



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

5/1987
Juni

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Über 150 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte



Redaktion: Hermann Merker
 Horst Obermayer
 Andreas Ritz
 Anzeigen: Anne Rödel,
 Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:

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

Modellaufnahmen:

Ing. H. Obermayer, P. Schiebel,
 W. Kosak, J. Giebelhausen

Textverarbeitung: H. Merker Verlag
 Druck: Printed in Italy, EUROPLANNING s.r.l.
 Verona — Via Morgagni, 30
 1987 erscheint das Eisenbahn-Journal 11 x.
 Abonnement (1987): DM 104,50 (inkl. Porto)
 (Ausland zuzüglich DM 6,— Portoanteil)
 Einzelheft: DM 9,50 + DM 2,— Porto
 1987 erscheinen die Sonder-Journale 4 x.
 Abonnement (1987): DM 68,— (inkl. Porto)
 (Ausland zuzüglich DM 4,— Portoanteil)

Postscheckkonto München Nr. 57199-802
 (BLZ 70010080)
 Volksbank Fürstfeldbruck Nr. 21300
 (BLZ 70163370)
 Dresdner Bank Nr. 695918000
 (BLZ 70080000)

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

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
 zum Kalenderjahresende möglich.

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

Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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



Aus dem Inhalt . . .

Seite

Abschied vom »Rheingold«	4
Einheitstriebwagen der deutschen Reichsbahn (Teil 3)	16
Dieseltriebzug 628 102 im Graben gelandet	26
Frühdienst im Stellwerk Wiesbaden-Dotzheim	29
Ein Schienenbus auf der Straße	34
Die sächsische XII H2 — Baureihe 38 ^{2—3}	39
Die Baureihe 38 ^{2—3} als Modell von Piko	45
Bücherecke	49, 52
Mini-Markt	54
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	56
Karwendelbahn-Motive	58
Schneider Schorsch	62
6 Clubanlage des MEC Singen	72
7 N-Diorama zur Länderbahnzeit	76
Eine Bahnstation im Bayerischen (Teil 4)	80
1 Z-Modul zu Testzwecken für H0 (Teil 2)	86
Diorama anno 1947	90
Schaufenster der Neuheiten	92

Die Seiten 49—52 mit der Sektion 21 der Eisenbahn- und Verkehrs-
 karte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heft-
 klammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:

»Abschied vom Rheingold« lautet der Titel des Beitrages über den Luxuszug mit dem berühmten Namen, der auf Seite 4 in dieser Ausgabe des Eisenbahn-Journals beginnt. Die Aufnahme vom 30. 08. 1985 zeigt diesen Zug auf der Fahrt über die Geislinger Steige, geführt von der Lokomotive 103 190. In Kürze wird der TEE 17 den Bahnhof Amstetten (Württ.) durchfahren.

Foto: A. Ritz

Zu unserem Poster (Seite 48/53):

Mit einer bemerkenswerten Personenzug-Garnitur ist eine Lokomotive der preußischen Gattung P 8 in der Nähe von Bestwig unterwegs. Die Aufnahme entstand Mitte der fünfziger Jahre an der Strecke Hagen — Warburg (Westf.).

Foto: H. Säuberlich



Abschied vom »Rheingold«

Nun ist es also amtlich, im Sommerfahrplan des Jahres 1987 wird man den TEE "Rheingold" nicht mehr finden. Bereits im vergangenen Herbst war in eingeweihten Kreisen, allerdings noch hinter vorgehaltener Hand, von diesem Abschied gesprochen worden.

In den letzten Jahren hat dieser Zug mit dem berühmten Namen seine angestammte Strecke, vor allem aber auch sein Publikum verloren. Der Verfall des Dollarkurses führte zu einem spürbaren Ausbleiben von Reisenden aus Übersee. Auch der vorübergehend

eingesetzte Flügelzug von Mannheim über Stuttgart brachte nicht den erhofften Erfolg. Inzwischen lehnte es die Verwaltung der Niederländischen Staatsbahnen ab, den Zug weiterhin bis nach Amsterdam fahren zu lassen. Als Begründung für diese Weige-

Bild 2: Es heißt Abschied nehmen vom TEE "Rheingold"; im Sommerfahrplan, gültig seit 31.05.1987, wird man diesen berühmten Zug vergeblich suchen. Das Foto zeigt die 103 136 mit dem TEE 17 nach Salzburg in Darmstadt Süd am 26.08.1985. **Foto:** M. Niedt





rung wurden Schwierigkeiten bei der Fahrplananpassung genannt. Um den letzten erstklassigen TEE-Zug der Deutschen Bundesbahn zu retten, erwogen die deutschen Fahrplanexperten einen Zuglauf von Dortmund über Köln und München nach Wien. Nun zeigte sich aber, daß sich auch dieses Vorhaben nicht realisieren läßt. So wurde schließlich der 30. Mai dieses Jahres zum unwiderruflichen Termin für die letzte Fahrt des "Rheingolds".

Dieses Ereignis ist Anlaß zu einer Aufzeichnung der Geschichte dieses legendären Zuges, für den nach 59 Jahren das Ende kam.

Komfort war Trumpf

Bereits im Jahre 1927 hatte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft den Auftrag zur Entwicklung und zum Bau von 20 Wagen mit besonderem Komfort für den Einsatz in Fernschnellzügen gegeben. Bei der Fahrplankonferenz im Herbst des Jahres 1927 wurde dann eine Tagesschnellverbindung zwischen Holland und der Schweiz erörtert. Endpunkte des neuen Luxuszuges, des "Rheingold", sollten Hoek von Holland bzw. Amsterdam im Norden und Basel im Süden sein. Am 15. Mai des Jahres 1928 war es dann soweit, der "Rheingold" ging auf seine

◀ **Bild 1:** Der TEE 16, der Flügelzug des "Rheingold" aus Salzburg, bespannt mit der 103 181, durchfährt am 26.03.1986 den Bahnhof Maisach (Strecke München – Augsburg). **Foto: M. Niedt**

Bild 3: Am Rhein entlang von Holland bis in die Schweiz, – das war die Stammroute des "Rheingold" seit seiner Einführung im Jahre 1928. Der TEE "Rheingold" am 12.08.1985 bei Oberwesel. **Foto: H. Säuberlich**





Bild 4: Lokomotiven der bayerischen Gattung S 3/6 waren in den ersten Jahren des "Rheingold" häufig als Zugferd eingesetzt. Hier verläßt die 18 518 mit dem FFD 101 den Hauptbahnhof Bonn. **Foto:** Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 5: Einer der 1929 nachgebauten Salonwagen mit Küche der Gattung SB 4 üK-29, der später die Reichsbahn-Wagennummer 10717 trug. **Foto:** Werkfoto Wegmann, Sammlung Dr. Scheingraber

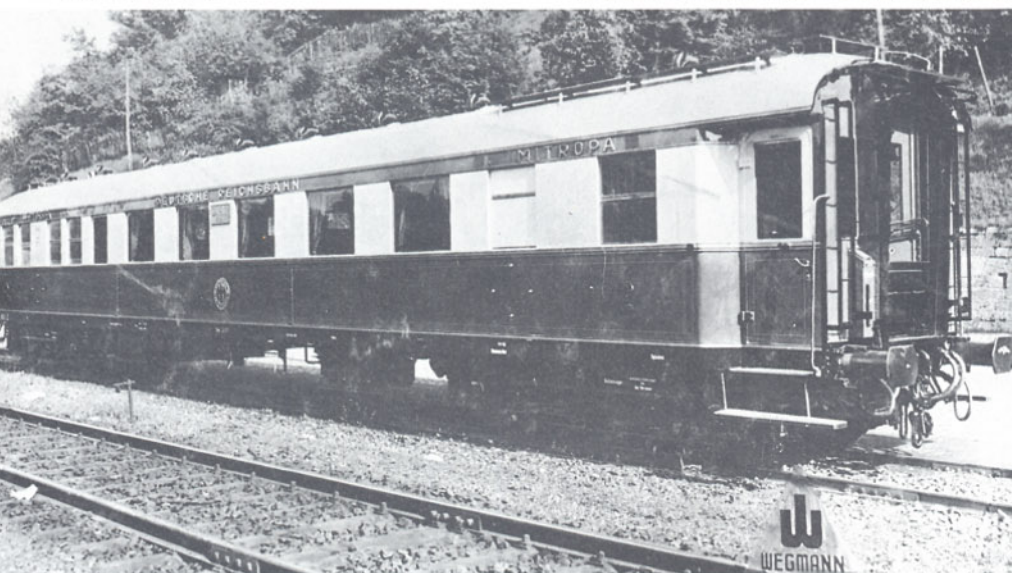
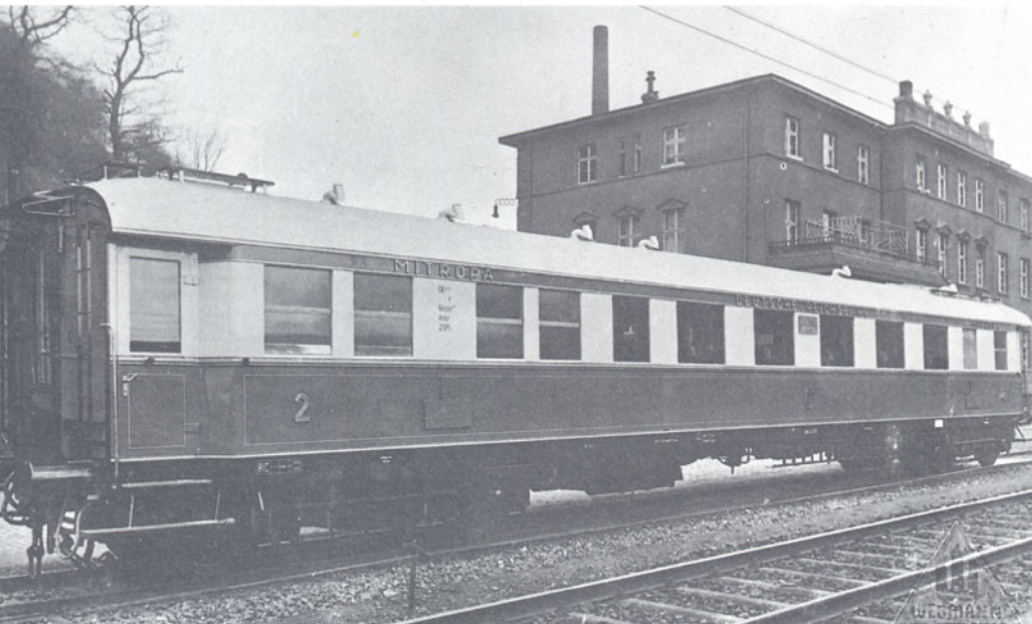
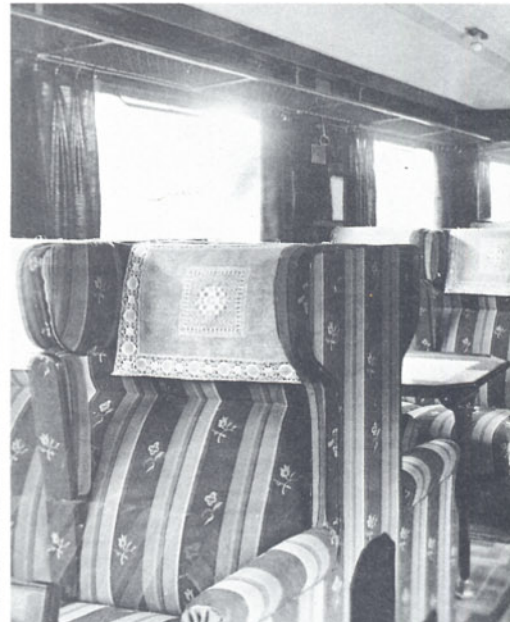
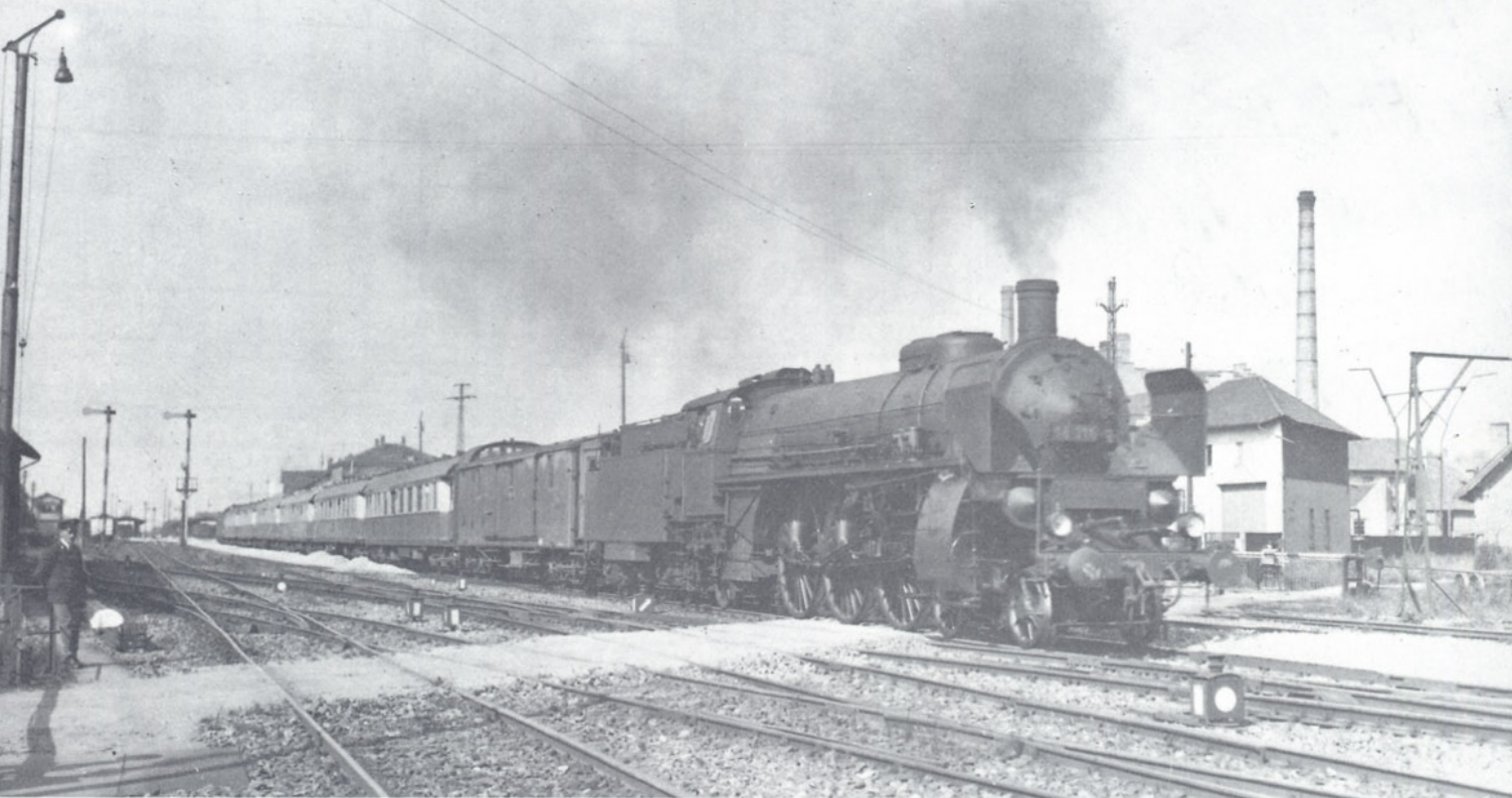


Bild 6: Salonwagen 2. Klasse mit Küche der Gattung SB 4 üK-28, aufgenommen im April 1928 im Werkhof der Waggonfabrik Wegmann in Kassel. Der Wagen erhielt später die Reichsbahn-Wagennummer 10705. **Foto:** Werkfoto Wegmann, Sammlung Dr. Scheingraber



erste Fahrt. Der Zug führte sowohl die 1. als auch die 2. Wagenklasse. Zur Verfügung standen zunächst 4 Wagen der 1. Klasse mit 28 Sitzplätzen SA 4 ü - 28, 4 Wagen 1. Klasse mit Küche und 20 Sitzplätzen SA 4 üK - 28, 6 Wagen 2. Klasse mit 43 Sitzplätzen SB 4 ü - 28, 6 Wagen 2. Klasse mit Küche und 29 Sitzplätzen SB 4 üK - 28 und drei Gepäckwagen SPW 4 ü - 28. Im Jahre 1929 folgten dann noch 2 Wagen SB 4 ü - 29 und 4 Wagen SB 4 üK - 29. Wie schon die Bezeichnung zeigt, handelt es sich bei den Fahrzeugen um Salonwagen mit besonderer Ausstattung. In der 1. Klasse verfügten die Einzelsitze über hohe Rückenlehnen und ausgesuchte Polsterbezüge. Die Wagen waren mit hochwertigen Teppichen ausgelegt. Die Tische in Edelholzfurnier waren mit stilgerechten Lampen bestückt. Auch die Wagen der 2. Klasse zeichneten sich durch ihre geschmackvolle und komfortable Einrichtung aus. Alle Sitzwagen hatten eine Länge über Puffer von 23.500 mm. Wesentlich kürzer waren die Gepäckwagen mit 19.680 mm. Auch äußerlich unterschieden sich die Wagen des "Rheingold" von allen anderen Fahrzeugen der Deutschen Reichsbahn. Die Drehgestelle der Bauart Görlitz II schwer





und der Rahmen waren schwarz lackiert. Die Seitenwände bis zur Fensterbrüstung und ein Streifen über den Fenstern waren in violetterm Farbton gehalten. Das Fensterband selbst war cremefarben ausgeführt, die Dächer in einem hellen Silbergrau. Bei den Gepäckwagen war der gesamte Wagenkasten violett gespritzt. Auf dem violetten Streifen über den Fenstern prangten in erhabenen vergoldeten Lettern die Aufschriften MITROPA und DEUTSCHE REICHSBAHN. Unterhalb der Fenster war zunächst in Wagenmitte das Reichsbahn-Emblem angebracht, zu dem später, rechts und links davon, noch der Schriftzug RHEINGOLD aus einzelnen erhabenen Buchstaben kam. Komfort, Service und Ausstattung des Zuges wurden in vielen Presseberichten des In- und Auslandes gewürdigt. Die Zusammenstellung des Zuges erfolgte so, daß jeweils zwei Wagen derselben Klasse aus einer Küche versorgt wurden. Breite Fenster, mit einem lichten Maß von 1400 mm in der 1. Klasse und 1200 mm in der 2. Klasse, erlaubten einen guten Ausblick von allen Plätzen.

Auf seinem Weg entlang des Rheins war der "Rheingold" mit so bekannten Lokomotiven

Bild 7: Die 18 316, eine Lokomotive der badischen Gattung IV h, Ende der zwanziger Jahre bei der Ausfahrt mit dem FFD 102 "Rheingold" aus Baden-Baden West (später in Baden-Oos umbenannt, heute Baden-Baden).
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 8: Blick in einen Salonwagen 2. Klasse des "Rheingold".
Foto: DRG, Sammlung Säuberlich

Bild 10 (unten links): Der in Bild 5 gezeigte Salonwagen 2. Klasse von innen.
Foto: Werkfoto Wegmann, Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 9: Luxuriös ausgestattet waren die Salonwagen 1. Klasse des "Rheingold". Einzelsitze, ausgesuchte Polsterbezüge und hochwertige Teppiche sind besondere Kennzeichen des Interieurs dieser Wagen.
Foto: DRG, Sammlung Säuberlich

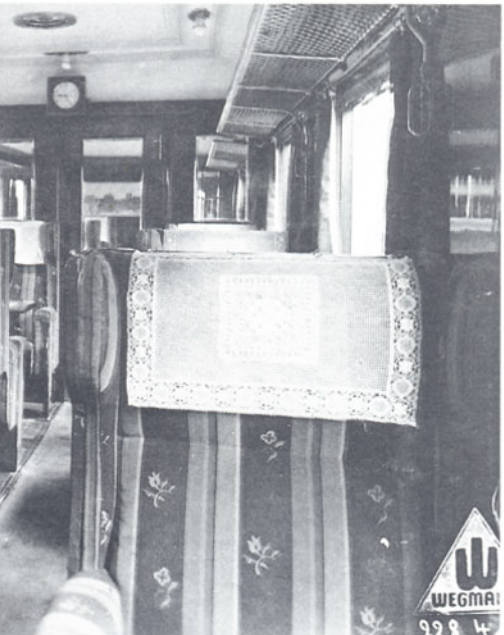
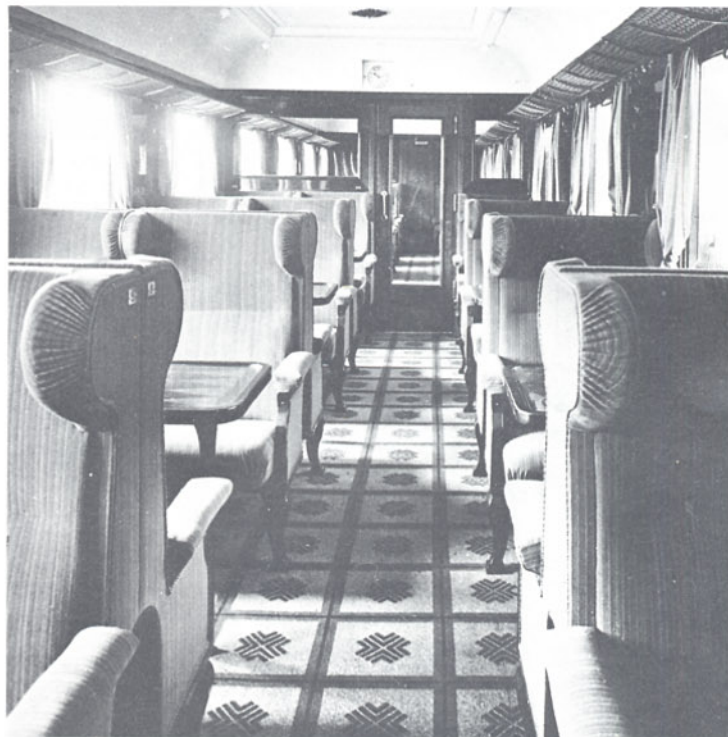
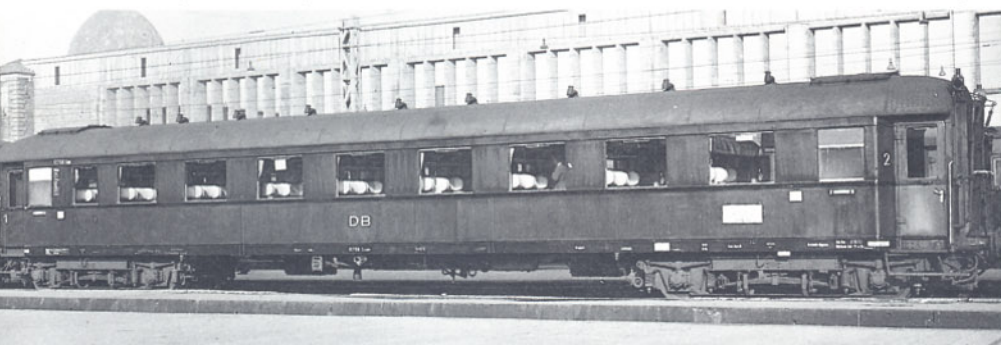




Bild 11: Im Mai 1951 stellte die Deutsche Bundesbahn den neuen "Rheingold" vor. Er wurde aus Schürzenwagen der Bauart 1939 gebildet, die nicht nur eine neue Innenausstattung, sondern auch einen einheitlichen, blauen Außenanstrich erhielten. Foto: H. Säuberlich

Bild 12: Der ehemalige "Rheingold"-Salonwagen 10708 war zu Beginn der fünfziger Jahre als B 4 üe in normalen Fernschnellzügen zu finden. Noch mit seiner alten Wagennummer 10708 wurde er im November 1953 im Münchner Hauptbahnhof aufgenommen. 1956 erhielt er die Wagennummer 11357 und im Jahre 1966 sogar noch eine Wagennummer nach den UIC-Richtlinien (51 80 18-43 060). Foto: Dr. Scheingraber



eingesetzt. Einige Fahrzeuge gelangten bis in die Tschechoslowakei. Den Krieg überlebt haben 17 Sitz- und drei Gepäckwagen; die meisten davon waren in einem recht erbärmlichen Zustand. Obwohl alle Fahrzeuge instandgesetzt und dabei einige Wagen zu Speise- und Gesellschaftswagen umgebaut wurden, blieben sie unberücksichtigt, als die Deutsche Bundesbahn im Mai 1951 den neuen "Rheingold" vorstellte. Die DB hatte stattdessen insgesamt 23 Schürzenwagen der Bauart 1939 ausgewählt, dazu 3 Gepäckwagen des Baujahres 1937. Diese Fahrzeuge erhielten nicht nur eine neue Innenausstattung, sondern auch einen einheitlichen blauen Außenanstrich und, wieder mit erhaltenen Buchstaben, die Aufschrift DEUTSCHE BUNDESBahn. Die erforderlichen Speisewagen, ebenfalls in blauer Lackierung, stellte die DSG. Auf den Strecken am Mittel- und Oberrhein war der neue Rheingold mit Dampflokomotiven der Baureihen 01 und 03 bespannt. Zum Einsatz kamen aber auch einige speziell dafür hergerichtete Maschinen der Baureihe 03¹⁰ und im Abschnitt zwischen Köln und den Niederlan-

wie jenen der Gattung IV h und S 3/6 bespannt. Gelegentlich hatte sogar eine P 8 die Ehre, diesen berühmten Zug führen zu dürfen. In den dreißiger Jahren kamen dann auch in zunehmendem Maße die Einheitslokomotiven der Baureihe 01 zum Einsatz. Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs waren zahlreiche Wagen weitab von ihrer Stammstrecke in verschiedenen Sonderdiensten



Bild 13: Ab 27. Mai 1962 verkehrten als absolute Neuheit auf deutschen Schienen im "Rheingold" erstmals Wagen mit einem Aussichtsraum im Oberdeck mit Vollsichtverglasung. Foto: H. Säuberlich

Bild 14: Der Aussichtswagen AD 4 üm mit der Wagennummer 10554 aus der Nachlieferung von 1963. Gegenüber seinen drei Vorgängern aus dem Jahre 1962 sind die goldbedampften Scheiben des Aussichtsraums nun doppelt so breit. Wegen der geringeren Anzahl der Fenstersprossen wirkt die Aussichtskuppel wesentlich ruhiger (aufgenommen am 26.05.1963). Foto: Dr. Scheingraber

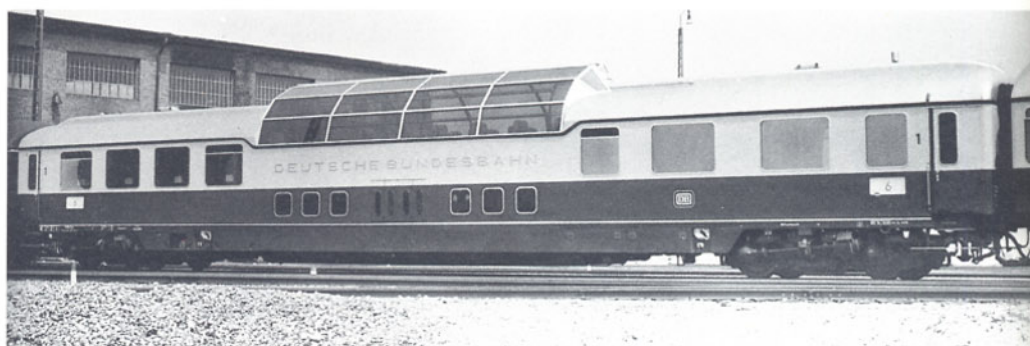




Bild 15: Die E 10 1308 wartet im Frühjahr 1964 im Bw München Hbf auf ihren nächsten Einsatz. Im Hintergrund ist die charakteristische Hunt'sche Bekohlungsanlage des Bw München Hbf zu erkennen.

Foto: Dr. Scheingraber

Bild 16: 10552 Esn lautet die Wagenummer des Aussichtswagens aus der Lieferung von 1962; besonderes äußeres Kennzeichen dieser Lieferung sind die kleinen Fensterscheiben der Aussichtskuppel.

Foto: Dr. Scheingraber



Bild 17: Der Großraumwagen Ap 4 üm mit der Wagenummer 10510 im Bww Pasing West (01.03.1964).

Foto: Dr. Scheingraber



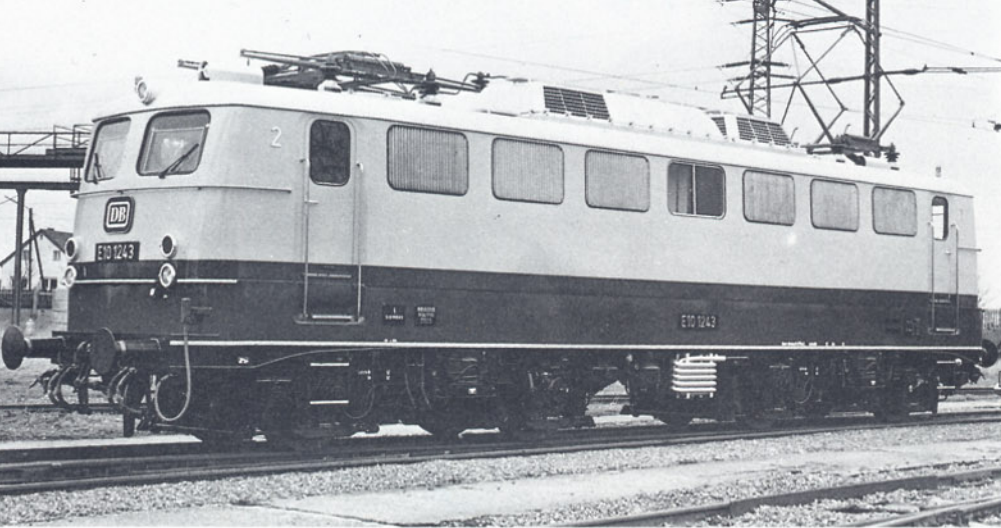


Bild 18: Am 06.03.1962 steht die für eine vorübergehende Verwendung als Zuglokomotive des neuen "Rheingold" creme/blau lackierte E 10 1243 im AW München-Freimann zur Abnahme durch die Deutsche Bundesbahn bereit. Foto: Dr. Scheingraber

Bild 19 (Mitte links): Die Aussichtswagen verfügen neben dem Aussichtsräum im Oberdeck u.a. auch über eine Bar, die an einem der Wagenenden angeordnet ist (aufgenommen Mitte der sechziger Jahre). Foto: H. Säuberlich

den sogar Schnellfahr-Güterzuglokomotiven der Reihe 41. Später sah man vor dem Rheingold Neubaudampflokotiven der Baureihe 23 und Diesellokomotiven der Baureihe V 200.

Der "neue" Rheingold

Bereits gegen Ende der fünfziger Jahre erwog man im Hauptvorstand der Deutschen Bundesbahn, an die alte Tradition des berühmten Zuges anzuknüpfen und neue Fahrzeuge mit besonders hohem Komfort zu beschaffen. Im Jahre 1960 erhielt das Bundesbahn Zentralamt Minden den Auftrag, zusammen mit der deutschen Waggonindustrie einen modernen Wagenpark zu entwickeln. Die Fahrzeuge sollten eine Länge von 26,4 m erhalten, für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zugelassen werden und über eine Innenausstattung verfügen, die jene der anderen Wagen der DB übertreffen sollte. Nach einer rund einjährigen Entwicklungsarbeit konnten die Aufträge vergeben werden. Bestellt wurden insgesamt 20 Wagen vier verschiedener Fahrzeugtypen. Hierbei handelte es sich um Abteil-, Großraum-, Speise- und Aussichtswagen. Die 10 Abteilwagen Av 4 üm-62 mit je 54 Sitzplätzen lieferte die Waggon- und Maschinenbau GmbH Donauwörth WMD. Von der Waggonfabrik Credé in Kassel stammten die 5 Großraumwagen Ap 4 üm-62 mit je 48 Sitzplätzen. Von Orenstein & Koppel in Berlin-Spandau kamen 2 Großraum-Speisewagen WR 4 üm-62 mit 48 Sitzplätzen. Die 3 Aussichtswagen AD 4 üm-62 mit je 49 Sitzplätzen fertigte die Waggonfabrik Wegmann in Kassel. Eine absolute Neuheit waren die Aussichtswagen nach dem Vorbild ähnlicher amerikanischer "Dome cars". Auch bei der Entwicklung der Speisewagen war man neue Wege gegangen. Um 48 Sitzplätze in dem Speiseraum unterbringen zu können, wurde der Wirtschaftsbereich doppelstöckig ausgeführt. Wegen der über diesem Wagenteil erhöhten Dachpartie erhielten die Fahrzeuge bald den Beinamen "Buckelspeisewagen".



Bild 20: Die 1962/63 gebauten fünf "Buckelspeisewagen" trugen zunächst die Waggennummern 101 bis 105. Erst später wurden sie in 11101 bis 11105 umgezeichnet. Der Wagen 105 steht am 26.05.1963 auf einem Nebengleis des Münchner Hauptbahnhofs im Holzkirchener Flügelbahnhof. Foto: Dr. Scheingraber



Neu wie die Wagen war auch ihre Farbgebung. Das Fensterband war cremefarben ausgeführt, der darunter liegende Bereich bis zu den grauen Schürzen war blau, das Dach silberfarben. Der Name des Zuges war nur noch am Aussichtswagen unterhalb der vollverglasteten Kuppel mit großen erhabenen Buchstaben angebracht. Zunächst war beabsichtigt, für den neuen "Rheingold" auch neue Elektrolokomotiven zu beschaffen, die Baureihe E 11. Wegen der zu erwartenden hohen Kosten verzichtete die DB aber dann auf eine Neuentwicklung und entschied sich für eine modifizierte Ausführung der im Bau befindlichen Baureihe E 10³.

Da diese Fahrzeuge erst im Herbst 1962 zur Verfügung standen, der neue "Rheingold" aber schon ab dem 27. Mai verkehren sollte, mußten zunächst 6 Maschinen der Baureihe E 10¹ für den Einsatz vorbereitet werden. Nach den technischen Änderungen, die eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h er-



Bild 21: Der Abschied von der Dampflokomotive beim Bw Stolberg (Rheinland) wurde 1976 mit Publikumsveranstaltungen, darunter eine Fahrzeugschau, groß gefeiert. Neben vielen anderen Exponaten konnten auch die bayerische S 3/6 der DGEg, die 18 505, sowie mehrere Salonwagen des historischen "Rheingolds" der Kölner Eisenbahnfreunde besichtigt werden.
Foto: H. Säuberlich

Bild 22: Die "Buckelspeisewagen" der Gattung WRmh 131 wurden im "Rheingold" zu Beginn der siebziger Jahre durch Neubaufahrzeuge ersetzt. Anschließend waren sie nur noch recht selten im Einsatz. Der abgestellte Speisewagen wurde 1977 im AW München-Neuaußing aufgenommen.
Foto: H. Obermayer



Bild 23: Ehemaliger Aussichtswagen der Gattung AD 4 um-63 (mit den größeren Fenster-scheiben), nun als Clubwagen des Reiseunternehmens "Apfelfeil". Foto: H. Obermayer





Bild 24: Die 103 176 rollt mit dem TEE "Rheingold" am 05.11.1983 durch das spätherbstliche Rheintal (bei Boppard).
Foto: H. Säuberlich

Bild 25: In Emmerich an der niederländischen Grenze muß wegen der unterschiedlichen Bahnstromsysteme von DB und NS die Lok gewechselt werden – Elektrolokomotive 1601 der NS mit dem TEE "Rheingold" (25.08.1983). Foto: H. Säuberlich



Bild 26: Der TEE "Rheingold" bei einem Zwischenhalt in Düsseldorf Hbf am 25.08.1983; rechts der Clubwagen.
Foto: H. Säuberlich



laubten, folgte die farbliche Anpassung an die Wagen und schließlich noch die Umzeichnung in E 10 1239 bis 1244. Mit Inkrafttreten des Winterfahrplanes 1962/63 konnten dann E 10 mit "Bügelwalze" eingesetzt werden, crème/blau lackiert und als E 10 1265 bis 1270 bezeichnet. Im Jahre 1963 folgten weitere fünf Lokomotiven mit den Betriebsnummern E 10 1308 bis 1312. Dazu wurden auch noch 12 Abteil-, 6 Großraum-, 3 Speise- und 2 Aussichtswagen in Dienst gestellt.

In dem Zeitraum von Mitte 1965 bis 1966 erfolgte die Anpassung des "Rheingold" an das Farbkonzept der TEE-Züge rot/elfenbein. Ab Herbst 1971 erschien dann vor dem Paradezug der Deutschen Bundesbahn die modernen und leistungsstarken Elektrolokomotiven der Baureihe 103. Bereits ein Jahr später waren die "Buckelspeisewagen" in andere Dienste abgezogen, ihren Platz im "Rheingold" hatten TEE-Speisewagen WRümz 135 eingenommen. Ein "Buckelspeisewagen" blieb als Salonwagen des Eisenbahn-Kurier erhalten, alle anderen wurden im April 1981 ausgemustert und bald danach verschrottet. Im Jahre 1976 schieden auch die 5 Aussichtswagen aus dem Bestand der DB aus. Die Fahrzeuge wurden von dem Reiseunternehmen "Apfelpeil" erworben und gingen 1979 nach dem Konkurs des Reiseveranstalters in den Besitz der schweizerischen Mittel-Thurgau-Bahn über. Nach einer gründlichen Aufarbeitung und nach Umbauten in der Waggonfabrik Rastatt waren die Wagen, die als Privatwagen bei der DB eingestellt sind, vom Reisebüro der MTB in Sonderzügen eingesetzt.

Neues Ansehen durch neue Ideen?

Mit Beginn des Sommerfahrplanes 1983 versuchte die DB, dem "Rheingold" zu neuem Ansehen zu verhelfen. Neben den Kurswagen von Amsterdam nach Brig und Chiaso sollte ein weiterer von Amsterdam nach München laufen. Dieser Großraumwagen, ein Abteilwagen und ein Clubwagen wurden in Mannheim vom Stammzug des "Rheingold" getrennt und als Flügelzug über Heilbronn, Stuttgart und von dort durch das Remstal über Nördlingen, Donauwörth und Augsburg nach München geführt. Die drei Clubwagen waren aus Speisewagen WRmh 132.0 entstanden. Die anderen Fahrzeuge des "Rheingold" von 1983 waren 15 Abteilwagen Avmz 111.1, sechs Großraumwagen Apmz 122 und drei Speisewagen WRmh 132.0. Zur Unterscheidung von den anderen im IC-Verkehr eingesetzten Reisezugwagen hatten die Fahrzeuge des "Rheingold" einen schmalen orangefarbenen Kennstreifen unterhalb des Fensterbandes erhalten. Im Sommer 1983 fuhr der Flügelzug mit Lokomotiven der Baureihe 111. Während des darauffolgenden Winterhalbjahres verkehrte dieser Zug nicht, sondern erst wieder im Sommer 1984, meist bespannt mit Lokomotiven der Baureihe 112. Offensichtlich lockte die Fahrt durch Neckar- und Remstal auch nicht mehr Fahrgäste in den Zug, der nun wieder aus dem Fahrplan genommen wurde und seit 1985 über Stuttgart, Ulm und München nach Salzburg geführt wurde. Seit dem 31. Mai 1987 verkehren also weder Stamm- noch Flügelzug des "Rheingold".



Bild 27: Eine Lokomotive der Baureihe 110 des Bw Stuttgart, die 110 252, befördert am 23.09.1983 den TEE 16 "Rheingold" bei Zwingenberg (Baden) durch das Neckartal in Richtung Heidelberg. **Foto: A. Ritz**

Bild 28: Der TEE 17 "Rheingold" auf der Fahrt nach München mit der Zuglokomotive 112 493, aufgenommen am 19.06.1984 bei Mering. **Foto: A. Ritz**

Die Sitzwagen wird man in IC-Zügen wiederfinden, die Clubwagen werden wohl als Gesellschaftswagen zum Einsatz kommen, nach dem das Rheingold-Emblem gelöscht ist. Nun hat schließlich der historische "Rheingold" mit den von den Kölner Eisenbahnfreunden liebevoll restaurierten alten Rheingold-Wagen seinen modernen Nachfolger überdauert...

