

# Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E  
ISSN 0720-051X

10/1987

Dezember

DM 9,50  
sfr 8,50  
öS 75,—

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



**10/87**

 ISSN 0720-051X 13. Jahrgang  
 Einzelausgabe

 DM 9,50 öS 75,—  
 sfr 8,50

Verlag und Redaktion:

**Hermann Merker Verlag**

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

Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

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

Ständige Mitarbeiter:

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

Modellaufnahmen:

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

Textverarbeitung: H. Merker Verlag

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

Verona — Via Morgagni, 30

1987 erscheint das Eisenbahn-Journal 11 x.

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

(Ausland zuzüglich DM 6,— Portoanteil)

Einzelheft: DM 9,50 + DM 2,— Porto

1987 erscheinen die Sonder-Journale 4 x.

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

(Ausland zuzüglich DM 4,— Portoanteil)

Postscheckkonto München Nr. 57199-802

(BLZ 70010080)

Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300

(BLZ 70163370)

Dresdner Bank Nr. 695918000

(BLZ 70080000)

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

 Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate  
 zum Kalenderjahresende möglich.

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

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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


# Aus dem Inhalt . . .

Seite

|  |    |
|--|----|
| Abschied von der Baureihe 194  | 4  |
| Modelle der Baureihe 194   | 12 |
| Kölner Bahnhofshalle neu   | 14 |
| Braunfels und seine Bahnhöfe   | 18 |
| Dampf im Bw Calw   | 21 |
| Bayern-Journal (Die Gattung G 3/4 H)   | 22 |
| Unser Wagenporträt (Reisewagen By(e) 655 der DB)   | 30 |
| Erinnerungen an den Schienenbus VT 98 der DB   | 34 |
| Schienenbusgarnitur VT/VS 98 von Roco in H0  | 42 |
| Der Circus Krone kommt!  | 44 |
| S-Bahn-Start in Nürnberg   | 51 |
| Mini-Markt   | 56 |
| Unsere Fachhändler-Adressenseiten  | 58 |
| Der Krone-Zirkuszug als H0-Modell  | 60 |
| <b>17</b>  <b>Motto: Die Bahn in der Landschaft</b> | 66 |
| Luzerner Modellbautage 1987  | 72 |
| <b>18</b>  <b>Modulus fotograficus</b>              | 79 |
| Eine Großanlage aus Salzburg   | 82 |
| Eine Bahnstation im Bayerischen (Teil 6)   | 86 |
| Schaufenster der Neuheiten   | 92 |

## Liebe Leser!

Sie können sich schon heute auf die Mitte Dezember erscheinende **Modellbahnausgabe** des Eisenbahn-Journals (11/1987) freuen. Es erwarten Sie Anlagenberichte, Umbauvorschläge, zahlreiche Tips zur Gestaltung Ihrer Anlagen und Dioramen, und ein ausführlicher Bericht von der Modellbahnausstellung in Köln.

Ihr Hermann Merker Verlag

Die Seiten 51 – 54 mit der Sektion 19 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

## Zu unserem Titelbild:

Schon bald werden die Einsätze der Elektrolokomotiven der Baureihe 194 auch auf der Strecke München – Salzburg der Vergangenheit angehören. Die 194 128 – sie gehörte bis zum Fahrplanwechsel im Mai 1983 zum Bestand des Bahnbetriebswerks Freilassing, anschließend zum Bw Ingolstadt – führt am 08.12.1983 bei Bernau den Durchgangsgüterzug 46810 (Salzburg – München Süd).  
**Foto: A. Ritz**

## Zu unserem Poster (Seite 50/55):

Das Einfahrsignal von Besigheim zeigt am 03.11.1986 "freie Fahrt" für die 194 013 mit dem Dg 43891 (Heilbronn – Kornwestheim). Weiter führt die Fahrt dann durch das romantische Neckartal, wo die Weinberge in den goldenen Farben des Herbstes leuchten.  
**Foto: S. Czarniecki**





**Bild 3:** Die 194 128 befindet sich am Morgen des 05.09.1986 auf einer Leerfahrt von Garmisch-Partenkirchen nach Eschenlohe. Sie wird in Kürze in Eschenlohe eintreffen und dort einen Schotterzug nach Weilheim (Oberbayern) übernehmen. **Foto: A. Ritz**

**Bild 1 (linke Seite oben):** In Kornwestheim Rbf steht die 194 569 am 26.06.1986 zur Abfahrt bereit. **Foto: O. Förster**

**Foto: O. Förster**

**Bild 2:** Abendstimmung bei Asperg: Eine Lokomotive der Baureihe 194 befördert den Ng 64814 von Kornwestheim nach Heilbronn (21.03.1987). **Foto: S. Czarnecki**

**Foto: S. Czarnecki**

# Abschied von der Baureihe 194

Schneller als ursprünglich erwartet, naht nun das Ende für eine der erfolgreichsten Elektrolokomotiven der früheren Deutschen Reichsbahn. Bis zum Erscheinen der Baureihe E 50 im Jahre 1957 waren die Maschinen der Reihe E 94, mit einer Nennleistung von 3300 kW und einer Länge über Puffer von 18 600 mm, auch noch die stärksten und größten Elektrolokomotiven der Deutschen Bundesbahn.

Neben der Baureihe E 93, aus der sie hervorging, war die E 94 die einzige sechsachsige Bauart, die in größerer Stückzahl von der Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellt wurde. Bereits während der Fertigstellung der letzten Maschinen der Reihe E 93 im Jahre 1937 zeichnete sich ein Bedarf von

weiteren Elektrolokomotiven für den schweren Güterzugdienst auf Hauptbahnen ab. Besondere Anforderungen an die Konstrukteure und an den Betriebsdienst stellten die steilen Rampenabschnitte, für die besonders zugkräftige Maschinen verlangt wurden. Die Transportlasten waren beträchtlich angewachsen, die Zugfolge auf den Hauptbahnen dichter geworden. Diese Gegebenheiten erforderten nicht nur stärkere, sondern auch schnellere Güterzuglokomotiven. Die E 93 mit einer Nennleistung von 2502 kW war nur für 65 km/h und ab der Betriebsnummer E 93 05 für 70 km/h zugelassen. Den Auftrag zur Entwicklung der deutschen Gebirgslokomotive E 94 – kein Mensch sprach damals vom "deutschen Krokodil" –

hatte die AEG in Hennigsdorf bei Berlin erhalten. Dieses Unternehmen, dessen Nachfolge nach 1945 der VEB Elektrotechnische Werke "Hans Beimler" antrat, zählte zu den modernsten Lokomotivfabriken Europas. Entwicklungsziel bei der Konstruktion der E 94 war, für alle Bauteile und Baugruppen die Bestlösung zu finden und eine Maschine zu schaffen, die neben allen anderen Anforderungen auch den Oberbau schonen sollte. Verlangt war darüber hinaus, daß die Fahrzeuge in der Lage waren, auch noch Gleisbogen mit einem Halbmesser von 140 m und Weichen mit einer Neigung von 1:7 ohne Zwängen zu durchfahren. Als Höchstgeschwindigkeit waren 90 km/h vorgeschrieben, bei der in der Ebene noch eine Anhäng-



**Bild 4:** Mit leeren Kieswagen überquert die an die SBB vermietete 194 564 am 10.09.1987 die Rheinbrücke bei Eglisau (Strecke Zürich – Eglisau – Schaffhausen). Foto: O. Förster

**Bild 5:** Die einzige 194 im beige/ozeanblauen Farbleid ist die 194 178. Am 03.05.1986 müht sie sich mit einem Durchgangsgüterzug Richtung Ulm die Geislinger Steige hinauf. Foto: S. Czarnecki





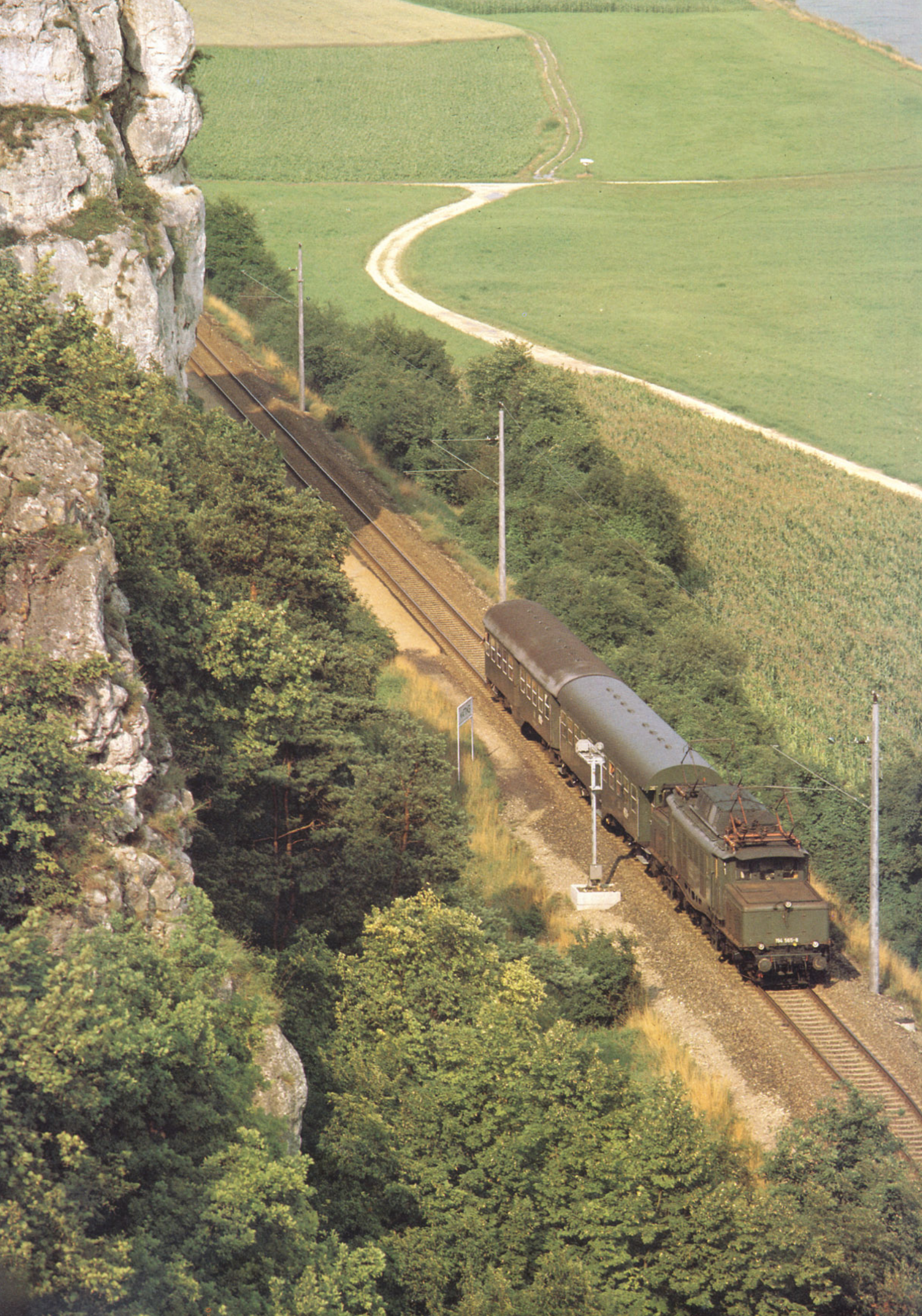
**Bild 6:** Die 194 564 verläßt am 10.09.1987 mit einem Kieszug soeben die Verladeanlagen in Hüntwangen-Wil.

Foto: O. Förster

**Bild 7:** Aus nur einem Silberling besteht der N 5247 (Geislingen – Ulm), mit dem die 194 086 am 20.09.1986 bei Amstetten über die Schwäbische Alb fährt.

Foto: S. Czarnecki







**Bild 9:** Kurz war am 27.10.1980 der Übergabezug 67646 (Garmisch-Partenkirchen – Eschenlohe); die 194 159 hatte mit dem Kesselwagen sicherlich keine Mühe. Die Aufnahme entstand bei Oberau.  
Foto: A. Ritz

◀ **Bild 8:** Mit zwei vierachsigen Umbauwagen wurde die 194 565 am 18.07.1979 auf der Fahrt von Regensburg nach Saal (Donau) bei Matting im Bild festgehalten.  
Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz

**Bild 10:** Nach der Ankunft mit dem E 3680 in Reutte in Tirol übernimmt die 194 138 am 24.05.1985 den Rangierdienst. Sie stellt die Wagen für den Güterzug nach Hall in Tirol zusammen, den sie bis Mittenwald bespannen wird.  
Foto: A. Ritz





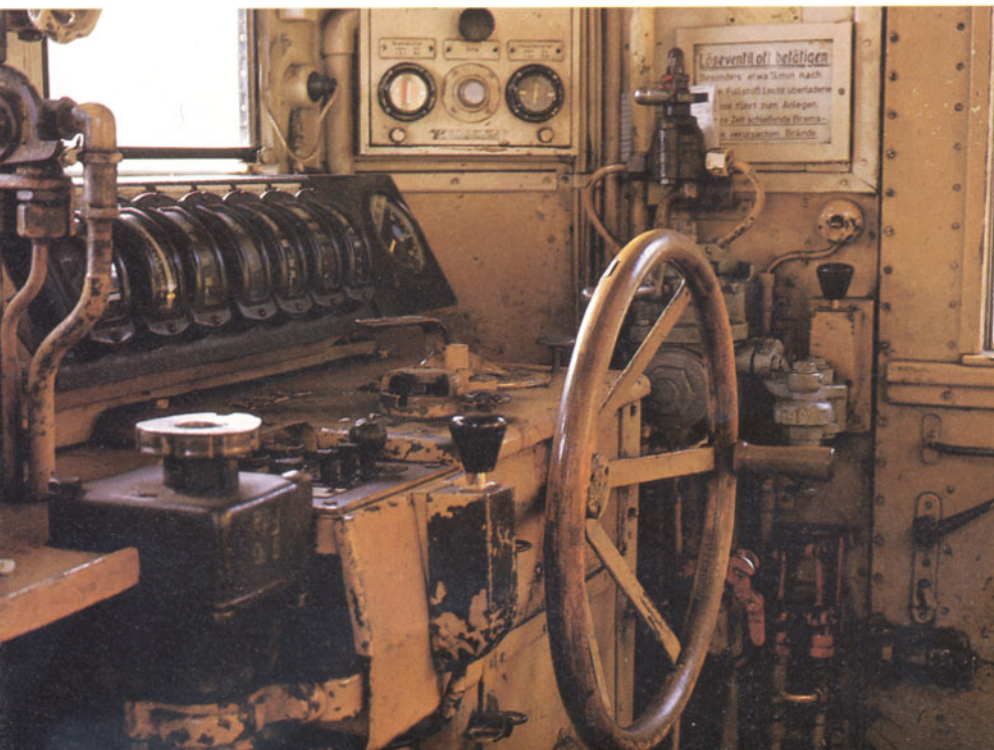
Bild 11: Diese Lokomotive der Baureihe 194 wurde am 26.02.1981 bei Moosburg mit einem Güterzug von Regensburg nach München aufgenommen. Foto: A. Ritz

### Einsatzbestände der Baureihe E 94/194 der Deutschen Bundesbahn

| Bestand am Jahresende    | 1958 | 1967 | 1973 | 1976 | 1980 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|--------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Bw Aschaffenburg         | 18   | 30   | 18   | —    | —    | —    | —    | —    | —    |
| Bw Augsburg              | 13   | 27   | 27   | 14   | 14   | 13   | 13   | 13   | —    |
| Bw Freilassing           | —    | —    | —    | 13   | 9    | —    | —    | —    | —    |
| Bw Heidelberg            | 2    | 13   | 16   | —    | —    | —    | —    | —    | —    |
| Bw Ingolstadt            | —    | 17   | —    | 30   | 36   | 45   | 40   | 38   | 40   |
| Bw Kornwestheim          | 20   | 14   | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    |
| Bw Mannheim              | 12   | —    | 22   | 22   | 22   | 19   | 13   | 8    | —    |
| Bw München Ost           | 9    | 10   | 13   | —    | —    | —    | —    | —    | —    |
| Bw Neu Ulm               | 11   | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    |
| Bw Nürnberg Rbf          | 11   | —    | 28   | 44   | 39   | 39   | 42   | 42   | 45   |
| Bw Pressig-Rothenkirchen | 3    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    |
| Bw Regensburg            | 15   | 13   | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    |
| Bw Rosenheim             | 8    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    |
| Bw Ulm                   | 2    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    |
| Summe                    | 124  | 124  | 124  | 123  | 120  | 116  | 108  | 101  | 85   |

Bild 12: Ein Blick in den Führerstand der 194 178 (13.12.1986).

Foto: S. Czarnecki



gelast von 1625 t befördert werden mußte. Nach der Leistungstafel im "Merkbuch für Elektrische Triebfahrzeuge der Deutschen Reichsbahn", Ausgabe 1941, konnte die E 94 eine Wagenlast von 3000 t noch mit 75 km/h auf ebener Strecke schleppen. Mit derselben Geschwindigkeit und mit 925 t am Zughaken vermochte die E 94 auch noch eine Steigung von 10 ‰ zu bewältigen. Werte dieser Größenordnung hatte bis zu diesem Zeitpunkt noch keine andere deutsche Elektrolokomotive erreicht.

Die erste Maschine lieferte die AEG im Jahre 1940 mit der Fabrik-Nr. 5164 an die Deutsche Reichsbahn ab. Auch in den Jahren danach blieb die AEG in Berlin Hauptlieferant der E 94. Am Bau waren aber auch Krauss-Maffei in Zusammenarbeit mit SSW beteiligt. Eine Übersicht über die einzelnen Lieferungen und die Bauausführung wurde bereits in der Ausgabe 6/1984 des Eisenbahn-Journals gegeben. Nachfolgend soll deshalb nur noch auf die Bestandsentwicklung und auf die Einsatzgebiete bei der Deutschen Bundesbahn während der letzten 30 Jahre eingegangen werden. Nach der Ablieferung der letzten Maschinen, die 1955 gebaut wurden, verfügte die Deutsche Bundesbahn zu Beginn des Jahres 1956 über einen Einsatzbestand von 124 Lokomotiven der Baureihe 194, der bis zum Jahresende 1973 unangetastet blieb. Veränderungen waren aber bei der Beheimatung zu verzeichnen (siehe auch Tabelle).

Lange Zeit waren die Bahnbetriebswerke Augsburg, Ingolstadt, Mannheim und Nürnberg Rbf die Hochburgen der E 94. Züge, die mit den schweren sechsachsigen Lokomotiven bespannt waren, fuhren über die Steilrampen im Frankenwald, im Spessart und der Geislinger Steige am Alaufstieg. Nach der durchgehenden Elektrifizierung der Strecke von Stuttgart nach Nürnberg kam auch hier die E 94 zum Einsatz. Schon zuvor führte die bewährte Baureihe viele Züge durch das Altmühltal und lockte dort unzählige Eisenbahnfotografen an die Strecke.

Die Lokomotiven erreichten hohe Laufleistungen und waren bis nach Salzburg und bis zum Brenner unterwegs. Unvergessen sind auch die Einsätze im Schubdienst zwischen Pressig-Rothenkirchen und Probstzella, zwischen Laufach und Heigenbrücken und zwischen Geislingen und Amstetten.

Ab 1980 war dann nicht mehr zu übersehen, daß sich das Ende auch für diese Reichsbahn-Baureihe abzeichnen begann. Von Jahr zu Jahr wuchs die Zahl der ausgemusterten Maschinen, von denen die meisten zunächst noch als Ersatzteillieferer im AW München-Freimann abgestellt blieben. Am 30. November 1985 schied dann mit der 194 541 des Bw Nürnberg 2 (Rbf) die letzte Maschine aus, die mit der BBC-Hochspannungssteuerung ausgestattet war und über einen niedrigeren Dachaufbau verfügte. Im Jahre 1986 erfolgte die Konzentration der Baureihe 194 in den Bahnbetriebswerken Ingolstadt und Nürnberg 2. Mit dem Fahrplanwechsel im Mai 1987 entfielen fast alle Leistungen durch das Remstal. Dadurch und durch Lokabgaben nach Ingolstadt, das zum Auslauf-Bw aussersehen wurde, schrumpften die Nürnberger Umlaufpläne beträchtlich. Kurz zuvor kamen acht Lokomotiven zu besonderen Einsätzen, nachdem sich die SBB entschlossen hatten, Maschinen der Baureihe 194 für einen befristeten Zeitraum anzumieten. Hierbei handelte es sich um die



Bild 13: Die 194 107 ist am 08.12.1983 mit dem Dg 44907 bei Rimsting in Richtung Salzburg unterwegs.

Foto: A. Ritz

Fahrzeuge 194 563, 564, 565, 567, 574, 575, 576 und 580 aus dem Bw Nürnberg 2. Nach der erforderlichen Anpassung an das schweizerische Zugsicherungssystem und der Ausrüstung mit SBB-Stromabnehmern konnten die Maschinen ihren Dienst bei den Depots in Zürich und Basel antreten. Bis zum Inkrafttreten des Winterfahrplans 1987/88 hatte sich der Bestand bei der DB noch weiter verringert. Mehr als zwei Dutzend Lokomotiven waren ausgemustert oder mit Schäden abgestellt. Ab diesem Zeitpunkt haben den Schubdienst auf der Spessarttrampe und auf der Geislinger Steige nun Maschinen der Baureihe 150 übernommen. Rückläufige Beförderungsleistungen im Güterverkehr und die nun allmählich doch in den Betriebsdienst gelangenden Lokomotiven der Baureihe 120.1 werden die 194er bald entbehrlich machen. Das Ende naht, voraussichtlich schon im nächsten Frühjahr. In den Museumsbestand der Deutschen Bundesbahn wurde inzwischen die Lokomotive 194 579 aufgenommen, die in die Obhut der Interessengemeinschaft des Bundesbahn-Sozialwerks Kornwestheim kam. Diese Vereinigung hatte sich bereits in verdienstvoller Weise um die Erhaltung der E 93 07 gekümmert.

HO

Bild 14: Der Dg 53682 (Kornwestheim – Mannheim) passiert am 02.10.1986 auf seiner Fahrt durch das Neckartal soeben die Blockstelle Forst. Hinter der Zuglokomotive 194 196 ist eine abgebügelte Maschine der Baureihe 150 zu erkennen.

Foto: S. Czarnecki





# Modelle der Baureihe 194

Treffen die Informationen der Deutschen Bundesbahn zu, dann wird zum Fahrplanwechsel im Mai 1988 wohl das definitive "Aus" für die Co'Co'-Lokomotiven der Baureihe 194 erfolgen. Der Eisenbahnfotograf wird die letzte Altbaulokomotive der DB sicherlich schmerzlich vermissen – der Modellbahner hingegen, gleich welche Baugröße er bevorzugt, braucht auf die 194er nicht zu verzichten.

In der Baugröße H0 konnten sich die Freunde des Märklin-Wechselstromsystems erst

in diesem Jahr über eine verbesserte Version dieses Erfolgsmodells aus Göppingen freuen. Die Lokomotive trägt die Betriebsnummer 194 112 und wird beim Vorbild vom Bw Ingolstadt eingesetzt. Gehäuse und Fahrgestell sind aus Metall, das Dreilicht-Spitzensignal leuchtet sowohl bei Vor- als auch bei Rückwärtsfahrt. Den guten Fahreigenschaften und der systembedingten hohen Betriebssicherheit müssen leider einige Mängel in der Detaillierung gegenübergestellt werden. Besonders unange-

nehm fallen die Führerstände auf, die einen tiefen Einblick in das Innenleben der 194er erlauben. Die Isolatoren am Dach sind zu groß dimensioniert, das Schleifstück ist zu klobig geraten. Völlig fehlen die Handläufe auf den Vorbauten der Lok. Die Beschriftung hingegen ist recht sorgfältig ausgeführt. Im Jahr 1984 lieferte Roco den Modellbahner eine sehr gelungene Nachbildung der 194 035. Das große Vorbild war beim Bw Ingolstadt beheimatet und wurde am 1.8.1984 ausgemustert. Das Modell ist bis auf einige



**Bild 1 (oben):** Das Roco-Modell der 194er besticht durch feinste Detaillierung und sehr gute Fahreigenschaften. Es zählt zu den zugkräftigsten H0-Modellen auf dem Modellbahnmärkte.

**Bild 2:** In Baugröße N hat Arnold ein Modell der 194 572 im Programm. Zusätzlich ist vom gleichen Hersteller noch ein Reichsbahn-Modell der E 94 mit Fotografierranstrich erhältlich.



winzige Abweichungen (z. B. ist der Pufferabstand um 0,4 mm zu groß geraten) im exakten Modellmaß von 1:87 gehalten. Das Fahrwerk ist aus Metall, Drehgestelle und Aufbauten sind aus Kunststoff gefertigt. Nicht vorbildgerecht ist die Ausführungsform des Spitzenlichtes, das entsprechend der Fahrtrichtung vom Dreilicht-Spitzenlicht in zwei rote Schlußleuchten wechselt. Aus formtechnischen Gründen konnte wegen der Lichtleitstab-Beleuchtung die Spitzenlicht-Laterne nicht freigestellt werden. Anstelle der am Gehäuse ausgespritzten Griffstangen wären Steckteile, die, wie sonst bei Roco üblich, zur nachträglichen Anbringung vorgesehen sind, vertretbar gewesen. Ansonsten aber lassen Detailtreue

und Fahreigenschaften nichts zu wünschen übrig. Die Zugkraft des Roco-Modells ist hervorragend.

Für N-Bahner hat Arnold ein Modell der 194 572 im Programm. Das Vorbild dieser Maschine kommt aus einer Serie, die zwischen 1954 und 1956 abgeliefert wurde. Diese Fahrzeuge, die eine stärkere elektrische Ausrüstung erhalten hatten, wurden ab 1968 in 194 152 – 194 585 umbenannt. Ihre Höchstgeschwindigkeit betrug 100 km/h. Das Arnold-Modell gibt die Proportionen der 194.5 richtig wieder. Rahmen und Brückenträger sind aus Metall, das Dreilicht-Spitzenlicht wechselt entsprechend der Fahrtrichtung. Arnold bietet auch noch ein Modell der E 94 001 im Ablieferungszustand

(Fotografieranstrich) an. Hier hätte allerdings die obere Stirnlampe entfallen müssen.

Auch für die kleinste elektrische Eisenbahn gibt es eine 194er. Das Gehäuse ist aus Metall und Kunststoff gefertigt. Die Lokomotive ist für die Baugröße Z hervorragend und sehr ansprechend detailliert. Das kleine Modell "überholt" in dieser Beziehung sogar noch manch größere Schwester, auch die Beschriftung ist sauber ausgeführt.

Nicht unerwähnt bleiben soll, daß Spur-0-Freunde mit einem Fulgurex-Handarbeitsmodell der Baureihe 194 wie ihre Kollegen in den anderen Baugrößen nicht auf Betriebszenen mit der 194er verzichten müssen.

K. Eckert

**Bild 3 (oben):** Vor kurzem stellte Märklin eine verbesserte Ausführung der Baureihe 194 für das Wechselstromsystem vor.

**Bild 4:** Das Miniclub-Modell der Baureihe 194 von Märklin ist hervorragend detailliert und sauber beschriftet. Alle Fotos: W. Kosak





Bild 1: Wie neu wirkt die Halle nach beendeter Sanierung. Durch die neue Eindeckung kommt die filigrane Dachkonstruktion wieder richtig zur Geltung.

Foto: R. Reul

# Kölner Bahnhofshalle neu

Mit einem großen Bahnhofsfest im Kölner Hauptbahnhof wurde vom 14. bis 16. Juni 1987 der Abschluß der Sanierung und Restaurierung der Bahnsteighalle gefeiert. Nach mehr als drei Jahren präsentiert sich ein bedeutendes Verkehrsdenkmal des ausgehenden 19. Jahrhunderts äußerlich weitgehend wieder in seinen ursprünglichen Zustand versetzt.

Die Halle, nach Entwürfen der Architekten Georg Frentzen und Johann Eduard Jacobsthal von November 1891 bis September 1893 errichtet, bestand ursprünglich aus einem Mittelschiff von 255 m Länge und 63,9 m Spannweite bei 24 m innerer Scheitelhöhe und zwei gleich langen Seitenschiffen von je 13,4 m Spannweite bei 9 m Scheitelhöhe. Mit einer Gesamtfläche von 22000 qm war

sie bei ihrer Eröffnung die zweitgrößte Perronhalle Europas nach Frankfurt am Main. Hinsichtlich der Spannweite des Mittelschiffs wurde sie nur von der Halle der St. Pancras Station in London (73,1 m bei 31 m Scheitelhöhe) übertroffen.

Ursprünglich war im Mittelschiff ein Wartesaalgebäude angeordnet; die inneren vier Gleise endeten stumpf an beiden Stirnfronten dieses Gebäudes und nur die jeweils zwei äußeren waren durchgehend am Mittelbau vorbeigeführt. Diese Kombination von Kopf- und Durchgangsgleisen hat sich jedoch bei steigendem Verkehrsaufkommen nicht bewährt, und so begann man bereits 1909 mit dem Umbau des Hauptbahnhofs, der 1915 beendet war. Der Bahnhof wurde in einen reinen Durchgangsbahnhof umgewandelt, wobei noch ein neuntes Bahnsteiggleis hinzukam. Im Zuge dieser Umbaumaßnahmen erhielt die Bahnsteighalle an der Südostseite eine vierschiffige Vorhalle zur Überdachung der verlängerten Bahnsteige. Während in der Folgezeit das Empfangsgebäude noch mehrmals umfangreichen Umbauarbeiten unterworfen wurde, blieb die Bahnsteighalle nunmehr bis 1945 unverändert. Im Zweiten Weltkrieg wurde der Hauptbahnhof stark beschädigt; die Bausubstanz des Empfangsgebäudes war aber trotz erheblicher Schäden insgesamt intakt geblieben. Die Bahnsteighalle büßte alle Glasflächen ein; die Stahlkonstruktion hatte jedoch standgehalten. Mitte der fünfziger Jahre er-

Bild 2: Blick vom Kölner Dom auf den damals neuen Hauptbahnhof mit seiner imposanten Perronhalle kurz nach der Eröffnung im Jahre 1894.

Foto: Rheinisches Bildarchiv





**Bild 3:** Auch während der Bauarbeiten lief der Verkehr im Kölner Hauptbahnhof unvermindert weiter. Hier wartet am 25.03.1985 ein Zug der City-Bahn auf die Abfahrt nach Gummersbach. **Foto: R. Köstner**

**Bild 4:** Blick auf die Bahnhofshalle während der Sanierungsarbeiten. Der rechte Teil der Halle ist bereits fertiggestellt. In der Mitte der große Portalkran. **Foto: R. Reul**

**Bild 5 (unten rechts):** Diese Aufnahme zeigt den restaurierten Giebel der Halle und davor 1:1-Modelle der neuen Vorhallendächer-Konstruktion. **Foto: R. Reul**

setzte man das alte Empfangsgebäude durch einen modernen Zweckbau, und die beiden Seitenschiffe, die man im Rahmen der Wiederaufbauarbeiten entfernte, wurden durch Pultdächer ersetzt.

In den siebziger Jahren zeigte sich jedoch, daß die Kriegsschäden und die Witterungseinflüsse nicht spurlos an der erhalten gebliebenen Bahnsteighalle vorübergegangen waren. Mit täglich rund 1100 Zugfahrten ist Köln der verkehrsreichste deutsche Bahnhof; eine Reparatur war also mehr als notwendig. Im Herbst 1983 hatte deshalb die österreichische Firma VOEST mit den Sanierungsarbeiten begonnen. Erschwert wurden diese durch die Forderung der Deutschen Bundesbahn, daß der Hauptbahnhof während der Bauzeit alle Funktionen unbehindert weiter erfüllen mußte. Man entschied sich deshalb für fahrbare Baubehelfe, bestehend aus einem Innengerüst und einem Portalkran, die mehrere Aufgaben übernehmen sollten.

Die Kosten für diese Baubehelfe betragen etwa 1/4 der gesamten Baukosten; die Montage des Innengerüsts nahm etwa acht Wochen in Anspruch. Der 55 t schwere Portalkran konnte nur in den nächtlichen Betriebspausen montiert werden. Dies erfolgte in sechs Montageabschnitten mit Hilfe eines 450-t-Autokrans auf der Rückseite des Hauptbahnhofs und eines 150-t-Krans auf Bahnsteig 1. Ein taktmäßiger Bauablauf erwies sich als wirtschaftlich, da in jedem der





Bild 6: Der Blick auf die gesamte Halle während der Sanierungsarbeiten, nachdem etwa die Hälfte bereits fertiggestellt ist.

Foto: R. Reul

insgesamt 28 Binderfelder der Halle die gleichen Arbeiten anfielen. Eine Taktzeit betrug jeweils drei Wochen, danach wurde das Innengerüst mit Seilwinden um ein Binderfeld verlängert. Bei den Sanierungsarbeiten wurden alle stark angegriffenen Bauteile der Wand- und Deckenkonstruktion durch Neuteile ersetzt. Besonderen Wert legte man auf die Korrosionsschutzarbeiten. Anstelle der ursprünglichen gläsernen Eindeckungen wurden vorgespannte Scheiben aus einem neuen, selbstreinigenden Kunststoff einge-

setzt.

Am frühen Dienstagnachmittag des 9. Dezember 1986 geschah es: Mit ohrenbetäubendem Krachen brach der Portalkran der die Bahnsteige überspannenden 60 m breiten Verladebrücke aus 30 m Höhe zusammen. Ein Ausleger, an dem gerade eine 200-Kilo-Last hochgezogen worden war, stürzte direkt neben dem Hintereingang in die Tiefe. Dort wurde ein Lastwagen erfaßt, dessen Fahrer sich glücklicherweise aus dem Gewirr von Holz und Stahl retten konnte, während aus der beschädigten Ober-

leitung mit 15.000 Volt Spannung Stichflammen schlugen, welche die Kabel verschmoren ließen.

Der Kran hatte die vier Stützen, auf denen er stand, mitgerissen. Dabei wurde der Kranführer in den Trümmern, die auf den Breslauer Platz gestürzt waren, eingeklemmt. Wegen eines auslaufenden 200-Liter-Dieseltanks konnte der Schwerverletzte nicht herausgeschweißt werden. Es mußte ein Feuerwehrkran eingesetzt werden, um das Abrutschen des Stahlkranes zu verhindern, und nach einer halben Stunde konnte der Kran-

Bild 7: Das Hallendach nach Abschluß der Sanierungsarbeiten.

