



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

1/1987
Januar

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Über 140 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte



Redaktion: Hermann Merker

Horst Obermayer

Andreas Ritz

Anzeigen: Anne Rödel,

Evelyn Freimann

Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:

C. Asmus, R. Barkhoff, J. Bitter,

Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, W. Kosak,

H. Kundmann, H. Lohstädt,

B. Ottersbach, H. Rauter,

Dr. Scheingraber, P. Schiebel,

J. Stockklausner.

Modellaufnahmen:

Ing. H. Obermayer, P. Schiebel,

W. Kosak, J. Giebelhausen

Textverarbeitung: H. Merker Verlag

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

Verona — Via Morgagni, 30

1987 erscheint das Eisenbahn-Journal 11 x.

Abonnement (1987): DM 104,50 (inkl. Porto)

(Ausland zuzüglich DM 6,— Portoanteil)

Einzelheft: DM 9,50 + DM 2,— Porto

1987 erscheinen die Sonder-Journale 4 x.

Abonnement (1987): DM 68,— (inkl. Porto)

(Ausland zuzüglich DM 4,— Portoanteil)

Postscheckkonto München Nr. 57199-802

(BLZ 70010080)

Volksbank Fürstfeldbruck Nr. 21300

(BLZ 70163370)

Dresdner Bank Nr. 695918000

(BLZ 70080000)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der
Vielfältigung setzen das schriftliche Einver-
ständnis des Verlages voraus.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 9
vom 1. Januar 1987.

Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgefordert eingesandte Beiträge können
nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto
beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias
kann keine Haftung übernommen werden!



Aus dem Inhalt . . .

Seite

Die Mariazellerbahn der ÖBB	4
Die Mariazellerbahn als Schmalspurbahn der Baugröße H0e	12
Reisezüge der Deutschen Bundesbahn	14
Wagenporträt – Reisezugwagen (Ayse 604)	17
Deutsche Bahnbetriebswerke (Das Bw Calw)	18
Die neuen Farben der DB	24
Der ICE auf Rekordjagd	31
Preußen-Report (Die anderen normalen und nicht- normalen Lokomotiven der P 3-Gruppe)	34
Die Einweihung des Zentralverschiebebahnhofs Wien	41
Die neuen Triebwagen der Baureihe 628/928	44
Bücherecke	47, 50
Karwendelbahn-Motive	52
Das Bahnwärterhaus Sauerlach	56
Modellbautage 1986 im Verkehrshaus der Schweiz	60
Ein H0-Modul aus Belgien	67
Eine Bahnstation im Bayerischen (Teil 3)	70
Amerikanische Schmalspurbahnen	76
Bitte 25 I Diesel	78
Schaufenster der Neuheiten	80
Minimarkt	88
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	92

Die Seiten 47–50 mit der Sektion 9 der Eisenbahn- und Verkehrskarte
des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern
entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:

Am 10. Dezember 1986 war es endlich soweit: Die Deutsche Bundesbahn präsentierte auf einer Presseveranstaltung in Frankfurt ihr neues Farbkonzept. Fast einhalb Jahre arbeiteten Designer, Farbexperten und Mitarbeiter der Deutschen Bundesbahn an dem neuen Farbkonzept für die Fahrzeuge der DB. Die 111 068 ist die erste Lokomotive der DB, die eine Lackierung in den neuen Farben erhielt. Nähere Informationen zum neuen Farbkonzept der Deutschen Bundesbahn finden Sie im Artikel "Die neuen Farben der DB", der auf Seite 24 beginnt. **D. Kempf**

Zu unserem Poster (Seite 46/51): Im vergangenen Jahr feierten die Österreichischen Bundesbahnen "75 Jahre elektrischer Betrieb auf der Mariazellerbahn". Kurz vor Jahresende erschienen dann auch noch Modellbahnfahrzeuge der Baugröße H0e nach Vorbild der Mariazellerbahn. Grund genug, der Bahnlinie und ihren Fahrzeugen in dieser Ausgabe des Eisenbahn-Journals nicht nur das Poster, sondern auch einen Beitrag mit 8 Seiten zu widmen, der auf der folgenden Seite beginnt. Das Posterfoto zeigt die 1099.12 der ÖBB mit dem Zug 6804 (Mariazell – St. Pölten) und wurde am 09.07.1983 zwischen den Stationen Erlaufklause und Wienerbruck aufgenommen. **Foto: G. Wagner**



Bild 1: Mit ihrem Regionalzug 6805 von St. Pölten nach Mariazell wurde die 1099.03 in der Nähe von Mainburg aufgenommen.

Foto: K. Pfeiffer

Bild 2 (rechte Seite oben): Fast könnte man meinen, die 1099.07 wurde erst tags zuvor neu lackiert (aufgenommen am 17.09.1972).

Foto: U. Geum

Bild 3: Zwei Lokomotiven der ÖBB-Reihe 1099, die 1099.12 und die 1099.16, präsentieren sich am 15.05.1981 in St. Pölten Alpenbahnhof dem Fotografen.

Foto: K. Pfeiffer ▶



Die Mariazellerbahn der ÖBB

In der schönen Steiermark, unweit der Landesgrenze nach Niederösterreich, liegt auf einer Seehöhe von genau 849 m der alt-ehrwürdige Wallfahrtsort Mariazell. Ein Benediktinerpater soll dort im Jahre 1157 eine Mönchszelle errichtet und darin eine Marienstatue aufgestellt haben. Längst steht nun an jener Stelle eine Basilika mit drei weithin sichtbaren Türmen. Unzählige Christen sind seit dem Mittelalter nach Mariazell gepilgert, lange Zeit zu Fuß und auf Fuhrwerken, seit achtzig Jahren dann aber vorzugsweise mit der Bahn. Schon im Jahre 1853 reifte der Wunsch, eine Bahnverbindung zu dem Gnadentort zu schaffen. Die

Anbindung an die Westbahn sollte in St. Pölten erfolgen, um die Anreise aus den Richtungen Linz und Wien zu erleichtern. Die Ausarbeitung verschiedener Projektstudien und deren Erörterungen erstreckten sich über Jahrzehnte. Erst im Jahr 1898 konnte das erste Teilstück der Pielachbahn von St. Pölten nach Kirchberg eröffnet werden. Diese schmalspurige Strecke trug damals noch die amtliche Bezeichnung "Niederösterreichisch-steiermärkische Alpenbahn". Mariazell wurde dann Ende des Jahres 1906 erreicht. Mit einer Spurweite von 760 mm zählt die Mariazellerbahn zu den schönsten Schmalspurbahnen Europas. Bei der Wahl

der Spurweite wurden die Wünsche der österreichischen Heeresverwaltung berücksichtigt, die schon damals einen eventuellen Einsatz der Fahrzeuge auf den Feldbahnen in Bosnien, Dalmatien und Galizien in ihre Überlegungen einbezog.

Als erste Triebfahrzeuge standen 4 Dampflokomotiven der Reihe U zur Verfügung, die vom Werk Linz der Münchener Lokomotivfabrik von Georg Krauss & Comp. gebaut worden waren. Diese Bauart hatte sich bereits auf der Murtalbahn recht gut bewährt. Das Verkehrsaufkommen übertraf bald alle Erwartungen und schon im Jahre 1905 erwog man die Elektrifizierung der Strecke,





Bild 4: Zwischen den Stationen Erlaufklause und Wienerbruck wurde die 1099.16 am 02.08.1982 aufgenommen.

Foto: G. Wagner

Bild 6: Mit dem E 960 "Bürgeralpe" überquert die 1099.03 bei Mitterbach eine fotogene Brücke (09.07.1983).

Foto: G. Wagner ▶

Bild 7 (rechte Seite unten): Im Jahre 1961 in Gösing mit der Kamera festgehalten: Links die 1099.05 noch mit dem alten Lokomotivkasten, rechts die 1099.11, die bereits umgebaut und in den Farben creme/rot lackiert ist. **Foto:** K. Pfeiffer

Bild 5: Die 1099.011-7, wie die 1099.11 inzwischen mit computergerechter Betriebsnummer heißt, verläßt den Bahnhof Ober Grafendorf (28.07.1986). **Foto:** K. Pfeiffer











Bild 10: Ausflugsverkehr an Maria Himmelfahrt – zwei Lokomotiven der Reihe 1099 führen am 15.08.1961 den P 4515 nach Mariazell; aufgenommen im Bahnhof Erlaufklause.

Foto: F. Haffel

um den Betrieb schneller und wirtschaftlicher abwickeln zu können. Nach Überwindung so mancher Widerstände entschloß man sich endlich für ein Stromsystem mit Einphasen-Wechselstrom. Die Fahrdrathspannung wurde auf 6500 Volt bei einer Frequenz von 25 Hertz festgelegt. Die Mariazellerbahn war die erste elektrisch betriebene Eisenbahn Österreichs. Bis heute blieb sie auch die einzige elektrische Schmalspurbahn der ÖBB. Die ersten Probefahrten konnten Ende 1910 durchgeführt werden. Am 27. März 1911 wurde der planmäßige Betrieb auf einem Teilstück und am 7. Oktober 1911 auf der gesamten Strecke aufgenommen.

Die Indienststellung der ersten 8 Elektrolokomotiven erfolgte im Jahre 1911. Hersteller des mechanischen Teils war Krauss in

Linz, die elektrische Ausrüstung lieferte Siemens-Schuckert, den Kastenaufbau die Waggonfabrik Graz. Im Jahre 1912 folgten die Lokomotiven E 9 bis E 14 und zwei Jahre später die Maschinen E 15 und E 16. Von den späteren Lieferungen unterschieden sich die Fahrzeuge E 1 bis E 8 durch das kleinere Übersetzungsverhältnis des Vorgeleges. Die anderen Maschinen mit der größeren Getriebeübersetzung waren leistungsfähiger und wurden deshalb vorwiegend auf den Bergstrecken eingesetzt. Sie unterschieden sich äußerlich auch noch durch eine andere Ausführung des Sprengwerkes und die dreieckigen Kuppelstangen.

Die elektrischen Lokomotiven erhielten zwei Drehgestelle mit je drei Achsen. Auf jedem Drehgestellrahmen wurde ein Elektromotor angeordnet, der über ein Stirnradgetriebe

zunächst eine Blindwelle antreibt. Die Kraftübertragung auf die Radsätze erfolgt über Schlitzkuppelstangen, die auftretende Vertikalbewegungen der Radsätze nicht auf das Getriebe übertragen. Zwischen den beiden Endführerständen befindet sich der Hochspannungsraum, der bei den 16 Maschinen der Ursprungsausführung eine geringe Dachhöhe hatte. Auf diesem Mittelbereich saßen die beiden Stromabnehmer der Sonderbauart, die beim Durchfahren von Tunnelabschnitten fast bis in ihre untere Endlage gedrückt wurden.

Obwohl die Lokomotiven für eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgelegt und zugelassen waren, begnügte man sich bei der Mariazellerbahn wegen der zahlreichen unbeschränkten Bahnübergänge mit 30 km/h, später mit 40 km/h. Im Jahre 1937 erfolgte bei den Lokomotiven E 1 bis E 8 die Anpassung der Getriebeübersetzung an die der Maschinen E 9 bis E 16, bei denen wiederum die Dreieck-Kuppelstangen gegen Kuppelstangen der Normalbauart getauscht wurden. Die Mariazellerbahn war im Jahre 1922 von den Österreichischen Bundesbahnen aus dem Besitz der Niederösterreichischen Landesbahnen übernommen worden. Wenig später beschafften die BBÖ neue Güter- und Personenwagen. An eine umfassende Modernisierung des Fahrzeugparks ging die neue ÖBB aber erst in den fünfziger Jahren. 1959 wurde mit dem Umbau der Elektrolokomotiven begonnen, der im Mai 1962 abgeschlossen war. Fahrwerk und Antrieb blieben ohne große Veränderungen. Modernisiert wurde die elektrische Ausrüstung, völlig neugestaltet die Aufbauten. Die alten Lokomotivkästen in brauner Lackierung mußten gefälligen Neukonstruktionen in creme/roter Lackierung weichen. Da die Maschinen jetzt nur noch über einen Scherenstromabnehmer verfügten, mußte

Bild 8 (Seite 8): Die 1099.10 auf der Eselsgrabenbrücke bei Mitterbach (09.07.1983).

Foto: G. Wagner

Bild 9 (Seite 9): Bei Weißenburg an der Pielach entstand am 30.10.1984 diese Aufnahme mit der 1099.02. Foto: K. Pfeiffer

Bild 11: Die E 12 der BBÖ noch mit Dreieck-Kuppelstangen, mit denen die Lokomotiven E 9 bis E 16 geliefert wurden.

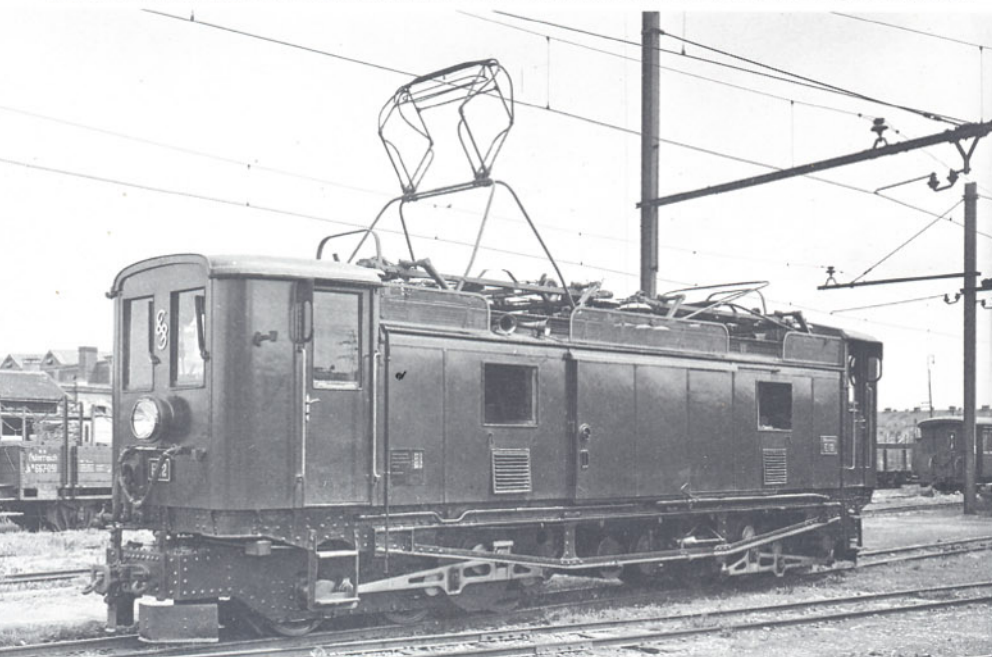




Bild 12: In den fünfziger Jahren entstand diese Aufnahme mit der 1099.13, die mit ihrem Personenzug beim Bahnhof Winterbach durch die verschneite Winterlandschaft in Richtung Mariazell fährt.

das Dach nur in einem kleinen Bereich abgesenkt werden. Während des Umbaus erhielten die Lokomotiven auch eine Druckluftbremse. Bei den Wagen behielt man aber weiterhin die Saugluftbremse bei. Seit 1953 tragen die Lokomotiven die Betriebsnummern 1099.01 bis 1099.16.

Bereits in der Zeit von 1954 bis 1957 ging man bei der ÖBB daran, den vielgestaltigen Wagenpark der Mariazellerbahn zu modernisieren. Auf die Fahrwerke alter Zweiachser und 27 vierachsiger Personenwagen wurden neue Aufbauten in Spantenbauweise mit Tonnendach aufgesetzt. Während einer wei-

teren Umbauaktion im Jahre 1965 erhielten sämtliche Vierachser neue Übersetzfenster, die sich aber nur noch halb öffnen lassen. Ein Überblick über die Streckenführung sowie die weiteren Fahrzeuge der Mariazellerbahn soll einem Fortsetzungsbericht vorbehalten sein. **HO**

Bild 13: Die E 8 gehört zur ersten Serie von acht Elektrolokomotiven für die Mariazellerbahn, die 1911 in Dienst gestellt wurden.

Fotos 11-13: Sammlung Dr. Scheingraber

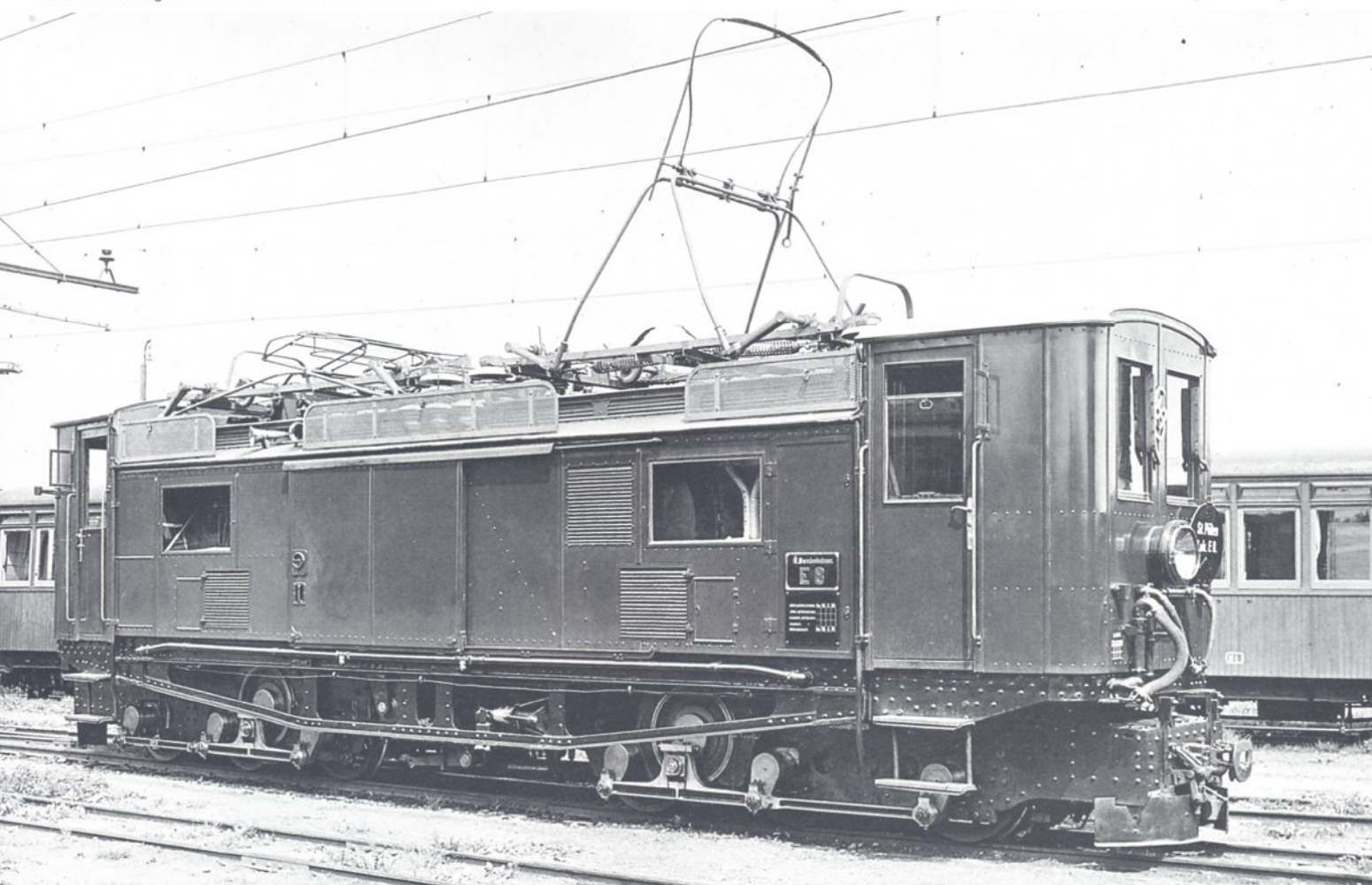




Bild 1: Sehr sauber und technisch perfekt ist die kleine Lok der Mariazellerbahn in der Baugröße H0e ausgeführt.

Die Mariazellerbahn als Schmalspurbahn der Baugröße H0e



Die Beliebtheit der Mariazellerbahn bei den Eisenbahnfreunden und das 75jährige Jubiläum des elektrischen Zugbetriebs gaben wohl den Ausschlag, daß man sich bei Roco in Salzburg mit der Entwicklung eines völlig neuen Schmalspursystems beschäftigte. Das Ergebnis der Mühen sind nicht nur die Fahrzeuge, die neue Maßstäbe in der Baugröße 1:87 setzen, sondern auch neue Gleise und Weichen für Schmalspurbahnen

der Baugröße H0e mit einer Spurweite von 9 mm.

Gerade noch rechtzeitig vor Weihnachten ist es dem Hersteller gelungen, die neuen Produkte in den Fachhandel zu bringen. Vorausgegangen waren umfassende Untersuchungen und Erprobungen, die den Beweis erbrachten, daß hier ein Schmalspursystem geschaffen wurde, das in Ausführung und Betriebssicherheit den regelspurigen Bah-

◀ Bild 2: Für den Einsatz am Zugende wurde der Wagen mit Gepäckabteil mit den dafür vorgesehenen Steckteilen ausgerüstet.

Bild 3: Reisezugwagen der 2. Klasse, komplett mit den beiliegenden Zurüstkteilen ausgestattet.





nen der Baugröße H0 durchaus ebenbürtig ist. Neben einer sehr sorgfältigen Detaillierung zeichnet sich die Lokomotive durch ihre vorzüglichen Fahreigenschaften aus. Alle sechs Achsen werden über Schnecken- und Stirnradgetriebe angetrieben. Sehr fein ausgeführt sind auch die Kuppelstangen. Das Fahrwerk aus Metalldruckguß verleiht dem Modell einen tief liegenden Schwerpunkt, der zusammen mit der vorhandenen Schwungmasse die hohe Betriebssicherheit gewährleistet. Erstklassig in ihrer Ausführung sind auch die drei verschiedenen vierachsigen Wagen in makelloser Lackierung und Beschriftung. Angeboten werden je ein Fahrzeug der 1./2. Klasse, der 2. Klasse und ein Wagen der 2. Klasse mit Gepäckteil. Den Lokomotiven sind mehrere Nummerntafeln zum beliebigen Auswechseln beigegeben. Eine völlige Neuentwicklung ist auch die Kupplung, die das einwandfreie Kuppeln mit Fahrzeugen von Fremdfabrikaten zuläßt. Darüberhinaus ermöglicht diese Trichter-
kuppelung, die der Bosna-Kuppelung nachempfunden ist, das Kurzkuppeln der neuen Roco-Modelle. Der vorbildgetreue Wagenabstand bleibt auch noch beim Befahren des Standardgleisbogens mit einem Radius von 262 mm erhalten. Für die Wagenmodelle steht ein Schnelleinbausatz für eine Innenbeleuchtung zur Verfügung. Alle Schmalspurfahrzeuge sind einzeln erhältlich, werden aber auch in einer Geschenkpackung angeboten. Die darin enthaltenen Wagen tragen andere Betriebsnummern, die Lokomotive das früher übliche Symbol des Flügelrades an der Stirnfront. Außer den Fahrzeugen aus dem Beginn der

Bild 4: Der Reisezugwagen 2. Klasse mit Gepäckteil und den davor beweglich angeordneten Schiebetüren.

Bild 5: Diese Detailaufnahme zeigt, daß in der Lokomotive sehr viel Arbeit des Formenbaus steckt.

Bild 6 (unten links): Die komplett bestückte Stirnfront eines Reisezugwagens der Mariazellerbahn und ein Blick auf die reichhaltige Beschriftung.

Bild 7 (unten rechts): Reisezugwagen 1./2. Klasse mit angeklebten und eingesteckten Griffstangen sowie einer verkehrt eingeklebten Bremsleitung.
Fotos: Obermayer



Serienfertigung standen uns auch erste Muster des neuen H0e-Gleissystems zur Verfügung. Neben einer unkomplizierten Geometrie fällt hier die feine Gravur der Schwellen auf, die erfreulicherweise einen braunen Farbton aufweisen und so nun auch unseren schon vor geraumer Zeit erho-

benen Forderungen entsprechen. Der Initiative von Roco bei Schmalspur ist der erhoffte Erfolg zu wünschen. Über das Gleissystem und die damit gemachten Betriebserfahrungen werden wir in einem unserer nächsten Journale berichten. **HO**





Bild 1: Dieser von der 023 058 geführte Sonderzug für Eisenbahnfreunde besteht überwiegend aus Eilzugwagen der Reichsbahnbauarten (Aufnahmedatum: 29.12.1975). **Foto:** P. Bäuchle

Reisezüge der Deutschen Bundesbahn

In unserer Serie "Reisezugwagen der Deutschen Bundesbahn" sollte diesmal das neue Farbkonzept der DB vorgestellt wer-

den, an dem nun schon seit mehr als einem Jahr unter größter amtlicher Geheimhaltung "gebastelt" wird. Inoffiziell verlautete im

Oktober 1986, endlich sei die Entscheidung gefallen. Eine Anfrage bei der Hauptverwaltung der DB brachte leider nicht die erbeten-

Bild 2: Die Nahverkehrszüge auf der Strecke München – Salzburg wurden bis Mitte der siebziger Jahre überwiegend mit Lokomotiven der Baureihe 116 des Bw Freilassing bespannt. Die Wagengarnituren waren in der Regel aus Eilzugwagen der Reichsbahnbauarten gebildet. Das Foto vom 14.07.1976 zeigt die 116 009 mit dem N 4503 (München – Rosenheim). **Foto:** P. Bäuchle

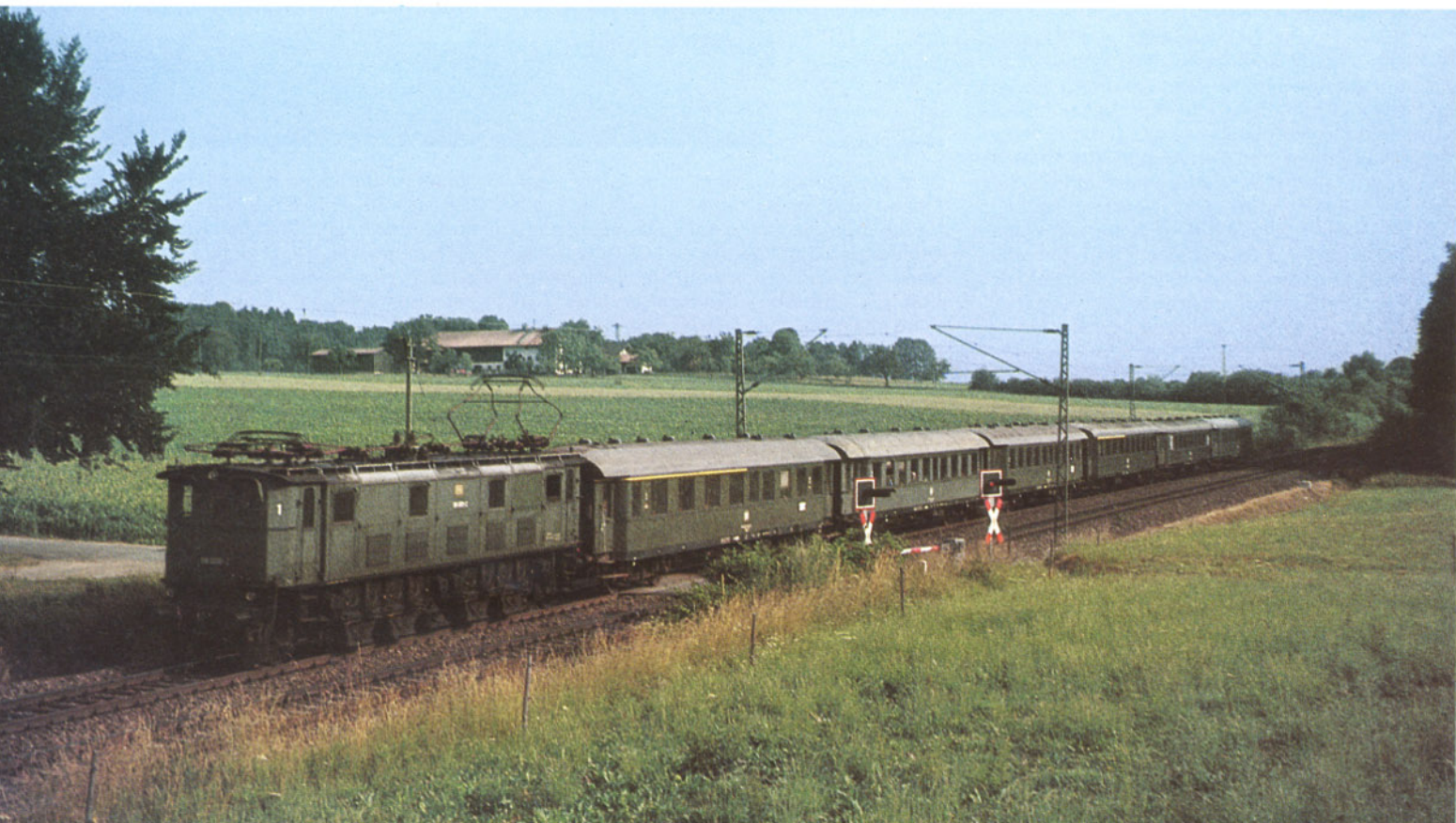




Bild 3: Zu Beginn der achtziger Jahre waren Eilzugwagen der Reichsbahnbauarten, die nur über die 1. Wagenklasse verfügten, in den Reisezügen der Deutschen Bundesbahn nur noch recht selten anzutreffen. Besonders in den Nahverkehrszügen genügte meist ein gemischtklassiger 1./2. Klasse-Wagen der geringen Nachfrage nach der 1. Wagenklasse. Am 13.05.1981 war jedoch als dritter Wagen ein reiner 1. Klasse-Wagen in die Garnitur des N 8445 eingestellt, wie dieses bei Mörfelden (Strecke Groß Gerau – Frankfurt/M.) aufgenommene Bild belegt.
Foto: P. Bäuchle

ne Auskunft, sondern ein recht belangloses Antwortschreiben, mit dem rein gar nichts anzufangen war.