Bei der deutschen Bundesbahn wird der Name "Rheingold" nicht mehr verwendet, zumindest vorläufig nicht, wie einer Presseerklärung aus Frankfurt zu entnehmen war. Zu der Frage, ob der Zug mit dem klingenden Namen irgendwann auf die Schienen der DB wiederkehren wird, wollte sich niemand äußern. Der verstohlene Blick in eine ganz bestimmte Schublade offenbarte aber, daß sich zumindest einige Leute schon Gedanken über einen künftigen Luxuszug gemacht und diese auch schon zu Papier gebracht haben. Ob und wann es aber zu einer Realisierung kommen wird, steht noch in den Sternen, zumal das Bundesfinanzministerium mit Mitteln für die Bundesbahn nicht allzu freigiebig ist. **HO**





Bild 29: Eine Lokomotive der Baureihe 103 überquert mit dem Flügelzug des TEE "Rheingold" aus Salzburg in Ulm die Donau (12.09.1985).
Foto: M. Niedt



Bild 30: Im Sommerfahrplan 1985 und 1986 befuhr der "Rheingold" die Strecke München - Salzburg, die durch das reizvolle oberbayerische Alpenvorland führt. Am 30.06.1985 ist der TEE südlich von Traunstein in Richtung München unterwegs.
Foto: A. Ritz

Bild 32 (rechte Seite oben): Eine Lokomotive der Baureihe 112 des Bw Hamburg 1 befördert am 19.09.1985 den TEE 16 "Rheingold" bei Endorf in Richtung München. Foto: A. Ritz

Bild 33: Nur im Sommerfahrplan 1983 und nur im Abschnitt München - Nördlingen - Stuttgart oblag Lokomotiven der Baureihe 111 planmäßig die Beförderung des TEE "Rheingold". Die Aufnahme mit der 111 198 entstand am 10.08.1983 bei Goldshöhe (nördlich von Aalen). Foto: A. Ritz

Bild 31: Der TEE 17 "Rheingold" nach München, gebildet aus drei Wagen, wurde am 22.08.1984 mit der Zuglokomotive 112 496 bei Nannhofen im Bild festgehalten.
Foto: A. Ritz





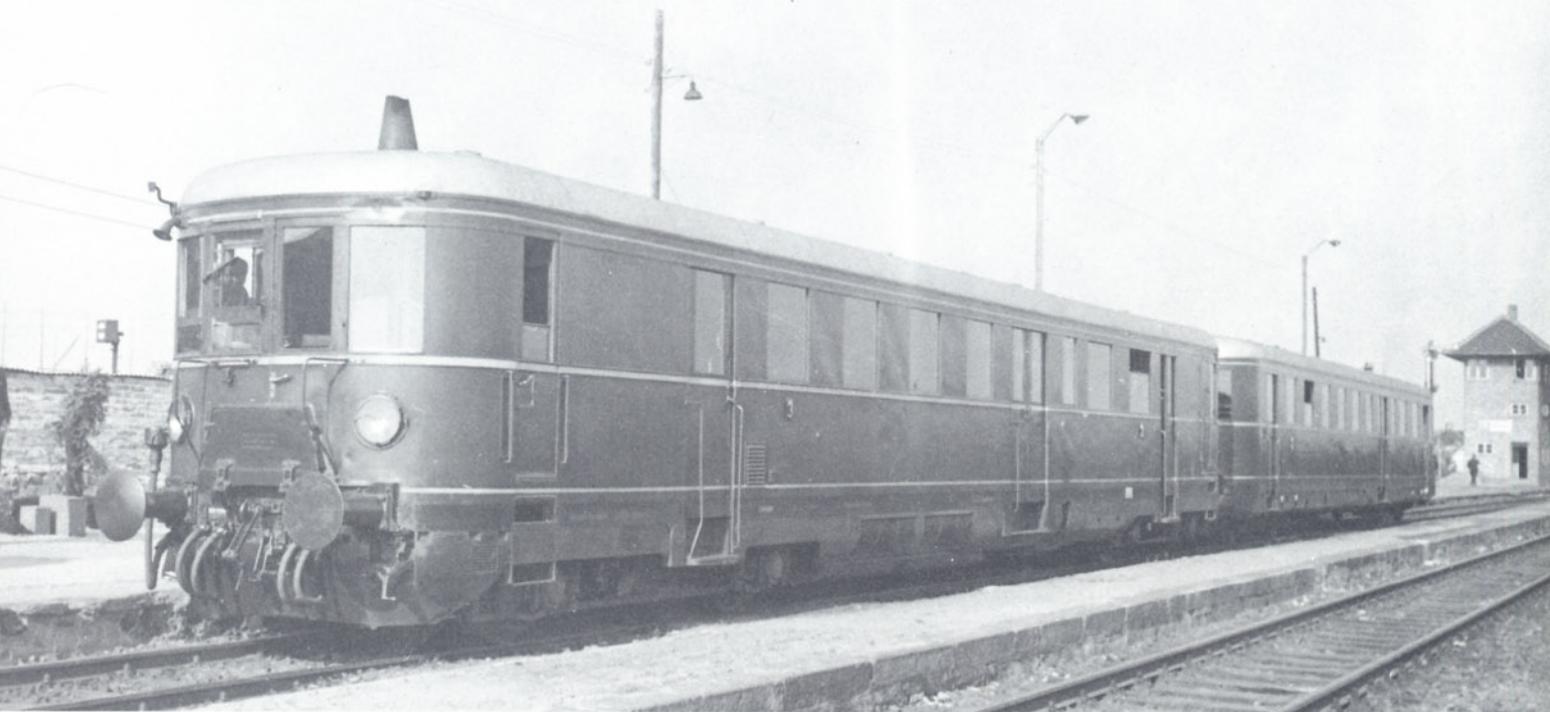


Bild 1: Einer der sechs beim Bw Hamburg-Altona beheimateten VT 33 steht zusammen mit einem Steuerwagen der Baureihe VS 145 im Jahre 1952 in Büchen zur Abfahrt bereit.
Foto: DB, Sammlung Neumann

Einheitstriebwagen der Deutschen Reichsbahn **Teil 3**

Ihre Einsätze bei der Deutschen Bundesbahn in den fünfziger und sechziger Jahren

Die Einsätze der nach dem Krieg im Bereich der späteren Deutschen Bundesbahn verbliebenen Einheitstriebwagen der Deutschen Reichsbahn beschränken sich durchweg auf überschaubare Räume. Dies ist weiter nicht verwunderlich, wenn man bedenkt, daß die DB im Jahre 1950 nur über 41 solcher Fahrzeuge verfügte, die noch dazu zum Teil von den Besatzungsmächten für deren Dienstverkehr beansprucht wurden. Die "große Zeit" der Einheitstriebwagen ist übr-

gens schon Mitte der fünfziger Jahre weitgehend vorbei. Die Schnelltriebwagendienste beim Bw Dortmund Bbf waren von vorneherein nur als Provisorium vorgesehen, bis die wiederaufgearbeiteten SVT der Vorkriegsbauart ab 1951 diese Leistungen vollständig übernehmen können – und beim Bw Hamburg-Altona gab es (zumindest bis 1952) für die VT 33 Einsätze als Dt (= Schnelltriebwagen) zu fahren, doch dann ist auch hiermit Schluß.

Typische Eilzugdienste mit entsprechender Fahrtstrecke und Laufzeit, also der Einsatzbereich, für den sie von der Deutschen Reichsbahn beschafft wurden, bleiben den Einheitstriebwagen nur bei einigen Bahnbetriebswerken erhalten. Diese Einsätze endeten Mitte bzw. Ende der fünfziger Jahre. Zu erwähnen sind hier vor allem die traditionsreichen Eilzüge von Köln über den Westerwald nach Frankfurt (Main), wo nacheinander Lokomotiven der Baureihen V 36, V 80

Bild 2: VT 33 225 mit VS 145 006 (Bw Bielefeld) wartet am 11.09.1966 in Altenbeken auf den Abfahrtauftrag zur Fahrt als E 838 über Bielefeld nach Münster.

Foto: J. Schweichler



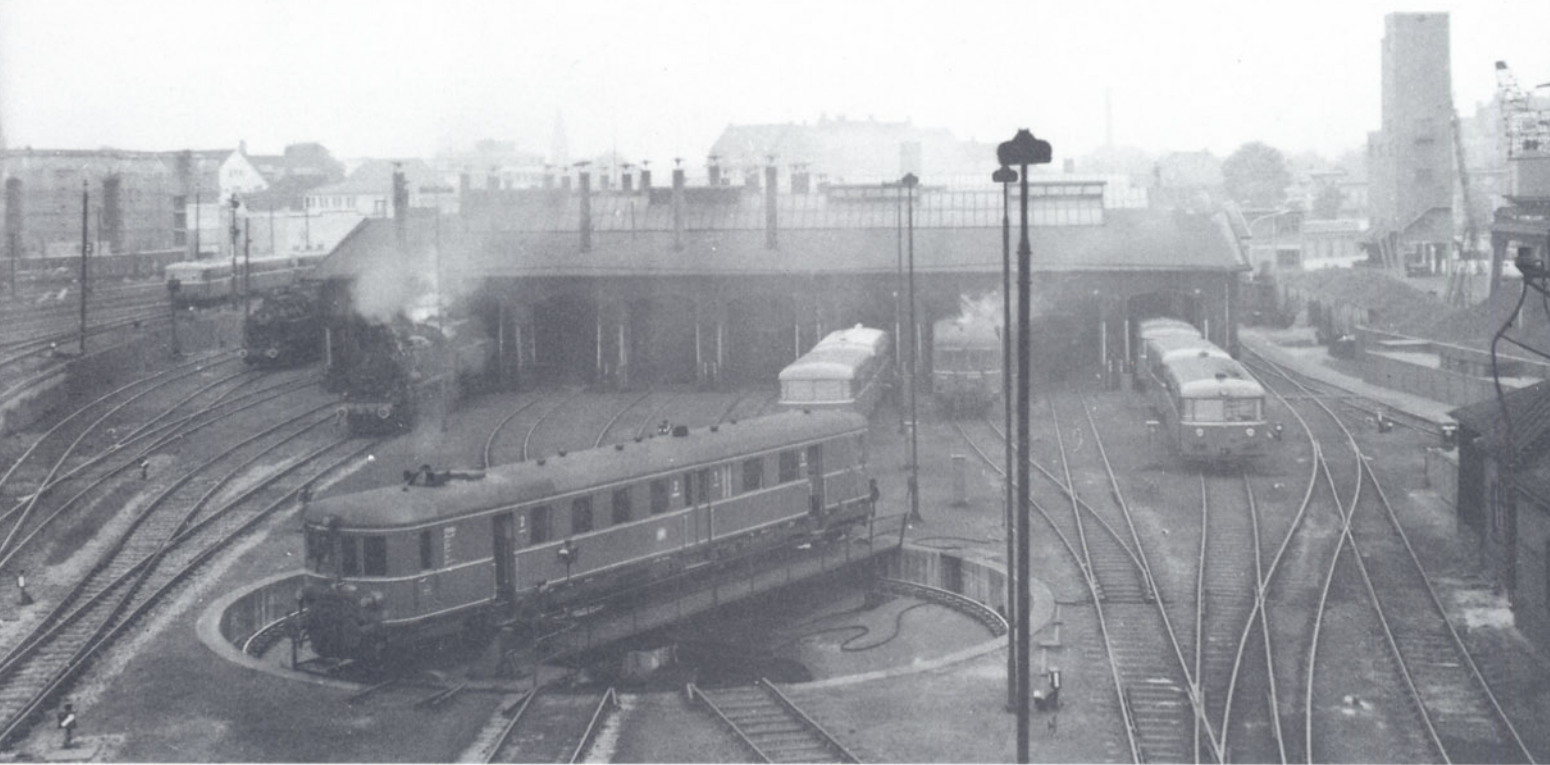


Bild 3: Der VT 25 504 wird am 21.10.1962 auf der Drehscheibe im Bw Oldenburg Hbf gedreht. Die Betriebsnummern der beiden Dampflokomotiven, die links hinter dem VT 25 zu erkennen sind, lauten 81 010 und 38 3954.
Foto: U. Montfort

und V 100 als Bespannung zu sehen sind, in einigen Umläufen allerdings immer wieder auch Kölner VT 25. Aber auch bei anderen Bahnbetriebswerken, z.B. in Bielefeld oder in Kempten werden einige akzeptable Eilzugdienste mit Einheitstriebwagen gefahren.

Meist sind es jedoch ganz normale Personenzugdienste, die die Einheitstriebwagen bei der Deutschen Bundesbahn zu leisten hatten – Züge, die genauso gut auch von anderen Fahrzeugbaureihen hätten geführt werden können, Züge oftmals, für die diese Triebwagen eigentlich gar nicht sonderlich gut geeignet waren, wie z.B. Kurzstreckendienste mit häufigen Halten, die sonst mit Schienenbussen gefahren wurden.

BD Hamburg

Einheitstriebwagen gibt es nacheinander bei den Bahnbetriebswerken Hamburg-Altona und Flensburg. Der Altonaer Bestand wird ab 1948 gebildet und erreicht in seinen Glanzzeiten immerhin sechs Exemplare: VT 33 106, 202, 215, 218, 225 und 227. Bis 1952/53 fahren diese Triebwagen z.T. stolze Züge, wie den Dt 923/924 Hamburg - Großenbrode Kai (belegt sind diese Dienste für den Winterfahrplan 1951/52) und einen Eilzug von Hamburg nach Kassel über Soltau, Hannover und Altenbeken. Auch auf der Strecke Hamburg – Büchen kann man 1952 die beim Bw Hamburg-Altona beheimateten Einheitstriebwagen beobachten. Ab 1953 wurden fünf davon an Flensburg abgegeben, wo (zusammen mit aus Dortmund überstellten Fahrzeugen) schrittweise ein VT-Bestand aufgebaut wird. Ende 1958 sind dies: VT 33 106, 215, 218, 224, 225, 227 und 231. Die meisten Triebwagen bleiben bis zum Ende des Sommerfahrplanes 1962 in Flensburg und gelangen dann nach Braunschweig, wo sie indes nur ein kurzes Gastspiel geben. Das Einsatzgebiet für die Flensburger VT 33 sind die Strecken in der Osthälfte Schleswig-Holsteins. Nachdem

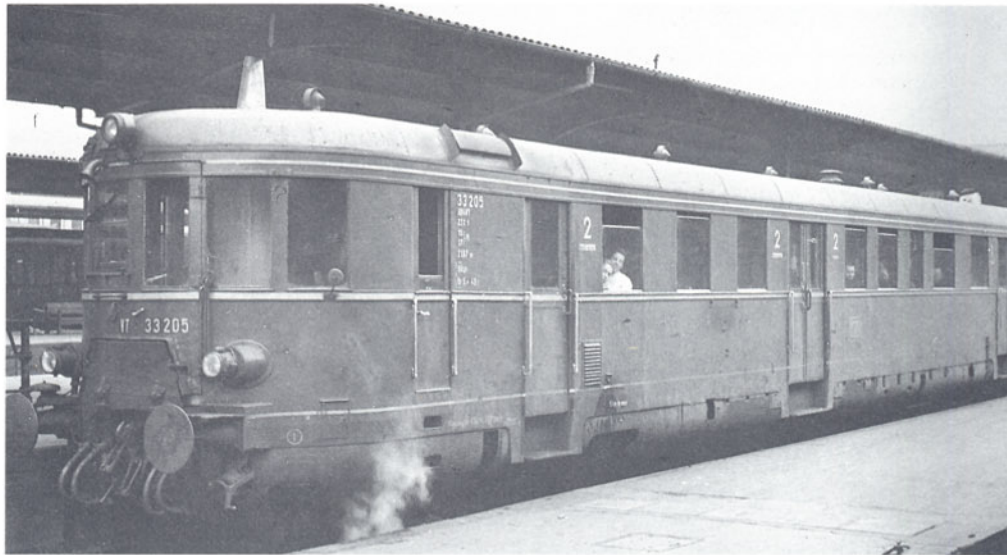


Bild 4: Bei dem VT 33 205, der am 31.12.1958 in Kassel aufgenommen wurde, handelt es sich um einen Triebwagen nach dem "Essener Grundriß". Übrigens zeigen mit Ausnahme von Bild 17 alle anderen Fotos dieses Beitrages nach Einheitsgrundriß (vgl. EJ 2/1987).
Foto: R. Todt

beim Bw Hamburg-Altona vier Triebzüge der Baureihe VT 12.5 beheimatet sind, kommt es zum Sommerfahrplan 1954 sehr schnell zu einer Aufgabenteilung zwischen den Bahnbetriebswerken Flensburg und Hamburg-Altona, sowohl was die Einsatzstrecken angeht als auch hinsichtlich der "Wertigkeit" der Züge. Die Einheitstriebwa-

gen haben hier das Nachsehen. Flensburg – Rendsburg – Neumünster, Rendsburg – Kiel und Flensburg – Eckernförde – Kiel sind nun typische Einsatzstrecken, Personenzugdienste häufiger als Eilzugdienste. Anfang der sechziger Jahre werden von den sieben zugeteilten Triebwagen nurmehr drei im Plandienst eingesetzt, im Fahrplanjahr

Bild 5: Der VT 33 213 des Bw Bielefeld am Bahnsteig in Fulda (25.08.1959).

Foto: J. Claus





Bild 6: Die VT 33 215 und 33 225 vom Bw Bielefeld warten am 23.10.1967 im AW Schwerte auf ihre Verschrottung.

Foto: U. Budde

1961/62 mit durchschnittlich 393 km je Betriebstag. Mit Ablauf des Sommerfahrplans 1962 werden alle sieben Triebwagen an das Bw Braunschweig abgegeben.

BD Hannover

Im Bereich der BD Hannover verfügen zwei Bahnbetriebswerke über Einheitstriebwagen der Deutschen Reichsbahn. In Braunschweig sind VT 33 nur von 1961 bis zum Ablauf des Sommerfahrplans 1964 beheimatet. Es handelt sich um den kompletten ehemaligen Flensburger Bestand, der z.T. ab 1961, viele VT jedoch erst ab September 1962, nun hier Dienst tut, also die VT 33 106, 215, 218, 224, 225, 227 und 231. Immerhin fünf Wagen verrichten im Winterfahrplan 1962/63 Plandienste, mit durchschnittlich 315 km je Betriebstag. Ab Sommerfahrplan 1963 sinkt die Planleistung bei weiterhin fünf eingesetzten Fahrzeugen auf durchschnittlich 225 km je Betriebstag, und im Fahrplanjahr 1964/65 – mittlerweile stehen durch Ausmusterung bzw. Abgabe von Fahrzeugen nach Bielefeld nur noch vier Triebwagen zur Verfügung, von denen zwei eingesetzt werden – sind es nur noch 214 km je Betriebstag. Für die VT 33 typische Strecken kristallisieren sich nicht heraus. Sie laufen auf vielen Strecken, fahren von Braunschweig aus nach Hannover, gelangen über Seesen auch bis nach Altenbeken, aber es handelt sich

immer nur um einzelne Zugfahrten, während das Gros der Personenzugdienste von anderen Fahrzeuggattungen gestellt wird.

Beim Bw Bielefeld tut sich mehr in Sachen Einheitstriebwagen. Immerhin elf verschiedene Triebwagen der Baureihe VT 33 sind hier im Laufe der Jahre nachgewiesen. Beim Bw Bielefeld hat man einige Erfahrung im Einsatz von Vorkriegs-Dieseltriebwagen, so daß hier bis Anfang der sechziger Jahre noch brauchbare Dienstpläne erstellt werden können. Das Bw Bielefeld erhält zwischen 1948 und 1950 immerhin fünf VT 33, und bis Anfang der sechziger Jahre bleibt dieser Bestand in etwa gleich. Dann ersetzen Zugänge aus Braunschweig nach und nach diejenigen Fahrzeuge, die durch Ausmusterung ausgeschieden sind, so daß auch 1963 und 1964 durchweg noch vier bis fünf Triebwagen zur Verfügung stehen. Die drei letzten VT 33 werden im Sommer 1967 beim Bw Bielefeld ausgemustert, nachdem sie z.T. schon etliche Monate zuvor von der Ausbesserung zurückgestellt worden sind. Letzte Plandienste gab es 1966. Die Fahrzeuge wurden hier "abgefahren", wie es im Fachjargon so schön heißt. Die nachfolgenden Zahlen aus den in der Zeitschrift "Die Bundesbahn" erschienenen Beiträgen von Josef Klingensteiner und Ernst Ebner über den Zugförderungsdienst bei der DB dokumentieren den Abstieg der Einheitstrieb-

wagen des Bw Bielefeld in den sechziger Jahren:

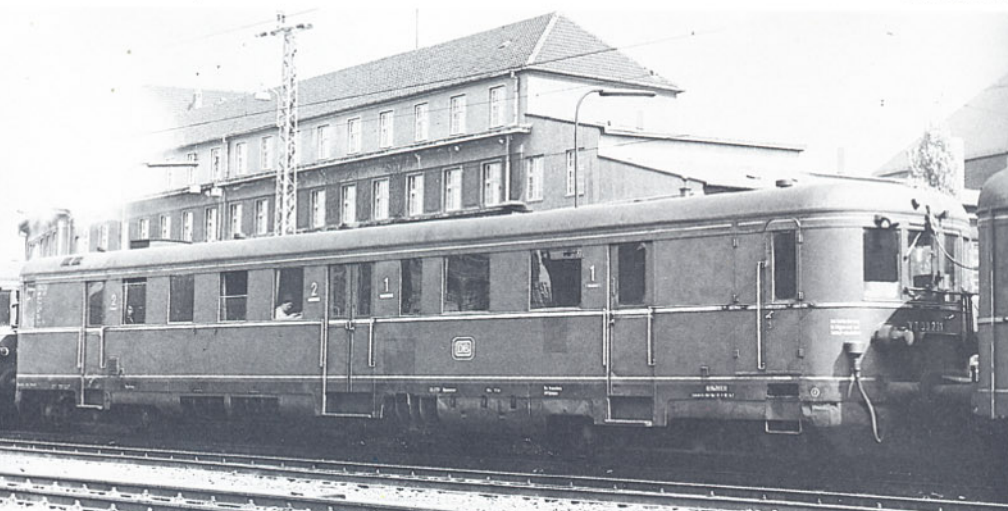
Fahrplanjahr	zugeteilt	eingesetzt	Ø Laufleistung
1961/62	4	3	314 km
1962/63	5	4	305 km
1963/64	5	4	191 km
1964/65	5	3	282 km
1965/66	»nur noch abgefahren« —		

Typisch für das Bw Bielefeld sind die "Querverbindungen", jene Eilzugläufe, die Hauptstrecken miteinander verbinden, wie z.B. der E 838 von Altenbeken nach Münster (136 km) im Sommerfahrplan 1966: Altenbeken – Lage (KBS 214b) – Bielefeld (KBS 214d) – Gütersloh – Rheda (KBS 214) – Warendorf – Münster (KBS 222c). Auf diesen Strecken sind relativ hohe Höchstgeschwindigkeiten zugelassen und die Fahrgastzahlen vergleichsweise gering – ideale Einsatzmöglichkeiten für Triebzüge. Bielefeld beheimatete bereits zu einem frühen Zeitpunkt Dieseltriebwagen, zunächst VT 33 und VT 45, später kamen die VT 23.5 und VT 24.5 (1961 in Dienst gestellt) sowie die VT 24.6 (gebaut ab 1964) hinzu. Mit diesen Fahrzeugen werden beachtliche Dienstpläne gefahren, bis weit ins Kerngebiet der BD Hannover hinein, nach Kassel, Richtung Ruhrgebiet sowie ins Münsterland.

Die Einheitstriebwagen sieht man zu Beginn der sechziger Jahre nahezu überall rund um Bielefeld, selten jedoch verrichten sie auf einer Strecke sämtliche im Fahrplan vorgesehenen Eilzugdienste. Sie teilen sich vielmehr diese Dienste mit Triebwagen der Baureihen VT 23/24 und VT 45 sowie den VT 60 des Bw Rheine. Die vermutlich weitesten Zugläufe für die VT 33 reichen über Kassel hinaus bis nach Bebra und Fulda. Die Bspannungsübersicht über die Schnell- und Eilzüge der DB im Sommerfahrplan 1955 führt z.B. das Zugpaar Dt 855/856 (Fulda – Bielefeld) auf; diese Leistungen wurden sowohl mit VT 33.2, als auch mit 45.5 des Bw Bielefeld gefahren. Dies ist insofern bemerk-

Bild 7: Der VT 33 231, der am 03.05.1963 im Hauptbahnhof Hannover aufgenommen wurde, zählte damals zum Bestand des Bw Braunschweig.

Foto: J. Claus



kenswert, als das Bw Kassel selbst Vorkriegs-Dieseltriebwagen besitzt, nämlich VT 60.

BD Münster

Die BD Münster erhält erst zu Beginn der sechziger Jahre Einheitstriebwagen. Es handelt sich um die sechs Triebwagen der Baureihe VT 25 (Betriebsnummern VT 25 501 bis 506). Zunächst, nur zwei Fahrplanabschnitte lang, waren die Fahrzeuge beim Bw Oldenburg Hbf beheimatet, zum Sommerfahrplan 1963 gelangten sie dann in den Bestand des Bw Münster, das Auslauf-Bw für die Triebwagen der Baureihe VT 25 wurde.

Die sechs VT 25 treffen zum Sommerfahrplan 1962 aus Köln-Nippes im Bw Oldenburg Hbf ein. Vier Triebwagen laufen im Plandienst mit beachtlichen 653 km je Betriebstag als Durchschnittswert. Hier bekommen die Wagen akzeptable Dienste geboten, was allein schon daran erkennbar ist, daß neben Oldenburger Personalen auch Personal aus Rheine und Münster eingesetzt wird, man also zahlreiche Durchgangsstrecken im Direktionsbezirk Münster mit diesen Triebwagen bedient haben dürfte. Die Strecken Oldenburg – Osnabrück und Osnabrück – Herford mit Sicherheit, aber auch die von Rheine ausgehenden, teilweise schnurgerade trassierten Eisenbahnlinien Richtung Quakenbrück, Ochtrup und Coesfeld dürften damals wenigstens z.T. von den VT 25 befahren worden sein.

Hieran ändert sich im Prinzip zunächst nicht viel, als die Fahrzeuge mit Ablauf des Winterfahrplans 1962/63 zum Bw Münster überwechselt. Weiterhin stellen die drei vorgenannten Bahnbetriebswerke das Personal für die im Sommerfahrplan 1963 immer noch enthaltenen vier Plantage mit durchschnittlich 572 km je Betriebstag. Im Sommerfahrplan 1964 allerdings geht es bergab, es laufen nur noch drei VT 25 im Plan mit durchschnittlich 432 km je Betriebstag. Und 1965 heißt es dann auch hier: "werden nur noch abgefahren".

In dieser Zeit, also um 1964 bzw. 1965, sind ganz offensichtlich auch die Mitteltüren der VT 25 verschlossen worden. Auf den Türen wurde ein Pfeil sowie folgende Aufschrift angebracht: "Einsteigen nur am Wagende". Bei den mit den Triebwagen der Baureihe VT 25 verkehrenden Steuerwagen verfuhr man ebenso (bekannt sind mit dieser Aufschrift u.a. die VS 145 005, 006, 007 und 008 sowie der VS 145 046). Beim Einsatz auf den Strecken im westlichen Münsterland war ein rascher Fahrgastwechsel wohl nicht so wichtig, lieber sparte man sich die Wartungskosten für die Türmechanik.

Es sind zum Schluß vor allem die Strecken Münster – Coesfeld, Coesfeld – Ahaus, Ahaus – Gronau, Gronau – Rheine und Gronau – Burgsteinfurt – Münster, alle im Raum zwischen Münster und der niederländischen Grenze, wo die VT 25 zum Einsatz kommen. Bei den beiden letztgenannten Strecken handelt es sich übrigens damals um Stammstrecken der in Rheine stationierten VT 60. In der Zeit zwischen 1965 und September 1966 werden die meisten VT 25 ausgemustert, nachdem sie z.T. bereits längere Zeit z-gestellt waren. Der letzte VT dieser Gattung war der VT 25 505.

BD Essen

Beim Bw Dortmund Bbf laufen ab Dezember



Bild 8: Kurz vor Ende ihrer Betriebszeit, am 30.04.1967, entstand im Bw Bielefeld diese Aufnahme mit dem VT 33 215 und dem VS 145 006.
Foto: Dr. Vorsteher

1948 insgesamt sechs Triebwagen der Baureihe VT 33 (Betriebsnummern VT 33 205, 207, 208, 213, 224 und 231) im Schnelltriebwagenverkehr zwischen Dortmund und Frankfurt (Main) als Dt 49/60. Der Einsatz der auf die damalige 2. Klasse umgebauten und von der MITROPA bewirtschafteten Fahrzeuge bedeutete eine wesentliche Beschleunigung gegenüber den bisherigen Verbindungen: die Reisegeschwindigkeit von 64,8 km/h wurde damals nur vom FD 192 geringfügig überboten. Ab Frühjahr 1951 übernehmen Schnelltriebwagen der Vorkriegsbauarten diese Dienste, die Dortmund-er VT 33 werden nach Bielefeld und Landau (Pfalz) umbeheimatet.

BD Köln

Im Gegensatz zu den übrigen Einheitstriebwagen wurden die VT 25 501 bis 506 nach dem Krieg auf hydraulische Kraftübertragung umgerüstet und erhielten einen 600-PS-Motor. Sie wurden so zu den leistungsstärksten Einheitstriebwagen bei der DB. Nach ihrer Abnahme, die im Sommer 1951 begann, werden sie beim Bw Köln Bbf stationiert. Sie fahren – meist zusammen mit zwei Steuerwagen oder auch mit einem Steuer- sowie einem der wenigen bei der DB vorhandenen Beiwagen der Baureihe VB 147

– im Eiltriebwagendienst im gesamten Rheinland, von Köln aus Richtung Wuppertal, Aachen, Düsseldorf und Duisburg.

In den fünfziger und frühen sechziger Jahren werden die Triebfahrzeuge für die Eilzugdienste über den Westerwald abwechselnd von Bahnbetriebswerken der BD Köln und der BD Frankfurt gestellt. Die Rede ist von jenen markanten Zügen, die von Frankfurt (Main) über Limburg – Altenkirchen – Au (Sieg) bis Köln verkehren. In diesen Diensten findet man in den fünfziger Jahren Einheits-triebwagen des Bw Frankfurt/M. -Griesheim, aber auch Kölner VT 25.

Ein Beispiel aus dem Jahre 1961: Von sechs vorhandenen VT 25 laufen vier im Plan, mit durchschnittlich 437 km je Betriebstag. Personal des Bw Köln-Nippes und des Bw Frankfurt/M. -Griesheim teilen sich die anfallenden Dienste. Mit Einheitstriebwagen der Baureihe VT 25 wird u.a. der Et 1779/1780 Frankfurt – Köln gefahren. Ab dem Sommerfahrplan 1962 werden diese Leistungen von neuangelieferten Diesellokomotiven der Baureihe V 100 übernommen und die VT 25 zum Bw Oldenburg umbeheimatet.

BD Mainz

1950 sind beim Bw Koblenz-Mosel die beiden Triebwagen VT 32 010 und VT 32 011 be-

Bild 9: Der VT 25 505 ist 1952 an der Spitze einer dreiteiligen Triebwagengarnitur auf der Strecke Köln – Wuppertal bei Leverkusen unterwegs.
Foto: H. Säuberlich





Bild 10: Im Bw Münster geben sich am 09.01.1966 der VT 25 505, der VT 60 506 sowie der VT 95 9650 ein Stelldchein.

Foto: Dr. Fiegenbaum

Bild 11: Der VT 25 505 steht am 29.12.1965 in seinem Heimat-Bahnbetriebswerk, dem Bw Münster, für neue Aufgaben bereit.

Foto: Dr. Fiegenbaum

Bild 12: "Einsteigen nur am Wagenende" steht auf den verschlossenen Mitteltüren des VS 145 006 zu lesen. Auch VT 25 erhielten in den sechziger Jahren eine solche Aufschrift (aufgenommen am 01.05.1968 in Rheine Hbf).

Foto: H. Claßen

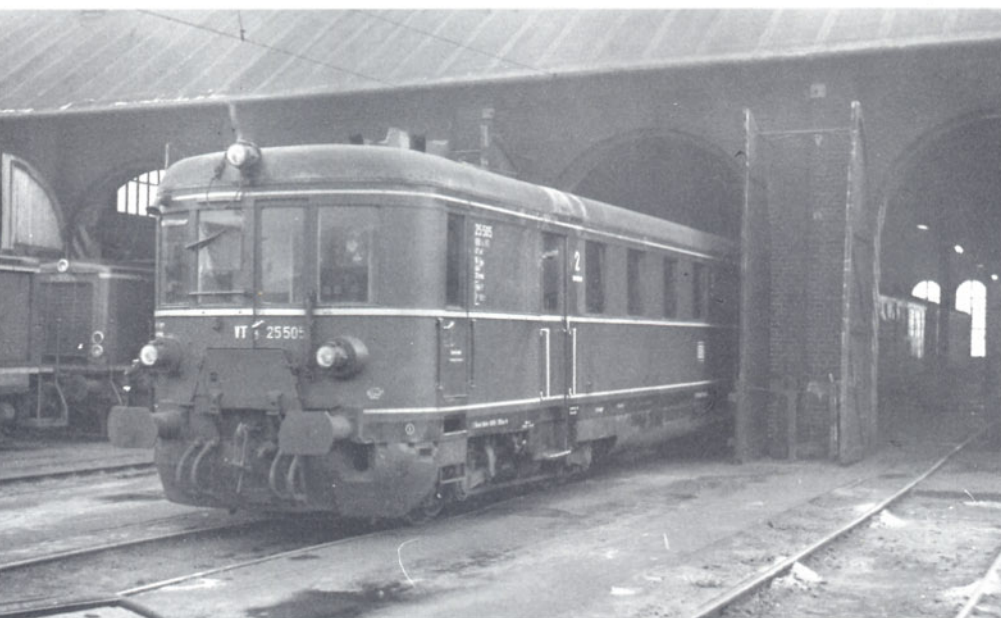


Bild 13: Die V 100 1074 fährt am 08.02.1966 2-gestellte Trieb- und Steuerwagen zum Verschrotten. Ausgedient haben: VT 25 506, VS 145 008, VS 145 075, VT 25 503, VS 145 046, VS 145 007, VT 25 504, VS 145 084 und VS 145 005 (aufgenommen im Bahnhof Hilstrup).

Foto: Dr. Fiegenbaum

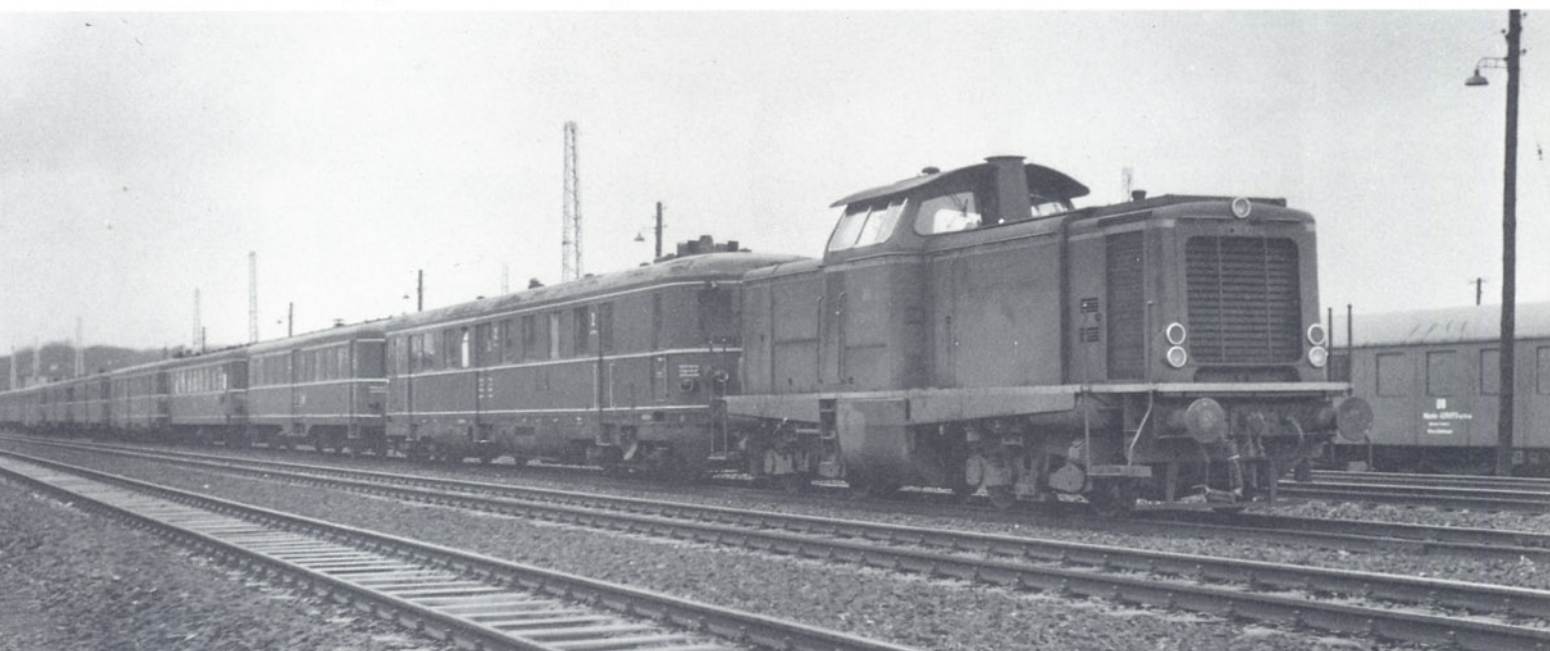




Bild 14: Auf der Strecke Gronau – Ahaus ist am 19.02.1965 der VT 25 505 des Bw Münster kurz vor Ahaus mit zwei Steuerwagen unterwegs. Foto: Dr. Löttgers

heimatet. Noch im gleichen Jahr treffen dort die für die französische Besatzungsmacht umgebauten und für den Dienstverkehr vorbehaltenen VT 33 222 und VT 33 232 aus Offenburg ein. Die beiden VT 32 verdingen sich im hochwertigen Reisezugverkehr: als Dt 249/250 fahren sie auf der Moselstrecke nach Trier (111,6 km in 1 Stunde und 56 Minuten) und als Dt 646/647 von Koblenz über Mainz, Ludwigshafen, Wörth und Karlsruhe nach Baden-Baden (270,2 km in 4 Stunden und 55 Minuten). Bereits 1952 werden die beiden VT 32 an das Bw Landau (Pfalz) abgegeben. Die zwei VT 33 hingegen bleiben bis 1955 im Bw Koblenz-Mosel beheimatet. Beim Bw Landau (Pfalz) sind zwischen 1949 und 1953 nach und nach insgesamt 8 Einheitstriebwagen eingetroffen. Es handelt sich um die VT 33 203, 204, 208 und 211, die VT 33 501 und 502 sowie die VT 32 010 und 011. Auch zu Beginn der sechziger Jahre beheimatet das Bw Landau durchweg noch vier bis fünf Einheitstriebwagen. Zum Einsatz kommen sie auf den elektrifizierten Strecken Neustadt/Weinstraße – Landau – Wörth – Karlsruhe, Wörth – Speyer – Ludwigshafen sowie auf den Querverbindungen Neustadt – Schifferstadt und Landau – Germersheim, wobei einzelne Züge über Ludwigshafen bis Mannheim durchlaufen. Zunächst 400 km, später dann rund 300 km je Betriebstag kommen dabei allemal zusammen, selbst wenn viele Kurzstreckenfahrten im Personenzugdienst im Umlaufplan enthalten sind. Im Sommerfahrplan 1961 werden nur noch zwei der damals vorhandenen vier Einheitstriebwagen eingesetzt, mit durchschnittlich 329 km pro Plan-tag. Ein Jahr später hat sich die Laufleistung kaum geändert (326 km je Betriebs-tag). Drei Einheitstriebwagen, die VT 33 203, 204 und 208 stehen dem Bw Landau im Sommer 1965 noch zur Verfügung. Mit der Ausmusterung der VT 33 203 und 208 im September endeten vermutlich auch die Plandienste der Triebwagen beim Bw Landau. Denn als einziger Einheitstriebwagen stand nun nur noch der VT 33 204 diesem Bw zur

Die Verteilung der Einheitstriebwagen bei der DB im Jahre 1955

Betriebsnummern		Beheimatung	
bis 17.10.1947	ab 17.10.1947		
137 066	VT 33 106	Bw Flensburg	BD Hamburg
137 072	VT 33 202	Bw Bielefeld	BD Hannover
137 073	VT 33 203	BW Landau	BD Mainz
137 074	VT 39 000 → VT 32 002	Bw Freilassing	BD München
137 080	VT 33 204	Bw Landau	BD Mainz
137 082	VT 33 205	Bw Bielefeld	BD Hannover
137 085	VT 33 207	Bw Bielefeld	BD Hannover
137 086	VT 33 208	Bw Landau	BD Mainz
137 089	VT 33 211	—	— ¹⁾
137 090	VT 33 212	Bw Bielefeld	BD Hannover
137 094	VT 33 213	Bw Bielefeld	BD Hannover
137 097	VT 32 000 → VT 25 501	BW Köln Bbf	Bd Köln
137 098	VT 32 001 → VT 25 502	Bw Köln Bbf	BD Köln
137 102	VT 32 005	Bw München Hbf	BD München
137 104	VT 32 007	BW München Hbf	BD München
137 107	VT 32 009 → VT 25 503	Bw Köln Bbf	BD Köln
137 108	VT 32 010	Bw München Hbf	BD München
137 110	VT 32 011	BW Kempten	BD Augsburg
137 156	VT 38 000	(bereits 1952 ausgemustert)	
137 157	VT 38 001	Bw Karlsruhe Hbf	BD Karlsruhe
137 158	VT 38 002 ²⁾	Bw Karlsruhe Hbf	BD Karlsruhe
137 159	VT 38 003	Bw Karlsruhe Hbf	BD Karlsruhe
137 160	VT 32 500 → VT 33 501	Bw Landau	BD Mainz
137 161	VT 32 501 → VT 33 502	Bw Landau	BD Mainz
137 164	VT 33 215	Bw Flensburg	BD Hamburg
137 165	VT 33 216	(bereits 1949 ausgemustert)	
137 169	VT 33 218	Bw Flensburg	BD Hamburg
137 186	VT 33 222	—	— ³⁾
137 190	VT 30 001	Bw Darmstadt	BD Frankfurt/M.
137 192	VT 33 224	Bw Flensburg	BD Hamburg
137 193	VT 33 225	Bw Flensburg	BD Hamburg
137 196	VT 33 227	Bw Flensburg	BD Hamburg
137 205	VT 33 231	Bw Flensburg	BD Hamburg
137 210	VT 33 012	Bw Kempten	BD Augsburg
137 214	VT 32 020 → VT 25 506	Bw Köln Bdf	BD Köln
137 217	VT 32 014 → VT 33 232	—	— ⁴⁾
137 218	VT 32 015	(bereits 1952 ausgemustert)	
137 219	VT 32 016	Bw Kempten	BD Augsburg
137 222	VT 32 019 → VT 25 504	BW Köln Bbf	BD Köln
137 223	VT 32 018 → VT 25 505	Bw Köln Bbf	BD Köln
137 271	VT 46 500	Bw Darmstadt	BD Frankfurt/M.
137 272	VT 46 501	(bereits 1950 ausgemustert)	

¹⁾ im Dienste für das Militär mit Sonderausstattung (beheimatet beim Bw Karlsruhe)

²⁾ Umbau in Tunnelmeßwagen Karlsruhe 6210; 1968 in 712 001 umgezeichnet

³⁾ im Dienste für das Militär mit Sonderausstattung (beheimatet beim Bw Koblenz-Mosel)

⁴⁾ im Dienste für das Militär mit Sonderausstattung; 1955 ausgemustert

Zusammengestellt von H.-U. Hake nach Unterlagen der DB/BZA München 1955



Bild 15: Der VT 25 502 verläßt mit dem VS 145 007 und dem VS 145 008 am 16.04.1960 den Kölner Hauptbahnhof.

