

Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

10/1988

Dezember

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Über 160 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte



(Füllseite)

10/88
ISSN 0720-051X 14. Jahrgang
Einzelausgabe
**DM 9,50 öS 75,—
sfr 8,50**

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag GmbH

D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5

Telefon (08141) 5048 - 49

Telefax 08141 (44689)

Herausgeber: Hermann Merker

Verlagsleiter: Siegfried Säurle

 Redaktion: Hermann Merker
 Horst Obermayer
 Andreas Ritz
 Anzeigen: Elke Albrecht, 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, 24

1988 erscheint das Eisenbahn-Journal 11 x.

Abonnement (1988): DM 104,50 (inkl. Porto)

(Ausland zuzüglich DM 6,— Portoanteil)

Einzelheft: DM 9,50 + DM 2,— Porto

1988 erscheinen die Sonder-Journale 4 x.

Abonnement (1988): 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

Dieseltriebzüge der Baureihen 628.2/928.2	4
Rocos Triebzug der Baureihen 628.2/928.2	14
Die Baureihe 44 bei der Deutschen Bundesbahn	16
Mit dem ICE nach Paris?	22
Einheitstriebwagen der Deutschen Reichsbahn (Teil 5: Die 410-PS-Einheitstriebwagen bei der Deutschen Reichsbahn der DDR)	24
Die Reihen 1042.0 und 1042.500 der ÖBB (Vorbild und Modell)	32
Preußische Dampftriebwagen der Bauart Stoltz	40
Lichtgrau und Orange: Baureihe 141 im S-Bahn-Dienst (Vorbild und Modell)	44
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	48
Bücherecke	51, 54
Mini-Markt	56
»Western Railroad« in Luzern	60
43  Linden, Indiana	70
Das Stellwerk Mariagrube	74
44  Pfälzische Lokparade	80
45  Modellbau im Kleinformat	86
Ein fast vergessenes Kuriosum (Lokschuppen Duderstadt)	90
Schaufenster der Neuheiten	92

Zu unserem Titelbild:

Unvergessen sind die Einsätze der schweren kohlegefeuerten Dampflok-
 motiven der Baureihe 44 im Emsland. Eingesetzt wurden sie von den Bahn-
 betriebswerken Rheine und Emden. Mit dem Stichtag 29. September 1968
 wurden alle kohlegefeuerten 44er dieser beiden Bahnbetriebswerke in
 Emden zusammengefaßt. Dort wurde im Februar 1975 auch die 044 180 von
 unserem Fotografen abgelichtet. **Foto: U. Geum**

Zu unserem Poster (Seite 52/53):

Während der 50er Jahre setzte das Bw Nürnberg Rbf gerade vier Lokomoti-
 ven der Baureihe 44 mit Kohlefeuerung ein. In den 60er Jahren waren dann
 bis zu zehn Maschinen dort beheimatet. 1971 kamen dann alle im Bereich
 der BD Nürnberg stationierten 44er nach Nürnberg. Bereits am 2. Juni 1973
 endete dann die Dampflokbeheimatung beim Bw Nürnberg Rbf. Als am
 1. Januar 1975 die BD Regensburg aufgelöst wurde, kamen die 44er des
 Bw Weiden zur BD Nürnberg. Ab Juli 1975 war dann der planmäßige Ein-
 satz dieser schweren Güterzuglokomotiven auch bei dieser Direktion be-
 endet. Im Januar des gleichen Jahres wurde die 044 654 mit einem Güter-
 zug auf der Strecke Nürnberg – Sulzbach-Rosenberg abgelichtet. **Foto: U. Geum**



Bild 1: Hp 2 zeigt das Ausfahrtsignal des Bahnhofs Immenstadt für den E 3736 (Immenstadt – Lindau Hbf). Aufgenommen wurde der Triebzug 628/928 318 am 29. Juli 1988. Foto: K. Eckert

Bild 2: In Grombach an der KBS 561 Heidelberg – Bad Friedrichshall-Jagstfeld entstand diese Aufnahme des 628/928 331 (27. September 1988).

Foto: J. Ridder





Bild 3: Am 13. Juli 1988 verläßt der Triebzug 628/928 253 als N 5186 den Bahnhof Heide (Holst). Ziel seiner Fahrt ist der 24 km entfernte Küstenort Büsum.

Foto: A. Schöppner

Der lange Weg zu einem neuen Konzept für den Schienenpersonenverkehr:

Dieseltriebzüge der Baureihen 628.2/928.2



Bild 4: Der Zug 4184 wurde am 9. September 1988 aus dem 628/928 254 gebildet. Gerade verläßt er den Bahnhof Sinsheim (Elsenz) auf seiner Fahrt nach Eppingen. Foto: J. Ridder





Bild 5: Aus betrieblichen Gründen dürfen nur zweimotorige Garnituren der Baureihe 628.0 auf der Außerfernbahn (Reutte in Tirol – Garmisch-Partenkirchen) eingesetzt werden. Bei Musau war am 14. Januar 1988 der 628 002 mit einem weiteren Motorwagen unterwegs. **Foto: K. Eckert**

Bild 6: Der Triebzug 628/928 103 war am 7. August 1986 als N 5260 bei Rebdorf auf der Strecke Eichstätt Stadt – Eichstätt Bf im Einsatz. **Foto: A. Ritz**



In einer verblüffend kurzen Zeit hatte sich das Leben in Deutschland nach dem Ende des wahnwitzigen Zweiten Weltkrieges wieder normalisiert. Ab Mitte des Jahres 1948 – die Trümmer der zerbombten Städte waren beseitigt, die Verkehrswege instandgesetzt – arbeitete die Industrie fast schon normal, und auch der Bahnverkehr rollte wieder auf Haupt- und Nebenbahnen. Man reiste nun in den Zügen und nicht mehr auf Trittbrettern, Puffern und Wagendächern, wie in den Jahren zuvor. Das rollende Material, vor allem auf den Nebenbahnen, war von einer kunterbunten Vielfalt. Abteilwagen und Donnerbüchsen, Veteranen aus den einstigen Königreichen Preußen, Bayern und Württemberg sowie aus der Frühzeit der Deutschen Reichsbahn rumpelten hinter betagten Dampflokomotiven über die Strecken. Ein halbwegs wirtschaftlicher Betrieb war aber damit nicht mehr möglich. Die einzelnen Eisenbahndirektionen und die zentrale Verwaltung verlangten schon bald nach neuen Fahrzeugen. Bereits im Jahre 1949 ging man bei Bahn und Industrie daran, ein Konzept für eine Struktur des zukünftigen Nahverkehrs zu erarbeiten. Entwicklungsziel der gemeinsamen Bemühungen war der Bau einfacher motorgetriebener Schienenfahrzeuge für den Personenverkehr auf Nebenbahnen. Ein Jahr später rollten dann auch schon die ersten roten Schienenbusse der Baureihe VT 95 aus den Fertigungsstätten der Waggonfabrik Uerdingen AG in Krefeld-Uerdingen. Von diesen "Rettern der



Bild 7: Auf der landschaftlich reizvollen "Allgäu-Bahn" sind 628.2/928.2 des Bw Kempten unterwegs. Am 29. Juli 1988 war der 628/928 324 als E 3737 bei Martinzell (Allgäu) auf der Fahrt von Lindau Hbf nach Kempten Hbf.

Foto: K. Eckert

Nebenbahnen“ wurden bis zum Jahre 1971 mehr als 3300 Trieb-, Steuer- und Beiwagen im In- und Ausland in Dienst gestellt. Zunächst einmotorig mit einer Antriebsleistung von 110, 130 und 150 PS ausgeführt, erwiesen sich die kleinen zweiachsigen

Schienenbusse schon bald als zu schwach. Ab 1955 erhielten die Triebwagen dann zwei Antriebsaggregate mit je 150 PS, die aus einem Lkw-Unterflur-Dieselmotor von Büssing abgeleitet waren. Damit ausgestattet waren die Schienenbusse VT 98 durchaus in

der Lage, auch noch je einen vollbesetzten Beiwagen und einen Steuerwagen zu befördern. In Spitzenzeiten nahm eine solche Garnitur mehr als 150 Fahrgäste auf. Diese einfachen und spartanisch eingerichteten Fahrzeuge waren für eine Nutzungsdauer

Bild 8: Auf der KBS 666 Grünstadt – Neustadt (Wstr) Hbf haben die modernen Triebzüge der Baureihen 628.2/928.2 nahezu den Gesamtverkehr übernommen. Der 628/928 260 wurde am 30. Oktober 1987 bei Freinsheim im Bild festgehalten.

Foto: J. Ridder





von 15 Jahren konzipiert, die sie jedoch bei weitem übertrafen. Gegen Ende der sechziger Jahre war dann aber eine große Zahl der Schienenbusse in ein Alter gekommen, das einen baldigen Ersatz durch neue und komfortablere Fahrzeuge verlangte.

Die ersten Prototypen der Baureihen 627 und 628

In Zusammenarbeit mit dem Bundesbahn-Zentralamt München entwickelten die Firmen MaK in Kiel, die Waggonfabrik Uerdingen und Linke-Hofmann-Busch eine neue Generation ein- und zweiteiliger Triebwagen der Baureihen 627 und 628. Als Antriebsmaschinen der vierachsigen Triebwagen in zeitgemäßer Leichtbauweise und ansprechender Innenausstattung waren wiederum Dieselmotoren aus der Serienfertigung für Straßennutzfahrzeuge vorgesehen. Die einteiligen Triebwagen der Reihe 627 sollten Motoren mit einer Nennleistung von 390 PS erhalten. Für den Einbau in die zweiteiligen Fahrzeuge der Baureihe 628 sah man zwei Motoren mit einer Leistung von je 275 bis 285 PS vor. Noch im Jahre 1972 konnten die ersten Bauaufträge vergeben werden. Die acht einteiligen Triebwagen entstanden bei der MaK, sieben zweiteilige Garnituren in der Waggonfabrik Uerdingen und fünf weitere bei Linke-Hofmann-Busch. Von April bis Dezember 1974 wurden die Triebwagen 627 001 bis 003 und 006 sowie 628 001 bis 021 und 023 fertiggestellt und nach ihrer Ab-

Bild 9: Als Ersatz für einen Triebzug der Baureihe 628.2/928.2 kam zwischen Lauda und Aalen diese, wegen der fehlenden Wendezugsteuerung mit zwei Lokomotiven der Baureihe 212 bespannte Garnitur zum Einsatz (31. Juli 1988).
Foto: A. Schöppner

Bild 10: Der E 4269 verkehrt von Montag bis Freitag zwischen Flensburg und Kiel Hbf. Dieser Zug ist eine Planleistung der beim Bw Kiel beheimateten Triebzüge der Baureihen 628.2/928.2 (14. Juli 1987).
Foto: A. Schöppner

nahme durch die DB den Bahnbetriebswerken Braunschweig und Kempten zur Betriebserprobung zugewiesen. Anstelle einer normalen Zug- und Stoßvorrichtung der Regelausführung hatten alle Fahrzeuge eine Mittelpufferkupplung der Bauart Scharfenberg erhalten. Ein weiteres charakteristisches Baumerkmal sind die gesickten Seitenwände unterhalb der Fensterpartie. Zum Zeitpunkt ihrer Indienststellung waren in den Bestandslisten der DB noch 416 Schienenbusse der Baureihe 795, außerdem acht Exemplare der Reihe 797 für Zahnrad-

Bild 11: Um eine Lokleerfahrt zu vermeiden, wird dem N 5657 eine Diesellokomotive der Baureihe 211 vorgespannt. Am 28. September 1988 konnte der Fotograf dieses Gespann (211 160 und 628/928 270) in Lauda ablichten.
Foto: A. Schöppner



strecken und 325 Fahrzeuge der Baureihe 798 verzeichnet. Hinzu kamen noch insgesamt 1052 Bei- und Steuerwagen. Im Laufe des Jahres 1975 erfolgte dann noch die Ablieferung der Triebwagen mit den Betriebsnummern 627 004, 005, 007 und 008 sowie 628 022 und 024. Für die Erprobung standen drei verschiedene Motortypen zur Verfügung: Ein aufgeladener 6-Zylinder-Dieselmotor D 3256 BTXUE der MAN mit Wasserkühlung, ein luftgekühlter 12-Zylinder-Dieselmotor F 12 L 413 von Klöckner-Humboldt-Deutz und ein wassergekühlter

Bild 12: Die auf der Strecke Lauda – Crailsheim eingesetzten 628.2/928.2 sind beim Bw Karlsruhe 1 beheimatet. Bei





12-Zylinder-Dieselmotor OM 404 von Daimler-Benz. Als Nennleistung wurden Werte zwischen 285 und 420 PS angegeben. Im Laufe des Jahres 1980 wurden alle Fahrzeuge beider Baureihen beim Bw Kempten zusammengefaßt. Auch nach einer sechs-jährigen Erprobungs- und Einsatzzeit gab es noch kein grünes Licht für einen Serienbau. Statt dessen ging das Sterben der Nebenbahnen in verstärktem Umfang weiter, und

Bild 13: Aus zwei Triebzügen der Baureihe 628.2/928.2 wurde am 12. Juni 1988 der E 4436 (Kiel Hbf – Husum) gebildet. Soeben überquert er bei Rendsburg den Nord-Ostsee-Kanal. **Foto: P. Bäuchle**

Königshofen entstand am 10. September 1988 diese Aufnahme. **Foto: A. Schöppner**





Bild 14: "Augsburg Hbf" steht auf dem Zugzielanzeiger des Steuerwagens 928 312, der am 3. März 1988 bei Füssen durch die verschneite Landschaft eilt.

Foto: K. Eckert

für die zweiteiligen Triebwagen begann ein neuer Erprobungsabschnitt. Die Deutsche Bundesbahn hatte sich 1979 dazu durchgerungen, weitere Prototypen zu beschaffen, die nur noch ein Antriebsaggregat erhalten sollten. Um die notwendigen Erfahrungen sammeln zu können, wurden die Motoren aus den Triebwagen 628 006, 007, 016 und 017 ausgebaut und die Fahrzeuge zu Steuerwagen degradiert, aber nicht umgenum-

mert. Vier weitere Triebwagen mit den Betriebsnummern 628 021 bis 024 erhielten den stärkeren 12-Zylinder-Dieselmotor OM 424 A von Daimler-Benz, der aufgeladene eine Nennleistung von 490 PS entwickelte. Der Umbau erfolgte im AW Kassel während der ersten Hälfte des Jahres 1980. Bei den anschließenden Meßfahrten ergab sich, daß man mit der installierten Leistung und dem Antrieb auf die beiden Radsätze des hin-

teren Drehgestells auskam. Erste Schwierigkeiten zeigten sich dann aber im Herbst und Winter, als Laub und Feuchtigkeit die Reibung zwischen Rad und Schiene stark beeinträchtigten. Die dadurch verursachten Betriebsstörungen auf der Strecke von Garmisch-Partenkirchen nach Reutte in Tirol führten schließlich dazu, daß die ÖBB den Einsatz einmotoriger Garnituren auf ihren Schienenwegen nicht mehr zuließ. Dessen ungeachtet blieb die DB bei ihrer Entscheidung. Nachdem die Bundesregierung die erforderlichen Mittel im Rahmen eines mittelfristigen Investitionsprogramms bewilligt hatte, erteilte die Deutsche Bundesbahn den Auftrag zum Bau von fünf Einzeltriebwagen und drei zweiteiligen Einheiten. Am 28. Oktober 1981 konnten die ersten Neubauten, die Fahrzeuge 627 101 und 628 101/928 101, in Frankfurt/M. der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Die Abnahme des 627 101 erfolgte am 20. November 1981, die des zweiteiligen Triebzuges 628 101/928 101 am 18. Dezember 1981. Von den Triebwagen der ersten Bauausführung unterscheiden sich die Prototypen der Baureihen 628.1/928.1 durch die glatten Seitenwände ohne Sicken und durch die Zug- und Stoßeinrichtungen der Regelbauart mit Schraubenkupplung und abgeflachten Seitenpuffern. Neu gestaltet wurden die Einstiege, die Führer- und die Fahrgasträume. Mit den Klappsitzen in den Mehrzweckräumen verfügt der Triebwagen über 72 und der Steuerwagen über 77 Sitzplätze. Die Änderung des Übergangs vom beigefarbenen zum ozeanblauen Farbfeld im Bereich der Frontpartie und ein zusätzlicher Zierstreifen verbesserten das Gesamtbild der Fahrzeuge. Der Die-

Bild 15: Alljährlich im Frühjahr sorgt die Altmühl für eine ungewöhnliche Seenlandschaft an der Strecke Eichstätt Stadt – Eichstätt Bf. Im Bild: Der 628/928 310 des Bw Kempten (29. März 1988).

Foto: K. Eckert





Bild 16: Bei Seeg entstand dieses Foto. Der Triebzug 628/928 316 ist am 9. Juli 1988 auf der Fahrt von Füssen nach Kaufbeuren.

Foto: P. Bächle

selmotor OM 424 A hat einen Hubraum von 21,9 Litern, einen Kolbenhub von 142 mm und einen Kolbendurchmesser von 128 mm. Aus Gründen des Umweltschutzes schenkte man der Geräuschdämmung besondere Aufmerksamkeit. Messungen, die in Zusammenarbeit mit Daimler-Benz im Januar 1982 im Bw Kempten durchgeführt wurden, ergaben, daß eine seitliche Schürzenklappe im Motorbereich eine Geräuschverminderung von 6 dB(A) erbrachte.

Danach war im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr eine Erhebung durchgeführt worden, die neue Erkenntnisse zur Situation des Schienenpersonennahverkehrs vermitteln sollte. Obwohl sich hierbei ein Bedarf von 120 bis 150 Triebzug-Einheiten abgezeichnet hatte, wurden zunächst noch keine weiteren Bauaufträge erteilt. Die Deut-

sche Bundesbahn hatte zwar im Jahre 1984 die Beschaffung von 40 Einheiten der Baureihen 628/928 in ihren Haushaltsplan eingesetzt, die Vergabe der Lieferaufträge dann aber wieder zurückgestellt. Aufgrund positiver Ergebnisse einer Kundenbefragung durch ein Marktforschungsinstitut und nach der Bewährung während der Erprobung, wurden die Nahverkehrszüge der Baureihen 628/928 im November 1984 vom Bundesbahn-Zentralamt für serienreif erklärt. Zunächst wurden 120 Einheiten für die Beschaffung in dem Zeitraum von 1986 bis 1989 vorgesehen und die dafür erforderlichen Mittel im Wirtschaftsplan ausgewiesen. Bei einem Stückpreis von rund 2 Mio. DM je Triebzug beträgt das beachtliche Gesamtinvestitionsvolumen 240 Mio. DM. Für zusätzliche 30 Züge gab es bereits eine Option. Eine Weiterent-

wicklung und ein Serienbau von Einzeltriebwagen der Baureihe 627 wurden zurückgestellt und werden wohl nicht wieder aufgegriffen.

Die Serientriebwagen 628.2/928.2 der DB

Einer Pressemitteilung des BZA München vom Juli 1985 war zu entnehmen, daß nun der Bau von 150 zweiteiligen Triebzügen mit der Industrie vereinbart war. Für 30 Einheiten behielt man sich ein Rücktrittsrecht bis zum Ende des Jahres vor, da das Genehmigungsverfahren durch das Bundesverkehrsministerium noch nicht abgeschlossen und damit die erforderlichen Mittel von nunmehr

Bild 17: Während am 9. Oktober 1988 in weiten Teilen des Landes trübes Wetter herrschte, sorgte der Föhn im Allgäu für "klare Verhältnisse". Bei Weizern-Hopferau ist dieser 628.2/928.2 unterwegs.

Foto: K. Eckert





Bild 18: Die Triebzüge der Baureihe 628.2/928.2 sind mit Zug- und Stoßvorrichtungen der Firma Ringfeder GmbH ausgerüstet.
Foto: A. Ritz



Bild 19: In diesen modernen und zeitgemäß eingerichteten Führerständen versieht der Triebzugführer seinen Dienst.
Foto: K. Eckert

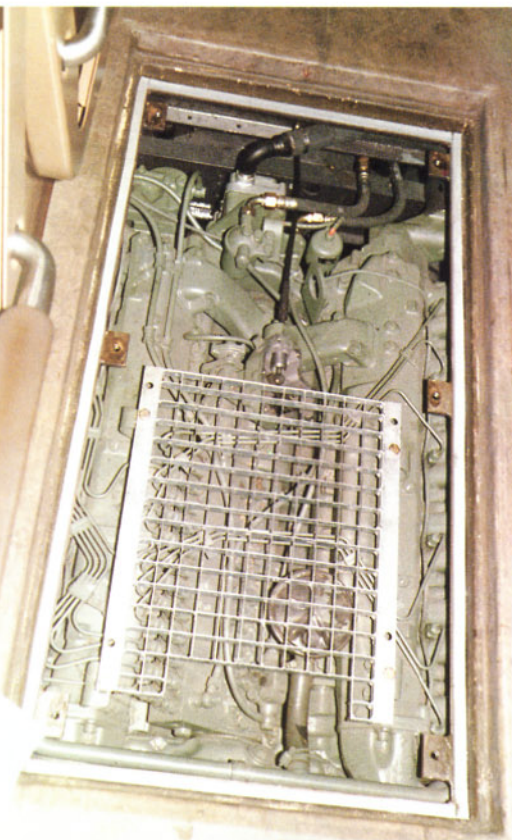


Bild 20: Der 628.2 verfügt über einen 12-Zylinder-Dieselmotor OM 444 A. Dieser von Daimler-Benz entwickelte Motor hat eine Nennleistung von 558 PS bei einer Drehzahl von 2130 U/min. Die Maschinenanlage und das Zwei-Wandler-Getriebe von Voith befinden sich, um das Reibungsgewicht zu erhöhen, in der Nähe des Kurzkupplungsendes. Foto: H. Obermayer

Bild 21: Detailaufnahme des Triebgestelles unter dem Kurzkupplungsende des 628.2. An diesem Triebgestell und einem Laufgestell befinden sich auch die Magnetschienenbremsen.
Foto: K. Eckert



340 Mio. DM noch nicht gesichert waren. Die ersten der bestellten Triebwagen sollten Ende 1986 ausgeliefert werden, die letzten Ende 1989. Vorgesehen war, daß DUEWAG, Linke-Hofmann-Busch und MBB jeweils 50 komplette Triebzüge an die DB liefern sollten. Zu Beginn des Jahres 1986 ergab sich dann, daß LHB die Endfertigung der bei MBB bestellten Züge übernehmen sollte. Die während der Erprobungszeit beim Bw Kempten gewonnenen Erkenntnisse beim Einsatz der Prototypen 628.1/928.1 führten bei den Serienfahrzeugen zu verschiedenen Änderungen. Die neuen Trieb- und Steuerwagen erhielten eine geänderte Stirnfront mit integriertem Zugzielanzeiger. Wesentlich verbessert ist jetzt das Heizungs- und Belüftungssystem, und auch die Inneneinrichtung der Fahrzeuge wurde neu gestaltet. Neben einem Großraum der 2. Klasse mit 48 Polstersitzen verfügt der Steuerwagen nun über ein Abteil der 1. Klasse mit 10 Plätzen. Geändert wurde auch das Verhältnis der Anzahl der Plätze für Raucher und Nichtraucher. Die Freunde von Tabakwaren müssen sich mit den 48 Plätzen im Steuerwagen begnügen, die 64 Sitzplätze im Triebwagen sind den Nichtrauchern vorbehalten. Mit 13 Klappsitzen im Steuerwagen und den acht Klappsitzen im Triebwagen stehen insgesamt 143 Sitzplätze zur Verfügung. Hinter den Führerständen beider Fahrzeuge befindet sich jeweils ein Mehrzweckraum. Im Ein-

stiegsraum am Kurzkupplungsende des Triebwagens wurde die Toilette eingebaut. Vorhanden sind auch vier Entwerter für die Fahrausweise. Außerdem wurden die Triebzüge für den Einbau von Fahrausweisverkaufautomaten vorbereitet. Als Antriebsaggregat wurde nun der 12-Zylinder-Dieselmotor OM 444 A von Daimler-Benz mit einer Nennleistung von 558 PS eingebaut. Die gesamte Maschinenanlage einschließlich des Zwei-Wandler-Getriebes von Voith wurde etwas näher an das Triebgestell unter dem Kurzkupplungsende gerückt, um das Reibungsgewicht zu erhöhen. Vergrößert wurde außerdem der Kraftstoffbehälter, der nun ein Fassungsvermögen von 960 Litern für den Motorkraftstoff und von 240 Litern für den Heizungs-brennstoff aufweist. Länger ausgeführt und für eine einfachere Handhabung geteilt wurden die klappbaren Schürzen für den Schallschutz. Die Magnetschienenbremsen befinden sich nicht mehr an den Drehgestellen unter den Führerständen, sondern nun am Triebgestell und am Laufgestell unter dem Kurzkupplungsende des Steuerwagens. Wesentlich verbessert wurde die Elektronik zur Regelung und Überwachung der Maschinenanlage mit einer Mikroprozessorsteuerung für den Schleuderschutz, der um eine haftwertabhängige Zugkraftbegrenzung erweitert wurde.

Der erste neue Triebzug 628.2/928.2 war von DUEWAG in Krefeld-Uerdingen fertiggestellt worden. Die erste Werksprobenfahrt mit Vertretern des BZA München und der Firmen BBC, Daimler-Benz und Voith erfolgte am 27.11.1986. Bei der Erprobung des 628 201/928 201 in Krefeld am 27.11.1986 war die Motorleistung zunächst auf 390 kW (530 PS) bei 2100 Umdrehungen eingestellt. Danach wurden die Abgasgegendrücke und die Kühlwassertemperatur bei Vollastbetrieb ermittelt. Hierbei war die Motorleistung auf 410 kW (558 PS) bei einer Drehzahl von 2130 U/min gebracht worden. Die erste Fahrt verlief zur vollen Zufriedenheit aller Beteiligten. Am 17. Dezember 1986 konnte der Triebzug in Anwesenheit von Verkehrsminister Dollinger der Deutschen Bundesbahn übergeben werden. Er trug bereits den Anstrich nach dem neuen Farbkonzept der DB, das kurz zuvor, am 10. Dezember 1986, in Frankfurt vorgestellt worden war.

Von den 150 bestellten Triebzügen, welche die Betriebsnummern 628 201 bis 350 und 928 201 bis 350 tragen werden, waren bis



Bild 22: Der Steuerwagen der Baureihe 928.2 verfügt über ein Großraumabteil mit zehn einzeln verstellbaren Sitzen der 1. Klasse. Die Triebzüge 628.0 und 628.1 bieten den Reisenden nur die 2. Klasse an.
Foto: Werkbild DUEWAG AG

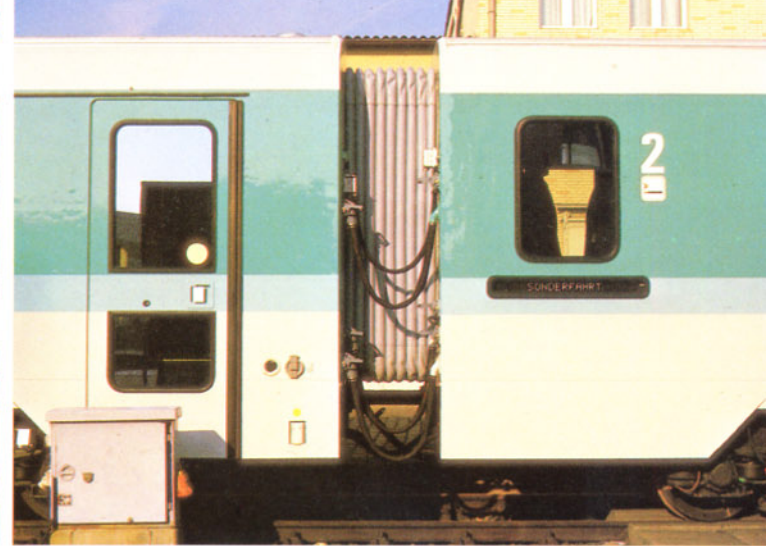


Bild 23: Detailaufnahme des Überganges zwischen Steuer- und Motorwagen des Triebzuges 628.2/928.2.
Foto: P. Bäuchle

zum 30. Juni 1988 bereits 85 Einheiten in Dienst gestellt und bei vier Bahnbetriebswerken im Einsatz:

Bw Karlsruhe 1	34 Stück
Bw Kempten	22 Stück
Bw Kiel	28 Stück
Bw Limburg	1 Stück

Seit der Fertigstellung der ersten Prototypen sind inzwischen mehr als 14 Jahre vergangen, und das Ende der Entwicklung neuer Triebzüge für den Schienenpersonennahverkehr ist immer noch nicht abzusehen. Bei der Deutschen Bundesbahn und der Industrie denkt man derzeit schon wieder über eine weitere Optimierung der Fahrzeuge nach. In der jüngeren Vergangenheit gab es wohl auch schon Versuche mit zwei miteinander gekuppelten Triebwagen der Reihe 628.2. Ob diese im Hinblick auf einen Einsatz auf steigungsreichen Strecken oder im Zusammenhang mit einer bereits erwogenen Beschaffung von Mittelwagen erfolgten, war bislang noch nicht in Erfahrung zu bringen. Es ist offensichtlich ein langer und beschwerlicher Weg, bis eine ausreichende Stückzahl von Fahrzeugen für alle Bereiche des Schienenpersonennahverkehrs zur Verfügung steht. Solange dieses Ziel nicht erreicht ist, wird man noch häufig Züge sehen, die aus einer Diesellok der Baureihe 215 und aus ein bis zwei Silberlingen bestehen.



Bild 24: Auf der Außerfernbahn in Tirol unternahm die Deutsche Bundesbahn mit zwei miteinander gekuppelten Motorwagen der Baureihe 628.2 einige Testfahrten. Als Zug 5427 verlassen 628 320 und 628 319 am Ostermontag 1988 den Bahnhof Reutte in Tirol.
Foto: K. Eckert

Bild 25: Drauf- und Seitenansicht des Triebzuges 628.2/928.2. Die Zahlen geben die Hauptabmessungen in mm wieder.

Zeichnung: DUEWAG AG

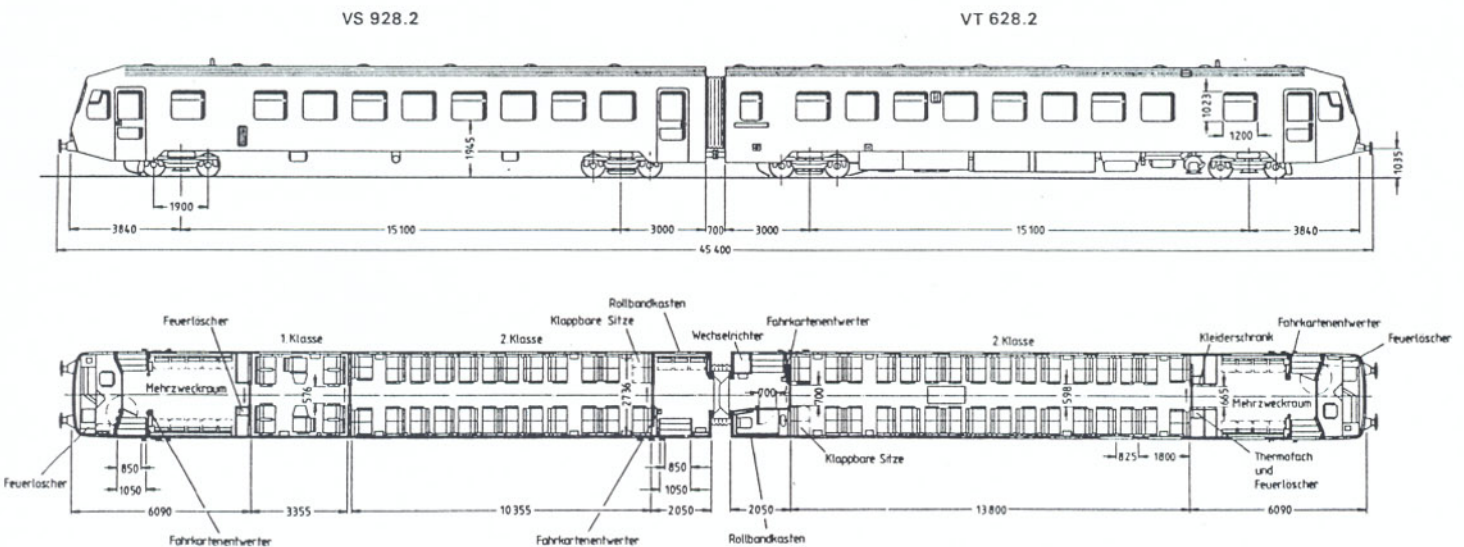




Bild 1: Großaufnahme des Steuerwagens 928 222. Zu sehen ist eine Fülle feiner Einzelheiten und die makellose Lackierung des Modells.



Bild 3: Vorzüglich gelungen ist die Nachbildung der verhältnismäßig kleinen Drehgestelle. Lupenrein ist die teilweise winzige und mit bloßem Auge kaum mehr lesbare Beschriftung.



Bild 4: Das Modell ist mit einer dem Vorbild entsprechenden Inneneinrichtung ausgestattet. Der Motor konnte so tief angeordnet werden, daß er den Fensterdurchblick kaum beeinträchtigt.

Bild 5: Im hinteren Bereich des Triebwagens befindet sich – wie beim Vorbild – der Antrieb des Fahrzeugs.



Rocos Triel Baureihen

Das erste Modell nach dem Vorbild der neuen Triebzüge der DB schuf Fleischmann bereits im vergangenen Jahr in der Baugröße N. Während der Nürnberger Messe 1988 zeigte Lima auch einen Triebzug der Reihe 628 in der Baugröße H0 und in den neuen Farben. Hierbei handelte es sich um eine Nachbildung der Ursprungsausführung mit gesickten Seitenwänden. Bei der Deutschen Bundesbahn laufen diese Fahrzeuge inzwischen mit Schraubenkupplung und Hülsenpuffern, bei Lima aber immer noch mit der Mittelpufferkupplung der Bauart Scharfenberg. Genau am Vorbild orientierte sich dagegen Roco. Bereits zur Messe zeigte der Salzburger Hersteller einige recht vielversprechende Muster in der Nenngröße H0. Jetzt steht das attraktive Fahrzeug zur Verfügung, die Auslieferung an den Fachhandel ist bereits erfolgt. Die Garnitur, exakt im Maßstab 1:87 gehalten, weist eine Fülle feiner Einzelheiten auf und besticht durch die tadellose Lackierung mit der exakten Trennung zwischen den einzelnen Farbfeldern. Ausgezeichnet ist die Nachbildung der verhältnismäßig kleinen Drehgestelle. Der Unterboden des Triebwagens zeigt alle Aggregate und die wesentlichen Bauteile in korrekter Anordnung. In jenem Bereich, in dem der Motor beim Vorbild eingebaut ist, befindet sich auch der Antrieb des Modells. Eingebaut ist der neue Standardmotor mit dem fünfpoligen schräggenuteten Anker. Dieser präzise gelagerte Motor und eine mächtige Schwungmasse verleihen dem Triebwagen einen ruhigen und seidenweichen Lauf. Über ein Schnecken- und Stirnradgetriebe werden die beiden Radsätze des Triebgestells angetrieben. Die Räder der hinteren Achse sind mit Haftreifen bestückt. Das ist eine fast überflüssige Maßnahme, denn der schwere Ballastblock im hinteren Einstiegsraum verleiht dem Triebzug ohnehin schon ein hohes Reibungsgewicht und eine be-



Bild 2: Das bildschöne Roco-Modell des Triebzuges 628 222/928 222 ist exakt im Maßstab 1:87 gehalten und orientiert sich genau am Vorbild.