Foto: R. Reul



Bild 8: So sah das Hallendach vorher aus (aufgenommen während der Sanierung).

Foto: R. Reul





**Bild 9:** Detailaufnahme vom Portalkran nach dem Einsturz vom 09.12.1986, der glücklicherweise ohne größeren Personenschaden abging. **Foto: R. Reul**

**Bild 10:** Mit schwerem Bergegerät wurde der Portalkran nach dem Unfall wieder aufgerichtet. **Foto: B. Ottersbach**

**Bild 11 (unten rechts):** Blick vom Domturm auf den Hauptbahnhof mit dem eingestürzten Portalkran. **Foto: R. Reul**



fürer endlich geborgen werden. Er wurde sofort, wie auch der leicht verletzte Lkw-Fahrer, in eine Klinik eingeliefert. Bereits wenige Minuten nach dem Unglück war der Bahnhof abgesperrt worden. Alle Züge standen still! Erst nachdem Experten die Unglücksstelle untersucht hatten, konnte nach 40 Minuten der Zugverkehr auf den Gleisen 1 bis 5 wieder aufgenommen werden. Eine weitere Stunde dauerte es, bis die Bahnsteige 6 und 7 freigegeben werden konnten. Am Abend waren dann die Gleise 1 bis 10 wieder befahrbar. Die Züge hatten den ganzen Nachmittag über im Durchschnitt 40 Minuten Verspätung, und erst in den Abendstunden "kam der Fahrplan langsam wieder in Ordnung".

Wie konnte es überhaupt zu einem solchen Unglück kommen? Nach wochenlangen Untersuchungen im Institut für technische Schadenforschung in Bonn-Bad Godesberg wurde festgestellt, daß eine fehlerhafte Schweißarbeit die Ursache für das Unglück gewesen war.

Die Fertigstellung der Halle verzögerte sich durch den Einsturz des Portalkrans um etwa ein Vierteljahr. Mitte Juni war sie dann fertiggestellt. Es folgt noch die Erneuerung der Bahnsteige und der Vorhallendächer, die durch Neukonstruktionen ersetzt werden. Erst im Jahr 1990 werden voraussichtlich alle Sanierungs- und Restaurierungsarbeiten am Kölner Hauptbahnhof abgeschlossen sein.

R. Reul/P. Schiebel





# Braunfels und seine Bahnhöfe

Am nordöstlichen Rand des Taunus liegt die Stadt Braunfels. Sie hat durch das dort befindliche gleichnamige Schloß der Fürsten zu Solms-Braunfels einen überregionalen Bekanntheitsgrad erlangt. Der Kern des Gebäudes stammt aus der Zeit um das Jahr 1300; großzügige Erweiterungsbauten wurden im 19. Jahrhundert vorgenommen. Das

Schloß und die daran angrenzende Altstadt überragt auf einer 280 m hohen Basaltkuppe die weitläufigen Wälder des Hochtaunus. Diese Höhenlandschaft wird im Westen durch den Iserbach und im Osten durch den Solmsbach begrenzt, die beide in die Lahn münden.

Für die in der zweiten Hälfte des 19. Jahr-

hunderts beginnende Verkehrserschließung durch die Schiene stellte die ungünstige geographische Lage des "Residenzstädtchens" ein besonderes Problem dar. Obwohl die Eisenbahn von allen Seiten soweit wie möglich an das Stadtgebiet heranreicht, blieb der große Höhenunterschied zwischen den Bahnhöfen und dem Stadtzentrum vorerst ein unüberwindliches Hindernis. Erst die in der Zwischenkriegszeit eingerichtete Omnibuslinie zur Kreisstadt Wetzlar brachte eine verbesserte Verkehrsanbindung.

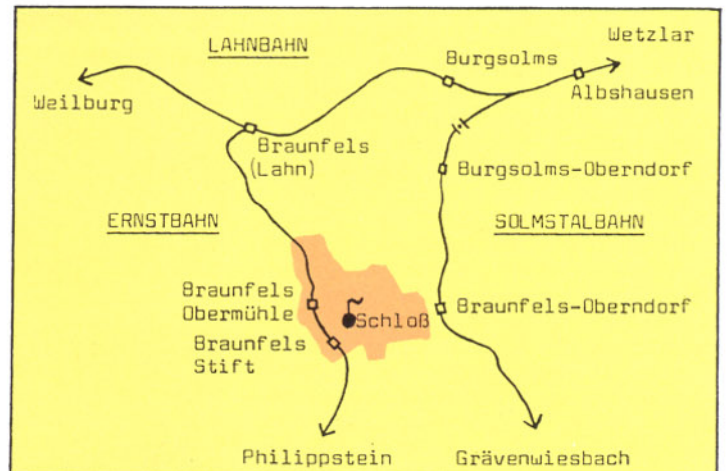
Als am 10. Januar 1863 mit der Inbetriebnahme der Teilstrecke Weilburg – Wetzlar die vom Herzogtum Nassau erbaute, später zweigleisige Lahnbahn vollendet wurde, erhielt Braunfels seinen ersten Bahnhof. Er liegt in der Gemarkung Leun, etwa vier Kilometer von der Stadt entfernt, wo der Iserbach in die Lahn mündet. Mit finanzieller Unterstützung des Fürstenhauses konnte das Empfangsgebäude großzügig gestaltet werden. Der Lahnbahnhof unterscheidet sich von den anderen Bahnhöfen der ehe-



**Bild 1 (oben):** Auf seiner zweistündigen Fahrt durch den Osttaunus, von Wetzlar nach Friedrichsdorf, hält der als Schienenbus verkehrende N 8755 am 12.07.1982 in Braunfels-Oberndorf. Foto: D. Eckert

**Bild 2:** Das am 07.07.1982 fotografierte Empfangsgebäude von Braunfels-Oberndorf ist ein Beispiel für den ausgehenden Jugendstil. Foto: D. Eckert

**Bild 3:** Braunfels mit seinen Bahnhöfen an der Lahnbahn, der Ernstbahn und der Solmsbahn. Skizze: D. Eckert





**Bild 4:** Der einzige lokbespannte Personenzug auf der Solmstalbahn war in den letzten Jahren der N 8761 (Wetzlar – Grävenwiesbach), hier am 14. Februar 1985 mit der 216 112 bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Braunfels-Oberndorf.  
Foto: D. Eckert

mals Nassauischen Staatsbahn durch eine dem Klassizismus nachempfundene Architektur mit einfachen, klaren Formen. Einen Kontrast dazu bildete der Entwurf für den naheliegenden Bahnhof Weilburg mit seinen verschiedenen Farbnuancen und Ornamenten.

Die Anlage des Lahnbahnhofs, der später zur "Keimzelle" einer kleinen Wohn- und Gewerbesiedlung wurde, bildete die Voraussetzung für den Bau einer Schmalspurbahn durch das Isertal. Mit ihr konnte das aus zahlreichen Gruben bei Braunfels und Philippstein gewonnene Eisenerz günstiger abtransportiert werden. Am Lahnbahnhof wurde das abgebaute Mineral dann in Staatsbahnwagen umgeschüttet. Die größtenteils neben der Landstraße verlaufende Strecke

mit einer Spurweite von 800 mm wurde im Sommer 1876 bis zur Grube Ottilie (km 5,1) eröffnet und im Juni 1877 bis Philippstein verlängert (km 6,3). 1878 erhielt die Bahn den Namen "Ernstbahn", um auf diese Weise die Verdienste des gleichnamigen regierenden Fürsten zu würdigen. Die Werkstatt und der Lokschuppen für die beiden Dampflokomotiven (B n2-t, Krauss, 639/1876 und 767/1879) befanden sich an der Grube Eisenfeld. Bis 1907 entstanden mehrere Gleisanschlüsse (Gruben Eisenfeld, Wrangel, Quärk und Fortuna).

Auf Betreiben der Stadt Braunfels wurde am 16. Juni 1894 der Personenzugverkehr zwischen Braunfels Station (am Lahnbahnhof) und Braunfels Stift mit dem Zwischenhaltepunkt Braunfels Obermühle aufgenommen

und die Bahn zugleich in eine nebenbahnähnliche Kleinbahn umgewandelt. Laut Betriebsvorschrift durften in den Personenzügen keine Güterwagen mitgeführt werden. Kreuzungen mit Grubenzügen waren nur an den Endpunkten gestattet. Ab 1. Mai 1913 fuhren die Personenzüge bis Philippstein. Zur Verfügung standen vier Dampflokomotiven, drei Personen- sowie ein Päckwagen. Am 15. Juni 1930 wurde die defizitäre Personenbeförderung zwischen Lahnbahnhof und Philippstein von der Kraftpost übernommen und die Ernstbahn wieder in eine Grubenbahn umgewandelt, auf der im Jahr 1956 die Dieseltraktion Einzug hielt (DL 1 und 2, Bdh, Ruhrthaler, 3402 bzw. 3403/1956). Wie groß damals die wirtschaftliche Bedeutung des Erztransportes war, ist daran zu erkennen,

**Bild 5:** Erinnerung an frühere Zeiten: eine Sonntagsrückfahrkarte Gießen – Braunfels vom 24.10.1965.

Sammlung Eckert



**Bild 6:** Die Straßenseite des Empfangsgebäudes von Braunfels-Oberndorf (7. Juli 1982).

Foto: D. Eckert





daß noch 1960 über 60 Güterwagen im Einsatz waren. Da die Hüttenwerke aber immer mehr billigeres Erz aus dem Ausland importierten, wurde die Förderung eingestellt. Die unnötig gewordene Grubenbahn wurde bald darauf abgebaut.

Nach dem Bahnhof Braunfels an der Lahnbahn und den Kleinbahn-Haltepunkten Braunfels Obermühle und Braunfels Stift wurde am 1. November 1912 der Bahnhof Braunfels-Oberndorf eingeweiht. Er liegt an der durch das Solmstal führenden Nebenbahn Albshausen – Grävenwiesbach, auf der von Anfang an durchgehende Züge von und nach Wetzlar verkehrten. Die Strecke verband die preußischen Kreise Wetzlar und Usingen und vermittelte in Grävenwiesbach den Anschluß an die 1909 vollendete Durchgangslinie Weilburg – Bad Homburg.

In der ausführlichen Berichterstattung der Lokalpresse über die Fahrt des Eröffnungszuges am 31. Oktober 1912 findet man auch eine Beschreibung des Bahnhofs Braunfels-

Oberndorf: "Das große modern stilisierte Gebäude enthält in seinem unteren Stockwerk die zu einem größeren Dienstbetrieb erforderlichen Räume, darunter zwei Wartesäle (für 2., 3. und 4. Klasse), deren Ausstattung bei aller Schlichtheit von gediegenem Geschmackzeugt. Einen hübschen Schmuck des größeren Wartesaales bilden die an den Wänden angebrachten Wappen des Solmser Fürstenhauses sowie einer Anzahl von Orten des Lahn- und Dilltals. Die Möbel einschließlich der Beleuchtungsgegenstände sind geradezu unverwüßlich. Wahre Schmuckkästchen sind auch die beiden Beamtenwohnungen. Die Nebengebäude schließen sich dem Stationshaus würdig an. Daß wir es nicht vergessen: die Beleuchtung der Stationsanlage erfolgt durch Petroleum-Starkglühlicht von 1100 Kerzen."

Vermutlich ist es wiederum der Freizügigkeit des Fürsten zu verdanken, daß der in der Gemarkung von Oberndorf errichtete, einsam liegende Bahnhof größtmäßig und

architektonisch großzügiger als die übrigen Stationsgebäude der Solmstalbahn gestaltet werden konnte. Während die Empfangsgebäude der ebenfalls zum Kreis Wetzlar zählenden Bahnhöfe Bonbaden, Neukirchen und Kraftsolms eher nüchtern wirken, sind in Braunfels-Oberndorf Einflüsse des ausgehenden Jugendstils deutlich zu erkennen. Die Kombination zwischen Bruchsteinen, Fachwerk und Rauputz sowie die verschiedenen Dach-, Fenster- und Türformen in geschwungenen und klaren Formen kennzeichnen diesen Baustil.

Als nächstgelegener Bahnhof für Pendler in den Raum Wetzlar/Gießen von Bedeutung, während das Güteraufkommen sehr gering war und zuletzt 1985 durch die Verladung von Sturmh Holz eine vorübergehende Belebung erfuhr. Die Umstellung des Reisezugverkehrs der Solmstalbahn auf Bahnbusbetrieb erfolgte in drei Etappen: 1975 an Sonntagen, 1981 an Samstagen, und am 31. Mai 1985 fuhr der letzte Personenzug auf dieser Nebenbahn. Zwischen Brandoberndorf und Grävenwiesbach wurde die Strecke gesperrt, auf dem Abschnitt Albshausen – Brandoberndorf verkehrt der Übergabezug nur noch bei Bedarf.

Da die Stadt Braunfels geographisch ungünstig liegt und ein Fremdenverkehrsort ohne nennenswerte Industrie ist, führte dies in den letzten Jahrzehnten dazu, daß die Eisenbahnverbindung immer mehr an Bedeutung verlor und statt dessen Omnibusse verstärkt eingesetzt wurden. Als einziger Schienenanschluß verblieb der weit entfernte Lahnbahnhof, der auch von einigen Eilzügen bedient wird und mit der Stadt durch eine spärlich verkehrende Buslinie verbunden ist.

Dieter Eckert

| Ernstbahn.  |                 | Sommer 1894.  |  |
|---|-----------------|---|--|
| <b>Fahrplan</b>   |                 |   |  |
| für die Strecke vom Staatsbahnhof bis zur Stadt Braunfels und zurück. |                 |   |  |
| Betriebsöffnung am 16. Jani.  |                 |   |  |
| Lahnbahn, Station Braunfels an  | {               | aufwärts  | — 9 <sup>00</sup> — 12 <sup>50</sup> 3 <sup>30</sup> 6 <sup>42</sup> 8 <sup>04</sup> 11 <sup>13</sup>                |
|   |                 | abwärts   | — 8 <sup>42</sup> 10 <sup>49</sup> 12 <sup>49</sup> 3 <sup>31</sup> 5 <sup>48</sup> 8 <sup>58</sup> 10 <sup>49</sup> |
| <b>Ernst-Bahn.</b>  | Staatsbahnhof   | ab  | — 9 <sup>10</sup> 10 <sup>53</sup> 12 <sup>53</sup> 3 <sup>37</sup> 6 <sup>46</sup> 9 <sup>02</sup> 11 <sup>17</sup> |
|   | Stadt Braunfels | Obermühle ab  | — 9 <sup>26</sup> 11 <sup>09</sup> 1 <sup>09</sup> 3 <sup>58</sup> 7 <sup>02</sup> 9 <sup>18</sup> 11 <sup>33</sup>  |
|   |                 | Stift an  | — 9 <sup>30</sup> 11 <sup>13</sup> 1 <sup>13</sup> 3 <sup>57</sup> 7 <sup>05</sup> 9 <sup>21</sup> 11 <sup>37</sup>  |
|   | Stadt Braunfels | Stift ab  | 8 <sup>14</sup> 10 <sup>21</sup> 12 <sup>11</sup> 3 <sup>05</sup> 5 <sup>15</sup> 7 <sup>14</sup> 10 <sup>08</sup> — |
|   |                 | Obermühle ab  | 8 <sup>18</sup> 10 <sup>25</sup> 12 <sup>15</sup> 3 <sup>09</sup> 5 <sup>19</sup> 7 <sup>20</sup> 10 <sup>12</sup> — |
| Staatsbahnhof   | an              | 8 <sup>34</sup> 10 <sup>41</sup> 12 <sup>31</sup> 3 <sup>25</sup> 5 <sup>35</sup> 7 <sup>5</sup> 10 <sup>28</sup> — |  |
| Lahnbahn, Station Braunfels an  | {               | aufwärts  | 9 <sup>00</sup> — 12 <sup>50</sup> 3 <sup>30</sup> 6 <sup>42</sup> 8 <sup>04</sup> 11 <sup>13</sup> —                |
|   |                 | abwärts   | 8 <sup>42</sup> 10 <sup>49</sup> 12 <sup>49</sup> 3 <sup>31</sup> 5 <sup>48</sup> 8 <sup>58</sup> 10 <sup>49</sup> — |

Der Fahrpreis beträgt für die ganze Strecke oder einen Theil derselben in der III. Classe 30 Pfg., in der II. Classe 50 Pfg.  
Rückfahrkarten werden nicht ausgegeben.

Bild 7 (oben): Eine der wenigen Schienenbusleistungen auf der Lahnbahn: Nahverkehrszug 6953 von Limburg nach Wetzlar frühmorgens, kurz vor 6 Uhr im Braunfelser Lahnbahnhof (16. Juni 1986).  
Foto: H. Diem

Bild 8: Der erste Personenzug-Fahrplan der Braunfelser Ernstbahn (aus dem Wetzlarer Anzeiger vom 15.06.1894).  
Sammlung Eckert

Literatur:  
Schellenberg, Karl-Heinz: Schloß Braunfels im Naturpark Hochtaunus. Darmstadt, 1974.  
Wolff, Gerd: Deutsche Klein- und Privatbahnen, Teil 4: Hessen/Rheinland-Pfalz/Saar. Gifhorn, 1975.  
Eckert, Kurt: Klein- und Nebenbahnen im Taunus. Augsburg, 1978.  
Schulze, Willi und Uhlig, Harald: Gießener geographischer Exkursionsführer. Band I. Gießen, 1982.  
Christopher, Andreas: Erzgruben und Grubenbahnen im mittleren Lahngebiet. Frankfurt, 1985.

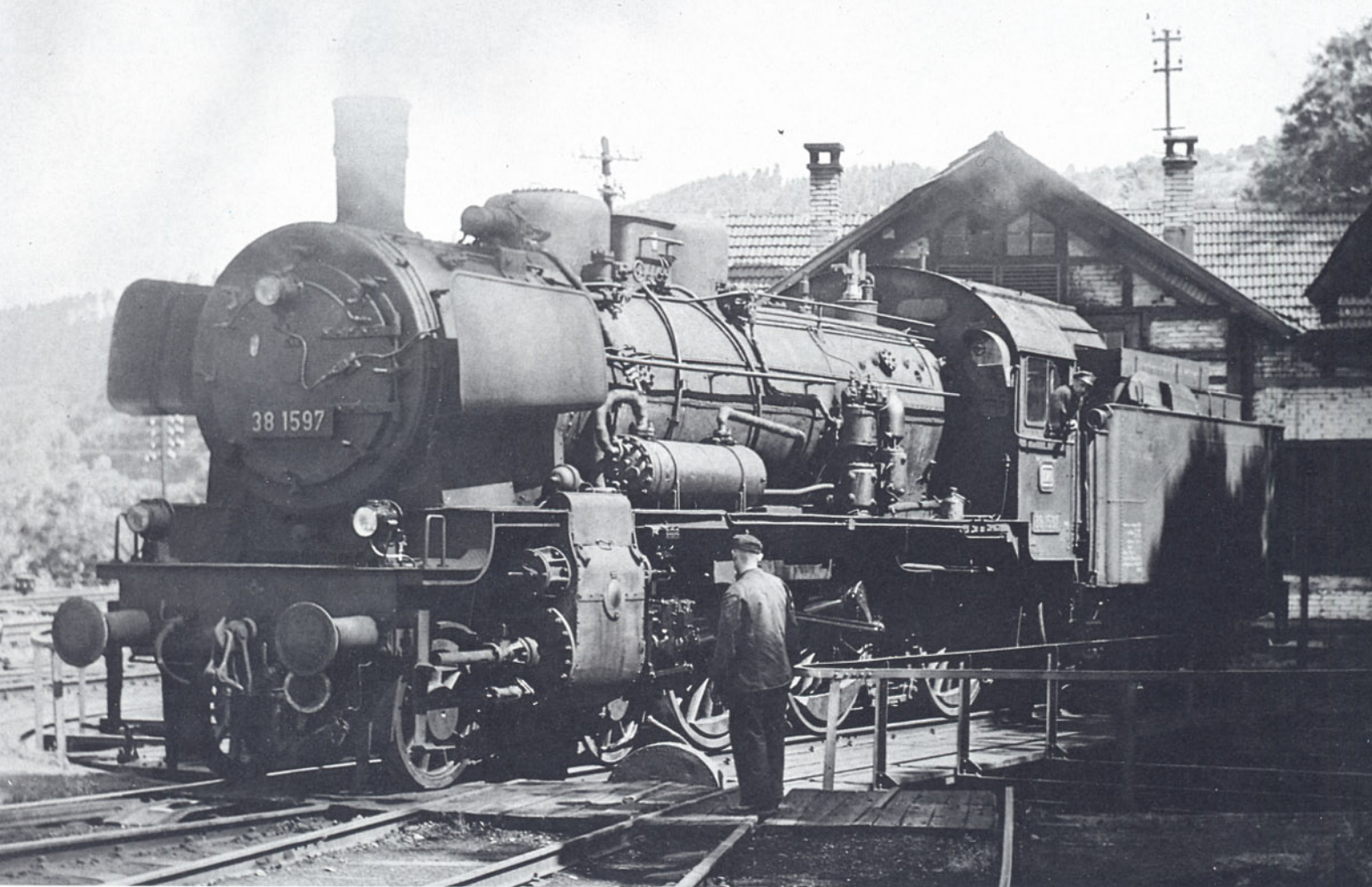


Bild 1: Mit einem Gesamtachsstand von 15 665 mm paßte die 38 1597 gerade noch auf die 16-m-Drehscheibe des Bw Calw.

Foto: W. Messerschmidt

# Dampf im Bw Calw

Im Rahmen unserer Serie "Deutsche Bahnbetriebswerke", die inzwischen schon verschiedene Nachahmer gefunden hat, berichteten wir im Eisenbahn-Journal 1/1987 über das Bw Calw. Wir hatten dieses Objekt vor allem wegen der von der Norm abweichenden Anordnung der Gebäude und Betriebsanlagen ausgewählt. Ungewöhnlich war auch die Lage der kleinen Drehscheibe zwischen den beiden rechteckig ausgeführten Lokschuppen. Bis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung gelang es uns leider nicht, Fotos aus der Zeit des Dampfbetriebs auf der Strecke durch das Nagoldtal ausfindig zu machen. Inzwischen haben uns zwei Leser aus der Verlegenheit geholfen. Eine der Aufnahmen zeigt die Lokomotive 58 518 aus dem Bw Kornwestheim, sie wurde 1934 in Calw aufgenommen. Der Einsender des Bildes, Johann Ankele, war während seiner Ausbildungszeit mit dieser Maschine und einem Güterzug als Heizer nach Calw und wieder zurück nach Kornwestheim gefahren. Die ehemals württembergische G 12 verfügte über eine Gegendruckbremse der Bauart Riggenschach.

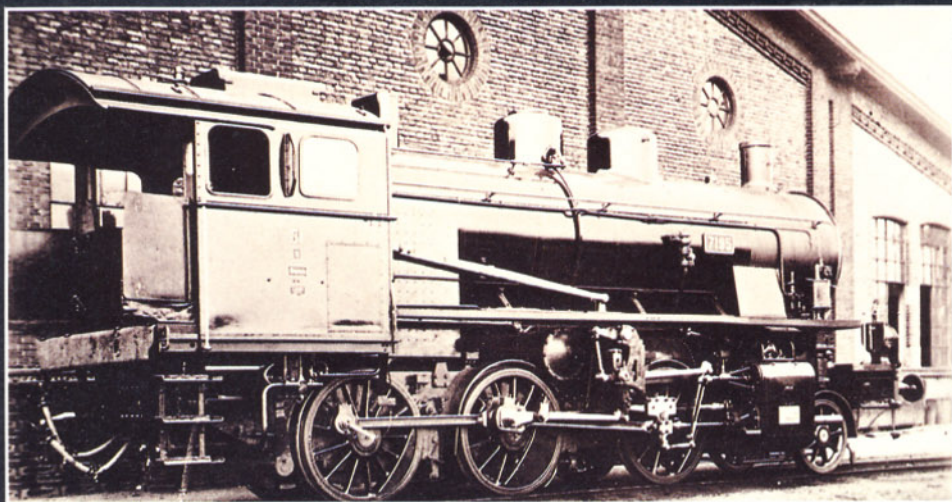
Das zweite Foto, von Wolfgang Messerschmidt aufgenommen, stammt aus dem Jahre 1958. Das Wenden der P 8 mit der Betriebsnummer 38 1597 aus dem Bw Stuttgart verlangte Millimeterarbeit und sehr viel Fingerspitzengefühl des Lokführers. Die Lokomotive entstammt einer Lieferung von Henschel & Sohn aus dem Jahre 1923.

Interessant ist auch noch ein weiterer Hinweis, dem wir entnehmen konnten, daß zu Beginn des Jahres 1945 insgesamt 13 Ma-

schinen der Baureihe 57<sup>10-35</sup> und 8 Exemplare der Baureihe 86 in Calw beheimatet waren. HO

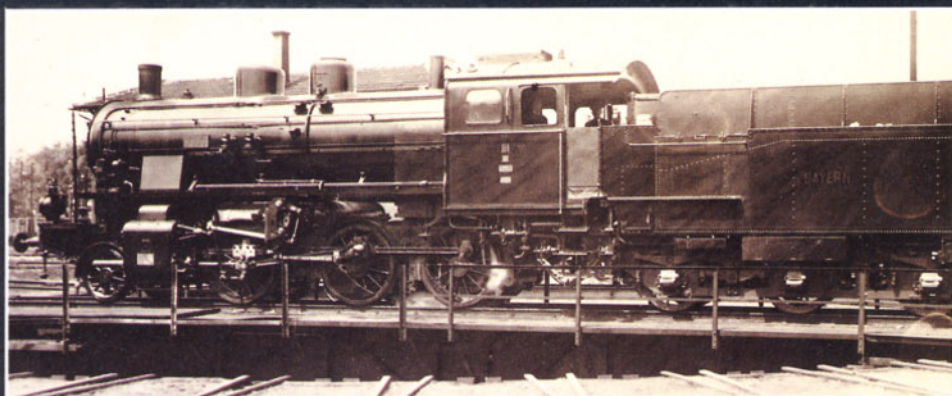
Bild 2: Während einer kurzen Betriebspause vor dem kleinen Lokschuppen in Calw entstand 1934 dieses Erinnerungsfoto, das den damaligen Heizer Johann Ankele rechts neben seinem "Meister" zeigt. Foto: Sammlung Ankele





**Bild 1:** Noch ohne Tender steht die G 3/4 H mit der Betriebsnummer 7195 im Werkhof der Firma Maffei. Das kleine Schild "Bayern" an der Führerhausseitenwand zeigt, daß die Lok an die Gruppenverwaltung Bayern des Reichsverkehrsministeriums geliefert wurde.

**Bild 2:** Die 7193, aus der gleichen Lieferserie wie die 7195 in Bild 1, wurde bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zur 54 1693.



# Bayern-Journal

## Die Gattung G 3/4 H

Im Eisenbahn-Journal 3/1985 haben wir über die 1'C n2v-Lokomotiven der Gattung C VI bzw. G 3/4 N berichtet. Diese für den leichten Güter- und Personenzugdienst konstru-

ierte Maschine wurde zwischen 1899 und 1909 in 120 Exemplaren beschafft.

Zehn Jahre später, nach dem Ende des Ersten Weltkriegs, ergab sich für die Bayerische Staatseisenbahn die Notwendigkeit, einen Nachfolger für die Lokomotiven der

Gattung C VI bzw. G 3/4 N zu finden. Die Lokomotivfirmen J. A. Maffei und Krauss & Co. bauten eine leistungsfähige, im Betrieb problemlose Maschine, die wieder die Achsformel 1'C erhielt. Sie wurde jetzt allerdings als Heißdampf-Zwillingslokomotive nach modernen Baugrundsätzen konstruiert. Der Kessel war gegenüber der C VI um ca. 20 % größer. Die Rostfläche stieg von 2,25 m<sup>2</sup> bei der C VI auf 2,64 m<sup>2</sup> bei der G 3/4 H – so wurde die neue Lokomotive zur Unterscheidung von der alten Naßdampf-G 3/4 bezeichnet. Hatte der Rost bei der Naßdampfausführung noch die für die Feuerbeschik-

Tabelle 1  
Hauptabmessungen

|                              |                |        |         |
|------------------------------|----------------|--------|---------|
| Zylinderdurchmesser          | mm             | 520    |         |
| Kolbenhub                    | mm             | 630    |         |
| Dampfdruck                   | atü            | 13     |         |
| Treibraddurchmesser          | mm             | 1 350  |         |
| Laufkraddurchmesser          | mm             | 950    |         |
| Rostfläche                   | m <sup>2</sup> | 2,64   |         |
| Feuerbüchsheizfläche         | m <sup>2</sup> | 10,06  | (10,1)  |
| Rohrheizfläche               | m <sup>2</sup> | 118,44 | (118,7) |
| Überhitzerheizfläche         | m <sup>2</sup> | 33,7   |         |
| Gesamtheizfläche             | m <sup>2</sup> | 166,2  | (166,5) |
| Leergewicht                  | t              | 55,3   | (56,5)  |
| Dienstgewicht                | t              | 61,3   | (62,5)  |
| Fester Radstand              | mm             | 4 000  |         |
| Gesamtradstand               | mm             | 6 700  |         |
| Länge über Puffer mit Tender | mm             | 17 500 |         |
| Vorräte des Tenders: Kohle   | t              | 6,0    |         |
| Wasser                       | m <sup>3</sup> | 18,0   |         |

Ab der Betriebsnummer 7166 wurde die Gesamtheizfläche vergrößert, das Gesamtgewicht der Lokomotiven erhöhte sich. Die abweichenden Abmessungen der Lokomotiven 7166 bis 7225 wurden in Klammern gesetzt.

Tabelle 2  
Betriebsnummern

| Hersteller, Baujahr und Fabrik-Nr. | Betriebsnummern |                |
|------------------------------------|-----------------|----------------|
|                                    | bis 1925        | ab 1925        |
| Maffei 1919/5031 – 5068            | 7001 – 7038     | 54 1501 – 1538 |
| Maffei 1920/5069 – 5070            | 7039 – 7040     | 54 1539 – 1540 |
| Krauss 1920/7682 – 7706            | 7041 – 7065     | 54 1541 – 1565 |
| Maffei 1920/5115 – 5169            | 7066 – 7120     | 54 1566 – 1620 |
| Maffei 1921/5170 – 5174            | 7121 – 7125     | 54 1621 – 1625 |
| Krauss 1920/7711 – 7736            | 7126 – 7151     | 54 1626 – 1651 |
| Krauss 1921/7737 – 7750            | 7152 – 7165     | 54 1652 – 1665 |
| Maffei 1922/5366 – 5411            | 7166 – 7211     | 54 1666 – 1711 |
| Maffei 1923/5412 – 5425            | 7212 – 7225     | 54 1712 – 1725 |

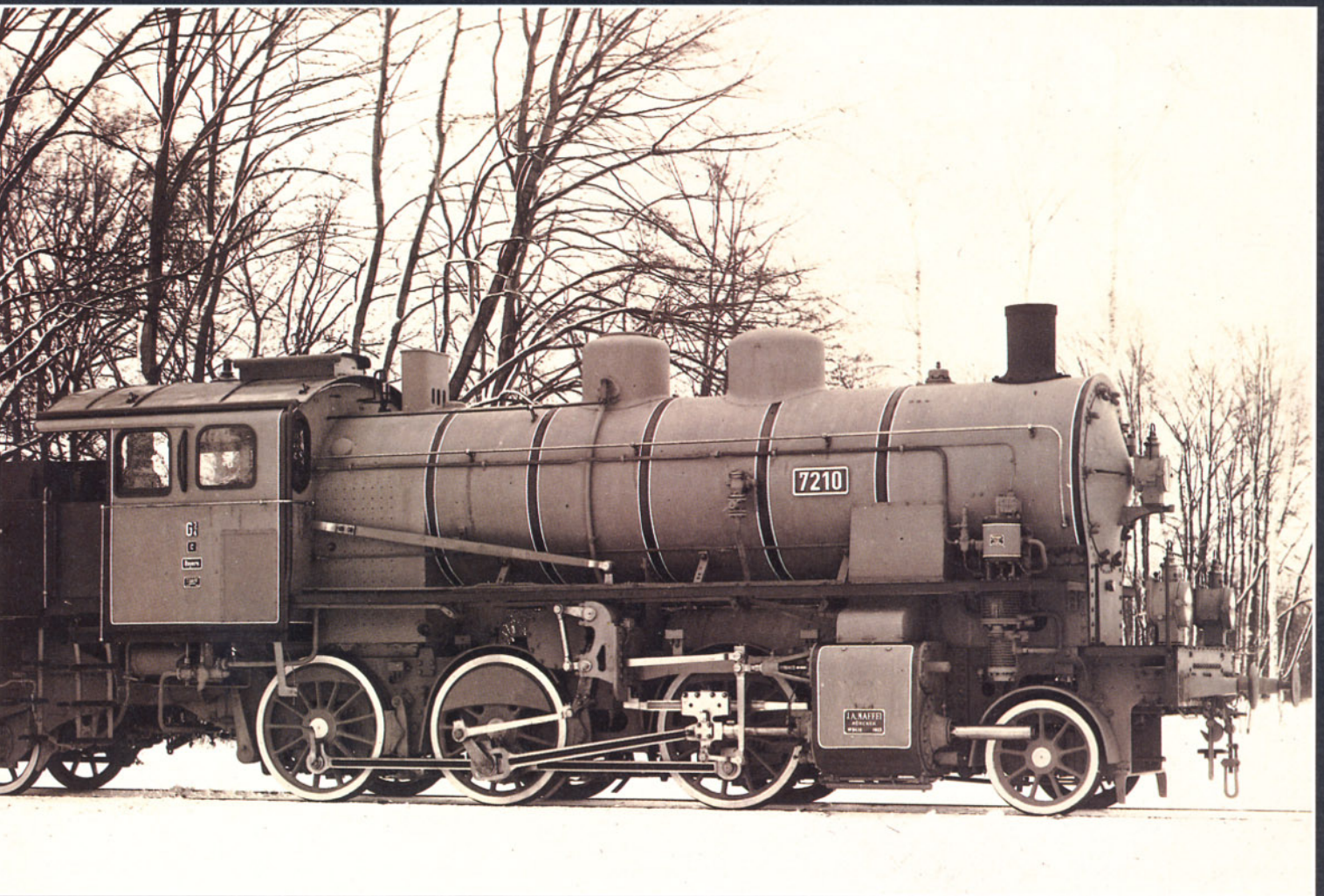


Bild 3: Gestochen scharf ist das Foto der 7210 (ab 1925: 54 1710) der Firma Maffei.

