hat natürlich dasselbe Verhalten im Modell. **Zeichnung:** G. Gerstberger

Bild 9: Eine weitere Flußansicht.





Bild 1: Die rechte (Lokführer-) Seite der 38.0 in H0.

Foto: Dr. Hufnagel

Die Baureihe 38^o der DRG im Modell

Eines der gelungensten H0-Lokomotivmodelle ist meiner ganz privaten Meinung nach das der bayerischen P 3/5 H (Baureihe 38^o der DRG) von Trix. Das liegt einmal an der ausgezeichneten Wiedergabe des Vorbilds in einer Art von goldener Mitte, d. h.: Strikte Einhaltung des Maßstabs, wo immer möglich und notwendig; Erfassung aller Charakteristika, wo es darauf ankommt; saubere Durchbildung aller Bauteile bis hin zum Filigranen, aber dennoch zum Angreifen; guter Lauf, und vieles andere mehr. Es liegt aber auch an der geschickten Auswahl des Vorbildes, und es liegt schließlich am Vorbild selbst: der P 3/5 H.

Sie wird oft als bayerische P 8 bezeichnet. Mich erfüllt dies mit Bitterkeit. Was ist doch die P 8 häßlich und grob in Formgebung und Dynamik gegen die elegante und sowohl mechanisch als auch thermodynamisch gekonnt durchgebildete P 3/5. Gewiß, das h4v(4-Zylinder-Heißdampf-Verbund)-Triebwerk war vielgedruckt und in der Unterhaltung nicht billig, doch machte seine Wirtschaftlichkeit im Betrieb dies wett. Aber es gab eben nur 80 Stück P 3/5 H, die die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) bereits 1921 bei J. A. Maffei in München in Auftrag gab. Und was ist das schon gegen das Massenprodukt P 8, das es

auf weit über 3000 Exemplare brachte? Die P 3/5 H bewährte sich im Betrieb prächtig, und ihr Trix-Modell macht ihr alle Ehre.

Unser Bild zeigt sie im DRG-Look, vom Verfasser ein wenig mit Betriebspatina versehen, auf elektrische Beleuchtung (Turbogenerator) umgerüstet, dazu Trittstufen unter den Außentriebwerken und Bordwandbretter am Tender, also um Kleinigkeiten ergänzt.

Nun war die P 3/5 H keine Neuentwicklung. Vielmehr stellte sie die zeitgemäße Fortentwicklung der P 3/5 aus dem Jahre 1905 dar, die dasselbe Fahrwerk, jedoch eine n4v-, also Naßdampfmaschine besaß. Man darf die P 3/5 als eine der frühen Schöpfungen des genialen Gespans Dir. Hammel/Dipl.-Ing. Leppa bei Maffei bezeichnen, und sie trägt viele jener Merkmale, die den bayerischen Lokomotivbau damals zu europäischer Geltung führten. Die P 3/5 kam seinerzeit sehr gut an. Ihre Leistungen übertrafen die Anforderungen, ihr Lauf war ausgezeichnet, die Wirtschaftlichkeit beachtlich hoch. Diese stieg noch an, als die DRG, die sie in ihrem Schema als 38^o einreichte, 1924 die damals noch vorhandenen 13 Loks „auf Heißdampf“ umbaute, also mit Überhitzern versah und auch mit Oberflächenvorwärmern ausstattete. Seither wird die Naßdampfvariante der P 3/5 – nicht ganz offiziell – als P 3/5 N bezeichnet, dies auch insbesondere, um sie nicht mit der P 3/5 des Jahres 1921 zu verwechseln. Nur allzu oft, soweit überhaupt von ihr die Rede ist, verwendet man die Bezeichnung P 3/5 N aber auch weiter für die zu Heißdampfmaschinen umgebauten Lokomotiven, was natürlich keinen Sinn ergibt. 17 P 3/5 mußten 1919 als Reparationsleistung an Frankreich abgegeben werden, also fast die Hälfte des ursprünglichen Bestandes von 36 Lokomotiven. Dies verwundert nicht, wenn man die Vorliebe der Franzosen für Vierzylindertriebwerke kennt. Daß einer solch kleinen Gruppe bayerischer

Bild 2: Station Tröglbach, vielleicht zwischen Hof und Bamberg, zur Zeit der DRG. Vom Schloßberg aus haben wir einen guten Blick auf die Bahnanlagen unter uns. „Da Zehne-Schnellzug kommt“ hören wir die Buben rufen und wir sehen sie zum Bahnhof laufen. 10.06 zeigt die Uhr. Abgeläutet hat er bereits. Und da rauscht er auch schon durch: Eine 38.0, alias P 3/5 der ehemaligen K. Bay. Sts. B. vorweg, dann ein bayerischer Pw40, ein Mitropa-Speisewagen in Teak, ein bayerischer C40 und noch zwei Vierachser, Sachsen vermutlich, alle von Dresden her. Jetzt ein Achtungspfliff aus der hell klingenden bayerischen Lok – Pfeife und Sekunden danach ist unser Zug im Schloßberg-Tunnel verschwunden. Morgen sind sie wieder da, die Buben. Vielleicht auch wieder die P 3/5?

Foto: Dr. Hufnagel



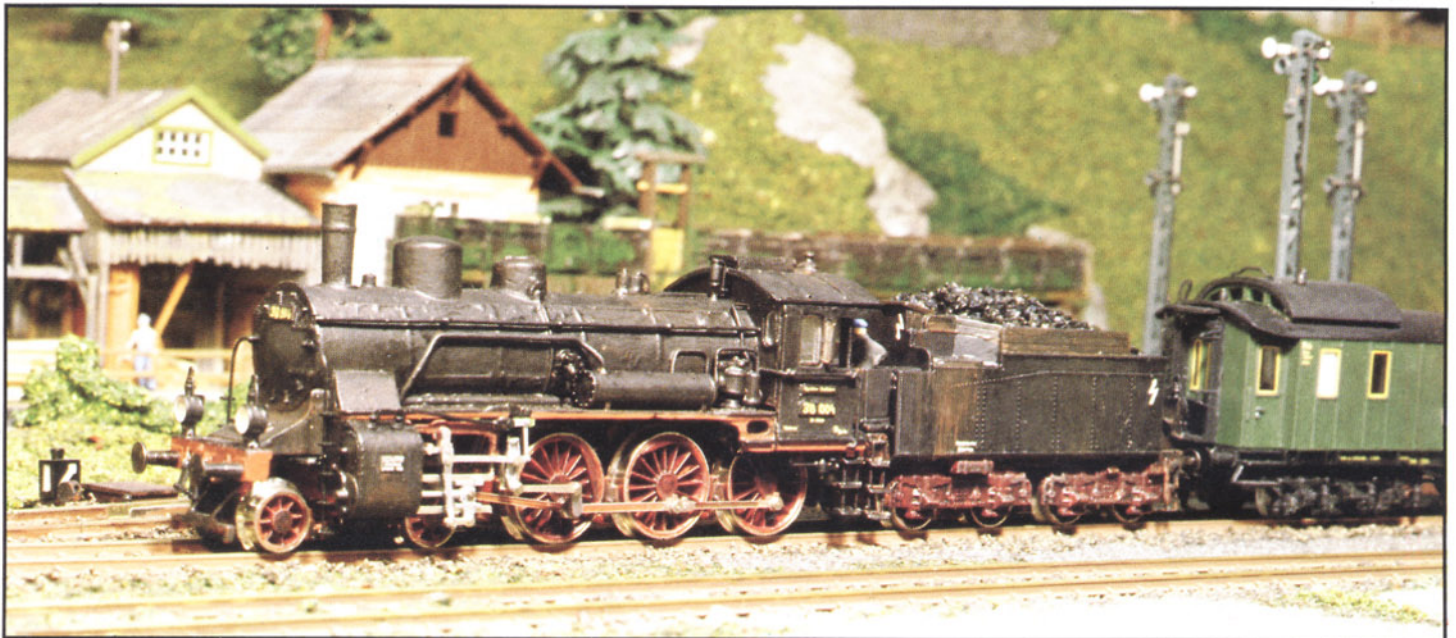


Bild 3: Das Umbauprodukt in H0 des Verfassers. Das Bild zeigt die Heizerseite mit Vorwärmer samt Speisepumpe auf dem Umlaufblech vor dem Führerhaus. Foto: Dr. Hufnagel

Vierzylinder-Loks bei der DRG dann kein längeres Dasein mehr beschieden war, liegt u. a. auch am enormen Anstieg der Leistungsanforderungen der damaligen Zeit. (Siehe hierzu auch unseren Vorbildbericht „Bayern-Journal“.)

Auf den ersten Blick könnte man beim Betrachten der Bilder beider Lokgattungen glauben, ein H0-Modell der 38^{er} ließe sich ziemlich einfach und schnell aus dem der Trix-P 3/5 H gewinnen. Allenfalls sind einige kleinere Änderungen nötig. Für Fahr- und Triebwerk der Lokomotive stimmt dies, und somit ist der Anreiz um so größer, seinen bayerischen Lokpark um eine P 3/5 zu bereichern, auch wenn bei näherem Hinsehen (Skizze A) deutlich wird, daß bezüglich Kessel-Lage, -Länge und -Aufbauten, Führerhaus und Tender eigent-

lich alles etwas anders ist. Aber zum Um- und Selbstbau braucht man nicht Feinmechanikermeister zu sein, und der Materialbedarf hält sich in Grenzen. Die wesentlichen Änderungen sind das Kürzen des Kessels und sein Tieferlegen um 1 bis 1,5 mm auf den hinten gekürzten Rahmen samt Einkleben neuer selbst anzufertigender Dome, Schornstein und Sicherheitsventile, Ersatz des Führerhauses durch eines, bei dem die Basis des alten verwendet werden kann sowie die nötigen Arbeiten am Tender. Dessen Antrieb bleibt unverändert. Auch wenn der Radstand nicht ganz stimmt, empfehle ich, am Antriebs- und Stromabnahmekonzept alles so zu belassen, wie es ist. Die Lok fährt danach genau so gut, wie zuvor. Ja, und nun in die Hände gespuckt und die Sache angepackt!

- *Umlaufblech* entlang den Linien aa und bb (Skizze B, oben) kürzen, teilweise schmaler feilen und einige Ecken ausfeilen.
- *Zylinderblock* ca. 1 bis 1,5 mm niedriger feilen (Skizze B, unten, li.), jedenfalls um dasselbe Maß, wie der Stehkesselboden plangefeilt wird. Dann sitzen Kessel und Umlauf waagrecht und entsprechend tiefer, worauf es sehr ankommt.
- *Rahmen* hinten kürzen (Trennlinie aa), restliche Bremshebelpartie abfeilen (Skizze B, unten, re.). In die Führerhausauflagen je eine Bohrung mit M-2-Gewinde einbringen.
- *Kessel*
 - Schornstein und Dampfdom (Skizze C) selbst aus Ms, Alu oder Plexi fertigen und einkleben, Sanddomhöhe um 2 mm kürzen. Dampfdomfuß am Kessel bei Bedarf verspachteln.
 - Sicherheitsventil aus Bastelresten zusammenbauen, Zugstange (1-mm-Draht) anbringen.
 - Rauchkammertür absägen, dann Rauchkammer um ca. 1 mm kürzen, Tür wieder ankleben.
 - Neue Dampfpeife (Günther) einsetzen.

Tabelle: Materialbedarf für die P 3/5 (38^{er})

Gegenstand	Menge	Hersteller
DR-Dampflok BR 38 ^{er} , Kat.-Nr. 2409	1	Trix
Bayerische Schnellzuglokomotive S 3/6	1	Revell
Bayerische Loklaternen, Satz, Nr. 1360	1	Günther
Führerhaus-Leitern, Satz, Nr. 1375	1	Günther
Dampfpeife, Nr. 1241	1	Günther
Aufstiegstritte, Satz, Nr. 1291	1	Günther
Zubehör Lokgehäuse S 3/6, Satz, Nr. 41 812	1	Liliput

Bild 4: Die Trix-P 3/5 H des Verfassers, ein wenig auf "echt" hergerichtet. Foto: Dr. Hufnagel

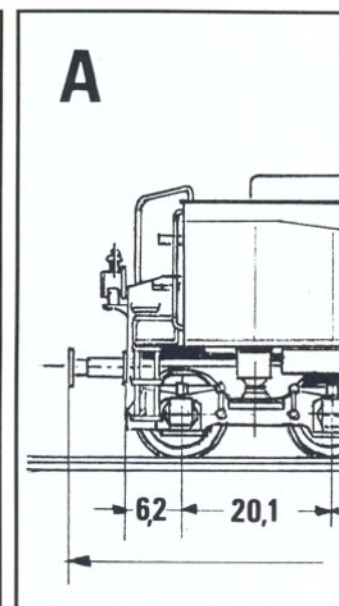




Bild 5: Der Schnellzug von Dresden nach Stuttgart ist gerade vorhin in Tröglbach durchgefahren. Ihm folgt der Personenzug nach Nürnberg, der zur DRG-Zeit noch öfters mit einer P 3/5 (N) – 38.0 bespannt war. Der Zug hat Post dabei: ein Post 3/12 (bay13) ist es diesmal. Dahinter sieht man einen der geräumigen bayerischen Abteil-Dreiaxler. Übrigens ist in Tröglbach vor kurzem eine Klein-Diesellanglokomotive stationiert worden. "Kö" sagt man zu ihr. Sie schiebt jetzt die Stückgut-, Milch-, Bier-, Möbel- und Kohlenwagen im Bahnhof umher, ein Geschäft, das bislang die G 3/4 H des Rangiergüterzugs persönlich und zeitraubend besorgte. Ja, ja – auch die alte Reichsbahn rationalisierte schon. **Foto: Dr. Hufnagel**

– **Führerhaus (Skizze D)**

- Lüfteraufsatz entfernen, Dach glattfeilen und auf 25 mm kürzen.
- Seitenwände heraussägen, bzw. schneiden (aa, bb).
- Bodenplatte auf 20 mm kürzen (d) und Gewindemuffe entfernen.
- Neue Seitenwände aus 1-mm-Polystyrol zurechtschneiden, Fensteröffnungen ausfeilen (Fenster ragen mit der Oberkante ins Führerhausdach), Wände ankleben.
- Dachblech aus 1/2-mm-Polystyrol zurechtschneiden, vorbiegen, Riefen für Deckleisten (0,6-mm-Ø-Draht) einkratzen, aufkleben. Neuen Lüftungsaufsatz

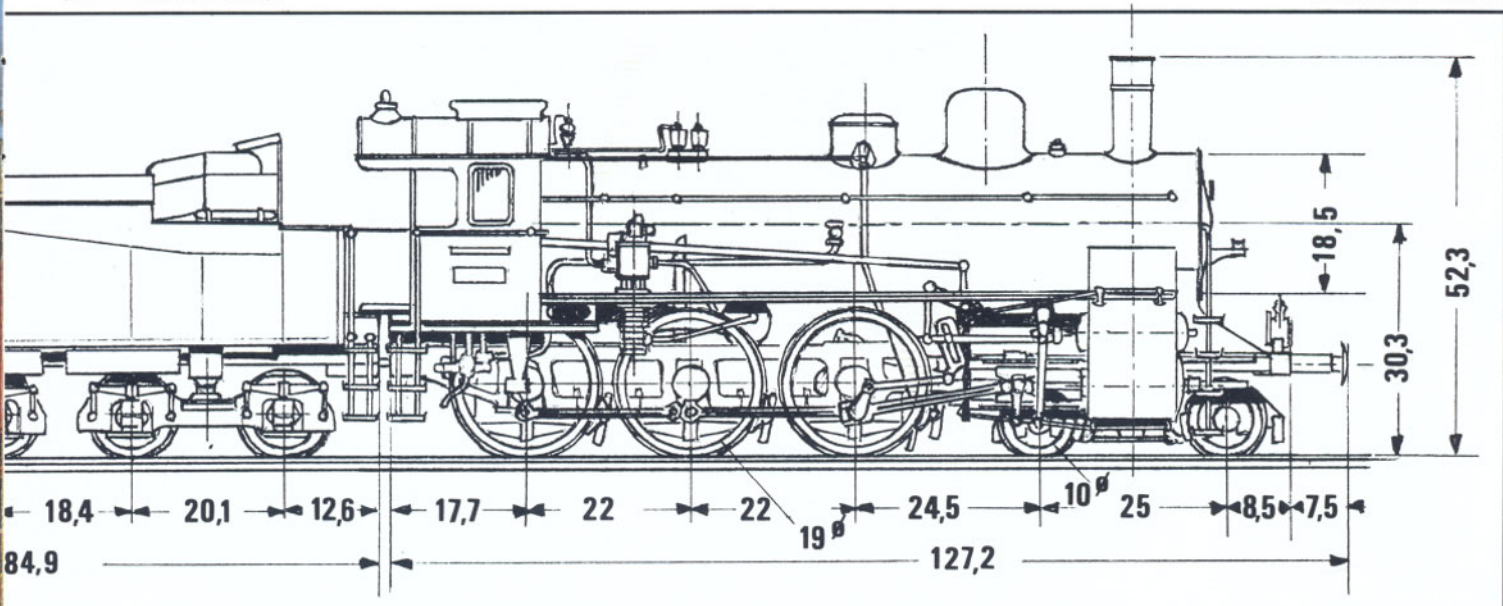
(Selbstbau) und Lampenkamin (Weinert Nr. 8952) aufkleben.