Triebzug der 628.2/928.2

achtliche Zugkraft, die bei normalem Einsatz gar nicht vonnöten ist. Der Motor ist so tief eingebaut, daß der Durchblick durch die großen gummigefäßten Fenster kaum beeinträchtigt wird. In diesem Bereich konnte sogar noch etwas von der Inneneinrichtung angedeutet werden, die im übrigen Teil dem Vorbild entsprechend ausgeführt ist. Selbst der Triebwagenführer wurde nicht vergessen. Im Steuerwagen zeigen die Sitze der 1. und der 2. Klasse unterschiedliche Farben. Sowohl der Trieb- als auch der Steuerwagen verfügen über eine Innenbeleuchtung und über eine Kurzkupplungs-Kinematik an beiden Enden der einzelnen Fahrzeuge. Der Kuppelabstand zwischen den beiden Wagen mit der Faltenbalgimitation ist so gewählt, daß auch noch Gleisradien von 360 mm problemlos durchfahren werden. Jeder Garnitur liegen zwei kleine Beutel mit Kupplungen und Steckteilen, eine gut bebilderte und verständliche Beschreibung sowie die schon obligate Liste der Einzelteile bei. Zum Schluß sei noch auf die winzige, nur noch mit der Lupe lesbare Beschriftung hingewiesen, die zwar größererichtig ist, beim Druck aber kaum noch zu beherrschen ist. Auf die Gefahr hin, daß einige "Griffelspitzer" daran Anstoß nehmen, sollte man hier in Zukunft wieder etwas "überziehen", dem reineren Schriftbild zuliebe.

Im allerletzten Augenblick vor Redaktionsschluß traf noch eine höchst interessante Meldung bei uns ein. In einer Presseverlautbarung teilte die Firma Märklin mit, daß 1989 ein Triebzug der Baureihen 628.2/928.2 in der Baugröße H0 erscheinen wird, der mit dem neuen 5-Sterne-Antrieb ausgerüstet ist. Dieses neue Antriebskonzept wurde bereits in der "Württembergischen C" und in der Ellok der Baureihe 103 verwirklicht. Auch die in Kürze lieferbaren Dampflokomotiven der Reihe 18⁴ und 80 sowie die Serienlok 120.1 werden damit ausgestattet sein. **HO**

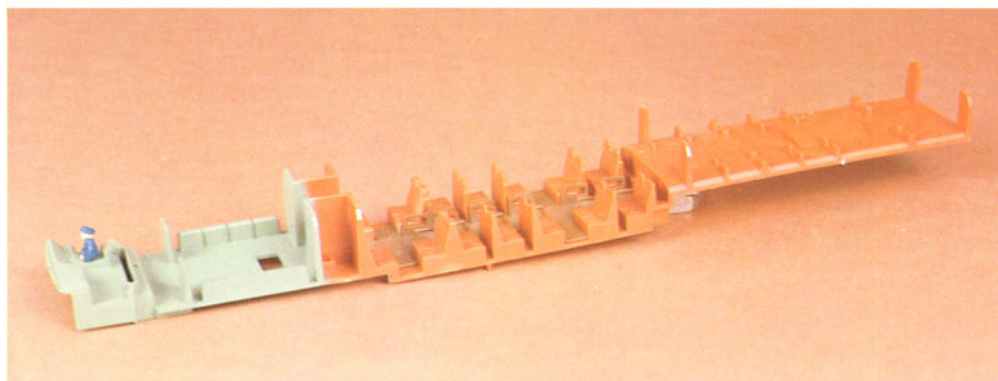


Bild 6: Die Inneneinrichtung des Triebzuges kann leicht mit einigen Reisenden "besetzt" werden. Lediglich im Bereich des Motors waren Kompromisse erforderlich. Selbst der Fahrzeugführer wurde nicht vergessen.

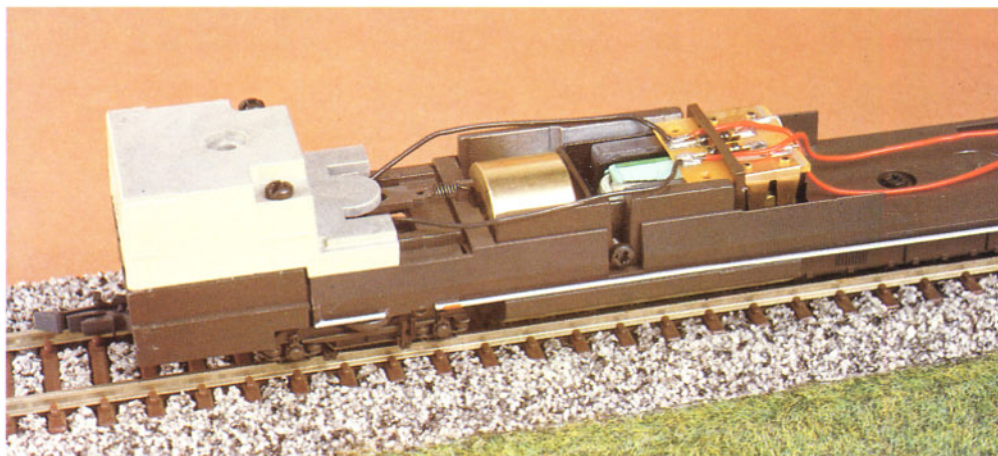
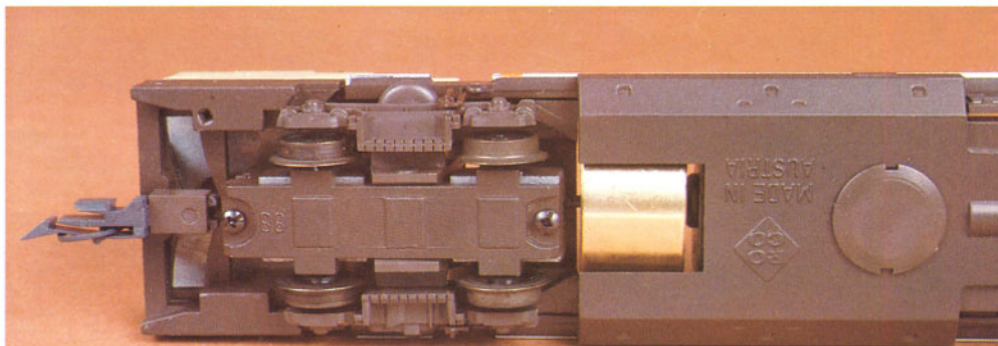


Bild 7: Der neue Standardmotor treibt die beiden Radsätze des Triebdrehgestells an. Für hohes Reibungsgewicht und beachtliche Zugkraft sorgt ein Ballastblock.

Bild 8: Eine mächtige Schwungmasse verleiht dem Triebzug äußerst ruhigen Lauf. Die Räder der hinteren Achse sind mit Haftreifen bestückt.





Zu unseren Bildern: Carl Bellingrodt, der Altmeister der Eisenbahnfotografie, hat bevorzugt mit Fotoplaten und in Schwarzweiß gearbeitet. Ab Mitte der fünfziger Jahre hat er aber auch gelegentlich Farbdiafilme verwendet. Diese alten Dias bestechen weniger durch ihre Farbe, denn die Farbfilme waren zu dieser Zeit qualitativ noch etwas bescheidener als unser heutiges Material. Die Aufnahmen sind vielmehr Dokumente aus der Dampflokzeit, einer heute nicht mehr wiederholbaren Ära. Begleiten wir deshalb Carl Bellingrodt auf seinen Fotofahrten so um 1956/57 herum.

Bild 1: Bei Offenburg müht sich die 44 478 mit einem Güterzug ab. Die Masten für die Fahrleitung sind bereits aufgestellt, so daß die Elektrifizierung nicht mehr lange auf sich warten lassen wird. Die 44 478 hat noch rund zehn Jahre Dienst geleistet und wurde am 19.08.1966 im Bw Dillenburg ausgemustert.

Die Baureihe 44 bei der Deutschen Bundesbahn





Bild 3: Von verschiedenen Schwarzweiß-Bildkarten Carl Bellingrods ist dieser Fotostandpunkt an dem mächtigen Viadukt bei Friedberg in Hessen bekannt. Ob die Lok auf dieser Farbaufnahme wohl auch die 44 441 ist, wie wir sie von einem Schwarzweiß-Foto her kennen?

In der Sonderausgabe III/88 des Eisenbahn-Journals wurde ausführlich über die Konstruktion und die technischen Details der Baureihe 44 der Deutschen Reichsbahn sowie über ihre kriegsbedingten "Entfeinerun-

gen" berichtet. Nach dem Ende des Dritten Reichs wurden die vielen, wegen Kriegsschäden abgestellten Lokomotiven dieser Baureihe in der Ost- und Westhälfte Deutschlands mehr oder minder schnell

wieder aufgebaut und in einen "friedensmäßigen" Zustand versetzt, d. h. die "Entfeinerungen" wurden rückgängig gemacht! Bei Kriegsende sollen sich 1246 Lokomotiven der Baureihe 44 in den drei westlichen

Bild 2 (linke Seite unten): Die typische Mittelgebirgslandschaft des Sauerlands umgibt uns bei Altenhundem (Strecke Hagen – Siegen). Dieser Ort war eine Hochburg der Baureihe 44, seit im Mai 1939 dort die ersten Maschinen dieser Baureihe stationiert wurden (44 096 – 101). Zwischen den Gleisen liegen letzte Schneereste, es riecht schon nach Frühling.

Bild 4: Die 44 401 hat mit einem Güterzug gerade den Tunnel bei Welschen-Ennest (Strecke Hagen – Siegen) in Richtung Süden verlassen.





Bild 5: Die gleiche Lok wie auf Bild 2 hat Carl Bellingrodt im "Nachschuß" mit einer mächtigen Dampfahne erwischt.



Bild 6: Der Bahnhof Elm war vor dem Bau des Schlüchterner Tunnels, der am 01.05.1914 dem Betrieb übergeben wurde, wegen seiner Spitzkehre eine wichtige Lokwechselstelle. Unter dem Fußgängersteg wartet eine 44er auf den Abfahrtauftrag.

Bild 7 (unten): Bei Burgsinn, wo heute die EC- und IC-Züge neben den alten Gleisen auf der Neubaustrecke Würzburg – Fulda mit 160 km/h vorbeirauschen, wurde um 1956/57 eine Lok der Baureihe 44 vor einem schier endlosen Güterzug aufgenommen.



Besatzungszonen befunden haben. Diese Zahl muß jedoch viele Lokomotiven beinhalten haben, die nur noch Schrottwert besaßen. Eine Zählung zum 31.12.1945 ergab für den Bereich der 14 westlichen Direktionen jedenfalls schon eine wesentlich geringere Zahl, nämlich nur 1087 Exemplare. Der Erhaltungsbestand der Lokomotiven der Baureihe 44 verringerte sich bis Mitte 1947 auf 776 Maschinen; drei Jahre später, 1950, war diese Zahl mit 765 Stück nur geringfügig niedriger. Aus einem Bericht der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn in Offenbach vom 15.05.1952 ergibt sich ein Bestand von 709 Lokomotiven, der sich auf die folgenden Direktionen verteilt:

Essen	17
Frankfurt	56
Hannover	69
Karlsruhe	66
Kassel	85
Mainz	31
München	20
Nürnberg	163
Regensburg	20
Stuttgart	67
Trier	25
Wuppertal	90



Bild 8: Als die 44 1102 hat Carl Bellingrodt die Lok auf diesem in Salzderhelden – dieser Bahnhof wurde später in Einbeck umbenannt – aufgenommenen Foto bezeichnet (Strecke Hannover – Göttingen). Dies kann aber nicht stimmen, denn die Lokomotive mit dieser Nummer gehörte nach 1945 zur Reichsbahn der DDR.

Für einige Bahnbetriebswerke liegen für die Zeit zwischen 1949 und 1952 Bestandszahlen vor. So besaßen 44er:

Bw	Stichtag	Stückzahl
Ansbach	01.01.50	22
Aschaffenburg	06.06.50	32 + 11 (z)
Bamberg	01.01.52	4
Dillenburg	31.12.49	30
Friedberg	31.12.49	20
Gemünden	20.10.49	10
Hanau	31.12.49	35
Ingolstadt	01.01.50	6
Göttingen Vbf	01.07.49	22
Kassel	25.11.51	28
Nürnberg Rbf	16.01.50	56
Schweinfurt	19.01.50	20
Treuchtlingen	29.07.50	20
Würzburg	15.06.49	80

Zwischen 1958 und 1960 wurden 32 Maschinen der Baureihe 44 auf Ölf Feuerung umgerüstet, 1973/74 – ausgerechnet auf dem Höhepunkt der Ölkrise – folgten weitere drei. Die ölgefeuerten 44er erhielten am 01.01.1968 die neue Baureihenbezeichnung 043, die 44er mit Kohlefeuerung wurden zur Baureihe 044.

Als erste wurden am 01.06.1953 die zehn Lokomotiven der Vorausserie von 1926 (44 001 – 010) ausgemustert, die bis zu diesem Zeitpunkt alle beim Bw Würzburg beheimatet waren. Mit dem weiteren Fortschreiten der Elektrifizierung der Hauptstrecken wurden die 44er immer mehr in den Norden und Nordwesten des Bundesgebietes zurückgedrängt, bis sie auch ihre letzten Hochburgen, Ottbergen, Rheine und Emden, räumen mußten. Die Ausmusterungswelle begann 1957 mit 49 Maschinen und erreichte 1960 mit 158 Stück einen Höhepunkt; im Oktober 1977 kamen die letzten "Jumbos" der DB auf das Abstellgleis. -rab-



Bild 9: Von Fulda kommend hat die 44 1440 Fließen erreicht.

Bild 10: Die 44 1131 ist bei Wernfeld (Strecke Gemünden – Würzburg) mit einem Güterzug unterwegs. Die Strecke (Würzburg –) Veitshöchheim – Aschaffenburg ging zum 26.09.1957 ans Netz.

Alle Aufnahmen: Carl Bellingrodt (Sammlung H. D. Dahlhaus)





Mit dem ICE nach Paris?

Immer wieder machten in den letzten Monaten die Hochgeschwindigkeitszüge der DB wie auch der SNCF von sich reden. Im Eisenbahn-Journal 5/1988 berichteten wir über den neuen Weltrekord für Schienenfahrzeuge, den der Intercity Experimental nach über dreißig Jahren von Frankreich nach Deutschland zurückgeholt hatte. Im Eisenbahn-Journal 6/1988 gab es dann die Inbetriebnahme des ersten Triebzuges des Typs TGV Atlantique durch die SNCF zu melden. Einen ganz besonderen Stellenwert jedoch hat die deutsch-französische Zusammenarbeit auf dem Gebiet des schienengebundenen Schnellverkehrs, denn sie läßt die

Aussicht auf einen grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsverkehr in greifbare Nähe rücken.

Nachdem vor drei Jahren fünf TGV-Mittelwagen für lauftechnische Meßfahrten bei der DB zu Gast waren, entsandte die Deutsche Bundesbahn in der ersten Oktoberwoche 1988 den ICE nun nach Frankreich. Dort wurde er mit dem TGV PSE Nr. 12, einem Serienfahrzeug der ersten Generation, gekuppelt und startete mit diesem zu Meßfahrten auf einem knapp 250 km langen Teilstück der Neubaustrecke Paris – Lyon, auf der im Oktober 1983 der fahrplanmäßige Betrieb aufgenommen wurde. Die zulässige

Höchstgeschwindigkeit für diese Strecke betrug zunächst 260 km/h und konnte später auf 270 km/h angehoben werden. Da die Verbindung Paris – Lyon zwar mit Einphasen-Wechselstrom elektrifiziert ist, jedoch abweichend vom DB-Bahnstromsystem mit einer Spannung von 25 000 Volt und einer Frequenz von 50 Hertz betrieben wird, übernahm selbstverständlich der TGV die Traktion. Die "europäische Zuggarnitur" absolvierte bis zu zwei Hin- und Rückfahrten pro Tag. Die dabei erreichte Höchstgeschwindigkeit betrug 280 km/h.

Ziel der lauftechnischen Untersuchungen war der Nachweis, daß der ICE auch bei hö-



Bild 1 (oben): Gezogen vom TGV PSE Nr. 12 erreichte der ICE bei Meßfahrten in Frankreich eine Höchstgeschwindigkeit von 280 km/h.

Bild 2: Der dreiteilige ICE zwischen zwei Meßfahrten.

Bild 4: Der an der Stirnseite sonst nur mit einer Notkupplung ausgerüstete ICE erhielt in Frankreich vorübergehend eine Scharfenbergkupplung, um ihn mit dem TGV kuppeln zu können.



Bild 3: Nach Abschluß der Testfahrten wurde der ICE wieder vom TGV PSE Nr. 12 getrennt. Die Diesellok Y 7739 übernahm diese Aufgabe.

Alle Fotos: O. Constant

heren Dauergeschwindigkeiten auf den Neubaustrecken der SNCF problemlos eingesetzt werden kann – eine wichtige Voraussetzung für ein europäisches Eisenbahnnetz für den Hochgeschwindigkeitsverkehr. Nun bleibt abzuwarten, zu welchen Ergebnissen die Diskussionen über zukünftige

Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen Frankreich und der Bundesrepublik Deutschland führen werden. Nachgedacht wird zum Beispiel über eine Verbindung von Paris über Saarbrücken nach Mannheim oder von Paris über Straßburg nach Karlsruhe. Sogar die Verwirklichung beider Varianten wird von

einer französischen Arbeitsgruppe befürwortet.

In jedem Fall werden neue Nachrichten sicherlich nicht lange auf sich warten lassen.

Olivier Constant/AR





Bild 1: Dieser Einheitstriebwagen der Deutschen Reichsbahn nach dem Einheitsgrundi wurde im Juni 1967 bei Berlin-Wannsee im Bild festgehalten.

Foto: M. Delie

Einheitstriebwagen der Deutschen Reichsbahn **Teil 6**

Die 410-PS-Einheitstriebwagen bei der Deutschen Reichsbahn der DDR

Der Triebwagenpark, den die Deutsche Reichsbahn nach 1945 zu übernehmen hatte, war von einer bunten Typenvielfalt, reichlich abgewirtschaftet oder kriegsbeschdigt. Das

galt nicht nur für die zwei- und vierachsigen Nebenbahntriebwagen, deren Typenreichtum durch die Fahrzeuge der 1949/1950 übernommenen Privatbahnen noch vermehrt

wurde, sondern auch für die vierachsigen Hauptbahntriebwagen und die Schnelltriebwagen.

Die Deutsche Reichsbahn übernahm nach

Bild 2: Der 185 007 (bis 1970: VT 137 065) wartet im Bw Dresden-Friedrichstadt auf seinen nächsten Einsatz.

Foto: elke





Bild 3: Diesen Einheitstriebwagen nach dem Einheitsgrundriß, bei dem zumindest auf einer Seite der Mitteleinstieg verschlossen worden war, hat der Fotograf am 28.04.1967 im Bw Berlin-Karlshorst aufgenommen. Foto: M. Delie

Bild 4: In Bad Schandau entstand dieses Foto des 185 004 (bis 1970: VT 137 060). Noch Mitte der siebziger Jahre kam er im Grenzverkehr nach Děčín in der ČSSR zum Einsatz. Foto: elke





Bild 5: Der 185 015 (bis 1970: VT 137 189) ist mit einem Steuerwagen als P 16245 von Wippra nach Mansfeld unterwegs. **Foto: elke**

Bild 6: Der VT 137 212 steht mit einem Steuerwagen am 12.12.1968 in Stendal zur Fahrt nach Tangermünde bereit. **Foto: H.J. Lange, Sammlung Bäuchle**

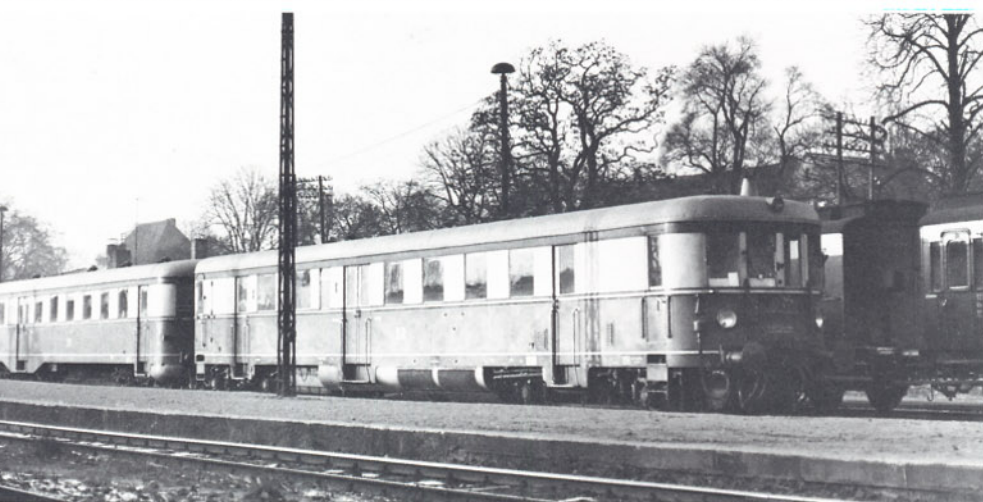
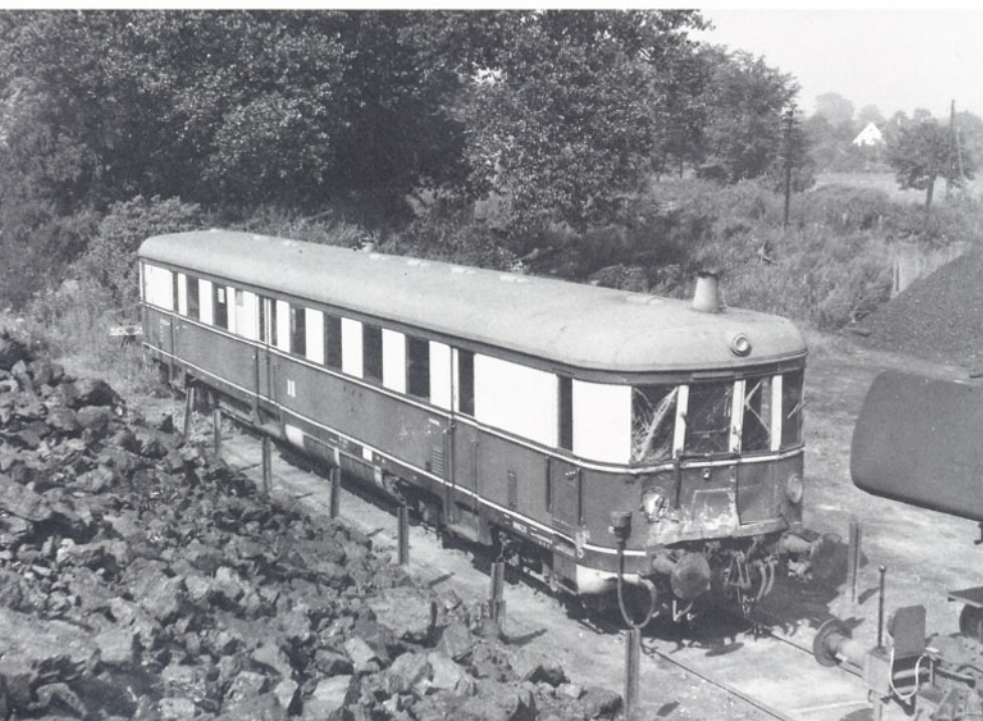


Bild 7 (unten): Dem Stendaler 185 021 (bis 1970: VT 137 213) muß etwas in die Quere gekommen sein. Aufnahme vom 16.08.1974. **Foto: elke**



1945 insgesamt 41 der 410-PS-Einheitstriebwagen. Eine vom Dezernat 37 des RZA München im September 1947 aufgestellte Liste weist 37 Fahrzeuge mit dem Vermerk "Russische Zone" auf. Diese Aufstellung ist jedoch fehlerhaft, weil der DR hier Triebwagen zugeschrieben werden, die sie nie besaß; andererseits fehlen Fahrzeuge, die 1970 sogar noch eine EDV-Betriebsnummer erhielten. Die für die Deutsche Reichsbahn verbindlich nachgewiesenen Triebwagen sind in der Tabelle auf Seite 30 aufgeführt.

Von den 41 bei der DR verbliebenen Fahrzeugen waren zehn nach dem "Essener Grundriß", acht nach dem Eilzugwagen-Grundriß und 23 nach dem Einheitsgrundriß gebaut. Weil bis Ende der fünfziger Jahre der Schienenfahrzeugbau der DDR keine Neubaufahrzeuge liefern konnte, welche die Einheits-triebwagen hätten ablösen können, mußte sich die DR mit der Rekonstruktion der Fahrzeuge befassen, die für den hochwertigen Fernreiseverkehr benötigt wurden. Die Rekonstruktion umfaßte den Einbau neuer Dieselmotoren, welche die ČSKD in Prag. Der Motor hatte die Typenbezeichnung 12 V 170 DR. Auch der Fahrgastraum der Triebwagen wurde modernisiert. So wies beispielsweise der VT 137 220, der bis 1958 als Schadfahrzeug abgestellt gewesen war, nach seiner Aufarbeitung im Jahre 1959 in der 1. Wagenklasse zwölf Sitz-



Bild 8: Apolda, im Jahr 1972: Einheitstriebwagen nach dem "Essener Grundriß", bei dem zumindest auf einer Seite der Mitteleinstieg verschlossen wurde

Foto: Sammlung Schröpfer

Bild 9: Der 185 015 (bis 1970: VT 137 189) überquert auf seiner Fahrt von Wippra nach Mansfeld mit einem Steuerwagen die Fischbauchträger-Brücke bei Mansfeld.

Foto: elke

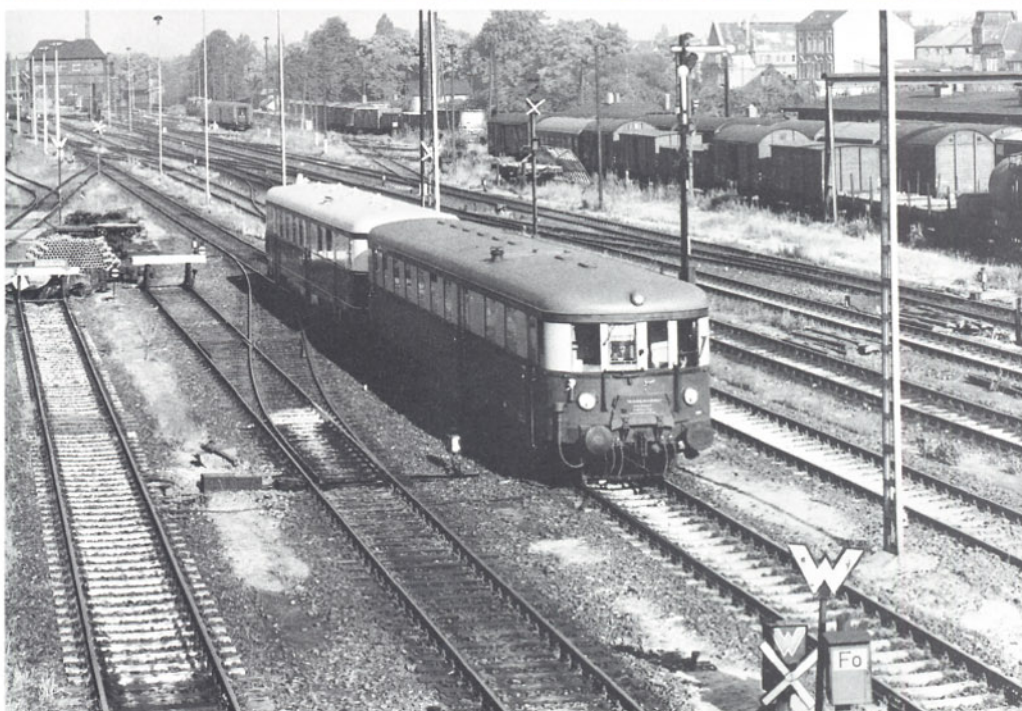
Bild 10 (unten): Am 09.07.1972 verläßt dieser Triebzug mit dem Steuerwagen 195 619 an der Zugspitze als P 1344 (Stendal – Tangermünde) den Bahnhof Stendal.

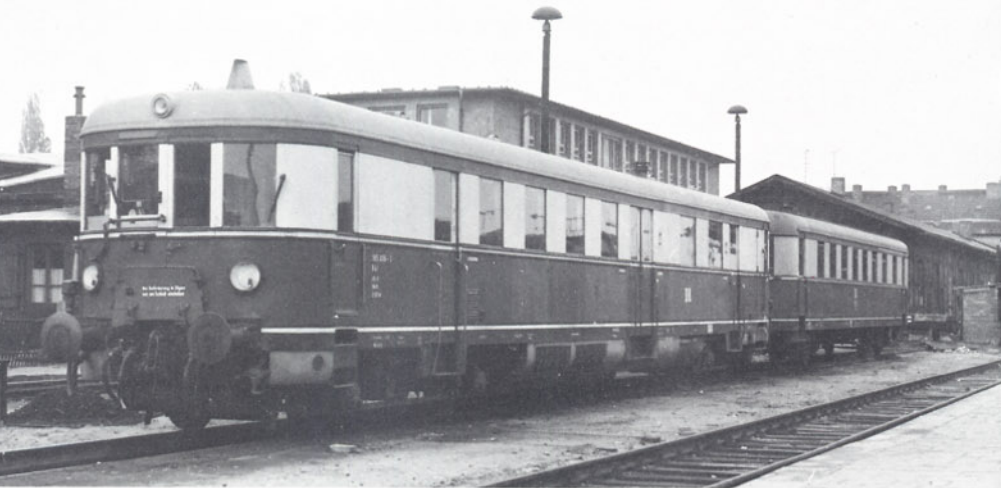
Foto: H.-J. Lange, Sammlung Bäuchle



plätze mit einer Sitzplatzteilung von 1+2 auf und verfügte in der 2. Klasse über 32 Sitze mit einer Sitzplatzteilung von 2+2. Das Fahrzeug erhielt 1970 die Betriebsnummer 185 022 und wurde 1975 ausgemustert.

Haupteinsatzstellen der Einheitstriebwagen waren nach dem Krieg die Bahnbetriebswerke Dresden-Pieschen und Flöha (bei Chemnitz, dem heutigen Karl-Marx-Stadt). Das Bw Dresden-Pieschen fuhr in den fünfziger Jahren beispielsweise im Winterfahrplan 1950/1951 beachtliche Einsätze. Als Zugpaar Dt 51/52 verkehrte ein Triebwagen auf der Strecke Dresden – Berlin. Der Dt 95/96 verband Dresden mit Erfurt (samstags mit Flügelzug Dt 195/196 nach Glauchau und Zwickau). Bemerkenswert an dieser Leistung war, daß der Triebwagen auf der Steilrampe Tharandt – Klingenberg-Colmitz (Strecke Dresden – Chemnitz) von einer Dampflokomotive (preuß. G 12 oder preuß. T 20) Nachschub erhielt. Zwei Zugpaare (Dt 142/143 und Dt 279/280) wurden täglich auf der Strecke von Dresden über Meißen – Döbeln – Großbothen nach Leipzig gefahren. Drei Zugpaare verkehrten zwischen Dresden Hbf und Chemnitz Hbf (Dt 253/254, Dt 255/256 und Dt 259/260). Im Sommerfahrplan 1956 ist der Langlauf eines Triebwagens des (Bw Dresden-Pieschen) als Fdt zwischen Dresden Hbf und Stralsund zu verzeichnen (Fdt 179/180). Vorher war diese Leistung nur als Dt ausgewiesen.

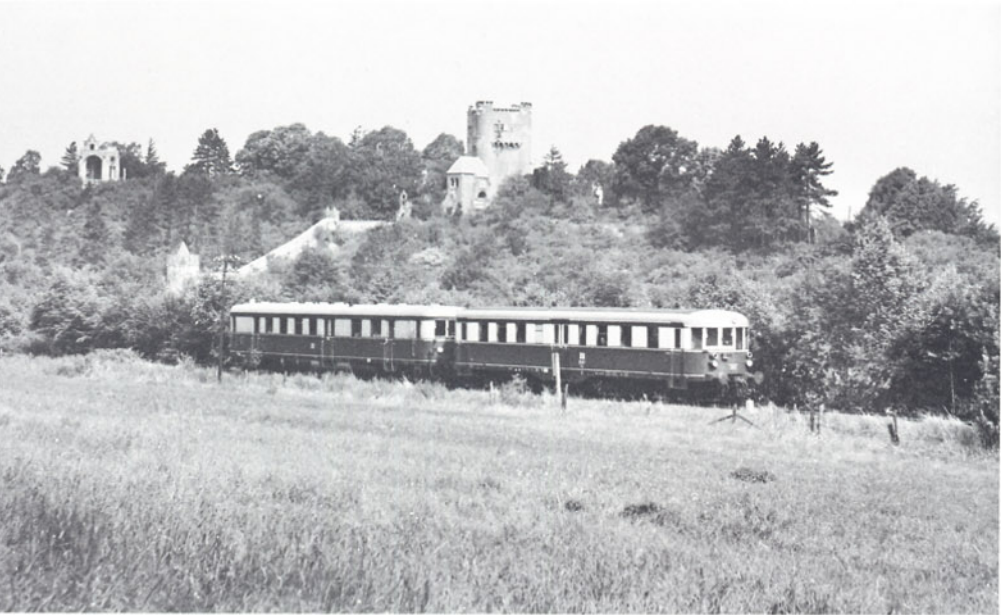




◀ **Bild 11:** Der Triebwagen 185 016 (bis 1970: VT 137 195) und der Beiwagen 195 614 (Gattungsbezeichnung: ABiW) am 27.04.1974 in Stendal. **Foto: elke**



Bild 12: Der 185 015 steht am 06.10.1975 als P 8408 mit einem Steuerwagen im Bahnhof Frose (Strecke Halberstadt – Aschersleben) zur Abfahrt bereit. **Foto: D. Dettelbacher**



Weitere Einsatzdienststellen der Einheits-triebwagen waren die Bahnbetriebswerke Leipzig Hbf-West, Aschersleben und Halle P. Im erwähnten Sommerfahrplan von 1956 waren die meisten Leistungen schon zu Et-Einsätzen herabgestuft, zumindest die auf weniger bedeutenden Strecken. So wurden mit den Einheitstriebwagen zwei Zugpaare (Et 208/209 und Et 210/211) von Halle Hbf über Sangerhausen nach Nordhausen gefahren, das Zugpaar Et 301/302 zwischen Dresden-Neustadt und Cottbus sowie das Zugpaar Et 363/364 zwischen Dresden-Neustadt und Zittau.

Aus dem Winterfahrplan 1954/55 ist noch ein Entlastungszug im Weihnachtsverkehr zu erwähnen, der von Magdeburg Hbf über Sangerhausen – Erfurt Hbf nach Arnstadt und zurück verkehrte. Einen interessanten Laufweg hatte der Et 261, der von Karl-Marx-Stadt nach Dresden Hbf und von dort weiter als P 462 nach Bad Schandau fuhr. Die Rückleistung von Bad Schandau über Dresden Hbf nach Karl-Marx-Stadt erfolgte als Et 362. Weil die 410-PS-Einheits-triebwagen für den internationalen Reiseverkehr ungeeignet waren, bezog die Deutsche Reichsbahn 1954 von der Ganz Mávag in Budapest drei Triebzüge (zwei Trieb- und zwei Mittelwagen bildeten eine Einheit), die als VT 12.14.01 a/b bis VT 12.14.03 a/b bezeichnet wurden. Aufgrund ihrer mangelhaften Laufeigenschaften waren zwei der drei Einheiten bereits 1970 ausgemustert und die dritte an die ČSD verkauft worden. Die Deutsche Reichsbahn bezog wegen dieser Probleme mit den Triebzügen der Baureihe VT 12.14 im Jahr 1959 acht Einheiten des SVT 137 von der Deutschen Bundesbahn, die erst von den ab 1965 in Serie gelieferten VT 18.16 (später Baureihe 175) abgelöst werden konnten. Hersteller dieser Triebzüge war der VEB Waggonbau Görlitz.