Foto: Archiv Krauss-Maffei, Sammlung Eberl

kung ungünstige lange, schmale Form von 2,29x0,98 m, so ließ die auf den Rahmen gestellte Feuerbüchse der G 3/4 H die Abmessungen von 1,85x1,43 m zu. Die Gesamtheizfläche erhöhte sich von 133,2 m<sup>2</sup> auf 166,2 m<sup>2</sup>; der Zylinderdurchmesser wurde von 500 auf 520 mm vergrößert. Die G 3/4 H erhielt einen Speisewasser-Vorwärmer, der vor der mittleren Kuppelachse eingebaut war.

Die C VI beförderte in der Ebene 650 t mit 50 km/h, die G 3/4 H nahm unter den gleichen Bedingungen 1450 t an den Zughaken. Bei 65 km/h schaffte die C VI 435 t, die G 3/4 H jedoch 840 t. Wenig bekannt ist, daß

die 1920 und 1921 sowohl von Maffei als auch von Krauss gebauten Maschinen z. T. mit Kesseln von den Firmen MAN und Riedinger ausgestattet wurden.

Anscheinend aus Kostengründen ging man bei der G 3/4 H leider von dem bewährten Krauss-Helmholtz-Drehgestell ab und führte die Laufachse als Adamsachse aus, obwohl sie sich bereits in Preußen nicht bewährt hatte. Dadurch vergrößerte sich der feste Achsstand auf 4000 mm, was zur Folge hatte, daß die Maschine in engen Kurven merklich "bockte".

Die ersten 40 Maschinen, 1919 von Maffei geliefert, waren noch mit einer Feuerbüchse

aus Flußeisen ausgestattet; alle folgenden Lokomotiven erhielten wieder eine kupferne Feuerbüchse.

Insgesamt wurden zwischen 1919 und 1923 von der Bayerischen Staatseisenbahn bzw. dem Reichsverkehrsministerium - Zweigstelle Bayern, so lautete die offizielle Bezeichnung der späteren Gruppenverwaltung Bayern (1924 - 1934), 225 Lokomotiven der Gattung G 3/4 H beschafft. Ihre Hauptabmessungen zeigt Tabelle 1; die Aufteilung auf die einzelnen Lieferlose, die bayerischen Betriebsnummern und die der Deutschen Reichsbahn ab 1925 sind der Tabelle 2 zu entnehmen.

Bild 4: Die G 3/4 H mit der Betriebsnummer 7055 gehörte zu der Bauform mit vereinigttem Dampfdom und Sandkasten und wurde 1920 von Krauss (Fabriknummer 7696) gebaut.

Foto: Archiv Krauss-Maffei, Sammlung Eberl



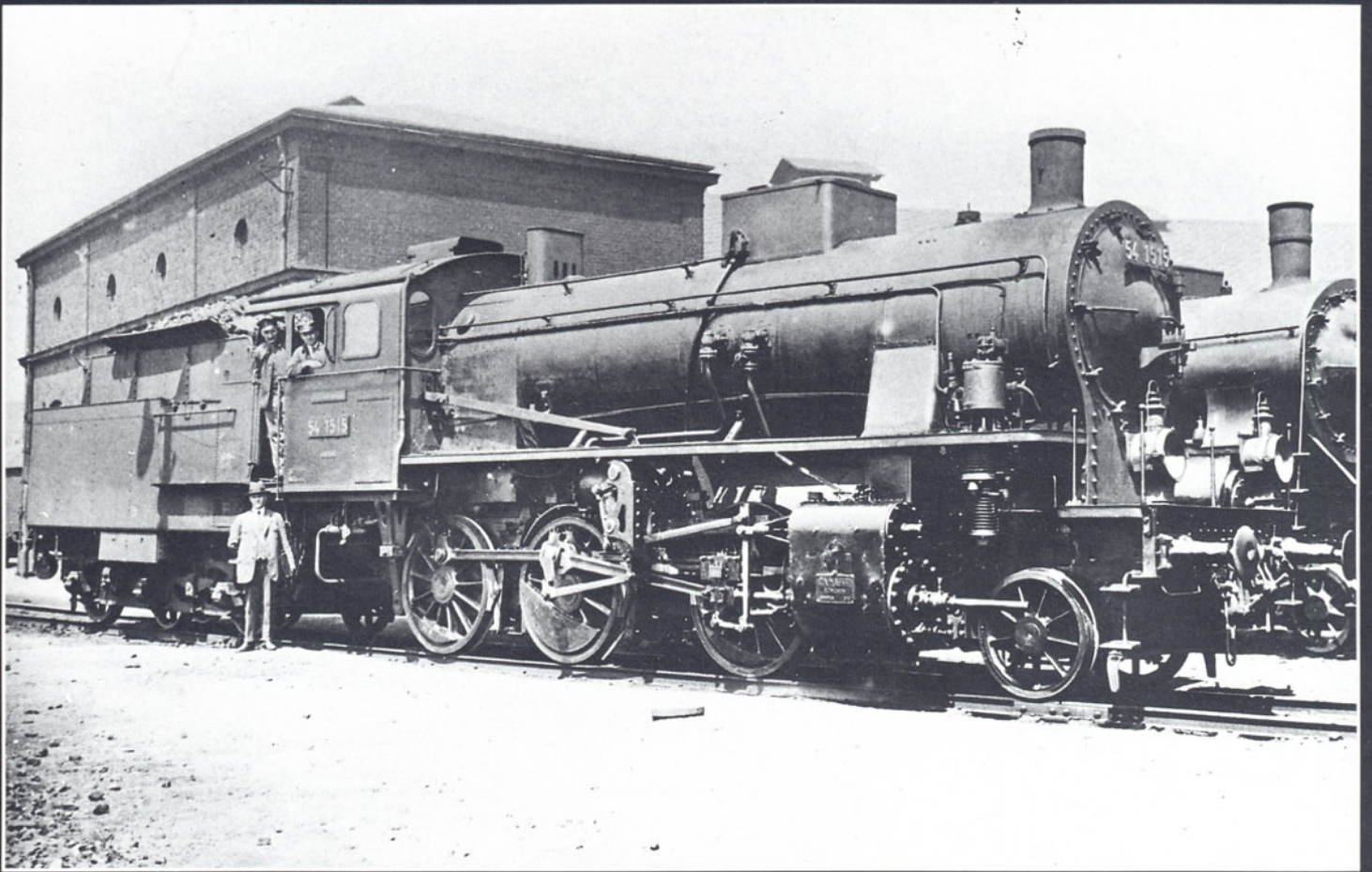


Bild 5: Einsatzbereit steht die 54 1515 neben einer G 4/5 H, deren Betriebsnummer leider nicht zu erkennen ist.

Bild 6: Die beiden Typenskizzen im Maßstab 1:100 zeigen deutlich die geringfügigen Abweichungen im äußeren Erscheinungsbild beider Bauformen der G 3/4 H. Zeichnung: J. A. Maffel

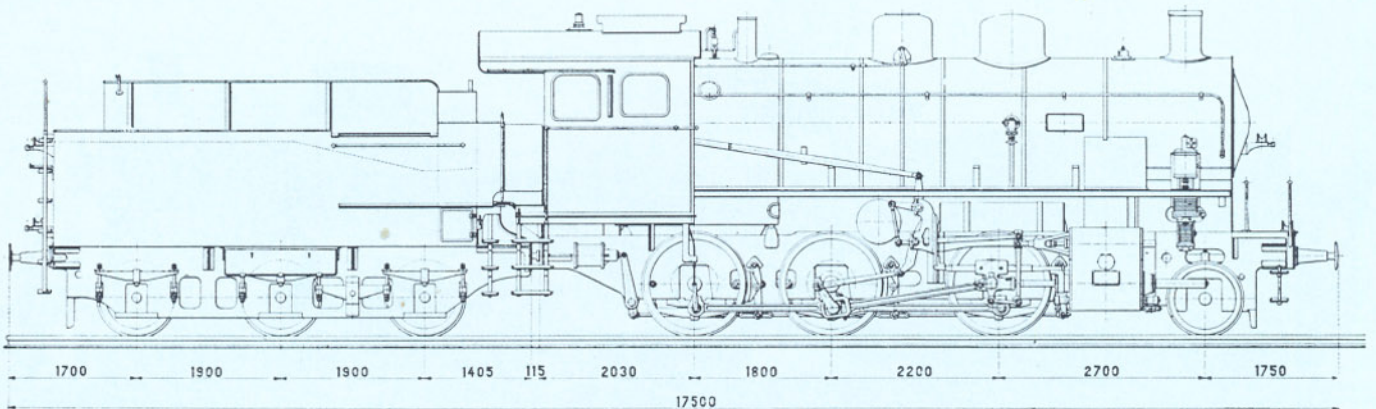
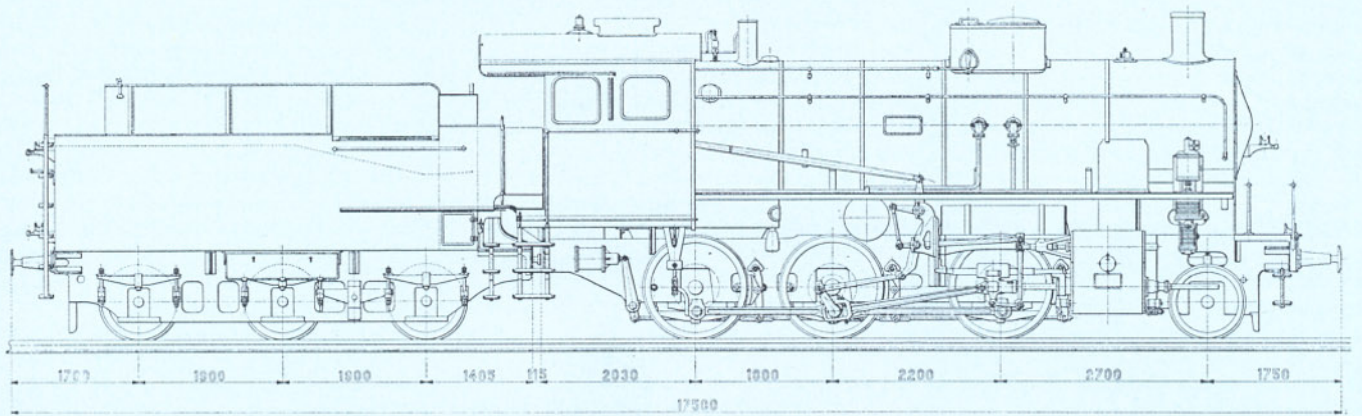




Bild 7: Die ÖBB bezeichnete ab 1952 die bei ihr verbliebenen G 3/4 H als Baureihe 654. Hier die 654 1548 ...

Rein äußerlich betrachtet fällt auf, daß der Sandkasten und der Dampfdom bei den Lokomotiven 7001 bis 7165 (ab 1925: 54 1501 bis 1665) in einem gemeinsamen Aufbau zusammengefaßt waren; erst bei den letzten beiden Baulosen, ab der Betriebsnummer 7166 (54 1666 ff.), wurden beide getrennt auf den Langkessel aufgesetzt. Bei diesen Maschinen erhöhte sich übrigens auch das Dienstgewicht von 61,3 t auf 62,5 t. Die G 3/4 H war in allen rechtsrheinischen Direktionen Bayerns in unterschiedlichen Stückzahlen zu finden. In Altbayern (Oberbayern, Niederbayern und der Oberpfalz) sowie in Schwaben war sie stärker vertreten als in Franken. So verfügte die Rbd Augsburg zum 01.01.1935 über 47 Maschinen, die Rbd München über 56, die Rbd Nürnberg über 33 und Rbd Regensburg über 89 Loko-



Bild 8: ... und die 654.1663. Beide Lokomotiven waren damals der Direktion Innsbruck zugeteilt.

Bild 9: Im Zug der Wiederaufbauarbeiten am kriegszerstörten Bw München Hbf ist die 54 1627 am 22.05.1950 mit einem Schotterzug vor der Halle für die Elektrolokomotiven eingesetzt.



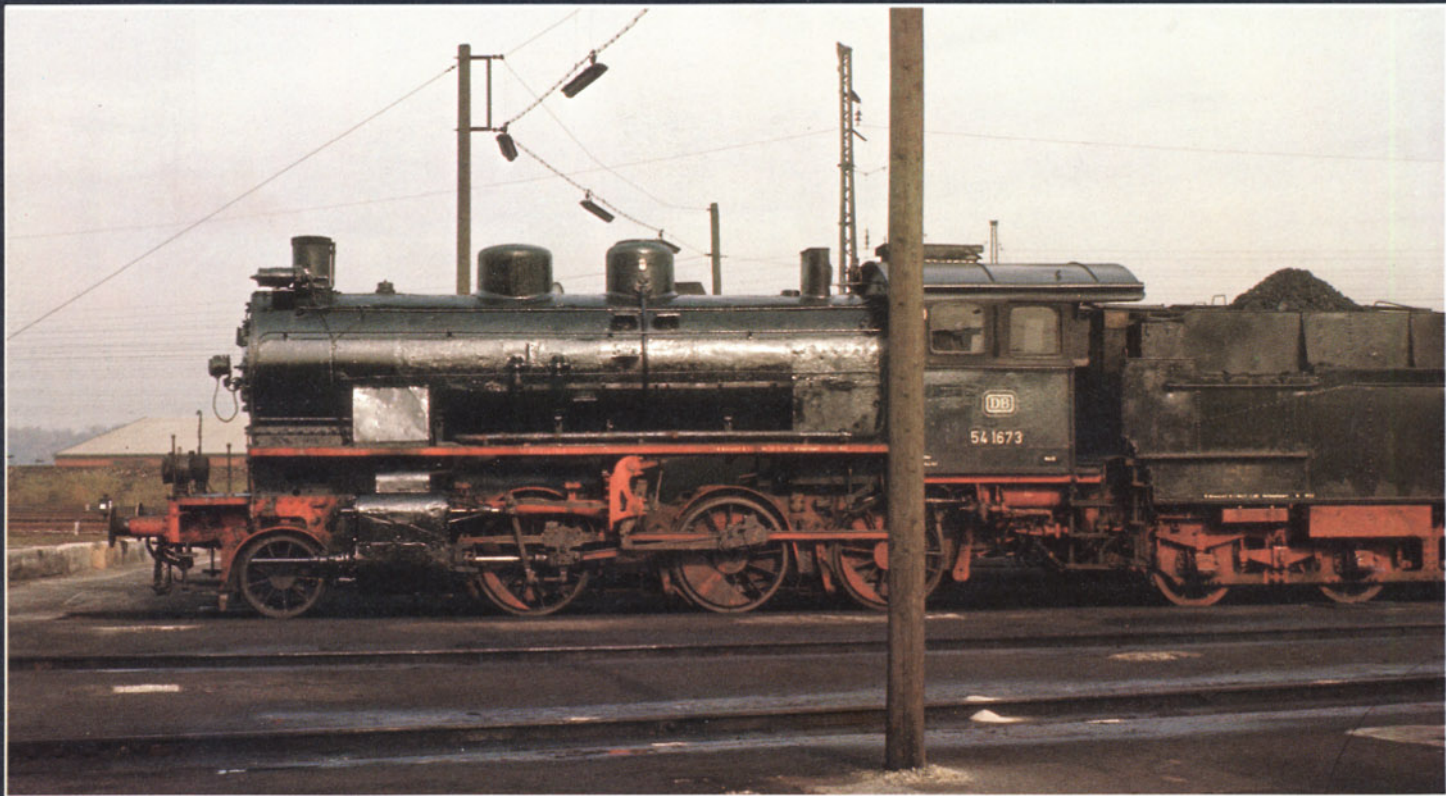


Bild 10: Im Licht der tiefstehenden Oktobersonne macht die 54 1673 noch einen recht gepflegten Eindruck.

motiven der Baureihe 54<sup>15-17</sup>. In Bahnbetriebswerken in Unterfranken (Würzburg, Gemünden, Aschaffenburg und Schweinfurt) war keine einzige G 3/4 H stationiert, aber auch in Bamberg, Lichtenfels, Rothenkirchen und Neuenmarkt-Wirsberg waren keine G 3/4 H beheimatet.

Ab Juni 1935 wurden 22 Lokomotiven der Gattung G 3/4 H der Rbd Regensburg an die Reichsbahndirektionen Hannover (10), Münster (6) und Stettin (6) abgegeben. Sechs davon sollen noch im gleichen Jahr an die Rbd Schwerin (Meckl.) weitergeleitet worden sein. Bis 1943 waren sie alle wieder in den Süden zurückgekehrt.

Nach dem "Anschluß" Österreichs wurden

einige 54er zu den Bahnbetriebswerken Regensburg, Bludenz, Innsbruck, Landeck und Wörgl versetzt, die bekanntlich in die Reichsbahndirektionen Augsburg und München mit einbezogen worden waren. Von diesen Maschinen blieben bei Kriegsende die 54 1534, 1548, 1550, 1559, 1589 und 1663 in Österreich stehen und wurden 1953 mit ihren alten Ordnungsnummern in die Baureihe 654 der ÖBB eingereiht. Als erste wurde die 654.1589 bereits am 20.01.1954 ausgemustert; bis 1962 waren alle verschwunden.

Aber auch bei der Deutschen Bundesbahn ging es seit 1955 mit der G 3/4 H rasch abwärts. Erstaunlicherweise haben alle 225 Maschinen den 2. Weltkrieg überlebt. Neben

den sechs in Österreich verbliebenen Lokomotiven sind noch die 54 1507 und 1554 zu erwähnen, die bis 1957 beim Bw Halle Gbf in Betrieb standen. Alle übrigen 217 Maschinen gelangten zur Deutschen Bundesbahn. Drei davon – die 54 1584, 1604 und 1692 des Bw Lindau, das bis 1952 zur Direktion Karlsruhe gehörte – zählten zunächst zum Bestand der SWDE (Südwestdeutsche Eisenbahnen) in der französischen Zone. Bis zum Sommer 1950 schieden 27 Maschinen aus bzw. wurden von der Ausbesserung zurückgestellt. Zum Einsatzbestand zählten somit 187 Lokomotiven, die sich auf die Direktionen Augsburg (33), München (63), Nürnberg (41) und Regensburg (50) verteilten. Interes-

Bild 11: Die 54 1693, die 54 1723 und die 92 2037 warten am 22.10.1960 im Bw München Hbf auf ihren nächsten Einsatz.

Fotos 1, 2, 5 sowie 7 – 11: Sammlung Dr. Scheingraber





Bild 12: Die letzten G 3/4 H der Deutschen Bundesbahn fuhren noch Anfang der sechziger Jahre im Raum Nürnberg. Das Foto wurde in der Nähe von Nürnberg-Dutzendteich aufgenommen. Foto: G. Turnwald

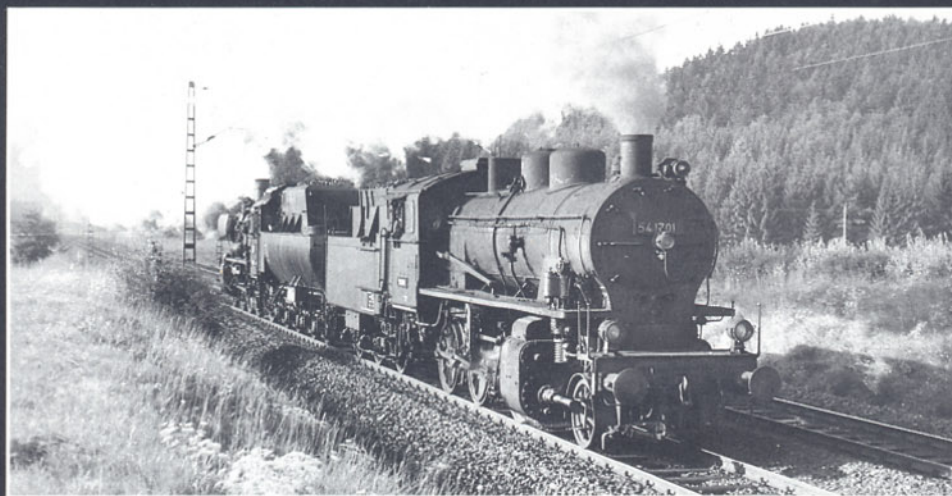
Bild 13: Mit einer interessanten Personenzuggarnitur wurde hier eine G 3/4 H im Jahre 1952 auf der Strecke Cham – Furth i. W. im Bild festgehalten.

Foto: G. Turnwald





**Bild 14:** Nicht nur auf dem Abschnitt Hartmannshof – Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg) wurden früher schwere Güterzüge mit Dampflokomotiven nachgeschoben. Auch auf der anschließenden Steigung der Strecke nach Sulzbach-Rosenberg war gelegentlich Schubdienst erforderlich. Im November 1957 war in diesem Dienst eine G 3/4 H anzutreffen. Foto: G. Turnwald



**Bild 15:** Im August 1962 fahren die 54 1701 und eine preußische P 8 auf der Hauptstrecke Regensburg – Nürnberg bei Parsberg in Richtung der Frankenmetropole. Die beiden Maschinen waren damals im Arbeitszugdienst eingesetzt.

Foto: G. Turnwald

**Bild 16:** An der Nebenbahn Wiesau – Bärnau in der Oberpfalz entstand im Juni 1961 in der Nähe von Bärnau diese Aufnahme mit der 54 1614 und ihrem kurzen Güterzug.

Foto: G. Turnwald



sant ist die damalige Konzentration bei den Münchener Bahnbetriebswerken. Das Bw München Hbf hatte 18, das Bw München-Ludwigsfeld 16 und das Bw München Ost 19 Lokomotiven der Baureihe 54<sup>15-17</sup>; die restlichen zehn Maschinen der ED München verteilten sich auf das Bw Garmisch-Partenkirchen (1), Ingolstadt (7) und Mühldorf (2). In den fünf Jahren bis zum Sommer 1955 verringerte sich der Bestand auf 135 Lokomotiven. Dann ging es rasch abwärts: Im Oktober 1957 gab es noch 95 Maschinen, zwei Jahre später nur noch 71. 1960 ging der Bestand auf 56, 1961 auf 28 und 1962 auf 5 zurück. Von diesen wurden ausgemustert: die 54 1641 und 1703 des Bw München Hbf am 24.01.1964, die 54 1725 des Bw Hof am 28.07.1965, die 54 1685 des Bw Nürnberg Rbf am 28.04.1965 und als letzte Vertreterin ihrer Gattung die 54 1632 des Bw Nürnberg Rbf am 04.03.1966.

*Damit ist nicht nur die Geschichte der G 3/4 H erzählt, sondern wir sind auch am Ende unseres Streifzugs durch die Geschichte der Schleptenderlokomotiven der ehemaligen Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen angelangt. Er hat uns "Vom 'Adler' zur S 3/6" geführt, wie im Eisenbahn-Journal 5/1983 in der Überschrift auf Seite 28 angekündigt worden war. Bereits drei Jahre zuvor, im Eisenbahn-Journal 4/1980, nahm die Serie "Bayern-Journal" mit einem Bericht über die "Urglaskasten" ihren Anfang und behandelte im Zeitraum bis 1983 zunächst die bayerischen Tenderlokomotiven. Manches Interessante aus der bayerischen Eisenbahn- und Lokomotivgeschichte wäre noch zu berichten, so über die Bayerische Ostbahn, die größte private Eisenbahngesellschaft in Bayern, die von München und Nürnberg ausgehend weite Teile der Oberpfalz und Niederbayern erschlossen hat. Auch die Schmalspurlokomotiven der Bayerischen Staatseisenbahnen sind bisher unerwähnt geblieben. Zunächst aber verabschieden sich hiermit das "Bayern-Journal" und Ihr*  
**Dr. Scheingraber**



Bild 17: Eine G 3/4 H überquert auf der Fahrt von Nürnberg Ost nach Nürnberg-Dutzendteich die Pegnitz (1958).

Foto: G. Turnwald

Bild 18: Noch einmal die 54 1614 auf der Strecke Wiesau – Bärnau. Mit ihren beiden Wagen ist sie im Juni 1961 bei Tirschenreuth unterwegs.

Foto: G. Turnwald



Lieber Leser,

über Jahre hinweg haben wir Ihnen mit unserer Serie "Bayern-Journal" die traditionsreiche und wechselvolle Geschichte bayerischer Lokomotivgattungen aus der Zeit der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen nahegebracht. Auch wenn jeder der insgesamt 47 Einzelbeiträge zu diesem Thema in sich abgeschlossen war, ist allein schon wegen des leichteren Verständnisses der historischen Zusammenhänge eine lückenlose Sammlung wünschenswert. Und gerade in diesem Punkt "hapert" es – aus welchen Gründen auch immer – im Archiv des einen oder anderen engagierten Lesers.

Mit dem vorliegenden Beitrag zur Gattung G 3/4 H schließen wir nun diese beliebte Serie ab. Zugleich geben wir Ihnen aber auch unser Wort auf ein Wiedersehen mit

dem "Bayern-Journal", denn wir werden alle Beiträge überarbeiten und in reich bebilderten Broschüren zusammenfassen. Bei dieser Gelegenheit werden dann auch die bayerischen Schmalspurlokomotiven sowie die Lokomotiven der bayerischen Ostbahn behandelt werden. Über den Zeitpunkt des "Wiedersehens" werden wir Sie natürlich rechtzeitig informieren.

Neben den Ausgaben zur "Dampfloktechnik", den Sonderjournalen zu den unterschiedlichsten Eisenbahnthemen und weiteren in Planung befindlichen Broschüren aus unserem Verlag wird die Zusammenfassung des Bayern-Journals eine preiswerte und sinnvolle Ergänzung Ihrer "kleinen Eisenbahn-Bibliothek" darstellen.

Ihr Hermann Merker Verlag

Die Beiträge zu den bayerischen Staatsbahnlokomotiven im Eisenbahn-Journal:

6/77: GtL 4/5 – 1/78: GtL 4/4 – 2/78: Gt 2x4/4 h4v (Teil 1) – 3/78: Gt 2x4/4 h4v (Teil 2) – 4/78: Baureihe 98.10 – 6/79: Mallet-Lok BB II – 4/80: Urglaskasten – 5/80: Glaskasten und Motorlokomotive – 6/80: Zweikuppeler D I - D IV, D VI – 1/81: D V und D VII – 2/81: D II, R 3/3 – 3/81: D VIII, D XI, D X, PtL 3/4, T 4.II – 4/81: D IX, D XII, Pt 2/5 N und H – 5/81: Pt 2/3, Pt 2/4 N und H – 6/81: P 5 und Pt 3/6 – 1/82: R 4/4 – 2/82: GtL 4/4 und GtL 4/5 – 3/82: GtL 4/5 (Forts.) – 1/83: BB II – 2/83: Gt 2x4/4 – 3/83: PtL 3/4 – 4/83: Schlußfotos zu den bisher behandelten Tenderlokomotiven – 5/83: Vom Adler zur S 3/6: A I - A V, B I - B V, C I - C II – 6/83: Vom Adler zur S 3/6: B VI - B VIII – 7/83: B IX – 1/84: C II und C III – 2/84: B X – 3/84: B XI – 4/84: Rangierbetrieb mit bayerischen Dampfloklokomotiven – 5/84: C IV – 6/84: C V und Verwandtschaft – 8/84: E I – 1/85: AA I – 2/85: BB I – 3/85: C VI und G 3/4 N – 4/85: Baldwin-Lokomotiven der Gattung S 2/5 – 5/85: Der Weg zur S 2/5 – 7/85: S 2/5 und S 3/5 (Teil 1) – 8/85: S 2/5 und S 3/5 (Teil 2) – 2/86: G 4/5 N – 3/86: P 3/5 N – 4/86: P 3/5 H – 6/86: Die S 2/6 – 9/86: Die S 3/6 und ihre verschiedenen Bauformen – 2/87: G 5/5 – 6/87: G 4/5 H – 10/87: G 3/4 H



# \* Unser Wagenporträt \*

## Reisezugwagen By(e) 655 der DB

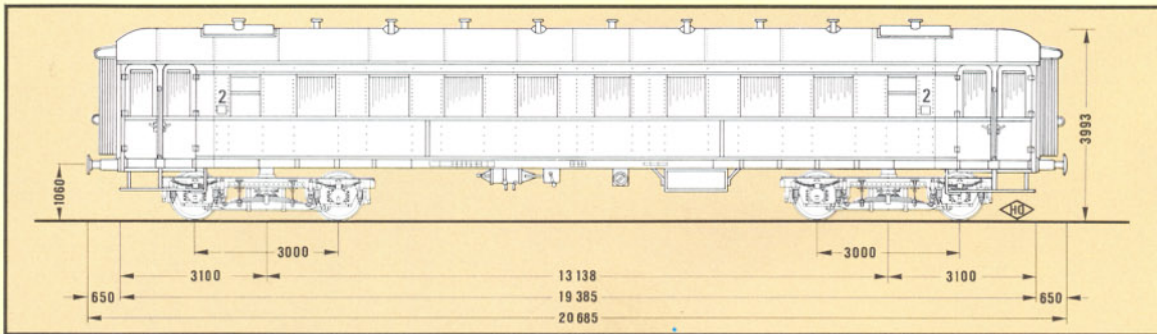
Die Serie über Wagenporträts deutscher Reisezugwagen hat nicht nur bei einem großen Teil unserer Leser ein reges Interesse gefunden, sondern auch die Industrie angespornt. In Kürze wird ein neues H0-Modell von Roco, der Ayse 604, zur Auslieferung gelangen. Das Porträt dieses Wagentyps hat-

ten wir bereits in unserer Ausgabe 1/1987 veröffentlicht.

Nachfolgend wollen wir uns nun dem Durchgangswagen der Bauart C4i-30 der früheren Deutschen Reichsbahn zuwenden, einem Fahrzeug der ehemaligen 3. Klasse, von dem insgesamt 1220 Exemplare in Dienst

gestellt worden waren. Eine solche Stückzahl erreichte kein anderer Typ der genieteten Eilzugwagen der Einheitsbauarten.

Nachdem die Deutsche Reichsbahn seit 1926 den Bau neuer D-Zug-Wagen mit Seitengang und Abteilen eingeleitet hatte, die für die weitere Entwicklung richtungswei-



**Bild 1** (oben): Eilzugwagen Bye 655, aufgenommen 1977 in Freilassing.

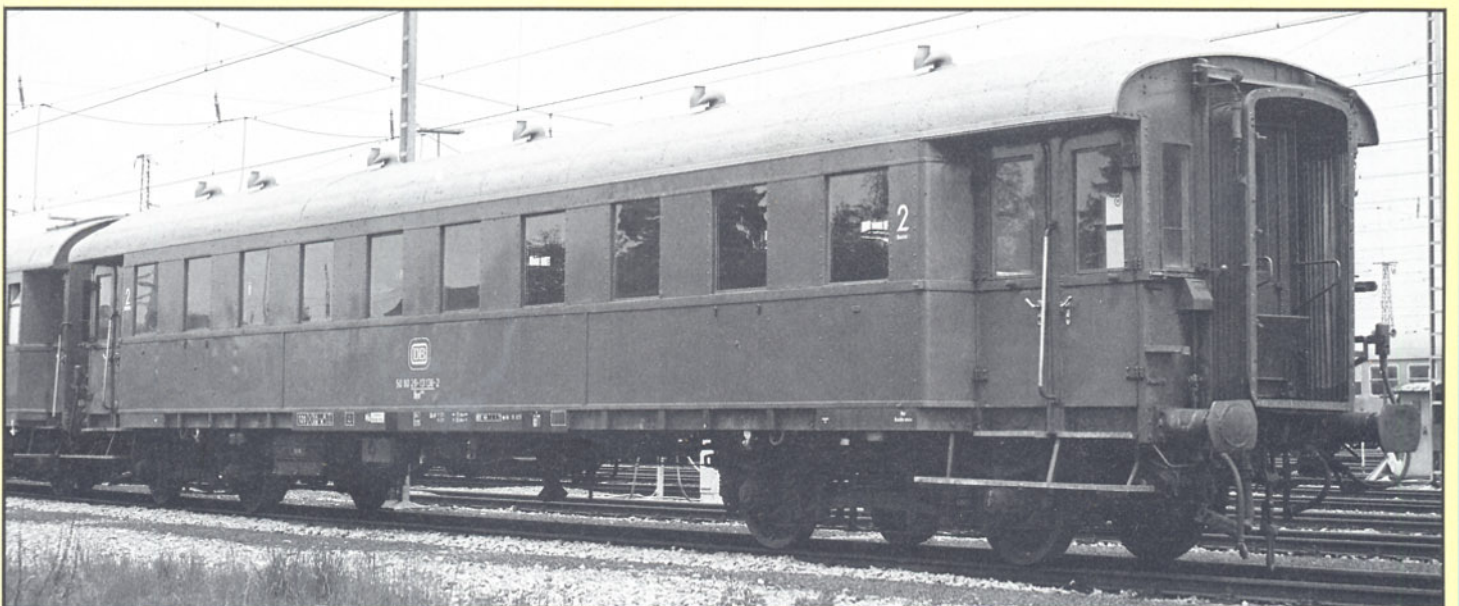
Foto: H. Obermayer

**Bild 2:** Typenzeichnung eines Eilzugwagens Bye 655 im Maßstab 1:160.

Zeichnung: H. Obermayer

**Bild 3:** Dieses Foto aus dem Jahre 1977 zeigt den Bye 655 mit der Wagennummer 508029-13 138-2 im AW Bad Cannstatt.

Foto: H. Obermayer



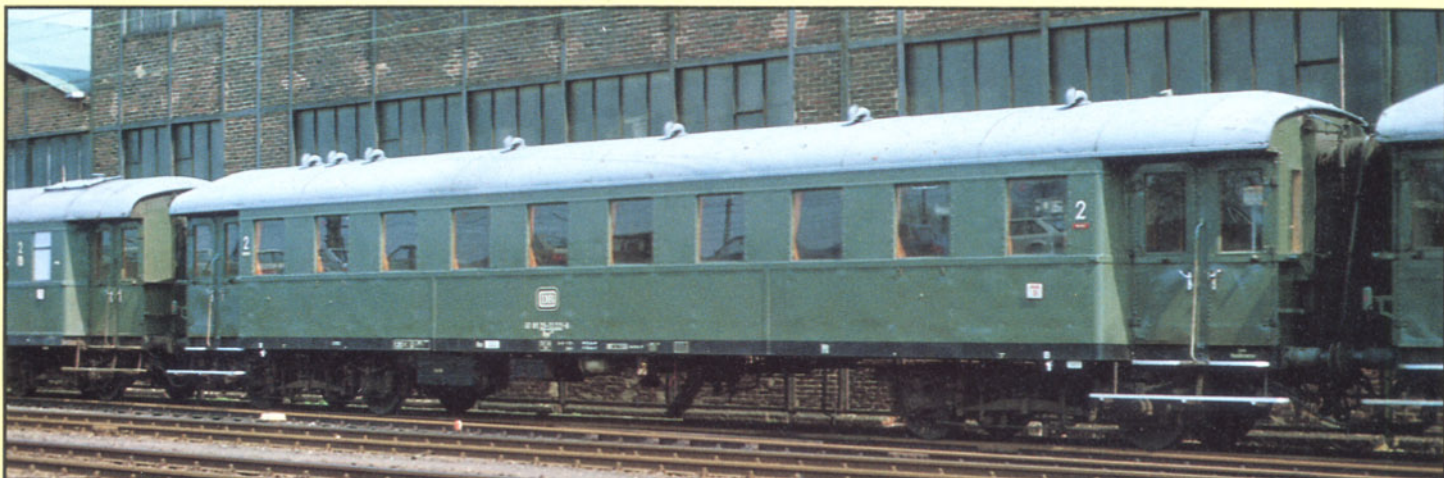


Bild 4: Der Bye 655 mit der Wagennummer 50 80 29-13 221-6 wurde am 08.05.1982 im Bww Osnabrück fotografiert.

