



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

1/1989

Februar

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Über 140 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte



1/89
**ISSN 0720-051X 15. Jahrgang
Einzelausgabe**
**DM 9,50 öS 75,—
sfr 8,50**

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag GmbH

D-8080 Fürstfeldbruck, 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
 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

1989 erscheint das Eisenbahn-Journal 11 x.

Abonnement (1989): DM 104,50 (inkl. Porto)

(Ausland zuzüglich DM 6,— Portoanteil)

Einzelheft: DM 9,50 + DM 2,— Porto

1989 erscheinen die Sonder-Journale 4 x.

Abonnement (1989): DM 74,— (inkl. Porto)

(Ausland zuzüglich DM 4,— Portoanteil)

Postscheckkonto München Nr. 57199-802

(BLZ 70010080)

Volksbank Fürstfeldbruck Nr. 21300

(BLZ 70163370)

Dresdner Bank Nr. 695918000

(BLZ 70080000)

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

 Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
 zum Kalenderjahresende möglich.

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



Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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


Aus dem Inhalt . . .

Seite

Die Baureihe 218 (Eine Bauart – Fünf Farben)	4
Fleischmann-Modelle der Baureihe 218	12
Nur eine Nebenbahn (Die Lokalbahn Fünfstetten – Monheim)	14
EuroCity	22
Vom TEE zum EuroCity	28
Die Herzoglich Braunschweigische Eisenbahn 1838–1868	30
Die »moderne« Ge 4/4 der RhB	34
Der Wittfeld-Akkutriebwagen	38
Bücherecke	45
Wittfeld-Akkutriebwagen in der Baugröße H0	50
51  Modellbahn ohne Grenzen	53
Neue Garnituren alter Züge	58
Mit Dampf durch die Landschaft	62
Bauen mit Depafit (Teil 3)	68
52  Parodiestrecke auf der Frankenalb	72
Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut (Die »andere« G 3/4 H)	76
Von Geisterhand gesteuert	80
Schaufenster der Neuheiten	82
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	86
Mini-Makt	88

Zu unserem Titelbild:

Mit Volldampf donnert die 044 654 am 23. 02 1975 mit einem Ganzzug bei Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg) über die Steigung nach Sulzbach-Rosenberg. Die Lok war damals beim Bw Weiden beheimatet und wurde eineinhalb Jahre später, im September 1976, beim Bw Gelsenkirchen-Bismarck ausgemustert.

Foto: U. Geum

Zu unserem Poster (Seite 46/47):

Die Schiefe Ebene bei Neuenmarkt-Wirsberg, damals mit einer Steigung von 25 Promille eine der steilsten Eisenbahnlinien überhaupt, wurde am 1. November vergangenen Jahres 140 Jahre alt. Unsere Aufnahme entstand im Januar 1973, als noch Hofer 01 über diese berühmte Steilrampe fuhren. Das Foto zeigt die 001 111 mit einem Personenzug von Lichtenfels nach Hof am Fuß der Schiefen Ebene.

Foto: U. Geum



Die Baureihe 218 der DB

*Eine Bauart-
fünf Farben*





Bild 3: Die 218 371 und die 218 364 haben am 25.04.1988 bei Nahbollenbach im Nahetal den Gag 58558 nach Dillingen (Saar) am Haken.

Bild 1 (linke Seite oben): "Eine Bauart – Fünf Farben" lautet das Motto dieses Beitrags über die Diesellokomotiven der Baureihe 218. Auf dieser Doppelseite zeigen wir ausschließlich 218er in der neuesten Farbgebung – die 218 377 eröffnet den Bilderreigen.

Bild 2 (linke Seite unten): Die 218 372 war am 08.09.1988 mit einem Lazarettzug der Bundeswehr von Kirn nach Trier unterwegs. Die Aufnahme entstand im Nahetal weit von Idar-Oberstein.

Bild 4: Mit dem Eilzug 3363 ist die 218 377 am 09.09.1988 bei Martinstein in Richtung Bad Kreuznach unterwegs.

Fotos 1 – 4: R. Spielhofen





Bild 5: Lokparade am 16.06.1985 im Bw Nürnberg 1 (v.l.n.r.): die 218 237 in weinroter Farbgebung, daneben das TEE-farbene Einzelstück 218 217 sowie die Museumslokomotive V 200 002. **Foto: D. Spillner**



Mit dem Bau der Fahrzeuge der Reihe 218 war die Entwicklung der Großdiesellokomotiven für die Deutsche Bundesbahn abgeschlossen. Der Wandel von der dampfgepeisten zur elektrischen Zugheizung war vollzogen, die großen Antriebsaggregate mit zwölf Zylindern und mit Nennleistungen bis zu 2500 PS hatten die Serienreife erlangt. Nach den Prototypen 218 001 bis 012, in den

Bild 6: Viel Kopfzerbrechen bereitete dem Design-Center der Deutschen Bundesbahn die etwas plump wirkende Form des Kontrastfeldes bei den Lokomotiven der Baureihe 218. Bei der 218 286, die man als erste 218 in den neuen Farben lackierte, wurde deshalb das Kontrastfeld nicht – wie bei den Elektrolokomotiven üblich – ausschließlich in weiß ausgeführt. Durchsetzen konnte sich dieses „Lätzchen“ jedoch nicht. **Foto: F. Weidelich**

Bild 7: Die Hagerer 218 140 ist in den alten Farben der City-Bahn lackiert. Nach dem neuen Farbkonzept der Deutschen Bundesbahn gehört die City-Bahn nun nicht mehr zur Produktgruppe S-Bahn, sondern zur Produktgruppe Nahverkehr (mit den Farben Türkis und Helltürkis). **Foto: Z. Püllmann**





Bild 8: Fast ausschließlich beige-türkise 218er setzt das Bw Kempten ein. Hier schleppt die 218 449 eine Elektrolokomotive der Baureihe 111 mit dem D 2783 über den nichtelektrifizierten Abschnitt Geltendorf – Weilheim (Oberbay) der Strecke Augsburg – Garmisch-Partenkirchen (Aufnahme bei Dießen am 20.10.1984).

Foto: A. Ritz

Bild 9: Nur eine Lokomotive der Baureihe 218, die 218 217, wurde in den TEE-Farben gespritzt. In dieser Farbgebung ist sie seit ihrer Anlieferung im Einsatz. Am 24.03.1982 wurde sie mit dem N 7637 nach Marktredwitz in der Nähe von Immenreuth im Bild festgehalten.

Foto: A. Ritz





Bild 10: Die 218 419 ist am 09.03.1988 mit einem Schnellzug von Singen (Hohentwiel) nach München durch das verschneite Allgäu unterwegs. Die Aufnahme entstand bei Aitrang.
Foto: K. Eckert

Bild 12: Bitter kalt war es nach klarer Nacht am 27.01.1986 im Allgäu, als die 218 451 mit dem Eilzug 3924 nach Füssen fuhr. Das Foto entstand bei Enzenstetten (südlich von Seeg).
Foto: A. Ritz

Einsatzbestände der Baureihe 218 der Deutschen Bundesbahn

Bestand	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Bw Braunschweig	31	31	27	35*)	23*)	23*)	23*)	33*)	36*)
Bw Flensburg	59	59	73	73	69	69	69	70	70
Bw Hagen-Eckesey	22	22	22	22	22	27	27	27	27
Bw Haltingen	21	21	21	20	20	20	20	22	21
Bw Kaiserslautern	28	28	28	28	28	28	28	28	28
Bw Karlsruhe	18	18	18	18	18	18	18	18	18
Bw Kempten	61 + 4**)	69*)	64*)	61	61	61	60	58	56
Bw Lübeck	50	50	50	50	66	67	67	56	55
Bw Mühldorf	45	45	44	41	41	41	41	41	41
Bw Regensburg	75	75	71	70	70	65	65	65	65
Gesamtbestand	410 + 4**)	418*)	418*)	418*)	418*)	418*)	418*)	418*)	418*)

Anmerkungen:

Die Angaben für das Jahr 1988 beziehen sich auf den 30. Juni, alle anderen jeweils auf den 31. Dezember.
*) einschließlich der acht Lokomotiven der Baureihe 218.9 (umgebaute Maschinen der Baureihe 210)
**) Lokomotiven der Baureihe 218.9

Jahren 1968 und 1969 von Krupp geliefert, begann 1971 der Serienbau mit der 218 101, der 1979 mit der Betriebsnummer 218 499 endete. In den Jahren 1980 und 1981 kamen noch je vier Fahrzeuge der Baureihe 210 hinzu, die nach dem Ausbau der Gasturbinen in 218 901 bis 908 umgezeichnet wurden.

Diese größten einmotorigen Diesellokomotiven der Deutschen Bundesbahn mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h, die von Krupp, Krauss-Maffei und Rhein Stahl-Henschel gebaut worden waren, lösten bis 1977 die Dampflokotiven im mittelschweren und schweren Reise- und Güterzugdienst auf Hauptbahnen ab. Bereits im Jahre 1975

Bild 13 (rechte Seite unten): Viel Schnee hat sich an der Pufferbohle und an den Drehgestellen der 218 475 angesammelt, die am 09.03.1988 einen Eilzug von Kempten nach München beförderte (aufgenommen zwischen Günzach und Aitrang).
Foto: K. Eckert

Bild 11: Bei der 218 362 wurden die Ecken des Kontrastfeldes versuchsweise leicht abgerundet – es blieb jedoch bei diesem einen Versuch.

Foto: R. Spielhofen







Bild 14: Die weinrote 218 282 legt sich in der Bahnhofsabfahrt von Gottmadingen mit einem Eilzug nach Schaffhausen in die Kurve (30.07.1988).

Foto: F. Weidelich

fielen die 218 238 und 243 einem Unfall zum Opfer. Aus den noch verwendbaren Teilen konnte im AW Bremen die erstere wieder aufgebaut werden. Die 218 243 mußte aus der Bestandsliste gestrichen werden, diese Betriebsnummer blieb unbesetzt. Eine besondere Vergangenheit hat auch die 218 399 – sie entstand aus der 215 112, die eben-

falls einen schweren Unfall erlitten hatte. Die Lokomotiven der Baureihe 218 kamen in zwölf Bahnbetriebswerken zum Einsatz. Hierzu zählte bis Mitte 1978 auch das Bw Hamburg-Altona. Nur ein kurzes Gastspiel gaben vier Maschinen im Jahre 1979 im Bw Krefeld. Danach kam es nur noch zu geringfügigen Veränderungen in den Be-

ständen der zehn Einsatzdienststellen, wie eine Statistik nach amtlichen Unterlagen beweist (siehe Tabelle auf Seite 8).

Weniger einheitlich dagegen ist das Äußere der Lokomotiven. Kleine Änderungen in der Bauausführung der verschiedenen Lieferserien erkennt man nur bei genauer Betrachtung, vor allem beim Blick auf die Dachpartie. Nicht zu übersehen sind dagegen die Anstrichvarianten, in denen sich die Fahrzeuge auch heute noch präsentieren.

Bis zum Frühjahr 1974 hatten alle zwölf Vorieserienmaschinen und die Serienlokomotiven bis zur Betriebsnummer 218 216 die einheitliche weinrote Lackierung. Die ersten Ausnahmen waren dann die 218 217 und die 218 218. Erstere wurde in den TEE-Farben Rot/Beige vorgestellt, die 218 218 im neuen Farbkonzept Ozeanblau/Beige, nach dem dann die 218 315 bis 339, die 218 353 bis 360 und die 218 376 bis 499 direkt ab Werk geliefert wurden.

Im Sommer des Jahres 1984 kam eine weitere Farbvariante hinzu. Die Deutsche Bundesbahn hatte eine neue Zuggattung geschaffen: die City-Bahn. Sie sollte für den Einsatz im Aggertal zwischen Köln und Gummersbach mit Maschinen der Baureihe 218 bespannt werden. Als erste Lokomotive erhielt die 218 137 im AW Bremen den neuen Anstrich in den Farben Orange (RAL 2004) und

Bild 15: Die Eilzüge auf der Strecke München – Bayrischzell werden als Wendezüge gefahren. Die 218 319 schiebt am 09.08.1986 bei Oberlindern (Nähe Holzkirchen) den E 3530 in Richtung München.

Foto: A. Ritz





Bild 16: Bei Burg (Dithm) quert die Strecke Hamburg – Westerland (Sylt) den Nord-Ostsee-Kanal. Hier fotografierte Udo Geum am 08.09.1974 die 218 207 zusammen mit einem Eilzug. **Foto: U. Geum**

Kieselgrau (RAL 7032). Es folgten noch die Fahrzeuge 218 134 und 135 sowie die 218 140, 142 bis 146 und 148. Alle zehn City-Bahn-Lokomotiven sind im Bw Hagen 1 (Hagen-Eckesey) beheimatet.

In einer langwierigen Prozedur rangen sich die Deutsche Bundesbahn, Farbexperten und Designer dazu durch, den Lokomotiven und Reisezugwagen ein neues Farbleid zu verpassen. Die Vorstellung der ersten Fahrzeuge erfolgte im Dezember 1986 in Frankfurt – der Beifall hielt sich in Grenzen. Die "neurote" Lackierung mit dem "aparten" Lätzchen ist auch heute noch umstritten. Der rote Farbton ist geblieben, die helle Kontrastfläche an den Stirnfronten der Triebfahrzeuge hat jedoch schon einige kleinere Änderungen erfahren.

Inzwischen fahren auch schon einige Lokomotiven der Baureihe 218 in den neuen Farben. Wie zu erwarten war, gab es auch hier einige nicht zu übersehende Retuschen. Die rundum rote 218 286 mit den hellen Feldern auf den Seitenflächen blieb ein Demonstrations- und Einzelstück. Gefälliger wirkt da schon die 218 262 mit dem graubraunen Dach (RAL 8019). Von ihrer ursprünglichen Lackierung unterscheidet sie sich jetzt aber nur noch durch das dunklere Dach, den helleren Rotton und die beiden Kontrastflächen an den Stirnfronten. **HO**

Bild 17: Im Winterfahrplan 1974/75 wurden die Güterzüge auf der Hartmannhofer Steige noch von Dampflokomotiven nachgeschoben. Zuglokomotive dieses langen Güterzuges nach Sulzbach-Rosenberg war am 23.03.1975 die 218 303 (Aufnahme bei Eitzelwang). **Foto: U. Geum**





Fleischmann-Modelle der Baureihe 218



Bild 1 (oben): Jüngster Sproß in der Familie der Baureihe 218 ist die "neurote" 218 362, deren große Schwester im Bw Kaiserslautern beheimatet ist.

Bild 2: Die 218 362 verfügt bereits über die Abgashutzen, mit denen die Streckendiesellokomotiven der DB ausgerüstet werden.

Bild 3: Ein Einzelstück blieb die 218 217 in den TEE-Farben mit den Blattfedern über den Achslagern und den schmaleren Sandkästen.



Eine recht glückliche Hand hatten die "Fleischmänner", als sie sich entschieden, ein Modell der Baureihe 218 in das Fertigungsprogramm der Baugröße H0 aufzunehmen. Unterschiede in der Ausführung der einzelnen Lieferserien und die zuvor beschriebenen Farbvarianten haben es ermöglicht, sechs verschiedene Modelle anzubieten. Im neuen Katalog nicht mehr enthalten ist die weinrote Lok mit der Betriebsnummer 218 306 aus dem Bw Regensburg 1 mit den längsgerippten Dachlüftern und mit den Megi-Gummifeder-Elementen an den Achslagern.

Als zweites Modell folgte die Regensburger 218 452, ebenfalls mit Megi-Gummifeder-Elementen, jedoch mit einem Gitterrost über den Dachlüftern. Als Besonderheit erhielt die Lokomotive ein von einem Elektromotor angetriebenes Schienenreinigungs-Aggregat mit zwei rotierenden Scheiben, das seinen Platz im antriebsfreien Drehgestell fand. Natürlich ließ man sich in Nürnberg die Gelegenheit nicht entgehen, auch die 218 217 zu fertigen. Diese Lok ist ebenfalls in Regensburg beheimatet und weist neben den TEE-Farben auch noch quergerippte Dachlüfter, Blattfedern über den Achslagern und schlankere Sandkästen auf. Über dieselbe Ausführung der Dachlüfter und der Drehgestelle verfügt die orangefarbene 218 137 aus dem Bw Hagen 1, die erste Lok für die City-Bahn der DB.

Als Vorbild für die neue "Rote" diente die 218 362, die im Bw Kaiserslautern zu Hause ist. Quergerippte Dachlüfter, Megi-Gummifeder-Elemente und neue Auspuffhutzen auf dem Dach sind die besonderen technischen Merkmale. Sechste und letzte Variante ist die 218 286, die zum Bestand des Bw Haltینگen zählt. Dieses Modell der ersten neuroten Maschine der Baureihe 218 ist im Sor-



Bild 4: Das erste Modell war diese 218 306 mit den Megi-Gummifeder-Elementen an den Achslagern.

Bild 5: Die 218 452 verfügt im nicht angetriebenen Drehgestell unter dem Führerstand 1 über ein abschaltbares Schienenreinigungs-Aggregat mit rotierenden Scheiben.

timient für die FMZ-Mehrzugsteuerung enthalten.

Alle Lokomotiven, im Maßstab 1:87 ausgeführt und sehr gut detailliert, bestechen durch die makellose Lackierung und Beschriftung. Der wohlbekannteste Standardmotor treibt über ein Stirnradgetriebe die beiden Radsätze unter dem Führerstand 2 an. Zwei Räder, diagonal angeordnet, verfügen über Haflreifen. Im Führerstand 1 hat ein Lokführer Platz genommen. Die Dreilicht-Spitzenbeleuchtung wechselt in Abhängigkeit der Fahrtrichtung. **HO**



Bild 6: Die erste Lokomotive im City-Bahn-Look – sie hat ihn im AW Bremen erhalten – war die 218 137 aus dem Bw Hagen 1. Fleischmann nahm sie als Vorbild für das H0-Modell.

Alle Fotos: H. Obermayer



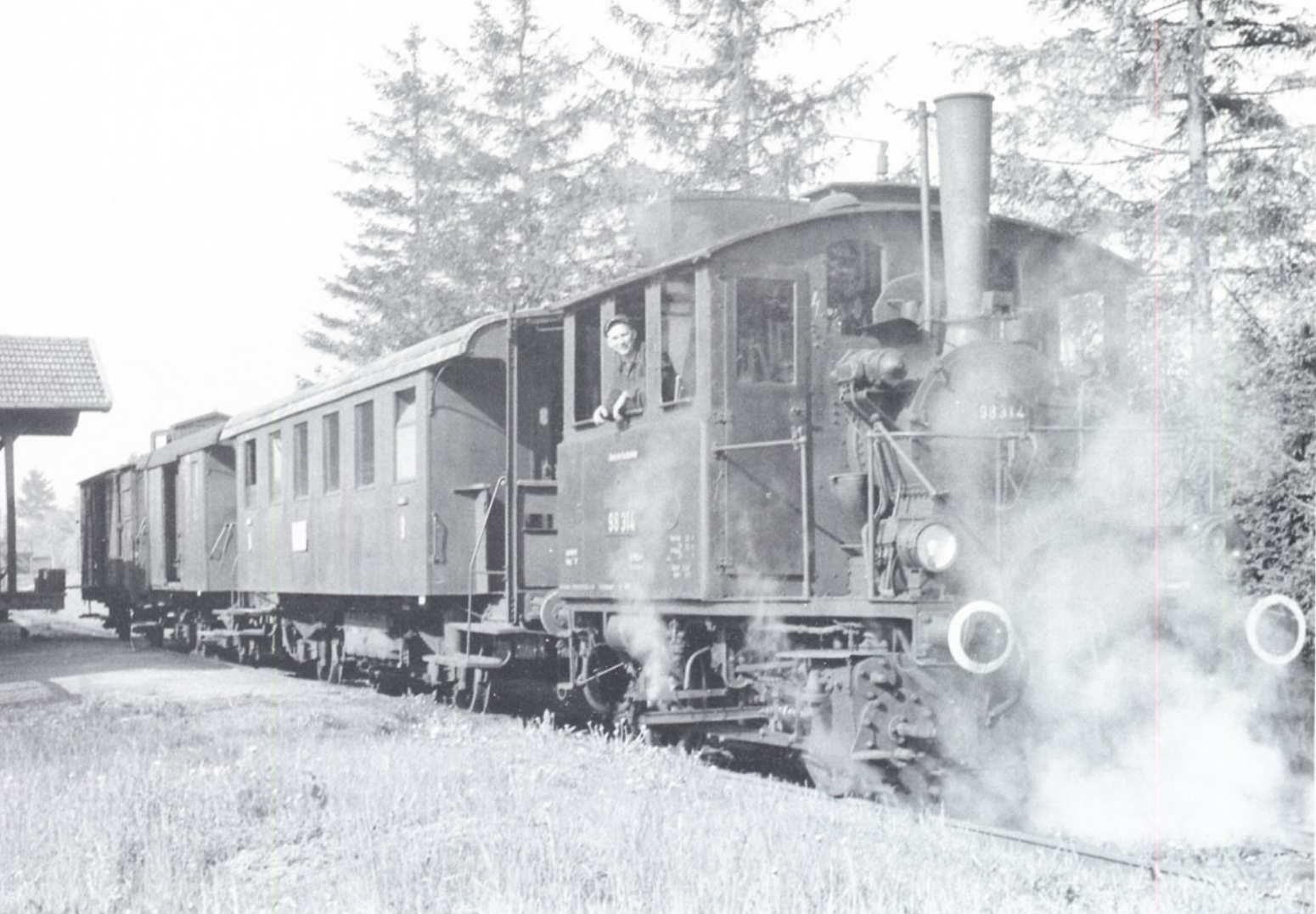


Bild 1: Die 98 314 ist mit ihrem Lokalbahnzug aus Fünfstetten kommend soeben in Monheim (Schwab) eingetroffen. – Diese Aufnahme haben wir bereits in der Sonderausgabe III/87 des Eisenbahn-Journals (Der "Glaskasten") abgedruckt. In der Bildlegende stand dort zu lesen, die Aufnahme könnte möglicherweise anlässlich der letzten Fahrt eines Glaskastens auf der Strecke Fünfstetten – Monheim (Schwab) am 31.05.1957 entstanden sein. Aufgrund von Leserhinweisen liegt jedoch die Vermutung nahe, daß das Foto bereits in der ersten Jahreshälfte 1955 aufgenommen wurde.
Foto: Reissner, Sammlung Möhnle

Nur eine Nebenbahn

Bild 2: Die Nebenbahn nach Monheim (Schwab) zweigt in Fünfstetten von der Hauptstrecke Donauwörth – Treuchtlingen ab.
Zeichnung: G. Voigt



Die Lokalbahn Fünfstetten – Monheim

Lange Zeit war König Ludwig I., Herrscher aller Bayern, ein entschiedener Gegner der Eisenbahn. Sein Bestreben war der Bau einer großen Wasserstraße durch das Land. Ob er da wohl schon insgeheim an einen Rhein-Main-Donau-Kanal gedacht haben mag?

Es blieb deshalb zunächst privater Initiative überlassen, die erste deutsche Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth zu erbauen, die dann aber doch den Namen des Monarchen erhielt. Erst gegen 1840 konnte sich der König den weiteren Eisenbahnplänen in seinem Land nicht mehr verschließen. Huldvoll gab er die Genehmigung, eine königliche Eisenbahnkommission zu gründen, deren erste große Aufgabe die Verwirklichung einer Nord-Süd-Bahn sein sollte. Vorarbeiten und Gelände Vermessungen von privater Seite, allerdings schon mit staatlicher Unterstützung, waren schon in den Jahren 1836 und 1837 durchgeführt worden. Hierbei war bereits eine Trasse von Donauwörth nach Treuchtlingen festgelegt worden. Vorrang

hatte aber die Magistrale von Hof über Nürnberg, Nördlingen, Donauwörth, Augsburg nach München, auf der im Jahre 1849 der Betrieb aufgenommen werden konnte.

Zwei Jahrzehnte später sollte auch die Linie Donauwörth – Treuchtlingen verwirklicht werden, wurde dann aber wegen anderer dringender Vorhaben erneut zurückgestellt. Erst ein Gesetz, am 1. Dezember 1901 gegen heftige Widerstände verabschiedet, ermöglichte den Bau der zweigleisigen Hauptbahn. Den Vorlagen zu diesem Gesetz war zu entnehmen, daß sich die Stadt Monheim bereits seit 1841 um einen Anschluß an das bayerische Eisenbahnnetz bemühte. Alle Eingaben blieben jedoch ohne den erhofften Erfolg. Auch die wiederholte Behandlung des Projekts im Landtag während der siebziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts führte nicht zum Ziel. Weitere Jahrzehnte verstrichen, und erst im Lokalbahn-gesetz vom 10. August 1904 war der Bau einer Lokalbahn von Fünfstetten nach Monheim verbrieft worden. Damit waren auch endgültig die Pläne für eine zuvor angestrebte Linie von Donauwörth nach Monheim "vom Tisch".

Nachdem der Verlauf der Trasse festgelegt



Bild 3: Der kleine einständige Lokschuppen in Monheim (Schwab) in einer Aufnahme vom August 1940.

Foto: Sammlung Öhm

Bild 4: Am Zufahrtsgleis zum Lokschuppen stand in Monheim (Schwab) früher diese Kohlenbühne. Die Aufnahme entstand im August 1940.

Foto: Sammlung Öhm

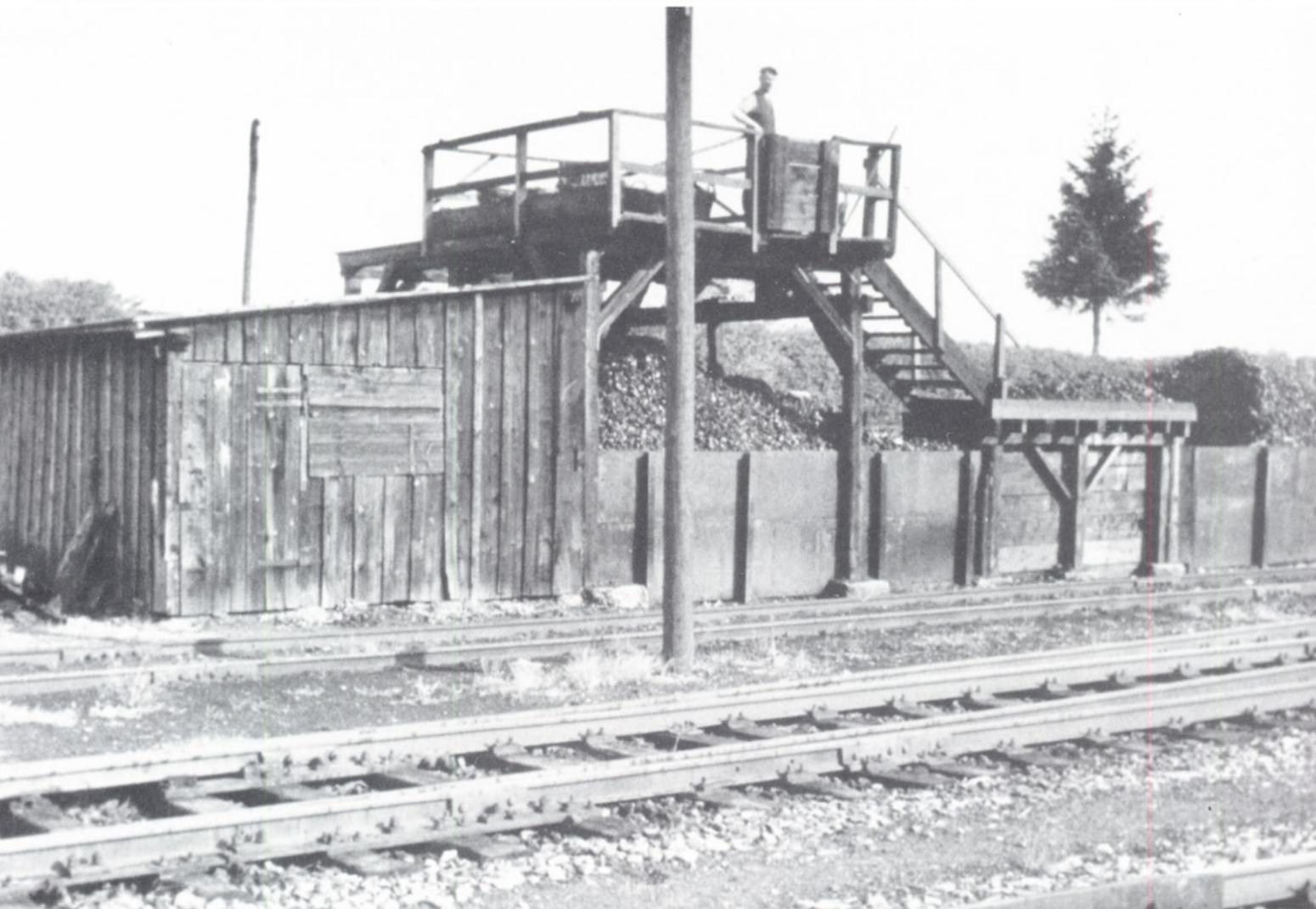




Bild 5: Der Endbahnhof Monheim (Schwab) heute (Blick aus Richtung Fünfstetten). Links ist der Lokschuppen zu erkennen. Foto: H. Obermayer

Bild 6: Blick vom Bahnsteig in Monheim (Schwab) in Richtung Lokschuppen. Foto: H. Obermayer



war, erfolgte die Berechnung der Gesamtbaukosten. Sie beliefen sich auf 450 700 Mark, die zum überwiegenden Teil vom bayerischen Staat aufgebracht wurden. Umfangreiche Rentabilitätsberechnungen ließen einen bescheidenen Jahresgewinn in Höhe von 1 600 Mark erwarten. Mit dem Bau der Lokalbahn konnte endlich im Frühjahr 1905 begonnen werden. Die Streckenlänge, gemessen zwischen den Mitten der Empfangsgebäude in Fünfstetten und Monheim, wurde mit genau 5,71 km ermittelt und liegt damit nur unwesentlich über der Luftlinie von 5,10 km. Der kleinste Kurvenhalbmesser wurde mit 200 m festgelegt, die größte Steigung mit 20 ‰.

Fünfstetten, die Anschlußstation, liegt nahezu in der Mitte der Hauptbahn von Donauwörth nach Treuchtlingen. Die Lokalbahn nach Monheim verläßt den Bahnhof Fünfstetten auf der Nordseite und biegt sogleich nach Osten ab. Nach knapp 2,5 km erreicht die Bahn den Haltepunkt Flotzheim, der früher noch über ein zusätzliches Ladegleis verfügte. Am 30. September 1906 erfolgte die feierliche Eröffnung der Hauptbahn Donauwörth – Treuchtlingen und der Lokalbahn Fünfstetten – Monheim, tags darauf, am 1. Oktober, wurde der planmäßige Betrieb aufgenommen. Es war ein großes Ereignis, das in der ganzen Region gebührend gefeiert wurde. Mehrere Sonderzüge waren eingesetzt, und viel Prominenz aus Politik und Wirtschaft gab sich die Ehre, den Festlichkeiten beizuwohnen.



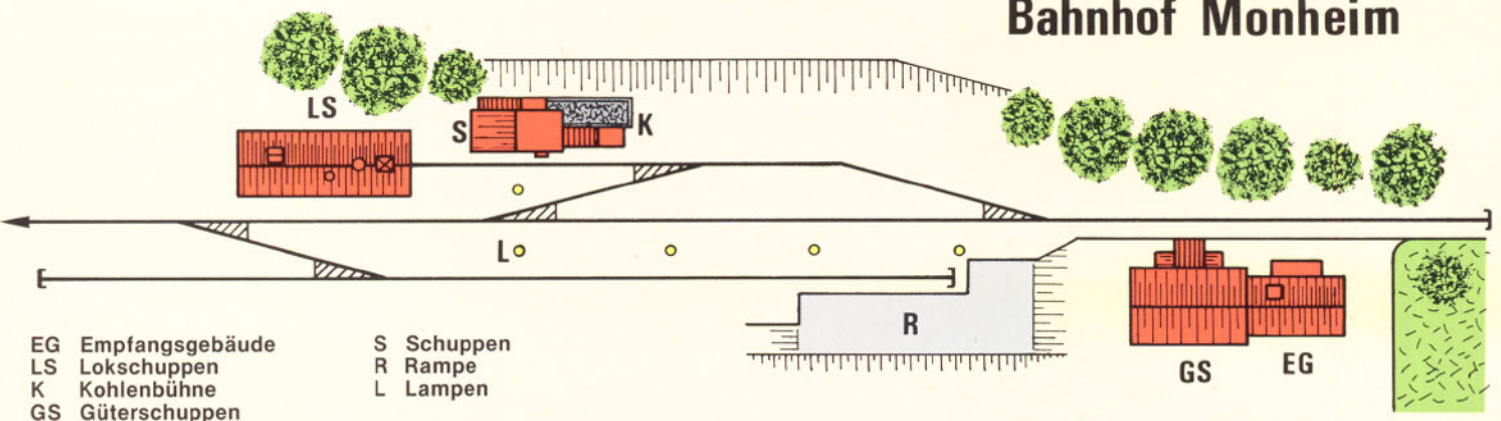
Bild 7: Am Bahnsteig in Monheim (Schwab) steht eine Dampflok des Vereins "Bayerisches Eisenbahnmuseum e. V." mit einigen Personenwagen. Während der Sommermonate verkehrt an mehreren Wochenenden diese Garnitur zwischen Fünfstetten und Monheim.
Foto: H. Obermayer

Bild 8: Der Güterschuppen (links) und das Empfangsgebäude (rechts) in Monheim (Schwab).
Foto: H. Obermayer



Bild 9: Spurplan des Bahnhofs Monheim (Schwab) mit Stand Ende der fünfziger Jahre.
Zeichnung: H. Obermayer

Bahnhof Monheim



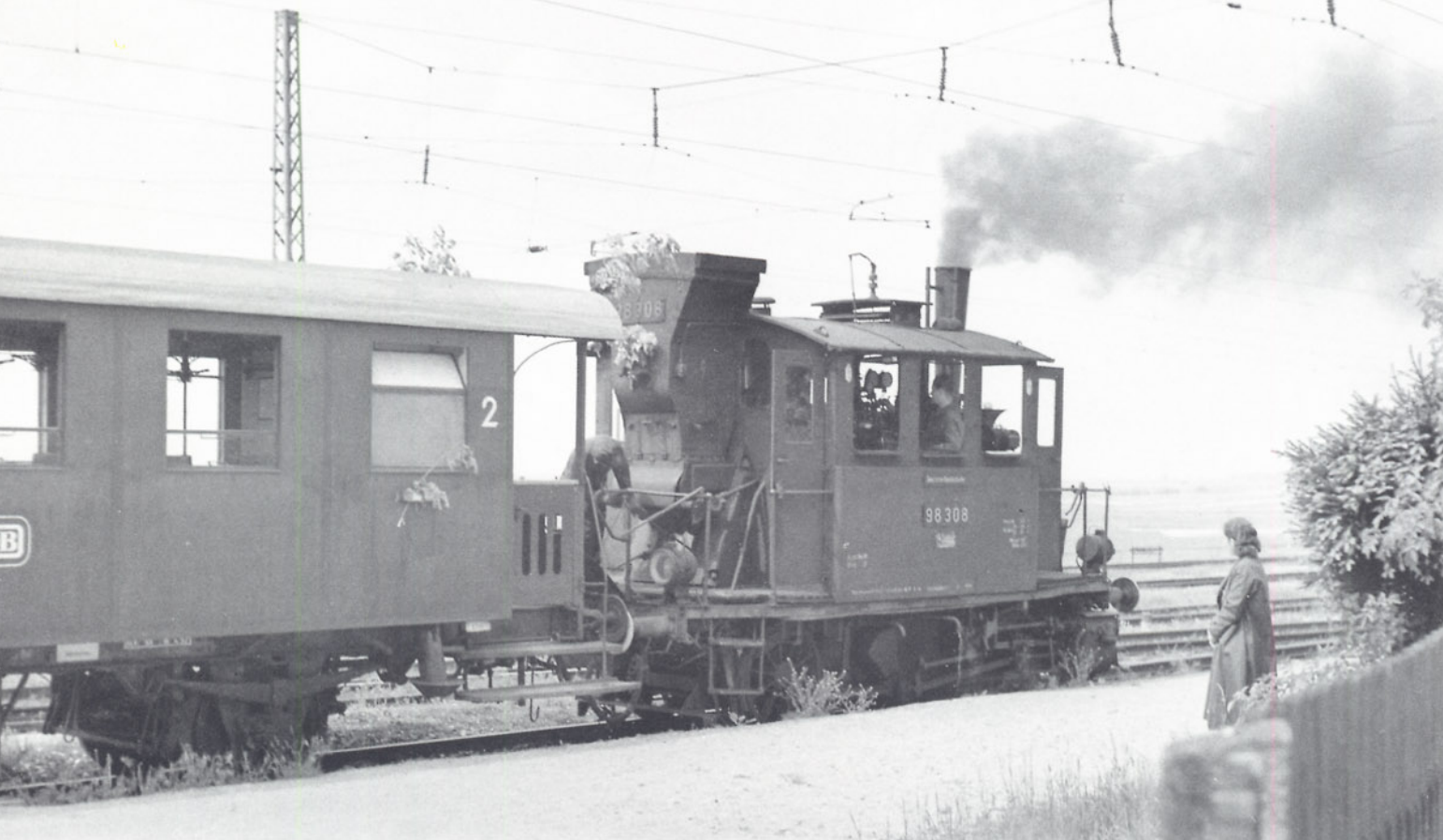


Bild 10: Am 31.05.1957 endete die Glaskasten-Ära auf der Nebenbahn Fünfstetten – Monheim. Die 98 308 (Bw Nördlingen) hatte die Ehre, an diesem denkwürdigen Tag die Züge über die knapp 6 km lange Strecke zu befördern. Das Foto zeigt sie vor der Abfahrt nach Monheim in Fünfstetten. **Foto: G. Turnwald**