In der ersten Hälfte der sechziger Jahre wanderten die Einheitstriebwagen allmählich in untergeordnete Dienste ab, und die Zahl der Einsatzdienststellen wurde größer. Einheits-triebwagen waren jetzt auch in den Bw Berlin-Karlshorst, Seddin, Templin und Stralsund (um nur einige zu nennen) stationiert. Im Berliner Raum, in dem ab 1961 verschiedene Streckenführungen geändert worden waren, dienten die Triebwagen als Zubringer und als Diensttriebwagen zur Beförderung des Personals. Als Diensttriebwagen der Rbd Berlin dienten der VT 137 033 (ab 1970: 185 253), zeitweise der VT 137 101 (ab 1970: 185 012), der 1974 ausgemustert wurde, sowie der VT 137 106, der schon vor 1970 ausgemustert worden sein muß, da er keine EDV-Betriebsnummer mehr erhielt. Die Rbd Greifswald benutzte den VT 137 099 (ab 1970: 185 254) als Dienstfahrzeug. Dieser beim Bw Stralsund beheimatete Triebwagen bleibt als historisches Triebfahrzeug im



Bild 13: 13. Juli 1975: 185 015 mit Steuerwagen als P 8482 bei Rosaburg (Strecke Wippra – Mansfeld). **Foto: elke**

◀ **Bild 14:** Der 185 015 mit Steuerwagen als P 16245 bei der Ausfahrt aus dem Tunnel unterhalb der Rammelburg (Strecke Wippra – Mansfeld). Die für den Tunnel auf dem Schild angegebene Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h wäre heute halsbrecherisch. Auf der vom Unkraut überwucherten Strecke kann man nur noch im Schrittempo fahren (Aufnahme vom 12.04.1975). **Foto: elke**



Bild 15: Vor dem Lokschuppen des Bw Aschersleben ist im Juli 1975 der 185 008 (bis 1970: VT 137 039) zusammen mit einem Steuerwagen abgestellt. Im Vordergrund ist der 185 015 zu sehen, der sich mit einem Steuerwagen als P 8482 auf der Fahrt in Richtung Frose befindet.

Foto: elke

Bild 16: Gleis frei für den "Federvieh-Wechsel"! Der 185 015 ist am 12.04.1975 mit einem Steuerwagen als P 16244 soeben im Haltepunkt Friesdorf (Strecke Wippra – Mansfeld) eingetroffen.

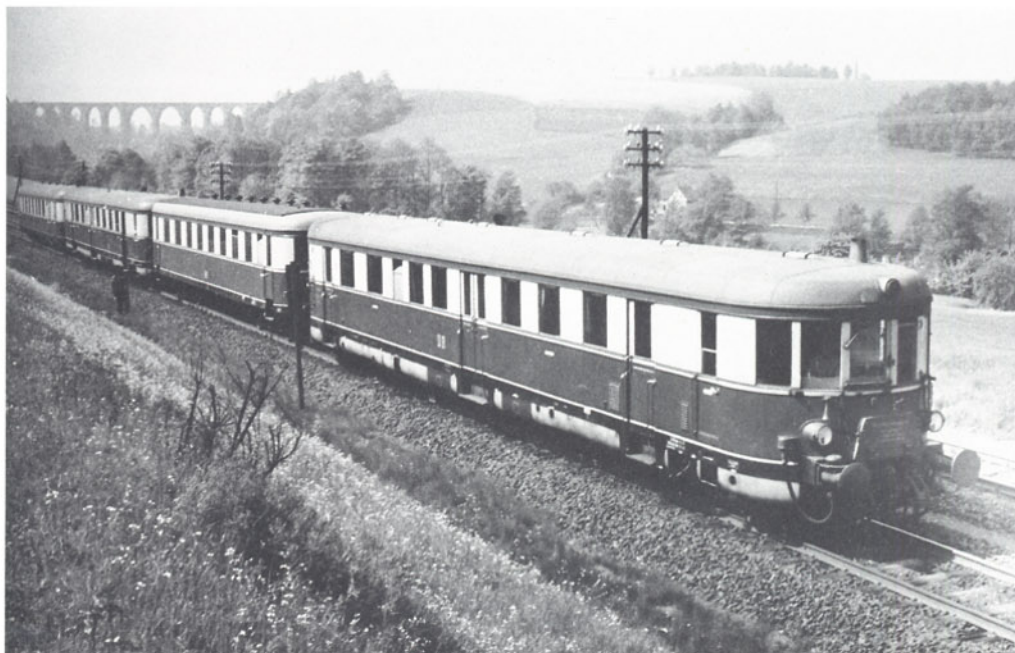
Foto: elke

Bild 17 (unten): VT 137 092, VS 145 092, VT 137 096 und VS 145 187 lautet die Reihung dieses Triebzuges, der im April 1966 bei der Einfahrt in Wechselburg (Strecke Glauchau – Großbothen) im Bild festgehalten wurde.

Foto: G. Dietz, Sammlung elke

Museumsbestand der DR erhalten. Der VT 137 063 wurde zum Funkmeßtriebswagen VT 137 700 (ab 1970: 188 101) umgebaut.

In der Auslaufphase wurden die Einheitstriebwagen nur noch im Personenzugdienst auf Nebenstrecken eingesetzt. Aus dieser Zeit stammen auch die reizvollsten Fotos. Berühmt wurde das "Wipper-Liesel", ein 410-PS-Triebwagen, meist der 185 015, der von Wippra nach Mansfeld durch das Mansfelder Land kurvte. Dabei fuhr er bei Mansfeld über die bekannte Brücke mit den Fischbauchträgern und durch den rund 80 m langen Tunnel unterhalb der Rammelsburg. Das Bw Dresden (Friedrichstadt), das 1974 noch zwei der Einheitstriebwagen besaß, den 185 004 ex VT 137 060 und den 185 007 ex VT 137 065, setzte diese im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Grenzbahnhöfen Bad Schandau (DDR) und Děčín (ČSSR) ein. Die Leistungen dienten allerdings weniger dem Reiseverkehr als der Beförderung von Angehörigen der Grenztruppen und der Zollverwaltung der DDR und der ČSSR, die ab Bad Schandau bzw. ab Děčín die Paß- und Zollkontrolle in den Zügen des grenzüberschreitenden Verkehrs vornahmen. Die Leistungen zwischen Bad Schandau und Schöna, dem letzten DDR-Bahnhof vor der Grenze, wurden für den Berufsverkehr der Spät- und Nachtschicht eingesetzt. Nachstehend der eintägige Umlauf-



410-PS-Einheitstriebwagen der Deutschen Reichsbahn in der DDR

Betriebsnummer bis 30.06.1970	Betriebsnummer ab 01.07.1970	Fahrzeughersteller	Motorenhersteller	Elektrische Ausrüstung	Baujahr	Bemerkungen
VT 137 030	—	Wismar	Maybach	BBC	1934	+ 1969
VT 137 031	—	M.A.N.	Maybach	BBC	1934	+ 1970
VT 137 033	185 253	M.A.N.	Maybach	BBC	1934	Dienstfahrzeug der Rbd Berlin
VT 137 034	—	M.A.N.	Maybach	BBC	1934	+ 1970
VT 137 035	—	M.A.N.	Maybach	BBC	1934	+ 1970
VT 137 058	185 003	Wismar	Maybach	SSW	1934	+ 1974
VT 137 060	185 004	Wismar	Maybach	SSW	1934	+ 1977
VT 137 061	185 005	Wismar	Maybach	SSW	1934	
VT 137 063	188 101	Wismar	Maybach	SSW	1934	*)
VT 137 064	185 006	Wismar	Maybach	SSW	1934	+ 1974
VT 137 065	185 007	Wismar	Maybach	SSW	1934	+ 1977
VT 137 067	—	Wismar	Maybach	SSW	1934	+ vor 1970
VT 137 069	185 008	M.A.N.	Maybach	AEG	1934	+ 1976
VT 137 071	—	M.A.N.	Maybach	AEG	1934	+ vor 1970
VT 137 084	—	Duewag	Maybach	BBC	1935	+ vor 1970
VT 137 087	—	Duewag	Maybach	BBC	1935	+ nach 1956
VT 137 088	185 009	Talbot	Maybach	SSW	1935	+ 1977
VT 137 092	185 010	Talbot	Maybach	SSW	1935	+ 1975
VT 137 096	185 011	Westwaggon	Maybach	AEG	1935	+ 1974
VT 137 099	185 254	Westwaggon	Maybach	AEG	1935	**)
VT 137 100	185 255	Westwaggon	Maybach	AEG	1935	+ 1976
VT 137 101	185 012	Duewag	Maybach	AEG	1935	+ 1974
VT 137 103	—	Duewag	Maybach	AEG	1935	
VT 137 105	185 013	Duewag	Maybach	AEG	1935	+ 1974
VT 137 106	—	Duewag	Maybach	AEG	1935	Dienstfahrzeug der Rbd Berlin
VT 137 166	—	Wismar	Maybach	SSW	1936	+ 1945 Raw Dessau
VT 137 167	185 014	Wismar	Maybach	BBC	1936	+ 1974
VT 137 176	—	Duewag	Maybach	AEG	1936	+ 1945 Bw Flöha
VT 137 185	—	Talbot	Maybach	SSW	1936	+ 1966
VT 137 189	185 015	Westwaggon	Maybach	BBC	1936	
VT 137 191	—	Westwaggon	Maybach	BBC	1936	+ 1945 Bw Dresden
VT 137 195	185 016	Westwaggon	Maybach	BBC	1936	+ 1975
VT 137 197	185 017	Westwaggon	Maybach	BBC	1936	+ 1974
VT 137 198	185 018	Westwaggon	Maybach	AEG	1936	+ 1977
VT 137 199	185 019	Westwaggon	Maybach	SSW	1936	+ 1979
VT 137 203	—	Westwaggon	Maybach	SSW	1936	+ 1945, verschrottet 1966
VT 137 211	185 020	Westwaggon	Maybach	SSW	1936	+ 1974
VT 137 212	—	Westwaggon	Maybach	SSW	1936	+ 1974
VT 137 213	185 021	Westwaggon	Maybach	SSW	1936	+ 1974
VT 137 215	—	Westwaggon	Maybach	SSW	1936	+ 1945 Raw Dessau
VT 137 220	185 022	Westwaggon	Maybach	SSW	1936	+ 1975***)

Eilzugwagen-Grundriß

»Essener Grundriß«

Einheitsgrundriß

Anmerkungen:

*) umgebaut zum Funkmeßtriebwagen VT 137 700.

**) Dienstfahrzeug der Rbd Greifswald; heute historisches Triebfahrzeug im Museumsbestand der Deutschen Reichsbahn.

***) bis 1958 abgestellt als Schadfahrzeug, im Jahre 1959 aufgearbeitet.

Hersteller:

Wismar	Triebwagen- und Waggonfabrik AG Wismar	Maybach	Maybach Motorenbau GmbH, Friedrichshafen
M.A.N.	Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG, Werk Nürnberg	BBC	Brown, Boverie & Cie., Mannheim
Duewag	Waggonfabrik Duewag, Düsseldorf	SSW	Siemens-Schuckert-Werke, Berlin und Erlangen
Talbot	Waggonfabrik Talbot, Aachen	AEG	Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, Berlin
Westwaggon	Vereinigte Westdeutsche Waggonfabriken AG, Köln-Deutz		



Bild 18: Der VT 137 198 wurde 1936 von Westwaggon gebaut (die elektrische Ausrüstung lieferte AEG, der Motor stammte von Maybach), die Deutsche Reichsbahn der DDR zeichnete ihn 1970 in 185 018 um und musterte ihn erst 1977 aus. Die Aufnahme vom 08.09.1968 zeigt ihn bei Berlin-Wannsee.
Foto: J. Schweichler

plan der Dresdener Triebwagen für die Elbtalstrecke. Samstags und sonntags, wenn kein Berufsverkehr zu fahren war, "dösten" die Triebwagen von sieben Uhr morgens bis fünf Uhr abends hinter dem Lokschuppen in Bad Schandau vor sich hin.

Einsatzplan des Bw Dresden für das Jahr 1974:

- P 2271 Dresden Hbf 4.26 – Děčín 5.43
- P 2272 Děčín 6.13 – Bad Schandau 6.43
- P 2275 Bad Schandau 13.32 – Děčín 14.03 (Mo – Fr)
- P 2274 Děčín 14.37 – Bad Schandau 15.11 (Mo – Fr)
- P 2277 Bad Schandau 17.14 – Děčín 17.45
- P 2278 Děčín 18.15 – Bad Schandau 18.47
- P 18884 Bad Schandau 19.06 – Sebnitz 19.39 (Mo – Fr)
- P 18885 Sebnitz 20.23 – Bad Schandau 20.54 (Mo – Fr)
- P 9747 Bad Schandau 21.04 – Schöna 21.18
- P 9750 Schöna 21.24 – Bad Schandau 21.39
- P 9749 Bad Schandau 22.00 – Schöna 22.15
- P 9752 Schöna 22.22 – Pirna 22.53 – Dresden Hbf 23.30

Glücklicherweise wird mit dem VT 137 099 (185 254) eines der schmucken Fahrzeuge erhalten bleiben. Auch Piko in Sonneberg hat ein ansprechendes H0-Modell vom Triebwagen 185 004 geschaffen. **M. Weisbrod**

Quellenangaben:
Borchert/Kirsche: Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1986
Zszech: Triebwagen deutscher Eisenbahnen, Band 2, VT und DT, Düsseldorf 1978



Bild 19: Der VT 137 220 war am 25.02.1967 als Dienstzug von Berlin-Wannsee nach Potsdam unterwegs, als ihn der Fotograf in Kohlhäsenbrück unweit der Berliner Stadtgrenze im Bild festhielt. Das rechte Gleis führt übrigens von Berlin-Wannsee nach Seddin.
Foto: J. Schweichler



Bild 1: Im Mai 1972 war das noch ein alltägliches Bild in München Hbf: Die 1042.538 hat den aus Paris kommenden "Mozart" übernommen. Links erkennt man die 1010.20. Foto: W. Tausche

Die Reihen 1042.0 und 1042.500 der ÖBB

Mit 258 gebauten Einheiten bilden die Lokomotiven der Reihe 1042.0 und 1042.500 die zahlenmäßig stärkste Triebfahrzeugreihe der Österreichischen Bundesbahnen. Ab 1963 in Dienst gestellt, sind sie auch heute

noch die Stütze der Zugförderung in der Alpenrepublik und können vor allen Zugarten auf dem gesamten elektrifizierten Streckennetz angetroffen werden. Bis zur Ablieferung der leistungsfähigeren Reihe 1044

waren sie planmäßig in internationalen Triebfahrzeugläufen eingesetzt. Besonders im süddeutschen Raum gehörten sie fast schon zum täglichen Erscheinungsbild.

Bild 2: Die Südbahn stellt im Abschnitt Gloggnitz – Mürrzuschlag höchste Anforderungen an die Triebfahrzeuge. Die Lokomotiven der Reihen 1042 und 1042.500 haben sich an dieser "Schlüsselstelle" bewährt. Am 17. Juli 1975 entstand die Aufnahme eines von der 1042.646 geführten "Fotozuges" auf der "Kalten Rinne". Foto: K. Pfeiffer





Bild 3: Auf der Westbahn (Wien West – Salzburg) werden zahlreiche Züge neu bespannt. Bei Melk wartete am 30. April 1986 der Fotograf auf die Vorbeifahrt der 1042.559. Foto: C. Asmus

Die Entwicklung bis zur Ablieferung der Reihe 1042

Nach dem zweiten Weltkrieg räumte man in Österreich der zügigen Elektrifizierung des Streckennetzes zunächst einen höheren Rang ein als der Beschaffung von Elektrolokomotiven. So wurden bis 1950 lediglich drei Maschinen der Reihe 1020 (Ex E 94), die

noch aus Teilen der Vorkriegsproduktion gefertigt waren, in Dienst gestellt. Bestellt wurden 10 bzw. sechs Exemplare der Reihen 1040 und 1041, da man mit laufachslosen Drehgestelllokomotiven mit Einzelachsantrieb im Schnellzugdienst bei den SBB be-

reits gute Erfahrungen gemacht hatte. Die neuen Maschinen kamen auf der seit 1952 elektrifizierten Westbahn vor Schnellzügen zum Einsatz und wurden in den 50er Jahren durch weitere dieser Bo'Bo'-Lokomotiven sowie 30 Exemplare der Reihe 1141 ergänzt.

Bild 4: Gemeinsam sind je eine 1042 der ÖBB und eine 111 der DB vor dem "Tauern-Express" im Einsatz. Ab 1983 haben Maschinen der Reihe 1044 diese Aufgabe übernommen, und seit dem 29. Mai 1988 ist dieser Zug aus dem Angebot genommen worden (9. September 1982). Foto: W. Tausche





Bild 5: Kurz nach ihrer Ablieferung im Jahre 1963 präsentierte sich die 1042.01 den Fotografen.

Foto: Lichtbildstelle der ÖBB

Für den seit Juni 1956 elektrifizierten Rampenabschnitt der Südbahn (Wien – Graz/Klagenfurt) über den Semmering, der nicht nur mit Steigungen bis zu 25 ‰, sondern auch durch seine engen Gleisbögen mit einem Radius von 189 m besondere Ansprüche an die Triebfahrzeuge stellt, mußten neue Schnellzuglokomotiven beschafft werden. Mit der Reihe 1010 wurde in den Jahren 1955 und 1956 eine sechssachsige, 130 km/h schnelle Co'Co'-Lokomotive in Dienst gestellt. Bei ihrem Einsatz auf der Semmeringbahn traten jedoch immer wieder erhebliche Schäden an den Spurkränzen und den Radreifen dieser Lokomotiven auf. Deshalb konnte die Reihe 1010 am Semmering – der "Schlüsselstelle" im Streckennetz der ÖBB – wenig Ehre einlegen. Dank der technischen Weiterentwicklung war es inzwischen möglich, eine vierachsige Lokomotive zu konstruieren, welche das Leistungsvermögen einer sechssachsigen erbringt. Zudem ist eine Lokomotive mit vier Fahrmotoren im Unterhalt wirtschaftlicher als eine mit deren sechs. Ferner verlangten die ÖBB nach einer Lokomotive, die schnelle Züge befördern, aber auch im Rampen-

dienst Verwendung finden kann. Bei den schwierigen topographischen Verhältnissen des Streckennetzes der ÖBB, mit den steilen Rampen am Semmering (25 ‰), Brenner (26 ‰), Tauern (27 ‰) und am Arlberg (31 ‰) wird also die Zugkraft im schweren Rampendienst eine wichtige Anforderung im Pflichtenheft einer Neuentwicklung sein.

Die Lokomotiven der Reihe 1042.0

Bis 1960 konnten die Österreichischen Bundesbahnen mehr als 110 Lokomotiven in Dienst nehmen. Zwischen 1960 und 1970 waren es wiederum über 100 neue Triebfahrzeuge. Unter diesen befanden sich auch 40 Einheiten der Reihe 1042.0 (1042.001 – 1042.040), die in den Jahren 1963 bis 1965 abgeliefert wurden. Der mechanische Teil stammte von der Simmering-Graz-Pauker AG (SPG) in Floridsdorf und später in Graz. Den elektrischen Teil lieferten BBC, Elin und SSW. Mit dieser neuen, 130 km/h schnellen Universallokomotive gelang es, die Anhängelast der sechssachsigen Typen (1010 und 1110) im Rampendienst zu erreichen (Sem-

mering), und sogar leicht zu übertreffen (Arlberg-Westrampe um 20 t, d. h. 430 t gegenüber 410 t).

Optisch ist die 1042.0 deutlich als "Kind österreichischer Eltern" zu erkennen: Zwei große Fenster an jeder Stirnseite und die großen Scheinwerfer prägen das Erscheinungsbild. Die Länge über Puffer beträgt 16 220 mm, und die Lok bringt ein Gesamtgewicht (elektrischer und mechanischer Teil) von 83,5 t auf die Waage. Die vier Fahrmotoren vom Typ EM 890 haben bei einer Geschwindigkeit von 89 km/h eine Stundenleistung von je 890 kW. Sie bewährten sich vor allem auf den Gebirgsrampen, während auf den Streckenabschnitten mit hohen Geschwindigkeiten Schwierigkeiten durch Motorüberschläge auftraten. Abhilfe konnte durch die Verwendung eines anderen Kohlentyps geschaffen werden.

Da die Erfahrungen mit dem Gummifederantrieb bei der Reihe 1141 sehr positiv waren, fand er auch bei der Reihe 1042.0 Verwendung. Die Gummifedern wurden innerhalb der Radreifen angeordnet. Dadurch konnte im Vergleich zur Reihe 1141, bei der die Gummifedern außerhalb der Radschei-

Bild 6: Typenzeichnung der 1042.0 im Ablieferungszustand mit Scherenstromabnehmern (Maßstab 1:87).

Zeichnung: Simmering-Graz-Pauker AG

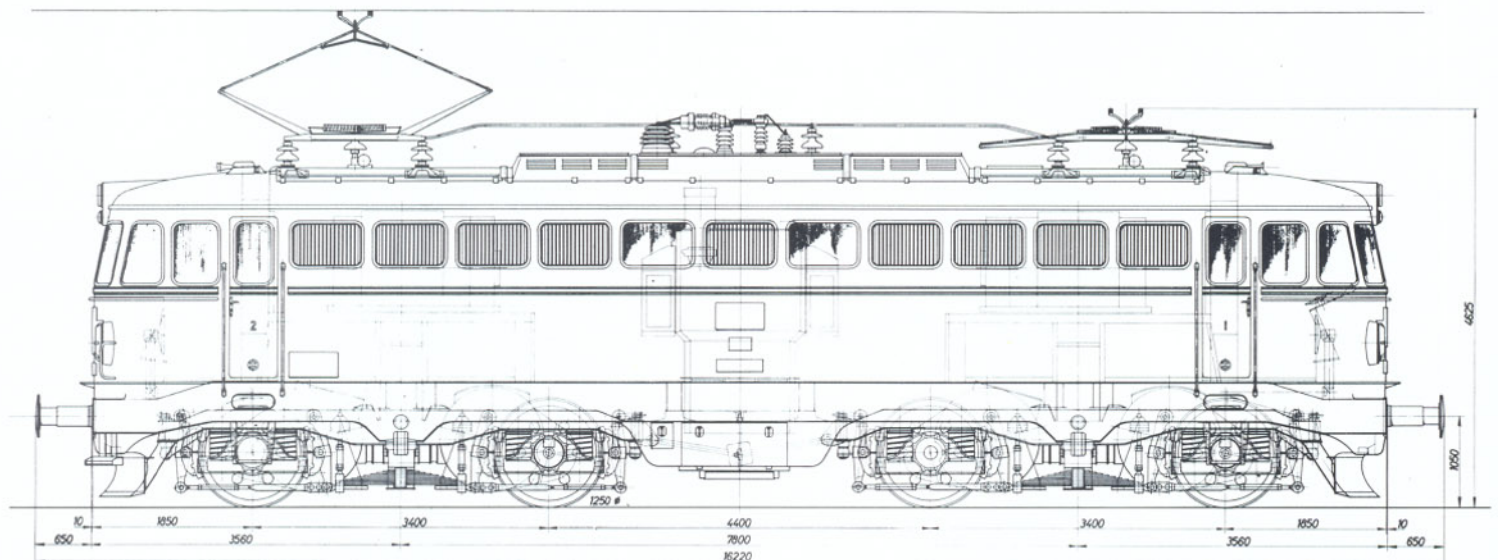




Bild 7: "Porträt" der 1042.548, die 1970 in Dienst gestellt wurde.

Foto: Lichtbildstelle der ÖBB

ben liegen, der Antrieb und damit auch der Kraftfluß vereinfacht werden. Diese von Siemens in Wien weiterentwickelte Antriebs-technik hat sich auch bei der Reihe 1042.0 sehr gut bewährt.

Der Transformator arbeitet nach dem System der Hochspannungssteuerung. Er besteht aus einem Regel- und Zusatztransformator. Die Lokomotiven erhielten eine kombinierte elektrische Widerstands- und Nutzbremse der Bauart Dr. Mitsch. Die für die Triebzüge 4010 entwickelten Stromabnehmer der Einholm Bauart fanden später auch bei der 1042.0 Verwendung, nachdem zunächst Scherenstromabnehmer montiert worden waren (1042.01 bis 1042.30).

In den Jahren 1966 und 1967 wurden weitere 40 Exemplare der Reihe 1042 in den Bestand der ÖBB übernommen. Sie unterscheiden sich von der ersten Lieferserie durch teilweise unterschiedliche Fahrmotoren oder eine geänderte Getriebeübersetzung für eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h. So befinden sich unter den Betriebsnummern 1042.041 bis 1042.060 sechzehn Triebfahrzeuge mit anderen Motoren, während die Lokomotiven mit den Betriebsnummern

1042.501 bis 1042.520 mit einer anderen Übersetzung geliefert wurden.

Die Weiterentwicklung – Reihe 1042.500

Die Lokomotiven mit den Betriebsnummern 1042.531 bis 1042.707 unterscheiden sich von den Maschinen der vorhergehenden Betriebsnummern sowohl technisch als auch optisch. Die zwischen 1969 und 1977 abgelieferten Einheiten erhielten Motoren vom Typ EM 1001, die bei einer Geschwindigkeit von 102 km/h eine Stundenleistung von je 1000 kW erbringen. Ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 150 km/h. Mit der eingebauten gleichstromerregten thyristorgesteuerten Widerstandsbremse werden deutlich verbesserte Bremswerte erzielt. Dieses Bremssystem benötigt Bremslüfter, die einen veränderten Dachaufbau erforderlich machten. Wegen des begrenzten "Raumangebotes" auf dem Dach wurde ein Umdrehen der Stromabnehmer nötig, so daß das Knickgelenk der Einholmstromabnehmer zur Lokmitte und nicht wie sonst üblich zum Lokende zeigt.

Einsätze im In- und Ausland

Nach der Ablieferung der ersten Serie wurden diese Lokomotiven im hochwertigen Reisezugdienst eingesetzt. Trotz einiger entwicklungsbedingter "Kinderkrankheiten" konnten Laufleistungen von über 25 000 km/Monat erreicht werden. Triebfahrzeuge mit einer Übersetzung für Höchstgeschwindigkeiten von 150 km/h wurden in den internationalen Langläufen eingesetzt und kamen auch planmäßig u. a. mit dem Ex 264 "Mozart" nach München, mit dem Ex 220 "Donauwalzer" nach Würzburg und mit dem D 558 nach Frankfurt. Die Lokomotiven mit einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h dagegen sind überwiegend im Güterzugdienst eingesetzt. Seit der serienmäßigen Ablieferung der Reihe 1044 sind auch die stärkeren Triebfahrzeuge der Baureihe 1042 aus den hochwertigen Leistungen verdrängt worden; es dominiert auch im österreichischen Binnenverkehr inzwischen die Reihe 1044. Dennoch finden auch die Lokomotiven der Reihe 1042 bei einigen interessanten Planleistun-

Bild 8: Typenzeichnung der Reihe 1042.500 im Maßstab 1:87. Die Längenangaben (mm) entsprechen denen des Vorbildes.

Zeichnung: Simmering-Graz-Pauker AG

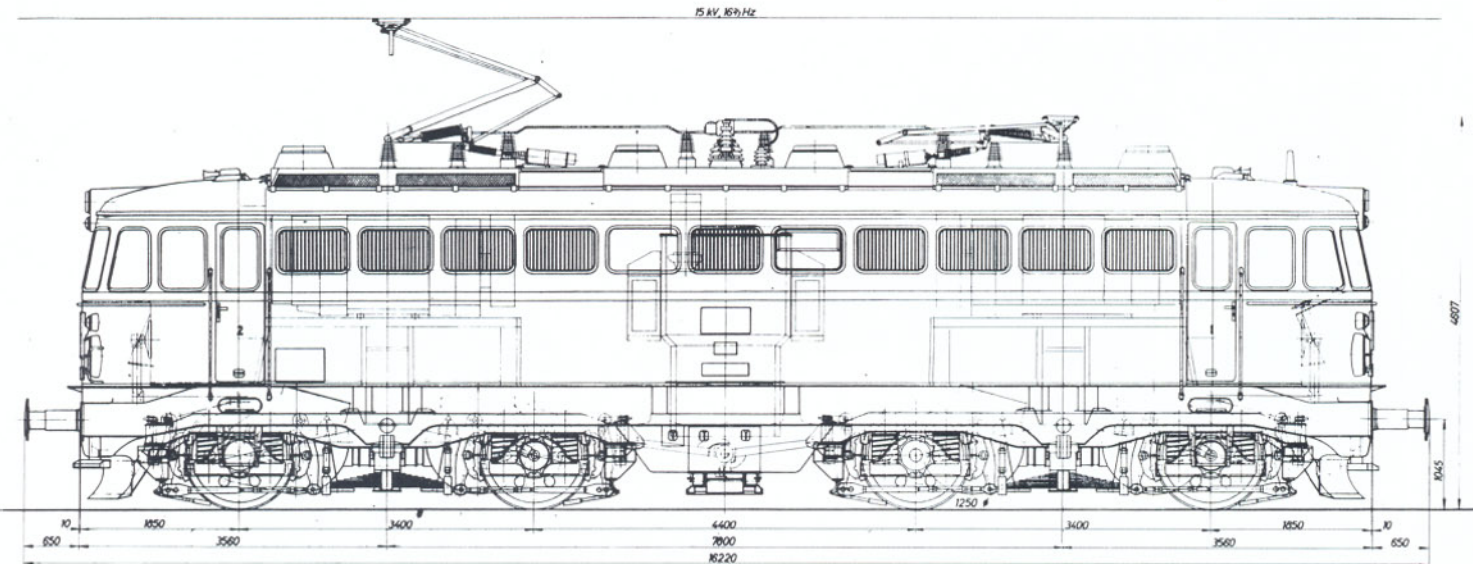




Bild 9: Mit einem Eilzug von Innsbruck nach Mittenwald überquert die 1042.635 die berühmte Schloßbachbrücke zwischen den Bahnhöfen Leithen und Hochzirl (22. Februar 1988).
Foto: K. Eckert

gen (Jahresfahrplan 1988/89) Verwendung: So kommen Lokomotiven der Reihe 1042 vor dem Zugpaar 162/163, dem Ex "Dachstein", zwischen Graz und Selzthal und vor dem Ex 135 "Belvedere" auf der Strecke Wien Süd – Villach zum Einsatz. Besondere Leistungen im Güterzugverkehr sind der G 50056 Graz – Linz und der G 44941 Salzburg Gnigl – Rosenbach. Ferner ist der G 40340 Wien ZVBf – Passau Gbf zu nennen. Die herausragendste Leistung wird jedoch vor dem EC 20/21 "Blauer Enzian" in der Relation Salzburg/Klagenfurt/Villach er-

bracht. Auf der Mittenwald-Außerfernbahn wird mit dem E 682, von Innsbruck kommend, Mittenwald angefahren, dann geht es mit dem R 5428 nach Reutte/Tirol und von dort als Lokzug zurück nach Garmisch-Partenkirchen. Hier wird der EC 81 übernommen und nach Innsbruck geführt. Zu den vorgenannten Leistungen kommen zahlreiche Vorspanndienste am Semmering und auf der Tauernbahn und natürlich ungezählte Einsätze auf dem elektrifizierten Streckennetz der ÖBB.

Stationierung und Ausmusterungen

Am 01.09.1988 waren die Triebfahrzeuge der Baureihen 1042 bei folgenden Zugförderungsleitungen und -stellen beheimatet: In Wien-West 1042.001 bis 1942.015, 556 bis 560, 642 bis 663 (ohne 652); in Knittelfeld 016 bis 027; in Amstetten 028 bis 033; in Linz 034 bis 060 und 561 bis 575; in Graz 501 bis 506, 508 bis 520 und 531 bis 555; in Mürzzuschlag 576 bis 599; in Bischofshofen 600 bis 614; in Villach 615 bis 634; in Salzburg 635 bis 641;



Bild 10: Bei Attnang-Puchheim ist am 30. August 1972 die 1042.557 mit einem Güterzug unterwegs.
Foto: U. Geum

Bild 12 (rechte Seite unten): Nur wenige Einsätze werden am Arlberg von der 1042 erbracht. Mit einem Eilzug von Brenz nach Innsbruck ist am 10. Juni 1988 die 1042.637 bei St. Anton/Arlberg im Bild festgehalten worden.
Foto: K. Eckert



Bild 11: Am 9. April 1985 zog die 1042.649 den Ex 467 "Wiener Walzer" von Wien zum Grenzbahnhof Hegyeshalom.

Foto: J. Fugger

in Wien-Süd 664 bis 707.

Kurz nach ihrer Ablieferung 1971 verunglückte die 1042.574 mit der Fabriknummer 68473 in Fürnitz so schwer, daß an eine Aufarbeitung nicht zu denken war. An ihrer Stelle wurde die 1972 mit der Fabriknummer 69896 gebaute Maschine mit der gleichen Betriebsnummer in den Bestand der ÖBB übernommen. Im August 1982 wurde die 1042.507 ausgemustert. Sie war bei einem Unfall am 6. Juni 1982 bei Leobersdorf stark beschädigt worden. Am 1. Dezember 1987 wurde die 1042.652 ausgemustert, nachdem sie bei einem Frontalzusammenstoß auf der Westbahn bei Lambach schwere Schäden davongetragen hatte.

Farbschema

Die Lokomotiven der Baureihe 1042 erhielten zunächst einen tannengrünen Kasten; Rahmen und Fahrwerk wurden schwarz lackiert. Die erste Lokomotive der ÖBB mit blutorangem Kasten und elfenbeinfarbenem Dach war eine 1966 abgelieferte 1042. Heute präsentieren sich bis auf zwei Ausnahmen alle 1042er im fotogenen ÖBB-Look Blutorange. Während die 1042.044 anlässlich der Zugparaden zum 150jährigen Jubiläum der ÖBB in den Ablieferungszustand mit tannengrünem Kasten zurückversetzt wurde, ist die 1042.542 die erste Vertreterin ihrer Baureihe in der neuen Anstrichvariante mit Dach und Rahmen in Umbragrau.

Von der 1042 zur 1044

Die zwischen 1963 und 1977 gebauten 258 Exemplare der Reihen 1042.0 und 1042.500 stellen zahlenmäßig die stärkste Loktype

der ÖBB. Mit der Ablieferung der letzten Maschine wurde 1977 ein Kapitel im österreichischen Lokomotivbau abgeschlossen, denn es handelte sich um die letzte Baureihe mit Wechselstrommotoren. Die Nachfolger-Lokomotiven der Reihe 1043 und der Reihe 1044 arbeiten mit Thyristortechnik. Dabei wird von der Thyristorbrücke am Haupttransformator Wechselstrom entnommen und in Gleichstrom umgewandelt. Nachbestellungen der Baureihe 1042 wird es trotz des geringen Erhaltungsaufwandes und minimaler Störanfälligkeit keine geben, denn man müßte heute für eine 1042 – mit veral-

teter Technik – den gleichen Preis wie für eine 1044 bezahlen. So mag es nicht verwundern, daß eine weitere Nachbestellung von 16 Exemplaren der Reihe 1044 schon beschlossene Sache ist. Klaus Eckert

Quellenangaben:

Walter Breyer: Die Lokomotivbaureihe 1042 der ÖBB, Elektrische Bahnen 2/1967

Walter Breyer: Die elektrische Lokomotive Baureihe 1044 der Österreichischen Bundesbahnen, in: J. Michael Mehlreter: Elektrische Triebfahrzeuge, Entwicklungen der Deutschen Bundesbahn seit 1970 und ausländische Lösungen, Stuttgart 1986

Ludger Kenning: Österreichs Eisenbahnen im Jubiläumsjahr 1987, Nordhorn 1987.