Foto: P. Bäuchle

send blieben, sollten auch neue Fahrzeuge für den Eilzugverkehr konzipiert und gebaut werden. Die Durchgangswagen mit Mittelgang erhielten Doppeltüren an den eingezogenen Wagenenden, um einen schnellen Fahrgastwechsel zu ermöglichen. Ansonsten entsprachen sie in ihrer Bauausführung, die wegen der geringeren Geschwindigkeit etwas leichter gewählt werden konnte, weitgehend der Bauweise der D-Zug-Wagen des Baujahres 1928. Der Einheitsgrundriß gliederte sich in zwei Vorräume, an die sich pro Wagenende je eine Toilette auf jeweils der gleichen Wagenseite anschlossen. Zwischen den beiden Großräumen mit neun offenen Abteilen, unterteilt durch halbhohe Zwischenwände, befand sich ein geschlossenes Abteil mit zehn Sitzplätzen. Insgesamt standen 84 Plätze in der Sitzanordnung 2 + 3 zur Verfügung. Die Sitzbänke hatten die damals üblichen Sitzflächen und Rückenlehnen aus Eschenholzplatten. Das lichte Maß des Mittelgangs war mit 470 mm festgelegt. Der auf das aus Stahlprofilen gefertigte Untergestell aufgesetzte Wagenkasten bestand aus einem stählernen Kasten gerippe mit Säulen, Rammblechen und Dachspriegeln, an das die Dach- und Bekleidungsbleche angeietet waren. Die Innenwände waren in eichefurniertem Sperrholz ausgeführt. Die Fenster hatten eine lichte Breite von 800 mm und verfügten über Metallrahmen. Nur 600 mm breit waren die Abortfenster, die geteilt waren und sich im oberen Bereich klappen ließen. Die Türen an den Einstiegsseiten zu den Aborten und in den abgeschlossenen Trennwänden des mittleren Abteils waren als Drehtüren ausgeführt. Bei den Stirnwandübergängen und den Trennwänden zu den Vorräumen hatte man sich für Schiebetüren entschieden. Die Übergänge mit Klappblechen waren zunächst nur mit Scherengitter gesichert. Erst später wurden die Übergänge mit Faltenbälgen ausgestattet. Die Wagen liefen auf zweiachsigen Drehgestellen der Bauart "Görlitz III leicht". Am Bau der Fahrzeuge, denen die Zeichnungen Be 5524 und 5524.2 zugrundelagen, waren insgesamt 17 Waggonfabriken beteiligt.

Als Beschaffungspreis wurden für einen Wagen der ersten Bauserie 64 471,00 Reichsmark angegeben. Die im Zeitraum von 1930 bis 1933 gefertigten Fahrzeuge wurden in die Nummernreihe 72 042 bis 73 268 eingruppiert.

Nach der zu Beginn der fünfziger Jahre eingeleiteten Umbauaktion hatten die Eilzugwagen, nun als B4y-30/50 bezeichnet, nur noch zwei Großräume mit 72 Sitzplätzen in

der Anordnung 2 + 2. Die beiden Toiletten blieben, einseitig angeordnet, innerhalb der Großräume. Der Zugang war von den Vorräumen aus möglich.

Am 31.12.1977 belief sich der Bestand an Wagen der Bauart By(e) 655 noch auf 252 Fahrzeuge. Bereits zwei Jahre später war der

Bestand auf 160 Exemplare geschrumpft, die dann sehr rasch einer umstrittenen Ausmusterungsverfügung zum Opfer fielen. Im neuen Nummernplan der DB hatten die Eilzugwagen der früheren Einheitsbauart C4i-30 die Wagennummern 29-13 102 ... 595 und 29-20 001 ... 007 erhalten.



Bild 5: Anschriftenfeld des Bye 665 (655) mit der Wagennummer 50 80 29-13 365-1, aufgenommen am 05.06.1982 in Frankfurt/M. Ost.

Foto: P. Bäuchle

Bild 6: Drehgestell und Faltenbalgübergang des Bye 655 mit der Wagennummer 50 80 29-13 523-5 (Frankfurt/M. Ost, 05.06.1982).

Foto: P. Bäuchle





Bis zum Ende der siebziger Jahre gehörten die genieteten und die geschweißten Eilzugwagen zum gewohnten und alltäglichen Bild auf vielen Strecken in allen Regionen der Bundesrepublik. Häufig konnte man noch stilreine Züge beobachten, die mit nahezu

allen verfügbaren Lokomotivbauarten bespannt waren.

Heute lassen sich solche Züge leider nur noch auf Modellbahnanlagen bilden. Mit einer Reihe exzellenter Nachbildungen im Maßstab 1:87 und in der Baugröße N hat

Roco hier geradezu ideale Voraussetzungen geschaffen. Bereits erschienene Fahrzeuge werden in Kürze neu aufgelegt, und wenn nicht alles trügt, wird man noch weitere Wagentypen erwarten dürfen. HO





**Bild 9:** Im N 3524, hier bei Bad Mergentheim, sind mehrere Eilzugwagen der Reichsbahn-Einheitsbauarten eingestellt. Zuglokomotive ist am 22.10.1973 die 023 020. **Foto: P. Bäuchle**

**Bild 7 (linke Seite oben):** Die Zuggarnitur des N 5893, den die 144 021 hier am 12.06.1976 bei Grünsfeld in Richtung Lauda befördert, besteht aus einem Gepäckwagen, drei alten Eilzugwagen 2. Klasse sowie einem zweiachsigen Rungenwagen (mit einem Container beladen). **Foto: P. Bäuchle**

**Bild 8 (linke Seite unten):** Im Sommerfahrplan 1976 wurden die Nahverkehrszüge auf der Strecke München – Rosenheim – Salzburg überwiegend noch mit Lokomotiven der Baureihe 116 bespannt. **Foto: P. Bäuchle**

**Bild 10:** Am 12.04.1980 hat die 211 227 bei Kierspe im Volmetal nur zwei Wagen am Haken: einen alten Eilzugwagen 2. Klasse sowie einen der Mitte der fünfziger Jahre in Dienst gestellten Wendezugsteuerwagen für den "Städtesschnellverkehr". **Foto: R. Budde**





Bild 1: Der dreiteilige Schienenbus der Baureihe 798 befindet sich im Jahr 1972 bei Dornstetten auf der Fahrt nach Freudenstadt.

Foto: H. Obermayer

## Erinnerungen an den Schienenbus VT 98 der DB

Mehr als drei Jahrzehnte beherrschte er die Nebenbahnen, häufig war er das einzige Verkehrsmittel für ganze Heerscharen von Schülern und Berufstätigen, die aus den ländlichen Bezirken zu den Ausbildungsstätten und Arbeitsplätzen in die Städte fahren mußten. Bevor die große Motorisierungswelle einsetzte, waren die roten "Uerdinger" unentbehrlich. Viele Jahre lang konnte mit den Schienenbussen ein einigermaßen wirt-

schaftlicher Verkehr auf vielen Nebenbahnen aufrechterhalten werden. In verkehrsschwachen Zeiten leisteten die "Brummer" aber auch auf manchen Hauptstrecken recht gute Dienste. Rückblickend darf man die Schienenbusse der Baureihe VT 95 und VT 98 sicherlich zu den bedeutendsten Entwicklungen zählen, die seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges im Bereich des Schienenverkehrs zu verzeichnen sind. Nach der

Erprobung der Prototypen konnte im Jahre 1951 die Serienfertigung aufgenommen werden. Bis zum Herbst des Jahres 1955 waren dann schon 569 einmotorige Fahrzeuge in Dienst gestellt. Auf manchen Strecken, vor allem im Hügelland, erwiesen sich die Schienenbusse VT 95 mit einer Motorleistung von 110 PS als zu schwach. Verglichen mit unseren heutigen Personenkraftwagen der gehobenen Mittelklasse war eine solche



**Bild 2:** Im Mai 1981 konnte man mit dem Schienenbus, der hier bei Altrandsberg unterwegs ist, noch von Cham über Miltach und Konzell nach Straubing reisen.

Foto: A. Ritz

**Bild 3:** Mit einem Expreßgutzug Rosenheim – Traunstein, der aus einer Lokomotive der Baureihe 141 sowie einem Gepäckwagen bestand, wurde im Sommerfahrplan 1982 planmäßig eine dreiteilige Schienenbusgarnitur vom Heimat-Bw Rosenheim nach Traunstein überführt. Das Foto wurde am 16.09.1982 südlich von Traunstein aufgenommen.

Foto: A. Ritz





**Bild 4:** Im Schlepp eines Nahverkehrsuges von Heidelberg nach Osterburken erreicht dieser Schienenbus des Bw Heidelberg seine Einsatzstrecke, die Nebenbahn Seckach – Miltenberg (bei Hirschhorn, 31.10.1984).  
Foto: A. Ritz

**Bild 5:** An Samstagen wurde im Winterfahrplan 1982/83 der N 7947 von Selb nach Marktredwitz aus einer Lokomotive der Baureihe 211 sowie einem 798 gebildet. Am 23.04.1983 überquert dieser Nahverkehrs zug bei Schwarzenhammer die Eger.  
Foto: A. Ritz

**Bild 6 (rechte Seite oben):** Der Schienenbus der Baureihe 798 befördert am 28.07.1986 als E 3910 (Leutkirch – Aulendorf) im mitgeführten Gepäckwagen der Behelfsbauart Expreß- und Stückgut. Der Betrachter erkennt im Hintergrund den Ellerazhofener Weiher.  
Foto: A. Ritz

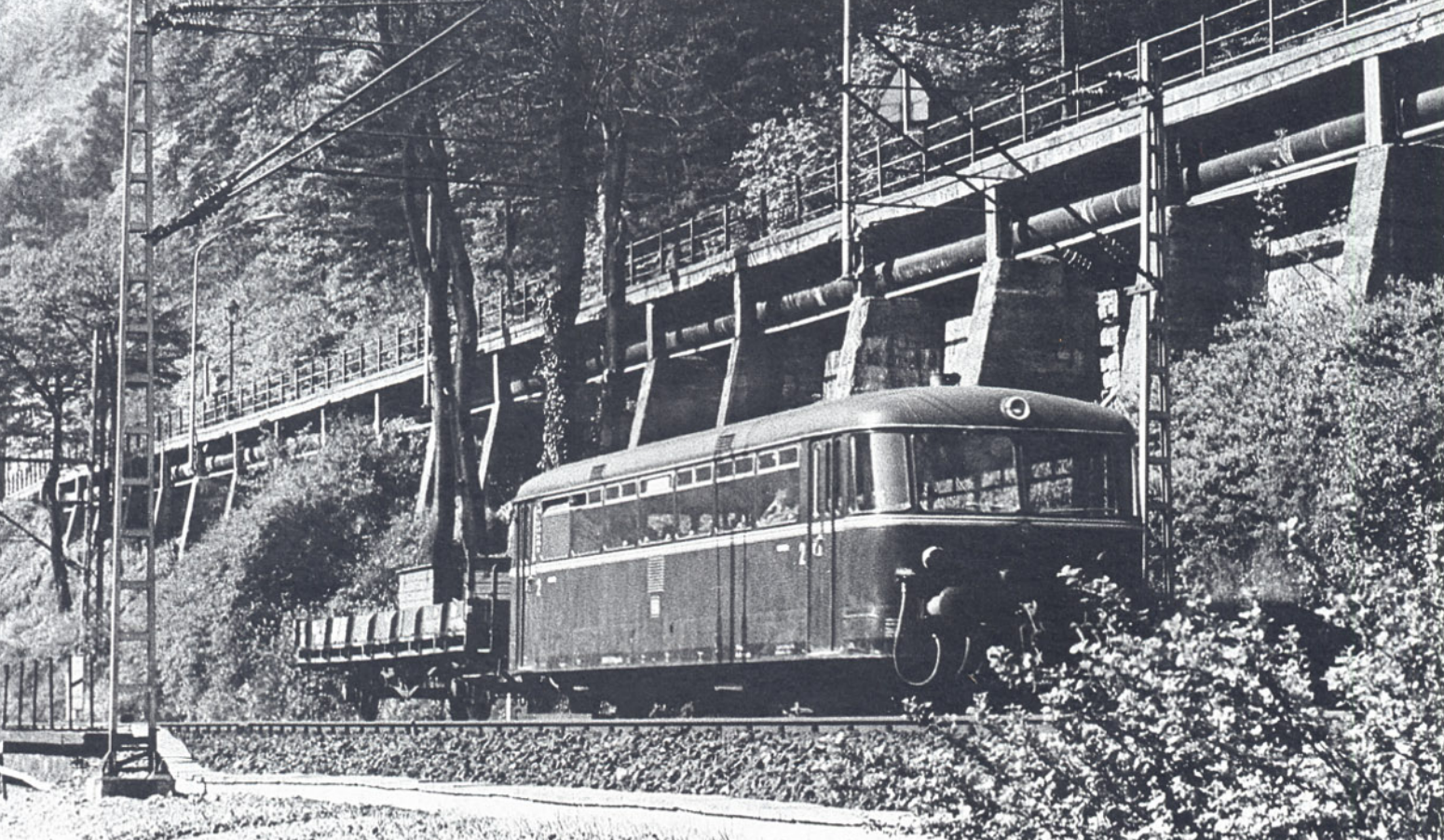
**Bild 7:** Ein dreiteiliger Triebzug der Baureihe 614 und ein zweiteiliger Schienenbus fahren am 24.10.1983 als E 3466 südlich von Bayreuth in Richtung Nürnberg. In Pegnitz wird der Schienenbus dann abgehängt und kehrt anschließend als Nahverkehrs zug nach Bayreuth zurück.  
Foto: A. Ritz



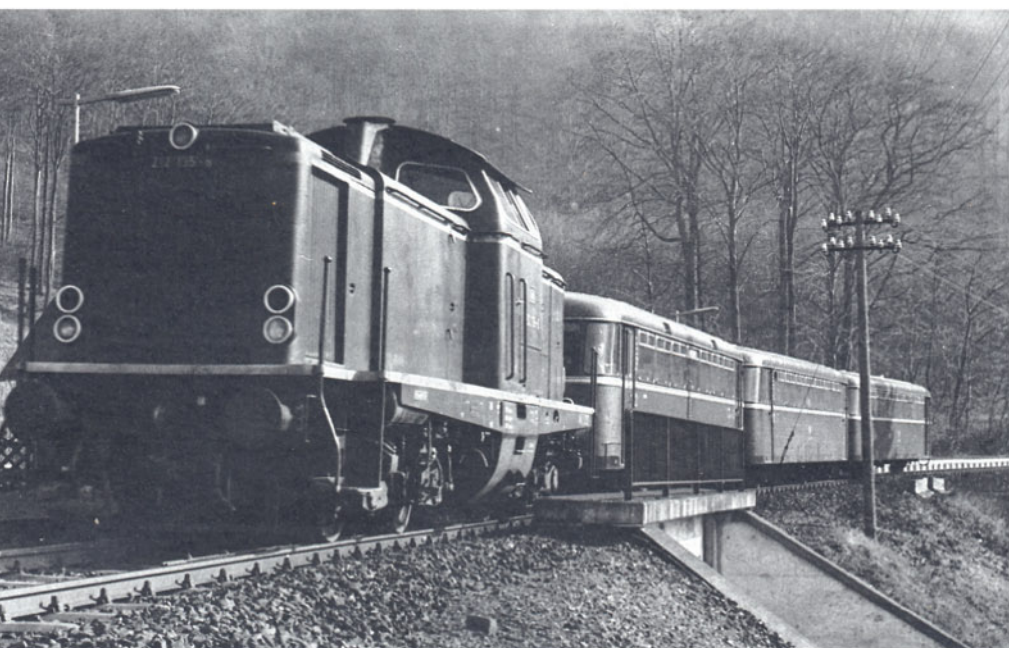
Motorisierung geradezu ärmlich. Auch die Steigerung der Antriebsleistung auf 130 und 150 PS war nicht mehr als ein Notbehelf. Als recht nachteilig erwies sich auch das Fehlen von Zug- und Druckeinrichtungen der Regelausführungen. Die Baureihe VT 95 verfügte nur über Federbügel als Schutz gegen Berührung durch andere Schienenfahrzeuge und über eine Scharfenberg-Kupplung der leichten Bauart. Die Schienenbusse konnten nur die Beiwagen VB 95, aber keine anderen Wagen mit Regelkupplung und Seitenpuffer mitführen.

Erst die Schienenbusse VT 98, ausgerüstet mit zwei Motoren mit einer Leistung von je 150 PS, genügten dann den gewachsenen





**Bild 8:** Hier muß der VT 98 9606 bei der Elektrifizierung der Ruhr-Sieg-Strecke aushelfen; er ist dazu mit einem zweiachsigen Flachwagen gekuppelt. Der Arbeitszug wurde am 22.05.1965 bei Altena fotografiert.  
Foto: Dr. Löttgers



**Bild 9:** Rückführungen von Lokomotiven der Baureihen 211 und 212 vor Schienenbussen kommen immer wieder einmal vor. Das Foto vom Februar 1976 zeigt die 212 135 mit einem Schienenbus als Nahverkehrszug von Erndtebrück nach Siegen (bei Vormwald).  
Foto: Dr. Löttgers

**Bild 10:** Am Zugschluß des N 6625 nach Kreuztal läuft ein Triebwagen der Baureihe 798. Nach der Ankunft in Kreuztal wird der Schienenbus als N 6902 wieder nach Siegen zurückfahren. Das Foto entstand am 14.10.1983 in Weidenau.  
Foto: Dr. Löttgers



**Bild 11:** Auch auf der Strecke Schwandorf – Furth i. W. konnte man Schienenbusse mit Gepäckwagen der Behelfsbauart ablichten. Der 798 661 wird mit dem 998 832 sowie einem Gepäckwagen im Schlepp in Kürze den Bahnhof Furth i. W. in Richtung Cham verlassen (September 1982).  
Foto: W. Altenecker



Anforderungen. Diese Fahrzeuge mit Seitenpuffern und Schraubekupplungen der Regelausführung wurden ab 1955 in Serie gefertigt und bis zum Mai des Jahres 1962 beschafft. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte die DB insgesamt 329 zweimotorige Fahrzeuge in Dienst gestellt.

Ende der fünfziger Jahre und bis weit in die sechziger Jahre hinein blieb das Interesse der Eisenbahnfreunde an den roten Schienenbussen gering. Dampflokomotiven waren damals gefragt und hier vor allem noch die alten Länderbahnmaschinen. Nur wenige Fotografen verschwendeten ihre kostbaren Farbfilme mit Aufnahmen der allgegenwärtigen Nebenbahnfahrzeuge, die nur brummt und nicht dampft. Erst in den letzten Jahren hat man sich, mangels anderer interessanter Schienenfahrzeuge, wieder an die Schienenbusse erinnert. Nach wie vor gibt es aber wenige Aufnahmen, die Schienenbusse mit angehängten Wagen zeigen. Recht häufig wurden Personenzug- und Güterzuggepäckwagen mitgeführt. Gelegentlich sah man aber auch einen mit Brettern beladenen Runnenwagen, einen zweiachsigen Kesselwagen mit Heizöl oder auch einen offenen Güterwagen mit Koks,



**Bild 12:** Jahrelang wurde der mittägliche Expreßzug von Rosenheim nach Traunstein von einem Schienenbus der Baureihe 798 gezogen. Dabei diente der Schienenbus nur als Triebfahrzeug, eine Personenbeförderung fand nicht statt. Der 798 rollt am 08.12.1983 mit dem aus einem Gepäckwagen bestehenden Expreßzug bei Prien durch das winterliche Chiemgau. Foto: A. Ritz

Kohle oder Briketts hinter einem Schienenbus, der in diesen Fällen eine Dampf- oder Diesellok ersetzen konnte. Diese Möglichkeiten wurden bislang eigentlich auf den vielen Modellbahnanlagen viel zu wenig genutzt, obwohl Modelle von Schienenbussen seit vielen Jahren von fast allen Herstellern angeboten werden. Allerdings – dies sei hier klar und deutlich zum Ausdruck gebracht – die Fahrzeuge der Baugröße HO

aus den Sortimenten der Firmen Fleischmann, Märklin und Trix entsprechen nicht mehr dem heute gültigen Standard und hätten schon längst einer Überarbeitung bedurft. Wie schon so oft hat Roco auch hier wieder die Lücke und den Bedarf erkannt. Recht schnell war man in Salzburg dann zu Werke gegangen und präsentierte bereits während der Nürnberger Messe 1987 die ersten Muster, die einen baldigen Beginn der

Serienfertigung erhoffen ließen. Inzwischen ist es aber doch Herbst geworden, bis der Schienenbus und der dazugehörige Steuerwagen zur Auslieferung an den Fachhandel gelangten. Im späten Frühjahr oder im Sommer hätten die Modelle den ohnehin etwas flauen Markt beleben können; jetzt sind sie eine der zahlreichen Neuheiten, die den Modellbahner vor die Qual der Wahl stellen. HO

**Bild 13:** Dem N 7519 (Lauda – Weikersheim) wurde im Winterfahrplan 1980/81 planmäßig ein gedeckter Güterwagen zur Beförderung von Expreß- und Stückgut mitgegeben. Der Nahverkehrs zug wurde am 24.01.1981 bei Königshofen (Baden) im Bild festgehalten. Foto A. Schöppner





**Bild 14:** Sonntags erhielt der N 5033 (Weinheim – Fürth/Odenwald) Leervorspann von einer Dampflokomotive der Baureihe 50, die am nächsten Morgen einen Nahverkehrszug nach Weinheim zog (bei Birkenau im Jahre 1971).  
**Foto: G. Goerke**



**Bild 15:** Mit einem Güterzuggepäckwagen befindet sich im Jahre 1974 der zweiteilige Schienenbus als N 5682 bei Zollhaus (Nassau) auf der Fahrt von Bad Schwalbach nach Diez.  
**Foto: G. Goerke**



**Bild 16:** Eine V 100 fährt am 11.07.1985 mit zwei Silberlingen und einem zweiteiligen Schienenbus als N 5187 (Büsum – Heide) bei Büsum in Richtung Heide (Holst). **Foto: Dr. Löttgers**

**Bild 17:** Da mußte sich die Tenderlokomotive der Baureihe 64 bei der Ausfahrt aus Aschaffenburg ganz schön anstrengen! Der Nahverkehrszug nach Miltenberg besteht aus einem PwPost40-28, drei Eilzugwagen der Reichsbahn-Einheitsbauarten sowie einem dreiteiligen Schienenbus. Der VT 98 wurde in Obernburg-Eisenfeld abgehängt und fuhr anschließend wieder zurück nach Aschaffenburg (1971).  
**Foto: G. Goerke**





**Bild 18:** Ein Schienenbus verläßt den Schloßbergtunnel in Wertheim. Auf dem Tunnelportal ist die Zahl 1881 zu lesen: Das Jahr, in dem die Strecke Lohr – Wertheim eröffnet wurde.  
Foto: U. Geum

**Bild 19:** In den beiden gedeckten Güterwagen wird Expresß- und Stückgut nach Olpe befördert. Im Sommerfahrplan 1983 wurden die beiden Wagen samstags stets an den N 6722 (Finnentrop – Olpe), einem dreiteiligen Schienenbus, angehängt. Das Foto wurde am 24.09.1983 am Ahauser Stausee in Attendorn aufgenommen.  
Foto: Dr. Löttgers





Bild 20: Ein zweiteiliger Schienenbus steht im Januar 1963 mit einem vierachsigen Kesselwagen in Lauda zur Abfahrt in Richtung Tauberbischofsheim bereit. Foto: A. Schöppner

# Schienebusgarnitur VT/VS 98 von Roco in H0

Nimmt man den Schienenbus und den Steuerwagen zur Hand, den Roco im Maßstab 1:87 schuf, erkennt man rasch, was all den anderen, bislang vorhandenen Modellen der Nenngröße H0 fehlt. Es sind die vie-

len feinen Einzelheiten, die auch ein schlichter Schienenbus der Deutschen Bundesbahn aufzuweisen hat. An allererster Stelle sind hier die vielen Reihen mit den unzähligen winzigen Nieten zu nennen. Ein

Musterbeispiel für Paßgenauigkeit sind die eingesetzten Fenster mit den unterschiedlichen Klappen im oberen Fensterbereich. Genau dem Vorbild entsprechend sind auch die Fenster im Bereich des Gepäckraums im

Bild 1: Die neue Schienenbus-Packung enthält auch den zum VT 98 passenden Steuerwagen VS 98. Sehr gut sind die matteden Fenster des Gepäckraums zu erkennen.





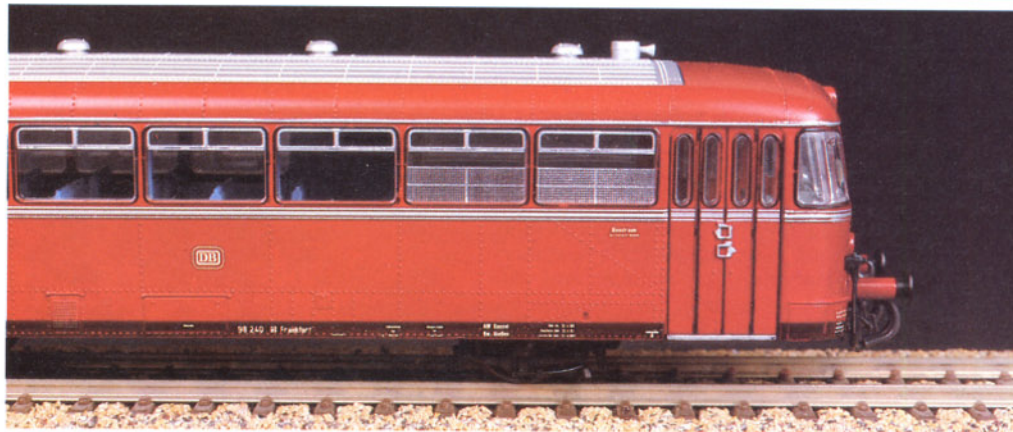
**Bild 2:** Das neue und wohlgelegene Modell des Schienenbusses VT 98 von Roco im exakten Maßstab 1:87.

**Bild 3:** Dieser Blick auf das Dach des Schienenbusses läßt die vielen feinen Nietreihen besonders gut erkennen.

Steuerwagen ausgeführt. Korrekt sind außerdem die mattgrauen Fenster der Toiletten. Nicht ganz unproblematisch war die Motorisierung des Schienenbusses. Zwei Antriebskonzepte standen zur Wahl: der Einbau eines kleinen Motors geringerer Leistung und eine vollständige Nachbildung der Inneneinrichtung wie beim Steuerwagen oder ein vernünftiger Kompromiß. Man entschied sich für die zweite Lösung mit dem neuen großen Motor mit schräggenutetem Anker und mit Schwungmasse, der über Kardanwellen und Schneckengetriebe beide Radsätze antreibt, die ohne Haflreifen bleiben mußten, um die Stromabnahme vom Gleis nicht zu beeinträchtigen. Über dem Antrieb blieb nur noch Platz, um die Sitzreihen anzuzeigen. Die Platine mußte nach unten in den Bereich der Bodengruppe verlegt werden, was wiederum eine leicht nach unten gewölbte Ausführung derselben verlangte, dennoch aber die Nachbildung der wichtigsten Aggregate noch zuließ. Wie man uns schwer erkennen kann, stellte der Schienenbus besonders hohe Anforderungen an die Konstrukteure und Formenbauer. Die Mühe hat sich aber gelohnt; denn mit der nun gewählten Antriebstechnik verfügt das Modell über sehr gute Laufeigenschaften und über eine Zugkraft, die ausreicht, um an eine dreiteilige Garnitur auch noch weitere Wagen anzukuppeln und auch noch über Steigungsabschnitte zu befördern. Trieb- und Steuerwagen verfügen über eine Innenbeleuchtung und über Frontlampen, deren Licht in Abhängigkeit der Fahrtrichtung von Weiß auf Rot wechselt. Einigen technischen Aufwand erforderte auch die Kurzkupplungs-Kinematik mit dem kaum sichtbaren NEM-Normschacht. Neben den diversen Steckteilen sind jeder Packung auch noch verschiedene Kupplungsköpfe beigegeben, außerdem eine Deichsel zur festen Verbindung von Trieb- und Steuerwagen.

Alle Radsätze sind schwarz vernickelt und mit Stromabnehmern versehen. Die Beschriftung der Fahrzeuge ist fein und sorgfältig ausgeführt und entspricht dem Schema der Epoche III. Zu der jetzt erhältlichen zweiteiligen Schienenbusgarnitur wird zu Beginn des Jahres 1988 auch ein Beiwagen gefertigt.

HO



**Bild 4:** Eine Detailaufnahme des Steuerwagens VS 98, die sicherlich mehr als viele Worte aussagt.

**Bild 5:** Der kräftige Antrieb mit Schrägnut-Anker und Schwungmasse verbirgt sich unter der Inneneinrichtung des VT 98.  
Alle Fotos: H. Obermayer





**Bild 1:** Die 218 349 befindet sich am 24.08.1987 mit dem aus 34 Wagen bestehenden Sonderzug des Circus Krone bei Perach auf der Fahrt von Braunau am Inn nach Mühldorf. Hinter der Diesellokomotive ist für die Begleiter ein Schnellzugwagen eingestellt.

## Der Circus Krone kommt!

In längst vergangener Zeit verzauberten Gaukler und Zauberkünstler ihr Publikum auf den Jahrmärkten. Wenn die Zirkusleute – oft als fahrendes Volk bezeichnet – dann zum nächsten Ort weiterzogen und die Einheimischen ihnen begegneten, schlugen diese einen großen Bogen um diese merkwürdigen "Gestalten". Die Kinder wurden an die Hand genommen und die Türen und Fenster fest verschlossen. Angeblich nahmen sogar die Hausfrauen die Wäsche von der Leine; denn man konnte ja nie wissen ... Für den Außenstehenden riecht die Zirkusluft auch heute noch abenteuerlich und regt die Fantasie an. Welches Kind oder welcher Erwachsene möchte sich nicht einmal als Zauberkünstler versuchen oder einen tollkühnen Ritt durch die Manege wagen?

Aber auch die Zirkusleute gleichen ihr Leben den Bürgern immer mehr an. Jeder kleine Künstler muß heute in die Schule, und die Artisten besitzen ihre festen Häuser, in die sie zwischen den Gastspielen zurückkehren. Der Zirkuswagen signalisiert nur noch für den Außenstehenden den "Aufbruch ins Ungewisse".

Jedes Jahr im Frühling rüstet sich der Circus Krone für seine große Gastspielreise. Ende März wird die letzte Vorstellung in München gegeben und erst wieder zur festlichen Weihnachtsvorstellung hebt sich der Vorhang im einzigen festen Zirkus-Gebäude Deutschlands. Dann geht der Zirkus auf Sommertournee.

Jahrelang fristeten vor allem kleinere Zirkusbetriebe ein Schattendasein; sie wurden mehr und mehr vom Medium Fernsehen ver-

drängt. Seit einiger Zeit jedoch erleben wir eine Renaissance der Unternehmungen, die in der Welt der Sensationen zu Hause sind. Der Circus Krone, ein Familienbetrieb, der heute in der vierten Generation von Christel Sembach-Krone geführt wird, hat dies alles unbeschadet überstanden.

Das neuerwachte Interesse am Zirkus ließ auch die Firmen Roco/Preiser nicht ruhen, und so stellten sie auf der Nürnberger Spiel-

warenmesse im Februar 1987 bereits Muster von zwei neuen Zugpackungen vor, aus denen man komplette Zirkuszüge zusammenstellen kann. Wir waren einfach begeistert und beschlossen deshalb, unseren Lesern die Zirkussets gleich nach dem Erscheinen auf besondere Art vorzustellen. Mit den beiden Güterwagen-Sets lassen sich realistische Verladescenen auf der Modellbahn oder einem Diorama nachvollzie-





**Bild 2:** In Mühldorf wurde der Zirkuszug geteilt. Die 218 349 befördert nun nur noch die 20 Flachwagen weiter bis zum Zielbahnhof Pfarrkirchen (aufgenommen kurz vor Pfarrkirchen).

**Bild 3:** Hier ist die 218 322 mit dem zweiten Teil des Sonderzuges unterwegs. Der Güterzug besteht aus 13 gedeckten Güterwagen, darunter der gelbe Elefantentransport-Spezialwagen (zehnter Wagen hinter der Lokomotive) sowie ein Schnellzugwagen am Zugschluß. Das Foto entstand in der Nähe von Taibrechtling (südlich von Neumarkt-St. Veit).





**Bild 4:** Der Sonderzug des Circus Krone steht am Morgen des 24.08.1987 in Simbach (Inn) zur Weiterfahrt nach Mühldorf bereit.

**Bild 5 (links Mitte):** "Großer Bahnhof" für den Sonderzug bei der Ankunft in Pfarrkirchen. Daß "der Zirkus kommt", hatte sich schon lange herumgesprochen und viele Schaulustige angelockt.

