



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

9/1987
November

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Über 180 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte



9/87

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. 57 199-802
(BLZ 70010080)
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300
(BLZ 70163370)
Dresdner Bank Nr. 695918000
(BLZ 70080000)

 Nachdruck, Übersetzung und jede Art der
Vervielfältigung 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 Baureihe 042 der DB	4
Supermodell der Baureihe 042 in der Nenngröße H0 von Roco	14
Unser Wagenporträt (Der private Goliath Ealos)	15
Die 56 2906 mit Kohlenstaub-Feuerung Bauart AEG	19
Damals im AW Tempelhof	22
150 Jahre Bw Leipzig Hbf Süd	28
Aartalbahn zu neuem Leben erweckt	30
Am Laufsteg der Züge	32
Die Heberlein-Bremse und ihr Ende	40
Mini-Markt	52
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	54
Down by the Riverside	56
15  Nach dem 3. Feldweg links!	64
Vom Denkmal zurück aufs Gleis	68
16  Handarbeit ist Trumpf	75
Renaissance für die Spur 0	80
Schaufenster der Neuheiten	82

Die Seiten 47–50 mit der Sektion 8 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:

Südlich von Leer in Ostfriesland kreuzt die Emslandstrecke Rheine – Emden die Leda. Die ansonsten zweigleisige Emslandstrecke ist hier auf einem kurzen Stück nur eingleisig. Die 042 356 überquert am 10.02.1975 die Leda-Brücke auf ihrer Fahrt mit einem Güterzug von Emden nach Rheine. Den Dampflokomotiven der Baureihe 41 Ö1 (ab 1968: 042) ist in dieser Ausgabe ein eigener Artikel gewidmet, der auf Seite 4 beginnt. Das soeben erschienene Roco-Modell in der Baugröße H0 stellen wir im Anschluß an diesen Beitrag vor.

Foto: U. Geum



Bild 1: Die 042 245 des Bw Rheine wurde Mitte der siebziger Jahre auf der Emslandstrecke Rheine – Emden im Bild festgehalten.

Foto: U. Geum

Bild 3: Am 20.03.1977 war das Ende für die Lokomotiven der Baureihe 042 nicht mehr fern; die 042 113 mußte sich ihr Gnadenbrot bereits im Bauzugdienst verdienen. Mit Volldampf verläßt sie Meppen in südlicher Richtung.

Foto: P. Kristandt

Die Baureihe 042 der DB

Die ölgefeuerten Maschinen der Baureihe 042 zählten zu den letzten Dampflokomotiven, die im Jahre 1977 noch auf den Gleisen der Deutschen Bundesbahn fuhren. Hervorgegangen waren sie aus der Baureihe 41, einer Lokomotivbauart, die von der früheren Deutschen Reichsbahn für den schnellen

Güterzugverkehr beschafft worden war. Erste Impulse für die Entwicklung jener Maschinen gingen von einem Schreiben aus, das von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft an das Reichsbahn-Zentralamt für Maschinenbau in Berlin gerichtet war. Angeregt wurden der Entwurf

und der Bau von Lokomotiven, die als Weiterentwicklung der preußischen G 8², Baureihe 56²⁰⁻³⁰, die Beförderung schnellfahrender Güterzüge übernehmen sollten. Als weiteres Einsatzgebiet war aber auch der Reisezugdienst im Hügelland vorgesehen. Gefordert war eine vierfach gekuppelte Maschine mit einem Treibraddurchmesser von 1600 mm und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h. Die Firmen Berliner Maschinenbau AG, vormals Louis Schwartzkopff, Henschel & Sohn, Krauss-Maffei und Schichau wurden ersucht, ihre Entwürfe, zusammen mit den Angeboten, bis zum 1. April 1934 zur Begutachtung vorzulegen. Im Ausschuß für Lokomotiven fiel die Entscheidung schließlich zu Gunsten einer 1'D 1' h2-Lokomotive der BMAG.

Die beiden Baumusterlokomotiven der Baureihe 41 mit den Betriebsnummern 41 001 und 002 standen im Jahre 1936 der Deutschen Reichsbahn für eine eingehende Erprobung zur Verfügung. Nach der Auswertung der Versuchsergebnisse kam es noch zu verschiedenen Konstruktionsänderungen und ab 1938 schließlich auch zur Serienfertigung der Baureihe 41. Geplant und in Auftrag gegeben war eine Stückzahl von insgesamt 436 Lokomotiven. Die Aufträge für die 41 367 bis 390 von Schichau und die 41 391 bis 436 von BMAG mußten wegen der Kriegs-

Bild 2: Im Bw Osnabrück Rbf warten am 26.05.1976 die 042 145 und die 042 360 auf ihren nächsten Einsatz.

Foto: P. Kristandt







Bild 4: Die Lokomotiven 042 073, 042 320, 044 591, 042 052 sowie die 043 100 sind hier im Bw Emden versammelt.

Foto: U. Geum

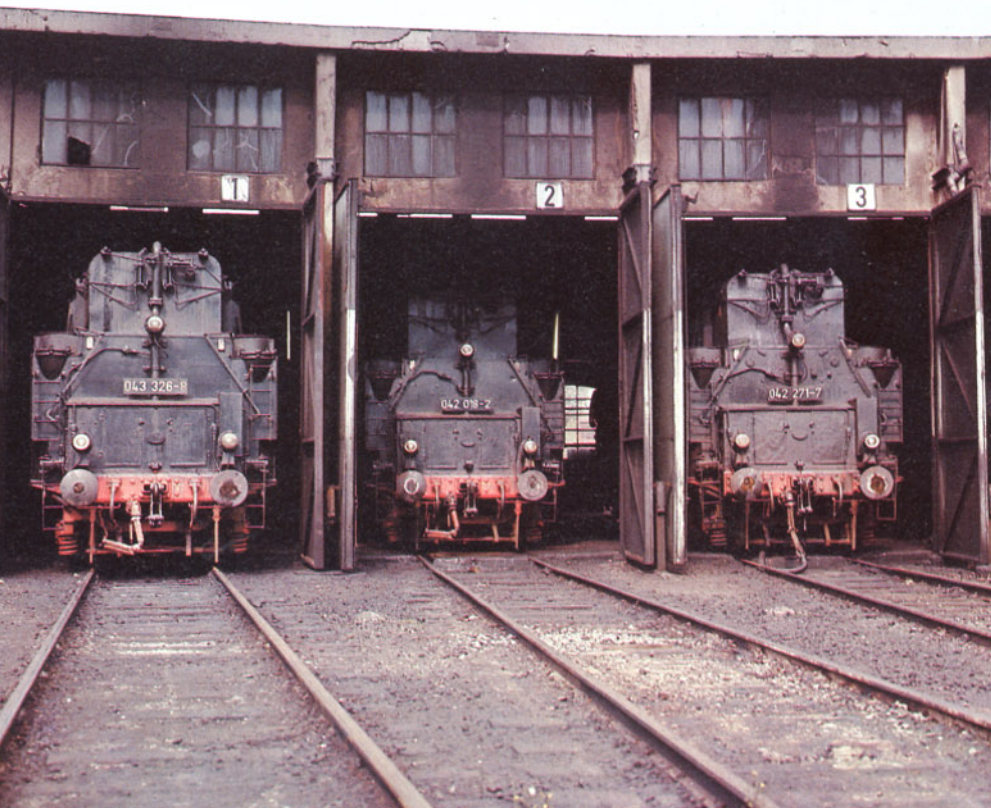
ereignisse storniert werden. Zur Ausführung gelangten nur 366 Fahrzeuge, die im Zeitraum bis Juni 1941 in Dienst gestellt wurden. Am Bau dieser Maschinen waren alle deutschen Lokomotivfabriken mit Baulosen unterschiedlicher Größe beteiligt. Bereits zu Beginn der vierziger Jahre zeigte

sich bei zahlreichen Kesseln der Baureihe 41 eine mehr oder weniger stark ausgeprägte Rißbildung. Bis zum Jahresende 1941 waren davon schon mehr als 47 Lokomotiven betroffen. Als erste Maßnahme zur Abwendung drohender Gefahren wurde noch 1941 der Kesseldruck von 20 auf 16 bar ge-

senkt. Wenig später waren bei der Deutschen Werft in Hamburg 35 und bei Krauss-Maffei fünf weitere Ersatzkessel bestellt worden, die von 1943 bis Ende 1944 zum Einbau gelangten.

Während des Zweiten Weltkrieges gingen direkt und indirekt insgesamt 38 Lokomotiven verloren. In den Bestand der späteren Deutschen Bundesbahn gelangten 216 Maschinen, und der Deutschen Reichsbahn in der DDR verblieben 112 Fahrzeuge. Der größte Teil der Lokomotiven blieb zunächst nicht betriebsfähig abgestellt. Bei der DB befanden sich dann aber 1951 wieder alle Fahrzeuge im Unterhaltungsbestand. Gegen Mitte der fünfziger Jahre zeigten sich erneut Schäden an den Kesseln. Unabhängig voneinander, aber fast zum selben Zeitpunkt, ließen beide deutschen Bahnverwaltungen neue Kessel für die Baureihen 03¹⁰ und 41 entwickeln. Diese Ersatzkessel in vollkommen geschweißter Bauweise wurden aus alterungsbeständigem Stahl gefertigt. Hauptlieferant der neuen Hochleistungskessel mit Verbrennungskammer für Lokomotiven der DB war Henschel in Kassel. Einige wenige Kessel entstanden außerdem noch bei Krupp in Essen und bei der Maschinenfabrik Esslingen. In der Zeit von Mai 1957 bis Juni 1962 erhielten insgesamt 102 Lokomotiven den neuen glattflächigen Kessel. Davon wurden wiederum 40 Maschinen ausgewählt und mit einer Ölhauptheuerung ausgerüstet. Im Jahre 1958 erfolgte der Umbau noch bei Henschel & Sohn in Kassel und ab 1960 im AW Braunschweig. Hierbei handelte es sich um die Lokomotiven mit den Betriebsnummern:

Bild 5: Sowohl die Lokomotiven der Baureihe 042 als auch die der Baureihe 043 besaßen Tender der Bauart 2'2' T 34, die mit einem Ölvorrattank ausgerüstet waren. Die Aufnahme entstand am 27.08.1972 im Bw Rheine. Foto: U. Geum



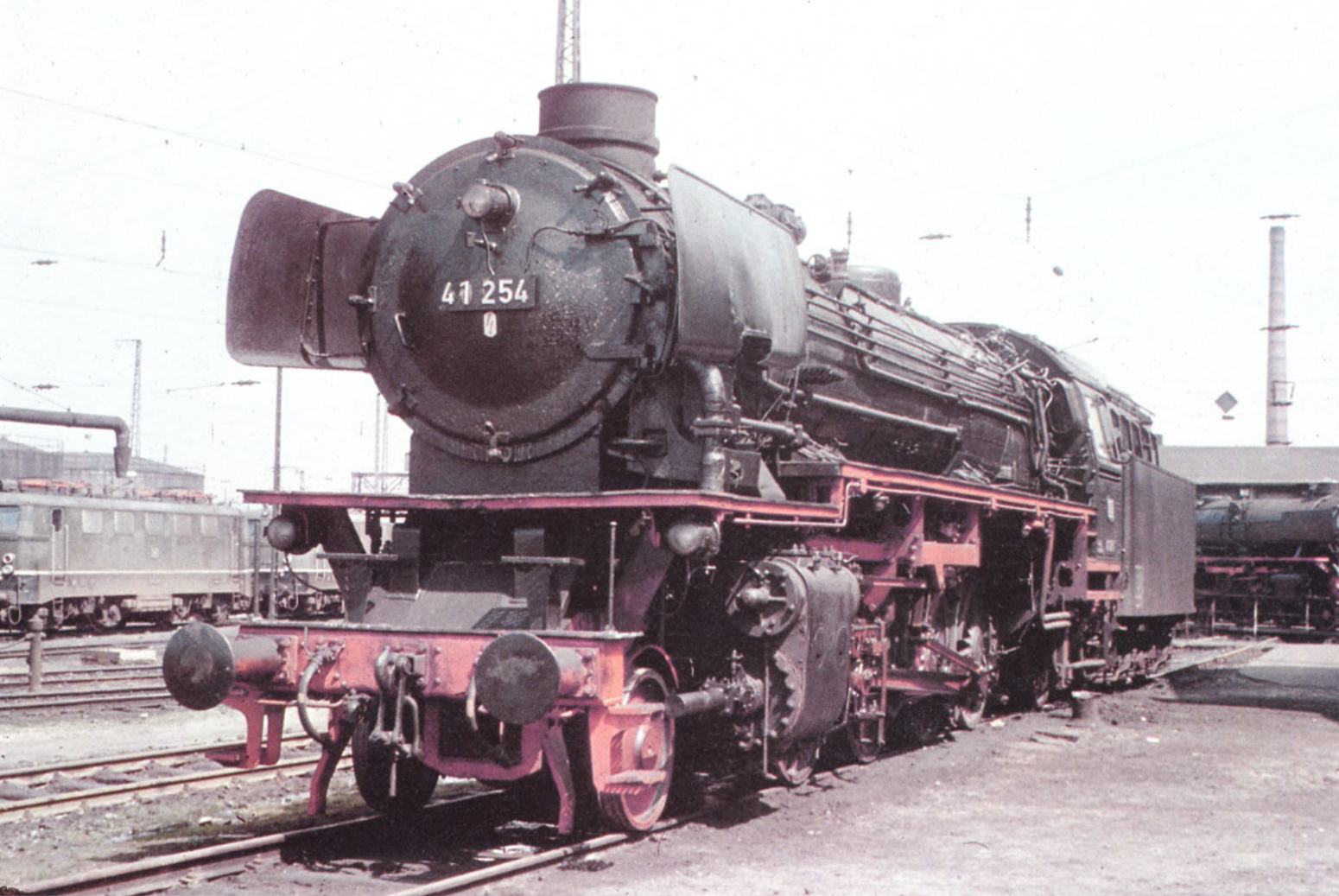


Bild 6: Noch mit alten Nummern wurde die 41 254 am 05.05.1967 im Bw Osnabrück Hbf fotografiert.

Foto: A. Schöppner

Bild 7: Beim Dampflokabschlebsfest in Rheine wurde dieses Foto geschossen. Zwischen der 012 081 und der 043 085 ist die 042 052 ausgestellt.

Foto: P. Kristandt





Bild 8: Auch als Vorspannlokomotiven vor schweren Güterzügen konnte man die ölgefeuerten 41er auf der Emslandstrecke beobachten. Die Aufnahme mit der 042 105 entstand am 29.08.1972. Foto: U. Geum

1958: 41 095, 105, 145, 164, 166, 168, 169, 175, 202, 217, 224, 241, 254, 271, 308, 356, 358, 360, 363.

1960: 41 071, 052, 083, 096, 113, 191, 206, 210, 310, 320.

1961: 41 018, 024, 073, 097, 106, 186, 218, 226, 245, 364.

Durch diesen Umbau, der keine allzu großen Änderungen an den Lokomotiven erforderte, konnten die Leistungsfähigkeit und die Wirt-

schaftlichkeit wesentlich verbessert werden. Bei Versuchs- und Meßfahrten mit der Lokomotive 41 224 konnten als Höchstwerte für die indizierte Leistung 2139 PSi ermittelt werden. Eine kohlegefeuete Maschine der

Bild 9: Mit einem Güterzug, der u. a. fabrikneue VW-Busse befördert, hat die 042 095 soeben die nördlich von Rheine gelegene Blockstelle Bentlage passiert (16.10.1971).

Foto: A. Schöppner





Bild 10: Mit dem Tender voraus befördert hier die 042 105 drei Silberlinge.

Foto: U. Geum

Baureihe 41, ebenfalls mit neuem Kessel ausgestattet, erreichte 2050 PSI. In der Ursprungsausführung und mit einem Kessel-
druck von 20 bar war die Baureihe 41 auf eine Leistung von 1885 PSI gekommen.

Sämtliche ölgefeuerten Lokomotiven der Baureihe 41 waren mit Tendern der Bauart 2'2' T 34 gekuppelt. Anstelle des Kohlenkastens hatten die Tender geschweißte Ölbehälter mit einem Fassungsvermögen von

12 m³ erhalten. Auf der Decke des Ölbehälters waren an dessen hinterem Ende zwei Einfüllöffnungen vorhanden, die zunächst noch manuell, später pneumatisch geöffnet und geschlossen wurden. Zwei Einfüllstut-

Bild 11: Der N 3107 war am 24.05.1974 mit der 042 083 bespannt, fotografiert wurde die Garnitur bei Haren/Ems (Strecke Rheine – Emden).

Foto: A. Schöppner



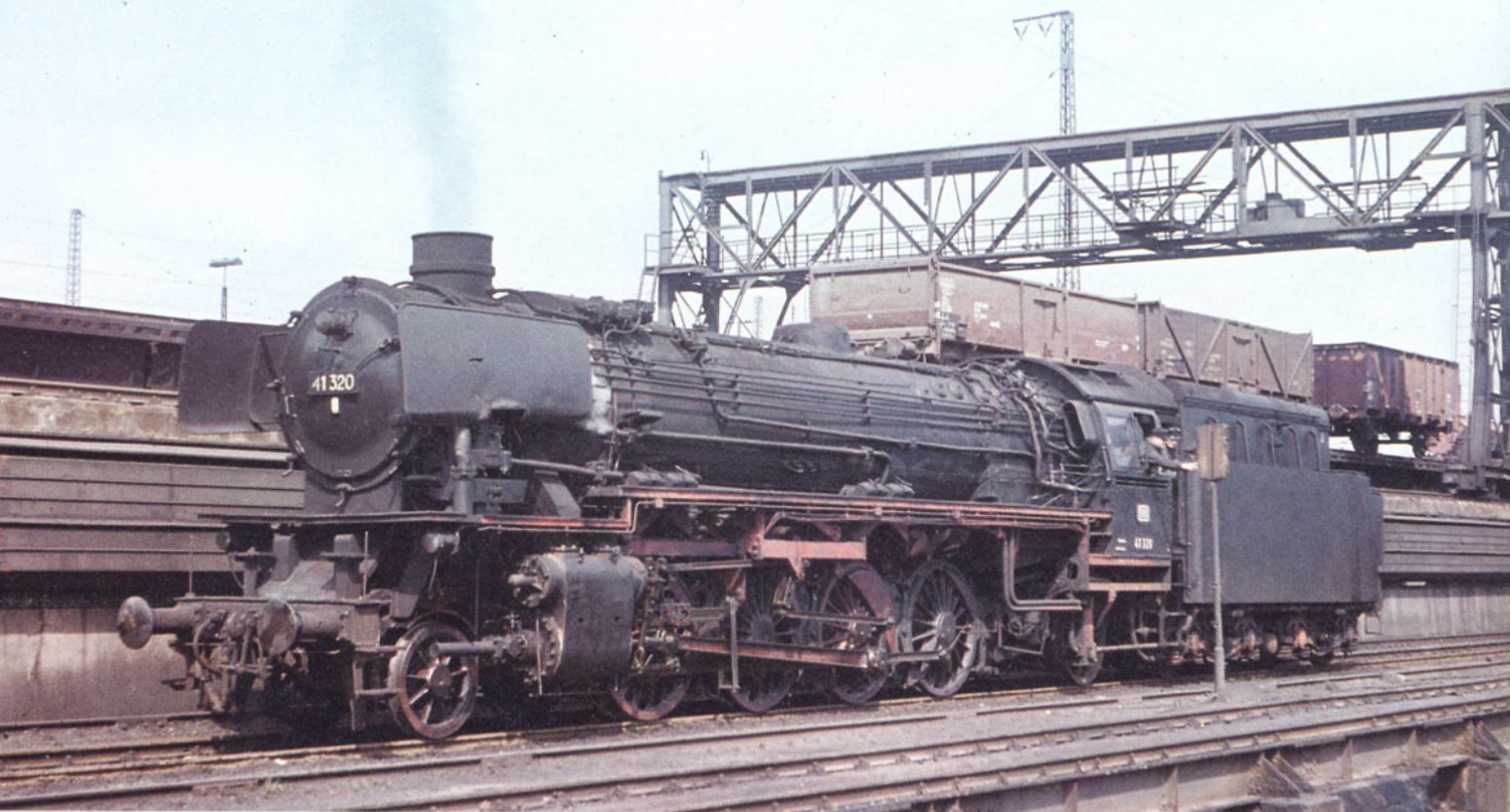


Bild 12: Die 41320 war am 13.04.1968 noch nicht, wie im Nummernplan der DB vom 01.01.1968 vorgesehen, in 042320 umgezeichnet (Bw Osnabrück Hbf).

Foto: A. Schöppner

zen waren außerdem noch direkt über der Pufferbohle des Tenders vorhanden. Der Tender konnte somit sowohl über einen Ölgalgen als auch direkt von unten betankt werden. Zur Unterscheidung von den kohlegefeuerten Lokomotiven wurden die Maschinen mit Ölhauptfeuerung zuerst als Baureihe 41 Öl bezeichnet. Ab 01. Januar 1968 trugen die Fahrzeuge dann die Baureihenbezeichnung 042.

Lange Zeit waren Kirchweyhe und Osnabrück die Hochburgen der Baureihe 41 Öl. Am Ende des Jahres 1967 war der Gesamtbestand der Baureihe 41 bereits auf 112 Lokomotiven geschrumpft. Die ölgefeuerten Maschinen waren aber alle noch im Einsatz. Bw Rheine: 41 018, 021, 024, 052, 073, 083, 168.

Bw Kirchweyhe: 41 095, 096, 097, 105, 106, 113, 145, 164, 166, 169, 191, 206, 210, 218, 224, 245, 310, 320, 347, 358.

Bw Osnabrück Hbf: 41 175, 186, 202, 217, 226, 241, 254, 271, 308, 356, 360, 363, 364.

Domäne der Baureihe 41 war der schnelle Güterzugverkehr. Recht oft kamen die Lokomotiven aber auch vor Reise- und Militärzügen zum Einsatz, vor allem die Maschinen aus dem Bw Osnabrück Hbf, später auch die 042 aus dem Bw Rheine. Letztere sah man häufig auch vor Zügen mit fabrikneuen Autos, die in Emden verschifft wurden. Unvergessen sind auch die Leistungen vor Kohlezügen und die Einsätze als Vorspann vor den schweren Erzzügen auf der Emslandstrecke.

Rasch verringerte sich der Bestand kohlegefeuerter Maschinen. Mitte 1970 verfügte die DB nur noch über sechs betriebsfähige Exemplare der Baureihe 041. Die noch vorhandenen 36 Fahrzeuge der Baureihe 042 waren inzwischen alle im Bw Rheine beheimatet.

Ausgemustert waren die 042 021, 169, 191 und 217.

Im Zeitraum bis zum 30. Juni 1971 wurde dann auch noch die 042 224 z-gestellt. Bis zum 31. Dezember 1974 waren keine weiteren Abgänge zu verzeichnen. Ein Jahr später haben dann aber die 042 164 und 166 ihren Dienst quittieren müssen. Die Bestandsliste vom 31. Dezember 1976 enthielt dann nur noch 17 Maschinen:

042 024, 052, 073, 096, 113, 145, 186, 206, 210, 226, 241, 271, 308, 347, 356, 360, 364.

Inzwischen war für den Dampfbetrieb bei der DB die letzte Phase angebrochen. Schon seit dem Sommer 1976 war für die Baureihe 042 kein Umlaufplan mehr erstellt worden. Am 23. Oktober 1977 vollzog sich schließlich der Abschied der Reihe 042 mit dem letzten Einsatz der 042 113 vor einem Sonderzug für Eisenbahnfreunde, der von Emden zurück nach Rheine fuhr.

Bild 13: Vorder- und Rückseite - links im Bild ist die 042 226 zu sehen, auf dem Nachbargleis steht die 042 083 (Bw Rheine, 29.03.1972).

Foto: A. Schöppner





Bild 14: Reger Betrieb herrschte am 17.09.1973 auf den Lokbehandlungsgleisen des Bw Rheine (v.l.n.r.): 042 363, 012 066, 044 481 und 042 245.

Foto: A. Schöppner

Von der Baureihe 041 ist leider nicht ein einziges Exemplar erhalten geblieben. Sehr viel erfreulicher ist die Situation bei den "Ölern" der Baureihe 042. Einer kleinen Interessengemeinschaft von Lokomotivfreunden ist es zu danken, daß noch im Jahre 1976 die 042 018 betriebsfähig in Privatbesitz überführt werden konnte. Nach ihrem letzten Planeinsatz am 18.09.1976 auf der Stamm-

strecke von Rheine nach Emden traf die Lok am 24.09.1976 zum großen Dampfloktfest in Neuenmarkt-Wirsberg ein, um am nächsten Tag bei Sonderfahrten auf der "Schiefen Ebene" zu verkehren. Das fragwürdige "Dampfverbot" auf DB-Gleisen zwang die IG 41 018, mit ihrer Lok in das benachbarte Österreich auszuweichen. Inzwischen war nun eine Hauptuntersuchung der Maschine

fällig geworden, die am 15. Mai 1987 im Bw Rosenheim erfolgreich abgeschlossen werden konnte. Die Lastprobefahrt mußte dann aber wieder in Österreich durchgeführt werden.

Nach einer Zwischenstation im Elektrizitätswerk Vlissingen, wo die 042 105 als Heizanlage diente, gelangte die am 03.11.1976 in Rheine z-gestellte Maschine in den Besitz

Bild 15: Auf der Drehscheibe steht die 043 746; vor dem Lokschuppen sind die 042 210 und die 051 580 zu erkennen (Bw Rheine, 29.03.1972).

Foto: A. Schöppner



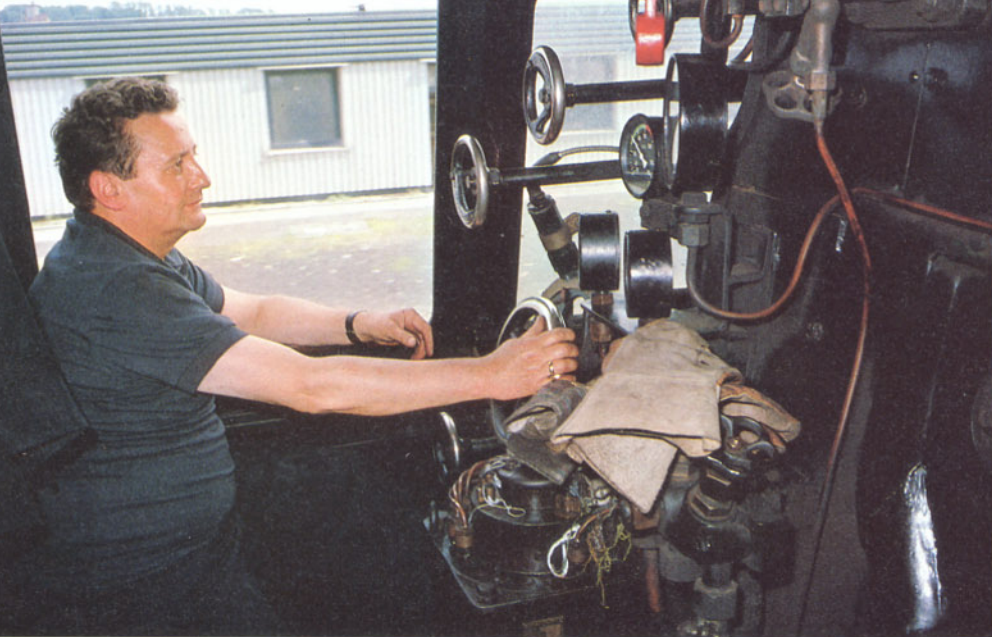


Bild 16: Der Arbeitsplatz des Heizers auf dem Führerstand der 41 360 (28.06.1987).

Foto: O. Bandelowa



Bild 17: ...und hier der Arbeitsplatz des Lokführers auf dem Führerstand der 41 360 (28.06.1987).

Foto: O. Bandelowa

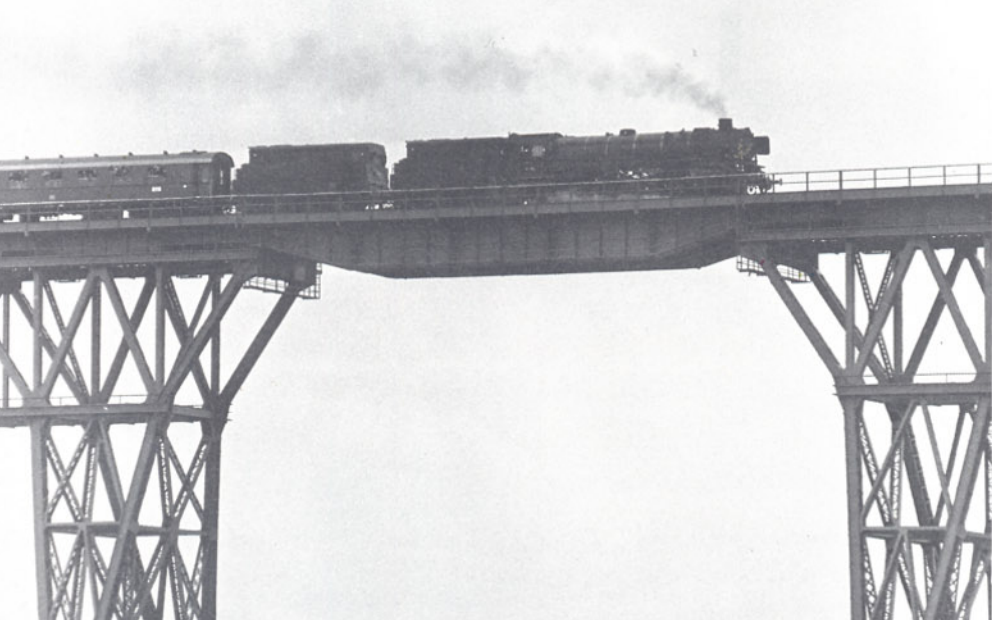


Bild 18: Mit einem Sonderzug befuhr die 41 360 am 28.06.1987 die "Vogelfluglinie" nach Puttgarden. Die Aufnahme entstand auf der Fehmarnsund-Brücke.

Foto: O. Bandelowa

Bild 19: Am 27.06.1987 wurde mit der 41 360 eine Sonderfahrt von Hamburg nach Westerland (Sylt) und zurück unternommen. Bei dieser Fahrt führte man noch einen zweiten Tender mit, um nicht unterwegs Wasser fassen zu müssen (Aufnahme bei Hochdonn).

Foto: E. Hauck



der Museumsbahn "Stoom-Stichting Nederland". Von 1980 bis 1983 war die Lok vor Sonderzügen in Holland eingesetzt. Nach einer Hauptuntersuchung soll die Maschine ab Ende 1987 wieder fahren können.

Private Initiative hat auch die 042 271 vor dem Schneidbrenner bewahrt. Nach ihrer z-Stellung am 1. April 1977, der am 06.10.1977 die Ausmusterung folgte, sollte sie zunächst als Denkmal erhalten bleiben. Am 18. September 1978 wurde die Maschine nach Rendsburg geschleppt, und im Jahre 1982 kam sie in die Obhut des Vereins der Rendsburger Eisenbahnfreunde e.V. In langwieriger, mühevoller und kostspieliger Arbeit wurde die Lok inzwischen von Grund auf überholt. Wenn sich alle Hoffnungen erfüllen, soll die Maschine noch in diesem Jahr angeheizt und bei Sonderfahrten eingesetzt werden.

Zur Überraschung und zur Freude vieler Eisenbahnfreunde im Westen der Bundesrepublik Deutschland beherbergt das Bw Düsseldorf seit Mai dieses Jahres wieder eine Dampflokomotive. Hierbei handelt es sich um die 41 360, die von der "Dampflok Arbeitsgemeinschaft Gelsenkirchen-Bismarck im Bundesbahn-Sozialwerk" instandgesetzt und betriebsfähig hergerichtet wurde. Nach einer ersten Probefahrt am 6. Mai 1987 war die dem Museumsbestand der DB einverleibte Maschine inzwischen bei mehreren Sonderfahrten in West- und Norddeutschland eingesetzt.