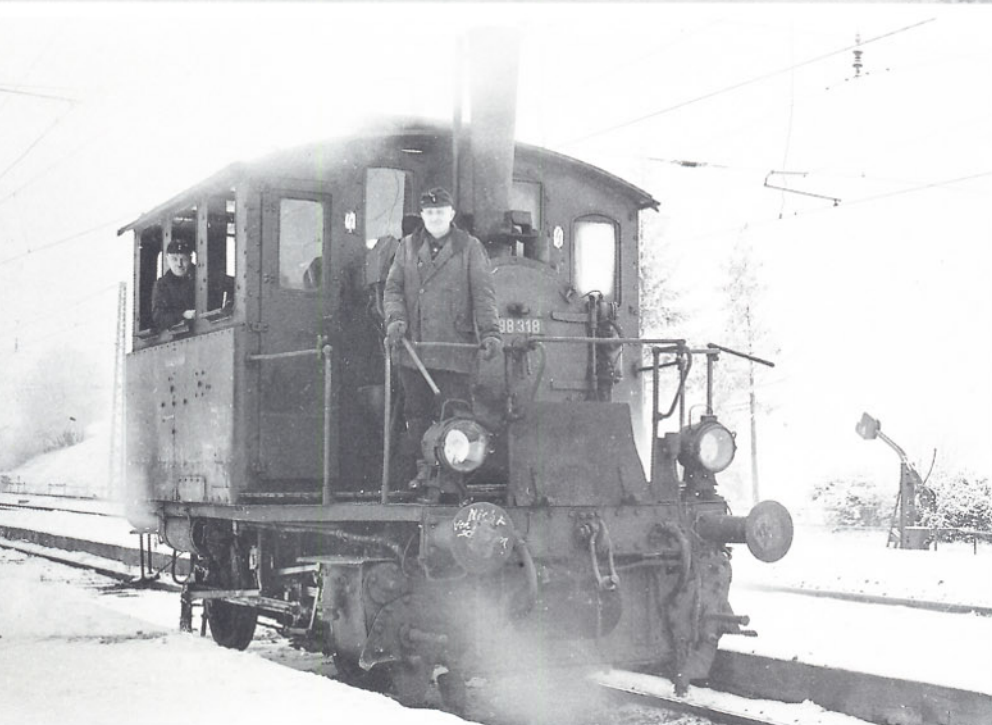


Bild 11: Sieben Jahre zuvor, im März 1950, war die 98 318 zwischen Fünfstetten und Monheim im Einsatz (Aufnahme in Fünfstetten). **Foto: Dr. Scheingraber**

Bild 13: Die 98 312 rangiert Mitte der fünfziger Jahre im Endbahnhof Monheim (Schwab). **Foto: G. Turnwald**

Der Betriebsdienst auf der Lokalbahn

In den ersten Jahren verkehrten auf der Strecke noch Maschinen der bayerischen Gattungen D VI und D VII. Eine historische Aufnahme belegt aber, daß dort auch schon ein "Ur-Glaskasten" ML 2/2 von Krauss zum Einsatz kam. Ab 1908 erschienen in Monheim die Personenzug-Tenderlokomotiven PtL 2/2. Über Jahrzehnte hinweg dampften

Bild 14: Mit nur zwei Wagen, einem Pack- sowie einem Personenzug 3. Klasse, befindet sich die 98 312 Mitte der fünfziger Jahre auf der Fahrt nach Monheim (Schwab). **Foto: G. Turnwald**

Bild 12: Zum letzten Mal fährt die 98 308 mit einem gemischten Personenzug von Monheim nach Fünfstetten. **Foto: G. Turnwald**



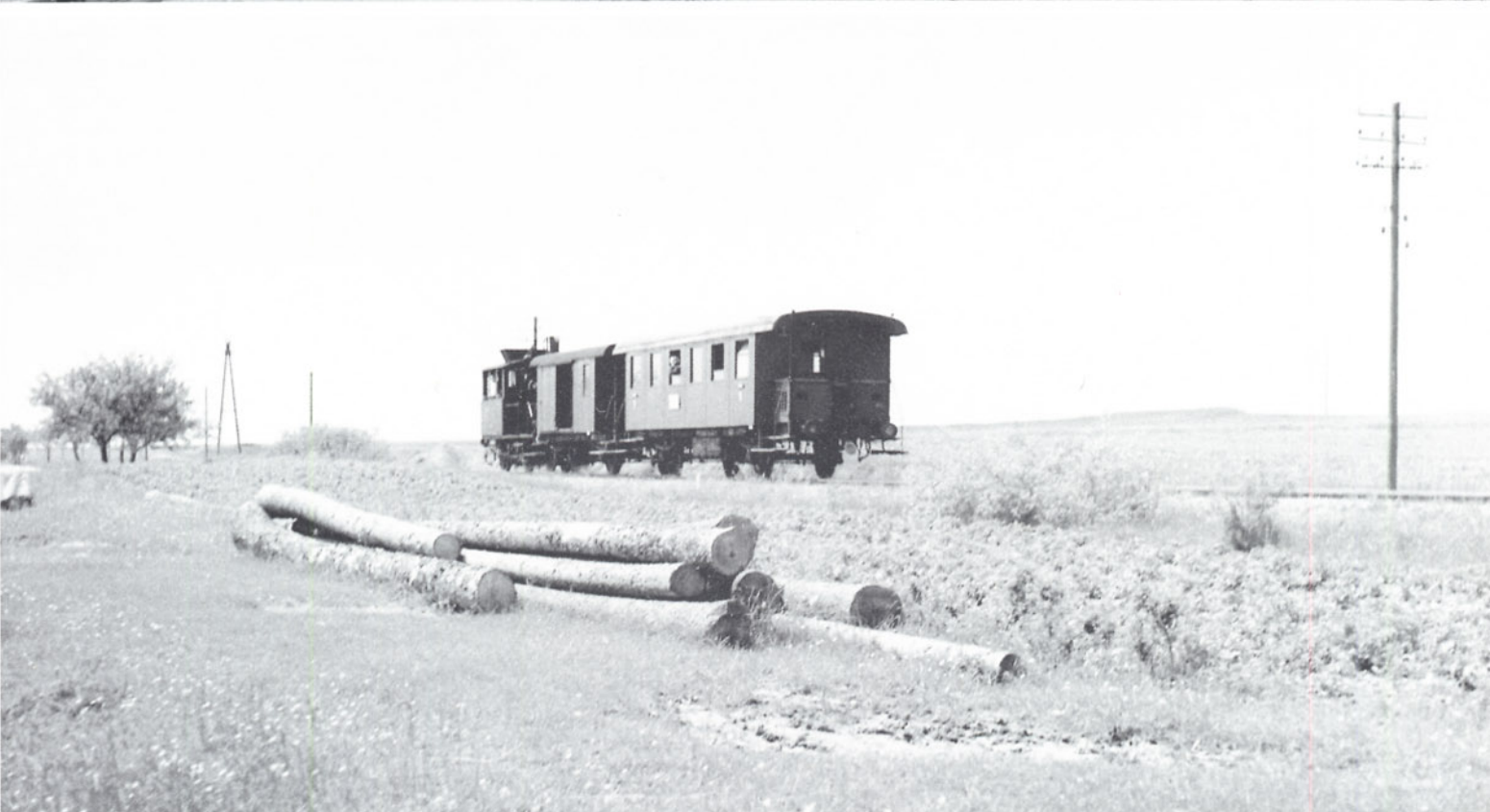




Bild 15: So präsentiert sich der Lokschuppen in Monheim (Schwab) heute.

Foto: H. Obermayer

nun die "Glaskasten" über die kurze Stichbahn. In den zwanziger Jahren tauchten für kurze Zeit auch Lokomotiven der Baureihe 91³⁻¹⁸ (preuß. T 9³) auf der Monheimer Strecke auf, die dann aber wieder zu einer Stammbahn der Baureihe 98³ wurde und für lange Zeit auch blieb.

Leider liegen aus den dreißiger Jahren keine verwertbaren Aufzeichnungen vor. Nachweisen läßt sich aber, daß die 98 318 bis zu ihrer Ausmusterung am 26. Mai 1955 zwischen Fünfstetten und Monheim verkehrte. Zum Einsatz gelangten außerdem die Maschinen mit den Betriebsnummern 98 312, 314 und

317. Zum Ende ihrer Dienstzeit verschlug es schließlich auch noch die 98 308 nach Monheim.

Am 31. Mai 1957 endete die "Glaskasten"-Ära auf der Monheimer Bahn. Bis zum Ende des Jahres 1958 blieben die 98 308 und 314 aber noch im Bw Nördlingen beheimatet. Die Nachfolge auf der Lokalbahn hatte nun der Akku-Triebwagen ETA 179 005 angetreten, der dann aber im März 1960 ausgemustert wurde. Zum Zuge kamen jetzt Tenderlokomotiven der Baureihe 64 aus dem Bw Nördlingen.

Am 29. Mai 1960 wurde die Personenbeför-

derung eingestellt und die Gesamtstilllegung erwogen. Ein Sturm der Entrüstung erhob sich und führte zu dem Beschluß, die Strecke von der Deutschen Bundesbahn zu pachten. Der Vertrag zwischen der Stadt Monheim und der DB sah vor, daß die Bundesbahn den Güterverkehr mit einer Kleinlok Köf III abwickeln sollte. Als sich die Deutsche Bundesbahn am Ende des Jahres 1969 aus dem Pachtvertrag zurückziehen wollte, setzte sich Karl Huber, Bürgermeister von Monheim, dafür ein, die Bahnlinie zu erwerben. Der Kaufpreis für die gesamten Bahnanlagen wurde auf 320 000 Mark festgesetzt. Weitere 780 000 Mark mußten für die Erneuerung der Strecke aufgebracht werden. Da ausreichende staatliche Fördermittel zur Verfügung standen, blieben die Lasten für die Stadt Monheim in einem vertretbaren Rahmen.

Der Vertrag kam zustande, und anlässlich der offiziellen Übergabe der Strecke am 24. April 1971 setzte die DB einen Akku-Triebwagen der Baureihe 515 ein. Ansonsten blieb es beim Güterverkehr, den weiterhin Kleinlokomotiven der Baureihe 331 bis 333 bewältigten. Gelegentlich sah man allerdings auch eine Diesellok der Reihe 211 oder 212 vor den wenigen Sonderzügen, die Monheim erreichten oder verließen. Inzwischen ist die Lokalbahn Fünfstetten – Monheim zur Ehre einer Museumsbahn gekommen, auf der während der Sommermonate dampfgeführte Sonderzüge verkehren. Veranstalter ist der Verein Bayerisches Eisenbahnmuseum e. V. (ehemals Eisenbahnclub München e. V.), der das Eisenbahnmuseum in Nördlingen unterhält.

Bild 16: Aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs stammt diese Aufnahme: Sie zeigt die 98 318 vor dem Monheimer Lokschuppen am 09.08.1940.

Foto: Archiv Verkehrsmuseum Nürnberg

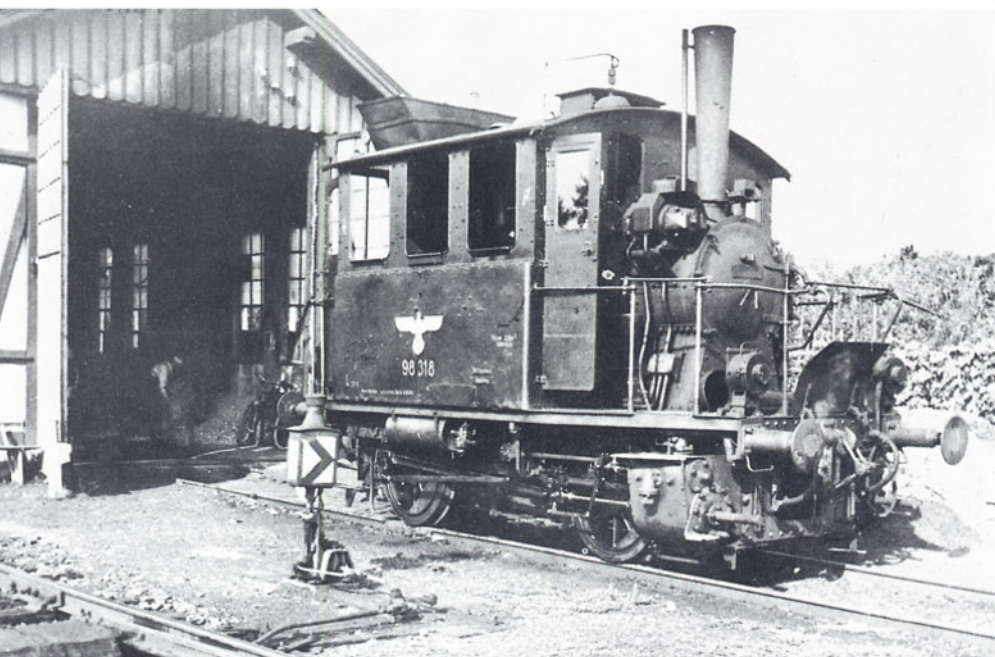




Bild 17: Der Lokschuppen in Monheim besitzt keinen Gleisanschluß mehr. Er dient heute als Lkw-Garage (mit Wohnhaus).

Foto: H. Obermayer

Die Betriebsanlagen in Monheim

Die Gleisanlagen des kleinen Endbahnhofs verlangten reichlich Rangierarbeit, auch beim Umsetzen der Personenzüge. Zur Versorgung der Lokomotiven war eine der typischen hölzernen Kohlenbühnen vorhanden. Der Wasservorrat mußte im Lokschuppen aus einem dort eingebauten Hochbehälter ergänzt werden. Nach dem Erwerb der Bahn-

linie durch die Stadt Monheim ergaben sich verschiedene Veränderungen im Bahnhofsbereich. Der Lokschuppen, der in seiner ursprünglichen Form erhalten blieb, wurde zum Wohnhaus mit Lkw-Garage, nachdem das Zufahrtsgleis abgebaut worden war. Entfernt wurde auch das Freiladegleis auf der gegenüberliegenden Seite. Verschwunden ist ferner das Einfahrsignal bayerischer Bauart, das vom Lokschuppen aus bedient wurde. Zweckentfremdet wurden das kleine Empfangsgebäude und der größere hölzer-

ne Güterschuppen. Beide Gebäude sind vermietet. Sie zeigen sich noch in einem sehr guten Zustand. Erhalten geblieben sind die alten handbedienten Weichen und das lange Ladegleis mit Kopf- und Seitenrampe. Dort waren im Sommer des Jahres 1988 ein offener Güterwagen und ein Arbeitswagen der Museumsbahn abgestellt. Vor dem Bahnhof wartete die kleine zweiachsige Lok mit ihrem Personenzug auf den nächsten Einsatz. HO

Bild 18: An der Rampe in Monheim (Schwab) stehen nun häufig Arbeits- und Gerätewagen des Vereins "Bayerisches Eisenbahnmuseum e. V.", die benötigt werden, um die auf der Nebenbahn eingesetzte Museumslokomotive sowie die Personenwagen warten zu können.

Foto: H. Obermayer







Bild 3: Ein berühmtes und bekanntes Motiv sind die Türme der mittelalterlichen Stadtmauer von Oberwesel im Rheintal. Die 103 240 eilt mit dem EC 27 "Frans Hals" (Amsterdam – München) am 23.04.1988 in Richtung Süden.
Foto: G. Wagner

Bild 1 (linke Seite oben): Der EC 71 "Rätia" verbindet Hamburg mit Chur in der Schweiz. Wer in Hamburg zusteigen will, für den heißt es früh aufstehen: Um 5.49 Uhr fährt dieser EuroCity in Hamburg-Altona ab. Die Aufnahme vom 14.05.1988 zeigt ihn zwischen Göttingen und Bebra bei Oberrieden.
Foto: G. Wagner

Bild 2: Ein bei Eisenbahnfreunden stets beliebter Fotopunkt: Die 120 107 rollt mit dem EC 20 "Blauer Enzian" (Klagenfurt – Dortmund) über die Saalebrücke in Gemünden (Main). Die Aufnahme entstand am 03.04.1988.
Foto: G. Wagner

EuroCity

Mit Beginn des Sommerfahrplans 1987, genau 30 Jahre nach der Premiere der erstklassigen Trans-Europ-Express-Züge, hoben die Bahnen der Europäischen Gemeinschaft sowie der Schweiz, Österreichs, Schwedens und Norwegens einen neuen Markenartikel aus der Taufe: den EuroCity (abgekürzt: EC). Die Einführung eines neuen Netzes qualita-

tiv hochwertiger internationaler Zugverbindungen war längst überfällig, denn der einstige Glanz des TEE-Netzes verblaßte immer mehr. Gerade ein Dutzend TEE-Züge – überwiegend Inlandsverbindungen in Frankreich und Italien – gab es im Winterfahrplan 1986/87 noch, und zum Sommerfahrplan 1987 wurden weitere gestrichen. Auch der

letzte TEE-Zug der Deutschen Bundesbahn, der TEE "Rheingold" von Amsterdam nach Basel mit seinem Flügelzug nach Salzburg, wurde zum Sommerfahrplan 1987 aufs Abstellgleis geschoben. Daß die Gründe dafür nicht in der mangelnden Nachfrage nach internationalen Reisezugverbindungen zu suchen sind, belegen die Einnahmen der Deutschen Bundesbahn im Personenfernverkehr: 1987 erzielte die DB fast 20 % ihrer Einnahmen in dieser Sparte im grenzüberschreitenden Verkehr.



Bild 4: Das Zugpaar EC 84/85 "Barbarossa" (Stuttgart – Zürich – Mailand) wurde mit Beginn des Sommerfahrplans 1988 wieder zum Schnellzug zurückgestuft. Die Aufnahme vom 10.09.1987 zeigt den EC 84 nach Stuttgart bei Eglisau (Strecke Zürich – Schaffhausen).
Foto: S. Czarnecki

Bild 5: Planmäßig werden natürlich keine EuroCity-Züge mit Dampflokomotiven bespannt! Als am 09.06.1988 im Rahmen des Beiprogramms zur Internationalen Verkehrsausstellung in Hamburg die Museumslokomotive 01 1100 der Deutschen Bundesbahn einen Sonderzug nach Puttgarden beförderte, rangierte sie dort als besondere Attraktion für die zahlreichen Fotografen den EuroCity 31 "Merkur" nach Kopenhagen auf das Fährschiff "Deutschland". Normalerweise ist dies jedoch eine Aufgabe der in Puttgarden eingesetzten Rangierlokomotiven der Baureihe 360/361.
Foto: R. Schnell



Merkmale der EC-Züge

- EuroCity-Züge bieten 1. und 2. Klasse, in Einzelfällen nur 1. Klasse.
- Jeder EuroCity trägt einen Namen, der sich touristisch, kulturell oder historisch auf den europäischen Charakter des Angebots bezieht.
- Mindeststandards sind u. a. bei der Fahrplangestaltung, der Durchschnittsgeschwindigkeit (90, im Gebirge 80 km/h), den Haltebahnhöfen sowie der Aufenthaltsdauer und der Pünktlichkeit festgelegt.
- Grenzkontrollen finden grundsätzlich im Zug statt.
- Zum Standard im EuroCity gehört eine ausreichende Verpflegung im Speisewagen oder am Platz.
- Im EuroCity gelten die Fahrausweise zu den üblichen Preisen (allerdings können die Bahnverwaltungen einen Zuschlag erheben, der dann jedoch die Platzreservierung einschließt).

Aus IC wird EC

Die Qualitätsmerkmale der EuroCity-Züge sind Standards, die die Deutsche Bundesbahn auch in ihren nationalen InterCity-Zügen bereits anbot. Und folgerichtig fanden sich auf der Liste der EC-Züge mit deutschen Start- oder Zielbahnhöfen viele alte Bekannte: InterCity-Züge, die zuvor auf internationalen Laufwegen nach Dänemark, nach Österreich, Italien und in die Schweiz sowie nach Frankreich, Belgien und den Niederlanden fuhren. Etwa der "Rembrandt", der früher zwischen Amsterdam und Basel als IC pendelte und dies ab Sommerfahrplan 1987 als EC über Basel hinaus bis nach Chur tut, wo er in beiden Richtungen Schmalspur-



Bild 6: Auf der Strecke München – Zürich verkehren seit dem Sommerfahrplan 1987 drei EuroCity-Zugpaare. EC 92/93 "Schweizerland", EC 96/97 "Gottfried Keller" und EC 98/99 "Bavaria". Die beiden Lokomotiven der Baureihe 218 (Bw Kempten) sind am 15.02.1988 mit dem EC 96 "Gottfried Keller" bei Harbatshofen in Richtung Lindau unterwegs. **Foto: A. Ritz**

Anschluß mit der Rhätischen Bahn ins Oberengadin nach St. Moritz hat. Oder der "Merkur" von Frankfurt über Köln und Hamburg nach Kopenhagen und zurück, der "Parsifal" zwischen Köln und Paris, der "Mont Blanc" von Hamburg nach Genf.

Unter den seit Sommerfahrplan 1987 verkehrenden EC-Zügen befinden sich auch bereits bewährte Angebote, jedoch mit neuen Namen. So verbirgt sich beispielsweise hinter dem EC 5/4 "Carlo Magno" von Dortmund nach Sestri Levante an der Ligurischen Küste der alte "Metropolitano" zwischen Dortmund und Mailand. Und der "Mediolanum" von Dortmund über Stuttgart, München, Innsbruck, Bozen, Verona nach Mailand, das bei den alten Römern Mediolanum hieß, wurde zum klangvollen "Leonardo da Vinci".

Diese Umbenennungen haben ihren Grund: Der Name eines jeden EC-Zuges soll so klingen, daß er für die Nationalitäten entlang des Zuglaufweges weder einen Zungen-

brecher noch ein unverständliches Kauderwelsch darstellt. Und außerdem soll der Name einen Bezug herstellen zu Landschaften oder Kultur der Länder, die er durchfährt. Aus diesem Grunde blieben auch für die Deutsche Bundesbahn traditionsreiche Namen wie "Saphir" und "Diamant", zu TEE-Zeiten Begriffe für erstklassige Verbindungen des Wirtschaftsraumes Rhein-Ruhr zu seinen westlichen Nachbarn, auf der Strecke. Der aus dem "Saphir" hervorgegangene EC ist dem flämischen Maler Memling gewidmet, und der "Diamant" fährt nun als "Gustave Eiffel".

Durch die Übernahme der internationalen IC-Verbindungen in das EuroCity-Netz wurden praktisch alle deutschen IC-Bahnhöfe zugleich auch EC-Stationen. Darüber hinaus haben sich die europäischen Bahnen darauf verständigt, drei weitere Verkehrsachsen mit deutschen Teilstrecken ins EC-Netz aufzunehmen. München und Stuttgart erhielten deutlich komfortablere Verbindungen mit

Zürich. Neben einer Reihe weiterer Schnellzüge verkehren in beiden Relationen je drei EC-Zugpaare: zwischen München und Zürich "Bavaria", "Schweizerland" und "Gottfried Keller"; zwischen Stuttgart und Zürich "Barbarossa", "Schwabenland" und "Hermann Hesse". Als Verbindung mit dem nördlichen Europa wurden zum Sommerfahrplan 1987 drei EuroCity-Zugpaare von und nach Kopenhagen über Puttgarden eingerichtet: "Merkur" ab Frankfurt (Main) über Köln – Hamburg, "Skandinavien" und "Hansa" ab Hamburg. Über Nacht bestehen darüber hinaus EC-Verbindungen mit Norwegen und Schweden durch den EC "Alfred Nobel" von Hamburg nach Oslo und Stockholm.

Neben der Komfort-Verbesserung erwarten den Reisenden zum Teil erhebliche Fahrzeitverkürzungen: So beträgt z. B. die Reisezeit mit dem neuen EC "Hermann Hesse" zwischen Zürich und Stuttgart erstmals weniger als drei Stunden – exakt 2 Stunden 59 Minuten.



Bild 8: Das Zugpaar D 260/261 "Stachus" (Wien – München) wurde zum Sommerfahrplan 1987 zum EuroCity 66/67 aufgewertet. Gefahren wird es mit den komfortablen ÖBB-Triebzügen der Reihe 4010 (München Hbf im August 1987).

Foto: A. Ritz

Bild 7: Im vom Hochwasser überfluteten Maintal wurde am 03.04.1988 bei Retzbach-Zellingen eine Lokomotive der Baureihe 103 mit dem EC 25 "Erasmus" (Amsterdam – München – Innsbruck) im Bild festgehalten.

Foto: G. Wagner



EuroCity bei Tag ...

Die über Tag fahrenden EC-Züge haben generell Wagen der 1. und der 2. Klasse; im Ausland gibt es vereinzelt reine 1.-Klasse-Züge. Bei den Fahrplänen wurde darauf geachtet, daß die früheste Abfahrt möglichst nicht vor 6.00 Uhr liegt und die späteste Ankunft nicht nach Mitternacht. Das bedeutet: Die meisten EC-Züge fahren als Tagesverbindungen in einem mitteleuropäischen Kern-Netz, das in etwa durch die Städte Hamburg, Amsterdam, Brüssel, Paris, Genf, Mailand, Venedig, Wien und Nürnberg begrenzt wird. Ausnahmen bestätigen auch hier die Regel. Dazu zählt der unter Eisenbahn-Kennern prominente "Catalan-Talgo" von Genf nach Barcelona. Und mit Tageszügen sind auch noch London, Kopenhagen und Rom erreichbar.

... und bei Nacht

Darüber hinaus gibt es eine Reihe von EC-Nachtverbindungen. Im Regelfall handelt es sich dabei um nur aus Schlaf- und Liegewagen gebildete Züge, die auf den europäischen Langstrecken eingesetzt werden – nach Oslo wie nach Stockholm, nach



Bild 9: Der EC 10/11 "Leonardo da Vinci" verkehrt zwischen Dortmund und Mailand. Zuglokomotiven sind in der Relation München – Brenner Triebfahrzeuge der ÖBB-Reihe 1044. Am 21. April 1988 wurde dieser EuroCity bei Fischbach (Inn) abgelichtet. Foto: K. Eckert

Madrid wie nach Rom, aber auch auf mitteleuropäischen Routen wie Hamburg – Chur oder Venedig/ Florenz – Paris. Im Bereich der DB wurden zunächst lediglich zwei EuroCity-Nachtzüge eingerichtet: Der "Komet" fährt von Hamburg nach Basel und weiter mit Kurswagen nach Chur, Brig und Chiasso, der "Alfred Nobel" von Hamburg nach Stockholm und Oslo.

Neben den grundsätzlich klimatisierten Schlafwagen setzt die DB in diesen Zügen nur Liegewagen modernster Bauarten ein, deren Belüftung, Laufruhe und Komfort hohen Ansprüchen gerecht werden. Über kurz oder lang sollen nur noch klimatisierte Liegewagen in den EC-Nachtzügen fahren.

Mit EC übers Meer

Während die EC-Verbindungen nach Kopenhagen dank der Fährschiffe der Deutschen Bundesbahn und der Dänischen Staatsbahnen durchgehend sind, stellt der Anschluß Londons ans europäische Top-Netz einen Sonderfall dar. Mit dem "Benjamin Britten" und dem "Admiral Ruyter" jeweils zwischen Amsterdam und London fahren zwei Zugpaare (aus vier Zügen bestehend), die keine durchgehende Verbindung darstellen. Wer mit dem EC von Amsterdam in die britische Metropole reist, muß in Hoek van Holland

vom Zug ins Fährschiff umsteigen und findet Schienen erst wieder in Harwich. Da jedoch sowohl die Fährverbindung mit neuen Hotelschiffen wie auch die jeweiligen Anschlußzüge "Spitze" sind, kam auch diese internationale Verbindung zu EuroCity-Ehren.

Qualität ist oberstes Gebot

In einem ausführlichen "Lastenheft" wurden die 20 (!) Qualitäts-Kriterien der EuroCity-Züge festgelegt. Über den vorgeschriebenen Standard der Reisezugwagen hinaus wurde dort beispielsweise auch Wesentliches für die Fahrpläne vorgeschrieben. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit der EC-Züge für die Gesamtstrecke, also die fahrplanmäßige Fahrzeit einschließlich aller Aufenthalte, muß demnach mindestens bei 90 km/h liegen. Zum Vergleich: Die Deutsche Bundesbahn bringt es in ihrem IC-Netz auf eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 108 km/h. Als attraktive Städteverbindungen sollen EC-Züge nicht "an jedem Briefkasten" halten. Nur da, wo mit einer entsprechenden Zahl an Reisenden gerechnet werden kann, ist nach dem strikten Reglement ein Halt vorzusehen. Und festgelegt ist auch, daß diese Halte – abge-

sehen von betrieblichen Erfordernissen wie etwa einem Lokwechsel – so kurz wie möglich zu bemessen sind.

Das gilt insbesondere auch für die Halte an den Landesgrenzen. Generell darf ein Stop nicht länger als fünf Minuten dauern, wenn nicht aus betrieblichen Gründen längere Aufenthalte notwendig sind. Aber auch dann muß es schnell gehen. Noch sind 20 Minuten Aufenthaltsdauer zugelassen, ab Sommerfahrplan 1989 im Höchstfall 15 Minuten. Generell werden nur dann Züge zum EuroCity "ernannt", wenn Paß- und Zollabfertigung nicht etwa im Grenzbahnhof, sondern im fahrenden Zug abgewickelt werden. Das ist auch im geeinten Europa bisher alles andere als eine Selbstverständlichkeit. Mit Argusaugen wollen die Bahnen, die als gemeinsame Instanz für das Projekt EuroCity in Utrecht eine "Pushing Group" eingerichtet haben, darüber wachen, daß die Fahrpläne der EC-Züge mit den attraktiven Reisezeiten eingehalten werden. So wird mit Akribie für jeden Zug zwei Monate im Fahrplanjahr – einmal im Winter, einmal im Sommer – ein Verspätungs-Nachweis geführt. Und wenn sich dann ein Zuglauf als "schwach auf der Brust erweist", setzt man sich an einen Tisch, um zu sehen, wie man ihn zuverlässiger machen kann. Wo dies nicht gelingt, droht im Extremfall die "Aberkennung" des EC-Status. dbp/AR



Vom TEE zum EuroCity

Neues Aufgabengebiet für die Vierstromzüge der SBB

Seit dem Fahrplanwechsel am 25. September 1988 sind die europäischen Bahnverwaltungen um eine Attraktion ärmer geworden: Der TEE "Gottardo", der letzte seiner Art, fährt nicht mehr. Nachdem es im Mai 1987 Abschied nehmen hieß vom legendären – aber nicht von roten Zahlen verschont gebliebenen – TEE "Rheingold" blickten viele Eisenbahnfreunde wehmütig zurück auf die Jahre, als die TEE-Züge zum absolut Feinsten auf Europas Schienen zählten. Doch der alte Ruhm ist längst verblaßt und das TEE-Konzept mit reinen 1.-Klasse-Zügen nicht mehr zeitgemäß.

Für die fünf rot/creme lackierten Triebzüge RAe TEE II 1051 – 1055 der SBB (siehe auch Eisenbahn-Journal 9/1986) beginnt nun, nachdem sie ab Sommer 1961 für Schlagzei-

len sorgten, eine neue Epoche. Viele Jahre wurden sie eingesetzt als TEE "Gottardo", "Cisalpin" und "Ticino". Dank ihrer Ausrüstung für alle vier europäischen Bahnstromsysteme (15 kV 16 2/3 Hz, 25 kV 50 Hz, 3000 V und 1500 V Gleichstrom) erreichten sie von Zürich aus Brüssel, Genua und Mailand. Dann wurden sie teilweise entbehrlich, einige Garnituren mußten sogar im Rangierbahnhof Limmattal abgestellt werden. Nun wurden und werden sie umgebaut und umlackiert (RAe 1051 – 1055). Am 25. September 1988 trat der RAe 1055 als "EuroCity Gottardo" seine erste Fahrt nach Mailand an. Ab Mai 1989 werden dann alle fünf modernisierten Triebzüge im EuroCity-Dienst benötigt.

Die sechsteiligen Garnituren bestanden aus zwei Sitzwagen, einem Speisewagen und einem Motorwagen mit je zwei dreiachsigen Antriebsdrehgestellen. Außerdem gehören dazu zwei weitere Wagen an den Zugenden, die über Steuerungen verfügen. Um die Züge zeitgemäß einsetzen zu können, unterzog man sie einer aufwendigen Revision im technischen und optischen Bereich. Zuständig dafür ist die HW Zürich. Im Auftrag der SBB entwarf das Züricher Architekturbüro Romero ein Konzept für die Umgestaltung. Aus dem Maschinenwagen wurde die Küche entfernt. Für das leibliche Wohl der Fahrgäste an Bord sorgt die Schweizerische Speisewagen-Gesellschaft (SSG). Sie bietet Speisen an, die weitgehendst vorbereitet sind und nur noch mit Dampferhitzer aufgewärmt werden müssen. Geessen wird am Sitzplatz, denn auch die Einrichtung des Speisewagens demontierte man. Auf Klappstischen, die ansonsten in entsprechenden Seitenteilen an den Sitzen verstaubt werden, sollte dies gut möglich sein. Die Bestuhlung selbst entspricht der von Großraumwagen, in der 2. Klasse in 2+2 und in der 1. Klasse in 2+1-Reihung angeordnet. Während die eine Hälfte des ehemaligen Speisewagens jetzt als Sitzwagen 2. Klasse eingerichtet wurde, gestalteten die Designer in der anderen Hälfte eine Bar mit 12 Fauteuils und kleinen Tischchen.

Alle anderen Wagen (Zwischen- und Steuerwagen) erhielten gut gepolsterte Sitze mit schwarzen, weiß gemusterten Polsterüberzügen, die als angenehmer Kontrast zur roten Wandverkleidung empfunden werden.



Bild 1 (oben): Der neue EuroCity "Gottardo" steht abfahrbereit im Züricher Hauptbahnhof. Diese formschönen Triebzüge der SBB wurden optisch und technisch modernisiert. Ab dem Sommerfahrplan 1989 werden dann alle fünf Garnituren im EC-Dienst eingesetzt.
Foto: D. Hansmann

Bild 2: Blick in die neu gestalteten Sitzwagen 2. Klasse mit in 2+2-Reihung angeordneten Plätzen. Design und Ausstattung können überzeugen.
Foto: A. Perego



Bild 3: Seit 25. September 1988 ist nun täglich ein Triebzug RABe als EuroCity "Gottardo" zwischen Zürich und Mailand eingesetzt.

Foto: D. Hansmann

Insgesamt stehen jetzt 84 Plätze in der 1. und 147 Plätze in der 2. Klasse zur Verfügung. Vor dem Umbau fanden 168 Reisende in der ersten Klasse, 48 im Speisewagen sowie 6 an der Bar Platz. Die gediegene Atmosphäre in den Großraumwagen unterstützen Schwarz-Weiß-Fotografien anstelle der Kunstdrucke. Für je einen Triebzug zeichnet ein bekannter Schweizer Fotokünstler verantwortlich.

Während die neue Raumaufteilung überwiegend ein positives Echo fand, sorgte das neue Farbschema für einige Diskussionen. In einer offiziellen Erklärung der SBB konnte man dazu folgendes lesen: "Konzept Außenbemalung: Der Entwurf der neuen Außenbemalung des TEE-Zuges hängt stark mit der integralen Erscheinung dieses zweiköpfigen Triebzuges zusammen. Der ganze Zug wurde als *Rohr von definierter Länge* aufgefaßt, welches einen hellgrauen Grundanstrich erhält; auf diesen Grundanstrich wird das dunkelgraue Band aufgetragen, welches über die gesamte Zuglänge alle Fenster miteinander verbindet; das obere und untere weiße

Band unterstützen diesen Effekt. Mit dieser Maßnahme soll die Dynamik, Geschwindigkeit und Modernität dieses Zuges als Objekt unterstrichen werden." (Hervorhebungen von den Autoren.) Bleibt die Frage, ob das oben Postulierte nicht auch in gleicher Weise vom vertrauten Farbschema rot/creme erfüllt worden ist? Erfreulicherweise ist das TEE-Emblem an den Frontseiten erhalten geblieben – wenn auch grau lackiert.