Josef Otto Slezak: Die Lokomotiven der Republik Österreich, Wien 1983.





Bild 13: Auf der "Giselabahn" (Salzburg – Wörgl) kann man die 1042 vor einigen Regional- und Eilzügen antreffen. Am 10. März 1988 machte sich die 1042.633 vor dem E 642 (Salzburg – Innsbruck) nützlich. Die Aufnahme entstand bei Hochfilzen. **Foto: K. Eckert**

Modelle der Reihe 1042

Alle Modellbahner, die gerne elektrische Triebfahrzeuge auf ihren Anlagen oder Dioramen einsetzen wollen und diese landschaftlich in Österreich oder im süddeutschen Raum angesiedelt haben, werden kaum um ein Modell der Reihe 1042 herumkommen – vorausgesetzt, ein vorbildgerechter Betrieb liegt ihnen am Herzen.

Weit gefächert ist dementsprechend auch das Angebot der lieferbaren Modelle in der Nenngröße H0. Von der Firma Klein-Modellbahn gibt es unter der Katalognummer 1042 ein Modell aus der ersten Bauserie mit tannengrünem Gehäuse und schwarzem Rahmen. Der gleiche österreichische Hersteller bietet seit Sommer 1988 zusätzlich zwei Sondermodelle an. Es handelt sich hierbei um Nachbildungen der 1042.513 und der 1042.519.

Auch Kleinbahn hat eine 1042.5 (Kat.-Nr. 1042) in seinem Lieferprogramm. Das Gehäuse dieser Lokomotive ist im derzeit (noch) aktuellen Farbschema der ÖBB, in Blutorange, lackiert.

Selbstverständlich hält auch der bekannte Wiener Hersteller Liliput zwei Modelle bereit. Unter der Kat.-Nr. 11410 und der Nr. 11414 gibt es die 1042.504 in grüner und die 1042.050 in blutoranger Lackierung. Für die Freunde des Märklin-Systems (Wechselstrom) steht unter der Kat.-Nr. 11415 die 1042.504 zur Verfügung.

Die bislang überzeugendsten Nachbildungen in der Baugröße H0 der Reihe 1042 brachte der italienische Großserien-Hersteller Lima auf den Markt (wir konnten bereits im Eisenbahn-Journal 2/1988 darüber berichten). Drei Modelle sind lieferbar. Die 1042.636 (Kat.-Nr. 208190L) gibt es in Blutorange mit elfenbeinfarbigem Dach und schwarzem Rahmen. Abbildungen von diesem Fahrzeug waren in der bereits erwähnten Ausgabe des Eisenbahn-Journals zu sehen. Die 1042.060 (Kat.-Nr. 208191L) ist in Blutorange mit umbragrauem Dach erhältlich und schließlich die anlässlich der Jubiläumsparaden 1987 in den Ablieferungszustand zurückversetzte 1042.44 (Kat.-Nr. 208192L) mit tannengrünem Gehäuse, alu-





miniumfarbigem Dach und schwarzem Rahmen. Bei einem Maßvergleich ergaben sich nur geringfügige Abweichungen vom Maßstab 1:87. Lediglich die Pufferdurchmesser sind mit 4,5 mm um 1,2 mm zu klein ausgefallen.

Für die stets wachsende Fangemeinde der

N-Bahner bietet der Nürnberger Hersteller Arnold ein ansprechendes Modell der 1042.696 (Kat.-Nr. 2333) an. Im "Schaufenster der Neuheiten" in der Ausgabe 5/1988 haben wir bereits diese gelungene Nachbildung im Maßstab 1:160 ausführlich vorgestellt.

Fazit: Es sind also für die beiden beliebte-

sten Baugrößen H0 und N Modelle in unterschiedlicher Qualität und in epochegerechter Ausführung im Handel erhältlich. Einem Einsatz der Reihe 1042, auch auf Anlagen deutscher Modellbahner, steht also nichts im Wege.

Klaus Eckert

Bild 15 (oben): Der E 3682 (Innsbruck – München) wird bis Garmisch-Partenkirchen von der Salzburger 1042.500 gezogen. Dieser Zug führt direkte Kurswagen nach Reutte in Tirol. Fotografiert wurde am 14. März 1988 bei Klais. Zuglokomotive war an diesem Tag die 1042.636.
Foto: K. Eckert

Bild 16: Lima schuf dieses erfreuliche Modell der 1042.060 in der Baugröße H0.
Foto: W. Kosak

Bild 14 (linke Seite unten): Gelungenes Modell der 1042.696 von Arnold in der Baugröße N.
Foto: W. Kosak



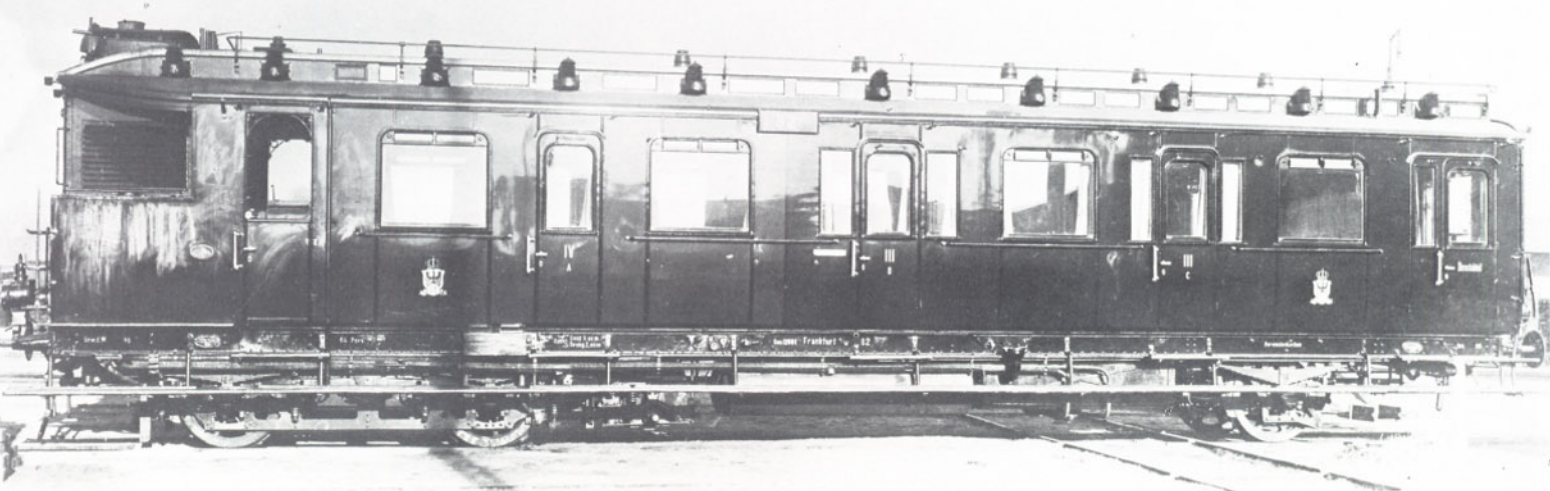


Bild 1: Dies ist das einzige bekannte Foto eines Dampftriebwagens der Bauart Stoltz der Preußischen Staatseisenbahnen. Es handelt sich um den Triebwagen Frankfurt 82.
Werkfoto Hannoversche Maschinenbau-AG

Preußische Dampftriebwagen der Bauart Stoltz

Die beiden Dampftriebwagen der Bauart Stoltz gab die Königlich Preussische Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) zu jener Zeit in Auftrag, als sie umfangreiche und weitgefächerte Untersuchungen zur Entwicklung, Erprobung und Einführung von Eisenbahntriebwagen durchführte. Dazu gehörten neben den hier beschriebenen Dampftriebwagen ein benzol-elektrischer Triebwagen und fünf aus Berliner Stadtbahnwagen umgebaute dreiachsige Triebwagen mit Akkumulatoren und elektrischem Antrieb.

Dampftriebwagen gab es schon seit etwa 1880 bei deutschen Eisenbahnverwaltungen. In Preußen liefen um die Jahrhundertwende noch einige ältere, zweistöckige Exemplare der Bauart Thomas. Seit 1903 besaß die Königliche Eisenbahn-Direktion Hannover fünf zweiachsige Dampftriebwagen mit neuartigen Kleinkesseln der Bauart de Dion-Bouton bzw. Ganz. Mit den beiden neuen Wagen der Bauart Stoltz hoffte man, zwei entscheidende Mängel der bisherigen Dampftriebwagen zu überwinden: Die Kessel waren entweder zu leistungsschwach oder für den rauen Eisenbahnbetrieb zu empfindlich.

Bau und Erprobung

Die Hannoversche Maschinenbau-AG, vorm. Georg Egestorff, erhielt den Auftrag zum

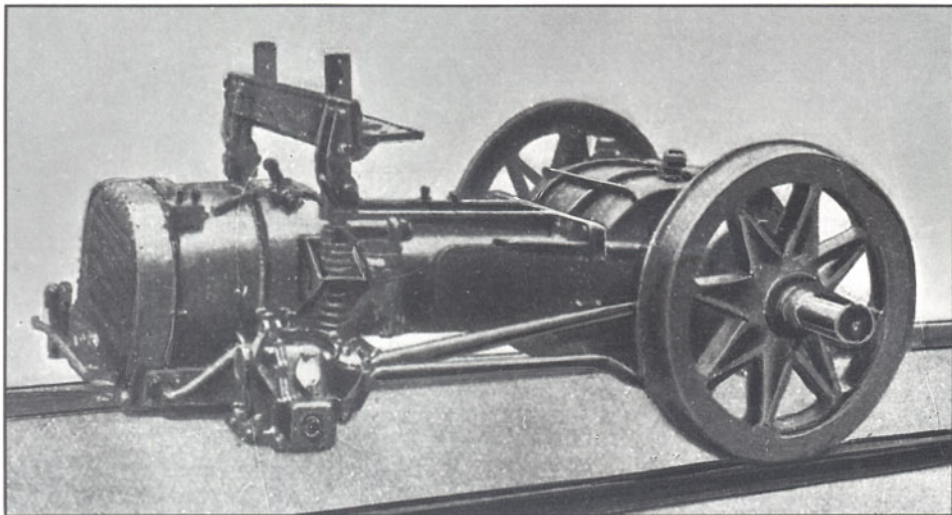
Bau der beiden Dampftriebwagen. Gefordert wurde, den einen Wagen mit kohlegefeuerten und den anderen mit ölbeheiztem Kessel auszurüsten. In den anderen Teilen sollten die Wagen übereinstimmen. Den wagenbaulichen Teil fertigte die Breslauer AG für Eisenbahnwagenbau. Mit der Verfügung VI.D.12118 vom 25. Juni 1908 des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten wurde die Inbetriebnahme des ersten Triebwagens "Frankfurt 81" für Probefahrten genehmigt¹⁾. Die Fahrten mit diesem kohlegefeuerten Triebwagen begannen am 10. Juli 1908 auf der 62 km langen Strecke Hannover – Schwarmstedt – Walsrode. Die Ergebnisse waren vielversprechend. Die Überhitzung erreichte 340° C, und der Dampfüberdruck betrug 35 bar. Selbst mit einem Antriebswagen von 19 t Masse wurde in Steigungen bis 1:65 ohne Probleme angefahren. In der Waagerechten erreichte der Triebwagen ohne Anhänger die Dauergeschwindigkeit von 50 km/h bereits nach 90 Sekunden. Schon ab 17. Juli 1908 konnte deshalb ein fahrplanmäßiger Versuchsbetrieb zwischen Hannover und Lehrte eingerichtet werden. Der Triebwagen befuhr die 16,4 km lange Strecke achtmal täglich. Auch diese Fahrten müssen erfolgreich verlaufen sein, denn noch im Herbst 1908 gelangte der Wagen in seine künftige Heimat nach Limburg (Lahn). Der zweite, ölgefeuerte Dampftriebwagen

"Frankfurt 82" soll ohne größere Probefahrten ebenfalls Ende 1908 dort stationiert worden sein. Für beide Wagen empfahl man den nachträglichen Einbau einer Luftdruckbremse, da beide lediglich über eine Wurfhebelbremse verfügten.

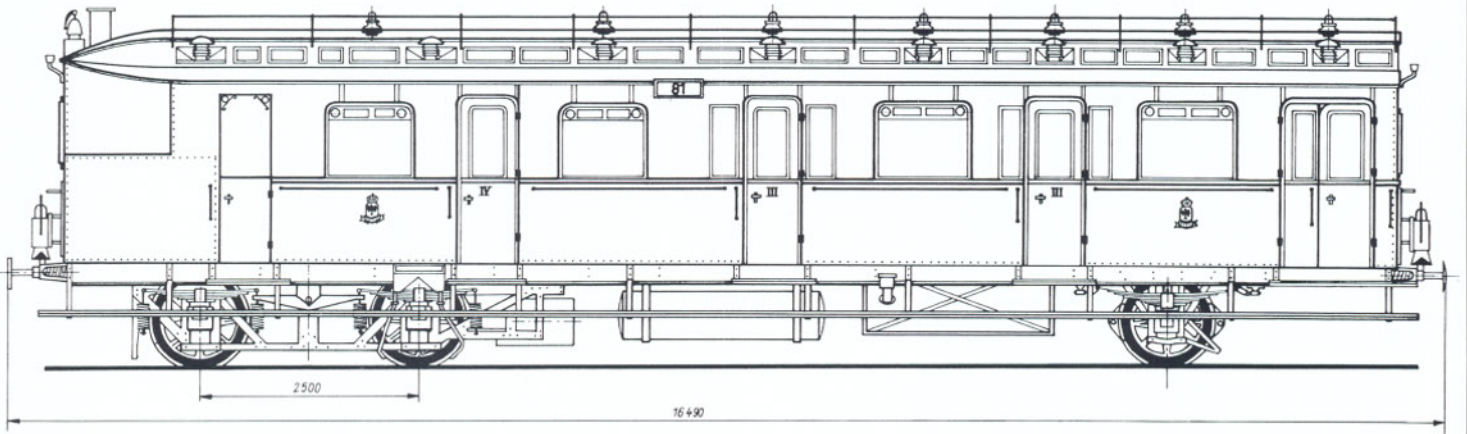
Beschreibung der Dampftriebwagen

Die Besonderheit der zwei Triebwagen waren zweifellos die vom Ingenieur P. Stoltz aus Berlin konstruierten Rohrplattenkessel. Die Rohrplatten – zwölf davon standen im oberen Teil des Feuerraums senkrecht nebeneinander – bildeten die Verdampfungsheizfläche. In ihnen befanden sich übereinander 24 Bohrungen, die durch zwei senkrechte Bohrungen verbunden waren. Sie waren wassergefüllt und nach außen mit Gewindestopfen verschlossen. Damit wollte man eine unkomplizierte Reinigung der engen Rohre ermöglichen. Im Zwischenraum der Rohrplatten fanden Überhitzerrohrschlangen Platz. Wie sie waren die Vorwärmrohre aus nahtlosem Stahlrohr gezogen. Sie lagen in der Rauchkammer über den Rohrplatten. Der Kessel wurde von zwei unabhängig arbeitenden Duplex-Dampfpumpen gespeist. Die Wasserbehälter fanden im Untergestell ihren Platz, während die Brennstoffvorräte, Kohle oder Öl, links neben dem Kessel lagerten. An dieser Stelle war der Führerstand eingezogen, so daß der bis in Fensterhöhe reichende Vorbau von außen gefüllt werden mußte. Frisch- und Abdampf gelangten durch bewegliche Metalleitungen zur Dampfmaschine und zurück. Die Maschine war staubdicht und lief im Ölbad. Die Triebwagen verfügten über eine Anfahrvorrichtung, mit der Frischdampf auch in den Niederdruckzylinder gelangte. Die Verbundmaschine lagerte auf der einen Seite fest auf der gekröpften Treibachse, während das Zylinderende federnd am Drehgestellrahmen aufgehängt war. Der Antrieb der Steuerung erfolgte über Kegelräder und Welle durch die Treibachse. Die Steuerung des Dampfesintritts und des Dampfaustritts wurde durch Ventile ermöglicht, wie sie die Hannoversche Maschinenbau-AG auch häufig bei Dampflokens verwendete. Die Wagen entstanden nach den seinerzeit gültigen Grundsätzen des Personenwagenbaus. Das eiserne Untergestell nietete man aus Profil-

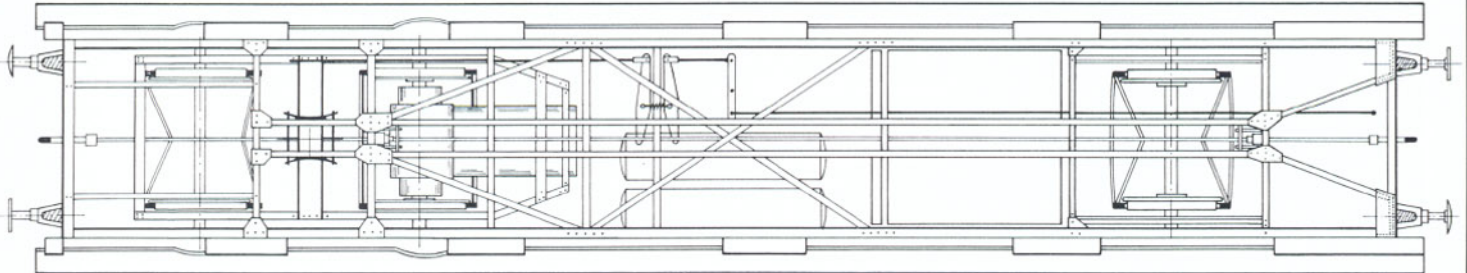
Bild 2: Die einbaufertige Dampfmaschine mit dem Treibradsatz: Links die in einem Gußstück vereinigte Hochdruck- und Niederdruck-Zylinder mit der darunterliegenden Ventilsteuerung. Gut zu erkennen ist auch die zum Radsatz führende Antriebswelle.
Werkfoto Hannoversche Maschinenbau-AG



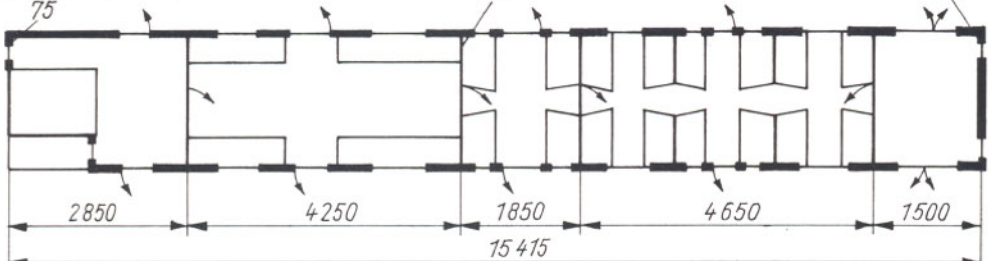
Maßstab 1:87



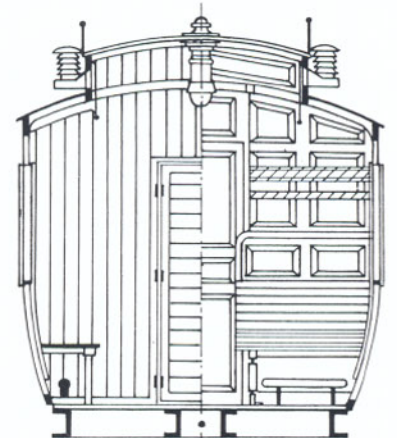
Maßstab 1:87



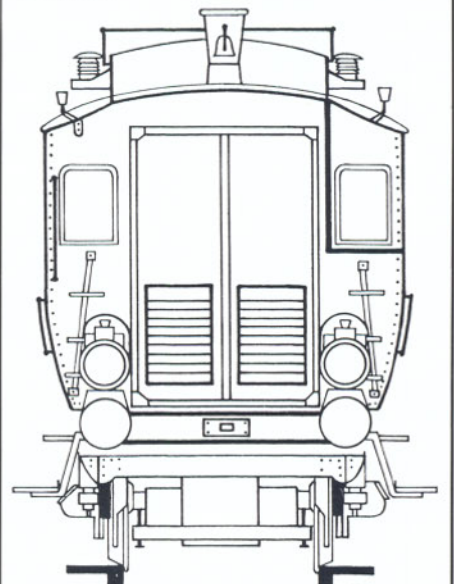
Maßstab 1:120



Maßstab 1:55



Maßstab 1:55



Bilder 3 – 7: Peter Zander konnte nach ausführlichen Recherchen verschiedene alte Zeichnungen von den beiden Dampftriebwagen der Bauart Stoltz in den Archiven ausfindig machen. Nach diesen Vorlagen hat er die obigen Zeichnungen angefertigt.

eisen zusammen. Ein Drehgestell trug es auf vier Gleitstücken gemeinsam mit einer Vereinslenkachse. Im Drehgestell verbanden Ausgleichhebel die inneren Federgehänge beider Achsen. Außer der Treibachse entsprachen die Räder und Achsen denen der Personenwagen. Die Bremse, sie konnte von beiden Führerständen bedient werden, wirkte auf alle drei Achsen. Zug- und Stoßeinrichtungen entsprachen der Regelbauart. Die Zugstange war durchgehend.

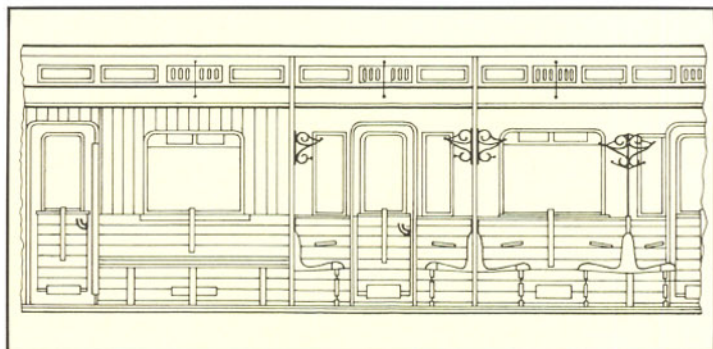
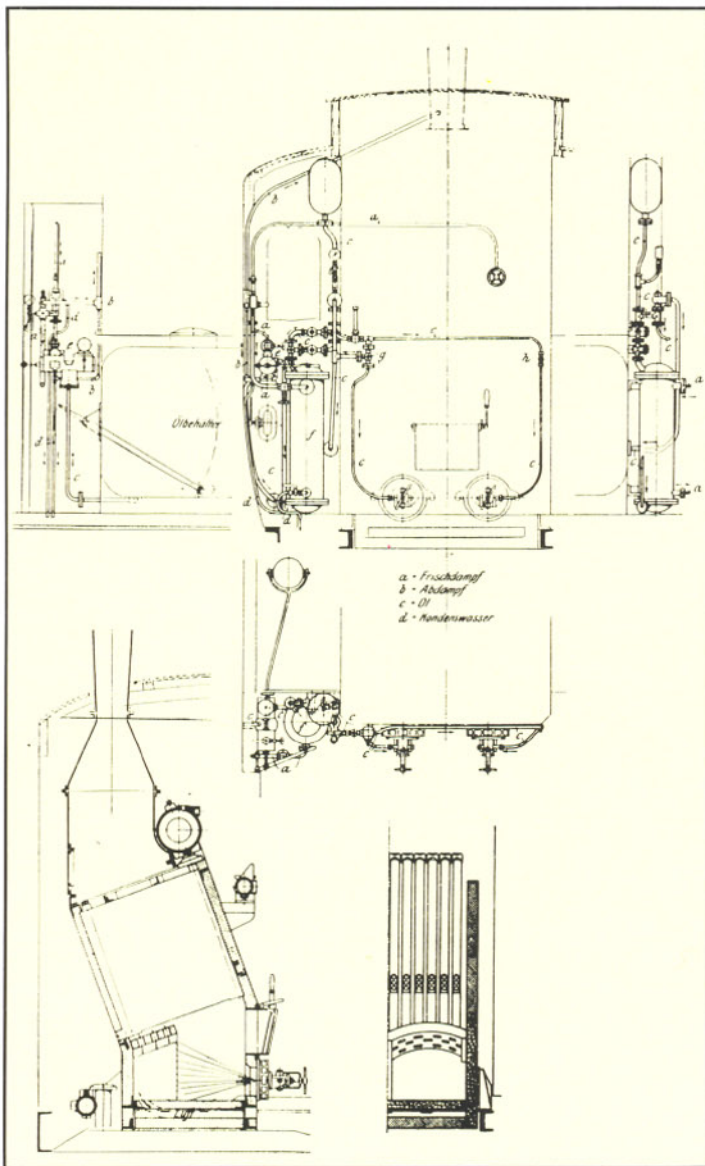
Der Wagenkasten bestand aus einem Holzgerippe, das innen mit Holzbrettern und außen mit Eisenblech verkleidet war. Der hölzerne Fußboden hatte eine doppelte Bretterlage. Dagegen besaß das Oberlichtdach nur eine einfache Holzeindeckung mit der üblichen Segeltuchbespannung. Im Bereich des Kesselraums war der Wagenkasten, einschließlich des Daches, aus Winkelprofilen und Eisenblechen zusammengesetzt. Die Fahrgasträume entsprachen ebenfalls den damals üblichen Normen. Im Abteil der 4. Klasse ordnete man die Bretterbänke ringsherum an den Wänden an. Dadurch war es auch für Traglasten geeignet. Die Abteile für Reisende 3. Klasse waren mit querstehenden Lattensitzbänken ausgerüstet. Hingewiesen werden soll auf das in der Wagenmitte liegende Abteil 3. Klasse. Es ent-

sprach mit seiner Abteilbreite von 1850 mm mehr einem Abteil der 2. Klasse. Wahrscheinlich wollte man sich eine spätere Umrüstung auf die Polstersitzbänke der 2. Klasse erleichtern. Dieses Abteil hatte gegenüber den anderen, nur durch halbhohe Wände voneinander getrennten 3.-Klasse-Abteilen auch eine Trennwand mit Pendeltür.

Noch eine Besonderheit der Wagen sei erwähnt. Am rückwärtigen Ende existierte ein zweiter Führerstand. Gegenüber früheren Dampftriebwagen waren hier alle Bedienelemente für die Steuerung, Dampfregelung, Zylinder-Ablabähne, Sandstreuer, Bremse, das Läutewerk und die Dampfpeife vorhanden. Ähnlich wie bei den elektrischen Straßenbahntriebwagen konnten – um einer unbefugten Benutzung vorzubeugen – mehrere Steuerhebel in den Führerständen abgezogen werden. Der hintere Führerstand diente gleichzeitig als Gepäckraum.

Einsatz, Umbauten und Verbleib

Aus den gesichteten Unterlagen ist, wie schon erwähnt, die Beheimatung in Limburg (Lahn) nachgewiesen. Leider gibt es keine Hinweise darüber, auf welchen Strecken die Triebwagen fuhren. Die Notizen sagen aus,



Technische Angaben und Hauptabmessungen der Triebwagen Frankfurt 81 und 82, die 1906 gebaut wurden. Hersteller war die Breslauer AG für Eisenbahnwagenbau, den Antrieb lieferte die Hannoversche Maschinenbau-AG, vorm. Georg Egestorff.

Achsanordnung		(1A)1
zulässige Höchstgeschwindigkeit	km/h	50
Länge über Puffer	mm	16 490
Achsstand gesamt	mm	11 000
Achsstand im Drehgestell	mm	2 500
Raddurchmesser	mm	1 000
Sitzplätze in der 3. Wagenklasse		32
Sitzplätze in der 4. Wagenklasse		16
Stehplätze in der 4. Wagenklasse		24
Wagengewicht (unbesetzt)	kg	39 000
Wagengewicht (besetzt)	kg	43 800
Bauart des Kessels		Rohrplattenkessel Bauart Stoltz
Kesselüberdruck	atü	35 – 50
Rostfläche	m ²	0,7*)
Verdampfungsheizfläche	m ²	18,3
Überhitzerheizfläche	m ²	3,02
Gesamtheizfläche (einschl. Vorwärmer)	m ²	25,4
Bauart der Dampfmaschine		Zweizylinder-Verbund
Leistung	kW	73,5
Zylinderdurchmesser	mm	165/300
Kolbenhub	mm	320
Bauart der Steuerung		Ventilsteuerung
Brennstoffvorrat (Kohle)	kg	800*)
Wasserkasteneinhalt	m ³	1,6
Beschaffungspreis	Mark	54 200

*) gilt nur für den Triebwagen Frankfurt 81 mit kohlegefeuerten Kessel. Der ölgefeuerten Kessel des Triebwagens Frankfurt 82 verfügte über keine Rostfläche, der Brennstoffvorrat betrug 600 kg Öl.

daß die Triebwagen oft aus dem Verkehr genommen werden mußten. Der Verzicht auf den Einbau der dampfbetriebenen Luftpumpe für die Bremse legt die Vermutung nahe, daß es bei der Dampfzerzeugung Probleme gab.

Vom Juli 1910 datieren Überlegungen, in die Triebwagen kleine Lokkessel einzubauen. Schon vorher hatte man die Wasserbehälter vergrößert, da ihr Fassungsvermögen von

1600 l nicht ausreichend war.

Im Nummernplan der Triebfahrzeuge, gültig ab 6. Juli 1910, erhielten die "Stoltz'schen Dampftriebwagen" die Bauartbezeichnung D.T.₂ und die Nummern 11 und 12. Der vorgeschlagene Kesselumbau wurde nicht ausgeführt. Statt dessen verfügte man noch im Jahre 1910, daß der Wagen 11 (Kohlefeuerung) als Ersatzteilspeicher für den anderen Wagen dienen sollte. Wann beide Triebwa-

gen ausgemustert wurden und was mit ihnen geschah, ist nicht eindeutig nachweisbar. In den Skizzenheften der Deutschen Reichsbahn für Personen- und Gepäckwagen findet man bei den preußischen Wagen die Zeichnung C 4 pr. 06⁹/22.²) Demnach könnte ein Triebwagen im Jahre 1922 zu einem vierachsigen Abteilwagen umgebaut worden sein. Dieser Wagen trug ab 1932 die Nummer 42 001 und verblieb als Einzelstück bis zum Jahre 1940 im Bestand. In diesem Jahr endeten die Eintragungen.³)

Peter Zander

(mit freundlicher Genehmigung des transpress-Verlags in DDR-1086 Berlin aus der Zeitschrift "modelleisenbahner" 4/88 übernommen)

Anmerkungen:

1) Zentrales Staatsarchiv Potsdam, Dienststelle Merseburg; Rep. 93 E Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Nr. 2693 Bauart von Triebwagen

2) Zentrales Staatsarchiv Potsdam, Bestand: 43.01 Reichsverkehrsministerium, Nr. 7 SK Skizzenheft für die Personen- und Gepäckwagen der Reichsbahn

3) Staatsarchiv Potsdam, Bestand: 43.01 Reichsverkehrsministerium, Nr. neu 1949 Bauart von Triebwagen

Quellenangaben:

Zentrales Staatsarchiv Potsdam, Dienststelle Merseburg; Rep. 93 E Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Nr. 2693 Bauart von Triebwagen

Zentrales Staatsarchiv Potsdam, Bestand: 43.01 Reichsverkehrsministerium, Nr. 7 SK Skizzenheft für die Personen- und Gepäckwagen der Reichsbahn

Staatsarchiv Potsdam, Bestand: 43.01 Reichsverkehrsministerium, Nr. neu 1949 Bauart von Triebwagen

Buchholz, B.: 100pferdiger Dampftriebwagen der Hannoverschen Maschinenbau-AG, vormals Georg Egestorff; Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure, Berlin, Bd. 53 (1909)

Guillery; Handbuch über Triebwagen für Eisenbahnen; Verlag R. Oldenbourg München und Berlin 1908

Konrad, E.: Reisezugwagen deutscher Länderbahnen Band 1, Preußen; Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart 1982.

Bild 10: Ansichten des Drehgestells: Rechts sind der Treibradsatz und die Dampfmaschine zu erkennen. (Quelle: Guillery, Handbuch über Triebwagen für Eisenbahnen; Verlag R. Oldenbourg, München und Berlin 1908)

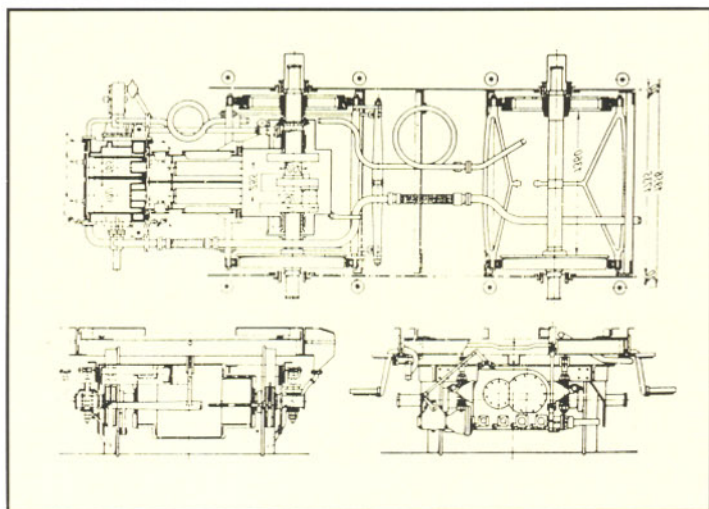


Bild 8 (oben links): Der Dampftriebwagen Frankfurt 82 war mit einem ölbeheizten Kessel ausgerüstet. Die Skizze zeigt die Ölfeuerung. (Quelle: Guillery, Handbuch über Triebwagen für Eisenbahnen; Verlag R. Oldenbourg, München und Berlin 1908)

Bild 9 (oben rechts): Bei einem Blick in das Wageninnere sehen wir links das Abteil 4. Klasse und rechts das Abteil 3. Klasse. Zeichnung: P. Zander

Nachtrag
Ergänzend möchten wir darauf hinweisen, daß über die Dampftriebwagen Bauart Stoltz bereits im M + F-Journal 5/1978 (Seite 47) ein kurzer Bericht erschienen ist. Diese Ausgabe ist beim Verlag vergriffen.

(Füllseite)



Bild 1: Auf der Fahrt zum Bw München Hbf wurde am 6. August 1987 die Nürnberger 141 440 im Bild festgehalten.

Foto: K. Eckert

Lichtgrau und Orange: Baureihe 141 im S-Bahn-Dienst

Bild 2: Am Abend des 30. Januar 1988 präsentieren sich die 141 437 und die 141 440 in Nürnberg Hbf dem Fotografen. Die S 1 auf Gleis 19a wird in Kürze nach Lauf (links Pegnitz) abfahren.
Foto: G. Nowak





Bild 3: Bei Schwaig schob die 141 437 einen Zug der Linie S 1 in Richtung Lauf (links Pegnitz). Einige Anrainer fühlten sich wegen der Anfahrgeräusche der 141er in ihrer Ruhe gestört. Diese Lärmquellen konnten inzwischen weitgehend beseitigt werden. Foto: G. Nowak

Unterschiedlich sind die Zukunftsaussichten für die Elektrolokomotiven der Baureihe 141: Während die Deutsche Bundesbahn noch in diesem Jahr zahlreiche Maschinen auf das Abstellgleis schieben wird, kommen sieben von ihnen seit Herbst vergangenen Jahres in einem besonderen Aufgabenbereich zum Einsatz. In Nürnberg machen sie sich beim Verkehrsverbund des Großraumes Nürnberg (VGN) als Zuglokomotiven der S-Bahn nützlich. Für die am 26. September 1987 eröffnete Linie S 1 (Nürnberg – Lauf links der Pegnitz) wurden 1987 sieben Lokomotiven (141 436 – 442) im AW München-Freimann für diesen Einsatz umgebaut. Dabei erhielten nur die 141 438 und die 141 439 auch eine Hauptuntersuchung. Um für ihre neuen Aufgaben gerüstet zu sein, wurden die beim Bw Nürnberg 1 beheimateten Lokomotiven technisch und optisch aufgearbeitet. Ehe kräftig im Farbtropf gerührt wurde – Lichtgrau, Orange und Gelbocker (für die Begleitstreifen) heißen die neuen Farben, die den Lokkasten zieren – waren einige technische Arbeiten angesagt. Die Fahrzeuge erhielten eine Anfahrüberwachung, Hilfsschalter auf beiden Führerständen, zeitmultiplexe Wendezugsteuerung (ZWS), ein mehrlösiges Steuerventil mit elektrischer Vorsteuerung und eine Türschließeinrichtung.