Foto: J. Claus



Bild 16: Auffallend sind die Lüftungsschlitze über den beiden Fenstern des Abteils 1. Klasse des VT 33 502, der am 21.02.1962 in Mannheim Hbf im Bild festgehalten wurde.

Foto: J. Claus

Verfügung, planmäßig dürfte er kaum noch eingesetzt worden sein. Seine Ausmusterung erfolgte im Oktober 1966.

BD Frankfurt/Main

Das Bw Frankfurt/Main 1, später in Bw Frankfurt-Griesheim umbenannt, ist in den ersten Nachkriegsjahren "Sammelbecken" für einige Einzelstücke aus der großen Familie der Einheitstriebwagen. Der VT 30001 ist hier zu Hause, aber auch der VT 39 000

(später 32 002) und die Triebwagen VT 46 500 und 501. Die beiden VT 46 sind ab 1948 in Frankfurt beheimatet; der VT 46 501 brennt im Mai 1950 völlig aus und wird noch im November desselben Jahres beim Bw Frankfurt-Griesheim ausgemustert, während das Schwesterfahrzeug etwa bis 1954 in Frankfurt bleibt, ehe es gleichzeitig mit dem VT 30 001 an das Bw Darmstadt abgegeben wird.

Mit den Triebwagen wird Anfang der fünfzi-

Bild 17: Der Dt 50 fährt am 10.08.1949 in Köln Hbf ein. Das Zugpaar Dt 49/50 verkehrte seinerzeit planmäßig mit zwei VT 33 und einem dazwischengekuppelten VS 145. Bei dem vorderen VT 33 handelt es sich um einen Einheitstriebwagen nach dem "Essener Grundriß".

Foto: H. Säuberlich



ger Jahre u.a. der Dt 198/199 Frankfurt – Regensburg gefahren. Die Einheitstriebwagen kommen aber auch zeitweise auf der rechten Rheinstrecke zwischen Frankfurt und Köln als Eiltriebwagen zum Einsatz.

Das Bw Darmstadt bekommt, wie bereits erwähnt, um 1954 vom Bw Frankfurt-Griesheim den VT 30 001 und den VT 46 500. Letzterer wird 1959 ausgemustert, während für den VT 30 001 noch bis zum Fahrplanjahr 1964/65 ein eigener Dienstplan erstellt wird. Der Wagen bleibt während dieser zehn Jahre ein Kuriosum: Er läuft auf verschiedenen Strecken, man trifft ihn sogar im Personenzugdienst unter bereits elektrifizierten Strecken an. Fraglich bleibt, was die BD Frankfurt bewogen hat, den Einzelgänger über so lange Zeit zu behalten, da er doch recht selten im Eilzugverkehr zwischen großen Städten eingesetzt wurde, wofür er eigentlich konstruiert worden war.

Die betriebstäglichen Kilometerleistungen liegen 1960 und 1961 bei 298 km, 1962 bei 330 km und 1963 bei 354 km. Sie ergeben sich aus vielen Einzelfahrten auf den Strecken rund um Darmstadt, z.B. Darmstadt – Goddelau-Erfelden – Worms oder Aschaffenburg – Darmstadt – Mainz – Bischofsheim. Letzte Plandienste gibt es dann vermutlich 1964.

BD Karlsruhe

In der BD Karlsruhe sind drei Bahnbetriebswerke zu nennen, die in den fünfziger und z.T. auch noch in den sechziger Jahren Einheitstriebwagen im Bestand führen: Karlsruhe Hbf, Offenburg und Konstanz. Das Einsatzgebiet der Triebwagen des Bw Karlsruhe Hbf grenzt unmittelbar an das der Landauer Einheitstriebwagen (siehe BD Mainz). Die Offenburger Einheitstriebwagen laufen vor allem auf der Schwarzwaldbahn, wo auch Einheitstriebwagen des Bw Konstanz anzutreffen sind. In östlicher Richtung gehört die Bodenseegürtelbahn, wo sowohl Konstanzer als auch Friedrichshafener (siehe BD Stuttgart) Einheitstriebwagen angetroffen werden konnten, zum Einsatzgebiet. Friedrichshafen ist der westlichste Wendebahnhof der beim Bw Kempten (siehe BD Augsburg) beheimateten Einheitstriebwagen, die vor allem in Oberschwaben und im Allgäu eingesetzt wurden. Der zusammenhängende Einsatzraum der Einheitstriebwagen im Südwesten der Bundesrepublik reicht also von Landau (Pfalz) über den Schwarzwald und den Bodensee bis ins Allgäu – über die Grenzen von 4 Richtungen hinweg!

In diesem Einsatzraum war auch der VT 38 002 anzutreffen, wie dem nachfolgenden Betriebsbuchauszug zu entnehmen ist:

Abnahme: 06.09.1936

Bw Karlsruhe Hbf	07.09.36 – 10.01.39
RAW Friedrichshafen	11.01.39 – 05.09.46
Bw Offenburg	20.11.46 – 13.07.48
Bw Landau (Pfalz)	14.07.48 – 28.12.48
Bw Koblenz-Mosel	29.05.49 – 02.08.49
Bw Friedrichshafen	01.10.49 – 19.04.50
Bw Konstanz	18.10.50 – 05.05.53
Bw Karlsruhe Hbf	06.05.53 – 31.05.58
Bw Konstanz	01.06.58 – 25.01.59

z-Stellung: 26.01.1959

Ausmusterung: 27.12.1960

Anschließend Umbau in Tunnelmeßwagen Kar 6210; 1968 umgezeichnet in 712 001.

Bis auf das Bw Kempten finden sich bei den



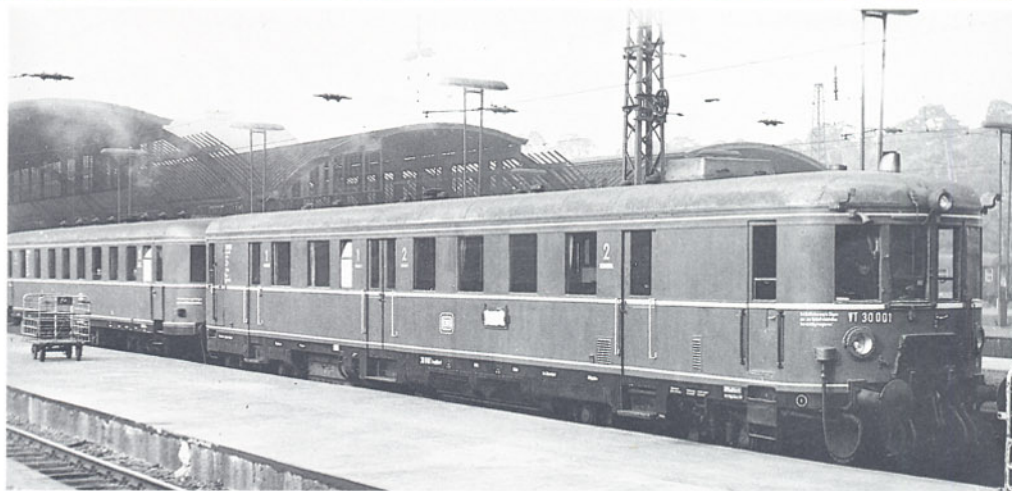
Bild 18: Im September 1959 ist der VT 32 012 bei Wasserburg am Bodensee unterwegs. Foto: Dr. Scheingraber

Bild 19: Der VT 30 001 und der VS 145 082 am 25.06.1960 als Personenzug 2805 in Darmstadt Hbf. Foto: J. Claus

Beheimatungen des VT 38 002 alle Betriebswerke wieder, die oben angeführt wurden – vom Bw Landau (Pfalz) bis zum Bw Friedrichshafen.

Das Bw Offenburg ist 1949/50 Heimat für fünf Einheitstriebwagen: den VT 32 014 (1950 nach Koblenz), den VT 32 500 (später in VT 33 501 umgezeichnet; 1951 nach Friedrichshafen), den VT 32 501 (später in VT 33 502 umgezeichnet und nach Landau umbeheimatet) sowie den VT 33 222 und den VT 38 003 (beide 1950 nach Koblenz).

Das Bw Karlsruhe Hbf behält seine Einheits-triebwagen etwas länger. Nachgewiesen sind der VT 33 222 (1955 vom Bw Koblenz angekommen und 1957 ausgemustert) sowie die vier Triebwagen VT 38 000 bis 003. Der VT 38 000 ist so stark beschädigt, daß eine Aufarbeitung unterbleibt. Die Ausmusterung erfolgt im Juli 1952 in Karlsruhe. Die drei anderen VT 38 treffen im Mai 1953 aus Konstanz ein. Der VT 38 001 wird 1955 in



Karlsruhe ausgemustert. Der VT 38 002 und der VT 38 003 gehen 1958 wieder zum Bw Konstanz zurück.

In Konstanz sind die Triebwagen VT 38 001 bis 003 zu Hause: ab 1950 VT 38 002 und 003 und ab 1951 VT 38 001. Sie werden im Mai 1953 nach Karlsruhe umstationiert und kehren mit Ausnahme des VT 38 001 von dort zum Sommerfahrplan 1958 wieder nach Kon-

stanz zurück. Ihr Einsatz in Konstanz dauert dann jedoch nicht mehr allzu lange: Der VT 38 002 wird im Januar 1959 z-gestellt und im Dezember 1960 ausgemustert. Die Ausmusterung des VT 38 003 erfolgt knapp zwei Jahre später im September 1962. Anfangs verdingen sich die Konstanzer Einheits-triebwagen auch auf der Schwarzwaldbahn; ab 1960 wird vermutlich Singen Endpunkt für

Bild 20: Ebenfalls am 25.06.1960 in Darmstadt Hbf entstand diese Aufnahme mit dem VT 30 001 (als Personenzug 3636).

Foto: J. Claus

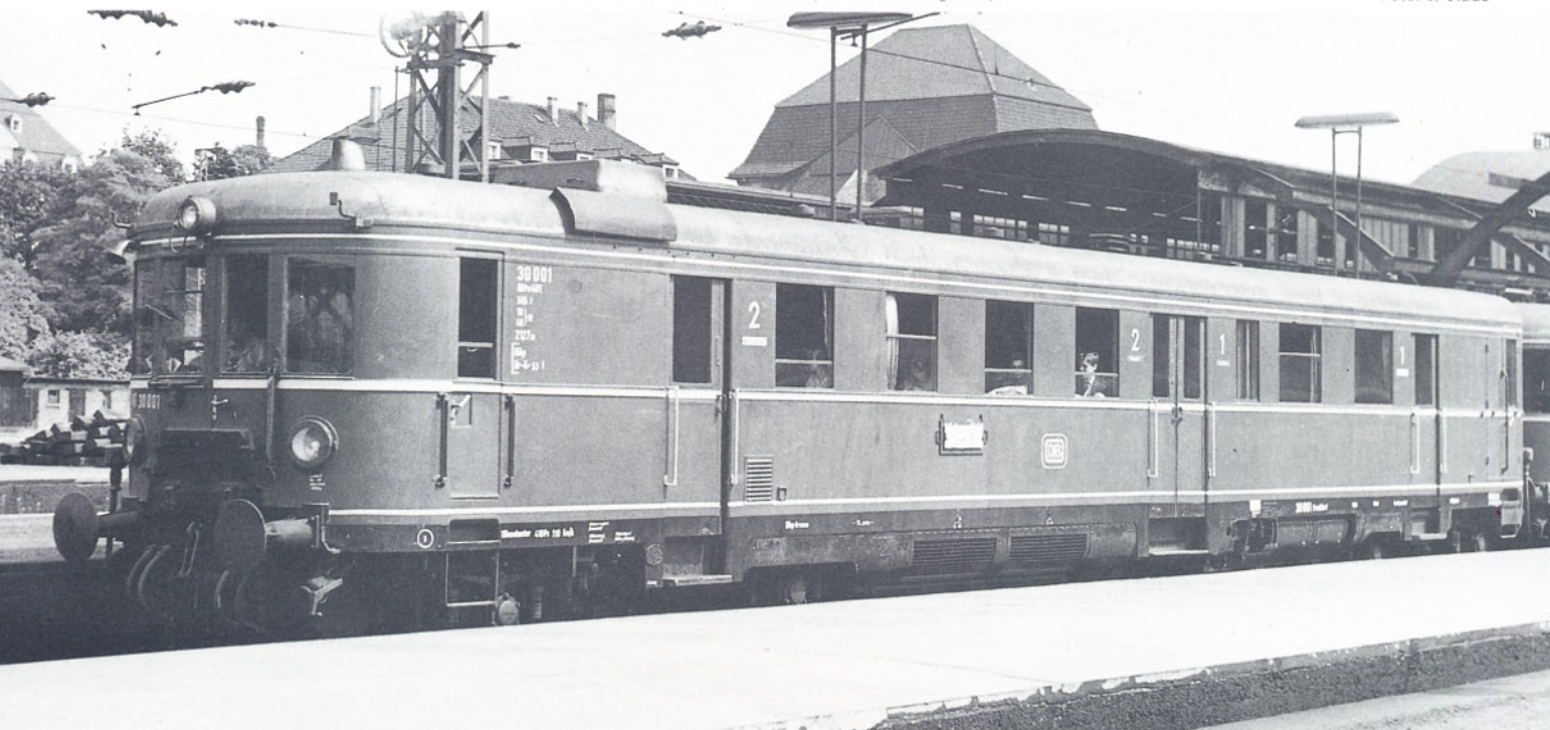




Bild 21: Am 30.12.1960 besaß der VT 38 003 des Bw Konstanz noch ein Abteil 1. Klasse (aufgenommen in Singen).

Foto: W. Hanold

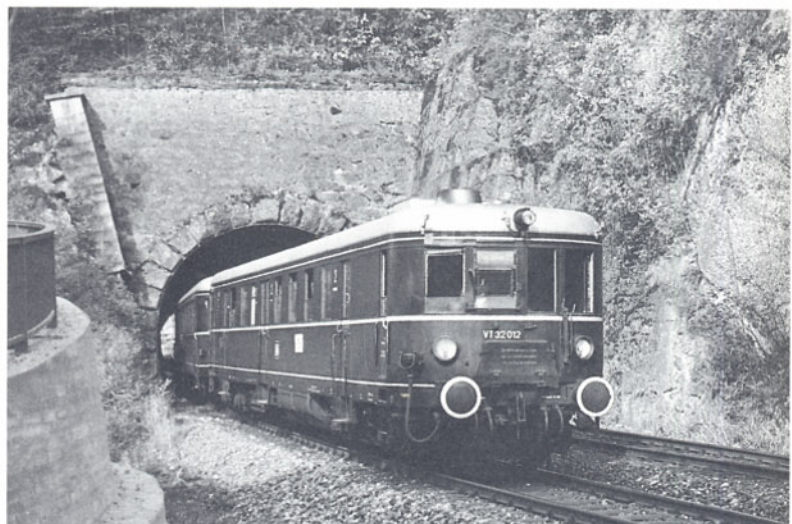
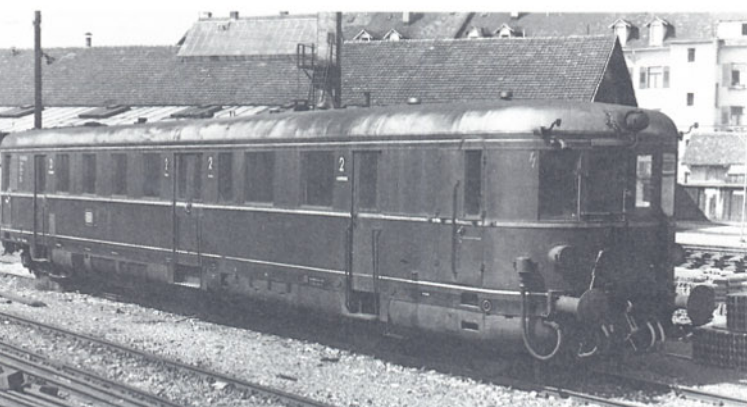


Bild 23: Der VT 32 012 wurde auf der Fahrt nach Kempten im Oktober 1962 bei Oberstaufen aufgenommen.
Foto: W. Tausche

Bild 22 (links oben): Im Mai 1962 war dann die 1. Wagenklasse des VT 38 003 zur 2. Klasse herabgestuft.
Foto: L. Mickel

Bild 24: Der VT 32 016 des Bw Kempten steht mit einem Steuerwagen am 17.07.1959 in Ulm zur Rückfahrt über Memmingen nach Kempten bereit.
Foto: R. Schatz

die meisten Fahrten aus Richtung Konstanz gewesen sein.

BD Stuttgart

In Friedrichshafen sind der aus Offenburg überstellte VT 33 501 (bis 1953) und der VT 38 002 (siehe Betriebsbuchauszug) stationiert.

BD Augsburg

Beim Bw Kempten wächst der Bestand an Triebwagen der Baureihe VT 32 von zwei Fahrzeugen (1950 vom Bw Frankfurt/Main 1) über drei Exemplare (ein weiterer Triebwagen kam 1955 vom Bw Landau) auf immerhin sechs Stück (das Bw München Hbf gab zum Sommerfahrplan 1960 seine letzten 3 Einheitstriebwagen an das Bw Kempten ab) bis 1960 an: VT 32 002, 005, 010, 011, 012 und 016. Diese sechs Triebwagen werden im Sommerfahrplan 1960 mit durchschnittlich 414 km je Betriebstag eingesetzt. Sie fahren von Kempten aus über Memmingen nach Ulm, über Immenstadt nach Oberstdorf und über Lindau bis nach den von der Friedrichshafener bzw. Konstanzener Einheitstriebwagen

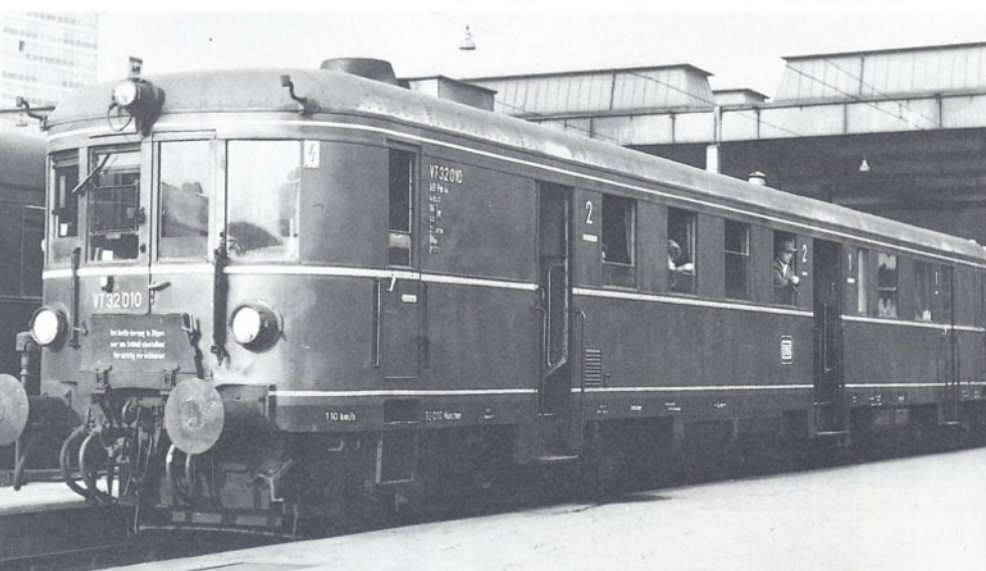


Bild 25: Der VT 32 010 wurde am 27.05.1959 in München Hbf aufgenommen. Damals war er noch beim Bw München Hbf stationiert, kurze Zeit später kam er zum Bw Kempten.
Foto: J. Claus



bedienten Strecken. Diese Dienste werden bis zur Ausmusterung der Triebwagen der Baureihe VT 32 – die, mit Ausnahme des VT 32 010, (ausgemustert im März 1962), im September 1962 erfolgte – weitgehend beibehalten.

BD München

Als Kuriosität ist zunächst der Einsatz eines einzelnen Einheitstriebwagens von Ende 1952 bis zum Ablauf des Sommerfahrplans 1955 beim Bw Freilassing zu erwähnen. Aus welchen Gründen die Beheimatung des VT 32 002 gerade hier erfolgte, ist unklar. Im September 1955 wird er zum Bww München Hbf umbeheimatet. Das Bww München Hbf hat wenigstens vier verschiedene VT 32 im Bestand geführt, die VT 32 005, 007 und 010 sowie den bereits erwähnten VT 32 002. Hinzu kommt zumindest buchmäßig der aus Österreich zurückgeführte VT 38 001, der bereits 1951 wieder nach Konstanz abgegeben wurde. In den fünfziger Jahren werden durchweg zwei Triebwagen vom Bww München Hbf eingesetzt. Zum Sommerfahrplan 1960 wechseln die letzten Münchner Einheitstriebwagen zum Bw Kempten.

Dr. Löttgers

Bild 26: Der Fotograf hat den zum Tunnelmeßwagen 712 001 umgebauten ehemaligen VT 38 002 am 15.05.1976 mit rotem Anstrich in Ottbergen aufgenommen.

Foto: U. Budde

Bild 27: Die für den Einsatz als Tunnelmeßwagen umgestaltete Kopfpartie des 712 001. Die Aufnahme entstand am 22.06.1968 in Lauda.

Foto: A. Schöppner



Bild 28: Heute besitzt der 712 001 eine gelbe Lackierung. Die Aufnahme vom 22.05.1986 zeigt ihn im Bw Lauda.

Foto: A. Schöppner





Bild 1: Am 05.03.1987 kollidierte ein LKW an einem Bahnübergang bei Karlskron (Strecke Augsburg – Ingolstadt) mit dem Dieseltriebzug 628 102/928 102. Der Dieseltriebzug ist dabei aus den Schienen gesprungen. Sechs Tage später ist man nun dabei, den Bahndamm an der Unfallstelle zu verbreitern, damit die Seitenstützen der Schienenkräne, die den Triebzug wieder auf das Gleis stellen sollen, guten Halt finden können.

Foto: A. Ritz

Dieseltriebzug 628 102 im Graben gelandet

Ein mit Schrottautos beladener Lastkraftwagen kollidierte aus bislang ungeklärter Ursache am 05.03.1987 an einem Bahnübergang bei Karlskron (wenige Kilometer süd-

westlich von Ingolstadt) mit einem Triebwagen der Baureihe 628.1. Der Triebzug 628 102/928 102 befand sich als N 5103 auf der Fahrt von Augsburg nach Ingolstadt, als

der Lkw an dem mit einer Blinklichtanlage gesicherten Bahnübergang mit dem Triebwagen zusammenstieß. Durch die Wucht des Aufpralls wurde der Triebwagen aus den

Bild 2: Das Schwesterfahrzeug 628 103/928 103 passiert am 11.03.1987 auf der Fahrt von Ingolstadt nach Augsburg die Unfallstelle bei Karlskron.

Foto: A. Ritz





Bild 3: Durch die Wucht des Aufpralls des LKW auf das Schienenfahrzeug wurde der Triebzug aus den Schienen gedrückt und fuhr einen Bahndamm hinunter. Zum Schutz gegen Regen waren Trieb- und Steuerwagen bis zur Bergung teilweise mit Planen abgedeckt. **Foto: A. Ritz**



Bild 4: Am 14.03.1987 fuhren zwei Hilfszüge mit jeweils einem Schienenkran sowie ein Autokran zur Bergung des Triebzuges an die Unfallstelle.

Foto: M. Niedt

Schienen gedrückt, fuhr einen 3 m hohen Bahndamm hinunter und kam rund 5 m neben dem Gleis zum Stillstand, wobei der Steuerwagen 928 102 seitlich umstürzte. Der Lkw-Fahrer erlag seinen schweren Verletzungen, 14 Personen, darunter auch das Zugpersonal, wurden zum Teil schwer verletzt. Nach Angaben der Deutschen Bundesbahn arbeitete die Blinklichtanlage einwandfrei. Die Strecke Augsburg – Ingolstadt mußte für mehr als fünf Stunden gesperrt werden, um die Schäden am Oberbau zu beheben. In der darauffolgenden Woche bereitete die

Deutsche Bundesbahn die Bergung des Dieseltriebzuges vor: Unter anderem wurde der Bahndamm an der Unglücksstelle etwas verbreitert und befestigt, damit die Seitenstützen der Schienenkräne guten Halt finden konnten. Am 14.03.1987 wurde die Strecke Augsburg – Ingolstadt dann erneut gesperrt. Zwei Hilfszüge mit jeweils einem Schienenkran sowie ein Autokran der Deutschen Bundesbahn trafen in den frühen Morgenstunden an der Unfallstelle ein. Während die beiden Schienenkräne den 628 102 hochhoben, wurde das Laufgestell des Triebwagens mit Hilfe des Autokrans

auf das Gleis zurückgestellt. Nun konnten die Schienenkräne den 628 102 wieder auf das Gleis setzen. Im Schleppl des Hilfszuges überführte die 290 156 des Bahnbetriebswerkes Ingolstadt den verunglückten 628 102 in dieses Bw. Danach wurde auch der Steuerwagen 928 102 geborgen, wieder auf die Schienen gesetzt und ebenfalls nach Ingolstadt geschleppt. Eine endgültige Entscheidung über die Wiederaufarbeitung der beiden Fahrzeuge stand bei Redaktionsschluß noch aus.

AR

Bild 5: Die beiden Schienenkräne heben den Triebwagen 628 102 an. Im Gegensatz zum Laufgestell (links) verblieb das Triebgestell (rechts) dabei am Triebwagen.

Foto: M. Niedt





Bild 6: Heimatbahnhof des Kranwagens 879 0 014, der von Krupp gebaut wurde, ist München Hbf.

Foto: M. Niedt



Bild 7: Nachdem der 628 102 von den beiden Schienenkränen seitlich über das Gleis hinaus verschwenkt wurde, erfolgte mit Hilfe des Autokrans das Aufgleisen seines Drehgestells.

Foto: M. Niedt

Bild 8: Im Schlepp des Hilfszuges wird der 628 102 am 14.03.1987 ins Bw Ingolstadt überführt.

Foto: M. Niedt





Bild 1: Der 517 003 befindet sich am 27.04.1982 als N 5677 auf der Fahrt nach Wiesbaden. Er hat den Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim verlassen und wird bald in der "Waldstraße" eintreffen.

Frühdienst im Stellwerk Wiesbaden-Dotzheim

In der Nacht hatte es geregnet. Verschlafen laufe ich die naßglänzende Straße an der Ziegelmauer der alten Maschinenfabrik vorbei zum Bahnhof Dotzheim. In der noch un-

beleuchteten Bahnhofsuhr über dem verschlossenen Eingang springt der große Zeiger gerade zitternd auf 5.34 Uhr. Noch schläft die Aartalbahn.

Nach hundert Metern auf buckligem Kopfsteinpflaster, vorbei an zwei Taxen mit laufenden Motoren, umrunde ich am Bahnübergang den Schrankenbaum Nr. 1 mit seinem

Bild 2: Blick vom Stellwerk auf das Empfangsgebäude in Wiesbaden-Dotzheim. Die 212 056 steht mit dem Übergabezug 67341 am 13.08.1982 zur Abfahrt bereit.



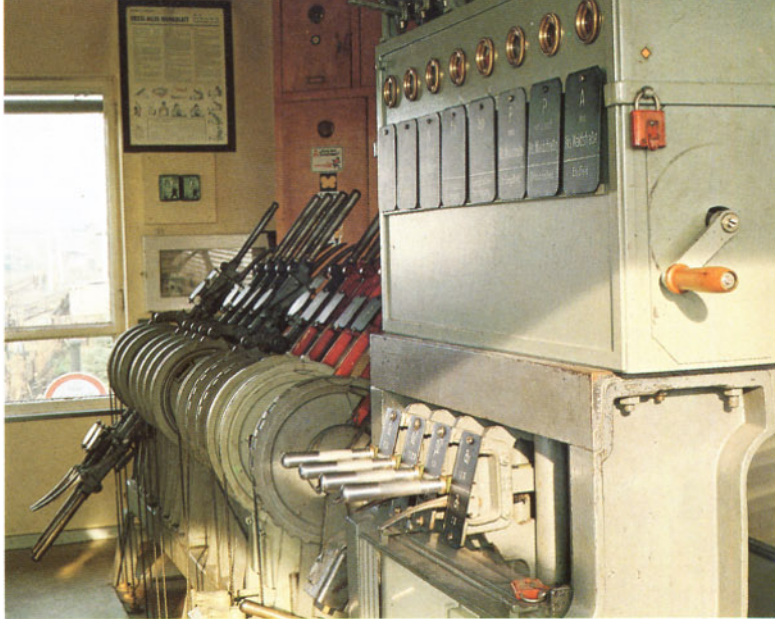


Bild 4: Hebelbank, Blockkasten und Fahrstraßenfestlegung im Stellwerk Wiesbaden-Dotzheim.

◀ Bild 3: Die Spuren im Schnee markieren den Weg vom Empfangsgebäude zum Stellwerk in Wiesbaden-Dotzheim (03.12.1981).

Läutewerk und steige schlüsselsuchend die Treppe an dem kleinen Stellwerk hinauf. Wohlige Wärme und der typische Geruch des Stellwerkes – etwas muffig, aber nicht unangenehm – empfangen mich. Mit takendem Geräusch läuft gerade die kleine Pumpe des Ölofens, der in der milden Regennacht auch mit kleiner Flamme nicht viel Mühe hatte, das Stellwerk erträglich warm zu halten. Die vier weißen Kontrolllampen des elektrischen Bedienungspultes für die Schrankenbäume leuchten in den dunklen Raum hinein, ehe ich die trübe Tischleuchte einschalte und, den Schlüssel des Empfangsgebäudes in der Hand, wieder gähnend das Stellwerk verlasse. 'Jetzt noch schlafen!' - 'Eigentlich ist dieser blöde Frühdienst unmenschlich' - 'Wo jetzt wohl der Frühzug ist?' denke ich noch etwas durcheinander und schlurfe an der Weiche I und dem Schild "Betreten der Betriebsanlagen verboten" vorbei zum Bahnhofsgebäude. Laut drehen sich die Schlösser in den beiden Pendeltüren der Bahnsteig- und Straßenseite, laut summt auch einer der alten roten Fahrkartenautomaten neben dem schon seit Jahren geschlossenen Schalter – im Drehteller Zigarettenkippen und Kaugummipapier, an den Wänden frühreifes Schülergekrizel.

Auf dem Rückweg vom Stellwerk verfliegt meine Müdigkeit: Der Duft von frischgebackenem Brot aus der nahen Bäckerei liegt

über dem Bahnhof, tief atme ich ein und vernehme gleichzeitig das erste zaghafte Vogelgezwitscher. Vor mir das schwache rote Licht des Ausfahrsignals und die nasen, glänzenden Schienen. Ein Stadtbusholpert gemächlich über den Bahnübergang.

Die Außenglocke am Stellwerk klingelt. Der Frühzug! Schnell bin ich wieder oben und greife zum Zugmeldetelefon: "Dotzheim, Seyferth, guten Morgen!" "Hahn-Wehen, Grimm, gude Mosche! Wird Zug 5653 angenommen?" "... Zug 5653 ja".

Das war die erste Zugmeldung. Die Scheibe des Erlaubnisfeldes des Streckenblocks zeigt rot, in Hahn-Wehen somit weiß, also kann mein Kollege seinen Zug abfahren lassen. Inzwischen ist es Viertel vor sechs.

Während der Frühzug nun zehn Kilometer weiter auf der anderen Seite der Taunuswälder am Ausfahrsignal vorbei über den Bahnübergang in Hahn-Wehen rollt und sich mit schwach erleuchteten Fenstern durch den stockdunklen Wald zur "Eisernen Hand" hinaufmüht, Sorge ich für Licht in "meinem" Bahnhof. Die Neonlampen der Bahnsteigbeleuchtung, der Bahnhofsuhr und der Bahnübergangsbeleuchtung flackern an und vertreiben die Nacht.

Die Zugmeldeleitung klingelt wieder. "Dotzheim!" – "Hier is' der Zugführer vom 5653 auf der Eisernen Hand, gude Mosche." "Gude Mosche! Zug 5653 auf der Eisernen Hand -

ihr könnt kommen". "Könn' kommen, alles klar".

Dies war die für jeden Zug vorgeschriebene Ankunftsmeldung auf der Eisernen Hand, ein Relikt aus jener Zeit, als es noch keineswegs als sicher und selbstverständlich galt, daß die Züge den 421 Meter hohen Gipfel auch erreichten. So manche Dampflok mußte schwer schnaufend vor dem Berg kapitulieren, besonders wenn die Schienen rutschig und vereist waren oder eine höhere Wagenlast am Zughaken zerrte. Selbst die braven Schienenbusse blieben manchmal liegen und überwandern die stellenweise über 33 Promille geneigte Trasse erst nach einem zweiten Anlauf. Mit den Diesellokomotiven und Akkumulatoren-Triebwagen kam dies nur noch sehr selten vor, aber die obligatorische Ankunftsmeldung, die in der Gegenrichtung natürlich auch nach Hahn-Wehen abgegeben wurde, blieb bestehen. Aber diese unpraktisch und überflüssig erscheinende Meldung hatte auch bis zuletzt noch Vorteile – konnten sich die Fahr-dienstleiter und Zugführer doch gegenseitig über verspätete Gegenzüge bei Zugkreuzungen, über defekte Fahrkartenautomaten und über ein- oder auszuladendes Gepäck verständigen.

Rinnng – riilingng – – – . Aha, die Waldstraße meldet sich zum Dienst: "Dotzheim, Seyferth, guten Morgen!" "Ja, und hier ist die Waldstraße, Nestmann, guten Morgen!

Bild 5: Der Wasserkessel auf dem Ölofen ist ein wichtiges Requisite, wenn es um's Kaffeekochen geht.



Bild 6: So sieht ein geöffneter mechanischer Streckenblock aus der Nähe betrachtet aus.

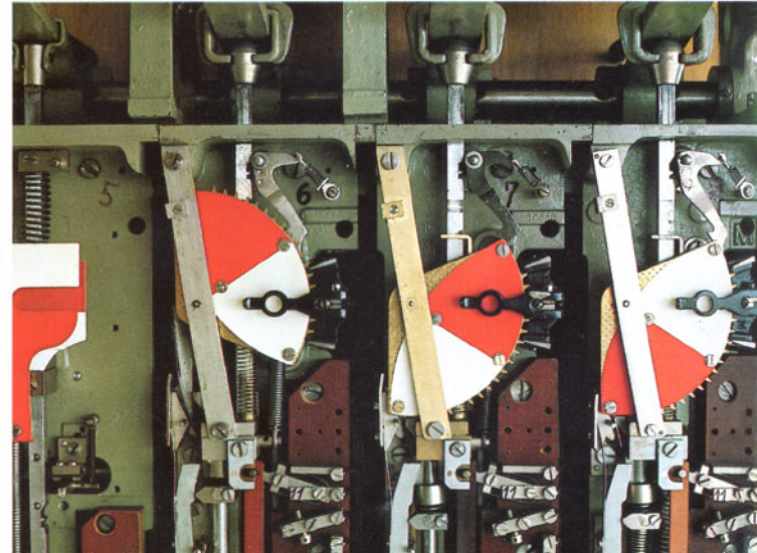


Bild 7: Die 216 144 rollt am 13.01.1982 mit dem N 5662 in den Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim. Links das Stellwerk, an dessen Außenwand die beiden Buchstaben "fD" angebracht sind (richtig müßte es jedoch "Df" heißen).

Bild 8 (Mitte): Das Schranken-Bedienpult im Stellwerk Wiesbaden-Dotzheim.

Wie geht es Ihnen? Ausgeschlafen?" "Na ja, es geht". "Machen Sie's wie ich: zehn Kniebeugen im Freien und Sie sind fit! Ist der Zug im Plan?" "Kommt bald auf die Hupe". "Dann werd' ich mir jetzt noch die Zähne putzen. Bis nachher!".

Kollege Nestmann und die Waldstraße, – das waren zwei untrennbare Begriffe. Immer agil, meist guter Laune, voller Ideen und Gedankenblitze und nach eigener Aussage viel lieber Eisenbahner als Bundesbahner, fühlte er sich mit "seinem" kleinen Haltepunkt und der Aartalbahn so verbunden wie mit einem guten Freund. So wie er nahm kaum jemand Anteil am Schicksal der Aartalbahn, kaum jemand betrachtete leere Züge mit größerer Sorge und einen Bahnsteig voller Ausflügler mit größerer Begeisterung als er. Sollte es noch richtige Eisenbahner geben, denen ihr Beruf mehr bedeutet als einen lästigen Job zum Broterwerb und denen in dieser gleichgültigen Welt noch nicht alles egal ist, – er ist einer von ihnen, ein Stück Aartalbahn.

Über meinem Tisch leuchten unter Begleitung einer laut tönenden Hupe, die selbst Beamte aus dem Tiefschlaf reißen könnte, zwei rote Lampen auf: Der Frühzug nähert sich dem Einfahrtsignal. Ich drücke fünf Tasten des Schranken-Bedienpultes, und vor dem Fenster senken sich mit lauten Glockenschlägen die vier rot-weißen Schrankenbäume über die breite Straße. Kaum fallen sie federnd auf den Asphalt, zerre ich den roten Hebel des Einfahrtsignals F nach unten und rufe den Zug über die Bahnsteig-lautsprecher aus. Ein paar Kurbelumdrehungen am Streckentelefon und schon habe ich wieder meinen Kollegen am Ohr: "Waldstraße, Nestmann – – " "Und hier wieder Dotzheim – Zugmeldung: Wird Zug 5653 angenommen?" "Zug 5653 ja!" "Ich wiederhole: Zug 5653 ja".

Drei Gestalten schlendern auf den Bahnsteig; ein Stadtbus und zwei Autos kriechen an den geschlossenen Bahnübergang. Zwei kurze Pfeife an einem kleinen Wegübergang hinter der Einfahrkurve kündigen den Triebwagen an, der wenige Augenblicke später mit unüberhörbaren Bremsgeräuschen aus dem Gefälle in den Bahnhof rollt und mit seinen drei hellen Spitzenlichtern und der gemütlich-diffusen Innenbeleuchtung vor dem Bahnhofsgebäude zum Stehen kommt. Noch ein prüfender Blick zum Bahnübergang, und ich schwinde den Signalhebel des Ausfahrtsignals "Paula" nach unten. Der Minutenzeiger springt auf 6.02 Uhr – von draußen der kurze Pfiff des Zugführers, der die mittlere Tür wieder zuzieht und vorne beim Lokführer einsteigt. Ein hörbarer Anfahrtsruck – gleichzeitig werden die drei Spitzenlichter kurzzeitig etwas dunkler, und mit gedämpftem Summen zieht der einteilige Triebwagen am Stellwerk vorbei – hinter

Bild 9: Die Inneneinrichtung im Stellwerk Wiesbaden-Dotzheim stammt zum größten Teil noch aus der Reichsbahnzeit (aufgenommen 1981).





Bild 10: Der 515 652 verläßt am 12.08.1982 als N 5665 den Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim (vom Stellwerk aus aufgenommen).

den beschlagenen Fenstern die Schemen von eingnickten oder zeitungslisenden Fahrgästen. Umrahmt von den vier Schrankenbäumen spielt der Zug auf dem kurzen Stück Asphalt "Straßenbahn" und rollt mit seinen zwei roten Schlußlichtern wieder in die Dunkelheit Richtung Waldstraße. Der Flügel des Ausfahrtsignals fällt scheppernd in die Haltestellung, ich öffne per Knopfdruck die vier rot-weißen Schranken, wuchte den Hebel des Ausfahrtsignals in die Grundstellung zurück, kurbele am Streckenblock den Zug nach Hahn-Wehen zurück und gleich darauf zur Waldstraße vor. Jetzt noch die beiden kurzen Fahrstraßenhebel für die Ein- und Ausfahrt in die Grundstellung. Das war der Frühzug.