**Bild 6 (links unten):** Die 218 322 rangiert mehrere Flachwagen an die Kopframpe des Bahnhofs Pfarrkirchen, hier werden die Zirkusfahrzeuge abgeladen.

hen. Um die Szene nachstellen zu können, wie ein Zirkuszug nach seiner Ankunft im Zielbahnhof entladen wird, mußten wir uns erst einmal am Vorbild orientieren.

## Der Circus Krone kommt nach Pfarrkirchen

Jedes Jahr ist der Circus Krone sieben Monate unterwegs. Nur für die Winterzeit kehrt er nach München in das feste Haus zurück. Bevor es aber "Menschen – Tiere – Sensationen" heißen kann, sind viele Vorbereitungen notwendig. Menschen, Tiere und das Material müssen während der Tournee von Ort zu Ort transportiert werden, und zwar vornehmlich per Bahn.

Der Güterzug wird in der Regel in zwei Teilen gefahren: Im ersten Teil werden auf zweiachsigen Flachwagen die Requisiten- und Kassenwagen befördert; Teil zwei umfaßt einen Schnellzugwagen 2. Klasse für das Personal sowie die gedeckten Güterwagen für den Transport der Tiere. Die Elefanten reisen in einem eigens für sie angefertigten Spezialwagen.

In der Sommersaison 1987 standen 30 Städte in Deutschland und Österreich auf dem Tourneeplan: Karlsruhe, Pforzheim, Stuttgart, Würzburg, Schweinfurt, Fürth, Salzburg, Wien, Graz, Leoben, Judenburg, St. Veit a. d. Glan, Spittal a. d. Drau, Villach, Vöcklabruck, Wels, Braunau a. Inn, Pfarrkirchen, Ingolstadt, Bamberg, Aschaffenburg, Mainz, Bad Kreuznach, Worms, Frankfurt/Main, Gießen, Pfaffenhofen, Deggendorf, Passau und Freising.

Am 24. August 1987 begleiteten wir den Bahntransport des Circus Krone von Braunau a. Inn nach Pfarrkirchen in Niederbayern. Die etwas beengten Platzverhältnisse an der Laderampe in Pfarrkirchen, das an der Nebenbahn von Neumarkt-St. Veit nach Passau liegt, dürften den Vorstellungen vieler Modellbahner entsprechen.

Es war kurz vor sieben Uhr, als der Zug aus Braunau im bayerischen Grenzbahnhof Simbach (Inn) eintraf. Die Grenzkontrolle dauerte etwa eine Stunde; also genügend Zeit, um die Wagenreihung zu notieren. An der Spitze des Zuges befand sich die 218 349 des Bw Mühldorf, dahinter ein Schnellzugwagen 2. Klasse der Deutschen Bundesbahn vom Typ Bm 232 (für die Begleiter); es folgten drei gedeckte zweiachsige Güterwagen (Gattungszeichen: Gbs) der DB, der zweiachsige Elefantentransport-Spezialwagen des Circus Krone (Gattungszeichen: Hkko), weitere neun Gbs der DB sowie 20 zweiachsige Flachwagen mit den Gattungsbuchstaben Ks, Kbs sowie Kls der DB, ÖBB, FS und der SNCF. 34 Wagen also mit insgesamt 70 Achsen hatte die 218 349 nach Mühldorf zu befördern. Dort wurde der Zug dann geteilt. Die 218 349 setzte ans andere Zugende um, übernahm die 20 Flachwagen und verließ Mühldorf in Richtung Pfarrkirchen. Rund eine Viertelstunde später folgte ihr die 218 322 mit den 13 gedeckten Güterwagen





**Bild 7:** Nicht nur Wohnwagen werden auf der Schiene transportiert, auch Traktoren und Materialwagen reisen mit der Bundesbahn.

**Bild 8:** Der Elefantentransport-Spezialwagen ist – im Gegensatz zu den anderen Wagen des Zirkuszuges – Eigentum des Circus Krone, also ein Privatgüterwagen.

sowie dem Schnellzugwagen, der nun am Zugende lief.

Gegen elf Uhr traf die 218 349 mit ihrem Zug in Pfarrkirchen ein. Die Diesellokomotive rangierte die ersten Flachwagen an die Kopframpe; dann konnte das Abladen der Fahrzeuge beginnen. Bald darauf kam auch die 218 322 mit den gedeckten Güterwagen, die sie zum Entladen auf eines der Freiladegleise rangierte. Daß "der Zirkus kommt", hatte sich schon lange herumgesprochen; da wollten viele "mit dabei sein" und "hinter die Kulissen" sehen – und dazu gehört eben auch das Abladen der Zirkuswagen oder das Entladen der reisegewohnten Tiere.

v.Ellerts



**Bild 9:** Am Schluß des Zuges werden auf den Flachwagen u. a. die Feuerwehr, ein Traktor, ein Radlader, eine Zugmaschine sowie der Tankwagen befördert.





**Bild 10:** Auf diesem Foto ist einer der Hanomag-Traktoren des Circus Krone zu sehen.



**Bild 11:** Nach Ankunft der Flachwagen an der Kopframpe müssen die Stirnwandklappen der Flachwagen umgelegt



**Bild 13:** Inzwischen ist man an der Kopframpe bemüht, mit dem Hanomag-Traktor die Zirkuswagen möglichst rasch von den Flachwagen auf den Bahnhofsvorplatz zu ziehen.

**Bild 16:** Fünf Flachwagen stehen an der Kopframpe in Pfarrkirchen. Der Hanomag-Traktor holt gerade die Zirkusfahrzeuge vom letzten Flachwagen.



**Bild 14:** Bevor die Zirkuswagen abgeladen werden können, müssen die Transportsicherungen entfernt werden. Dazu gehören auch die Ketten, mit denen die Zirkuswagen auf den Flachwagen festgesurrt sind.





werden. Erst dann kann mit dem Entladen begonnen werden.



**Bild 12:** An einem Freiladegleis in Pfarrkirchen werden die Tiere ausgeladen; ein Tiertransporter steht bereit, um die Tiere vom Bahnhof zum Festplatz zu fahren.



**Bild 17:** Der Tankwagen (DB 1413) des Zirkusunternehmens hat Heizöl geladen.



**Bild 15:** Ein Ballen Heu ersetzt den berühmten "roten Teppich", wenn die Tiere am Zielbahnhof aus den gedeckten Güterwagen herausgeführt werden.

**Bild 18:** Die 218 322 rangiert in Pfarrkirchen. Hinter der Diesellokomotive sind auf dem Freiladegleis mehrere gedeckte Güterwagen des Zirkuszuges zu sehen, darunter auch der Elefanttransport-Spezialwagen. **Fotos 1 – 18: A. Ritz**









Bild 1: Der Entladevorgang auf einem Diorama nachgestellt: Die ersten Flachwagen werden an die Kopframpe rangiert.

## Der Krone-Zirkuszug als H0-Modell

Als die Firmen Preiser und Roco auf der Nürnberger Spielwarenmesse im Februar 1987 ankündigten, gemeinsam in Sonderserie zwei Zirkussets in Baugröße H0 aufzulegen, war die Begeisterung unter den Modellbahnern und in der Fachpresse groß. Schon seit Jahren war das Zirkusprogramm von Preiser auf großes Interesse bei den Modellbahnern gestoßen. Es lag daher nahe, die offenbar große Schar der Zirkusenthusiasten mit einem geeigneten Fahrzeugpark zu versorgen.

Auch wenn die Realität für so manchen echten Zirkus etwas anders aussieht – im Kleinen wenigstens wird der Welt der Artisten, Clowns und wilden Tiere so zu neuer Blüte verholfen. Der Ruf: "Der Zirkus kommt!" vermittelt sogleich den Hauch einer fremden Erlebniswelt voller Abenteuer. Inzwischen ist bereits seit einigen Wochen das erste der beiden von Roco und Preiser angekündigten Zirkussets im Handel erhältlich (vgl. Eisenbahn-Journal 8/1987, S. 84/85). Die Packung enthält vier Rungenwagen

Kb(g)s 442 von Roco, die mit je zwei Zirkuswagen von Preiser beladen sind. Jeder Rungenwagen ist mit einer anderen Nummer bedruckt, und auch die Zirkuswagen sind unterschiedlich ausgeführt. Dem Set beigelegt sind noch eine Packung Steckteile für die Rungenwagen sowie zwei Beutel mit Zubehörteilen für die Zirkuswagen.

Das zweite Zirkusset soll in diesen Wochen an den Fachhandel ausgeliefert werden. Es wird drei gedeckte Güterwagen der Gattung Gbs 252/254 sowie den wuchtigen gel-

Bild 2: Die Bilder 2, 3, 7 und 8 zeigen, wie das Entladen der Zirkuswagen von uns im Modell nachgestellt wurde.

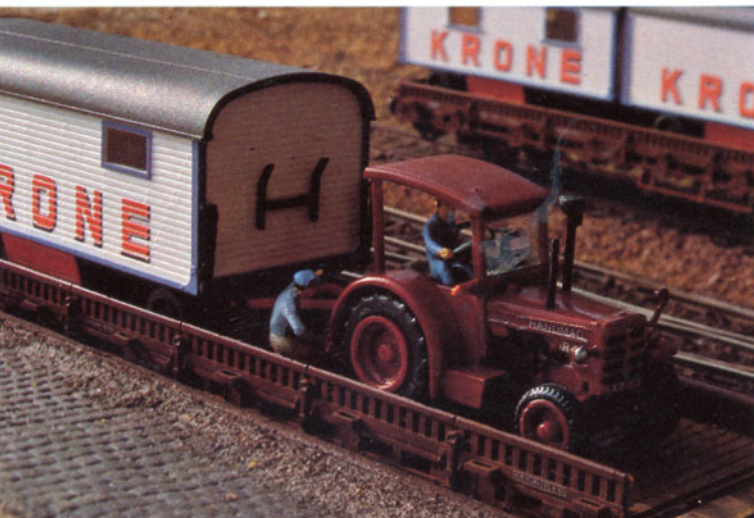
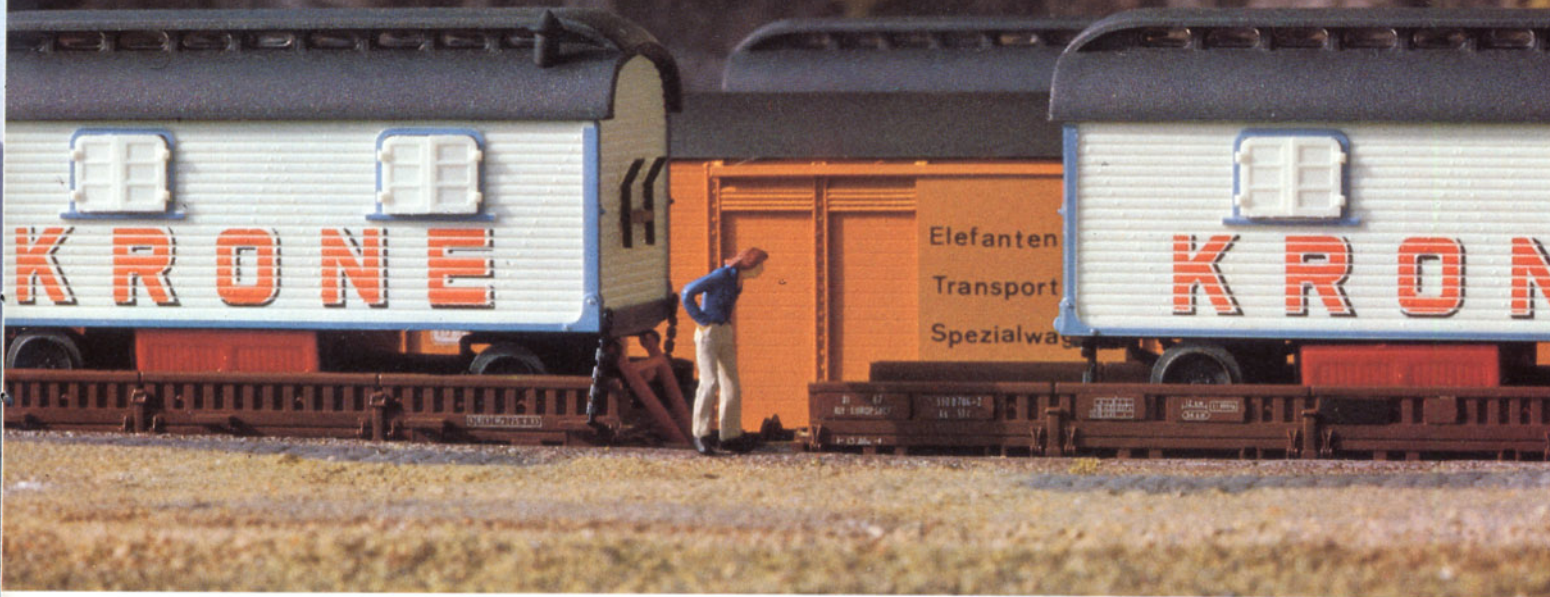


Bild 3: Die Krone-Zirkuswagen werden an den Traktor angehängt. An den Waggonübergängen ist größte Vorsicht geboten. Fotos 1 – 3: W. Kosak





**Bild 4:** Die Sicherungsketten, mit denen die Krone-Anhänger auf den Flachwagen befestigt waren, wurden entfernt. Der gesamte Entladevorgang muß sorgfältig überwacht werden.



**Bild 5:** Die 140 581 durchfährt mit einem langen Güterzug, der Fahrzeuge des Circus Krone geladen hat, im Juli 1986 den Bahnhof Traunstein in Richtung Rosenheim.  
Foto: R. Spielhofen



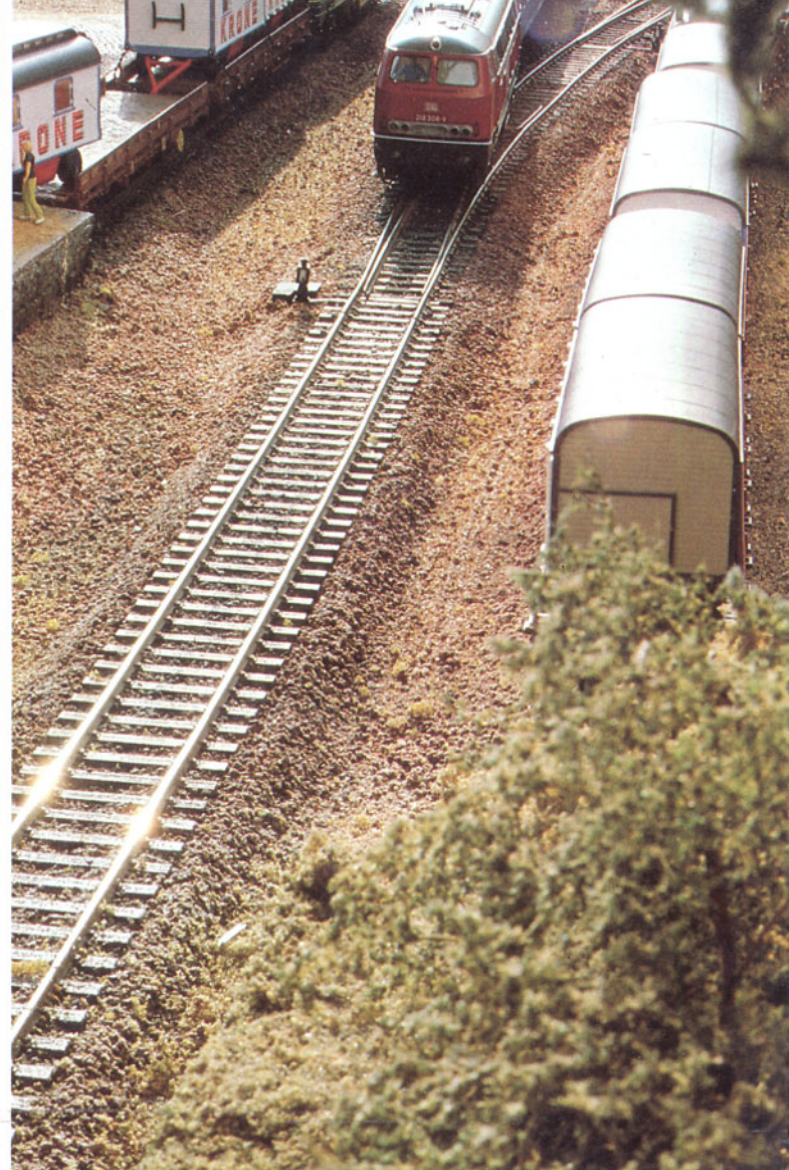
**Bild 6:** Mehr als 25 Zirkusfahrzeuge des Circus Krone sind auf diesem Foto zu sehen, das in Minden (Westf.) aufgenommen wurde.  
Foto: Deutsche Bundesbahn



**Bild 7:** Die Stirnwand des Flachwagens wurde heruntergeklappt, Traktor und Zirkuswagen fahren auf die Kopframpe.  
Foto: W. Kosak



**Bild 8:** Weitere Flachwagen stehen zum Entladen bereit. Rechts eine umgebaute Kibri-Sattelzugmaschine.  
Fotos 4, 7 und 8: W. Kosak



**Bilder 9 und 10:** Während der Entladebetrieb an der Kopf-  
rampe auf vollen Touren läuft, trifft der zweite Teil des  
Krone-Zirkuszuges ein. Nacheinander werden die Wagen  
an die Kopframpe gedrückt. **Fotos: W. Kosak**

**Bild 11 (links):** Nach Beendigung des Entladevorgangs wer-  
den die Seiten- und Stirnwände der Flachwagen wieder  
hochgeklappt. **Foto: A. Ritz**

ben "Elefanten - Transport - Spezialwagen"  
enthalten. Die Güterwagen verfügen über  
vorbildgetreue, für diese Transporte typi-  
sche "Kreideaufschriften" und Türen zum  
Öffnen, so daß Verlade Szenen realistisch  
nachgestellt werden können. Die Wagen bei-  
der Sets sind serienmäßig mit Roco-Kurz-  
kupplungen ausgerüstet, Haken/Bügelkupp-  
lungen liegen zum Tausch bei.

**Bild 12:** Anscheinend gibt es Probleme beim Entladen und  
Meinungsverschiedenheiten beim Personal.

**Bild 13:** Der Traktor ist am Übergang vom Wagen zur Kopf-  
rampe hängengeblieben. Die schwere MAN-Zugmaschine  
muß Hilfsdienste leisten. **Fotos 12 und 13: W. Kosak**





Bilder 14 und 15: Mit Hilfe der Zugmaschine wird der Traktor wieder freigeschleppt und kann seine Fahrt fortsetzen.  
Fotos: W. Kosak

Bild 16: Kurze Verschnaufpause für die Männer an der Kopf-rampe. Ein Schienenbus muß erst den Bahnhof Pfarrkirchen verlassen, bevor die 218 322 weitere Flachwagen an die Kopf-rampe schieben kann.  
Foto: A. Ritz



Bild 17: Jetzt kann die Arbeit weitergehen!

Bild 18: Die Seitenwand eines Flachwagens wird heruntergeklappt.  
Fotos 17 und 18: W. Kosak





**Bild 19:** Die bereits abgeladenen Zirkuswagen werden vorläufig abgestellt, auf Traktor und Zugmaschine wartet neue Arbeit.  
Foto: W. Kosak

**Bild 20:** Über die umgeklappte Stirnwand des Flachwagens zieht der Traktor den Zirkuswagen auf die Kopframpe.  
Foto: A. Ritz



Auch unser Dioramenspezialist und Fotograf Willy Kosak wurde von der Zirkuseuphorie angesteckt und stellte für das Eisenbahn-Journal eine Verladeszene im Modell nach. Die Fotos auf diesen Seiten belegen deutlich den hohen Spielwert des Zirkussets; ein Vergleich mit den Vorbildaufnahmen zeigt, wie realistisch der Be- und Ent-

ladebetrieb nachgeahmt werden kann. Neben dem Material des Zirkussets I kamen noch einige weitere Fahrzeuge zum Einsatz: Die Daimler-Benz Haubenzugmaschine 1624 stammt aus dem Sortiment von Preiser. Sie wurde umlackiert und mit zusätzlichen Details gesupert, ebenso wie die beiden Hanomag-Traktoren. Eine Magirus-Feuerwehr,

**Bild 21:** Auf der schweren MAN-Zugmaschine ist beim Vorbild die Ausrüstung des Lademeisters untergebracht. Unser Modell entstand aus einer Kibri-Sattelzugmaschine und der Ballastpritsche einer Scania-Schwerlastzugmaschine.  
Foto: W. Kosak





**Bild 22:** Hanomag-Traktor von Preiser und einer der Krone-Wagen aus dem Zirkusset.  
Foto: W. Kosak

ebenfalls von Preiser, mußte nur in einigen Punkten (z. B. Dachbelastung) abgeändert werden, um genau dem Vorbild zu entsprechen. Die MAN-Zugmaschinen setzen sich zusammen aus Kibri-Sattelzugmaschinen (z. B. B-10216) und Ballastpritschen der Scania-Schwerlastzugmaschine. Die Beschriftungen aller Modelle lieferte Preiser.  
T. Hilge

**Bild 23:** Kombinierte Kopf- und Seitenrampe des Bahnhofs Pfarrkirchen.  
Foto: A. Ritz

**Bild 24:** Nach getaner Arbeit kehren die beiden schweren Dieselloks in ihr Heimat-Betriebswerk zurück. Auch ein Teil der Zirkus-Arbeiter gönnt sich eine kurze Pause.  
Foto: W. Kosak





**Bild 1:** Die Auswahl der Fahrzeug- und Gebäudemodelle orientiert sich an Vorbildern aus den sechziger Jahren. Ein großer Teil der Gebäude sind Eigenbauten bzw. Umbauten aus Industrie-Produkten.

## 2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

17

# Motto: Die Bahn in der Landschaft

Nicht nur wegen ihrer beachtlichen Größe von 30 qm wirkt die H0-Anlage von Herrn Mikeska auf den Betrachter weitläufig, ruhig und landschaftlich ausgeglichen. Einige Ausschnitte, die mit dem "Auge" der Kamera ausgewählt wurden, könnten schon fast als

Motiv für unseren Kalender "Eisenbahn und Landschaft" dienen. Man darf schon zweimal hinschauen, um festzustellen, ob es sich um ein Modell oder um das "Vorbild" handelt. Und zwar auch deshalb, weil sich auf dem sichtbaren Teil der Anlage selten

größere Fahrzeugansammlungen befinden – ein Eindruck, der dem Vorbild bestens entspricht. Mehr noch: die Anlage ist in sich so geschlossen und von so heiterer Selbstverständlichkeit, daß man beinahe vergessen könnte, wieviel Arbeit und Überlegung darin steckt. Kaum, daß sich die Frage nach dem "Wie" stellt. Das setzt man angesichts des Ergebnisses beinahe als gegeben voraus: Rahmenbauweise, sorgfältige Verlegung der Gleise, unzählige Stunden lang Bäume einpflanzen, die (Märklin-)Fahrleitung montieren, Felsen modellieren, Gebäude und Fahrzeuge fachgerecht patinieren etc. etc.

Das Anlagenkonzept gestattet es, die aus der Ferne (d. h. aus den Schattenbahnhöfen) auftauchenden Züge auf ihrem relativ langen Weg durch die Landschaft in aller Beschaulichkeit zu verfolgen, bis sie wieder im nicht sichtbaren Bereich verschwinden. Die einzelnen Züge haben feste Standplätze im Abfahrts- und Bestimmungsschattenbahnhof, denn nur so ist bei der Vielfalt der Zugarnituren der Überblick für einen gezielten Einsatz zu behalten. Sie werden von dort nach Bedarf abgerufen und über zwei Stromkreise (für Oberleitungs- und Mittelleiter-Gleichstrom) und ein einfaches Gleisbildstellwerk mit Gleisbesetzanzeigen manuell gesteuert. Auf Automatik wird trotz der Größe der Anlage bewußt verzichtet.

**Bild 2:** Typisch für die vom Erbauer ausgewählte Epoche ist das Nebeneinander von Dampf- und Elektrotraktion.





**Bild 3:** Zwischen den beiden Stadtbahnhöfen liegt auf halber Strecke noch eine kleinere Bahnstation.

Beim Gleismaterial handelt es sich um Märklin-Kunststoffgleise, die auf einer Schotterböschung befestigt wurden. Die erforderlichen Weichenantriebe wurden ent-

weder geschickt getarnt oder, wenn das nicht möglich war, mit dem Unterflur-Zurüstsatz unter der Anlage angebracht. Auch die Signalantriebe wurden nicht sichtbar, son-

dern versenkt eingebaut. Daß die Schienenprofile farblich nachbehandelt wurden, versteht sich fast von selbst. Mit wenigen Ausnahmen handelt es sich bei

**Bild 4:** In einem der großen Stadtbahnhöfe zweigt eine nicht elektrifizierte Nebenstrecke ab. Sie führt zu den idyllischen Dörfern und Weilern des Hinterlandes, die von Sonntagsausflüglern nicht zuletzt wegen ihrer hübschen Fachwerkhäuser und des guten Weines gerne besucht werden. Die Märklin-Kunststoffgleise wurden farblich nachbehandelt.

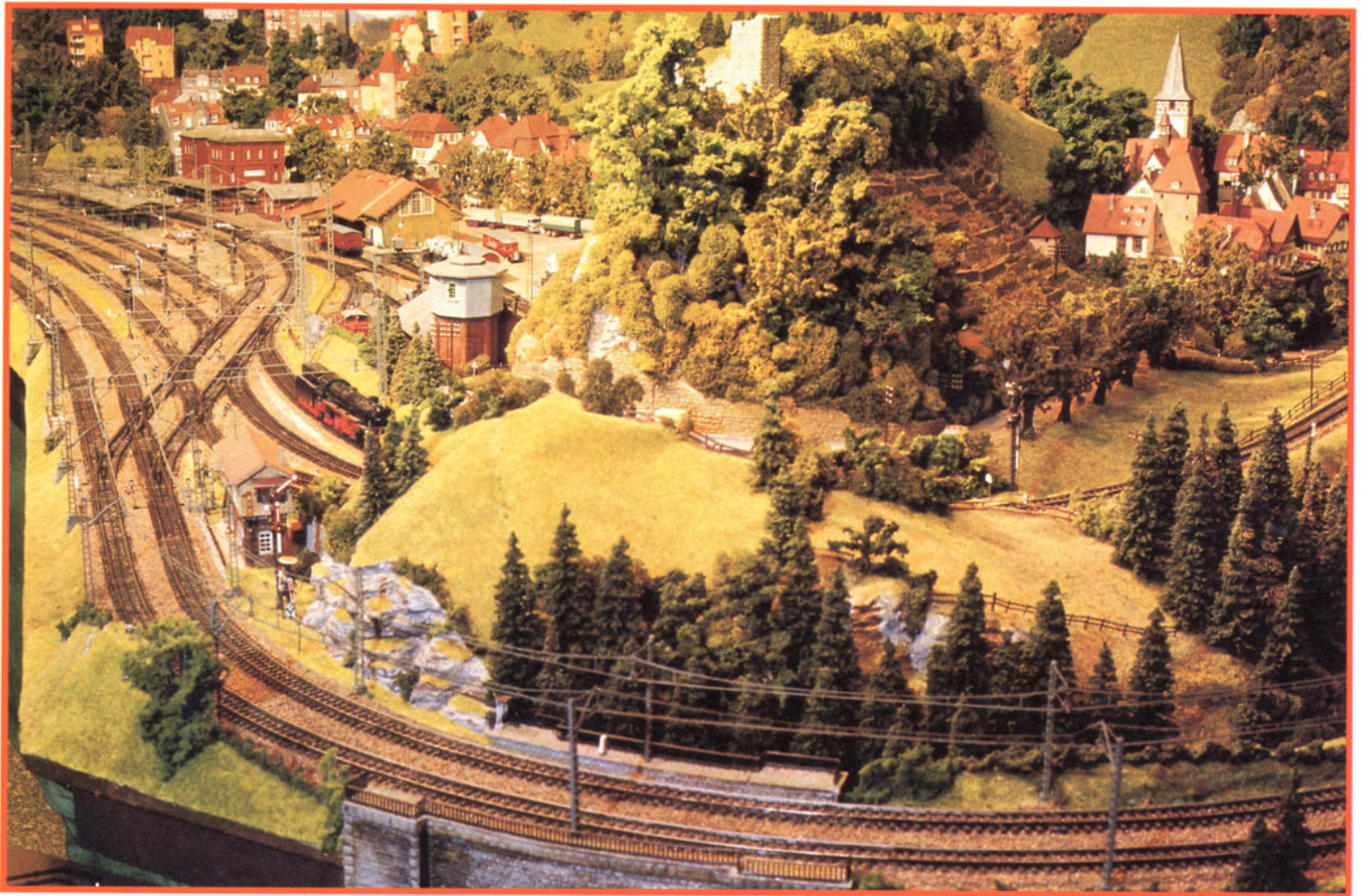




**Bild 5:** Ein Nebenbahn-Personenzug (BR 65 und vier "Donnerbüchsen") verläßt gerade die Dorfstation und windet sich durch die waldreiche Hügellandschaft seinem nächsten Ziel entgegen.

**Bild 6:** Die Bahnhofsanlagen sind sehr großzügig angelegt und werden von einer Märklin-Fahrleitung überspannt. Die Fahrdrähte wurden mit Humbrol-Staubfarbe nachbehandelt.





**Bild 7:** Die Anlage verknüpft vorbildgerechten Fahrbetrieb mit natürlicher Landschaftsgestaltung. Auf automatisierte Betriebsabläufe wurde verzichtet.

**Bild 8:** Diese Aufnahme zeigt die weitläufige Landschaftskonzeption. Deshalb lassen sich die Fahrten mit den aus den Schattenbahnhöfen abgerufenen Zuggarnituren besonders reizvoll gestalten.



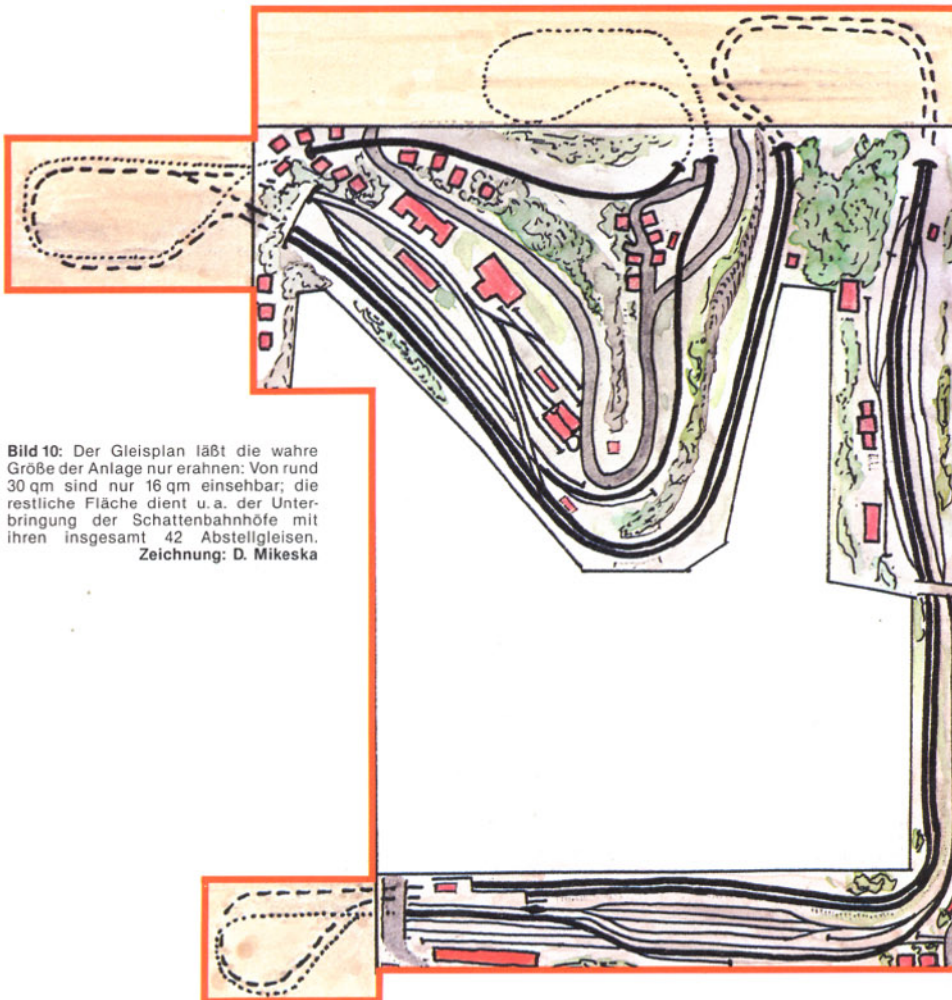
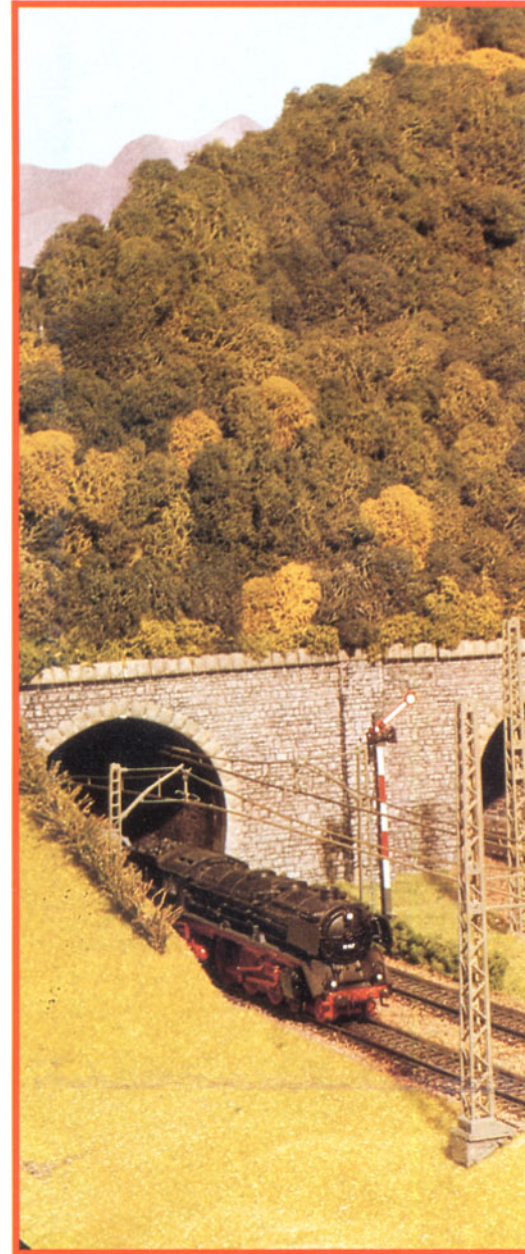


**Bild 11 (rechts):** Auch dieser Ausschnitt zeigt beispielhaft, wieviel Mühe der Erbauer bei der Planung und Verwirklichung seiner Anlage aufgewendet hat.