Um das Zusammenwirken der umgebauten Lokomotiven mit den bei der Rhein-Ruhr-S-Bahn und auch in Nürnberg eingesetzten

Bild 4: Anlässlich einer großen Fahrzeugschau im Bw München Hbf konnte auch die "moderne" S-Bahn-Lokomotive 141 440 aus nächster Nähe in Augenschein genommen werden. Foto: A. Ritz





Bild 5: Mit dem Nahverkehrszug 4049 (Augsburg Hbf – Maisach) wurde am 4. Juli 1988 die 141 437 bei Haspelmoor fotografiert. Dieser Wendezug ist eine Planleistung der Nürnberger Elektrolokomotiven der Baureihe 141. Der Einsatz der in den Farben der S-Bahn lackierten Maschinen ist eine Besonderheit. **Foto: A. Ritz**

Wagen der Gattungen Bxf (2. Wagenklasse mit Steuerabteil), ABx (1./2. Klasse) und Bx (2. Klasse) erproben zu können, kam die 141 436 im Frühjahr 1987 leihweise zum Bw Düsseldorf 1. Sie wurde auf der S3 Oberhausen – Hattingen verwendet. Nach Anpassungsarbeiten an der Wendezug- und Türsteuerung standen auch Schülungsfahrten auf dem Programm.

Bald nach ihrer Eröffnung sorgte die Nürnberger S-Bahn für negative Schlagzeilen: Anwohner klagten über erhebliche Störungen ihrer Nachtruhe. Für den Lärm war das Schaltwerk der 141er verantwortlich, das sich beim Anfahren lautstark bemerkbar macht. Abhilfe erhofften sich die Verantwortlichen der Deutschen Bundesbahn durch eine Lärmkapselung. Zunächst statete man die 141 437 probeweise mit Dämmhauben aus, was die Schallemissionen im-

merhin um 10 dB/A reduzierte. Nachdem die Tests ein positives Ergebnis gebracht hatten, rüstete man auch die anderen sechs Lokomotiven entsprechend nach. Die Kosten für die Lärmverminderung schlugen mit insgesamt 50.000 DM zu Buche.

Obwohl nun die von einigen Anrainern sogar als "Pistolenschüsse" bezeichneten Geräusche verringert werden konnten, fragt man sich im Nürnberger Raum, warum man hier mit großem Aufwand die über 30 Jahre alte Konstruktion der Baureihe 141 nochmals flott machte. Wahrscheinlich hätte man in der fränkischen Metropole lieber die Baureihe 111 gesehen. Doch deren relativ laute Lüftergeräusche klängen sicherlich nicht wie Musik in den Ohren der Anwohner. Letztlich sind an den in subjektiver Weise unterschiedlich stark empfundenen Geräuschemissionen auch die neuen x-Wagen "schuld",

denn diese laufen extrem leise. Deshalb werden dann die typischen "Klack-Geräusche" der 141 als besonders störend wahrgenommen. Der Weisheit letzter Schluß sind die modernisierten und schallgedämmten Triebfahrzeuge der Baureihe 141 sicherlich nicht, wohl aber eine akzeptable Zwischenlösung.

Planmäßig werden zur Zeit vier Garnituren mit je drei Wagen eingesetzt. Ein weiterer Zug wird in Reserve gehalten. Spätestens nach der Erweiterung des S-Bahn-Netzes und der Einführung des 20-Minuten-Taktes (bisher 40 Minuten) wird sich zeigen, wie's weitergeht. **Klaus Eckert**

Fleischmanns 141 441 in der Baugröße H0

Nur wenige Wochen nach der grünen 141er – über Modell und Vorbild haben wir im letzten Eisenbahn-Journal ausführlich berichtet – können sich die Modellbahner bereits über den zweiten Sproß aus der künftigen E 41-Familie von Fleischmann freuen. Die vielseitige Mehrzweck-Maschine ist nunmehr als S-Bahn-Ellok 141 441 vom Bw Nürnberg 1 im neuesten DB-Farbleid im Handel erhältlich. Wie seine grüne Schwester besticht auch dieses Modell durch makellose Lackierung und exakte Beschriftung. Die orangefarbene "Bauchbinde" mit dem angrenzenden Begleittstreifen in Gelb-ocker wurde absolut trennscharf auf das



Bild 6: Am Morgen des 10. August 1988 wurde die am Wochenende in München bei der Fahrzeugschau (150 Jahre Eisenbahn in Österreich) präsentierte 141 440 mit einem Eilzug nach Nürnberg überführt. **Foto: A. Ritz**



Bild 7: Fleischmanns S-Bahn-Elokk 141 441 in der aktuellen DB-Farbgebung ist eine detailgetreue Nachbildung des Vorbilds vom Bw Nürnberg 1. Alle wichtigen Abmessungen entsprechen den Werten des Maßstabs 1:87.

lichtgraue Gehäuse aufgebracht; die aufgedruckten Schriften erweisen sich auch bei näherer Betrachtung als lupenrein. Das Gehäuse ist – wie jenes der 141 237 im DB-Grün der Epoche IV – unter Berücksichtigung aller Details sehr sauber gefertigt. Hervorzuheben ist wiederum die exzellente Gestaltung der Drehgestellblenden und der Dachpartie.

Im Inneren der Maschine, bei der alle wichtigen Abmessungen dem 1:87-Maß entsprechen, geht es dagegen eher hausbacken zu. Der von einem Ballastblock umgebene, bewährte dreipolige Rundmotor treibt die beiden Achsen des hinteren Drehgestells an – von Schwungmasse und Allachsantrieb also keine Spur. Obwohl es beim altbekannten Antriebskonzept blieb, verfügt die Lok auch bei Rangierfahrten über ruhige Laufeigenschaften. Außerdem vermag die Zugkraft dieses attraktiven Modells dank des hohen Eigengewichts allen gestellten Anforderungen problemlos zu genügen.

Thomas Hilge

Bild 10: Durchaus überzeugend wirkt die 141 441 auch aus diesem Blickwinkel. Die Dachpartie ist hervorragend gelungen.

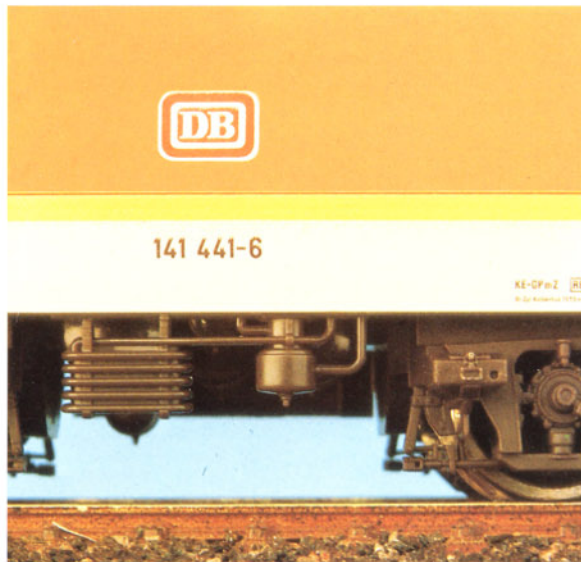


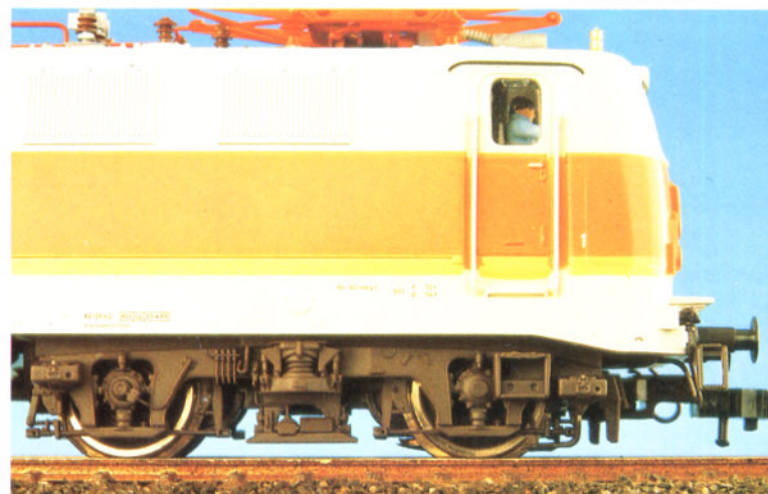
Bild 8: Exzellent detailliert ist der Drehgestellbereich. Bedruckung und Lackierung geben zu keinerlei Beanstandungen Anlaß.



Bild 9: Schön anzuschauen ist die gut gestaltete Frontpartie der 141 441 von Fleischmann.

Bild 11: Die mit Aufnahmeschächten nach NEM 362 ausgestattete Maschine kann alle gängigen Industrieradien befahren.

Fotos: Willy Kosak







044 654-2

Grenze
BA Schwandorf



9. Eisenbahn-Modellbautage 1988

»Western Railroad« in Luzern

Bei den diesjährigen Eisenbahn-Modellbautagen vom 1. bis 9. Oktober standen amerikanische Eisenbahnen im Mittelpunkt des Interesses. Absoluter Star war die berühmte Western-Dampflok "Reno", die 1872 von der Virginia & Truckee Railroad in Dienst gestellt worden war und die man eigens für die Ausstellung aus Arizona herangeschafft

hatte. Zudem beschäftigte sich ein umfangreiches Rahmenprogramm mit den US-Bahnen. Für Western-Atmosphäre war auch in den verschiedenen Klassen des Modellbauwettbewerbs gesorgt, der wieder beachtlichen Zulauf hatte und Beiträge von respektablem Niveau präsentierte. Zahlreiche Modellbauer orientierten sich am Zentral-

thema und zeigten Fahrzeuge und Dioramen nach amerikanischen Vorbildern. Darüber hinaus nutzten rund 60 Modellbahnaussteller das Forum des Verkehrshauses, um den über 57.000 Besuchern erstmals aktuelle Neuheiten vorzustellen.



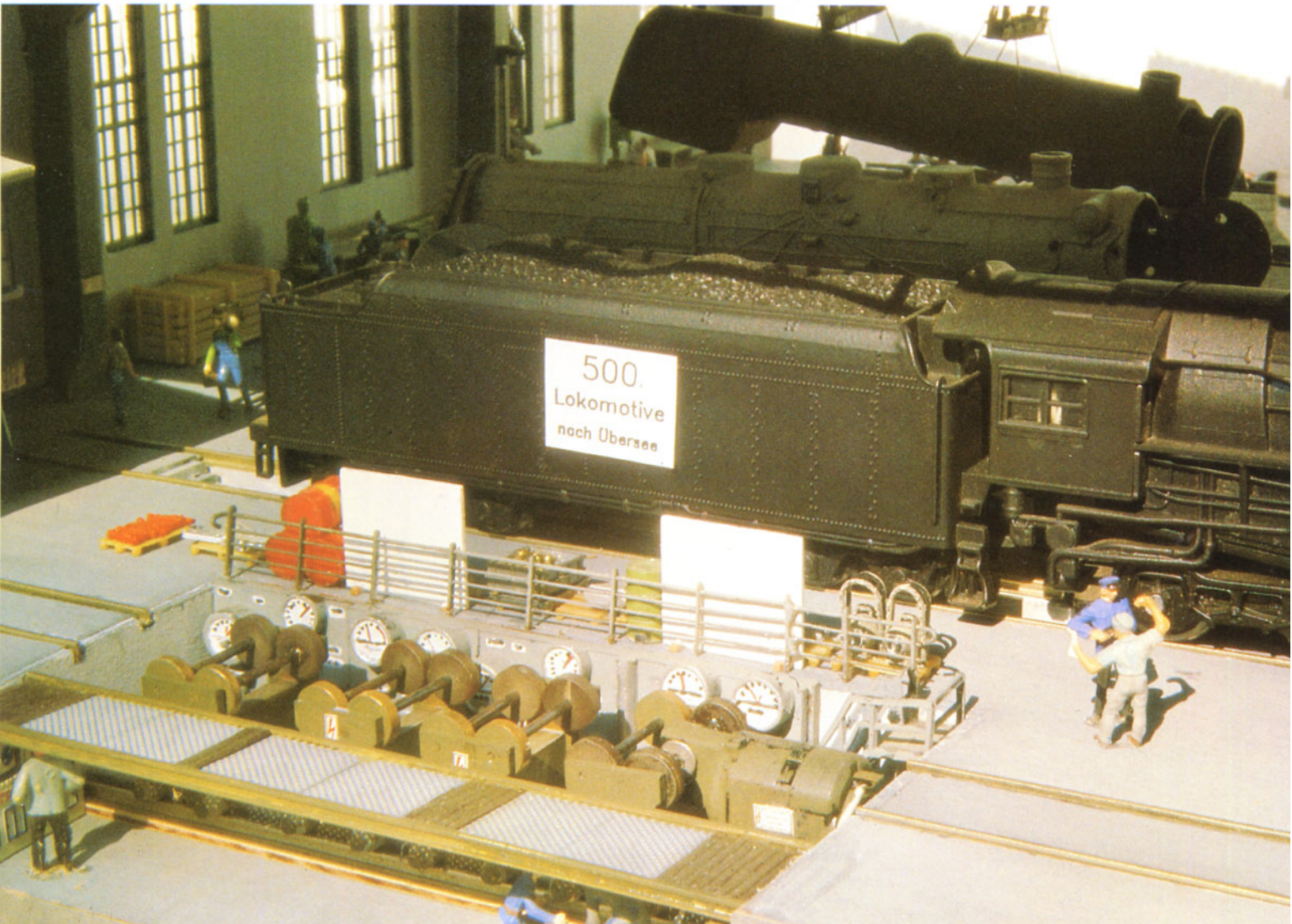
Bild 1 (oben): Gesamtansicht des Dioramas "L.C. & N.Co. Heisler 117" von Jörg Zeller aus Weinfelden, der mit dieser gelungenen Nachbildung eines typisch amerikanischen Betriebswerkes irgendwo in der Prarie den zweiten Platz im Dioramenwettbewerb belegte.

Bild 2: Die "Reno" am Ende ihrer langen Reise von Tucson/Arizona nach Luzern. Zwei Autokrane waren erforderlich, um den Oldtimer vom Tieflader abzuladen.



Bild 3: Nicht in die Wertung kam diese Arbeit von Michael Missbach aus Eggenstein-Leopoldshafen, der die Montagehalle einer Lokfabrik nachgebildet hatte.

Bild 4: Während auf dem oberen Foto gerade ein Kessel auf den Rahmen gesetzt wird, ist auf diesem Bild ein Rollprüfstand zu sehen.



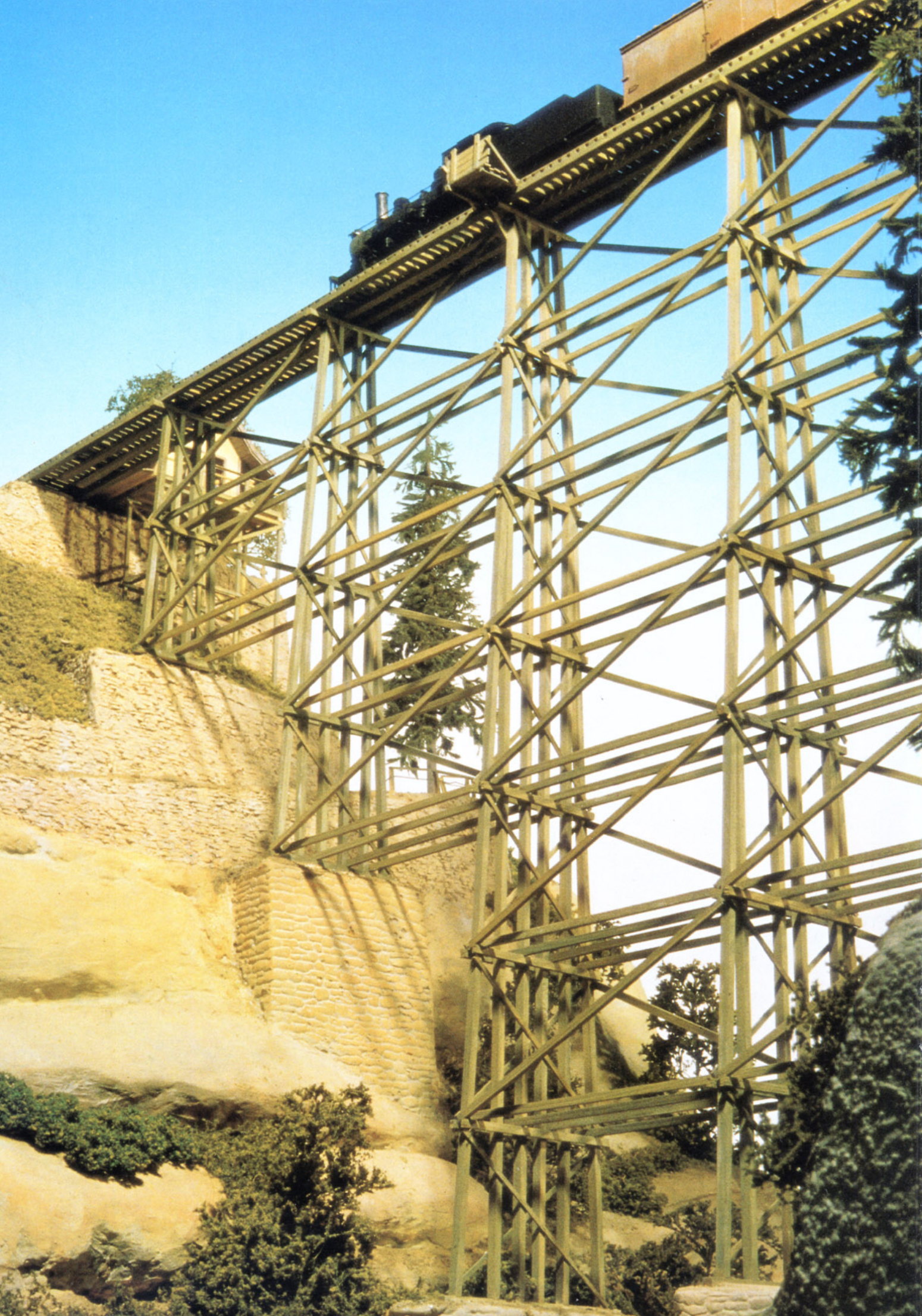




Bild 6: Schlicht und einfach "Teil einer Landschaft" nannte Klaus Pollmächer aus Lauscha in der DDR sein Diorama, mit dem er den vierten Platz belegte.

Bild 5: Schwindelerregend ist dieser Blick auf die einen Taleinschnitt überspannende Holzbrücke, die man auf dem Diorama "Bear Creek" von Mario Friedli (Emmenbrücke) bewundern konnte. Diese Arbeit erreichte den sechsten Rang.

Bild 7: Das einzige N-Diorama unter den bewerteten Arbeiten belegte den achten Platz. Jürgen Gutmann aus Lörrach zeigte mit seiner "Nebenbahn-Endstation" die Detaillierungsmöglichkeiten im Kleinen Maßstab auf.





Bild 8: Der Expreßzug "City of St. Louis" unterquert in Curvo, Utah, die Hauptstrecke. Das Diorama von Theodor Kaspar aus Bern kam – wie viele andere – nicht in die engere Auswahl.



Bild 9: Zwei Ausschnitte aus dem zweitplatzierten Diorama "L.C. & N.Co. Heisler 117" von Jörg Zeller: Das hervorragend gestaltete Bachbett mit dem Stützwerk aus Holzbohlen ist ebenso ein Beweis für das Können des Erbauers ...

Bild 10 (links unten): ... wie die sorgsame Detaillierung des kleinen Betriebswerks mit seiner Bekohlungs-Lorenbahn.

Bild 11: Sieger im Dioramen-Wettbewerb wurde Andreas Wellenreiter aus Wilderswil mit seinen "RhB-Impressionen". Das hervorragend gestaltete Viadukt begeisterte Publikum und Jury gleichermaßen.



Schon die Anreise und der Transport des Dampflok-Oldtimers "Reno" von Tucson/Arizona nach Luzern gestalteten sich zu einer spektakulären Aktion. Nach dem Überlandtransport und der Verschiffung in Houston sowie dem Umladen in Rotterdam erreichte das alte Dampfproß auf einem Rheinfrachter Basel. Nach einer eigens anberaumten Pressekonzferenz beobachteten hier zahlreiche Journalisten, wie ein Kran die Lok und den Tender auf zwei bereitstehende Tieflader hob, auf denen die "Reno" den letzten Teil der insgesamt 13.000 km langen Reise antrat. Eingefleischten Western-Fans wird die "Reno" bestimmt bekannt vorkommen; schließlich konnte man sie in Filmen wie "Union Pacific", "Die Rückkehr von Jesse James" oder "Annie Get Your Gun" als Mitwirkende bewundern.

Für die passende Western-Stimmung sorgte ein ansprechendes Rahmenprogramm, das regen Zuspruch fand. Täglich wurden im Cosmorama klassische Wild-West-Filme vorgeführt, die Fans der Western- und Countrymusik kamen bei Konzerten auf ihre Kosten. Mit den soziologischen und wirtschaftlichen Aspekten des amerikanischen Eisenbahnwesens um die Jahrhundertwende befaßte sich eine Begleitausstellung unter





Bild 12: Einen Schmalspur-Bahnhof mit angrenzendem Betriebswerk präsentierte Rolf Häusner aus Berlin. Unser Bild zeigt den Lokschuppen, die Oberleitungsanlage und die Drehscheibe aus dem Programm des Schmalspur-Spezialisten Ferro-Suisse.



Bild 13: Nur den zehnten Platz belegte Heinz Weber aus Leutwil mit dem sehr schönen Modell des Bahnhofs "Beromünster". Starke Längenverkürzung und veraltetes Schienenmaterial verhinderten eine bessere Platzierung.

Bild 14 (unten): Ausschnitt aus dem Diorama "Beromünster". Bei der Gestaltung dieses Gartens wurde die Detaillierung auf die Spitze getrieben.



dem Titel "Corned Beef". Hier gab es auch viele Bilddokumente aus der Zeit der Erschließung des Mittleren Westens durch die Eisenbahn zu sehen. Die Fachreferenten kamen auf einer Vortragstagung zu Wort, die ebenfalls den US-Bahnen gewidmet war.

Bei den Modellbahnern standen natürlich die ausgestellten Wettbewerbsbeiträge für den "Verkehrshaus-Preis" im Mittelpunkt des Interesses. Wieder einmal war die Beteiligung mit insgesamt 150 eingereichten Arbeiten aus verschiedenen europäischen Ländern und den USA recht beachtlich. Kein Wunder also, daß die Jury bei der Bewertung und der Festlegung der Platzierung die Qual der Wahl hatte, zumal durchweg Modellbau auf höchstem Niveau geboten wurde. An dieser "Olympiade der Eisenbahn-Modellbauer" (Verkehrshaus-Pressetext) beteiligten sich Erwachsene und Jugendliche in unterschiedlichen Wettbewerben, wobei in insgesamt sechs Kategorien die Sieger ermittelt werden mußten. Eingereicht wurden einerseits Fahrzeugmodelle von der Baugröße Z (Maßstab 1:220) bis hin zur "bemannten" 7 1/4-Zoll-Gartenbahn. In den beiden Diaramenwettbewerben ging es neben der Darstellung eisenbahntechnischer Details auch um eine "naturgetreue" Umsetzung des Vorbilds in das Modell.

Wie schon im vergangenen Jahr gab es auch diesmal bei den Jugendwettbewerben, an denen 27 junge Modellbauer im Alter zwischen neun und 16 Jahren teilnahmen, einige verblüffende Leistungen zu sehen. Den ersten Platz bei den Fahrzeugen erreichte der erst 13jährige Ernst Furrer aus Basel mit einem sehr schönen Modell des Straßenbahn-Triebwagens Ce 4/4 der Basler Verkehrsbetriebe. Im Diaramenwettbewerb siegte der 16jährige Alexander Bucher mit seiner Arbeit "Ferrovie dello Stato anno 50", aber auch der Zweitplatzierte, Thomas Erzinger, zog mit seiner "Station Geuensee um 1920" viele bewundernde Blicke auf sich.

Vor schwierigen Entscheidungen standen die Juroren bei den vier Kategorien der Erwachsenen. Hervorragende Modellbauerleistungen auf gleichmäßig hohem Niveau erschwerten vor allem im Diaramenwettbewerb mit seinen 55 Teilnehmern die exakte Festlegung der Rangfolge. Den Sieg trug schließlich Andreas Wellenreiter aus Wilderswil mit seinen "RhB-Impressionen" davon. Beeindruckend war hier in erster Linie ein gewaltiger, hervorragend gestalteter Viadukt sowie die vielen Details neben der Strecke. Ein Blick auf das Diorama des Zehntplatzierten beweist, wie hoch das Niveau inzwischen ist und wie schwer den Preisrichtern die Entscheidung gefallen sein muß. Andreas Weber aus Leutwil reichte mit dem Bahnhof "Beromünster" sicherlich den arbeitsintensivsten Beitrag ein. Die schönen selbstgebauten Gebäude und die hervorragende Detaillierung hätten für sich



Bild 15: Die "obere Galerie" gehörte zu den markanten Punkten an der Brünigbahn. Der wegen Verwitterung 1970 teilweise weggesprengte Felsvorsprung wurde von dem Kleinserienhersteller HRF aus Spiez auf einem Diorama nachgebildet.

Bild 16: Das Diorama "Teil einer Landschaft" von Klaus Pollmächer begeisterte vor allem wegen der hervorragenden Ausführung aller selbst hergestellten Gebäude. Hier eine Detailaufnahme des Lagerschuppens.

Bild 17 (unten): Nachbildung eines Empfangsgebäudes auf dem Diorama "Schmalspur-Bahnhof" des Berliners Rolf Häusner.

betrachtet sicherlich auch eine bessere Platzierung gerechtfertigt. Gleiches gilt für die "Nebenbahn-Endstation" von Jürgen Gutmann aus Lörrach in der Baugröße N, die das Machbare im kleinen Maßstab aufzeigt und am Ende den achten Platz belegte.

Bei den Modellfahrzeugen galt es – entsprechend der verwendeten Baugröße – in drei Kategorien die Sieger zu ermitteln. Bei den kleinen Baumaßstäben (bis 1:64) errang Bernhard Livet (Ecublens) mit einer HÖM-Zuggarnitur der NStCm (Nyon-St. Cergue-Morez-Bahn) den ersten Platz. Sieger in der Gruppe mittlerer Maßstäbe (1:48 bis 1:22,5) wurde der Wiesbadener Jürgen Kimmich mit seinem IIm-Modell der Dampflok G 4/5 Nr. 118 der RhB, während bei den noch größeren Modellen Hans Peter Burkhard aus Turgi mit seiner "Lokomotion" im Maßstab 1:11,3 die Juroren am meisten beeindruckte. Darüber hinaus wurden noch in allen Kategorien Sonderpreise für besonders gelungene Arbeiten zum Thema "Amerikanische Eisenbahnen" vergeben.

Zahlreiche renommierte Hersteller aus dem In- und Ausland nutzten die Gelegenheit, den Besuchermassen aktuelle Neuheiten vorzustellen oder auf ansprechenden Schaustücken Artikel aus ihren Sortimenten zu präsentieren. Zu erwähnen ist hier etwa das Diorama "Brunnenfluh" des Schweizer





Bild 20: Dieses Diorama nach Motiven der "Brienzer-Rothorn-Bahn" wurde ebenfalls von Ferro-Suisse gezeigt. Ein Dampfzug nähert sich gerade einer Wasserversorgungsstelle auf freier Strecke.



Bild 18: Die wildromantische Schöllenen-Schlucht zwischen Andermatt und Göschenen diente der Firma Ferro-Suisse als Vorbild für ein vorzüglich gestaltetes Diorama.

Bild 19: Dieselbe Szenerie aus der Vogelperspektive. Bei dem Oldtimer-Omnibus handelt es sich um ein verfeinertes Roskopf-Modell.

Kleinserienherstellers HRF aus Spiez, auf dem ein mächtiger, inzwischen abgesprengter Felsüberhang an der Brünigbahn nachgebildet wurde. Auf dem Schaustück war der erste Prototyp eines H0m-Modells der HG 3/3 Nr. 1067 der SBB zu sehen. Das Maschinchen verfügt über einen echten Zahnradantrieb, der wie die Steuerung exakt und funktionsfähig nachgebildet ist. Zwei perfekt gestaltete Dioramen zeigte auch der Schmalspur-Spezialist Ferro-Suisse aus Krummenau, auf denen die Besucher u. a. eine Zuggarnitur der Brienzer-Rothorn-Bahn samt Zahnrad-Dampflok H 2/3 Nr. 4 im Betrieb beobachten konnten. Ebenfalls bewundern konnte man die lang angekündigte und nunmehr fertiggestellte 01¹⁰ mit Ölfeuerung von Lemaco in der Baugröße H0.

Hinzuweisen ist auf einige Neuheiten größerer Hersteller. Roco zeigte am Stand des Schweizer Importeurs Hobby-Toy seine ex V 200 als Am 4/4 der SBB, wobei alle von der DB-Version abweichenden Details präzise nachgebildet wurden. Bemo überraschte mit einer Ge 4/4 I Nr. 608 der RhB, deren Vorbild 1985 in Landquart neue Führerstände erhalten hatte. Auch der Bausatz- und Kleinenteilerhersteller Weinert gewährte einen Blick auf seine weiteren Vorhaben für die Schweizer Modellbahner: Der Rangiertraktor Tm II 9518 mit beweglicher Hebebühne, wie er von der SBB für Arbeiten an der Fahrleitung eingesetzt wird, soll demnächst verfügbar sein. Von den Besuchern der Modellbautage wurde das "Schönste Schweizer Modell des Jahres 1988" in den verschiedenen Baugrößen gewählt. In der Nenngröße H0 belegten Triebfahrzeuge des Lausanner Kleinserienherstellers Metropolitan die vordersten Plätze, wobei die Ae 8/14 der SBB den ersten Rang erreichte. Bei den H0-Waggonmodellen trug der Schlafwagen Lx 3487 der CIWL von Rivarossi einen deutlichen Sieg davon.

Auch wenn es nicht gelungen ist, das selbstgesteckte Ziel von 70.000 Besuchern zu erreichen – für wenige Tage war das Verkehrshaus in diesem Herbst wieder das Mekka für alle Fans der großen und kleinen Eisenbahn. Eine große Jubiläumsschau ist für das nächste Jahr geplant. 30 Jahre Verkehrshaus und die 10. Modellbautage bieten Anlaß genug für ein besonderes Thema. 50 Jahre nach der legendären Landesausstellung "Landi 39" in Zürich soll unter dem Generalthema "Landi 89" die Verkehrswelt jener Zeit wieder aufleben. Mit Beginn der Eisenbahn-Modellbautage (7. – 15. Oktober) wird dann eine große Sonderausstellung eröffnet. In einer umfassenden Darstellung soll gezeigt werden, mit welchen Verkehrsmitteln man 1939 in der Schweiz unterwegs war. Neben den Bahnen werden auch Autos, Flugzeuge, Schiffe, Motorräder und Velos im Originalzustand präsentiert. Zum ersten Mal seit der Schweizer Landesausstellung 1939 soll dann auch das 100 Meter lange und fünf Meter hohe Landbild von Hans Erni "Die Schweiz, das Ferienland der Völker" in seiner ganzen Größe zu sehen sein. **Thomas Hilge/Bernd Ottersbach**

Bild 21: Mit dieser perfekten Nachbildung eines Zuges der Brienzer-Rothorn-Bahn überraschte Ferro-Suisse. Alle Fotos: B. Ottersbach

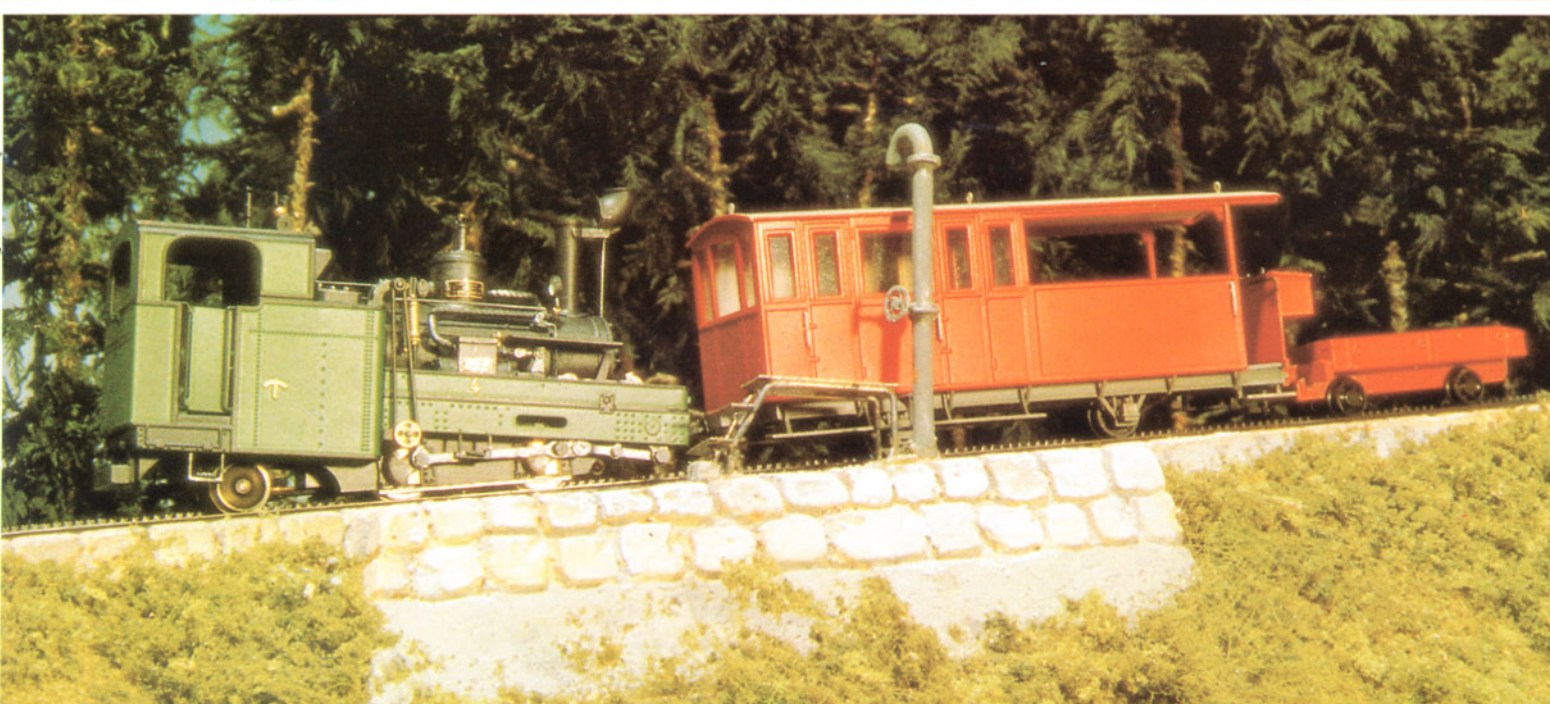




Bild 1: Linden im US-Bundesstaat Indiana ist eine abgelegene Bahnstation im Mittleren Westen. Ein Personenzug durchfährt gerade den Bahnhof.