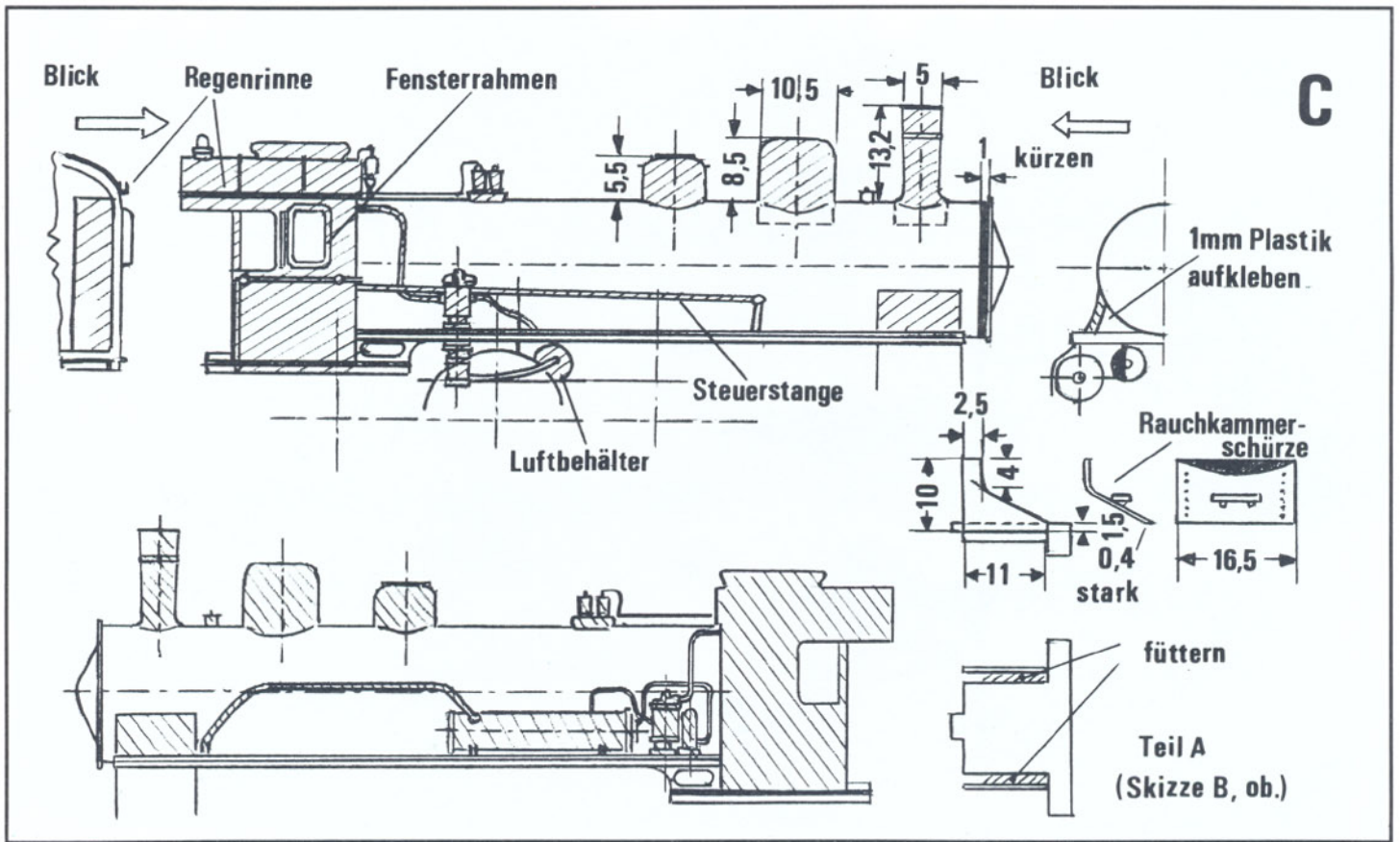
- Fenster einkleben, Fensterrahmen durch Ritzen imitieren oder aus 0,25 × 0,5-Plastik-Profil von Wenzel aufkleben (Skizze C).
- Deckleisten und Regenrinnen (0,5 × 1,0 U-Profil von Schullern) auf dem Dach sowie seitlich Griffstangen anbringen.
- 2 Rückwandflügel (vom Originalführerhaus) einkleben und in den Boden hinten 2 Löcher (2 mm Ø) bohren, um das Lokgehäuse mit dem Rahmen verschrauben zu können.
- Führerhaus ankleben.

– **Zutaten (Skizze C):**

- Steuerstange (flachgeklopfter 1-mm-Ms-Draht) anbringen.
- Luftbehälter (12 mm lg., ca. 6 mm Ø) vor der Feuerbüchse auf den Rahmen kleben.
- Luftpumpe (Roco oder Günther) samt Dampf- und Luftleitungen (0,8-mm-Draht) an der rechten Kesselseite anbringen.
- Verkleidung der Einstörmrohre über den Zylindern durch Aufkleben passend zurechtgefeilter 1-mm-Plastikstückchen dem Vorbild entsprechend ausführen.
- Rahmenvorbau und Pufferbohle (Teil A,

Bild 6: 1:87 – Skizze der P 3/5 (N) im Aussehen der DRG-Zeit. Um das Fahrwerk der Trix – P 3/5 H verwenden zu können, muß man in Sachen Maßstabstreue kleine Abweichungen tolerieren (siehe Skizzen B, C und D). **Zeichnung: Dr. Hufnagel**





Skizze B) mit nach Skizze C, rechts unten, gebauter Rauchkammerschürze zusammen- und vorne unter die Rauchkammer -kleben. Hierzu die Innenzylinderdeckel abfeilen.

- Vorwärmer samt Pumpe und Leitungen (Liliput-Zubehörsatz) an der linken Kessel-seite anbringen (Skizze C, unt.).
- Griffstangen am Kessel, Rauchkammeraufstiege (Liliput Zubehörsatz),

bayerische Laternen und Führerhaus-leitern anbringen.

So, und jetzt kommt der Tender dran! Die P 3/5 war mit wenigen Ausnahmen während ihrer gesamten Dienstzeit mit dem bayeri-

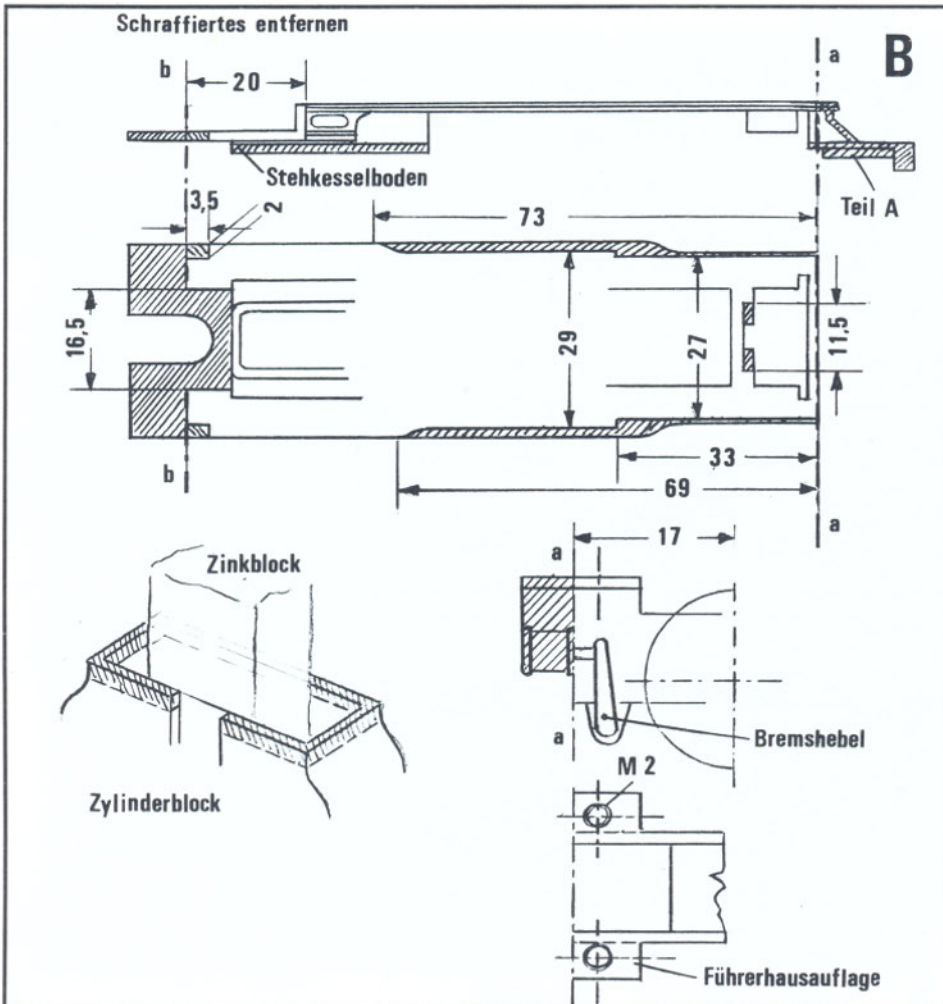
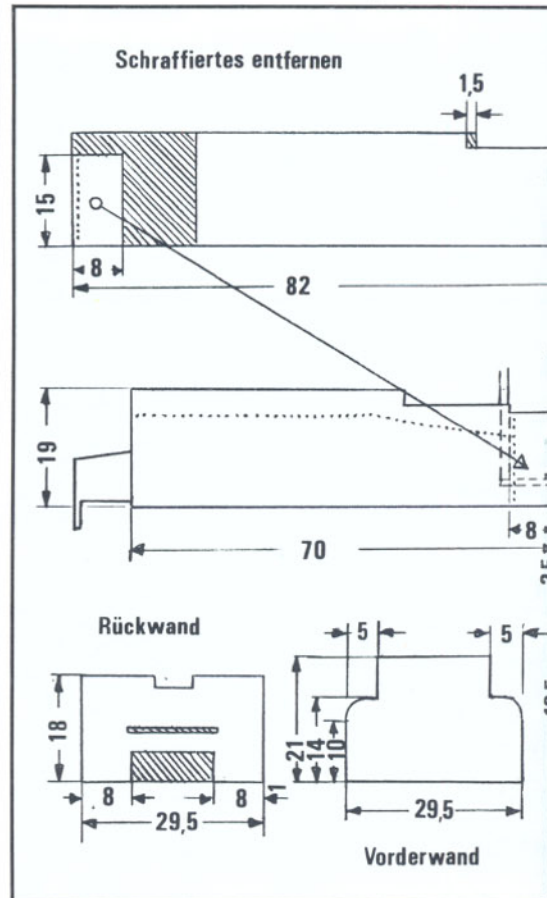


Bild 7 (oben): Änderungen am Kessel.

Zeichnung: Dr. Hufnagel

Bild 8: Änderungen an Umlaufblech, Rahmen und Zylinder-block.

Zeichnung: Dr. Hufnagel



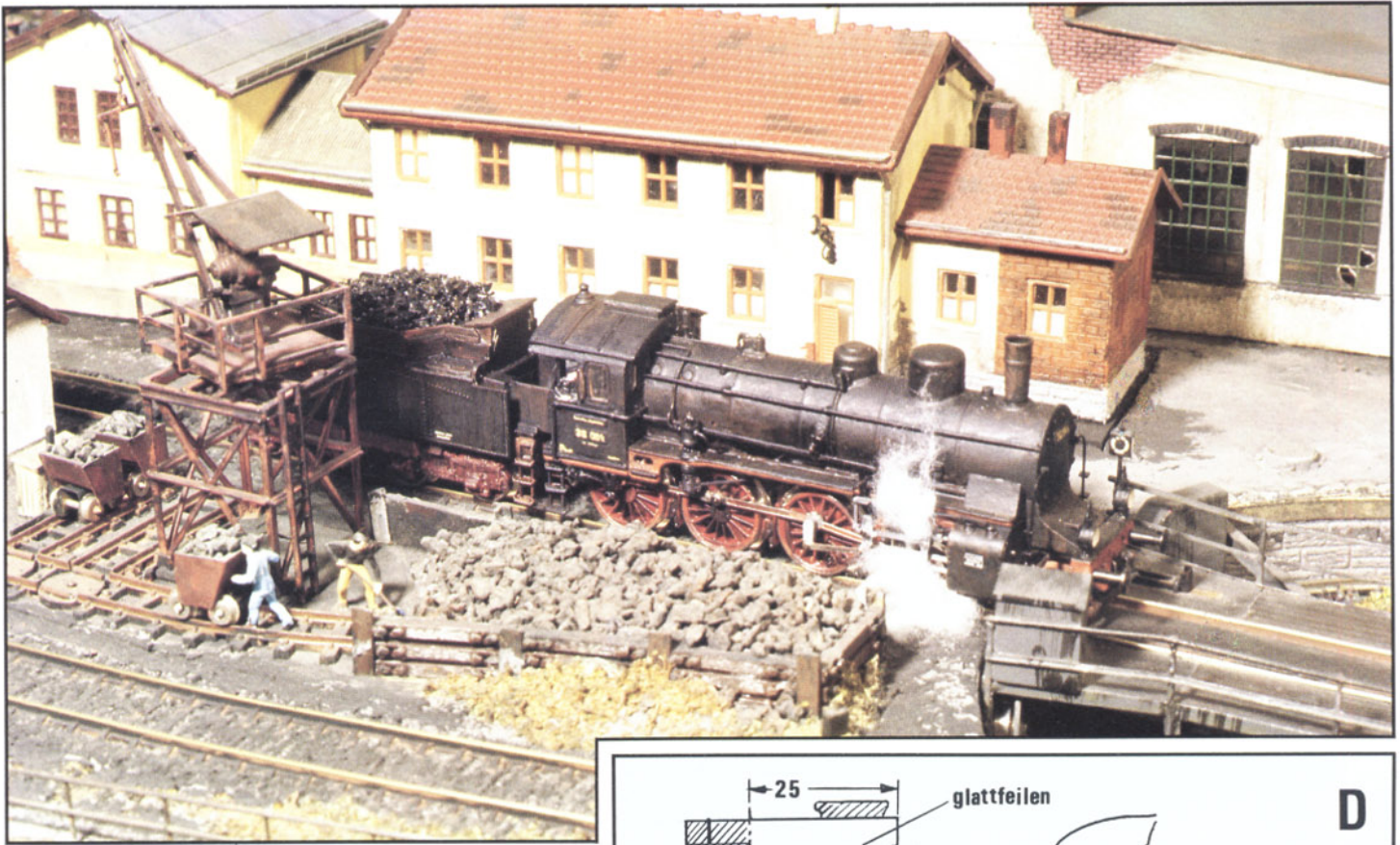


Bild 11: Änderungen am Führerhaus. Zeichnung: Dr. Hufnagel

Bild 9: Aufbau des Tenderkastens. Zeichnung: Dr. Hufnagel

Bild 10 (oben): "Heizhaus" sagte man früher, bevor der "Lokschuppen" bei uns Einzug hielt. Bw hieß es dann offiziell. Wie auch immer, unsere P 3/5 hat dort Wasser genommen, wurde bekohlt und fährt jetzt langsam zum Drehen auf die Scheibe. Zur Freude des Heizers gereicht die vorne erkennbare Korngröße der Kohle freilich nicht; da hieß es Kleinklopfen. Foto: Dr. Hufnagel

