



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

2/1989

März

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Rund 200 Farbbilder · Schnellbahnteil in Farbe
Aktuelle · ...ive Vorbildberichte

Großer Messebericht



2/89

ISSN 0720-051X 15. Jahrgang

Einzelausgabe

DM 9,50 öS 75,—
sfr 8,50

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag GmbH

D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5

Telefon (08141) 5048 - 49

Telefax (08141) 44689

Herausgeber: Hermann Merker

Verlagsleiter: Siegfried Säurle

Redaktion: Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
Anzeigen: Elke Albrecht
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. 57 199-802

(BLZ 700 10080)

Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300

(BLZ 70163370)

Dresdner Bank Nr. 695918000

(BLZ 70080000)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlages voraus.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich.

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

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.



Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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



Aus dem Inhalt . . .

Seite

Der Beginn einer neuen Epoche (Vorserienlokomotiven der Baureihe V 160)	4
Nur eine Nebenbahn (Die Lokalbahn Rosenheim – Frasdorf)	16
EuroCity (Neue Verbindungen ab Sommerfahrplan 1989)	24
Dem Manne kann geholfen werden . . . (Das Schicksal der preußischen Dampftriebwagen Bauart Stoltz)	32
Sechzig Jahre »Achtziger«	34
Märklins »Bulli« in der Baugröße H0	44
Geschlagen um eine Nasenlänge	46
Nürnberger Spielwarenmesse 1989	47
Kommt die zweistöckige S-Bahn?	65
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	68
Mini-Markt	70
ROCO LINE – der neue Modellbahn-Fahrweg	80
53  Lokalbahnidylle im Bayerischen	84
54  Zwei Anlagen in einer	88
Auf Trab gebracht . . . (Schmalenbach-Tauschradsätze für H0-Fahrzeuge)	90
Der »Dorftrottel« aus Wien (Die Baureihe 3071 der ÖBB in H0)	92
Schaufenster der Neuheiten	100
Sonderfahrten und Veranstaltungen	104
Bücherecke	107

Zu unserem Titelbild:

„Der Beginn einer neuen Epoche“ lautet die Überschrift des Beitrags über die Vorserienlokomotiven der Baureihe V 160 der Deutschen Bundesbahn auf Seite 4 ff. in dieser Ausgabe. Unser Titelbild zeigt die Museumslokomotive V 160 003 mit einem Sonderzug auf der Strecke Trier – Hermeskeil. Die Aufnahme entstand am 14.10.1984 in Grünhaus-Mertesdorf.

Foto: H.-J. Jakubowski



Bild 1: Lokporträt der Vorserienlokomotive 216 004 (Bw Gelsenkirchen-Bismarck am 22.02.1980).

Foto: L. Walter

Der Beginn einer neuen Epoche

Vor 30 Jahren entstanden die ersten einmotorigen Großdiesellokomotiven der DB

Ein erstes Typenprogramm zur Beschaffung leistungsfähiger Dieselloks hatte die Deutsche Bundesbahn schon 1950 erarbeitet. Neben Fahrzeugen für den Verschiebedienst

sah die Studie auch Lokomotiven für den Einsatz auf Nebenbahnen sowie, als größte Einheiten, die zweimotorigen Maschinen der Baureihe V 200 vor. Darüber hinaus sollte

eine Mehrzwecklokomotive für den mittelschweren Dienst in das Beschaffungsprogramm aufgenommen werden. Man strebte die Entwicklung einmotoriger Fahrzeuge mit einer Leistung im Bereich um 1 600 PS an. Der damaligen Einteilung entsprechend sollten sie die Baureihenbezeichnung V 160 erhalten. Großmotoren derartiger Leistung befanden sich bereits in der Erprobung, hatten aber noch nicht die Serienreife erlangt. Weniger günstig war die Situation bei den Strömungstriebwerken für die hydraulische Kraftübertragung. Sie waren damals nur für Leistungen bis um 1 100 PS verfügbar. Größere Getriebe wurden entwickelt; der Beweis ihrer Verwendbarkeit in höheren Leistungsbereichen stand jedoch noch aus. Als man dann über neue, schnelllaufende 16-Zylinder-Dieselmotoren mit einer Nennleistung von 1 600 PS verfügte, schloß das BZA München im Jahre 1956 mit der Lokomotivfabrik Fried. Krupp in Essen einen Entwicklungsauftrag ab. Ihm folgte 1958 die Bestellung von sechs Loks als Prototypen einer neuen Fahrzeuggeneration. Das Grundkonzept sah eine Mehrzweckmaschine mit zweiachsigen Drehgestellen, zwei Führerständen und zwei Geschwindigkeitsbereichen – 120 km/h Höchstgeschwindigkeit im Schnellgang, 75 km/h im Langsamgang – vor. Ihre Länge über Puffer sollte

Bild 2: Die 1960 in Dienst gestellte V 160 001 wurde von der Deutschen Bundesbahn zunächst intensiv erprobt; hier ist sie mit einem Meßwagen gekuppelt.
Foto: DB (G. Steidl)





Bild 3: In Puttgarden an der Vogelfluglinie wurde um 1965 die V 160 001 im Bild festgehalten.

Foto: F. Ernst

Bild 4: Mit dem Gag 58137 aus Oberhausen West ist die 216 003 soeben in Flandersbach eingetroffen (15.05.1983).

Foto: T. Feldmann





Bild 5: Am 10.09.1964 leistete die 50 476 einer Vorserienlokomotive der Baureihe V 160 mit dem P 3123 (Lübeck – Neustadt/Holstein) Leervorspann.
Foto: J. Schweichler



Bild 6: Mit einer Wendezuggarnitur, die auf der Lokseite durch einen zweiteiligen Doppelstockwagen verstärkt wurde, ist die V 160 007 hier unterwegs (Hamburg Hbf im November 1962).
Foto: W. Schmalfeld, Sammlung Neumann



Bild 8: Typisch für die Einsätze der Vorserienlokomotiven der Baureihe V 160 in den sechziger Jahren: mit ihnen waren die Wendezüge zwischen Hamburg und Lübeck bespannt.
Foto: Krupp Maschinentechnik GmbH

16 000 mm betragen. Bei einer größten Achsfahrmasse von 18 t war an den Einsatz der Fahrzeuge im mittelschweren Reisezug- und Güterzugverkehr auf Hauptbahnen gedacht. Doch entsprechende Dienste auf hauptbahnähnlichen Nebenbahnen sollten gleichfalls verrichtet werden können. Mit der Baureihe V 160 wollte man im Rahmen des angestrebten Strukturwandels in der Zugförderung allmählich die Dampflokomotiven der alten preußischen Gattungen P 8, P 10, G 8 und G 10 ersetzen. Nach Indienststellung größerer Serien war zudem an die Ablösung der Einheitsloks der Baureihen 03 und 50 gedacht.

Noch während der Entwicklungsphase der Lokomotiven konnte die Motorleistung durch Aufladung und Ladeluftkühlung auf 1 900 PS gesteigert werden. Eine Erhöhung der Achsfahrmasse auf 18,25 t wurde in Kauf genommen, auf eine Reduzierung der Betriebsvorräte verzichtet. Unter dem Rahmen ordnete man zwei Behälter für den Dieselmotorkraftstoff mit einem Fassungsvermögen von je 1 625 l sowie einen weiteren, 100 l fassenden unter dem Dach an. Besondere Berücksichtigung bei der Lastberechnung und Lastverteilung verlangte auch die für die Zugheizung erforderliche ölgefeuerte Heizanlage der Bauart Hagenuk. Sie wurde über dem Drehgestell hinter dem Führerstand 2 untergebracht. Die Betriebsvorräte für die Zugheizung beliefen sich auf 850 l Heizöl und 3 000 l Kesselspeisewasser. Das große Antriebsaggregat – ein 16-Zylinder-Dieselmotor in V-Anordnung von Daimler-Benz oder von Maybach mit einer Nennleistung von 1 900 PS bei 1 500 Umdrehungen pro min – war über dem zweiten Radsatz des Drehgestells hinter dem Führerstand 1 eingebaut. In der Fahrzeugmitte erhielt das große Voith-Turbogetriebe L 218 rs seinen Platz und darüber, unter dem Dach, die ausladende Anlage der Ladeluftkühlung.

Die Turbogetriebe waren eine Neuentwicklung der Voith GmbH in Heidenheim. Der am 13. Oktober 1958 mit dem BZA München geschlossene Vertrag sah zunächst den Bau von sechs Getrieben vor. Sie wurden unter dem Kennwort "Debe 75" gefertigt. Als Liefertermin für das erste Getriebe mit der Fabrik-Nr. 9440 war Dezember 1959 vereinbart; Die anderen fünf sollten von Mai bis Juli 1960 folgen. Der Stückpreis betrug 82 345,- DM. Für die von Krupp gebauten Lokomotiven V 160 001 bis 006, Fabrik-Nrn. 4044 bis 4049, lieferte Voith auch noch ein identisches Ersatzgetriebe, das aber die interne Bezeichnung "Debe 84" erhalten hatte. Die bei Henschel in Kassel bestellten Vorauslokomotiven V 160 007 bis 009, Fabrik-Nrn. 29 798 bis 29 800, bekamen ebenfalls Turbogetriebe von Voith, die aus der Reihe 2 "Debe 86" stammten. Die Auslieferung erfolgte im Zeitraum zwischen März und September 1961, der Einbau des ersten Getriebes bei Henschel aber erst im März 1962. Zu diesem Zeitpunkt hatten die Lokomotiven

Bild 7: Mit dem Eilzug 812 (Kiel – Hamburg) verläßt die V 160 002 am 31.08.1964 den Lübecker Hauptbahnhof.
Foto: J. Schweichler





Bild 9: Die 216 003 befördert hier bei Heiligenhaus-Laubeck im Angertal den Güterzug 66586 nach Hattingen.

Foto: T. Feldmann

Bild 10: Keine schwere Last bedeutete für die 216 003 und die 221 137 dieser Güterwagen. Die beiden Diesellokomotiven befinden sich am 06.11.1983 bei Neheim-Hüsten auf der Rückfahrt von Neheim-Hüsten nach Wanne-Eickel.

Foto: T. Feldmann





Bild 11: Am Abzweig Anger entstand am 02.11.1978 diese Aufnahme der 216 008 mit dem Gdg 58103.

Foto: W. Bügel

Bild 12: Am 31.08.1985 begegnete die Museumslokomotive V 160 003 mit einem Sonderzug nach Nürnberg im Bahnhof Neuenmarkt-Wirsberg einem Triebzug der Baureihe 614.

Foto: W. Bügel





von Krupp zum Teil schon einen längeren Erprobungsabschnitt durchlaufen. Das erste dieser Fahrzeuge war noch 1959 fertiggestellt worden. Die Übergabe der Maschinen

an die DB fand aber erst von August 1960 bis März 1961 statt. Bei der Entwicklung der V 160 hatten die am Bau beteiligten Firmen einige Schwierigkeiten zu überwinden.

Neben anderen Problemen traten während des Anfahrens mit größeren Anhängelasten Schleuderschwingungen auf. Bis zum Anlauf der Serienfertigung ließ sich jedoch

Bild 13 (oben): Die 216 003 mit dem Gag 58000 aus Gladbeck am Haken ist vor der imposanten Kulisse des Mannesmann-Werkes in Duisburg-Huckingen kaum auszumachen (14.02.1983). **Foto: T. Feldmann**

Bild 17: Die Museumslokomotive V 160 003 präsentiert sich am 02.10.1987 im Bw Gelsenkirchen-Bismarck dem Fotografen (auf der Drehscheibe im Hintergrund steht die 221 127). **Foto: T. Feldmann**

Bild 14: Mit einem Sonderzug überquert die 216 003 am 07.11.1981 die Hohenzollernbrücke in Köln. **Foto: W. Bügel**





Bild 15 (rechts oben): In Dortmund-Bodelschwinghen steht dieses interessante Fachwerkhäus. Zuglok des Ganzzuges war im Februar 1982 die 216 003. Foto: T. Feldmann



Bild 16: "Grenzgänger": Nahe der niederländischen Grenze befindet sich die 216 005 mit ihrem Güterzug bei Gemeinwithe auf der Fahrt von Winterswijk (Niederlande) über Borken nach Wanne-Eickel (02.10.1976). Foto: M. Hater



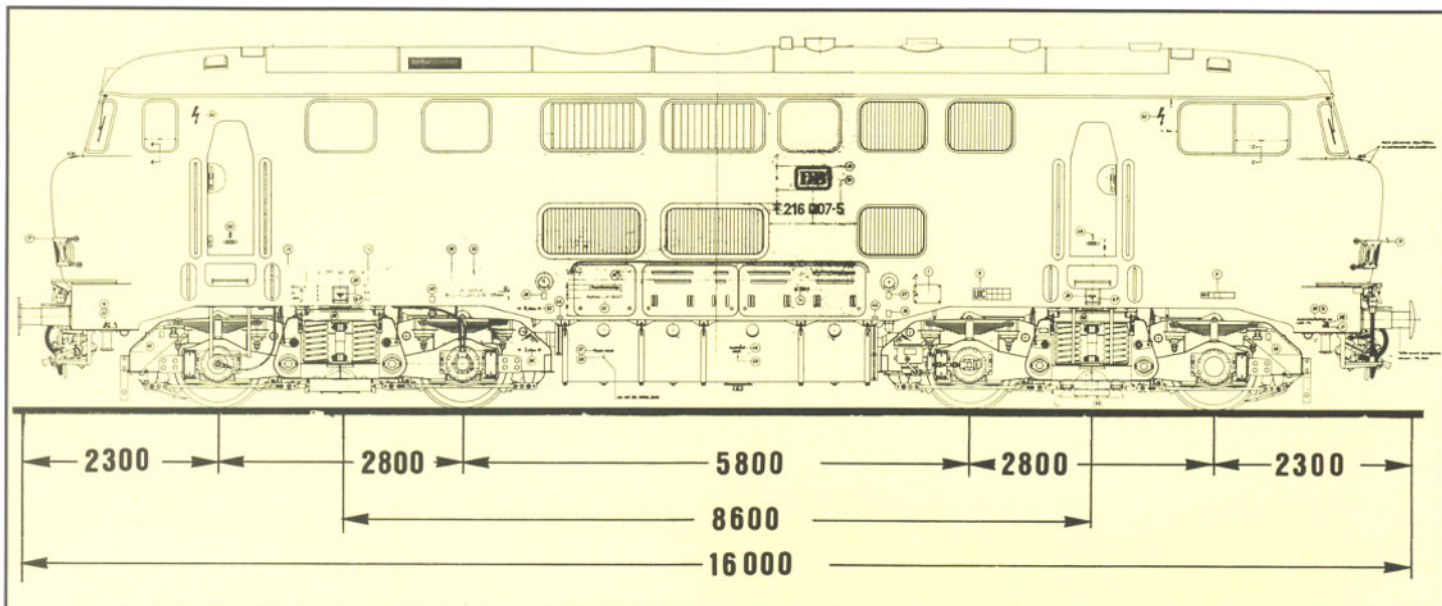


Bild 18: Zeichnung der Vorserienlokomotive 216 007 der Deutschen Bundesbahn (Maßstab 1:87). Die Zeichnung stellte die Krupp Maschinentechnik GmbH freundlicherweise zur Verfügung.

Bild 19: Voith entwickelte für die Vorserienlokomotive der Baureihe V 160 ein neues Turbogetriebe. Die Typenbezeichnung lautete L 218 rs. Foto: Voith GmbH

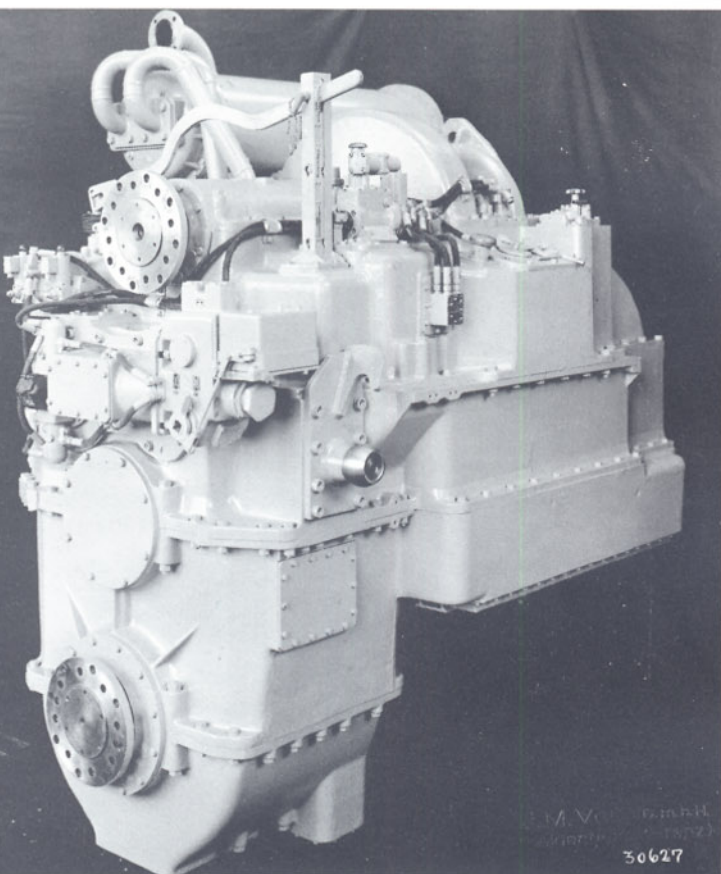
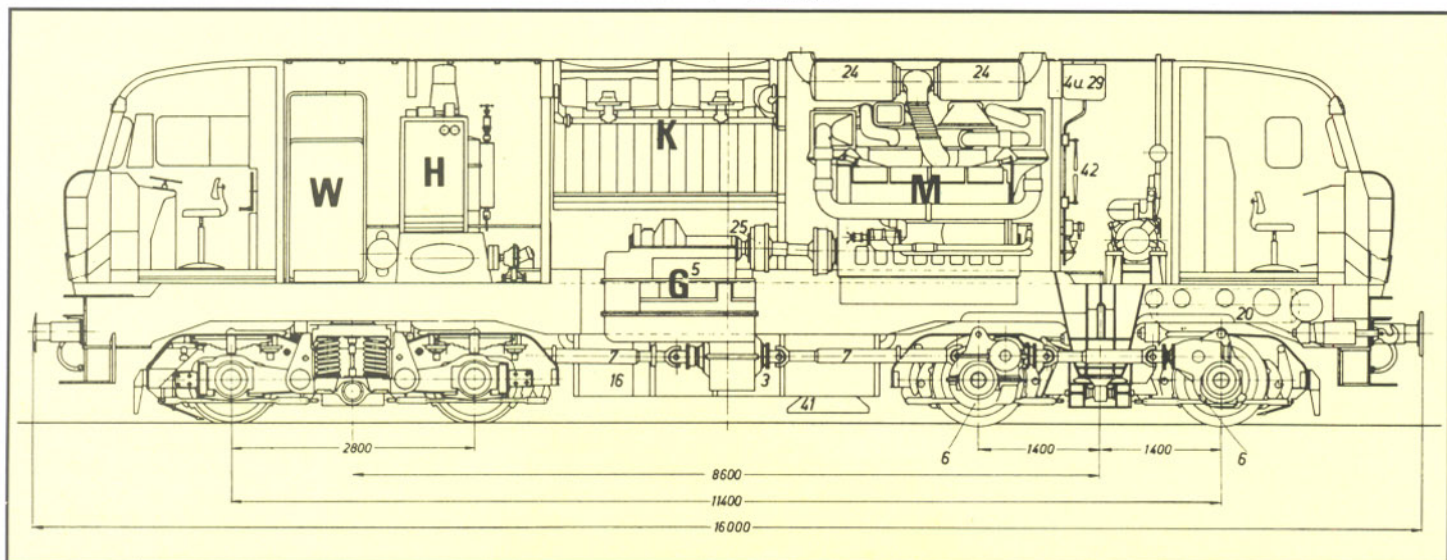


Bild 20: Längsschnitt durch eine Vorserienlokomotive der Baureihe V 160 (W = Speisewasser, H = Heizanlage, K = Kühlaggregat, G = Getriebe, M = Motor). Zeichnung: Sammlung Obermayer

wirksame Abhilfe schaffen, indem man die Achsgetriebeübersetzung änderte und eine Schleuderschutzvorrichtung einbaute. Das charakteristische Merkmal der neun Prototypen der V 160 waren die gerundeten Stirnfronten, die ihr bald den Beinamen "Lollo" eintrugen. Eine ausführliche Bauartbeschreibung und ein Bericht über den Betriebseinsatz der Maschinen sind im Eisenbahn-Journal 6/1983 zu finden. Inzwischen mußten alle Fahrzeuge aus dem Betriebsdienst ausscheiden. Einige der Loks konnten an Privatbahnen im In- und Ausland verkauft werden. Die V 160 003 gelangte in den betriebsfähigen Museumsbestand der DB; die anderen wurden verschrottet.

Leider steht von dieser markanten Lokbaureihe bislang immer noch kein akzeptables Modell zur Verfügung, obwohl bei verschiedenen Herstellern durchaus gute Voraussetzungen dafür vorhanden sind. Auch darauf haben wir bereits vor über fünf Jahren hingewiesen. Zwar machten kleinere Produzenten schon einige Versuche; diese führten aber wegen mangelnder Qualität nicht zu dem erhofften Erfolg. **HO**

Bild 21: Die V 160 003 steht im Jahre 1962 in Hamburg Hbf mit einem Eilzug nach Lübeck zur Abfahrt bereit. Wie alle Vorserienlokomotive der Baureihe V 160 der Deutschen Bundesbahn besitzt auch die V 160 003 ein Voith-Turbogetriebe der Voith GmbH in Heidenheim. Foto: Voith GmbH





...nim

BANK IN HAMBURG

DRESNER BANK

HAMBURG HBF

3

4

GLEIS 5

Lübeck 14

HAM

DB

V160 003



Bild 1: Der VT 95 9211 steht mit einem Beiwagen am 30.04.1953 im Bahnhof Frasdorf zur Rückfahrt nach Rosenheim bereit. Der Einsatz von einmotorigen Schienenbussen der Baureihe VT 95 auf der Nebenbahn von Rosenheim nach Frasdorf im Frühjahr 1953 erfolgte wahrscheinlich nur probeweise – mit Dampflokomotiven bespannte Personenzüge waren damals noch die Regel.

Foto: BZA München

Nur eine Nebenbahn

Die Lokalbahn Rosenheim – Frasdorf

Fast nur einen Steinwurf von der Autobahn Rosenheim – Salzburg entfernt, liegt rechts vom "Highway" die Gemeinde Frasdorf. Sie ist heute leider nicht mehr im Kursbuch der

Deutschen Bundesbahn zu finden. Pendler und Urlauber sind auf die Busverbindungen oder das eigene Auto angewiesen – und das schon seit geraumer Zeit. Bereits am 27. September 1970 war der Gesamtverkehr zwischen Rohrdorf und Frasdorf eingestellt und schon wenig später mit dem Abbau der

Strecke begonnen. Letzte Beweisstücke für die Existenz des Endbahnhofs der Nebenbahn Rosenheim – Frasdorf sind einige Fotos aus dem Sommer 1970 sowie ein Spurplan. Letzterer entspricht ziemlich genau dem Gleisplan von Bischofsgrün, den wir im Eisenbahn-Journal 6/1988 veröffentlicht hatten. Ganz anders geartet sind jedoch die Gebäude im Bahnhofsbereich von Frasdorf – für uns Anlaß genug, etwas näher darauf und auf die Nebenbahn einzugehen.

Die von Rosenheim ausgehende Zweigstrecke war am 9. Mai 1914 eröffnet worden und wies eine Länge von genau 19 km auf. Nach 3,5 km war die Abzweigung von der heutigen Kursbuchstrecke 950 von München nach Salzburg beim inzwischen aufgelassenen Bahnhof Landl (Oberbayern) erreicht. Nächste Station war der südlich gelegene Haltepunkt Thansau bei km 7,1, dem bei km 10,4 der Bahnhof Rohrdorf folgt, der auch heute noch über einen Bahnanschluß verfügt, dessen Empfangsgebäude aber bereits im Jahre 1977 abgebrochen wurde. Von Rohrdorf führte die Strecke weiter über Samerberg bei km 13,1 nach Achenmühle bei km 14,6 und schließlich zum Endpunkt Frasdorf.

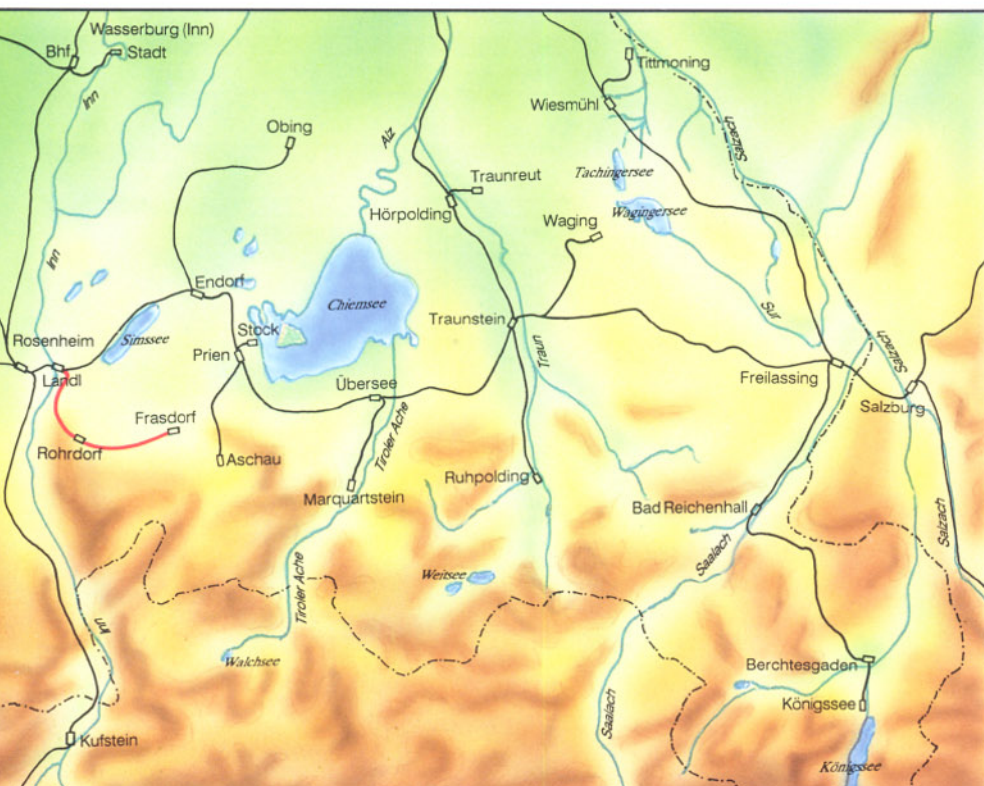


Bild 2: In Landl (Oberbayern) zweigt die Nebenbahn nach Frasdorf von der Hauptstrecke Rosenheim – Salzburg ab. Zeichnung: G. Voigt



Bild 3: Auf der Fahrt nach Frasdorf wurde die 64 025 des Bw Rosenheim mit dem P 2289 am 21.05.1958 kurz vor Rohrdorf im Bild festgehalten.

Foto: H. Röth

Bild 4: Östlich von Rohrdorf waren wegen der zahlreichen Freileitungen sogar Doppelgestänge notwendig – sehr untypisch für eine Nebenbahn. Die 64 025 ist mit ihrer sehenswerten Lokabahn­garnitur als P 2287 nach Frasdorf unterwegs (21.05.1958).

Foto: H. Röth



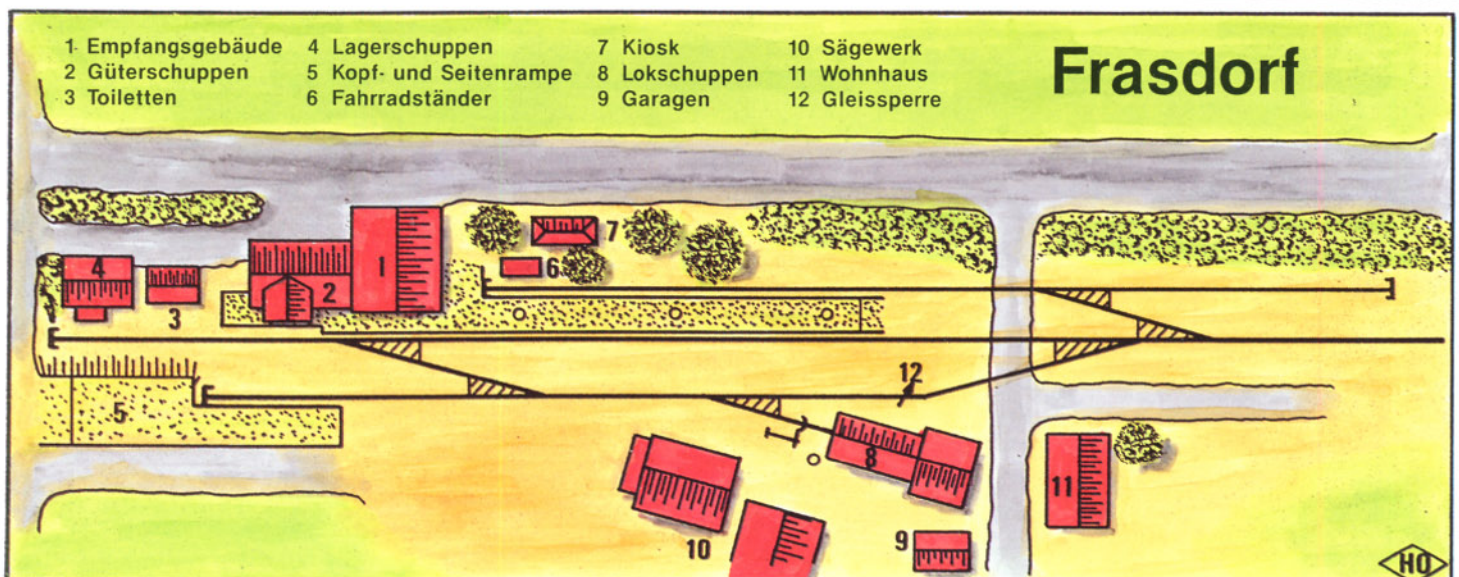




Bild 8: Der an das Empfangsgebäude angebaute Güterschuppen mit Laderampe.

Foto: H. Obermayer

Bild 5 (linke Seite oben): Der Baustil des Empfangsgebäudes von Frasdorf paßt sehr gut in die Voralpenlandschaft.

Foto: H. Obermayer

Bild 6: Links im Bild die Kopf- und Seitenrampe, rechts das Toilettenhäuschen und dahinter der Lagerschuppen.

Foto: H. Obermayer

Ein Blick in das Kursbuch vom Sommer 1950 zeigt, daß damals noch fünf Zugpaare täglich verkehrten, die alle nur die 3. Klasse führten. Ein Personenzug war zwischen Rosenheim und Frasdorf genau 35 Minuten un-

terwegs. Mehr Bedeutung hatte in den sechziger Jahren der Güterverkehr, allerdings nur bis Rohrdorf, das auch heute nicht ohne die Bahn auskommt. Im vergangenen Jahr war noch reger Verkehr von und zu dem dort an-

gesiedelten Zementwerk zu verzeichnen. Kurze, aber stark geneigte Streckenabschnitte verlangten den Einsatz von Diesellokomotiven der Baureihe 218, die häufig noch die Vorspann- oder Schubdienste einer

Bild 7 (linke Seite unten): Spurplan des Bahnhofs Frasdorf (Stand 1970).

Zeichnung: H. Obermayer

Bild 9: Blick auf die Bahnhofsanlage von Frasdorf. Rechts unter den Bäumen erkennt man den Kiosk und den Fahrradständer.

Foto: H. Obermayer





Bild 10: Blick von der Ausfahrt auf den Bahnhofsbereich von Frasdorf.

Foto: H. Obermayer



Bild 11: Dies ist der einständige Lokschuppen mit dem davor angeordneten einfachen Wasserkran. Foto: H. Obermayer

Bild 12: Am Ende von Gleis 2 befand sich dieser Lagerschuppen, dessen Wetterseite blechbeplankt war.

Foto: H. Obermayer



212 erforderten. Das Transportvolumen wird auch für die nächste Zeit die Existenz der Rumpfstrecke sichern.

Unser Interesse gilt nun aber wieder dem Endbahnhof Frasdorf, der doch manchen Modellbahnfreund zum Nachbau anregen könnte. Der Spurplan zeigt, daß für den Personenverkehr zwei Gleise mit dem dazwischenliegenden, mit hohen Lampen ausgestatteten Bahnsteig zur Verfügung standen. Triebwagen und Schienenbusse konnten auf Gleis 1 abgefertigt werden. Lokbespannten Zügen war Gleis 2 vorbehalten, mit der Möglichkeit, die Lokomotive über Gleis 3 umzusetzen. Über das dritte Gleis war auch der einständige Lokschuppen erreichbar, vor dem die Vorräte ergänzt werden konnten. Zum Zeitpunkt unserer Aufnahmen, im Sommer 1970, war dort allerdings nur noch ein kleiner alter Wasserkran vorhanden.

Auf einer Modellanlage bleibt hier ausreichend Platz, Kleinbekohlung zu errichten. Der Güterverkehr war nie sonderlich groß; dennoch hatte man für verschiedene Lade-tätigkeiten genügend Vorsorge getroffen. Am Ende von Gleis 3 befand sich eine Kopf- und Seitenrampe, an der zwei Wagen bedient werden konnten. Davor war noch ein kurzer Freiladebereich vorhanden. Das dritte Gleis wurde zur Strecke hin mit einer Gleissperre in Höhe des Lokschuppens abgesichert. Der Stummel vor Gleis 1 diente als Abstellgleis; eine Lademöglichkeit war dort nicht gegeben. Die Länge dieses Gleises reichte aus, um eine kurze Lokalbahngarnitur abzustellen. Alle Weichen im Bahnhof Frasdorf wurden von Hand bedient.

Die Gebäude des Bahnhofs Frasdorf waren in einem der Voralpenlandschaft angepaßten Baustil errichtet worden. Direkt an das Empfangsgebäude mit dem ausladenden Dach und den großen Bogenfenstern war der Güterschuppen mit einer kleinen Laderampe angebaut. In Richtung zum Gleisende folgten das Toilettenhäuschen und danach ein aus Holz gebauter Lagerschuppen, dessen Wetterseite mit Blech beplankt war. Unter den Bäumen neben dem Empfangsgebäude befand sich ein Kiosk und dahinter beim Gleis 1 ein Fahrradständer mit Wellblechdach. Der einständige Lokschuppen mit angebautem Wohnhaus war im Giebelbereich holzverkleidet. Auf dem Gelände zwischen dem Lokschuppen und dem Freiladebereich hatte sich ein Sägewerk angesiedelt.

Etwas schwieriger ist es, exakte Angaben zum Betriebsgeschehen zu machen. Wir haben uns zwar redlich bemüht, Fotos der auf dieser Nebenbahn eingesetzten Fahrzeuge aufzuspüren; der Erfolg hielt sich aber leider in recht bescheidenen Grenzen und beschränkte sich auf einige Aufnahmen, die Schienenbusgarnituren sowie mit Lokomotiven der Baureihe 64 bespannte Personen- und Güterzüge zeigen. Dennoch sind wir nicht ganz auf reine Spekulationen angewiesen. Als kleine Hilfe steht eine Bestandsübersicht des Bw Rosenheim aus dem Jahre 1943 zur Verfügung. Außerdem liegen einige Angaben aus der Zeit nach 1950 vor. Im Sommer 1943 waren in Rosenheim 33 Tenderlokomotiven beheimatet, von denen sich die meisten für den Einsatz auf der Strecke nach Frasdorf eigneten. Dies waren:



Bild 13: Über diese Weiche in das dritte Gleis mußten die Lokomotiven ankommender Züge umgesetzt werden. Im Hintergrund erkennt man den Lokomotivschuppen.
Foto: H. Obermayer

Bild 14: Gleis 1 mit Bahnsteig und mit den drei hohen Lampen.
Foto: H. Obermayer



Bild 15: Zwischen dem Lokschuppen und dem Freiladebereich hatte sich ein kleines Sägewerk angesiedelt.
Foto: H. Obermayer





Bild 16: Kurz vor dem Endbahnhof Frasdorf entstand am 30.04.1953 diese Aufnahme mit dem VT 95 9211 und einem Beiwagen.
Foto BZA München

Bild 17: Nach einem kurzen Halt in Achenmühle setzt der VT 95 9327 (mit Stoßfederbügel-Warnanstrich) am 21.05.1958 seine Fahrt als Personenzug 2283 nach Frasdorf fort.
Foto: H. Röth



Bild 18 (unten links): Güterverkehr auf der Nebenbahn nach Frasdorf anno 1958: Zwei Wagen hat die 64 253 in Landl (Oberbayern) am 22.05.1958 am Haken. Links auf dem Damm verläuft die Hauptstrecke Rosenheim – Freilassing.
Foto: H. Röth

Baureihe 64	6 Lokomotiven
Baureihe 70 ⁰	12 Lokomotiven
Baureihe 89 ⁸	5 Lokomotiven
Baureihe 94 ⁵⁻¹⁷	5 Lokomotiven
Baureihe 98 ⁸	4 Lokomotiven
Baureihe 98 ⁷²	1 Lokomotive

Mehrere Fahrzeuge dieser Baureihen befanden sich auch nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs noch im Einsatz. In den fünfziger Jahren kamen auch "Glaskästen" der Baureihe 98³ nach Rosenheim, außerdem die beiden von der LAG stammenden GtL 4/4, die inzwischen die Betriebsnummern 98 1601 und 1602 erhalten hatten. Neben den Tenderlokomotiven gelangte im Güterzugdienst aber auch die Baureihe 57¹⁰⁻³⁵ zum Einsatz. Nachweisen lassen sich verschiedene Leistungen, die bis zum Ende der fünfziger Jahre erbracht wurden. Die Einsätze der Baureihen 64, 70⁰ und 98¹⁶ auf der Nebenbahn nach Frasdorf sind ebenfalls verbürgt. Im Personenverkehr hielten dann jedoch die roten Schienenbusse ihren Einzug.