Weitere Lokomotiven, die erhalten geblieben, aber nicht betriebsfähig sind, befinden sich im Besitz verschiedener Vereinigungen. Dies sind die

- 41 186 Eisenbahnmuseum Dieringhausen
- 41 024 Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein
- 41 364 Bayerisches Eisenbahnmuseum Nördlingen

Auch die EUROVAPOR verfügt über zwei Maschinen, die 41 073 und 41 226. Beide Lokomotiven sind im Bw Offenbach hinterstellt. Hinzu kommen noch einige Fahrzeuge, die sich in Privatbesitz befinden. HO

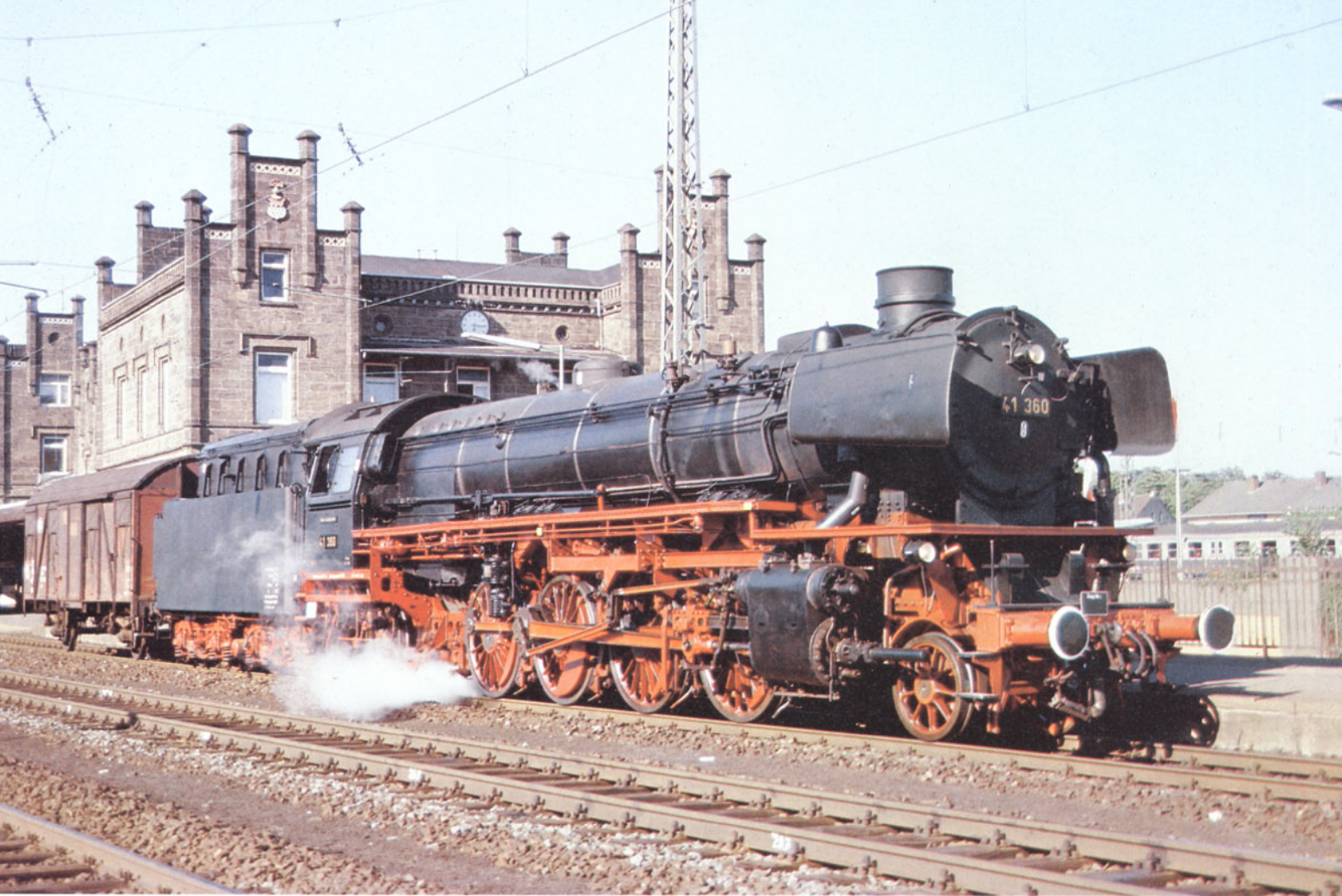
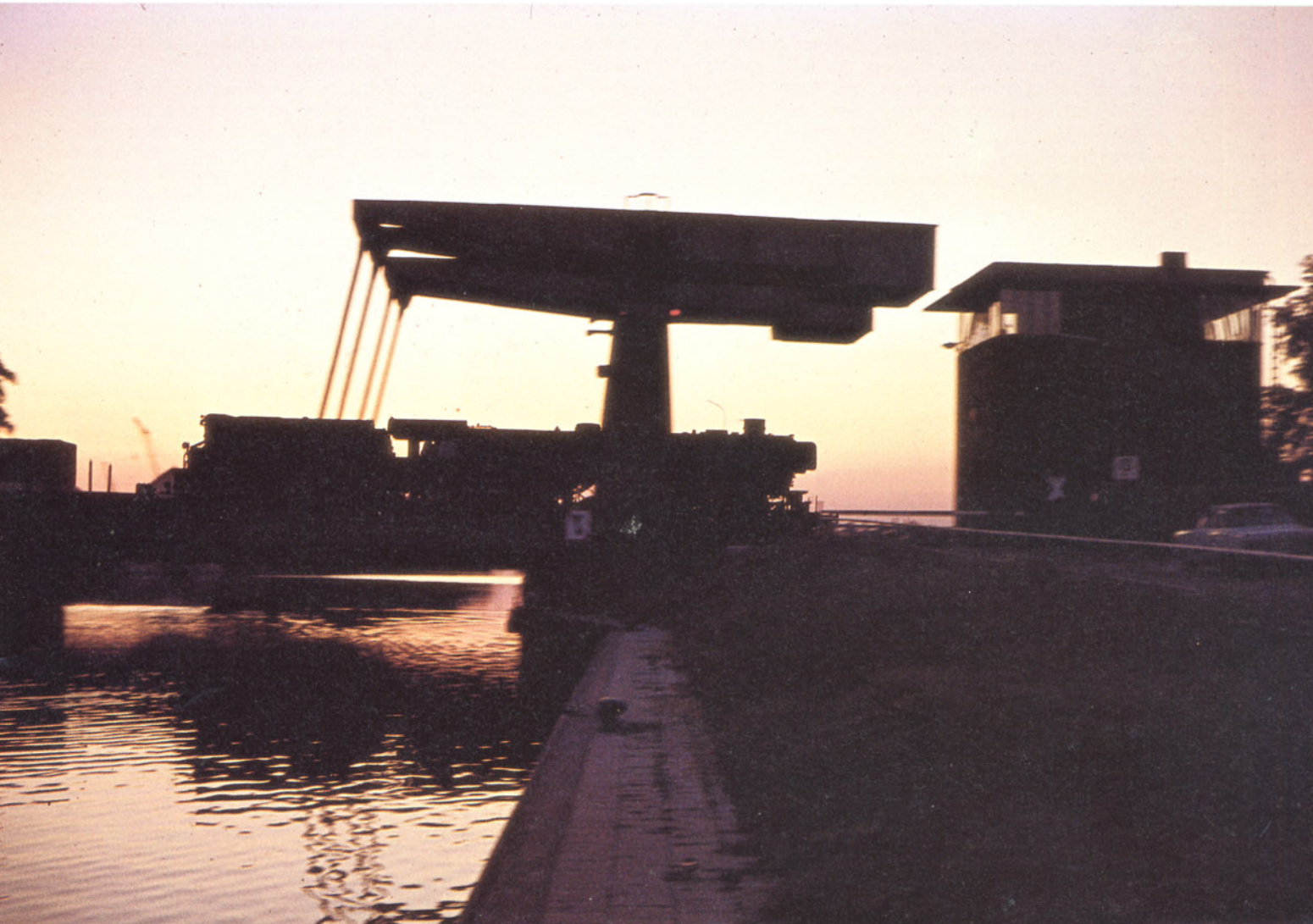


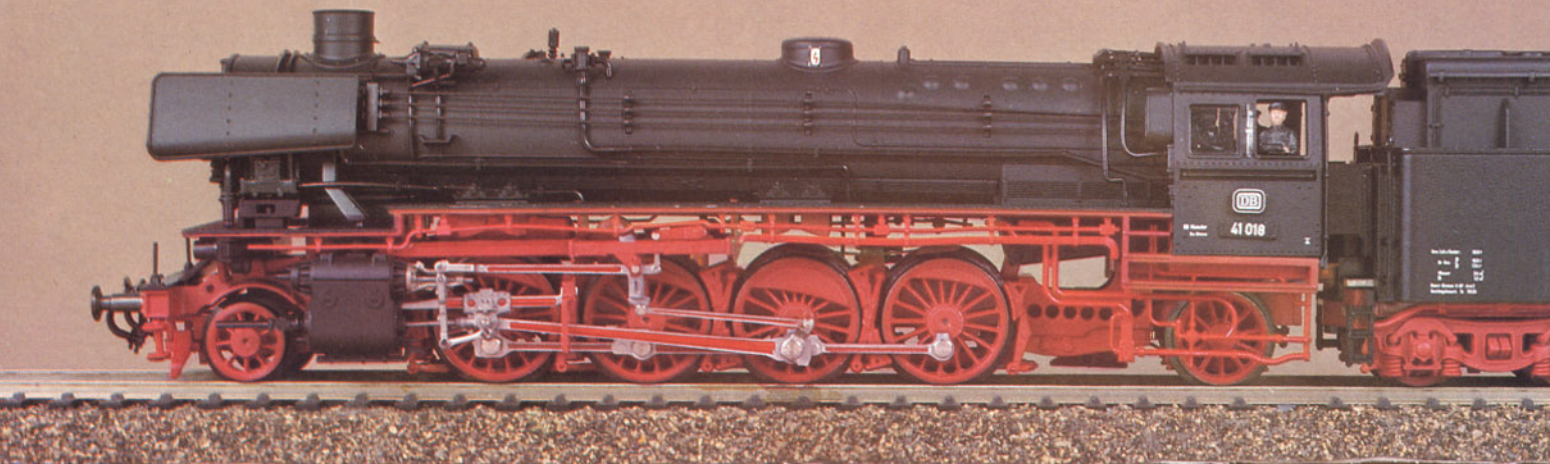
Bild 20: Die 41 360 zählt inzwischen zum Bestand der betriebsfähigen Museumslokomotiven der Deutschen Bundesbahn.

Foto: T. Knop

Bild 21: In der Abenddämmerung rollt eine Lokomotive der Baureihe 042 bei Papenburg über eine Klappbrücke (Juli 1975).

Foto: P. Kristandt





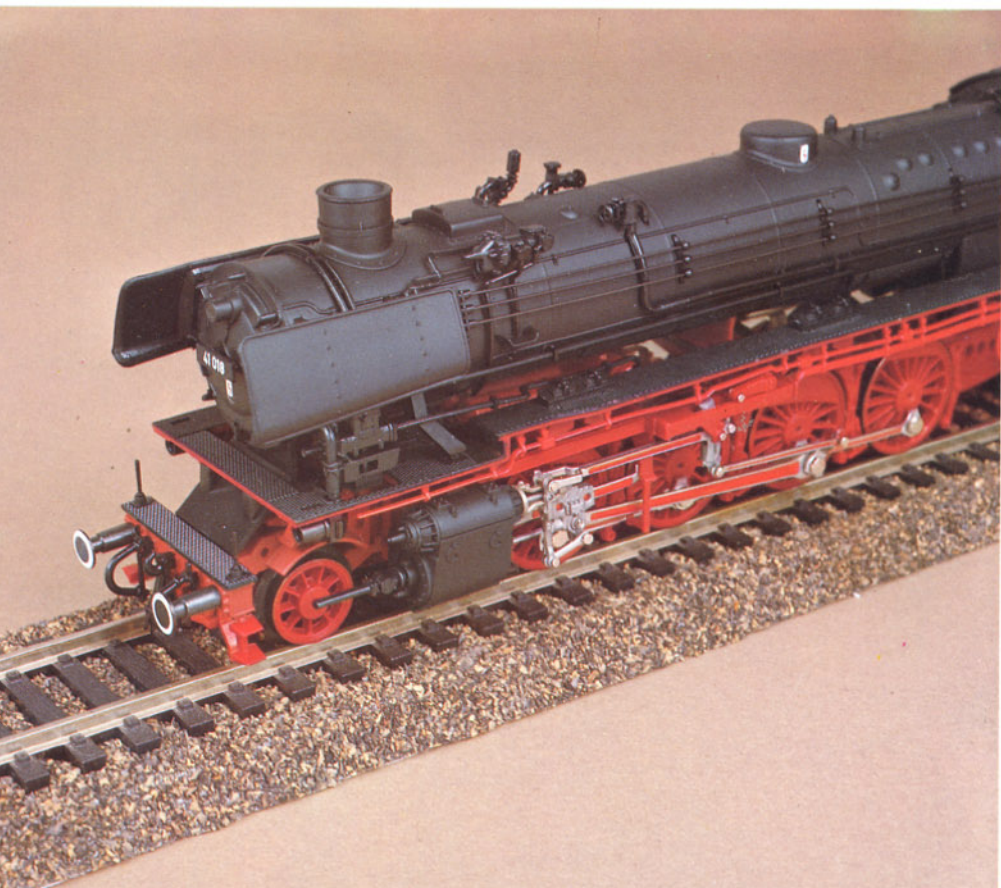
Supermodell der Baureihe 042 in der Nenngröße H0 von Roco

Wie schon mehrmals in den letzten Jahren, hat Roco in Salzburg eine Marktlücke entdeckt und jetzt mit einem exzellent ausgeführten Modell im Maßstab 1:87 geschlossen. Fast lautlos gleitet das edle Stück über Gleise und Weichen. Selbst nichtpolarisierte Herzstücke vermögen den Lauf der prächtigen Lok nicht zu beeinträchtigen. Diese positive Eigenschaft ist dem modifizierten Antrieb mit Schwungmasse sowie den Rad-

schleifern an allen Kuppelachsen der Lok und an allen Tenderrädern zuzuschreiben. Allerdings, diese Kritik sei erlaubt, besonders elegant ist die Ausführung und Anordnung der Schleifer an der Lokomotive nicht. Ansonsten gibt es aber nur Erfreuliches von dieser attraktiven Neuerscheinung zu berichten. Der Detailreichtum ist beeindruckend, ebenso das Finish des Modells mit der seidenmatten schwarzen Lackie-

rung. Die roten Partien sind etwas dunkler gehalten und wirken so recht realistisch. Die beigelegten Loknummern lassen eine Beschilderung nach Epoche III oder IV zu. Völlig neu gestaltet wurden die Achsen sowie die Räder mit ihren feinen Speichen und den dünnen Radreifen. Sämtliche Räder wurden außerdem auch noch schwarz vernickelt. Dies sieht zwar gut aus, geht am Vorbild aber etwas vorbei; denn dort sind die Laufflächen und die – allerdings wesentlich kleineren – Spurkränze fast die einzigen blanken Teile. Besondere Erwähnung verdient auch die Konstruktion des Schwenkrahmens der Lokomotive, der seinen Drehpunkt hinter den Zylindern hat. Der Rahmen mit seinen vier Treib- und Kuppelradsätzen kann dadurch im Bereich des Stehkessels seitlich ausschwenken. Das ermöglicht der Lok, auch noch Radien von ca. 360 mm problemlos zu befahren. Auf die Kolbenstangenschutzrohre wird man dann aber verzichten müssen. Der Antrieb im Tender arbeitet auf dem ersten und vierten Radsatz. Alle vier angetriebenen Räder sind mit Haftreifen ausgestattet. Das hohe Gewicht des Tenders und die Haftreifen verleihen dem Modell eine ordentliche Zugkraft. Das Dreilicht-Spitzensignal wechselt in Abhängigkeit der Fahrtrichtung und leuchtet – dies sei besonders hervorgehoben – ohne abzustrahlen, recht hell. Die wenigen Steckteile, die der Packung noch beiliegen, lassen sich leicht montieren und sitzen so fest, daß sie kaum verlorengehen können. Durch den unbemerkten Bruch eines winzigen Stempels fehlt bei einem Teil der Fahrzeuge das dritte Loch für das Steckteil der Klappenbetätigung an der Tenderrückseite. In diesem Fall muß der dritte (untere) Zapfen am Steckteil abgeschnitten werden. HO

Bild 2: Sehr erfreulich ist das Finish der Lok mit der seidenmatten schwarzen Lackierung.



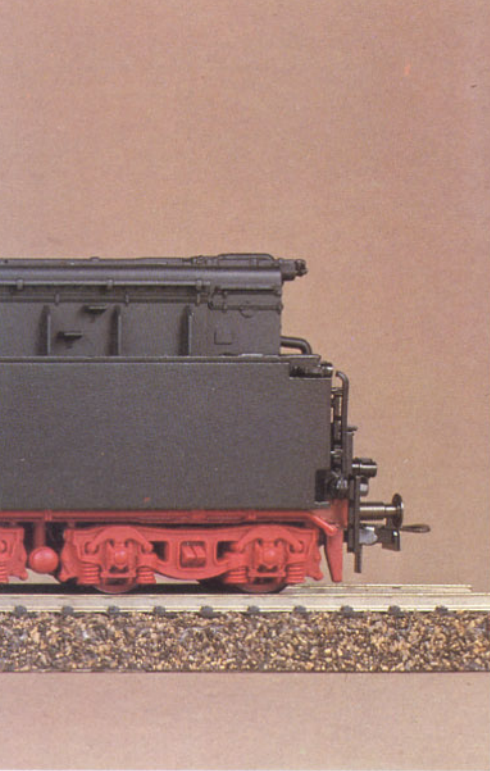


Bild 1: Die Heizerseite des exzellent ausgeführten Modells der 41 018 im Maßstab 1:87 von Roco.

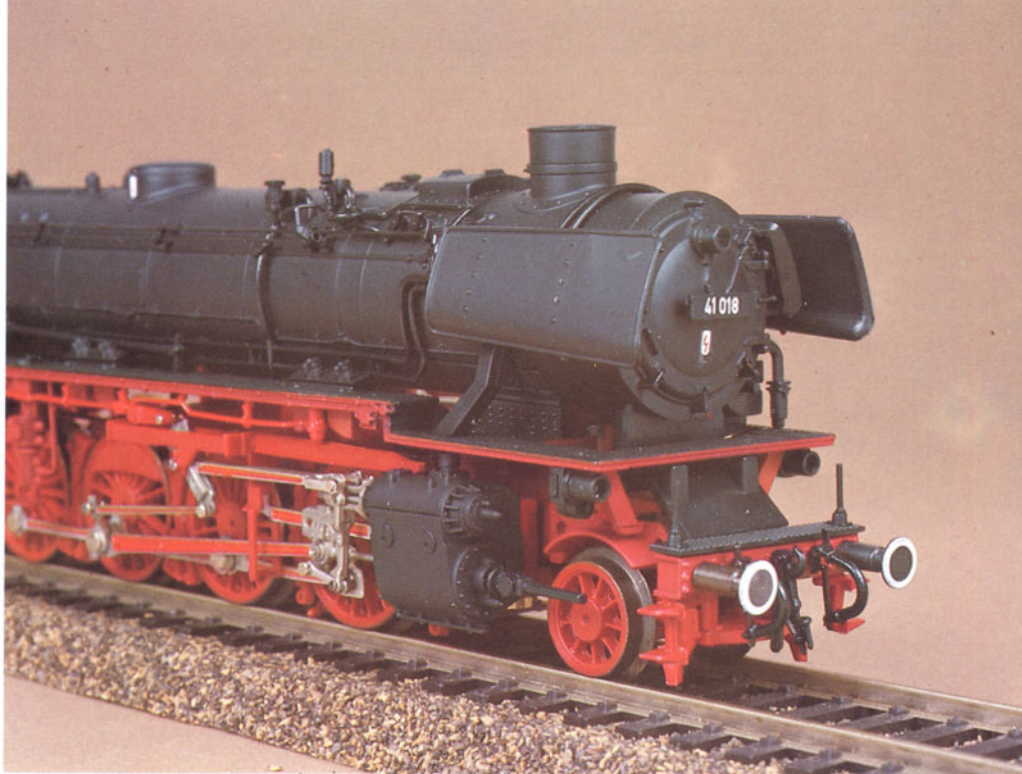


Bild 3 (rechts oben): Das Modell ist sehr sorgfältig und überaus reichlich detailliert.



Bild 4: Der im Tender untergebrachte Antrieb arbeitet auf den ersten und vierten Radsatz. Der Öltender ist vorbildlich ausgeführt.

Bild 5: Die Lokführerseite des wunderschönen Modells, das sehr sauber beschriftet ist.

Alle Fotos: H. Obermayer





Bild 1: In Untergröningen, dem Endpunkt der WEG-Strecke von Gaildorf-West, werden die Ealos mit Holzhackschnitzeln beladen.

* Unser Wagenporträt *

Der private Goliath Ealos

Mit einer Länge über Puffer von 23 240 mm ist der von der Aachener Firma Talbot entwickelte Ealos der längste in Europa verkehrende offene Güterwagen mit ebenem Boden. Auftraggeber für diesen Goliath auf vier Achsen war nicht einer der großen Waggonvermieter EVA oder VTG, sondern die Firma Lang-Waggonvermietung GmbH in Sulzbach/Laufen 2 im Kochertal. Bei Lang hatte man erkannt, daß die Rationalisierung in der Papierindustrie zwangsläufig auch Maßnahmen bei der Rohstoffversorgung der Werke erforderte. Diese Erkenntnis leitete die Entwicklung eines Wagentyps mit großem Laderaum ein. Bei einer Ladelänge von 21 980 mm, einer Ladebreite von 2 680 mm und bei einer Bordhöhe von 2 200 mm ergibt sich ein Laderaum von 129,6 m³, bei gehäufelter Beladung sogar von 150 m³. Die Beladung über die Bordwände des Wagens erfolgt meist mit Hilfe großer Radlader. Je eine doppelflügelige Tür, diagonal zueinander in den Seitenwänden angeordnet, erleichtert die Entladung der Fahrzeuge. Das Ladegut sind Holzhackschnitzel, die in den Sägewerken im Kochertal anfallen. Bei der Verarbeitung von Stammholz zu Balken und Brettern bleiben die "Schwarten" übrig, die in Spezialmaschinen zerkleinert werden. Dieser Rohstoff für die Papierherstellung kann jetzt in den großräumigen Wagen ko-

Bild 3: Typenzeichnung im Maßstab 1:87 des von Talbot gefertigten Großraumwagens Ealos.
Zeichnung:
H. Obermayer

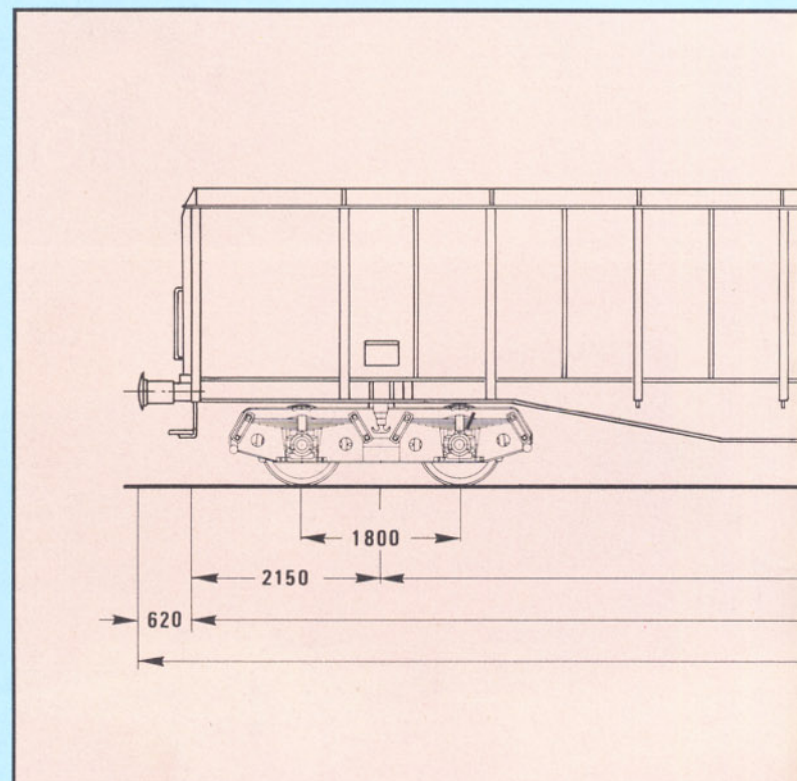




Bild 2: Dies ist der längste in Europa verkehrende offene Güterwagen mit ebenem Boden.

stengünstig von den Sägewerken zu den Papierfabriken befördert werden. Ein randvoll beladener Wagen kann ungefähr 40 t Holzhackschnitzel aufnehmen. Der Wagen ist aber auch für den Schüttgütertransport ge-

eignet, deren spezifisches Gewicht den Wert von 340 kg/m^3 nicht übersteigt. Hierzu zählen Kork, Torf und andere leichte und nicht witterungsempfindliche Güter. Zur Verfügung stehen bislang sieben Wagen mit

den Betriebsnummern 592 8 001-9, 002-7, 003-5, 004-3, 005-0, 006-8, 007-6, die in Laufen (Kocher) beheimatet sind. Dieser Bahnhof liegt an der 18 km langen Nebenbahn von Gaildorf-West nach Untergröningen, die

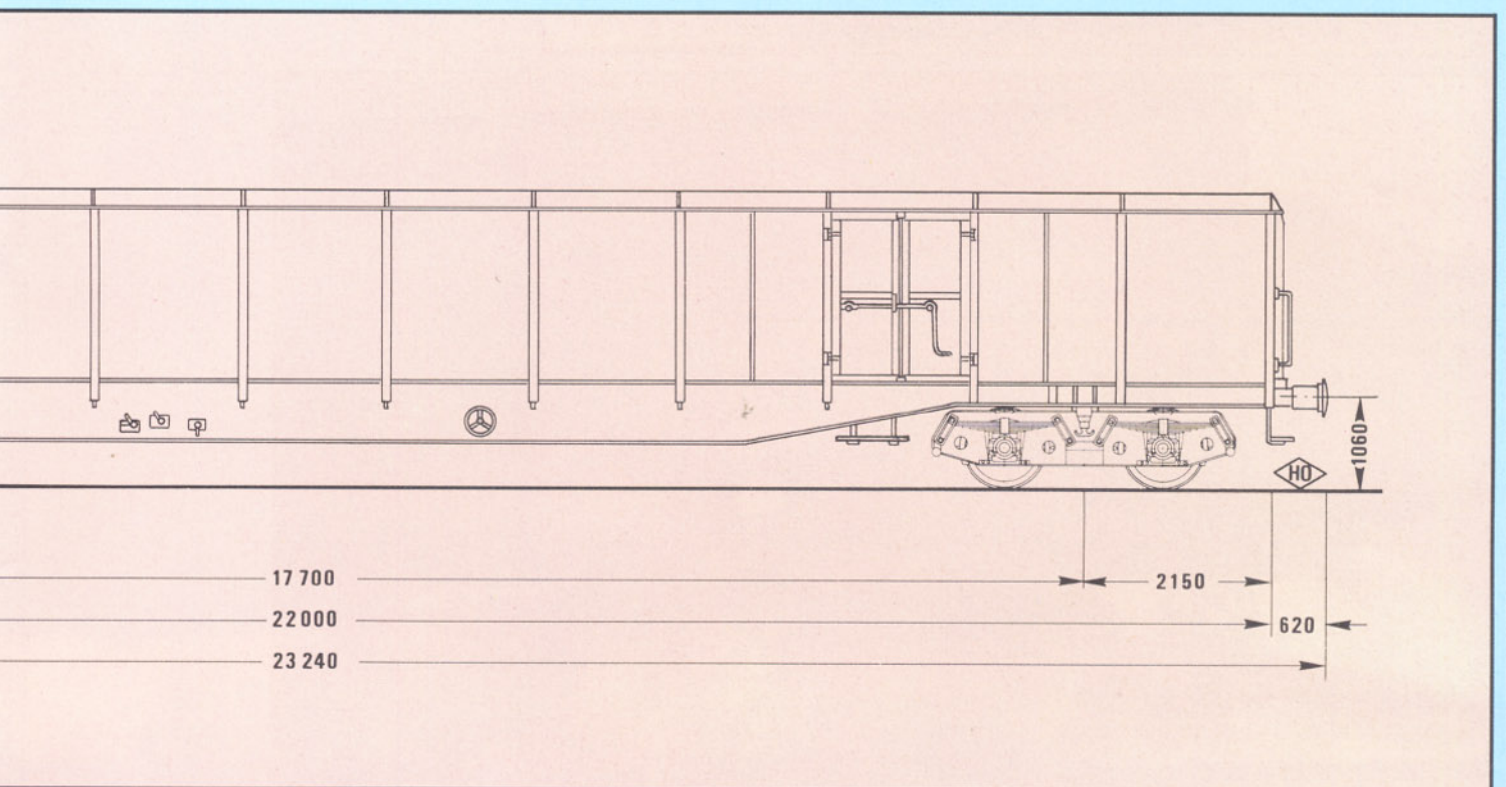




Bild 4: Die Wagen verkehren gruppenweise zu den großen Papierfabriken.



immer noch mit Erfolg von der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft WEG betrieben wird. Nach dem Beladen der Fahrzeuge in Untergröningen werden die Wagengruppen in Gaildorf in Züge der Deutschen Bundesbahn eingestellt, in denen sie ihre Fahrt bis nach Nordrhein-Westfalen antreten. Die Wagen laufen auf Drehgestellen, die weitgehend der Bauart 887 entsprechen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Wagen beträgt 100 km/h. **HO**

Bild 5: Bereitgestellt werden die Wagen von der Lang-Waggonvermietung GmbH in Sulzbach/Laufen 2.



Bild 6: Anschriftenfelder des Großraumwagens Ealos.
Alle Fotos: H. Obermayer



Bild 1: Recht wenige Bilder sind aus der AEG-Versuchszeit der Kohlenstaublokomotiven erhalten. Das Bild zeigt die erste AEG-Kohlenstaubtender-Version mit rückwärtig angebrachtem Leuchtgaskessel. Das Turbogebälde befindet sich bei der ersten Bauform noch an der Tender-Stirnseite, also im Führerstand.

Die 56 2906 mit Kohlenstaub-Feuerung Bauart AEG

Im Eisenbahn-Journal 5/1986 haben wir die Lokomotiven der Baureihe 56²⁰⁻²⁹ (preuß. G 8²) der Deutschen Reichsbahn zusammen mit dem Modell der 56 2719 von Piko vorgestellt. In diesem Beitrag wurde auch erwähnt, daß die vier Maschinen 56 2130, 56 2801, 56 2906 sowie 56 2907 über eine Kohlenstaub-Feuerung der Bauart AEG verfügten. Demnächst wird nun ein Modell der 56 2906 mit Kohlenstaub-Feuerung Bauart AEG in der Baugröße H0 von Piko im Fachhandel erhältlich sein, das auf den nächsten beiden Seiten in Text und Bild vorgestellt wird. Zunächst möchten wir jedoch auf das Vorbild dieser Schlepptenderlokomotive eingehen.

Das Vorbild

Die Lokomotivfabrik der AEG hatte sich seit 1918 mit Kohlenstaub-Feuerungen beschäftigt und ab 1923 eine größere Anzahl von stationären Kesseln mit Kohlenstaub-Feuerung an verschiedene Kunden geliefert. Im September 1924 begann man bei der AEG mit der Entwicklung einer Kohlenstaub-Feuerung für Dampflokomotiven. Die Wahl fiel auf einen der bereits vorhandenen Kessel für die G 8². Erste Vorversuche mit diesem Kessel in einer ortsfesten Versuchsanlage in der AEG-Lokomotivfabrik Hennigsdorf datieren vom 23.10.1924. Um einen möglichst hohen Kessel-Wirkungsgrad zu erreichen, wurden in zahlreichen Versuchen Erkenntnisse über eine Optimierung des Verbrennungsvorgangs des Kohlenstaub/Luft-Gemisches gesammelt und anschließend ausgewertet. Nach rund zwei Jahren waren die wesentlichen Probleme der Kohlenstaub-Feuerung des G 8²-Kessels gelöst. Die DRG erteilte daraufhin am 11.10.1926 der AEG den Auftrag zum Bau von zwei G 8² mit Kohlenstaub-Feuerung. Es waren dies die 56 2906 und die 56 2907 (die gemäß Um-

zeichnungsplan 1925 der DRG die Fabriknummern 2856 bzw. 2857 trugen). Nach Fertigstellung der beiden Lokomotiven führte die AEG in der zweiten Jahreshälfte 1927 mit ihnen Versuchsfahrten durch. Diese fanden – abgesehen von einigen Leerfahrten – als Vorspannfahrten vor planmäßigen Güterzügen auf der Strecke Pankow – Heinersdorf – Löwenberg – Fürstenberg – Mecklenburg – Strelitz statt. Die planmäßige Zuglokomotive wurde zwar vorsichtshalber stets mitgeschleppt, es waren jedoch so gut wie nie Ausfälle zu verzeichnen. Von Januar bis Oktober 1928 stand die 56 2906 dann

dem Lokomotiv-Versuchsamt Grunewald der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für Meßfahrten zur Verfügung. Zusammen mit der Schwesterlokomotive 56 2907 wurde sie im Anschluß daran dem Betriebsdienst übergeben und dem Bw Halle/Saale zugeteilt. Dieses Bahnbetriebswerk setzte sie vor Güterzügen nach Magdeburg-Buckau und Weißenfels ein. Nach Überwindung von "Kinderkrankheiten" waren die beiden ersten Kohlenstaublokomotiven der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ab April 1929 fast ununterbrochen im Einsatz; nur ganz selten standen sie wegen Reparatur-

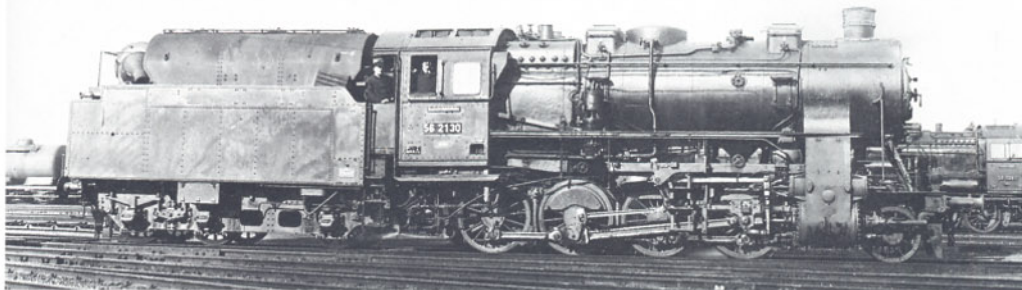


Bild 2: Nach der 26 2906 und 7 wurde der Bunkeraufbau des Kohlenstaubtenders abgeändert. Die Turbopumpe wurde nun auf die Rückseite des Tendärs verfrachtet.

Bild 3: Auch die Baureihe 58 erhielt den baugleichen Kohlenstaubtender wie die 56.

