



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

6/1986
August

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

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



6/86

ISSN 0720-051X 12. Jahrgang
Einzelausgabe

DM 9,50 öS 75,-
sfr 8,50

Hermann Merker Verlag

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

Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

Redaktion: Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz

Anzeigen: Anne Rödel,
Evelyn Freimann

Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:

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

Modellaufnahmen:

Ing. Horst Obermayer, Peter Schiebel,
Willy Kosak

Schlussredaktion: S. Werner

Satz: Illig, Textverarbeitung GmbH, Göppingen

Druck: Printed in Italy, EUROPLANNING s.r.l.

Verona – Via Morgagni, 30

1986 erscheint das Eisenbahn-Journal 10 x.

Abonnement (1986): DM 95,- (inkl. Porto)

(europäisches Ausland zuzüglich DM 4,- Porto-
anteil)

Einzelheft: DM 9,50 + DM 2,- Porto

1986 erscheinen die Sonder-Journale 4 x.

Abonnement (1986): DM 59,- (inkl. Porto)

(europäisches Ausland zuzüglich DM 4,- Porto-
anteil)

Postscheckkonto München Nr. 57 199-802

(BLZ 700 100 80)

Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21 300

(BLZ 701 633 70)

Dresdner Bank Nr. 695 918 000

(BLZ 700 800 00)

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

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
zum Kalenderjahresende möglich.

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

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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



Aus dem Inhalt . . . Seite

Die Güterzuglokomotiven der Reihe E 91	4
Mit Volldampf durch Sri Lanka	16
Preußen-Report (Die Gattungen P 0 und P 1)	20
150 Jahre Eisenbahn in Österreich	26
Deutsche Bahnbetriebswerke (Das Bw Simbach)	29
Bayern-Journal (Die Gattung S 2/6)	36
Bücherecke	41, 44
Mini-Markt	46
Mittelrheinische Erzgrube	48
Die Albertbahn im Modell	53
Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut	56
Modellbau auch mit Papier?	60
Preußen im Modell	62
Eine Bahnstation im Bayerischen	66
Schaufenster der Neuheiten	72
Keine Angst vorm Computer (Teil 2)	76
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	79

Die nächste Ausgabe des Eisenbahn widmet sich ausschließlich The-
men der Modelleisenbahn (wie schon die Nr. 9/85).
Die Auslieferung erfolgt Ende August 1986.

Die Seiten 41-44 mit der Sektion 26 der Eisenbahn- und Verkehrskarte
des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heft-
klammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:

Die 044 675 verläßt Anfang der siebziger Jahre mit einem Militärzug nach Grafenwöhr
den Bahnhof Neuenmarkt-Wirsberg in Richtung Bayreuth. Im Rahmen des Pro-
gramms "Dampf 86" der Deutschen Bundesbahn verkehren auf dem Strecken-
abschnitt Neuenmarkt-Wirsberg – Bayreuth heuer erstmals seit vielen Jahren wie-
der mit Dampflokomotiven bespannte Züge.

Foto: U. Geum

Zu unserem Poster (Seite 40/45):

Die 052 613 fährt am 20.5.1973 mit ihrem Güterzug aus Horb in den Bahnhof Rott-
weil ein.

Foto: U. Geum

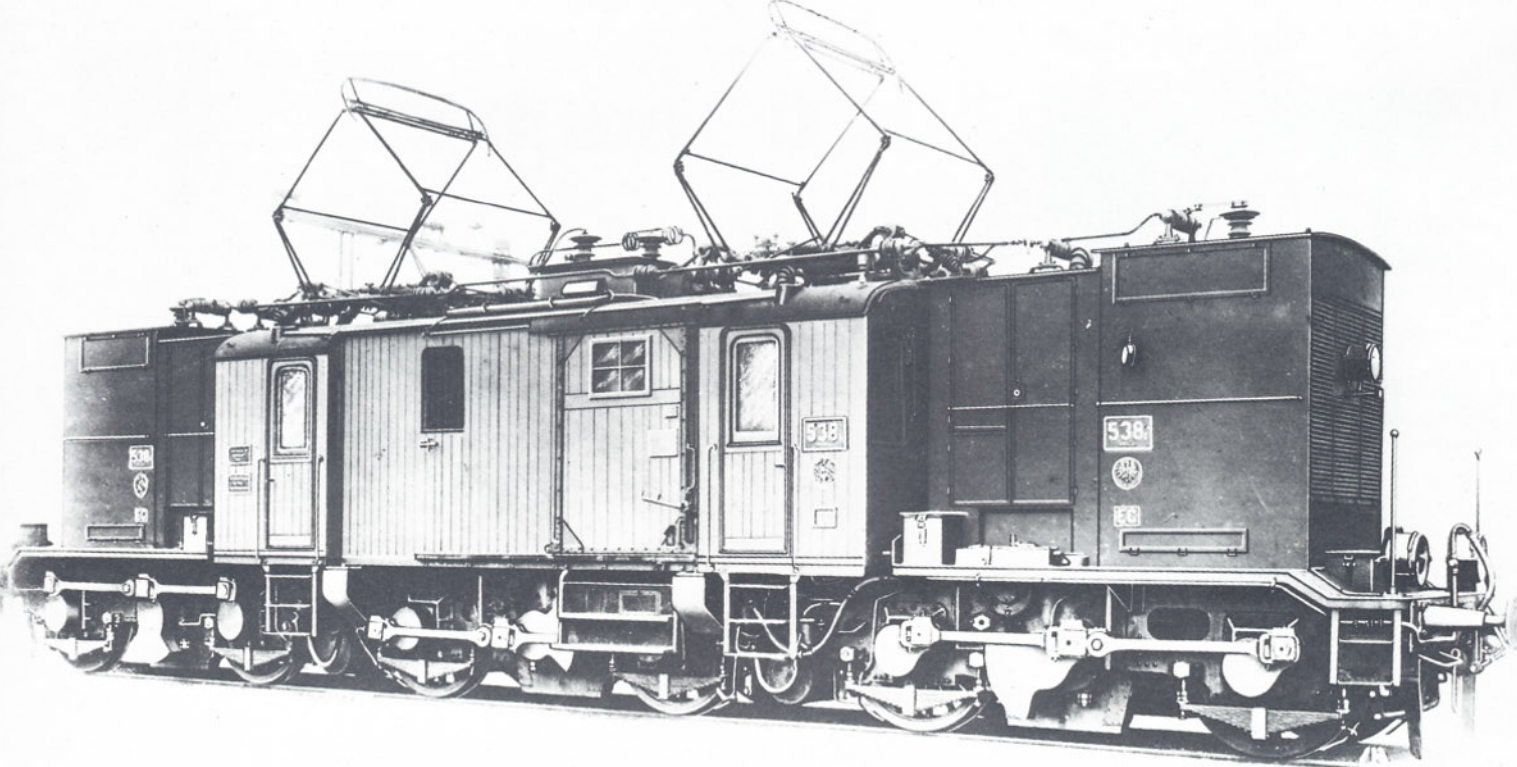


Bild 1: Eine recht eigenwillige Konstruktion war diese B+B+B-Lokomotive für die Riesengebirgsbahn in Schlesien. Die Aufnahme läßt deutlich die ursprüngliche Form der Trafokästen mit den Lüftungsgittern in der Mitte der Stirnwand erkennen. Die zwölf beschafften Maschinen erhielten 1927 bei der Deutschen Reichsbahn die Baureihenbezeichnung E 91.3. Foto: Sammlung Obermayer



Die Güterzuglokomotiven der Reihe E 91

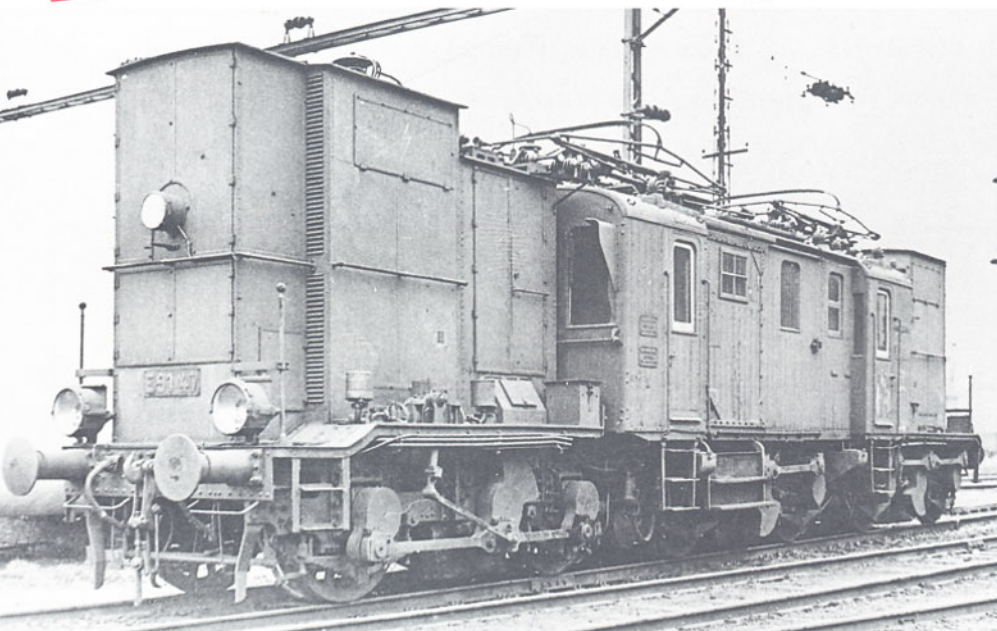


Bild 2: Mit der Reichsbahnnummer E 91.7 zeigt sich die Lok nun mit erhöhten Trafokästen und den jetzt seitlich angebrachten Lüftungsschlitzen über die gesamte Kastenhöhe. Foto: Archiv Verkehrsmuseum Nürnberg

Die alte E 91³

Die sicherlich skurrilsten Fahrzeuge unter den Elektrolokomotiven im Fahrzeugpark der Deutschen Reichsbahn waren die Maschinen der Baureihe E 91³. Hierbei handelt es sich um dreiteilige Lokomotiven, die als EG 538 abc bis 549 abc von der KPEV für den Güterzugdienst auf den Gebirgsstrecken Schlesiens in Dienst gestellt wurden. Bereits 1912 waren insgesamt 20 Fahrzeuge bestellt worden. Bedingt durch die Kriegereignisse waren dann aber nur 12 Lokomotiven gebaut und von 1915 bis 1922 geliefert worden. Hersteller des mechanischen Teils war Linke-Hofmann in Breslau. Für die elektrische Ausrüstung zeichneten die Siemens-Schuckert Werke (SSW) verantwortlich. Die Fahrzeuge verfügten über drei zweiachsige Triebwerke, die kurzgekuppelt waren. In jedem Triebgestell war ein Fahrmotor eingebaut, der über ein Vorgelege die Blindwelle direkt und über Kuppelstangen

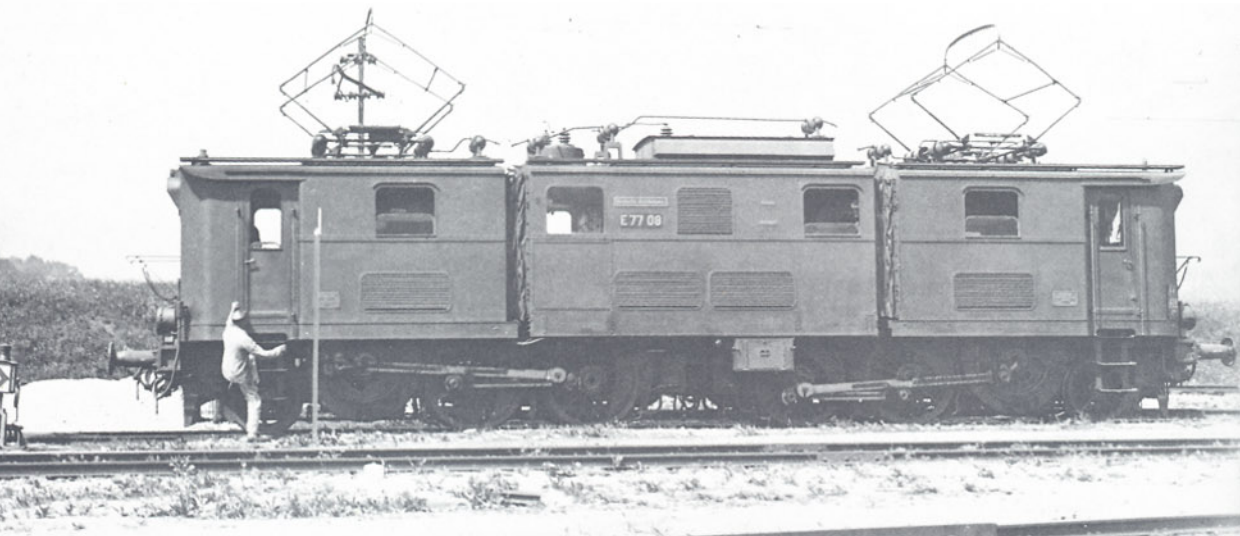


Bild 3: Die Baureihe E 77 kann als leichtere Variante der Baureihe E 91 betrachtet werden. Die Abbildung zeigt die E 77.08 in Garmisch-Partenkirchen. Foto: Sammlung Obermayer

Bild 6: Zum Zeitpunkt der Aufnahme war die E 91.05 beim Bw Kornwestheim Rbf beheimatet, wo sie nach einem schweren Unfall bereits im März 1935 ausgemustert wurde. Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber



Bild 4: Die Lokomotive mit der Betriebsnummer EG 582 vor einem Güterzug im Bahnhof Hirschberg in Schlesien. Die 14 für den Einsatz in Schlesien gebauten Maschinen besaßen keine Stirnwandtüren, keine Übergangseinrichtungen und nur zwei Stirnfenster.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

die beiden Radsätze antrieb. Die Wahl eines Außenrahmens machte die Verwendung von Hall'schen Kurbeln erforderlich. Die beiden Endgestelle mit den schmalen, aus Blech gefertigten Aufbauten waren symmetrisch ausgeführt und gegeneinander tauschbar. Der breitere Aufbau des Mittelteils mit Holzverkleidung nahm die beiden Führerstände und einen Gepäckraum mit seitlichen Schiebetüren auf. Die Lokomotiven, die mit den Betriebsnummern Breslau 538 bis 549 vor allem auf der Riesengebirgsbahn zwischen Hirschberg und Polaun zum Einsatz kamen, liefen außerordentlich unruhig. Besonders die Talfahrten mit nachdrückender Last waren eine Tortur für das Lokpersonal. Trotz der mäßigen Höchstgeschwindigkeit

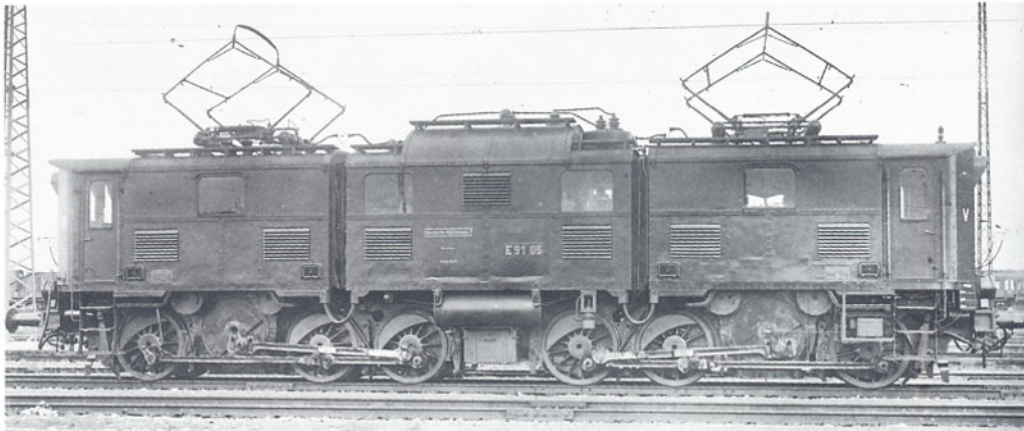
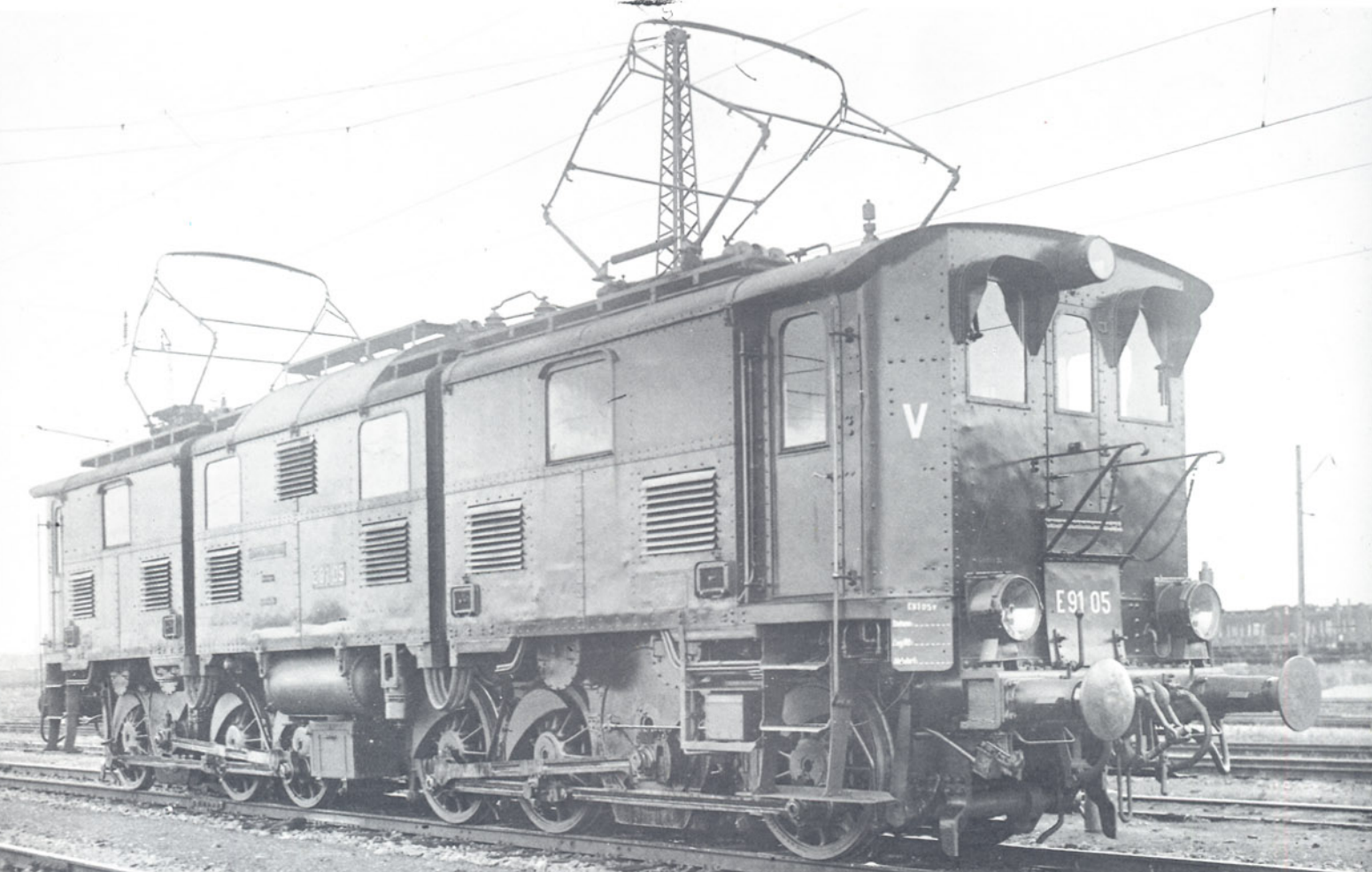


Bild 5: Die E 91 05 gehört zur Serie von 20 Lokomotiven, die in den Jahren 1925 bis 1927 an die Guppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn geliefert wurden.
Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber



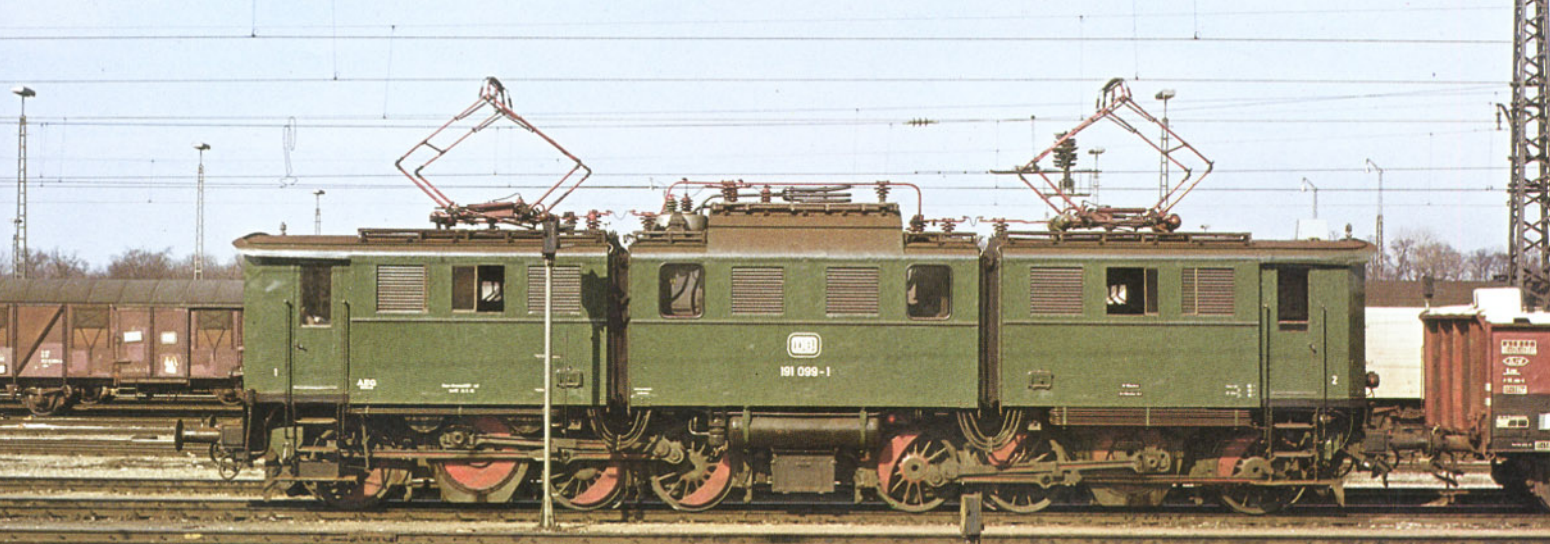


Bild 7: Dieses Foto zeigt die 191 099 beim Rangierdienst in München-Laim im März 1975.

Foto: K. Hierl

von nur 50 km/h und der bescheidenen Stundenleistung von 1500 kW bei 25 km/h wurden alle Maschinen noch als E 91 38 bis 49 von der früheren Deutschen Reichsbahn übernommen. Wegen häufiger Triebwerkschäden waren 8 Lokomotiven bis zum Ende

des Jahres 1936 ausgemustert worden, eine weitere mußte 1940 den Dienst quittieren. Nach ihrer Ausmusterung wurden die E 91 38 und die E 91 45 Ende der dreißiger Jahre zu Heizfahrzeugen umgebaut. Die noch verbleibenden 3 Maschinen wurden im November

1942 (E 91 41 und 48) bzw. im September 1943 (E 91 40) aus dem Betrieb gezogen. Mit den im Jahre 1922 bestellten größeren und stärkeren Lokomotiven der Baureihe E 91 hatten die alten Vehikel der KPEV absolut keine Ähnlichkeit, trotz derselben Baureihenbezeichnung.



Bild 8: Die E 91 99 noch mit alter Betriebsnummer und ohne DB-Emblem, aufgenommen im November 1967 im Bw München Hbf.

Foto: K. Hierl

Bild 9: Blick auf das Triebgestell der Baureihe E 91.

Foto: W. Matussek, Archiv Ritz



Die Baureihe E 77

Wesentlich fortschrittlicher war da schon die Konstruktion der ebenfalls dreiteilig ausgeführten Lokomotiven der Baureihe E 77, von der zu Beginn der zwanziger Jahre zwei Serien mit 25 und 31 Maschinen bei verschiedenen Herstellern in Auftrag gegeben wurden. Diese Fahrzeuge mit dem "Winterthurer Schrägstangenantrieb" entsprachen in lauftechnischer Hinsicht zwar auch noch nicht den Erwartungen, können aber als leichtere Variante der Baureihe E 91 betrachtet werden.

Mit einer Stundenleistung von 1880 kW bei 44 km/h und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h war die E 77 etwas flinker, aber auch nur für die Beförderung leichter bis mittelschwerer Güterzüge geeignet.

Die ersten Lieferserien der E 91

Um den Bedarf an Fahrzeugen für den schweren Güterzugdienst auf den elektrifizierten Strecken in Schlesien und Bayern zu decken, beschaffte die Deutsche Reichsbahn ab 1925 die leistungsfähigere E 91 mit einer Stundenleistung von 2200 kW bei 39 km/h, die aber nur für eine Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h zugelassen war. Wie bei der E 77 war auch bei der E 91 der Aufbau dreiteilig ausgeführt und durch Faltenbälge miteinander verbunden. Die äußeren Kastenteile mit den Führerständen sind fest auf den beiden Triebgestellen angeordnet, das Mittelteil ruht brückenartig auf den Kugelzapfen der Fahrgestelle. Zwei Motoren in jedem Triebgestell arbeiten über ein Vorgelege gemeinsam auf eine Blindwelle. Die weitere Kraftübertragung erfolgt nach dem Prinzip des Schrägstangenantriebs der Bauart Winterthur auf den jeweils innenliegenden Radsatz und über Kuppelstangen auf die beiden anderen Radsätze. Die Lokomotiven der Baureihe E 91 waren recht schwere Fahrzeuge. Mit einer Dienstlast von 123,7 t und einer größten Achslast von 20,7 t war die E 91 nur auf entsprechend



Bild 10: Die 191 011 drückt Anfang der siebziger Jahre in München-Laim einen langen Güterzug über den Ablaufberg.

Foto: U. Geum

ausgebauten Hauptstrecken einzusetzen, wo sie sich aber wegen ihrer zu geringen Höchstgeschwindigkeit nicht allzu lange behaupten konnte, obwohl ihr ansonsten eine gute Betriebsbewährung bescheinigt

wurde. Am Bau der 34 Fahrzeuge waren die Lokomotivfabrik Krauss und Comp. in München, die AEG in Hennigsdorf bei Berlin und die WASSEG, eine Arbeitsgemeinschaft von

AEG und SSW beteiligt. Die Gesamtkosten der ersten Lokomotive beliefen sich auf 315.000 Mark. Unter der Gattungsbezeichnung EG 5 mit den Betriebsnummern 22 501 bis 22 520 wurden in den Jahren 1925 bis

Bild 11: Die bei den Maschinen E 91 01 bis 20 ursprünglich vorhandenen Stirnwandtüren wurden später verschlossen, so auch bei der E 91 11, die 1968 die Betriebsnummer 191 011 erhielt. Die Aufnahme entstand im März 1975.

Foto: K. Hierl





Bild 12: Die 191 020 verläßt am 7.4.1969 mit einer Leergarnitur den Münchener Hauptbahnhof in Richtung München-Pasing.

Foto: Dr. Scheingraber

1927 hiervon 20 Lokomotiven in brauner Lackierung an die Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn geliefert.

Der Nummernplan von 1927 sah für diese Fahrzeuge die Betriebsnummern E 91 01 bis 20 vor.

Die ersten 11 Maschinen traten ihren Dienst beim Bw München Hbf an und befuhren die von der bayerischen Metropole ausgehenden elektrifizierten Strecken, die zur Jahresmitte 1927 bereits von Regensburg bis Kufstein reichten. Weitere Lokomotiven gingen an die Betriebswerke Regensburg, Rosenheim und Freilassing. Zu Beginn der dreißiger Jahre erfolgten dann die ersten größeren Umsetzungen. Die meisten der Münchener Maschinen wurden an das Bw Regensburg abgegeben, zwei Lokomotiven waren zuvor schon über Landshut nach Ulm gekommen. Nach der Elektrifizierung der Hauptbahn von Stuttgart nach Augsburg erhielt das Bw Ulm im Jahre 1933 weitere E 91 für den Einsatz im Schubbetrieb auf der Geislinger Steige. Zu jener Zeit hielten auch die ersten E 91 ihren Einzug im Bw Kornwestheim, dem großen Verschiebehnhof vor den Toren Stuttgarts. Dort erlitt die E 91 05 am 24. Dezember 1934 einen schweren Unfall, der ihre Ausmusterung im März 1935 erforderlich machte.

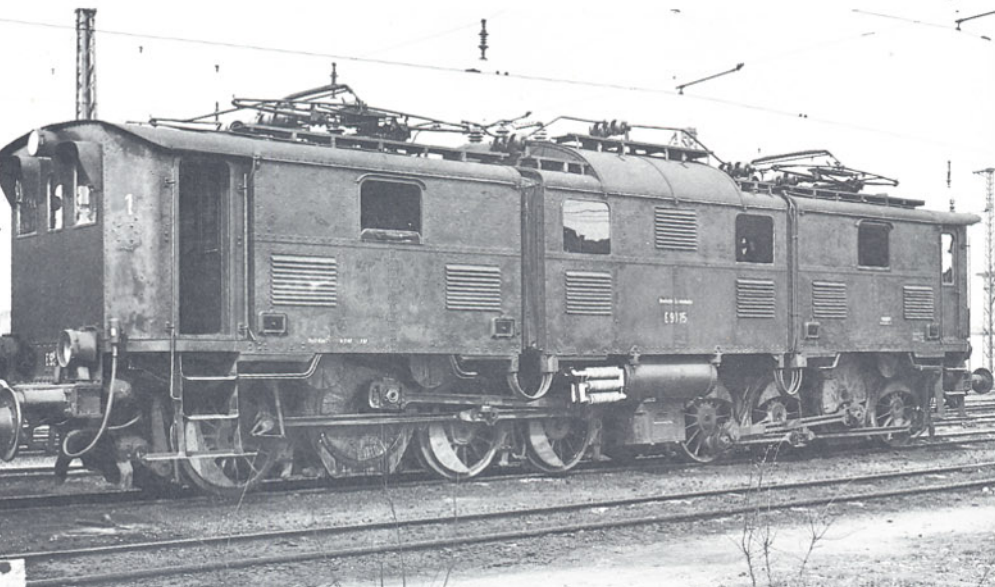
Eine zweite Bauserie von 14 Lokomotiven ging bis zur Mitte des Jahres 1926 als Breslau 581 bis 594 nach Schlesien und wurde beim Bw Hirschberg beheimatet. Die 14 "preußischen" Maschinen trugen später die Betriebsnummern E 91 81 bis 94. Im Jahre 1933 erhielt die Rbd Stuttgart für den Einsatz bei den Betriebswerken Kornwestheim und Ulm dann auch aus Hirschberg einige Fahrzeuge. Es handelte sich um 4 Stück mit den Betriebsnummern E 91 89 bis 92.



Bild 13: Im Januar 1962 hat sich die E 91 11 in Probstzella (DDR) als Schublokomotive an den Zugschluß eines Güterzuges nach Pressig-Rothenkirchen gesetzt, um ihn über die Nordrampe der Frankenaldbahn zu schieben. Foto: G. Illner

Bild 14: Diese Aufnahme der E 91 15 entstand am 4.4.1958 im Bw München Ost.

Foto: Dr. Scheingraber



Die Nachbauserie von 1929

Nach dem Ausbau des elektrischen Streckennetzes in Schlesien erteilte die Deutsche Reichsbahn 1927 einen Bauauftrag für weitere 12 Maschinen der Baureihe E 91, die bei weitgehend unveränderter Grundkonzeption einige Abweichungen in den Hauptmaßen und bei der Anzahl und Anordnung der Seitenfenster und der seitlichen Lüfteröffnungen aufwiesen. Im Gegensatz zu den zuvor gelieferten Fahrzeugen der Reihe E 91 wurden die Maschinen

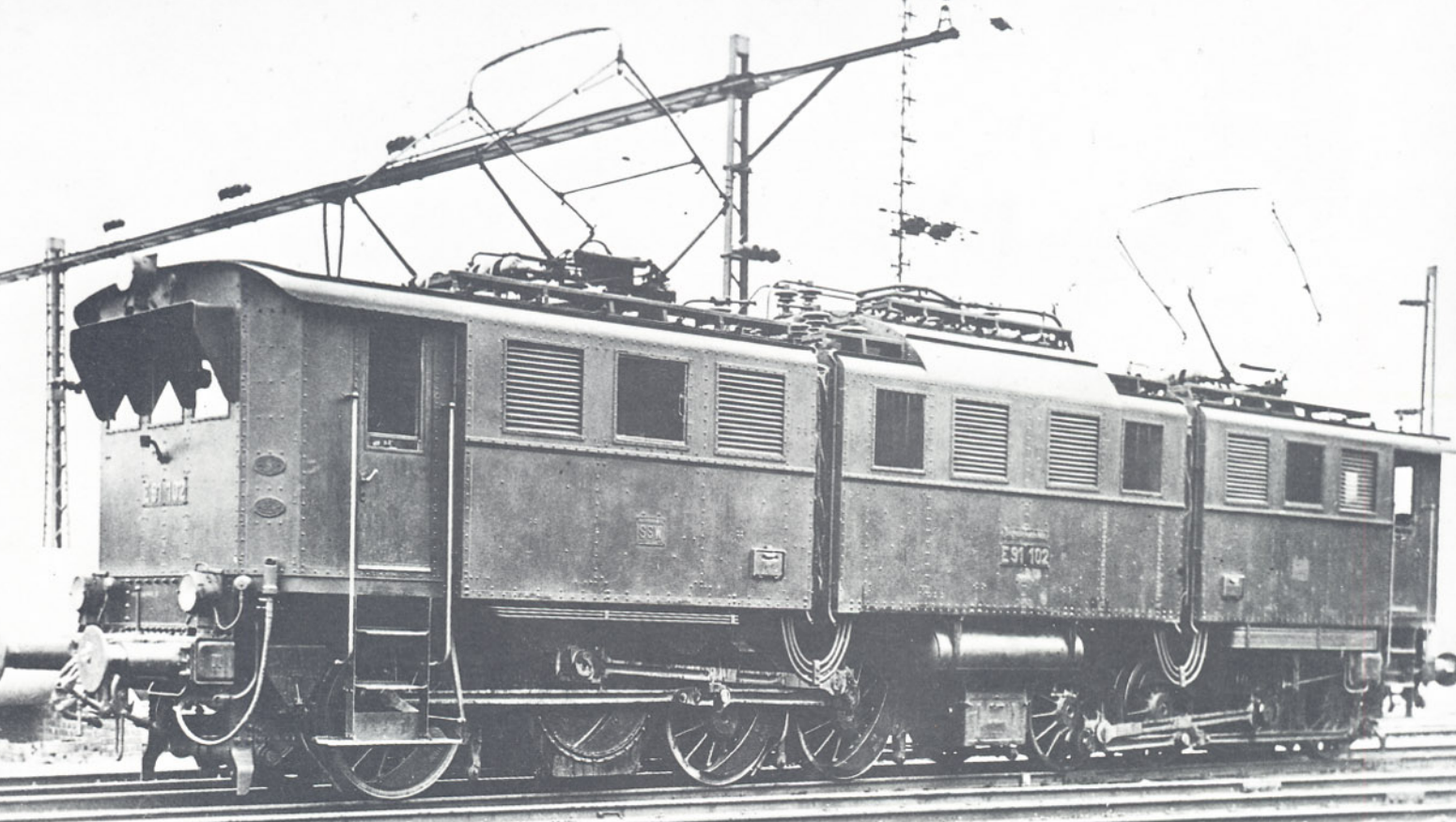


Bild 15: Die E 91 102 stammt aus der Nachbauserie von 1929, die insgesamt zwölf Maschinen umfaßte (Betriebsnummern E 91 95 bis 106).

Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber

der Nachbauserie ohne die Stirnwandtüren und Übergangseinrichtungen ausgeführt. Die Länge über Puffer war von 16700 mm auf 17300 mm angewachsen. Stundenleistung und Höchstgeschwindigkeit blieben gleich. Die Doppelmotoren und einige weitere Baugruppen konnten leichter ausgeführt werden. Trotz des Einbaues einer elektrischen Widerstandsbremse in den vergrößerten Maschinenraum verringerte sich die Dienstlast auf 116,4 t und die größte Achslast auf 19,6 t. Die Widerstandsbremse war wegen des geplanten Einsatzes der Maschinen auf der schlesischen Riesengebirgsbahn mit ihren Steilstrecken gefordert worden. Alle 12 Lokomotiven wurden im Jahre 1929 in Dienst gestellt und zunächst dem Bw Dittersbach zugewiesen. Im Anschluß an die "preußischen" Fahrzeuge E 91 81 bis 94 erhielten

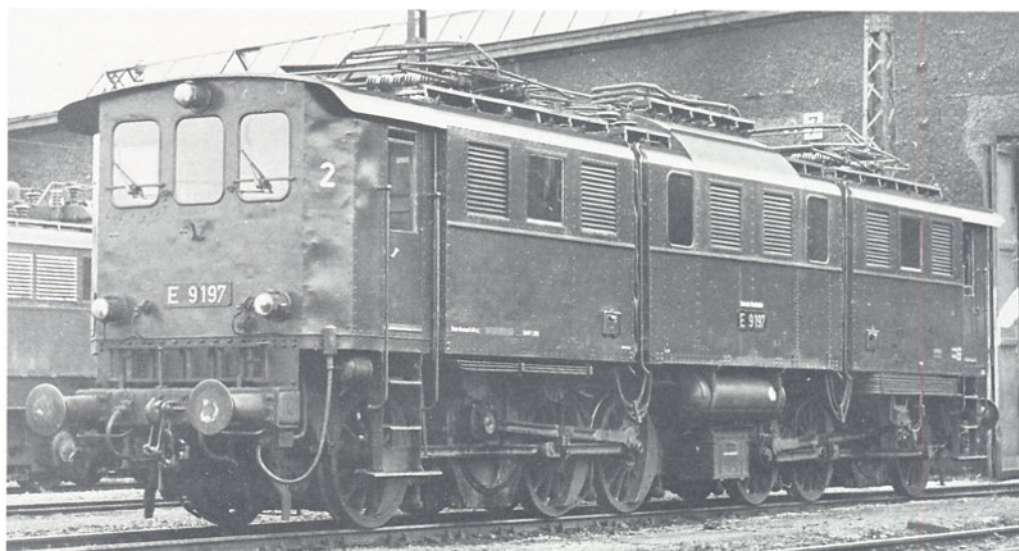


Bild 16: Bis zum Jahre 1964 waren mehrere Lokomotiven der Baureihe E 91 im Bw Haltingen beheimatet und im Übergabe- und Verschiebedienst eingesetzt. Danach kamen die Maschinen zum Bw Freiburg; die in Haltingen abgelichtete E 91 97 gelangte über einen kurzen Umweg nach Pressig-Rothenkirchen.

Foto: Obermayer

Bild 17: Die Hauptuntersuchung ist soeben abgeschlossen worden, die E 91 101 steht am 26.1.1959 im AW München-Freimann zur Probefahrt bereit.

Foto: Dr. Scheingraber

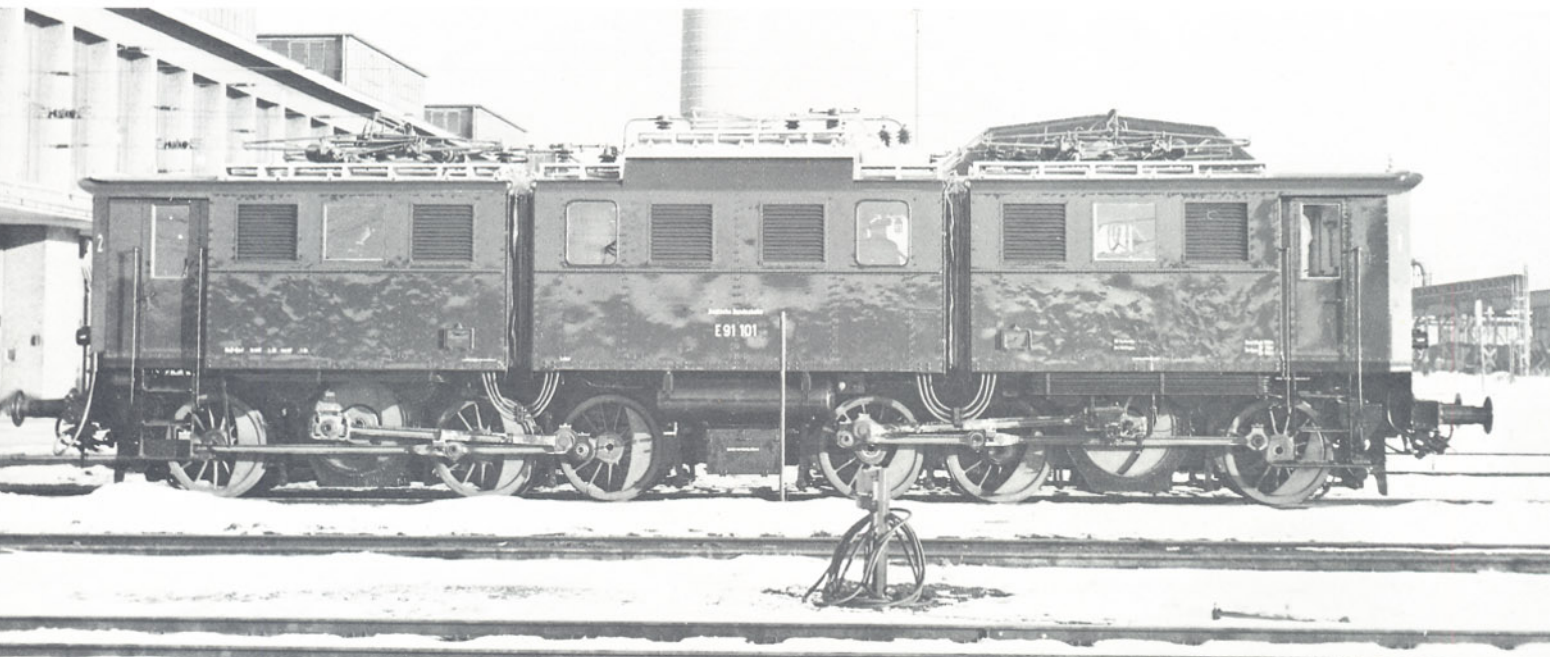




Bild 18: Der Rangierdienst in den Rangierbahnhöfen München Ost und München-Laim zählte zu den letzten Aufgaben der Lokomotiven der Baureihe E 91. Im März 1975 war die 191 101 in München-Laim noch im Einsatz, kurz darauf wurde sie ausgemustert. Foto: K. Hierl

die Maschinen der Nachbauserie die Betriebsnummern E 91 95 bis 106. Als erster Beschaffungspreis werden 445 900 Reichsmark genannt.

Während des Zweiten Weltkrieges traten auch von diesen Nachbauten einige Exemplare die Reise in das ferne Süddeutschland an. Insgesamt acht Maschinen kamen zu den Bahnbetriebswerken München, Freilassing und Regensburg. Die E 91 96 des Bw Dittersbach war im Frühjahr 1943 in einen Unfall mit dem ET 89 11 verwickelt und wurde wenig später im Raw Lauban ausgemustert. Als Kriegsverlust mußte die E 91 104 abgeschrieben werden.