Als technische Neuerungen erhielten die neuen EuroCity-Züge eine automatische Türschließanlage, erweiterte Zugsicherungsanlagen und vorbereitende Maßnahmen für den Einbau des Zugfunks. Sintermetallbremsklötze sorgen für minimale Rollgeräusche. Ab dem 28. Mai 1989 sind dann diese Zugläufe vorgesehen:

	EC "Manzoni" 51	EC "Gottardo" 57
Winterthur	ab –	12.01
Flughf. Zch.	ab –	12.18
Zürich HB	ab 6.24	12.34
Lugano	ab 9.15	15.25
Milano	an 10.25	16.30

	EC "Manzoni" 50	EC "Gottardo" 58
Milano	ab 7.05	19.30
Lugano	an 8.07	20.32
Zürich HB	an 10.53	23.24
Flughf. Zch.	an 11.11	–
Winterthur	an 11.26	–

	EC "Cisalpin" 33	EC "Lemano" 35
Lausanne	ab 16.13	18.18
Brig	an 17.38	19.41
Milano	an 19.35	21.35

	EC "Lutetia" 34	EC "Cisalpin" 36
Milano	ab 9.20	14.00
Brig	an 11.12	15.50
Lausanne	an 12.38	17.15

In Lausanne besteht Anschluß an den TGV von und nach Paris. In allen EuroCity-Zügen ist ein Zuschlag zu entrichten. Reservierung ist unerlässlich. Der EuroCity "Cisalpin" verkehrt von bzw. bis Genf.

Wünschen wir den alten/neuen Triebzügen regen Zuspruch.

Klaus Eckert/Dieter Hansmann

Bild 4: Links der noch nicht umgebaute RAe TEE II 1054, rechts der "neue" RABe 1055. Über das aktuelle Farbfinish kann man geteilter Meinung sein.

Foto: D. Hansmann



KARTE

DER EISENBAHN VON BRAUNSCHWEIG NACH WOLFENBÜTTEL.

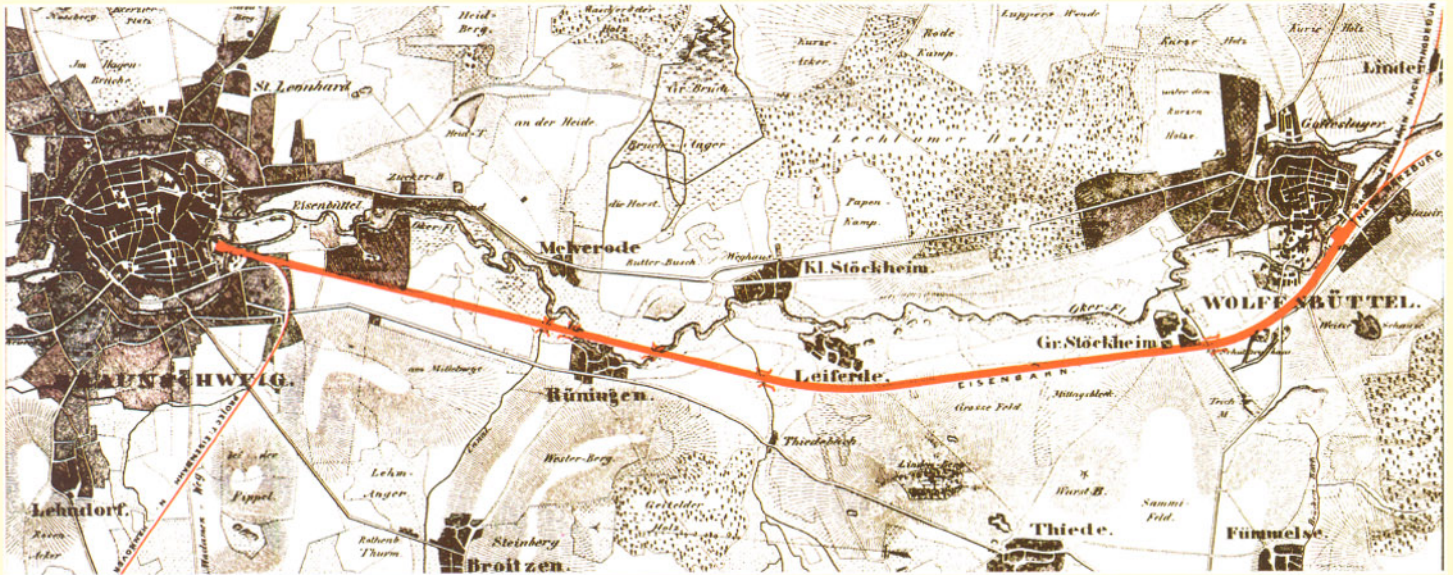


Bild 1: Karte der Bahnstrecke von Braunschweig nach Wolfenbüttel.

150 Jahre erste deutsche Staatsbahn:

Die Herzoglich Braunschweigische Eisenbahn 1838 – 1868

Teil 1

Braunschweig – ein Staat und eine Stadt

Braunschweig war bis vor gut 50 Jahren nicht nur der Name einer Stadt, der uns geläufig ist, sondern auch der eines Landes, das ein Bestandteil des Deutschen Reiches war. Die Anfänge des Herzogtums Braunschweig gehen bis auf Heinrich den Löwen zurück. Kaiser Friedrich II. belehnte 1235 seinen Neffen Otto mit dem aus Braunschweig und Lüneburg gebildeten Herzogtum, das sich von seiner Südgrenze südlich von Göttingen bis nördlich von Lüneburg fast bis zur Elbe erstreckte und auch Hannover einschloß. Dieses Herzogtum Braun-

schweig zersplitterte jedoch bald durch wiederholte Erbteilungen in verschiedene staatliche Gebilde.

Seit der Neugestaltung Mitteleuropas durch den Wiener Kongreß von 1815 bestand das Herzogtum Braunschweig aus dem zusammenhängenden Gebiet nördlich des Harzes und beiderseits der Oker mit den Kreisen Braunschweig, Helmstedt und Wolfenbüttel, aus einem blinddarmähnlichen Gebilde, das sich in West-Ost-Richtung von Holzminde bis Harzburg erstreckte und aus dem Kreis Blankenburg im Unterharz – heute zum Gebiet der DDR gehörend – sowie einigen weiteren kleinen Exklaven. Auf drei Seiten war das Herzogtum vom Gebiet des Königreichs Hannover umschlossen, an seiner

Ostseite grenzte es an das Königreich Preußen. Als sich letzteres 1866 das Königreich Hannover einverleibte, war Braunschweig fast völlig von preußischem Gebiet umgeben.

Dank einer klugen Politik hatte das Herzogtum Braunschweig bis zum Ende des Ersten Weltkrieges Bestand, um dann als Land Braunschweig Bestandteil der Weimarer Republik zu werden. Als historisches Kuriosum sei angemerkt, daß es die Braunschweiger Landesregierung war, die 1932 einen "Schriftsteller" namens Adolf Hitler, der bis dahin staatenlos gewesen war, durch die Ernennung zum Regierungsrat an der Braunschweiger Gesandtschaft in Berlin zum deutschen Staatsangehörigen machte.

Bild 2: Das erste Bahnhofsgebäude Braunschweigs (1838 – 1845).

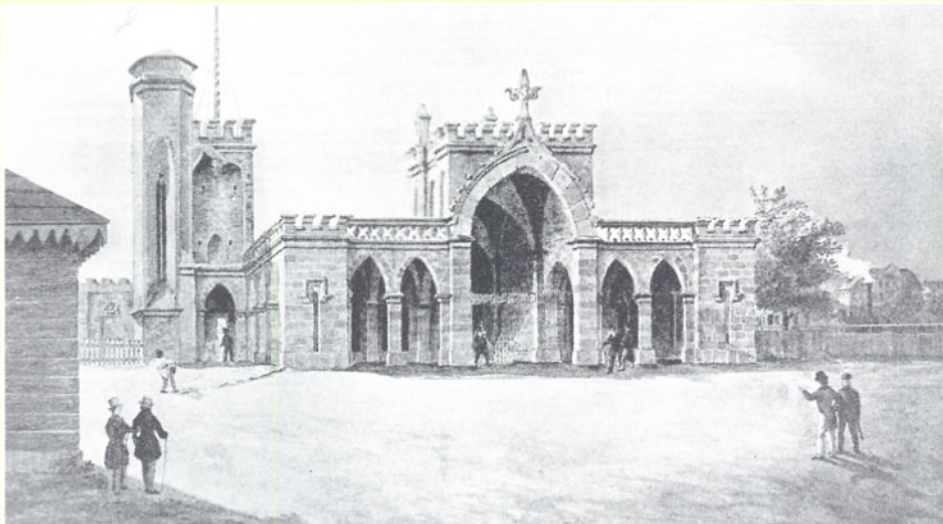


Bild 3: August Philipp v. Amsberg, der Schöpfer der Braunschweigischen Staatsbahn.





Bild 4: Der zweite Braunschweiger Bahnhof entstand 1845 nach einem Entwurf des Hofbau Rates Karl Theodor Ottmer (Aufnahme vor 1914).

Herr von Amsberg hat eine Idee

Ausgehend von der im vorigen Abschnitt geschilderten geographischen Lage Braunschweigs ergab sich für das Herzogtum zu Beginn des Eisenbahnzeitalters die Notwendigkeit, Anschluß an die norddeutschen Seehäfen, besonders an Hamburg zu finden, um den Absatz der einheimischen Produkte zu fördern. Hier war es August Philipp von Amsberg (1781 – 1871) – er bekleidete verschiedene Ämter im braunschweigischen Staatsdienst – der sich bereits 1824 in einer umfangreichen Denkschrift zur Lösung der verkehrs- und wirtschaftspolitischen Aufgaben und Probleme seines Landes äußerte. Er erkannte deutlich, daß jede Verbesserung der Verkehrslage nicht im Alleingang Braunschweigs, sondern nur im Einvernehmen mit den Nachbarn Hannover und Preußen möglich war. Es galt also zunächst, mit dem Königreich Hannover zu einer Vereinbarung über die Errichtung einer Bahnstrecke ("Eisenstraße" hieß es im damaligen Sprachgebrauch noch) von Braunschweig

nach Hamburg zu gelangen. Sie sollte zu einer erheblichen Verbilligung der Gütertransporte für beide Staaten führen. Als Streckenführung wurde eine Verbindung Hamburgs mit Celle über Harburg – Lüneburg vorgeschlagen, wo sich die Strecke in zwei Äste, nach Hannover und Braunschweig, gabeln sollte.

Hannover legt sich quer

Amsbergs Vorschlag stieß in Hannover jedoch auf Ablehnung. Man befürchtete dort wirtschaftliche und finanzielle Vorteile für Braunschweig. Außerdem favorisierte man eine Verbindung Hannovers mit Bremen. Hier würde die Strecke kürzer sein und ausschließlich auf dem eigenen Staatsgebiet verlaufen, so daß keinerlei Zollschränken den Verkehr behinderten. Man verzögerte die Angelegenheit deshalb in Hannover ein Jahr um das andere. Zeitlich gleichlaufend wurden Verhandlungen mit dem Ziel geführt, die mitteldeutschen Staaten in einem, eindeutig gegen Preußen gerichteten Zollverein zusammenzufassen. Dies gelang aber nur zum Teil. Durch den Beitritt Braun-

schweigs zu dem Zoll- und Steuerverein erreichte von Amsberg 1834 die Verpflichtung der Regierung in Hannover, für die Vertragsdauer keine Einwendungen gegen einen Anschluß seines Landes an die von Hannover geplanten Eisenbahnstrecken zu erheben. Nur wenig später verweigerte Hannover jedoch für den Bau der Strecke Braunschweig – Celle seine Zustimmung. Nun änderte Braunschweig seine Pläne und sah einen Bahnbau in südlicher Richtung über Wolfenbüttel – Schladen – Vienenburg nach Harzburg und nach Osten von Wolfenbüttel nach Oschersleben zum Anschluß an die spätere Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn mit Zugang zur Elbe in Magdeburg vor.

Deutschlands erste Staatsbahn wird gebaut

Dem Projekt, eine Bahn von Braunschweig nach Harzburg zu bauen, erteilte die braunschweigische Ständeversammlung im März 1837 ihre Zustimmung. Ein Staatsvertrag mit Hannover, der wegen der Überquerung hannoverischen Territoriums zwischen dem

Bild 5: Derselbe Bahnhof wie in Bild 4 nach einer Zeichnung aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Fotos 2 bis 5: Städt. Bilderdienst Braunschweig

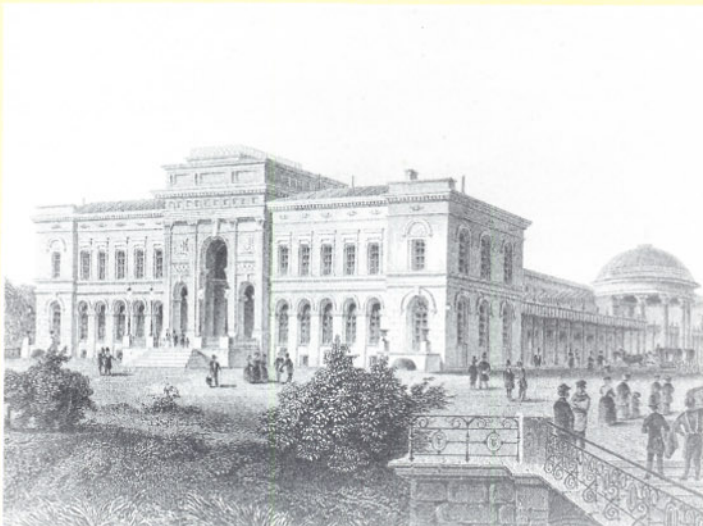


Bild 6: Das Herzogtum Braunschweig (braun) zwischen Hannover (grün) und Preußen (blau). Zeichnung: G. Voigt





Bild 7: Ansicht von Vienenburg um 1850 mit der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn im Vordergrund (Stahlstich von J. Umbach).

Kerngebiet Braunschweigs und der Exklave Harzburg erforderlich war, kam im November des gleichen Jahres zustande. Als Gegenleistung verpflichtete sich Braunschweig zum Anschluß des hannoverischen Goslar an die Braunschweiger Bahn in der Station Vienenburg. Auf Vorschlag von Amsbergs, der inzwischen zum Finanzdirektor des Herzogtums aufgestiegen war, sollte die zu errichtende Strecke als Staatsbahn gebaut werden. Wohl maßgeblicher Grund für diese Entscheidung war der Umstand, daß August von Amsberg in seiner neuen Stellung zugleich Vorstand der "Herzoglich Braunschweig-Lüneburgischen Pfand- und Leihhausanstalt", der Vorgängerin der späteren Braunschweigischen Staatsbank war. So konnte er über die Konstruktion der Staatsbahn seine einträgliche Stellung und sein Interesse an der Eisenbahn auf einfache Art miteinander verbinden. Diesem Vorschlag erteilte die Ständeversammlung ihre Zustimmung und bildete zugleich eine "Eisenbahn-Commission", deren Vorsitzender selbstverständlich von Amsberg hieß. Da der erste Abschnitt der Strecke Braunschweig – Harzburg, der bis Wolfenbüttel führte, völlig auf Braunschweiger Territorium lag, konnte mit seinem Bau unverzüglich, d. h. noch vor dem Abschluß des erwähnten Staatsvertrags mit dem Königreich Hannover, begonnen werden. Die Schienen sollten ursprünglich nach amerikanischem Vorbild auf hölzernen Längsschwellen ver-

legt werden. Das war zwar erheblich billiger als der von England favorisierte Gleisbau mit Querschwellen und den darauf befestigten Stuhlschienen, aber der Nachteil bestand darin, daß der Achsdruck der Fahrzeuge nur sehr niedrig sein durfte. Als sich herausstellte, daß keine der bereits im Ausland bestellten Lokomotiven für den leichten "amerikanischen" Unterbau geeignet war, ließ von Amsberg kurzerhand auf die englische Gleisbaumethode umstellen, ohne lange die bewilligende Ständeversammlung mit derartigen "Kleinigkeiten" und "Formalien" zu "belästigen". Das hatte immerhin zur Folge, daß die Baukosten für das erste Streckenstück Braunschweig – Wolfenbüttel bereits um 50.000 Taler höher lagen, als der Betrag, der für die gesamte Strecke vorgesehen war.

Rund 15 Monate nach der Bewilligung war das erste Streckenstück von Braunschweig nach Wolfenbüttel fertiggestellt. Am 28.11.1838 wurden, sozusagen als Generalprobe, das Braunschweiger Kadettenkorps und Angehörige des Heeres, insgesamt 130 Mann, in Braunschweig auf die Bahn verladen und nach Wolfenbüttel und zurück transportiert. Ab 1. Dezember 1838 fanden täglich vier öffentliche Fahrten zwischen beiden Städten statt. An der Eröffnungsfahrt hatte auch Herzog Wilhelm-August von Braunschweig-Lüneburg teilgenommen.

Die weitere Entwicklung der Braunschweigischen Staatsbahn

In den ersten fünf Monaten nach der Eröffnung der Strecke Braunschweig – Wolfenbüttel war der Andrang der Fahrgäste trotz der winterlichen Jahreszeit unerwartet groß. Über 105.000 Personen benützten das neue Verkehrsmittel; das waren acht- bis neunmal mehr Fahrgäste auf dieser Strecke als zu Zeiten der Postkutsche. Daher mußten täglich bis zu vier zusätzliche Zugpaare (zu den angekündigten vier) eingelegt werden. Im beginnenden Frühjahr wurden für abends, um 21.30 Uhr, als besondere Attraktion "Fahrten mit Laternenschein" angekündigt. Dieses überraschend gute Ergebnis veranlaßte August von Amsberg, umgehend den Weiterbau der Harzbahn anzuordnen. Nur mußte er jetzt Farbe bekennen und eingestehen, daß der für den Bau und die Einrichtung der gesamten Strecke bewilligte Betrag von 400.000 Talern bereits im ersten Bauabschnitt verbraucht, ja um 50.000 Taler überschritten worden war und daß er weitere 450.000 Taler benötigte. Die Entrüstung in der Ständeversammlung war groß. Aber letztlich wurden, angesichts der wesentlich gestiegenen Einnahmen aus dem Bahnbetrieb, die erforderlichen Mittel zähneknirschend bewilligt. Allerdings mußte sich von Amsberg von einem "Stände-Commissar" als Aufsichtsorgan und einer Dienstanweisung an die Kandare nehmen lassen.

Am 22. August 1840 konnte die Strecke von Wolfenbüttel nach Schladen und von Vienenburg nach Harzburg eröffnet werden. Bei dem Zwischenstück Schladen – Vienenburg hatte Hannover sich wieder einmal quergelegt, gab seinen Widerstand jedoch bald auf, so daß das restliche Streckenstück bis zum 2. Dezember 1841 fertiggestellt werden konnte. Von Vienenburg nach Harzburg konnte wegen der Steigung von maximal 1:50 zunächst der Betrieb nur mit Pferden durchgeführt werden. Auf der Rückfahrt nach Vienenburg wurden die Pferde kurzerhand auf Wagen verladen, und der ganze Zug rollte im "Leerlauf" bergab. Die Bremser mußten dabei höllisch aufpassen, daß die ganze Fuhr in Vienenburg rechtzeitig zum Stehen kam. Mit dem Erwerb der beiden Stephenson'schen "Harzburger Rampenlokomotiven" mit den Namen "Wildemann" und "Crodo" (Bauart: C n2) konnte jedoch am 08.11.1843 der durchgehende Dampfbetrieb zwischen Braunschweig und Harzburg (später Bad Harzburg) aufgenommen werden. Inzwischen war im Juli 1843 die wichtige Strecke Wolfenbüttel – Oschersleben eröff-

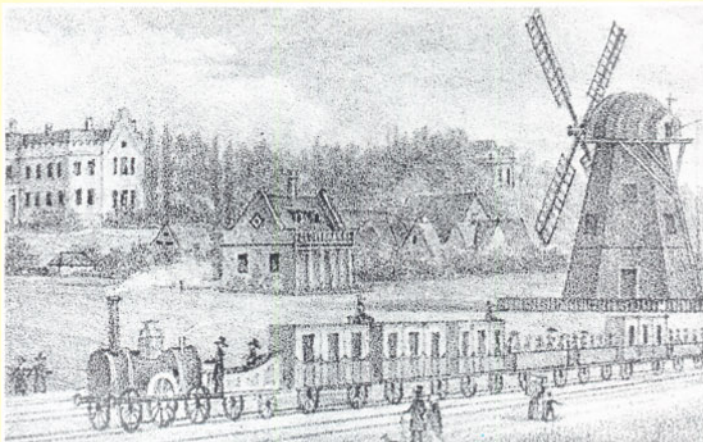
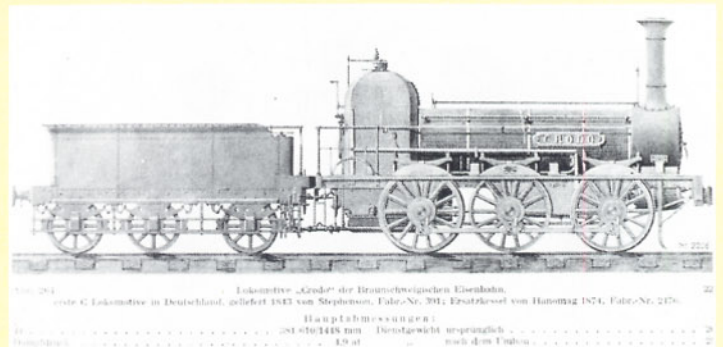


Bild 8: Zeitgenössische Zeichnung des ersten Zuges auf dem Weg von Braunschweig nach Wolfenbüttel. Foto: Städt. Bilderdienst Braunschweig

Bild 9: Lokomotive "Crodo" der Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahn, 1843 von Stephenson gebaut. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Lokomotive „Crodo“ der Braunschweigischen Eisenbahn, erste Lokomotive in Deutschland, geliefert 1843 von Stephenson, Fabr.-Nr. 301; Ersatzlokomotive von Hannover 1874, Fabr.-Nr. 276.
Hauptabmessungen:
Länge 281-281445 mm Höchstgewicht ursprünglich 28 Tonnenn
Kessel 4,3 m Durchmesser des Zylinders 2,2 m

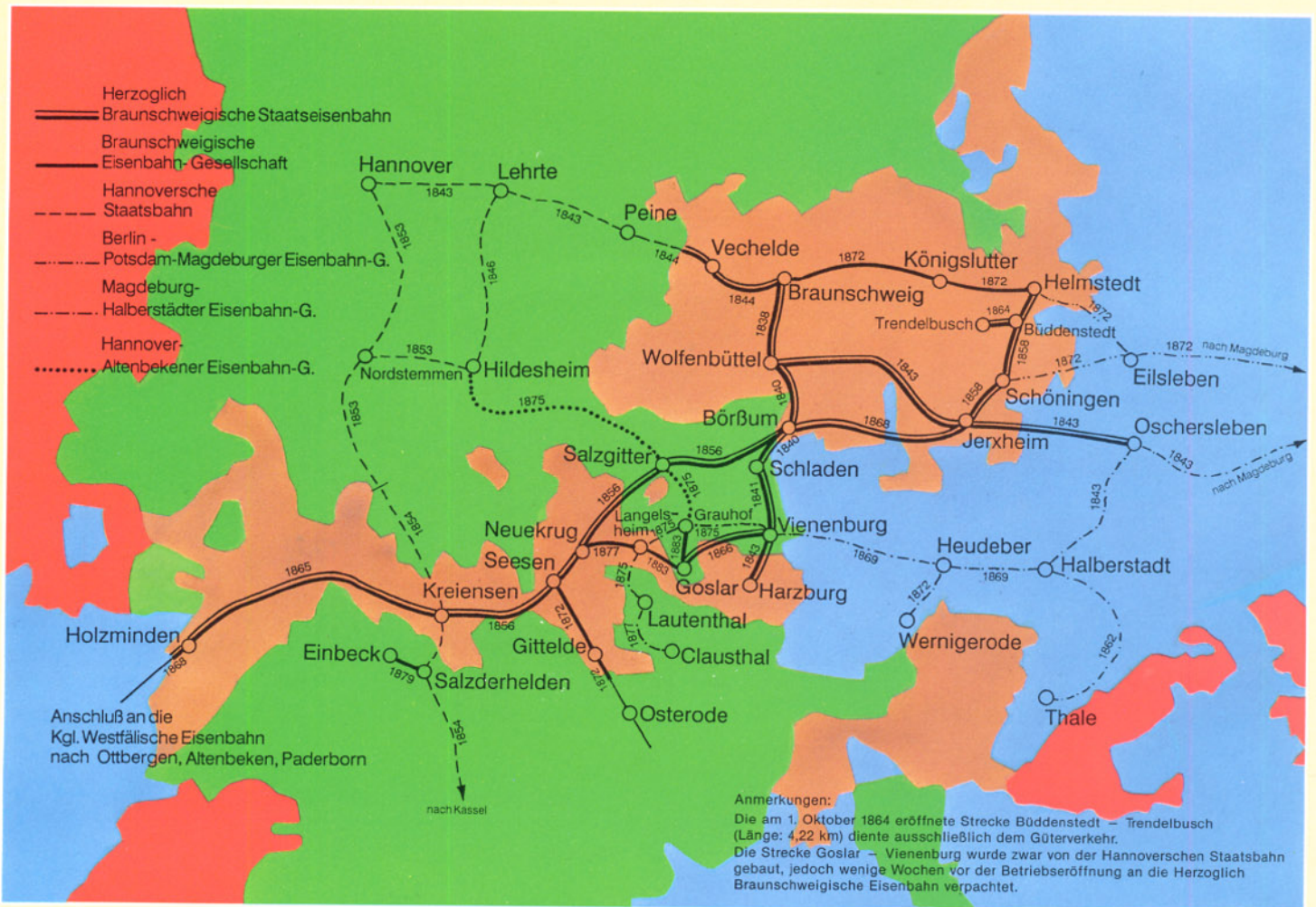


Bild 10: Karte mit dem Netz der Braunschweigischen Eisenbahn sowie der angrenzenden Strecken anderer Bahnverwaltungen.

Zeichnung: G. Voigt

net worden, wo Anschluß an die Magdeburger-Halberstädter Eisenbahn nach Magdeburg bestand. Von dort aus wurde drei Jahre später Berlin erreicht. Als dann noch das Streckenstück von Braunschweig in westlicher Richtung über Vechelde zur hannoverschen Landesgrenze fertiggestellt war, bestand ab Mai 1844 über Peine und Lehrte die erste Verbindung Braunschweigs mit Hannover. Braunschweig war damit zu einem unverzichtbaren Bestandteil der ersten großen Ost-West-Verbindung Berlin – Hannover – Minden – Hamm – Düsseldorf – Deutz – Köln – Aachen mit Anschluß an Belgien und Frankreich geworden.

Diese Verbindung wurde erst 1871 – unter Umgehung Braunschweigs – durch die Konkurrenzstrecke Berlin – Stendal – Lehrte der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn ersetzt. Dadurch wurde die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn zunächst einmal aus der durchgehenden Verbindung Berlin – Aachen ausgeschaltet. Sie rächte sich, zusammen mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, jedoch wenige Jahre später durch die Eröffnung der Südstrecke über Magdeburg – Kreiensen – Hagen – Elberfeld.

Doch zurück zu der Braunschweigischen Staatsbahn der fünfziger Jahre. Nach einer Pause von 1844 bis 1856 wurden folgende Strecken eröffnet:

5. August 1856:	Börßum – Kreiensen	(60,5 km)
20. Juli 1858:	Jerxheim – Helmstedt	(22,1 km)
1. Oktober 1864:	Büddenstedt – Trendelbusch	(3,9 km)
1. Oktober 1865:	Kreiensen – Holzminden	(44,5 km)

1. Mai 1868:
Jerxheim – Börßum (23,2 km)
18. Mai 1868:
Holzminden – Landesgrenze (2,2 km)
Damit war das Schienennetz der ersten deutschen Staatsbahn bis Ende 1868 auf eine Länge von 274,3 Kilometern angewachsen.

1868 besaß Braunschweig zwar – bezogen auf die Fläche des Staatsgebiets – das dichteste Eisenbahnnetz in Deutschland, aber man hatte sich finanziell doch etwas übernommen. Die Schulden der Staatsbahn beliefen sich alles in allem auf rund 20 Millionen Taler; im Vergleich dazu betragen die übrigen Staatsschulden Braunschweigs nur insgesamt rund 3,5 Mio. Taler.

Für den Bau der geplanten Strecke Seesen – Osterode und für die Verlegung eines zweiten Gleises auf den wichtigsten Durchgangsstrecken mußte man erstmals Kapital im Ausland aufnehmen. Die Bank für Handel und Industrie in Darmstadt war es schließlich, die dem Staat die benötigten Mittel zur Verfügung stellte. Gleichzeitig drängte sich die Frage nach einer Privatisierung der Staatsbahn auf. Unter den diversen Angeboten war das des Darmstädter Bankhauses das für Braunschweig lukrativste. Es bot eine sofort fällige Kaufsumme von 11 Mio. Talern und auf 64 Jahre, also bis 1934, eine jährliche Annuität von 875.000 Talern – ein für das Herzogtum glänzendes Geschäft. Mit Wirkung vom 01.01.1869 ging die Staatsbahn an eine "Braunschweigische Eisenbahngesellschaft" über, ein Konsortium, in dem neben der Darmstädter Bank die Bergisch-Märkische und die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn maßgeblichen Einfluß besaßen. Die Verwaltung der Bahn blieb

noch bis zum 01.01.1871 bei der bisherigen herzoglichen Generaldirektion. Zwischen 01.06.1872 und 01.05.1883 wurden von der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft folgende weitere Strecken eröffnet:

1. Juni 1872:	Braunschweig – Königslutter	(23,3 km)
1. September 1872:	Seesen – Gittelde	(15,4 km)
15. September 1872:	Königslutter – Helmstedt	(16,0 km)
Verbindungsbahn Braunschweig	(2,7 km)	
15. September 1877:	Neuekrug – Langelsheim	(9,3 km)
10. September 1879:	Salzderhelden – Einbeck	(4,4 km)
1. Mai 1883:	Langelsheim – Goslar	(6,4 km)
Goslar – Grauhof	(5,2 km)	

Die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft verfügte damit über ein Netz von insgesamt 356 km Streckenlänge.

Durch die Verstaatlichung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn zum 01.01.1879 und der Bergisch-Märkischen Bahn zum 01.01.1882 ging der Großteil des Aktienbesitzes an der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft auf den preußischen Staat über. Durch Vertrag zwischen der Preußischen Eisenbahnverwaltung und der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom 31.12.1884/03.01.1885 übernahm die Kgl. Direktion der Braunschweigischen Eisenbahnen in Braunschweig den Betrieb zum 01.04.1885. Ein Jahr später wurde das gesamte braunschweigische Eisenbahnnetz der KED Magdeburg zugewiesen. Der preußische Staat hat bis 1913 den Umfang des Braunschweiger Streckennetzes auf 433 km erweitert. (wird fortgesetzt)

-rab-



Nach aufwendigen Arbeiten im neuen Design:

Die »moderne« Ge 4/4 I der RhB





Bild 3: Zwischen Celerina und Samedan entstand diese Aufnahme. Zuglokomotive ist die Ge 4/4 I 610. Zielbahnhof ist Scuol-Tarasp im Unterengadin.

Foto: W. Goy

Bild 1 (linke Seite oben): Am 27. Juni 1988 konnte der Fotograf die Ge 4/4 I 410 "Viamala" mit dem Zug 244 im Bahnhof Bever im Bild festhalten.

Foto: W. Goy

Stets sind die Verantwortlichen der Rhätischen Bahn in Graubünden darauf bedacht, für den umfangreichen Personen- und Güterverkehr ein optimales Angebot zu unterbreiten. Der gepflegte Fuhrpark dieser Schmalspurbahn wird aus diesem Grunde laufend technisch erneuert und verbessert. Daß die 1947 und 1953 gelieferten 10 Lokomotiven der Reihe Ge 4/4 I noch lange nicht zum alten Eisen gehören werden, zeigt deren 1986 begonnene grundlegende technische und optische Überarbeitung.

In den ersten Nachkriegsjahren zeichnete

sich bei der RhB ein Bedarf an leistungsfähigen Schnellzuglokomotiven ab, vor allem, um die Reisezeiten zu verkürzen. Mit den vorhandenen Maschinen (Ge 6/6 I und Ge 4/6) war dies nicht möglich. Im Jahre 1947 erhielt dann die RhB vier Einheiten der Reihe Ge 4/4 I (601 – 604). Diese laufachslosen Drehgestellokomotiven haben ein Dienstgewicht von 47 t, sind 75 km/h schnell und können bei einer Leistung von 1184 kW folgende Normlasten bewältigen: bei 25 % Steigung (z. B. Scoul – Ardez) 240 t und bei 35 % Steigung (z. B. Filisur – Preda) 170 t.

Der mechanische Teil wurde bei SLM, der elektrische bei BBC/MFO gefertigt. 1953 konnte dann der zweite Teil der Lieferserie mit sechs Maschinen in Dienst genommen werden (Ge 4/4 I 605 – 610). Wegen Arbeitsüberlastung vergab die SLM die Fertigung der Lokomotivkästen nach Italien.

Ab Mitte der 60er Jahre erfolgte dann ein erster Umbau bei diesen Bo'Bo'-Lokomotiven. Anstelle der Seitenfenster und Jalousien – deren Anordnung an den beiden Lokseiten unterschiedlich war – wurden Mehrfach-Düsenlüftergitter eingebaut. Entfernt wur-

Bild 2: Ab Mitte der 60er Jahre unterzog die RhB die Ge 4/4 I einem ersten Umbau. Dabei wurden die Fenster durch Mehrfach-Düsenlüftergitter ersetzt, und die Stirnwandtüren nebst Übergangstrittbrettern entfernt.

Foto: A. Ritz

Bild 4: Typenskizze der am 12. März 1953 an die RhB abgelieferten Ge 4/4 I 605 im Maßstab 1:87. Die Anordnung der Fenster und Jalousien war unterschiedlich. Linke Lokseite: Fenster zu den Lokenden hin; rechte Lokseite: beide Fenster in der Lokmitte.

Zeichnung: Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur

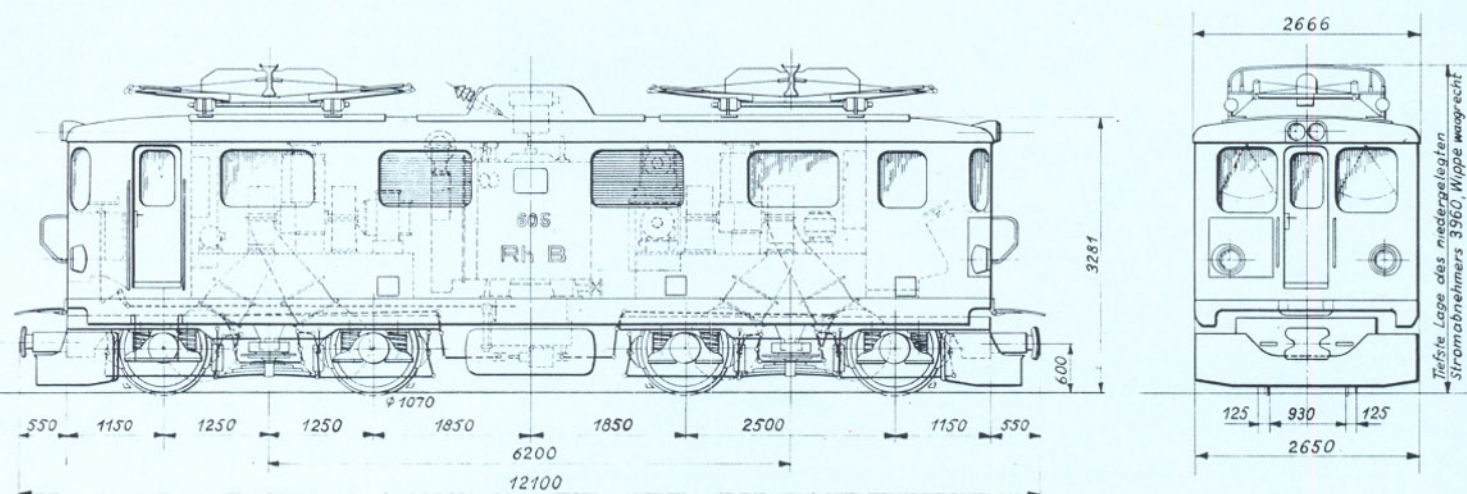




Bild 5: In der Station Valendas-Sagogn halten die Züge von und nach Disentis nur auf Verlangen. So rollte auch dieser von der "neuen" Ge 4/4 I 609 gezogene Zug ohne Zwischenhalt durch diese Station. In der dritten Sonderausgabe über die Strecken der RhB werden wir ausführlich über die Rheintalstrecke Chur – Disentis berichten. **Foto: A. Ritz**

Bild 6: Die umgebaute Ge 4/4 I 609 "Linard", präsentierte sich am 27. Juni 1988 im neuen Outfit.