**Bild 9:** Schon bei der Planung der Anlage wurde auf lange Fahrstrecken zwischen den Bahnhöfen größter Wert gelegt. Nur so lassen sich realistische Zuglängen und typische Wagengarnituren verwirklichen.

den eingesetzten Zugverbänden um Wagons, die kurzgekuppelt fest miteinander verbunden sind. Ihre Zusammensetzung vermittelt einen umfassenden Überblick über die für die 60er Jahre so typische Wagnervielfalt im Reisezugverkehr. Daß sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße ausschließlich Fahrzeuge aus dieser Zeit eingesetzt sind, trägt ebenfalls zu dem hervorragenden Gesamteindruck bei. Der Fahrpark setzt sich aus vortrefflich gealterten und farblich nachbehandelten Modellen fast aller namhaften Hersteller zusammen; Loktypen aus den 60er Jahren, die auf dem Markt bislang nicht angeboten werden, sind unter Abwandlung vorhandener Industriemodelle selbst gebaut worden. Eigenbau und Abwandlung bzw. Verände-

rung von Industrieerzeugnissen hatten auch bei der Herstellung der Gebäude Vorrang. Dabei hat der Erbauer keine Mühe gescheut. Das gleiche gilt für die Fahrleitung, die sich nun, nachdem sie mit "Staubfarbe" aus dem Patina-Set von Humbrol behandelt wurde, einigermaßen dezent in die Landschaft einfügt. Klarheit im gesamten Erscheinungsbild setzt bereits Klarheit im Konzept der Anlage voraus. Obgleich der verfügbare Platz durchaus die Planung eines großen Durchgangs- oder Kopfbahnhofes mit umfangreichen Bw-Anlagen zugelassen hätte, wurde zur Erhaltung der Weiträumigkeit bewußt darauf verzichtet. Von den insgesamt rund 30 qm der Anlage sind nur 16 qm einsehbar, die restliche Fläche dient einer verdeckten Gleisfüh-



**Bild 10:** Der Gleisplan läßt die wahre Größe der Anlage nur erahnen: Von rund 30 qm sind nur 16 qm einsehbar; die restliche Fläche dient u. a. der Unterbringung der Schattenbahnhöfe mit ihren insgesamt 42 Abstellgleisen.  
Zeichnung: D. Mikeska

rung oder der Unterbringung von Schattenbahnhöfen. Die zweigleisige elektrifizierte Hauptstrecke verbindet zwei größere Städte miteinander. Von ihr zweigen in zwei Trennungsbahnhöfen je eine nicht elektrifizierte Nebenstrecke ab. An den Endpunkten aller Strecken sind großzügig dimensionierte Schattenbahnhöfe für insgesamt 42 Zügeinheiten angeordnet. Die beiden, durch die Hauptstrecke verbundenen Städte sind lediglich durch einen Vorortbahnhof auf der einen Seite und das Vorfeld eines Verschiebe- und Güterbahnhofs auf der anderen Seite zu erahnen. Schnellzüge mit bis zu 8 Wagen durchfahren daher die Anlage ohne Halt, weil der Bestimmungsbahnhof am unsichtbaren Ende der Strecke liegt und sie den Vorortbahnhof vorbildgerecht auf durchgehenden Gleisen ohne Bahnsteig passieren.

Dem von Herrn Mikeska gewählten Motto entsprechend, kommt der Landschaft und ihrer Gestaltung besondere Bedeutung zu. Umso bemerkenswerter ist, daß sich auch der Fahrbetrieb höchst abwechslungsreich gestalten läßt. Doch das fällt erst bei genauem Hinsehen auf, und gerade darin liegt der besondere Reiz dieser Anlage: Die "Bahn" drängt sich nicht auf ... sie ist ein-



**Bild 12:** Gesamtansicht des weitläufig konzipierten Bahnhofsbereiches. Trotz ihrer vielfältigen Fahrmöglichkeiten wirkt die Anlage von Herrn Mikeska auch landschaftlich ruhig und ausgeglichen, sie verfügt über vorbildliche "Weite".

Alle Fotos: G. Rapp

fach da, als fester Bestandteil eben dieser Landschaft.

Daß "so ganz nebenbei" im kleinen Bahnbetriebswerk und in der Güteranlage des Vorortbahnhofes sowie im Rangierbahnhof mit funktionsfähigem Ablaufberg und anschließender Gleisharfe Platz und Gelegenheit für lebhaften Bahn- und Rangierbetrieb geboten ist – auch das entspricht durchaus dem Vorbild.

D. Mikeska



# Luzerner Modellbautage 1987



**Bild 1:** Den zweiten Preis im Jugendwettbewerb gewann der 15jährige Michael Ruegg mit seinem Diorama "Bahnhof Aubonne" in H0m.

**Bild 2:** Die Straßenseite des Bahnhofgebäudes Aubonne.

**Bild 3:** Die Bahnhofs-einfahrt aus der Richtung des Lokschuppens gesehen.



Vom 3. bis 10. Oktober fanden im Verkehrshaus in Luzern die 8. Eisenbahn-Modellbautage statt. Die diesjährige Ausstellung stand unter dem Motto "Luxuswagen – Rolls Royce auf Schienen" und war mit einer großartigen Darbietung von internationalen Originalen geradezu ein Publikumsmagnet. Gezeigt wurde u. a. der im Jahr 1842 für Königin Adelaide in England erbaute Hofsalonwagen Nr. 2, der einer Postkutsche ähnlicher sieht als einem Eisenbahnwagen. Auch das zweitälteste Fahrzeug, der sechsachsige Kronprinzenwagen Sal 6ü 10375 der ehemaligen Preußischen Staatseisenbahnen aus dem Jahr 1905 fand reges Interesse. Selbst Bundespräsident Heuss war mit diesem noblen Fahrzeug zwischen 1949 und 1954 gereist. Von der CIWLT kam der Salon-Pullmanwagen Typ "Côte d'Azur" aus dem Jahre 1929 zur Ausstellung, der – 1951 umgebaut zum WSP 4160 – vor allen Dingen im "Train Bleu" Dienst tat und auch heute noch für Spezialzüge zur Verfügung steht. Das Eisenbahnmuseum Mulhouse zeigte die beiden "Voitures Présidentielles" in dieser erlauchten Waggongesellschaft: Waggon No. 1 wurde 1925 durch die damalige PLM beschafft, während Waggon No. 2 1955 in der SNCF-Werkstätte Villeneuve aus einem 1924 für die Region "Est" beschafften Wagen umgebaut wurde. Die Fahrzeuge hatten mehreren französischen Staatspräsidenten zur Verfügung gestanden. Deshalb sind die Fenster des Präsidentenwagens No. 2 auf der Abteilseite dreifach und auf der Gangseite zweifach verglast. Auch der Rheingold-Salonwagen SB 4ÜK, Baujahr 1929, heute im Besitz des Freundeskreises Eisenbahn Köln (FEK), war in Luzern zu besichtigen. Im Gegensatz zu den anderen, hervorragend restaurierten und "aufgemöbelten" Fahrzeugen, befand er sich allerdings äußerlich und technisch in einem nicht so guten Zustand: Die SBB hatte auf



**Bild 4:** Der sehr schön gealterte Lokschuppen des Dioramas "Aubonne" in H0m.

**Bild 5:** Den dritten Preis im Jugendwettbewerb belegte Thomas Erzinger mit seinem Diorama "Tunnel mit Bergsturz".

**Bild 6:** Den ersten Platz in der Kategorie "Erwachsene" sicherte sich Herr H. Cadosch mit dem Diorama "Station Stugi-Stuls".

einem kleinen Zettel, der diskret am Langträger angebracht war, vermerkt, daß der Waggon mit gebrochenen und abgefahrenen Bremssohlen übernommen worden war und deshalb nicht an die Druckluftbremse angeschlossen werden durfte.

Als Triebfahrzeug mit besonders themenbezogener Vergangenheit war die 18 505 ausgestellt, eine bayer. S 3/6, die lange Zeit den "Rheingold" führte, sowie die 141R Nr. 1244 "Mikado" der SNCF, die unter anderem ab 1947 den berühmten "Train Bleu" zog. Die 18 505 wurde 1974 von der DGEG erworben und rollfähig restauriert. Die 141R 1244 gelangte nach ihrer Ausmusterung 1975 zum Verein "Mikado 1244" in Zürich, der die Maschine vorzüglich betriebs-tauglich instandsetzte und seit 1978 damit Sonderfahrten durchführt.

## Ein aufwendiges Rahmenprogramm

Mit nahezu 60.000 Besuchern konnte die Messeleitung eine deutliche Steigerung der Besucherzahl gegenüber dem Vorjahr verbuchen, was nicht zuletzt auf die sehr interessante Fahrzeugausstellung und das umfangreiche Rahmenprogramm zurückzuführen war.

Im Cosmorama fand ein Filmbegleitprogramm unter dem Haupttitel "Berühmte Züge" statt. Sechzehn verschiedene Filme entführten den interessierten Beschauer in die Welt der Eisenbahn, wobei dem heutigen "Luxusattribut Nr. 1", der Schnelligkeit, besonders große Bedeutung beigemessen wurde.

Am 07.10.1987 fand im Auditorium des Hans-Erni-Hauses eine Vortragstagung zum Thema "Bahn frei für Luxuszüge" statt. Zahl-





Bild 7: Der Lokschuppen des Dioramas "H0e-Idylle" entstand ebenso im Selbstbau wie ...



Bild 8: ... der Lagerschuppen mit Verladebühne an der Gleisseite.



Bild 9: Blick auf das von Herrn J. Zeller erstellte Diorama "H0e - Idylle", mit dem er den dritten Platz erreichte.

reiche Interessenten hörten sich die Referate an, u. a. zu den historischen Themen "Rheingold – ein Luxuszug verschwand nach 59 Jahren", "Der Transsibirien-Luxuszug" und "Die Orient-Express-Familie". Im aktuellen Teil wurde über "Luxuszüge in aller Welt" gesprochen und auch das

fast schon brisante Thema "Luxuszüge im Jahr 2000 – eine Spinnerei?" aufgegriffen. Im letztgenannten Vortrag wurden die unterschiedlichen Auffassungen über das Reisen sehr deutlich; für den einen ist Zeit der wichtigere Faktor, der andere will, wenn er schon mit der Bahn reist, allen nur erdenklichen

Komfort genießen können.

Abgerundet wurde das Leitthema durch eine historische und sozialkritische Betrachtung des Begriffs "Luxuszüge" in einer umfangreichen Vernissage. Die unterschiedlichen Entwicklungen im amerikanischen und europäischen Eisenbahnwagenbau und deren Einrichtungen präsentierte man anschaulich auf Großbildtafeln und Zeichnungen. Die Verdienste von George Pullman, der sich sehr früh für die "klassenlose Eisenbahngesellschaft" in Amerika einsetzte und dem dies mit seinen Pullman-Wagen für alle Klassen auch anschaulich gelang, wurden ebenso gewürdigt wie die von Georges Nagelmacker, dem Gründer der internationalen Schlafwagengesellschaft CIWL. Auch die Auswirkungen der im vorigen Jahrhundert einsetzenden Industrialisierung und Politisierung des Reisens wurden anschaulich untersucht und aufgezeigt.

## Abteilung Modellbahn

Die Eisenbahn-Modellbaufreunde kamen ebenfalls auf ihre Kosten: Über 100 Teilnehmer wetteiferten um den "Verkehrshauspreis" in den Kategorien Dioramen, Fahrzeuge und Jugendpreis. Gerade die Ausschreibung eines Jugendpreises mit Teilnehmern von 5 (!) bis 16 Jahren brachte erstaunliche Arbeiten hervor, sowohl bei den Dioramen als auch bei den Fahrzeugselbstbauten. 17 Modelleisenbahner nahmen am 08.10.1987 stolz ihre Preise entgegen. Einige Plätze mußten sogar doppelt belegt werden. Auch Sonderpreise für besonders originelle oder themenbezogene Modelle wurden vergeben. Der Tageswettbewerb des VHS, bei dem das Publikum vier ausstellungsspezifische Fragen beantworten konnte, fand reges Interesse und bei Tageseinzelpreisen im Wert bis zu sfr. 1400,00 eine höchst honorige Belohnung. (Die Sachpreise wurden von Modelleisenbahnfirmen gespendet.)

Fast 70 Aussteller aus dem In- und Ausland, von denen wir hier nur einige nennen können, präsentierten ihre Programme, Schaulagen und Dioramen. Die Ausstellungsstücke der Firmen Singer-Team, Kreuzlingen, und Ferro Suisse, Krummenau, verdienen besondere Beachtung. Ferro Suisse zeigte in H0m den neuen und bald lieferbaren RhB-Pendelzug Be 4/4 Nr. 501-504, die fertige G 3/4 in den Ausführungen RhB, AB und SBB (Brünig) und verwies darauf, daß die G 4/5 als neues Modell bald in der Naßdampfversion zu erwarten sei. Einen Blickfang bildete auch die Stahlfachwerkbrücke

Bild 10: Ein weiterer Ausschnitt aus dem Diorama Stugl-Stuls mit üppiger Vegetation.

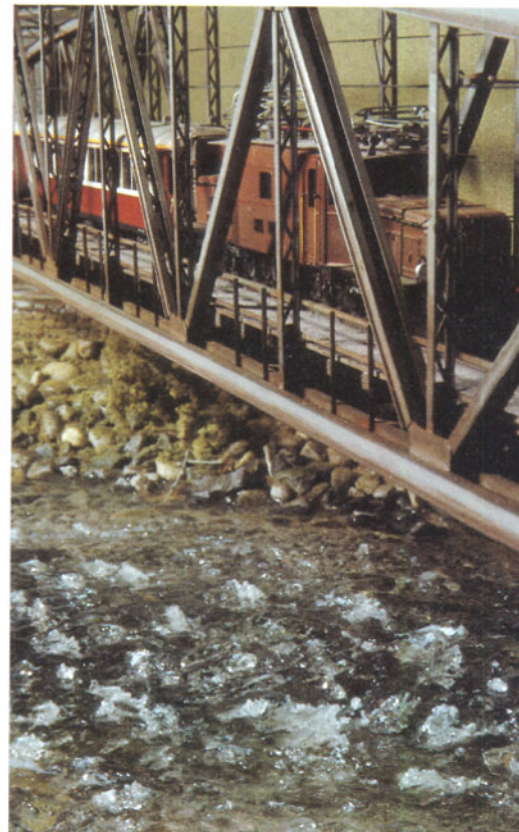
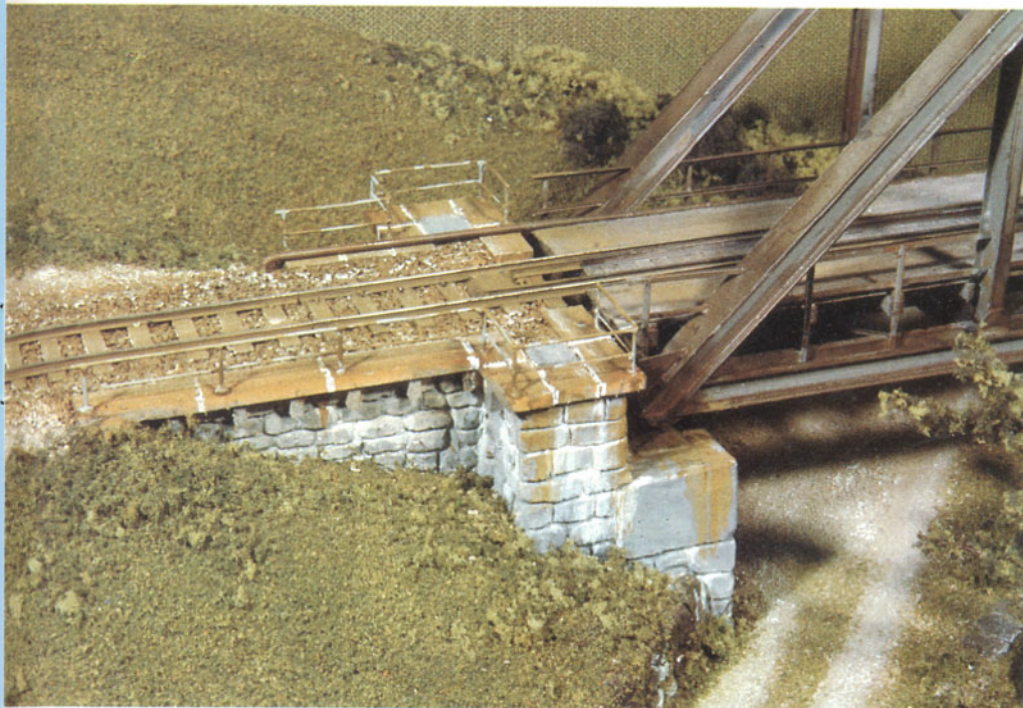




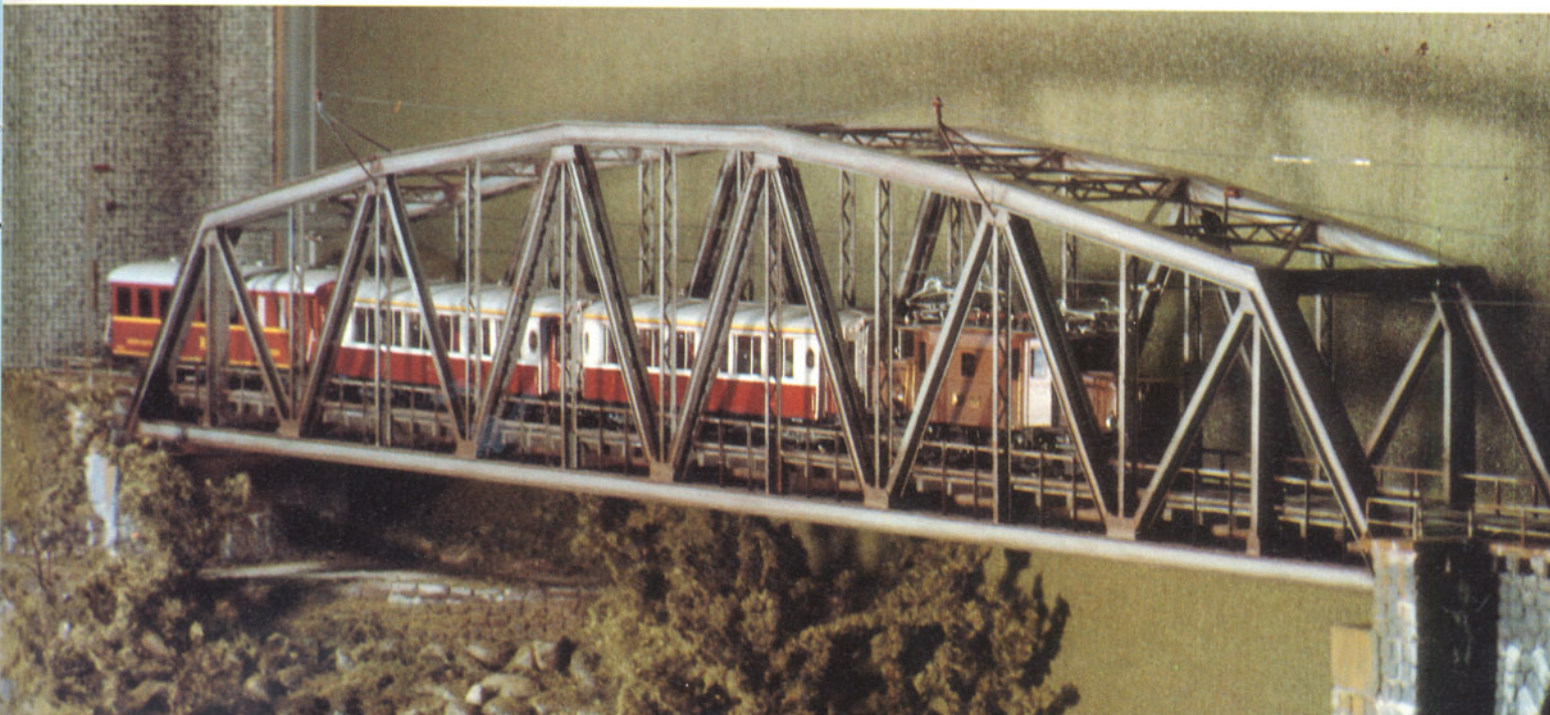
**Bild 11:** Die neue Pendeltriebzugkomposition Be 4/4 Nr. 501 – 504 als meisterliches Kleinserienmodell in H0m von Ferro Suisse.

**Bild 12:** Auf den Dioramen der Firma Ferro Suisse war wieder eine Fülle von Vorschlägen und Details zu sehen. Hier ein Ausschnitt aus dem Brückendiorama "Tavanasa". Der wild schäumende Fluß wurde durch Gießharz nachgebildet.

**Bild 13:** Detail des Brückenwiderlagers mit angrenzendem Bahndamm.

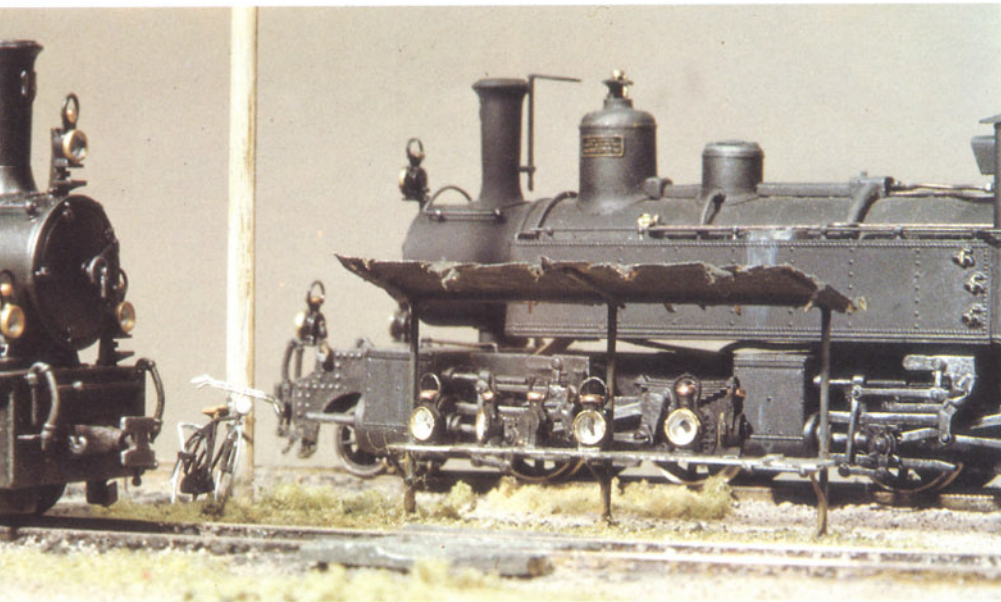


**Bild 14:** Die Brücke nach dem Vorbild Tavanasa in der Gesamtansicht. Die Spannweite beträgt über 82 cm.





**Bild 15:** Das neue Bahnhofsgebäude nach Vorbildern aus dem Oberengadin (Ardez, Susch und La Punt), das bald in einer kombinierten Gips-Holzbauweise in Bausatzform angeboten wird.



**Bild 16:** Ein kleiner Lampenständer, wie er in jedem Bahnhof oder Bw anzutreffen ist. (Diorama: H. Breitenmoser).

sprechendes zu bieten: Märklin präsentierte unter erheblichem technischen Aufwand die "Neue Spur I" und Märklin Digital. Hobby-Toy, (Schweizer Importeur der Firmen Roco, Wiking u. a.) stellte die neuen typischen Seetalbahn-Wagen vor, die in einer beachtlichen Detaillierung zur Auslieferung gelangen und zwischenzeitlich auch bei uns auf reges Interesse stoßen. Die nunmehr lieferbare Lok der BR 042 fand in der "dampflokarmen" Schweiz ebenfalls großen Anklang, stellt sie doch eine Meisterleistung im Großseriendampflokbaubau dar (siehe auch Eisenbahn-Journal 9/1987). Die Firma Bänninger (Importeur von Bemo, Rietze, Weinert u. a.) zeigte von Bemo erste Formabgüsse des MOB und GFM GDe 4/4 Triebwagens und des lange erwarteten vierachsigen Gepäckwagens D 4 i für RhB und FO. Mit einer Auslieferung ist allerdings erst nächstes Jahr zu rechnen. Weinert präsentierte das H0-Modell eines Tm 2/2 III Baudiensttraktors der SBB mit beweglichem Ladekran, der, nach Fertigstellung, (vorerst?) nur in der Schweiz

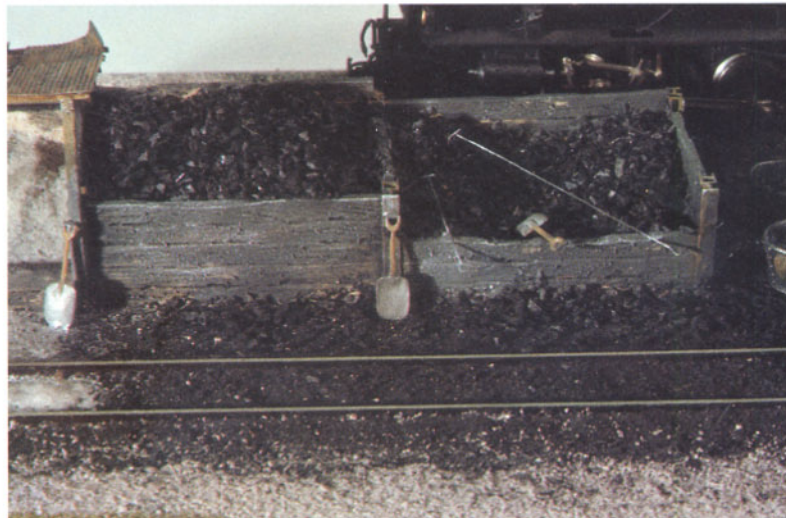
in H0m mit gewölbtem Obergurt nach dem Vorbild in Tavanasa, Spannweite in H0 82,3 cm, komplett aus Messing gefertigt. Wahre Prachtstücke stellten die schweizerischen Kleinserienhersteller HRF, Fulgurex,

Lemaco, Metropolitan (Roxy) an Lokomotiv- und Waggonmodellen der verschiedenen Spurweiten aus. Von Lemaco sei hier nur die neue 01.10 Öl genannt. Auch die Großserienhersteller hatten An-



**Bild 17:** Bahnhof Ardez: Auf der Laderampe ist eine Fahrleitungsmontagebühne abgestellt.

**Bild 18:** Ein Ausschnitt aus dem bis in das kleinste Detail ausgestatteten Schmalspur-Bw der Firma Ferro Suisse, hier die Bekohlung.





angeboten werden soll. Die Firma Retima, Importeurin von Lima, Faller u. a. stellte eine recht gut durchgestaltete Anlage in Modulbauweise aus, auf der die neuen Re 6/6 (siehe Eisenbahn-Journal 6/1987) unermüdlich ihre Runden drehen.

Zum schönsten "Schweizer Modell des Jahres 1987" wurden vom fachkundigen Publikum in den einzelnen Baugrößen gewählt: In der Spur H0 kam der Pendelzug "NPZ" der SBB von Liliput auf den 1. Platz; er war von der Witeco AG aus Oberwil eingereicht worden. Der ebenfalls ausgezeichnete "Wagen der Seetalbahn" stammt von Roco und wird von der Firma Hobby-Toy, Wollerau, importiert.

## Ausblicke

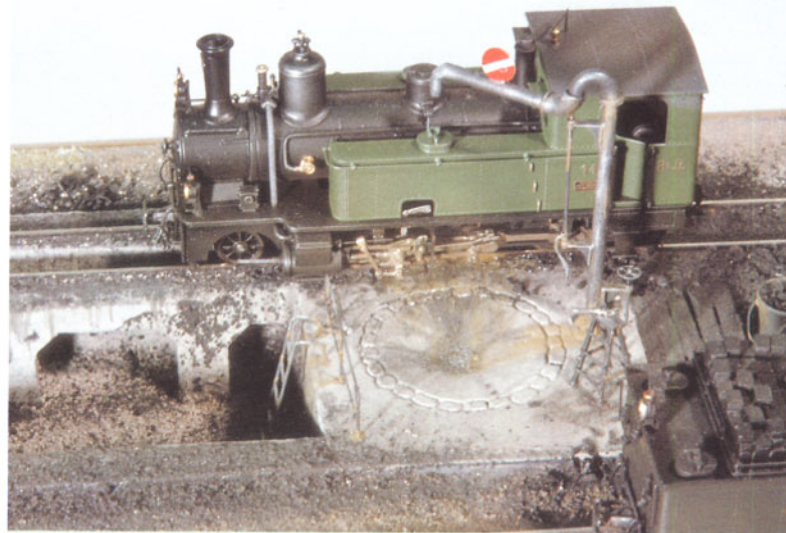
Im nächsten Jahr werden die 9. Eisenbahn-Modellbautage vom 1. bis 10. Oktober statt-

**Bild 19 (oben):** Der neue Triebwagen BDeh 2/4 Nr. 45 in der aktuellen FO-Lackierung von Ferro Suisse. Das Modell ist sowohl für den normalen Adhäsionsbetrieb als auch für den Einsatz auf Zahnstangenabschnitten vorbereitet.

**Bild 20:** Noch einmal ein Blick in das Schmalspur-Bw, hier die Entschlackungsanlage mit Wasserkran und Kohlenkörben. Im Hintergrund wird gerade die neue und bereits lieferbare G 3/4 Nr. 14 der RhB versorgt.

**Bild 21:** Auch dieses wichtige Ausstattungsdetail, das bewegliche Modell einer Weichenlaterne, ist nun von Ferro Suisse als Bausatz lieferbar.

**Bild 22:** Klein aber fein: hübsches Minidiorama mit Viehverladung bei der RhB (Diorama: H. Breitenmoser).





**Bild 23:** Mit diesem Diorama "Rangier-Bahnhof Limmattal, Ablaufberg" gewann Herr Dr. Schmid 1983 den Verkehrshauspreis, zusammen mit dem Diorama "Beinwil am See". Es befindet sich heute im Besitz der Firma Singer-Team und wurde uns für die nachfolgenden Modellaufnahmen zur Verfügung gestellt.



**Bild 24:** Roco Ae 6/6 in einer Sonderserie vom Schweizer Importeur Hobby-Toy in der Ausführung als Kantonslokomotive mit Chromzierleisten, geätzten Wappen und Nummern.

**Bild 25 (unten links):** Der neue Seetalbahn-Wagen von Roco in H0. Bemerkenswert sind Ausführung und Detaillierung in der 1./2. Klasse-Variante.

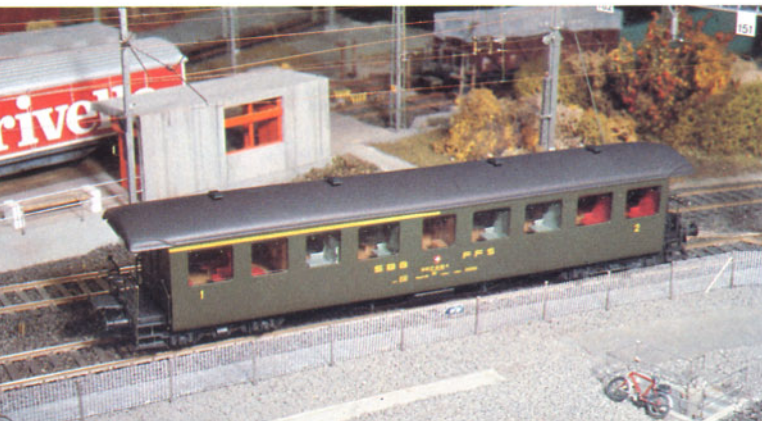
**Bild 26 (unten rechts):** Die 2.-Klasse-Ausführung des Seetalbahn-Wagens von Roco in H0, fotografiert auf dem Diorama von Dr. Schmid. **Alle Fotos: B. Ottersbach**

finden und sollen unter dem Thema "Western Rail Road" stehen. Bei der Pressekonferenz am 09.10.1987 wurde bekanntgegeben, daß eigens zu diesem Zweck eine 4-4-0, also eine echte "Western Lok" aus Amerika – mit Unterstützung des schweizeri-

schen Speditionsverbandes – herübergeschafft werden wird. Die Maschine soll in ein 1:1-Diorama mit typisch amerikanischem Wasserturm, Bahnstation, Saloon etc. eingefügt werden.

Auch ein kleiner Einblick in die Vorbereitun-

gen für das Jahr 1989 – sie laufen schon jetzt auf vollen Touren – wurde gewährt. Das Thema zum 30jährigen Bestehen des Verkehrshauses und dem 10jährigen Jubiläum der Modellbautage lautet: "CH 39, die Verkehrswelt zur Zeit der Landi 1939". Diese Ausstellung, die für den ganzen Oktober 1989 geplant ist, wird dann alle damaligen Verkehrsmittel, wie Bahnen, Autos, Flugzeuge, Schiffe, Motorräder und Fahrräder in Originalen zeigen, wie sie vor 50 Jahren in der Schweiz verkehrten. **B. Ottersbach**





**Bild 1:** Ein Einheitstriebwagen VT 25 mit Steuerwagen VS 145 durchheilt einen Geländeabschnitt auf dem von Horst Meier in der Baugröße H0 gefertigten Modul. (Modelle: Liliput)

## 2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

18

# Modulus fotograficus

Der Winter steht vor der Türe. An den langen Abenden wird sich gar mancher Modellbauer wieder intensiver seinem Hobby wid-

men und neue Ideen verwirklichen. Warum sollte man nicht mal versuchen, ein Modul zu bauen, so wie unser Leser, Herr Horst

Meier? Er hat neben einer großen betriebsfähigen H0-Anlage bereits zahlreiche Dioramen hergestellt. Herrn Meiers Bemühung in

**Bild 2:** Alle Aufnahmen dieses Beitrags sind im Freien vor natürlichem Hintergrund aufgenommen. Besondere Sorgfalt ist dabei dem Bildübergang vom Modell zur Natur zu widmen, denn "Baumriesen" stören den Gesamteindruck meist erheblich.