Wenige Minuten später rasselt der Streckenblock erneut, – die Waldstraße hat zurückgeblockt. In zwanzig Minuten kommt der Triebwagen aus Wiesbaden zurück ... eigentlich Zeit genug, um zum Bäcker an der Ecke zu gehen!

Wieder zurück im molligen Stellwerk, setze ich mich an den Ofen, lege die Füße auf die Hebelbank und wecke meinen Magen mit knusprigen Brötchen und Kakao auf. Während der Verkehr auf der Straße allmählich lebhafter wird und die Morgensonne langsam heraufsteigt, stelle ich mir vor, wie die meisten Menschen in dieser Stadt jetzt aufstehen und wenig später im dichten Berufsverkehr mitschwimmen müssen. Ich bin froh, nicht dabei zu sein und genieße den Schichtdienst, wo ich mich im Frühdienst auf einen freien Nachmittag, im Spätdienst auf das Ausschlafen davor und im Nachtdienst auf den freien Werktag danach freuen kann. Und das noch auf einem Stellwerk an der Aartalbahn! Das ist längst nicht nur Arbeit, – das ist ein Stück Leben, vielleicht sogar ein Stückchen Liebe ... Eisenbahnliebe?

Nach dem gemütlichen Dienstfrühstück rappele ich mich etwas widerwillig aus meinem bequemen Plätzchen am Ofen hoch und schaue aus dem Fenster: Über die Taunushöhen ziehen ein paar dicke, graue Wolken; allmählich wird es Tag. Der Autover-

kehr am Bahnübergang nimmt langsam zu und sorgt für eine stete Geräuschkulisse, die neben wenigen anderen kleinen und eigentlich unwichtigen Dingen der Wermutstropfen am Dienst in diesem Stellwerk ist. Das Zugmeldetelefon klingelt. Die Waldstraße will wieder einen Zug "verkaufen". "Hier Waldstraße, Nestmann. Zugmeldung: Wird Zug 5656 angenommen?" Und so weiter. Ich notiere die Meldung im Zugmeldebuch und setze mein Namenszeichen dahinter. Die drei Felder des Streckenblocks in Richtung Waldstraße sind weiß, also kurbele ich das Erlaubnisfeld rot, worauf sich das gleiche Feld in der Waldstraße weiß verwandelt und mein Kollege sein Ausfahrtsignal auf Fahrt stellen kann – meines dagegen ist nun durch mechanische Sperren verriegelt.

Zwei Minuten darauf rappelt der Streckenblock erneut. Diesmal hat sich das Anfangsfeld rot verwandelt, der Zug hat also die Waldstraße verlassen und ist "im Block". Eine lange Kurbelumdrehung am Telefon, und ich reiche den Zug per Zugmeldung an den Kollegen in Hahn-Wehen weiter. Kaum habe ich die kurze Lautsprecheransage über den Bahnhof hallen lassen, ertönt unter gleichzeitigem Aufklackern von zwei roten Lampen die gräßlich laute Hupe an der Wand über mir – Zeit, die Schranken zu schließen.

Einen Stadtbus lasse ich noch durch, dann setzen sich mit rhythmischen, versetzten Glockenschlägen und sich öffnendem Gitterbehäng die vier Schrankenbäume auf die Straße. Am Blockkasten verriegle ich durch zweimaligen Tastendruck die vorher eingestellte Fahrstraße für die Ein- und Ausfahrt und greife zum roten Hebel des Signals A – Einfahrt steht!

Eine beachtliche Schlange von Autos, Lieferwagen und Bussen hat sich in dieser morgendlichen Hauptverkehrszeit um halb sieben auf beiden Seiten des Übergangs gebildet, als nach einer Minute der zweiteilige rote Triebwagen aus der Kurve kommt und bremsend am Stellwerk vorbeirauscht. Ich öffne den Übergang – der Kraftfahrzeugver-

kehr setzt sich lärmend in Bewegung – , lege den Hebel des Einfahrtsignals zurück, stelle das Ausfahrtsignal N auf Fahrt und leierte wieder den Streckenblock. Der Zug hält am Bahnsteig, läßt den Zugführer aus- und zusammen mit zwei Fahrgästen wieder einsteigen und rollt an. Kaum hat er das Ausfahrtsignal und die Weiche II – die erste Einfahrweiche am Nordkopf des Bahnhofs – passiert, wird per Schienenkontakt mit einem deutlich hörbaren "Klack" die Fahrstraßenfestlegung für die Ausfahrt selbsttätig aufgelöst, gleichzeitig fällt der Signalflügel des Ausfahrtsignals in die Waagrechte. Ich werfe den dazugehörigen Signalhebel wieder in die Grundstellung und blocke den Zug nach Hahn-Wehen vor, der sich gerade mit zwei kurzen Pfiffen vor einem Wegübergang von Dotzheim verabschiedet. Das gleiche Spiel wiederholt sich in umgekehrter Reihenfolge mit dem in Hahn-Wehen kreuzenden Gegenzug 5657, einem ebenfalls gut besetzten Pendlerzug, bestehend aus zwei "Zigarren" der Baureihe 517. Wenige Minuten nach sieben passiert er das Stellwerk und entschwindet Richtung Waldstraße und Hauptbahnhof.

Wieder Zugpause. Wie eine Oase steht dieses Stellwerk am Rande des regen Berufsverkehrs. Im Zeitungsladen nebenan gehen die Leute ein und aus, am Taxistand warten längst wieder andere Fahrer auf Kundenschaft, Passanten bevölkern beide Bürgersteige, dazwischen ein Auto nach dem anderen und drüben an der Bushaltestelle Richtung Innenstadt eine kleine Menschenansammlung, die nach dem nächsten Bus wieder verschwunden ist.

Das Stellwerk ist nur eine Randerscheinung inmitten dieser Szene. Es ist kein Geschäft, kein Mietshaus, kein Büro, keine Fabrik, keine Werkstatt – kein Passant kann mit ihm etwas anfangen. So wird es auch gar nicht beachtet, ja kaum wahrgenommen, vielleicht sogar ignoriert. Nur wenn die Schranken geschlossen sind und ein Triebwagen vorbeihuscht, werden einige wartende Fußgänger und Kraftfahrer dieses unscheinbaren Gebäudes gewahr. Es hat einen Verkehrsstrom auf der Straße zum Erliegen gebracht, um dem Verkehrsstrom auf der Schiene den Vorrang einzuräumen und die zentrale Frage der Wartenden vor der rot-weißen Absperrung ist die nach dem Weiterkommen.

In diesen Minuten ist das Stellwerk Mittelpunkt der Szene.

Um Viertel vor acht Zugmeldung von Hahn-Wehen. Jetzt gibt's was zu tun, die erste Zugkreuzung des Tages steht bevor. Fünf Minuten später die Ankunftsmeldung von der Eisernen Hand, und ich erwidere erneut die Begrüßung des Zugführers, diesmal vom 5659: "Guten Morgen – ihr könnt kommen!". Während dieser Zug nun die Eiserne Hand hinabrollt, läutet Kollege Nestmann mit seinem Gegenzug von der Waldstraße, der zweiteiligen "Zigarre". " - - - ", "Zug 5658 ja..." und so weiter. Wieder verwandele ich das Erlaubnisfeld zur Waldstraße in rot. Beide Züge Plan.

Wer zuerst auf die "Hupe" kommt, darf auch zuerst in den Bahnhof, und zwar vorschriftsmäßig nach Gleis zwei. Ich nutze die Wartezeit für die sogenannte "bedingte" Zugmeldung nach Hahn-Wehen, um die Zugkreuzung zu beschleunigen. Dieses für eingleisige Strecken gestattete Verfahren ist



Bild 11: Als N 5659 nach Wiesbaden wurde der 517 003 am 06.05.1982 am Haltepunkt Chausseehaus aufgenommen. Nächster Halt ist im rund 4 km entfernten Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim. Alle Fotos: J. Seyferth

bei vorhandenem und ordnungsgemäß funktionierendem Streckenblock gestattet, auch wenn sich noch ein Gegenzug auf der Strecke befindet:

“Hahn-Wehen, Grimm – ?“

“Dotzheim, Seyferth – Zugmeldung: Wird Zug 5658 angenommen, wenn Zug 5659 in Dotzheim?“

“Wenn Zug 5659 in Dotzheim, Zug 5658 ja.“
 “Ich wiederhole, wenn Zug 5659 in Dotzheim, Zug 5658 ja.“

“Richtig!“

Da tönt auch schon die Hupe: Der Zug von der Waldstraße. Jetzt geht’s Schlag auf Schlag: Hau ruck – Weiche I nach Gleis 2 und noch einmal das gleiche mit dem Weichenhebel für die II. Schranken runter, Fahrstraßenhebel in Stellung 2a und Fahrstraße festlegen. Schranken geschlossen? Alles klar – Signalhebel A auf Fahrt stellen und die Lautsprecheransage.

Schon wieder die Hupe. Da hilft alles nichts, der Zug aus Hahn-Wehen muß ein Weilchen vor der Einfahrt warten, denn die gleichzeitige Einfahrt von zwei Zügen ist erstens nicht erlaubt und zweitens technisch gar nicht möglich.

Die beiden Triebwagen 517 002 und 517 008 rollen über den Bahnübergang und ächzen über die Weiche I ins zweite Gleis. Die Schranke bleibt zu, denn da ist ja noch der Gegenzug – sollen die Autofahrer ruhig warten.

Hat die Zigarre “Schluß“? Ja – die beiden roten Schlußleuchten brennen. Also mit dem Schlüsselschalter a die dazugehörige Fahrstraße aufgelöst, Fahrstraßenhebel zurück, Weiche I und II – hau ruck! – wieder in die Grundstellung nach Gleis 1 umgelegt. Zur Waldstraße zurückgeblockt, zwei Fahrstraßenhebel in die Stellungen fl (Einfahrt auf Signal F nach Gleis 1) und pl (Ausfahrt auf Signal P aus Gleis 1), Fahrstraßen festlegen und Einfahrsignal F auf Fahrt – Lautsprecheransage und anschließend Zugmeldung zur Waldstraße.

Es klappt wie am Schnürchen. Der einteilige Triebwagen der Reihe 515 kommt aus der Kurve und rollt – mit kurzem Wink begrüßen sich die beiden Zugführer – an’s Empfangsgebäude. Der Zugführer des soeben eingelaufenen 515 marschiert zum Bahnhofsfernsprechkasten, kurz darauf klingelt’s bei mir im Stellwerk:

“Hier Zugführer vom 5659, mit Schluß in Dotzheim.“

“5659 mit Schluß in Dotzheim, danke“ erwidere ich und darf erst nach dieser vorgeschriebenen Zugschlußmeldung – ich selbst kann den Zugschluß bei Zügen in Richtung Wiesbaden vom Stellwerk aus ja nicht erkennen – die Fahrstraße der Einfahrt auflösen. Also hin zum Schlüsselschalter f, zurückblocken nach Hahn-Wehen und – ein Blick zu den geschlossenen Schranken – Ausfahrt zur Waldstraße. Inzwischen rappelt

der Streckenblock mit der Erlaubnis von Hahn-Wehen. Nun Fahrstraßenhebel f in die Grundstellung, Weiche II wieder umlegen, Fahrstraße a2 einstellen, festlegen und Ausfahrt nach Hahn-Wehen steht!

Beide Ausfahrtsignale stehen auf Fahrt, beide Züge setzen sich nach einem kurzen Pfiff der Zugführer in Bewegung und verlassen den Bahnhof. Ich öffne die Schranken, ein Schwall von Fahrzeugen und Passanten drückt sich erleichtert unter den sich noch hebenden Schrankenbäumen hindurch, und fast gleichzeitig werden beide Ausfahrtsignale selbsttätig aufgelöst. Beide Züge verschwinden und werden von mir mit emsigen Kurbelumdrehungen nach Hahn-Wehen und zur Waldstraße vorgeblockt.

Uff – das war die Zugkreuzung! Sollte sie sich auch etwas verwirrend und kompliziert angehört haben, so ist doch beim störungsfreien Normalbetrieb jede Handlung im Stellwerk technisch mehrfach abgesichert, logisch aufgebaut und den Eisenbahnern in Fleisch und Blut übergegangen.

Acht Uhr drei. Der Minutenzeiger hat der Frühschicht eine weitere Minute abgerungen. Der Straßenverkehr läßt nach, die Waldstraße blockt zurück, und in Gedanken sehe ich die zweiteilige “Zigarre“ die Eiserne Hand hinaufsummen. Zwanzig Minuten später die nächste Zugmeldung von Hahn-Wehen: “Wird Zug 5663 angenommen?“

Na klar!

J. Seyferth



Ein Schienenbus auf der Straße



Heftige Regenfälle im oberbayerischen Raum hatten in diesem Frühjahr dazu geführt, daß sich an einer Stelle entlang der rund 4 km langen Stichstrecke von Wasserburg (Inn) Bf nach Wasserburg (Inn) Stadt in kürzester Zeit große Wassermassen sammelten. Ein enturzelter Baum behinderte den Wasserablauf eines Baches, so daß sich das Wasser bis zum Bahndamm anstaute. Als "Staumauer" hielt er jedoch nicht lange stand und gab schließlich dem Druck der Wassermassen nach.

Auf einer Länge von mehr als 25 m hing das Gleis nun in der Luft und war für Eisenbahnfahrzeuge auf keinen Fall passierbar. Erste Schätzungen sprachen von einem Schaden am Bahnkörper, der in die Millionen geht. Da auf dieser Strecke in Kürze der Verkehr ohnehin von der Schiene auf die Straße verlagert werden sollte, erschien angesichts der hohen Kosten die Reparatur des Bahndamms nicht mehr angebracht, so daß vorerst davon abgesehen wurde.

Im Bahnhof Wasserburg (Inn) Stadt befand sich zum Zeitpunkt des Dammrutsches eine dreiteilige Schienenbusgarnitur, bestehend aus Trieb-, Bei- und Steuerwagen, die nun eingeschlossen war. Da zum einen die Wiederherstellung der Strecke nicht abzu sehen war und zum anderen das Bw Rosenheim, das Heimat-Bahnbetriebswerk des eingeschlossenen Schienenbusses, die drei Fahrzeuge dringend benötigte, blieb nur die Möglichkeit, sie mit einem Straßenroller von Wasserburg Stadt nach Wasserburg Bf zu befördern. Am 18.03.1987 wurde dieses Vorhaben in die Tat umgesetzt: Eine Kaelble-Zugmaschine beförderte nacheinander die



Bild 1 (oben): Der 798 651 wird am 18.03.1987 im Bahnhof Wasserburg Stadt mittels einer Seilwinde über eine Rampe auf den Straßenroller hinaufgezogen. Foto: M. Niedt

Bild 2 (Mitte links): So sah das Gleisstück an der Unglücksstelle zwischen Wasserburg Stadt und Wasserburg Bf kurz nach der Unterspülung des Bahndamms vom 03.03.1987 aus. Foto: W. Effenberg

Bild 3: Hier wird gerade die zerlegbare, transportable Rampe in Wasserburg Stadt zusammengebaut (18.03.1987). Foto: A. Ritz



Bild 4: Aufmerksam beobachtet das Bahnpersonal die Räder des 798 651, um ein mögliches Entgleisen während des Aufladevorgangs auf den Straßenroller rechtzeitig zu erkennen.

Bild 5: Der Aufladevorgang in Wasserburg Stadt ist beendet, die Fahrt über die Bundesstraße 304 zum Gleisanschluß einer großen Molkerei unweit des Bahnhofs Wasserburg Bf kann beginnen.

drei Schienenfahrzeuge auf der Straße von Wasserburg (Inn) Stadt zum Gleisanschluß einer großen Molkerei unweit des Bahnhofs Wasserburg (Inn) Bf. Als erster wurde der 798 651 abtransportiert, dann folgten der Beiwagen und der Steuerwagen. **AR**

Bilder 6 und 7: Ein Schienenbus auf der Straße – der 798 651 auf der Fahrt von Wasserburg Stadt nach Wasserburg Bf im Wasserburger Ortsteil Gabersee (18.03.1987).
Fotos 4 – 7: A. Ritz





Bild 1: Die City-Bahn in den neuen Farben. Die 141 414 erhielt den für alle Streckenlokomotiven verbindlichen Anstrich in IC-Rot mit heller Kontrastfläche an der Stirnfront. Foto: J. Hörstel

Lokomotiven der Baureihe 141 in neuem Outfit

Die "City-Bahn" wird gestaltet

Am 23. März 1987 wurde im Ausbesserungswerk Hannover-Leinhausen die neue Lackierung der "City-Bahn" Fahrzeuge vorgestellt. City-Bahnen sollen entsprechend dem neuen Konzept der DB in Ballungsräumen und auf ergänzenden Strecken verkehren und im konsequenten 1-Stunden-Takt mit einem rund 4 km betragenden Haltestellenabstand fahren. Die Reisegeschwindigkeit soll hierbei ungefähr 60 km/h betragen. Die jetzt vorgestellten Fahrzeuge unterscheiden sich sowohl äußerlich als auch hinsichtlich ihrer Inneneinrichtung erheblich von den seit 1984 so erfolgreich zwischen Gummersbach und

Köln pendelnden Garnituren. Bei der Lackierung kommen die im Dezember 1986 vorgestellten Farben für den Nahverkehr zur Anwendung: Das Fensterband ist türkis, der Begleitreifen helltürkis, Dach und Brüstung lichtgrau und die Drehgestelle graubraun. Die Zuglokomotive der Baureihe 141, die 141 414, hingegen erhielt das für alle Streckenlokomotiven verbindliche IC-Rot. Über die unterschiedliche Farbgebung von Lok und Wagen kann man geteilter Meinung sein, denn die bislang einheitliche Farbgebung von Lok und Wagen ("City-Bahn" Gummersbach – Köln) wußte zu gefallen. Bei der Inneneinrichtung der sich seit September 1986 in Umbau befindlichen Wagen wird man die bei der Kölner "City-Bahn" sehr

beliebte Cafeteria vermissen. Der "Morgencafé im Zug" muß weiteren Sitzplätzen weichen, – eine Maßnahme, der nicht nur Zustimmung zuteil werden dürfte. Insgesamt werden zunächst 19 Nahverkehrswagen umgebaut. Es sind dies: 4 Steuerwagen für den Wendezugbetrieb mit je 60 Sitzplätzen in der 2. Klasse und einem Mehrzweckraum mit 8 weiteren Sitzplätzen, die erfreulicherweise auch für die Beförderung von Rollstuhlfahrern geeignet sind; 7 Wagen mit je 28 Sitzplätzen in der 1. Klasse und 52 in der 2. Klasse sowie 8 Wagen der 2. Wagenklasse mit 96 Sitzplätzen. Während des Umbaus durchlaufen die Wagen 32 Arbeitsstationen und verlassen das AW Hannover-Leinhausen im "Neubauzustand".

Bild 2: Die 141 414 präsentiert sich am 23.03.1987 im AW Hannover-Leinhausen.

Foto: M. Niedt



Bild 3: Der Steuerwagen 82-34 056 für die City-Bahn in den neuen Farben.

Foto: J. Hörstel





Bild 4: Die Wagen für die neue City-Bahn von Hamburg nach Stade wurden durch Umbau im AW Hannover-Leinhausen in einen Neubauzustand versetzt.

Foto: J. Hörstel

141 436 in den neuen Farben für die S-Bahn

In neuem Outfit präsentiert sich seit Mitte März eine weitere Lokomotive der Baureihe 141 der DB, die 141 436 des Bw Nürnberg 1, nachdem sie im AW München-Freimann im Hinblick auf ihren zukünftigen Einsatz im S-Bahn-Verkehr umgebaut und neu lackiert wurde. Im Gegensatz zu allen übrigen Streckenlokomotiven erhalten die im S-

Bahn-Verkehr eingesetzten Lokomotiven einen an die Farbgebung der Wagen angepaßten Anstrich in den Farben lichtgrau und orange (mit Begleitstreifen in gelbocker). Die Drehgestelle sind graubraun gehalten. Die 141 436 wurde im AW München-Freimann mit einer mehrlösigem Bremse und der bei den Lokomotiven 111 111 bis 111 188, die für den S-Bahn-Einsatz im Rhein-Ruhr-Gebiet beschafft wurden, üblichen Zeitmultiplexen Wendezugsteuerung (ZWS) ausgerü-

stet. Am 20. März 1987 wurde die Lok an das Bw Düsseldorf überstellt, um dort Versuchsfahrten mit S-Bahn-Wagengarnituren "Rhein-Ruhr" zu absolvieren. Ziel der Testfahrten ist es, das Zusammenwirken von ZWS und pneumatischer Bremse der 141 436 mit den S-Bahn-Wagen zu erproben. Nach Abschluß der Testfahrten kommt die Lok nach Nürnberg zurück. Bereits im Winterfahrplan 1987/88 soll sie dann S-Bahn-Züge im Großraum Nürnberg befördern.

K. Eckert

Bild 5: Die 141 436 vom Bw Nürnberg 1 erhielt als erste Lokomotive einen Anstrich in den für den S-Bahn-Verkehr vorgesehenen Farben. Am 20.03.1987 verläßt die Lok das AW München-Freimann zu Probefahrten in Nordrhein-Westfalen.

Foto: H. D. Andreas





Bild 1: Sonderfahrt am 18. Juni 1979 im Sächsischen. Die 38 205 "trullert" mit ihrem Sonderzug von Stollberg talwärts nach St. Egidien.

Foto: M. Weisbrod

Die sächsische XII H2 – Baureihe 38²⁻³

Die sächsische XII H2, die Baureihe 38²⁻³, war für Sachsen das, was die P 8 für Preußen war. Beide Baureihen hatten die Achsfolge 2'C, beides waren Zweizylinder-Heißdampfmaschinen, beide sind fast zur glei-

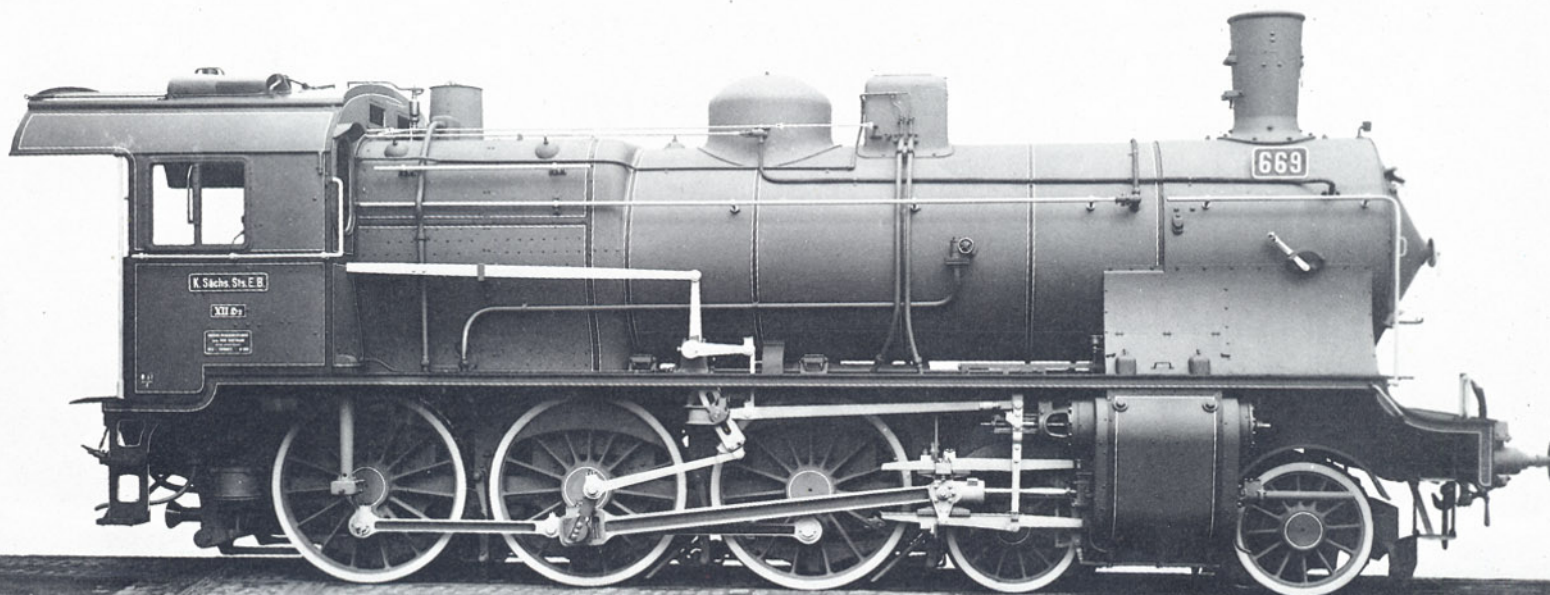
chen Zeit entstanden und wurden auch während der Reichsbahnzeit weiter nachbeschafft.

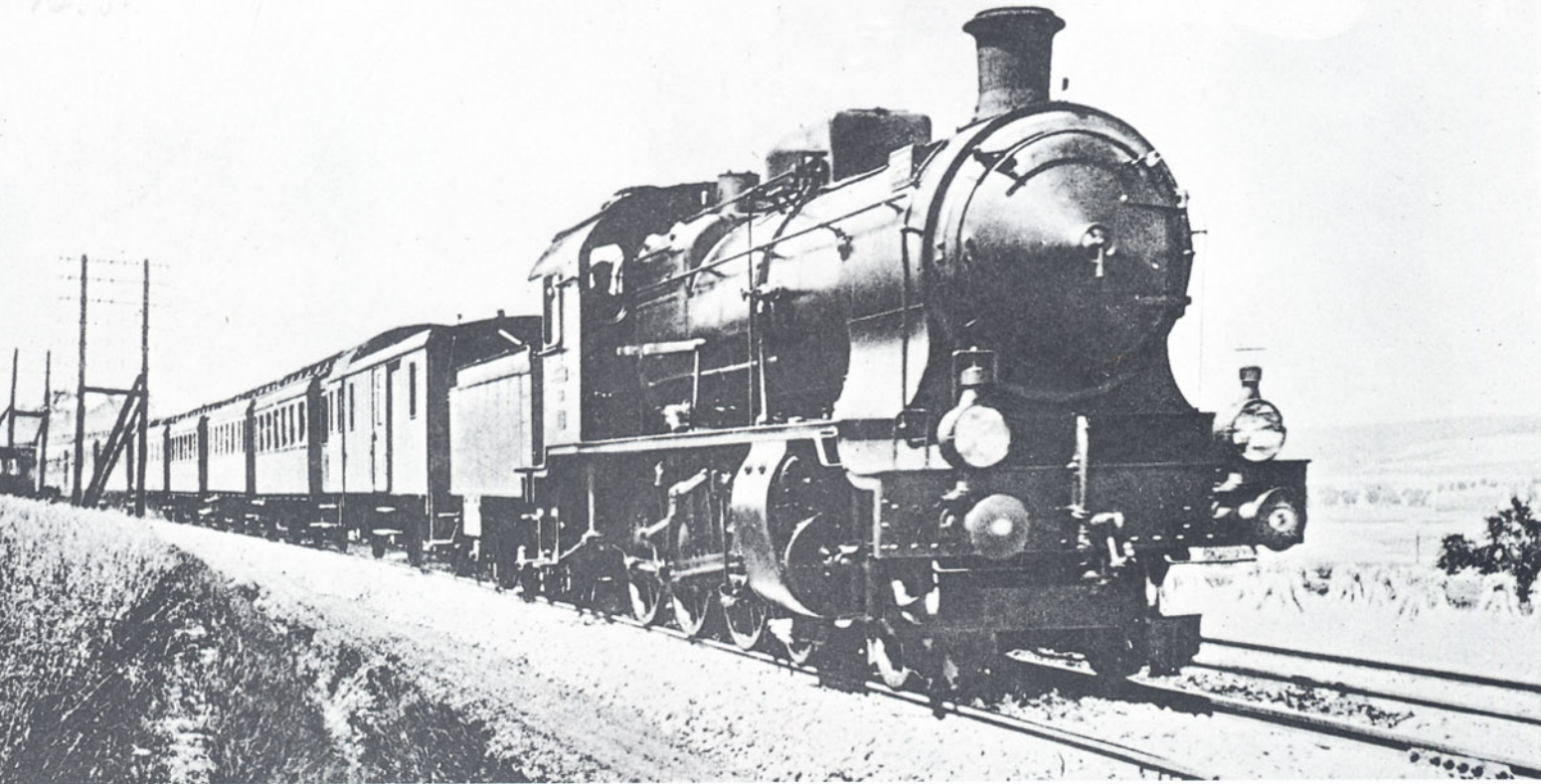
Noch in den ersten Jahren nach der Jahrhundertwende bestritt das Königsreich

Sachsen den Reisezugverkehr mit zweifach gekuppelten Lokomotiven. Zunächst mußte man sich um neue Schnellzuglokomotiven bemühen, weil die zuletzt beschaffte 2'B 1' der Gattung X V (Baureihe 14²) den Anforder-

Bild 2: Werkaufnahme der sächs. XII H2 mit der Bahnnummer 669. Die Maschine ist 1913 von Hartmann geliefert worden (Fabrik-Nr. 3658) und ging im 1. Weltkrieg verloren.

Werkfoto: Hartmann





2C Heißdampf-Personenzug-Lokomotive der Sächsischen Staatseisenbahn, Gattung XII H², erbaut von der Sächs. Maschinenfabrik in Chemnitz 1920

Bild 3: Bei dieser Aufnahme handelt es sich um ein altes Postkartenmotiv. Es zeigt die sächs. XII H2 mit der Bahnnummer 655. **Foto: Sammlung Weisbrod**

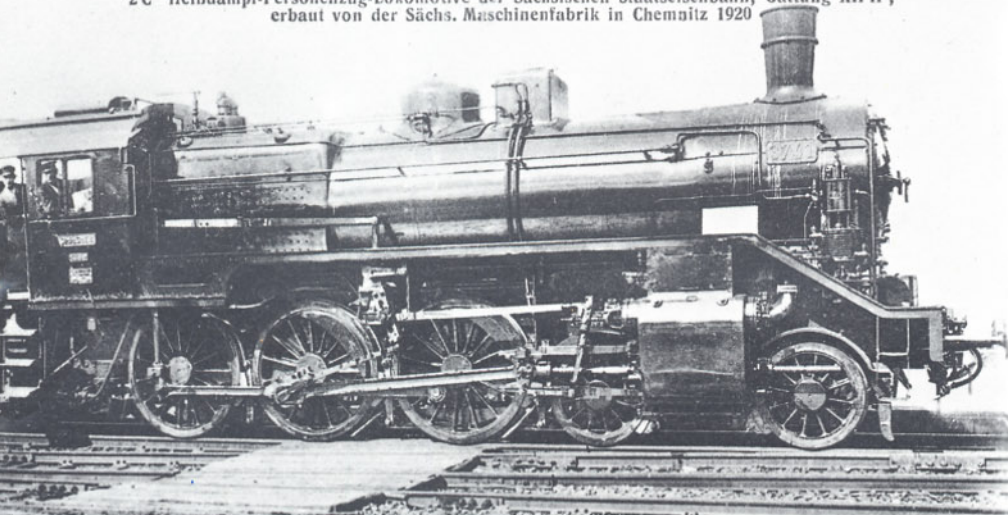


Bild 4: Eine Postkarte des Verlages Leonhard in Dresden. Sie zeigt die sächs. XII H2 mit der Bahnnummer 3741, der späteren 38 281 (gebaut von Hartmann im Jahre 1920, Fabrik-Nr. 4371). **Foto: Sammlung Weisbrod**

bei Hartmann eine 2'C h4v-Lokomotive (Gattung XII HV) und eine 2'C h2-Lokomotive (Gattung XII H1) in Auftrag.

Am sparsamsten im Dampfverbrauch war erwartungsgemäß die Verbundmaschine XII HV (DR-Baureihe 17⁷), dann folgte die Zwillingmaschine XII H1 (Baureihe 17⁶) noch vor dem Vierling der Gattung XII H (Baureihe 17⁶). Mit insgesamt 42 Maschinen wurde nur die Gattung XII HV bis 1914 beschafft.

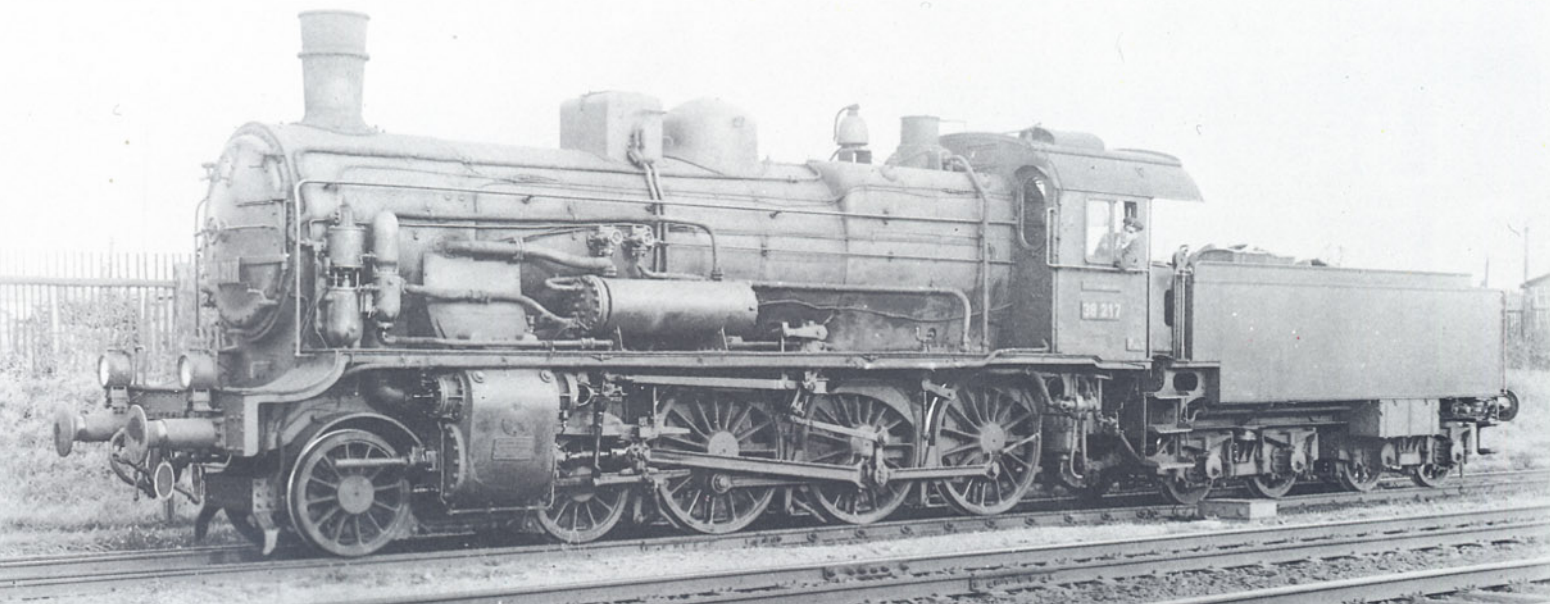
Das Rückgrat des sächsischen Personenzugdienstes bildeten im ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts die Gattungen III (1 B), IIIb (1'B), IIIb V (1'B n2v) und VIII V2 (2'B n2v), also alles zweifach gekuppelte Lokomotiven. Die Beschaffung einer leistungsfähigen Personenzuglokomotive war inzwischen ebenso dringlich geworden wie die der Schnellzuglokomotiven. Die Sächsische Ma-

rungen nicht mehr genügte. Die neue Schnellzuglokomotive, für die 1905 der Auftrag an die Sächsische Maschinenfabrik (vorm. Richard Hartmann) erging, wurde als 2'C-Maschine gebaut. 1906 wurden als Gattung XII H sechs Vierzylinder-

Lokomotiven in Dienst gestellt. Zwar war der Dampfverbrauch des Vierlings niedriger als der der Naßdampfmaschine X V, doch, um endgültige Klarheit über die Ausführung der Dampfmaschine zu bekommen, gab die Königlich Sächsische Staatseisenbahn 1907

Bild 5: Die 38 217 wurde 1916 von Hartmann gebaut (Fabrik-Nr. 3886). Auf dem Laufblech ist der Knorr-Oberflächenvorwärmer montiert.

Foto: Sammlung Weisbrod



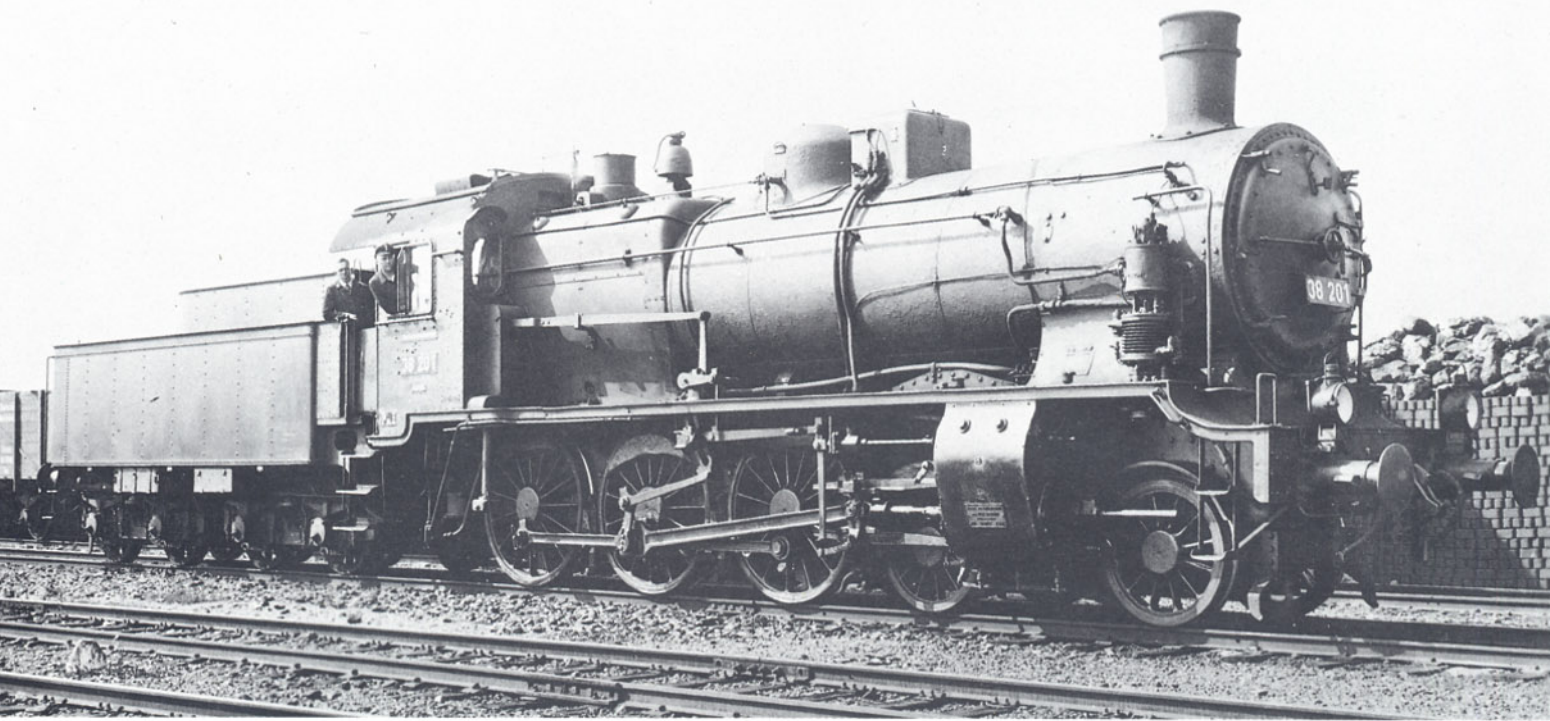


Bild 6: Die zuerst gelieferte Maschine der Gattung XII H2 mit der DRG-Betriebsnummer 38 201 (gebaut von Hartmann im Jahre 1910, Fabrik-Nr. 3382).