Sei's drum, – wir müssen nicht unbedingt Werbung für die "moderne DB" machen. Deshalb setzen wir unsere Reihe mit der Vorstellung eines weiteren Eilzugwagens

der früheren Deutschen Reichsbahn fort. Diese Wagen waren bis Ende der siebziger Jahre noch in allen Regionen der Bundesrepublik anzutreffen. Zu Beginn der achtziger Jahre wurde dann aber eine Ausmusterungsverfügung erlassen, die das Ende für diese Fahrzeuge brachte, obwohl

eine größere Anzahl davon noch in einem recht guten Zustand war. Nach der Vorstellung des zweiklassigen Eilzugwagens AByse 618 wenden wir uns nun den einklassigen Fahrzeugen Ayse 604 zu. Wie unserer Aufstellung in der Ausgabe 9/1986 zu entnehmen ist, verfügte die DB im Sommer

Bild 4: Mit einem Nahverkehrszug von Delmenhorst nach Osnabrück wurde die 212 016 am 19.04.1982 bei Osnabrück-Eversburg im Bild festgehalten. Der Zug besteht aus drei Personenwagen, darunter ein vierachsiger Umbauwagen, sowie einem Gepäckwagen.
Foto: R. Köstner





Bild 5: Wegen Mangel an Personenwagen der 2. Wagenklasse in der BD Hamburg und der BD Hannover wurden kurz vor ihrer Ausmusterung mehrere 1. Klasse-Wagen der Bauart Ayse 604 zu Wagen der 2. Klasse herabgestuft, ohne daß sie vorher einem Innenausbau unterzogen wurden – nur die Klassenbezeichnung neben den Einstiegen wurde von 1 auf 2 geändert. Zu diesen Fahrzeugen zählt auch der Ayse 604 mit der Wagennummer 50 80 18-11 284-9, der am 25.04.1981 im Bww Lübeck aufgenommen wurde. **Foto: M. Rex, Sammlung Bäuchle**

1978 noch über 899 alte Eilzugwagen 45 verschiedener Bauarten, die Gepäckwagen nicht mitgerechnet. In diesem Bestand enthalten waren auch die 70 Fahrzeuge der 1. Klasse. 67 Exemplare davon waren Ayse 604 der Lieferjahre 1930 und 1931. Die Wagen trugen die Nummern 50 18 – 11 101 bis 50 18 – 11 312 mit Lücken. Beheimatet

waren die Eilzugwagen bei 23 Betriebs- bzw. Betriebswagenwerken (Bw und Bww). Allein in Hamburg befanden sich 18 Fahrzeuge, in Darmstadt 7 Stück und Stuttgart setzte noch 6 dieser Wagen ein. Die genieteten einklassigen Ayse 604 kamen sowohl in Eilzügen als auch in Zügen des Nahverkehrs zum Einsatz. Im Großraum Stuttgart wurden

die Wagen regelmäßig im Berufsverkehr herangezogen und liefen zwischen "Silberlingen". Ende 1979 war der Eigentumsbestand der Bauart Ayse 604 bereits auf 43 Fahrzeuge geschrumpft, und Ende 1983 waren alle Wagen ausgemustert. **HO**

Bild 6: Dieser Ayse 604 wurde im Jahr 1978 im AW Bad Cannstatt aufgenommen.

Foto: Obermayer

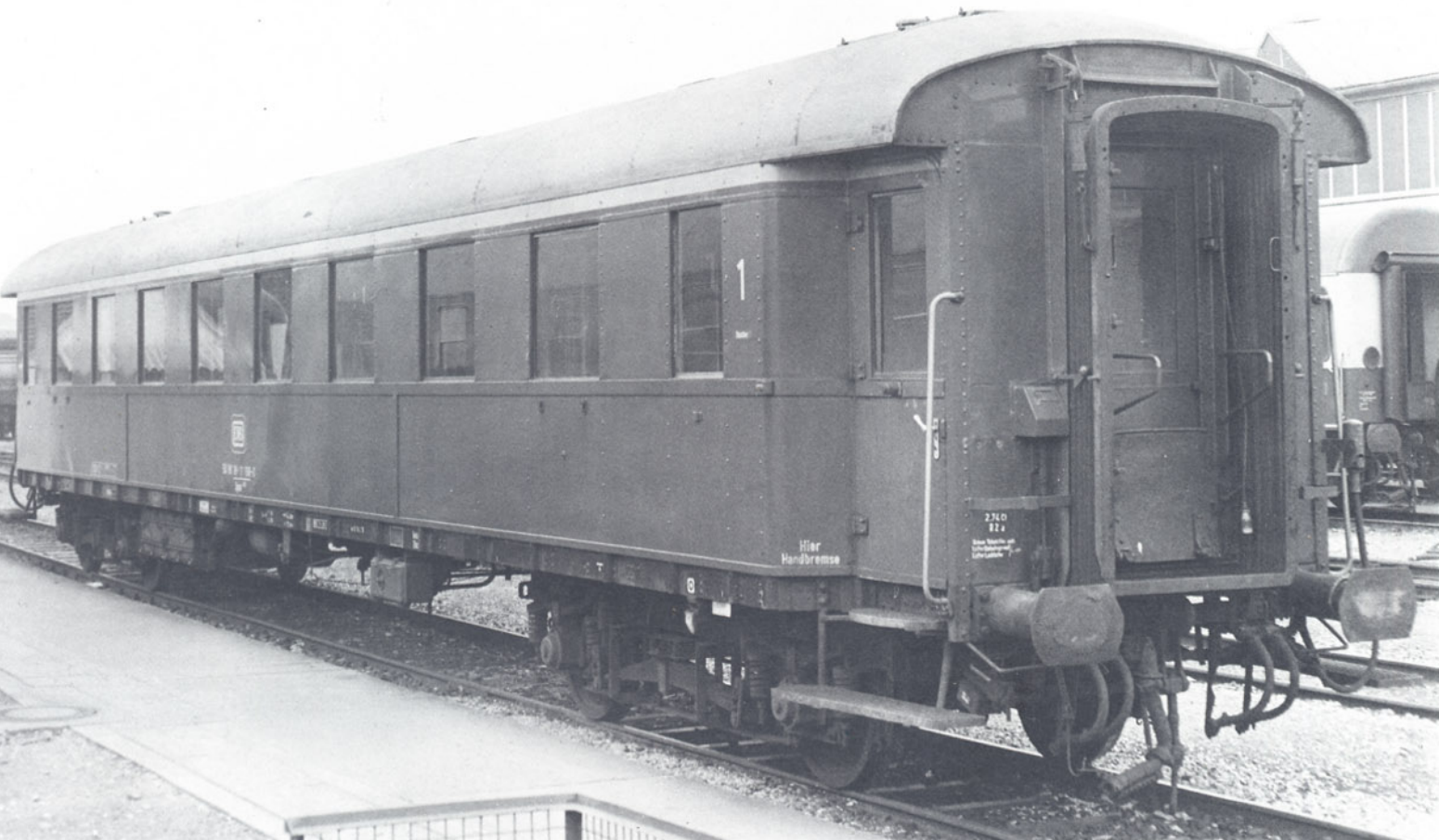




Bild 1: Ayse 604, am 21.03.1981 im Bww Darmstadt aufgenommen.

Foto: P. Bäuchle

* Wagenportrait – Reisezugwagen *

Ayse 604

Nachdem der Deutschen Reichsbahn gegen Ende der dreißiger Jahre bereits neue D-Zugwagen der Einheitsbauart zur Verfügung standen, ging das Reichsbahn-Zentralamt daran, auch die Beschaffung neuer Eilzugwagen einzuleiten. Gefordert waren leichte vierachsige Fahrzeuge mit Mittelgang, deren äußeres Bild weitgehend den zuvor in Dienst gestellten D-Zugwagen entsprechen sollte. Nach verschiedenen Probewagen, unter denen sich auch zwei Fahrzeuge der 2. Klasse befanden, kam es zu einer weiteren Vorserie und nach Festlegung der endgültigen Grundrisse ab 1930 zum Serienbau. Die Wagen der Einheitsbauart 1930 erhielten die Gattungsbezeichnung B4i-30. Zwischen den beiden Vorräumen mit je einer Toilette

lagen die drei Fahrgasträume mit 31, 8 und 23 Sitzplätzen. Die Polstersitze mit Kopf- und Armlehnen wurden in der Sitzteilung 1 + 3 rechts und links neben einem 550 mm breiten Mittelgang angeordnet. An der Rückwand der Toiletten befanden sich nur zwei Sitzplätze neben den Schiebetüren. Die Fensterbreite in den Fahrgasträumen war auf 1000 mm festgelegt, die 600 mm breiten Toilettenfenster erhielten im oberen Teil eine Klappe. Die Einstiege waren zurückgesetzt und mit Einzeltüren ausgestattet. Auf einem aus Stahlprofilen gefertigten Untergestell saß das Kastengerippe aus Stahlprofilen mit Dachspriegeln und Säulen, auf das die Seiten- und Dachbleche aufgenietet waren. Die Stirnwandübergänge verfügten über Schiebetüren und Scherengitter. Recht geschmackvoll war die Bekleidung der aus

Sperrholz gefertigten Innenwände. Die Fahrzeuge liefen auf Drehgestellen der Bauart "Görlitz III leicht". In den Jahren 1930 und 1931 wurden insgesamt 285 Wagen nach der Musterzeichnung Be 5463 mit den Nummern 25 005 bis 25 289 in Dienst gestellt. Am Bau der Fahrzeuge waren die Firmen LHB, Beuchelt, Schöndorf und Steinfurt beteiligt. Als Beschaffungspreis für einen Wagen aus der ersten Serienlieferung wurden 74647,- Reichsmark angegeben.

Bei einem Umbau der Fahrzeuge Mitte der fünfziger Jahre erhielten die Wagen 8 geschlossene Abteile mit je 6 Polstersitzen und einen Seitengang. Anstelle der Scherengitter wurden Faltenbälge angebaut. Gleichzeitig erfolgte die Umzeichnung in Wagen der 1. Klasse. Toiletten und Drehgestelle blieben unverändert. HO

Bild 2: Typenzeichnung eines Eilzugwagens Ayse 604 im Maßstab 1:160.

Zeichnung: Obermayer

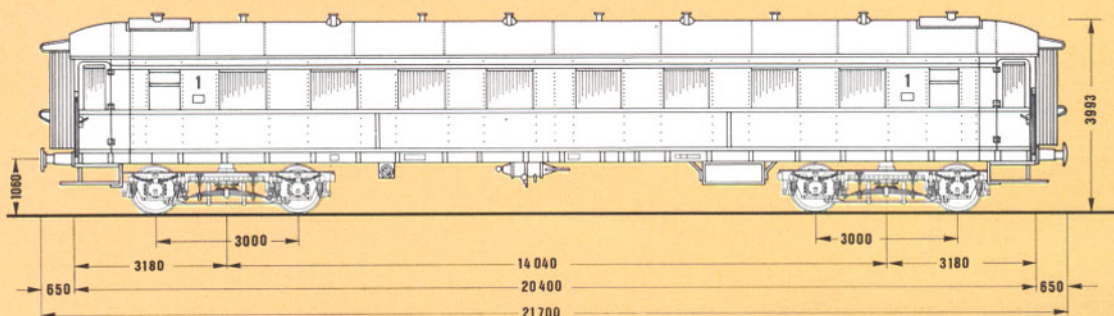




Bild 1: Die zwischen den beiden Schuppen angeordnete Drehscheibe mit einem Durchmesser von 16,10 m.

Deutsche Bahnbetriebswerke

Das Bw Calw

Nachdem bereits seit dem 11. Juni 1968 eine Schienenverbindung der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen zwischen Pforzheim und Wildbad bestand, die zur

Hälfte über badisches Gebiet führte, wollte man den Bereich des württembergischen Schwarzwaldes auch direkt von Stuttgart aus mit der Bahn erschließen. Nach heftigen Kontroversen um die Streckenführung setzten sich schließlich die Verfechter der

Linie über Leonberg, Weil der Stadt nach Calw und Nagold durch. Am 20. Juni 1872 war es dann soweit, die "Schwarzwaldbahn" von Stuttgart nach Nagold konnte im Rahmen eines großen Festprogrammes eröffnet werden. Nach der Weiterführung der

Bild 2: Blick auf den kleinen eingleisigen Lokschuppen in Calw.





Bild 3: Beide Lokschuppen und das Geräte- und Wärterhaus auf einem Bild, im Vordergrund eine der handbedienten Weichen in der Gleisverbindung der Strecke nach Althengstett.



Bild 4: Untersuchungsgrube und Wasserkran vor dem langen Lokschuppen.

Bild 5: Dies war der längere Rechteckschuppen mit zwei durchgehenden Gleisen.





Bild 6: Vor dem großen Lokschuppen wurde in den fünfziger Jahren eine Tankstelle errichtet.

Strecken von Calw nach Pforzheim und von Nagold nach Horb, war Calw im Jahr 1876 zu einem Knotenpunkt geworden, an dem nun auch Lokomotivbehandlungsanlagen errichtet werden mußten. Das enge Tal der Nagold hatte schon die Anlage des Bahnhofs außerhalb von Calw verlangt, für ausgedehnte Bahnanlagen blieb es aber auch hier recht eng. Zwischen dem imposanten Sandsteingebäude des Bahnhofs Calw und dem gegenüberliegenden Wald mit den steil abfallenden Felswänden blieb gerade noch der Platz für vier Bahnhofsgleise. Die Güteranlage

mußte seitlich in Richtung Nagold verlegt werden. Auf der anderen Seite, in Richtung Pforzheim fand sich ein schmaler Streifen entlang einer Felsformation, auf dem die Lokstation errichtet werden konnte. Der Reiz des kleinen Bahnbetriebswerkes lag in der Anordnung der Drehscheibe zwischen den beiden Rechteckschuppen in Fachwerkbauweise, die sich fast an die Felsen anlehnten. Jeder Schuppen konnte durchfahren und aus zwei Richtungen erreicht werden. In den kleinen Schuppen mit nur einem Gleis gelangten die Lokomotiven

über die Drehscheibe oder über einen Gleisstummel, in dessen Bereich die Kohlenbansen und ein kleiner Kohlenkran lagen. Auch der längere zweigleisige Lokschuppen konnte von der Drehscheibe, aber auch aus Richtung Nagold angefahren werden. Beide Lokomotivschuppen verfügten über kleine Werkstattanbauten.

Der Drehscheibendurchmesser hatte das württembergische Einheitsmaß von 16,10 m. Auf Drehscheiben dieser Größe konnten fast alle württembergischen Lokomotiven gewendet werden, die Bühnenlänge reichte

Bild 7: Spurplan von Bahnhof und Bw Calw, Stand 1972.

Zeichnung: Obermayer

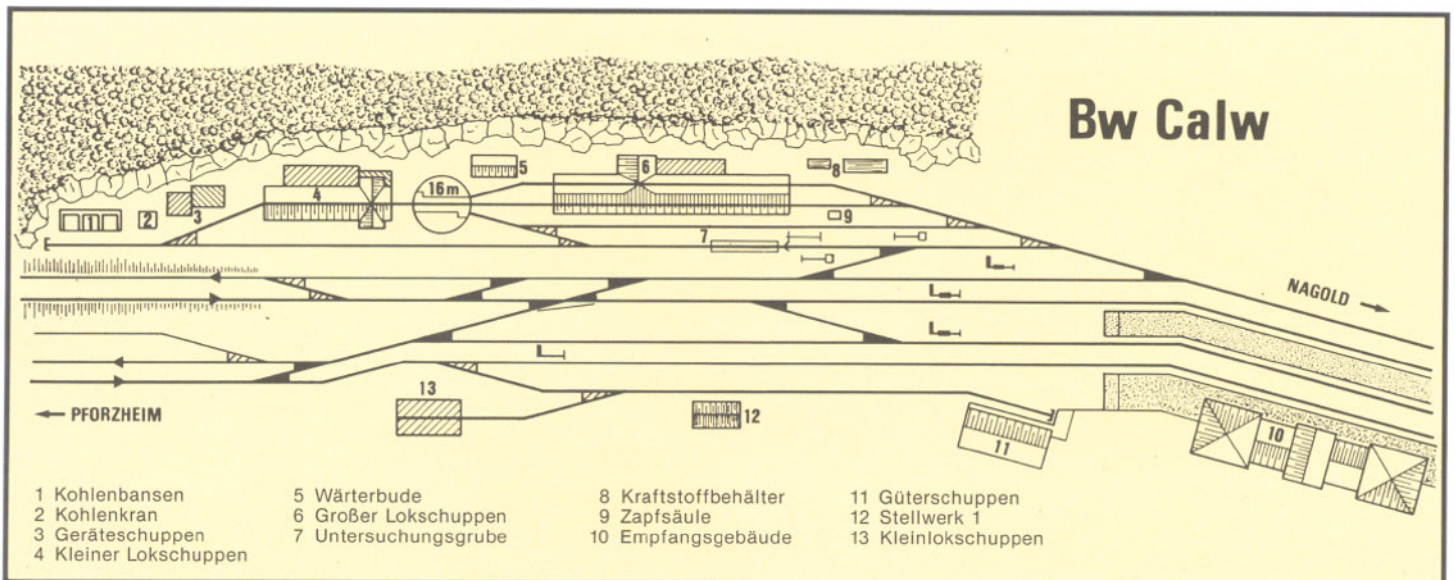




Bild 8: Blick auf Bw und Bahnhof Calw. Links im Bild der Gleisstummel mit den Resten von Kohlenbans und Sockel des Kohlenkrans. Am rechten Bildrand erkennt man noch einen Selbstentladewagen auf dem zur Hauptstrecke nach Pforzheim parallel verlaufenden Abstellgleis.

später gerade auch noch für die preußische P 8 aus. Zunächst mußte die aus Eisenprofilen gefertigte Drehscheibe mittels Doppelkurbeln noch von Hand bewegt werden. Später übernahm ein auf der gegenüberliegenden Seite angebauter Elektromotor diese Arbeit. Direkt neben der Drehscheibe befand sich ein kleines Wärterhaus. In dem Behandlungsgleis vor dem langen Schuppen

war eine Untersuchungsgrube angeordnet, davor ein Wasserkran. Daneben wurde in den fünfziger Jahren eine Zapfsäule für Schienenbusse und Diesellokomotiven errichtet. Die Kraftstoffbehälter fanden ihren Platz auf der Seite gegenüber am Fuße der Felsen. Sämtliche Weichen im Bereich der Schuppen und Behandlungsanlagen waren handbedient, ebenso die Weichen der Gleis-

verbindung in der Strecke nach Weil der Stadt.

In dem Spurplan, der den Zustand im Jahre 1972 zeigt, ist gegenüber der Drehscheibe ein Kleinlokschuppen eingezeichnet und unweit davon das Stellwerk 1. An der Ausfahrt in Richtung Nagold befindet sich das Stellwerk 2, das im Plan nicht mehr enthalten ist. Nicht berücksichtigt wurden auch

Bild 9: Gleisstummel beim kleinen Lokschuppen, daneben die Rampe der Strecke nach Althengstett.





Bild 10: Eilzug von Pforzheim nach Horb im Bahnhof Calw, aufgenommen im Januar 1986.

Bild 11: Das imposante aus Sandstein erbaute Empfangsgebäude von Calw, das übrigens von Kibri als Bausatz für die Baugröße H0 angeboten wird.





Bild 12: Ausfahrt aus dem Bahnhof Calw in Richtung Pforzheim.

Fotos 10 und 12: Obermayer

die Güteranlagen. Unmittelbar vor dem kleinen Lokschuppen beginnt die Rampe der zweigleisigen Strecke nach Althengstett, die von dort bis Weil der Stadt eingleisig weiterführt. In einem leichten Gefälle verlassen die beiden Gleise nach Pforzheim den Bahnhof Calw. Zwischen dieser und der Strecke nach Weil der Stadt befindet sich noch ein im Bogen liegendes Abstellgleis, das wieder in die Hauptstrecke einmündet. Neben dem Personenverkehr wurde auf der Strecke von Weil der Stadt nach Calw zu-

nächst auch ein starker Güterverkehr (vornehmlich Holzladungen) abgewickelt. Als dann aber im Jahre 1879 die "Gäubahn" von Stuttgart über Böblingen nach Freudenstadt fertiggestellt war, verlor die Strecke von Stuttgart nach Calw an Bedeutung. Rückblickend kann festgestellt werden, daß sich die beträchtlichen Aufwendungen für den Trassenbau durch sehr schwieriges Gelände, mit hohen Dämmen, tiefen Einschnitten, Brücken und Tunnelbauten nie ausgezahlt haben. Das Verkehrsaufkommen nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges ließ

wenig Hoffnung für die Strecke. In den siebziger Jahren verwaiste dann auch das Bw Calw, in dem meist nur noch Bahndienstfahrzeuge abgestellt waren. Mit der Stilllegung am 28. Mai 1983 war dann das Ende der ersten württembergischen "Schwarzwaldbahn" gekommen, die 111 Jahre zuvor mit großem Pomp und reichlich Zuversicht eröffnet wurde. Inzwischen sind alle Anlagen der Lokstation abgebrochen und nicht all zu oft am Tage stört ein ankommender Zug die Ruhe, die im Bahnhof Calw längst eingekehrt ist. HO

Bild 13: Blick vom Stellwerk 1 auf die Bw-Anlagen.

Fotos 1-6, 8, 9, 11 und 13: H. Stemmler





Die neuen Farben der DB

Seit fast eineinhalb Jahren arbeiten Designer, Farbexperten und Mitarbeiter der Deutschen Bundesbahn an einem neuen Farbkonzept für die Fahrzeuge der DB. Über Vor-





Bild 1: Die Reisezugwagen der DB erhalten eine neue Farbgebung. Die Wagenkasten werden in Zukunft lichtgrau gespritzt, die Fensterbänder je nach Produktgruppe rot (Inter-city), blau (Fernverkehr), türkis (Nahverkehr) oder orange (S-Bahn). Hier alle vier Farbvarianten auf einen Blick.



Bild 2: Drei der vier Musterwagen für das neue Farbkonzept der DB für Reisezüge und die 111 068 (ebenfalls in neuer Farbgebung).

Bild 3: Rechts die Ausführung für den IC-Verkehr, in der Mitte die für den S-Bahn-Verkehr und links die für den Nahverkehr.



Bild 4: Im September 1985 wurden in Hockenheim die ersten Entwürfe für das neue DB-Farbkonzept für Reisezüge dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn präsentiert. Es handelte sich um zwei Züge, bestehend aus jeweils einer Lokomotive und vier Wagen, die nun in Baugröße H0 von Märklin angeboten werden (siehe auch EJ 2/1986, Seite 74 ff.). Das Foto zeigt die 111 068 und einen Wagen für den IC-Verkehr.

studien dieses Projekts hatten wir bereits Anfang 1986 berichtet. Nachdem nun die Arbeiten zu einem Abschluß gekommen waren, hatten wir die Absicht, das neue Konzept in dieser Ausgabe zu präsentieren. Eine Anfrage bei der Hauptverwaltung der DB in Frankfurt brachte leider nicht die erwünschte Auskunft. Der Not gehorchend mußte unsere Planung geändert werden. Kurz vor Druckbeginn traf dann aber zu unserer großen Überraschung die Einladung zu einer Pressekonferenz am 10. Dezember in Frankfurt ein, bei der das neue Farbkonzept vorgestellt und erläutert wurde. Da Wunder tatsächlich etwas länger dauern, mußten wir nun erneut Änderungen des Inhalts dieser Ausgabe vornehmen, um unsere Leser nun doch noch aktuell über die neue Farbgebung unterrichten zu können.

Die neue Produktphilosophie der DB

Untersuchungen und Umfragen hatten ergeben, daß die Kunden der DB eine saubere, helle und farbenfrohe Bahn wünschen. Bei diesen Erhebungen ergab sich auch, daß die vor 13 Jahren eingeführte Farbkombination Ozeanblau/Beige nicht die erwartete Akzeptanz gefunden hatte.

Bild 5: Dieser Entwurf für den Anstrich von City-Bahn-Wagen wurde im September 1985 in Hockenheim dem DB-Vorstand vorgestellt.



In der Hinwendung zum Kunden orientiert sich die DB bei ihrem neuen Farbkonzept an Qualitätsstandards wie Geschwindigkeit, Komfort, Service und Bedienungshäufigkeit. Das Zugangebot der Zukunft wird danach in vier Gruppen eingeteilt und durch spezielle Farben gekennzeichnet. An der produkttypischen Farbwahl und Farbaufteilung wird sich der Reisende leichter orientieren können, nicht nur am Zug auf dem Bahnsteig, sondern auch schon bei der Reiseplanung. Das gesamte Informationsangebot, wie Fahrplandrucksachen und Werbung, soll farblich auf den jeweiligen Zugtyp abgestimmt werden. Wer z.B. Informationen zum Intercity-Verkehr sucht, wird sich von der Farbe Rot leiten lassen.

Die neuen Farben der Wagen

Rot ist künftig die Farbe des schnellen Intercity- und Intercity-Express-Verkehrs. Die Farbe Rot wird also Spitzenleistung in Geschwindigkeit und Komfort signalisieren. Blau steht für den übrigen Fernverkehr und zugleich für Zuverlässigkeit und Service. Grün bzw. Türkis wird dem Nah- und Regionalverkehr vorbehalten sein. Orange sollen bundesweit alle Züge der S-Bahnen tragen.

Bild 6: Detailaufnahme der 111 069 in der Farbgebung, die sie im September 1985 versuchsweise erhielt (siehe auch EJ 1/1986, Seite 23).



Bilder 7-10 (rechte Seite): Die vier Musterwagen für die zukünftige Farbgebung der DB-Reisezugwagen (von oben nach unten): S-Bahn-Verkehr mit orangefarbenem Fensterband und Zierstreifen in gelblicher, Nahverkehr (türkis/hellblau), Fernverkehr (blau/hellblau) sowie Intercity (rot/pink). Bei den Wagen handelt es sich um zwei "Silberlinge" (S-Bahn und Nahverkehr) sowie zwei ausgemusterte Liegewagen.
Fotos 1-10: D. Kempf

Die produktspezifischen Kennfarben werden sich in einem breiten Band im Fensterbereich über den ganzen Wagen bis zu den Gummiwulst-Übergängen erstrecken. Unter diesem Fensterband befindet sich noch ein etwas heller gehaltener Begleitterstreifen. Der übrige Wagenkasten und das Dach eines jeden Reisezugwagens werden Lichtgrau gespritzt. Schürzen und Drehgestelle werden den Farbton Graubraun erhalten. Für die Präsentation der neuen Farben hat die DB vier vorhandene Reisezugwagen umlackiert, zwei Liegewagen der Bauart 241 und zwei "Silberlinge" der Bauart 719. Die nachfolgende Übersicht zeigt die Gliederung der vier Produktgruppen und ihre Farbkennzeichnung.

Intercity-Verkehr

Fensterband	IC-Rot
Begleitterstreifen	Pink
Dach und Brüstung	Lichtgrau (RAL 7035)
Schürzen u. Drehgest.	Graubraun (RAL 8019)
Musterwagen ABm 241	51 80 52-40 205-5

Fernverkehr

Fensterband	Mittelblau
Begleitterstreifen	Hellblau
Dach und Brüstung	Lichtgrau (RAL 7035)
Drehgestelle	Graubraun (RAL 8019)
Musterwagen ABm 241	51 80 52 40 002-6

Nahverkehr

Fensterband	Türkis
Begleitterstreifen	Helltürkis
Dach und Brüstung	Lichtgrau (RAL 7035)
Drehgestelle	Graubraun (RAL 8019)
Musterwagen Bnb 719	50 80 22-53 721-2

S-Bahn

Fensterband	Orange
Begleitterstreifen	Gelbocker
Dach und Brüstung	Lichtgrau (RAL 7035)
Drehgestelle	Graubraun (RAL 8019)
Musterwagen ABnb 719	50 80 22-53 019-3

Für die neuen Farben können leider noch keine verbindlichen Nummern angegeben werden, die Aufnahme in das RAL-Register ist inzwischen aber beantragt worden.

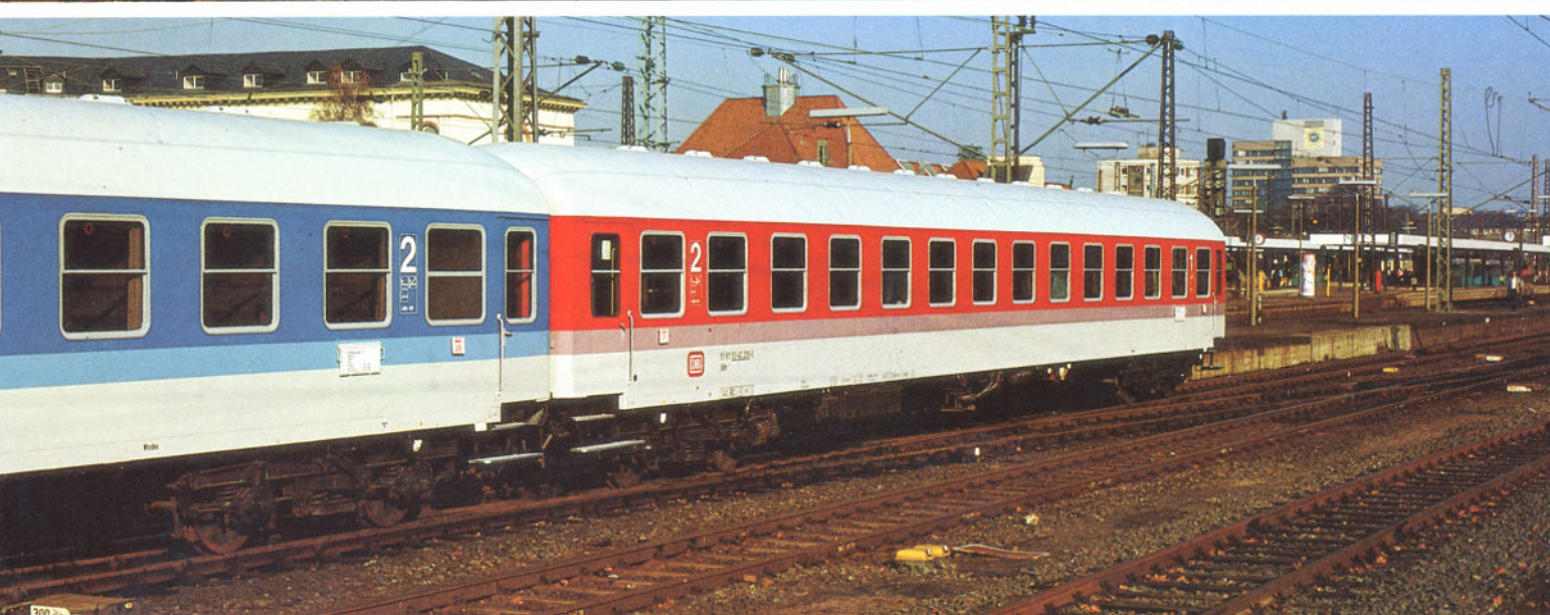
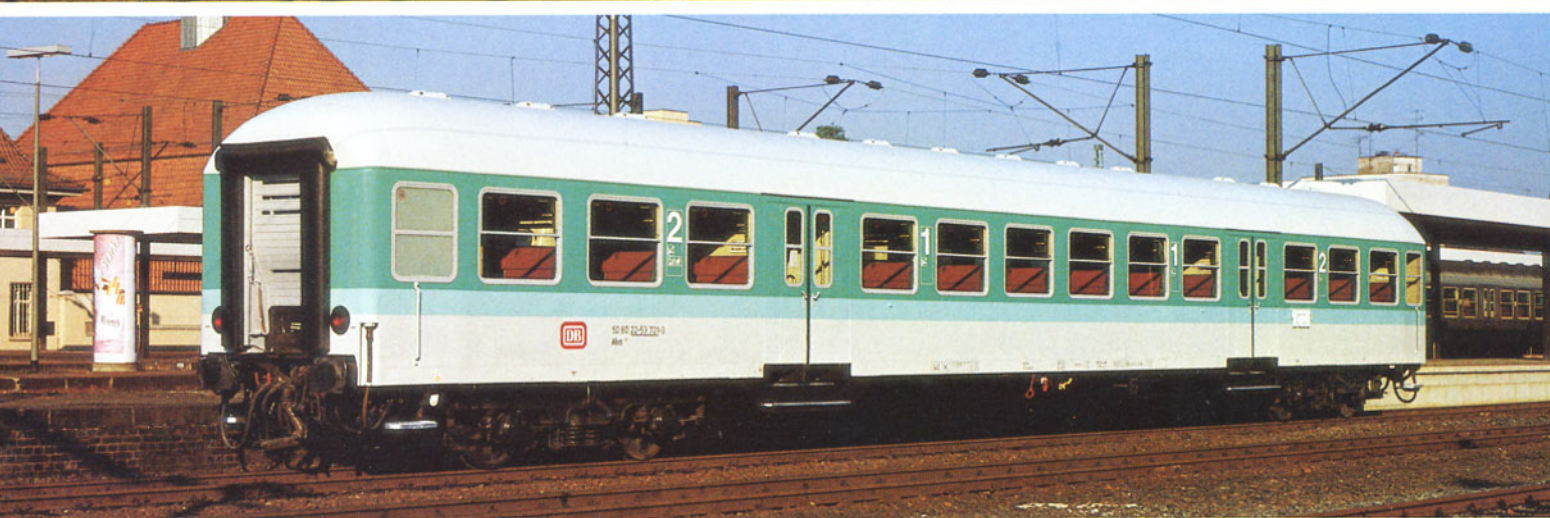




Bild 11: So sieht die endgültige Ausführung der neuen Farbgebung für die Lokomotiven der Baureihe 111 aus.

