



# Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E  
ISSN 0720-051X

2/1987

März

DM 9,50  
sfr 8,50  
öS 75,—

Über **200** Farbbilder · ... Teilbahnteil in Farbe  
Aktuelle und informative ... ichte

**Großer Messebericht**





# Aus dem Inhalt . . .

Seite

Die Serie Ae 3/6' der SBB	4
Einzelgänger-Schicksale (Die Diesellokomotiven 201 001 und 202 001 der DB)	10
Einheitstriebwagen der Deutschen Reichsbahn 41 271 – Bald wieder unter Dampf!	16
Bayern-Journal (Die Gattung G 5/5)	21
Die Mariazellerbahn der ÖBB (Teil 2)	24
Erste Drehstrom-Serienlokomotive 120 103 an die DB übergeben	30
Die württembergische Klasse C von Roco	38
Die Baureihe 56 <sup>20–29</sup> der Deutschen Reichsbahn von Fleischmann	42
Bücherecke	43
Minimarkt	45
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	50
Märklin 1987	52
Internationale Spielwarenmesse 1987	54
170 Jahre Berliner »Lokomotivbau«	56
Karwendelbahn-Motive	71
Anlagenmotive aus den 30er Jahren	72
Keine Angst vorm Computer (Teil 5)	76
Eine kleine Nebenbahn	78
Schaufenster der Neuheiten	80
	84

Die Seiten 45 – 48 mit der Sektion 23 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

## Zu unserem Titelbild:

Im Winterfahrplan 1970/71 waren nur noch wenige Dampflokomotiven der Baureihe 003 der DB im Plandienst eingesetzt. Die beim Bw Ulm beheimateten Lokomotiven dieser Baureihe bespannten damals u. a. Eilzüge auf der Strecke Crailsheim – Lauda. Die Aufnahme mit der 003 168, die den Eilzug 1910 führt, entstand am 16.05.1971 bei Schrozberg.  
**Foto: A. Schöppner**

## Zu unserem Poster (Seite 44/49):

Zu Beginn der sechziger Jahre galt es für die Maschinen der Baureihe 03 auch noch Schnellzüge zu befördern. Die Aufnahme zeigt einen mit zwei Dampflokomotiven bespannten Schnellzug – als Vorspannlokomotive fungiert die 03 092 – der bei Gelsenkirchen in Richtung Wanne-Eickel unterwegs ist.  
**Foto: H. Säuberlich**



## Die Serie Ae 3/6<sup>1</sup> der SBB

Während in der Bundesrepublik Deutschland die Lokomotiven der Baureihe 116 (bis 1968: Baureihe E 16) bereits bis 1980 ausgemustert wurden und in Frankreich die Lok der Reihe 2D2 9100 heute ihre letzten Be-

triebstage erleben, rollen in der Schweiz noch zahlreiche Lokomotiven der Reihen Ae 3/6<sup>1</sup> und Ae 4/7 über die Gleise der SBB. Gemeinsames Merkmal der genannten Elektro-Veteranen ist der Buchli-Antrieb, eine in

den zwanziger Jahren sehr moderne Konstruktion als Alternative zum herkömmlichen Stangenantrieb. Charakteristisches Merkmal der Lokomotiven mit Buchli-Antrieb sind die durch den asymmetrischen An-





**Bild 1:** Zwischen Nesslau-Neu St. Johann und Krummenau gelang am 26. Juli 1985 das Foto der Ae 3/6.I 10656 mit dem Güterzug 64591 vor der imposanten Kulisse der Churfürsten.



**Bild 3:** Noch heute gehört der Güterzug 64560 von Wil nach Nesslau-Neu St. Johann zu den Planleistungen der Rorschacher Ae 3/6.I. Das Foto der 10641 entstand am 10. Juli 1984 kurz hinter Ebnath-Kappel.



**Bild 2:** Im Sommer 1984 war vor dem GmP 92661 durchs Emmental noch eine Ae 3/6.I zu sehen. Am Morgen des 7. Juli verläßt die modernisierte 10691 den Bahnhof Hasle.

**Bild 4:** Den reizvollsten Abschnitt der Strecke Bern – Luzern zwischen Escholzmatt und Schüpfheim befährt am 7. Juli 1984 die Ae 3/6.I mit dem GmP 92661.

**Bild 5 (nächste Seite):** Kurzer Halt in Escholzmatt. Gleich wird die Ae 3/6.I 10685 den GmP 92661 weiter nach Luzern bringen (6. Juli 1984).

**Bild 6 (übernächste Seite):** Am Mittag des 23. Juli 1985 unterquert die Ae 3/6.I 10690 mit dem Personenzug 5148 von Sursee nach Olten die Straßenüberführung kurz hinter Wauwil.



10335

Eschsmatt

3

1





Bild 7: "Die" Fotostelle an der Strecke Wattwil – Wil, den Viadukt bei Lütisburg, passiert am 8. Juli 1985 die Ae 3/6.I 10653 mit dem Zug 8165.

Alle Fotos: G. Wagner

triebsaufbau sehr unterschiedlich aussehenden Lok-Seiten. Während die Antriebskästen auf der einen Seite die Treibräder völlig verdecken, präsentieren sich auf der anderen Seite die großen Antriebsräder frei sichtbar. Bei den Lokomotiven der Reihen Ae 3/6<sup>I</sup> und Ae 4/7 haben sie einen Durchmesser von 1610 mm. Der Bezeichnung Ae 3/6<sup>I</sup> läßt sich entnehmen, daß es sich um eine Elektrolok (e) mit einer Höchstgeschwindigkeit über 80 km/h (A) mit sechs Achsen, davon drei angetrieben, handelt. Die 2' Co 1' Lokomotiven der Reihe Ae 3/6<sup>I</sup> wurden von 1921 bis 1929 in zwei, sich geringfügig unterscheidenden Serien gebaut. Die älteren Lokomotiven der Nummern 10601 bis 10636, gebaut 1921 - 1925 von SLM (Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik, Winterthur) und BBC (Brown, Boverie & Cie, Baden), haben eine Stundenleistung von 1920 PS (1412 kW) und eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Für die 1925 - 1929 gebauten Lokomotiven 10637 bis 10714 mit 2120 PS (1559 kW) und einer Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h zeichneten die SLM sowie BBC, MFO (Maschinenfabrik Oerlikon, Zürich-Oerlikon) oder SAAS (SA des Ateliers de Sécheron, Genève) verantwortlich. In der Zeit von 1965 - 1974 wurden einige der Ae 3/6<sup>I</sup> modernisiert. Die Lokomotiven mit den Betriebsnummern 10674, 691 und 702 - 714 erhielten Düsengitter in den Seitenwänden, bei der 10674, 691, 712 und 713 wurde der Öl-Hauptschalter durch einen Druckluftschalter ersetzt und ein Stromabnehmer entfernt.

Von den ehemals 36 Lokomotiven der ersten Serie ist heute nur noch die 10620 des Depot Rorschach vorhanden, von den 78 Maschinen der zweiten Serie laufen noch 36 Exemplare bei den Depots Rorschach (10637, 639, 641 - 643, 647 - 650, 652, 653, 656, 659, 661, 662, 664, 667, 676), Olten (10679 - 682, 684, 685, 690, 691, 693, 694) und Bern (10699, 700, 702, 708, 709, 711 - 713).

Zur Zeit scheint es so, als wären die verbliebenen Sechzigjährigen noch nicht pensionsreif. Die Ausmusterungswellen sind fast zum Stillstand gekommen, da für die schrittweise Einführung des angebotsintensiven Konzepts "Bahn 2000" offensichtlich zunächst jede Lok gebraucht wird. Zum Fahrplanwechsel im Sommer 1987 soll der erste Schritt in Richtung "Bahn 2000" getan werden - es wird sich zeigen, welche Auswirkungen sich für die Einsätze der Ae 3/6<sup>I</sup> ergeben. Inzwischen darf die 10700 in neuer "alter" Braun-Lackierung vor dem Ausstellungszug "Bahn 2000" für die SBB-Zukunft werben. Die übrigen 36 Lok werden zur Zeit wie folgt eingesetzt:

Im viertägigen Ae 3/6<sup>I</sup>-Plan des Kreises I (Lausanne) fahren die Berner Ae 3/6<sup>I</sup> durchschnittlich 225 Kilometer pro Tag, hauptsächlich vor Güterzügen zwischen den Wendebahnhöfen Däniken, Biel, Neuchâtel, Travers, Zürich und Rapperswil. Im Plan enthalten sind auch die Reisezüge 3220/3229 (Biel - Neuchâtel - Biel) und 2857/4958 (Neuchâtel - Bern - Neuchâtel). Einzige Leistungen an Samstagen und Sonntagen sind die Züge 4951/4956 (Neuchâtel - Bern

Neuchâtel). Für die zehn Oltener Maschinen besteht ein sechstägiger Plan mit durchschnittlich nur 110 Kilometern Tagesleistung, der die Lok vor leichten Güterzügen bis Zürich, Basel oder Luzern bringt. Aber auch Reisezüge wie der 5141/5148 (Olten - Sursee - Olten) und der 6463/6464 (Aarau - Zofingen - Aarau) werden von den Oltenner Ae 3/6<sup>I</sup> geführt. Samstags, sonntags und am Montagvormittag kann hier auf die Ae 3/6<sup>I</sup> verzichtet werden. Im 13tägigen Umlauf des Kreises III (Zürich) erbringen die Rorschacher Ae 3/6<sup>I</sup> eine durchschnittliche Tagesleistung von 168 Kilometern. Das Einsatzgebiet wird begrenzt durch die Wendebahnhöfe Basel, Chur, Zürich, Linthal und Nesslau-Neu St. Johann. Auf der landschaftlich besonders reizvollen Strecke Wil - Wattwil - Nesslau-Neu St. Johann pendelt eine Ae 3/6<sup>I</sup> montags bis freitags mit zwei Nahgüterzugpaaren. Montags werden auf dieser Strecke zusätzlich zwischen 8 und 14 Uhr drei Personenzugpaare von Ae 3/6<sup>I</sup> befördert. Die planmäßige Pendelzugarnitur fällt in dieser Zeit wegen Fristarbeiten aus.

Während die Ae 3/6<sup>I</sup> in wenigen Jahren ausscheiden dürften, werden einige der sowohl leistungs- als auch stückzahlmäßig stärkeren Schwesterlokomotiven der Reihe Ae 4/7, die in einer der nächsten Ausgaben des Eisenbahn-Journals vorgestellt werden, womöglich die Jahrtausendwende im aktiven Dienst erleben. Genug Zeit also, den letzten Buchli-Lokomotiven einen Besuch abzustatten. Es lohnt sich.

G. Wagner



Bild 1: Die DE 2000, im Jahre 1962 von Henschel und SSW gebaut, war die erste rein deutsche dieselelektrische Streckenlokomotive mit 2000 PS Leistung. Werkfoto Henschel, Archiv Ritz

# Einzelgänger-Schicksale

Fortsetzung aus  
Eisenbahn-Journal  
2/1986

## Die Diesellokomotiven 201 001 und 202 001 der DB

### Die V 300 kommt!

Im Laufe des Jahres 1957 kündigte die DB erstmals die bevorstehende Betriebserprobung einer wahlweise mit 2200 oder 3000 PS ausgestatteten C'C'-Diesellok von Krauss-Maffei an. Das Betriebsprogramm war in groben Zügen bereits abgesteckt: zunächst sollte sie mit zwei aufgeladenen Maybach-Motoren von je 1100 PS getestet werden, die später mit jeweils 1500 PS zum Einbau gelangen sollten. Die Lokomotive war iden-

tisch mit den drei 1957 an die Jugoslawischen Eisenbahnen abgelieferten Maschinen der Baureihe ML 2200 C'C' und wies in wesentlichen Konstruktionsteilen Übereinstimmung mit der Bundesbahn-V 200 auf. Die ersten Betriebsversuche fanden noch 1957 statt, und bei dieser Gelegenheit erwies sich die ML 2200 C'C' der V 200 deutlich überlegen. Von daher war es naheliegend, die Maybach-Zwölfzylinder-Motoren, Typ MD 650, durch eine noch stärkere Variante (MD 655) zu ersetzen, um festzustel-

len, wieweit eine sinnvolle Steigerung der Motorleistung möglich war. Nach Ende der Umrüstung auf 2 x 1500 PS (fortan hieß sie ML 3000 C'C') lief die Diesellok ab Juni 1958 im Plandienst vor Schnell-, Eil- und Güterzügen auf der Schwarzwaldbahn, ehe sie 1959 über das Bw Frankfurt-Griesheim zum Bw Hamm überwechselte. Im Raum Frankfurt hatte die Lokomotive vornehmlich Schnellzüge zu befördern, wogegen der Einsatz beim Bw Hamm in erster Linie im Güterzugdienst erfolgte. Bemerkenswert waren hier vor allem die gemeinsam mit Dampflok der Baureihe 44 des Bw Minden gefahrenen schweren Durchgangsgüterzüge in der Relation Hamm – Braunschweig und zurück, wo die ML 3000 C'C' sich 1959 und 1960 bestens bewährte.

Während ihres Einsatzes beim Bw Hamm wurde die ML 3000 C'C' immer wieder vom Herstellerwerk zu Probefahrten bei anderen Bahnverwaltungen abgezogen. Im Fahrplanjahr 1960/61 z.B. gab sie bei der DB nur ein Gastspiel von einigen Monaten. In den darauffolgenden Jahren etablierte sich die ML 3000 C'C' wieder beim Bw Hamm P und rutschte mehr und mehr in die Dienstgänge der dort ebenfalls stationierten V 200 hinein, mit der sie im schweren Schnell- und Güterzugdienst gemeinsam zu finden war. Nach dem Ankauf der Lok durch die DB – die Abnahme erfolgte am 14. April 1964 – wurde aus der ML 3000 C'C' die V 300 001.

Bild 2: 1970 kam die DE 2000 zur Westfälischen Landes-Eisenbahn und wurde dort als DE 0902 bezeichnet; aufgenommen am 12.05.1973.

Foto: Dr. Löttgers





**Bild 3:** Bis Ende 1969 stand die DB 2000 von Henschel/SSW leihweise in Diensten der Deutschen Bundesbahn. Die bei der DB als 202 001 geführte dieselektrische Lokomotive überquert im Dezember 1968 mit einem Eilzug Richtung Altenbeken den Duhnetalviadukt bei Neuenbeken (mit freundlicher Genehmigung des Verlages W. Kohlhammer dem 1963 erschienenen Buch "Mit der Eisenbahn durch Deutschland – Unterwegs mit Diesel- und Elektrolokomotiven der DB" von Ludwig Roithowe und Wolfgang Fiegenbaum entnommen). **Foto: L. Roithowe**

## Die Erprobung weiterer Diesellokomotiven bei der DB 1958 – 1970

1958 wurden die ersten V 100 bei der DB erwartet. Die 2000-PS-Diesellok von Deutz, die im Plan der V 200 des Bw Frankfurt-Griesheim Schnellzugdienste wahrnahm, drehte ihre letzten Runden, ehe sie in Richtung Norwegen auf die Reise ging. Eine B'B'-Schmalspur-Diesellok mit 1000 PS für Moçambique – Hersteller Krauss-Maffei – wurde kurzzeitig auf DB-Strecken getestet, ebenso wie eine für eine Spurweite von 1067 mm konzipierte 680-PS-Lok von Krupp für Indonesien.

1959 und 1960 gab es – abgesehen von der Verwendung der ML 3000 C'C' – keine Probefahrten mit Industrielokomotiven auf DB-Gleisen. In den Jahren 1961/62 hingegen herrschte wieder Hochbetrieb. Im Rangierdienst im Raum Hamburg verdingte sich von Februar bis August 1961 eine 650-PS-Diesellok, Achsfolge C, von MaK mit hydraulischem Suri-Getriebe (ausgestattet mit einem von 850 auf 650 PS gedrosselten Maybach-Diesel vom Typ MD 435). Auf der Strecke Münster – Emden war im März 1961 eine der sechs für die Denver & Rio Grande Western RR bzw. für die Southern Pacific RR gebauten ML 4000 C'C' von Krauss-Maffei zu sehen: Achsfolge C'C', 2 x 2000 PS Leistung, dieselhydraulisch, Höchstgeschwindigkeit 115 km/h. Vor den schweren Erzügen vermittelte sie im Emsland bereits

**Bild 4:** Bei der Westfälischen Landes-Eisenbahn erhielt die DE 2000 eine neue Lackierung. Als DE 0902 wurde sie am 15.09.1973 bei Belecke mit dem Personenzug 3 (Lippstadt – Warstein) aufgenommen. **Foto: L. Roithowe**





einen Eindruck von dem, was sie später vor langen Güterzügen in den Rocky Mountains zu leisten imstande sein sollte.

Auf der Schwarzwaldbahn fanden im Juni 1961 Probefahrten mit einer Variante der ML 2200 C'C' statt, einer mit zwei Motoren von je 1350 PS ausgestatteten sechsachsigen Diesellok von Krauss-Maffei, wie sie die Türkei in drei Exemplaren bestellt hatte.

Die frühen sechziger Jahre waren die Zeit der Erprobung namentlich von schweren Strecken-Diesellok. Die ML 3000 C'C' hatte beim Bw Hamm P längst ihren festen Platz, als die V 320 001 von Henschel 1962 ausgeliefert wurde. Nach eingehenden Meßfahrten kam die V 320 001 im Oktober 1963 zum Bw Hamm, wo sie ebenfalls im Dienstplan der Baureihe V 200 eingesetzt war. Und: 1962 boten Henschel/SSW ihre DE 2000 an. Ihr Weg wird im Anschluß an diesen Überblick ausführlicher zu würdigen sein.

Auch 1964 gab es mehrere Diesel-Streckenlok der Industrie auf DB-Gleisen. Da war z.B. eine 1500 PS starke dieselhydraulische Lok von Krupp, die bei den Direktionen Essen und Wuppertal erprobt wurde, ehe man sie nach Burma verschiffte. Bei der BD München erprobte Krauss-Maffei eine C'C'-Diesellok von 2000 PS für die USA, und eine weitere Krauss-Maffei-Lok (Achsfolge Bo'Bo', dieselektrisch, Höchstgeschwindigkeit 70 km/h) für Liberia beförderte bei der BD Münster schwere Güterzüge Richtung Nordsee.

Die vorübergehend beim Bw Hamm P eingesetzte V 320 001 wechselte im Fahrplanjahr 1965/66 zum Bw Kempten über, während die

V 300 001 in Hamm verblieb. In Hamm wurde im ersten Halbjahr 1965 auch eine 1500-PS-Diesellok für Indonesien – Hersteller Krupp – getestet.

Im Fahrplanjahr 1966/67 kam dann der dritte Einzelgänger, von dem hier zu berichten ist, die ME 1500 von Krupp/AEG zur DB Essen. Außerdem wurden vier für China bestimmte Diesellok von 2 x 2000 PS (Achsfolge C'C', dieselhydraulisch, Höchstgeschwindigkeit 120 bzw. 160 km/h) bei den Direktionen Kassel und Nürnberg im Auftrag des Herstellerwerkes Henschel erprobt, dazu eine B'B'-Diesellok von 1500 PS – dieselhydraulisch, Höchstgeschwindigkeit 80 km/h – für Angola bei der BD Essen (Hersteller: Krupp). In diesem Zusammenhang muß auch die Anmietung von drei Lokomotiven des Typs V 90 P von MaK erwähnt werden, die Ende 1966 vorgenommen wurde. Für den Antrieb sorgte ein Achtzylinder-Viertakt-Motor von MaK mit 1100 PS bei 930 U/min (ausgerüstet mit einer Voith-Kühlanlage). Eingesetzt waren die drei Lok im Rangierdienst beim Bw Hamburg-Wilhelmsburg. Ab Frühjahr 1969 wurden die mittlerweile als 291 001 – 003 umgezeichneten Lok dem Bw Delmenhorst zugeteilt, von wo aus sie im schweren Rangierdienst des Bahnhofs Bremen-Inlandhafen, zusammen mit normalen 290ern eingesetzt wurden.

Am Einsatz der übrigen Diesellok-Einzelgänger änderte sich für's erste nichts. Bis Ende der sechziger Jahre sah man die mittlerweile in 201 001 (ME 1500) bzw. 202 001 (DE 2000) umgezeichneten Werkskonstruktionen bei verschiedenen Bahnbetriebswerken der DB. Die V 320 001, mittlerweile 232 001, diente nach wie vor beim Bw Kempten, und die V 300 001, inzwischen 230 001, war ab Sommer 1969 dem Bw Lübeck zugeteilt, das sie im Sonderdienst einsetzte.

Hinzu kamen allerdings im Fahrplanjahr 1969/70 zwei weitere Industrieentwicklungen, die bei der DB – wie die ME 1500 und die DE 2000 – computergerechte Betriebsnummern erhielten: Da war zum einen die 203 002 von Krauss-Maffei, eine Diesellok vom Typ M 700 C (Leistung 700 PS, Achsfolge C, dieselhydraulisch, Höchstgeschwindigkeit 30/61 km/h), die in München-Freimann Rangieraufgaben wahrnahm. Weiter gab es eine dieselhydraulische 204 001 von Krupp (Typenbezeichnung M 1500), wie die ME 1500 von Krupp/AEG 1500 PS stark. Eingesetzt war die für eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h ausgelegte 204 001 (Achsfolge B'B') im Güterzugdienst des Bw Hamm (wo zuvor auch die ME 1500 beheimatet war, ehe sie dem Bw Hagen-Eckesey zugeteilt wurde).

▲ Bild 6: Am 08.01.1972 besaß die DE 2000 noch den alten Anstrich. Auch war die Betriebsnummer der Westfälischen Landes-Eisenbahn noch nicht an der Frontseite angeschrieben. Foto: L. Rotthowe

Bild 5 (oben): Die DE 2000 trifft mit einem Personenzug der Westfälischen Landes-Eisenbahn aus Lippstadt kommend, in Warstein ein (08.01.1972). Foto: L. Rotthowe

Bild 7: Im Bahnhof Altenbeken gelang dem Fotografen im August 1967 diese Aufnahme. Die DE 2000 steht zur Abfahrt nach Warburg bereit. Foto: R. Scheller



## Die dieselektrische Lokomotive DE 2000 von Henschel/SSW

Die DE 2000 gehört zu denjenigen Diesellokomotiven, die Anfang der sechziger Jahre die Tauglichkeit der dieselektrischen Kraftübertragung für Großdiesellok unter Beweis stellen sollten. Bis zu diesem Zeitpunkt waren nur gelegentlich – und bei meist geringerer Fahrzeugleistung – dieselektrische Lokomotiven oder Triebwagen auf deutschen Strecken zum Einsatz gelangt. Zudem besaßen ausländische Lok-



**Bild 8:** Vom 5. Januar 1968 bis 31. Mai 1969 war die 201 001, die ME/DE 1500 von Krupp/AEG, beim Bw Hamm P beheimatet. Dort entstand im Januar 1968 auch diese Aufnahme.  
Foto: Dr. Vorsteher

konstrukteure hier einen eindeutigen Vorsprung, verfügten sie doch – etwa in den USA oder in Großbritannien – längst über ein entsprechendes Betätigungsfeld. Henschel in Kassel versuchte mit Lizenzbauten von General Motors auch in Europa mit dieselelektrischen Streckenloks ins Geschäft zu kommen.

So wurde die DE 2000, die erste rein deutsche dieselelektrische Streckenloks mit 2000 PS Leistung, von den beiden Herstellerwerken Henschel und SSW mit entsprechendem Werbeaufwand bedacht, von der Fachwelt aufmerksam registriert.

Ihren ersten Auftritt hatte die DE 2000, als die sie auch bei der DB bis zum 01.01.1968 bezeichnet wurde, auf der Hannover-Messe 1962. Ihre Daten: mechanischer Teil von Henschel (Fabriknummer 29 862/1962), elektrischer Teil von SSW, Maybach-Dieselmotor MD 870 mit einer Leistung von 1900 PS.

Zitat aus "Glaser's Annalen" 7/1962, Seite 301, bezüglich ihrer technischen Daten: "Als Antriebsmotor wird der Maybach-Dieselmotor MD 870 verwendet, der bei einer Drehzahl von 1500 U/min eine Leistung von 1900 PS (nach DIN) erzeugt. Zur Anflanschung des SSW-Hauptgenerators (Typ GB 395/13) mit 1300 kW Leistungsabgabe mußte das Gehäuse des Dieselmotors etwas umkonstruiert werden. Die Steuerung des Hauptaggregates erfolgt über einen Füllungsregler am Dieselmotor und über ein elektrisches Steuerungssystem, welches die Befehle zur Einregulierung des Hauptaggregates auf eine bestimmte Leistung pneumatisch vom Fahrschalter, einem stufenlosen Feinregelventil, erhält. Die vier Achsen der Lokomotive werden von vier SSW-Fahrmotoren in Tatzlagerbauart (Typ GB 261/22) mit einer Dauerleistung von 285 kW angetrieben. Die für die Fahrmoto-

ren benötigte Kühlluft wird durch zwei Radialgebläse erzeugt, die hydrostatisch vom Hilfsdiesel angetrieben werden.... Die elektrische Energie für die Steuerung, die Erregung des Hauptgenerators und für die elektrischen Hilfsbetriebe sowie die Druckluft für die Steuerung und die Druckluftbremseinrichtung werden mit einem Hilfsaggregat erzeugt. Dieses Hilfsaggregat besteht aus einem Henschel-Dieselmotor 6R1215, der bei einer Drehzahl von 1500 U/min auf eine Leistung von 125 PS gedrosselt wurde, einem SSW-Hilfsgenerator (Typ F 1592-4) und dem durch eine elektromagnetische Kupplung abschaltbaren Knorr-Luftpresser VV 450/150."

Die über Puffer 18.200 mm lange und 87.700 kp schwere Diesellok (Drehzapfenabstand 10.800 mm, Drehgestellachsstand 3.000 mm) war für 120 km/h ausgelegt, später dann sogar für 140 km/h.

Am 23.10.1962 wurde die Lok in Kassel abgenommen und vom folgenden Tag an dem Bw Köln-Nippes zugeteilt. Von hier aus lief

sie vor allem im leichten Schnellzugdienst zwischen Köln und Kassel, ehe sie am 28.05.1963 dem Bw Hamm P zugeteilt wurde. Hier blieb sie, abgesehen von mehreren Aufenthalten im Herstellerwerk und einem Gastspiel vom 23.08.1967 - 07.09.1967 beim Bw Opladen, bis zum 31.05.1969. Nach Personalschulung beförderte die DE 2000 beim Bw Hamm P ab Juli 1963 in einem besonderen Dienstplan schnelle D- und Eilzüge mit betriebstäglich 822 km. Wie bereits erwähnt, war das Bw Hamm P in den sechziger Jahren der Treffpunkt einer ganzen Reihe Großdieselloks und verschiedener Lieferungen deutscher Hersteller an ausländische Bahnverwaltungen. So war man hier auch daran gewöhnt, Einzelgänger optimal auszufahren. Für die DE 2000 gab es während ihrer rund 50 Monate in Hamm (der Rest sind z.T. längere Werksaufenthalte usw.) vornehmlich Züge zu fahren, wie sie auch für die in Hamm beheimatete V 200 typisch waren: schwere Schnellzüge, Fernschnellzüge und durchlaufende schwere

**Bild 9:** Eine weitere Aufnahme der ME/DE 1500 von Krupp/AEG. Hier präsentiert sie sich in der ursprünglichen Ausführung mit anderer Lüfteranordnung und Lackierung als in Bild 8 sowie noch ohne jegliche Beschriftung.  
Foto: Krupp Industrietechnik, Sammlung Dr. Löttgers

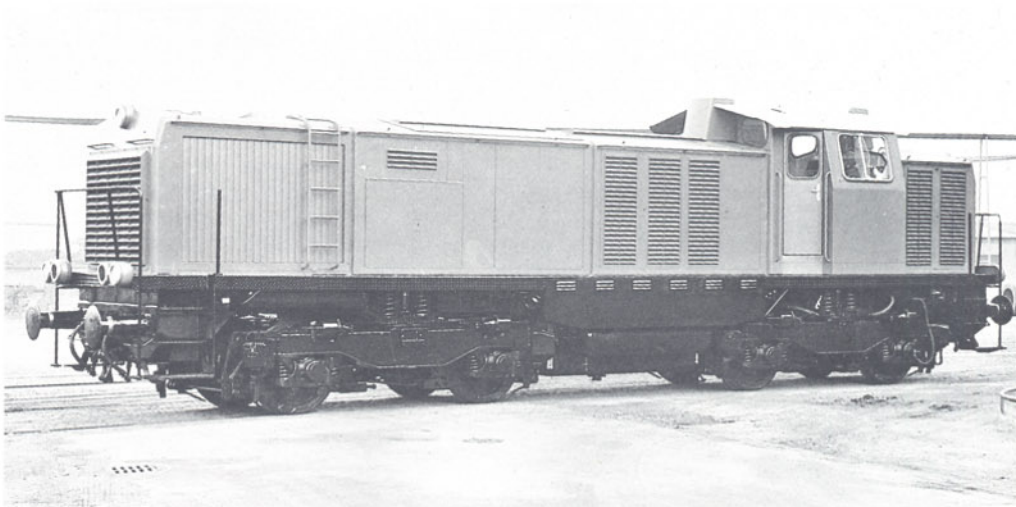




Bild 10: Am 16.07.1966 befördert die ME/DE 1500 gemeinsam mit einer Lokomotive der Baureihe V 100.20 den E 683 von Hagen nach Warburg, aufgenommen bei der Ausfahrt aus Hagen Hbf. Foto: Dr. Löttgers

### Güterzüge.

Am 01.01.1968 bekam die DE 2000 eine neue Betriebsnummer: 202 001, und als solche wechselte sie etwas überraschend am 01.06.1969 zum Bw Lübeck über, wo zu diesem Zeitpunkt auch die 230 001 eintraf. Mit dem 18.12.1969 endete der Einsatz der 202 001 bei der DB, nachdem sich die Lok im Sommerfahrplan 1969 kurzzeitig mit Eilzügen Hamburg – Lübeck und Güterzugleistungen zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Lübeck auch in Norddeutschland bemerkbar gemacht hatte.

Nach einer teilweisen Überholung im Herstellerwerk kam die Lok am 21.05.1970 zur Westfälischen Landes-Eisenbahn nach Lippstadt, zunächst als Mietkauf, ab 01.05.1972 dann als Eigentum der WLE. Bei der WLE erhielt die Lok die Betriebsnummer DE 0902. Sie verrichtete treue Dienste auf dem gesamten Stammbahnnetz der WLE, namentlich vor den schweren Durchgangsgüterzügen, teilweise – etwas unterbeschäftigt – auch vor den letzten lokbespannten Reisezügen (ehe diese im Herbst 1975 von der Bildfläche verschwanden).

Eine gravierende Beschädigung am elektrischen Teil bedingte die keineswegs vorgesehene unwiderrufliche Außerdienststellung der Lokomotive zum 26.10.1977 (z-Stellung). Angesichts erheblicher Instandsetzungskosten (DM 200.000,- allein für die anstehende Reparatur sowie DM 350.000,- für die Hauptuntersuchung) wurde die Lok am 14.02.1978 ausgemustert und am 26.09.1978 zur Verschrottung nach Dortmund überführt.

## Die dieselelektrische Lokomotive ME/DE1500 von Krupp/AEG

DE 1500, ME 1500, M 1500 – das sind drei verschiedene Typenbezeichnungen von Krupp für eine mit größter Wahrscheinlichkeit *einzigste* Diesellok. Bei Betrachtung der verschiedenen Fahrzeugfotos und der in den Jahren 1964 – 1970 von den Herstellern Krupp und AEG verfaßten Druckschriften drängt sich zwar der Gedanke auf, als habe es hier zwei,

nur in einigen Details voneinander abweichende Lokomotiven ähnlicher Konzeption gegeben. Zudem: Im Aufsatz über den Zugsförderungsdienst bei der DB im Fahrplanjahr 1969/70 von Klingenstein/Ebner in der Zeitschrift "Die Bundesbahn" wird von einer dieselelektrischen ME 1500 von Krupp/AEG (= 201 001) und einer dieselhydraulischen M 1500 von Krupp (= 204 001) geschrieben; von Krupp existiert das Typenblatt einer dieselelektrischen M 1500, die fast baugleich mit der einstmaligen ME/DE 1500 ist. Recherchen haben jedoch ergeben, daß nur eine dieselelektrische Lokomotive gebaut wurde, die mehrfach umgebaut und danach jeweils mit einer neuen Typenbezeichnung vom Hersteller Krupp potentiellen Kunden angeboten wurde. Über die Bauausführung der zweiten M 1500, der 204 001, ist leider nur sehr wenig bekannt, Fotos von dieser Lokomotive waren nicht zu beschaffen. Es steht jedoch fest, daß die dieselhydraulische 204 001 nicht durch einen Umbau aus der dieselelektrischen 201 001 entstanden ist. Warum allerdings Krupp für die 204 001 die Typenbezeichnung M 1500 wählte, unter der man zuvor bereits die 201 001 angeboten hatte, bleibt rätselhaft.

Die wesentlichen Daten der ME/DE 1500 (ab 01.01.1968: 201 001): mechanischer Teil von Krupp (Fabrik Nr. 4400, Bj. 1964) elektrischer Teil von AEG (Fabrik Nr. 8440, Bj. 1964) Maybach-Dieselmotor MD 655 mit einer Leistung von 1500 PS.

Der für 1500 PS bei 1500 U/min ausgelegte Maybach-Zwölfzylinder-Motor war auf 1400 PS bei 1500 U/min eingestellt. Über ein Krupp-Stoekicht-Getriebe mit der Übersetzung 1:4 wurde der AEG-Generator (Eingangsleistung 1255 PS bei 6000 U/min) angetrieben. Dieser erzeugte Drehstrom von maximal 200 Hz, der über einen Gleichrichter als Gleichstrom den vier AEG-Fahrmotoren zugeleitet wurde. Die über Puffer 14.390 mm lange vierachsige Drehgestell-Lok (Drehzapfenabstand 7.000 mm, Radstand im Drehgestell 2.600 mm) war für eine Geschwindigkeit von maximal 100 km/h zugelassen. Ihr Dienstgewicht bei vollen Vorräten: 63,35 t.

Krupp und AEG waren auch bei dieser Lok neue Wege gegangen. So hatte man einen hochtourigen Drehstromgenerator statt des sonst üblichen schweren Gleichstromgenerators mit Kommutator eingebaut und besonders im Steuerungsbereich Halbleitertechnik und Elektronik soweit berücksichtigt, wie es zum damaligen Zeitpunkt möglich war.

Obwohl sie 1964 fertiggestellt war, gelangte die ME 1500 erst um die Jahreswende 1965/66 zur Betriebserprobung. Vom 21.03.–26.04.1966 war sie dem Bw Soest (BD Essen) zugeteilt, von wo aus sie fahrplanmäßig Eilgüterzüge zwischen Hagen, Hamm und Münster beförderte. Vom 14.07.1966 an war die ME 1500 beim Bw Hagen-Eckesey (BD Wuppertal) zu Hause, wo ihr unter anderem die Zugleistung E 683/684 im Abschnitt Hagen – Warburg sowie diverse andere Personen- und Güterzugleistungen oblagen. In den ersten Tagen dieses Einsatzes war der Krupp-Lok eine V 100<sup>20</sup> beigegeben, bis sichergestellt war, daß die ME 1500 störungsfrei arbeitete. Ende August 1966 dürften die Dienste beim Bw Hagen-Eckesey beendet gewesen sein.

Wahrscheinlich war die ME 1500 ab Winter 1966/67 zunächst bei anderen Bahnen unterwegs. In den Rückblicken in der Zeitschrift "Die Bundesbahn" finden sich keine weiteren Hinweise auf Betriebseinsätze bei der DB. Vom 05.01.1968 an diente sie dann als 201 001 beim Bw Hamm, und bewährte sich dort bis zu ihrer Umstationierung am 31.05.1969. Kurzzeitig kam sie anschließend zum Bw Hagen-Eckesey, wo sie in einem gemischten Dienstplan Personen- und Güterzugdienste versah.

Vom 17.09.1969 an wurde die 201 001 Leihlok bei der Westfälischen Landeseisenbahn WLE. Bei der WLE hatte die damals noch als 201 001 bezeichnete DE 1500 Beachtliches zu leisten. Vor allem in den ersten drei Betriebsjahren konnten sich die dabei angefallenen Betriebsstunden und Laufkilometer sehen lassen. Für das Rumpf-Jahr 1969 waren es 1.194 Betriebsstunden und 18.692 km. Bis zum Verkauf im August 1981 wurden daraus 20.989 Betriebsstunden und 357.577 Laufkilometer. Und zwar:

Jahr	Betriebsstunden	Laufkilometer
1970	3.985	64.047
1971	3.243	55.855
1972	3.402	60.994
1973	1.742	35.137
1974	604	12.778
1975	761	14.995
1976	499	7.664
1977	639	10.699
1978	1.285	21.464
1979	1.378	21.756
1980	1.319	19.256
1981	938	14.240

Unter Anrechnung der zwischenzeitlich gezahlten Miete wurde die Lok per 01.11.1971 von der WLE übernommen, Kaufpreis: DM 300.000,-. Bei der WLE blieb die Lok bis zum 05.08.1981. Mittlerweile trug sie die Betriebsnummer DE 0901 und hatte bei Reuschling in Hattingen geänderte Führerhausaufbauten bekommen, um dem Lokführer bessere Rundumsicht zu geben: Höherlegen der Kanzel, damit verbundene Vergrößerung der Fenster und Einbau neuer Türen. Der ur-



sprünglich industriegrüne Anstrich der DE 1500 war schon Ende der sechziger Jahre durch ein gefälligeres Blau ersetzt und Rahmen sowie Fahrgestell schwarz lackiert worden.

Trotz insgesamt zufriedenstellender Leistungen trennte sich die WLE 1981 von der DE 0901 und verkaufte sie an die Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft (DEG). Diese vermietete die nunmehrige VE 151 an die Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE). Dort wurde die Lok verhältnismäßig wenig genutzt, erfuhr aber immerhin in Lengerich eine Haupt-

untersuchung (15.04.1983) und wechselte am 24.06.1983 zur Farge-Vegesacker Eisenbahn über, wo sie auch heute noch als Reserve-lokomotive in Farge anzutreffen ist. Damit wäre die Geschichte der Lokomotiverprobung bei der DB zwischen 1953 und 1970 abgeschlossen. Die neuere Entwicklung weiterer Einzelgänger wie z.B. die 202 002 – 004 und die verschiedenen Rangierloks der Bau-reihe 259 dürfte wahrscheinlich bekannter sein, ...zu berichten gäbe es auch hier noch so manches.