Bilder 1, 2 und 3: Sammlung Dr. Scheingraber





Bild 4: Vorbildlich gestaltet wurde der Kohlenstaubtender der 56 2906, mit genietetem Kohlenstaubbunker, Handstangen, Laufstegen, Bunkerklappen und dem an der Rückseite aufgesetzten Gasbehälter für die Beleuchtung.
Foto: W. Kosak

arbeiten dem Betriebsdienst nicht zur Verfügung. Im Frühjahr 1930 kamen beide Maschinen ins Ausbesserungswerk Braunschweig, wo die kupfernen Feuerbüchsen auf Abnutzungerscheinungen hin untersucht wurden. Obwohl die bisherige Laufleistung erst rund 65.000 km betrug, stellte man an den Feuerbüchsenwänden starke Abnutzungerscheinungen fest, die auf den hohen Schwefelgehalt der verwendeten Braunkohle zurückgeführt wurden. Die kupfernen Feuerbüchsen wurden deshalb durch eiserne ersetzt. Aufgrund der guten Erfahrungen mit der Kohlenstaub-Feuerung Bauart AEG bei der 56 2906 und 56 2907 wurden 1929 zwei weitere G 8², die 56 2130 und die 56 2801, sowie zwei G 12 (58 1416 und 58 1894) von der AEG nachträglich mit Kohlenstaub-Feuerung ausgerüstet. Die Tender dieser vier Lokomotiven unterschieden sich jedoch von jenen der 56 2906 und 56 2907: Der Bunker für den Kohlenstaub wurde nach vorne versetzt und das bei der 56 2906 und 2907 an der Vorderwand des Kohlenstaubbunkers angeordnete Dampfturbogebälde hinter den Bunker verlegt. Die Kohlenstaublikomotiven der Deutschen Reichsbahn waren zunächst beim Bw Halle/Saale beheimatet und kamen später zum Bw Senftenberg. Sie sollen zumindest

bis in die ersten Kriegsjahre noch mit Kohlenstaub-Feuerung im Einsatz gewesen sein; ob ein Einsatz bis 1945 erfolgen konnte, ist nicht verbürgt. Nach Ende des Zweiten Weltkriegs verblieben die Maschinen in der Sowjetischen Besatzungszone. Ob sie nach 1945 noch zum Einsatz gelangten, ist ebenfalls unklar. Fest steht jedoch, daß in einer Bestandsliste der Kohlenstaub-Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn in der DDR vom November 1954 die vier G 8² mit Kohlenstaub-Feuerung Bauart AEG nicht mehr aufgeführt sind. **AR/D. Schubert**

Quellenangaben:
Umzeichnungsplan 1925 der DRG
Glaser's Annalen (Jahrgang 1928)
Kurt Pierson, Kohlenstaub-Lokomotiven (Stuttgart, 1967)
AEG-Mitteilungen vom August und November 1927

Das H0-Modell der 56 2906

Das neue Modell 56 2906 von Piko wirkt auf den Betrachter ebenso beeindruckend wie das bereits seit einiger Zeit lieferbare Kohletender-Pendant. Allerdings mußte man aus Kostengründen auf einige Detailänderungen am Lokkessel der Kohlenstaub-Version verzichten; denn das Piko-Vorläufermodell der G 8² ist eine exakte Nachbildung einer DR-Maschine. Bekanntlich waren all

diese Lokomotiven mit einem Lichtgenerator und elektrischer Beleuchtung ausgestattet. Die Lok mit dem großen AEG-Schriftzug – wie er Ende der zwanziger Jahre auf dem Tender verwendet wurde – verfügte jedoch noch über eine Gasbeleuchtung. Für eine neue Kesselform (ohne Lichtleitung und Generator) wären weit über 100 000 Mark für Formkosteninvestitionen entstanden. Da der Effekt jedoch kaum sichtbar gewesen wäre, hat man deshalb bei Piko vernünftigerweise einen Kompromiß geschlossen. Nur die Gaslaternen an Lok und Tender

Bild 6: Auch die Wassereinfüllöffnungen am Tender wurden dem Vorbild entsprechend geändert.
Foto: W. Kosak



Bild 5: Auf die typische Dachverlängerung wurde – wegen der besseren Laufeigenschaften in engeren Radien – bewußt verzichtet.
Foto: W. Kosak



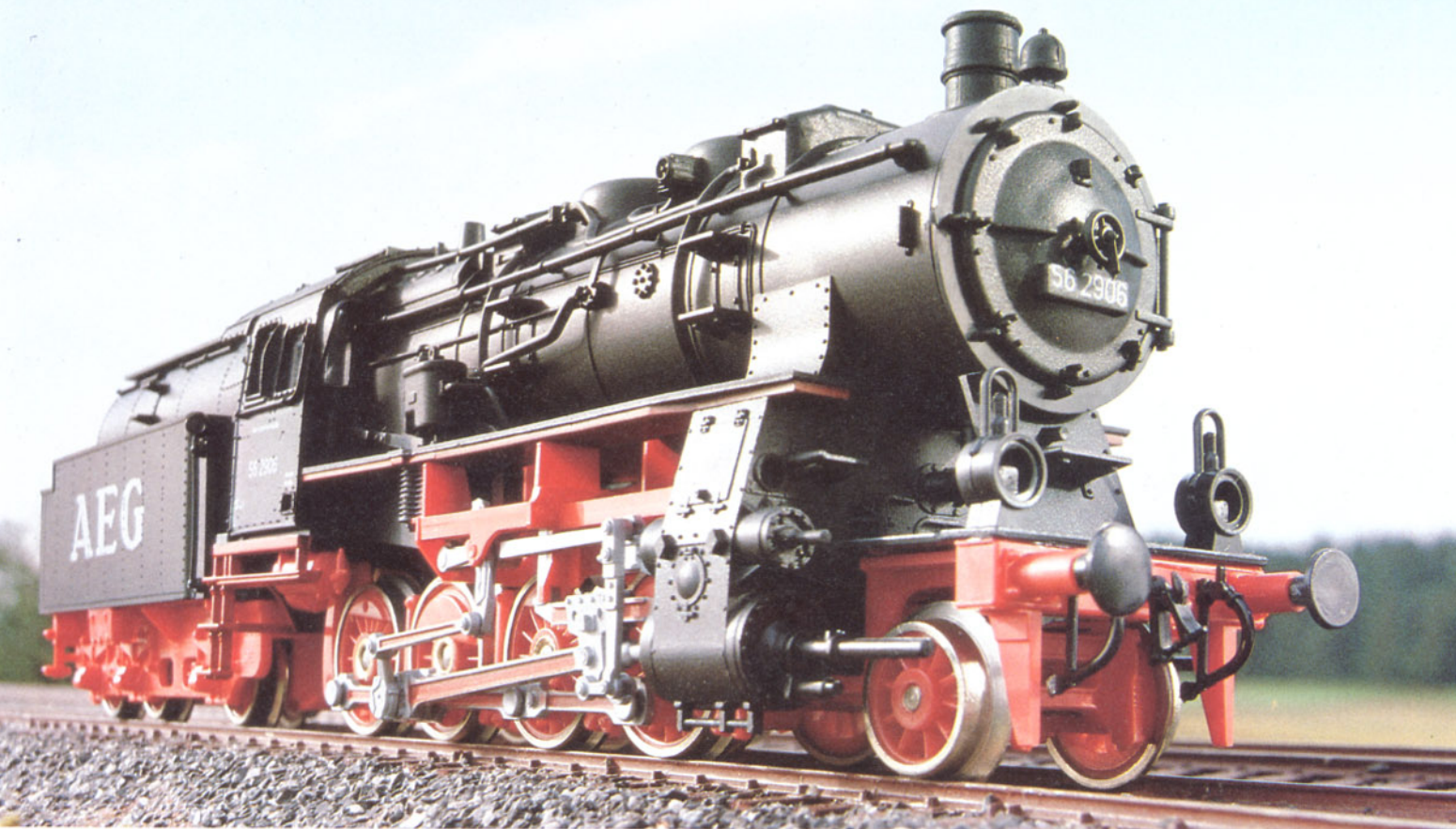


Bild 7: Die Doppelverbund-Luftpumpe entstammt auch – wie im Text beschrieben – einer späteren Epoche, ein Austausch dürfte jedoch nicht schwierig sein.

Foto: W. Kosak

wurden neu geschaffen, die Nachbildung der übrigen elektrischen Anlage blieb jedoch unverändert. Dies ist kaum stilwidrig: Als man damals auch bei den vorhandenen älteren Maschinen allmählich die elektrische Lokomotivbeleuchtung einführte, wurden aus Ersparnisgründen oftmals alte Gaslaternen auf "elektrisch" umgerüstet.

Für die Loksammler, die es ganz genau nehmen, gibt es zwei Möglichkeiten, Änderungen am Modell vorzunehmen. Entweder entfernt man die großen AEG-Buchstaben am Tender oder den Generator und die Lichtleitungen am Kessel. Ohne den genannten Schriftzug läßt sich die Maschine mit den elektrisch ausgerüsteten "Gaslaternen" durchaus Ende der dreißiger Jahre ansiedeln. Darüber hinaus kann man mit einem 0,5 – 0,8 mm starken Draht vom Speisedom her – wie auf einem der Vorbildfotos zu sehen – eine Speiseleitung auf dem Umlauf entlang in Richtung Tender verlegen. Bei der notwendig gewordenen Nachlackierung empfiehlt es sich, das leuchtende Rot

der Fahrwerksteile durch ein dunkleres zu ersetzen.

Die Detaillierung des Lokmodells ist, wie schon im Eisenbahn-Journal 5/1986 beschrieben, überzeugend und üppig. Vor allem aber besticht die für Großserien durchaus unübliche Ausführung der Rauchkammer. Auch bei diesem Modell kann wieder – wie schon bei der G 8² – die Rauchkammer geöffnet werden, und dementsprechend wurde die Rauchkammer-Innengestaltung ausgeführt. Technisch entspricht die Modell-Lok ihrer Vorgängerin. Zur Stromabnahme werden – über Radsatzzinnenschleifer – alle acht Treib- bzw. Kuppelräder der Maschine herangezogen. Die Verbindung zum angetriebenen Tender übernimmt eine Steckkupplung, welche auch die Stromzufuhr übernimmt. Die Treib- und die zweite Kuppelachse der Maschine sind federnd gelagert. Bei unserem Besprechungsmuster erwies sich die Stromversorgung des Motors als sicher und zuverlässig. Bei 12 Volt Spannung wurde eine vorbildnahe Höchst-

geschwindigkeit von umgerechnet etwa 72 km/h (Vorbild 65 km/h) erreicht, was auf eine sehr gute Getriebeabstimmung hinweist. Bei den ersten Fahrversuchen fiel auch hier der Tender, wie schon bei früheren Piko-Modellen, durch ungeschöne Taumelbewegungen in allen Geschwindigkeitsbereichen auf. Der Grund dafür sind unruhig laufende Haftreifen auf allen sechs Rädern. Mit geringem Aufwand läßt sich durch die Tauschhafterreifen von Roco (Artikel-Nr. 85602) das Problem schnell aus der Welt schaffen. Mit den ausgetauschten Haftreifen zog die nun gut laufende Maschine in der Ebene 1350 g sicher an (entsprechen etwa 27 zweiachsigen Güterwagen), auf einer 25 ‰-Steigung noch ca. 1000 g Anhängelast (etwa 20 Waggons). Zum Schluß möchten wir noch darauf hinweisen, daß der Maschine viele Anbau- und Zurüstteile einzeln beiliegen. Dazu gehören auch recht zierliche Attrappen für die Bremsschlauch- und ebenso für die Haken-Schrauben-Kupplung.

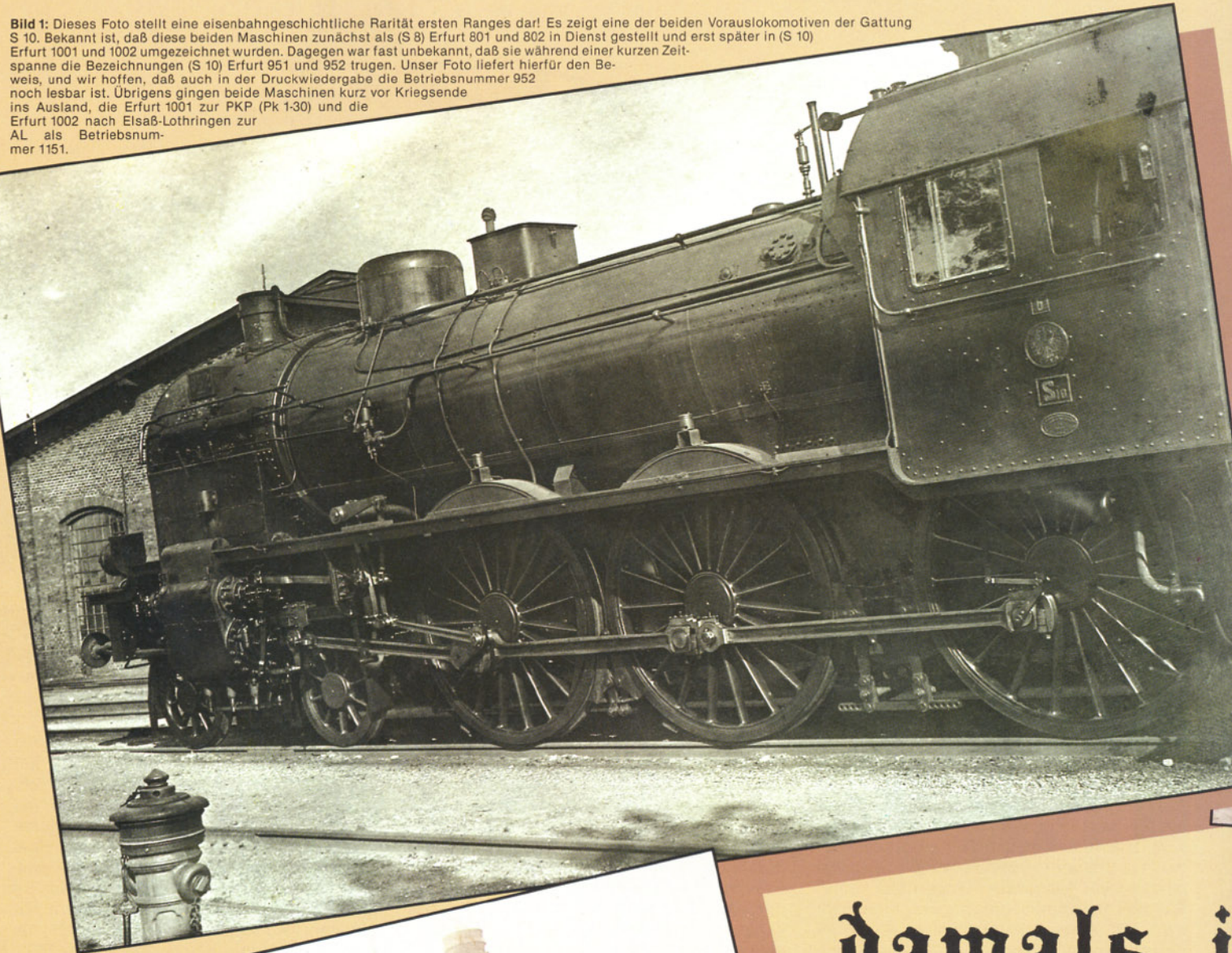
D. Schubert

Bild 8: Abgesehen von den Haftreifen, ist das Modell der 56 2906 von Piko sehr gut gelungen.

Foto: W. Kosak



Bild 1: Dieses Foto stellt eine eisenbahngeschichtliche Rarität ersten Ranges dar! Es zeigt eine der beiden Vorauslokomotiven der Gattung S 10. Bekannt ist, daß diese beiden Maschinen zunächst als (S 8) Erfurt 801 und 802 in Dienst gestellt und erst später in (S 10) Erfurt 1001 und 1002 umgezeichnet wurden. Dagegen war fast unbekannt, daß sie während einer kurzen Zeitspanne die Bezeichnungen (S 10) Erfurt 951 und 952 trugen. Unser Foto liefert hierfür den Beweis, und wir hoffen, daß auch in der Druckwiedergabe die Betriebsnummer 952 noch lesbar ist. Übrigens gingen beide Maschinen kurz vor Kriegsende ins Ausland, die Erfurt 1001 zur PKP (Pk 1-30) und die Erfurt 1002 nach Elsaß-Lothringen zur AL als Betriebsnummer 1151.



damals in AW Tem

Neulich fielen unserem Mitarbeiter Herbert Rauter beim Aufräumen in seinem Keller zwei kleine Fotoalben mit Aufnahmen alter Lokomotiven in die Hände. Ein Blick auf das Titelblatt besagte, daß sie von Helmut Bombe stammen, dem wir die ganz vorzüglichen



Bild 2: Die Gattung S 9 war die stärkste Naßdampf-Schnellzuglokomotive der Preußischen Staatseisenbahnen. 1910 wurde sie von Hanomag gebaut (Fabrik-Nr. 5696) und war als (S 9) Bromberg 912 zum Zeitpunkt der Aufnahme der neueste Renner!

Bild 3: Auch die Gattung S 7 gab es in mehreren Bauformen. Die hier abgebildete (S 7) Bromberg 713 gehörte der Grafenstadener Bauform an. Sie wurde 1905 von Henschel mit der Fabrik-Nr. 7083 gebaut, kam 1920 noch zur Direktion Osten und wurde 1922/23 ausgemustert. Die Aufnahme entstand im Bw Grunewald.



Bild 4: In unserer Ausgabe 3/1985 haben wir über die Gattung T 6 berichtet. Dort war auch dieses Bild der (T 6) Berlin 6705 bereits abgedruckt, das wir für alle Leser, die damals das Eisenbahn-Journal noch nicht bezogen haben, noch einmal veröffentlichen.



m pelhof

Bild 5: Die abgebildete (T 12) Berlin 7725 hatte einen Rauchkammerüberhitzer, wie an dem "geschwollenen Kopf" leicht zu erkennen ist. Sie wurde 1925 von der Deutschen Reichsbahn in 74 442 umgezeichnet, war von 1928 bis 1936 in Düren stationiert und wurde erst 1958 in Karlsruhe ausgemustert.

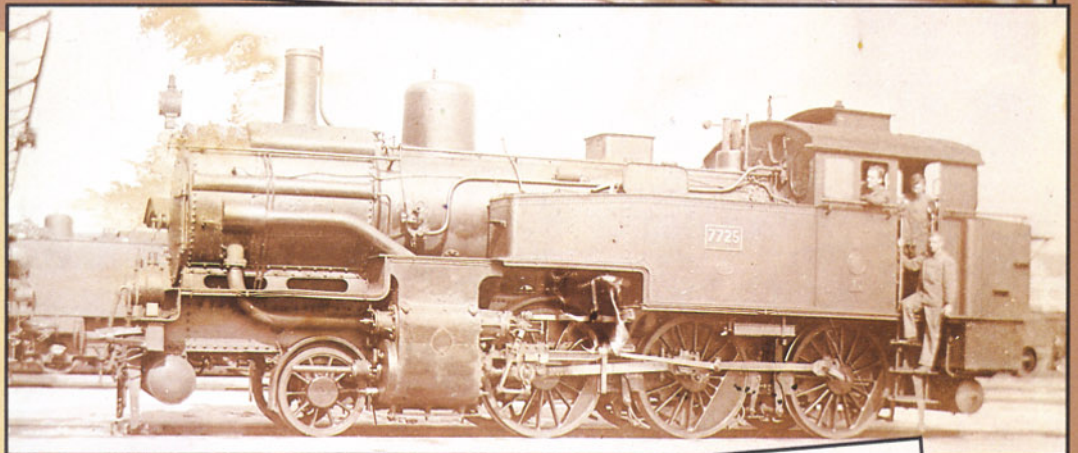


Bild 6: Eine P 4.2 hat Helmuth Bombe hier auf die Platte gebannt. Die Berliner Firma L. Schwartzkopf hatte sie 1905 für die KED Halle gebaut (Fabrik-Nr. 3429), die sie 1906 in (P4) Halle 1930 umzeichnete.

Bild 7: Die Schnellzuglokomotiven der preußischen Gattung S 5.2 bezeichnete man zunächst als "verstärkte S 3" – daher auch die Betriebsnummer 303 der Direktion Halle; erst 1910 wurde sie in 503 umgezeichnet. Das Foto dürfte kurz vor dieser Umzeichnung entstanden sein.

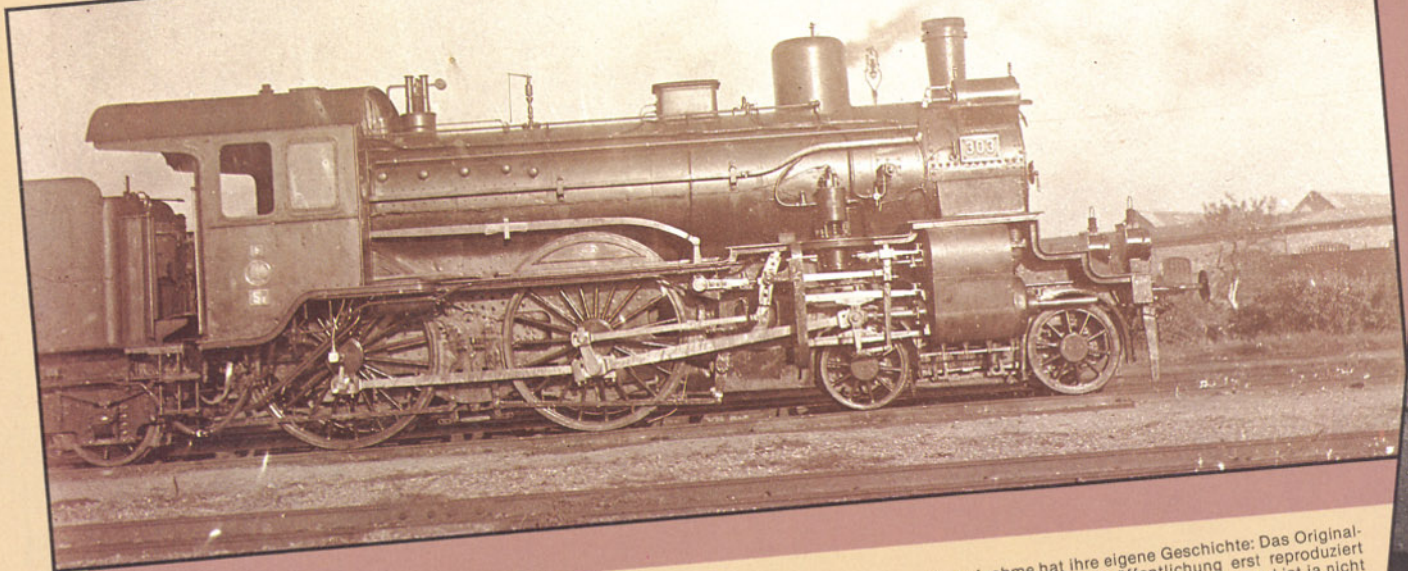


Bild 8: Dieses originelle Gefährt ist eine Dampfdrasine. Die Aufnahme hat ihre eigene Geschichte: Das Originalfoto in Bombes Fotoalbum ist nämlich seitenverkehrt und mußte für die Veröffentlichung erst reproduziert werden. Deshalb ist zu vermuten, daß das Originalfoto von Helmuth Bombe stammt; denn es war und ist ja nicht üblich, seitenverkehrte Fotos an Freunde und Bekannte weiterzugeben. Die behält man schon selbst!



chen Schriften über die alten preußischen Privat- und Staatsbahnlagen verdanken. H. Bombe, Jahrgang 1892, studierte nach dem Abitur 1910 Maschinenbau an der Technischen Hochschule in Charlottenburg und war in dieser Zeit Praktikant in den Werkstätten der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, hauptsächlich in Tempelhof.

In den Jahren kurz vor dem Ersten Weltkrieg trafen sich drei weitere Eisenbahnfreunde zur "Lokomotivenjagd" auf Berliner Bahnhöfen: Kurt Pierson, Carl Albrecht John und als Anführer der um einige Jahre ältere Werner Hubert. Drei dieser alten Lokomotivfreunde haben sich nach dem Ersten Weltkrieg noch einmal getroffen – bei Borsig:

Bild 9: Eine Schnellzuglokomotive der Gattung S 2. Die Lok wurde 1892 von Henschel gebaut (Fabrik-Nr. 3535) und an die KED Magdeburg als Betriebsnummer 5 (2. Besetzung) geliefert. 1895 kam sie mit der Betriebsnummer 446 zur KED Halle, wo sie 1906 zur (S 2) Halle 124 wurde.

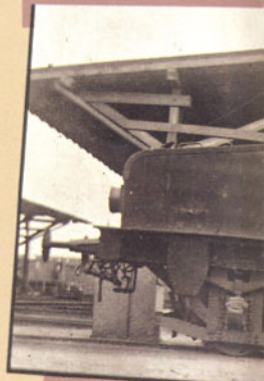
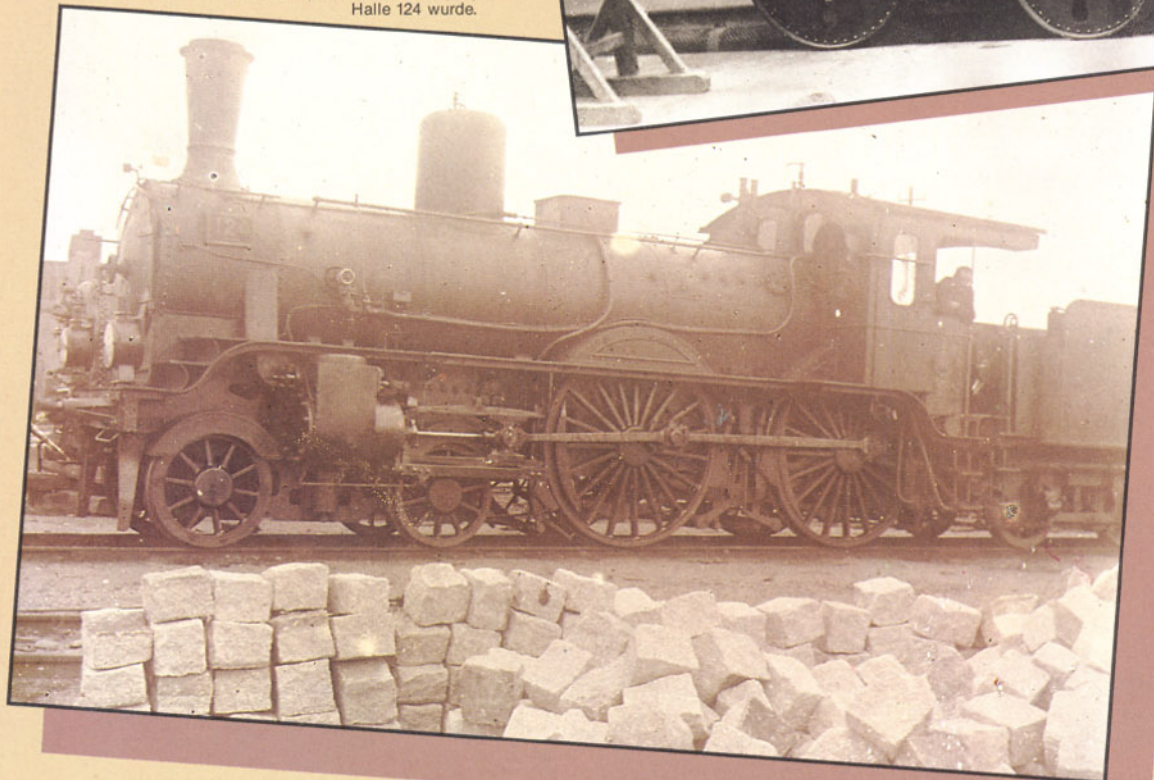


Bild 12: Nicht aus Bombes Fotoalben, aber aus seiner Sammlung stammt diese Aufnahme, die von Werner Hubert gemacht wurde. Sie zeigt die (S 2) Halle 103, die eine der acht Erfurter Versuchslokomotiven war, auf die bereits in unserer Ausgabe 3/1987 (Seiten 30 und 31) näher eingegangen wurde. Die Verbund-Schnellzuglokomotive Erfurt 494, die Henschel 1891 als Fabrik-Nr. 3357 geliefert hatte, kam 1895 mit der Betriebsnummer 352 zur KED Halle und wurde dort 1906 zur (S 2) Halle 103.



Bild 10: Die älteste Lokomotive in dieser Parade ist die kleine (T 1) Berlin 6006. Henschel hat sie bereits 1885 mit der Fabrik-Nr. 2064 gebaut und als Erfurt 1416 abgeliefert. 1899 kam sie mit der Betriebsnummer 1466 (2. Bezeichnung) zur KED Berlin, wo sie 1906 in (T 1) Berlin 6006 umgezeichnet und zum 22.03.1910 ausgemustert wurde.



Bombe, Hubert und Pierson. Alle ihre Aufnahmen bestätigen, welch' Eldorado Berlin im allgemeinen und das Ausbesserungswerk Tempelhof im besonderen für die Eisenbahnfreunde jener Zeit gewesen ist. So manche dieser Aufnahmen sind im Eisenbahn-Journal bereits den Lesern vorgestellt worden, andere werden noch folgen. Bei dieser Gelegenheit soll nicht unerwähnt bleiben, daß wir den Eisenbahnfreunden

aus vergangenen Tagen zahlreiche, vielfach hervorragende Bilder verdanken. Besonders die Aufnahmen von Werner Hubert sind oftmals als einzige Erinnerung an preußische Lokomotiven aus der Zeit um die Jahrhundertwende erhalten geblieben.

Die Redaktion

Bild 11 (links unten): Die dreiachsige Akkumulatorenlokomotive diente als Werklok im AW Tempelhof. Sie ist 1905 von der A.E.G. gebaut worden und trägt auf dem Foto die Betriebsnummer E.I.

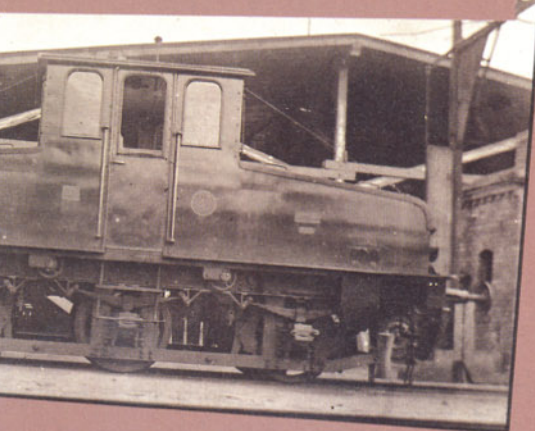


Bild 13: Auch die Gattung T 9 darf nicht fehlen. Die (T 9.2) Berlin 7208 (gebaut 1897 von Union, Fabrik-Nr. 910) ging 1914 mit der Betriebsnummer 7199 an die KED Hannover und gelangte um 1923, auf nicht ganz geklärten Wegen, über die Direktion Königsberg leihweise nach Litauen, wo sich die Spur verliert.

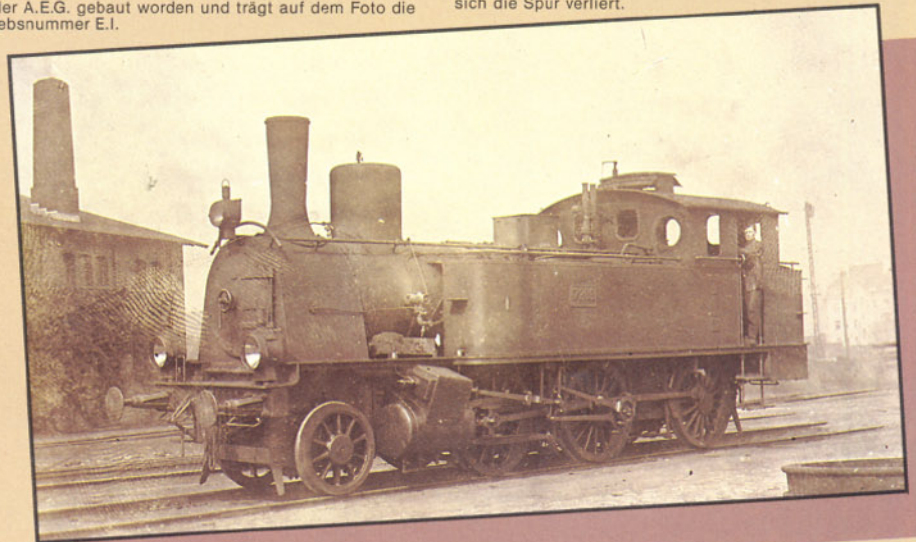


Bild 14: Soeben abgeliefert: Die (G 8) Halle 4816 hat Hanomag 1911 mit der Fabrik-Nr. 6385 hergestellt. Während des Ersten Weltkrieges hat es sie 1917 zur türkischen Militär-Verwaltung verschlagen.

Bild 15 (unten Mitte): Die abgebildete (G 5) Halle 4336 gehörte zur Gattung G 5.4 und war 1909 bei Borsig gebaut worden (Fabrik-Nr. 7298). Von der Deutschen Reichsbahn wurde sie 1925 in 54 1043 umgezeichnet.

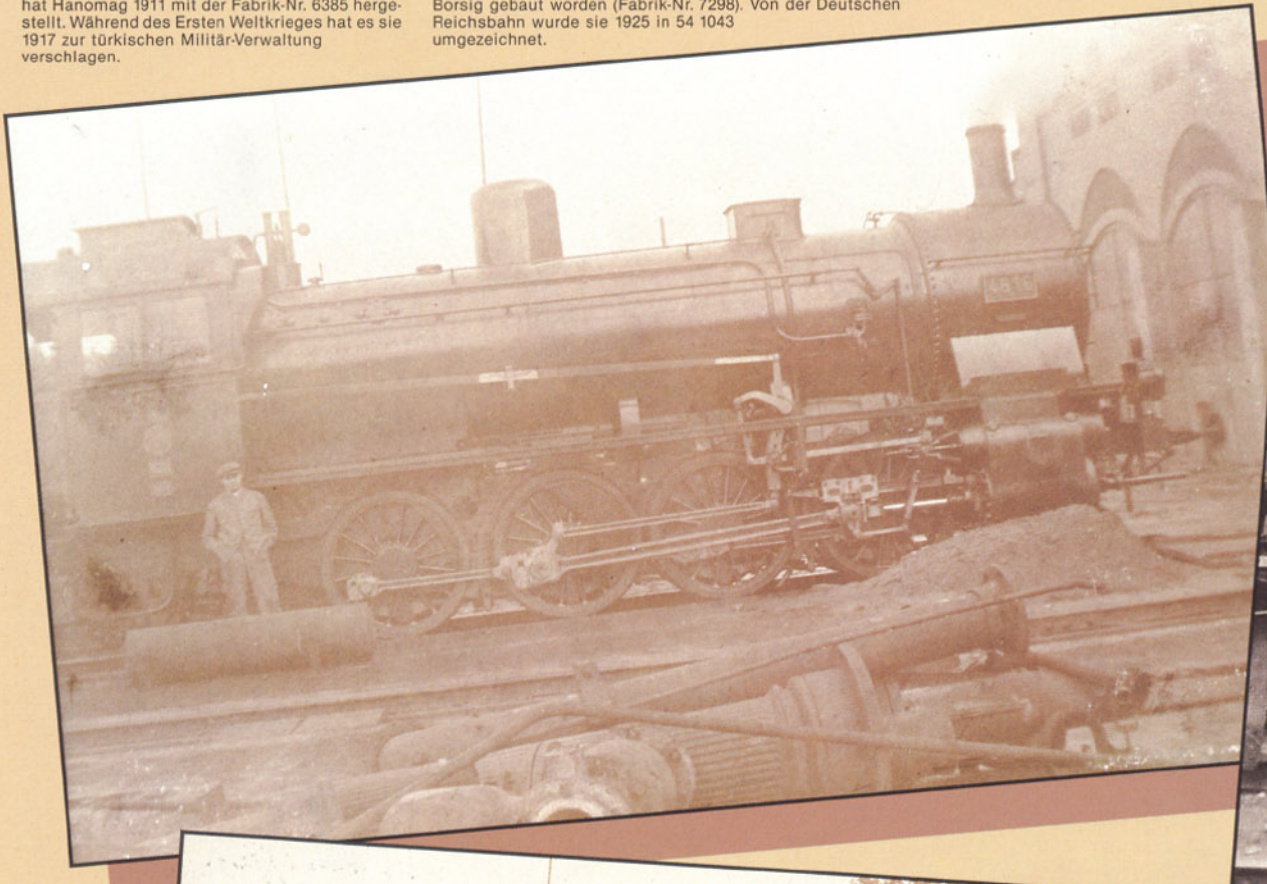


Bild 17: Im AW Potsdam war als Werklok eine elektrische Lokomotive mit zwei gekuppelten Achsen im Einsatz, die Siemens & Halske gebaut hatte. Sie verfügte über 1600 kg Zugkraft bei 16 PS (!) und 0,75 m/sec. Fahrgeschwindigkeit. Die Fahrdrachtspannung betrug 300 V. Der Motor gab mit 280 – 300 U/min. seine Kraft über ein doppeltes Zahnradvorgelege an die Treibachsen weiter.