Foto: W. Goy



den die Türen und die Übergangseinrichtungen an beiden Stirnseiten. Seit 1986 werden nun nach und nach alle 10 Einheiten im Rahmen einer Hauptausbesserung in der RhB-Werkstatt in Landquart modernisiert. Dabei erhalten sie neue, nach ergonomischen Gesichtspunkten gestaltete Führerstände. Obwohl sich durch den Umbau die Führerstände leicht vergrößern und der Lokkasten gegenüber der Ursprungsausführung an den Stirnseiten um jeweils 150 mm verlängert ist, ergeben sich in der Länge über Puffer keine Veränderungen. Das optische Erscheinungsbild wird durch die neue zweifelhafte Frontpartie und durch den Neulack im rot-weißen RhB-Design bestimmt. Ferner werden geändert bzw. umgebaut: Totmann, Steuerkontrollen, Führertisch, Verkabelung, LBT, Beleuchtungssteuerung, neue Meßinstrumente. Außerdem werden die Sanderkästen an die Unterflurdrehbank angepaßt,



Bild 7: Am 5. November 1987 hatte der GmP von Scuol nach Samedan eine beachtliche Länge, als er bei Zernez unterwegs war. Zuglokomotive war die umgebaute Ge 4/4 I 608 "Madrisa".
Foto: K. Eckert

eine Vielfachsteuerung vorbereitet, eine Stromsteuerverriegelung ein- und die Türsteuerung umgebaut. Beibehalten wurde die Grundkonzeption, wie Hochspannungssteuerung, Rekuperationsbremse und Drehge-

stelle, die übrigens weitgehend der bekannten Ae 4/4 251-258 der BLS entsprechen und für die Schmalspurfahrzeuge modifiziert wurden. Die bekanntermaßen gründliche Wartung

verbunden mit der Unterbringung in Depot-Hallen geben zu der Hoffnung Anlaß, die modernen Ge 4/4 I-Lokomotiven noch viele Jahre im Dienst der Rhätischen Bahn beobachten zu können. **Wolfgang Goy**

Bild 8: Typenskizze der umgebauten Lokomotiven der Reihe Ge 4/4 I im Maßstab 1:87.

Zeichnung: Rhätische Bahn

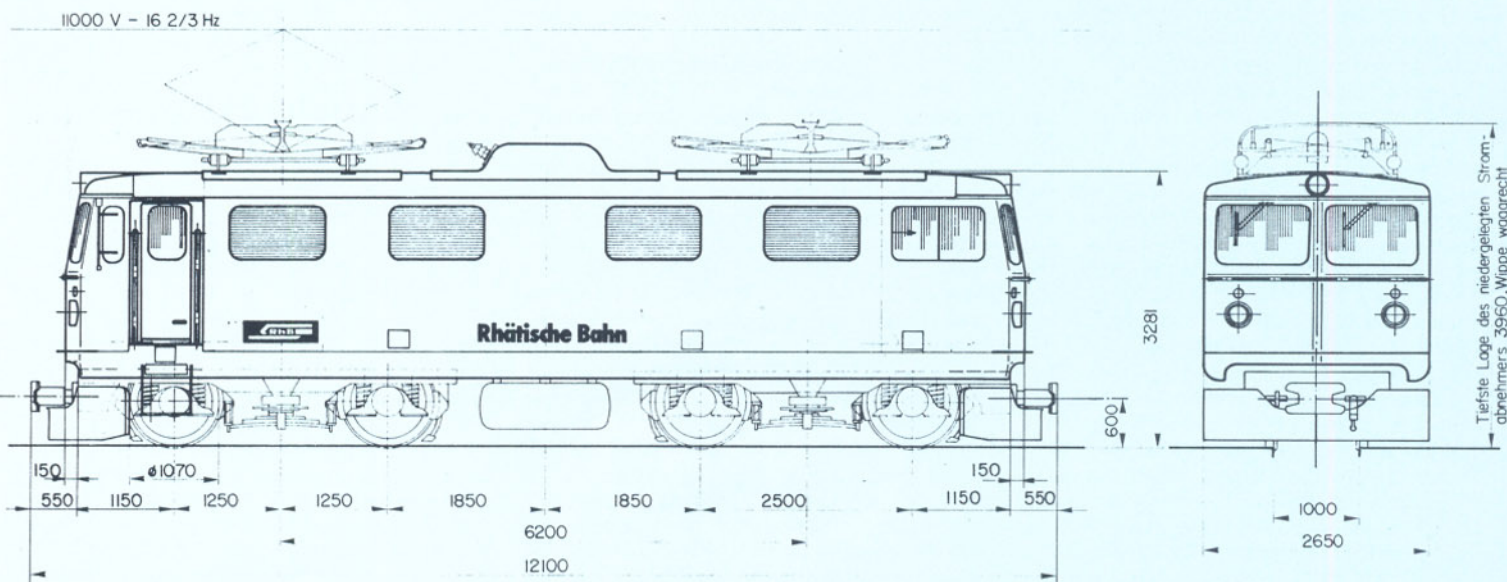




Bild 1: Der AT 233/234 war einer der wenigen Wittfeld-Akkutriebwagen mit Nebenschlußmotor. Das Werkfoto zeigt ihn im Originalzustand bei seiner Ablieferung an die KPEV im Jahre 1912. 1928 wurde er durch den Einbau von zwei Hauptstrommotoren den Akkutriebwagen üblicher Bauart angepaßt. Am 14. März 1945 zerstörten ihn alliierte Bomber in Hildesheim. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Der Wittfeld-Akkutriebwagen

Die Entwicklung der Akkutriebwagen bei den deutschen Länderbahnen

Der Gedanke, einen elektrischen Triebwagen zu bauen, der in seiner Stromversorgung unabhängig von einer Stromschiene oder einer Oberleitung ist, wurde bei den deutschen Länderbahnen erstmals 1896 von der Pfalzbahn aufgegriffen. Sie nahm damals auf ihrer meterspurigen Lokalbahnstrecke von Ludwigshafen nach Mundenheim einen Probebetrieb mit zwei von der (unbekannten) Lieferfirma kostenlos überlassenen "elektrischen Motorwagen" auf. (Technische Daten sind leider nicht bekannt.) 1898 wurden zwei vierachsige Akkutriebwagen für die gleiche Schmalspurbahn beschafft. Da diese jedoch 1904 Teil der städtischen Straßenbahn Ludwigshafen wurde, baute man die beiden Triebwagen in normale Personenwagen um und setzte sie auf anderen Schmalspurstrecken ein. Um die Jahrhundertwende dehnte die Pfalzbahn die Versuche auch auf normalspurige Strecken aus und beschaffte in den Jahren 1900 und 1902 insgesamt zwei drei- und vierachsige Akkutriebwagen, die zum Teil

noch bei der Deutschen Reichsbahn in Betrieb standen. Im Gegensatz zu den guten Erfahrungen der Pfalzbahn waren die Versuche mit Akkutriebwagen in Württemberg (1897), Bayern (1901), Baden (1903) und Sachsen (1904) ohne Erfolg, so daß diese Bahnen fortan vom Einsatz von Akkutriebwagen ab-sahen.

Dennoch wagte auch die Preußische Staatseisenbahn-Verwaltung (KPEV) 1907 einen Versuch mit fünf zu Akkutriebwagen umgebauten Abteilwagen der Berliner Stadtbahn, bei denen man die Führerstände nach Art der Bremserhäuschen an die Wagenenden angebaut hatte. Die mit Schwefelsäure gefüllten Bleibatterien wurden – wie zunächst üblich – unter den Sitzbänken angebracht und sorgten so für eine ziemliche Geruchsbelästigung der Fahrgäste. Die Höchstgeschwindigkeit dieser Probewagen betrug 45 km/h; sie boten 60 Personen Platz. Ihre Batteriekapazität reichte für 60 Kilometer. Gustav Wittfeld, Geheimer Oberbaurat und seit 1904 Dezernent für elektrische Zuförderung im preußischen Ministerium für öffentliche Arbeiten, erkannte die Chancen, aber auch die Schwächen des Betriebs mit Akkutriebwagen und forderte die Unterbringung der Batterien in einem von den Fahrgä-

sten getrennten Bereich.

Zusammen mit der Breslauer AG für Eisenbahnwagenbau, der Maschinenbau-Anstalt Breslau, der AEG und der Akkumulatorenfabrik Hagen entwarf er einen kurzgekuppelten Doppelwagen mit langen, niedrigen Batteriekästen und daran anschließenden Führer- und Fahrgasträumen.

Die Wittfeld-Akkutriebwagen bei der KPEV

Das Eisenbahn-Zentralamt Berlin war von dem Entwurf so angetan, daß es ohne weitere Erprobung sogleich 57 Einheiten bestellte! 1908 wurden 19 Doppeltriebwagen mit der Achsanordnung 1A+A1 bei den Direktionen Danzig, Königsberg, Kattowitz, Stettin und Halle, also im wesentlichen bei den östlichen Direktionen, in Dienst gestellt. Diese Triebwagen besaßen eine elektrische Ausrüstung der Firma AEG. Die 1908/09 in Betrieb genommenen 19 Fahrzeuge, die von den Siemens-Schuckert-Werken ausgerüstet worden waren, beheimatete man bei den in der Mitte und im Nordwesten Preußens gelegenen Direktionen Elberfeld, Essen, Hannover und Magdeburg. Die 19 von



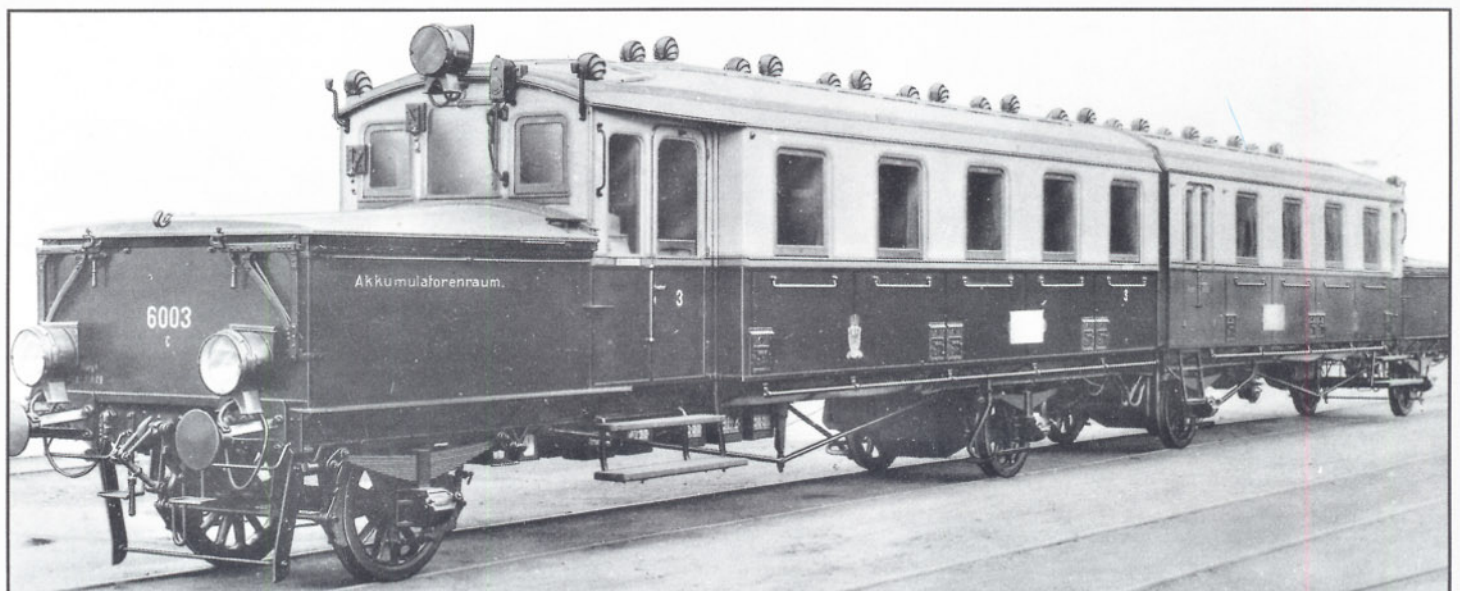
Felten-Guilleaume-Lahmeyer in Frankfurt ausgerüsteten Triebwagen, ebenfalls 1908/09 in Dienst gestellt, kamen bei den südwestlichen Direktionen Cöln, Erfurt, Frankfurt und Saarbrücken zum Einsatz. Für die Lieferung der Batterien hatte die Akkumulatorenfabrik AG Hagen/Berlin eine

Monopolstellung inne; alle Wittfeld-Triebwagen wurden bei der KPEV mit Akkumulatoren aus ihrer Produktion bestückt. Der Firma gelang es mit der Zeit, die Kapazität ihrer Batterien erheblich zu vergrößern, so daß die Reichweite der Wittfeld-Triebwagen von 100 km im Jahre 1908 über 130 km 1912

und 180 km bereits ein Jahr später auf 300 km im Jahre 1923 gesteigert werden konnte.

Nicht bewährt hat sich die einzelne, seitenschiebbare Laufachse (Lenkachse) unter den Batterievorbauten; sie wurde bei späteren Lieferungen durch eine zweite Lenk-

Bild 2: Der AT 6003/6004 Königsberg zeigt sich in der Bauform mit je einer Lenkachse unter den Batteriekästen. Bald jedoch baute man zwei weitere Lenkachsen ein und zeichnete ihn in AT 203/204 Stettin um. Werkfoto AEG, Sammlung Dr. Scheingraber



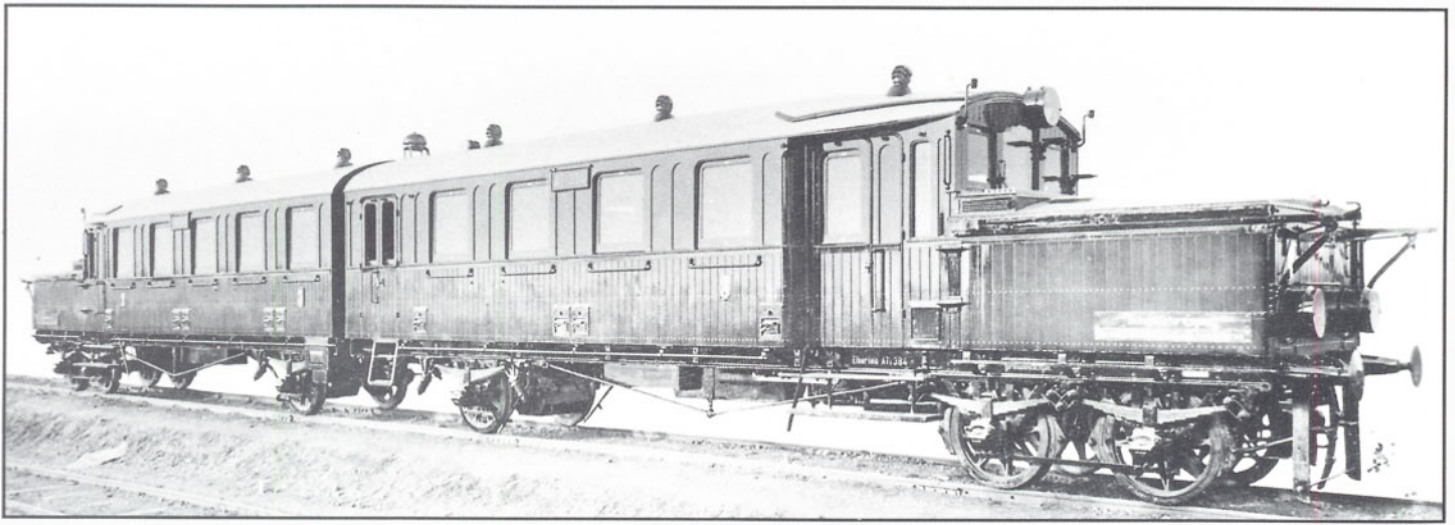


Bild 3: Der AT 393/394 war mit einer Holzverkleidung versehen und führte nur die 3. Wagenklasse.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

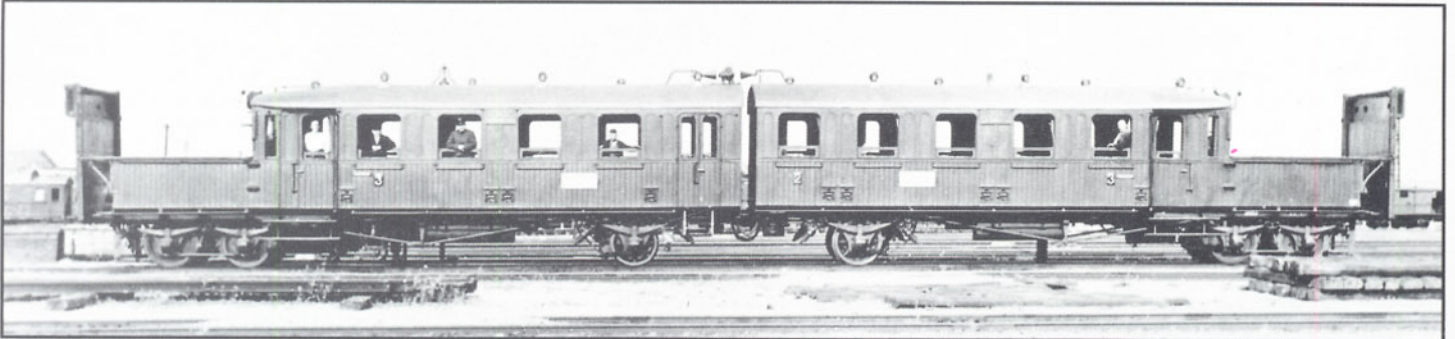


Bild 4: Im Gegensatz zu dem in Bild 3 gezeigten AT 393/394 verfügte der AT 391/392 in der rechten Wagenhälfte über ein Abteil der 2. Klasse. Sowohl der AT 391/392 als auch der AT 393/394 verblieben nach 1945 bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

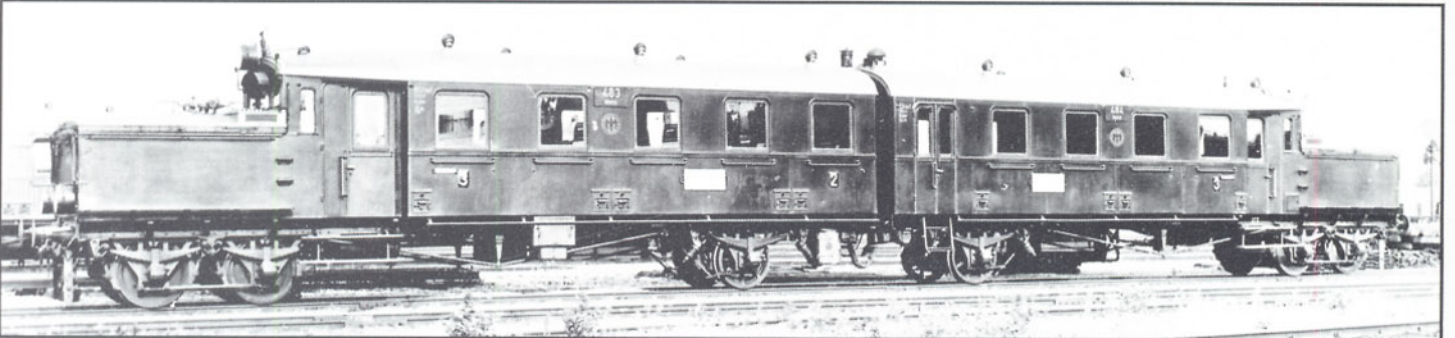


Bild 5: Der AT 483/484 wurde 1912 in Dienst gestellt, 1948 in ETA 180 035 a/b und vier Jahre später in ETA 180 018 a/b umgezeichnet. Im November 1956 wurde er ausgemustert (Aufnahme vor 1930).

Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber

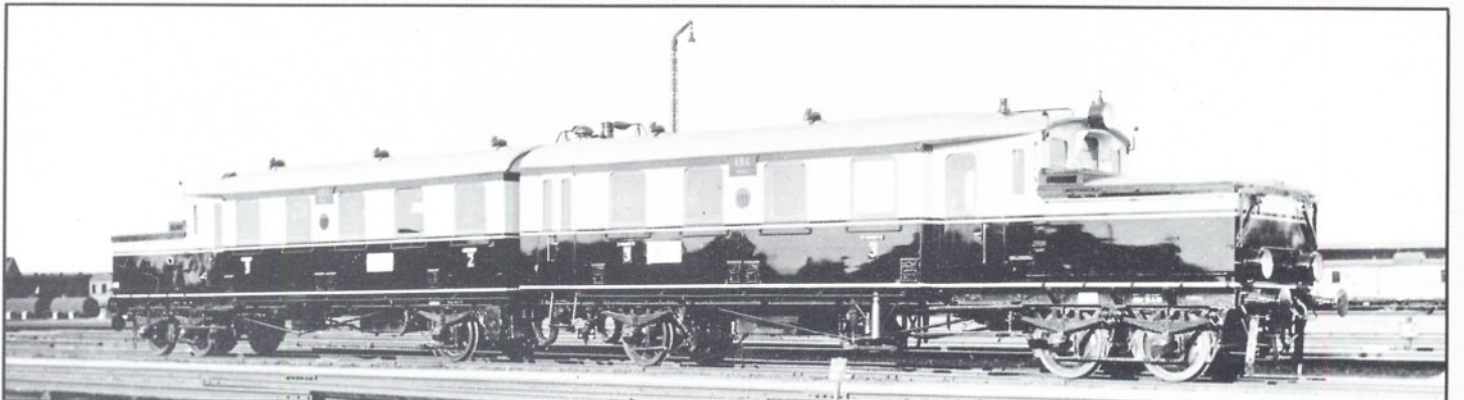
achse ergänzt. Auch die Wagen der ersten Lieferung wurden nach und nach in solche mit der Achsformel 2A + A2 umgebaut. Die Wittfeld-Triebwagen boten 46 Fahrgästen in der 3. und 54 in der 4. Wagenklasse Platz. Dazu kamen noch 8 Stehplätze im jeweils hinteren Führerstand, so daß sie 108 Personen befördern konnten. Die Mehrzahl

dieser Triebwagen wies die Klasseneinteilung 3./4. Klasse auf; einige enthielten nur Plätze 3. Klasse, einige hatten neben der 3. Klasse auch ein Abteil für 8 Plätze 2. Klasse. Bei diesen verringerte sich die Zahl der Sitzplätze in der 3. Klasse auf 38 (+46). Im Anstrich waren die Triebwagen den Personenzugwagen gleichgestellt (§ 9 der Dienstvorschrift über den Anstrich und die Bezeichnung der Wagen). Sie wurden also von 1908 an unterhalb der Fensterbrüstung zweifarbig dunkelbraun und grau, ab 1914 einheitlich olivgrün mit schwarzem Untergestell gestrichen.

In drei Baualosen hat die KPEV bis 1914 weitere 106 zweiteilige Wittfeld-Speichertrieb-

Bild 6: Den gleichen AT wie in Bild 5 zeigt diese Aufnahme, hier jedoch im creme/roten Triebwagenanstrich der DR.

Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber



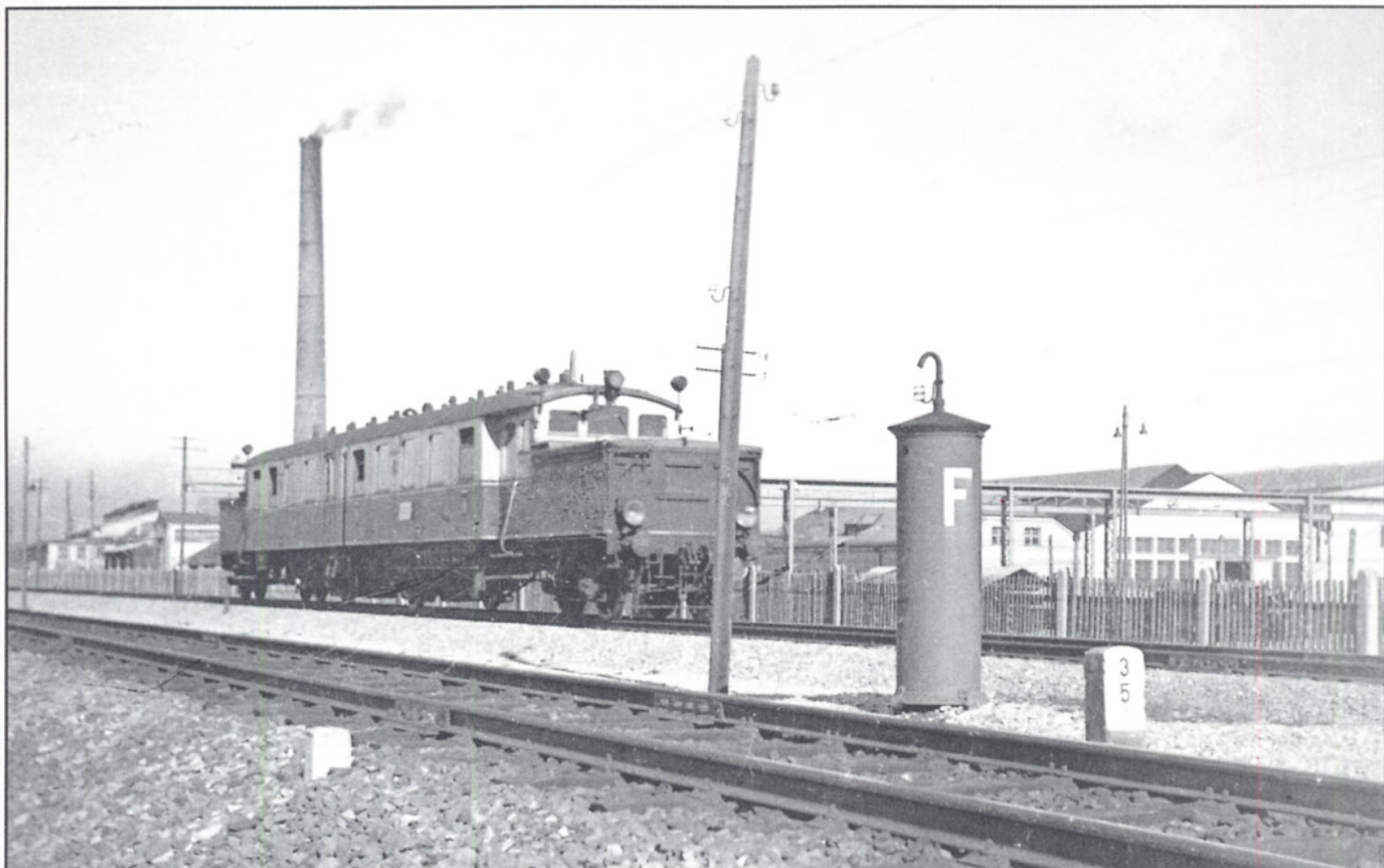


Bild 7: Ein AT der RBD München fährt in den dreißiger Jahren bei München-Giesing in Richtung Kreuzstraße.

Foto: E. Schörner

wagen bezogen, so daß diese bewährte Bauform schließlich mit 163 Exemplaren in allen preußischen Direktionen – außer Berlin – vertreten war.

Die Wittfeld-Triebwagen bei der DR bis 1945

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges verblieben 20 Wittfeld-Doppeltriebwagen in Polen und 5 im Saargebiet. 7 Fahrzeuge gleicher Bauart hatten die ehemaligen Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen in den Jahren 1910 und 1914 beschafft. Sie gelangten 1919 an Frankreich, wurden aber von dort der Deutschen Reichsbahn zum Rückkauf angeboten und von dieser tatsächlich auch gekauft. 6 der 7 AT (AT steht für Akkumulator-Triebwagen) musterte die Deutsche Reichsbahn jedoch bereits 1924/25 aus; der 7. folgte 1928. Ob sie überhaupt bei der DR noch zum Einsatz gekommen sind, erscheint fraglich.

1928 waren bei der DR noch 138 Wittfeld-

Speichertriebwagen mit den Schwerpunkten bei den Reichsbahn-Direktionen Hannover (15 Stück), Königsberg (18) und Mainz (24) im Einsatz. Die Direktionen Augsburg, Nürnberg und Ludwigshafen besaßen überhaupt keine Wittfeld-Doppeltriebwagen, die RBD Altona 1, Karlsruhe 2 und München 3. Bis 1939 wurden 9 Garnituren ausgemustert; dafür gelangten 1935 mit der Rückkehr des Saargebiets 4 der ursprünglich 5 Wittfeld-Triebwagen der Saarbahnen an die DR, so daß sich die Zahl bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs nur auf 133 verringerte. Betriebsschwerpunkte waren wie bisher die Direktionen Hannover (15 Exemplare), Königsberg (14) und Mainz (13), die größte Stückzahl wies nun jedoch die RBD Halle mit 18 Wittfeld-Akkutriebwagen auf.

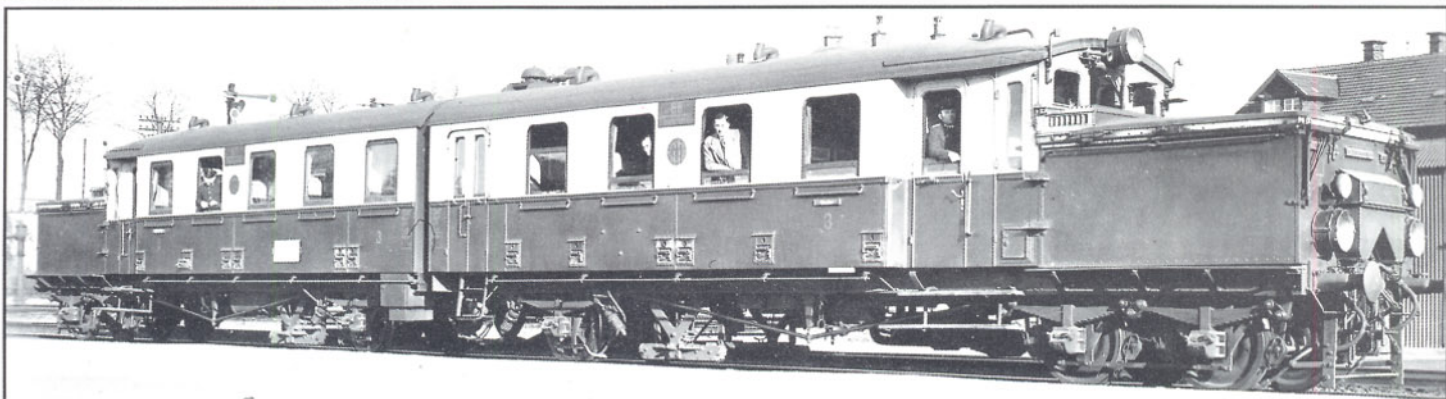
Die Besetzung Polens brachte 1939 die Rückkehr von 19 der insgesamt 20 nach dem Ersten Weltkrieg an die PKP gelangten AT. Der Anstrich der Wittfeld-Akkutriebwagen blieb bei der DR bis zum Ende der zwanziger Jahre grün; erst dann wurde er durch den gefälligeren in den Farben Creme und Rot

nach und nach abgelöst.

An Umbauten sind insbesondere der Wegfall der 4. Wagenklasse im Jahre 1928 und der Einbau von Aborten zu erwähnen. Darüber hinaus wurden einige Fahrzeuge nachträglich mit einem Abteil 2. Klasse ausgestattet. Einige Wittfeld-Akkutriebwagen hatten noch bei der KPEV versuchsweise anstelle der zwei Hauptstrommotoren einen Nebenschlußmotor erhalten. Die Achsfolge dieser Fahrzeuge lautete daher 2A+3. Da die Nebenschlußmotoren nicht die durch ihre Stromrückgewinnung erhofften Einsparungen brachten, wurden die Doppeltriebwagen in der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre wieder mit jeweils zwei Hauptstrommotoren der üblichen Bauform ausgerüstet. Über die Steigerung der Kapazitäten der Batterien wurde bereits gesprochen. Die KPEV hatte bis zum Ende der Länderbahnzeit alle ihre Wittfeld-Akkutriebwagen mit Batterien für einen Fahrbereich von 130 km ausgestattet. 11 Triebwagen der letzten Bauserie besaßen sogar Batterien für 180 km ohne Nachladen. Diese Triebwagen sowie die

Bild 8: Der AT 67/68 der Saarbahnen erhielt nach der Rückgliederung des Saargebiets an Deutschland wieder seine frühere Nummer AT 511/512. Bei der DB wurde er 1948 in ETA 180 027 a/b und nach einem Umbau in ETA 177 024 a/b umgezeichnet.

Foto: H. Maey



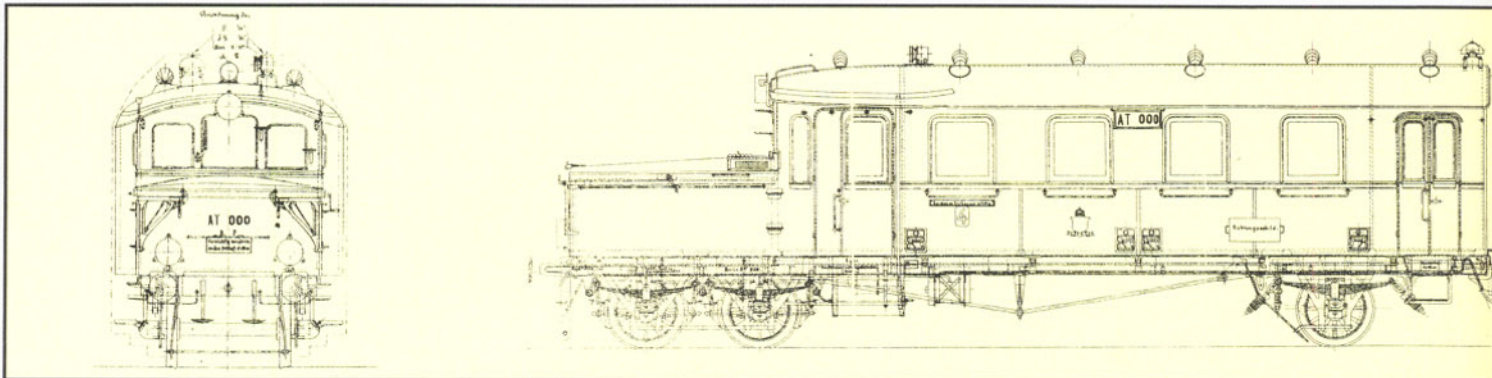


Bild 9: Musterzeichnung eines Wittfeld-Akkutriebwagens der KPEV im Maßstab 1:100 (Anlage 9 der Dienstvorschrift 270 aus dem Jahre 1914). Zeichnung: Sammlung Dr. Scheingraber

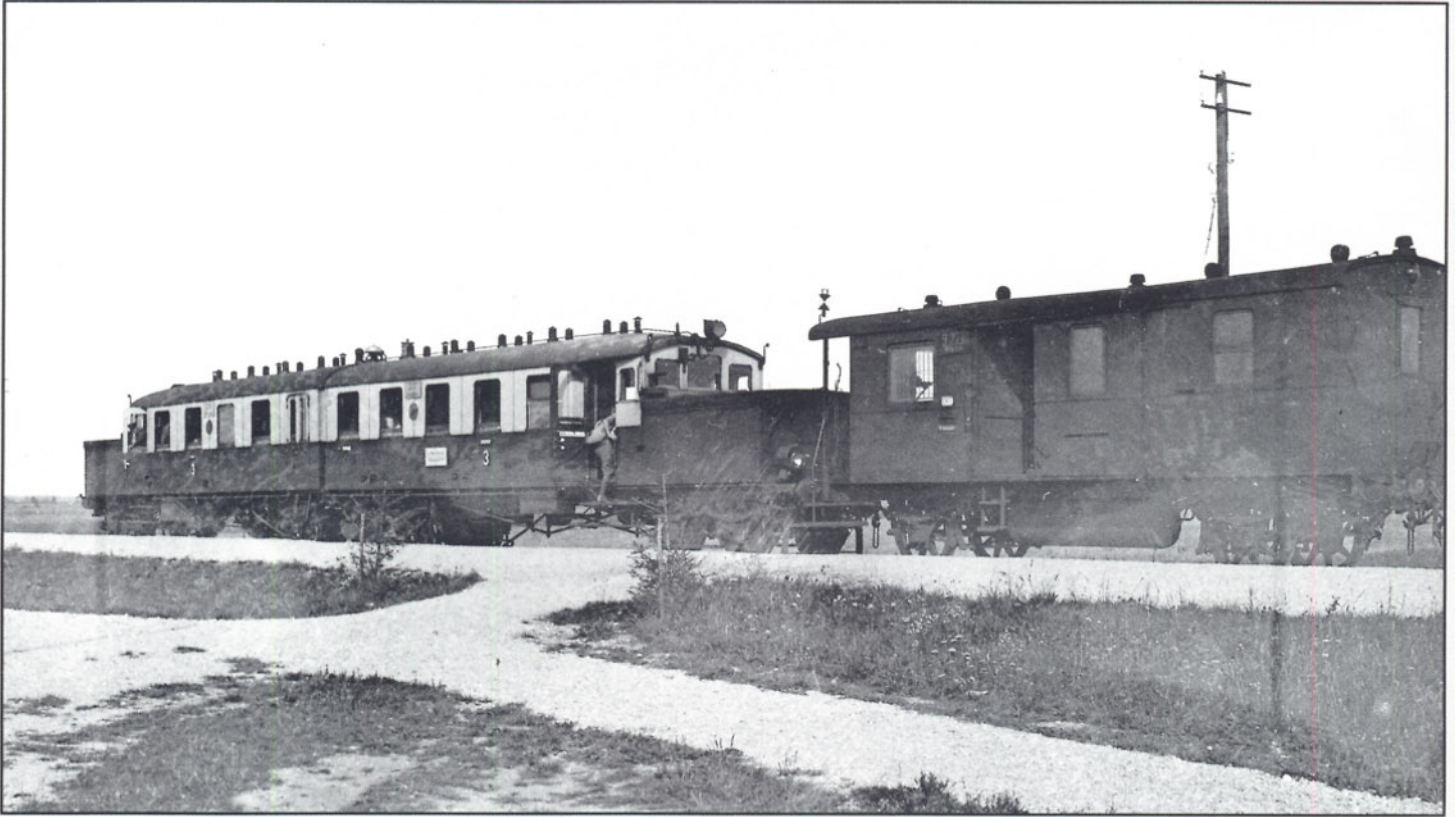


Bild 10: Der AT 317/318 mit angehängtem PwPosti Mitte der dreißiger Jahre im Haltepunkt Furth (bei Deisenhofen). Fahrtziel ist München Ost.