Foto: H.D. Andreas

Sämtliche Aufschriften im Bereich des Fensterbandes, wie die Klassenbezeichnung und die verschiedenen Piktogramme, werden in Verkehrsweiß RAL 9015 gehalten. Der gelbe

Kennstreifen für die 1. Wagenklasse entfällt. Gepäck-, Schlaf- und Speisewagen sollen in Zukunft die Blautöne des Fernverkehrs tragen. Für Arbeitswagen ist eine hellgraue

Lackierung vorgesehen. Über die Farbe der Postwagen konnte noch nicht entschieden werden, da die Verhandlungen mit der Deutschen Bundespost noch nicht abgeschlos-



Bilder 12-15: Seit September 1985 wurde immer wieder die Farbgebung der 111 068 geändert, bis im November 1986 dann die in Bild 11 gezeigte Lösung des "Anstrichproblems" gefunden wurde. Die Aufnahmen datieren vom Februar, März und August 1986.

Fotos: H.D. Andreas





Bild 16: Mit unterschiedlichen roten Farbtönen präsentiert sich hier am 15.08.1986 die 111 068.

Foto: D. Kempf

sen sind. Unverändert bleiben nur die Wagen-garnituren des TEE "Rheingold", um dessen Fortbestand inzwischen jedoch auch schon gerungen wird.

Die neuen Farben der Lokomotiven

Nach zahlreichen Versuchen liegen nun endlich auch die Farben für die Lokomotiven der DB fest. Alle Maschinen für den Streckendienst werden einheitlich die Farbe IC-Rot erhalten. An der Stirnfront tragen die Lokomotiven eine hellgraue Kontrastfläche, damit sie

auf größere Entfernung besser erkannt werden können. Dieser "Latz" wird individuell für jeden Loktyp gestaltet. Festgelegt ist bislang nur die Ausführung für die Baureihen 111 und 120.

Bei den Lokomotiven für den Verschiebedienst sollen die Farben IC-Rot und Lichtgrau die seitherige Farbgebung Ozeanblau/Beige in genau derselben Farbaufteilung ersetzen. Triebwagen werden entsprechend den Farben der Produktgruppe Nahverkehr umgespritzt werden. Die Fahrzeuge der S-Bahnen in Hamburg und München werden ihre blauen Fensterbänder verlieren und dafür den Farbton Orange erhalten.

Die Realisierung des neuen Farbkonzepts

Die Bahn der Zukunft wird also bunt werden, in der Übergangszeit sogar sehr bunt. Zunächst werden die neuen Farben bei allen fabrikneuen Fahrzeugen zu sehen sein, außerdem bei jenen Lokomotiven und Wagen, die im Rahmen festgelegter Fristen einen Neuanstrich erhalten. Umgespritzt werden aber auch alle Reisezugwagen, die zur Modernisierung ausersehen sind. Mit der Realisierung des neuen Farbkonzepts wird sofort begonnen. Die ersten Fahrzeuge mit den neuen

Bilder 17 und 18: Rote Elektrolokomotiven mit weißen Zierstreifen rollen schon länger über Deutschlands Schienen, wie das Foto der im März 1981 aufgenommenen 242 059 der DR belegt. Bei der Suche nach einem neuen Farbkonzept für ihre Fahrzeuge griff die Deutsche Bundesbahn diese Idee auf und erprobte im Mai 1986 diese Farbgebung an der 111 068. Ganz zufrieden war man damit bei der DB aber offensichtlich nicht, denn bei der endgültigen Farbgebung für die Lokomotiven der Baureihe 111 findet sich kein weißer Zierstreifen mehr.

Fotos: U. Geum und D. Kempf





Bild 19: Ende Oktober 1986 zeigte sich die 111 068 ganz in rot, ohne jeglichen Zierstreifen bzw. ähnliche Applikationen. In dieser Lackierung wurde sie damals an mehreren Tagen in Umlaufplänen der Baureihe 111 des BW München 1 eingesetzt.



Bild 20: In Kürze wird die 111 068 das Bw München 1 in Richtung Hauptbahnhof München verlassen, um dort einen Nahverkehrszug nach Rosenheim zu übernehmen (23.10.1986). Diese Aufnahme gibt den roten Farbton des damaligen Anstriches der 111 068 noch etwas exakter wieder als das Bild 19. **Fotos 19 und 20: A. Ritz**

Farben wurden bereits der DB übergeben: am 17. Dezember 1986 in Krefeld-Uerdingen der Nahverkehrstriebzug 628 201/928 201 und am 13. Januar 1987 in München die erste Serienlokomotive der Baureihe 120. Ziel der DB ist, die hochwertigen IC- und ICE-Züge bis zur Inbetriebnahme der Neubaustrecken Hannover – Würzburg und Mannheim – Stuttgart im Jahre 1991 im neuen Gewand präsentieren zu können. Die Umlackierung des gesamten Bestandes von rund 13.000 Reisezugwagen wird sich fast bis zum Jahr 2000 hinziehen. **HO**



Bild 1: Am 17. November 1986 erreichte der ICE auf einem bereits fertiggestellten Teilstück der Neubaustrecke Hannover – Würzburg die Rekordgeschwindigkeit von 345 km/h. Das Foto entstand wenige Tage zuvor bei Meßfahrten auf der Neubaustrecke.

Der ICE auf Rekordjagd

Als Vorläufer künftiger Hochgeschwindigkeitszüge wurden im Sommer des Jahres 1985 die beiden Triebköpfe und drei Mittelwagen des Intercity-Experimental von der Deutschen Bundesbahn in Dienst gestellt. Dieser Zug, Paradeferd der modernen Bundesbahn, ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 350 km/h ausgelegt und dient der Erprobung neuer Komponenten beim Betrieb schnellfahrender Züge auf den im Bau befindlichen Neubaustrecken.

Bereits bei seiner Jungfernfahrt, zu der viel Prominenz aus Politik und Wirtschaft eingeladen war, erreichte der ICE am 26. November 1985 um 11.29 Uhr zwischen Rheda-

Wiedenbrück und Oelde eine Geschwindigkeit von 317 km/h. Zum ersten Mal in der Geschichte der deutschen Eisenbahnen übertraf ein mit Fahrgästen vollbesetzter Zug die Marke von 300 km/h. Gleichzeitig wurde damit nicht nur ein deutscher Rekord für den schienengebundenen Verkehr aufgestellt, sondern auch ein neuer Weltrekord für Drehstromfahrzeuge.

An dieses Ereignis schloß sich dann eine Vorführungsfahrt durch die Bundesrepublik an, der danach Versuchsfahrten im Münchener Raum folgten.

Im Sommer des Jahres 1986 war dann mit dem Abschnitt zwischen Burgsinn und

Hohe Wart der erste Teil der Neubaustrecke Hannover – Würzburg fertiggestellt, die als Teststrecke für die schnellen Züge der Zukunft ausersehen war. Unmittelbar nachdem am 15. Juli 1986 die Fahrleitung an das Stromnetz angeschlossen war, hat die DB auf dieser völlig neu gebauten Strecke mit umfangreichen Meßfahrten begonnen. Mit Meßzügen wurden die Gleislage, die Fahrdynamik, die Sicherungsanlagen und das Verhalten der Oberleitung und der Stromabnehmer untersucht, um danach die Schnellfahrversuche einzuleiten.

Im Rahmen dieser Schnellfahrten erreichte der ICE am 17. November 1986 um 15.25 Uhr



Bild 2: Zwischen dem Betriebsbahnhof Burgsinn und der Überleitstelle Hohe Wart steht die Neubaustrecke Hannover – Würzburg seit Sommer 1986 für Meßfahrten zur Verfügung. Im November 1986 fanden hier zahlreiche Schnellfahrversuche mit dem fünfteiligen ICE statt. Das Foto entstand südlich des Sinnbergtunnels.

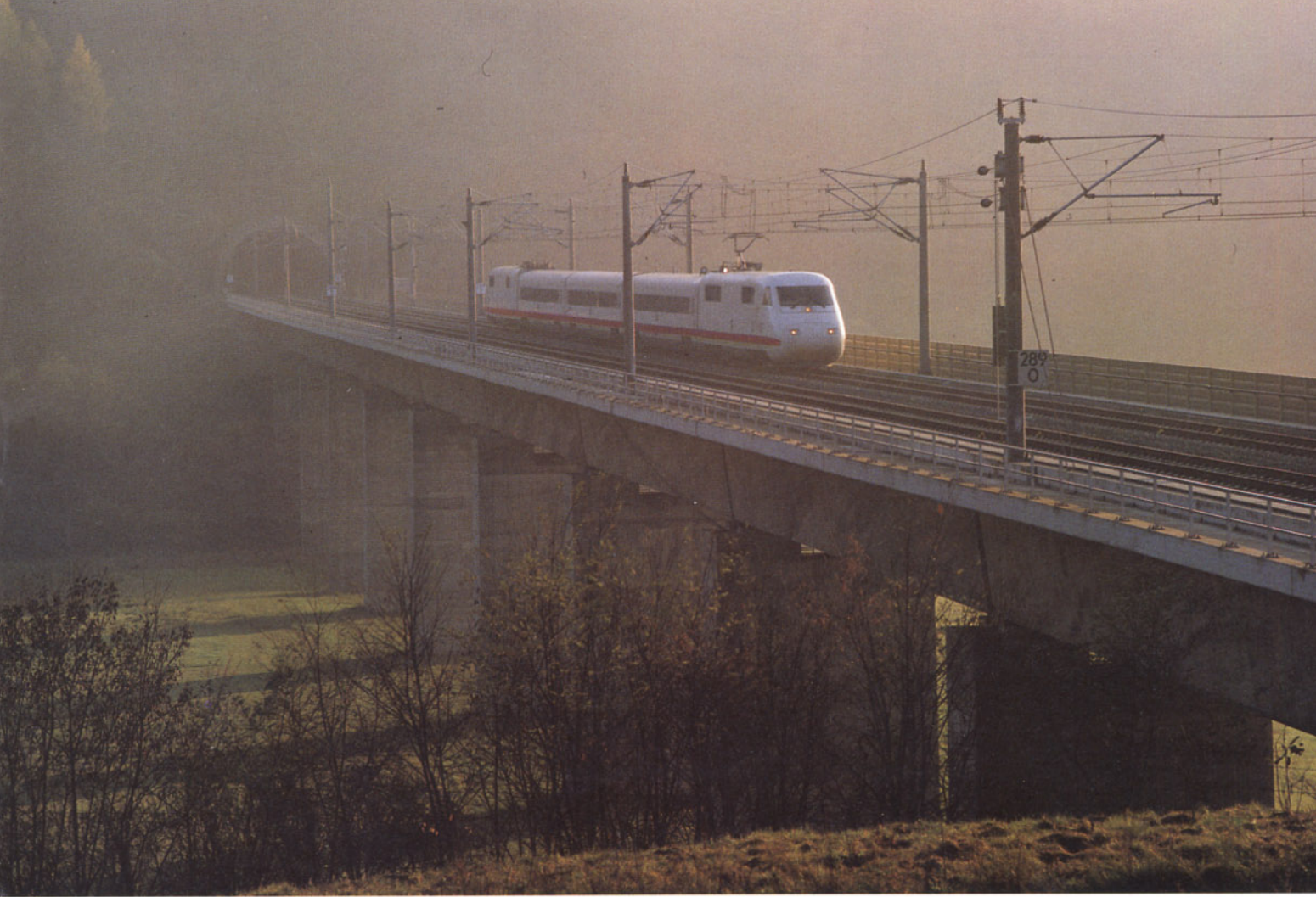
Bilder 3 und 4 (rechte Seite): Bei Schaippach kreuzt die Trasse der Neubaustrecke Hannover – Würzburg das Sinnthal und mündet dann in den 1127 m langen Einmalbergtunnel. Die Sinnthalbrücke ist 442 m lang, die Schienen liegen an der höchsten Stelle 23 m über dem Talboden. **Alle Fotos: A. Ritz**

mit 345 km/h einen neuen Geschwindigkeitsrekord. Innerhalb von nur viereinhalb Minuten nach dem Anfahren war diese Geschwindigkeit erreicht, die allerdings nur für wenige Sekunden gehalten werden konnte, da die Teststrecke mit einer Länge von nur 28 km/h schon wieder das Einleiten des

Bremsvorganges verlangte, bei dem drei verschieden arbeitende Systeme den Zug sehr sanft zum Halten brachten. Besonders bemerkenswert ist die Tatsache, daß der Wert von 345 km/h in dem 5228 m langen Mühlberg-Tunnel erreicht wurde. Es ist weltweit die höchste Geschwindigkeit,

die je in einem Tunnelabschnitt gefahren wurde. Bislang hat der Intercity-Experimenttal damit wohl alle Erwartungen der Hersteller Krauss Maffei, Krupp, Henschel, AEG, BBC und Siemens sowie der Deutschen Bundesbahn erfüllt.

HO



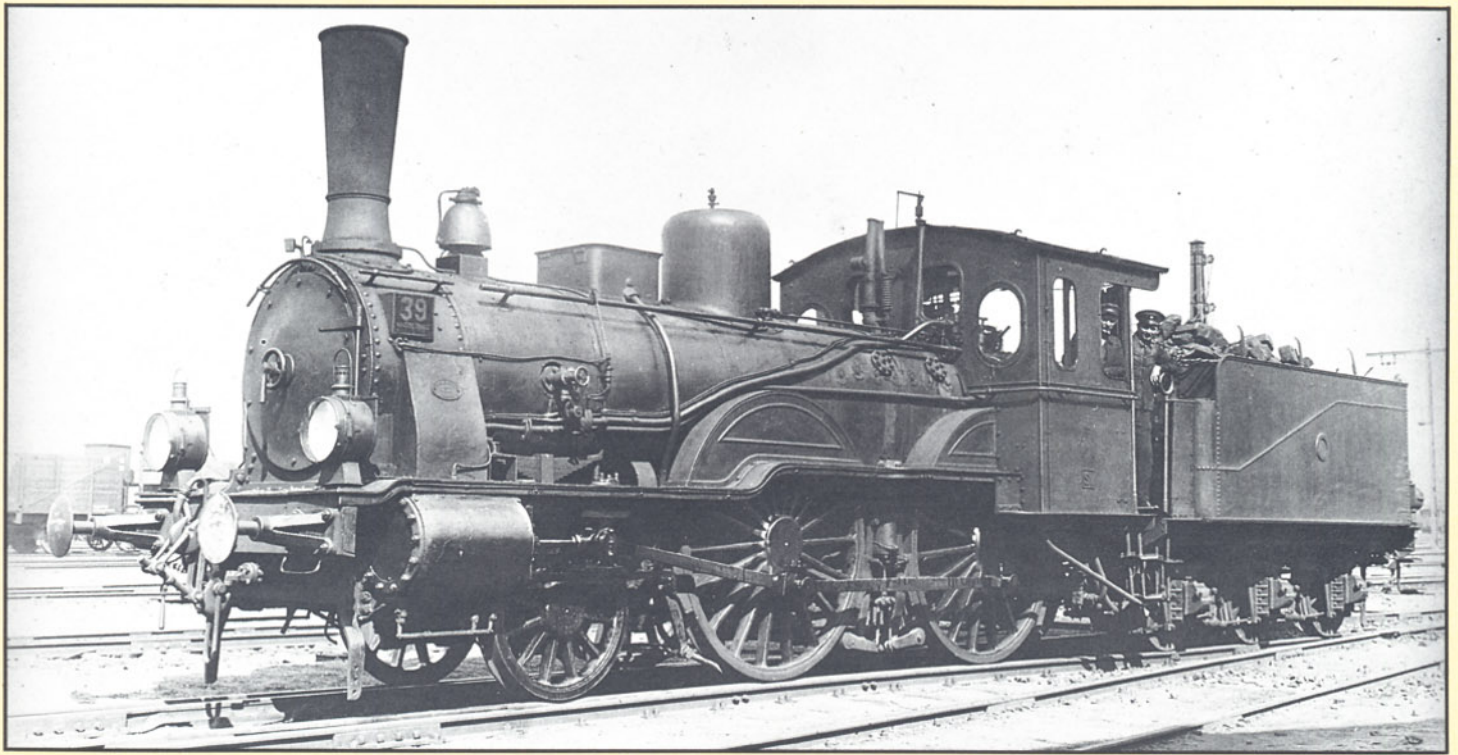


Bild 1: Nur die KED Essen stufte ihre Maschinen nach Musterblatt III-2 im Jahre 1906 als P 3 ein, alle übrigen Direktionen reiheten diese Lokomotiven in die Gattung S 1 ein. Das Foto zeigt die (S 1) Magdeburg 39, eine Normale nach Musterblatt III-2, die 1890 von Henschel geliefert wurde (Fabrik-Nr. 3113).
Foto: W. Hubert



Preußen-Report

Fortsetzung aus Eisenbahn-Journal 9/1986

Die anderen normalen und nicht-normalen Lokomotiven der P 3-Gruppe

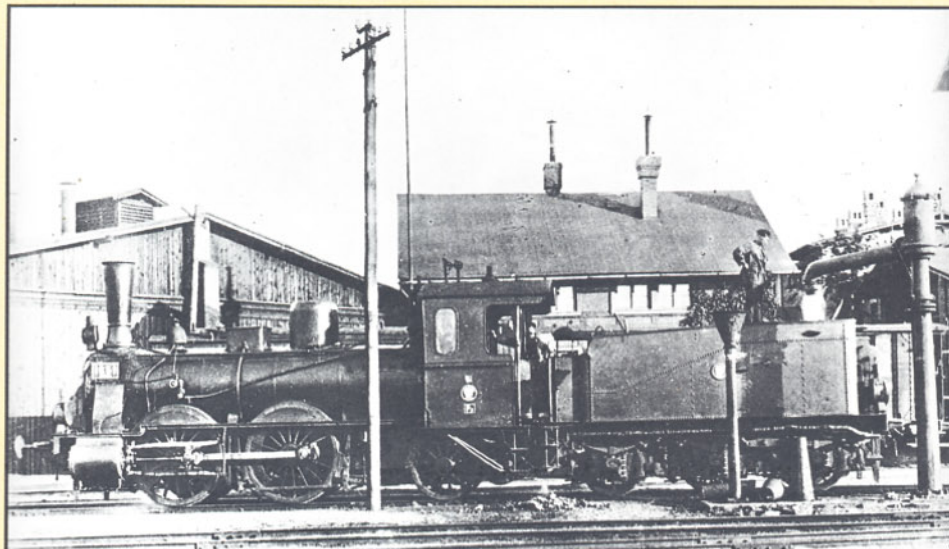
Hier müssen wir klar unterscheiden zwischen Lokomotiven, die zwar zu den normalen zählen, aber nicht nach den Musterblättern III-1 und III-1a gebaut wurden und der bunten Palette nicht-normaler, von den alten Staats- oder Privatbahnen übernommener und in die P 3-Gruppe eingereichter Lokomotiven.

Zur Gruppe der nach anderen Musterblättern gebauten P 3-Lokomotiven gehören:

P 3 nach Musterblatt III-2

Schwartzkopf lieferte im Jahre 1890 im

Bild 2: Die (P 3) Hannover 1651 ist eine Normale nach Musterblatt III-3b. Sie wurde 1889 von Henschel gebaut (Fabrik-Nr. 2791) und als Magdeburg 501 (2. Besetzung) in Dienst gestellt. 1905 wurde sie in Hannover 301 (2. Besetzung), 1906 in (P 3) Hannover 1651 und kurz darauf in (G 2) Hannover 3051 (2. Besetzung) umgezeichnet.



Rahmen eines größeren Bauloses nach Musterblatt III-2 drei dieser großrädigen Schnellzuglokomotiven mit den Fabriknummern 1745, 1758 und 1759 (Abmessungen: 420/600/1980 mm; 12 kg/cm²) an die KED Berlin als Betriebsnummern 108, 121 und 122 (jeweils in zweiter Besetzung). 1903 kamen diese drei Maschinen zur KED Essen (Betriebsnummern 249 – 251), wurden 1906 in (P 3) Essen 1620 – 1622 umgezeichnet und 1910/11 ausgemustert. Bei allen übrigen Direktionen wurden die Lokomotiven nach

Musterblatt III-2 im Jahre 1906 in die Gattung S 1 eingereiht.

P 3 nach altem Musterblatt 15

Die 1B n2-Lokomotiven nach dem alten Musterblatt 15 (mit Innensteuerung) wurden fast ausnahmslos in die Gruppe P 2 eingeordnet (vgl. Preußen-Report in der Ausgabe 8/1986 des Eisenbahn-Journals). Aus einer Gruppe von zehn Maschinen nach diesem Musterblatt (mit den Betriebsnummern Hannover 446 – 455) teilte die KED Hannover – wahrscheinlich wegen neuer Ersatzkessel – die Betriebsnummern 447, 448 und 452 im Jahre 1906 der Gruppe P 3 als Hannover 1677 – 1679 zu, während die restlichen sieben Maschinen ab diesem Zeitpunkt als (P 2) Hannover 1556 – 1562 geführt wurden. Die 1878 von Hartmann in Chemnitz gelieferten Maschinen (Fabrik-Nrn. 981, 982 und 986) wurden noch im Jahre 1906 ausrangiert. Baugleich mit den Lokomotiven nach Musterblatt 15 waren auch die folgenden vier Hannoveraner Lokomotiven, allerdings hatten sie einen auf 12 kg/cm² erhöhten Dampfdruck. Die Magdeburg 302 – 305 wurden 1884 von Borsig mit den Fabriknummern 4005 – 4008 gebaut. Die Magdeburg 302 kam 1890 als Betriebsnummer 404 (2. Besetzung), die anderen drei 1896 als Betriebsnummern 303 – 305 (2. Besetzung) zur KED Hannover. Dort wurden sie 1906 in (P 3) Hannover 1656 sowie 1652 – 1654 umgezeichnet.

P 3 nach Musterblatt III-3b

Nach Musterblatt III-3b wurden B1 n2-Ge-

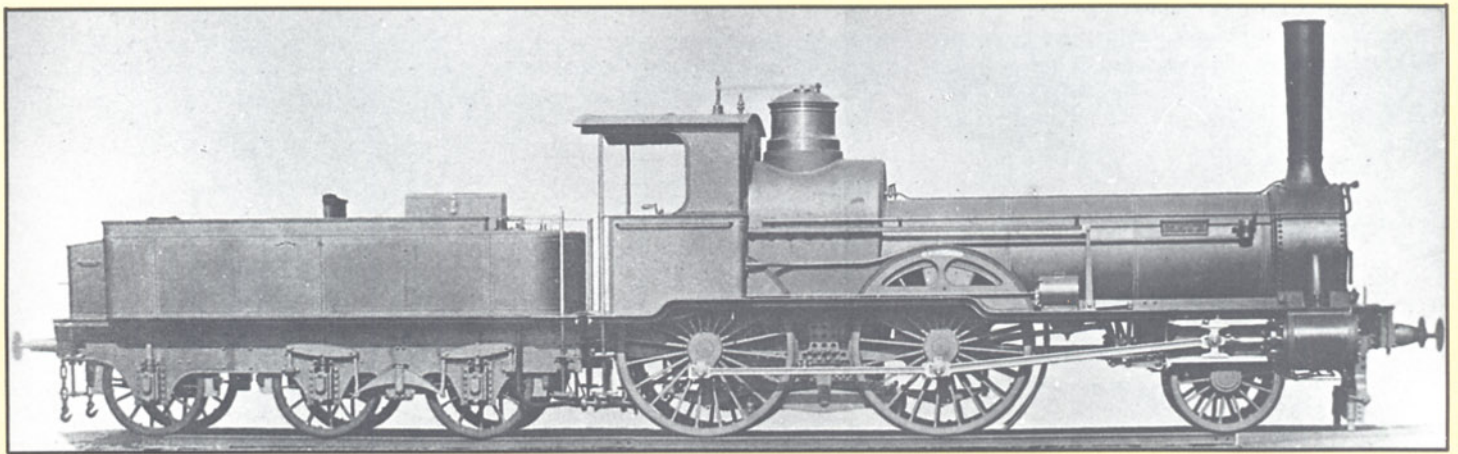


Bild 3: Diese Lokomotivtype der Cöln-Mindener Eisenbahn wird auch "Durchbrenner" genannt. Von den insgesamt 30 gebauten Maschinen wurden nur noch fünf Stück im Jahre 1906 umgezeichnet. Zwei Schwesterlokomotiven der abgebildeten "Metz", die 1871 von Borsig unter der Fabriknummer 2687 gebaut wurde, die "Nahe" und die "Saale" der Cöln-Mindener Eisenbahn, wurden 1906 von der KED Essen als P 3 eingestuft und erhielten die Betriebsnummern (P 3) Essen 1635 und 1636.

mischzuglokomotiven gebaut, die unseren Lesern bereits im Eisenbahn-Journal 4/1984 vorgestellt wurden. Altona hat sie 1906 als G 2, Königsberg als P 2 und Hannover als P 3 bezeichnet. Die beiden von Henschel 1889 als Fabriknummer 2790 und 2791 nach Musterblatt III-3b gebauten Lokomotiven waren ursprünglich als Magdeburg 500 und 501 bezeichnet. 1905 kamen sie zur KED Hannover, wo sie die Betriebsnummern 300 und 301 trugen, und 1906 in (P 3) Hannover 1650 und 1651 umgezeichnet wurden. Während die 1650 sofort abgestellt wurde, existiert von der anderen Maschine ein Foto mit der Betriebsnummer (P 3) Hannover 1651, das insofern eine Rarität darstellt, als die Lok schon nach kurzer Zeit erneut umgezeichnet wurde, und zwar in (G 2) Hannover 3051 (2. Besetzung).

Waren die bisher vorgestellten Lokomotiven solche verschiedener Normalbauarten, so gab es daneben noch eine Reihe nicht-normaler Lokomotiven in der P 3-Gruppe, von denen jetzt die Rede sein soll.

Nicht-normale P 3

● Aus dem "Altpreußischen Kaleidoskop" im Eisenbahn-Journal 5/1986 sind die "Durchbrenner" der ehemaligen Cöln-Mindener Eisenbahn (CME) unseren Lesern bereits bekannt.

Der Bestand von einst 30 Maschinen dieser berühmten Bauart (mit den Abmessungen 420/508/1981 mm; 10 kg/cm²) war 1906 bereits arg geschrumpft: Ganze fünf Maschinen galt es noch umzuzeichnen. Wie nicht anders zu erwarten, auch hier wieder in verschiedene Gattungen. Während die KED Hannover ihre drei Maschinen bei den S 1 einreichte, wurden die beiden anderen von der KED Essen in P 3 umgezeichnet. Es waren dies die "Nahe" (gebaut 1872 von Borsig, Fabrik-Nr. 2686) und die "Saale" (gebaut 1873 von Hartmann, Fabrik-Nr. 686) der Cöln-Mindener Eisenbahn, die 1883 die Betriebsnummern 134 und 178 der KED Cöln rechtsrheinisch erhielten und 1895 mit den gleichen Nummern an die neugebildete KED Essen gingen. Dort wurden sie 1906 in (P 3) Essen 1635 und 1636 umgezeichnet und zwei Jahre später ausgemustert.

● Für die KED Hannover hat deren "maschinentechnisches Mitglied", Obermaschinen-

Bild 6: Zwischen 1872 und 1876 beschaffte die Hannoversche Staatsbahn 86 Personenzuglokomotiven dieses Typs. Die abgebildete Hannover 286 wurde 1875 von Hanomag gebaut (Fabrik-Nr. 1233) und noch vor 1906 ausgemustert. 16 Schwesterlokomotiven erlebten jedoch die Umzeichnung im Jahre 1906 und wurden als P 3 eingestuft.

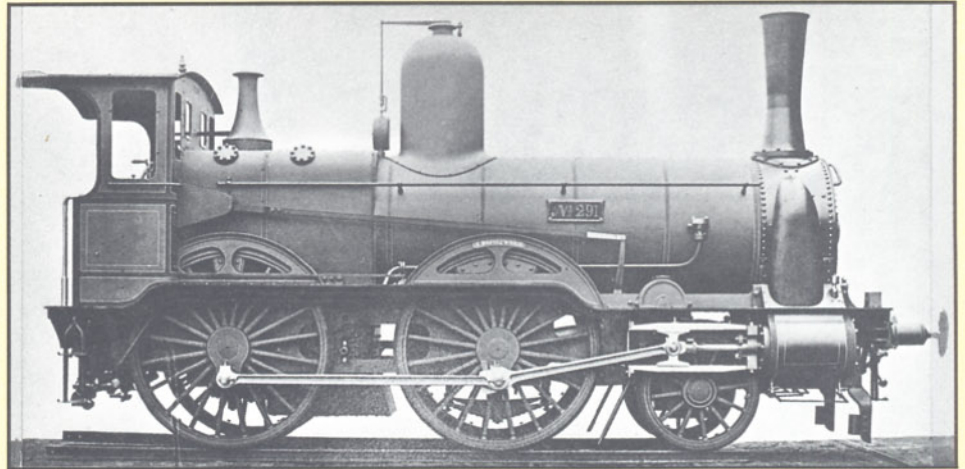


Bild 4: Diese Schnellzuglokomotive wurde von der Hannoverschen Staatsbahn zwischen 1869 und 1876 in insgesamt 78 Exemplaren beschafft. Das Foto zeigt die Betriebsnummer 291, die 1869 von Borsig gebaut (Fabrik-Nr. 2356) und 1883 in Hannover 154 umgezeichnet wurde. Der Durchmesser der Treibräder beträgt bei der abgebildeten Maschine 1829 mm.