Schon aus dieser kleinen Aufstellung geht hervor, daß auf der Stichbahn von Rosenheim nach Frasdorf für Abwechslung im Betrieb gesorgt war. Ein Teil der Fahrzeuge steht uns Modellbahnern in guter Ausführung bereits zur Verfügung. Auf eine Pt 2/2 der Baureihe 70⁰ in akzeptabler Großserienausführung und auf eine GtL 4/4 warten wir noch. Recht günstig sieht es auf dem Wagensektor aus. Hier sind weitere Lokalbahnwagen in Aussicht und hoffentlich bald erhältlich.
HO





Bild 19: Heute wird die Nebenbahn nach Frasdorf nur noch im Güterverkehr und das nur bis Rohrdorf betrieben. Das Foto mit der 218 391 und der 212 093 wurde im Juni 1987 kurz vor Rohrdorf an der gleichen Stelle wie Bild 3 aufgenommen. **Foto: A. Ritz**

Bild 20: Die 212 093 und die 218 391 rangieren im jetzigen Endbahnhof Rohrdorf, ...

Bild 21: ...um kurze Zeit später mehrere beladene Güterwagen die Stellrampe des Gleisanschlusses zum Zementwerk in Rohrdorf hinaufzuschieben (Juni 1987). **Fotos: A. Ritz**





Bild 1: Zuglokomotive des EC 70/71 war am 30. Juli 1988 die BB 7290 der SNCF. Aufgenommen wurde der Zug zwischen Chindrieux und Brison-St. Innocent. Foto: G. Wagner

Bild 2: "Monteverdi" heißt das Zugpaar EC 40/41, das Venedig mit Genf verbindet. Das Foto entstand bei der Ponte d'Adige in Verona. Foto: G. Lippolis

Euro City





Bild 3: Für eine direkte Verbindung Wien – Basel sorgt u.a. das Zugpaar EC 64/65 mit dem klangvollen Namen "Franz Schubert". Der bei St. Anton am Arlberg fotografierte Reisezug wurde fast ausnahmslos mit Wagen gebildet, die nach dem neuen Farbschema der ÖBB lackiert sind. Zuglokomotive war die 1044 118. Übrigens hat das internationale EC-Komitee die Zugbegleiter der ÖBB als die besten im Sinne der EC-Kriterien gelobt!
Foto: K. Eckert

Ab dem Sommerfahrplan 1989: Neue Verbindungen im EuroCity-Netz

Bild 4: Der EC "Tiziano" (Mailand – Hamburg) ist bei Luzern unterwegs zur Nordrampe des Gotthard (29. April 1988).

Foto: K. Eckert





Bild 5: Eine CC 72000 der SNCF führt den EC 114/115 "L'Arbalette" (Zürich – Paris) über den Viadukt bei Chaumont (aufgenommen am 13. Juli 1988).

Foto: G. Wagner

Bild 6: Am 15. Juni 1988 war die CC 40106 Zuglokomotive des EC "Moliere" (Paris – Dortmund). Eben passiert dieser Zug den Posten 7 in Paris-Nord.

Foto: R. Chessum





Bild 7: Die Wagen für den EC 94/95 "Iris", der zwischen Chur und Brüssel verkehrt, werden von den SBB gestellt. Aufgenommen wurde der Zug in Luxemburg. **Foto: R. Chessum**

Bild 8: In Bar-le-Duc begegnete dem Fotografen der EC "Robert Schuman" (Luxemburg – Paris). **Foto: R. Chessum**



Wenn 1992 der lange erhoffte europäische Binnenmarkt Realität wird, ist dies ein großer Schritt in Richtung auf ein geeintes Europa. Während es für die jeweiligen Regierungen, den Europäischen Gerichtshof

und zahlreiche Behörden noch eine Menge "Hausaufgaben" zu machen gilt – genannt seien hier vor allem die unterschiedlichen Wettbewerbsbedingungen in den Ländern der Gemeinschaft – , haben die europäi-

schen Bahnverwaltungen ihre Bewährungsprobe in Sachen Europa bereits mit vorzüglichem Resultat absolviert: Seit dem 31. Mai 1987 gibt es in 13 europäischen Ländern das EuroCity-System. Europaweit verkehrten im

Bild 9: Für den EC 422/427 "Champs Elysees", der zwischen Paris und Bern eingesetzt ist, stellt die SNCF TGV-Triebzüge. **Foto: R. Chessum**

Foto: R. Chessum





Bild 10: Ab dem Sommerfahrplan 1989 wird der EC "Schweizerland" von München über Zürich nach Bern verlängert. Wegen der steigungsreichen Strecke im Allgäu muß der Zug zwischen München und Lindau in Doppeltraktion (Diesellokomotiven der Baureihe 218 des Bw Kempten/Allgäu) gefahren werden (3. März 1988).
Foto: K. Eckert

Bild 11: Am 20. Juni 1988 wurde die 656 293 der FS, Zuglok des EC "Rossini" (Mailand – Zürich), bei Albate Camerlata aufgenommen.

Foto: R. Cocchi





Bild 12: An der Strecke Mailand – Verona entstand diese Aufnahme. Der EC "Monteverdi" ist, von Mailand kommend, auf der Fahrt nach Genf.

Foto: G. Lippolis

Jahresfahrplan 1987/1988 dann 114 Tages- und 14 Nachtzüge (64 Zugpaare), die ihren EuroCity-Status erst nach Erfüllung 20 festgelegter Merkmale erhielten. (Wir haben darüber im Eisenbahn-Journal 1/1989 berichtet.)

Dank der großen Erfolge dieses EC-Angebots haben die europäischen Bahnverwaltungen beschlossen, das Angebot im Jahresfahrplan 1988/1989 weiter zu verbessern. Im Bereich der Deutschen Bundesbahn wurden

folgende Züge neu eingeführt: der EC 23/22 "Memling" (Frankfurt/M. – Ostende und zurück) und der EC 81/80 "Michelangelo", der eine qualifizierte Tagesverbindung von Nürnberg nach Rom, bei gleichzeitiger Be-

Bild 13: Der "Catalan-Talgo" wird ab dem Sommerfahrplan 1989 von Barcelona über Genf nach Bern verlängert. Auf unserem Foto verläßt er gerade Avignon.

Foto: R. Chessum





Bild 14: Die Zeichnung gibt einen Überblick über das ab dem Sommerfahrplan 1989 geplante EC-Netz.
Zeichnung: Licht- und Luftbildstelle der DB

schleunigung um fast 100 Minuten, möglich machte. Dieses Zugpaar ersetzte den bisherigen D 281/280.

Aufgrund der vom 21. bis 30. September 1988 in Florenz abgehaltenen "Allgemeinen Tagung der Europäischen Reisezugfahrplan-Konferenz" ergeben sich für die Produktpalette EuroCity im Rahmen des Personenfernverkehrs einige Änderungen.

Neue Verbindungen im Bereich der DB

Für den ab 28. Mai 1989 geltenden Jahresfahrplan 1989/1990 werden im Bereich der Deutschen Bundesbahn für das EuroCity-

Die EuroCity-Züge im Fahrplanjahr 1989/90

Alfred Nobel	Hamburg – Stockholm/Oslo	Manzoni	Zürich – Mailand
L'Arbalète	Zürich – Paris	Maria Theresia	Wien – Zürich
Barbarossa	Mailand – Stuttgart	Matterhorn	Frankfurt – Brig
Barcelona-Talgo*)	Barcelona – Paris	Maurice Ravel	Paris – München
Bavaria	Zürich – München	Memling	Frankfurt – Ostende
Blauer Enzian	Klagenfurt – Dortmund	Merkur	Kopenhagen – Frankfurt
Brabant	Brüssel – Paris	Michelangelo	Nürnberg – Rom
Carlo Magno	Sestri Levante – Dortmund	Molière	Dortmund – Paris
Catalan-Talgo	Genf – Barcelona	Mont Blanc	Paris – Hamburg
Champs Elysées	Bern/Lausanne – Paris	Monteverdi	Venedig – Genf
Cisalpin	Paris/Genf – Mailand	Mozart	Paris – Wien
Colosseum	Frankfurt – Rom	Pablo Casals**)	Barcelona – Zürich
Le Corbusier	Zürich – Paris	Palatino*)	Rom – Paris
Erasmus	Innsbruck – Amsterdam	Paris-Madrid-Talgo*)	Madrid – Paris
Etoile du Nord	Amsterdam – Paris	Parsifal	Köln – Paris
Frans Hals	Amsterdam – München	Pestalozzi	Innsbruck – Zürich Flughafen
Franz Liszt	Budapest – Dortmund	Prinz Eugen	Wien – Hamburg
Franz Schubert	Wien – Basel	Raffaello	Basel – Rom
Galilei*)	Venedig – Paris	Rätia	Chur – Hamburg
Genevois	Genf – Paris	Rembrandt	Chur – Amsterdam
Goethe	Frankfurt – Paris	Rheinfeil	Chur – Hannover
Gottardo	Winterthur – Mailand	Robert Schuman	Luxemburg – Paris
Gottfried Keller	Bern – München	Robert Stolz	Graz – München
Gustave Eiffel	Frankfurt – Paris	Romulus	Wien – Rom
Hansa	Kopenhagen – Hamburg	Rossini	Mailand – Zürich
Heinrich Heine	Frankfurt – Paris	Rubens	Brüssel – Paris
Helvetia	Zürich – Hamburg	Schwabenland	Zürich – Stuttgart
Henry Dunant	Genf – Paris	Schweizerland	Bern – München
Hermann Hesse	Mailand – Stuttgart	Skandinavien	Kopenhagen – Hamburg
Ile de France	Brüssel – Paris	Stachus	Wien – München
Iris	Chur – Brüssel	Stendahl*)	Mailand – Paris
Jean-Jacques Rousseau	Genf – Paris	Tiziano	Mailand – Hamburg
Johann Strauss	Wien – Köln	Transalpin	Wien – Basel
Komet*)	Chur – Hamburg	Vauban	Mailand – Brüssel
Lehár	Wien – Budapest	Versailles	Genf – Paris
Lemano	Paris/Genf – Mailand	Victor Hugo	Frankfurt – Paris
Leonardo da Vinci	Dortmund – Mailand	Voltaire	Genf – Paris
Lötschberg	Brig – Hannover	Wörthersee	Münster – Klagenfurt
Lutetia	Paris/Genf – Mailand		

*) EuroCity-Nachtzug

**) EuroCity-Nachtzug; wird erst zum 01.03.1990 eingeführt.



Bild 15: Ab dem Sommerfahrplan 1989 verkehrt der EC 54/55 "Gustave Eiffel" von Paris bis nach Frankfurt/M. Foto: R. Chessum



Bild 16: Eben verläßt der EC "Monteverdi" den Bahnhof in Verona (April 1988). Foto: R. Chessum

Netz neue Tageszugpaare eingeführt. So wird in der Verbindung Deutschland – Italien über Basel das Zugpaar EC 71/70 "Colosseum" Frankfurt/M. – Roma Termini verkehren. Mit dem EC "Matterhorn" (Frankfurt/M. – Brig) wird eine neue Verbindung über Basel und Bern ins Wallis hergestellt. Der EC "Rätia" erhält die neue Zugnummern 171/170 und wird ab dem Fahrplanwechsel im Mai dieses Jahres nunmehr über die Hansestadt Bremen fahren. In Chur stellt die Rhätische Bahn eine Anschlußverbindung nach St. Moritz her, die ganzjährig, ebenfalls mit dem Zugnamen "Rätia", angeboten wird.

Neugeordnet wird auch die Relation Paris – Frankfurt/M. Das Zugpaar EC 59/58 "Heinrich Heine" ist hier neu. In veränderter Fahrplage werden der EC 53/52 "Victor Hugo", der EC 57/56 "Goethe" (mit Halbspeisewagen der Deutschen Bundesbahn) und der EC 55/54 "Gustave Eiffel" verkehren. Letztgenannter ersetzt das Zugpaar D 255/254 und erhält einen neuen Laufweg über Kaiserslautern und Mannheim.

In der Verbindung Paris – Wien wird der bisherige FD "Mozart" zum EuroCity aufgewertet. Dank verkürzter Grenzaufenthalte in Salzburg sowie zügiger Abwicklung in München und Straßburg verkürzt sich die Fahrzeit Paris – Wien um 40 bzw. 90 Minuten in der Gegenrichtung. Zwischen den Metropolen München und Paris wird es ab Mai 1989 einen neuen EuroCity geben: Nach dem Komponisten "Maurice Ravel" benannt, fährt er mit den Zugnummern EC 67/66.

Verbessert wird die Verbindung von München über Lindau in die Schweiz. Verlängert bis nach Bern werden der EC 93/92 "Schweizerland" (Sitz- und Speisewagen stellt die Deutsche Bundesbahn) und der EC 97/96 "Gottfried Keller". Hier kommen die Wagen von den Schweizer Bundesbahnen. In der Verbindung Deutschland – Schweiz – Italien über Schaffhausen und Chiasso wird der EC 83/82 "Hermann Hesse" in der Relation Stuttgart – Mailand täglich verkehren. Für eine bessere Verbindung von München in die touristisch interessante Steiermark sorgt, zunächst probeweise, der EC 17/16 "Robert Stolz", (München – Graz). Die ÖBB stellen hierzu Triebzüge der Reihe 4010 zur Verfügung. Für den schon bestehenden EC Stachus (München – Wien) wurden die neuen Zugnummern EC 19/18 vergeben. Der IC 111/110 "Wörthersee" wird zum EuroCity

Bild 17: Mit dem EC "Iris" kann man von Brüssel nach Chur in die Schweiz reisen. Eine E-Lok der Reihe 20 der SNCB ist hier in Luxemburg als Zuglok eingesetzt. Foto: R. Chessum



Bild 18 (unten): Für eine direkte Verbindung zwischen Mailand und Hamburg sorgt der EuroCity "Tiziano". Das Foto, aufgenommen im Juli 1987, zeigt diesen Zug, bespannt mit der Ellok 444 100 der FS, in Mailand. Foto: R. Chessum

15/14 aufgewertet. Er verbindet die Ferienregion Kärnten mit Münster bzw. mit Norddeutschland bis hinauf nach Kiel. Neben der bereits sehr beliebten EuroCity-Verbindung Wien – Budapest durch das Zugpaar "Léhar" wird die ungarische Hauptstadt an der Donau nun mit Dortmund verbunden. Der "Franz Liszt" (ehemals IC "Donaukurier") ist dann der zweite EC, der eine komfortable Verbindung nach Ungarn herstellt.

Züge unserer Nachbarn

Abgesehen vom neuen Aufgabenbereich (siehe hierzu unseren Beitrag im Eisenbahn-Journal 1/1989) stellen die modernisierten ehemaligen TEE-Vierstromzüge der SBB mit dem EC 55/54 "Raffaello" eine qualifizierte

Tagesverbindung zwischen Basel und Rom her. Ein neuer EuroCity-Nachtzug wird ab 1. März 1990 Zürich mit Barcelona verbinden. Für den EC "Pablo Casals" – seine Zugnummer steht noch nicht fest – werden umspurbare Talgo-Garnituren zum Einsatz kommen. Sie sollten aus Schlafwagen mit Einer, Doppel- und Viererabteilen sowie einem Speisewagen gebildet werden. Geplant ist für 1990 auch eine Laufwegverlängerung des EuroCity "Catalán" über Genf bis nach Basel.

Eine gute Übersicht über das zum Fahrplanwechsel 1989/1990 bestehende Angebot des EuroCity-Systems gibt die abgebildete grafische Darstellung auf Seite 30. Mögen die europäischen Bahnverwaltungen auch künftig auf "derselben Schiene" fahren.

Klaus Eckert





Bild 1: Der aus dem Dampftriebwagen Bauart Stoltz mit der Betriebsnummer Frankfurt 82 entstandene vierachsige Abteilwagen mit der Gattungsbezeichnung C4 Pr 06a/22. Foto: E. Konrad

Dem Manne kann geholfen werden ...

Das Schicksal der beiden preußischen Dampftriebwagen Bauart Stoltz

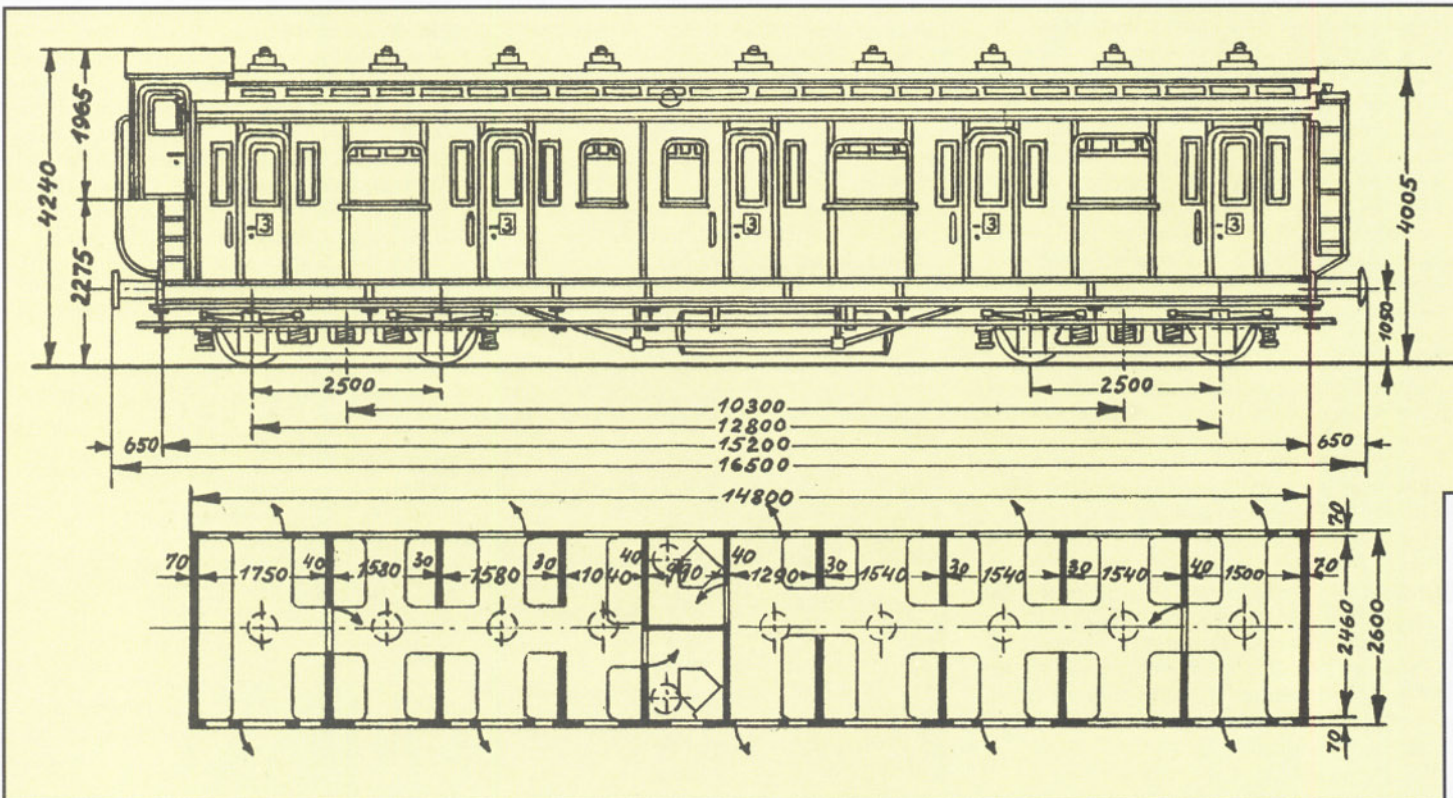
Herr Peter Zander hat in der Ausgabe 10/1988 des Eisenbahn-Journals detailliert über die beiden preußischen Dampftriebwagen der Bauart Stoltz berichtet. Über ihr weiteres Schicksal nach der Ausmusterung konnte er jedoch nur teilweise Angaben machen. Diese möchten wir aufgrund eines Le-

serhinweises heute wie folgt ergänzen: Der erste der beiden 1908 in Betrieb genommenen Triebwagen mit der Bezeichnung Frankfurt 81 (ab 1910: DT₂ Frankfurt 11) wurde bereits 1914 ausgemustert, in einen dreiachsigen Durchgangswagen 3. Klasse umgebaut und mit der Wagennummer 1849

bei der KED Cassel eingesetzt. Die Deutsche Reichsbahn übernahm ihn mit der Wagennummer 40098 Karlsruhe und zeichnete ihn 1930 in 92558 um. Seine Gattungsbezeichnung lautete C3i Pr 06. Wie das Skizzenblatt der Deutschen Reichsbahn zeigt, wurden beim Umbau der Führerstand besei-

Bild 2: Skizze der Deutschen Reichsbahn des C4 Pr 06a/22 (Maßstab 1:100).

Skizze: Sammlung Dr. Scheingraber



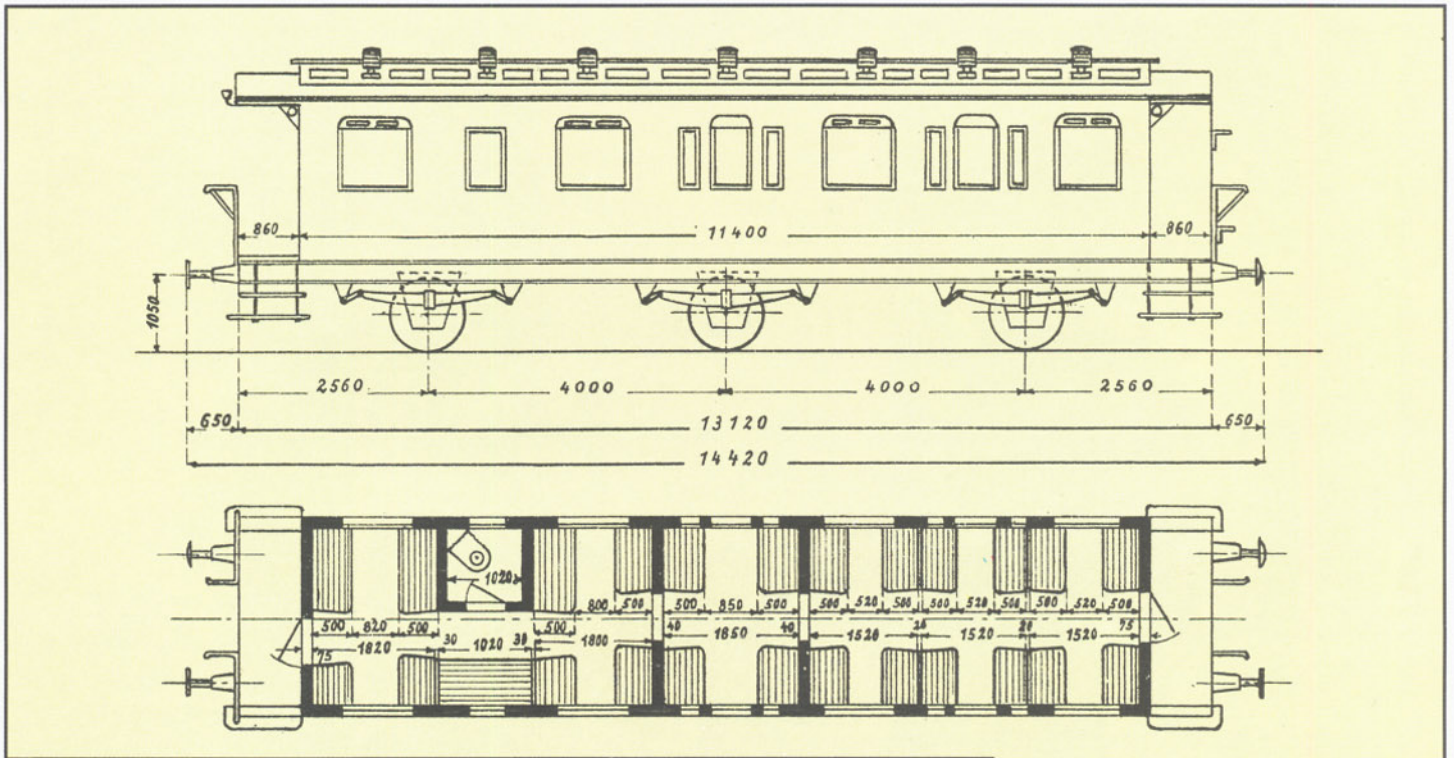


Bild 3: Skizze der Deutschen Reichsbahn des C3i Pr 06 (Maßstab 1:100).

Skizze: Sammlung Dr. Scheingraber

tigt und die Seitentüren ausgebaut. In das an den Führerstand anschließende ehemalige 4.-Klasse-Abteil wurde ein Abort eingebaut; die Längsbänke ersetzte man durch Sitzbänke der 3. Wagenklasse. Der Wagen erhielt an den Stirnseiten je eine offene Plattform. Seine Länge über Puffer verringerte sich bei dem Umbau von 16 490 mm des Dampftriebwagens auf 14 420 mm des C3i Pr 06. Leider existieren wohl keine Fotos dieses Einzelgängers.

Der zweite Dampftriebwagen der Bauart Stoltz, der Frankfurt 82, wurde erst 1922 von

der Deutschen Reichsbahn zu einem vierachsigen Abteilwagen umgebaut. Aus dem Führerstand und dem daran anschließenden Abteil 4. Klasse entstanden zwei Abteile der 3. Klasse. In der Wagenmitte schlossen sich zwei Aborte an, weswegen man eines der vier charakteristischen großen Fenster entfernen mußte. Aufgrund des Einbaus der beiden Aborte war nun der Übergang aus der rechten Wagenhälfte in die linke unmöglich. Auch der Führerstand am rechten Wagende wurde zu einem Abteil 3. Klasse umgebaut. Der Wagenkasten ruhte auf zwei Drehgestellen mit je 2500 mm Achsstand. Das Fahrzeug erhielt die Gattungsbezeichnung C4 Pr 06a/22. Es wurde nach dem Umbau mit Wagennummer 1451 bei der Direktion Hannover eingesetzt und 1930 in 42001 umgezeichnet. Auch von ihm existiert ein Skizzenblatt der Deutschen Reichsbahn. Ein Foto von Emil Konrad zeigt den umgebauten Wagen, der sich rein äußerlich durch die drei jeweils 1 m breiten Fenster von den üblichen preußischen Abteilwagen auffallend unterscheidet. Hätte man den C3i und den C4 jemals nebeneinander gesehen, wäre kaum jemand auf den Gedanken gekommen, daß beide aus zwei völlig gleichen Fahrzeugen entstanden sind.

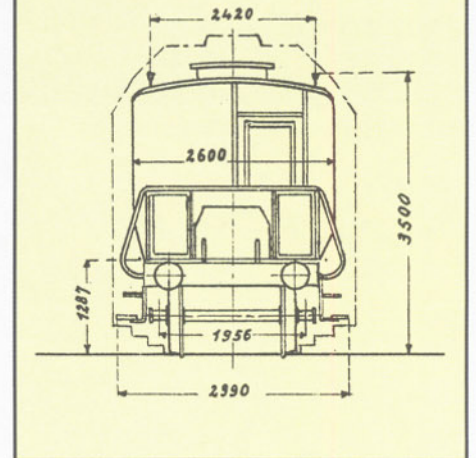
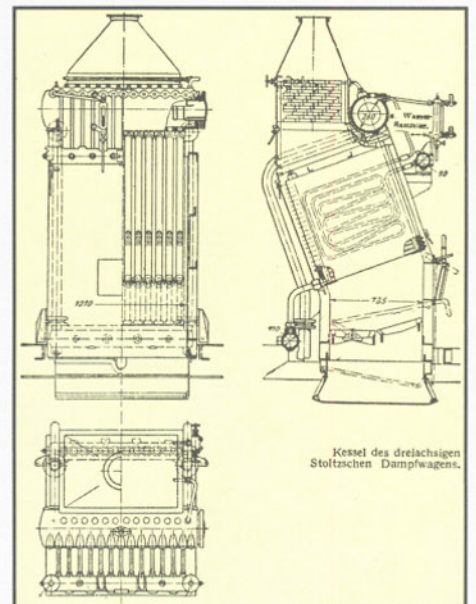
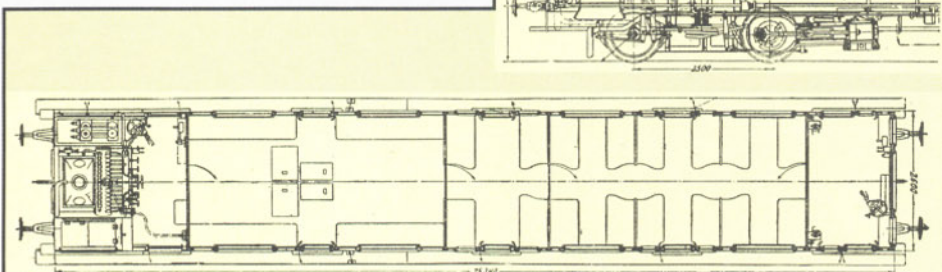
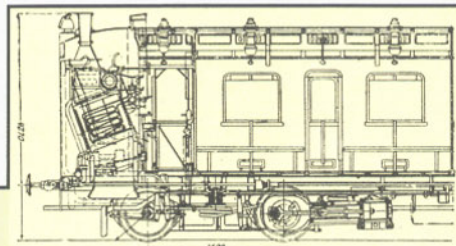
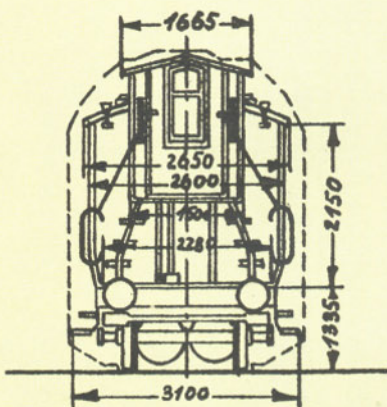


Bild 5 (links unten): Grundriß und Querschnitt des vorderen Teils der Stoltzischen Dampftriebwagen.

Bild 4: Zeichnung des Kessels der Dampftriebwagen Bauart Stoltz.



Kessel des dreiachsigen Stoltzischen Dampfwagens.



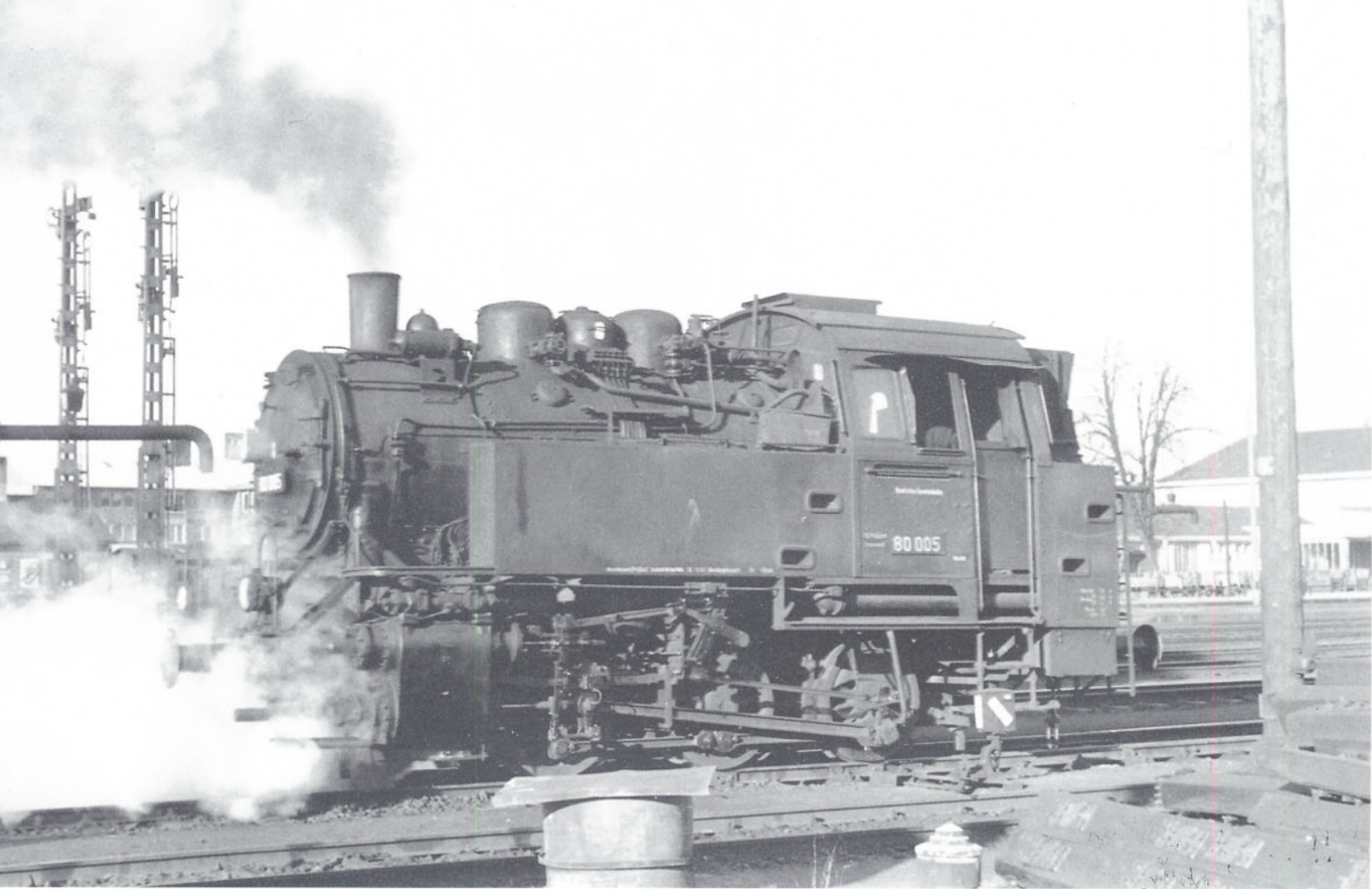
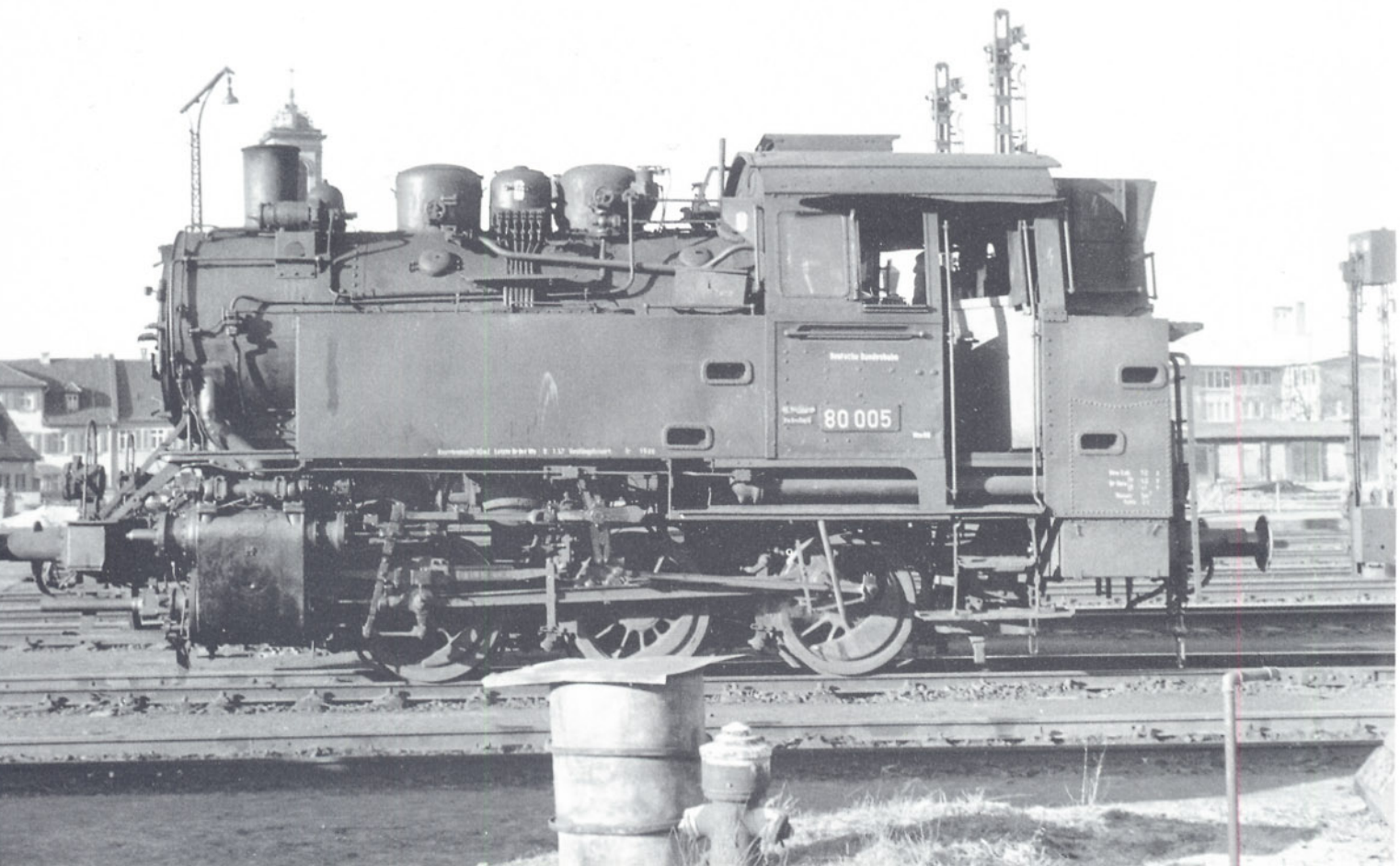


Bild 1: Die 80 005 beim Rangierdienst in Ansbach im April 1957.