Dr. R. Löttgers

## Literaturangaben

### DE 2000 von Henschel/SSW

Bitterberg, Friedrich: Dieselelektrische Hochleistungs-lokomotive auf nur vier Achsen, VDI-Nachrichten 21/1962 Düsseldorf

Bitterberg, Friedrich: 2000 PS-Bo'Bo'-dieselelektrische Lokomotive DE 2000, Glasers Annalen 7/1962, S. 301–303, Berlin

Dieselelektrische Lokomotiven mit schnelllaufenden Motoren, Die Bundesbahn 10/1963, Darmstadt  
Meißner, Horst: Geschichte eines Einzelgängers — Die DE 2000, eisenbahn magazin 1/1979, S. 31, Düsseldorf

### ME 1500 von Krupp/AEG

Krupp: Kurzbeschreibung L0 4519, Krupp-AEG dieselelektrische Lokomotive DE 1500 Bo'Bo', Essen

Krupp: Dieselelektrische Lokomotive ME 1500 Bo'Bo' 201 001-5, Essen, Fahrzeugzeichnung, 1968

Krupp: Typenblatt M 1500 Bo'Bo', Essen

**Bild 11 (oben):** Im Juli 1972 war die ME/DE 1500 zwar noch mit der DB-Betriebsnummer 201 001 beschriftet, jedoch bereits Eigentum der Westfälischen Landes-Eisenbahn. Mit Unterstützung einer Schublokomotive zieht sie einen schweren Kalksteinzug aus Warstein über die Steigung bei Belecke (08.07.1972).

Foto: L. Rotthowe

**Bild 12:** Mit einem aus DB-Wagen gebildeten Sonderzug steht die nun als DE 0901 bezeichnete ehemalige 201 001 am Bahnsteig in Warstein.

Foto: Krupp Industrietechnik, Sammlung Dr. Löttgers





**Bild 1:** Der VT 32 005 der Deutschen Bundesbahn, ein Einheitstriebwagen der Deutschen Reichsbahn nach dem Einheitsgrundi, im Juni 1962 bei Martinszell (Strecke Immenstadt – Kempten).  
Foto: H. Schröpfer

# Einheitstriebwagen der Deutschen Reichsbahn

Als im Jahre 1984 das H0-Modell eines Einheitstriebwagens der früheren Deutschen Reichsbahn erschien, hatten wir zu diesem Ereignis in den Ausgaben 6 und 7/1984 des Eisenbahn-Journals einen ersten Beitrag zur Bauart dieser Fahrzeuge veröffentlicht. Behandelt und vorgestellt wurden damals die Trieb- und Steuerwagen mit Einheitsgrundi. Nachdem dann eine andere Publikation

ebenfalls dieses Thema aufgegriffen und zu einer Artikelserie verarbeitet hatte, verzichteten wir auf weitere Berichte. Ermuntert durch zahlreiche Zuschriften wenden wir uns nun den Einheitstriebwagen erneut zu, um in knapp gefaßten Beiträgen einen Überblick über die Entwicklung und das Schicksal jener Fahrzeuge zu geben, die eine neue Epoche des Reiseverkehrs in Deutschland

einleiteten.

Zu Beginn der dreißiger Jahre ging die Deutsche Reichsbahn daran, den Reiseverkehr auf Haupt- und Nebenbahnen mit neuen Brennkraft-Triebwagen attraktiver zu gestalten. Allein für den Eilzugverkehr zwischen größeren Städten entstanden insgesamt 129 neue Triebwagen, die in der Zeit von 1933 bis 1937 in Dienst gestellt wurden. Die Fahrzeu-

**Bild 2:** Der VT 32 016 der DB, ein Triebwagen nach dem Einheitsgrundi, im AW Stuttgart-Bad Cannstatt (Juni 1962).

Foto: M. Delle





**Bild 3:** Auch beim VT 33 215 der DB handelt es sich um einen Triebwagen nach dem Einheitsgrundi. Er wurde 1936 von Westwaggon gebaut und von der Deutschen Reichsbahn mit der Betriebsnummer 137 164 in Dienst gestellt. Seine Ausmusterung erfolgte im August 1967.

Foto: M. Delie

ge, die für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 bzw. 110 km/h zugelassen waren, unterschieden sich durch drei verschiedene Grundriformen, die wir zwar schon erluert haben, auf die wir nun aber doch noch einmal zurückkommen wollen.

Den Eilzugwagen-Grundriß hatten 24 Triebwagen, die bei der M.A.N. im Werk Nürnberg und bei der Waggon- und Triebwagenfabrik Wismar entstanden. Besondere Baumerkmale waren die korbbo­genfrmige Kopfpartie und der mehrfach unterteilte Fahrgastbereich mit Endeinstiegen.

Nur 20 Fahrzeuge umfaßten die 4 Lieferungen der Triebwagen mit "Essener Grundriß", die von der M.A.N., der Duewag und der Waggonfabrik Talbot gebaut wurden. Bei dieser Bauart war die Kopfform halbkreisförmig ausgeführt, außerdem hatten die Fahrzeuge auch noch Mitteleinstiege erhalten, um einen schnelleren Fahrgastwechsel zu gewhrleisten.

Urheberfirma von 81 Triebwagen nach dem Einheitsgrundi, mit Mittel- und Endeinstiegen sowie mit Kopfen in Korbbo­genform, waren die Vereinigten Westdeutschen Waggonfabriken AG, Westwaggon in Köln-Deutz. Am Bau dieser Fahrzeuge waren aber auch Talbot, Duewag, Wismar und die M.A.N. beteiligt. Den Einheitsgrundi hatten außerdem noch die vier Triebwagen 137 156 bis 159 der M.A.N., die mit 560 PS-Dieselmotoren ausgestattet waren.

Fast alle dieser Triebwagen hatten eine Lnge über Puffer von 21.873 mm und eine Lnge des Wagenkastens von 20.933 mm. Die Ausnahme waren nur die Fahrzeuge 137 156 bis 159 mit einer Lnge über Puffer von 21.880 mm und einer Wagenkastenlnge von 20.940 mm. Damit sind doch eigentlich ideale Voraussetzungen für Modellbahnhersteller gegeben, um auf ein und demselben

Tabelle 1

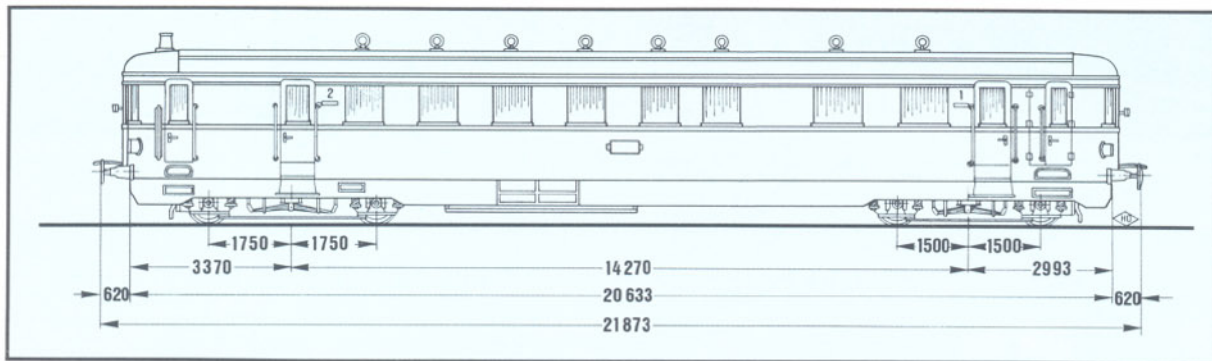
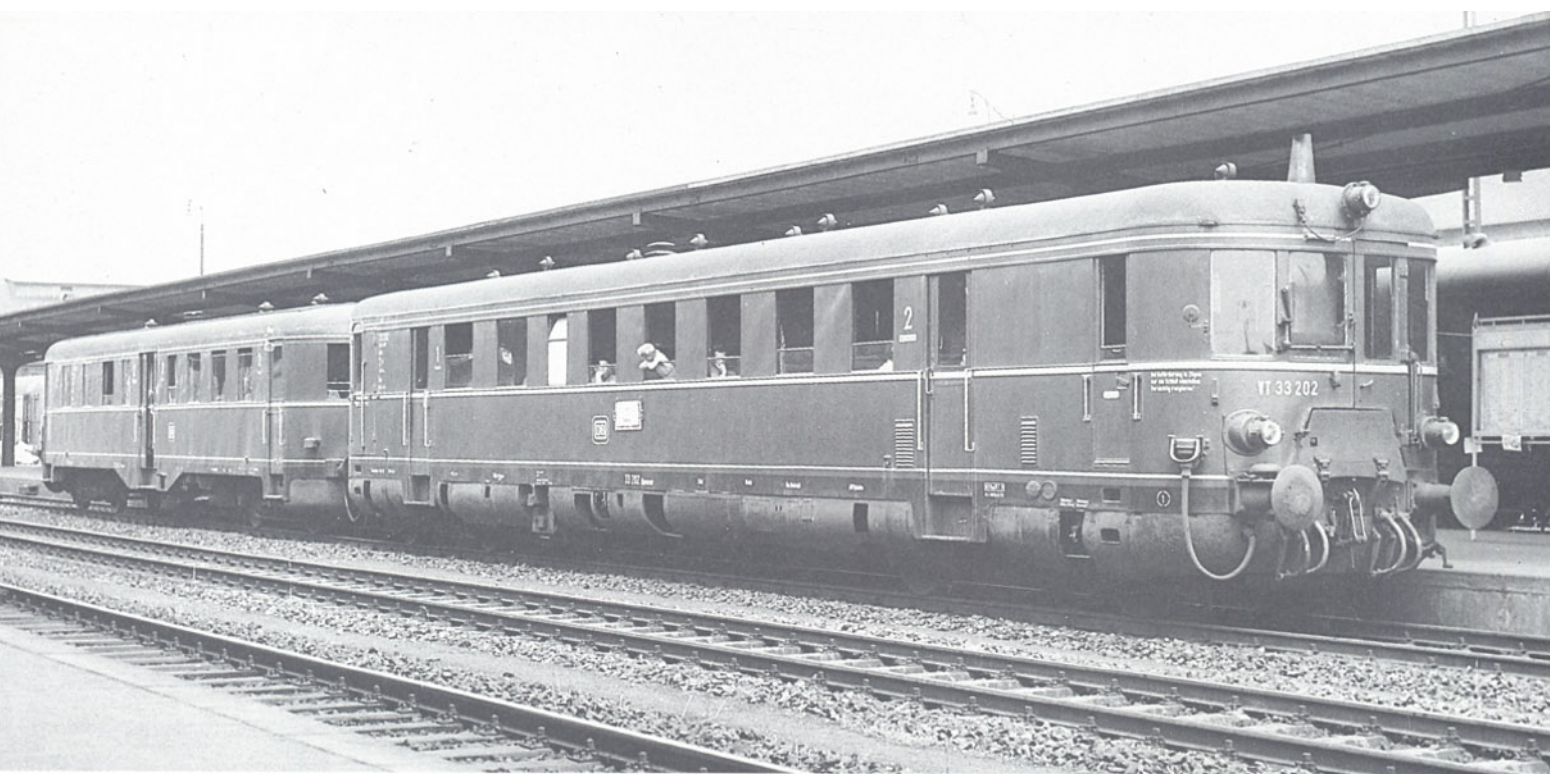
### Einheitstriebwagen der früheren Deutschen Reichsbahn

Betriebsnummern	Anzahl	Hersteller	Typenblatt	Leistung	Baujahr
137 028 – 030	3	Wismar	21 968 g	410 PS	1934
137 031 – 035	5	M.A.N.	20 256	410 PS	1934
137 058 – 067	10	Wismar	27 370	410 PS	1934
137 068 – 073	6	M.A.N.	20 585	420 PS	1934
137 074	1	M.A.N.	20 802	420 PS	1934
137 075 – 079	5	Wismar	27 370	410 PS	1934
137 080 – 087	8	Duewag	SA P/184	410 PS	1933/34
137 088 – 093	6	Duewag	SA P/184 <sup>1)</sup>	410 PS	1934/35
137 094 – 096	3	Westwaggon	18 629 d	410 PS	1934
137 097 – 100	4	Westwaggon	18 629 d	420 PS	1934/35
137 101 – 110	10	Westwaggon	18 629 d <sup>2)</sup>	420 PS	1934/35
137 156 – 159	4	M.A.N.	Tw 21 197	560 PS	1935/36
137 160 – 161	2	Westwaggon	19 141 b	420 PS	1937
137 164 – 167	4	Westwaggon	18 629 d <sup>3)</sup>	410 PS	1936
137 168 – 177	10	Westwaggon	18 629 d <sup>2)</sup>	410 PS	1936
137 178 – 186	9	Westwaggon	18 629 d <sup>1)</sup>	410 PS	1936
137 187	1	Westwaggon	18 629 d	410 PS	1936
137 188 – 190	3	Westwaggon	18 629 d	450 PS	1936
137 191 – 209	19	Westwaggon	18 629 d	410 PS	1936
137 210 – 217	8	Westwaggon	18 629 d	420 PS	1935/36
137 218 – 223	6	Westwaggon	18 629 d <sup>4)</sup>	420 PS	1935/36
137 271 – 272	2	Westwaggon	18 629 f	410 PS	1936/37

rot = Eilzugwagen-Grundriß  
gelb = „Essener Grundriß“  
blau = Einheitsgrundi

Anmerkungen:

- 1) Gefertigt von der Waggonfabrik Talbot, Aachen
- 2) Gefertigt von der Waggonfabrik Duewag, Düsseldorf
- 3) Gefertigt von der Triebwagen- und Waggonfabrik Wismar
- 4) Gefertigt von der M.A.N., Werk Nürnberg



**Bild 4:** Bei der Deutschen Bundesbahn verblieben nach dem Zweiten Weltkrieg nur drei Triebwagen nach dem Eilzugwagen-Grundriß. Einer davon ist der VT 33 202, der zusammen mit dem VS 145 043 als Personenzug 1843 nach Bebra am Bahnsteig in Fulda zur Abfahrt bereitsteht (26.06.1959).  
Foto: J. Claus

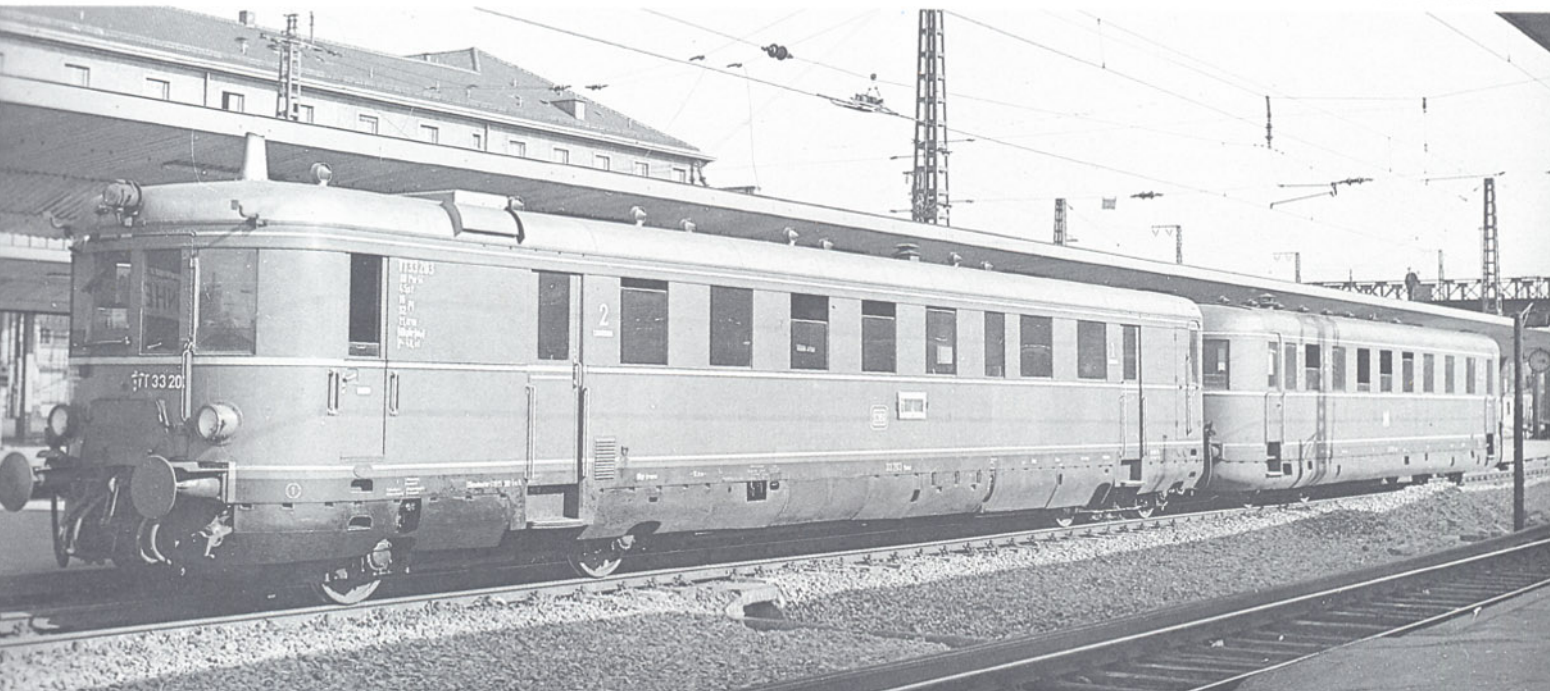
**Bild 5:** Typenzeichnung der Triebwagen 137 058 bis 067 und 137 075 bis 079, gebaut von Wismar nach dem Eilzugwagen-Grundriß (Maßstab 1:160).  
Zeichnung: H. Obermayer

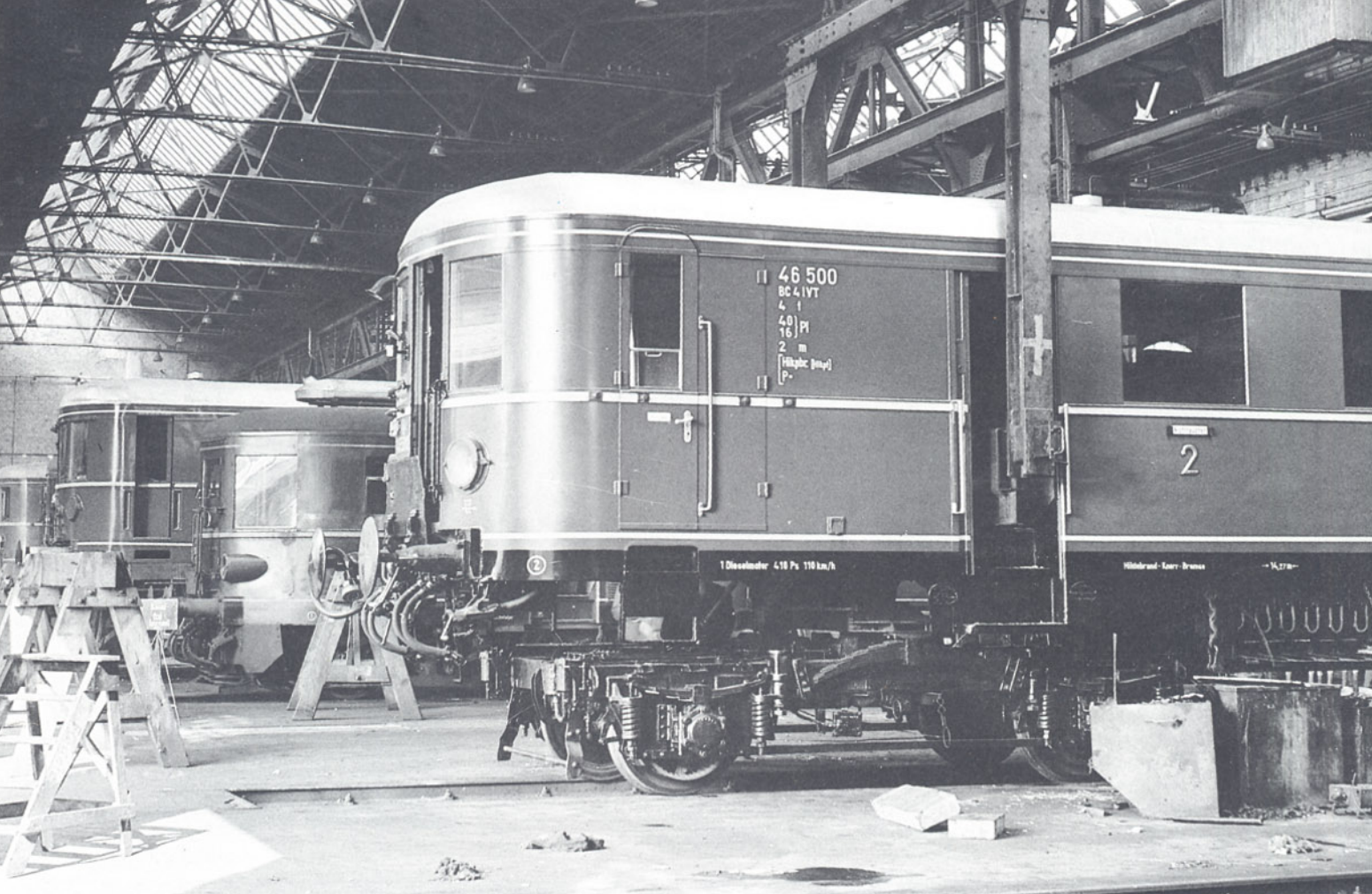
Tabelle 2 Von der DB übernommene Triebwagen nach dem Eilzugwagen-Grundriß		
137 066	→ VT 33 106	+ 04.1964
137 072	→ VT 33 202	+ 09.1964
137 073	→ VT 33 203	+ 09.1965

Tabelle 3 Von der DB übernommene Triebwagen nach dem „Essener Grundriß“		
137 074	→ VT 39 000 → VT 32 002	+ 09.1964
137 080	→ VT 33 204	+ 10.1966
137 082	→ VT 33 205	+ 03.1966
137 085	→ VT 33 207	+ 12.1963
137 086	→ VT 33 208	+ 09.1965
137 089	→ VT 33 211	+ 10.1957
137 090	→ VT 33 212	+ 12.1956

Fahrwerk mit optimal ausgeführter Antriebskonzeption eine ganze Serie von Triebwagen mit verschiedenen Aufbauten zu schaffen, zumal auch noch einige Nebenbahn-Triebwagen dieselben Hauptabmessungen aufweisen. Jetzt wollen wir uns zunächst jenen Hauptbahn-Triebwagen zuwenden, die noch in den Fahrzeugpark der Deutschen Bundesbahn gelangten. Am Ende des Zweiten Weltkrieges waren die meisten der Triebwagen

**Bild 6:** Ein weiterer Vertreter der Triebwagen nach dem Eilzugwagen-Grundriß ist der VT 33 203, der am 09.03.1959 zusammen mit dem VS 145 065 in Mannheim Hbf aufgenommen wurde.  
Foto: U. Montfort





**Bild 7:** Im AW Opladen entstand im Jahre 1954 dieses Foto. Der Wagenkasten der VT 46 500, ein Triebwagen nach dem Einheitsgrundi, wird soeben wieder auf die beiden Drehgestelle gesetzt. Foto: H. Sauberlich

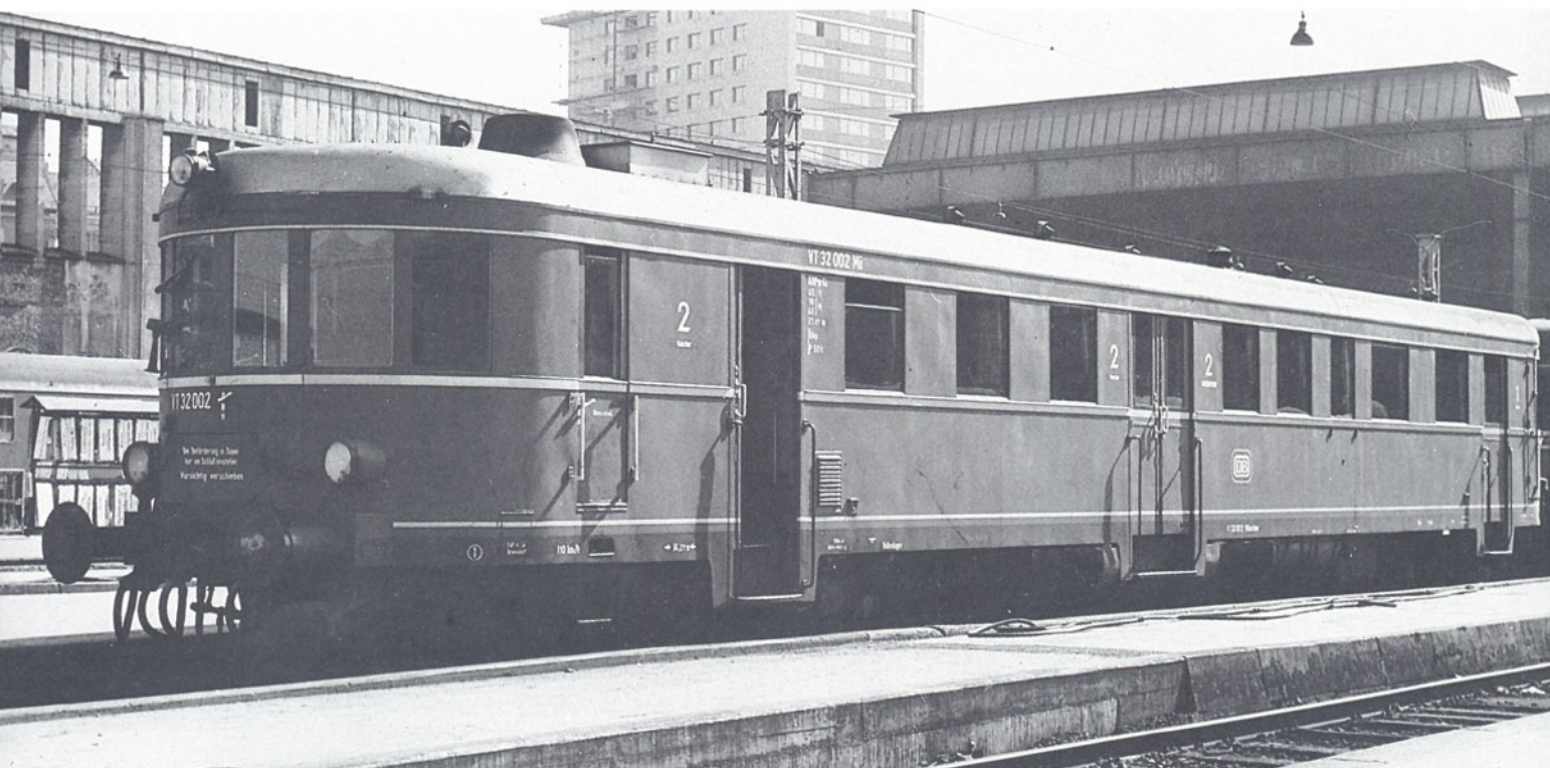
für den Eilzugdienst mit mehr oder weniger großen Schaden abgestellt. Die lange Zeit, in denen die an sich recht zuverlassigen Dieselmotoren ohne ausreichende Wartung blieben, hatte den Antriebsaggregaten dann auch noch sehr zugesetzt. Schadhafte und demontierte Teile vereitelten zunchst eine Rückführung der Triebwagen in den Einsatzbestand, so daß ein Teil der Fahrzeuge noch vor 1950 ausgemustert werden mußte. Andere der einst so modernen Triebwagen ver-

blieben in desolatem Zustand nach 1945 bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Nachdem der 137 165 zu Beginn des Jahres 1949 als VT 33 216 ausgemustert wurde, standen der DB noch 41 Fahrzeuge der drei Grundriß-Varianten zur Verfügung. Einige davon wurden allerdings von den Besatzungsmchten für deren Dienstverkehr beansprucht. Nach den drei verschiedenen Grundrissen gegliedert, geben die Tabellen 2 - 4 den der Bundesbahn verbliebenen Be-

stand wieder.

Den wohl umfangreichsten Umbau mußte der VT 33 222 (früher 137 186) ber sich ergehen lassen. Dieser Triebwagen diente dem französischen Hochkommissar als Salonwagen. Nachdem die Mitteleinstiege entfernt waren, erhielt der Triebwagen einen grozugig ausgestatteten Salon, einen Arbeitsraum, ein vollstandig eingerichtetes Bad und einen gerumigen Schlafraum. Bereits im Herbst des Jahres 1957 wurde dieser

**Bild 8:** Der VT 32 002 gehört zu den sieben Triebwagen nach dem "Essener Grundriß", die nach dem Zweiten Weltkrieg bei der Deutschen Bundesbahn verblieben (München Hbf, 25.05.1959). Foto: J. Claus





**Bild 9:** Der beim Bw Kempten beheimatete VT 32 016, ein Triebwagen nach dem Einheitsgrundi, wurde im Juli 1953 zusammen mit dem VS 145 143, dem VS 145 083 und dem VT 32 012 in Ulm Hbf im Bild festgehalten.

Foto: U. Montfort

Triebwagen dann aber ausgemustert. Die Ausmusterung der anderen Fahrzeuge vollzog sich bis zum Sommer des Jahres 1967. Bei der Durchsicht von Unterlagen der Hauptverwaltung und der Oberbetriebsleitungen Süd und West sowie der Aufzeichnungen verschiedener Direktionen zeigten sich oft sehr voneinander abweichende Angaben zum Zeitpunkt der Ausmusterung. Wir verzichten deshalb auf die Angabe des Tages, an dem die Ausmusterungen vollzo-

gen wurden und begnügen uns mit der Angabe von Monat und Jahr, wobei wir einräumen, daß auch hier noch Widersprüche bestehen können.

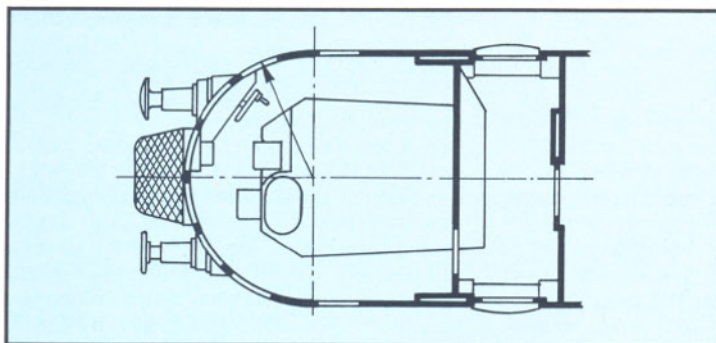
Bei der DB überlebt hat als einziger der Triebwagen 137 156, der zu Beginn der sechziger Jahre aus dem Dienst schied. Danach wurde das Fahrzeug zum Tunnelmewagen Karlsruhe 6210 umgebaut und 1968 in 712 001 umgezeichnet.

HO

Tabelle 4

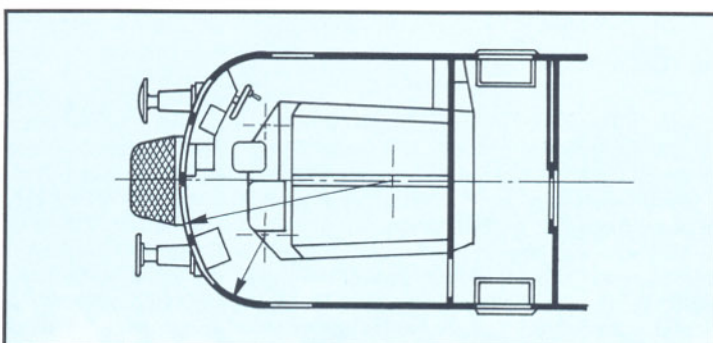
**Von der DB bernommene Triebwagen nach dem Einheitsgrundi**

137 094	→	VT 33 213		+ 04.1965
137 097	→	VT 32 000	→	VT 25 501 + 03.1966
137 098	→	VT 32 001	→	VT 25 502 + 01.1965
137 102	→	VT 32 005		+ 09.1964
137 104	→	VT 32 007		+ 08.1956
137 107	→	VT 32 009	→	VT 25 503 + 03.1966
137 108	→	VT 32 010		+ 03.1962
137 110	→	VT 32 011		+ 09.1964
137 156	→	VT 38 000		+ 07.1952
137 157	→	VT 38 001		+ 10.1955
137 158	→	VT 38 002	→	Umbau in 712 001
137 159	→	VT 38 003		+ 09.1962
137 160	→	VT 32 500	→	VT 33 501 + 09.1960
137 161	→	VT 32 501	→	VT 33 502 + 12.1963
137 164	→	VT 33 215		+ 08.1967
137 165	→	VT 33 216		+ 01.1949
137 169	→	VT 33 218		+ 09.1966
137 186	→	VT 33 222		+ 10.1957
137 190	→	VT 30 001		+ 04.1965
137 192	→	VT 33 224		+ 08.1967
137 193	→	VT 33 225		+ 08.1967
137 196	→	VT 33 227		+ 07.1964
137 205	→	VT 33 231		+ 06.1967
137 210	→	VT 32 012		+ 09.1964
137 214	→	VT 32 020	→	VT 25 506 + 01.1966
137 217	→	VT 32 014	→	VT 33 232 + 12.1955
137 218	→	VT 32 015		+ 05.1952
137 219	→	VT 32 016		+ 09.1964
137 222	→	VT 32 019	→	VT 25 504 + 03.1966
137 223	→	VT 32 018	→	VT 25 505 + 10.1966
137 271	→	VT 46 500		+ 12.1959
137 272	→	VT 46 501		+ 06.1950



**Bild 10:** Kopfform der Triebwagen nach dem "Essener Grundriß".

Zeichnung: H. Obermayer



**Bild 11:** Kopfform der Triebwagen nach dem Eilzugwagen- und dem Einheitsgrundi.

Zeichnung: H. Obermayer

**Bild 12:** In Großenbrode Kai wird ein Fahrrad in den Gepäckraum des VT 33 227, ein Triebwagen nach dem Einheitsgrundi, geladen. Der VT 33 227 wird als Dt 924 in Kürze Großenbrode Kai mit Ziel Hamburg verlassen (28.03.1952).

Foto: DB, Sammlung Neumann





**Bild 1:** Die 042 271, fotografiert in ihrem Heimat-Bw Rheine am 16.03.1971. Bis Ende 1976 war sie von dort aus im Einsatz, dann wurde sie von der Deutschen Bundesbahn ausgemustert. **Foto:** Thoenes

## 41 271 – Bald wieder unter Dampf!

In den sechziger Jahren gab es bei der Deutschen Bundesbahn noch ein großes Angebot an bereits z-gestellten, aber durchaus fahrfähigen Dampflokomotiven. Ein reicher Fundus also, aus dem man sich damals hätte bedienen können. Nur gab es zu der Zeit noch nicht viele Eisenbahnclubs, die sich den Ankauf einer solchen verschrotungsgefährdeten Maschine leisten konnten; weil es entweder am erforderlichen Geld oder an einer Unterstellmöglichkeit oder auch an beidem fehlte, - nicht aber an Enthusiasmus. Und dem ist es u.a. vermutlich zu verdanken, daß einige der Veteranen aus der Dampflokzeit erhalten geblieben sind, die heute von Eisenbahnfreunden vermehrt wieder aufgerüstet und restauriert werden. Informationen zufolge soll es mittlerweile mehr als 70 Gruppen und Vereine (über das ganze Bundesgebiet verteilt) geben, die stolze Besitzer einer Dampflokomotive sind und ihr in mühevoller Kleinarbeit wieder zu "Ansehen" und Funktionsfähigkeit verhelfen.

Zu diesen "Freaks" der großen Dampflokomotive gehören auch die Rendsburger Eisenbahnfreunde, die sich mit viel Idealismus und Einsatz "ihrer" Maschine widmen. Um welche es sich handelt, und die bisher gesammelten Erfahrungen bei der Instandsetzung, - darüber erhielten wir den folgenden Bericht.

### Viel Arbeit gab's ....

Gebaut unter der Fabriknummer 14850 bei der Firma August Borsig, Lokomotivwerke in Berlin, am 18. April 1940 an die damalige DRG abgeliefert, danach bis zum 27. September 1969 beim Bw Osnabrück Hbf beheimatet und anschließend in das nur 48 km

entfernte Bw Rheine umstationiert, wo sie am 29. Dezember 1976 letztmalig eingesetzt, am 1. August 1977 z-gestellt und mit ZTL-Verfügung vom 6. Oktober 1977 ausgemustert wurde. Dies ist in wenigen Worten der Lebenslauf der 41 271 (042 271-7) im aktiven Dienst.

Nach der Ausmusterung trat sie nicht, wie die meisten anderen Dampflokomotiven, den Weg in den Hochofen an, wenngleich ein Platz auf dem Betonsockel - und das war mit dieser Lok geplant - kaum ein besseres Schicksal bedeutet hätte. So trat sie am 13. September 1978 die Reise nach Rendsburg an - im Schlepp einer Diesellok, versteht sich!

Im Jahre 1982 gründete sich dann der Verein der Rendsburger Eisenbahnfreunde e.V., in

dessen Obhut die Lok nun kam. Der Verein hat sich die betriebsfähige Wiederaufarbeitung zum Ziel gesetzt - wie schwierig die Verwirklichung dieser Aufgabe ist, kann nur der ermesen, der in einem solchen Projekt engagiert ist. Realisiert werden kann dies nur dank großzügiger Unterstützung von Werften, Fachfirmen und zahlreicher Privatpersonen im Rendsburger/Kieler Raum.

Die Lokomotive wurde 1984 von den Achsen gehoben, im Bereich des Laufwerks komplett aufgearbeitet, wo erforderlich instandgesetzt oder erneuert, Ultraschallmessungen vorgenommen, entrostet, konserviert und wieder zusammengebaut. Mittlerweile ist die Lokomotive rollfähig und wurde bereits bei 2 DB-Veranstaltungen (AW Neumünster und Rotenburg/Wümme) der Öf-

**Bild 2:** Um die 042 271 wieder in Betrieb nehmen zu können, mußten die Rendsburger Eisenbahnfreunde neben vielen anderen Teilen auch die Luft- und Speisepumpe, den Injektor sowie die Lichtmaschine zerlegen und anschließend aufarbeiten. Das Foto zeigt Dampf-, Hochdruck- und Niederdruckzylinder der zweistufigen Knorr-Luftpumpe mit Tolkien-Steuerung. **Foto:** V. Siewke





Bild 3: Mit Hilfe von zwei Autokränen wurde die 042 271 im August 1984 ausgeacht.