Die Situation nach 1945

Die Angaben zum Schicksal einiger Lokomotiven der Baureihe E 91 sind zum Teil recht widersprüchlich. Erwiesen ist jedoch, daß insgesamt 34 Maschinen auf das heutige Gebiet der Bundesrepublik gelangten, einige davon noch in den letzten Tagen des Zweiten Weltkrieges. Der Deutschen Reichsbahn in der DDR verblieben nur 8 Lokomotiven, die zunächst in die Sowjetunion abgefahren wurden, im Jahre 1952 aber wieder zurückgegeben wurden. Hierbei handelte es sich um die Fahrzeuge mit den Betriebsnummern E 91 83 bis 87 und E 91 103, 105

und 106. Die E 91 17 ist vermutlich nach einem Bombenschaden im Jahre 1944 im Bereich der Rbd München ausgemustert worden. Mehrere der in der Bundesrepublik registrierten Maschinen blieben mit größeren Schäden abgestellt und wurden in der Zeit bis 1950 ausgemustert. Nicht mehr zum Einsatz kamen auch die der DDR zurückgegebenen Lokomotiven, die bis 1962 im Raw Dessau bzw. im Raw Magdeburg abgestellt blieben.

Als die Deutsche Bundesbahn am 1. Januar 1968 ihren neuen Nummernplan in Kraft setzte, verfügte sie noch über einen Einsatzbestand von 23 Fahrzeugen der Baureihe

Bild 19: Die beim Bw Oberhausen-Osterfeld Süd beheimatete 191 001 wartet am 22.5.1972 im Bw Wanne-Eickel Hbf auf ihren nächsten Einsatz.

Foto: G. Neumann





Bild 20: Im späten Abendlicht gelang dem Fotografen am 23.3.1973 in München-Laim diese Aufnahme mit der 191 002.

Foto: K. Hierl

191, die danach noch die neuen computer-gerechten Nummern trugen. Aus der nachfolgenden Tabelle ist die Beheimatung jener Maschinen am Ende des Jahres 1967 zu ersehen.

Lokomotive Betr.-Nr.	Heimat-Bw am 31.12.67	Ausmusterung	
		Datum	Ort
191 001-7	Freiburg	01.11.73	Osterfeld Süd
191 002-5	Kornwestheim	27.02.75	München Ost
191 003-3	Kornwestheim	01.06.72	Osterfeld Süd
191 007-4	München Ost	01.08.72	München Ost
191 008-2	Kornwestheim	01.11.73	Osterfeld Süd
191 009-0	Bamberg	01.11.73	Osterfeld Süd
191 010-8	Kornwestheim	01.11.73	Osterfeld Süd
191 011-6	München Ost	26.06.75	München Ost
191 013-2	Bamberg	01.06.72	AW Freimann
191 015-7	München Ost	01.08.72	München Ost
191 016-5	Kornwestheim	01.05.69	Osterfeld Süd
191 018-1	Kornwestheim	01.03.73	Osterfeld Süd
191 020-7	München Ost	15.04.71	München Ost
191 081-9	München Ost	01.08.72	München Ost
191 088-4	München Ost	01.06.72	Osterfeld Süd
191 089-2	Kornwestheim	01.06.72	Osterfeld Süd
191 097-5	Freiburg	01.03.74	AW Freimann
191 098-3	Freiburg	01.05.74	München Ost
191 099-1	München Ost	27.11.75	München Ost
191 100-7	Freiburg	27.11.75	München Ost
191 101-5	Freiburg	26.06.75	München Ost
191 102-3	Freiburg	01.07.74	München Ost

Die beiden Maschinen 191 009 und 191 013 waren von Pressig-Rothenkirchen nach Bamberg gekommen und wurden dort während einer kurzen Zeit im Verschiebedienst und vor Nahverkehrsügen eingesetzt und danach nach Oberhausen-Osterfeld Süd abgegeben. Während einer Untersuchung im AW Freimann wurde die 191 013 z-gestellt und dort auch ausgemustert. Am selben Ort erreichte auch die 191 097 aus dem Bw Freiburg das gleiche Schicksal.

Die Freiburger Maschinen, von denen einige zuvor in Haltingen beheimatet waren, versahen den Übergabedienst im südbadischen Raum sowie den Verschiebedienst in Basel Badischer Bahnhof und in Weil am Rhein. Nur die 191 001 beendete ihre Dienstzeit in Oberhausen-Osterfeld Süd, weitere 4 Fahrzeuge schieden in den Jahren 1974/75 in München Ost aus dem Betriebsdienst aus.

Von 1952 bis 1968 setzte das Bw Kornwestheim fast immer 8 Lokomotiven ein, vor allem im Nahgüterzugverkehr im Großraum Stuttgart. Häufig waren die E 91 aber auch zum Schubdienst auf der langgezogenen Rampe zwischen Bad Cannstatt und Fellbach eingeteilt, den zuvor die kleinen Tenderlokomotiven der württembergischen Gattung Tn (seit 1925 die Baureihe 94¹) versahen. Die Ende 1967 noch in Kornwestheim beheimateten 7 Maschinen waren zur Jahresmitte 1968 nach München Ost und nach Oberhausen-Osterfeld Süd abgegeben worden. Dort vollzog sich dann auch das Ende der Baureihe 191.

Die 191 011 diente noch einige Jahre als

Heizlok in Neustadt/Aisch, bevor sie im Jahre 1984 verschrottet wurde.

Erhalten geblieben und im Museumsbestand der Deutschen Bundesbahn ist nur die 191 099. Als Ersatzteilspender dafür dient die 191 100, die im AW München-Freimann abgestellt ist. Ausführliche Informationen über die Baureihe 91 und eine reiche Bildauswahl findet der interessierte Leser in den beiden Veröffentlichungen: "Die Baureihe E 91 (191)", von Frank Lüdecke, Verlag Dipl.-Ing. Gustav Röhr, Krefeld, 1977 und "E 91 - Portrait einer deutschen Güterzuglok" von Florian Hofmeister und Andreas Braun, Verlag Florian Hofmeister, ECM, München, 1985.

Bild 21: Lange Jahre gehörten die Lokomotiven der Baureihe E 91 zum Alltagsbild im Bw München Hbf. Dort wurde kurz vor Sonnenuntergang die 191 020 im Bild festgehalten.

Foto: K. Wahl





Bild 22: Das Modell der E 91 05 in Reichsbahn-Ausführung, das die Firma Röwa in der Mitte der siebziger Jahre in der Baugröße H0 schuf.



Bild 23: Roco hatte die E 91 aus dem Röwa-Programm übernommen und weiterentwickelt. Die abgebildete E 91 08 der Deutschen Bundesbahn ist vorbildgerecht ohne die ursprünglich vorhandenen Fensterschirme und Stirnwandtüren ausgeführt.

Bild 24: Schon ein Sammlerstück für gehobene Ansprüche ist die EG 5 mit der Betriebsnummer 22 503 der Deutschen Reichsbahn von Roco. Man beachte die lupenreine Beschriftung des Modells in der Baugröße H0.



Modelle der Baureihe E 91

Lange genug hatten sich die Modellbahnhersteller zurückgehalten und die Baureihe E 91 ignoriert. Einem Außenseiter war es dann im Jahre 1972 vorbehalten, ein exzellentes Modell in der Baugröße H0 während der Nürnberger Messe zu präsentieren. Als Vorbild diente eine Lokomotive aus der Lieferung für die Gruppenverwaltung Bayern. Das Modellfahrzeug, das die Firma Röwa geschaffen hatte, erregte sehr viel Aufsehen. Sowohl die Detaillierung als auch die maßstäbliche Nachbildung setzten neue Wertmarken. Die Lokomotive verfügte über einen Allradantrieb mit Schnecken- und Stirnradgetriebe. Nach einer Lok in der DB-Ausführung entstanden weitere Modelle mit



Bild 25: Als einziges Exemplar der gesamten Baureihe gelangte die 191 099 in den Museumsbestand der Deutschen Bundesbahn. Anlässlich der Jubiläumsfeier "100 Jahre elektrische Triebfahrzeuge in Deutschland" war die Lok bei einer Fahrzeugschau im Jahre 1979 im AW München-Freimann zu sehen.

braunem und grünem Gehäuse mit den Anschriften der Deutschen Reichsbahn. Nach der Liquidation von Röwa übernahm Roco in Salzburg das beliebte H0-Modell.

Zunächst erschien die Lokomotive unverändert, zuerst leider mit der nicht korrekten Betriebsnummer 191 099. Bald jedoch wurde dieser Fehler korrigiert und das Modell wei-

ter verbessert. Inzwischen ist Roco zu einem der führenden europäischen Hersteller geworden und hat neue Wege bei der Gestaltung und Fertigung von Modellbahnfahrzeugen.

Bild 26: Die 191 099 von Märklin ist fast vollständig aus Metall-Druckguß gefertigt und ein recht schwerer und dennoch sehr fein detaillierter "Brocken".



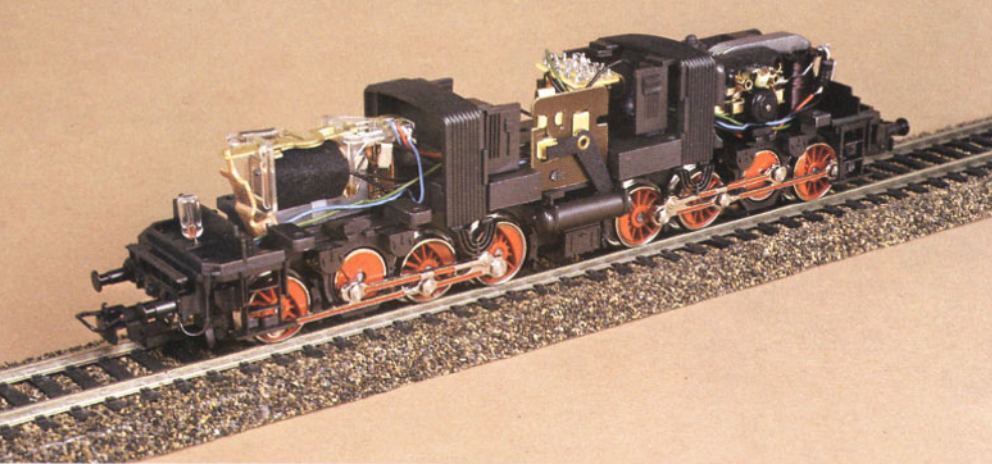


Bild 27: Das Fahrwerk der 191 099 von Märklin mit abgenommenen Gehäuseteilen. Das Fahrwerk unter dem Führerstand 2 (im Bild links) blieb ohne Antrieb und trägt nur den Umschalter für die Fahrtrichtung.

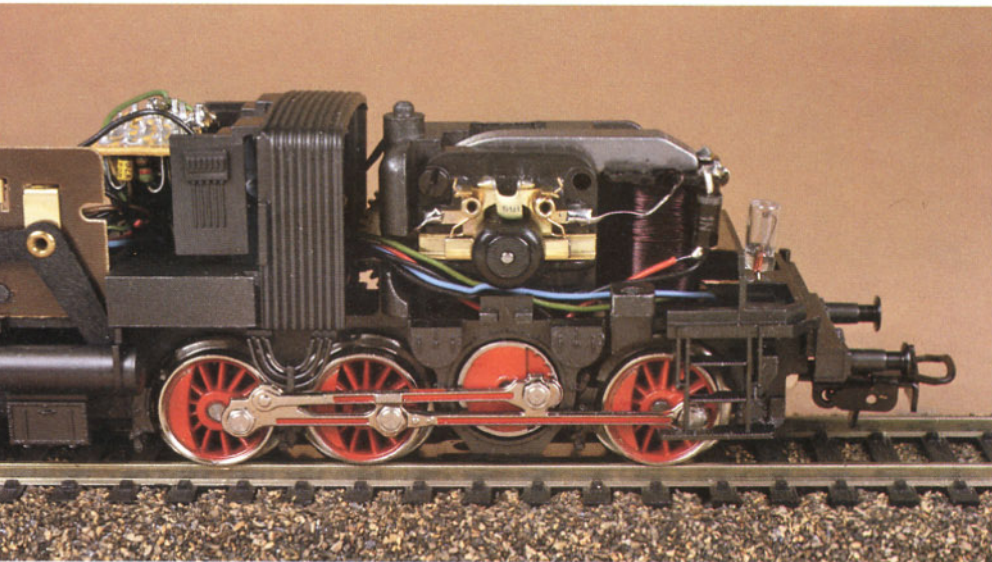


Bild 28: Der Antriebsmotor konventioneller Bauart ist im Triebgestell 1 eingebaut und treibt die Blindwelle und alle drei Radsätze über ein Stirnradgetriebe an. Links an der Faltenbalg-Imitation ist der Elektronik-Baustein für den Fahrtrichtungs-umschalter zu erkennen.



Bild 29: In dieser attraktiven und zugleich zweckmäßigen Packung gelangte das HO-Modell der 191 099 von Märklin soeben in den Fachhandel.

Bild 30: Ein Blister-rahmen umschließt das Modell und schützt es vor Beschädigungen während des Transports.

Fotos 22-30: Obermayer



gen gewiesen. Die gewonnenen Erfahrungen kamen so auch der Baureihe E 91 zugute, die längst auch in der Baugröße N angeboten wird und schon viele Freunde gewonnen hat.

Als attraktivste Lok der Nenngröße H0 schuf Roco die braune 22 503 der Deutschen Reichsbahn, die spätere E 91 03. Die Beschilderung, schwarz und messingfarben aufgedruckt, übertraf selbst die Erwartungen verwöhnter Sammler. Dieses Modell mit den filigranen Stirnwandübergängen wurde nur in einer begrenzten Stückzahl aufgelegt, Interessenten sollten deshalb rasch zugreifen, bald wird die Serie ausverkauft sein. Brandneu und gerade erst in den Fachhandel gelangt ist die Nachbildung der 191 099, die Märklin in der Baugröße H0 geschaffen hat. Das Modell entspricht exakt dem Vorbild aus der Nachbauserie des Jahres 1929. Im Gegensatz zu Röwa und Roco, die ihre Fahrzeuge fast ganz aus Kunststoff fertigten, entschied sich Märklin für eine Ausführung aus Metall-Druckguß. Aus Kunststoff bestehen nur noch die Führerstandseinrichtungen, die Pufferbohlen mit den Aufstiegen, die Federattrappen, die Faltenbälge und die diversen Steckteile, die bereits vom Hersteller komplett montiert wurden. Die Druckgußteile zeigen eine überaus feine Detaillierung und verleihen dem Modell darüber hinaus ein hohes Eigengewicht und damit eine beachtenswerte Zugkraft. Trotz der außerordentlich feinen Gestaltung ist das Fahrzeug recht robust und hat ganz gewiß einen hohen Gebrauchswert. Der Antrieb in konventioneller Märklin-Ausführung wird sicherlich wieder einige Kritiker aus der Reserve locken. Der Motor sitzt im Triebgestell unter dem Führerstand 1 und treibt über ein Stirnradgetriebe die Blindwelle und alle drei Achsen des Triebwerks an. Das Getriebe ist gut abgestimmt und verleiht dem Modell recht gute Laufeigenschaften. Die Räder der außenliegenden angetriebenen Radsätze sind mit Haftreifen bestückt. Das Fahrgestell unter dem Führerstand 2 blieb ohne Antrieb, es trägt den Umschalter, der seine Impulse über den Elektronik-Baustein erhält, der seinen Platz im mittleren Gehäuseteil fand.

Kritisieren kann man eigentlich nur die etwas zu roten Imitationen der Laufbretter auf dem Dach und die in schwarz gehaltenen Stromabnehmer. In der vorbildgetreuen roten Lackierung hätten die Pantographen das ohnehin schon gute Gesamtbild des Modells noch weiter verbessert, einer nachträglichen Handlackierung steht jedoch nichts im Wege. Bei dieser Gelegenheit kann man dann auch gleich die Farbe der Laufbretter verändern.

Die BR 191 von Märklin wird nur für das hauseigene Wechselstrom-System gefertigt und zusätzlich auch noch mit eingebautem Decoder für Märklin digital H0 angeboten. Eine Hamo-Ausführung für das internationale Gleichstrom-System wird es nicht geben.

Neu, praktisch und sehr attraktiv ist die neue Verpackung des Modells. In dem weißen Karton mit Doppelwandung ruht die Lokomotive weitgehend stoßgeschützt in einem Blisterrahmen, der die Maschine fest umschließt. Neben einer ausführlichen Betriebs- und Service-Anleitung enthält die Packung nun auch eine Teileliste mit einer Explosionszeichnung.

H0



Bild 1: Die 1D-Lokomotive "Sir Thomas Maitland" (Baujahr 1928) mit dem "Viceroy Special" der Ceylon Government Railways, aufgenommen im Februar 1986.

Mit Volldampf durch Sri Lanka

Bild 2: Auf der Fahrt ins Hochland wird die Dampflokomotive von einer Diesellok unterstützt.





Bild 3: Die Garnitur des "Viceroy Special" besteht aus zwei Salonwagen und einem Speisewagen.

"Sir Thomas Maitland" steht unter Dampf – nicht etwa der hochwohlgeborene zweite Gouverneur Ihrer Majestät auf Ceylon, sondern die fein herausgeputzte Dampflok gleichen Namens, Jahrgang 1928, erbaut von Robert Stephenson Hawthors, Darlington, England. Leuchtend rot-weiß-blau präsentiert sich der Oldtimer im Bahnhof von Colombo, bereit zur ersten "Viceroy Special Tour", die mit Volldampf die interessanten Plätze der Insel ansteuert: die alten Königstädte Anuradhapura und Polonnaruwa, den Felsen von Sigiriya mit den Fresken der bezaubernden "Wolkenmädchen", das Hochland von Kandy und noch höher hinaus die Teeregion um Nuwara Eliya.

"Wiener Blut" dröhnt schwungvoll aus den Lautsprechern der beiden Salonwagen, originalgetreu auf Hochglanz gebracht. Holzvertäfelungen, Messingglämpchen, vor den

Polstersitzen schmale Tische. Im Speisewagen fächeln die alten Ventilatoren etwas Kühlung zu. Die Klimaanlage in den Salonwagen – zuerst als Stilbruch empfunden, lernen wir bald schätzen. Das "Abenteuer Dampflok", ein allerdings gut behütetes, beginnt.

"Sir Thomas" stößt drei wohltonende Pfliffe aus, die jeden echten Dampflok-Fan zur Ekstase treiben müssen und setzt sich schnaufend in Bewegung.

Ich lehne mich bequem in die Polster und lasse mir von Cliff Jones, dem geistigen Vater des "Viceroy Special", die für ceylonesische Verhältnisse atemberaubend schnelle Realisierung seiner Idee erzählen: Cliffs Faible für alte Eisenbahnen hat Tradition, waren doch Großvater und Vater Lokführer. Bei einem Urlaub auf Sri Lanka Anfang 1985 sieht er vom Auto aus in der Ferne Rauch-

wölkchen aufsteigen. Sein Herz schlägt höher. Sollten hier noch Dampfloks im Einsatz sein? Er fragt an offizieller Stelle nach. Antwort: "Wir haben bereits vor 20 Jahren auf Diesel umgestellt." Nun will es Cliff genau wissen. Er stöbert die Lok auf einer winzigen Nebenstrecke auf, fährt ein Stück mit und ist hellauf begeistert. Seine Idee ist geboren. Er sieht im Geiste schon eine hervorragend restaurierte Lok mit Salonwagen, von munteren Reisenden bevölkert, die sich auf die feine englische Art verwöhnen lassen.

Als Cliff auf einem Abstellgleis noch zwei Dutzend Dampfloks, teils schon von Bananenstauden überwuchert, in tiefem Dornröschenschlaf liegen sieht, ist es vollends um ihn geschehen.

Er wirbelt durch die Ministerien, um seine Idee vorzutragen. Beim Minister of Trans-

Bild 4: Das Zeichen der Ceylon Government Railways (CGR).

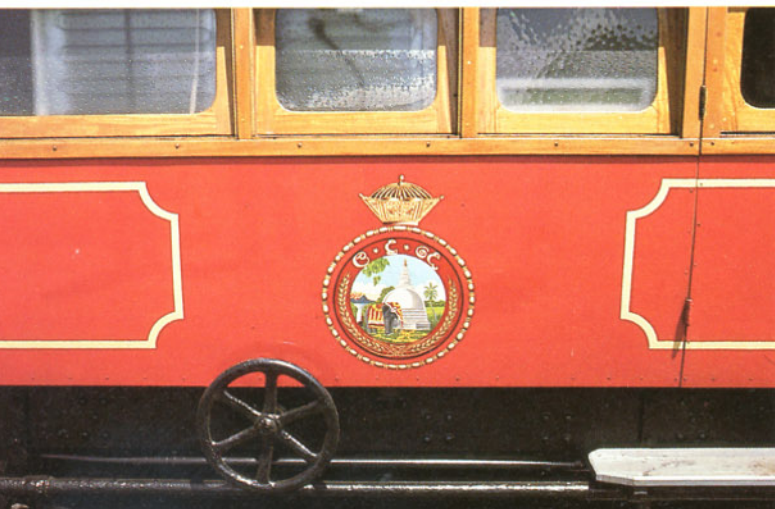


Bild 5: Ein Blick in den Salonwagen des "Viceroy Special".





Bild 6: Am Stausee hinter "The Lodge" Habarana.

Bild 8: Die "Sir Thomas Maitland", Zuglokomotive des "Viceroy Special".

Bild 9: Die "Sir Thomas Maitland" bei einem Fotohalt am "Löwenmaul".

port, gleichzeitig General Manager of Railways, rennt er offene Türen ein. Der Gedanke an eine neue Touristen-Attraktion läßt den Herrn Minister aufhorchen und bald sein o.k. geben.

Nun geht es Schlag auf Schlag. Beim Eisenbahnministerium wird eine Spezialabteilung für das Projekt geschaffen, auf allen Abstellgleisen nach den am besten geeigneten Loks gefahndet, Salonwagen ausgesucht. Die stillgelegten Wasserstellen müssen wieder instand gesetzt werden. Bereits pensionierte Dampflok-Experten trainieren Diesellokführer. Die CGR – Ceylon Government Railways, staatliche Eisenbahn seit 1867 – setzen ihren Ehrgeiz daran, das Projekt so gut und schnell wie möglich durchzuführen.

Nach nur neun Monaten ist es soweit – der "Viceroy Special" startet am 2.2.86 zur Jungfernfahrt Colombo – Kandy. Alles was Rang und Namen hat (Minister, Botschafter) ist zur Stelle. Die Bahnhöfe sind geflaggt, die Post bringt eine Sondermarke heraus, Mönche segnen den Zug und alle, die an der Fertigstellung des Zuges mitgeholfen haben, sind stolz auf ihren "Viceroy Special" und

die Lok "Sir Thomas Maitland".

Inzwischen kommt die Lok mit einem tiefen Seufzer zum Stehen. In Kurunegala ist der erste Stop zum Wasserfassen. "Sir Thomas" hat einen guten Schluck. 15000 Liter faßt der Tender. Alle 60 – 80 Kilometer muß Wasser nachgefüllt werden. Für die 200 Kilometer bis Anuradhapura brauchen wir auf diese Weise über sieben Stunden. Das ist die längste Etappe der Reise. Am ersten Tag ist alles neu und interessant. Z.B. die Übergabe der Train-Tablets, die gewährleisten, daß immer nur ein Zug auf einem Streckenabschnitt fahren kann. Hält der Zug an einem dieser Bahnhöfe nicht, so streckt ein Zugbegleiter den großen Lederring mit der Plombe dem wartenden Angestellten entgegen. Zehn Meter weiter steht der nächste Mann mit dem neuen Train-Tablet, das nun unser Zugbegleiter aufgabelt. Ein einfaches, aber sicheres System. Ohne Übergabe bleibt die Strecke gesperrt.

Die Fahrt führt zuerst durch Kokosnußplantagen, dann Reisfelder. Von sumpfigen Wiesen steigen Reiherschwärme auf, Wasserbüffel suhlen sich im Schlamm. Alles ist zum Greifen nah. Kinder verfolgen den Zug,

bis ihnen die Puste ausgeht. Der "Viceroy Special" ist eine echte Sensation, war doch seit 21 Jahren keine Dampflok mehr im Einsatz.

Ich fahre ein Stück auf der Lok mit. Antony gestattet es. Antony ist Trainer und absoluter Herrscher über Lokführer und Heizer. Es ist höllisch heiß auf der kleinen Plattform. Die beiden Heizer schaufeln abwechselnd die Kohlen, importiert aus Manchester, in den gefräßigen Schlund. Nach einer Stunde dieses uralten Vergnügens bin ich völlig durchweicht und genieße dankbar die Kühle in den Salonwagen. Ich komme gerade recht zur Teestunde. Snacks und Erfrischungen werden im Salonwagen serviert, Lunch im Speisewagen.

Wir stolchen durch das antike Polonnaruwa, kraxeln auf den Felsen von Sigiriya, aalen uns am Swimmingpool...

Nun müssen wir für einen Tag auf unseren "Sir Thomas Maitland" verzichten. Die Strecke Polonnaruwa – Kandy hat keine Bahnverbindung. Der Zug fährt zurück nach Colombo, um von dort aus Kandy zu erreichen. Es erscheint uns fast als ein Abstieg in den normalen Touristenalltag, mit einem Reisebus vorlieb nehmen zu müssen.

Die Landschaft wechselt rasch. Nach der Edelholzregion führt die Straße durch Reisfelder und Kokosnußplantagen. Die üppigen Gewürzgärten liegen hinter uns. Wir schnupern schon die frische Luft des Hochlandes. Abends im "Hilltop Hotel" sind wir richtig froh, weit entfernt unten im Bahnhof, klein wie eine Modelleisenbahn, die roten Wagen unseres Zuges zu entdecken. Hier in Kandy beginnt der landschaftlich beeindruckendste Teil der Reise. Bis auf ca. 1800 Meter steigt die Strecke zum Teeland um Nuwara-Eliya. Bis Gampola schnauft sich "Sir Thomas" aus eigener Kraft hoch. Dann muß eine Diesellok Vorspann leisten. In Kürze jedoch wird "Lord Mountbatten", Baujahr 1922 von der Vulcan Foundry, Newton-Le-Willons, England, seinem Kollegen dampfend und schnaubend, wie es sich gehört, zur Hilfe eilen.

Auf der Rückfahrt läuft "Sri Lanka in eine Nußschale gepackt" noch einmal an uns vorbei. Langsam tastet sich "Sir Thomas"

Bild 7: Wandmalereien am Felsen von Sigiriya; hier die "Wolkenmädchen".





auf zahllosen Serpentinaus dem Gebirge, dann wieder vorbei an Gummibaum- und Kocosnußplantagen. Durch die flachen Reisebenen braust er mit kühnen 70 km/h. Alles

ist inzwischen so vertraut. Beim Abschied von "Sir Thomas Maitland" und der Crew ist uns einstimmig etwas wehmütig ums Herz. Nur der dramatische Sonnenuntergang und

etliche Arrak-Sour auf der Terrasse des "Mt. Lavinia Hotels" können uns über den ersten Trennungsschmerz hinweghelfen.
M. Zeller

Bild 10: Warten auf einen Gegenzug; die rote Flagge signalisiert "Halt" für den "Viceroy Special".

Alle Fotos: M. Zeller



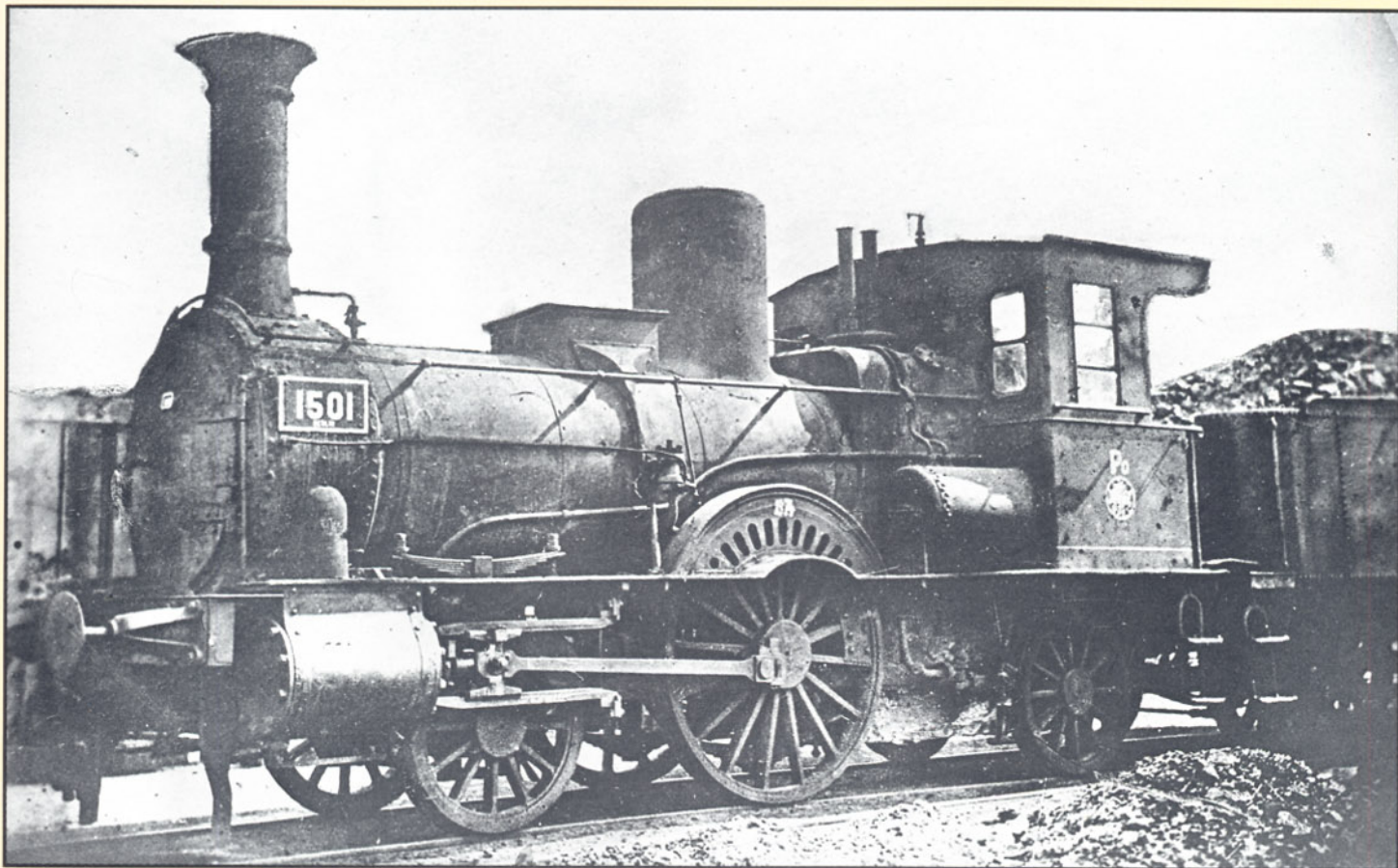


Bild 1: Die (P 0) Berlin 1501 in einer alten Hubert-Aufnahme. Die Anschriften an der Lok machen den Eindruck, als ob hier reichlich nachgeholfen worden wäre. Zumindest die Jahreszahl 1874, das Baujahr der Lok auf der Treibradabdeckung, ist mit Sicherheit keine amtliche Anschrift.



Preußen-Report

Gattungen P 0 und P 1

Im Betriebsjahr 1905/1906 haben die Preußischen Staatseisenbahnen einheitlich und verbindlich für alle Eisenbahndirektionen ihre Lokomotiven neu bezeichnet. Innerhalb der vier Gruppen S, P, G und T wurden alle Maschinen ohne Rücksicht auf das Baujahr oder ihre Bauart in Gattungen zusammengefaßt. Die Gattungen mit Lokomotiven von damals durchschnittlicher Leistung sollten die Zahl 3 erhalten – S3, P3 usw. –, die stärkeren dagegen die 4; die schwächeren mußten sich hingegen mit der 1 oder 2 begnügen. Da aber die Bewertung von Leistung und Eignung seitens der Lokomotivdezer-

nenten bei den einzelnen Direktionen nicht immer übereinstimmte, überließ man die Zuordnung zu den "Unter-4-Gattungen" und den verschiedenen Betriebsnummern-Gruppen der jeweiligen Direktion. Besonders gut erhaltene Maschinen innerhalb einer Bauart sowie solche mit einem Ersatzkessel neueren Datums pflegte man vielfach höher einzustufen.

Bei den Gattungen P 1, P 2, P 3 gab es ein buntes Durcheinander von Lokomotiven der verschiedensten Bauarten, von alten und neuen, von solchen der ehemaligen Staats- und Privatbahnen, und von den sog. Normallokomotiven. Nach einigen Jahren, so glaubte man, würden alte und nicht sonder-

lich bewährte Maschinen ausgemustert sein, und es gäbe dann nur noch Gattungen mit Lokomotiven gleicher Bauart und gleicher Leistung. Diese Hoffnung trug, es finden sich noch längere Zeit bei den Personenzuglokomotiven die verschiedensten Bauformen.

Die Gattung P 0

Wie steht es nun um die P 0? Da nur ganze zwei Lokomotiven dieser Gattung zugeteilt wurden, sah man davon ab, für die Betriebsnummern der beiden Maschinen eine eigene Hunderter-Reihe zu bilden. Sie erhielten Betriebsnummern aus der für die P 1 vorge-

Tabelle 1
Hauptabmessungen der beiden Lokomotiven der Gattung P 0

(P 0) Altona 1501

Rost	m ²	1,5
Heizfläche	m ²	84,3
Dampfdruck	kg/cm ²	6,4
Triebwerk	mm	381/508/1676
Dienstgewicht	t	30,1
Reibungsgewicht	t	15,0

(nach Eisenbahnstatistik 1881)

Das Altonaer „Spinnrad“, eine 1A1 der Berlin-Hamburger Eisenbahn, wurde 1865 von Borsig gebaut (Fabrik-Nr. 1719). Aus der „Boreas“ wurde 1884 die Altona 34 und im Jahre 1906 die (P 0) Altona 1501. Sie wurde 1906/07 ausrangiert und bis 1909 als Heizlokomotive verwendet.

(P 0) Berlin 1501

Rost	m ²	1,3
Heizfläche	m ²	89,1
Dampfdruck	kg/cm ²	9,5
Triebwerk	mm	380/508/1690
Dienstgewicht	t	30,3
Reibungsgewicht	t	14,2

(nach Eisenbahnstatistik 1881)

Das Berliner „Spinnrad“ hat Wöhlert in Berlin im Jahre 1874 als Fabrik-Nr. 549 an die Berlin-Görlitzer Eisenbahn geliefert, wo die Maschine die Betriebsnummer 68 erhielt. Ab 1883 lief sie als Berlin 68, wurde am 11. 1. 1898 in Berlin 504 (2. Besetzung) umgezeichnet und erhielt 1905/06 die Bezeichnung (P 0) Berlin 1501.

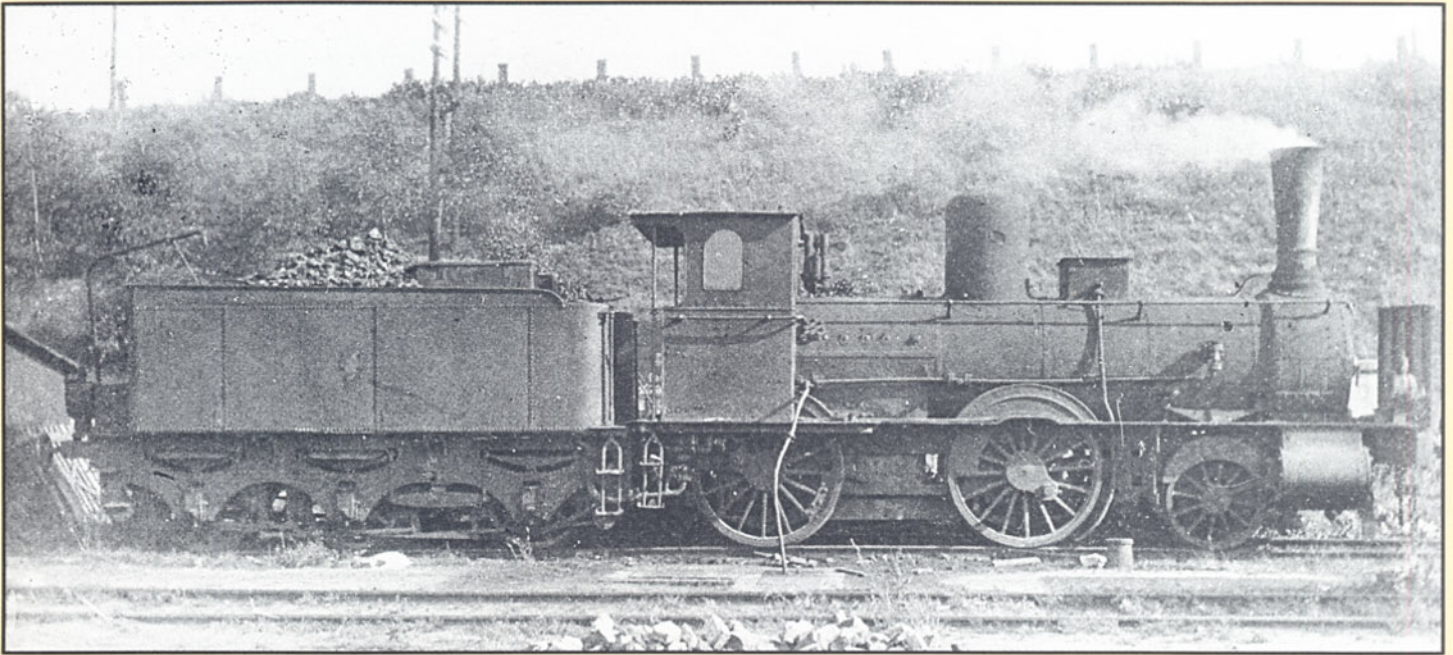


Bild 2: Diese Maschine wurde 1872 von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn als "Nuthe" beschafft (gebaut von Borsig, Fabriknummer 2843) und 1906 in (P 1) Magdeburg 1509 umgezeichnet. Sie hatte 1894 einen Ersatzkessel erhalten und wurde 1921 im Bw Helmstedt aufgenommen, wo sie noch als Heizlokomotive diente.

Bild 3: Daß auch ältere Schnellzuglokomotiven noch in die Gattung P 1 eingereiht wurden, zeigt dieses Foto der ehemaligen Betriebsnummer 82 der Main-Weser-Bahn. Wöhler hat sie 1872 mit der Fabriknummer 388 gebaut. 1879 kam sie zur KED Hannover (Betriebsnummer 1082), wurde am 1.4.1881 zur Hannover 410 und am 1.4.1895 an die KED Cassel abgegeben, die sie bis 1904 als Betriebsnummer 405, dann als 411 führte und schließlich 1906 in (P 1) Cassel 1505 umzeichnete.

sehenen Reihe 1501 – 1550. Es handelte sich um je eine Maschine bei der Direktion Altona und Berlin mit der Achsanordnung 1A1, die auch den Beinamen "Spinnräder" führten. Bei Altona war es eine von 48 "Spinnrädern", bei Berlin gar eine von 77, die einmal zum Bestand gehörten. Die Berliner Lok hat noch bis 1908 Rangierdienst in der

Bild 4: Wie vielfarbig das Erscheinungsbild der verschiedenen nicht-normalen P 1 war, zeigt diese zur KED Halle gehörende P 1. Es handelt sich um die "Zschille" der ehemaligen Berlin-Dresdener Eisenbahn (dort Betriebsnummer 6). Sie wurde 1874 von Schwartzkopff als Fabriknummer 572 gebaut und bei der Verstaatlichung der Bahn 1888 in Erfurt 428 und 1895 in Halle 120 umgezeichnet.

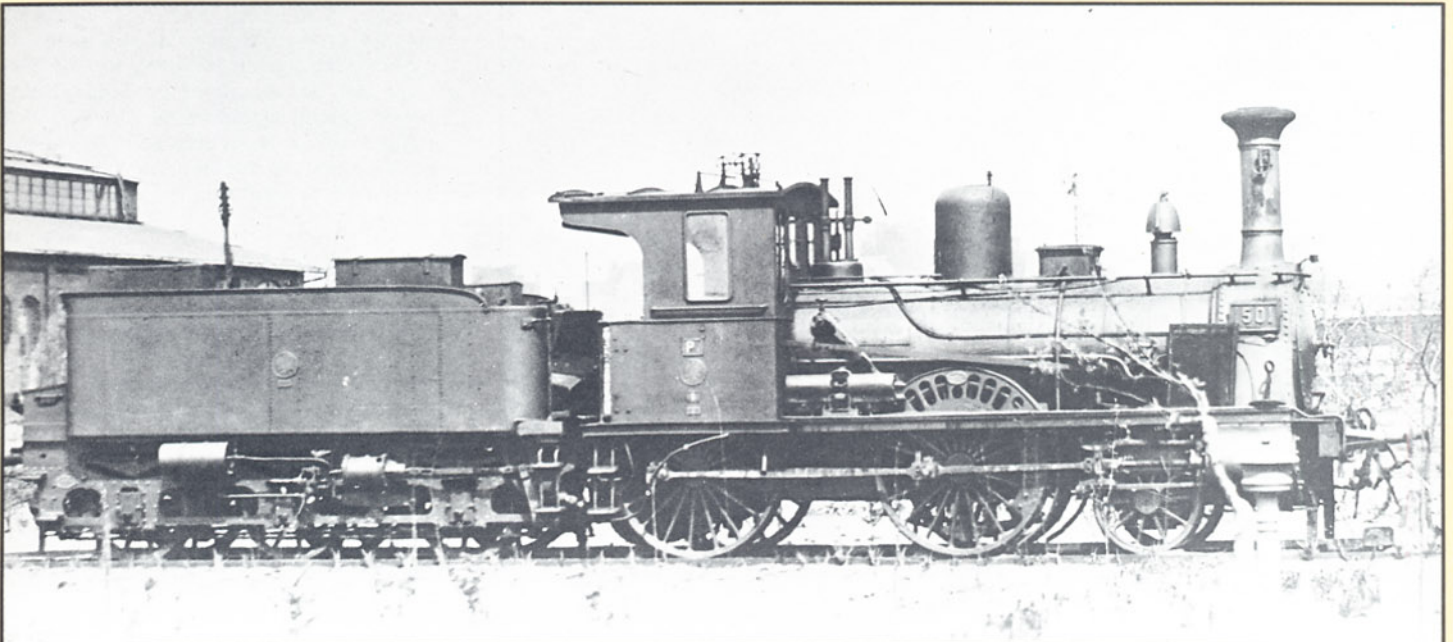


Tabelle 2

Normale 1B nach Musterblatt 16, die als P 1 eingestuft wurden

Es handelt sich um 17 Lokomotiven (6 Maschinen der Direktion Frankfurt und 11 der Direktion Mainz).

Hersteller	Baujahr u. Fabrik-Nr.	Betriebsnummern		Ausmusterung
		ab 1897	ab 1906	
Borsig	1877/ 3598	Mainz 150 → (P 1) Mainz	1503	+ 1907
Henschel	1878/ 965 967 968 969 970	152	1504	+ 1907
		154	1505	+ 1907
		155	1506	+ 1907
		156	1507	+ 1907
		149	1508	+ 1907
Schwartzkopff	1878/ 976 977 979 980 981	Frankfurt 381 → (P 1) Frankf.	1501	+ 1908
		382	1502	+ 1906
		384	1503	+ 1907
		385	1504	+ 1908
		386	1505	+ 1908
Wöhler	1878/ 686 687 688 689 690 691	387	1506	+ 1908
		Mainz 157 → (P 1) Mainz	1509	+ 1909
		158	1510	+ 1906
		159	1511	+ 1906
		160	1512	+ 1906
		161	1513	+ 1906

Tabelle 3

Die „alte Ruhr-Sieg-Lokomotive“ der Bergisch-Märkischen Eisenbahn

Von dieser Lokomotivtype wurden insgesamt 10 Stück gebaut; zur Jahrhundertwende waren sie bereits alle ausgemustert. Borsig lieferte 1861 acht Lokomotiven unter den Fabrik-Nrn. 1221–1228, die bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn die Betriebsnummern 85–92 erhielten. Im Jahre 1865 folgten von der Maschinenfabrik Esslingen zwei weitere Lokomotiven (Fabrik-Nrn. 701 und 702), die bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn mit den Betriebsnummern 124 und 125 in den Listen geführt wurden. Ab 1882 kamen die 10 Lokomotiven bei den Direktionen Köln linksrheinisch, Köln rechtsrheinisch und Elberfeld zum Einsatz.