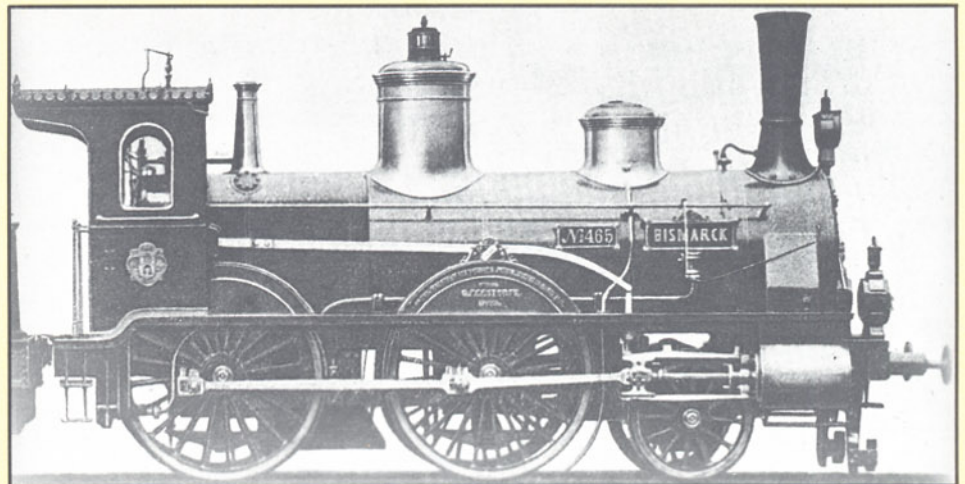
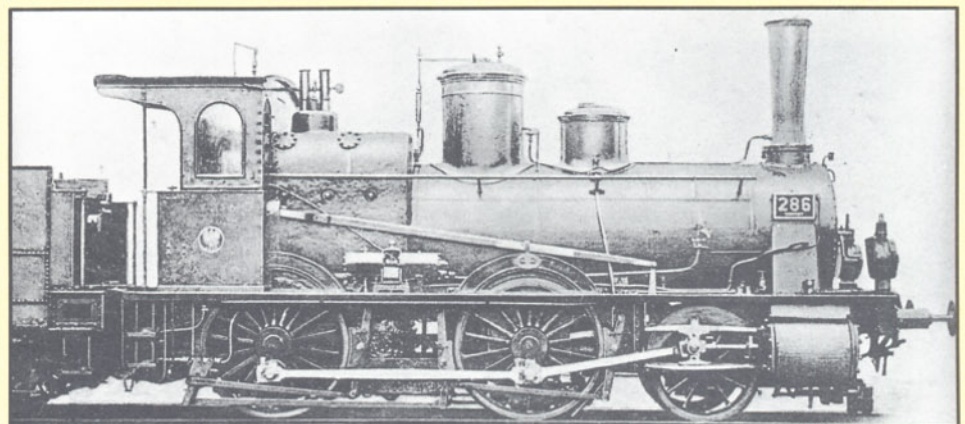


Bild 5: Die "Bismarck" gehört zur gleichen Serie von 78 Schnellzuglokomotiven der Hannoverschen Staatsbahn, unterscheidet sich jedoch von der in Bild 4 gezeigten Lokomotive u.a. durch einen größeren Treibraddurchmesser von 1848 mm. Sie wurde 1873 von Hanomag gebaut (Fabrik-Nr. 1000) und erhielt zunächst die Betriebsnummer 465. Sie wurde 1883 in Hannover 186 und 1906 in (P 3) Hannover 1626 umgezeichnet.



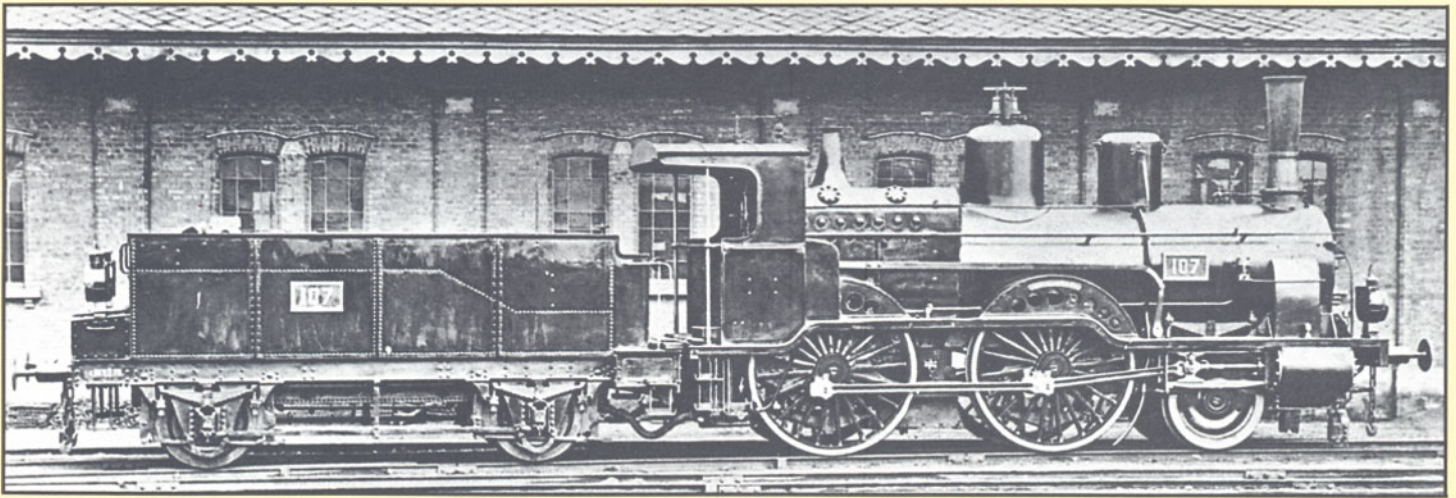


Bild 7: In den Jahren 1872 – 1876 beschaffte die Main-Weser-Bahn eine Serie von 29 Schnellzuglokomotiven, darunter auch die abgebildete Maschine mit der Betriebsnummer 107. Sie wurde 1874 von Henschel geliefert (Fabrik-Nr. 766). 16 Lokomotiven dieses Typs wurden 1906 von der KED Cassel noch umgezeichnet und erhielten die Betriebsnummern (P 3) Cassel 1681 – 1696.

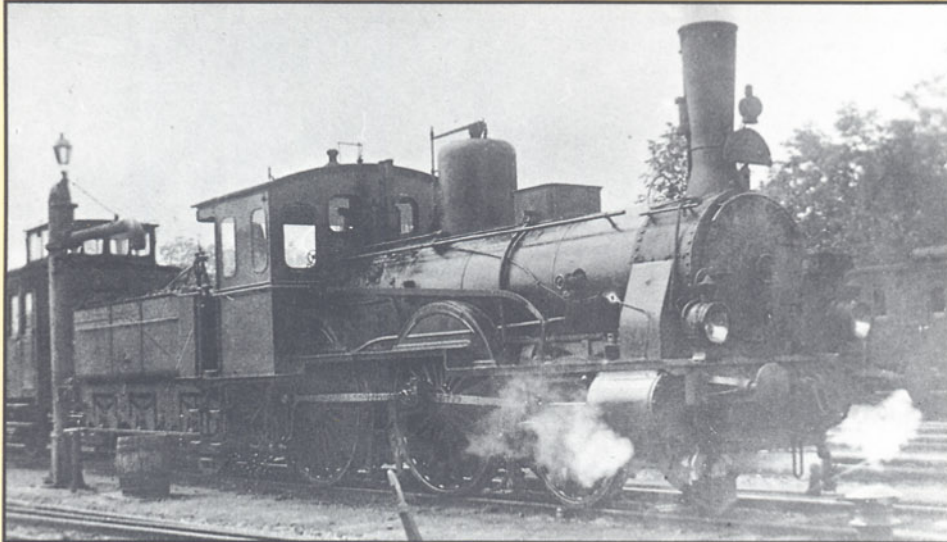


Bild 8: Die Betriebsnummer 12 "Auguste Viktoria" der Hessischen Ludwigsbahn wurde 1895 von Henschel gebaut (Fabrik-Nr. 4311). Nach der Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn wurde sie in Mainz 207 und im Jahre 1906 in (P 3) Mainz 1622 umgezeichnet.

meister Schäffer, nach 1866 einige vorzügliche Bauarten entworfen, so je eine 1B n2 für den Personen- und für den Schnellzugdienst.

Die insgesamt 78 Schnellzuglokomotiven (mit den Abmessungen 419/559/1829 bzw. 1848 mm; 10 kg/cm²) sind in den Jahren 1869 – 1876 beschafft worden. Nach über dreißig Dienstjahren sind noch 24 von ihnen als (P 3) Hannover 1617 – 1640 umgezeichnet worden.

Weit weniger gut hat sich die Personenzuglok gehalten (Abmessungen: 420/559/1524 mm; 10 kg/cm²). Obwohl erst in den Jahren 1872 – 1876 in 86 Exemplaren von

Hanomag und Schichau geliefert, haben nur 9 Maschinen bei der KED Hannover (P 3 Hannover 1641 – 1649), vier Maschinen bei der KED Cassel (P 3 Cassel 1671 – 1674) und drei bei der KED Münster (P 3 Münster 1601 – 1603) die Umzeichnung im Jahr 1906 erlebt. Eine Lokomotive mit einem Treibraddurchmesser von nur 1524 mm war eben auch damals schon nicht mehr "in".

• Die Main-Weser-Bahn (Cassel – Gießen – Frankfurt am Main) hat sich stets durch leistungsfähige Lokomotiven ausgezeichnet. Ab 1866 hat sie – von einigen Umbauten mit einem Treibraddurchmesser von 1552 mm abgesehen – ausschließlich Schnellzug-

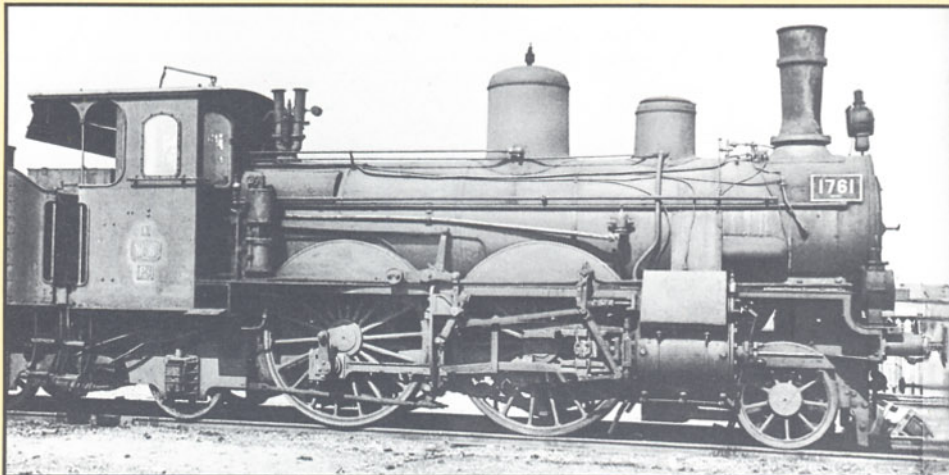
lokomotiven in Dienst gestellt. In den Jahren 1872 – 1876 sind 29 Maschinen geliefert worden (Abmessungen: 438/559/1857 mm), von denen 7 noch einen Dampfdruck von 10 kg/cm², 22 aber bereits einen erhöhten Dampfdruck von 12 kg/cm² besaßen. Von den insgesamt 29 beschafften Lokomotiven wurden 16 im Jahre 1906 noch umgezeichnet in (P 3) Cassel 1681 – 1696. Mit Ausnahme der (P 3) Cassel 1681 und 1682 handelte es sich dabei nur um Maschinen mit dem erhöhten Dampfdruck von 12 kg/cm².

• Bei der Hessischen Ludwigsbahn sind zwei Bauarten zu nennen: Die eine gleicht in vielfacher Hinsicht der normalen nach Musterblatt III-1, der späteren P 3¹. Ihre Abmessungen lauten: 432/560/1705 mm; 12 kg/cm². Alle 20 Lokomotiven dieser Bauart wurden 1906 als P 3 eingestuft. Sie erhielten die Betriebsnummern (P 3) Mainz 1615 – 1625 und (P 3) Frankfurt 1753 – 1761. Die zweite Bauart, eine 1B1 n2 (Abmessungen: 435/600/1850 mm; 12 kg/cm²), mag auf manchen Betrachter vielleicht etwas fremdartig wirken. Sie wurde in den Jahren 1893 – 1896 in sechs Exemplaren von Krauss, München, und in sieben Exemplaren von Hanomag an die Hessische Ludwigsbahn geliefert. Sie galt in jeder Hinsicht als vorzüglich. Die Kgl. Preußische und Großherzogl. Hessische ED Mainz führte sie ab 1906 als (P 3) Mainz 1751 – 1763.

• Sehr viel "normaler" wirken die 1B n2 der Main-Neckar-Eisenbahn (Abmessungen: 420/500/1828 mm; 12 kg/cm²). Sie sind der P 3¹ nach Musterblatt III-1 zwar recht ähnlich, wegen verschiedener Abweichungen vom Musterblatt muß man sie jedoch zu den nicht-normalen Bauarten rechnen. Bei der Main-Neckar-Eisenbahn führten sie die Bahnnummern 65 – 70 und zusätzlich Namen (von "Rom" bis "Venedig"). Im Jahre 1902 gelangten sie zur ED Mainz und wurden dort ab 1906 als (P 3) Mainz 1701 – 1706 bezeichnet.

• Im Jahre 1903 übernahm der Preußische Staat die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn. Zu den letztbeschafften Maschinen dieser Eisenbahngesellschaft gehörten sechs 1B n2-Lokomotiven, die sich in mancherlei Hinsicht von der normalen 1B nach

Bild 9: Die (P 3) Mainz 1761 wurde als Betriebsnummer 129 "Adler" von der Hessischen Ludwigsbahn in Dienst gestellt. Gebaut wurde sie im Jahre 1895 von Hanomag (Fabrik-Nr. 2649). Nach der Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn teilte die Direktion Mainz ihr übrigens die Betriebsnummer 310 zu, die sie bis zur Umzeichnung im Jahre 1906 führte.



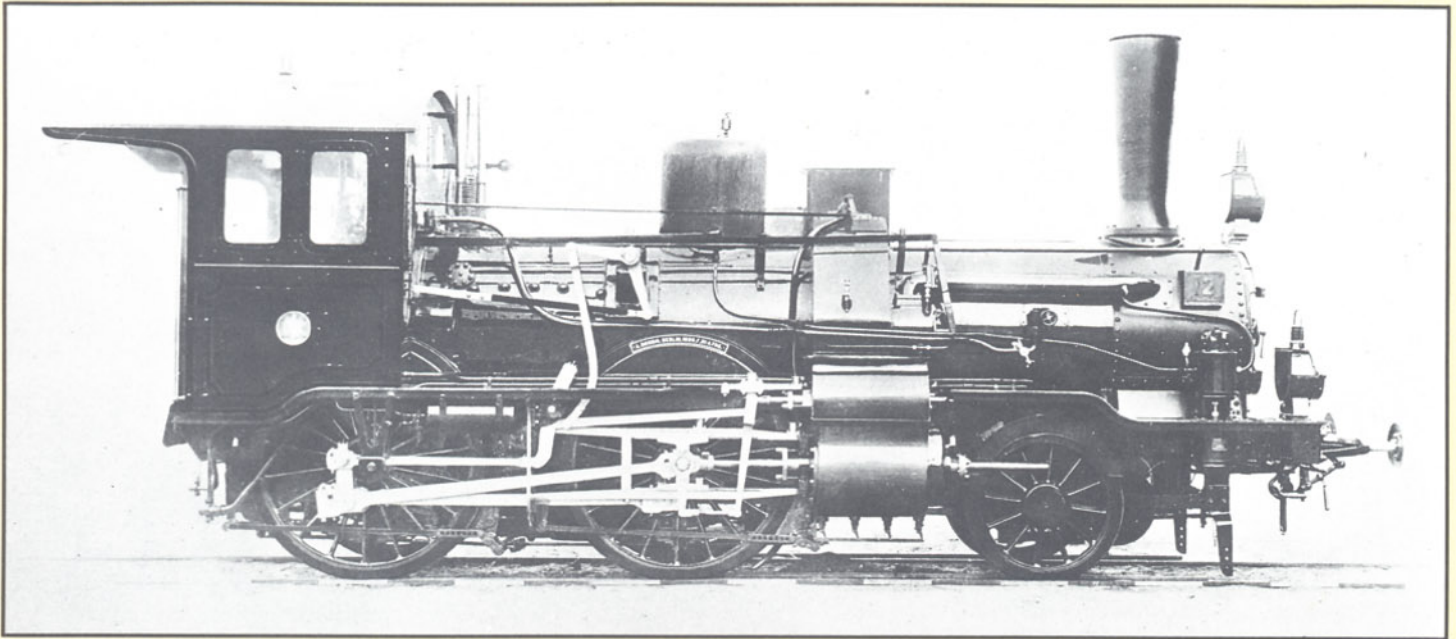


Bild 13: Die Betriebsnummer 12 der Kgl. Militär-Eisenbahn wurde 1899 von Borsig nach Musterblatt III-1a gebaut (Fabrik-Nr. 4706). Sie wurde 1919 ausgemustert.
Foto: Verlagsarchiv



Bild 14: Die 34 7351 der Deutschen Reichsbahn wurde 1896 von Schichau an die Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn geliefert (Fabrik-Nr. 837). Ihre Bauform stimmt mit der der preußischen Lokomotiven nach Musterblatt III-1 weitgehend überein.

Tabelle 1
Lokomotiven der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn (MFFE) nach preußischem Musterblatt III-1, die im endgültigen Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn von 1925 aufgeführt sind:

Hersteller	Baujahr und Fabrik-Nr.	Betriebsnummern der MFFE	ab 1925	
Betriebsgattungszeichen P 23.12				
Henschel	1891/3485	119*)	→ 34 7301	
	1892/3510	109	34 7302	
	3648	112	34 7303	
	3649	113	34 7304	
	1894/4111	117	34 7305	
	4112	118	34 7306	
	1899/5066	129	34 7307	
Linke-Hofmann	1905/ 296	137	34 7308	
Betriebsgattungszeichen P 23.13				
Schichau	1896/ 837	121	→ 34 7351	
Henschel	1897/4638	123	34 7352	
	4640	125	34 7353	
	4641	126	34 7354	
	1899/5057	128	34 7355	
	1901/5814	133	34 7356	
	Linke-Hofmann	1901/ 75	131	34 7357
		76	132	34 7358
1904/ 269		135	34 7359	
270		136	34 7360	
1905/ 297		138	34 7361	
1907/ 498		139	34 7362	
499		140	34 7363	
500	141	34 7364		

*) Von der Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn beschafft (dort Betriebsnummer 8), die 1894 verstaatlicht wurde.

beider Bauarten in Dienst gestellt. Hanomag lieferte 1895 mit den Fabrik-Nrn. 2783 und 2784 zwei Maschinen nach Musterblatt III-1, die bei der Kgl. Militär-Eisenbahn die Betriebsnummern 10 und 11 erhielten. Die Lok mit der Betriebsnummer 11 wurde 1919 ausgemustert, die andere 1919/20 von den Preußischen Staatseisenbahnen übernommen und in (P 3¹) Halle 1664 umgezeichnet. Ihre Ausmusterung erfolgte 1922/23. Nach Musterblatt III-1a baute Borsig 1899 mit der Fabrik-Nr. 4706 die Betriebsnummer 12 der Kgl. Militär-Eisenbahnen, die 1919 ausgemustert wurde.

Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn

Über vier Jahrzehnte lang haben 1B-Lokomotiven in Mecklenburg auf den größeren Strecken die Personenzüge, auch die schnellfahrenden, befördert. Erst ab 1903 wurden sie von 2B-Lokomotiven (die baugleich mit der preußischen Gattung P 4² waren) abgelöst.

Ab 1891 wurden 1B-Lokomotiven beschafft, die mit den preußischen Maschinen nach Musterblatt III-1 weitgehend übereinstimmten. Sie haben sich bei den einfachen Betriebsverhältnissen in Mecklenburg durchaus bewährt. Bis 1907 wurden von dieser

Tabelle 2
Lokomotiven der Gattung P 3 der Lübeck-Büchener Eisenbahn

Hersteller, Baujahr und Fabrik-Nr.	Betriebsnummern bis / ab 1917	Namen	Jahr der Ausmusterung
Übergangsform vom alten Musterblatt 15 zum Musterblatt III-1			
Sw	1894/2187	47 23	»Lübeck« 1918
	2188	48 24	»Riga« 1917
	1896/2341	51 25	»St. Petersburg« 1917
Verbundlokomotiven nach preußischem Musterblatt III-1a			
He	1897/4586	52 26	»Adler« 1923
	4587	53 27	»Falke« 1922
	1899/5074	57 28	»Greif« 1922
	5075	58 29	»Möve« 1922
	5076	59 30	»Sperber« 1922
	5138	60 31	»Bussard« 1925
	1901/5564	61 32	»Condor« 1923
	5565	62 33	»Schwalbe« 1924

Abkürzungen: Sw = Schwartzkopff — He = Henschel

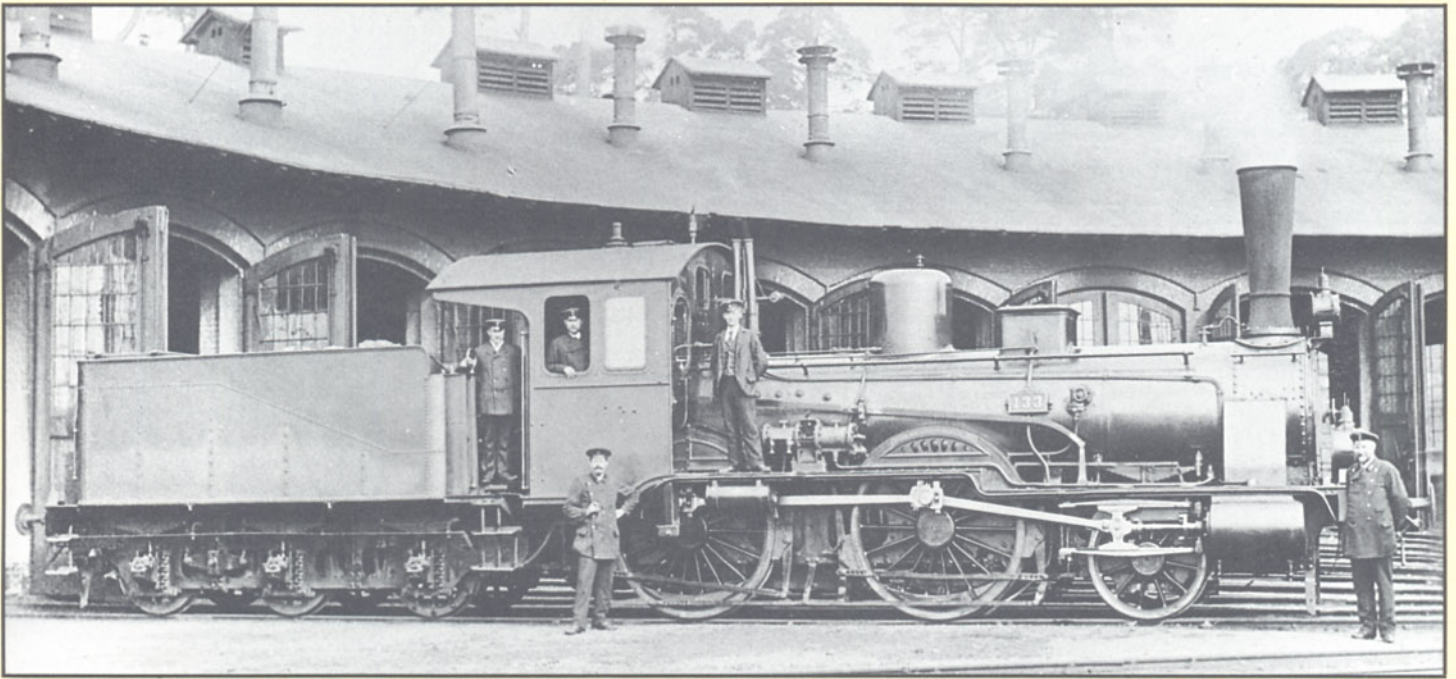


Bild 15: Die Betriebsnummer 133 der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn wurde 1901 von Henschel nach preußischem Musterblatt III-1 gebaut (Fabrik-Nr. 5814). Die Deutsche Reichsbahn zeichnete sie im Jahre 1925 in 34 7356 um.

Bauart insgesamt 41 Stück beschafft. 22 dieser Lokomotiven sind im endgültigen Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn von 1925 aufgeführt. Die Lokomotiven 34 7301 – 7308 erhielten bei der Deutschen Reichsbahn das Betriebsgattungszeichen P 23.12, die Maschinen 34 7351 – 7364 dagegen das Betriebsgattungszeichen P 23.13, d.h. die mittlere Achslast je Kuppelachse lag bei diesen Maschinen etwas höher. Nach 1925 waren sie nur noch im Rangierdienst eingesetzt, die letzten sind 1930 ausgemustert worden. Die Tabelle 1 führt alle im endgültigen Umzeichnungsplan von 1925 enthaltenen Lokomotiven auf.

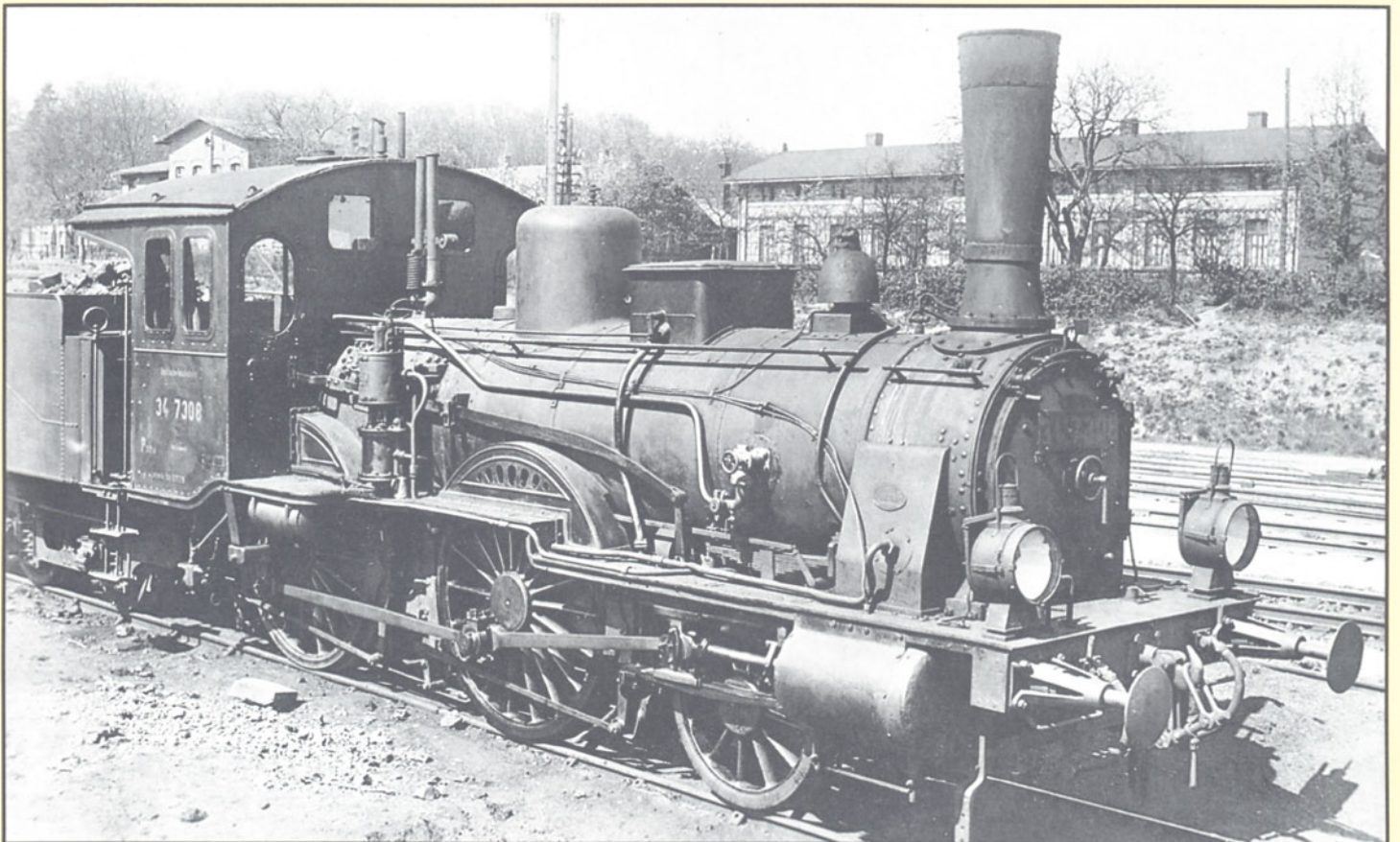
Die Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn hat zwar keine Lokomotiven nach dem preußischen Musterblatt III-1a (spätere P 3²) beschafft, drei solche Lokomotiven der Preußischen Staatseisenbahnen erhielten nach Überweisung von der Direktion Cassel an die General-Direktion Schwerin im Jahre 1920 jedoch Betriebsnummern der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn. Es handelt sich um die Maschinen (P 3²) Cassel 1753, 1755 und 1762, die in Mecklenburg die Betriebsnummern 151, 152 und 153 erhielten und im vorläufigen Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn als 34 7351 – 7353 aufgeführt sind. Zu einer

endgültigen Umzeichnung kam es jedoch nicht mehr, denn sie wurden bereits 1923/24 ausgemustert.