Foto: R. Schatz

Sechzig Jahre »Achtziger«

Bild 2: Hohenzollern baute die 80 005 im Jahre 1928 (Fabrik-Nr. 4565) und lieferte sie an die Deutsche Reichsbahn. Die Aufnahme vom April 1957 zeigt sie in Ansbach. Foto: R. Schatz



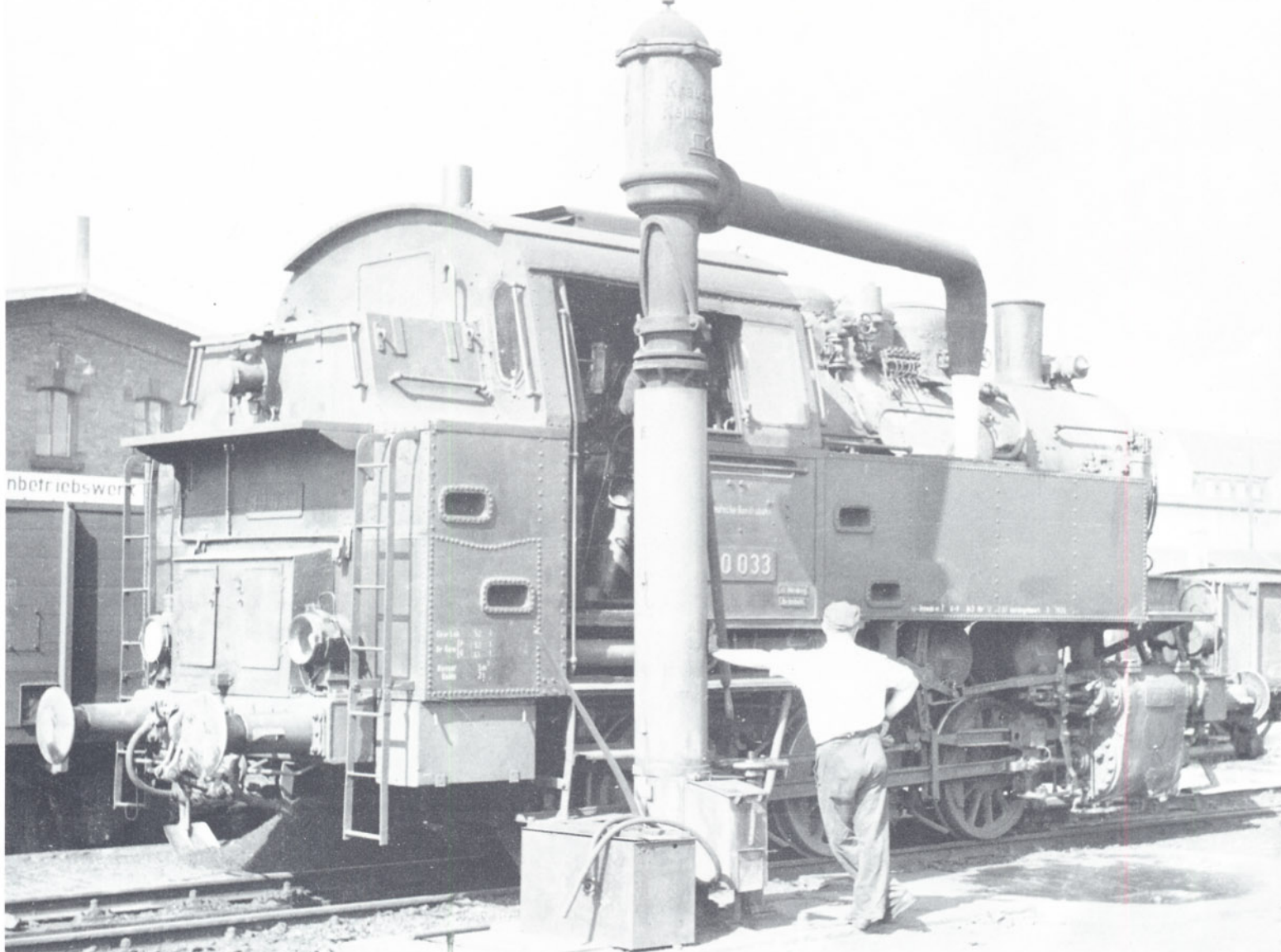


Bild 3: Auch die 80 033 war eine Ansbacherin. Zu Beginn der sechziger Jahre war sie dort noch im Rangierdienst anzutreffen.

Foto: H. Obermayer

Einheits-Tenderlokomotiven für den Verschiebedienst

In der ersten Sitzung des Engeren Lokomotiv-ausschusses der Deutschen Reichsbahn, am 18. Mai 1921 in Oldenburg, wurde noch erwogen, bewährte Gattungen von Länderbahnlokomotiven in ein zukünftiges Beschaffungsprogramm aufzunehmen. Der Wunsch zur Vereinheitlichung von Bauteilen und Fahrzeugen führte aber bald zu Entwürfen neuer Baureihen, zu den Einheitslokomotiven der früheren Deutschen Reichsbahn. Zur dritten Sitzung, vom 10. bis 12. Mai 1922 in Hildesheim, legten die Lokomotivfabriken ihre Typenpläne vor, in denen die Grundsätze einer angestrebten Vereinheitlichung bereits berücksichtigt waren. Die eingereichten Vorschläge erstreckten sich auf zunächst 14 verschiedene Lokomotivgattungen. Obwohl zu diesem Zeitpunkt noch einige tausend älterer Tenderlokomotiven vorhanden waren, die sich zum Teil bestimmt für den Rangierbetrieb geeignet hätten, sah der neue Typenplan auch zwei Bauarten für den leichten und mittelschweren Verschiebedienst vor. Diese C- und D-Tenderlokomotiven, zunächst noch als Naßdampf-Maschinen konzipiert, sollten dann aber doch als Heißdampf-Lokomotiven ausgeführt werden, da man sich davon wirtschaftliche Vorteile versprach.

Bis zum Baubeginn der neuen Fahrzeuge vergingen noch einige Jahre. Zuvor präsentierten

Henschel auf der Seddiner Ausstellung 1924 eine C h2-Verschiebelokomotive, die schon nach den Baugrundsätzen für Einheitslokomotiven entstanden und für die Lübeck-Büchener Eisenbahn bestimmt war. Nach Überarbeitung der vorliegenden Entwürfe konnte 1927 schließlich mit dem Bau

der Reihe 80 für die Deutsche Reichsbahn begonnen werden. Um Gewicht zu sparen, war der ursprünglich auf 1200 mm festgelegte Raddurchmesser auf 1100 mm verkleinert worden. Weitere Änderungen betrafen die Ausführung und die Abmessungen der Zylinder. Dennoch lag die größte Achsfahrmasse

Bild 4: Zeichnung der Baureihe 80 (Maßstab 1:87).

Zeichnung: Sammlung Obermayer

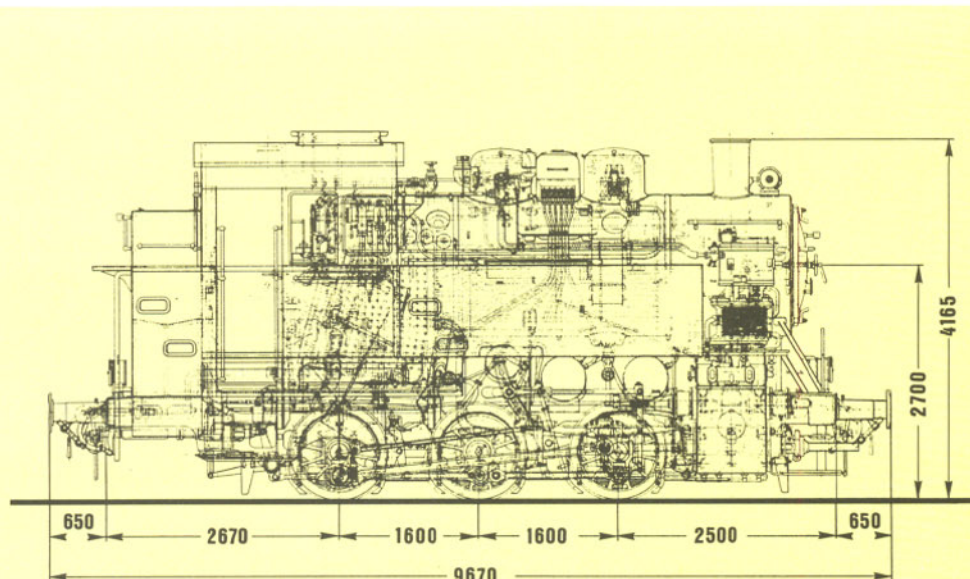




Bild 5: Die 80 037 war bereits abgestellt, als dieses Foto am 27.05.1960 in Nürnberg aufgenommen wurde.
Foto: Dr. Scheingraber



Bild 6: Bei der 80 031 des Bw Schweinfurt wurde sogar

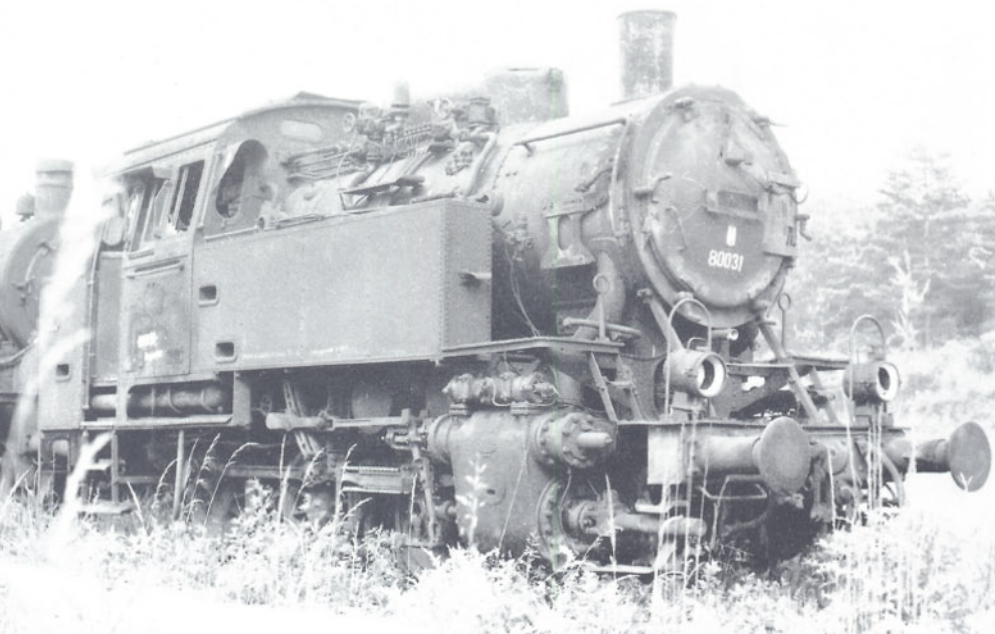
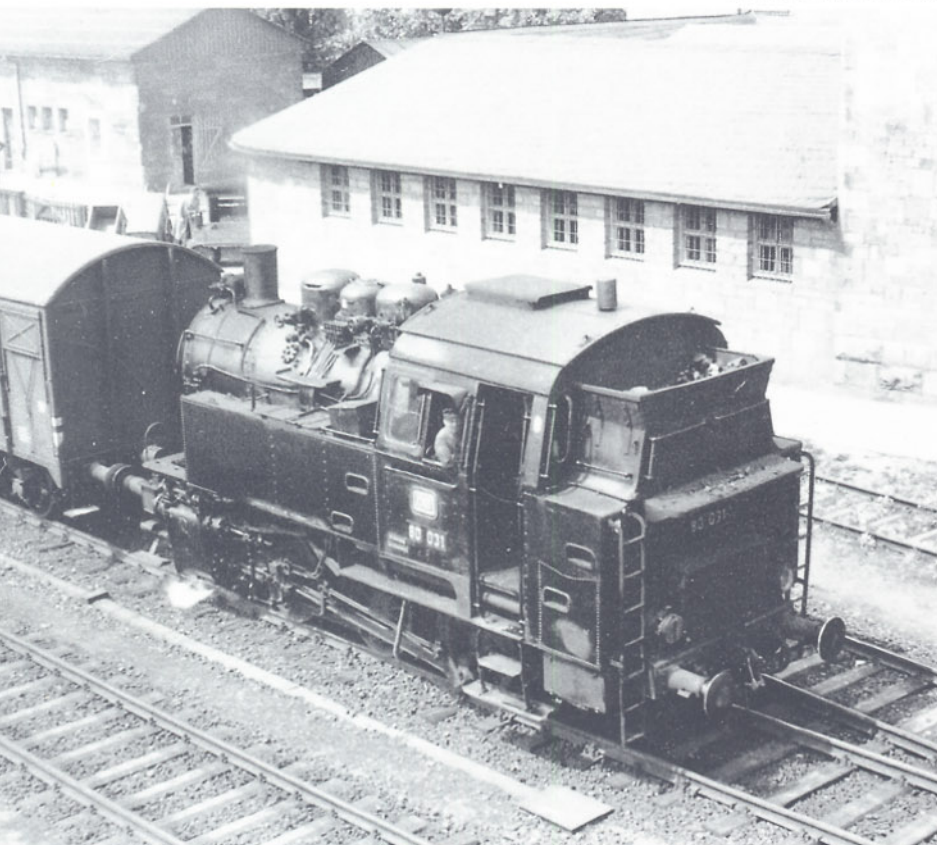


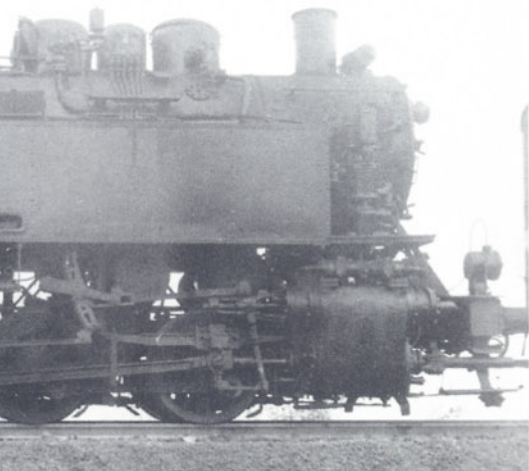
Bild 8: Bis zum Ende des Jahres 1964 mußten alle Lokomotiven der Baureihe 80 bei der Deutschen Bundesbahn ihren Dienst quittieren, unter ihnen auch die 80 031. Sie war anschließend noch längere Zeit in Rottershausen abgestellt.
Foto: H. Obermayer



Bild 12: Die 80 031 erhielt ihre letzte L2-Untersuchung im November 1960 im AW Weiden. Vier Jahre später zählte sie schon zum alten Eisen. Aufnahme vom Sommer 1965 in Rottershausen.
Foto: H. Obermayer

Bild 11: Noch eine Aufnahme mit der 80 031. Sie war am 11.05.1960 im Rangierdienst in Schweinfurt Hbf eingesetzt.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber





noch ein DB-Signet am Führerhaus angebracht (29.10.1963).
Foto: P. Lösel

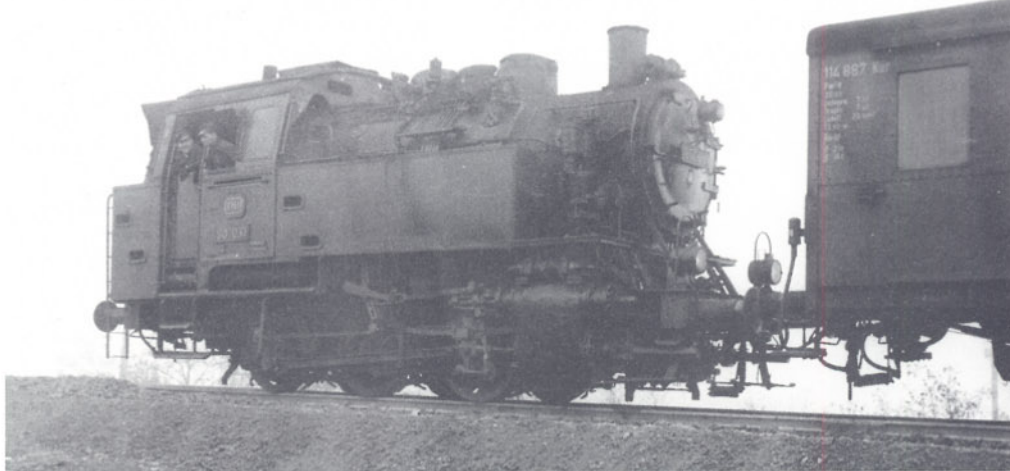


Bild 7: Die 80 031, letzte Vertreterin ihrer Baureihe bei der Deutschen Bundesbahn, war am 29.10.1963 im Rangierdienst in Schweinfurt noch unentbehrlich.
Foto: P. Lösel

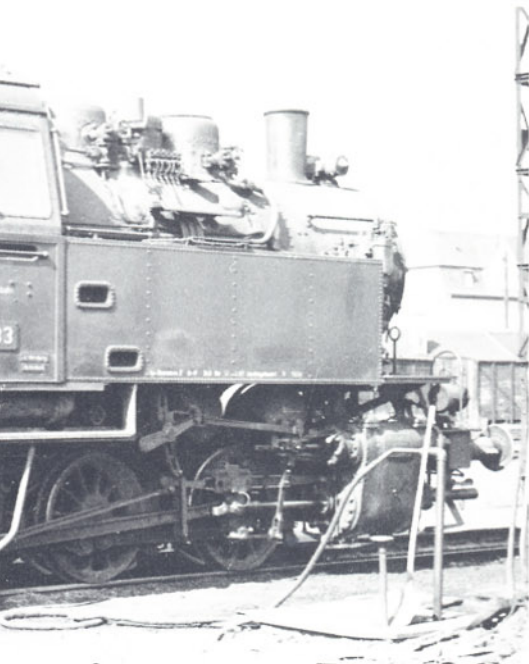


Bild 9: In ihrem Heimat-Bw Ansbach wurde die 80 033 zu Beginn der sechziger Jahre im Bild festgehalten.
Foto: H. Obermayer

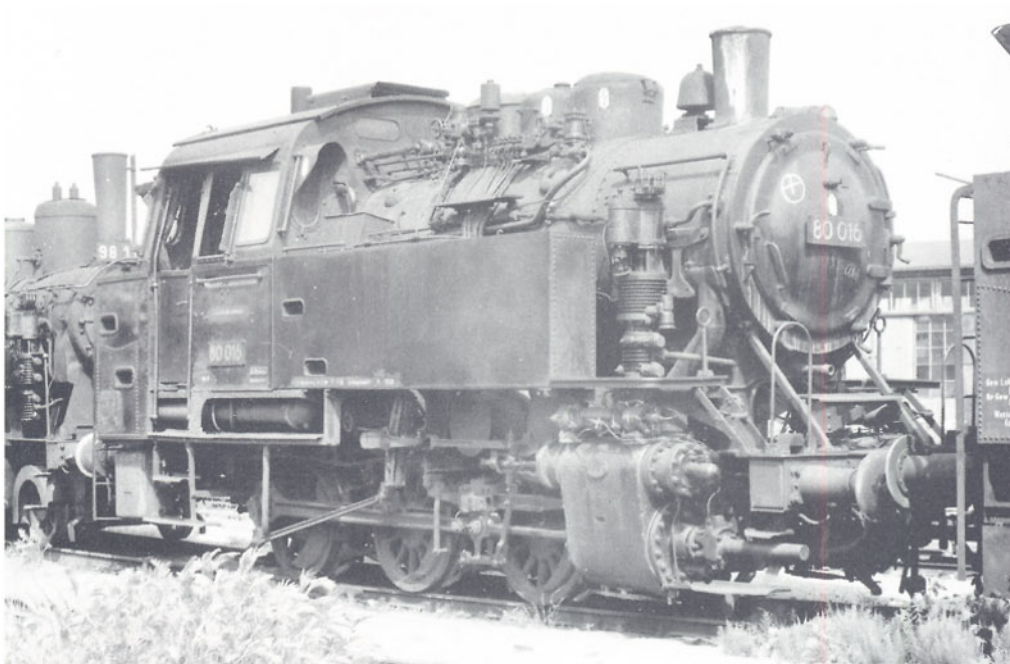
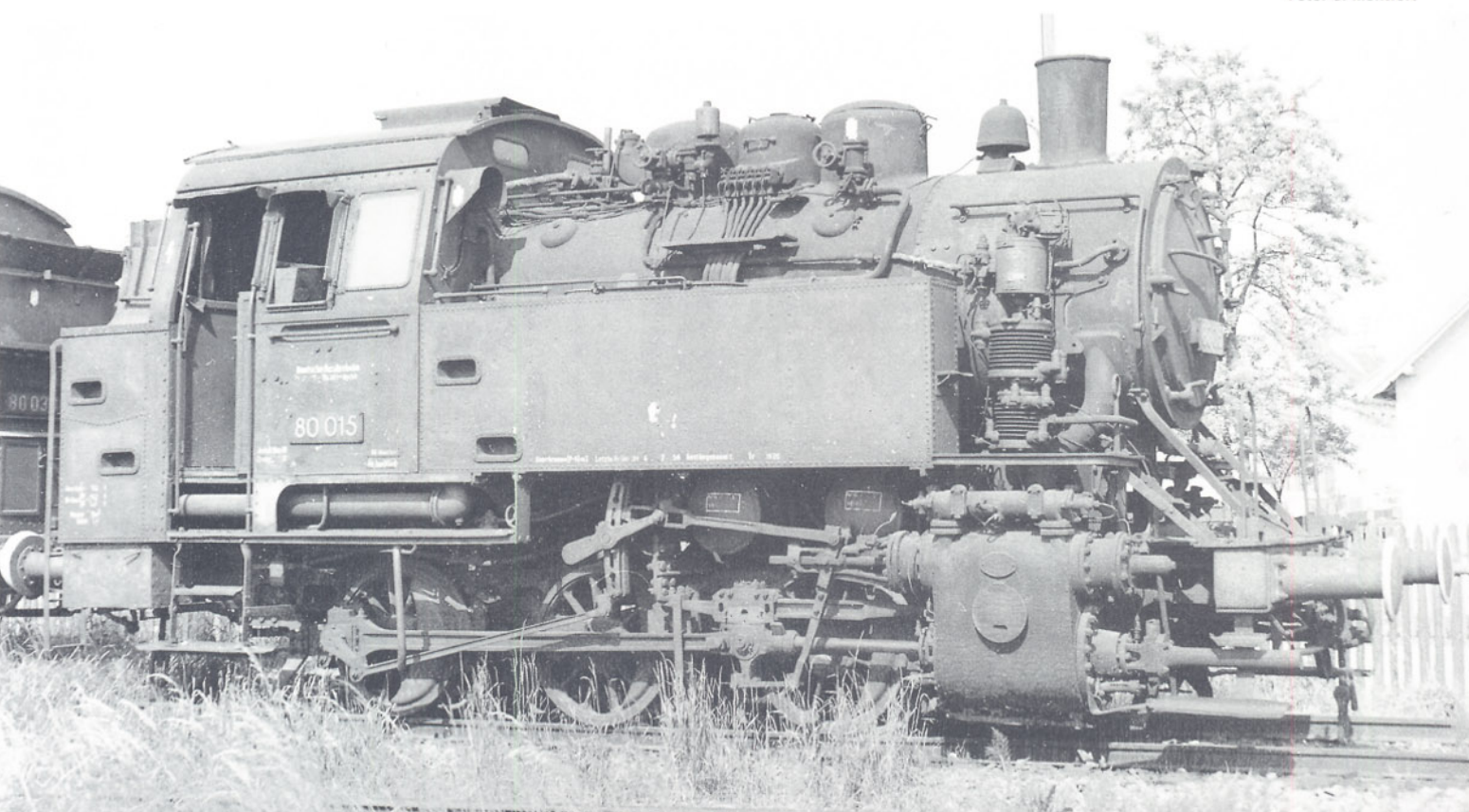


Bild 10: Dieses Foto vom 30.05.1960 zeigt die 80 016 abgestellt im AW Weiden.

Foto: Dr. Scheingraber

Bild 13: Die 80 015 war zuletzt beim Bw Ingolstadt beheimatet. Am 23.05.1959 war sie bereits zur Verschrottung abgestellt.
Foto: U. Montfort



mit 18,2 t immer noch über dem angestrebten Wert von 17,5 t.

Technische Daten:

Treib- und Kuppelrad-Ø	mm	1 100
Länge über Puffer	mm	9 670
Höchstgeschwindigkeit	km/h	45
indizierte Leistung	PSi	575
Kesselüberdruck	bar	14
Rostfläche	m ²	1,54
Verdampfungsheizfläche	m ²	69,62
Überhitzerheizfläche	m ²	25,50
Zylinderdurchmesser	mm	450
Kolbenhub	mm	550
größte Achsfahrmasse	t	18,2
Reibungsgewicht	t	54,4
Dienstgewicht	t	54,4
Wasserkasteninhalt	m ³	5,0
Kohlenvorrat	t	2,0
erster Beschaffungspreis	Mark	76 860

Mit der bescheidenen Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h waren die Lokomotiven ausschließlich für den Verschiebedienst bestimmt, wo sie die alten, unwirtschaftlicheren Länderbahntypen ablösen sollten. 1928 konnten die ersten Fahrzeuge in Dienst gestellt werden. Die Absicht, die bulligen Maschinen in großer Zahl zu beschaffen, scheiterte aber schon ein Jahr später. Im Sog der sich ausbreitenden Weltwirtschaftskrise fehlten dem Auftraggeber die erforderlichen Mittel für neue Fahrzeuge. Die meisten Lokomotivfabriken gerieten rasch in die roten Zahlen; einige mußten sogar die Produktion einstellen oder mit anderen Unternehmen fusionieren. So endete denn auch schon im Jahre 1929 die Beschaffung der vielversprechenden Baureihe 80. Nur 39 Exemplare waren in sieben Baulosen für den Einsatz bei der Deutschen Reichsbahn gefertigt worden. (Die 80 001 bis 033 sind Baujahr 1928, die 80 034 bis 039 Baujahr 1928 und 1929.)

80 001 – 005	Hohenzollern	4561 – 4565
006 – 012	Union-Gießerei	2796 – 2802
013 – 017	Hagens/Wolf	1227 – 1231
018 – 022	Hohenzollern	4570 – 4574
023 – 027	Jung	3862 – 3866
028 – 033	Hohenzollern	4627 – 4632
034 – 039	Hohenzollern	4645 – 4650

Die Serie der Lokomotiven 80 018 bis 022 war bei der Maschinenbau-Anstalt Humboldt in Köln-Kalk in Auftrag gegeben worden, die ihre Fertigung 1928 aber an die Hohenzollern AG in Düsseldorf-Grafenberg abtrat. Das Jahr 1929 brachte dann auch für Hohenzollern das Ende der Lokomotivfertigung. Diese ging nun auf die Fried. Krupp AG über, welche bereits die Aktienmehrheit besaß.

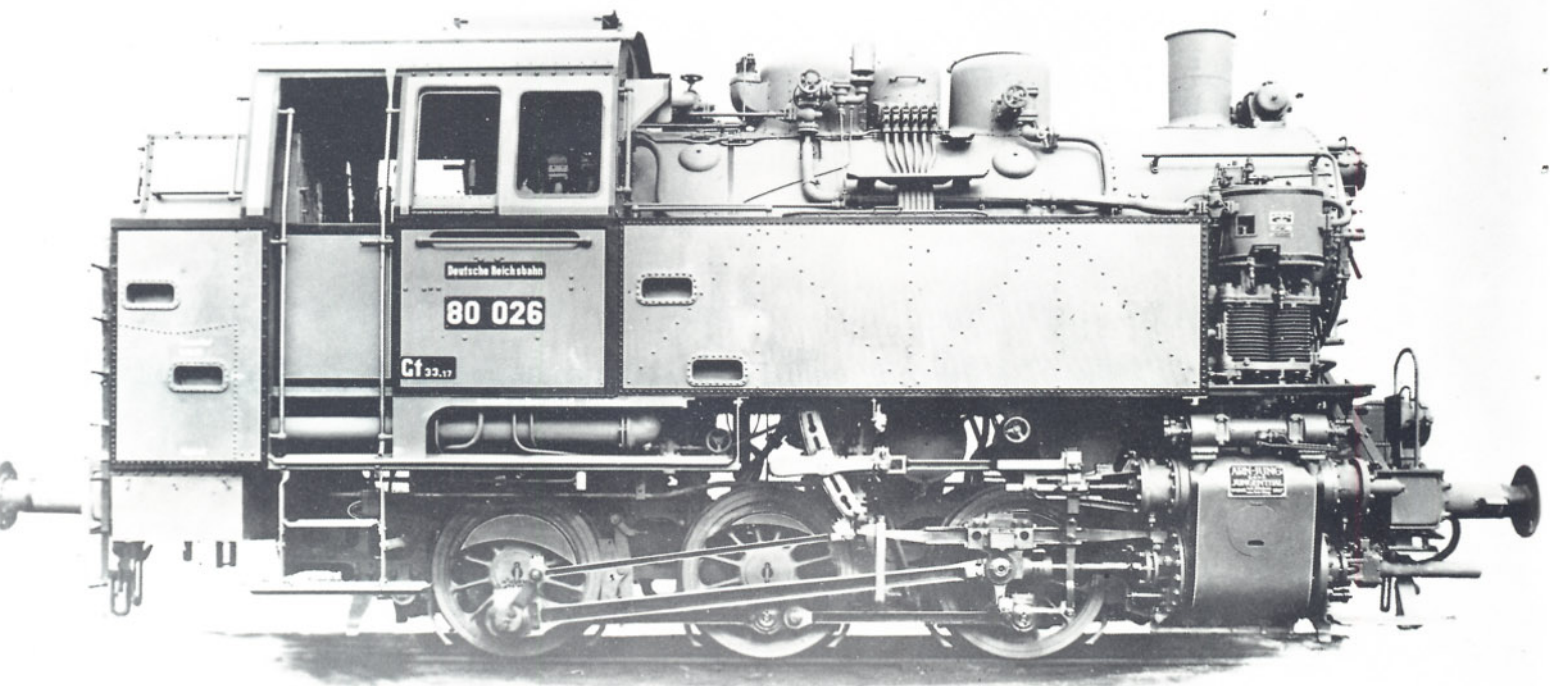
Betriebseinsatz der Baureihe 80

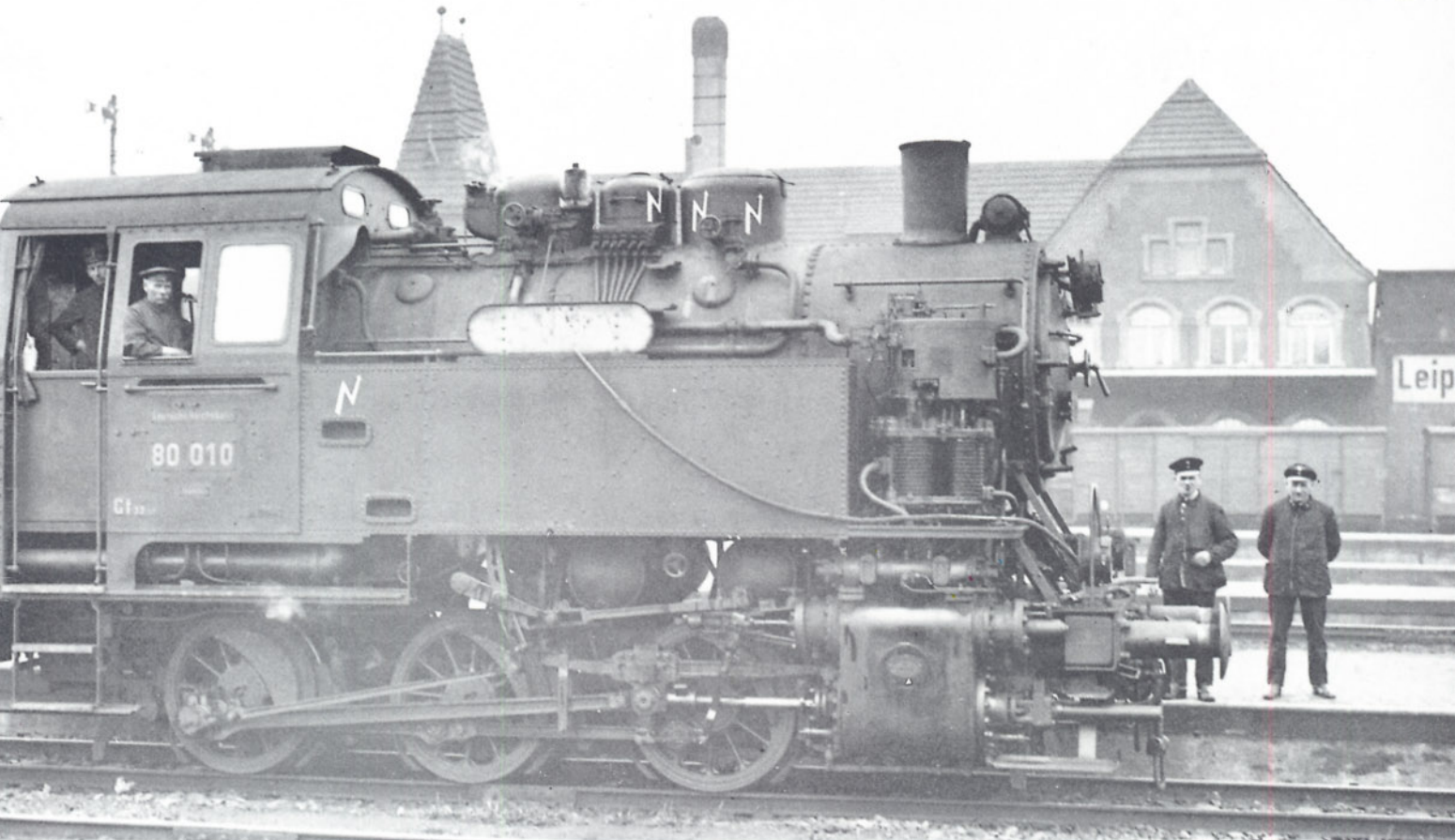
Lückenlose und verlässliche Daten zum Betriebseinsatz der Baureihe 80 liegen leider nicht vor. Belegt ist jedoch, daß die Lokomotiven vor allem im Verschiebedienst auf den großen Post- und Personenbahnhöfen von Köln und Leipzig zum Einsatz gelangten. In einer unvollständigen Dokumentation zur Lokomotivgeschichte sind außerdem zwölf Maschinen ausgewiesen, die am 31. Dezember 1929 im Bereich der Gruppenverwaltung Bayern eingesetzt waren. Etwas aufschlußreicher ist eine Bestandsliste der Rbd Nürnberg vom 1. Januar 1934. Nach ihr waren im Bw Schweinfurt die fünf Lokomotiven 80 035 bis 039 beheimatet.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs, dem eine Maschine zum Opfer fiel, verblieben der Deutschen Bundesbahn 17 Lokomotiven und der Deutschen Reichsbahn in der DDR 21 Fahrzeuge. Letztere wurden weiterhin im Bereich des Leipziger Hauptbahnhofs eingesetzt, einzelne Maschinen aber auch in anderen Bahnbetriebswerken der Deutschen Reichsbahn. In der Zeit um 1962/63 schieden die Fahrzeuge dann aus dem Betriebsdienst aus. Einige dienten noch als Werklokomotiven in Ausbesserungswerken. Bis zum Beginn der achtziger Jahre wurden mehrere Maschinen bei Sonderfahrten eingesetzt. Hierzu zählten die Lokomotiven 80 009, 012 und 024. In die Obhut des Verkehrsmuseums Dresden gelangte die aufgearbeitete, aber nicht betriebsfähige 80 023.



Die Deutsche Bundesbahn setzte ihre 17 Maschinen bei den Bahnbetriebswerken Ansbach, Gemünden, Ingolstadt, Nürnberg Hbf, Pressig-Rothenkirchen und Schweinfurt ein. Hierbei handelte es sich um die Fahrzeuge mit den Betriebsnummern 80 005, 013 bis 016 und 028 bis 039. Eine Hochburg der Baureihe 80 blieb zunächst das Bw Schweinfurt. Nach verschiedenen Umsetzungen wurden bis zum 31. Dezember 1958 die Fahrzeuge 80 015, 029 und 035 bis 038 z-gestellt. Bis zum Ende des Jahres 1964 mußten auch die anderen Maschinen ihren Dienst quittieren, als letzte die 80 031. Sie war danach noch längere Zeit in Rottershausen abgestellt.





Nach ihrer Ausmusterung fanden mehrere Lokomotiven ein neues Betätigungsfeld auf verschiedenen Werkbahnen der Stahlindustrie und mehrerer Zechen. Hierzu zählten die Maschinen 80 013, 014, 030 und 036 bis 039. Erhalten geblieben sind die 80 014, die 80 030, die 80 036 und die 80 039. Die von Wolf in der Lokomotivfabrik Hagans in Erfurt 1928 gebaute 80 014 nahm ihren Dienst im Bw Breslau Hbf auf. Ab Oktober 1932 war die Lok in Wesermünde-Lehe, dem heutigen Bremerhaven-Lehe, beheimatet. Erst nach 1945 kam die Maschine nach Bayern. Bis 1953 war sie beim Bw Schweinfurt stationiert, danach in Neuenmarkt-Wirsberg, Lichtenfels und schließlich noch in Ansbach.

Nach der z-Stellung am 20. April 1959 wurde die Lok im AW Weiden instandgesetzt und an die Klöckner Bergbau AG in Unna-Königsborn verkauft. Danach ging sie als D 721 in den Besitz der Ruhrkohle AG über. Am 2. Juli 1974 erwarb der Essener Ulrich Kroll die Maschine für das britische Steamtown Museum in Carnforth. Vor dem Abtransport blieb die Lokomotive noch einige Zeit im Museum der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) in Bochum-Dahlhausen.