Bild 12: Zutaten am Tender. Zeichnung: Dr. Hufnagel

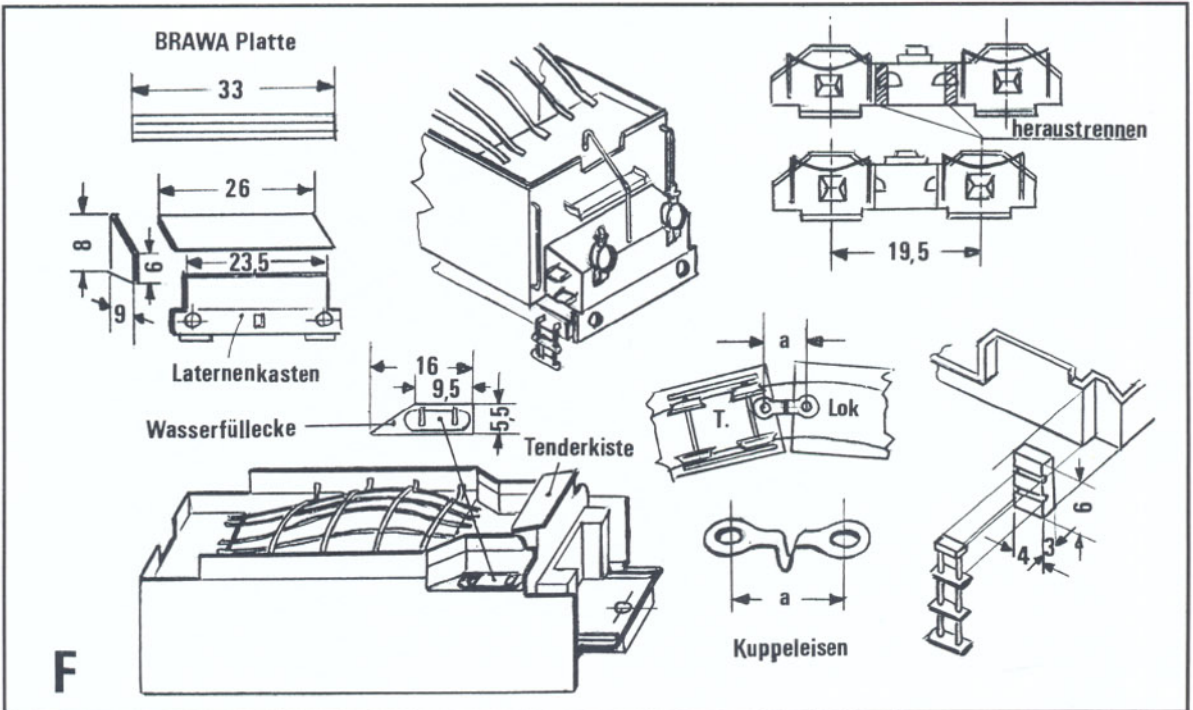
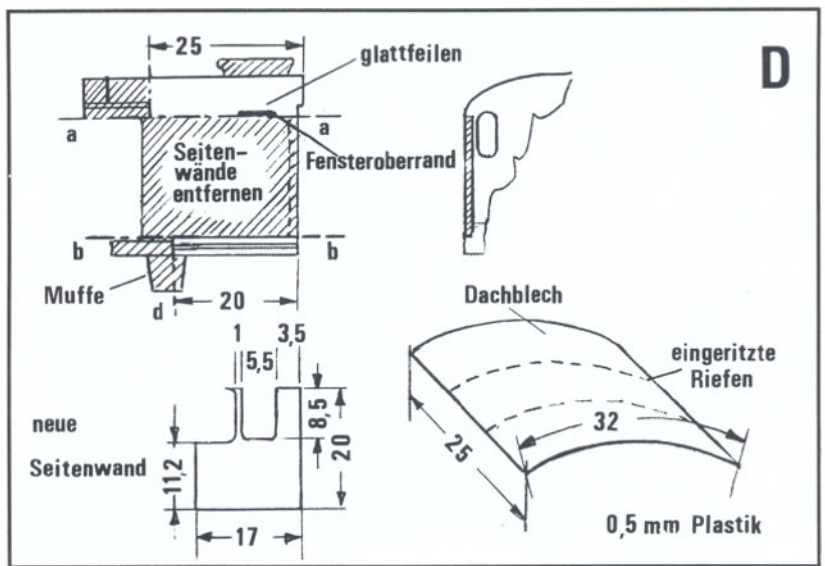




Bild 13: Hinten eine Sägemühle, vorne die Güterhalle, es könnte in der Fränkischen Schweiz sein. Bayerische Staatsbahn jedenfalls, was da vorbeirollt, oder aber, wie im Augenblick, gerade steht. Die P 3/5 (38.0) ist mit dem Leig (das war ein sogenannter leichter Eilgüterzug der DRG für pressante Stückgüter) an Güterhalle und Rampe gefahren. Während einige Mann emsig, im Schweiß ihres Angesichts bei der Halle ein- und ausladen, gibt's draußen auf der Rampe einen kleinen Ratsch mit dem Lokpersonal. Daß bei einem solchen gemütlichen Dienstplan die Sicherheitsventile des öfteren zum Säuseln kamen, war nicht zu vermeiden. **Foto: Dr. Hufnagel**

tisch völlig neu aufgebaut werden. Hierzu dienen in vortrefflicher Weise Tenderteile der S 3/6 von Revell. Verwendet man das Original-Trix-Fahrwerk weiter – und das ist sehr empfehlenswert – dann wird der neue Tender um 4 mm zu lang. Doch das sollte man hinnehmen; es fällt auch gar nicht so sehr optisch ins Gewicht, wie die Bilder beweisen.

- Vom Trix-Rahmen die Achslagerblenden entfernen und statt deren die etwas gekürzten (Skizze F, oben re.) Drehgestell-Rahmenwangen des Revell-Tenders, von denen die Längsträger abgetrennt werden, ankleben.
- Vorne am Tenderrahmen in die beidseitigen Ecken Füllblöckchen einkleben, an denen (in längsgeföhnten Rillen) die

Tender-Aufstiegsleitern (Günther Nr. 1375) angeklebt werden (Skizze F, unten, re.).

- Revell-Tenderseitenwände zuerst von vorne her auf 82 mm kürzen, dann hinten ein 15 × 8 mm Stück herauschneiden und vorne anstückeln, und schließlich diese Wand wieder von hinten her auf 70 mm kürzen (Skizze E).
- Revell-Tenderrückwand gemäß Skizze abändern. Von der Revell-Tenderbodenplatte hinten ein 12,5 mm langes Stück abtrennen und zusammen mit der Tendervorderwand (die ebenfalls aus der Bodenplatte geschnitten wird), den Seitenwänden und der Rückwand verkleben. Unter der Bodenplatte ein

Glöztchen einkleben.

- Wasserfüll-Ecken zurechtschneiden und leicht ansteigend einkleben. Randbleche, Holzborde (BRAWA-Bretterplatte) und Tenderkiste zuschneiden und zusammenkleben. Alle wichtigen Einzelheiten und Maße entnimmt man Skizze E.
- Nun fertigt man den Laternenkasten des Tenders (Skizze F, Mitte, li.) und klebt ihn, zusammen mit drei Griffstangen, 4 kleinen und einem großen Trittblech(en) (Günther Nr. 1291), 2 bayerischen Laternen und 2 kurzen Leitern hinter den Tenderkasten.
- Jetzt setzt man das Tendergebäude lose auf das Fahrwerk, stützt das Bleibalaststück passend zurecht, klebt dann ein Netz von Plastikreifen darüber und seitlich an die Kastenwände, und darauf schließlich schwarzes Papier. Nun können Kohlen (Kohlenbrösel-Ponal-Brei) aufgetragen werden.
- Schließlich kommen an den Tenderrahmen rechts 2 Werkzeugkästen (vom Revell-Tender abgetrennt), 2 Tendertüren werden eingeklebt, das Kuppeleisen (Skizze F, Mitte) wird zurechtgebogen.
- Lokteile bemalen und matt lackieren, Personal auf den Führerstand steigen lassen, alles zusammenkleben und -schrauben und die P 3/5 kann vor den Zug rollen.

Damit steht ein apartes Modell einer weiteren bayerischen Personenzuglokomotive zur Verfügung, das uns die Industrie wohl kaum je bescheren wird. Der Einsatzbereich der P 3/5 erstreckte sich vom leichten Schnellzug bis zur Leig-Garnitur und sie konnte sowohl in Lindau, als auch in Bayreuth angetroffen werden. Liegt irgendwo dazwischen nicht auch Ihr Anlagenthema? **Dr. Hufnagel**

Bild 14: Personenzug P.. von Bayreuth nach Weiden, Anfang der dreißiger Jahre. Noch dampfen vereinzelt P 3/5 und sogar den Gepäckwagenveteran Pw3(bay92) trifft man – wenn man Glück hat. Der Herr Staudinger steht unter dem Führerstand der P 3/5 und liest interessiert die Anschriften. Der Bahnsteigschaffner hingegen sieht – weniger interessiert – einige Muskelarbeit auf sich zukommen. **Foto: Dr. Hufnagel**





Bild 1: Kleinbastelei unseres Lesers Bolland aus Holland. Ein Rai-Mo-Waggon wurde zur Gartenlaube umfunktioniert.

Bild 3: Stimmungsvolle Zeichnung von unserem Mitarbeiter Barkhoff. So sieht er einzelne Modellszenen aus unseren bisher veröffentlichten Schneider Schorsch-Geschichten. ▶

Zu Haus beim Schneider Schorsch

Das letzte Anlagenbauteil fügt unser Projekt zu einem Ganzen zusammen und reicht nach vorn in den Raum hinein. Damit wird nicht nur mehr Strecke, sondern auch genügend Fläche zur Aufnahme des Sägewerks "Wurzinger" in der oberen, und der Kleingartenkolonie des "Gänseblümchen e.V." auf der unteren Etage gewonnen. Das Anwesen des Wurzinger liegt unmittelbar am Walde und wird über einen privaten Gleisanschluss von Fahrzeugen der Lokalbahn bedient. Die kleine Tenderlok hat soeben einen Rungenwagen überstellt und wartet nun auf ihre Heimfahrt. Zuvor jedoch muß sie noch den planmäßigen Personenzug nach Altendorf passieren lassen.

Zur Nachgestaltung des Sägewerks stehen genügend Alternativmodelle der Zubehörindustrie zur Verfügung. Die Fläche selbst läßt sich vielseitig und ganz individuell durchgestalten. Diverse Bretterstapel und frisch aus den anliegenden Wäldern per Traktor oder Pferdefuhrwerk angefahrenes Rohholz demonstrieren Geschäftigkeit und schaffen die rechte Sägewerksatmosphäre. Ein befestigter Weg führt unmittelbar hinter

der steinernen Eisenbahnbrücke hinauf zum Sägemüller. Am Fuße des Berges, neben dem Tunnelportal der elektrifizierten Hauptstrecke geht's hoch her. Der Biergarten des "Schmalzbacher Hof's" ist wieder gut besetzt, alles Eisenbahnfans! Der Wirt kann sich über mangelnden Umsatz bestimmt nicht beklagen, die Geschäfte gehen gut, ganz im Gegensatz zu denen des Sägewerk-Wurzinger. Ein Eigenbau zur Nachgestaltung der Gaststätte lohnt wirklich nicht, nachdem uns Kibri das herrliche Modell des "Gasthauses zur Eisenbahn" bescherte. Gibt's für den Eisenbahnfreund etwas schöneres, als bei einer gepflegten Maß (oder zwei) den vorüberrollenden Eisenbahnzügen zuzusehen? Ebenfalls aus neuerer Böblinger Produktion stammen die beiden typischen Wohnhäuser für die Bahnbediensteten. Lange genug haben die Modelleisenbahnfreunde auf Gebäude dieses recht weitverbreiteten Baustils warten müssen.

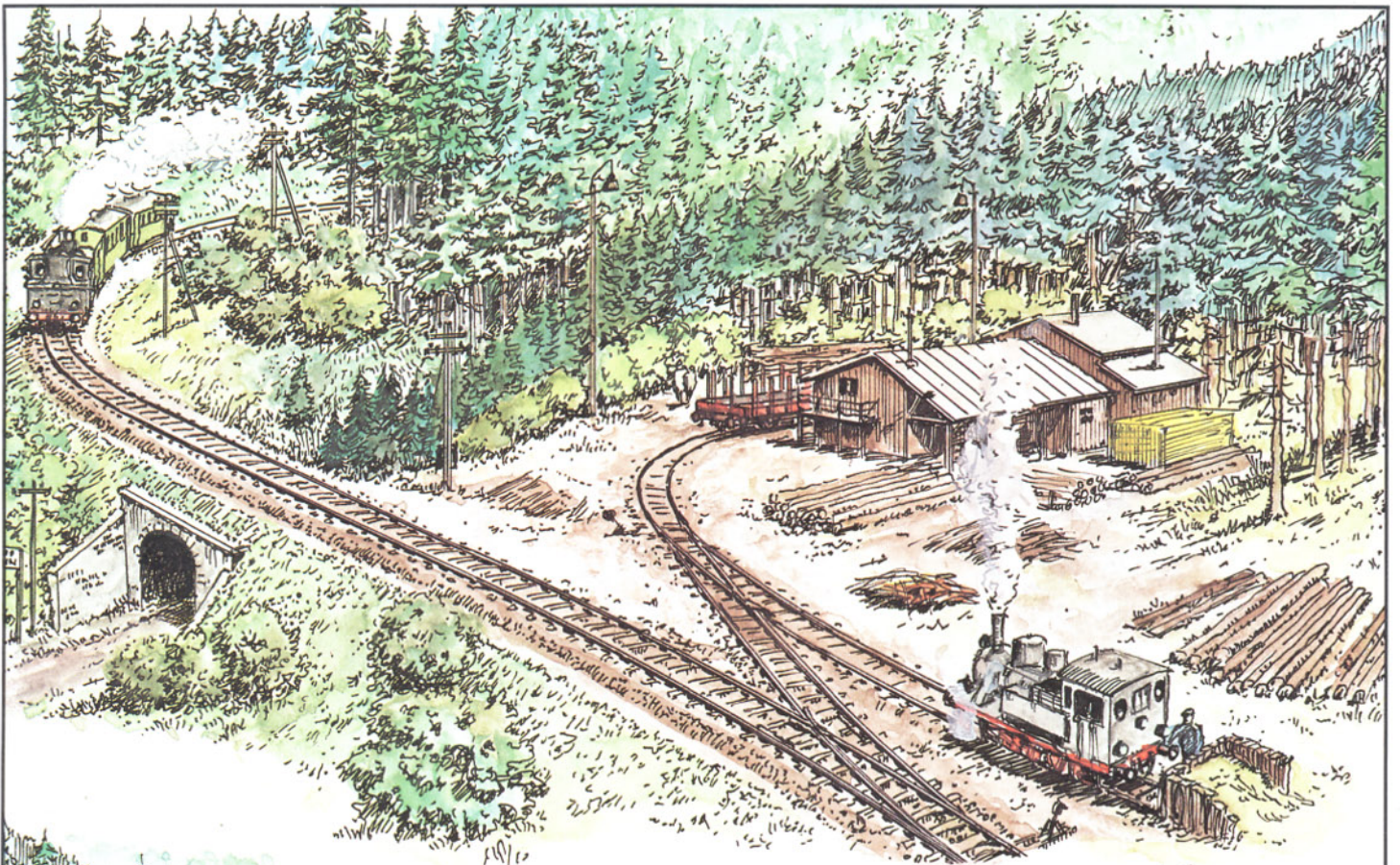
Unterhalb der Schmalzbacher Gastronomie haben die Kleingartenfreunde ihr Domizil. Solche grünen Paradiese säumen übrigens auch heute noch die Eisenbahntrassen im

vorstädtischen Einzugsbereich. Gartenflächen in dieser Art in Anlagen einzufügen, erscheint mir sinnvoller, als die Verwirklichung von Ackerflächen, die in ihren Größenverhältnissen einfach unglaublich und daher oft eher lächerlich wirken. Die Formvielfalt all der Gartenhäuschen und Lauben, der bunten Zäune, die die einzelnen Parzellen voneinander trennen und das bunte Gartenleben schlechthin, erlauben die Gestaltung interessanter und ansprechender Einzelmotive. Wir wär's z. B. mit einer Gartenparty? Bunte Laternenketten, durch Aneinanderschaltung farbiger Leuchtdioden oder Glühlämpchen realisiert, und entsprechend in Szene gesetzte Miniaturfiguren der Familien Preiser oder Merten, dürften ihre optische Wirkung auf den Betrachter nicht verfehlen, denn wenn die "Gänseblümchen" feiern, kommt Freude auf. Obstbäume und Buschwerk bieten weitere Anregungen zu freizügiger Gestaltung. Selbstverständlich gehört zur epocherichtigen Ausstattung des Gesamtmodells auch die bayerische Signalkombination sowie die altehrwürdige Oberleitungsinstallation.