Foto: W. Hansen

Bild 4: Das Ausachsen der Lokomotive erfolgte auf dem Gelände der Werft Nobiskrug in Rendsburg.

Foto: W. Hansen





Bild 5: Diese Aufnahme vom 02.11.1978 zeigt die 042 271 auf dem Gelände der Werft Nobiskrug in Rendsburg. Im Hintergrund ist das Fährschiff "Nils Holgerson" zu sehen. Foto: C. Eilers

fentlichkeit vorgestellt. Die Restaktivitäten beschränken sich nun auf die Bohrung des Kessels, Ausmauern der Feuerbüchse sowie Arbeiten an der Dampfmaschine.

Der gewaltige Arbeitsumfang, die zahlenmäßig relativ wenigen Aktiven, finanzielle und arbeitsorganisatorische Probleme (die

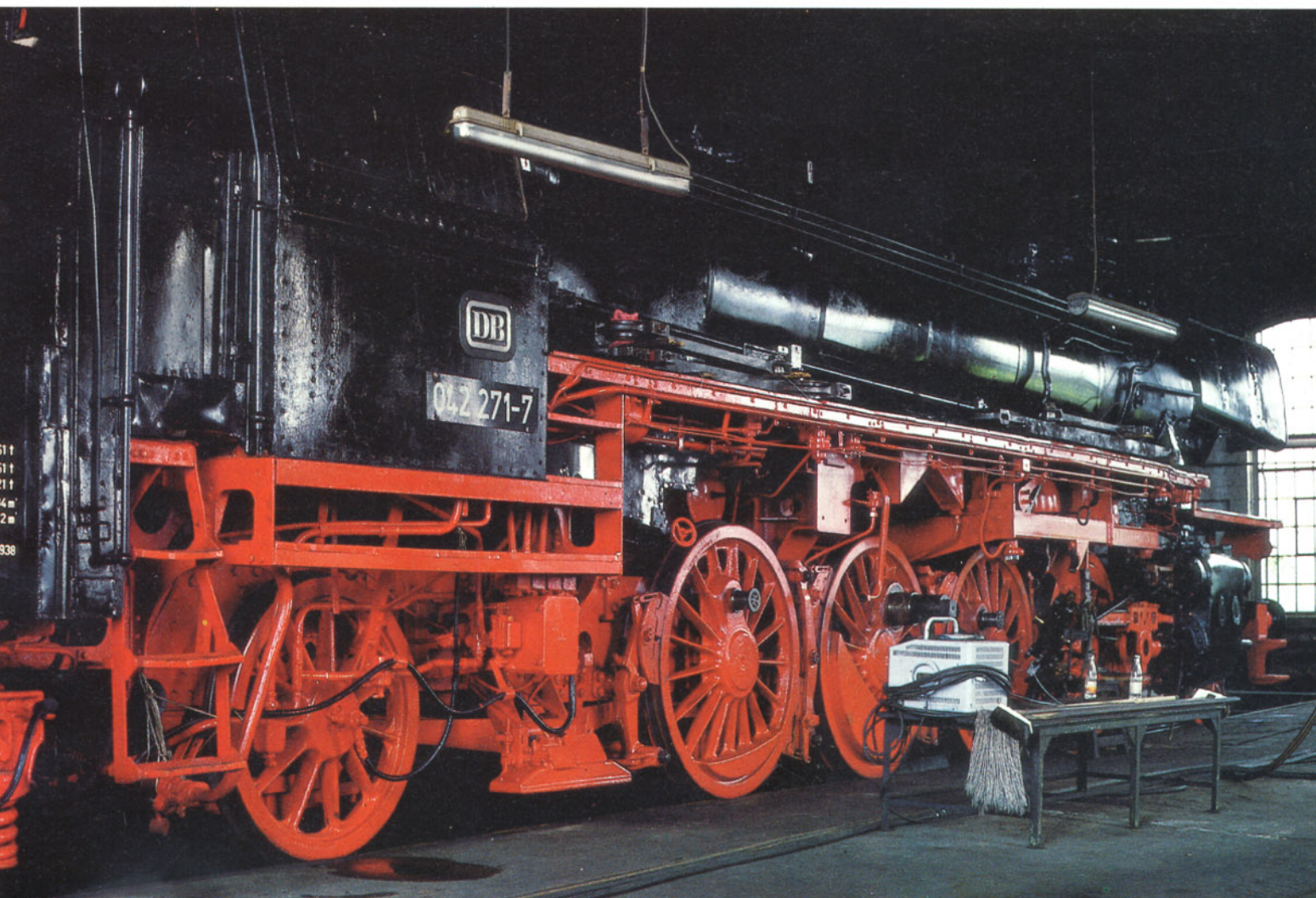
Lok steht noch unter freiem Himmel) lassen eine feste Terminaussage der Wiederinbetriebnahme verständlicherweise kaum zu. Die Rendsburger Eisenbahnfreunde sind aber durchaus zuversichtlich, ihre 41 271 noch dieses Jahr in neuem Glanz erstmals anzuheizen. HM

PS: Ähnlich wie hier geschildert, ergeht es auch so manch anderen Vereinen oder Clubs, die auf Förderer angewiesen sind. Förderungswürdigen Vereinen bieten wir in unserem "MINI-MARKT" unter der Rubrik "Verschiedenes" die Möglichkeit, bis zu 8 Zeilen kostenlos Kontaktanschriften, Kontonummern und Spendenaufrufe zu veröffentlichen.

Die Redaktion

Bild 6: Am 15.05.1986 war die 042 271 im Lokschuppen des Bw Neumünster zu Gast.

Foto: C. Eilers



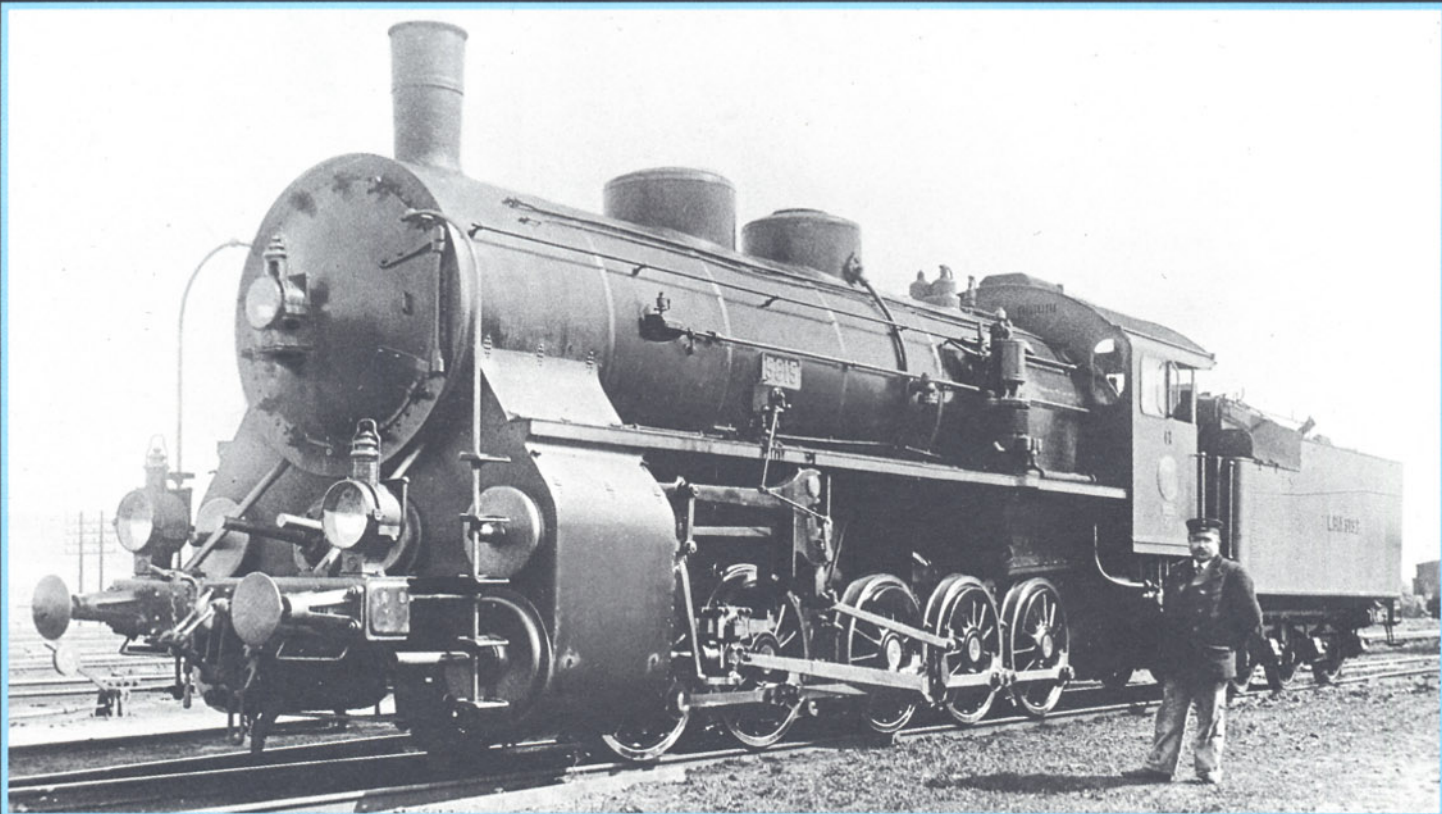


Bild 1: Die G 5/5 – 5815, die auf der Turiner Weltausstellung 1911 ausgestellt war und eigentlich als erste ihrer Gattung die Betriebsnummer 5801 hätte tragen müssen. Deutlich erkennbar ist am Führerhaus noch das große Schild mit dem Emblem der Fa. Maffei.



# Bayern-Journal

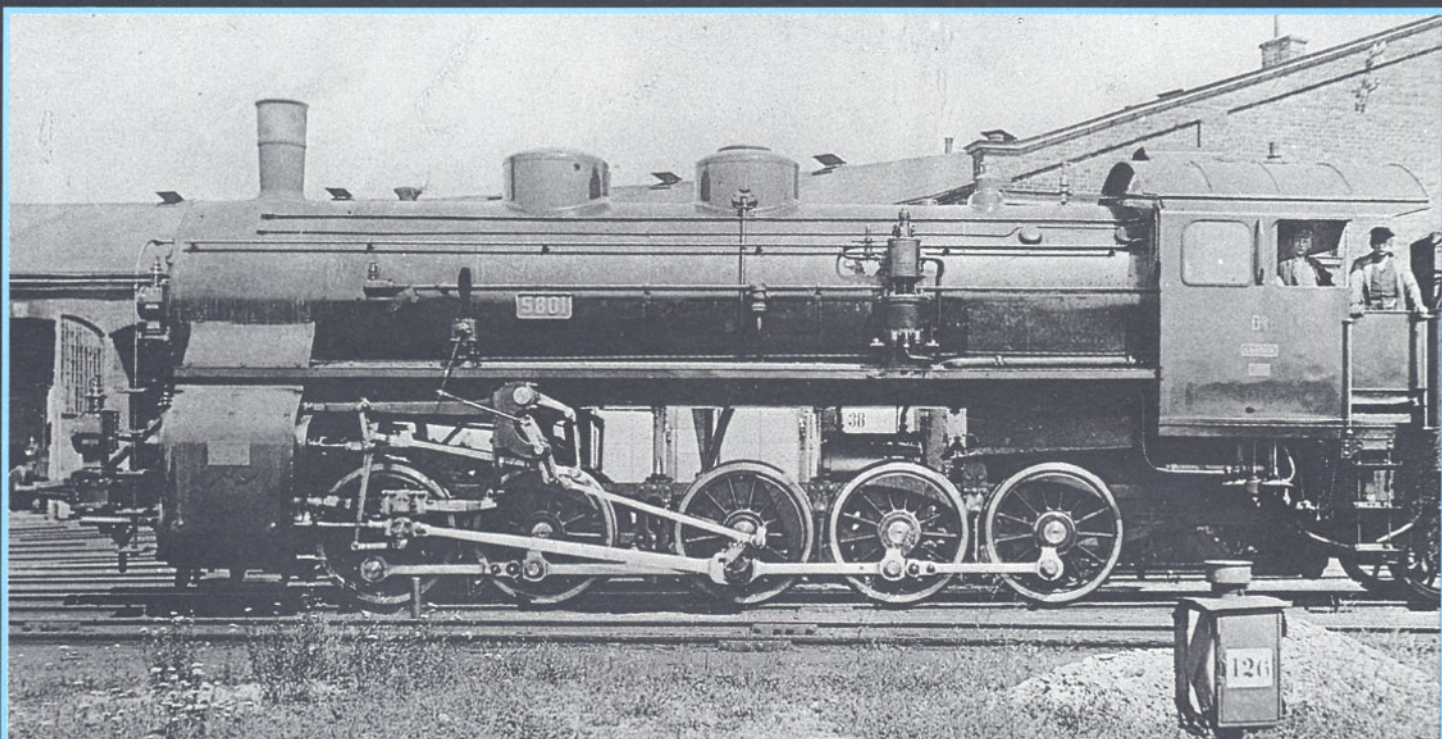
## Die Gattung G 5/5

In den Jahren um und kurz nach der Jahrhundertwende lag der Schwerpunkt bei den

Lokomotivbeschaffungen in Bayern eindeutig bei den Schnell- und Personenzuglokomo-

tiven. Den Güterzuglokomotiven schenkte man nur wenig Beachtung. Vierfach gekup-

Bild 2: Die G 5/5 – 5801 kam 1919 an die Rumänischen Staatsbahnen (CFR). Dort behielt sie ihre bayerische Betriebsnummer.



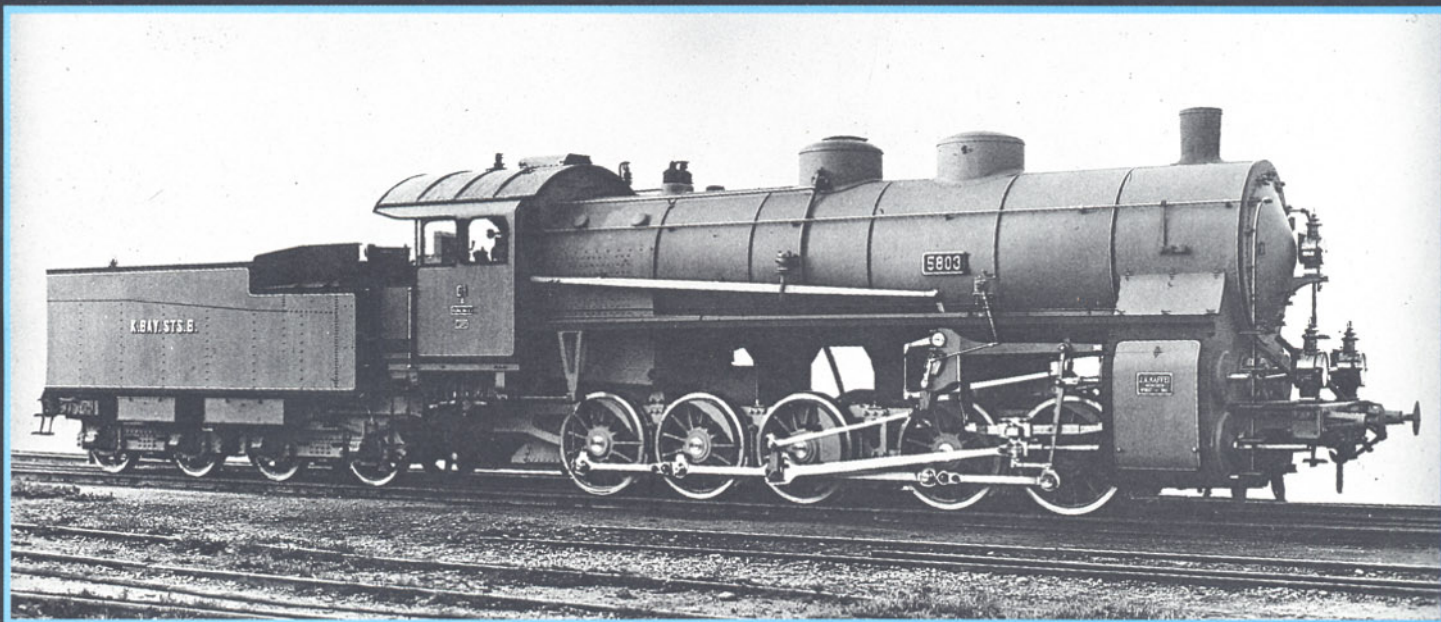


Bild 3: Auch die 5803, hier in einer Werkaufnahme gezeigt, mußte nach dem Krieg auswandern; sie kam nach Belgien.

pelte Güterzuglokomotiven gar, wie sie angesichts der ständig steigenden Zuggewichte unumgänglich waren, finden wir nur bei der inzwischen veralteten Gattung E I und den sieben Stück G 4/5 N aus dem Jahre 1906 (Eisenbahn-Journal 2/1986, Seite 24 ff.). Es wurde also höchste Zeit, für den Güterzugdienst auf steigungsreichen Strecken eine neue Lokomotive zu entwickeln. 1910 erhielt daher die Firma J. A. Maffei in München den Auftrag zur Entwicklung einer 5fach gekuppelten Vierzylinder-Verbund-Heißdampflokomotive. Maffei hatte ja bereits 1908 eine 1'D14v\*) Güterzuglokomotive für die Badischen Staatsbahnen (Gattung VIII e) gebaut, die sich trotz fehlenden Überhitzers und der Schwierigkeiten, die der Clench-Dampftrockner machte, sonst gut bewährt hatte. Erst 1913 konnte sich Baden von seinem Vorurteil gegen den Überhitzer freimachen und ließ ihn bei den restlichen Liefergruppen der VIII e einbauen.

Die neue bayerische G 5/5 sollte nach dem vorgegebenen Programm Lasten von 800 t bei 11‰ Steigung noch mit 25 km/h befördern und damit leistungsfähiger sein als die

\*) Vielleicht wird dem einen oder anderen Leser bei der Angabe zur Bauart der Lokomotive die Bedeutung des Buchstabens "t" bei den Zusatzbezeichnungen nicht geläufig sein. Das "t" steht als Abkürzung für die Dampfart der Lokomotive; es zeigt an, daß die Lokomotive nicht mit einem Überhitzer, sondern nur mit einem Dampftrockner ausgerüstet ist.

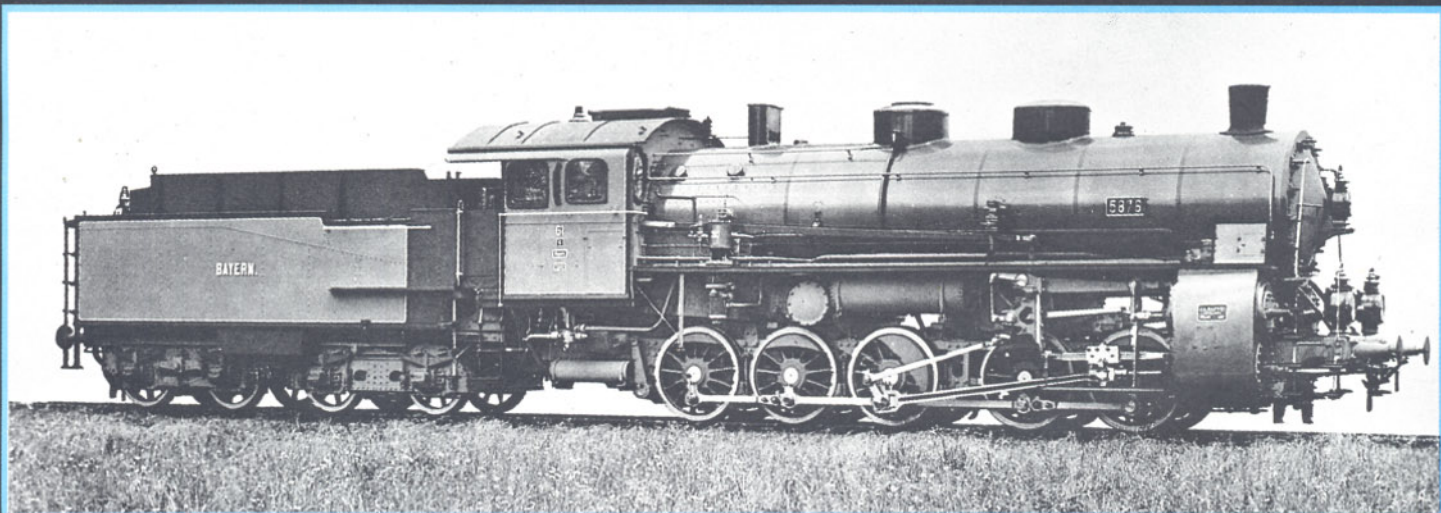
preußische G 10. Die von Maffei 1911/12 gebauten ersten 15 Lokomotiven der Gattung G 5/5 hatten einen Barrenrahmen von 100 mm Wandstärke. Der Kessel hatte eine Rostfläche von 3,7 m<sup>2</sup> und eine Verdampfungsheizfläche von 206 m<sup>2</sup>. Leider war der Überhitzer wieder zu klein ausgefallen, - das bekannte bayerische Übel, unter dem schon die Schnellzug-Vierzylinder-Verbundlokomotiven gelitten hatten. Die Überhitzerheizfläche betrug nur 47 m<sup>2</sup>. Üblicherweise geht man von einem Verhältniswert Überhitzerheizfläche : Verdampfungsheizfläche von 0,33 bis 0,45 aus; bei der G 5/5 betrug dieser Wert nur 0,23, bei den späteren Ausführungen 0,28 (zum Vergleich: bei der Baureihe 01 betrug dieser Wert 0,42). Die Zylinder hatten auf der Hochdruckseite einen Durchmesser von 425 mm, auf der Niederdruckseite 650 mm. Der Kolbenhub betrug 610 bzw. 640 mm. Bei einem Treibraddurchmesser von nur 1270 mm gegenüber 1400 mm bei der G 10 verfügte die G 5/5 über recht kleine Treibräder. Angetrieben wurde die dritte Achse, die etwas von den beiden vorderen Treibachsen abgesetzt war und deren Spurkranz um 7 mm geschwächt wurde. Ein Seitenspiel von je 20 mm bei der ersten und letzten Treibachse sorgte für einen guten Bogenlauf der Maschine.

1911 lieferte Maffei die erste Lok mit der Fabriknummer 3235 (Betriebsnummer 5801)

an die Staatsbahnverwaltung ab. In der Reihenfolge nach den Fabriknummern war sie allerdings bereits die zweite G 5/5. Die Fabriknummer 3234 war nämlich vom Werk unmittelbar auf die Turiner Weltausstellung 1911 geschickt und erst nach Ausstellungsende und anschließenden umfangreichen Versuchsfahrten an die Staatsbahn abgeliefert worden. In der Zwischenzeit war das ganze Los von 14 Maschinen mit den Betriebsnummern 5801 - 5814 in Betrieb gegangen, so daß es für die Turiner Ausstellungslok hieß, sich am Ende der Gruppe einzureihen, sie erhielt also die Betriebsnummer 5815.

Alle 15 Maschinen wurden - ausnahmsweise - nicht der Betriebswerkstätte I München, sondern sofort der Bw Würzburg zugewiesen, wo sie bis 1914 blieben und sich gut bewährten. Zu einer Nachbestellung kam es jedoch erst nach Kriegsende. Während des Ersten Weltkriegs waren bis zu neun G 5/5 der MED 9 (Militär-Eisenbahndirektion) Rumänien zugeteilt. Die G 5/5 mit den Betriebsnummern 5808 und 5815 mußten als Kriegsverlust abgeschrieben werden, die 5801 und die 5806 behielten die Rumänischen Staatsbahnen (mit den alten Betriebsnummern) und die 5803, 5805, 5811 und 5814 holte sich Belgien, obwohl man dort bekanntlich mit den Verbundlokomotiven nur wenig anzufangen wußte.

Bild 4: Die 1923 gebaute G 5/5 - 5876 wurde 1925 von der Deutschen Reichsbahn in 57 571 umgezeichnet.



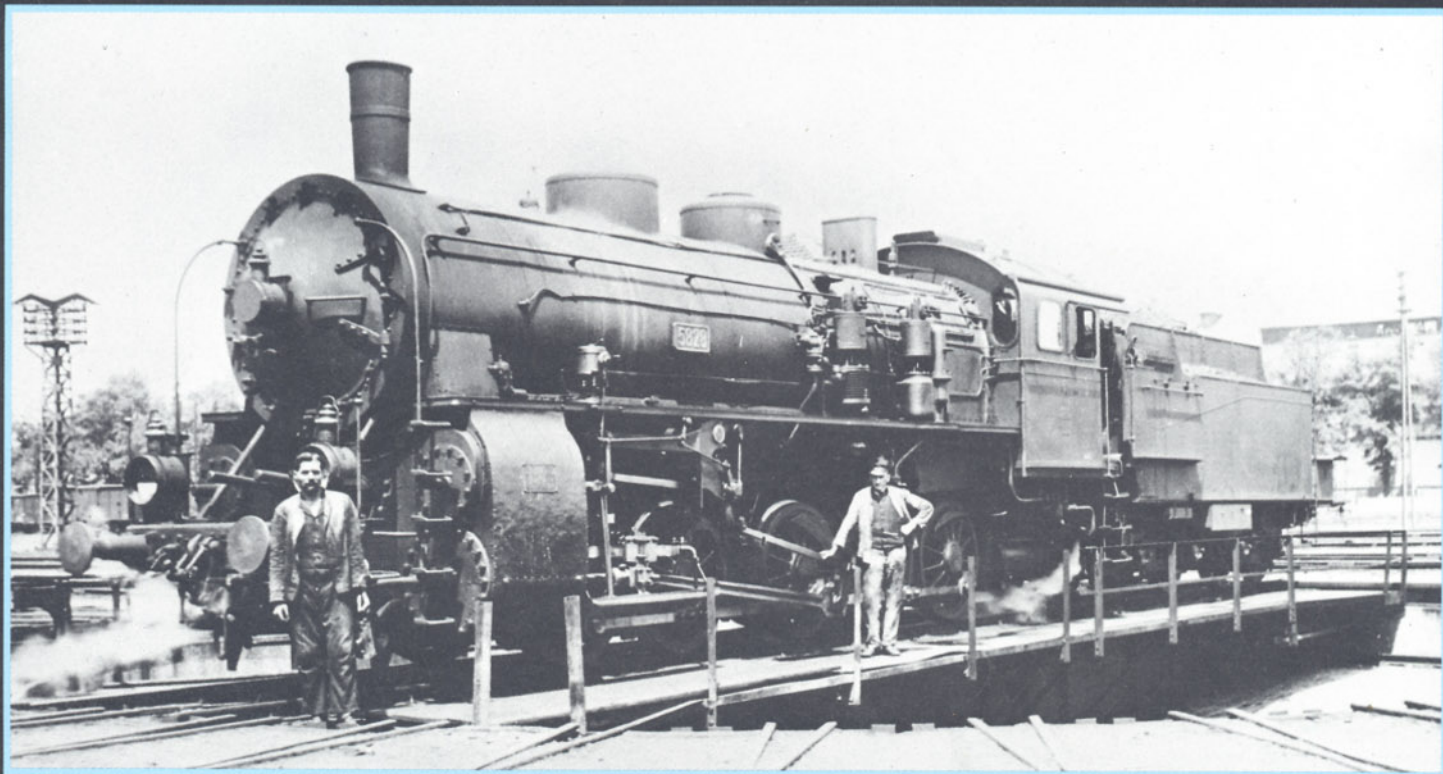


Bild 5: Die 5828 hat ihre Fahrt beendet und steht auf der Drehscheibe zur Fahrt in den Schuppen.

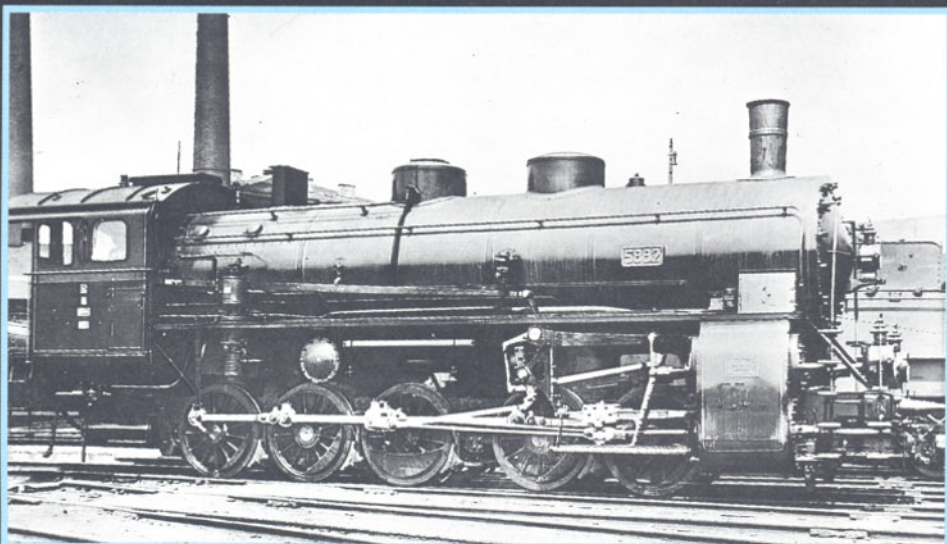


Bild 6: Die 5882 wurde 1924 noch in Länderbahnlackierung abgeliefert; der Anstrich weist deutliche Betriebsspuren auf.

Bild 7: Hermann Maey hat die 57 587 im Bw Treuchtlingen von der Heizersseite.....



Von dem ersten Baulos von 15 Maschinen standen dem Betrieb also 1919 nur ganze 7 Stück in einem recht heruntergewirtschafteten Zustand zur Verfügung. Deshalb wurde bei Maffei sofort eine Gruppe von 40 Maschinen geordert, die als G 5/5<sup>a</sup> von Mai bis Dezember 1920 mit den Betriebsnummern 5816 – 5855 (Fabriknummern Maffei 5175 – 5214) geliefert wurden. Dabei vergrößerte man die knappe Überhitzerheizfläche auf 55,4 m<sup>2</sup> unter gleichzeitiger geringfügiger Verminderung der Verdampfungsheizfläche auf 192,1 m<sup>2</sup>. Die Zylinderdurchmesser stiegen auf 450 bzw. 690 mm an, Kolbenhub und Treibraddurchmesser blieben unverändert. Lok und Tender erreichten jetzt eine Länge über Puffer von 19.975 mm gegenüber 19.232 mm beim ersten Baulos. Das Reibungsgewicht stieg von 77,5 t auf 82,8 t an. Damit war die G 5/5 in der Lage, 1210 t auf



Bild 8: Diese schöne Kallmünzer-Aufnahme zeigt die 5824, die von der Deutschen Reichsbahn umgezeichnet wurde.

5‰ Steigung noch mit 40 km/h zu befördern und übertraf damit selbst die preußische G 12. Nach der württemberger 1Fh4v-Güterzuglokomotive der Klasse K war die G 5/5 bis zum Erscheinen der Baureihen 43 und 44 der DR die leistungsfähigste Güterzuglokomotive in Deutschland.

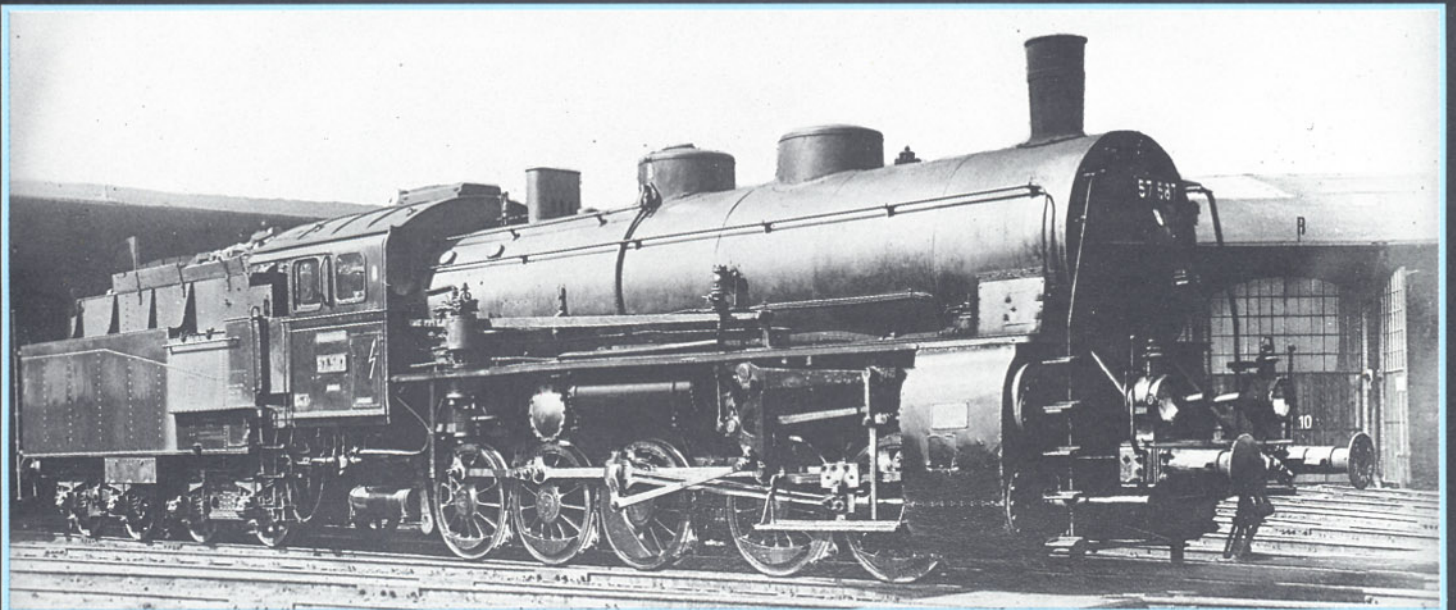
Der G 5/5<sup>a</sup> folgte wegen des immer noch bestehenden Nachholbedarfs 1923 eine Gruppe von 25 Maschinen mit den Betriebsnummern 5856 – 5880 als G 5/5<sup>b</sup> und schließlich im folgenden Jahr (1924) eine

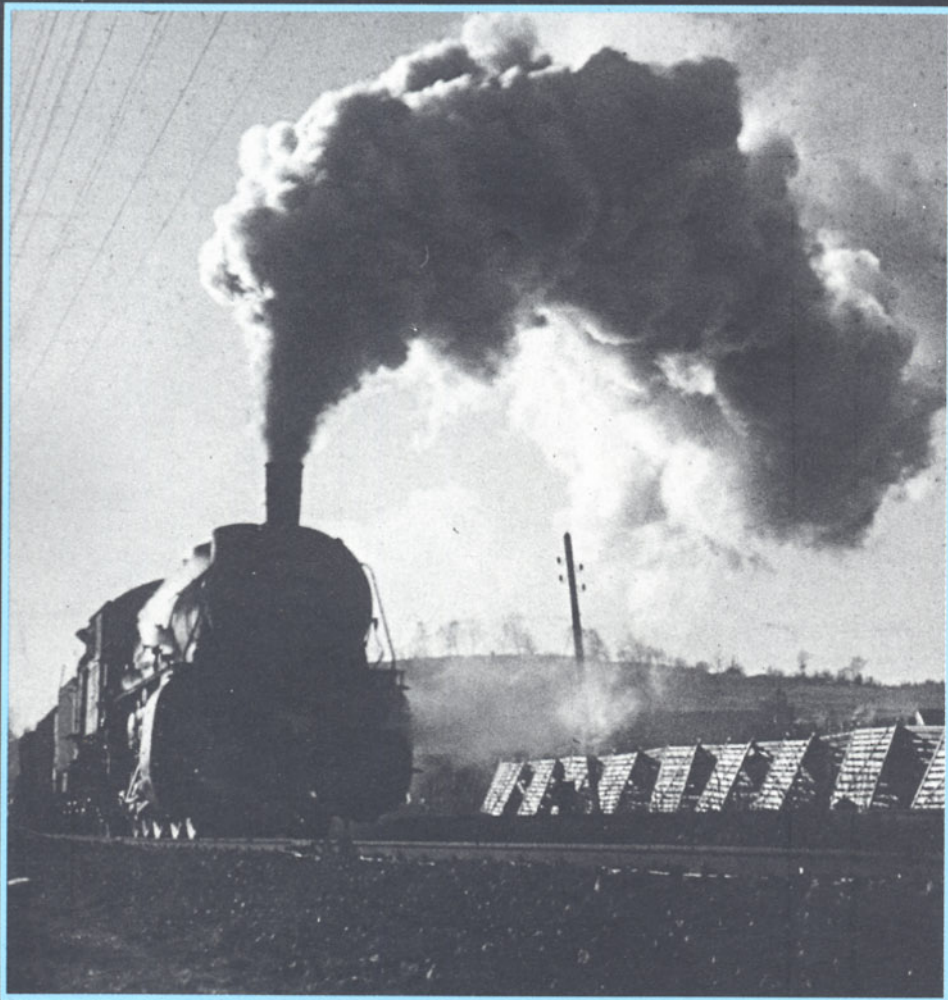
letzte Gruppe von 15 Maschinen als G 5/5<sup>c</sup> und den Betriebsnummern 5881 – 5895. Damit standen der Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn insgesamt 87 dieser leistungsfähigen Maschinen zur Verfügung. 1925 reihte die Deutsche Reichsbahn die sieben Vorkriegsmaschinen als 57 501 – 507 und die Nachkriegslieferungen als 57 511 – 590 in den neuen Nummernplan ein. Dann aber schickte die Zentrale in Berlin immer mehr G 10 und G 12 nach Bayern. So verfügte das Bw Würzburg,

ursprünglich die Heimat der G 5/5, bereits 1928 über 73 Stück G 12, die den gesamten Güterverkehr auf den von Würzburg ausgehenden Strecken nach Treuchtlingen, Ansbach und Nürnberg übernahmen. Als Argument führte man die niedrigeren Wartungskosten gegenüber den Vierzylinder-Verbundlokomotiven der Gattung G 5/5 ins Feld.