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

43

Linden, Indiana

Klein, aber fein! Mit dem Bau dieses nur 60 x 40 cm kleinen Dioramas hat Heinz-Ulrich Grunpe in jeder Hinsicht Neuland betreten. Was nämlich in der Baugröße H0

unter den hiesigen Modellbahnern immer mehr Verbreitung findet, ist im Maßstab 1:160 eine echte Rarität: Anlagen- und Dioramenbau nach amerikanischen Vorbildern.

Hier stellen wir Ihnen die Nachbildung der US-Bahnstation Linden, Indiana, vor. Der Clou bei diesem kleinen "Kabinettstück" sind die beiden sich exakt im rechten Winkel

Bild 2: Die sparsame Ausstattung mit Gebäudemodellen verstärkt den etwas provinziellen Charakter. Alle Bauten sind Eigenkonstruktionen.

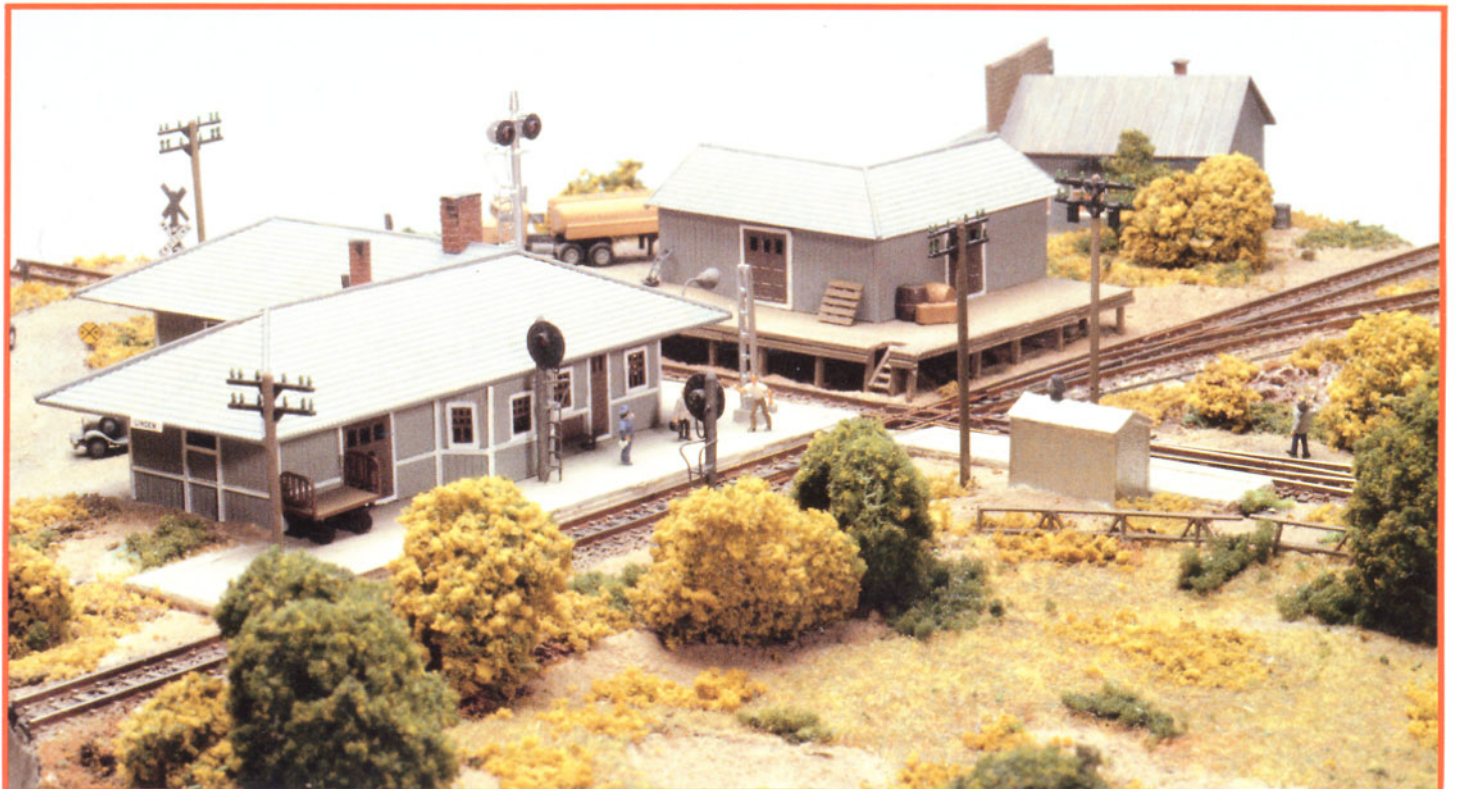




Bild 3: Selbstverständlich ist die gefährlich wirkende Streckenkreuzung vorbildgemäß mit Signalanlagen gesichert.

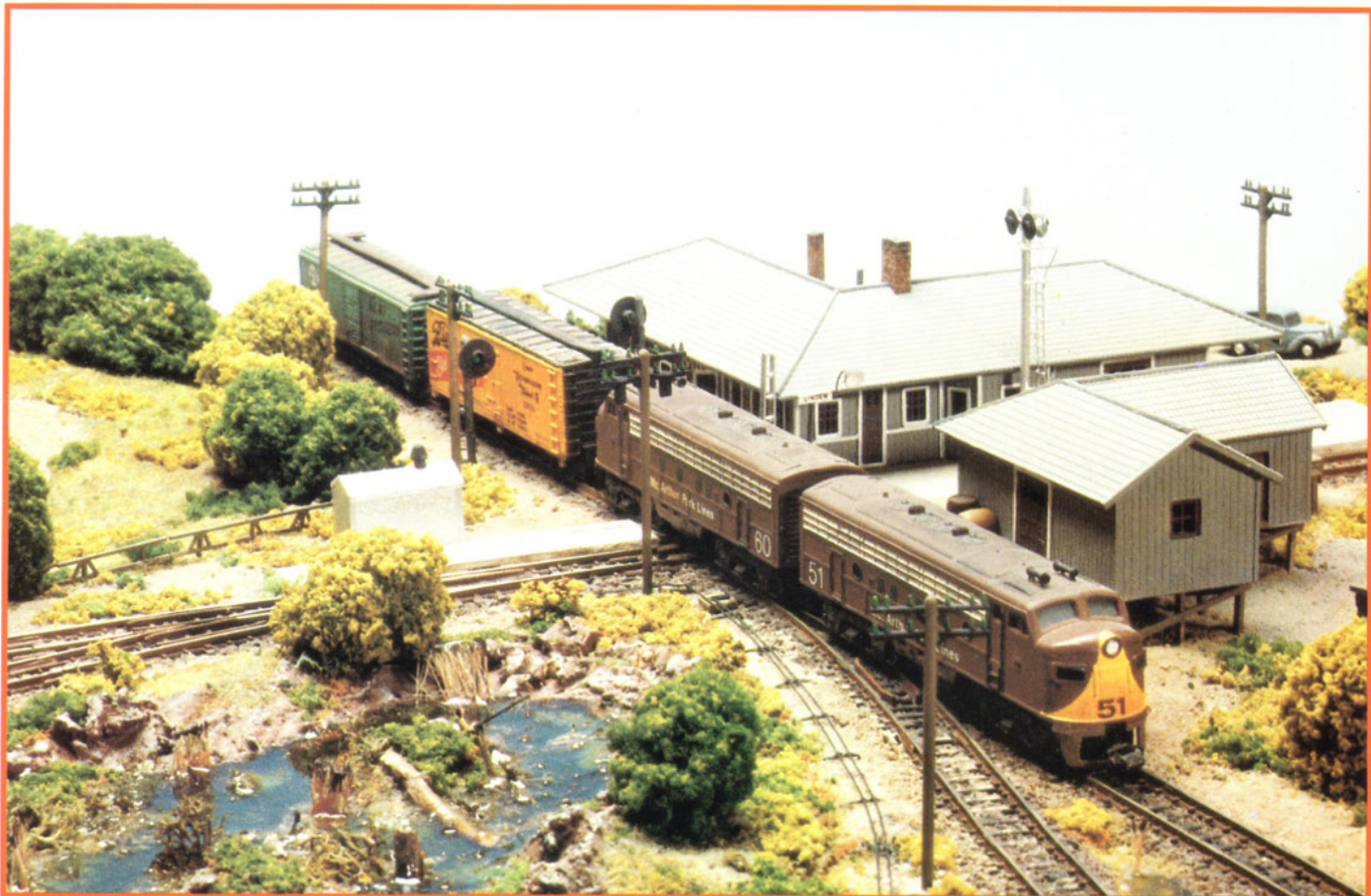
und ohne Weichenverbindung kreuzenden Bahnlinien. Die Gebäude und der Gleisplan entstanden nach der Beschreibung in einer älteren Ausgabe der amerikanischen Fachzeitschrift "Model Railroader" (Juni 1974). Dieses Magazin kann allen US-Modellbahnfans als Lektüre empfohlen werden. Linden, Indiana, im Jahr 1955 – das ist tief-

ste Provinz irgendwo im Mittleren Westen der USA. Eine staubige Landstraße überquert die durch schlichte Warnkreuze gesicherten Gleise, ein Empfangsgebäude, ein Güterschuppen, ein Drugstore (altdeutsch "Tante-Emma-Laden") und die unvermeidliche "Gas-Station" geben dem Ort sein typisches Flair. Ein wenig einladender Tümpel

direkt neben der Streckenkreuzung vervollständigt die Szenerie.

Aufgebaut ist das Ganze auf einem 2 cm starken Holzbrett. Die verwendeten Gleise und Weichen stammen von Roco; sie wurden selbstverständlich in bekannter Weise eingeschottert und mit Farbe "angerostet". Kaum Probleme gab es bei der ohnehin

Bild 4: Zur Landschaftsgestaltung wurden diverse Streumaterialien und Islandmoos verwendet. Nicht gerade einladend wirkt der Tümpel im Vordergrund.



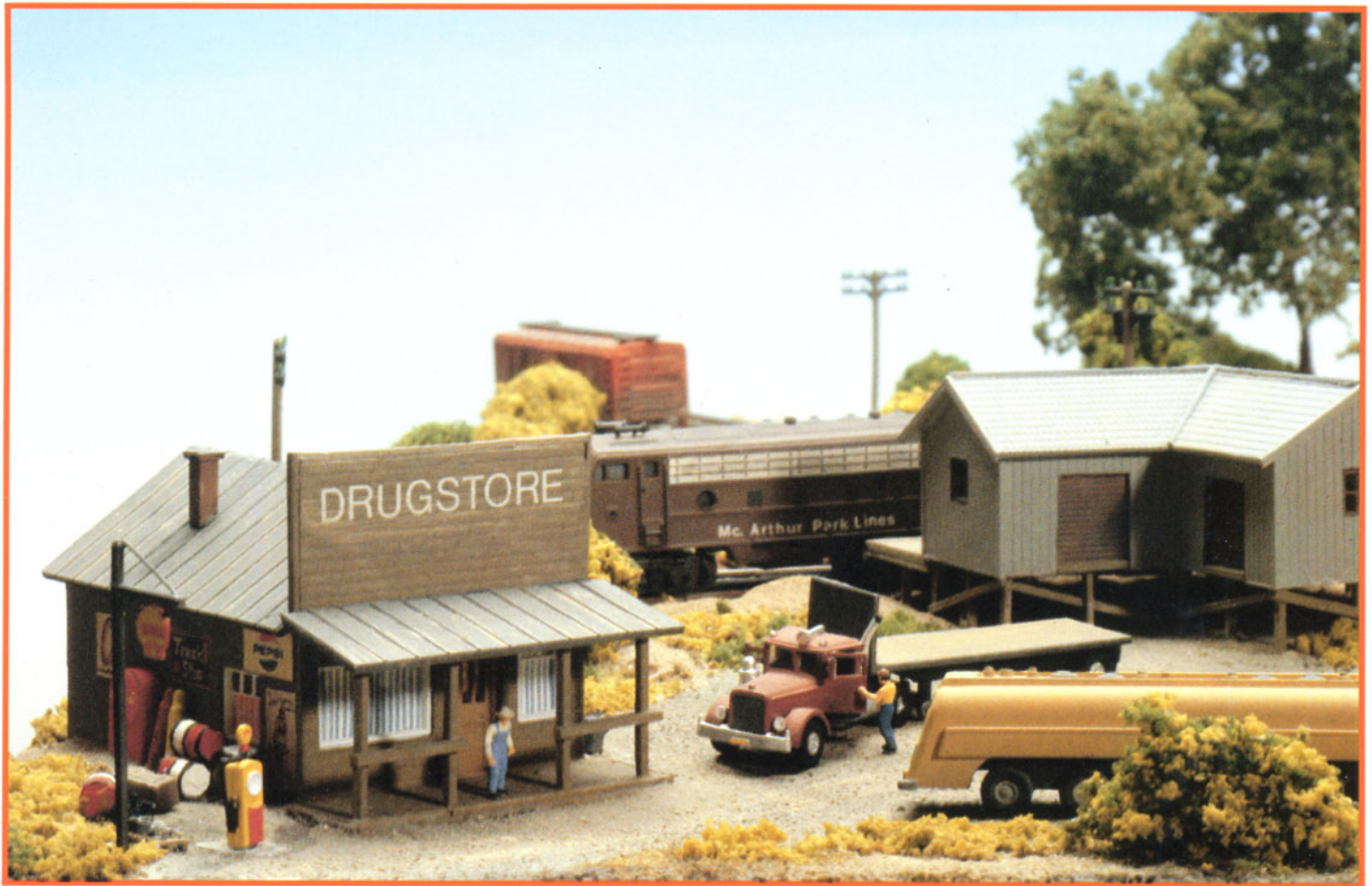


Bild 5: Die typischen US-Trucks sind umgebaute Fahrzeuge des Berliner Spezialisten Wiking.

recht spärlichen Landschaftsgestaltung. Für die Bodenbedeckung fanden neben fein ausgiebtem Sand verschiedene Streu-

fasern und Schaumstoffflocken Verwendung. Die Büsche entstanden aus Islandmoos, das – um eine größere Fülle zu erhal-

ten – in Heki-Flocken gewälzt wurde. Die Bäume bestehen aus dem bekannten, im Floristenbedarf erhältlichen Meerscham,

Bild 6: Typisch amerikanisch ist die Tankstelle mit dem angrenzenden "Drugstore". Zu beachten sind die stilechten Werbetafeln.





Bild 7: Interessierte Modellbahner finden Ausstattungsteile – wie z. B. N-Messingmodelle amerikanischer Signale – beim Schweizer Versender Old Pullman. Alle Fotos: V. Grumpe

dessen feine Verästelungen ebenfalls mit Schaumstofflocken besetzt wurden. Für weniger geduldige Zeitgenossen gibt es übrigens aus dem gleichen Material die hervorragenden Fertigbäume von D & W, welche die Schweizer Firma MZZ vertreibt.

Problematischer war die Ausstattung des Dioramas mit Fahrzeugen und Gebäuden im richtigen Maßstab. Wo H0-Bahner bereits auf ein recht attraktives und umfangreiches Angebot an Zubehör zurückgreifen können, sind die Anhänger der Baugröße N vielfach auf den Selbstbau angewiesen. Sämtliche Gebäude auf dem Diorama von Heinz-Ulrich Grumpe entstanden in der eigenen Werkstatt. Sie wurden aus diversen handelsüblichen Polystyrolplatten hergestellt, die einzelnen Fenster entstammen der Restekiste. Bei den typischen US-Trucks handelt es sich um "frisierte" Lastwagen der Firma Wiking, selbstbemalte Figuren und einiges "Kleinzeug" komplettieren das ungewöhnliche Schaustück.

Übrigens: N-Bahner mit Interesse für US-Themen, aber weniger handwerklichem Geschick sollten nicht gleich resignieren. Im umfangreichen Katalog der Schweizer Firma Old Pullman werden auch die Freunde des kleinen Maßstabs schnell fündig. Neben einer Reihe von Fahrzeugmodellen (z. B. von Concor, Atlas, Bachmann, Kadee, Kato oder

Rivarossi) gibt es hier zahlreiche interessante Gebäudebausätze (etwa von Heljan und Campbell) und nützliche Ausstattungsteile

wie Metallautos von Wheel Works und Messingmodelle japanischer Herkunft.

Thomas Hilge

Bild 8: Der Gleisplan stammt aus einer älteren Ausgabe des "Model Railroader" (Juni 1974). Skizze: H.-U. Grumpe

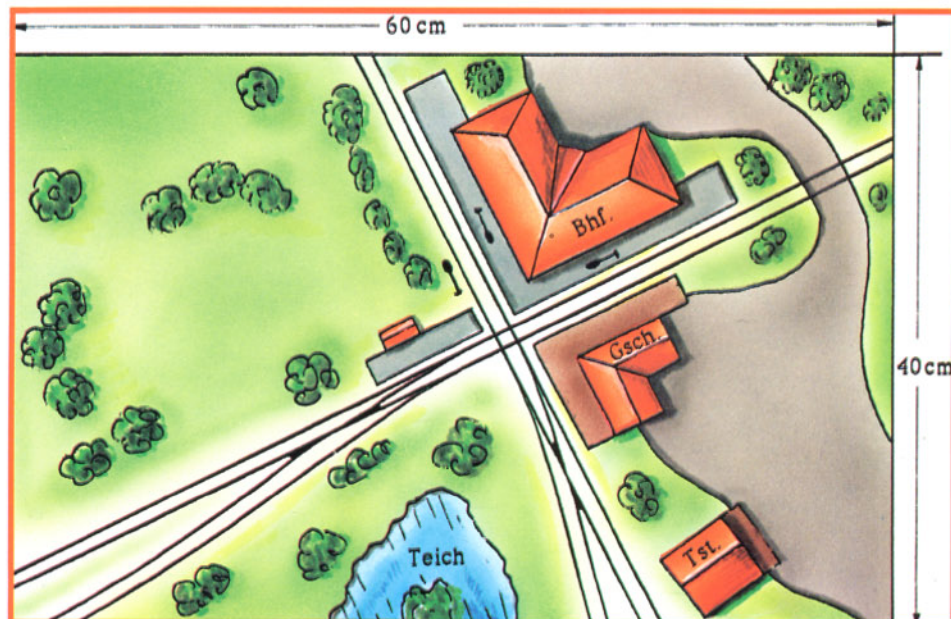




Bild 1: Für den Nachbau im Modell bietet sich dieses kleine Stellwerk im Bahnhof Mariagrube geradezu an. Mit Hilfe der vor Ort geschossenen Fotos und der festgestellten Abmessungen konnten exakte Bauzeichnungen angefertigt werden.

Im Aachener Steinkohlerevier

Das Stellwerk Mariagrube

Im Bahnhof Mariagrube, der zwischen den Zechen Anna (Alsdorf) und Emil Mayrisch (Siersdorf) liegt, befindet sich ein interessantes Stellwerk, das sich als Modell hervorragend für den Einsatz auf einer Anlage oder einem Diorama anbietet. Als ich 1987 dieses Gebäude "unter die Lupe nahm" – d. h. Fotos machte, einige Skizzen anfertigte und wichtige Maße notierte – begann ich mich

auch für die Gleisanlagen des Bahnhofs zu interessieren. Leider bot sich mir vor Ort ein trauriges Bild. Die Gleise waren zurückgebaut und die Bahnsteige mit Unkraut überwuchert. Kaum zu glauben, daß hier wirklich einmal "etwas los" gewesen sein soll. Beim Bahnhof Mariagrube handelt es sich um einen kombinierten Turm- und Abzweigungsbahnhof (siehe Gleisplan). Die obere

Strecke von Herzogenrath über Alsdorf nach Stolberg wurde von Stolberg nach Alsdorf 1870 von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft und von Alsdorf nach Herzogenrath 1891 von den Preußischen Staatseisenbahnen in Betrieb genommen. Die Verbindungskurve Kellersberg – Mariagrube wurde um 1950 von der Deutschen Bundesbahn gleichzeitig mit der Eröffnung des Haltepunktes

Bild 2: Rocos 215 069 passiert gerade mit einem schweren Güterzug am Haken das Modellstellwerk Mariagrube, das für den Fototermin in ein kleines Diorama integriert wurde.



Bild 3: Blick auf die Vorderseite des Stellwerkmodells. Für die Nachahmung der Mauerstruktur





Bild 4: Ein in Dreifachtraktion mit der 215 127 an der Spitze geführter Ganzzug ist wohl nach Luxemburg unterwegs. Er durchfährt, aus Richtung der Grube Emil Mayrisch kommend, am späten Nachmittag des 04.08.1988 den Bahnhof Mariagrube.

am Übergang über die untere Strecke seiner Bestimmung übergeben. Die Einstellung des Personenverkehrs erfolgte 25 Jahre später, im Juni 1985. Heute findet nur noch ein planmäßiger Güterverkehr von Herzogenrath über Alsdorf und Mariagrube zur Grube Emil Mayrisch statt.

Die Eröffnung der unteren Strecke (Aachen Nord – Mariagrube – Jülich) zwischen Würselen, Mariagrube und Hoengen fand am 26. September 1875 statt. Damalige Eigentümerin war die Aachen-Jülicher-Eisenbahngesellschaft. Diese erweiterte am 31. Dezember 1875 die Streckenabschnitte nach Aachen Nord und nach Jülich am 1.

Oktober 1882. Die ebenfalls um diese Zeit fertiggestellte Verbindungskurve von Mariagrube nach Mariadorf diente hauptsächlich dem Güterverkehr und wurde erst nach dem Ersten Weltkrieg zwischen Würselen und Alsdorf oder Herzogenrath von Personenzügen benutzt. Die Stilllegung der Verbindungskurve erfolgte bereits um 1950; der Personenverkehr auf der Strecke Aachen Nord – Jülich wurde jedoch erst Ende Mai 1980 eingestellt. Auf dem Streckenteil nach Würselen endete am 31. Dezember 1983 der Betrieb und nach Jülich am 31. Oktober 1984. Kurz darauf wurden die Gleise abgerissen.

Die Zweigstrecke Mariagrube – Siersdorf – Grube Emil Mayrisch wurde 1950 von der DB zur Erschließung der Zeche bei Siersdorf in Betrieb genommen. Dieser Abschnitt diente bis Siersdorf auch dem öffentlichen Personenverkehr; am 29. Mai 1983 wurde er eingestellt.

Der Betrieb auf den Strecken kann mit wenigen Worten beschrieben werden. Der Personenbetrieb war vom starken Berufsverkehr zu den Zechen in Alsdorf, Mariadorf und Würselen sowie den Fabriken in Aachen, Herzogenrath und Stolberg geprägt. Schwere Ganzzüge von und zu den Gruben bestimmten immer noch das Bild des Güterverkehrs

tur eignet sich Schleifpapier mittlerer Körnung am besten; eine farbliche Nachbehandlung ist aber erforderlich.

Bild 5: Der Dachüberhang des Modells wurde gegenüber dem Vorbild leicht verkürzt. Dies hatte zur Folge, daß der Dachneigungswinkel leicht erhöht werden mußte, um die richtigen Proportionen zu wahren.



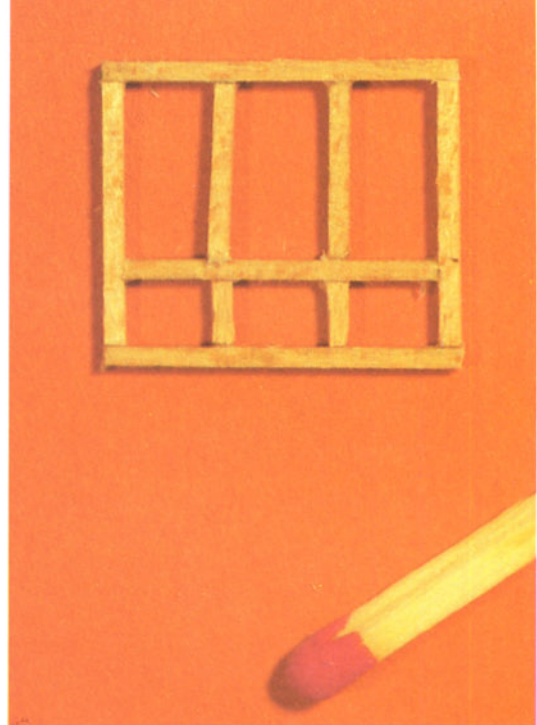
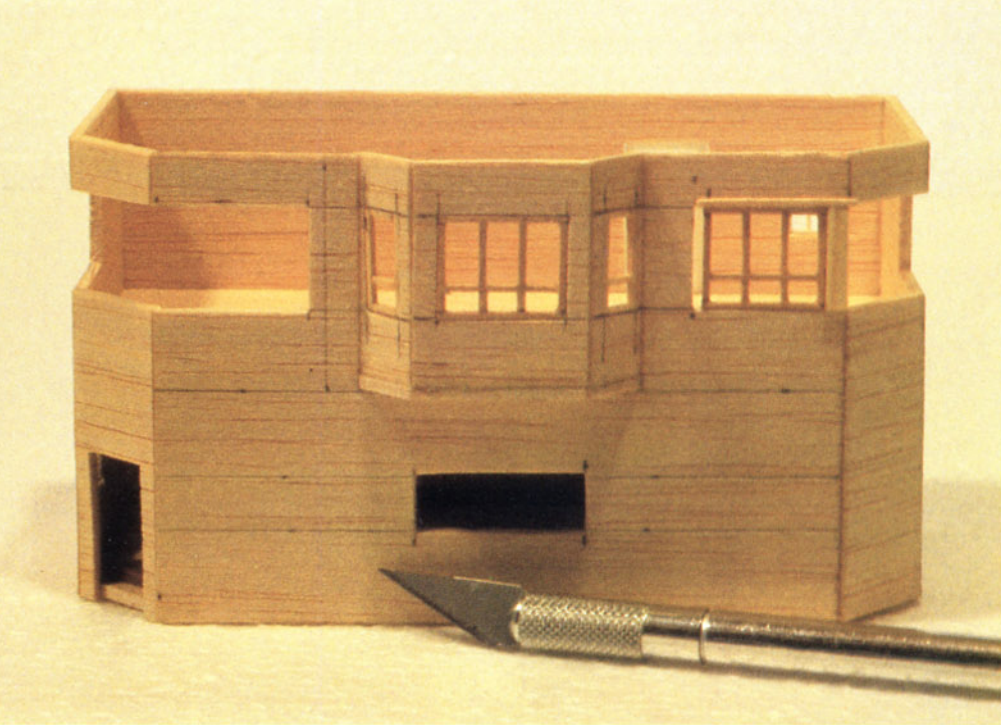


Bild 7: Die Fenster sind Einzelanfertigungen aus Northeastern-Holzprofilen. Die bis zu neun Einzelteile werden mit Hilfe einer Schablone zusammengefügt.

Bild 6 (links oben): Der Rohbau besteht aus 2 mm starkem Balsaholz, in das die Öffnungen für Türen und Fenster geschnitten werden. Erforderliche Hilfsmittel: ein scharfes Messer und Weißleim.

Bild 8 (links Mitte): Probleme gab es beim "Verputzen" des Stellwerkmodells. Versuche mit ausgesiebttem Vogelsand, der auf die angefeuchteten Wände gestreut wurde, verliefen wenig zufriedenstellend. Erst exakt zugeschnittenes Schleifpapier lieferte das gewünschte Ergebnis.

Bild 9 (links unten): Die farbliche Nachbehandlung des Stellwerks erfolgte mit Abtönfarben. Nicht ganz dem Vorbild entspricht das Dach aus Vollmer-Schieferplatten.



auf der oberen Strecke und dem Teilstück nach Siersdorf. Hinzu kamen auf der Strecke nach Jülich die herbstlichen Rübentransporte.

Eingesetzte Triebfahrzeuge

Bis in die Mitte der fünfziger Jahre hinein trugen Dampflokomotiven der Baureihe 74 aus den Bahnbetriebswerken Jülich und Würselen die Hauptlast des Personenverkehrs. Ab 1955 kamen jedoch immer mehr Triebwagen der Baureihen ETA 150, VT 95 und VT 98 von den Bahnbetriebswerken Jülich und Düren zum Einsatz. Zuerst wurden Dampfloks der Baureihen 55, 57 und 94 für den Güterverkehr eingesetzt; später nahmen dann weitgehend Maschinen der Baureihe

Bild 12: Sehr fein detailliert ist der Weichenbereich: Seilzughalter und Seilzüge entstammen dem Weinert-Pro-





Bild 10: Bis in die Mitte der fünfziger Jahre trugen Dampfloks der Baureihe 74 die Hauptlast des Personenverkehrs. Rocos 74 904 eignet sich also bestens für Einsätze rund ums Modell-Stellwerk "Mariagrube".

50 ihren Platz ein. Diese kamen auch als Schiebeloks zwischen Herzogenrath und Stolberg zum Einsatz. Im Zuge des Traktionswechsels fuhren während der sechziger Jahre immer mehr Diesellokomotiven der Baureihen 290 und 215 in dieser Gegend. Jetzt beenden wir den kurzen Ausflug in die Geschichte des Bahnhofs Mariagrube. Sicher findet der interessierte Modellbahner hier mit Hilfe des Gleisplans eine Fülle von Anregungen für den Nachbau. Doch nun möchte ich näher auf das ursprüngliche Ziel meines Besuchs in Mariagrube eingehen: das Stellwerk als Vorbild für ein H0-Modell. Aufgrund meiner Fotos und der festgestellten Abmessungen habe ich zunächst eine Bauzeichnung in H0 auf Millimeterpapier angefertigt. Erstaunt war ich allerdings über die Maße dieses relativ kleinen Stellwerks.

gramm, die Weichenlaterne samt Umlenkkasten lieferte N-Spezialist Arnold.

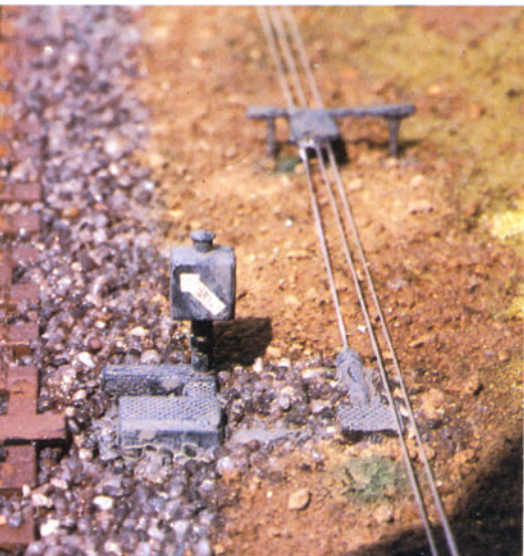


Bild 11: Eine vorbildgerechte Zuggarnitur könnte aus Rocos 215 samt etlichen Waggons der Gattung Fad (Modelle von Roco, Fleischmann oder Bochmann & Kochendörfer) bestehen.





Bild 13: Die kümmerlichen Überreste eines einstmals belebten Bahnhofs. Links im Hintergrund ist noch das größtenteils zurückgebaute Gleis in Richtung Würselen zu erkennen.

Bild 15: Unmaßstäbliche Skizze der Streckenführung um den Bahnhof Mariagrube. ▶

Die Frontlänge beträgt stolze 12,5 cm, die Tiefe immerhin noch 6,3 cm – also ein recht stattliches Modell.

Betrachtet man nun den Dachaufbau, so stellt sich die Frage, ob dessen Überhang von gut einem Meter beim Original im Modell vorteilhaft nachgebildet werden kann. Da der Betrachter meistens leicht von oben auf ein Modell sieht, würde das große Dach das Gebäude doch zu sehr verdecken. Also habe ich hier ein wenig "geschummelt" und den Überhang im Modell leicht verkürzt. Dies hatte jedoch zur Folge, daß der Dachneigungswinkel um einige Grad erhöht werden mußte, um die Proportionen zu wahren. Darüber hinaus habe ich den Eingang zum Stellwerk verändert, um einen universellen Einsatz dieses Modells zu gewährleisten. Bis auf diese kleinen Abweichungen habe ich jedoch versucht, das Modellstellwerk seinem Vorbild möglichst exakt nachzuempfinden. Der Rohbau besteht aus 2 mm starkem Balsaholz, in das die Öffnungen für Türen und Fenster mit Hilfe eines scharfen

Messers geschnitten wurden. Die Fenster sind Einzelanfertigungen aus Northeastern-Holzprofilen (0,5 mm und 1 mm); sie können aus bis zu neun Einzelteilen bestehen, die sich mit einer Schablone gut zusammenfügen lassen.

Nach der Fertigstellung des Rohbaus mußte eine geeignete Methode zum "Verputzen" des Gebäudemodells gefunden werden. Die ursprüngliche Idee, fein ausgesiebten Vogelsand auf die angefeuchteten Wände zu streuen, erwies sich als unbrauchbar. Schleifpapier mittlerer Körnung hingegen ließ die gewünschte Putzstruktur erkennen. Die zugeschnittenen Schleifpapierteile konnten mit verdünntem Weißleim auf das Balsaholz geklebt werden. Zur farblichen Nachbehandlung dienten Abtönfarben. Das Dach wurde schließlich aus Vollmer-Schieferplatten angefertigt, die allerdings – siehe Fotos – nicht ganz dem Original entsprechen. Zum Fototermin wurde das Stellwerkmodell in ein 50 x 23 cm kleines Diorama integriert.

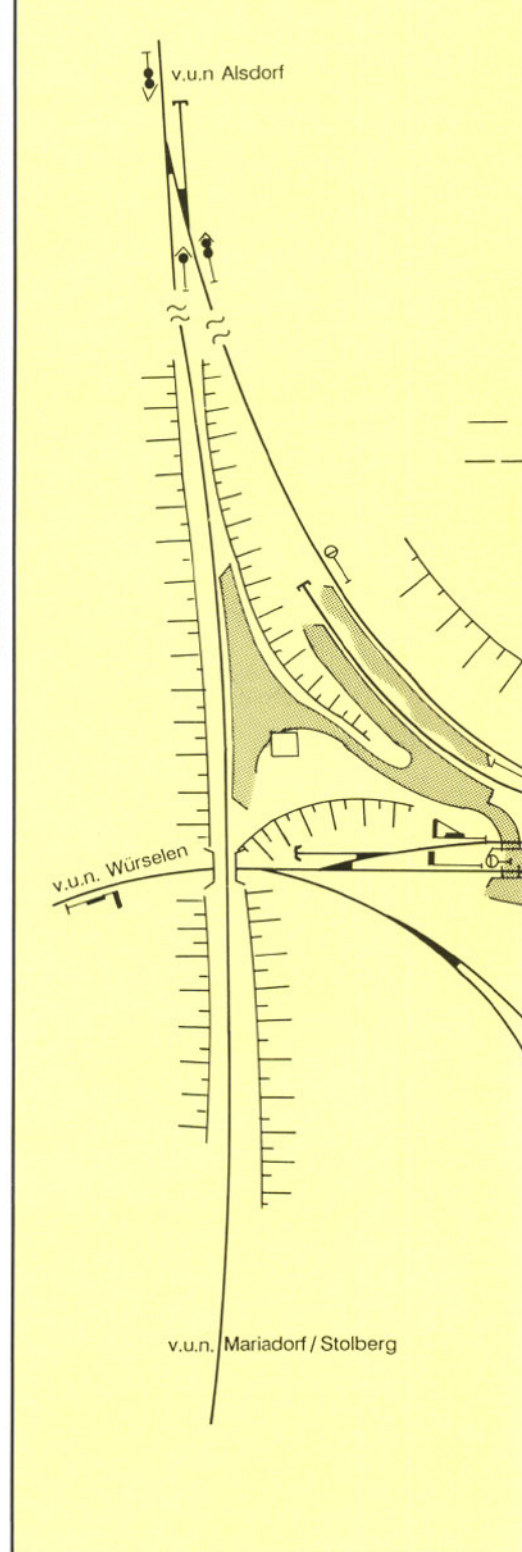
Thomas Mauer

Bild 17 (rechts unten): Im April 1988 durchfährt die 215 121 mit einem Kohlenzug die Abstellgruppe des Bahnhofs Mariagrube.