Hauptabmessungen

Rost	m ²	1,13
Heizfläche	m ²	102/103 *)
Dampfdruck	kg/cm ²	7,1 / 8 *)
Triebwerk	mm	406/610/1524
Radstand	mm	3365
Dienstgewicht	t	28,5 / 29 *)
Reibungsgewicht	t	19 / 20 *)

*) die zweite Zahl für die beiden Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen

Betriebswerkstätte Berlin Anhalter Bahnhof geleistet und stand dann bis 1910 im Ausbesserungswerk Tempelhof als Heizlokomotive. Eigens für diese beiden "Spinnräder" haben die KED Altona und die KED Berlin die Gattung P 0 gebildet.

Tabelle 4

Die „ältere Ruhr-Sieg-Lokomotive“ der Bergisch-Märkischen Eisenbahn

Von dieser Type wurden zwischen 1873 und 1882 insgesamt 34 Maschinen beschafft; 11 Stück lieferte Vulcan, 23 wurden von Borsig gebaut.

Hauptabmessungen (erste Lieferungen)

Rost	m ²	1,78
Heizfläche	m ²	96,44
Dampfdruck	kg/cm ²	10
Triebwerk	mm	420/600/1524
Radstand	mm	4 400
Dienstgewicht	t	36,0
Reibungsgewicht	t	24,8

Übersicht über alle „älteren Ruhr-Sieg-Lokomotiven“

Hersteller	Baujahr u. Fabrik-Nr.	Betriebsnummern			Ausmusterung		
		bei der BME	ab 1882	(ab 1895)		ab 1906	
Vulcan	1873/ 495 496 497 498 499 500 501 502 503 504 585	495 „Themse“	→ Clr 182		+ 1894/95		
		496 „Tyne“	183	(→ Cöl 183)	+ 1898/1900		
		497 „Humber“	184		+ vor 1895		
		498 „Trent“	→ Elb 161	(→ Esn 161)	+ April 1903		
		499 „Forth“	162	(→ Esn 162)	+ März 1904		
		500 „Vulcan“	163 ¹⁾		→ (P 2) Elb 1553		
		501 „Mursey“	164	(→ Esn 164)	+ April 1903		
		502 „Amur“	165				
		503 „Ganges“	166				
		504 „Indus“	167				
		585 „Euphrat“	185				
		Borsig	1874/ 3246 3247 3248 3249 3250 3251	670	186		
				671	187		
672	188						
673	189						
674	190						
675	191						
Borsig	1876/ 3518 3519 3520 3521 3522 3523 3524 3525			4 (2. Bes.)	102		
		10 (2. Bes.)	103		→ (P 2) Elb 1552		
		249 (2. Bes.)	126				
		253 (2. Bes.)	127				
		254 (2. Bes.)	128				
		255 (2. Bes.)	129				
		805 (2. Bes.)	222	(→ Esn 165)	→ (P 1) Esn 1501		
		1 (3. Bes.)	100		→ (P 2) Elb 1551		
Borsig	1881/ 3787 3788 3789	676	192				
		677	193				
		678	194		→ (P 2) Elb 1554		
Borsig	1882/ 3798 3799 3800	2 (3. Bes.)	101		+ April 1908		
		680	196		→ (P 2) Elb 1555		
		681	197		+ April 1911		

Abkürzungen:
Clr Cöln linksrheinisch
Cöl Cöln
Elb Elberfeld
Esn Essen

Anmerkungen:
1) später umgezeichnet in Elberfeld 104 (2. Besetzung)
2) später umgezeichnet in Essen 174 (2. Besetzung)
3) später umgezeichnet in Essen 175 (2. Besetzung)

Die Gattung P 1

Von einer Ausnahme abgesehen handelt es sich bei den 100 Lokomotiven der Gattung P 1 ausschließlich um 1B-Maschinen. Eine Übersicht mag nützlich sein:

Gattung	(P 0)	P 1	P 1
Achsfolge	(1A1)	1B	C
Nicht-Normale	(2)	51	1
Normale nach M 16		17	
Normale nach M III-1b		31	
	(2)	99	1

Genau die Hälfte aller Maschinen der Gattung P 1 sind also nicht-normale 1B. Sie wurden in den Jahren 1865 bis 1885 gebaut und haben in ihren "Jugendjahren" bei 18 verschiedenen Eisenbahnen Dienst geleistet – von der Altona-Kieler Eisenbahn bis zur Main-Neckar-Bahn, von der Nassauischen bis zur Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, unter ihnen sowohl ehemalige S mit einem Treibraddurchmesser von 1890 mm, wie auch fast schon Gemischtzuglokomotiven. Die Tabelle 2 weist 17 Lokomotiven nach dem alten Musterblatt 16 auf. Sie besaßen Außensteuerung und gehörten zu den ersten 1B, die nach den "Normalien für die Betriebsmittel der Preußischen Staatseisenbahnen" gebaut worden sind. Die Direktionen Frankfurt am Main und Mainz haben sie als P 1 eingestuft, alle anderen Direktionen ordneten sie der Gattung P 2 zu.

Ruhr-Sieg-Lokomotive

Besondere Aufmerksamkeit verdient die sogenannte "Ruhr-Sieg-Lokomotive" der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (später auch als "alte Ruhr-Sieg-Lokomotive" bezeichnet). Von 1859 bis 1861 baute diese Bahn, die damals bereits vom Staat betrieben wurde, die 106 km lange Strecke Hagen – Siegen; am 06.08.1861 war der Bau mit dem Abschnitt Altena – Siegen beendet. Die Ruhr-Sieg-Bahn schloß sich in Siegen an die Strecke Cöln-Deutz – Gießen der Cöln-Mindener Eisenbahn an. Für den Betrieb auf dieser steigungs- und krümmungsreichen "Gebirgstrecke" stellte

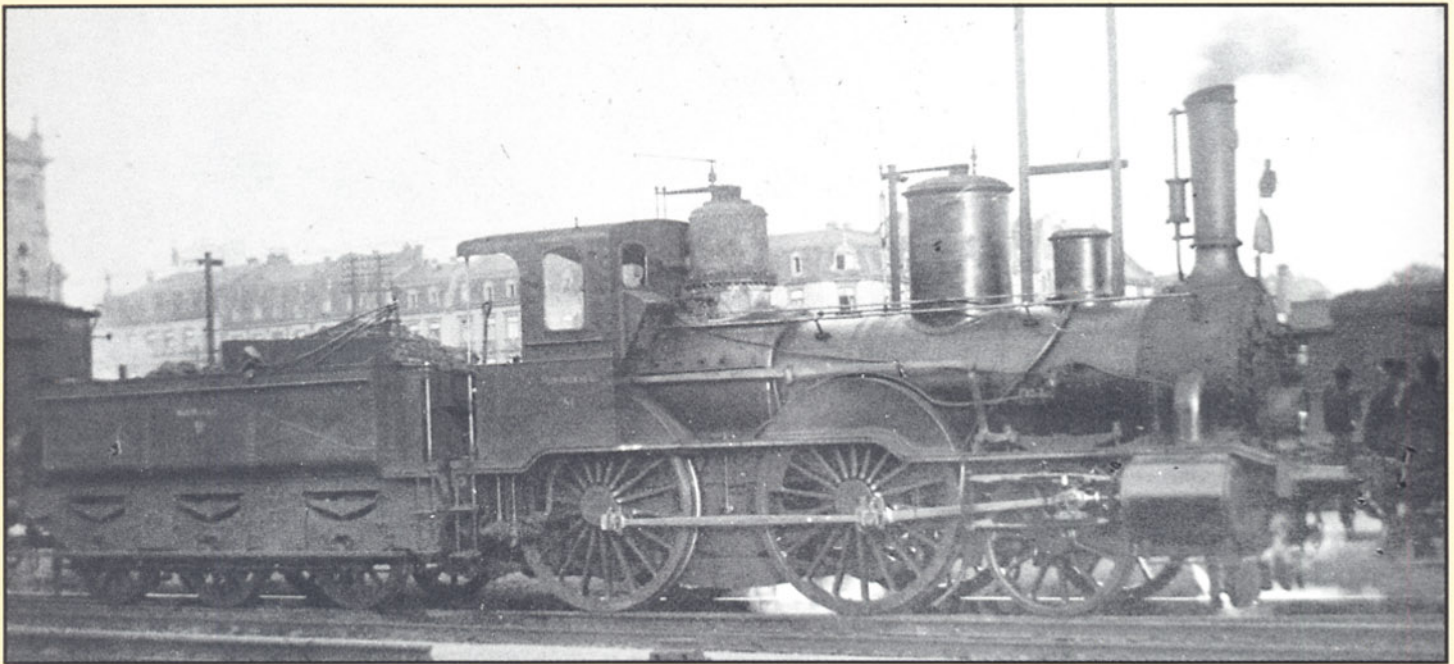


Bild 5: Auch die Direktion Mainz zeichnete noch einige ältere Personenzuglokomotiven in P 1 um, wie z.B. die "Nordsee" der ehemaligen Main-Neckar-Eisenbahn (dort Betriebsnummer 59), die als Mainz 134 übernommen und 1906 in (P 1) Mainz 1514 umgezeichnet wurde.

Bild 6: Skizzen im Maßstab 1:87 der "alten Ruhr-Sieg-Lokomotive" (oben), der "älteren Ruhr-Sieg-Lokomotive" (Mitte) und der "neueren Ruhr-Sieg-Lokomotive", Normale nach Musterblatt III-1b (unten).

Quellen: "Die Bergisch-Märkische Eisenbahn" von H. Bombe und amtliches Verzeichnis der KED Elberfeld.

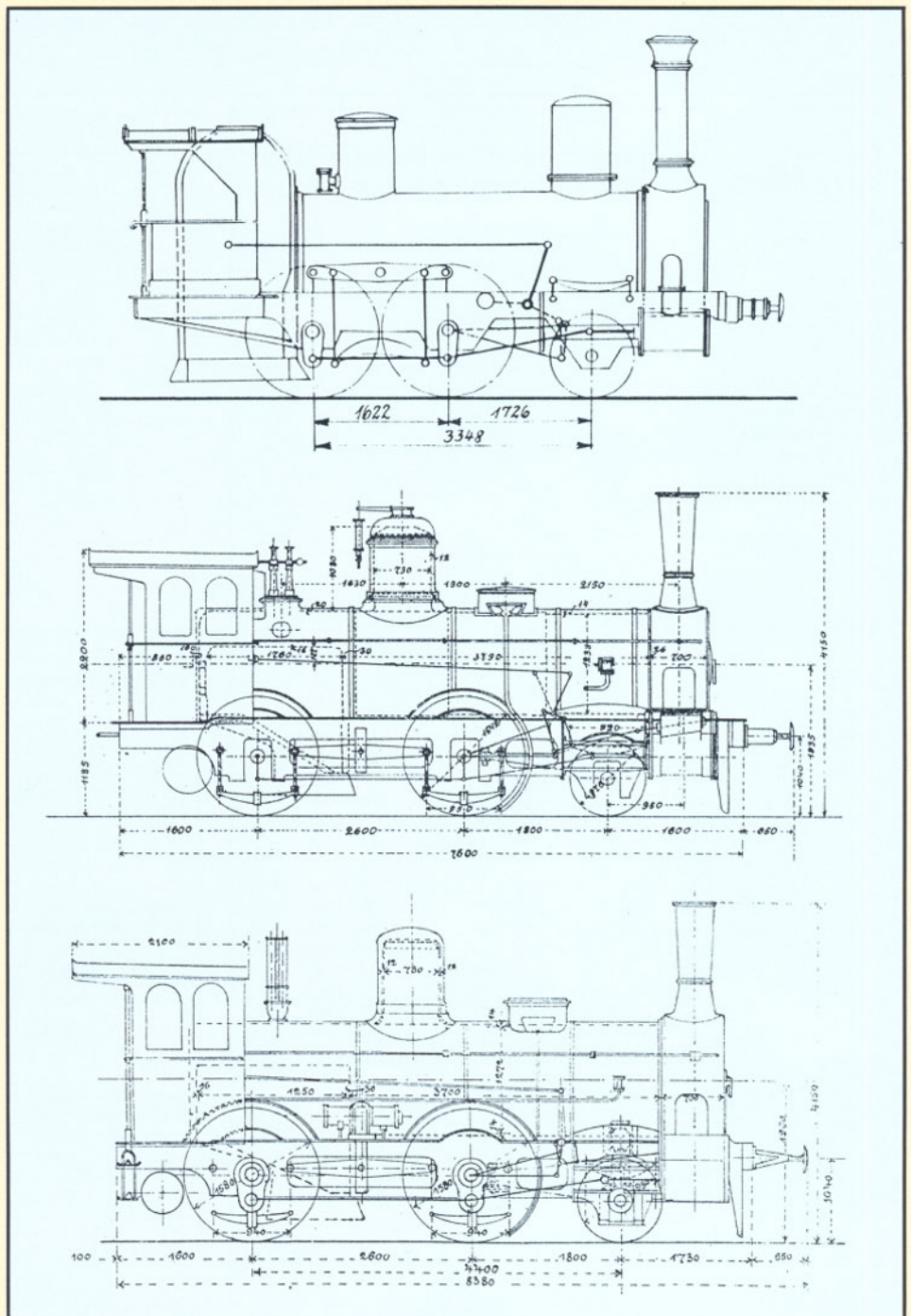
die Bahn zunächst zehn 1B-Maschinen mit überhängendem Stehkessel, Vierseitkuppel und kurzem Radstand ein. Diese Bauart hat sich nicht sonderlich bewährt (siehe auch Tabelle 3).

Ab 1873 folgte der "alten" eine "ältere Ruhr-Sieg-Lokomotive", deren Konstruktion auf den Obermaschinenmeister M. Stambke zurückgeht. Ein Crampton-Kessel mit glatt durchlaufender Decke sowie ein unterstützter Stehkessel (und damit größerer Radstand) sind Kennzeichen dieser Bauart. Die Laufachse war – ein wesentlicher Vorteil – seitlich einstellbar. Diese recht moderne "ältere Ruhr-Sieg-Lokomotive" hat sich gut bewährt und ist lange Jahre, nicht nur auf der Strecke Hagen – Siegen, im Dienst geblieben; einige sind noch 1905/1906 umgezeichnet worden (siehe auch Tabelle 4).

Im Jahre 1885 ist eine leicht veränderte Version der "älteren Ruhr-Sieg-Lokomotive" als "neue Ruhr-Sieg-Lokomotive" in die Normalien aufgenommen worden (Musterblatt III-1b). Das spricht nicht nur für ihre Bewährung, sicher hat sich Stambke für seine Bauart entsprechend eingesetzt, war er doch in der "Normen-Commission" tätig!

Von 1885 bis 1891 sind nicht weniger als 56 der "neuen (normalen) Ruhr-Sieg-Lokomotive" gebaut worden (siehe auch Tabelle 5). Obwohl bei den letzten Lieferungen der Dampfdruck auf 12 kg/cm² erhöht wurde, war sie ab der Jahrhundertwende dem Wettbewerb mit den neuen, stärkeren Bauarten nicht mehr gewachsen, so daß nur wenige das Jahr 1910 erlebt haben. Während die KED Erfurt diese Lokomotivtype als P 1 bezeichnete, wurde sie bei den Direktionen Cassel, Elberfeld und Frankfurt (Main) als P 2 eingeordnet.

Mit der Achsfolge C nahm die (P 1) Erfurt 1550 eine Sonderstellung innerhalb der Gattung P 1 ein. Sie wurde in einer Gruppe von 14 Lokomotiven im Jahre 1873 von der Thü-



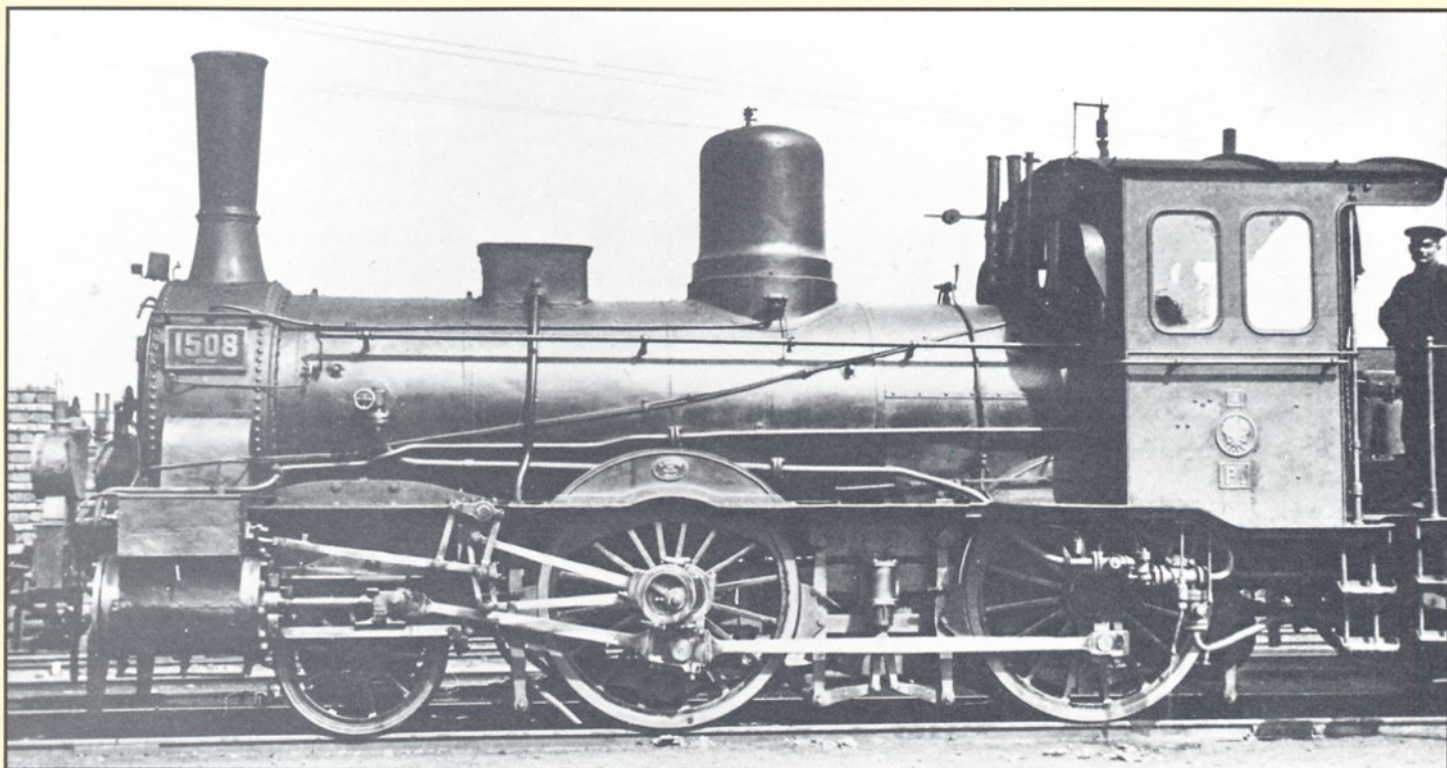


Tabelle 5
Die „neue Ruhr-Sieg-Lokomotive“ der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (normale 1B nach Musterblatt III-1b)

Abmessungen

Rost	m ²	1,74
Heizfläche	m ²	96,7
Dampfdruck	kg/cm ²	10*)
Triebwerk	mm	420/600/1580
Radstand	mm	4400
Achsdruck	t	12,2–14,1–13,9
Dienstgewicht	t	40,2
Reibungsgewicht	t	28,0
Kesselmitte ü Sok	mm	1960
Länge über Puffer (mit Tender)	mm	14730
Geschwindigkeit	km/h	70
Vorräte des Tenders	Wasser m ³	10,5
	Kohle t	4

*) bei den beiden Lieferungen von 1891 (Borsig 4324–4329 und Henschel 3293–3295) beträgt der Dampfdruck 12 kg/cm².

Übersicht über alle 1B nach M III-1b

Hersteller	Baujahr und Fabriknummern	Betriebsnummern		
		bis 1906	ab 1906	
Borsig	1885/ 4135–4139	Erf 258–262	→ (P 1) Erf 1506–1510	
	4140–4142	FfM 300–302	→ (P 2) FfM 1551–1553	
	4143	Elb 230 ¹⁾		
	4144	231	→ (P 2) Elb 1557	
	4145–4148	FfM 303–306	→ (P 2) FfM 1554–1557	
	4149	Erf 272	→ (P 1) Erf 1511	
	4150	273	→ (P 1) Erf 1514	
	4151–4152	274–275	→ (P 1) Erf 1512–1513	
	Borsig	1886/ 4177–4179	FfM 307–309	→ (P 2) FfM 1558–1560
	Henschel	1889/ 2745–2749	Cas 390–394	→ (P 2) Cas 1551–1555
2750–2754		FfM 315–319	→ (P 2) FfM 1561–1565	
2755–2759		Erf 284–288	→ (P 1) Erf 1515–1519	
2864		Erf 330 ²⁾	→ (P 1) Erf 1520	
Henschel	1890/ 2999–3008	Erf 342–351	→ (P 1) Erf 1521–1530	
Borsig	1891/ 4324–4329	352–357	→ (P 1) Erf 1531–1536	
Henschel	1891/ 3293–3295	Cas 395–397	→ (P 2) Cas 1556–1558	

¹⁾ Später in Essen 166 umgezeichnet und bereits 1901/02 ausgemustert.

²⁾ Ursprünglich an die Weimar-Geraer Eisenbahn geliefert, wo sie mit der Betriebsnummer 17 im Einsatz war. Mit der Verstaatlichung der Weimar-Geraer Eisenbahn im Jahre 1895 gelangte sie als Erfurt 330 (2. Besetzung) in den Bestand der KED Erfurt.

Es wurden insgesamt 56 Lokomotiven nach Musterblatt III-1b gebaut, die von Borsig (27 Stück) und Henschel (29 Stück, davon eine Maschine für die Weimar-Geraer Eisenbahn) geliefert wurden.

Im Bestand der KPEV befanden sich am 1. 4. 1906 noch 55 Lokomotiven nach Musterblatt III-1b (eine Maschine wurde bereits 1901/02 ausgemustert). Sie verteilen sich auf die Direktionen Erfurt (31 Stück), Frankfurt am Main (15 Stück), Cassel (8 Stück) und Elberfeld (1 Stück).

Bild 7: Eine der „neueren Ruhr-Sieg-Lokomotiven“ nach Musterblatt III-1b ist die Erfurt 260, die 1906 zur (P 1) Erfurt 1508 wurde, während ihre Schwestern bei den Direktionen Cassel, Elberfeld und Frankfurt in die Gattung P 2 eingereiht wurden.

ringischen Eisenbahn beschafft und verfügte über einen Treibraddurchmesser von 1703 mm. Bei aller Abneigung gegenüber einer Personenzuglokomotive ohne Laufachse hat sich die Thüringische Eisenbahn nicht ohne Grund für diese Bauart entschieden: Zum einen brauchte diese C auf den Strecken der Thüringischen Eisenbahn mit ihren erheblichen Steigungen keine hohen Geschwindigkeiten zu erreichen, zum anderen wies sie mit ihren drei angetriebenen Achsen ein hohes Reibungsgewicht auf – und war damit in der Lage, auch schwere Züge zu befördern (Hauptabmessungen siehe Tabelle 6).

H. Rauter

Tabelle 6
Hauptabmessungen der (P 1) Erfurt 1550

Rost	m ²	1,7
Heizfläche	m ²	90,5
Dampfdruck	kg/cm ²	9
Triebwerk	mm	440/610/1703
Dienstgewicht	t	38,6
Reibungsgewicht	t	38,6

(nach Eisenbahnstatistik 1881)

Diese Lokomotive mit der Achsfolge C wurde 1873 von Vulcan in Stettin-Bredow an die Thüringische Eisenbahn geliefert (Fabrik-Nr. 612). Bei der Thüringischen Eisenbahn erhielt sie die Betriebsnummer 169, die 1877 in 253 geändert wurde. 1882 wurde sie in Erfurt 1902, im Jahre 1904 in Erfurt 200 (2. Besetzung) und 1905/06 schließlich in (P 1) Erfurt 1550 umgezeichnet.

Die (P 1) Erfurt 1550 stammt aus einer Lieferung von insgesamt 14 Lokomotiven, die Vulcan in den Jahren 1873 und 1874 für die Thüringische Eisenbahn gebaut hat:

Baujahr und Fabrik-Nr.	Betriebsnummer ab 1882
1873/ 610–617	Erfurt 1900–1907
1874/ 618–622	Erfurt 1908–1912
1874/ 623	Erfurt 112 ¹⁾

¹⁾ Die Fabriknummer 623 wurde 1880 in eine 1B-Lokomotive umgebaut.

Bei der Thüringischen Eisenbahn führten die 14 Lokomotiven bis 1877 die Betriebsnummern 167–180, anschließend die Betriebsnummern 251–264.

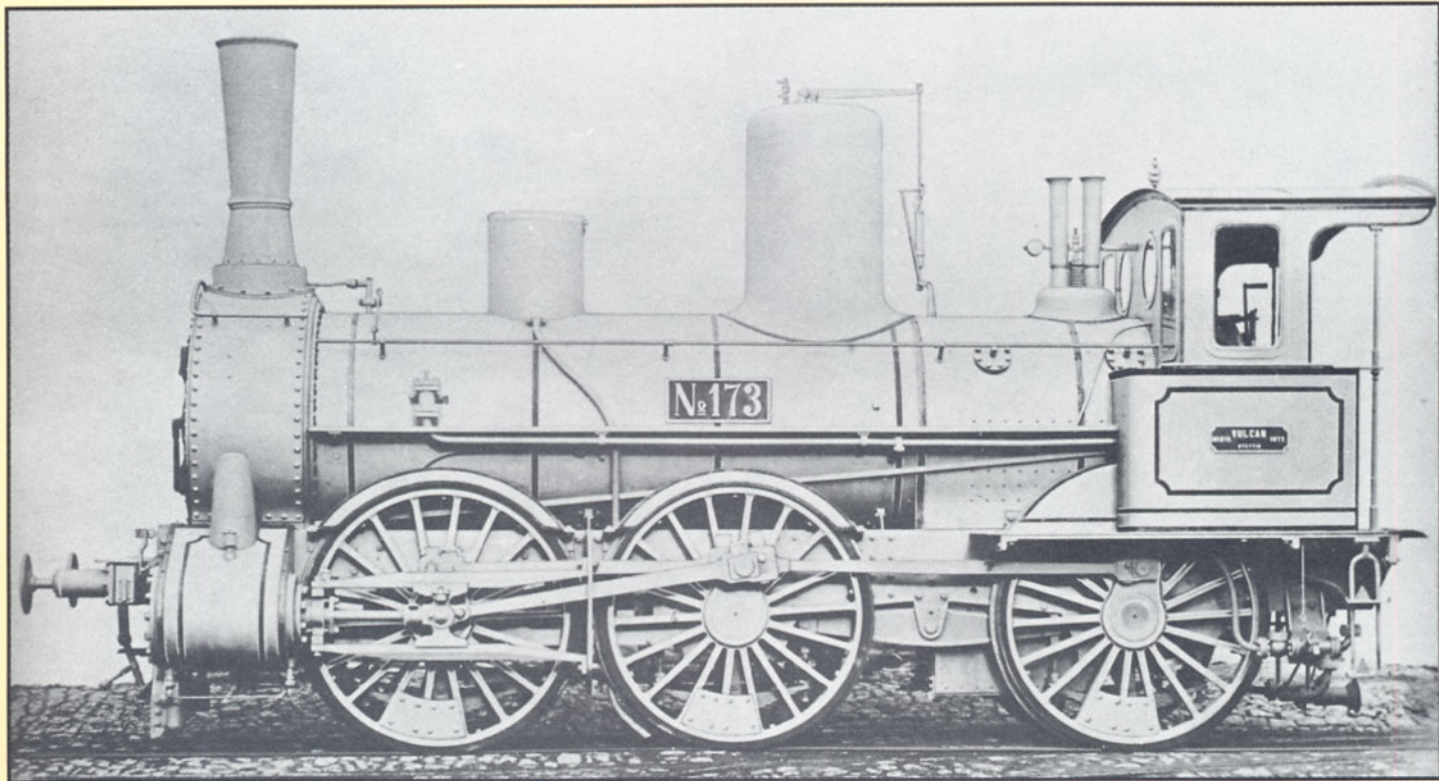


Bild 8: Zum Abschluß wollen wir noch eine Maschine aus der Gruppe dreifach gekuppelter Personenzuglokomotiven der ehemaligen Thüringischen Eisenbahn vorstellen. Eine Schwesterlokomotive der abgebildeten Betriebsnummer 173, die baugleiche Betriebsnummer 169 der Thüringischen Eisenbahn, wurde als einzige ihrer Gruppe im Jahre 1906 noch umgezeichnet und erhielt die Betriebsnummer (P 1) Erfurt 1550.

Fotos 1 und 7: Sammlung Rauter
Fotos 2-5 und 8: Sammlung Dr. Scheingraber

Bedenken Sie, mit DM 5.— sind Sie dabei!
..... beim nächsten **MINI-MARKT**.
Machen Sie einen Versuch im werbewirksamen Eisenbahn-Journal.

DRG BR 18' „Die schöne Württembergerin“

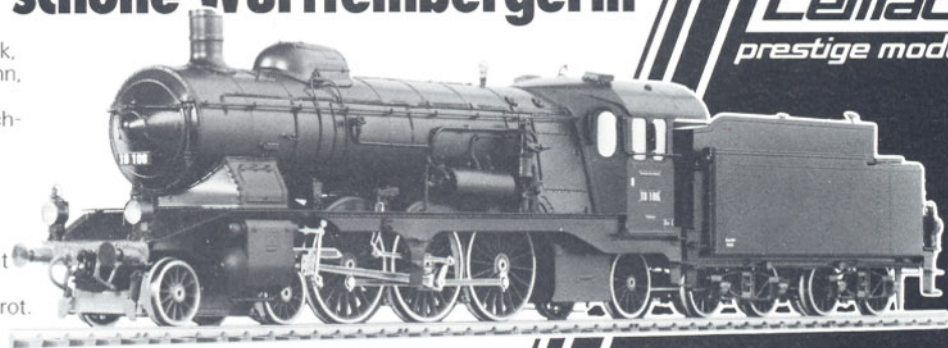
Lemaco
prestige models

2 C1 Verbund-Heißdampf-Schnellzuglok, Klasse C der Kgl. Württ. Staatseisenbahn, Indienstellung 1910 und jetzt als LEMACO-Supermodell Spur H0 im Fachhandel erhältlich.

Maßstab 1: 87, Rauchkammertüre zum Öffnen mit detaillierter Rauchkammer, Führerstand mit Inneneinrichtung, funktionsfähiges Innentriebwerk, Radreifen aus rostfreiem Stahl, Laternen mit Konstantbeleuchtung, Mindestradius 415 mm. Version Reichsbahn, schwarz/rot.

DRG BR18' (ex. Württ.)

LEMACO-Kat.-Nr. H0-003 Herstellung und Vertrieb: LEMACO SA, CH-1024 Ecublens



Qualität braucht Zeit: Die neuen **METAKIT** Wagons jetzt erhältlich!



Dienstkohlenwagen 001, BAY./DRG
Sofort lieferbar

DM 148,-
empf. VK

Verlangen Sie die aktuelle Katalogmappe 86/87: Ein komplettes Wagenbauprogramm! Im gutsortierten Fachhandel (Bezugsquellennachweis bei Metakit) oder im Versand für DM 6,- (inkl.). Händleranfragen sehr erwünscht!



Werkstatt- bzw. 3-achser Güterwagen, BAY./PREUß./DRG/DB
Ab September

DM 168,-
empf. VK



Schienenwagen 63mL - 63m, BAY./DRG/DB
Sofort lieferbar

DM 98,-
(ohne Ladegut)
empf. VK



feinst detaillierte
Messing-Wagons
Maßstab 1:87

WEINGARTENWEG 8 D-8300 LANDSHUT

Alles spricht dafür:
Bauanleitung: ausführlich bebildert
Feinätzteile: exakt vorgebogen
Feingußteile: z.B. Pufferbohlen mit angegossenen Luftschlauchhaltern, Griffstangen und Rahmenprofilzentrierungen
Montage: einfach und problemlos für jedermann

PS: Übrigens haben wir alle Wagons und sonstigen Urheberrechte der Firma Bavaria-Dirk Ade übernommen © Metakit GmbH 7/86



Bild 1: Solche Nostalgiefahrten werden 1987 auf der Strecke nach Wolfsthal mit der 1189.05 wieder stattfinden (aufgenommen in Hainburg).

Foto: K. Pfeiffer



150 Jahre Eisenbahn in Österreich

Das war ein denkwürdiger Tag damals, der 13. November 1837, und die heutigen ÖBB wissen es gebühlich zu feiern, wenn er sich zum 150. Male jährt. Damals nämlich fuhr auf der Strecke Floridsdorf (bei Wien) nach Deutsch Wagram die erste Lokomotiv-Eisenbahn. Bei all den, anlässlich des 150-jährigen Jubiläums der Lokomotiv-Eisenbahn zu er-

wartenden Festivitäten scheint allerdings in Vergessenheit zu geraten, daß die erste Eisenbahn des europäischen Kontinents ebenfalls in Österreich – die legendäre Pferde-Eisenbahn von Linz nach Budweis und Gmunden war, deren erste Teilstrecke mit 51 km Länge von Budweis nach Trojern bei Zartlesdorf schon ein Jahrzehnt früher,

d. h. genau am 7. September 1827 eröffnet worden war, wengleich auch nicht in der späteren Normalspur von 1435 mm, sondern mit einer Spurweite von 1106 mm, was 4 Wiener Fuß entsprach.

Kurzum, – gefeiert werden demnächst 150 Jahre österreichische Lokomotiv-Eisenbahnen, und das mit einem bunt gefächerten Festprogramm! Damit Historie und moderne Technik gleichermaßen zu ihrem Recht kommen, werden die von den österreichischen Bundesbahnen vorgesehenen Festivitäten nicht weniger als 14 Monate dauern. Schwerpunktartig werden sich die Veranstaltungen verständlicherweise auf den Raum Wien/Niederösterreich konzentrieren, ohne daß deshalb Oberösterreich, Salzburg, Kärnten oder Tirol zu kurz kämen.

Das bisher vorliegende Programm weist vorläufig 10 besonders erwähnenswerte Ereignisse auf:

1) Auftakt am 26. September 1986 mit der Eröffnung des Zentral-Verschiebebahnhofs Wien (Simmering-Kledering). Sonderzug, Demonstration der modernsten Rangiertechnik mit computergesteuertem Ablaufberg, Drehstrom-Elloks der Reihen 1063 und 1064, die sich mit nur 10 cm/sek. bewegen können, Festzelt mit diversen Attraktionen u.a.m.

2) 17. Januar 1987: 25 Jahre Wiener Schnellbahn. Der Festakt findet in Wien Nord statt, die Fahrzeugschau mit einer Ausstellung über die Entwicklung der Nahverkehrsfahr-

Bild 2: Die 1B-n2t "Licaon" hat man von ihrem Standplatz am Hauptbahnhof in Linz weggeholt, um sie für Sonderfahrten betriebsbereit zu machen. Bei einem Alter von 135 Jahren (Baujahr 1851) wahrlich eine Sensation. Foto: K. Pfeiffer





Bild 3: Auch die Freunde der Schmalspurbahnen werden nicht zu kurz kommen. Die D2-Stütztenderlokomotiven der Reihe 399 werden von Gmünd aus im Waldviertel zum Einsatz kommen. Das Foto zeigt die 399.03 in Göstling am Ybbs. Foto: K. Pfeiffer

zeuge, wird in der Zugförderungsleitung Floridsdorf als "Tag der offenen Tür" gestaltet.

3) Schon eine Woche später, am 23. Januar 1987, startet ein Ausstellungszug mit neun Waggons, der die Geschichte der österreichischen Eisenbahnen dokumentiert, zu einer Rundfahrt durch vierzig österreichische Städte sowie ins benachbarte Ausland, wie z.B. nach Italien (Bozen) und nach Ungarn, wo in Budapest große Station gemacht wird.

4) Der Festakt am 30. Mai 1987 anlässlich der Eröffnung des Schnellbahnverkehrs auf der alten, inzwischen völlig modernisierten Wie-

ner Vorortlinie von Heiligenstadt über Penzing nach Hütteldorf an der Westbahn verspricht ein Großereignis zu werden. Der erste Betriebstag am 31. Mai 1987 besocht allen Benutzern Freifahrt und allerlei erfreuliche Überraschungen.

5) Ein ganz besonderes Schmankerl für alle Eisenbahnfreunde wird allerdings schon vier Wochen früher, nämlich am 2. Mai 1987 geboten, denn dann werden sich die beiden vom Sockel geholten, restaurierten und voll betriebsfähigen altösterreichischen Dampflokomotiven LICAON, Baujahr 1851(!) und die 310.23, eine 1C2-Vierzylinder-Verbundlokomotive aus dem Jahre 1911 wieder vor

Züge setzen. An jedem Wochenende wird es mit diesen Lokomotiven Sonderfahrten abwechselnd nach Gmünd, Marchegg, Spitz, Friedberg und Puchberg am Schneeberg geben, abgesehen von Spezialreisen nach Sopron (Ödenburg) in Ungarn, Gourmet-Rundfahrten um Wien, sowie von Salzburg nach Bad Aussee und von Selzthal durch das Gesäuse nach Hieflau. Lokomotiven privater Organisationen werden in dieses Programm eingebunden, und man wird Dampf-Sonderfahrten verschiedenster Art veranstalten, die noch mitgeteilt werden.

6) Die Freunde alter Elektrolokomotiven und Dieseltriebwagen werden ebenfalls

Bild 4: Der Elektrotriebwagen 4041.01 wird die Nahverkehrsschau im Januar 1987 bereichern und anschließend für Sonderfahrten zur Verfügung stehen. Das Foto zeigt den 4041.05 (Baujahr 1928) am 9.3.1979 in der Hauptwerkstätte Floridsdorf. Foto: K. Pfeiffer



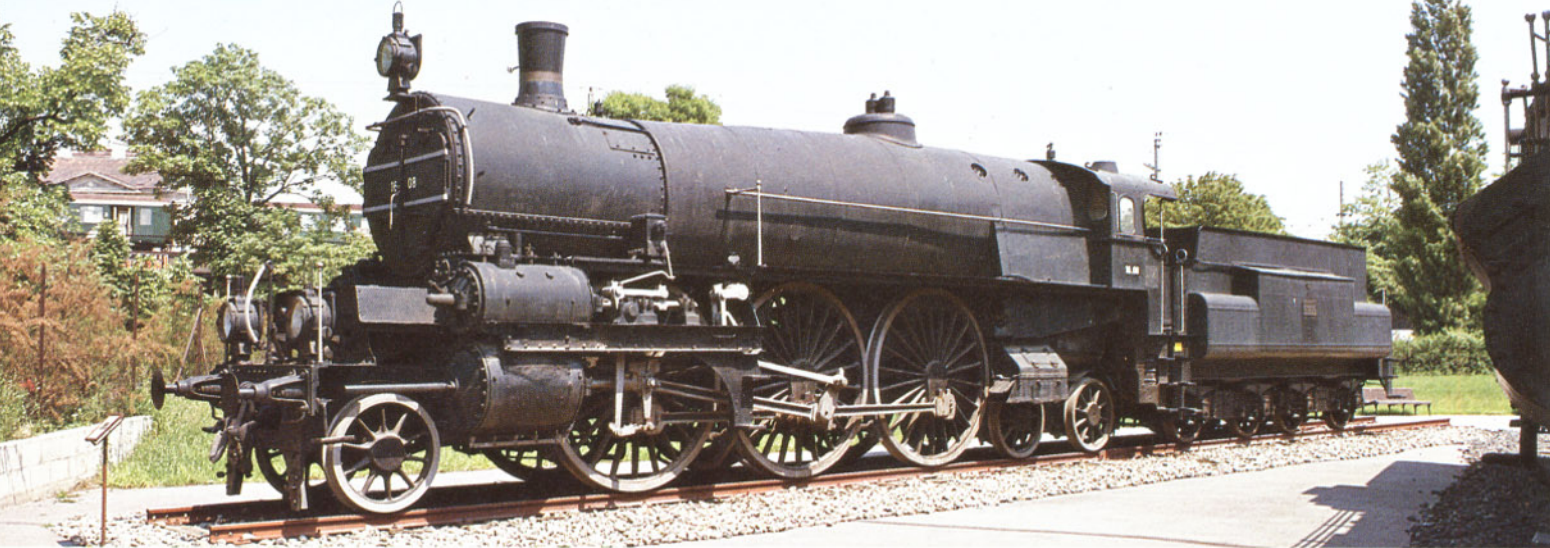


Bild 5: Die 16.08 (ehemalige 310.23, Baujahr 1911) – die legendäre 1C2-h4v des berühmten Konstrukteurs Gölsdorf. Nach kompletter Aufarbeitung in der Hauptwerkstätte Knittelfeld wird sie 1987 vor Sonderzügen wieder dampfen. Foto: K. Pfeiffer

nicht vergessen. Fast selbstverständlich, daß das "Krokodil" 1189 auch seinen Beitrag leisten wird, und auch die alte 1B1 von 1913, die Reihe 1072 (alt 1005), wird auf der Preßburgerbahn bis Wolfsthal mit einem Nostal-

giezug unterwegs sein.

7) Und auch die Kenner und Interessenten moderner eisenbahntechnischer Entwicklung kommen auf ihre Kosten. Vom 5. Juni

bis 2. August 1987 wird – voraussichtlich am Wiener Messegelände – eine Ausstellung in Zusammenarbeit mit der Lieferindustrie veranstaltet werden, welche den Zielsetzungen eines zukunftsorientierten Eisenbahnverkehrs gewidmet ist. Für jene, die es ganz genau wissen wollen, wird es zwischen dem 2. und 11. Oktober 1987 Schnellfahrten mit 200 km/h auf der Nordbahn zwischen Drösing und Angern geben, auf der bereits im Herbst 1984 der österreichische Geschwindigkeitsrekord von 234,4 km/h gefahren wurde.

8) Unter diesem Programmpunkt bieten die ÖBB, jeweils Samstag/Sonntag, vom 22. August bis 13. September 1987 die ZUG-PARADE im Bahnhof Straßhof mit historischen und modernen Triebfahrzeugen und Wagensätzen, die von Tribünen aus besichtigt und fotografiert werden können, an. In 180 Minuten paradieren 60 Züge, also alle drei Minuten ein Zug anderer Art: wohl ein einmaliges Ereignis, das die Teilnahme wert sein dürfte. Nicht nur Fahrzeuge der ÖBB, auch fremde Fahrbetriebsmittel, z.B. solche von Werksbahnen oder historische Garnituren, wie z.B. Erzzüge alter Art der Erzbergbahn mit dem Sechskuppler 197.301, sind zur Vorbeifahrt vorgesehen.

9) Für den 2. bis 11. Oktober 1987 ist eine große internationale Fahrzeugschau auf dem Wiener Nordbahnhof beabsichtigt, zu welcher alle europäischen Bahnverwaltungen eingeladen sind, Fahrzeuge zu entsenden. Was hier im Rahmen einer Sternfahrt ankommen wird, ist natürlich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht zu überblicken. Bei der guten Zusammenarbeit der ÖBB mit den anderen Bahnverwaltungen kann man vor allem auf dem historischen Sektor auf diverse Überraschungen hoffen.

10) Den Abschluß des reichhaltigen Jubiläumsprogrammes wird eine aufwendige Festveranstaltung im neuen Kongreß-Zentrum Wien (Austria Center) am 23. November 1987 bilden.