Foto: E. Schörner

Fahrzeuge mit noch stärkeren Batterien waren an ihren um 200 mm höheren Vorbauten äußerlich leicht erkennbar. Ab 1927 wurden bei erforderlichen Batteriewechsels nur

noch Batterien der Gattung 8 TM 645 mit einer Reichweite von 300 km eingebaut. Nur am Rande sei erwähnt, daß die DRG zwischen 1926 und 1928 insgesamt 18 neu kon-

struierte Akkutriebwagen beschaffte, die sich u. a. durch ihre kurzen Vorbauten von den Wittfeld-Triebwagen unterschieden (ab 1948: Baureihe ETA 179).

Bild 11: Ein Akkutriebwagen des Bw Bamberg (RBD Nürnberg) um 1930 bei Ebrach.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



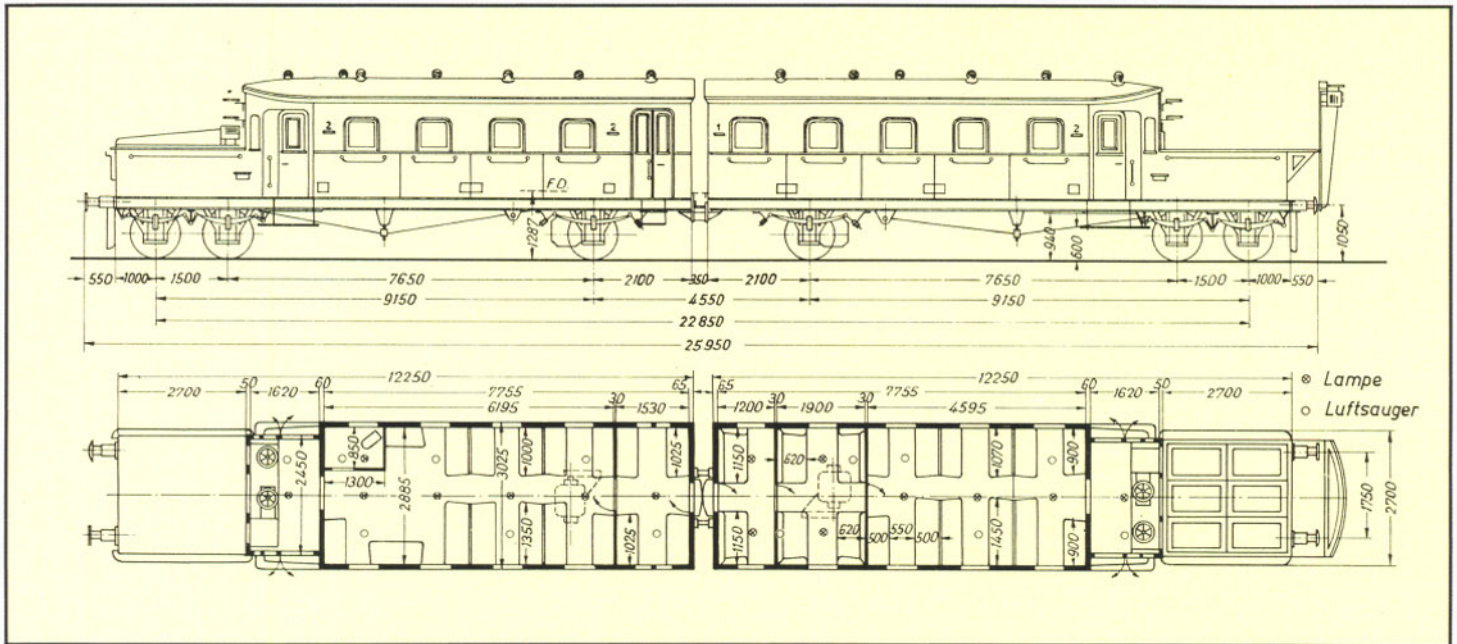
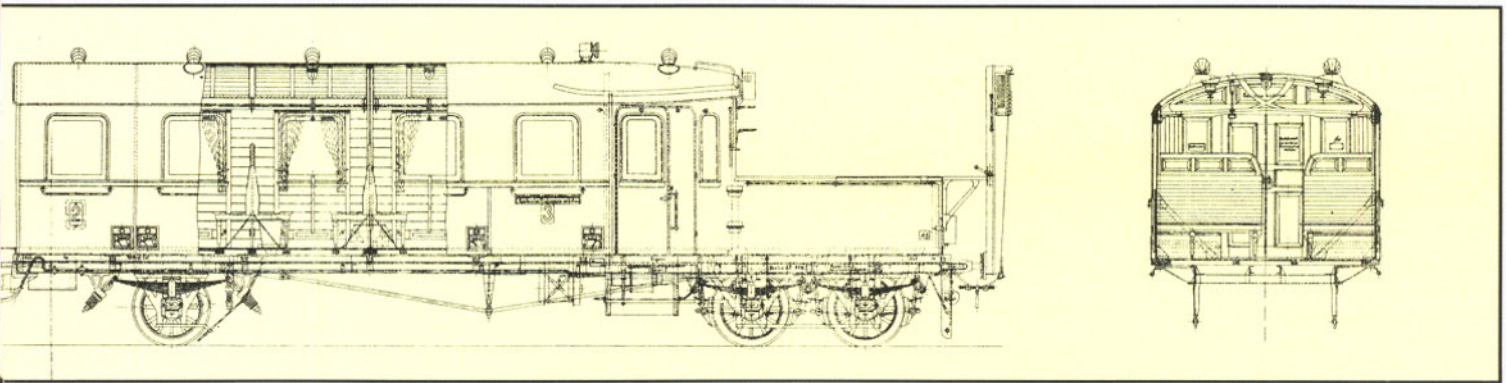


Bild 12: Typenskizze des ETA 178 006 a/b im Maßstab 1:160.

Zeichnung: Sammlung Obermayer

Die Umbauten durch die Deutsche Bundesbahn

Ab 1943 wurden mehr und mehr Akkutriebwagen durch Feindeinwirkung zerstört. Ihre Zahl belief sich bei Kriegsende auf über ein Dutzend Doppelwagen sowie 9 Triebwagenhälften. Aber auch die übrigen Akkutriebwagen befanden sich in einem so desolaten Zustand, vielfach ausgeplündert und mit kaputten Batterien, daß sie nicht eingesetzt

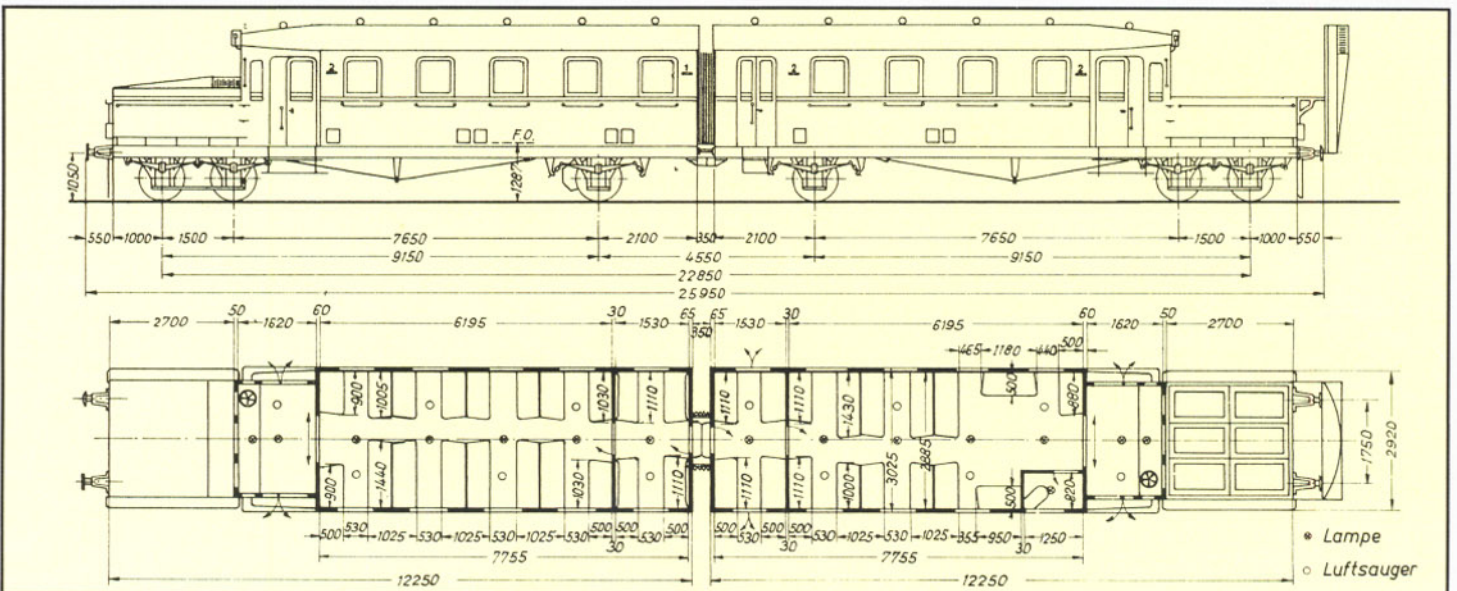
werden konnten. Waren im Bereich der späteren Deutschen Bundesbahn 1943 noch 73 Doppeltriebwagen der Bauart Wittfeld im Einsatz, so waren im Mai 1945 nur ganze 7 fahrtüchtig. Die leichter beschädigten ETA – wie die Akkutriebwagen ab 1948 amtlich abgekürzt hießen – wurden innerhalb kurzer Zeit wieder aufgebaut. Aber über 20 ETA waren so schwer beschädigt, daß ihr Wiederaufbau erst später durchgeführt werden konnte.

Bereits 1940 hatte die DR die elektrischen

Oberleitungstriebwagen sowie die Triebwagen der Berliner und Hamburger S-Bahn mit neuen Baureihenbezeichnungen versehen. Für die Akkutriebwagen, die ja immer noch ihre alten preußischen Betriebsnummern trugen, wurde erst 1948 ein ähnlicher Umzeichnungsplan aufgestellt. Er sah die drei Baureihen ETA 178, 179 und 180 vor. Die Wittfeld-Triebwagen mit SSW-Schützensteuerung wurden als ETA 178 001 bis 016 bezeichnet; sie sollten mit einer Wendezugsteuerung ausgerüstet werden. Als Baurei-

Bild 13: Typenskizze des ETA 180 016 a/b (früher AT 413/414) im Maßstab 1:160. Dieses Fahrzeug war Vorbild für die DB-Ausführung des Akkutriebwagens von Lilliput.

Zeichnung: Sammlung Obermayer



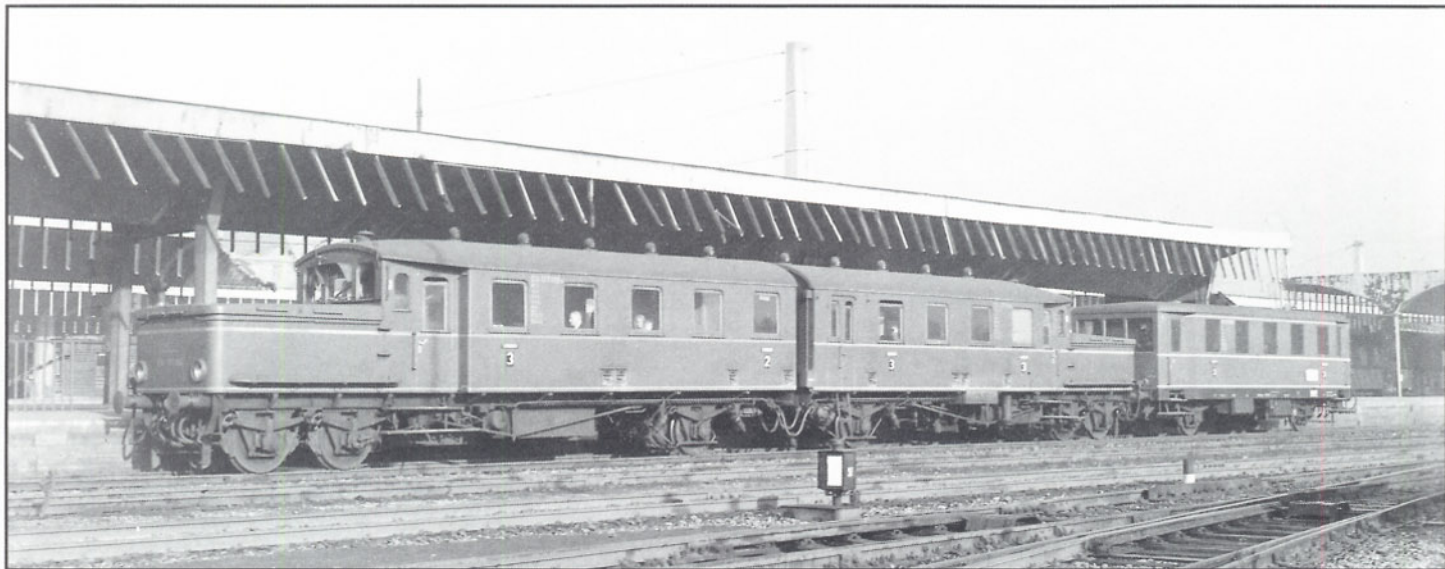


Bild 14: Der ETA 177 019 a/b steht mit dem Steuerwagen ESA 177 002 im Winter 1954 im Münchner Ostbahnhof. Er wurde als AT 283/284 bei der KED Eiberfeld (Bw Schwerte) in Dienst gestellt, kam 1925 zur RBD Königsberg, 1931 nach Düren und nach Ende des Zweiten Weltkrieges nach München.
Foto: Dr. Scheingraber

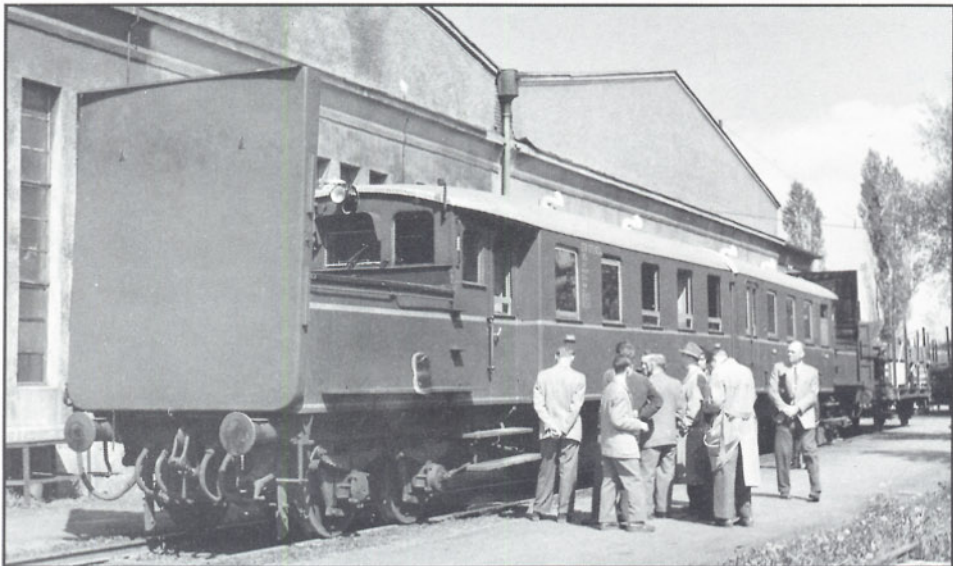


Bild 15: Im April 1961 fuhr der ETA 177 014 a/b mit dem Steuerwagen ESA 177 125 als Pendler zwischen Duisburg Hbf und Duisburg-Wedau.
Foto: E. Konrad, Sammlung Dr. Scheingraber

he ETA 179 bezeichnete man die verbliebenen 11 der ursprünglich 18 Reichsbahn-Akkutriebwagen aus den Jahren 1926 bis 1928. In der Baureihe 180 wurden die ETA der Bauart Wittfeld ohne SSW-Schützensteuerung zusammengefaßt. Von den 48 ETA, die in der Baureihe 180 zusammengefaßt worden waren, unterzog man zwischen 1949 und 1952 26 Doppeltriebwagen einer Grundüberholung, bei der auch die elektrische Ausrüstung modernisiert wurde. Die so umgebauten ETA wurden in der neu eingeführten Baureihe ETA 177 zu-

sammengefaßt. Sie verfügten über 8 Sitzplätze in der 2. Wagenklasse (ab 1956: 1. Klasse) und 72 in der 3. Ab 1956 erhielten sie (mit dem Wegfall der 3. Wagenklasse) die neue Gattungsbezeichnung B3 ytr+AB 3y. Ab 1955 begann die DB jedoch die Abteile 2. Klasse aufzuheben, wodurch die Doppeltriebwagen 80 Sitzplätze in der 3. (ab 1956 wieder 2.) Wagenklasse erhielten. Die Ordnungsnummern dieser Wagen wurden um 100 erhöht, so daß z. B. aus dem ETA 177 009 der ETA 177 109 wurde. Als einziger ETA 180 wurde ETA 180 027 nicht zu einem ETA 177,

Bild 16: Eisenbahnfreunde beobachten den ETA 177 124 a/b am 11.05.1957 im Bw München Ost beim Laden der Akkumulatoren.
Foto: Dr. Scheingraber



sondern zum ETA 178 015 umgebaut. Die nicht umgebauten ETA 180 (21 Wittfeld-Doppeltriebwagen) wurden 1952 in einer zweiten Umzeichnungsaktion in ETA 180 001 bis 021 umgenummert. Innerhalb von vier Jahren gab es also 21 ETA 180 in doppelter Besetzung, was bei der Einreihung von undatierten Fotos aus diesen Jahren zu Mißverständnissen führen kann.

Mit dem Erscheinen der Neubau-ETA 150 ab August 1954 (die ersten beiden erhielt das Bw München Ost) begann sich das Ende der Wittfeld-Doppeltriebwagen abzuzeichnen. Als erster wurde der ETA 180 015 (zweite Besetzung) bereits im Oktober 1954 ausgemustert. Mit dem Ausscheiden der beiden letzten ETA 180 (009 und 013) im November 1962 war diese Gruppe aus dem Betrieb verschwunden. Fast alle Fahrzeuge der Baureihe ETA 178 quitierten in dem kurzen Zeitraum zwischen Juli 1958 und November 1960 ihren Dienst; nur der ETA 178 102 hielt sich noch zwei Jahre länger.

Ab Sommer 1960 mußten auch die ETA 177 aufs Abstellgleis – als letzter im Februar 1964 der ETA 177 112, der ehemalige AT 347/348, der im Oktober 1908 seinen Lebenslauf bei der Betriebswerkstätte Limburg begonnen hatte und im März 1930 zur RBD München umbeheimatet worden war. Von dort wurde er 1943 an die RBD Kassel abgegeben, stand aber bereits im Sommer 1947 beschädigt wieder im Süden Deutschlands, im RAW München-Neuaubing. 1948 wurde er in ETA 180 108 umgezeichnet und kehrte im April 1951 nach seinem Umbau als ETA 177 012 nach Kassel zurück, wurde dort um 1956 in ETA 177 112 umgezeichnet und ab Herbst 1960 nur noch im Arbeitszugdienst eingesetzt. Im Februar 1964 wurde er dann in Düsseldorf ausgemustert – mit 56 Dienstjahren, wohlgermt!
-rab-

Quellen:
Merkbuch für die Fahrzeuge der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnverwaltung, Ausgabe 1915
Dienstvorschrift über den Anstrich und die Bezeichnung der Wagen der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen, Ausgabe 1914
Merkbücher 939c der DRG, 1932 und 1941
Umnummerungsplan des RZA München für die Akkumulator-Triebwagen vom 15. 9. 1948
BZA München: Plan für Nummerung und Verteilung der elektrischen Triebwagen, April 1953
R. Zschech: Triebwagenarchiv, Transpress-Verlag, Ost-Berlin 1966
H. J. Obermayer: Taschenbuch Deutsche Triebwagen, Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart 1973
Horst Troche: Die Akkumulator-Triebwagen Bauart Wittfeld der Preußischen Staatsbahn, in: Jahrbuch für Eisenbahngeschichte 1978







Bild 1: In dieser Wagenhälfte mit der Nummer 460 Hannover ist der Antrieb untergebracht.



Bild 2: Der schicke Wittfeld-Akkutriebwagen von Lilliput in der DRG-Ausführung.

Wittfeld-Akkutriebwagen in der B

An Versuchen, einen Akkutriebwagen der Bauart Wittfeld auf den Markt zu bringen, hat es nicht gefehlt. Das erste Fahrzeug in der Nenngröße H0 erschien bereits vor mehr als zwei Jahrzehnten bei Heinzel in Reutlin-

gen. Jahre später folgte dann ein Bausatz aus einer Kleinserienfertigung in der DDR. Beide Modelle waren recht gelungen, eine weite Verbreitung fanden sie aber nicht. Vor zwei Jahren überraschte Lilliput die Modell-

bahner mit der Ankündigung eines Wittfeld-Akkutriebwagens in der Baugröße H0, der in mehreren Ausführungen erscheinen sollte. Nach längeren Wehen war dies keine ganz leichte Geburt. Mit Freude darf man jetzt aber melden, daß es ein hübsches "Kind" geworden ist.

Ein Vergleich mit der Originalzeichnung aus dem Königlichen Eisenbahn-Zentralamt Preußens, gefertigt im August 1910, zeigt eine beachtenswerte Maßtreue und Detailgenauigkeit. Sehr positiv zu bewerten ist auch die Laufkultur. Im Gegensatz zum Vorbild läuft das H0-Modell geradezu sanft und leise. Angetrieben werden die in einem Drehgestell gelagerten vorderen Radsätze einer Wagenhälfte. Die Kraftübertragung erfolgt über eine Kardanwelle auf ein völlig gekapseltes Schnecken- und Stirnradgetriebe. Die Doppelspeichenräder einer der beiden angetriebenen Achsen sind mit Haftreifen ausgestattet. Natürlich ist auch eine Schwungmasse auf der Motorwelle vorhanden. Wunder darf man davon aber nicht erwarten; der Auslauf bei Stromunterbrechung liegt bei einer Daumenbreite.

Das erste Modell, das uns erreichte, präsentiert sich in einer ansprechenden creme/roten Lackierung der Deutschen Reichsbahn und mit der passenden Beschriftung. Der Doppelwagen trägt die Betriebsnummern 459 und 460 Hannover und das Revisionsdatum 20.10.32. Drei Jahre zuvor war der erste Umbau erfolgt, bei dem die 4. Klasse entfiel. Schon bei geringer Spannung leuchten die drei Frontlampen (in Abhängigkeit von der Fahrtrichtung) gleichmäßig und hell. Als Lichtquelle dienen gelbe Leuchtdioden.

Bei soviel Licht lassen sich aber auch einige Schatten nicht übersehen. Die Zurüstteile, vor allem die vielen Griffstangen, müssen eingeklebt werden, da sonst Verluste zu beklagen sind. An der Längsseite werden die Schilder "Rauchen im Triebwagen verboten" von den Griffstangen überdeckt. Bei der zweiten Serie soll dieser Mangel inzwischen behoben sein. Problemlos arbeitet die neue stromführende Kurzkupplung zwischen den Wagen. Wenige Zehntelmillimeter zu lang



Bild 3: Besonders filigran ausgeführt sind die Achslager und die Federn.

Bild 4: Der Antrieb des Triebwagens mit Motor, Schwungmasse, der unter dem Ballastblock verborgenen Kardanwelle und mit dem Block des Schneckengetriebes.

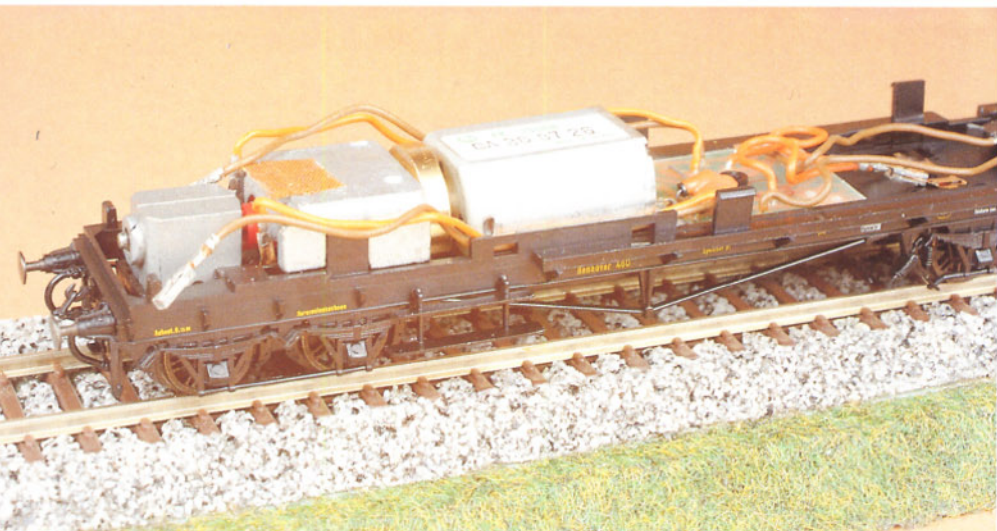




Bild 5: Die Griffstange unter dem ersten Abteilfenster verdeckt das Schild "Rauchen im Triebwagen verboten".

augröße HO

ist jedoch die Kupplungsaufnahme an den Frontseiten. Wird hier die Nachbildung der steckbaren Originalkupplung montiert, kann der Ausschlag des Drehgestells blockiert werden. Nicht mehr ganz zeitgemäß erscheint die Kabelverbindung im Inneren des Triebwagens. Wer das aufgeklipste Gehäuse abnimmt, wird viel Geduld brauchen, wenn er die beiden Steckverbindungen für die Frontbeleuchtung mit einer Pinzette wieder "zusammenfieseln" muß.

Vorgesehen ist die Auslieferung fünf verschiedener Ausführungen (jeweils für Gleich- und Wechselstromsystem).

Kurz vor Redaktionsschluß erreichte uns auch noch das erste von zwei angekündigten Modellen in DB-Ausführung. Dieses Fahrzeug entspricht in Technik und Ausstattung dem DRG-Modell. Neu sind das Dach mitsamt den Lüftern sowie die Nachbildung des Faltenbalgs zwischen den beiden Fahrzeughälften. Außerdem ist der Packung eine zusätzliche Treibachse mit zwei Haftreifen beigegeben. Beim Einsatz des Triebwagens auf Steigungen ab 5 % empfiehlt Liliput den Einbau dieser Achse anstelle des vorhandenen Radsatzes ohne Haftreifen.

HO

Bild 6: Die Nachbildung des Faltenbalgs, kombiniert mit der stromführenden Kurzkupplung, beim DB-Triebwagen der Baugröße HO.

Bild 7: Der Akkutriebwagen in der DB-Ausführung mit den Betriebsnummern ETA 180 016 a und 016 b kam bereits kurz nach der DRG-Ausführung in den Handel. Alle Triebwagenmodelle sind mit Federpuffern ausgerüstet.

Alle Fotos: H. Obermayer





Bild 1: Eine Co'Co-Elektrolokomotive der Reihe 1020 leistet einer Schwestermaschine vor einem schweren Kesselzug für die Schweiz Nutzvorspann.

Foto: D. Piron

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

51

Modellbahn ohne Grenzen

Es gibt heutzutage viele Möglichkeiten, sich mit den Geheimnissen des Modellbahnhobbys vertraut zu machen; jeder tut's auf seine Weise. Mir geht es so wie vielen anderen – ich habe mit 4 x 3 m nicht viel Platz zur Verfügung. Da ich von den Baumöglichkeiten und dem Detaillierungsgrad in den Nenngrößen N und Z nicht besonders angegan bin, blieb nur eine Lösung, um eine vernünftige Anlage im Maßstab 1:87 zu realisie-

ren: die Modulbauweise.

Also opferte ich meine gesamte Freizeit, um aus einer Reihe von Modulen eine langgezogene Anlage zu verwirklichen. Diese kann sowohl stationär errichtet als auch zerlegt und später an beliebigen Orten wieder zusammengesetzt werden. So kann man sie z. B. etwa auf Ausstellungen zeigen. Hinsichtlich der Zahl und Größe der einzelnen Module sowie des Ausmaßes der gesamten

Anlage bestehen bei dieser Bauweise keinerlei Einschränkungen.

Die aus sechs Teilstücken bestehende Anlage weist eine stattliche Gesamtlänge von 13 Metern auf. Sie wird durchzogen von einer doppelgleisigen elektrifizierten Hauptstrecke, wobei darauf Wert gelegt wurde, daß die sichtbaren Radien nicht kleiner als sechs Meter sind. Dies ermöglicht natürlich einen äußerst realistischen Fahrbetrieb. Die leicht gewundene Bahnstrecke führt durch eine Alpenlandschaft im schweizerisch-österreichischen Grenzgebiet. Nachgebildet wurde die fiktive Schweizer Station "Oberried", direkt an der österreichischen Grenze. Dieser Bahnhof verfügt über 4,5 m lange Bahnsteige, die Platz für vorbildgerechte Zuggarnituren aus bis zu 15 maßstäblichen Schnellzugwagen bieten. Klar, daß es im Rahmen des gestellten Themas Gelegenheit gibt, eine Vielzahl interessanter Zugkompositionen über diese Paradestrecke rauschen zu lassen.

Der Anlagenunterbau und das Geländegerüst entstanden aus Holzleisten in verschiedenen Stärken. Das Landschaftsrelief wurde anschließend aus der kräftig aufgetragenen Schicht aus PU-Schaum herausgearbeitet. Beim Anlagenbau wurden also einfache Methoden verwendet, die schnell und kostengünstig zu ausgezeichneten Ergebnissen führen. Gleiches gilt für die Modell-

Bild 2: Der grenzüberschreitende Güterverkehr kennt scheinbar keine Grenzlasten! Oberhalb der selbstgebastelten Zollabfertigung für den Straßenverkehr benötigt ein von Österreich kommender Güterzug gleich drei Lokomotiven, während in Gegenrichtung aufgrund der hohen Zughakenbelastung eine Zwischenlokomotive notwendig ist. Foto: K. Heidbreder

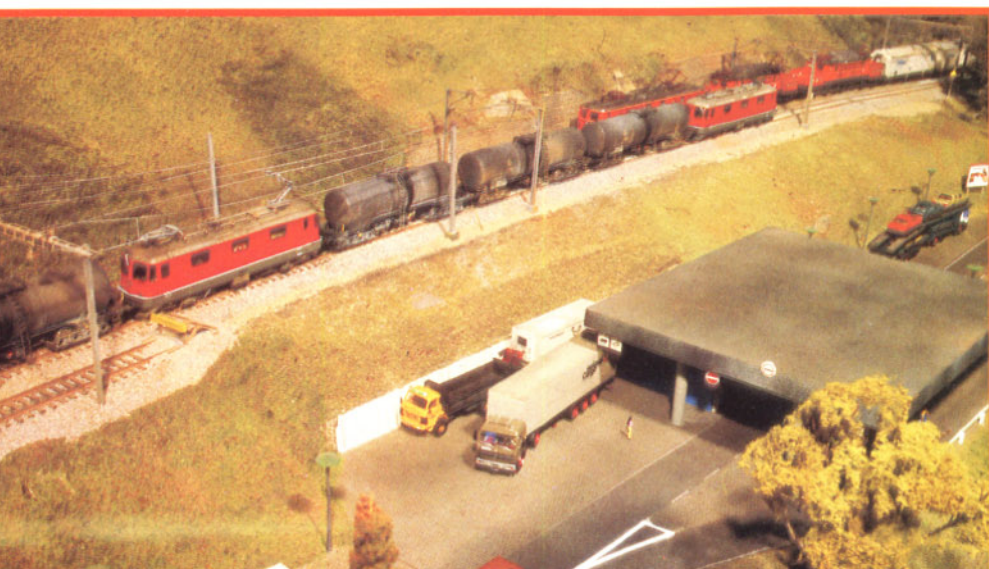




Bild 3: Auf der Modulanlage noch als RAe TEE II im Einsatz, ist dieser schöne Triebzug beim Vorbild inzwischen umgezeichnet worden. Lesen sie hierzu bitte unseren Beitrag "Vom TEE zum EuroCity" im Vorbildteil.

Foto: D. Piron

Bild 5 (nächste Doppelseite): Vorbildwidrig in das Grenzgebiet Österreich/Schweiz verlegt: die Mariazeller-Bahn von Roco. Dafür bringt die niedliche Schmalspurbahn eine Menge neuer Betriebssituationen und einen weiteren optischen Blickfang auf die Modulanlage.

Foto: K. Heidbreder

gebäude, die größtenteils aus handelsüblichen Bausätzen diverser Hersteller entstanden. Die einzelnen Module können problemlos

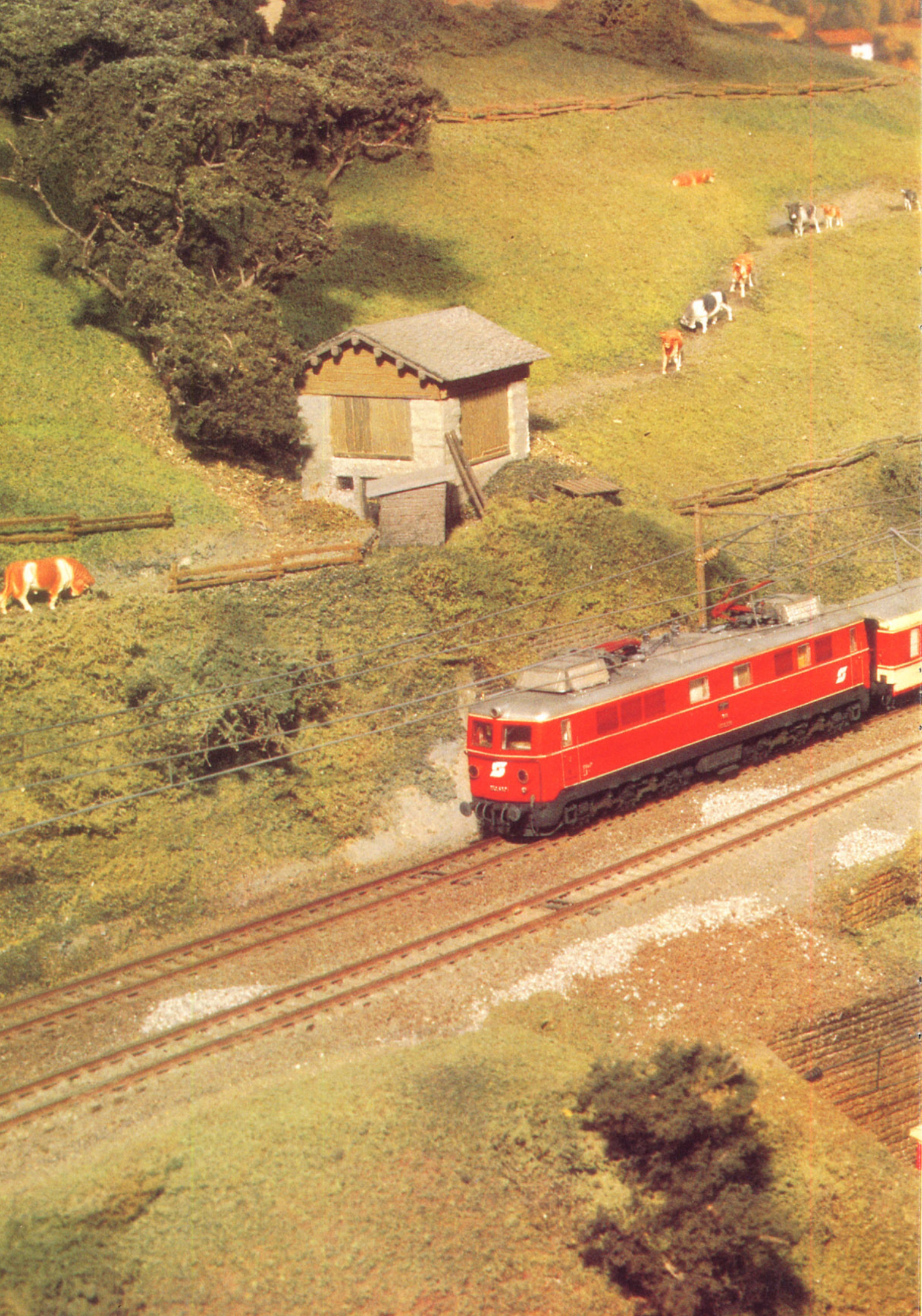
mit einigen Schraubzwingen zu einer stabilen großen Anlage zusammengefügt werden. Die elektrische Versorgung der einzelnen Teilstücke erfolgt über Steckverbindun-

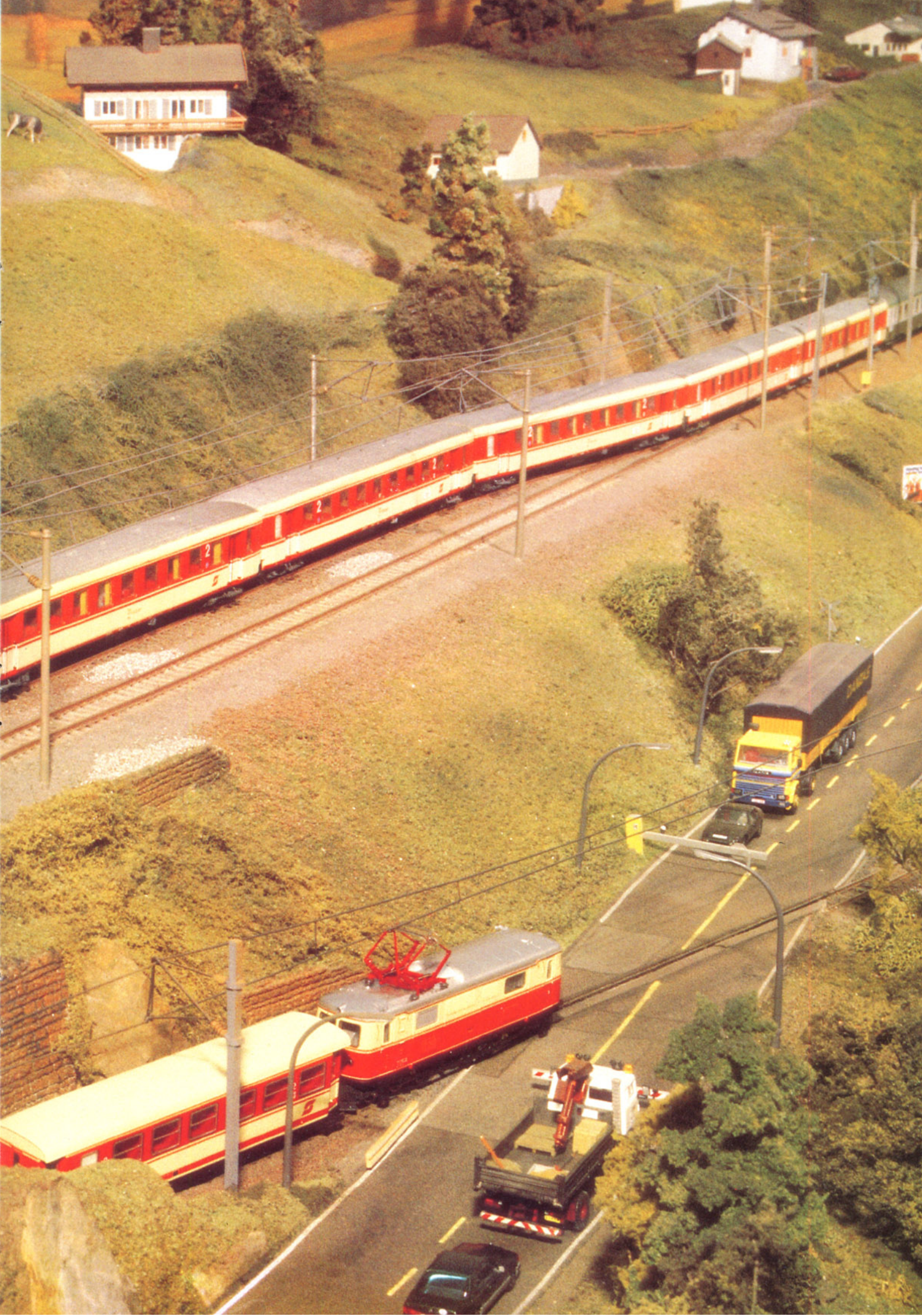
gen, die mit wenigen Handgriffen hergestellt sind. Darüber hinaus birgt die Modulbauweise noch einen weiteren wichtigen Vorteil: die einzelnen Teilstücke lassen sich

Bild 4: Auf einem Spezialtransporter werden neue Automobile für höchste Ansprüche zu einem Schweizer Autohändler transportiert.