Bild 16 (unten Mitte): Die 215 022, die von der Grube Emil Mayrisch kommt, passiert mit einem schweren Kohlenzug das Einfahrsignal des Bahnhofs Mariagrube.

Bild 14: Der Personenverkehr ist eingestellt; damit sind auch die Tage der hektischen Betriebsamkeit vorbei: Das Stellwerk steht am Abzweig der Verbindungskurve nach Alsdorf.

Alle Fotos und Zeichnung: T. Mauer



Bf. Mariagrube

Zustand 1979
 Zustand ca. 1950

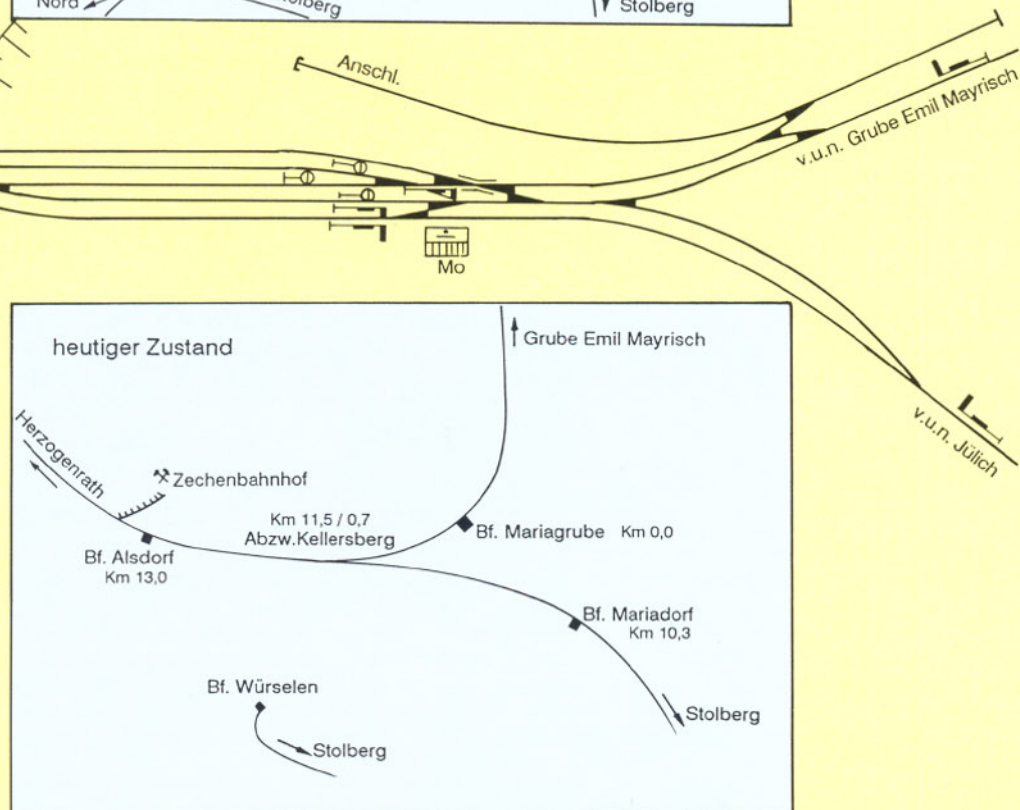
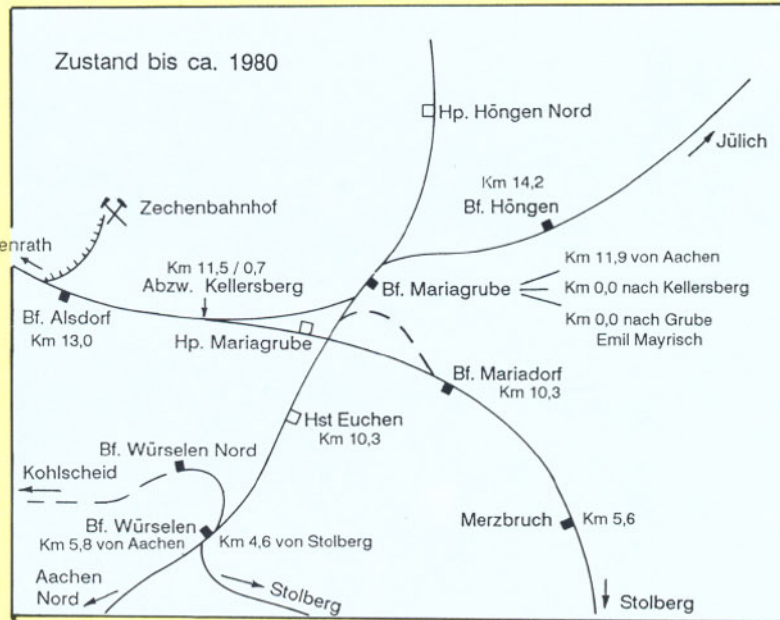
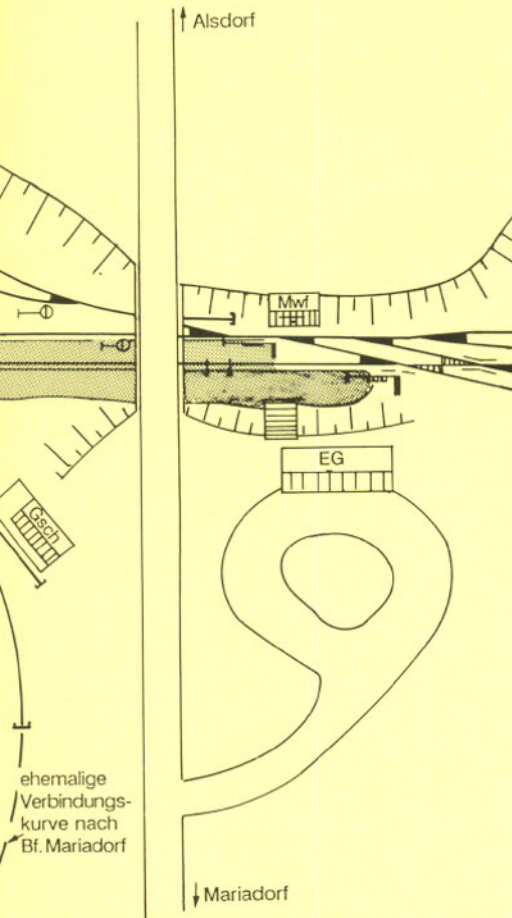




Bild 1: Ausfahrt frei für die P 5 von Rivarossi. Die Lok erhält bei nächster Gelegenheit eine Lackierung in dem typisch pfälzischen Grün.

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

44

Pfälzische Lokparade

Was von Modellbahnern mehr oder minder stiefmütterlich behandelt wird, galt einst als "Muster einer gut geleiteten Privatbahn". Dieses Urteil über die Pfälzischen Eisenbahnen stammt aus dem berufenen Munde des Ministers Carl von Thielen, dem von 1891 bis 1902 die Preußischen Staatseisenbahnen

unterstanden und der zudem Präsident des Reichseisenbahnamtes war. Die Pfälzischen Eisenbahnen existierten als eigene Betriebs- und Verwaltungseinheit über 64 Jahre — vom 23. September 1844 bis zum 31. Dezember 1908. Bevor sie am 1. Januar 1909 in den Königlich Bayerischen Staats-

eisenbahnen aufgingen, waren sie das größte private Eisenbahnunternehmen Deutschlands.

Für Modellbahner ist die Pfalz indessen noch aus einem anderen Grund von Interesse. Bedingt durch ihre geographische Lage war hier ein reger Einsatz von Fahrzeugen

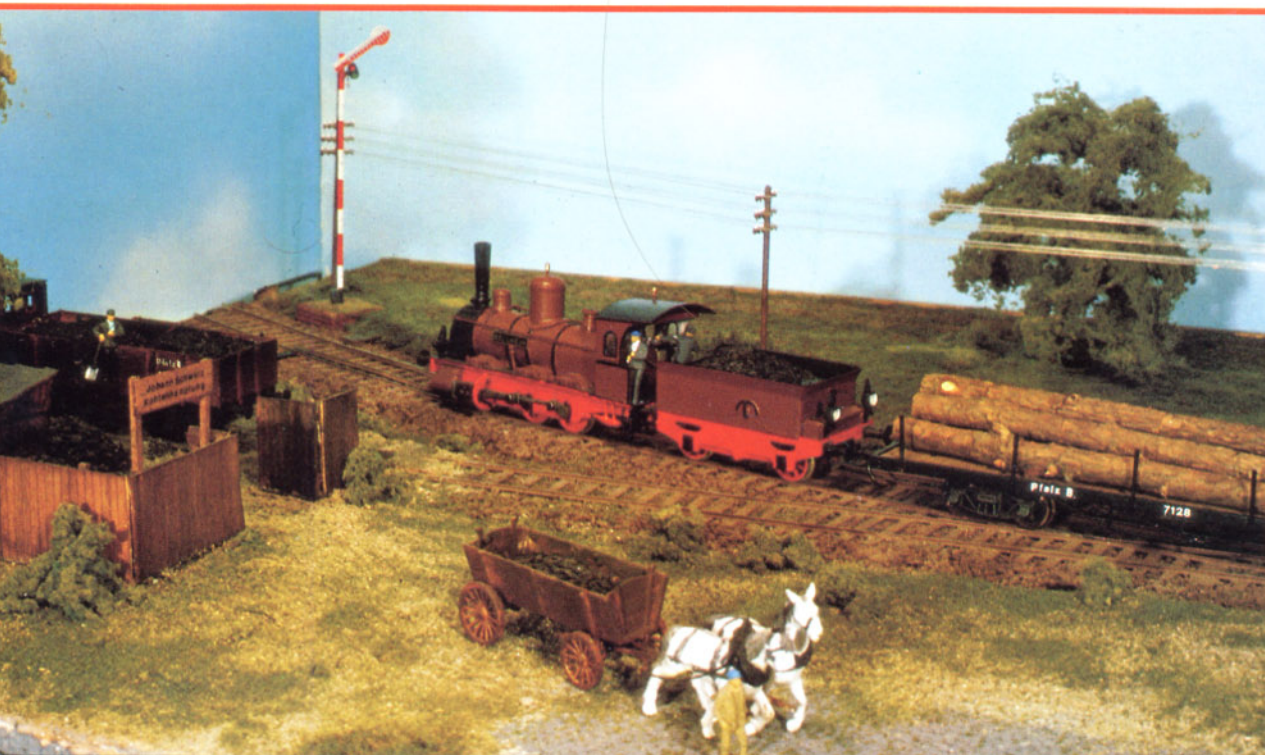


Bild 2: Am linken Dioramenrand liegt die Kohlenhandlung von Johann Schwarz; ein Pferdefuhrwerk erledigt den Abtransport des Brennmaterials in die nahegelegene Ortschaft. Die G 2.1 mit ihrem Güterzug hat gerade freie Fahrt erhalten.



Bild 3: Zu einer kleinen Lokparade haben sich die G 2.1 "Bellheim", die P 2.II "Erfenstein" und die P 3.I "Lindelbrunn" im Bahnhof versammelt.

fremder Bahnverwaltungen zu beobachten. Neben den pfälzischen Maschinen und den bayerischen Leihloks verkehrten hier auch Lokomotiven der Badischen Staatseisenbahnen, preußische Dampfloks der Direktionen Saarbrücken, Mainz und Frankfurt sowie solche der Reichseisenbahnen Elsaß-

Lothringen. Für Modellbahner bedeutet dies abwechslungsreiche Betriebsmöglichkeiten, auch wenn einige Fahrzeuge recht schwer zu beschaffen sind. Unser Leser Gerhard Hitschler ist nicht nur in der Rheinpfalz beheimatet, sondern auch Mitarbeiter im Fahrzeugmuseum der Deut-

schen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) in Neustadt an der Weinstraße. Hier sind in einem alten Lokschuppen aus der Gründungszeit der Pfälzischen Ludwigsbahn die restaurierte pfälzische T 5 Nr. 307 sowie die 1925 im RAW Kaiserslautern anlässlich der Eröffnung des Neubaus des

Bild 4: Die P 3.I "Lindelbrunn" verläßt mit einem Schnellzug am Haken den Bahnhof. Zu beachten ist der mächtige Laubbaum im Vordergrund.





Bild 5: Die auf dem Diorama vertretenen Fuhrwerke passen zur dargestellten Epoche und wurden den Sortimenten von Preiser und Merten entnommen. Besonders eilig scheint's der Landwirt aber nicht zu haben.

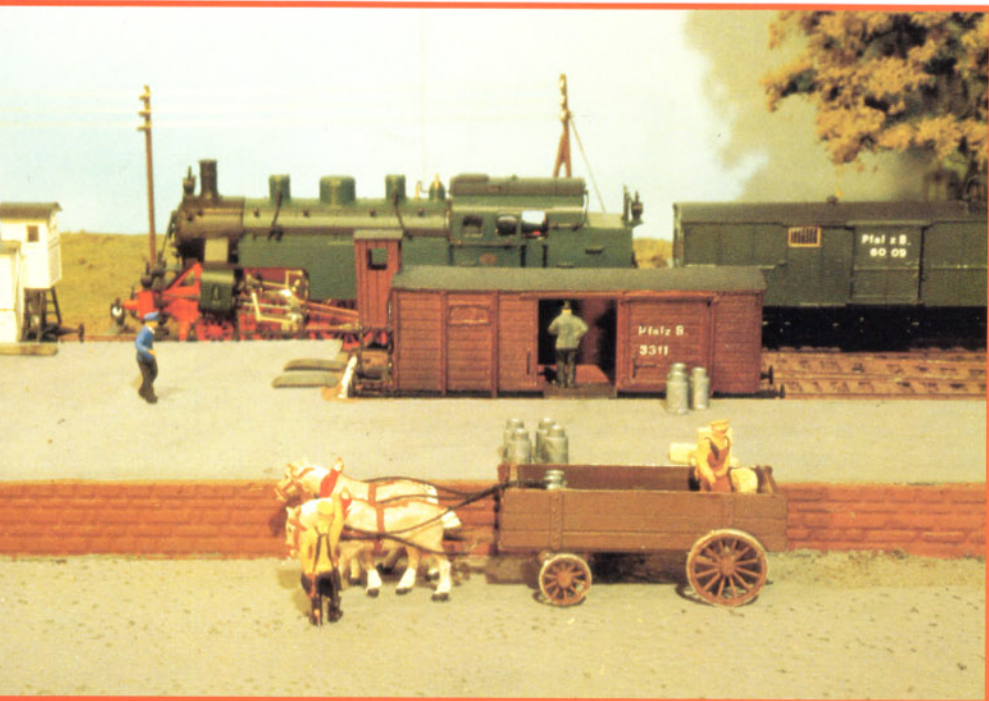


Bild 6: Nur ein bescheidener Umschlag von landwirtschaftlichen Gütern findet an der Laderampe statt. Im Hintergrund fährt gerade eine P 5 mit ihrem Zug ab.

Bild 7: Johann Schwarz macht eine kurze Verschnaufpause. Bis er den offenen Güterwagen mit seiner Schaufel entladen hat, dürfte noch ein Weilchen vergehen.



Verkehrsmuseums nachgebaute Crampton-Lokomotive "Die Pfalz" untergebracht. Das ist sicher Grund genug, es auch einmal mit einem Diorama nach Motiven der alten Pfalzbahn zu versuchen.

"Eigenbau ist Trumpf" hieß die Devise angesichts des gewählten Themas. Bis auf wenige Kleinteile (Zäune, Fuhrwerke, Figuren) entstand alles in der eigenen Werkstatt. Auf einem massiven Unterbau aus 13 mm starken Tischlerplatten, der in einem Stahlträgerregal untergebracht ist, wurden zunächst – entsprechend der geplanten Gleisführung – geräuschdämmende 4 mm dicke Korkplatten verlegt. Dann ging es ans Nageln: Die 1,4 mm niedrigen Schienenprofile wurden auf echten Holzschwellen befestigt, die Weichen mit Hilfe selbsthergestellter Schablonen zusammengelötet. Unsichtbar unter die Platte montiert wurden die bewährten Weichenantriebe von Bemo.

Fast noch diffiziler gestaltete sich die Erstellung der Bauten aus selbstgegossenen Mauerplatten. Hervorzuheben ist hier vor allem das maßstabgetreue Empfangsgebäude, dessen Vorbild am Bahnhof Rülzheim an der Strecke Ludwigshafen – Speyer – Lauterburg steht und das den Bauzustand kurz nach der Jahrhundertwende wiedergibt. Für sämtliche Fenstergesimse sind von Urmodellen aus Messing Silikonformen angefertigt worden, von denen anschließend aus Gießharz in "Großserie" Gesimse gegossen wurden. Etwas verkürzt und daher unmaßstäblich ist das Modell des Güterschuppens. Die Kohlenhandlung in der hinteren Dioramenecke entstand aus Northeastern-Holzprofilen, die erst nach dem Zusammenbau mit Beize behandelt wurden. Durch die Feuchtigkeit wellt sich das Holz und beim Trocknen erhält der Schuppen die gewünschte "windschiefe" Form.

Die Herstellung der Modellbäume erfolgte nach der bekannten Draht-Drill-Methode. Nicht weniger als zwei Wickel Blumendraht wurden für das Prachtexemplar neben dem Empfangsgebäude verbraucht. Die mächtige Eiche verdankt einer Behandlung mit grüner Abtönfarbe ihr altherwürdiges Aussehen; anschließend konnte die Begrünung mit der bewährten Foliage von Woodland Scenics erfolgen. Eine zeitintensive Arbeit von zehn Stunden – aber das Ergebnis kann sich sehen lassen. Ebenfalls Woodland-Material wurde bei der Gestaltung der Grasflächen verwendet. Der Untergrund besteht aus gesiebter Gartenerde, und für das Pflaster der Ladestraße wurde gefärbtes Styropor verarbeitet. Präzises Arbeiten und Fingerspitzengefühl waren auch beim Anfertigen der Telegrafmasten wichtig. Einzelne Messingteile wurden vorsichtig zusammengelötet und, nach dem Anmalen und Aufstellen, mit feiner Gummilitze aus dem Handarbeitsgeschäft bespannt. "Eine echt fummelige Angelegenheit", schrieb uns der Erbauer, aber die Fotos beweisen es: Es hat sich gelohnt!

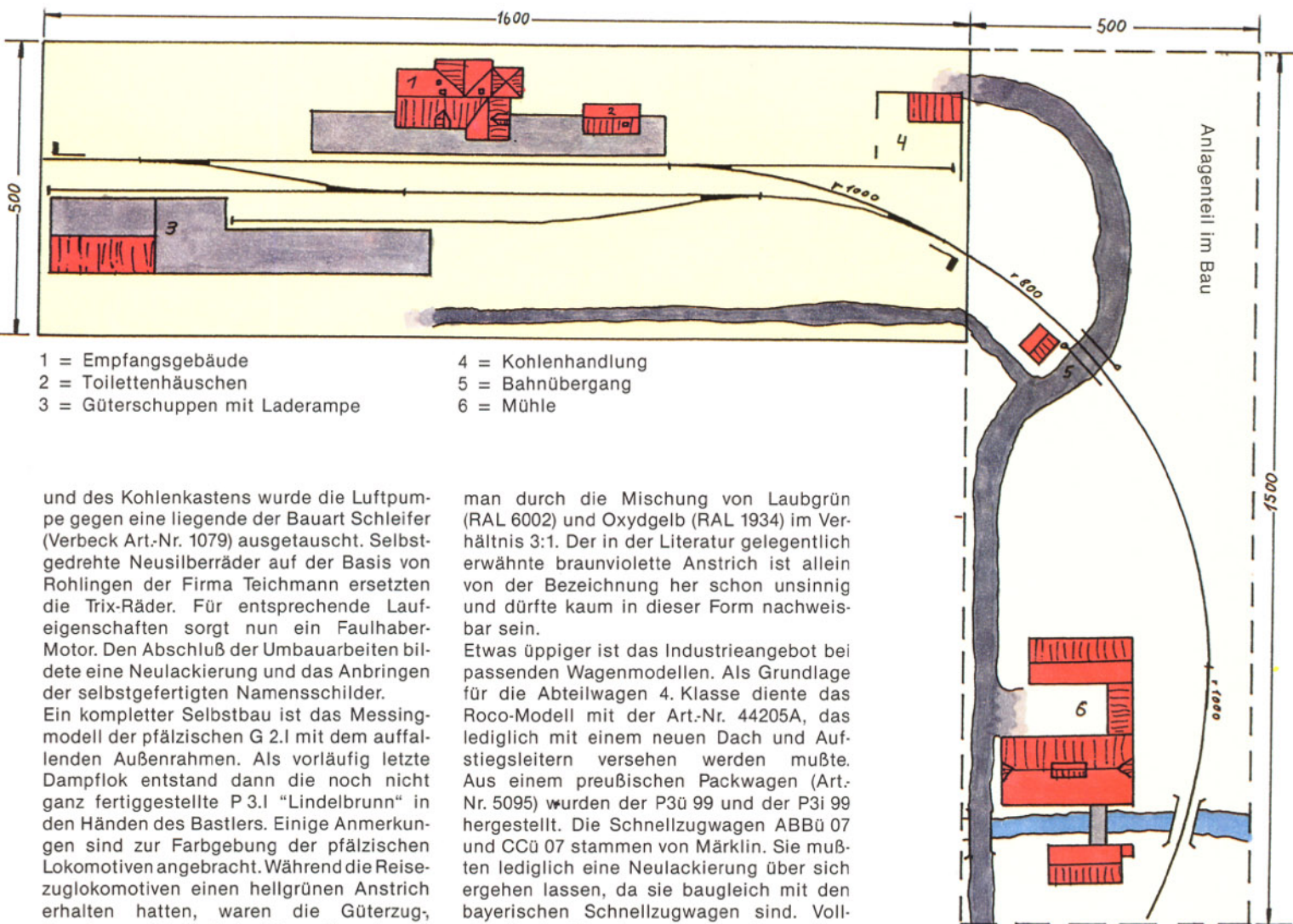
Was wäre ein noch so kleines Diorama ohne die passenden Fahrzeuge? Ein Durchblättern der Kataloge einschlägiger Hersteller half in diesem Fall jedoch nicht weiter. Industriemodelle zum gewählten Thema ließen sich kaum aufreiben. Außer der pfälzischen P 5 und der Pt 3/6 von Rivarossi blieb nur noch die bayerische D XII von Trix. Sie diente als Basis für eine pfälzische P 2.II. Neben Änderungen im Bereich des Führerhauses



Bild 8: Die P 5 ist soeben mit dem Personenzug nach Ludwigshafen in den Bahnhof "Rülzheim" eingefahren. Der Pw3i entstand aus einem Fleischmann-Modell.

Bild 9: Geführt von der P 3.1 "Lindelbrunn" durchleitet der Schnellzug nach Straßburg den Bahnhof. Ein gelungener Blickfang ist das maßstäbliche Empfangsgebäude, das aus selbstgegossenen Mauerplatten gebaut wurde.





- 1 = Empfangsgebäude
 2 = Toilettenhäuschen
 3 = Güterschuppen mit Laderampe

- 4 = Kohlenhandlung
 5 = Bahnübergang
 6 = Mühle

und des Kohlenkastens wurde die Luftpumpe gegen eine liegende der Bauart Schleifer (Verbeck Art.-Nr. 1079) ausgetauscht. Selbstgedrehte Neusilberräder auf der Basis von Rohlingen der Firma Teichmann ersetzen die Trix-Räder. Für entsprechende Laufeigenschaften sorgt nun ein Faulhaber-Motor. Den Abschluß der Umbauarbeiten bildete eine Neulackierung und das Anbringen der selbstgefertigten Namensschilder.

Ein kompletter Selbstbau ist das Messingmodell der pfälzischen G 2.1 mit dem auffallenden Außenrahmen. Als vorläufig letzte Dampflok entstand dann die noch nicht ganz fertiggestellte P 3.1 "Lindelbrunn" in den Händen des Bastlers. Einige Anmerkungen sind zur Farbgebung der pfälzischen Lokomotiven angebracht. Während die Reisezuglokomotiven einen hellgrünen Anstrich erhalten hatten, waren die Güterzug-, Rangier- und Lokalbahnlokomotiven kastanienbraun (RAL 8015) lackiert. Alle besaßen schwarze Rauchkammern und Kamine sowie hellrotes Fahrwerk. Die Kesselringe und Zierbänder waren schwarz mit feiner roter Einfassung. Die hellgrüne Farbe erhält

man durch die Mischung von Laubgrün (RAL 6002) und Oxydgelb (RAL 1934) im Verhältnis 3:1. Der in der Literatur gelegentlich erwähnte braunviolette Anstrich ist allein von der Bezeichnung her schon unsinnig und dürfte kaum in dieser Form nachweisbar sein.

Etwas üppiger ist das Industrieangebot bei passenden Wagenmodellen. Als Grundlage für die Abteilwagen 4. Klasse diente das Roco-Modell mit der Art.-Nr. 44205A, das lediglich mit einem neuen Dach und Aufstiegsleitern versehen werden mußte. Aus einem preußischen Packwagen (Art.-Nr. 5095) wurden der P3ü 99 und der P3i 99 hergestellt. Die Schnellzugwagen ABBü 07 und CCü 07 stammen von Märklin. Sie mußten lediglich eine Neulackierung über sich ergehen lassen, da sie baugleich mit den bayerischen Schnellzugwagen sind. Vollständig im Eigenbau aus Messingprofilen und Northeastern-Hölzern entstanden die mit Abreibebuchstaben beschrifteten Güterwagen.

"Wenn auch das Diorama soweit fertiggestellt ist, so gibt es noch genügend Fahrzeu-

Bild 10: Der rechte Teil der winkelförmigen Anlage befindet sich erst im Rohbau. Ein Ausziehgleis wird später vor allem zum Rangieren dienen.
 Zeichnung: G. Hitschler

Bild 11: Die P 5 steht vor dem Güterschuppen, dessen Seitenwand blühende Kletterrosen verschönen. Der Prellbock wurde aus Schienenprofilen zusammengelötet.



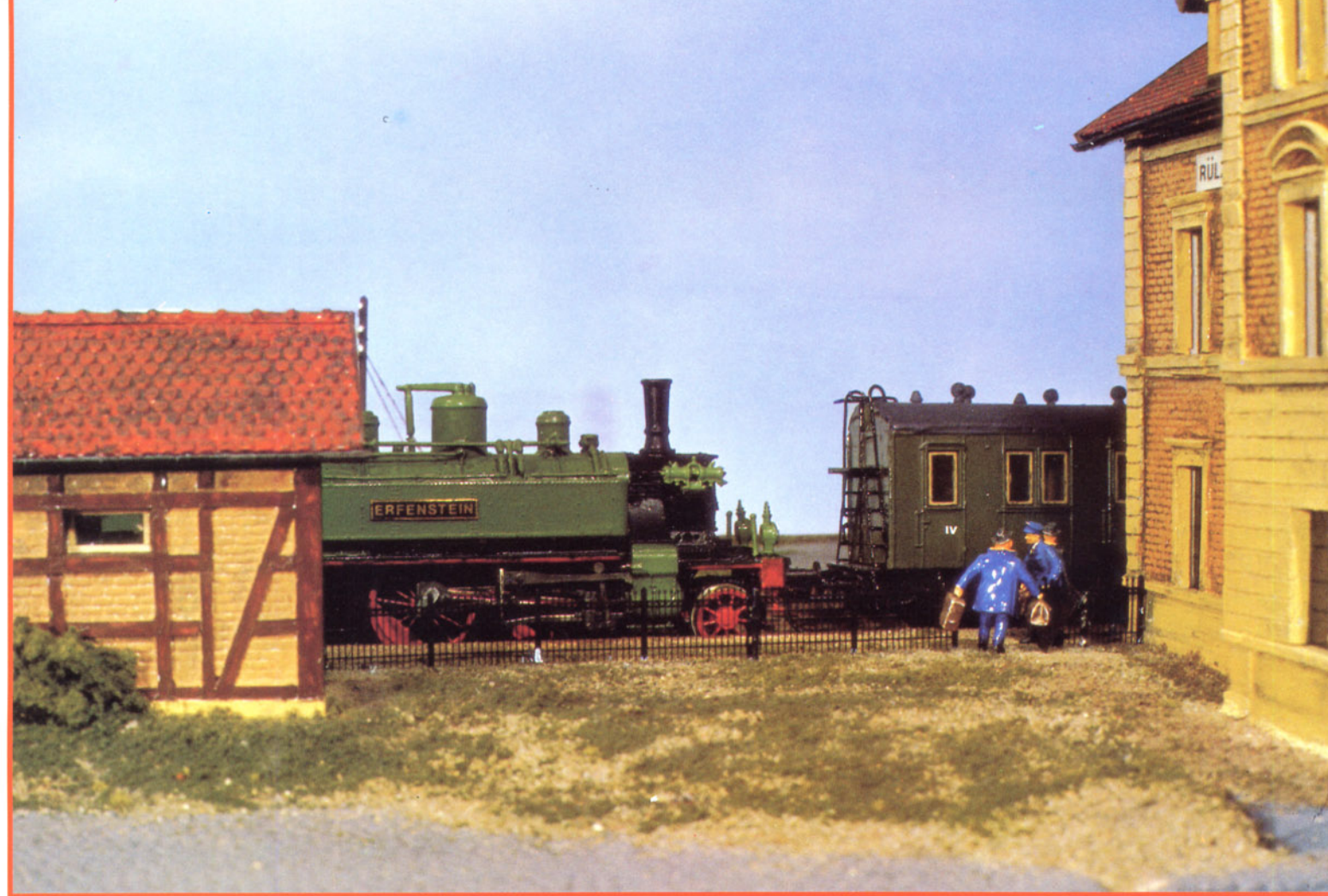


Bild 12: Eilig hastet ein Reisender zu dem bereitstehenden Personenzug. Der Wagen 4. Klasse mit offenem Bremsersitz wurde aus einem Roco-Abteilmwagen hergestellt.

ge, die zum Nachbau reizen“, resümiert der zufriedene Erbauer und Modellkonstrukteur. Als nächstes sollen die G 4.1 und die nach Ansicht von Gerhard Hitschler “schönste

Lok der Pfalzbahn“, die P 4, folgen. Inzwischen wurde, “um auch mal etwas Betrieb machen zu können“, ein zweites Anlagenteilstück bereits im Rohbau fertiggestellt. Die-

ses wird als reines Landschaftsdiorama ausgeführt und erhält vor allem ein Ausziehgleis zum Rangieren.

Thomas Hilge/Gerhard Hitschler

Bild 13: Die pfälzischen Dampflokraritäten, die sich hier im Bahnhof von “Rülzheim“ eingefunden haben, würdigt der Bauer keines Blickes.

Alle Fotos: M. Klein

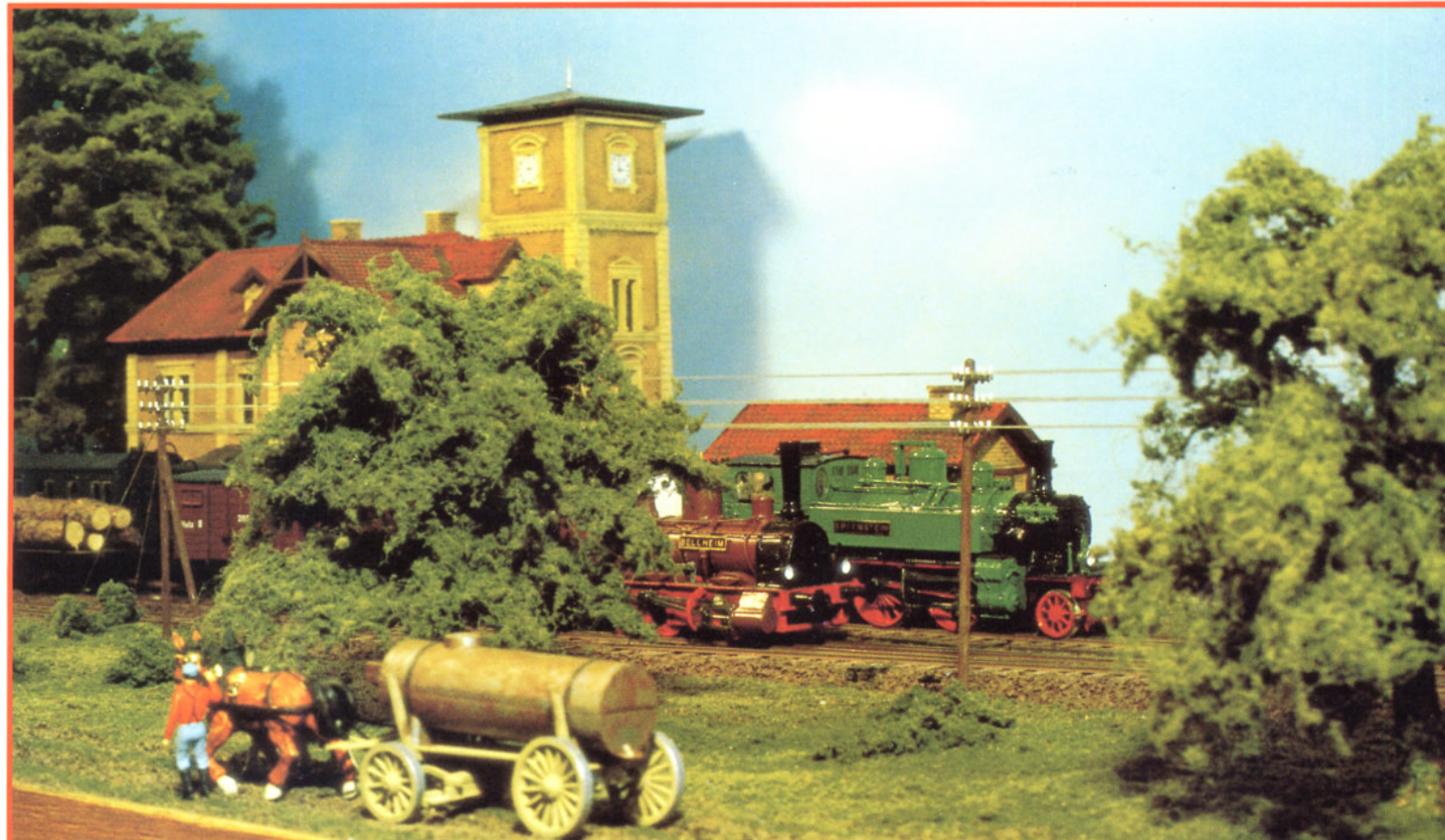




Bild 1: Gesamtansicht des 130 x 40 cm kleinen Dioramas in der Baugröße Z. Dargestellt ist eine stark ansteigende eingleisige Strecke mit einem abzweigenden Anschlußgleis, das zu einem Lagerhaus und zu einer Holzverladestelle führt.

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

45

Modellbau im Kleinformat

Bild 2: Die Strommasten und -leitungen wurden selbst hergestellt. Den Fotos ist anzusehen, daß selbst versierte Bastler hier an die Grenzen des Machbaren in dieser Baugröße stoßen.