Als weiteren Anreiz für die Teilnahme an den Veranstaltungen werden die ÖBB für die jeweilige Anreise stark ermäßigte Sondertarife ausarbeiten. Wer es genau wissen will, wendet sich an das nächste einschlägige Reisebüro bzw. direkt an: Österreichische Bundesbahnen, Generaldirektion, Abt. ÖM, "Jubiläum", A-1010 Wien.

J.Stockklausner

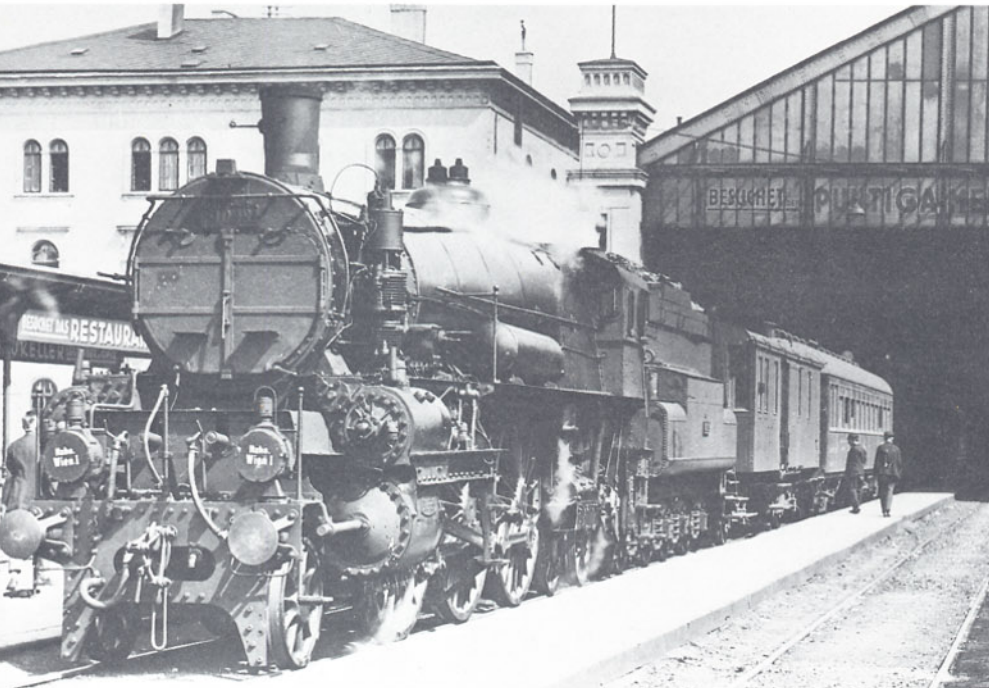


Bild 6: Ab 2. Mai 1987 in Österreich wieder zu erleben! So wie die hier im April 1931 am Wiener Westbahnhof im Bild festgehaltene 310.19 wird die 310.23 im nächsten Jahr wieder vor dem Zug stehen. Foto: Archiv Pfeiffer

Bild 7: Die Sonderfahrten mit der 310.23 zählen sicher zu den ganz großen Attraktionen, die den Eisenbahnfreunden 1987 von den ÖBB geboten werden. Das Foto aus dem Jahre 1929 zeigt die Schwesterlokomotive 310.16 in Wien West. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

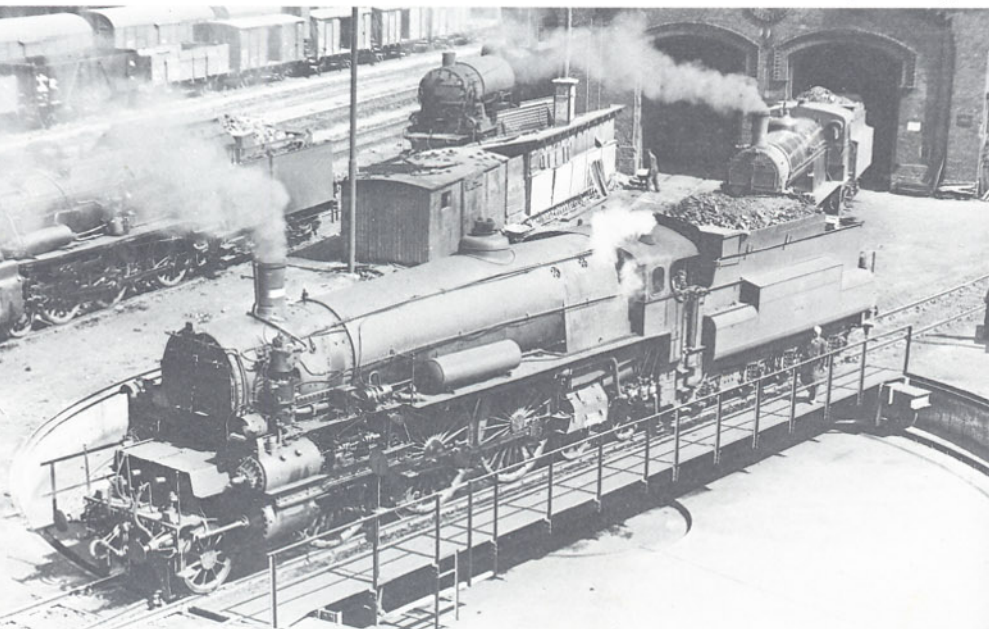




Bild 1: Auf der alten 15-m-Drehscheibe des Bw Simbach steht die bayerische C III "Haar".

Foto: Gober

Deutsche Bahnbetriebswerke

Das Bw Simbach

Nach dem ersten Bahnbetriebswerk für Schmalspurbahnen innerhalb unserer Serie, dem Lokbahnhof Beilstein in der Ausgabe 5/1986, soll nun wieder ein Bw der Regelspur folgen. Ausgewählt haben wir das Bahnbetriebswerk Simbach mit überschaubaren Betriebs- und Versorgungsanlagen. Dominierendes Bauwerk ist zweifellos der Ringlokschuppen mit seinen 25 Ständen. Nicht zu übersehen war aber auch die daneben angeordnete Betriebswerkstätte.

Eine besonders große Bedeutung hat das Bw Simbach eigentlich nie erlangt, die Anzahl der dort beheimateten Lokomotivgattungen hielt sich in Grenzen. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges waren die noch eingesetzten Lokomotiven bayerischer Herkunft bald von "Preußen" sowie von Maschinen der Einheitsbauart verdrängt worden. Gerade in jener Zeit ist dann aber das Bw Simbach weit über die Grenzen Bayerns

hinaus bekannt geworden. Ursache dafür war die Tatsache, daß Simbach in den fünfziger Jahren zur Endstation vieler ausgedienter Dampflokomotiven wurde. Noch in der Zeit von 1956 bis 1958 fand man im Bereich der Betriebswerkstätte lange Reihen von Lokomotiven und Tendern, die dort auf ihre Zerlegung warteten. Selbst aus dem entfernten Stuttgart waren ausgemusterte Maschinen zum Lokfriedhof Simbach gelangt, an den eine kleine Bildserie erinnern soll.

Redaktion

Im südöstlichen Teil Niederbayerns, dort wo der Inn die Grenze zu Österreich bildet, liegt Simbach. Bevor die Eisenbahn 1871 auch diese Region erschloß, war Simbach nur der unbedeutende deutsche Vorort von Braunau, der Stadt auf der anderen Seite des Flusses in Österreich. Als nun der Verkehrszuwachs auf der alten Salzburger Strecke (über Holzkirchen) in den sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts immer größer wurde und sich die Königlich Bayerischen

Staatseisenbahnen zum Bau einer weiteren Linie nach Österreich entschlossen, wurde Simbach als Grenzübergangsstation ausgewählt. Der von Bayern betriebene Streckenabschnitt endete hier, und da man damals die Züge von den Endpunkten einer Strecke aus verkehren ließ, errichtete man zusammen mit dem Bahnhof auch ein Bahnbetriebswerk. Im östlichen, an Österreich verpachteten Drittel des Bahnhofs unterhielt die Kaiserin-Elisabeth-Bahn ebenfalls ein Bw, das jedoch hier außer acht gelassen werden soll.

Kernpunkt des bayerischen Bw war der Ringschuppen mit seinen 25 Lokständen. In zwei an den Stirnseiten angebauten Gebäuden lagen die Aufenthaltsräume für Lokführer, Heizer und Wagenschieber, darüber die Wohnungen für Bw-Vorstand und Bahnmeister. Die Stände für die Lokomotiven wurden über eine Drehscheibe erreicht, die entsprechend der immer größeren Länge neuer Lokomotiven von zunächst 11,3 m auf

Bild 2: So sieht heute die ehemalige Werkstätte des Bw Simbach aus – Gleise führen schon lange nicht mehr durch die Tore in die Werkstätte hinein. Vor dem Zweiten Weltkrieg wurden hier die Lokomotiven repariert.

Foto: R. Wiesner





Bild 3: Luftaufnahme der Bahnanlagen in Simbach aus dem Jahre 1956. Am linken Bildrand die Werkstätte des Bw Simbach, rechts oberhalb davon der Ringlokschuppen. Freigabe: Regierung v. Obb. G 4/182. Foto: Bertram-Luftbild, München-Riem

15 m und schließlich auf 20 m vergrößert wurde.

Westlich vom Lokschuppen erbaute man das Werkstattgebäude, eine große, recht-

eckige Halle mit vier Rundbogentoren an den beiden Schmalseiten. Die drei in die Werkstatt führenden Gleise wurden im Westen, wo die Lokwerkstatt lag, über eine

Weichenstraße erreicht, während im Osten für die Verteilung der Wagen auf die Werkstattgleise eine Schiebebühne zur Verfügung stand. Im Inneren befanden sich

Bild 4: Von 1908 bis 1929 war die bayerische P 2/4 – 1400 in Simbach beheimatet. Sie entstand durch Umbau aus der AAI – 1400, einer Schnellzuglokomotive mit Vorspannache, die 1896 in Dienst gestellt worden war (siehe auch Eisenbahn-Journal 1/1985, Seite 44 ff.). Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

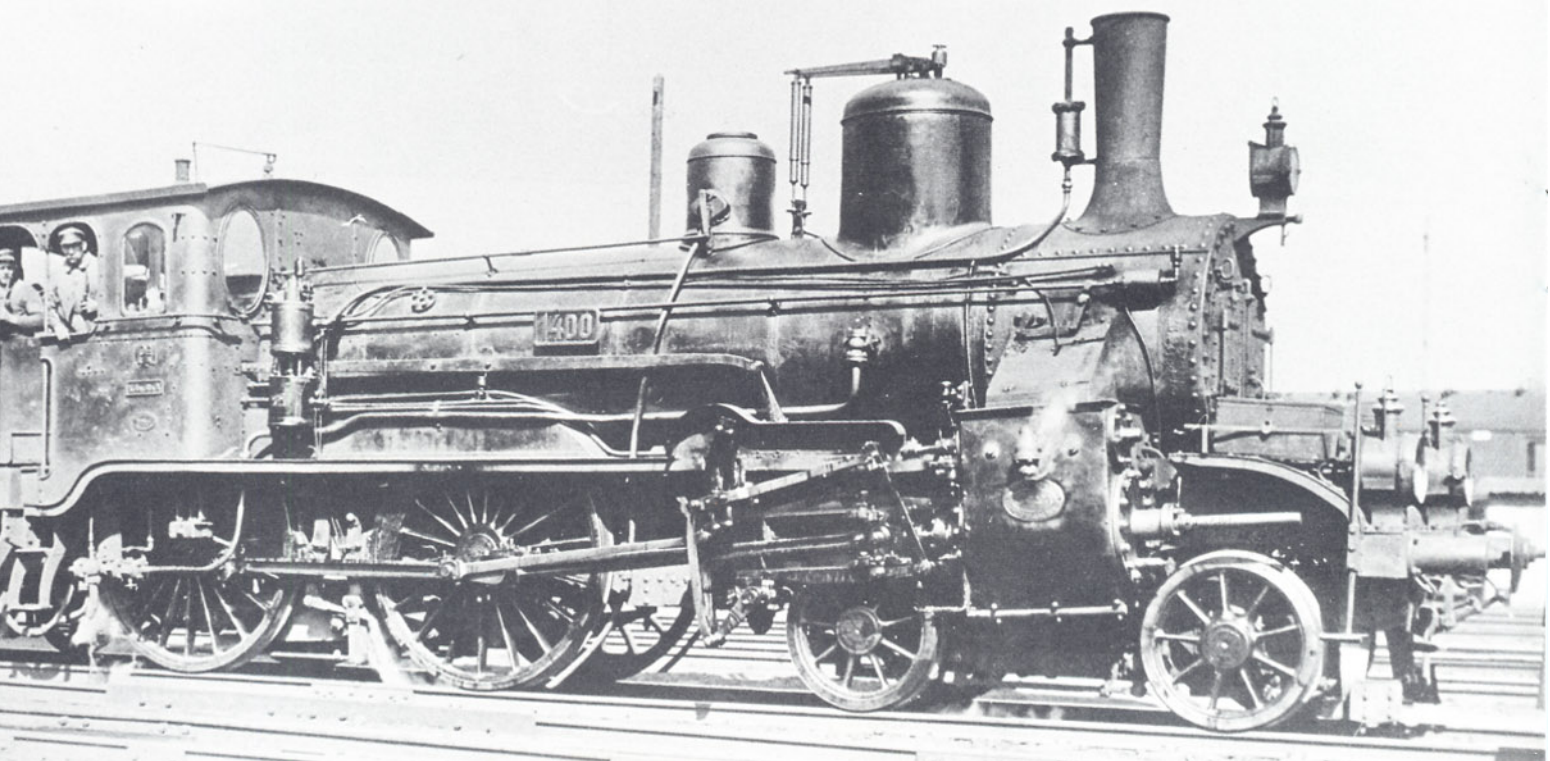




Bild 5: Die 52 1893 bereits ohne Treib- und Kuppelstangen auf einem Abstellgleis im Bw Simbach (27.7.1958). Foto: H. Griebel

tungsräume.

Etwas abseits dieser Gebäude lag die Wagenremise. In diese etwa 50 m lange Halle führten drei Gleise, auf denen vorwiegend neue Personenwagen abgestellt werden sollten.

Das Speisewasser für die Lokomotiven und die ortsfesten Dampfmaschinen gewann man aus dem nahen Inn und speicherte es im Dachgeschoß eines Wohnhauses, dem sogenannten Reservoir. Von dort aus wurden die Wasserkräne im Lokschuppen, am Putzgraben und am Anfang der Bahnhofsgleise versorgt.

Die Bekohlung der Lokomotiven erfolgte in der Frühzeit des Bw noch von Hand, später, nach 1905, diente dazu ein eiserner Brückenkran und Kohlenhunte. Auf zwei neben den Kohlenbansen liegenden Gleisen konnten Kohlenwagen abgestellt werden.

Auch für die Wohnungen des Personals war gesorgt. Es gab ein Führerhaus hinter der Werkstätte und ein Heizerhaus neben dem Lokschuppen, die Schlosser und sonstiges Bw-Personal wohnten meist in den sogenannten Schachthäusern hinter dem Empfangsgebäude.

All diese Anlagen erfuhren von ihrer Fertig-

stellung 1871 bis in die sechziger Jahre dieses Jahrhunderts keine wesentliche Veränderung, wer jedoch hofft, bei einem Besuch in Niederbayern all diese in Backstein erstellten, an der Wetterseite mit Blech verkleideten Bauten besichtigen zu können, wird eine herbe Enttäuschung erleben. Denn nachdem Simbach schon im Frühjahr 1959 zur Außenstelle des Bw Mühldorf wurde, erfolgte Ende der siebziger Jahre der Abbruch aller Bw-Gebäude mit Ausnahme der Werkstätte.

Betrieb

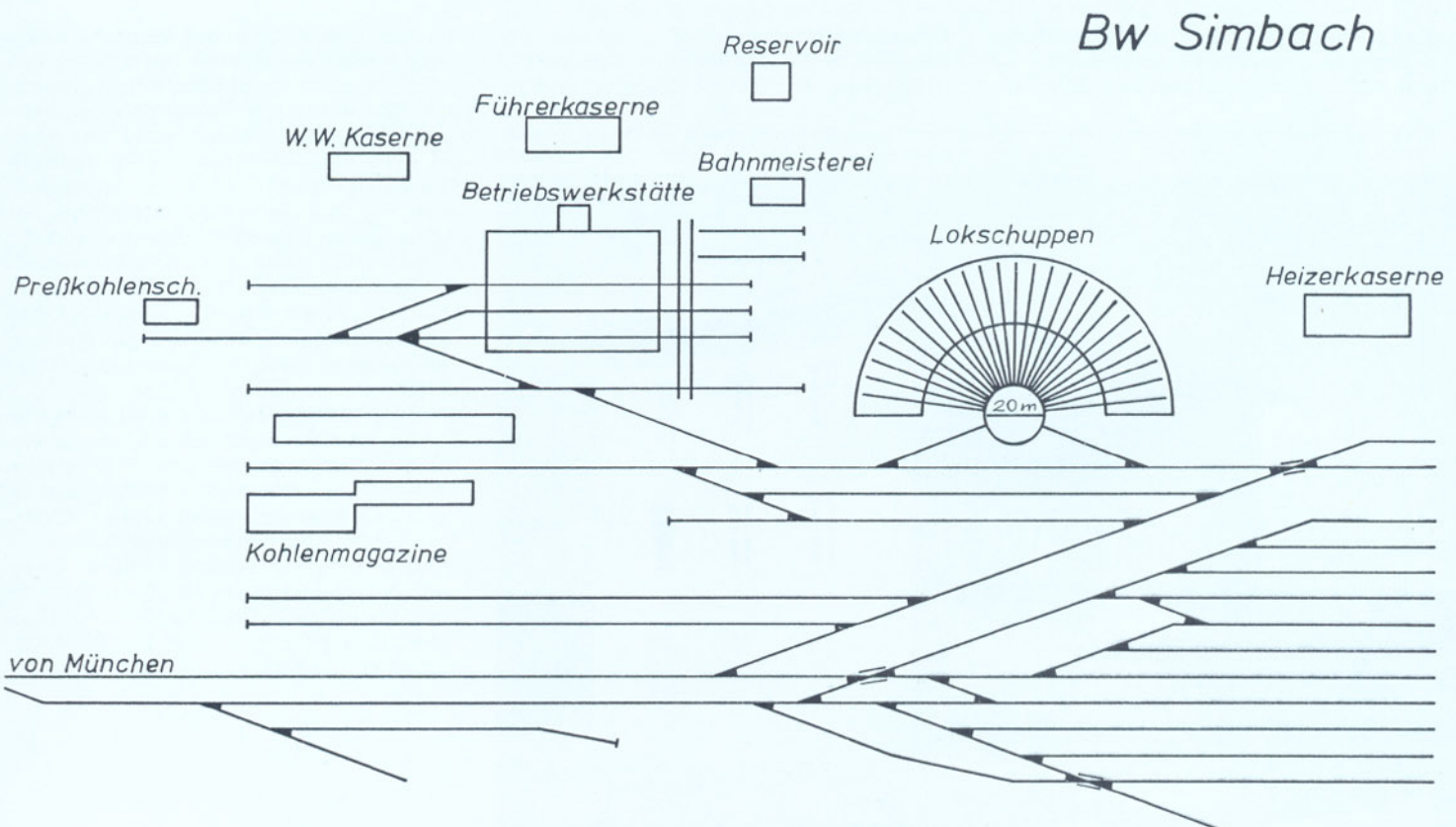
Von der Eröffnung der Strecke München – Mühldorf – Simbach im Jahre 1871 bis zum Sommer 1908 bespannte Simbach die Personenzüge mit Lokomotiven der Gattung B VI. Der zwischen 1883 und 1897 auf dieser Linie verkehrende Orient-Express blieb allerdings den Schnellzuglokomotiven aus München vorbehalten, ebenso wie alle anderen Schnell- und Eilzüge von München nach Simbach und zurück.

1908 wurden dem Bw Simbach sieben B XI und der Einzelgänger P 2/4 H zugeteilt. Die B XI waren Schnellzugmaschinen, die von moderneren Gattungen aus den höherwertigen

neben Hebeinrichtungen für Lokomotiven und Wagen eine Schmiede, eine Dreherei mit zwei gewaltigen Radsatzdrehbänken, ein Materiallager und einige Verwal-

Bild 6: Spurplan des Bw Simbach, wie er sich im Jahre 1905 darstellte.

Zeichnung: Wiesner



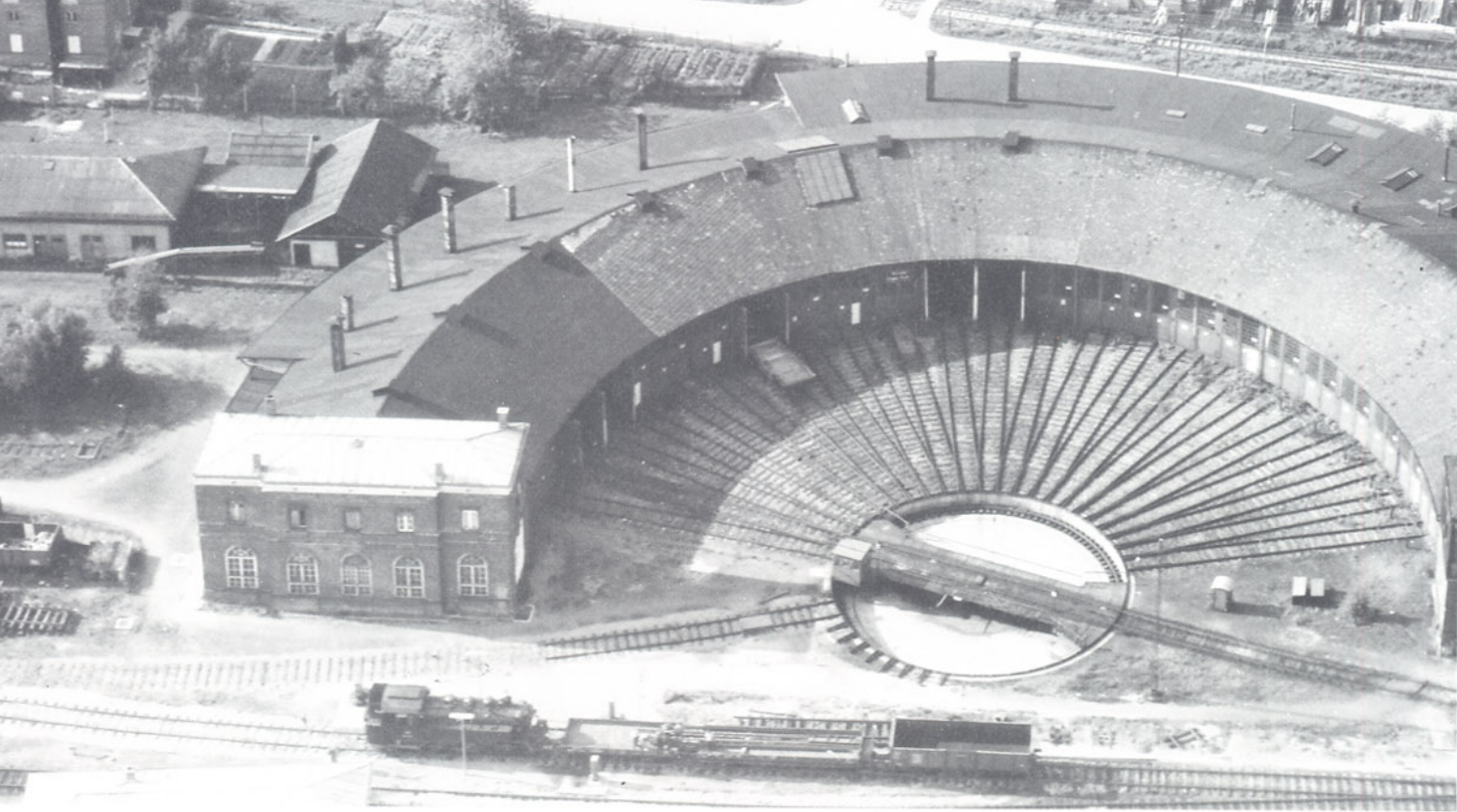


Bild 7: Am 27.8.1963 steht der Ringlokschuppen des Bw Simbach bereits leer, die Gleisanlagen werden gerade rückgebaut. Freigabe: Regierung v. Obb. G 4/27.08.63.

gen Diensten verdrängt wurden, die P 2/4 H entstand aus dem Umbau der AA I. Diese Lokomotiven bestritten den Personenzugdienst nach München bis 1928. Auch eine D XII besaß man vor dem Ersten Weltkrieg in Simbach, mit ihr wurde wohl ein damals zwischen Mühldorf und Simbach verkehrendes Eilzugpaar bespannt.

Für die Güterzüge hatte Simbach zu Anfang die C III, spätestens ab 1902 die C IV zur Verfügung. Diese Dreikuppler wurden dann nach dem Ersten Weltkrieg von der leistungsfähigen, aber beim Personal weniger beliebten G 4/5 H abgelöst.

Das Bw Simbach hatte bis zum Jahre 1926 eine Außenstelle in Mühldorf, dort wurden neben Rangierloks auch einige Exemplare der älteren Gattungen C III, B VI und B IX für die Hilfsbezirke auf den Strecken München – Simbach, Landshut – Rosenheim und Mühldorf – Freilassing bereitgehalten.

1897 ging die Lokalbahn Mühldorf – Burg- hausen in Betrieb, die dort eingesetzten D XI gehörten ebenso zu Simbach wie ab 1906 die drei Schmalspurlokomotiven für die Dampftrambahn Neuötting – Altötting.

1910 eröffneten die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen die Lokalbahn Simbach – Tutting, 1911 die Weiterführung nach Kösslarn und 1914 die Verbindung von Tutting nach Pocking. Die Lokomotiven für diese Bahnen stellte ebenfalls Simbach. Zu Anfang waren es D XI, PtL 3/3 und PtL 2/2, in den zwanziger Jahren wurden die ersten durch die GtL 4/4 abgelöst, nur der "Glas- kasten" blieb noch bis etwa 1950 im Einsatz. Mit dem Jahr 1928 wird unser Bw nun auch für den Modelleisenbahner interessant, denn im Sommerfahrplan dieses Jahres verkehrten erstmals die preußischen Loks der Baureihe 78 (Eil- und Personenzüge) und 57 (Güterzüge). Die beiden Lokomotivgattun-

gen sind als Großserienmodelle erhältlich. Bislang aber nur in DB-Ausführung; wer es also ganz genau nimmt, muß sie auf Reichsbahn umrüsten. Die Personenzüge bestanden in den Jahren zwischen den Kriegen hauptsächlich aus dreiachsigen Plattformwagen (bay. C3i und B3i), die als Modell leider immer noch nicht erhältlich sind, obwohl sie das Bild der Personenzüge in ganz Bayern über Jahrzehnte hinweg bestimmten. (Nur Dr. Hufnagel macht's möglich, siehe Artikel Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut, im Eisenbahn-Journal). Die sieben 78er und die zuerst fünf, dann nur noch vier 57er taten bis in den Zweiten Weltkrieg hinein ihren Dienst. Auch eine 91er (pr. T 9) und eine 54er gaben kurze Gastspiele in Simbach.

Als 1938 Österreich in das Deutsche Reich eingegliedert wurde, änderten sich die Verhältnisse auch für Simbach ganz wesentlich. Die vormalige österreichische Heizhausnebenstelle Simbach wurde dem deutschen Bw angeschlossen, das nun auch die Strecken Simbach – Braunau – Strasswalchen und Braunau – Ried – Neumarkt bediente. Dabei wurden für den Reiseverkehr BR 64, für die Güterzüge BR 94 eingesetzt. Um den damals auch auf der Strecke nach München zunehmenden Güterverkehr bewältigen zu können, erhielt das Bw fünf funkelneue BR 50 von Krauss-Maffei geliefert.

Auch der Personenverkehr stieg um diese Zeit immer mehr an, so daß die Züge für die BR 78 zu schwer wurden. Die ganze Strecke konnte nicht mehr ohne Wasserfassen in Dörfern durchfahren werden, und so kehrten 1943 mit der P 3/5 H wieder bayerische Lokomotiven auf die Hauptbahn zurück. Diese neun Maschinen zogen Personenzüge, oftmals aus bis zu 16 Dreiachsern und zusätzlich Postwagen, Eilgutkurswagen und Milchkurswagen bestehend, die fast durchge-

Bild 8: Heute existieren nur noch wenige Gebäude des Bw Simbach: vorne das Wechselwärterhaus, dahinter die Werkstätte. Foto: R. Wiesner





Foto: Bertram-Luftbild, München-Riem

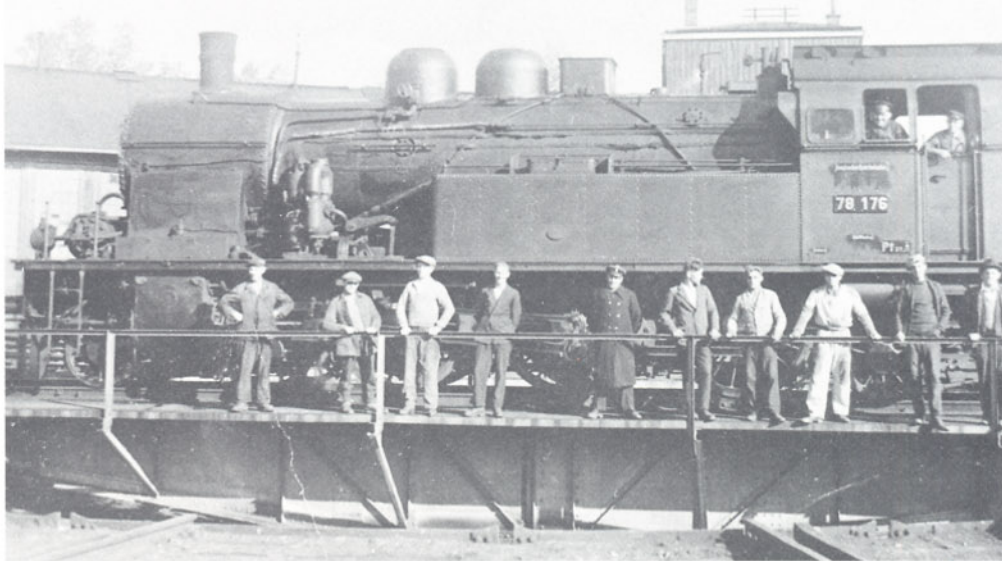


Bild 9: Auf der Drehscheibe des Bw Simbach in den dreißiger Jahren: Erinnerungsfoto mit der 78 176 als Hintergrund. Foto: Sammlung Wiesner

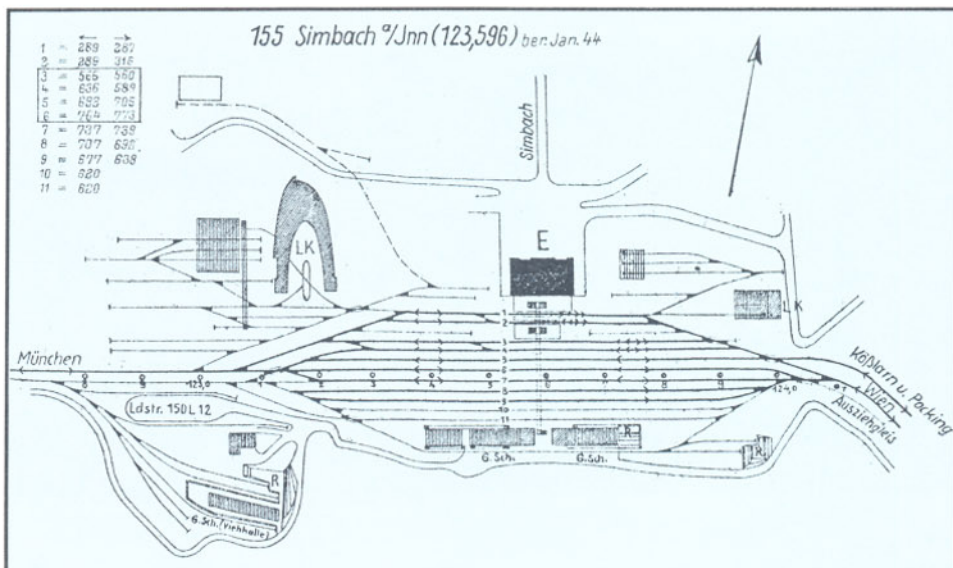


Bild 10: Übersichtsplan der Gleisanlagen in Simbach, Stand Januar 1944.

Zeichnung: Sammlung Wiesner

hend in Steigungen bis zu 5‰ liegenden 120 Kilometer nach München hinauf, sicherlich keine Kleinigkeit.

Für den leichten Güterzugdienst standen dem Bw Simbach 1944 acht BR 54 (G 3/4 H) zur Verfügung. Auch Kriegslokomotiven der BR 52 waren in diesen Jahren dort stationiert.

Nach Ende des Krieges hatte Simbach erstmals die preußische P 8 im Schuppen. Der Lokumlaufplan vom 1.7.1946 zeigt, wie vielseitig diese Gattung eingesetzt wurde. Die sechs Loks zogen sechs Personenzüge zwischen Simbach und München, zwei Nahgüterzüge (Rangierzüge) auf dem Abschnitt Simbach – Mühlendorf und zwei Leig (leichte Güterzüge für den Stückgutverkehr) zwischen Simbach und München-Laim. Da letztere in jedem Bahnhof Aufenthalt hatten, um das Stückgut aus- und einzuladen, dauerte die einfache Fahrt zehn Stunden. Die P 8 erreichten eine tägliche Laufleistung von durchschnittlich 178 Kilometern.

Auf der Nebenbahn nach Pocking besorgte eine 64er den Personenzugdienst, eine zweite die Güterzüge.

Für den Verschiebedienst im Bahnhof Simbach war eine BR 89 (R 3/3) vorhanden; das Rangieren in der Werkstätte, wo durch Kriegsschäden Hochbetrieb herrschte, erledigte ein Glaskasten.

Bis in die Mitte der fünfziger Jahre konnte Simbach den Personenverkehr noch für sich behaupten, dann übernahm Mühlendorf, das vorher schon die meisten Güterzüge bespannt hatte, auch diesen Dienst.

Für die wenigen von Simbach nach München durchgehenden Güterzüge waren während der fünfziger Jahre zumeist zwei BR 57 im Simbacher Bw stationiert.

Der Kreis der Bw-Geschichte schloß sich endgültig im Frühjahr 1959, als Simbach Außenstelle seiner ehemaligen, 1926 zum selbständigen Bw aufgestiegenen, Außen-

stelle Mühlendorf wurde. Damals hatte Simbach nur noch zwei P 8 für die wenigen noch von Simbach nach München durchlaufenden Personenzüge, vier 86er für die Strecke nach Kösslarn und Pocking und den Rangierdienst im Bahnhof, sowie einige Dieseltriebwagen VT 70 und VT 95 zur Verfügung. Die VT 95 hatten zum Teil recht abenteuer-

liche Umläufe. Der dreitägige Dienstplan führte so einen Triebwagen zuerst von Simbach nach Pocking und zurück, dann über Mühlendorf auf der Rosenheimer Strecke bis nach Wasserburg, zurück nach Simbach, von dort über Mühlendorf nach Dorfen, wo er auf die Nebenbahn nach Velden abbog, um dort einige Male hin und her zu pendeln. Von

Bild 11: Das südlich der Gleisanlagen unweit des Inns gelegene Pumphaus.

Foto: R. Wiesner



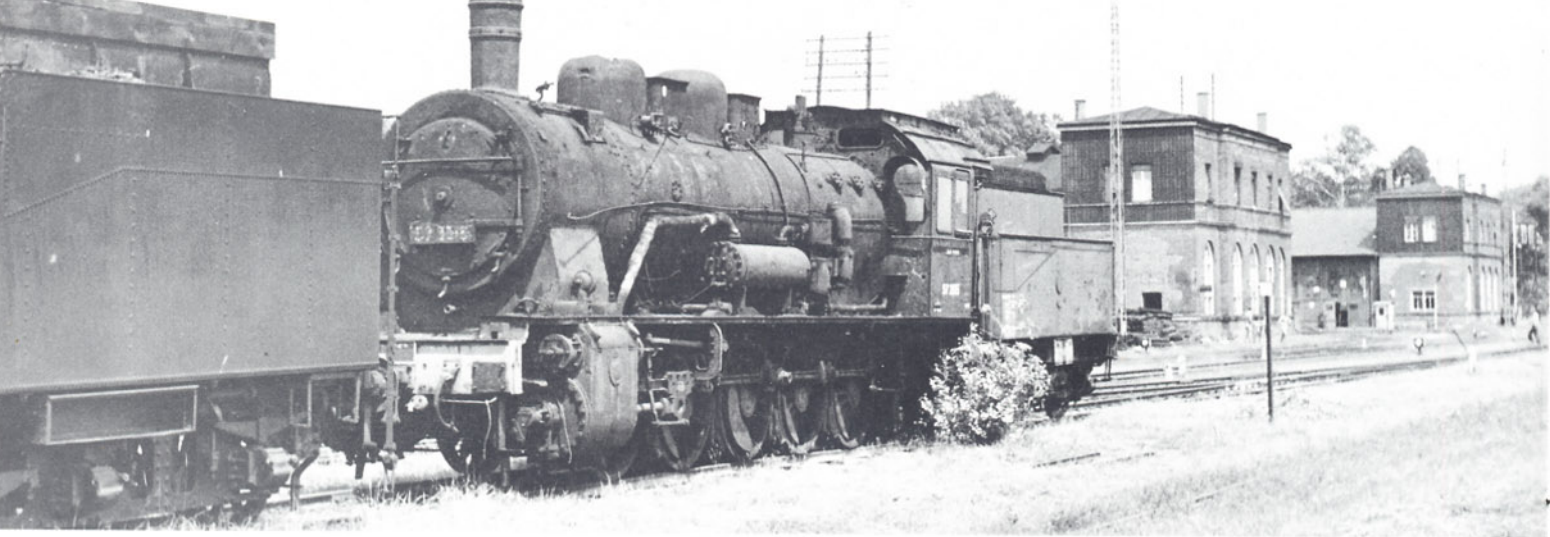


Bild 12: Im Bw Simbach war die 57 3515 am 27.7.1958 abgestellt. Rechts im Hintergrund der Ringlokschuppen.
Foto: H. Griebel

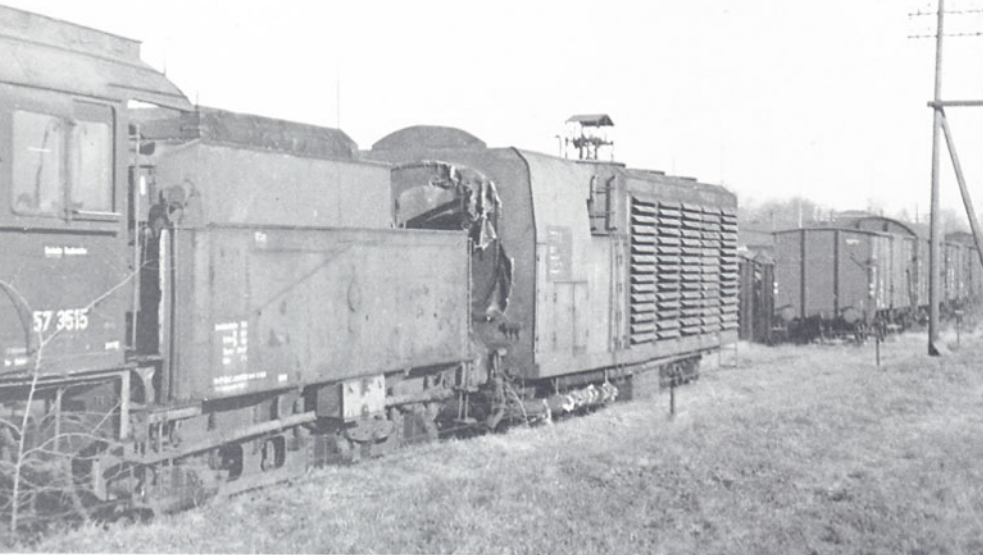


Bild 13: Links die abgestellte 57 3515, dahinter der Kondensender der 52 1919 (Bw Simbach am 16.12.1956).
Foto: H. Griebel

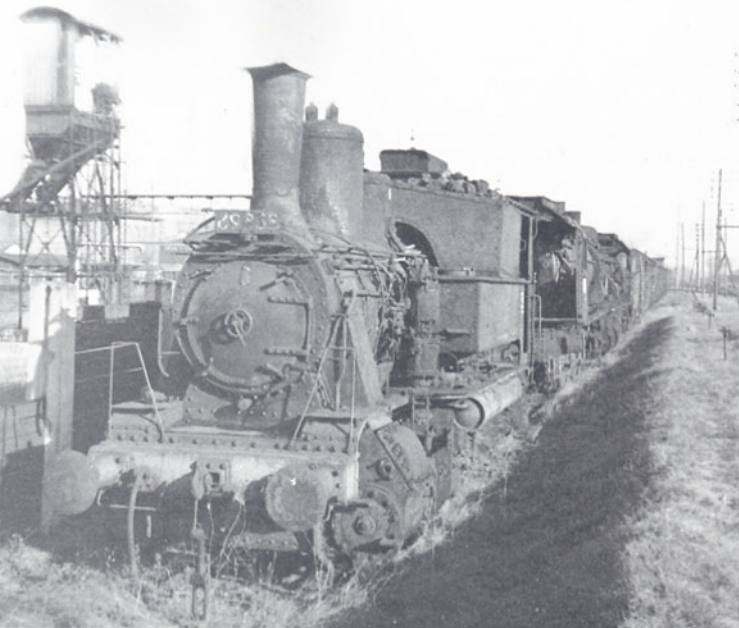


Bild 14: Auch die 89 858 war am 16.12.1956 bereits abgestellt.
Foto: H. Griebel

Bild 15: Dieses Foto vom 27.7.1958 zeigt die 52 1919, abgestellt mit einem Wannentender im Bw Simbach. Der in Bild 13 gezeigte Kondensender der 52 1919 war im Juli 1958 vermutlich bereits verschrottet.
Foto: H. Griebel



Dorfen ging es zurück nach Mühldorf, um dann am dritten Tag nach München-Ost hinauf zu fahren. Wieder nach Mühldorf zurückgekehrt gab es noch einen Abstecher nach Gars, um dann am Abend des dritten Tages endgültig nach Simbach zurückzukehren. In diesem Umlauf erbrachten die VT 95 eine tägliche Kilometerleistung von immerhin 350 Kilometern.

Die letzte Simbacher Dampflok war eine BR 57, die abwechselnd mit drei V 60 einige Nahgüterzüge im Raum Simbach – Mühldorf – Neumarkt bespannte.

Bis etwa 1970 sah man noch Mühldorfer BR 50 in Simbach, und auch österreichische 52er kamen noch von Braunau herüber, um auf der immer noch vorhandenen 20-m-Scheibe zu drehen.