**Bild 3:** Der Bauer Riesenhuber und sein Nachbar Hornbecker sind in einen nicht alltäglichen Unfall verwickelt. Weit und breit kein Hindernis und freie Sicht in alle Richtungen – trotzdem haben es die beiden Erzfeinde "geschafft".

**Bild 4:** Die Schadensbilanz: Zwei beschädigte Fahrzeuge und eine zum Teil unverkäufliche Ladung.

**Bild 5:** Endlich haben die ortsbekanntesten Streithammel wieder einen guten Grund, ihre Zwistigkeiten auf handfeste Art und Weise zu bereinigen.



der Modulbauweise war von Erfolg; das hier vorgestellte Modul hat er in erster Linie für Fotografierzwecke gebaut. Später soll es in die große Anlage der Modulgruppe "Main-Kinzig" integriert werden. Der Erbauer hat jedes Modul mit einer zweigleisigen, unterirdischen Rückführung ausgestattet, die in beiden Richtungen befahren werden kann. Nachfolgend beschreiben wir, wie Schritt für Schritt vorgegangen wurde, um dieses sehr vorbildnahe Ergebnis zu erreichen.

Beim Bau seiner Module hat Horst Meier sowohl bewährte als auch neue Techniken angewandt. Der Gleisbau erfolgte nach der bekannten Methode. Das Roco Flexgleis wurde sorgfältig eingeschottert und farblich nachbehandelt. Die aus Fliegengitter vorgeformte Landschaft erhielt einen dünnen Gipsüberzug, der mit verdünnter Plaka-Farbe grundiert wurde. Danach wurde auf eine Leimschicht sehr feiner Sand aufgestreut. Nach dem Trocknen wurde nochmals Leim aufgetragen. Dabei mußte darauf geachtet werden, daß einige Stellen, besonders im Bereich des Bahndammes und an steilen Hangpartien, von dieser Behandlung ausgespart blieben, denn schließlich wächst Gras nicht überall gleichmäßig. Kahle Stellen entstehen oft durch starke Niederschläge, denn an sehr steilen Geländepartien kann es öfters zu kleinen Erdbeben kommen. Mit einem elektrischen Beflockungsgerät wurden dann Streufasern von Preiser elektrostatisch aufgetragen. Durch die elektrostatische Aufladung stehen die Fasern senk-





**Bild 6:** Die Vegetation auf dem Modul wurde aus vielen verschiedenen Naturpflanzen hergestellt. Zum Einfärben der Gips-Mauerplatten des kleinen Bahndammdurchlasses wurde Beize verwendet.

recht auf dem nun begrüneten Untergrund. Das von Preiser angebotene Material ist wegen seiner längeren Fasern für die Nachahmung hochwachsenden Grases besonders geeignet. Dagegen sind die Grasfasern der anderen Hersteller besser für gemähte Grünflächen oder für Frühjahrs- und Herbstlandschaften geeignet. Die Firma Heki hat auch ein spezielles Wintergras im Sortiment.

Beim Anlegen des kleinen Waldstücks wurde der Boden zuerst mit dunkel eingefärbtem Streumaterial abgedeckt. Dann wurden Unterholz und verschiedene Kleingewächse eingesetzt; zuletzt erfolgte die Bepflanzung mit großen Bäumen. Es kam dabei ausschließlich Material aus der hauseigenen Fertigung zur Verwendung.

Neben der üppigen Vegetation blieb noch genügend Platz für einige nette Szenen, wie sie sich im Alltag abspielen könnten. Der Bauer Riesenhuber, der seinen Nachbarn Hornbecker nicht unbedingt zu seinen Freunden zählt, hat mit seinem Schlepper dessen Gefährt gerammt. Dabei war ein Teil der geladenen Kürbisernte vom Wagen gefallen. Außerdem entstand an beiden Fahrzeugen leichter Sachschaden. Das sei ein Versehen gewesen, gibt der Riesenhuber vor, denn der Feldweg habe ein starkes Gefälle, und ... , ja und der Herr Nachbar hätte seine Fahrt absichtlich verlangsamt und so den Zusammenstoß vorsätzlich herbeigeführt. Ein Wort gab das andere, und ehe sich's die beiden versehen, ist die schönste Rauferei im Gange. Die beiden Herren Land-

wirte sind Figuren aus dem Preiser-Sortiment. Da sie für die dargestellte Szene andere "Handgriffe" erledigen als es die Formenbauer bei Preiser vorgesehen hatten, mußten die Figuren vorsichtig in die gewünschte Haltung gebracht werden. Recht gut geht das, wenn man sie mit einer glimmenden Zigarette "weich" macht. Anerkennenswert ist, daß Herr Meier bei den eingesetzten Fahrzeugen auf vierachsige Reisezugwagen und auf die üblicherweise nur auf Hauptbahnen verkehrenden Triebfahrzeuge verzichtet hat. Statt dessen sorgen aus Tenderlokomotiven und zweiachsigen Personenwagen gebildete Regionalzüge für eine eher beschauliche Stimmung.

**H. Meier/K. Eckert**

**Bild 7:** Eine sehr realistisch nachempfundene Betriebsverschmutzung weisen diese Fahrzeuge auf. Die 89er rollt mit geschlossenem Regler ohne Rauchentwicklung talwärts.

Alle Fotos: H. Meier





# Eine Großanlage aus Salzburg

Während der "heißen Tage" der Jubiläumsfeiern der Bahnlinie Salzburg – Lamprechtshausen im vergangenen Jahr wurde den Eisenbahnfans im ehemaligen Stellwerk des Salzburger Vorortbahnhofes Parsch eine eindrucksvolle Großanlage des Salzburger Modelleisenbahn-Clubs gezeigt, die wir auf diesen Seiten auch den Lesern des Eisen-

bahn-Journals kurz vorstellen wollen. Der Modelleisenbahn-Club Salzburg (MECS) wurde 1949 gegründet und hat heute über 120 aktive Mitglieder. Er ist Teil des Verbands der Österreichischen Modelleisenbahn-Clubs (VÖMEC), der Dachorganisation aller Modellbahner in Österreich. Nach einem Umbau der Sicherheitseinrichtungen

im Bahnhof Gnigl wurde dem Club von den Österreichischen Bundesbahnen das ganze frühere Stellwerksgebäude von Parsch zur Verfügung gestellt. Eine gründliche Instandsetzung folgte, bevor sich der Club im Erdgeschoß einen Vortragssaal und einen Versammlungsraum mit Bar einrichten konnte, während der erste Stock ausreichend Platz für den Aufbau der großen vereinseigenen Anlage bot. In zahlreichen Vitrinen werden die interessantesten Stücke aus der Modellbahnsammlung des Vereins ausgestellt.

Die Anlage ist im Maßstab H0 aufgebaut und verfügt zusätzlich über eine H0e-Nebenbahnlinie. Auf einer Fläche von 78 qm wurden insgesamt 400 m Gleise und 150 Weichen verlegt. Drei große Stadtbahnhöfe, Güterbahnhöfe, ein "unterirdischer" Schattbahnhof und zwei Stationen auf der



**Bild 1 (oben):** Lebhafter Betrieb im Bahnhof Altburg. Eine KÖF III von Roco stellt gerade neue Güterzüge zusammen.

**Bild 3:** Eine Bogenbrücke in der Nähe des Bahnhofs Schönblick überspannt einen reißenden Gebirgsbach und eine Nebenstraße.





Schmalspur-Nebenstrecke sorgen für umfangreichen Fahrbetrieb.

Ein kompliziertes System elektronischer Blockstellen gestattet den gleichzeitigen Betrieb von 20 Zuggarnituren. Die Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung wird ebenso elektronisch gesteuert wie der Betrieb auf einer Nebenbahn und der Schmalspurstrecke. Darüber hinaus ist es natürlich möglich, auf den Personen- und Güterbahnhöfen realistische Rangiermanöver durchzuführen.

Einer der spektakulärsten Punkte der Anlage ist das große Bahnbetriebswerk. Eine Drehscheibe mit 21 Gleisanschlüssen verteilt die Lokomotiven u. a. auf einen großen Ringlokschuppen. Besonders realistisch ist das Bw-Gelände im Dampflokbereich mit seiner eindrucksvollen Bekohlungsanlage gestaltet.

Die Anlage besticht durch die Genauigkeit der Landschaftsgestaltung, durch naturgetreue Nachbildung von Gebirgszügen und durch Sorgfalt in der Detaillierung, wie z. B. bei der Verlegung der Oberleitung, bei



**Bild 5 (oben):** Eine Ae 6/6 in der neuesten Farbgebung der SBB überquert gleich nach der Tunnelausfahrt eine Steinbogenbrücke.

**Bild 2 (Mitte links):** Unter der Oberleitung des Bahnhofs Buchheide rangiert SBB-Veteran Be 4/6 mit zwei gedeckten Güterwagen. Das Original dieses Modells steht als Museumslok in Winterthur.

**Bild 6:** Die Elektrolokomotive 1044.70 der ÖBB hat einen typischen Regionalzug am Haken. An den Stützmauern finden Instandsetzungsarbeiten statt.



**Bild 4 (links):** Die Drehscheibe mit dem großen Ringlokschuppen gehört zu den Attraktionen auf der Anlage des MECS. Eine Lokomotive der Baureihe 103 befindet sich gerade auf dem Weg zu ihrem nächsten Einsatz.

**Bild 7:** Im Bahnhof Zell herrscht Hochbetrieb. Neben den modernen Reisezügen der DB und ÖBB hat sich auch der VT 11.5 auf Sonderfahrt eingefunden. Die Bahnsteiglängen erlauben realistische Zusammenstellungen kurzgekuppelter Schnellzugarnituren.





**Bild 8 (links):** In der Nähe des Bahnhofs Schönblick bietet sich dieses Panorama. Ein moderner Schnellzug der SBB durchheilt gerade einen Vorort.

**Bild 9 (oben):** Auf der Großanlage des Salzburger Modelleisenbahn-Clubs verkehrt ein internationales Fahrzeugprogramm. Neben Modellen nach österreichischen, schweizerischen und deutschen Vorbildern hat sich hier auch ein französischer Triebwagen der Gattung X 2800 in das Bahnhofsvorfeld von Zell verirrt.



**Bild 10:** Ein Teil der Großanlage des MECS wurde als winterliche Gebirgslandschaft gestaltet.

Alle Fotos: Modelleisenbahn-Club Salzburg

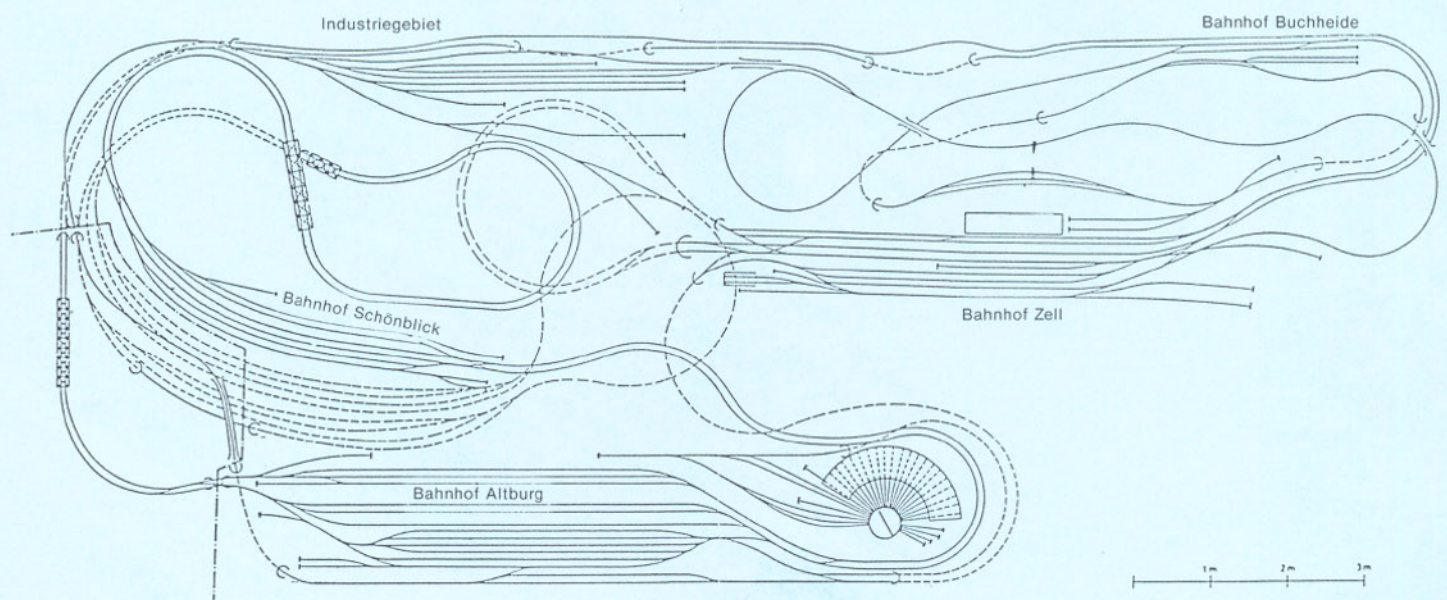
Brückengeländern oder bei Ampelschaltungen auf den Straßen.

Die kleine Welt des Salzburger Modelleisenbahn-Clubs wird durch 1500 Figuren belebt, fast 400 Automodelle sorgen für dichten Verkehr auf den Straßen der Anlage. Bei der Ausgestaltung der Landschaft mußten 5500 Bäume gepflanzt werden. 4000 Weinstöcke sorgen zudem für das zukünftige leibliche Wohl der Bewohner.

Eine besondere Spezialität dieser Großanlage ist durch einen Vorhang abgeteilt: Unter einem Sternenhimmel und in Mondlicht getaucht präsentiert sich hier dem Betrachter eine phantastische winterliche Gebirgslandschaft.

F. Dobran

**Bild 11:** Diese Zeichnung gibt einen Eindruck von den gigantischen Ausmaßen der Salzburger Clubanlage. Die drei großen Bahnhöfe sind durch eine zweigleisige Hauptstrecke miteinander verbunden. Eine Nebenbahnlinie und eine Schmalspurstrecke sorgen für zusätzlichen Fahrbetrieb.



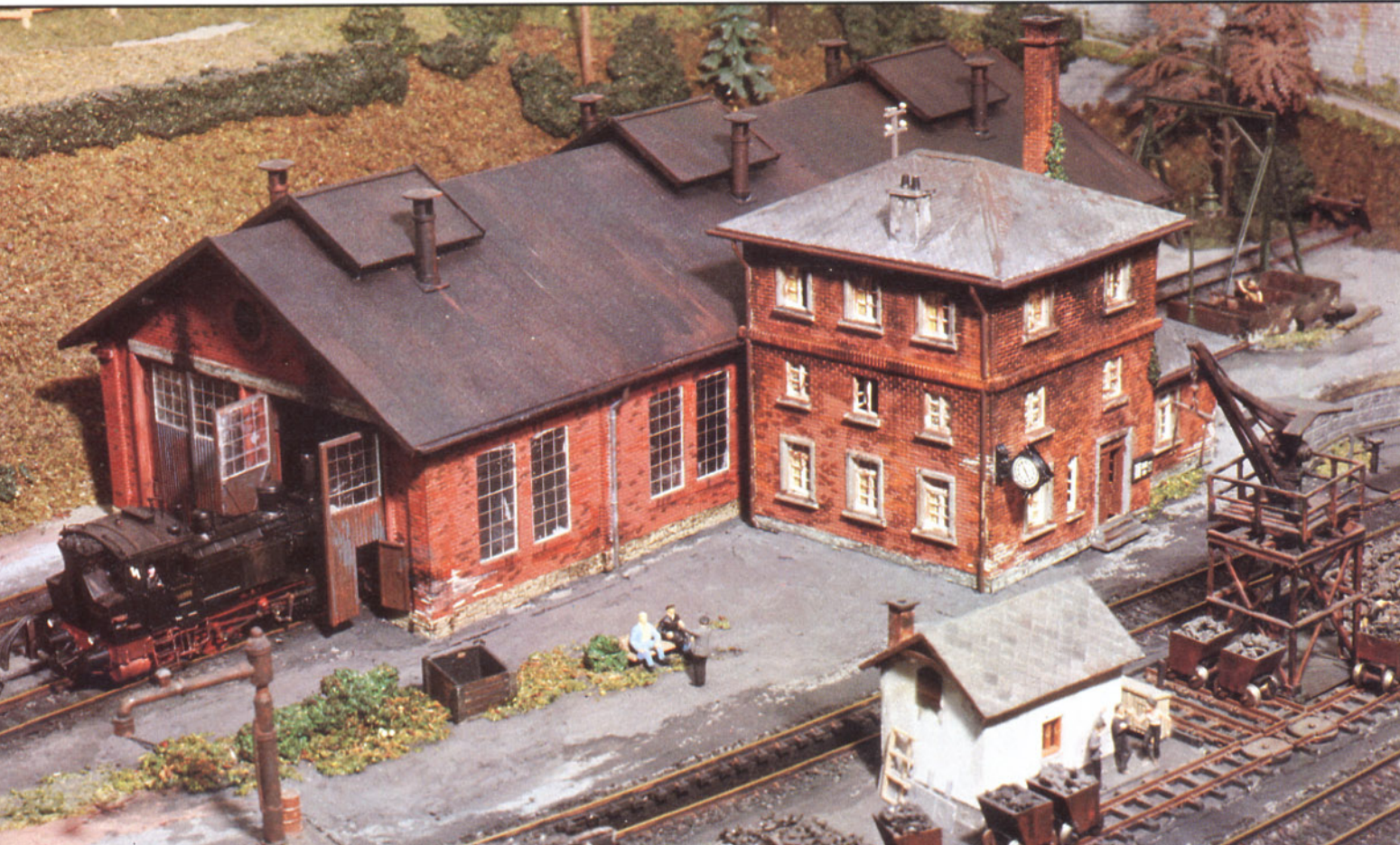


# Eine Bahnstation im Bayerischen

## Teil 6

Das Maschinenhaus des Betriebswerkes unserer Bahnstation im Bayerischen haben wir so, oder zumindest so ähnlich wie in Ausgabe 8/1987 des Eisenbahn-Journals be-

schrieben, gebaut. Deshalb sei heute nun die Rede vom "Wasserhaus", einer Einrichtung, die mit dem Maschinenhaus funktionell verbunden war und die heute bereits völlig in Vergessenheit geraten ist.



**Bild 1:** Bw Tröglbach: Maschinenhaus und Wasserhaus bilden eine funktionelle Einheit.

Dampflokotiven bezogen ihr Kessel-  
speisewasser üblicherweise aus Wasserkrä-  
nen, die in vielen Stationen an den Durch-  
gangsgleisen standen, und zwar dort, wo  
beim normalen Zughalt die Lokomotive zum  
Stehen kommen sollte. Man fand sie auch  
gelegentlich sogar im Maschinenhaus  
selbst. Welche Stationen damit ausgestat-  
tet waren, richtete sich nach dem Durst der  
regulär hier eingesetzten Lokomotiven, der  
Zuglast und damit dem Dampfverbrauch  
sowie nach der Länge der zu durchfahrenden  
Strecken. Die Wasserkräne bezogen das  
Wasser über ein im Boden frostsicher ver-  
legtes Rohrnetz aus einem hinreichend er-  
giebigen Brunnen, der möglichst zentral ge-  
legen war und ein Reservoir entsprechender  
Kapazität speiste. Die Förderung des Was-  
sers aus dem Brunnen in die genügend hoch  
gelegenen Behälter des Reservoirs besorgten  
Kolbenpumpen, die von einer "mehrpfer-  
digen" Dampfmaschine angetrieben wurden,  
zu der natürlich ein Dampferzeuger mit  
Kohlenlager gehörte. Diese gesamte, relativ  
aufwendige Ausstattung wurde in ein Ge-  
bäude gesteckt: das Wasserhaus. Im Erd-  
geschoß und Anbau befanden sich Kessel,  
Dampfmaschine, Pumpen und Brennstoff-  
lager; im Dachgeschoß (2. Stock) die Behälter.

So sah also die übliche Anordnung aus. Sie  
bot weiteren Bedürfnissen Raum. Im Mittel-  
geschoß (1. Stock) war meist die Dienstwoh-  
nung für den Wasserhauswärter etabliert, im  
Parterre außerdem Büros, Waschgelegen-  
heit u.a.m. Mit dem Fortschritt der Technik  
wurde der Dampftrieb der Pumpen über-  
flüssig. Elektroantriebe traten an seine Stelle.  
Damit verschwanden Kessel, Dampf-  
maschine, Kohlenlager und Maschinist, und  
man gewann Platz für Übernachtungslokale  
für die Fahrpersonale, respektive weitere  
Büros und Wohnungen. Im Laufe der Zeit  
veränderte sich auch das Äußere der Was-  
serhäuser so stark, daß man sie kaum mehr  
als solche erkennen konnte. Heute sind sie  
fast alle dahin, es sei denn, sie wurden voll-  
ends zu Wohn- oder Bürohäusern umfunktio-  
niert.

Nicht unerwähnt darf bei dieser Gelegen-  
heit eine andere, in Bayern insbesondere an  
den Endstationen von Nebenbahnen instal-  
lierte Einrichtung bleiben, mit der früher  
häufig das Wasser aus dem Brunnen auf  
recht einfache Weise in den Holzbehälter  
gelangte, der – ähnlich wie im Wasser-  
haus – im Wohnanbau der Lokremise auf-  
gestellt war. Es handelte sich hier um eine,  
dem hydraulischen Widder im weiteren  
Sinne analoge Anlage, bei der aber nicht Be-  
wegungsenergie des Treibwassers, sondern  
thermische Energie von Dampf direkt, also  
ohne Mechanismen in Lageenergie des  
Speisewassers umgesetzt wurde. Dies ge-

**Bild 2:** Das Wasserhaus aus anderer Sicht. Dieses Gebäude hatte – so wie hier – vor dem Maschinenhaus, aber genauso gut dahinter oder abseits davon seinen Standort.

**Bild 5:** Grundriß des Wasserhauses im Bw Buchloe. Ein Anbau ist zwar auch hier vorhanden; er ist aber bis oben hin hochgezogen und dient als Unterkunft für Personale. Die Planskizze entspricht der Ursprungsausführung um 1872.



**Bild 3:** Das Wasserhaus im Bw Buchloe im heutigen Zustand. Die Grundrisse der Wasserhäuser waren in den einzelnen Bahnbetriebswerken von unterschiedlicher Einteilung.



**Bild 4:** Das ehemalige Wasserhaus der Station Markt Schwaben mit Blick in Richtung Bahnhof. Das Betriebsgebäude im Hintergrund zeigt die bekannte Würfelform.

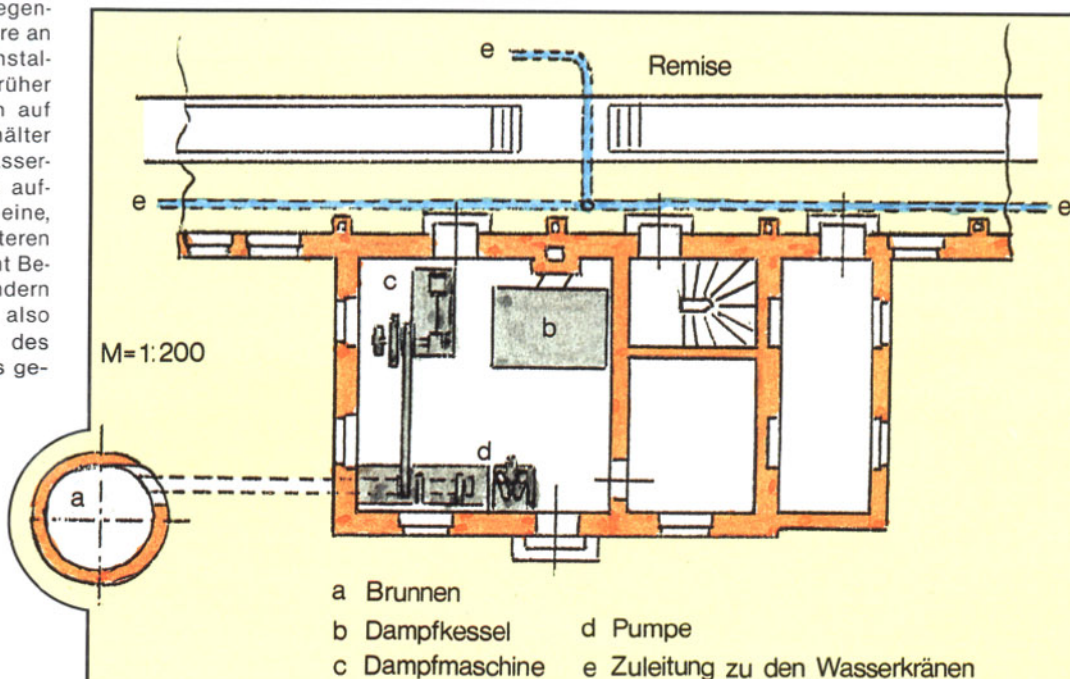
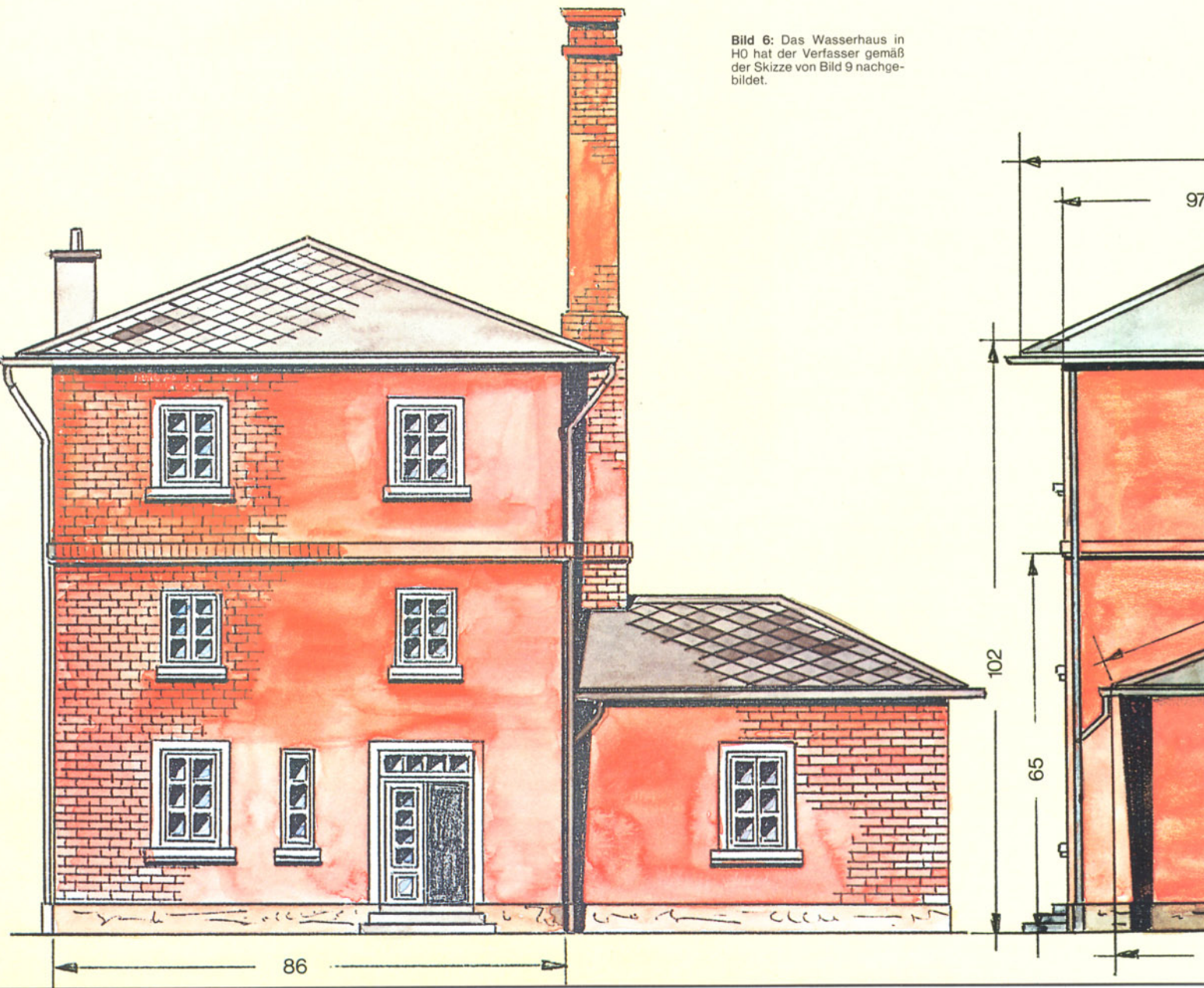


Bild 6: Das Wasserhaus in H0 hat der Verfasser gemäß der Skizze von Bild 9 nachgebildet.



sah wie dort pulsierend, bewirkte aber mit Hilfe einer sinnreichen Ventilordnung einen quasi stetigen Fluß von Wasser aus dem Brunnen in das Reservoir. Die relativ

einfache Anlage hieß Teudloff'sches Perfektions-Pulsometer und ließ sich entweder mit dem Dampf eines stationären Kessels oder aber – und dies machte den nicht sehr

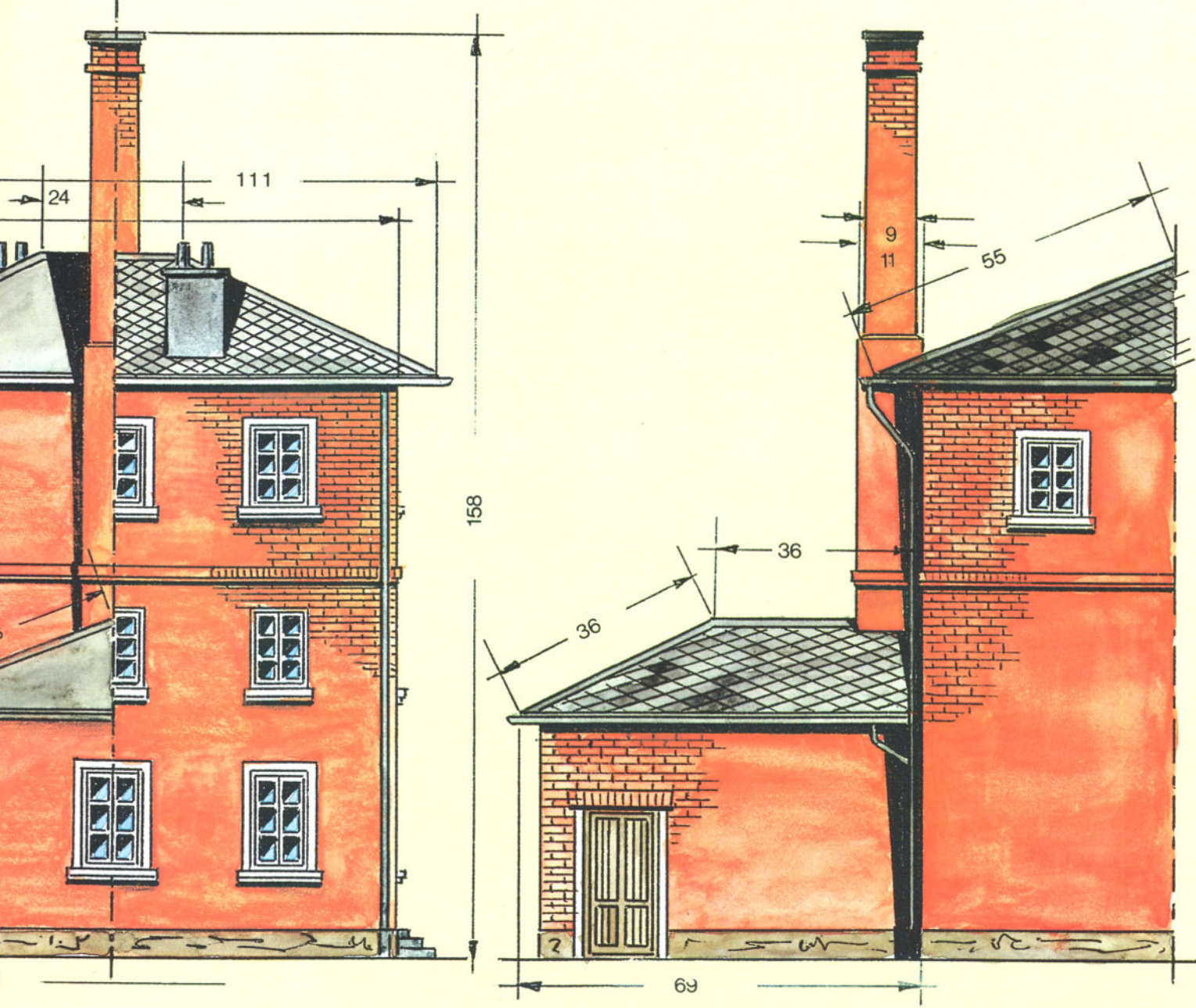
hohen Wirkungsgrad dieser Art von Energieumsatz wett – mit dem Restdampf aus dem Kessel der Lok betreiben, die gerade den letzten Zug gebracht hatte.

Die Bilder zeigen früher häufig anzutreffende Bautypen von Wasserhäusern, so beispielsweise in Simbach/Inn, Buchloe, Marktschwaben und Schwabmünchen. Je nach Bw-Größe und -Belegung, Nebenaufgaben und Bauzeitraum unterschieden sich Abmessungen, Ansichten und Einrichtungen der Wasserhäuser, so daß beim Modellbau ein Abweichen von den Maßen unseres Vorbildes beileibe keine Sünde bedeutet. Unser Modell soll sich nach Art und Größe ins Gesamtbild des hier vorgestellten Betriebswerkes einfügen. Wir wählten daher Marktschwaben als Vorbild, wobei auch hier wiederum, was den Anbau betrifft, aus Platzgründen von seinem Grundriß etwas abgegangen werden mußte.

Auf dem H0-Zubehör-Sektor findet sich natürlich kein fertiges Modell eines Wasserhauses. Die angebotenen Wassertürme nicht-bayerischer Provenienz (Kibri B-9432; Faller B-143/144; Vollmer 5702; Pola 815) kommen für unsere Bahnstation auch nicht in Frage, so daß wir uns das Haus vollkommen selbst bauen. Dazu gehört nicht viel –

Bild 7: Das ehemalige Wasserhaus der Station Markt Schwaben (Strecke München – Simbach), von der Bahnsteigseite gesehen.





