

Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

6/1987
Juli

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

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



6/87

ISSN 0720-051X 13. Jahrgang

Einzelausgabe

DM 9,50 öS 75,—

sfr 8,50

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag

 D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5
 Telefon (08141) 5048 und 5049

Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

 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. Stockklausner.

Modellaufnahmen:

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

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

 Postscheckkonto München Nr. 57199-802
 (BLZ 70010080)

 Volksbank Fürstenfeldbruck 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 Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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


Aus dem Inhalt . . .

Seite

Die Serie Re 6/6 der SBB	4
Die Re 6/6 als H0-Modell von Lima	9
Deutsche Bahnbetriebswerke (Bahnhof und Lokstation Wildbad)	12
Unser Wagenporträt (Güterwagen Fals 183)	19
Güterzüge der Deutschen Bundesbahn	22
Bayern-Journal (Die Gattung G 4/5 H)	26
Einheitstriebwagen der Deutschen Reichsbahn (Teil 4 — Die Triebwagen nach dem »Essener Grundriß«)	33
Die Schienenbusse der »Chiemgau-Bahn«	36
Chiemseebahn — 100 Jahre alt	38
Bücherecke	47, 50
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	52
Mini-Markt	54
Gleisrückbau im Modell	56
8 Eine »große« Güterhalle in H0	58
9 Bahnhof »Mistelbach« zur Länderbahnzeit	64
»Dicke Brummer« im Modell	72
Der bayer. NwL als Eigenbau	76
Schneider Schorsch (Teil 2)	78
Schaufenster der Neuheiten	86

Die Seiten 47—50 mit der Sektion 15 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:

Am Morgen des 23.07.1984 verläßt eine Lokomotive der Serie Re 6/6 (Betriebsnummer 11652) mit dem Schnellzug 299 (Calais — Milano) den 74 m langen Artoito-Tunnel der Gotthard-Südrampe zwischen Rodi-Fiesso und Faido. **Foto: G. Wagner**

Zu unserem Poster (Seite 46/51):

Der IC 202 »Loreley« (Roma — Amsterdam) mit seiner Zuglok 11653 (Serie Re 6/6) hat beim Verlassen des 196 m langen Stalvedro-Tunnels den Anstieg aus dem Tesin fast geschafft und wird nach wenigen Metern Airolo am Südportal des Gotthard-Tunnels erreichen (24.07.1984). **Foto: G. Wagner**



Die Serie Re 6/6 der SBB

Als stärkere Schwestern der von 1964 bis 1985 gebauten 276 Lokomotiven der Serie Re 4/4^{II} bestellten die SBB Ende 1969 die

ersten Prototypen der Serie Re 6/6. Unter ansonsten weitgehender Übernahme der Konstruktionsprinzipien der Re 4/4^{II} wurde für

die Re 6/6 die recht seltene Achsfolge Bo'Bo'Bo' gewählt – also drei zweiachsige Drehgestelle als Alternative zur Achsanord-





nung Co'Co', die beispielsweise die Vorgängerin Ae 6/6 aufweist. Dadurch wurde erreicht, daß sich die übermäßige Beanspruchung des Oberbaues durch die dreiaxigen Drehgestelle mit ihrem großen Radstand beim Durchfahren enger Kurven auf ein vertretbares Maß reduzierte. Der Lokkasten der beiden ersten der insgesamt vier Voraus-Lokomotiven (Betriebsnummern 11601 und 11602) ist in der Mitte geteilt und mit einem Gelenk versehen. Auf diese Weise ergab sich, zumindest in vertikaler Richtung, eine gleichmäßige Gewichtsverteilung auf alle drei Drehgestelle. Bei den beiden anderen Prototypen (11603 und 11604) und auch den Serienlokomotiven wurde das Problem der gleichmäßigen Gewichtsverteilung auf alle drei Drehgestelle durch eine spezielle Abfederung des mittleren Drehgestells gelöst.

Nach der Bewährung der Re 6/6 bei ausgiebigen Versuchsfahrten in den Jahren 1972 und 1973 wurde zunächst der Auftrag für 45, später für weitere 40 Serienlokomotiven an die Herstellerfirmen SLM, BBC und SAAS erteilt. Mit ihrer Ablieferung in den Jahren 1975 bis 1980 verdrängten die Re 6/6 vornehmlich die Maschinen der Reihe Ae 6/6 aus den hochwertigen Diensten am Gotthard. Die Überlegenheit der Re 6/6 gegenüber der Ae 6/6 zeigt sich sowohl in der Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h gegenüber 125 km/h als auch in der Stundenleistung von 10600 PS (Ae 6/6: 5830 PS). Mit der Re 6/6 gelang es, die Anhängelasten, die von nur einer Lokomotive über die 26 ‰-Rampen der Gotthardstrecke befördert werden konnten, nochmals zu steigern: Zogen in den fünfziger Jahren die "Kro-

codile" der Serie Be 6/8^{III} mit ihren 2460 PS 450 Tonnen Zuggewicht und die der Reihe Be 6/8^{II} (3640 PS) 520 Tonnen mit nur 35 km/h über den Berg, und waren es mit der Ae 6/6 in den sechziger Jahren immerhin schon 650 Tonnen mit 75 km/h, so erreichen heute die Re 6/6 mit 800 Tonnen 80 km/h!

Ein weiterer Vorteil ist die mit den Lokomotiven der Reihen Re 4/4^{II} und Re 4/4^{III} baugleiche Vielfachsteuerung, welche die Bedienung mehrerer Lokomotiven durch einen Lokführer ermöglicht. So existiert beim Kreis II (Luzern) ein fünfzügiger Plan für je eine Re 6/6 und Re 4/4^{III}, die gemeinsam im Güterzugdienst zwischen Erstfeld und Chiasso pendeln. Der Haupt-Umlaufplan der Re 6/6 im Kreis II sieht 52 Tage vor. Mit Reise- und Güterzügen erreichen die Maschinen hier die Wendebahnhöfe Basel, Chiasso, Luzern, Zürich und Luino, mit einzelnen Zügen auch Buchs und Schaffhausen. Schwerpunkt ist in diesem Plan wiederum die Gotthardstrecke, die an einzelnen Plantagen bis zu fünfmal von derselben Lok befahren wird (die maximale Tagesleistung beträgt dabei beachtliche 1149 km). Für die genannten Dienste stehen die Lokomotiven 11601 – 11630 (Depot Erstfeld) sowie 11631 – 11635 und 11651 – 11689 (Depot Bellinzona) zur Verfügung. Die Lokomotiven 11636 – 11650 sind beim Kreis I in Lausanne beheimatet, von wo aus sie in einem elftägigen Plan vorrangig zwischen Domodossola in Italien und Vallorbe an der schweizerisch-französischen Grenze (über Simplon – Brig – Montreux – Lausanne), aber auch nach Genf und über Bern nach Basel eingesetzt werden.

G. Wagner

Bild 1: Oberhalb von Merlischachen präsentiert sich am Abend des 24.07.1985 die Re 6/6 11618 mit dem Schnellzug 689 (Basel – Locarno/Chiasso) vor der Kulisse des Vierwaldstätter Sees.

Bild 2 (linke Seite unten): Talwärts in Richtung Basel rollt die Re 6/6 11607 mit ihrem Güterzug, aufgenommen zwischen Effingen und Hornussen an der Strecke Brugg – Basel am 08.07.1985.

Bild 3: In der Steigung zum Bözberg-Tunnel zwischen Basel und Brugg wurde am 25.07.1985 die Re 6/6 11668 vor der Kirche von Frick aufgenommen.





Bild 4: Die Schweizer zeigen, wie wohlproportioniert rote Lokomotiven aussehen können, wenn sie nicht bis zu den Stromabnehmern in roten Lack getaucht werden: Mit ihrem silbernen Dach und dem dunklen Rahmen ist die Re 6/6 11674 ein Musterbeispiel für gelungene Farbstellung. Am 30.07.1984 ist sie mit dem Schnellzug 671 zwischen Intschi und Gurtellen unterwegs.

Bild 6: Kurz vor dem französisch-schweizerischen Grenzbahnhof Vallorbe liegt der Viadukt von Le Day. An einem windstillen Oktobertag (12.10.1983) spiegelt sich die Lausanner Re 6/6 11638 in der aufgestauten Orbe. ▶

Bild 5: Oberhalb der berühmten Kirche von Wassen rollen am 24.07.1984 die Re 6/6 11601 (eine der beiden Vorserienlokomotiven mit geteiltem Lokkasten) und eine Re 4/4 III mit einer "Rollenden Landstraße", die Lastkraftwagen im Huckepack-Verkehr befördert, zu Tal.







Bild 7: Die Strecke Lausanne – Brig führt im Abschnitt Lausanne – Montreux am Genfer See entlang. Am 13.10.1983 passiert die Re 6/6 mit ihrem Güterzug gerade Villette mit seiner hübschen Kirche.



Bild 8: Bei Sision am Vierwaldstätter See kreuzt am 24.07.1985 der Schnellzug 671 mit einem Güterzug, der wie der Schnellzug mit einer Re 6/6 bespannt ist. Alle Fotos: G. Wagner



Die Abbildungen auf dieser und den folgenden zwei Seiten zeigen das H0-Modell der Re 6/6 11635 von Lima sowie, zum Vergleich, Aufnahmen der Re 6/6 der SBB mit der Betriebsnummer 11612, die beim Depot Erstfeld beheimatet ist.
Alle Fotos: mondo ferroviario

Die Re6/6 als H0-Modell von Lima

Lima hat Wort gehalten und das angekündigte H0-Modell der Re 6/6 nach schweizerischem Vorbild pünktlich auf den Markt gebracht. Was da maßstabsgetreu geboten wird, darf, wie beim großen Vorbild Re 6/6 11635, als Schwergewicht gelten: Stolze 420 Gramm bringt die Ellok auf die Waage, wenn alle Zurüstteile montiert sind. Die Lima-Lok erbringt eine enorme Zugkraft, und das, obwohl sie lediglich mit zwei Haftreifen ausgestattet ist.

Das verhältnismäßig hohe Gewicht ist in erster Linie durch die aus Druckguß gefertigte Inneneinrichtung sowie Bodenrahmen und Motorhalter aus dem gleichen Material bedingt. Der dreipolige, mit zwei entsprechend groß dimensionierten Schwungmassen ausgestattete Motor gibt seine Kraft über Kardanwellen an die insgesamt vier Achsen des ersten und letzten Drehgestells weiter.

Erfreulich gut ist demzufolge auch das Fahrverhalten der neuen Lima-Maschine: Sie läuft weich und leise und vermag vor allem bei Kriechfahrt zu überzeugen. Immerhin lag schon beim ersten Anlauf die ruckfrei gefahrene Mindestgeschwindigkeit bei 8,5 km/h.

Ist die Lokomotive erst einmal richtig eingefahren, lassen sich zweifellos noch bessere Werte erzielen. Eine geniale Lösung ist den Lima-Technikern übrigens zum Thema Stromabnahme eingefallen: Vier geschickt getarnte Federdrähte pro Antriebsdrehgestell schleifen auf jeweils einer hinter jedem Rad angebrachten Scheibe in einer rillenförmigen Vertiefung. Daß die Speichenräder deshalb nicht völlig freien Durchblick gewähren, fällt dank der brünierten Stromabnahmescheiben erst bei längerem Hinsehen auf. Vor den Fahrspaß haben die Lima-Konstrukteure allerdings ein paar Minuten Bastelfleiß gesetzt, denn Bremsschläuche, Schienenräumer (in unterschiedlicher Ausführung für Fahrbetrieb oder Vitrine beigelegt), Achslager-Temperaturfühler, Kantonswappen und Scheibenwischer sind zu montieren. Zwar genügt ein leichtes Andrücken, um die Zurüstteile an der vorgesehenen Stelle zu befestigen; wer jedoch auf Nummer Sicher gehen möchte, sollte jedes Teil zusätzlich mit einem winzigen Tropfen Sekundenkleber fixieren.

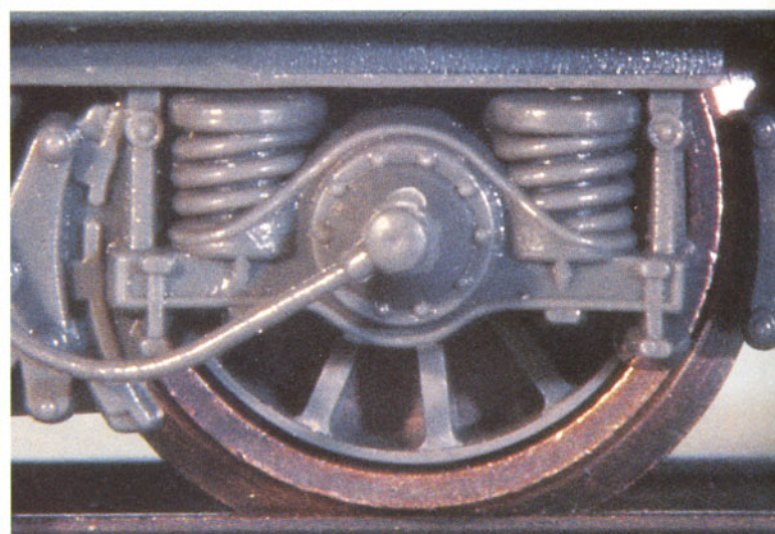
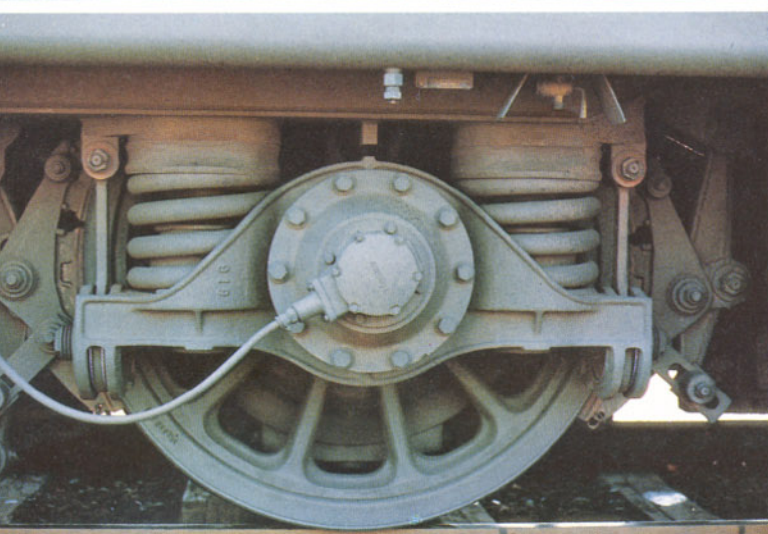
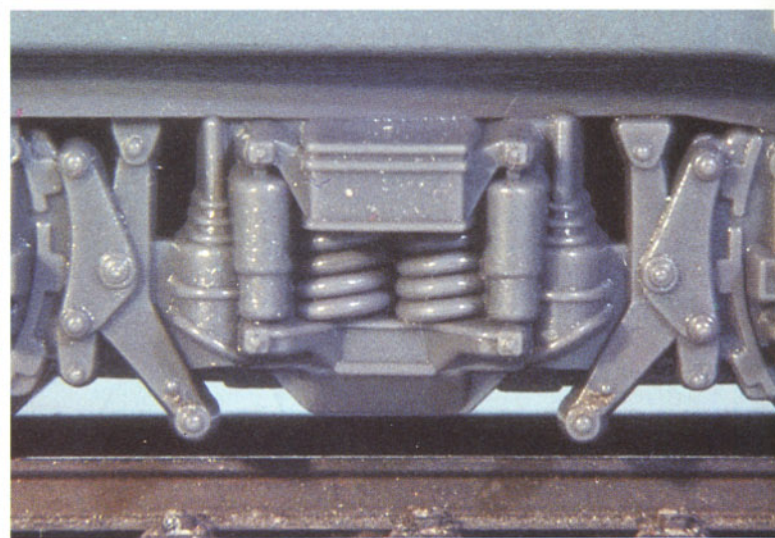
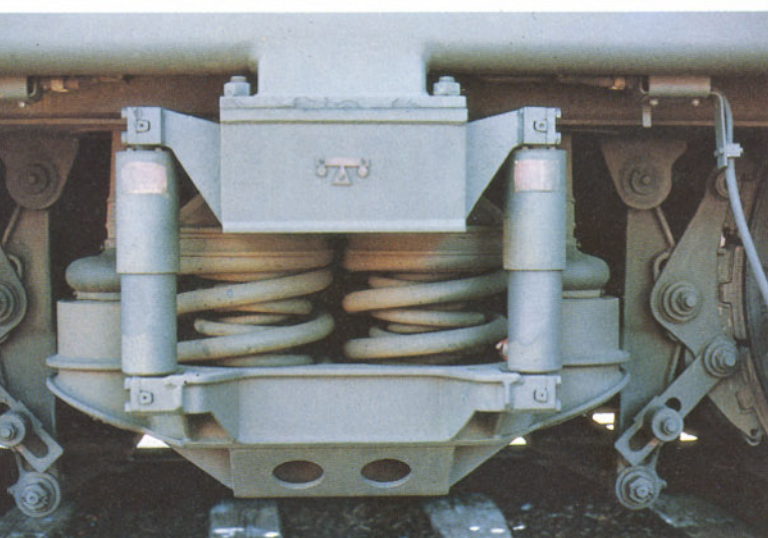
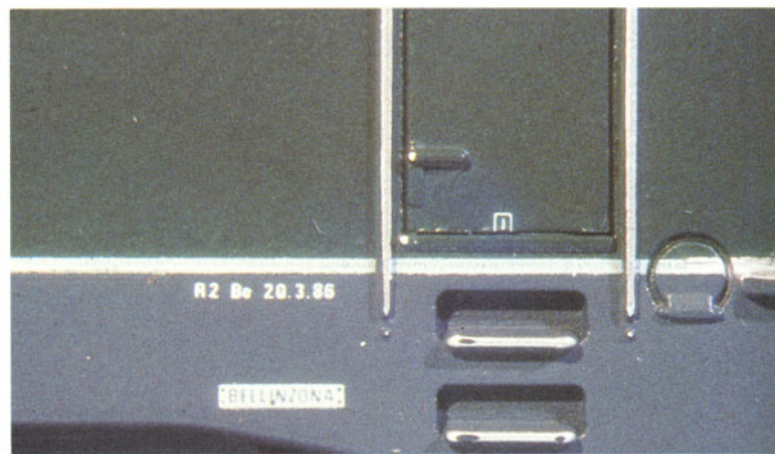
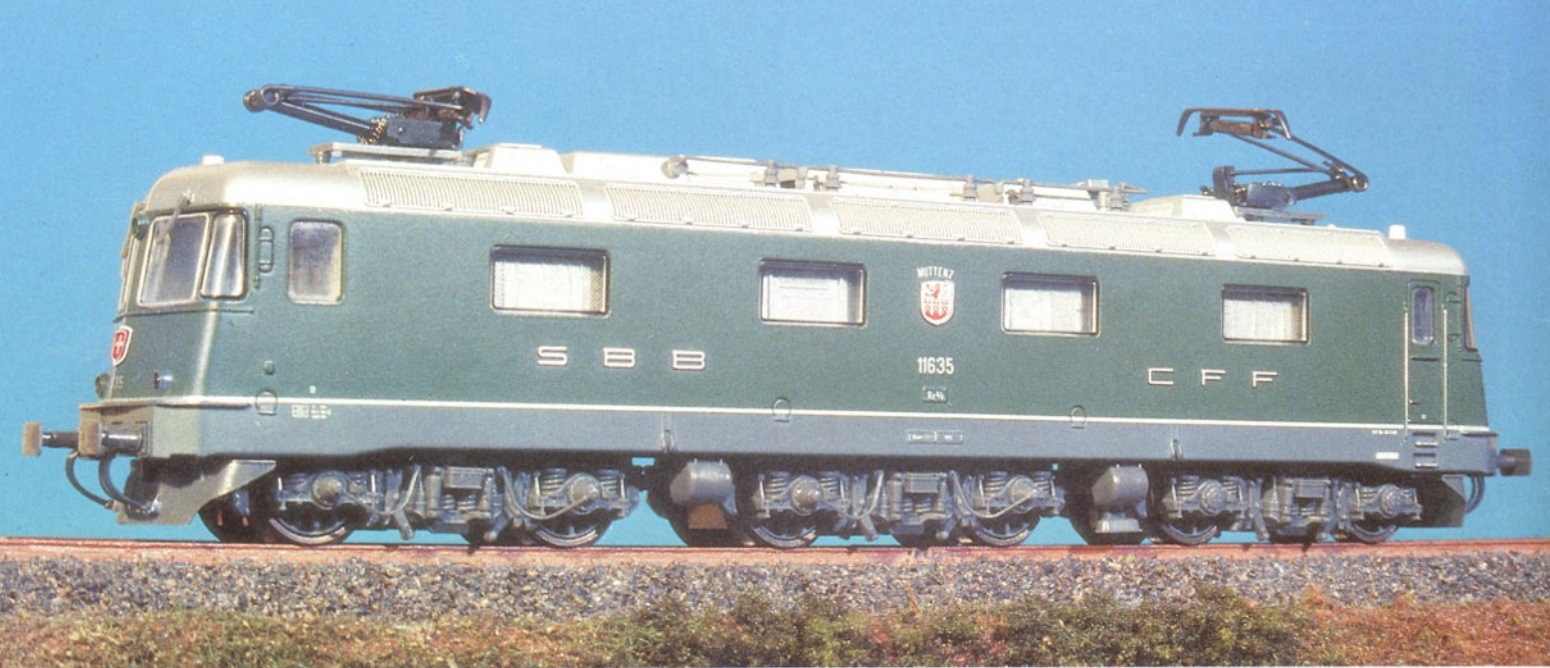
Solchermaßen komplett ausgestattet wirkt die Maschine sehr gut detailliert. Saubere

Lackierung, ordentlicher Druck, filigrane Drehgestellblenden und die exakt wiedergegebene Dachpartie mit brünierten Einholm-Stromabnehmern sorgen für einen ausgezeichneten Gesamteindruck der jüngsten Lima-Creation. Die Führerstände weisen eine angedeutete Inneneinrichtung sowie Rückwände auf; durch die Maschinenraumfenster sind Motorenattrappen zu erkennen. Die Demontage der mit fahrtrichtungsabhängiger Beleuchtung ausgestatteten Maschine geht problemlos über die Bühne: Bremsschläuche abziehen, Puffer aus den Hülsen nehmen, Gehäuse in Lokmitte auseinanderziehen – fertig. Angeboten wird die Re 6/6 auch im neuen Rot der SBB.

W. Kosak

Anmerkung der Redaktion:

Auch Lemaco hat die Re 6/6 als Vorbild für ein H0-Modell gewählt. Es handelt sich um die Re 6/6 11674 "Murgenthal", die wir im "Schaufenster der Neuheiten" in Wort und Bild vorstellen.



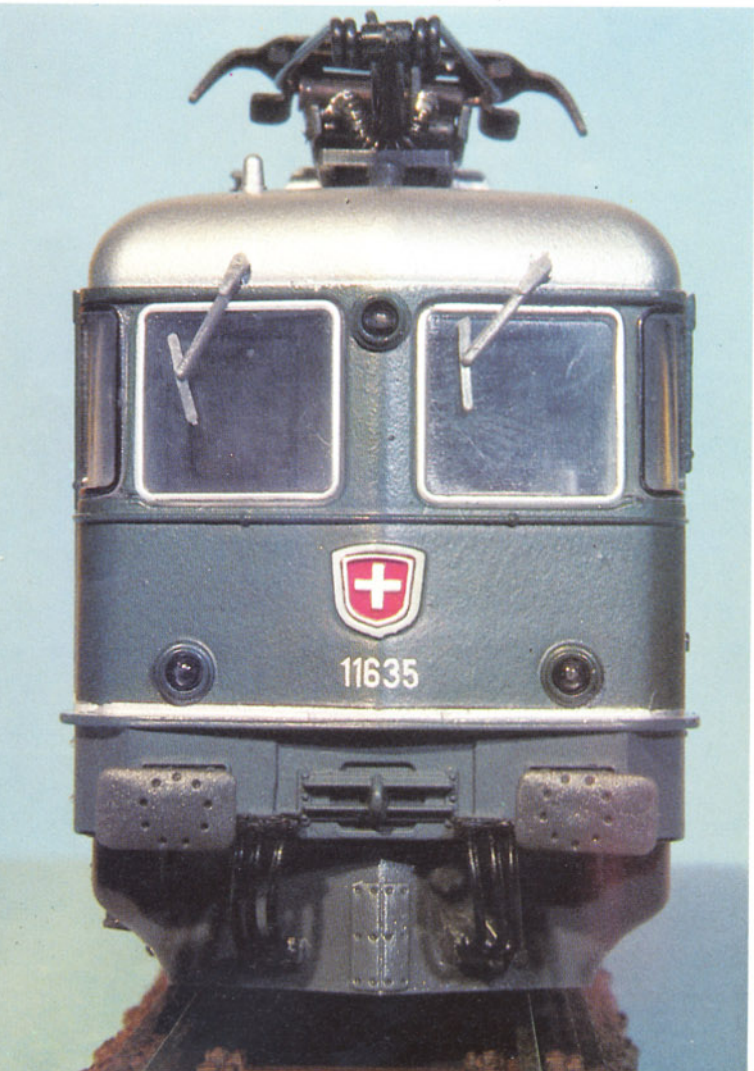
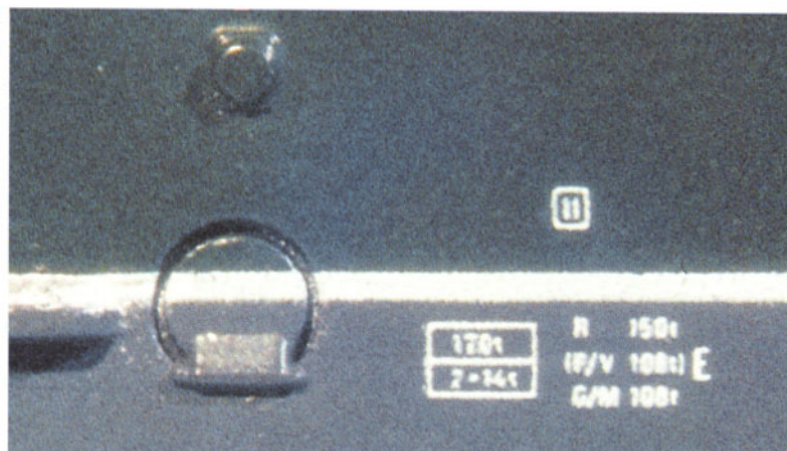
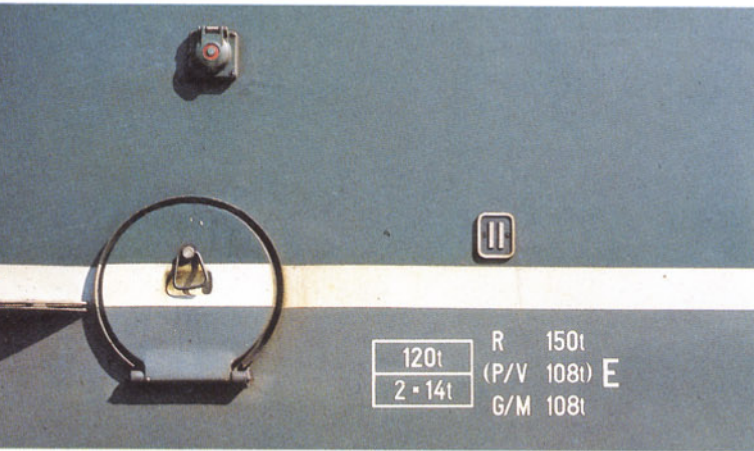
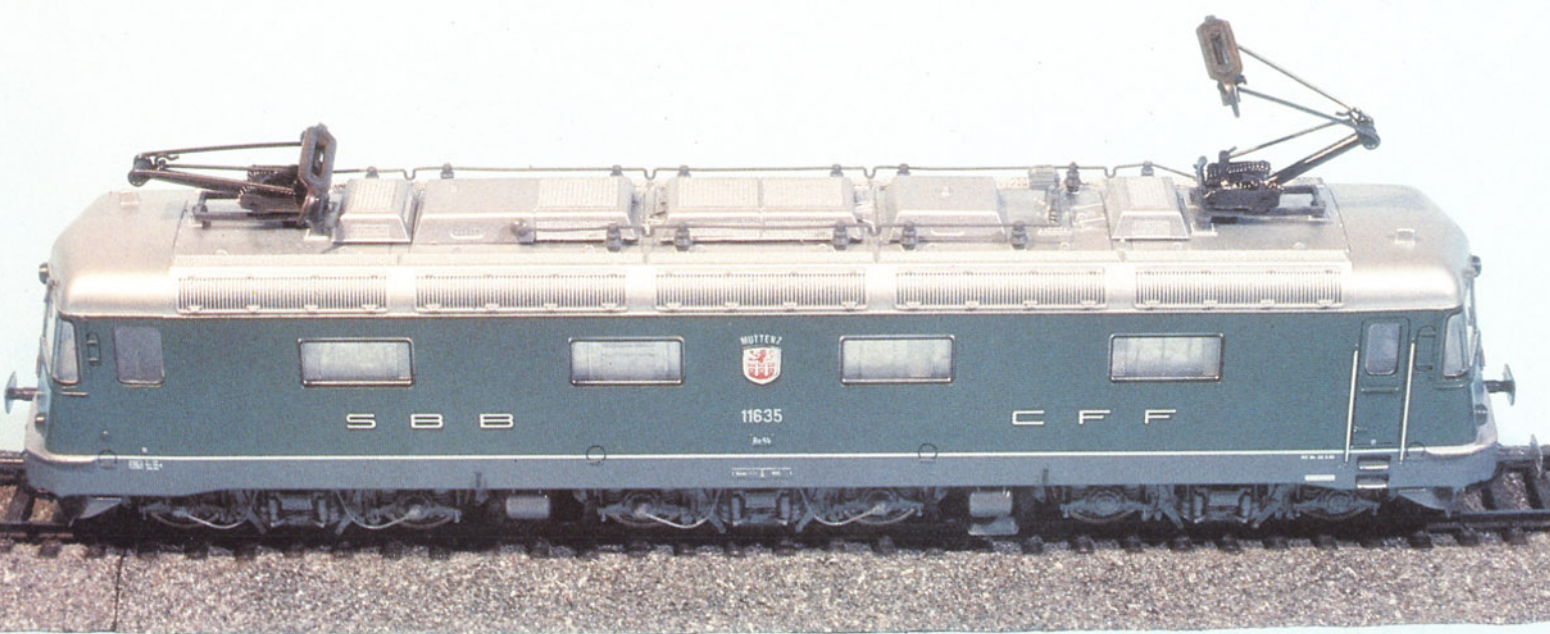




Bild 1: Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Wildbad im Januar 1974.

Foto: H. Stemmler

Bild 3 (rechte Seite oben): Der Bahnhof Wildbad im Mai 1985, am linken Bildrand erkennt man einen Teil des neuen Parkhauses.

Foto: H. Obermayer

Deutsche Bahnbetriebswerke

Bild 4 (rechte Seite unten): Die 212 042 verläßt im April 1987 mit ihrem Wendezug nach Pforzheim den Bahnhof Wildbad.

Foto: H. Obermayer

Bild 2: Blick von der Panoramastraße über dem Ladeplatz auf den Bahnhof Wildbad, aufgenommen im Mai 1985.

Foto: H. Obermayer





Bahnhof und Lokstation Wildbad

Wildbad, ein Kleinod im württembergischen Schwarzwald, ist durch seine Heilbäder und seinen Hausberg – den Sommerberg – weit

über die Landesgrenzen hinaus bekannt geworden. Schon sehr früh gab es intensive Bemühungen, den Kurort an das Netz der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen anzubinden. Die ersten Pläne dazu reiften bereits in den fünfziger Jahren des

vergangenen Jahrhunderts. Um die Bauarbeiten nicht über Gebühr zu erschweren, sollte die Strecke ein kurzes Stück über badisches Gebiet geführt werden. Zu damaliger Zeit war dies jedoch nicht ohne weiteres möglich. Bahnanschlüsse an die Nachbar-





Bild 5: Die Drehscheibe und das Wohnhaus links im Bild sind längst abgebrochen.

Foto: G. Bolay

länder Baden, Bayern und Hessen scheiterten an den Grenzproblemen und hemmten zunächst alle Planungen und Vorarbeiten. Erst nach Abschluß von Staatsverträgen mit den angrenzenden Ländern war der Weg für eine Verknüpfung der einzelnen Bahnnetze frei. Nun konnte auch die Bahn vom badischen Pforzheim nach dem württembergischen Wildbad gebaut werden. Diese Strecke hat eine Gesamtlänge von 20,87 km. Bereits kurz nach Brötzingen, 4,52 km von Pforzheim entfernt, erreicht die Bahn wieder württembergisches Gebiet. Über Birkenfeld, Neuenbürg und Calmbach führt die Trasse schließlich zum Endpunkt Wildbad.

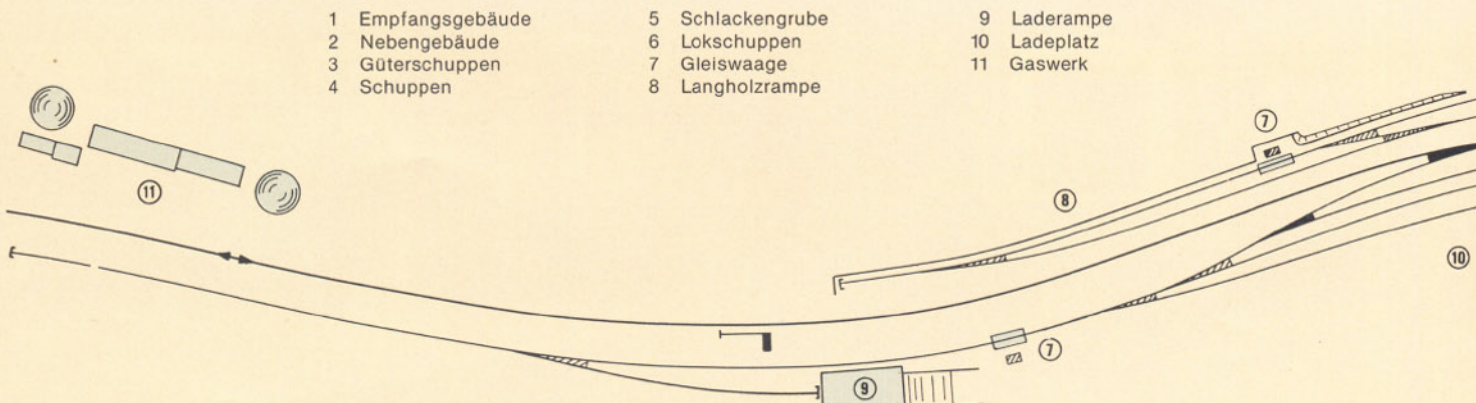
Die feierliche Eröffnung der Strecke erfolgte am 11. Juni 1868. Bis zur Fertigstellung der Linie von Pforzheim nach Calw, am 1. Juni 1874, verkehrte die Bahn im Inselbetrieb. Heimatdienststelle für die dort eingesetzten Lokomotiven war die württembergische Lokstation Mühlacker. Eine kleine Außenstelle war aber auch in Wildbad errichtet worden. Sowohl der Bahnhof als auch die Betriebsanlagen von Wildbad eignen sich besonders gut für die Realisierung auf einer Modellbahnanlage.

Die eingleisige Strecke nach Wildbad mündet in drei Bahnsteiggleise und ein danebenliegendes Betriebsgleis, die alle zur Hälfte

in Bogen mit Radien von 160 bis 200 m liegen. Mit einer Nutzlänge von 300 m reicht der Hausbahnsteig 1 vom Güterschuppen bis fast zum Gleisende am Prellbock. Der schmale Bahnsteig 2 hat eine Länge von 190 m und der in gleicher Weise angelegte Bahnsteig 3 war 160 m lang. Die Gleise 2 und 3 führten direkt zu einer am Ende angeordneten Drehscheibe, deren Bühnenlänge das württembergische Einheitsmaß von 16,10 m aufwies. Bewegt wurde die Scheibe über einen, durch Muskelkraft zu betätigenden Kurbelkasten. Der kleine zweistöckige Lokschuppen konnte von zwei Seiten angefahren werden, einmal von der Drehscheibe,

Bild 6: Spurplan des Bahnhofs Wildbad, nach einer Zeichnung aus dem Jahre 1928.