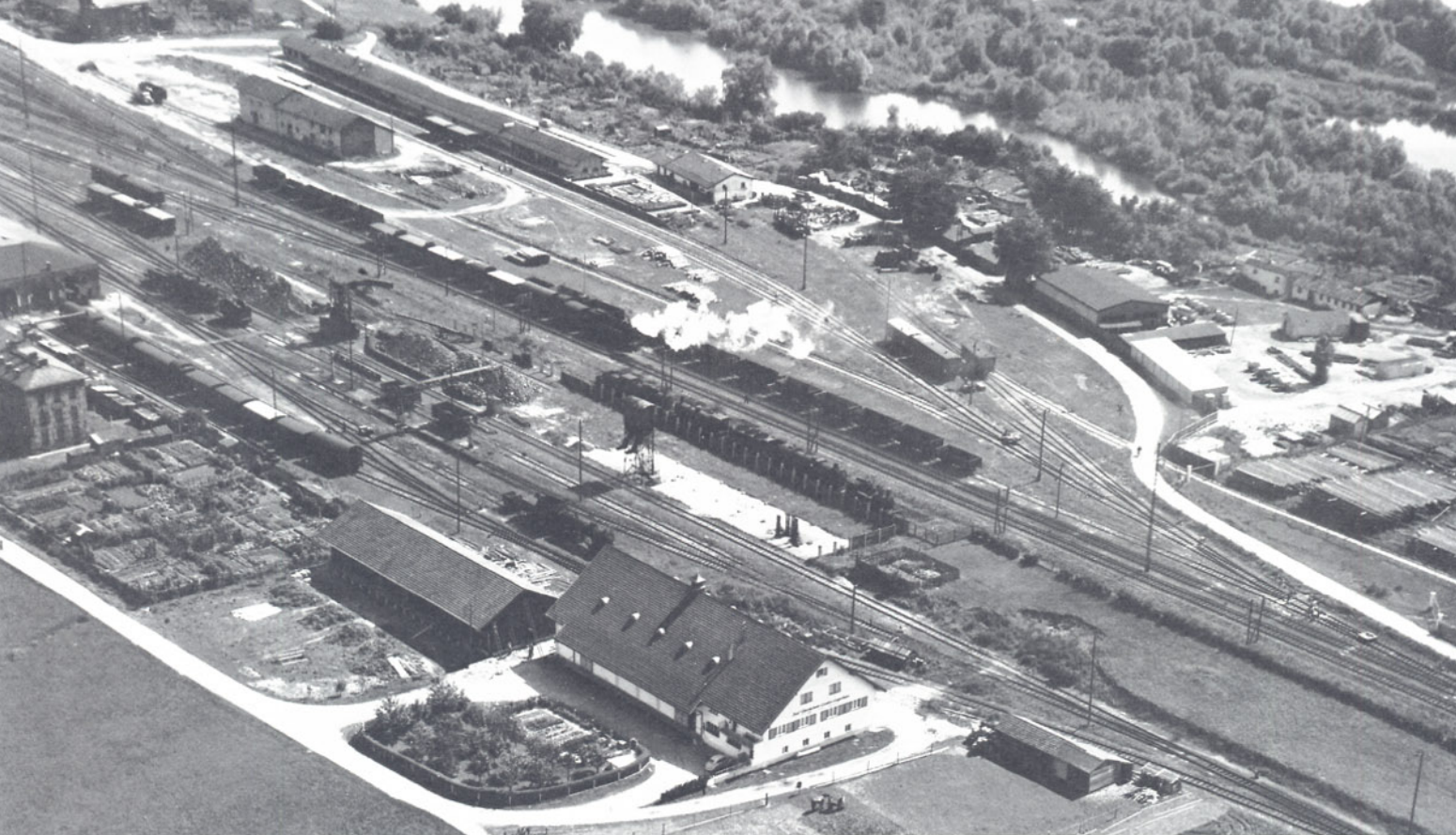
Heute benutzt auch die ÖBB keine Dampflokomotiven mehr, und auf dem ehemaligen Bw-Gelände am Westende der Simbacher Bahnanlagen stehen jetzt einige Einfamilienhäuser. Nur noch der fast romantisch anzusehende, von wildem Wein überwucherte Werkstattbau läßt uns die Betriebsamkeit vergangener Tage ahnen, als mehr als zwanzig Dampflokomotiven ihre Heimat in dem großen Rundschuppen fanden, als die Heizer zwei Stunden vor der Abfahrt auf ihre G 10 kletterten, um ein höllisches Feuer unter dem Kessel zu entfachen. Sie wußten, daß die Fahrt mit einem 1200 Tonnen schweren Güterzug nach München hinauf kein Kinderspiel sein würde; während der dreieinhalb Stunden Fahrzeit würden sie rund hundert Zentner Kohle durch die Feuertür schaufeln und trotz aller Anstrengung konnte es schon mal vorkommen, daß man irgendwo zwischen Thann-Matzbach und Markt Schwaben liegenblieb und "wasserkochen" mußte.

Heute werden fast alle Züge zwischen München und Simbach von Dieselloks der Reihe 218 gezogen. Eine 218 kann 1500 t nach München hinauf schleppen, ohne daß das Personal sich besonders plagen muß und vom Kohlenstaub schwarz gefärbt wird. Der Eisenbahnfan allerdings wird den Anblick einer bergwärts stampfenden und schlingernden G 10 oder 50er noch lange mit einer gewissen Wehmut im Gedächtnis behalten.

Der Lokbestand des Bw Simbach

1914

Personenzuglokomotiven: P 2/4 H (1 Stück), B XI (7 Stück), D XII (1 Stück),



B IX¹ (3 Stück), B VI¹ (2 Stück).
 Güterzuglokomotiven: C IV (10 Stück),
 C III¹ (2 Stück).
 Rangierlokomotiven: D IV (1 Stück),
 D I (4 Stück).
 Lokalbahnlokomotiven: D XI (4 Stück),
 PtL 3/3 (1 Stück), PtL 2/2 (1 Stück).

Zwei der vier D XI waren in Burghausen stationiert.
 *)Vermutlich Hilfsmaschinen in der Lokstation Müldorf.

1928 (Sommer)

Personenzuglokomotiven: 78⁰ (7 Stück).
 Güterzuglokomotiven: 57¹⁰ (5 Stück),
 91³ (1 Stück).
 Rangierlokomotiven: 89⁸ (1 Stück).
 Lokalbahnlokomotiven: 98³ und 98⁸ (Stückzahl unbekannt).

1935

Personenzuglokomotiven: 78⁰ (7 Stück).
 Güterzuglokomotiven: 57¹⁰ (4 Stück),
 54¹⁵ (1 Stück).
 Rangierlokomotiven: 89⁸ (1 Stück).
 Lokalbahnlokomotiven: 98⁸ (2 Stück),
 98³ (3 Stück).

1943

Personenzuglokomotiven: 38⁴ (9 Stück),
 64 (5 Stück).
 Güterzuglokomotiven: 54¹⁵ (8 Stück) und
 evtl. 50 sowie 57¹⁰.
 Rangierlokomotiven: 89⁶ (6 Stück).
 Lokalbahnlokomotiven: 98³ (3 Stück),
 98¹¹ (2 Stück).

1946

Personenzuglokomotiven: 38¹⁰ (6 Stück),
 64 (2 Stück).
 Güterzuglokomotiven: 50 (2 Stück).
 Rangierlokomotiven: 89⁸ (1 Stück).
 Lokalbahnlokomotiven: 98³ (1 Stück),
 98⁴ (1 Stück).

1950

Personenzuglokomotiven: 38¹⁰ (8 Stück),
 70⁰ (5 Stück).
 Güterzuglokomotiven: 57¹⁰ (2 Stück).
 Rangierlokomotiven: 89⁸ (3 Stück).

1952

Personenzuglokomotiven: 38¹⁰ (9 Stück),
 70⁰ (1 Stück).
 Diesellokomotiven: VT 95 (2 Stück).
 Güterzuglokomotiven: 57¹⁰ (2 Stück).
 Rangierlokomotiven: 89⁸ (3 Stück).

1958

Personenzuglokomotiven: 38¹⁰ (2 Stück).

Diesellokomotiven: VT 70 (2 Stück),
 VT 95 (3 Stück).
 Güterzuglokomotiven: 86 (4 Stück).

1960

Diesellokomotiven: VT 98 (4 Stück).
 Güterzuglokomotiven: 57¹⁰ (1 Stück),
 V 60 (3 Stück).

Wolfgang und Reinhard Wiesner

Bild 16 (oben): Ein Blick auf die Bekohlungsanlagen des Bw Simbach im Jahre 1956. Der Kohlebansen neben den vier abgestellten Dampflokomotiven in der Bildmitte ist zurückgebaut worden. Links daneben ist der Bockkran und die Schlackengrube zu erkennen. Freigabe: Regierung v. Obb. G 4/182.
Foto: Bertram-Luftbild, München-Riem



Bild 17: Die Ostseite der Werkstätte, wie sie sich heute dem Besucher des Bw Simbach präsentiert.
Foto: R. Wiesner

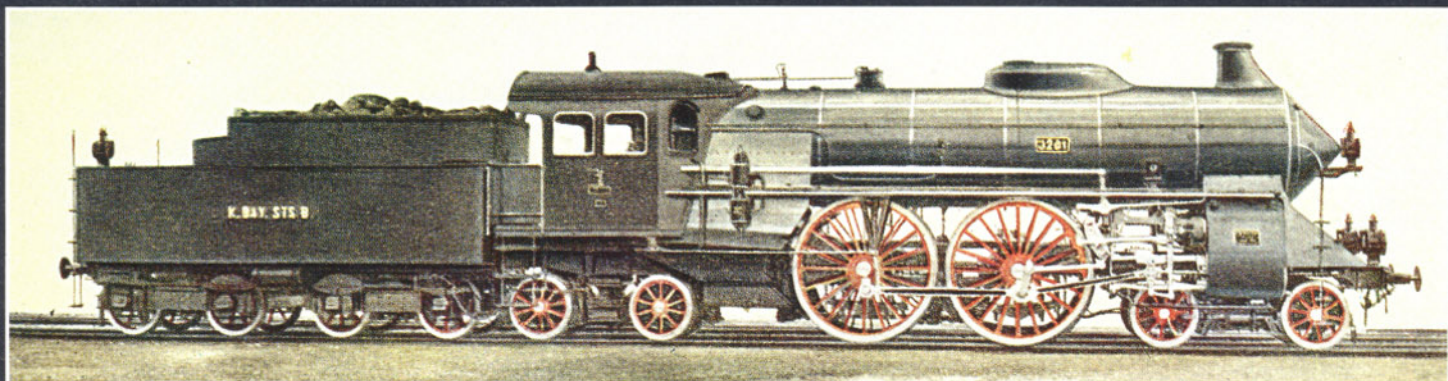


Bild 1: Im hellgrauen Anstrich mit roten Rädern bot die S 2/6 einen sehr eleganten Anblick.



Bayern-Journal

S 2/6 – Star ohne Zukunft

Wir kamen im Verlauf der Geschichte der Lokomotiven der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen schon einige Male auf die Jubiläumsausstellung 1906 in Nürnberg zu sprechen. Das Jubiläum, das in jenem Jahr gefeiert wurde, war übrigens die 100jährige Wieder-

kehr der Erhebung Bayerns zum Königreich im Jahre 1806. Unbestrittener Star in dem vom bayerischen Verkehrsministerium gestalteten Pavillon auf der Jubiläumsausstellung war eine 2' B 2^h4v-Schnellzuglokomotive. Sie trug die Betriebsnummer 3201 und das berühmt gewordene Gattungszeichen S 2/6, das bald zum Prädikat für Deutsch-

land schnellste Dampflokomotive werden sollte.

Die Entwicklung der S 2/6 ist so recht nur vor dem Hintergrund der im ersten Jahrzehnt des zwanzigsten Jahrhunderts überall in Deutschland, ja in Europa und Übersee vorgenommenen Schnellfahrversuche zu verstehen. So hatte bereits 1902/03 der Verein Deutscher Ingenieure einen Wettbewerb für eine schnellfahrende Lokomotive ausgeschrieben. Auslöser für all diese Aktivitäten war natürlich das allmähliche Vordringen der elektrischen Betriebsmittel. Erstmals seit dem Beginn des Eisenbahnzeitalters entstand der Dampflokomotive eine ernst zu nehmende Konkurrenz auf den Schienen. Bisher war ja "Eisenbahn" gleichzusetzen mit "Dampflokomotive". Jetzt schien sich das zu ändern. Noch in das Ende der Ausschreibungsfrist fiel die spektakuläre Schnellfahrt des AEG-Triebwagens der "Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen" vom 27.10.1903, bei der eine Höchstgeschwindigkeit von 210,2 km/h erreicht wurde.

Von den zum Wettbewerb eingereichten Vorschlägen kam einzig die von Wittfeld/Kuhn

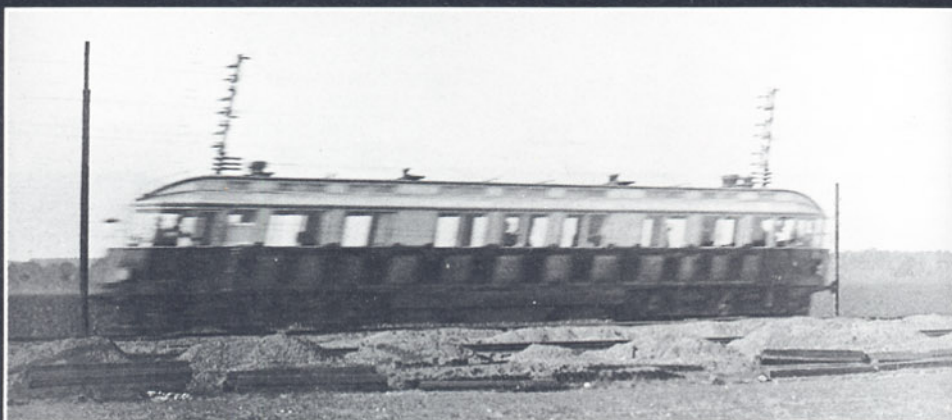
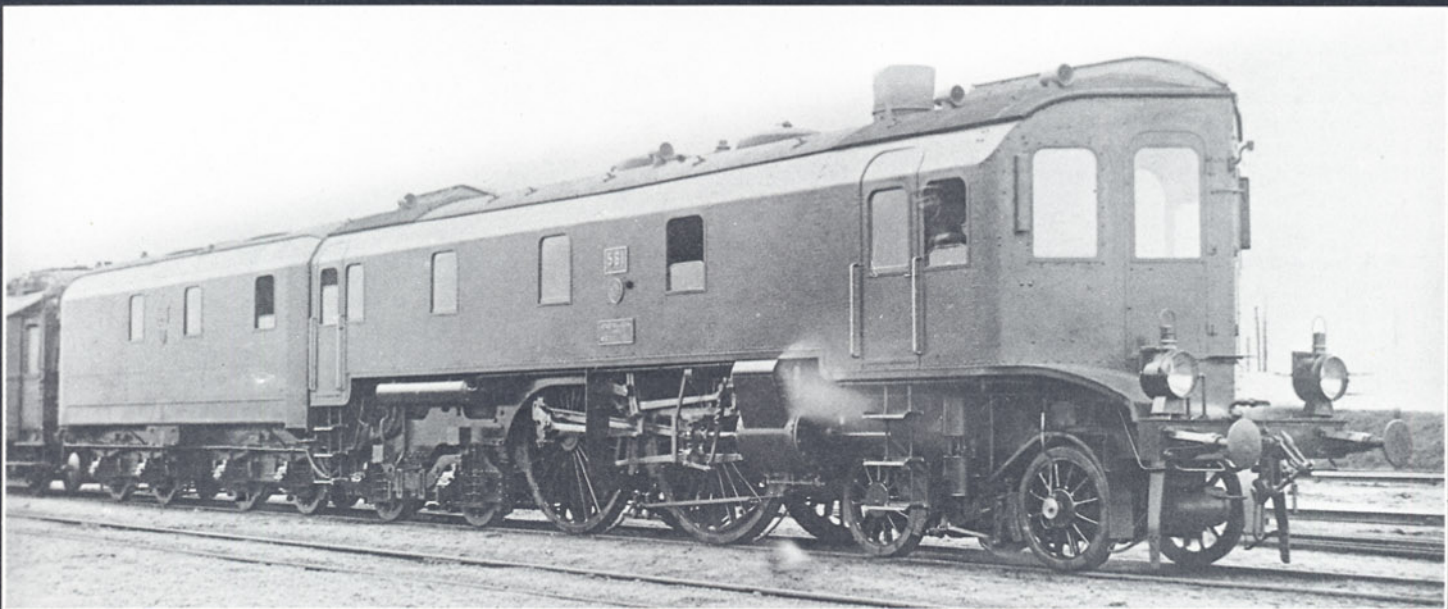


Bild 2: Der SSW-Schnelltriebwagen im Jahre 1903 bei einer seiner Schnellfahrten auf der Strecke Marienfelde – Zossen, aufgenommen bei einer Geschwindigkeit von 190 km/h. Hierbei war offensichtlich der Schlitzverschluss der Kamera überfordert, wie aus der "Schräglage" des Triebwagens ersichtlich ist.

Bild 3: Die Wittfeld-Kuhn-Schnellfahrlokomotive der preußischen Staatsbahn mit vorne liegendem Führerstand.



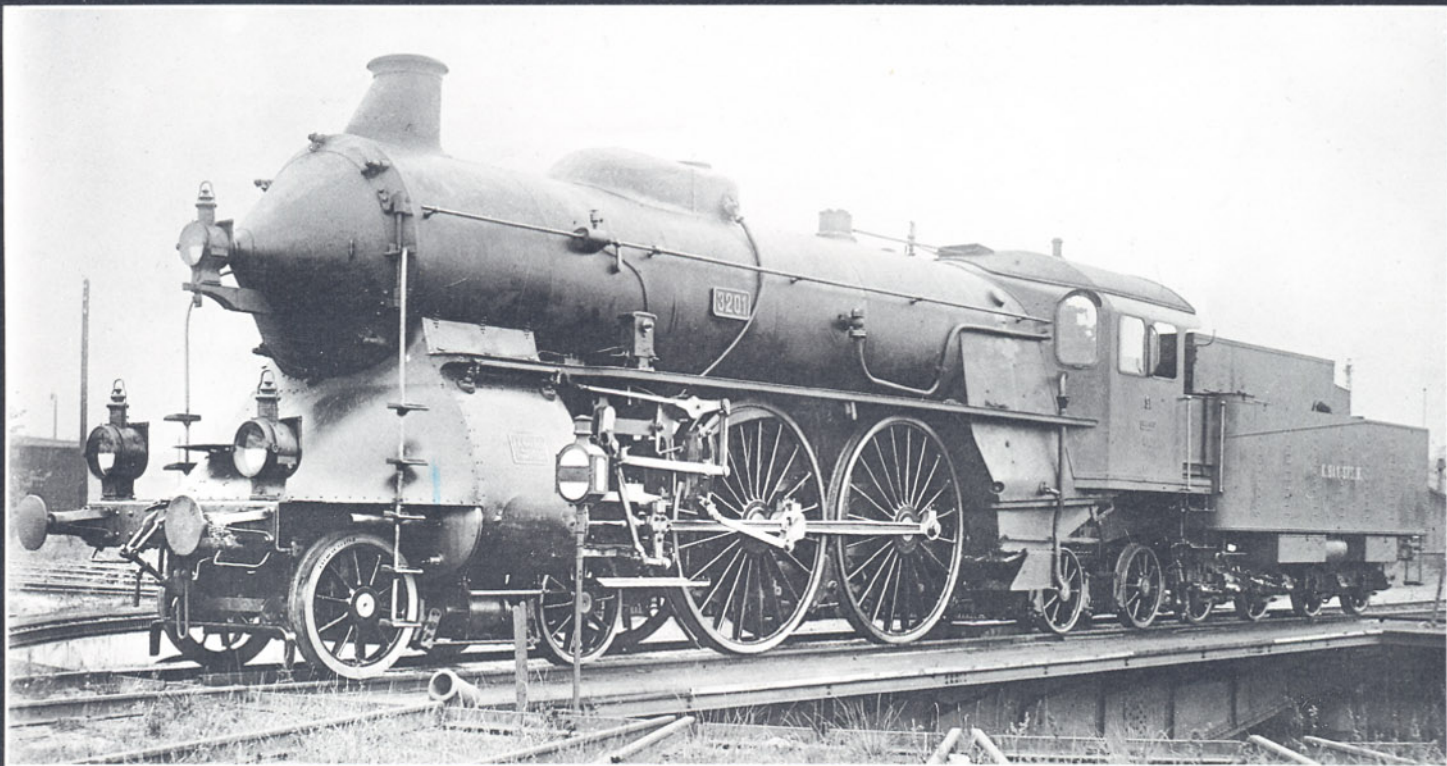


Bild 4: Die S 2/6 samt Tender hat auf dieser Drehscheibe gerade noch Platz.

vorgeschlagene 2'B 2' - n3v - Schnellfahrlokomotive zur Ausführung. Sie wies als Besonderheit einen zweiten, vornliegenden Führerstand und einen seitlichen Verbindungsgang zwischen den beiden Führerständen auf. Oberhalb des Laufwerks waren Lok und Tender voll verkleidet, was der Maschine die Eleganz etwa eines Möbelwagens verlieh. Mit ins Rennen schickten

die KPEV noch eine S 3, eine S 4 als einzige Heißdampflok, eine S 5¹ und je eine S 7 der Bauarten Grafenstaden und v. Borries. Das Ergebnis der Schnellfahrversuche, die vom 19.1. bis 19.4.1904 auf der Strecke Marienfelde – Zossen der Kgl. Militäreisenbahn stattfanden, vermochte die Veranstalter nicht sonderlich zu begeistern. Die Wittfeld-2'B 2', später als Gattung S 9 bezeichnet, ging mit einer Nasenlänge vor der S 4 durchs Ziel. Bei einer Zuglast von 109 t erreichte sie eine Spitzengeschwindigkeit von 137 km/h, die S 4 brachte es auf 136 km/h. Bei 221 t Zuglast erreichten beide Maschinen 128 km/h. Da stand Baden schon besser da. Mit seiner bei Maffei gebauten Gattung III d mit der Achsformel 2'B 1' - n4v, der formschönen deutschen "Atlantic"-Bauart wurden 144 km/h Spitzengeschwindigkeit erreicht, wobei der bei dieser Geschwindigkeit noch sehr ruhige Lauf der Lokomotive besonders gelobt wurde. Im Gegensatz dazu enthalten die Be-

richte über die Schnellfahrversuche mit den preußischen Maschinen immer wieder Hinweise auf Zuckungen und starkes Wanken der Lokomotiven im Bereich von 125 bis 130 km/h.

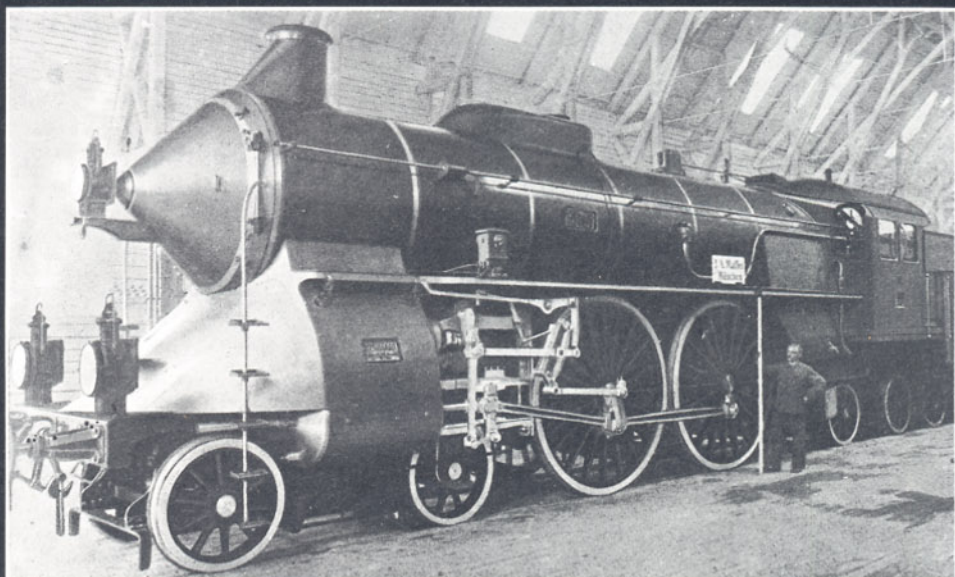
Kaum waren diese und andere Schnellfahrversuche (z.B. auf der Strecke Hannover – Spandau) ausgewertet, als Bayern die Fachwelt 1906 mit der S 2/6 in Erstaunen und Begeisterung versetzten.

Sie war bereits vom Konzept her für die Beförderung von Zügen von 180 t mit 150 km/h vorgesehen und sollte auf der Strecke München - Nürnberg eingesetzt werden, die sie in zwei Stunden zurücklegen sollte. In der renommierten Wiener Zeitschrift "Die Lokomotive" ist nicht nur einmal der Hinweis enthalten, daß neben der S 2/6 - 3201 noch zwei weitere Maschinen dieser Gattung 1906 bei Maffei im Bau gewesen sein sollen. Diese Behauptung findet jedoch nirgends in der Literatur ihre Bestätigung und auch die Fabriknummern der Fa. Maffei sind 1906

Technische Daten der S 2/6

Dampfspannung	atü	14
Durchmesser der Hochdruckzylinder	mm	410
Durchmesser der Niederdruckzylinder	mm	610
Kolbenhub	mm	640
Treibraddurchmesser	mm	2200
Lauferraddurchmesser (vorn)	mm	1006
Lauferraddurchmesser (hinten)	mm	1006
Mittlere Zugkraft	kg	5720
Heizfläche der Feuerbüchse	m ²	16,5
Heizfläche der Rohre	m ²	199,0
Überhitzerheizfläche	m ²	37,5
Gesamtheizfläche (feuerberührt)	m ²	253,0
Rostfläche	m ²	4,7
Leergewicht	t	74,5
Reibungsgewicht	t	32,0
Dienstgewicht	t	82,5
Fester Radstand	mm	2320
Gesamtradstand	mm	11700
Spurweite	mm	1435
Kleinster Kurvenradius	m	180
Größte Länge der Lokomotive (von Puffer bis Stoßplatte)	mm	13775
Größte Höhe der Lokomotive	mm	4570
Größte Breite der Lokomotive	mm	3100
Tender		
Wasservorrat	m ³	26,0
Kohlenvorrat	t	7,0
Raddurchmesser	mm	1006
Gesamtradstand	mm	5300
Größte Länge des Tenders	mm	7356
Größte Breite des Tenders	mm	3062
Leergewicht	t	19,5
Dienstgewicht	t	52,5
Gesamtradstand von Lokomotive und Tender	mm	18487
Gesamtlänge von Lokomotive und Tender über Puffer	mm	21131

Bild 5: Die S 2/6 auf der Nürnberger Jubiläumsausstellung 1906. Der Mann mit der Meßlatte soll die besondere Höhe der Treibräder (2200 mm) deutlich machen.



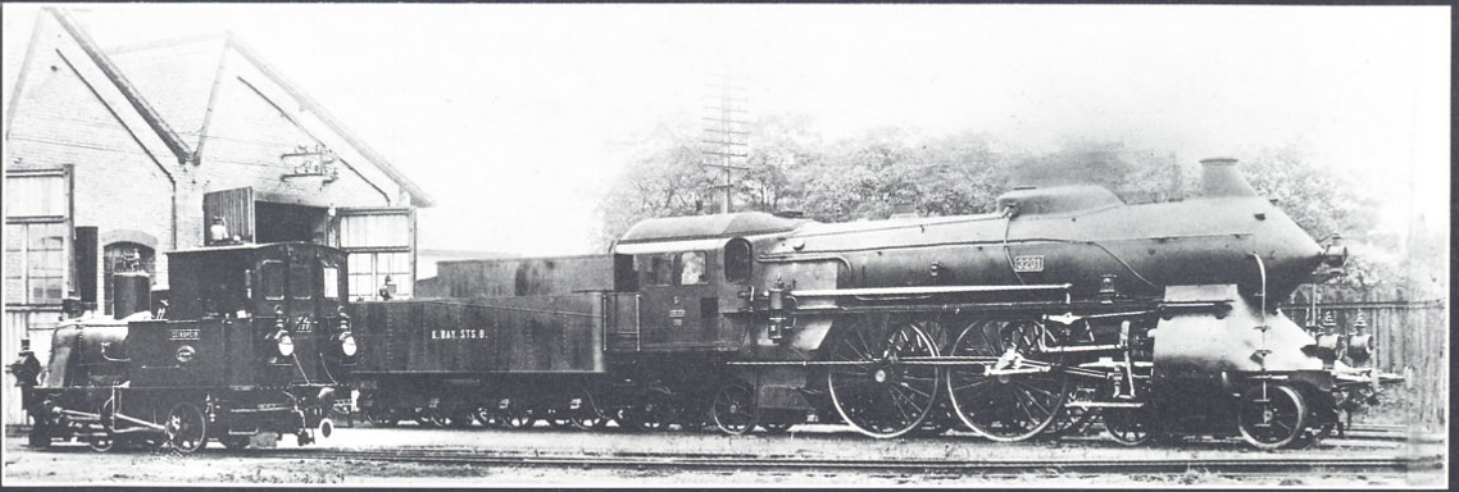


Bild 6: Während ihres pfälzer "Exils" wurde die S 2/6 in der Werkstätte Ludwigshafen neben dem schmalspurigen Zwergerl "Geinsheim" (Betriebsnummer XXV) aufgenommen.

fortlaufend mit anderen Lokomotiven besetzt.

Die S 2/6 verrät auf den ersten Blick die Handschrift Anton Hammels. Der Barrenrahmen wirkt angesichts der großen Treibräder mit 2200 mm Durchmesser geradezu filigran und machte natürlich das Innentriebwerk besonders leicht zugänglich. Der Kessel war entsprechend hoch gelagert, seine Mittellinie lag fast drei Meter (2950 mm) über der Schienenoberkante. Der Stehkessel wies eine überdurchschnittlich große Rostfläche von 4,71 m² auf, die größte, die je an bayerischen Lokomotiven verwendet wurde, größer als die Rostfläche der S 3/6 oder der

Gt 2x 4/4. Der Rost wurde durch zwei runde Feuertüren beschickt. Der Kessel hatte eine Verdampfungsheizfläche von 214,5 m², zu der noch eine Überhitzerheizfläche von 37,5 m² kam, was etwas zu knapp bemessen war. Die in einer Ebene gelagerten Hoch- und Niederdruckzylinder hatten 410 bzw. 610 mm Durchmesser, der Kolbenhub betrug 640 mm. Angetrieben war die vordere Treibachse.

Wegen des Gewichtes von 83,4 t kam man nicht mehr mit einer hinteren Laufachse aus, man mußte auch hier ein Drehgestell einsetzen, das man weit nach hinten unter das geräumige Führerhaus verlegte; so

konnte der Aschkasten noch zwischen hinterer Treibachse und dem Drehgestell Platz finden. Das vordere Drehgestell mit einem Achsstand von 2200 mm und das hintere mit 1900 mm Achsstand hatten jeweils 70 mm Seitenspiel. Das Vierzylinder-Verbund-Triebwerk und die große geführte Länge sorgten für einen ausgezeichnet ruhigen Lauf der Maschine. Vordere Pufferbrüst, Kamin, Dampfdom mit Sandkasten und das Führerhaus waren mit sogenannten Windschneiden verkleidet. Mit ihrer Hilfe glaubte man, den Luftwiderstand verringern zu können, was zwar ein Trugschluß war, aber sehr zum schnittigen Aussehen der Lokomotive beitrug.

Die S 2/6 wurde wahrscheinlich erst nach dem Ende der Jubiläumsausstellung an die Staatseisenbahnen abgeliefert, da als Ablieferungsdatum in der Literatur der 21. November 1906 genannt wird.

Am 6. Mai des folgenden Jahres wurde sie abgenommen und der Betriebswerkstätte München I zugewiesen. Dort absolvierte sie zunächst ein ausgiebiges Versuchsprogramm. Dabei erreichte sie am 1.7.1907 vor einem Wagenzug von 150 t auf der Strecke München-Augsburg für längere Zeit die Höchstgeschwindigkeit von 154,5 km/h und ließ damit alle anderen Schnellfahrlokomotiven jener Tage weit hinter sich.

Mit dieser Höchstleistung war sie ihrer Zeit

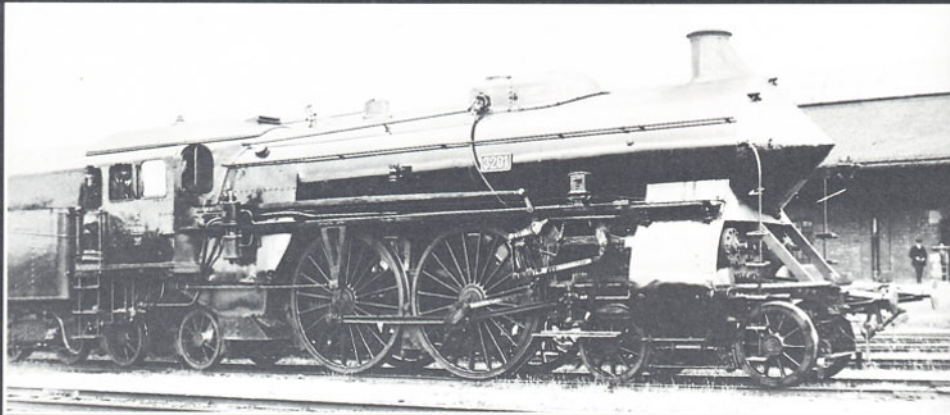


Bild 7: Nach ihrer Hauptausbesserung anfangs der zwanziger Jahre ist die S 2/6 bereits wieder zusammengebaut, nur die vordere Zylinderverkleidung ist noch anzubringen.

Bild 8: Hermann Maey hat die S 2/6 im Bw Nürnberg fotografiert, als sie einmal seitlich frei stand.



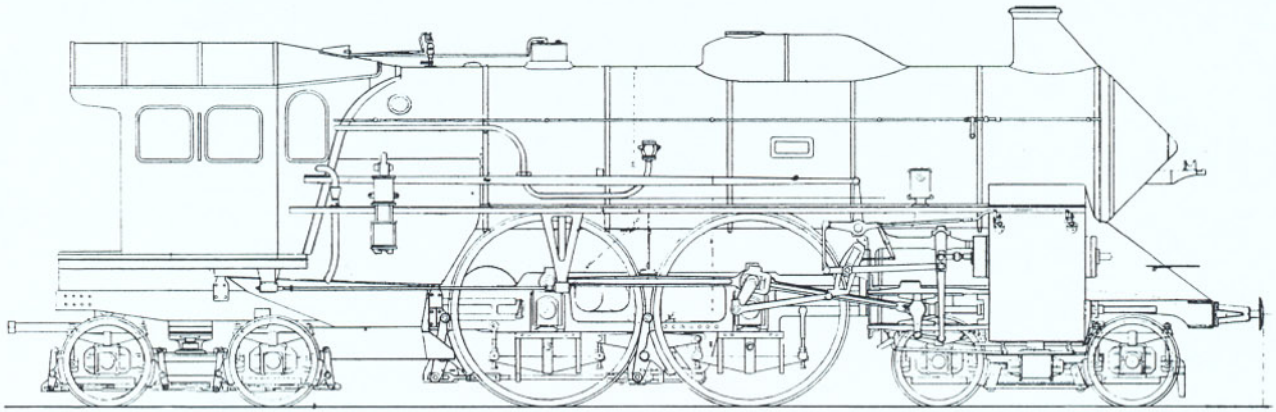


Bild 9: Typenskizze der S 2/6 im Maßstab 1:87.

weit voraus, mit ihren nur zwei Treibachsen lag sie jedoch leistungsmäßig angesichts der immer schwerer werdenden Schnellzüge bereits zurück. Die Zeit der Zweikuppler war in diesem Bereich bereits vorbei. Soweit sie im Dienstplan mit der S 3/5 eingesetzt wurde, gab es bei schweren Zügen häufig Anfahrschwierigkeiten. Angesichts dieser beeinträchtigten Einsatzfähigkeit ergaben sich im Vergleich mit der S 3/5 H jährlich weit geringere Nutzkilometerleistungen (vgl. Eisenbahn-Journal 8/1985, Seite 29, Tab. 1). So wurde das einstige Paradedpferd als erste bayerische Lokomotive am 1.10.1910 an der pfälzische Netz der K.Bay.Sts.B. abgegeben. Dort war sie der Betriebswerkstätte Ludwigshafen zugeteilt und im Dienstplan mit den Pfälzer P 4 und später auch einigen abgegebenen S 2/5 vor Schnellzügen zwischen Ludwigshafen und dem damals deutschen Straßburg sowie Straßburg und Bingerbrück eingesetzt. Ihren "rechtsrheinischen" grünen Anstrich tauschte sie zu dieser Zeit bei einer Hauptuntersuchung gegen den braunvioletten der Pfälzer Lokomotiven. Erst 1922 kehrte sie wieder ins rechtsrheinische Bayern zurück und war zunächst in Mün-

Bild 10: Dem Verkehrsmuseum Nürnberg verdanken wir diese Farbaufnahme, bei der die Lokomotive gut mit dem hellen Sandstein-Mauerwerk kontrastiert. Alle Fotos (ausgenommen Bild 10): Sammlung Dr. Scheingraber



chen, ab 1923 beim Bw Augsburg stationiert. 1925 war sie zuerst auf der Münchener Verkehrsausstellung zu bestaunen und wurde anschließend dem Nürnberger Ver-

kehrsmuseum zugewiesen, wo sie noch heute bereitetes Zeugnis vom Können und dem zeitlos guten Geschmack der Firma Maffei ablegt. -rab-

Modellbahnausgabe des Eisenbahn-Journals

Im letzten Jahr erfreute sich die erste reine Modellbahnausgabe des Eisenbahn-Journals großen Zuspruchs. Wir möchten unser damals gegebenes Versprechen einlösen und mit der Ausgabe 7/86 die erste der geplanten beiden Modellbahnausgaben des Jahres 1986 herausgeben. Die Auslieferung ist für Ende August vorgesehen. Freuen Sie sich schon jetzt auf interessante Themen mit vielen hervorragenden Farbaufnahmen.

RIVAROSSİ

BR 77¹ (bayerische/pfälz. Pt 3/6)

in modernster Fertigungstechnik, in exaktem Maßstab, erstklassiger Detaillierung und bestem Finish, NEM 362-Kupplungsaufnahmeschaft, lieferbar für Gleich- und Wechselstrom in folgenden Versionen: DB, DR, bayer. und pfälz. Ab Anfang April im Fachhandel. Neue Kataloge ab April im Fachhandel.



Neuheit: Henschel-Wegmann-Zug mit Inneneinrichtung, beleuchtbar, Lok 61 001 mit Vollverkleidung ohne Aussparung aufgrund patentierter Technik für alle gängigen Radien. Garnitur mit Kurzkupplungskinematik und NEM-Kupplungsaufnahmeschaft.

Spielwarenvertrieb Werner Mau, Postfach 2022, 8500 Nürnberg 1





123



Südansicht

Mittelrheinische Erzgrube

Die mehr und mehr dem Verfall preisgegebene Grubenanlage liegt in einer von Mischwald umgebenen Geländennische im linksrheinischen Talhang, nur wenige Kilometer unterhalb des sagenumwobenen Loreleyfelsens. Bis in die fünfziger Jahre hinein wurde hier das aus dem Berg geförderte Eisenerz aufbereitet und auf dem Schienenweg zur Verhüttung weitertransportiert. Die verschachtelte Anordnung ihrer Gebäude erinnert stark an zahlreiche, so exzellent durchgestaltete Bergwerksmotive amerikanischer Modelleisenbahnfreunde. Das Projekt verkörpert echte Romantik, und es lohnt, die gestalterischen Möglichkeiten für einen eventuellen Nachbau als Modell einmal näher auszuleuchten.

Rheinstrom, B 9 und Bundesbahntrasse liegen hier eng beieinander. Allein diese Besonderheit setzt eindrucksvolle modellbauerische Akzente. Eine Erweiterung der Verladeeinrichtungen als Ladebrücke, Seil- oder Feldbahn, ist denkbar und würde durch

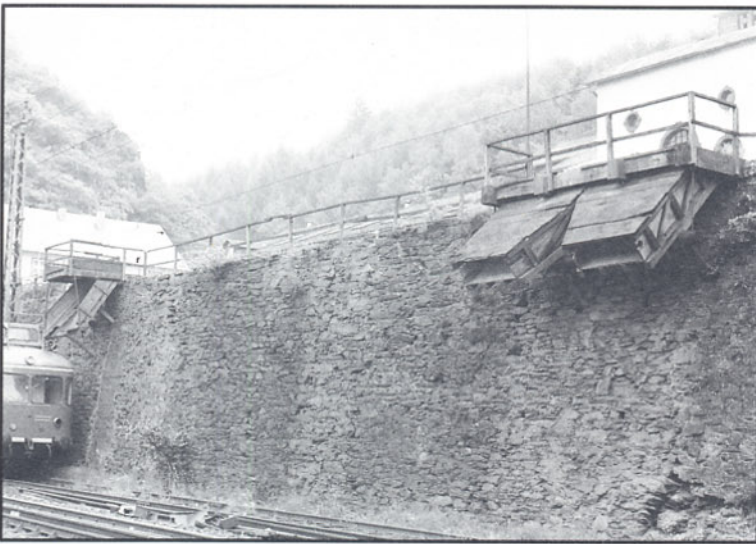


Bild Mitte links: Ansicht der Verladestelle mit dem ehemaligen Ladegleis unterhalb des Erzgrubengeländes.

Bild links: Ansicht der Erzgrube von der Straßen- und Gleis-seite. Nach dem rechten Bildrand beginnt die Verladeeinrichtung.