Foto: Sammlung Weisbrod

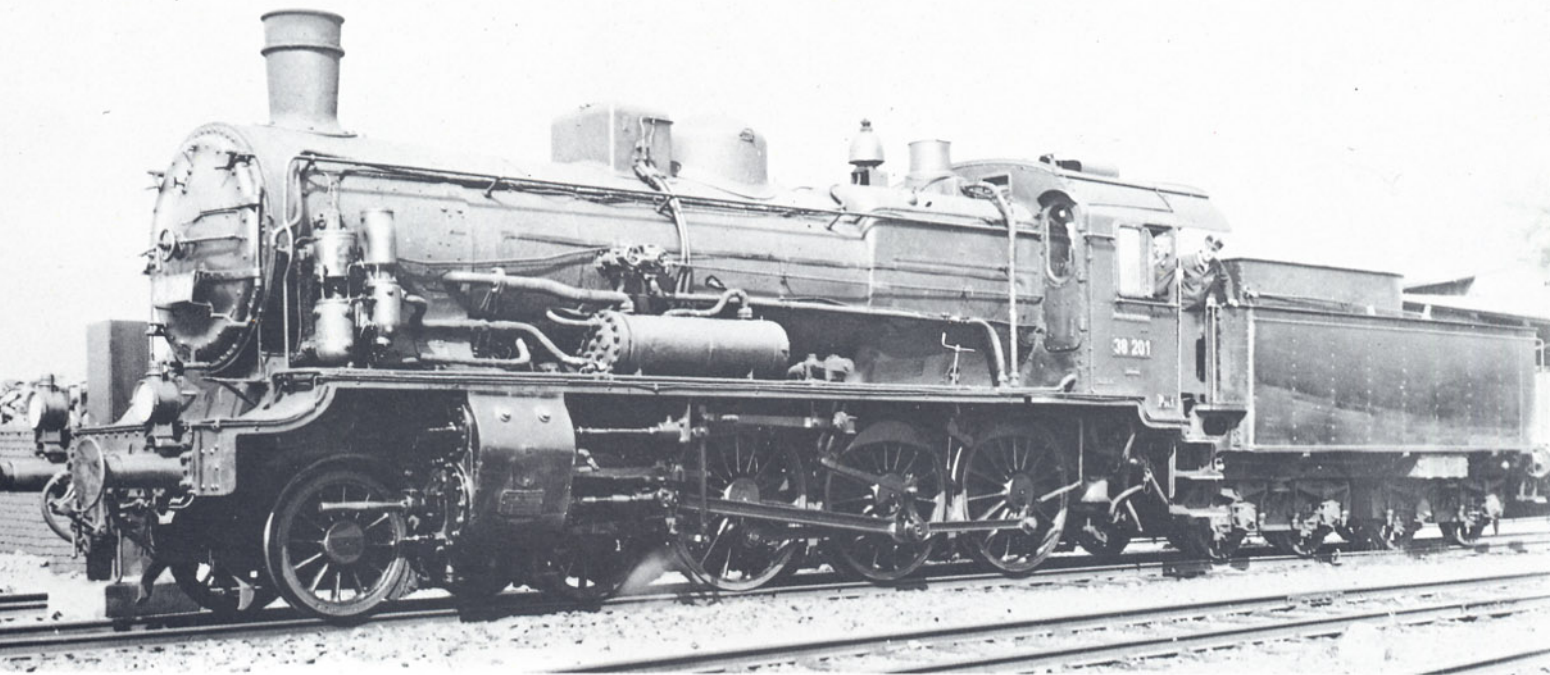


Bild 7: Nochmals die 38 201, hier aber von der Heizerseite.

Foto: Sammlung Weisbrod

Bild 8: Die 38 328 ist eine der 1927 nachbeschafften Lokomotiven (gebaut von Hartmann, Fabrik-Nr. 4627); sie besitzt einen Tender der sächsischen Bauart 2'2' T 21. Die Lok verblieb nach 1945 bei der CSD.

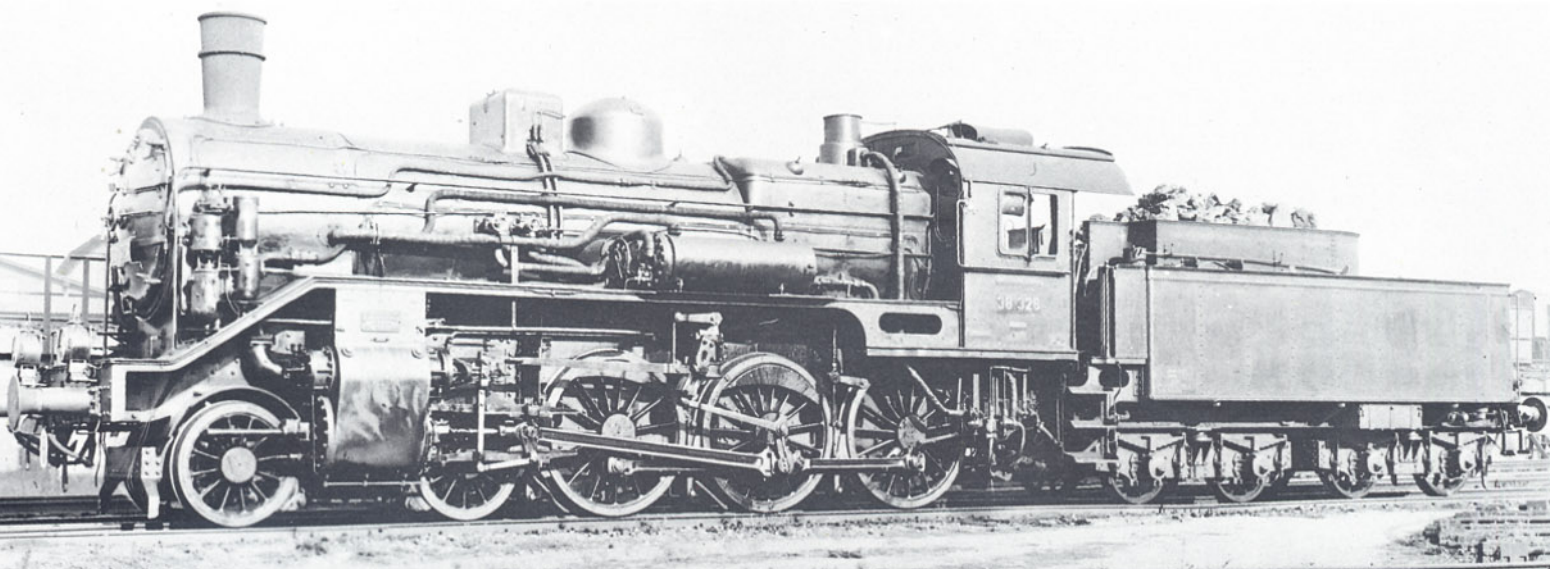




Bild 9: Nur wenige Lokomotiven der sächsischen Gattung XII H2 erhielten 1970 EDV-Nummernschilder. Die 38 308, gebaut 1922 von Hartmann (Fabrik-Nr. 4504) ist 1972 ausgemustert worden. Foto: M. Weisbrod

schinenfabrik erhielt 1909 den Auftrag, auf der Basis der Gattungen XII H, XII HV und XII H1 eine Personenzuglokomotive zu entwickeln. Die Maschine, als Heißdampfzwilling ausgeführt, hatte den um 350 mm gekürzten Kessel der XII H1 und einen Kuppelraddurchmesser von 1590 mm, d.h. 10 mm weniger als die Einheitsgüterzuglokomotive der BR 41. Dieser für eine Personenzuglokomotive vergleichsweise geringe Kuppelraddurchmesser (üblich sind 1750 mm) ist im Streckenprofil der Sächsischen Staatsbahn begründet. Von den 2623 km Streckenlänge (Stand 1900) lagen 1145 km in der Krümmung und nur 701 km nicht in Steigungen. Hinzu kam im dicht besiedelten Sachsen ein sehr kurzer Haltestellenabstand, so daß eine Lokomotive benötigt wurde, die schnell beschleunigen und auch in den Steigungen zügig "antreten" konnte, um kurze Fahrzeiten zu erreichen.

1910 lieferte Hartmann die ersten 10 Lokomotiven mit den Bahnnummern 651 bis 660 (3651 bis 3660 ab 1918) und den Fabriknummern 3382 bis 3391, die als Gattung XII H2 bezeichnet wurden. 1911 kamen weitere sechs Lokomotiven von Hartmann hinzu (Fa-

briknummern 3489 bis 3494), die, wie die ersten 10 Maschinen und alle weiteren bis Bahnnummer 3697 (Baujahr 1917), eine kegelige Rauchkammertür und den kurzen Krepenschornstein besaßen. Gekuppelt waren sie mit dem Tender 2'2' T 16.

Im Jahre 1913 wurden nur fünf Lokomotiven (Fabriknummern 3656 bis 3660) mit den Bahnnummern 667 bis 671 (3667 bis 3671 ab 1918) geliefert.

Ab 1916, mit der Bahnnummer 683 (3682), kamen die Maschinen mit höher liegendem Laufblech. Die XII H2 ist auch während des 1. Weltkrieges weiterbeschafft worden. Die nachfolgende Auflistung zeigt die Beschaffung in der Zeit von 1910 bis 1927: 1910 (10 Lokomotiven), 1911 (6 Stück), 1913 (5 Stück), 1916 (21 Stück), 1917 (5 Stück), 1918 (20 Stück), 1919 (20 Stück), 1920 (40 Stück), 1922 (32 Stück) und 1927 (10 Stück). Alle 169 Maschinen wurden von der Sächsischen Maschinenfabrik, vorm. Richard Hartmann, in Chemnitz gebaut.

Bis zur Bahnnummer 666 (3666 ab 1918) sind die Lokomotiven mit dem Tender sä. 2'2' T 16 geliefert worden; ab Bahnnummer 667 (3667) waren sie mit dem sä. 2'2' T 21, kenntlich am

Blechaufbau des Kohlekastens, gekuppelt. Die Hartmann'sche Konstruktion der XII H2 war ein voller Erfolg und mit ihrer wenig glücklichen Schwester XII H1 nicht vergleichbar. Ihr Spitzname **Rollwagen** bestätigt ihre vorzügliche Eignung für das sächsische Streckenprofil.

Nach dem 1. Weltkrieg mußten 25 Lokomotiven als Reparationsleistung an Frankreich (ETAT) abgegeben werden, die dort als 230-960 bis 984 im Einsatz waren (teilweise bis 1953). Belgien (SNCB) bekam vier der XII H2 als Reparationsleistungen. Einige der an Frankreich abgegebenen Maschinen sind 1941, während der Okkupation, als sogenannte **Leihlokomotiven** nach Deutschland abgefahren worden und erhielten, sofern sie auf dem Gebiet der heutigen DDR verblieben, Betriebsnummern ab 38 351 oder in Zweitbesetzung Betriebsnummern bereits ausgemusterter Lokomotiven.

Auch in Süddeutschland gab die XII H2 ein Gastspiel. In den Jahren 1937 bis 1939 waren einige Maschinen vorübergehend bei den Bahnbetriebswerken Frankfurt (Main), Passau, Plattling, Weiden, Landshut und Limburg beheimatet. Bekannt sind die Betriebs-

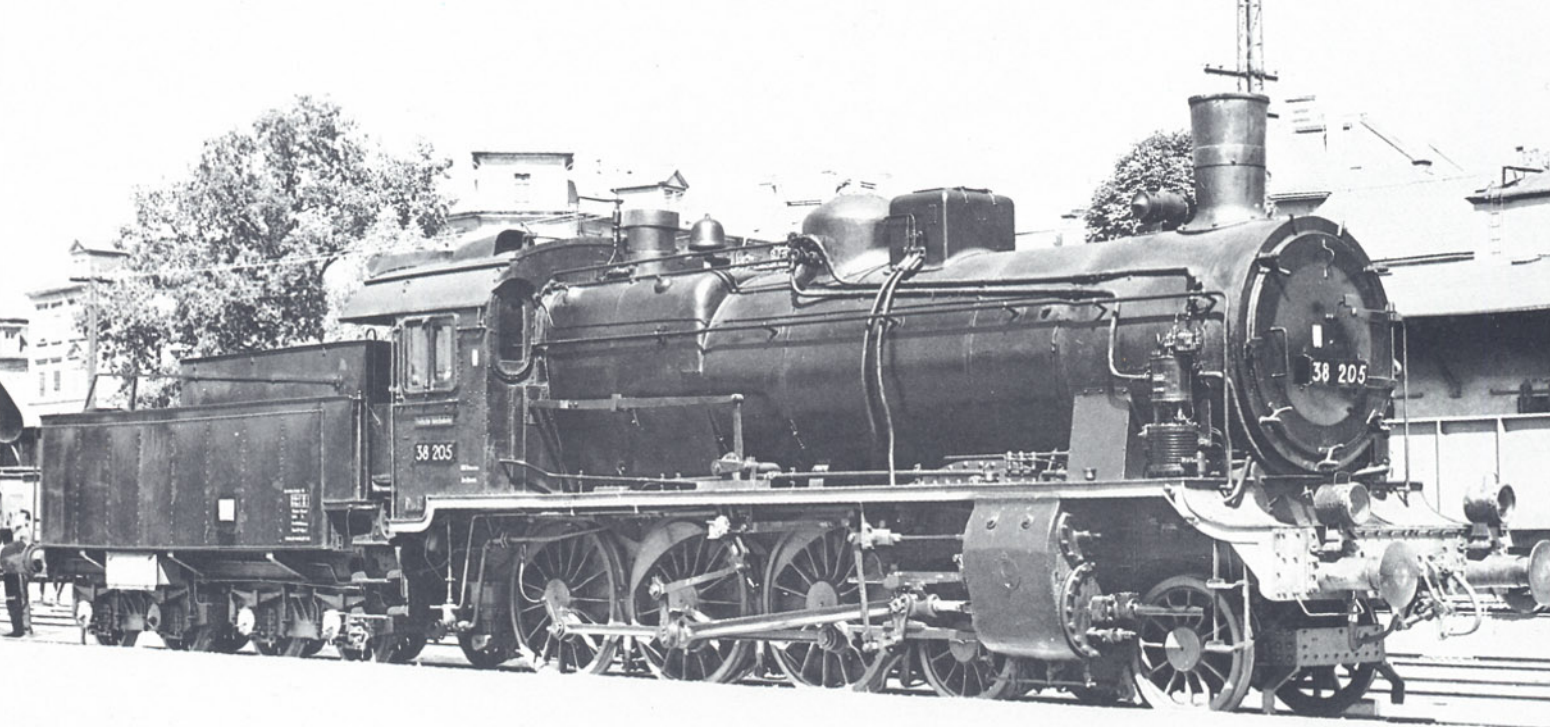


Bild 10: Die 38 205, Traditionslokomotive der DR, wurde erstmals 1971 in Radebeul anlässlich der Fahrzeugausstellung zum MOROP-Kongreß gezeigt (hier noch nicht wieder betriebsfähig aufgearbeitet).

Foto: M. Weisbrod

nummern 38 211, 245, 250, 259, 263, 270, 277, 278, 289, 296, 303, 311 und 315.

Als 1938 das Sudetenland besetzt wurde, fand die Wehrmacht in den Depots kaum Lokomotiven vor, weil die ČSD ihre Betriebsmittel ins Landesinnere in Sicherheit gebracht hatte. Die RBD Dresden, der jetzt auch die Bahnbetriebswerke Aussig (Usti

nad Labem), Bodenbach (Děčín hl. n.), Komotau (Chomutov) und Tetschen (Děčín vychod) unterstanden, mußte Lokomotiven bereitstellen, unter ihnen auch etwa 20 Maschinen der Gattung XII H2. Insgesamt sind nach 1945 mindestens 55 Lokomotiven der Baureihe 38²⁻³ auf dem Gebiet der ČSSR verblieben. Einige erhielten noch ČSD-Betriebs-

nummern und liefen als Reihe 365.5500 – 5507. Die 365.5505 kam im Tausch gegen die 543.0138 wieder als 38 312 zur DR.

Im wesentlichen ist die XII H2, wie fast alle sächsischen Maschinen, "heimattreu" geblieben. Am 23. Juli 1945 zählte die Rbd Dresden 63 Lokomotiven der Gattung XII H2 in ihrem Bestand und zusätzlich 12 ehemali-

Bild 11: Bis nach Mecklenburg kam der "Rollwagen" im Juni 1980 mit seinem Sonderzug. Hier fährt er in den Bahnhof Laage ein.

Foto: M. Weisbrod





Bild 12: Anlässlich einer Sonderfahrt kam die 38 205 nach Stollberg (Sachs). Hier setzt sie für die Rückfahrt nach St. Egidien um.

Foto: M. Weisbrod

ge ETAT-Maschinen, die als Leihlokomotiven zurückgekommen waren. Bis 1954 sind fünf von ihnen betriebsfähig aufgearbeitet worden. Sie erhielten die Betriebsnummern 38 351 – 354. Die fünfte Maschine bekam die Betriebsnummer 38 204 in zweiter Besetzung.

1967 zählte die DR noch 53 Lokomotiven der Baureihe 38²⁻³, die in den Bahnbetriebswerken Bautzen, Karl-Marx-Stadt, Nossen und Werdau beheimatet waren. Außerhalb Sachsens besaßen die Bw Brandenburg und Ketzin im Preußischen noch einige XII H2. Bis zum Ende der sechziger Jahre war der Bestand erheblich zusammengeschmolzen. Der ab 1970 gültige EDV-Nummernplan verzeichnet nur noch wenige Exemplare der Gattung XII H2: 38 5268-8 (38 268), 38 5288-6 (38 288) und 38 5308-2 (38 308).

Einen besonderen Weg nahm die 38 271, die Hartmann 1920 mit der Fabriknummer 4309 geliefert hatte. Sie verblieb 1945 bei der ČSD, kam von dort nach Ungarn zur MAV und schließlich zur Lokomotivversuchsanstalt Minden (Westf.) der DB, wo sie von 1952 bis zu ihrer Ausmusterung 1955 Dienst tat.

Eine sächsische XII H2 blieb erhalten. Als betriebsfähige Traditionslokomotive der Deutschen Reichsbahn ist mit der 38 205 (Hartmann 3387/1910) eine inzwischen 77jährige Lokomotive des ersten Baujahres oft vor Sonderzügen von Eisenbahnfreunden zu sehen.

Konstruktiv bot die XII H2 nichts Außergewöhnliches. Sie hatte den um 350 mm kürzeren Kessel der XII H1 mit 4200 mm Abstand zwischen den Rohrwänden, Belpaire-Stehkessel mit kupferner Feuerbüchse. Der Dampfdom saß hinter dem Sandkasten auf dem hinteren Kesselschub. Die Kesselspeisung erfolgte anfangs durch zwei Friedmann-Dampfstrahlpumpen, später durch eine Kolbenspeisepumpe Bauart Knorr links neben der Rauchkammer und Oberflächenvorwärmer Bauart Knorr auf dem linken Laufblech. Der Rahmen war ein 30 mm

dicker Blechrahmen, der von vorn bis hinten mit 1250 mm Wangenabstand durchlief.

Alle drei Kuppelachsen waren fest im Rahmen gelagert; das führende Drehgestell konnte beiderseits 38 mm ausschwenken. Die beiden außenliegenden, waagrecht angeordneten Zylinder waren zwischen den Drehgestellachsen angeordnet und trieben die zweite Kuppelachse an. Der Kreuzkopf wurde zweiseitig geführt. Die Lieferungen der Jahre 1912 bis 1922 hatten Lindnersche Nachfüllschieber, eine sächsische Spezialität. In den beiden Kolbenschieberkörpern befanden sich je zwei Nachfüllkanäle, die von einem in den Schieberkörpern laufenden zusätzlichen kleinen Kolbenschieber gesteuert wurden. So konnte Dampf in die Zylinder gelangen, wenn die Einströmung durch die steuernde Kante des normalen Kolbenschiebers schon verschlossen war. Es bedurfte deshalb keiner großen Füllungen zum Anfahren.

Die Druckluftbremse Bauart Westinghouse bremste alle Kuppelradsätze einseitig von vorn, die Drehgestellräder von innen.

Der mechanische Sandstreuer Bauart v. Helmholtz, angetrieben von der Steuerung oder vom Triebwerk der rechten Lokseite, brachte bei jeder Radumdrehung eine gewisse Menge Sand vor die Räder der Kuppelachsen 1 und 2. Beim Anfahren und beim Schleudern mußte mechanisch von Hand gesendet werden.

Der Geschwindigkeitsmesser war Bauart Henze, die Schmierung aller unter Dampf gehenden Teile erfolgte durch eine Schmierpumpe Bauart Friedmann. Das Dampfplätwerk Bauart Latowski auf dem Stehkesselscheitel ist nachträglich angebracht worden. Als einzige Maschine hatte die Bahnnummer 3762 (spätere 38 262) Windleitbleche erhalten.

Die XII H2 war eine gute, robuste Maschine, die dem Betriebsmaschinendienst keinen Grund zum Klagen gab. Sie war eben **Der Rollwagen**.

Manfred Weisbrod

Die Baureihe

Zugegeben: Dem Idealbild einer klassischen Lokomotivschönheit vermag ihr großes Vorbild nicht auf Anhieb zu entsprechen. Doch als die Sonneberger Firma Piko auf der diesjährigen Spielwarenmesse das erste H0-Muster ihrer 38²⁻³ präsentierte, da





Bild 1: Die Piko 38er ist wohlgelungen und vermittelt einen vorbildgerechten Eindruck. Selbst aus der Ansicht von schräg hinten ist der Detailreichtum gut zu erkennen.

38²⁻³ als Modell von Piko

hatte das urige Maschinchen bald so manchem "Wunschmodell" die Schau gestohlen.

Freilich basierte der Premierenerfolg des Piko- "Rollwagens" nicht nur auf dem eher herben Charme Hartmann'schen Lokomotiv-

Baustils. Vielmehr ließ das Messmuster eine neue Richtung des VEB Piko hinsichtlich Konstruktion und Detailsausstattung ahnen.

Entsprechend umfangreich nimmt sich folglich das Zurüstteil-Verzeichnis unseres Be-

sprechungsmusters aus. Entgegen bisheriger Piko-Gepflogenheiten liegen der sächsischen Maschine folgende Ausstattungsdetails bei:

- 2 Schraubenkupplungs-Imitationen
- 4 Bremsschläuche

Bild 2: Die 38 von der Lokführerseite. Für die Feinausstattung liegen jeder Packung viele Detaillierungselemente extra bei. Auch die Steuerung ist sehr zierlich und vorbildlich gestaltet.

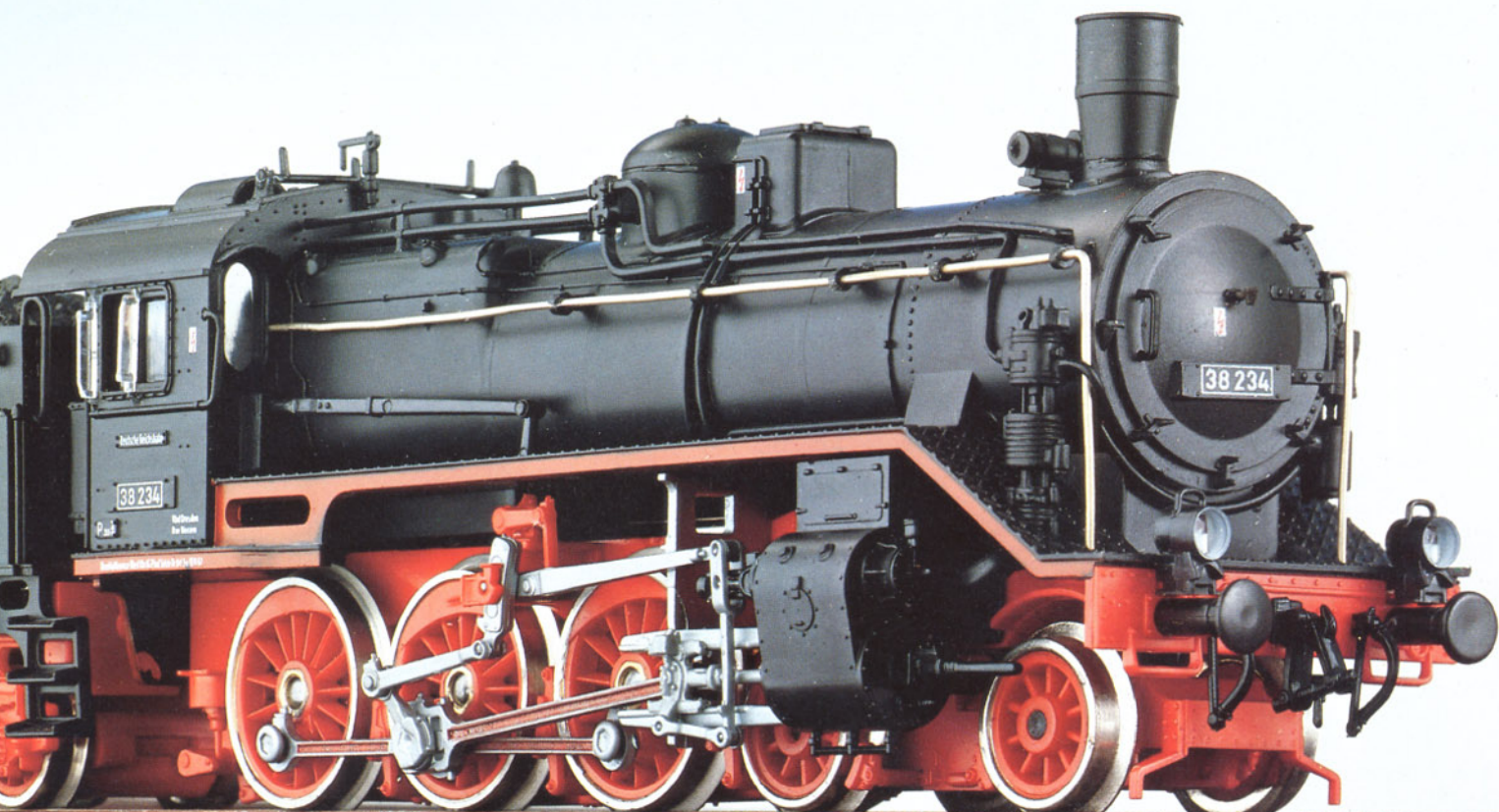




Bild 3: Recht wuchtig wirkt die Maschine aus dieser Perspektive. Zu den Vorbildfotos stellt man jedoch eine leichte Diskrepanz in der Schlotform fest.

6 Figuren (Lokpersonal)

1 recht zierlich ausgeführte Hakenkupplung zur Montage am Tender

4 Windabweiser für die Führerhaus-Seitenfenster

14 Griffstangenhalter zur Montage am Kessel oberhalb des Umlaufs

1 Zugstange für die Wasserklappe des Tenders

1 Griffstange für den Aufstieg zum Tender-Wasserkasten

1 Wurfhebelbremse (Tender)

1 Luftpumpenleitung (unterhalb der Rauchkammer zu montieren)

1 Dampfpfeife

1 Glocke

1 Spitzenlichthalter (der sich in meinem Fall durch Wegschneiden aus der Pinzette durchs offene Küchenfenster gleich dem ersten Montageversuch entzog und deshalb durch ein entsprechendes Bauteil aus dem Reitz-Programm ersetzt wurde)

1 Handgriff für die Rauchkammertür

1 Handlauf für das Führerhausdach

sowie eine – beispielhaft anschauliche und informative – Bedienungsanleitung, die auf sechs DIN-A 5 Seiten, mit guten Fotos illustriert, Schmierstellen, Montage der Zurüstteile, Demontage des Tenders und Glühlampentausch erläutert. Zudem versorgt die Beilage den künftigen H0-Lokführer mit wesentlichen Vorbilddaten.

Natürlich geht die Zurüstteilmontage angesichts des umfangreichen Angebots nicht in fünf Minuten über die Bühne: rund 90 Minuten dürfen dafür schon angesetzt werden. Ein wenig schwierig erweist sich vor allem der Anbau des langen Handlaufs am Kessel. Er besteht im Modell aus sehr weichem 0,6 mm-Messingdraht, der sich beim Einfädeln in die Bohrungen der Griffstangenhalter leicht verbiegt. Es empfiehlt sich daher, die beiden Griffstangen durch härteres Material – Messing- oder Stahldraht mit einem Durchmesser von etwa 0,5 mm – zu ersetzen. Bei dieser Gelegenheit gleich noch ein Tip: Die Bremsschlauch-Attrappen werden durch Schwalbenschwanz-förmige

Paßzapfen in den Öffnungen der Pufferbohlen an Lok und Tender gehalten. Damit sind sie auch ausreichend fixiert, – solange kein Zug am Haken hängt. Je ein zusätzlicher Tropfen Sekundenkleber verhindert, daß die Wagenkupplung bei Kurvenfahrt die Bremsschläuche des Tenders herausziehen kann. Steht die Piko 38²⁻³ erst einmal, mit allen Zurüstteilen ausgestattet, vor dem stolzen H0-Lokleiter, kommt eigentlich nur ein Prädiikat in Frage: Vorbild getroffen.

Ganz gleich, ob Führerstands-Inneneinrichtung, Tenderstirnwand, Kesselaufbauten, Pumpen, Zylindergruppe oder das äußerst filigrane Kunststoffgestänge mit beidseitig geführtem Kreuzkopf: Sämtliche Bauteile der Maschine hinterlassen den Eindruck sorgsamer Vorbildrecherche und liebevoller Umsetzung ins Modell. Ein wenig störend wirken lediglich die materialbedingten Unterschiede in den Rottönen von Fahrwerk, Rädern, Tender-Drehgestellblenden und seitlicher Lackierung des Lok-Umlaufblechs; eine Nachbehandlung mit einheitlicher Farbe oder gar Patinierung schaffen jedoch leicht Abhilfe.

Mit Vorsicht sind übrigens die vier angespritzten Kunststoffgriffstangen am Führerhaus zu genießen. Kein Problem: Sie lassen sich – falls es Bruch geben sollte – mühelos durch Eigenbau-Griffstangen aus 0,3 oder 0,4 mm starkem Messingdraht ersetzen.

Maßstäblichkeit: Der Schein trägt nicht

Was ein rechter Modellbahner ist, der geizt mit Komplimenten, bis er die Maße der "Dame" wirklich kennt. Indes: Auch in diesem Punkt braucht sich die Piko-38er nicht zu verstecken. Sämtliche Lokradstände, Schornsteinhöhe, Kesselmitte über Schienenoberkante sowie die Längenmaße von Lok und Tender stimmen auf den Zehntelmillimeter exakt mit den H0-Maßen überein. Lediglich zwischen zweiter und dritter Tenderachse fällt der Achsstand – vermutlich wegen der Getriebezahnräder – um einen

Bild 4: Das "Gesicht" der 38! Man beachte auch die besonders zierlichen Reichsbahnlaternen, die extra aufgesteckt sind.



Bild 5: Ein Novum in der Modellbahnbranche, zumindest bei Dampflokomotiven: Jeder Lokpackung liegen gleich mehrere Lokpersonale in verschiedener Körperhaltung bei.





Bild 6: In Ermangelung "stilistisch" passender Personenwagen in unserer Redaktion haben wir der Piko 38er einen Reichsbahn-Güterzug verpaßt.

nicht zu erkennenden 1/10 mm zu groß aus. Na und? Bei Lauf-, Treib- und Kuppelrad-durchmessern liegen die Maßabweichungen, bedingt durch die Modell-Spurkranzhöhen, ebenfalls im Zehntelbereich. Die Gesamtlänge über Puffer wird werkseitig mit dem exakten H0-Maß von 218 mm angegeben. Da die Maschine mit einer federnden Lok-Tenderkupplung ausgestattet ist, erübrigt sich die Probe auf's Exempel.

Innere Werte: Hohe Zugkraft – gute Laufeigenschaften

Unter dem Tenderwasserkasten arbeitet etwas geräuschvoll ein komplett gekapselter, dreipoliger Motor, der seine Kraft über ein Getriebe aus Kunststoffzahnradern an alle vier Achsen des Tenders weitergibt. Die Stromversorgung übernehmen vier Laufflächenschleifer an der ersten und letzten Tenderachse, während vier Radsatzinnenschleifer – an erster und letzter Kuppelachse der Lok – die gleiche Aufgabe übernehmen. Diese Anordnung funktioniert übrigens sehr zuverlässig: Selbst auf stark verschmutztem Gleis lief unser Besprechungsmuster bei langsamer Fahrt noch ohne Aussetzer. Apropos Schmutz: Getriebe und sämtliche Achsen sind – bis auf die Achsen der Vorkupplungssätze – zum Gleis hin vollständig gekapselt.

Für eine "leichte" Personenzuglokomotive entwickelt die Piko-38er ganz beachtliche Zugkraft. So schleppte das samt Tender rund 350 Gramm schwere Maschinchen in der Ebene mühelos einen aus 16 Vierachsern gebildeten Eilzug – Gesamtgewicht mehr als 2000 g – und bewältigte auf einer 40-Promille-Rampe noch immer ein halbes Dutzend dieser Waggons ohne Murren. Für ihren Einsatzbereich ist die Lok damit stärker als erforderlich.

Ein im Tenderwasserkasten untergebrachtes Ballastgewicht zeichnet zum einen für beachtliche Zugkraft, zum anderen allerdings für eine zunächst schleierhafte Betriebsstörung an unserem Muster verantwortlich: Stets, wenn die Maschine aus einem Bogen in die folgende Gerade einlief, registrierte das Meßgerät einen handfesten Kurzschluß. Der Übeltäter war nach Abnehmen des Tendergehäuses dann allerdings rasch gefunden: Eine Lötverbindung der Tender-Stromzuführung berührte das Zinn-fußgewicht. Mit ein paar Feilstrichen ließ sich das Problem binnen Sekunden aus der Welt schaffen.

Bei dieser Gelegenheit empfiehlt es sich, die Original-Haftreifen gegen entsprechende Ersatzteile eines anderen Herstellers zu tauschen. In unserem Fall nämlich verursachten sie den ziemlich unruhigen Lauf

des Triebtenders.

Ansonsten können sich die Laufeigenschaften der jüngsten Piko-Création durchaus sehen lassen: Die Mindestgeschwindigkeit lag vorwärts bei 12,5 km/h, rückwärts bei 4,5 km/h. Der Unterschied resultiert vermutlich aus den unrund laufenden Haftreifen. Bei 12 Volt rollt die 38er mit 110 km/h dahin, ein Wert, der angesichts der Vorbild-Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h über jeden Zweifel erhaben scheint.

In der Werkstatt: Pflegeleicht

Bei näherer Betrachtung erweist sich die Piko-Maschine als äußerst wartungsfreundlich. Sämtliche Verschleißteile sind problemlos zugänglich und lassen sich ebenso leicht erneuern. Besonderer Gag: Wer die Lok – einschließlich Motor und Getriebe – zerlegen möchte, muß dazu nicht eine einzige Schraube lösen.

Bis zur ersten Untersuchung freilich stehen etliche H0-Kilometer mit dem "sächsischen Rollwagen" an. In unserem Fall hat das Maschinchen jedenfalls seinem Namen alle Ehre bereitet: Rund zehn Stunden Dauerbetrieb hielt sie problemlos durch. Wer die neue Piko-Lok kauft, wird sich für die knapp 200,- DM jede Menge Spaß am Fahren ins Haus holen.

W. Kosak

Bild 7: Diese totale Heizerseitenansicht unterstreicht die gekonnte Formgebung des H0-Modells aus Sonneberg.

Alle Modellfotos: W. Kosak







Karwendelbahn-Motive

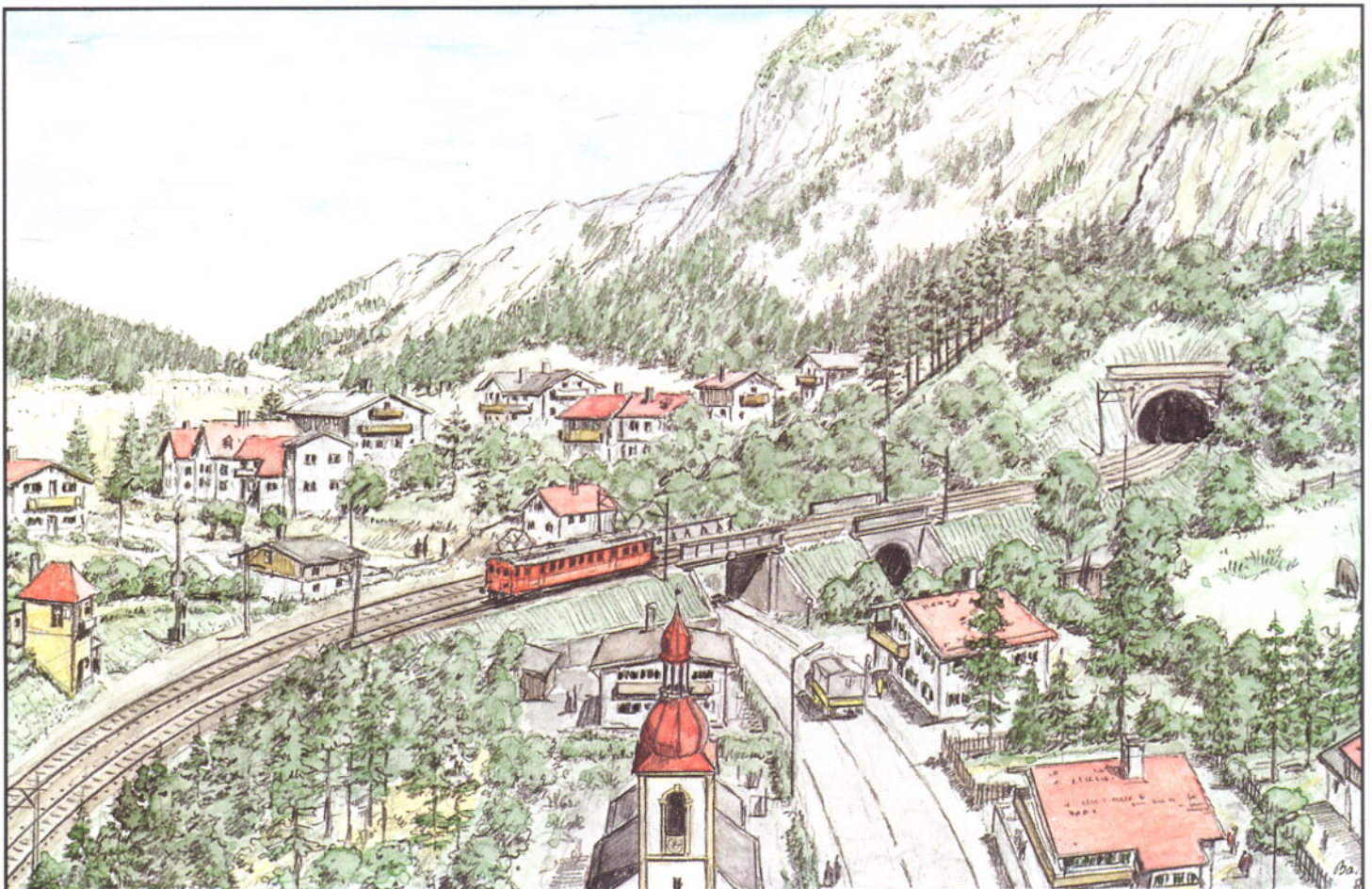
*als Anregungen
zur Gestaltung eines Modelleisenbahnprojekts*

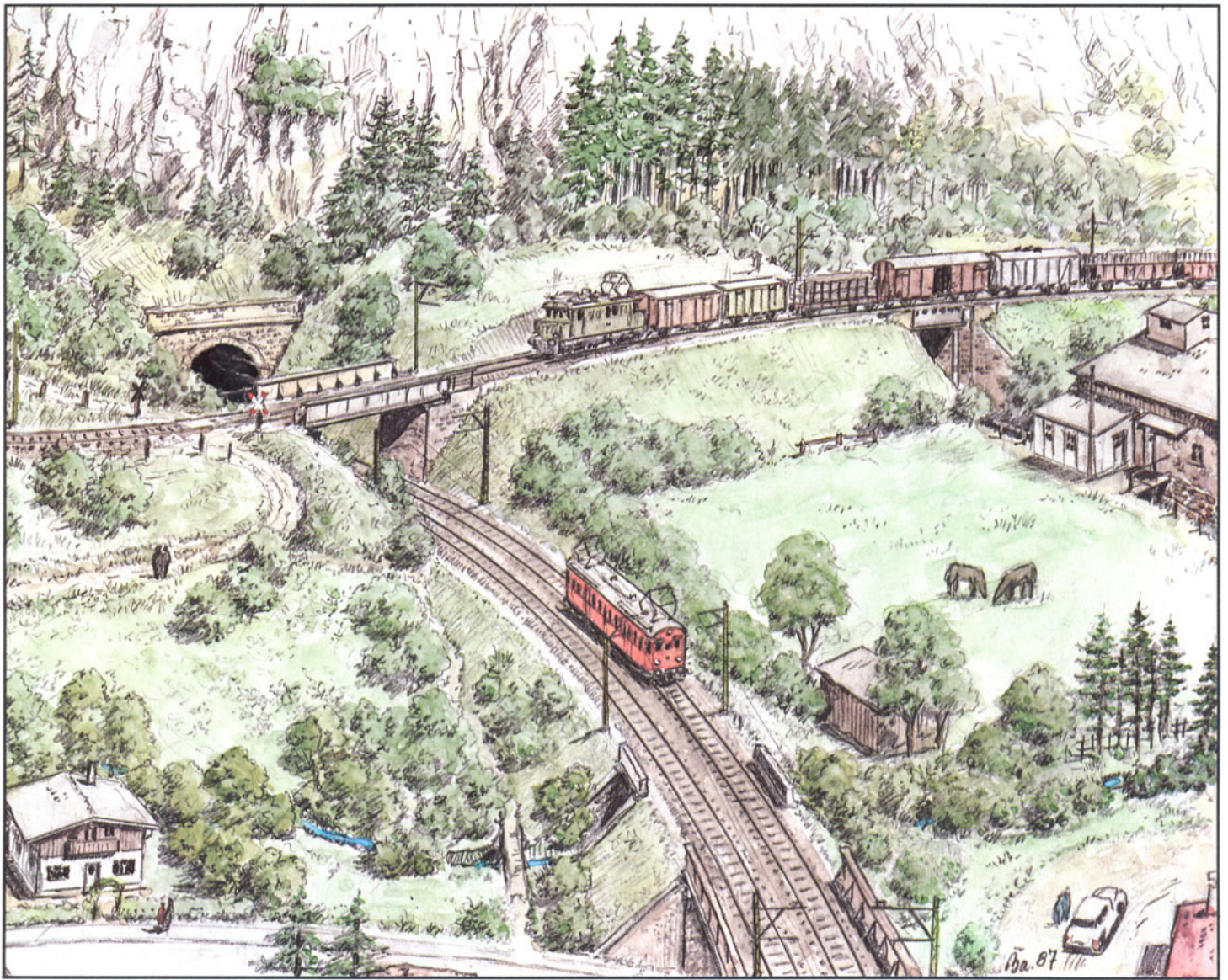
Ob, und inwieweit Bahnhofsgelände und Ortschaft miteinander harmonieren, wird ersichtlich, wenn man die hier abgebildete zeichnerische Ansicht an die aus Journal Nr. 3/1987 fügt. Zusammen vermitteln beide einen beinahe vollständigen Eindruck vom Panorama der Anlagenteile.