Skizze: H. Obermayer



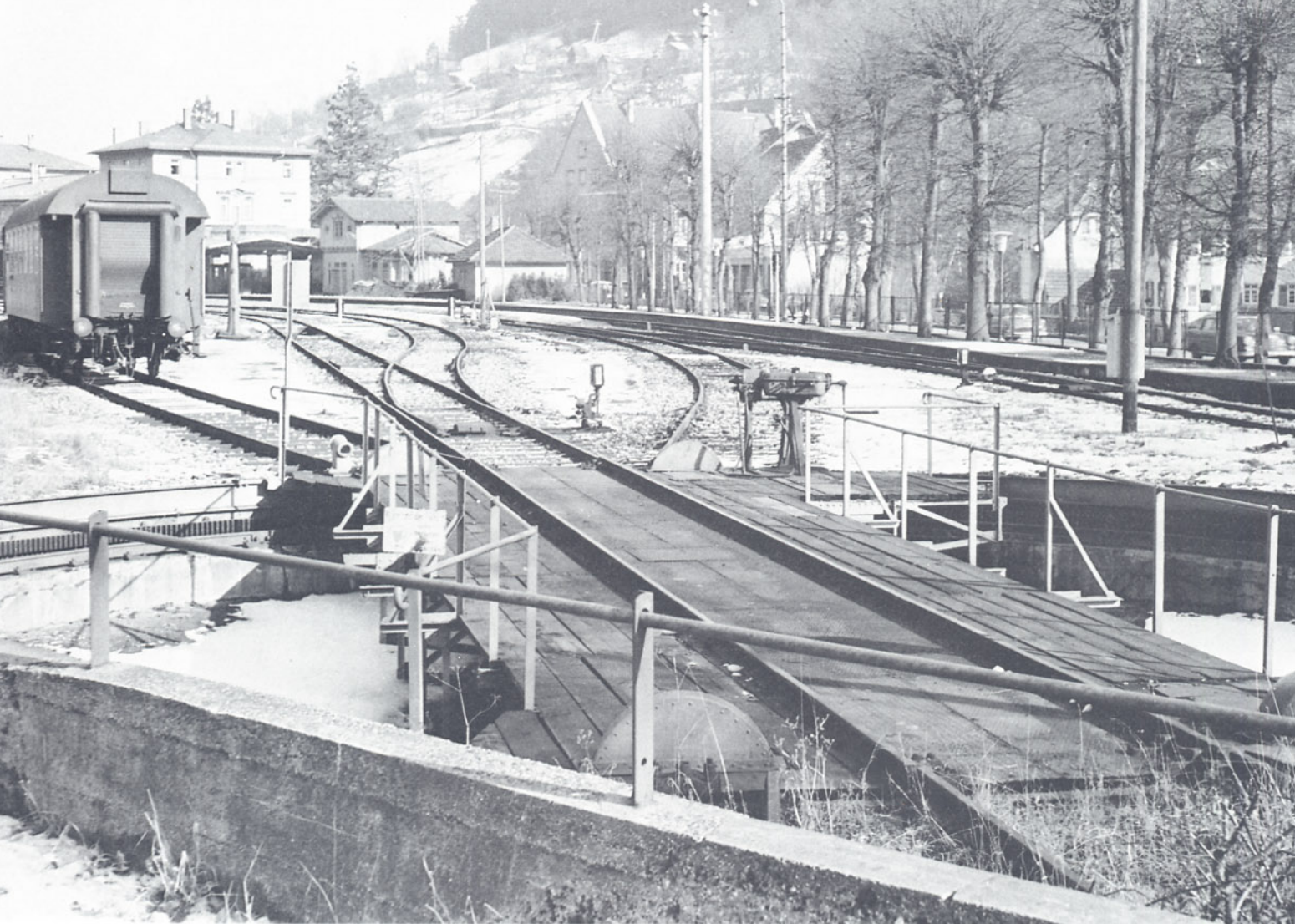


Bild 7: So sah die Drehscheibe des Bahnhofs Wildbad im Winter 1962/63 aus.

Foto: G. Bolay

zum anderen aus der Gegenrichtung über das bereits erwähnte Betriebsgleis. Die engsten Gleisbogen in diesem Bereich hatten Radien von 145 und 150 m. Neben dem Schuppen befanden sich ein Wasserkran und eine Untersuchungsgrube, an einer Stirnfront auch noch eine Schlackengrube. Eine Bekohlungseinrichtung ist in dem vorliegenden Originalplan aus dem Jahre 1928 allerdings nicht zu erkennen. Bei dem zweiständigen Lokschuppen handelt es sich um ein Fachwerkgebäude mit einer Länge von ca. 33 m und einer Breite von 12 m. An jeder Längsseite befanden sich 8 Fenster. Beide Schuppengleise waren mit Untersuchungs-

bzw. Reinigungsgruben ausgestattet. Neben dem doch recht großen Empfangsgebäude befindet sich noch heute der alte Güterschuppen in Holzbauweise mit einer kleinen Laderampe. Am selben Ladegleis liegt etwas abseits die große Langholzladerampe mit einer Gleiswaage. Die Abfuhr von Stammholz war ein fester Bestandteil des von Wildbad ausgehenden Güterverkehrs. Gegenüber der großen Holzladerampe ist außerdem auch jetzt noch der ausgedehnte Lagerplatz mit den davorliegenden Güter- und Bereitstellungsgleisen. Am Ende des Lager- und Ladeplatzes befindet sich eine Kopframpe, zu der ein aus dem langen Zieh-

gleis abzweigender Gleistunnel führt. Das parallel zum Streckengleis verlaufende Zieh- und Abstellgleis hat eine Nutzlänge von 240 m.

Überaus einfach war früher die Signalausstattung im Bahnhof Wildbad. Nach der letzten Weiche im Hauptgleis stand ein einflügeliges Formsignal für die Ausfahrt. Das einfache Hauptsignal für die Einfahrt hatte seinen Standort kurz vor der Kopframpe. Inzwischen werden Ein- und Ausfahrt durch moderne Lichtsignale gesichert. In den letzten 25 Jahren hat sich auch das Bild des Spurplans stark verändert. Bereits zu Beginn der sechziger Jahre war der Lokschup-

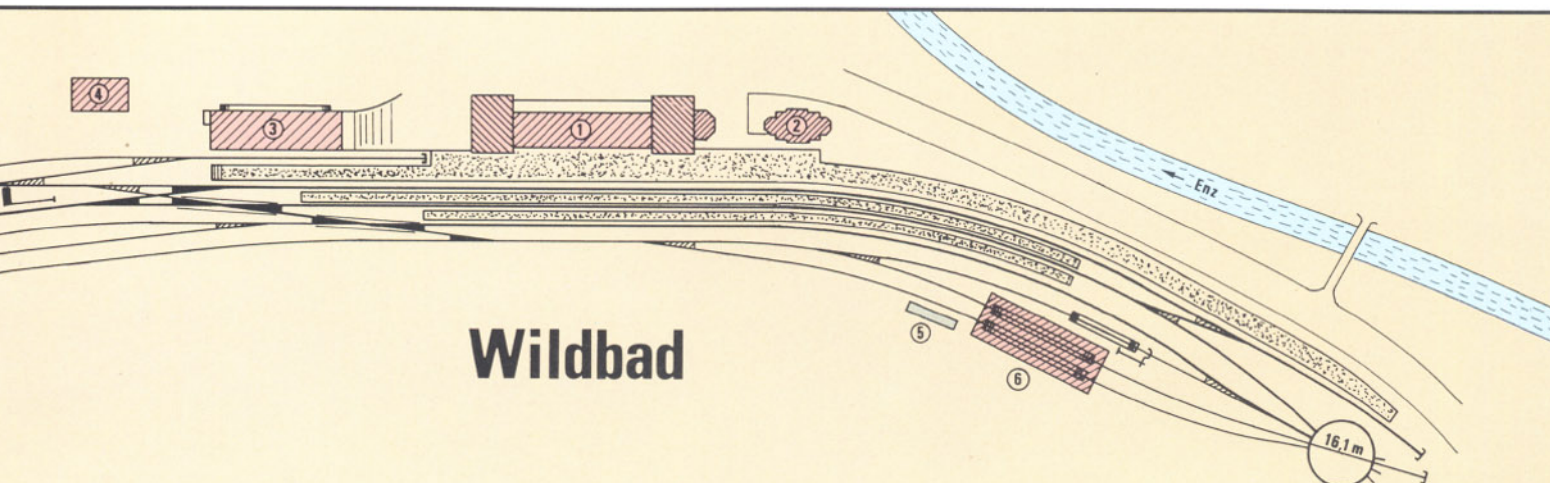




Bild 8: Das Gleis mit der Wagengarnitur sowie das daneben führten einst durch den zweiständigen Lokschuppen.

Foto: G. Bolay

Bild 9: Bahnsteig 1 des Bahnhofs Wildbad. Im Bereich des früheren Lokschuppens stehen nun Garagen.

Foto: H. Obermayer



pen abgebrochen worden. Danach wurde auch eines der ehemaligen Schuppengleise entfernt.

Zwanzig Jahre später mußten dann auch die Drehscheibe und ein altes Wohnhaus abgebrochen werden. Ein neuer Bebauungsplan sah in diesem Bereich nun die Errichtung von Garagen und einem Parkhaus vor. Im Rahmen dieser Arbeiten erfolgte dann ein erneuter Umbau der Gleisanlagen, verbunden mit einem weiteren Rückbau.

Der Zugverkehr auf der "Enzbahn"

Die Strecke von Pforzheim nach Wildbad, ab der Station Brötzingen als "Enzbahn" bezeichnet, war auf der Basis des Staatsvertrages mit Baden vom 18. Februar 1865 als Hauptbahn ausgeführt worden. In den Jahren nach der Inbetriebnahme fuhren dort die Lokomotiven der württembergischen Klassen A und F mit ihren verschiedenen Unterbauarten. Alte Fahrplanunterlagen aus dem vergangenen Jahrhundert waren leider nicht mehr zu beschaffen. Belegbar ist aber, daß im Jahre 1914 täglich noch ein Schnellzugpaar zwischen Pforzheim und Wildbad verkehrte. Im Sommerhalbjahr gab es sogar drei solcher Verbindungen nach Wildbad, allerdings nur eine Rückleistung. Auch diese Züge verkehrten nur ab Pforzheim, führten aber Kurswagen der 1. – 3. Klasse von und nach Berlin, Frankfurt, München und Stuttgart. Die Schnellzüge hielten unterwegs nur in Neuenbürg und legten die Gesamtstrecke in knapp 40 Minuten zurück. Personenzüge, die an allen Zwischenstationen anhielten, waren 55 Minuten unterwegs. In der Gegenrichtung von Wildbad nach Pforzheim war die Fahrzeit um 10 bis 15 Minuten kürzer. Im Jahre 1919 war dann das tägliche Zugangebot bereits auf weniger als die Hälfte geschrumpft, Schnellzüge verkehrten nicht mehr. Keine grundlegend andere Situation findet man in den Fahrplänen von 1941 und 1949. Auch die Fahrzeiten waren nur unwe-



Bild 10: Das Lichtsignal zeigt das Signal Hp 2 für die 212 042 mit ihrem Wendezug nach Pforzheim (April 1987).

Foto: H. Obermayer



Bild 11: Der alte Güterschuppen neben dem Empfangsgebäude, davor das Ausfahrtsignal für Gleis 1. Foto: H. Obermayer

Bild 12: Lokomotiven der Baureihe 212 des Bw Kornwestheim werden heute auf der Strecke nach Wildbad eingesetzt. Foto: H. Obermayer

Bild 13: Ein Nahverkehrszug von Wildbad nach Pforzheim wartet auf das Signal zur Abfahrt. Foto: H. Obermayer





Bild 1: Mit Kohle beladener Ganzzug im Ploching Neckarharfen. Dieser Zug besteht noch aus Selbstentladewagen der älteren Bauarten.

* Unser Wagenporträt *

Güterwagen Fals 183

Hydraulischer Selbstentladewagen mit 4 Radsätzen, Sätteln und Seitenklappen

Als Weiterentwicklung der Bauart Fals 180 entstanden ab 1981 die neuen offenen Selbstentladewagen Fals 182 mit mechanischer und Fals 183 mit hydraulischer Klappenbetätigung. Diese Fahrzeuge werden meist in festen Verkehrsverbindungen als Ganzzüge für die Beförderung von Kohle zu Kraftwerken eingesetzt und in Tiefbunker entladen. Die Wagen sind aber auch für den Transport von Erzen und anderen, nicht nässeempfindlichen Schüttgütern geeignet. Voraussetzung ist in jedem Falle, daß Entladeanlagen vorhanden sind, die das gleichzeitige Öffnen der vier Seitenklappen und ein ungehindertes Abfließen des Ladegutes unter die Schienenoberkante ermöglichen. Für die Entladung der Wagen wird die Schwerkraft des Ladegutes genützt. Die Fahrzeuge verfügen über einen sattelförmigen Boden mit einer Neigung von 49° zur Waagrechten und über zwei große, ausschwenkbare Klappen an jeder Längsseite. Das Öffnen und Schließen der Klappen erfolgt beim Fals 183 über einen hydraulisch angetriebenen Daumenwellenschluß. Die vier Seitenklappen werden stets gleichzeitig geöffnet oder geschlossen. Das für die hy-



Bild 2 (Mitte): Wie dem Anschriftenfeld zu entnehmen ist, haben die Fals 178 nur einen Laderaum von 75 cbm, obwohl ihr Eigengewicht dem der Fals 183 fast gleichkommt. (Eine Typenaufnahme des Selbstentladewagens zeigt Bild 4).

Bild 3: Lastgrenzraster eines älteren Fals 183 des Baujahrs 1981, der noch ein höheres Eigengewicht hat.

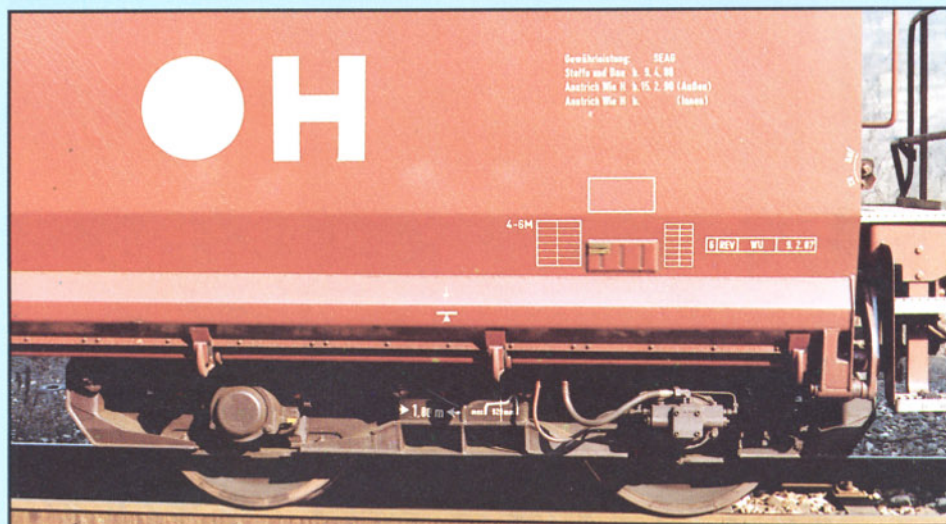


Bild 4: Großraum-Selbstentladewagen der älteren Bauart Fals 178. (Das Anschriftenfeld dieses Wagens ist auf Bild 2 zu sehen).



Bild 5: Anschriftenfeld eines Fals 183 mit Lastgrenzraster.

Bild 6 (links unten): Radsatzpumpe für das Drucköl, das für die hydraulische Klappenbetätigung benötigt wird. Der Wagen wurde erst am 08.02.1987 vom Hersteller Waggon-Union übernommen.



draulische Betätigung benötigte Drucköl wird von einer Radsatzpumpe während der Fahrt in einen Gasdruckspeicher gefördert. Der Wagenkasten ist durch einen Quersattel und eine mittlere Trennwand in zwei gleich große Kammern unterteilt und vollkommen geschweißt. Die Aussteifung des Wagenkastens erfolgte durch eingeschweißte Hohlprofile. Die Ecken sind durch große Eckfüllbleche ausgerundet. Vollständig geschweißt ist auch das Untergestell, das überwiegend aus Walz- und Abkantprofilen gefertigt wurde. Die beiden seitlichen, winkelförmigen Langträger sind durch Quertträger, Pufferträger und die Tragekonstruktion für die Aufnahme der Zugeinrichtung miteinander verbunden. Den Bedingungen der DB entsprechend ist das Untergestell für den Einbau einer automatischen Kupplung vorbereitet, feste Zug- und Druckanschläge sind bereits angebracht. Die so vorbereiteten Wagen tragen auf der Seitenwand einen großen weißen Punkt. Der danebenstehende große Buchstabe H weist aus, daß der Wagen über eine hydraulische Klappenbetätigung verfügt.

Technische Daten:

Länge über Puffer	12.540 mm
Drehzapfenabstand	7.500 mm
Ladelänge	11.594 mm
Ladebreite	1.856 mm
Laderaum	85 m ³
Eigengewicht	24,89 – 25,46 t
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h



Bild 7: In zunehmendem Maße erscheinen in den Ganzzügen zu den Großkraftwerken die neuen Großraum-Selbstentladewagen der Bauart Fals 183.

Alle Fotos: H. Obermayer

Die Wagen laufen auf Drehgestellen der Bauart BA 665 ohne Wiege, die ebenfalls geschweißt sind. Je nach Eigengewicht tragen die Wagen unterschiedliche Lastgrenzraster. An den neueren Wagen ist außerdem noch ein DB-Zusatzraster vorhanden. Die ältesten Wagen stammen aus dem Jahre 1981, die jüngsten wurden erst zu Beginn dieses Jahres in Dienst gestellt. Am 5. März 1987 verfügte die Deutsche Bundesbahn über 299 Wagen der Bauart Fals 182 und 1672 Fahr-

zeuge der Bauart Fals 183. Mit der Indienstellung weiterer Wagen können dann ältere Fahrzeuge mit geringerer Ladekapazität ausgemustert werden.

Ganzzüge mit solchen Großraum-Selbstentladewagen verkehren im Norden, Westen und Süden der Bundesrepublik. Ein besonders reger Verkehr ist zu dem großen Heizkraftwerk Altbach bei Plochingen zu verzeichnen. An einigen Tagen der Woche sind mehrere Züge aus dem Saarland zu diesem

Ziel unterwegs, geführt von Lokomotiven der Baureihen 140, 150 und 151. Diese Züge bestehen meist aus 18 bis 22 Wagen. Bei der Rückfahrt werden häufig zwei Leer-Garnituren zusammengekuppelt.

Nahezu jeder Modellbahnhersteller hat Großraum-Selbstentladewagen im Lieferprogramm. Meist handelt es sich dabei um ältere Bauarten. Doch wird man in Zukunft auch die neueren Fahrzeuge Fals 182 und 183 nicht unberücksichtigt lassen dürfen.

HO

Bild 8: Typenzeichnung des neuen Großraum-Selbstentladewagens der Bauart Fals 183, dargestellt im Maßstab 1:87.

Zeichnung: H. Obermayer

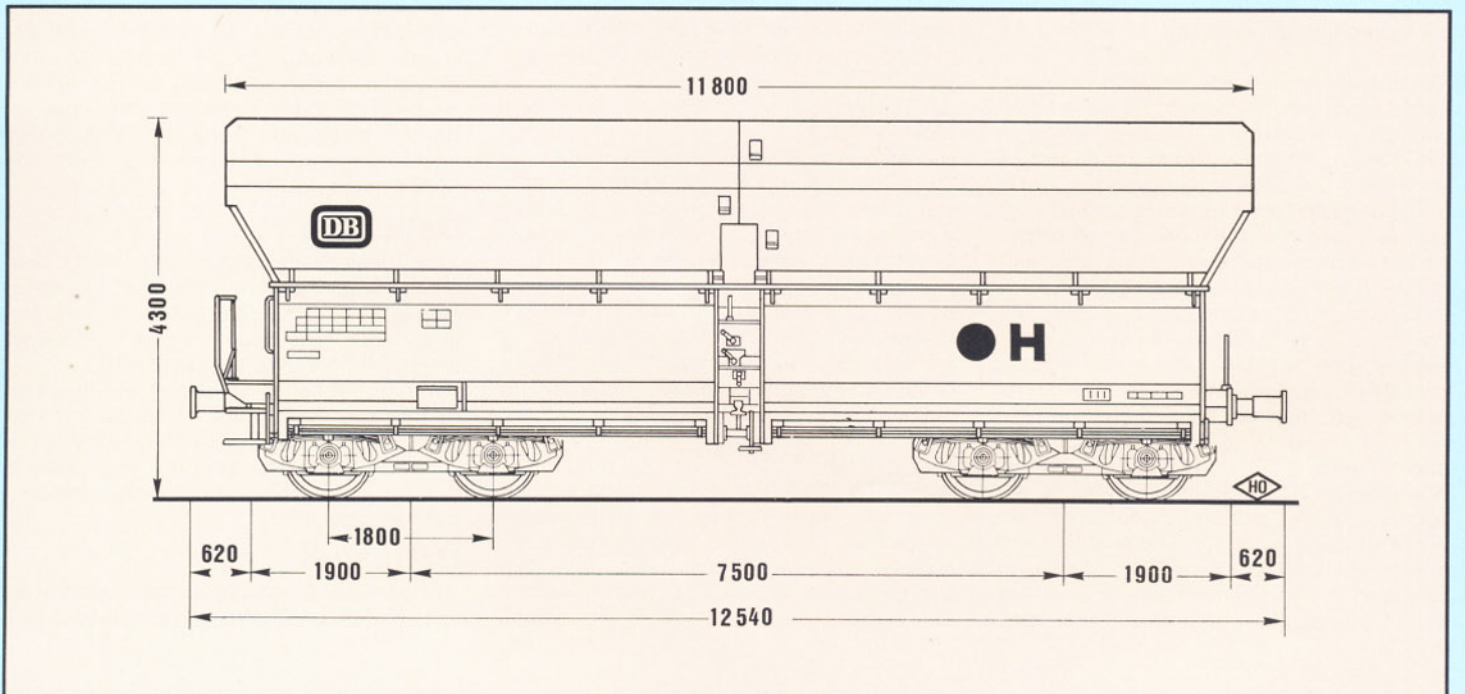




Bild 1: Neben rund 250.000 bahneigenen Güterwagen sind bei der Deutschen Bundesbahn z.Zt. mehr als 50.000 Privatgüterwagen eingestellt. Das Foto zeigt zweiachsige Flachwagen der Firma TRANSWAGGON auf der Fahrt Richtung Nürnberg an einem Bahnübergang bei Forchheim (Mai 1984).
Foto: A. Ritz

Bild 2: Hinter der Zuglokomotive 052 909 sind in diesem Güterzug nach Weiden zwei Tiefladewagen (Gattungs-Hauptbuchstabe U) eingestellt. Die Aufnahme entstand am 18.11.1973 in der Nähe von Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg).
Foto: U. Geum



Güterzüge der Deutschen Bundesbahn

Mehr als ein Jahr ist vergangen, seit wir im Eisenbahn-Journal 4/1986 die letzte Übersicht über den Güterwagenbestand der Deutschen Bundesbahn veröffentlichten. Die damals verfügbaren Daten entstammten zudem noch einer Statistik vom Februar 1985. Inzwischen hat sich bei der DB einiges getan, – Grund genug, über diese Entwicklung zu berichten. Die Serie über Güterzüge und Güterwagen hat nicht nur bei unseren Lesern eine sehr gute Aufnahme gefunden, sondern auch andernorts schon mehrmals als Anregung für ähnliche Aktivitäten gedient.

Seit unserem letzten Bericht wurde eine größere Anzahl von Wagen ausgemustert oder verkauft. Trotz einiger Neubeschaffungen hat sich der Gesamtbestand bis zum Jahresende 1986 auf 250.057 Güterwagen verringert. Dieser Trend setzte sich auch in den ersten Monaten des laufenden Jahres fort. In einer Bestandsliste vom 5. März 1987 sind nur noch 249.545 Güterwagen enthalten. Geschrunpft ist außerdem auch der Bestand an Güterzug-Gepäckwagen. Von Dezember 1986 bis März 1987 ist ein Abgang von 10 Fahrzeugen vermerkt, so daß von den beiden vorhandenen Wagengattungen nur noch 95 einsatzfähige Exemplare übriggeblieben sind.

Wie sich die Bestände im Vergleich zu den zuletzt von uns veröffentlichten Zahlen entwickelt haben, zeigt die Tabelle am Schluß dieses Beitrages. Dem Gattungs-Hauptbuchstaben entsprechend ergeben sich wieder 13 Gruppen, bei denen aber auch dies-

mal noch einige Überschneidungen festzustellen sind, obwohl sich die UIC seit 1980 um eine Bereinigung bemüht.

Gattung E

In dieser Gruppe sind alle offenen Wagen der Regelbauart mit kastenförmigem Laderaum und ebenem Boden zusammengefaßt. Enthalten sind aber auch immer noch 80 Rundschieber-Selbstentladewagen der Bauarten Ed/Eds 086, Ed 087 und Ed 089 (Gesamtstückzahl 42.002).

Abgeschlossen ist inzwischen die Beschaffung der neuen vierachsigen Güterwagen Eaos 106.

Gattung F

Hierzu zählen alle offenen Güterwagen der Sonderbauart mit zwei, vier und sechs Achsen. Diese Fahrzeuge ohne ebenen Boden dienen ausschließlich der Beförderung von Schüttgütern (Gesamtstückzahl 32.017).

Als größte Gruppe, mit mehr als 14.000 Fahrzeugen, sind hier die zweiachsigen Selbstentladewagen Fc/Fcs 090 zu nennen. Zugänge gab es nur bei den vierachsigen Großraum-Selbstentladewagen Fals 183, für die noch weitere Aufträge laufen.

Gattung G

Sämtliche Wagen dieser Regelbauart mit acht oder mehr Lüftungsöffnungen sind zweiachsig ausgeführt (Gesamtstückzahl 50.980).

Die gedeckten Güterwagen mit Achsständen zwischen 5.700 und 8.000 mm dienen

vor allem der Beförderung von Stückgut. Eine größere Anzahl älterer Fahrzeuge schied bereits aus dem Bestand. Neue Wagen der Gattung G werden derzeit nicht beschafft.

Gattung H

Gedekte Wagen der Sonderbauart, alle mit zwei Radsätzen. Die Mehrzahl der Fahrzeuge verfügt über Schiebewände (Gesamtstückzahl 17.264).

Nach dem 31.12.1986 ist der einzige vierachsige Wagen Habbis 345 wieder in die Bestandsliste aufgenommen worden. Zu den aktuellen Neuerwerbungen zählen weitere moderne Schiebewandwagen der Bauarten Hbbikks-tt 305 und Hbbis 306. Von beiden Ausführungen sind inzwischen mehr als 1.500 Wagen im Einsatz.

Gattung I

Auch diese Kühlwagen mit Isolierung, Luftumwälzung, Fußbodenrost und Eiskästen sind alle zweiachsig ausgeführt und werden in der bislang vorhandenen Art nicht weiter beschafft (Gesamtstückzahl 1.007).

Für den schnellen Transport von frischen Seefischen, Frischfleisch und Südfrüchten verkehrt in den Zügen der DB eine große Anzahl privater Kühlwagen, die aber nicht in den Bestandslisten der Deutschen Bundesbahn erscheinen.

Gattung K

Zweiachsige Flachwagen der Regelbauart mit klappbaren Borden und mit Rungen, die



in Längs- und Stirnseiten meist als Steckungen ausgeführt sind (Gesamtstückzahl 24.447).

Bestandsveränderungen ergaben sich in den Jahren 1985 und 1986. Ältere Wagen wurden ausgemustert, zum Teil auch verkauft. Zugänge gab es im Berichtszeitraum nicht. Die größten Stückzahlen erreichen die Bauarten 442 und 443 mit 13.437 und mit 9.790 Wagen.

Gattung L

Flachwagen in Sonderbauart mit unabhängigen Achsen. Je nach Bauart verfügen die

Fahrzeuge über 2, 3, 4 und mehr Radsätze (Gesamtstückzahl 11.275).

Rund die Hälfte der Wagen wird zum Transport fabrikneuer Kraftfahrzeuge zu den Auslieferungslagern eingesetzt. Eine weitere große Gruppe bilden die Tragwagen für Großbehälter und Container. Neue Fahrzeuge sind in den letzten zwei Jahren nicht hinzugekommen.

Gattung O

Nach den UIC-Richtlinien sind hier die offenen und Flach-Mehrzweckwagen der Regelbauart mit klappbaren Stirnborden und Run-

gen zusammengefaßt. Bei der Deutschen Bundesbahn ist der Gattungsbuchstabe O nicht belegt.

Gattung R

Drehgestell-Flachwagen der Regelbauart mit klappbaren Borden und Rungen. In dieser Gruppe laufen Fahrzeuge mit Ladelängen von 9.500 mm bis 18.600 mm (Gesamtstückzahl 20.295).

Diese Wagen werden hauptsächlich zur Beförderung von Erzeugnissen der Eisen- und Stahlindustrie eingesetzt. Viele der Rungenwagen werden auch zum Transport von Ket-

Bild 3: Der Güterzug nach Lichtenfels, mit dem die 141 031 und die 144 021 am 15.08.1983 den Güterbahnhof Coburg verläßt, ist aus Güterwagen unterschiedlichster Bauarten gebildet.
Foto: A. Ritz





Bild 4: Der Übergabezug von Kempten nach Isny bestand am 01.06.1982 bei Klausenmühle aus der Diesellokomotive 212 100, zwei gedeckten Güterwagen mit Schiebewänden und einem Güterzuggepäckwagen.

Foto: A. Ritz

tenfahrzeuge herangezogen. Neuentwicklungen sind derzeit nicht bekannt. Ältere Fahrzeuge konnten an ausländische Bahngesellschaften verkauft werden.

Gattung S

Drehgestell-Flachwagen der Sonderbauart mit vier und sechs Radsätzen. Den Gattungsbuchstaben S tragen neben den Schwerlastwagen auch die neuen Teleskop-Haubenwagen sowie Niederflur- und Taschenwagen für den Huckepackverkehr der "Rollenden Landstraße" (Gesamtstückzahl 15.636).

Der Bestand hat sich seit Anfang 1985 um mehr als 1.000 Fahrzeuge vergrößert. Hinzugekommen sind vor allem weitere Schwerlast-, Hauben- und Taschenwagen. Die Beschaffung der neuen vierachsigen Rungenwagen Sps 719 ist zunächst abgeschlossen,

zur Verfügung stehen 1.962 Fahrzeuge dieser Bauart.

Gattung T

Wagen mit öffnungsfähigem Dach in Sonderbauart mit zwei Achsen und zweiachsigen Drehgestellen. Hierzu zählen die zweiachsigen Wagen mit Schwenktüren und Schiebewänden. Die vierachsigen Drehgestellwagen sind sowohl mit Roll- als auch mit Schwenkdächern ausgestattet. Außerdem sind hier die zwei- und vierachsigen Rundschieber-Selbstentladewagen mit Schwenkdach erfaßt, die der Beförderung von nässeempfindlichen Schüttgütern dienen (Gesamtstückzahl 32.950).

Mit Neuentwicklungen ist augenblicklich noch nicht zu rechnen. Einige der alten Fahrzeuge der Bauarten 851 und 858 wurden verkauft.

Gattung U

Sonderwagen, die nicht die Merkmale der Gattungen F, H, I, L, S, T oder Z aufweisen. Neben den Silo-Wagen der Sonderbauart mit Druckluftentladung sind in der Gattung U auch alle Tieflade- und Schwerlast-Sonderfahrzeuge eingereiht (Gesamtstückzahl 2.139).

Für die Beförderung von besonders schweren und sperrigen Lasten verfügt die Deutsche Bundesbahn über zahlreiche Spezialwagen. Die größten Fahrzeuge sind die beiden Wagen Uaai 839 mit 32 Achsen und mit einem Achsstand von 22.500 mm.

Die Wagen der Bauarten Ucs 908 und 909 werden für den Transport von feinkörnigen und staubförmigen Gütern verwendet.

Bild 5: Mit mehreren vierachsigen Flachwagen, die über eine Schiebeplane verfügen, rollt die 333 117 am 24.06.1983 die Günzacher Steige hinunter. Ziel des Güterzuges aus Günzach ist Kempten.

Foto: A. Ritz





Bild 6: Zwischen Lauf und Neunkirchen am Sand kreuzt die Strecke Nürnberg – Marktredwitz die Autobahn München – Berlin. Dort wurde im Oktober 1973 der von der 052 475 geführte Güterzug aufgenommen. Hinter der Dampflok sind ein gedeckter Güterwagen, ein Schiebewandwagen sowie mehrere Staubbehälterwagen zu erkennen. **Foto: U. Geum**

Gattung Z

Kesselwagen mit Behältern aus Metall, für den Transport von flüssigen und gasförmigen Stoffen. Fahrzeuge mit dem Gattungsbuchstaben Z befinden sich nicht im Bestand der Deutschen Bundesbahn.

Weitere Wagen

Zu den vorstehend genannten Güterwagen der DB kommen noch 45 Schmalspurgüterwagen hinzu, die in den Summen vom 31.12.86 bzw. 05.03.87 bereits enthalten sind. Hinzuzurechnen sind aber noch 105 Güter-

zuggepäckwagen.

Die Fahrzeuge Pwghs 054 sind durch Umbau gedeckter Güterwagen Gls 205 entstanden. Die Zahl dieser Wagen verringerte sich seit 1985 stetig. Am 5. März 1987 belief sich der Bestand noch auf 84 Wagen der Bauart Pwghs 054 sowie auf 11 ältere Exemplare der Bauart Pwgs 041.

Privatgüterwagen

Neben den rund 250.000 bahneigenen Güterwagen – es sind tatsächlich nicht mehr, die Zahl 265.000 im Artikel-Service 18/87 der DB ist schlicht falsch – sind bei der Deutschen

Bundesbahn noch mehr als 50.000 Privatgüterwagen eingestellt.

Zum überwiegenden Teil sind dies zwei- und vierachsige Kesselwagen für den Transport von Mineralölen, Kraftstoffen aller Art, Chemierzeugnissen und Lebensmitteln. Auch eine große Zahl verschiedener Kühlwagen werden von den Vermietgesellschaften bereitgestellt. Hinzu kommen noch spezielle Großraumwagen unterschiedlicher Bauart sowie Fahrzeuge, die vor allem im Fährverkehr mit Skandinavien und Großbritannien eingesetzt werden.

HO

Bild 7: Hier werden im Mai 1982 in Ochsenhausen Kühl- und Gefrierschränke der Firma Liebherr vom LKW in zweiachsige, gedeckte Güterwagen der DB umgeladen. Die normalspurigen Güterwagen laufen auf der Schmalspurstrecke Warthausen – Ochsenhausen auf Rollböcken mit einer Spurweite von 750 mm. **Foto: A. Ritz**



Der Güterwagenbestand der DB

Stand	31.12.1986	13.02.1985
Gattung E	42 002	43 000
Gattung F	32 017	33 373
Gattung G	50 980	57 515
Gattung H	17 264	16 015
Gattung I	1 007	1 037
Gattung K	24 447	25 537
Gattung L	11 275	12 551
Gattung O	—	—
Gattung R	20 295	21 171
Gattung S	15 636	14 354
Gattung T	32 950	33 331
Gattung U	2 139	2 048
Gattung Z	—	—
Schmalspurgüterwagen	45	45
Summe	250 057	259 977
Güterzuggepäckwagen	105	141

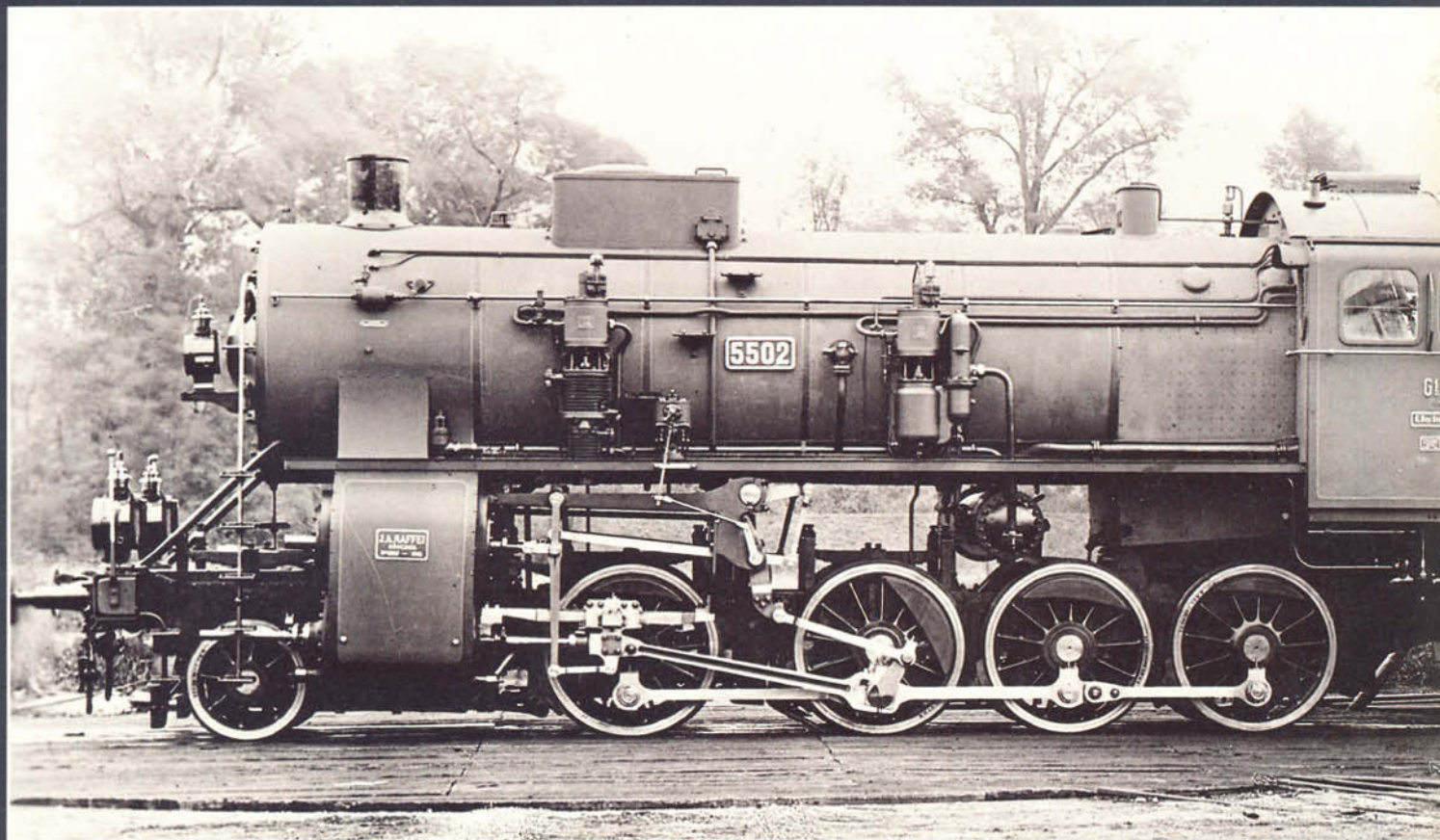
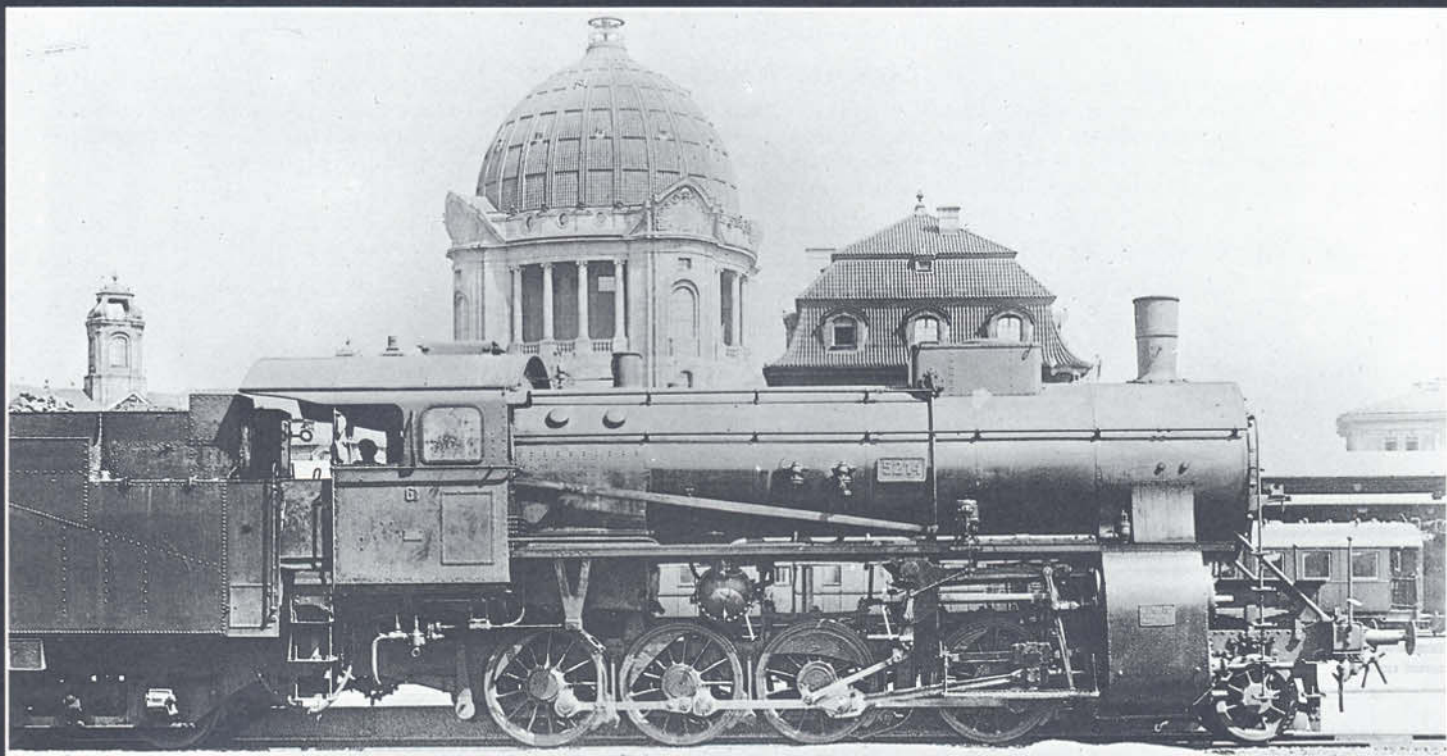


Bild 1: Verkaufsaufnahme der G 4/5 H mit der Bahnnummer 5502, die 1915 von Maffei geliefert wurde.