Lübeck-Büchener Eisenbahn

Die Lübeck-Büchener Eisenbahn besaß drei 1B-Maschinen, die nicht in allen Punkten den preußischen Normalien entsprachen. Die Konstruktion bildet einen Übergang vom alten Musterblatt 15 zum Musterblatt III-1. Bei der Lübeck-Büchener Eisenbahn wurden diese drei Lokomotiven als P 3 bezeichnet. Darüberhinaus besaß die Lübeck-Büchener Eisenbahn acht Lokomotiven, die nach dem preußischen Musterblatt III-1a gebaut wur-

Bild 16: Die 34 7308 der Deutschen Reichsbahn wurde 1905 von Linke-Hofmann an die Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn geliefert (Fabrik-Nr. 296) und mit der Betriebsnummer 137 in Dienst gestellt. Auch sie entspricht in der Bauausführung weitgehend den Lokomotiven nach preußischem Musterblatt III-1. Foto: Kirchhoff, Sammlung Rauter



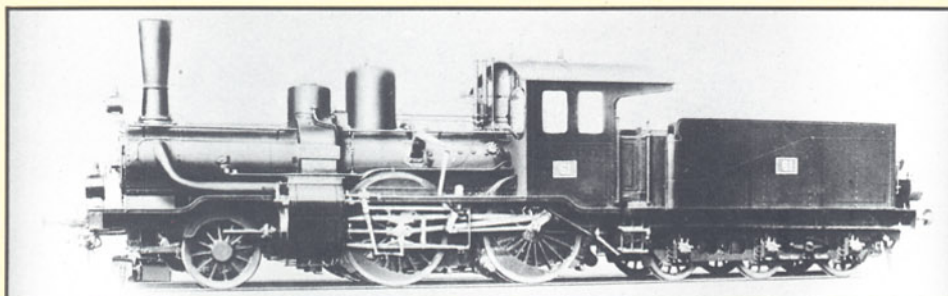


Bild 17: Die Lübeck-Büchener Eisenbahn besaß acht Verbundlokomotiven, die Henschel nach preußischem Musterblatt III-1a gebaut hatte. Das Foto zeigt die Betriebsnummer 61 "Condor", die im Jahre 1901 geliefert wurde (Fabrik-Nr. 5564). Alle Fotos (soweit nicht anders angegeben): Sammlung Dr. Scheingraber

den und ebenfalls die Gattungsbezeichnungen P 3 erhielten (siehe auch Tabelle 2).

Abschied von den 1B-Bauarten

In den achtziger und neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts wurden die Züge länger und insbesondere die schnellfahrenden wegen der neuen vierachsigen Drehgestellwagen auch erheblich schwerer. Die nun geforderte größere Leistungsfähigkeit der Lokomotiven konnten die dreiachsigen Bauarten allein schon wegen der begrenzten Belastbarkeit des Oberbaues nicht mehr erbringen. Der Übergang zu vierachsigen Bauarten erschien, zumindest im Schnellzugsdienst, dringend geboten.

Der Abschied von den 1B-Bauarten war damit vorausbestimmt, wenn es auch noch langer Jahre bedurfte, bis die letzten preußischen P 3¹ und P 3² (1923/1924), die letzten mecklenburgischen P 3¹ (1930) ausgemustert waren. Mit ihnen fielen die 1B der Vergessenheit anheim – Bauarten, die während eines guten halben Jahrhunderts von den Schienen nicht wegzudenken waren. In Berlin, in Schwerin hätte man Abschied feiern können. Man hat es nicht getan, und keiner hat daran gedacht, die eine oder andere 1B für die Nachwelt zu erhalten. Gäbe es nicht großartige Aufnahmen der P 3¹ und P 3², wie z.B. die von Werner Hubert, so könnten wir uns diese Lokomotive kaum noch vorstellen!

H. Rauter

Tabelle 3

Die Lokomotiven der Gattung P 3 (Stand 01.04.1906)

Direktion	Normale nach Musterblatt III-1				15	Nicht-Normale der Bauart				Summe
	III-1	III-1a	III-2	III-3b		1Bn2*)	1Bn2v	1Bn2	2Bn2v	
Altona	70	24	—	—	—	—	—	—	—	94
Berlin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Breslau	61	—	—	—	—	—	—	—	—	61
Bromberg	50	—	—	—	—	—	—	—	—	50
Cassel	49	23	—	—	—	20	—	—	—	92
Cöln	49	—	—	—	—	—	—	—	—	49
Danzig	30	—	—	—	—	—	2	—	—	32
Elberfeld	36	—	—	—	—	—	—	—	—	36
Erfurt	37	3	—	—	—	—	—	—	—	40
Essen	24	—	3	—	—	9	—	—	—	36
Frankfurt a.M.	23	11	—	—	—	9	—	—	—	43
Halle	63	—	—	—	—	—	—	—	—	63
Hannover	17	20	—	2	7	33	—	—	—	79
Kattowitz	20	—	—	—	—	—	—	—	—	20
Königsberg	16	—	—	—	—	—	—	—	—	16
Magdeburg	37	39	—	—	—	—	—	—	—	76
Mainz	14	6	—	—	—	17	—	13	—	50
Münster	9	—	—	—	—	3	—	—	—	12
Posen	27	—	—	—	—	—	—	—	—	27
Saarbrücken	10	—	—	—	—	—	—	—	3	13
Stettin	42	5	—	—	—	—	—	—	—	47
	684	131	3	2	7	91	2	13	3	936

*) einschließlich der stärker vom Musterblatt III-1 abweichenden Bauarten.

Tabelle 4

Übersicht mit Betriebsnummern über die Lokomotiven der Gattung P 3

Aufgeführt werden nur P 3 von Direktionen, die neben P 3 nach Musterblatt III-1 auch andere normale und nicht-normale Lokomotiven der Gattung P 3 im Bestand führten. Unberücksichtigt bleiben bei dieser Übersicht daher die Direktionen Berlin, Breslau, Bromberg, Cöln, Elberfeld, Halle, Kattowitz, Königsberg und Posen. Stand der Übersicht: 01.04.1906.

Betriebs-Nrn. ab 01.04.1906	Bauart (bei nicht-normalen Bauarten mit Abmessungen)	Betriebs-Nrn. ab 01.04.1906	Bauart (bei nicht-normalen Bauarten mit Abmessungen)
Altona		Hannover	
1601 – 1670	Normale nach Musterblatt III-1	1601 – 1616	Normale nach Musterblatt III-1
1701 – 1724	Normale nach Musterblatt III-1a	1617 – 1618	1B n2 der KED Hannover (419/559/1829 mm; 10 kg/cm ²)
Cassel		1619 – 1640	1B n2 der KED Hannover (420/559/1848 mm; 10 kg/cm ²)
1601 – 1649	Normale nach Musterblatt III-1	1641 – 1649	1B n2 der KED Hannover (420/559/1524 mm; 10 kg/cm ²)
1671 – 1674	1B n2 der KED Hannover (419/559/1524 mm; 10 kg/cm ²)	1650 – 1651	Normale nach Musterblatt III-3b
1681 – 1682	1B n2 der Main-Weser-Bahn (438/559/1857 mm; 10 kg/cm ²)	1652 – 1654	Normale nach altem Musterblatt 15, jedoch mit erhöhtem Dampfdruck von 12 kg/cm ²
1683 – 1696	1B n2 der Main-Weser-Bahn (438/559/1857 mm; 12 kg/cm ²)	1655	Normale nach Musterblatt III-1
1751 – 1773	Normale nach Musterblatt III-1a	1656	Normale nach altem Musterblatt 15, jedoch mit erhöhtem Dampfdruck von 12 kg/cm ²
Danzig		1657 – 1676	Normale nach Musterblatt III-1a
1601 – 1626	Normale nach Musterblatt III-1	1677 – 1679	Normale nach altem Musterblatt 15
1651 – 1654	Normale nach Musterblatt III-1	Magdeburg	
1701 – 1702	1B n2v der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn (460 bzw. 670/610/1524 mm; 12 kg/cm ²)	1601 – 1637	Normale nach Musterblatt III-1
Erfurt		1701 – 1739	Normale nach Musterblatt III-1a
1601 – 1633	Normale nach Musterblatt III-1	Mainz	
1701 – 1704	Normale nach M III-1 (von der Werra-Eisenbahn beschafft)	1601 – 1614	Normale nach Musterblatt III-1
1751 – 1753	Normale nach M III-1a (von der Werra-Eisenbahn beschafft)	1615 – 1625	vom Musterblatt III-1 abweichende Lokomotiven der Hessischen Ludwigsbahn (432/560/1705 mm; 12 kg/cm ²)
Essen		1651 – 1656	Normale nach Musterblatt III-1a
1601 – 1619	Normale nach Musterblatt III-1	1701 – 1706	1B n2 der Main-Neckar-Eisenbahn (420/560/1828 mm; 12 kg/cm ²)
1620 – 1622	Normale nach Musterblatt III-2	1751 – 1763	1B n2 der Hessischen Ludwigsbahn (435/600/1850 mm; 12 kg/cm ²)
1623 – 1627	Normale nach Musterblatt III-1	Münster	
1628 – 1634	vom Musterblatt III-1 abweichende Lokomotiven der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn (Treibraddurchmesser 1690 mm)	1601 – 1603	1B n2 der KED Hannover (420/560/1524 mm; 10 kg/cm ²)
1635 – 1636	1B n2 der Cöln-Mindener Eisenbahn (420/508/1981 mm; 10 kg/cm ²)	1604 – 1612	Normale nach Musterblatt III-1
Frankfurt		Saarbrücken	
1721 – 1731	Normale nach Musterblatt III-1a	1601 – 1610	Normale nach Musterblatt III-1
1732 – 1752	Normale nach Musterblatt III-1	1651 – 1653	2B n2v der KED Cöln Irh (420 bzw. 600/580/1730 mm; 12 kg/cm ²)
1753 – 1761	vom Musterblatt III-1 abweichende Lokomotiven der Hessischen Ludwigsbahn (432/560/1705 mm; 12 kg/cm ²)	Stettin	
1762 – 1763	Normale nach Musterblatt III-1	1601 – 1642	Normale nach Musterblatt III-1
		1701 – 1705*)	Normale nach Musterblatt III-1a

*) im September 1905 von der KED Cassel an die KED Stettin abgegeben.



Bild 1: Vor dem Betriebsgebäude 1 steht der Eröffnungswagon bereit: ÖBB (RIV-EUROPE) 01 81 151 338-6 Gbs.



Die Einweihung des Zentralverschiebebahnhofs Wien

Als 1976 grünes Licht zum Bau des Zentralverschiebebahnhofs Wien (Simmering-Kleidering) gegeben wurde, der heute 14 über das ganze Stadtgebiet verstreute ältere Rangierbahnhöfe ersetzt, ahnte wohl niemand, daß dort die Österreichischen Bundesbahnen am 26. September 1986 die Eröffnungsfeier für das Jubiläum "150 Jahre Eisenbahn in Österreich" mit seiner Einweihung und offiziellen Betriebsübergabe verbinden könnten.

Ein Bauvorhaben in der Größenordnung des neuen Zentralverschiebebahnhofs war zum Zeitpunkt seiner Planung nicht nur für österreichische Verhältnisse ziemlich einmalig. Ein Areal von 1.000.000 m², 500.000 t Schotter, 185.000 Schwellen, 400 Weichen, 20.000 t Schienen und ein Kostenaufwand von 4 Milliarden Schilling, – das sind Zah-

len, die auch im Nachhinein noch den Mut der Initiatoren bewundern lassen.

Dem Baubeschluß war eine jahrzehntelange Entwicklung vorausgegangen. Schon 1939/40 hatte die damals in Österreich den Betrieb führende Deutsche Reichsbahn die Absicht, am Südrand von Wien einen Zentralgüterbahnhof "Rustenfeld" zu schaffen. Der Krieg verhinderte dieses Vorhaben. Zum Ende der sechziger Jahre, also drei Jahrzehnte später, kam diese Idee wieder neu auf und im Oktober 1973 war es so weit, daß die ÖBB beim Bundesministerium für Verkehr die grundsätzliche Planung mit der Bitte um Genehmigung einreichen konnten. Die sorgfältige Prüfung führte schließlich zur Erteilung der eisenbahnrechtlichen Bauwilligung am 21. Dezember 1976.

Der Mut der Initiatoren wurde belohnt. Bau-

technik, Maschinenteknik und die Fortschritte in der elektrischen Industrie haben eine Anlage entstehen lassen, die im Schnittpunkt der europäischen Verkehrsströme eine tägliche Kapazität von mehr als 6.000 Waggons gewährleistet. Die ÖBB haben damit einen bedeutenden Rationalisierungseffekt erzielt, der der verladenden Wirtschaft u.a. in Form erheblich verkürzter Beförderungszeiten zugute kommt.

Die Anlage von insgesamt 8 km Länge ist für 120 ankommende und zu behandelnde Güterzüge pro Tag ausgelegt. Die Einfahrgruppe hat 15 Gleise, die Richtungsgruppe nach dem Ablaufberg 48 und die Ausfahrgruppe 10 Gleise. Kernstück der Anlage ist zweifellos der elektronisch gesteuerte Abrollprozess, wo die eigens geschaffenen vierachsigen Elektro-Rangierloks der Reihe 1063 und

Bild 2: Kein einwandfreier Betrieb ohne Wartung. Im Winterdienst der Einführungssaison 1985/86 haben sich die Bahnmeisterfahrzeuge der Reihe X628, mit Schneeräumgeräten bestückt, sehr gut bewährt.





Bild 3: Dieses Luftbild vermittelt einen guten Überblick über die Größe des Zentralverschiebebahnhofs. Am unteren Bildrand das Ende der Einfahrgruppe, links von der Einschnürung (Rollberg) das Betriebsgebäude 1, anschließend die Reihungsgruppe und am oberen Bildrand die Ausfahrgruppe. Die zweigleisige Hauptstrecke von Wien Süd nach Budapest bildet den rechtsseitigen Abschluß der Anlage (Luftaufnahme freigegeben vom BM f. LV mit Zahl 13088/136-1.6/86).

Bild 4: Die Eröffnung ist perfekt! Vom letzten abrollenden Güterwaggon steigt ein Schwarm buntbeschrifteter Luftballons auf.



die sechssachsigen der Reihe 1064 so gesteuert werden, daß sie mit "Geschwindigkeiten" bis herab zu 10 cm in der Sekunde die Züge über den Berg drücken und die auf der Talseite verteilten 37.000 Bremsselemente, auch Retarder genannt und wie Stoßdämpfer wirkend, erstmalig in Europa die Geschwindigkeit der abrollenden Waggons feinst regulieren. Sie ersetzen die Balkengleisbremsen aller Art, die bei diesem Bahnhof nur bei der in weit geringerem Umfang angewandten Feinreihung für den Bezirksverkehr im Ausfahrbereich angewandt werden.

In die beiden Betriebsgebäude sind nicht nur die Stellwerke integriert – BG 1 für den Einfahr- und Rollbergbetrieb, BG 2 für Feinreihung und Ausfahrt –, sondern auch alle anderen für den Dienst erforderlichen Räumlichkeiten.

Für die elektrischen Hochspannungsanlagen brauchte nicht gesondert vorgesorgt werden, denn in unmittelbarer Nachbarschaft von Betriebsgebäude 1 war schon vor Errichtung des Zentralverschiebebahnhofs das ÖBB-Unterwerk Simmering installiert worden, dessen Schaltbereich weit über Wien hinaus sowohl bis an die ungarische als auch an die tschechische Grenze reicht.

Richtungsweisend, – nicht nur in seiner Technik

Am Schnittpunkt von 7 Richtungen gelegen und mit Schleifen so verbunden, daß der gesamte Komplex sowohl im als auch gegen den Uhrzeigersinn befahren werden kann, wird diese Anlage allen Erwartungen gerecht, die man bei der Planung in sie setzte. Der Zentralverschiebebahnhof wird von Lokomotiven aus allen Richtungen direkt erreicht. Die Züge der West-, Süd-, Nord- und Ostbahn laufen über Verbindungslinien und Schleifen ohne Kopfmachen oder Umspannen ein, wobei die schon vorhandenen Strecken der Donauländebahn, der Aspangbahn, der Preßburgbahn und der Wiener Verbindungsbahn sinnvoll genutzt wurden. Die ergänzenden Baumaßnahmen reichten z.T. weit über das Wiener Stadtgebiet hinaus, wofür die Modernisierung der Pottendorfer Linie und die Neugestaltung des Knotens Wampersdorf als markantes Beispiel dienen möge.

Daß es noch vielerlei Nebenanlagen gibt, versteht sich von allein. Ein eigenes Wagenreparaturwerk befindet sich in Fertigstellung, ansprechende Sozial- und Übernachtungseinrichtungen stehen zur Verfügung, und die nachrichtentechnische Ausrüstung läßt keine Wünsche offen. Für die laufenden Arbeiten wurde gesondert eine Bahnmeisterei errichtet, die unter Einbeziehung aller Objekte 130 km Gleisanlagen betreut.

Alles in allem dokumentiert der Zentralverschiebebahnhof in seinem herausragenden Zusammenspiel von Technik und Organisation besser als viele Worte, daß die Eisenbahn in Österreich (oder gerade wegen?) ihres 150. Geburtstages jung und zeitgemäß geblieben ist. Die Eröffnungsfeier zu "150 Jahre Eisenbahn in Österreich" auf dem Gelände des Zentralverschiebebahnhofs Wien hatten die verantwortlichen Stellen nicht nur attraktiv, sondern zugleich auch herzerfrischend einfach gestaltet. Ein



Bild 5: Die beiden sechsachsigen Lokomotiven der ÖBB-Reihe 1064 haben ihre Güterzüge abgedrückt. Während des Abdrückvorgangs erteilt die Funk-Fernsteuerung aus dem Zentralcomputer die erforderlichen Befehle. Der Lokführer übt bei diesem Vorgang lediglich Kontrollfunktionen aus.

Bild 6: 37.000 "Retarder", die die Geschwindigkeit der ablaufenden Waggons regulieren, sind die große Neuheit dieses Rangierbahnhofs. Wenn sie Spurkränze der ablaufenden Waggons die pilzförmigen Köpfe streifen, entsteht ein glockenartiges Geräusch, was man nun schon die "Glockenspiele vom ZVB" nennt. **Alle Fotos: K. Pfeiffer**

Sonderzug von Wien-Süd hielt auf der nach Budapest führenden Hauptstrecke vor dem Ablaufberg, die Güterwaggons wurden langsam über den Berg gedrückt und zerlegt. Am Tag darauf fand auf der Ostseite des Wiener Südbahnhofs eine Schau moderner Güterwaggons statt. Zuglautsprecher im gut organisierten Zubringerverkehr zum Nulltarif informierten die Besucher bereits über alles Wissenswerte.

Das Jubiläumsprogramm der ÖBB wird 1987 in jenem Rahmen abrollen, wie bereits in Ausgabe 6/1986 des "Eisenbahn-Journals" angekündigt. Ausführliche Informationen zum Programm sind erhältlich bei: Österreichische Bundesbahnen, "Jubiläum 1987", Mariannengasse 20, A-1090 Wien, Tel.: Wien 56500/2200. **J. Stockklauser**



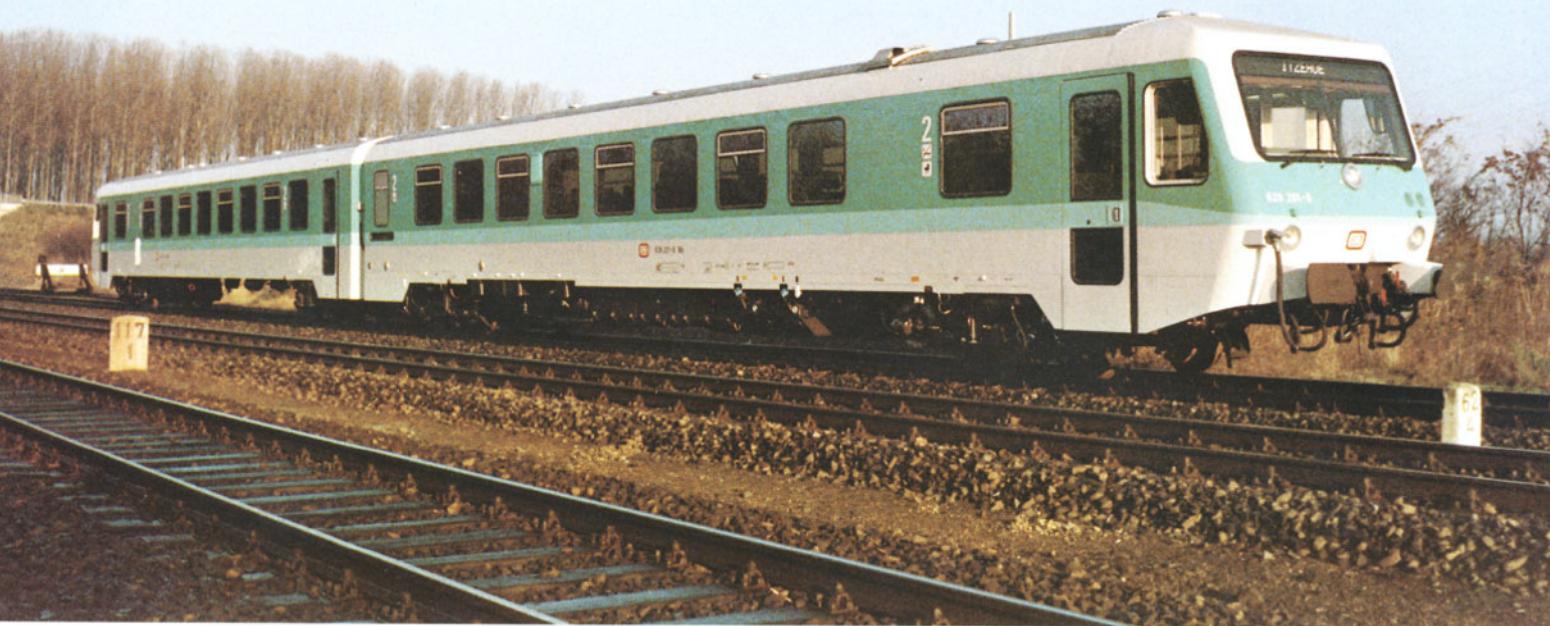


Bild 1: Ende November war die erste Garnitur des neuen Triebzuges 628 201/928 201 bei DUEWAG in Krefeld-Uerdingen fertiggestellt. Das Foto zeigt die Fahrzeuge bei einer Werksprobefahrt.

Die neuen Triebwagen der Baureihe 628/928



Ein neuer Abschnitt im Schienenpersonenverkehr der Deutschen Bundesbahn wurde am 17. Dezember 1986 eingeleitet. Im Werk Uerdingen der DUEWAG AG konnte die erste zweiteilige Triebwagengarnitur 628/928 der DB übergeben werden. Nach den Festansprachen erfolgte die Schlüsselübergabe und daran anschließend die Jungfernfahrt des Triebwagens mit den Betriebsnummern 628 201/928 201. Bis zuletzt war noch an der endgültigen Farbgebung im Bereich der Kopfpartei gearbeitet worden. Die Fahrzeuge tragen bereits die neuen Farben Lichtgrau und Türkis, die von der DB am 10. Dezember 1986 in Frankfurt für die Produktgruppe Nahverkehr vorgestellt wurden. Damit kam eine Entwicklung zum Abschluß, die im Jahre 1972 mit dem Bau der Prototypen 628.0 begann und über die Baureihe 628.1 jetzt zur Serienfertigung der Triebzüge 628.2/928.2 führte, die nun die alten und bewährten roten Uerdinger Schienenbusse ablösen werden.

Insgesamt 150 Einheiten dieser modernen Fahrzeuge mit je 145 Sitzplätzen hat die Deutsche Bundesbahn bislang in Auftrag gegeben. Die Triebwagen für Einmannbetrieb sind in ihrer Inneneinrichtung gleichermaßen zweckmäßig und komfortabel. Erstes Einsatzgebiet wird der Raum zwischen Kiel und Flensburg sein. **HO**

Bild 2: Stirnpartie des Triebwagens 628 201 in der endgültigen Farbgebung. Der Name ITZEHOE im Zielschildkasten gibt schon den Hinweis auf das erste Einsatzgebiet.

Fotos: O. Berger







Nicht ohne Grund zählt sie zur Stammroute des "Gläsernen Zuges", – die Strecke von Garmisch-Partenkirchen nach Innsbruck! Kühne Trassenführung und die in rascher Folge wechselnden landschaftlichen Eindrücke lassen die Reise zu einem unvergeßlichen Erlebnis werden. Ob "Mittenwaldbahn" oder "Karwendelbahn" genannt, spielt in unserem Zusammenhang nur eine untergeordnete Rolle. Tatsache ist, daß diese Trasse auf einer Länge von nur 19 km durch z.T. hochalpin anmutende Landschaft einen Höhenunterschied von nahezu 600 m überwindet.

Welche Vielzahl beeindruckender Landschaftsbilder sich dabei bietet, läßt sich anhand der vor kurzem erschienenen Sonderausgabe IV/1986 "Innsbruck – Garmisch-Partenkirchen – Reutte" anschaulich nachvollziehen.

Für den Eisenbahnfreund von besonderem Interesse ist der Abschnitt Leithen – Kranebitten. Auf diesem Streckenteil reihen sich unterschiedlichste Kunstbauten wie Brücken, Tunneln und Galerien als Beispiel hoher Baukunst fast nahtlos aneinander. Besonders dem Modelleisenbahnfreund bietet sich hier die ganze Palette der für die lebendige Modellgestaltung notwendigen Vorbildereindrücke, und er findet mannigfache Hilfen und Anregungen für die eigene Anlagengestaltung. Der Gedanke liegt also nahe, Karwendelbahnmotive für ein neues Modelleisenbahnprojekt zu verwenden. Das gelingt selbstverständlich nur zum Teil, da sich die monumentale Szenerie des Vorbildes nur bedingt wirklich glaubhaft auf Modelleisenbahnverhältnisse übertragen läßt.

So soll diese Arbeit vor allem gestalterische Anregungen für den eigenen Anlagenbau vermitteln, wengleich sich die Schaubilder der einzelnen Abschnitte am Ende zu einem natürlichen Ganzen zusammenfügen lassen.

Das Anlagenkonzept wurde U-förmig und recht großzügig ausgelegt, der räumliche

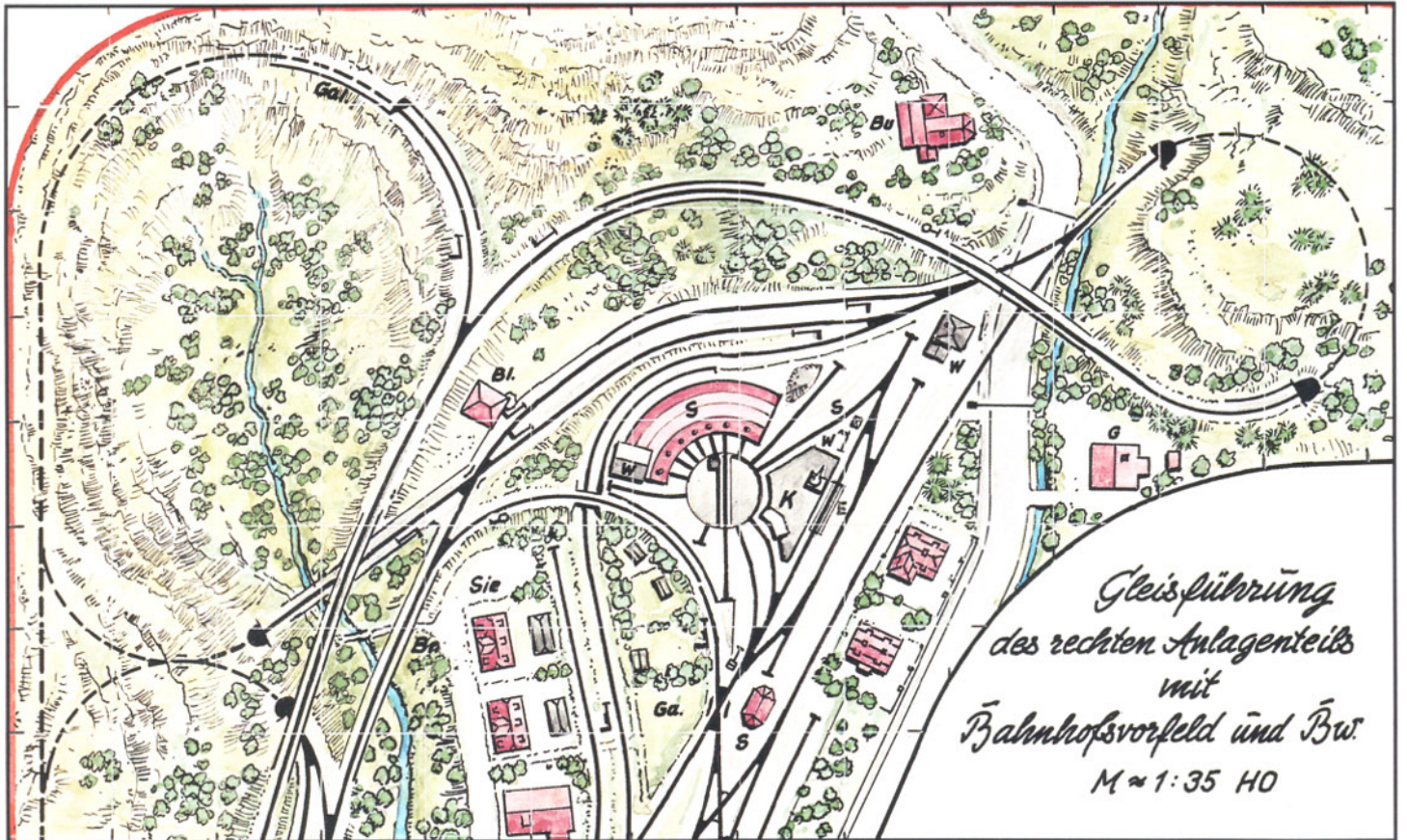
Bedarf ist hierbei schon recht beachtlich. Der mittlere Anlagenteil wird die umfangreichen Gleisanlagen des Bahnhofsbereiches für den Güter- und Personenzugverkehr aufnehmen. Der Bahnhof selbst ist als Trennungsbahnhof konzipiert, denn zwei elektrifizierte eingleisige Trassen vereinigen sich hier und werden als zweigleisige Strecke weitergeführt. Damit ist grundsätzlich für einen flüssigen und abwechslungsreichen Betriebsablauf gesorgt. Eine der Trassen überquert die Zufahrt zum Güterbahnhof und erreicht in scharfem Linksbogen den gegenüberliegenden Gebirgshang. Die niveaufreie Kreuzung beider Anlagen ist etwas kritisch; verlegt man jedoch das Güterzuggleis unter Null, so ist die Durchfahrt unter dem sowieso ansteigenden Streckengleis groß genug, um problemlos eine tiefergelegte Oberleitung zu installieren.