Um aus der Kurvenlage der Bahnhofsgleise die Strecke in weitem Bogen zum Gebirge hin fortführen zu können, reicht dieser Anlagenabschnitt ins Rauminnere hinein. Die

so zusätzlich gewonnene Fläche gestattet die Wahl großzügiger Gleisradien. Damit konnte von vorneherein das unschöne Verkanten längerer Modelle beim Kurvenlauf ausgeschlossen und durch leichtes Überhöhen der Streckengleise der elegante Lauf der Züge noch erheblich gefördert werden. Innerhalb des Gebirges kann auf engere Radien zurückgegriffen werden, da eine unmittelbare Einsicht von außen ja nicht möglich ist. Bei welchem Radius hier die Grenze

liegt, bestimmt ganz automatisch das "kurvenkritischste" Modell des eigenen Fahrzeugparks. Im Gebirge werden beide Streckengleise durch den gemeinsamen Kehrschleifenbahnhof wieder miteinander verbunden. Für die verkehrenden Zuggarnituren sind hier ausreichend viele Abstellmöglichkeiten vorzusehen. Aufgrund der großzügigen Gesamtprojektierung können die Nutzlängen dieser Gleise recht hoch gewählt werden, es steht genügend Raum zur





Verfügung.

Die auffallend knappe Bebauung auch dieses Anlagenteils ist bewußt so gewählt, denn wir befinden uns im Hochgebirge. Andererseits ist wohl jeder Modelleisenbahnfreund bestrebt, zunächst einmal sein rollendes Material einzusetzen und den Fahrbetrieb aufzunehmen. Die endgültige Ausgestaltung läßt sich, wie ich meine, zu einem späteren Zeitpunkt auch wirksamer realisieren, weil dann im Zusammenwirken mit der schon bestehenden Eisenbahntechnik, den Gleisen, Weichen, Signalen und der vorgegebenen Landschaft die optimale Platzierung und Wirkung eines zu gestaltenden Motivs besser ermittelt werden kann. Vor allem aber sollte nochmals gezeigt werden, wie auf einfache Weise die obligatorische Ortschaft durch Kulissenbilder überzeugend wahrgenommen werden kann, denn Bahnhöfe, weitab vom Ortskern, finden wir beim großen Vorbild verhältnismäßig häufig. Bereits unmittelbar hinter dem Bahndamm übernimmt eine solche Wandzeichnung den optischen Übergang zum Anlagenhintergrund (kleine Zeichnung). Die Zubehörindustrie bietet dem Modelleisenbahnfreund etliche, ansprechend gestaltete Kulissenbilder, die sich durch Motivkorrekturen noch individuell wirkungsvoll verändern lassen. Es sei auch nochmals darauf hingewiesen, daß sich farbige Plakate der Stadtwerbungen (Litfaßsäule) und großformatige Kalenderbilder gut zur Hintergrundgestaltung ver-

wenden lassen. Einzelne Bildausschnitte ergeben oftmals völlig neue Motive, die, als Kombination oder auch für sich allein, unter Umständen gut in die eine oder andere Szene hineinpassen. Man muß halt probieren und darauf achten, daß am Ende die Perspektive einigermaßen stimmt.

Zwei Gleisverlängerungen überqueren zusammen mit der Hauptstrecke vierfach die Bahnhofstraße. Während die beiden Gleisstützen am Rande des kurzen Hangeinschnittes enden, führen die Streckengleise weiter, überqueren die Dorfstraße und den Wasserlauf des Mühlbaches, ehe sie ins Innere des Gebirges münden.

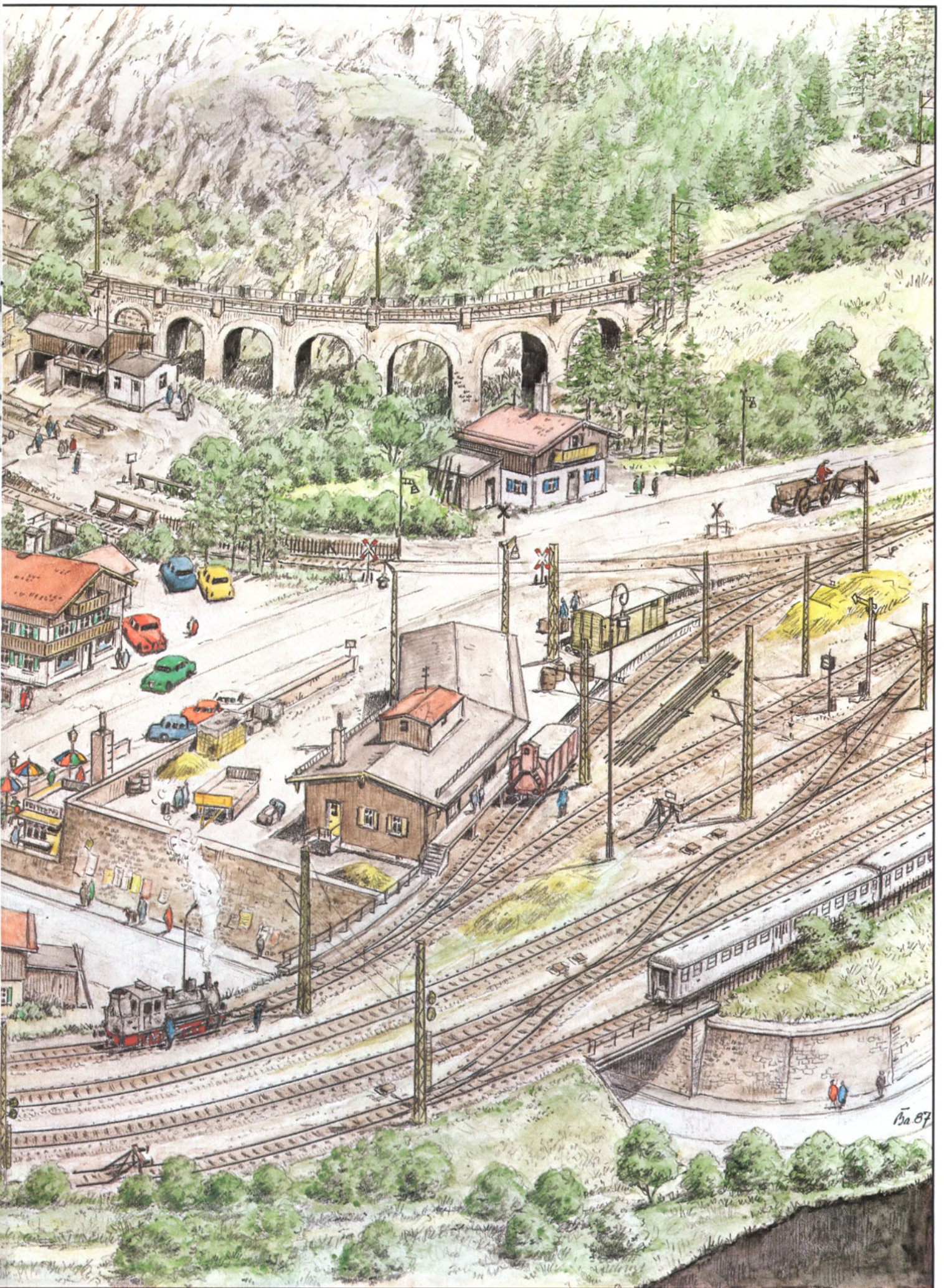
Das Steigungsverhältnis der zur Ortsgüteranlage hinaufführenden Straße ist recht extrem, der Vorplatz des Güterschuppens wurde daher auf eine künstliche Rampe verlegt. Der vordere Teil dieser Mauer liegt in Verlängerung des rechten Brückenaufagers und dient als willkommene Reklamefläche. In ihrem Eckbereich hat sich ein Schnellimbiß samt Vorgarten etabliert, so recht ein Plätzchen für durstige Fahrgäste. Der Güterschuppen selbst, dessen Vorbild wir in Übersee am Chiemsee finden, ist aufgrund seiner verwinkelten Form ein immer wieder dankbares Bastelobjekt. Ein kurzes Rampengleis vervollständigt die Ortsgüteranlage. Von hier aus führt auch der Gleisanschluß zur Sägemühle, deren Wasserrad längst ausgedient hat. Im Anbau des kleinen Turbinenhauses produziert ein Genera-

tor den elektrischen Strom für Gatter und Beleuchtung. Straßenzufahrt und Gleisanschluß verlaufen unmittelbar parallel nebeneinander, nur durch einen kurzen Zaun voneinander getrennt. Das Gleis kreuzt auf geländerloser Trägerbrücke den schmalen Wasserlauf. Waage und Lademaß sind übrigens so untergebracht, daß sie auch zur Überprüfung der vom Sägewerk rollenden beladenen Waggons herangezogen werden können.

Eine völlig neue, reizvolle Motivsituation ergibt sich, sofern die eingleisig verlegte Bergstrecke zum hinteren Anlagenrand hin weitergeführt wird. Dadurch läßt sich die Szene um zwei weitere Brückenmotive und einen Fußgängerüberweg bereichern. Allerdings wird hierdurch die Tunneleinfahrt ein wenig verdeckt (kleine Zeichnung).

Sicher kommt ein so umfangreiches Projekt nur für wenige Eisenbahnfreunde zum Nachbau in Frage, denn einer Realisierung sind zumeist räumliche und finanzielle Grenzen gesetzt. Das aber war auch nicht die eigentliche Absicht dieses vierteiligen Beitrags. Vielmehr ging es darum, wieder Anregungen zur eigenen individuellen Anlagengestaltung zu vermitteln. Wenn das ein wenig gelang, und der Leser an einzelnen Motiven Gefallen gefunden hat, um das eine oder andere Detail nachzugestalten oder am Ende gar selbst eine Fahrt auf der "Karwendelbahn" in Betracht zu ziehen, dann ist der Zweck dieser Arbeit erfüllt. **R. Barkhoff**







Schneider Schorsch

Um halb fünf Uhr morgens war für den Schneider Schorsch der Tag eigentlich schon gelaufen. Das wahre Morgen-Grauen

nämlich hing seit ein paar Minuten am Tenderzughaken seiner Altendorfer 44 247: der Gag 55 671, ein Schrotthaufen auf Rä-

dern, gebildet aus fünf Dutzend reichlich abgefahrener 0-Wagen, die bergauf, bergab am Haken hingen wie die Katz' am Pressack. Ließ sich das Anfahren mit den alten Zuckerrüben-Schachteln zur Not noch in den Griff bekommen, so sorgte jenseits von 50 km/h der Fahrtwind, der sich in den Aufbauten der offenen Waggons fing, für den Eindruck, mit Regler am Anschlag und fünf Zehntel Füllung ständig gegen eine Gummilwand zu kämpfen.

Kein Wunder also, wenn diese Leistung besonders "hoch" in der Gunst der Altendorfer Personale rangierte. "Die Fuhre", gran-telte denn auch der Schneider Schorsch, "bringt mich eines Tages um den letzten Ver-stand". Just im gleichen Augenblick zog der

Bild 1: Da kommt Freude auf: Während die 44 247 rückwärts an den Zug rollt, fällt des Meisters Blick auf einen der reichlich ramponierten 0-Wagen, die den Gag 55 671 bilden.

Bild 2: Mit Höllenlärm und besserer Schrittgeschwindigkeit kämpft sich die 44er samt ihrer üblen Fuhre über die Aus-fahrleise des Bahnhofs Altendorfen...

Bild 3: ... nachdem der Stellwerker Hp 2 für den Gag 55 671 gezogen hatte.





Bild 4: Originalton Schneider Schorsch: "... tausend Tonnen Schrott auf Rädern ...

Bild 5: ... die bergauf, bergab am Haken hängen wie die Katz' am Preßsack".





Bild 6: Mürrisch blinzelt der Leicht's Gustl in die tiefstehende Morgensonne.

Bild 8 (nächste Seite): Nicht einmal die reizvolle Landschaft (zu der die sehr realistischen Laubbäume von D + W erheblich beitragen)...

Bild 7: ... vermag die Stimmung auf dem Führerstand der 44er zu bessern. (Diorama: Deiniger, Modell: Roco, von Werner Braun gesupert).



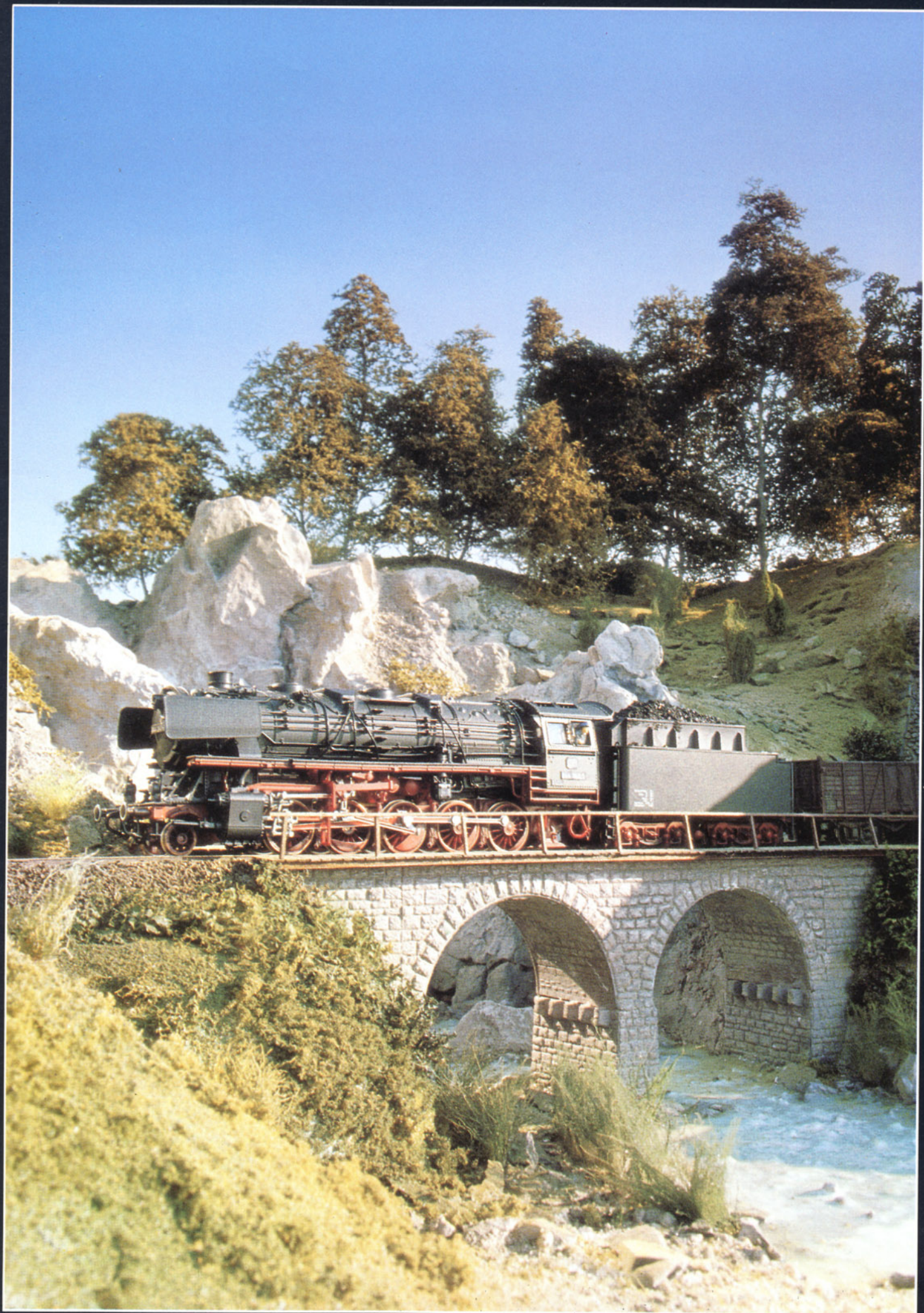




Bild 9: Selbst bergab will die Fuhrer nicht so recht in Schwung kommen.

Bild 10: Im 50 km/h-Tempo poltert der Gag 55 671 an einem Bahnwärterhaus vorbei.





Stellwerker zwei Flügel für die Ausfahrt. Damit blieb wenigstens dem Leicht's Gustl die Bemerkung erspart, für diese nicht sonderlich schwierige Aufgabe könnten auch weitaus weniger Waggons genügen. Wortlos grinsend stach der Feuermann die Schaufel in den am vorderen Rand der Feuerbüchse aufgetürmten Kohleberg, zog

einmal kurz und kräftig am Schaufelstiel und verteilte so mit jähem Schwung die angebrannten Brocken gleichmäßig über den Rost.

Natürlich war der Gag 55 671 auch für den Heizer kein Grund zur Euphorie, zumal die 44 247 nicht unbedingt zu den Verdampfungswundern des Bw Altendorfen

zählte. "Heizerherz, was willst Du mehr?", murmelte er grimmig vor sich hin, "der muffige Schorsch am Regler, eine Lok, die durchaus auch Lz bergab noch wegen Dampf mangels hängen bleibt und dann 1000 Tonnen altes Eisen am Haken – da kann es nur noch besser werden".

Gottlob sorgte der dumpf wummernde Drei-

Bild 11: Während der Leicht's Gustl mit dem Schicksal aller Dampflokheizer – und dem seinen im besonderen – hadert ...

Bild 12: ... sind die Bewohner des Bahnwärterhauses beim Holzhacken oder lassen sich einen kräftigen Schluck wohl schmecken. (Diorama: Hirsch)







Bild 14: Auf die Plätze: Den Achtungspiff der 44er ...

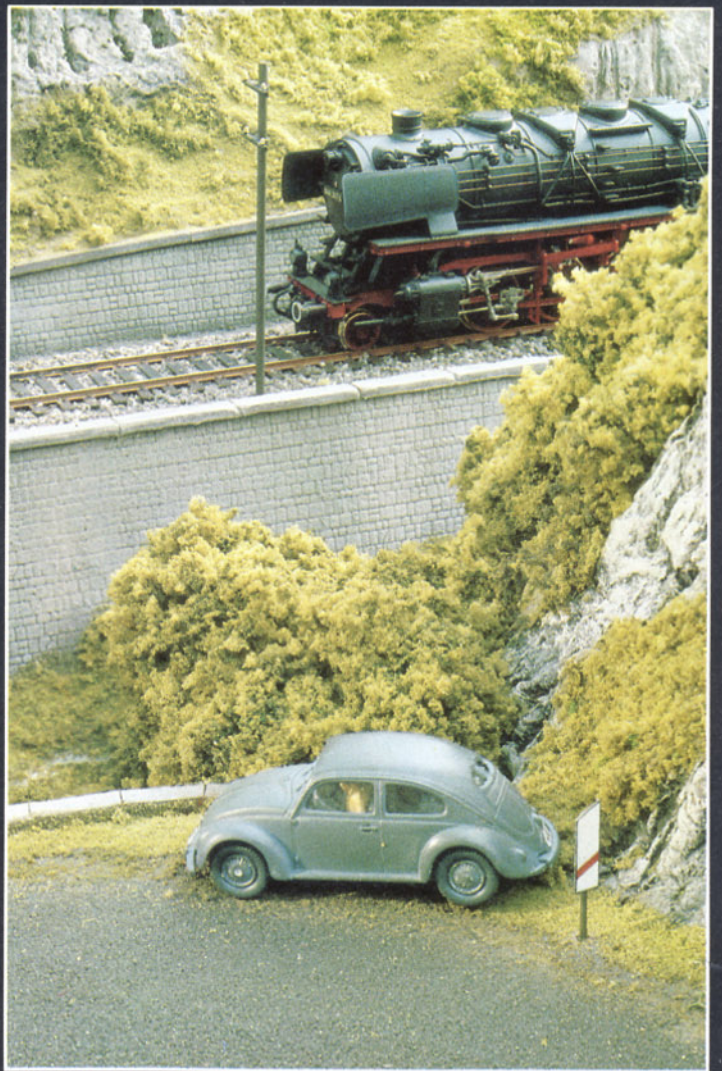


Bild 15: ... Interpretiert der Käferfahrer als Startsignal.

zylinderschlag der schwer arbeitenden 44er dafür, daß die philosophischen Betrachtungen des Feuermanns das Ohr des Meisters nicht erreichten.

Die üble Führe hatte die Altendorferer Ausfahrweichen noch nicht passiert, da sank die Stimmung im Führerhaus ebenso rapide wie der Kesseldruck. Während die Lok mit einem Höllenglärm und besserer Schrittgeschwindigkeit vor sich hinstampfte, blickten zwei wenig freundliche Gesichter aus den Seitenfenstern am Kessel entlang nach vorne. "Schorsch", brüllte der Heizer hinüber zur anderen Seite, "zeigt eigentlich der Tacho noch was an?" "Ja", grantelte der Meister zurück, "im Gegensatz zum Kesselmanometer ...". "Dir stell' ich gleich die Schaufel 'nüber, du Sklaventreiber", giftete der Gustl. "Dann hätt' ich vielleicht Feuer g'nua", schrie der Schorsch zurück, "um mir für die Brotzeit a paar Würscht hoäß z' macha".

Der Gedanke an die Brotzeit ging dem Heizer offenbar nahe. Jedenfalls griff er wortlos zur Schaufel, zumal sich der "Kaspar" bedenklich jener Marke näherte, bei der unweigerlich 20 "Robert-Stephenson-Gedenkminuten" zum Dampfkochen angesagt waren.

Und weil derartige Kunstpausen auf einer eingleisigen Hauptstrecke fast ausnahmslos zu Ärger führen, zog der Schorsch die Steuerung ein wenig ein, während der Gustl im Handumdrehen für eine wahre Höllenglut im Bauch der 44er sorgte.

Von da an ging's bergab. Die Strecke folgte nach dem Scheitelpunkt einem Flußlauf durch ein enges Felstal. Doch selbst im Gefälle wollte die Führe nicht so recht in Schwung kommen: Obwohl der Gustl alle paar Minuten gut ein Dutzend Schaufel-

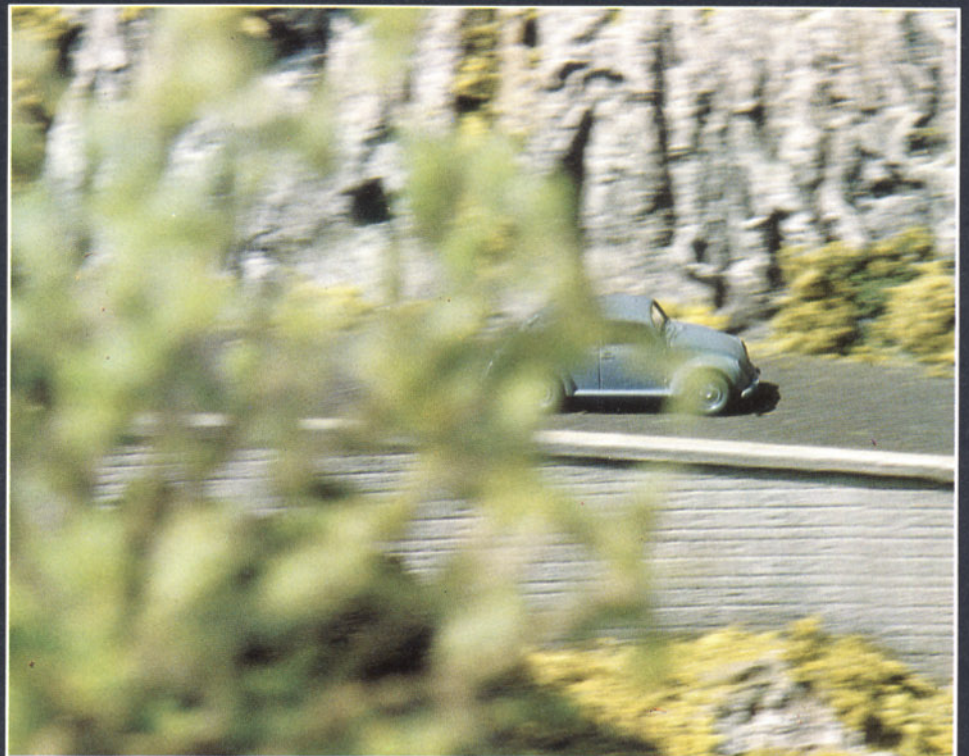


Bild 13: Was der Fotograf "Dampfbahn-Romantik" nennt, ist für den Schneider Schorsch und seinen Feuermann schlicht "eine böse Geschichte".

Bild 16: Mit gut 80 km/h kommt der Bleifuß-Rowdy aus dem Wald geschossen.

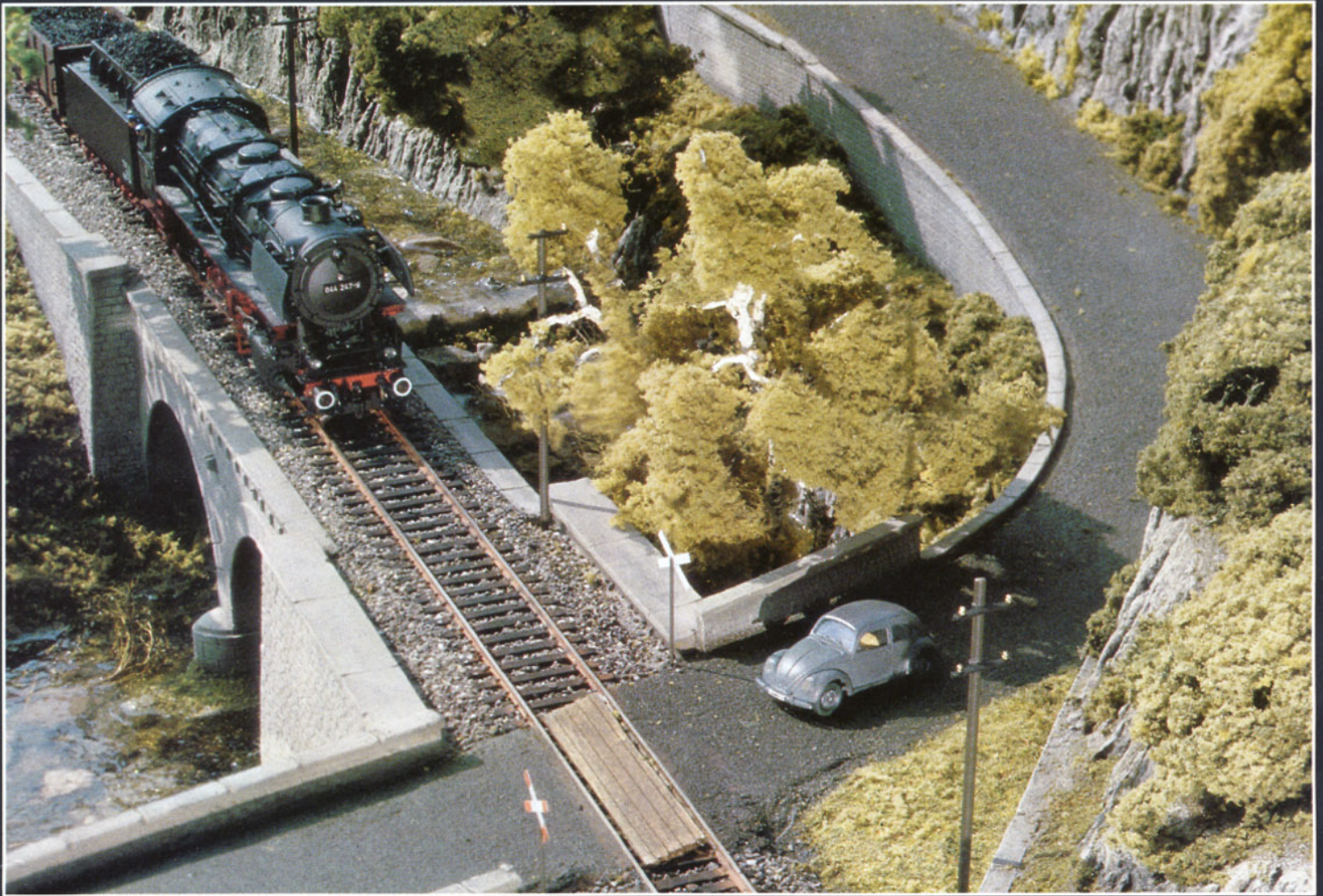


Bild 17: Knapp, aber es wird reichen: Kein Wunder, wenn die Altendorfer Personale die Begeisterung des Käferfahrers für das morgendliche Wettrennen nicht recht teilen wollen. (Diorama: Heidbreder) Alle Fotos: W. Kosak

ladungen über den Rost verteilte, blieb die Tachonadel eisern an der 50 km/h-Marke hängen.

Während einer Verschnaufpause schaute der Heizer aus dem Seitenfenster und sah, wie ein reichlich betagter VW-Käfer auf der nahen Staatsstraße mit abenteuerlichem Tempo talwärts jagte. Die Straße führte von einem Berggrücken linkerhand steil herunter, verlief dann ein Stück parallel zur Bahnstrecke und querte nach einem Rechtsbogen das Streckengleis an einem unbeschränkten Übergang.

Ganz offensichtlich hatte es der Nachwuchs-Rennfahrer mit seinem klapprigen 24-PS-Käfer auf ein Wettrennen mit der 44er abgesehen. "Schorsch", brüllte der Feuermann seinem "Rechtsaußen" hinüber, "schau dir doch den Verrückten an!"

Augenblicklich hatte der Meister die Situation erfaßt: Blitzschnell zog er den Regler ein, legte die Bremsen an und ließ die 44er einen wütenden Achtungspfeiff hinausbrüllen, der gar schauerlich von den Felswän-

den widerhallte. Den Käferfahrer indes ließ die ganze Aufregung reichlich kalt: Gut 50 Meter vor der Maschine fegte er über den Bahnübergang. Das Spielchen schien dem Kerl sogar noch Spaß zu machen: Weil das Gleis ein wenig höher als die Straße lag, diente ihm der Bahnübergang als Sprunghügel. Tatsächlich hatte die alte Klapperkiste für ein paar Meter mit allen vier Rädern von der Straße abgehoben. Dem Schorsch war sogar, als hätte der Verkehrsrowdy den erschreckten Lokmännern noch fröhlich zugewunken.

Diese für die Männer auf der 44er nicht sonderlich erbauliche Geschichte sollte sich noch öfter wiederholen. Allmählich dämmerten dem Schorsch und seinem Feuermann die Regeln des gefährlichen Spielchens: Knapp einen Kilometer oberhalb des unbeschränkten Bahnübergangs stand nahe einer Blockstelle eine Pfeiftablet. Ein paar hundert Meter weiter querte nämlich eine Straße "5. Ordnung" mit einem durchaus dazu passenden unebenen Schienenüber-

gang die eingleisige Trasse. Stets, wenn der Meister dieses Güterzugs an der Pfeiftablet, so wie sich's gehörte, zum Pfeifhebel griff, legte der Käferfahrer oben am Berg den Gang ein. Von seinem Startplatz aus konnte er die Strecke nicht einsehen; es galt also, den Pfiff der 44er als Startsignal abzuwarten.

Eigentlich hätte solches "Kamikaze"-Treiben bald wieder vergessen werden können, wenn ... ja wenn der Käfer-Pilot seinen Tieffliegereinsatz nicht als reinen Nervenkitzel und Mutprobe betrachtet hätte. Die Lokmänner konnten freilich nicht ahnen, daß der junge Spund ihnen ein paar Tage später noch einmal übel mitspielen sollte. Dem Verlauf der weiteren Geschichte wollen wir jedoch nicht vorgreifen. Im kommenden Journal (6/1987) werden wir über den tragikomischen Ausgang dieses Wettrennens berichten. Bis dahin also bitte noch etwas Geduld, – Sie werden sehen, es lohnt sich!

W. Kosak

Liliput

offizielles Ersatzteildepot
Garantie- und Reparatur-
Dienst für Fachhandel und
Verbraucher

Modellbau Hanns Heinen

5650 Solingen 1 · Königsmühle 14 · Telefon (02 12) 81 03 69

in Augsburg am Oberhauser Bahnhof in der Neuhäuserstraße 7, Tel. (08 21) 41 18 75



FACHGESCHÄFT FÜR EISENBAHN-, FLUG- UND SCHIFFSMODELLBAU

Wir führen: Arnold, Bemo, Brawa, Brekina, Busch, Faller, Fleischmann, Günther, Herkat, Herpa, Kibri, Lauer, LGB, Liliput, Lima, Märklin, Merten, Mössmer, Noch, Playmobil, Pola, Preiser, Ribu, Rivarossi, Roco, Roskopf, Seuthe, Schneider, Schreiber, Sommerfeldt, Trix, Vollmer, Wiking. Großer H0-Automarkt, Fachbücher und Zeitschriften. Flugmodellbau, Schiffmodellbau, Plastikmodellbau, RC-Cars.

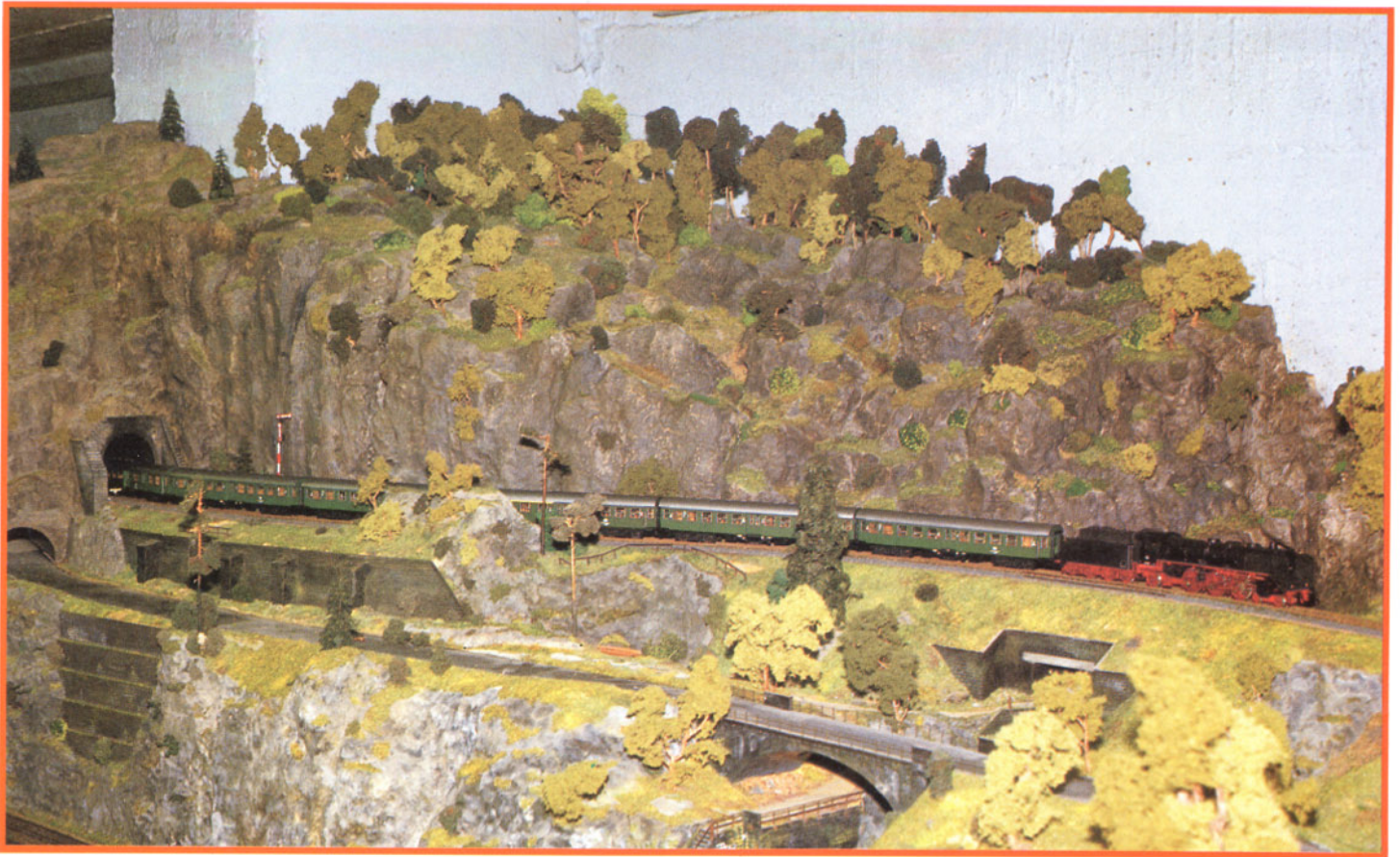


Bild 1: Eine Dampflokomotive der Baureihe 03 ist mit einer Garnitur Umbauwagen in felsiger Landschaft unterwegs.

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

6

Clubanlage des MEC Singen





Bild 3: Detailszene aus dem Gelände der Ziegelei. Handarbeit ist hier noch Trumpf. Zum Begrünen der Laubbäume wurde Woodland Foliage verwendet.

Eigentlich ist er ja Individualist, der Modelleisenbahner, und möchte am liebsten eigene Ideen verwirklichen, kreativ sein, und viele Jahre an seiner eigenen (Traum-) An-

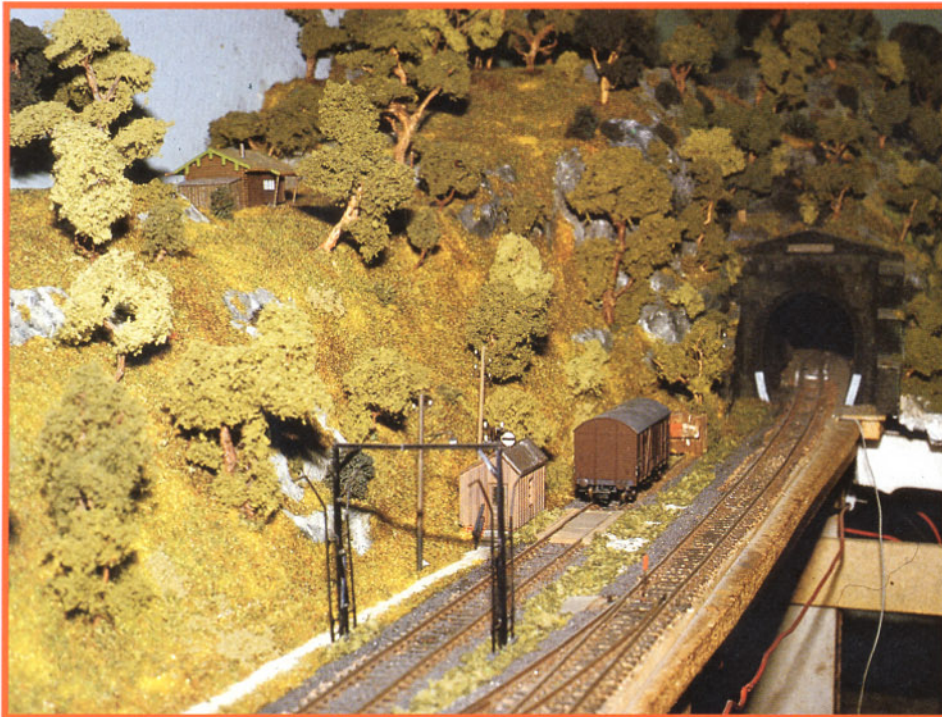
lage planen und bauen. Doch leider bleibt es in manchen Fällen bei dem "Traum", in dem dann vorbildliche Zuggarnituren durch wunderschönes Modellgelände rollen und

den Betrachter entzücken. Es sind der Gründe viele, die es dem Einzelnen oft vereiteln, seinem Hobby in erträumter Art und Weise nachzugehen. Ein denkbarer Ausweg kann

Bild 2 (linke Seite): Eine hübsche Szenerie ist die kleine Ziegelei (Pola) auf dem bereits fertigen Anlagenteilstück. Für die Materialbahn werden Erzeugnisse von Roco eingesetzt.

Bild 4: Landschaftsausschnitt aus der großen Clubanlage, die einmal über 75 qm Fläche haben wird. Für den Untergrund der sehr gut gelungenen Felsgestaltung diente Styropor als Hauptwerkstoff.