Einbeziehung des Transportweges "Wasserstraße" das Anlagenthema um ein Vielfaches erweitern. Bei unserem Projekt vermisst man den Förderturm. Das erhaltene Gestein verließ über drei Stollen den Berg, etwa dort, wo das einzelne Gebäude über die Baumwipfel hinausschaut. Hier befanden sich auch die Schmiede, Werkstätten, Wasch- und Umkleieräume sowie ein kleiner Lokschuppen für die Diesellokomotive. Die erzbeladenen Hunde rollten über die oben rechts sichtbare Holzrampe zur Aufbereitung in das Hauptgebäude. Die beiden markanten Dachaufsätze enthielten übrigens Aufzüge. Unterhalb des Uhrturmes wurde dann das aufbereitete Erz in Spezialwagen aus dem Hauptgebäude transportiert und nach Passieren der Gleiswaage (kleiner Schuppen) in die bereitstehenden Waggons abgekippt. Diese warteten auf einem separaten Ladegleis, das von der starkbefahrenen Hauptstrecke abzweigte und unmittelbar zu den Verladerrutschen führte. Mit Hilfe einer Seilzuganlage, die in der kleinen Holzhütte seitlich der Rampe installiert war, konnten die Güterwagen verschoben werden. Einmal täglich wurden die beladenen Waggons gegen leere ausgetauscht. Später erfolgte der Abtransport der Erze auch per LKW. Wieviel "Action" würde sich bei unserem Modell allein aus den gerade beschriebenen Bewegungsabläufen zaubern lassen! Das ehemalige Ladegleis besteht auch heute noch. Es dient als Warte- und Abstell-

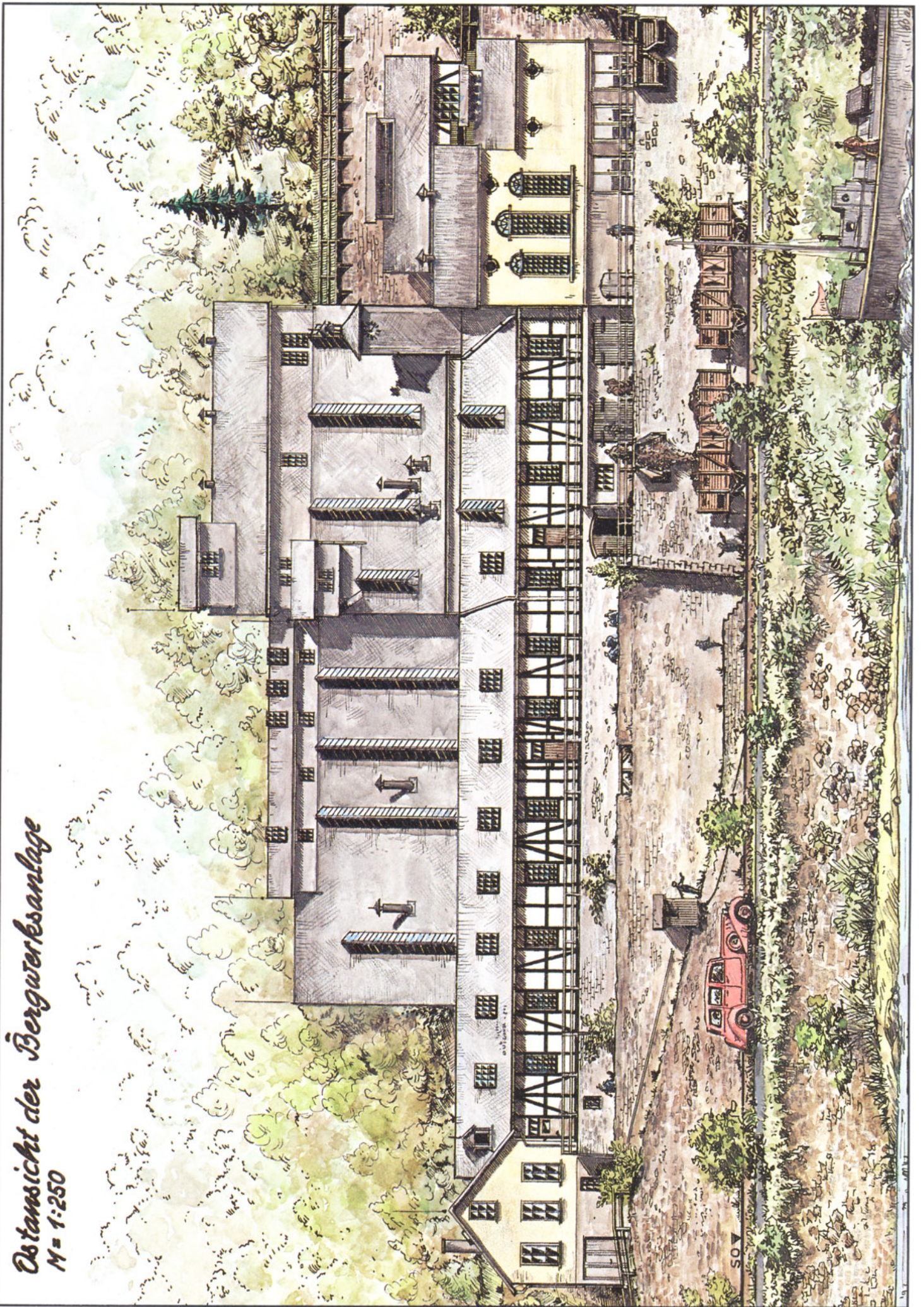
gleis für Bauzüge und Fahrzeuge der Fahrleitungsmeisterei. Auf der benachbarten Hauptstrecke aber dominiert hochkarätiger Schnellzugverkehr, fegen in dichter Folge Intercity-Züge und der TEE "Rheingold" über's Gleis – welch herrlicher Kontrast. Der beschränkte Bahnübergang, der die Zufahrt zum Bergwerk sichert, schafft weitere bewegte Szenerie. Ein Nachbau als Modell in der bildlich vorgestellten oder abgewandelten Form lohnt also bestimmt, zumal es sich zu einem gro-

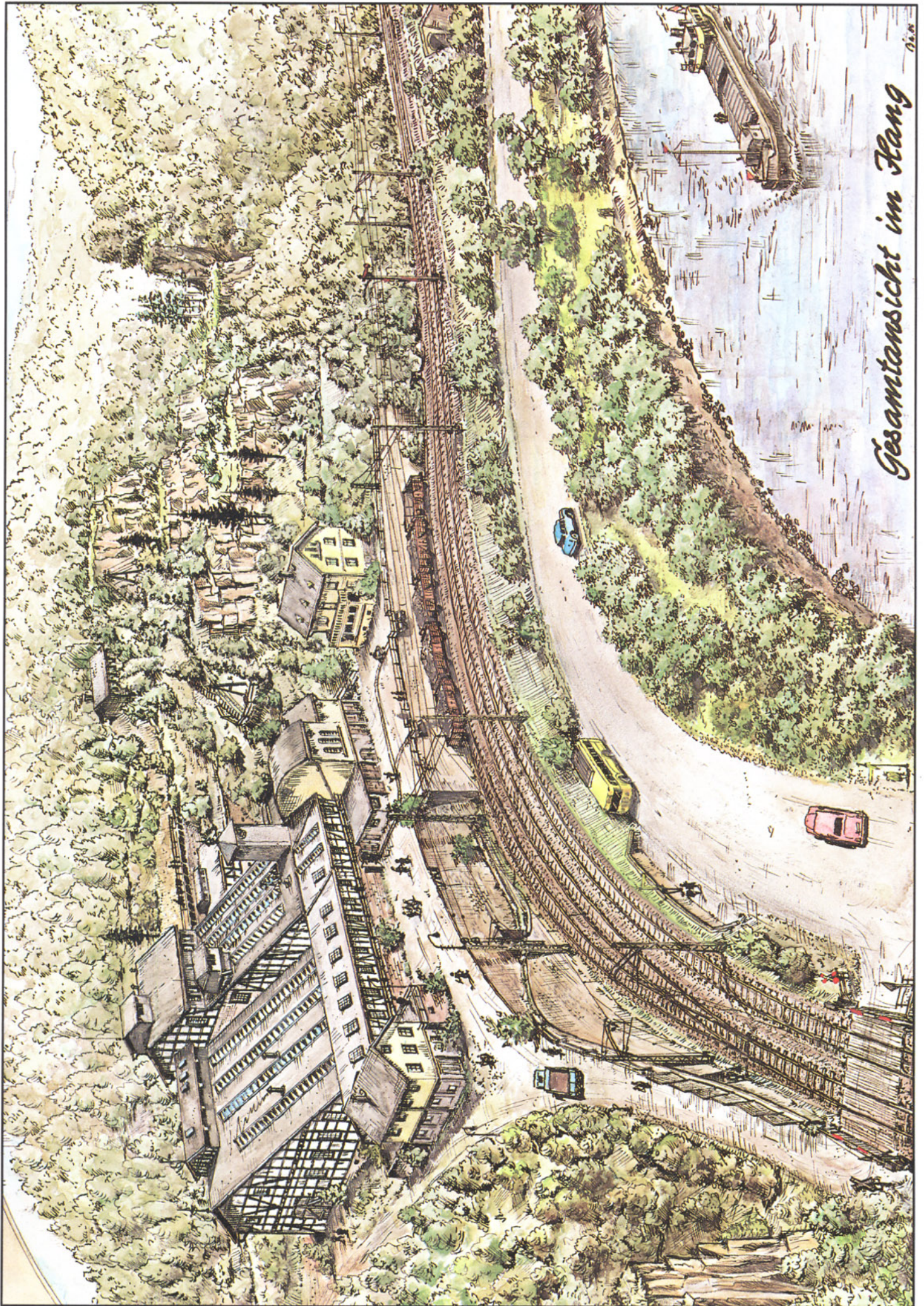
ßen Teil um verhältnismäßig ebene Gebäudedefronten handelt und vielseitig vorgefertigtes Baumaterial aus dem Modelleisenbahn-Zubehörhandel zur Verfügung steht. Ich denke da vor allem an die individuell zu verarbeitenden Bauplatten als Mauerwerk, Bretter, Dach- und Wellblechimitationen. Zeitaufwendiger wäre allerdings die Nachgestaltung der Fachwerkkonstruktionen und der zahlreichen Oberlichter. In den Uhrturm gehört selbstverständlich eine richtiggehende Uhr, ein kleines elektrisches Glockenwerk



Bild rechts: Als Gegenüberstellung zu unserer Zeichnung die fotografisch festgehaltene Nordansicht.

Ostansicht der Bergwerksanlage
M = 1:250





Gesamtansicht im Fang



würde wie in alter Zeit zur Mittagspause und zum Feierabend rufen. Um den mittleren großen Gebäudekomplex, der die Aufbereitungsanlagen beherbergte, gruppieren sich rechts außen die Büros der Grubenverwaltung, rechts unterhalb des Uhrenturms die E-Station und dahinter ist das ehemalige Kesselhaus sichtbar (eigene Stromversorgung). Das vordere linke Gebäude beinhaltet Dienstwohnungen und die Tischlerei. Die Zeichnungen entstanden im Maßstab 1:250. Multipliziert man die abgegriffenen Zeichnungsmaße mit dem Wert 2,875, so erhält man etwa H0-(1:87)-Dimensionen. Denjenigen, die sich an die Arbeit wagen, wünsche ich "Gutes Gelingen". **R. Barkhoff**

Bild links: Ansicht des ehemaligen Werkshofes der Erzgrube. Die Gebäude weisen schon teilweise recht erhebliche Verfallserscheinungen auf, sind aber noch heute vorhanden. **Alle Fotos und Zeichnungen: R. Barkhoff**

Die nächste Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals (III/86) erscheint Anfang August.

Baureihe 01

Die Autoren: Manfred Weisbrod und Wolfgang Petznick





Bild: Meister-Modell Nr. 177
Mehr über das umfangreiche POLA-Programm erfahren Sie aus unserem HO/N oder POLA-LGB-Katalog.

Sie erhalten diese bei Ihrem Fachhändler oder direkt von uns gegen Einsendung von DM 4,50 HO/N, DM 3,- für POLA-LGB.

POLA Spiel- und Freizeitartikel GmbH
Am Bahndamm 59
8734 Rothhausen

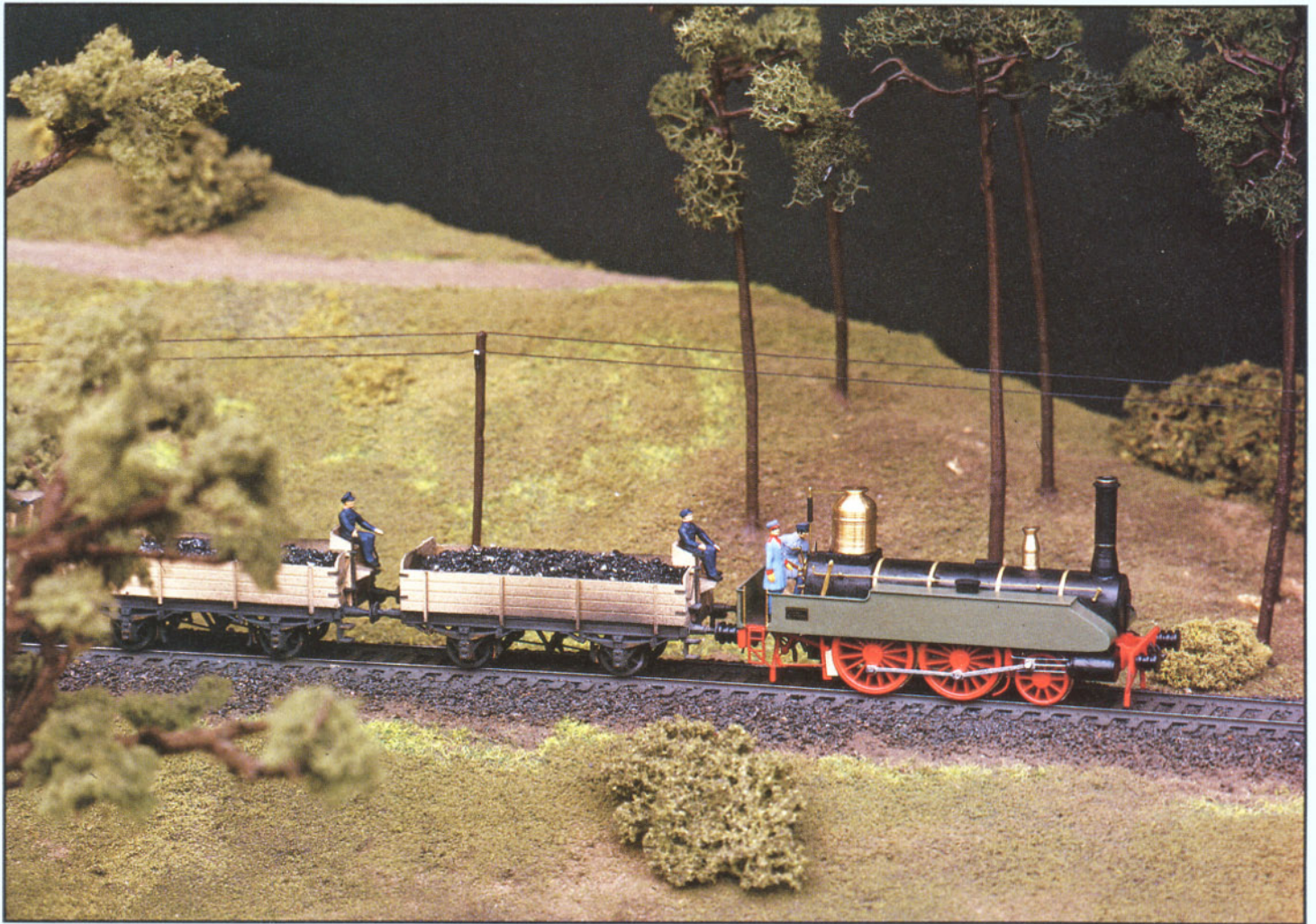


Bild 1: Kohlenzug der Albertbahn mit Lok der Gattung H VIIIbt.

Bild 2: Derselbe Zug aus anderer Sicht. Bei den Wagen handelt es sich um die 5 t Kohlenhute mit Entladung durch den "Fallboden".

Die Albertbahn im Modell

Epochgerechtes Modellbahn-Zubehör

Unter diesem Aufmacher haben wir bereits in den Ausgaben 1/84 bis 7/85 des Eisenbahn-Journals eine Artikelserie über Modellbahnfahrzeuge und das passende Zubehör zu den frühen Eisenbahnepochen begonnen. Um die beachtliche Menge an Unterlagen und Material gewissenhaft sichten und die Form der Fortsetzungen festlegen zu können, wurde die Serie zunächst gestoppt. Diese Arbeiten sind noch nicht ganz abgeschlossen. Umso erfreuter waren wir über den fertigen Beitrag, den uns unser Leser, Herr Dresselhaus, zu diesem Thema übersandte. Herr Dresselhaus hat eine sehr frühe Epoche der damaligen sächsischen Albertalbahn nachgestaltet und schreibt dazu:

Ausgelöst durch größere Kohlevorkommen entstanden in den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts im Süden von Dresden viele Schachtanlagen. Die dort abgebaute





Bild 3: Lok "Columbia" der Leipzig-Dresdner Bahn. Das Vorbild fuhr nicht auf der Albertbahn. Wir möchten jedoch unseren Lesern diesen gut gelungenen und interessanten Selbstbau nicht vorenthalten.

Kohle wurde zunächst mit Pferd und Wagen abgefahren. Den Transport über Dresden hinaus übernahmen dann Frachtkähne auf der Elbe. Mit zunehmender Industrialisierung und bedingt durch die ständig wachsenden Gütermengen genügten aber die damals zur Verfügung stehenden Transportmittel bald nicht mehr. Die ansässigen Steinkohlenbauvereine bemühten sich deshalb um ein Neues: die Eisenbahn. Von der Staatsbahnlinie Dresden – Tharandt abzweigend, sollte sie von Freital-Birkigt nach Possendorf führen und alle Kohlenbergwerke und Anschlußgleise bedienen. Die Linie wurde unter der Leitung von Guido Brescius als Privatbahn im Besitz einer Aktiengesellschaft gebaut und konnte im Jahr 1855 den Betrieb aufnehmen. Sie war als reine Güterzugbahn konzipiert und sollte nur dem Kohlentransport dienen.

Auch mit der Entwicklung und dem Bau des Signalwesens wurde Brescius betraut. Für die Signale ließ er zunächst hölzerne, später auch Stahlmasten aufstellen, an denen Korbballone oder Laternen hochgezogen werden konnten. Die Körbe waren mit rot-

weißem Stoff bezogen. Durch die Anzahl der Ballone und die entsprechend hohe Stellung konnte das Signalbild gegeben werden. Später wurden die Ballonkörbe durch Blechscheiben ersetzt. Nachts wurden entsprechend des Signalbilds rote oder weiße Laternen aufgezogen.

Ein Modell-Signal mit Ballonen wird im Bild gezeigt. Die Höhe des Modell-Signals beträgt etwa 10 Zentimeter. Die Querarme bestehen aus U-Profilen mit kleinen Führungsrollen dazwischen. Für die Ballone habe ich bemalte Keramikugeln genommen. Diese Kugeln kann man im Fachhandel für Bastelmaterial kaufen. Dort werden sie für das Basteln von Halsketten angeboten.

Für die Wagenbeschaffung wurde ebenfalls Brescius bemüht. Er ließ 5 t-Kohlenhunte bauen, die über einen Fallboden verfügten. Somit konnten die Wagen direkt über Umladegerüste ihre Fracht auf Wagen der Staatsbahn oder auf die Elbschiffe entladen. Der kurze Radstand der Wagen war bedingt durch die engen Radien der Gleise, die von der Bahn zu den Schachthanlagen führten. Nach Übernahme der Strecke durch die

Sächsische Staatsbahn und Überarbeitung des gesamten Oberbaus der Strecke kamen neue 10 t-Wagen zur Bahn. Beide Wagentypen habe ich im Modell nachgebaut.

Die Lokomotiven wurden von der Firma Hartmann in Chemnitz im Jahre 1855 gebaut. Es waren kleine Tenderloks mit vorderem Drehgestell speziell für die engen Kurvenradien. Die Zugkraft reichte aus, um etwa 10 beladene Wagen zu transportieren. Zum Unterfahren der Umladegerüste konnte der Schornstein umgelegt werden. Nach Übernahme durch die Staatsbahn erhielten die Loks das Gattungszeichen H VIIIbT.

Ende 1905 stellten die Schachthanlagen die Förderung aus wirtschaftlichen Gründen ein. Die Bahn ging danach als Windbergbahn in die Geschichte der Eisenbahn ein und diente vor allem den Dresdner Bürgern bei ihren Sonntagsausflügen ins Grüne. Im Modell erinnern heute noch die Rivarossi Meyerlok und der Windbergbahnwagen von Piko an diese Strecke.

Als Quellennachweis diente das Buch "Die Windbergbahn", erschienen im Alba-Verlag, Düsseldorf.

P. Dresselhaus



Bild 4: Lok der Gattung I T mit Kohlezug.

Bild 5: Sächsisches Ballonsignal der Albertbahn.

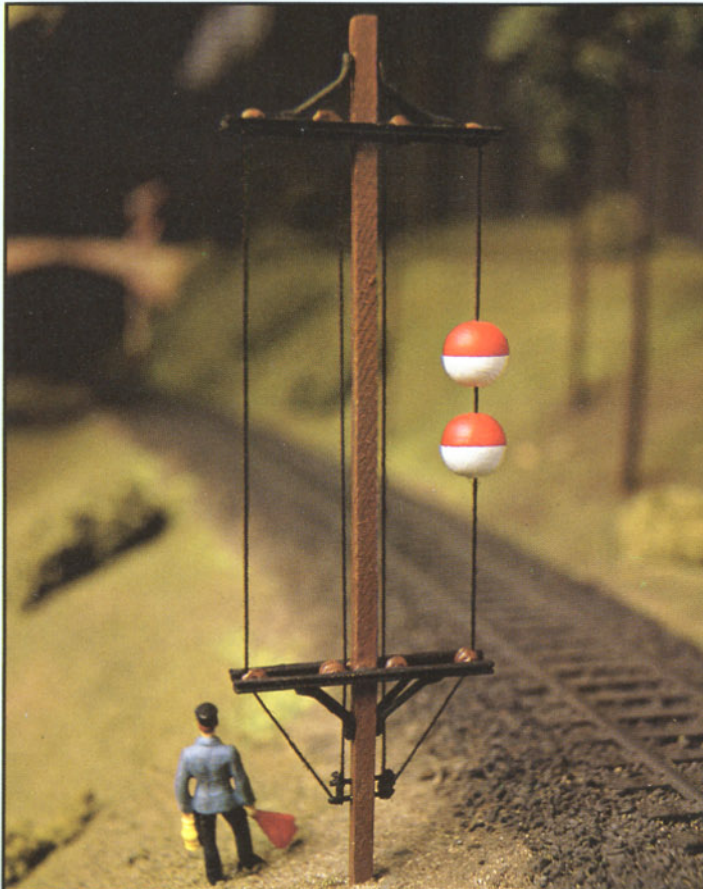


Bild 6: Hier der Kohlezug mit den selbstgebauten 10 t- und am Ende den selbstgebauten 5 t-Wagen.

Alle Fotos: P. Dresselhaus



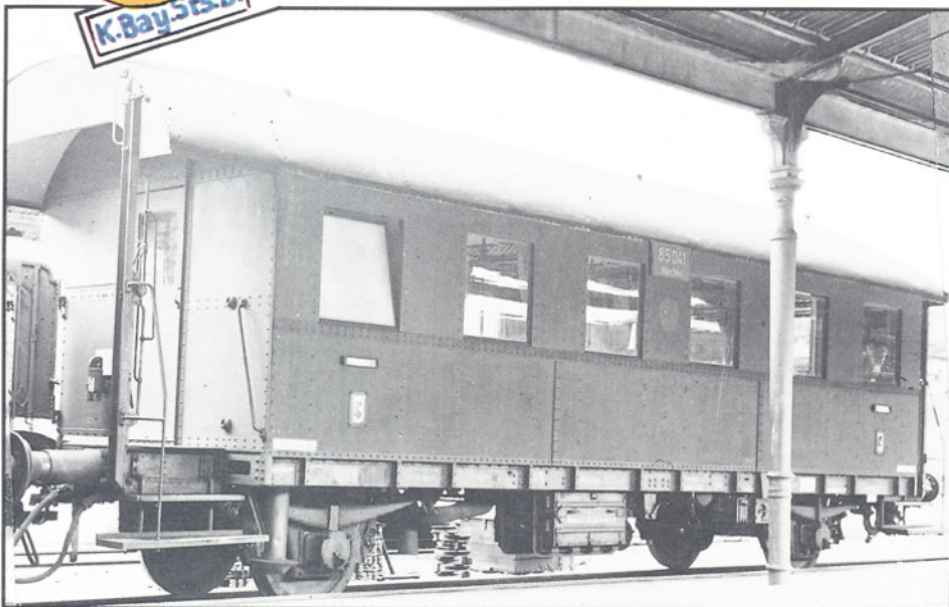


Bild 1: Hier steht das H0-Modell des Ci (Bay 30), der speziell für bayerische Lokalbahnstrecken gebaut wurde und deutlich "Donnerbüchsen"-Merkmale der damaligen Zeit zeigt (Ganzstahlbauweise, Tonnendach). **Foto: Dr. Hufnagel**

Bild 2 (Mitte links): Der Personenwagen Ci (Bay 30), hier als 85 041 München der Deutschen Reichsbahn, aufgenommen im Jahre 1940. **Foto: E. Konrad, Sammlung Dr. Hufnagel**



Reichsbahn-Bayern - selbstgebaut



So, liebe Freunde bayerischer Lokalbahnromantik, nun geht es also mit dem Ci (Bay 30) weiter, wie im Eisenbahn-Journal (5/86) angekündigt. Im Jahre 1930 gab es längst keine selbständige bayerische Staatsbahn mehr. Alles war im großen Topf "Deutsche Reichsbahn" aufgegangen, immer mehr und mehr wurde vereinheitlicht, gleichgehobelt. Notabene: Noch bestand das Dritte Reich nicht und dennoch hatte man bereits eifrig uniformiert. Natürlich von Berlin aus, dem Zentrum der Reichsbahnverwaltung. Bayern besaß zwar zu jener Zeit immer noch ein separates Sprachrohr in Form seiner "Gruppenverwaltung" in München, aber dessen Töne wurden leiser. Einheitswagen, lautete die Devise. Und so wundert es eigentlich niemanden, daß der von der GV Bayern im Jahre 1930 noch für bayerische Nebenbahnen speziell entwickelte zweiachsige

Bild 3: Der Ci (Bay 30) im Maßstab 1:87.

Zeichnung: Dr. Hufnagel

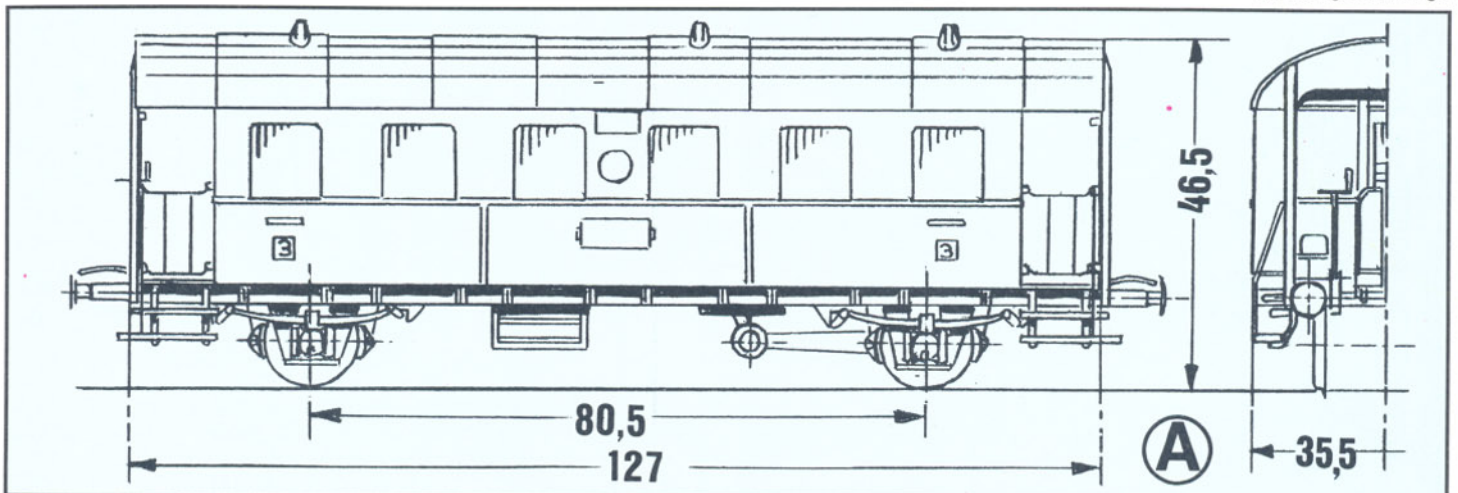


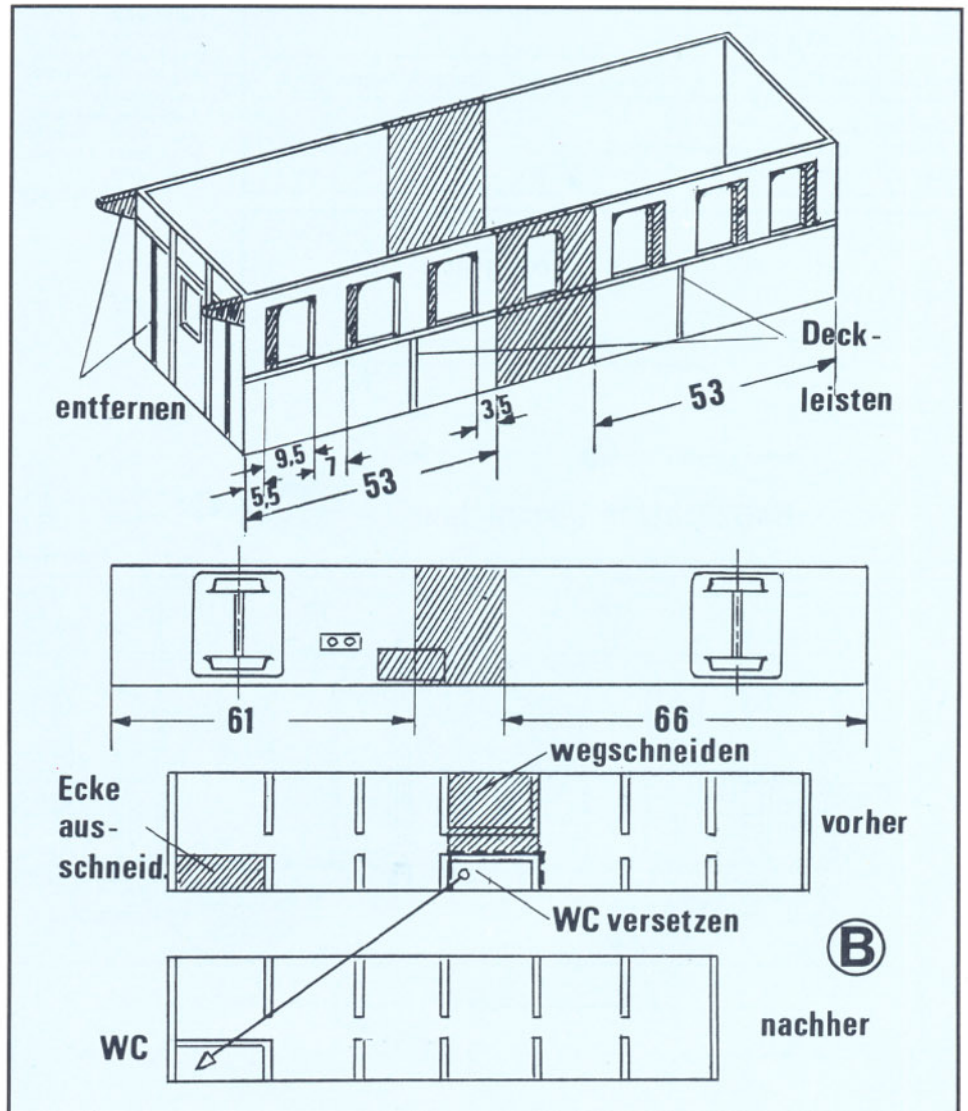


Bild 4: Und hier ist seine gegenüberliegende Seite fotografiert. Es folgt ein Roco Ci-28 und eine Lokomotive der Baureihe 64 von Fleischmann. **Foto: Dr. Hufnagel**

Bild 5: Verschiedene Einzelheiten zum Bau des Ci (Bay 30). **Zeichnung: Dr. Hufnagel**

Personenwagen dritter Klasse Ci (Bay 30), auch "Sonderbauart Augsburg" genannt, in der Tat ein kleines "Donnerbüchserl" war, obwohl der aufmerksame Betrachter durchaus noch einige Bajuwarismen erkennen kann, wie etwa die schönen großen Fenster (Skizze A). Von diesem Wagentyp wurden nur 30 Stück gebaut, aber sie tauchten vielerorts auf und liefen noch in den 60er Jahren bei der DB. Selbstverständlich läßt sich auch das H0-Modell des Ci (Bay 30) von einer H0-Donnerbüchse ableiten. Hier empfiehlt sich ein Ci-28 der Firma Roco, Kat.-Nr. 4201 A. Beginnen wir mit dem Wagenteil:

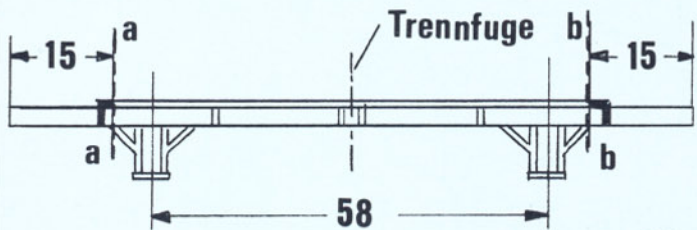
- Den Roco-Wagen zunächst vollkommen "zerklipsen".
- Vom Kasten die Dach-Eckblenden abschneiden.
- Innere Streben der Stirnwände abfeilen.
- Kasten in zwei, je 53 mm lange Hälften teilen (Skizze B, oben).
- Durchbrüche für das Einsetzen von Fenstern aus dem Fleischmann-5002er ausfeilen. Die Abstände können der 1:87-Skizze entnommen werden.
- Kasten zusammenkleben (Sekundenkleber empfehlenswert!).
- Vertikale Deckleisten (0,4 mm Plastik, 1 mm breit, erhältlich bei K. Wenzel, Braunschweig) aufkleben.
- Roco-Dach kürzen, Klipse entfernen.
- Vordachblenden aus 1-mm-Plastikmaterial fertigen und einkleben.
- Dachlüfter entfernen und drei Wendler-Luftsauger (Zurüstsoriment für Roco





Bedarfsliste für größere Teile

Gegenstand	Menge	Hersteller
Personenwagen Kat.-Nr. 4201 A	1	Roco
Fensterband des Personenwagens Kat.-Nr. 5002	2	Fleischmann
Fahrgestell des Personenwagens Kat.-Nr. 5002	1	Fleischmann



Ballastblech 68 mm lang



Bild 6: Macht er sich als H0-Modell nicht prächtig, der PwPostL (Bay 00)? Eine PTL 2/2 von Rai-Mo davor, dahinter alles, was dazu paßt – hineingedampft ins schöne H0-Modell-Bayernland!

Foto: Dr. Hufnagel

4201 A) nach Skizze A einsetzen.

- Dach auf Kasten kleben.
- Bemalen, beschriften, beschildern, matt lackieren.
- Fenster einkleben.

Beim **Fahrgestell** gibt es nicht viel zu tun:

- Fahrgestell dem Kasten entsprechend kürzen (Skizze B, Mitte), einfach durch Heraussägen eines Querteils in etwa aus der Mitte.
- Batteriekasten und WC-Rohr versetzen.
- Ballastblech kürzen, einpassen und einkleben.
- Rahmen bemalen, beschriften und lackieren.
- Sitzbankpartie gemäß Skizze B, unten, zurichten, aufkleben (UHU-Greenit), ockergelb bemalen und mit (Preiser-) Personen besetzen.

Und schon geht's an die Endarbeiten:

- Fahrgestell mit Kasten und Bühnen zu-

Bild 7: Das Fahrgestell des PwPostL (Bay 00) im Modell.
Zeichnung: Dr. Hufnagel

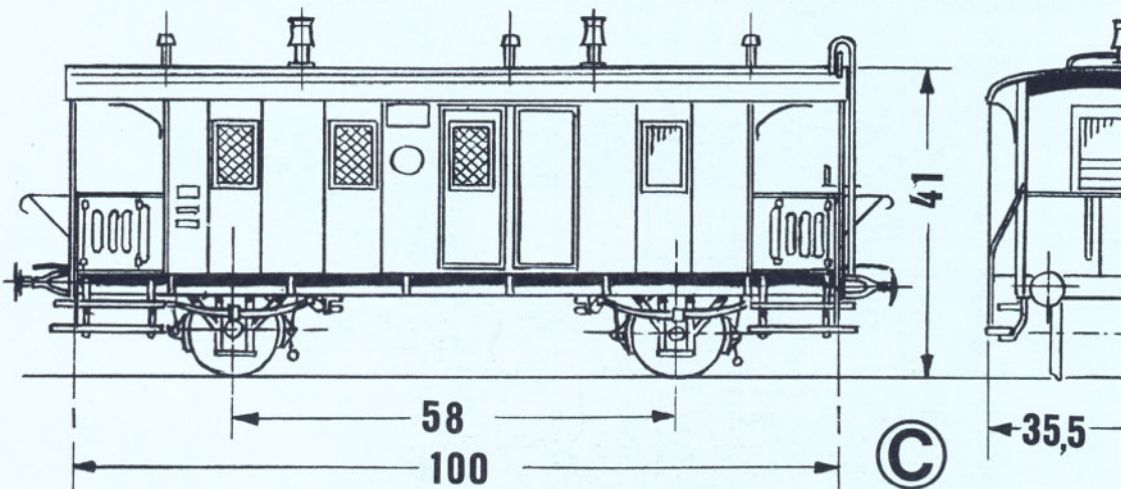


Bild 8: Der PwPostL (Bay 00) im Maßstab 1:87.
Zeichnung: Dr. Hufnagel

Bild 9: Der LPwPost 09 344 Nür der DB, aufgenommen am 21.9.1959 in Spalt. Der im Jahre 1900 als PPostL von der K.Bay.Sts.B. in Dienst gestellte Wagen wurde bei der Deutschen Reichsbahn als PwPostL (Bay 00) geführt. Seit der Reichsbahnzeit wurde er praktisch nicht mehr verändert – Korbpuffer, Speichenräder, sogar ein Lampenkamin von anno dazumal, alles da – nur die elektrische Beleuchtung wurde nachträglich installiert.

Foto: Dr. Dillmann, Sammlung Dr. Scheingraber

sammenklipsen.

- An die Bühnen-Vorderfronten bis hinauf zu den Vordachblenden je zwei Eckstreben (z.B. Plastik-U-Profil) kleben.

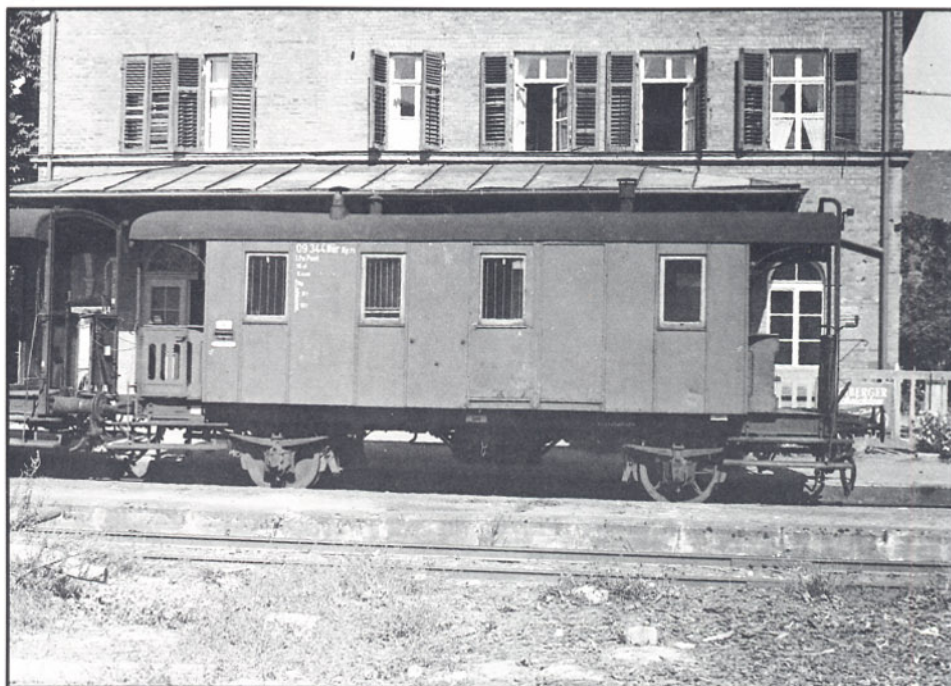
- Griffstangen (0,8-mm-Draht) ansetzen.

Womit der Wagen fertig ist. Beide Seitenansichten zeigen die Bilder des H0-Modells des Verfassers.

Und nun kommt, wie man so sagt, das "Tüpfel auf's i": Unser PwPost (Bay 00). Das ist ein kombinierter Lokalbahn-Gepäck-Postwagen aus dem Jahre 1900, ganz im typischen Aussehen der damaligen Zeit, mit dem schwach gewölbten Dach samt den auffälligen Lampenkaminen, den durchbrochenen Bühnentüren und den von vielen Deck- und Zierleisten zergliederten Seitenwänden (Skizze C). Zum Bau des **Wagenkastens** erübrigt sich eine Anleitung, wenn man den CL (Bay 97^a) der letzten Folge (Eisenbahn-Journal 5/86) gebaut hat oder jedenfalls seine Beschreibung liest. Nur zum **Fahrgestell** sind allenfalls noch einige Hinweise nötig (Skizze D):

- 15 mm lange Enden absägen und näher an das Mittelteil rücken. Die Schnittlinien aa, bb erkennt man auf Skizze D, nämlich genau an der Grenze zur Halterung der Achslager.

- Auch aus dem Mittelteil ein Stück heraussägen, so daß der Achsstand schließ-



lich 58 mm beträgt.

- An den Enden den überstehenden Wagenboden (schwarze Ecken in Skizze D) außen etwas zurückschneiden, damit der Wagenkasten darauf paßt und genügend Bühnenfläche verbleibt.

Damit ist der Lokalbahnzug komplett. Wie gut der PwPostL beispielsweise zur PtL 2/2 von Rai-Mo paßt, sieht man im letzten Bild. Allenfalls noch hinten einen Milchwagen

(Eisenbahn-Journal 6/84) an den Zug oder einen Runnenwagen – damals mit R Stuttgart angeschrieben – beladen mit einem Möbelwagen der Speditionsfirma Matschke aus Berlin (der Zuzug nach Bayern schwoll ja zu dieser Zeit kräftig an) und ein reizender "Bockerl"-Zug steht auf Ihrem Gleis, von dem Sie – ehrlich – gar nicht mehr wegschauen können.

Dr. S. Hufnagel

BRAWA
ARTUR BRAUN
7050 WAIBLINGEN
Modellspielwaren

Akkulok mit beweglicher Motorhaubenabdeckung

Leistungsgruppe II
0483 Wechselstrom für Märklin
0482 Gleichstrom



Unsere 6-seitigen
Neuheitenprospekte
erhalten Sie geg. Einsendung von
DM -,80 in Briefmarken direkt von uns.

4. INTERNATIONALE MODELLBAHN-AUSSTELLUNG
 vom 17.-26. OKTOBER '86 in HANNOVER

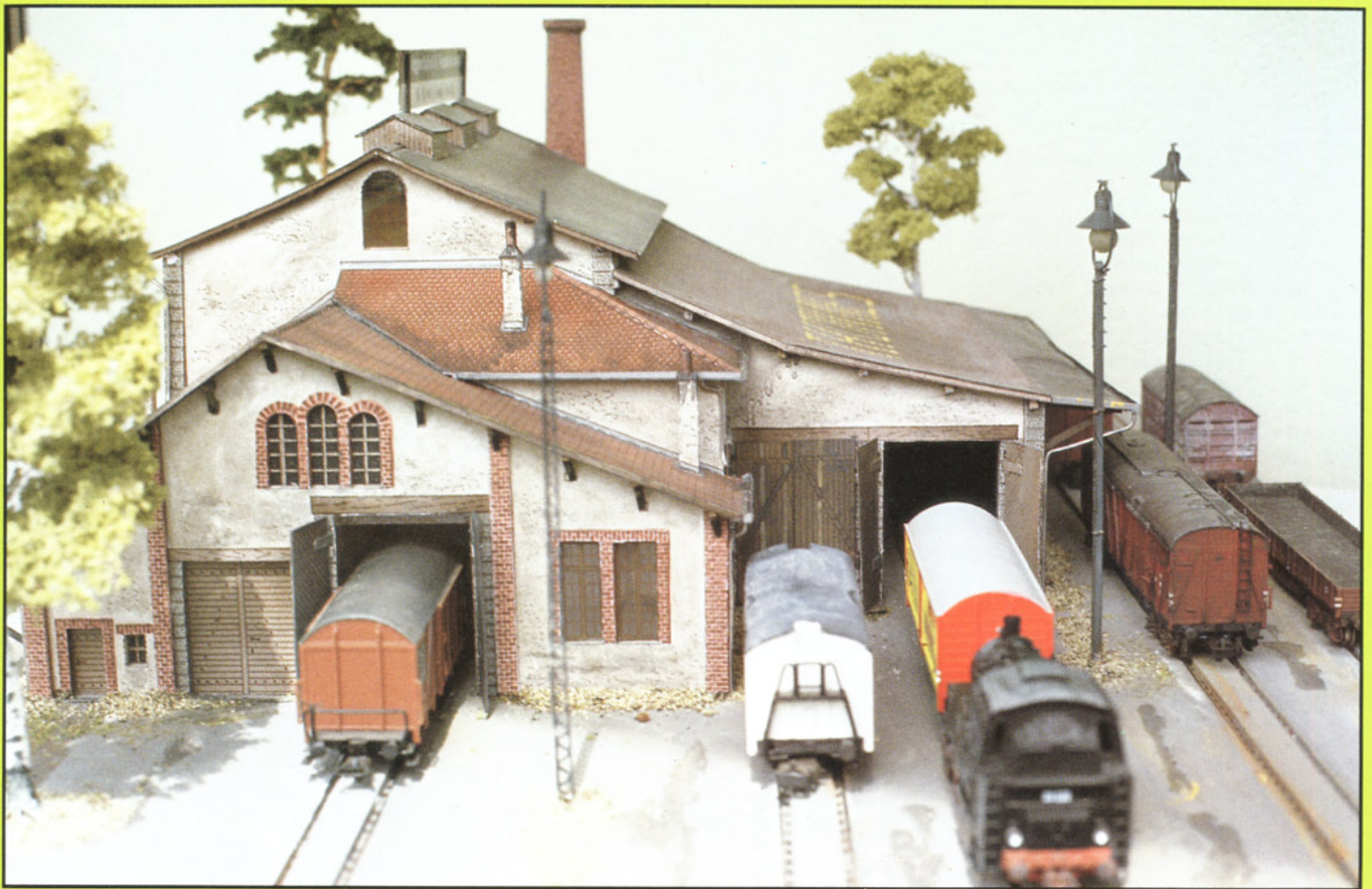
Bitte
vormerken



4. Internationale Modelleisenbahn- Ausstellung

17. bis 26. Oktober 1986
 Hannover-Messe Gelände
 Bitte Info anfordern:
 Postfach 26 65
 3000 Hannover 1

Bitte
vormerken



Gut Holz ????