Von der Ruhrkohle AG kam auch die 80 030 in den nicht betriebsfähigen Museumsbestand der DGEG. Am 8. Mai 1929 war die Maschine von der Hohenzollern AG abgeliefert

worden. Bis zum März 1943 zählte sie zum Bestand des Bw Regensburg. Nach einem Gastspiel im Bw Weiden war ab Juli 1946 das Bw Schweinfurt die letzte Station; dort wurde die Lok am 18. Oktober 1961 ausgemustert. Nach einer Ausbesserung im AW Weiden wurde sie an die Klöckner Bergbau AG verkauft. Auf der Zeche Königsborn trug sie die Betriebsnummer 9, danach bei der Ruhrkohle AG die Betriebsnummer D 724. Auf den Zechenbahnen Werne, Bönen und Heerenwerwe der Ruhrkohle AG fuhr die 80 039, bevor sie im April 1978 in den Besitz der Eisenbahnfreunde in Hamm übergang. Als letztes Exemplar der Baureihe 80 war die 80 039 von der Hohenzollern AG gebaut und

Bild 14 (oben): Vermutlich in den dreißiger Jahren entstand in Leipzig Hbf diese Aufnahme mit der 80 010.
Foto: W. Hubert, Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 15: Werkaufnahme der 80 026 in Fotografieranstrich. Die Lok wurde 1928 von Jung gebaut (Fabrik-Nr. 3865).
Werkfoto Jung, Sammlung Mickel

Bild 16: Während des Zweiten Weltkriegs entstand an unbekanntem Ort dieses Foto mit der 80 008.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber





Bild 17: In Großbritannien hat die 80 014 eine neue Heimat gefunden. Die Aufnahme zeigt sie am 22.03.1975 in Carnforth.
Foto: W.A. Reed

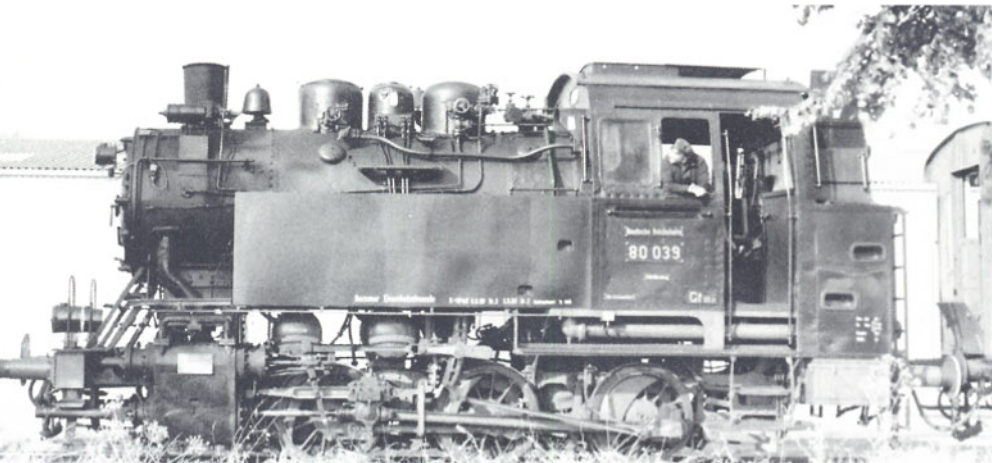


Bild 18: Die 80 039 ging 1978 in den Besitz der Eisenbahnfreunde in Hamm über.
Foto: R. Schatz

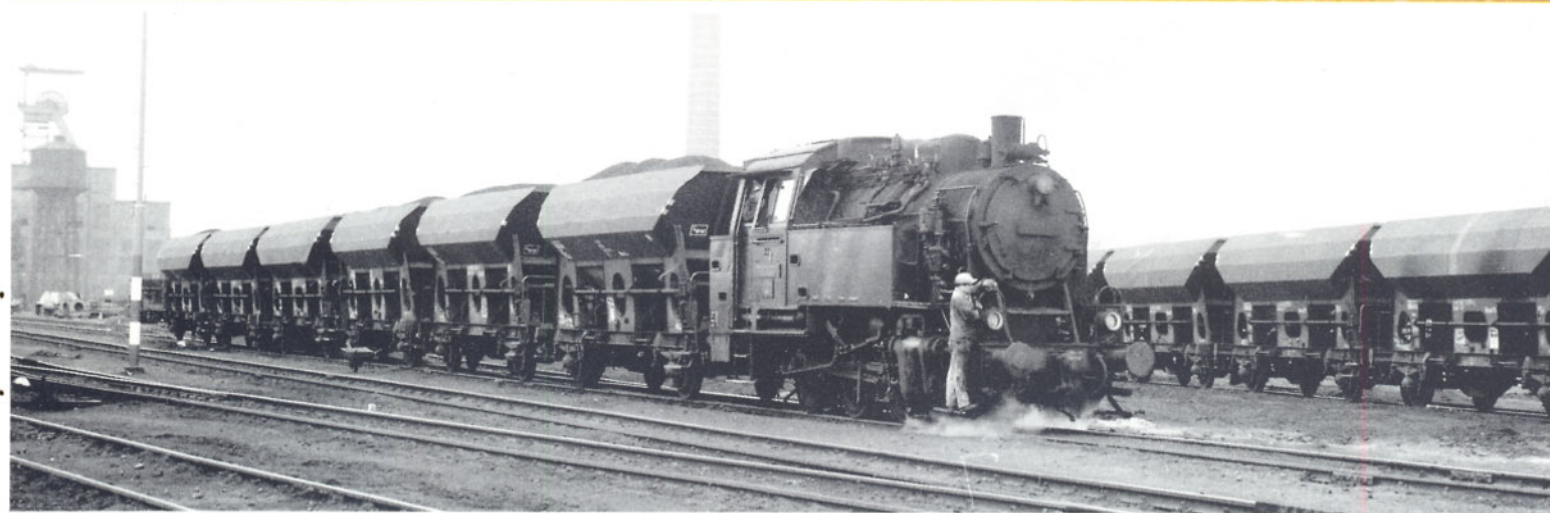
Bild 20: Die D 721 der Ruhrkohle AG trug bei der Deutschen Bundesbahn die Betriebsnummer 80 014. Die Aufnahme entstand am 04.09.1972.
Foto: U. Geum

Bild 21 (rechte Seite Mitte): Die ehemalige 80 038 im Rangierdienst bei einer Zechenbahn (16.05.1969).
Foto: R. Schatz

Bild 22 (rechte Seite unten): Auf der Zeche Werne macht sich die ehemalige 80 038 nützlich (Mai 1969).
Foto: R. Schatz

Bild 19: Hier ist die 80 039 am 27.08.1983 bei Lipporg mit einem Sonderzug unterwegs.
Foto: R. Schatz







am 6. September 1929 von der Deutschen Reichsbahn abgenommen worden. Bis zu ihrer Ausmusterung am 18. Oktober 1961 blieb die Maschine stets im Bw Schweinfurt

beheimatet. Nach der Instandsetzung und einer Abnahmefahrt am 28. Mai 1962 trat sie ihren Dienst bei der Ruhrkohle AG an. Zum Schluß bleibt noch die Lokomotive 80 036 zu

erwähnen, die bei Eisenbahnfreunden in den Niederlanden eine neue Heimat fand.
HO

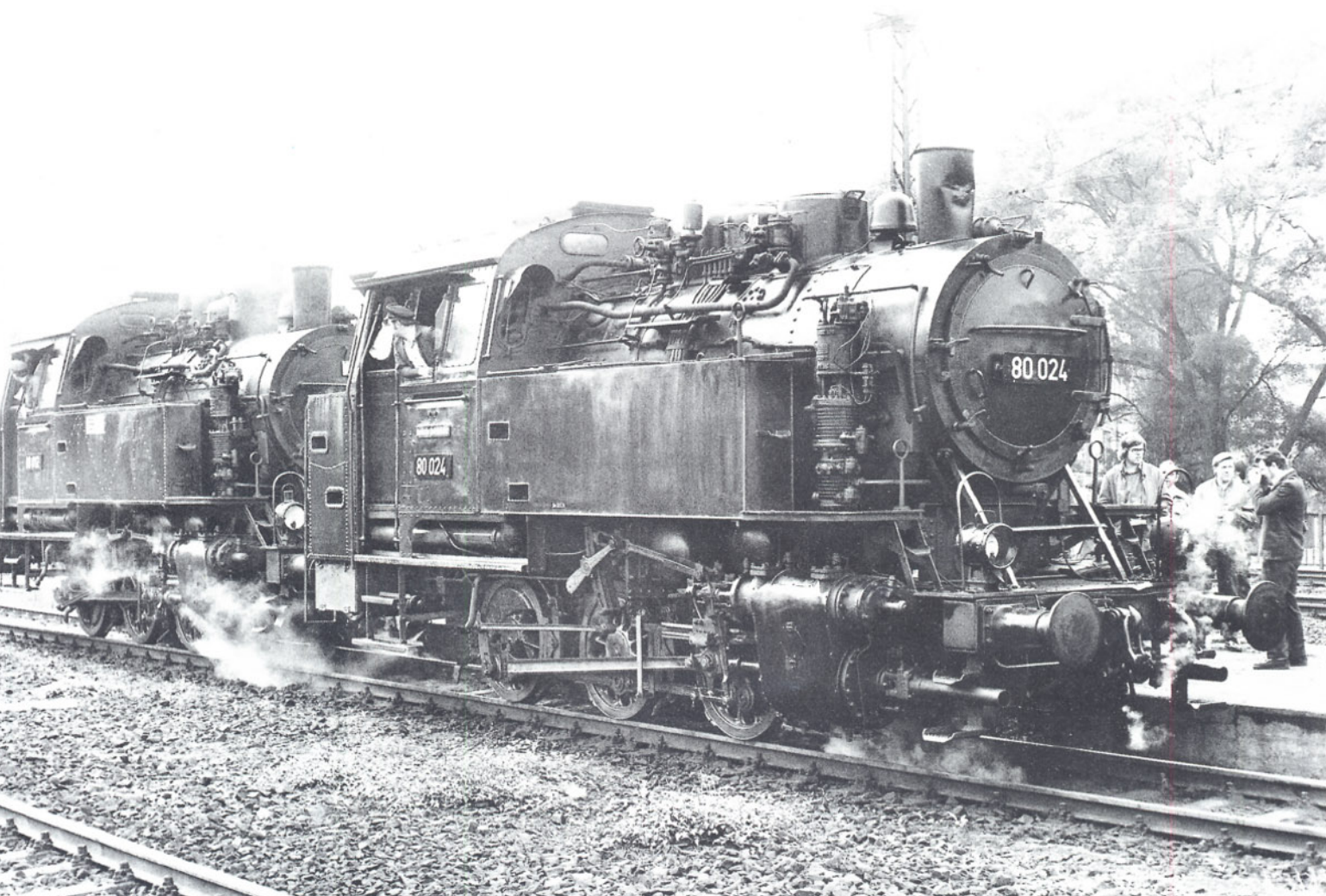




Bild 25: Die 80 024 präsentiert sich im September 1965 vor der Ringhalle des Bw Halle G dem Fotografen.

Foto: M. Delie

Bild 23 (linke Seite oben): Im September 1965 war die 80 024 der Deutschen Reichsbahn in der DDR noch im Bw Halle G im Einsatz.

Foto: M. Delie

Bild 24 (linke Seite unten): Die beiden Museumslokomotiven 80 024 und 80 012 am 13.06.1976 in Dresden Hbf. Sie warten darauf, einen DMV-Sonderzug in Richtung Coswig zu übernehmen.

Foto: K.F. Seitz

Bild 26: Die 80 001 wartet im September 1965 im Bw Leipzig West auf ihren nächsten Einsatz.

Foto: M. Delie

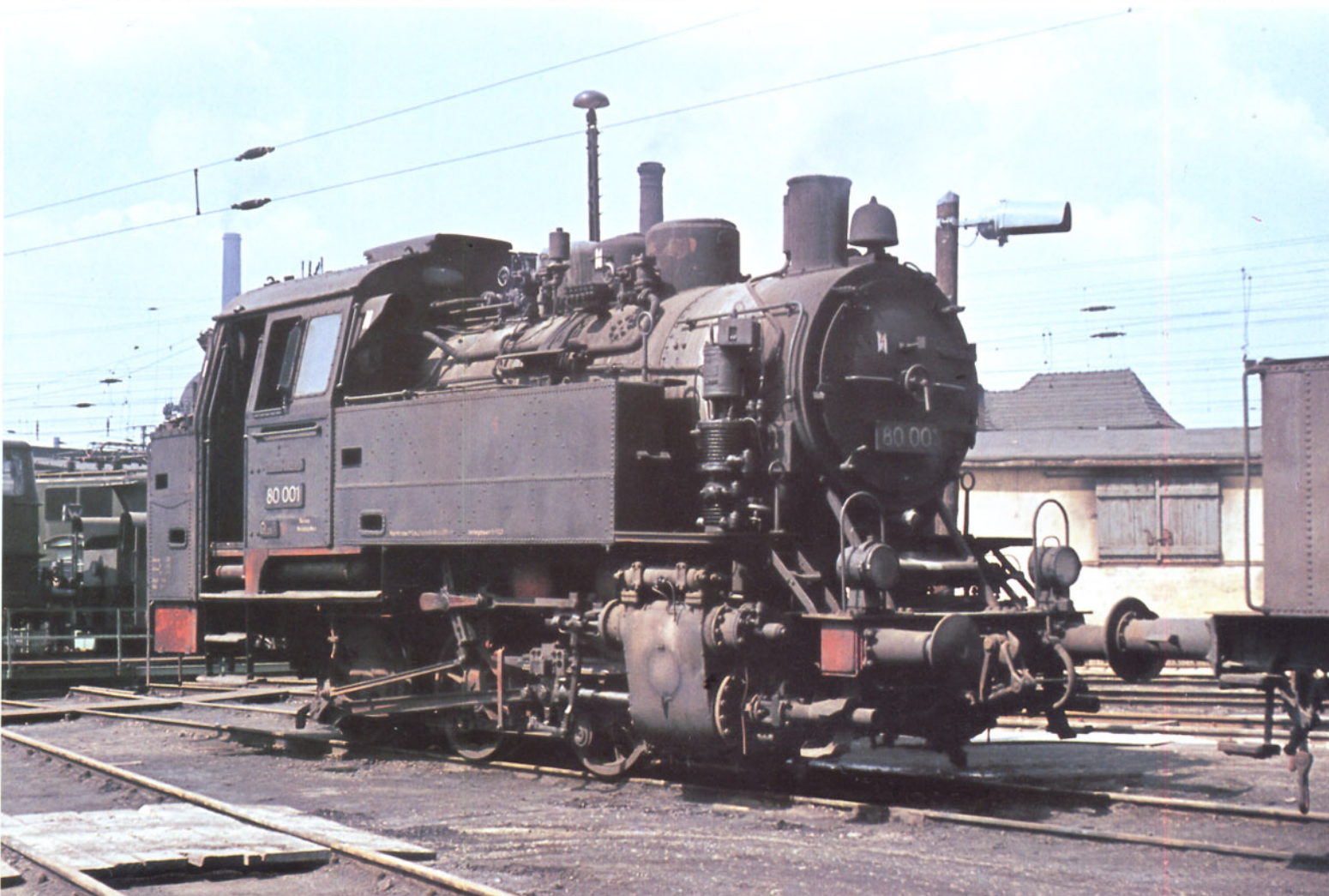




Bild 1: Das neueste Modell der Baureihe 80 stammt von Märklin. Gehäuse und Fahrwerk sind aus Metalldruckguß gefertigt.

Märklins »Bulli« in der Baugröße H0

Jeder der großen Modellbahnhersteller hatte sich in der Vergangenheit bereits an einer Tenderlokomotive der Baureihe 80 versucht. Schon in den fünfziger Jahren schuf Märklin mit der TM 800 eine entfernte Verwandte dieser Loktype, dem damaligen Stand der Technik entsprechend noch stark

vereinfacht und wenig maßstabgetreu. Es folgte Trix mit einem besser proportionierten Modell, das jedoch mehr zum Maßstab 1:90 tendierte und nicht gerade berauschende Laufeigenschaften aufwies. Recht massiv und etwas zu groß war das Modell von Fleischmann, das auch noch als Industrie-

lok "Carl" angeboten wurde. Nicht ohne Kompromisse, die der Einbau des großen Motors verlangte, entstand schließlich auch noch bei Roco ein Modell der Baureihe 80, das bislang beste in der Nenngröße H0. Kurz vor dem Jahreswechsel erschien nun der jüngste Sproß der 80er-Familie, das Märklin-Modell der 80 030 in der Nenngröße H0, schön und nahezu perfekt gemacht.

Wohlgeschützt in einer ansprechenden Bliesterpackung läßt das Fahrzeug schon beim ersten Blick eine gelungene Gestaltung und viele feine Einzelheiten erkennen. Konstruktionsbedingt mußte auf den freien Durchblick durch das Führerhaus und im Bereich zwischen Kessel und Rahmen verzichtet werden. Sehr viel Mühe gab man sich bei der Imitation des Riffelblechs auf dem Umlauf und den Aufstiegen. Beeindruckend sind auch die feinen Nietreihen sowie das zierliche Treib- und Steuerungsgestänge. Weniger überzeugend ist dagegen der "Kohlenvorrat" im Kohlenkastenaufsatz. Hier hätte man sich einen Einsatz gewünscht, um diesen gegen echte Kohle tauschen zu können. Das erste zur Auslieferung gelangte Modell mit der Artikelnummer 3304 ist mit dem konventionellen Märklin-Motor und einem elektronischen Umschalter ausgestattet. Über ein abgedecktes Stirnradgetriebe wird die letzte Achse direkt angetrieben. Die Kraftübertragung auf die beiden anderen Radsätze erfolgt über die Kuppelstangen. Das gut abgestimmte Getriebe und der abgedeckte mittlere Radsatz verleihen dem Modell gute Laufeigenschaften, auch bei langsamen Rangierfahrten. Gehäuse und Fahrwerk sind ganz aus Metalldruckguß gefertigt. Das hieraus resultierende hohe Ge-

Bild 2: Hervorragend ausgeführt sind das zierliche Treib- und Steuerungsgestänge sowie die feine Imitation der Nietreihen und des Riffelblechs auf den Umläufen.





Bild 3: Auf den freien Durchblick durch das Führerhaus mußte konstruktionsbedingt verzichtet werden. Lackierung und Beschriftung sind tadellos.

wicht und die mit Haftreifen bestückten Räder der Treibachse gewährleisten gute Zugkraft, mit der "Bulli" allen Aufgaben gerecht wird. Gehäuse und Fahrwerk sind miteinander verschraubt. Die beiden Schrauben sind unter den Deckeln auf den Wasserkästen verborgen – eine schlaue Lösung eines alten Problems. Das Dreilicht-Spitzen-signal wechselt in Abhängigkeit von der Fahrtrichtung. Hervorheben muß man die korrekte Lackierung und Beschriftung, außerdem die Kurzkupplungs-Kinematik mit Normschächten. Diesem rundum gelungenen Modell werden noch die Ausföhrungen mit Fünf-Sterne-Antrieb und Digital-Ausstattung folgen. HO

Bild 5: Hohe Zugkraft und gute Fahreigenschaften zeichnen das gelungene Modell aus. **Alle Fotos:** H. Obermayer

Bild 4: Das erste ausgelieferte 80er-Modell wird von dem konventionellen Märklin-Motor angetrieben.

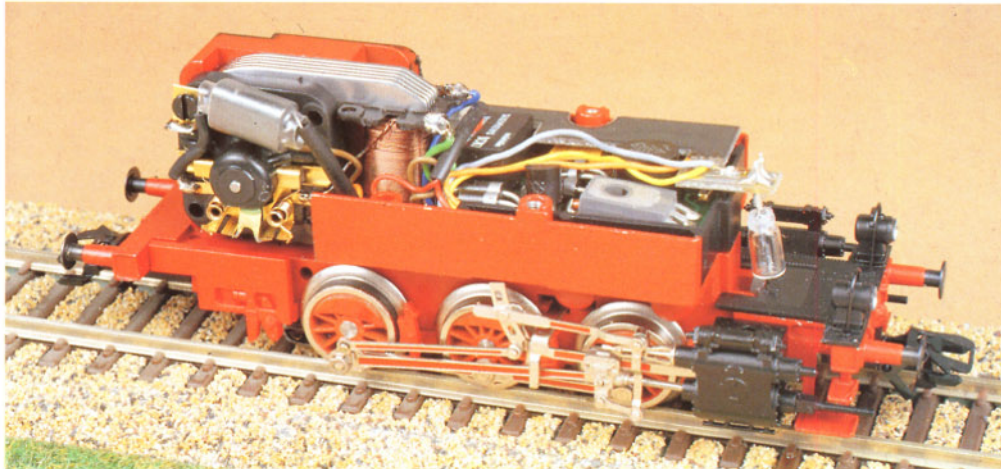




Bild 1: Der TGV 02301/02302 beim Verlassen des AW Paris Sud-Est. Mit dieser umgebauten Triebwageneinheit wurden Testfahrten durchgeführt. Ganz beiläufig führten diese zu einem neuen, wenn auch von der SNCF noch nicht offiziell bestätigten Rekord: 408,4 km/h. Foto: O. Constant

Geschlagen um eine Nasenlänge

Und die Deutschen können sich nicht wehren

Wieder einmal war einem deutschen Weltrekordhalter kein langer Ruhm vergönnt. Noch im vergangenen Jahr wurde der ICE auf den zweiten Platz verwiesen.

Schon vor über 50 Jahren war ähnliches passiert. Der Dampflok Weltrekord von 200,4 km/h, im Mai 1936 von der 05 002 aufgestellt, wurde ihr im Juli 1938 von der englischen Mallard mit 202,8 km/h wieder abgenommen.

Diesmal sind es die Franzosen, die uns nach nicht einmal sieben Monaten den Ruhm des schnellsten Schienenfahrzeugs streitig machen. Dabei sollte die ICE-Bestmarke von 406,9 km/h (01. Mai 1988) erst bei offiziellen Weltrekordfahrten der Franzosen Mitte des Jahres 1989 überholt werden. Anvisiert war (und ist noch) eine Geschwindigkeit im Bereich von 450 km/h.

Beinahe per Zufall ist der TGV aber schon jetzt dem ICE um eine Nasenlänge voraus. Über das Zustandekommen dieser neuen

Bestmarke gibt es nur Mutmaßungen.

Da sich TGV-Zuggarnituren bisher nur bei ca. 270 bis 280 km/h begegneten, waren offizielle Testfahrten angesetzt, bei denen die Auswirkungen höherer Begegnungsgeschwindigkeiten untersucht werden sollten. Denn für den TGV Atlantique plant die SNCF eine Betriebsgeschwindigkeit von 300 km/h. Der ab Januar vorgesehene Einsatz des TGV A auf der Strecke Paris – Le Mans – Nantes mußte jedoch verschoben werden, weil die Strecke nicht rechtzeitig fertiggestellt wurde. Deshalb sann man auf Abhilfe und fand eine andere Testmöglichkeit: Kurzerhand erhielt eines der vorhandenen Serienfahrzeuge vom Typ TGV-PSE Treibradsätze mit einem größeren Durchmesser und eine geänderte Getriebeübersetzung. Es wurde für die Begegnungsfahrten mit normalen TGV Zügen herangezogen und fuhr bei dieser Gelegenheit quasi "aus Versehen" mit 408,4 km/h ein wenig schneller als der ICE.

Denkbar wäre allerdings auch, daß der Triebzug tatsächlich sein Äußerstes geben sollte, um seine Leistungsfähigkeit gegenüber der Spanischen Staatsbahn RENFE zu dokumentieren, die kürzlich einen Großauftrag für 80 Triebzüge an Frankreich, aber auch für 75 Hochleistungsstromloks an ein deutsches Konsortium vergeben hatte. Im Zusammenhang damit soll auch eine schrittweise Umstellung der spanischen Hauptstrecken von Breit- auf Normalspur vorgenommen werden. Bei der Prüfung vor der Vergabe waren von Spanien verschiedene Bewertungen durchgeführt worden. Diese hatten der deutschen Technologie einen deutlichen Punktevorsprung (46,86 gegenüber 33,10) eingebracht. (Weil der hohe Komfortstand den Preis hebt, holte Frankreich allerdings in der Gesamtwertung wieder auf.) Es könnte also auch die Absicht der französischen Hersteller gewesen sein, den Beweis zu erbringen, daß sie in technologischer Hinsicht doch nicht hinterstehen. Zurückholen können wir den Rekord so schnell nicht, weil bei uns Weltrekordversuche nur auf noch nicht befahrenen Neubaustrecken unternommen werden. Denn auf den im Betrieb befindlichen Strecken verkehren auch langsamere Züge (u.a. schwere Güterzüge), während die Hochgeschwindigkeitsstrecken in Frankreich ausschließlich den TGVs vorbehalten sind. Der durchgehende Verkehr auf unserer Neubaustrecke und die damit verbundene hohe Belastung von Gleisoberbau und Fahrleitungsanlagen erlauben auf dieser Strecke keine völlig risikolosen Fahrten in Rekordbereichen mehr.

Sollte die Bundesbahn überhaupt weitere Weltrekordambitionen haben, sind Versuchsfahrten erst wieder in ein bis zwei Jahren auf der im Bau befindlichen Neubaustrecke zwischen Hannover und Göttingen möglich.

Bild 2: Zwei Triebköpfe des neuen TGV-Atlantique in ihrer endgültigen Farbgebung bei Versuchsfahrten in Villeneuve-St Georges im November 1988. Villeneuve-St Georges liegt etwa 12 km von der französischen Hauptstadt entfernt.

Foto: O. Constant





Bild 1: Märklins neuer Star: Die EG 589 der DR (Gruppenverwaltung Bayern) im Maßstab 1:32.

40. Internationale Spielwarenmesse Nürnberg 1989

Die Schau der tausend Neuheiten

Später als in den Jahren zuvor öffnete die 40. Nürnberger Spielwarenmesse ihre Pforten, wie immer nur für die Einkäufer des Fachhandels. Eine Fülle neuer Produkte wollen die kleinen und großen Hersteller von Modellbahnen und Zubehör in diesem Jahr fertigen und auch ausliefern. Neuheiten-Prospekte mit 20 und mehr bunt bedruckten Seiten waren keine Seltenheit. Bei genauer Durchsicht der Angebote stellte sich dann aber bald heraus, daß viele der mehr als 1000 Neuheiten nur Farb- und Ausführungsvarianten bereits bekannter Modelle darstellen.

Eine große Zahl von Fahrzeugen wurde überarbeitet und mit Kurzkupplungen ausgestattet. Besondere Aufmerksamkeit schenken einige Hersteller auch den Antrieben, die zum Teil beträchtlich verbessert wurden. Ebenfalls umfangreich war das Angebot von Lokomotiven und Wagen nach ausländischen Vorbildern. Sondermodelle und Fahr-

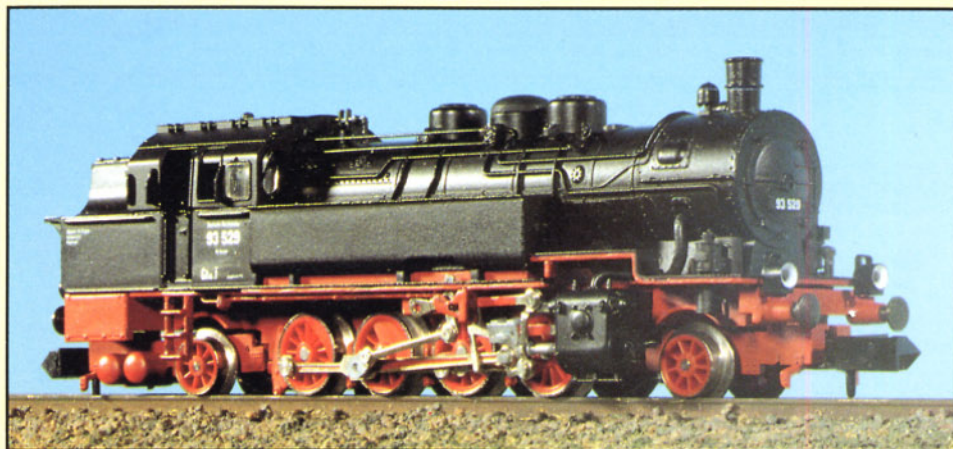


Bild 2: "Echte" Neuheit von Arnold: Tenderlokomotive 93 529 in Ausführung der Deutschen Reichsbahn.



Bild 3: Wagenset für den "Rheingold" mit Aussichtswagen und Speisewagen von Arnold. Die vier Wagen des Sets sind einzeln nicht erhältlich.

Bild 4: Die neue 18 536 mit der Rheingold-Wagengarnitur der Deutschen Reichsbahn. Alle Wagen sind auch einzeln lieferbar.





Bild 5: Aus Arnolds Garnitur "Klosterbrauereien" stammen diese beiden Bierwagen in Spur N.



Bild 6: Modell des Flüssiggas-Kesselwagens "Lair liquide" von Arnold.

Fotos 1-6: J. Giebelhausen



Bild 7: Modellpflege: In überarbeiteter Version präsentierte Fleischmann die 24 016 in der Baugröße H0.

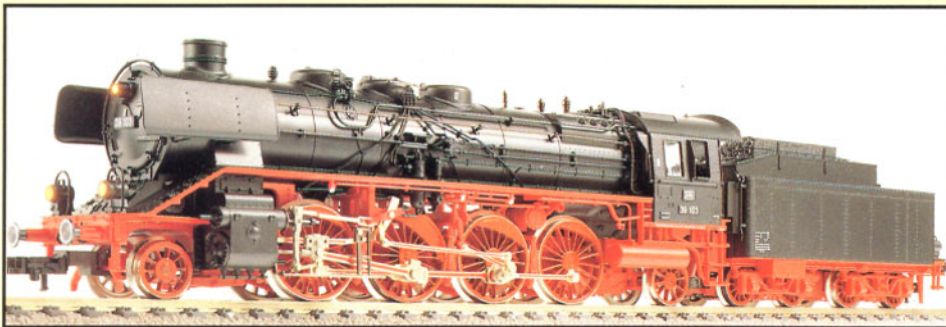


Bild 8: Wird es jetzt auch in DB-Ausführung geben: H0-Modell der Baureihe 39 von Fleischmann.



Bild 9: Dieseltriebzug der Bauart DH 2 mit der Betriebsnummer 3225 der NS von Fleischmann piccolo.



Bild 10: Güterwagen verschiedener Länderbahnverwaltungen von Fleischmann in der Baugröße H0.

Werkfotos: Fleischmann

Bild 11: Personenwagen der "Ferrovie Padana" in der Baugröße H0 von Liliput.

Foto: J. Giebelhausen



zeuggarnituren, die – als Sonderserien – nur im Jahre 1989 gefertigt werden und schon in den nächsten Wochen bestellt werden müssen, dürften vielen Modellbahnern die Qual der Wahl bereiten.

Es kann und soll nicht unsere Aufgabe sein, alle Messeneuheiten in Wort und Bild vorzustellen, zumal ein großer Teil der Produkte noch keine Serienreife erlangt hat. Es hat wenig Sinn, über Modelle zu berichten, die schließlich ein Jahr später ausgeliefert werden. Fragwürdig wird die Berichterstattung auch dann, wenn Messmuster voreilig "hochgejubelt", die fertigen Fahrzeuge dann aber den Ansprüchen doch nicht genügen und "niedergeknüppelt" werden. Manche Kritik war allerdings berechtigt, da zuviel versprochen wurde und bei einigen Modellen technische und konstruktive Mängel zu beklagen waren.

Wir werden unserem Grundsatz treu bleiben und eine Beurteilung der Fahrzeuge bei deren Auslieferung vornehmen. Wenn uns die erforderlichen Informationen von den Herstellern zugehen, können wir unsere Leser auch rechtzeitig vom Erscheinen der Neuheiten unterrichten. Im vergangenen Jahr gab es hier noch einige Probleme; von den Großserienherstellern praktizierten nur Roco und Märklin eine perfekte Pressebetreuung. HO

Großserienhersteller

Eine Vielzahl optisch neuer Fahrzeuge bot die "Neuheiten-Revue 1989" von Arnold. Genauer hingesehen, zeigen sich viele aber als Farb- und/oder Ausführungsvarianten, als da wären: Schleppenderlok T 3, Mallet-Tenderlok Gt 2 x 4/4 5773, Ellok der Baureihe 150 im neuen DB-Farbschema, die 18 536 in Ausführung der DR für den "Rheingold" (dazu gibt es auch ein Wagenset), VT 89 mit "Jägermeister"-Beschriftung und ein Triebzug der Baureihe 420 im neuen S-Bahn-Design. Eine "echte" Neuheit hingegen ist eine Tenderlok der Baureihe 93⁰⁻⁴. Reisezugwagen nach Vorbildern der ÖBB und DB sowie einige Güterwagen runden die "Revue" ab. Ankündigt wurden auch weitere digitale Lokomotiven.

Auch Fleischmann wird sein H0- und piccolo-Programm erheblich erweitern. Neben der DB-Ausführung der Baureihe 39 (mit Witte-Windleitblechen) war man besonders auf die Tenderlok der Baureihe 78 gespannt – doch hier mußte man sich mit Vorbildfotos begnügen. Leicht überarbeitet wurde die 24er; Farbvarianten wird es u. a. von der Baureihe 361, der Baureihe 141 und von dem Triebzug 614 geben. Für den neuen InterRegio sollen neue Wagen aufgelegt werden, die mit einer LÜP von 282 mm einen vernünftigen Kompromiß in Sachen Maßstäblichkeit darstellen.

Die "Gute alte Güterbahn" wird mit Sets in den Baugrößen H0 und N wieder lebendig. Das FMZ-



Bild 12: Modell der Dampflokomotive "Frank S." (Jagsttaibahn) von LGB. Mit ihr kann man "real life steam" erleben.

System wird erweitert und nun auch für die Nenngröße N verwendbar sein. Auch auf dem Kurzkuppungssektor gibt es Neues.

"Real life steam" konnte man am Messestand von LGB erleben. Ein Modell der Dampflok "Frank S." drehte Runden um sein großes Vorbild (!), das – mit viel Aufwand herbeigeht – eine der Attraktionen in Halle D war.

Mit der Ge 4/4 II 622 der RhB steht ein hervorragendes Modell für die Großspur zur Verfügung. Bewunderung verdient auch eine Diesellokomotive der "White Pass & Yukon Route", zu der es auch passende Güterwagen gibt. Personenwagen nach Vorbildern der RhB und der Zillertalbahn sowie des bekannten RhB- "Mohrenkopfs" seien hier außerdem genannt.

Zahlreich sind bei Lima die Ankündigungen, zu sehen war jedoch noch wenig Neues. Wohl aber dürfte die frische Brise aus dem Süden anhalten. Anlässlich des Jubiläums "150 Jahre Eisenbahn in Italien" wird u. a. ein Triebzug der Baureihe ETR.220 der FS gefertigt.

Die Wiener Spielwarenfabrik Liliput zeigte ein Handmuster der E 10, die in verschiedenen Ausführungen in diesem Jahr an den Fachhandel gehen wird. Für die Baureihe 01¹⁰ sind weitere Varianten zu erwarten. So wird das Fahrzeug im Ablieferungszustand mit Vollverkleidung, sowie als betriebsfähige Museumslokomotive (01 1066) und als 01 1087 mit Kohletender in stahlblauer Lackierung und schwarzer Rauchkammer im Programm vertreten sein. Der Akkutriebswagen "Wittfeld" kommt in Länderbahnausführung und mit niederen Vorbauten. Mit der ÖBB-Reihe 1161 wurde eine interessante Verschieblokomotive in unterschiedlicher Ausführung angekündigt. Sie wird es auch als E 61 der DRG geben. Für die Schmalspurfreunde sind lobenswerterweise zahlreiche Modelle vorgesehen.

Umfangreich nehmen sich die Neuheiten von Märklin aus. Der "Star" ist hierbei die EG 589 der Deutschen Reichsbahn (Gruppenverwaltung Bayern) im Maßstab 1:32. In der populärsten Nenngröße H0 wurden u. a. folgende Fahrzeuge vorgestellt: der moderne Triebzug 628.2/928.2 der DB, eine Diesellok der Baureihe 361 im neuen Farbschema, ein Posttriebwagen der Serie mP 3000 der NS, eine Mehrzwecklokomotive der Serie 1600 (NS), Schweizer Lokomotiven wahlweise in Digitalausführung oder mit dem Fünf-Sterne-Antrieb. Interessantes tut sich bei den Zugpackungen. Die "Lollo" (Vorserienausführung der Baureihe 218) wird mit einem Schnellzug in Epoche-III-Beschriftung zu haben sein. Ein Personenzug mit der T 5



Bild 13: Von LGB ist dieses Modell der Ge 4/4 II 622 der RhB. Die Stromabnehmer lassen sich ferngesteuert vom und an den Fahrdrat heben.

Bild 14: Lange gewünscht – nun realisiert: Die "Mohrenköpfe" der Rätischen Bahn als Modell von LGB. Werkfotos: LGB





Bild 15: Entspricht noch nicht ganz der endgültigen Modellausführung: E 10 der DB in der Baugröße H0 von Liliput.

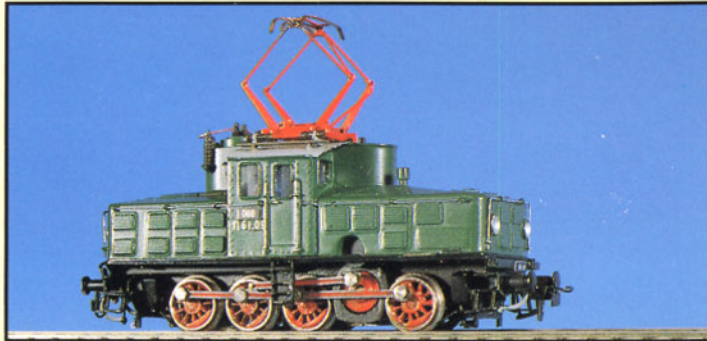


Bild 16: Verschublokomotive der ÖBB-Reihe 1161 in der Nenngröße H0 von Liliput.

Bild 17: Nahverkehrspendelzug der SBB in der Serienausführung des Vorbildes von Liliput in H0.



und württ. Wagen sowie ein Autotransportzug VW werden sicherlich viele Freunde finden. Neu sind eine verbesserte und eine stromführende (Innenbeleuchtung) Kurzkupplung.