Der andere Streckenteil schwenkt unmittelbar nach Verlassen des Bahnhofes nach rechts, überquert die schrankengesicherte Straße und erreicht, nach Durchfahren eines Kehrtunnels im gebirgigen Anlagenflügel, genug Höhe, um die eigene Trasse auf der Blechträgerbrücke niveaufrei zu kreuzen. In weitem Bogen an den Berghang angelehnt, vereinigt sie sich unmittelbar vor dem großen Viadukt mit dem Gleis der Gebirgsbahn. Knapp unterhalb des Berghanges, direkt hinter dem Lokomotivschuppen gelegen, ist eine Überhol- und Ausweichmöglichkeit vorgesehen. Eine ähnliche Anlage findet sich beim großen Vorbild im Bereich der Martinswand, unweit von Hochzirl. Diese zweifache Gleisverbindung erreicht zusammen mit dem Güterzuggleis in der Nähe des beschränkten Bahnüberganges wieder die Stammstrecke und gestattet den durchlaufenden Zügen den Streckenwechsel, ohne das Bahnhofsgelände berühren zu müssen. Selbstverständlich ermöglicht die vorgesehene Gleisanlage des Bahnhofes auch das "Kopfmachen" der Reisezüge.

Auf dem Gelände zwischen den sich trennenden eingleisigen Strecken befindet sich das Bahnbetriebswerk. Hier sind Dampf- und Elektrolokomotiven gleichermaßen "zu Hause". Während der Schuppen ausschließlich den Dampflokotiven als Unterstand dient, stehen die robusteren Elektrolokomotiven im Freien. Für die umfangreichen Wartungsleistungen der Dampflokotiven sind Bekohlungs-, Entschlackungs- und Besandungsanlagen auf einem Gleis vorhanden. Auch der Wasserkran steht an diesem Gleis. Auf der gegenüberliegenden Seite des Kohlebansens ist eine Notbekohlungsanlage installiert, um bei Ausfall des Kranes dann von Hand weiterbekohlen zu können. Die ins Streckengleis eingebaute doppelte Kreuzungsweiche gestattet direkte Zufahrten zwischen Bw und dem Bahnhofsbereich. Die zeichnerische Darstellung dieses Anlagenteils wird im nächsten Journal veröffentlicht werden und sich nahtlos an unser heutiges Schaubild fügen.

Ein überwältigendes Panorama präsentiert sich dem Fahrgast, sobald die Trasse unweit von Leithen ins grüne Inntal hinabführt. Eisenbahnfreunden, die im aufgearbeiteten alten Rheingold-Expreß gerade auf Sonderfahrt unterwegs sind, schlägt das Herz höher (s. Titelzeichnung). Die Möglichkeit, eine so herrliche Ansicht für den Anlagenbau einzusetzen, verspricht nicht nur eine überaus eindrucksvolle Wirkung, sondern ist darüberhinaus durch heute im Handel erhältliche Kulissenblätter auch relativ billig zu realisieren. Auch farbige Kalenderblätter und Plakatteile können dazu verwendet werden. Wichtig ist hierbei, auf den richtigen Abstand zwischen Gelände und Hintergrundkulisse zu achten. Romantisch und glaubhaft wirkt in diesem Zusammenhang auch die förmlich am steilen Hang "klebende" Burg. Die neue Häusergeneration von Kibri wirkt recht gut in der gebirgigen Landschaft.

R. Barkhoff



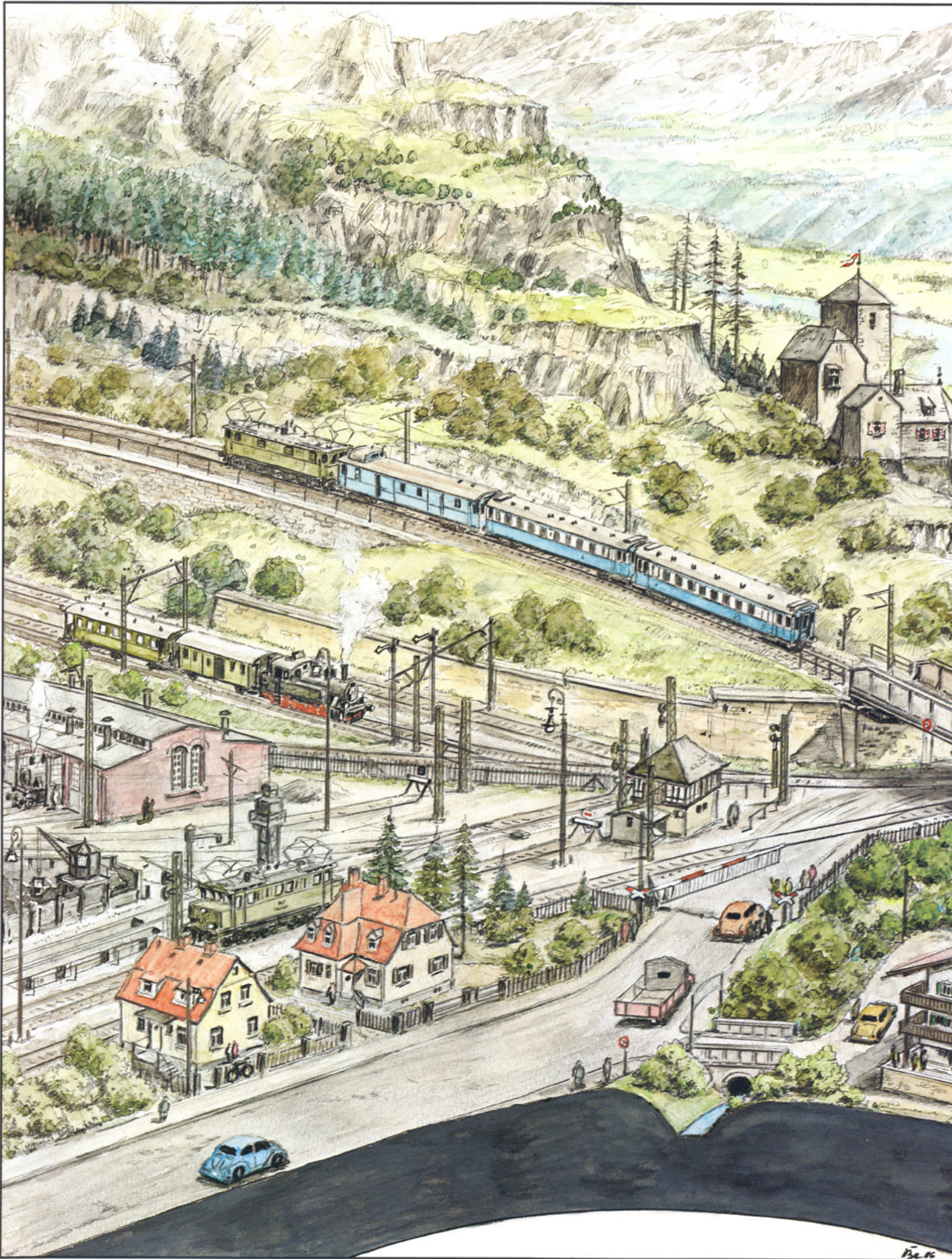
147 Fotos . . .

davon 63 in Farbe,
widmen wir in unserer
Sonderausgabe IV/86
der Strecke

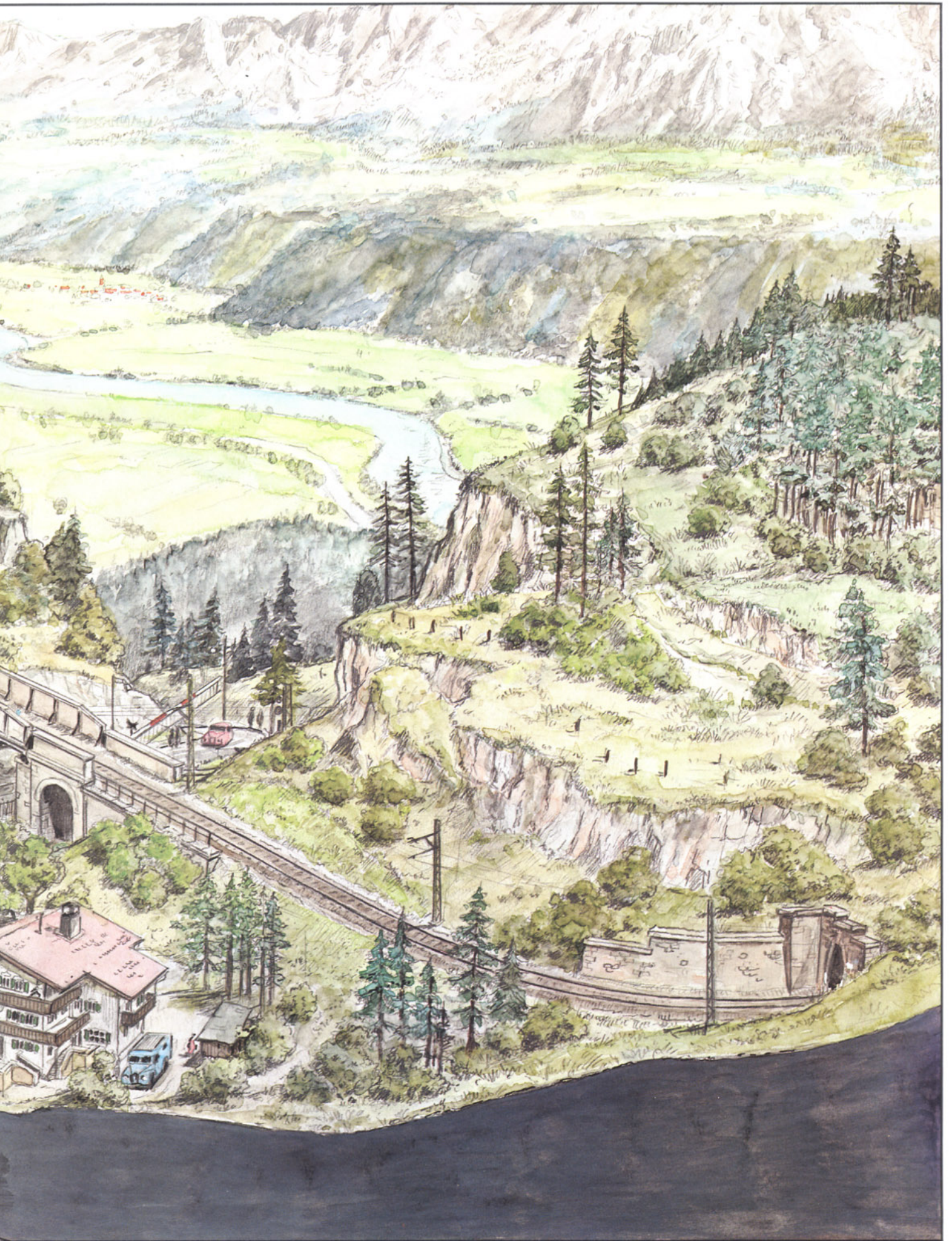
Innsbruck—Garmisch-
Partenkirchen—Reutte

anlässlich ihrer Eröffnung
vor 75 Jahren. Diese
sehens- und lesenswerte
Lektüre erhalten Sie bei
Ihrem Buch- und Fach-
händler oder direkt vom
Verlag. Bitte bedienen Sie
sich der beigegeführten Be-
stellkarte.





Be. 16



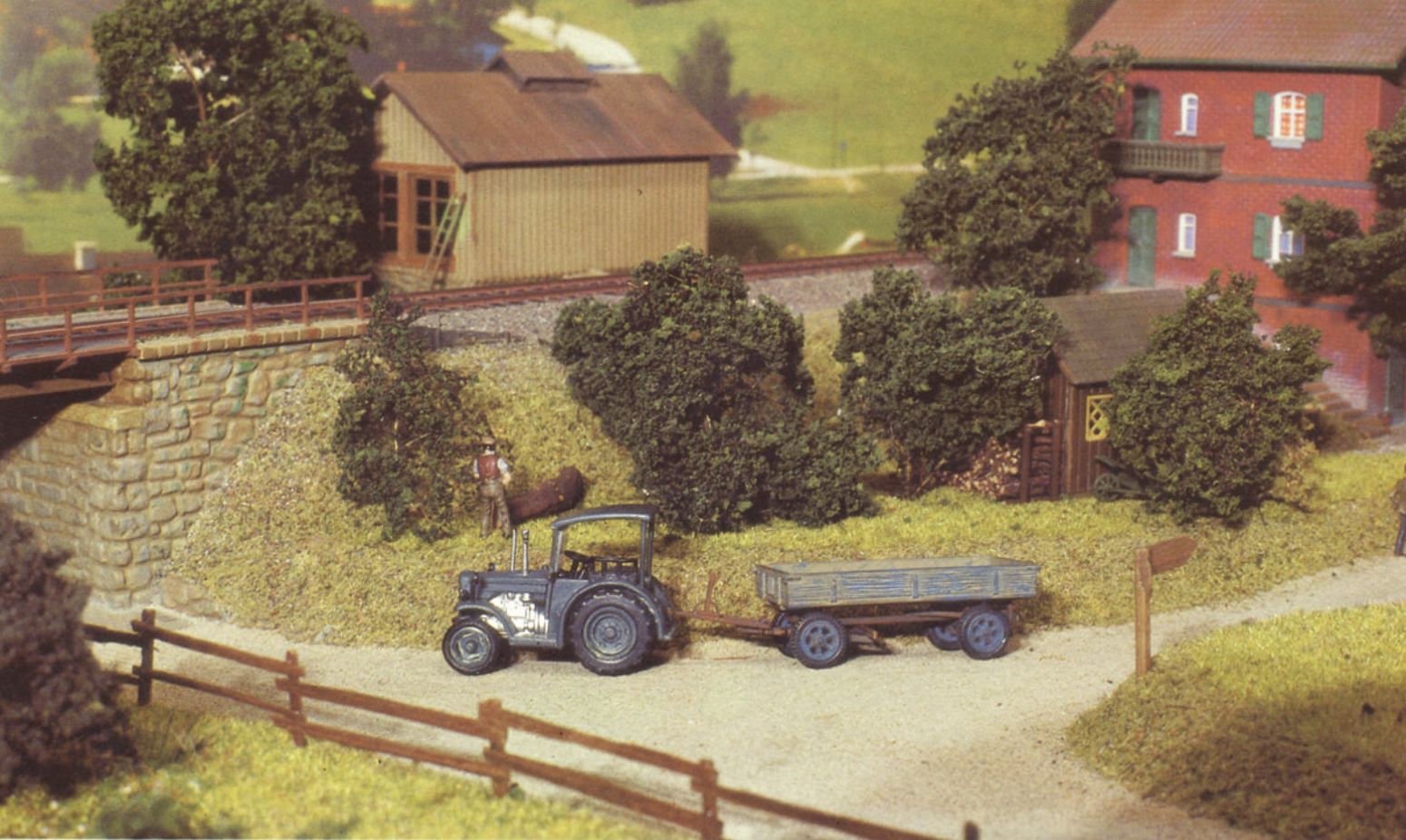


Bild 1: Unterführung und Bahnwärterhaus auf einem Bild. Die selbst hergestellten Büsche verdienen es, genauer betrachtet zu werden.

Das Bahnwärterhaus Sauerlach

Als selbstkritischer Modellbahner hat man oft bereits zu Beginn eines großen Projekts schwere Bedenken, ob man den sich selbst gestellten Ansprüchen auch gerecht werden kann. So war, nach einigen gescheiterten Versuchen, zunächst eine Denkpause von-

nöten. Es galt, Kriterien für die weitere Beschäftigung mit der Modellbahn zu entwickeln, um das hochgesteckte Ziel der Perfektion zu erreichen. Folglich wurden intensive Naturbetrachtungen bei Wanderungen, besonders aber in der Umgebung von Bahn-

anlagen, zur Freizeitbeschäftigung. Schließlich faßte ich den Entschluß, zunächst ein Diorama zu bauen, um auf diese Weise intensive Erfahrungen zu sammeln. Als erstes Bauobjekt wählte ich das Bahnwärterhaus in Sauerlach. Ich befahre seit Jahren die

Bild 2: Das Bahnwärterhaus vom Damm aus gesehen. Die mächtige Buche entstand aus einem Heki-Rohling, der von Hand begrünt wurde.





Bild 3: Das Vorbild des Bahnwärterhauses, vom Bahndamm aus fotografiert.

Bild 4: Die Straßenansicht des Gebäudes. Von dieser Seite wirkt es zweistöckig.



Bild 5: Über diese Holzterrasse kann man ins Obergeschoß gelangen.





◀ **Bild 6:** Eine ausgezeichnet patinierte Roco 44er auf dem Diorama.

Autobahn München – Salzburg, Ausfahrt Hofolding nach Sauerlach. Eines Tages entdeckte ich dann die für den Modellbahner reizvollen Bahnanlagen.

Um zum Bahnhof zu kommen, muß man durch eine Bahnunterführung fahren. Da die notwendige Durchfahrthöhe für den Bau einer Unterführung, bedingt durch die zu niedrige Dammhöhe, nicht gegeben war, kam man um Bodenabtragungen nicht herum. Dies war ein erster Anhaltspunkt für mein Diorama, die Bahnunterführung dem Vorbild entsprechend nachzubauen und die Abtragungen zu berücksichtigen. Die Brücke wurde aus Brückenkopfteilen und Mauerplatten aus dem Angebot der Zubehörindustrie gefertigt. Alle Teile wurden leicht patiniert.

Ungefähr 100 m vom Bahnhof entfernt steht dann das Bahnwärterhaus, das zu gestalten- de Bauwerk. Es ist einstöckig in den Damm gebaut, von der Straßenseite her wirkt das aus Ziegel errichtete Gebäude zweistöckig. Durch die ebenerdige Tür gelangt man aber nur in die Kellerräume, denn im Haus selbst befinden sich keine Treppen. Zwei Außentrep- pen führen zu den Eingängen. Von der Straßenseite aus gelangt man über eine gemauerte Treppe, die sich an der rechten Hausseite befindet, ins Parterre. An der linken Seite wurde aus alten Holzschwellen eine zweite Treppe errichtet, doch dürfte sie wohl eher bei Arbeiten im Garten benützt werden. Über eine weitere Holztreppe, die an der holzverkleideten Hauswand vorbeiführt, kann man ins Obergeschoß gelangen.

Das Bahnwärterhaus habe ich aus zwei Bau- sätzen von Kibri gebastelt (Wärterhaus mit Kleintierstall, B-9482); Fotos dienten als Vor- lage für eine einigermaßen vorbildgetreue Ausführung. Wichtiger noch als die Ausfüh- rung selbst war für mich, daß das Bahn-



◀ **Bild 7:** Es liegt schon recht malerisch, das (Modell-) Bahnwärterhaus in Sauerlach.

Bild 8: Detailstudie der Bahnunterführung.





Bild 9: Das Modell, diesmal mit einer V 200 (Roco), von der Straßenseite aus gesehen. Links am Haus ist die aus alten Schwellen entstandene Treppe gut zu erkennen.

wärterhaus in einer harmonisch gestalteten Umgebung plaziert wird. Ein großes Problem stellen in meinen Augen die von der Zubehörindustrie gelieferten Bäume dar, die den anspruchsvollen Modellbahner nicht so recht zufriedenstellen. Der einzige Ausweg aus dem Dilemma, entweder doch Industriebäume zu pflanzen oder in mühevoller

Handarbeit aus Wurzelwerk, Stauden und dergleichen eigene Modelle zu fertigen, führt dazu, von der Industrie gefertigte, noch unbelaubte Bäume selbst mit dem geeigneten Blattwerk zu versehen (Woodland Foliage oder Heki-Flocken). Das Buschwerk muß ähnlich behandelt werden, Islandmoos wird mit Heki-Flocken verfeinert. Auf diese

Weise können gute Ergebnisse erzielt werden, wie auf den Bildern zu sehen ist. Der Versuch, mit einem Diorama anzufangen, hat sich gelohnt, denn die hier gesammelten Erfahrungen werden mir bei den Arbeiten an meinem großen Projekt (siehe Eisenbahn-Journal 10/1986) von großem Nutzen sein.

A. Hirsch

Bild 10: Die hervorragende Wirkung der Hintergrundkulisse (Vollmer) dokumentiert diese Abbildung.

Alle Fotos: A. Hirsch





Bild 1: Im Freigelände des Verkehrshauses ausgestellt: Historisch aufgearbeitete E 18 08 und 01 1066.

Modellbautage 1986 im Verkehrshaus der Schweiz

Vom 04. – 12.10.1986 fanden im Verkehrshaus Luzern die 7. internationalen Modellbautage statt, die sich mittlerweile weit

über die schweizer Grenzen hinaus zu einer anerkannten Fach- und Publikumsveranstaltung entwickelt haben. Mehr als 50.000 Be-

sucher kamen voll auf ihre Kosten. Die diesjährige Gast-Bahngesellschaft, die DB, hatte die Ausstellung unter das Motto:



Bild 2: Der Schienentraktor Te 2/2 der RHB als fast fertiges Modell von Bemo mit dem Niederbordwagen Kk 7501-7509.

Bild 3: Die Bedienelemente der neuen digitalen Mehrzugsteuerung von Multimax. Links 4 Fahrgeräte mit jeweils 2 Sonderfunktionstasten, rechts Steuerung der Magnetartikel.

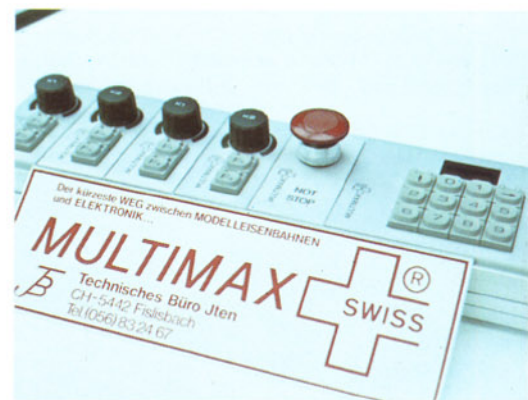


Bild 5: ...und der 3. Platz für das Modell der SBB Te 1 Nr 46, gefertigt von K.Eiholzer aus Rütli.

Bild 4: Der 2. Platz im Marcel R. Darphin Wettbewerb wurde für das von H. Megert, Thun, erbaute "Köfflerli" (SBB Ce 6/8) vergeben. ...





Bild 6: Den ersten Platz bei "Dioramen, Kategorie Erwachsene" gewann F. Schulze mit seinem "Schloss Angenstein bei Aesch/BL".

"Deutsche Bundesbahn: gestern – heute – morgen" gestellt. Im Freigelände des Verkehrshauses waren stellvertretend für die Themengruppen "gestern" bzw. "heute" die

Lok 01 1066 der "Ulmer Eisenbahnfreunde", die E 18 08 sowie moderne Exponate der Baureihen 103 und 120 einschließlich diverser Waggons zu bewundern. Auch (nostal-

gisch) "echter Dampf" fehlte nicht: Mit historischem Wagenmaterial aus den Museumsbeständen der SBB beförderte die 23 058 an drei Tagen das interessierte Publi-

Bild 7: Hervorragend die Ufer- und Landschaftsgestaltung des im kompletten Eigenbau entstandenen Dioramas der Baugröße N.

Alle Fotos: B. Ottersbach





Bild 8: Ein faszinierendes Diorama von Ferro-Suisse! Eine G 4/5 leistet am Stulsertobelviadukt einer Schwesterlokomotive Vorspanndienste.

Bild 10: Die Bäume stammen aus Campbell-Bausätzen, die Felsen entstanden aus Gipsabdrücken von Silicon-Formen (siehe hierzu auch Eisenbahn-Journal 10/1986)

Bild 9: Die Mauern entstanden durch Einritzungen in auf Holz aufgetragenen Gips und wurden farblich nachbehandelt.



kum von (Luzern) Seeburg nach Küssnacht am Rigi und zurück.

Die im Rahmen der Ausstellung stattfindenden Modellbauwettbewerbe fanden wieder rege Teilnahme. Ausgeschrieben waren der "Verkehrshauspreis", unterteilt in die Kategorien Dioramen und Fahrzeugbau, mit getrennter Bewertung für Jugendliche und Erwachsene, sowie der "Marcel R. Darphin-Preis" für das schönste Spur 0-Modell. Insgesamt 160 Arbeiten unterschiedlichster Thematik und Ausführung wurden einer kompetenten Fachjury vorgestellt und bewertet. Das Siegermodell im Wettbewerb um den Marcel R. Darphin-Preis war von Josef Pistel aus Blaichach geschaffen worden. Es handelt sich um ein Spur 0-Modell der E 19 12 in der Ursprungsausführung der Deutschen Reichsbahn. Vom Publikum gekürt wurde das "Industriemodell des Jahres" nach schweizer Vorbild. Den ersten Preis in der Baugröße H0 gewann dieses Jahr die Firma Lima für die Nachbildung des RAell TEE "Gottardo" (siehe auch Journal 10/86). Bei den Schmalspurfahrzeugen,





Bild 11: B. Schulze, aus Braunschweig, fertigte ebenfalls ein Modell des Stulsertobelviadukt und errang im Dioramenwettbewerb den 4. Preis.

hier wurden alle Baugrößen zusammengefaßt, ging die RhB Ge 4/6, in H0m gefertigt, von Lemaco als Sieger hervor. In der Baugröße N dominierte die SBB Tenderlok E 4/4 (ebenfalls von Lemaco).

Drei Modelleisenbahnclubs erläuterten den Interessenten ihre Aktivitäten: der AFAN aus Frankreich, der sich mit der Modulbauweise in Spur N befaßt und die "Philosophie" der N-Spur verbreiten möchte; der EMBL (Eisenbahn- und Modellbauclub Luzern) war mit einer alten Märklin-Anlage von 1947 vertreten (vom gleichen Club stammt übrigens die in den 50er Jahren gebaute Gotthard-Großanlage Spur H0 im Verkehrshaus) und der MMCM (Meterspur Modellbahnclub Mutschellen), der eine Rollbockumsetzanlage Spur 0/0m vorführte.

Nicht zuletzt präsentierten rund 60 Aussteller, darunter sehr viele in der Schweiz ansässige Kleinserienhersteller, ihre Produktionsprogramme. Einige Firmen lüfteten dabei sogar schon den "Nürnberger Messevorhang".

Die Firma Ferro-Suisse zeigte neben hervorragend gestalteten Dioramen die neue Ge 4/6 Nr. 353 der RhB, die sich im Original im Museumsbestand der Rhätischen Bahn befindet, sowie die brandneue HGe 4/4 der FO Nr. 31 und 32. Das Modell verfügt über einen funktionsfähigen Zahnradantrieb nach System Abt und war im unnachahm-

lichem Finish des Singer Teams (Kreuzlingen) zu bestaunen. Außer dem zur Auslieferung anstehendem Schienentraktor FO TE 2/2 Nr. 4926 waren auch die ersten Teile der RhB Dampflokomotive G 3/4 ausgestellt. Das Vorbild kam damals bei Dreharbeiten zu den "Heidi-Filmen" zu Ruhm und Ehre und behielt den Namen "Heidi" als Lokanschrift bei.

Hag präsentierte die neue Re 4/4 II mit runden Lampen in Spur H0 in insgesamt 9 vorbildentsprechenden, farbenfrohen Varianten. Ferner zeigte man erste Vorserienmodelle der Re 6/6 mit ungeteiltem Kasten. Die Auslieferung der Re 4/4 II beginnt vor Weihnachten, auf die Re 6/6 wird man noch etwas warten müssen. Die Firma Bänninger, schweizer Importeur der Firmen Hobbytrain, Bemo, Weinert und anderen, wartete mit einer breiten Modellauswahl nach schweizer Vorbildern auf wie z.B. der SBB Rangierlok Ee 6/6 von Hobbytrain oder den Schienentraktoren Tm 2/2 und Te 2/2 von Bemo. Die Firma HRF stellte von der größten und schnellsten Tenderlokomotive, die jemals schweizerische Schienen befuhr, das erste H0-Modell vor: Eine exakte Nachbildung der BN (Bern-Neuenburg Bahn) Ea 3/6, die nur als Fertigmodell angeboten wird.

Auch auf dem Lemaco-Stand konnte man ein höchst präzise gefertigtes Modell bewundern, das in allernächster Zeit in den

Handel kommt: die BR 01.10 in Kohle- und Ölversion in der Baugröße H0. Stellt die württ. C BR 18.1 schon ein Kleinod dar, – von der BR 01 wird sie noch weit übertroffen: die bewegliche Rauchkammertür, die komplett eingerichtete Rauchkammer, gefederte Achsen mit Stahlradreifen, Glockenankermotor mit fein abgestimmtem Getriebe, Steuerungsgestänge aus Stahl gefräst etc. sind die Attribute dieses Supermodells. Die Maschine wird wohl zu einem Preis von ca. sFr. 2100,- angeboten werden.

Multimax-Swiss, Technisches Büro Iten, ein Electronic-Anbieter aus Fislisbach (Schweiz) erläuterte eine digitale Mehrzug-, Fahrstraßen und Zubehörsteuerung, die sich im Gesamtaufbau wesentlich von den Erzeugnissen der Großserienherstellern unterscheidet: Lokdecoder mit den Abmessungen 9 x 9 x 3 mm plus SMD Leistungshalbleiter mit 0,5 A Belastung für Spur N oder H0m Lokomotiven, aber auch Decoder für Spur 0 und größer mit 5 A Belastung sind im Angebot. Die Decoder weisen 2 Zusatzfunktionen auf. Die "Black Box" genannte Zentraleinheit vereinigt sämtliche zum Betrieb notwendigen Geräte in einem: Stromversorgung (200 VA), Interface, Datenbus und die komplette elektronische Steuerzentrale.

Roco, vertreten durch den Importeur HobbyToy, stellte das grüne schweizer Krokodil vor, das nächstes Jahr zur Auslieferung gelangt.



Bild 12: Das Diorama von B. Schulze aus einer anderen Perspektive.

Ferner waren als Vorabmodelle die neuen BLS Einheitswagen IV in der sehr ansprechenden BLS-Lackierung und die kurz vor Auslieferung stehenden, schweren Schnellzugwagen Bauart C 4 der SBB in H0 ausgestellt.

Unseren Bericht von den 7. internationalen Modellbautagen 1986 in Luzern vervollstän-

digen wir mit zwei Fotos der Spur 0-Elektrolokomotive E 19 12 von Herrn Pistel aus Blai-chach, Gewinner des Marcel R. Darphin-Preises. Die Lokomotive entstand vollkommen im Selbstbau, alle Teile sind aus Messing gefertigt. Nur die Räder, Puffer und Kupplungen wurden als Fertigteile erworben. Herr Pistel hat sich bei der Fertigung

streng an Originalpläne gehalten. Für den Antrieb sorgen vier FaulhaberMotoren, die auf vier Achsen wirken. Besonders hervorheben muß man die komplette Führerstands-einrichtung sowie die vorbildliche Führerstandsbeleuchtung. Selbstverständlich wechselt mit der Fahrtrichtung auch die Stirnbeleuchtung. Eine feine Leistung sind

Bild 13: Die RhB Ge 6/6 II 701 "Raetia" von Berno mit einem Schnellzug auf einem gut gestalteten Diorama.