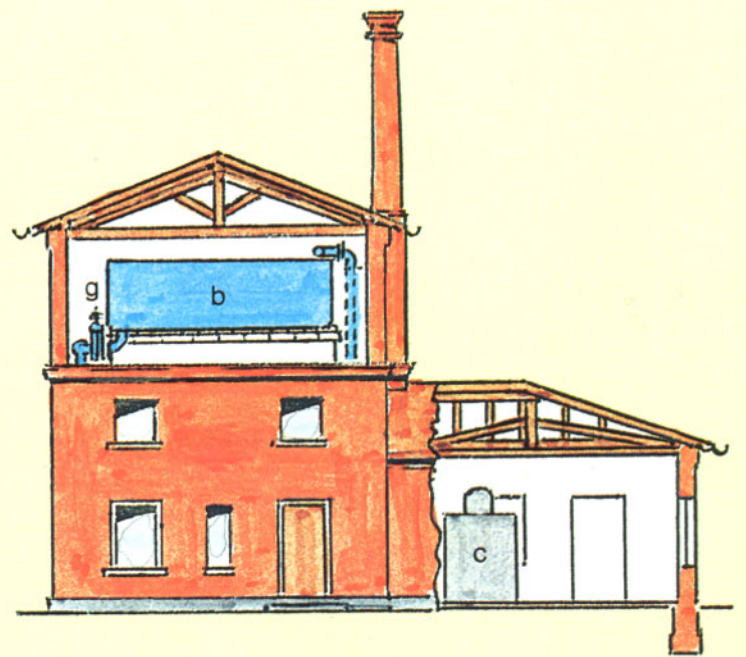
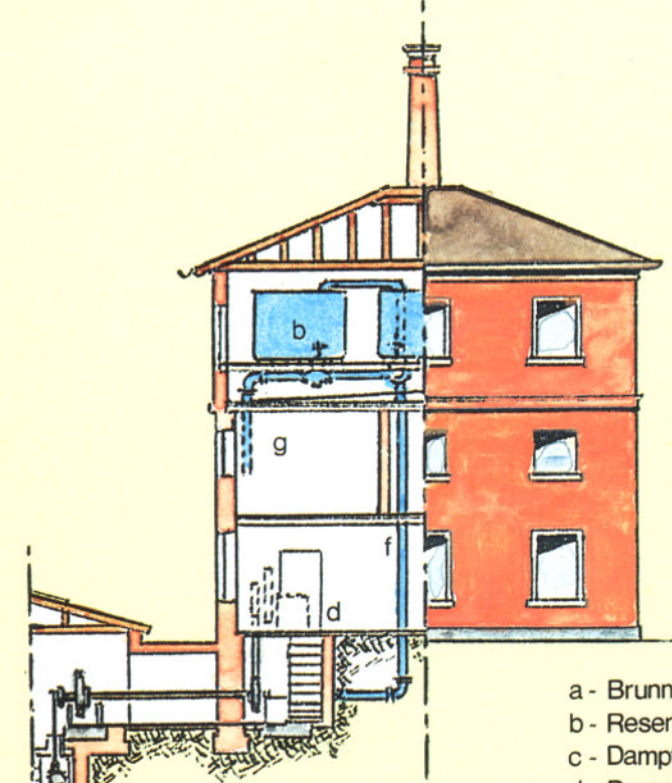
weder an Geschicklichkeit noch an Zeit und Materialaufwand. Was man braucht, steht in der Tabelle zu lesen. Wer bisher mitgebaut hat, findet vieles dazu bereits unter den Materialresten.

- Sowohl die **Seitenwände** des Haupthauses als auch des Anbaues werden aus Vollmer-Ziegelmauerplatten geschnitten. Daran werden unten Streifen der Brawa-Betonplatte als Sockel geklebt und Durchbrüche für Fenster und Türe eingefeilt. Obere und seitliche Kanten der Wände feilt man schräg, und zwischen mittlere und obere Fensterreihe klebt man ein Gurtgesimse aus Pfeilrahmen Nr. 10816 des Vollmer-Bausatzes 5610 (siehe Eisenbahn-Journal, Ausgabe 5/1987). Ersatzweise kann man auch einen zwei Ziegelsteine breiten, von einer Mauerplatte abgeschnittenen Streifen anbringen. Diese primitivere Art der Gesimseausführung war bei Gebäuden untergeordneter Bedeutung häufig anzutreffen. Die Seitenwände des Anbaues entstehen auf dieselbe Weise. Alle Wände werden in gleicher Manier wie das Maschinenhaus (Eisenbahn-Journal 8/1987) bemalt und matt lackiert.

- Die **Fenster** samt Gesimse und Zierat stellt man auf die in Eisenbahn-Journal,

Bild 8: Das vom Verfasser gebaute Wasserhaus für seine Anlage Tröglbach.





- a - Brunnen
- b - Reservoir
- c - Dampfkessel
- d - Dampfmaschine
- e - Wasserpumpe
- f - Füll-leitung
- g- Zuleitung zu den Wasserkränen

M=1:200

Bild 9: Skizze (Maßstab 1:200) eines Wasserhauses der Bayerischen Staatseisenbahnen aus den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts. In Markt Schwaben steht heute noch ein solches Gebäude (Bilder 4 und 7).

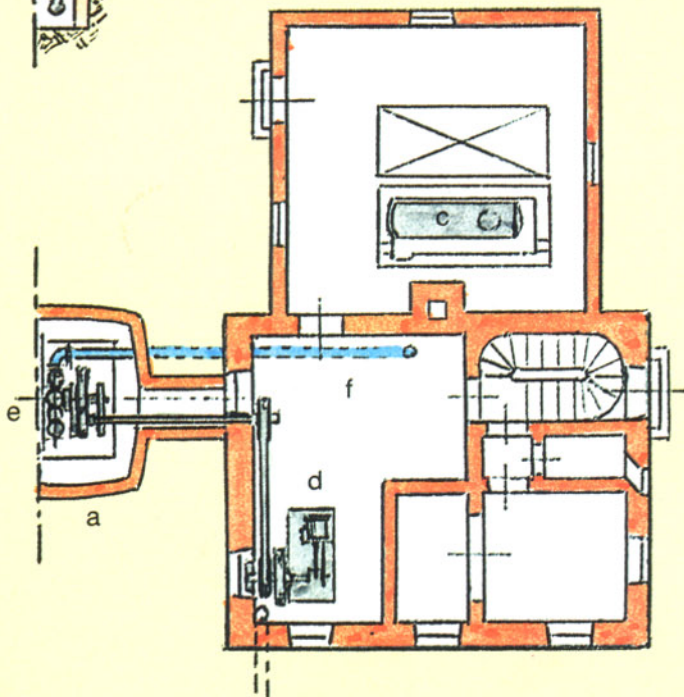
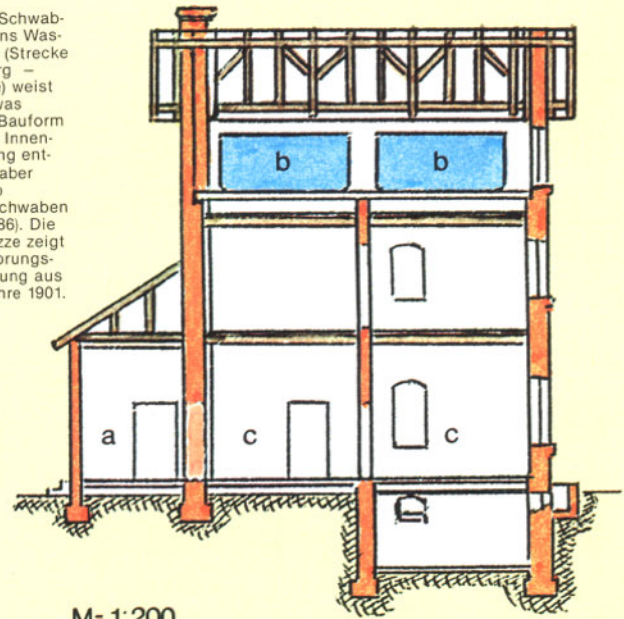


Bild 10: Schwabmünchens Wasserhaus (Strecke Augsburg - Buchloe) weist eine etwas andere Bauform auf. Die Inneneinteilung entspricht aber dem Typ Markt Schwaben (Okt. 1986). Die Planskizze zeigt die Ursprungsausführung aus dem Jahre 1901.

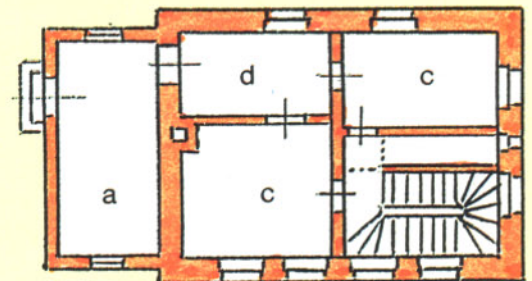


M=1:200

#### Materialliste

| Gegenstand   | Menge | Hersteller |
|--|-------|------------|
| Mauerwerkplatte Ziegel, Nr. 6028                               | 3     | Vollmer    |
| Betonwandplatte, Nr. 2820                                      | 1     | Brawa      |
| Pfeilerrahmen Nr. 1086 aus Nr. 6510*)                          | —     | Vollmer    |
| Profilsortiment, Nr. 5021                                      | 2     | Vollmer    |
| Fensterspritzling Nr. 10 (aus »Bastlers Fundgrube«, Nr. 4100*) | —     | Kibri      |
| Schieferdachplatte, Nr. 4144                                   | 2     | Kibri      |

\*) Sofern nicht Reste oder Teile von Bausätzen Verwendung finden.



- a-Kessel und Dampfmaschine
- b-Reservoirs
- c-Büros
- d-Bad



Bild 11: Das Wasserhaus in Schwabmünchen vom Bahnsteig aus gesehen ...



Bild 12: ... und hier von der Rückseite

Alle Fotos und Zeichnungen: Dr. Hufnagel

Ausgabe 8/1986, Seite 53 beschriebene Weise her. Wer etwas davon abweichende Fensterstöcke aus anderen Bausätzen bereits besitzt, kann sie mit ruhigem Gewissen verwenden; in der Praxis werden ja Fensterstöcke bisweilen ersetzt und dabei auch mitunter in den Maßen verändert. Zierat und Gesimse sind dem anzupassen. Für die Türen gilt das entsprechend. Fenster bewohnter Räume sollten mit Vorhängen versehen werden. Einige offene Fensterflügel beleben die Szene.

Nun kann man das Gebäude zusammenbauen. Als zweckmäßig erweist sich dabei, die Stabilität durch den Einbau von Zwischenböden und ein paar Zimmerwänden zu verbessern. Außerdem kann man dann auch nicht mehr von einem Fenster bis zum ande-

ren hindurchsehen, was ja ebenfalls wünschenswert ist.

● Das Walm-Dach des Haupthauses wird aus 4, nach Bild 6 zurechtgeschnittenen Teilen einer Kibri-Schieferplatte zusammengeklebt, rundherum mit einer Dachrinne versehen, bemalt und auf das Gehäuse geklebt. Analog entsteht das Dach des Anbaues.

Der Schornstein – beim Vorbild wurde er später oft zusammen mit der Dampfanlage entfernt – wird skizzengerecht aus Teilen der Ziegelmauerplatte gebaut.

Schließlich werden Haupthaus, Anbau und Schornstein zusammengeklebt, und wer etwas schaffen will, spare beim Bemalen nicht mit schwarzen und braunen Farbnestern allenthalben und lasse auch an ge-

eigneten Stellen Efeu hochwachsen. Dafür steht ja grünes Sägemehl oder isländisches Moos zur Verfügung. Mit einer Uhr an einer Hauskante und einer Anschlagtafel neben der Türe bringt man Betriebsnähe in die Architektur.

Ein Wasserhaus etwas anderen Aussehens zeigt das Beispiel von Schwabmünchen. Es war früher unverputzt, so daß zusammen mit der Verwendung einer Schieferdachplatte seinem Bau nach obigem Rezept nichts im Wege steht. Dasselbe gilt für ein Wasserhaus nach Art des Gebäudes von Buchloe, das infolge mangelnder Gliederung meiner Meinung nach aber weniger zum Nachbau reizt als die beiden obengenannten Häuser.

Dr. S. Hufnagel

## N 1 Aarau-Ost 4-spurig direkt nach Aarau-Rohr



150 Kataloge, 60 Marken vollständig a. Lager. Umfassendes Sortiment an Zubehör und Technik. Messing-Modelle.

METROP-Vertretung Mittelland

ARNOLD-N: ein ganzer Laden nur Spur N. 25 Meter Schaufenster + 25 Gratis-P. Versand in alle Welt. Große Spuren: TOP

Tel. 064 22 10 20, Ausl. 00 41 64 22 10 20

## Sicherheit mit Spareffekt! Durch ein Abonnement des Eisenbahn-Journals!

Immer wieder erhalten wir Anfragen wegen Nachlieferungen unseres Eisenbahn-Journals, so wie wir auch schon die beliebten Sonderausgaben nachdrucken mußten.

Verschaffen Sie sich doch Ihre Sicherheit für pünktliche und verlässliche Auslieferung sowohl des Eisenbahn-Journals als auch der Sonderausgaben, indem Sie sich der Vielzahl unserer Abonnenten anschließen.

### Sparen Sie auch!

Für nur DM 68,- erhalten Sie alle vier Sonderausgaben 1988 des Eisenbahn-Journals frei Haus (im Ausland zuzüglich DM 4,- Portoanteil).

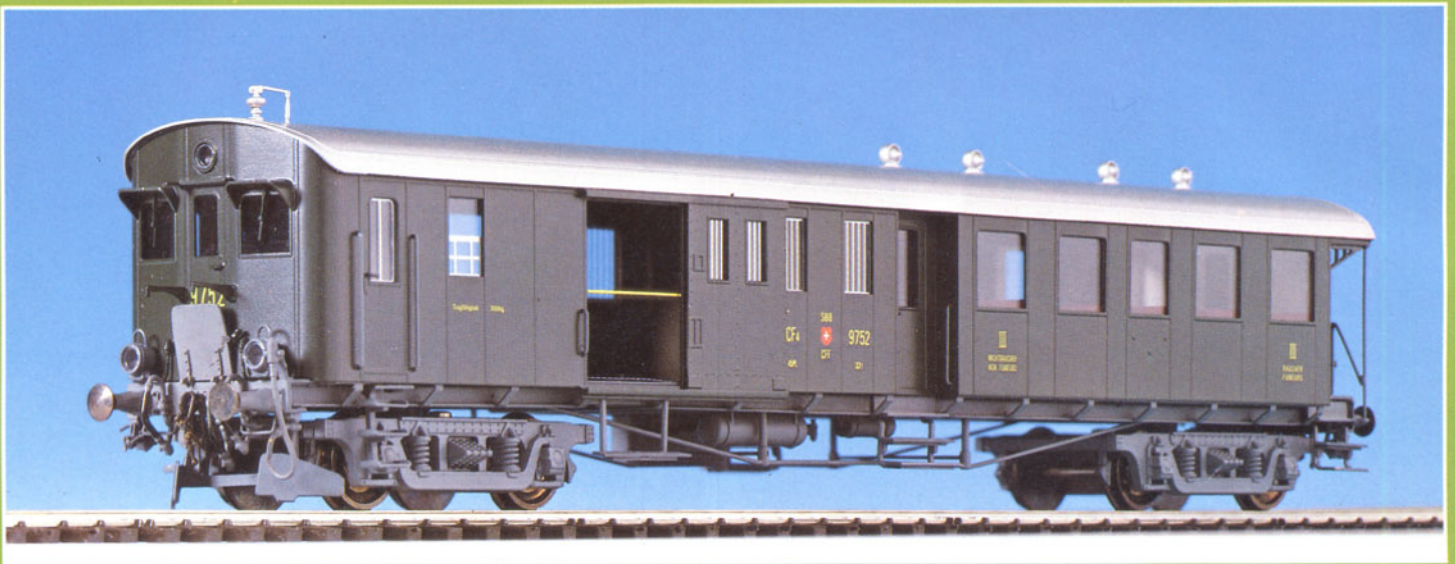
Sparen Sie sich auch Zeit, Ärger und Wege, indem Sie für den günstigen Preis von DM 104,50 (Ausland zuzüglich DM 6,- Portoanteil) alle 11 Ausgaben des Jahrgangs 1988 des Eisenbahn-Journals (8 Normal- und 3 Modellbahn-Ausgaben) frei Haus im Abonnement erhalten.

Am sparsamsten und sichersten fahren Sie jedoch mit unserem beliebten Kombi-Abonnement:

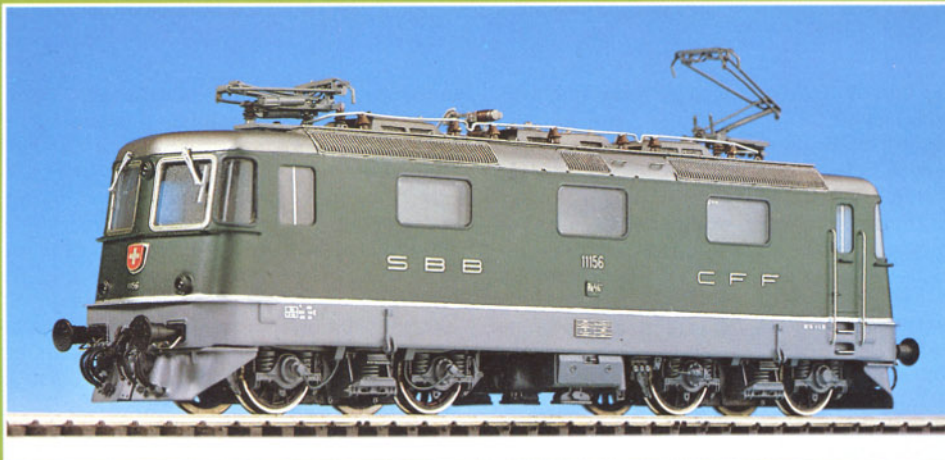
Alle Ausgaben des Eisenbahn-Journals 1988 einschließlich der vier Sonderausgaben für nur DM 169,- (Ausland zuzüglich DM 10,- Portoanteil).

### Es geht ganz einfach:

Füllen Sie die von uns für Sie vorbereitete Abonnement-Bestellkarte auf der letzten Seite dieser Ausgabe aus!



**Bild 1:** Das Messing-Handarbeitsmodell des Steuerwagens CFT 4 9752 von Lemaco ist ein Leckerbissen für Kleinserien-Liebhaber.



◀ **Bild 2:** Dieses Spitzenmodell der Re 4/4 fertigt Lemaco aus über 400 Einzelteilen. **Werkfotos Lemaco**

**Bild 3:** Der schon bekannte Schwerlastwagen von Roco als niederländischer Privatwagen.



**Bild 4:** Schnellzugwagen "bar corail" nach französischem Vorbild im exakten Maßstab 1:87 von Lima.



**Bild 5:** Leichtbau-Personenwagen der Bauart "Seetal" der SBB von Roco. **Fotos 3 – 5: H. Obermayer**

**Bild 6:** Dieses Güterwagenmodell in Lackierung und Bedruckung der Mineralwasserfirma "Vittel" ist in der auf dem rechten Bild gezeigten Waggonpackung enthalten, wird aber von Jouef-Importeur Framos Train auch einzeln angeboten.

**Bild 7:** Gleich im Fünferpack bietet Framos Train jetzt attraktive Güterwagenmodelle von Jouef an. **Fotos 6 und 7: W. Kosak**

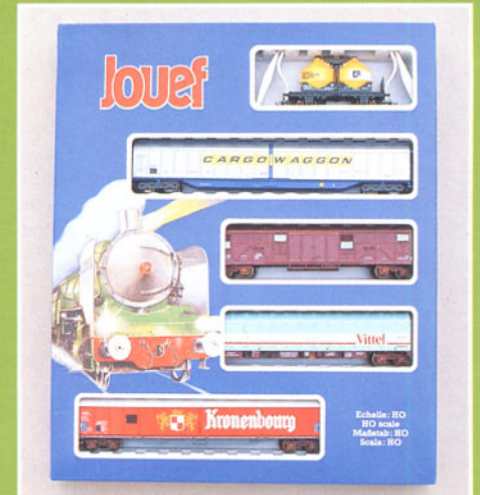




Bild 8: Das Faller-Exklusivmodell 1987 "Hauptfeuerwache" präsentiert sich als monumentales Bauwerk im Stil der Jahrhundertwende.

Werkfoto Faller

## ★ Schaufenster der Neuheiten ★

### Neu von Lemaco

Zwei neue H0-Fahrzeuge nach Vorbildern der SBB sind im Fachhandel erhältlich. Das Messing-Handarbeitsmodell der Re 4/4 11156 wird aus über 400 Teilen gefertigt. Sein Gehäuse ist grün lackiert. Zwei präzise ausbalancierte Schwungmassen sorgen für gute Fahreigenschaften; der Auslauf konnte ebenfalls verbessert werden. Der Antrieb erfolgt auf beide Drehgestelle; die Drehgestell-Seitenteile sind sehr fein ausgeführt. Die Speichenräder entsprechen der RP 25 Norm. Eingesetzte Fenster und extra angesetzte Scheibenwischer tragen zu einem wohl gelungenen Gesamtbild bei.

Das Vorbild für die zweite Neuheit, der Steuerwagen CFT 4 9752, wurde 1925 in Dienst gestellt. Zusammen mit entsprechenden Motorwagen (Ce 4/6) ermöglichten sie als Pendelzüge einen wirtschaftlichen Einsatz zwischen Ballungszentren und Vororten. Bei den Fahrgästen erfreuten sie sich großer Beliebtheit. Das exakt im Maßstab 1:87 gebaute Messing-Handarbeitsmodell ist fein detailliert und sehr sauber beschriftet. Die Inneneinrichtung ist vorbildgerecht, auch die Seitentore am Gepäckraum können geöffnet werden. Die isolierten Radsätze entsprechen der RP 25 Norm.

K. Eckert

### Neu von Lima

Schritt für Schritt löst man sich bei Lima von der alten Antriebstechnik. Schon die V 300 verfügt über ein durchaus zeitgemäßeres Antriebssystem mit Schwungmasse. In absehbarer Zeit wird auch die Serienlokomotive der Baureihe 120.1 in der neuen DB-Farbgebung mit einem weiterentwickelten Antrieb erscheinen. Neue Wege werden auch bei der Fertigung von Wagenmodellen beschritten. Fein im Detail, sauber in Lackierung und Beschriftung, dazu exakt im genormten Maßstab von 1:87 gefertigt sollen die neuen Fahrzeuge sein. Als erstes Beispiel liegt uns ein vierachsiger Schnellzugwagen, der "bar corail", nach einem Vorbild der SNCF vor. In der Ausführungsqualität kann sich der Wagen durchaus mit dem üblichen Fahrzeugstandard messen. Leider läßt sich das Modell aber noch nicht kurzkuppeln, es fehlen die erforderliche Kulissee und der NEM-Aufnahmeschacht für eine Kurzkuppelung.

### Neu von Roco

Die beiden herausragenden Neuheiten von Roco, die Dampflokomotive der Baureihe 042 und den Schienenbus VT 98 konnten wir bereits an anderer Stelle in diesem und im Eisenbahn-Journal 9/1987 präsentieren. Nachzutragen bleiben noch einige neue Wagenmodelle in der Baugröße H0. Vor allem

verdienen die beiden Leichtbau-Personenwagen der Bauart "Seetal" der SBB besondere Beachtung. Mit den extrem dünnen Wänden dieser Modellfahrzeuge hat Roco sich selbst wieder einmal übertroffen. Außerordentlich zierlich sind auch das Sprengwerk, die Einstiege und die Bühnengeländer. Da die Modelle erst kurz vor Redaktionsschluß bei uns eingingen, konnten für die Aufnahmen leider die Steckteile nicht mehr montiert werden. Angeboten werden je ein Modell der 1./2. und der 2. Klasse mit unterschiedlicher und verschiedenfarbiger Inneneinrichtung. Beide Wagen sind natürlich kurzkuppelbar und für den Einbau einer Innenbeleuchtung vorbereitet. Ebenfalls in der Baugröße H0 erschien als Ausführungsvariante der bekannte vierachsige Schwerlastwagen, diesmal als niederländischer Privatwagen, der mit Stahlbrammen beladen ist. HO

### Neu von Faller

Das Faller-Exklusivmodell 1987 "Hauptfeuerwache" (B-900) ist zum angekündigten Zeitpunkt an den Handel ausgeliefert worden. Dieses monumentale Bauwerk im Stil der Jahrhundertwende setzt sich aus einem Hauptgebäude mit Schlauchtrocken- und Löschübungsturm, einem Mitteltrakt mit sechs zu öffnenden Ausfahrtstoren und einem Seitentrakt zusammen. Mit dem Bausatz B-920 kann der Mitteltrakt nach Bedarf verlängert wer-

Bild 9: Das Forsthaus von Vollmer für "waldreiche" Modellbahnlandschaften.



Bild 10: Die "Tonbachmühle" von Vollmer; Sägeblatt und Wasserrad können angetrieben werden.





Bild 11: Baumaschinentransport mit einer Steyr 91 Zugmaschine (Liebherr-Bagger als Bausatz) von Roco.



Bild 12: Zum Transport-Set passend: Magirus D Absetzkipper von Roco.



Bild 13: Schon seit einiger Zeit erhältlich: MB 1217 der Bereitschaftspolizei von Herpa.

Bild 14: Herpas Scania-Feuerwehr ist ebenfalls schon seit Sommer lieferbar.



Bild 15: Mercedes Dreiseitenkipper von Preiser in fotogerecht gesuperter Ausführung.



Bild 16: Der elegante Opel Omega als Taxi von Herpa.



Bild 17: Mit dem Porsche 944 von Herpa fährt die Polizei nicht hinterher.



Bild 18: Der Scania 92M von Herpa mit aufwendiger Bedruckung. Fotos 11 – 18: W. Kosak

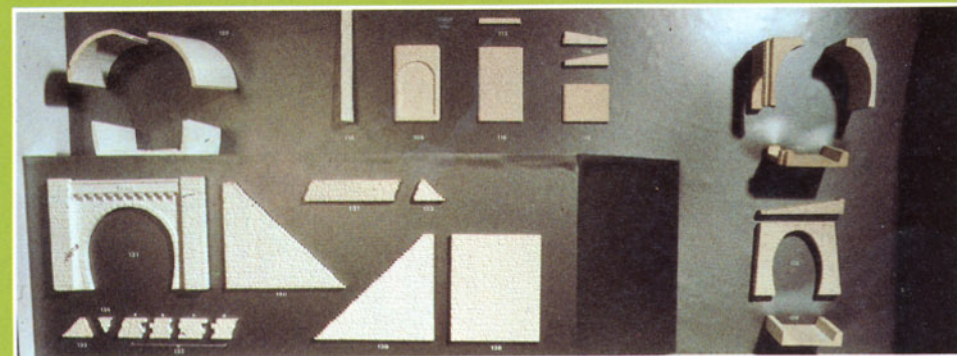
den. Das Besondere an dem Exklusivmodell ist die einzeln nicht erhältliche Ausstattung: Es liegen eine elektronische Sirene und zwei Feuerwehrrfahrzeuge von Wiking mit Sonderdruck bei. Dieser vorzügliche Bausatz wird vor allem Dioramenbauer und die Freunde der erfolgreichen Exklusivmodell-Reihe begeistern. **K. Eckert**

### Neu von Vollmer

Mit den Neuheiten "Schwarzwald-Bauernhaus"

(Kat.-Nr. 3791), "Forsthaus" (Kat.-Nr. 3792) und der "Tonbachmühle" (Kat.-Nr. 3793) setzt Vollmer seine (Modell-)Liebe zu typischen Gebäuden einer gern besuchten Urlaubslandschaft fort. Die H0-Bausätze sind paßgenau und mit reichlich Zubehör ausgestattet. Mit einem Motor (Kat.-Nr. 4200) wird aus der "Tonbachmühle" ein Funktionsmodell, bei dem Sägegatter und Wasserrad angetrieben werden können. **K. Eckert**

Bild 19: Sehr realistische Tunnelportale und Mauerplatten stellt Michael Breitenbach aus Köln in Kleinstserie her. In einem aufwendigen Verfahren werden Abgüsse aus handgeschnitzten Holzformen hergestellt. **Foto: B. Ottersbach**



### Neu von Roco miniatur modell

Erhältlich sind jetzt eine Magirus-Drehleiter DLK 23-12 mit dem Viererclubfahrerhaus. Neu im Vergleich zu dem in der Sonderpackung 1344 enthaltenen Fahrzeug sind der Kühlergrill und die vordere Stoßstange. Das Set "Baumaschinentransport" enthält einen Steyr 91, einen Tieflade-Anhänger und einen Liebherr-Raupenbagger 922, der in Bausatzform beiliegt. Zu diesem Set paßt der Magirus D Absetzkipper, mit dem typische Baustellenszenen nachgestellt werden können. Damit man die Modellfahrzeuge vorbildgerecht mit Fahrzeugkennzeichen versehen kann, wird ein fein gedruckter Nummernschildbogen mit verschiedenen europäischen Kennzeichen angeboten. **K. Eckert**

### Neu von Albedo

Die zur Nürnberger Spielwarenmesse angekündigten Modelle der "Top 60"-Serie (Volvo F 88 und F 89) sind nun lieferbar. Das Modell des Volvo F 88 erscheint als Sattelzug der niederländischen Spedition "Van Nelle", während das Modell Volvo F 89 als Tanksattelzug der Spedition "Kieserling" aufgelegt ist. Beide Modelle unterscheiden sich in wesentlichen Details wie Kühlergrill etc. voneinander. Die Modelle weisen ein kippbares Fahrerhaus auf; der nachträgliche Einbau einer Lenkung ist möglich. **B. Ottersbach**



**Bild 20:** Volvo F 89 als Tanksattelzug der Spedition "Kieserling" von Albedo.  
Foto: B. Ottersbach

### Neu von Preiser

Jetzt im Fachhandel erhältlich ist ein Modell von Preiser, das sicherlich von den Nutzfahrzeug-Fans schon lange erwartet wird: Als Bausatz in gewohnt exakter und detailgetreuer Ausführung präsentiert sich der Mercedes-Benz Dreiseitenkipper LAK 1113 B/36 (Art.-Nr. 1228). Das Modell ist auch in der Ausführung des Technischen Hilfswerks (Art.-Nr. 1226) vorgesehen.  
T. Hilge

### Neu von Herpa

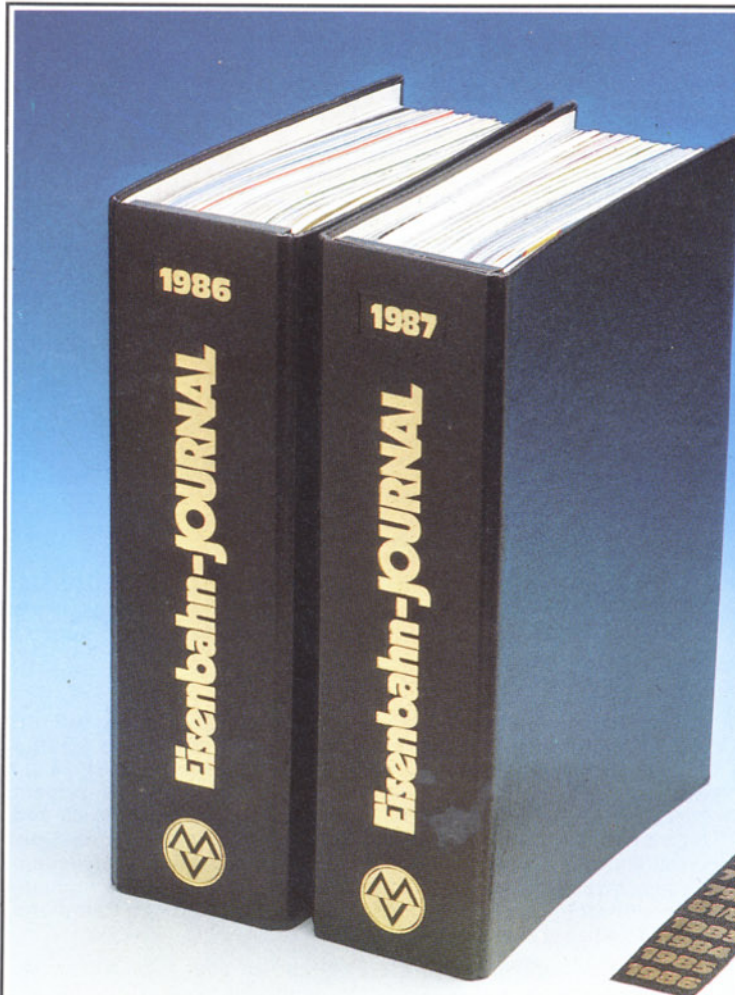
Bereits vor einiger Zeit wurden an die Fachhändler Herpa-Neuheitenmodelle ausgeliefert, die wir aus Platzgründen jedoch erst in diesem Journal vorstellen können. Hierzu gehört der bereits bekannte Opel Omega in Taxi-Ausführung. Weitere Neuheiten: Ein Scania 92M mit sehr schönem Aufdruck

**Bild 21:** Das Top-Modell des diesjährigen Neuheiten-Programms von Kibri: Der Gittermastkran "Gottwald".  
Werkfoto Kibri

der "Königsbacher"-Brauerei, ein Porsche 944 in Polizeiversion und ein MB 1217 der Bereitschaftspolizei.  
T. Hilge

### Neu von Kibri

Ein außergewöhnliches HO-Modell ist seit kurzem von der Firma Kibri erhältlich: War man bislang vom Baustellenfahrzeug- und Schwerlastspezialisten schon einiges gewöhnt, so stellt der nun zur Auslieferung gelangte "Gottwald" Gittermastkran Typ AK 850/1 alles bisherige in den Schatten. Das Modell entspricht dem Vorbild in seiner Ausführung nach der Auflasterprobung auf 1000 t Nenntragkraft im Frühjahr 1987. Es ist in der bei Kibri gewohnten Qualität sauber gefertigt. Der Zusammenbau gestaltet sich wegen der Vielzahl von Einzelteilen (über 350) recht zeitaufwendig.  
B. Ottersbach



## Eisenbahn-JOURNAL Sammelmappe

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

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

**Hermann Merker Verlag**  
Rudolf-Diesel-Ring 5  
8080 Fürstenfeldbruck,  
Tel. 08141/5048 oder 5049