Am 01.04.1933 waren die erst etwa zehn Jahre alten Nachkriegslieferungen der Gattung G 5/5 noch vollzählig erhalten (9 bei der Rbd München, 7 bei der Rbd Nürnberg,

Bild 9: ..... und von der Führerseite aufgenommen (1938).





**Bild 10:** Kräftig schnauft die 57 567, bis sie ihren Güterzug über die Rampe von Sulzbach-Rosenberg nach Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg) gebracht hat. Die Aufnahme entstand um 1938.  
Foto: Wild, Sammlung Leja



11 bei der Rbd Augsburg und 53 bei der Rbd Regensburg), was aber nicht hinderte, sie in den folgenden Jahren – übrigens zusammen mit der noch zu besprechenden G 4/5 – regelrecht "auszurotten". 1935 finden sich

noch ganze 33 Maschinen im Dienst, fünf beim Bw Treuchtlingen und der Rest auf die verschiedenen Bahnbetriebswerke der Rbd Regensburg verteilt. Zum gleichen Zeitpunkt sind 195 Maschinen der preußischen Gat-

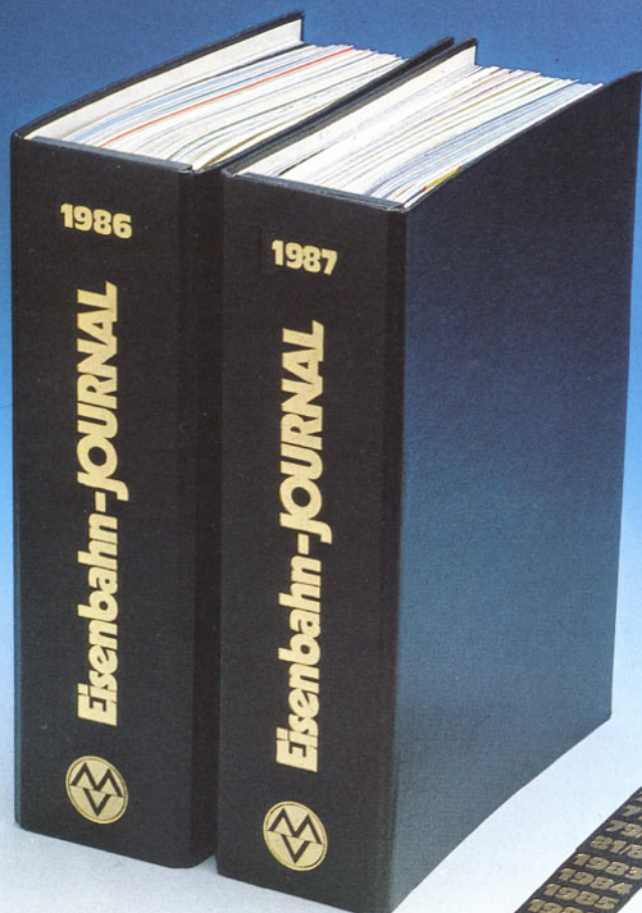
tung G 10 und 120 G 12 in Bayern "beheimatet". Nach Ende des Zweiten Weltkriegs finden sich nur noch die 57 579 und die 57 584 vom Bw Schwandorf in Irrenlohe und in Freihöls "z" abgestellt.  
-rab-

**Bild 12:** Die 5822 hält im Bahnhof Steinach (bei Rothenburg o.d. Tauber) an der Strecke Würzburg – Treuchtlingen kurze Rast. Die Aufnahme entstand 1924.  
Fotos 1 – 9, 11 und 12: Sammlung Dr. Scheingraber





Bild 11: Ende der zwanziger Jahre entstand in der Nähe von Forchheim diese Aufnahme einer G 5/5 vor einem Güterzug.



## Eisenbahn-JOURNAL Sammelmappe

Die neuen Sammelmappen sind soeben eingetroffen! Aus feinem schwarzen Kunstleder sind sie eine hervorragende Zierde für jeden Bücher-schrank. Eine Mappe faßt 12 Normal-Journale oder 8 Sonderausgaben.

Geliefert werden sie nur im 2er-Pack und kosten 29,80 DM (zuzüglich DM 3,— Porto · Bestellungen ab DM 40,— portofrei).

**Hermann Merker Verlag**

Rudolf-Diesel-Ring 5  
8080 Fürstenfeldbruck,  
Tel. 08141/5048 oder 5049





Bild 1: Die 1099.02 wurde am 30.10.1984 bei Gösing im Bild festgehalten.

Foto: K. Pfeiffer

Bild 3: Mit dem Zug 6804 hat die 1099.01 am 02.08.1982 soeben den Erlaufklausetunnel zwischen den Stationen Erlaufklause und Wienerbruck durchfahren.

Foto: G. Wagner

# Die Mariazellerbahn der ÖBB

## Teil 2

Die schmalspurigen Alpenbahnen der Schweiz zählen zu beliebten Reisezielen von Eisenbahnfreunden aus aller Welt. Zahlrei-

Bild 2: Skizze der Bahnlinie St. Pölten – Mariazell – Gußwerk (rote Linie). Die Skizze wurde mit freundlicher Genehmigung der Firma Roco-Modellspielwaren dem Prospekt "Die Mariazeller Bahn – H0e" entnommen.



che Reiseveranstalter werben mit Angeboten von Exkursionen zu diesen Bahnen und abwechslungsreichen Sonderfahrten für die eidgenössischen Bergregionen. Weit weniger bekannt, aber nicht minder abwechslungsreich und reizvoll ist die Mariazellerbahn mit ihrer geradezu atemberaubenden Streckenführung. Auf 91,3 km bietet sie dem Fahrgast zwischen St. Pölten und ihrem Endpunkt Gußwerk bei Mariazell alles, was die Faszination der schmalspurigen Alpenbahnen ausmacht.

Der Bau dieser Schmalspurbahn vollzog sich in drei Etappen. Bereits im Jahre 1898 konnte der Betrieb auf dem ersten Abschnitt, der Pielachtalbahn, bis Kirchberg eröffnet werden. Die Trasse folgte hier dem Lauf der Pielach, und auf der Länge von 31,3 km betrug die Höhendifferenz lediglich 100 m. Man kam mit wenig Kunstbauten aus, nur zwei Brücken und drei Tunnels waren erforderlich. Die größte Neigung der Strecke konnte bei 15‰ gehalten werden. Der kleinste Gleisradius von 80 m unterschritt hier allerdings das ursprünglich festgelegte Maß von 90 m. Höhere Anforderungen an die

Bahnbauer stellte dann schon der nächste 17 km lange Abschnitt bis Laubenbachmühle, auf dem weitere 162 Höhenmeter zu überwinden waren. Am 5. August 1905 erreichte der erste Zug die Station Laubenbachmühle.

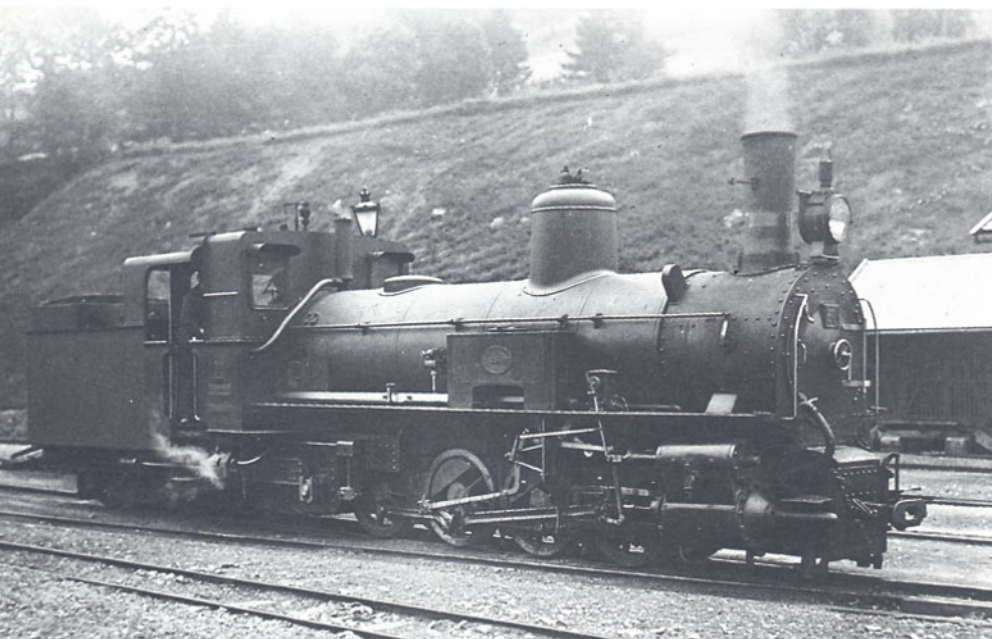
Zu diesem Zeitpunkt war man schon emsig an der Arbeit in sehr schwierigem Gelände, um die Trasse nach Mariazell weiterzuführen. Dicht hinter Laubenbachmühle beginnt eine bizarre Gebirgslandschaft mit dem höchsten Punkt der Strecke, nämlich Gösing auf einer Seehöhe von 892 m. Über Rampen mit einer Neigung von 27 Promille windet sich die Bahn über zwei große Kehren, durch zahlreiche Tunnels und auf imposanten Viadukten empor, die – angelehnt an zerklüftete Felswände – hoch über unwegsame Schluchten hinwegführen. Nur runde 7 km Luftlinie beträgt die Entfernung zwischen Laubenbachmühle und dem Bahnhof Gösing. Zur Überwindung des Höhenunterschiedes von 357 m auf diesem Teilstück war eine Streckenentwicklung mit einer Länge von 18 km erforderlich. Besonders markante Bauwerke sind der Weißwasser-





**Bild 4:** Die 298.51 wurde zusammen mit drei Schwesterlokomotiven im Jahre 1898 für den Einsatz auf der Strecke St. Pölten – Kirchberg a.d. Pielach, dem ersten 31,3 km langen Abschnitt der Mariazellerbahn beschafft.

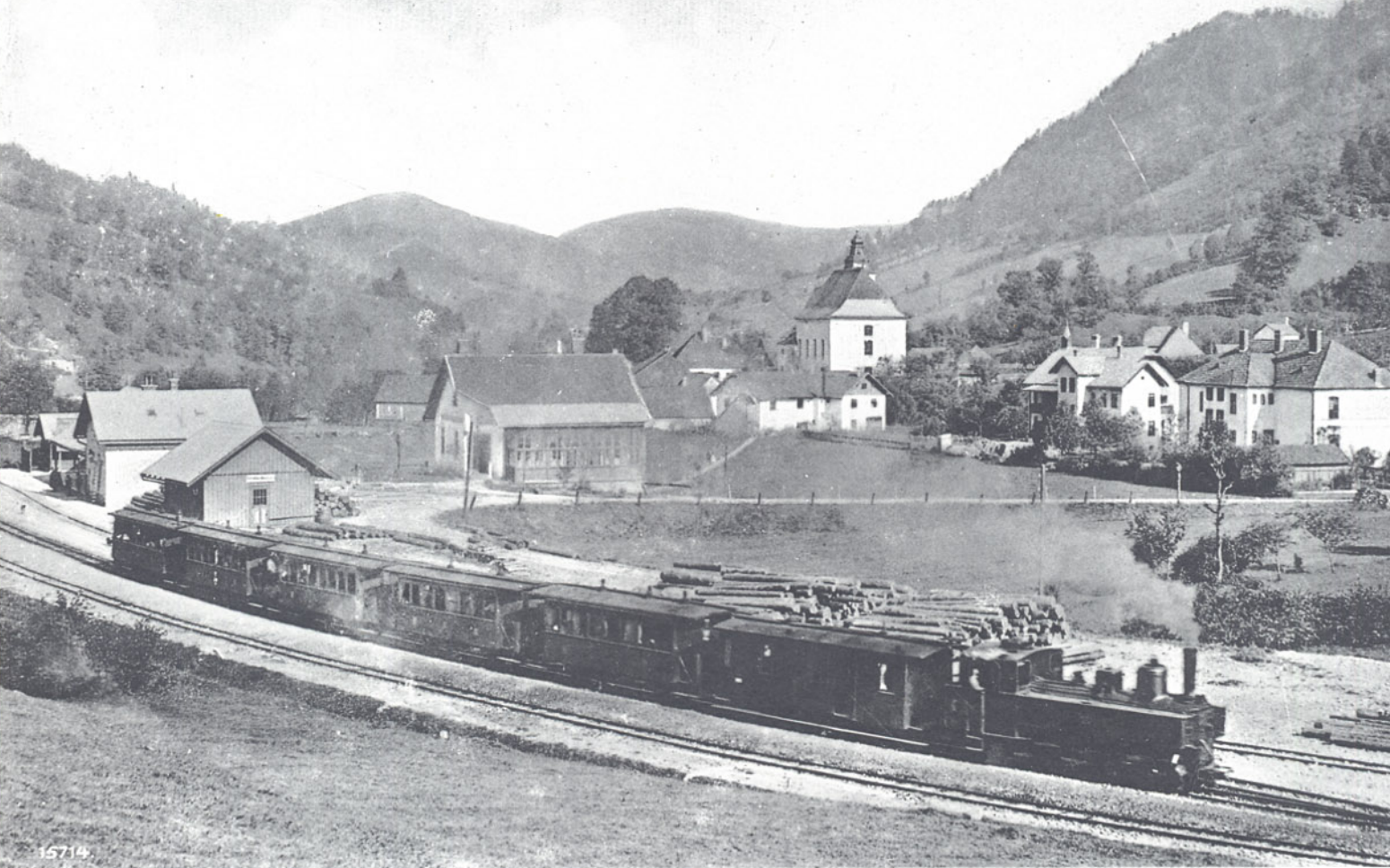
**Bild 5:** Im Jahre 1906 wurden vier dieser vierfach gekuppelten Stütztenderlokomotiven mit Heißdampf-Triebwerk von Krauss in Linz für die Strecke nach Mariazell gebaut.



viadukt, der Sturzgrabenviadukt und der Heubrandgrabenviadukt bei Puchenstuben. Bei Bahn-km 63,7 beginnt dann der 2368 m lange Gösingtunnel, mit dessen Durchstich am 15. Oktober 1904 begonnen worden war. Obwohl nur bescheidene technische Hilfsmittel zur Verfügung standen, erfolgte bereits am 4. Dezember 1905 der Durchschlag. Ein Jahr später fuhr dann der erste Güterzug durch den Tunnel!

Bei Erreichen des Bahnhof Gösing bietet sich dem Reisenden der herrliche Ausblick auf den "Ötscher", mit 1893 m die höchste Erhebung in dieser Region. Etwas sanfter in der Struktur ist die südlich davon gelegene "Gemeindealm" mit ihren 1626 m. Nachdem im Gösingtunnel der höchste Punkt der Strecke (892 m über N.N.) erreicht war, windet sich die Bahn hinunter in das Tal der Erlauf bis hin zum Gnadenort Mariazell auf einer Seehöhe von 849 m. Mehrmals wechseln Gefäll- und Steigungsabschnitte. Die größten Neigungen liegen zwischen 22 und 25%. Auch in diesem Abschnitt beeindrucken die zahlreichen Kunstbauten, kühn ausgeführte hohe Stützmauern, der Saugrabenviadukt und später auch der Kuhgrabenviadukt. In einem weiten talwärts geführten Bogen, wieder mit Neigungen bis 25%, endet die Bahn dann in Gußwerk bei Streckenkilometer 91,3 auf einer Seehöhe von 739 m. Auf der Fahrt von St. Pölten nach Gußwerk durchfährt die Mariazellerbahn insgesamt 19 Tunnel mit einer Gesamtlänge von mehr als 4 km. Für die Überquerung von Schluchten und Flußläufen mußten 16 größere Brücken und Viadukte errichtet werden. Im Dezember 1906 konnte der Güterverkehr von Laubenbachmühle bis Mariazell aufgenommen werden, und ab 2. Mai 1907 verkehrten auch Personenzüge durchgehend von St. Pölten bis zum Wallfahrtsort. Das 7,1 km lange Reststück von Mariazell bis Gußwerk wurde ab 1. Juli 1907 befahren.

**Bild 6:** Die E 99 12 verläßt einen Tunnel bei Gösing.  
Fotos 4 – 6: Sammlung Dr. Scheingraber



15714

**Bild 7:** So sahen die Züge auf der Mariazellerbahn vor der Elektrifizierung aus; es führt eine C1'-Tenderlokomotive der Reihe U.

Foto: Kraus, Archiv Fuchs

## Die Triebfahrzeuge der Mariazellerbahn

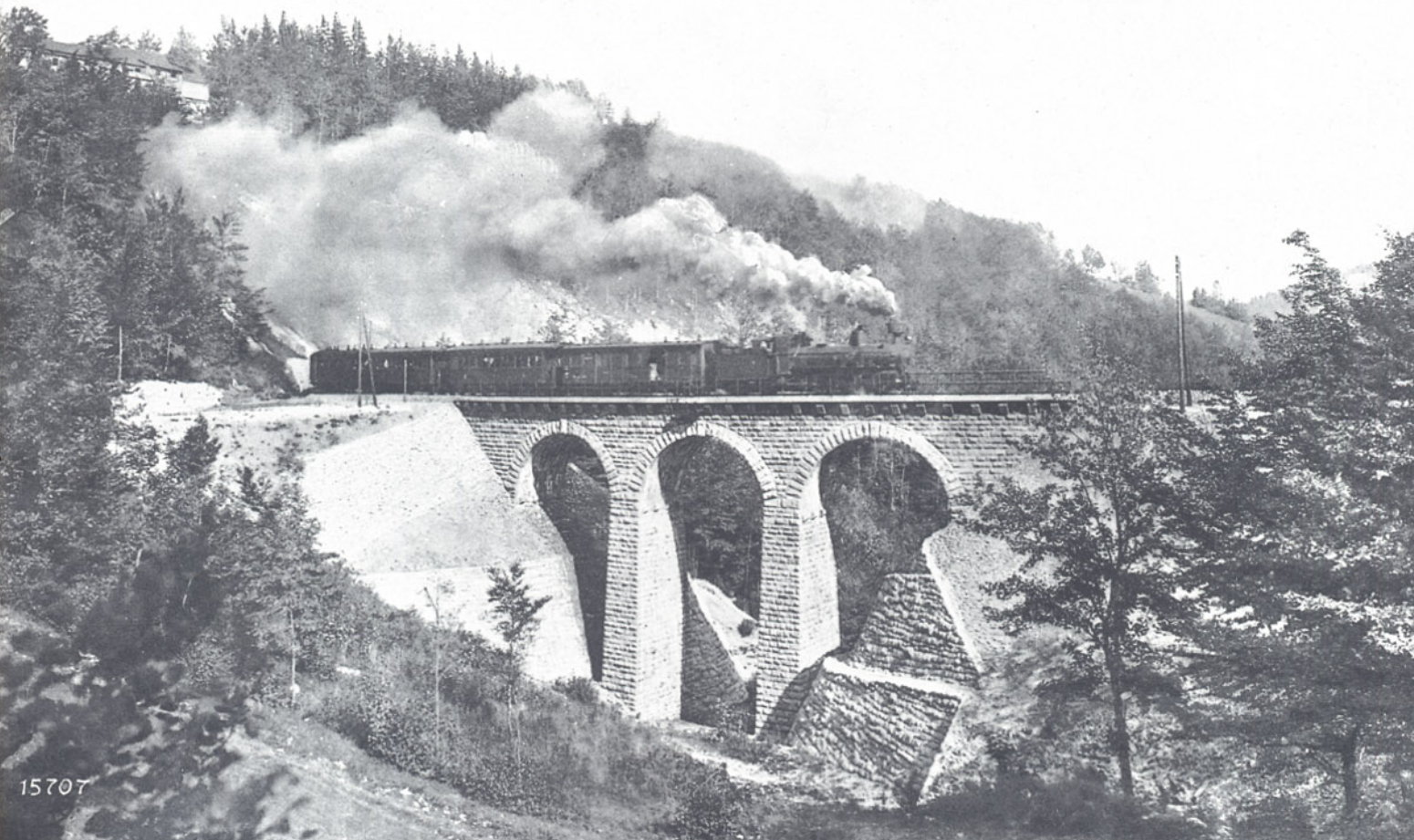
Nachdem die 5 kleinen zweiachsigen Baulokomotiven ihren Dienst beendet hatten,

übernahmen vier von Krauss in Linz gefertigte Tenderlokomotiven der Reihe U den Plandienst im Personen- und Güterzugdienst. Die C 1'-Naßdampfmaschinen bewährten sich außerordentlich gut und bewältigten bis 1905 das gesamte Verkehrs-

kommen alleine. Nach der Weiterführung der Strecke bis Laubenbachmühle mußten zwei weitere Lokomotiven beschafft werden. Wieder entschied man sich für Maschinen der Reihe U, allerdings in einer etwas stärkeren Ausführung. Eine dieser Lokomotiven,

**Bild 8:** Eine der für den besonders schwierigen Streckenabschnitt zwischen Laubenbachmühle und Mariazell beschafften Stütztenderlokomotiven überquert mit ihrem Personenzug einen dreibogigen Steinviadukt.

Foto: Kraus, Archiv Fuchs



15707

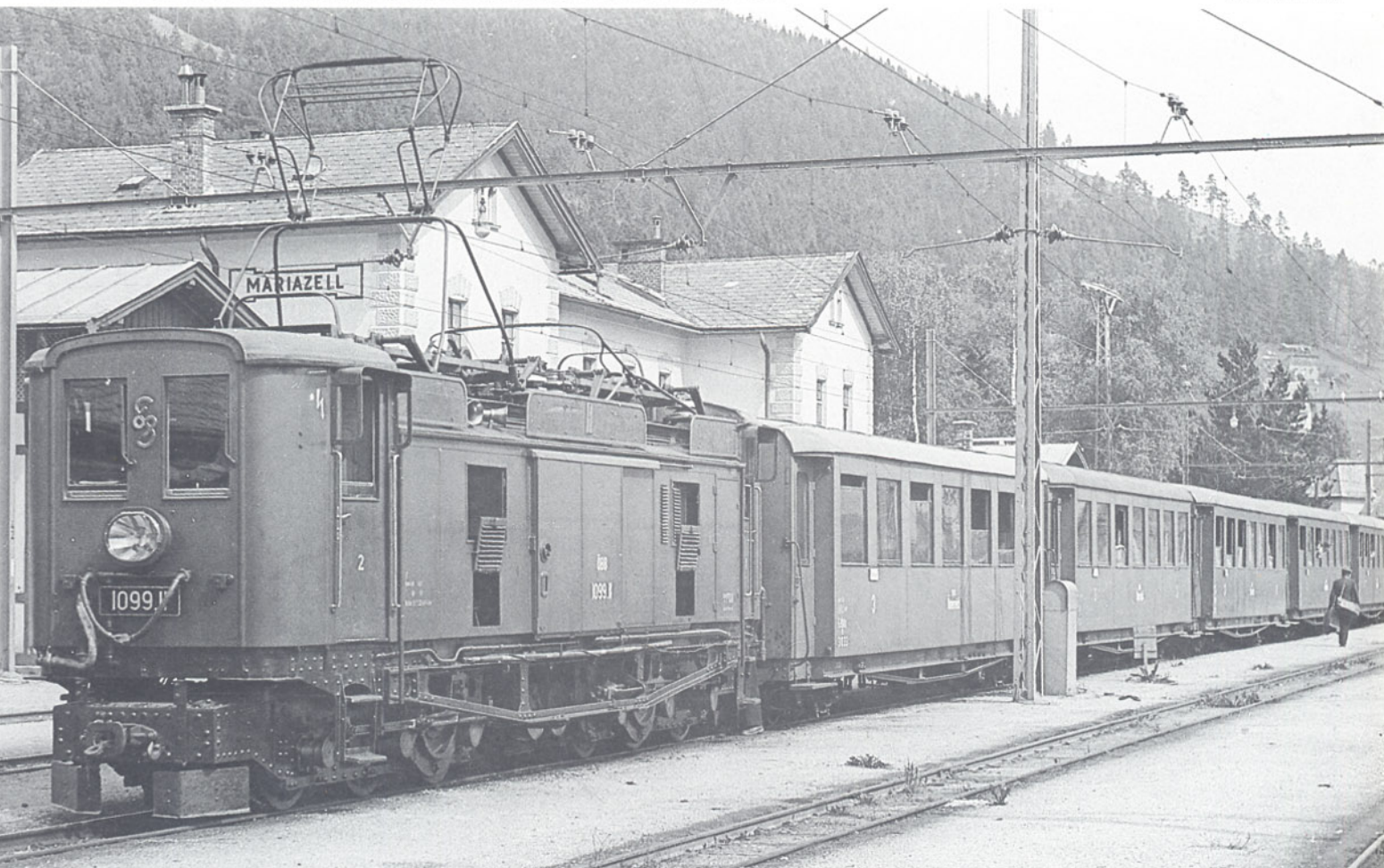


**Bild 9:** Bei Winterbach entstand am 26.12.1962 diese Aufnahme mit der 1099.16.

Foto: K. Pfeiffer

**Bild 10:** Die 1099.11 noch vor ihrer Modernisierung mit einem Personenzug im Bahnhof Mariazell (1955).

Foto: K. Pfeiffer





**Bild 11:** Die noch nicht modernisierte 1099.09 wurde um 1960 zwischen den Stationen Frankenfels und Laubenbachmühle aufgenommen.

Foto: K. Pfeiffer

die Betriebsnummer 23 der Niederösterreichischen Landesbahnen, hatte bereits ein Heißdampf-Triebwerk erhalten. Es war die erste Heißdampflokomotive im Bereich der k.k.-Monarchie. Bereits im Sommer des Jahres 1903 kamen zwei Dampftriebwagen der Bauart Komarek zum Einsatz. Weitere Fahrzeuge desselben Herstellers, in verbesserter und leistungsfähigerer Ausführung folgten bis 1906. Diese Dampftriebwagen vermochten sich aber nicht durchzusetzen und mußten bereits im Jahre 1908 ihren Dienst auf der Mariazellerbahn quittieren. Schon früh hatte man erkannt, daß die Dreikuppler der Reihe U auf dem besonders schwierigen Streckenabschnitt zwischen Laubenbachmühle und Mariazell überfordert waren. In den Jahren 1906/07 wurden deshalb insgesamt 6 Gebirgslokomotiven der Reihe M in Dienst gestellt. Lieferfirma dieser vierfach gekuppelten Stütztenderlokomotiven mit den zweiachsigen Tendern war wiederum Krauss in Linz. Zwei Maschinen verfügten über ein Naßdampf-Verbund-Triebwerk, die anderen hatten ein Heißdampf-Triebwerk erhalten. Weitere Beschaffungen unterblieben, da inzwischen schon eifrig am Projekt

**Bild 12:** Den Saugrabenviadukt bei Annaberg überquert soeben dieser Personenzug. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber





Bild 13: Mit dem E 960 "Bürgeralpe" befindet sich die 1099.12 am 10.08.1986 bei Wienerbruck-Josefsberg auf der Fahrt von Mariazell nach St. Pölten.

Foto: G. Wagner

Bild 14: Blick vom Portal des Kienbachtunnels zwischen den Stationen Wienerbruck und Erlaufklause auf die 1099.06 mit einem Personenzug nach Mariazell (09.07.1983). Foto: G. Wagner ▶

der Elektrifizierung der Mariazellerbahn gearbeitet wurde. Am 7. Oktober 1911 war es dann soweit, auf der gesamten Strecke St. Pölten – Gußwerk konnte der Dampfbetrieb eingestellt und die elektrische Zugförderung aufgenommen werden. Auf dieses Ereignis sowie auf die weitere Entwicklung waren wir bereits in unserer Ausgabe 1/1987 eingegangen, ebenso auf die modernisierten Elektrolokomotiven und die schmucken Reisezugwagen, die der Firma Roco als Vorbilder für die entzückende Schmalspurbahn in der Baugröße H0e dienten.

## Die Mariazellerbahn als Schmalspurbahn der Baugröße H0e

Die Mariazellerbahn von Roco im Maßstab 1:87 hat inzwischen ihre Bewährungsprobe

mit Bravour bestanden. Auf einer kleinen Testanlage, bestehend aus Gleisen und Weichen des neu geschaffenen Sortiments, bewies die Schmalspurbahn ihre Betriebssicherheit. Dieses neue H0e-Gleissystem mit der unkomplizierten Geometrie besteht aus wenigen Teilen. Angeboten werden ein gebogenes Gleis mit 30° und einem Radius von 261,8 mm, eine Standardgerade mit einer Länge von 134,3 mm, ein gerades Ausgleichsstück mit einer Länge von 47,9 mm und ein Ausgleichsbogen mit 15° und mit einem Radius von 493 mm. Letzteres paßt exakt als Gegenbogen zu den Standardweichen mit einem Weichenwinkel von 15°. Gefertigt wird außerdem ein 730 mm langes Flex-Gleis, zu dem auch passende Schwellenendstücke erhältlich sind, die eine Verbindung von Flex-Gleisen untereinander und mit anderen Schienenstücken und Weichen erleichtern. Die einfachen Rechts- bzw. Linksweichen sind mit Metallherzstücken

ausgestattet, die sich bei Unterflurantrieb polarisieren lassen. Als Unterflurantrieb werden die Weichenantriebe der Baugröße H0 empfohlen, als Oberflurantrieb lassen sich die der Baugröße N verwenden. Das neue Schmalspurgleis zeichnet sich durch das zierliche Neusilberprofil und die vorbildgetreue Schwellenteilung aus. Sehr gut getroffen ist auch der braune, von uns schon seit geraumer Zeit geforderte Farbton der Schwellen und die imitierte Holzmaserung. Wer sich die Mühe macht, dem Neusilberglanz des Profils mit Mitteln der Chemie oder mit Farbe zu Leibe zu rücken, verfügt über ein sehr schönes und weitgehend vorbildgerechtes Schmalspurgleis. Dank der Initiative von Roco sind nun alle Voraussetzungen gegeben, um mit dem Bau einer interessanten Schmalspuranlage in der Baugröße H0e zu beginnen.

H0





**Bild 1:** Am 13.01.1987 wurde die erste Serienlokomotive der Baureihe 120.1, die 120 103, im Rahmen eines Festaktes im AW München-Freimann an die Deutsche Bundesbahn übergeben.  
Foto: M. Niedt

# Erste Drehstrom-Serienlokomotive 120 103 an die DB übergeben

Im Beisein hochrangiger Vertreter aus Politik und Wirtschaft erfolgte am 13. Januar 1986 die Übergabe der ersten Serienlokomotive der Baureihe 120.1 an die Deutsche Bundesbahn. Die mehr als 15jährige Entwicklung der deutschen Industrie in Zusammenarbeit mit dem Bundesbahn-Zentralamt München, die zu dieser neuen Generation von leistungsfähigen Elektrolokomotiven geführt hat, wurde in mehreren Ansprachen

während des Festaktes im AW München-Freimann gewürdigt. Auch Bundesverkehrsminister Dr. Werner Dollinger ergriff das Wort und verblüffte die Zuhörer zum Abschluß seiner Rede noch mit der Ankündigung, daß die Bundesregierung der Bewilligung der finanziellen Mittel für die Beschaffung von zunächst 10 Garnituren der neuen Hochgeschwindigkeitszüge ICE zugestimmt habe. Zweifellos im Mittelpunkt des Ereignisses

stand in jeder Hinsicht die girlandengeschmückte Lokomotive 120 103, die bereits die neuen DB-Farben IC-Rot mit lichtgrauer Kontrastfläche trägt. Vorausgegangen war eine mehrjährige intensive Betriebserprobung der Prototyplokomotiven 120 001 bis 005 in einem umfangreichen Meß- und Testprogramm. Hierbei konnte nachgewiesen werden, daß die moderne Drehstromantriebstechnik allen



**Bild 2:** Die Serienlokomotiven der Baureihe 120.1 unterscheiden sich von den Prototypen nur unwesentlich. Wie diese Aufnahme zeigt, wurde u.a. die Anordnung der Sandkästen geändert.  
Foto: A. Ritz



**Bild 3:** Die 120 103 trägt bereits die neuen DB-Farben IC-Rot mit lichtgrauer Kontrastfläche. **Foto: R. Köstner**

**Bild 4:** Für die Überführungsfahrt vom Herstellerwerk Thyssen-Henschel in Kassel nach München-Freimann wurden auf beiden Stirnseiten der 120 103 Planen befestigt. Die Deutsche Bundesbahn wollte damit verhindern, daß während der Überführungsfahrt Fotos von der lichtgrauen Kontrastfläche unterhalb der Frontfenster aufgenommen werden, die noch vor der offiziellen Übergabe der Lokomotive an die DB an die Öffentlichkeit gelangen könnten. Die Aufnahme entstand am 09.01.1987. **Foto: H. D. Andreas**



**Bild 5:** Die 120 103 wird zunächst im AW München-Freimann abgenommen und in Betrieb gesetzt. Danach wird sie nach Nürnberg überführt und vom Bw Nürnberg 2 im Plandienst eingesetzt. **Foto: H. D. Andreas**

Anforderungen gerecht wird. Die Lokomotiven der Baureihe 120 können anstelle der Baureihe 103 schnelle Intercity-Züge mit einer Geschwindigkeit von 200 km/h befördern, aber auch vor schweren Güterzügen sind sie durchaus in der Lage, die Maschinen der Baureihe 151 zu ersetzen. In nicht allzu ferner Zukunft werden deshalb die neuen vierachsigen Drehstromlokomotiven der Baureihe 120 die bisherigen Maschinen mit 6 Achsen im hochwertigen Reisezug- und im schweren Güterzugdienst ablösen. Die Drehstromantriebstechnik, der bereits im Jahre 1984 die Serienreife bestätigt wurde, zeichnet sich durch folgende Eigenschaften aus:

- Einfache, wartungsarme und nahezu verschleißfreie Asynchron-Fahrmotoren. Wesentlich geringerer Wartungsaufwand für die Antriebe.
- Bei gleicher Leistung sind die Drehstrom-Fahrmotoren kleiner. Deshalb ist eine größere Antriebsleistung auf die einzelne Achse möglich, weshalb die neuen Lokomotiven mit 4 angetriebenen Achsen auskommen können.
- Der Fahrbetrieb ist wirtschaftlicher. Die





DB

120 103-7

105 mm

105 mm



Bild 7: Blick in eine der Werkhallen von Krauss Maffei. Mehrere Serienlokomotiven der Baureihe 120.1 befinden sich in der Montage.

Werkfoto Krauss Maffei

Bild 6: Aus dieser Perspektive wirkt die Lackierung der 120 103 in den neuen DB-Farben sehr ansprechend. Foto: A. Ritz

Nutzbremse erlaubt eine Energierückspeisung in das Fahrleitungsnetz beim Bremsvorgang.

Die Drehstromantriebstechnik hat den optimalen Leistungsfaktor 1,0, der bislang unerreicht blieb. Dadurch wird gegenüber den bisher eingesetzten Lokomotiven ein bis zu 8 % geringerer Energieverbrauch erzielt.

Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse kam es im November des Jahres 1984 zwischen der Deutschen Bundesbahn und der deutschen Lokomotivindustrie zum Abschluß eines Vertrages, der die Fertigung von zunächst 60 Serienlokomotiven der Baureihe 120.1 vorsieht, die bis Ende 1988 geliefert werden. Bei einem Stückpreis von rund 5,5 Millionen DM, d.h. also einem Auftragsvolumen von 330 Millionen DM, wird damit in der deutschen Lokomotivindustrie in den nächsten Jahren so mancher Arbeitsplatz gesichert. Für die Serienfertigung der ersten 60 Lokomotiven wurde eine arbeitsteilige und partnerschaftliche Zusammenarbeit der am Bau beteiligten Firmen vereinbart. Krauss-Maffei, Krupp und Thyssen-Henschel führen zusammen mit den Partnern der Elektroindustrie AEG, BBC und Siemens die Endmontage von je 20 Lokomotiven durch. Alle 21 Baugruppen, wie z.B. Lokkasten, Drehgestelle, Gerätegerüste werden dagegen jeweils nur bei einem Hersteller für alle 60 Lokomotiven gefertigt und bei den anderen Partnern einbaufertig angeliefert. Mit dieser

Arbeitsteilung ist eine optimale und wirtschaftliche Fertigung jeder Baugruppe sowie ein beachtlicher Rationalisierungseffekt gewährleistet. Für die Fertigung der Lokomotiven gilt folgende Aufteilung:

Krauss-Maffei Siemens	Krupp AEG	Thyssen-Henschel BBC
120 101-1	120 102-9	120 103-7
120 106-0	120 105-2	120 104-5
120 109-4	120 108-6	120 107-8
120 112-8	120 111-0	120 110-7
120 115-1	120 114-4	120 113-6
120 118-5	120 117-7	120 116-9
120 121-9	120 120-1	120 119-3
120 124-3	120 123-5	120 122-7
120 127-6	120 126-8	120 125-0
120 130-0	120 129-2	120 128-4
120 133-4	120 132-6	120 131-8
120 136-7	120 135-9	120 134-2
120 139-1	120 138-3	120 137-5
120 142-5	120 141-7	120 140-9
120 145-8	120 144-1	120 143-3
120 148-2	120 147-4	120 146-6
120 151-6	120 150-8	120 149-0
120 154-0	120 153-2	120 152-4
120 157-3	120 156-5	120 155-7
120 160-7	120 159-9	120 158-1

Die von der Industrie ausgelieferten Serienlokomotiven werden zunächst im AW München-Freimann abgenommen und in Betrieb

gesetzt. Anschließend werden sie nach Nürnberg überführt, wo sie im Bw Nürnberg 2 (Nürnberg Rbf) beheimatet und zunächst schnelle und schwere Güterzüge befördern werden. Der planmäßige Einsatz der ersten Lokomotiven wird voraussichtlich Ende März 1987 erfolgen.

Die Serienlokomotiven unterscheiden sich von den Prototypen nur unwesentlich. Geändert wurde die Anordnung der Sandkästen und die elektrische Dachausrüstung. Die 35 Lokomotiven mit den Betriebsnummern 120 101 bis 120 135 werden die Getriebeübersetzung 106:22 erhalten, mit der bereits die Prototyplokomotiven der Baureihe 120 geliefert worden waren. Die 25 Maschinen mit den Betriebsnummern 120 136 bis 120 160 werden dagegen mit der Getriebeübersetzung 103:25 in Dienst gestellt werden, über die bereits die 120 001 verfügte, als sie am 17.10.1984 auf der Strecke Augsburg - Donauwörth eine Geschwindigkeit von 265 km/h erreichte. Gleichwohl beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für alle 60 Serienmaschinen 200 km/h. Eingehende Untersuchungen haben jedoch ergeben, daß die Lokomotiven der Baureihe 120 mit der Getriebeübersetzung 103:25 im oberen Geschwindigkeitsbereich (ab etwa 180 km/h) über größere Zugkraftreserven verfügen und diese Übersetzung in Bezug auf den vorgesehenen Aufgabenbereich dieser Baureihe daher die beste aller Möglichkeiten darstellt.