Alle Fotos: B. Ottersbach





Bild 14: Bei einer Modellbahnausstellung in Kempten wurde der "Armin Reichardt Förderpreis" für im Selbstbau entstandene Modelle in der Baugröße 1 vergeben. Das Modell einer Köf II, erbaut von H. Kandler, errang hierbei den ersten Preis. Leider können wir aus Platzgründen auf die weiteren prämierten Modelle nicht näher eingehen.

die Pantographen: Sie entstanden im Eigenbau und heben und senken sich mittels eines motorischen Antriebs.

Ein würdiger Sieger also, die E 19 12 der

Deutschen Reichsbahn, deren Bauzeit rund 1.800 Stunden betrug!

Auch im nächsten Jahr finden in Luzern wieder die "Eisenbahn-Modellbautage" statt.

Als Leitthemen der Veranstaltung vom 03. – 11. Oktober 1987 sind "Western Rail-Roads", "Luxuszüge" und "Speisewagen" vorgesehen.

B. Ottersbach

Bild 15: Die E 19 12, gefertigt von J. Pistel, (1. Rang beim Marcel R. Darphin Wettbewerb 1986) mit eingeschalteter Führerstandsbeleuchtung.



Bild 16: Einstiegstüren und Lüfterklappen können geöffnet werden. Auch 1982 war J. Pistel, damals mit einem Modell der BR 85, in Luzern dabei!

Alle Fotos: G. Kitzinger





Bild 1: Längs der Gleise befindet sich die Gießerei Dupilon & Fils. Sie wurde aus stark veränderten Pola Bausätzen gebaut. Die vordere Mauer wurde ganz aus Wandplatten hergestellt.

Ein HO-Modul aus Belgien

Die Vorteile der Modulbauweise für Dioramen im allgemeinen und im besonderen haben wir schon mehrfach aufgezeigt. Dabei sind wir vornehmlich von einem fest-

gelegten Maß des Einzelmodules ausgegangen, aus dem sich dann die Größe der Anlage ergibt. Daß unsere Beiträge zu diesem Thema nicht nur im deutsch-, sondern auch

im fremdsprachigen Raum Beachtung finden, zeigt ein Diorama, das uns Herr André Saenen aus Belgien vorstellte. Seine Vorgehensweise und die beim Bau gesammel-

Bild 2: Eingangswende des Anschlußgleises.





ten Erfahrungen hat er uns geschildert. Grundlage der Anlage, die nach Fertigstellung aus einzelnen Modulen zusammenge-

setzt sein wird, war eine genaue Planung der Gesamtanlage und -szenen. Erst nach Erstellen dieser planerischen Übersicht

ergab sich die Aufteilung auf die einzelnen Module, die dann – schlußendlich zusammengefügt – das harmonische Szenenbild ergeben. Vorgabe für die Planung war der verfügbare Platz am Aufstellungsort, nach dem sich die Größe der Anlage und damit auch die der einzelnen Module zu richten hatten. So wurde vermieden, daß die Anlage, aufbauend auf festen Modulmaßen, entweder zu groß oder – mangels Platz – "halbfertig" ausfällt.

Der Gesamteindruck ist vortrefflich, den das "Modul-Diorama" in H0 von Herrn Saenen vermittelt. Es wirkt "wie aus einem Guß" und ist dabei trotz allem leicht transportabel.

Thematisch spielt die Szene irgendwo im Belgien der dreißiger Jahre, in einer Zeit also, da der Schienenverkehr das Transportmittel schlechthin darstellte. Nach den üblichen Roharbeiten wie z.B. die langweilige, aber unumgängliche Verkabelung kam der eigentlichen Gestaltung von Landschaft und Streckenführung besondere Bedeutung zu. Vorrang hatten hier die Selbstbaugleise, die eingeschottert und farblich behandelt werden mußten. Dabei ist es wichtig, ob es sich um ein Strecken- oder Anschlußgleis handelt, denn deren unterschiedliches Aussehen wurde bei der Farbgebung berücksichtigt. Alle Bauwerke wurden je nach Gegebenheit mit der entsprechenden Patina versehen, Bausätze abgewandelt und für die spezifische Funktion variiert. Hier sind der Phantasie und dem individuellen Geschmack kaum Grenzen gesetzt, solange man Stilbrüche vermeidet. Herr Saenen hat es vorzüglich verstanden, sowohl die gebotenen Techniken als auch das zur Anlagen-gestaltung verwendbare Material optimal einzusetzen.

Die Fotos zeigen Ausschnitte aus dem ersten bis ins Detail fertiggestellten Modul.

HM



Bild 3 (oben): Ansicht des Pfahlwerkes und der Pumpanlage der Gießerei, gefertigt aus handelsüblichen Profilen, Plastikstücken und Bausatzresten.

Bild 4: Sehr gut sieht man hier die feinen Weichenzungen, die gut eingefetteten Schienenplatten (Graphit), den Weichenstangenantrieb und den Umschalthebel. Die Weichenzungen sind voneinander isoliert, die Weiche ist voll betriebsfähig und entstand im Eigenbau aus Profilleisen Code 70, Holzschwellen und amerikanischen Zubehörteilen.

Bild 5 (rechte Seite): Die Metallbrücke des höher gelegenen Gleises stammt von Roco, Stützlager und -mauer sind mit Mauersteinplatten von Vollmer gefertigt. Die Mauerverzierung wurde in Polystyrol geritzt, der Fluß mit Polyesterharz realisiert. Wasserpflanzen dürfen selbstverständlich nicht fehlen!
Alle Fotos: A. Saenen





Bild 1: Herbstliche Stimmung am Bahnhof in Ranna.

Foto: W. Kosak



Eine Bahnstation im Bayerischen

Teil 3

Das Betriebshauptgebäude unserer Bahnstation, dessen Bau in Ausgabe 8/1986 des Eisenbahn-Journals ausführlich beschrieben wurde, haben Sie vielleicht schon in Arbeit. Jedenfalls fand dann wohl mittlerweile Richtfest statt. Die restliche Fertigstellung wird sich noch etwas hinziehen, wie jeder

weiß, der jemals selbst ein Haus gebaut hat. Allmählich aber denkt man trotzdem an das nächste Gebäude und könnte dabei möglicherweise folgende Erinnerung wälzen: Was heute bereits nur noch Traumvorstellung ist, war früher für jedermann praktikabel: Wenn man nach dem Genuß von zwei oder drei Halben Weißbier in der Bahnstationsrestauration oder drüben beim "Bartl" oder "Kammhuber" oder wie auch immer die Wirtschaft heißen mochte, friedlich unter Kastanien oder einer Linde sitzend, vom herrlichen Duft einer Rauchwolke aus dem kurzen Kamin einer G 3/4 H umweht, schließlich "wohin" mußte, stand die passende Einrichtung in Form eines meist kleinen, hölzernen, braun gestrichenen Häuschens gleich in unmittelbarer Nähe. Heute gibt es das nicht mehr. Wer am Bahnhof derartiges erledigen will, muß entweder etwas Unanständiges unter freiem Himmel tun oder beim einzigen Beamten (soweit vorhanden) um einen Schlüssel betteln. Also machen wir uns als nächstes an die Errichtung dieses unscheinbaren, aber wichtigen Bauwerkes. Das ist schnell erledigt, denn bei Kibri gibt es den Bausatz Nr. 9510, der akkurat das Gewünschte enthält. Ein bißchen farbliche Nachbehandlung vielleicht, ansonsten keine Besonderheiten.

Bild 2: Die frühere Bedürfnisanstalt von Wasserburg-Bahnhof wurde mittlerweile zur Holzlege umfunktioniert.





Bild 3: Der Bausatz Nr. 9510 von Kibri erwies sich als ausgezeichnete Basis für unser "Klohäusl".

Ein weiteres Bauwerk – die Ladehalle

Doch nun steht ein Gebäude an, das wir wieder selber bauen müssen, wengleich dazu ebenfalls ein Kibri Bausatz wertvolle Dienste leisten kann: es ist die Ladehalle (auch

Güterhalle genannt). Auch bei diesen Gebäuden läßt sich eine Normalie, jedenfalls für kleine und kleinere Stationen eindeutig erkennen, obwohl es davon viel häufiger und wesentlich stärkere Abweichungen gibt, als dies bei den Hauptgebäuden der Fall ist. Unsere Ladehalle ist fast vollständig aus Teilen

des Bausatzes Nr. 9462 "Münchberg" zu gewinnen, freilich nach einer Reihe nicht unbeträchtlicher Änderungen. "Münchberg" ist für uns viel zu groß. Skizze B gibt unser Vorbild in den Ansichten wieder. Die Aufnahmen der Ladehallen von Rückersdorf und Neukirchen am Sand zeigen den Typ, den wir

Bild 4: Das Vorbild-Nebengebäude in Wasserburg-Bahnhof, an der Strecke Rosenheim – Mühldorf gelegen.



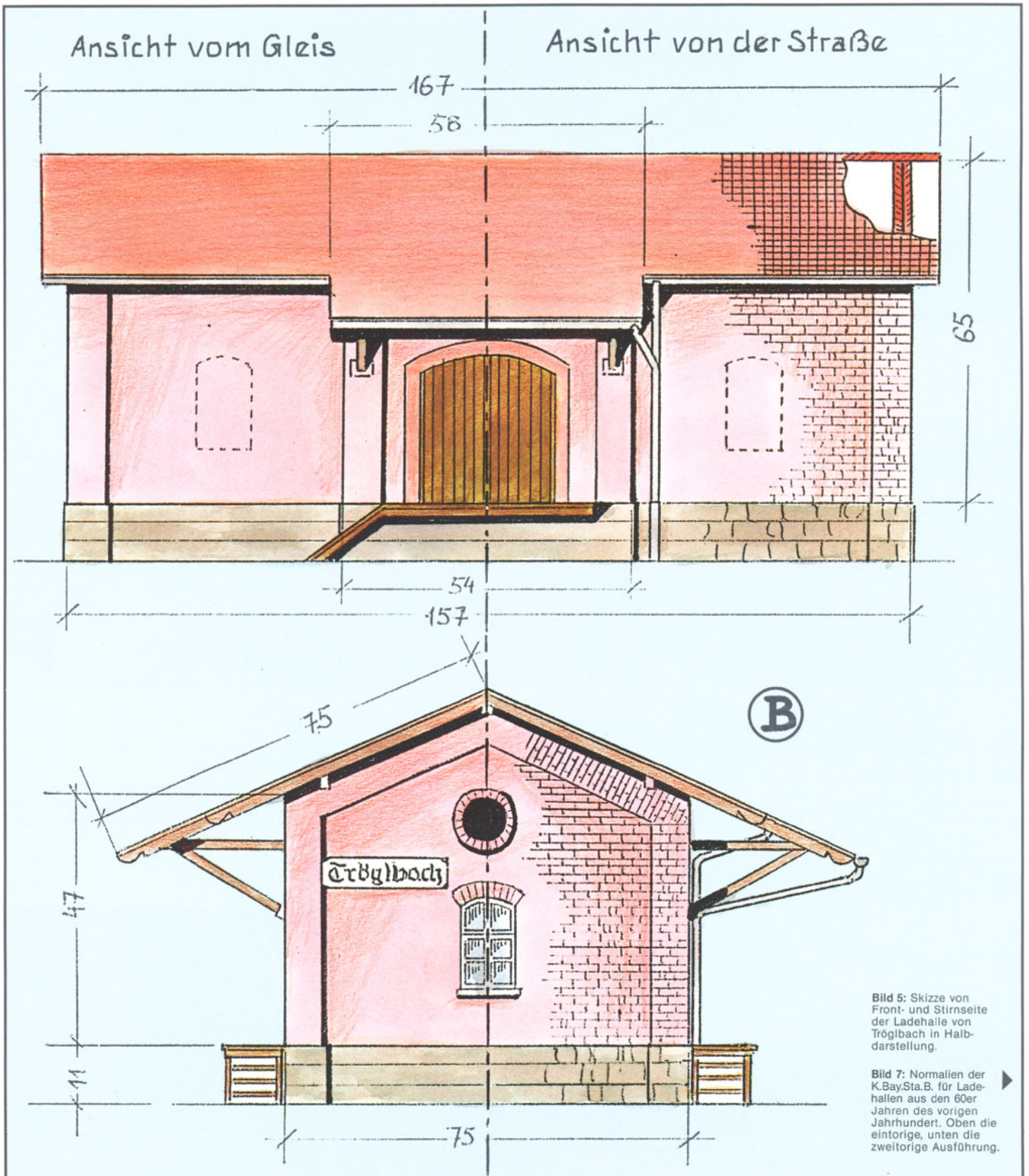


Bild 5: Skizze von Front- und Stirnseite der Ladehalle von Tröglbach in Halbdarstellung.

Bild 7: Normalien der K.Bay.Sta.B. für Ladehallen aus den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts. Oben die eintürige, unten die zweitürige Ausführung.

zunächst in Ziegelbauweise unverputzt aufzuführen, denn in den dreißiger Jahren, die unser Anlagenthema zeitlich bestimmen, war noch kaum ein bahnamtliches Ziegelgebäude außen verputzt. Unser Maßstab ist 1:110. Maßstabfanatiker sollten jetzt nicht gleich aufjaulen! Denn einmal reichen so die Flächen, die die Münchberg-Teile bieten, gut aus und zum ändern fällt die etwas zu starke Verkleinerung überhaupt nicht störend auf, wie die Fotos der Modelle beweisen.

- Die vier Seitenwände stückelt man durch fleißiges Sägen und Schneiden (ansonsten aber problemlos) aus den ausreichend großen Münchberg-Wänden zu recht. Wenngleich auch unser Vorbild stirnseitig je ein Fenster aufweist, kann man ungeniert die beiden vorhandenen an der einen Stirnseite belassen und die andere fensterlos ausführen. Auch die Seitenfenster neben dem Schiebetor sind kein Stilbruch, denn bei Gebäuden geht es keineswegs so streng zu wie bei

Wagen oder gar Lokomotiven. Schon die Bauplaner variierten damals bei fast jeder Bahnstation in ziemlich weiten Grenzen je nach den örtlichen Gegebenheiten. Und im Laufe der Zeit veränderten Um- und Zubauten das Bild oft ganz beträchtlich. Genauigkeitsapostel haben beim Gebäudebau kaum etwas mitzureden.

- Für das Dach geben die im Bausatz liegenden Schieferdach-Hälften genügend Material her, und die oberhalb der Tore



Bild 6: Die Ladehalle in Rückersdorf, ein beidseitig verlängerter eintoriger Normaltyp, wird heute von einem Schrotthändler genutzt.

überstehenden Partien werden von Stützen mitgetragen, die man ebenfalls aus vorhandenem Material gewinnt.

- Der Unterbau der Güterhalle – Beton, Ziegel oder Bruchstein – richtet sich, ebenso wie die Rampen vor den Toren, nach dem Aufstellungsort. Unsere Halle

steht an einer Verladerampe, ihr Unterbau ist eine 10 mm starke Preßspanplatte, seitlich mit Steinplattenstreifen, oben mit Brawa-Bretterplatte beklebt.

- Die Bemalung der Güterhalle darf um einiges robuster erfolgen als die des Stationsgebäudes, allerdings kann man

sich den Grundanstrich von Ziegelmauerwerk und Dach ersparen, wenn man Kibri-Münchberg-Teile nimmt, denn deren Farbtöne sind bereits vom Hersteller ausgezeichnet getroffen.

- Zu einem in Sandstein aufgeführten Betriebshauptgebäude hätte man vielleicht

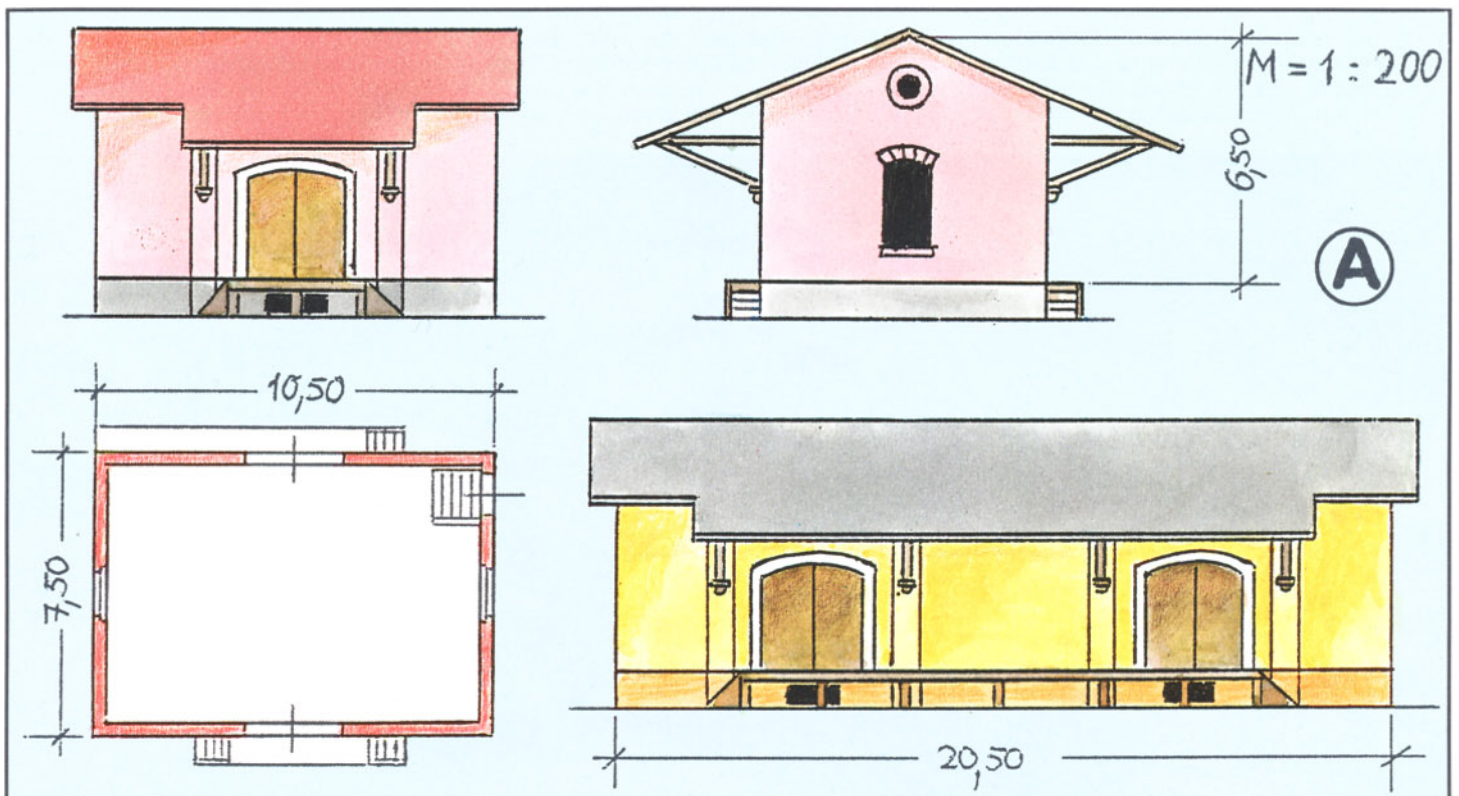




Bild 8: Die Güterhalle in Neukirchen a. Sand, ein eintoriger Normaltyp, ist an beiden Enden etwas verlängert.

Materialliste

Gegenstand	Menge	Hersteller
Nebengebäude mit Schuppen (Kat.-Nr. B-9510)	1	Kibri
Güterhalle "Münchberg" (Kat.-Nr. B-9462)	1	Kibri
Profilsortiment Nr. 5021	2	Vollmer
Mauerplatte (Kat.-Nr. 4119)	2	Kibri
Maschinenhalle (Kat.-Nr. 5612)	1	Vollmer

Bild 9: (unten): Das fertige Modell der Ladehalle zu Trögelbach, sie steht auf einer gemauerten Laderampe.

auch gerne passend die Ladehalle in derselben Art. Diesem Wunsche wurde Rechnung getragen und ein Güterhallenmodell gebaut, das hauptsächlich in fränkischen Gefilden des öfteren noch anzutreffen ist. Auch hier schlägt dieselbe Normalie durch wie beim Ziegelbau, wobei Variationen, wie etwa verschiedene Anzahl und Anordnung der Fenster, dem nicht entgegenstehen. Für die Sei-

tenwände dienen Sandstein-Mauerplatten. Auch Pfeiler und Wandabschluß der Stirnwände werden hier herausgesägt.

- Für Dach und Unterbau gilt das bereits vorhin Geschriebene. Das Unterdach und die Windbretter schneidet man aus Brawa-Bretterplatten, für die Dachsparren dienen 2 x 2 mm-Profile von Vollmer oder Fallner, deren sichtbare Enden man durch Einkerbungen verziern kann.

- Als Fenster kann man Nr. 10878 der Maschinenhalle Nr. 5612 von Vollmer nehmen. Eine ganze Reihe weiterer Teile der Halle werden beim Bau der Stellwerke und des Maschinenhauses gute Dienste leisten. Fensterstürze und Torstürze gewinnt man aus den Fensterzierahmen Nr. 10877 derselben Halle.
- Eine Bemalung erübrigt sich im wesentlichen. Allenfalls sind Alterungseffekte an den Mauern (bräunlichgraue Flecken) und am Dach (Schwärzung) zu imitieren. Damit stehen mit der Bedürfnisanstalt, wie man früher sagte, und der Ladehalle zwei im Erscheinungsbild zwar eher unauffällige Gebäude zur Verfügung, die aber in unserer Bahnstation nicht fehlen dürfen. Imposante Hochbauten, wie etwa das Betriebshaupt-





Bild 10: Hier die ehemals zweitorige Variante in Sandstein, beidseitig verlängert. Das linke Tor wurde zugemauert.

gebäude, ein hoher Wasserturm (in Bayern aber selten anzutreffen) oder ein großes Maschinenhaus (Lokschuppen) sind immer Einzelstücke. Wer seine Modellbahnanlage mit allzu vielen solchen Blickfängern ausstattet, riskiert, das typische Vorbild zu verfehlen. Eine Anzahl kleinerer Gebäude mit nur ganz wenigen starken Akzenten in Form auffälliger Bauwerke bringen Wirklichkeitsnähe. Insofern werden wir auch in der nächsten Folge wiederum nichts Spektakuläres bieten, sondern ein, früher für so viele bayerische Bahnstationen zwar ganz charakteristisches, aber doch wiederum fast unauffälliges Gebäude, nämlich den Stellwerks-Turm. Bis dahin aber, wie es bei uns so heißt: "Pfüat Euch derweil"! **Dr.S. Hufnagel**

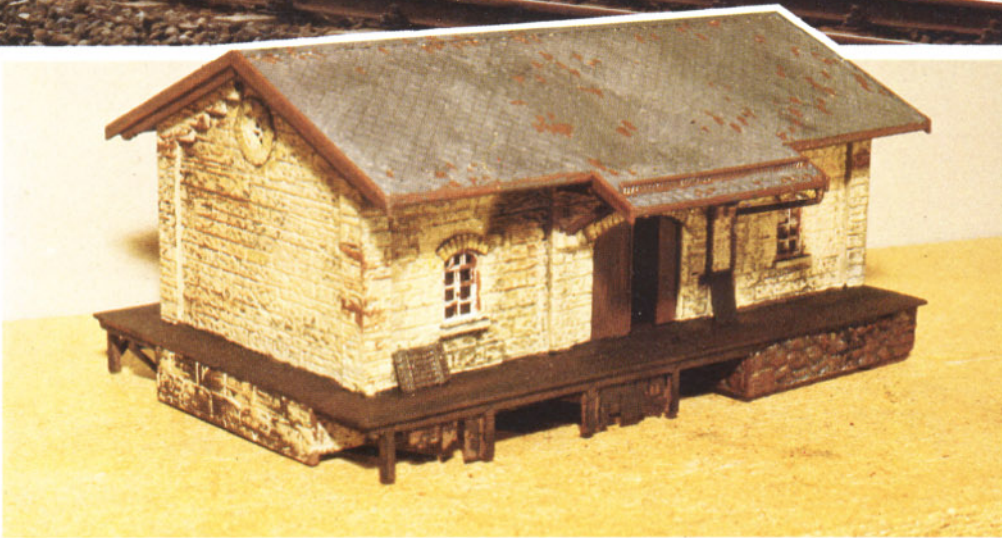


Bild 11: Eckansicht, von der Gleisseite her, der aus Sandstein gebauten Halle ...

Bild 12: ... auf der Anlage an die selbe Stelle wie in Bild 9 gestellt.

Fotos und Zeichnungen: Dr. Hufnagel





Bild 1: Ausschnitt aus dem Diorama von Horst Meier, das den Minenanschluß einer Privatbahn in den USA darstellt.

Foto: H. Meier

Bild 3: Rainer Halm wählte für seine Anlage eine "Holzbahn" zum Vorbild. Besonders wirkungsvoll ist der handgemalte Hintergrund.

Foto: R. Halm

Amerikanische Schmalspurbahnen

Hat sich ein Modellbahner der Thematik "Schmalspurbahnen" verschrieben, so findet er in der landschaftlichen Vielfalt der "Neuen Welt", in den USA eine reichhaltige Auswahl geeigneter Vorbilder, deren Szenerie an Romantik nichts zu wünschen übriglassen.

Zwei unserer Leser, Herr Horst Meier aus Rodgau und Herr Rainer Halm aus Georgensgmünd haben sich, unabhängig voneinander, solcher Vorbilder bedient und die beeindruckenden Landschaftsbilder mit viel Fantasie ins Modell umgesetzt. Herr Meier wählte als Motiv für sein als Schaustück

konzipiertes Diorama eine Privatbahn im Westen der USA, die den Gleisanschluß zu einer Goldmine herstellt. Fast alle Teile der Anlage wurden im Selbstbau erstellt. Beim Schienenmaterial wurde die Schmalspur mit der von Vollspur kombiniert. Auf einer Fläche von 100 x 50 cm ist alles in allem ein lebendig wirkendes Stück "Wildwestromantik" erstanden.

Die Anlage von Herrn Halm zeigt eine Holzbahn, wie sie in den USA der dreißiger Jahre allenthalben anzutreffen war. Landschaftlich ist die Szene irgendwo an der Westküste angesiedelt. Die Schmalspur-Holzbahn hat Anschluß an eine Linie der großen US-Bahngesellschaften; dadurch lassen sich – durchaus vorbildgerecht – eine Vielzahl bekannter Maschinen wie z.B. die Cab-Forward einsetzen. Die verlegten Schienen sind Code 70 und Code 55. Die Bäume sind von Woodland Scenics und teilweise im Eigenbau entstanden, Gebäude und rollendes Material entstammt Bausätzen, die teilweise entsprechend umgebaut und farblich nachbehandelt wurden. Besonders hervorheben muß man den handgemalten Hintergrund, der der Anlage eine einmalige Atmosphäre verleiht.

Auf die beiden sehr schönen Arbeiten werden wir in den Modellbahnausgaben des Eisenbahn-Journals noch näher eingehen.

K. Eckert

Bild 2: Die Verladestation der Goldmine.

Foto: H. Meier







Bild 1: Ansicht der Pola Tankstelle. An dem gut gelungenen Modell sind einige Modifikationen vorgenommen worden.



Bitte 25 l Diesel

◀ Bild 2: Neben dem Tor wurde ein Waschbecken angebracht, das einem anderen Pola Bausatz entnommen wurde.

Bild 3: Seitenansicht der Tankstelle. Um ein Büro einrichten zu können, wurden aus architektonischen Gründen u.a. die Seitenwände vertauscht.

Das Modell der Tankstelle von Pola stellt eine Tankstellenform dar, wie man sie in den fünfziger Jahren allorts antreffen konnte. Allerdings – einen kleinen Schönheitsfehler hat die ganze Sache. Betrachtet man das Modell mit den Augen eines Architekten, so stellt man sehr bald fest, daß die Raumaufteilung nicht ganz stimmt. Aber das ist weiter kein Hindernis. Der Zusammenbau des Bausatzes ist kinderleicht, und auch die Werkzeugausstattung ist für jeden erschwinglich. Wir brauchen: Uhrmacherlaubsägebogen mit mittelfeinem Sägeblatt, einen Satz Schlüsselfeilen, ein scharfes Bastelmesser, entsprechenden Kleber (z.B. UHU plast flüssig) und ein kleines Stahl-lineal sowie eine Pinzette.

Begonnen wird mit der Grundplatte. Das rechte Stück (von der Rückseite der Tankstelle aus gesehen) wird einschließlich der Nut für die Schiebetore sorgfältig und völlig gerade abgesägt. In gleicher Weise verfährt man mit der linken Seite. Die Schnittstellen werden versäubert und die beiden abgesägten Stücke gegensätzlich angepaßt, d.h. die Torseite ist jetzt links. Sollte der Schnitt wider Erwarten nicht ganz gelungen sein, – nicht verzagen, eventuelle Spalte und Ungenauigkeiten kann man leicht verspachteln. Das kleine fehlende Stück auf der jetzigen Torseite fällt von der anderen Seite als Überstand ab, der vorsichtig abgesägt wird. Nach Versäubern der Schnittstellen einpassen und verkleben, ebenso die beiden lan-





Bild 4: Das Büro mit dem aus Zeichenkarton gefertigten Schreibtisch. Dahinter die eingefügte Trennwand, aus handelsüblichen Mauerplatten gebaut.



Bild 5: Die selbstgebaute Werkbank mit typischen Utensilien. Im Kibri-Programm sind ebenfalls diverse Inneneinrichtungen enthalten.

gen Streifen. Sie merken spätestens jetzt, daß nun die Fensterteilung der Werkstatt stimmt und das Büro ebenfalls das ihm zustehende Fenster erhalten hat. Als nächstes wird aus der Bastelkiste ein Stück Mauerplatte von Vollmer, Hekidur o.ä. herausgesucht. Die lichte Weite zwischen den mittlerweile entgrateten und verklebten Seitenwänden wird gemessen und ein passendes Stück Platte als Zwischenwand zugeschnitten, eingepaßt und verklebt. Nun hat man einen getrennten Büro- und Lager- oder Werkstattraum, – und das war ja der eigentliche Zweck der Übung. Alle anderen Aufbauarbeiten werden nach Anleitung des Bausatzes vorgenommen.