Bayern-Journal

Bild 2: Die G 4/5 H mit der Bahnnummer 5214 stammt aus einer Gruppe von 25 Maschinen, die der Chef der Feldeisenbahnen gegen Kriegsende für die MGD Warschau bestellt. Die Lokomotive wurde 1918 von Maffei geliefert und 1925 von der Deutschen Reichsbahn in 56 1104 umgezeichnet.





Die Gattung G 4/5 H, die bayerische Kriegslokomotive

Der Begeisterungstaumel, den der Befehl Kaiser Wilhelms II. zur allgemeinen Mobilmachung vom 1. August 1914 in ganz Deutschland auslöste, ist aus unserer heutigen Sicht nur noch schwer verständlich. Leicht nachzuvollziehen ist hingegen die gewichtige Rolle, die der Eisenbahn im Zusammenhang mit der Mobilmachung zufiel,

wenn man sich vergegenwärtigt, daß die motorisierte Konkurrenz der Landstraße damals noch in den Kinderschuhen steckte und das vorhandene Straßennetz nach heutigen Maßstäben diese Bezeichnung kaum verdiente.

Für militärische Nutzung war damals das deutsche Eisenbahnnetz in Liniengebiete

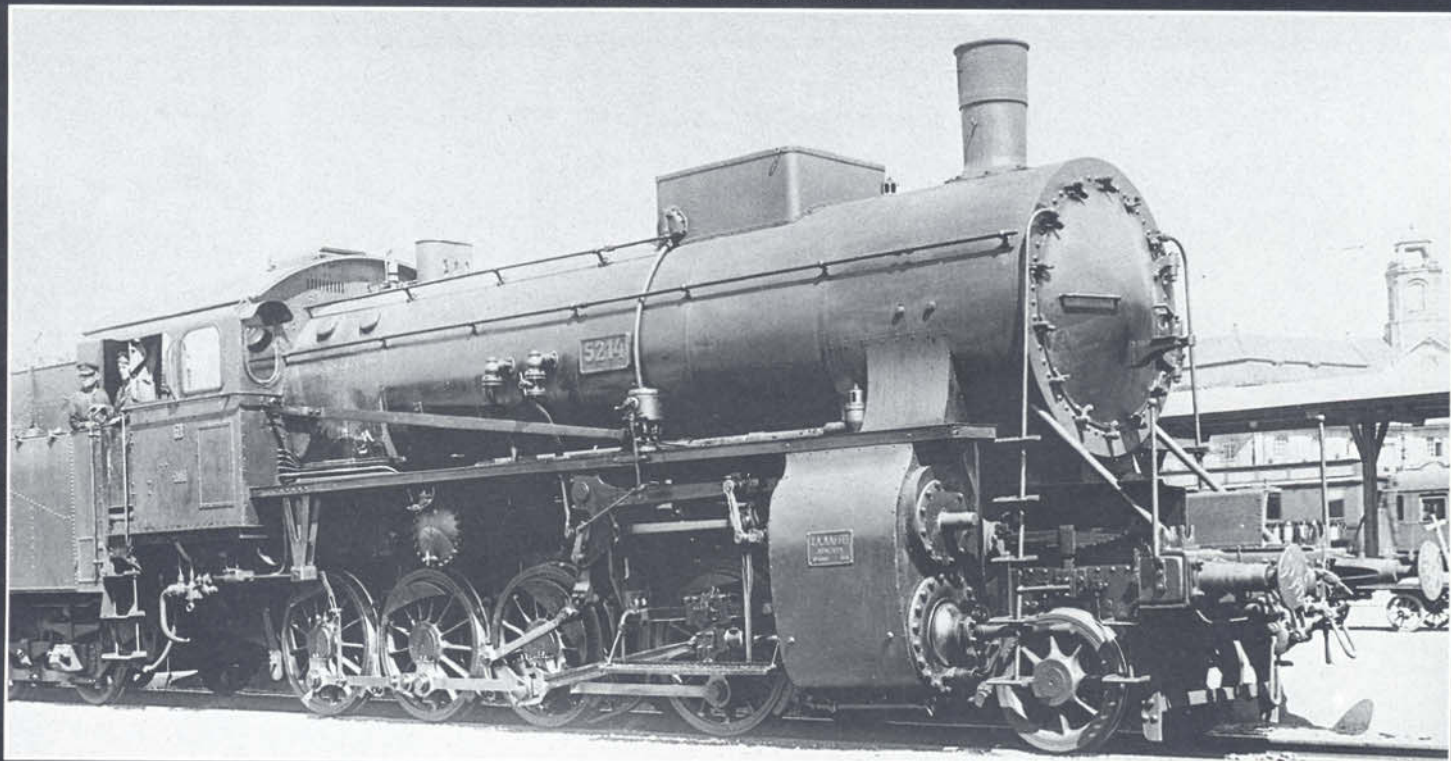
eingeteilt, in denen Linienkommandanturen die notwendige Koordinierung mit den Eisenbahnverwaltungen sicherzustellen hatten. In Bayern gab es zwei Linienkommandanturen, eine in München für den Bereich der Eisenbahndirektionen München, Augsburg und Teile von Regensburg und eine zweite in Nürnberg für den Bereich der dortigen Direktion, die Direktion Würzburg und den restlichen Teil der Direktion Regensburg. Die Mobilmachung hatte ab dem ersten Tag, dem 1. August 1914, die Einstellung des zivilen Güterverkehrs zur Folge, während der Personenverkehr noch nahezu unbeschränkt weiterlief, nicht zuletzt, um Hunderttausende von Reservisten zu ihren Einheiten zu bringen.

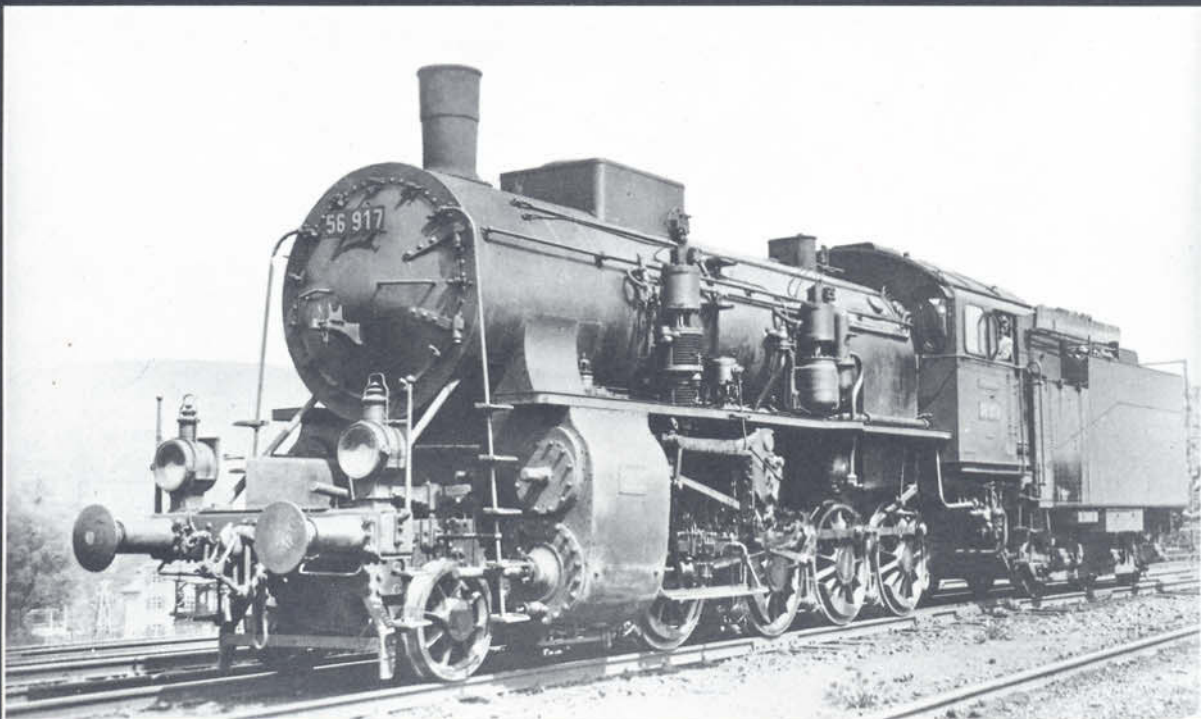
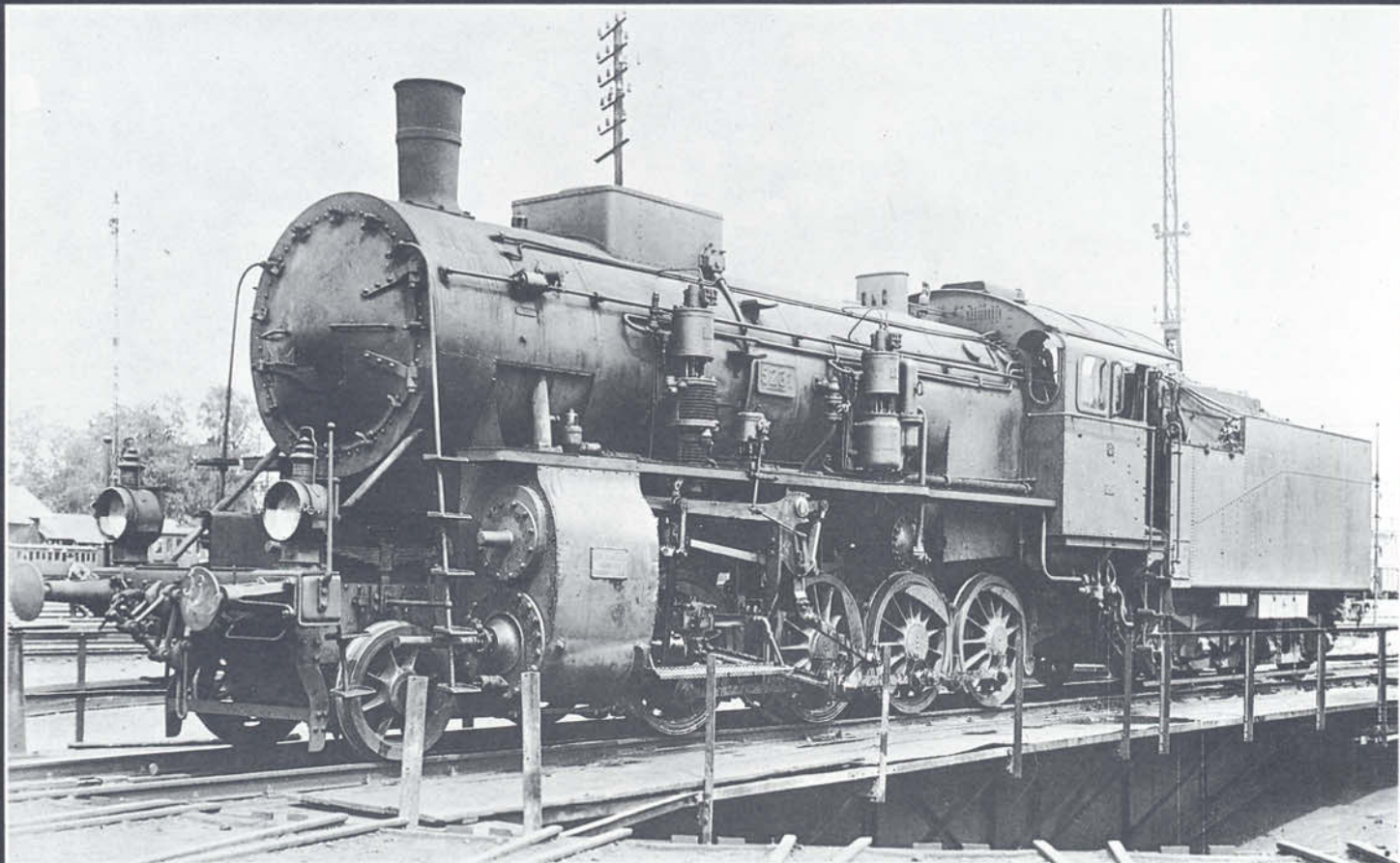
Erst am dritten Mobilmachungstag, dem 03.08.1914, trat der Militärfahrplan voll in Kraft. Seinen Höhepunkt erreichte er zwischen dem 4. und 6. August, als 2.070.000 Mann, 118.000 Pferde und 400.000 t Material in 20.800 Mobilmachungstransporten an die Front befördert wurden. Kleinste Einheit war der Militärzug von 110 Achsen und 600 t Zuggewicht, für den eine Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h auf Haupt- und 25 km/h auf Nebenbahnen vorgeschrieben war. Die drei bayerischen Armeekorps erreichten ihre Aufmarschgebiete über folgende Strecken: Das erste bayer. Armeekorps von München über Augsburg – Ulm – Untertürkheim – Karlsruhe – Appenweier – Straßburg – Zabern nach Saarburg. Das zweite bayer. Armeekorps fuhr von Würzburg über Osterburken – Heidelberg – Ludwigshafen – Zweibrücken und Saargemünd nach Benningen und das dritte traf sich, von München über Ingolstadt bzw. von Regensburg über Nürnberg kommend, in Ansbach und rollte gemeinsam weiter über Crailsheim – Heilbronn – Karlsruhe – Rastatt – Hagenau – Saargemünd nach Courcelles.

Auf diesen drei Aufmarschrouten rollten jeweils zwanzig Militärzüge pro Tag. Vom 10. bis 15. August wurde dann auch das I. bayer. Reservekorps gleichfalls nach Saargemünd in Marsch gesetzt.

Diese gewaltigen Transportleistungen muß-

Bild 3: Eine weitere Aufnahme der 5214, die aufgrund des am 3. März 1918 geschlossenen Friedensvertrages von Brest Litowsk nicht mehr, wie ursprünglich vorgesehen, bei der MGD Warschau zum Einsatz kam, sondern ab Werk von den Bayerischen Staatseisenbahnen übernommen wurde.





ten mit den alten C IV, den E I und den wenigen G 4/5 N gefahren werden, alles natürlich mit Vorspann. Kein Wunder, daß sich da alsbald die Forderung nach einer leistungsfähigen modernen Güterzuglokomotive erhob. Die Firma Maffei hatte bereits 1906/07 an die Gotthardbahn eine 1'D t4v-Vorspann- und Gemischtzuglokomotive geliefert und im Jahr darauf die ersten fünf 1'D t4v-Güterzuglokomotiven der Gattung VIII e für die Badische Staatsbahn gebaut. Beide Bahnverwaltungen hielten den Dampftrockner der Bauart Clench, mit dem Gölsdorf in Österreich gute Erfahrungen gemacht hatte, für ausreichend und zogen ihn dem Überhitzer der Bauart Schmidt vor. In Baden aller-

Bild 4 (oben): Auch die G 4/5 H mit der Betriebsnummer 5231 wurde eigentlich für die MGD Warschau bestellt. Bei der Deutschen Reichsbahn erhielt sie 1925 die Betriebsnummer 56 1121.

Bild 5 (Mitte, links): Die 56 805 führte bis 1925 die Bahnnummer 5156 und gehörte zur Gruppe von 10 Lokomotiven, die das Reichseisenbahnamt für die MGD Brüssel bei Maffei bestellte. Diese 10 Maschinen wurden zwischen September 1916 und Januar 1917 dem Betrieb übergeben.

◀ **Bild 6:** Im Jahre 1916 wurde die G 4/5 H mit der Betriebsnummer 5521 von Maffei geliefert (Fabrik-Nr. 4572) und 1925 von der DR in 56 917 umgezeichnet. Foto: H. Maey

Bild 9: Die beiden bayerischen Güterzuglokomotiven, vorne die 56 901 (eine G 4/5 H) und dahinter die 57 572 (eine G 5/5), wurden 1934 auf der Strecke Marktredwitz – Weiden im Tal der Waldnaab im Bild festgehalten. Foto: C. Bellingrodt



Bild 7: An der Pufferbohle der G 4/5 H mit der Bahnnummer 5229 steht seitlich das Datum 18.10.24 zu lesen. Die Lokomotive wurde 1919 von Maffei geliefert und 1925 in 56 1119 umgezeichnet.

dings zeigte sich letzterer so eindeutig überlegen, daß man bei den späteren Beschaffungen der Gattung VIII e hierzu überging. Nach diesen "Vorbildern" entwarf Maffei seine G 4/5 H, die für die Bayerischen Staatseisenbahnen, für die Militär-Generaldirektion Brüssel und für die MGD Warschau in insgesamt 230 Exemplaren gebaut wurde. Ihr hochliegender Kessel sorgte zusammen mit dem filigran wirkenden Barrenrahmen und den kleinen Treibrädern von nur 1300 mm Durchmesser für eine sehr gute äußere Erscheinung der Lokomotive. Die Hoch- und Niederdruckzylinder lagen in einer Ebene und trieben, im Gegensatz zu der badischen VIII e, anstelle der dritten die zweite Treibachse an. Dadurch wurden lange Treibstangen vermieden: die innere war nur

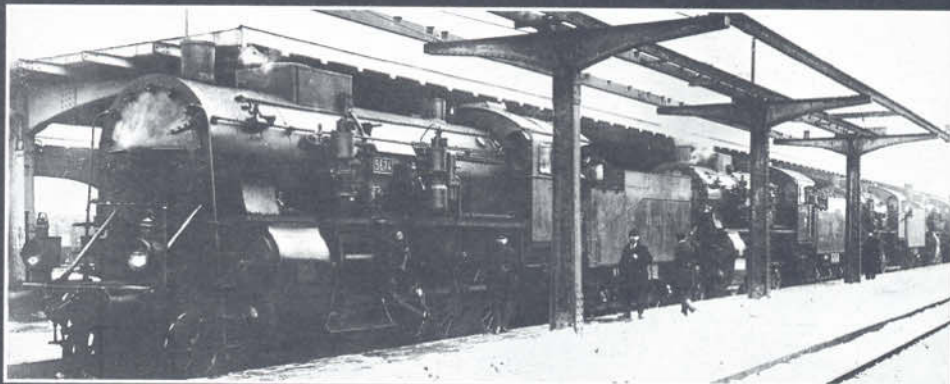
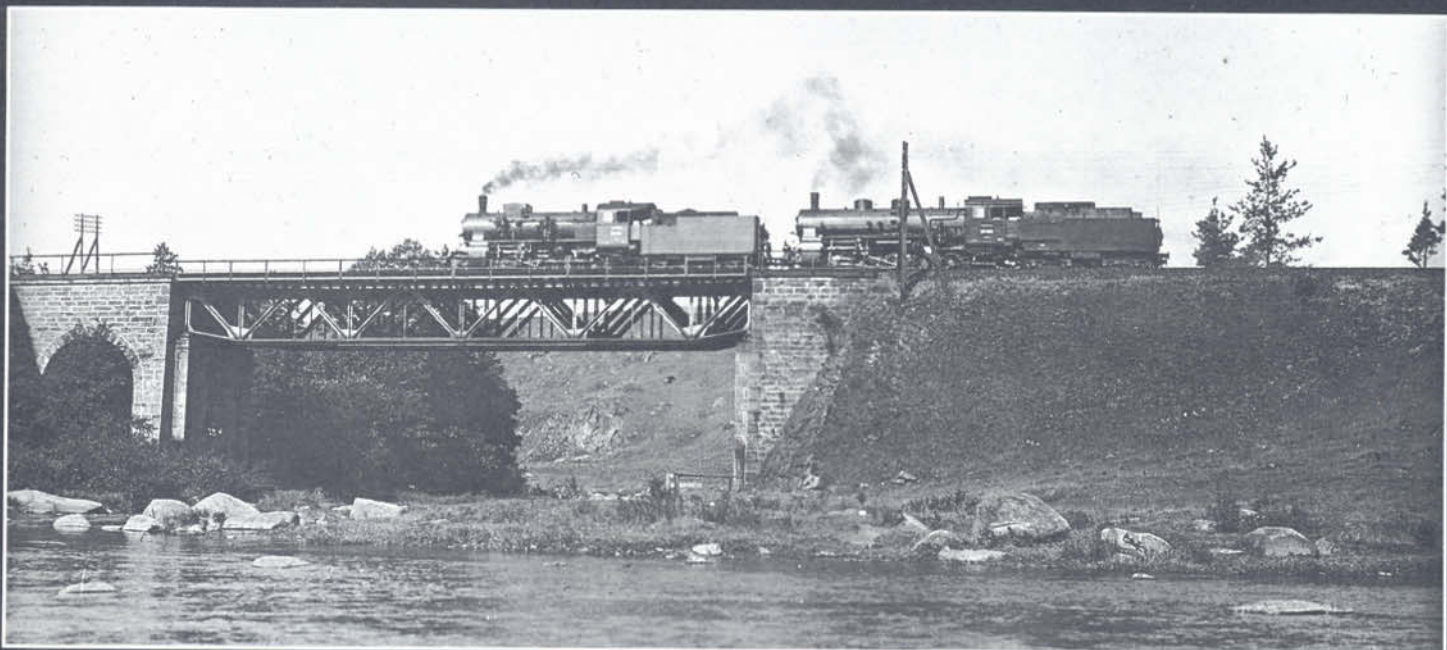


Bild 8: "Schwere deutsche Lokomotiven auf dem Weg zur Übergabestelle" heißt es auf der Postkarte, die als Vorlage für diese Abbildung diente. Auf dem Foto sind fünf Dampflokomotiven zu erkennen. An der Spitze des Lokzuges steht die G 4/5 H mit der Bahnnummer 5674, die 1919 an die französische Staatsbahn ETAT abgegeben werden mußte und dort die Betriebsnummer 140-949 erhielt. Foto: P. Hommel



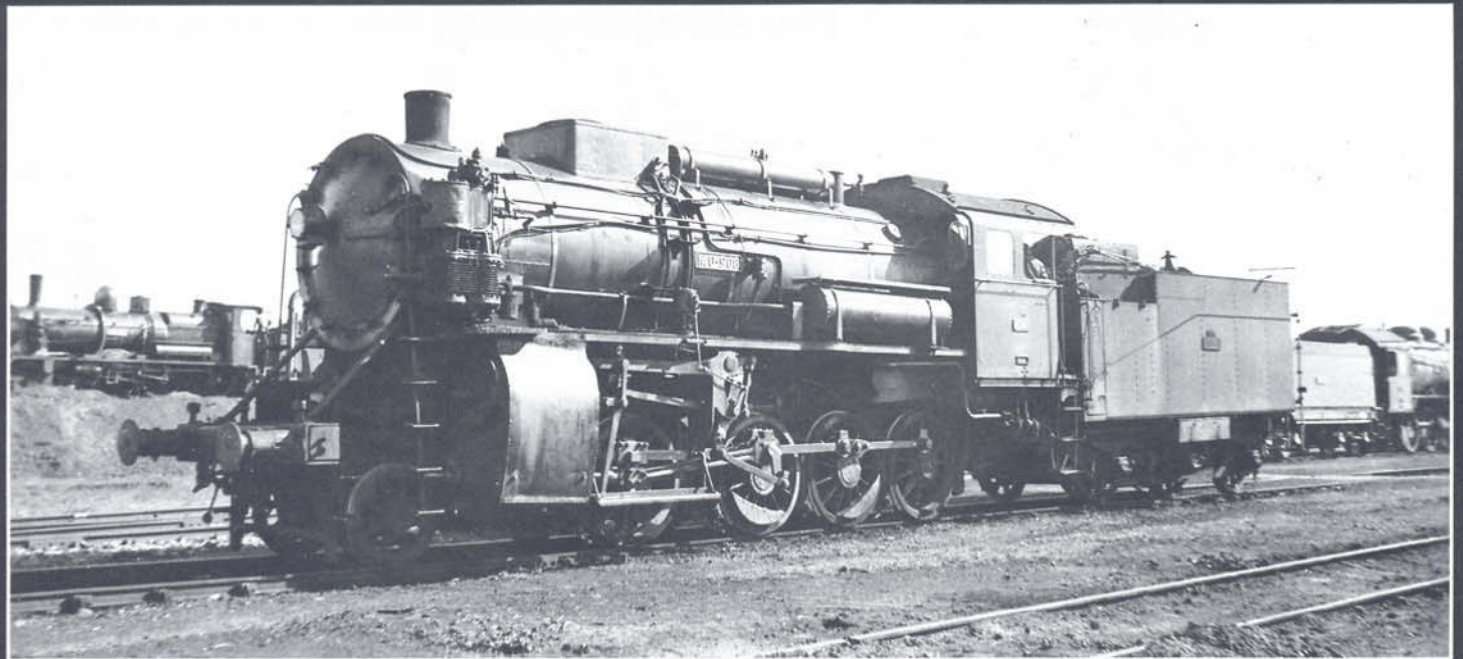


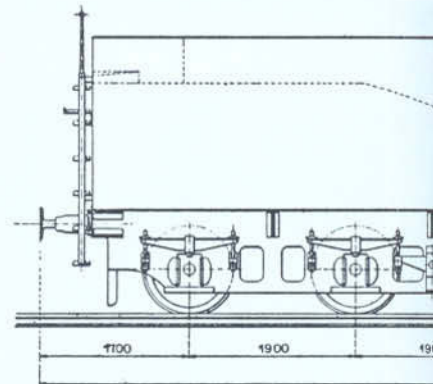
Bild 10 (oben): Der lange Güterzug macht der 56 1024 ganz schön zu schaffen (aufgenommen bei Forchheim an der Strecke Bamberg – Fürth).

Bild 11 (Mitte): Die G 4/5 H mit der Bahnnummer 5505 mußte 1919 an Frankreich abgegeben werden und erhielt bei der ETAT die Betriebsnummer 140-908. Die Aufnahme zeigt sie mit dieser Nummer am 19.04.1939 in La Rochelle. Wenig später wurde sie von der SNCF in 140 D 308 umgezeichnet. **Foto: H. G. Hesselink**

1960 mm, die äußere nur 1920 mm lang. Dafür mußte man natürlich eine stärkere Neigung der innen gelegenen Hochdruckzylinder in Kauf nehmen. Der Kessel der G 4/5 H hatte 16 atü Dampfdruck. Der Überhitzer war zunächst zu klein dimensioniert. Erst als man bei den späteren Lieferungen die Zahl der Überhitzereinheiten von 24 auf 32 erhöhte, konnte Überhitzer- und Verdampfungsheizfläche in ein vernünftiges Verhältnis gebracht werden. Der Zylinderdurchmesser betrug bei den Hochdruckzylindern 400 mm, bei den Niederdruckzylindern 620 mm. Abweichend von den meisten Vierzylinder-

Verbundlokomotiven hatten bei der G 4/5 H auch die beiden Zylinderpaare einen verschiedenen Kolbenhub; er betrug bei den Hochdruckzylindern 610 mm, bei den Niederdruckzylindern 640 mm.

Die vordere Laufachse war als Adamsachse ausgebildet; die letzte Treibachse hatte 20 mm Seitenspiel, so daß die G 4/5 H eine geführte Länge von 3200 mm aufwies. Zusammen mit ihrer badischen Schwester galt die G 4/5 H lange Zeit als die leistungsfähigste deutsche 1'D-Lokomotive. Ihr Leistungsprogramm sah in der Ebene 2000 t noch mit 50 km/h und 1100 t mit 65 km/h vor. Sie lag



Leistungstafel

km/std		15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75
Steigung		Wagengewicht in t												
0	1:∞								2000	1660	1370	1100		
1 ‰	1:1000								1490	1250	1050	895		
2 ‰	1:500							1400	1190	1000	860	725		
3 ‰	1:333					1580	1350	1150	985	850	725	610		
4 ‰	1:250			1510	1360	1140	990	845	725	610	520			
5 ‰	1:200			1320	1150	995	860	735	635	530	460			
6 ‰	1:166			1160	1000	875	750	650	550	475	400			
7 ‰	1:140			1010	895	775	675	580	495	420	365			
8 ‰	1:125			905	795	690	600	510	435	375	315			
10 ‰	1:100			750	650	565	490	420	365	305	265			
14 ‰	1:70			535	460	405	350	295	255	210				
20 ‰	1:50			365	310	270	225	185						
25 ‰	1:40			275	225	190								

Hauptabmessungen

		1. Lieferung	abweichende Abmessungen späterer Lieferungen	
Rostfläche	m ²	3,3		
Feuerbüchsen-Heizfläche	m ²	12,0		
Verdampfungsheizfläche	m ²	174,7	167,0	157,3
Überhitzerheizfläche	m ²	44,0	58,0	61,7
Kesseldruck	atü	16		
Zylinderdurchmesser	mm	400/620		
Kolbenhub	mm	610/640		
Treibraddurchmesser	mm	1300		
Laufabbruchmesser	mm	880		
Dienstgewicht	t	75,9	76,6	77,0
Reibungsgewicht	t	62,9	63,6	64,0
Fester Radstand	mm	3200		
Länge über Puffer mit Tender	mm	18250		
Vorräte des Tenders: Kohle	t	6,5		
Wasser	m ³	20,2		

damit nur knapp unter der vielgepriesenen G 12, die immerhin eine Treibachse mehr hatte.

Die erste Lieferung der G 4/5 H umfaßte 35 Maschinen mit den Betriebsnummern 5501 bis 5535, die Maffei (Fabriknummern 4552 bis 4586) zwischen dem 16.07.1915 und dem 31.08.1916 fertigstellte. Nur die ersten fünf-zehn Lokomotiven erhielten noch eine kupferne Feuerbüchse; alle übrigen mußten mit einer Stahlfeuerbüchse vorliebnehmen. Das zweite Auftragslos ging aus Kapazitätsgründen an die Firma Krauss & Co. Die 20 Maschinen mit den anschließenden Betriebsnummern 5536 bis 5555 wurden zwischen 1916 und 1918 ausgeliefert (Fabriknummern 7077 bis 7096). Schneller kam Maffei mit dem dritten Los von 40 Lokomotiven (Betriebsnummern 5556 bis 5595, Fabriknummern 4640 bis 4679) voran; sie wurden in zwei Gruppen zwischen dem 13. September und dem 15. November 1916 sowie vom 10. Februar und dem 1. September 1917 ausgeliefert. Dazwischen lag die Bestellung des Reichseisenbahnamts von zehn Maschinen für die Militär-Generaldirektion Brüssel, die in der Zeit vom 23.09.1916 bis 31.01.1917 übergeben wurden. Sie erhielten die Betriebsnummern 5151 bis 5160 (Fabriknummern 4774 bis 4783).

Wie gut sich die G 4/5 H bewährt hat, läßt sich u.a. daraus ersehen, daß Bayern auch in der zweiten Kriegshälfte nochmals eine Bestellung von insgesamt 100 Maschinen an Maffei vergab, die in zwei Gruppen zu 40 bzw. 60 Stück bis über das Kriegsende hinaus gebaut wurden. Die Lokomotiven mit den Betriebsnummern 5596 bis 5635 lieferte Maffei mit den Fabriknummern 4790 bis 4829 vom 08.09.1917 bis 26.03.1918 und die letzten 60 Lokomotiven für Bayern (Betriebsnummern 5636 bis 5695; Fabriknummern 4923 bis 4982) vom 10.04.1918 bis 31.03.1919. Trotz Auslieferung von Maschinen der preußischen Gattung G 12 in großen Stückzahlen, orderte der Chef der Feldeisenbahnen für die MGD Warschau zu dieser Zeit weitere 25 Lokomotiven der Gattung G 4/5 H. Sie erhielten zwar noch die Betriebsnummern 5211 bis 5235 (Fabriknummern 5006 bis 5030), kamen jedoch nach dem Friedensvertrag von Brest Litowsk vom 3. März 1918 im Osten nicht mehr zum Einsatz, sondern wurden von Bayern übernommen. Diese Besonderheit wird wohl auch der Grund dafür sein, daß die Deutsche Reichsbahn sie bei der Umzeichnung im Jahre 1925 als abgesetzte Gruppe 56 1101 bis 1125 behandelte. Ebenso erging es übrigens auch den für die MGD Brüssel beschafften 10 Lokomotiven: Die

5154 war in Belgien verblieben, die restlichen neun Maschinen wurden von der DR separat als 56 801 bis 809 eingereiht. Von den insgesamt 195 bayerischen G 4/5 H mußten 1919 an die französische Staatsbahn ETAT 48 Stück als 140.908 bis 955 und an Belgien 14 Stück abgeliefert werden, das 1920 die 5615 wieder an Bayern zurückgab und die restlichen 13 noch in den zwanziger Jahren abstellte. Die an die DR übergebenen 134 bayerischen G 4/5 H wurden 1925 in 56 901 bis 1034 umgezeichnet. Waren die 168 Lokomotiven der Baureihe 56⁸⁻¹¹ am 01.04.1933 noch fast vollzählig vorhanden, so wurden die damals nur zwischen 14 und 18 Jahre alten Maschinen auf Weisung aus Berlin innerhalb kürzester Zeit reihenweise auf den Lokfriedhof gefahren, um Platz für die bei der Deutschen Reichsbahn überzähligen G 10 und G 12 zu schaffen. Als Ergebnis blieben zum 15.05.1935 noch klägliche 24 Maschinen der bayerischen Gattung G 4/5 H übrig, aber auch die gingen bald den Weg allen alten Eisens. Im Gegensatz dazu hatte Frankreich im Jahre 1938 von den übernommenen 48 Maschinen noch 29 im Betrieb. Während des 2. Weltkrieges wurden sie nach der Besetzung Frankreichs wieder nach Deutschland gefahren und kamen bei der DT zum Einsatz.