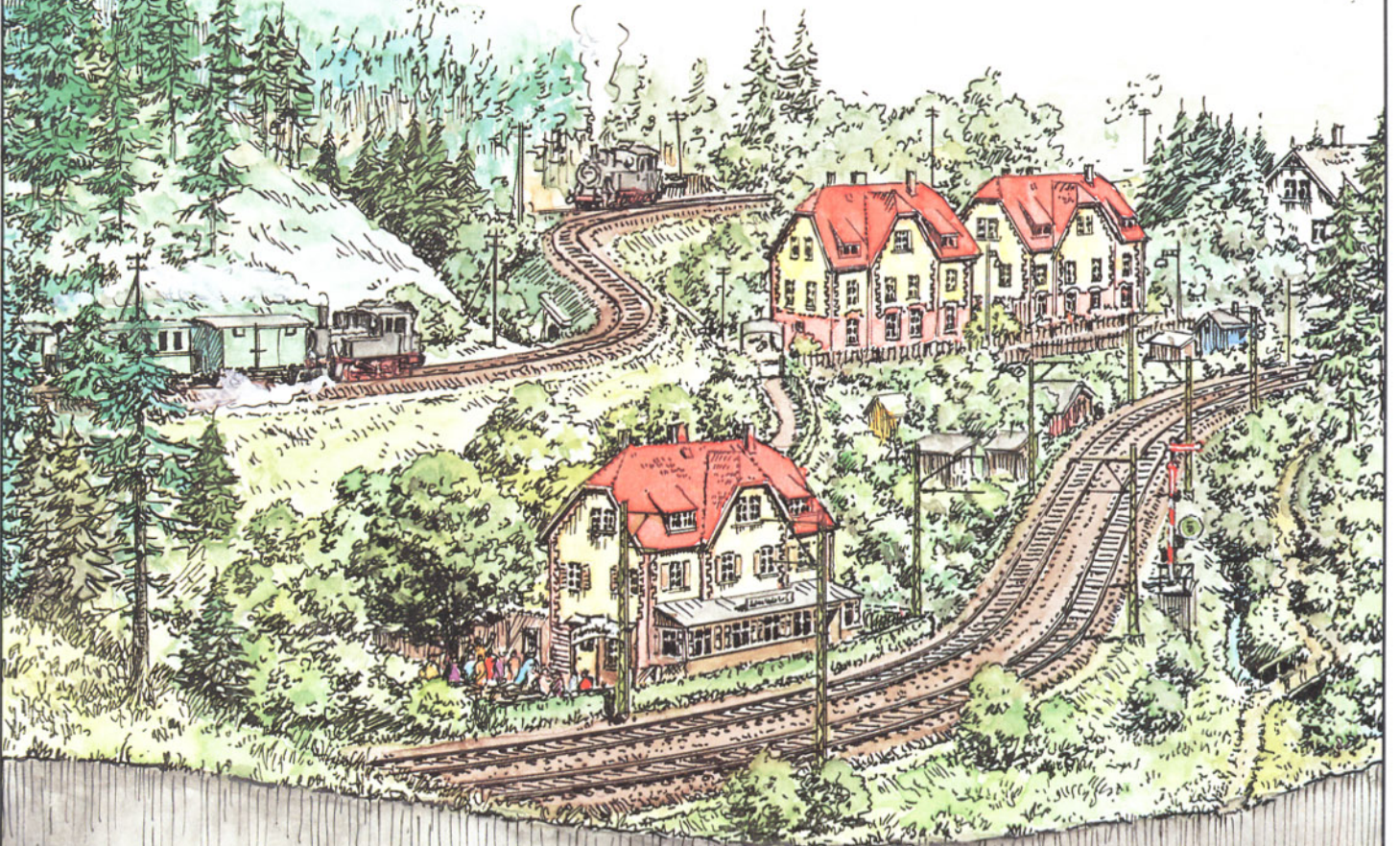
Schorsch und Karl haben endlich Feierabend. Ihr gemeinsamer Weg führt sie in Richtung Schmalzbacher Hof, wo das Duo sicher von begeisterten Eisenbahnfreunden empfangen werden wird. Hier dürfen beide auch ihr spannendes Lokführerlatein an den Mann bringen. Daß sie allerdings auf ihrem Weg zur kühlen Maß die gefährliche Abkürzung über die heimatischen Gleise wählen, ist wohl der Wirkung Schneiderscher "Schwarzbrennkunst" zuzuschreiben. Der Leicht's Gustl, der Feuermann vom Schorsch, schimpft auf seinem Weg zwischen den Schienen öfters vor sich hin: "San heit die Treppen dieser Stiegen wieder hoch und weit auseinander." Der Kommentar vom Schorsch dazu: "Und's Stiegglander is so nieder." Beide hatten vorher in Schorsch's Gartenhäuschen in der dort ein-

Bild 2: Der Waggon von der Rückseite mit zugenagelten Fenstern. Eine recht gute Bastelanregung.





Das Sägewerk Wurzinger und die Lokalbahn



Der „Schmalzbacher Hof“

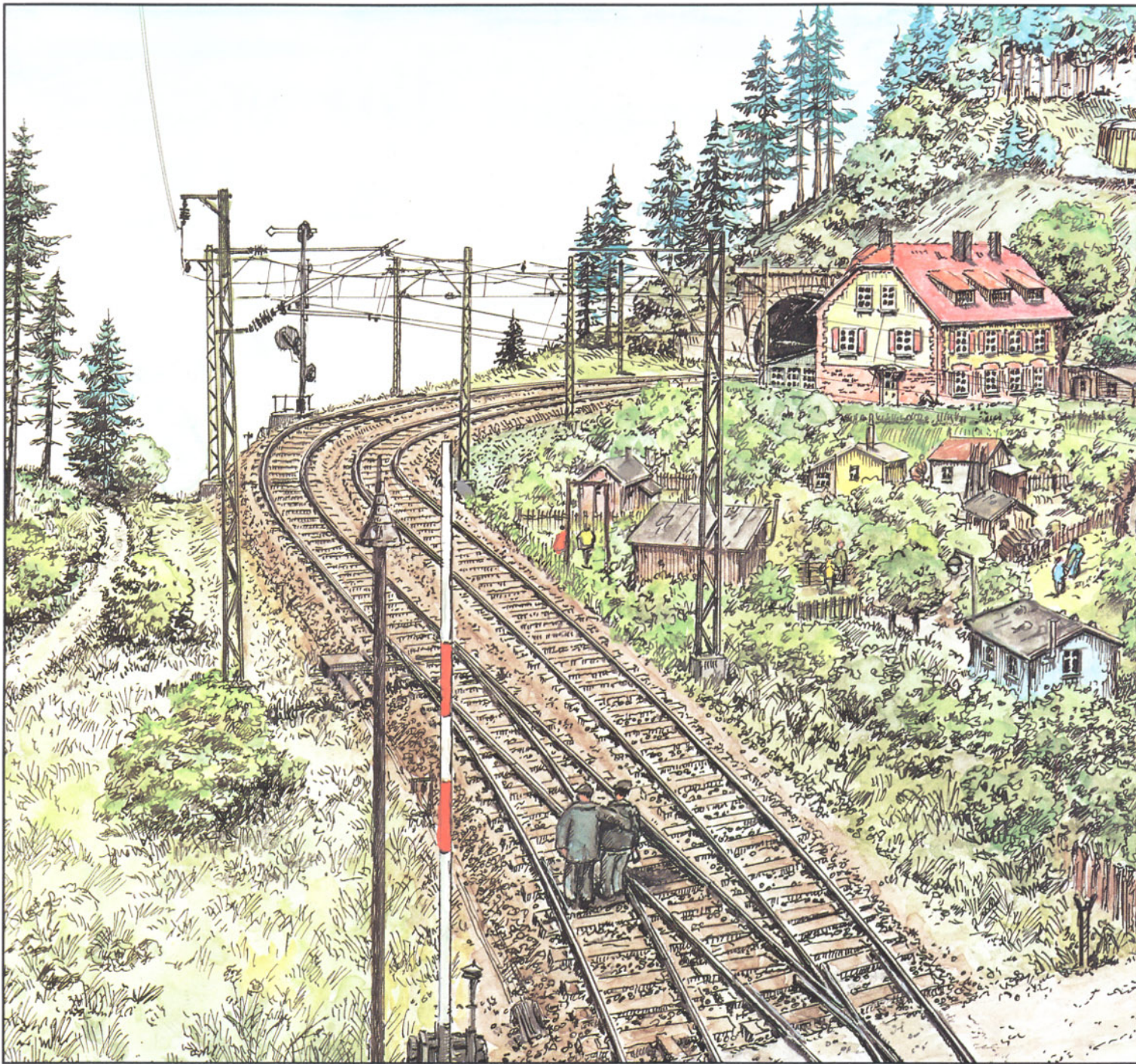


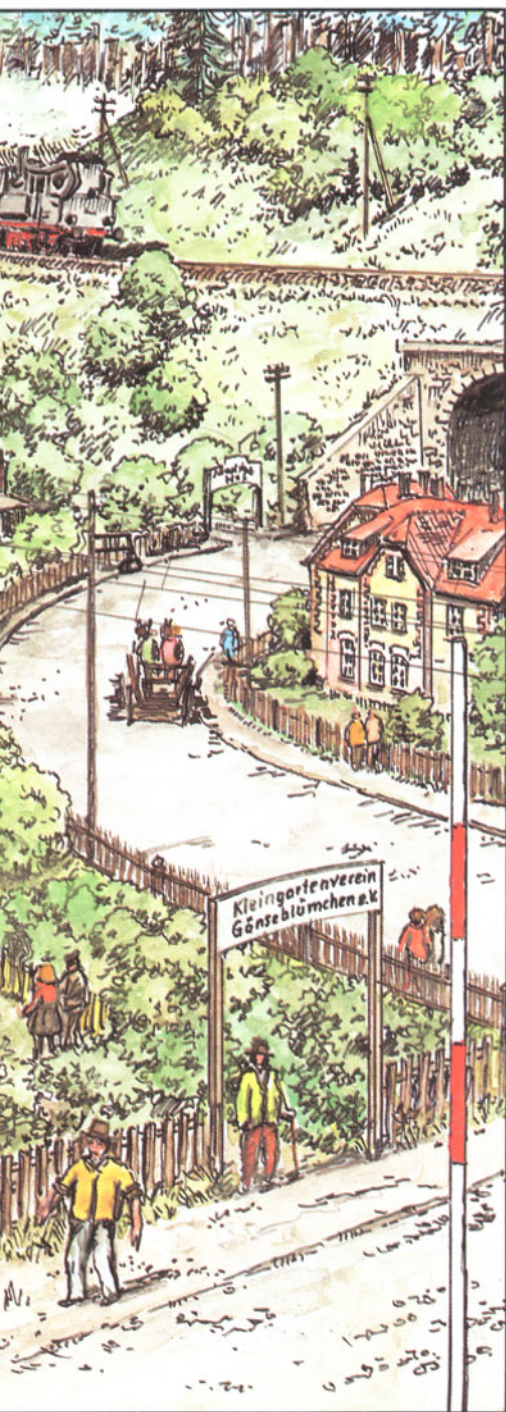
Bild 5: Der Schwiegervater vom Schneider Schorsch kennt das Geheimnis des Waggons. Seine Tochter hat neben ihm das Schnapsglas (Plastiksteuerungsniete) entdeckt und hält dem alten Herrn eine Standpauke.



gerichteten geheimen Schnapsbrennerei noch den neuesten "Brand" auf seine Qualität überprüfen müssen. "Goud is a wieder worn, dei Hochprozentiger" hörte man den Gustl noch murmeln. "So viel Prozent sollt ma mal als Zuschlag am nächsten Zahltag kriegia."
R. Barkhoff

Kleinbastelei

Unser Leser Bolland ließ es sich nicht nehmen, zum "Schneider Schorsch" auch etwas beizusteuern. Angeregt durch unseren Vorschlag im Artikel "Epochgerechtes Modellbahn-Zubehör" (Eisenbahn-Journal 6/85), Eisenbahn-Waggons als Gartenhäuschen oder Abstellräume umzufunktionieren, baute Herr Bolland diese kleine Szene. Als Grundlage diente ein "alter Preusse" aus dem ehemaligen Rai-Mo Programm. Es handelt sich hierbei um den Wagenkasten des CPost Pr 92 bzw. CPr 88 ohne Bremserhaus.



Der Wagenkasten erhielt einen Ziegelunterbau, die Kleinszene wurde auf einer Weichfaserplatte aufgebaut. Viel Detaillierung wurde entsprechend unserer Serie "Bauen mit Holz" durch Holzleistchen ausgeführt oder verändert. So z. B. der kleine Schuppenanbau, die Waggon-Innenverkleidung und Verschlüssen der rückwärtigen Waggonfenster. Das tollste ist natürlich die kleine Schnapsdestille, die im Programm von Woodland in anderer Form zu finden ist. Herr Bolland hat sie zersägt und entsprechend der Rauminnenmaße des halben Waggons in kleinerer Abmessung wieder zusammengesetzt. Wir fanden die Arbeit so gelungen, daß wir sie unseren Lesern keinesfalls vorenthalten wollten. Vielleicht findet nun auch auf Ihrer Anlage diese Idee ihren Niederschlag in Form eines Schrebergartens mit ganz geheimer eigener Brennerie.

HM



Bild 6: So hat Herr Bolland den überdachten Holzanbau eingerichtet. Sicher für viele eine gute Idee zum Nachbauen.

◀ Bild 4: Der Schneider Schorsch und sein Feuermann Gustl auf dem Weg zum Schmalzbacher Hof nach dem "Schnapstest". Sie benutzen den verbotenen Weg über die Gleise.
Zeichnungen: R. Barkhoff

Bild 7: Der Wagen wurde durch eine Zwischenwand in zwei Abteile getrennt.