Foto: K. Heidbreder









◀ **Bild 6:** Nur auf der großen Modulanlage von Daniel Piron möglich: Eine Re 4/4 II der "privaten" Natwilbahn ist mit einem Reisezug in Richtung Oberried unterwegs.
Foto: D. Piron



Bild 7: Nochmals ein Motiv mit dem Modell der reizvollen Schmalspur-Elektrolokomotive der Reihe 1099 der ÖBB aus dem Hause Roco.
Foto: K. Heidebreder



◀ **Bild 8:** Auf den vorbildlich gestalteten Bahnsteig- und Durchfahrgeleisen von Oberried warten einige Triebfahrzeuge auf ihren nächsten Einsatz.
Foto: D. Piron

leicht transportieren, und so kann man bei Tageslicht im Freien schöne Modellfotos aufnehmen. Hierzu ist kein kostspieliges Zubehör erforderlich – mit einer einfachen Spiegelreflexkamera, wie sie in fast jedem Haushalt inzwischen vorhanden ist, kann man schon gute Ergebnisse erzielen.

Doch beginnen wir mit einer Fahrt über die Modulanlage. Auf "österreichischem Territorium" ist das erste Modul angesiedelt. Der Zug kommt aus einem Tunnel und durchfährt in einer langezogenen Kurve diesen Abschnitt. Etwas unterhalb der Bahntrasse verläuft eine breite Hauptverkehrsstraße, die von einer elektrifizierten Schmalspurbahn gekreuzt wird. Hierbei handelt es sich um die österreichische Mariazeller-Bahn (Rollmaterial von Roco), die im Grunde nahe der Schweizer Grenze natürlich nichts verloren hat. Dieser kleine Stilbruch wurde jedoch in Kauf genommen, um für einen zusätzlichen Blickfang und weitere Betriebsvariationen zu sorgen.

Auch die Aktivitäten auf dem folgenden Modul spielen sich noch im ÖBB-Bereich ab, wengleich sich die Strecke der Grenze und somit dem Schweizer Bahnhof "Oberried" nähert. Die ersten Weichen künden den bevorstehenden Grenzaufenthalt an. Die Schmalspurlinie verschwindet, nachdem sie die Straße an einem beschränkten Bahnübergang gekreuzt hat, wieder in einem Tunnel.

Bereits auf Schweizer Gebiet angesiedelt ist das dritte Teilstück mit der Einfahrt in den Bahnhofsbereich. An der Straße nach Oberried wurde ein aus Karton selbstgebasteltes modernes Zollgebäude errichtet, das mit einigen Dekorelementen von Kibri (Art.-Nr.

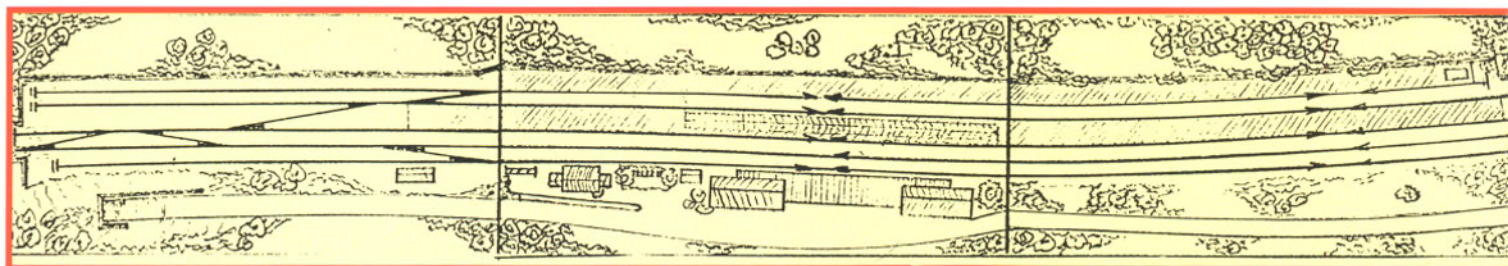




Bild 9: Der Schweizer Grenzbahnhof "Oberried" wurde – mit einigen Abwandlungen – aus einem Bausatz von Kibri gestaltet. Foto: K. Heidbreder

Bild 10: Die Nutzlänge der Bahnsteiggleise beträgt 4,5 m. Viel Platz also für vorbildgerechte Garnituren. Foto: D. Piron

11970) zusätzlich "verfeinert" wurde. Links neben der Straße steht das alte Zollhaus, das mittlerweile als Lagerschuppen zweckentfremdet wird.

Die ganze Länge des vierten Moduls nehmen die Bahnsteige ein. Die leicht im Bogen verlegten Plattformen sind aus Sperrholz gefertigt, die Bahnsteigkanten werden durch Holzleisten, wie sie im Schiffsmodellbau verwendet werden, nachgeahmt. Außer der Straße nach Oberried, die sich entlang der gesamten Anlagen-Vorderkante hinzieht, sind hier keine Kunstbauten zu sehen – die Gleisanlagen und die "Natur" stehen im Mittelpunkt.

Auf dem nächsten Modul wurde schließlich das Empfangsgebäude von "Oberried" platziert, das aus mehreren Kibri-Bausätzen zusammengesetzt und weiß "verputzt" ist. Ebenfalls von dem Böblinger Zubehörhersteller stammen die weiteren Häuschen, die teilweise zusätzliche Fensterläden erhielten, um ihnen ein schweizerisches Aussehen zu verleihen. Nicht zu übersehen ist das eisenbahn-historische Denkmal, ein "Krokodil", neben dem Postamt. Auch hier gehen übrigens die Bahnsteige über die ganze Länge des Moduls.

Über das sechste und abschließende Teilstück verlassen wir den Bahnhof "Oberried". Drei Stumpfgleise dienen der Bereitstellung von Rollmaterial. In einer Reparaturwerkstatt werden kleinere Wartungsarbeiten durchgeführt. Die zweigleisige Hauptstrecke mündet schließlich in einen Tunnel. Nach Durchfahren eines für den Betrachter nicht sichtbaren Aufstell- und Schattenbahnhofs kehren die Zuggarnituren über das erste Modul auf die Anlage zurück. **Daniel Piron**

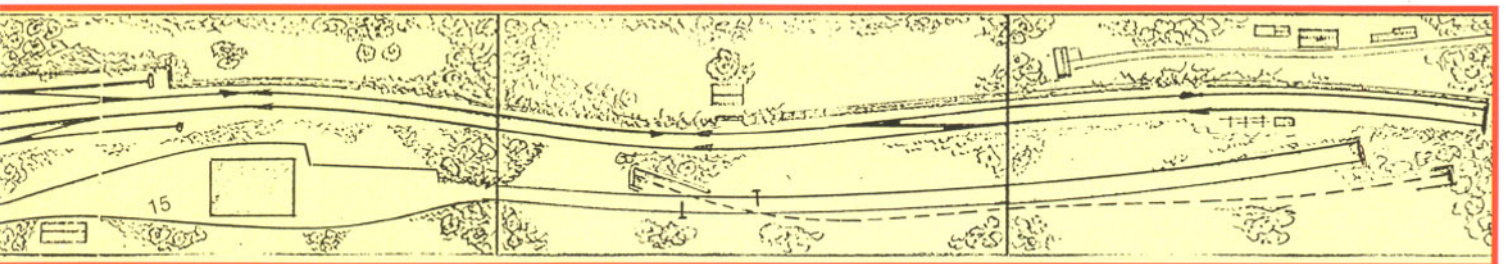




Bild 1: In diesem Zustand zeigt sich heute die Museumslok EP 5 21534 der DB. Im Märklin-Programm ist die Maschine eine alte Bekannte.

Neue Garnituren alter Züge



Bilder 2 und 3: Die Schnellzugwagen AB 40 Bay 02 (oben) und C 40 Bay 08 in der Reichsbahn-Ausführung entstanden in Zusammenarbeit mit der Firma Trix.



Eine ganze Reihe von Jubiläen und anderen besonderen Ereignissen in den letzten vier Jahren haben die Modellbahnindustrie angespornt, verschiedene Zuggarnituren zusammenzustellen und in einmaligen Sondereditionen anzubieten. Die meisten dieser Packungen waren rasch ausverkauft und zu begehrten Sammlerobjekten geworden. Der erzielte Erfolg hat den Herstellern recht gegeben. Deshalb werden wir auch in Zukunft mit weiteren Serien rechnen dürfen oder müssen, bis dann irgendwann eine Sättigung des Marktes eintritt. Zu den letzten Neuheiten dieser Art, die Ende 1988 erschienen sind, zählen zwei Garnituren von Märklin in der Baugröße H0.

Schnellzug der früheren Deutschen Reichsbahn

Die ansprechende Packung enthält eine Ellok der späteren Baureihe E 52, zwei Sitzwagen und einen Gepäckwagen. Die Lokomotive, eine gute Bekannte aus dem Sortiment von Märklin, trägt nun die Betriebsnummer EP 5 21534, mit der sie noch bis zum Ende der zwanziger Jahre bei der Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn lief. Das Modell zeigt die epochengerechte Beschilderung, die braune Farbgebung des Lokomotivkastens und die Stirnwandübergänge. Die gummigeprägten Fenster entsprechen jedoch der DB-Ausführung bzw. der weitgehend in ihren Ursprungsform zurückversetzten Museumsmaschine der Deutschen Bundesbahn. Zu der guten Optik der Lok tragen das hellgraue, an den Seiten abgetönte Dach und die schwarzvernickelten Radreifen bei. Die drei D-Zugwagen bayerischer Bauart aus der ersten Dekade dieses Jahrhunderts entstanden in Zusammenarbeit mit der Firma Trix. Bauausführung, Lackierung und die reichhaltige

Bild 4: Ebenfalls eine Gemeinschaftsproduktion von Märklin und Trix ist der Gepäckwagen Pw 40 Bay 06.



Bild 5: Zur Imitation der Tischlampen des "Rheingold" dienen Leuchtdioden, die schon bei geringer Spannung hell brennen.

Beschriftung sind tadellos. Als letztes Revisionsjahr ist 1932 angeschrieben, es kann also kein Schnellzug des Jahres 1926 sein, wie im Katalog angegeben. Die sehr schönen Wagen verfügen über eine Kurzkupplungsmechanik und unterscheiden sich von den Trix-Fahrzeugen durch andere Nummern und durch eine geänderte Dachausführung.

Der "Rheingold" der Deutschen Reichsbahn

Der legendäre "Rheingold" wäre 1988 sechzig Jahre alt geworden, wenn ihn die DB nicht kurz zuvor aus dem Fahrplan gestrichen hätte. Märklin hat den attraktiven Zug aus dem Jahre 1928 unverkürzt im Maßstab 1:87 wieder aufleben lassen und mit ihm eine Fertigungstechnik, die längst nicht mehr praktiziert wurde. Hierbei handelt es sich um die Verarbeitung von fein bedrucktem Stahlblech, vornehmer ausgedrückt, um

lithografiertes Blech. Mit dieser Technologie, inzwischen weiterentwickelt und perfektioniert, knüpft Märklin an eine alte Tradition an. Sowohl die Wagenkörper als auch die Dächer sind aus diesem Material gefertigt und somit dünnwandig, aber dennoch recht stabil. Die Vorteile dieser Bauweise zeigen sich vor allem im Bereich der Fenster, die fast bündig mit der Außenhaut sind. Exzellent sind auch die Farbgebung und der Druck der Anschriften und Zierlinien. Auf die charakteristischen erhabenen Lettern des Zugnamens und der Klassenschilder mußte aber leider verzichtet werden. Die Dachlüfter, die Laufbretter und die Griffstangen sind auf- bzw. eingesetzt. Die Drehgestelle und die Unterteile der Wagen bestehen aus Kunststoff, ebenso die fein gestaltete Inneneinrichtung. Die vier Sitzwagen verfügen alle über funktionstüchtige Tischlampen, der Packwagen über zwei rote Schlußleuchten und eine Innenbeleuch-

tung. Für die Stromversorgung der Wagen ist der Gepäckwagen mit einem Skischleifer ausgerüstet. Die Stromzufuhr zu den anderen Wagen erfolgt über beiliegende Spezialkupplungen, die mit Hilfe einer vorhandenen Kupplungshilfe problemlos zu montieren sind. Alle Wagen weisen eine Kurzkupplungsmechanik auf. Etwas einfach ist die Blechdurchführung der Faltenbalg-Imitation. Ist die Garnitur ausschließlich als Vitrinenstück vorgesehen, sollten die Wagen tiefergelegt werden. Nach dem Abnehmen der Drehgestelle lassen sich die eingesetzten Distanzscheiben entfernen.

Schnellzuglok 18 434 für den "Rheingold"

Bereits im Jahre 1972 schuf Märklin ein Modell der bayerischen S 3/6 als Lok 18 478 der DB. Viele Modellbahner waren zunächst enttäuscht, hatte man doch eine Maschine

Bild 6: Bei der Herstellung der "Rheingold"-Wagen hat Märklin eine alte Fertigungstechnik wieder aufleben lassen: die Wagenkörper bestehen aus lithografiertem Stahlblech.





Bild 7: Die zur "Rheingold"-Lok avancierte S 3/6 von Märklin, die inzwischen 17 Jahre alt ist und nun doch einige Wünsche offenläßt.



◀ Bild 8: Auf diesem Foto erkennt man das gut gemachte Drehgestell, die etwas einfache Imitation des Faltenbalgs und den tadellosen Druck.

der Baureihe 18⁵ mit gerader Stirnfront des Führerhauses erwartet, um damit den "Rheingold" von Liliput bespannen zu können. Als dann ein Lokführer den Einsatz der 18 434 und anderer Maschinen mit Spitzführerhaus aus dem Bw Ludwigshafen vor dem "Rheingold" – wenn auch nur für eine befristete Zeit – nachweisen konnte, beruhigten sich die Gemüter. Diese Tatsache hat sich nun Märklin zunutze und die 18 434 zur Rheingold-Lok gemacht. Zu ersehen ist dies an der entsprechenden Reichsbahn-Beschriftung, der Messing-Schornsteinkrone und dem rot-weiß-roten Band am Schlot. Entfallen ist das dritte Spitzenlicht. Lauf- und Kuppelachsen erhielten die Andeutung von Bremsen, der Tender neue Speichenräder. Unübersehbar ist die aus Messing gedrehte Dampfpeife.

Ansonsten blieb aber alles beim alten, leider auch das Treib- und Steuerungsgestänge mit einem doch recht simplen Kreuzkopf. Unverändert blieben auch die zu kleinen Räder und die zu hoch liegende vordere Pufferbohle sowie die zu breite Feuerbüchse. Abweichungen dieser Art hatten in jüngster Zeit dazu geführt, daß ein ähnliches Produkt eines anderen Herstellers ins Kreuzfeuer geriet. Viel zu enge Gleisradien haben Märklin aber einst und jetzt zu diesen Kompromissen gezwungen, die uns heute nicht mehr gefallen, die aber in Göppingen und andernorts noch kaum zu umgehen sind. Änderungen würden einen beträchtlichen technischen Aufwand verlangen und entsprechende Kosten verursachen, wovon man offenbar zurückschreckt. So wird man wohl oder übel mit dem doch etwas überholten Stand der Technik leben oder aber darauf verzichten müssen. Der Vollständigkeit halber sei noch angemerkt, daß die Rheingold-Lok mit konventionellem Motor, mit dem neuen Fünf-Sterne-Antrieb und in Digital-Ausführung, in jedem Falle stets wohlgeschützt in der neuen Blisterpackung, angeboten wird. **HO**

Bild 9 (Mitte links): Einer der vier in der Packung enthaltenen Salonwagen für den "Rheingold" aus dem Jahr 1928.

Bild 10: Der Gepäckwagen mit den Schiebetüren überzeugt wie die Salonwagen durch exzellentes Farbfinish.

Alle Fotos: H. Obermayer



Bild 1: Gleich zwei populäre Dampflokomotiven sind hier mit ihren Reisezügen unterwegs: Oben das hervorragende Modell der ölgefeuerten 41 018 und in der Bildmitte die 23 105 mit einem aus Umbauwagen gebildeten Zug.

Mit Dampf durch die Landschaft

Eigentlich wollten wir Ihnen die auf den folgenden Seiten präsentierte Anlage unseres Lesers Jan van Ewijk im Rahmen unseres 2. großen internationalen Modellbauwettbewerbes vorstellen. Jan van Ewijk hat uns aber ehrlicherweise darauf hingewiesen, daß seine Anlage in einer anderen deutschen Modellbahnzeitschrift bereits veröffentlicht worden ist. Und zwar, nachdem seit der Einsendung seiner Bilder ganze drei Jahre verstrichen waren, in denen er keinerlei Nachricht erhielt. Da der Beitrag in jener

Zeitschrift nicht sehr umfangreich war, haben wir uns entschlossen, den folgenden Bericht dennoch im Eisenbahn-Journal abzudrucken – leider aber außerhalb unseres Wettbewerbes.

Für den Holländer Jan van Ewijk gab es viele Jahre lang immer wieder ganz besondere Reiseziele. Im schönen Frankenland z. B. ging er bis 1973 auf Fotopirsch; er war dort den letzten Hofer Dampflokomotiven der Baureihe 01 auf der Spur. Später fuhr der Niederländer oft nach Rheine, um dort die

ölgefeuerten Dampflokomotiven der Baureihen 41 und 44 im Einsatz vor schweren Güterzügen zu beobachten. Im Gegensatz zur Deutschen Bundesbahn, die bis 1977 Dampflokomotiven planmäßig einsetzte, waren diese bei den Niederländischen Eisenbahnen bereits in den fünfziger Jahren von den Schienen verschwunden. Deshalb haben sich viele Freunde des Dampfbetriebes Anregungen für ihre Modellbahnen in den ehemaligen Hochburgen der Dampftraktion geholt.



Bild 2: Das Schotterwerk im Steinbruch verfügt über einen privaten Gleisanschluß. Teilweise wird die steinige Fracht aber auch von der Konkurrenz auf der Straße abgehahren.



Bild 3: Mit einem Nahgüterzug am Haken überquert eine Diesellokomotive der Baureihe 290 einen gemauerten Viadukt, der einen tiefen Einschnitt überspannt.

Bild 4: Das waren noch Zeiten: Zwei TEE-Züge, einmal lokbespannt mit der Baureihe 103, einmal Triebzug der Baureihe 601. Dank hervorragender Modelle kein Problem.







Bild 7: Großstadtatmosphäre vermittelt diese Aufnahme. Während die Bahnhofstraße von stolzen Bürgerhäusern geprägt wird, dominiert in der Altstadt die Fachwerkarchitektur.

◀ **Bild 5:** Blick auf die umfangreichen Anlagen des großen Bahnhofes. Viel Mühe bereitete das Verspannen der Fahrleitungsanlagen in diesem Bereich.

Es verwundert deshalb nicht, daß Jan van Ewijk auf seiner großen Modellanlage in der Baugröße H0 hauptsächlich Dampflokomotiven nach Vorbildern der Deutschen Bundesbahn einsetzt, die er vor Jahren auch "live" erlebt hat. Als landschaftlicher Hinter-

grund wurde eine Mischung aus Mittelgebirge und Voralpenland gewählt.

Die Beschäftigung mit dem Modellbau hat für Jan van Ewijk einen sehr hohen Stellenwert: "Seit 1960 bin ich ein geradezu fanatischer Modellbahner", bemerkt er nicht ganz ohne Stolz. Immerhin ist die jetzt vorgestellte Anlage seine sechste. Begonnen hat er mit ihrem Aufbau bereits im Jahre 1983, denn da stand ihm erstmals ein 36 m² großer Raum zur Verfügung. Folgende Vorgaben

sind in der Anlage verwirklicht worden: Bei einer Raumlänge von fast 12 m wurde die Modellbahn in der Art eines "Hundeknochens" aufgebaut. Bei diesem Grundriß sind natürlich "Paradestrecken" möglich, auf denen man lange Züge wirkungsvoll in Szene setzen kann. Umfangreiche Anlagen mit einem großen Bahnbetriebswerk, in dem alle zur Versorgung von Dampflokomotiven notwendigen Einrichtungen vorhanden sind, sowie eine Güteranlage konnten er-

Bild 6 (links unten): Bei aller Begeisterung für Dampflokomotiven gibt es für viele Modellbahner noch ein anderes "Muß": Ein Modell der Baureihe 194!

Bild 8: Eine ölgefeuerte Dampflokomotive der Baureihe 44 begegnet hier einer "deutschen Gebirgslokomotive" der Baureihe E 94.





Bild 9: Harte Konkurrenz für altgediente Dampflokomotiven: die formvollendete Großdiesellokomotive V 200 035 aus dem Hause Roco. Zahlreiche Bäume und Büsche entstammen der eigenen Baumschule.

richtet werden. Bei der Wahl der Betriebsart entschied sich Jan van Ewijk für das Gleichstromsystem. Von Roco und Peco stammen Gleise und Weichen, die auf Korkstreifen verlegt wurden (in den Bögen jeweils überhöht).

Das verwendete Rollmaterial stammt bis auf wenige Ausnahmen von Fleischmann und Roco. Um auch mit einigen Elektrolokomotiven auf der Anlage fahren zu können, wurden Fahrleitungsanlagen von Sommerfeldt montiert. Daß kurzgekuppelte Garnituren ein vorbildliches Aussehen haben, weiß auch unser holländischer Leser. Deshalb hat er seine Reisezugwagen, die über einen NEM-Aufnahmeschacht verfügen, mit der Kurzkupplung von Märklin ausgerüstet. Für

die Güterwagen bevorzugt er die Kadee-Kupplung.

Bekannte Techniken bestimmen die Gestaltung der in offener Rahmenbauweise errichteten Anlage. Mit viel Styropor, Fliegengitter und Spachtelmasse entstand die Grundlage, aus der die Felsen modelliert wurden. Für die farbliche Nachbehandlung verwendete der Modellbauer Pulverfarben. Viel Mühe und Zeit kostete das Aufforsten mit den selbst hergestellten Laubbäumen. Aus dem Floristenbedarf wurde eine Kiste Meer-schaum erworben. Um diesem Naturprodukt den richtigen Farbton zu geben, müssen die Rohlinge in ein Wasser-Beize-Bad (Eiche, dunkel) getaucht werden. Nach dem Trocknen wird dann mit Woodland- und Heki-

Flocken begrünt. Auf diese Weise entstanden rund 300 Büsche und Bäume.

Um möglichst störungsfreies Fahren zu garantieren, erhielt die Strecke sechs Blockabschnitte, die alle über elektronische Anfahrs- und Bremsbausteine verfügen. Für jeden Blockabschnitt steht ein eigener Trafo zur Verfügung. Damit eine große Anzahl von Zügen verkehren kann, ist ein aus drei Gruppen zu je fünf Gleisen bestehender Schattenbahnhof unter der Felsenlandschaft eingerichtet worden. Da unser Leser stets die Neuheiten auf dem Dampflokssektor in seinem Bw "beheimatet", haben inzwischen auch die 01 150 von Roco und die 01 1100 von Lilliput ihren "Dienst angetreten."

Klaus Eckert

Bild 10: Unmaßstäbliche Skizze der großen H0-Anlage unseres holländischen Lesers.

Zeichnung: J. van Ewijk

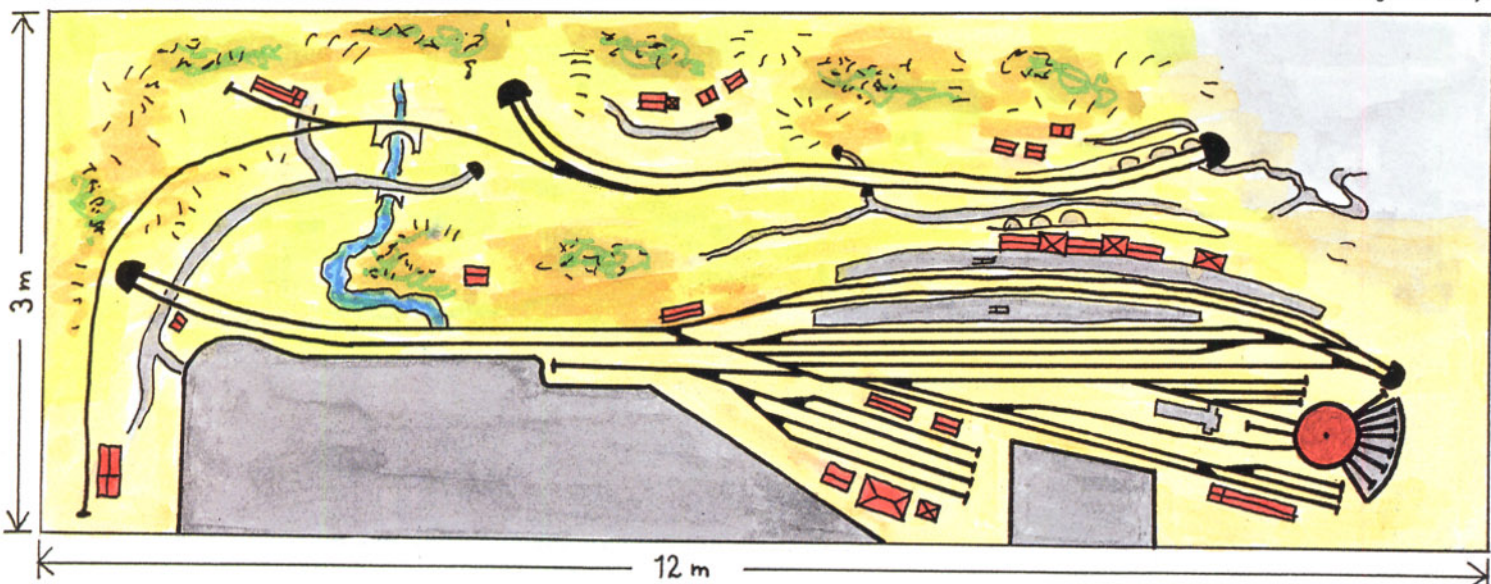




Bild 11: Sehr schön gelungen ist die Gestaltung des Flusses mittels Gießharz. Auch der Bahnkörper und die Fahrleitungsanlagen hinterlassen einen guten Eindruck.

Bild 12: Dampflokomotiven der Baureihe 65 wurden beim Vorbild erst in den 50er Jahren in Dienst gestellt. Das Modell der 65 O18 stammt von Fleischmann. **Alle Fotos: J. van Ewijk**





Bild 1: Kaum zu glauben, daß diese verschachtelte Burganlage hauptsächlich nur aus "Depafit" und Heki-dur errichtet wurde.

Bauen mit »Depafit« Teil 3

Der Gebäudeselbstbau mit "Depafit" wurde zwar in den Journalen 7 und 8/1988 bereits ausführlich beschrieben, doch zahlreiche Leserfragen veranlassen uns, hier nochmals auf dieses Thema einzugehen. Das Hauptproblem vieler künftiger Modell-Architekten scheint die Beschaffung dieses Werkstoffs zu sein. Wir kauften das Material in einem großen Münchner Fachgeschäft

für Büro- und Zeichenbedarf. Erhältlich dürfte es auch im Fachhandel für Künstler-, Architekten- oder Dekorationsbedarf sein; entweder als "Depafit", aber auch unter anderen Artikelbezeichnungen. Wenn man das Material genau beschreiben kann, sollte es eigentlich bei der Beschaffung kein Problem geben. Es handelt sich um Schaumstoffplatten, die beidseitig mit Karton be-

schichtet und dadurch sehr stabil sind. Sie sind als ca. 1 m² große Tafeln in verschiedenen Stärken erhältlich.

Darüber hinaus hat unser "Burgen-Spezialist" Franz Jerusalem natürlich wieder einige Tips zur Verarbeitung dieses Werkstoffs parat. Die auf diesen Seiten vorgestellte Burganlage entstand mit bescheidenen Mitteln und relativ geringem Aufwand komplett

Bild 2: Ein fertiggestellter Turmrohling mit den zum Bau benötigten Materialien. Unbedingt erforderlich ist ein sehr scharfes Messer.



Bild 3: Blick von oben auf einen Turmrohling. Die verschiedenen Schichten sind deutlich zu erkennen.





Bild 4: Dünner dunkelgrauer Karton diente als Ausgangsmaterial für die Herstellung des Schieferdaches.



Bild 5: Ein Raster von 3 x 5 mm wird aufgezeichnet und anschließend mit einem sehr scharfen Messer ausgeschnitten.

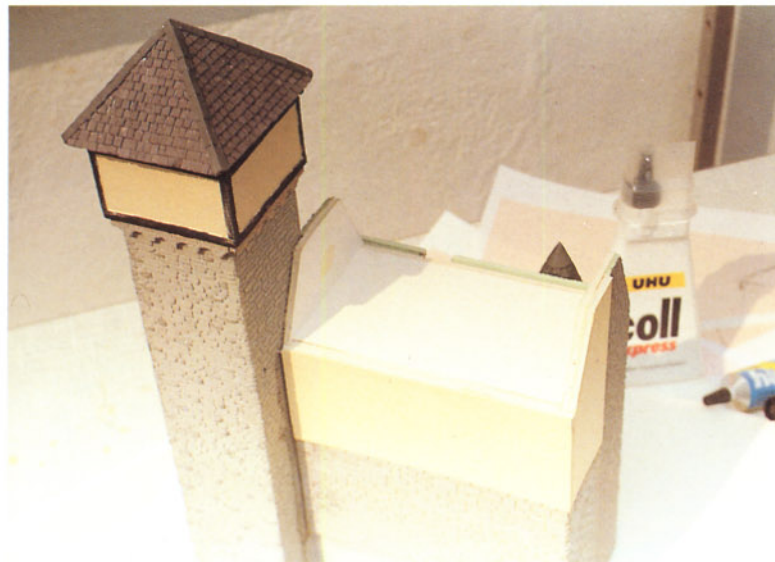


Bild 6: Fertigstellung des Rohbaus mit "Depafit" und Heki-dur. Noch fehlen die Fenster- und Türöffnungen.

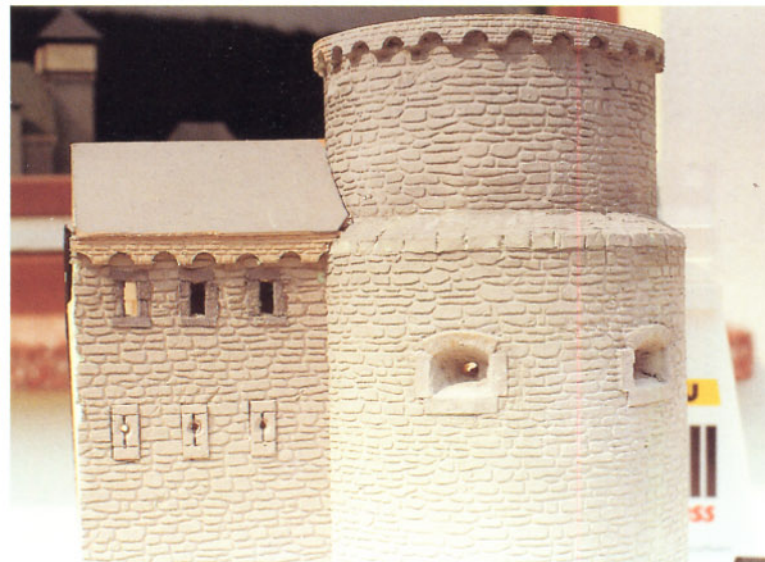


Bild 7: Die Öffnungen der Schießscharten und die Fensterausschnitte werden mit einem sehr scharfen Messer eingeschnitten.

im Eigenbau, wobei neben dem "Depafit" lediglich einige Heki-dur-Mauerplatten sowie dunkelgrauer Karton Verwendung fanden. Die Vorteile des Bauens mit der Architektarpappe zeigen sich besonders bei der Erstellung der runden Burgtürme. Neben der in der ersten Folge beschriebenen Methode (10-mm-Material wird beidseitig angefeuchtet und vorsichtig zurechtgebogen) ist auch eine andere Vorgehensweise empfehlenswert. Oft ist es einfacher und zudem stabiler, die Rundlinge aus mehreren 3 mm starken Lagen zu fertigen. Für den korrekten Durchmesser und eine gleichmäßige runde Form sorgen passend zugeschnittene Dek-

kel- und Bodenteile, um die man die einzelnen "Depafit"-Schichten gleichsam herumwickelt. Die einzelnen Lagen werden – wie bereits beschrieben – der Länge nach eingeschnitten, vorsichtig über einem runden Gegenstand zurechtgebogen und anschließend miteinander verleimt. Für den richtigen Halt bis zum Trocknen sorgen einfache Gummiringe. Nach dem Abtrocknen kann als letzte Schicht das Heki-dur-Mauerwerk aufgelegt und angeklebt werden, womit der Turmrohling fertiggestellt ist. Erst jetzt werden alle Fensterausschnitte und Schießscharten mit einem sehr scharfen und spitzen Messer eingeschnitten. Die

Größe richtet sich natürlich nach den Abmessungen der Fensterspritzlinge. Ratsam ist es, die Fensterrohlinge zunächst fertig zu verglasen und am Außenrahmen abzuschneiden. Nun kann die Größe auf dem Heki-dur angezeichnet und die passende Öffnung bis zum "Depafit" herausgeschnitten werden. Hier sollte dann der Ausschnitt, in den der Fensterrohling schließlich eingeklebt wird (keinen Plastikkleber verwenden!), etwas knapper gehalten werden. Eine einfache, aber wirkungsvolle Spezialmethode entwickelte unser Burgenbauer zur vorbildgetreuen Nachgestaltung des Daches. Da zwar das Modell mit "Schiefer" ge-

Bild 8: Sobald man sich einen ausreichenden Vorrat an "Schieferplatten" zurechtgeschnitten hat, können die einzelnen Plättchen mit Hilfe eines spitzen Gegenstands angebracht werden.