-rab-

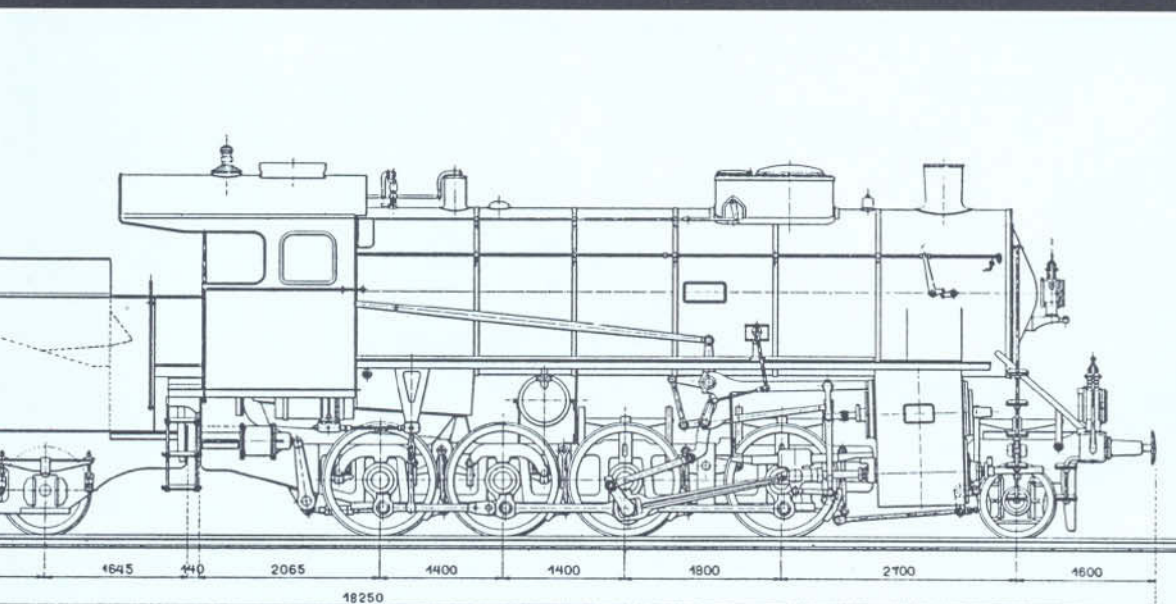


Bild 12: Skizze der bayerischen Gattung G 4/5 H im Maßstab 1:87.
Zeichnung: Maffei

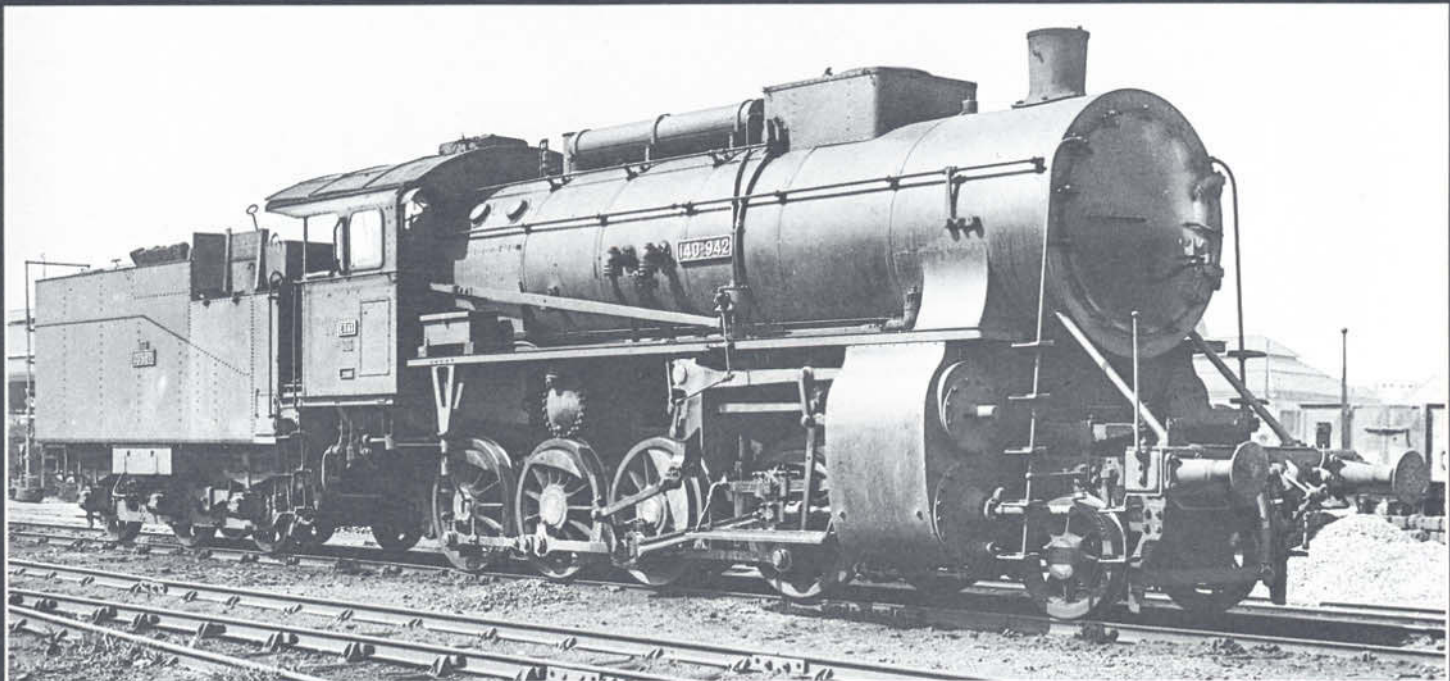
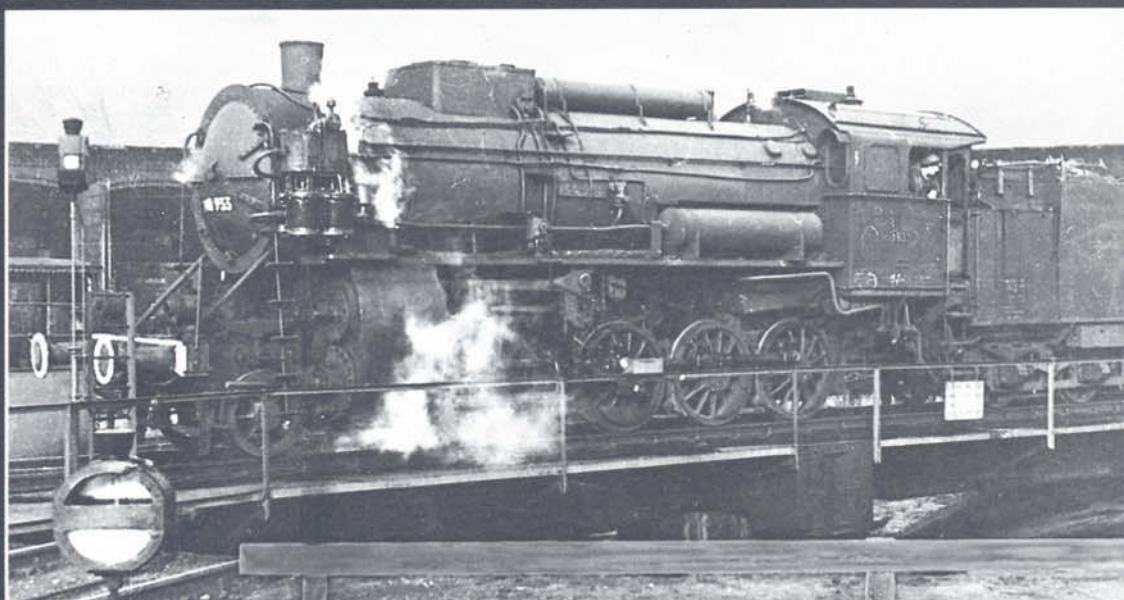


Bild 13: Diese Aufnahme zeigt die 140-942 der ETAT im Jahre 1931 in Nantes. In Dienst gestellt wurde die G 4/5 H im Jahre 1918 mit der Betriebsnummer 5665.



◀ **Bild 14:** Kurz nach Ende des 1. Weltkrieges, im Jahr 1919, mußten 48 bayer. G 4/5 H an Frankreich als Reparationsleistung abgegeben werden. Dieses Foto belegt den Einsatz von G 4/5 H der ETAT bei der DR während des 2. Weltkrieges, nach der Besetzung Frankreichs. Das bayerische Gleissperrsignal im Vordergrund links legt die Vermutung nahe, daß die 140-933 in einem Bahnbetriebswerk in Bayern aufgenommen wurde. Ihre bayerische Betriebsnummer lautete übrigens 5652.

Bild 15: Um 1935/36 entstand in einem französischen Bahnhof diese Aufnahme, die mehrere abgestellte Lokomotiven der bayerischen Gattung G 4/5 H zeigt. An vorderster Stelle steht die 140-950 der ETAT, die 1918 von Maffei gebaut worden war (Fabrik-Nr. 4962) und zunächst die bayerische Betriebsnummer 5675 erhalten hatte. Soweit nicht anders angegeben, entstammen die Fotos der Sammlung Dr. Scheingraber.





Bild 1: Der VT 33 208, ein Triebwagen nach dem "Essener Grundriß", wurde am 03.08.1957 in Mannheim aufgenommen.

Foto: J. Claus

Einheitstriebwagen der Deutschen Reichsbahn **Teil 4**

Die Triebwagen nach dem »Essener Grundriß«

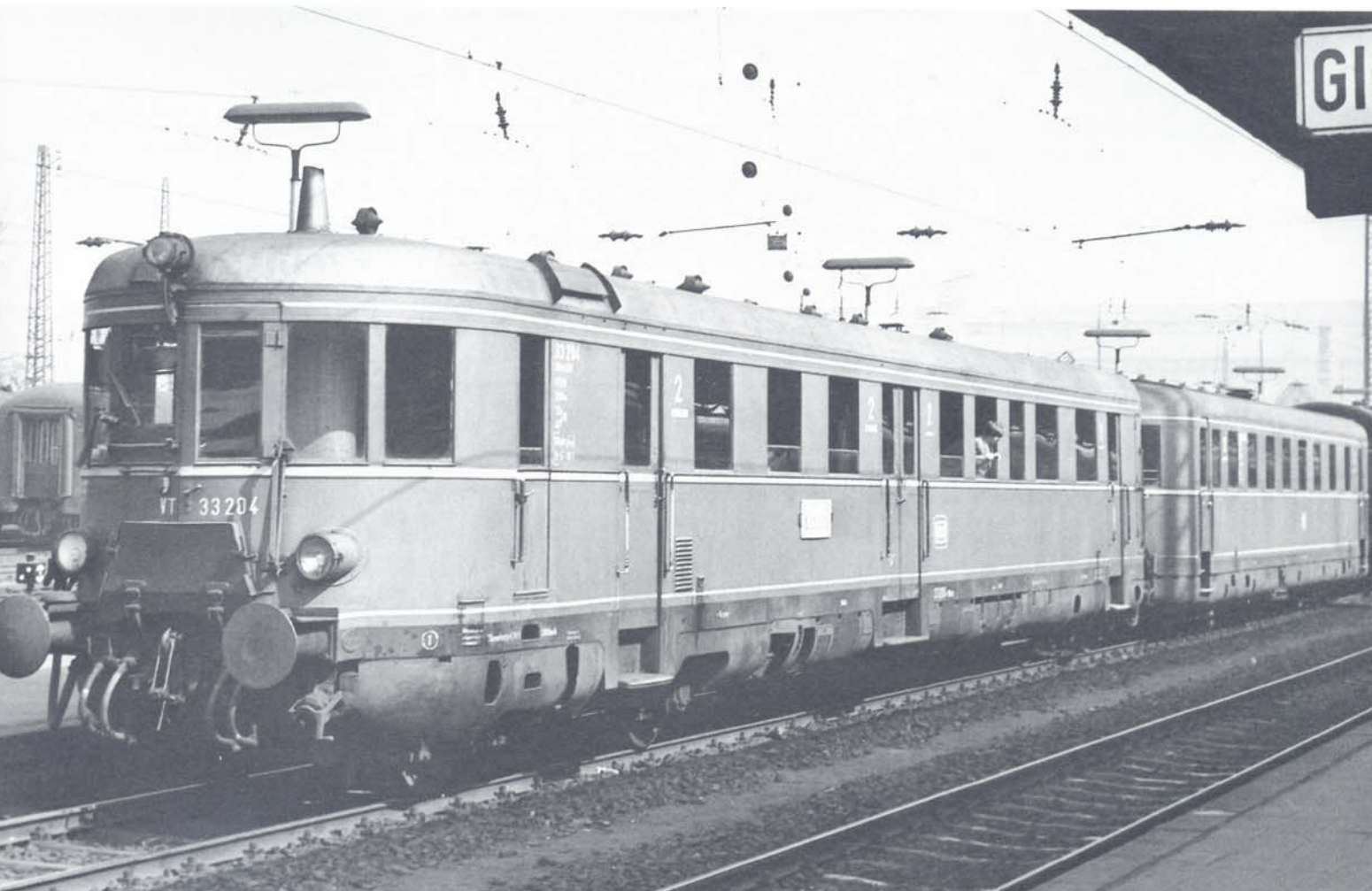
Nachdem zu Beginn der dreißiger Jahre einerseits leistungsfähige Dieselmotoren von Maybach und von M.A.N. zur Verfügung

standen, andererseits die Probleme der hydraulischen und elektrischen Kraftübertragung gelöst waren, beflügelte dies den Bau

größerer Triebwagen. Die Deutsche Reichsbahn hatte sich zum Ziel gesetzt, für den Eilzugverkehr auf Haupt- und Nebenbahnen

Bild 2: Der VT 33 204 steht mit dem Steuerwagen VS 145 086 als Personenzug 1710 am 04.04.1959 in Ludwigshafen zur Abfahrt bereit.

Foto: J. Claus



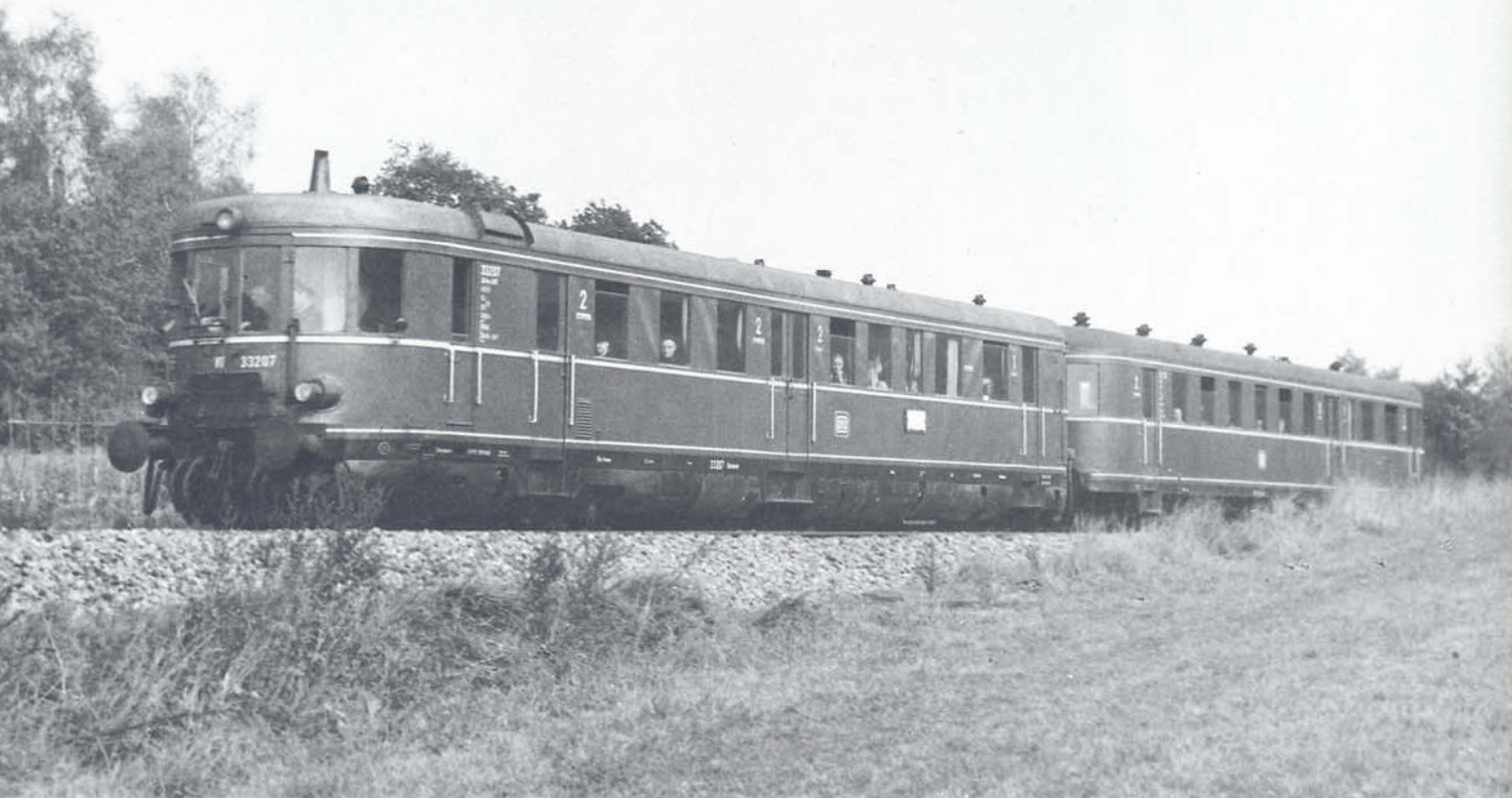


Bild 3: Bei Fulda ist der VT 33 207 mit dem VS 145 113 als Personenzug 1844 unterwegs (24.09.1959).

Foto: J. Claus

neue Triebwagen einer Einheitsbauart zu beschaffen.

Entwickelt wurden zunächst zwei Typen vierachsiger Fahrzeuge: ein Triebwagen mit Endestiegen und eine Variante mit zusätzlichem Mitteleinstieg. Die erstere Bauart nach dem Eilzugwagen-Grundriß wurde bereits in den Ausgaben 2/1987 und 3/1987 des Eisenbahn-Journals behandelt und in zwei Typenskizzen vorgestellt. Die andere Spielart mit dem "Essener Grundriß" soll nun Gegenstand der nachfolgenden Betrachtungen sein.

Diese Fahrzeuge waren in erster Linie für den Eilzugverkehr im Nahbereich, vor allem im Ruhrgebiet vorgesehen. Die Mitteleinstiege mit den Doppelschiebetüren sollten einen schnelleren Fahrgastwechsel gewährleisten und damit eine raschere Abfertigung der Züge ermöglichen. Die "Essener" unterschieden sich außerdem noch durch die halbkreisförmig ausgeführten Kopfenden,

in denen sich ebenfalls Türen und Übergangsbleche befanden, die aber dem Bahnpersonal vorbehalten waren.

Zur Ausführung gelangten die Triebwagen nach den Zeichnungen 20 256 und 20 802 der M.A.N. sowie der Zeichnung SA P/184 der DÜWAG. Die von der M.A.N. gefertigten Fahrzeuge nach Blatt 20 256 erhielten die Nummern 137 031 bis 035. Das Einzelstück nach der Zeichnung 20 802, der 137 074, unterschied sich durch eine geänderte Ausführung der Griffstangen an den Einstiegen und durch den asymmetrisch angeordneten Drehzapfen des Motordrehgestells. Die Innenausstattung war bei allen 6 Fahrzeugen identisch. An beide Führerstände schlossen sich die Endestiege mit den Einzelschiebetüren an. Zwischen dem vorderen Endestieg und dem Mitteleinstieg befand sich ein Fahrgastraum der 3. Klasse mit 30 Sitzplätzen der Sitzteilung 3 + 2. In der anderen Fahrzeughälfte waren zwei Fahrgasträume.

In der Mitte lag das Abteil 3. Klasse mit 15 Plätzen, der Toilette und dem gegenüberliegenden Heizofen. Zwischen der Trennwand und dem hinteren Endestieg war der Bereich der 2. Klasse mit 16 Polstersitzen der Sitzteilung 3 + 1 untergebracht.

Im vorderen Führerraum, zugleich Maschinenraum, war ein Klappsitz vorhanden. Zwei weitere Klappsitze hatte der hintere Führerraum erhalten, der zugleich auch noch als Gepäckraum diente.

Dieselben Hauptabmessungen, Tür- und Fensterausführungen sowie die gleiche Platzzahl in derselben Sitzteilung hatten die von der DÜWAG gebauten Fahrzeuge 137 080 bis 093. Diese Fahrzeuge verfügten aber nur über zwei Klappsitze, die im hinteren Führerraum angeordnet waren.

Von den insgesamt 20 Triebwagen nach dem "Essener Grundriß" verblieben der Deutschen Bundesbahn nur 7 Exemplare. Darunter befand sich als einziger M.A.N.-

Bild 4: Typenskizze eines Einheitstriebwagens der Deutschen Reichsbahn mit "Essener Grundriß" nach der Zeichnung Sa P/184 der DÜWAG, dargestellt im Maßstab 1:160. Die Triebwagen dieser Bauart trugen die Betriebsnummern 137 080 bis 093. Zeichnung: H. Obermayer

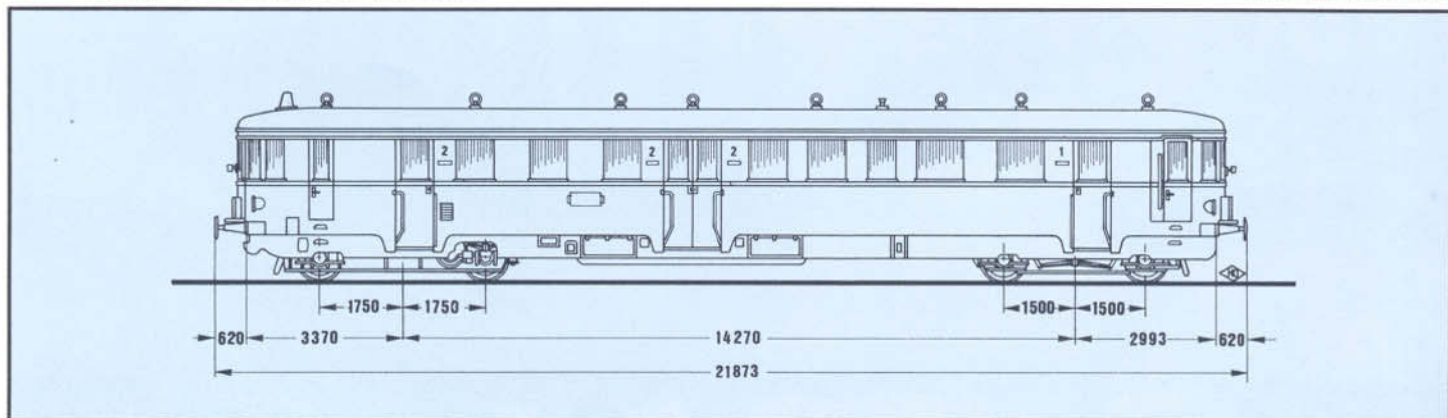




Bild 5: Der einzige Einheittriebwagen nach dem "Essener Grundriß" aus der Fertigung von M.A.N., der zur DB gelangte, war der VT 32 002. Der bis 1947 als 137 074 bezeichnete Triebwagen verläßt mit dem VS 145 262 als Personenzug 3070 soeben den Bahnhof Nonnenhorn (15.09.1963).

Foto: U. Montfort

Bild 6: Diese Aufnahme des VT 33 205 als Personenzug 1844 entstand am 21.04.1959 in Bebra.

Foto: J. Claus

Bild 7 (unten rechts): Das Zugpaar Dt 49/50 Dortmund – Köln – Frankfurt (Main) war nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges die erste Schnelltriebwagenverbindung in Deutschland. An der Spitze des aus zwei Trieb- und einem Steuerwagen gebildeten Zuges läuft ein Einheitstriebwagen nach dem "Essener Grundriß" (aufgenommen 1949).

Foto: H. Säuberlich

Triebwagen der 137 074, der zunächst die Betriebsnummer VT 39 000 trug und danach als VT 32 002 bezeichnet war.

Die Triebwagen VT 33 204, 208 und 212 behielten bei der Deutschen Bundesbahn die ursprünglich festgelegte Zahl und Anordnung der Sitzplätze, fuhren ab Beginn der fünfziger Jahre aber als Fahrzeuge 1./2. Klasse.

Eine Änderung der Innenausstattung wurde dagegen bei den Triebwagen VT 33 205 und 207 vorgenommen. Der VT 33 205 verfügte nach dem Umbau über 36 Polstersitze der Teilung 2 + 2 und über einen Einzelsitz neben der Toilette im Bereich der 2. Klasse. In der 1. Klasse waren 15 Plätze in der Teilung 2 + 2 vorhanden. Etwas komfortabler war die 1. Klasse im VT 33 207 mit 12 Sitzplätzen der Teilung 2 + 1. Ein weiteres Fahrzeug, das nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges in den Bestand der DB gelangte, war der 137 089.

Als VT 33 211 diente er jedoch der französischen Besatzungsmacht als Dienstfahrzeug. Für diesen Einsatz war die gesamte Inneneinrichtung geändert worden. Bei dem Umbau verlor der Triebwagen die Mitteleinstiege.

Eine Bildfolge und eine Typenskizze zeigen die Bauart der DÜWAG-Triebwagen. Ein Foto des VT 32 002, des einzigen Fahrzeugs der M.A.N., das übrig geblieben war, zeigt Bild 5. Ein weiteres Foto dieses Triebwagens erschien bereits im Eisenbahn-Journal 2/1987 (Seite 19, Bild 8). HO

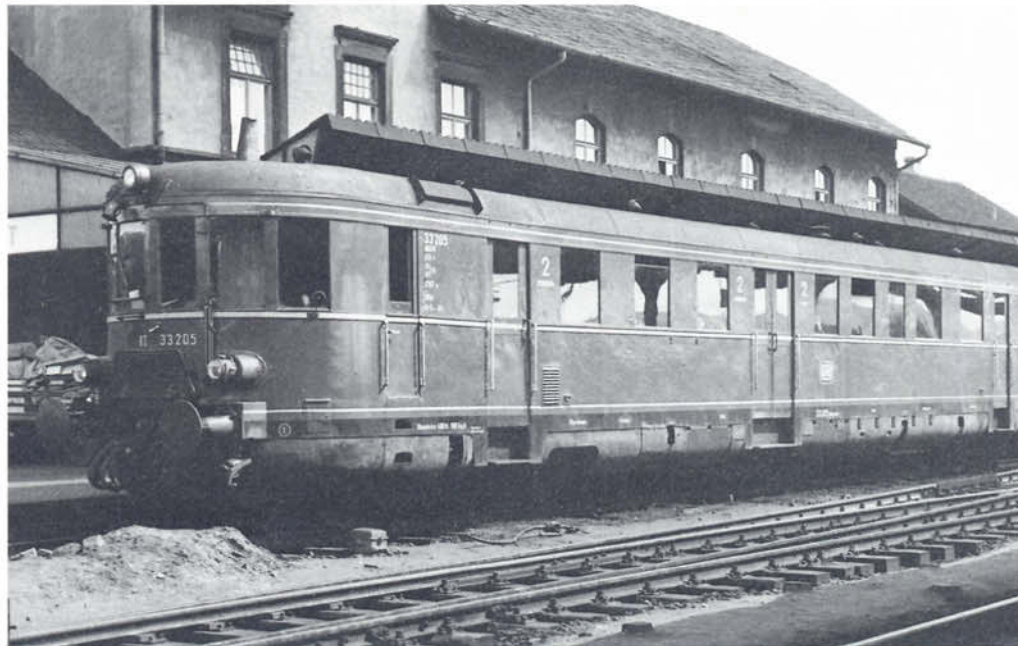




Bild 1: Am 19.05.1987 trafen die drei für die "Chiemgau-Bahn" umgebauten Schienenbusse (798 652, 798 653 und 998 896), aus dem AW Kassel kommend, in ihrem Heimat-Bw Rosenheim ein. Von der Blockstelle Hilperting, die die drei Fahrzeuge soeben passieren, sind es nur noch wenige Kilometer bis nach Rosenheim. **Foto: K. Wagner**

Die Schienenbusse der Chiemgau-Bahn

In den letzten Jahren wird es für die Deutsche Bundesbahn immer schwerer, auf den Nebenbahnen außerhalb der Ballungsgebiete im Personenverkehr einen vernünftigen Kostendeckungsgrad zu erreichen. Es war deshalb bis vor kurzem eigentlich nur eine Frage der Zeit, bis schließlich auch die letzte dieser Strecken für den Personenverkehr stillgelegt werden und den Fahrgästen statt dessen nur noch der Bahnbus zur Verfügung stehen würde. Kein Wunder also, daß auch die Zukunft des Personenverkehrs auf der Strecke Prien – Aschau (Chiemgau) nicht gerade rosig aussah. Wegen rückläufiger Fahrgastzahlen und anstehenden Investitionen an der Bahnlinie (eine Brücke bei Prien war sanierungsbedürftig) war am 18.10.1982

für die Nebenbahn nach Aschau ein "Verfahren zur Angebotsumstellung gemäß § 44 Bundesbahngesetz" eingeleitet worden. Im März 1986 wendete sich jedoch überraschend das Blatt zugunsten der Bahnlinie. Der DB gelang es, mit dem Freistaat Bayern eine Rahmenvereinbarung über die künftige Gestaltung des ÖPNV (Öffentlicher Personen-Nahverkehr) abzuschließen, die eine befriedigende Versorgung der Bevölkerung Bayerns, insbesondere des ÖPNV mittel- und langfristig gewährleisten soll. Für die Strecke Prien – Aschau sah die Rahmenvereinbarung eine besondere Untersuchung über ihre zukünftige Rolle im ÖPNV vor. Die DB erhielt den Auftrag, eine "bedarfsgerech-

te Angebotsgestaltung" zu planen. In einer gesonderten Vereinbarung erklärte sich der Freistaat bereit, sich an den Investitionen für dringend benötigte Reparaturen zu beteiligen.

Nachdem der Personenverkehr auf der Bahnlinie nach Aschau somit bis auf weiteres sichergestellt werden konnte, klärte man die Frage, mit welchen Fahrzeugen dieser Verkehr am wirtschaftlichsten abgewickelt werden kann. In die engere Wahl kamen Dieseltriebwagen der Baureihen 627 (rund 65 Sitzplätze), 628 (rund 130 Sitzplätze) und 798 mit Steuerwagen (rund 90 Sitzplätze). Die Entscheidung fiel zugunsten der zweiteiligen Schienenbusgarnitur der Baureihe 798 und einem Steuerwagen 998. Bei den Triebwagen der Baureihe 627 wäre zu Spitzenzeiten das Platzangebot zu gering gewesen, die hohe Zahl der Sitzplätze der Triebwagen der Baureihe 628 hingegen wäre nur selten ausgelastet worden und hätte daher unwirtschaftliche Leerkapazitäten zur Folge gehabt.

Um das Betriebsergebnis auf der Bahnlinie nachhaltig zu verbessern, wurde die "Chiemgau-Bahn" für die Fahrgäste attraktiver gestaltet (u.a. kürzere Fahrzeiten, mehr Komfort), wobei man sich durch höheres Fahrgastaufkommen höhere Einnahmen versprach. Gleichzeitig wollte die DB durch Umstellung auf Einmannbetrieb eine Reduzierung der Personalkosten erreichen. Um dieses Vorhaben in die Tat umsetzen zu können, war ein Umbau der für diese Bahnlinie vorgesehenen Schienenbusse erforderlich. Ausgewählt wurden dafür die Triebwagen 798 652 und 798 653 (einer davon dient jeweils als Reserve bei Fahrzeugausfall) sowie der Steuerwagen 998 896. Die Fahrzeuge wurden im AW Kassel auf Einmannbetrieb umgebaut (Außenspiegel, Zahlstisch beim Fahrer etc.), die vorhandenen Sitzplät-

Bild 2: Am 798 653 und am 998 896 wurde im Bw Rosenheim auf beiden Seiten der Schriftzug "Chiemgau-Bahn" angebracht, während der 798 652 als Reservefahrzeug für die Chiemgau-Bahn keinen Schriftzug erhielt (aufgenommen im Bw Rosenheim am 29.05.1987). **Foto: A. Ritz**





Bild 3: Am 30. Mai 1987, einen Tag vor Fahrplanwechsel, wurde die Eröffnung der neuen "Chiemgau-Bahn" gefeiert. Bei den Pendelfahrten zwischen Prien und Aschau waren die drei Fahrzeuge oft bis auf den letzten Platz ausgelastet.
Foto: A. Ritz

Bild 4: Die wichtigsten Änderungen an den Schienenbussen der "Chiemgau-Bahn" (zusammengestellt nach dem Pflichtenheft der Deutschen Bundesbahn). Die rechte Skizze zeigt die Umbauten am Steuerwagen, die linke die an den beiden Triebwagen.
Zeichnung: Gerald Voigt

ze mit Textilbezügen in freundlichen, ansprechenden Farben bezogen, zum leichteren Ein- und Aussteigen erhielten sie eine Türschließeautomatik, in den Triebwagen wurde ein Abstellplatz für Gepäck, Fahrräder und Kinderwagen eingerichtet, Trieb- und Steuerwagen rüstete man mit einer Lautsprecherinformation in den Fahrgasträumen aus und lackierte sie in den neuen DB-Farben für den Nahverkehr (lichtgrau und türkis mit Begleitstreifen in helltürkis). Zur Verkürzung der Fahrzeit wurden alle Unterwegshaltepunkte in Bedarfshaltepunkte umgewandelt; – die Fahrgäste können im Fahrgastraum einen Haltewunsch durch Knopfdruck dem Triebwagenführer mitteilen. Weitere Details der baulichen Veränderungen können den beiden Grundrißskizzen entnommen werden.

Am 30. Mai 1987 fand die feierliche Eröffnung der neuen Chiemgau-Bahn statt. Neben Pendelfahrten zwischen Prien und Aschau mit den umgebauten Fahrzeugen wurde der örtlichen Bevölkerung ein attraktives Rahmenprogramm geboten, das gegen 23 Uhr mit einem Brillant-Feuerwerk in Aschau endete. Es bleibt zu wünschen und zu hoffen, daß Bevölkerung und Urlaubsgäste verstärkt von den Vorzügen der "Chiemgau-Bahn" Gebrauch machen, damit sie auch über das Jahr 1995 hinaus – denn nur bis dahin ist der Fortbestand der Schienenstrecke zunächst sichergestellt – zwischen Prien und Aschau verkehren wird.