Bild 16 (unten): Die preußische Gattung T 8 war eine dreifach gekuppelte Heißdampf-Tenderlokomotive, die in rund 100 Exemplaren beschafft worden war. Hier hat Helmuth Bombe die (T 8) Berlin 7012 aufgenommen, die Orenstein & Koppel 1907 mit der Fabrik-Nr. 2117 gebaut hatte. Sie wurde 1914 mit gleicher Betriebsnummer zur KED Elberfeld versetzt und 1925 von der Deutschen Reichsbahn in 89 049 umgezeichnet.

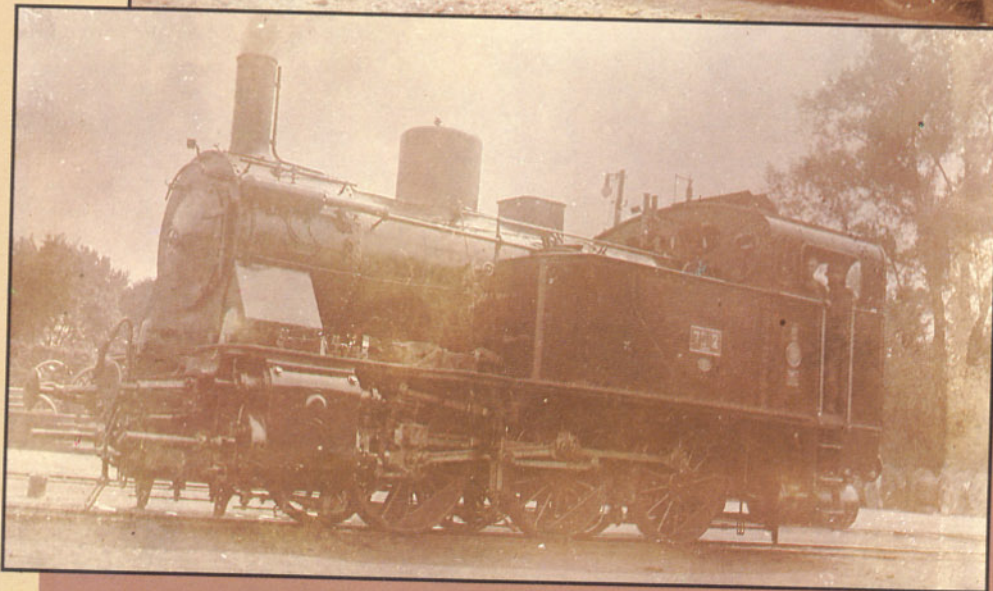


Bild 18: Dieses Bild zeigt eine der zwölf Lokomotiven der Gattung S 2 der KED Bromberg, die alle in Verbundlokomotiven umgebaut und dann als S 3 bezeichnet wurden. Zwei der zwölf Maschinen wurden bereits vor 1906 umgebaut und daher bei der Umzeichnung gleich in die Nummernreihe der S 3 eingereiht, während die anderen zehn Lokomotiven zunächst in (S 2) Bromberg 101 bis 110 umgezeichnet wurden. Nach dem Umbau wurden sie als (S 3) Bromberg 203 bis 212 bezeichnet. Werner Huber hat uns mit seinem Foto die (S 3) Bromberg 206 überliefert, die durch Umbau aus der (S 2) Bromberg 109 (gebaut 1892 von Schwartzkopf, Fabrik-Nr. 1974) hervorging.

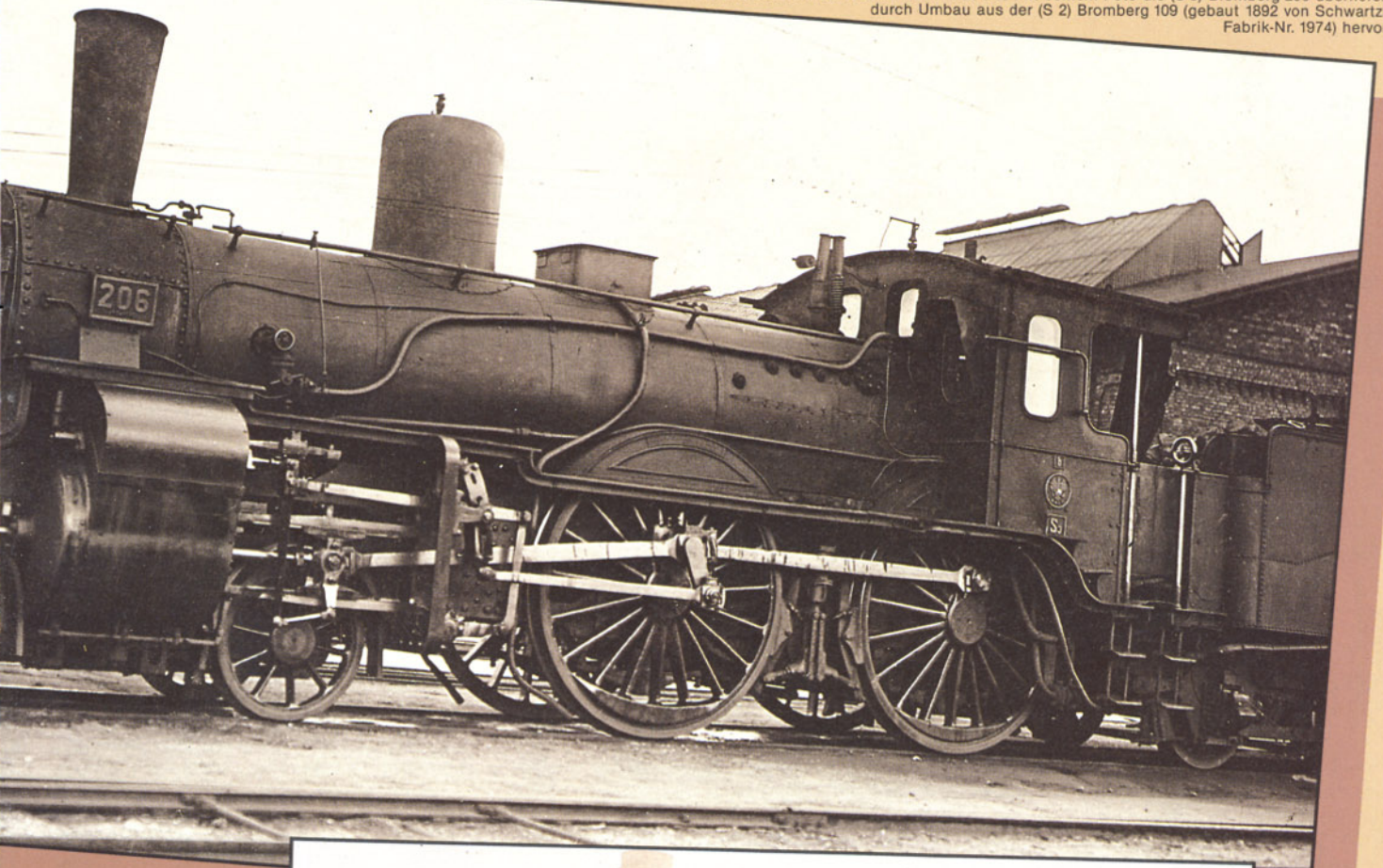


Bild 19: Eine der formschönen S 5.1 der Grafenstädener Bauform. Leider ist die Betriebsnummer nicht lesbar. So wissen wir nur, daß es sich bei ihr um eine der fünf Erfurter Lokomotiven mit den Betriebsnummern 502 bis 506 handeln muß (gebaut 1902 von Grafenstaden, Fabrik-Nrn. 5277 bis 5281). Noch im Oktober 1917 kam diese Gruppe – ohne die 504 – zur KED Hannover, wo die Lokomotiven als (S 5) Hannover 586 bis 589 bezeichnet wurden.

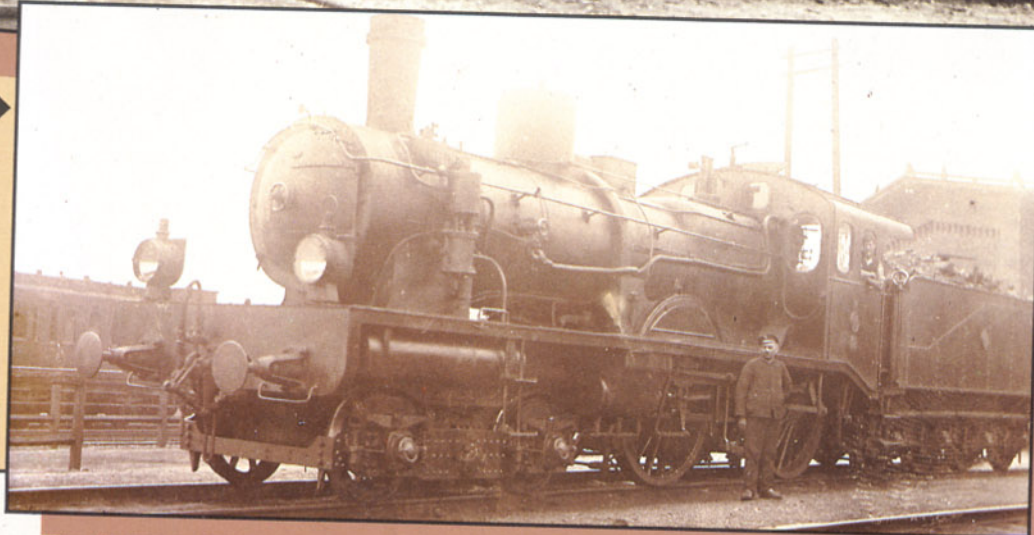
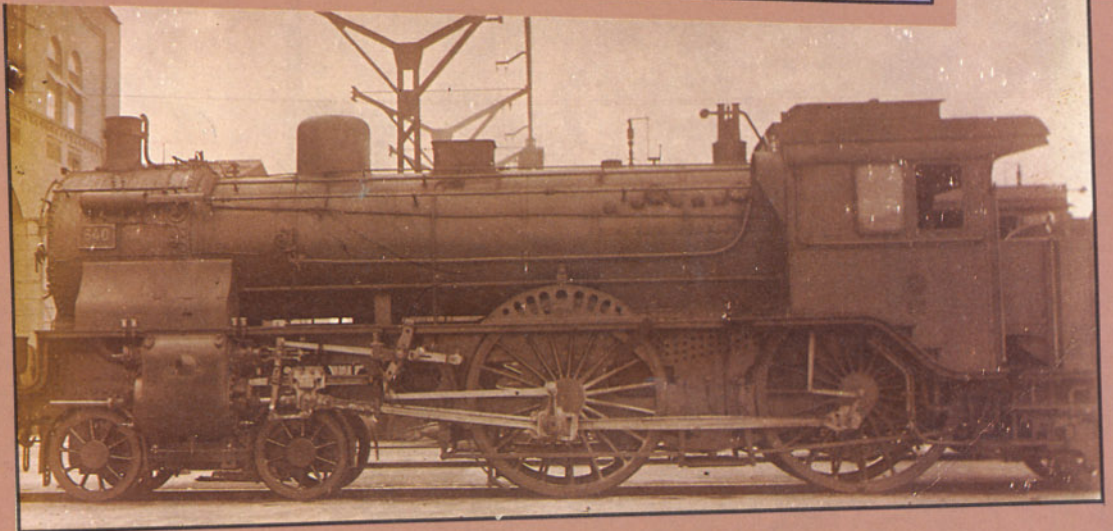


Bild 20: Als Helmut Bombe die (S 6) Halle 640 auf die Platte bannte, gehörte sie zu den neuesten Gattungen der Preußischen Staatseisenbahnen. 1909 hat sie Linke-Hofmann in Breslau mit der Fabriknummer 706 gebaut.



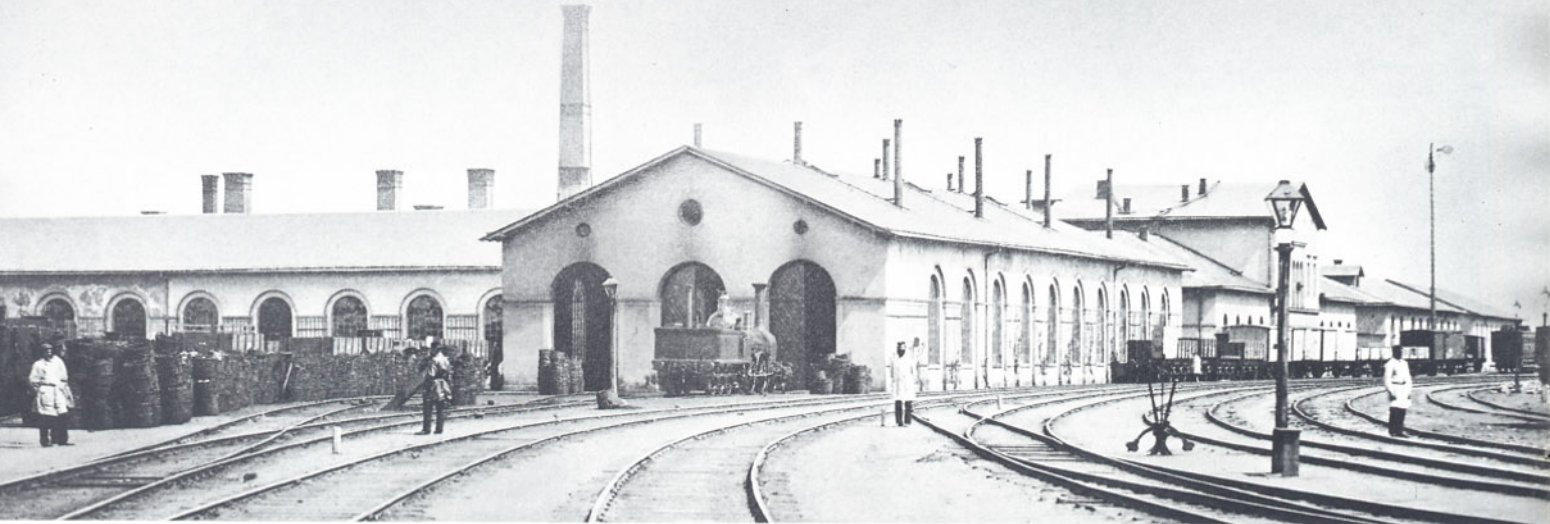


Bild 1: Heizhaus und Maschinenwerkstätten der Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Diese Aufnahme entstand im Jahr 1860 in Leipzig.

Foto: Verkehrsmuseum Dresden



150 Jahre Bw Leipzig Hbf Süd

Mit einer Festwoche vom 9. bis 17. Mai 1987 feierte das Bw Leipzig Hbf Süd, eines der ältesten deutschen Bahnbetriebswerke, seinen 150. Geburtstag.

Leipzig war einer der beiden Endpunkte der 1839 eröffneten ersten deutschen Fernbahn Leipzig – Dresden, welche die sächsische Residenzstadt mit Deutschlands wichtigstem Handelsplatz verband. Bereits im März 1834 war die "Leipzig-Dresdener-Eisenbahn-Compagnie" gegründet worden. 1835 erteilte die sächsische Regierung die Genehmigung, und am 1. März 1836 begann in Machern, ca. 20 km von Leipzig entfernt, die Arbeit an der Bahnlinie.

Das erste Teilstück der Bahn, der Abschnitt Leipzig – Althen, ist am 24. April 1837 in Anwesenheit des Prinzen Johann von Sachsen eröffnet worden. Obwohl zu diesem Zeitpunkt der Bahnhof in Leipzig noch nicht fer-

tiggestellt war, hatte man das Heizhaus des heutigen Bahnbetriebswerkes schon in Betrieb genommen. Es beherbergte unter seinem Dach zugleich die Wagenwerkstatt und eine Waggonbauanstalt.

Bei der Eröffnung des ersten Teilabschnittes standen vier Lokomotiven mit den Namen *Komet*, *Blitz* (Lok des Eröffnungszugs), *Renner* und *Windsbraut* zur Verfügung. Diese Maschinen stammten noch aus englischer Fertigung.

1838 entstand in der Maschinenfabrik Uebigau bei Dresden die erste deutsche regelspurige Dampflokomotive für Reibungsbetrieb, die *Saxonia*. Im Vergleich zu den englischen Lokomotiven wies sie eine Reihe von Verbesserungen wie Kipprost, Speisewasservorwärmer und Bandbremse auf, aber sie blieb ein Einzelstück. Konstrukteur der *Saxonia* war der Professor am Polytechnikum Dresden, Johann Andreas Schubert (1808 – 1870).

Da sich inzwischen genügend Waggonbauanstalten etabliert hatten und der Platz im Heizhaus nicht mehr ausreichte, baute die

Leipziger Werkstatt ab 1858 Waggonen nur noch für die "Leipzig-Dresdener". Im Jahre 1880 wurde ein neues Heizhaus für 33 Lokomotiven in Betrieb genommen. Das Gebäude, in dem sich eine Schiebebühne befindet, ist bis heute erhalten und wird als Triebfahrzeugwerkstatt genutzt.

Da immer mehr Eisenbahnlinien errichtet wurden, benötigte man weitere Bahnhöfe. So entstanden neben dem Leipzig-Dresdener Bahnhof noch der Berliner, der Magdeburger und der Thüringer Bahnhof. Die Schwierigkeiten, die sich daraus für die Betriebsführung ergaben, erforderten 1881 Verhandlungen zwischen den beteiligten Bahnverwaltungen und dem Ministerium für öffentliche Arbeiten in Berlin. Es wurde vereinbart, einen Übergabebahnhof zu bauen. Dies war aber nur eine Zwischenlösung, denn ein sogenannter "Zentralbahnhof" war unumgänglich. Die Umgestaltung der Bahnanlagen für den neuen Hauptbahnhof zog sich über viele Jahre hin. 1906 wurde das Bahnbetriebswerk Leipzig Hbf Nord in Betrieb genommen, 1908 das Bahnbetriebswerk Leipzig Hbf West. Für das Bw Leipzig Hbf Süd wurde in Volkmarshausen 1914/1915 ein neuer Rundschuppen mit 20-m-Drehscheibe und ein neues Verwaltungsgebäude fertiggestellt. Der Leipziger Hauptbahnhof, in den Jahren 1910 – 1915 von den Königlich-sächsischen Sachsen und Preußen und der Stadt Leipzig nach Plänen der Dresdener Architekten Wilhelm Lossow und Max Hans Kühne erbaut, wurde und blieb auch der größte Kopfbahnhof Deutschlands und Europas. Da Sachsen und Preußen den Bahnhof gebaut hatten, waren auch beide Eigentümer; den Preußen gehörte die Westhalle und die Bahnsteige 1 – 13, den Sachsen die Osthalle und die Bahnsteige 14 – 26. Folgerichtig war auch das Bw Leipzig Hbf Süd sächsisch. An diesem unbefriedigenden Zustand änderte sich auch 1920 nichts, als die ehemaligen deutschen Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn zusammengeschlossen wurden. Die Grenze zwischen den Direktionen Dresden und Halle verlief durch den Leipziger Hauptbahnhof. Erst 1934 endete

Bild 2: Kaffeegarten vor einer preußischen T 16. Wem es zu anstrengend wurde, der konnte ein Schälchen "Heeßen" trinken oder eine Bockwurst essen.

Foto: M. Weisbrod





Bild 3: 77 Jahre älter als die Elektrolokomotive 243 233 ist die 1910 von Schwartzkopff gebaute preußische P 8 mit der Betriebsnummer 38 1182. Foto: M. Weisbrod

Bild 4: Der Schnelltriebwagen 183 252 (Bauart Hamburg) war früher als Salontriebwagen für die DDR-Regierung im Einsatz. Foto: M. Weisbrod

Bild 5 (unten rechts): Von ČKD in Prag stammt die 107 004; ihre ursprüngliche Bezeichnung war V 75 004. Die Maschinen dieser Baureihe waren nur im Vershubdienst des Leipziger Hauptbahnhofes eingesetzt. Sie hatten dort die Einheitslokomotiven der Baureihe 80 abgelöst, später mußten die V 75-Maschinen der Baureihe 105/106 weichen. Foto: M. Weisbrod

dieser Zustand, als Leipzig vollständig der Rbd Halle (Saale) angegliedert wurde.

Das Bahnbetriebswerk Leipzig Hbf Süd feierte im Mai 1987 seinen Geburtstag in würdiger Form. Hauptanziehungspunkt war die Fahrzeugschau auf dem Gelände des Bahnbetriebswerkes. Gezeigt wurden neben modernen Diesellokomotiven auch Dampflokomotiven. Was man in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsmuseum Dresden aufgestellt hatte, war durchaus beachtlich: 03 001, 23 1113, 38 205, 38 1182, 65 1049, 74 1230, 94 249, 94 2105, einen zweiteiligen Schnelltriebwagen Bauart Hamburg (183252), die 106 922-8 (V 60), die 118 759, die 132 634, die 107 004 (V 75) und das jüngste Kind der Deutschen Reichsbahn, die 243 233. Ein täglich eingesetzter Sonderzug nach Bad Lausick und zurück war mit der 64 007 bespannt und natürlich immer ausgebucht.

In der Ausstellung gab es "Eisenbahn zum Anfassen", denn die Führerstände vieler Lokomotiven konnten betreten und besichtigt werden. Unglaublich viele Kinder, ganze Schulklassen und Kindergartengruppen besuchten die Ausstellung. Auch die Modelleisenbahner kamen auf ihre Kosten, denn die Arbeitsgemeinschaft des Bw Leipzig Hbf Süd zeigte ihre ansehnliche Clubanlage. Eine 92seitige Broschüre "Vom Heizhaus der Leipzig-Dresdner Eisenbahn zum Bw Leipzig Hbf Süd" informierte über die Geschichte des Bahnbetriebswerkes – von den Anfängen bis zur Gegenwart, ferner über die im Laufe der Zeit dort beheimateten Baureihen und war reichlich mit Bildern illustriert. Die Veranstaltung war beste Werbung für die Eisenbahn, für ihre Geschichte und ihre Zukunft. M. Weisbrod





Bild 1: Im August 1987 pendelte montags bis freitags eine von der Deutschen Bundesbahn angemietete Lokomotive der Baureihe 260 zusammen mit einem Steuerwagen für die Akkutriebwagen der Baureihe 515 zwischen Wiesbaden-Dotzheim und Hahn-Wehen. Die Fahrten auf dem Teilstück der früher von der DB betriebenen Aartalbahn fanden ausschließlich während des Berufsverkehrs statt. Die Aufnahme vom 07.08.1987 zeigt die 260 925 mit dem 815 620 bei Chausseehaus. **Foto: J. Seyferth**

Aartalbahn zu neuem Leben erweckt

Die Anwohner der Aartalbahn zwischen Wiesbaden-Dotzheim und Hahn-Wehen trauten ihren Augen nicht: Da dieselte doch tatsächlich ein Personenzug an ihren Häusern vorbei und pffif wie früher. Gewiß, etwas merkwürdig sah die Fuhre mit der kurzen Lok und dem langen roten Triebwagenanhänger schon aus; aber es saßen Leute darin – richtige Pendler. Der Bahnbusfahrer, der gerade im morgendlichen Stau auf der parallel laufenden B 54 bei Hahn-Wehen stand, staunte nicht schlecht. Da überholte ihn doch ein Zug auf der längst "totgeglaubten" Strecke – einige Fahrgäste winkten sogar...

Die kurze Renaissance der Aartalbahn im

Personenverkehr begann mit der baustellenbedingten Vollsperrung der "Bäderstraße" im Ortsteil Wambach bei Schlangenbad. Dadurch waren die Straßenpendler von und nach Wiesbaden gezwungen, über die ohnehin schon stark belastete B 54, die parallel zur Aartalbahn verläuft, auszuweichen. Kilometerlange Staus und lange Fahrzeiten während des Berufsverkehrs waren die Folge. Da erinnerte man sich an einen Verkehrsweg, der schon seit Jahren brachlag: die Aartalbahn. Seit dem Winterfahrplan 1983 von der Bundesbahn stillgelegt und danach von den Stadtwerken Wiesbaden gepachtet, machte die Strecke mit interessanten Sonderfahrten (mit einer privaten ELNA-

Dampflokomotive, einer 260 der DB, einer der neuen VT 2E der Königsteiner Kleinbahn sowie der 52 4867 der Historischen Eisenbahn Frankfurt) wieder von sich reden. Nun sollte es sogar wieder einen planmäßigen Personenverkehr geben. Die beteiligten Partner – Deutsche Bundesbahn, Stadtwerke Wiesbaden, Aartalbahn GmbH und Nassauische Touristikbahn e.V. – wurden sich relativ schnell einig und so kam es, daß für den Monat August 1987 eine 260 der DB angemietet wurde (zwei rot lackierte Steuerwagen der Baureihe 815 des Bw Mainz waren von der DB kostenlos zur Verfügung gestellt worden) und gerade noch rechtzeitig Fahrkarten gedruckt und die Werbetrommel gerührt werden konnten. Die extra hergestellten Fahrplankärtchen wurden an alle Haushaltungen im Aartal verteilt. Von Montag bis Freitag waren täglich acht Zugpaare vorgesehen, die in den Morgen- und Nachmittagsstunden zwischen Wiesbaden-Dotzheim und Hahn-Wehen mit einer Fahrzeit von 20 Minuten je Fahrt ohne Halt in Chausseehaus und Eiserne Hand verkehrten. Die Fahrkarten galten im Verbund mit den Stadtwerken Wiesbaden und in Wiesbaden-Dotzheim, extra eingesetzte Anschlußbusse sorgten für die Weiterfahrt in Richtung Innenstadt und Hauptbahnhof.

Am Montag, den 3. August, war es dann soweit: Am frühen Morgen, um 4.45 Uhr, startete der erste Leerzug mit der Mainzer 260 925 und den "Personenwagen" 815 620 und 815 615 in Wiesbaden-Dotzheim. Im Zug bestrich das Personal der Nassauischen Touristikbahn bereits die ersten Brötchen, denn die Fahrgäste sollten nicht nur eine strebfreie Fahrt durch die Taunuswälder, sondern zu günstigen Preisen auch verschiedene Tageszeitungen sowie belegte Brötchen und Kaffee erhalten, nach dem Motto "Was die

Bild 2: In den Morgenzügen wurden belegte Brötchen und Kaffee preisgünstig angeboten, auch Tageszeitungen waren im Zug erhältlich. **Foto: J. Seyferth**





Bild 3: Die 260 925 steht mit dem 815 620 am 05.08.1987 in Wiesbaden-Dotzheim zur Fahrt nach Hahn-Wehen bereit.

Foto: W. Rotzler

City-Bahn kann, kann die Aartalbahn schon lange!“

Am ersten Betriebstag nutzten 80 Pendler das neue Angebot. Sie waren zufrieden und wünschten sich diesen Betrieb als Dauer-einrichtung. In den nächsten Tagen und Wochen stabilisierte sich die tägliche Benutzerzahl auf etwa 120 bis 150, darunter waren in den Nachmittagszügen auch viele Wanderer und Eisenbahnfreunde.

Das Lokpersonal wurde in den ersten Tagen noch von der DB angemietet, und nach bestandener Prüfung fuhr der Geschäftsführer der Aartalbahn GmbH, Michael Stock, alle weiteren Zugleistungen in einem 14-Stundentag. Zugführer und Schaffner sowie das "Servicepersonal", darunter auch einige Bundesbahner, wurden von der Nassauischen Touristikbahn gestellt. Der einzige stationäre Dienstposten befand sich am Bahnübergang in Hahn-Wehen; dort wurden bei jedem Zug per Handkurbel die vier Schrankenbäume gesenkt, und für jeweils wenige Minuten ruhte der Verkehr auf der stark befahrenen Bundesstraße 54.

Aber es war nicht einfach, die Fahrgäste – es waren täglich 300 geplant – in den Zug zu bekommen. So wurde nach einer Woche das erste, kaum genutzte Zugpaar wieder gestrichen, nur noch mit dem 815 620 gefahren und nochmals kräftig geworben. Aber offensichtlich standen die meisten potentiellen Benutzer lieber im Stau oder spielten "Sardine" im überfüllten Bus, als mit der Aartalbahn bequem und schnell über den Taunuskamm zu fahren. Monate dauerte es, um ehemals vergraulte Bahnkunden wieder auf die Schiene zu bekommen und auch bei der Bundesbahn braucht man – übrigens die Regel – mindestens eine ganze Fahrplanperiode, bis ein neuer Zug vom Reisepublikum voll angenommen wird. Einige Minuspunkte waren bei diesem Versuch bereits vorher bekannt: Der 45-Minuten-Takt der Züge war zu lang und das Fahrzeugangebot zumindest optisch wenig attraktiv (obwohl man in den Drehgestellfahrzeugen der Bau-

reihe 815 sehr ruhig und bequem fährt). Hinzu kam, daß der Wiesbadener Hauptbahnhof und ein großes Behördenzentrum nicht angefahren wurden, da hierfür die technischen Voraussetzungen fehlten. Würde die Strecke wieder durchgängig und mit modernen Triebwagen im 20-Minuten-Takt befahren werden, sähen die Fahrgastzahlen vermutlich ganz anders aus – das Angebot bestimmt eben die Nachfrage!

So war es nicht verwunderlich, daß der für zwei Monate vorgesehene neue Planbetrieb auf der Aartalbahn bereits Ende August wieder eingestellt wurde; den Kosten von rund 60.000 DM standen Einnahmen von ca. 10.000 DM (Kostendeckung nur ca. 17 %) gegenüber. Der Versuch bewies dennoch, daß die Bereitschaft, auf die umweltfreundliche Bahn umzusteigen, durchaus vorhanden ist und durch ein optimaleres Angebot noch erheblich gesteigert werden könnte. Unter Umständen soll das Experiment im Winter wiederholt werden, mit angemieteten, modernen Triebwagen. Hoffentlich schneit's ordentlich!

Mit Wirkung vom 28. August 1987 wurde die Aartalbahn im gesamten hessischen Abschnitt zwischen Wiesbaden Hbf und Zollhaus unter Denkmalschutz gestellt. Hessens oberster Denkmalpfleger, der Landeskonservator Professor Kiesow, durchkreuzte

damit in letzter Minute die Pläne der Deutschen Bundesbahn, die Gleisanlagen zwischen dem Hauptbahnhof Wiesbaden und dem Haltepunkt Waldstraße zu demontieren. Somit steht auch in Zukunft einer privaten, musealen Nutzung der Aartalbahn nichts im Wege; darüber hinaus bleibt die Möglichkeit einer eventuellen späteren Wiederaufnahme des planmäßigen Personenverkehrs erhalten. Diese zweite Renaissance wäre sehr zu wünschen, und auch für die Aartalbahn gilt: Totgesagte leben länger!

J. Seyferth

Diesellokomotiven der Baureihe 260/261 werden in 360/361 umgezeichnet

Mit Wirkung vom 01.10.1987 werden die Diesellokomotiven der Baureihe 260/261 zu Kleinlokomotiven "degradiert" und erhalten die neue Baureihenbezeichnung 360 bzw. 361. Ab diesem Zeitpunkt gehören sie der neu geschaffenen Kleinlokomotivleistungs-kategorie IV an. Diese Umzeichnungsaktion hat folgenden Hintergrund: Kleinlokomotiven dürfen auch von Lokrangierführern des Dienstzweiges 051 (Rangierdienst) bedient werden. Die Deutsche Bundesbahn kann mit dieser Maßnahme Personalkosten einsparen.

red.

Bild 4: In Wiesbaden-Dotzheim setzt die 260 774 nach Ankunft mit dem 815 620 zur Rückkehr nach Hahn-Wehen um (27.08.1987).