HO



Bild 1: Nachdem wir in der Ausgabe 1/1987 bereits die Lokführerseite der württ. C von Roco zeigen konnten, soll nun auch noch eine Aufnahme der Heizerseite und des Tenders folgen.

## Die württembergische Klasse C von Roco

Nicht nur die Besitzer der restlos vergriffenen Serie der prächtigen Schnellzugwagen der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen warten schon seit geraumer Zeit mit Ungeduld auf das Erscheinen der "schönen Württembergerin". Diese form-schöne und elegante Maschine stand schon lange auf der Wunschliste vieler H0-Modellbahner. Seit kurzem ist dieses gute Stück nun da. Trotz der schlichten Eleganz der Maschine waren bei der Konstruktion und der Fertigung der Werkzeuge eine Menge Schwierigkeiten zu überwinden. Auch die neue Antriebskonzeption verlangte einige Überlegungen und eine sorgfältige Abstimmung der Getriebeteile, um die angetriebenen Tenderräder und die hintere Kuppelach-

se auf dieselbe Umfangsgeschwindigkeit zu bringen. Die Kraftübertragung vom Tender zur Lok erfolgt über eine Kardanwelle. Die beiden ersten Tenderachsen blieben ohne Antrieb und werden zur Stromabnahme herangezogen. Im Tender ist dadurch noch Raum für eine Schwungmasse auf der Motorwelle. Sichere Stromabnahme und eine gute Getriebeabstimmung verleihen dem Modell die ausgezeichneten Laufeigenschaften.

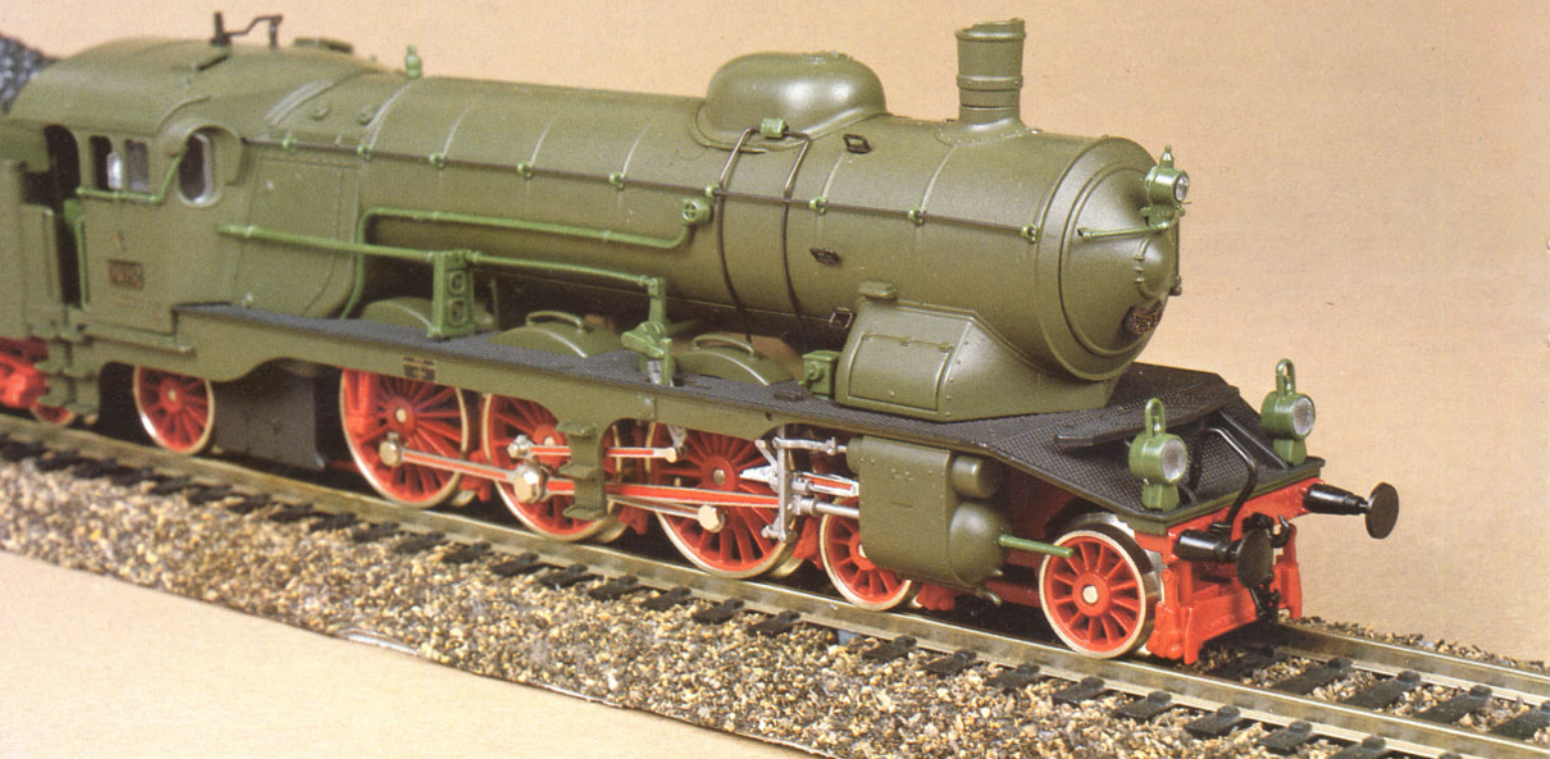
Außerordentlich fein ausgeführt sind sowohl die Treib- als auch die Laufräder. Eine weitere Besonderheit sind die austauschbaren Dachenden. Unter den beigegebenen Steckteilen sind die Betriebsnummern, ein Gasbehälter für den Tender, unbeleuchtete

Laternen für den Tender und die Rauchkammer sowie Kolbenstangenschutzrohre und Austauschkupplungen zu finden. Die Schutzrohre sollten aber nur bei Vitrinenmodellen oder beim Betrieb der Lok auf Radien über 415 mm montiert werden. Das Licht der unteren Laternen wechselt in Abhängigkeit der Fahrtrichtung. Zur Farbgebung hatten wir uns bereits geäußert. Authentische Unterlagen gibt es zwar immer noch nicht, man konnte sich aber auf verschiedene Gemälde stützen. Vernünftig war, den grünen Farbton an jenen der württembergischen Wagen anzupassen. Gut gelöst ist auch die Kurzkupplung zwischen Lok und Tender.

H0

Bild 2: Diese Detailaufnahme beweist, daß man sich in Salzburg sehr viel Mühe bei der Konstruktion und der Fertigung der Klasse C in der Baugröße H0 gegeben hat.

Fotos 1 und 2: H. Obermayer





**Bild 1:** Einen ganz vorzüglichen Gesamteindruck hinterläßt dieses Supermodell der 56 2048, das Fleischmann in der Baugröße H0 schuf. Die Lokführerseite ist im Schaufenster der Neuheiten abgebildet.

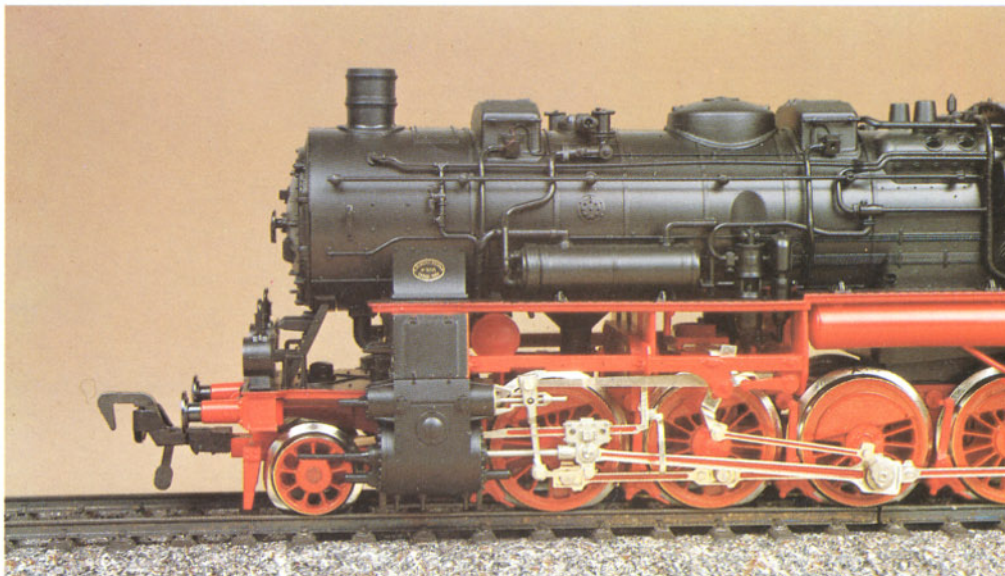
# Die Baureihe 56<sup>20-29</sup> der Deutschen Reichsbahn von Fleischmann

Fast ein Jahr ist zwischen der Ankündigung des H0-Modells der Baureihe 56<sup>20-29</sup> und der Auslieferung, kurz vor Weihnachten, vergangen. Das Warten hat sich aber gelohnt: das von Fleischmann geschaffene Modell zählt zweifellos zu den besten in der Baugröße H0. Die Lokomotive zeigt eine Vielzahl feiner Einzelheiten, die alle – selbst die Kolbenstangenschutzrohre – bereits herstellerseitig anmontiert sind. Eine besondere Augenweide sind die filigranen Speichen der Lok- und Tenderräder und die Achslager des Tenders. Zierlicher geworden sind auch das Treib- und Steuerungsgestänge sowie die Kurbelzapfen. Nach Art des Hauses erhielt das Modell wieder einen Tenderantrieb. Der Rundmotor mit zwei Wellenenden treibt über Schnecken- und Stirnradgetriebe den ersten und den dritten Radsatz des Tenders an. Der mittlere Radsatz ist federnd gelagert; alle vier angetriebenen Tenderräder sind mit Haftreifen bestückt. Dadurch und durch das voluminöse Ballastgewicht verfügt die Maschine über gute Zugkraft. Nicht zu beanstanden sind auch die Laufeigenschaften des Modells, das trotz einer hohen Endgeschwindigkeit ebenso langsam und ruckfrei bewegt werden kann. Beeindruckt ist man von der dünnwandigen Ausführung der aus Kunststoff gefertigten Gehäuse von Lokomotive und Tender. Hell leuchten die großen Laternen, die auf der Pufferbohle der Lok sogar freistehend angeordnet sind, und deren Licht in Abhängigkeit der Fahrtrichtung wechselt. Die Aufnahmeschächte für die Kupplung vorn und hinten am Modell entsprechen der NEM 362 und erlauben den problemlosen Tausch der Kupplungen. Der Tender ist federnd mit der Lokomotive verbunden, bei der Fahrt auf geraden Strecken ergibt sich dadurch ein vorbildgerecht enger Kuppelabstand, was allerdings bei Rückwärtsfahrt und angehängtem Zug nicht mehr der Fall ist. Erstklassig ist die Lackierung des Modells. Die Beschriftung entspricht in Art und Ausführung der einst gültigen Norm der Deutschen Reichsbahn. Wie dem Fabrikschild am Rauchkammersattel zu entnehmen ist, diente als Vorbild die 56 2048, die im Jahre 1920 bei Henschel in Kassel entstand. HO



**Bild 2:** Wie die Lokomotive selbst, besticht auch der Tender durch eine sehr gute Ausführung.

**Bild 3:** Mehr als viele Worte sagt diese Detailaufnahme des außerordentlich fein detaillierten Modells der Baureihe 56.20 aus. Fotos 1-3: H. Obermayer







# Märklin 1987

Bereits am 12. Dezember 1986 präsentierte Märklin der internationalen Fachpresse in Göppingen seine Neuheiten für das Jahr 1987. Für die Veröffentlichung hatte man seitens Märklin allerdings eine Sperrfrist bis Ende Januar verordnet. Wir haben uns an diese Sperrfrist gehalten und darauf verzichtet, den Schleier über die wesentlichen Neuschöpfungen bereits in Ausgabe 1/1987 zu lüften. Bevor wir dies nun nachholen, wollen wir aber noch einen kurzen Rückblick auf das Jahr 1986 geben, das sich für Märklin recht erfolgreich gestaltete. Gelegentliche Engpässe bei der Lieferung einiger Artikel waren auf eine Änderung der innerbetrieblichen Strukturen zurückzuführen. In dieser Hinsicht hat sich gerade im Jahre 1986 sehr viel getan: Neue Fertigungseinrichtungen wurden in Betrieb genommen, moderne Arbeitsplätze geschaffen und der Bereich der Qualitätssicherung zukunftsorientiert ausgebaut.

## Die Neuheiten 1987

Einen starken Einfluß auf die Gestaltung des Neuheitenprogrammes 1987 übte Berlin und sein 750. Geburtstag aus. Anlaß genug, in der Baugröße I, der "neuen 1", den Preußenzug mit der grünen T 18 und drei Abteilwagen in Länderbahnausführung erscheinen zu lassen. Hinzu kommen eine Güter- und eine Personenzugpackung mit der BR 80. Auch die anderen Fahrzeuge dieser Baugröße wurden überarbeitet und fahren nun mit leistungsstarken Motoren und präzisen Getrieben wahlweise mit Gleich- oder Wechselstrom und ab 1988 dann auch Digital. Besondere Beachtung verdient außerdem das neue Gleis, bei dem die Schwellen eine unterschiedliche Holzstruktur zeigen und die Schienen rostfarben behandelt sind. In einem grauen Fotografieranstrich, mit schwarzen Zierlinien abgesetzt, rollen die Lokomotiven E 04, BR 03 und BR 86 in die H0-Szenerie der dreißiger Jahre. Den Berliner Nahverkehr aus der Länderbahnzeit repräsentiert eine T 18, zusammen mit drei paarweise gekuppelten Abteilwagen preußischer Bauart. Nach dem Vorbild der DB entstand die Güterzuglokomotive 50 3143 mit geschlossenem Führerhaus und Wannentender. Ganz aus Metall wird das Schweizer Krokodil in brauner Lackierung erscheinen, in neuen Farben die Elektrolokomotiven Re 4/4<sup>IV</sup> und Ae 6/6 der SBB. Das Wagensortiment der Baugröße H0 wird um insgesamt 16 Fahrzeuge erweitert. Dazu zählen neben den bereits erwähnten preußischen Abteilwagen zwei vierachsige Durchgangswagen und ein zweiachsiger Packwagen sowie ein alter zweiachsiger Bierwagen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn. Glanzstück der Neuheiten im Maßstab 1:87 ist aber zweifellos die württembergische Schnellzuglokomotive 2002 der Klasse C. Dieses Modell, das allerdings nicht vor Oktober zu erwarten ist, erhielt eine völlig



neue Antriebskonzeption. Der Antriebsmotor nach dem Glockenanker-Prinzip von Faulhaber ist eine Neukonstruktion; er ist kleiner und dennoch leistungsstärker als die bisher erhältlichen Motoren dieser Bauart. Der Motor kann deshalb im Stehkessel untergebracht werden und treibt die letzte Kuppelachse über ein präzises Kegel- und Stirnradgetriebe an. Ein sicherlich perfekter, aber auch kostspieliger Antrieb, der nur bei Exklusiv-Modellen zum Einsatz kommen wird. Inzwischen arbeitet man bei Märklin auch an der Verbesserung der konventionellen Fahrzeugaantriebe der Baugröße H0.

Wie in der Nenngröße H0 wird auch in der Baugröße Z eine Packung mit 3 Berliner Lokomotiven im Fotografieranstrich erscheinen. Enthalten sind die beiden Dampflokomotiven BR 41 und BR 89 sowie die Elektrolok E 94. Eine weitere Packung hat die moderne Bundesbahn zum Vorbild; sie enthält eine Garnitur der City-Bahn im Maßstab 1:220 und besteht aus einer Diesellok der Reihe 218 und drei Nahverkehrswagen in orange/grauer Lackierung. Die BR 139 der DB und die Ae 6/6 der SBB sind Ausführungs- bzw. Farbvarianten bereits vorhandener Modelle. Darüberhinaus ist neben mehreren Varianten von Güterwagen und eines Liegewagens noch ein vierachsiger Kesselwagen nach amerikanischem Vorbild als Neuheit angekündigt. HO

## Digitalneuheiten 1987

Über die Digital-Neuheiten 1987 entnehmen wir einer Märklin Presseinformation folgende Einzelheiten: In Zukunft gibt es für die

Baugröße H0 eine Digital-Spielpackung als Komplett-Angebot. Es ist für Einsteiger und Anfänger geeignet und umfaßt eine Gleisanlage mit zwei Weichen und einem Entkopplungsgleis, einen Personen- und einen Güterzug, einen Decoder für Weichen und Signale, einen Transformator und eine speziell entwickelte "central control". Dieses neue Digital-Gerät beinhaltet eine komplette Zentraleinheit und ermöglicht außerdem das Steuern von vier Lokomotiven, das Schalten von vier Magnetartikeln sowie die Bedienung von Lok-Sonderfunktionen.

Nach der Einführung des "memory" ist das "Switchboard" ein weiterer Schritt zur digitalen Steuerung aller Modellbahn-Spurweiten, -Systeme und Fabrikate mit dem Märklin Digital-System. Das "Switchboard" ermöglicht die Verbindung zahlreicher handelsüblicher Gleisbild-Stellpulte mit dem Digital-System. Das Modul "decoder k 84" schaltet Dauerkontakte. Für das Rückmelde-Modul "decoder S 88" wird ein Verlängerungskabel angeboten.

Fast alle Märklin H0-Lokomotiv-Neuheiten 1987 (preußische Dampflokomotive T 18, württembergische Klasse C, BR 50 mit Wannentender und braunes "Krokodil") erscheinen auch mit serienmäßig eingebautem Modul als Digital-Modelle; darüber hinaus wird es ab 1987 außerdem den "Roten Pfeil" der SBB in serienmäßiger Digital-Ausführung geben.

Neu ins Programm kommt 1987 außerdem das Anwendungs-Handbuch für Märklin Digital, das ausführliche und umfassende Hinweise und Anregungen für den digitalen Spielbetrieb enthält.

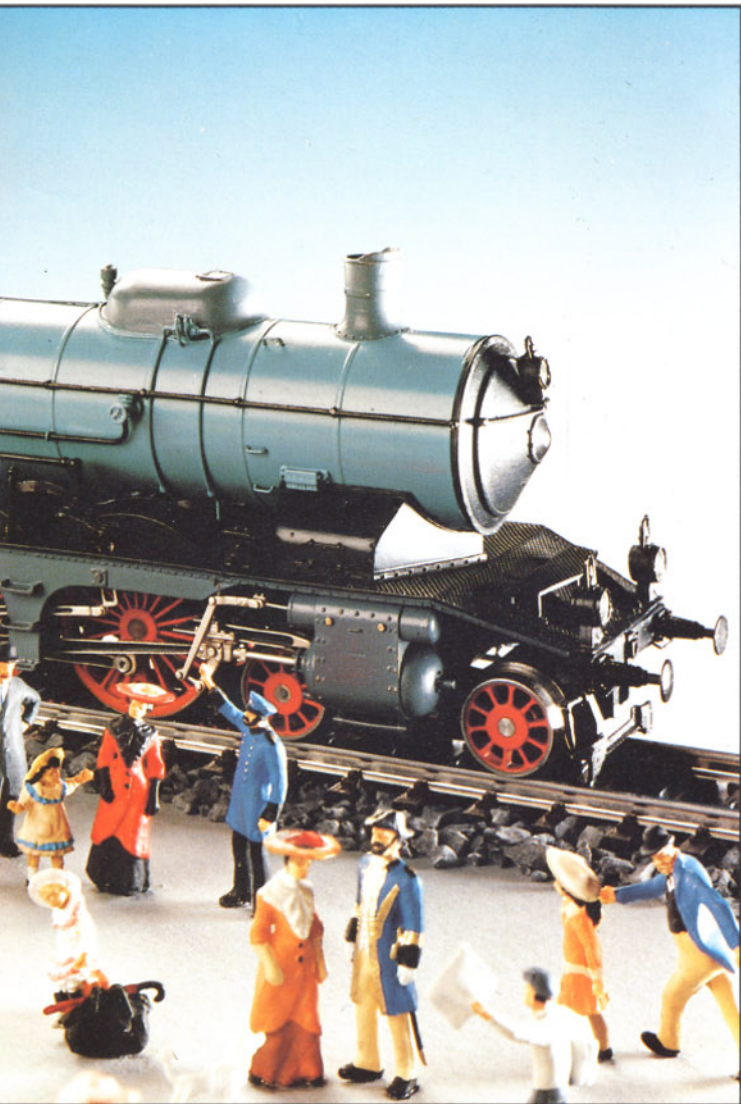


Bild 1: Fortschrittlichste Technik und exaktes Modellmaß 1:87 vereinigt die von Märklin geschaffene württembergische C in sich. Voreilhebel und Lenkerstange sind an diesem Handmuster noch nicht dem Vorbild entsprechend montiert.

Bild 2: Für die Liebhaber der Märklin mini-club gibt es die erfolgreiche City-Bahn. Die Modelle zeigen die zwischen Köln und Gummersbach eingesetzten Fahrzeuge. Fotos: Märklin



# UHU sekundenkleber

## im detailgetreuen Eisenbahn- Modellbau

Zum sekundenschnellen,  
paßgenauen Fixieren

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

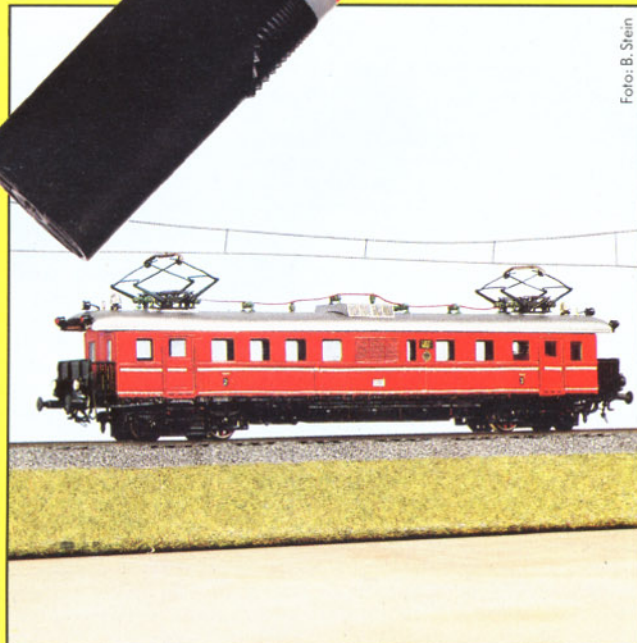


Foto: B. Stein

Im Falle eines Falles - UHU

# Internationale Spielwarenmesse 1987

## Bericht von der Internationalen Spielwarenmesse 1987

Die neuen Farben der DB, das große Bahnjubiläum in Österreich und "750 Jahre Berlin" prägten unübersehbar das Bild der Modelleisenbahn während der gerade zu Ende gegangenen Spielwarenmesse in Nürnberg. Darüberhinaus fanden aber auch verschiedene Neuentwicklungen das Interesse der Einkäufer und der Fachpresse. Sicherlich hielt sich die Anzahl spektakulärer Neuheiten in Grenzen, dennoch werden die Modellbahnfreunde aller Baugrößen auf ihre Kosten kommen. Eine sorgfältige Etatplanung ist deshalb auch in diesem Jahr angezeigt. Hierbei wird zu beachten sein, daß die meisten der attraktiven Neuheiten in der 2. Jahreshälfte zur Auslieferung gelangen. Viele der Neuentwicklungen waren noch nicht über das Stadium von Handmustern hinausgekommen, manches war sogar nur in Form einer Abbildung zu sehen, weshalb unser Messeüberblick nur als erste Information betrachtet werden kann. Die Vielzahl der ausländischen Modelle, die in diesem Messebericht berücksichtigt wurden, erklärt sich aus der Tatsache, daß inzwischen Lizenzausgaben des Eisenbahn-Journals in Italien, Belgien, Holland und Großbritannien erscheinen, die den Messebericht komplett übernehmen. Wir bitten unsere Leser um Verständnis dafür, daß auch die ausländischen Modellbahnfreunde über das für sie interessante Neuheitenangebot informiert werden möchten.

## Arnold

Herausragende Neuheiten sind ein entzückender Kessel Dampftriebwagen der Deutschen Reichsbahn nach einem Vorbild der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn und die Schnellzuglokomotive der Baureihe 18<sup>5</sup>, der berühmten bayerischen S3/6. Der kleine Dampftriebwagen war schon weitgehend fertig und soll bereits im April erscheinen, die S3/6 wird dagegen erst im Herbst ausgeliefert. Ebenfalls im April darf man eine weitere Neuheit erwarten, die sicherlich viele Freunde finden wird: die Kleinlokomotive der Baureihe 332 in der Lackierung ozeanblau/beige. Schon kurz nach Messeende wird das "Bügelisen" der SBB, die Rangierlok Ee 3/3 lieferbar sein. Die Neuheitenliste enthält außerdem eine Vielzahl von Varianten bereits vorhandener Modelle nach Vorbildern der DB und anderer europäischer Bahnverwaltungen. Hierzu zählt auch die badische Tenderlok der Gattung VIc. Zuggarnituren und einige Reisezug- und Güterwagen sowie eine Dreiwegweiche runden das Programm ab.

## Fleischmann

Am 10. Mai dieses Jahres wird im Hause Fleischmann der 100. Geburtstag des Stammhauses gefeiert. Dieses Ereignis blieb nicht ohne sichtbare Auswirkung auf das Neuheitenprogramm für das Jahr 1987. Neuer Star unter den Dampflokomotiven der Baugröße H0 wird zweifellos die preußische P 10 werden, die in Reichsbahnausführung gefertigt wird. Ein Messemuster davon war allerdings noch nicht vorhanden. Sichtbar waren dagegen zwei interessante Modellvarianten, die 01 164 der DB und die Baureihe 50 der Deutschen Reichsbahn mit Wagner Windleitblechen, mit 4. Dom und vielen feinen Einzelheiten. Sowohl die Schnellzug- als auch die Güterzuglok erhielten eine neue Engkupplung zwischen Lok und Tender und einen genormten NEM-Aufnahmeschacht für die Kupplung am Tender. Im schmucken grauen Fotografieranstrich mit geöffneten Jalousien vor dem Triebwerk präsentierte sich die Stromlinienlokomotive der Baureihe 03<sup>10</sup>, die nur in einer Einzelserie im laufenden Jahr angeboten wird. Die wirklich schön

ne Baureihe 56<sup>20-29</sup> steht in Kürze nun auch den Freunden des Wechselstrombetriebs zur Verfügung. Brandneu ist die Drehstrom-Universallokomotive 120 103 im zukünftigen Farbleid der DB. Dazu passend fertigt Fleischmann auch die Reisezugwagen in den neuen IC-Farben. In Superdetaillierung kommt eine komplette Serie von "Silberlingen" mit Pfauenaugenmuster sowie ein Liegewagen 2. Klasse für den "Kombiverkehr". Ein "Zucker!" für die Freunde in der Schweiz ist die Elektrolok Ae 3/6 der SBB mit sehr fein ausgeführtem Metallgehäuse. Als Sonderserie für 1987 erscheint der "Landbote II", bestehend aus der G 8<sup>2</sup> und sechs Güterwagen, alle in Länderbahnausführung. Berücksichtigt werden nur jene Bestellungen, die bis zum 30. April 1987 getätigt wurden. Für das FMZ-System stehen weitere sieben Lokomotiven zur Verfügung.

Etwas geringer ist die Zahl der Neuheiten in der Baugröße N. Bei den Triebfahrzeugen handelt es sich hauptsächlich um Farb- und Ausführungsvarianten. Besondere Beachtung verdienen hier die BR 120 in neuer Lackierung, die BR 39 der DB, der "Gläserne" BR ET 91 in creme/roter Lackierung und die BR 01<sup>10</sup> in grauem Fotografieranstrich und mit geöffneten Rolläden in der Triebwerksverkleidung. Angekündigt, aber noch nicht zu sehen war der neue Dieseltriebzug der BR 628/629. Ansonsten bleiben nur noch die Varianten von Reisezug- und Güterwagen zu erwähnen. Eine wirkliche Überraschung ist die Profikupplung in der Baugröße N, über die noch ausführlicher zu berichten sein wird.

## Lehmann L.G.B.

Mit einem Schmuckstück erfreut Lehmann seine vielen Freunde, mit der "Spreewaldguste", einer 1'C-Tenderlokomotive von Arnold Jung in allerfeinster Ausführung. Dazu wurden als Studie zwei kleine Personenwagen gezeigt, deren Vorbilder bei der Museumsbahn Bruchhausen-Vilsen laufen. Ansonsten gab es einen vierachsigen Restaurantwagen der Rhätischen Bahn, verschiedene Ausführungsvarianten und einige schmucke Güterwagen. Zwei besonders attraktive Fahrzeuge sind die beiden schweizer Bierwagen. Recht ansprechend und sehr aufwendig im Druck zeigten sich auch die Zirkuswagen.

## Liliput

Auch bei Liliput in Wien wird im Jahre 1987 gefeiert. Anlaß für dieses Fest und für die neuen Aktivitäten ist das 40jährige Betriebsjubiläum, noch vor der Messe konnte der dreiteilige Dieseltriebzug SVT 137 der Deutschen Reichsbahn fertiggestellt werden. Im Sommer darf man eine limitierte Jubiläumsgarnitur, bestehend aus der badischen VIc und vier Langenschwalbachern, erwarten. Etwas länger wird es dauern, bis der Akkutriebwagen der Bauart Wittfeld, spätere Baureihe ETA 177 erscheint. Völlig überarbeitet wird die Schnellfahrdampflokomotive der Baureihe 05 der DB. Im Fertigungsprogramm enthalten ist der Gegenzug zum "Blauen Enzian" und die bereits im Vorjahr angekündigte Garnitur von Wagen für den legendären "Orient-Express". Die moderne Eisenbahn findet ihre Berücksichtigung mit dem neuen Nahverkehrspendeltriebzug der SBB. Für das Frühjahr sind die Garnituren der Swissexpresswagen zur Auslieferung vorgesehen. Als komplette Wagengarnitur der Epoche II werden fünf D-Zug-Wagen badischer Bauart in den Fachhandel gelangen. Varianten für Wagen für Reise- und Güterzüge und einige sehr ansprechende Schmalspurfahrzeuge runden das Neuheitenangebot von Liliput ab.

## Lima

Bei Lima liegt der Schwerpunkt bei Fahrzeugen nach Vorbildern ausländischer Bahnverwaltungen.

Angekündigt sind insgesamt 66 Neuheiten in der Nenngröße H0 und 16 in der Baugröße N. Hierbei handelt es sich um ansprechende Triebfahrzeuge und Zuggarnituren aus Frankreich, Italien, den Niederlanden, Österreich und der Schweiz. Die deutschen Modellbahnfreunde werden die V 300 in DB-Ausführung und in der ursprünglichen Lackierung mit dem Schriftzug Krauss Maffei nun auch für Wechselstrombetrieb erhalten.

## Märklin

Großes Gedränge gab es – wie jedes Jahr – am Stand von Märklin. Schauanlagen und Videofilme zogen die Besucher an. Unübersehbar war auch hier die Auswirkung des Berliner Stadtjubiläums. Die Neuheiten des Hauses Märklin waren der Fachpresse bereits kurz vor dem Jahreswechsel präsentiert worden. Ein Bericht darüber ist auf den Seiten 54/55 dieser Ausgabe enthalten. Erinnern wollen wir an dieser Stelle noch einmal an "die neue 1", die sorgfältige Überarbeitung von Gleisen und Fahrzeugen im Baumaßstab 1:32. Neu für uns und alle anderen Messebesucher war ein Berliner S-Bahnzug von Primex. Dies ist eine dreiteilige Garnitur der Baureihe 275 der BVG. Die Fahrzeuge sind etwas vereinfacht aus Feinblech, technisch aber perfekt gefertigt.

## Piko

Am Stand von Schreiber, dem Importeur von Piko Erzeugnissen, überraschte uns ein recht gut und sorgfältig gestaltetes Modell des sächsischen "Rollwagens", einer Personenzugdampflokomotive der Baureihe 38<sup>2-3</sup> in der Baugröße H0. Gezeigt wurden außerdem zwei Güterzuggarnituren, beide bespannt mit Lokomotiven der Gattung XIV HT in sächsischer Länderbahnlackierung.

## Rivarossi

Fertig und wohlgeungen ist nun der Henschel-Wegmannzug, eine Garnitur aus vier Wagen und der Stromlinien-Tenderlokomotive 61001. Die Mallet-Lokomotiven Gt 2 x 4/4 bzw. BR 96 wurden überarbeitet und erhielten Aufnahmeschächte für die Kupplungen nach der NEM-Norm. Diese Lokomotiven werden auch in Wechselstromausführung angeboten. Dasselbe gilt auch für die Tenderlokomotiven der Baureihe 77<sup>0</sup> und ihren Varianten. Ein recht großes Programm hat sich Rivarossi mit einer ganzen Serie von Lokomotiven der bayerischen Gattung S 3/6 vorgenommen. Angekündigt werden nicht weniger als zehn Varianten in Bauartgrundausführung. Hierzu zählt auch die von der DB umgebaute Serie der Baureihe 18<sup>6</sup>. Zuwachs gab es auch im Sortiment italienischer Triebfahrzeuge, aus dem besonders der Dieseltriebwagen der Bauart Breda heraussticht. In der Nenngröße H0 fanden wir außerdem noch Lokomotiven und Reisezugwagen nach amerikanischen Vorbildern. Auch in der Baugröße N orientierte man sich hauptsächlich an Fahrzeugen aus den USA. Entstanden werden außerdem einige Güterwagen und ein CIWL-Schlafwagen für den internationalen Verkehr.

## Roco

Mit einer wahren Flut von Neuheiten wartete Roco auch in diesem Jahr wieder auf. Nach der Württembergischen C erscheint in diesem Jahr mit der Baureihe 042 wieder eine große Dampflokomotive der DB. Die Messemuster zeigten, daß die Arbeiten an diesem prächtigen Modell schon sehr weit vorangekommen sind. Auch bei der noch nicht ganz fertigen Schienenbusgarnitur VT/VS/VB 98 war schon die außerordentlich gute Fertigungsqualität zu erkennen. Mit einer Sonderserie "Stadtbahn Berlin" gratuliert Roco zum Stadtjubiläum. Der Zug



Bild 1: Im neuen Farbkleid der DB: Die 111 068 von Arnold mit zwei Wagen in Lackierung für den IC-Verkehr und einen für den Fernverkehr.



Bild 2: Dampftriebwagen DW 8 (in Ausführung der DRG) von Arnold in N.



Bild 3: Diesellokomotive V 200 001 der DB von Arnold.



Bild 4: Modell der Schnellzuglokomotive 18 505 von Arnold in N.



Bild 5: Kleindiesellokomotive der Baureihe 332 von Arnold.

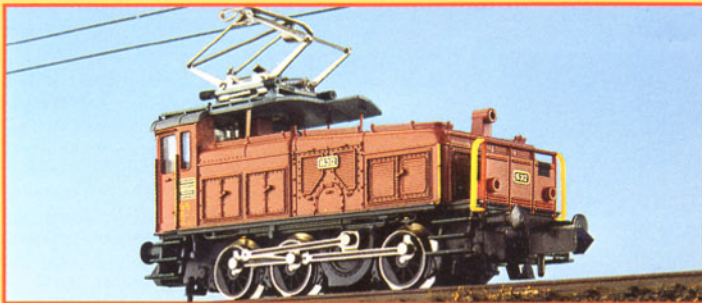


Bild 6: Im Neuheitenprogramm von Arnold ist auch die Ee 3/3 der SBB.



Bild 7: Schnellzugelektrolokomotive Re 4/4 II der Südostbahn von Arnold.



Bild 8: In Baugröße N von Arnold: Tenderlokomotive 232 TC 414 der SNCF.



Bild 9: Elektrolokomotive 111 068 in den neuen DB-Farben von Arnold.



Bild 10: BR 03.10 von Fleischmann in H0 mit geöffneten Triebwerkjalousien.



Bild 11: Handmuster der überarbeiteten Baureihe 01 in H0 von Fleischmann.



Bild 12: Der "Gläserne" in creme/roter Lackierung von Fleischmann "piccolo".



Bild 13: Elektrolokomotive Ae 3/6 der SBB von Fleischmann in H0.



Bild 14: Von Fleischmann in H0: die BR 50 der Deutschen Reichsbahn.



Bild 15: Restaurantwagen der Rhätischen Bahn von L.G.B..

Bild 16: Die sehr schöne 1°C Tenderlokomotive "Spreewaldguste" von L.G.B..



besteht aus einer preußischen T 12 und zwei dazu passenden Einheiten kurz gekuppelter Abteilwagen. Der bayerische Glaskasten der Baureihe 03 und eine entzückende Garnitur zweiachsiger Lokalbahnwagen ist in Arbeit, dürfte aber nicht vor dem Jahresende fertig werden. Als erste Neuheit dieses Jahres erscheint der beliebte "Gläserne" in der neuen enzianblauen Lackierung. Danach folgen die überarbeiteten Modelle der Elektrolokomotiven BR 44 und BR 44<sup>5</sup> sowie zwei Varianten der Diesellokomotive BR 215. Recht umfangreich ist auch das Sortiment österreichischer Fahrzeuge, die zum Bahnjubiläum geschaffen werden. Auch die Modellbahner in Belgien, Frankreich und der Schweiz wurden nicht vergessen. Hier ist an erster Stelle das grüne "Krokodil" zu nennen, das exakt dem Vorbild entspricht und nicht nur eine einfache Farbvariante ist. Die Serie genieteter D-Zug-Wagen der DB wird mit dem AByse 604 fortgesetzt, dessen Vorbild bereits in unserer Ausgabe 1/1987 vorgestellt wurde. Sehr attraktiv ist auch die Sonderreihe der Zirkuswagen, die sicherlich viele Freunde finden wird.