A. Ritz

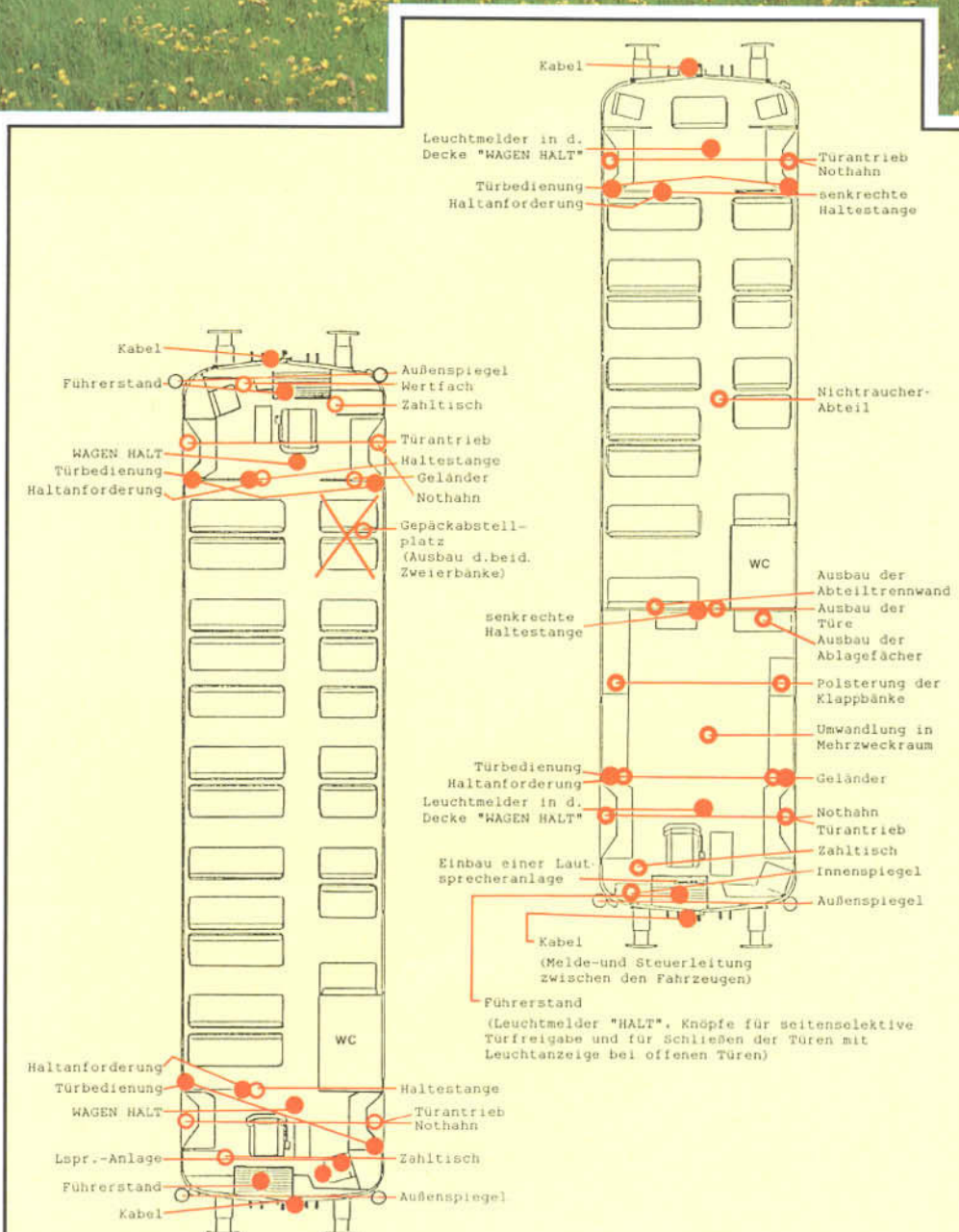




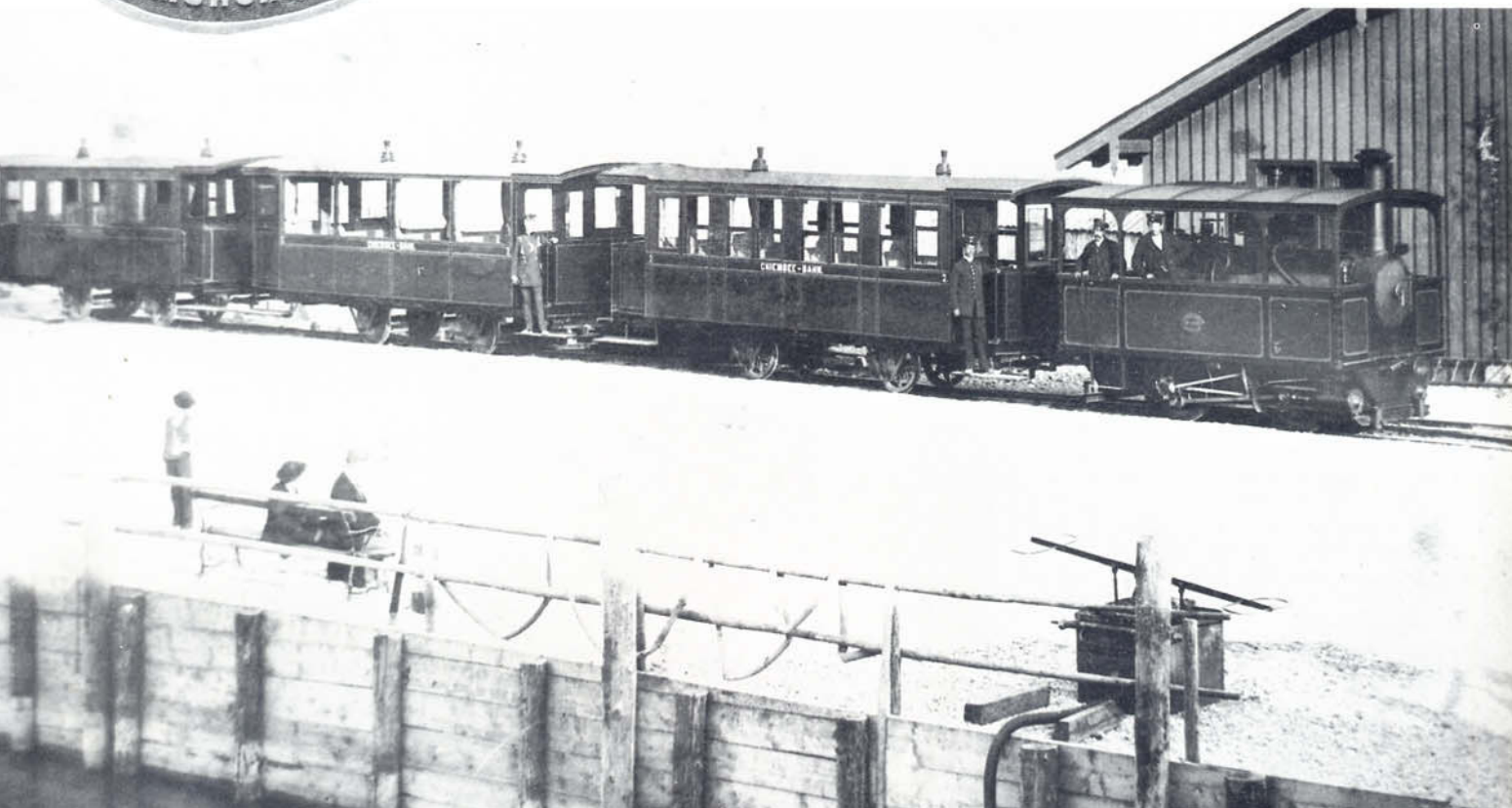
Bild 1: Sommer am Chiemsee: Saftig grünes Laub und Gras, strahlender Himmel, weiß die Schiffe auf dem blauen See, und als besonderes Kleinod – die Chiemseebahn!
Foto-Berger (Prien)



Chiemseebahn 100 Jahre alt

Die Chiemseebahn ist eine öffentliche, nicht bundeseigene Schmalspurbahn zwi-

schen dem Bf. Prien der DB und dem Hafen Stock der Chiemsee-Schiffahrt. Sie wickelt



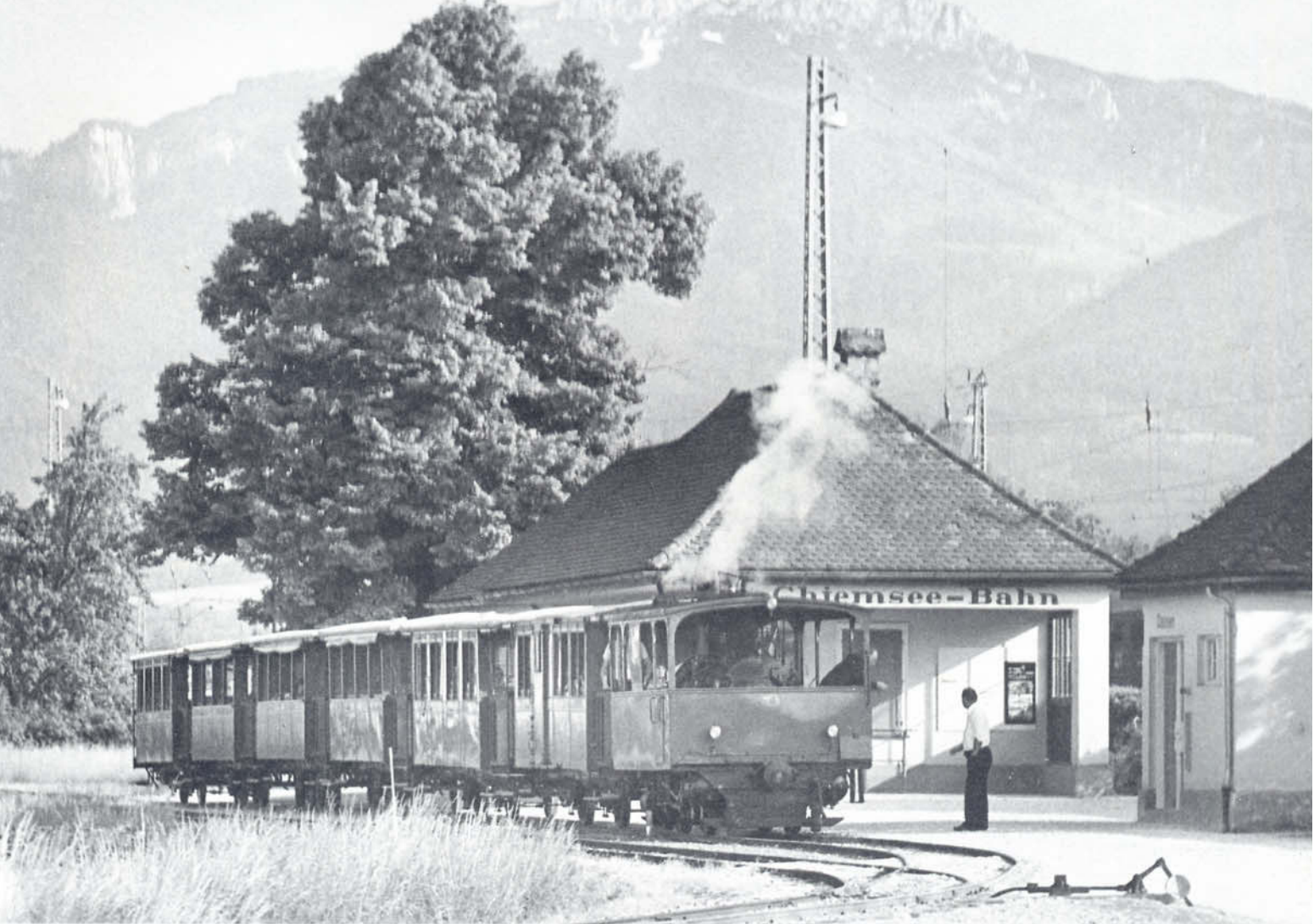


Bild 3: Der Zug der Chiemseebahn steht abfahrtsbereit im Bahnhof Prien, dessen Stationsgebäude und auch das Toiletten-Häuschen sowie die Wasserstation für die Lok hier zu sehen sind. Den malerischen Hintergrund bildet die Kampenwand. Aufnahme datum 1977.
Foto-Berger, Sammlung Dr. Hufnagel

ihren Verkehr in überwiegendem Maße mit Dampftraktion ab und stellt insofern ein Unikat in Deutschland dar. Am 10. Juli 1987 feiert sie ihren 100. Geburtstag und dies in voller Rüstigkeit und sprühender Aktivität. König Ludwig II. von Bayern ließ ab 1878 auf der Herreninsel im Chiemsee sein wohl großartigstes, aber auch kostspieligstes Schloß – Herrenchiemsee – erbauen. Menschenscheu, wie der Monarch damals bereits war, fuhr er bei seinen Besuchen der Baustelle meist nachts mit seinem Hofzug aber nicht etwa bis Prien, sondern ließ ca. 5 km vorher bei der dort später entstandenen Station Rimsting, sozusagen mitten im Wald halten, stieg in Kutsche oder Schlitten um, die ihn nach Urfahrn brachten, und von dort wurde er in einem Dampfboot zur Insel gefahren. In der Folge errichtete man dann in Rimsting einen "Wartsaal-Pavillon" für den König. Dieser Pavillon wurde später wieder abgerissen und am Bf. Prien neu aufgebaut, wo er heute noch steht. Schon kurz nach dem Tode Ludwigs II. im Jahre 1886 gab sein Nachfolger, Prinzregent Luitpold, den fertigen Teil des Schlosses zum allgemeinen Besuch frei. Dies führte zu einem enormen Besucherandrang, den die Stellwagen zwischen Prien und Stock nicht mehr bewältigen konnten und gab den Anlaß zum

Bau einer Bahn, eben der "Chiemseebahn". Somit kann kurioserweise König Ludwig II., der den Bahnbau gewiß nie zugelassen hätte, indirekt als ihr Initiator betrachtet werden.

Der Bau der Trasse begann am 15.05.1887 durch die im Besitze von G. v. Krauss befindliche Lokalbahn-A.G. und wurde in einer Re-

kordzeit von 70 Tagen fertiggestellt. Das bereits 1886 bestellte rollende Material kam rechtzeitig, und auch die notwendigen Hochbauten gelangten termingerecht zur Ausführung, obwohl namentlich Grundstückseigentümer und Stellwagenunternehmer erhebliche Widerstände bereitet hatten. Die feierliche Eröffnung der Bahn fand am 10.07.1887

Bild 4: Die Dampflokomotive der Chiemseebahn beim Umsetzen in Prien mit Lokführer Fischer, etwa um das Jahr 1930.
Foto: E. Schörner, Sammlung Dr. Hufnagel

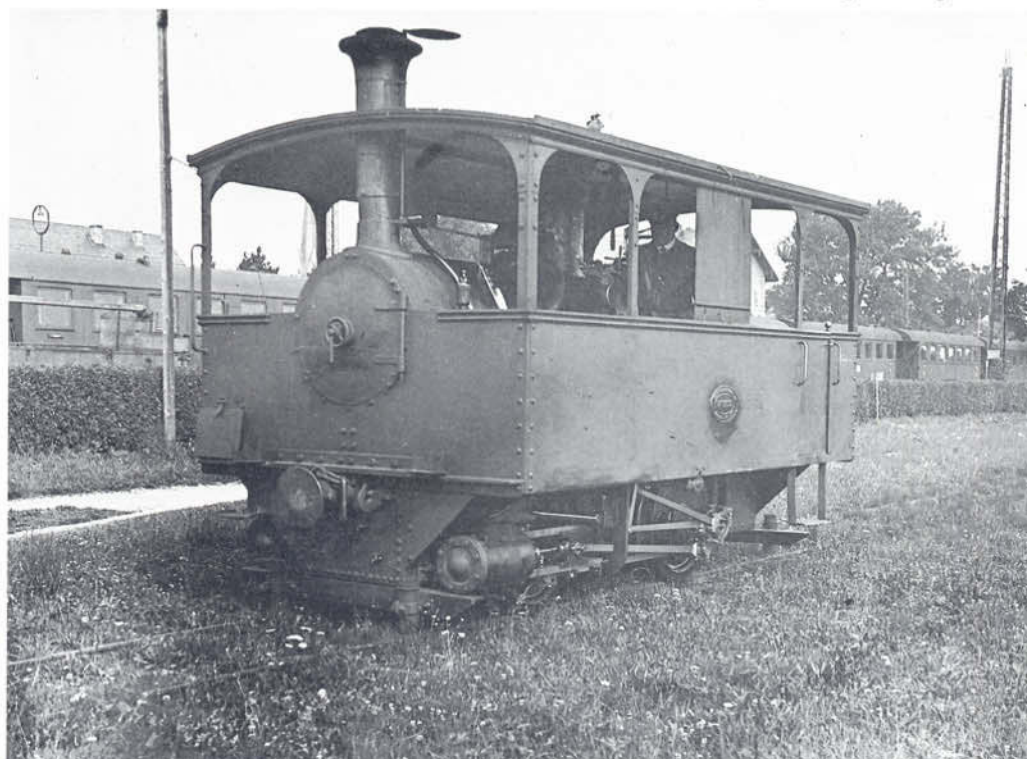


Bild 2: Ein Chiemseebahnzug in Stock im Jahre 1887. Die Garnitur lief noch ohne den kombinierten Personen-Gepäckwagen. Im Vordergrund rechts ist die handbetriebene Wasserpumpe zu erkennen, die zur Wasserversorgung der Dampflok diente. Foto: Sammlung Dr. Hufnagel



Bild 5: Die Chiemseebahn hat am 12.06.1976 gerade ihren Zug von Prien zum Hafen Stock gebracht und setzt jetzt um. Rechts die Lokremise.
Foto: A. Ritz



Bild 6: Lok- und Wagenremise der Chiemseebahn in Stock.
Foto: Dr. Hufnagel



Bild 8: Die Chiemseebahn "auf freier Strecke"; aufgenommen am 12.06.1976. Bald wird Prien und Stock baulich zusammengewachsen sein, so daß die Bahn zur Stadtbahn avancieren kann.
Foto: A. Ritz



Bild 9: Das Dampfschiff "Ludwig Feßler", Prunkstück der Chiemseeflotte, wurde 1973 auf Diesetriebetrieb umgebaut. Der Schaufelradantrieb blieb unverändert.
Foto: Dr. Hufnagel

Bild 11: Die KHD-Diesellokomotive der Chiemseebahn wurde äußerlich ganz der Dampflok angeglichen. Sie stellt keinen Ersatz, sondern nur Ergänzung für sie dar.
Foto: Dr. Hufnagel





Bild 7: Abfahrt im Stocker Halenbahnhof mit weit geöffnetem Regler.

Foto: J. Dümcke



Bild 12: Ein Personenwagen (Bi) der Chiemseebahn. Anlässlich der bevorstehenden Gratulationscour zum Hundertjährigen in diesem Frühjahr wurde er gerade schön gewaschen und frisieret.

Foto: Dr. Hufnagel

Bild 10: Die Chiemseebahn überquert am 13.09.1977 die Seestraße in Stock vor dem Hotel Feldhütter. Der Dampfverbrauch ist ab hier bis kurz vor Prien beträchtlich, und der Lokführer in seiner gleichzeitigen Funktion als Heizer hat alle Hände voll zu tun.

Foto: A. Ritz

Bild 13: Der kombinierte Personen-Gepäckwagen (ABPwi) der Chiemseebahn, Baujahr 1888.

Foto: Dr. Hufnagel



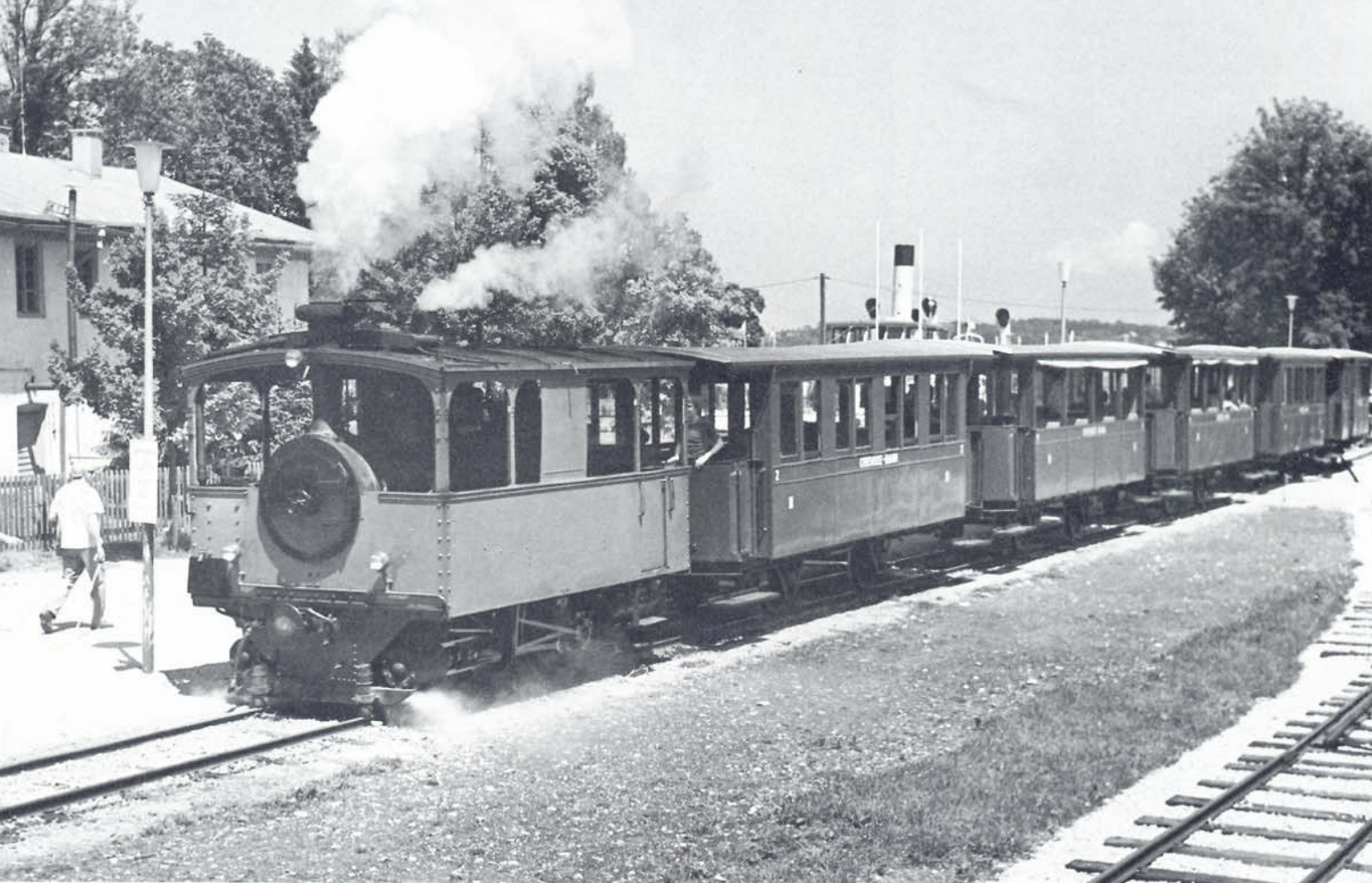


Bild 14: Chiemseebahnzug mit Normalgarnitur Bi+Bo+Bo+Bi+ABPwi verläßt Stock (1977).

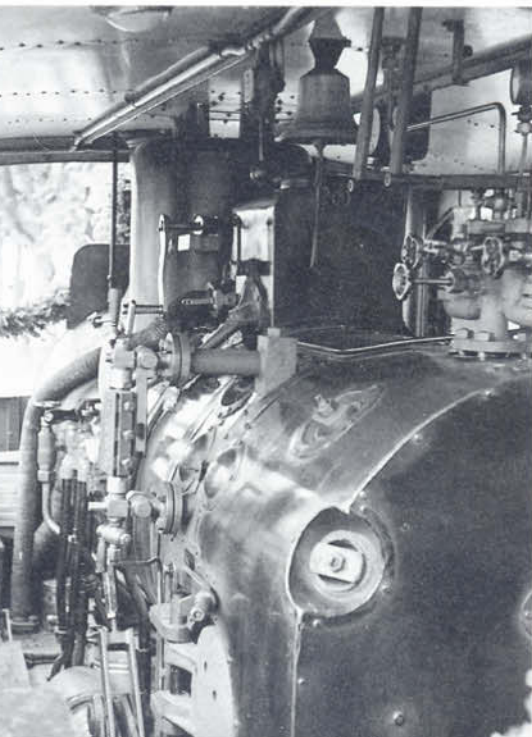
Foto-Berger, Sammlung Dr. Hufnagel

statt. Die Betriebsleitung, die im ersten Jahre die LAG innehatte, ging dann an die Besitzer v. Krauss und Fam. Feßler über und ist heute in der Hand des Alleineigentümers Feßler. Die Frequenz der Bahn war von Anbeginn an – bis dato – erfreulich gut, gleichwohl muß die Schifffahrt der Fa. Feßler stets ein gewisses Defizit decken. Bisher prominentester Fahrgast war 1889 der persische Kaiser, Nasseredin Schah.

Die rund 1,8 km lange Strecke verläuft zwischen den Endstationen Stock und Prien fast geradlinig, aber mit stellenweise 10 ‰

Bild 15: Linke Kesselseite der Dampflokomotive mit Speiseapparat, Handglocke, Dampfpeife, Regler, Umsteuerhebel, Wasserstandsglas und Feuertür.

Foto: Dr. Hufnagel



Steigung und weist keine Kunstbauten auf. Bei nassen Schienen und vollbesetztem Zug hat der Lokführer wahrlich alle Hände voll zu tun (Heizen, Kesselspeisen, Regler bedienen, Strecke beobachten), um glatt bis Prien zu kommen. Ursprünglich befand sich beim Hotel Kampenwand (heute Gymnasium), das sich eine Zeit lang im Besitze der Mutter Ludwig Thoma's befand, eine Haltestelle. Das Stationsgebäude Prien lag an der Westseite des Staatsbahnhofs, wo heute noch das bereits aufgelassene alte Postamt steht. Dort überquerte die Chiemseebahn

die Gleise der K.Bay.Sts.B. rechtwinkelig und niveaugleich, vom Staatsbf. Prien durch zwei Flügelsignale "gesichert", eine Situation besonderer Art. Erst 1908/09 wurde der Chiemseebahnhof auf die Ostseite der Staatsbahn verlegt, wohin dann ein Bahnsteigtunnel führte. Stock hat kein Bahnhofsgebäude, jedoch einige Betriebsgleise mit einer auf einem Damm gelegenen, 1970 aufgelassenen Zufahrt zu den Dampfern, Lok- und Wagenremise samt Schiebebühne sowie Kohle- und Wasserstation. Die Schmalspurtrasse (1000 mm) muß mehrere Straßen

Bild 16: Der Sommerwagen (Bo) Nr. 4, prächtig aufgezupft für die Feier zum 75jährigen Jubiläum der Chiemseebahn im Juni 1962.

Foto: Dr. Hufnagel

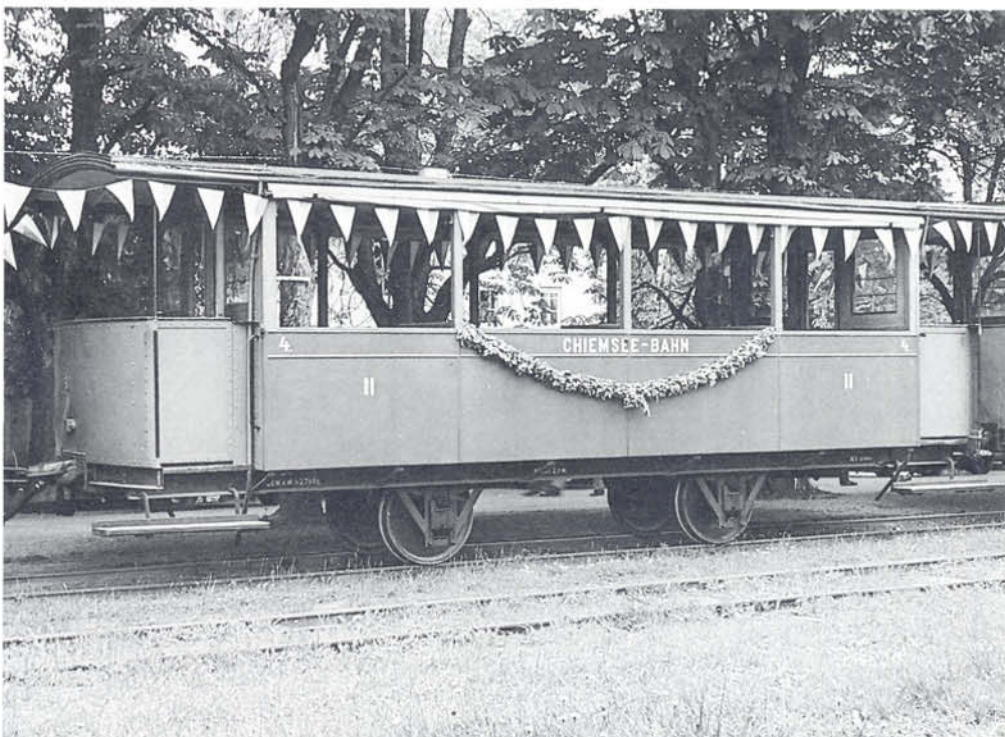


Bild 17: König Ludwig II. von Bayern steigt in Rimsting (Strecke München – Salzburg) auf freier Strecke vor seinem Hofzug in den Schlitten um, der ihn zum Dampfboot nach Urfahrn bringt. Von dort aus fährt der König zur Baustelle seines Schlosses auf der Herreninsel im Chiemsee (aus: "150 Jahre Eisenbahn in Bayern" von Bernhard Ucker; erschienen 1985 im Hermann Merker Verlag).
Aquarell: Prof. Hammonds



überqueren; zur Sicherung der Kreuzung der Seestraße in Prien dient seit 1978 eine Siemens-Lichtzeichenanlage NE-BÜ-70. 1980 – 86 wurden Schotterbett und Schwellen vollständig erneuert. Das Gleis – 8 m lange Schienen der Stahlwerke Hoesch – wurde dabei geschraubt anstatt, wie vorher, genagelt. Es erlaubt 8 t Achslast. Der Fahrzeugpark setzt sich aus einer B2n-Lokomotive (Tramway-Bauart) von 1887, einer Bo-Diesellok (seit 1982), einem ABPwi, zwei Bi, 5 Bo (halboffene, fensterlose, mit Planen verschließbare sog. "Sommerwagen") und zwei offenen Güterwagen zusammen. Ein Salonwagen für erlauchte Fahrgäste steht derzeit im privaten Museum in Marxzell/Baden, wo sich auch die Maschine des ehemaligen Dampfers "Ludwig Feßler" ausruht, der seit 1973 mit zwei Dieselmotoren von je 175 kW fährt. Die Priener träumen von einer Rückkehr der Dampfmaschine und des Salonwagens in ihr Heimatmuseum. Alle Fahrzeuge sind zweiachsig, haben Mittelpuffer und Kettenkupplung. Die Dampflok, der ABPwi und die Bi wurden 1962 zusätzlich zu ihren Handbremsen mit Knorr-Druckluftbremse ausgerüstet; die Bo erhielten Luftleitungen. Alle Personenwagen besitzen Petroleumbeleuchtung, die Lok seit 1958 elektrische Beleuchtung aus einer 12 V Autobatterie. Derzeit erhält sie aber wieder "Originallaternen à la 1887", die ihr natürlich ganz ausgezeichnet stehen. Ihr Kessel mußte 1958 erneuert werden. Sie wurde damals ohne Dachaufbau auf die DB verladen und zur Lokfabrik Jung in Jungenthal geschickt; den Transport von Stock nach Prien besorgte vorher ein Pferd! Die Daten der Dampflok und der Personenwagen sind den beiden Tabellen auf Seite 44 und 45 zu entnehmen. Die beiden Güterwagen – offene Kohlewagen – hatten abnehmbare Seitenwände, Firstbalken, Handbremse und Bremsstand, ca. 10 t Traglast, Farbe grün. Am

Bild 19: Die Chiemseebahn-Dampflok hat zum Jubiläum in diesem Jahr wieder ihre alten Original-Petroleumlaternen erhalten, allerdings mit elektrischer Beleuchtung.
Foto: Dr. Hufnagel

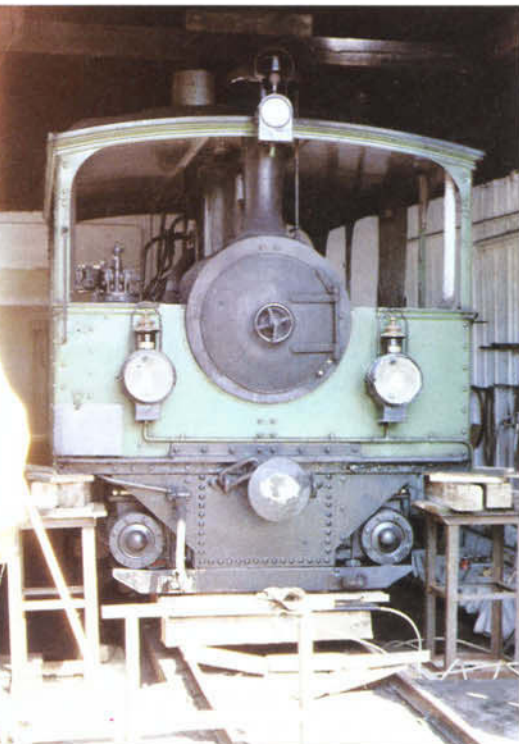
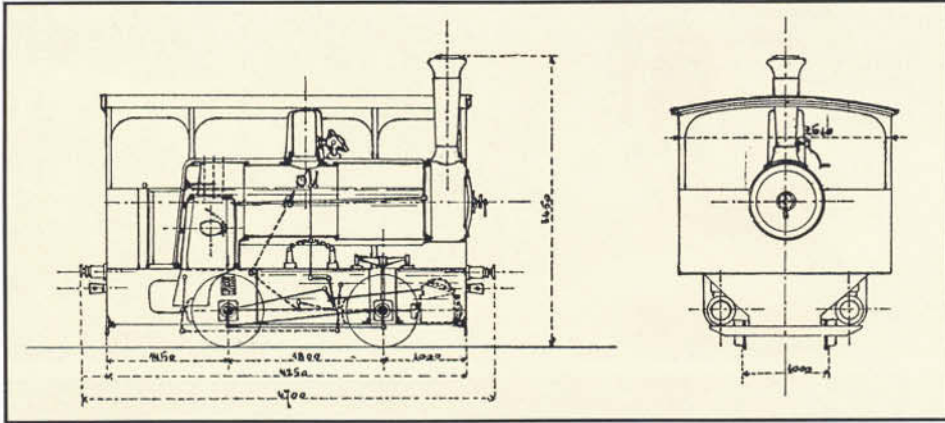
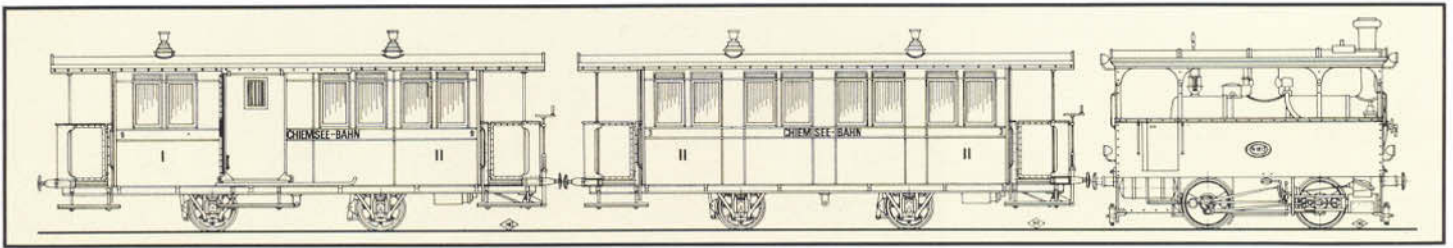


Bild 18: Der 100 m lange "Spiegelsaal" auf Schloß Herrenchiemsee.

Foto: Dr. Hufnagel

Bild 20: Ein Chiemseebahnzug passiert, von Stock kommend, die durch eine Lichtzeichenanlage gesicherte Überquerung der Seestraße in Prien.
Foto: H. Obermayer

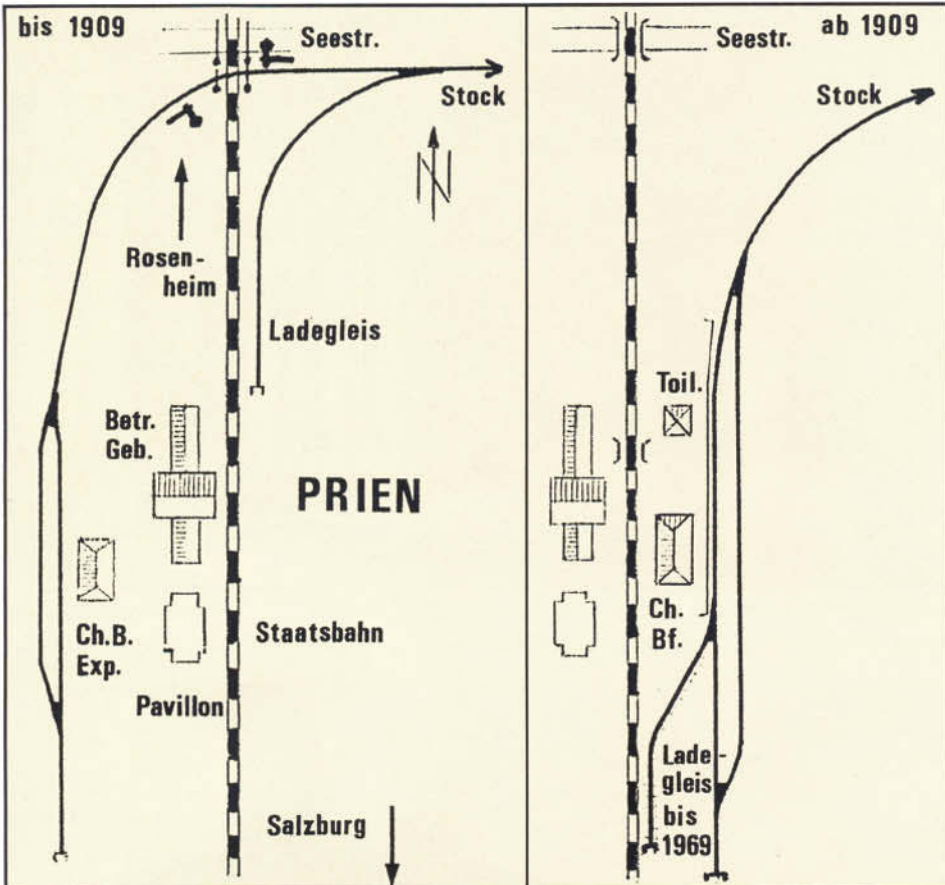




Daten der B n2 Tramway-Lok Nr. 1813, Baujahr 1887, Hersteller: Krauss & Cie., München und Linz

Spurweite	mm	1000
Dampfdruck absolut	bar	14
Rostfläche	m ²	0,56
Heizfläche wasserberührt	m ²	27,2
Heizfläche feuerberührt	m ²	23,72
Zylinderdurchmesser	mm	225
Kolbenhub	mm	350
Radstand	mm	1800
Raddurchmesser	mm	800
Länge über Puffer	mm	5100
Leermasse	t	10,7
Dienstmasse	t	13,2
Achslast	t	6,6
Wasser	m ³	1,12
Kohle	m ³	0,60
Leistung (nach der Neubekesselung)	kW/h	74
zul. Höchstgeschwindigkeit	km/h	15

Farben: Kasten grün, Kessel und Rahmen schwarz, Räder rot.