Bild 8: Während der vordere Teil des Wagens der Geselligkeit dient, birgt die andere Hälfte das eigentliche Geheimnis Schorsch's Schnapsdestille, von der aus alle preußischen und bayerischen Eisenbahner der Umgebung versorgt werden.
Alle Fotos: W. Kosak

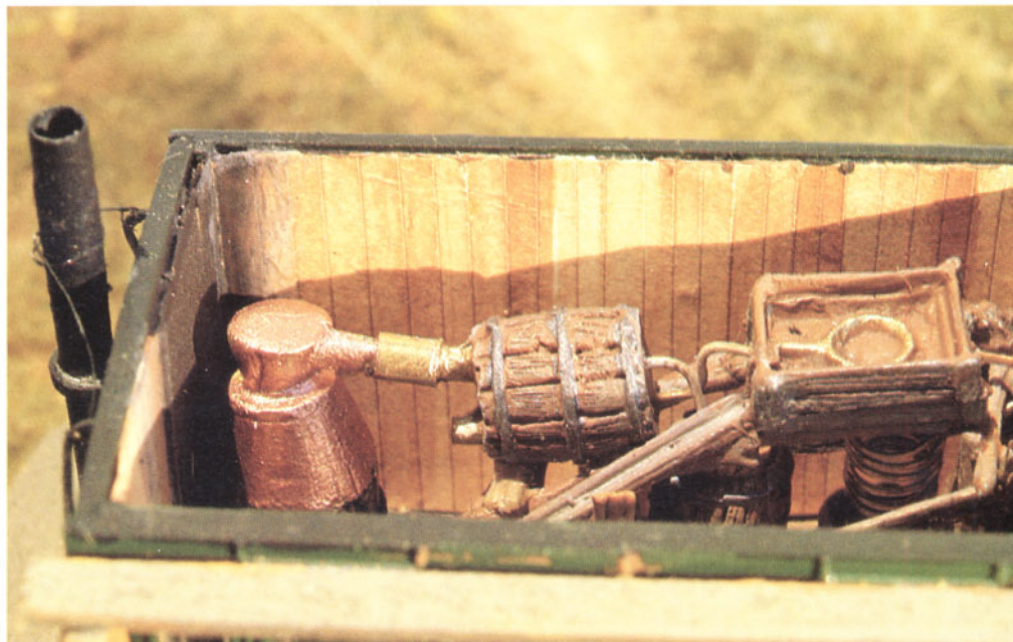




Bild 1: Das Modell: Vor der Originalkulisse ist diese Aufnahme des im H0-Maßstab gebauten Haltepunktgebäudes „Weißenohe“ entstanden.



Bauen mit Holz



Bild 2: Von Fulgurex stammt die H0-86er, die gerade mit ihrem GmP in Weißenohe einfährt.

Bild 3: Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden auf der Strecke von Nürnberg nach Gräfenberg hauptsächlich Dampflok der Baureihen 64 und 86 eingesetzt. Der Dampfbetrieb endete dort im September 1965; Modell: Fulgurex.



Haltepunktgebäude „Weißenohe“ zum Selberbauen

Für Nebenbahnen – beim Vorbild vom Aussterben bedroht – entdecken immer mehr H0-Bahner ihr Herz. Gottlob finden sich auch heute noch an Strecken, über die vor zwei Jahrzehnten die letzten 64er und 86er dampften, reizvolle Anregungen zur Gestaltung von Dioramen oder Anlagen. Das Haltepunktgebäude der mittelfränkischen Ortschaft Weißenohe an der Strecke Nürnberg Nordost – Gräfenberg gelegen, mag als Beispiel für solch ein Relikt längst vergangener Lokalbahnromantik dienen. Mit verhältnismäßig bescheidenem Material- und Zeitaufwand läßt sich der nette „Winzling“ als H0-Modellgebäude im Eigenbau erstellen.

Das Vorbild

Selbst Kenner der bayerischen Lokalbahn-Szenerie werden mit dem Ortsnamen „Weißenohe“ nicht unbedingt auf Anhieb etwas anzufangen wissen: Der kleine Ort liegt rund 2 Kilometer von Gräfenberg in Mittelfranken entfernt, an der ehemaligen Kursbuchstrecke 414 c (heutige KBS 899). Gräfenberg war früher Endstation einer Lokalbahnlinie, deren Popularität unter Eisenbahnfreunden höchstens vom legendären „Spalter Bockl“ erreicht wurde: Das war die Strecke der „Seekuh“ (Sekundärbahn) von Erlangen nach Gräfenberg. Zahlreichen Ortsdurchfahrten entlang der Hauptstraße, die nur im 15-km/h-Tempo befahren werden durften, verdankte damals die „Seekuh“ ihren besonderen Reiz – im Februar 1963 beförderte dort eine 98⁸ und eine 98¹¹ den letzten Reisezug.



Schon zwei Jahre zuvor war die Verbindung Erlangen – Gräfenberg in Neunkirchen am Brand unterbrochen worden.

Dennoch ist die ehemalige „Seekuh“-Endstation noch heute per Bahn erreichbar; Vom Nürnberger Nordostbahnhof aus fahren mit V 100 bespannte Züge aus Vierachser-Umbauwagen über Eschenau – dem ehemaligen Abzweigbahnhof nach Erlangen – bis Gräfenberg. Auf diesem Abschnitt waren bis September 1965 Dampflok der Baureihen 64 und 86 eingesetzt.

Mittlerweile hat das Haltepunktgebäude Weißenohe seine besten Zeiten auch schon hinter sich: Die Inneneinrichtung – spartanische Holzbänke – ist „Vandalen“ zum Opfer gefallen, ein Fenster wurde zugemauert, das andere fehlt, und von der Eingangstüre blieb lediglich der Türstock erhalten.

Bild 4: Das Vorbild: An der Strecke Nürnberg Nordost – Gräfenberg steht – rund zwei Kilometer von der Endstation entfernt – das hübsche Haltepunktgebäude der Ortschaft Weißenohe.



Bild 5: Detailstudie der Dachabstützung beim Vorbildgebäude.

Das Modell

Wände und Fußboden: Zur Darstellung des Fachwerkgebälks in den Seitenwänden bietet sich ein recht einfaches Verfahren an: Es gilt lediglich, die im H0-Maßstab abgebildeten Bauteilzeichnungen zu fotokopieren, und, mit einer Plastikhülle versehen, als Arbeitsunterlage zu verwenden. Nun werden die Balken – aus 2 x 2 mm-North-Eastern-Kanthölzern – auf die Zeichnung gelegt und darauf liegend mit einem Federmesser auf die richtige Länge zugeschnitten. Die Hülle mit der Fotokopie wird dazu mit ein paar Streifen Klebefilm auf eine plane Unterlage (Glasplatte, Resopalplatte) geheftet. Um die Montage der Balken zu erleichtern empfiehlt es sich, diese mittels eines elastischen Montageklebers (z. B. Fixogum von Marabu aus dem Bürobedarf) auf die Hülle aufzukleben. Auf diese Weise bleiben die Hölzchen auf der Zeichnung fixiert haften. Später kann der Fixogum ohne zurückbleibende Spuren wieder abgerubbelt werden.

Natürlich werden die North-Eastern-Vierkantstäbchen vor Baubeginn gebeizt. Sie brauchen wenigstens 24 Stunden Trockenzeit.

Ein klein wenig wasserfester Weißleim (der neue UHU express) sorgt für ausreichend stabile Verbindung aller aneinanderstoßenden



Bild 6: Nordwest-Ansicht des Originalgebäudes.

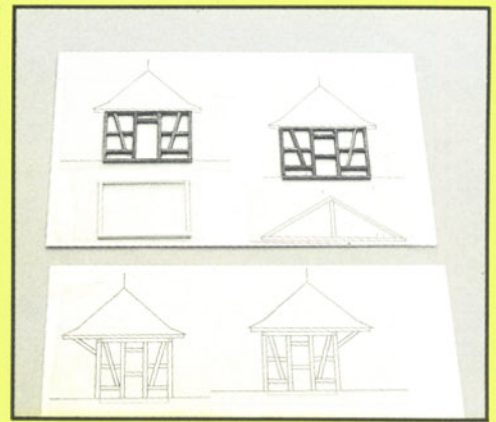
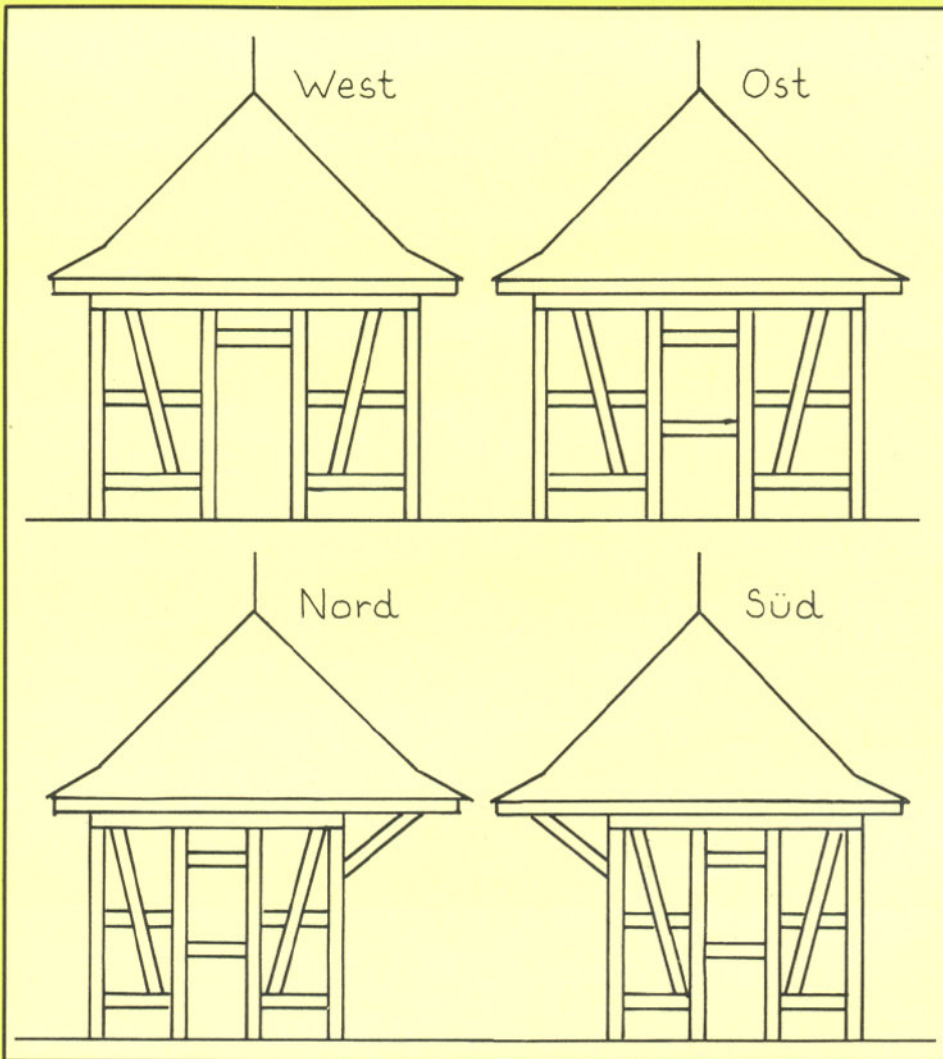


Bild 8: Die Fachwerkkonstruktion der Wandteile entsteht aus zuvor gebeizten North-Eastern-Profilen (2x2 mm).

Bild 7: Bauzeichnungen im H0-Maßstab für das Haltepunktgebäude Weißenhohe.

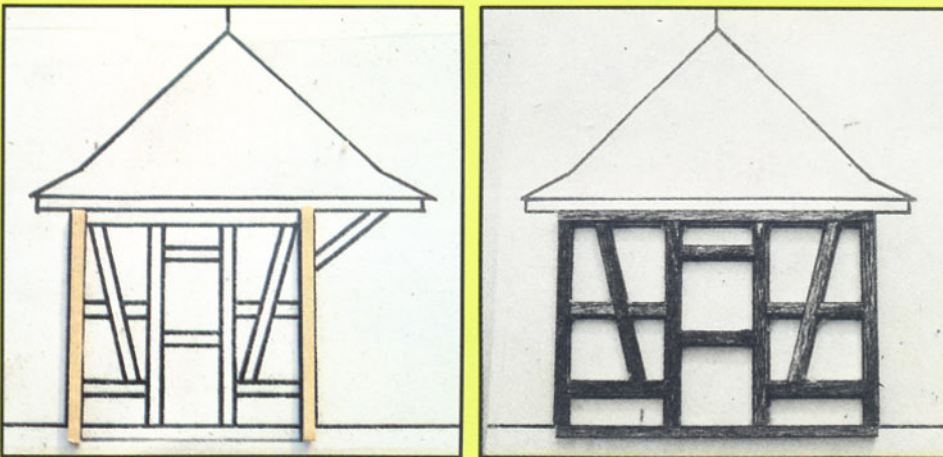


Bild 9: Die beiden Eckpfosten an den Wandteilen der Schmalseiten werden nach dem Ausgießen mit Gips wieder entfernt. Wir haben sie deshalb nicht mit Beize behandelt.

Bild 10: Fertige Fachwerkkonstruktion der Rückwand.

Bild 11: Vorder- und Rückwand des Haltepunktgebäudes sind, ebenso wie die Bodenplatte, bereits mit Gips ausgegossen. Die nicht eingefärbten Vierkantprofile der Bodenform werden nach Aushärten der Gußmasse wieder entfernt.

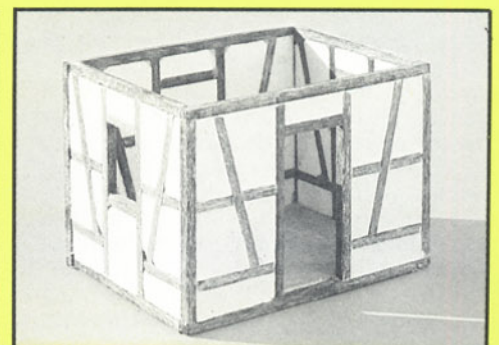
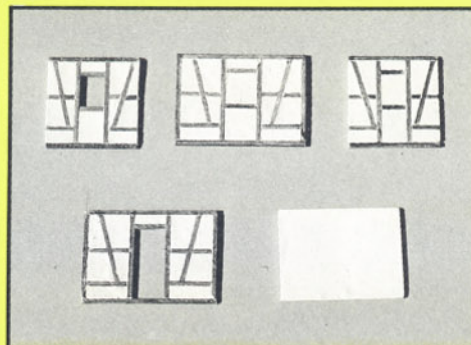
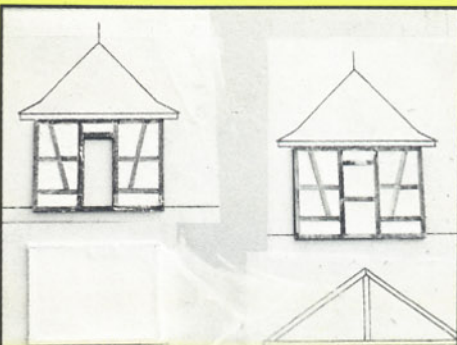
Bild 12: Wandbauteile und Bodenplatte fertig zum Zusammenbau.

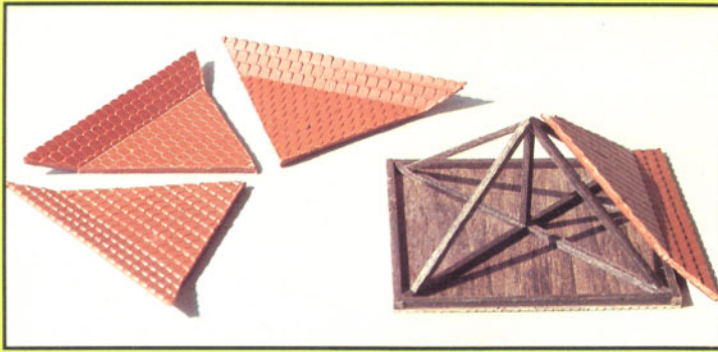
Fachwerkbalken. Natürlich dürfen Eckpfosten entweder nur an den Stirn- oder den Seitenwänden befestigt werden. Diese Balken – sie erscheinen auf unserem Beispielfoto hell – dienen lediglich als Begrenzung der betreffenden Wandteilform und werden nach Aushärten der Gußmasse wieder entfernt.