Herausragende Neuheit für die kleinste elektrische Eisenbahn der Welt ist das Wagenset "König Ludwig", das in Zusammenarbeit mit der Firma Railex entstand.

Das Alpha-Programm wird ebenso erweitert. Rivarossis Vertrieb in Deutschland hat die Firma Noch übernommen. Von den angekündigten Neuheiten konnte eine S 3/6 mit spitzem Führerhausdach gefallen. Weitere Varianten dieser form-schönen Lok werden folgen.

Bei Roco wurde das neue Gleissystem Roco Line präsentiert (ein ausführlicher Bericht dazu findet sich in diesem Eisenbahn-Journal). Neu sind hier einige Sets wie z. B. ein bayer. Lokalbahnzug mit dem Glaskasten oder ein Zug der Deutschen Reichsbahn mit einer E 44 im Fotografieranstrich als Zuglokomotive. Das Buch- und Bahn-Set "Jubiläumsgarnitur 40 Jahre DB" enthält neben einem Buch vier Donnerbüchsen und eine E 71. Die



Bild 18: In der aktuellen Ausführung des Vorbildes ("EuroCity"): Vierstromzug RABe der SBB als Modell in der Nenngröße H0 von Lima.



Bild 19: Zusammenarbeit: Der Münchner Z-Spezialist Railex und die Firma Märklin bringen das Wagenset "König Ludwig".

Bild 20: Von Märklin ist diese Zugpackung mit einer Tenderlokom der Gattung T 5 sowie drei württ. Wagen.

Fotos 15-20: J. Giebelhausen

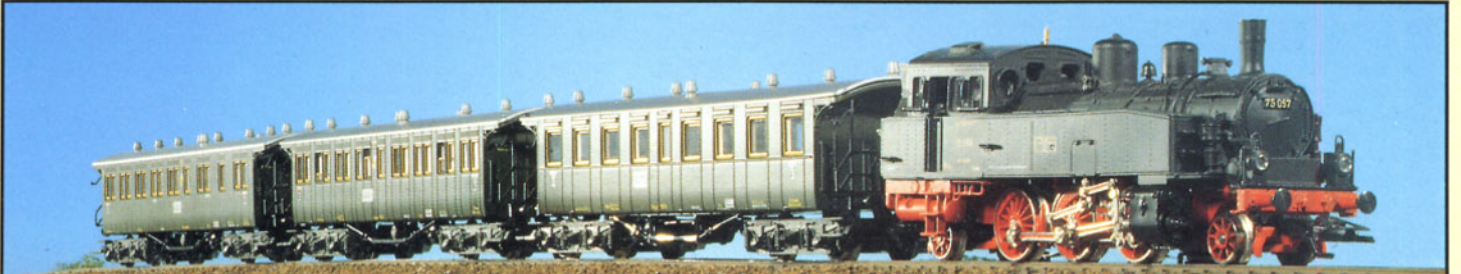




Bild 21: Gelungene Überraschung: Posttriebwagen mp 3002 der Niederländischen Eisenbahnen in der Baugröße H0 aus dem Hause Märklin.

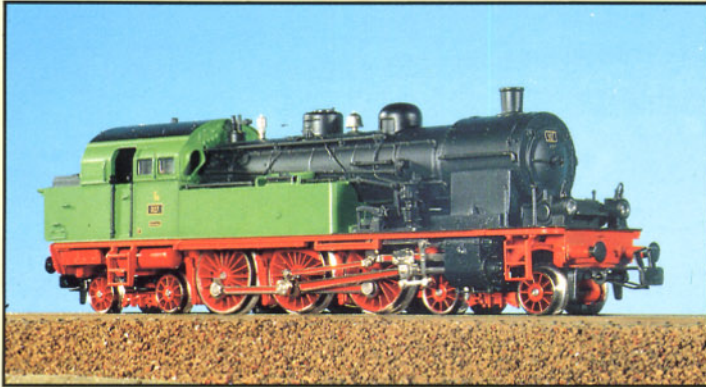


Bild 22: Lackierungs- und Beschriftungsvariante: T 18 der K.W.St.E. von Märklin in der Baugröße H0.



Bild 23: In neuer Farbgebung präsentiert sich das H0-Modell der 111 041 von Märklin.

schwere Dampflokomotive der Baureihe 44 erhält geschlossene Frontbleche und Scheibenvorlaufäder. Des weiteren wurden u. a. angekündigt: Diesellok V 60 bzw. Baureihe 361 in neuer Farbgebung und eine E 41 aus der ersten Lieferserie des Vorbildes. Das Reisezugwagenprogramm im exakten Maßstab 1:87 wird erweitert. Ein ganz hervorragendes Modell ist Roco mit der Fe 4/4 18518 der SBB gelungen. Anlässlich der Jubiläumsfeierlichkeiten (150 Jahre Eisenbahn) in den Niederlanden und Italien wird Roco Modelle dieser Bahnverwaltungen fertigen (Elokk der Reihe 636 der FS und der Reihe 1000 der NS). Auch für die N-Bahner wird es einige Modelle geben.

Obwohl noch in unlackiertem Zustand gezeigt, steht fest, daß die bayer. Tenderlokk D XI von Trix ein echtes Schmankerl sein wird. Die Lok wird auch in Ausführung der Deutschen Reichsbahn zu haben sein. Als Set gibt es einen bayer. Lokalbahnzug mit der D XI und vier Wagen.

Die Minitrix-Freunde dürfen sich beispielsweise auf folgende Modelle freuen: Elokk der Baureihe EP 3/6, eine E 93 im Fotografieranstrich, auf ein Modell der Baureihe 03 mit Wagner-Windleitblechen und auf die 41 222 in wunderschöner Ausführung. Schon beim Fotografieren machte ein bayerischer Arbeitszug, bestehend aus einer PtL 2/2, einem Kranwagen, einem Schutzwagen und einem Mittelbordwagen mit Bremserhaus viel Freude.

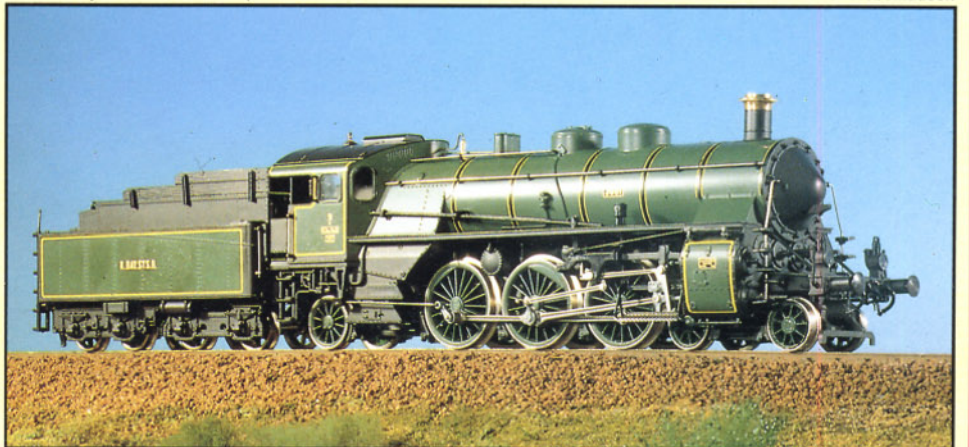
Klaus Eckert



Bild 24: Märklins Modell des DB-Serientriebzugs der Baureihe 628.2/928.2 in der Baugröße H0.

Bild 25: Bayerische S 3/6 mit spitzem Führerhaus als Neuheit von Rivarossi.

Fotos 21-25: J. Giebelhausen



Die kleineren Hersteller

In limitierten Serien zu je 100 Exemplaren will Bavaria bis Ende 1989 H0-Modelle der bayer. B V (1B n2) – in zwei unterschiedlichen Ausführungen – sowie der bayer. C II (C n2) fertigen. Bei entsprechender Nachfrage werden die Modelle auch als Bausatz geliefert. Zur B V sind passende zweiachsige Abteilwagen in Vorbereitung. Das bereits lieferbare Wagensortiment wird um zwei Gü-



Bild 26: Sinnvolle Modellvariante: Eine Dampflok der Baureihe 44 wird jetzt mit geschlossenen Frontblechen und Scheiben-Vorlaufrädern von Roco "in Dienst gestellt".



Bild 27: Der "Glaskasten" in Farbgebung und Beschriftung der K.Bay.Sts.B. von Roco.



Bild 28: Mit neuer Betriebsnummer und entsprechenden Änderungen präsentiert sich die 98 307 von Roco.



Bild 29: Aus Rocos Set Bayerischer Personenwagen: Postwagen der Gattung B PostL 01 504 und CL11a 554.

terwagen, einen Gepäckwagen, einen Postwagen und einen Salonwagen der K. Bay. Sts. B. sowie einen Gaswagen der Badischen Staatsbahn erweitert.

Zum 100. Jubiläum der Rhätischen Bahn stellt Bemo das Modell der modernisierten Ge 4/4 I in H0m und H0e vor. Passend dazu kommt ein Speisewagen WR 3813 – 3814 und ein Salonwagen As 1141 – 1144, der in einer Jubiläumspackung auch in der Ursprungsausführung in elfenbein/grüner Lackierung geliefert wird. Als einmalige Jubi-



Bild 30: Druckgaskesselwagen der VTG als H0-Modell von Roco.



Bild 31: Schnellzugwagen mit Gepäckabteil im exakten Maßstab 1:87 von Roco.

Bild 32: Elektrolokomotive der Reihe 636 der Italienischen Staatsbahnen von Roco in der Nenngröße H0.

Fotos 26-32: J. Giebelhausen





Bild 33: Wunderschönes Modell des Gepäcktriebwagens Fe 4/4 18518 der SBB von Roco in H0. Das Vorbild ist heute ein Museumsfahrzeug.



Bild 34: Tenderlok 98 308 der DB als Modell von Trix in H0.

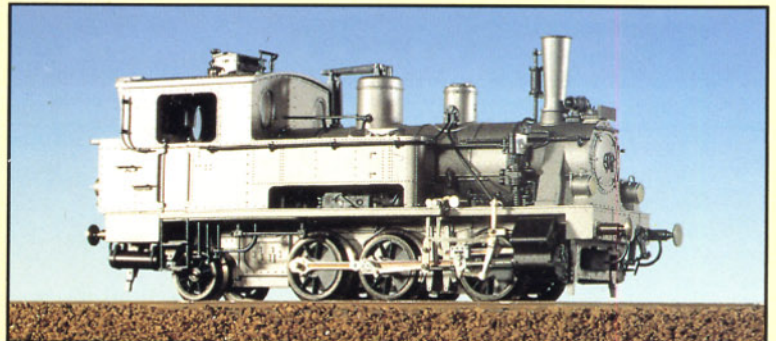


Bild 35: Handmuster einer Tenderlok der Baureihe 98.5 der Deutschen Reichsbahn von Trix.

läumspackung 1989 erscheint eine Zuggarnitur mit der Ge 4/4 I 601 Albula in Ursprungsausführung und drei Personenwagen A, AB und B. Bei den Güterwagen erscheinen die Schiebewandwagen Haik-V 5101 – 5120 in unterschiedlicher Beschriftung neu.

Ein Modell der V 100 in Baugröße 0 stellte **Billerbahn** im Vertrieb der Firma Klein, Weinheim vor. **Brawa** kündigte einen Propangaszug Klv 96 in H0 in Gleich- und Wechselstromausführung an. Das Zubehörsortiment wird um einige Leuchten, eine Reklamesäule mit Haltestellenschild, eine Stoßkupplung für die Köf II und einen neuen Weichenmotor erweitert.



Bild 36: Neue Güterwagen von Trix nach Vorbildern der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn.



Bild 37: Bayerischer Arbeitszug von Minitrix, bestehend aus einer Tenderlok der Gattung PtL 2/2, Kran- und Schutzwagen sowie einem Mittelbordwagen. Fotos 33-39: J. Giebelhausen

Bild 38: Wunderschönes Modell der Dampflokomotive 41 222 der DB von Minitrix.

Bild 39: Jetzt mit Wagner-Windleitblechen: Modell der Baureihe 03 der DR von Minitrix.





Bild 40: Modell der Bayerischen EP 3/6 von Minित्रix.



Bild 41: Im Fotografier-Anstrich: Schmuckes Modell der E 93 02 von Minित्रix.



Bild 42: Mit Kurzkupplungskinematik ausgerüstet sind die InterRegio-Wagen von Minित्रix.

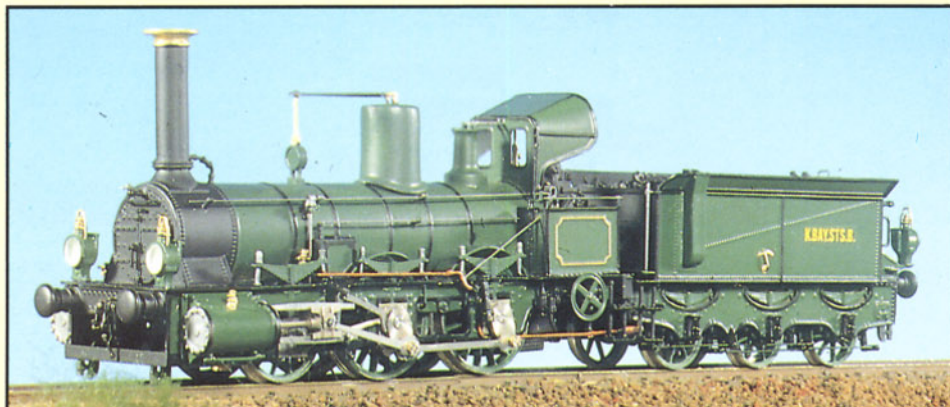


Bild 43: Von Bavaria wird in feinsten Handarbeit ein H0-Modell der Bayerischen B V gefertigt werden.



Fulgurex wird eine Dampflok der BR 65 und einen Mitropa-Schlafwagen in H0 liefern. Die BR 86 und BR 92 werden wieder aufgelegt.

Bei **Gerard** ist die bayer. D VI in Spur 0 in der Ursprungsausführung fertiggestellt, weitere Ausführungsvarianten dieser Lokomotive sind in Vorbereitung. Angekündigt wurde die Reihe 310 der kkStB in der Baugröße 0, die auch in der Ausführung als preußische S 11 geliefert werden soll. Auf dem Zubehörsektor wurde das Sortiment an Messing-Ausschmückungsteilen erheblich erweitert, u. a. um einen Bausatz für ganz entzückende Fahrräder in der Baugröße N.

Neu bei **Günther** ist ein Komplettbausatz für einen vierachsigen Turmwagen nach einem 1927 erschienenen Vorbild der DRG.

Hag zeigte als Neuheit ein H0-Modell der Ae 4/4 der BLS in Gleich- und Wechselstromausführung. Bei **Hobbytrain** erscheint in H0 die E 63 der DB in den beiden unterschiedlichen Bauserien von AEG und BBC. In der Nenngröße N wurde der SVT 137 in DRG- und DB-Ausführung vorgestellt.

Joüef stellte den Mittelwagen zum TGV Atlantique, neue Güterwagen und Zwischenwagen für Pendelzüge in H0 vor. Eine interessante Neuheit ist die drahtlose Fernsteuerung für Modelleisenbahnen und Zubehör (vorerst nur für Frankreich).

Lemaco zeigte ein H0-Modell der SBB Ae 4/8 11300 und eine Ellok der Baureihe 103 der DB in der Baugröße 0. Für deutsche Modellbahner sind weitere interessante H0-Modelle, z. B. die BR 06, 44, 50 und 36⁰⁻⁴ (preuß. P 4.2) angekündigt.

Der französische Hersteller **MKD**, zugleich französischer Importeur der Firmen Pola, LGB, Preiser und Sommerfeldt, bringt exklusiv einen gedeckten LGB-Güterwagen mit einer für Sammler interessanten Beschriftung: die eine Seite weist auf den 200. Jahrestag der französischen Revolution hin, die andere auf das 100jährige Jubiläum des Eiffelturms. Ein Modell des Eiffelturms im Maßstab 1:500 könnte u. U. auch auf Z-Anlagen seinen Platz finden.

◀ Bild 44: Wagengarnitur nach Vorbildern aus der Mitte des letzten Jahrhunderts von Bavaria.

Bild 45: Neue Güterwagen von Bemo in H0m nach Vorbildern der MBO.

Bild 46: Handmuster der Ge 4/4 609 der RhB von Bemo in H0m.



Bild 47: Offener Güterwagen und Klappdeckelwagen von Minित्रix.

Fotos 40-47: J. Giebelhausen



Bild 48: Propangaszug Klv 96 der DB als H0-Modell von Brawa.

Werkfoto: Brawa



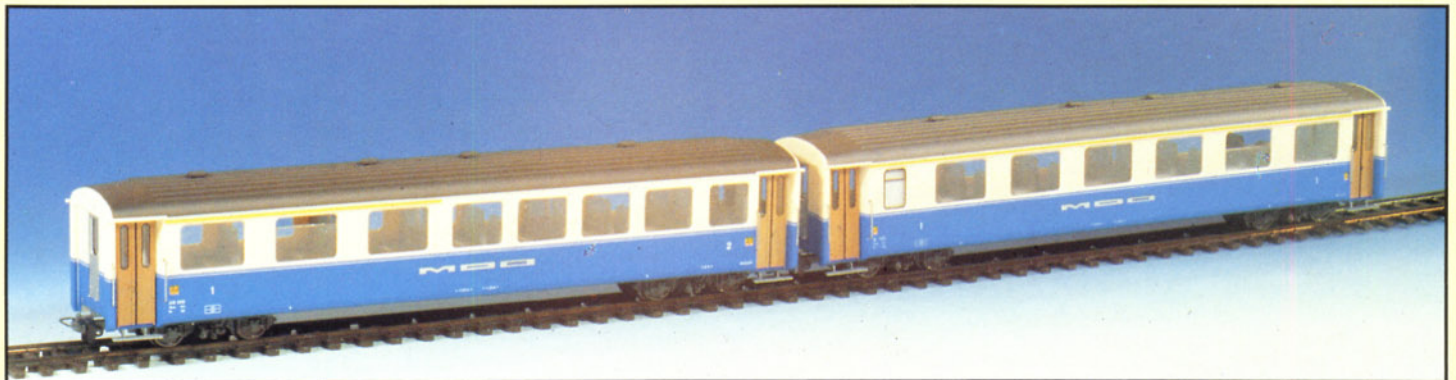


Bild 49: Von Bemo sind die Personenwagen nach Vorbildern der MBC in der Nenngröße H0m.

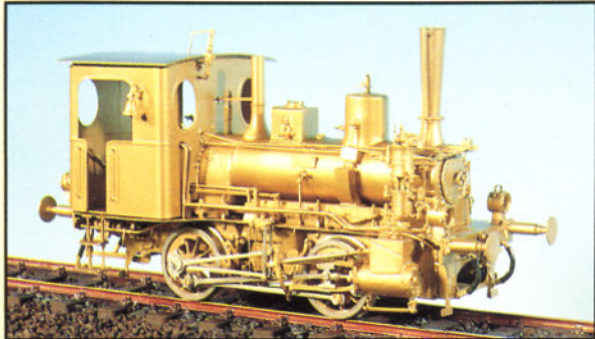


Bild 50: Bayerische D VI in der Baugröße 0 von Gerard.

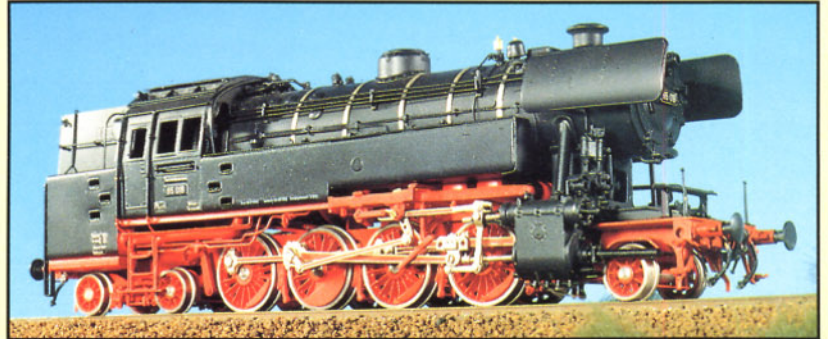
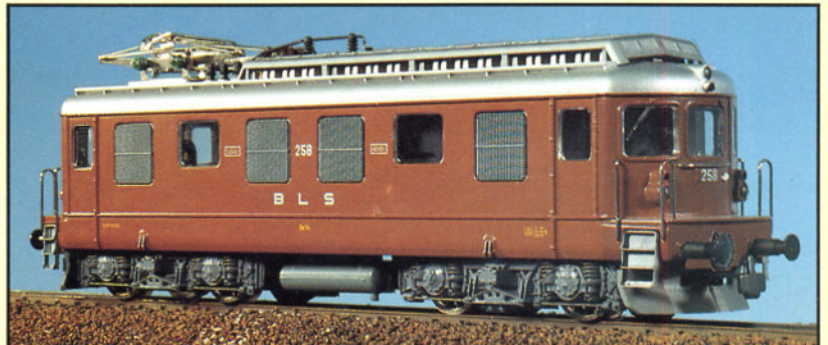


Bild 51: Fulgurex präsentierte ein H0-Modell der 65 018.



Bild 52: Komplettbausatz eines Turmwagens der DRG von Günther in der Baugröße H0.



Von **Model-LoCo** (Grandspot Ltd.) wurde ein H0-Modell der bayer. Mallet BB II (BR 98⁷) als Komplettbausatz vorgestellt. **Philotrain** zeigte ein Modell der niederländischen Ellok NS 1500 in H0 sowie eines K-Personenwagens als Umbausatz auf Roco-Fahrwerk. Die BR 98⁷ von **Reitz** im Maßstab 1:160 wird nun auch in der bayerischen Ausführung als BB II angeboten.

Bild 53: H0-Modell einer Ae 4/4 der BLS von Hag. Fotos 50-56: J. Giebelhausen

Bild 54: Von Hobbytrain ist das N-Modell einer Re 6/6 der SBB.

Bild 55: Drei neue Mittelwagen für den TGV Atlantique gibt es vom französischen Hersteller Jouef.



Bild 56: Von Jouef ist dieser Postwagen der SNCF in der Nenngröße H0. Fotos 49-56: J. Giebelhausen



Bild 57: Der französische Hersteller MKD bringt einen LGB-Güterwagen mit interessanter Beschriftung. Foto: MKD



Bild 58: Zwischenwagen für Pendelzüge der SNCF in H0 von Jouef.





Bild 59: Supermodell der Elektrolokomotive 103 174 der Deutschen Bundesbahn von Lemaco in der Baugröße 0.

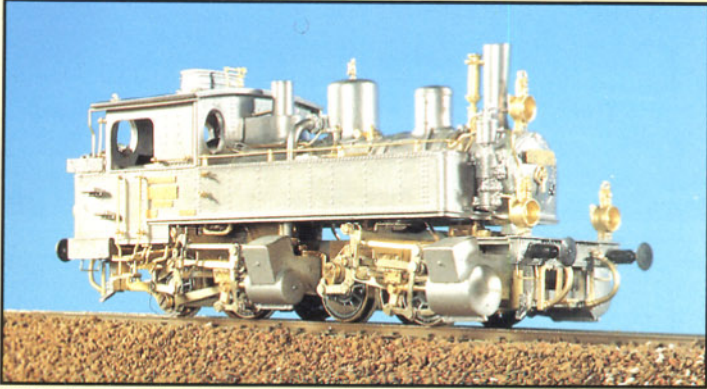


Bild 60: Von Model-Loco ist ein Komplettbausatz der bayerischen BB II in der Nenngröße H0.



Bild 61: Aus der Berliner "Edelschmiede" Reitz stammt eine bayer. BB II im Maßstab 1:160.



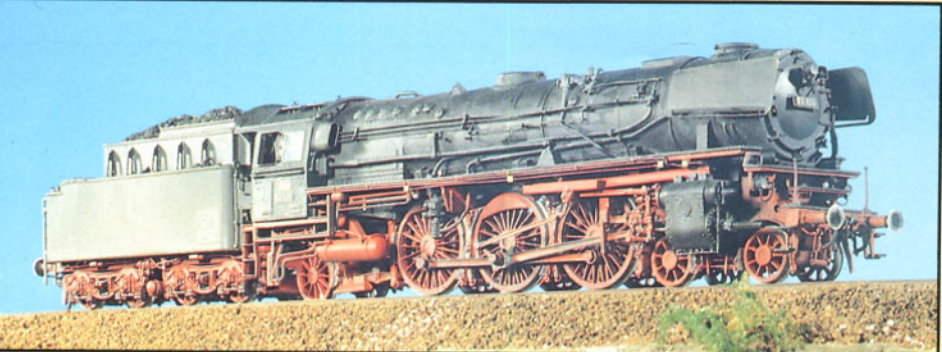
Bild 62: H0-Modell der Ae 4/8 11300 der SBB aus dem Hause Lemaco.



Bild 63: In der Baugröße H0 wird von Philotrain eine Ellok der Reihe 1500 der NS angeboten.

Bild 64: Die "Hobbyecke Schumacher" bietet unter Verwendung eines Wehnert Umbausatzes eine gesuperte 01 auf Roco-Basis an. Neu sind hier die Treib- und Kuppelräder.

Fotos 58-64: J. Giebelhausen



Neuheiten von **Ruco** sind u. a. ein Schneepflug und ein zweiachsiger gedeckter Güterwagen mit Bremserbühne nach SBB-Vorbildern.

Ein umfangreiches Neuheiten-Programm zeigte der Faulhaber-Antriebsspezialist **SB-Modellbau** aus Olching. Unter anderem werden komplette Fahrwerksätze für den Kittel-Dampftriebwagen und den LAG-Gepäcktriebwagen von Röwa angeboten. Auf der Basis der BR 38 von Fleischmann und des Umbausatzes von Günther wird ein Fertigmodell der BR 78¹⁰ mit neuem Antrieb geliefert. Von **Verbeck** gibt es neue Antriebssätze mit Faulhaber-Motor für den Wittfeld-Akkutriebwagen von Liliput und die Ae 3/6 von Lima.

Bei **Weinert** ist der schon länger angekündigte ETA 179 nun fertig und wird voraussichtlich im Mai ausgeliefert. Als Neuheit wurden Komplett-Bausätze der V 36, der Schmalspur-Dampflok "Frank S." der Jagstalbahn und eines Vomag Schienen-Lkw gezeigt. Neue Straßenfahrzeuge sind ein Vomag-Lkw mit Holzkofferaufbau, ein Krupp-Titan-Sattelschlepper und ein VL7-Lkw. Auf dem Zubehörsektor ist ein Hilfsbekohlungs Kran der Bauart Fuchs interessant.

Die Firma **Westmodel** stellte in H0 die BR 13¹⁰⁻¹² (preuß. S6) in Reichsbahn- und Länderbahnausführung, den preuß. Benzoltriebwagen und den Ka 4013 (Gartenlaube) der DRG bzw. DB vor. In Z erscheint ein Modell der BR 93⁰⁻⁴ (preuß. T 14).

Die Firma **Wunder u. Kiss** aus 6806 Viernheim stellte ein 0-Modell der BR 120 in sehr detaillierter Ausführung vor. Eine weitere Neuheit ist das Modell des DB-Reisezugwagens Bm 234, ebenfalls im Maßstab 1:43,5.

Peter Schiebel

Zubehör

Faller bietet als "Exklusivmodell 1989" einen Musikpavillon mit beweglicher Folklore-Gruppe und Trachtenkapelle einschließlich Antrieb, Lautsprecher und Tonkassette in Sonderausführung an. Nach alpenländischen Vorbildern sind der Bahnhof "Lengmoos", ein Getreidespeicher und zwei Heustadl gestaltet. Weitere Neuheiten in H0 sind ein Brückenkran, eine Containerbrücke, ein fünfstöckiges Stadthaus, das Jagdschloß "Falkeneck" sowie verschiedene Reihenhäuser und Einfamilienhäuser (sowohl fertig als im Bau) sowie neues Kirmes-Zubehör, u. a. ein Aussichtsturm. Als neue Serie bietet **Faller** kleine Einfamilienhäuser als Fertig-

Bild 65: Unter Verwendung einer Fleischmann 38er und des Umbausatzes von Günther fertigt SB-Modellbau ein Fertigmodell der Baureihe 78.10 mit neuem Antrieb.

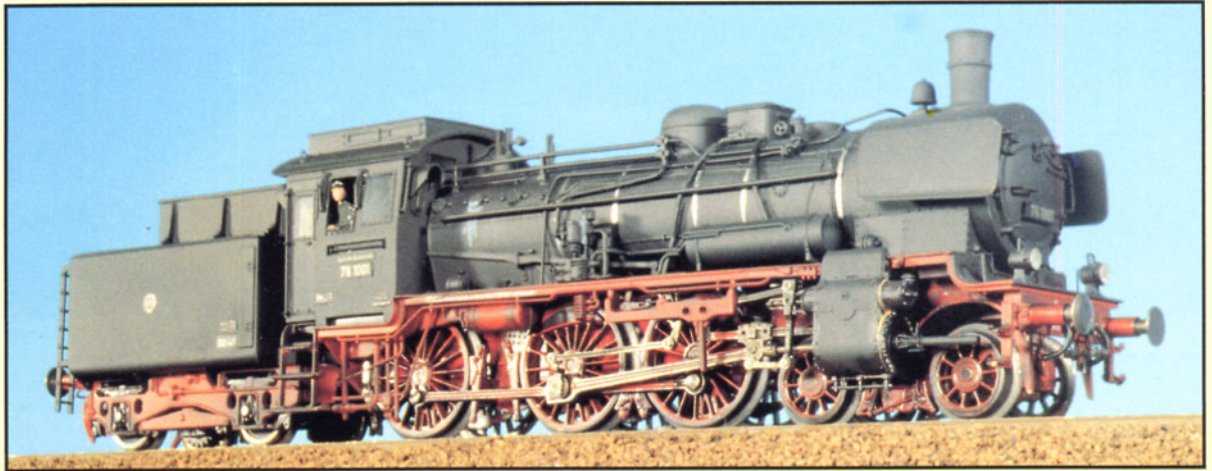


Bild 66: Kompletter Fahrwerksatz für den Kittel-Dampftriebwagen von SB-Modellbau.

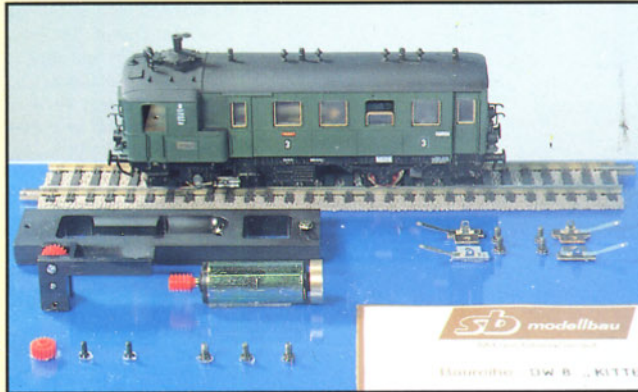
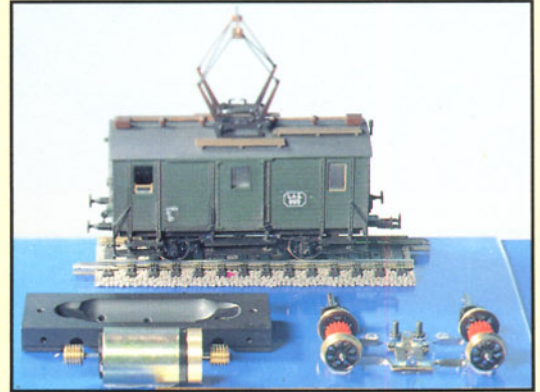


Bild 67: Fahrwerksatz für den LAG-Gepäcktriebwagen von Röwa von SB-Modellbau.



modelle an. In N werden ein württ. Bahnhof, eine Stadthäuserzeile und andere interessante weitere Gebäude vorgestellt. Das Faller-Car-System wird durch neue Fahrzeuge erweitert.

H & P zeigte Weinberge nach italienischen Vorbildern und ergänzt sein Baumprogramm. Die bisherigen Fichten und Lärchen wurden unter dem Namen "Realistic Models" auf eine neue Begründung umgestellt.

Unsere jahrelangen Bemühungen um realistische und naturgetreue Baumnachbildungen zeigten Erfolge bei der Firma HeKi, die ein komplettes System zum Selbstgestalten von Modellbäumen in vorzüglicher Ausfertigung anbietet. Ein neues Beflockungsmaterial "HEKI-flor" in feinsten Körnung und einer an die europäischen Bedingungen angepaßten Farbgebung ermöglicht zusammen mit fein detaillierten Baumrohlingen die Gestaltung von maßstabs- und vorbildgerechten Bäumen in der Modellbahnlandschaft.



Bild 68: In der Baugröße 0m fertigt Utz ein Modell der Brünigbahn-Ellok HGe 4/4 1951 der SBB.



Bild 69: Von Verbeck gibt es neue Antriebsätze für die Ae 3/6 von Lima.

Bild 71: Neu von Weinert ist ein Komplett-Bausatz für eine V 36 der DB.

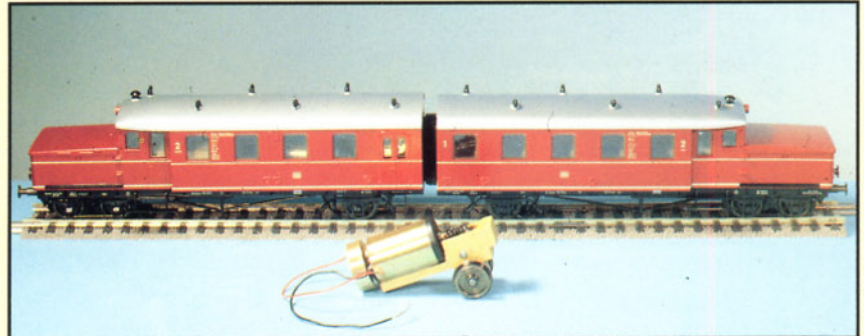


Bild 70: Und den Wittfeld-Akkutriebwagen von Liliput.

Bild 72: Der Akkutriebwagen der DB-Baureihe ETA 179 von Weinert in H0.

Fotos 65-72: J. Giebelhausen



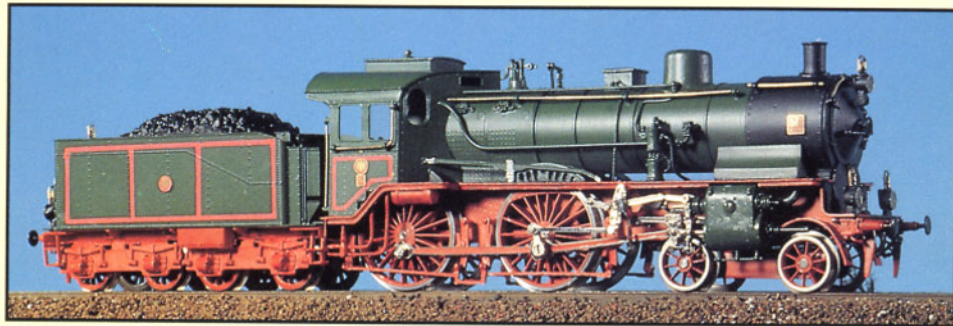


Bild 73: Von Westmodel ist dieses hübsche Modell einer preuß. S 6 in der Nenngröße H0.

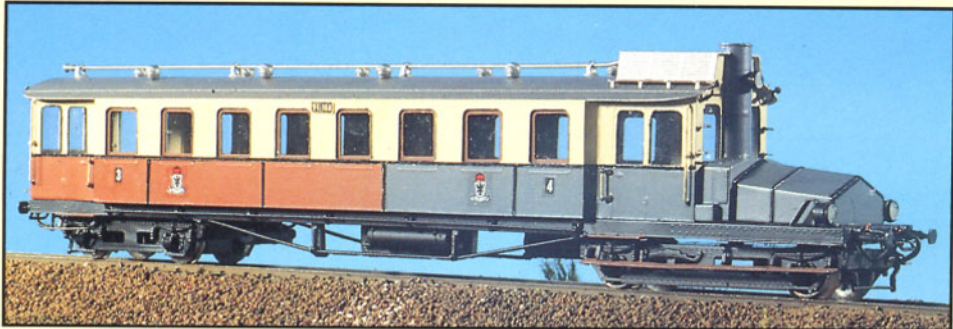


Bild 75: Preuß. Benzoltriebwagen in der Nenngröße H0 von Westmodel.

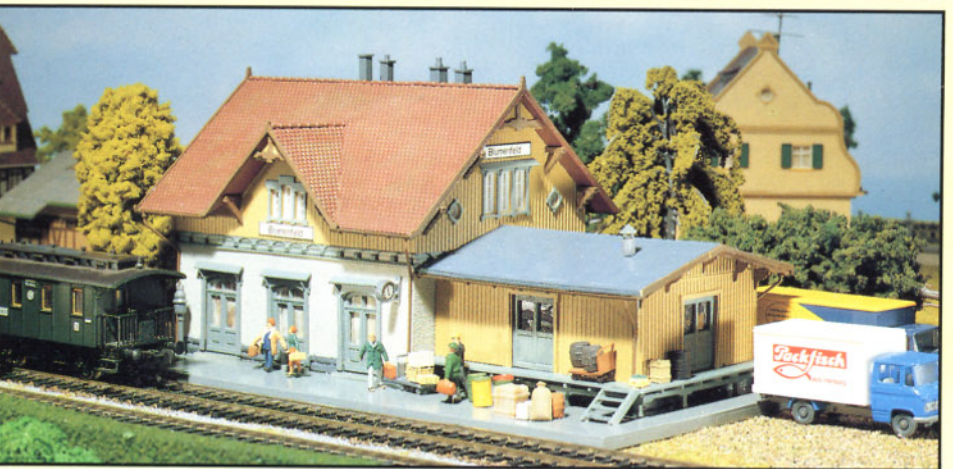
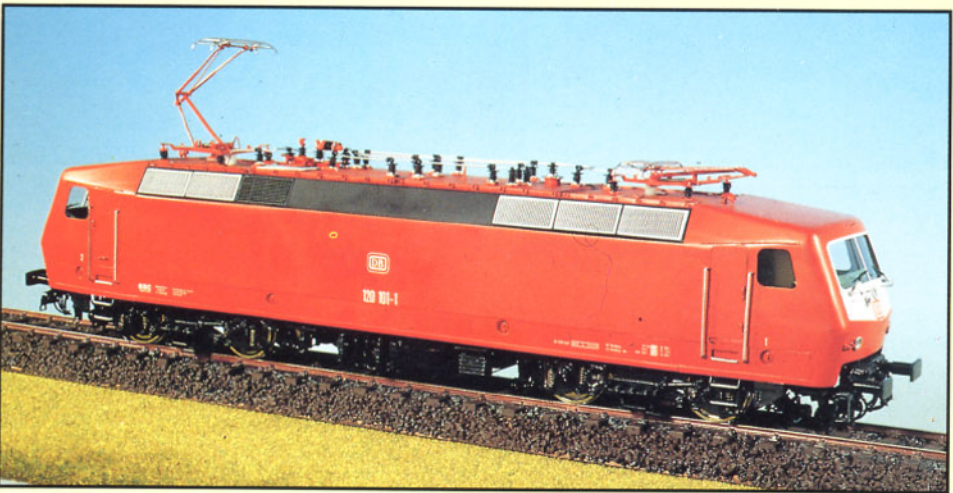


Bild 74: Ka 4013 in Ausführung der DB von Westmodel in H0.