Bahnbetrieb hat sich seit 1887 nur wenig geändert. Anfänglich waren Bier-, Getreide- und Kohletransporte der längst aufgehobenen Brauerei Herrenchiemsee neben dem Personenverkehr zu verzeichnen. Heute be- grenzen sich die Aufgaben ausschließlich auf die Personenbeförderung und zwar nur während des Sommerfahrplans, denn im Winter ruht der Betrieb. Täglich verkehren 10 Planzugpaare mit im Mittel je 7,5 Min. Fahrzeit. Hieraus resultiert eine Reisegeschwindigkeit von 14,4 km/h. Die Zuggarnituren bestehen aus ABPwi und stets zwei Bi, zwischen denen nach Bedarf Bo eingereiht werden. Das hauptamtliche Fahrpersonal ist für alle Funktionen ausgebildet und geprüft – eine sehr zweckmäßige Maßnahme. Reparaturen werden in der eigenen Werkstätte in Stock mit eigenem Personal durchgeführt. Außer relativ harmlosen Kollisionen mit Kraftfahrzeugen an Bahnübergängen sind keinerlei Unfälle zu melden. Auch von Kriegsschäden blieb die Bahn verschont. 1963 hat die Fa. Feßler in der Gemeinde Prien einen Omnibus-Linienverkehr eingerichtet und dachte daran, damit auch für die schwach besetzten Früh- und Abendzüge und zu Saisonbeginn und -schluß einen Schienenersatzverkehr abzuwickeln. Sie kam aber davon wieder ab und beschaffte

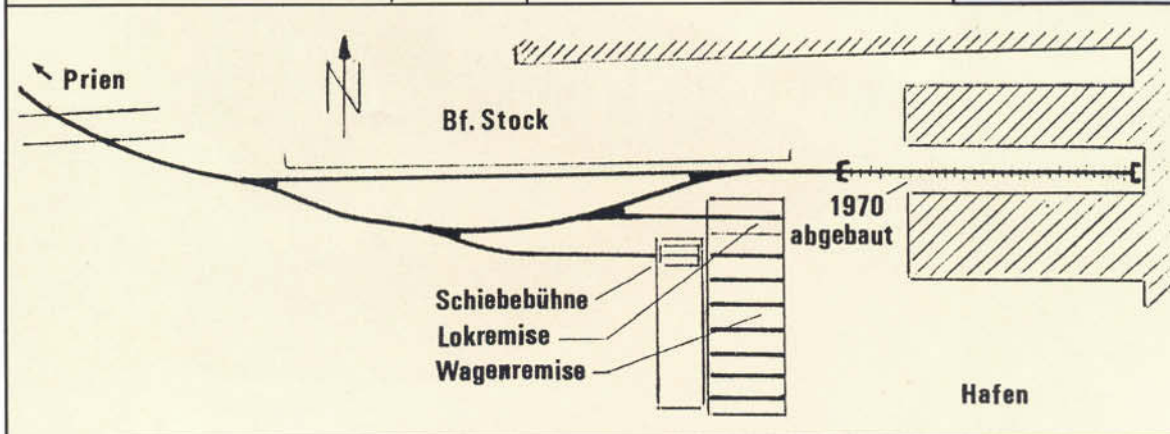


Bild 21 (oben): Lokomotive, Personenwagen und Personenwagen mit Dienst- bzw. Gepäckabteil der 100jährigen Chiemseebahn, dargestellt im Maßstab 1:87. Zeichnung: H. Obermayer

Bild 22 (Mitte links): Skizze der Chiemseebahn-Tramwaylokomotive im Maßstab 1:87. Skizze: Sammlung Dr. Hufnagel

Bild 23: Gleisskizzen der Bahnhöfe Prien und Stock der Chiemseebahn. Skizze: Dr. Hufnagel

für diese Aufgaben 1982 bei KHD die Diesellokomotive KG 125 B-S mit hydraulischem Getriebe und Kardanwellen, Achsfolge Bo, 90 kW Leistung, 15 t Fahrmasse. Sie springt auch an den Waschtagen des Dampflok-Kessels und bei allfälligen Reparaturen ein. Ihr Äußeres wurde dem der Dampflok angepaßt.

Die trotz ihrer 100 Jahre quicklebendige Chiemseebahn – am Ort allgemein "Chiemsee-Bockerl" genannt – soll, wie der Firmenchef mitteilt, wacker weiterdampfen. Auch juristisch kein Problem, denn vor kurzem wurde ihre Konzession zunächst einmal bis zum Jahre 2036 verlängert. So wird sie si-

cherlich auch in Zukunft den vielen Ausflüglern, die sich die einzigartigen Schönheiten des Chiemsees und seine historischen Stätten zum Reiseziel erkoren haben, nicht nur den Weg zwischen Prien und Stock erleichtern, sondern immer wieder den herzerfrischenden Beweis für die ungeschmälerte Vitalität der kleinen Dampfisenbahn erbringen, – so wie es gar manch andere auch noch könnte, wenn man sie am Leben gelassen hätte. Umso mehr gilt dem "Chiemsee-Bockerl" unsere herzliche Gratulation zu den vergangenen 100 Jahren, verbunden mit dem Wunsch für weitere ungehinderte "Betriebsamkeit". **Dr. S. Hufnagel**

Daten der Personenwagen (hergestellt von der Maschinenbau-Aktiengesellschaft Nürnberg, vorm. Klett & Co.)

Type	Eigenmasse in t	Sitzplätze	Bremse	Baujahr
ABPwi	5,26	8(I)/16(II)	Luft/Hand	1888
Bi	4,77	32	"	1887
Bi	4,77	32	"	1887
Salon i	5,27	—	Hand	1887
Bo*)	4,27	32	ohne	1887

*) alle 5 gleich.

Radstand einheitl. 2700 mm; Holzbänke in der 2. Klasse; Farben: grün, innen ocker, Rahmen schwarz.

Liebe Leser!

Die nächste Ausgabe des Eisenbahn-Journals (7/1987) ist wieder eine reine Modellbahn-Ausgabe. Unter anderem stellen wir Ihnen eine große HO-Anlage vor, setzen unsere Serie über Modell-Nadelbäume fort, zeigen Ihnen alles über ... Und dies alles wie gewohnt komplett in Farbe!

Ihr Hermann Merker Verlag

Unser Beitrag zum Eisenbahn-Jubiläum in Österreich



Eisenbahn-JOURNAL

150 Jahre Eisenbahn in Österreich



Die umfangreichste Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals, die es je gab:

»150 Jahre Eisenbahn in Österreich«

mit über 220 Abbildungen, davon mehr als 130 in Farbe. Der Preis: DM 19,80/ÖS 150,—



Hermann Merker Verlag
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstenfeldbruck







Gleisrückbau im Modell



Bild 1: Auch das entspricht durchaus der Realität: Der "Bahnhof Wilster" auf dem Diorama der Gebrüder Rieche wurde stillgelegt und das Abstell- bzw. Ladegleis zurückgebaut. Das Bahnhofsgebäude wurde anderweitiger Nutzung zugeführt.

Bild 2: Aus dieser Sicht lassen sich noch sehr gut die Konturen der Abzweigweiche und des Lade- bzw. Abstellgleises erkennen. Der alte Schotter wurde erst gar nicht abgeräumt, man wartet hier, daß Unkraut im Laufe der Zeit den "Frevel" zudeckt. Nach Ausbau der Weiche und Schließung der entstandenen Gleislücke mußte frischer Schotter für die einwandfreie Schwellenlage aufgefüllt werden.

Bild 3: Der ehemalige Freiladeplatz ist beliebter Treffpunkt für Freizeitbastler und Hobbymonteure; für den Hund bietet der Platz willkommenen Auslauf.

Auch das ist dem Vorbild abgeschaut: Gleisrückbau. Ein Thema, vor dem man nur zu leicht geneigt ist, die Augen zu verschließen, und doch entspricht es oft mehr als wünschenswert der Realität.

Es ist schon geraume Zeit her, da stellten wir im Rahmen unseres 1. großen Modellbahnbau-Wettbewerbs das Diorama der Gebrüder Rieche vor. Damals zeigte es den "Bahnhof Wilster" in seiner bescheidenen Betriebsamkeit. Das sollte allerdings nicht lange so bleiben. Wie beim Vorbild häufig genug der Fall, sollte der Bahnhof aufgelassen und einer anderweitigen Nutzung zugeführt werden. Auf Anordnung der Modellbahn-Direktion wurden die erforderlichen Rückbaumaßnahmen ergriffen und das Bahnhofsgebäude an Privat verkauft. Die neuen Eigentümer haben ihr Grundstück bereits mit einem Zaun umfriedet und sich auch ansonsten offensichtlich schon recht häuslich eingerichtet. Das vom Umbau liegengeliebene Gerümpel scheint sie ebenso wenig zu stören wie der nun eingeleisige Bahnkörper vor ihrer Idylle und die hin und wieder vorbeifahrenden Züge. Noch sind die

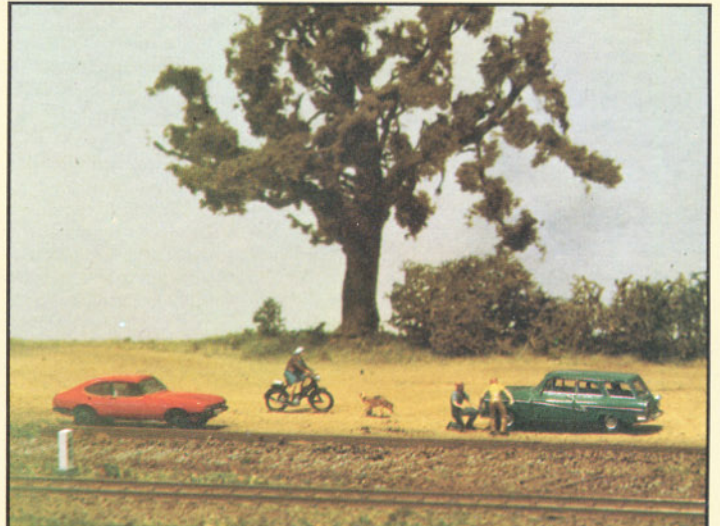




Bild 4: So sah es in früheren Zeiten am Bahnhof Wilster aus. In den Stunden zwischen den Hauptverkehrszeiten war das Verkehrsaufkommen recht schwach, so daß die Personenbeförderung mit einem alten VT ausreichend abgedeckt werden konnte.

Bild 5: Ab und zu kam auch für das nahegelegene Gewerbegebiet eine Lieferung an. Hier wartet ein alter G 10 auf die Entladung.

Spuren des Gleisrückbaues nicht ganz verwischt: In dem alten Schotter lassen sich die Konturen der abgebauten Schienen und Schwellen erkennen und die Stelle, an der sich früher die Weiche befand, wurde frisch geschottert.

Das Diorama besteht heute selbst in seiner zurückgebauten Version nicht mehr. Die Gebrüder Rieche haben die Gebäude, Bäume sowie sonstige wiederverwendbare Details bereits entfernt und für den Einsatz auf ihrer neuen, im Bau befindlichen Anlage vorgesehen.

Rieche/Bauer

Bild 6: Das Bahnhofsschild "Wilster" wurde entfernt und liegt nun bei dem vom Umbau liegengebliebenen Gerümpel. Auch der Zaun um das zum Wohnhaus degradierte Bahnhofsgebäude macht deutlich: die Bahnstation "Wilster" gibt es nicht mehr.



Bild 7: Nur von der Straßenseite her hat das Gebäude einigermaßen sein Gesicht bewahrt. Aber auch hier fehlt selbstverständlich das Bahnhofsschild. "Trophäenjäger" haben es flugs bei Nacht und Nebel entwendet, nachdem der Entscheid über die Stilllegung des Bahnhofs bekannt geworden war.

Alle Fotos: S. Rieche





Bild 1: Vollkommen im Selbstbau entstand die im Hintergrund sichtbare Güterhalle in der Baugröße H0.

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

8

Eine »große« Güterhalle in H0

Bild 2: So präsentiert sich die Güterhalle auf dem gut durchgestalteten Diorama. Das Steilwerk läßt erkennen, daß sich das Areal an der Einfahrt zu einem Bahnhof befindet.



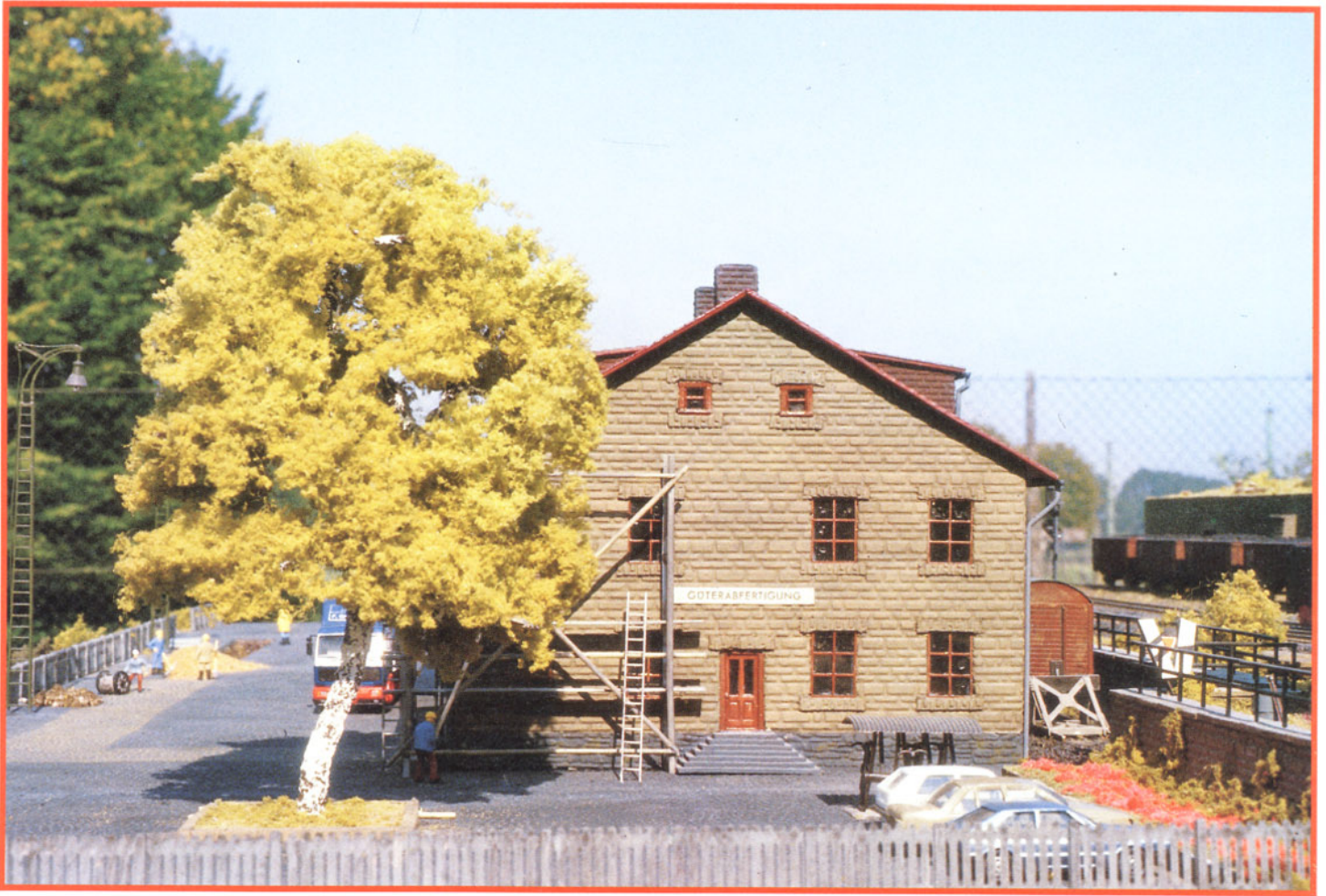


Bild 3: Nicht nur das Gebäude, sondern auch die vielen Details hat der Erbauer vorbildgetreu nachempfunden, die wirkungsvoll plazierte Birke ist durch Eigenfertigung entstanden.

Als unser Leser, Herr Mauer, vor einiger Zeit an einer Güterhalle vorbeifuhr und dort fünf Güterwagen an der Laderampe stehen sah, versuchte er abzuschätzen, wie groß diese Halle wohl im Maßstab 1:87 sein würde. Um einigermaßen genaue Werte zu ermitteln,

hätte er eigentlich die Vorbildmaße gebraucht, anstatt jedoch an Ort und Stelle einen Meterstab zu zücken, fand er eine einfachere Methode. Zuhause wählte er fünf dem Vorbild ähnliche Modellgüterwagen aus, stellte sie auf ein Gleis und maß nun

die Gesamtlänge der fünf H0-Wagen ab: sie belief sich auf stattliche 60 cm! Dabei hatte die Güterhalle, die er gesehen hatte, doch gar nicht einmal so groß gewirkt, aber die Umsetzung der Maße auf H0 war wohl korrekt. Dem Entwurf für ein entsprechendes

Bild 4: Das Verwaltungsgebäude wird gerade kleinen Schönheitsreparaturen unterzogen und ist deshalb teilweise mit einem Baugerüst versehen, was die Szene lebendig macht.



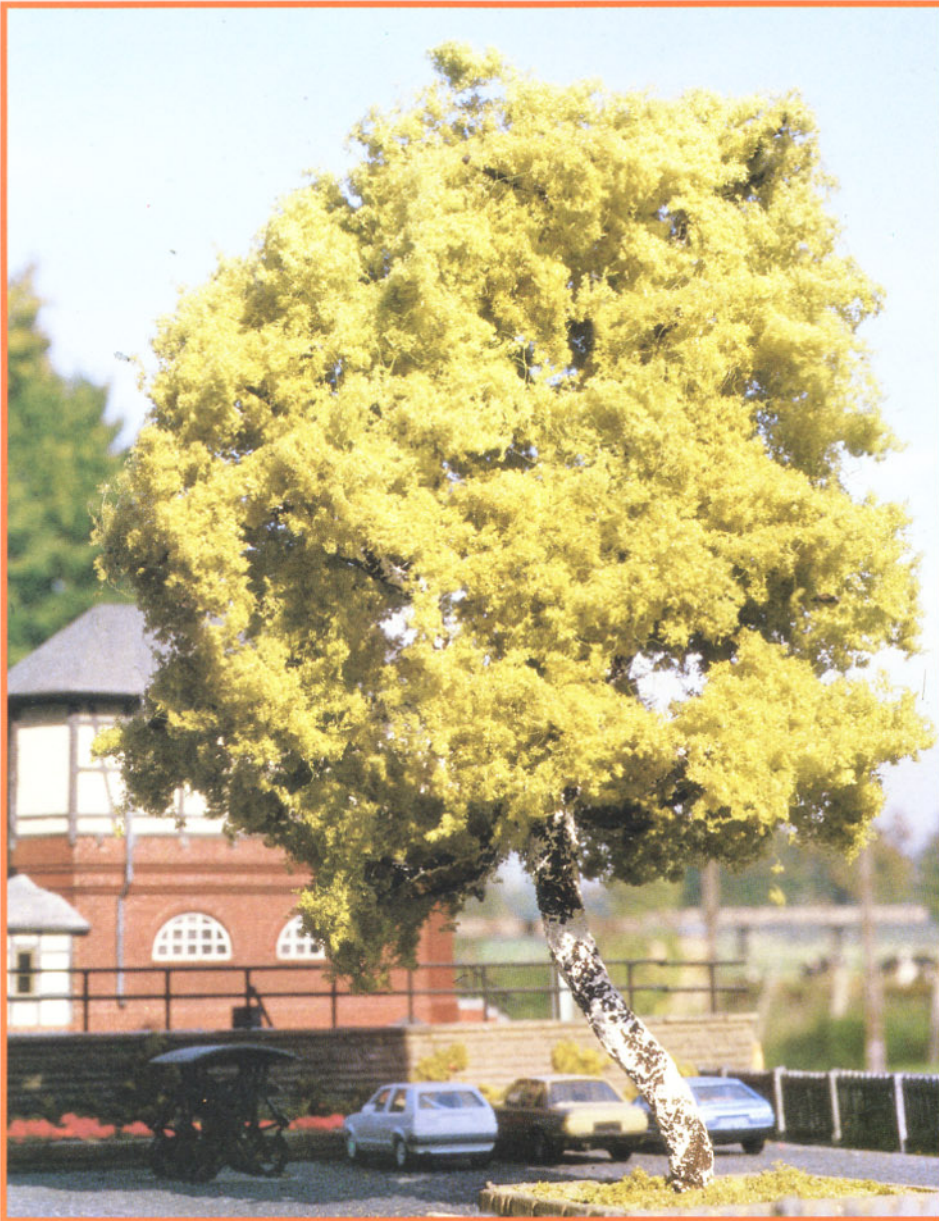


Bild 5: Die wohlgelungene Birke von Bild 3, hier aus der Nähe betrachtet.

Modell wurde daher auch dieses Maß zugrundegelegt. Eine von Herrn Mauer erstell-

te Zeichnung im Maßstab 1:1 für H0 vermittelte einen ersten Eindruck von dem geplanten

Bild 7: Durch eine lange Stützmauer mit Arkaden sind die Bahnanlagen gegen den sich anschließenden Hügel hin abgesichert. (Modelle: Roco).



Bild 6: Auch ein selbst hergestellter Prellbock fehlt nicht.

ten Projekt. Mit Freiladerampe und Verwaltungsgebäude ergab sich die beachtliche Länge von ca. 75 cm. Bei solchen Abmessungen mußte die Halle natürlich sehr stabil gebaut werden. Als "Rohbau" diente 3 mm starkes Sperrholz, auf das Heki-Dur-Platten aufgeklebt wurden. Die Vorteile dieser Platten liegen einerseits in ihren Abmessungen von 30 x 15 cm und andererseits in der leichten Verarbeitung. Die Fenster sind fertig gekauft. Obwohl solche Fertigfenster verhältnismäßig teuer sind, lohnt es sich, darauf zurückzugreifen, denn ein Selbstbau erweist sich als schwierig, vor allem, wenn man gute Ergebnisse erzielen will. Als Unterbau für das Dach diente ebenfalls Sperrholz, das mit Schleifpapier beklebt wurde. Als Schneefanggitter mußte zurechtgeschnittener N-Zaun erhalten. Sowohl das Dach als auch die mit Heki-Platten beklebten Wände wurden mit wasserverdünnter Abtönfarbe gestrichen. Man sollte sich auf jeden Fall hüten, die Heki-Platten mit Nitrofarben zu streichen, da sonst die Mauerplatten völlig zerfressen werden. Die Dachunterseite wurde mit Alu-Folie beklebt, was der Halle zu einer gleichmäßigeren Lichtverteilung verhilft.

Alle sichtbaren Teile des Daches wurden mit Holzleisten der Firma Northeastern beklebt. Insbesondere die "Balkenkonstruktion" des weit vorstehenden Dachteiles an der Straßenseite trägt sehr vorteilhaft zum äußeren Erscheinungsbild der Güterhalle bei. Die über den Türen der Halle angebrachten Lampen (Leuchtdioden) sind im Selbstbau entstanden und voll funktionsfähig.

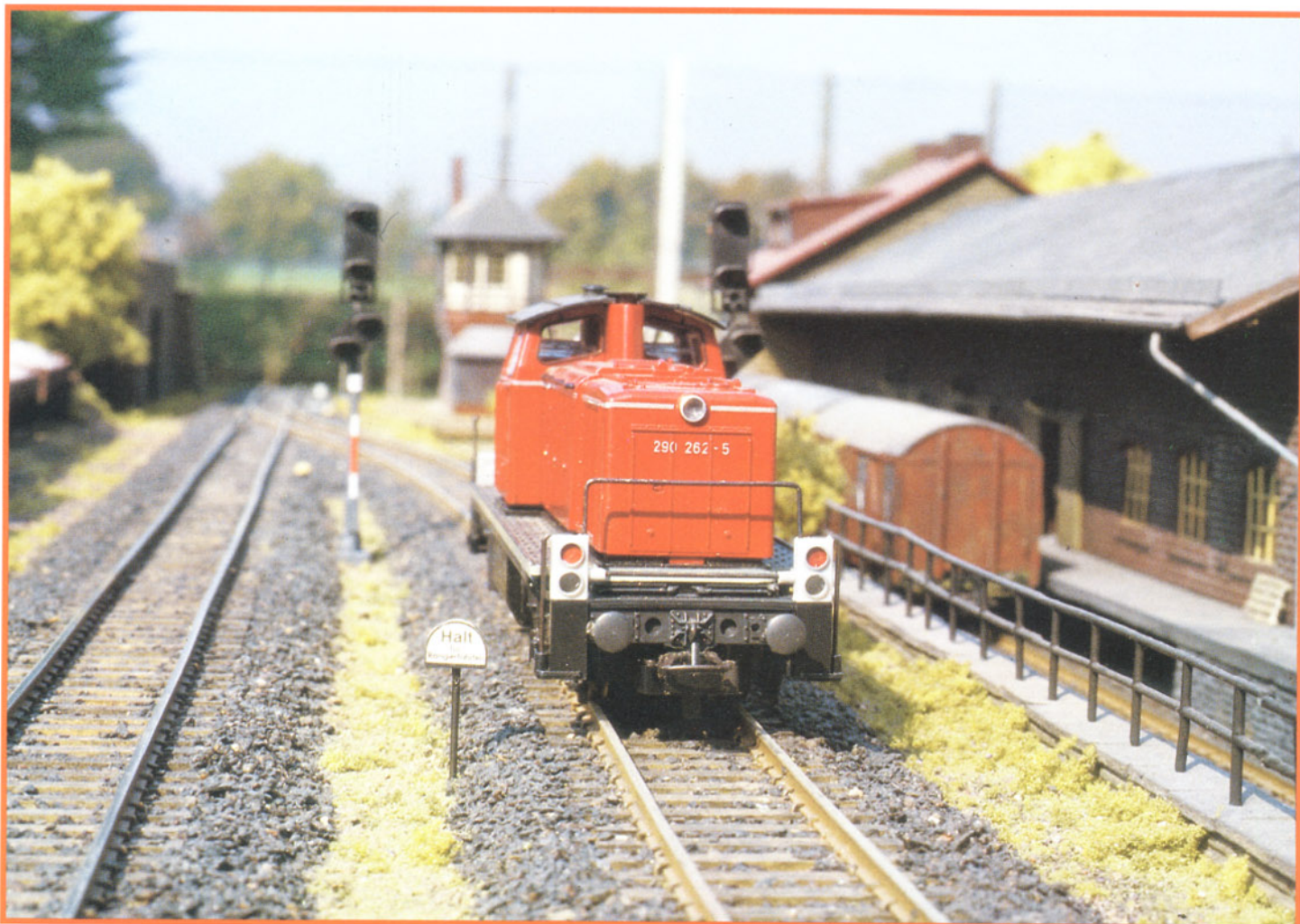


Bild 8: Blick über die Bahnhofsausfahrgleise und das angrenzende Ladegleis. Die 290 262 versieht den Verschiebedienst.

Bild 9: Die Stirnwand der Güterabfertigungshalle verfügt über ein großes Ladetor. Laderampe und Waggonladetüren haben genau die gleiche Höhe, weshalb zum Be- und Entladen Hubwagen zur Arbeitserleichterung eingesetzt werden können.

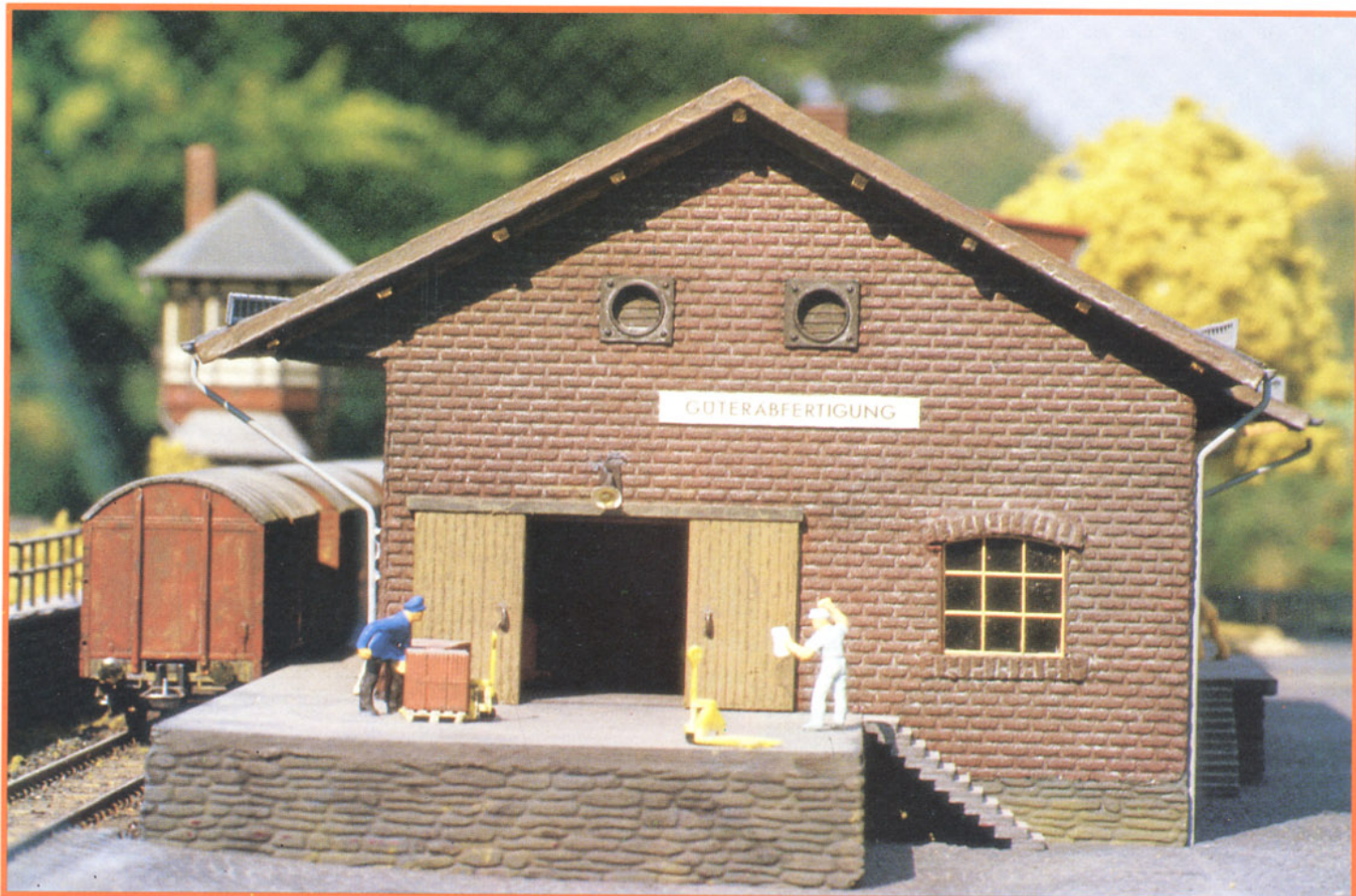




Bild 10: So sehen Güterhalle und Freiladerampe von der Gleisseite her aus.

Bild 11: An der Straßenseite der Ladehalle herrscht reger Betrieb.

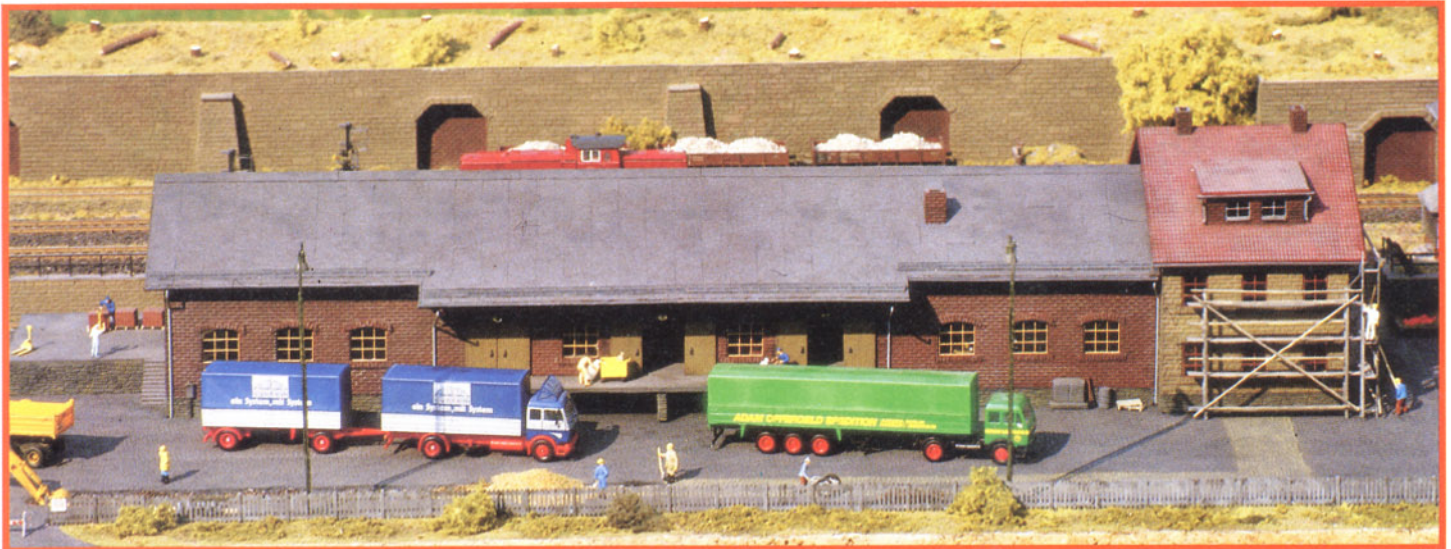


Bild 12: Laderampen werden nur allzu gern als "Versteck" für überzähliges Leergut oder Verpackungsmaterial zweckentfremdet.

Bild 13: Wie die einzelnen kleinen Szenenausschnitte zeigen, wird auf diesem Diorama allenthalben hart gearbeitet.





Bild 14: Zu Kanalarbeiten auf dem Vorplatz der großen Güterhalle ist ein Liebherr Raupenbagger A 922 eingesetzt. Der Aushub muß wegen des regen Lkw-Verkehrs abtransportiert werden.

Ein Diorama als Umgebung

Nicht nur von ihren Abmessungen her kann sich die neue Ladehalle wirklich "sehen lassen". Die gut gelungene Detaillierung läßt natürlich auch erahnen, wie (zeit-)aufwendig der Bau eines solchen Gebäudes ist. Der Erbauer hat die Ladehalle auf einem Diorama von entsprechender Größe plaziert. Durch die Maße 120 x 80 cm ergeben sich zum einen ein gutes Größenverhältnis der einzelnen Gestaltungselemente zueinander, zum anderen auch eine glaubhafte "Tiefe" beim Fotografieren.

Ein kleines Meisterstück an Geduld hat Herr Mauer u.a. beim Selbstbau der Gleise auf dem Diorama vollbracht. Zum Einsatz kam ein Gleis, das in seiner optischen Wirkung kaum zu überbieten ist. Es stammt aus dem Vertriebsprogramm von Old Pullman, kann jedoch in Deutschland auch über die Firma Schuhmacher bezogen werden. Die Montage dieses Gleises ist allerdings ziemlich nervenaufreibend: Für einen Meter Gleis benötigt man ca. 150 Schwellen, 300 Schienenstühhchen und 600 Nägel! In Anbetracht dieser Tatsachen ist dieser Gleisbau höchstens für kleine Anlagen und Dioramen zu empfehlen, da auch der Preis für das benötigte Material nicht gerade gering ist. Der Schotter und die Gleisfarbe stammen ebenfalls aus dem Vertriebsprogramm von Old Pullman. Die Stützmauern entstanden, wie sollte es auch anders sein, aus Heki-Platten. Als Grundlage dienten 4 cm dicke Styroporplatten, auf die dann die Heki-Platten geklebt wurden. Um genau arbeiten zu können, sollte man sich auf jeden Fall eine Schablone anfertigen.

Der Erbauer hofft, mit seinem Beitrag viele seiner Modellbahnkollegen zum Selbstbau von Gebäuden anregen zu können. Eines sei jedoch vorweggenommen: man sollte sich nicht darüber hinwegtäuschen, daß ein maßstäblicher, am Vorbild orientierter Selbstbau erheblich teurer als der Kauf eines Bausatzes ist. Doch das Ergebnis entschädigt für den Mehraufwand.

T. Mauer/U. Bauer



Bild 15: Die Ladefläche des Mercedes-Benz LAK 2624 zeigt deutliche Betriebsspuren auf.

Bild 16: Während im Vordergrund bereits der Graben wieder aufgefüllt wird, gehen die Aushubarbeiten weiter.

Alle Fotos: T. Mauer





Bild 1: Sehr stimmungsvoll hat der Erbauer Dederich seinen Bahnhof Mistelbach zur auslaufenden Länderbahnzeit gestaltet. Selbst das zur damaligen Zeit auf allen Bahnhöfen übliche Peron-Sperrgitter wurde berücksichtigt.

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

9

Bahnhof »Mistelbach« zur Länderbahnzeit

Beim Blättern in der Eisenbahnliteratur hält man so manches Mal auf der einen oder anderen Bildseite inne und beneidet als "Spätgeborener" jene, die noch die gute alte Zeit der Eisenbahn recht lebhaft vor Augen

haben. Was bleibt, sind die Erinnerungen zwischen Buchdeckeln, in Museen oder Archiven und bei vielen privaten Vereinen, die sich liebevoll um Erhaltenswertes sorgen. Eine andere Möglichkeit, dieser "guten alten

Zeit" die verdiente Referenz zu erweisen, bietet die reiche Welt der kleinen Modellbahn. Hier sind dem eifrigen Bastler, was die verschiedenen Epochen angeht, kaum Grenzen gesetzt. Unser Leser, Herr Dederich, obwohl nicht in Bayern zu Hause, hat sich mit Leib und Seele der bayerischen Modellbahn zur Länderbahnzeit verschrieben.

Sein Bahnhof "Mistelbach" präsentiert sich in dem Zustand um 1920, also kurz nachdem die Deutsche Reichsbahn die Kgl. Bay. Staatseisenbahnen zumindest auf dem "Papier" übernommen hatte. "Mistelbach", an der Strecke Bayreuth – Hollfeld gelegen, hatte es damals tatsächlich gegeben. Daß es sich bei Vorbild und Modell allerdings nur um eine Namensgleichheit handelt, ist ohne Belang.

Das hier gezeigte Anlagenstück besteht aus einer 8 mm starken Sperrholzplatte, die auf einen Holzrahmen aus gehobelten Dachlatten geschraubt wurde. Um das durch den Unterbau bedingte laute Fahrgeräusch des Rollmaterials etwas zu dämpfen, wurde ein 6 mm starker Schaumstoff unter die zu verlegenden Gleise geleimt. Das Gleismaterial ist von Roco. Alle Schwellen wurden mit Farben (grau, braun und mattschwarz) mit dem Pinsel eingefärbt. Rostbraune Farbe, die aus verschiedenen Farbtönen gemischt wurde, diente zum Einfärben der Schienen. Das Einschottern wurde in der (bereits im

Bild 2: Ein Stumpfgleis mit Verlademaß befindet sich in Höhe der Bahnhofsausfahrt. Den Lokschuppen zieren von geschickter Hand "gezogene" Kletterrosen.