Etwas Fingerspitzengefühl erfordert schließlich das Ausgießen des Fachwerks mit cremig angerührtem Gips. Besonders kleine Zwischenräume des Gebälks haben wir mit Hilfe eines kleinen Holzstäbchens tropfenweise aufgefüllt. Das gleiche „Werkzeug“ eignet sich auch gut zum Stochern im Gips, falls sich die Gußmasse beharrlich weigern sollte, bis in die Ecken des Gebälks auszulaufen. Die Fußbodenplatte entsteht nach dem gleichen Verfahren; alle vier „Begrenzungsbalken“ aus North-Eastern-Kanholz werden nach Aushärten des Bodens wieder entfernt. Nun heißt es, sich in Geduld zu üben. Das vorsichtige Abziehen der fertigen Wandteile von der Zeichnungsfolie erfolgt frühestens nach 24 Stunden Trockenzeit.

Für den anschließenden Zusammenbau von Wandteilen und Fußboden – auf absolut planem Untergrund – ist wiederum UHU-express-Weißleim zu empfehlen. Eine etwaige Inneneinrichtung sollte natürlich vor dem Zusammenkleben der Wandteile untergebracht werden. Das gleiche gilt für die mehr oder weniger genialen Sprüche, mit denen sich wartende Reisende an den Wänden eines derartigen Gebäudes zu verewigen pflegen.

Bild 13: Um absolut rechteckige Montage zu gewährleisten, sollten die Wandteile auf einer Glasplatte zusammengebaut werden.





Das Dach

Im Modell besteht die Dachkonstruktion aus einer längsgerillten North-Eastern-Platte (0,8 mm Wandstärke, 1,0 mm Bretterabstand) quadratischen Zuschnitts. Sie trägt den aus 2,0 x 2,0 mm-Kanthölzern gebildeten Giebel.

Zum Dachdecken haben wir Biberschwanz-Platten aus dem Vollmer-Sortiment verwendet. Einfachstes Verfahren beim Zuschnitt: Umrißzeichnung eines Dachteils auf die Rückseite der Dachplatte heften (mit Papierklebestift oder Fixogum) und entlang der Umrißlinien mit Hilfe eines Federmessers und Stahllineal allmählich ausritzen. Der Knick im unteren Teil einer jeden Dach-Seitenfläche wird fast ebenso behandelt, jedoch nicht durch-, sondern auf der Rückseite nur angegritzt und anschließend – vorsichtig – aufgebogen.

Reine Nervensache ist auch das anschließende Aneinanderkleben der vier Dachplattenteile. Flüssiger Kunststoffkleber, mit dem Pinsel aufgetragen, eignet sich dafür sehr gut. Wer auf Nummer sicher gehen will, heftet die Dachbauteile zunächst „gepunktet“ aneinander, und stülpt das noch recht wackelige Gebilde vor dem endgültigen Zusammenbau erst einmal probenhalber über den hölzernen Dachstuhl.

Sollten die vier Teile an den Kanten nicht überall hundertprozentig aneinanderstoßen, besteht allerdings kein Grund zur Panik. Den Spalt an den Stoßkanten haben wir mit Firstziegeln aus dem Kibri-Sortiment überdeckt. Ein Blick auf das Dach des Vorbild-Gebäudes zeigt übrigens, daß es die Handwerker an dieser kritischen Stelle der Dachkonstruktion im Original auch nicht sonderlich genau genommen haben.

Die Spitze auf dem Dach des Haltepunktgebäudes ist im Modell mangels Drehbank – mit Hilfe von Bohrmaschine und Feile – aus einem Geländerpfosten (Messingguß) entstanden.

Nach dem Aufkleben der Dachkonstruktion (UHU-Holzkleber, vorsichtig mit dem Pinsel auf die oberen Balken der Wände aufgetragen) steht lediglich noch das Einpassen der schrägen Dachabstützungen an der Vorderseite des Gebäudes an. Beim Original weisen diese Balken einfaches Schnitzwerk auf, das sich im Modell mit verschiedenen feinen Feilen nachempfinden läßt, man kann es aber auch bleiben lassen.

Verwitterung

Für den Ruß vergangener Dampfbahtage sorgt im Modell schwarze Trockenfarbe, die mit einem weichen Pinsel aufgetragen wurde. Moos und Flechten auf den Dachziegeln lassen sich durch grüne Trockenfarbe darstellen. Ein anschließender Überzug mit mattem Klarlack aus der Spraydose (zum Beispiel Revell, Nummer 2) schützt die Verwitterung vor Griff-

Bild 14: Blick auf Giebelkonstruktion und die bereits zugeschnittenen und abgewinkelten Dachteile.

Bild 15: Bauzeichnungen im H0-Maßstab für das Dach des Haltepunktgebäudes Weißenhohe.

Bild 16: Zum Aufkleben des fertig montierten Daches eignet sich am besten Weißleim, mit einem feinen Pinsel auf die oberen Balken der Wandteile aufgetragen.

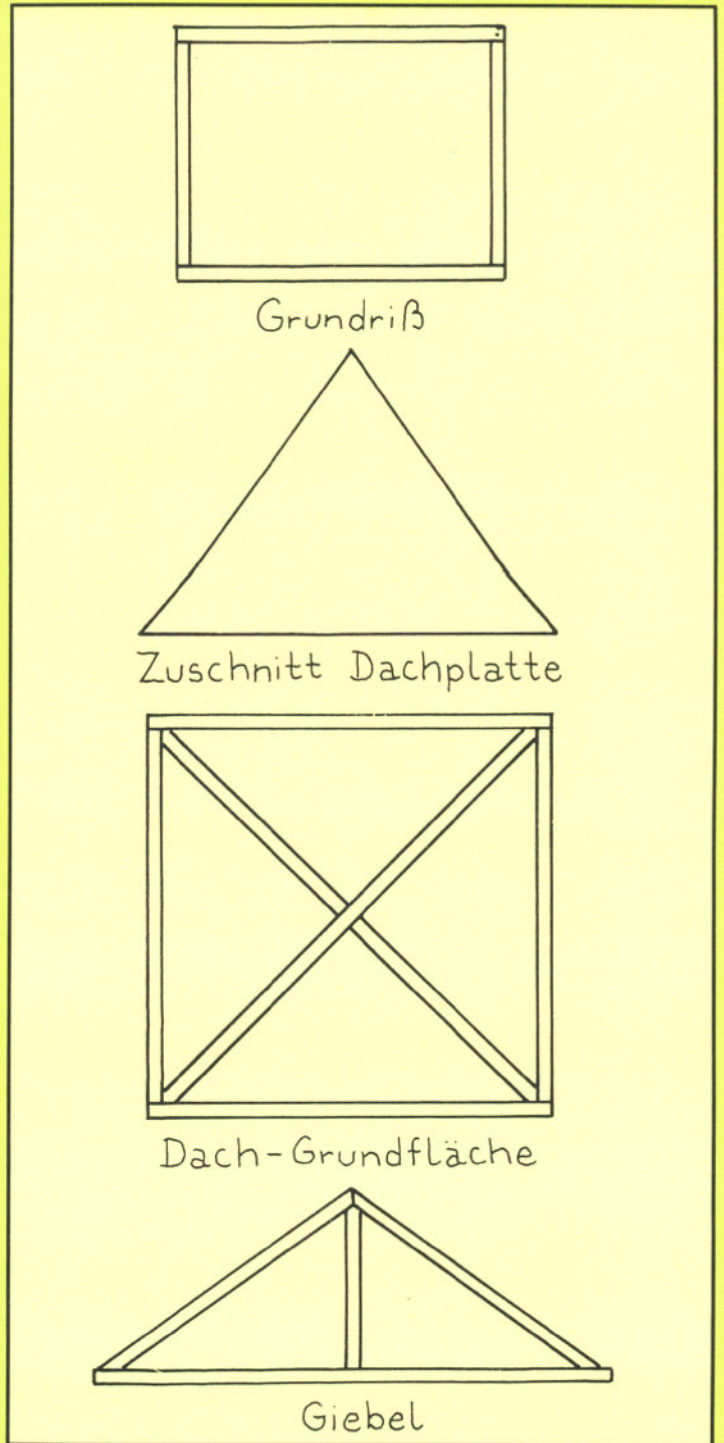




Bild 17: Lokalbahnromantik im H0-Maßstab: Gleich hält die 86 005 mit ihrem Bummelzug in Weißenöhe.

spuren. Rußreste an den weißgetünchten Seitenwänden werden am besten mit stark verdünnter, schwarzer Plakafarbe wiedergegeben.

Passende Fahrzeuge:

Königlich Bayerische Staatsbahn: D VII, D XI; Deutsche Reichsbahn: 98⁵, 98⁷; Deutsche Bundesbahn: 98⁸⁻⁹, 98¹¹ 64, 86, V 100.

Wagen: Bayerische und preußische Lokalbahnwagen, Donnerbüchsen; ab den 60er Jahren Umbauwagen B3y und B4y.

Text, Fotos und Skizzen: Willy Kosak

Bild 18: Auch der „Lumpensammler“ – aufgenommen im allerletzten Abendlicht – ist mit einer 86er bespannt (Lok: Fulgurex; Wagen: Roco; Lampe: Reitz).





Bild 1: Sonntagsruhe an einer preußischen Nebenbahn-Endstation. Gleich vier Maschinen der Gattung T 3 warten vor dem Lokschuppen auf den nächsten Einsatz. Modelle: Fleischmann, Rai-Mo.

Preußen im Modell

Lokalbahnrromantik — Lieblingsthema vordororientierter H0-Bahner — hat es nicht nur unter weißblauem Himmel gegeben: einschlägige Fahrzeuge fanden sich auch bei der KPEV zur Genüge. Indes: Loks und Wagen nach preußischen Vorbildern, geeignet für Modellbahnstrecken mit "sekundärem Betrieb", werden von Industrie und Kleinserienherstellern bislang nur in bescheidener Auswahl angeboten. Um preussischen Nebenbahnbetrieb zur Zeit der Jahrhundertwende darzustellen, haben wir deshalb unter anderem auf handgefertigte Einzelstücke und Kleinserienmodelle aus der ehemaligen M+F- und Rai-Mo-Produktion zurückgegriffen. Vielleicht kann das ein oder andere Modell unseren Kleinserien- bzw. Großserienherstellern als Anregung bei Produktionsüberlegungen "Anstöße" geben. In Handarbeit aus Messingblech und M+F-Bauteilen ist beispielsweise jenes Lokomotivchen als Einzelstück entstanden, dessen Vorbild als preußisches Pendant zum bayerischen "Glaskasten" gelten könnte: die 1880 in insgesamt vier Exemplaren bei Schichau in Elbing gebaute Omnibuslokomotive mit Gepäckabteil. Während zwei dieser urigen 1A-Maschinchen ein Zwillingstriebwerk aufwiesen, waren die beiden anderen Gepäcklokomotiven in Zweizylinder-Verbundbauart bestellt worden. Die beiden Winzlinge mit den Betriebsnummern 83 und 84 der KED Hannover dürfen als erste Verbundloks in Deutschland gelten.

Bei Fahrzeugen für Nebenbahnen wurde in Preußen offenbar genauso gespart wie in Bayern: ganze 12.000 Mark betrug seinerzeit der Beschaffungspreis für eine Gepäcklokomotive einschließlich der benötigten Reserveteile. Bei Betrachtung der zugehörigen Personenwagen — ausführliche Beschreibung der Gepäcklok und der eigens dafür

beschafften, besonders leichten Waggons siehe EJ 5/84 — drängt sich freilich der Verdacht auf, daß deren Konstruktion von einem wegen Geizes des Landes verwiesenen Schotten maßgeblich beeinflußt worden ist: bei einer Aufbauhöhe von nur 6.200 mm sollte der Wagen 3. und 4. Klasse 52 Personen aufnehmen können. Nicht viel gemütlicher ist es in den Waggons mit 2., 3. und 4. Klasse zugegangen: auf gleicher Grundfläche wie beim CD-Wagen wurden immerhin noch 44 Fahrgäste zusammengepfercht. Diese beiden Zügeln waren im Ottbergener Raum eingesetzt. In unserem Fall sind die beiden "Massentransportmittel" aus verlängerten bayerischen Rai-Mo-Lokalbahnwagenkästen auf Fleischmann-Fahrgestellten entstanden. Die Umbauten wur-

den von Herrn J. Günther, Frickenhausen ausgeführt.

Im Gegensatz zu den Fahrgästen scheint die KPEV mit den leichten Omnibuszügen im Nebenbahnbetrieb durchaus zufrieden gewesen sein. Wenig später wurden zehn Exemplare einer den Gepäcklokomotiven recht ähnlichen 1A nvt-Lokomotive bei Henschel in Kassel bestellt. Diese Loks der Gattung T 0 erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von immerhin 65 km/h und beförderten lange Zeit Omnibuszüge auf der Strecke Hannover-Schwarmstedt-Soltau. Eine Maschine — die Hannover 6003 — ist bis heute erhalten geblieben: sie steht im Berliner Verkehrs- und Baumuseum im alten Hamburger Bahnhof. Unser H0-Modell stellt — wie die 1:87-Nachbildung der Gepäckloko-

Bild 2: In Fleischmann-Originallackierung präsentiert sich die T 3 6205 Halle, mit den fein und sauber gedruckten rotgeränderten Zierlinien.





Bild 3: Ein umgebautes Modell der leichteren T 3 nach Typenblatt M III-4e mit abgeschrägter Führerhausrückwand.

motive - ein handgefertigtes Einzelstück dar. Auf Bild 11 befördert sie einen Zwei-Wagenzug, gebildet aus einem zweiachsi-

gen Rai-Mo-Abteilwagen dritter Klasse und einem aus Roco- und Rai-Mo-Teilen zusammengesetzten Gepäckwagen mit Personen-

abteil. Ausführliche Informationen zur T 0: Eisenbahn-Journal 7/84. Ebenfalls für den Nebenbahndienst waren

Bild 4: Lokführerseite der selben T 3 mit schräger Führerhausrückwand.





Bild 5: Dieses Modell einer T 3 nach M III-4e — allerdings mit gerader Führerhausrückwand — befand sich bis vor kurzem im Rai-Mo-Angebot.

die Maschinen der Gattung T 2 gedacht. Zu dieser Gruppe zählten beim Großbetrieb eine ganze Reihe unterschiedlicher B1 n2t-

Typen. Darunter gab es allerdings auch zwei sogenannte "Normale": nach Typenblatt M III-4h hatten Henschel und Schichau zwi-

schen 1889 und 1897 insgesamt 63 Maschinen der "Elberfelder Bauart" erstellt, von denen die KPEV 21 als T 2, den Rest als T 4²

Bild 6: Für den Einsatz auf längeren Nebenbahnstrecken eignet sich das Fleischmann-Modell der preußischen G 4.3.





Bild 7: Preußen unter sich: von M + F stammen die Modelle der Mallet – G 9 und der P 2/G 2 im Vordergrund. Dahinter — teilweise verdeckt — eine G 3 von M + F sowie eine P 4 vom gleichen Hersteller. Von Fleischmann dagegen kommt die im Hintergrund am Bekohlungsgleis abgestellte P 8.

führte. Nur in drei Exemplaren war dagegen die zweite "normale" B1 n2t-Lok nach Typenblatt M III-4g gebaut worden. Die Maschinen wurden drei verschiedenen Gruppen zugeteilt: eine lief als T 2 Hannover 6083, eine weitere als T 4 Münster 6451 und die dritte gar als T 3 Posen 6101 (siehe Eisenbahn-Journal 8/84). Modell: M + F.

Modellbahner, die mit den Gepflogenheiten preußischer Gruppeneinteilung weniger vertraut sind, stellen sich unter der Bezeichnung T 3 freilich eine andere Bauart vor: die "normalen" C-Kuppler nach Typenblatt M III-

-4e oder M III-4p. Modellbahnhersteller haben sich in Baugröße H0 beider Varianten angenommen: die leichtere Ausführung nach M III-4e hat es vor einiger Zeit bei Röwa gegeben; die gleiche Maschine fand sich später im M + F- und Rai-Mo-Programm wieder. Bei Rai-Mo hatte man dann noch in Erwägung gezogen, auch die ältere Variante mit abgeschrägter Führerhausrückwand zu fertigen, bei der sich auch die Kesselan- und -aufbauten recht erheblich unterschieden. Leider kam es nicht mehr zur Fertigung, so daß es sich bei der abgebildeten Maschine

um ein Einzelstück handelt. (Umbau ebenfalls J. Günther.) Sicherlich läßt sich ein Exemplar der ursprünglichen Rai-Mo-Maschine im Fachhandel noch ergattern.