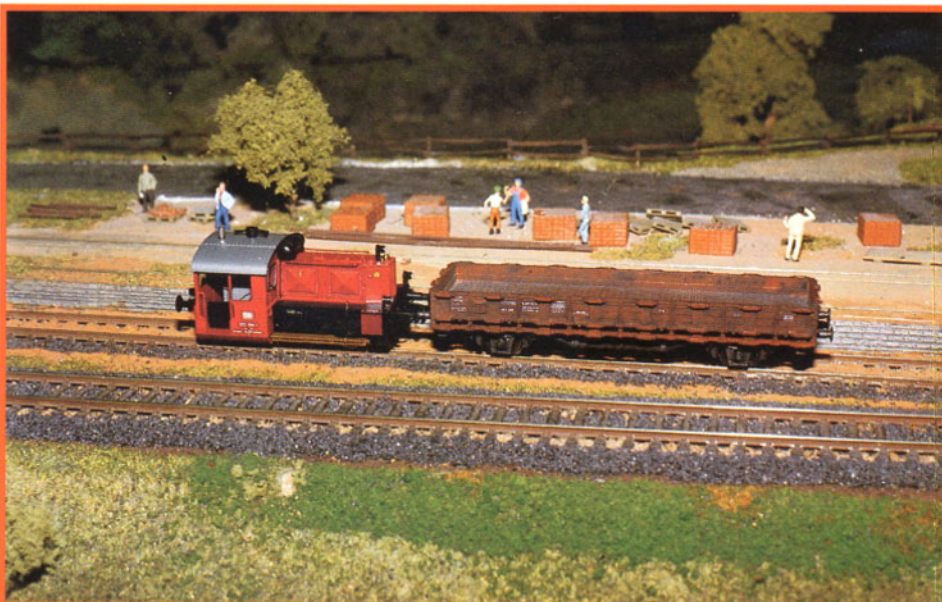


◀ Bild 5: Aus Ästchen und kleinen Wurzelstücken entstanden die Stämme der zahlreichen, selbstgebauten Laubbäume. Im Vordergrund erkennt man die Gleiswaage und das Verlademaß der Nebenbahn.

Bild 6: Gleisanschluß der Ziegelei. Die Betriebsspuren, die beim Verladen und beim Transport von Ziegeln entstehen, sind vor allem auf dem Gleiskörper gut sichtbar.



Bild 7: Eine Brawa-Köf II schiebt einen Rungenwagen an die Verladestation der Ziegelei.



dann ein Modelleisenbahnclub sein, dem sich der "Einzelkämpfer" anschließt. "Gibt es bei mir in der Nähe nicht", sagt jetzt vielleicht der eine oder andere Leser. Dies liegt oft daran, daß die Mitglieder der zahlreichen Clubs im Lande nicht stets mit dem Megaphon vor dem Munde von sich reden machen, sondern eher zu den ruhigen Zeitgenossen zählen. Dabei können sie aber sicher sein: bereits in nahezu jeder Kleinstadt ist ein Club zu Hause! Irgendwo in einem größeren Keller, in Schulen oder ehemaligen Industrie- oder Bahngeländen wird emsig das ganze Jahr über an großen Projekten gearbeitet. Vorteilhaft ist dies allemal, denn nicht jeder Modellbahner kann alle "Disziplinen" des Modellbaues gleich gut beherrschen. So finden sich in den Clubs dann echte Spezialisten, die ihr Handwerk vorzüglich verstehen und arbeitsteilig perfekten Modellbau zeigen. Während einige für den elektrischen und elektronischen Teil der Gemeinschaftsanlage verantwortlich zeichnen, zaubern andere mit dem Blick für das Entscheidende romantische Landschaftsausschnitte, während andere wiederum mit geschickter Hand Gebäudemodelle im Eigenbau fertigen. Und in der Gemeinschaft geht es unter Gleichgesinnten natürlich auch recht unterhaltsam zu. Im Eisenbahn-Journal können dann auch immer wieder gelungene Anlagen oder Dioramen, gebaut von Modelleisenbahnclubs, vorgestellt werden.

Im Rahmen unseres großen Modellbauwettbewerbes stellen wir einen Ausschnitt aus der Clubanlage des MEC Singen vor. Hier wird in der Tat Großes entstehen: 76 qm(!) soll sie einmal groß sein, die Clubanlage der Singener Modellbahnfreunde. Der Rahmen, auf dem die Anlage ruhen wird, ist schon fertiggestellt. Gebaut wird in der betrachter- und arbeitsfreundlichen L-Form. Zum Zeitpunkt der Aufnahmen waren erst gut 20 qm Modellgelände durchgestaltet. "Die badische Eisenbahn in süddeutscher Landschaft", so ungefähr lautet das Thema der Anlage. Mit dem epocherichtigen Einsatz des Rollmaterials wollen es die Erbauer nicht ganz so genau nehmen. Denn alle Mit-erbauer sollen die Möglichkeit haben, ihr Lieblingsmodell im Einsatz erleben zu können. Es finden sich also neben Fahrzeugen der frühen Deutschen Bundesbahn genauso Garnituren in den heutigen Farben beige/ozeanblau. Ab und an darf dann auch einmal ein edles Fahrzeug aus dem Hause Fulgurex auf der Nebenbahn ein kurzes Gastspiel geben, auch wenn es die Beschriftung der ehemaligen Deutschen Reichsbahn trägt.

Die Landschaft ist fast völlig im Eigenbau erstellt worden. Dies gilt für die Felsgestaltung genauso wie für die zahllos gepflanzten Laubbäume. Bei der Felsgestaltung war Styropor der wichtigste Werkstoff. Für die Laubbäume verwendeten die Singener "echtes" Wurzelwerk und kleine Ästchen. Begrünt wurde dann mit Woodland Foliage in verschiedenen Grüntönen.

Da die Singener Modelleisenbahner auch weiterhin fleißig zu Werke sind, können wir auf eine Fortsetzung des Beitrages gespannt sein.

MEC Singen/K. Eckert

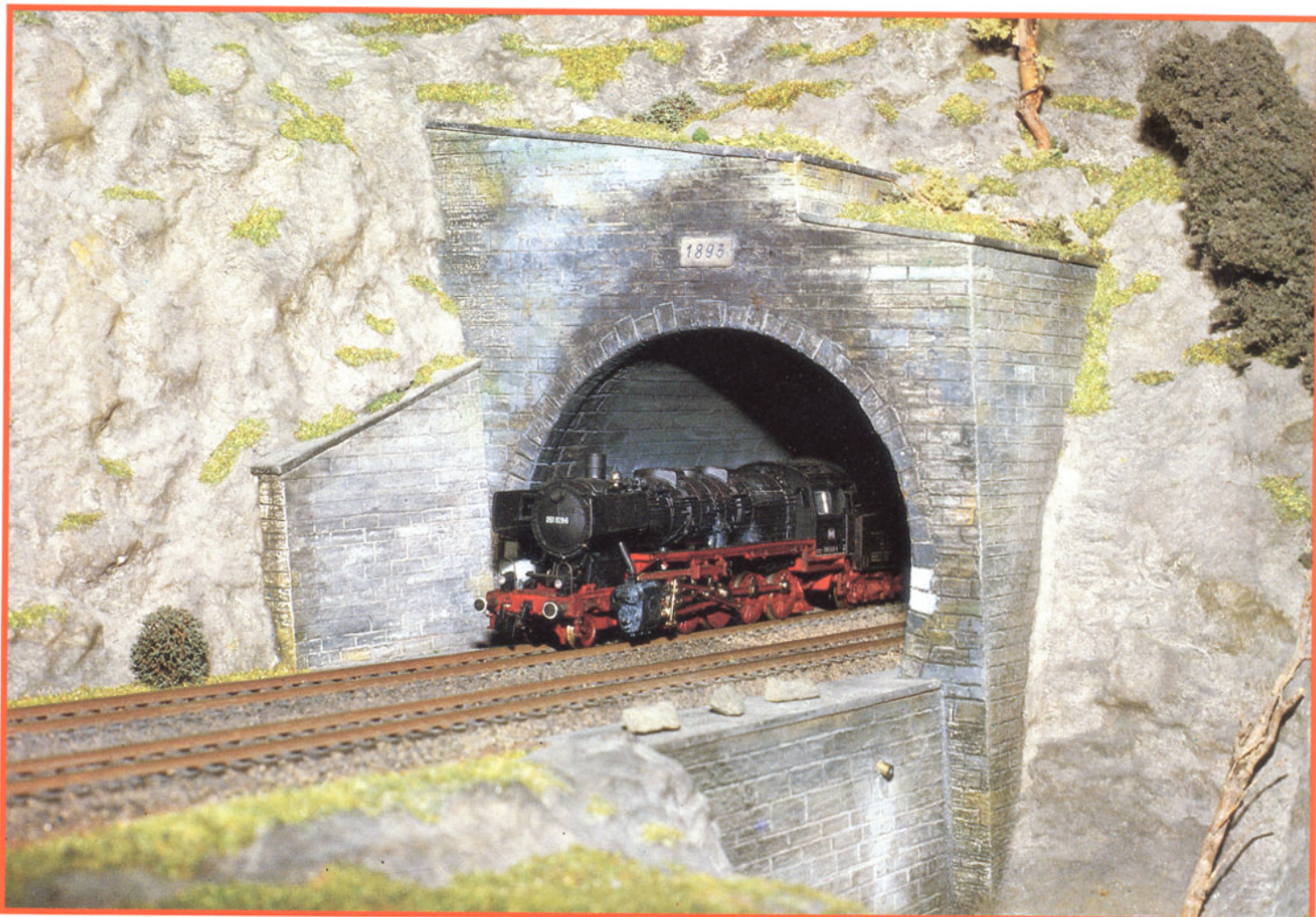


Bild 8: Eine Fleischmann-Dampflokomotive der Baureihe 50 verläßt soeben einen Tunnel auf der zweigleisigen Hauptstrecke.

Bild 9: Eine Fulgurex 92er bei einer nur aus einem Wagen bestehenden Übergabe auf der eingleisigen Nebenbahn. Auch hier sehr sorgfältig ausgearbeitete Landschaftsdetails wie Stützmauern usw.
Alle Fotos: R. Scheller

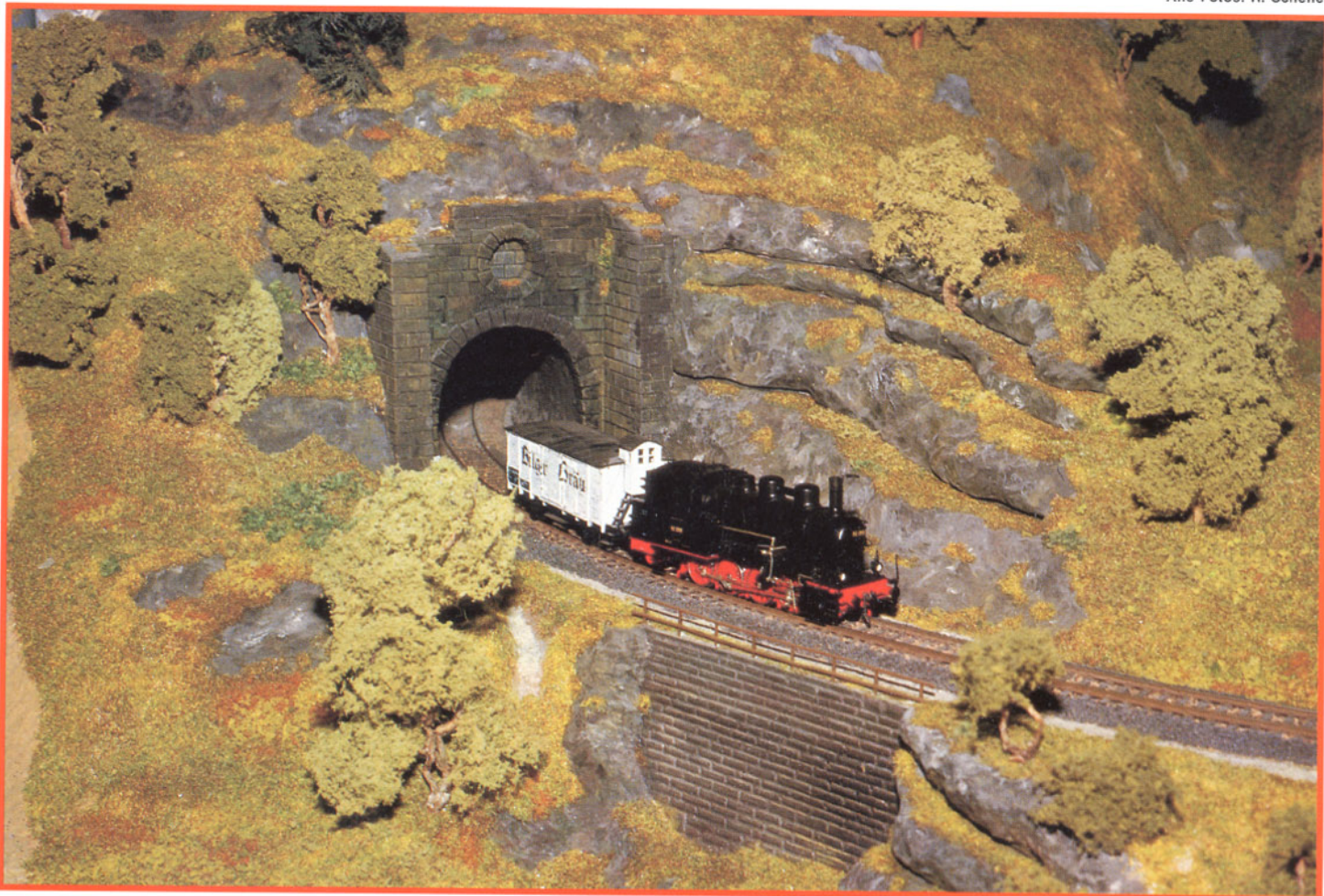




Bild 1: Wertvoller Gerstensaft wird gerade stilecht vom Bierwagen auf ein Gespann verladen. Die Laubbäume entstanden im Eigenbau.

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

7

N-Diorama zur Länderbahnzeit

Daß auch in der Baugröße N erfolgreich Dioramen gebaut werden, beweist unser Leser Udo Böhnlein. Da er zur Zeit eine Großanlage in Spur N in Arbeit hat, erschien es

ihm ratsam, die Landschaftsgestaltung zunächst einmal an einem Diorama zu üben. So entstand die Lokstation einer "Vicinalbahn" im Frankenwald. Die Szenerie soll zur

Länderbahnzeit handeln. Bis auf die Nadelbäume, die Gleise, den Wasserkran und die Gittermastringleuchte von Brawa entstand alles im Selbstbau. Das Diorama mißt lediglich 40 x 30 cm.

Der erste Arbeitsgang sah die Fertigung des Lokschuppens mit Fachwerk aus Balsahölzchen vor. Nach dem Zusammenkleben und der farblichen Behandlung wurden die Zwischenräume mit zurechtgeschnittenen Styroporstücken ausgefüllt. Dann wurden das Dach, die Dach- und Abflußrinnen und die Schuppentore hergestellt. Die Tore sind beweglich eingebaut und können geöffnet werden. Selbstverständlich erfolgte auch hier eine Farbbehandlung. Die Bekohlungsfläche und der Prellbock sind aus Streich- und Balsahölzern gebastelt. Für den Bockkran mußten Gleisprofile, die entsprechend bearbeitet und gekonnt verlötet wurden, herhalten. Als nächstes war dann die Gestaltung des Geländes angesagt. Auf eine Sperrholzplatte mit den angegebenen Grundmaßen wurde eine 15 mm starke Styroporplatte aufgezogen. Auch der Hügel ist aus Styroporteilen vorgefertigt und mit Modellgips verspachtelt worden. Die Felsen entstanden in der bewährten Abformmethode unter Verwendung von Silikon und Mo-

Bild 2: Ansicht des N-Dioramas. Zum Größenvergleich ist für das Foto eine Zigarettenschachtel danebengestellt worden.





Bild 3: Der zweiständige Lokschuppen entstand im Eigenbau. Die nicht epochegerechten Lokomotiven sind nur zu Demonstrationszwecken aufgestellt worden.

dellgips. Zum Einschottern der Gleise verwendete Udo Böhnlein "Mohn", den er entsprechend farblich nachbehandelt hat. Erdreich wurde durch getrockneten Kaffeesatz

imitiert. Das Ergebnis ist, speziell für die Baugröße N, als durchaus gelungen zu bezeichnen. Ganz "vorbildgetreu" ist das Material für die

Bekohlung der Dampflokomotiven, denn sie bekommen zerkleinerte deutsche Steinkohle für ihre stets hungrigen Feuerbüchsen. In mühsamer Arbeit wird die Kohle von den Ar-

Bild 4: Der Bockkran wurde aus Schienenprofilen sauber verlötet. Dem Gespann wurde Zaumzeug verpaßt.





Bild 5: Die Tore des Lokschuppens können geöffnet werden. Die nicht epochegerechte Brawa-Leuchte wurde nur zur Probe aufgestellt.

beitern in Körben herangeschafft und mittels eines kleinen Krans zu den Lokomotiven hinaufbefördert. Die Körbe wurden aus Eichelschalen gebastelt und mit Handgriffen versehen. Zwischen zwei Strommasten

wurden Drähte gespannt. Die hervorragenden Zugriffsmöglichkeiten erlaubten dies. Um das Gesamtbild abzurunden, durften auch noch einige "N-Vögel" auf den Drähten Platz nehmen. Besonders hervorzuheben ist

auch das Pferdefuhrwerk und die Anspannung der beiden Schimmel; der Kutscher hält die Zügel fest in der Hand.

U. Böhnlein/K. Eckert

Bild 6: Aus Eichelschalen sind die Bekohlungskörbe entstanden. Auf der Freileitung haben einige Vögel Platz genommen.

Alle Fotos: U. Böhnlein





Eine Bahnstation im Bayerischen

Teil 4

Bild 1: Das an der Strecke Nördlingen - Gunzenhausen gelegene Stellwerk Oettingen, aufgenommen im Mai 1985.

Bild 2: Originalsituation, wie sie der Verfasser noch fast wörtlich in Erinnerung hat. Der Rangiermeister einer sog. Rangierabteilung mit BR 98.8 (bay R 3/3) schreit das Fahrprogramm dem Stellwerker hinauf. " ... Zerscht ganz 'naus über d'Oana-zwanzga und umi zum Kalkwerk. Da stell'ma zwoa Ottomichl hi' ". (= Om Essen oder Breslau etc.) Nacha wieder uma auf oans und hinter an d'Ramp'n. Da hol'ma den Gustav (= G München, Karlsruhe etc.) und den Möbewag'n und stell'ns auf oans. Da bleib ma nacha stehn! Hast mi?" – "Ja aber schickt's euch, net daß i zweng's euch Haderlumpen 'an 842er naus stell'n muaß!" – "Ja freilli, daremma können ma uns aa net, du Häusratz".



Ab 1880 etwa begann die K.Bay.Sts.B., die Bedienung der Weichen (auch Wechsel genannt) und Signale zu "zentralisieren". Mußte bisher der Wechselwärter die Weiche an Ort und Stelle mit Handhebel umstellen, so geschah dies nun über Stellhebel, Drahtzüge, Umlenkrollen und Spannungsgewichte von einer zentralen Stelle, dem mechanischen "Stellwerk" aus. Abgesehen von einer ganz erheblichen Vereinfachung des Betriebsablaufs brachte diese Neuerung damals enorme Personaleinsparungen und vor allem eine beträchtliche Steigerung der Betriebssicherheit mit sich. Zusammen mit Verriegelungsmechanismen stellbarer Fahrstraßen untereinander und mit Blocksystemen wurden technisch bedingte Unfälle damit theoretisch ausgeschlossen und praktisch zumindest auf ein Minimum reduziert. Das Stellwerk war bei kleinen Bahnstationen entweder im Fahrdienstleiterbüro oder außen am Betriebsgebäude neben der Tür zu diesem Büro plazierte. Bei Stationen mittlerer Größe befand es sich in einem einfachen Anbau in Form der sogenannten Stellwerksbude und bei größeren existierten einige Gebäude, als Stellwerks- oder Weichentürme bezeichnet, in der Eisenbahnersprache kurz "Turm" genannt. Reichte ein Turm aus, stand er meistens vis á vis dem Betriebshauptgebäude. Ansonsten befand sich an jedem Stationsende einer, und bei großen Anlagen waren weitere auch dazwischen angeordnet. Der Umstieg zu elektromagnetischen Stellwerken, wo Elektromotoren die Stellarbeit an den Weichen übernahmen, änderte, soweit er überhaupt stattfand, am Äußeren der Stellwerksgebäude wenig. Die Einführung der Dr-Stellwerke bei der DB vereinigte dann aber die gesamte Stellfähigkeit auf einem Tisch (von zuschaltbaren Außenstellen abgesehen), so daß ihr in den meisten Fällen die alten Stellwerkstürme zum Opfer fielen, soweit sie nicht zu Wohngebäuden umfunktioniert wurden.

Die relativ zügige Durchführung der Zentralisierung damals brachte es mit sich, daß in Bayern die überwiegende Zahl der Stellwerkstürme einheitlicher Bauart oder aber Varianten davon waren, die den Grundtyp stets deutlich erkennen ließen: Ein zweigeschoßiger, schlichter Ziegelbau mit Ziegel- oder Schiefer-Walmdach, oben im Betriebsraum große Fenster mit großzügiger Sichtmöglichkeit, deren Anzahl und Anordnung je nach Lage, Größe und Aufgabe des Stellwerks unterschiedlich waren. Man traf aber auch Sandsteingebäude derselben Normalie an, auch gebrochene Eckkanten (ursprüngliche Bauform) und mancherlei sonstige Eigenheiten, wie etwa Außentrepfen, bildeten keine Seltenheit. Eine architektonische Generallinie (Normalie) also, wenn auch mit viel Gestaltungsfreiheit im einzelnen.

Wir haben für unsere Bahnstation, deren Betriebshauptgebäude (Eisenbahn-Journal 9/1986) und Ladehalle (1/1987) bereits beschrieben wurden, zwei Stellwerkstürme in Ziegelbauweise vorgesehen (Skizze B). Dabei wäre die "Koexistenz" mit einem Hauptgebäude in Sandsteinmanier kein Stilfehler, wie das Beispiel des Bahnhofs Schnabelwaid (Strecke Nürnberg – Bayreuth) beweist. Als Basis-Set kann der Vollmer-Bausatz "Fabrikgebäude", Kat.Nr. 5610 dienen. Hieraus sind die Fenster des Untergeschoßes und der Gebäuderückseite samt



Bild 3: "Der" bayerische Stellwerksturm! Station Dorfен an der Strecke München – Mühldorf. In durchaus gepflegtem Zustand wurde er im September 1979 aufgenommen. Vor dem Fundament kann man die mit Riffelblech abgedeckte Betonwanne für die Umlenkvorrichtung erkennen.

Bild 4: Das gleiche Stellwerk, von der Rückseite her aufgenommen.



Bild 5: Das ehemalige Stellwerk 2 in Brannenburg, an der Strecke Rosenheim – Kufstein, zeigt recht einprägsam den Originalcharakter.



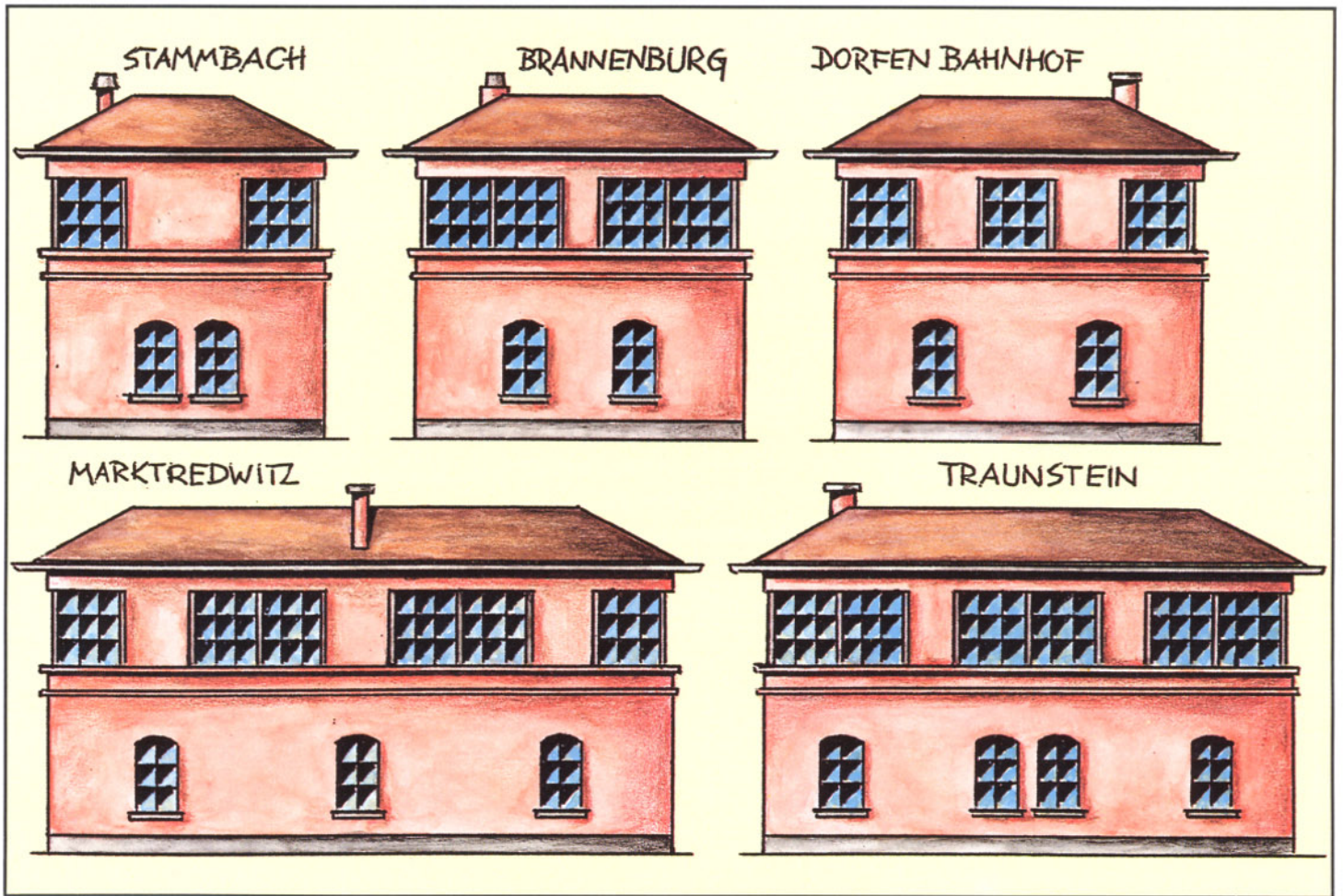


Bild 6: Verschiedene Fensteranordnungen im Apparateraum eines Stellwerkturms sind abhängig von der Stellwerksgröße und der Sicht-Situation.

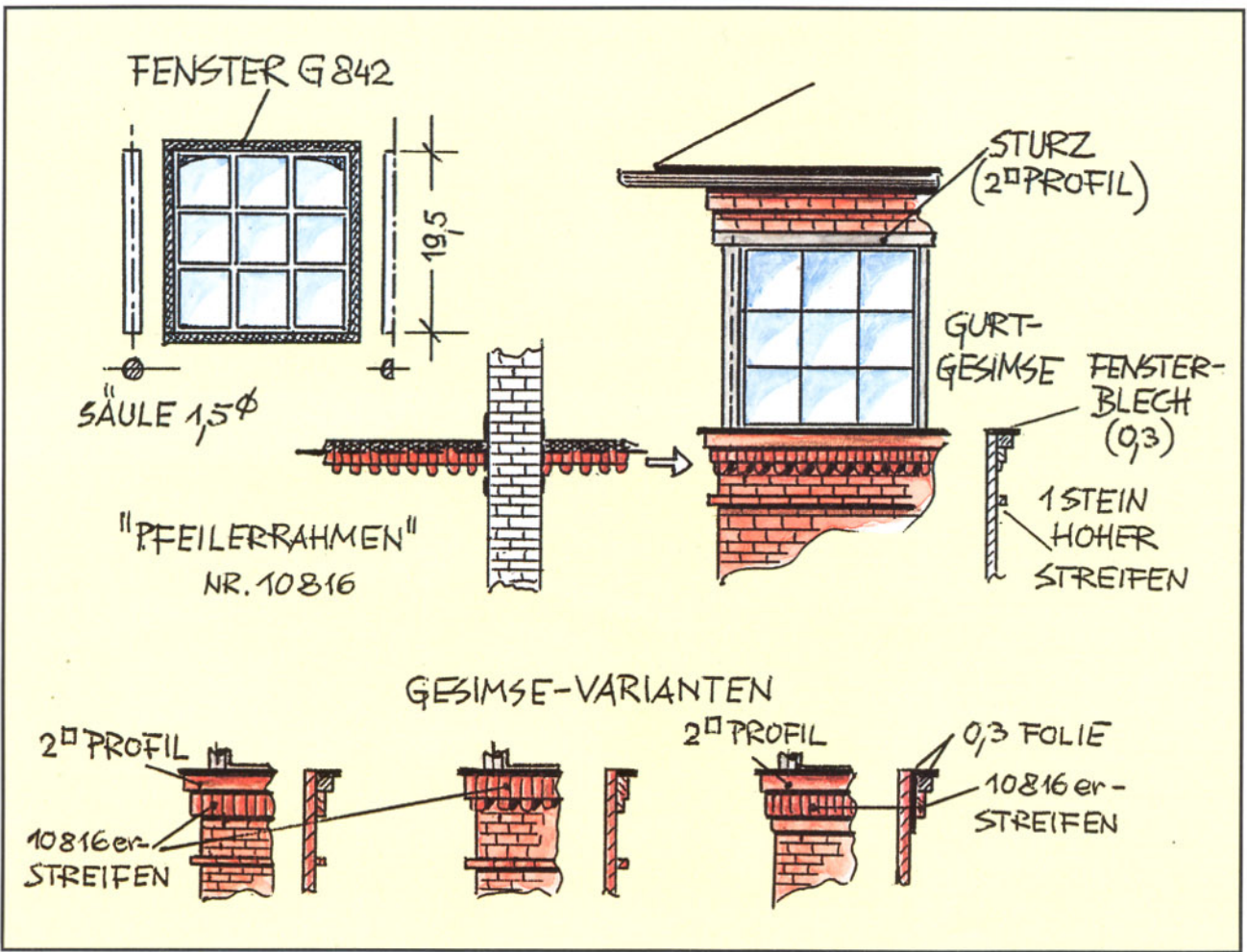


Bild 7: Einzelheiten für Details zum Bau des Stellwerks.

Bild 8: Aufriß-Zeichnungen eines typisch bayerischen Stellwerkturmes (1:100).

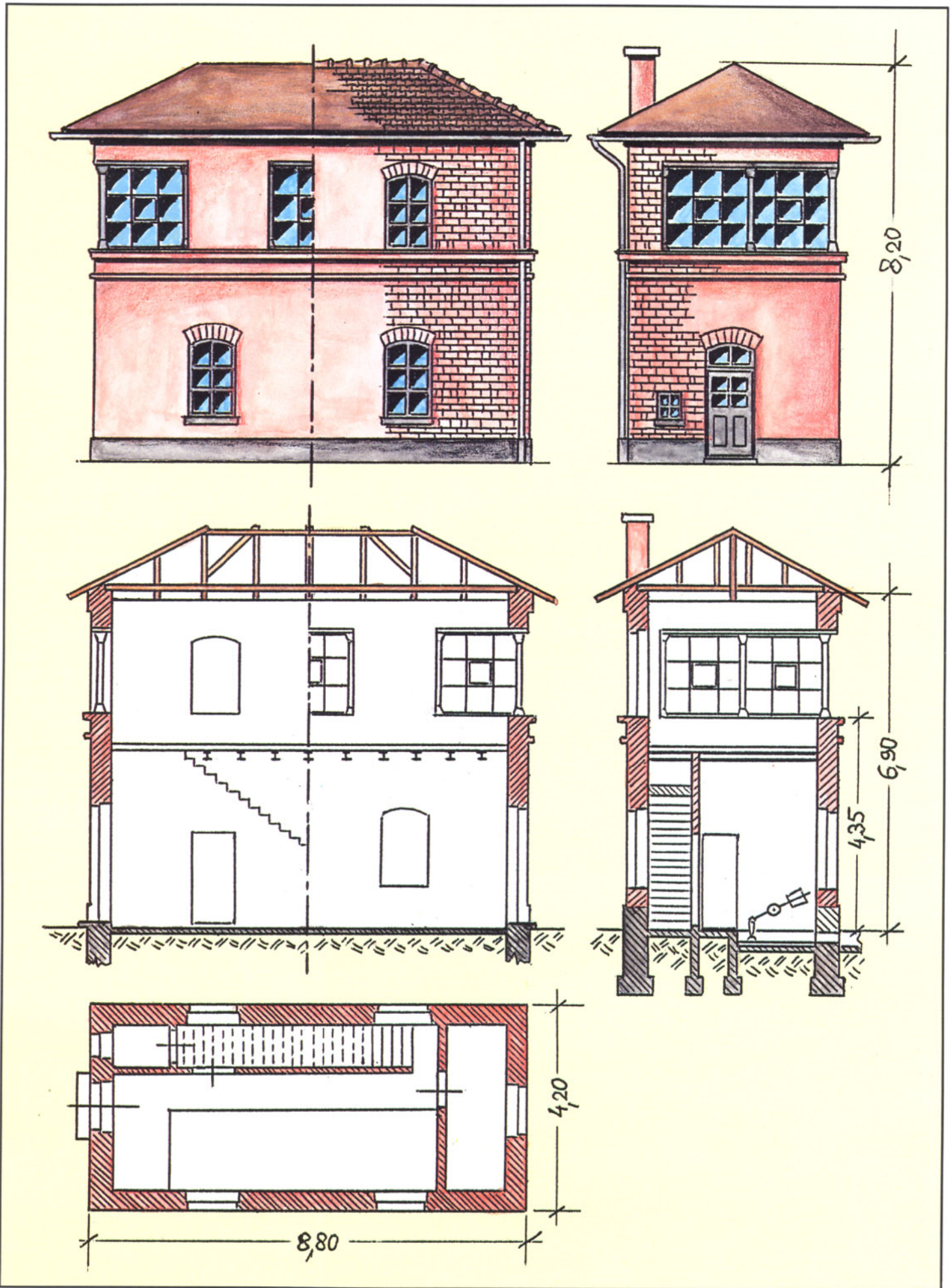




Bild 9: Aus den ersten Jahren unseres Jahrhunderts stammt das westliche Stellwerk von Hartmannshof. Es war von Anfang an verputzt, was die verwendete Ziegelsorte unschwer an den Stellen erkennen läßt, wo der Putz abfällt.

Bild 10: Und hier eine nahezu historische Rarität! Wer, von München aus kommend, in den Augsburger Hauptbahnhof einfährt, sieht auf der rechten Seite dieses uralte Stellwerk aus der Frühzeit der Zentralisierung bei den Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Hier der Blick von der Gleisseite her...



Bild 11: ... und so sieht es von der dahinter querenden Straßenbrücke aus. Der Achteckgrundriß wurde bald verlassen und wich dem Quadrat.



deren Umrahmung sowie die Türe zu übernehmen. Auch der Unterdach-Rahmen samt Dachrinnen kann Verwendung finden, und die Ziegel-Gurtgesimse (Zierleisten) aus dem "Pfeilrahmen" Nr. 10816 dienen beim Stellwerk ebenfalls als solche (Skizze C). Auf sie wird, identisch mit der Fenster-Unterkante, eine Blech-Gesimseabdeckung (0,3 mm-Plastikstreifen) geklebt. Für das Mauerwerk nimmt man Ziegel-Mauerplatten (z.B. Vollmer Nr. 6028), und als Fenster im Obergeschoß können (etwas zurechtgeschnittene und gefeilte) von Nr. G 842 aus dem Bausatz City Haus, Nr. 8350, von Kibri in Frage kommen. Ecksäulen der großen Fenster (ca. 1,5 mm Durchmesser) gewinnt man aus den runden Strängen von Bausatz-Spritzlingen. Die Bemalung von Mauerwerk und Dach geht wie beim Hauptgebäude vor sich. Fensterrahmen und -ecksäulen sind grau auszuführen. Die Drahtseilzüge im Obergeschoß (offiziell als "Apparateraum" bezeichnet) wurden im Erdgeschoß ("Umlenkraum") und im Keller umgelenkt und gespannt. Den nötigen Raum dazu bot in vielen Fällen eine zusätzliche Betonwanne vor dem Haus, meist mit Riffelblech abgedeckt. Diese Partie sollte dann beim Aufstellen des Turms auf der Anlage nicht vergessen werden. Schließlich sei noch vermerkt, daß die





▲ Bild 12: Einer der beiden Stellwerktürme von "Tröglbach"; gebastelt vom Verfasser. Zugemauerte Fenster sind gewiß nie vorgeplant, wohl aber im Verlauf der Jahre unvermeidlich.

Türme einer Bahnstation keineswegs einheitlich ausgeführt sein müssen. Häufig unterschieden sie sich beim Vorbild in Größe und Fensteranordnung.

Mit dem Stellwerksturm der beschriebenen Ausführung steht ein weiteres ganz typisches Gebäude unserer Bahnstation im Bayerischen zur Verfügung. Gemessen daran, wie zahlreich diese Gebäude, jedenfalls bei der K.Bay.Sts.B., der DRG und auch noch der frühen DB existierten, und diesbezüglich verglichen mit den Stellwerken, die unsere Modellbahn-Zubehörindustrie bietet (z.B. "Hamm", "Marbach", "Geislingen" und "Cölbe" von Kibri, "Moosbach" und "Riedlingen" von Vollmer, "Wuppertal-Elberfeld" von Pola, "Darmstadt Hbf" und "Mittelstadt" von Faller) klafft hier offenbar eine Marktlücke, die zu füllen für keine unserer Herstellerfirmen ein großes Risiko bedeuten würde.

Dr. S. Hufnagel



Bild 13 (links unten): Stellwerk 1 in Marktredwitz, in Ziegelbauweise entstanden. Die Bisse des "Zahns der Zeit" sind schon deutlich zu erkennen. Das Gurtgesimse (unter den Fenstern) samt der darunter gezogenen Zierleiste unterscheidet sich etwas von denen der anderen abgebildeten Stellwerke.

Bild 14: Das ist das "andere" Stellwerk von Hartmannshof (Ostseite). Auf den ersten Blick sieht es anders aus, erweist sich bei genauem Hinsehen aber dann doch als "Grundtyp". Backsteinbauart, durchgehende Fensterfront, Gurtgesimse aus Sandstein, anstatt Ziegel.

Materialliste

Gegenstand	Menge	Hersteller
Mauerwerkplatte, Ziegel (Kat.-Nr. 6028)	2	Vollmer
Pfannendachplatte (Kat.-Nr. 4242)	1	Kibri
Betonwandplatte (Kat.-Nr. 2820)	1	Brawa
Bausatz Fabrikgebäude (Kat.-Nr. 5610)	1	Vollmer
Fenster G 824 (Aus "City Haus", Kat.-Nr. 8350)	8	Kibri

Bild 15: Hier nun die Vorderseite eines der beiden vom Verfasser gebauten Stellwerke "Tröglbach". Foto 1: A. Ritz / alle übrigen Fotos und Zeichnungen: Dr. Hufnagel





Bild 1: Fertig bepflanzte Szene des Brückenmoduls. Zwischen der Straße-/Flußkombination und der unter einer Bahnunterführung abzweigenden Strecke wurden Bäume als "Landschaftsteiler" angepflanzt.

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals



Z-Modul zu Testzwecken für Halbnull

Teil 2

Bild 2: Derselbe Streckenabschnitt wie oben, jedoch aus anderer Sicht, zeigt, wie gut die zweite Strecke optisch abgeteilt wurde.



Eine der Bedingungen unseres Modellbauwettbewerbs lautet, daß die eingereichten Arbeiten den fertigen Zustand einer Anlage oder eines Dioramas zeigen müssen. Gleich bei Vorstellung der ersten Arbeit haben wir allerdings diese unsere Forderung selber umgangen, indem wir "nur" eine im Werden befindliche Anlage bzw. einen Ausschnitt daraus veröffentlicht haben. Das hatte seinen besonderen Grund: nicht allzu oft erreichen uns Arbeiten aus dem Leserkreis, die anschaulich verschiedene Entstehungsphasen einer Modellbahnlandschaft zeigen. Wir sind der Meinung, daß diese Veröffentlichung für den einen oder anderen Modellbahner von Nutzen für die eigene Arbeit sein mag. Nur deshalb also haben wir eine Ausnahme gemacht. Das uns von Herrn Hirsch zur Verfügung gestellte Fotomaterial zu den verschiedenen Detaillierungsstufen ist so umfangreich, daß wir den Beitrag auf zwei Ausgaben aufteilen, da wir sonst in Journal Nr. 3/1987 auf die Vorstellung einer weiteren Leserarbeit hätten verzichten müssen. Unsere spätere Leserjury bitten wir deshalb, sich bei der Benotung an den Abbildungen des fertigen Geländeteils zu orientieren. Beide Fortsetzungen haben aus diesem Grund auch nur eine Teilnahmenummer, die "Nr. 1" erhalten.