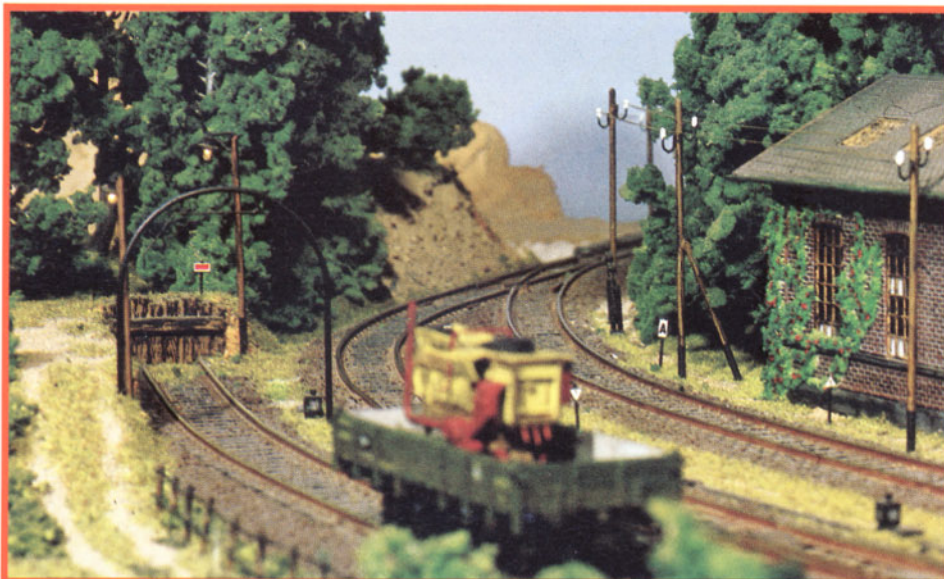




Bild 3: Ein einständiger Lokschuppen genügt der Lokstation des Bahnhofs Mistelbach für die Wartung und Hinterstellung der dort verkehrenden Lokomotiven. Mit viel Sinn für die Detaillierung wurde diverses Kleingerät angefertigt und "griffbereit" in Lokschuppennähe angebracht. Der Lokschuppen erhielt eine Inneneinrichtung und wurde, wie alle Gebäude auf dem Diorama, sorgfältig mit Betriebsspuren versehen.

Eisenbahn-Journal beschriebenen) Methode mit Weißbleim, Wasser und Spülmittel vorgenommen. Probleme gibt es zur Zeit noch

bei den Herzstücken der Weichen, denn sie erlauben kein einwandfreies Durchfahren der Wagen mit RP 25 Radsätzen, die Fahr-

zeuge sinken an diesen Stellen ein. Durch selbstgefertigte Herzstücke soll jedoch Abhilfe geschaffen werden.

Bild 4: Lokomotiven der Hersteller Trix und Rivarossi tragen die Hauptlast der Zugförderung auf dem Diorama. Die Gelenkwasserkräne sind aus dem Lieferprogramm der Firma Bochmann & Kochendörfer. Die D XII von Trix wurde überarbeitet und mit einem Faulhaberemotor ausgerüstet.



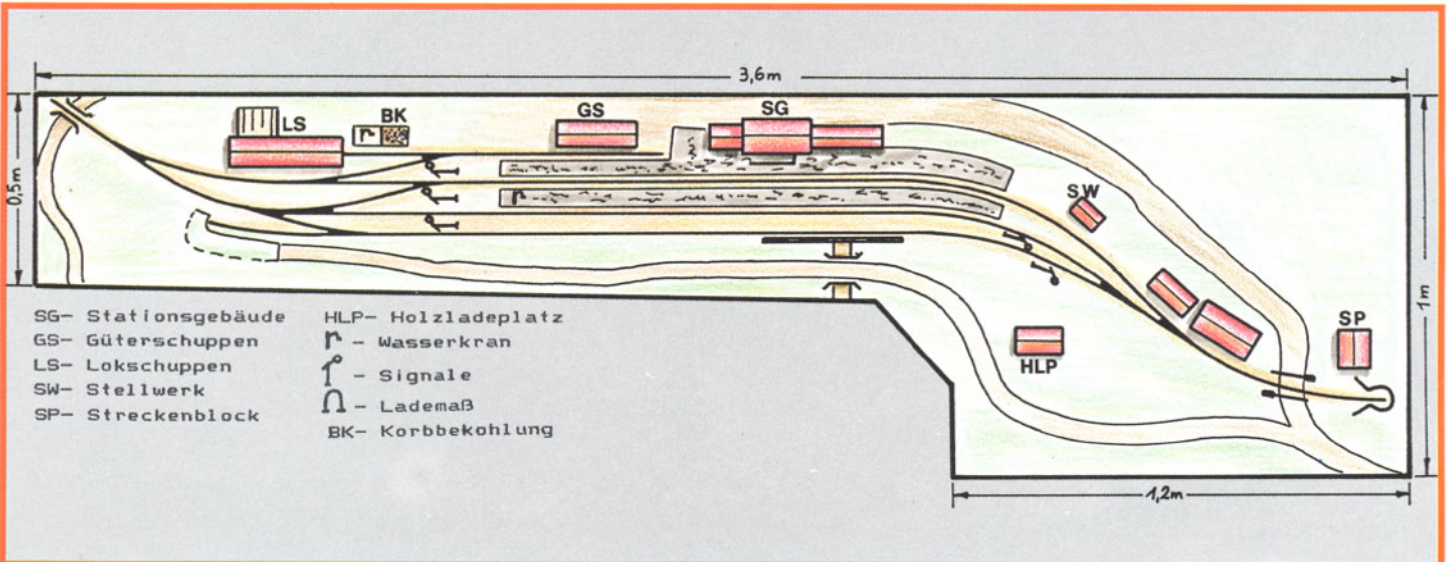




Bild 5: Sehr geschickt wurde durch Anbringung von Arkaden die Absenkung des Vordergrundgeländes vorgenommen, dadurch sind gute Fotografierstandpunkte für einzelne Szenen möglich.

Bild 6: Eine kleine selbstgebaute Bekohlungsanlage darf natürlich in Mistelbach nicht fehlen.

Bild 7: Die Zeichnung (1:20) gibt den Spurplan des Dioramabahnhofts Mistelbach wieder.

Beim Geländebau stand die Natur Pate, denn viele Elemente sind auf Wanderungen und Ausflügen besorgt worden. So wurde durch Regenfälle an Hängen abgeschwemmter Sand in drei Körnungen ausgesiebt. Verschiedenes Wurzelwerk diente als Stamm für die Laubbäume, die dann noch mit Woodland Foliage begrünt wurden. Die noch vorhandenen Industrielaubbäume werden ebenfalls gegen solche ausgetauscht. Die Fichten sind aus Bausätzen von Haberl & Pabst gebaut.

Die Kleinbekohlungsanlage wurde aus Mauerplatten und Streichhölzern im Eigenbau gefertigt. Für die Körbe fanden Zugfedern Verwendung, die entsprechend gekürzt werden mußten. Alle Gebäude sind farblich nachbehandelt und können beleuchtet werden. Alle Lampen sind Eigenprodukte, desgleichen sind alle Weichen- und Signalzüge aus Spulendraht mit 0,15 mm vom Erbauer gebastelt worden.

Als Besonderheit müssen noch die sorgfältig überarbeiteten Lokomotiven genannt werden. Das Modell der DXII von Trix beispielsweise erhielt einen neuen Fahrwerksrahmen mit Drehgestell, Sandfallrohren, Aschkasten, neuen Schienenräumern und Bremsbacken. Alle Modelle erhielten feine Ätzbeschriftungen, feinere Griffstangen, Federpuffer und Originalkupplungen (!) sowie auf RP 25 Norm abgedrehte Radsätze. Der kleinste eingebaute Radius beträgt 500 mm. Damit ist ein vorbildliches Puffer-an-Puffer-Fahren möglich.

Dederich/Eckert



Bild 8: Idyllisch gelegen ist das kleine Bahnwärterhäuschen von Pola.

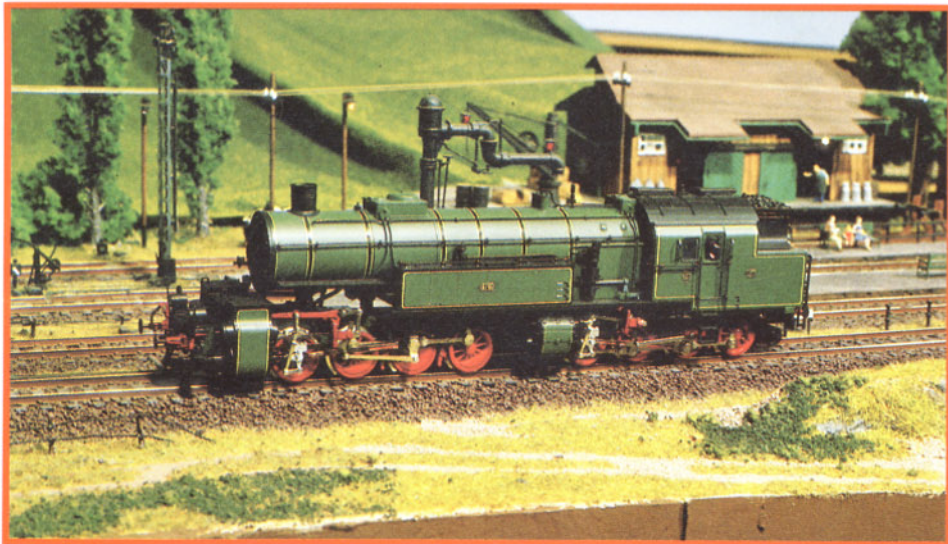


Bild 9: Ein besonderes Prunkstück der Fahrzeugsammlung stellt natürlich die große Mallet Gt 2 x 4/4 dar.

Bild 10: Der Güterschuppen im Bahnhof Mistelbach. Mit "bayerischer Ruhe" hat ein Lagerist gerade das Tor geöffnet.





Bild 11: Ein gelungener Geländeausschnitt mit selbstgefertigten Bäumen als Vordergrund.

Bild 12: Was ist ein Schrankenwärterposten ohne Schranken. Und was wäre Bayern ohne seine Faben blau und weiß? Aber blau-weiße Bahnschranken, – die gab es nie. Hier war durchaus die Farbe Rot als Warnfarbe bekannt.





Bild 13: Natürlich verfügt der Bahnhof Mistelbach auch über ein eigenes Stellwerk. Besonders viel Mühe wurde auch auf die Verlegung von Telegraphen- und Stromleitungen verwendet.

Bild 14: Auch ein kleiner Holzlagerplatz, umrahmt von Baum- und Buschwerk (Modellfichten: Haberl & Pabst), fand auf dem Diorama Platz.





Bild 15: Als schwere Personenzuglokomotive wird die Pt 3/6 von Rivarossi eingesetzt.



Bild 16: Ein gewisses Örtchen in unmittelbarer Bahnhofsnahe darf natürlich nicht fehlen.
Alle Fotos: R. Dederich

»Glaskasten«

Den zweiachsigen Lokalbahnlokomotiven der bayerischen Gattung Ptl 2/2 – vielen Eisenbahnfreunden als »Glaskasten bekannt – wird die nächste Sonderausgabe gewidmet sein. Neben den »Glaskasten«, später bei der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn als Baureihe 98³ bezeichnet, werden auch die Maffeischen Motorlokomotiven der Bayerischen Staatseisenbahnen (Gattung ML 2/2) in Wort und Bild vorgestellt. Die Unterschiede zwischen den einzelnen Bauserien werden anhand zahlreicher Zeichnungen und Skizzen deutlich gemacht.

Die Sonderausgabe ist zum Preis von DM 16,80 ab Anfang September überall dort erhältlich, wo es das Eisenbahn-Journal gibt.

Hermann Merker Verlag
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstenfeldbruck





Bild 1: Auf einem Diorama fotografiert: Scania 112 H mit Kipp-Silo-Sattelaufleger der Firma Kässbohrer der Spedition Freund, ...

»Dicke Brummer« im Modell

Exakte Nachbildung von Speditionsfahrzeugen im Maßstab 1:87

Seit ein paar Jahren beschäftige ich mich mit dem Verfeinern sowie mit Um- und Selbstbauten im H0-Bereich. Auch im Modellauto-Bereich habe ich schon reich-

lich Erfahrungen sammeln können. Inzwischen ist seitens der Hersteller in punkto Detaillierung einiges zu Wege gebracht worden. So gehören kippbare Fahrerhäuser,

Lenkung, Motornachbildungen etc. heute bei einigen Anbietern schon zum Standard. Trotzdem ist immer noch eine gewisse Eintönigkeit hinsichtlich Radstände, Fahrge-

Bild 2: ... und zum Vergleich eine Vorbildaufnahme, die von der Firma Hüsgen zur Verfügung gestellt wurde.





Bild 3: Hier wiederum zunächst ein Modell des Kipsattelauflegers der Firma Müller-Mittehenthal mit Scania 112 M als Zugmaschine, ...

stelle und sonstige Details zu beklagen. Um dem Abhilfe zu schaffen, ist man wie eh und je auf den Selbstbau oder auf das intensive Durchforsten der Angebote der LKW Bausatzhersteller angewiesen. Die Firmen Kibri und Preiser bieten mittlerweile ein sehr umfangreiches Programm an, und da es bei beiden Firmen möglich ist, einzelne Spritzlinge zu beziehen, gehen die

Umbauten schnell und leicht von der Hand und sind zudem kostengünstig. Einige Umbauten möchte ich nun vorstellen. Es handelt sich um Modelle, die dem jeweiligen Vorbild sehr genau nachempfunden sind. Grundsätzlich ist zu bemerken, daß alle Fahrzeuge über eine Lenkung sowie detaillierte Motornachbildungen mit kippbarem Fahrerhaus (bei stets feststehender

vorderer Stoßstange) verfügen. Die Fahrge-
stelle stammen von Kibri oder Preiser und wurden in Radständen, Tankanordnungen etc. den Besonderheiten des jeweiligen Vorbildes maßstäblich angepaßt. Räder und Felgen stammen aus den Angeboten der beiden Bausatzhersteller. Kibri z.B. bietet 5 verschiedene Nachbildungen von Antriebsfelgen für Hinterachsen – zwei hypoid- und

Bild 4: ... und das entsprechende Vorbildfoto, ebenfalls von der Firma Hüssgen zur Verfügung gestellt.





Bild 5: Schweres Bergungsfahrzeug der Firma Freund im Modell (Scania 142 E6x4). Das Basismodell von Kibri wurde im Selbstbau mit vielen Details bestückt.



Bild 6: Das Spezialfahrzeug von vorne gesehen. Alle Funktionsteile sind beweglich ausgeführt.

Bild 7: MAN 16.321 FS mit Eutersilo-Sattelaufliieger. Alle Fahrzeuge sind mit Siebdruckfarben lackiert worden.
Fotos, soweit nicht anders angegeben: B. Ottersbach



drei Außenplanetachsen – an. Die Nachbildung einer Vorderachsfelge mit AP-Antrieb hat Kibri nicht im Programm. Hier bedient man sich in Preisers Sortiment. Auch die Fahrerhauseinrichtungen wurden nach Originalunterlagen nachgebaut. Die Fahrzeuge sind mit Siebdruckfarben lackiert; die Beschriftungen stammen von Katjas Truckshop, Büttingen.

Und nun zu den Modellen. Ich stelle Ihnen Fahrzeugmodelle der "Silo-Fachspedition Freund", Köln, kurz im Wort und teilweise auch im Bild vor.

Das erste Modell ist ein MAN 16.321 FS Eutersilo-Sattelaufliieger der Firma Spritzer. Beim Auflieger handelt es sich um ein verlängertes Herpa-Modell. Ein Scania 112 M mit Kippsattelaufliieger der Firma Müller-Mittehthal wird zum besseren Vergleich einmal als Vorbild und einmal als Modellnachbildung gezeigt. Auch das nächste Modell kann an seinem Vorbild "gemessen" werden: Ein Scania 112 H mit 36 cbm Kippsilo-Sattelaufliieger der Firma Kässboher, fotografiert in der Fahrzeughalle der Spedition Freund und auf einem kleinen Diorama (die Vorbildaufnahmen wurden freundlicherweise von der Firma Hüssgen zur Verfügung gestellt).

Das nächste Modell ist das Resultat eines etwas umfangreicheren Umbaus: ein Daimler Benz 1633 S mit 52 cbm Kässboherer Silo-Sattelaufliieger. Hier eine kurze Erläuterung zur Sattelzugmaschine: Der vorderen und hinteren Lagerung des Fahrerhauses wurde ein Roßkopf Fahrgestell verpaßt. Die vorderen Kotflügel stammen von einem Herpa-Modell, der "Rest" von Kibri.

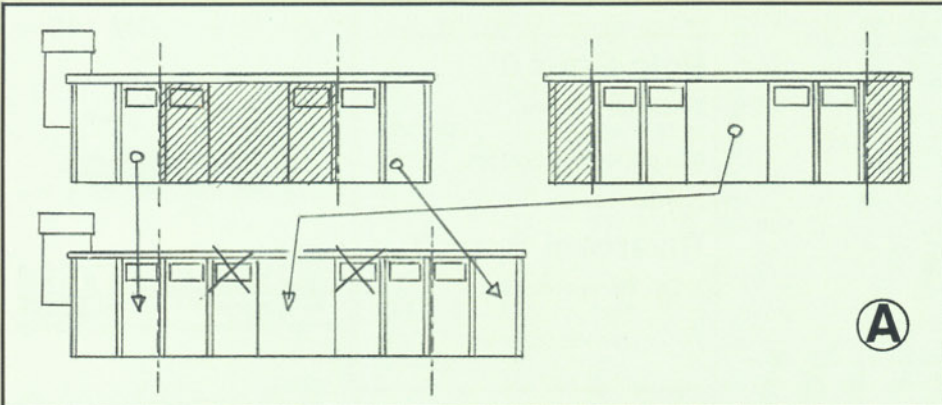
Ein weiteres Fahrzeug des Freund'schen Fuhrparkes ist der Scania 111. Das Fahrerhaus kommt von Wiking, es wurde um 1 mm erhöht. Die Einrichtung ist von Preiser, alles andere von Kibri. Die Kompressoranlage entstand im Selbstbau.

Die Krönung meiner "Freund"-Flotte stellt das letzte hier vorgestellte Fahrzeug dar: ein schweres Bergungsfahrzeug Scania 142 E6x4 mit Spezialaufbau der schwedischen Firma Bro-Wrecker. Basismodell ist der Kibri Scania mit verlängertem Radstand; alles andere entstand im Selbstbau von der Videokamera am Heck bis hin zu dem Bildschirm im Fahrerhaus. Das Fahrzeug ist in allen Funktionen beweglich. B. Ottersbach



Der bayer. NwL als Eigenbau

Gedeckter Güterwagen der Bayerischen Staatseisenbahnen im Modell



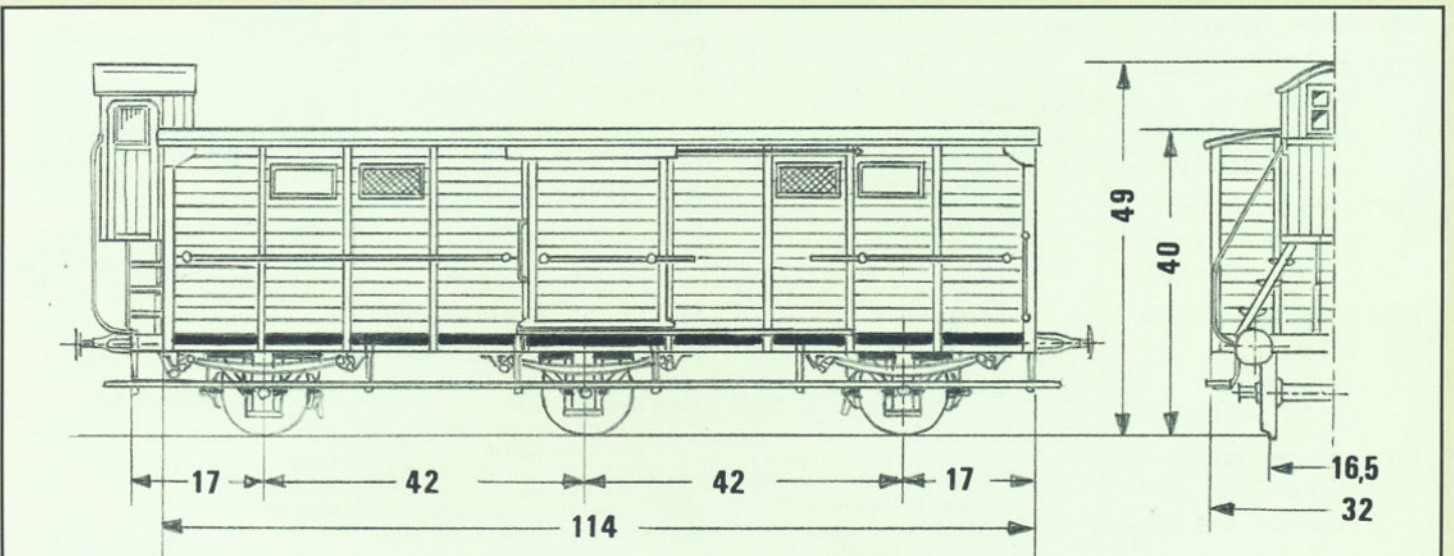
“N” - damit wurden bei der K.Bay.Sts.B. gedeckte Güterwagen bezeichnet, die zur Einstellung in Personenzüge geeignet waren. Das “w” deutete auf eine Gesamtbelastbarkeit von weniger als 10 t hin, und “L” stand für eine Wagenkastenlänge von mehr als 8 m. 1902 gebaut, wurden diese Wagen ihres Dreiachsfahrwerkes wegen gerne Schnellzügen zur Beförderung eiligen Gepäcks beigegeben.

Bild 1: Der fertig zusammengebaute NwL des Verfassers. Das Vorbild zu diesem Modell wurde 1902 gebaut.

Foto: W. Kosak

Bild 2: Anleitung zum Bau des Wagenkastens. Zeichnung: Dr. Hufnagel

Bild 3: Der NwL der K.Bay.Sts.B. im Maßstab 1:87.



Zum Bau des NwL (Skizze B) benötigt man folgendes Material:

- 1 bay. Güterwagen GM von Trix Nr. 52 3602 00
- 1 bay. Güterwagen mit Bremserhaus Gm von Trix Nr. 52 3601 00
- 1 seitenverschiebbare Mittelachshalterung des Roco-Personenwagens Nr. 44233 (Nr. der Halterung 1132/10)
- 2 Trittbretter aus dem Fleischmann-Personenwagen Best. Nr. 5092 (Nr. des Trittbretts 1286-2) oder drei Trittbretter aus der Preußen-Serie von Rai-Mo
- sehr dünne Sägeblätter (Fohrmann Nr. 1440-8/0) und ein Skalpell.

1. Zuerst werden die beiden Güterwagen komplett auseinandergenommen. Dann wird das Gehäuse des Güterwagens mit Bremserhaus wie folgt zerlegt (Skizze A): Zertrennen des Gehäuses, vom Bremserhaus gesehen nach dem ersten oberen Lüftungsgitter und vor der nachfolgenden senkrechten 2. Strebe sowie, von der Rückseite betrachtet, ebenfalls nach dem Lüftungsgitter (und dem bayer. Wappen) und auch hier vor der 2. Strebe.

2. Nun setzen wir unser zerstörerisches Werk am Güterwagen ohne Bremserhaus fort:

Hier wird das Gehäuse jeweils vor der 1. Strebe (auf beiden Seiten) zertrennt.

3. Zwischen die unter (1) beschriebenen Wagenteile setzen wir das unter (2) gewonnene Mittelstück ein und kleben die Gehäuseteile zusammen. Da das Dach bei den Trix-Modellen mit den Seitenwänden eine Einheit bildet, kommen wir um ein Verspachteln und Schleifen der Teile nicht herum. Damit das Dach nach dem Schleifen genauso aussieht wie bei den Original-Trix-Wagen, empfiehlt sich ein Anstrich mit schwarzer Farbe (Roco MO-LAK Nr. 10110).

4. Bau des Fahrwerkes:

a) Das Fahrwerk des Wagens mit Bremserhaus wird mittig zersägt (Skizze C). Die Trittbretter wandern in die Ersatzteilkiste.

b) Zur Gewinnung der mittleren Achspartie entnehmen wir diese aus dem 2. Fahrwerk und kleben sie zwischen die beiden Hälften des 1. Fahrwerkes. Vorher ist aber noch folgendes zu tun:

c) Beim seitenverschiebbaren Mittelachshalter von Roco werden die Flügel gekürzt und das Oberteil entfernt (Skizze C).

d) Dann werden beim hinzugewonnenen Fahrwerksmittelteil die Durchbrüche vergrößert (Skizze C), eine Längsnut gefeilt und der Mittelachshalter eingepaßt. Mit einer Rundfeile wird die Rundhalterung im Mittelachshalter für die Trix-Achse etwas erweitert. Beim Trix-Rad trennen wir einfach die Lagerzapfen ab. Somit ist auch für die seitliche Verschiebbarkeit gesorgt. Ganz Vorsichtige können außerdem noch etwas vom Kunststoff an den Achslagern und Federn abtragen.

5. Zusammenbau:

Das unter (4) gebaute Fahrwerksmittelteil wird jetzt zwischen die in (4b) beschriebenen Fahrwerksmittelteile geklebt. Sodann wird das Gehäuse auf das Fahrwerk gesetzt und mit Stabilit-Express-Kleber befestigt. Anschließend werden die Trittbretter von Rai-Mo oder Fleischmann angebracht.

Der dreiachsige NwL paßt ausgesprochen gut zu den von Trix angebotenen dreiachsigen Schnellzugwagen. **J. Günther**



Bild 4: Der NwL paßt ganz vorzüglich zu den von Trix angebotenen dreiachsigen Schnellzugwagen. Foto: W. Kosak

Bild 5: Anleitung zum Zerlegen des Fahrwerkes und zur Abänderung des Mittelteils samt Achshalter.

Zeichnung: Dr. Hufnagel

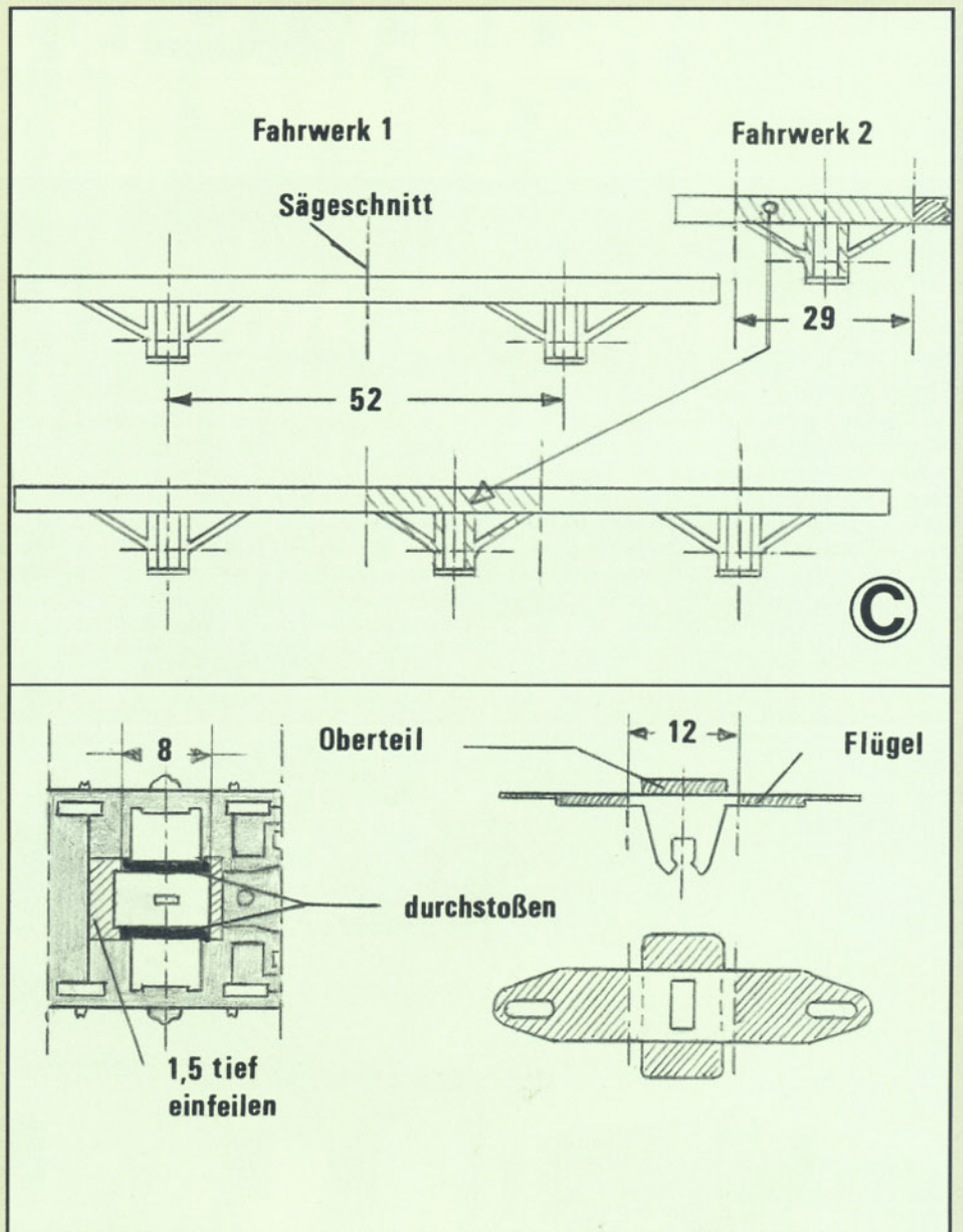




Bild 1: Wieder einmal ist der Schneider Schorsch mit seiner 44 247 des Bw Altendorfen und einem O-Wagen-Zug unterwegs. Der eher langweilige Dienst reißt die Lokbesatzung kaum zu besonderer Begeisterung hin.

Schneider Schorsch

Fortsetzung aus
Teil 2 Eisenbahn-Journal 5/1987

Auf welche Weise der "wilde Käfer" dem Schneider Schorsch und seinem Heizer, dem Leicht's Gustl, unversehens "einheizte", haben wir ja schon im vorausgegangenen Journal beschrieben, aber das war nur der vergleichsweise harmlose Auftakt zu weiteren "Betriebsstörungen" gewesen. Denn was noch folgte, das ... aber lesen Sie selbst.

Neben den schon hinlänglich bekannten

Hauptdarstellern, nämlich dem Schneider Schorsch und seinem Feuermann, dem Leicht's Gustl, sowie ihrer schon recht betagten 44 247 des Bw Altendorfen spielen wieder der übermütige Käferfahrer und auch ein Stier namens Archibald eine Rolle. Ganz klar: Wer den Schaden hat, braucht schließlich für den Spott nicht zu sorgen, – das übernimmt die Bw-Besatzung von Altendorfen recht ausgiebig. Genügend Anlaß also,

daß der Schneider Schorsch auch weiterhin seinen üblichen Grant nicht abzulegen braucht. All die unliebsamen, nachfolgend beschriebenen Ereignisse gehen auch diesmal wieder auf das Konto des jungen Verkehrsrowdy, dem seine Abenteuerlust allerdings bald vergehen sollte.

Vielleicht hätten sich die Personale des Bw Altendorfen allmählich an das seltsame Wettrennen zwischen den ungleichen Gegnern gewöhnt, wäre nicht ausgerechnet dem Schneider Schorsch bei dieser Gelegenheit eine peinliche Panne passiert. Als nämlich eines Tages der Käferfahrer das Rennen wieder einmal eher knapp für sich entschieden hatte, ließ sich nach dem Achtungssignal die Dampfpeife der 44er nicht mehr abstellen.

So blieb dem Leicht's Gustl nichts anderes übrig, als mit einem großen Hammer bewaffnet am Umlauf entlang nach vorne zu turnen. Des Gustls leichte Schläge schienen das widerspenstige Lärminstrument allerdings als anregend zu empfinden; jedenfalls kam es dem Heizer so vor, als wäre das ohrenbetäubende Gebrüll der Dampfpeife eher noch lauter geworden. Also, Hammer weglegen und die Dampfzuleitung absperren, dachte sich der Gustl.

Einen klaren Gedanken zu fassen, war freilich in dieser Situation nicht ganz einfach: Zum einen nämlich schlingerte die reichlich abgefahrene 44er wie ein Fischkutter bei Windstärke 8, zum anderen konnte einen der Höllenlärm der Pfeife zum Wahnsinn treiben. Nur für Sekundenbruchteile meinte der

Bild 2: Gerade verläßt die 44er in Höhe des Lokschuppens (mit angebautem Wohnhaus) Altendorfen. Jetzt hat sie die freie Strecke vor sich.





Bild 3: Vorbei geht's mit der schon etwas betagten Maschine und den auch nicht mehr ganz taufrischen Waggons am Bahnwärterhaus des Streckenblocks. Besondere Vorkommnisse sind bei dieser Fahrt nicht zu verzeichnen.

Bild 4: Bei einer der nächsten Fuhren mit einem Kohlezug ist das Lokpersonal trotz der frühen Morgenstunde bis jetzt noch recht wohlgenut unterwegs. Der Tag ist noch in Ordnung!





Bild 5: Wieder hat man über das Gefälle eines der beiden Flußtäler erreicht. Ein paar Kilometer weiter steht die in dieser Geschichte höchst bedeutsame Pfeiftafel.

Schneider Schorsch, über das markerschütternde Brüllen der Dampfpeife die liebliche Stimme seines Feuermanns vernommen zu haben. Just in diesem Moment nämlich

hatte der Gustl festgestellt, daß sich das Handrad des Absperrventils weder mit Gewalt noch mit Worten bewegen lassen würde. Möglicherweise hätte die psychische

Verfassung des Feuermanns gerade noch ausgereicht, um das festgerostete Absperrventil zu verkraften. Doch als er im gleichen Augenblick mit der Fußspitze gegen den auf

Bild 6: Die Pfeiftafel ist Auslöser für das "Ton-Signal", das der Käferfahrer wieder abgewartet hat und nun tollkühn bergab in Richtung Bahnübergang rast.





Bild 7: Der VW-Pilot war so schnell, daß die Kamera nicht mehr in richtige Schußposition gebracht werden konnte. Am rechten Bildrand ist noch ein Teil der Straße zu erkennen, auf der der Fahrer knapp vor der 44er soeben die Geisalanlage überquerte.

Bild 8: Der Leicht's Gustl und der Schneider Schorsch schauen wütend dem VW-Fahrer nach, der noch die "Stirn" zum Bremsen hatte und ihnen eine "Nase" drehte. Das veranlaßte den Schneider Schorsch, voller Zorn die Pfeife zu betätigen, was er besser gelassen hätte.





dem Umlauf liegenden Hammer stieß – und sich das Requisite Nummer eins via Triebwerk auf Nimmerwiedersehen verabschiedete –, da ließ der Gustl einen Fluch los, für den ihm der Altendorfer Pfarrer sicherlich einen Logenplatz in der ewigen Verdammnis hätte reservieren lassen.

Zurück im Führerhaus sah er seinen Herrn und Meister mit furchterregender Miene die Schaufel schwingen. Zu allem Überfluß nämlich schien sich das Marterinstrument da vorne auf dem Kessel wenig darum zu scheren, daß der Dampf im Kessel eigentlich für das Triebwerk bestimmt war. So blieb den beiden Lokmännern nichts anderes übrig, als abwechselnd beinahe ununterbrochen den Rost zu beschicken.

Einen Vorteil immerhin hatte die Schinderei: Wenigstens bekamen sie auf diese Weise von den Verwünschungen nicht allzuviel mit, die aufgebrauchte Mitbürger in jeder an der Strecke gelegenen Ortschaft der lärmenden Fuhre fäusteschwingend nachriefen.

Weil der Pfeifton einer Einheitslok von weitem dem Brunftruf eines männlichen Rindviehs durchaus ähnelt, erhob sich ein paar Kilometer flußabwärts Archibald, der alternde Stier vom Müllerwirt, mürrisch vom taufeuchten Nachtlager auf seiner einsamen Weide. "Der muß ja gut beieinander sein, wenn er sich sowas traut", dachte der behörnte Muskelprotz bei sich, als er das wilde Brüllen der Dampfpeife vernahm, und trotete vorsichtshalber schon einmal in die Richtung, wo der andere ja wohl bald auftauchen mußte.

Je näher das infernalische Toben kam, desto banger wurde dem Ärmsten ums Herz. Als dann gar oben am Waldrand der vermeintliche Gegner mit beachtlichem Tempo um die

◀ Bild 9: Mit ununterbrochen tönendem Pfeifinstrument fährt die Fuhre weiter durch die Lande. Der alte Stier Archibald hat vor dem vermeintlichen Nebenbuhler gehörigen Respekt.

Bild 10: Eingeschüchtert, aber trotzdem voller Anerkennung blickt Archibald den vielen Wagen nach, die der altersschwache Stier für eine Herde brauner Kühe hält.





Bild 11: Das Malheur ist perfekt: Der Leicht's Gustl klettert über den Umlauf vor zur Pfeife und versucht gerade, diese durch Hammerschläge zu beruhigen. Wie man lesen kann, war diesem Unterfangen jedoch kein Erfolg beschieden.

Bild 12: Mit noch immer brüllender Pfeife rollt der Schorsch samt seiner 44er ins nächste Bw. Dort wartet schon die komplette Bw-Mannschaft spöttisch johlend auf die "Heulboje".