Einen wesentlich geringeren Umfang hat das Neuheitenangebot in der Baugröße N. In Kürze wird die lang erwartete V 200 erhältlich sein, wenig später auch die Baureihe 290 in den Farben ozean-



Bild 17: Wagengarnitur für den Orient-Express von Lilliput in der Baugröße H0.



Bild 18: Nahverkehrspendeltriebzug der SBB von Lilliput in H0.



Bild 19: Güterwagen "Weiacher Kies" in der Baugröße H0 von Lilliput.

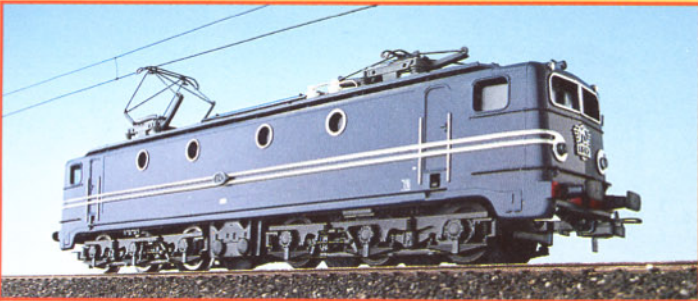


Bild 20: Holländische Elektrolokomotive der Serie 1300 von Lima.



Bild 21: Intercity-Triebwagen der NS (mit Werbeanstrich) von Lima.

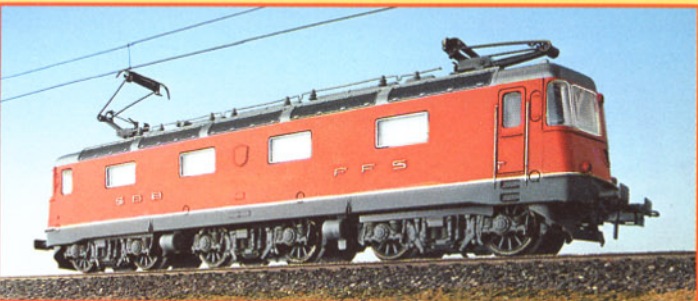


Bild 22: Elektrolokomotive Re 6/6 der SBB im roten Anstrich von Lima.



Bild 23: Elektrolokomotive Serie E 424 der FS von Lima in H0.

Bild 24: Der ALe 601 "Marco Polo" von Lima in H0.





Bild 25: Für englische Eisenbahnfreunde: "Network South East" von Lima in H0.



Bild 26: Eine H0-Neuheit von Lima ist auch "Oor Wullie" der Klasse 37.

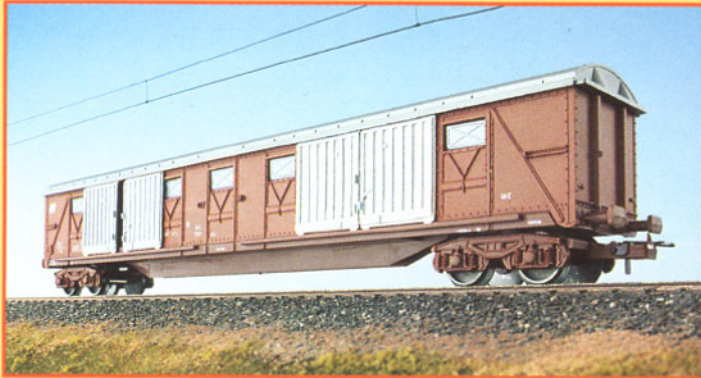


Bild 27: Geschlossener Güterwagen Typ Babss der FS von Lima.



Bild 28: Lokomotive der Klasse 73 "Gatwick Express" in H0 von Lima.

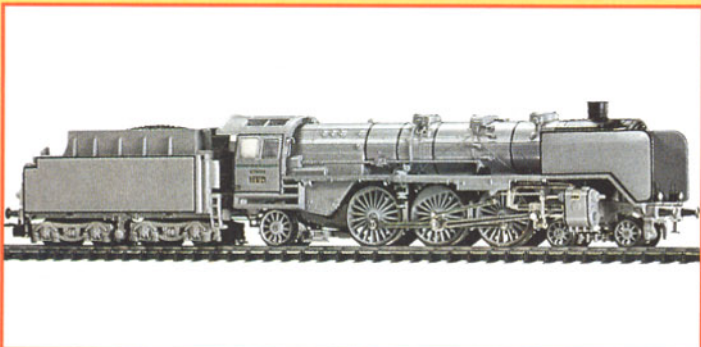


Bild 29: Von Märklin zum Berlin-Jubiläum: 03 124 im Fotografieranstrich.

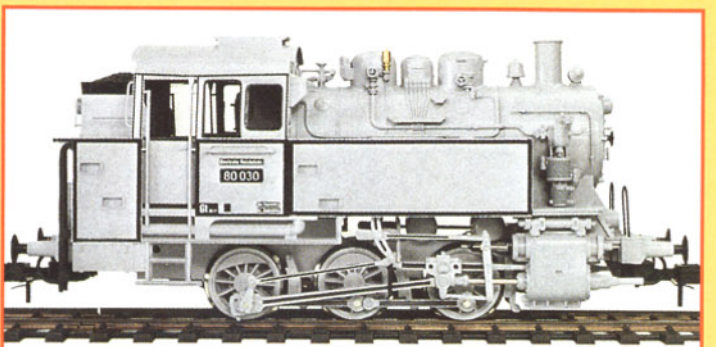


Bild 30: "Die neue 1" von Märklin, vertreten durch das Modell der 80 030.



Bild 31: Die Württ. Klasse C mit entsprechenden Wagen von Märklin in H0.



Bild 32: Zum Berlin-Jubiläum neu von Primex die Berliner S-Bahn!

Bild 33: Neuheit von Piko: Modell der 38 234 in H0.

Bild 34: Güterzugarnitur von Piko in H0 mit Lokomotive der Gattung XIV HT.





Bild 35: Der Henschel-Wegmann-Zug von Rivarossi in der Baugröße H0.



Bild 36: Dieseltriebwagen der Bauart Breda in der Nenngröße H0 von Rivarossi.

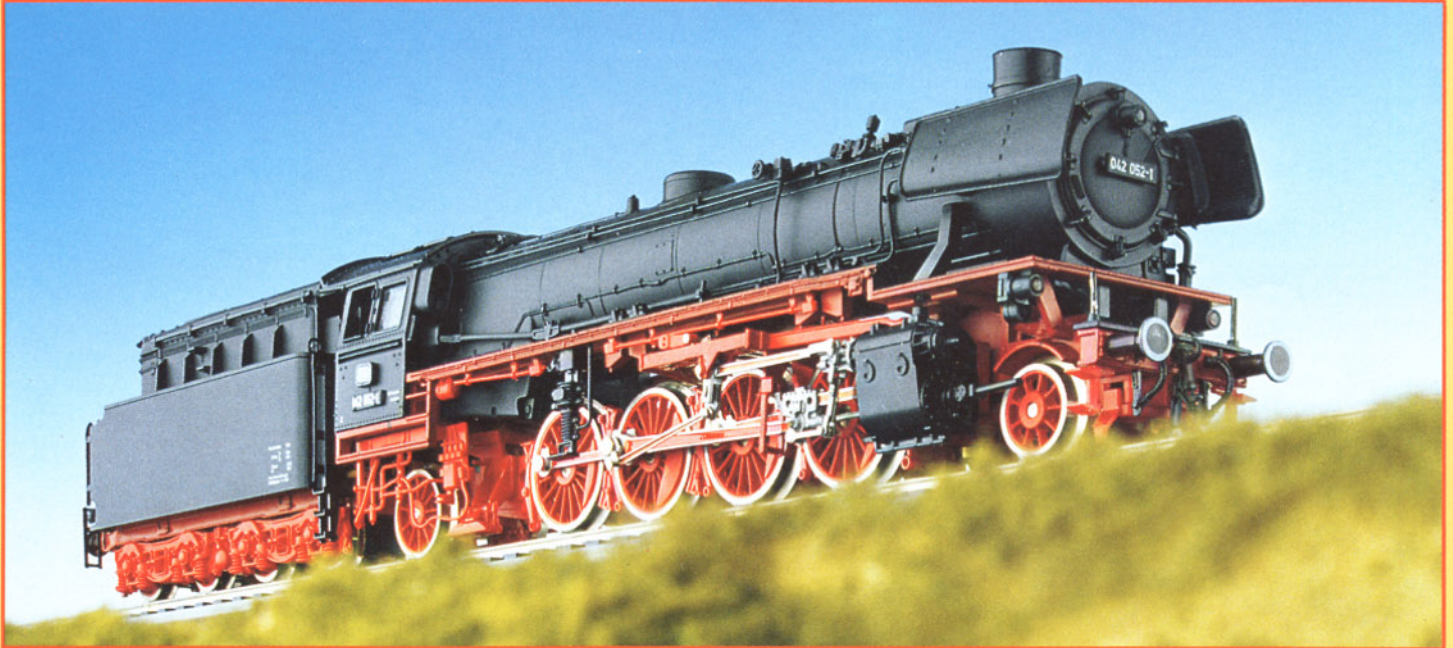


Bild 37: Das prächtige Modell der BR 042 als Messmuster in H0 von Roco.



Bild 38: Dreiteilige Garnitur des Dieseltriebwagens BR VT 98.95 in H0 von Roco.



Bild 39: In "Exklusivausführung": der 1. Kl. Eilzugwagen (Ayse 604) von Roco.



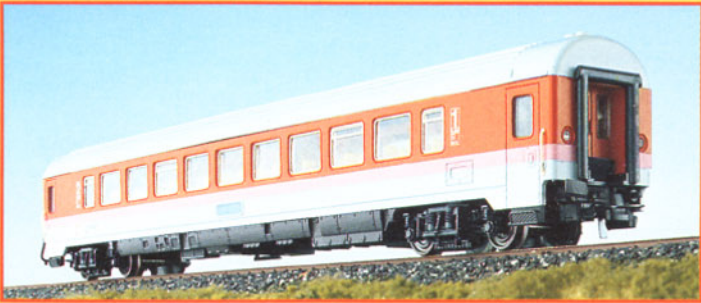
Bild 40: In neuester Vorbildfarbgebung stellt Roco den "Gläsernen" in H0 vor.



Bild 41: Das H0-Modell der 1044.501 von Roco in neuer Farbgebung.

Bild 42: Intercity-Großraumwagen (1:100) in neuester Vorbildfarbgebung.

Bild 43: Gedeckter Güterwagen der ÖBB in der Nenngröße H0 von Roco.



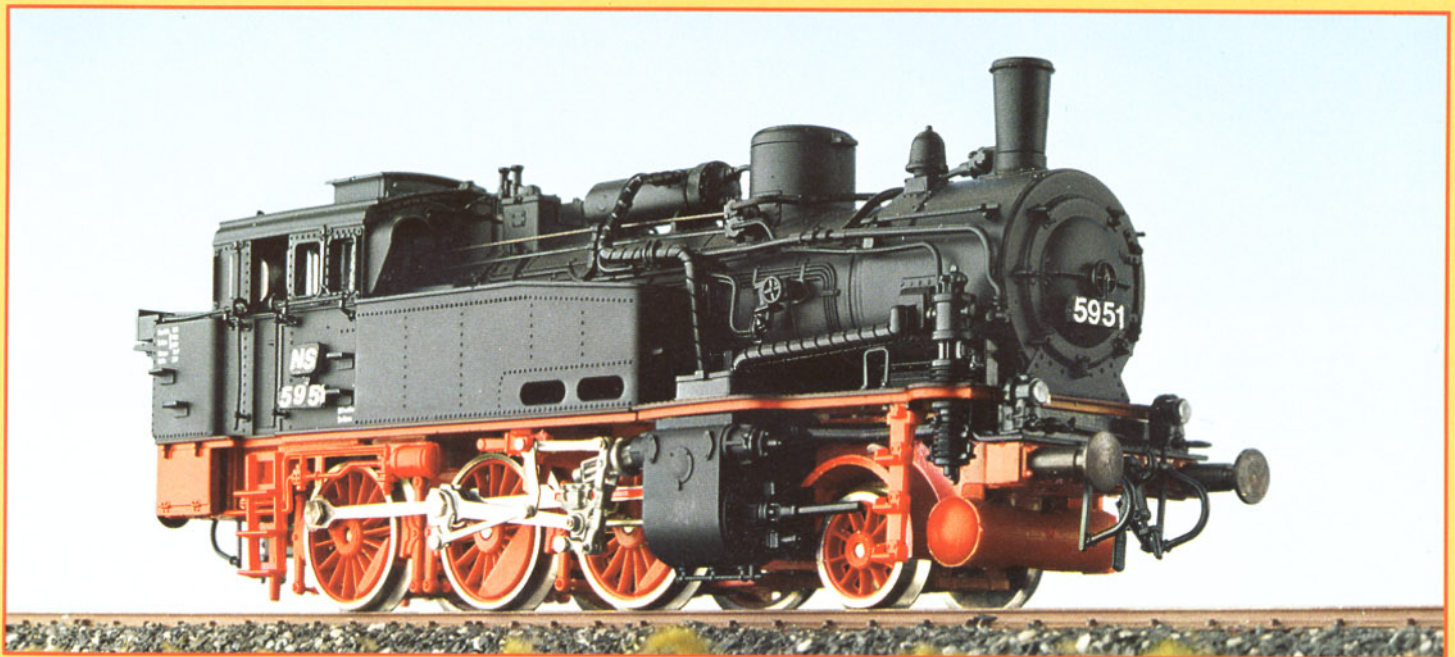


Bild 44: Modellvariante für die Niederländischen Eisenbahnfreunde: Dampflokomotive 5951 der NS von Roco in H0.



Bild 45: Schnellzugwagen der BLS in der Baugröße H0 von Roco.



Bild 46: Leichtbau-Personenwagen der Bauart "Seetal" der SBB von Roco in H0.



Bild 47: Jetzt auch für N-Bahner vorgestellt, die V 200 von Roco.



Bild 48: Spezialgüterwagen "DE HOOP" von Roco in H0.



Bild 49: Schiebewandwagen der NS für den Postdienst von Roco in der Nenngröße H0.



Bild 50: Huckepack-Wagen mit Sattelaufleger "Frans Maas" von Roco in H0.

Bild 51: Das Roco/Preiser Zirkus-Set. Das Set I enthält vier Rungenwagen, ...



Bild 52: ... das Zirkus-Set II drei gedeckte Güterwagen und einen Spezialwagon.





Bild 53: Die neuen Orient-Express-Wagen von Minitrix.



Bild 54: Von Minitrix vorgestellt: die 120 103 in neuem Farbkleid der DB.



Bild 55: Modell der Baureihe 193 von Minitrix.



Bild 56: Überarbeiteter Einheitsabteilwagen der früheren Deutschen Reichsbahn von Trix.



Bild 57: Glaskasten mit bayerischen Personenwagen von Minitrix.

blau/beige. Hinzu kommen auch noch zwei Tief-ladewagen und einige Fahrzeuge nach Vorbildern aus der Schweiz. Feldbahnlokomotiven und dazu passende Wagen bereichern das Schmalspurprogramm. Beim Zubehör sind ein neuer Regeltransformator mit Impulsbreitensteuerung und der "Walk-Around-Regler" WAC 2000 zu erwähnen. In Vorbereitung befindet sich außerdem ein H0-Unterflurkupplungsgleis.

## Trix und Minitrix

Echte Neuheiten in der Baugröße H0 sind der dreiteilige Oldtimer Triebwagen ET 89 und je eine Serie zwei- und vierachsiger Kesselwagen. Überarbeitet wurden die alten zweiachsigen Einheitsabteilwagen der früheren Deutschen Reichsbahn und der dazu passende Gepäckwagen. Farbvarianten sind die verschiedenen CIWL-Wagen und die E 36 in grauer Reichsbahnlackierung. Ein preußischer Güterzug mit vier Wagen und der Tenderlok T 13 ist der Beitrag von Trix zum Berliner Jubiläum. Neu bei Minitrix sind die 120 103, die im Sommer erscheinen wird, und die Ellok der Baureihe 193, die für Herbst vorgesehen ist. Ebenfalls im Herbst soll der neue aus drei Wagen bestehende S-Bahn-Wendezug Rhein/Ruhr zur Auslieferung gelangen. Für das Frühjahr sind zwei bayerische Personen-

wagen des Baujahres 1910 und ein kombinierter Gepäckwagen des Baujahres 1914 vorgesehen, alle drei in Reichsbahnausführung. Als Maschine der Epoche III darf man im Sommer die Tenderlok der Baureihe 85 erwarten. Gleich drei weitere Ausführungen des Glaskastens sind in Arbeit, ein bayerischer, ein österreichischer und einer der Deutschen Bundesbahn. Einige neue Güterwagen und zahlreiche Farbvarianten von Reisezugwagen erweitern das Angebot in der Baugröße N.

## Die kleineren Hersteller

Aus Platzgründen ist es uns nicht möglich, auch die kleineren Modellbahnhersteller einzeln mit ihrem Neuheitenangebot vorzustellen, obwohl auch hier eine Reihe interessanter Neuheiten im Angebot sind. Wir müssen uns darauf beschränken, einige Modelle im Bild vorzustellen und in der jeweiligen Bildunterschrift auf den Hersteller zu verweisen. Bei Erscheinen der Modelle werden wir gegebenenfalls nochmals auf die eine oder andere Neuheit eingehen.

## Modellbahnzubehör

Von der Firma **Brawa** wurde ein H0-Modell der hölzernen Kleinbekohlung von Spalt vorgestellt. In

der endgültigen Ausführung wird das Modell in Weißmetall auf einer Grundplatte aus Gießharz gefertigt. Passend dazu gibt es einen Entschlackungsbansen aus Weißmetallguß mit Schürhaken-gestell in Messingausführung.

Weiterhin wurden unter anderem Straßenleuchten nach Kölner und Münchener Vorbildern in H0 und N sowie eine Uhr auf einem Mast gezeigt, deren Vorbild auf vielen Rangierbahnhöfen zu finden ist.

Faller stellte in der Baugröße H0 ein sehr umfangreiches Neuheitenprogramm vor. Das Exklusivmodell 1987 stellt eine sechsständige Hauptfeuerwache mit mächtigem Schlauchtrockenturm und repräsentativem Hauptgebäude im Stil der Jahrhundertwende dar. Daraus abgeleitet ist ein Rathaus mit dreistöckiger Feuerwache und ein kleinstädtisches Kaufhaus.

Aus sechs unterschiedlichen Gebäudebausätzen besteht eine neue Serie "Gartenstadtsiedlung" im Stil der in den 20er Jahren in vielen Städten entstandenen Arbeitersiedlungen.

Die Bw-Zubehörserie wird erweitert durch ein Kompressorhaus mit Rohrblasgerüst und Schürhaken-gestell sowie einem Öllager mit Dieseltankstelle und Ölkran.

Passend zum Riesenrad kommt ein Kettenkarussell, das komplett mit Antriebsmotor geliefert

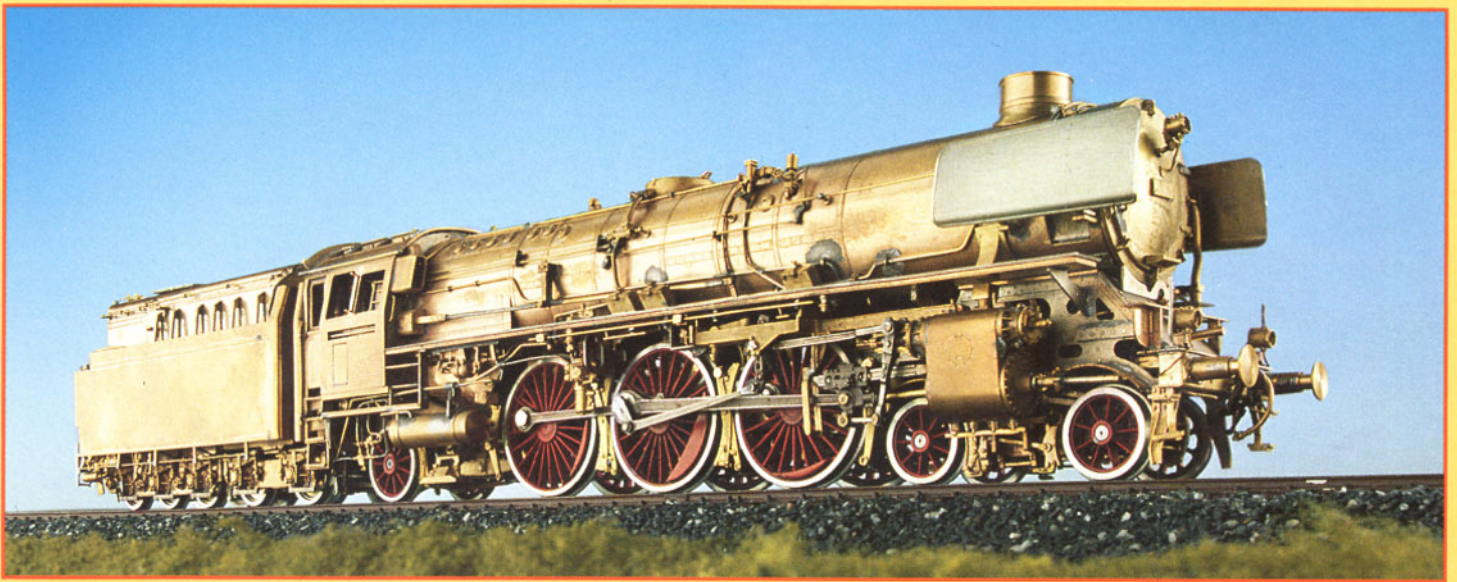


Bild 58: Verspricht ein Supermodell zu werden: die noch unlackierte Schnellzuglokomotive der Baureihe 012 von Lemaco in H0.



Bild 59: Von Lemaco wurde der im Sommer lieferbare ETA 176 in H0 vorgestellt.



Bild 60: Triebwagen Mcb 3 der Salzburger Lokalbahn von Günther in H0.

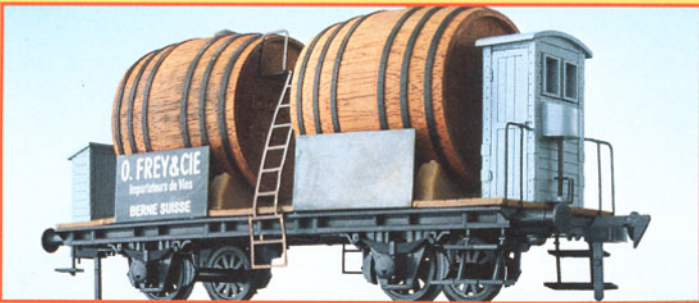


Bild 61: Biller Bahn (vormals RaiMo) stellt diesen Weinwagen in 0 vor.



Bild 62: Neu von Jouef (Vertrieb: Klein, Weinheim) ist dieser Güterwagen.



Bild 63: Von Metropolitan jetzt auch in Deutschland erhältlich: 56 951 in H0.

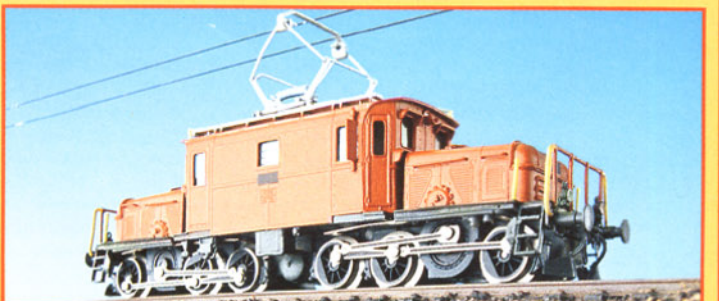


Bild 64: Von Reitz wird in Handarbeit das Seetal-Krokodil in N gefertigt.



Bild 65: Neu von Elektrotren ist ein Spezialwagen für Papierrollen in H0.



Bild 66: Von Sommerfeldt ist die H0-Fahrleitung für Belgien.

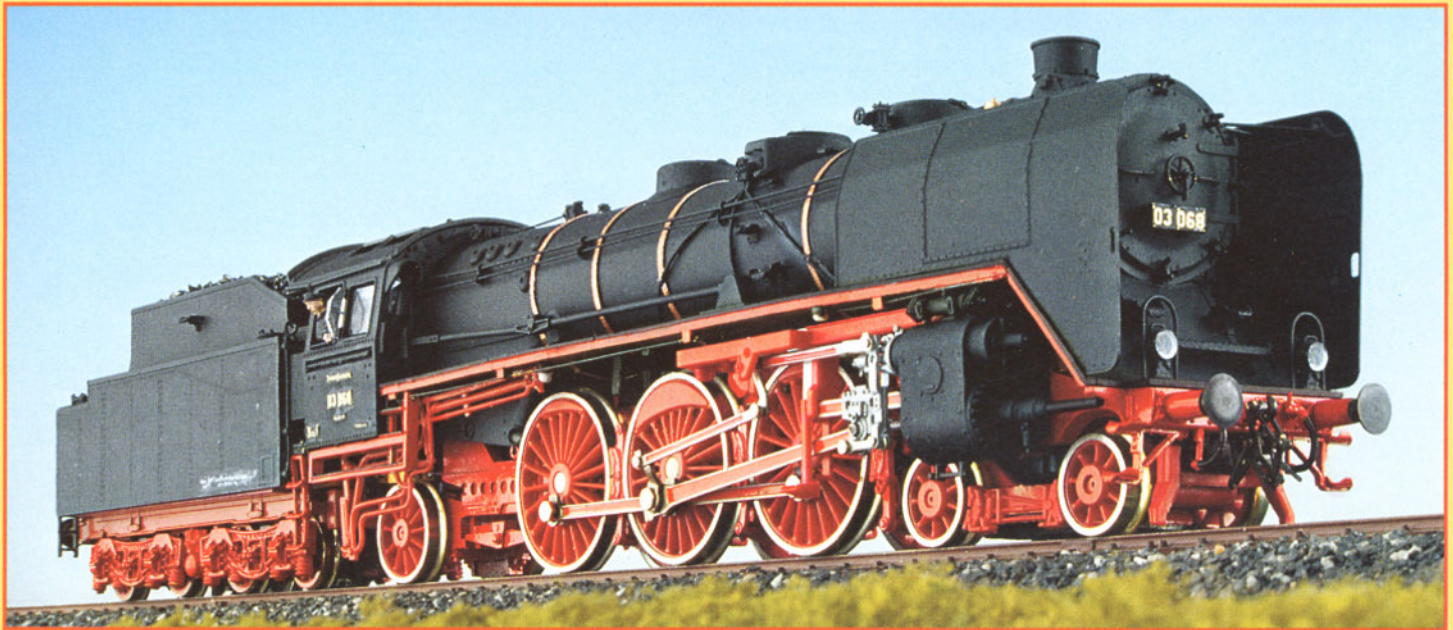


Bild 67: Auf der Basis der Roco BR 01 liefert Weinert einen Umbausatz für die 03 068 in H0.

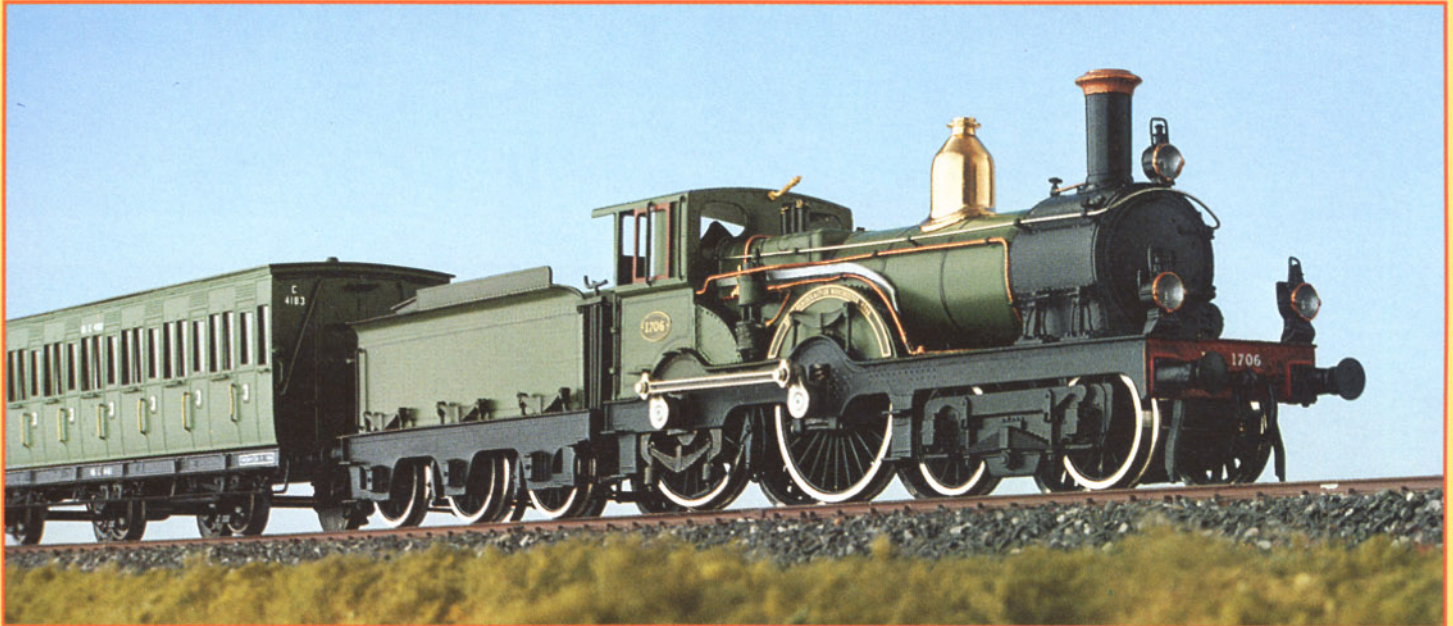


Bild 68: Neu von Philtrain ist die NS 1706, die in Handarbeit gefertigt wird.



Bild 69: Von Phildie ist die Fahrleitung der NS in N.



Bild 70: Messingmodell der NS-Diesellokomotive (Serie 2400) in N von Phildie.

wird. Zur weiteren Ausgestaltung eines Kirmesplatzmotivs bringt Faller zwei Bausätze mit Kirmes- bzw. Marktbuden.

In der Baugröße N stellte Faller die bereits in H0 bekannten Kirchen als Dorfkirche und Klosterkirche vor. Ebenso wie in H0, werden die Siedlungshäuser "Gartenstadt" auch in Baugröße N in drei verschiedenen Ausführungen vorgestellt.

Die Firma Heki steigt mit einem neuen Gleisbildstellwerk und entsprechenden Steuermodulen in die elektronische Modellbahnsteuerung ein. Das System wurde nach Angabe der Firma in Zusammenarbeit mit einem professionellem Modellbahnanlagenbauer entwickelt und soll sich als Prototyp bereits an einer Großanlage auf der Deutschen

Leistungsschau '84 in Tokio bewährt haben. Im Modellbäume-Programm präsentiert Heki einige Neuheiten, unter denen besonders die Fichten der "Realistic"-Serie hervorstechen. Abgerundet wird das Neuheitenangebot durch einige Spezialwerkzeuge für die Anlagengestaltung.

Erfreulicherweise stellte Kibri in diesem Jahr einige interessante Gebäudeneuheiten in Baugröße Z vor. Die bereits aus der Baugröße H0 bekannte Fabrikanlage aus der Gründerzeit wird nun in Z gefertigt, ebenso die Siedlungs- und Werkwohnhäuser aus den 20er und 30er Jahren. In H0 zeigte Kibri zwei ländliche Feuerwehrhäuser, eine Hochhaus-Baustelle und einen Baustellen-Zubehörsatz. Außerdem wurde ein ländliches Set

"Emmental" im Schweizer Stil, bestehend aus Bahnhof, Käserei, Wohnhaus und Speicher vorgestellt.

In N kommt ein mittelstädtischer Bahnhof und ein Volksbankgebäude, außerdem ein Bahnhofs-Set "Munderkingen", das in ähnlicher Form bereits in H0 vorhanden ist.

Von MZZ kommt in H0 und N ein dreidimensionaler Papierbausatz einer alten Brandwache um 1900 sowie als Hintergrundkulisse eine Brandwache um 1936.

Interessant für Anlagen- und Dioramenbauer ist das relativ preiswerte Waldsortiment aus präparierten Naturpflanzen, das einen sehr realistischen Eindruck macht. Die Serien der Miniatur-



Bild 71: Das Exklusivmodell 1987 von Faller: die Hauptfeuerwache im Stil der Jahrhundertwende.



Bild 72: Siedlungshaus "Gartenstadt" in der Baugröße H0 von Faller.



Bild 73: Das "Knusperhaus" entstammt dem Marktbusenst von Faller in H0.

Bild 74: Fabrikanlage von Kibri in Z, bestehend aus Hauptgebäude, Shedhalle, Kesselhaus mit Kamin und Zaun mit Toren.



autos in N und Z wurde um einige interessante Nutzfahrzeuge erweitert.

Das Neuheitenangebot von POLA ist in diesem Jahr nicht sehr umfangreich, da die meisten der vorgestellten Modelle bereits früher angekündigt waren. Herausragende Neuheit in H0 ist ein Jugendstil-Haus, von dem allerdings nur ein wenig informatives Handmuster zu sehen war. In Baugröße II (POLA-LGB) wurde ein Schrankenwärter mit Blechhütte als Neuheit neben anderen bereits früher angekündigten Modellen vorgestellt.

Von Revell wurden für 1987 einige, insbesondere für norddeutsche Modelleisenbahner interessante Gebäude-Neuheiten in Aussicht gestellt, von denen allerdings nur Vorbildfotos zu sehen waren.

Die Firma VOLLMER zeigte in H0 ein Modell des Bahnhofs Benediktbeuren in ansprechender Ausführung. Weitere Neuheiten sind eine sehr hübsche Sägemühle mit Wasserradantrieb, ein Schwarzwald-Bauernhaus und ein reich detailliertes Forsthaus.

In Baugröße N stellte VOLLMER das Stellwerk "Wiesbaden" sowie einen einständigen und einen zweiständigen Loksuppen vor. Weitere N-Neuheiten sind der Gasthof mit Metzgerei und Biergar-



Bild 75: Brawa stellte ein H0-Modell einer Kleinbeköhlung vor.

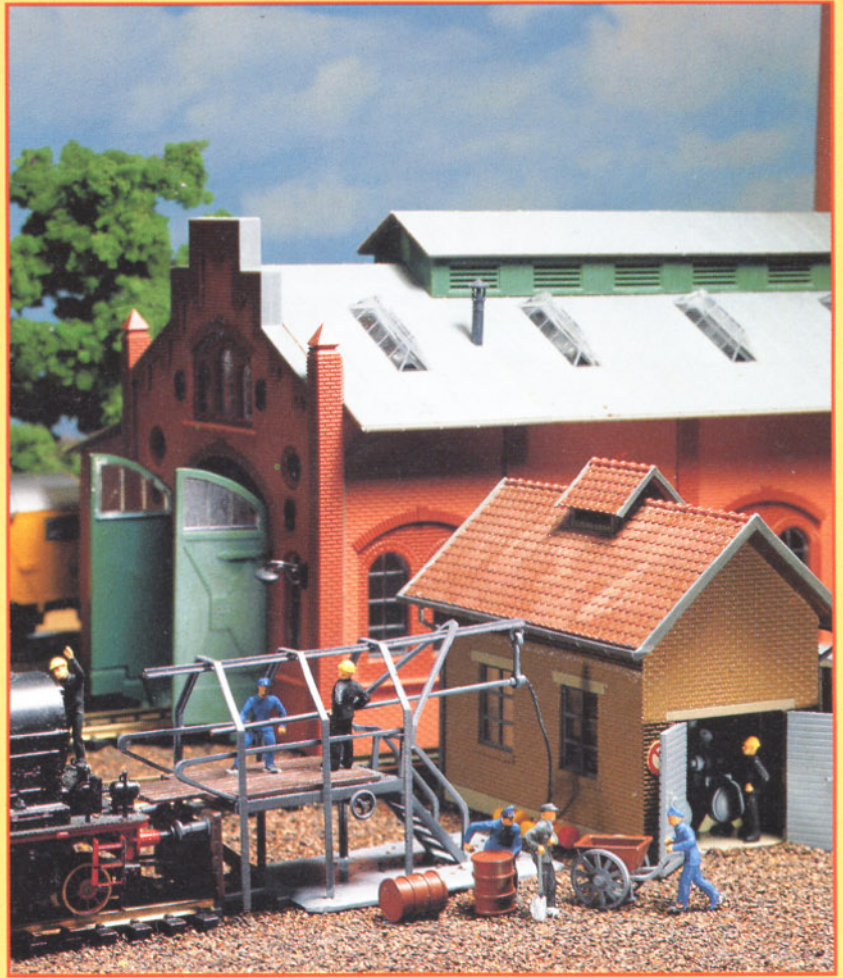


Bild 76: Kompressorhaus und Rohrblasgerüst von Faller in der Baugröße H0.



Bild 77: Ein "Meister-Modell" von Pola ist das Jugendstilhaus in H0.



Bild 78: Sägemühle mit Wasserradantrieb von Vollmer in der Baugröße H0.



Bild 79: Von Pola für die L.G.B.: Schrankenwärter mit Blechhütte.



Bild 80: Neu von Vollmer ist das H0-Modell des Bahnhofs in Benediktbeuren.



Bild 81: Ebenfalls in der Baugröße H0 stellte Vollmer dieses Forsthaus vor.



Bild 82: Neu von Preiser sind die Buden für den Weihnachtsmarkt in H0.

ten und der Ratskeller, die bereits als H0-Modelle bekannt sind, sowie ein Fachwerkdorf, bestehend aus Kirche und drei ländlichen Gebäuden. Ein umfangreiches Neuheitenprogramm, sowohl auf dem Gebiet der Miniaturfiguren als auch bei den Modellfahrzeugen, stellte **Preiser** vor. Stellvertretend für die Neuheitenfülle zeigen wir einige der

Modelle im Bild. Bei Erscheinen im Handel werden wir nochmals auf alle Neuheiten eingehen.