Vorwiegend im norddeutschen Raum angesiedelt sind die H0-Gebäude neuheiten von Kibri zu denen die Bahnhofsgebäude "Osterheide" und "Königsmoor" sowie eine Reihe von Fachwerkhäusern gehört. In N wird eine Fabrik aus der Gründerzeit vorgestellt. Bei den weiteren N-Neuheiten handelt es sich im Wesentlichen um Modelle, die im Vorjahr in H0 gefertigt wurden.

Die Hintergrundkuliszen von MZZ konzentrieren sich in diesem Jahr auf amerikanische Vorbilder. Das Sortiment der Modell-Bäume wurde um weitere Baummodelle, u. a. Trauerweiden erweitert. Ein umfangreiches Neuheiten-Programm stellte **Noch** vor. Dazu gehören: zweigleisige Brückenköpfe mit Straßentunneldurchfahrt, Tunnelportale und Bruchsteinmauern aus PU-Hartschaum. Auch bei **Noch** fielen unsere seit 1982 ständig veröffentlichten Anregungen zur realistischen Baumgestaltung auf fruchtbaren Boden. Es werden sehr filigran wirkende Bäume mit einem neuen feinen Blattwerk, das für Selbstbauer auch einzeln erhältlich ist, angeboten. Darüber hinaus übernahm die Firma **Noch** den Vertrieb des bekannten Ausstattungsprogramms von Woodland Scenics für die Bundesrepublik Deutschland.

Als Exklusivmodell 1989 bietet **Pola** eine Untermervilla aus der Gründerzeit als repräsentativen Backsteinbau mit umfangreichem Zubehör an. Hervorragend gestaltet ist auch der Stadtbahnhof "Bad Dürkheim" der Jahrhundertwende. Verschiedene Stadthäuser nach Barock-, Jugendstil- und Gründerzeitvorbildern, u. a. das Bistro "Chez René", erweitern das vorhandene Sortiment. Diverse Fabrikgebäude, Gebäude nach englischen und schweizerischen Vorbildern und eine Straßenbrücke runden das H0-Angebot ab. In N zeigte **Pola** ein Arbeiterwohnhaus und ein Stadthaus mit Antiquariat.

Für die LGB sind drei Gebäudebausätze nach amerikanischen Vorbildern angekündigt. Wie immer sehr umfangreich ist das Messe-Programm von **Preiser**. Zahlreiche Figuren-Gruppen aus verschiedenen Epochen und mehreren europäischen Ländern, die hier nicht einzeln aufgezählt werden können, erweitern die individuellen Möglichkeiten des Modellbauers zur Ausgestaltung seiner Anlage.

Bild 76 (links Mitte): In Spur 0 fertigen Wunder und Kiss ein Supermodell der Baureihe 120.1 der Deutschen Bundesbahn.

Bild 77: Neu von Philotrain ist die Tenderlokomotive 9504 der SNCF in der Baugröße H0.

Fotos 73-77: J. Giebelhausen
Bild 78: Kleinstation "Blumenfeld" von Fallner in der Baugröße N.

Bild 79: Universell verwendbar ist das Jagdschloß "Falkeneck" von Fallner in H0.





Bild 80: Variabel kann das Stadthaus in der Baugröße H0 von Faller gestaltet werden.



Bild 83: Schönes Fachwerkhaus von Kibri in der Baugröße H0.



Bild 85: Weinberg "Bardolino" aus dem Programm von H&P. Werkfoto: H&P

Bilder 87 und 88: Realistisches Aussehen: Linde und Eiche aus dem neuen Nach-Sortiment.



Bild 81: Ohne elektrischen Antrieb ist der Brückenkran von Faller. Werkfotos: Faller



Bild 82: Für viele Länder, besonders aber für Frankreich, typisch ist dieser H0-Bahnsteig von Faller. Foto: J. Giebelhausen



Bild 84: Stationsgebäude "Surava" der RhB von Kibri. Werkfotos 83, 84: Kibri



Bild 86: Mit dem neuen "Heki-flor" gelingen diese wunderbaren Laubbäume. Werkfoto: Heki



Bild 89: Vielseitig verwendbar ist dieser H0-Brückenkopf von Noch. Werkfotos: Noch



Bild 90: Maßstabsgerechter Stadtbahnhof "Bad Dürkheim" mit reichhaltiger Ausschmückung von Pola.

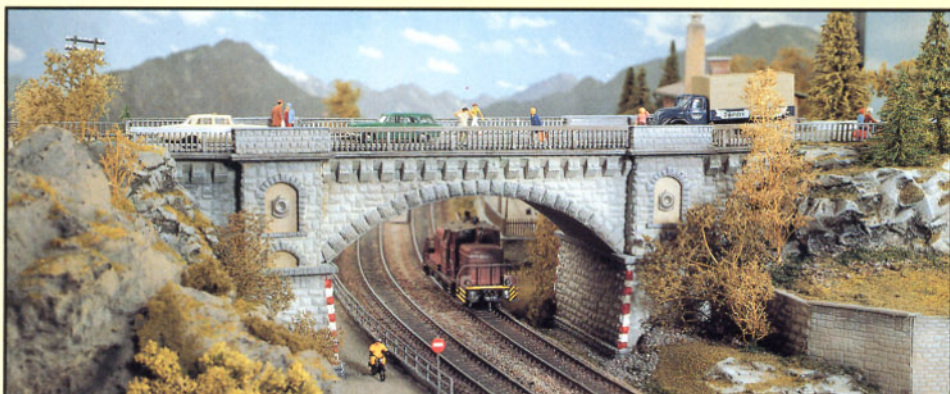


Bild 91: Vielseitig verwendbar ist diese Brückenkombination von Pola in der Baugröße H0.

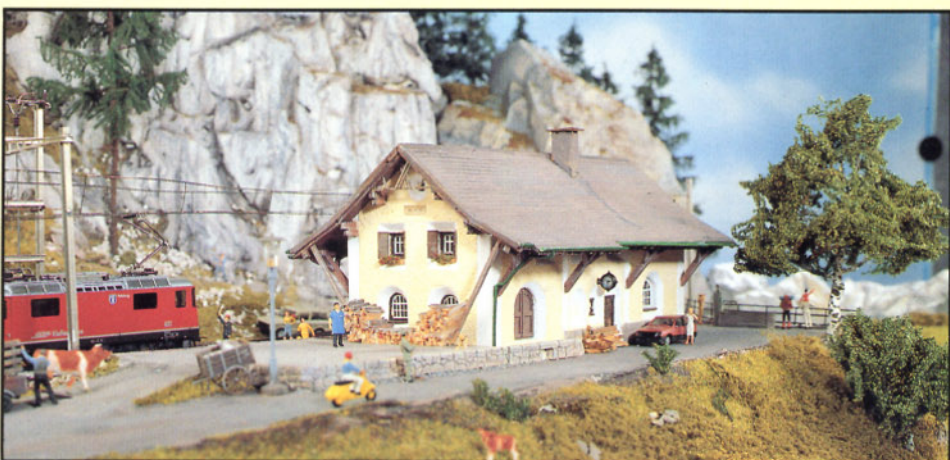
Werkfotos: Pola



Bild 92: Von Preiser ist dieses Figurenset in exklusiver Ausführung.



Bild 93: Zur LGB passend ist dieses "Paar auf Reisen".
Werkfotos: Preiser

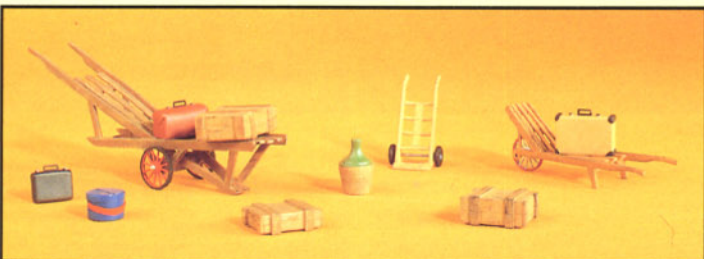


◀ Bild 94: Stationsgebäude "Susch" der RhB aus dem Untereingang.
Werkfoto: Pola

Bilder 95 und 97 (links unten): Ausschmückungsteile für die individuelle Gestaltung aus dem Hause Preiser.

▼ Bild 96: Schweizer Polizisten auf Krädern.

▼ Bild 98: Möbelwagen A&H Schmitt von Preiser in der Baugröße H0.
Werkfotos: Preiser





Revell liefert zunächst seine 88er Rückstände aus. Daneben sind für 1989 eine Reihe von Stadthäusern angekündigt.

Ansprechende Spur-0-Gebäude aus Keramo-Gußmasse stellte die Firma RHM aus 8757 Karlstein aus.

Der Schwerpunkt des Neuheiten-Programms von Silhouette liegt in diesem Jahr in der Baugröße 0. Hier werden exzellente Modelle von Buchen, Tannen, Fichten und Birken angeboten.

Überwiegend romantischen Vorbildern nachempfunden sind die neuen H0-Gebäude von Vollmer. "Überragendes" Bauwerk ist die Burg "Rabenstein" einschließlich Schloßgeist Kasimir. Aus den gleichen Grundbauteilen wurden auch eine Stadtbefestigung und ein Stadtturm gestaltet. Die Romantik-Serie wird um einen "Tante Emma Laden" erweitert. Verschiedene Stadthäuser und der Bahnhof "Waldbrunn" runden das H0-Angebot ab. Ausschließlich Gebäude der Romantik-Serie werden in Baugröße N als Neuheiten angeboten.

Peter Schiebel

Bild 99: Neues "Romantik-Modell" von Vollmer: Ein Tante-Emma-Laden.

Bild 100 (oben rechts): Universell einsetzbar ist dieser H0-Bausatz "Geschäftsstraße" von Vollmer. **Werkfotos:** Vollmer

Bild 101: Erlasene Bäume für die Nenngröße 0 präsentierte die Münchner Firma Silhouette auf ihrem Messestand. **Foto:** P. Schiebel



Bild 102: Zwei Sattelzüge mit Zugmaschinen des Typs MAN F90 von Herpa. Die Modelle sind im Mai lieferbar. **Werkfoto:** Herpa

Bild 104: Aus dem umfangreichen Neuheiten-Programm von Brekina sind diese Hängerzüge. **Werkfoto:** Brekina



Bild 103: "Club Modelle" von Albedo mit aufwendiger Lackierung und neuen Fahrerhäusern (Scania 111 und Scania 141). **Werkfoto:** Albedo

Bild 105: Neue Pkw-Modelle von Herpa: Es kommen u.a. der Opel Vectra mit Fließheck und ein MB Geländewagen. **Werkfoto:** Herpa





Bild 106: Schwertransporter mit MAN- und Kaelble-Zugmaschinen von Kibri.

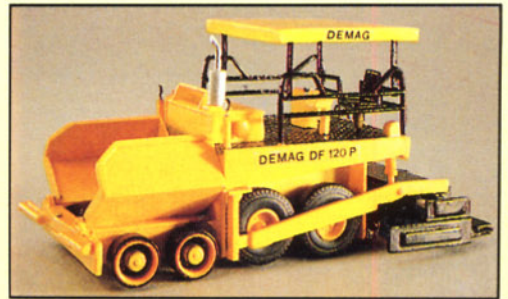


Bild 107: Bringt "neue" Fahrbahnbeläge auf die H0-Straßen: Demag DF 120 P von Kibri. Werkfotos: Kibri



Bild 109: Geländekraftwagen GKW Magirus-Mercur von Preiser. Werkfoto: Preiser

◀ Bild 108: Straßentransport für den Menck-Bagger von Kibri. Werkfoto: Kibri



Bild 110: Von Roco miniatur ist dieses Baustellenfahrzeug mit Anhänger der Firma "Schwarz".



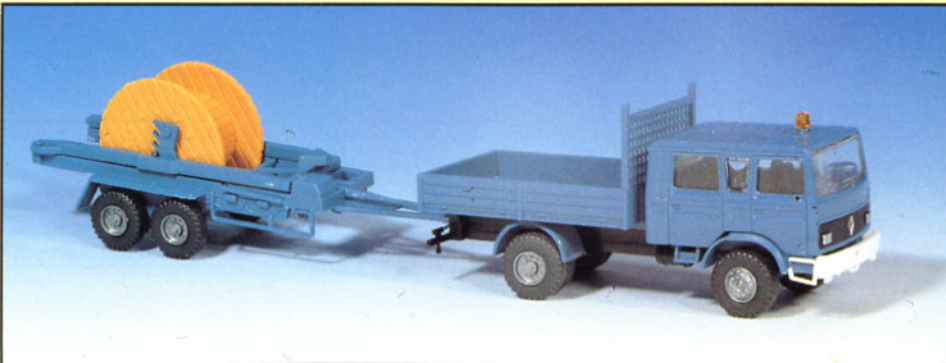
Bild 111: MAN-Baustellenfahrzeug mit Kofferaufbau und Anhänger der Firma "Schwarz" von Roco miniatur.



Bild 114: Möbelwagen Mercedes 814 von Roskopf.

Bild 112: VW Bully mit Doppelkabine und Planenpritsche von Roco miniatur.

Bild 113: Bei diesem VW-Transporter (Roco miniatur) kann die Heckklappe geöffnet werden.



Auf die zahlreichen Modell-Straßenfahrzeuge der Firmen Albedo, Brekina, Herpa, Kibri, Preiser, und Roco miniatur gehen wir in den jeweiligen Bildtexten näher ein. Im Schaufenster der Neuheiten werden wir dann bei Auslieferung gegebenenfalls ausführlicher berichten.

◀ Bild 115: Renault S mit Doppelkabine und Kabelleger.

Bild 116: Mercedes Tankwagen (1928) "Olex Strax".

Bild 117: Von Roskopf ist dieser Kastenwagen (Mercedes L2). Fotos 110-117: J. Giebelhausen



Kommt die zweistöckige S-Bahn?



Bild 1: In den Niederlanden im Berufsverkehr bereits Alltag: Doppelstockwagen, gezogen von einer Elektrolokomotive, auf der Strecke Den Haag – Leiden (aufgenommen am 06.07.1987 bei Leidschendam).

Foto: D. Elkhuizen

Bild 2: Der Einstiegsbereich der Doppelstockwagen der NS: Links geht's in den ersten Stock, rechts ein paar Stufen hinunter ins Unterdeck.

Werkfoto Talbot



Bild 3 (links unten): Ein Blick in den Fahrgastraum (erster Stock) der von Talbot in Aachen gebauten NS-Doppelstockwagen.

Werkfoto Talbot

Bild 4: So sieht es im unteren Geschoß der Doppelstockwagen der Niederländischen Eisenbahnen aus.

Werkfoto Talbot

Kürzlich sorgte eine Mitteilung der Bundesbahndirektion München für Aufsehen: Man wolle, so hieß es, im kommenden Frühjahr einen (oder mehrere) der neuen niederländischen Doppelstock-Wendezüge (deutsche Talbot-Waggon, Beschaffung 1985) auf der Münchner S-Bahn-Strecke S 4 zwischen Geltendorf und Ebersberg probeweise einsetzen. Bekanntlich vermag die S-Bahn in der bayerischen Landeshauptstadt und der angrenzenden Region den Berufsverkehr zu den Ballungszeiten am Morgen und Abend kaum mehr zu bewältigen.

Bei ihrer Inbetriebnahme 1972 ging man von einem täglichen Fahrgastaufkommen von rund 240.000 Personen aus. Inzwischen hat sich diese Zahl fast verdreifacht – auf 660.000 Fahrgäste. Zu ihrer Beförderung standen anfangs 123 dreiteilige Einheiten zur Verfügung. Jetzt sind es 190; doch ihre Zahl läßt sich wegen der begrenzten Kapazität der Tunnelstrecke zwischen Hackerbrücke und Ostbahnhof und der sehr dichten Zugfolge nicht mehr nennenswert steigern. Bei einer Bahnsteiglänge von unge-





Bild 8: Diese Garnitur der Lübeck-Büchener Eisenbahn aus zwei zweiteiligen Doppelstockwagen wird von der Stromlinienlokomotive Nr. 3 der LBE gezogen. Deutlich erkennbar ist die farbliche Absetzung der Abteile 2. Klasse. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 5: Auch bei den Italienischen Staatsbahnen FS stehen bereits moderne Doppelstockwagen im Einsatz. Foto: MONDO FERROVIARIO

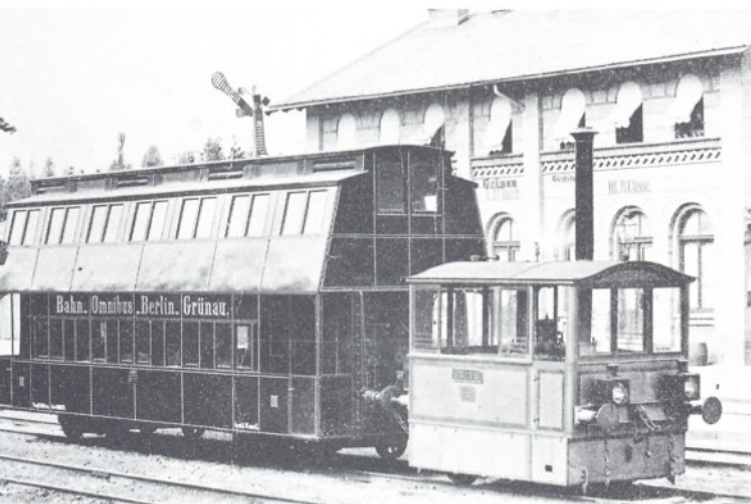


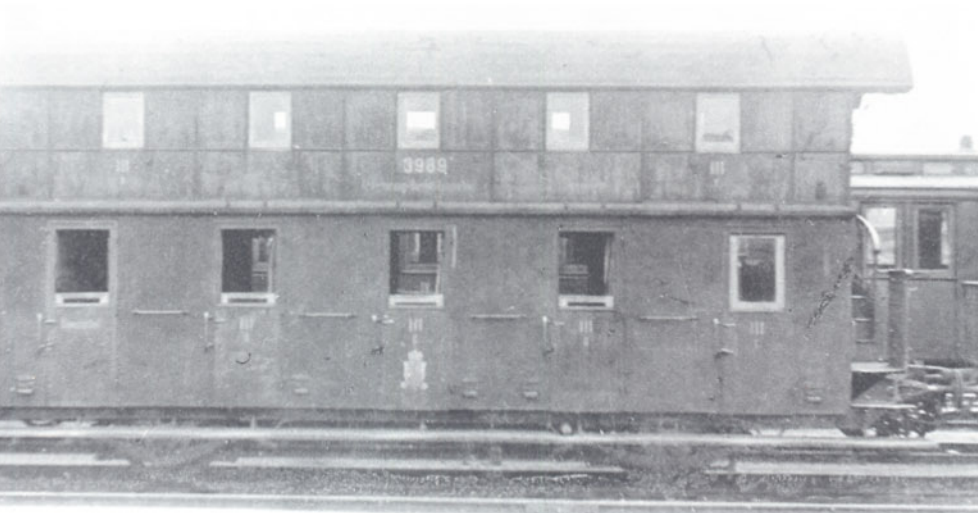
Bild 6: Doppelstockwagen der Berlin-Görlitzer Eisenbahn für die Strecke Berlin – Grünau. Bei der putzigen Lok "Grünau" ist der ofenrohr-ähnliche Schlot durch das Dach weit nach oben geführt, damit die Fahrgäste im oberen Stockwerk nicht zu sehr "geräuchert" werden. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

fähr 200 m ist aber auch eine Verlängerung der Züge über drei Einheiten (Langzug) hinaus nicht möglich. So bleibt eigentlich nur ein Ausweichen auf den Doppelstockwagen übrig, der in zwei Etagen mehr Sitz- und Stehplätze bietet.

Die Niederländische Staatsbahn läßt in Amsterdam eine größere Zahl von Doppelstock-Wendezügen mit Erfolg verkehren. Von diesen sollen nun vier lokbespannte Wagen im Münchner S-Bahn-Betrieb erprobt werden.

Eine Amsterdamer Doppelstockeinheit besteht aus vier Wagen, von denen der Steuerwagen 26.890 mm und die drei Mittelwagen je 26.400 mm lang sind. Die Gesamtlänge einer Einheit beträgt somit rund 106 m. Bei der in München gegebenen Bahnsteiglänge hätten also zwei solche Einheiten Platz. Sie würden einem Langzug aus drei dreiteiligen Einheiten der Baureihe 420 entsprechen. Wie steht es nun mit dem Platzangebot? Selbstverständlich verdoppelt sich dieses

Bild 7: Doppelstockwagen 3. Klasse (Wagennummer 3989) für die Berliner Ringbahn. Diese Bauart bewährte sich nicht und wurde bereits nach wenigen Jahren nur noch im Werkzeug zum AW Tempelhof verwendet. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



nicht durch Doppelstockwagen, denn es sind ja die Auf- bzw. Abgänge zu den oberen und unteren Decks zu berücksichtigen. Insgesamt rechnet man bei der Bundesbahndirektion München mit einem um rund 50 % erhöhten Platzangebot beim Betrieb mit Doppelstockwagen. Die niederländische Acht-Wagen-Einheit könnte also 2.000 bis 2.200 Fahrgästen Platz bieten, wogegen sich in einem Langzug der Baureihe 420 nur etwa 1.350 Personen befördern lassen.

Auf den ersten Blick scheint demnach der Doppelstockzug die Lösung des Problems zu sein. Es sind jedoch zwei Punkte zu beachten, deretwegen auch der praktische Versuch "vor Ort" gemacht werden soll: Da ist zum einen die Frage, ob die Fahrgäste die Plätze in beiden Stockwerken wohl gleich gut annehmen. Zum anderen wird genau zu prüfen sein, ob der Fahrgastwechsel bei den nur kurzen Haltezeiten so schnell vor sich geht, wie das der knappe Fahrplan erfordert.

Wenn der vorgesehene Probebetrieb und die Fragen der Wirtschaftlichkeit eine positive Antwort ergeben, könnte der Entwicklung und Beschaffung von Doppelstock-Triebzügen für den S-Bahn-Betrieb längerfristig nähergetreten werden. Der Übernahme der Amsterdamer Wendezüge steht entgegen, daß diese lokomotivbespannt sind, während es sich bei den Zügen der Baureihe 420 um Triebwagen handelt, bei denen alle Achsen angetrieben sind. So ergibt sich bereits für den Probebetrieb die Frage, ob die enorm hohe Anfahrbeschleunigung der S-Bahn-Triebzüge der Baureihe 420 überhaupt von einer Lokomotive erbracht werden kann. Ins Auge gefaßt wird nach Angaben der BD München ein Probebetrieb der Doppeleinheit mit zwei Lokomotiven der Baureihe 120¹, die jeweils über 5.400 kW Leistung verfügen. Dies läge – analog zum um die Hälfte heraufgesetzten Platzangebot – in etwa auch um 50 % über den 7.200 kW eines Münchner S-Bahn-Langzugs. Da aber der Einsatz von zwei dieser je 5,5 Mio DM teuren Triebfahrzeuge im S-Bahn-Betrieb sicher nicht wirtschaftlich wäre, bliebe – wollte



man nach Bewährung in Zukunft tatsächlich Doppelstockwagen verkehren lassen – letztlich nur die Entwicklung eines neuen Triebzugs. Wir dürfen also zu Recht auf den geplanten Probetrieb auf der Münchner S 4 gespannt sein!

Doppelstockwagen in Deutschland – ein Rückblick

Doppelstockwagen sind weder in Deutschland noch im Ausland eine Neuheit. Sie wurden aber stets in innerstädtischen Ballungszentren eingesetzt. Bereits vor 120 Jahren hatte die Altona-Kieler-Eisenbahn für die Verbindungsbahn Hamburg – Altona (beides waren damals selbständige Städte) sechs Doppelstockwagen 3. Klasse mit 82 Sitzplätzen beschafft. 1877 setzte die Berlin-Görlitzer Eisenbahn für ihre Omnibuszüge von Berlin nach Grünau zwei Doppelstockwagen ein, die von den beiden B n2-t-Straßenbahnlokomotiven "Adlershof" und "Grünau" (1877/78; Krauss-Fabriknummern 570 und 572) gezogen wurden. Auf der Berliner Ringbahn verkehrten zwischen 1873 und 1877 zwölf Doppelstockwagen 2./3. Klasse mit 74 bzw. 3. Klasse mit 84 Sitzplätzen, die jedoch schon nach einigen Jahren nur mehr für die Arbeiterzüge zum AW Tempelhof verwendet wurden.

1883 versuchte die Hessische Ludwigsbahn, Doppelstockwagen als Dampftriebwagen populär zu machen – gleichfalls mit geringem Erfolg. Dann war gut 50 Jahre lang in Deutschland nichts mehr von Doppelstockwagen zu hören, bis 1936/37 die Lübeck-Büchener Eisenbahn ihre weithin bekannten und auch bewährten Doppelstockgarnituren beschaffte und mit ihren modernen, stromlinienverkleideten 1B1-Heißdampf-Zwillingslokomotiven einen viel beachteten Wendezugbetrieb durchführte. Nach dem Krieg gingen die Bahnverwaltungen in den beiden deutschen Staaten verschiedene Wege: Die Deutsche Bundesbahn ließ 1951 und 1952 jeweils drei Doppelstock-Probewagen mit 22,4 m bzw. 26,4 m Länge bauen, jeweils als BC, C und CR. 1957 baute man alle sechs Wagen in solche 2. Klasse um. Einer davon wurde im Dezember 1973, die übrigen zwischen August 1975 und Juli 1976 ausgemustert.

Die Deutsche Reichsbahn der DDR dagegen schaffte eine Menge Doppelstockwagen an – längere Zeit als vier- und fünfteilige Einheiten. Seit der ersten Hälfte der siebziger Jahre beschaffte sie nur noch einzelne Doppelstockwagen, jedoch in großer Zahl, für den S-Bahn-Verkehr. Von Görlitz aus wurden Doppelstockwagen in die meisten Ostblockstaaten geliefert.

-rab-

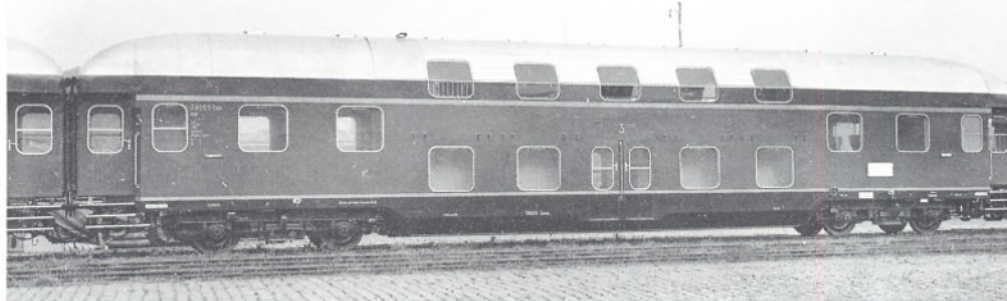


Bild 9: Doppelstock-Probewagen 79003 (Gattungsbezeichnung DCR4üp-50) der Deutschen Bundesbahn, aufgenommen im Oktober 1951 in München Hbf. Foto: Dr. Scheingraber



Bild 10: In der ersten Hälfte der 70er Jahre ist die Deutsche Reichsbahn in der DDR von der Beschaffung mehrteiliger Einheiten wieder abgekommen. Seither wurden nur noch Doppelstockwagen beschafft, wie dieser auf der Leipziger Messe ausgestellt. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Bild 11: Moderne, aus Doppelstockwagen gebildete Wendezüge gibt es auch bei der SNCB in Belgien. Die Aufnahme entstand am 03.05.1986 in Antwerpen. Foto: M. Delie

Bild 12: Vierteilige Doppelstockgarnitur der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Von einer weiteren Doppelstockgarnitur ist sie durch einen eingeschobenen preußischen C 40 getrennt. Das Foto entstand 1958 in Wilkau-Haßlau. Foto: G. Meyer, Sammlung Dr. Scheingraber





Bild 1: Eine der Hauptattraktionen auf der Nürnberger Spielwarenmesse war das neue Gleissystem von Roco, das ab Herbst im Handel erhältlich sein wird. Besondere Merkmale sind das 2,1 mm hohe Schienenprofil und die vorbildgetreue Böschung aus stabilem Kunststoff.

ROCO LINE – der neue Modellbahn-Fahrweg

Die wohl bedeutendste Messeneuheit des Jahres 1989 ist das neue Fahrweg-System ROCO LINE, das die überaus rührige Firma Roco in Salzburg für Modellbahnen der Nenngröße H0 geschaffen hat. Über einen Zeitraum von annähernd vier Jahren erstreckten sich die Arbeiten an der Entwicklung und Erprobung neuer Fertigungstechnologien für Gleise, Weichen und Antriebe. Alle Bestandteile des Systems wurden so konzipiert, daß sie den gewachsenen Ansprüchen der Modellbahner entsprechen und diesen auch noch im nächsten Jahrzehnt und darüber hinaus genügen werden. Aus einer Fülle von Ideen – viele davon wurden wieder verworfen oder modifiziert – entstand ein zukunftsorientiertes System, das für Anfänger und Fortgeschrittene gleichermaßen neue Anreize zum Aufbau betriebssicherer und wertbeständiger Modellbahnanlagen vermittelt.

Die Geometrie

Eine wichtige Voraussetzung für den unproblematischen Aufbau einer Modellbahnanlage ist zweifellos ein durchdachtes System des Fahrwegs mit einem überschaubaren

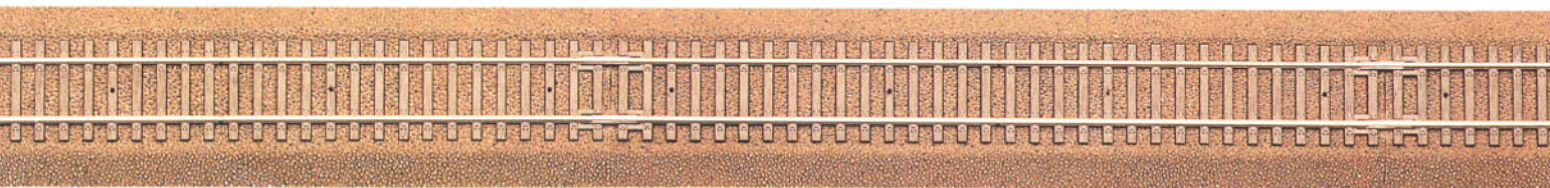
Angebot von Teilen, die dafür benötigt werden. Nach eingehenden Studien, bei denen der Einsatz unverkürzter Fahrzeuge und vorhandenes Zubehör berücksichtigt wurden, entstand ein Raster mit den Koordinaten 230 mm und 61,6 mm. Dieser erlaubte die Entwicklung von Weichen mit großen Abzweigradien, vernünftigen Abzweigwinkeln und schlanken Herzstücken. Der gewählte Raster ermöglicht auch eine einfache Anlagenplanung ohne die sonst üblichen Gleischablonen. Ab Mai 1989 werden Planungsbogen mit selbstklebenden wiederverwendbaren Gleis- und Weichensymbolen zur Verfügung stehen. Jedes dieser Symbole trägt dieselbe Kurzbezeichnung, mit der auch die Gleise und Weichen gekennzeichnet sind.

Die Gleise

Wie bereits erwähnt, setzt sich das Gleissortiment aus verhältnismäßig wenigen Teilen zusammen, von denen wir zunächst einmal die geraden Gleisstücke betrachten. Angeboten werden eine 1/1 Gerade, das Standardgleisstück G 1 mit einer Länge von 230 mm, eine 1/2 Gerade G 1/2 (115 mm lang) und eine vierfache Gerade G 4 (920 mm

lang). Hinzu kam als einziges Gleisstück, das nicht in die vorgegebene Teilung paßt, die Diagonalgerade DG 1 mit einer Länge von 119 mm. Dieses Maß ergibt sich durch das Verschwenken einer halben Geraden um 15°, dem Abzweigwinkel einer Normalweiche. Zwei Gleisstücke DG 1 ergeben im Raster die Diagonale zur Standardgeraden G 1. Im Sortiment enthalten ist auch ein 920 mm langes Flexgleis F 4 mit Holz- und Betonschwellen, auf das noch näher eingegangen wird.

Bei den gebogenen Gleisstücken kann unter vier zueinander passenden Radien gewählt werden. Dies sind der Radius R 2 mit 358 mm, der Radius R 3 mit 419,6 mm, R 4 mit 481,2 mm und R 5 mit 542,8 mm. Aus diesen Maßen ergibt sich ein Norm-Gleisabstand von 61,6 mm, der auch noch auf den Radien 2 und 3 eine gefahrlose Begegnung von Zügen mit unverkürzten D-Zug-Wagen gewährleistet. Jeweils 12 Gleisstücke mit je 30° ergeben einen Vollkreis von 360°. Als Gegenbogen zu den Weichen mit Abzweigwinkeln von 10° 12' und 15° schuf Roco zwei Gleisstücke mit 15° und den Radien R 10 mit 888 mm sowie R 20 mit 1962 mm. Mit Hilfe dieser Teile lassen sich auch elegante



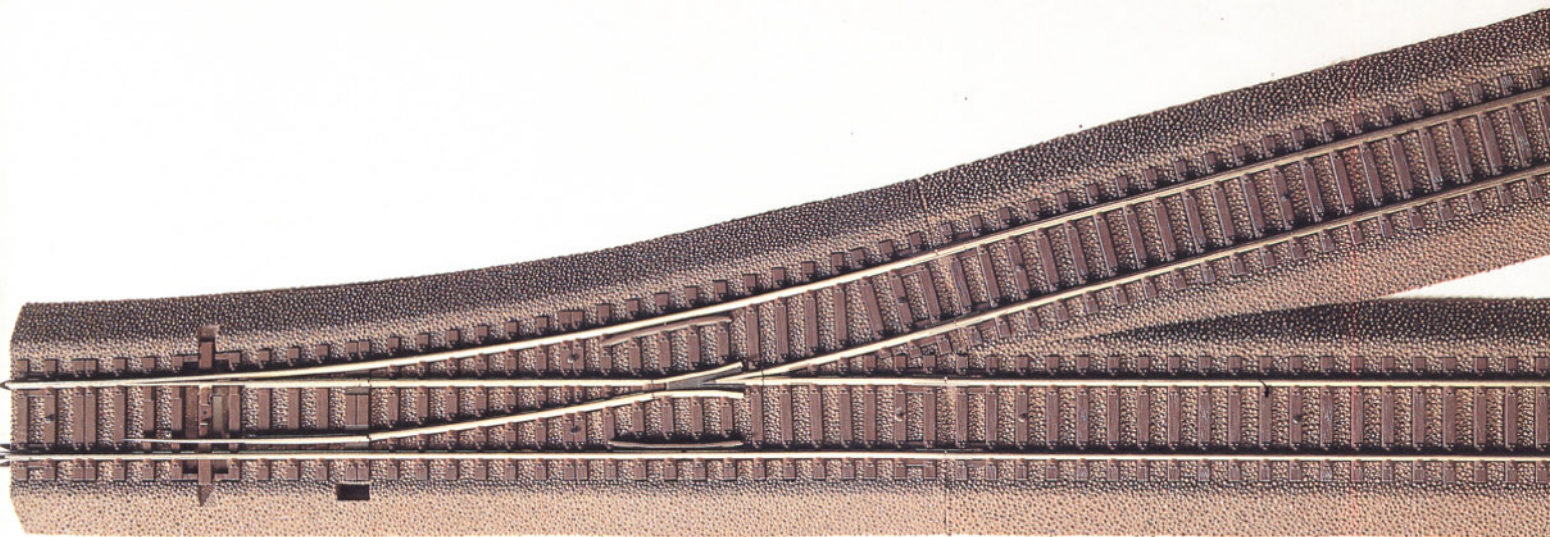


Bild 2: Die "Normalweiche" von Roco Line hat einen Abzweigwinkel von 15 Grad. Darüber hinaus werden noch schlankere 10-Grad-Weichen lieferbar sein.

Bild 3: Die Herzstücke sind wie die Weichenzungen sehr präzise aus gefrästen Schienenprofilen gefräst. ▶

Bild 4 (unten): Das durchdachte Roco-Line-Sortiment enthält auch ein 920 mm langes Flexgleis.