Modellbau auch mit Papier?

Nach dieser Überschrift werden Sie zuerst sicher recht skeptisch sein, denn was bisher den Modellbahnern allgemein als Modellbaubogen angeboten wurde, hatte fast

durchwegs einige Negativpunkte:

- 1) Der Maßstab stimmte fast nie, zumindest nicht für H0,
- 2) die Auswahl der Modelle hatte selten eine direkte Beziehung zur Modelleisenbahn, und
- 3) die Darstellung und Verarbeitung war

meist nicht ausreichend, um das Endprodukt auch nur im weitesten Sinne als Modell bezeichnen zu können.

Dies zunächst als Kritik aus der Sicht eines Modelleisenbahners. Daß es aber auch anders geht, hat als erste eine Berliner Firma durch einen sehr schönen Papier-Bastel-



▲ Bild 1: Die Waggonwerkstatt der Firma Maquette Modeles G. + L. Baud. Obwohl aus Papier, wirkt das fertige Produkt des Bausatzes sehr realistisch.

◀ Bild 2: Eines der Einfahrtore für Schienenfahrzeuge. Am rechten Gebäudeteil befinden sich zwei weitere Einfahrten (siehe Bild oben).



Bild 3: Maßstäblich gut getroffen verfügt das Modell über recht ordentliche Abmessungen. Die Seitenansicht zeigt sehr gut die Anbauten.

bogen eines Modells des ehemaligen Anhalter-Bahnhofes im Maßstab N 1:160 bewiesen. Dies war aber leider eine Ausnahme, denn auf dieser Basis hätte man, zumindest in H0, wegen des Größenverhältnisses nicht weitermachen können. Es gibt aber eine Alternative und zwar in Form von Modellbaubogen der Firma Maquete Modelles G. + L. Baud, Longem Allee, 1083 Mezières/Suisse.

Ich habe mir, nachdem ich durch Zufall auf diese Firma aufmerksam wurde, zwei Muster senden lassen. Das fertige Modell "Depot avec Atelier" (ich würde es als Lokomotiv-Werkstatt oder als kleine Waggon-Fabrik bezeichnen), zeichnet sich durch eine Vielfalt in der Detaillierung aus und ist in den vielen kleinen Teilen äußerst realistisch entwickelt. Wenn man bedenkt, daß dieser Bausatz über 308 Einzelteile verfügt, ist schon hieraus zu erkennen, daß der Zusammenbau des Papiermodells eine gewisse Übung erfordert. Ich wollte das Modell ganz bewußt möglichst ohne eingreifende Veränderung des Originals zusammensetzen, um einen Eindruck von der Qualität des Bausatzes zu erhalten. Einzelheiten wie z.B. die Beweglichkeit der Tore lassen sich mit wenig Mühe wesentlich verbessern. Außerdem sollte man statt der "Papierbalken" echte Holzleisten verwenden; das vereinfacht den Bau wesentlich und sorgt für entsprechende Stabilität. Im Nachhinein möchte ich auch dringend empfehlen, die großen Flächen wie z.B. Dächer und Hauptstandwände mit dünnem, steifem Karton zu verstärken. Um hierbei ein Verziehen der Flächen zu vermeiden, ist ein Verkleben mit normalem UHU-Kleber zu empfehlen, da Weißleim in diesem Falle ein Verziehen der Teile verursachen kann. Soll das Modell mit

einer Innenbeleuchtung ausgestattet werden, müssen sowieso alle Flächen mit Karton hinterlegt werden, damit das Licht nicht durch die Wand- und Dachteile strahlt. Der einzige Mangel bei dem Modellbaubogen sind die knappen, wenig hilfreichen Erläuterungstexte, die zudem leider nur in französischer Sprache abgefaßt sind. Bei guter Vorausplanung der Montage ist dieses Manko jedoch ohne weiteres in Kauf zu nehmen. Am Ende des Zusammenbaus habe ich, da mir das Modell immer besser gefiel,

die Tore mit kleinen Papier-Scharnierchen ausgestattet, die eine vollkommen befriedigende Bewegung der Tore ermöglichen. Zusammenfassend möchte ich sagen: In dem Sortiment der Firma "Maquete Modelles" können auch anspruchsvollere Modellbauer durchaus Bausätze finden, die hellauf begeistern werden. Einige Vorschläge hierzu: Nr. 3/11 ein Bankgebäude, Nr. 3/14 ein Museum, Nr. 3/16 Hotel Präsident, Nr. 3/18 Gruppe Alte Stadthäuser etwa um die Jahrhundertwende.

F. Jerusalem

Bild 4: Auch die Rückansicht des Gebäudes ist recht interessant.

Alle Fotos: F. Jerusalem

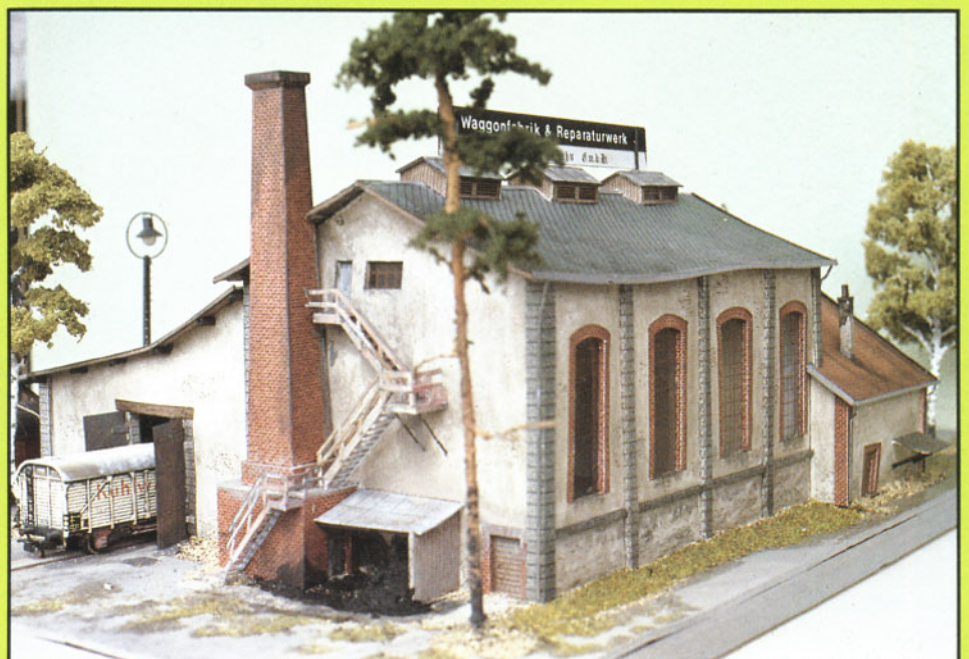




Bild 1: Zugbegegnung in einem kleinen Bahnhof an einer preußischen Nebenbahn. Eine T 13 wartet mit ihrem Personenzug die Ankunft des Akkumulator-Triebwagens ab.

Preußen im Modell

Eigentlich war der Zug ja schon abgefahren: Als wir im Rahmen unserer Preußen-Serie die Fleischmann-Packung 4881 vorstellen wollten, hatte die gesamte Auflage des mit einer T 16¹ bespannten Länderbahn-Personenzuges ihre Liebhaber längst gefunden. Schließlich erbarmte sich die Firma Fleischmann unserer Nöte: Das Fotomuster für die "Preußen-Parade" stammte bereits aus dem Werksarchiv.

Ein ziemlich rares Exemplar stellt mittler-

weile auch das H0-Modell des Akkumulator-Triebwagens Bauart Wittfeld dar. Vor Jahren schon war dieses Fahrzeug vom Dachverband Deutscher Modelleisenbahner in der DDR als Kunststoffbausatz herausgegeben worden.

Daß dieser Triebwagen auch auf unserem Markt in ganz beachtlichen Stückzahlen unter die Modellbahner kam, war u.a. der Firma M+F zu verdanken. Heute freilich dürfte der Versuch, eines dieser Modelle zu

ergattern, erhebliche Mühen bereiten und nur noch als Tauschobjekt über DDR-Modellbahner erhältlich sein.

Das Vorbild unseres Fotomusters – der AT3 435/436 – war um 1912 fabrikmäßig zur Eisenbahndirektion Erfurt gekommen und zunächst einmal in Gotha stationiert worden. Im Jahre 1922 zählte er zum Bestand des Bw Gerstungen. Dort verblieb das Fahrzeug bis zu seiner Ausmusterung im Juni 1935. Seine eher bescheidene Lebenserwar-



Bild 2: Dieses Modell der preußischen T 13 von Trix wurde von J. Günther gründlich überarbeitet. Sie wurde neu lackiert, erhielt eine neue Beschriftung sowie Stirnlampen aus Ms-Schleuderguß.



Bild 3: Länderbahn-Personenzug von Fleischmann mit dem Modell der preußischen T 16.1 (später Baureihe 94.5-17).

tung war allerdings für die Akkumulator-Triebwagen der Bauart Wittfeld nicht gerade typisch: Etliche dieser hauptsächlich auf Nebenbahnen und im Hauptbahn-Nahverkehr eingesetzten Fahrzeuge standen bei der Deutschen Bundesbahn noch bis An-

fang der sechziger Jahre im Dienst. Deshalb wird vermutet, daß der AT3 435/436 seinerzeit infolge eines Unfalls aus dem Verkehrs gezogen worden war. Akku-Triebwagen stellen übrigens keine preußische Erfindung dar: Schon 1894 hatten die pfälzischen

Eisenbahnen meterspurige Personenwagen mit Elektromotoren ausgerüstet; die Stromversorgung erfolgte durch Batterien, die im Waggon mitgeführt wurden. Bald wurden ähnliche Versuche auch auf Vollbahnen gestartet.

Bild 4: Eine T 16.1 von Fleischmann rollt mit ihrem Länderbahn-Personenzug über den Steinbogenviadukt.





Bild 5: Die Lokomotiven der preußischen Gattung T 16.1 bewährten sich beim Vorbild trotz der fünf gekuppelten Achsen auch auf Nebenbahnen mit geringen Gleisradien.

Nachdem einige Kinderkrankheiten ausge-
merzt waren, erzielten die Pfälzer mit den
batteriegelassen Elektrofahrzeugen durch-
aus brauchbare Ergebnisse. Immerhin war
gefordert, eine Strecke von 44 Kilometern
ohne Nachladen der Batterien mit einer
Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h zurück-
zulegen. Andere Verwaltungen – Württem-
berg, Bayern, Baden und Sachsen – experi-
mentierten ebenfalls mit Batterie-Triebwa-

gen; ihren Versuchen war allerdings weniger
Erfolg beschieden.

Mehr Glück mit einschlägigen Experimen-
ten hatte dagegen die preußisch-hessische
Staatsbahn. Dort führten umfangreiche
Akku-Triebwagen-Studien zur Entwicklung
der Doppelwagen "Bauart Wittfeld", die
ihren Namen dem Geheimen Oberbaurat
Gustav Wittfeld verdanken. Von ihm näm-
lich stammte die Grundidee zu diesen Fahrzeu-

gen, die in unterschiedlichen Ausführungen
gebaut wurden. So wiesen beispielsweise
die Doppelwagen des Konstruktionsjahres
1907 die Achsfolge 1A + A1 auf, während
die Triebwagen ab 1909 mit zwei Laufachsen
unter dem Batterievorbau ausgestattet
waren. Auf den Einbau eines Drehgestells
war aus Gewichtsgründen verzichtet wor-
den. Später folgten dann dreiteilige Einhei-
ten mit der Achsfolge 3 + AA + 3.

Bild 6: Das überarbeitete Modell der T 13 von Trix ist mit einem Personenzug unterwegs.





Bild 7: H0-Modell des AT3 435/436, ein Akkumulator-Triebwagen der Bauart Wittfeld.

Das Vorbild unseres Modells – der AT3 (später als ETA bezeichnet) des Jahrgangs 1911 – verfügte bereits über eine Reichweite von 100 Kilometern. Sein Dienstgewicht lag bei 57,7 Tonnen, die Länge über Puffer betrug 25,95 Meter. Der Doppelwagen konnte insgesamt 108 Fahrgäste aufnehmen. Der Literatur zufolge stimmt übrigens die Lackierung unseres Modells mit dem ursprünglichen Originalanstrich überein: dem-

nach war die obere Hälfte der Wagenkästen elfenbeinfarben angelegt, der untere Teil dagegen braun (3. Klasse) bzw. grau (4. Klasse) gehalten. Finish und Beschriftung unseres Modells hat J. Günther für uns übernommen.

Die gleiche Handschrift weist eine alte Bekannte in neuem Gewande auf: die Trix'sche T 13 wurde ebenfalls von J. Günther gründlich überarbeitet. Sie erhielt unter anderem

eine komplette Neulackierung in mattem preußischen Grün, neue Abziehbildbeschriftung sowie Stirnlampen aus Messingschleuderguß.

Literaturhinweis: Dipl.-Ing. Horst Troche "Die Akkumulator-Triebwagen Bauart Wittfeld der Preußischen Staatsbahn", Jahrbuch für Eisenbahngeschichte, Band 10, Augsburg 1978.

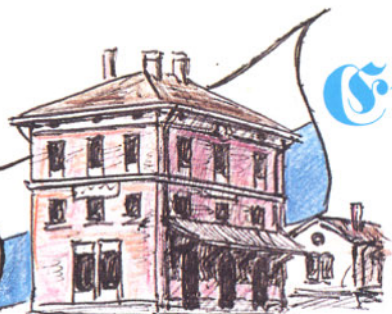
Text und Fotos: W. Kosak

Bild 8: Finish und Beschriftung des AT3-Modells hat J. Günther besorgt.





Bild 1: Unser "Würfel" im Norden Bayerns: das Hauptgebäude des Bahnhofs Rentwertshausen (Strecke Schweinfurt – Meiningen), bereits in Thüringen gelegen, aber von der K.Bay.Sts.B. gebaut und betrieben, Paradetyp unseres "Würfels" in Ziegelbauweise. Im 2. Stock die Vorstandswohnung (hohe Fenster), im 1. Stock weitere Dienstwohnungen. Gut zu erkennen sind die Telegraphenleitungshalter. Das Foto entstand um 1902.



Eine Bahnstation im Bayerischen

Also was die Modellbahngebäude-Industrie heute alles so anbietet, ist einfach toll: Stationsgebäude von Kottenforst, Hauptbahnhof Bonn, Darmstädter Stellwerk, Dampflok-

ringschuppen mit allen Schikanen, Frankfurter Altstadt, Großbanken, gotisches Münster, brennendes Finanzamt, Feuerwehr-Zentrale, Ritterburgruine, Kohlenpott-Förderturm, Brauereiabbruch, Millionärszweitbungalow, Eisengießerei, Schwabenhäusle, alles, alles ist da! Und wie adrett! Bunt und leuchtend die Farben, glänzend die Mauern, strahlend die Dächer, selbst Schwarz funkelt noch. Eine Wonne für's Auge, alles wunderschön. Vielleicht ein wenig zu viel Fachwerk. Aber sei's drum; wer keines mag, findet genügend anderes.

Und so ging ich also hin und wollte mir, etwa so wie Kibri's Set "Eschbronn", die ganz normale Bebauung einer ganz normalen, im Bayerischen überall zwischen Augsburg und Marktredwitz, Gemünden und Freilassing anzutreffenden kleineren Bahnstation besorgen: Dass sogenannte E.G. (= Empfangsgebäude, früher bei uns offiziell Betriebs-hauptgebäude genannt), dazu Güterhalle, Stellwerk und kleines Bw. Dabei habe ich aus meiner Jugendzeit her die Bahnatmosphäre der 30er-Jahre noch voll und bestens in Erinnerung, die ich wiedererstehen lassen wollte: Die sicherlich zweckmäßigen, aber alles andere als schönen Standardformen der Dienstgebäude; verrottete, verwitterte und gar oft heruntergewirtschaftete Häuser in Grau, Rotbraun und fahlem Gelb. Hütten und Barracken, Sägewerk und Bay-

Bild 2: Unser "Würfel" in Bayerns Mitte: Bahnhof Weißenburg (Bayern), Strecke Treuchtlingen – Nürnberg. Das Gebäude ist in Sandstein ausgeführt und weist beiderseits Anbauten mit Diensträumen auf (um die Jahrhundertwende aufgenommen).





Bild 3: Der "Würfel" im Süden Bayerns: der Bahnhof Ampfing, an der Strecke München – Mühldorf, ist ein Ziegelbau, ganz nach Art und Maß unseres Paradetyps. Ursprünglich nur mit einer Dienstwohnung im 1. Stock (hohe Fenster) für den Herrn Expeditoer ausgestattet, wurden später weitere Wohnungen aufgestockt. Interessant die Teilung der dazugehörigen Fenster.

wa-Lagerhaus, Schrott-, Erd- und Sandhaufen und viel dürres, hohes Gras. Dazwischen – wie zum Trost – große Kastanienbäume, Efeu und wilder Wein... und der Biergarten der Bahnhofs-Restaurations. Alles garniert mit den auf so manchen Eisenbahnarren wie balsamische Düfte wirkenden Gerüchen nach Stein- und Braunkohlenrauch, naßem Dampf und heißem Bremsbackenstaub. Und so etwas damals Alltägliches wollte ich auf meiner H0-Anlage haben. Die Düfte freilich kann weder ich noch unsere Zubehör-Industrie in den Hobbyraum zaubern. Aber die paar Gebäude in echter Aufmachung doch ganz gewiß? Richtig proportionierte, leicht angegammelte Häuser aus der damaligen Zeit, stumpf im Farbton, passend in der Größe. Also nix wie rein ins nächste Modellbahn-Fachgeschäft und keß den Wunschzettel vorgelegt.

Lieber Leser, Sie ahnen schon, wie es ausging. Nichts gibt's, was auch nur annähernd entsprechen würde, absolut nichts. Derweilen bescherte uns Weinert, ausgerechnet aus Bremen, erstklassige bayerische Formsignale. Fuchs, Rivarossi, Trix und Liliput lassen die schönsten bayerischen Lokmodelle auffahren, auch Märklin führt im Sortiment eine S 3/6 mit dazu passenden bayerischen Schnellzugwagen. Weitere Wagen gibt es bei Trix oder gab es von Rai-Mo, oder lassen sich selbst bauen (siehe Eisenbahn-Journal 2/85 ff.). Aber Gebäude? Nichts dergleichen! Dabei darf man annehmen, daß sich hier auch in Zukunft nur wenig bis gar

nichts tun wird. Somit bleibt denjenigen Modellbahnern, denen es darauf ankommt, das Flair des großen Vorbilds auf ihre kleine

Anlage zu übertragen, nichts anderes übrig, als auch Gebäude selbst zu bauen, was natürlich die notorischen Alles-Selberrmacher

Bild 4: Der "Würfel" im Osten Bayerns: der Bahnhof Marktledthen an der Strecke Marktredwitz – Hof. Das Gebäude war um die Jahrhundertwende bereits verputzt, eine Praxis, die später mehr und mehr geübt wurde. Vielerorts litten die Ziegel nämlich an Witterung und Zusammensetzung der Luft, so daß man Wandbeläge montierte (Schiefer, Holz und – besonders im Mühldorfer Raum – Wellblech) oder eben Putz aufbrachte.



Ansicht von der
Straße

Ansicht vom
Bahnsteig

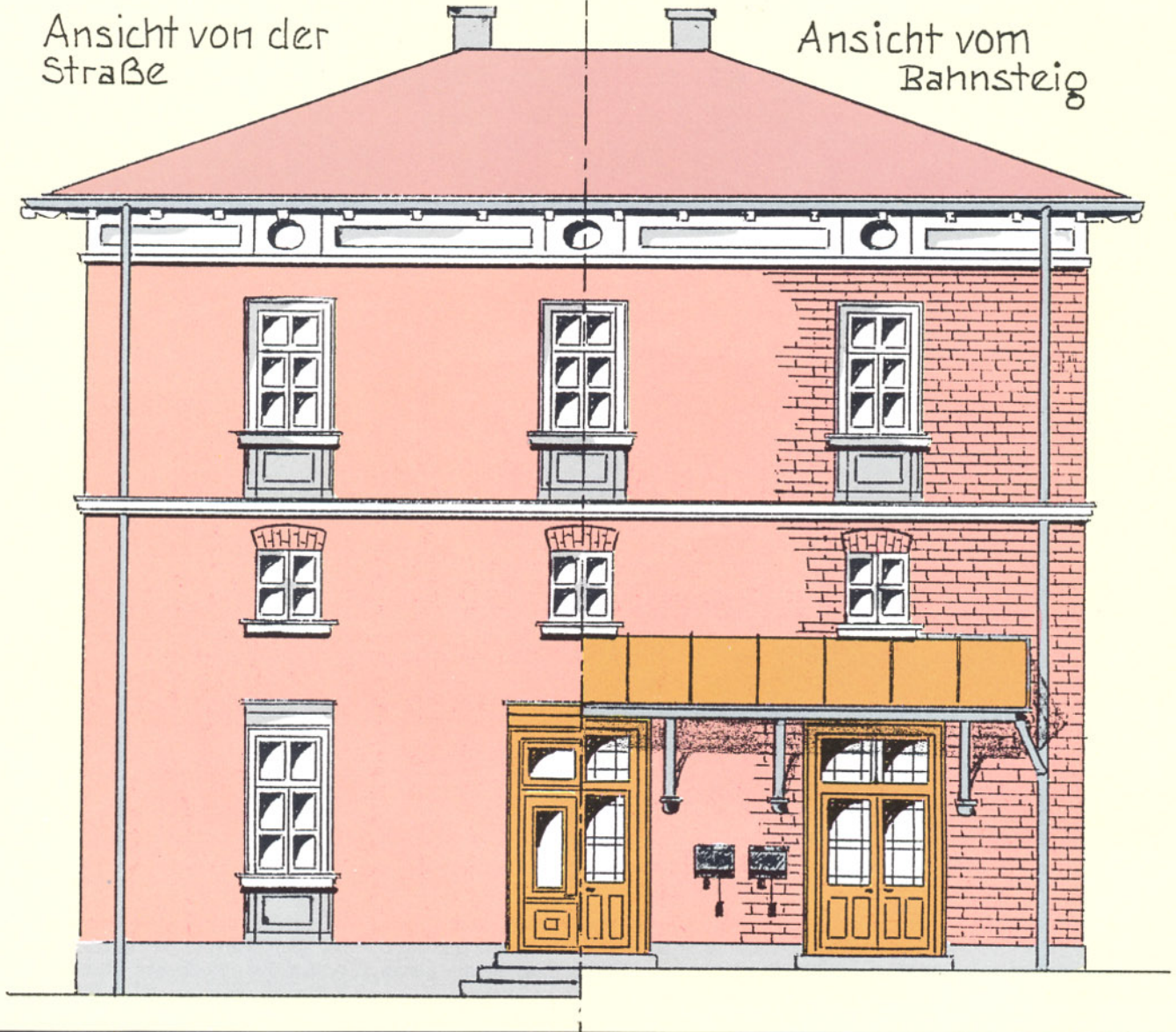


Bild 5: Ansicht des baye-
rischen Bahnhof-
"Würfels"
von der Straße
und vom Bahnsteig aus
im Maßstab 1:100.



◀ Bild 6: Ein gleichartiges
Haupthaus wie in Bild 1:
Ruppertshegen in der
Hersbrucker Schweiz
(Strecke Nürnberg –
Schnabelwaid). Das Stell-
werk befindet sich im
Freien vor dem Fahr-
dienstleiterbüro. Dieses
E.G. steht heute noch in
nur wenig verändertem
Zustand.

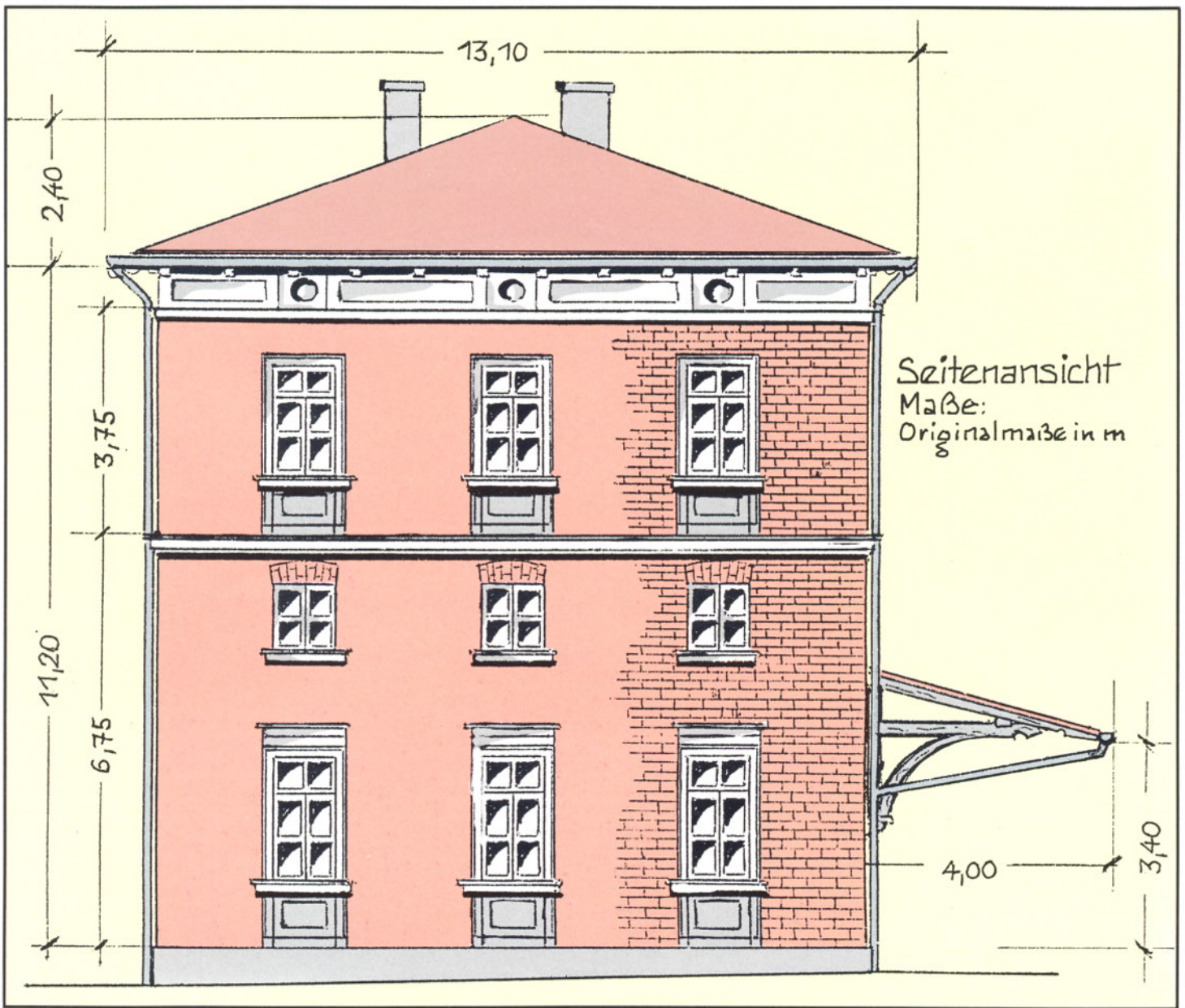
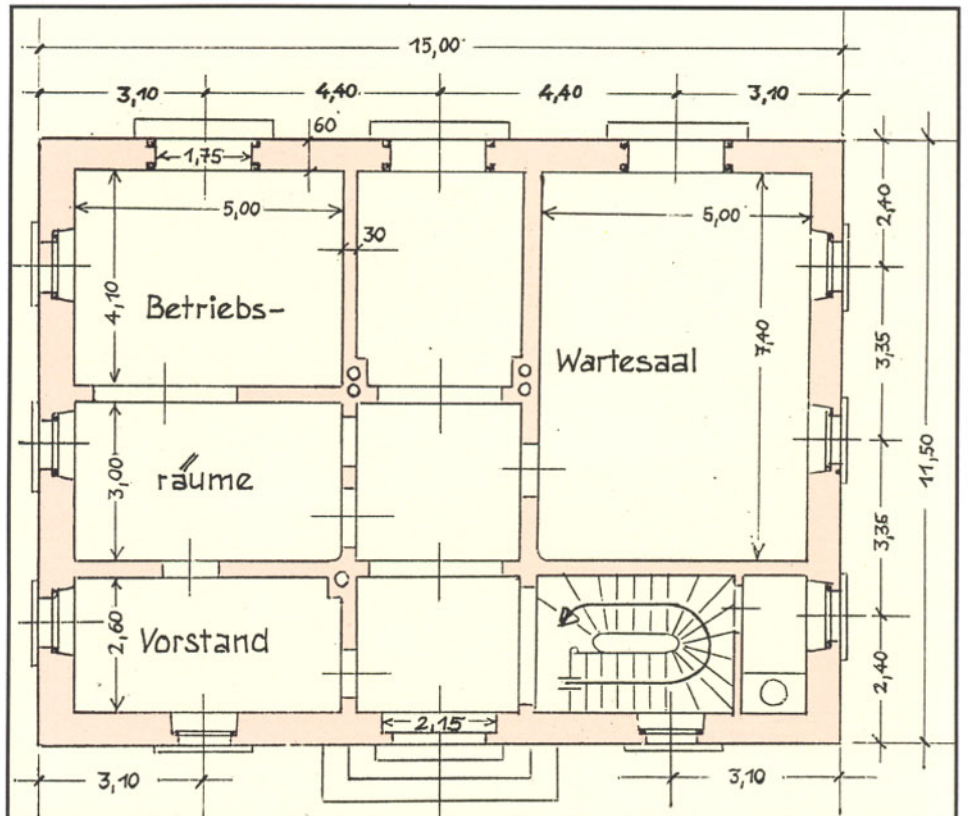


Bild 7: Seitenansicht des bayerischen Bahnhof- "Würfels" im Maßstab 1:100.

Bild 8: Grundriß des bayerischen Bahnhof- "Würfels" im Maßstab 1:150.



ohnehin tun würden. Gebäude in eigener Regie! Da geht zuerst gleich einmal das Gerangel um den richtigen Maßstab los. Korrekt 1:87, oder Kompromisse? Zu diesem Thema ist bereits ausführlich geschrieben worden, z.B. im "eisenbahn magazin", 12/81, S. 72 und 12/82, S. 68. Ich jedenfalls bin der Auffassung, daß bei H0-Gebäuden gelegentlich sehr wohl auch kleinere Maßstäbe als 1:87 anwendbar sind, insbesondere dann, wenn für die Anlagenlänge dieser Maßstab aus den bekannten, zwingenden Gründen nicht in Frage kommen kann. Das Gesamtbild einer fertigen Anlage bestätigt dies. Freilich darf man hier nicht rücksichtslos alles gleich behandeln, sondern muß unter Einbeziehung von Art, Bedeutung, Zwecksetzung, Lage, Umgebung und Architektur des Gebäudes abwägen, welche Abweichung von 1:87 in jedem einzelnen Falle vertretbar erscheint. Um nur ein Beispiel zu nennen: Ein kleines Stellwerk, exakt im Maß-



Bild 9: Das Stationsgebäude in Vorra (Pegnitz) im Jahre 1981. Auch hier wieder der Grundtyp der K.Bay.Sts.B., nur mittlerweile schön verputzt und angestrichen. Das Stellwerk ist in einer Holzbude untergebracht.

stab 1:87, fällt auch auf einer kurzen Anlage kaum aus dem Rahmen. Ein nur vierständiger Ringschuppen mit Drehscheibe für unverkürzte Fahrzeuge dagegen sprengt dort gewiß die ganze Szenerie. Hier fügt sich vermutlich ein kleineres, zweistöndiges Langhaus, 1:100, je nach Ort und Lage, noch zwanglos ein. Also bitte keinen Einheitsmaßstab! Lesen und prüfen Sie selbst, ob im weiteren nicht die richtige, vielleicht sogar die goldene Mitte bei jedem der einzelnen Gebäude erzielt wurde, für die es keine allgemeine Norm gibt; die "goldene Mitte", die

jeder entsprechend der vorgegebenen Verhältnisse selber finden muß.

Es gilt also jetzt, auf einer 6 m langen und 1 m breiten Anlage das natürlich stark verkürzte H0-Modell eines Bahnhofsgeländes, dem ein Vorbild im Südosten Oberbayerns zugrunde liegt, mit Gebäuden auszustatten. Passende fertige Bausätze, sowohl nach Thema als auch nach Maßstab, gibt es, wie gesagt, bei keinem einzigen Hersteller und sind auch kaum zu erwarten. Zwar hat Kibri, dessen Modelle m.E. sowohl thematisch als auch Betriebsnähe betreffend mit Abstand

führend sind, kürzlich Feldafing, einen Bahnhof am Starnberger See kreiert, doch hilft er uns hier in diesem Falle wenig. Als Einzelstück beim Vorbild ist er nicht typisch für Bayern. Hingegen lassen sich in so manchem Bausatz, wie etwa bei Kibri's "Altkirchen", bereits gut verwendbare Teile finden, die, zusammen mit selbst herzustellenden Partien aus Kunststoffplatten und diversen Profilen eigentlich schon das gesamte benötigte Baumaterial liefern.

Nehmen wir uns nun als erstes das Betriebshauptgebäude vor, vielerorts auch als



Bild 10: Das Empfangsgebäude von Schnabelwaid im Jahre 1981. Ein Bahnhof mittlerer Größe und entsprechend größerem Empfangsgebäude, aber unverkennbar nur eine Variation des Grundtyps unseres "Würfels". Hier ausgeführt in Sandstein mit seitlichen Anbauten für weitere Betriebsräume.



Bild 11: Auch an der Strecke München – Salzburg stehen heute noch eine ganze Anzahl von Betriebshauptgebäuden vom Typ des "Würfels" der K.Bay.Sts.B., wenn auch zum Teil variiert und durchwegs modernisiert. Als Beispiel der Bahnhof Endorf, dessen Verjüngungskur zu seinem Vorteil gereichte.

Empfangsgebäude bezeichnet. Wir wählen ein Standardgebäude aus der Zeit der KBayStsB, wie es heute noch überall in Bayern anzutreffen ist. Eine Reihe von Bildern zeigt uns diesen Standardtyp, kurz "Würfel" genannt, mit Aussehen aus der Zeit um 1902. Die bayerische Eisenbahnverwaltung ließ seinerzeit viele ihrer Stationsgebäude offiziell fotografieren; die Resultate werden, wohl geordnet, im Nürnberger Verkehrsmuseum gehütet. Verständlich, daß auf den Fotos meist die gesamte Bahnhofsbelegenschaft mit drauf ist, war doch das Photographieren, noch dazu von Amts wegen, damals ein ganz besonderes Ereignis. Das Grundkonzept des Würfels mit Walmdach ist unverkennbar stets das selbe. Von ihm wurden, je nach Bedeutung der Bahnstation, weitere Betriebsgebäudeformen abgeleitet, sei es mit größerer Länge (4 und 5 vertikale Fensterreihen an den Fronten) oder gleicher Länge, aber mehr Fenster, oder veränderter Fensteranordnung der Seitenwände, in Ziegel-, Sandstein- oder Putzmanier, mit oder ohne Fensterläden, hohen Fenstern im 1. Stock und niedrigeren im 2., öfter jedoch umgekehrt, mit Ziegel- oder Schieferdach, und allerlei weiteren Variationen, wie etwa seitliche Anbauten u.a.m. Offensichtlich lag für kleine und kleinere Bahnstationen solchermaßen eine Bauleitlinie vor, innerhalb der aber bei den Einzelheiten dem architektonischen Individualismus relativ freier Lauf gelassen wurde. Den selben Gebäudegrundsatz findet man auch auf mittleren Bahnstationen mit freilich längern Fronten (mehr als drei vertikale Fensterreihen) und größeren Anbauten. Nur für große Stationen wurde jeweils das Hauptgebäude speziell entworfen, wodurch es dann erhebliche Abweichungen von den Grundprinzipien auf-

weisen konnte. Jüngere Strecken Bayerns erhielten ebenfalls häufig individuelle, dem Stil der Umgebung angepaßte Gebäude. Auch bei den Nebenbahnen herrschte eine Grundtype, allerdings anderer Bauart, vor, die je nach Bedarf variiert wurde. Bei aller offenkundigen Einheitlichkeit wimmelt es trotzdem von Ausnahmen bei den Stationshauptgebäuden. Aber – und dies dürfte die Modellbahnindustrie und deren Kunden betreffen – sie können den Eindruck eines klaren Konzepts nicht verwirren. Die Würfel haben sich vielerorts bis heute erhalten, allerdings längst renoviert und oftmals mehr oder weniger stark verändert. Strecken-Elektrifizierungen und Umrüstung auf S-Bahn-Betrieb haben hier viel bewirkt und auch häufig geschadet. Die Skizzen A und B geben die Außenansichten samt Hauptabmessungen (Originalmaße) wieder. Skizze C läßt den Grundriß (Erdgeschoß) erkennen. Auf die Darstellung anderer Risse wurde verzichtet. Im Paterre waren die Diensträume und der Wartesaal untergebracht, im 1. und 2. Stock Dienstwohnungen für Stationsbeamte. In der Regel zwei für sog. "untere" Beamte im 1. Stock, also auch lagemäßig unten (niedrige Fenster) und im 2. Stock eine für den Stationsvorsteher. Von ihm erwartete die Bahnverwaltung – mit Recht – etwas Weitblick und so lag seine Wohnung im 2. Stock und wies die höheren Fenster auf. Hohe Fenster im 1. Stock lassen auf zunächst nur diese eine Wohnung für den Expeditor schließen, auf die zusätzliche Wohnungen für weitere Stationsbeamte in dem Maße aufgestockt wurden wie der Bahnhof an Bedeutung dazu gewann. Mittlerweile sind gewiß auch die Grundrisse längst verändert; mitunter lassen sich aber noch die alten von anno dazumal finden.

Damit wäre also unser Vorbild vorgestellt und hinreichend beschrieben. In der nächsten Folge kann's mit dem Bau losgehen.
Dr. S. Hufnagel

Bild 12: Der Wartesaal, ein unabdinglicher Raum im Betriebshauptgebäude, war spartanisch eingerichtet. Tische, Bänke (mit Holzpolsterung), ein eiserner Ofen (den es meist selbst fror), ein Kleidergestell, an den Wänden Fahrpläne, eine Deckenleuchte, aus...! In Aschau (Chiemgau) kann man diese "Idylle" heute noch genießen.

Fotos 1-4 und 6: Archiv Verkehrsmuseum Nürnberg
 Zeichnungen 5, 7 und 8: Dr. Hufnagel
 Fotos 9-12: Dr. Hufnagel





Bild 1: Die preuß. T 12 in der Ursprungsausführung als N-Modell von Arnold.



Bild 2: Die N-Nachbildung der E 94 001 von Arnold.



Bild 3: Die Kö II und der Gr 20 in Reichsbahnausführung von Arnold.



Bild 4: Zwei Güterwagen von Arnold mit neuer Beschriftung.



Bild 5: Der graue Schnellzugwagen 1. Klasse der FS von Roco, Baugröße H0.



Bild 6: Ein feines Modell ist der Schnellzugwagen 2. Klasse der FS von Roco.



Bild 7: Abteilwagen 3. Klasse der Deutschen Reichsbahn in der Baugröße H0.



Bild 8: Noch ohne Steckteile ist der Abteilwagen 3. Klasse mit Bremserhaus.



Bild 9: Mit verschiedenen Aufliegern ist der Taschenwagen in N erhältlich.



Bild 10: Der B4ym-51, erster unverkürzter Wagen mit Mitteleinstieg.

Bild 11: Der Schrottbansen von Brawa in der Baugröße H0.



Bild 12: Radlader FAUN F1310 von Kibri.



Bild 13: In ansprechender Farbgebung zeigt sich der Personenzug aus der neuen Anfängerpackung von Märklin in H0.

★ Schaufenster der Neuheiten ★

Nicht gerade üppig war in den letzten Wochen der Eingang neuer Modelle in unserer Redaktion. Diverse Neuheiten aus dem Jahre 1985 stehen immer noch aus.

Neu von Arnold

Pünktlich hat Arnold noch im April sein Neuheitenpaket I an den Fachhandel ausgeliefert.

Die Kleindiesellok Köf II wirkt in der jetzt angebotenen schwarzen Reichsbahnausführung fast noch schöner als in DB-Rot.

Für Länderbahnfreunde gibt es die preußische Tenderlok der Gattung T 12 nun in der attraktiven Ursprungsausführung in grün/schwarzer Lackierung mit feinen Zierlinien und messingfarbenen Schildern ohne Kohlenkastenaufsatz.

In der grauen Ursprungsausführung liefert Arnold die E 94 001, eine Nachbildung der ersten Lok dieser Baureihe, die 1940 bei der Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellt wurde.

Lackierungs- bzw. Beschriftungsvarianten kennzeichnen die Wageneuheiten dieses Paketes, wie der Druckgaskesselwagen in neuer VTG-Beschriftung, der Tonnendachgüterwagen Gr 20 "Kassel" in Reichsbahn-Ausführung und ein Kühlwagen Ichqrs als Bierwagen der Henninger-Brauerei.

P. Schiebel

Neu von Roco

Recht produktiv war man allerdings wieder einmal in Salzburg bei der Firma Roco. In der Baugröße H0 entstand dort eine Serie älterer Schnellzugwagen nach Vorbildern der Italienischen Staatsbahn in mehreren Ausführungs- und Farbvarianten. Diese Fahrzeuge bestechen sowohl durch die feine Ausführung als auch durch eine exzellente Lackierung. Besonderes Augenmerk verdienen die mehrfarbigen Toilettenfenster. Die Wagen sind bereits mit der neuen Kurzkupplung mit Vorentkupplung ausgestattet.

Erhältlich sind nun auch drei verschiedene dreiachsige Abteilwagen preußischer Bauart in der Ausführung der früheren Deutschen Reichsbahn. Angeboten werden ein Wagen 3. Klasse mit Bremserhaus, und je ein Wagen 2. und 3. Klasse ohne Bremserhaus. Jedem der Fahrzeuge liegen eine



Bild 14: Die Kö II in N von Arnold in der schwarzen Reichsbahnausführung.