Sie können aber auch noch einen Schritt weitergehen. Zum Beispiel ist der Träger für die Schiebetore als Doppel-T-Träger ausgebildet. Beim Vorbild würde man dafür jedoch nur ein entsprechendes Flachmaterial einsetzen. Also nehmen wir das Profilstückchen und schleifen mittels Feile und feingekörntem Sandpapier den Träger flach. Das ist schnell erledigt und das Aussehen gewinnt, ohne die Funktionstüchtigkeit der Tore zu beeinträchtigen. Etwas Vorsicht ist allerdings geboten, um die Befestigungsnasen an der Rückseite des Trägers nicht zu beschädigen. Wer ganz genau sein will und wem die Laufrollen zu wuchtig sind, kann natürlich die ganze Tormechanik völlig neu aus Messing bauen. Aber auch mit dem vorgegebenen Kunststoffmaterial erhält man ein völlig vorbildgerechtes Aussehen.

Sollte Ihnen die Tankstelle nun noch zu leer sein, dann basteln Sie eben für Werkstatt und Büro eine Inneneinrichtung. Als Material fand Zeichenkarton Verwendung, ebenso gut kann man aber auch Kunststoffabfälle entsprechender Stärke (etwa 0,3 - 1,0 mm) verwenden. Ich bastelte für die Werkstatt einen Garderobenschrank, eine Werkbank und die obligatorische Werkzeugkiste. Ein Schraubstock und eine Tischleuchte auf der Werkbank vervollständigen die Einrichtung. An die Wand kann noch ein Regal kommen, in dem Einzelteile (Plastikstückchen) abgelegt sind. An der Wand außen wird ein

Waschbecken (aus dem Bausatz "Klempner" von Pola) und ein Wasserhahn angebracht. Der Wasserhahn entsteht aus gezogenem Kunststoffmaterial, d.h. ein Kunststoffspritzling wird über dem Feuerzeug gleichmäßig erwärmt, dann mit beiden Hän-

den ganz vorsichtig ein "Spinnenfaden" gezogen. Bei einiger Übung gelingt fast jede Stärke.

Nun kann die Tankstelle die Arbeit aufnehmen – entweder als Klein-Diorama oder auch in eine Anlage integriert. **D. Schuster**



Bild 6: Blick in die Werkstatt mit zahlreichen Details.

Bild 7: Die nach der beiliegenden Bauanleitung zusammengebaute Tankstelle. **Alle Fotos: W. Kosak**





Bild 1: Lokführerseite der württembergischen Klasse C in der Baugröße H0 von Roco.

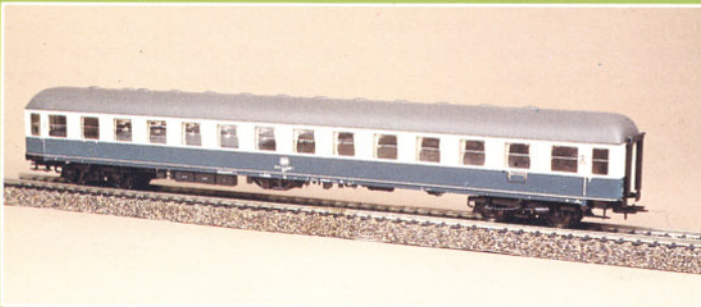


Bild 2: Das Supermodell des By1 423 der DB von Ade in der Baugröße H0.



Bild 3: Triebwagen VT 06 104a von Liliput in der Nenngröße H0.

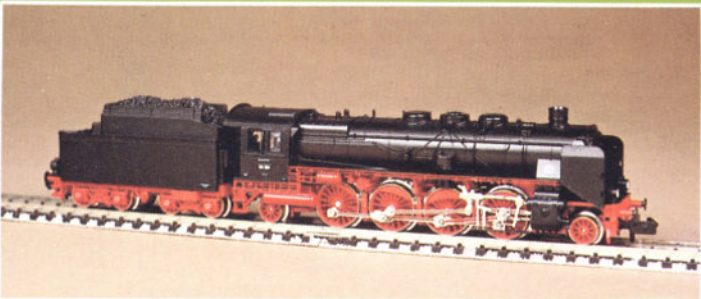


Bild 4: Das Modell der 39 204 von Fleischmann in der Baugröße H0.



Bild 5: Mittelwagen des VM 06 104 mit den neuentwickelten Wagenübergängen.



Bild 6: Der Kaelble-Schwerlastschlepper mit Culemeyer-Straßenroller von Weinert



Bild 7: Der nichtmotorisierte Triebwagen VT 06 104b.

Bild 8: 00t-Sandwagen von Bochmann und Kochendörfer, Baugröße H0.



Bild 9: Ausschlackgrube von Bochmann und Kochendörfer, mit echter Schlacke.



Bild 10 und Bild 11: Das elektronische Umschaltrelais von Herkat für die Umrüstung von Gleichstromlokomotiven für Wechselstrombetrieb.



Bild 12: In der Geschenkpackung der Mariazellerbahn sind die Lokomotive und drei Reisezugwagen enthalten.

★ Schaufenster der Neuheiten ★

Neu von Ade-Modelleisenbahnen

In der Serie unverkürzter Modelle von Reisezugwagen der DB erschien bei Ade-Modelleisenbahnen jetzt ein Fahrzeug mit einer besonderen Vergangenheit. Hierbei handelt es sich um den Eilzugwagen Byl 423 in perfekter Nachbildung exaktem Maßstab von 1:87. In den Jahren 1953 und 1954 entstanden beim Vorbild neben den reinen Sitzwagen für den Eilzug- und Städteschnellverkehr auch Fahrzeuge mit Küche und Speiseraum. Bei diesen Wagen der Bauart BRyl 446 fehlte der sonst übliche Mitteleinstieg. Inzwischen wurden die Fahrzeuge in bahneigenen Werkstätten zu reinen Sitzwagen mit 92 Plätzen umgebaut, die nun die Gattungsbezeichnung Byl 423 tragen. Das Modell dieser Wagen zeichnet sich durch seine reichdetaillierte Gestaltung und durch das makellose Finish aus. Eine besondere Augenweide sind die Drehgestelle der Bauart Minden-Deutz mit den

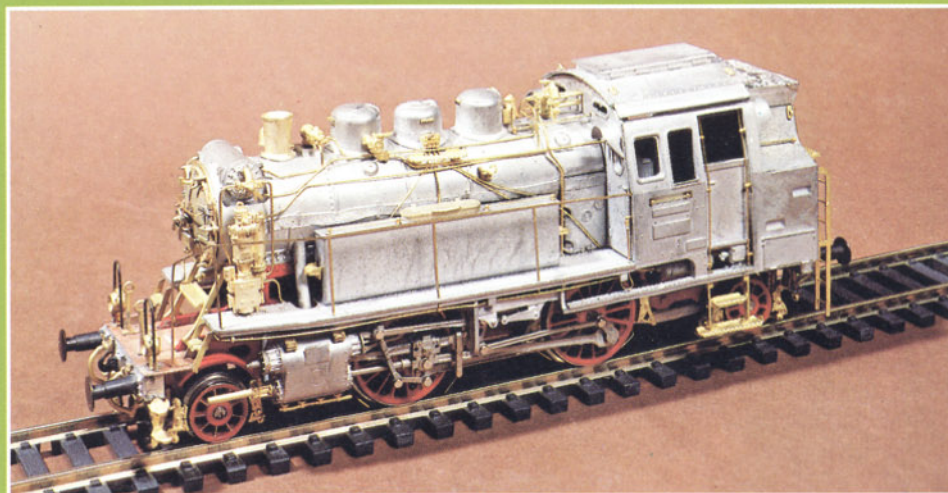


Bild 13: Das noch unlackierte H0-Modell der Baureihe 71 von Weinert.

Bild 14: Der sehr fein detaillierte Wagen 1. Klasse der Rhätischen Bahn von LGB.



Bild 16: Figurensatz mit Reisenden aus dem alten Westen der USA, passend zur LGB.

Bild 15: Reisegepäck im LGB-Programm: Insgesamt 10 Teile umfaßt das Sortiment.





Bild 17: Der Bahnhof "Altkirchen" mit den 4 Wohnhäusern.

außerordentlich zierlichen Radsätzen. Der Wagen ist mit einer Innenbeleuchtung und der Ade-Kurzkupplung ausgestattet.

Neu von Fleischmann

Gerade noch rechtzeitig zum Weihnachtsgeschäft erschien Ende November das Modell der Baureihe 39 von Fleischmann piccolo. Als Vorbild diente die Lokomotive 39 204 der früheren Deutschen Reichsbahn, die mit einem Tender der preußischen Bauart 2'2' T 31,5 gekuppelt ist. Das Modell im Maßstab 1:160 besticht durch die sorgfältige Ausführung und durch viele feine Einzelheiten. Hierzu zählen der Antrieb der Steuerung des Innentriebwerkes an der linken Lokseite, die zierlichen Trittbretter unter den Kreuzkopfführungen und die freistehenden Laternen, deren Licht in Abhängigkeit zur Fahrtrichtung wechselt. Der Antrieb hat seinen Platz im Tender und treibt alle vier Achsen über Schnecken- und Stirnradgetriebe an. Die Räder des ersten und des letzten Tenderradsatzes sind mit Haftreifen ausgestattet, sie lassen sich ohne Schwierigkeiten gegen Achsen ohne Haftreifen tauschen. Obwohl alle Achsen ohne Höhenspiel im Rahmen von Lok und Tender gelagert sind, ist die Stromabnahme einwandfrei. Das Modell läuft zwar rasant, dafür aber extrem leise und taumelfrei.

einige nützliche Kleinigkeiten aus dem Hause Lehmann. Es handelt sich hierbei um einen großvolumigen Öler, mit hochwertigem Öl gefüllt, ein Aufgleisgerät, eine Packung mit sitzenden Reisenden aus dem alten Westen der USA und um ein reichhaltiges Sortiment von Reisegepäck aller Art. Erschienen ist auch der großformatige Kalender mit herrlichen Farbaufnahmen aus der Welt der L.G.B. Verfügbar sind außerdem die diversen Artikel aus der L.G.B.-Boutique, zu denen auch eine Tragetasche, ein Stockschirm und ein Schlüsselanhänger zählen.

Neu von Liliput

Kurz vor Redaktionsschluß dieser Ausgabe, zu spät für eine ausführliche Vorstellung, traf der Schnelltriebwagen VT/VM 06 104 in der Baugröße H0 bei uns ein. Die Garnitur macht einen sehr guten Eindruck und weist neben der sorgfältigen Lackierung und Beschriftung einige technische Besonderheiten auf. Der Antrieb ist im Triebwagen VT 06 104a eingebaut. Der Motor mit Schwungmasse treibt die beiden plastikbereiften Radsätze des vorderen Drehgestells an. Eine Neuentwicklung besonderer Art sind die Wagenübergänge mit den in die Faltenbälge integrierten Kupplungen. Ebenfalls neu ist die Art der Stirnlampen-Beleuchtung mittels Dioden, die in Abhängigkeit zur Fahrtrichtung wechselt. Gegen die rote Ausleuchtung der Schlußlampen ist nichts einzuwenden, wohl aber gegen die Abstrahlung in den Führerstand und vor allem gegen das grüne Licht der Frontlampen. Da weiße Dioden nicht erhältlich sind, hätte man hier vielleicht auf gelbe zurückgreifen sollen. Wir kommen auf diese Garnitur noch zurück.

Neu von Roco

Eine der letzten Neuheiten des Jahres 1986, die



Bild 18: Kleiner Zeitungsstand von Vollmer.

Bild 19: Der sehr fein ausgeführte Wasserturm "Karlsruhe" von Vollmer.



Neu von Lehmann

Seit kurzem ausgeliefert wird der vierachsige Einheitswagen Typ III der 1. Klasse nach einem Vorbild der Rhätischen Bahn. Das hervorragende Modell ist mit einer fein detaillierten Inneneinrichtung und einer Innenbeleuchtung ausgestattet. Die im Katalog angegebene Länge von 550 mm des Wagens war stark untertrieben, denn der Wagen hat eine LüP von genau 620 mm.

Kurz vor Jahresende erreichten uns auch noch

Bild 20: Sehr gut gelungen ist die Dorfkirche "Armenau a. d. Lahn" von Kibri.





Bild 21: Campingwagen als Imbißbude zweckentfremdet.



Bild 22: Das sehr schöne Stellwerk "Wiesbaden Ost".

hübsche Mariazellerbahn, wird von uns in dieser Ausgabe gesondert vorgestellt. Die Auslieferung einer weiteren Novität, der württembergischen Schnellzuglokomotive Klasse C, wird sich doch noch bis nach dem Jahreswechsel verzögern. Wir hatten vorab Gelegenheit, ein Modell aus dem Beginn der Serienfertigung unter die Lupe zu nehmen und zu erproben. Die Lokomotive in der Nenngröße H0 verfügt über sehr ausgewogene Laufeigenschaften und hat einen recht aufwendigen Antrieb. Der im Tender angeordnete Motor treibt nicht nur die beiden hinteren Tenderradsätze an, sondern über eine Kardanwelle auch die letzte Kuppelachse der Lokomotive. Wir werden auf dieses außergewöhnliche Modell einer bemerkenswerten Lokomotivgattung noch ausführlich eingehen. **HO**

Neu von Herpa

Neue Verpackungen und neues Design kennzeichnen die dritte, gut gelungene Neuheitenauslieferung der H0-Autoschmiede in Dietenhofen. Zum Inhalt des Neuheitenpaketes: besonders hervorzuheben sind das Opel Kadett Cabriolet, der Rettungswagen bonna 124L auf MB 230 Basis mit Miesen-Aufbau und die beiden neuen Daimler Benz Transporter T2, zum einen als Kasten-Lkw mit "Mercedes Benz Service" Bedruckung und zum anderen als kurzer Pritsche/Plane Transporter. In der Kategorie "Schwere Lkw's" werden folgende Modelle neu angeboten: MAN F 90 in der Ausfüh-

rung der DB-Tochter "Schenker" als Wechselpritschenhängerzug, die beiden Daimler Benz Jumbohängerzüge "Mercedes Benz" und "Weigl Expedition International", die nach unterschiedlichen Vorbildern gestaltet und kurzgekuppelt sind. Der Scania Frontlenkertyp, der in dieser Lieferung gleich in drei verschiedenen Ausführungen anzutreffen ist, als 3achsige Solosattelzugmaschine, mit am Fahrerhaus angespritzten Seitenspoilern, als Pritschenhängerzug der Spedition "Denkhaus" (o.Abb) und als "Jägermeister" -Sattelzug mit verchromten Felgen (dieses Modell wurde übrigens ohne Ankündigung ins Programm genommen). Schließlich noch der Iveco 260-25 ANW, ein 3achsiger Kipper, der allerdings einen Schönheitsfehler aufweist: Die Pritsche stößt an das Kabinendach und läßt sich somit nicht waagrecht ablegen. Ferner steht die Packung "Edition 3/86 - 100 Jahre Automobil" zur Verfügung, die 3 Solosattelzugmaschinen (MAN F90, Iveco 180-24 T mit kurzem Frontlenkerfahrerhaus und der DB 1638 mit Großraumkabine) beinhaltet. Die Auslieferung dieses Sets ist auf 1986 begrenzt. Der bekannte Tanklöschaufbau TLF 8 wird nun mit der VW-MAN Kabine angeboten, während der Feuerwehr-Abrollkipper mit dem relativ neuen Iveco Frontlenkerfahrerhaus und einem neuen Fahrgestell in den Handel gelangt. Der Ladekran des "hebel" MAN Modells (siehe Eisenbahn-Journal 9/86) ist jetzt einzeln erhältlich. Alles in allem eine sehr aufwendige Neuheiten-

lieferung. Als sehr positiv ist zu bewerten, daß viele echte Neuheiten und nur wenig "Bedruckungsvarianten und sonstige, leichte Veränderungen" zu verzeichnen sind.

Neu von Kibri

Kibri, dieses Jahr um eine äußerst pünktliche Neuheitenlieferung bemüht, stellt zwei neue Lkw-Zusammenstellungen in H0 vor: einen Scania Hauber T 142E 4x2 mit Langendorf Fertigteil-Innenladeraufleger und einen DB 2228 6x4 als Plattform-Hängerzug, wie er im Vorbild auch als Transporter für Fertiggaragen dienen könnte. Der Scania weist ein neues 2achsiges Sattelmaschinenfahrgestell auf und den aus älteren Bausätzen bekannten, leicht abgewandelten Langendorf-Aufleger. Das Fahrzeug nach Daimler Benz Vorbild hingegen ist weitgehend gleich geblieben. Die beiden Pritschen des Modells und die beiliegenden Garagen sind neu geschaffen. Die Garagen sind auch einzeln erhältlich. Weitere, für 1986 ausstehende Lkw und Baustellenfahrzeuge in Spur H0 sind jetzt ausgeliefert worden. Es handelt sich um die Bausätze einer Schwerlastzugmaschine der Deutschen Bundesbahn MAN 26.361 FK mit neuem, voll funktionsfähigem Meiller Ladekran, Typ MK 125 RS und Ballastpritsche, einer Vibrationswalze "Hamm" und zwei Kleusberg Bauwagen, den 2achsigen "Komet" T 8 A und den 1achsigen "Komet" T 5 D. Alle

Bild 23: Da bekommt man Appetit: "Gasthof zum Adler" von Vollmer.



Bild 24: Das Lager- und Bürogebäude "Panalpina" in der Baugröße H0.





Bild 25: Das Exklusiv-Modell 1986 von Falter: der "Klosterhof".



Bild 26: Modell eines Uhrenkiosk im wilhelminischen Stil.



Bild 27: Scania Hauber T 142E 4x2 mit Fertigteil-Innenladeraufleger.



Bild 28: Vibrationswalze "Hamm" von Kibri.



Bild 29: Die MAN Schwerlastzugmaschine der DB.



Bild 30: MAN 30.331 als Setter Transportbetonmischer.



Bild 31: Der DB 2228 6x4 als Plattform-Hängerzug.



Bild 32: Zwei Kleusberg Bauwagen von Kibri.

Bild 33: Bausatzpackung von Preiser mit zwei Gespannen.

Bild 34: Absetzkippermodelle von Preiser nach Daimler Benz Vorbild.





Bild 35: Scania Frontlenkertyp "Jägermeister" von herpa.



Bild 36: Auf 1986 begrenzt: "Edition 3/86 100 Jahre Automobil".

Modelle sind originalgetreu ausgeführt und detailliert. Der Zusammenbau gestaltet sich durch die sehr paßgenauen Bausätze einfach. Für den Bausatz des MAN-Typs sollte man sich allerdings etwas Zeit lassen. Nunmehr ist auch der Bahnhof "Feldafing" sowie der daraus abgeleitete Bahnhof "Altkirchen" und das Palais "Am Schloßgarten" in H0 lieferbar. Weitere H0-Neuheiten sind fünf kleinstädtische Einfamilienhäuser im Baustil der dreißiger Jahre.

Um die Liste der Neuheiten zu komplettieren, seien hier noch kurz weitere Modelle vorgestellt. Es handelt sich um drei Lkw, alle in 4achsiger Ausführung. Im einzelnen sind dies der MAN 30.331 mit Wackenhut Tankaufbau, der MAN 30.331 als Setter Transportbetonmischer AM 8 FH und ein Mercedes-Benz 3328 mit einem Doll Tiefkühlufbau.

Als Ladegut für Lkw und entsprechende Güterwagen liefert Kibri 2 Großtrafo der Trafo-Union sowie DB-Container (20-Fuß). Eine Packung enthält 4 Container-Bausätze.

Sehr gut gelungen ist die Dorfkirche "Armenau a.d. Lahn", die allerdings farblich nachbehandelt werden sollte. Schließlich sind 4 Wohnhäuser erhältlich, die im wesentlichen auf einen Grundtypus zurückgehen, durch entsprechende Abwandlungen, z.B. Werkstatt und Tankstelle oder Erker, aber recht variabel gestaltet sind. Alles in allem hat die Firma Kibri für 1986 ein umfangreiches Neuheiten-Programm an den Fachhandel ausgeliefert.

Neu von Albedo

Insgesamt 8 neue Modelle in Spur H0 liefert die Firma Albedo seit kurzem aus. Die MAN F 6 Modelle "Pfanni" und "Martini" sind "Nachzügler" der '85er Neuheiten, während die restlichen 6 Modelle, darunter 2 in einer auf 1986 limitierten Sonderreihe "100 Jahre Automobil" (einen MAN 750L und einen DB 311 als Möbelkofferrfahrzeuge), Neuheiten von '86 sind. Die kurze MAN F 6 Schaustellerzugmaschine mit Hänger und der Dreischach MAN F 6 vom Typ Mk 25 d stellen Neuentwicklungen dar. Alle Modelle sind, wie bei Albedo gewohnt, sehr sauber lackiert und bedruckt. Diverse Kleinteile wie Spiegel etc. liegen zur Selbstmontage bei.

Neu von Faller

Das Exklusiv-Modell 1986 von Faller ist der "Klosterhof". Er besteht aus der, bereits im Journal 6/1986 vorgestellten Klosterkirche, den dazugehörigen Nebengebäuden Pfarramt, Klosterschenke, Wirtschaftsgebäude und Brunnen. Der Bausatz, der in einer limitierten Auflage von 8500 Stück ge-

fertigt wurde, enthält außerdem ein 3-Klang-Glockenwerk mit Antriebsmotor. Zur Dekoration sind drei H0-Mönche beigegeben. Wie die Klosterkirche sind auch die Nebengebäude einzeln lieferbar. In Baugröße H0 fertigt Faller das Modell eines Uhrenkiosks im wilhelminischen Stil, dessen Vorbild noch in den dreißiger Jahren in Frankfurt zu finden war. Das sehr gut detaillierte Modell paßt hervorragend in die Altstadtscene einer Modellbahnanlage.

Neu von Hoeveler

Peter Hoeveler jr. ("Pitter's Papp-Kasten") stellt nun nach dem Aku-Lkw-Ganzmetallbausatz einen Weißmetall-Komplettbausatz vor. Es handelt sich hierbei um einen Kompressor-Anhänger Irmer + Elze, Baujahr um 1965. Baustellen in H0 Anlagen und Dioramen können somit um ein nützliches Detail reicher werden. Der Zusammenbau gelingt auch weniger geübten Modellbauern relativ einfach.

Neu von Vollmer

Von Vollmer wurde der Wasserturm "Karlsruhe" in H0 ausgeliefert. Das 265 mm hohe Modell ist sehr fein ausgeführt und aufgrund der Paßgenauigkeit der Teile leicht zusammenzubauen. Sehr schön gestaltet ist auch das Gasthaus "Zum Adler" mit Metzgerei und Biergarten. Ferner als H0-Neuheit lieferbar ist ein Fußgängersteg.

Fünf weitere Bausatzmodelle in Spur H0 sind vor kurzem ausgeliefert worden: das sehr schöne Stellwerk "Wiesbaden Ost", das Lager- und Bürogebäude "Panalpina" (eine Abwandlung des H0-Feuerwehrhauses). Ferner ein als Imbißbude "zweckentfremdeter Campingwagen", ein kleiner Zeitungsstand und ein Set mit Ausschmückungsteilen für die Gestaltung von Weichenvorfeldern. Die Bausätze sind paßgenau, gut detailliert und proportioniert. Besonders die Backsteinmauern des Stellwerkes "Wiesbaden Ost" bedürfen der farblichen Nachbehandlung, um den guten optischen Eindruck noch zu verbessern.

Neu von Weinert

Herausragende Neuheit ist zweifellos der Komplettbausatz der 1'B 1-Einheitstenderlokomotive der Baureihe 71. Der Bausatz besteht aus einem vormontierten Fahrwerk mit Faulhaber-Antrieb, der auf die Treibachse wirkt. Die Schwungmasse sorgt für einen weichen und ruhigen Lauf des Modells. Dazu trägt auch die Stromabnahme über alle Achsen bei. Das Lokgehäuse besteht überwiegend

aus Weißmetall und wird durch eine Vielzahl von Messinggußteilen vervollständigt. Über die vorbildgetreue Detaillierung des Modells brauchen nicht viele Worte verloren werden, die Fotos sprechen für sich! Der saubere und paßgenaue Guß der Weißmetallteile sowie das bereits vormontierte Fahrwerk bereiten beim Zusammenbau des Modells keine Probleme. Die Bauanleitung ist sehr gut. Alles in allem stellt der Bausatz der BR 71 ein überaus gut gelungenes Kleinserienmodell zu einem für die Ausführungsqualität recht günstigen Preis dar.

Ein interessantes Modell ist der Kaelble-Schwerlastschlepper, vor allem in Kombination mit dem Culemeyer-Straßenroller der Reichsbahn. Beide Modelle sind exakt in Weißmetall nachgebildet und werden mit Messingätzteilen vervollständigt. Paßgenauigkeit der Teile und Detailtreue lassen auch bei diesen Modellen nichts zu wünschen übrig. Für die H0-Anlagengestaltung liefert Weinert ein vorbildgetreues Sortiment an Seilzugkanälen, Rollenkästen und -haltern für ein mechanisches Stellwerk sowie eine reizende Tanksäule im Stil der dreißiger Jahre. In Baugröße N liefert Weinert sehr filigrane Telegrafmasten und ein Schürhakengestell (o. Abb.).

Neu von Preiser

In der Baugröße H0 erschienen: 2 Bausatzpackungen mit zwei, jeweils unterschiedlich gestalteten Kutschen und Gespannen, inklusive reichhaltigem Zubehör (Figuren, Koffer). 4 neue Absetzkippmodelle nach Daimler Benz Vorbild, den Frontlenkertypen DB 2626 AK 6x6 mit 18 m³ Absetzbehälter (vornehmlich für leichte Abfälle) und dem Frontlenkertypen 1926 AK 4x4 mit 10 m³ Behälter, sowie den beiden Haubertypen 1519 HAK 4x4, einmal in der Feuerwehrausführung mit 10 m³ Behälter und in einer "normalen" Ausführung mit 3 m³ Behälter. Die beiden Behälter (10 m³ und 3 m³) werden auch einzeln im Viererpack angeboten. Der Hanomag Traktor wird jetzt in "weiß" geliefert und kann dadurch individuell farblich behandelt werden (o. Abb.). Ebenso im Handel erhältlich sind ein Tanklöschfahrzeug 24/50 Bachert/MB 1922 AK und ein Zumischerlöschfahrzeug ZLF 3000 Magirus 150 D 10 A. Alle Bausätze sind hervorragend gefertigt, äußerst paßgenau und mit der bei Preiser üblichen Sorgfalt konstruiert.

In den Figurenserien erschienen für die Baugröße H0 "Stehende Lkw-Fahrer", die fertig bemalt sind. Ferner ein Set zum Selbermalen mit 120 Figuren (Radfahrer, Staatsempfang und die in unterschiedlichen Gestalten vertretene Familie Krause). Bei den H0 Miniaturfiguren gibt es auch fünf

Bild 37: MAN F 6 Schaustellerzugmaschine mit Hänger von Albedo.



Bild 38: Der TFL 8 mit VW-MAN Kabine und der Rettungswagen bonna 124L von herpa.



UHU sekundenkleber

im detailgetreuen Eisenbahn- Modellbau

Zum sekundenschnellen,
paßgenauen Fixieren

- Universell
- 1 Tropfen genügt
- Auch in der 10 g-
Flasche für die
Konstruktion



Im Falle eines Falles - UHU



Bild 39: Kompressor-Anhänger Irmer + Elze von Hoeveler.

neue Packungen der Exklusivserie, auf die wir noch später eingehen werden. Auch lieferbar ist ein Set, zum Selbermalen, mit 45 Figuren nach amerikanischen Vorbildern (o. Abb.).

In der Baugröße N stehen insgesamt 6 neue Serien fertig bemalt zur Verfügung: Verkehrspolizei, Fenstergucker, Bahnbeamte in Uniform, Passanten beim Einkauf und zwei Sets mit "Sitzenden Personen".

Neu von Bochmann und Kochendörfer

Die Firma B & K-Modellbau, mittlerweile bekannt für hervorragend gestaltetes Bw-Zubehör, bringt für die Baugröße H0 einen Ausschlackkanal für kleinere und mittlere Betriebswerke heraus; als passendes Zubehör ist ein Beutel mit 100 g echter Schlacke erhältlich. Der Bausatz besteht aus den bekannten Untersuchungsgruben, die mit fein detaillierten Mauerplatten, Treppen und Zwischenwänden zu Ausschlackkanälen komplettiert werden.

In der H0 Güterwagenserie erscheint der 00T-Sandwagen, nach einem Vorbild von Krupp aus dem Jahre 1928. Diese Wagen waren als Privatwagen bei zahlreichen großen Zechen des Ruhrgebiets im Einsatz. Der Bausatz ist sehr fein gefertigt und paßgenau.

Neu von Mini-Rail-World

Die schweizer Firma Mirawo liefert seit kurzem eine Austauschkupplung für H0m Mittelpuffer-Fahrzeuge (Bemo, Ferro-Suisse etc.) direkt an den Kunden. Die Kupplung besteht durch einfache Montage, zierliche Ausführung und vor allem durch einwandfreies Funktionieren. Der eigentliche Kupplungskopf, eine Kadee Spur N Kupplung, ist in einem Messing-Dreh- und Frästeil montiert und wird durch einen O-Ring gehalten. Sie ist in zwei unterschiedlichen Längen erhältlich: MIKA I, die lange Ausführung, vornehmlich für Loks, MIKA II für Zweiachser und ab einem Gleisradius ab 500 mm auch für Vierachser. Interessenten wenden sich bitte direkt an den Hersteller:

"Mirawo" - Mini-Rail-World, CH-8583 Sulgen.

Neu von Brawa

Kurz nach Redaktionsschluß erreichte uns noch ein recht umfangreiches Neuheiten-Paket aus Waiblingen. Wir nennen hier deshalb nur kurz die Artikel, werden aber noch entsprechende Abbildungen in der nächsten Ausgabe nachreichen. Sowohl in den Baugrößen H0 als auch N angeboten werden: ein Nebenbahn-Wasserkran für die Epochen I, II und III (zusammensteckbarer Teilesatz aus MS-Schleuderguß) sowie eine Uhr mit Werbewürfel. Nur in H0 gibt es die Akku-Lok der Baureihe 382 (für Gleichstrombetrieb) und fünf verschiedene Modell-Leuchten (Nr. 5012, 5204, 5273, 5451 und 5525). Für die Spur N Freunde bietet Brawa neben drei Leuchten (Nr. 4630, 4632 und 4633) noch zwei nostalgische Prellböcke für die Epochen I und II, aus MS-Schleuderguß gefertigt. In Baugröße Z erschien ein sehr feines LED-Lichtsignal.

Eckert/Ottersbach/Schiebel

Fotos 1-5, 7, 10-12: Obermayer · Fotos 6, 8+9, 18, 21+22, 24, 31-38, 40: Ottersbach · Foto 13: Schiebel · Fotos 14-16: L.G.B. · Fotos 19, 23: Vollmer · Fotos 17, 20, 27-30: Kibri · Fotos 25+26: Faller · Foto 39: Hoeveler

Bild 40: Austauschkupplung für H0m Mittelpufferfahrzeuge von Mirawo.