Übergangsbogen gestalten. Die Schienen der Gleise und Weichen bestehen aus präzise gefertigten Neusilber-Profilen mit einer Höhe von 2,1 mm. Durch den gerundeten und leicht gewölbten Kopf sind die Schienen "pflegeleicht", da sich darauf nur sehr wenig Schmutz anlagern kann. Versuche haben außerdem ergeben, daß das gewölbte Profil wesentlich zu einem optisch und akustisch ruhigen Lauf der Fahrzeuge beiträgt. Ein kleiner Wermutstropfen ist die Tatsache, daß die Schienen blank bleiben mußten. Eine chemische Behandlung des Profils hätte – wegen der erforderlichen Umweltschutz-Maßnahmen – zu einer spürbaren Verteuerung des Gleissystems geführt. Für eine farbliche Nachbehandlung sollen nun geeignete und umweltfreundliche Anstrichmaterialien angeboten werden. Die neuen Gleise und Weichen von ROCO LINE verfügen über eine vorbildgetreue Böschung aus einem elastischen und nahezu unverwüstlichen Kunststoff. Die verhältnismäßig weiche Hülle ist aber dennoch sehr widerstandsfähig und in Grenzen sogar trittfest. Vorhanden ist nämlich ein harter Kern, ein in der Bettung liegender Rost mit Verbin-

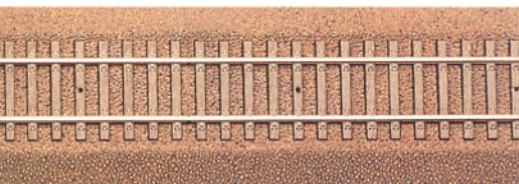




Bild 5: Gleise und Weichen lassen sich beinahe nahtlos aneinanderfügen. Neben den hier sichtbaren Klipsverbindungen an den Bettungsrosten entwickelte Roco auch neue Schienenverbinder aus Federstahl.

dungselementen an beiden Enden. Die Böschung, der stabilisierende Rost und die Schwellen mit den Schienen werden bereits im Werk miteinander verpreßt. Neben der Klipsverbindung an den Bettungsrosten entwickelte Roco auch noch neue Schienenverbinder aus Federstahl, die formstabil bleiben und nicht mehr "ausleiern". Der Böschungskörper – in der Kunststoffmasse eingefärbt – zeigt eine dem Vorbild entsprechende Schotterstruktur; Stein um Stein wurde von Hand in die Stahlform geschlagen.

Bei der Farbgebung des Schotterbetts entschied man sich für einen gesprenkelten Branton, der weitgehend einem Gleiskörper entspricht, auf dem sich Rost und Bremsstaub abgelagert haben. Durch das maschinell abgemischte Granulat ist sichergestellt, daß auch bei nachfolgenden Produktionschargen keine Farbabweichungen auftreten. Die Schwellen, ebenfalls braun durchgefärbt, haben eine ansprechende Holzmaserung erhalten. Das neue Böschungsgleis von Roco ist in einem weiten Temperaturbereich formstabil. Auch bei 70° waren noch keine Verformungen festzustellen. Gewährleistet ist auch die Resistenz gegen UV-Strahlung und gegen das von den Triebfahrzeugen abgesonderte Schmieröl. Die Enden der Böschungskörper erhielten

eine kleine, kaum wahrnehmbare Dichtlippe. Dadurch lassen sich Gleise und Weichen fast nahtlos aneinanderfügen.

Die Weichen

Zunächst fertigt Roco die wichtigsten vier Weichentypen, mit denen schon eine Menge anzufangen ist. Recht schlank ist die einfache 10°-Weiche mit einem Herzstückwinkel von 8,1° und einem Abzweigradius von 1946 mm bei einer Stammgleislänge von 345 mm, die eineinhalb Standardgeraden entspricht. Die "Normalweiche" hat einen Abzweigungswinkel von 15°, einen Herzstückwinkel von 10,8° und einen Abzweigradius von 873,5 mm. Das Stammgleis hat mit 230 mm die Länge der normalen Geraden G 1. Eine Besonderheit ist die einfache Kreuzungsweiche mit einem Kreuzungs- und Herzstückwinkel von 15°. Bei einer Länge von 230 mm hat sie einen Abzweigradius von 531 mm. Mit den Innenbogenweichen mit einem Herzstückwinkel von 10° läßt sich eine Gleisverbindung zwischen den Radien 2 und 3 herstellen. Sowohl das Stammals auch das Abzweiggleis haben allerdings nur einen Radius von je 358 mm. Schlankere Bogenweichen sollen aber noch folgen. Die im Sortiment enthaltene Kreuzung K 30, mit einer Gleislänge von 119 mm, der Diagonalgeraden DG 1 entsprechend, wird vor allem

zusammen mit vier 15°-Weichen für doppelte Gleisverbindung benötigt. Herzstücke und Weichenzungen sind sehr präzise aus gefrästen Schienenprofilen gefertigt. Der Spurkranzaufbau ist elektrisch leitend und genau 1,2 mm unter der Schienenoberkante. Dadurch ist sichergestellt, daß die nach den gültigen NEM-Normen gefertigten Radsätze einwandfrei über Weichen und Kreuzungen rollen.

Die Weichen von Roco LINE werden grundsätzlich ohne Antrieb angeboten, sind jedoch schon für die Polarisierung des Herzstücks vorbereitet. Für den Einbau im Böschungskörper steht ein neu entwickelter flacher Doppelspulen-antrieb mit Endabschaltung zur Verfügung. Ein weiterer für den Unterflureinbau bestimmter Antrieb, ebenfalls neu im Sortiment, ist mit vier Umschaltern ausgestattet. Der Bettungsantrieb ist auch in dem 115 mm langen Entkuppungsgleis eingebaut.

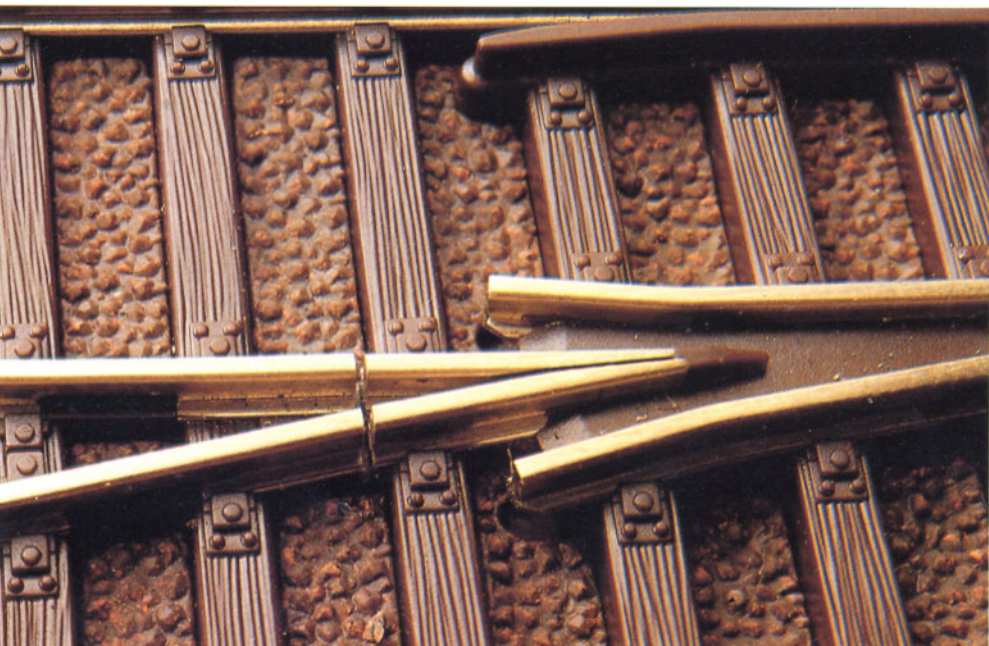
Der Einsatz

Beim Aufbau von Gleisanlagen mit dem neuen Fahrweg-System ergeben sich im Bereich von Weichen und Kreuzungen größere Verschneidungen, d. h. die maßstäblich ausgeführten Böschungsschragen behindern sich gegenseitig. Auch hier hat Roco eine recht patente Lösung gefunden. Jedes Gleisstück erhielt an der Innenseite der Böschungsschräge genau markierte Schneidelinien. Der Anleitung entsprechend werden die Böschungen entlang der Linien mit einer Schere beschnitten und schon lassen sich die Gleise an eine Weiche anstecken, ohne daß störende Spalten sichtbar werden. Bei einem späteren Umbau ist ein beschnittenes Gleisstück aber nicht verloren. Entlang einer vorhandenen Klemmrille wird nun auch noch die restliche Böschungsschräge abgeschnitten und eine Ersatzschräge eingeklippt. Dieses Prinzip machte man sich auch beim Flexgleis zunutze. Zu den Flexgleisen wird ein Böschungsset angeboten, bestehend aus einem Mittelteil und Böschungsschragen, die verschiebbar in die Klemmnut eingesetzt werden. Dehnungen und Stauchungen können so die Lage des Flexgleises nicht beeinträchtigen. Durch den flexiblen Werkstoff der Böschung ist die an der Schwellenaußenkante entlang verlaufende Trennfuge nicht sichtbar.

Mit dem neuen Böschungsgleis hat Roco ein Fahrweg-System geschaffen, das ohne langwieriges Einschottern rasch den Aufbau vorbildorientierter Gleisanlagen erlaubt, sogar auf dem Fußboden oder auf einer der von Modellbahnern bevorzugten Grundplatten. Alle Teile sind wiederverwendbar und nahezu unverwüstlich. Wer dennoch nicht auf die "professionelle" Methode des Einschotterns verzichten will, kann auf das System Roco LINE ohne Böschung zurückgreifen, das mit identischer Geometrie und mit dem selben Teileangebot geliefert wird.

Das neue Gleis- und Weichensystem wird ab Herbst dieses Jahres zur Verfügung stehen. Im Jahre 1990 sollen dann noch schlanke Weichen und ein Flexgleis mit Stahlschwellen folgen. Auf das reichhaltige Gleiszubehör, zu dem auch eine Übergangsschienenlasche zu Gleisen mit 2,5 mm Profilhöhe zählt, werden wir im Laufe der nächsten Monate noch näher eingehen. **HO**

Bild 6: Der Spurkranzaufbau ist elektrisch leitend und genau 1,2 mm unterhalb der Schienenoberkante. Alle entsprechend den NEM-Normen gefertigten Radsätze laufen einwandfrei über Weichen und Kreuzungen. **Werkfotos Roco**





2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

53

Lokalbahnidylle im Bayerischen

Recht beschaulich geht's auf dem Diorama von Journal-Leser Andreas Kilian aus Villingen-Schwenningen zu. Er hat seine Nachbildung des Bahnhofs "Altbach" irgendwo im Bayerischen zur frühen Reichsbahnzeit Anfang der zwanziger Jahre angesiedelt. Nichts ist los in der Provinz, würde

ein oberflächlicher Beobachter der Szenerie konstatieren. Direkt neben dem schmucken Empfangsgebäude grasen einige gelangweilte Rindviecher, ein einsamer Schwan "bevölkert" den Mini-Tümpel neben der Bahnstrecke, gähnende Leere herrscht an der Laderampe. Lediglich auf dem Bahn-

steig tut sich etwas: Eine Handvoll Reisender erwartet hier das Eintreffen des Nachmittagszuges.

Mit der aufgeräumten Ruhe und Gemütlichkeit ist's allerdings bald vorbei. Schon von weitem hört man das laute "Geschnaufe" einer mächtigen Mallet-Dampflok der Gattung Gt 2 x 4/4, die mit ihrer nur aus vier Güterwagen bestehenden Anhängelast indessen kaum Mühe hat, die leichte Anhöhe vor dem Bahnhof zu bewältigen. Mit dem Einsatz dieses Kolosses auf seinem Nebenbahn-Modell begeht der Erbauer übrigens keinen Stilbruch: Die gigantischen Mallets konnten nicht nur schwerste Züge über die bayerischen Steilrampen schleppen, sondern waren mit einer Achslast von 15,5 Mp auch auf Nebenstrecken einsetzbar.

Beschränkung auf das Notwendige und sorgfältige Detaillierung im Gleisbereich sowie bei der Landschaftsgestaltung zeichnen diesen Wettbewerbsbeitrag aus. Oberste Maxime bei der Ausrüstung des 1,20 x 0,50 m großen Schaustücks war Sparsamkeit bei der Gebäudeausstattung. Hierdurch konnte ein verbreiteter Fehler bei der Anlagengestaltung – die unrealistische Überfrachtung mit Modellhäuschen – vermieden werden. Der Blick des Betrachters wird also rasch auf die vielen nachgebildeten Details gelenkt, wie z.B. die filigranen Weichenlater-

Bild 2: Für Abwechslung im Landleben sorgt vor allem der Betrieb auf der Lokalbahn. Hier durchfährt gerade ein von einer Gt 2 x 4/4 geführter Güterzug den Bahnhof.





Bild 3: Nur wenige Fahrgäste warten auf den Nachmittagszug, als die mächtige Mallet vorbeirumpelt.

Bild 1 (links oben): Keineswegs ein Stilbruch ist der Einsatz dieses Dampflok-Kolosses auf dem Lokalbahn-Diorama. Das Vorbild war mit seiner Achslast von 15,5 Mp auch auf Nebenstrecken einsetzbar.

Bild 4: Beinahe verschlafen wirkt der Bahnhof "Altbach" auf diesem Foto. Der Sand für Wege und Bahnsteige wurde bei Spaziergängen gesammelt und sorgfältig ausgesiebt.





Bild 5: Die 98 718 in der Kleinbekohlung. Auch diese Maschine mußte vor ihrem ersten Einsatz auf dem Diorama einige "kosmetische" Eingriffe über sich ergehen lassen. Zu beachten sind etwa die abgedrehten Spurkränze.

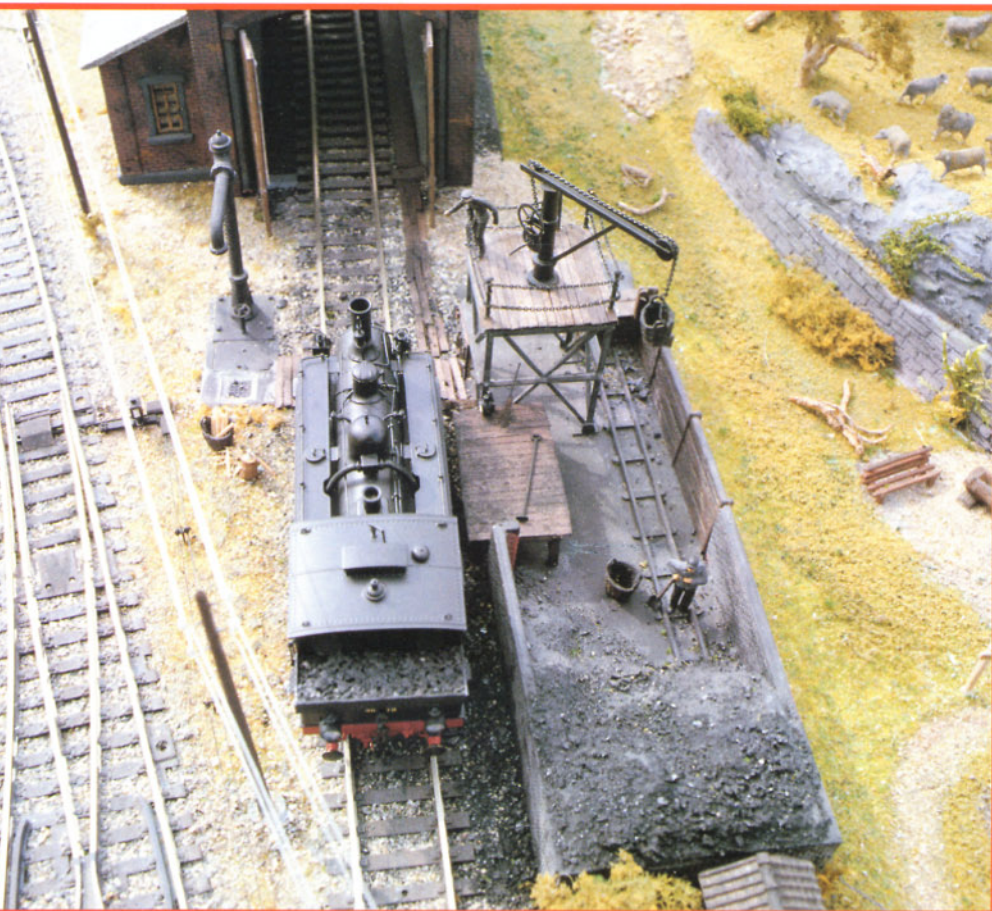
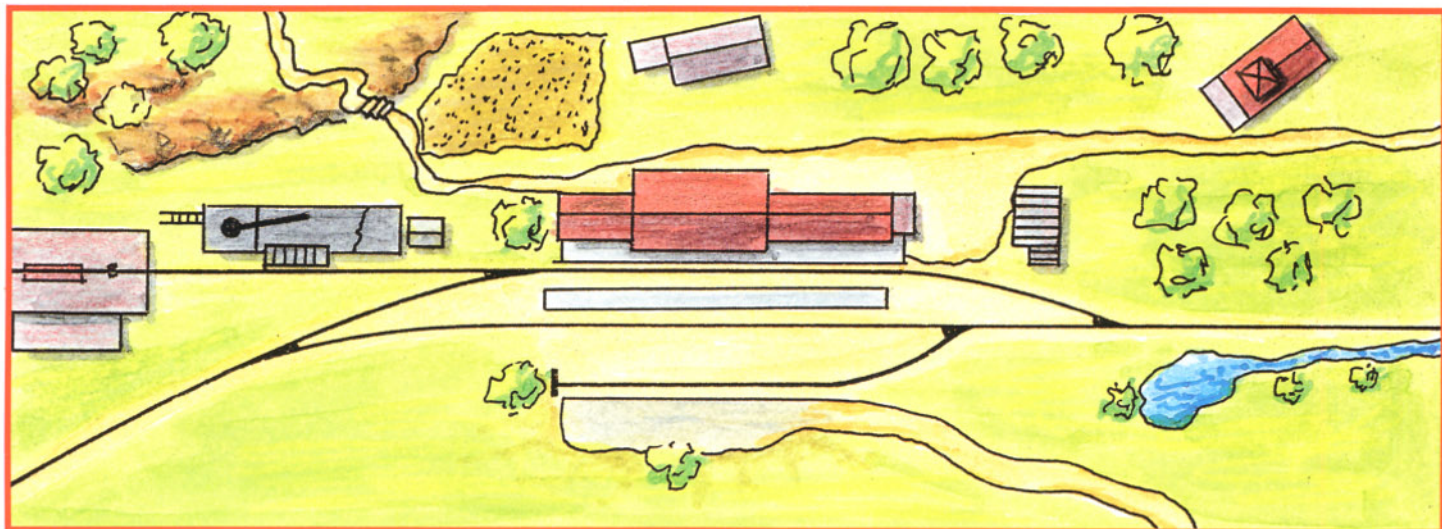


Bild 6: Mit viel Liebe zum Detail wurde die Nebenbahn-Bekohlungsanlage gestaltet. Etlliche Teile entstanden auf dem heimischen Basteltisch.

Bild 7: Der Gleisplan ist bewußt einfach gehalten, um sich auf die Darstellung des Wesentlichen beschränken zu können.



nen, Seilzüge und Spannwerke. Selbstverständlich wurden alle Gebäude, aber auch die Gleise und das sonstige "Kleinzeug" einer gründlichen farblichen Revision unterzogen.

Viel Mühe galt der Landschaftsgestaltung, die feine Beobachtungsgabe verrät. Auf seinen zahlreichen Spaziergängen und Wanderungen sammelte Andreas Kilian in Wäldern viele Moose und Wurzeln, die als Modellvegetation Verwendung finden konnten. Bestechend ist etwa die Wirkung von Wurzeln, die mit Foliage von Woodland-Scenics belaubt wurden. Darüber hinaus kamen auch Laubbäume von MZZ und Haberl & Pabst-Tannen zum Einsatz. Der fein ausgesiebte Sand für Wege und Bahnsteige entstammt gleichfalls "Mutter Natur". Selbst Kleinigkeiten wurden in zeitaufwendiger Handarbeit selbst angefertigt. Beispiel: Für die kleinen Stützmauern unterhalb des Hügels wurde auf Holzbrettern eine Moltfolie-Schicht aufgetragen, in die kurz vor dem Austrocknen die Mauerstrukturen eingeritzt werden konnten. Eine abschließende Behandlung mit Beize sorgte dann für das täuschend echte Aussehen.

Die stillechte Nebenbahn-Bekohlungsanlage wurde durch viele Eigenbauteile ergänzt. Ein kompletter Selbstbau aus Messingdrehteilen, Profilen und Uhrenteilen ist der filigrane Bekohlungskran. Aus Holzprofilen entstand ein kleines Podest zur Wartung der Lokomotiven. Diverse Kleinteile wie Holzkörbe, Besen und Werkzeug stammen von



Bild 8: Der filigrane Bekohlungskran ist ein Eigenbau aus Messingdrehteilen, Profilen und Uhrenteilen. Das Podest entstand aus Holzleistchen.

Weinert und Haberl & Pabst. Klar, daß bei soviel Hang zur Vorbildtreue auch alle Modellfahrzeuge gründlich überarbeitet wurden. Die von Zeit zu Zeit verkehrende bayer. D XII

ist beispielsweise mit einem geätzten Rahmen und einer neuen, sehr feinen Steuerung ausgerüstet worden. Neue Laternen, Ätzbeschriftung und die Nachbildung des Steh-

kessels garantieren optischen Hochgenuß. Alle Fahrzeuge erhielten zudem Federpuffer und Originalkupplung. **Thomas Hilge**

Bild 9: Ein Lokalbahnzug dampft seinem nächsten Ziel entgegen. Gut gelungen ist der Übergang zum Hintergrund.

Alle Fotos und Skizze: A. Kilian





Bild 1: Ein schwerer Güterzug durchheilt die tiefverschnittene Landschaft. Er wird von zwei Diesellokomotiven der Reihe CC 72 000 gezogen.

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

54

Zwei Anlagen in einer

Während bei uns zu Beginn des Jahres das kühle Maiwetter fort dauerte, mußten wir uns mit einer Winterlandschaft "à la française" anfreunden: Im weißen Winterkleid präsentiert sich uns die eine Hälfte des typisch französischen Modellgeländes von Bernard Martin. Ein halber Winter? Richtig, denn dank eines noch wenig praktizierten Kunstgriffs können die Züge und der Betrachter der Anlage binnen weniger Sekunden die Jahreszeit wechseln. Des Rätsels Lösung ist eine Trennkulisse in der Mitte dieser äußerst kompakten N-Anlage; ein Trick, den das Eisenbahn-Journal schon vor Jahren propagierte. Er gestattet es, zwei völlig un-

terschiedliche Landschaften darzustellen. Ungeahnte Möglichkeiten tun sich auf: Die Kulisse in der Mitte kann nicht nur – wie in unserem Fall – Sommer und Winter voneinander trennen, sondern auch Stadt und Land oder Küste und Gebirge. Leider ist die 2,25 m x 0,80 m große N-Anlage des französischen Modellbauers erst zur Hälfte fertiggestellt. Die "Sommerseite" muß auf unseren Bildern unberücksichtigt bleiben; sie präsentierte sich beim Fototermin noch ziemlich öde und soll erst demnächst mit zahlreichen "Preiserlingen" sowie einigen Modellfahrzeugen belebt werden. Einziger Lichtblick aus der Sicht des

geplagten Bastlers: Die aus Karton nach französischen Vorbildern selbstgebaute Häuschen sind bereits allesamt fertiggestellt. Die Gestaltung der Winterseite war jedoch bereits so weit fortgeschritten, daß ergebige Schneefälle einsetzen konnten. Bernard Martins größtes Vergnügen ist es jetzt, die mit Loks der Baureihen BB 67 000 und CC 72 000 bespannten Züge durch die traumhafte Winterlandschaft "rauschen" zu lassen. Die letztgenannte Maschine hat er sich vor lauter Begeisterung über das wirklich gelungene Minitrix-Modell gleich zweimal besorgt, um seine schweren Güterzüge in Doppeltraktion zu bespannen.

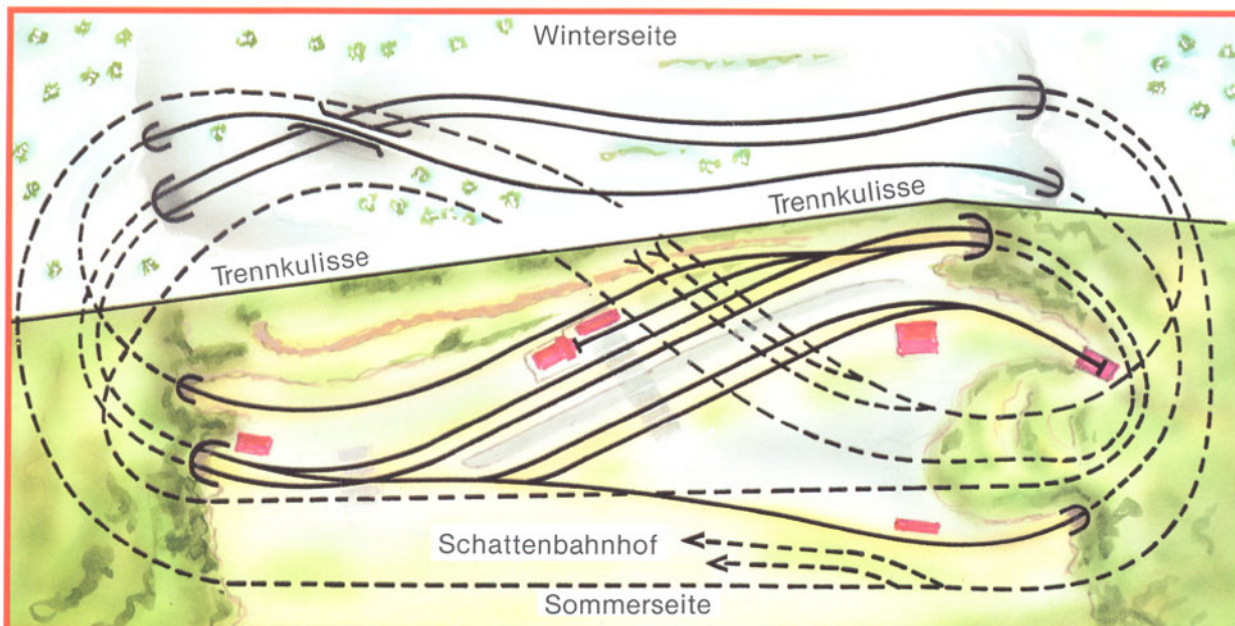


Bild 2: Der Gleisplan der "Doppelanlage" bietet auch interessante Betriebsmöglichkeiten.

Bild 3: Die komplette Anlage auf einen Blick. Die Trennkulisse in der Mitte ermöglicht die Darstellung zweier unterschiedlicher Jahreszeiten. Fotos und Skizze: B. Martin



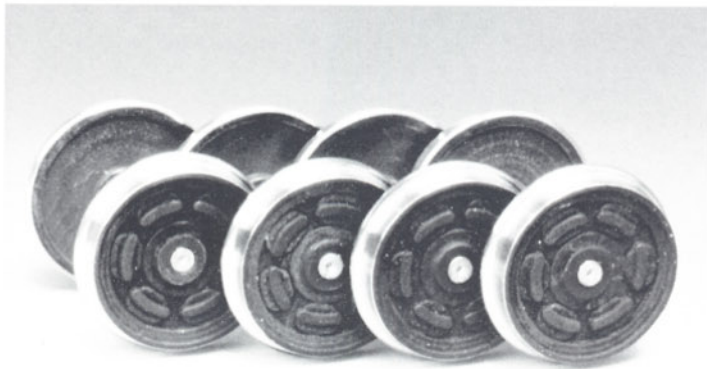


Bild 1: Zu verschiedenen Ellok-Modellen von Roco und Fleischmann (z.B. den Baureihen 103, 110, 140/41, 150) gibt es RP-25-Tauschradsätze von Günter Schmalenbach.

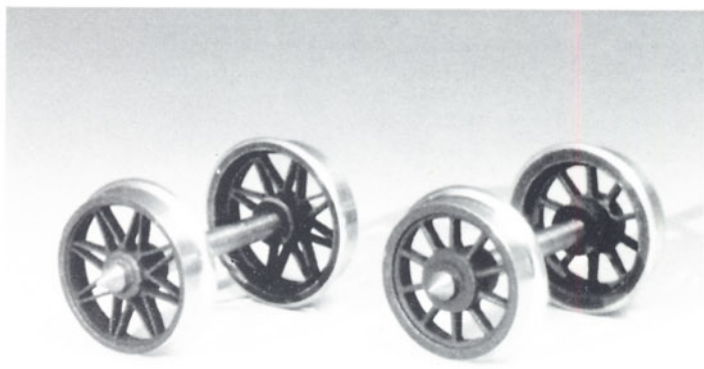


Bild 2: Je ein Waggonradsatz mit acht Doppelspeichen bzw. zehn Speichen. Die Räder sind brüniert, Lauffläche und Spurkranz jedoch blank. Die Achslänge kann verschiedenen Erfordernissen angepaßt werden.

Auf Trab gebracht . . .

. . . werden H0-Fahrzeuge durch Neusilber-Tauschradsätze von Günter Schmalenbach

Eigentlich ist es kaum noch verständlich: Da stellt die Industrie mit großem Aufwand die prächtigsten Modelle aufs Gleis; bei aller Superdetaillierung werden jedoch Kompromisse an den Rädern und somit auch beim Fahrverhalten in Kauf genommen. Zu breite Laufflächen und überhöhte Spurkränze gehören leider immer noch zum Modellbahnalltag. Obwohl es sich längst herumgesprochen hat, daß etwa RP-25-Räder auch auf gut verlegten Standardgleisen einen reibungslosen Betrieb gewährleisten, ist eine gewisse Skepsis bei der Mehrheit der Modellbahner gegenüber vorbildgerechten Rädern unverkennbar. Die Gründe hierfür liegen auf der Hand: Ein perfekt verlegtes Gleis ist auf den wenigsten Anlagen zu finden; selbst manche Modellbahnclubs haben hiermit ihre Probleme. Und den Herstellern bleibt eben nichts anderes übrig, als sich den Wünschen der Kundenmehrheit anzupassen.

Auch in Zukunft werden also nur einige we-

nige Kleinsthersteller dafür sorgen, daß gehobene Ansprüche in puncto Lokräder und Laufeigenschaften befriedigt werden. Zu ihnen gehört Günter Schmalenbach in Schwelm, der in Zusammenarbeit mit dem Marburger Hermann Teichmann sehr feine RP-25-Tauschradsätze aus Neusilber-Feinguß anbietet. Die Revision des Fahrgestells soll den Maschinen nicht nur zu einem ansprechenden Äußeren verhelfen. "Auch die Fahreigenschaften verbessern sich zum Teil ganz erheblich", verspricht Günter Schmalenbach. Nicht Motoren oder schlecht abgestimmte Getriebe seien vielfach die Hauptverursacher getrübtter Fahrgenüsse, sondern unsauber rollende Radsätze. Daß un- und rund laufende Räder die Stromaufnahme erschweren, ist leicht vorstellbar; zusätzlich angebrachte Haftreifen können die Lok ins Schwanken bringen. Die in letzter Zeit beliebten brünierten Räder sind nach Ansicht von Günter Schmalenbach lediglich ein optisches Hilfsmittel, um überhöhte Spurkrän-

ze und zu breite Laufflächen zu kaschieren. Die Stromabnahme leidet hierunter jedoch erheblich, und der Abrieb landet unweigerlich auf den Schienen, wo er natürlich unerwünscht ist. Letztlich führe dies alles zum Stottern des Motors mit zudem ganz erheblicher Geräuschkulisse.

Wer glaubt, alle Antriebsprobleme durch den Einbau eines Austauschmotors beheben zu können, unterliegt einem weitverbreiteten Irrtum. Im nachhinein mußte mancher erkennen, daß der Originalmotor so schlecht nicht war. Naheliegender und auch erforderlicher sind bei den meisten Modellen hingegen Verbesserungen am Fahrgestell. Zuvor sollte allerdings das Gewicht der Fahrzeuge erhöht werden; danach kann auf die Haftreifen meist verzichtet werden. Die von Günter Schmalenbach gefertigten Neusilber-Radsätze werden in einem aufwendigen Verfahren einzeln hergestellt. Das Material – so verspricht der Hersteller – ist von weit besserer Qualität als die gebräuchlichen Schienenprofile aus dem gleichen Werkstoff. Wegen der hohen Festigkeit des Neusilbergusses können sehr feine und dennoch stabile Räder hergestellt werden. Nach dem Bearbeiten bekommen Lauffläche und Spurkranz eine dem Vorbild entsprechende blankte Oberfläche.

Verschiedene Faktoren sollen beste Stromabnahme und hervorragende Laufkultur garantieren:

- Gleiche Räder haben auch exakt gleiche Laufkreisdurchmesser, was den Schienenkontakt aller Räder gewährleistet.
- Der Höhen- und Seitenschlag der Räder wird auf ein Minimum reduziert.
- Die innere Spurweite gemäß NEM 310 wird bei allen Radsätzen exakt eingehalten; dasselbe gilt für das Spurkranzprofil aller Räder.
- Die Räder werden auf Präzisionsachsen fest aufgepreßt.

Gerade der dritte Punkt bietet bei Nichtbeachtung die beste Gewähr für Ärger im Betriebseinsatz. Meist liegt der Fehler bei Radlenkern und Herzstücken von Weichen und Kreuzungen sowie in unsauber verlegten Gleisen. Es sei jedoch noch einmal betont, daß sicherer Betrieb auch noch möglich ist, wenn man über die Forderungen der RP-25-Norm hinausgeht.

Thomas Hilge



Bild 3: Vier Tenderradsätze für die S 10 von Roco mit Getriebezahnrädern (z=17).

Bild 4: Sehr fein ausgeführt sind die Neusilber-Tauschradsätze für die S 10 von Roco. Eine Typen- und Preisliste aller verfügbaren Radsätze ist beim Hersteller erhältlich.