Foto: W. Rotzler



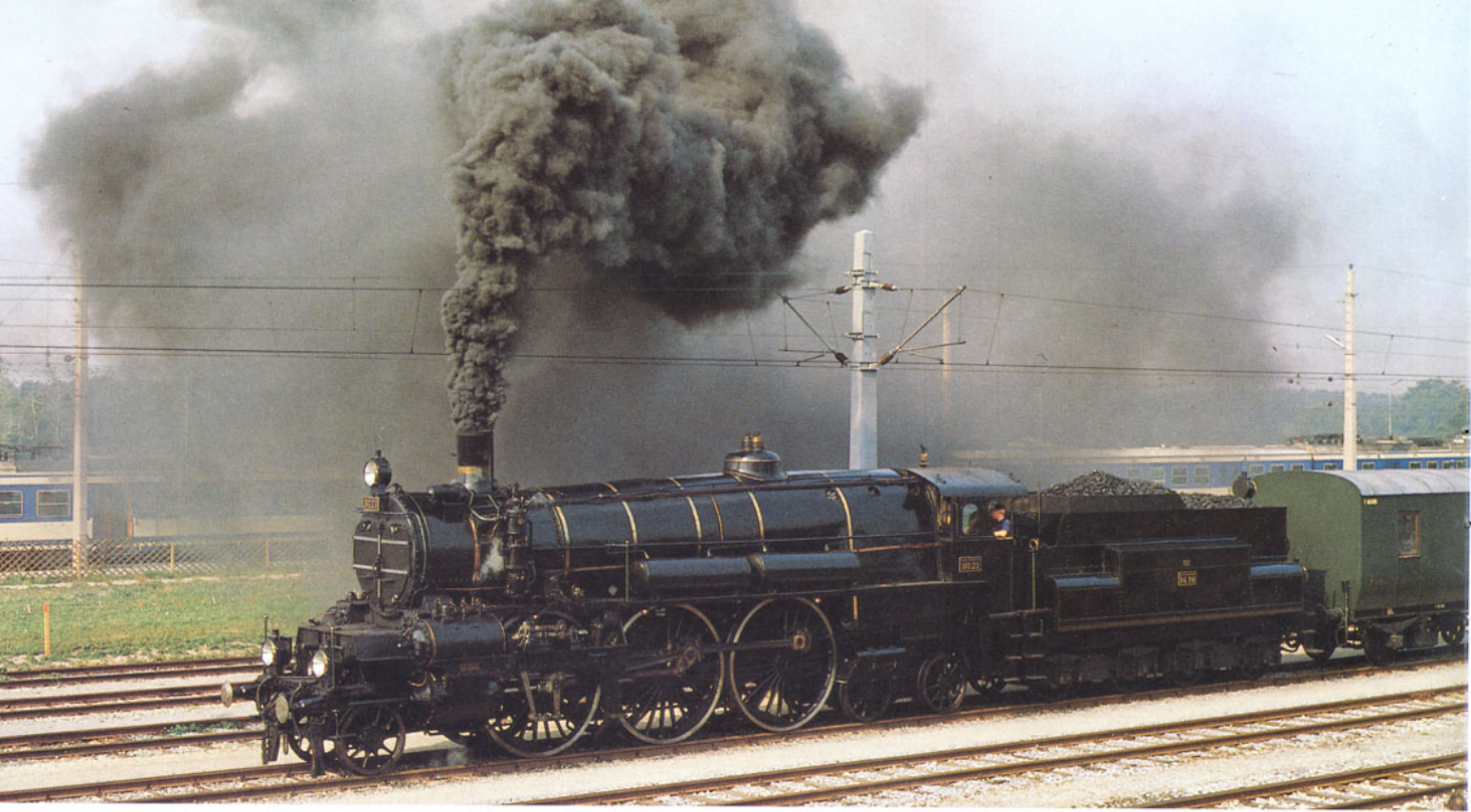


Bild 1: Gölsdorfs Meisterstück, die 1'C2' h4v-Schnellzuglokomotive 310.23 war, mustergültig restauriert, zweifellos der Star aller Paraden.

Am Laufsteg der Züge

Jubiläums-Zugparaden in Österreich

Mit der "Parade der Bahn" hatte man sich anlässlich des Eisenbahn-Jubiläums in Österreich etwas ganz Besonderes einfallen lassen: An vier Wochenenden von Mitte August bis Mitte September dieses Jahres verwandelte sich Gleis 228 des ehemaligen Verschiebebahnhofs in Straßhof zu einem wahren "Laufsteg der Züge".

Straßhof liegt an der alten Kaiser Ferdinands Nordbahn, nur wenige Kilometer von Wien entfernt, und ist heute mit der Schnellbahnlinie S 1 gut und schnell zu erreichen. Dank der bis ins kleinste Detail wohl durchdachten Organisation wurden die Zugparaden zu einem ungetrübten und beeindruckenden Erlebnis für alle Zuschauer. Auch

die Fotografen unter ihnen kamen nicht zu kurz. Mit der Errichtung von vier großen Tribünen (zwei davon als Foto-Tribünen mit erhöhten Sitzreihen) und einem gesonderten Bahnsteig in unmittelbarer Nähe sowie dem Einsatz von Sonderzügen der Linie S 1 nach Wien hatte man für die Bewältigung des zu erwartenden Besucherstromes bestens vorgesorgt. Der Erfolg blieb nicht aus: Ein begeistertes Publikum aus aller Herren Länder (einschließlich Australien und Amerika) würdigte die Mühen der Vorbereitung mit großem Beifall.

Für die Fahrzeugparaden zeichneten die Österreichischen Bundesbahnen verantwortlich. Dank der Mitwirkung des Technischen Museums für Industrie und Gewerbe in Wien (Eisenbahnmuseum), der B & B-Dampflokotiven-Betriebsgesellschaft m. b. H. Wien, der Interessengemeinschaft Museumstramway Mariazell, dem Verband der Eisenbahnfreunde (Wien) sowie der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (Linz) und anderen war den ÖBB eine kaum zu überbietende Exklusivität der Fahrzeugzusammenstellung gelungen. Darüber hinaus waren auch die Ungarischen Staatsbahnen (MÁV), die Tschechoslowakischen Staatsbahnen (ČSD), die Raab-Öden-



Bild 2 (Mitte links): Die Triebwagen der Baureihe 4020, hier der 4020 120 als das zuletzt beschaffte Fahrzeug dieser Reihe, bilden heute das Rückgrat des Nahverkehrs in den Ballungsräumen.

Bild 3: Selbstfahrender Turmtriebwagen X 535.02 der ÖBB.



Bild 5: Südbahnlokomotive der Serie 17c, Betriebsnummer 415. Diese Baureihe war in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg vor vielen Zügen der Südbahn von Budapest bis Innsbruck zu finden.

Bild 4 (oben): Dampflokomotive 77.250 mit einer Garnitur zweiachsiger Personenwagen.

burg-Ebenfurther-Eisenbahn (GySEV) und die Graz-Köflacher Eisenbahn (GKB) mit verschiedenen Fahrzeugen als Gäste vertreten.

Bild 6: Mit einem Zug Schotterwagen paradierte die 50.1171, die nach ihrem Dienst bei der Deutschen Reichsbahn und den ÖBB heute zum Bestand der Graz-Köflacher Eisenbahn zählt.

Bild 7: 52.7612 – eine der in vielen tausend Exemplaren gebauten deutschen Kriegslokomotiven des Zweiten Weltkriegs.





Bild 9: Die Baureihe 113 war die erste Neubau-Schnellzuglokomotive der B&O. Die auf der Parade gezeigte 113.32 (mit der Reichsbahn-Betriebsnummer 33.132) wurde bei Kriegsende nach Jugoslawien verschlagen und dort als 10-005 bezeichnet.



Bild 8 (links oben): Die 92.2271 war bis zu ihrer Ausmusterung die Nummer 72 der Wiener Lokalbahn und ist zugleich Vertreterin der zahlenmäßig starken Serie 178 der KkStB.

◀ **Bild 10:** 1872 lieferte die Lokomotivfabrik von G. Sigl in Wiener Neustadt unter der Fabrik-Nr. 1144 die Lokomotive mit der Betriebsnummer 269 an die Ungarische Ostbahn. Bei der Ungarischen Staatsbahn (MÁV) war sie zuletzt als 335.095 bezeichnet.

Zehn Themen, aber ein Gedanke

Für die Programmgestaltung der Parade waren zehn in sich geschlossene Themenkreise ausgewählt worden, die gruppenweise die verschiedenen Fahrzeugentwicklungen in zeitlicher Aufeinanderfolge dokumentierten. Schon der "Auftakt" der Paraden an den vier Wochenenden, jeweils 13 Uhr, ließ das Kontrastprogramm der folgenden drei Stunden erahnen: Da knatterte als erstes eine ehrwürdige Motordraisine an den Tribünen vorbei, kurz darauf gefolgt von dem neuesten Triebfahrzeug der ÖBB, dem Dieseltriebwagen 5047.001, der erst vor wenigen Wochen das Herstellerwerk in Jenbach verlassen hatte.



◀ **Bild 11:** 91.107 stellt eine typische Nebenbahn-Lokomotive dar. Sie war ursprünglich auf der Lokalbahn Freiland – Türritz eingesetzt.

Bild 12 (links unten): Nochmals die ungarische 269, hier jedoch solo mit Volldampf heranbrausend (siehe auch Bild 10).

▼ **Bild 13:** Die sechsachsige 1064 004 führt zwei Transportwagen für Schmalspurfahrzeuge mit, auf denen ein moderner Schmalspurtriebwagen der ÖBB (Reihe 5090) die alte jugoslawische 83-076 kontrastierte, die Krauss 1909 für die ehemalige Bosnisch-Herzegowinische Staatsbahn gebaut hatte.





Bild 14 (rechts oben): Bei den "Kärntner Museumsbahnen" (KMB) ist heute die 93.1378, die frühere 378.78 der ÖBB aus dem Jahre 1927, im Bestand.



Bild 15: 56.3115 der GKB mit einem Bezirksgüterzug der Zwischenkriegszeit, sie wurde als 170.133 1914 für die KkStB gebaut.

Gruppe 2: "Die Nordbahn im Wandel der Zeit"

Mit der Gruppe 2 wurde der Nordbahn die Reverenz erwiesen. Immerhin war eben dort auf dem ersten Teilstück Floridsdorf – Deutsch Wagram vor genau 150 Jahren der erste Zug mit der Lokomotive "Austria" auf Reisen gegangen.

Als erste wurde die 52.7612, eine typische "Nordbahnerin", gezeigt. Sie zählte zu den 6000 sog. "Kriegslokomotiven", die während und nach dem Zweiten Weltkrieg insbesondere im schweren Güterzugdienst vor langen Kohlenzügen anzutreffen waren. Als modernes Gegenstück hierzu folgte eine Lokomotive der Baureihe 1063, mit Drehstrommotoren, die sowohl für den Betrieb mit Wechselstrom von 15 kV-16 2/3 Hz als auch von 25 kV-50 Hz ausgerüstet ist. Dadurch ist sie auf unterschiedlichen Streckennetzen einsetzbar. Viel Aufsehen ob ihrer strahlenden Eleganz erregte die nächste, von der ČSD vorgestellte Dampflokomotive 498.106, die über viele Jahre hinweg hochwertige Schnellzüge geführt hatte.

Bild 16: Die Serie 30 der KkStB wurde 1895 von Gölsdorf speziell für den Betrieb auf der Wiener Stadtbahn entworfen und bis 1901 in über 100 Exemplaren gebaut. Die 30.33 mit ihren angehängten Stadtbahnwagen hatte schon im Mai bei der Wiederinbetriebnahme der Wiener Vorortlinie die Zuschauer begeistert.

Bild 17 (rechts unten): Mit ihrer 392.2530 war die Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte bei den Paraden vertreten.





Bild 18: 91.107 von Bild 11 vor einem typischen Lokalbahnzug aus ihrer Zeit.

Traktionsformen der dreißiger und vierziger Jahre wurden stellvertretend durch die Dampflokomotive 77.250 (im Besitz der B & B) und den Dieseltriebwagen 5042.14 repräsentiert. Mit dem Triebwagenzug 4030.210 wurde die erste Bauform der österreichischen Schnellbahnzüge vorgeführt.

Mittelpunkt des Interesses in der Gruppe 2 war natürlich die "Licaon" mit ihren alten Güterwagen. Sie war im Jahre 1851 als Schleptenderlokomotive bei der Kaiser Ferdinands Nordbahn in Dienst gestellt und 1872 zur Satteltanklokomotive umgebaut worden. Nichts hätte den Kontrast zwischen einst und jetzt besser verdeutlichen können als die der "Licaon" folgende, moderne Hochleistungslokomotive 1044.501 mit Meßwagen, die für Plangeschwindigkeiten von 200 km/h eingesetzt werden kann.

Gruppe 3: "Die Schiene erschließt den Donaauraum"

So lautete das Motto der Gruppe 3, in der vor allem historische Triebfahrzeuge unterschiedlichster Herkunft gezeigt wurden. Eröffnet wurde diese Gruppe durch die 671,

Baujahr 1860, der GKB. Es folgten die 109.109 und die im Jahre 1870 gebaute 269, die von der Ungarischen Staatsbahn heute zur Führung von Nostalgiezügen eingesetzt werden. Auch die GySEV Nr. 17 versieht noch ihren Dienst vor Nostalgiezügen. Mit der Elektrolokomotive der Baureihe 1072 und ihrer Wagengarnitur im Jugendstil wurde ein in dieser Gruppe fast hochmodern anmutender Städtesschnellzug der Preßburger Bahn vorgestellt, der früher auf dem mit Wechselstrom betriebenen Streckenabschnitt zwischen Wien und Preßburg eingesetzt war.

Gruppe 4: "Neue Energien bahnen sich an"

Mit diesem Programmpunkt wurde die Zeit der ersten Republik in Österreich umrissen. Die Schnellzuglokomotive der Südbahnserie 17c (Betriebsnr. 415) mit einem Reisezug aus der Zeit vor 1918 und die Lokbahnlokomotive 91.107 mit ihrem Personenzug leiteten thematisch zu der ersten Neubauschnellzuglokomotive der BBÖ über, der 2'D h2 der Gattung 113. Gezeigt wurde die 113.32 (mit der Nummer 33.132 der DR). Aus

den Anfangszeiten des elektrischen Zugbetriebes in Österreich stammten die Güterzuglokomotiven 1080.15 und 1100.102 (zuletzt als 1189.02 bezeichnet) sowie die Schnellzuglokomotive 1670.25 mit den charakteristischen siebenfenstrigen Personenzugwagen der Bauform N 28. Die Triebwagen waren durch den ET 4041.03 und VT 41.03 (später 5041.03) in dieser Gruppe vertreten.

Gruppe 5: "Vom Wiederaufbau zur Modernisierung"

Die Auswahl der in Gruppe 5 gezeigten Fahrzeuge ließ den politischen Umschwung in Europa um 1940 deutlich werden. So war z.B. die 1020.47 zu sehen, eine aus vorgefertigten und in Floridsdorf lagernden Teilen nach Kriegsende in Österreich fertiggebaute E 94, die das erste ÖBB-Emblem (das Flügelrad) trug. Auch die nächste Lok, die 50.1171 war aus dem Bestand der DR hervorgegangen. Die 2045.20, eine der kurz nach Kriegsende gebauten Streckendiesellokomotiven, brachte sich auf der Parade durch ihr "lautstarkes und geruchsintensives" Erscheinen so manchem Besucher in heftige Erinnerung. Die

Bild 19: Echtes Entzücken bei den Zuschauern rief die Dampframwaylok Nummer 31 "Stammersdorf" mit ihren "putzigen" offenen und geschlossenen Personenwagen hervor, die heute im Besitz der Mariazeller Museumstramway sind.



Bild 20: Die Dampfschneeschleuder 986.107 wurde bei den



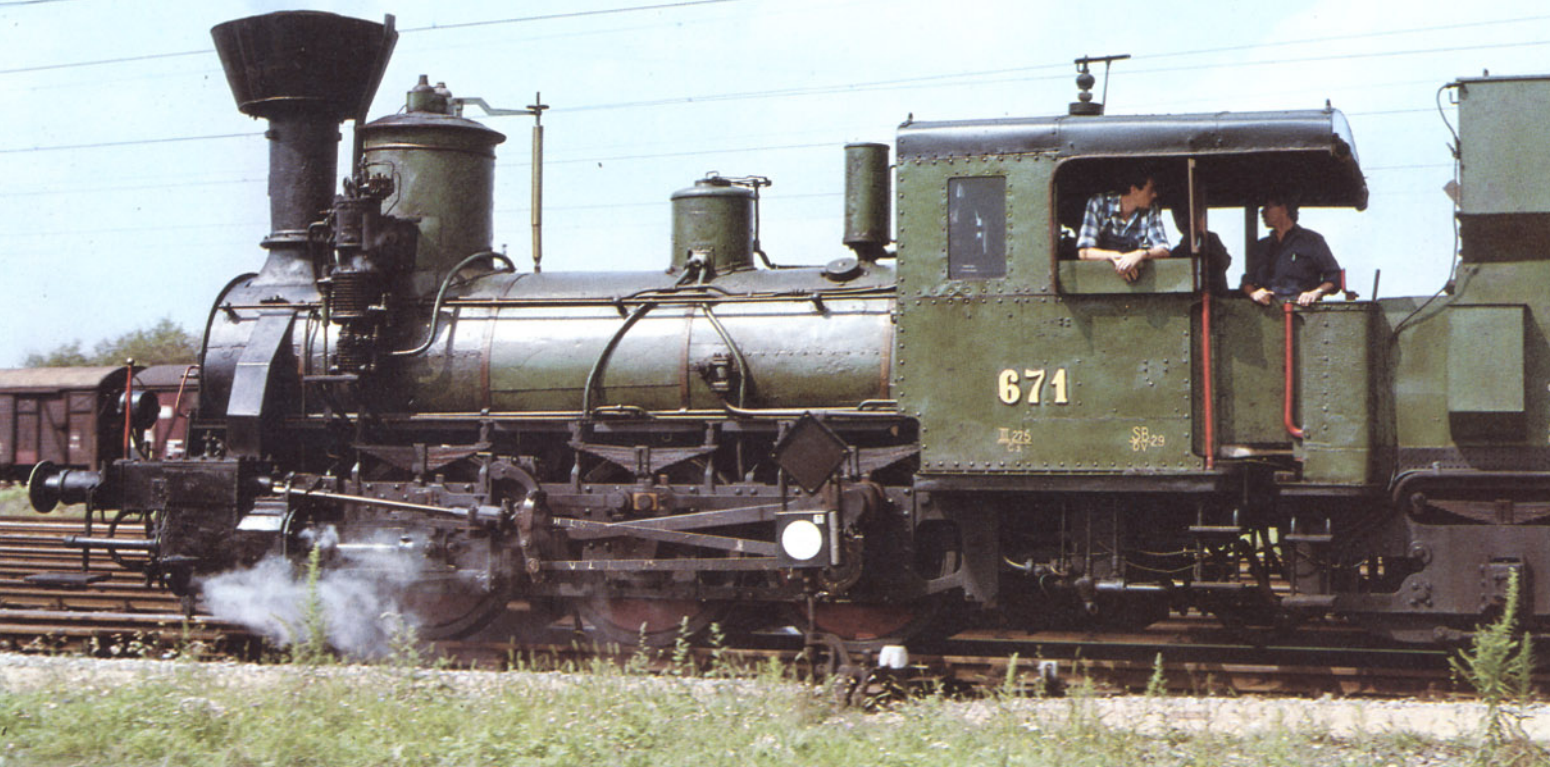


Bild 21: Einst gehörte die 671 der Graz-Köflacher Eisenbahn zu den über 200 Maschinen der Achsfolge C n2 der Serie 29. Sie wurde 1860 für die Südbahn gebaut und ist die zweitälteste Lokomotive auf den Paraden gewesen.

78.618 präsentierte sich mit Giesl-Flach-ejektor und Witte-Windleitblechen, die sie nach dem Krieg im Rahmen der Modernisierung erhalten hatte. Danach rollten die zusammengespannten 5145.11 und 5145.02 über das Paradegleis ... so, wie der schon fast legendäre "Vindobona" in den sechziger Jahren. Mit den Elektrolokomotiven 1018.005, 1010.19 und 4061.05 wurde der Übergang zum Betriebsdienst der Gegenwart hergestellt. Da durfte auch der 4130.01, der erste "Transalpin", als Inbegriff des sichtbaren Wirtschaftsaufschwunges nicht fehlen.

Gruppe 6: "Ein Blick hinter die Kulissen"

Den versprach die Gruppe 6. Gemeint waren damit Fahrzeuge, die dem Reisenden im allgemeinen verborgen bleiben, aber für einen störungsfreien Ablauf dennoch unerlässlich sind. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang als erstes die Verschieb Lokomotiven der verschiedenen Antriebsarten: die Dampflokomotive 392.2530 der ÖGEG, 1927 von Floridsdorf gefertigt, dann die etwa zeitgleich entstandene elektrische 1061.02 und

Paraden von der 1189.05 geschoben.



die in nur fünf Exemplaren gebaute elektrische Verschieb Lok mit hydraulischer Kraftübertragung der Reihe 1067 sowie die 2067.106 als Vertreterin der derzeit stärksten Diesel-Verschieb Lokomotiven. Das Einsatzgebiet der dann folgenden modernen Co'Co'-Verschieb Lokomotive der Reihe 1064 ist der schwere Rollbergbetrieb großer Verschiebahnhöfe. Als Beispiele für den Wintereinsatz wurden die Dampf-Schneesleuder 986.107, die von der 1189.05 geschoben wurde, und die moderne selbstfahrende Schneesleuder 2180.01 mit Dieselantrieb gezeigt. Den Abschluß dieser Gruppe bildete ein Turmwagen der Reihe X 535.

Gruppe 7: "Unsere Bahn in Stadt und Land"

Unter dieses Motto war die Entwicklung des Nahverkehrs gestellt. Den Auftakt zur Gruppe 7 bildete ein Zug der Wiener Stadtbahn aus der Zeit um die Jahrhundertwende, geführt von der 30.33. Eine österreichische Besonderheit stellten geraume Zeit die sog. "Pendler" dar. Es handelte sich dabei um Nahverkehrszüge, bei denen das Triebfahrzeug in der Zugmitte eingestellt war. Als Bei-

spiel hierfür wurde die 1062.07 zwischen je zwei Spantenwagen gezeigt. Als nächstes folgte eine dreiteilige Triebwagengarnitur der Reihe 4020, die heute die Hauptlast des Nahverkehrs in den städtischen Ballungsräumen trägt.

Mehr als verständlich war die Begeisterung der Zuschauer, als sich dann die kleine Krauss'sche Tramwaylokomotive "Stammersdorf" mit ihren niedlichen offenen und geschlossenen Wägelchen für den Sommer bzw. Winterbetrieb ihren Weg bahnte. Mit der Vorführung der 93 1378, einer typischen Lokalbahnlokomotive, und den vierachsigen Dieseltriebwagen der Reihen 5046 und 5146 mit ihren Steuerwagen der Reihe 6546 wurde ein guter Gesamteindruck vermittelt. Nicht zu vergessen sind natürlich der ebenfalls vorgeführte Schienenbus der Reihe 5081, die Diesellokomotive der Reihe 2143 sowie die brave 1045.09.

Gruppe 8: "Die Wirtschaft fährt gut mit der Bahn"

Das Thema verrät es bereits: mit der Gruppe 8 sind die für den Güterverkehr bestimm-

Bild 22: Die Nummer 17 der Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn (GySEV), deren Schienennetz sich auf österreichischem wie auf ungarischem Boden befindet, stellt eine typische Vertreterin der dreiachsigen Bauform mit Außenrahmen dar. Sie zieht einen Güterzug aus der Zeit um die Jahrhundertwende.





Bild 23: Der Dieseltriebwagen 5047 001 eröffnete als das jüngste Fahrzeug der ÖBB jede der acht Fahrzeugparaden.



Bild 24: ET 10.003 der BBÖ – ein schöner Oldtimertriebwagen – war als 4041.03 sogar noch bei den ÖBB im Einsatz.



Bild 25: 1072.01 der ehemaligen Preßburger Bahn. Hier leider mit modernisiertem Aufbau aus den 50er Jahren, mit einigen Preßburger Wagen in ihrer charakteristischen Farbgebung.

Bild 26: Pullman-Wagen 4032 D, er zeigt wie elegant die großen Expreßzüge in den "Goldenen Zwanzigern" waren.



ten Fahrzeuge angesprochen. Am Beispiel der 56.3115 der GKB, der 1245.523 als elektrische, mittelschwere Güter- und Personenlokomotive, der dieselektrischen 2050.02 von Henschel (Kassel) mit der Achsfolge Bo'Bo und dem prächtigen Gespann der beiden Erzberglokomotiven 97.208 und 197.301 wurde die Richtigkeit dieser Feststellung auch schon in früheren Jahren untermauert. Die dann folgenden Lokomotiven 1040 mit Kesselwagen, die mit elektrischer Widerstandsbremse ausgerüstete 1110.529, die Universallokomotive 1042.44 sowie die 1043.001 mit Thyristorsteuerung sind verlässliche Repräsentanten des Güterverkehrs der Gegenwart.

Gruppe 9: "Fernreisen einst und jetzt"

Das Motto hielt, was es versprach: Stars der Vergangenheit und Gegenwart gaben sich in Gruppe 9 ein unvergleichliches Stelldichein. Allen voran die 310.23, Gölsdorfs Meisterstück, eine 1'C2' h4v-Schnellzuglokomotive aus dem Jahre 1911! Dann der schnelle vierachsige Motortriebwagen "Arpad" der MÁV, Betriebsnr. 23, aus den dreißiger Jahren, der mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h die Strecke Wien – Budapest bediente. Auch der 5044.06 mit Beiwagen 7058.05, ein moderner Vertreter der Reihe 4010 ("Transalpin") sowie Exemplare der jüngsten Baureihen 1042.5 und 1044 – der "Eurocity" – vervollständigten die erlauchte Gesellschaft der "rasanten" Gruppe 9. Abschluß und zugleich Gruppe 10 des Programms bildete der 1146.001 mit Reisewagen. Er war durch Umbau der älteren 1046.03 entstanden und ist für den Betrieb unter verschiedenen Stromsystemen mit Drehstromantrieb ausgestattet.

Die Parade war unter einer Wolke bunter Luftballons zu Ende gegangen. Die drei Stunden haben einen unvergeßlichen Eindruck hinterlassen. Herzlichen Dank, ÖBB!

-rab-

Fotos 1 – 7, 10, 13, 18 – 20, 22 und 27 – 31: T. Wunschel
Fotos 8, 9, 11, 12, 14 – 17, 21, 23 – 26: Dr. Scheingraber





Bild 28: 1040 008 mit Kesselwagenzug. Die 1040 war die erste Neubau-Elektrolokomotive der ÖBB; sie wurde 1950/51 gebaut.



Bild 29: In den Originalfarben mit abgesetzten Zierlinien präsentierte sich die 1670.104 vor einer Schnellzuggarntur mit Wagen der Bauserie N 28.



Bild 30: Die 1043 001 ist eine der zehn, aus Schweden importierten vierfach gekuppelten Elektrolokomotiven mit Thyristor-Steuerung. Sie stehen heute noch im Einsatz auf der Tauernbahn.

Bild 27: Auch die Lkw auf Schienen durften bei den Paraden nicht fehlen.



Bild 31: Im Gegensatz dazu sind die Fünfkuppler der Reihe 1080 nur noch in wenigen Exemplaren im Verschubdienst zu finden.





Bild 1: Nach über 100 Jahren wurde im Juli 1987 auf der Strecke Oschatz – Mügeln – Kemmlitz die Heberlein-Bremse durch die Körting-Saugluftbremse ersetzt. Diese sächsische Schmalspurbahn war die letzte Eisenbahnstrecke in Deutschland, auf der noch die Heberlein-Bremse verwendet wurde. Die Aufnahme vom 16.03.1980 zeigt zwei Lokomotiven der sächsischen Gattung IV K mit einem Güterzug von Oschatz nach Mügeln. Das Bremsseil der Heberlein-Bremse, das oberhalb der Kesselaufbauten läuft, ist gut zu erkennen. **Foto: U. Geum**

Die Heberlein-Bremse und ihr Ende

Die Heberlein-Seilzugbremse ist das älteste Bremssystem, das auf deutschen Bahnen noch bis vor kurzem in Gebrauch war. Es hatte sich nur auf einer Strecke über die Zeiten gerettet: auf der Schmalspurbahn (750 mm) von Oschatz über Mügeln nach Kemmlitz im Sächsischen. Im Juli 1987

wurde auch dort die Heberlein-Bremse durch die Saugluftbremse Bauart Körting ersetzt.

Jacob Heberlein, der Erfinder dieser heute kurios anmutenden Bremse, lebte vom 1. April 1825 bis zum 11. Januar 1881. Er wurde als Kunstdreher ausgebildet, und

1848 trat der damals junge Mann in den Dienst der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, wo er "Karriere machte": Vom Lokomotivführer (1853), Obermaschinen (1860), Abteilungsleiter (1865) stieg Heberlein bis zum Betriebsmaschinen (1870) auf.

Bild 2: In Oschatz abgestellte Schmalspurfahrzeuge, die alle noch mit der Heberlein-Bremse ausgerüstet sind (September 1975).

Foto: U. Geum





Bild 3: Die 99 1574 dampft im März 1981 mit ihrem Güterzug von Oschatz nach Mügeln. Links im Bild ist ein schmalspuriger O-Wagen mit den charakteristischen hochgestellten Trägern für die Umlenkrollen der Heberlein-Bremse an den Wagenenden zu sehen.
Foto: U. Geum

Bild 4: Das Bremsseil läuft über die Kesselaufbauten der 99 1542 und wird von der am Schornstein angebrachten Umlenkrolle nach unten zum Rollwagen geführt (Oschatz, 09.09.1980).
Foto: U. Geum



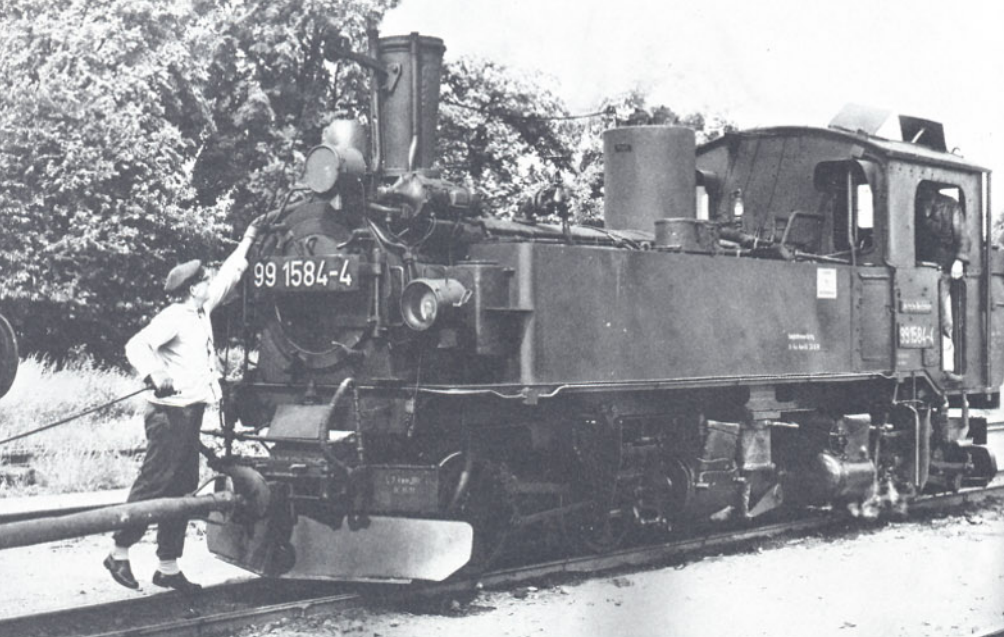


Bild 5: Der Rangierschaffner verbindet die Bremsleinen von Lokomotive und Rollwagen.

Foto: M. Weisbrod

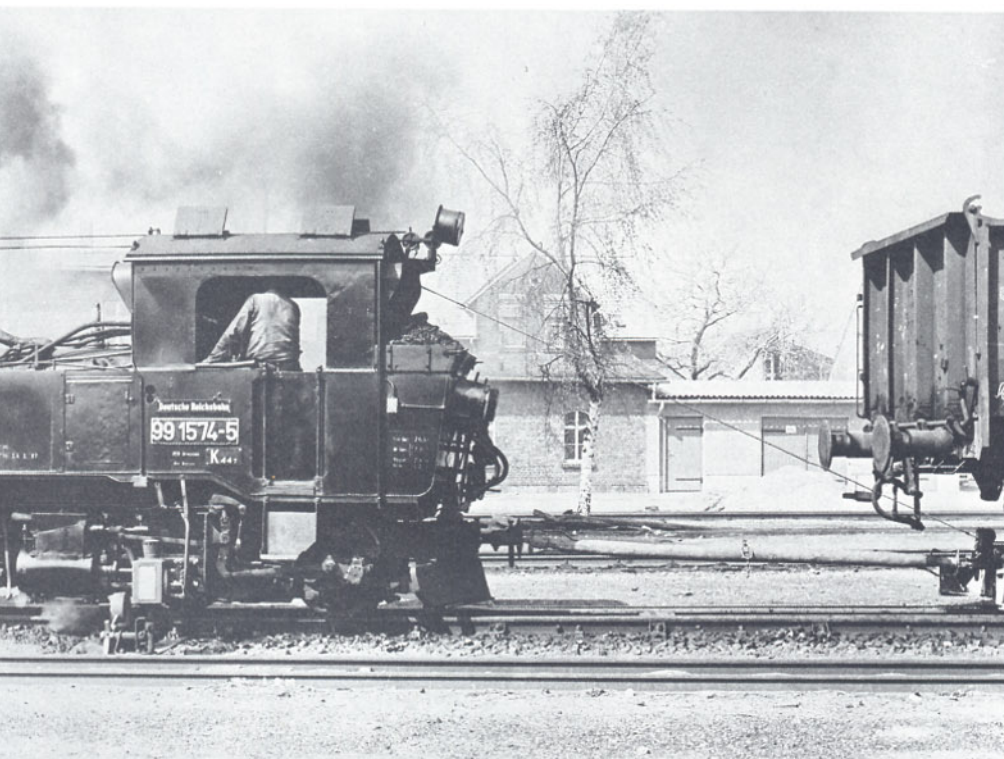
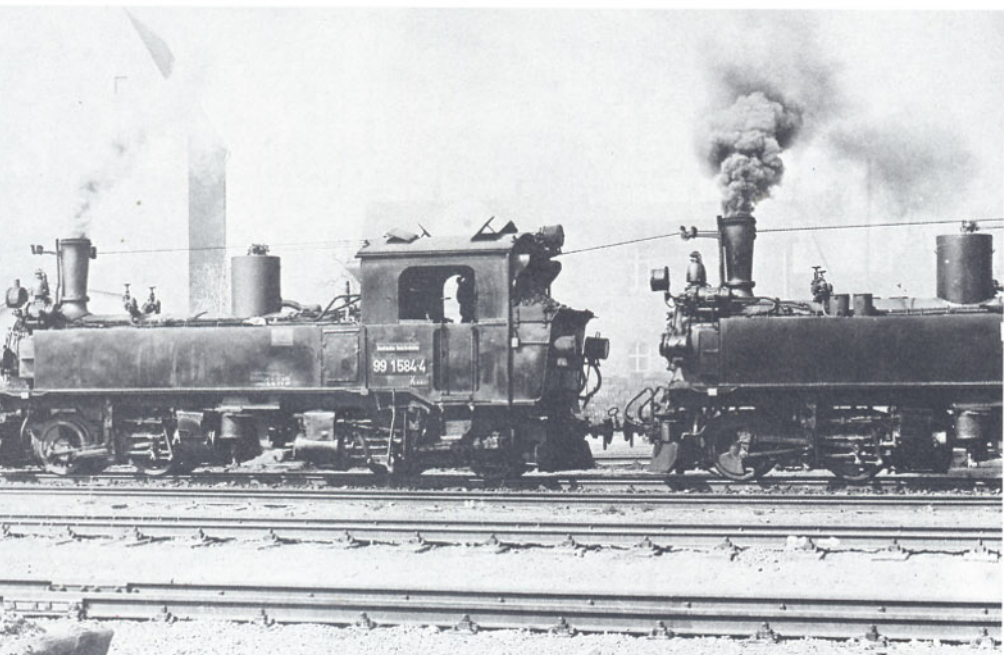


Bild 6: Von der Lokomotive läuft das Bremsseil nach unten zum Rollwagen.