Bild 9: Auch die Detailgestaltung kam nicht zu kurz. Das Wappen, die Fensterläden und die Fachwerkimitation machen den Reiz dieser Burganlage aus.





Bild 10: Die Fensterspritzlinge werden vor dem Einsetzen verglast. Zum Einkleben in die Mauern darf keinesfalls Plastikkleber verwendet werden, sondern z. B. Uhu-Por.

Bild 12: Die Mauerstrukturen lassen sich durch das Aufbringen einzelner Gips- oder Leimtöpfchen hervorheben.



Bild 11: Vor dem Bemalen empfiehlt es sich, die Teile noch mit verdünntem Leim einzustreichen. Dies erhöht die Stabilität des Bauwerks ganz erheblich.

Bild 13: Nahaufnahme des Burgtors. Die maßstäbliche Ausführung massiver Burgmauern trägt mit zu dem realistischen Aussehen der gesamten Anlage bei.





Bild 14: Diese Modellburg hat kein unmittelbares Vorbild. Bei Planung und Bau hat der Architekt seiner Phantasie freien Lauf gelassen.

deckt werden sollte, entsprechende Industrieerzeugnisse aber nicht aufzutreiben waren, war wieder einmal die Phantasie des Modell-Burgherrn gefragt. Als Ausgangsmaterial diente dünner dunkelgrauer Karton, wie er im guten Fachhandel für Schreibwaren und Zeichenbedarf erhältlich ist. Fünf Bogen (DIN A 4 oder annähernd gleiches Format) werden übereinandergelegt und an den Kopfseiten sowie einer Längsseite miteinander verleimt. Danach zeichnet man sorgfältig ein Raster von 3 x 5 mm auf und schneidet es anschließend akkurat mit einem sehr scharfen Messer aus.

Nachdem auf diese Weise ein beachtlicher Vorrat an "Schieferplatten" entstanden ist, kann mit den Dachdeckarbeiten begonnen werden. Hierbei sind Vorsicht und Konzentration angebracht: Man sollte lediglich einen maximal 5 cm breiten Streifen mit Leim bestreichen und die Kartonplättchen mit einem spitzen Gegenstand aufbringen, wobei die einzelnen Schindelreihen versetzt zueinander anzuordnen sind. Zweifellos stellt diese Puzzlearbeit eine ziemliche Geduldsprobe dar, aber das fertige Dach entschädigt dafür mit vorbildlichem Aussehen. Noch ein Wort zu den Materialien "Depafit" und Heki-dur. Beide Werkstoffe sind an den Kanten recht druckempfindlich. Es ist daher ratsam, alle Teile vor dem Bemalen mit verdünntem Leim einzustreichen und aushärten zu lassen, wodurch gleichzeitig die gesamte Stabilität erhöht wird. Im übrigen läßt sich die Entstehung unseres kleinen Burg-

modells recht genau anhand der Fotos verfolgen.

Abschließend kann nur noch einmal darauf hingewiesen werden, wie gut sich "Depafit" und Heki-dur bearbeiten lassen. Mit sparsamen Mitteln und einer Menge Phantasie

können die prächtigsten Gebäudemodelle jeder Art angefertigt werden. Dank unterschiedlicher Materialdicke können Spezialisten in Sachen Vorbildtreue sogar Wandstärken maßstäblich darstellen.

Franz Jerusalem

Bild 15: Gleichfalls ein prächtiger Anblick ist die Vorderseite des Burgmodells. Die Vorteile der "Depafit"-Bauweise zeigen sich besonders bei der Erstellung der runden Türme.

Alle Fotos: F. Jerusalem





Bild 1: Die schnuckelige bayerische D VI ist hier mit einigen Lokalbahn-Wägelchen in der fränkischen Juralandschaft unterwegs.

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

52

Paradestrecke auf der Frankenalb

Das hier vorgestellte Diorama soll später einmal als Teilstück in eine Anlage integriert werden, die hauptsächlich aus einem großen Dampflokom-Bw und einer räumlich davon getrennten Paradestrecke mit viel Landschaft bestehen wird. Diese Konzeption hat zwei wesentliche Vorteile. Im Bahnbetriebswerk bietet sich zum einen die Möglichkeit, die Dampfloks meiner mittlerweile auf 140 Modelle angewachsenen Sammlung effektiv in Szene zu setzen. Und zum anderen können auf der "Rennstrecke" die einzelnen

Maschinen mit den passenden Zugkompositionen "vorgeführt" werden. Die Anlage soll der Epoche II (Reichsbahnzeit) nachempfunden sein, wird jedoch so durchgestaltet, daß auch Zugkompositionen der Länderbahnzeit (Epoche I) und der frühen Epoche III (fünfziger Jahre) einigermaßen glaubhaft darauf verkehren können.

Bei der Gestaltung dieses Streckenteils wurde bewußt auf die Darstellung von Ansiedlungen verzichtet, da ja nur der Verlauf der Bahnlinie in der Landschaft gezeigt wer-

den soll. Diese war bekanntlich vor der Eisenbahn da; bei Modellbahnanlagen ist es indessen meistens umgekehrt. Viele negative Beispiele zeigen leider, daß die sogenannte "Landschaft" erst nach dem Verlegen der Gleise irgendwie an die Bahn angepaßt wurde. Dadurch geht natürlich die in der Realität vorhandene Einheit zwischen Landschaft und Bahn verloren.

Diesen Fehler wollte ich bei der Planung meiner Anlage von vornherein vermeiden. Aus diesem Grunde wurde zuerst das Land-

Bild 3: Die selbstgemalte Hintergrundkulisse verleiht dem nur 60 cm breiten Modul die erforderliche Tiefe.

Bild 2: Diverse Zuggarnituren aus unterschiedlichen Epochen sollen auf der späteren Modulanlage verkehren können. Hier ist eine Dampflokomotive der Baureihe 01 mit einem Reichsbahn-Schnellzug zu sehen.







Bild 4: Die 64er samt Personenzug nähert sich einer Brücke, die über einen kleinen Seitenfluß führt. Ihre Widerlager bestehen aus Sperrholz und sind mit Mauerkarton beklebt.

schaftskonzept erstellt und anschließend versucht, darin eine Eisenbahntrasse einzubetten. Als Vorbild diente der Rand eines größeren Flußtales in der Frankenalb in Nordbayern. So bot sich die Möglichkeit, verschiedene Landschaftselemente wie z. B. flache Talauen, den felsigen Steilhang der Talränder und die Hochfläche nachzugestalten. Der Talgrund besteht aus Wiesen, Weideland und Äckern. Für die Bahntrasse wurde eine eingleisige, nicht elektrifizierte Hauptlinie gewählt. Diese beansprucht weniger Platz als eine doppelgleisige Strecke, macht aber dennoch die Errichtung größerer Kunstbauten glaubhaft.

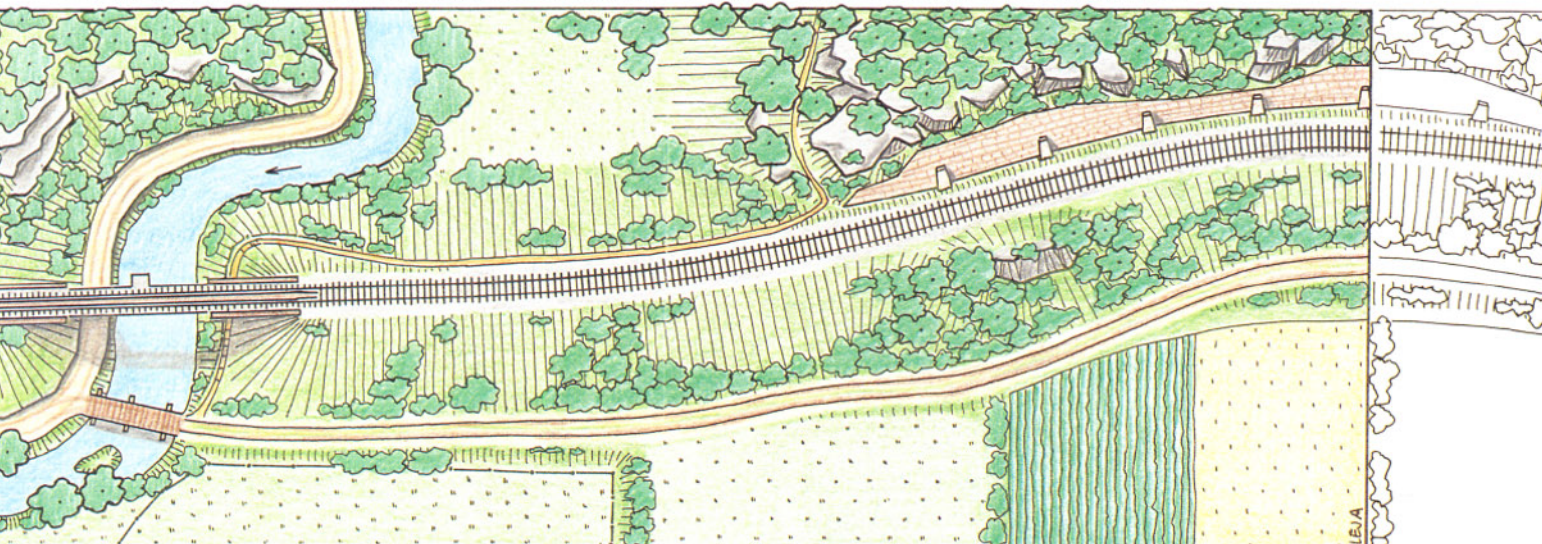
Das Diorama ist ein 60 x 150 cm großer Ausschnitt aus der künftigen Paradedecke, die (bewußt zerlegbar) aus je 1,5 m langen Teil-

stücken bestehen wird. Es ist hier kein originales Landschaftsstück exakt im Modell nachgebaut worden. Das Gelände wurde vielmehr den Gegebenheiten im Jura nachempfunden. Hierbei wurden die typischen Eigenheiten der Juralandschaft berücksichtigt und Details vorbildgetreu nachgestaltet: der Bewuchs der Felspartien, die Steilhänge und die entsprechende Vegetation.

Das Schaustück ist auf einer massiven Tischlerplatte aufgebaut. Der Geländeaufbau erfolgte mit PU-Schaum, die Feinmodellierung zunächst mit dem Messer und anschließend mit Geländebaumörtel. Die Gleistrasse liegt jedoch auf einem von Holzstützen getragenen Sperrholzbrett. Für die Felspartien wurden im linken Dioramenteil Hartschaumprodukte von Noch verwendet.

Durch Zersägen und erneutes Zusammen setzen konnten damit Felsen gestaltet werden, die jenen im Jura recht nahekommen. Natürlich erhielten sie zusätzlich eine farbliche Nachbehandlung. Allerdings befriedigte diese Methode doch nicht vollkommen. Deshalb erfolgte die Felsgestaltung im rechten Anlagenteil versuchsweise mit echten Jura-Felsstückchen, die so ausgesucht wurden, daß sie in Form und Struktur maßstäblich zur Baugröße H0 passen. Diese Art der "Felsensuche" war nicht einfach. Wie sich wohl jeder vorstellen kann, sah das meiste Material in der Regel nach Steinen und nicht nach 1:87-Felsen aus. Die beiden unterschiedlich gestalteten Felsformationen stören den Gesamteindruck des Dioramas nicht, da die Felsen auch in natura recht unter-

Bild 5: Diese detaillierte Skizze macht deutlich, daß der Erbauer unterschiedliche Landschaftselemente der fränkischen Alb nachgestaltet hat.



0 50 cm



Bild 6: Das Modul wurde bewußt so gestaltet, daß sowohl Länderbahnzüge als auch Garnituren der frühen Epoche III glaubhaft darauf verkehren können.

schiedliche Formen und Färbungen aufweisen.

Die Darstellung des Bewuchses war der kostenintensivste Posten beim Bau des Dioramas. Insgesamt sind 79 Bäume und ca. 180 Büsche gepflanzt worden. Die Bäume stammen aus dem Programm von Heki. Auf eine zusätzliche Beflockung wurde verzichtet, da der Zeitaufwand dafür zu hoch erschien und die Bäume auch so schon recht realistisch wirken. Der Bewuchs entspricht dem typischen Kiefern-Buchen-Mischwald auf den wasserarmen Jurahängen, durchsetzt mit Büschen, Wacholder und kleineren Fichten. Für die Büsche fanden teilweise N-Bäume Verwendung. Zum größten Teil wurden sie aber aus Islandmoos angefertigt. Die Belaubung erfolgte zuerst mit Streumaterial aus gefärbtem Sägemehl, später mit Beflockungsmaterial von Woodland-Scenics, das anfangs nicht zu bekommen war. Es wurde aber darauf verzichtet, alle Büsche damit "nachzurüsten", was natürlich dem Gesamteindruck zugute gekommen wäre. Vielleicht wird dies später einmal nachgeholt.

Beim Anlagenbau kamen verschiedenste Streumittel zum Einsatz, unterschiedliche Bewuchs- und Felsformen wurden erprobt, um Erfahrungen für den geplanten Weiterbau zu sammeln. Die Gestaltung des Flusses erfolgte in der bekannten Gießharz-Methode nach vorherigem Ausmodellieren des Flußbettes. Die zwei Brücken sind Eigenkonstruktionen nach Vorbildern aus Nordostbayern. Der eigenhändig auf eine Sperrholzplatte gemalte Hintergrund deutet den weiteren Verlauf des nach links hinten verlaufenden Nebental an. In den bewaldeten Talhängen sind Felstürme sichtbar. Die Kulisse wurde auch hinter dem durchgestal-

teten Wald ausgeführt, um diesem einen dunklen Hintergrund zu geben. Der Mittelteil im Bereich des Tales ist herausnehmbar. So habe ich die Möglichkeit, das Flußtal mit der Brücke auch von der anderen Seite aus fotografieren zu können.

Für die langen Stützmauern im rechten Anlagenteil wurden farblich überarbeitete Hartschaum-Mauerplatten eingebaut. Die kleineren Stützmauern bestehen aus Karton. Dem Weinert-Programm entnommen sind die Telefonmasten aus Messing, denn nur Metallmasten erlauben das richtige Verspannen der Drähte. Hierfür mußten 0,9 mm starke Litzen aus einem Klingeldraht gezogen werden – ein wahrhaft nervenaufreibendes Unterfangen. Natürlich besitzt jeder Telefonmast auch einen weißen Richtungs-

pfeil mit angedeuteter Nummer. Das Gleis von Roco ist in N-Schotter von Preiser eingebettet. Die Kurven sind vorbildgetreu leicht überhöht.

Für den späteren Weiterbau der Anlage ist nach rechts ein Ansteigen der Bahntrasse auf die Hochfläche vorgesehen. Der Talgrund wird auch weiterhin nur landwirtschaftlich genutztes Gelände zeigen. Nach links soll die Strecke allmählich zum Talgrund führen. Ein Vor- und ein Einfahrsignal sollen dort die Nähe einer Siedlung mit einem Bahnhof andeuten. Der kleine Fluß bleibt weiterhin sichtbar. Als einziges Zeugnis menschlicher Besiedlung wird hier eine typisch fränkische Mühle in Fachwerkbauweise mit einem Wehr entstehen, für die ein reales Vorbild existiert. **Ferdinand Leja**

Bild 7: Die tiefstehende Sonne wirft lange Schatten. Am späten Nachmittag zuckelt hier ein Länderbahn-Güterzug seinem Ziel entgegen. **Alle Fotos und Skizze: F. Leja**





Bild 1: Eine Bereicherung jeder Anlage nach Reichsbahn-Vorbild ist diese zweidomige G 3/4 H, die vom Verfasser unseres Umbauvorschlages noch fachmännisch mit Betriebsspuren versehen wurde. Foto: Dr. S. Hufnagel



Reichsbahn-Bayern - Selbstgebaut

Die "andere" G 3/4 H

"A kommod's Maschineri!" ließ Bernhard Ücker in seinem Buch "Endstation 1920" (Süddeutscher Verlag, München 1972) den Lokführer Vitus Lechner die G 3/4 H der Bayerischen Staatsbahnen von 1919 nennen. Und in der Tat – sie zog flink, leichtfüßig und sparsam im Verbrauch von Kohle und Wasser alles, was da so auf eine Lokomotive wartete: 1000-t-Güterzüge nach Nürnberg Rbf., Ausflügler-Personenzüge nach Starnberg, Leig nach Buchloe, Eilzüge nach Lenggries, Arbeitszüge – einfach alles. Nur den Orient-Expreß nahm sie nie an den Haken.

In der Ausgabe 10/1987 des Eisenbahn-Journals wurde diese Gattung eingehend beschrieben, und der Kundige weiß es: Die 225 Exemplare der G 3/4 H, alias 54¹⁵⁻¹⁷ der DRG, wiesen nur zwei Spielarten auf, die

sich äußerlich an den Kesselaufbauten unterscheiden ließen. 54 1501 bis 1665 hatten Dampfdom und Sandbehälter gemeinsam in einem quaderförmigen Kasten auf dem Kesselscheitel untergebracht; ab der 54 1666 wurden beide getrennt angeordnet. Durch gelegentlichen späteren Kesseltausch kam allerdings die Nummerzuordnung etwas durcheinander.

Die Dom-Sandkasten-Kombination quasi unter einer Haube war des öfteren anzutreffen (bay. G 4/5 H, pr. G 12¹, sä. XIII H, bad. IV h). Man glaubte, die vom Dampfdom nach außen abgegebene Wärme damit zum Trocknen noch nassen Sandes ausnutzen zu können. Der Erfolg blieb allerdings aus. Allgemein eingeführt wurde diese Methode nicht, wobei freilich auch konstruktive und bauliche Momente mitgespielt haben dürften.

Dem H0-Modellbahner ist die G 3/4 H schon seit Jahren ein Begriff. Trix bietet ein schönes Modell im Maßstab 1:87 an, das genauso robust und einfach ist wie sein Vorbild. Aus diesem Modell der ersten G 3/4 H-Variante eines der zweiten zu machen, ist nicht weiter schwierig. Man nehme die Trix-

Maschine (Art.-Nr. 22427), demontiere Lok- und Tendergehäuse und stelle damit das im folgenden Beschriebene an.

Wir beginnen mit dem Umbau des Lokgehäuses:

- Eisenballast herausschütteln, die Sandzugstange vorsichtig abschneiden (und aufbewahren!). Den Kastendom abschneiden und die Reste davon am Kessel sowie die angespritzten Sandfallrohre entfernen.

- Dampf- und Sanddom aus Messing oder Plexi drehen (Skizze A).

- Auf dem Kesselscheitel zwei Löcher zum Einstecken der neuen Dome bohren (B); dazu u. U. am Eisenballast Abflachungen anfeilen, auf denen die Dome aufsitzen können. Den Ballast wieder einstecken und schieblich die Dome einkleben.

- Zwei neue Sandfallrohre (0,8-mm-Draht) biegen, am Sanddomfuß einstecken und mit wenig Kleber fixieren. Rechts ist die Sandzugstange wieder anzubringen. Die Anschlüsse für die Rohre am Dom kann man aus dem Kastendom herausschneiden und am neuen Dom wieder ankleben.

- Lok-Anschriften mit Lichter-Ocker-Farbe (z. B. Plaka Nr. 18) und Pinsel der Stärke 1

Bild 2: Das genaue Aufnahmedatum dieses Fotos von der 54 1671 des Bw Augsburg läßt sich nicht mehr feststellen. Es liegt wohl gegen Ende der dreißiger Jahre. An der Lok ist eine Reihe von Besonderheiten zu erkennen: zwei Dome, flache Rauchkammertür, geöffnete Druckausgleicher-Kappe. Die fehlenden Laternen stehen darauf schließen, daß die Maschine vorübergehend nicht eingesetzt und eventuell einer Zwischenausbesserung unterzogen wurde. Foto: Dr. R. Kallmützer, Nachlaß Prof. Lotter

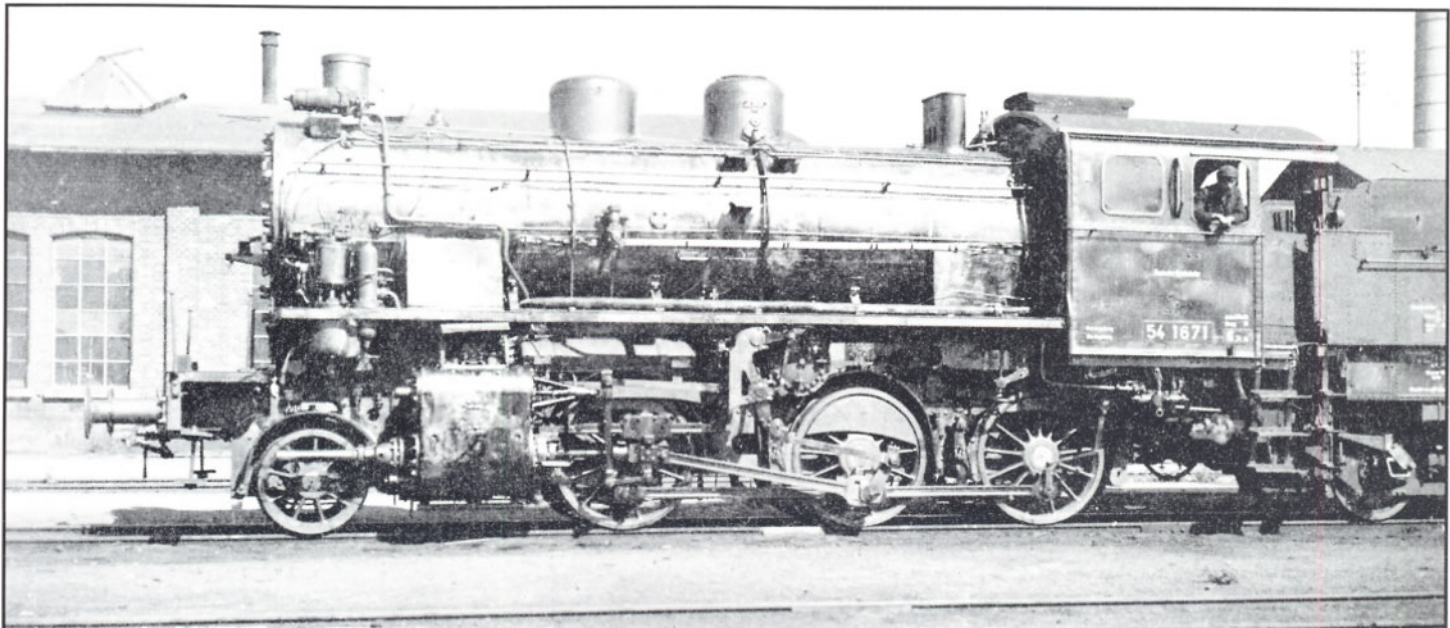


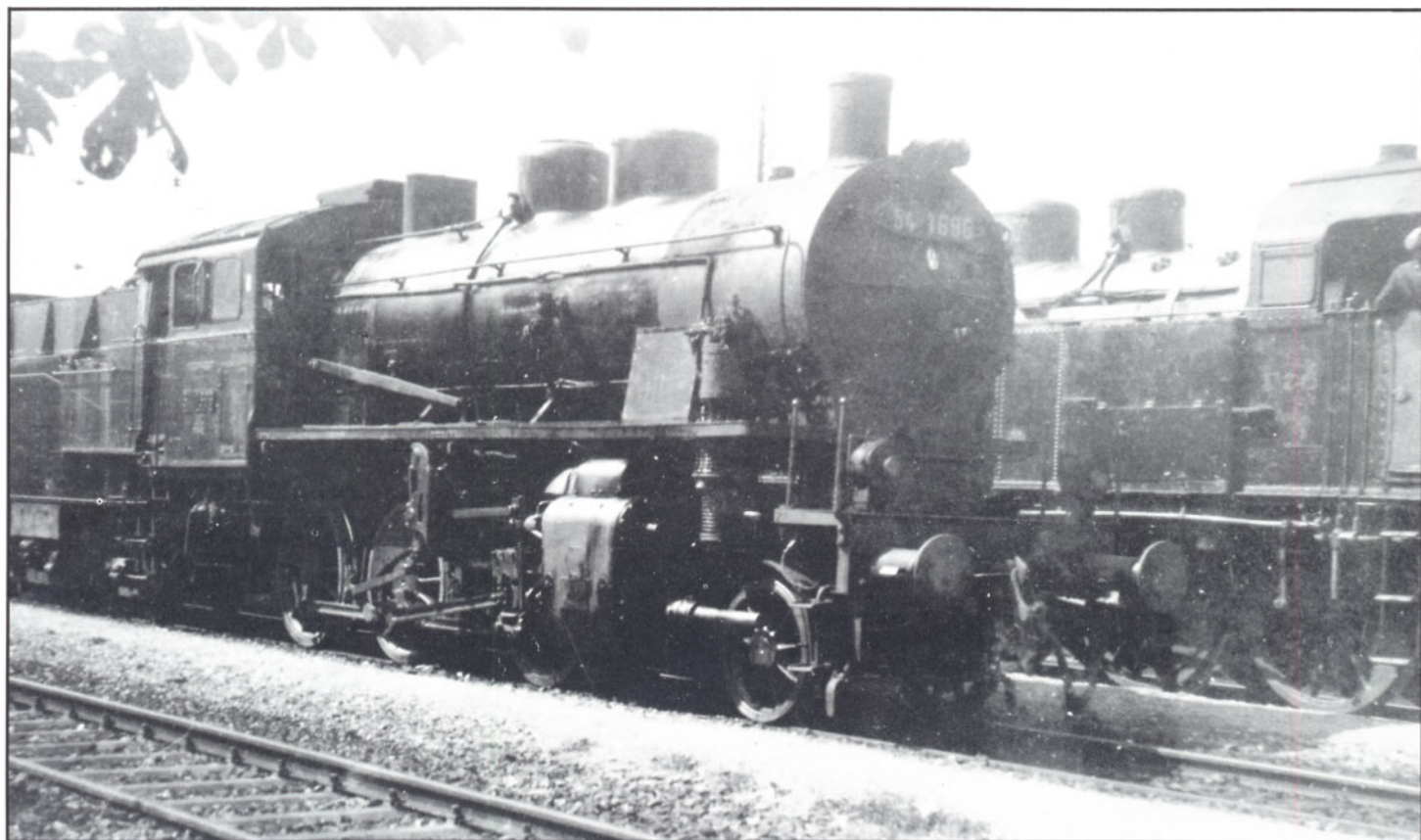


Bild 3: Die G 3/4 H wurde seinerzeit auch im Vorortverkehr eingesetzt. Hier steht sie mit einem Personenzug im Bahnhof von "Rautenfels". Diesen Ort darf man allerdings nicht auf der Landkarte suchen. Foto: Dr. S. Hufnagel

Bild 4: Die zweidomige 54 1686 der DRG wurde während des 2. Weltkriegs in Regenz auf die Platte gebannt (Aufnahmedatum unbekannt). Dahinter ist die 77 243 (ex 629.58 der BBO) zu erkennen. Bei der Seltenheit eines solchen Fotos ist die schlechte Qualität, wohl in Kauf zu nehmen. Foto: E. Schörner

Tabelle: Bedarf an größeren Teilen

Gegenstand	Menge	Hersteller
DR-Dampflokomotive der Baureihe 54, Art.-Nr. 22427	1	Trix
Dampf- und Sanddom	je 1	Selbstbau
Tritte für Lokkessel, Art.-Nr. 8707	4	Weinert
bayerische Loklaternen, Art.-Nr. 1360	4	Günther
Zurüstungssatz, Art.-Nr. 41810 oder 41860	1	Liliput



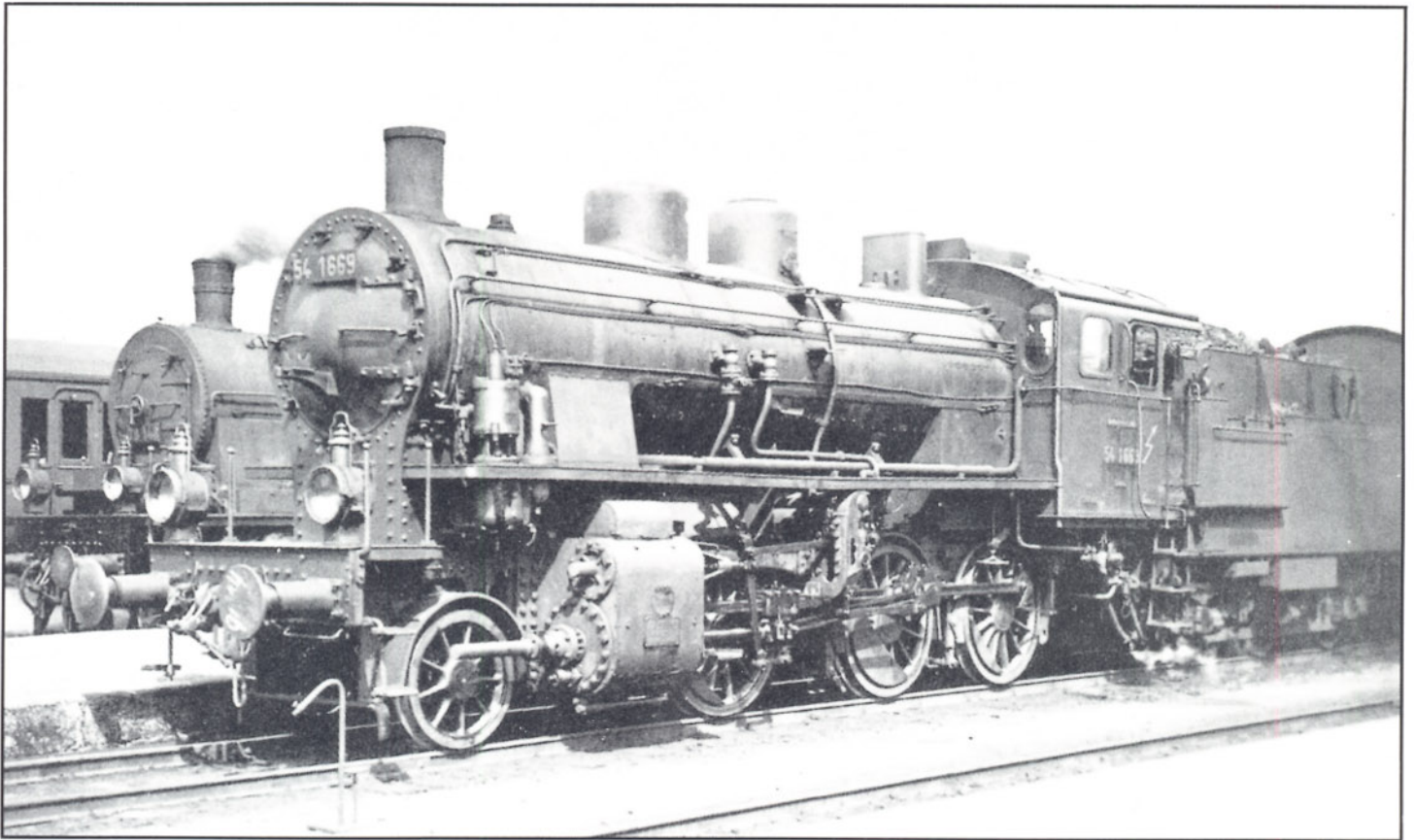


Bild 5: Die bayerische G 3/4 H alias 54 1669 der DRG, eine Maschine der Lokvariante mit zwei Domen, wurde 1935 im Holzkirchner Flügelbahnhof des Münchner Hauptbahnhofs aufgenommen.
Foto: E. Schörner

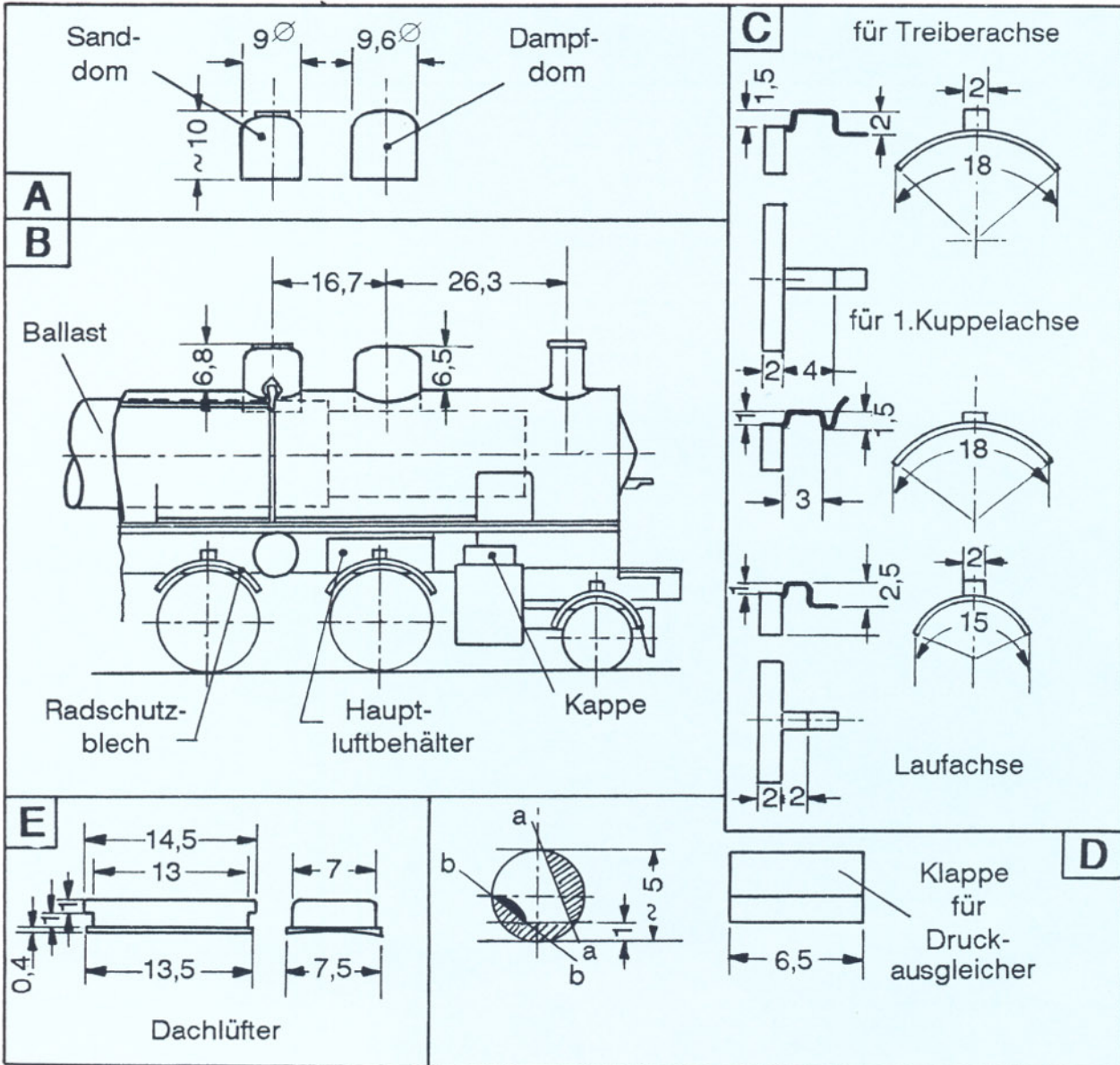


Bild 6: Diese Skizze verdeutlicht die erforderlichen Umbaumaßnahmen auf der Basis eines Trix-Modells.
Skizze: Dr. S. Hufnagel



Bild 7: Von der Lokführerseite präsentiert sich hier die zweidomige G 3/4 H des Verfassers. Vorne das Ausgangsmodell von Trix mit quaderförmigem Kasten auf dem Kesselscheitel, in dem beim Vorbild Dampfdom und Sandbehälter gemeinsam untergebracht waren. Foto: Dr. S. Hufnagel

nachmalen (à la Messing-Lettern der DRG-Zeit). Fertige passende Lokschilder gibt es leider nicht.

- Am Langkessel links vier Trittstufen (Weinert Art.-Nr. 8707) montieren.
- Den Dachlüftungsaufsatz des Führerhauses (Skizze E) mit Plastikstückchen um 2 mm nach vorne verlängern.
- Wer auf die Lokbeleuchtung verzichten kann, sollte epochegerechte bayerische Loklaternen (Günther Art.-Nr. 1360) montieren. Ein Turbogenerator für elektrische Beleuchtung, wie er beim Vorbild ab etwa 1928 üblich war (Ersatzteil Nr. 4116S-150 der Roco-G 10), saß zur DRG-Zeit zuerst auf dem Kes-

selscheitel zwischen Schornstein und Dampfdom, später dann links neben dem Kamin.