Bild 13 (unten rechts): Justament an der selben Stelle wie tags zuvor wird in der nächsten Zehntelsekunde der VW – der augenblicklich noch durch die Büsche verdeckt ist – über den Bahndamm "fliegen". Diesmal hatte er sich in der Geschwindigkeit des Zuges gründlich verschätzt.



Kurve bog, stand der Archibald für einen Augenblick starr vor Schreck: Pechschwarz war der andere, mit einem mächtigen, tiefgedrückten Schädel und gut doppelt so hoch und breit wie er selbst. Also: nichts wie weg hier.

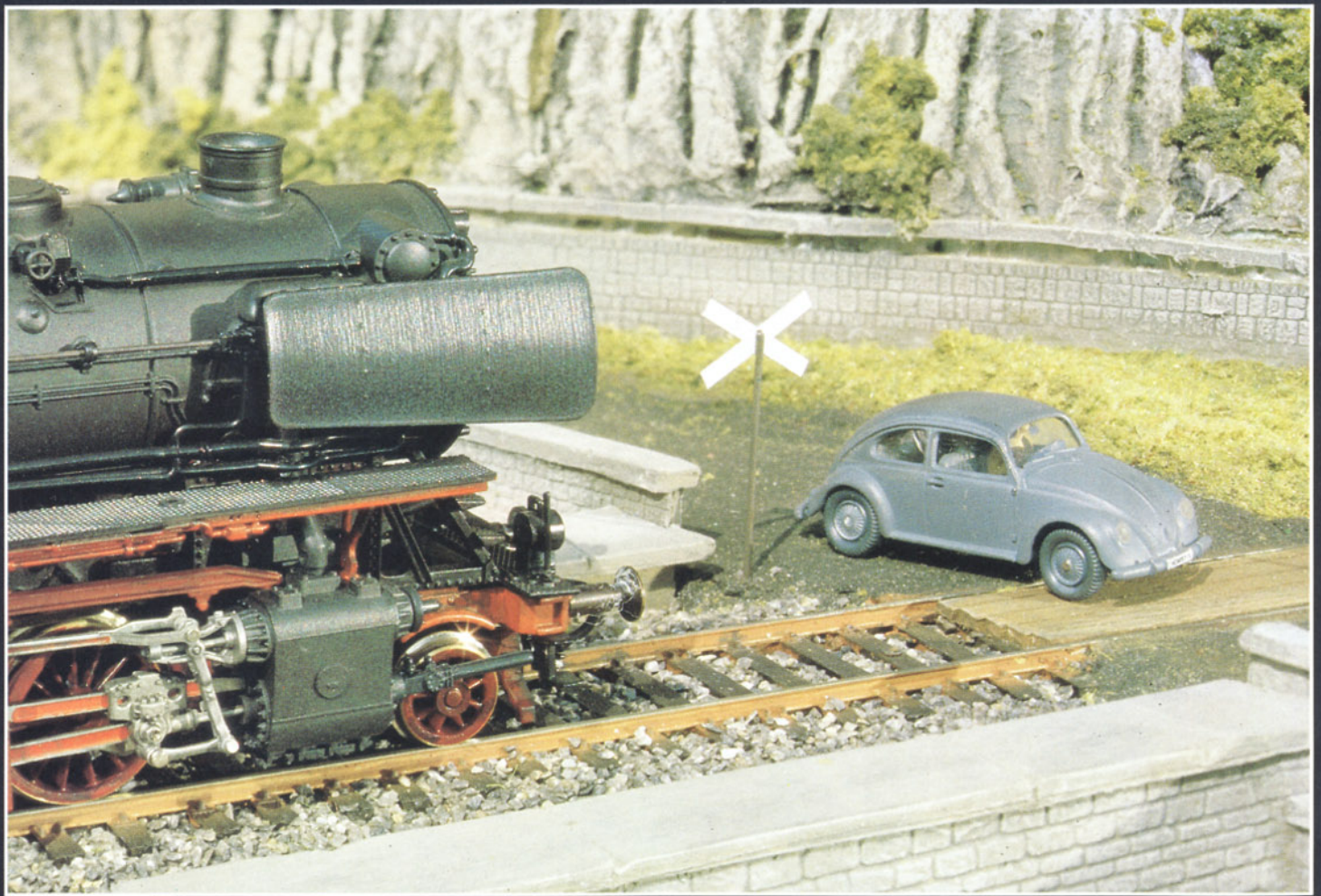
Völlig außer Atem wagte der Archibald am anderen Ende der Weide einen vorsichtigen Blick zurück. Und weil es um sein Augenlicht auch nicht so sonderlich gut bestellt war, hielt er die vielen 0-Wagen hinter der 44er für lauter braune Kühe. Blitzartig hatte er die Situation erfaßt: "Kein Wunder, daß der arme Kerl so schreit", dachte er bei sich, "wenn die ganzen Weiber hinter ihm her sind ..."

Von alledem bekamen die Altendorfer Lokmänner allerdings nichts mit. Bangen Herzens harreten sie der Einfahrt in die nächste Kreisstadt, wo statt der 44er eine E 50 den Zug weiter übernehmen sollte.

Natürlich geriet die Fahrt an den im morgendlichen Berufsverkehr überfüllten Bahnsteigen entlang zum Spießbrutenlauf. Nach einer Ewigkeit, schien es dem Schorsch, hatte der Gustl die 44er abgekuppelt, nach einer weiteren Ewigkeit gestattete das Gleissperrsignal endlich die Weiterfahrt in Richtung Betriebswerk. Dort standen bereits – allesamt ein höhnisches Grinsen im Gesicht – mehr Bahnarbeiter versammelt, als selbst auf den Eröffnungsfotos der Bahnlinie zu sehen gewesen waren. Hochrot im Gesicht, brüllt der Schneider Schorsch seinen völlig entnervten Heizer an: "Feuer raus, aber schnell".

Als sie knapp vier Stunden später zur Rückleistung mit einer anderen Maschine antraten, war die Pfeife der 44er endlich ver-







stummt. Nach ein paar Kilometern Fahrt hatten sich auch die Nerven der Lokmänner wieder beruhigt. Nur auf den Kerl mit dem Käfer war der Schorsch sauer: "Wenn ich den erwisch", brummte er vor sich hin, "dann kann er was erleben".

Beinahe hätte er ihn auch erwischt. Als es auf die kältere Jahreszeit zuging, hatten die Altendorfener jeden Morgen einen schweren Kohlenzug zu fahren, der kurz vor dem Gag 55 671 auf die Reise geschickt wurde. Gegenüber dem Leerwagenzug hatte diese Fuhr einen wesentlichen Vorteil: die schwerbeladenen Wagen schoben wenigstens bergab ganz ordentlich.

Davon freilich konnte der Käferfahrer nichts wissen, der eines schönen Morgens – zehn Minuten früher als gewöhnlich – wieder oben auf der Bergkuppe das Startsignal erwartete. "Die sind aber früh dran heute", dachte er bei sich, schob den Gang ein und jagte mit quietschenden Hinterreifen los. Gut 80 Sachen mochten auf dem Tacho anstehen, als er mit seinem betagten Gefährt unten aus dem Wald geschossen kam, fast auf gleicher Höhe mit der 44er des Güterzugs. Da war es zum Bremsen aber auch schon zu spät. Er mußte es schaffen, vor der Lokomotive über's Gleis zu kommen. "Um Himmels willen, Schorsch, brems!" brüllte in diesem Augenblick der Leicht's Gustl. Sekunden später schlitterte die 44er über den Bahnübergang. Der Schneider Schorsch bekam gerade noch mit, wie der Käfer zur Landung ansetzte, tief einfederte und mit röhrendem Auspuff das Weite suchte. Von diesem Tag an hat ihn übrigens keines der Altendorfener Personale je wieder zu Gesicht bekommen. Und das war für den Mann am Lenkrad sicherlich auch ganz gut so ...

W. Kosak

Bild 16: Nach reichlich fünf Metern freien Fluges erreichte der Käfer wieder festen Boden. Freilich hatte er nach diesem Schanzensprung keinen einzigen heißen Stoßdämpfer mehr.

Bild 14 (linke Seite oben): Der Zug vom Schorsch rutscht bereits mit blockierten Rädern auf den Bahnübergang zu. Heute war der schwere Zug bergab ein gutes Stück schneller, so daß es für den Käferfahrer ganz schön brenzlich wurde.

Bild 15 (linke Seite unten): Da half kein Bremsen oder Hupen, Rettung konnte nur die "Flucht nach vorn" noch bringen. Das Fahrzeug hob auf dem Bahnübergang tatsächlich mit allen vier Rädern ab und segelte ein paar Meter durch die Luft.

Bild 17: Im Heimat-Bw ist diese Story natürlich für alle das Ereignis Nr. 1 des Tages. Alle Fotos: W. Kosak





▲ Bild 1: Die V 200 035 in der Baugröße N von Roco.
Foto: W. Kosak

▲ Bild 2: Roco hat den "Gläsernen" in seinen neuen Farben in der Baugröße H0 ausgeliefert.
Foto: W. Kosak

◀ Bild 3: Kof II mit geschlossenem Führerhaus von Brawa.
Foto: Werkfoto Brawa

Bild 4: Handarbeitsmodell der Re 6/6 der SBB von Lemaco in der Baugröße H0.
Foto: Werkfoto Lemaco



Bild 5: Neuauflage der Kof III von Roco in der Baugröße H0.

Foto: H. Obermayer



Bild 6: Einheitstaschenwagen der Gattung Sdkmmss der ÖBB in H0 von Roco.

Foto: W. Kosak

★ Schaufenster der Neuheiten ★

Neu von Roco

Im Mai dieses Jahres hat Roco einige Neuheiten an den Fachhandel ausgeliefert, darunter auch zwei Fahrzeuge nach Vorbildern deutscher Eisenbahnfahrzeuge, die sich schon seit einiger Zeit als

richtige "Renner" erwiesen haben. Voraussetzung für das gesteigerte Käuferinteresse sind stets eine gewisse Popularität des Originalfahrzeuges, eine solide Ausführung des Modells sowie dessen Fahreigenschaften. Ein besonders gutes Beispiel

für ein solches Erfolgsmodell ist der "Gläserne", der Aussichtstriebwagen 491 001. Auch nach 52 Dienstjahren sind die Sonderfahrten dieses Einzelstückes der Deutschen Bundesbahn stets ausverkauft. Außerordentlich schnell vergriffen war auch



Bild 7: Die bildhübsche Personenzuggarnitur mit einer XIV HT der sächsischen Staatsbahn in H0 von Piko.

Foto: W. Kosak

Bild 8: Neben der lupenreinen Beschriftung verdienen die Vorhänge der neuen Piko-Wagen Beachtung.

Foto: W. Kosak

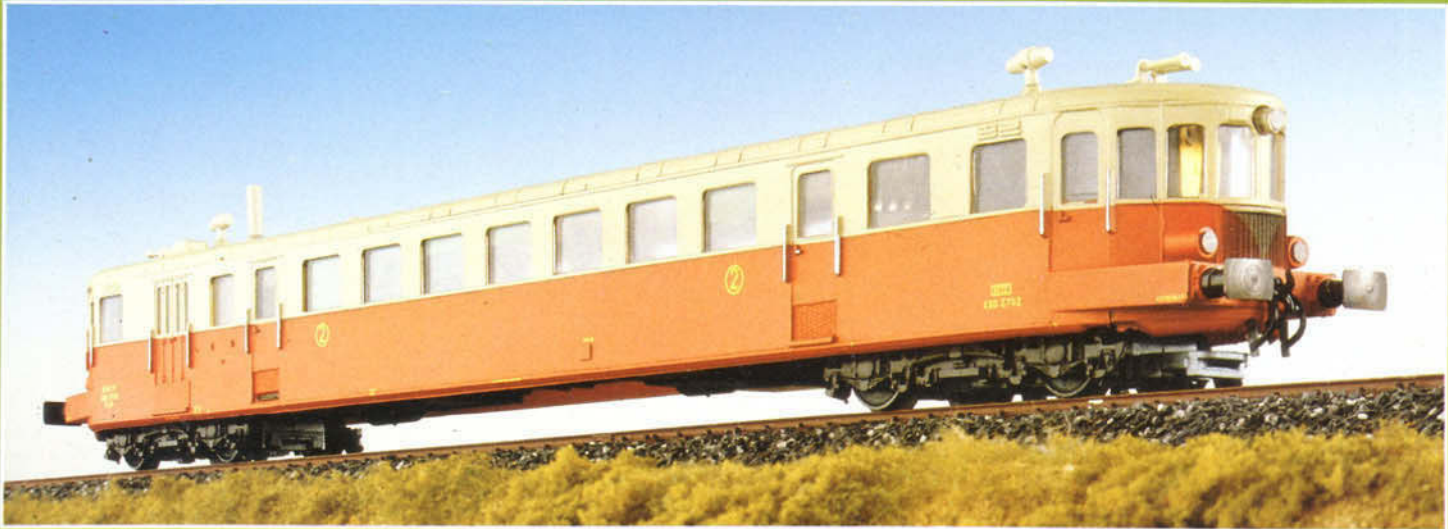


Bild 9: Schnelltriebwagen "Bugatti" in H0 von Jouef, der von FRAMOS-Train vertrieben wird.

Foto: W. Kosak

Bild 10: Ebenfalls im Vertriebsprogramm von FRAMOS-Train findet sich der Dieseltriebwagen der SNCF aus der Serie X 3700 von "AS" in H0.

Foto: W. Kosak



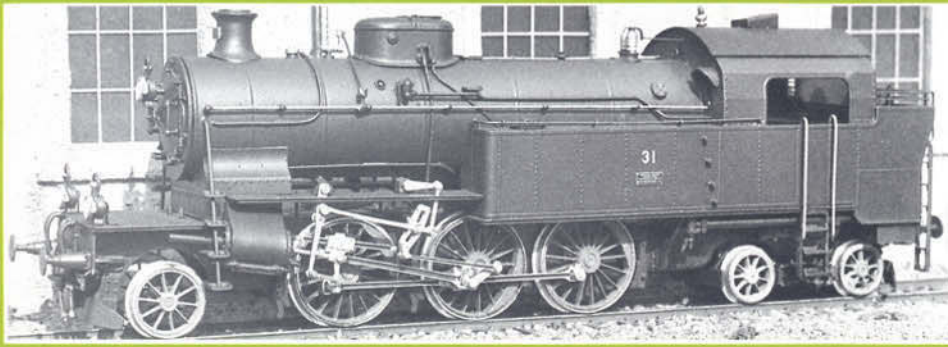


Bild 11: Von HRF in H0 ausgeliefert wird die Tenderlok BN Ea 3/6 31 der Bern-Neuenburg Bahn. Foto: Werkfoto HRF



Bild 12: Spur-0 Pantograph von Biller-Bahn für die E 44 und E 69. Foto: W. Kosak

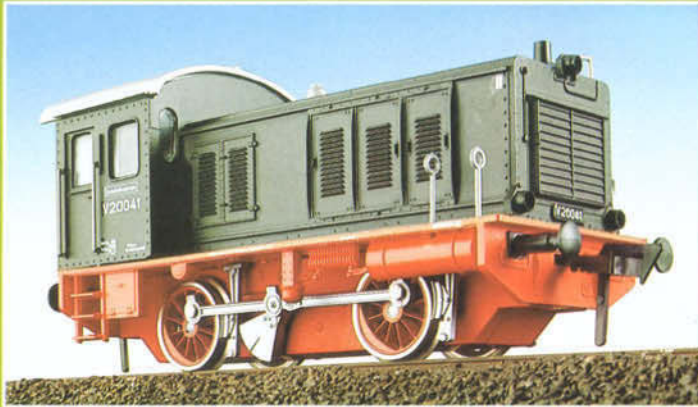


Bild 13: Das Modell der V 20 in Baugröße O von Biller-Bahn. Foto: W. Kosak

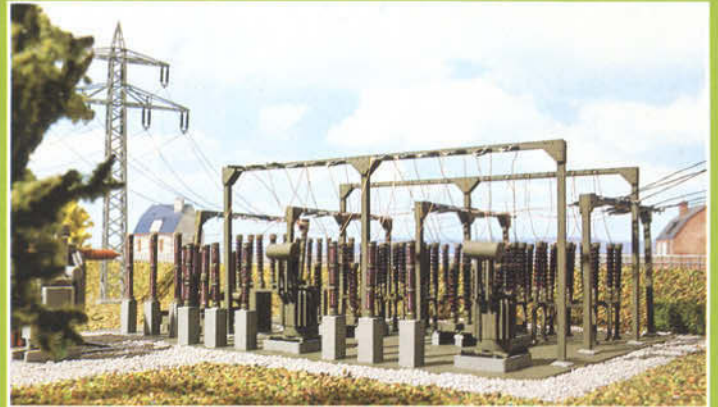


Bild 14: Jetzt erhältlich ist auch das Umspannwerk in der Baugröße H0 von Revell.

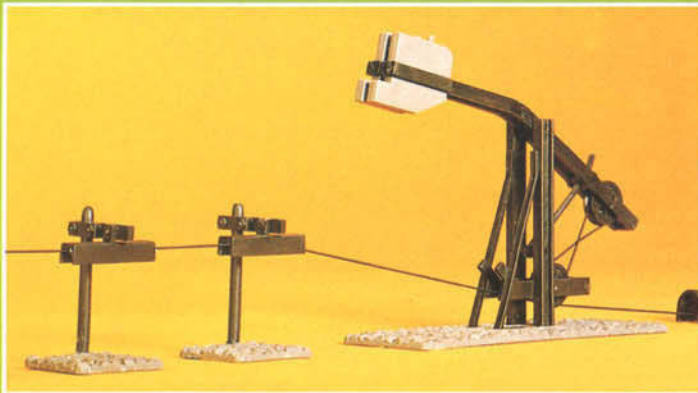


Bild 15: Neu von Pola für die LGB ist ein Spannwerk mit Rollenhaltern. Foto: Werkfoto Pola



Bild 16: Zollamt "Bünde" von Revell in der Baugröße H0 ist an den Fachhandel ausgeliefert worden. Fotos 14 und 16: Werkfotos Revell Plastics

die erste Auflage des H0-Modells, das Roco geschaffen und damit zweifelsohne neue Maßstäbe im Modellbau gesetzt hat. Jetzt steht das beliebte Fahrzeug wieder zur Verfügung, nun aber in der neuen enzianblauen Lackierung mit der neuen Beschriftung und dem roten DB-Emblem. Das mit 36 Preiser-Figuren besetzte Modell ist jetzt noch attraktiver, obwohl das Enzianblau durch die helle Grundierung ein klein wenig zu blaß ausgefallen ist. Der neue "Gläserne" ist zweifellos ein Blickfang in jeder Sammlung und auf jeder Modellbahnanlage.

Auch ein anderes Modell der Baugröße H0 desselben Herstellers, das aufgrund seiner universellen Verwendbarkeit und der vorzüglichen Laufeigenschaften auf keiner Anlage fehlen dürfte, ist nun wieder erhältlich. Hierbei handelt es sich um die kleine Köf III der Baureihe 333. Geblieben ist die weinrote Farbgebung, geändert hat sich die Betriebsnummer. Das Vorbild mit der Betriebsnummer 333 155-0 ist beim Bw Darmstadt beheimatet. Als Datum der letzten Revision im AW Nürnberg ist der 17.09.80 am Frontschild unter der Pufferbohle angeschrieben. Die Richtigkeit dieser Angabe konnte durch Fotos belegt werden. Dies ist nur deshalb von Bedeutung, weil in Triebfahrzeug-Verzeichnissen als letztes Revisionsdatum der 18.09.80 angegeben wird. Trotz der bescheidenen Abmessungen des Maschinchens entwickelt die Köf III eine beachtenswerte Zugkraft. Bei einer weiteren Auflage, die sicherlich erforderlich werden wird, sollte sich Roco vielleicht doch noch zu einer ozeanblau/beigen Lackierung entschließen.

In der Baugröße N kam die V 200 035 zur Auslieferung. Es handelt sich hierbei um die "kleine Schwester" des vorzüglichen H0-Modells und entspricht in Farbgebung und Beschriftung der Ursprungsausführung von 1956. Die Beschriftung ist ordentlich ausgeführt. Beide Führerstände sind nachgebildet, Motorattrappen wurden nachempfunden. Durch die geschickte farbliche Gestaltung ist eine Nachbehandlung, der optischen Tiefe wegen, nicht notwendig. Das Modell wird durch einen Motor mit Schwungmasse und tief liegendem Schwerpunkt angetrieben und verfügt über einen fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel. Eine weitere Neuheit in der Baugröße H0 ist ein Rungenwagen der Gattung Kb(g)s 422 mit Bremserbühne. Dieses Modell ersetzt den bereits im Sortiment vorhandenen Rungenwagen ohne Bremserbühne und entspricht in seiner Ausführung ansonsten dem bekannten Modell. Eine Neukonstruktion hingegen ist der gedeckte Güterwagen der Gattung Glths, ehemals "Dresden". Beschriftung und Farbgebung entsprechen dem Vorbild der 50er Jahre der Deutschen Bundesbahn. Neu ist auch ein Einheitstaschenwagen der Gattung Sdkmmss der ÖBB. Das Modell ist weitgehend aus Metall gefertigt und sehr sauber beschriftet. Beladen ist es mit zwei 20' -Wechselpritschen, die die Aufschrift "Panalpina" tragen.

Das H0-Modell der Re 4/4 IV mit der Beschriftung "Bahn 2000" entspricht technisch dem bereits gelieferten Modell der Re 4/4 IV.

HO/K. Eckert

Neu von Brawa

Von Brawa wurde eine weitere Variante aus der Köf II Serie an den Fachhandel ausgeliefert. Es handelt sich um ein Modell der Baureihe 323 mit geschlossenem Führerhaus, das sowohl für das Gleichstrom- als auch für das Wechselstromsystem gefertigt wird. Das Modell ist sehr fein detailliert, verfügt über gefederte Hülsenpuffer und zahlreiche aufgesetzte Teile. Beiden Ausführungen liegen verschiedene Kupplungssätze zur Montage bei.

K. Eckert

Neu von Lemaco

Für das H0-Modell der Re 6/6 11674 "Murgenthal" hat sich Lemaco einiges einfallen lassen. Die aus über 600 Teilen in Handarbeit aus Messing gefertigte Lokomotive ist im exakten Modellmaß von 1:87 gehalten und wird im roten Anstrich ausgeliefert. Für den Antrieb kommt ein neues Konzept zum Tragen: Zwei präzise ausbalancierte Schwungmassen verleihen der Re 6/6 neben ruhigen Laufeigenschaften auch einen verbesserten Auslauf.

K. Eckert

Neu von Piko

Mit einer bildhübschen Personenzuggarnitur der sächsischen Staatsbahn dampfte das Modell der XIV HT aus Richtung Sonneberg an. Piko hatte die Liebhaber der Länderbahnzeit schon auf der diesjährigen Spielwarenmesse mit der urligen 1'C1'-Maschine überrascht (siehe ausführlicher



Bild 17: In der Baugröße N hat Vollmer einen 2ständigen Lokschuppen ausgeliefert.

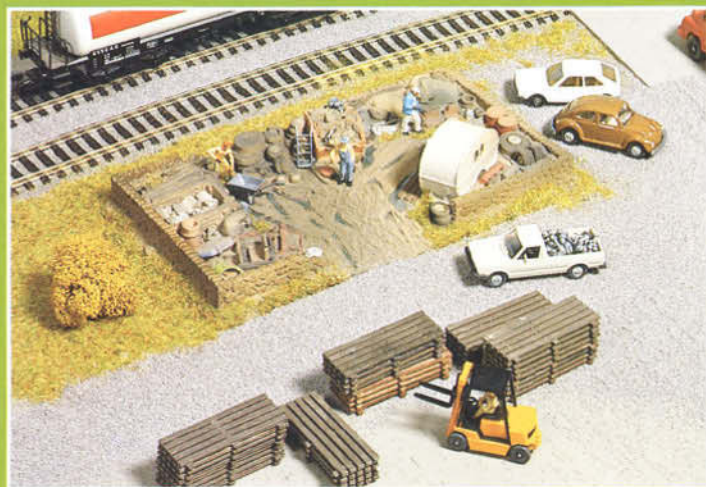


Bild 19: Exklusiv-Diorama "Schrottplatz", aus Hartschaum gefertigt, von Noch in der Baugröße H0.

Messebericht im Eisenbahn-Journal 2/1987) und läßt nun auch die passenden drei Wagen 3. Klasse folgen. Schon auf den ersten Blick wirken die Waggon ausgezeichnet. Sehr fein wiedergegebene Nietreihen an den Wagenkästen, filigran nachgebildete Federn sowie zierliche Kunststoff-Speichenräder mit Metall-Radreifen wirken ebenso überzeugend wie in richtiger Lage angebrachten Bremsklötze und die lupenreine Langträgerbeschriftung. Auch die Wagenkasten-Anschriften (alle drei Waggon weisen übrigens unterschiedliche Betriebsnummern auf) können sich durchaus sehen lassen.

Ein Blick ins Innere zeigt gekonnt imitierte Holzstühle und zurückgezogene Vorhänge an den Seitenfenstern. Einen winzigen Haken hat die Sache allerdings: Von den überdachten Plattformen an beiden Wagenenden führen beim Modell keine Türen zum Innenraum. Freilich liegen die vorderen Abteilwände ohnehin im Schatten der dreifenstrigen Waggon-Stirnwände; wer also die fehlenden Türen bemerken will, muß schon sehr genau hinsehen.

Unter der Inneneinrichtung verbirgt sich nicht sichtbar das Ballastgewicht. Damit bringt es jeder der drei Wagen – sie laufen übrigens ausgezeichnet – auf beachtliche 80 Gramm. Zur Vervollständigung der Garnitur liegen der Verpackung vier Dachlüfter und vier Schlußscheibenhalter pro Waggon als Zurüstteile bei. Wehe dem, der dabei über einem Teppichboden arbeiten muß: das Zurüsttütchen enthält exakt abgezählt die benötigten Teile – und kein Stück mehr. **W. Kosak**

Neu von FRAMOS-Train

FRAMOS-Train vertreibt ein sehr schön detailliertes Diesellokomotiv-H0-Modell der SNCF aus der Serie X 3700, das die französische Firma "AS" ausgeliefert hat. Für den grenzüberschreitenden Verkehr nach Luxemburg und der Bundesrepublik Deutschland (Trier, Saarbrücken, Neuenburg) war das Vorbild dieses Triebwagens mit Dreilicht-Spitzensignal ausgestattet worden. Hinsichtlich Lackqualität und Beschriftung ver-

dient das – u.a. durch ein Metallguß-Ballastgewicht – rund 305 g schwere Modell durchaus ein Kompliment. Der Motor gibt seine Kraft über eine Kardanwelle an ein Kunststoff-Zahnradgetriebe weiter, das seinerseits die zwei Achsen des nächstgelegenen Drehgestells in Bewegung bringt. Zur Stromabnahme via Radsatznennschleifer tragen alle acht Räder bei (zumindest theoretisch), denn an jedem Drehgestell sind 2 Räder mit Haftreifen versehen.

Die Langsamfahreigenschaften vermochten, zumindest bei unserem Besprechungsmuster, die aufgrund der relativ niedrigen Höchstgeschwindigkeit entstandenen Hoffnungen nicht zu erfüllen; die niedrigste, ruckfrei gefahrene Geschwindigkeit lag – trotz allzeit sicherer Stromversorgung – bei rund 25 km/h.

Das mit Glühlampen-Innenbeleuchtung ausgestattete Modell verfügt über automatischen Lichtwechsel bei Fahrtrichtungsänderung. Konstruktionsbedingt markieren allerdings drei rote Lichter den Zugschluß.

Zu Beginn der dreißiger Jahre wurden in Frankreich von PLM und Staatsbahn eine Reihe von Schnelltriebwagen beschafft, deren wohl bekannteste Bauart aus dem Haus der renommierten Autofirma Bugatti stammte. Entsprechend beherzt geht auch das von Jouef gefertigte H0-Modell zur Sache: Bei 12 V erreicht es umgerechnet 180 km/h. Dabei bleibt das Fahrgeräusch des laufruhigen Modells auf erstaunlich niedrigem Niveau. Auch die Langsamfahr-Qualitäten des Bugatti-Modells können sich sehen lassen: Mit nur 8 km/h bei rund 3,2 V rollte der Triebwagen völlig ruckfrei über unsere mit Lichtschranken ausgestattete Meßstrecke.

Angetrieben wird der Schnelltriebwagen durch einen Spoligen Motor; eine Messingschnecke wirkt auf das aus Kunststoff- und Metallzahnradern gebildete Getriebe. Vier Achsen des Laufdrehgestells und eine Achse am Motordrehgestell dienen jeweils mit beiden Rädern der Stromversorgung.

Eine ganze Reihe von Zurüstteilen – Dachausrüstung, Pufferbohlendetaillierung – stehen vor



Bild 18: Der "Gasthof zum Adler" nebst Biergarten ist in der Baugröße N ausgeliefert worden. Fotos 19 und 20: Werkfotos Vollmer



Bild 20: Das Holzlager in H0 von Noch ist ebenfalls aus Hartschaum gefertigt. Fotos 19 und 20: Werkfotos Noch

der Abnahmefahrt zur Montage an. Die sehr zierlichen Bremschlauch-Attrappen verdienen dabei besondere Erwähnung. Komplett "aufgerüstet" hinterläßt der Jouef-Bugatti einen sehr guten optischen Eindruck, der lediglich durch wenig trennscharfe Lackierung und nicht exakt passende Führerstands-Seitenfenster ein bißchen getrübt wird. Die Fahreigenschaften jedenfalls versprechen viel Spaß am Spiel. **W. Kosak**

Neu von HRF Modellbahn-Atelier

Messingmodelle der BN Ea 3/6 mit den Betriebsnummern 31 und 32 sind von HRF im Mai ausgeliefert worden. Es handelt sich hierbei um H0-Modelle der größten von der SLM (Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur) gebauten Schnellzug-Tenderdampflokomotiven für eine schweizerische Bahngesellschaft. Das Modell ist direkt bei HRF oder im Fachhandel in der Schweiz erhältlich. **K. Eckert**

Neu von Biller-Bahn

Bei Biller-Bahn ist nun das weitgehend aus Kunststoff gefertigte Spur-0-Modell der Baureihe V 20 in DB-Version (unmontiert) für DM 79,00 als Bausatz zu haben. Komplett montiert mit Faulhaber-Antrieb, wird die Lok als Fertigmodell in grün/rot (Reichsbahn) oder schwarz/rot (DB) angeboten. Das Bausatzmodell kann nachträglich mit einem Antriebssatz zum Fahren gebracht werden. Dieser Antriebssatz treibt auch die Blindwellen und ist für DM 244,00 erhältlich.

Fertig zusammengebaut liefert Biller-Bahn filigrane – und dennoch sehr stabil ausgeführte – Stromabnehmer für die E 44 und die E 69. Diese Pantographen (Stückpreis DM 14,00) sind aus Zinkdruckguß, Stahldraht und gestanztem Stahlblech (Doppelwippe) hergestellt. Lediglich die Isolatoren bestehen aus Kunststoff.

Alle hier angegebenen Preise sind unverbindlich empfohlene Verkaufspreise des Hauses Biller-Bahn. **W. Kosak**



Bild 21: Die PKW Neuheiten von Praline auf einen Blick: (v. li. n. re.) VW "Brezelkäfer" in Postausführung, R5 Turbo und Cadillac Stationwagon.



Bild 22: Der "Technologieträger" Porsche im Maßstab 1:87 von Herpa und daneben ein normaler 911.



Bild 23: Das neue Tanklöschfahrzeug TLF 48/50-5 und, im Hintergrund, einer der neuen Flüssigkeitsbehälter für den "Meiller" Absetzkipper.

Neu von Revell

Mit dem "Zollamt Bünde" dokumentiert Revell ein Stückchen eigene Firmengeschichte, sind doch die ersten von dieser Firma aus den USA importierten Bausätze just durch die Pforte dieses Gebäudes gewandert. Desweiteren lieferbar ist ein "Ammerländer Bauernhof", wie er in der Landschaft um Oldenburg herum anzutreffen ist. Das Modell weist eine Länge von 31,8 cm auf. Neu ist auch ein Spannwerk, das aus über 300 Teilen zusammengebaut werden kann und auf mancher Anlage Platz finden dürfte. Ferner wird ein Bausatz mit 6 Hochspannungsmasten angeboten. **K. Eckert**

Neu von Pola

Für die Freunde der LGB liefert Pola nun ein Detail, das eine bislang vorhandene Lücke schließt: ein Spannwerk mit Rollenhaltern. Genau nachgebildet sind die Spannvorrichtung, die Seilführungen und die Seileinläufe von Weichen- und Signalstellseilen. Schwarz ummantelter Litzen Draht, der dem Bausatz beiliegt, dient als Stellseilattrappe. **K. Eckert**

Neu von Vollmer

Für die Baugröße N hat Vollmer bereits drei Neuheiten für das Jahr 1987 ausgeliefert. Es handelt sich um einen einständigen und einen zweiständigen Lokschnuppen sowie um ein Gasthaus mit Metzgerei, das nun auch für alle N-Bahner den Biergarten rechtzeitig zum Sommer öffnen wird. **K. Eckert**

Bild 24: Für Modellbahn Pietsch in Sonderserie von Brekina aufgelegt: Borgward LKW "Schultheiss-Brauerei". **Foto: W. Kosak**



Neu von Noch

Die Allgäuer Modellbaufirma hat die ersten Neuheiten für 1987 ausgeliefert. Erhältlich sind jetzt vier "Exklusiv-Landschaftsteile" aus Struktur-Hartschaum in der Baugröße H0. Die bereits gefärbten Landschaftsteile können je nach Bedarf nachgearbeitet und ausgeschmückt werden. Es handelt sich um ein Schwimmbad, einen Minigolfplatz, eine Burgruine und um einen Schrebergarten. In der Reihe der "Exklusiv-Dioramen", ebenfalls in der Baugröße H0, sind ein Schrottplatz, eine Kohlenhandlung und ein Holzlager lieferbar. Auch die Dioramen bestehen aus Struktur-Hartschaum. **K. Eckert**

Neu von Herpa

Aus der 2. Neuheitenlieferung der Firma Herpa stellen wir zwei Modelle aus dem PKW-Bereich im Bild vor. Hier glänzt Herpa mit seinem High Tech Modell des "Technologieträgers" Porsche 959. Das im exakten Modellmaß von 1:87 gefertigte Fahrzeug besteht aus 24 Einzelteilen. Der Motor ist nachgebildet, die Motorhaube ist klappbar und Metallic-Felgen geben dem Super-Flitzer noch das Tüpfelchen auf dem "i". Der Porsche 911, Ausführung 1987 sowie der Opel Omega in Feuerwehr-Ausführung sind Varianten bereits vorhandener Modelle.

Neu von Preiser

Von Preiser sind nun drei neue Modellbausätze in H0 greifbar, die schon allein wegen der Vorbildaus-

wahl von Interesse sind. Der DB 2632 AF als Tanklöschfahrzeug TLF 48/50-5 der FFW Ludwigshafen wirkt als Modell sehr überzeugend, sogar die vordere Stoßstange wurde (endlich) der Originalausführung nachempfunden. Nur die Felgen stimmen leider nicht ganz mit dem Vorbild überein: Bei Fahrzeugen solcher Gewichtsklassen werden grundsätzlich Außenplanetachsen eingebaut. Der 2. Modellbausatz beinhaltet zwei Flüssigkeitsbehälter zu den "Meiller" Absetzkippern, einmal als Feuerwehr-, und zum anderen als Lebensmittelbehälter. Der 3. Modellbausatz umfaßt einen Magirus F 150 D 10 AK Eckhauber als Kipper und einem "Irmer und Elzer" Kompressor, wie er zum Betrieb von Preßluftschlämmern auf Baustellen eingesetzt wird. Die Bausätze sind, wie bei Preiser üblich, genau gefertigt und gut detailliert; auch der Zusammenbau gestaltet sich recht einfach.

Neu von Revell/Praline

Folgende neue Modelle bzw. Varianten liegen unter anderem vor: Der VW Brezelkäfer in Postausführung, der Peugeot/Citroën Bus in neuen Druckvarianten ("KLM" und "Air France"), der R5 als "Turbo"-Version erhältlich, sowie der Cadillac als Stationwagon (Kombiversion). **B. Ottersbach**

Neu von Pietsch

Gerade rechtzeitig zur durstigen Jahreszeit läßt Modellbahn-Pietsch Gerstensaft für die H0-Bevölkerung anrollen: Den willkommenen Transport übernimmt dabei ein Borgward-LKW-Oldtimer im Stil der fünfziger Jahre. Das hübsche Fahrzeug - bedruckt mit Emblemen und Anschriften der Berliner Schultheiss-Brauerei - ist bei Modellbahn-Pietsch als Sonderserie aufgelegt worden. **W. Kosak**

Neu von UHU

"Alleskleber mit Kraftreserve", so heißt die Losung für das neueste Produkt aus dem Hause UHU. Es handelt sich hierbei um einen universell verwendbaren Kraftkleber, der in Haushalt, Beruf, beim Heimwerken und natürlich auch im Modellbau vier starke Seiten zeigen wird: er klebt alles, egal ob es sich hierbei um Holz, Kunststoff, Metall oder Pappe handelt; einfache Handhabung; hohe Festigkeitswerte; er trocknet farblos-transparent auf und hinterläßt eine nahezu unsichtbare Klebefuge, ist also auch für ausgesprochene Schönheitsreparaturen einsetzbar. **K. Eckert**

Bild 25: Neu aus dem Hause UHU ist der Kraft-Kleber. **Foto: Werkfoto UHU**