Für manchen Modell- bzw. Miniaturbahner ist die Gestaltung des Hintergrundes und auch die Bepflanzung des Geländes nicht unproblematisch, weniger hinsichtlich der handwerklichen Fähigkeiten, sondern eher von der kreativen Gestaltung her. Deshalb wird dieser zweiteilige Beitrag nützliche Anregungen bieten, zeigt er doch anhand von Gegenüberstellungen halb- und ganzfertiger Szenen sehr anschaulich die verschiedenen Arbeits- und Detaillierungsschritte sowie Möglichkeiten der Bepflanzung. Hat man sich nicht schon bei Beginn des Geländebaus auf einen Hintergrund festgelegt, kann man oft auch noch kurz vor Fertigstellung durch Anhalten und Verschieben unterschiedlicher Kulissen deren Wirkung und Ausstrahlung auf das Ganze beurteilen. Eine Eisenbahnbrücke über einen Fluß zum Beispiel erfordert meistens auf der Hintergrundtapete eine Talfortsetzung oder einen Geländeeinschnitt. Der landschaftliche Übergang soll so glaubhaft wie irgend möglich wirken und mit dem Vordergrund eine Einheit bilden. Auch der Farbübergang von der Tapete zum Gelände soll entsprechend natürlich und realistisch ausgeführt werden. Es muß also der Farbton des Begrünungsmaterials und/oder der Geländegrasmatten sorgfältig ausgesucht werden. Dasselbe gilt für Bäume, deren "Grün" sich nicht zu stark von dem des eventuell auf der Hintergrundkulisse aufgedruckten unterscheiden sollte.

Ganz wichtig ist auch der Betrachtungsstandpunkt, der nie von "oben herab" gewählt werden, sondern sich immer in Höhe und Perspektive der Modellbahnfiguren befinden sollte. Wie gut dies dem Modellbauer Hirsch gelungen ist, beweisen die Abbildungen dieses und des vorhergehenden Artikels. Für die Aufnahmen des zweiten Teils ist nur eine Hintergrundtapete (Faller "Löwenstein", eigentlich für H0 und N gedacht) verwendet worden. Durch die geringe Tiefe von 30 cm des Z-Moduls ist der Hintergrund jedoch für "Z" vollkommen maßstäblich und sehr überzeugend. Zum Fotografieren wurde das Geländeteil jeweils mal mit der einen, mal mit der gegenüberliegenden Breitseite an die Kulisse gestellt. Bei einer größeren



Bild 3: Zur besseren Verdeutlichung nochmals derselbe Modulausschnitt, jedoch noch weitgehend unbepflanzt.



Bild 4: Durch den im Hintergrund verdeckten Gleiskörper kommt die Straße im Vordergrund besser zur Geltung.

Bild 5: Die Fluß-/Straßenbrückenkombination. Im Hintergrund, unter der Straßenbrücke, ist der niveaugleiche Bahnübergang der abzweigenden Strecke gerade noch zu erkennen.





Tiefe von z.B. 80, 100 oder gar 120 cm wäre die Wirkung der Dorfgebäude und der im Vordergrund aufgedruckten Bäume maßstäblich schon zu groß, – also wie vom Hersteller angegeben, entweder für N oder bei noch größerer Tiefe nur für H0 geeignet. Wie schon im Eisenbahn-Journal 3/1987 beschrieben, betrachtet Modellbauer Hirsch seine Landschaft bei den Gestaltungsarbeiten vorher immer erst durch das Fotoobjektiv, um die Szenenglaubhaftigkeit zu überprüfen. Bei Ermangelung einer Kamera geht es aber auch einfacher: dienlich ist jegliche

Art von "Fernrohr", sei es ein zusammenge-rollter Bogen Papier, eine Pappröhre oder die entsprechend vor das Auge gehaltenen Hände. Die sich dadurch ergebenden "Einblicke" in die Modellbahnszenerie sind meist überraschend. Ohne ablenkendes "Drumherum" werden die Modellbahnausschnitte recht intensiv gesehen. Beim Vorbild ist häufig genug nur wenig Streckengleis zu erkennen, weil üppige Vegetation die Sicht behindert. Auch auf der Miniaturbahn kann man sich dies zu Nutze machen, denn meist wirkt es störend, wenn

zu viel der Modellbahngleisenentwicklung sichtbar ist. Zumindest aus Sichthöhe der Modellfiguren soll eine entsprechende Bepflanzung dies verändern helfen und nur relativ kurze Trassenabschnitte einsehbar werden lassen. Eine komplette oder zumindest größere Streckenübersicht soll erst aus der "Vogelschau" möglich sein. Durch Verwendung von Modellsträuchern und -bäumen läßt sich die "Aussicht" so einengen, daß zwei teilweise parallel verlaufende, eingleisige Strecken optisch weitgehend getrennt wirken. Unsere Abbildungen verdeutlichen



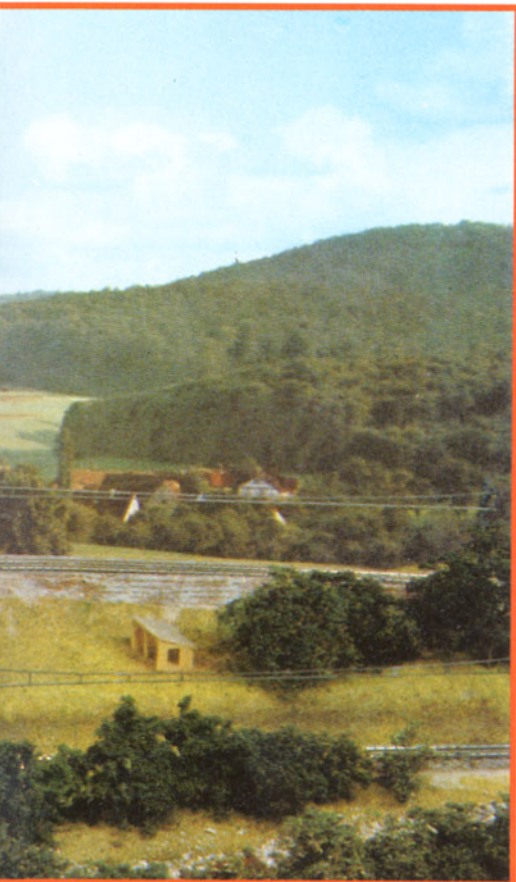


Bild 8: Der nebenstehende Gleisabschnitt hier nochmals im Detail in unbepflanztem Zustand.

◀ **Bild 6:** Übersicht über das komplette Z-Modul mit Hintergrund in bepflanztem Zustand. Für die Aufnahme wurde der Geländeabschnitt um 180 Grad gedreht und wieder vor die Kulisse gestellt.



Bild 9: Draufsicht auf das Gelände mit Bepflanzung. ▶

dies besser als langatmige Beschreibungen, denn auch auf dem Z-Modul erhielten die beiden Strecken durch solche "Landschaftsteiler" ihr eigenes Milieu und ihren unterschiedlichen Streckencharakter. Vielleicht findet der eine oder andere unserer Leser auf der eigenen Anlage auch noch einige freie Plätze für eine szenenberuhigende Anpflanzung. Dann wäre unser "Wettbewerbs-Zweiteiler" mehr als gerechtfertigt gewesen. **HM**

Bild 7: Geländeabschnitt aus der auf dem oberen Bild dargestellten Szene. Die im Vordergrund liegende Gleisstrasse ist durch Bäume und Buschwerk teilweise verdeckt.

Bild 10: Wie romantisch eine Strecke durch richtig angebrachte Bepflanzung werden kann, beweist am besten diese Abbildung. Vergleichen Sie hierzu auch Bild 2 aus Journal 3/1987. **Alle Fotos: A. Hirsch**



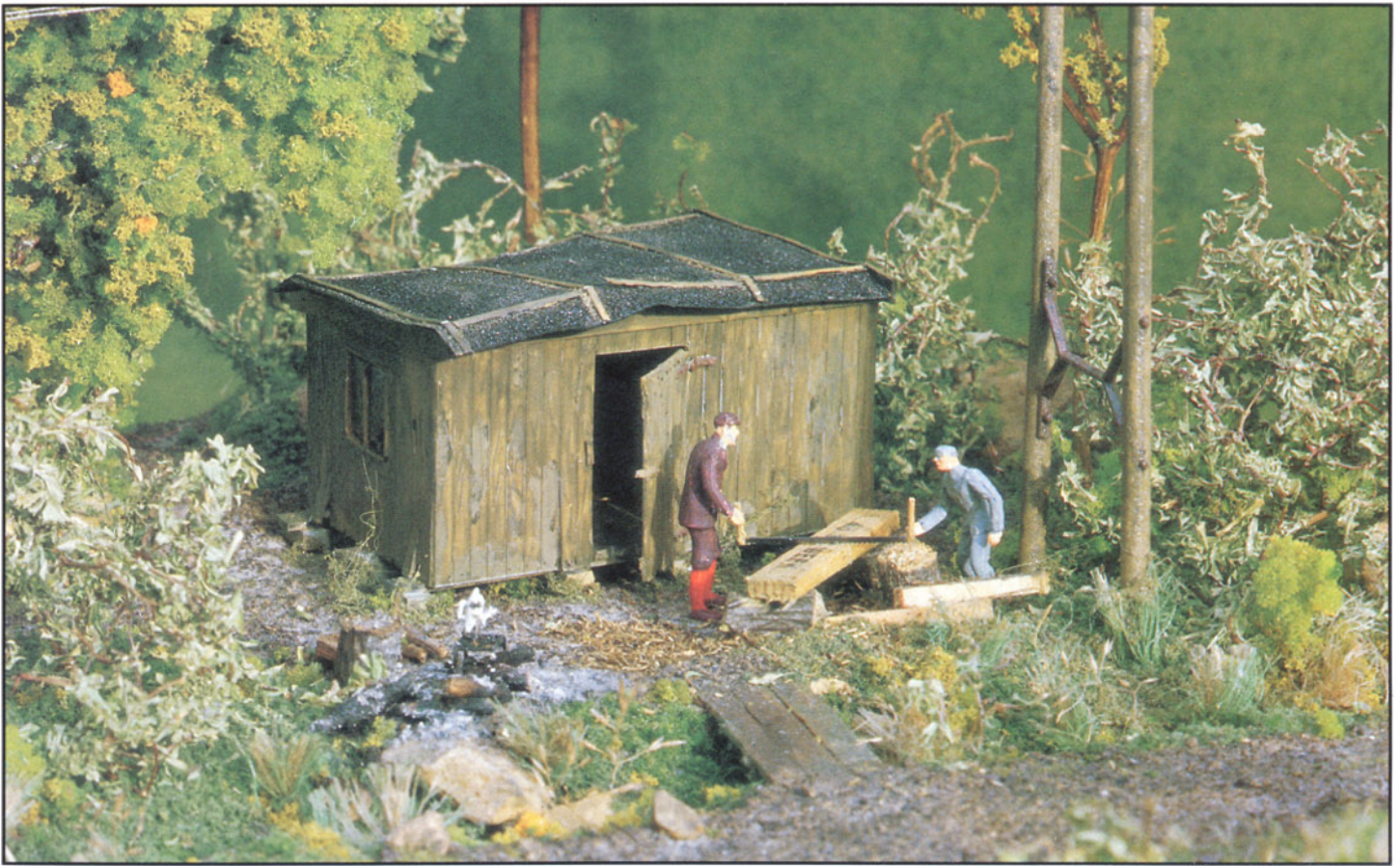


Bild 1: Kurz nach dem Krieg war jedes Stück Holz wertvoll. Die Handsäge entstand aus einem zerbrochenen Laubsägeblatt. Das Minidiorama wurde von unserem belgischen Leser Francy Schutz gestaltet.

Diorama anno 1947

Ein kurzer Blick auf den Kalender: Heute ist Mittwoch, der 24. September 1947. Es ist kurz vor zwölf, bald wird der Küster der kleinen St. Josephs Kapelle, wie jeden Tag, und dies nicht immer gerade pünktlich, zum Mittag läuten. Am Rande des Wäldchens in der Nähe des verträumten Dorfes wird die mitägliche Beschaulichkeit durch die elend knatternden Geräusche eines Automobils unterbrochen. Karl Vandenende sitzt hinter dem Steuer seines alten Ford, der vor mehr als zwei Jahren von amerikanischen Besatzungseinheiten wegen der ungenügenden Treibstoffversorgung aufgegeben wurde. Seitdem hat der gute Karl einiges an diesem alten Klapperkasten verändert. Ursprünglich hatte das Fahrzeug einen Aufbau, aber der war vom Rost schon so stark angenagt, daß Karl ihn abbauen mußte. Der Bastler erledigt dies am besten mit einer feinen Säge und

einer Feile, kann aber auch einen Bohrzweig mit entsprechenden Einsätzen dazu verwenden. Ein Fahrersitz nebst Fahrer werden im Führerhaus untergebracht, zusätzlich einige Details wie ein Gepäckträger, eine kleine Sitzbank, eine Schaufel und die hintere Stoßstange, – und schon gewinnt das Preiser-Fahrzeug weiter an realistischem Aussehen.

Die vielen Extras haben Karls Budget dermaßen geschwächt, daß er es sich nicht mehr leisten konnte, den Motor zu überholen und einen neuen Auspuff einzubauen. Und ausgerechnet daran und an den vielen kleinen (Rost-)Löchern liegt es, daß die alte Kiste dermaßen geräuschvoll durch die Lande tuckert. Der gute Karl ist, wie könnt' es anders sein, ein Freund der Genüsse und trinkt gern mal zwei, drei oder auch vier herzhaftes Schoppen, auch wenn er am Steuer

sitzen muß, denn dies ist allemal kein Grund für ihn, etwa nichts zu trinken. Daran kann auch seine "Fracht", der stets finster und mürrisch dreinblickende Gerichtsvollzieher Dr. Kuckukslochner nichts ändern.

Doch wenden wir uns nun der hübschen Szenerie im Detail zu. Um dies oder ähnliches nachzubauen, braucht man gar kein "Superbastler" sein, nur drei Dinge sollten Sie unbedingt beherzigen: Nehmen Sie sich reichlich Zeit, ein gerüttelt Maß an Geduld und schließlich einige Teile vom guten Fachhandel.

Als Basis diente hier ein Styroporblock, dessen Oberfläche bereits vorgeschritten wurde. Anschließend hat der Erbauer einen Papiermaché-Überzug aufgetragen (Moltofill kann genauso gut verwendet werden). Die Begrünung erfolgt dann mit Grasfasern von Heki und Woodland Scenics Streumate-

Bild 2: Die Telegraphenmaste, mit "richtigen" Drähten versehen, verleihen der Szenerie eine sehr realistische Wirkung.



Bild 3: Eine kleine Besonderheit ist der Feuerrost mit daraufstehender Kaffeekanne!





Bild 4: Für den holprigen Weg und die Umgebung der Holzbaracke wurde getrocknete und ausgeiebte Gartenerde als Bestreuungsmaterial verwendet.

rial. Als Klebemittel dient eine Mischung aus Weißleim und brauner, wasserlöslicher Dispersionsfarbe. Dies verhindert, daß nach dem Trocknen hell glänzende Stellen sichtbar sind. Das recht verwilderte Gras entsteht aus einem Hanfseil, das in kleine Stücke geschnitten, an ausgewählten Stellen aufgeklebt wurde. Vor dem endgültigen Trocknen werden mit einem kleinen Bastelmesser die Halme etwas auseinandergespreizt. Dadurch entsteht ein durchaus realistischer Effekt!

Der holprige Weg und die Umgebung der Holzbaracke sind hier mit echter, aus dem Garten geholter Erde angelegt. Die Erde muß natürlich zuvor getrocknet und ausgeiebt werden, um sie dann mit einem Pinsel entsprechend verteilen zu können. Anschließend wird ein Uhu-coll-Wasser-Spülmittel-Gemisch mit einer Pipette darübergeträufelt. Ein paar Stunden später ist der Weg dann bereits ausgehärtet. Das "Rohmaterial" für die Dornenbüsche hat getrocknete Petersilie (!) geliefert, deren Ästchen zerkleinert und dann aufgeklebt wurden. Die kleine Baracke entstand aus Polystyrol und ruht der "Feuchtigkeit" wegen auf Steinblöcken. Das Sägeblatt der Holzsäge ist übrigens ein echtes, feines Sägeblatt, die "Holzgriffe" entstanden aus Spritzlingen, wie sie oft aus Kunststoff-Bausätzen übrigbleiben. Das Lagerfeuer besteht aus kleinen Hölzchen, die zuvor angebrannt wurden. Etwas rote Farbe, um Restglut zu imitieren, und Verbrennungsrückstände einer Zigarette ergeben ein realistisches Kleinmotiv.

Bleiben noch die Telegraphenmaste übrig, die in diesem Falle aus dem Lieferprogramm der französischen Firma MXK entnommen wurden (bei uns tun es solche von Preiser oder Weinert auch). Bei dem Anbringen der Telegraphendrähte wird Ihre Geduld kurz vor Fertigstellung des Dioramas noch einmal auf eine harte Probe gestellt. Lassen Sie sich also Zeit für diese Arbeit. **F. Schütz**

Bild 5: Der alte Ford aus dem Preiser-Programm wurde mit einigen Details verändert und ergibt so ein recht uriges Gefährt. Mit dem Gerichtsvollzieher Dr. Kuckuckslochener hat der Fahrer nicht viel im Sinn, – er hat ihn deshalb hinten aufsitzen lassen.



Bild 6: Das illustre Fahrzeug von der anderen Seite aus gesehen. Es sieht ja noch recht brauchbar aus, wenn da nicht der Auspuff wäre ...
Alle Fotos: K. Heidbreder





Bild 1: Modell des ETA 176 001 in der Baugröße H0 von Lemaco. Der Akku-Triebwagen wird in Handarbeit in limitierter Auflage gefertigt.

Foto: Werkfoto Lemaco

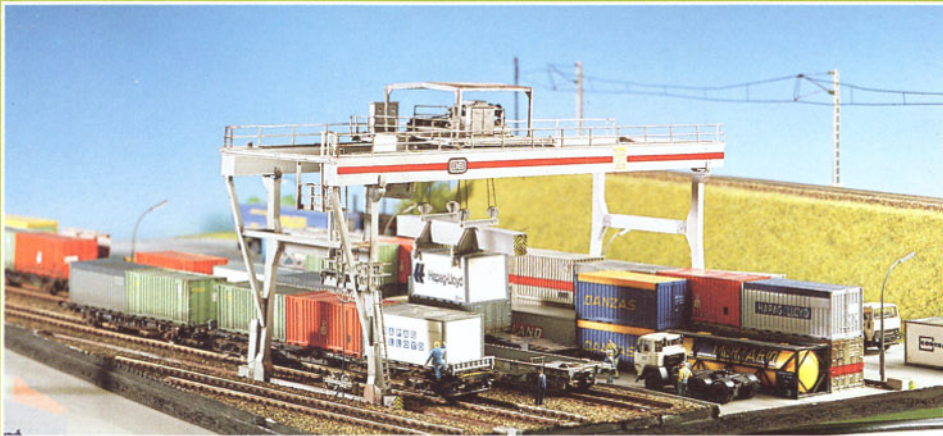


Bild 2: Container-Kran der Deutschen Bundesbahn als Modell von Roco in H0.

Foto: Werkfoto Roco

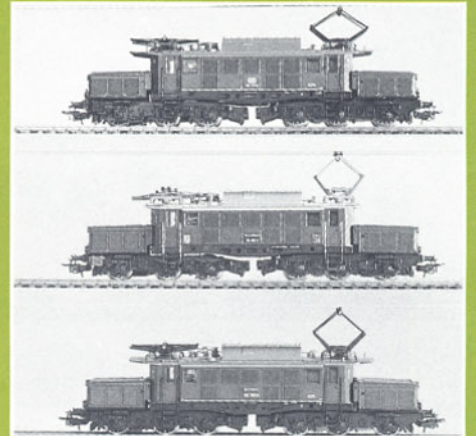


Bild 4: Die Märklin-BR 194 im Wandel der Zeiten: Ganz oben das überarbeitete H0-Modell 1987.

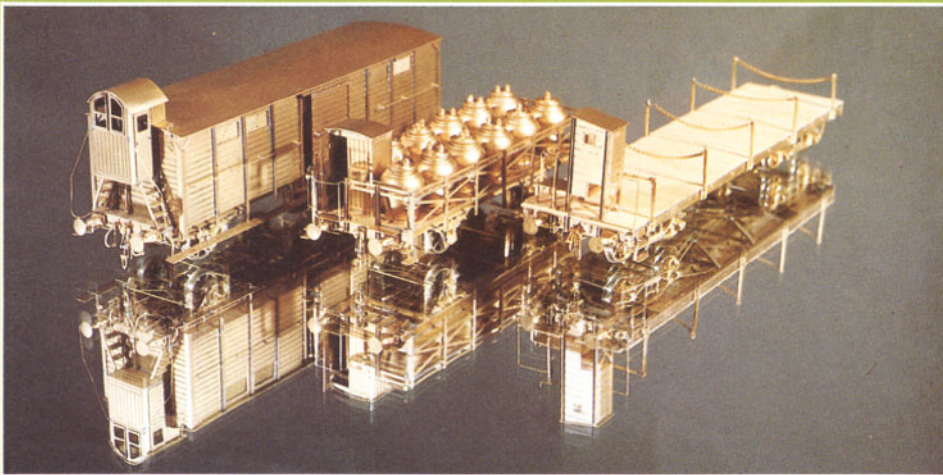


Bild 3: Neue Metallwagen von Bavaria in Bausatzform, Baugröße H0.

Foto: Werkfoto Bavaria

Bild 5: Auch das bekannte Schweizer Krokodil wurde verbessert: Oben abgebildet die neueste Variante.

Bild 6: Das neue Fahrstraßen-Steuergerät "Memory" von Märklin.

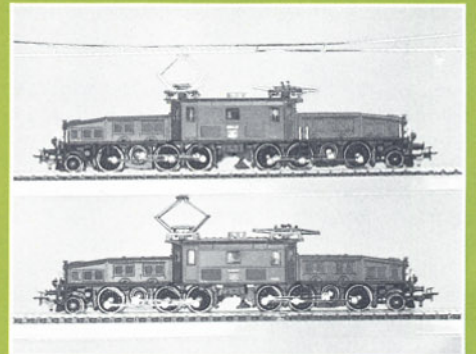
Foto: H. Obermayer

Bild 8: Modell der Serie BB 7200 der SNCF, das sich durch einige Bauartunterschiede von der Serie 1600 der NS unterscheidet.

Fotos 4,5 und 8: Werkfoto Märklin

Bild 7: Lokomotive 111 069 aus der neuen Packung von Märklin.

Foto: H. Obermayer



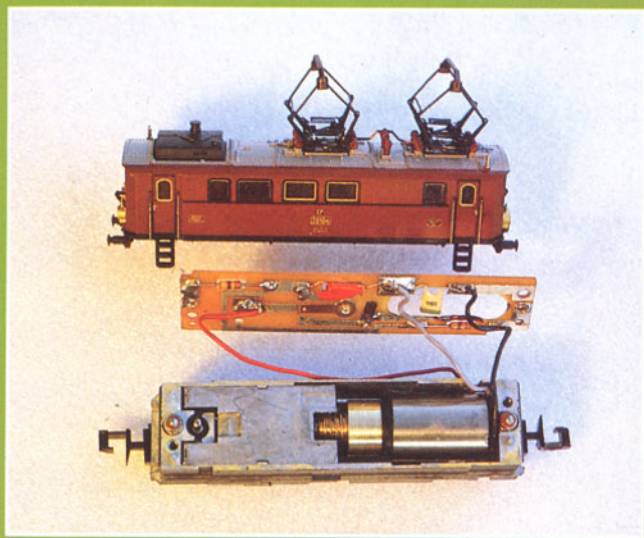


Bild 9: Neu von ENTECH sind Motor-Umbausätze (Faulhaber) für die Baugröße N.

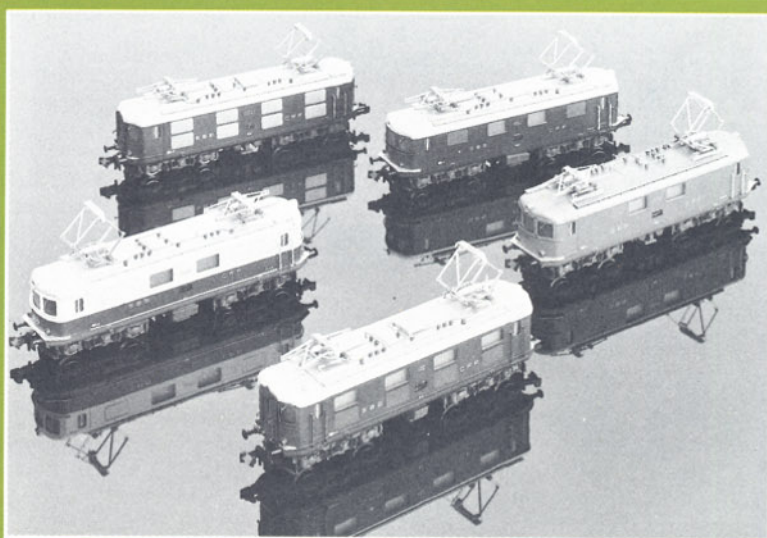


Bild 10: Varianten der Re 4/4 I Lokomotive der SBB von Lemaco in der Baugröße N.

Foto: Werkfoto Lemaco

★ Schaufenster der Neuheiten ★

Auf der Nürnberger Spielwaren-Messe, die seit Jahren zu Beginn des Monats Februar stattfindet, wird durch die Präsentation neuer Produkte das Interesse der Modellbahner an neuen Fahrzeugen und neuem Zubehör stets wieder geweckt. Dieses Interesse zu nutzen und in bare Münze umzusetzen, versäumen die meisten Hersteller aber immer noch, da oft Monate verstreichen, bis die ersten Neuentwicklungen im Fachhandel erhältlich sind. Auch in diesem Jahr ist die Situation nicht besser: Bis Ostern war das Angebot von Neuheiten recht dürftig. Die meisten Aktivitäten entwickelte Märklin, doch auch bei diesem Hersteller ist manche Neuheit noch eine Lieferschuld aus dem vergangenen Jahr.

Neu von Bavaria

Neu von diesem Kleinserienhersteller sind ein Preußischer Plattformwagen, ein gedeckter Güterwagen der K.Bay.Sts.B. und ein Topfwagen, ebenfalls von der K.Bay.Sts.B. Alle Modelle, die sowohl als Bausatz als auch als Fertigmodell erhältlich sind, entstehen komplett aus Messing. Ebenfalls erhältlich ist die neue Katalogmappe, die halbjährlich ergänzt wird.

Neu von Lemaco

Lemaco hat kürzlich ein Modell des im Museumsbestand der DB befindlichen ETA 176 001 in der Baugröße H0 ausgeliefert. Das Modell gibt die für den Triebwagen so typischen Formen ausgezeichnet wieder. Der Antrieb erfolgt durch einen 5poligen 12 V-Präzisions-Rundmotor. Die Innenein-

richtung wurde vollständig nachgebildet, selbst durchbrochene Gepäckablagen wurden montiert. Der Fensterdurchblick ist frei, keinerlei Motoraufbauten stören. Lackierung und Beschriftung sind sehr fein und lupenrein. Zudem verfügt das Modell über eine konstante Innenbeleuchtung sowie über eine mit der Fahrtrichtung wechselnde Stirnbeleuchtung. In einer nummerierten und datierten Auflage wird der ETA 176 001 aus über 250 Einzelteilen in 400 Exemplaren gefertigt.

In der Baugröße N stellt Lemaco die Re 4/4 I der SBB in fünf Versionen her. In Ursprungsausführung wird das Modell in einer Auflage von 200 Exemplaren gefertigt. Weitere Versionen sind: Re 4/4 I nach dem Umbau in grünem Anstrich (500 Stück); ebenfalls in grün, jedoch ohne Stirntüre (500 Stück); mit TEE-Anstrich (250 Stück) und ohne Stirnwandtüre in roter Farbgebung in 250 Exemplaren. Alle Modelle sind in Handarbeit geschaffen und einzeln nummeriert. Die Dachaufbauten sind sehr fein detailliert, die Dachstromabnehmer voll funktionsfähig.

K. Eckert

Neu von Märklin

Jetzt endlich, nachdem das neue Farbkonzept der DB festliegt, liefert Märklin H0-Modelle in denjenigen Farben aus, die vor nunmehr zwei Jahren dem Vorstand der DB als Farbstudie für die Vorbilder präsentiert worden waren. In der Märklin-Packung enthalten sind die Ellok 111 069, ein IC-Wagen Avnz 111.1, ein FD-Wagen Bm 234, ein Nahverkehrswagen Bnb 719 für die City-Bahn und ein Gepäckwagen Dms 905.0. Lokomotive und Wagen entstammen dem vorhandenen Sortiment und zeichnen

sich durch die sehr sorgfältig ausgeführte farbenfrohe Lackierung aus. Da die Fahrzeuge beim Vorbild längst wieder andere Farben tragen, ist die Packung für Sammler von besonderem Wert. Beigebunden ist eine Video-Kassette "125 Jahre Märklin - Krokodil, Adler, Storchenbein". Nach einem Vorbild der französischen Staatsbahnen SNCF entstand die Elektrolokomotive der Serie BB 7200 in der Baugröße H0. In der Gesamtkonzeption gleicht die Maschine der niederländischen Serie 1600. Bei näherem Betrachten erkennt man aber, daß Märklin neue Spritzgußformen einsetzte, um den Bauartunterschieden Rechnung zu tragen. Rahmen und Gehäuse des vorbildgetreuen Modells sind aus Metall-Druckguß gefertigt. Angetrieben werden beide Radsätze eines Drehgestells, alle vier Räder sind mit Haftreifen ausgerüstet. Das Modell wird auch in einer Digital-Variante angeboten. Die neue und zweckmäßige Blisterpackung schützt die Lok vor Transportschäden.

Das Sortiment der Güterwagen in der Nenngröße H0 wird um einen gedeckten Güterwagen Gmhs 50 der DB bereichert. Wagen dieser Bauart mit Bretterwänden waren ab 1953 in Dienst gestellt worden, hatten eine Länge über Puffer von 12.500 mm und einen Achsstand von 6800 mm. Das Modell ist sehr sorgfältig detailliert und beschriftet, verfügt aber trotz des großen Achsstandes nur über zwei starr gelagerte Achsen.

Neu in der Baugröße H0 sind die beiden umgestalteten Modelle der Elektrolokomotive 194 der DB und des "Schweizer Krokodils". Der ICE steht jetzt auch für den Mittelleiter- und den Zweischienen-Gleichstrombetrieb zur Verfügung.

Zuwachs erhielt die kleinste Systembahn der Welt,

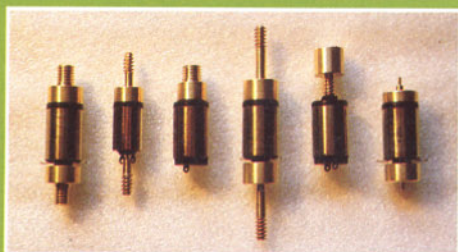


Bild 11: Verschiedene Faulhaber-Motoren, die ENTECH zum Umrüsten von Lokomotiven in N anbietet.

Fotos 9,11: Werkfotos ENTECH

Bild 13: Gedeckter Güterwagen Gmhs 50 der DB (Märklin H0).



Bild 12: Überholte Farbstudie für die IC-Wagen an einem H0 Modell von Märklin.

Bild 14: Gepäckwagen des Märklin-Demonstrationszuges in Baugröße H0.



Bild 15: Nach einem früheren Konzept sollte die City-Bahn so aussehen (Märklin H0). Fotos 12 - 15: H. Obermayer





Bild 16: Fallers Siedlungshaus "Gartenstadt" mit Stufenwalmdach in der Baugröße H0.



Bild 17: Doppelhaus von Faller in Ziegelbauweise.

Fotos 16, 17: Werkfoto Faller



Bild 18: Neu im Fachhandel von Pola für LGB ist das Stellwerk "Schönweiler".



Bild 19: Ländliche Kirche "Ditzingen" in H0 von Vollmer. Foto: Werkfoto Vollmer



Bild 20: Von Pola in der Baugröße H0 ist dieser 2ständige Lokschuppen. Fotos 18,20: Werkfoto Pola

Bild 22: Beschriftungsvarianten und neue Modelle für den Schwerlastverkehr von Herpa in H0. Foto: Werkfoto Herpa



Bild 21: Herpa BMW 325i Cabriolet in H0.

Bild 23: MB "Ersatzteilexpress" in der Baugröße H0 von Herpa.

Fotos 21, 23: W. Kosak



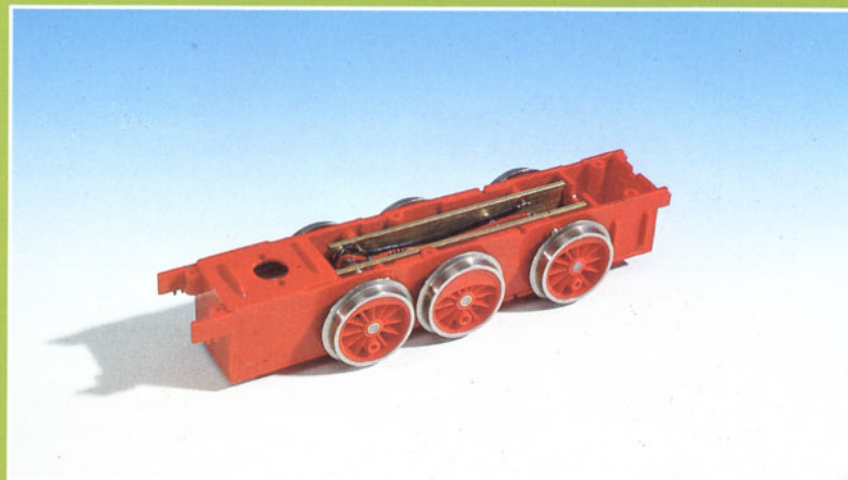


Bild 24: Neues Fahrwerk von Billerbahn für die ehemalige Pola-Maxi und Rai-Mo T 3.

die Märklin mini club, in Form der grünen Elektrolok der Baureihe 140 der DB sowie durch den grauen Waggon Eaos der SBB mit den für die Schweiz typischen Drehgestellen. Wirklich winzig sind die vier neuen vollverglaste Pkw-Modelle im Maßstab 1:220, Mercedes 500 SE, BMW 735i, Opel Rekord Caravan und VW-Passat, die in einer Packung enthalten sind.

Aktuelle Digital-Neuheit ist das "Memory", ein Baustein für die Fahrstraßensteuerung von Modellbahnen aller Baugrößen und aller Systeme. Dieses elektronische Stellpult speichert abrufbereit in 24 Fahrstraßen jeweils die Stellung einer beliebigen Folge von digitalgesteuerten Magnetartikeln. In Verbindung mit Transformator, Central Unit, Keyboard und den Decodern k 83 für Weichen und Signale, lassen sich nicht nur Wechselstrom-Mittelleiter-Modellbahnsysteme zentral steuern, sondern auch alle Magnetartikel, die ihren Strom nur über die beiden Fahrschienen erhalten. Außerdem können Schaltfunktionen vom fahrenden Zug ausgelöst und über Rückmeldebausteine im Memory verarbeitet werden. Der besondere Vorteil des Geräts liegt in seiner freizügigen Programmierbarkeit. Jeder Steuereinheit liegt eine ausführliche und leicht verständliche Gebrauchsanleitung bei.

H0

Neu von Roco

Roco liefert zur Erweiterung des Güterbereiches auf den Modellbahnanlagen in H0 einen Containerterminal, wie er auf vielen DB-Anlagen Verwendung findet. Es handelt sich um ein maßstäbliches Standmodell mit beweglichen Teilen. Dem Bausatz liegen diverse vorbildliche Beschriftungen bei.

Neu von Biller-Bahn

Ein komplett vormontiertes Antriebs-Fahrgestell für ihre Spur-0 T 3 bietet nun die Firma Biller-Bahn (Raimo-Nachfolger) an. Die zu einem unverbindlich empfohlenen Verkaufspreis von DM 180,00 angebotene Konzeption des Fahrgestells überzeugt auf den ersten Blick: Ein im Rahmen unterhalb des Führerhauses platzierter Faulhaber-Motor treibt über Kegelrad und Metall-Zahnradgetriebe alle drei Achsen der Lokomotive an. Die Stromabnahme erfolgt über federnd gelagerte Plitzkontakte von allen vier Rädern der vorderen und hinteren Kuppelachse. Innerhalb des aus Kunststoff hergestellten Lokomotivrahmens sind aus 2 mm starkem Messingblech gefertigte Längsträger montiert, die gleichzeitig als Lager für Radachsen und Getriebezahnräder dienen. Eine von unten auf den Rahmen geschraubte Abdeckplatte kapselt Achsen, Motor und Getriebe zum Gleis hin vollständig ab und ermöglicht somit auch einen "Garteneinsatz".

Der Biller-Antriebssatz vermittelt nicht nur einen stabilen und präzisen Eindruck, sondern zeigt auch sehr gute Laufeigenschaften bei angenehm leisem Fahrgeräusch.

Derartige Antriebssätze sind mittlerweile auch für andere Triebfahrzeuge des gleichen Herstellers erhältlich: Sowohl für die V 20 als auch für die E 69 werden komplett montierte Motor-Fahrwerke zu je

DM 244,00 angeboten. Diese Fahrwerke sind für die ehemaligen Raimo-Kunden ein echter "Lichtblick", können doch nun auf recht einfache Weise und vor allem preiswert die ehemaligen Standmodelle zum seidenweichen Fahren gebracht werden.

W. Kosak

Neu von ENTECH

Die Firma ENTECH-Bausätze liefert Motor-Umrüst-Bausätze für Triebfahrzeuge im Baumaßstab N für eine Vielzahl von Großserienfahrzeugen. Allen Bausätzen liegt eine ausführliche Anleitung bei, der Zeitaufwand für den Umbau eines Modells liegt laut Hersteller zwischen 1 und 4 Stunden.

Neu von Faller

Kürzlich hat Faller die ersten Neuheiten für 1987 an den Fachhandel ausgeliefert. Es handelt sich um die sehr schönen Siedlungshäuser "Gartenstadt", von denen die ersten drei Versionen jetzt erhältlich sind. Ferner ist noch ein Grillplatz geliefert worden, dessen gemauerter Grill für die Aufnahme eines Seuthe-Rauchgenerators vorbereitet ist.

Im Faller-Neuheitenprospekt ist bei der "Hauptfeuerwache" irrtümlicherweise das Tor-Höhenmaß mit 3,1 cm angegeben worden. Richtig ist die Höhe von 5 cm. Somit passen alle Feuerwehrfahrzeuge problemlos durch die Tore.

Neu von Fohrmann

Von Fohrmann-Werkzeuge ist der neue Hauptkatalog 1987/88 erschienen. Er bietet dem Modellbahner auf 83 Seiten einen umfassenden Überblick über alle Werkzeuge, die er beim anspruchsvollen Modellbau benötigt. Der Katalog kann bei Fohrmann-Werkzeuge, Waltrop, angefordert werden. Die Schutzgebühr beträgt DM 4,00, die bei gleichzeitiger oder späterer Bestellung verrechnet wird.

Neu von Herpa

Bereits kurz nach der Messe wurden einige Fahrzeuge ausgeliefert, wobei neben Bedruckungsvarianten auch einige wirkliche Neuheiten zu finden waren. Im April erfolgte dann die zweite Auslieferung für 1987 mit mehreren sehr schönen Modellen. Zu nennen wären hier ein MAN Holztransporter, ein MAN 4-Achs-Betonmischer mit filigran gearbeitetem Aufbau sowie der Porsche 959, ein "High TECH Modell", dessen Motorhaube geöffnet werden kann.

Neu von Pola

Im Messebericht sind leider die von Pola angekündigten Modelle für die LGB als "bereits früher angekündigte" Modelle bewertet worden. Dies ist nicht der Fall, denn alle in Nürnberg vorgestellten Modelle für die LGB wurden dort erstmals präsentiert. Wir bitten, dies zu entschuldigen.

Neu von Pola ist im Rahmen der Junior-Serie ein zweiständiger Lokscheunen. Das vor kurzem an den Fachhandel ausgelieferte Gebäude weist ein



Bild 25: Der neue Alleskleber von UHU.

Foto: Werkfoto UHU



Bild 26: Durch die abgeschraubte Getriebeabdeckung wird das sinnvoll angeordnete Getriebe zugänglich.

Fotos 24 und 26: J. Giebelhausen

sehr günstiges Preis-Leistungsverhältnis auf und kommt einer bayerischen Grundtype sehr nahe. Es eignet sich für Lokomotiven mit bis zu einer LuP von 290 mm. Passend zum LGB-Bahnhof "Schönweiler" gibt es nun auch das entsprechende Stellwerk, das ein Stück Eisenbahn-Romantik in der großen Spurweite aufleben läßt.

Neu von Vollmer

Die ländliche "Kirche Ditzingen" stellt eine weitere Bereicherung für H0-Anlagen dar. Besonders reizvoll wirkt die Kirche, wenn sie eine Innenbeleuchtung erhält, denn erst dann kommt die schön aufgedruckte Hinterglasmalerei so richtig zur Geltung.

Neu von UHU

Der neue UHU Alleskleber ist jetzt auf vielfachen Wunsch von Anwendern aus allen Bereichen, sei es im Büro oder Haushalt, beim Heimwerken und beim Modellbau, schneller geworden: Um ca. 25 % rascher zieht der neue Alleskleber an. Dabei bleibt noch genügend Zeit, um eventuelle Korrekturen vorzunehmen. Die Klebekraft bei Aluminium und Plexiglas konnte dazu verbessert werden. Für den Modellbauer ist der UHU Alleskleber auch zum Isolieren, Dichten, Versteifen und bei der Imitation von Gewässern nützlich.

K. Eckert