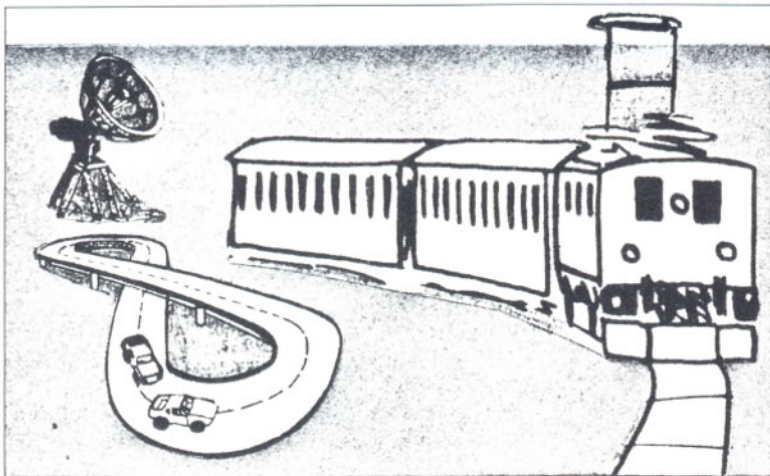
- Eine Lokmannschaft postieren.
- Wer etwas Besonderes tun will, kann aus 0,5 mm starkem Messingblech die Rad-schutzbleche nachbilden (Skizzen B/C). Dazu Streifen ausschneiden, zurechtbiegen und an Lokrahmen, Hauptluftbehälter und Vorlaufgestell festkleben. (Sekundenkleber ist empfehlenswert!)
- Die Blechkappen für die Druckausgleicher auf den Schieberkästen der Zylinder anbringen, z. B. aus einem Plastik-Rundling (Bausatz-Spritzling), der nach Skizze D zu-

rechtgefeilt wird.

Am **Tendergehäuse** kann man den Kohlenkasten mit seitlich je einem Brawa-„Brett“ erhöhen, einen Kohlebrösel-Ponal-Brei über die unschöne Plastikkohlen-Imitation schmieren und schließlich an der Rückwand zwei Leitern aus dem Ersatzteil-Set Nr. 41810 oder 41860 von Liliput anbringen.

Unser „kommod's Maschiner!“ – die etwas „andere“ G 3/4 H – würde manche Reichsbahn-Anlage ganz sicherlich um eine interessante Variation bereichern. Viel Vergnügen bei der kleinen Bastelei!

Dr. Sigurd Hufnagel



Transformatoren

für alle Modelleisenbahnen
für alle Autorennbahnen
zum Experimentieren

wir bieten: hohe Leistung
unübertroffene Qualität
robuste Technik

Ihr Fachhändler berät Sie gern

TITAN GmbH
D-7170 Schwäbisch Hall
Postf. 100624 · T. 0791/52200



11. Ausstellung für Flug-, Schiffs-, Automodellsport und Eisenbahnmodellbau

MODELLBAU

Stark verbilligte Sonderrückfahrkarte an allen Bahnhöfen der DB. Mindestentfernung 51 km außerhalb VRR plus Eintrittsermäßigung.

15.-19. März

Die Fachmesse für Modellbahnfreunde

89

täglich
9-18 Uhr

Dortmund zeigt die größte deutsche Modellbau-Ausstellung. Über 7.000 Modelle auf 25.000 qm Gesamtfläche. Großzügig und besucherfreundlich gestaltet. Neue Modelle und viele, die bisher noch nie zu sehen waren. Wichtig für Eisenbahnfreunde: Über 30 Anlagen sind in einer großen Halle in Aktion zu sehen. Dazu der große Informations- und Beratungsstand des BDEF. Das Ereignis für Modell-

bahnfreunde. Mit dem brandneuen Angebot an Bausätzen, Eisenbahnmodellen, Materialien, Zubehör und Werkzeugen. Eisenbahnmodellbaufreunde planen den Besuch fest ein.

Messezentrum Westfalenhallen Dortmund





Bild 1: "Faller bringt Bewegung auf die Straße", verkündet ein bunter Prospekt. Damit wird nicht zuviel versprochen: Das "car system" ist optisch und technisch ausgereift. Werkfoto Faller

Von Geisterhand gesteuert

Faller will mit dem »car system« Bewegung auf Modellstraßen bringen

So mancher große und kleine Autofan wird sich in der Vorweihnachtszeit staunend die Nase an den Scheiben der Spielwaren-Fachgeschäfte plattgedrückt haben. Von unsichtbaren Kräften gesteuert, drehten da nämlich H0-Modellautos von Herpa und Wiking ihre Runden auf einem kleinen Schaustück der Firma Faller. Die Fahrt ging über zwei Kreisbögen mit recht engen Radien. Was den Betrachter stutzig machte, war indessen die Fahrbahnoberfläche: Nichts war zu sehen von Führungsrillen, wie man sie etwa von der guten alten Autorennbahn kennt. Gleichsam von Geisterhand gelenkt, ohne "Rucken und Zucken" und auch ohne sichtbare Stromzuführung, spulten die Fahrzeuge stundenlang und unermüdlich Runde um Runde ab. Bereits auf der Nürnberger Spielwarenmesse im Februar des vergangenen Jahres hatte der Marktführer in Sachen Modellbahnzubehör, die Firma Faller in Güttenbach, einem überraschten Fachpublikum ihr neues "car system" präsentiert. Mit ihm sollte ein alter Modellbahnertraum verwirklicht werden. Zu fahrenden Zügen, sich drehenden Windmühlen, Kränen und Riesenrädern sollte jetzt auch noch Bewegung auf die

Modellstraßen kommen. In der Tat beweisen die nunmehr lieferbaren Serienmodelle und unsere umfangreichen Praxistests, daß die Faller-Ingenieure ein relativ simples, aber dennoch funktionssicheres und deshalb erfolgversprechendes System geschaffen haben.

Aus drei neu entwickelten Grundbausteinen setzt sich das zukunftsweisende "car system" zusammen: einem nahezu unsichtbar in der Fahrbahn verlegbaren Induktionsdraht, einer lenkbaren Vorderachse mit Permanentmagnet, der für eine sichere Führung der Modellfahrzeuge sorgt, und natürlich dem Antrieb mit interner Stromversorgung in den jeweiligen Modellfahrzeugen. Baustein Nummer 1, der Induktionsdraht, bietet zwei grundsätzliche Möglichkeiten des Einbaus. Völlig problemlos gestaltet sich das Verlegen zusammen mit den von Faller angebotenen fertigen Fahrbahnteilen. Diese sind zweispurig ausgeführt und werden in zwei unterschiedlichen Radien (212 mm und 424 mm) sowie als 300 mm lange Gerade geliefert. Basismaterial ist ein kräftiger Karton, in dessen vorgenutete Rillen der Spezialfahrdraht verlegt und mit Klebestreifen fixiert wird. Abschließend

kommt nur noch die beigefügte selbstklebende Straßenfolie obendrauf – fertig. Auch auf bereits bestehenden Anlagen läßt sich der Fahrdraht noch relativ unkompliziert verlegen. Hierzu ist lediglich eine Nut in der Mitte der jeweiligen Fahrspuren anzulegen. Ein minimaler Radius von 13 cm sollte jedoch nicht unterschritten werden, um den Lenkeinschlag der Fahrzeuge nicht zu überfordern. Nach dem Verlegen des Induktionsdrahtes sollte dieser mit einem gut haftenden, aber glatten Klebeband (z. B. Tesa-Pack) sorgfältig befestigt werden. Abgedeckt wird das Ganze dann wiederum mit der bereits erwähnten dünnen Straßenfolie oder aber mit einer speziellen Spachtelmasse, die ebenfalls von Faller angeboten wird. Einen Haken allerdings hat der nachträgliche Einbau. Bei der Gestaltung der Fahrbahn-Oberfläche ist größte Sorgfalt angebracht, um einen möglichst glatten und gleichmäßigen "Belag" zu erhalten. Fahrversuche auf rauhem, holprigem Untergrund verliefen nämlich wenig erfolgreich; des öfteren landete unser Testmodell im Graben. Betrachtet man die Konstruktion des Lenkgestänges und den winzigen Permanentmagneten, ist der Grund schnell gefunden:

Bild 2: Die Faller-Straße besteht aus drei Elementen: vorgestanztem Karton, Induktionsdraht und dünner Straßenfolie.

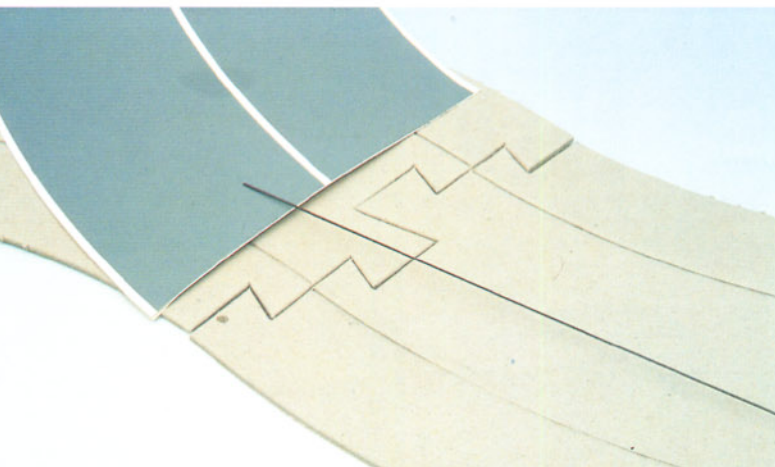
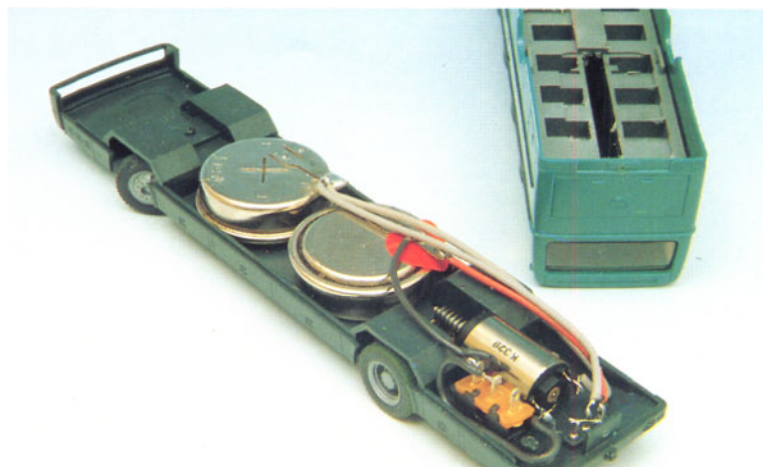


Bild 3: Äußerst platzsparend wurden Antrieb und Akkus in dem Wiking-Reisebus untergebracht. Der freie Durchblick durch die Fahrgastzelle blieb erhalten.



Unebenheiten können vom Magneten einfach nicht "verdaut" werden. Das Fahrzeug gerät bei Unterbrechung des Kontakts vom Magneten zum Fahrdrabt aus der Spur und steuert unter Beibehaltung seiner Geschwindigkeit führungslos auf das nächste Hindernis zu. Bestenfalls ist dann nur ein verbogener Lenkhebel zu beklagen.

Die lenkbare Vorderachse samt dem Kleinstmagneten ist dann auch der zweite neukonstruierte Grundbaustein des "car systems". Lenkbare Achsen in H0-Fahrzeugen sind ja mittlerweile keine Seltenheit mehr. Derartige Konstruktionen waren hingegen bislang mit einigen gravierenden Nachteilen behaftet. Sie waren relativ eingeschränkt bzw. starr in ihren Lenkbewegungen; zudem war die Lenkung recht schwergängig. Hier haben die Faller-Techniker ganze Arbeit geleistet. Die Lenkung ist so sauber und fast ohne Spiel gelagert, daß die Räder schon beim einfachen Anpusten einschlagen. Zudem ist die gesamte Vorderachse längs zur Fahrzeugachse beweglich; ein ausreichender Höhengauschlag ist ebenfalls vorhanden. Sozusagen nebenbei fiel dabei auch eine Dreipunkt-Lagerung des Fahrzeugs ab. In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, daß sich die motorisierten Fahrzeuge äußerlich kaum von ihren antriebslosen Schwestermodellen unterscheiden. Erst bei genauerem Hinsehen können versierte Auto-spezialisten Unterschiede erkennen. So erhielten die beiden bislang erhältlichen "car system"-Modelle, der MAN F 90 von Herpa und Wikings Reisebus MB O 303, für ihr neues Einsatzgebiet abgeänderte Fahrgerüste. Besonders umfangreiche Abwandlungen waren bei dem Wiking-Bus erforderlich, da dieser von Haus aus keine lenkbare Vorderachse aufweist. Formänderungen waren auch in der Bodengruppe unumgänglich, um für Schalter, "Steckdose" und Motor Platz zu schaffen. Weniger gravierende Eingriffe im Bereich von Ölwanne, Motorunterseite und Vorderachsfederung waren beim MAN notwendig, wo zudem die elektrotechnische Ausrüstung einfach im Kofferaufbau untergebracht werden konnte.

Dritter Grundbaustein des neuen "car systems" ist dann auch die Antriebseinheit. Sie besteht aus einem Faulhaber-Motor, zwei Varta-Akkus mit Überladungsschutz, der Ladebuchse und dem Ein-Aus-Schalter am Boden der Fahrzeuge. Gleichsam als "Tankstelle" dient ein handliches Ladegerät, das ebenfalls neu ins Faller-Programm gekommen ist. Nach einer Ladezeit von ca. sieben Stunden können die Fahrzeuge – je nach Beschaffung der Straßenoberfläche – bis zu zehn Stunden nonstop im Betriebs-einsatz stehen.

Die Modelle rollen auf exakt rund laufenden Felgenreinsätzen mit profilierten Gummireifen aus dem Hause Herpa, welche im Sommer neu ins Programm aufgenommen wurden. Der Antrieb der Hinterachse erfolgt beim MAN durch einen senkrecht stehenden, mittels einer Schnapphalterung befestigten Faulhaber-Motor. Dieser wirkt über eine auf die Motorwelle aufgelegte Schnecke und das Antriebszahnrad auf die Messingachse. Beim Wiking-Bus wurde der Motor längs hinter der Hinterachse in einer Halterung verklebt. Durch diese Anordnung blieb der freie Durchblick durch die Fahrgastzelle erhalten.

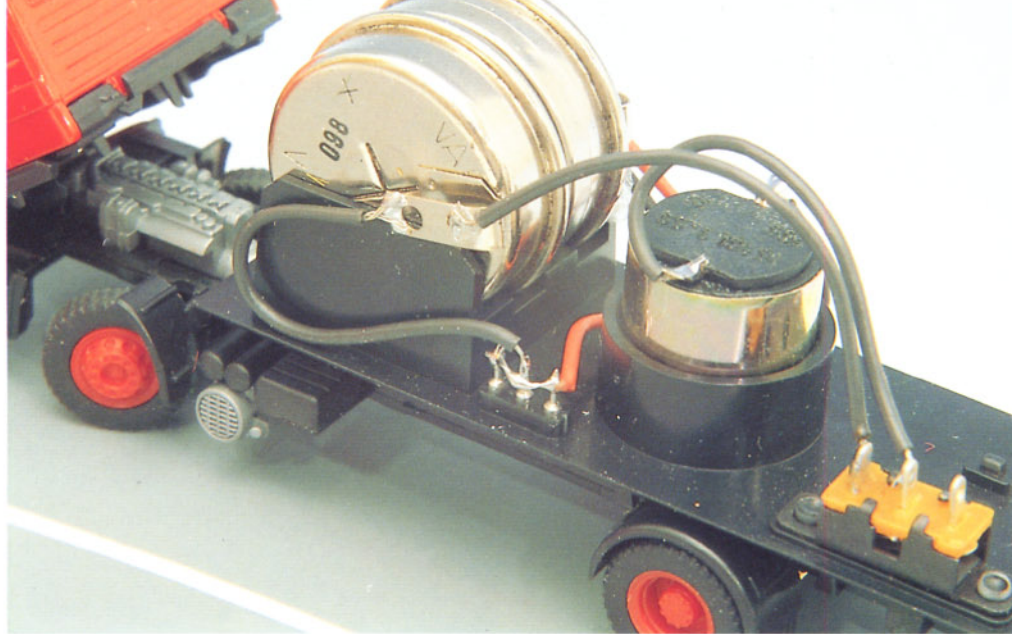


Bild 4: Beim Herpa-MAN fanden Motor, Akkus und Ladebuchse bequem in dem Kastenaufbau Platz.

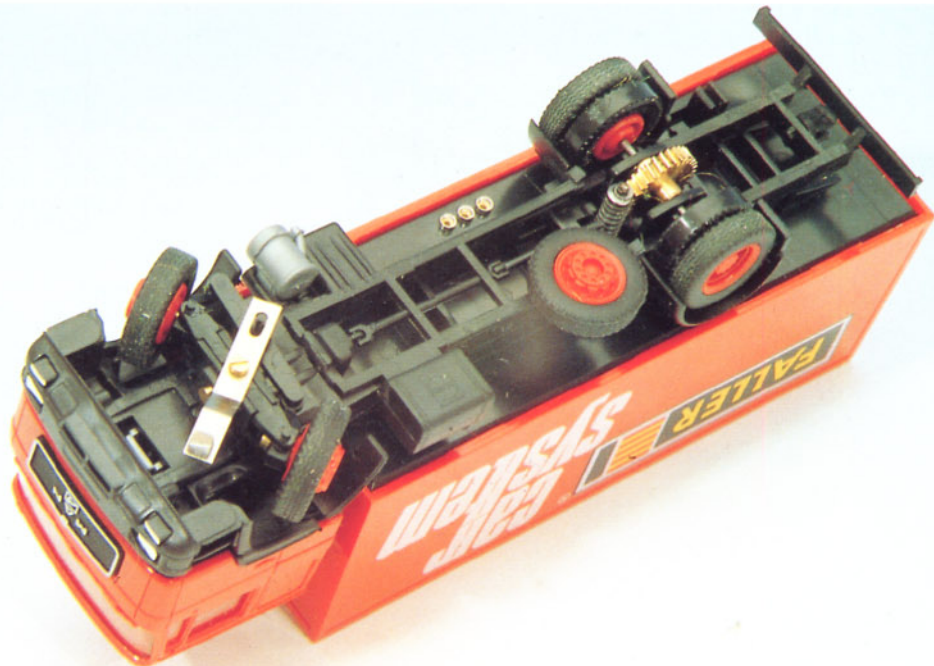


Bild 5: Ein Blick unter den MAN zeigt die leicht lenkbare Vorderachse mit dem kleinen Permanentmagneten.

Fazit: Sowohl in technischer als auch in optischer Hinsicht hat das "car system" von Faller alle Chancen, die angekündigte "Bewegung auf die Straße" zu bringen. Im Prinzip ist jedes größere H0-Fahrzeug – etwa ab der Größe eines Lieferwagens – mit der neuen Errungenschaft nachrüstbar. Bei fort-schreitender Miniaturisierung erscheint es

durchaus denkbar, bald auch Pkw-Modelle "systemgerecht" auszustatten. Reizvolle Perspektiven könnte auch eine Kombination des Faller-Systems mit den neuen fernge-steuerten H0-Lastzügen der Firma Robbe eröffnen. Man stelle sich einmal vor, welch' bewegter Verkehr dann künftig auf den Modellstraßen herrscht. **Bernd Ottersbach**

Bild 6: Der Wiking-Reisebus an der "Tankstelle". Das Ladegerät gibt es ebenfalls bei Faller. **Fotos 2-6: B. Ottersbach**

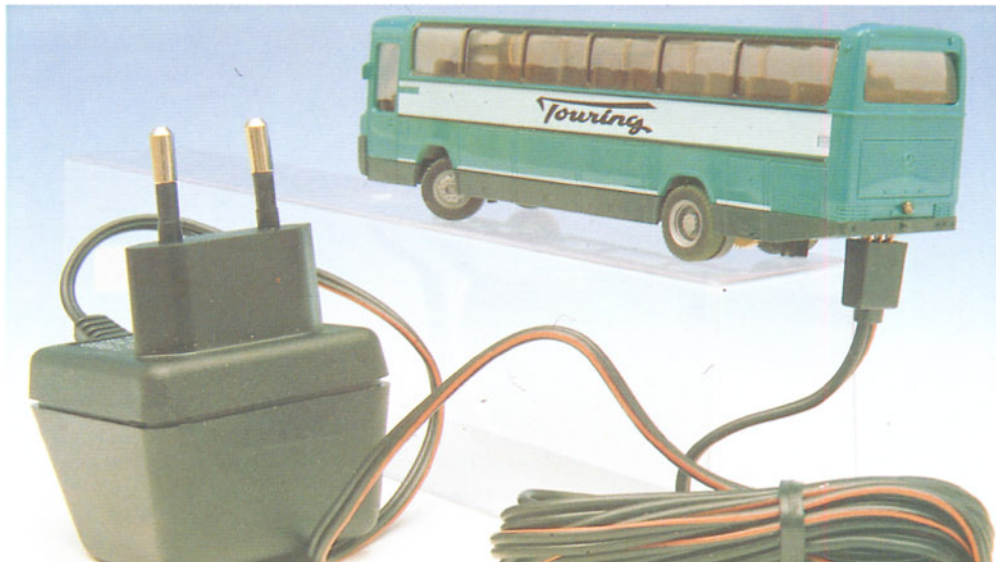




Bild 1: Ein ausgesprochen schmuckes Modell ist die E 94 der Deutschen Reichsbahn, die Roco in der Baugröße H0 schuf.



Bild 2: Beschriftung und Drehgestellausführung entsprechen exakt dem Vorbild der Epoche II.



Bild 3: Ein richtiges Kleinod ist der von Günther gefertigte Schienen-Lkw mit Einachsantrieb und Federpuffern.
Fotos 1-3: H. Obermayer

★ Schaufenster der Neuheiten ★

Bild 6 (unten): Nostalgie im Maßstab 1:220: Von Märklin gibt es jetzt im mini-club-Programm diese reizende Zugpackung mit dem "Orient Express".

Werkfoto Märklin

Bild 4: Die Raillex-01 in der Baugröße Z besticht u. a. durch die filigrane Nachbildung des Treib- und Steuerungsgestänges.

Werkfoto Raillex

Bild 5: Eine der herausragenden Märklin-Neuheiten der Nürnberger Spielwarenmesse 1988 war die Rangierlokomotive der Baureihe 80.

Werkfoto Märklin





Bild 7: Polas Unternehmervilla im Maßstab 1:160 ist sicherlich eine Bereicherung vieler N-Anlagen. **Werkfoto Pola**

Bild 8: Die Schwarzwaldpension von Kibri in der Baugröße H0 ist auch in dem Set "Bürgerliches Wohnen" enthalten. **Werkfoto Kibri**

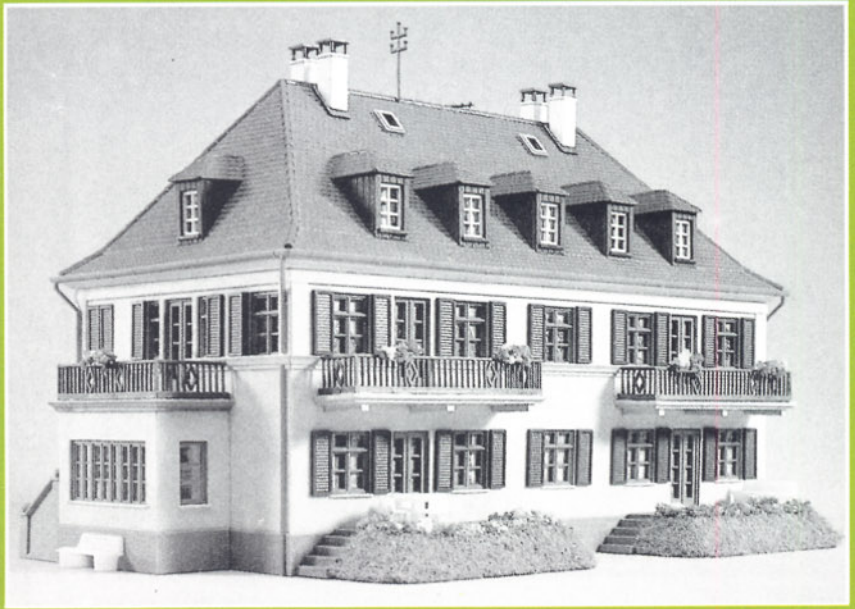


Bild 9: Die Bausatzpackung mit dem Pola-Exklusivmodell 1988 enthält neben vielen Ausstattungsstellen auch einen Satz handbemalter Figuren und einen Lkw mit Sonderbedruckung. **Werkfoto Pola**



Bild 10: Kibris Bauernhof aus dem Emmental paßt sicherlich gut auf manche H0-Anlage nach Schweizer Vorbild. **Werkfoto Kibri**

Märklin

Gerade noch vor Jahresende haben es die Göppinger geschafft, eine der letzten "echten" Lokneuheiten der Baugröße H0 auszuliefern: Von "Bulli" ist hier die Rede, der Einheits-Tenderlok Baureihe 80 der Deutschen Reichsbahn. Dieses Modell ist eine absolute Neukonstruktion, feindetailliert und wohlproportioniert, weitgehend aus Metalldruckguß hergestellt und deshalb auch ziemlich gewichtig. Besonders erwähnenswert ist das in neuer Technik gefertigte recht feine Treib- und Steuerungsgestänge mit vorbildgerechtem Kreuzkopf. Das erste zur Auslieferung gelangte Modell in DB-Ausführung hat den konventionellen Antrieb. Inzwischen ist auch das Fahrzeug mit dem neuen Fünf-Sterne-Antrieb im Fachhandel eingetroffen. Eine Digital-Variante wird folgen – ebenso ein ausführlicher Bericht im Eisenbahn-Journal. **H0**

Roco

Unter den zahlreichen Neuheiten, die Roco den Modellbahnern 1988 bescherte, war auch eine alte Bekannte in neuem Gewand: Die graue E 94 der Deutschen Reichsbahn wurde in einer limitierten Sonderserie für eine Vereinigung von Spielwaren-Fachgeschäften gefertigt. Trotz der nicht sehr großen Auflage begnügte man sich keineswegs damit, das vorhandene Modell lediglich grau zu lackieren und mit einer epochegerechten Beschriftung zu versehen. Vielmehr entstand nach mehreren, zum Teil beträchtlichen Werkzeugänderungen ein Modell, das den Bauzustand der vierziger Jahre zeigt. Kenner und Sammler haben dies rasch erkannt und zugegriffen. Die Sonderserie war schnell verkauft, manch zögernder Interessent enttäuscht. Roco beabsichtigt jedoch, eine zweite Serie mit neuer Nummer aufzulegen, die hoffentlich bald verfügbar sein wird. **H0**

Günther

Horst Günther aus Veringenstadt ist immer für eine Überraschung gut. Kaum hatte der schnucke-

lige sächsische Schienenomnibus die Fahrt zu den zahlreichen Freunden erlesener Kleinserienmodelle angetreten, reiften in dem hohenzollernschen Modellbaubetrieb schon die nächsten Pläne. Nach dem Bus war es nun ein alter Lkw – ein Mercedes L 5 aus dem Jahre 1928 im Maßstab 1:87 aus dem Sortiment von Roskopf – , der es dem "Meister" angetan hatte. Auf der Basis dieses Oldtimers entstand der Schienen-Lkw, der genau dem Fahrzeug entspricht, das von der Fahrleitungsmeisterei Tutzing der früheren Deutschen Reichsbahn eingesetzt wurde. In dem motorisierten Winzling steckt eine Menge Arbeit. Die ersten Exemplare konnten schon erfolgreiche Probefahrten absolvieren. **H0**

Raillex

Wieder einmal richtungweisend ist die neueste Kreation des Münchner Z-Spezialisten: Auf der Basis des Fahrwerks der Märklin-03 entwickelte Raillex eine völlig neue Dampflokomotive im Maßstab 1:220. Das nunmehr erhältliche Modell der 01 220 setzt optisch und technisch neue Maßstäbe in dieser Baugröße. So wurden beispielsweise Bremsbacken und Sandfallrohre verwirklicht. Freistehende Leitungsnachbildungen zieren den aus Messing gefertigten Lokomotivkessel. Meisterleistungen sind die filigrane Imitation des Treib- und Steuerungsgestänges sowie die vorbildgetreue Pufferbohlendetaillierung samt der Nachbildung



Bild 11: Eine von vier neuen MZZ-Hintergrundkulissen, die in den Baugrößen H0 und N erhältlich sind. **Werkbild MZZ**



Bild 12 Aufwendige Bedruckung und reichhaltige Detaillierung zeichnen die neuen Pkw-Modelle der "Private Collection" von Herpa aus.



Bild 13: Ein schnittiger Mini-Sportwagen ist der VW Corrado von Herpa.



Bild 14: Streufahrzeug mit Schörling-Aufbau und Schneepflug von Herpa.

Fotos 12-14: B. Ottersbach

von Bremsschläuchen und Originalkupplung. Für verbesserte Laufeigenschaften sorgt nicht nur das hohe Eigengewicht des Dampflok-Winzlings, sondern auch der mit Stromabnahmekontakten versehene Märklin-Tender. Eine verkürzte Kupplung zwischen Lok und Tender läßt zudem die Fahrt des Schnellzug-"Paradedampfers" auch im kleinsten Modellmaßstab zu einem Augenschmaus werden.

Kibri

Mit einer wahren Neuheitenflut beglückte der Böblinger Zubehörhersteller die "Hauslebauer" in der Vorweihnachtszeit. Zuerst wurden vier sehr hübsche, üppig detaillierte Wohnhäuser, die sich vor allem für Anlagen der Epochen II und III hervorragend eignen, ausgeliefert: Einem repräsentativen Wohngebäude in Böblingen nachempfunden ist das Haus Waldburg – ein Muster für gut bürgerlichen Wohnstil vergangener Jahrzehnte. Die drei weiteren Bausätze – ein Handwerkerhaus, der Gasthof "Zum Löwen" und die Schwarzwaldpension – werden auch zusammen in dem Set "Bürgerliches Wohnen" angeboten.

Über das zweite Neuheitenpaket werden sich vor allem die Freunde schweizerischer Anlagenthemen freuen. Der prächtige Bauernhof nach einem Vorbild aus dem Emmental eignet sich natürlich bestens zur Ergänzung der 1987 erschienenen Kibri-Modellhäuser der gleichen Region. Ebenfalls in der Schweiz beheimatet ist das Vorbild des Landgasthofs "Zum Bären", der sich auch als Berggöhl verwendet läßt.

MZZ

Um einige interessante Motive erweitert hat diese Firma ihr umfangreiches Sortiment an Hintergrundkulisen. Vier neue, in dezenen Farben gehaltene Bilder steigern die Tiefenwirkung von Anlagen oder Dioramen ganz erheblich. Dargestellt ist die Silhouette einer mittelgroßen Stadt mit Altstadt kern, aber auch mit einigen modernen Gebäuden und einem Industriegebiet. Ausgebaut wurde auch die Serie mit Metallautos in den Baugrößen N und Z. Hervorzuheben sind eine Gelenkmastbühne auf der Basis eines Daimler-Benz LA 1924 und der Bausatz eines Büssing LU 7 mit Kastenaufbau. Das Programm mit sehr realisti-

schen Bäumen aus der Produktion von D + W wurde ebenfalls um einige handbeflockte "Gewächse" vergrößert.

Pola

Die Kunden der Rothhausener Firma konnten sich kurz vor Weihnachten gleichfalls noch mit einigen neuen Bausätzen für die Bastelsaison eindecken. Im Mittelpunkt steht natürlich das Pola-Exklusivmodell 1988, die Waldschänke Forsthaus. Das detaillierte, farblich ansprechende Bausatzmodell zeichnet sich durch mehrere Besonderheiten aus: Der Packung liegen nicht nur viele Ausstattungsteile bei, sondern auch ein Satz handbemalte "Preiserlinge" und ein Brekina-Lkw mit Werbeaufdruck der Klosterbrauerei Andechs. Beides wurde exklusiv für diesen Bausatz gefertigt, den Pola in einer einmaligen Auflage von 2000 Exemplaren produzierte. Eine weitere aktuelle H0-Neuheit ist das Jugendstilgebäude Schweinfurt, das hervorragend zu den bereits vorhandenen Stadthäusern der fünfziger Jahre dieses Herstellers paßt.

Auch die N-Bahner kamen auf ihre Kosten. Viele Freunde wird die repräsentative Untermehrvilla finden. Der eindrucksvolle Backsteinbau läßt sich natürlich bestens mit den Fabrikgebäuden von Pola kombinieren. Schon von der Baugröße H0 ist das Rokokohaus Apotheke Burghausen bekannt, das jetzt auch im Maßstab 1:160 das Sortiment mit Stadthäusern ergänzt.

Thomas Hilge

Albedo

Die Reihe mit "Top-60"-Modellen wird kontinuierlich ausgebaut. Neben interessanten neuen Fahrzeug-Zusammenstellungen fällt vor allem ein Kofferauflieger mit dem Schriftzug "Polar Express" auf. Die bislang glatten Seitenwände werden nun von 2028 feinsten Nietenimitationen geziert. Als Zugmaschine dient in diesem Fall einer der bekannten Volvo F 89.

Herpa

Der Diethenhofener "Fahrzeughersteller" verwöhnt seine Fans mit vielen Farbvarianten, aber auch mit einer Reihe höchst interessanter Neuheiten. Im Spätherbst wurde der VW Corrado den Sport-

wagenfreunden vorgestellt; weniger betuchte Automobilisten können bereits jetzt auf das 1:87-Modell von Herpa zurückgreifen. Ebenfalls neu sind der Peugeot 205 Turbo 16 V und – passend zur Jahreszeit – ein Daimler-Benz-Streufahrzeug. Der sehr gut detaillierte Streuaufsatz entspricht einem Wechselsystemaufbau der Firma Schörling. Recht zierlich ausgeführt ist auch der frontseitig angebrachte Schneepflug.

Besondere Beachtung verdienen die in einer Mini-vitrine angebotenen Pkw-Modelle der neuen Herpa-Reihe "Private Collection". Zwar handelt es sich bei den bisher erhältlichen Modellen – Jaguar XJ 5,3, Porsche 911 Turbo, Mercedes 300 CE Coupé und BMW B11 3,5 – um alte Bekannte; die neue, exklusive Ausführung läßt indes keine Wünsche mehr offen. Nicht zuletzt die umfangreiche, aufwendige Bedruckung ist kaum noch zu überbieten. Beim Jaguar beispielsweise waren insgesamt 20 Druckvorgänge erforderlich; beim BMW-Modell wurde sogar das Firmenemblem vorbildgetreu nachgeahmt.

Kibri

Der mit Spannung erwartete Menck-Bagger M 154 LC mit Hochlöffel gelangte vor kurzem in den Handel. Das attraktive Modell besteht aus 80 sauber geformten Einzelteilen, deren Montage dem geübten Bastler keinerlei Schwierigkeiten bereitet. Auf die Nachbildung eines voll funktionsfähigen Modells wurde bewußt verzichtet, um bei der Darstellung des interessanten "Innenlebens" keine Kompromisse eingehen zu müssen. Immerhin lassen sich jedoch der Bagger drehen, der Löffelarm ausfahren sowie der Schaufelboden und die beiden Seitentüren öffnen.

Preiser

GM 24, Bauart Simon SS 85, auf dem Fahrgestell eines Magirus 200 D 16 – so lautet die korrekte Bezeichnung eines 1967 an die Berufsfeuerwehr Frankfurt/Main gelieferten Gelenkmastes. Ein Bausatzmodell dieses Fahrzeugs von gewohnt hoher Qualität ist nunmehr von Preiser erhältlich. Gleichfalls neu ist ein LF 16/28-5 Tr auf dem Fahrgestell eines Daimler-Benz LF 322. Für beide Modelle gilt: Vorbildliche Bauanleitungen und paß-



Bild 15: Für die Fans von Modellen der Reichsbahnzeit gibt es jetzt den Mercedes N 56 von Roskopf in verschiedenen Bedruckungsvarianten.



Bild 16: Neue Ausführungen gibt es von dem schon bekannten Mercedes L 5 von Roskopf. Werkfotos Roskopf



Bild 17: Ein sehr schönes Modell ist Kibri mit dem Menck-Bagger M 154 LC gelungen.

genaue Teile führen zu hervorragenden Resultaten.

Rietze

Eine gelungene Premiere ist dem Nürnberger Modellautohersteller geglückt. Mit dem Neoplan-Cityliner N 116 in zwei- und dreiachsiger Ausführung lieferte Rietze seine ersten Busmodelle ab. Die erstklassigen 1:87-Kopien bestehen durch vorzügliche detaillierte Nachbildung, u. a. von Luf-

tungsgütern, Türgriffen, Blinkern, Scheinwerfern sowie Seiten- und Rückstrahlern. Leider erreichte die Bedruckung unseres Testmodells nicht dieses hohe Niveau – ein Manko, das nach Herstellerangaben aber bald beseitigt werden soll.

Wiking

Der renommierte Berliner Produzent lieferte kürzlich drei der wichtigsten '88er Neuheiten aus: Das

Modell des BMW 750i verfügt über extra eingesetzte Blinker und Rückleuchten; der Volvo FL 10 mit Fernverkehrskabine bekam einen neuen Gastransport-Sattelaufleger. Der Autotransporter auf der Basis eines Mercedes-Benz 1622 entspricht einem Vorbild der Firma Kässbohrer, wurde aber bis auf die eingesetzten silbernen Kurzrampen im Unterdeck nicht beweglich ausgeführt. Hier bleibt man bei Wiking einem alten Firmenprinzip treu: Stabilität vor Funktionalität.

Bernd Ottersbach



Bild 18: Feinste Nietenimitationen zieren diesen neuen Sattelaufleger von Albedo.



Bild 19: Preiser-Modell eines Gelenkmastes der Berufsfeuerwehr Frankfurt/Main.

Bild 20: Geglückte Premiere: Der Neoplan-Cityliner von Rietze ist rundum gelungen.

Bild 21: Zwei aktuelle Wiking-Neuheiten sind der Daimler-Benz-Autotransporter und der BMW 750i. Fotos 17-21: B. Ottersbach