Foto: M. Weisbrod

Bild 7: Bei den Lokomotiven läuft das Bremsseil oberhalb der Kesselaufbauten. Wenn mit Vorspann gefahren wird, bedient der Lokführer der Vorspannlokomotive die Seilbremse.

Foto: M. Weisbrod



Die Erfindung der selbsttätig wirkenden, durchgehenden Bremse meldete er im Königreich Bayern 1856 zum Patent an. Ursprünglich mit einer Spindelbremse gekoppelt, wurde die verbesserte Heberlein-Bremse 1869 bei der Österreichischen Kaiserin-Elisabeth-Bahn erprobt. Ob sie auch bei den Bayerischen Staatseisenbahnen eingeführt wurde, läßt sich nicht belegen. Überliefert ist ihre Verwendung bei einigen preußischen Lokomotivgattungen und in Oldenburg. Auch das Königreich Sachsen folgte diesem Beispiel, und bei den schmalspurigen Strecken hat sich dieses Bremssystem sehr lange gehalten.

Die Heberlein-Bremse (abgekürzt: Hbr) wurde seit 1885 auf der Mügeln Schmal-spurbahn verwendet. Sachsen hatte diese Bremsbauart 1880 für regelspurige Züge, 1881 bei den Schmalspurbahnen eingeführt.

Wie funktionierte die Heberlein-Bremse?

Die Heberlein-Bremse war eine Seilbremse. Lästerzungen sprachen von einer "Bindfadenbremse". Der Sachse konnte es noch deutlicher ausdrücken: "Bei der Druckluftbremse geht die Luft durch die Leitung, bei der Seilbremse die Leitung durch die Luft." Das Bremsseil, ursprünglich aus Hanf, seit 1958 aus Perlon, war in bestimmte Längen unterteilt und an beiden Enden mit eisernen Haken versehen. Zu jedem Wagen gehörte eine Leine, die mit der des benachbarten Wagens durch die Haken verbunden wurde. Die Leinen liefen in Führungsrollen über die Wagendächer; bei O-Wagen befanden sich an den Wagenenden hochgestellte Träger, die das Seil in Rollen in Höhe der Wagendächer führten. Lediglich bei Rollwagen wurde das Seil unterhalb der aufgebockten Regelspurfahrzeuge geführt. Auf der Strecke Oschatz – Mügeln – Kemmlitz herrschte seit längerer Zeit ausschließlich Rollwagenverkehr, so daß lediglich beim schmalspurigen Packwagen die Leine auf dem Dach geführt wurde. Auch bei den Lokomotiven verlief das Bremsseil über die Kesselaufbauten. Mit der durchgehenden Hauptleine waren die Bremsleinen der einzelnen Fahrzeuge verbunden, die auf die Bremseinrichtung wirkten. Am letzten Wagen des Zuges war die Leine verankert. Im Führerstand der Lokomotive wurde mit einer Haspel die Leine gespannt (Bremse gelöst) oder entspannt (Bremse legt an). Bei gespannter Leine war das Gegengewicht an der Bremseinrichtung der Wagenachsen angehoben. Wurde die Bremsleine vom Lokführer entspannt, senkte sich das Gegengewicht, preßte eine Reibrolle auf eine an der Radachse befestigte Achsrolle und spulte eine Kette auf, die den Anpreßdruck verstärkte. Gleichzeitig wirkten ungeteilte Bremsklötze auf die Radreifen der Wagenräder. Die Heberlein-Bremse nutzte also die Bewegungsenergie des Zuges zur Bremsung. Durch Nachlassen oder Straffen der Leine konnte der Lokführer die Bremswirkung dosieren.

Auf schmalspurigen Gebirgsbahnen hat man schon ab 1930 die Heberlein-Bremse durch die Saugluftbremse Bauart Körting ersetzt, weil die Wirkungsweise der Seilbremse auf Gefällstrecken nicht immer überzeugend war. Die Strecke Oschatz – Mügeln –



Bild 8: Bei schmalspurigen Packwagen, hier am Zugende laufend, wird das Bremsseil auf dem Dach geführt...

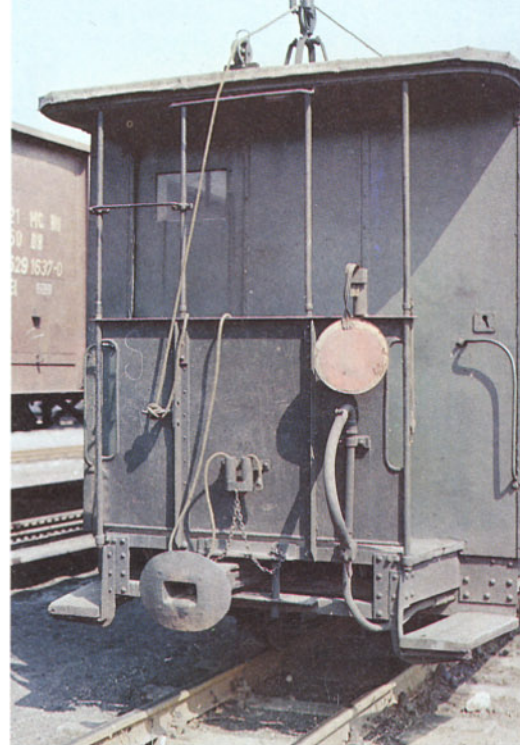


Bild 9: ... und an der Bühne verankert.

Fotos: M. Weisbrod ▶

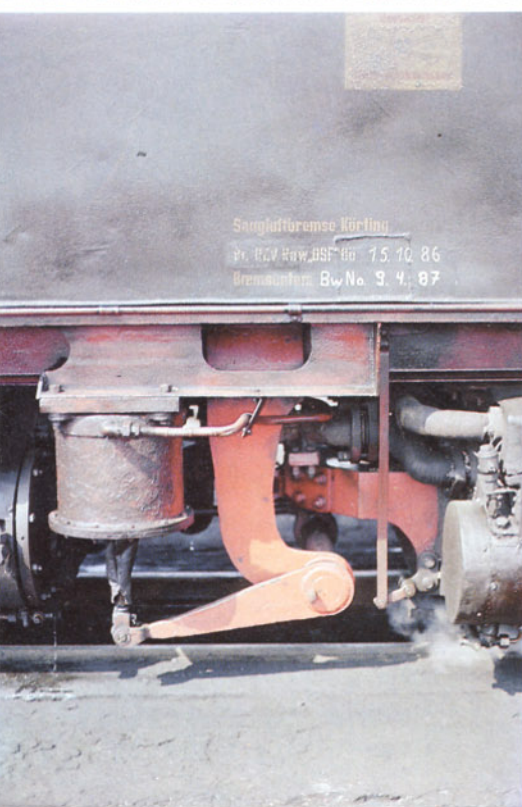


Bild 10: Bremszylinder der Körting-Saugluftbremse an einer Lokomotive der sächsischen Gattung IV K.



Bild 11: Der Rangierer verbindet zunächst mit der Kuppelstange Lokomotive und Rollwagen, anschließend die Bremsseile (siehe Bild 5).

Fotos: M. Weisbrod

Kemmlitz verläuft ohne Steigungen. Hier traten diese Probleme nicht auf. Die in den sechziger Jahren vorhandenen Unklarheiten

über Stilllegung oder Fortbestand mancher Schmalspurstrecken ließ die Umstellung auf Saugluftbremsen ins Stocken geraten.

Und so hatte die Mügeln Bahnen noch bis Juli 1987 die "Bindfadenbremse". Die Lokomotiven der sächsischen Gat-

Bild 12: Bremseinrichtung eines Rollwagens mit Heberlein-Bremse. Erkennbar ist das Gegengewicht für die auf die Radreifen wirkenden Klotzbremsen.

Foto: M. Weisbrod

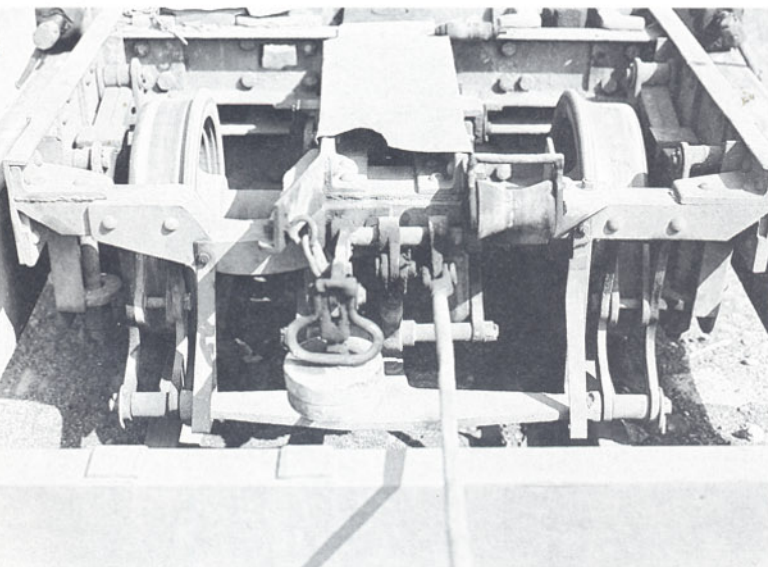


Bild 13: Die Bremseinrichtungen eines Rollwagens mit Heberlein-Bremse aus einem anderen Blickwinkel. Rechts das Gegengewicht am Hebel, innerhalb des Rahmens die Reibrolle mit der Kette.

Foto: M. Weisbrod

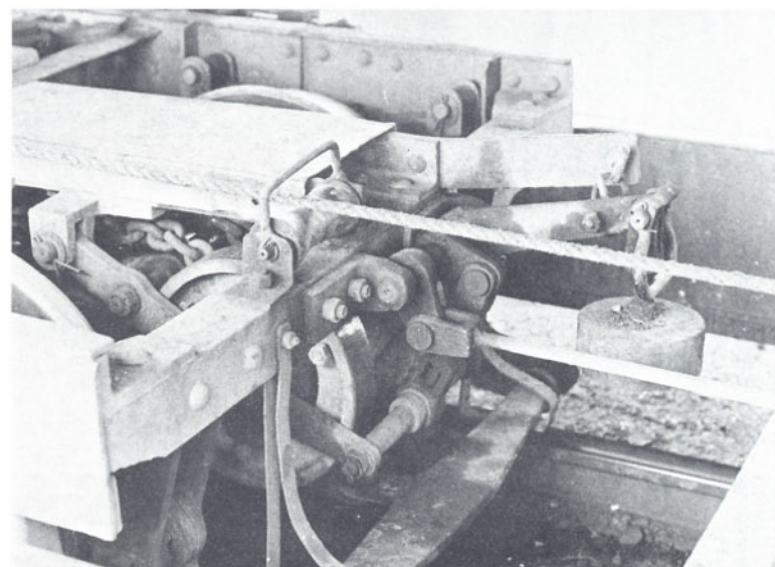




Bild 14: Die 99 1562 verläßt mit einer ausgemusterten IV K sowie drei Schmalspurwagen den Bahnhof Oschatz in Richtung Mügeln. Die Bremsleine wird bei allen Wagen über die Dächer geführt. Foto: U. Geum

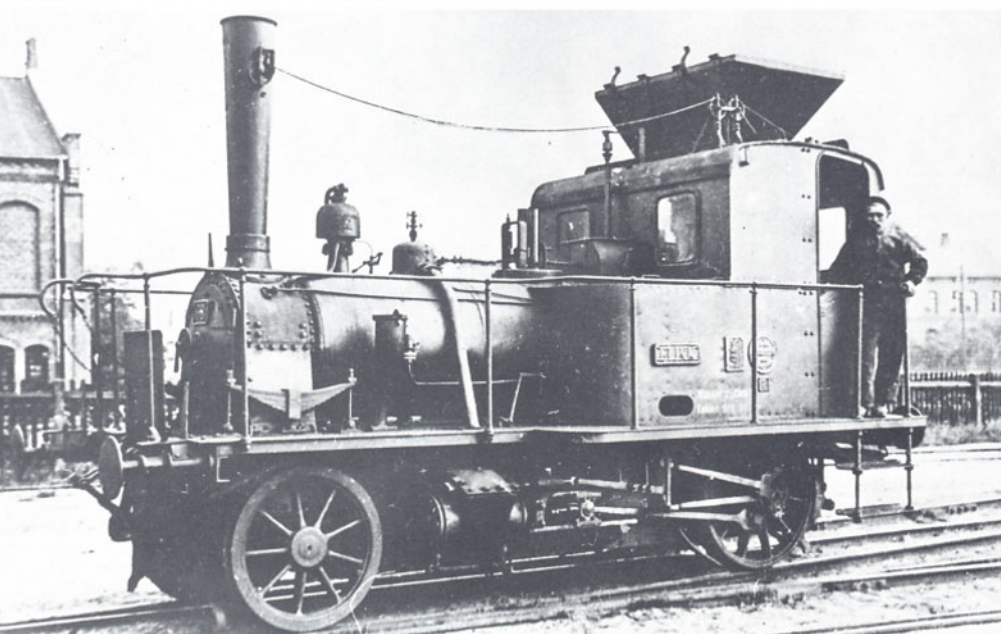
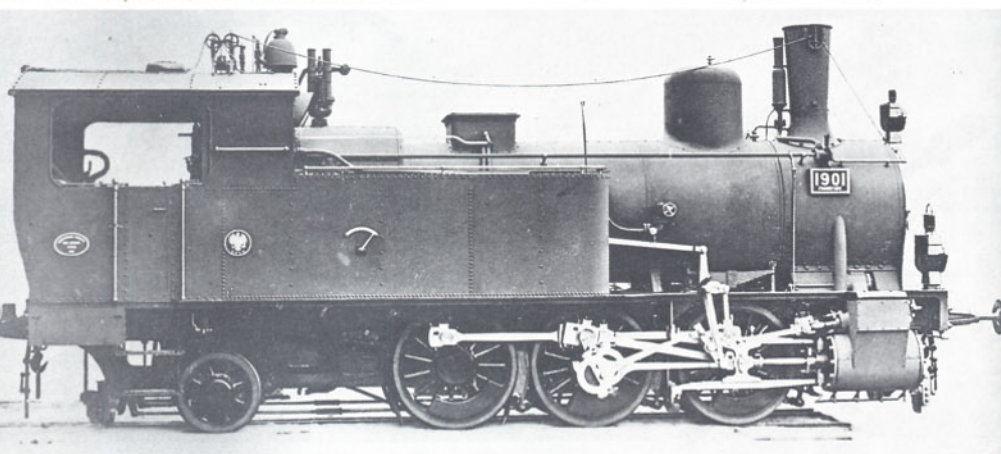


Bild 15: Auch in Oldenburg verwendete man die Heberlein-Bremse. Das Foto zeigt die FLINK der Oldenburgischen Staatseisenbahnen. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 16 (unten links): Die Frankfurt 1901 der Preußischen Staatseisenbahnen, eine Lokomotive der Gattung T 9.1 der Bauart Langenschwalbach, verfügte bei Ablieferung an die Direktion Frankfurt über eine Heberlein-Bremse. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



tion IV K des Bw Mügeln (richtig muß es heißen: Bw Nossen, Einsatzstelle Mügeln) sind bereits seit längerem mit der Körting-Saugluftbremse ausgerüstet. Der Bremszylinder, wesentlich größer als bei Druckluftbremsen, ist senkrecht zwischen den beiden Drehgestellen am Rahmen befestigt. Da bei Saugluftbremsen nur mit atmosphärischem Druck gebremst wird, muß eine größere Kolbenfläche beaufschlagt werden, um den erforderlichen Bremsdruck zu erzeugen.

Die Umstellung des Bremssystems auf der Strecke Oschatz – Mügeln – Kemmlitz bedeutet für den Betriebsdienst sicherlich eine Vereinfachung, wenn auch heute bei den Rollwagen das Einfädeln der Seile keine so komplizierte Arbeit ist wie bei den schmalpurigen O- und G-Wagen. Die Einstellung des Verkehrs auf der Strecke Wolkenstein – Niederschmiedeberg (– Jöhstadt), macht es möglich, Rollwagen mit Körting-Bremse nach Mügeln umzusetzen. Damit geht dort nun – nach über 100 Jahren – die Luft durch die Leitung und nicht mehr die Leitung durch die Luft. M. Weisbrod



Bild 17: Als dieses Foto aufgenommen wurde, bremste die 99 1608 ihren Güterzug noch mit der Heberlein-Bremse. Seit Juli 1987 gehört die Heberlein-Bremse auch auf der Strecke Oschatz – Mügeln der Vergangenheit an. **Foto: U. Geum**

Bild 19 (nächste Seite; Poster): Einen beachtlich langen Güterzug mit acht normalspurigen Güterwagen auf Rollwagen sowie einen schmalspurigen Packwagen befördert die 99 1608 am 10.05.1980 von Oschatz nach Mügeln. **Foto: U. Geum**

Bild 18: Die 99 1562 und die 99 1608 befinden sich mit ihrem Güterzug am 10.05.1980 auf der Rückfahrt von Mügeln nach Oschatz.

Foto: U. Geum









Bild 1: Eine Cab Forward als Modell in der Baugröße H0 auf einem vorzüglich gestalteten Diorama von Klaus Schubert ...

Down by the Riverside

Auch Fotografieren gehört dazu

Wissen Sie, was man in Amerika unter 'kit bashing' versteht? Nichts anderes als den Umbau und die Verfeinerung von industriell gefertigten Modellbausätzen. Herr Schubert hat seine Vorliebe für 'kit bashing' schon lange entdeckt und im Laufe der Zeit eine

bemerkenswerte Fertigkeit darin entwickelt. Bereits in früheren Ausgaben des Eisenbahn-Journals hatten wir Gelegenheit, einige seiner Dioramen vorzustellen. Eines davon zeigte die mit viel Einfühlungsvermögen gestaltete "Riverside Station". In Fortführung dieser Thematik ist nun ein weiteres Diorama entstanden, das – in verschiedene Ebenen aufgeteilt – die emsige Be-

triebsamkeit auf dem Industriegelände "down by the Riverside" wiedergibt.

Dieses Industriegebiet ist ganz offensichtlich mitten auf der grünen Wiese oder, um im richtigen Jargon zu bleiben, mitten im Wilden Westen aus dem Boden gestampft worden, nachdem die Umgebung von Riverside Station in Abenteuer- und Goldwäscherkreisen anno damals als besonders vielversprechend galt. So mancher hat auf seiner Suche zwar Schiffbruch erlitten und ist mit seinen letzten Cents – so wie er voller Hoffnung angeeignet war – mit der Union Pacific auch wieder abgereist. Andere hingegen haben in Riverside ihr "Glück gemacht" ... und sind geblieben. Mit Fleiß und Ausdauer haben sie eine Industrie aufgebaut, die an Vielschichtigkeit kaum etwas vermissen läßt. Um die Verbindung mit der 'weiten Welt' aufrechtzuerhalten, ist natürlich auch ein gut funktionierendes Transportsystem von großer Wichtigkeit, wie auf dem Diorama von Herrn Schubert zu sehen ist.

Die Funktionalität hat uneingeschränkten Vorrang in Riverside, was sich unter anderem auch daran erkennen läßt, daß man die Landschaft in ihrer herben Ursprünglichkeit nicht mehr als unbedingt erforderlich verändert hat. Schließlich ist Riverside ja kein Kurort für Erholungssuchende oder gar Altersruhesitz für pensionierte Eisenbahner! Diese Atmosphäre in H0 wiederzugeben, ist dem Dioramenbauer vorzüglich gelungen. Das tragende Gerüst für das Diorama mit

Bild 2: ... und hier auf einem Vorbildfoto. Diese gewaltigen Lokomotiven mit der Achsanordnung 4-8-8-2 wurden zwischen 1928 und 1943 für den schweren Güterzugverkehr gebaut.
Foto: O. Perry (Sammlung Schubert)





Bild 3: Die Schienenprofile von Roco wurden mit Hilfe von Spurlehren auf eine dünne Sperrholzplatte geklebt und mit Molto-Fill eingespachtelt.

Bild 4: Nun begegnet uns die Cab Forward nochmals, aber auf einem anderen Streckenabschnitt. Dieses wuchtige Modell verfügt über eine respektable Länge von 42 cm!

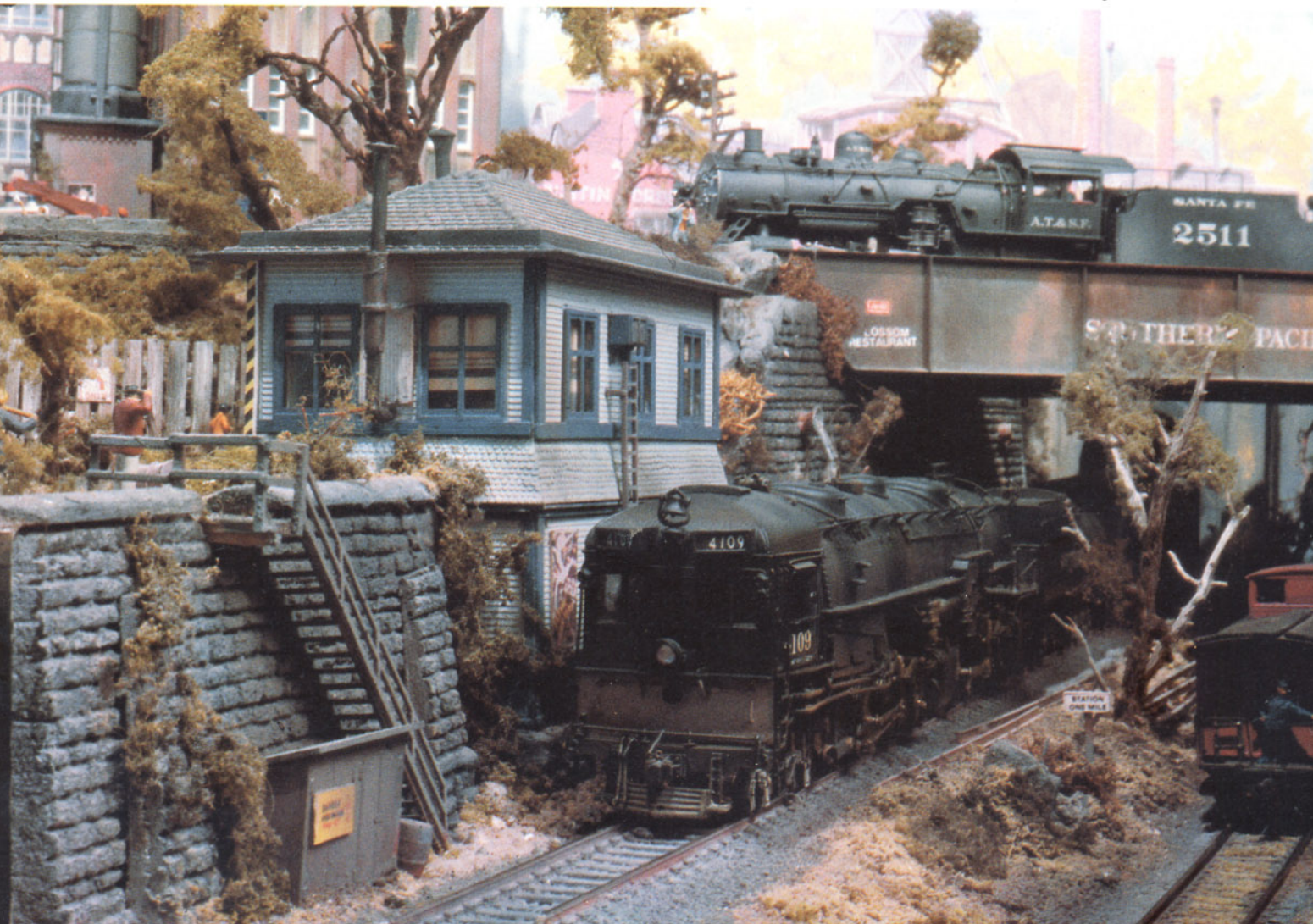




Bild 5: Herr Schubert ist Spezialist für das sogenannte "kit bashing". Hierbei werden verschiedene Bausätze miteinander kombiniert, und es entstehen dadurch teils vollkommen neue Varianten.

Bild 6: Die verschiedenen Reklameschriftzüge und Plakate stammen aus dem Lieferprogramm von Old Pullman.





Bild 7: Zur vorbildlichen Hintergrundgestaltung tragen auch die Vario-Module von MZZ bei. Sie können ebenso – wie man sieht – gut bei amerikanischen Modellanlagen verwendet werden.

Bild 8: Aus dem Wurzelballen einer Kiefer wurde das Grundmaterial für die knorrigen Bäume gewonnen. Begrünt wurde danach mit Foliage von Woodland Scenics.





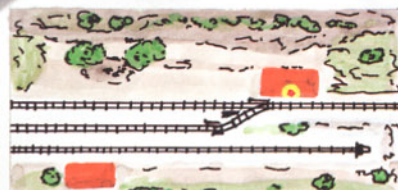
Bild 9: Diese Aufnahme entstand bei einer Belichtungszeit von einer Sekunde mit Blende 32.

Bild 13 (nächste Seite): Auch dieses Motiv zeigt die vielfältigen Details des Dioramas, ohne daß das Gesamtbild überladen wirkt.

den Maßen 185x75 cm entstand wie immer aus gehobelten Dachlatten und stabilisierenden Querverstrebungen aus Sperrholz. Das Gewicht hält sich dadurch in Grenzen und ermöglicht trotz der beachtlichen Maße einen problemlosen Transport. Als Gleismaterial dienten Schienenprofile von Roco, die mittels Spurlehren auf eine 6 mm Sperrholzplatte geklebt und anschließend mit Molto-Fill eingespachtelt wurden. Die 12 Grad-Weiche, die ohne elektrischen Antrieb blieb, stammt von Shinohara. Wie schon erwähnt, hat Herr Schubert eine Schwäche für "kit bashing". So ist es also

weiter nicht verwunderlich, daß die eigenwilligen Gebäude aus den Bausätzen unterschiedlichster Fabrikate entstanden. Hinter den fertigen Modellen "verstecken" sich u.a. eine Kibri-Fabrik, eine Tankstelle von Tyco, eine Fabrik und ein Lagerhaus von Pola, diverse Elemente der Fabrik sowie der Wasserturm und der Fabrikschornstein von Falter. Außerdem fanden auch Mauerplatten von Kibri und Falter sowie einiges Kleinmaterial aus dem Sortiment von Old Pullman Verwendung. Auch die verschiedenen Abziehbilder für Reklameschriftzüge und Plakate stammen aus dem Sortiment von

Lampe (schräg von oben)



Fotoleuchenschirm



Kamera mit Stativ

Bild 10: Zur Ausleuchtung wurden eine Lampe von oben sowie ein Fotoleuchenschirm mit jeweils 1000 W eingesetzt.

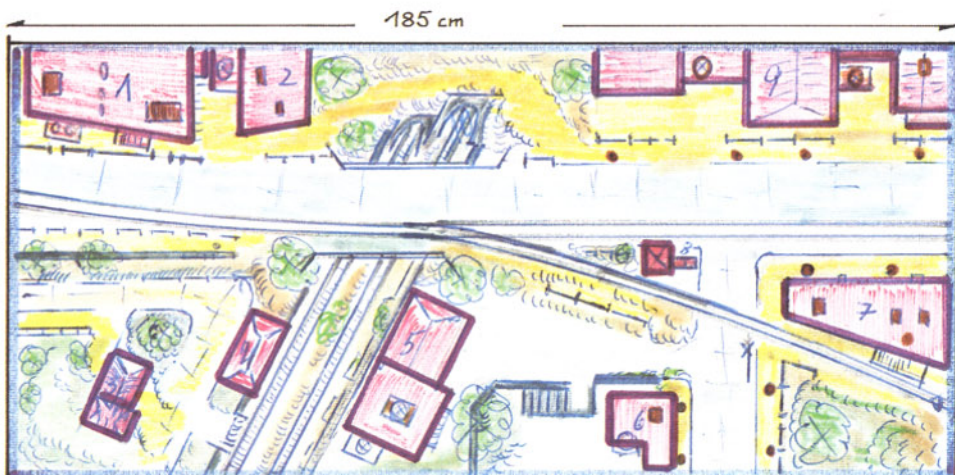
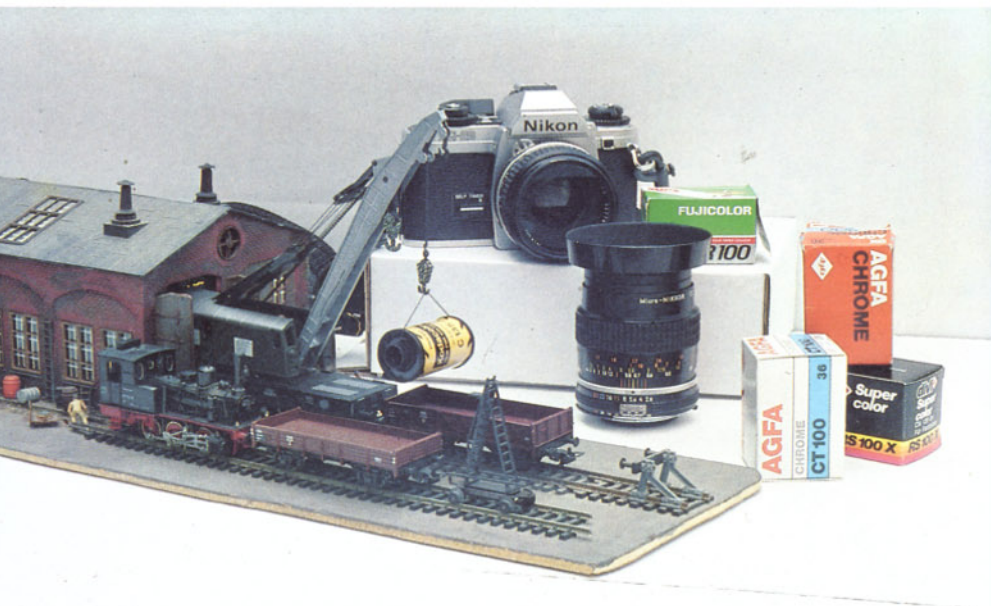


Bild 11: Unmaßstäbliche Gleisskizze des Dioramas.

Zeichnung: K. Schubert

Bild 12: Kamera mit Wechselobjektiven und unterschiedliches Filmmaterial, wie es Klaus Schubert für seine Aufnahmen verwendet.



Old Pullman. Die Hintergrundkulisse von MZZ vervollständigt die Szene in vortrefflicher Weise.

Ganz anders als bei den Gebäuden verlief die Gestaltung der Landschaft, die fast ausschließlich im Selbstbau entstand. Als Materialien dienten Natursand, Steinchen sowie Streumaterial von Woodland. Bei der Herstellung der Bäume und Büsche verhalf nicht nur die Fantasie, sondern auch der Zufall zu einer ebenso einfachen wie wirkungsvollen Methode: Als Grundmaterial für die knorrigen, windzerzausten Bäume dienten die feinen Verästelungen am Wurzelballen einer alten Kiefer. Für den Einsatz auf dem Diorama genügte es, diese Verästelungen zu reinigen und mit Woodland Foliage zu überziehen.

Ebenfalls aus eigener Fertigung stammen die Tunnelportale, die aus Sperrholzplatten und kleinen Leisten aus Balsaholz entstanden.

Figuren von Preiser und Old Pullman sorgen für angemessene Betriebsamkeit auf dem Industriegebiet, dem man die Spuren der Nutzung deutlich ansieht. Dafür sorgte u.a. die Verwendung von Floquil-Weathering-Farbe.

Diorama im "Fotografieranstrich"

Herr Schubert hat sich im Laufe der Jahre nicht nur erfolgreich auf "kit bashing" spezialisiert, sondern sich auch noch eine andere Fertigkeit im Zusammenhang mit dem Dioramenbau angeeignet, die bei so manchem Modellbahnbauer (leider) zu wenig Beachtung findet. Wir sprechen von der "Kunst", das mit so viel Mühe und unter großem Zeitaufwand entstandene "Werk" nach seiner Fertigstellung dann auch wirklich ins rechte (Scheinwerfer-)Licht zu setzen und – wer weiß, vielleicht für eine Veröffentlichung im Eisenbahn-Journal – zu fotografieren.

Man muß deshalb nicht gleich zum Berufsfotografen werden, ebensowenig, wie man die Anlage oder das Diorama nur zum Zwecke des Broterwerbes bauen würde. Aber ein gesundes Maß an Fachwissen kann auch beim Fotografieren gewiß nicht schaden. Herr Schubert hat sich die Mühe gemacht und seine Erfahrungen für die Leser des Eisenbahn-Journals notiert. Bei seinen Tips setzt er allerdings die Einsicht





Bild 14: Hinter der Tankstelle haben sich verschiedene nutzlose Gegenstände angesammelt. Feiner Sand und Streumaterial von Woodland Scenics verbessern noch den realistischen Eindruck.

32 läßt die Blende immer weniger Licht durch, dafür nimmt die Tiefenschärfe zu. Um den geringeren Lichtdurchlaß auszugleichen, werden ggf. längere Belichtungszeiten erforderlich. Um dabei ein mögliches "Verwackeln" zu verhindern, bedient man sich des o.g. Stativs. Da bei der Modellbahnfotografie eigentlich fast immer eine ausreichende Tiefenschärfe erwünscht ist, heißt das im Klartext: Stativ aufbauen, höchste Blendenzahl und entsprechend längere Belichtungszeit einstellen.