### Modellfahrzeuge

Auch die Modellfahrzeug-Hersteller zeigten ein großes Neuheiten-Angebot in Baugröße H0. Auch hier ist es uns aus Platzgründen nicht möglich, auf

alle Neuheiten der Firmen **Albedo**, **Herpa**, **Kibri**, **Roco** und **Roskopf** einzugehen. Wir versuchen, von diesen Herstellern im Bildteil einen repräsentativen Ausschnitt aus dem Neuheitenprogramm zu zeigen. Im "Schaufenster der Neuheiten" werden wir über die Modelle nach Auslieferung ausführlich berichten. **HO/PS**

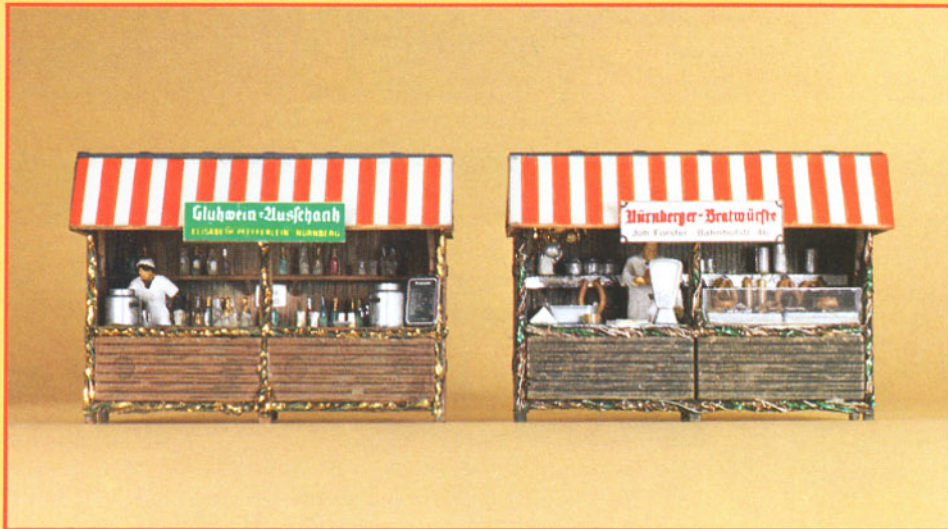


Bild 83: Zwei weitere Weihnachtsmarktuden von Preiser in H0.



Bild 84: Britischer "Bobby" und Passanten von Preiser.



Bild 85: Carabinieri in H0 von Preiser.



Bild 86: Preisers H0 Franziskanermönche.



Bild 87: Passanten in winterlicher Kleidung in H0.



Bild 88: Neu von Preiser: Schweizer Waldzollstelle in H0.

Bild 89: Der Dreiseitenkipper THW LAK 1113 B/36 von Preiser.



Bild 90: Magirus F 150 D 10 A mit Kompressor Irmer + Elze.





Bild 91: Fahrschulwagen der Feuerwehr von Preiser in H0.



Bild 92: Schaum-Wasserwerfer-Fahrzeug Magirus F Mercur 125 A von Preiser.



Bild 93: Neu von Albedo: MAN 750 L Hängerzug.



Bild 94: MB 311 FW Neviges/Velbert von Albedo.



Bild 95: Albedo stellt den MB Hängerzug "Brauhaus Tegernsee" vor.



Bild 96: MAN Schaustellermaschine "Zirkus Krone" von Albedo.



Bild 97: Neu von Herpa: BMW 325i Cabriolet.



Bild 98: Der BMW 735i in H0 von Herpa.



Bild 99: MB "Mercedes Ersatzteil-Express" als H0-Modell von Herpa.



Bild 100: MB Schwerlastzugmaschine "Schlopp" von Herpa.



Bild 101: Der Scania Kippsattelaufleger von Herpa in H0.



Bild 102: Neu von Roskopf ist der Mercedes LN 2 Sattelzug "Schenker".



Bild 103: Mercedes Feuerwehr LF 8 von Roskopf in H0.



Bild 104: Mercedes Tanksattelzug von Roskopf in H0.



Bild 105: Roskopf-Neuheit 1987: Renault Weintanker.



Bild 107: Magirus Winterdienstfahrzeug mit Streuaufsatz und Schneepflug von Roco.



Bild 109: "Dreierbrückenzug" mit Magirus M Sattelzugmaschine von Roco.

Bild 111: Baumaschinentransport mit einer Steyr 91 Zugmaschine (Bagger als Bausatz) von Roco.



Bild 106: Neu von Kibri: Gittermastkran "Gottwald" AK 850.



Bild 108: Magirus M Feuerwehrdreileiter Dik 2312 von Roco.



Bild 110: Neu von Roco: Magirus Baustellenfahrzeug mit Absetzkipper.

Foto 16: Werkfoto L.G.B.  
 Fotos 29 und 30: Werkfoto Märklin  
 Fotos 71 bis 73 und 76: Werkfoto Fallner  
 Fotos 74 und 106: Werkfoto Kibri  
 Fotos 77 und 79: Werkfoto Pola  
 Fotos 78, 80 und 81: Werkfoto Vollmer  
 Fotos 82 bis 92: Werkfoto Preiser  
 Fotos 93 bis 96: Werkfoto Albedo  
 Alle anderen Fotos: W. Kosak.

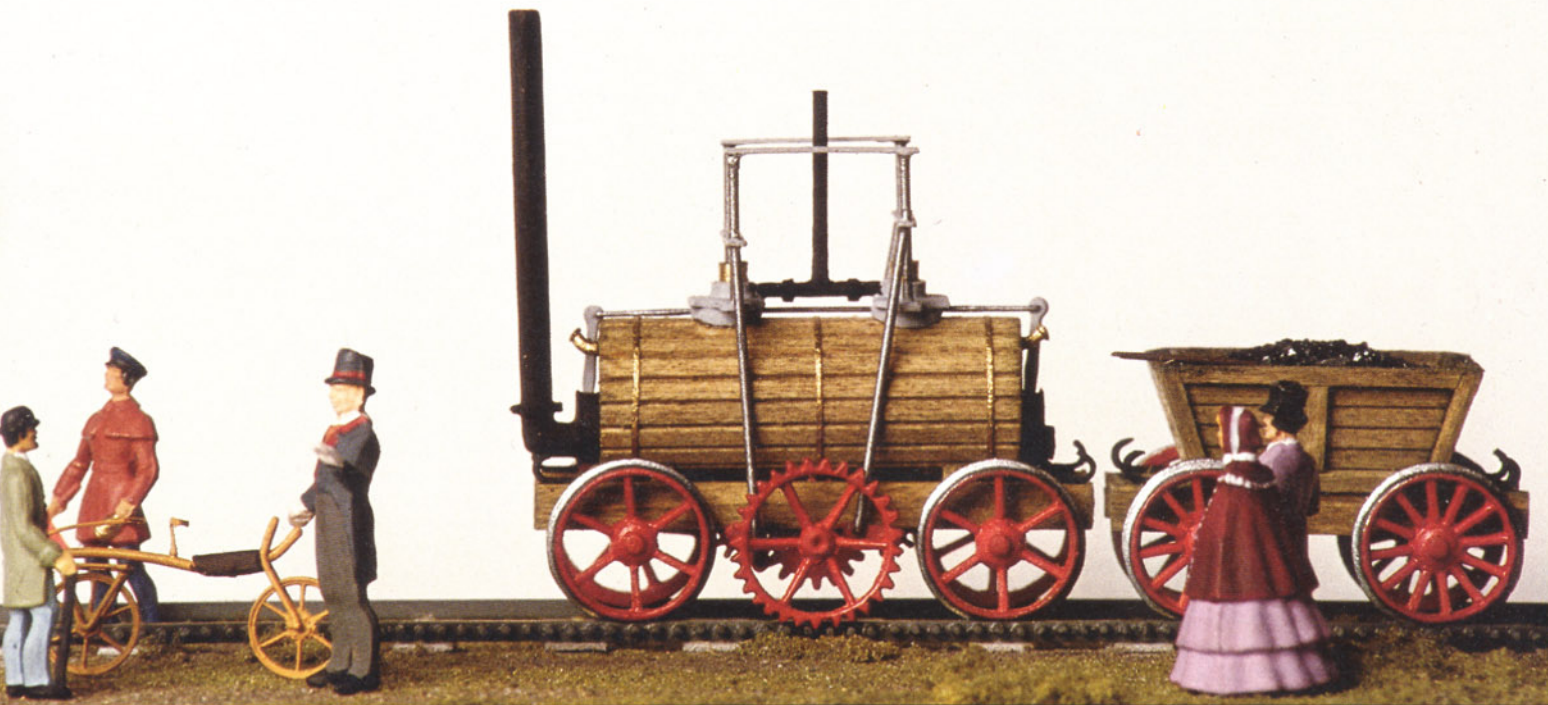


Bild 1: Die erste in Deutschland gebaute Lokomotive steht in Berlin für eine Probefahrt bereit.

## 170 Jahre Berliner »Lokomotivbau«

Wie hieß es da vor gut einem Jahr in unserem Eisenbahn-Journal 1/1986 unter dem Titel "Epochegerechtes Zubehör" doch u.a.: "Unsere erste Lok fuhr in Berlin". Eine Probefahrt absolvierte sie, aber an ihrem vorgesehenen Einsatzort, der Königshütte in Oberschlesien, kam sie nur als ortsfeste Dampfmaschine in Dienst. Und weshalb? Weil das Treibzahnrad der nach dem englischen Blenkinsops-Prinzip gebauten Lokomotive mit der Verzahnung am vorhandenen Gleis ebensowenig übereinstimmte wie die Spurweite.

Wie dieses erste funktionsfähige Maschinen aus der "Ur-Epoche", der Epoche "0" (oder wie immer man die Zeit zwischen 1816 und 1860/1870 nennen will) wirklich aussah, ergründete unser Leser, Herr P. Dresselhaus. Er stieß dabei auf eine alte Zeichnung mit Maßangaben, die es ihm ermöglichten, ein ganz entzückendes Modell in Baugröße H0 nachzuempfinden.

Daß es Herrn Dresselhaus bestens gelungen ist, epochegerechtes Zubehör nachzubauen, beweisen die Abbildungen. Herr Dresselhaus kommentiert dazu: "... um das Ganze auf einem Mini-Diorama mit entsprechender Umgebung darzustellen, habe ich auf ein weiteres denkwürdiges Ereignis zurückgegriffen. Im gleichen Jahr 1816 erfand Freiherr von Drais das Vorbild des heutigen Fahrrads, das sogenannte Laufrad, auch "Draisine" genannt. Man sieht auf dem Diorama den Freiherrn gestenreich seine Erfindung vorstellen, während im Hintergrund

die wirklich erste Lokomotive Deutschlands auf ihrem Gleis mit entsprechender Zahnstange zur Probefahrt bereit steht.

Beim Vorbild versuchte man sich, nach dem Mißerfolg im Jahre 1816, an einer zweiten Maschine. Diese sollte an die Saargrubenverwaltung geliefert werden. Die Lokomotive

wurde in Kisten verpackt ins Saarland geliefert. Mit einem ordnungsgemäßen Zusammenbau der Maschine waren die dortigen Techniker aber überfordert, und so ist auch die zweite Lokomotive in Vergessenheit geraten.

HM/P. Dresselhaus

Bild 2: Herr Dresselhaus fertigte dieses entzückende H0-Modell nach alten Zeichnungen an.

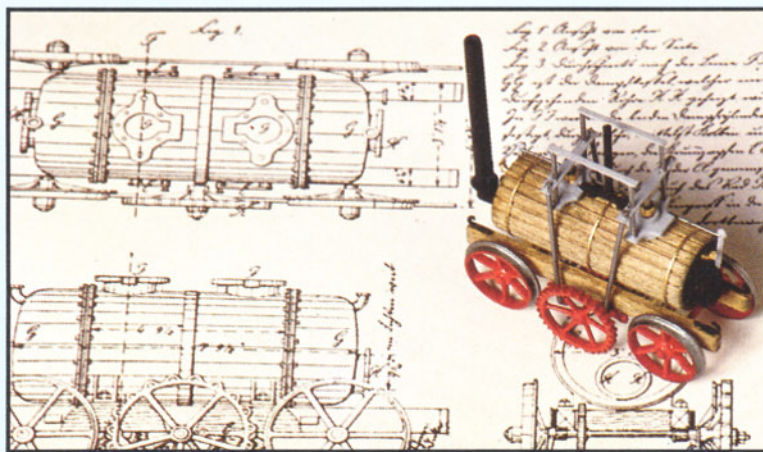
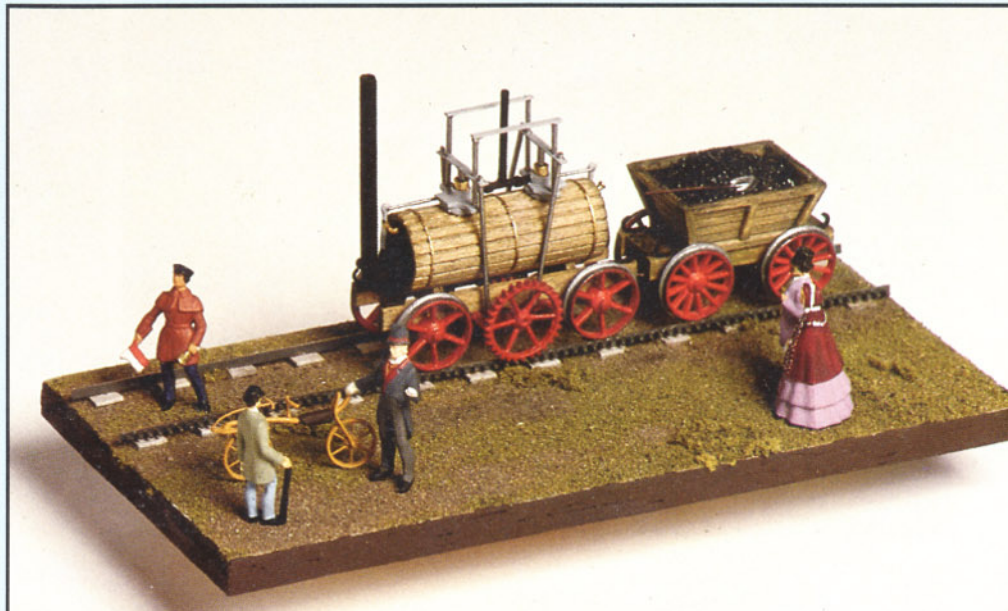


Bild 3 (links unten): Der Freiherr von Drais stellt gestenreich seine Erfindung, das Laufrad vor.

Bild 4: Ansicht des kleinen Dioramas mit der Lokomotive sowie der Personengruppe um den Freiherrn von Drais.  
Alle Fotos:  
M. Franke

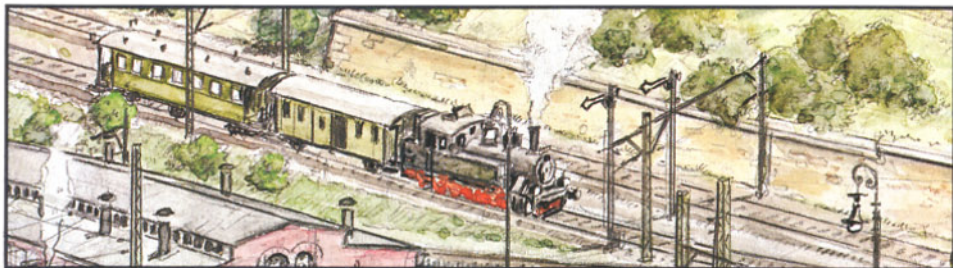




Zusammen mit der großformatigen Ansicht aus Eisenbahn-Journal 1/1987 ergänzt diese Zeichnung den ersten Anlagenabschnitt. Zahlreiche Gleisverbindungen konzentrieren sich hier im Vorgebirge. Optisch voneinander getrennte Streckenteile führen in die alpine Bergwelt; mit Hilfe der bereits veröffentlichten Gleisübersicht (siehe Ausgabe 1/1987) lassen sich die einzelnen Verbindungen nachvollziehen.

Die Hochgebirgstrasse führt durch die Schutzgalerie, überquert auf steinigem

Viadukt das enge Tal und zieht sich den Hang entlang zum vorderen Teil des Anlagenprojekts. Dieser Richtung folgt auch der in weitem Bogen das Bahnhofsgelände verlassende andere Schienenstrang. Die steilen Hänge des Talkessels sind unmittelbar gegen die Hochgebirgs-Hintergrundkulisse modelliert und verhindern so Einsichtnahme in den kreisförmigen Gleisverlauf (gute Zugänglichkeit zu den verdeckt verlegten Gleisen sei dringend empfohlen). Die beiden, die linke Brücke unterquerenden



Trassen sind dahinter durch eine doppelte Kreuzungsweiche miteinander verbunden. Sie liegt bereits im Tunnelbereich – jedem Gleis ist ein eigenes Portal zugeordnet. Der links sichtbare kurze zweigleisige Streckenabschnitt gestattet erweiterte Fahrmöglichkeiten – einerseits Rundkurse um Gebirgsmassive, zum anderen direkte Fahrt zu Tal oder in Richtung Betriebsbahnhof. Den Bahnhofsgleisen vorgelagert sind die Wohnungen der Bahnbediensteten und die Anlagen der Hobbygärtner. Ein kritischer Punkt bleibt die niveaufreie Gleiskreuzung in Höhe der kurzen Blechträgerbrücke, der sich gerade ein von einer 44er geführter Güterzug nähert. Da eines der Streckengleise stetig steigt, das andere fällt, dürfte aber auch auf verhältnismäßig kurzer Gleislänge eine ausreichende Durchfahrthöhe erreicht werden, selbstverständlich bei maximal abgesenkter Oberleitung. Der sichtbare Bereich des Bahnbetriebswerkes bleibt den Dampflokomotiven vorbehalten. Eine Oberleitung entfällt daher. Nur im rechten Teil des Projekts (Ansicht aus Ausgabe 1/1987) sind Abstellmöglichkeiten für Elektrolokomotiven vorgesehen. Einige Kurzgleise sind von Fahrzeugen, wie sie für ein Bahnbetriebswerk charakteristisch sind, belegt. Zum Lokomotivschuppen gehört eine kleine Werkstatt, die dem Gebäude seitlich zugeordnet wurde. Von den Lokbehandlungsanlagen ist die Rampe der Notbekohlung im Bild gerade noch sichtbar. Ansonsten ist's z.Zt. ziemlich ruhig hier, der Lokbestand ist voll ausgelastet. In Abänderung der bereits veröffentlichten Bw-Ansicht, ist der Ringschuppen nun grau eingefärbt und entspricht so besser dem typischen Milieu.

Die Gleisübersicht des Bahnhofs, dem optischen Mittelpunkt unseres Großprojekts, folgt in einer der nächsten Journalausgaben.

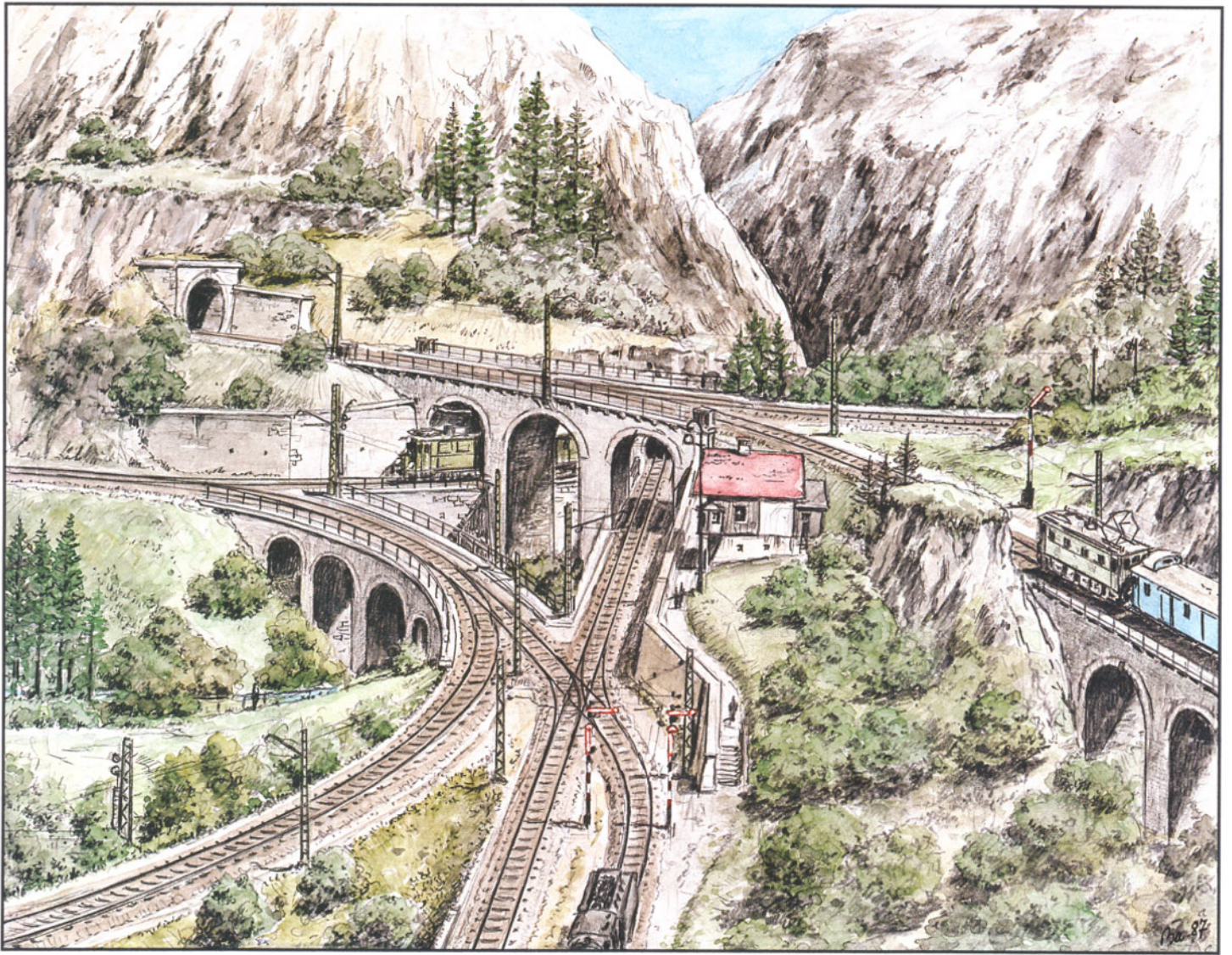
R. Barkhoff



## Innsbruck – Garmisch- Sonderausgabe IV/86

Auf über 140 Fotos, davon 63 in Farbe, finden auch Sie die ideale Ergänzung zu unserer Serie »Karwendelbahn«



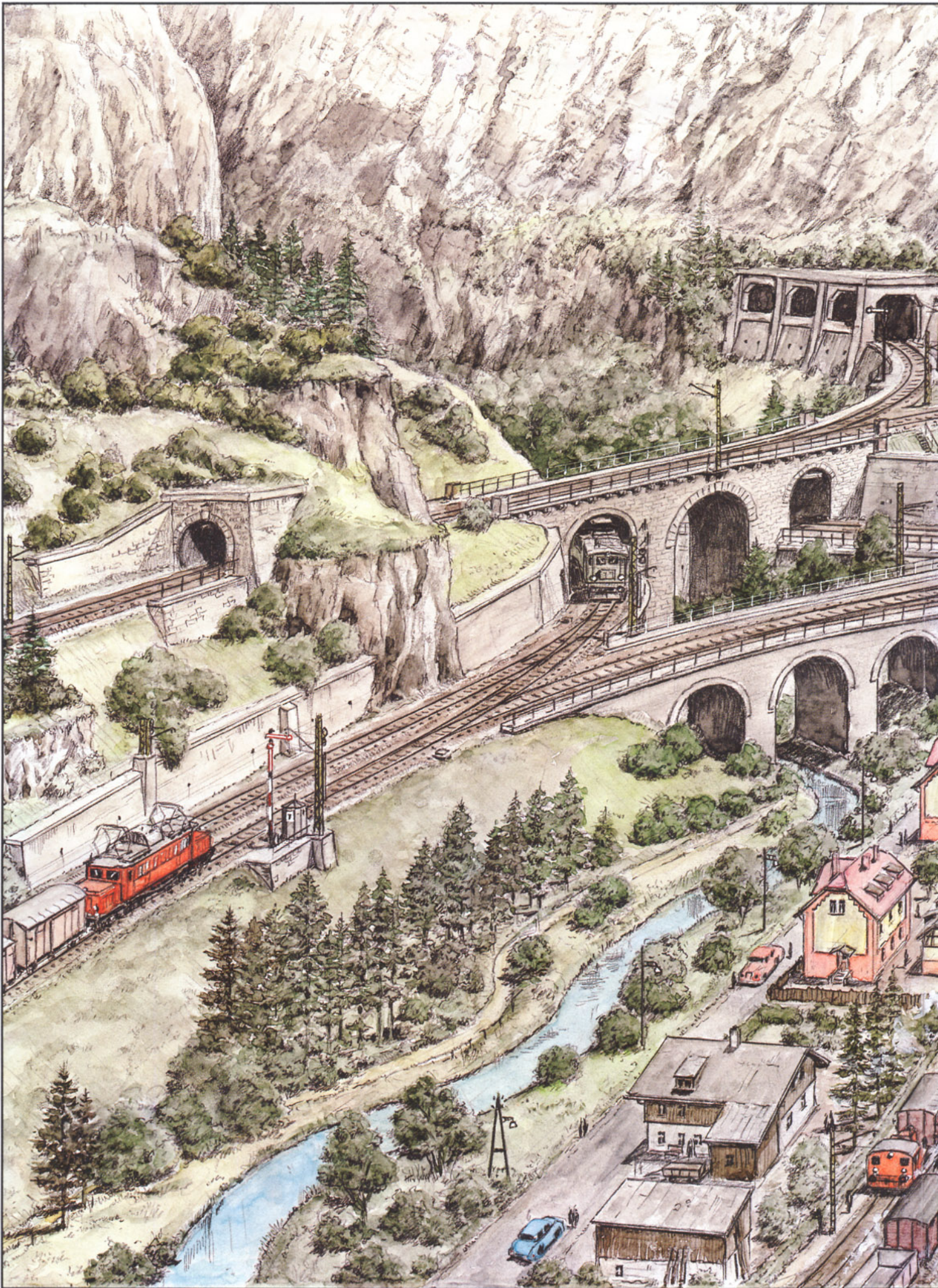


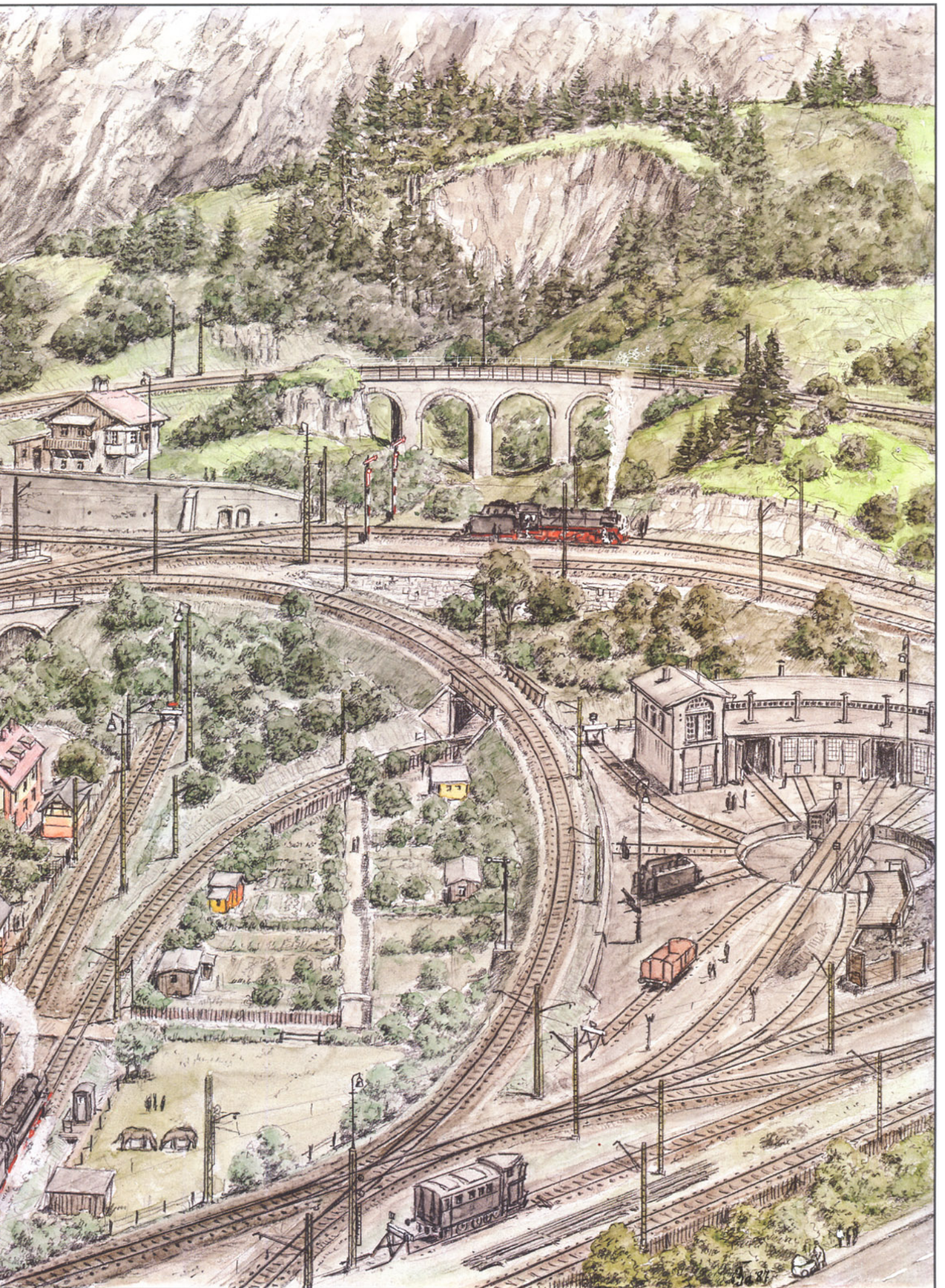
## *Partenkirchen – Reutte*

Motive«. Und dies zum Preis von nur 16,80 DM.

**H. Merker Verlag**









**Bild 1:** Die Anlage von Herrn Köhler zeichnet sich durch einen hohen Spiel- und Freizeitwert aus. Die nicht epochenrichtige Gittermastleuchte wird bald durch die neuen Bw-Leuchten von Brawa ersetzt werden.

## Anlagenmotive aus den 30er Jahren

Seit fast 10 Jahren arbeitet Herr Köhler an seiner Rundumanlage mit den recht respektablen Schenkelmaßen von 3 bzw. 4 m; Platz dafür hat sich im Keller gefunden. Im Verlauf von zehn Jahren ändert sich so manches; – nicht zuletzt oft auch der persön-

liche Geschmack und/oder auch die finanziellen Mittel, die man in Gestaltungsdetails zu investieren bereit ist. Deshalb hat die Anlage von Herrn Köhler immer wieder einschneidende Veränderungen erfahren: angefangen damit, daß die Wasserkräne durch

vorbildgetreuere von Bochmann & Kochendörfer ersetzt und nachträglich Entschlackungsanlagen von Faller und Vollmer eingebaut wurden.

Das Bahnbetriebswerk wurde also bereits mehrfach umgebaut und erweitert. Als

**Bild 2:** Bekohlungs- und Besandungsanlage des Betriebswerkes. Die Grundplatte des Stellwerks kann mit etwas feinem Sand, auf den man ein Leim-Wasser-Gemisch träufelt, spaltenfrei auf den Anlagenrund gesetzt werden.





Bild 3: Der große 12ständige Ringlokschuppen dient sowohl als Blickfang als auch zur Präsentation der umfangreichen Fahrzeugsammlung.

nächstes ist, auch aufgrund von Anregungen aus dem Eisenbahn-Journal, eine Aufwertung des Baumbestandes vorgesehen, bei der so mancher Industriebaum entwurzelt werden dürfte.

Die Anlage von Herrn Köhler besticht durch ihren hohen Freizeit- und Spielwert. Der Betrieb auf der zweigleisigen Hauptstrecke wird durch Schutzgas-Rohr-Kontakte (SRK) gesteuert, so daß ein sicherer Blockbetrieb möglich ist. Für Abwechslung sorgen auch zahlreiche Rangiermöglichkeiten sowie das Nachstellen von Arbeitsabläufen in dem schon angesprochenen Bahnbetriebswerk. Hier können zudem auch viele schöne Dampflokomotiven repräsentativ auf die Schiene gestellt werden, auch wenn die Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Stationierung nicht unbedingt beim gleichen Bw oder der gleichen Reichsbahndirektion beheimatet waren.

Herr Köhler hat sich für eine, was das Zuhörer angeht, schwierige Epoche entschieden: die Zeit der Deutschen Reichsbahn (in den 30er Jahren). Genannt sei hier als Beispiel nur einmal die epochengerechte Fahrleitung, die es bislang weder von Sommerfeldt noch von Vollmer gibt. Bei den von diesen Herstellern angebotenen Fahrleitungen handelt es sich hinsichtlich der Bauform der Maste und Mastausleger um die DB-Ausführung.

Herr Köhler verfährt ganz bewußt etwas großzügig mit der Auslegung der Epoche, weil er neben dem Dampfbetrieb eben auch seine Elektrolokomotiven im Plandienst sehen möchte.

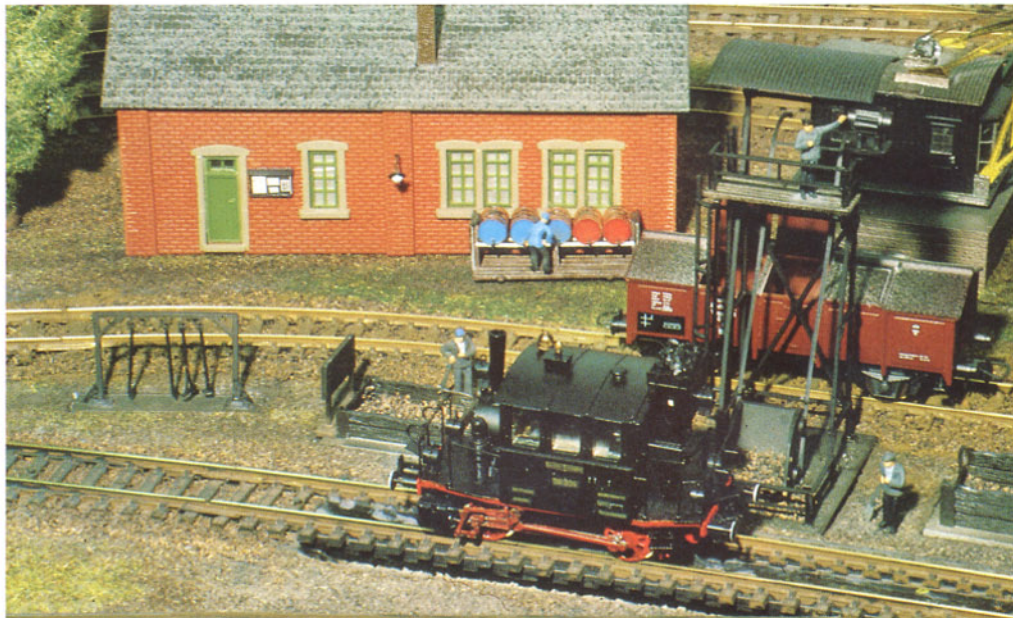
Bleibt zu hoffen, daß diese Marktlücke doch einmal geschlossen wird, die den Modellbahner, wie in diesem Falle Herrn Köhler, bislang entweder zum Verzicht, zum Kompromiß oder zum langwierigen Selbstbau zwingt.

K. Eckert



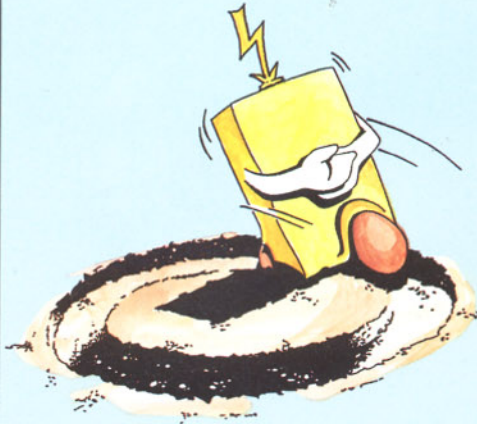
Bild 4: Detailaufnahme aus dem weitläufigen Gelände des Betriebswerkes.

Bild 5: Nicht ganz unproblematisch war der nachträgliche Einbau der Entschlackungsanlagen von Faller und Vollmer.  
Alle Fotos: G. Köhler



# Keine Angst vorm Computer

Teil 5



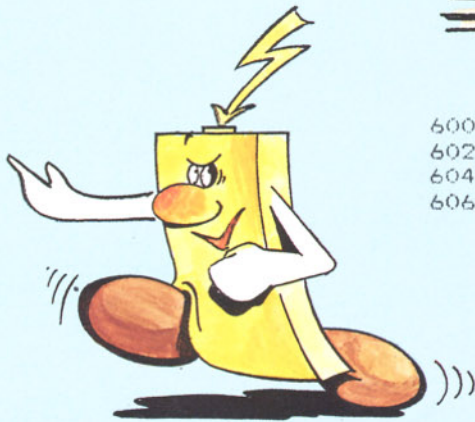
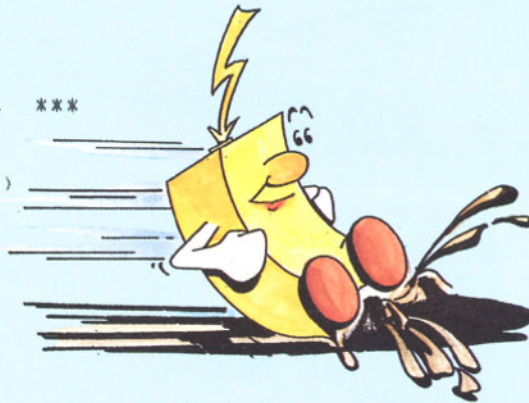
```

10 ' *** festlegen interface ***
12 ' *** ibm serieller port ***
14 '
16 open "COM1:2400,N,8,2" as #1
18 '

20 ' ** eingabefeld steuerung **
22 '
24 ' ln = loknummer
26 ' ma = magnetartikel
28 ' vr = verzögerung
30 ' ag = anfangsgeschwindigkeit
32 ' eg = endgeschwindigkeit
34 '
    
```

```

400 ' *** Notstop alle Loks ***
402 '
404 for ln = 1 to 80
406 print#1, chr$(0) chr$(ln)
408 next ln : return
410 '
    
```



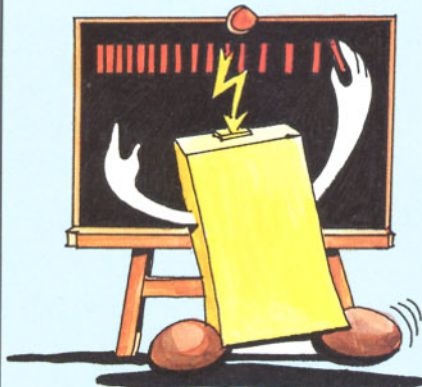
```

600 ' *** Starten Lok ***
602 '
604 ag = 0 : gosub 200 : return
606 '
    
```



```

700 ' *** Stoppen Lok ***
702 '
704 eg = 0 : gosub 300 : return
706 '
    
```



```

100 ' *** Zeitverzögerung ***
102 '
104 for z = 1 to vr : next z : return
106 '
    
```

In unserem letzten Computerbeitrag haben wir angekündigt, daß wir in dieser Folge Programme für die Steuerung der Märklin Digital-Anlage mit einem handelsüblichen Personalcomputer (IBM PC) aufzeigen wollen. Programme, die speziell auf den Heimcomputer Commodore C 64 zugeschnitten sind, wurden bereits in großer Anzahl veröffentlicht. Bei unserer Darstellung geht es nicht darum, ein möglichst umfangreiches und komplexes Programm darzulegen; es ist vielmehr unser Bestreben, kurze und präzise Steuererteile für die verschiedenen Funktionen des Märklin-Digital aufzuzeigen. Hierzu haben wir acht Programmabschnitte aufgebaut, auf die wir nun näher eingehen wollen.