Ein Diorama fürs Regal

Wer kennt sie nicht, die putzigen Werbegags für die kleinste Modelleisenbahn der Welt. Märklins miniclub regt offenbar die Phantasie der Modellbauer an. So entstanden Anlagen in Gitarrenkoffern und unter Käseglocken, auf Baumstümpfen und sogar auf Toilettendeckeln. Die 89er in der Glühbirne oder das Lokmodell in der Streichholzschachtel – solch witzige Einfälle können dank der winzigen Modelle im Maßstab 1:220 verwirklicht werden. Der geringe Platzbedarf der Modelle in Baugröße Z ist auch ein Vorteil, der von immer mehr ernsthaften Modellbahnern geschätzt wird. Selbst auf kleinstem Raum lassen sich noch vorbildgerechte Anlagenkonzepte verwirklichen. Märklin bietet als einziger Großserienhersteller in dieser Nenngröße neben einer Vielzahl an Fahrzeugen auch ein komplettes Gleissystem und diverses Zubehör an.

Was Märklin jahrelang mit dem Stempel "... nur für Erwachsene" auf dem Titelblatt des Z-Katalogs anbot, ist inzwischen mehr als ein anspruchsvolles Spielzeug für streßgeplagte Manager oder ein Objekt sammelwütiger miniclub-Fans. Selbst unter dem



Bild 3: Das imposante Lagerhaus stammt von Kibri. Das Gerümpel unterhalb der Laderampe, das Baugerüst an der Seitenwand und die beiden abgestellten Fahrräder verraten das sichere Gespür des Erbauers für die erforderliche Detailgestaltung.

Bild 4: Die weidenden Rindviecher aus dem Sortiment des Berliner Figurenspezialisten Merten lassen sich von den vorbeifahrenden miniclub-Zügen nicht aus der Ruhe bringen.





Bild 5: Sämtliche Weichen wurden mit Unterflurantrieben ausgerüstet – eine gerade in diesem Maßstab schwierige Angelegenheit. Die Gleise ruhen auf einer dünnen Schaumstoffschicht und sind in echtem Steinschotter eingebettet.

Modellbahnnachwuchs finden sich immer mehr Freunde der kleinen Spurweite von 6,5 mm. Hierzu zählt auch unser 17-jähriger Leser Mathis Vass aus Zürich, der mit einem 130 x 40 cm kleinen Diorama zeigt, welches hohen Modellbaustandard in der Baugröße Z inzwischen erreicht werden kann.

Dargestellt ist eine stark ansteigende eingleisige Hauptstrecke mit relativ geringer Verkehrsdichte. Am rechten Dioramenrand zweigt ein Anschlußgleis ab, das zu einem großen Lagerhaus für landwirtschaftliche Produkte und zu einer Holzverladeanlage führt. Neben dem Lagerhaus befindet sich noch ein kleines Bürogebäude mit einem angebauten Silo. Das Ganze ist auf einem Holzspantengestell aufgebaut worden, das

mit Drahtgitter überspannt wurde. Darauf kam – in gewohnter Weise – eine Schicht Zeitungspapier, das zuvor mit Kleister getränkt worden war, und Spachtelmasse. Anschließend konnte die Begrünung erfolgen. Beim Bau von Dioramen und Anlagen in der Baugröße Z ist Phantasie und Eigeninitiative gefragt. Rollmaterial gibt es – außer vom Beinahe-Monopolisten Märklin – nur noch von wenigen Kleinserienherstellern wie z. B. Raillex und Westmodel. Fast noch trostloser ist die Lage auf dem Zubehörsektor. Die Angebote von Fallner und Vollmer müssen als kümmerlich bezeichnet werden, lediglich Kibri brachte im vergangenen Jahr einige Neuheiten (Fabrikgelände, Siedlungshäuser) auf den Markt. „Detailbeses-

sene“ müssen also auf die zuweilen etwas kostspieligen Angebote weniger Zubehörspezialisten zurückgreifen oder aber sich gleich zum Selbstbau entschließen.

Bastlerisches Geschick war auch bei der Fertigstellung des langgestreckten Dioramas von Mathis Vass erforderlich. Vergleichsweise problemlos gestaltete sich das Verlegen der Gleise. Die farblich nachbehandelten Schienen liegen auf einer Schaumstoffschicht und sind in echten Steinschotter eingebettet. An dieser Stelle ist auch auf die Schaumstoff-Gleisbettungen des Tettnanger Herstellers Mössmer hinzuweisen, die nach entsprechender Bearbeitung mit Farbe oder Schotter recht wirklichkeitsgetreu aussehen. Eine diffizile Angelegenheit, die einige Fingerfertigkeit und Erfahrung verlangt, ist dagegen der Umbau der Weichen auf Unterflurantrieb – eine Leistung, die in unserer Wettbewerbsausschreibung in dieser Baugröße gar nicht gefordert war. In der eigenen „Werkstatt“ entstanden die Fahrleitungsanlage samt Masten sowie einige Signale.

Auf der Suche nach Ausstattungsteilen und verschiedenem „Kleinzeug“ wurde Mathis Vass schließlich doch noch im Fachhandel fündig. Das imposante Lagerhaus stammt aus dem Sortiment des Böblinger Zubehörspezialisten Kibri. Kaum noch wiederzuerkennen ist der Märklin-Bahnhof „Dürnau“, der – neu bemalt – in ein kleines Bürogebäude mit einem Siloanbau auf der Laderrampe umfunktioniert wurde. Ein genauer Blick neben das Gleis ist allemal lohnend: Weichenlaternen und Spannwerke aus dem Hause des Münchner Z-Spezialisten Raillex sorgen auch im kleinsten Modellbahnmaßstab dafür, daß die „Detailforscher“ nicht zu kurz kommen.

Thomas Hilge

Bild 6: Kein Mangel an Arbeit herrscht für den Holzverladekran. Der kleine Märklin-Bahnhof „Dürnau“ wurde in ein Bürogebäude umfunktioniert und erhielt außerdem einen Siloanbau.

Alle Fotos: Mathis Vass



(Füllseite)



Ein fast vergessenes Kuriosum

Lokschuppen Duderstadt – Anmerkungen zum Vorbild und zum Modell von Fallner

Wo, bitteschön, liegt denn Duderstadt? Diese Frage wird sich eine Vielzahl von Modellbahnern auf der Nürnberger Spielwarenmesse im Februar dieses Jahres gestellt haben. Dort nämlich präsentierte der Markt-

führer auf dem Sektor Modellbahnzubehör, die Firma Fallner aus Gütenbach, ein H0-Modell des dreistöckigen Lokschuppens "Duderstadt" als Top-Neuheit des Jahres 1988. Der ungewöhnliche Fachwerkbau mit den unterschiedlich langen Unterständen, dem rückseitig angebauten Wasserturm und der

vielgliederten Dachkonstruktion erregte sofort die Aufmerksamkeit vieler Bw-Fans. Um die gestellte Frage zu beantworten: Duderstadt liegt knapp 23 km östlich von Göttingen, in Sichtweite der deutsch-deutschen Grenze. Bislang war das Städtchen weniger wegen seiner (ehemaligen) Bahnbauten bekannt, vielmehr lockten das mittelalterliche Stadtbild und die schöne Umgebung als beliebtes Ausflugsziel. Der Duderstädter Bahnhof lag früher ziemlich genau in der Mitte der knapp 40 km langen Nebenbahnstrecke von Wulften nach Leinefelde. Diese Querverbindung erschloß das Eichsfeld und verknüpfte die beiden Ost-West-Strecken von Northeim und Arenshausen nach Nordhausen. Während die 20,56 km lange Strecke von Wulften nach Duderstadt bereits am 1. November 1889 fertiggestellt worden war, wurde das 19,26 km lange Teilstück von hier

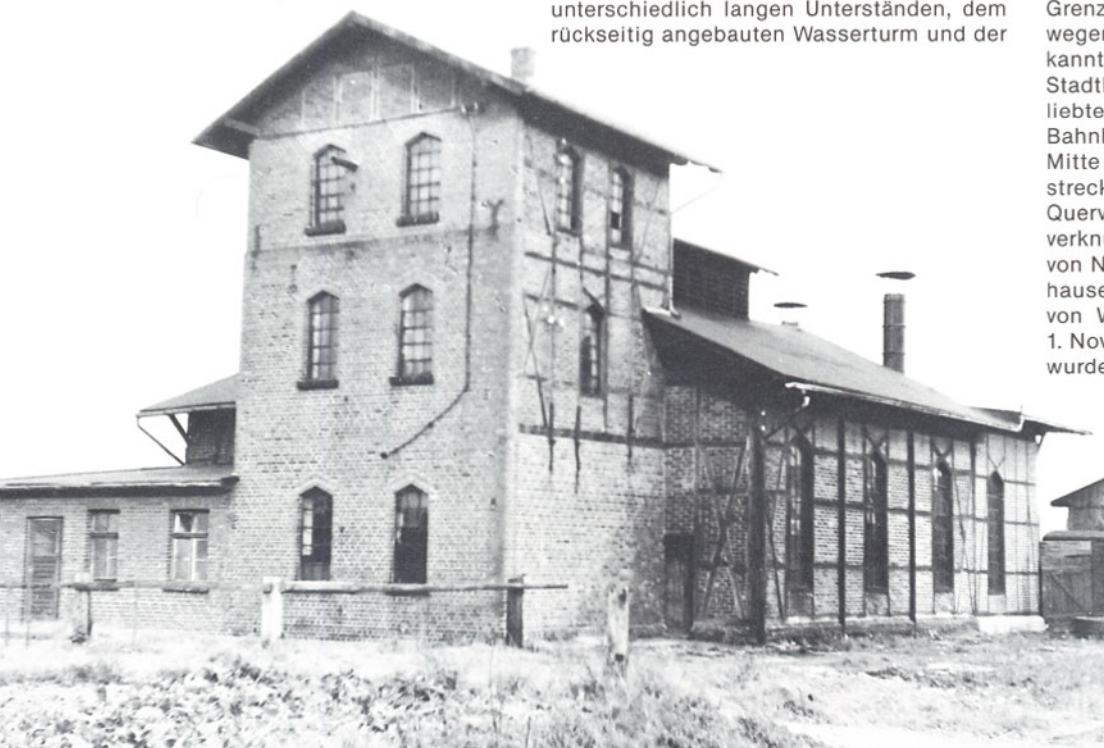


Bild 2: Kurz vor dem Abriss des ungewöhnlichen Bauwerks (um 1960) entstanden die inzwischen leicht vergilbten Schwarzweiß-Aufnahmen auf dieser Doppelseite. Anhand dieser Fotos wurde von Fallner das Bausatzmodell entwickelt.

Foto: O. Kurbjuweit (Archiv Fallner)



Bild 3: Von den Eisenbahnfans fast unbemerkt wurde der reichgegliederte Fachwerkbau abgerissen. Im Bahnbetriebswerk von Duderstadt ist nach der deutschen Teilung Ruhe eingekehrt. **Foto: O. Kurbjuweit (Archiv Fallers)**

Bild 4: Um 1960 war noch eine einsame Köf im Duderstädter Lokschuppen zu sehen.

Foto: O. Kurbjuweit (Archiv Fallers)



Bild 1: Mit dem Lokschuppen "Duderstadt" präsentierte Fallers ein echtes Supermodell. Für dieses Foto wurden alle Wand- und Dachteile einer farblichen Nachbehandlung unterzogen – eine Maßnahme, die allemal empfehlenswert ist. Der Bausatz ist auch im diesjährigen Exklusivmodell "Bahnbetriebswerk" enthalten. **Werkfoto Fallers**

nach Leinefelde erst acht Jahre später seiner Bestimmung übergeben.

Größere Bedeutung hat diese Bahnlinie eigentlich nie erlangt. Erwähnenswert ist lediglich der rege Ausflugsverkehr in das landschaftlich schöne Eichsfeld. Ein Blick in das Sommerkursbuch von 1934 verrät, daß maximal sieben Züge an Werktagen in jede Richtung verkehrten. Vor dem Kriegsende 1945 hatte sich die Zahl bereits auf maximal fünf Zugpaare verringert. Dann zerschneidete der Eisenerne Vorhang auch diese Bahnlinie; der Betrieb auf dem 4,6 km langen Teilstück zwischen Duderstadt und Teistungen wurde eingestellt. Der Duderstädter Bahnhof geriet in eine Randlage und bildete nunmehr lediglich den Endpunkt einer Stichbahn ab Wulften. Bevor der Personenverkehr am 26. Mai 1974 eingestellt wurde, verkehrten nur noch vier Zugpaare an Werktagen. Bereits seit den fünfziger Jahren war der Sonntagsbetrieb mit Bahnbussen abgewickelt worden.

Kaum bekannt ist heute, daß Duderstadt auch einmal der Endpunkt der schmalspurigen Gartetalbahn war, die von Göttingen über Rittmarshausen hierherführte. Auf dieser Strecke mit einer Spurweite von 750 mm war der durchgehende Betrieb im Juli 1907 aufgenommen worden. Viel Erfolg war dieser Kleinbahn nicht beschieden – schon im Jahr 1931 wurde der 17,8 km lange Abschnitt zwischen Rittmarshausen und Duderstadt wieder abgebaut.

Warum aber – um auf unser Thema zurückzukommen – hatte Duderstadt einmal einen so großen Lokschuppen? Recherchen, die zu einer befriedigenden Antwort führen, gestalten sich problematisch, weil bei der Bundesbahn offenbar keine aussagekräftigen Unterlagen mehr vorhanden sind und alle Bw-Bauten inzwischen abgerissen wurden. Dankenswerterweise hat sich bereits vor drei Jahren der Eisenbahnclub Eichsfeld mit dem Duderstädter Lokschuppen beschäftigt – und mit einer entsprechenden Veröffentlichung in der Vereinszeitschrift auch die Aufmerksamkeit der Firma Fallers erregt. Durch Befragen eines ehemaligen Stationsvorstehers konnte immerhin einiges zur Geschich-

te des Bahnhofs in Duderstadt zutage gefördert werden. Originalfotos aus dem Besitz des Bremer Eisenbahnfans Otto O. Kurbjuweit, die kurz vor dem Abriß um 1960 entstanden, vervollständigen unser heutiges Bild von dem früheren Lokschuppen.

Demzufolge reichten zunächst die eingesetzten preuß. T 12 völlig für die geringen Zuglasten auch auf den Steigungsstrecken zwischen Duderstadt und Leinefelde aus. Außerdem kam eine Lok der Gattung G 5 zum Einsatz; diese genügte jedoch nicht den vor allem im Güterverkehr steigenden Anforderungen. Besserung erhoffte man von einer preuß. G 8, die aber einen zu hohen Achsdruck für den vorhandenen Oberbau der Steigungsstrecke aufwies. Sie wurde dann gegen eine G 10 ausgetauscht, die den geforderten Leistungen entsprach. Hinzu kamen von Zeit zu Zeit auch Maschinen der Gattung T 16. Nach Auskunft des von den Eichsfelder Eisenbahnfreunden befragten Stationsvorstehers gestaltete sich der Betriebsablauf ungefähr wie folgt: Ein Güterzug wurde mit der 94er oder später mit einer 86er von Wulften nach Duderstadt gebracht, wo die G 10 die Last übernahm und bis Leinefelde führte. Auf die gleiche Weise wurde der Gegenzug zurückgefahren; in Du-

derstadt fand dann der Wechsel in umgekehrter Reihenfolge statt. Alle erwähnten Dampfloks waren in Duderstadt auf halber Strecke stationiert und wurden auch hier versorgt, wofür letztlich der relativ große Lokschuppen erforderlich war. Anzumerken bleibt noch, daß der linke Unterstand wohl ursprünglich kürzer war als auf unseren Fotos und beim Modell von Fallers. Das angebaute Stück mit dem nur einseitig schrägen Dach ist deutlich zu erkennen.

Bei Fallers hat man es sich einiges kosten lassen, um den H0-Bahnern ein echtes Supermodell dieses ungewöhnlichen Bauwerks bieten zu können. Insgesamt mußten 290.000 DM für die Entwicklungs- und Werkzeugkosten lockergemacht werden. Niemand wird daher daran Anstoß nehmen, daß ein Teil der Spritzformen für zwei weitere Neuheiten – den zweistöckigen Lokschuppen und das Heizwerk – genutzt wurden. Zudem ist der Lokschuppen "Duderstadt" auch im diesjährigen Exklusivmodell "Bahnbetriebswerk" enthalten, wobei noch für einen zusätzlichen Knüller gesorgt wurde: Mit einer ausgeklügelten Mechanik können die Einfahrtstore über zwei beigefügte Synchronmotoren automatisch geöffnet und geschlossen werden. **Thomas Hilge**

Bild 5: Rückseite des Fallers-Modells. Das Fachwerk und der Dachaufbau sind exakt nachgebildet.

Werkfoto Fallers

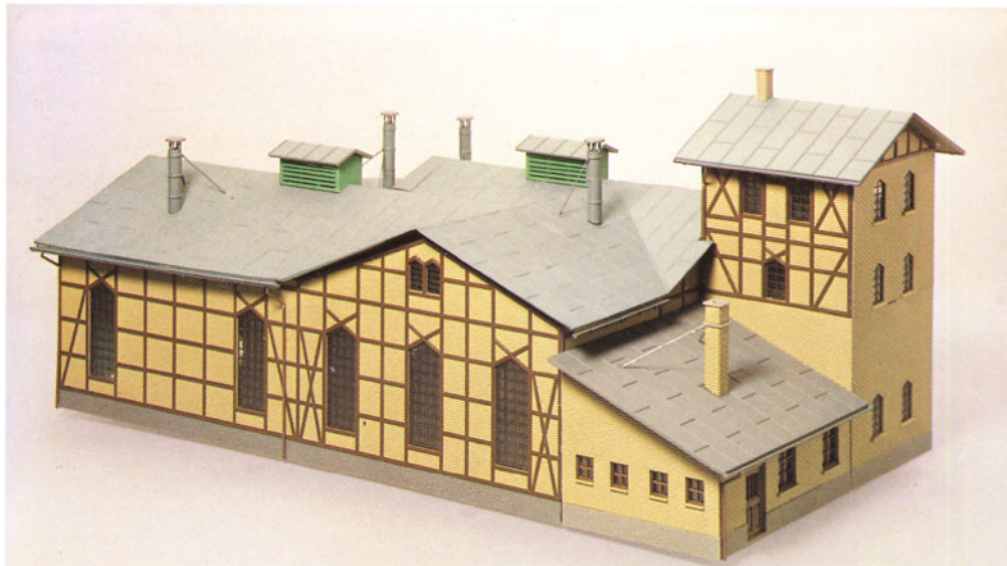




Bild 1: Passend zur "Schönen Württembergerin": Märklin-Modelle des C4i Wü 99 ...



Bild 2: ... und des C4id Wü 99 in der grauen Lackierung der einstigen 4. Klasse.

Fotos: H. Obermayer



Bild 3: Von Bemo stammt der Gepäckwagen D 4210-13 der RhB. Foto: B. Ottersbach



Bild 4: Aufwendig bedruckt ist dieser Milch-Kühlwagen in H0 von Märklin.



Bild 5: Reisezugwagen 1./2. Klasse der Luxemburgischen Staatseisenbahnen von Roco.



Bild 6: Mitteleinstiegswagen BD40mf-51 von Roco im exakten Maßstab 1:87.



Bild 7: Eine aktuelle Roco-Neuheit ist der Schiebewandwagen "Hürlimann" nach SBB-Vorbild.



Bild 8: Mit Wechselpritschen der Spedition "Antoine" ist diesmal der Einheitstaschenwagen von Roco beladen. Fotos 4 - 8: H. Obermayer

Bild 9: Lemacos H0-Handarbeitsmodell der Ae 4/6 in H0.

Werkfoto Lemaco

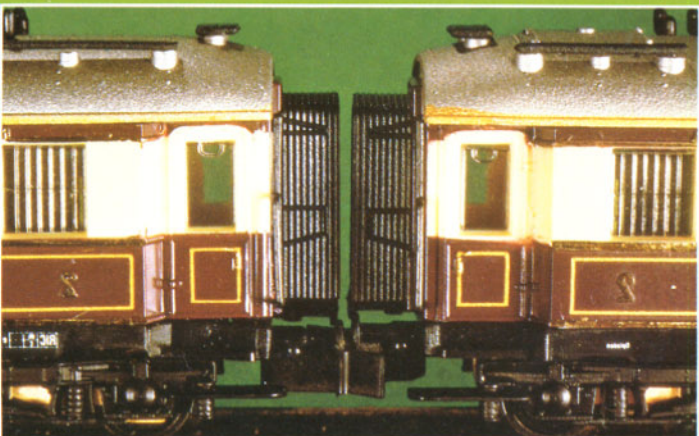


Bild 10: Kurzkuppelbar: N-Wagen aus dem "Rheingold"-Set von Hobbytrain. Werkfoto Hobbytrain



Bild 11: In fünf verschiedenen Ausführungen bietet Lemaco seine Modelle der Re 4/4 IV in der Baugröße 0 an.

Werkfoto Lemaco

★ Schaufenster der Neuheiten ★

Arnold

Ganz kurz vor Redaktionsschluß erhielten wir aus Nürnberg noch eine Musterpackung mit der neuen "Rheingold"-Wagengarnitur. Sie enthält fünf verschiedene N-Schnellzugwagen in der ansprechenden Farbgebung und der Bedruckung der Deutschen Reichsbahn. Erstes Urteil: Detailausstattung, Farbfinish sowie lupenreine, teilweise erhabene und goldfarbene Beschriftung machen die Fahrzeuge zu echten Spitzenmodellen. Fotos und weitere Textinformationen folgen demnächst.

Thomas Hilge

Bemo

Der Schmalspurspezialist fertigt bereits seit einiger Zeit den lange erwarteten Gepäckwagen D 4210-13 der RhB bzw. D 41 4341-43 der FO. Der Vorbildtyp wurde ab 1960/61 von den Firmen FFA und SSG gebaut. Das Modell ist – wie von Bemo gewohnt – sehr sauber hergestellt. Die vier Gepäckraumtüren lassen sich öffnen, Bedruckung und Lackierung sind tadellos. Bernd Ottersbach

Hobbytrain

"Konkurrenz belebt das Geschäft", heißt es. Ob diese Devise auch für den Modellbahnsektor gilt, werden manche Hersteller erst anhand der Verkaufszahlen feststellen können. Wieder einmal ist es nämlich zu einer fragwürdigen Doppelentwicklung gekommen, diesmal sogar auf dem recht engen Markt in der Baugröße N. Bereits einige Wochen vor dem oben erwähnten Arnold-"Rheingold" rollte dieselbe Wagengarnitur von Hobbytrain in den Fachhandel. Da uns kein Besprechungsmuster zur Verfügung stand, mußten wir uns auf Angaben und Fotos des Herstellers verlassen. Die fünfteilige Garnitur ist eine Neukonstruktion, die

sich durch üppige Detaillierung und aufwendige Bedruckung auszeichnet. Hinzuweisen wäre etwa auf die Dachgestaltung: Alle Be- und Entlüfter sowie die Trittstege wurden einzeln angesetzt, 85 filigrane Anbauteile zieren somit die silbermatten Dächer. Hochfeine, teilweise erhabene und mit Goldfolie überzogene Schriftzüge wurden in mehreren, komplizierten Arbeitsschritten aufgebracht. Zwei weitere Pluspunkte machen die Jungfernfahrt des "Rheingold" zum Augenschmaus. Zum einen kann mit den der Packung beigelegten Kurzkupplungen der ohnehin schon recht kurze Wagenabstand auf 0,7 mm zwischen den Faltenbälgen reduziert werden. Zum anderen sind alle Fahrzeuge mit einer gleichmäßig "brennenden", kaum flackernden Beleuchtung ausgerüstet, welche die vorbildgerechte Inneneinrichtung wirkungsvoll ins Licht setzt. Alles in allem dürfte Hobbytrain hier ein Modell gelungen sein, das in dieser Baugröße neue Maßstäbe setzt. Angesichts der aufwendigen Herstellung werden viele N-Bahner den gegenüber dem Konkurrenzprodukt höheren Preis sicherlich akzeptieren.

Thomas Hilge

Lemaco

Die Auslieferung einiger weiterer Schmuckstücke für Kleinserien- und Vitrinensammler wurde aus dem Schweizer Ecublens gemeldet. Aus über 400 Teilen, vorwiegend aus Messing, bestehen die H0-Handarbeitsmodelle der Ae 4/6 Nr. 10809 und 10811. Von beiden Maschinen wurden jeweils 150 Exemplare hergestellt, die in bekannter Qualität sauber lackiert und beschriftet sind. Der Antrieb erfolgt über einen fünfpoligen Rundmotor mit Schwungmasse, der auf alle acht Triebäder wirkt. Ein wahres Meisterstück ist die Nachbildung der modernen SBB-Ellok Re 4/4 IV in der Baugröße 0, die in fünf verschiedenen Farbvarianten nur in kleiner Auflage zu haben ist. Die Maschinen bestehen

ausschließlich aus Messing und sind jeweils aus über 1100 Einzelteilen zusammengesetzt, so daß hinsichtlich der Detaillierung keine Wünsche offenbleiben. Der Antrieb der 2,5 kg schweren Modelle erfolgt über vier Canon-Präzisionsmotoren; Freilaufgetriebe und Einzelachsantrieb sorgen für beinahe perfekte Laufeigenschaften.

Thomas Hilge

Märklin

Nicht weniger als 25 verschiedene Fahrzeuge in drei Baugrößen und die Serie der handbemalten Gebäude für die Märklin "miniclub" gelangten im Oktober zur Auslieferung an den Fachhandel. Unter diesen Neuheiten befand sich übrigens auch die "Württembergische C" mit konventionellem Antrieb, die sich äußerlich aber nicht von der bereits vorgestellten Fünf-Sterne-Ausführung unterscheidet. Passend zur "Schönen Württembergerrin" stehen nun auch zwei weitere vierachsige Durchgangswagen zur Verfügung. Dies sind der braune C4i Wü 99 der 3. Klasse und der C4id Wü 99 in der grauen Lackierung der einstigen 4. Klasse. Beide Modelle sind baugleich; sie unterscheiden sich nur durch die Lackierung und die Beschriftung. Wie die beiden zuvor ausgelieferten Fahrzeuge dieser Serie verfügen auch diese Modelle wieder über die feinen geätzten Bühnengeländer mit den geriffelten und klappbaren Übergangsblechen sowie über die exzellenten Drehgestelle der Regelausbauart mit Speichenrädern. Für den "Einsatz" in der Vitrine liegt ein längeres Sprengwerk bei. Ein Sammlerstück ist zweifellos auch das H0-Modell eines Milch-Kühlwagens, dessen Vorbild im Jahre 1909 als Privatfahrzeug in den Bestand der Königlich Preußischen Eisenbahn-Verwaltung eingestellt wurde. Dieser Wagen mit Bremserhaus ist vorzüglich lackiert und bedruckt. Jede Seitenwand zieren zwei Berliner Wappen. HO

Bild 12: Eine schicke Ergänzung aller Anlagen mit Bergsthematik sind Fallers "Alpenhäuser" im Maßstab 1:87.

Werkfoto Fallers





Bild 13: In der Reihe "Junior-Modell" erschien von Pola die Dorfschule "Neumarkt".



Bild 14: Wetterfester Güterschuppen "Waldau" für die LGB.

Werkfotos Pola

Roco

Mit dem BD4ümf-51 erschien jetzt der dritte Wagen aus der Serie der unverkürzten Eilzugwagen mit Mitteleinstieg. Auch dieses Modell in der Farbgebung und Beschriftung der Epoche III ist eine getreue Kopie des Vorbildes, an der es nichts auszusetzen gibt. Im Steuerabteil mit der Funktionsfähigen und in Abhängigkeit von der Fahrtrichtung wechselnden Stirnbeleuchtung sitzt ein Triebfahrzeugführer. Ein Beutel mit Steckteilen enthält Griffstangen und Bauteile für die Detaillierung des Unterbodens. Die weiteren Neuerscheinungen sind wohlgelungene Farb- und Beschriftungsvarianten bekannter und erfolgreicher Modelle. Hierzu zählen ein Reisezugwagen 1./2. Klasse der Luxemburgischen Staatsbahnen, der aufwendig bedruckte und dekorative Schiebewagen "Hürlimann" der SBB und der europäische Einheitstaschenwagen, der mit Wechselpritschen der französischen Spedition "Antoine" beladen ist. Bei Redaktionsschluß traf schließlich noch die

Pressemitteilung ein, daß die Auslieferung weiterer interessanter Neuheiten bevorsteht, auf die wir in unserer nächsten Ausgabe zurückkommen werden.

HO

Pola

Reibungslos funktioniert die Neuheitenauslieferung beim Rothhauser Zubeherhersteller; rechtzeitig zu Beginn der Bastelsaison landeten zwei weitere Gebäudebausätze in den Regalen des Fachhandels. Die Freunde der Groß- und Gartenbahnen werden mit der wetterfesten Lagerhalle "Waldau" im Maßstab 1:22,5 bedient. Fenster, Türen und Schiebetore dieses schönen, teilweise handbemalten Gebäudes lassen sich öffnen und schließen, so daß über den optischen Genuß hinaus auch noch für genügend Spielmöglichkeiten gesorgt wurde. Die HO-Bahner dürfen sich über die neue Dorfschule "Neumarkt" freuen. Hierbei handelt es sich um ein weiteres "Junior-Modell", das sich wie gewohnt leicht zusammenbauen läßt.

Vollmer

Nostalgie ist angesagt: Auch für N-Bahner gibt es jetzt die detailreichen Gebäude aus der "Romantik-Serie" von Vollmer. Erhältlich sind die Bausätze "Blumengeschäft", "Boutique" und "Café-Bistro", die in gewohnter Weise paßgenau gefertigt wurden. Die hübschen Häuschen sind mit einer Inneneinrichtung ausgestattet, die mit dem ebenfalls beigefügten Beleuchtungssockel in sanftes Licht getaucht werden kann. Der Zusammenbau dürfte sich dank der beiliegenden ausführlichen Anleitung samt Einzelteilliste problemlos gestalten. Die drei Bausätze werden auch zusammen in dem Set "Marktstraße" angeboten.

Thomas Hilge

Bild 15: Auch die N-Bahner können jetzt auf die gut detaillierten Fachwerkhäuser aus der "Romantik-Serie" von Vollmer zurückgreifen.

Werkfoto Vollmer



Bild 17 (links unten): Klaus Holl (München) vertreibt den sehr schönen Asoa-Basaltschotter für verschiedene Baugrößen. Foto: K. Holl

Bild 16: Von der irischen Firma Portasol stammt ein handlicher gasbeheizter LötKolben. Er wird mit verschiedenen Spitzen geliefert und ermöglicht eine Vielzahl von Löt- und Schneidarbeiten – ohne störendes Kabel. Werkfoto Portasol

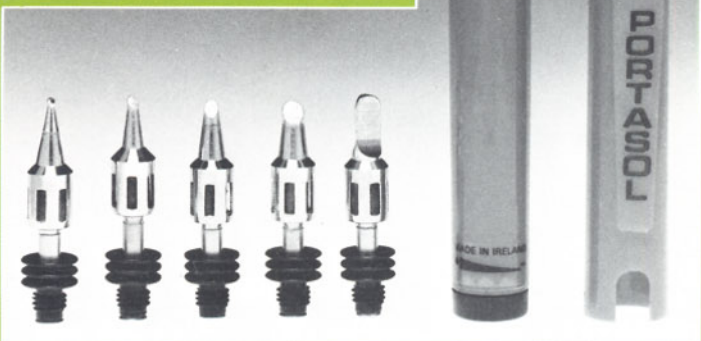




Bild 18: Vortrefflich gelungen ist das H0-Modell des MAN 415L von Brekina.



Bild 19: MAN-Sattelzugmaschine mit Container-Auflieger "Kaltenberg" von Seibert.

Albedo

Der zur Spielwarenmesse angekündigte "alte" Scania 111/141 ist nunmehr lieferbar. Das Modell wird in zwei unterschiedlichen Bedruckungsvarianten angeboten. Bei dem uns vorliegenden Besprechungsmuster mit dem Schriftzug "Obst aus Südtirol" zeigt das neu gestaltete Fahrerhaus hervorragende Gravuren aller Details und einen fein durchbrochenen Motorgrill. Auch die Inneneinrichtung ist neu und entspricht weitgehend dem Vorbild. Erstmals bei einem Albedo-Modell wurden eingesetzte Scheinwerfer aus glasklarem Kunststoff angebracht. Leider sitzt das Scania-Fahrerhaus auf einem nicht vorbildgerechten Fahrgestell, das offenbar vom Herpa-DAF-Modell entliehen wurde. Es scheint sich – nachdem es bereits bei den Volvo-Typen Verwendung fand – zum Albedo-Einheitsfahrwerk zu entwickeln.

Bernd Ottersbach

Brekina

Eine interessante Neuheit gibt es von der Umkircher Firma zu melden: den MAN-Kurzhauber der Serie 400-520 mit kleinem Langhauber-Fahrerhaus. Das Modell wird in mehreren Varianten angeboten. Hier ist besonders die aus aktuellem Anlaß aufgelegte Serie "Oktoberfest-Modelle" zu nennen. Die Fahrzeuge werden einzeln oder mit einem typischen 5-Tonnen-Getränkehänger angeboten. Im Normalprogramm wird vorerst nur der Solowagen (Normal- und Feuerwehrausführung) geführt. Das Modell ist vortrefflich ausgeführt. Eingesetzte Scheinwerfer aus klarem Kunststoff gehören mittlerweile zum Brekina-Standard, der ebenfalls eingesetzte Motorgrill ist silbern bedampft. Außenspiegel, die leicht zu montieren sind, liegen den Modellen bei.

Eine für die fünfziger Jahre typische Kombination wird unter anderem mit dem bekannten Magirus-Mercur und zwei Kofferranhängern der DB-Tochter "Schenker" angeboten. Das Modell ist sauber bedruckt; Zurüstteile liegen dem Modell nicht bei, können aber aus der nun erhältlichen Packung "Lkw-Zubehör" entnommen werden.

Das neue Brekina-Autoheft Nr. 5 informiert in sehr übersichtlicher und ansprechender Aufmachung über das hauseigene Programm. Auch ein ausführlicher Vorbildteil ist wieder vorhanden. Schwerpunktthema sind die "MAN-Kurzhauber der 2. Generation".

Bernd Ottersbach

Rietze

Der Nürnberger Pkw-Spezialist fertigt völlig überraschend ein Modell des Audi 90 Coupé. Nachdem das Fahrzeug auf der Motorshow in Birmingham der Öffentlichkeit vorgestellt worden ist, soll das hervorragend detaillierte Modell nun auch demnächst über die Ladentische rollen.

Bernd Ottersbach

Seibert

Mit der MAN-Sattelzugmaschine vom Typ 16.320 in alter DB-Lackierung und einem zweiachsigen

Container-Auflieger liefert der Münchner Fachhändler Seibert ein "Muß" für jeden Lkw-Fan. Beladen mit einem Flüssigkeits-Container der Brauerei "Kaltenberg" wird der Lastzug auch mit einer passenden weißen Sattelzugmaschine angeboten. Der Scania 112 M "Old Amsterdam" hingegen transportiert, wie dem rückseitigen Kofferaufdruck zu entnehmen ist, 24 000 kg besten holländischen Käse. Das Supermodell ist im Rasterdruck-Verfahren exakt beschriftet und wird mit einer roten oder schwarzen Zugmaschine angeboten. Ebenfalls in der Auslieferung befindet sich das Flaggenfahrzeug MAN F 90, diesmal nach schwedischem Vorbild.

Bernd Ottersbach



Bild 20: "Obst aus Südtirol" hat der Scania 111/141 von Albedo geladen.



Bild 21: Mit der aufwendigen Bedruckung "Old Amsterdam" hat Seibert den Scania 112 M versehen.

Bild 22 (links unten): Die Nürnberger Firma Rietze stellte ein 1:87-Modell des neuen Audi 90 Coupé vor.

Bild 23: Brekinas Magirus-Mercur mit zwei "Schenker"-Anhängern.

Fotos 18 – 23: B. Ottersbach