Auch für das zu wählende **Filmmaterial** gibt es ein paar grundlegende Punkte, die zu beachten sind. Die Lichtempfindlichkeit des Filmmaterials wird in ASA oder ISO, früher auch in DIN, angegeben. Je geringer die ASA- oder ISO-Zahl des Filmmaterials ist, desto feiner ist das "Korn" und damit die Abbildungsschärfe. Für Schwarzweiß-Aufnahmen ist z.B. ein Film von etwa ASA 100 bis 125 sehr zu empfehlen. Höhere Filmeempfindlichkeiten sollte man für die Modellbahnfotos nicht verwenden, da es bei Vergrößerungen sonst zu einer "Grobkörnigkeit" der Aufnahmen kommen kann.

Für Farbaufnahmen sind Dia-Filme zu bevorzugen, weil sie sich zum Vergrößern – und vor allem für eine Reproduktion bzw. als Druckvorlage im Falle einer Veröffentlichung – besser eignen.

Was die **Aufnahmetechnik** anbelangt, so ist zwischen Tageslicht- und Kunstlichtaufnahmen zu unterscheiden. Die Tageslichtaufnahme kommt wegen der Transportmöglichkeiten zumeist nur für Dioramen oder Anlagen in Betracht, die in Modulbauweise entstanden sind. So sehr wir normalerweise das ungetrübte Sonnenlicht zu schätzen wissen – für das Fotografieren ist es in bestimmten Fällen nur bedingt geeignet. Zu bevorzugen ist ein leicht bedeckter Himmel, weil die Schatten auf den Fotos dann nicht so "hart" sind, was vor allem bei Schwarzweiß-Aufnahmen mitunter störend wirken kann. Anders hingegen ist die Situation bei Verwendung eines Farbdiafilms. Hier können, vom milden Licht der tief stehenden Sonne hervorgerufene Schattenspiele von besonderem Reiz sein. Dieses sog. Streiflicht läßt, wenn es z.B. auf die Stirnseite einer Lok oder entlang der Wagen fällt, die Konturen und feinen Detaillierungen des Rollmaterials in wirkungsvoller Weise hervortreten.

Ein fotografiertechnisch schwierigeres Thema sind **Farbaufnahmen bei Kunstlicht** in geschlossenen Räumen. Um allzu großen Enttäuschungen vorzubeugen, ist bereits der Kauf des geeigneten Filmmaterials von entscheidender Bedeutung. Für Tageslichtaufnahmen, die mit Kunstlicht zusätzlich ausgeleuchtet werden, wird ein sog. Korrekturfilter (in Fachkreisen als KB-Filter bekannt) benötigt, um den sonst auf Dias störenden Gelb- oder Rotstich zu vermeiden. Nicht erforderlich ist dieser Korrekturfilter nur bei speziell für Kunstlicht ausgelegten Dia-Filmen wie z.B. dem Kodak-Ektachrome Tungsten ASA 160.

Von Blitzlichtaufnahmen zur besseren "Lichtqualität" ist normalerweise abzuraten, vor allem bei Farbaufnahmen, weil die

voraus, daß es für die Modellbahnfotografie mit einer schlichten Pocket- oder Automatikkamera nicht getan ist, wenn die Ergebnisse mehr als nur einfach ein "Foto" sein sollen. Als **Grundausrüstung** empfiehlt sich eine Spiegelreflexkamera der gehobenen Preisklasse, bei der die Verwendung unterschiedlicher Objektive möglich ist. Wichtig ist auch die erstklassige Qualität des Objektivs mit einer Brennweite von etwa 50 – 55 mm. Diese sog. Normalobjektive weisen üblicherweise eine Mindestblendenzahl von 16 bis 22 auf, was – wie sich im Verlaufe dieser Darstellung noch zeigen wird – von großer Wichtigkeit ist. Als besonders vielseitig einsetzbar erweist sich das Weitwinkelobjektiv bei der Modellbahnfotografie, denn es lassen sich damit, vor allem im Nahbereich, oft

höchst interessante, um nicht zu sagen fast "dynamische" Aufnahmen erzielen.

Unentbehrlich für ein gutes Gelingen sind neben der Kamera auch ein gutes, stabiles Stativ, eine Gegenlichtblende, ein Belichtungsmesser, ein Drahtauslöser und für Außenaufnahmen ggf. noch ein Tageslichtfilter.

Solchermaßen ausgerüstet, steht einem guten Gelingen kaum noch etwas im Wege, wenn man sich an folgende Richtwerte hält. Beginnen wir mit der **Blende**. Eine Blende ist geöffnet, wenn die Zahl auf dem Objektivring klein ist (z.B. 1,4 oder 1,8). Dabei ist die Tiefenschärfe sehr gering, dafür die Lichtausbeute umso größer. Mit steigender Zahl auf dem Objektivring schließt sich die Blende immer mehr. Das heißt, bei 16, 22 oder gar



Bild 15: Nicht nur Witterungseinflüsse tragen dazu bei, daß man einer Industrieregion bald die "Spuren der Jahre" ansieht. Mit Floquil-Weathering-Farbe kann dies gut getroffen werden.

Bild 16: Figuren aus den Programmen von Preiser und Old Pullman bringen "Leben" auf das Diorama.
Alle Modell-Fotos: K. Schubert

"Ausleuchtung" und damit das Fotografierergebnis zu sehr dem Zufall überlassen bleiben. Was das **Ausleuchten** anbelangt, darf auf die Ausgaben 7/1986 und 10/1986 des Eisenbahn-Journals ("Fotokurs für Fortgeschrittene") verwiesen werden, in denen ausführlich zu diesem Thema berichtet wurde.

Die Wahl des **Bildausschnittes** ist eine höchst subjektive Angelegenheit und wird dadurch bestimmt, was mit den Fotos über die Anlage oder das Diorama ausgesagt werden soll. Die Möglichkeiten rangieren von Fotos aus der Vogelperspektive über Nahaufnahmen einer Szene bis hin zur Aufnahme eines besonderen Details. Alles ist erlaubt – ob es gefällt, bleibt dem Geschmack des jeweiligen Betrachters überlassen. Soviel hat die Erfahrung allerdings gezeigt: je "natürlicher" ein Foto die Anlage wiedergibt, desto "ansprechender" ist seine Wirkung. Und wenn Sie vielleicht so Ihre Zweifel haben, welchen Anlagenausschnitt Sie aus welcher Perspektive fotografieren sollten, dann hilft Ihnen ein Blick in eines der zahlreichen guten Eisenbahnbücher oder ins Eisenbahn-Journal. Denn: Ein gutes Vorbildfoto ist ein schönes Beispiel für ein entsprechendes Modellbahnfoto!

K. Schubert

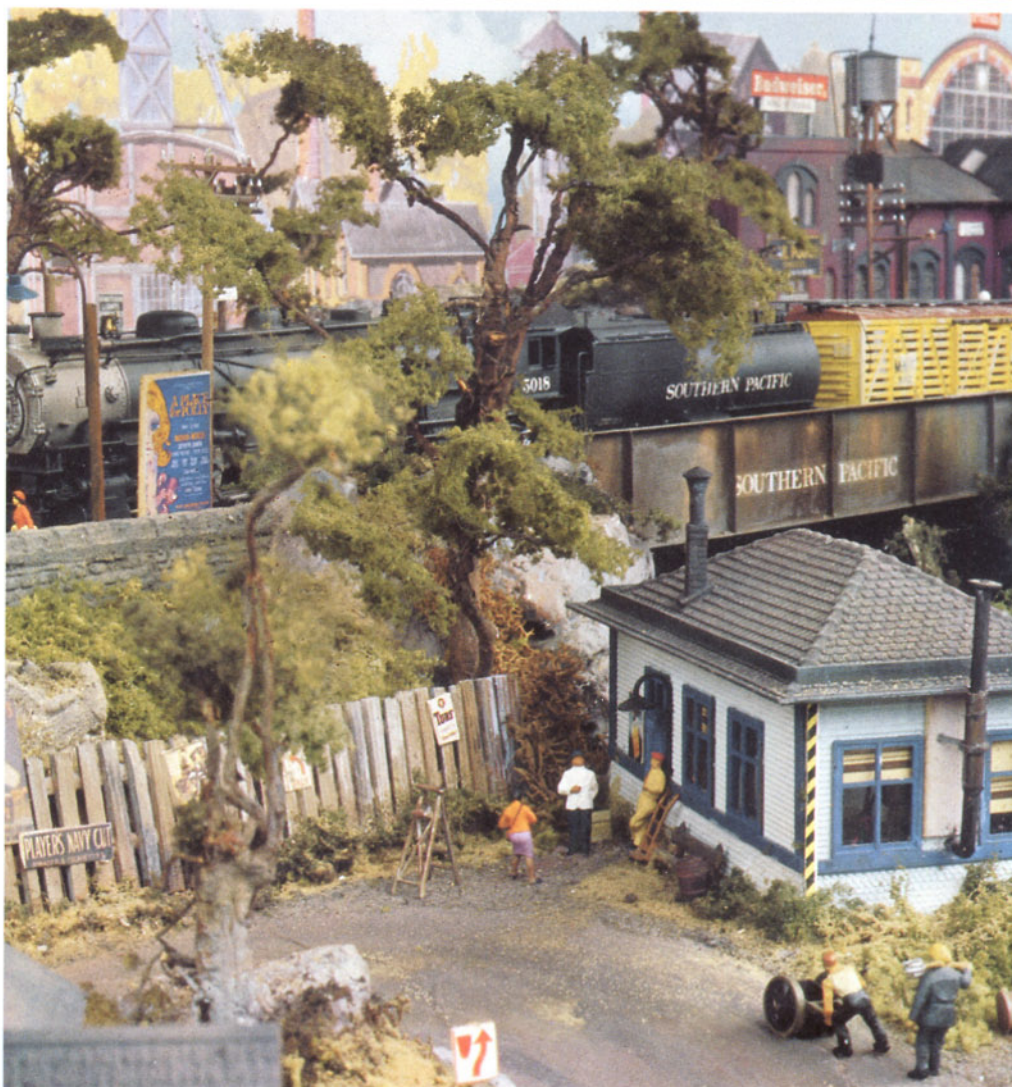




Bild 1: Ein Einödhof aus dem Hochsauerland auf einem Diorama von Thomas Mauer. Alle Fotos wurden im Freien aufgenommen.

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

15

Nach dem 3. Feldweg links!



Bild 2: Die Gestaltung des Umfeldes verrät, wie sorgfältig sich der Erbauer in der Natur umgesehen hat.

Bild 3: Diese Aufnahme zeigt das Vorbild, an dem sich Herr Mauer stark orientierte.



Der Einödhof im Hochsauerland

Wie sich bald herausstellen sollte, wurde der Urlaub im Hochsauerland für unseren Leser, Herrn Mauer, mehr als nur ein zeitlich begrenzter Ausflug. "Schuld" daran war der an einen Wiesengang hingeschmiegte Bauernhof, dessen weiß gekalkten Fachwerkwände dem erholungssuchenden Wanderer schon von weitem entgegenleuchteten. Es war fast so etwas wie 'Liebe auf den ersten Blick'. Was aus dieser Liebe später wurde, zeigen die hier abgebildeten Fotos. Herr Mauer hat sich die Abmessungen des ländlichen Anwesens, die Aufteilung des Fachwerkes und die Konturen der sanften Hügellandschaft damals gut eingepägt und zu Hause anhand seiner Notizen in einem Diorama auch für andere als Anregung



Bild 4: Die gepflanzten Bäume sind im "Eigenbau" entstanden und wurden mit Foliage von Woodland Scenics begrünt.

Bild 5: Das Fachwerk besteht aus Holzprofilen von Northeastern, die nach dem Beizen zugeschnitten wurden.

nachempfunden. Den Mittelpunkt dieses 100 x 50 cm großen Dioramas bildet das bis ins kleinste Detail durchgestaltete Hofgebäude, bei dem selbst die Scheunentore und Stalltüren nicht nur aufgeklebte Attrappen, sondern in Scharnieren bewegliche Holzkonstruktionen sind.

Da das Gebäude nicht besonders groß ist, wurde auf einen Sperrholzunterbau verzichtet und stattdessen auf etwa 2 mm starke Pappe zurückgegriffen, die auch für alle übrigen Bauteile Verwendung fand. Das Fachwerk entstand aus Holzprofilen 2x1 mm aus dem Northeastern-Programm (Schuhmacher), die zurechtgeschnitten, gebeizt und der Fachwerkstruktur entsprechend aufgeklebt wurden. Die grob verputzten Mauerflächen wurden "gekalkt", indem die Farbe mit einem Borstenpinsel nicht gestrichen, sondern aufgetupft wurde. Dadurch ergab sich die gewünschte raue Struktur. Zum Eindecken der Schieferdächer von Wohnhaus und Scheune dienten Kibri-Kunststoffplatten.

Die Sorgfalt, die Herr Mauer bei der Erstellung des Gehöftes – man betrachte als Beispiel nur einmal die winzigen Beschläge an Fenster und Türen – hat walten lassen, findet auch in der Landschaft ihren Niederschlag. Vergeblich sucht man nach lieblos "Hingeklatschtem". Im Gesamteindruck beweist sich, daß 'Wenig' manchmal durchaus 'Mehr' sein kann. Die Kälberweiden sind vortrefflich mit einem Zaun eingefäßt, der aus dünnem Nähgarn gezogen und mit einer Pinzette auf die mit winzigen Leimtropfen



Bild 6: Da der Erbauer die Scheunen- und Stalltüren mit Scharnieren ausstattete, sind die Holzkonstruktionen beweglich.



Bild 7: Bei dem recht vorbildlichen Zaun, der die Weideflächen umgibt, wurde feines Nähgarn als Weidedraht verwendet.

Bild 8: Ein kleiner Steg führt über den aus Gießharz gegossenen Bach.

Bild 10 (rechts unten): So sieht das Grundgerüst für die Torflügel aus.

Bild 9: Ein Blick hinter die Kulissen zeigt, wie sorgfältig die beweglichen Türen in das Modell eingebaut wurden.

bestrichenen Zaunpfähle gedrückt wurde. Durch den Wiesengrund schlängelt sich ein kleiner Bach aus Gießharz, durch dessen kristallklares Wasser man so allerlei Geäst, Steine und Wurzelwerk erkennen kann. All diese Teilchen, ebenso wie die Pfeiler der kleinen Holzbrücke, wurden vor dem Aufbringen des Gießharzes im Bachbett vorsichtshalber angeklebt, um sicherzustellen, daß sie nicht fortgeschwemmt werden. Die prächtigen Laubbäume, die wie ein Wahrzeichen schützend den Einödhof umrahmen, stammen aus der hauseigenen Baumschule und wurden mit Woodland Scenics Foliage begrünt. Die Wiesen verdanken ihr saftiges Grün dem Streumaterial von Heki.

T. Mauer

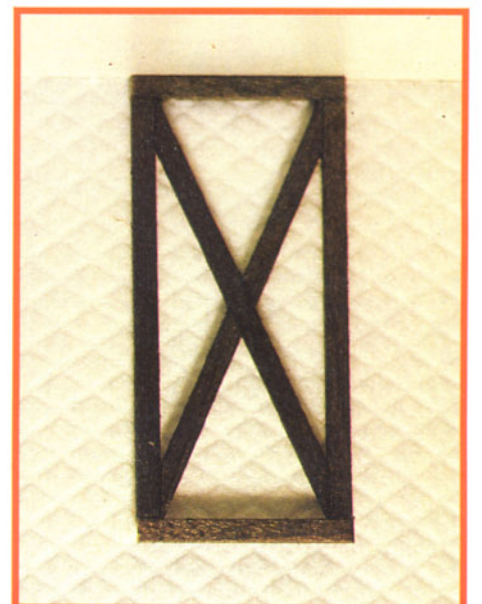
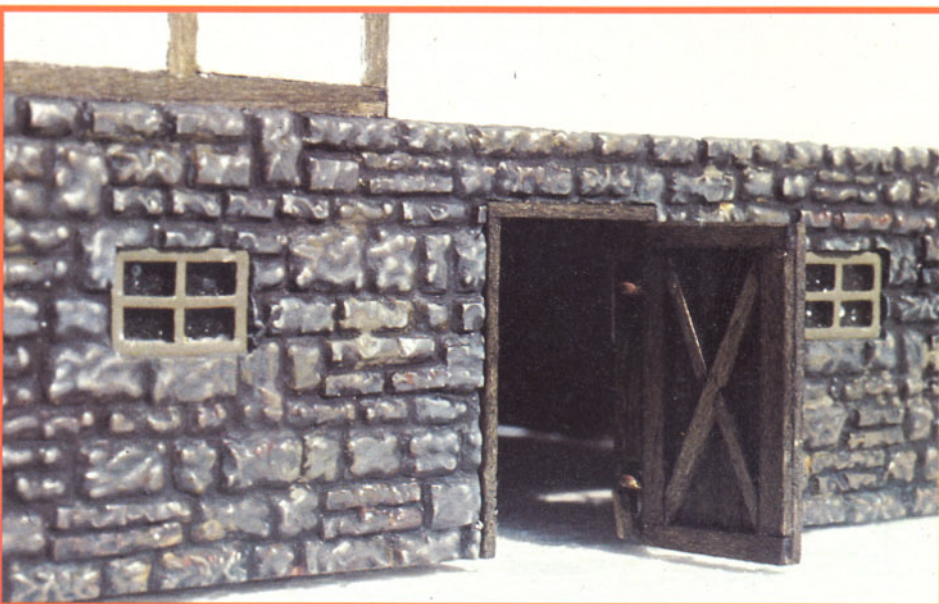




Bild 11: Auf dem steilen Feldweg mühen sich zwei vor einen beladenen Wagen gespannte Ochs ab, während die Kühe im saftigen Grün weiden.

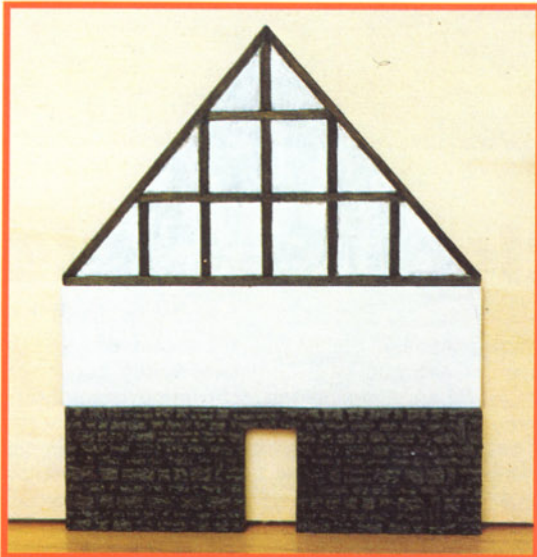


Bild 12: Die Zwischenräume des Fachwerkes werden mit dünner, eingefärbter Pappe ausgefüllt.

Bild 14: Aus feinem Draht gebogene Scharniere werden mit Pappstreifen verdeckt.



Bild 13: Der nächste Winter kann kommen! Das Brennholz ist dank der günstigen Witterung schon trocken.

Bild 15: Die Figuren stammen aus dem umfangreichen Sortiment von Preiser.

Alle Fotos: T. Mauer





Bild 1: Nun hat die 64 344 wieder "festen Boden" unter den Radreifen; sie ist am 28.11.1986 vom Sockel eines Denkmals gehoben worden.

Foto: C. Völk

Vom Denkmal zurück aufs Gleis

Dampflok schwebte durch die Luft

Der 28. 11. 1986, ein Freitag, war für die 64 344 ein außergewöhnlicher Tag. Bei herrlichem Wetter konnten etwa 400 Eisenbahnbegeisterte der "Heimholung" der Maschine nach Plattling beiwohnen. Gegen 13.20 Uhr waren zwei Spezialkrane

und ein Tieflader am Waldkirchner Bahnhof eingetroffen. Starke Drahtseile wurden an der Vorder- und Rückseite um die Puffer gelegt, und um 14.25 Uhr hoben die Krane die Lok 64 344 an. Für die Zuschauer war es beeindruckend, wie die Maschine durch die Luft schwebte und danach millimetergenau auf dem Tieflader landete. Auf ihm hatte man eigens eine Bettung vorbereitet, um die

Achsen der 64 344 auf einem Balkenlager während des Transports ruhen zu lassen. Dann begann die schwierige Überführung zum DB-Gleis, die von vielen Schaulustigen und ihren abgestellten Autos behindert wurde. Die Krane fuhren erneut in Position, und der Tieflader mit seiner 58 t schweren Last schob sich dazwischen. Um 15.28 Uhr wurde die Lok zum zweiten Mal angehoben, und nach nochmaligem Absetzen und Ausrichten eines Kranes konnte die Maschine um 15.50 Uhr aufs DB-Gleis gesetzt werden. Rollt sie oder rollt sie nicht? Diese bange Frage stellten sich in diesem Augenblick nicht wenige Eisenbahnfreunde. Nachdem die 64 344 an die mit einem Güterzug aus Freyung angekommene Diesellok der Baureihe 211 angehängt worden war, sah man es deutlich. Die Dampflok rollte, als wäre sie nicht 16 Jahre lang auf einem Sockel in Waldkirchen abgestellt gewesen.

Daß die 1934 von Krauss-Maffei gebaute Lokomotive mit der Fabrik-Nr. 15 501 endlich wieder zurück nach Plattling gebracht werden konnte, ist das Verdienst des Historischen Eisenbahnvereins (HEV). Nach zähen Verhandlungen mit dem Stadtrat von Waldkirchen und der Deutschen Bundesbahn wurde der Leihvertrag am 12. 11. 1986 wirksam. Inzwischen sind sich alle darüber einig, daß die 64er in Plattling eine würdige Heimstatt finden wird.

Bild 2: An den Haken von zwei Spezialkranen "schwebt" die 64 344 dem Tieflader entgegen.

Foto: C. Völk





Bild 3: Nun wird sie unter den interessierten Blicken der Zuschauer zum zweiten Mal angehoben, um aufs DB-Gleis zu gelangen.

Foto: C. Völk

Neue Heimat für die Fleischmann 64

Das Plattlinger Ereignis bot sich geradezu für eine Szenennachstellung im Maßstab H0 an. Aber die Gestaltung dieser nicht alltäglichen Geschichte auf meinem Diorama war wesentlich schwieriger als ich erwartet hatte. In meiner Modellbahn-Stadt stand die 64 423 mitten auf dem Stadtplatz vor dem Rathaus auf einem Sockel. Im Lauf der Zeit wurde der einstmals kahle Betonklotz mit

einigen Blumenrabatten verziert. Wie so oft in der Wirklichkeit, wurde auch auf meinem Diorama durch einen schnell hochgezogenen Bürokomplex der Platz zu eng. Es mußten für viele schöne Modellautos Parkplätze geschaffen werden. Nur die ehemals so heiß umworbene Lokomotive der BR 64 erwies sich als Störfaktor; denn in der aus allen Nähten platzenden Kreisstadt war für solch ein Museumsstück längst kein Platz mehr vorhanden. Um die Lokomotive vor dem Schrotthändler zu bewahren, hat sich

der rührige Immenheimer Eisenbahnclub um den Erhalt und die Übernahme bemüht und nun die Maschine als Leihgabe erhalten.

So staunen meine "Mini"-Städter nicht schlecht, als sie eines Morgens die Lok nicht mehr auf ihrem Platz vorfinden. Während der Nacht hat der Autokran eines ortsansässigen Unternehmers die Lokomotive vom Sockel gehoben und auf einen Tieflader gesetzt. Als der Berufsverkehr einsetzt, wird die Maschine gerade mit Hilfe von schweren

Bild 5: Auf dem Tieflader wurde zum Aufsetzen der Achsen eine Bettung vorbereitet.

Foto: C. Völk

Bild 4: Der Tieflader ist mit seiner 58-t-Last unterwegs.

Foto: C. Völk





Bild 6: Umgeben von Gebäuden verschiedener Stilrichtungen fristet die 64 423 seit nahezu 15 Jahren ihr tristes Dasein auf einem Sockel.

Bild 8: Keine "Spazierfahrt" ist der Transport durch die teilweise engen Straßen der Stadt. Parkende Autos müssen zur Seite "geräumt" werden.

Bild 9 (nächste Seite unten): Von der Ortseinfahrt bis zum Bahnhof ist wegen der enormen Steigung (14 %) eine zusätzliche Zugmaschine erforderlich.

Stahlseilen und Keilen transportfest gemacht.

Nach der Brotzeit setzt sich dann die ganze "Fuhre" in Bewegung. Voran fährt ein Polizei-Pkw, dann folgt ein Begleitfahrzeug der Firma Züblin (für alle Notfälle ausgerüstet),

daran schließt sich der eigentliche Schwertransport mit unserer BR 64 auf einem Schwerlastauflieger an, und ein nach hinten sicherndes, privates Begleitfahrzeug bildet den Abschluß des Konvois. Dem Auflieger ist eine MAN 26.361 FAS Schwerlastzug-

maschine vorgespannt.

Um den Verkehr möglichst wenig zu behindern und um Unterführungen zu meiden (was bei einer Gesamtzughöhe von ca. 5,20 m mit Sicherheit zu Schwierigkeiten geführt hätte), versucht man, möglichst auf Nebenstraßen auszuweichen. Doch auch hier gibt es bald Probleme: parkende Pkws. Millimetergenaues Rangieren ist erforderlich, und wenn gar nichts mehr hilft, wird auch schon einmal ein Fahrzeug vorsichtig zur Seite "geräumt".

Vor der Ortseinfahrt Immenheim kommt es dann zum ersten Aufenthalt. Die 14 % Steigung von der Ortseinfahrt bis zum Bahnhof hinauf sind nur mit einer zusätzlichen Zugmaschine zu schaffen. Die Daimler Benz Sattelzugmaschine vom Typ 2636AS mit über der Sattelkupplung verriegeltem Ballastblock wartet seit einiger Zeit mit bereits angehängter Schlepplaste auf das Eintreffen des Konvois. Der Immenheimer Vereinsvorsitzende, der den Transport besorgt begleitet, stellt fest, daß durch die weit herabhängenden Äste der Bäume an der Ortseinfahrt die Aufbauten "seiner" BR 64 ernsthaft gefährdet werden. Zwei der Transportarbeiter müssen deshalb bei der Weiterfahrt, auf der Lok stehend, darauf achten, daß die "Entgrünungsaktion" ohne Schaden abläuft.

Mit Vollgas und im zweiten Gang bewegen

Bild 7: Eines Morgens jedoch stand die Lok dann, zur Überraschung vieler, auf einem Tieflader.







Bild 10: Bei einer Gesamthöhe von über 5 m gefährden herabhängende Äste die Aufbauten der 64er. Zwei Mitarbeiter müssen deshalb auf der Lok stehend für Abhilfe sorgen.

sich die beiden Zugmaschinen fast im Schrittempo die steile Straße hinauf. Am Ankunftsort ergeben sich sehr bald fast unlösbare Schwierigkeiten: Die Freiladestraße ist für den Transport unerreichbar! Das überstehende Dach des Geräteschuppens hat nur eine Durchfahrhöhe von 3,80 m. Auf der anderen Seite der Güterrampe ist der Boden

nicht befestigt, und ein Einsinken der Autokrane ist deshalb zu befürchten. So bleibt nur der Bahnhof als Einfahrbereich für die Eingleisung der Lok. Deshalb muß der gesamte Zugverkehr für die Dauer der Aktion gesperrt werden. Dieser ungünstige Abladeplatz erfordert den Einsatz von zwei Liebherr LT 1120 Autokranen (Hubkraft 130 t).

Nachdem die Krane der Firmen Wiesbauer und Schmier KG gebracht werden, beginnt der Abladevorgang der Maschine, unter den kritischen Augen der Immenheimer Eisenbahnfreunde. Nachdem auch der zweite Autokran an unserer 64er ausgerichtet ist und entsprechende Seile befestigt wurden, kann sie sanft angehoben werden. Der

Bild 11: Mit Vollgas und im zweiten Gang kämpfen sich die beiden Zugmaschinen die Steigung hinauf. Die vordere Maschine ist eine Daimler Benz vom Typ 2636AS.





Bild 12: Wegen der örtlichen Gegebenheiten bleibt nur noch die Möglichkeit, die Lok im Einfahrbereich des Bahnhofs Immenheim aufzugleisen.

Bild 13: Zwei Liebherr LT 1120 Autokrane sind dafür erforderlich.

Bild 14 (nächste Seite oben): An armdicken Stahlseilen hängend, wird die Lok angehoben, und der Schwerlastauflieger kann wegfahren.

Bild 15 (nächste Seite unten): Nach einer Drehung um 90 Grad, die beide Krane gleichzeitig ausführen, wird die Lok vorsichtig auf die Gleise herabgelassen.

Alle Modellfotos: B. Ottersbach

Schwerlasttieflader fährt unter der Lok heraus, so daß die Maschine von beiden Kranen, nach einer Drehung um 90 Grad, behutsam auf die Gleise gesetzt werden kann. Nach dem Ausrichten des Fahrwerks, besonders der Vor- und Nachlaufdeichseln, erreicht die 64 423 endlich wieder "gewohnte" Schienen unter den Radsätzen.

Zu den in unserer Bildgeschichte benutzten Fahrzeugen noch ein paar Bemerkungen: Das "Transportgut" ist eine durch Weinert-Teile gesuperte Modell-Lokomotive. Die Straßenfahrzeuge stammen aus den Lieferprogrammen der Firmen Herpa und Kibri, der Satteltieflader hingegen ist ein Umbau des bekannten Kibri-Modells. Er wurde um eine Achslinie verlängert und mit einer Lenkung versehen. Die beiden eingesetzten Zugmaschinen weisen jeweils abgeänderte Kibri-Fahrgestelle auf, die zusätzlich mit Lenkungen ausgestattet wurden. Die Fahrerhäuser sind von Herpa und wurden im Detail den Erfordernissen von Schwerlastzugmaschinen angepaßt (Luftsauganlagen, Rundumkennleuchten etc.).

B. Ottersbach







Bild 1: Das war das erste Lok-Modell, das Herr Jenart in Handarbeit anfertigte: die belgische Dampflokomotive vom Typ I.

Foto: H. Wahle

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

16

Handarbeit ist Trumpf

Seit Herr Jenart sr. vor genau 40 Jahren eigentlich mehr zufällig eine Modellbahnausstellung in Brüssel besucht und sich dabei unheilbar mit dem Modellbauvirus infiziert hatte, den viele von uns nur allzu gut

kennen, liegt dieses "Leiden" in der ganzen Familie. Dabei ergänzen sich die Symptome, in denen es sich äußert, bei Vater und Sohn in geradezu idealer Weise: Der Senior beherrscht den Bau von Lokmodellen geradezu

meisterlich, und der Junior fertigt mit ähnlicher Perfektion maßgeschneiderte Dioramen dazu. Eines davon, das durch die Klarheit seines Aufbaues besonders besticht, soll hier im Rahmen unseres internationalen

Bild 2: Blick auf die Weichenstraße des Bahnhofs Etterbeek. Die sorgfältig verlegten Gleise und die im Eigenbau entstandene Fahrleitung verdienen Beachtung. Foto: K. Heidbreder





Bild 3: Die Dampflokomotiven vom Typ 29 und 40 warten im Vorfeld des Bahnhofes auf den nächsten Einsatz.

Foto: K. Heidbreder

Modellbauwettbewerb vorgestellt werden. Allem voran ist anzumerken, daß dieses Diorama in allen Einzelheiten voll funktionsfähig ist, angefangen von der Oberleitung und den Spannmasten bis hin zu den gemächlich sich hebenden und senkenden Signalauslegern. Vorbild für die Gestaltung

war der Bahnhof in Etterbeek, einem Vorort von Brüssel. Dieser Stadtbahnhof auf der Strecke nach Luxemburg wirkt optisch sehr abgeschlossen, weil das Blickfeld in der einen Richtung durch einen Fußgängerübergang und in der anderen Richtung durch eine Straßenbrücke begrenzt wird. Von dem

Fußgängerübergang führen mehrere Treppen direkt auf die Bahnsteige.

Doch nun zu dem Diorama selbst, dessen Länge von 5 m selbst für Spur 0 recht beachtlich ist. Durch das Anbringen von Spiegeln in den Brückenbögen ergibt sich für den Betrachter optisch eine noch wesent-

Bild 4: Den Verschiebedienst besorgt eine Dampflokom vom Typ 53.

Foto: H. Wahle





Bild 5: Ein wahres Meisterwerk schuf Herr Jenart jr. mit seiner Signalbrücke, unter der eine belgisch-kanadische Dampflokomotive der Baureihe 29 steht.

Foto: H. Wahle

lich größere Weite, die ihn die "Tiefe" von lediglich 80 cm fast vergessen lassen. Egal, ob es sich um die technischen Anlagen oder um die Bauten handelt – alles wurde in Handarbeit selbst gefertigt. Die Rohbauten wurden aus dünnen Sperrholzplatten hergestellt und anschließend mit Mauerfolien überklebt. Sowohl die Gebäude mit ihrem

Mauerwerk aus rotem Backstein als auch die Lagerhalle der Kohlenhandlung hinter dem Bahnhof und der Güterschuppen sind dem Vorbild ausgezeichnet nachempfunden. Nicht minder vorbildgetreu stellen sich auch die Bahnhofs- und Gleisanlagen dar. Lediglich bei den belgischen Flügelsignal-

brücken hat sich Herr Jenart einen Ausflug in die Vergangenheit erlaubt. Es sind wahre Meisterwerke, die da im völligen Eigenbau entstanden sind. Sie werden über Antriebe gesteuert, die über nicht sichtbar verlegte 0,5 mm Messingdrähte die gemächliche Bewegung der Signalfügel auslösen. Die Gleise stammen aus den Programmen



Bild 6: Auch die Güterhalle entstand im Eigenbau. Eine Dampflokomotive vom Typ 16 rollt gerade mit ihren GCI-Abteilwagen an der Signalbrücke vorbei. Foto: H. Wahle

Bild 7: Diese Aufnahme läßt gut erkennen, daß die Gleise fachmännisch Betriebsspuren erhielten. Foto: H. Wahle



Old Pullman und Nemeč und wurden vor dem Einschottern fachmännisch mit Betriebsspuren versehen. Das Tragseil der Oberleitung besteht aus 0,8 mm starkem Messingdraht, für die Fahrleitung genügt Draht mit einem Durchmesser von 0,5 mm.