Aus dem Hause Fleischmann kommt dagegen das ausgezeichnete H0-Modell der verstärkten T 3 nach M III-4p. Wir haben die für Nebenbahn- und Rangierdienst gebaute Maschine gleich in zwei Exemplaren in Dienst gestellt: Während die eine T 3 die grüne Fleischmann-Originallackierung trägt (nur mit Zugpackung lieferbar), wurde die andere ebenfalls von J. Günther auf KPEV-Look ge-

Bild 8: Je nach Direktion liefen die Bln2t-Loks nach Typenblatt M III-4h unter der Gattungsbezeichnung T 2 oder T 4.2.



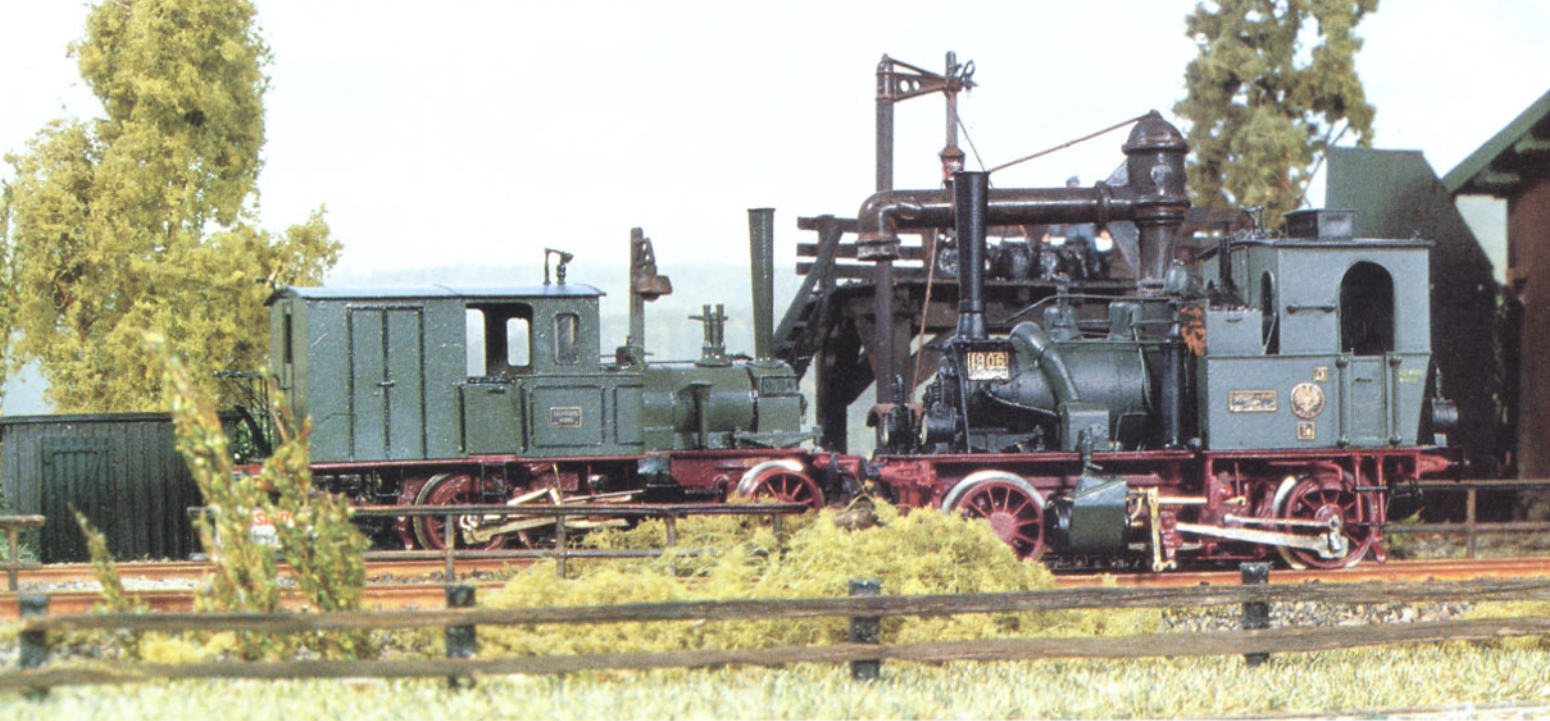


Bild 9: Gleich zwei wertvolle Handarbeits- Einzelstücke sind auf diesem Bild vereint: die beim Vorbild in zwei Exemplaren gefertigte Verbund- Gepäcklok und die 1A- Lok der Gattung T 0.



Bild 10: Aus Rai- Mo- Wagen nach bayerischen Lokalbahn- Vorbildern sind die beiden, eigens für Omnibuszüge beschafften KPEV- Waggons hinter der Gepäcklokomotive entstanden.

trimmt. Eine ausführliche Vorbild-Beschreibung der T 3-Typen findet sich im Eisenbahn-Journal 1/85.

Im Gegensatz zu Bayern verfügte die KPEV über Nebenstrecken von beachtlicher Länge. Vor allem in Ostpreußen führten Bahnlängen mit "sekundärem Betrieb" über Distanzen von mehr als 100 km. Bei solchen Entfernungen verbietet sich natürlich der Einsatz von Tenderlokomotiven von selbst. Für derartige Aufgaben liefen beispielsweise auf der ostpreußischen Südbahn Königsberg — Lötzen — Lyck 24 Exemplare einer leichten B1-Maschine, die dort der Gruppe P 2 zugeordnet war. In Altona und Hannover waren diese Gemischtzugloks als G 2 eingereiht worden. Unser Modell — Vorbildbeschreibung siehe Eisenbahn-Journal 4/84 — stammt von M + F.

Für bieigungsreiche Strecken an der Mosel, in der Eifel und in Schlesien hatte die KPEV zwischen 1893 und 1898 insgesamt 27 Maschinen der Gattung G 9 "Mallet" bei der elsässischen Lokomotivfabrik "Grafenstaden" erbauen lassen. Offenbar stellten die B-Bn4v-Loks nach Musterblatt M III-3f keine sonderlich glückliche Konstruktion dar; jedenfalls waren sie von der Reichsbahn nicht mehr umgezeichnet worden (siehe Eisenbahn-Journal 3/84). Unser Fotomuster wurde

schon vor zehn Jahren als Projektstudie von Bachmann für M + F angefertigt. Für den Einsatz auf preußischen Nebenstrecken kommt freilich auch das Fleischmann-Modell der G 4³ in Betracht. Mit einer Vorbild-Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h

eignet sich die kräftige Maschine durchaus auch zur Beförderung längerer Personenzüge. Eine ausführliche Beschreibung der Lok bietet die Ausgabe 1/83 des Eisenbahn-Journals.

Text und Fotos: W. Kosak

Bild 11: Die wenig kostenintensiven "Omnibuszüge" — in diesem Fall bespannt mit dem Handarbeits- Modell einer T 0 — erfreuten sich im Original zumindest bei den sparsamen KPEV-Verantwortlichen ziemlicher Beliebtheit. C- Wagen: Rai- Mo; Abteilwagen mit Gepäckabteil: Umbau aus Rai- Mo- und Fleischmann-Teilen.





Messenachlese

Der Gesamteindruck der diesjährigen Messe war wieder recht erfreulich. Wie bereits im vorausgegangenen Journal berichtet, zeigten vor allem die Zubehör-Hersteller sehr interessante Gebäude-Bausätze und Accessoires; unsere Journal-Redakteure waren mit dem allgemeinen Neuhei-

tenangebot rundum zufrieden. Natürlich konnten wir in unserem Messebericht nicht alles vorstellen. Wir wollten aber zumindest das Wichtigste derjenigen Hersteller vorstellen, die dann während des Jahres auch tatsächlich liefern. Wie jedes Jahr waren wieder einige Kleinhersteller in Nürnberg

zu verzeichnen, von denen erfahrungsgemäß dann im Verlauf des Jahres meistens nichts weiter zu hören und zu sehen ist. Eine zwar gewohnte, aber dennoch wenig begrüßenswerte Randerscheinung. Von einigen Kleinserien-Herstellern, die durchaus ihren Lieferverpflichtungen nachkommen,



Bild 1: Neben der BR 71 zeigte Weinert ein interessantes Anlagenaccessoire in Form einer filigranen Signalbrücke aus Metall.

Bild 2: Weinerts BR 71 der Reichsbahn und DB wird sicher viele Modelldampflokliebhaber interessieren.



konnten wir leider aus Platzgründen nicht berichten, werden aber im Laufe dieses Jahres bei Neuheitenauslieferungen noch darüber schreiben.

Manche kleinere Standinhaber waren bemüht, ihre Produkte auf hübschen Dioramen in Modellbahnatmosphäre zu zeigen. Hierbei gibt es sicher die eine oder andere Anregung auch für den Bastler zuhause. So war z.B. die neue Weinert Signalbrücke auf

einem Diorama von Erbauer Bruno Oeberle zu sehen. Mit sicherem Blick hat er eine weitgehend vorbildgerechte Szenerie geschaffen, die sich u.a. ideal zur Präsentation von Lokomotiven und Wagenmodellen eignet. Ein besonderer Gag waren die darauf befindlichen, in Eigenfertigung gestalteten Büsche und Bäume. Als Grundmaterial diente simples Bahndammkraut, das ähnlich der schon früher im Journal beschriebenen

Jerusalem-Methode haltbar gemacht wurde. Lediglich Woodland-Beflockung wurde als "Laub" verwendet, um eine vorbildliche Baumimitation zu vermitteln. Weinert-s nun fertiggestellte Baureihe 71 (voraussichtlich im Juni lieferbar) wurde auf diesem Schaustück ebenso wie die von Reitz umgebaute Märklin 78 in Länderbahnausführung fotografiert.

Recht Stimmungsvoll fanden wir auch ein

Bild 3: Die von Reitz gesuperte Märklin Länderbahn 78 (Preuß. T 18) ist kaum wieder zu erkennen.



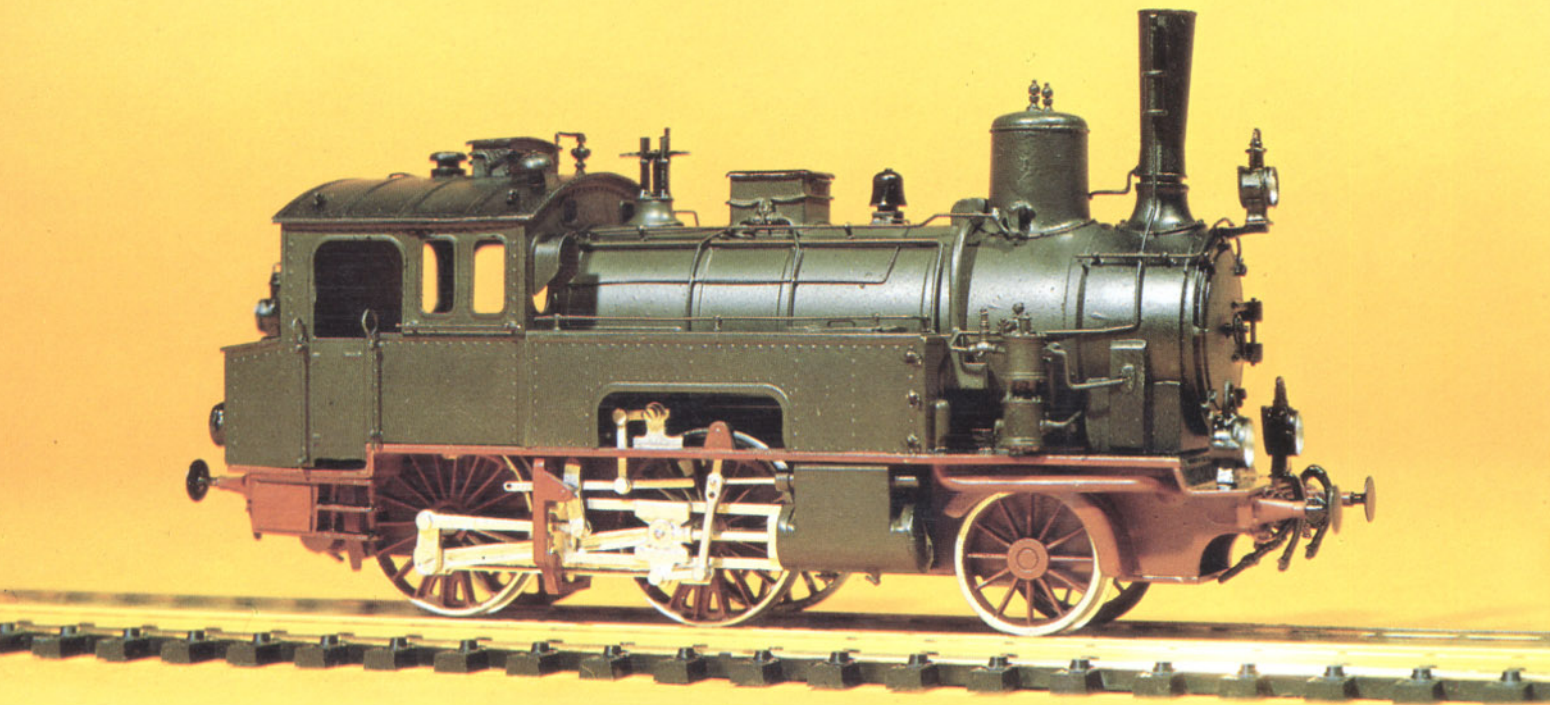


Bild 5: Die preuß. T 4 in H0 von Metropolitan, hier noch als Handmuster, soll in Kürze bereits ausgeliefert werden.



Bild 6: Eine interessante Methode zur Baumherstellung war auf Weinerts Diorama zu entdecken.

Schmalspur-Diorama, bei dem sich das Bahngelände unmittelbar an ein kleines Hafenbecken anschließt. Von Metropolitan war eine preußische T 4 als Handmuster ausgestellt, die schon ab ca. Mai als Fertigmodell geliefert werden soll. Sicher werden wir auch hier noch Gelegenheit haben, die Lokomotive nach erfolgter Lieferung ausführlicher im Journal zu besprechen. Bei Liliput waren schon recht weit fortgeschrittene Teile des SVT 137 bzw. VT 06 zu sehen. Auch in diesem Falle möchten wir für eine eingehendere Berichterstattung die Auslieferung, die nicht vor Ende 1986 erfolgen wird, abwarten. Zu erwähnen sind noch ein ganz reizender bayerischer Länderbahn-Schneepflug, der bei Kramer, Wolfsburg, ausgestellt war sowie viele neue Faulhaber-Motorisierungsätze — nun auch für N-Lokomotiven — von SB-Modellbau Bussjäger, Olching. Gut gefiel auch das neue Baumangebot (Kiefern, Fichten, Lärchen) von Haberl + Pabst, Augsburg.

P. Schiebel

Bild 7: Den Torso des VT 137 konnte man bei Liliput am Messestand begutachten.

Alle Fotos: P. Schiebel





Bild 1: Drei Lokomotiven der Reihe 1045 der ÖBB erhielten noch eine rote Lackierung. Zu ihnen zählt die abgebildete 1045.14, die im August 1985 mit ihrem Verschubzug im Bahnhof Steeg-Gosau (Strecke Attnang-Puchheim-Stainach-Irdning) rangiert.

Foto: A. Ritz

Elektrolokomotiven der Reihe 1045 der ÖBB und Ee 3/3 der SBB

Vorbild und Modell

Im Fahrzeugpark der früheren BBÖ kam der im Jahre 1927 erstmals in Dienst gestellten Baureihe 1170 eine besondere Bedeutung zu. Bei diesen Maschinen, von der Lokomotivfabrik Wiener Neustadt entwickelt, handelt es sich um die ersten österreichischen Elektrolokomotiven mit zweiachsigen Drehgestellen und Einzelachsenantrieb. Hierbei

wurden die Antriebsmotoren auf einer die Achse umgebenden Hohlwelle angeordnet. Die Kraftübertragung erfolgte von einem auf der Hohlwelle sitzenden Großrad über tangential eingebaute Federtöpfe der Bauart Sécheron auf die Radkörper.