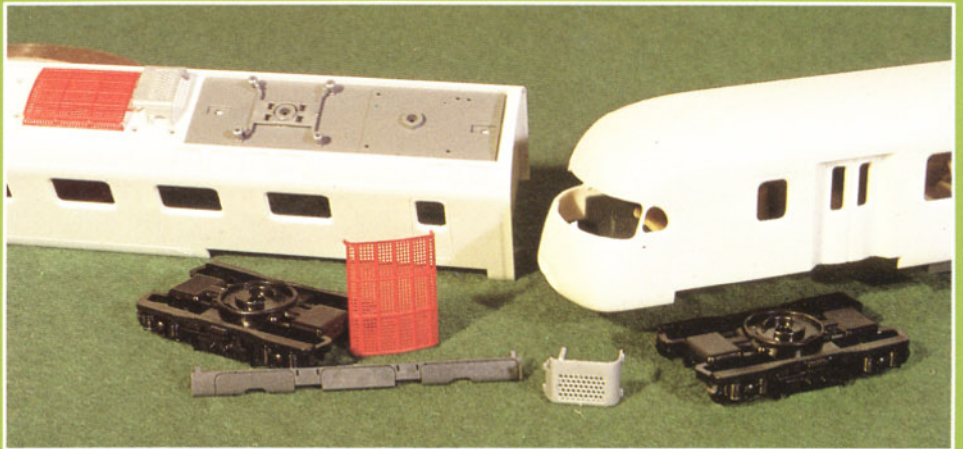


Bild 15: Die Drehgestelle des neuen Lima-Triebwagenzuges.

Bild 16: In exzellenter Ausführung stellt sich das H0m-Modell der Ge 4/6 der RhB vor.
Foto: Lemaco

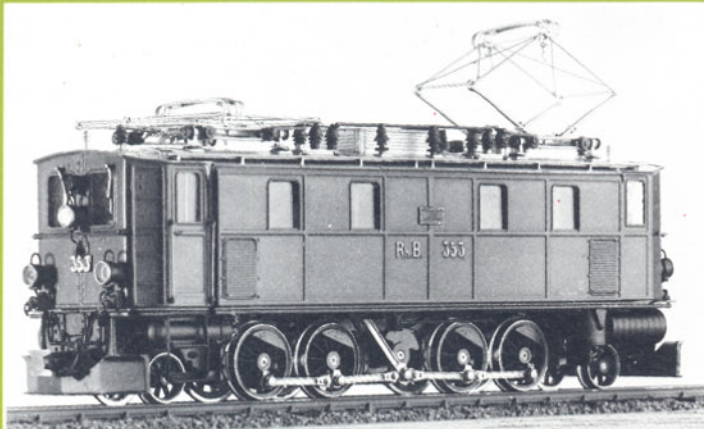


Bild 17: Das Innenleben des Lima TEE St. Gotthard.

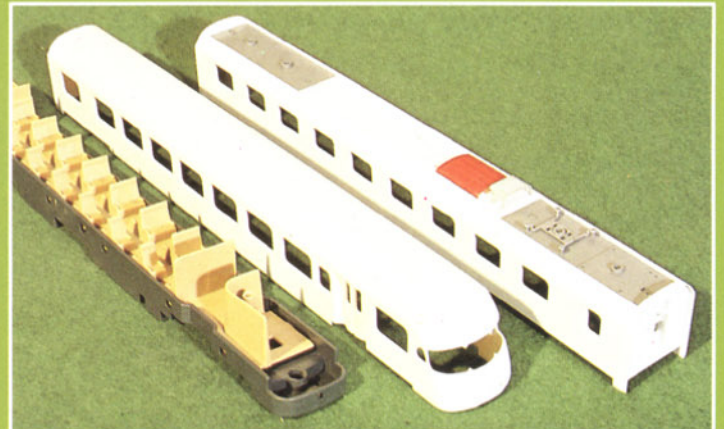




Bild 18: Dieses Foto zeigt alle drei Ausführungen des neuen Kirchenkonzepts in H0 von Falter: die Dorfkirche, die Klosterkirche und die Stadtkirche (v.l.n.r.).

Menge Steckteile zur Selbstmontage bei. Schon vor einiger Zeit angekündigt wurde ein unverkürztes Modell des Eilzugwagens 2. Klasse mit Mitteleinstieg der Gattung B4ym-51 der Deutschen Bundesbahn. Dieses Exklusiv-Modell von Roco im Maßstab 1:87 ist jetzt in einer vorzüglichen Ausführung erschienen. Der Wagen trägt die Beschriftung der Epoche III, ist mit den neuen Kurzkupplungen ausgestattet und hat eine Länge über Puffer von 303 mm. Standard-Austauschkupplungen liegen bei. In der Baugröße N stehen nun die ersten drei Einheitstaschenwagen zur Verfügung, beladen mit Sattelaufliegern der Speditionen Danzas, Walter und Kühne & Nagel. Die feinen Modelle der Taschenwagen sind aus Metall-Druckguß gefertigt. **HO**

Neu von Märklin

Um Kinder und Jugendliche gezielter und im wahrsten Sinne des Wortes "spielerisch" an den Modellbahnbau heranzuführen, liefert Märklin 1986 drei neugestaltete Anfängerpackungen. Als erste ist jetzt die Personenzug-Packung 2900 erhältlich. Sie beinhaltet eine dreiachsige Tenderlokomotive in ansprechender schwarz-grüner Lackierung, zwei rot-weiß lackierte Personenwagen, ein Oval aus Metallgleisen und einen Trafo. Die weiteren Anfangspackungen, die Güterzug-Packung 2910 und die Personenzug-Packung 2970 werden im Laufe des Jahres folgen. Die Startgarnituren sind optisch ansprechend und spielzeuggerecht ausgeführt. Die zahlreichen Gestaltungs- und Spielmöglichkeiten werden in einem Anleitungsheft ausführlich und verständlich erläutert.

Noch etwas gedulden müssen sich die Spur I-

Freunde, die auf den Adler warten. Die Lieferung hat sich etwas verzögert, da man bei Märklin dem Normalprogramm Vorrang einräumte. Die Auslieferung soll nun in der 2. Jahreshälfte 1986 erfolgen. Auf einer Pressekonferenz am 23. Mai 1986 legte das Haus Märklin seinen Geschäftsbericht 1985 vor. Der Umsatz konnte 1985 gegenüber 1984 nominal um 10,3 % auf 152,8 Mio. DM gesteigert werden. Der Auslands-Umsatzanteil stieg von 20,5 auf 22,1 %. Die Zahl der Mitarbeiter erhöhte sich von rd. 1800 auf rd. 1900. Trotz großen Einsatzes in den Produktionsbetrieben sanken in 1985 erneut die Fertigwarenbestände, wodurch vor allem Anfang 1986 die Lieferfähigkeit im Standardsortiment stark beeinträchtigt wurde. Die Anstrengungen des Hauses Märklin konzentrieren sich daher derzeit vor allem auf die Verbesserung der Lieferbereitschaft. **P. Schiebel**

Neu von Lima

Überraschend bringt Lima als Neuheit einen neuen sechsteiligen TEE-Triebwagenzug "St. Gotthard" der SBB. Die Auslieferung ist noch für den Juli 1986 vorgesehen. Für den rundum gelungenen Zug mußten 57 Spritzgußformen gefertigt werden. Erstmals wird ein kräftiger Motor der schweizerischen Firma SME eingesetzt. Der neue Zug, auf den viele Eisenbahnfreunde lange gewartet haben, erhält einen neuen, vorbildgerechten Stromabnehmer.

Die Fotos zeigen die beiden Triebköpfe dieses "großen" schweizer Zuges, den Antrieb und die saubere Detaillierung der Drehgestelle und des Daches, speziell der Gitter und der Isolatoren.

E. Ganzerla



Bild 19: Oldtimer-Petroleumleuchte mit Ölfaß in H0 und "Gaslaterne Stuttgart" von Brawa (siehe auch EJ 5/1986).

Neu von Falter

Die ersten Neuheiten des Jahres 1986 von Falter sind nun im Handel erhältlich. Es sind die drei Kirchen, die auf einem einheitlichen neuen Konzept basieren. Da gibt es zunächst die kleine eintürmige Dorfkirche mit angebautem Sakristei-Eingang an der Rückseite; dann die bereits um einiges größere doppeltürmige Klosterkirche, bei der das Kirchenschiff eine angebaute halbrunde Apsis besitzt; und schließlich noch die ebenfalls doppeltürmige, allerdings noch um ein gutes Stück größere Stadtkirche mit verlängertem Hauptschiff und Apsis. Bei allen drei Kirchen ist die Turmhöhe variabel, und den Bausätzen liegen sowohl Zwiebel- als auch Spitzturmdächer bei, die wahlweise verwendet werden können. Die Kirchen sind recht gut maßstäblich und vielfältig detailliert, bedürfen allerdings der farblichen Nachbehandlung. Hervorzuheben ist die sehr gute Paßgenauigkeit der Bauteile, die den Zusammenbau sehr erleichtert.

In der Schriftenreihe "Modellbau leicht gemacht" von Falter erschien nun das "Profi"-Heft, in dem der bekannte berufsmäßige Modellbahn-Anlagenbauer Bernhard Stein eine Vielzahl von Anregungen und Tips für die Gestaltung von Modellbahnanlagen gibt. Bei einem unverbindlich empfohlenen Verkaufspreis von DM 15,- ist dieses Heft mit 84 Seiten und ca. 300 Farbfotos dem vorbildorientierten Modelleisenbahner zu empfehlen.

P. Schiebel

Neu von Kibri

Als bisher noch ausstehende 85er Neuheit lieferte Kibri inzwischen ein "modernes" dreistöckiges Wohn- und Geschäftshaus, dessen Vorbild in jeder mittleren Stadt so oder ähnlich zu finden ist. Das Gebäude ist gut maßstäblich und entspricht in der Detaillierung dem von Kibri gewohnten Niveau. Ebenfalls noch Rückstände aus 1985 waren die

Bild 20: Sehr fein detailliert ist der neue Bauernhof in Baugröße N von Vollmer. **Foto: Vollmer**

Bild 21: Modernes Wohn- und Geschäftshaus in H0 von Kibri. Die etwas monotone Einheitsarchitektur ist gut getroffen.



Bausätze für Büromöbel und die Ausstattung für technische Büros, mit denen sich vorbildgetreue Inneneinrichtungen moderner Bürohäuser nachbilden lassen.

Das umfangreiche Nutzfahrzeugangebot von Kibri wurde um sieben Fahrzeuge sowie zwei Transformatorn als Ladegut erweitert, auf die wir später noch eingehen werden.

Schon seit einigen Wochen ist der Baukran in H0 lieferbar, den Kibri 1985 als Messeneuheit vorstellte. Der maßstäbliche Kran mit einer Höhe von maximal 55,5 cm und einer Ausladung bis zu 41,5 cm überzeugt durch seine filigrane und detaillierte Ausführung, zur Montage sind allerdings ruhige Hände erforderlich.

P. Schiebel

Der Fahrer unseres Radladers (er wurde uns vom Preiser-Arbeitsamt vermittelt) wartet mit voller Laderschaufel auf den nächsten Kipperzug.

Für Fahrer und Lader ist es der erste Arbeitstag, der Lader sieht noch "ganz wie neu" aus, lediglich an der Schaufel ist die Farbe schon etwas abgenutzt.

Die Farbe unseres Modells stammt aus einer Marabu do-it Sprühdose, so wirkt sich die Lichtdurchlässigkeit des Kunststoffes nicht mehr aus. Das Kibri-Modell ist in allen Funktionen voll beweglich, so daß sich alle Lade- und Arbeitsvorgänge darstellen lassen.

Die Funkantenne aus Plastikpinselhaar ist eine von uns angebrachte Sonderausstattung.

Wer "seinem" Fahrer die Arbeit noch weiter erleichtern will, kann auf der rechten Fahrerhausseite noch einen zweiten Außenspiegel aus einer der vielen Zurüstpackungen anbringen.

H. Lohstädt

Neu von Lemaco

Die Firma Lemaco stellte sich erstmals auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1986 vor, dennoch verbirgt sich hinter diesem Namen ein großes Maß an Erfahrung in der Gestaltung exzellenter Kleinserienmodelle. Der Verantwortliche für diese Firma ist nämlich Urs Egger, vormaliger Geschäftsführer von Fulgurex.

Als erstes Modell erschien bei Lemaco die Nachbildung der Ge 4/6 der Rhätischen Bahn in Baugröße H0m. Wir konnten das Modell zwar noch nicht selbst in Augenschein nehmen, doch das uns vor-

liegende Pressefoto zeigt bereits seine hervorragende Ausführung. Ganz aus Messing gefertigt, besticht es durch feinste Detaillierung und exakte Maßstäblichkeit. Der Antrieb erfolgt auf die Blindwelle und verspricht sehr gute Laufeigenschaften. Zur Stromabnahme werden alle vier Treibachsen herangezogen. Die Frontlampen sind beleuchtet, das Licht wechselt automatisch mit der Fahrtrichtung. Die großen Schneepflüge können wie beim Vorbild gegen kleine Schienenräumer ausgetauscht werden.

Das Modell wird in einer limitierten und nummerierten Auflage von 350 Stück gefertigt. Hervorzuheben ist der angesichts der Qualität attraktive Preis, der in der Schweiz 795,- sfr beträgt.

P. Schiebel

Neu von Herkat

Ein großer Teil des 86er Neuheitenpakets von Herkat ist bereits im Handel eingetroffen. Interessant für Anlagenbauer ist ein Gleisbild-Grundset, mit dem sich ein Gleisbildstellwerk wesentlich einfacher aufbauen läßt. Es besteht aus einem Rahmensatz, einer Holzplatte, sechs Drehtastern sowie 18 Steckern und kann beliebig erweitert werden. Die neuen Drehtaster ermöglichen eine Weichenrückmeldung auch ohne Rückmeldekontakt. Durch Drehen des Stellhebels wird die Weiche geschaltet und zugleich die Stellung angezeigt. Ebenfalls schon lieferbar ist der motorische Weichenantrieb mit Endabschaltung. Der Stellvorgang über einen Gleichstrommotor dauert ca. 2 Sekunden. Zum Schalten motorischer Weichenantriebe über Schaltgleise oder SRK's gibt es nunmehr auch eine Impulselectronik.

Eine neue Konstant-Zugbeleuchtung, die es für Gleich- und Wechselstrombahnen gibt, hält die Zugbeleuchtung ab einer Fahrspannung von 4 Volt auf gleicher Helligkeit. Die Wechselstromausführung verhindert zugleich das Aufblitzen der Glühlampen beim Umschalten der Fahrtrichtung. Die weiteren Herkat-Neuheiten sollen ab Juli/August lieferbar sein.

P. Schiebel

Neu von Brawa

Bereits im Eisenbahn-Journal 5/86 wurden der neue Schrottbansen in H0 und die Oldtimer-Petro-

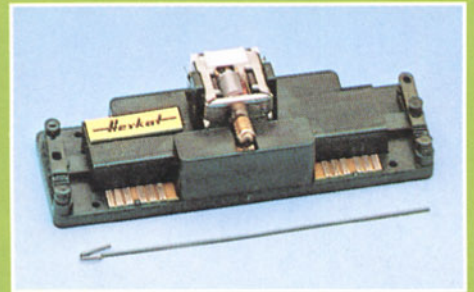


Bild 22: Der neue motorische Weichenantrieb von Herkat mit vier zusätzlichen Umschaltkontakten. **Foto: Herkat**

leumleuchte mit Ölfaß textlich vorgestellt, die nun auch im Bild gezeigt werden können.

P. Schiebel

Neu von Vollmer

In Baugröße N bringt Vollmer ein Bauerngehöft, das von der Vorbildwahl und Ausführung weitgehend dem im Vorjahr in H0 vorgestellten entspricht. Das Gehöft besteht aus Bauernhaus, Stall, Scheune und einem Ausstattungssatz. Alle diese Teile sind auch als Einzelbausätze erhältlich. Die Detaillierung steht der H0-Ausführung in keiner Weise nach.

Ebenfalls in N liefert Vollmer eine Pflasterstraßenfolie aus dünnem bedruckten Schaumstoff, die sehr vorbildgetreu wirkt und sich auch zur Nachbildung von Bürgersteigen in H0 eignet.

P. Schiebel

Neuer Katalog von Roskopf

Von Roskopf Miniaturmodells ist der neue Prospekt Frühjahr/Sommer 1986 erschienen, der das inzwischen recht umfangreiche Angebot an zivilen Nutzfahrzeugen im Maßstab 1:87 übersichtlich vorstellt.

P. Schiebel

Fotos 1-4, 11-14 und 19: Giebelhausen
Fotos 5-10: Obermayer
Fotos 15 und 17: Ganzerla
Fotos 18 und 21: P. Schiebel

Modell der BR 56²⁰⁻²⁹ von Piko – Eine Nachbetrachtung

Es ist stets unser Bestreben, aktuell und objektiv die Neuentwicklungen der Modellbahnhersteller im Eisenbahn-Journal vorzustellen. Deshalb hatten wir uns auch darum bemüht, frühzeitig ein H0-Modell der Güterzuglokomotive BR 56²⁰⁻²⁹ von Piko zu erhalten. Erfreut nahmen wir daher ein Exemplar in Empfang, um dieses Wunschmodell vieler Modelleisenbahner unter die Lupe zu nehmen. Nach der Maßkontrolle, die zu unserer vollen Zufriedenheit ausfiel, erfolgte die im Eisenbahn-Journal 5/86 beschriebene Betriebserprobung. In unserem Bericht bemängelten wir u.a. das Fehlen der Führerstandseinrichtung. In der damals uns vorliegenden Ausführung entsprach das Modell nicht dem heutigen Standard, – hier konnte etwas nicht stimmen! Eine Rückfrage bei Hersteller und Importeur brachten des Rätsels Lösung: Wir hatten aus Versehen ein Modell aus der Nullserie erhalten. Inzwischen ist nun eine Lok der Serienfertigung bei uns eingetroffen, die nicht nur über gute Laufeigenschaften verfügt, sondern eine recht gute Zugkraft besitzt. Bei diesem Modell sind alle 6 Räder des Tenders mit Haftreifen ausgestattet. Durch diese Maßnahme ist die Lokomotive nun durchaus in der Lage, mit einem aus 20 Achsen bestehenden Güterzug eine Steigung mit einer Neigung von 3,5 % ohne Schwierigkeiten zu überwinden. Perfekt und exakt dem Vorbild entsprechend ist auch die Nachbildung der Stehkesselrückwand mit allen Armaturen. In dieser Ausführung wird das Modell sicherlich nicht nur in der Vitrine, sondern auch im Einsatz auf der Modellanlage zu sehen sein.

HO



Bild 23: Gegenüber der Nullserie erfuhr das zur Auslieferung gelangte Modell aus der Serienfertigung einige wesentliche Detailverbesserungen. In der jetzt vorliegenden Ausführung sind auch die Waschlukn am Stehkessel vorhanden.

Foto 23-25: Obermayer

Bild 25: Beim Serienmodell zeigt die Stehkesselrückwand eine vollständige Detaillierung, außerdem ist an der Tenderfrontseite die Nachbildung der Wurfhebelhandbremse vorhanden.

Bild 24: Der Tender des Serienmodells verfügt über sechs mit Haftreifen bestückte Antriebsräder.



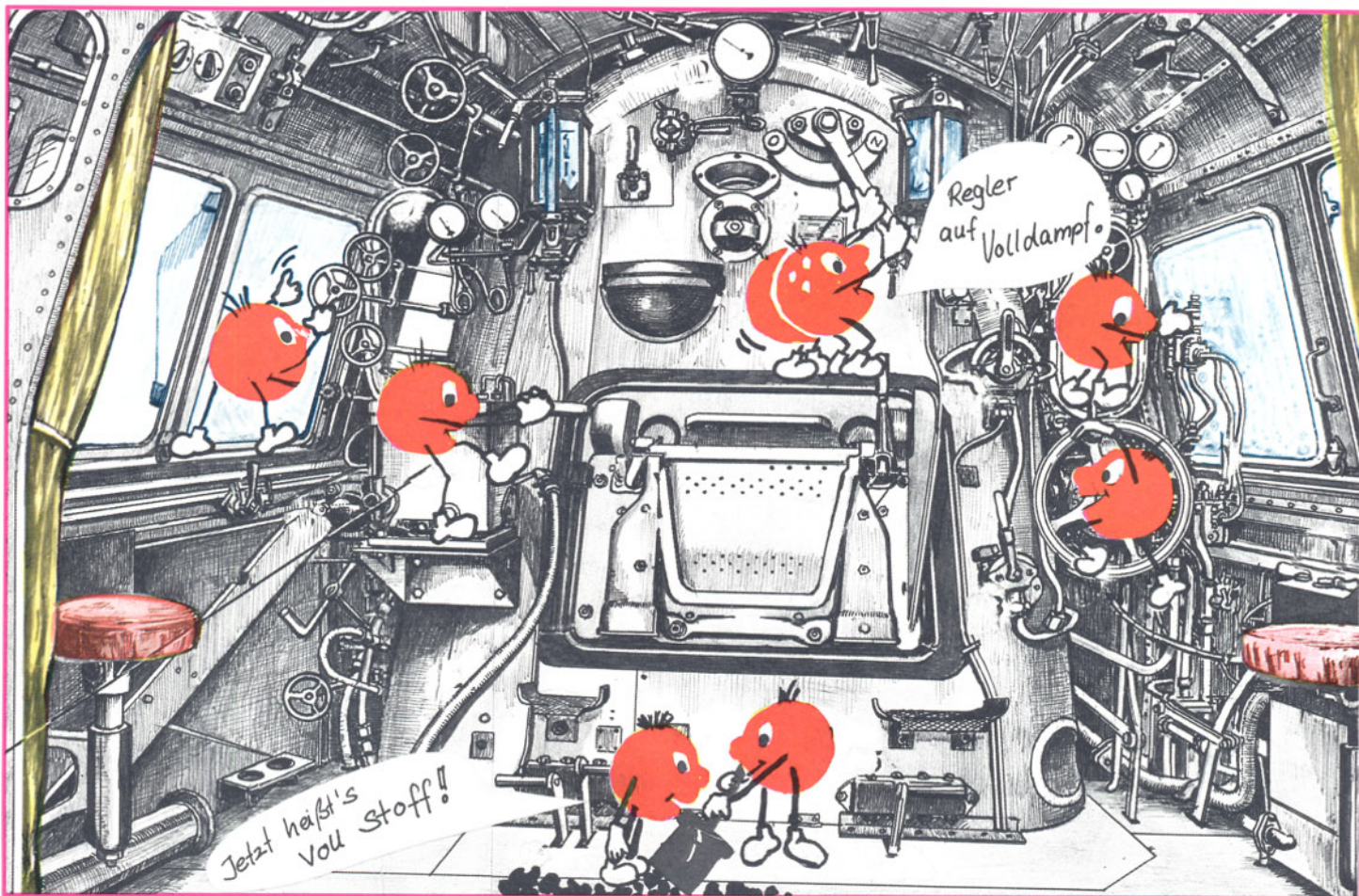


Bild 1: Die "Digitalnix" sind voll mit der Lokomotivbedienung beschäftigt. Sie sind die zukünftigen Helfer des Modelleisenbahners.

Keine Angst vorm Computer

Teil 2

Elektronik in der Modellbahnpraxis

Beinahe hätten wir vergessen, den Begriff "digital" etwas näher zu erläutern.

Es ist noch nicht lange her, daß "digital" nur in seiner medizinischen Bedeutung genannt wurde. Selbst der Brockhaus, Ausgabe 1984, führt zunächst die medizinische und dann erst die technische Bedeutung im Zusammenhang mit der Informationstechnik auf. Es heißt da u.a. "... wichtig ist die digitale Darstellung durch binäre Zeichen."

Was sind binäre Zeichen? "bi" = zwei findet sich in vielerlei Wortzusammensetzungen und kennzeichnet in der Elektronik die zwei möglichen Schaltzustände/Befehle "Strom ein" und "Strom aus". Ebenfalls binär sind die Zustände "Signal frei" und "Signal geschlossen". Auch Ton-Signale können binär sein. Die Zeichen, die Samuel Morse um 1840 entwickelte, sind ebenfalls binär. Die Morsezeichen sind digitale Signale unterschiedlicher Länge, die aus mindestens einem und höchstens fünf Ein-/Aus-Impulsen bestehen. Es gibt Ausnahmen wie z.B. das Sonderzeichen "SOS" mit neun Impulsen. Die Signale des Morse-Alphabets waren jedoch nur für das menschliche Gehör auswertbar. Erst mit der Entwicklung des Fernschreibers und des dazugehörigen Telegraphenalphabets wurde diese Sprache auch für Maschinen lesbar. Hier schließt sich nun der Kreis wieder zum Begriff "digital".

Heute werden – dem amerikanischen System entsprechend – für die Telegraphenschrift 8 Impulse (= 8-Bit-Code) verwendet. Deshalb tritt auch unsere lustige Zeichenfigur "Elektronix" in unseren Darstellungen meistens mit acht "Digitalnix" im Gefolge auf, denn der Impuls-Code mit 8 Bit wurde schließlich auch in die moderne Datenübertragungstechnik übernommen.

Zeichen wie das hier im Digitalbild veranschaulichte, werden beim Fernschreiber über ein Relais hervorgerufen. Sehr vereinfacht ausgedrückt, unterscheiden sich das Morse-Alphabet (nur mittels des menschlichen Gehörs auswertbar) und das Telegraphen-Alphabet (von Maschinen lesbar) vornehmlich dadurch, daß jeder einzelne Buchstabe des Morse-Alphabetes durch eine unterschiedliche Anzahl von "Ein-/Aus"-Impulsen unterschiedlicher Länge gekennzeichnet, also für eine Maschine nicht lesbar ist. Beim Telegraphen-Alphabet hingegen beinhaltet der einzelne Buchstabe stets die gleiche Anzahl von "Ein-/Aus"-Impulsen, nämlich acht. Diese stets gleichbleibende Impulszahl 8 zu decodieren, ist einer Maschine möglich.

Und auch so ist's möglich...

Bei der Modelleisenbahn geht man noch einen anderen Weg. Hier werden die Digitalimpulse in einem speziellen Generator erzeugt, durch Regeln des Fahrstufenschalters oder Drücken eines Weichenstellknopfes verändert und mit Hilfe der zentralen Bedieneinheiten (central unit) auf die am Gleis

anliegende Dauerbetriebsspannung "aufgedrückt" (aufmoduliert). So wie unser "Digitalnix" im letzten Eisenbahn-Journal, reiten dann die Impulse auf dem stromführenden Mittelleiter zu den jeweiligen "Adressen", um die gegebenen Befehle auszuführen. Was sie alles zu erledigen haben, können Sie unserem Bild 1 entnehmen.

Die ersten Impulse bilden den "Schlüssel" für den Lokdecoder, wie wir ihn im Journal 5/86 beschrieben haben (siehe auch Bild 3). Einem weiteren "Digitalnix" (Impuls), siehe Bild 5, fest zugeordnet ist auch das Ein- und Ausschalten der Beleuchtung sowie das Schalten einer evtl. vorhandenen Telexkupplung. Die restlichen Impulse sind für die Veränderung von Fahrtrichtung und Geschwindigkeit zuständig.

Das Umschalten des Spitzenlichts bei Fahrtrichtungswechsel macht die Elektronik von sich aus.

Jeder der fleißigen "Digitalnix" hält sich dabei strikt an die vom Fahrpult gegebenen Befehle.

Im bisherigen Text haben wir uns ausschließlich mit der Lokomotivsteuerung befaßt, so wie sie von Märklin im Rahmen seines DIGITAL H0 Systems angeboten wird. Diese neue Steuerung hat zwar den Vorteil, daß gegenüber dem herkömmlichen System wesentlich mehr Lokomotiven auf ein- und demselben Stromkreis manuell gesteuert werden können, eine Vereinfachung der Anzahl von Kabelverbindungen vom Steuerpult zur Anlage wurde allerdings durch das bisher Beschriebene noch nicht erreicht. Eine sichtbare Verringerung der Kabelzahl ist hingegen bei Bedienung der Magnet-

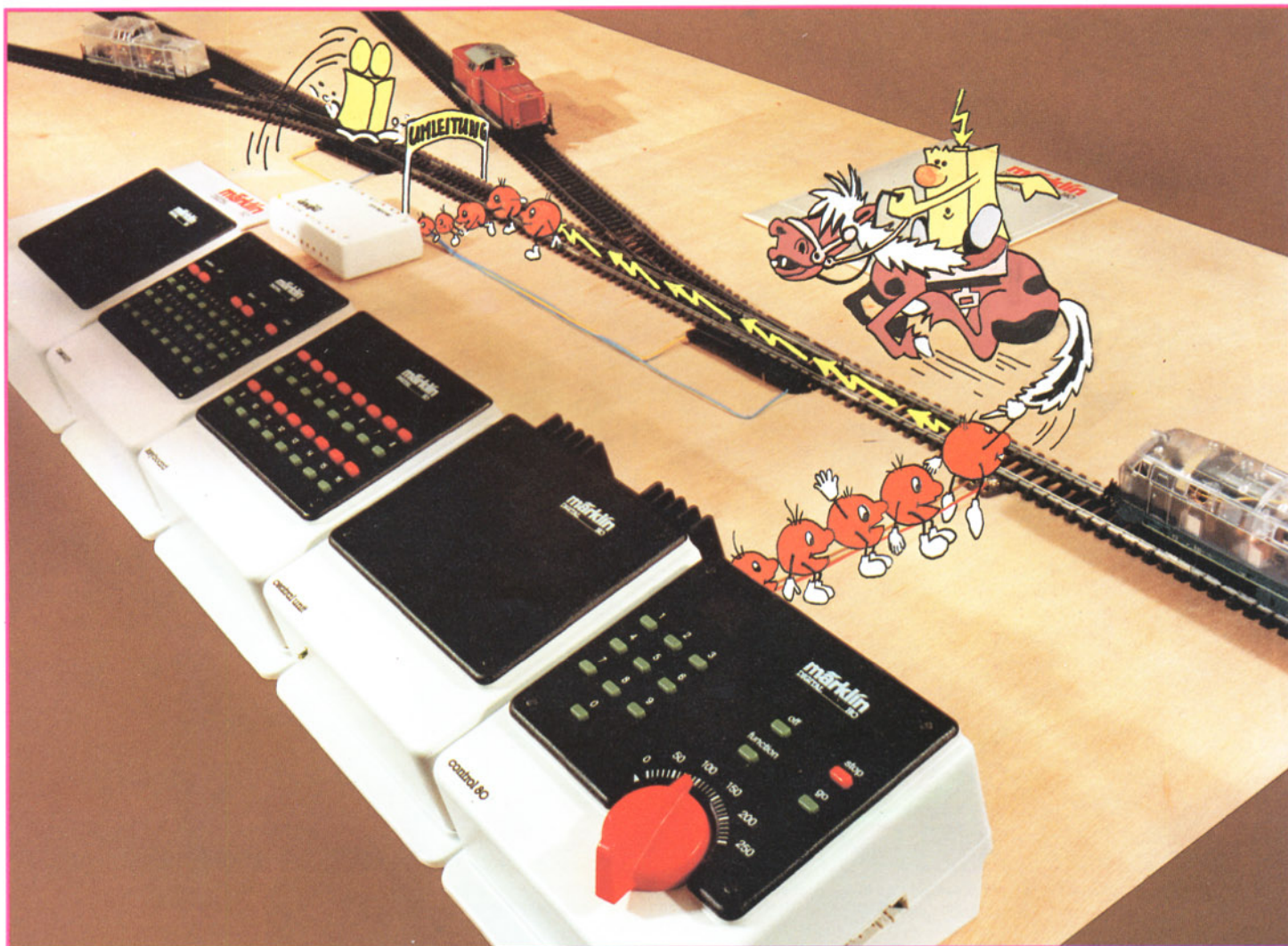


Bild 2: Unser "Elektronix" eilt mit den Digitalbefehlen zum Weichendecoder. Nachdem die Digitalimpulse im Decoder bestimmt haben welche Weiche geschaltet wird, springt unser "Elektronix" in den Weichenantrieb zum Schalten.
Foto: Giebelhausen

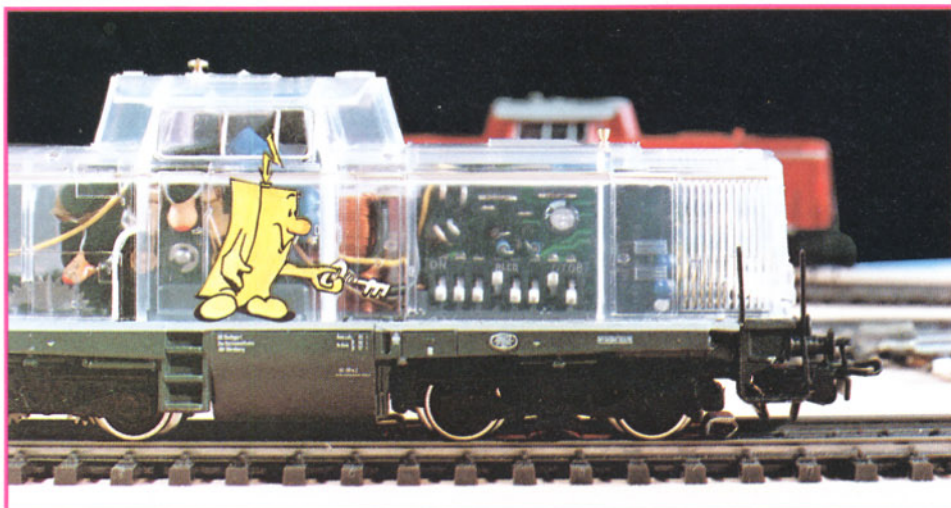
artikel wie Weichen und Signale möglich. Vom Prinzip her werden auch die Magnetartikel, nach dem gleichen Verfahren wie die Lokomotiven, über Schlüssel und Decoder geschaltet. Um sauber und betriebssicher zu arbeiten, sind die Steuerungen der Magnetartikel einerseits und der Lokomotiven andererseits klar getrennt. Dies wurde dadurch erreicht, daß die Digitalbefehle zu den verschiedenen Decodern der Schaltfunktionen für die Magnetartikel mit doppel-

ter Geschwindigkeit über die Schiene gesendet werden. Eine Befehlsverwechslung wird dadurch, auch bei sonst gleichen Befehlsfolgen, ausgeschlossen. In einer Sekunde können seitens der Elektronik zwar rund hundert Digitalbefehle verkräftet werden, in der Praxis jedoch wird ein Modelleisenbahner so viele Befehle nie geben können. Anders sieht es aus, wenn eine "fremde Intelligenz" wie z.B. das Märklin Memory oder ein Computer über

das Interface Befehle gibt. Dann könnten theoretisch sogar hundert Befehle pro Sekunde gegeben und ausgeführt werden, vorausgesetzt es sind überhaupt soviel Magnetartikel oder sonstige Schaltfunktionenmöglichkeiten vorhanden.

Bild 4: Nur ein Digitalimpuls der Befehlsgruppe ist zum Ein- und Ausschalten der Lokbeleuchtung und Bedienung der Telexkupplung erforderlich.

Bild 3: Unser "Elektronix" mit dem richtigen Digitalschlüssel für den Märklin-Decoder – dieser ist in der durchsichtigen Diesellok gut erkennbar.



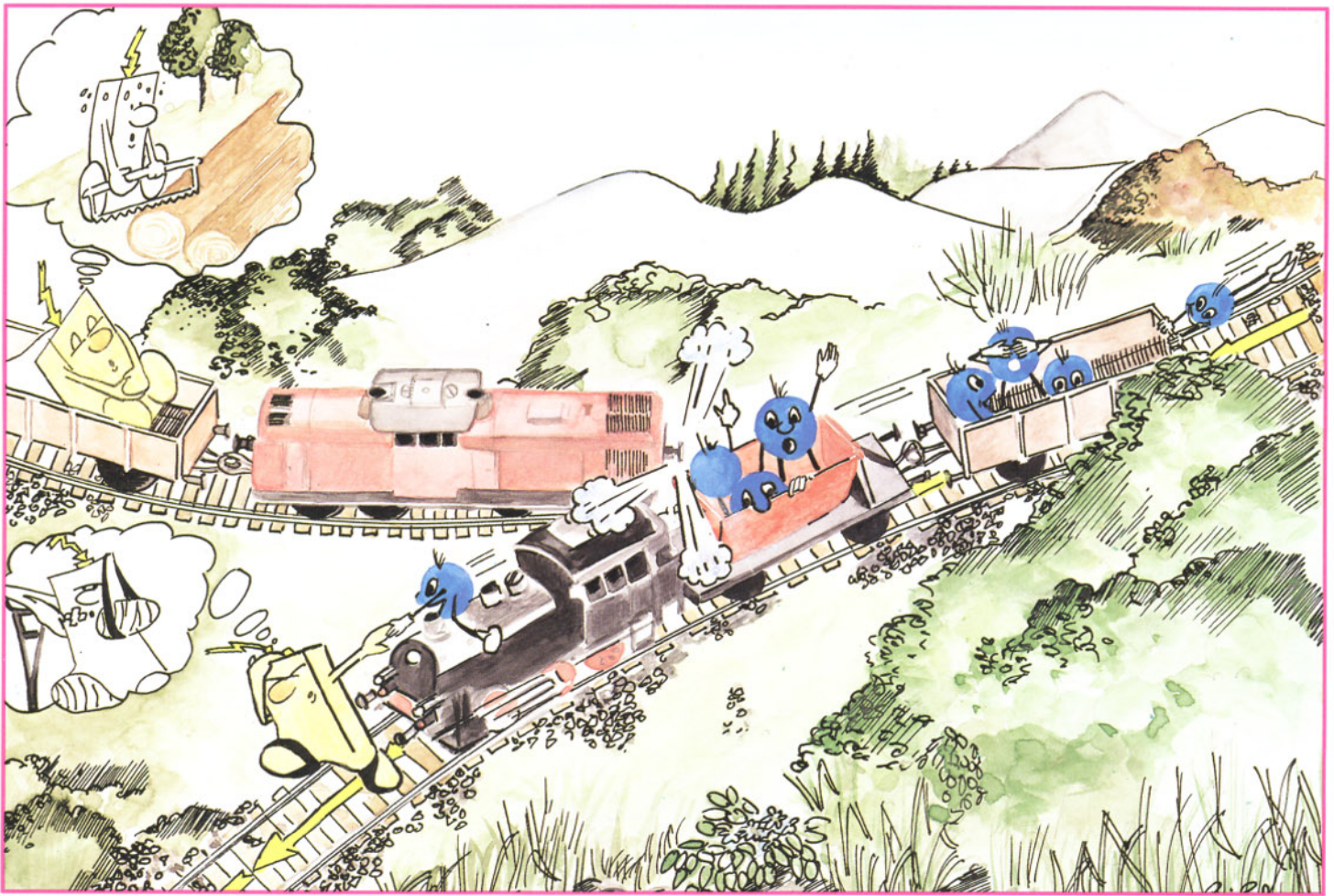


Bild 5: Wenn eine nichtdigitale (unintelligente) Lok auf den Gleisen unterwegs ist, kann es leicht zum Crash kommen, wenn beim Steuern der Digitallokomotive nicht aufgepaßt wird. Zeichnungen © 1986: 1 R. Barkhoff / R. Pschorr, Foto 2 + 3 Giebelhausen, Zeichnungstrick R. Pschorr, 4 Atelier Gerstberger, 5 R. Pschorr

Alt und Neu friedlich nebeneinander

Die härteste Nuß für die Entwickler des Märklin Digital Systems war sicherlich das Problem, Digital-Lokomotiven auch auf normalgesteuerten Anlagen betreiben zu können. Ebenso sollten normale Lokomotiven auch auf Digitalanlagen fahren können. Die erste dieser Forderungen wurde optimal erreicht; Digital-Loks lassen sich auch auf normalen Dreileiter-Wechselstrom-Anlagen einwandfrei regeln. Lediglich die Zusatzfunktionen "Licht ein" bzw. "aus" und die Telexkupplung lassen sich dann nicht schalten, das Spitzenlicht bleibt aus. Beim Einsatz "normaler" Lokomotiven auf digital gesteuerten Anlagen fahren diese mit "mittlerer" Geschwindigkeit, lassen sich aber nicht regeln, was natürlich "Crash"-Gefahren in sich birgt, wie unser Bild 5 zeigt. Man kann allerdings durchaus seine Anlage erst nach und nach umstellen und

doch schon die Vorteile der digitalen Steuerung nutzen. Es ist schon ein Erlebnis, wenn sich im Verlauf des Umbaus der bisher vorhandene Kabelwald lichtet und sich trotzdem mehr Lokomotiven besser steuern lassen!

Von der Technik her wäre es bereits heute möglich, Weichen etc. herstellereitig mit Decoder (wie die Lokomotiven) auszurüsten. Vorerst wäre das jedoch wenig sinnvoll, da dies das Magnetzubehör erheblich verteuern würde – ganz abgesehen davon, daß einerseits Hersteller und auch Fachhändler zu doppelter Lagerhaltung und Kapitalinvestition gezwungen wären, andererseits Modelleisenbahner vorhandene Anlagen nur unter größten Schwierigkeiten umrüsten könnten.

Man entschloß sich deshalb bei Märklin, Decoder-Bausteine zur Steuerung von acht Einzelfunktionen anzubieten, die dezentral z.B. an den entsprechenden Weichenstrahlen plaziert werden können. Die Decoder werden über den Fahrstrom der Schiene

durch ein ausgeleitetes Kabelpaar mit Befehlen versorgt, die sie wiederum auf kürzestem Weg an die zu steuernden Weichenmagneten über die herkömmlichen Zuleitungen weitergeben.

Es steht außer Zweifel, daß der Einzug der digitalen Lokomotivsteuerung in breiterem, weil einigermaßen erschwinglichen Rahmen, für den Modellbahnbau einen sichtbaren Fortschritt bedeutet. Daß sich dabei auf kleineren Anlagen auch der bisherige "Kabelverhau" weitgehend vermeiden läßt, ist ein zusätzlicher, begrüßenswerter Effekt. Bei Großanlagen mit Blockstellen und Rückmeldebausteinen wird sich eine Verringerung der Anzahl von Zuleitungskabeln nicht ganz so drastisch bemerkbar machen.

Die Themen "Großanlagen, Blockstellen und Rückmeldebausteine" sowie "Sinnvolle Trennung der Stromkreise" werden Gegenstand weiterer Abhandlungen im Eisenbahn-Journal sein.

G. Knobloch/HM

In unserem Artikel haben wir uns bemüht Zusammenhänge leicht verständlich darzulegen. Für die "Elektronikfachleute" unter unseren Lesern wollen wir einige Punkte etwas genauer darlegen:

1) Im Gegensatz zu der üblichen 8 – Bit Logik, die wir in unserem Bericht zugrunde gelegt haben, verwendet Märklin 9 Impulse für einen Befehl und schickt diese solange auf die Schienen bis ein neuer Befehl gegeben wird. Die Decoder werten diese Befehle nur aus, wenn mindestens zwei Befehle nacheinander als gleich erkannt werden. Damit wird eine hohe Betriebssicherheit erreicht.

2) Diese neun Impulse entsprechen einer "trinären" Logik, die in der Digitaltechnik recht selten verwendet wird und drei Schaltzustände kennt. Man kann sich diese neun Trinärsignale auch als 18 binäre Digitalimpulse vorstellen.

3) Control, keyboard und central unit sowie andere mögliche Erweiterungen wie z. B. memory und interface, besitzen an den Seiten 36-polige Mehrfachstecker (bei denen jedoch nicht alle Kontakte belegt sind). Diese stellen den internen parallelen Datenbus dar, über den die Geräte ihre Informationen mit großer Geschwindigkeit austauschen.

4) Obwohl es die Zielsetzung ist, mit dem Kabelverhau unter der Anlage Schluß zu machen, ist es in manchen Fällen sinnvoller nicht alle Möglichkeiten auszunutzen, die von Märklin DIGITAL H0 geboten werden. Natürlich können z.B. alle Beleuchtungen aus dem Digitalstromkreis gespeist werden, bei größeren Anlagen ist es aber durchaus sinnvoll (und auch kostengünstiger) extra Kabel für einen Beleuchtungsstromkreis zu legen. Ab wann eine solche Trennung empfehlenswert ist und welche anderen Tricks die Betriebssicherheit erhöhen und Kosten sparen, soll gesondert beschrieben werden.

G.K.