Im Blickpunkt des Geschehens: die Lokmodelle

Wieviel Arbeit in dem Diorama von Herrn Jenart jr. steckt, weiß ein Kenner der Materie wohl einzuschätzen, vor allem, da es sich um reine Handarbeit handelt. Daß darüber hinaus aber auch die Modelle der hier gezeigten Lokomotiven bis auf wenige Details im Eigenbau entstanden sind, hat schon beinahe Seltenheitswert. Für das gesamte Rollmaterial ist Herr Jenart sr. zuständig. Seit er sich in den siebziger Jahren eine Unimat SL Drehbank kaufte, baut er seine Lokomotiven und auch einen Teil der Wagen selbst. Auf diese Weise sind im Laufe der



Bild 8: In reiner Handarbeit entstand auch dieser Triebwagen der SNCB/NMBS, ebenso wie das Empfangsgebäude mit dem für Belgien recht charakteristischen Mauerwerk aus rotem Backstein. **Foto: H. Wahle**

Bild 9: Diese Abbildung vermittelt eine fast komplette Übersicht des Dioramas. **Foto: H. Wahle**

Jahre bereits 15 Lokomotiven entstanden als da sind: Die belgischen Typen 1, 12, 16, 29, 38, 40 und 42, die Rhätische Mallet G 2/2 und G 2/3 sowie eine Denver & Rio Grande Mallet 130-030. Neben diesen Dampflokomotiven finden sich auch Elektrolokomotiven der belgischen Serien 22, 23, 27, 29 und ein Elektro-Triebwagen 54 sowie ein Brossel Dieseltriebwagen Nr. 551. Auch einige belgische Reisewagen in Gemischtbauweise (der Rahmen aus Metall, der Wagenkasten aus Holz) sind im Selbstbau gefertigt. Vor allem der in Belgien sehr bekannte GCl, ein dreiachsiger Holzwagen, hat es dem 'Konstrukteur' angetan.

Neuerdings sind gerade Reisewagen des Typs K in Arbeit. Sie bestehen vollkommen aus Messing, wobei das Nachahmen der Nieten den größten Aufwand erfordert. Herr Jenart sr. ist nämlich kein Freund der Ätztechnik, sondern stanzt alles (sowohl Fenster als auch Nieten) per Hand.

"Aus dem Laden" – und nicht aus der Garage, die als Werkstatt dient – stammen lediglich die Antriebe und einige wenige Zurrüstteile. Bislang nur als gesuperte Modelle finden sich die zur Vervollständigung der Garnituren erforderlichen Güterwagen. Aber es ist abzusehen, daß auch diese Wagen in der "Lokomotivfabrik Jenart" gebaut werden.

K. Heidbreder





Bild 1: Die grüne E 69 von Biller-Bahn mit zweiachsigen Lokalbahnwagen unter freiem Himmel fotografiert.

Renaissance für die Spur 0

Mit Volldampf kehrt jetzt wieder die traditionsreiche Spur 0 auf den Modelleisenbahnmarkt zurück. Der hessische Hersteller Biller-Bahn in Weinheim – bisher vor allem durch die Weiterführung des ehemaligen Pola-Maxi und Raimo-Programms bekannt – bietet ab sofort ein komplettes Spur-0-Sortiment an. Neben einer Reihe von Lokomotiven und Wagen wird ab November ein vollständiges Gleissortiment erhältlich sein. Auch ohne die in nächster Zeit geplanten Programmerweiterungen durch Neuheiten ist Biller-Bahn bereits jetzt in Spur 0 europäischer Marktführer.

Hier ist man davon überzeugt, daß es sich nicht wieder um eine kurzlebige Spur-0-Eu-

phorie handelt. Die wenig erfolgreichen, mit großem finanziellen Aufwand gegen Ende der sechziger Jahre gestarteten Versuche mit der Baugröße 0 – Pola-Maxi, Rivarossi und dann auch Lima – waren zunächst wenig ermutigend. Allgemein war man der Ansicht, daß der Markt für Produkte der Spurweite 0 aus Platz- oder Systemgründen nur eine beschränkte Aufnahmefähigkeit habe. Von der alten Biller-Bahn – eine der letzten Tin-Plate-Uhrwerksbahnen mit der Spurweite von 16,5 mm in Europa, die bis in die siebziger Jahre im Handel erhältlich war – hat man in Weinheim nur den Namen übernommen. Bereits seit einiger Zeit verkauft man jedoch unter dem Namen Biller-Bahn erfolg-

reich Artikel aus den ehemaligen Spur-0-Programmen von Raimo und Lima. Von allen Lokomotivmodellen – das aktuelle Programm reicht von der preußischen T 3 mit und ohne Schlepptender (Baureihe 89⁶² bzw. 89⁷⁰⁻⁷⁵ über die E 69 und E 44 bis zur Diesel-Rangierlokomotive V 20 – konnten beachtliche Stückzahlen abgesetzt werden. Das seit Ende Oktober in grün oder braun erhältliche SBB-„Krokodil“ verspricht der Verkaufsschlager schlechthin zu werden. Ergänzt wird das Programm durch ein umfangreiches Ersatz- und Kleinteilesortiment, das auch die Einzelteile des ehemaligen Raimo-Programms enthält.

Die relativ hohen Auflagen der Biller-Bahn-



Bilder 2 und 3: Die E 69 (hier in rot) bietet sich zusammen mit den Nebenbahn-Personenwagen und einer Reihe von Güterwagen für den Einstieg in die Spur 0 an.





Bild 4: Die E 44 wurde für unser Foto mit filigranen Stromabnehmern ausgerüstet und an den Pufferbohlen "gesupert". Die dem Bausatz beigelegten Pantographen entsprechen dem Stromabnehmer der E 69.

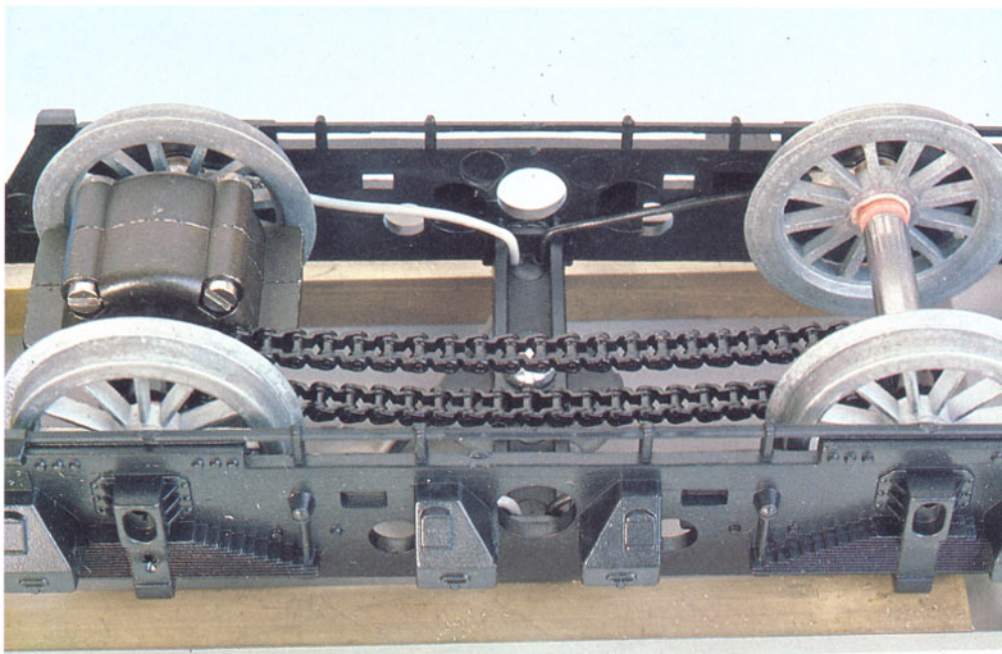
Modelle ermöglichen äußerst günstige Preise: Alle Lokomotivbausätze sind mit Antrieb für unter 510 DM (E 44) zu haben, die preußische T 3 gibt es schon für unter 300 DM. Als besonderer Knüller muß der Antrieb der E 44 bezeichnet werden. Zwei Faulhaber Motoren treiben über Winkelgetriebe und Ketten alle Achsen an. Das Modell ist mit der Hand schiebbar und läuft so weich, daß es bereits bei einem Gefälle von 2 % alleine zu rollen beginnt.

Das Programm von Biller-Bahn soll in den nächsten Jahren kontinuierlich ausgebaut werden. Wieder lieferbar sind aus dem ehemaligen Lima-Sortiment ein ozeanblau/beiger Schnellzugwagen der 2. Klasse und ein blauer Aral-Gastransportwagen. Speziell zum seit Ende Oktober erhältlichen Schweizer "Krokodil" passend gibt es seit Mitte Oktober einen Weinaßwagen mit Bremserhaus. Ein Säuretransportwagen und zwei verschiedene Kesselwagen, alle mit Bremserhaus, sollen ebenfalls in Kürze lieferbar sein.

Für die immer noch (oder wieder) ansehnliche Schar der Spur-0-Modellbahninteressenten wird es auch in den nächsten Monaten eine Reihe von Neuheiten von Biller-Bahn geben. Passend zu dem Nebenbahn-Personenwagen Ci Pr 86 soll in diesen Wochen ein Packwagen erhältlich sein. Anfang 1988 soll mit der Auslieferung einer neuen Serie von Reichsbahn-Kurzachsgüterwagen begonnen werden.

Attraktive Vorbilder werden die für 1988 geplanten Lokomotivneuheiten haben. Das Modell der Baureihe 55²⁵⁻⁵⁶ (preuß. G 8¹) soll in 800 Exemplaren aufgelegt werden und wird als Bausatz mit Metallfahrwerk und -gestängen zusammen mit dem Antrieb auf jeden Fall unter 400 DM kosten. Für Herbst 1988 hat Biller-Bahn ein ganz besonderes Prachtstück angekündigt: Zum ähnlich günstigen Bausatzpreis soll eine E 10 mit einem Gehäuse aus Zinkdruckguß in drei Farbvarianten (blau, beige/ozeanblau, beige/rot) erscheinen.

T. Hilge



Bilder 5 und 6: Bemerkenswert ist der Antrieb der E 44: Zwei Faulhaber Motoren wirken über Winkelgetriebe und "Fahrradketten" auf alle vier Achsen.

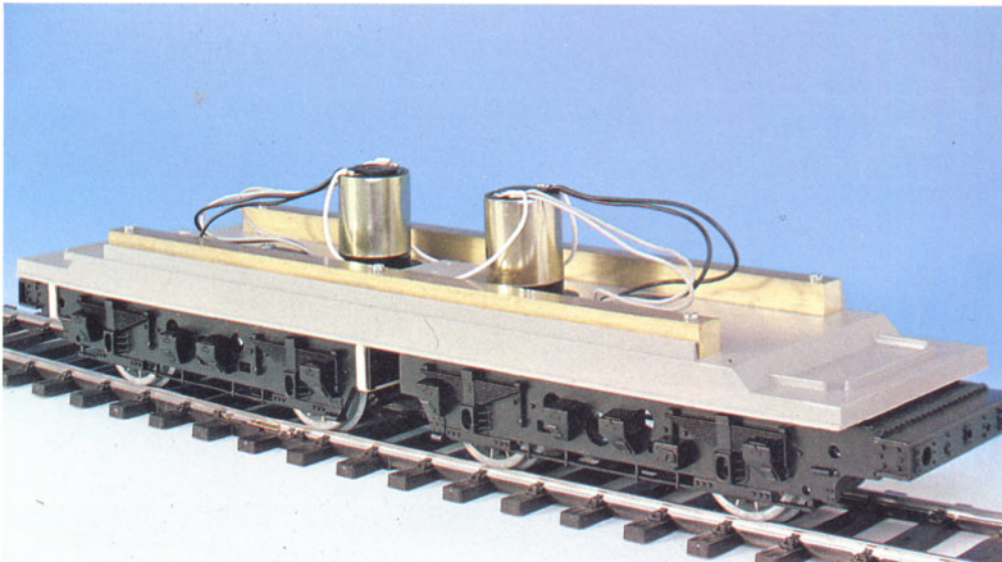




Bild 1: Modell der Schnellzuglokomotive 03 124 der DRG von Märklin in der Nenngröße H0.



Bild 2: Die Tenderlokomotive 86 090 der DRG von Märklin in der Baugröße H0.



Bild 3: Elektrolokomotive 04 17 der DRG als Märklin-Modell in H0.



Bild 4: Die "Mikado", die Märklin in der Baugröße Z schuf.



Bild 5: S-Bahn-Lokomotive für den Rhein/Ruhr-Verkehr in der Baugröße H0 von Märklin.



Bild 6: Abteilmwagen für Reisende mit Traglasten B3tr Pr 14a von Märklin.



Bild 7: Abteilmwagen 2. Klasse der DB, B3 Pr 11a, von Märklin.



Bild 8: Einer der drei neuen vierachsigen Umbauwagen in der Baugröße Z.



Bild 9: Aussichtswagen aus dem "Rheingold"-Set von Lima in der Baugröße H0.



Bild 10: Das sehr fein ausgeführte Handarbeitsmodell einer Ae 3/6 I der SBB in der Nenngröße H0 von Lemaco.

★ Schaufenster der Neuheiten ★

Neu von Märklin

Geradezu eine Flut von Neuheiten und Ausführungsvarianten in den Baugrößen der neuen "1", H0 und Z liefert Märklin seit Ende August an den Fachhandel aus.

Attraktivste Neuerscheinung ist zweifellos die Lokomotiven-Packung "750 Jahre Berlin". Enthalten sind die beiden Dampflokomotiven 03 124 und 86 090 im dekorativen grau-schwarzen Fotografieranstrich und die Elektrolokomotive E 04 17 im damals üblichen Blaugrau der Deutschen Reichsbahn. Der sehr ansprechend gestalteten Packung liegen auch die aus Metall gefertigten Nachbildungen der Original-Fabrikschilder bei. Die besondere Überraschung ist hier die Lok 03 124, die für die Packung eine Überarbeitung erfuhr und einen neuen Tender der genieteten Bauart 2'2' T 32 erhielt. Die solide Ausführung sowie makellose Lackierung und Beschriftung machen die Fahrzeuge zu echten Sammlermodellen, die auch noch in einer digitalisierten Ausführung angeboten werden.

Neu ist auch die S-Bahn-Lok der Baureihe 111 für die Linien des Rhein- und Ruhrgebietes. Dieses schicke H0-Modell weist unübersehbare Verbesserungen an den Pufferträgern und den Drehgestellrahmen auf. Das weiße Dreilicht-Spitzensignal wechselt in Abhängigkeit der Fahrtrichtung mit zwei roten Schlußleuchten. Das Zielschild im Führerstandsfenster ist beleuchtet und kann mit den beigelegten Schiebeschildern beschriftet werden. Auch von diesem Modell ist eine Digital-Ausführung lieferbar.

Eine recht gute Aufnahme bei den Modellbahnern dürften auch die vier neuen Modelle alter preußischer Abteilwagen finden. Als Vorbilder dienten die Wagen A3 Pr 14, B3 Pr 11a, B3 Pr 11b und B3tr Pr 14a, die einst auf den Strecken der Berliner Stadt- und Ringbahn verkehrten. Einige dieser Fahrzeuge waren noch in den sechziger Jahren im Bereich der BD Hamburg eingesetzt. An diesen Wagen der Epoche III orientierte sich Märklin und schuf die ansprechenden H0-Modelle mit und ohne Bremserhaus.

Aus den zahlreichen Ausführungsvarianten soll jetzt noch ein besonderer Güterwagen vorgestellt werden, der in der neuen Startpackung mit Metallgleisen, Best.-Nr. 2960, enthalten ist. Dies ist das Modell des Mittenkippers der DB in blauer Lackierung mit dem Aufdruck "Hilfe für krebserkrankte Kinder". Von der großen Illustrierten "Stern" wurde diese Aktion ins Leben gerufen, Märklin hat sich daran beteiligt. Von jeder im Jahre 1987 an den Handel ausgelieferten Packung werden 10,00 DM an die Deutsche Krebshilfe überwiesen.

Zuwachs gab es auch bei der Baugröße Z. An erster Stelle sind hier die vierachsigen Umbauwagen der Deutschen Bundesbahn zu nennen. Zur Verfügung stehen drei verschiedene Wagentypen in hervorragender Ausführung. Farbenfroh und sehr fein gestaltet ist auch die "Mikado", eine Einheits-Dampflokomotive nach einem Vorbild der "United States Railroad Association", die bei vielen amerikanischen Bahngesellschaften, aber auch außerhalb den USA zum Einsatz kam.

Wie bereits erwähnt, erschienen noch zahlreiche

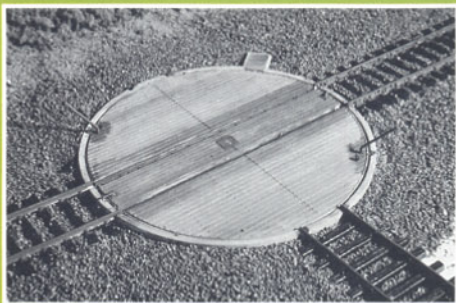


Bild 11: Wagendrehscheibe von B & K in H0.

Bild 12: Sächsischer Kühlwagen aus dem Lieferprogramm von Piko.



Bild 14: 141 439 in der Farbgebung der Nürnberger S-Bahn von Arnold in N.





Bild 15: Doppelhaus aus der Siedlung "Gartenstadt" von Fallier in der Baugröße H0.



Bild 16: Lokschuppen von Brawa in H0 aus vorgefertigten Holzteilen gebaut.

weitere Neuheiten und über ein Dutzend interessante Farb- und Ausführungsvarianten. All diese Fahrzeuge und das neue Zubehör hier aufzulisten, würde den vorgegebenen Rahmen sprengen. Allen Märklin-Freunden sei deshalb ein Besuch bei ihrem Fachhändler angeraten. Dort liegt auch der neue Katalog bereit, der gut gemacht ist und außer

den Produkten des Hauses Märklin auch noch eine Menge Hintergrundinformation aus der Welt der Eisenbahn enthält. HO

In der Ausgabe 2/1987 des Eisenbahn-Journals haben wir Ihnen die Baureihe Ae 3/6' der SBB vorgestellt. Nun sind von dieser Personenzuglokomotive

mit dem für sie so charakteristischen Buchell-Antrieb zwei Modelle in der Baugröße H0 lieferbar.

Neu von Lemaco

Von diesem Kleinserien-Hersteller wird in limitierter Auflage von 200 Exemplaren das Modell der



Bild 17: Wiking-Werbemodelle "Karstadt" und "Spedition Honold" in H0.



Bild 18: MAN-Post-Lkw und Verkaufswagen von Wiking auf der Basis des VW LT 30.



Bild 19: Die neuen Pkw-Modelle von Wiking. Man beachte die durchbrochene Dachreling beim Daimler-Benz-Modell.



Bild 20: Ein leicht abgeändertes und gesupertes Seibert-Modell auf Herpa-Basis.

Bild 21: Diverse Rietze-Modelle nach japanischen Vorbildern.





Bild 22: Der S 215 HD mit dem neuen Aufdruck "Radicini" von Herpa.



Bild 23: Der attraktive MAN SÜ 240 im neuen MAN-Design von Herpa in H0.



Bild 24: Der neue Kofferaufbau von Roskopf mit Schenker Bedruckung.

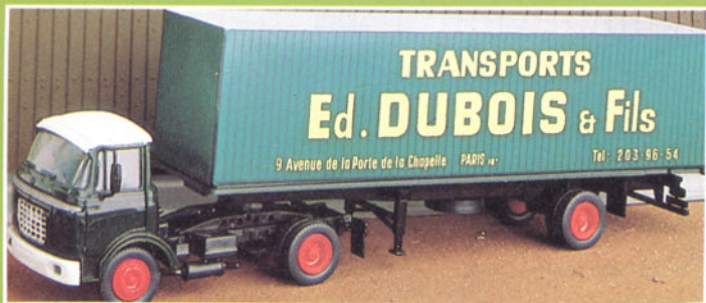


Bild 25: Berliet-Sattelzug in typischer französischer Ausführung von Roskopf.



Bild 26: Cadillac Cabriolet, Renault Turbo und Ferrari GTO von Praliné in H0.

Ae 3/6^l 10696 gefertigt. Das Handarbeitsmodell aus Messing ist maßstäblich detailliert und sehr fein beschriftet. Die Beleuchtung wechselt in Fahrtrichtung, gemäß den Normen der SBB, d. h. vorne leuchten drei Stirnlampen und hinten rechts eine. Das 420 g schwere Modell kann sowohl im Ober- als auch im Unterleitungsbetrieb gefahren werden. Originalschraubkupplungen und -federpuffer sind für Lemaco-Modelle ohnehin obligatorisch. Neben der abgebildeten, grün lackierten Lokomotive wird auch eine Serie von 200 Exemplaren in Braun gefertigt werden. Diese soll dann die Betriebsnummer 10700 erhalten.

Ae 3/6^l von Fleischmann

Schon seit einiger Zeit hat Fleischmann eine Ae 3/6^l an den Fachhandel ausgeliefert, welche die Betriebsnummer 10647 erhielt. Gehäuse und Fahrgestell sind aus Metall, während der Rahmen aus Kunststoff gefertigt ist. Beschriftung und Detaillierung sind fein und sauber ausgeführt. Die beiden Führerstände sind angedeutet, in einem verrichtet ein Mini-Lokführer, in Fahrtrichtung links sitzend, seinen Dienst.

Bei den Stromabnehmern ist das Schleifstück zu groß ausgefallen. Die Griffstangen bedürfen noch einer Nachbehandlung mit gelber Farbe. Da die Fahreigenschaften sehr ordentlich sind, führen diese kleinen Mängel jedoch nicht zu einer Abwertung.

K. Eckert

Neu von Arnold

Rechtzeitig zur Eröffnung der Linie S 1 in Nürnberg ist in begrenzter Stückzahl die 141 439 in vorbildgerechter Farbgebung ausgeliefert worden. Das Modell in der Baugröße N ist lichtgrau grundiert, trägt eine "Bauchbinde" in Orange und einen Begleitstreifen in Gelbocker. Diese farbenfrohen Fahrzeuge können jetzt auch auf den Modellanlagen neue Akzente setzen.

K. Eckert

Neu von Lima

Nachdem der "Rheingold" nun endgültig auf's Abstellgleis geschoben wurde, hat Lima ein 6teiliges Set exklusiv für den Modellbahnversand Klein in Weinheim zusammengestellt. Alle Fahrzeuge sind in dem für die 60er Jahre typischen Farbschema für den Rheingold in Creme/Blau lackiert. Das Set enthält eine Lok der Baureihe E 10, einen Abteilwagen, zwei Großraumwagen, einen Buckelspeisewagen und einen Aussichtswagen.

K. Eckert

Neu von Piko

Ein ganz entzückendes Fahrzeug hat Piko mit dem Modell eines Kühlwagens nach einem Vorbild der Sächsischen Eisenbahnen geschaffen. Vor allem die sehr saubere, authentische Beschriftung macht den mit einem Bremserhaus versehenen Wagen zu einem echten Schmuckstück für alle Liebhaber der Länderbahnzeit.

K. Eckert

Neu von Brawa

"Was lange ..." – ist nun endlich da: der schon seit geraumer Zeit angekündigte Lokschuppen samt Inneneinrichtung. Bei dem Bausatz handelt es sich um weitgehend vorgefertigte Holzteile, die vom Modellbauer noch eingefärbt werden müssen. Mit der beigegepackten ausführlichen "Betriebsanleitung" dürfte der sorgfältig arbeitende Bastler zu einem hervorragenden Endergebnis kommen. Mit diesem Lokschuppen werden kleine Lokstationen nun noch eine Idee romantischer.

Die ebenfalls jetzt ausgelieferte Inneneinrichtung für den Lokschuppen kann natürlich auch anderen Modell-Betriebswerken zu einer gelungenen Raumgestaltung verhelfen. Einige Schleudergußteile müssen vor dem Bemalen noch etwas entgratet werden.

K. Eckert

Neu von Faller

Die letzte Neuheitenlieferung enthielt Bausätze in der Nenngröße H0 und N. Aus der Reihe der Siedlungshäuser Gartenstadt sind nun ein Doppelhaus mit großem Satteldach (B-361 in H0, B-2361 in N), ein Doppelhaus mit Satteldach und Ziergiebel (B-360 in H0, B-2360 in N) und ein schmuckes Einfamilienhaus (B-260 in H0, B-2260 in N) erhältlich. Allen Bausätzen sind zahlreiche Ausschmückungsteile beigegepackt.

K. Eckert



Bild 27: Roco-Mercedes L 5000 mit zwei Hängern, wie sie zu Beginn der 50er Jahre noch erlaubt waren.



Bild 28: LF 25 auf dem Fahrgestell des Mercedes L 5000, ein neues Supermodell von Roco.



Bild 29: Die bekannten Auflieger von Roco, die nun im Set angeboten werden.



Bild 30: Roco-THW-Set, bestehend aus Unimog und Magirus M 80 mit Bootsanhänger.



Bild 31: Roco Ladebordwand "Austria", wie man sie an fast jeden H0-Lkw montieren kann.

Neu vom Meller Modellbau-Stübchen

Aus eigener Fertigung stellt die Firma Lux, mit Sitz in Melle, interessante Materialien für die vorbildgerechte Anlagenausstattung vor: Gleis- und Geländeschotter in unterschiedlicher Körnung und Einfärbung, echte Steinkohle, Deko- und Streumaterialien in recht feinen Ausführungen sowie ein ganzes Sortiment an Holzleisten mit Schmelzkleberbesatz zum Aufbügeln mit dem Bügeleisen oder dem Lötkolbenvorsatz. Für das Einschottern der Wagendrehscheibe von der Firma Bochmann & Kochendörfer verwendeten wir den gebrochenen Gleisschotter in vorbildlicher Korngröße. Das Programm soll laufend erweitert werden.

Neu von Bochmann & Kochendörfer

Ein sehr nützliches Zubehörteil erreichte vor einiger Zeit den Fachhandel: Die Wagendrehscheibe in H0 von der Firma Bochmann & Kochendörfer, wie sie im Vorbild bei Privatgleisanschlüssen, engen Fabrikhöfen etc. zum Einsatz kommt. Das Modell ist wegen seiner "Größe" in jeder Anlagenecke unterzubringen und sehr sauber ausgeführt. Es ist zum Einbau ohne Antrieb gedacht, aber auch nachträglich läßt sich ein solcher mit Sicherheit leicht bewerkstelligen. Ebenso ist ein elektrischer Anschluß für die Fahrstromversorgung der

Drehscheibe vorgesehen. Der Zusammenbau dürfte auch ungeübten Modelleisenbahnern keine Probleme bereiten. Das Modell ist außerdem in Spur N lieferbar.

Neu von Herpa

Keine echte Neuheiten, aber sehr interessante Bedruckungsvarianten, stellen die nun zur Auslieferung gelangten Busse dar: Der Überland-Linienbus MAN SÜ 240 als attraktive MAN Eigenwerbung und der Setra S 215 HD mit dem Design des Reiseunternehmens "Radicini", wie er bereits mit ähnlicher Bedruckung als Doppelstockbus S 228 DT im Handel war. Auch auf der IAA in Frankfurt waren von der Firma Herpa neue Modelle und Bedruckungsvarianten zu sehen, die allerdings vorab nur als Werbeträger der einzelnen Firmen eingesetzt werden. Herausragende Neuheiten sind ein völlig neues Mercedes-Benz-Fahrgestell für die Typen 2235 und 2244 mit funktionsfähiger Liftachse, der neue kleine Daimler Transporter 100 D, diverse neue Daimler-Pkw-Modelle, der Setra Communal S 215 SL, der MAN F 90 mit kurzem Fahrerhaus als Kipper und ein neuer dreiachsiger Auflieger der Firma Schmitz.

Die Firma Seibert aus München, mittlerweile Spezialist für Werbemodelle nach bayerischen Vorbildern, liefert ein äußerst aufwendig bedrucktes und

schabloniertes Modell der Firma Herrnbräu, Ingolstadt, auf Herpa Basis.

Neu von Kibri

An Neuheiten gelangen folgende Modelle in den Fachhandel: DAF-Holztransporter mit dreiachsiger Meiller-Ladekran, Sattelzugmaschine Scania 142 H 6x4 mit Ladekran und Doll-Brückenaufleger, ein Daimler Benz 2624 6x4 Solofahrzeug mit Glasaufbau und Heckkran sowie ein Entsorgungsfahrzeug Mercedes 2628 6x4 der Firma Edelhoff mit zweiachsiger Hänger und Ladekran. Dieser Modellpackung liegen zusätzlich ein Steinbock-Gabelstapler und unterschiedliche Spezialabfallcontainer bei. Die Bordwände können geöffnet oder geschlossen angebracht werden. Für den schweren Baustelleneinsatz rollt ein Betonfahrmaschine in Sattelzugbauform auf Daimler-Benz-Basis an und außerdem ein Scania 112 H 6x4 mit Absetzkippaufbau und kleinem Tandemanhänger, wie er zum Transport von Schuttcontainern, aber auch von kleineren Baumaschinen einsetzbar ist. Die Miniaturfahrzeuge sind größtenteils als Abwandlungen bekannter Modelle anzusehen, sie sind recht sauber detailliert und können, bis auf die beiliegenden Ladekräne, einfach zusammengebaut werden. Ebenfalls lieferbar ist der neue Katalog in bekannter Aufmachung.



Bild 32: Das Entsorgungsfahrzeug System Edelhoff mit Spezialabfallcontainern und Gabelstapler Steinbock von Kibri.



Bild 33: DAF-Holztransporter von Kibri mit Hänger und am Heck montiertem Meiller-Ladekran.

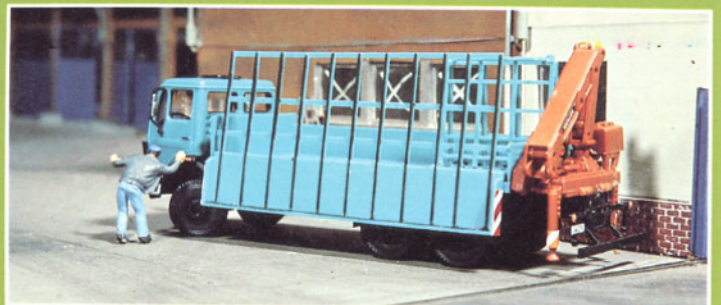


Bild 34: Mercedes 2624 mit Meiller Ladekran und sehr schön detailliertem Glasaufbau von Kibri.



Bild 35: Mercedes-Fahrbetonmischer als Sattelzug, wie sie beim schnellen Einbringen von großen Betonmengen (z.B. Deckengießen) vonnöten sind.



Bild 36: Absetzkipper Scania 112 H mit kleinem Tandemanhänger von Kibri.

Neu von Praliné

Eine Vielzahl von Neuheiten, meistens Ausführungs- und Bedruckungsvarianten, sind von Praliné im Vertrieb von Revell erschienen. "Echte" Neuheiten sind der Citroen CX Break in diversen Ausführungen sowie der Mercedes 1320 LN 2 mit Fernverkehrskabine als Sattelzugmaschine, Solo Koffer, Tankwagen und als Feuerwehr-Gerätewagen. Der bekannte Scania Hauber erscheint aufwendig bedruckt als "Rennsport-Truck". Fiat Daily und Ducato, Renault und Peugeot J 5 gibt es nun auch mit Hochdach in verschiedenen Varianten. Der Cadillac Baujahr '54 erscheint als Cabriolet mit sauberer Bedruckung, der moderne Caddy, eine Stilkomposition aus den Baujahren 1966 bis 1982, in diversen Ambulance-Varianten.

Neu von Rietze

Die Firma Rietze, Hersteller von Pkws und Kleinlastern nach japanischen Vorbildern, stellen wir hier zum ersten Mal vor. Die Firma überraschte auf der IAA in Frankfurt mit einem sehr schönen Modell des Audi 200 Turbo. Die Auslieferung des Fahrzeuges an den Fachhandel ist für Mitte Oktober vorgesehen.

Neu von Roco miniatur modell

Die im Eisenbahn-Journal 8/87 erwähnten Modelle

des THWs, Ladebordwand, das neue Aufliegerset und den Daimler-Benz L 5000 mit 2 Hängern stellen wir hier in Bildern vor.

Ganz neu ist das Feuerwehr-Fahrzeug LF 25, ebenfalls auf dem L 5000 Fahrgestell eines Daimler-Benz nach Vorbildern aus den Epochen II und III. Das Modell ist hervorragend durchgestaltet und für den nachträglichen Einbau einer Lenkung vorbereitet. Speziell für die Spielzeug-Ring-Fachgeschäfte erscheint der oben erwähnte Daimler-Benz-Lastzug L 5000 mit zwei Hängern in einer Sonderpackung mit dem Aufdruck "Wir bringen neues Spielzeug".

Neu von Wiking

Die erste Herbstauslieferung der Firma Wiking umfaßt folgende Modelle: Einen MAN Posthängerzug mit Aufdruck, einen Verkaufswagen auf der Basis des VW LT 30 und drei neue Pkw-Modelle, einen Mercedes-Kombi 300 T, den VW Caddy mit festem Aufbau und den Rolls Royce Silver Shadow. In der Werbemodellauslieferung findet man unter anderem einen Mercedes 2235 Hängerzug "Karstadt" und den Oldie L 2500 der "Spedition Heinrich Honold aus Neu-Ulm, Telefon 5".

B. Ottersbach

Bild 37: Schwing-Gelenklöscharm GLA 42 auf Fahrgestell 3224 von Daimler-Benz bei einer H0-Vorführung auf dem Gelände der örtlichen Feuerwehr (Modell Kibri).

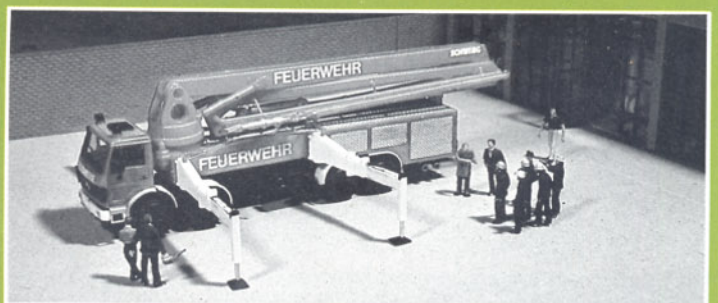


Foto 1 - 8: H. Obermayer
Fotos 9, 12, 13, 25: W. Kosak
Foto 10: Werkfoto Lemaco
Fotos 11, 17 - 20, 22 - 24,
26 - 37: B. Ottersbach
Foto 14: Werkfoto Arnold
Foto 15: Werkfoto Falter
Foto 16: Werkfoto Brawa