Unser im Kreis laufender und stark denkender Elektronik stellt in den Programmzeilen 10 bis 18 die Verbindung zwischen einem IBM-Computer und dem Märklin-Interface her.

In den Zeilen 20 bis 34 sind die Variablen festgelegt, die in den folgenden Bausteinen verwendet werden. In den hier noch nicht ausgedruckten Zeilen 50 bis 100 werden wir in der nächsten Ausgabe die Steuerung einer kleinen Anlage mit drei Lokomotiven und vier Weichen beschreiben. Da bei vielen preisgünstigen, zum Industriestandard kompatiblen Computern bereits Zusatzausrüstungen wie z.B. eine "Maus" als Eingabegerät mitgeliefert werden, haben wir uns für die Steuerung mit einem solchen "Tierchen" entschieden.

Die Märklin-Digitalanlage sieht einen Notstop vor, damit im Ernstfall alle Fahrzeuge rechtzeitig zum Stehen gebracht werden können, um einen Zusammenprall zu verhindern. Unser in den Zeilen 400 bis 410 dargestellter Notstop schaltet die Geschwindigkeit aller Lokomotiven auf Null, die Bedienbarkeit der Weichen bleibt jedoch erhalten. Dies ist praktischer als ein "totaler Notstop" der Digitalanlage, bei dem alles abgeschaltet wird und die Decoder nach wenigen Minuten "vergeblich werden".

Die Weichensteuerung in den Zeilen 500 bis 528 schaltet die Weiche, bei uns mit der Variablen ma = Magnetartikel bezeichnet, auf geraden Strang (grün) bzw. abzweigenden Strang (rot). Diese Schaltfunktionen gelten für alle Weichen der Anlage. Welche Weiche gerade geschaltet wird, hängt vom Wert ma ab, mit dem diese Routine angesteuert wird. Voraussetzung hierfür ist natürlich die Angabe der Magnetartikelnummer "ma" in den Zeilen 20 bis 34. Die Zeilen 100 bis 106 stellen eine universelle Zeitverzögerung dar. Ein Computer kann Befehle viel schneller geben als sie von der Modellbahnanlage ausgeführt werden. Sollen z.B. zwei Weichen nacheinander geschaltet werden, ist eine Zeitverzögerung zwischenschalten. Die Länge der Zeitverzögerung hängt

von dem in Zeile 28 festgelegten Wert für vr (Verzögerung) ab.

In den Zeilen 200 bis 212 wird die Beschleunigung einer Lokomotive gesteuert. Von der eingegebenen Anfangsgeschwindigkeit ag bis zur gewünschten Endgeschwindigkeit eg wird die angewählte Lokomotive (ln = Loknummer) beschleunigt. Auch hier ist wieder der Sprung zur Zeitverzögerung vorgesehen, damit die Beschleunigung realistische Werte erreicht.

Das Abbremsen geschieht nach dem gleichen Verfahren und ist in den Zeilen 300 bis 312 dargestellt. Der Unterschied liegt nur darin, daß beim Abbremsen die Anfangsgeschwindigkeit höher ist als die Endgeschwindigkeit und die entsprechenden Variablen in der Routine ausgetauscht sind.

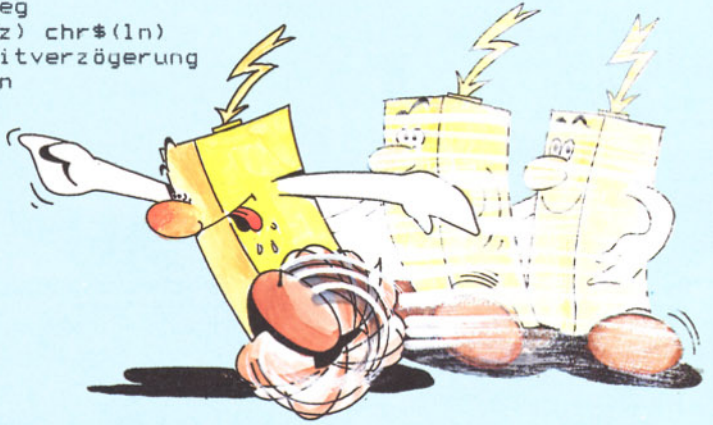
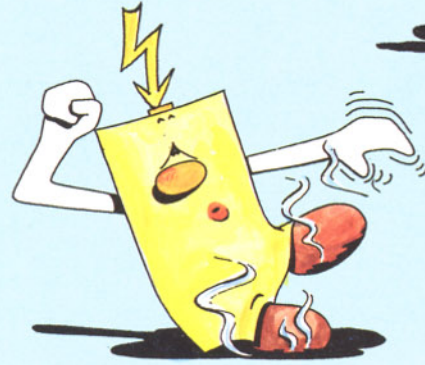
Die Programmteile "Starten Lok" in den Zeilen 600 bis 606 bzw. "Stoppen Lok" in den Zeilen 700 bis 706 benutzen ebenfalls die vorstehend beschriebenen Routinen der Zeilen 200 bis 212 bzw. 300 bis 312. Der Start wird als Beschleunigung mit der Anfangsgeschwindigkeit Null aufgefaßt, das Stoppen der Lokomotive betrachtet der Computer als Abbremsen mit der gewählten Endgeschwindigkeit Null.

Wir haben uns bemüht, die einzelnen Funktionen klar und übersichtlich darzustellen, keine einzige Routine ist länger und umständlicher als unbedingt notwendig geworden.

Im nächsten Journal werden wir aufzeigen wie man mit diesen Routinen eine komplette Anlage steuern kann. Als Steuercomputer haben wir den IBM-kompatiblen Schneider-PC vorgesehen, der seit Ende Dezember lieferbar ist und einen neuen (günstigen) Preismaßstab für diese Computer gesetzt hat.

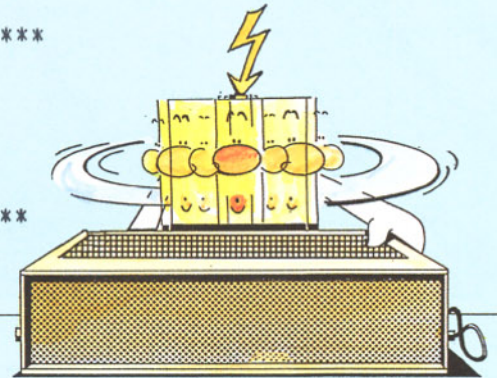
G. Knobloch

```
200 ' *** Beschleunigen ***
202 '
204 for z = ag to eg
206 print#1, chr$(z) chr$(ln)
208 gosub 100 ' Zeitverzögerung
210 next z : return
212 '
```



```
300 ' *** Abbremsen ***
302 '
304 for z = ag to eg step-1
306 print#1, chr$(z) chr$(ln)
308 gosub 100 ' Zeitverzögerung
310 next z : return
312 '
```

```
500 ' *** Schalte Weiche rot ***
502 '
506 print#1, chr$(34) chr$(ma)
508 gosub 100 ' verzögerung
510 print#1, chr$(32)
512 return
514 '
520 ' *** Schalte Weiche grün ***
522 '
524 print#1, chr$(33) chr$(ma)
526 gosub 100 ' verzögerung
528 print#1, chr$(32)
530 return
532 '
```



Sie werden vielleicht bemerkt haben, daß uns bei der Ausschreibung im Eisenbahn-Journal 1/1987 ein gravierender (Druck-)Fehler unterlaufen ist: Was wir uns auf Ihrer Anlage / Ihrem Diorama wünschen, sind natürlich **farblich behandelte** Schienen und nicht die "berüchtigten" (und darüberhinaus wenig fotogenen) unbehandelten Ausführungen.

Allgemeine Rückfragen aus unserem Leserkreis veranlassen uns, hier noch einmal die Rahmenbedingungen kurz abzustecken.

1. Mitmachen darf jeder; ausgenommen sind lediglich die ständigen Mitarbeiter des H. Merker Verlages. Es ist auch zulässig, daß ein Teilnehmer mehrere unterschiedliche Arbeiten, z.B. eine Kompletanlage und mehrere, in sich thematisch abgeschlossene Dioramen einsendet.
2. Hinsichtlich der zu wählenden Epoche oder Thematik bestehen keinerlei Einschränkungen. "Stilbrüche" sind allerdings tunlichst zu vermeiden. Was wir damit meinen, sei an zwei Beispielen kurz erläutert: Eine Stromlinien-05 auf einer ein gleisigen Nebenbahnstrecke wirkt ebenso unglaublich würdig wie etwa der Wismarer Schienenbus vor hochalpiner Hintergrundkulisse in Oberstdorf.
3. Zum Bearbeitungsstand sei folgendes gesagt: Wir akzeptieren durchaus auch fertiggestellte Teilabschnitte größerer Projekte, wobei die Betonung auf "fertiggestellt" liegt. Das heißt mit anderen Worten, daß der im Bild festgehaltene Ausschnitt vollkommen durchgestaltet sein muß, unabhängig davon, wie weit der übrige Anlagenbau gediehen ist.
4. Eine Teilnahmevoraussetzung, auf die wir in jedem Falle bestehen, ist, daß Sie uns ausschließlich bisher unveröffentlichte und

auch nicht bereits anderweitig zur Veröffentlichung angebotene Arbeiten einsenden. Sollte sich im Nachhinein herausstellen, daß diese Bedingung nicht erfüllt war, wird eine Disqualifikation erfolgen.

Schließlich ist es für die Leser (aus denen sich ja dann auch später die Jury zusammensetzt) reichlich langweilig, ein und denselben Beitrag in variiert Form mehrfach als Veröffentlichung vorgelesen zu bekommen.

Was wirklich zählt, das sind der Einfallsreichtum und die Fertigungsqualität, die Ihre Arbeit zu erkennen gibt. Für wirklich gute, auch im Detail sauber durchgestaltete Einsendungen halten wir reichlich Platz für die Veröffentlichung bereit. Immerhin stehen bis Ende des Wettbewerbes noch mehrere Modellbahn-Ausgaben und natürlich auch die gewohnten "normalen" Ausgaben des Eisenbahn-Journals für die Vorstellung der Leserarbeiten zur Verfügung. Platz genug also für die vorgesehenen großformatigen Abbildungen! Wir haben nicht vor, uns mit Reproduktionen in Briefmarkengröße zu begnügen, denn das wäre Ihrer Mühe nicht würdig, und Ihr Honorar würde zudem geschmälert. Und daß Sie Ihr Veröffentlichungshonorar – unabhängig von einem möglichen späteren Gewinn beim Wettbewerb – sofort nach Erscheinen der entsprechenden Ausgabe des Eisenbahn-Journals erhalten, ist ohnehin selbstverständlich. Die von uns für den Wettbewerb eingeräumte Zeit von rund 1 1/2 Jahren sollte wohl jedem, selbst dem weniger Geübten, Gelegenheit zur Teilnahme bieten. Wagen also auch Sie den Versuch. Es lohnt sich!

Ihr H. Merker Verlag



**Bild 1:**  
Lokstation  
und Orts-  
güteranlage  
der kleinen  
Nebenbahn.  
Es herrscht  
reger  
Betrieb.

**Bild 2:**  
Trotz der re-  
lativ gerin-  
gen Abmes-  
sungen der  
Anlage wirkt  
die Szenerie  
nicht  
überladen.



Bild 3: Ein Baurupp ist gerade dabei, einige Schadstellen an der Brücke zu beheben.



Bild 4: Nicht epochegerecht ist auf dieser stimmungsvollen Aufnahme der VT 75.9 der DB von Trix.

Bild 5: Blick auf die Bahnhofstraße. Gut angelegt ist der Gehweg auf der rechten Seite.



## Eine kleine Nebenbahn

Oft genug scheitert die Ausführung des Entwurfes für eine Modellbahnanlage daran, daß es am dafür erforderlichen Platz mangelt. Die Anlage, einmal fertiggestellt, ließe sich nirgends aufstellen. So schwebt also manchmal schon in der Planungsphase das Damoklesschwert bedrohlich über zu großzügigen Entwürfen. Das Märklin-Planspiel ist in seinen zwar gut durchdachten, aber leider doch nur theoretischen Funktionen auf Dauer auch kein zufriedenstellender Ersatz für eine "richtige" Anlage. Will man dennoch das eine tun, ohne das andere zu lassen, liegt die Lösung für das Problem in Form gewollter Platzbeschränkung auf der Hand: Zum einen bietet sich hier der Dioramenbau (mit allen seinen Vor- und Nachteilen) an, zum anderen wäre ein neuer Entwurf mit einem, dem vorgegebenen Platzangebot angemessenen Anlagenthema zu erwägen. Eine zweigleisige Hauptbahn freilich, und dazu gar noch ein überproportional dimensioniertes Betriebswerk wirken auf einer nur wenige Quadratmeter großen Fläche alles andere als glaubhaft.



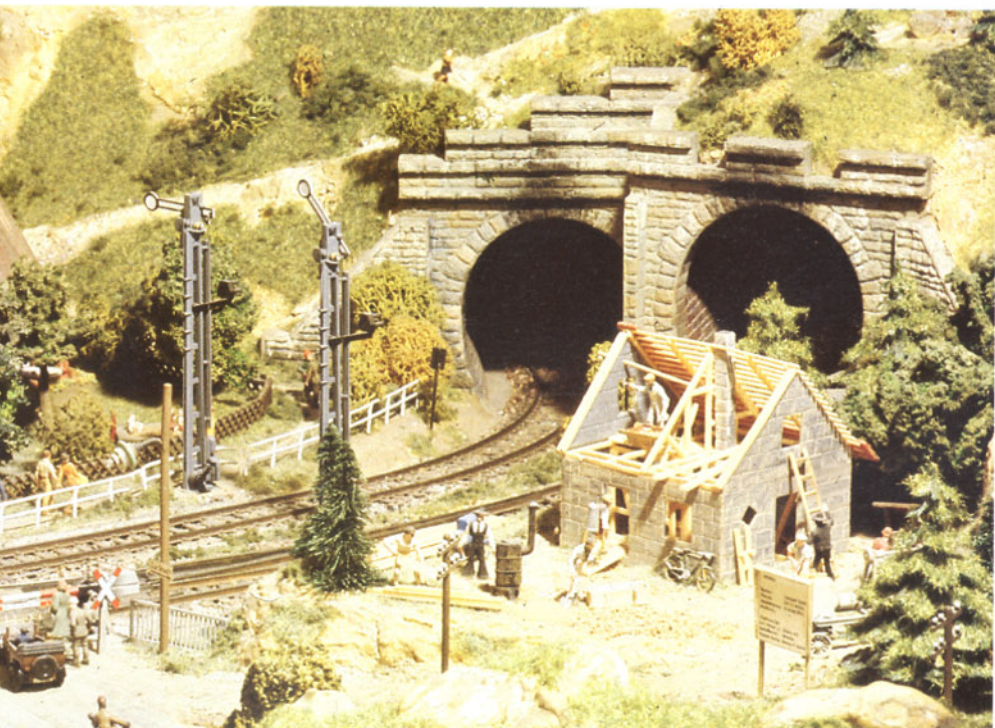
◀ **Bild 6:** Der Bahnhofsbereich von der anderen Anlagenseite aus fotografiert. Die sandsteinfarbige Hügelkette entstand in mehreren Arbeitsgängen.

**Bild 7:** Gut gelungen ist die farbliche Nachbehandlung der Gebäude, vor allem der Dächer. Es wurden hierzu Trockenfarben und als Bindemittel farbloser Spirituslack verwendet. Die aufgestellten Andreaskreuze sind nicht epochegerecht; da jedoch keine passenderen verfügbar waren, sah sich Herr Volmerhaus zu diesem "Stilbruch" gezwungen. Inzwischen hat die Firma Heki für Abhilfe gesorgt und epochegerechte Verkehrszeichen in ihr Programm genommen.



Wie so manche Modellbahner, stand auch Herr Volmerhaus vor ähnlichen Problemen. Er widmete sich zunächst viele Jahre dem Dioramenbau, entdeckte dabei sein kreatives Geschick und war damit lange Zeit durchaus zufrieden. Es war auch nicht das Bauergebnis, sondern vielmehr der "betriebliche Zustand", der ihn dann irgendwann dazu führte, nach Modellbahnmaterial und auch weiteren Möglichkeiten Ausschau zu halten. Ideen waren reichlich vorhanden, aber zugleich eben auch das leidige Raumproblem. Herr Volmerhaus fand einen geeigneten Kompromiß. Er wählte für seine Anlage die günstige U-Form mit den Schenkellmaßen 220 x 43 cm links und 200 x 100 cm rechts. Das herausnehmbare Mittelstück ist 77 cm lang und 33 cm breit. Thematisch wollte er "eine kleine Nebenbahn" aus den dreißiger Jahren nachempfinden, deren Trasse sich durch eine Mittelgebirgslandschaft zieht. Als Baumaterial dienten Pappsperrholz (6 mm) und Holzleisten von 50 x 15 mm. Mit Fliegendraht und Styropor wurde die sandsteinfarbige Hügelfläche geformt, die in einem weiteren Arbeitsgang mit einer latexähnlichen Haut überzogen wurde. Dieses Material ist in Farbgeschäften als Isolierbelag erhältlich und kann auch schadlos mit Pattex beklebt werden. Schließlich wurde das Gelände mit Spachtelmasse geformt. Für die farbliche Behandlung des Geländes wurden Trockenfarben, mit Caparol gebunden, verwendet. Alle Gebäude sind farblich nachbehandelt und verwittert, denn der wenig realistische Glanz der Kunststoffteile wirkte doch recht störend. Hierzu verwendete Herr Volmerhaus als Bindemittel farblosen Spirituslack, in dem er die Trockenfarben löste. Um einen matten Anstrich zu erreichen, sollte nur wenig Lack und viel Verdünnung in Form von Brennspritus Verwendung finden. Der Vorteil dieser Mischung besteht darin, daß die aufgetragene Farbe mit Spiritus wieder abgewaschen werden kann.

Herr Volmerhaus verlegte ausschließlich Flex-Gleise und Weichen von Roco. Die Anlage insgesamt vermittelt viele gelungene Einzelmotive. Zu nennen wären hier die verträumt wirkende Lokstation mit den bescheidenen Behandlungseinrichtungen, die Ortsgüteranlage, an der gerade eine Schäferrei ihren Tierbestand via Schiene anderen Verwendungsmöglichkeiten zuführt. Und auch die Gestaltung der Bahnhofstraße soll genannt werden. Die Fotos machen deutlich, daß auch bei relativ bescheidenen Platzverhältnissen eine Alternative zum Bau von Dioramen gegeben ist. **K. Eckert**



**Bild 8:** Mit recht bescheidenen Methoden ist man hier beim "Häuslebau". Das Ersatzsignal am Einfahrtsignal war bei der Deutschen Reichsbahn hingegen nur vor einigen großen Bahnhöfen aufgestellt. **Alle Fotos: W. Volmerhaus**



**Bild 1:** Die mit Günther-Teilen umgebaute BR 74 von Roco, Baugröße H0.



**Bild 2:** Der AByg 503 von Märklin in der Nenngröße H0.



**Bild 3:** Güterwagen für den Expreßgutverkehr der ÖBB von Roco.



**Bild 4:** Zweiter Wagen der Serie ist der Byg 514 von Märklin.



**Bild 5:** Ein Modell der Exclusiv-Serie von Roco ist dieser Eilzugwagen.



**Bild 6:** Kurzkupplung und Inneneinrichtung hat auch der BDyg 533 von Märklin.



**Bild 7:** Eine Variante der Re 4/4 IV von Roco, Baugröße N.

Fotos 1-7: H. Obermayer

**Bild 8:** Fertig montierter und lackierter Wagen des H0 Schienenschleifzuges von Weinert.

**Bild 9:** H0e-Modell des Borgward-Schienensbusses von Siegert Modellbau. Foto: P. Schiebel





Bild 10: Der neue Universal-Entkuppler von Herkat.



Bild 11: Die bildschöne BR 56 von Fleischmann, Baugröße H0.

Fotos 10 und 11: H. Obermayer

# ★ Schaufenster der Neuheiten ★

## Neu von Fleischmann

Nach der wohl gelungenen Dampflok der Baureihe 39 in der Nenngröße N (und nicht, wie in der Bildlegende in Ausgabe 1/1987 versehentlich angegeben, in H0), erschien kurz vor Weihnachten das Supermodell der Baureihe 56<sup>20</sup>. Diese Neuerscheinung in der Baugröße H0 stellen wir auf Seite 43 dieses Journals ausführlich in Text und Bild vor.

## Neu von Günther

Mit der Tenderlokomotive der Baureihe 74<sup>5</sup> hat Roco ein exzellentes Modell im Baumaßstab 1:87 geschaffen, das sich durch seine reiche Detaillierung und die vorzüglichen Laufeigenschaften auszeichnet. Für diese Lok fertigt der Modellbau Günther in Veringerstadt einen sehr interessanten Umbausatz für eine Variante mit höher gezogenem Umlauf. Ein Umbau, der einige Sorgfalt beim Arbeiten erfordert, der sich aber lohnt, zumal alle Teile sehr gut passen.

## Neu bei Herkat

Wenige Wochen vor dem Jahreswechsel erschien endlich der von Herkat angekündigte Universal-Entkuppler für H0-Zweischienengleise. Dieser sauber gefertigte Entkuppler kann auch in fest verlegten Anlagen in alle geraden und gebogenen Gleise eingebaut werden. Nach Angaben des Herstellers ist der Entkuppler für alle Kupplungsarten geeignet. Ein Erfahrungsbericht über den Test der verschiedenen Kurzkupplungen wird folgen.

## Neu von Märklin

Endlich sind auch die vierachsigen Umbauwagen von Märklin in der Baugröße H0 zur Auslieferung gelangt. Alle drei Wagen laufen auf Drehgestellen der preußischen Regelbauart. Die Fahrzeuge sind sehr gut ausgeführt und mit einer Inneneinrichtung ausgestattet. Auch die Handläufe an den Eindeinstiegen wurden bereits beim Hersteller

montiert. Vom Erwerber ist nur noch die Beschilderung mit den beigegebenen Schiebbildern vorzunehmen. Die Wagen verfügen bereits über die neue Kurzkupplung von Märklin, die in Aufnahme-schächte nach Norm NEM 362 eingesteckt sind. Bereits die ersten Versuche zeigten, daß die neue Kupplung – die mit der früheren Märklin-Kupplung kompatibel ist – einwandfrei arbeitet. Wir werden die Kurzkupplung einem Betriebstest unterziehen und dann über unsere Erfahrungen berichten.

## Neu von Roco

Zu den letzten Neuheiten des Jahres 1986 zählten bei Roco eine elektrische Mehrzwecklokomotive der Reihe 88 4100 bzw. 88 4600 der SNCF und neue Wagen in der Nenngröße H0, außerdem eine weitere Variante der Re 4/4<sup>IV</sup> der SBB in der Baugröße N. Neben der fein detaillierten Elektrolok, die für den Export nach Frankreich entstand, verdient in der Baugröße H0 vor allem der unverkürzte Eilzugwagen mit Mitteleinstieg besondere Beachtung. Von 1952 bis 1954 beschaffte die DB 259 Stück dieser zweiklassigen Sitzwagen für den Eilzug- und Städteschnellverkehr. Dieses Modell von Roco wird, ebenso wie der zweiaxelige Güterwagen der ÖBB für den Expressgutverkehr allen Ansprüchen gerecht. Die tadellosen Ausführungen und die sehr guten Laufeigenschaften der Re 4/4<sup>IV</sup> in der Baugröße N wurden bereits bei der Vorstellung der ersten Maschinen dieser Reihe gewürdigt. **H0**

## Neu von Preiser

Die vierte Neuheitenlieferung 1986 von Preiser umfaßte insgesamt fünf Feuerwehrfahrzeuge, die im H0-Maßstab angeboten werden: einen Rüstwagen RW 2 auf Fahrwerk DB 1017 AF 4 x 4 mit heckseitig montiertem Bergekran, einen Gerätewagen GW einer Freiwilligen Feuerwehr auf Magirus Saturn F 150 D 10 A und das bereits vorgestellte Tanklöschfahrzeug TLF 24/50, nunmehr in den Mo-

dellvarianten einer Exportausführung für Saudi Arabien sowie Skandinavien (Flugfeld-TLF) und einer Ausführung in Tagesleuchttrot. Die Modelle sind sehr präzise hergestellt und gut detailliert. Durch weitgehende Verwendung von Klips- und Steckverbindungen gestaltet sich der Zusammenbau problemlos.

Neu im Figurenprogramm sind drei Packwagen mit Figuren zum Selberbemalen, die vorzüglich für die Belegung von Szenen mit dem "Adler" anno 1835 passen. **B. Ottersbach**

## Neu von Bemo

Von Bemo ist seit Ende 1986 des H0m-Modell der Elektrolokomotive Ge 4/4 II Nr. 621 "Felsberg" der Rätischen Bahn lieferbar. Das Modell nach einem Vorbild der 2. Lieferserie von 1984/85 zeichnet sich durch eine ausgezeichnete Maß- und Detailgenauigkeit aus. Auch die Fahreigenschaften sind dank des Allradantriebes sehr gut. Die Lackierung erfolgte in der neuen roten Farbe, die künftig für alle Triebfahrzeuge der RhB verwendet werden soll. **B. Ottersbach**

## Neu von Weinert

Ende 1986 lieferte Weinert den Schienenschleifzug in Baugröße H0 aus, den die Firma Schörling in Hannover zu Beginn der fünfziger Jahre für die DB gebaut hat. Von dem Schienenschleifzug besaß die DB zwei jeweils vierteilige Einheiten in Hannover und Augsburg. Die Züge sind nicht selbstfahrend, meist wurde die Wageneinheit von zwei Lokomotiven der Baureihe 44 gezogen und geschoben. Daneben kamen auch Lokomotiven der Baureihen 41, 50 und V 36 zum Einsatz. Der Bausatz wird vier- und zweiteilig ausgeliefert, auch ein Einzelwagen kann erworben werden. Wie bei Weinert üblich, besteht er überwiegend aus Weißmetallteilen und wird mit Messingguß- und -ätzteilen komplettiert. Die Schleifklötze sind im Bausatz nicht enthalten, können jedoch als Zurüstsatz bei Weinert bezogen werden.

Bild 12: Akku-Lokomotive der Baureihe 382 von Brawa, in der Baugröße H0.



Bild 13: Die Ge 4/4 II der RhB als H0m-Modell von Bemo.



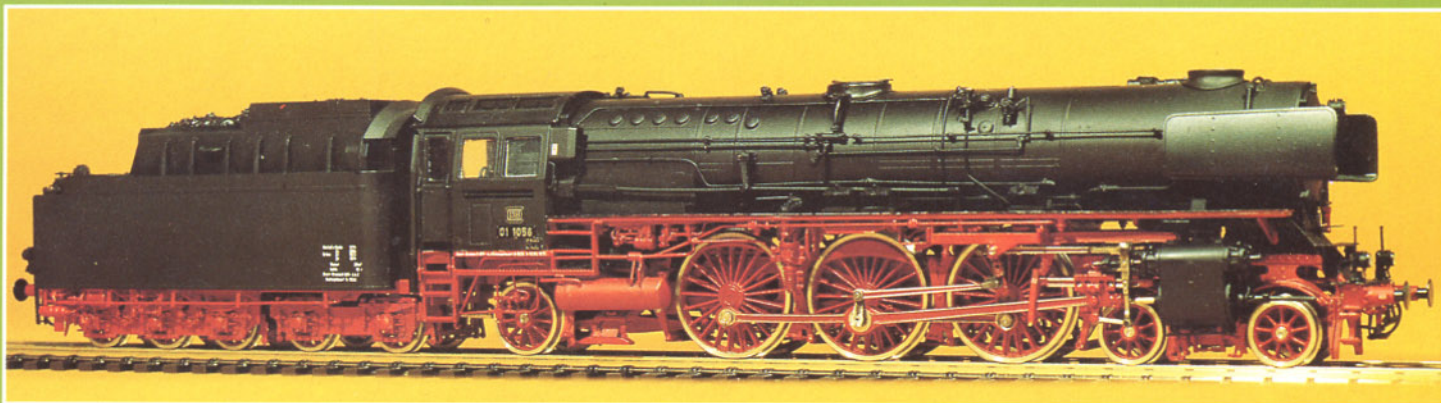


Bild 14: Wird in limitierter Auflage von 300 Exemplaren gefertigt: BR 10 1056 in der Baugröße H0 von Lemaco.

Foto: P. Schiebel



Bild 16: Ansicht des hervorragend gefertigten LGB-Sägewerks von Pola.

Bild 15: Sägegatter des Pola Exklusiv-Modells für die LGB. Fotos 15 und 16: Werkfoto Pola

Der Bausatz ist genau maßstäblich und in allen Einzelheiten detailliert. Zum Lieferumfang gehört auch eine Kurzkupplungsaufnahme, die der NEM 362 entspricht.

Durch Paßgenauigkeit der Bauteile gestaltet sich der Zusammenbau bei entsprechender Sorgfalt recht einfach.

Auf dem Nutzfahrzeugsektor liefert Weinert zwei Umbausätze nach Vorbildern der 30er Jahre für

den Wiking Mercedes L 2500: einen Pannenhilfe-LKW "Olex" mit Koffer-/Planenaufbau und einen Reichsbahn-LKW mit Schlafkabine und hoher Pritsche. Beide Bausätze bestehen aus gut detaillierten Weißmetallteilen, deren Zusammenbau keine Schwierigkeiten bereitet. Durch Anbringen der Ätzteile erhält man epochengerechte Fahrzeuge, die sich dann erheblich vom Grundmodell unterscheiden. B. Ottersbach

## Neu von Modellbau Siegert

Ende 1986 erschien von Modellbau Siegert in Jever ein Kleinserienmodell des Borgward-Sattelschleppers der Sylter Inselbahn in H0e, das nur als Fertigmodell angeboten wird. Es ist in kombinierter Zinn- und Messingbauweise hergestellt. Der Antrieb erfolgt von einem im Gehäuse liegenden Motor auf beide Achsen des hinteren Drehgestells. Für 1987 ist eine komplette Inneneinrichtung geplant. Bei ausreichendem Bestelleingang soll eine Ausführung mit Inneneinrichtung, vorbildlichen Speichenrädern und Faulhaberantrieb gefertigt werden. P. Schiebel



Bild 22: Die Firma Gaßner liefert Beschriftungssätze für Wagen, passend für die 50er und 60er Jahre der DB.

Foto: Werkfoto Gaßner



Bild 17: Uhr mit Werbewürfel und Parkleuchte von Brawa in der Baugröße H0. Fotos 11, 17-21: J. Giebelhausen

Bild 18: Von Brawa in H0 (v.l.n.r.): Bw-Leuchte von 1910, Leuchte Köln-Allee, und Holzmastleuchte.

Bild 19: Leuchte Köln-Boulevard 2armig, und Leuchte Köln-Allee in Nenngröße N von Brawa.

Bild 20: Leuchte Köln-Boulevard und Bahnhofsleuchte von Brawa in Baugröße H0.

Bild 21: LED Lichtsignal in feiner Ausführung für die Baugröße Z von Brawa.





Bild 23: Die neuen H0 Feuerwehrfahrzeuge von Preiser.

Bild 24: Der neue Wasserturm in Baugröße N von Vollmer.

Foto: Werkfoto Vollmer ▶

## Neu von Vollmer

In der Baugröße N lieferte Vollmer im Dezember 1986 die Modelle eines Wasserturms, eines Lokschuppens für Kleinlokomotiven und eines Fachwerkhauses im Bau. Die Modelle sind in der von Vollmer gewohnten Weise reich detailliert und sauber gefertigt, so daß der Zusammenbau problemlos zu bewerkstelligen ist. P. Schiebel

## Neu von Lemaco

Kurz vor Weihnachten hat Lemaco die bereits seit längerem angekündigte Dampflokomotive 01 1056 fertiggestellt. Das Modell ist exakt im Maßstab 1:87 gehalten und in feinsten Handarbeit und erlesener Feinmechanik gefertigt. Über 1100 Einzelheiten mußten zusammengebaut werden. Die Gegengewichte, Speichen und Speichenendverstärkungen sowie die Innensteuerung sind genau nachgebildet. Erstmals in Kleinserie wurde sogar eine echte Blattfederung wiedergegeben. Der Antrieb erfolgt durch einen Canon/Maxon-Präzisionsmotor über ein nicht sperrendes Schnecken-Stirnradgetriebe. Lackierung und Beschriftung entsprechen dem Zustand um 1968. Das Modell, das optisch eine Augenweide darstellt, ist einzeln nummeriert und datiert; die Auflage ist auf 300 Exemplare limitiert.

Bild 25: Das Olex-Pannenzugfahrzeug in H0 von Weinert auf der Basis eines Wiking-Modells.



## Neu von Brawa

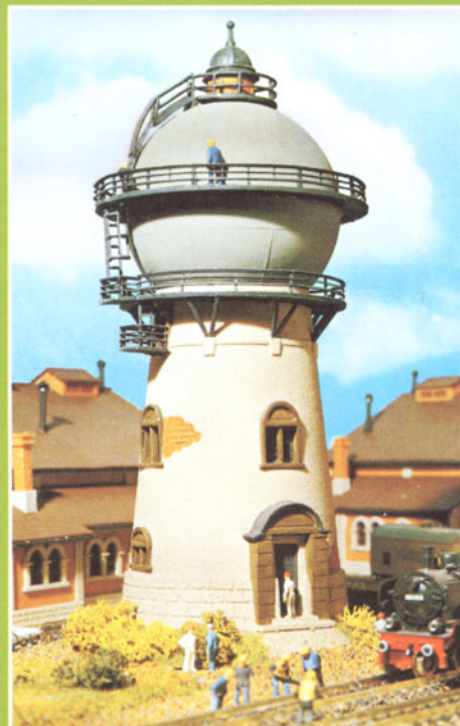
Im Eisenbahn-Journal 1/1987 konnten wir bereits die letzten von Brawa für 1986 ausgelieferten Neuheiten im Wort vorstellen. Wie versprochen, reichen wir heute noch ein paar Bilder nach. Neben einigen hübschen Leuchten und Wasserkränen für die Baugröße H0 und N, soll noch das LED Lichtsignal erwähnt werden, das in einer sehr feinen Ausführung geliefert wird. Die herausragende Neuheit ist aber zweifelsohne eine akkubetriebene Kleinlokomotive. Nach Hochklappen der Abdeckungen ist der Blick frei auf die Akkumulatoren.

Die Laufeigenschaften der kleinen Lokomotive sind als gut zu bezeichnen, die Detaillierung mittels der beigegepackten Steckteile und Originalkupplung ist einwandfrei.

## Neu von Pola

Noch vor Jahreswechsel lieferte Pola das Exklusiv-Fertigmodell Sägewerk für die Freunde der LGB aus. Das Besondere des Modells ist ein funktionstüchtiges Gatter. Hiermit können, durch einen Bühler-Motor angetrieben, maßstäbliche Bäume zersägt werden. Das Sägewerk, in Holzstruktur gehalten, kann auch ohne Bedenken bei Anlagen im Freien eingesetzt werden.

Bild 26: Der Mercedes L 2500 mit Schlafkabine und Hochpriecher entstand aus einem Wiking-Modell und einem Umbausatz von Weinert. Fotos 8, 13, 23, 25 und 26: B. Ottersbach



## Neu von Gaßner

Nun sind von Gaßner auch die angekündigten Beschriftungen für Personenwagen lieferbar, nachdem schon seit einiger Zeit die für Güterwagen erhältlich waren. Insgesamt sind 14 verschiedene Serien mit Schiebebildern für 109 verschiedene Wagen erhältlich. Die Serien enthalten die kompletten Anschriften, also einschließlich der Langträger-Beschriftung. Epochemäßig sind die Beschriftungen in den frühen Jahren der DB gehalten.

Gaßner liefert zusätzlich noch einen Farblöser, mit dem die alten Beschriftungen besser entfernt werden können, sowie einen Weichmacher, der beim Anbringen der neuen Schiebebilder nützlich ist.

K. Eckert

## Liebe Leser,

in der Ausgabe 1/1987 hat der Druckfehlerteufel seine Hände im Spiel gehabt, und zwar auf folgenden Seiten:

Seite 18: Die Schienenverbindung zwischen Pforzheim und Wildbad bestand seit dem 11. Juni 1868 und nicht erst seit 1968.

Seite 50: In der Ausschreibung zum Modellbauwettbewerb muß es im Abschnitt »Was kann eingesandt werden?« heißen: mit farblich behandelten Schienen.

Seite 80: Das Modell der 39 204 von Fleischmann ist nicht in der Baugröße H0 sondern in N lieferbar.

Seite 94: In der Anzeige »Sonderausgabe Köln (II)« hat der untere kleine Absatz nichts zu suchen, denn er gehört zur Ankündigung der Krauss-Maffei-Broschüre auf Seite 87.

Ihr H. Merker Verlag

## Achtung!

Das Jahresinhaltsverzeichnis für 1986 wird in gewohnter Weise der Ausgabe 3/1987 beigeheftet.

Ihr H. Merker Verlag