Der große Vorteil dieses Antriebsprinzips liegt in den geringeren ungefederten Massen. Mit einer Länge über Puffer von nur 10 300 mm waren die Maschinen die kürze-

sten Streckenlokomotiven und mit einer Achslast von knapp über 15 t auch für Abschnitte mit schwächerem Oberbau geeignet. Eine weitere Besonderheit ist der verhältnismäßig hohe kastenförmige Rahmen mit den Zug- und Stoßvorrichtungen, der die elektrische Ausrüstung und den Lokomotivkasten trägt. Noch recht bescheiden waren die Stundenleistung von 1140 kW und die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Bis zum Jahre 1929 wurden insgesamt 14 Fahrzeuge an die BBÖ geliefert.

Von 1938 bis 1945 fuhren die Maschinen mit der Baureihenbezeichnung E 45, bei der ÖBB werden sie als Reihe 1045 geführt. Im Laufe ihrer langen Dienstzeit kam es bei den verschiedenen Hauptausbesserungen zu einigen Veränderungen am Aufbau. Hierbei entfielen die ursprünglich vorhandenen hohen Lüftungsaufsätze auf dem Dach. Nicht mehr vorhanden sind auch die Türen in den Stirnfronten und die Übergangseinrichtungen. Da die Lokomotiven den Anforderungen im Streckendienst allmählich nicht mehr gewachsen waren, kamen sie in den Verschubdienst und wurden auch noch als Vorspannlokomotiven eingesetzt. Drei Maschinen (Betriebsnummern 1045.03, 09 und 14) erhielten noch eine rote Lackierung. Zwei Lokomotiven kamen inzwischen in den Besitz der Montafoner-Bahn. Die 1045.03 ist dort, nun zweifarbig creme/rot lackiert, bereits im planmäßigen Einsatz.

Bild 2: Roco H0 Modell der österreichischen 1045, das zuerst in grüner Version ausgeliefert wurde. Detaillierungsteile, die dem Modell einzeln beiliegen sind hier noch nicht angebracht.





Bild 3: Wegen der geringen Länge über Puffer war es möglich, auf der Drehscheibe in Attnang–Puchheim zwei Maschinen der Reihe 1045 gleichzeitig zu drehen. Das Foto mit der 1045.06 und der 1045.13 entstand im Sommer 1970. Foto: U. Geum

Die 1045 als Modell der Baugröße H0

Als erste von drei angekündigten Ausführungsvarianten erschien jetzt das grüne Modell der 1045.06 von Roco. Das kompakte Fahrzeug ist ein richtiger kleiner Kraftprotz mit vorzüglichen Laufeigenschaften. Der zentral angeordnete Motor mit zwei Wellenenden und zwei Schwungradscheiben treibt über Schnecken- und Stirnradgetriebe alle vier Räder an. Ein Rad in jedem Drehgestell ist mit einem Haftreifen bestückt. Dadurch sowie durch den Rahmen aus Metall-Druckguß und die Ballastblöcke ist eine hohe Zugkraft gewährleistet. Die beiden Schwungradscheiben helfen sicher-

Bild 4: Das kompakte Zinkalufahrwerk umschließt den Motor mit den beiden Schwungradmassen vollkommen. Das ganze Gewicht des Fahrwerks gewährleistet eine hohe Zugkraft.



Bild 5: Die Gegenseite der 1045 zur Abb. 2. Die Kühlschlange ist an dem hohen Fahrwerksrahmen extra aufgesetzt.





Bild 6: Die Ee 3/3 der SBB in H0 superdetailliert, sämtliche Teile sind angebracht. Das Modell wirkt sehr filigran.

lich beim Überfahren von Schmutzstellen auf dem Gleis und von stromlosen Herzstücken. Die Selbsthemmung der Schneckengetriebe läßt sich damit aber nicht überwinden. Wichtiger für die Betriebssicherheit ist eine gute Stromabnahme von den Rädern, die bei diesem Modell gegeben ist. Beide Führerstände erhielten

eine Inneneinrichtung, der Führerraum 1 sogar einen Lokführer. An den Frontfenstern sind sehr fein ausgeführte Scheibenwischer vorhanden. Der Packung liegen noch zahlreiche Griffstangen und Steckteile sowie drei Nummernsätze bei. Enthalten sind auch eine ausführliche Montageanleitung und die vollständige Ersatzteilliste.



Bild 7: DB Güterwagen Gbs 254 mit schwarzem Fahrwerk in H0.



Bild 8: Unverkürzter H0-Reisezugwagen für Schweden

Bild 9: Einheitstaschenwagen Sdkms 787 in H0 mit neuer Nummer und holländischem Sattelaufleger.

Alle Modellfotos:
H. Obermayer



Rangierlokomotive Ee 3/3 der SBB

Für den mittelschweren Verschiebedienst auf größeren Bahnhöfen beschafften die Schweizerischen Bundesbahnen von 1923 bis 1971 insgesamt 163 Elektrolokomotiven der Bauart Ee 3/3. Die Fahrzeuge aus fünf Bauserien erhielten alle einen Schrägstangenantrieb der Bauart Winterthur, unterscheiden sich aber in der Bauausführung und in den Hauptmaßen. Für den Einsatz in den Grenzbahnhöfen Genf und Chiasso stellte die SBB auch noch 10 Viersystem-Lokomotiven mit Außenrahmen, Hall'schen Kurbeln und einfacher Kuppelstange in Dienst. Als Standardbauart dürfen die Fahrzeuge mit den Betriebsnummern 16 381 — 16 414 und 16 421 — 16 430 bezeichnet werden. Diese Maschinen, mit einer Länge über Puffer von 9 150 mm, haben eine Stundenleistung von 520 kW und eine Höchstgeschwindigkeit von 50 bzw. 45 km/h. An einem solchen Vorbild orientierte sich Roco bei der Entwicklung des H0-Modells der Ee 3/3.

Das Modell der Ee 3/3 der SBB

Die kleine Ee 3/3 im Maßstab 1:87 mit braunem Gehäuse und schwarzem Fahrwerk ist schon ein schmuckes Modell mit vielen feinen Details. Der Antrieb erfolgt, wie beim Vorbild, vom Motor auf die Blindwelle und von dort über ein gegossenes Gestänge auf die drei Radsätze, die ohne Haftreifen bleiben. Sehr gut wirken die brünierten Radreifen. Die Stromabnahme ist gut und sicher, sie erfolgt von allen sechs Rädern. Das Schnecken- und Stirnradgetriebe ist hoch untersetzt und verleiht der Lok sehr gute Langsamfahreigenschaften. Die auf der Motorwelle aufgezoogene Schwungscheibe bringt einen geringfügigen Auslauf. Die Zugkraft des Modells, bei dem nur das Führerhaus aus Kunststoff, die anderen Teile aus Zinkal bestehen, reicht für den Verwendungszweck der Lokomotive völlig aus. Ein etwas rauher Lauf zu Beginn der Erprobung war schon nach einer Einlaufzeit von rund 20 Minuten überwunden. Unter den zahlreichen Zurüstteilen, die der Packung beiliegen, befinden sich in großer Auswahl Steckschilder und Griffstangen aus hartem Draht, die bereits gelb lackiert oder beschichtet sind. Natürlich sind auch der Ee 3/3 eine ausführliche Montage- und Betriebsanleitung sowie die Ersatzteilliste beigegeben.

Diesmal nur wenige weitere Neuheiten

Bedingt durch die Messe gab es außer bei Roco im Februar keine Neuheitenlieferungen zu verzeichnen.

Zu den weiteren Roco-Neuheiten zählen, neben einigen sehr schönen Reisezugwagen nach Vorbildern aus der Schweiz, aus Österreich und aus Schweden, auch noch zwei Güterwagen der DB. Es handelt sich um den gedeckten Güterwagen Gbs 254 mit schwarzem Fahrwerk und einen Einheitstaschenwagen Sdkms 787 mit neuer Nummer und einem Sattelaufleger der holländischen Spedition "malenstein". HO



Bild 1: TLF 24 und 16 Magirus von Preiser. Beim rechten Fahrzeug handelt es sich um den Magirus Rundhauber des Zirkus Krone.

Neue Straßenfahrzeuge



Bild 2: Böckmann Zweipferdeanhänger von Preiser mit Tandemachse.



Bild 4: MAN Sattelzug mit U-Schienen und Doppel-T-Träger als Ladegut.



Neu von Preiser

TLF 16 Magirus F Mercur 125 A

Lange Jahre bildeten die Magirus-Rundhauber TLF das Rückgrat im Fuhrpark der meisten Berufsfeuerwehren. Vom öffentlichen Dienst zwar inzwischen ausgeschieden, beweisen sie aber auch heute noch bei so nützlichen Aufgaben wie Blumengießen auf Gartenbauausstellungen, oder, wie beim vorliegenden Preiser Modell, als Werksfeuerwehr des berühmten Zirkus Krone ihre Funktionstüchtigkeit. Am Modell sind die serienmäßig angespritzten Scheibenwischer für den Spielbetrieb der Stabilität wegen etwas überdimensioniert, für die Modellbauer liegen zwei zierlichere als Ersatz bei. Die Aufbauoberseite zeigt vorbildgerecht einen durchbrochenen Lattenrost auf. Wie bei allen Preiser "Rundhaubern" sind die eingesetzten Scheinwerfer transparent und ermöglichen so bei stationärer Aufstellung die Beleuchtung mit Lichtleitfasern.

TLF 24 Magirus

Fahrgestell mit Allradantrieb und anderes ist mit dem TLF 16 identisch. Dem Einsatzzweck angepaßt, sind ein Dachmonitor und zwei weitere Strahlrohre, die aus den offenliegenden Schlauchtrommeln in den Aufbauseiten versorgt werden angebracht. Der Schiebebildbogen sieht die Verwendung auf dem Flughafen Düsseldorf vor. An den Spritzlingen beider Kits sind überzählige Teile vorhanden, über die sich die Feuerwehrrumbauer sicher freuen werden.

Ein umfangreicher Schiebebildbogen für die Krone-Version liegt bei.

BÖCKMANN Zweipferdeanhänger des Typs T II V Vorbild für das neue Preiser-Modell ist der in Pferdesportkreisen wohlbekannte Böckmann-Zweipferdeanhänger Typ T II V. Tandemachse und V-Deichsel verleihen ihm gute Fahreigenschaften und Sicherheit beim Transport. Mehrere Variationen sind möglich: Klappen in geöffneter oder geschlossener Position, Stützrad in Fahroder Parkstellung. Das Fahrzeug ist auch als Viehtransporter zu verwenden. Beim Schweinetransport sind seitlich Lüftungsklappen anzubringen. Die Plane kann dann weggelassen oder das niedrigere Viehtransporter-Planengestell aufgesetzt werden. Dem Bausatz liegt ein Abziehbildbogen mit Hersteller- und Gesamtgewichtsschildern bei.

Als Zugwagen kommen in Betracht: Dodge Pick-up von Roco, Mercedes G-Modell von Wiking, Range Rover von Herpa und andere Geländewagen, sowie schwere Limousinen.

Bild 5: Kibri-s neue Liebherr-Liebherr-Zweiwegbagger-Version mit Schienenfahrwerk und zwei Schalengreifern.



Bild 6: Ebenfalls von Kibri der DAF-Viehtransporter "Köpf". Die Ladebordwand ist abklappbar.

Bild 7: Die Mobilbagger mit Planierschild, - eine weitere Version des interessanten Kibri Modells.

Fotos: W. Kosak

Neu von Kibri

Kipperzug MAN 19321

Der MAN 19321 mit luftgefedertem Dreiachsanhänger ist ein typischer Vertreter jener Kippergattung, die zur Belieferung von Betonwerken mit Zuschlagstoffen (sprich: Kies) herangezogen werden.

Die beiden Wackenhut-Dreiseitenkipperbrücken mit Bordwänden aus Aluminiumprofilen sind vom Kibri Mercedes Kieszug (Nr. 10010) bereits bekannt. Der Motorenwagen weist die gleiche Detaillierung auf, wie die nachfolgend beschriebene Sattelzugmaschine.

MAN Sattelzug mit Ladegut

Zur Versorgung von Baustellen und Metallverarbeitungsbetrieben mit Langeisen werden fast immer Sattelzüge eingesetzt, deren Auflieger zur Anpassung an große Ladungslängen entweder im vorderen Bereich teleskopierbar sind, oder die ein ausziehbares Rahmenende besitzen. Einen solchen Langeisenlastzug hat Kibri aus dem bereits bei dem B 10020 Holzlastzug verwendeten Auflieger und einer neuen MAN-Sattelzugmaschine mit kurzem Frontlenkerfahrerhaus zusammengestellt. Der Auflieger ist wie sein Vorbild mit beweglicher Rückbordwand und Rahmenverlängerung versehen.

Die MAN-Sattelzugmaschine weist transparente Scheinwerferensätze, eine separate Dachklappe und den Entriegelungshebel für das (bei Kibri nicht kippbare) Kippfahrerhaus auf. An der Hinterachse sind die beiden Federspeicher-Radbremsszylinder gut erkennbar.

Sehr vorbildgetreue sind die hinteren Gummikotflügel dargestellt, deren Halterungen nicht mehr angegossen, sondern als eigenes Bauteil in Fahrgestellfarbe gespritzt sind. Als Ladegut werden je vier U-Schienen und Doppel-Träger beigegepackt.

Zweiwegbagger Liebherr 922

Beim Mobilbagger können die Grabwerkzeuge ausgetauscht werden. Besonderes Merkmal ist die Zweiwegausrüstung, für Schiene und Straße. Das Schienenfahrwerk ist frei beweglich. Bei Arbeiten im Gleisbereich wird meist der Zweischalengreifer zum Einsatz kommen, weil sich damit nicht nur Baggerarbeiten durchführen lassen oder Material von Waggons abgeladen werden kann, sondern auch Schienen und Schwellen recht genau plazieren lassen.

Die Kibri Bagger sind serienmäßig nicht mit Rückspiegeln ausgerüstet. Dieses wichtige Zubehör sollte unbedingt aus einer Zubehörpäckung ergänzt werden.



DAF Viehtransporter "Köpf"

Ein Viehtransporter hat bislang im HOFahrzeugangebot gefehlt. Bei Kibri hat man also wieder einmal ein gutes Gespür. Aufbauend auf dem bereits bekannten DAF 2800 und mit entsprechendem Spezialaufbau der alteingesessenen allgäuer Fahrzeugbaufirma Köpf wurde jetzt ein Viehtransporter ausgeliefert. Beim Vorbild wie beim Modell besteht die Möglichkeit, nicht nur Rinder, sondern durch Einbau einer Zwischendecke auch Schweine (in zwei Ebenen) unterbringen zu können.

Liebherr Mobilbagger mit Planierschild

Ein weiterer Mobilbagger ist nunmehr auch mit einem Planierschild anstelle der vorderen Einzelabstützungen lieferbar, womit bei Wiederverfüllen von Gräben Zeit gespart werden kann. Beim Bag-

gern dient dieses Schild gleichzeitig als Abstützung. Der bisher schon lieferbare Tieflöffel liegt zwar noch bei, in der Bauanleitung wird aber nur die Montage des neu hinzugekommenen Zweischalengreifers gezeigt.

3-Achs-Kipper mit Tandemanhänger

Um die Reihe der straßengängigen Kipperbauarten zu vervollständigen und die Kombinationsmöglichkeiten des bestehenden Programms zu erweitern, hat Kibri nun den dreiachsigen MAN 26321 mit einem Müller Tandemkipphanhänger zusammengestellt. Tandemanhänger sollen beim Vorbild Rückwärtsfahren auf unbefestigtem Boden erleichtern und das Risiko, steckenzubleiben verringern.

H. Lohstädt