Fotos: T. Hilge

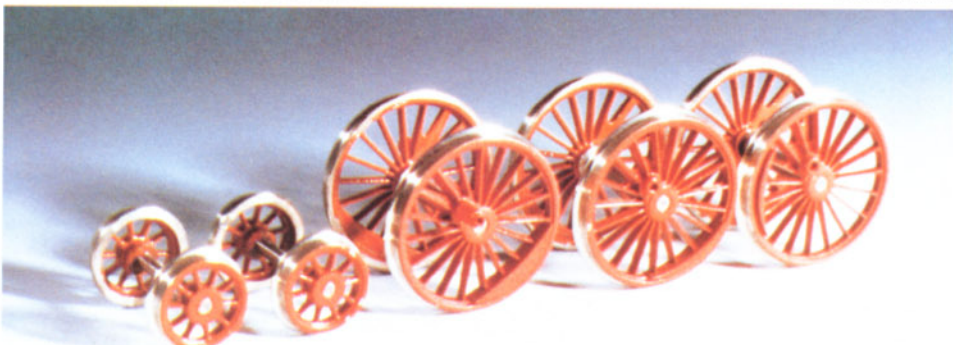




Bild 1: Der Dampftriebwagen 3071.01 (ex DT 1.01) – der erste seiner Art – ist mit einem "Pendler" als Bäderzug vom Wiener Franz-Josephs-Bahnhof nach Kritzendorf unterwegs. Die Aufnahme vom Juni 1957 belegt die Farbgebung des Klein-Modells und zeigt u.a. den niedrigen Kohlenkasten und eine Schiebetüre am Gepäckabteil.
Foto: Dr. Hufnagel

Der »Dorftrottel« aus Wien

Die Baureihe 3071 der ÖBB von Klein-Modellbahn in H0

Daß die über die Grenzen ihres Landes hinaus renommierte österreichische Modellbahnindustrie ausgerechnet auf dem Sektor heimatischer Dampflokomotiven nur wenig Bermerkenswertes produziert hat, ist dem Kenner der Szene bekannt. Das an sich sehr schöne Modell einer 1D2-Schnellzuglokomotive der Reihe 214 (später Reihe 12) von Lilliput ist für viele Besitzer kleinerer Anlagen mit "nur" eingleisigen Strecken schlechthin indiskutabel. Das Vorbild zog nämlich –

von einzelnen Ausnahmen abgesehen – ausnahmslos Schnell- und Expreßzüge auf der zweigleisigen West- und Südbahn. Und die Firma Kleinbahn in Wien stellte lange vor der Abspaltung der Klein-Modellbahn GmbH (Mag. Oskar Klein) gerade vier österreichische Dampflokomodelle aufs Gleis. Doch die Baureihen 78 (ex 729), 92 (ex 178), 93 (ex 378) und 156 (ex 270) mit dem weit verbreiteten 156er-Tender ließen hinsichtlich Maßstabtreue und Modellausführung sehr

zu wünschen übrig. Sie sind eher als preiswerte Spieleisenbahnen in freilich solider Ausführung anzusehen – leider, denn die Vorbildwahl war außerordentlich geschickt getroffen. Eine alsbaldige Neuauflage dieser Modelle, selbstverständlich bei Klein-Modellbahn mit dem dort inzwischen enorm gestiegenen Ausführungsstandard, würde sicherlich auf das Interesse der Modellbahner stoßen, zumal eine Anzahl erhalten gebliebener Vorbildlokomotiven dieser Gattun-

Bild 2: Der DT 1.02 steht abfahrtsbereit zu einer Meßfahrt im Wiener Nordbahnhof. Hinter dem Triebwagen ist der Meßwagen zu erkennen; als Bremslok fungiert eine Maschine der Serie 310.
Foto: O. Zell, Sammlung Dr. Scheingraber





Bild 3: Nochmals der Bäderzug, hier aber das H0-Modell des Dampftriebwagens der Reihe 3071. Es wurde vom Verfasser fachgerecht "gealtert".
Foto: Dr. Hufnagel

Bild 4: Nach einer Übernahme der BBÖ durch die Deutsche Reichsbahn wurde die Serie DT in Baureihe 71^o umgezeichnet. Auffallend sind die breiten Trittstufen, die zu dem rückwärtigen Gepäckabteil führen.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

gen heute als "Museumslokomotiven" fleißig und mit viel Publizistik ausgestattet über Österreichs Schienen dampfen. So gesehen stellt der Entschluß von Klein-Modellbahn, eine weitere Dampflokomotive nach österreichischem Vorbild in Gestalt des so-

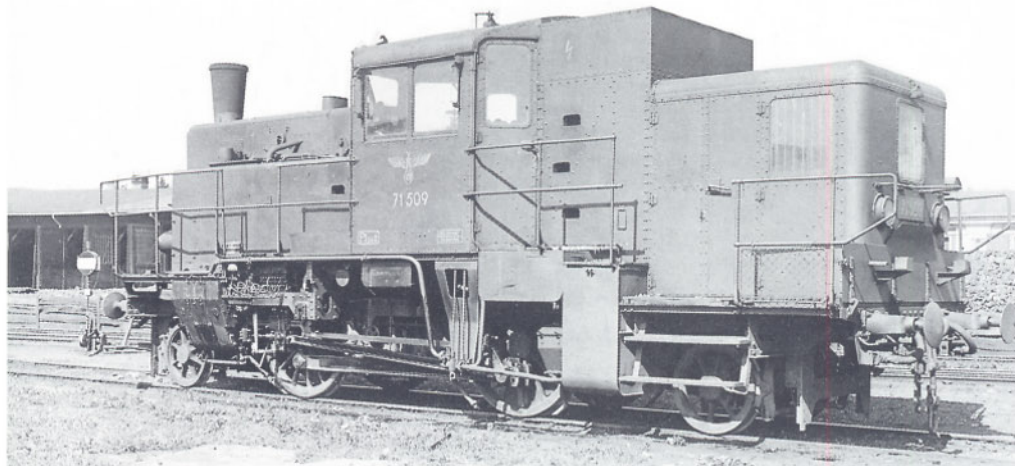


Bild 5: DT 1.01 kurz nach seiner Ablieferung. Der verkürzte Schlot ist deutlich erkennbar.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

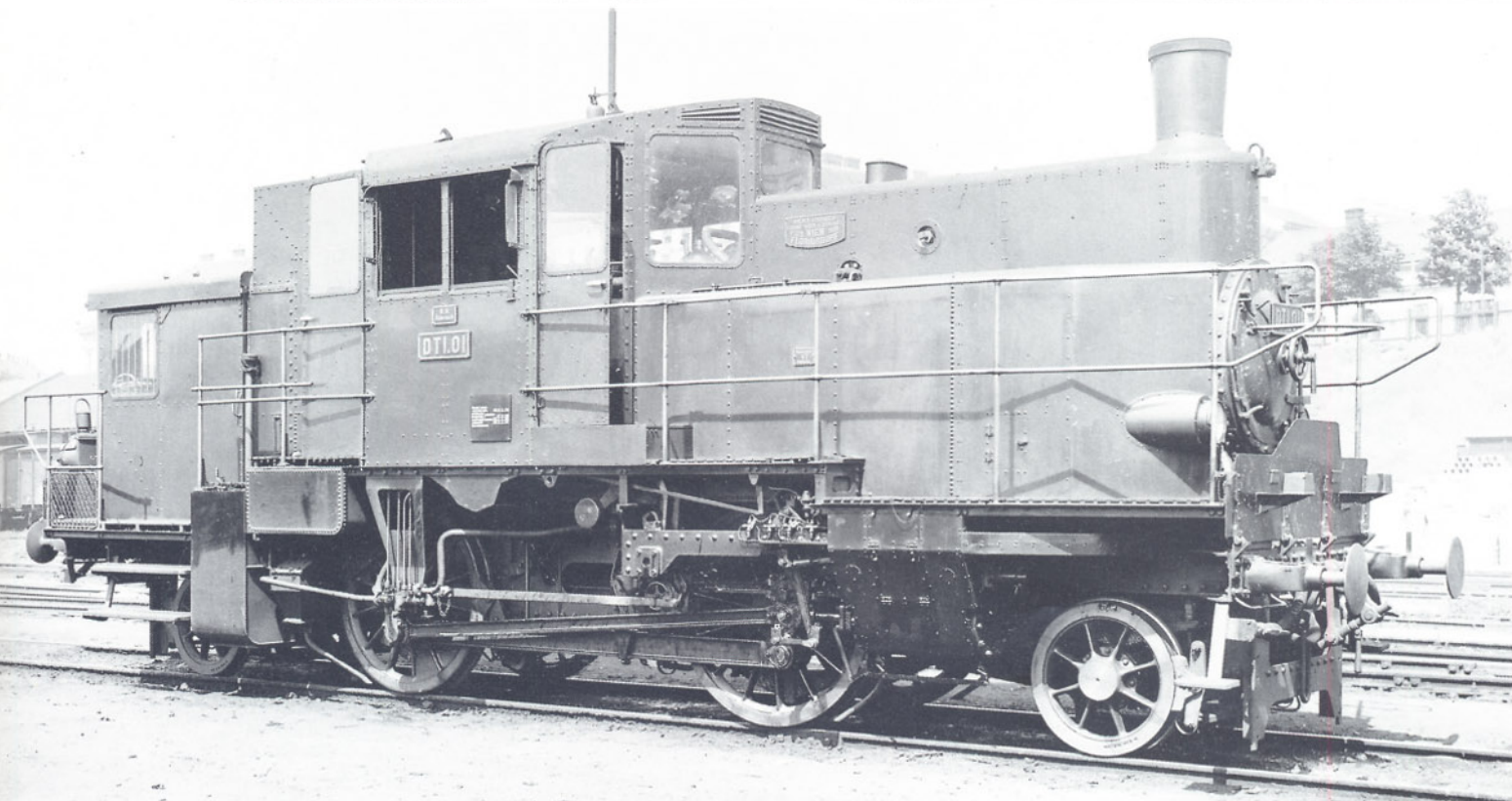




Bild 6: Eben kam der 3071.07 mit einem Zug der Nordwestbahn in der damals mit "Wien-Hauptzollamt" bezeichneten Station an (Juni 1960). Die Lok gehört zum ersten Baulos, hat aber bereits einen höheren Kamin, Windleitbleche, Kohlenkastenaufsatz und Flügeltüren am Gepäckraum.
Foto: Dr. Hufnagel

genannten Dampftriebwagen DT 1 (später Baureihe 3071) zu kreieren, nicht unbedingt einen Beitrag zur Exotik dar. Gleichwohl sind andere Typen beim Vorbild ganz erheblich zahlreicher und im Bekanntheitsgrad – insbesondere auch bei den deutschen Freunden österreichischer Lokmodelle und somit potentiellen Klein-Kunden – wesentlich höher einzuschätzen als etwa die Baureihe 77 (ex 629) oder eben die bereits genannten vier Gattungen. Der in Aufgabenstellung, konstruktiver Gestaltung und Aus-

sehen recht eigenartige Dampftriebwagen ist jedenfalls als H0-Modell bei Klein-Modellbahn mit nur geringem "Frack" (ÖBB-Jargon: Verspätung) ausgeliefert worden und soll nun ein wenig unter die Lupe genommen werden.

Das Vorbild

Auch unser schönes Nachbarland Österreich wurde von der Weltwirtschaftskrise der dreißiger Jahre kräftig gebeutelt, und

die Österreichischen Bundesbahnen, damals BBÖ abgekürzt, bekamen einen gehörigen Teil davon ab. Es ist also nicht verwunderlich, daß sie mit allen Mitteln versuchten, den Betrieb zu rationalisieren. Die für viele der nur zum geringen Teil elektrifizierten Bahnstrecken Österreichs an sich sehr geeigneten Triebwagen mit Verbrennungsmotor waren damals noch nicht genügend leistungsfähig und betriebstüchtig. Das Rezept lautete deshalb: schnelle und leichte Züge. Das Traktionsmittel konnte nur eine

Bild 7: Der 3071.19, ein Dampftriebwagen des zweiten Bauloses, wurde am 29. Mai 1960 im Heizhaus Graz aufgenommen.

Foto: Dr. Hufnagel

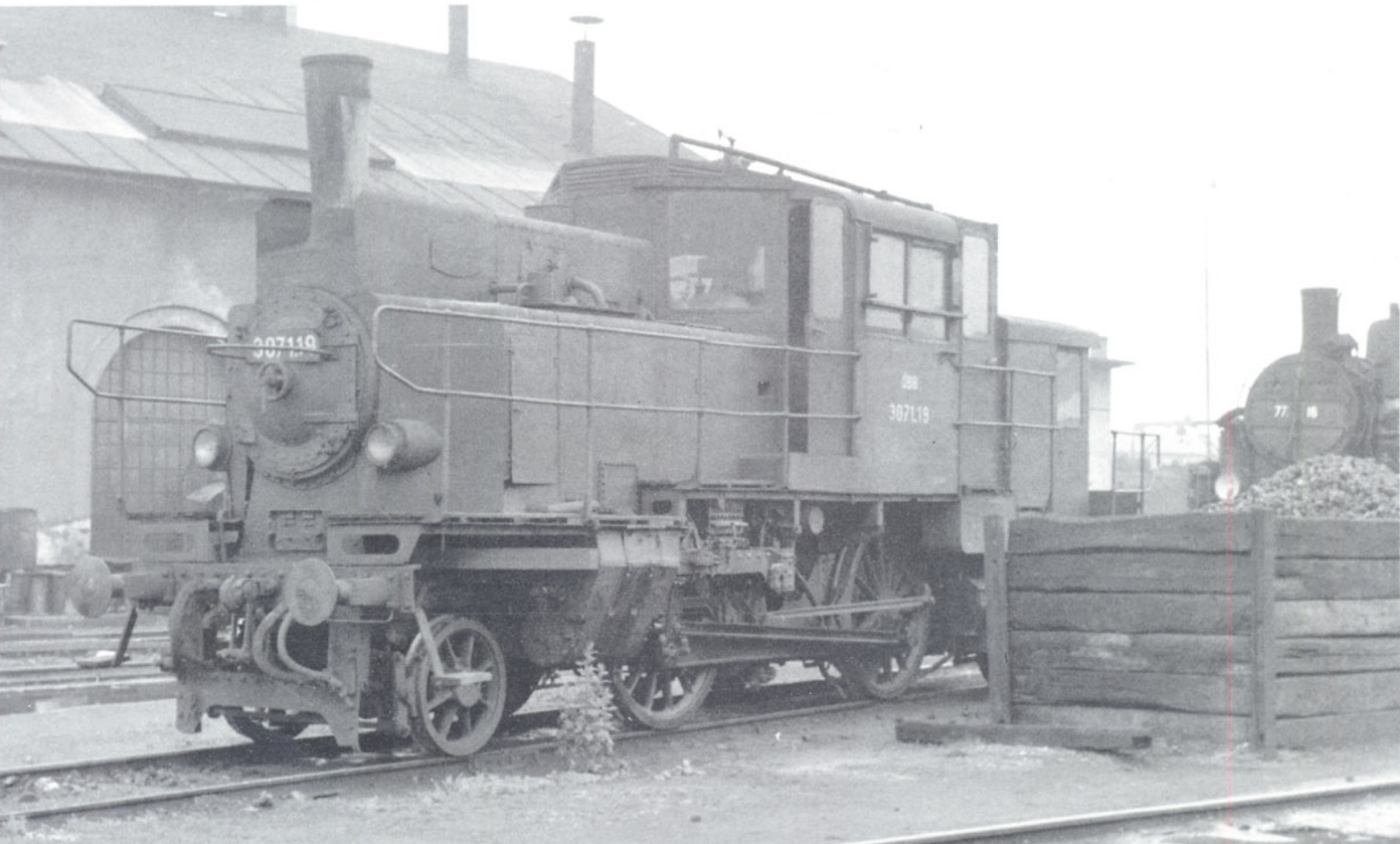




Bild 8: Der 3071.19 von der rechten Seite gesehen. Der Gepäckraum hat eine Schiebetüre. Über der hinteren Pufferbohle erkennt man das hier ausnahmsweise noch vorhandene klappbare Übergangsblech.
Foto: Dr. Hufnagel

ebenfalls schnelle und leichte Dampflokomotive sein, die ihre Aufgabe so wirtschaftlich wie möglich lösen mußte.

In Zusammenarbeit zwischen den BBÖ – Leiter ihrer Konstruktionsabteilung war seit 1927 Alexander Lehner – und der Wiener Lokomotivfabrik in Floridsdorf (WLF) unter Arno Demmer entstand ein recht ungewöhnlich anmutendes Fahrzeug, das sich aber im Betrieb als durchaus gelungen erwies. Wie im Maschinenbau meist mit Erfolg geübt und auch ganz legitim übernahm man be-

währte Konstruktionselemente von Vorbildern – hier sogar eine ganze Reihe davon. Für die geforderte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h bei geringer Anhängelast bot sich eine Tenderlok mit einem 1'B1' Laufwerk an, wie es sich beispielsweise bei der ungarischen "Triebwagen-Ersatzlokomotive" der Reihe 22 von 1928 bewährt hatte. Der Kuppelachsstand wurde mit 3200 mm sehr groß bemessen; dazu kam vorne und hinten je ein Laufachs-Deichselgestell in Form der sogenannten Bisselachse, wobei

alle Radsätze gebremst waren.

Die Lok lief dynamisch und auch bei Höchstgeschwindigkeit bemerkenswert ruhig. Ein Heißdampf-Zwillingstriebwerk mit Lentz-Ventilsteuerung sorgte zusammen mit einem hoch belastbaren Kessel mit Heißspeisewasservorwärmer und mit (für österreichische Verhältnisse) hoher Überhitzungstemperatur (420°C und darüber) bei 17 bar Dampfdruck für sparsamen Kohleverbrauch im vorgesehenen Betriebsbereich. Um Einmann-Bedienung zu gewährleisten, hatte

Bild 9: Unmaßstäbliche Skizze eines Dampftriebwagens der Reihe DT 1 des zweiten Bauloses. Darüber Skizzen vergleichbarer Loktypen zur Feststellung der Abstammungsmerkmale.
Skizze: Dr. Hufnagel

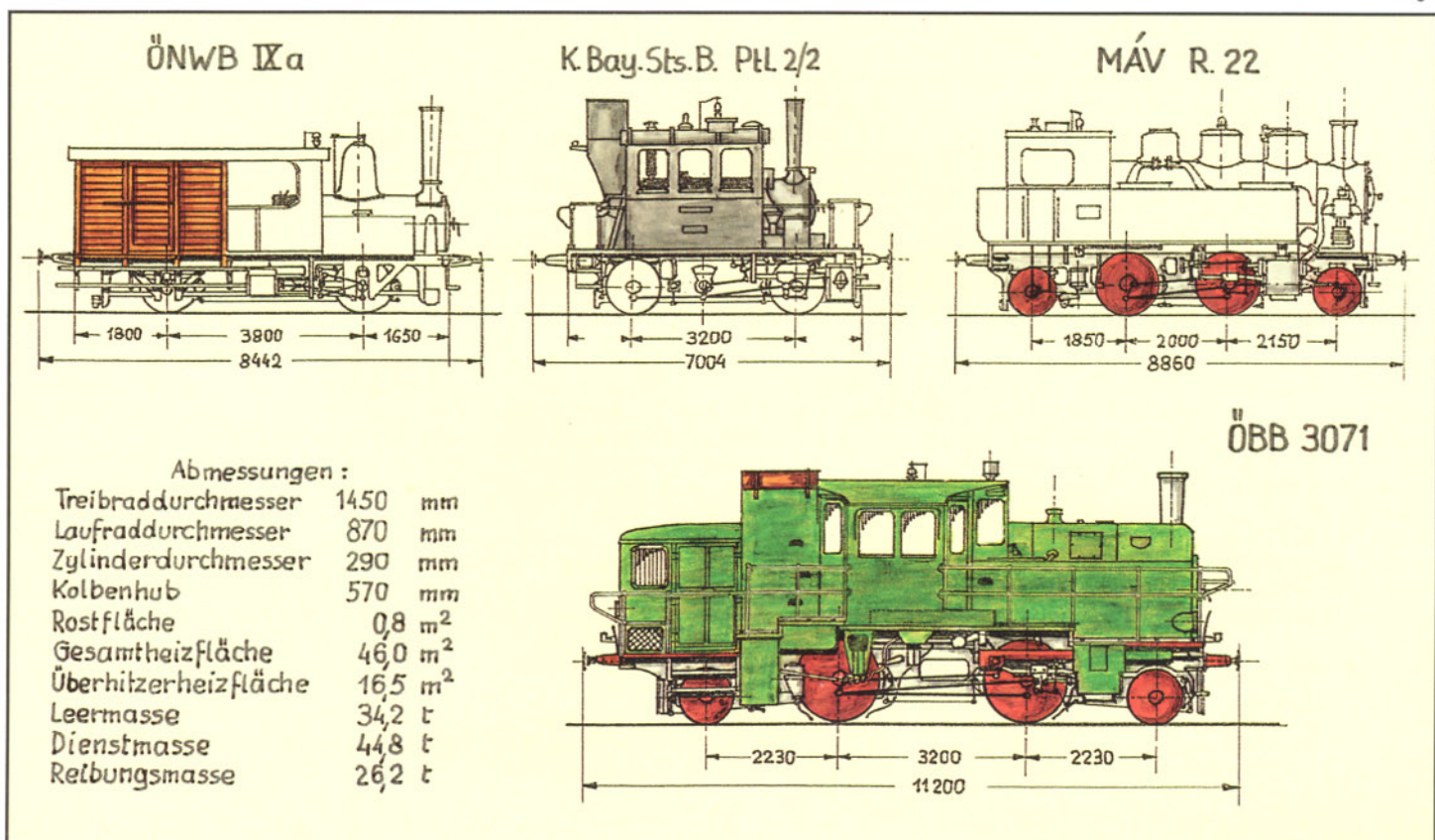




Bild 10: Österreichische Heizhaus-Atmosphäre: Ein 3071 nimmt gerade Wasser vor der Remise, aus deren Tor ein Wannentender der Reihe 9793 mit Zugführerkabine herauschaut.

man ein Rundsicht-Führerhaus wie bei der bayerischen PtL 2/2 ("Glaskasten") eingeplant, das aus aerodynamischen Gründen ähnlich zugespitzt war wie bei bayerischen und ungarischen Schnellzuglokomotiven. Aus dem gleichen Grund wurden mit Geländern gesicherte Seitengalerien und Übergänge für den Zugbegleiter vom Führerhaus zum vor- und nachlaufenden Wagen sowie eine Öl-Zusatzfeuerung vorgesehen. Ein Sitz- und Schreibplatz für den Zugführer im Führerhaus, eine Totmann-Einrichtung und beiderseits des Kessels angebrachte Regel- und Steuerungsvorrichtungen rundeten diese Ausstattung ab.

Kein absolutes Novum, aber doch eine Rarität war überdies die Anordnung eines Gepäckabteils mit ca. 4 m² Ladefläche hinter dem Kohlenkasten, so daß ein eigener Dienst-(Pack-)Wagen eingespart werden konnte. Vorbilder dazu waren gewiß die Elbel-Lokomotive (A1 n2-Tenderlok), Reihe IXa der österreichischen Nordwestbahn (ÖNWB) von 1879, und die Elbel-Gölsdorf-Lok (B1 n2v-Tenderlok), Reihe 4 der k.k.priv. Südbahn von 1880. Zwei den ÖNWB-Maschinen ganz ähnliche "Omnibuslokomotiven" der Direktion Hannover schrieben übrigens als erste deutsche Verbundlokomotiven ein kleines Kapitel Eisenbahngeschichte. Bestrebungen, die oft hohe tote Masse eines Packwagens zu eliminieren, tauchten immer wieder auf. Man denke an die österreichischen "Gepäcktriebwagen" der Reihen 4060 und 4061, die eigentlich elektrische Lokomotiven darstellen, und an die Zugführerkabine auf den Tendern der ÖBB-Reihen 42 und 52 sowie der Baureihe 50 der DB, die konsequente Folgen ähnlicher Überlegungen sind. Allen zusammen widerfuhr das gleiche Schicksal: Sie wurden im Betrieb wenig bis gar nicht benutzt.

Die WLF lieferte 1935 ein erstes Baulos von zehn Lokomotiven an die BBÖ, die ihnen die nicht ganz zutreffende offizielle Bezeich-

nung Dampftriebwagen (DT 1) verliehen. An Vorräten konnten bei den ersten beiden Exemplaren dieser "Leichtlokomotive mit Gepäckabteil" nur 4,7 m³ Wasser und bei den weiteren 5,5 m³ Wasser, 1,8 t Kohle und 600 l Heizöl mitgenommen werden. Ab der dritten Maschine wurde der Schornstein etwas verlängert, und auf dem Kesselschiel hatte man eine Andeutung von Windleitblechen angebracht. Die mittlere indizierte Dauerleistung von 330 kW (= 450 PS) ließ den DT 1 neben den bereits genannten Eigenschaften sein anfänglich gestecktes Programm gut erfüllen, so daß die BBÖ weitere zehn Dampfloks von der WLF kauften, die ab 1937 zur Auslieferung kamen. Geändert wurde nicht viel, nur die Vorräte waren jetzt auf 2,6 t Kohle (dafür kein Heizöl mehr) und 6,6 m³ Wasser vergrößert. Nach dem Anschluß Österreichs an das Deutsche Reich im Jahr 1938 wurde der DT 1 in Baureihe 71⁵ umgezeichnet. Der Eisenbahnverkehr nahm bald erheblich zu, und damit verlor der DT 1 sein ursprüngliches Aufgabengebiet. Man ging so weit, zehn Lokomotiven, die 1943 an die RBD München überstellt wurden und im Bw München Ost Pbf stationiert waren, mit ausgehängten Stangen Lazarettzügen als eine Art Heizwagen beizugeben. Für diesen Zweck waren sie nun wahrlich nicht konzipiert worden, entsprachen ihm aber in Kesselleistung und Laufeigenschaften gut. Später waren auch einige Maschinen im Bw Innsbruck beheimatet.

Die Dampftriebwagen machten sich nach dem Krieg – von den Österreichischen Bundesbahnen (jetzt ÖBB) als Reihe 3071 bezeichnet – bis 1967 nützlich: zunächst vor leichten Eilzügen zwischen Wien und Linz sowie auf der Aspangbahn, dann vor kurzen Personenzügen im Wiener Bereich, in Kärnten, in der Steiermark und sogar im Salzburgerischen, schließlich auch im "Pendler", einer speziell österreichischen Zuggattung des Wiener Bezirks mit der Lok in der Mitte

und meist zwei Personen-Zweiachsern der Gruppe N 28 auf jeder Seite. Da der 3071er solchermaßen auch in viele Dörfer kam, verlieh ihm der Wiener Eisenbahnerjargon unter Anspielung auf die Initialen DT den Spitznamen "Dorftrottel", der ihm weder nach "Geburt" noch nach "Berufsbild" zukam. Nicht unerwähnt darf schließlich bleiben, daß 1940 die Staatsbahn der damals selbständigen Slowakei (SŽ) eine etwas verstärkte Ausführung des DT 1 als M 273.1 in sechs Exemplaren bei der WLF erwarb und außerordentlich zufrieden damit war.

Das Modell

Nach inzwischen 22 Jahren ist der DT 1 wieder auferstanden, wenn auch nur im Maßstab 1:87. Klein-Modellbahn bescherte uns je ein sehr ansprechendes H0-Modell der beiden Vorbilder DT 1 und 3071, die man als rundum gelungen bezeichnen darf. Freunde der österreichischen Modellbahn-Szene waren auf dieses erste Dampflokomotivmodell aus dem Hause Oskar Klein besonders gespannt; sie können jetzt guten Gewissens zum Kauf in eine der firmeneigenen Filialen etwa in Salzburg (Münzgasse 2) gehen oder das Modell direkt bei Klein-Modellbahn in Wien bestellen. Der äußere Eindruck der Lokomotive ist ausgezeichnet. Konsequente Einhaltung des Maßstabs 1:87, wo immer es nur möglich war (siehe Tabelle), und authentische Farbgebung tragen entscheidend dazu bei. Hier soll auch die gefällige Verpackung erwähnt werden, die völlig ausreicht, ohne zu übertreiben. Die Detailausführung ist erheblich besser, als dies bei früheren Kleinbahn-Erzeugnissen der Fall war. Sie ist einerseits filigran genug, um Feinheiten wie etwa die Verrohrung des Heini-Apparats darzustellen, andererseits ausreichend robust, um den "Dampfer" in die Hand nehmen zu können, ohne daß etwas abbricht oder verbogen wird. Am besten faßt man das Modell am



Führerhaus in Fensterhöhe und nicht ausgerechnet an den zierlichen Galeriestangen an.

Freilich sind nicht sämtliche Feinheiten dargestellt worden. So fehlt beispielsweise die Verrohrung der Luftpumpe und des Injektors an der rechten Lokseite, etwa in Form eines vom Kunden selbst anzubringenden Polyamid-Spritzteils. Die angespritzte Andeutung unter dem Führerhaus reicht nach heutiger Auffassung jedenfalls nicht aus. Das durch eine unter den Sicherheitsventilen gut getarnte Schraube befestigte, leicht lösbare Gehäuse ist in herkömmlicher Weise aus Polystyrol gefertigt. Die Geländer bestehen aus Polyamid. Alle wichtigen Anschriften sind korrekt und lupenrein. Die Phantasiepuffer sollten allerdings entfernt werden. Vorbildgerechte Stangenpuffer gibt es nirgends; aber vielleicht fertigt Klein-Modellbahn selbst ansteckbare Schalenpuffer, die ja sowieso für weitere österreichische Lokmodelle erforderlich sind. Wenigstens Korb-puffer kann man anbringen, die nicht unbedingt einen Anachronismus darstellen müssen. Die Kurvenläufigkeit des Fahrwerks reicht für Radien bis zu ca. 300 mm aus, weshalb die Lok für kleine H0-Anlagen noch besten Modellbahner-Gewissens verwendbar ist.

Die Lauf- und Spurkränze der Räder sind brüniert, wodurch diese ein sehr realistisches Aussehen erhalten. Hierzu tragen auch die feinen Speichen – in richtiger Anzahl – bei. NEM-Kupplungsschächte sind vorhanden; die einzusteckenden Original-Bügelhaken wird man vielleicht um 3 bis 4 mm kürzen. Der Haken allein genügt auch, denn in Doppeltraktion ist der DT 1 wohl nicht gefahren. Kernstück des Antriebs ist der firmenübliche Mabuchi-Motor für 16 V Gleichstrom bei ca. 14 000 Upm, der erfreulicherweise so plaziert werden konnte, daß der freie Durchblick durch das Führerhaus gewahrt bleibt. Seine Untersetzung durch ein auf beide Kuppelradsätze wirkendes Schnecken- und Stirnradgetriebe bewirkt

▲ Bild 11: An einer typischen Stadthäuserzeile fährt ein 3071 mit einem leichten Personenzug vorbei. Hinter der Lok ein Packwagen der Gruppe Ib aus der Zeit vor 1918, epochegerecht als Pwi 64.5 beschriftet.

Tabelle: Wichtige Maße bei Vorbild und Modell (Angaben in mm)

	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	11200	128,7	128,8
Achsstände	2230	25,6	25,5
	3200	36,8	36,8
	2230	25,6	25,5
Kuppelraddurchmesser	1450	16,7	16,7
Lauferrad Durchmesser	870	10,0	10,0
Höhen über Schienenoberkante			
Puffermitte	1040	12,0	12,0
Kesselmitte	2250	25,9	25,5
Schornstein-Oberkante	4250	48,9	48,5
Führerhaus	4097	47,1	47,0
Gepäckraum	3320	38,2	38,2
Führerhausbreite	2950	33,9	34,0

eine Höchstgeschwindigkeit von umgerechnet 104 km/h. Mit diesem Motor läuft die Lok ruckfrei und langsam an und aus. Rangierbewegungen sind vorbildgerecht durchführbar. Die akustische Laufruhe dürfte ausreichen – a bißl an Lääm hat da echte Doafdroddl aa gmacht! Nach Lösen der beiden Bodenplatten-Schrauben lassen sich die Bisselgestelle, Deichseln, Rahmenfrontplatten und in der Folge (nach Lösen weiterer Schrauben und Klipsverbindungen) auch alles weitere problemlos demontieren – und auf ebenso einfache Weise wieder zusammensetzen. Alles ist wohldurchdacht; trotzdem kann man die Demontage nicht jedermann empfehlen, und normalerweise ist diese Maßnahme auch gar nicht nötig. Der Strom wird in bewährter Weise von den Laufflächen der Treib- und Kuppelräder über Bronzeblechstreifen zum Motor und auf der anderen Seite in gleicher Weise wieder zurück zu den Schienen geführt. Dies genügt, denn die Lok läuft auch über nicht optimal verlegte Gleise und über Weichen mit Kunststoff-Herzstücken sicher, obwohl der Motor keine besondere Schwungmasse besitzt. Seine Leistung und damit die Zugkraft der "Leichtlokomotive" reicht – unterstützt durch das Gewicht von Weißmetallballast und Metallrahmen – auch ohne Haftreifen völlig aus, um vorbildgerechte Anhänge-

lasten (zwei Vierachser bzw. vier Zweiachser) selbst über stärkere Steigungen zu bringen. Wer mehr anhängt, ist selber schuld. Die Lokbeleuchtung indessen läßt sehr zu wünschen übrig. Da bei den ÖBB schon seit langem auch am helllichten Tage mit ein- und oft auch aufgeschaltetem Licht gefahren wird, wäre dieses Thema bei Klein-Modellbahn des Nachdenkens wert. Daß die Säulen der Galeriegeländer im vorderen Lokteil schief stehen, ist zwar keine Todsünde, stört aber doch und ließe sich durch um eine Nuance längere Längsstangen firmenseitig leicht beheben. Einige dieser Verbesserungen, wie etwa die Beleuchtung, gehen aber ins Geld. Der kritische Kunde sollte sich daher ernsthaft darüber Gedanken machen, was ihm lieber ist: die Lok, so (schön) wie sie ist, zum wirklich angemessenen Preis von öS 950,- (ca. DM 135,-) oder um dieses und jenes gesupert, dann aber merklich teurer. Der Abnehmerkreis für österreichische Lokmodelle ist in der Alpenrepublik absolut und relativ spürbar kleiner als auf dem bundesdeutschen Markt. Ein gewisser Kompromiß ist für einen österreichischen Hersteller unumgänglich, wenn er Modelle nach einheimischen Vorbildern bringen will – und die möchten wir liebend gerne.

Für den deutschen Käufer hier noch ein Tip: Ab öS 1000,- Einkaufswert erhält man die

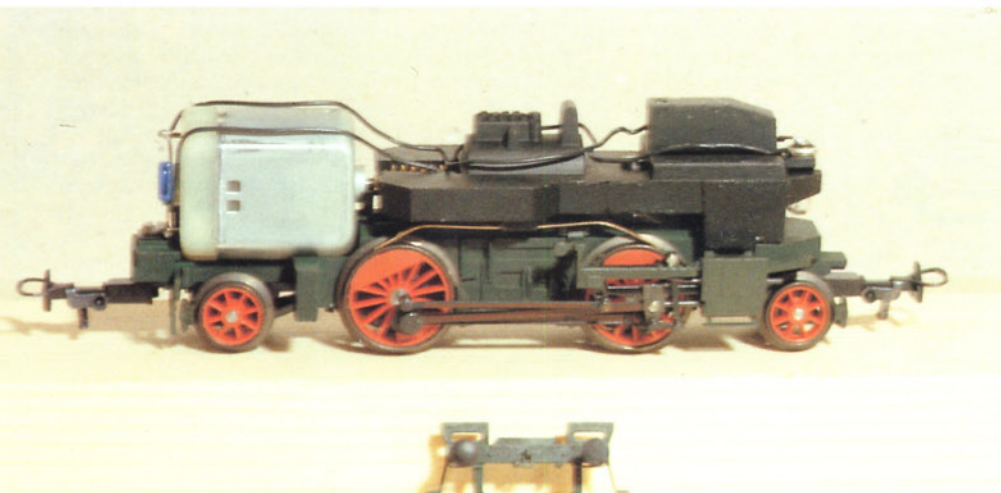


Bild 12: Von der rechten Seite präsentiert sich hier der Dampftriebwagen von Klein-Modellbahn in der Ausführung als 3071.10 des ersten Bauloses.



Bild 13: Das trefflich gelungene H0-Modell des "Dorftrottels" von der linken Seite.

Bild 14: Die "Eingeweide" des Dampftriebwagens von Klein-Modellbahn: Metallballast und -rahmen sorgen für das nötige Reibungsgewicht und machen Haftreifen entbehrlich.



Mehrwertsteuer in Höhe von ca. 15 % zurückerstattet. Kauft man zur Lok noch einen Wagen, etwa einen Personenwagen Bi der ÖBB zum Preis von öS 100,-, so kann man hernach öS 157,- wieder zurückerhalten. Damit kostet die Lok nur ca. öS 900,-, und einen passenden, sehr gut detaillierten Wagen hat man obendrein. Was der deutsche Zollbeamte dazu sagt, muß man selbst erkunden.

Schließlich bleiben auch den Bastelfreunden ein paar Anlässe, um tätig zu werden:

- Die vorderen Geländersäulen geradestellen, indem man die kleinen Stecklöcher unten am Umlaufblech etwas ausbohrt, so daß der Säulenfuß mehr Platz hat.
- Die Tritttöfnungen in den Seitenwänden des Gehäuses durchbrechen oder schwarz ausmalen.
- Luftpumpe und Injektor auf der rechten Lokseite mit 0,6-mm-Draht verrohren.
- Korbpuffer (Günther Art.-Nr. 1172/1174) anstecken.
- Rechts ein Fenster öffnen und einen Lokführer herauslehnen lassen.
- Die Kohle-imitation aus dem Kohlenkasten entfernen und einen Brei aus echten Kohlebröseln und Ponal einfüllen.
- Die Andeutung von Sandfallrohren an den Sandkästen hinter der Treibachse abschneiden, solche aus 0,6-mm-Draht anbringen und so biegen, daß sie dort enden, wo es die Funktion erfordert: Über der Schiene!
- An den Pufferbohlen innen, nahe den Puffern, Druckluft- und gegebenenfalls auch Saugluft-Bremsschläuche (Zurüstteile verschiedener Hersteller) anstecken.
- Die Lok nach eigenem Geschmack patinieren. Im Betrieb verlor sich das schöne Tannengrün und wich einem stumpfen, bräunlichen Schwarz. Die Farbe der Räder wechselte zu Braunrot und Schwarz. Beides läßt sich mit Plakafarben gut bewerkstelligen.

Dr. Sigurd Hufnagel



Bild 1: Exakt maßstäblich und sauber detailliert: Schnellzugwagen A 40m-61 von Roco.



Bild 2: Abteilwagen Av 40m des "Rheingold" von 1962 von Lima in der Baugröße H0.

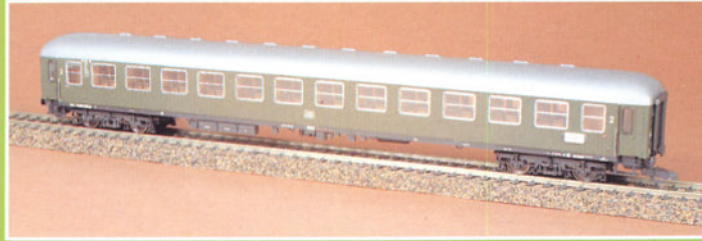


Bild 3: Auch beim grünen B 40m 63 von Roco lassen Detaillierung und Farbfinish keine Wünsche offen.



Bild 4: Exakt im Maßstab 1:87 ausgeführt ist der Großraumwagen Ap 40m des "Rheingold" von Lima.

★ Schaufenster der Neuheiten ★

Lima

Schon lange angekündigt, erschienen Mitte Januar endlich die ersten Wagen für den "Rheingold" von 1962 der Deutschen Bundesbahn in creme/blauer Lackierung. Zur Verfügung stehen bis jetzt der Abteilwagen Av 40m und der Großraumwagen Ap 40m. Beide Fahrzeuge sind recht gut gestaltet und exakt im Maßstab 1:87 ausgeführt. Die Lackierung und die Farbtrennung sind tadellos; die Schürzen waren beim Vorbild allerdings etwas heller anthrazitfarben. Nicht ganz so gut – in manchen Bereichen unsauber oder verschwommen – ist dagegen die Beschriftung am Langträger. Der Großraumwagen erhielt eine blaue Inneneinrichtung; der Abteilwagen ist innen in Rot gehalten. Die Paßgenauigkeit der Fenster ist nicht zu beanstanden. Die Wagen werden ohne Zurüstteile angeboten, die man hinter der Schürze jedoch ohnehin nicht sieht; es fehlen aber auch die Stoßdämpfer an den Drehgestellen. Durch diese Maßnahme wollte man den Preis um ca. 10,- DM niedriger halten. Wer auf die vollständige Detaillierung nicht verzichten will, kann im Fachgeschäft unter der Artikel-Nr. 5000 einen Zurüstsatz erwerben. Zweifellos ein interessanter Versuch! Man wird allerdings die Resonanz der Händler und Modellbahner abwarten müssen. Die Modelle verfügen über eine Kurzkupplungs-Kinematik und über Normschächte für die Kupplungsköpfe. **HO**

Märklin

Als letzte der 88er-Neuheiten erschien zu Beginn dieses Jahres die Köf II in der Baugröße H0, mit der Betriebsnummer 323 530 der DB. Das schicke Maschinchen ist das Produkt einer gelungenen Zusammenarbeit zwischen dem Göppinger "Marktleader" Märklin und der Firma Brawa in Waiblingen bei Stuttgart. Bei dem angebotenen Modell, das bei Märklin nur in der Digitalausführung erhältlich ist, handelt es sich um die Variante mit winterfestem Führerhaus, d. h. die Lok verfügt über Türen und verglaste Fenster. Nach der inzwischen erfolgten Miniaturisierung elektronischer Bauteile ist es gelungen, den Digital-Baustein fast unsichtbar unter dem Dach des Führerhauses unterzubringen. Das rundum gut gelungene und feindetaillierte Modell wird derzeit einer intensiven Fahr- und Betriebserprobung unterzogen. Darüber und über die Lokomotiven der Leistungsgruppe II der Deutschen Bundesbahn berichten wir demnächst im Eisenbahn-Journal. **HO**

Roco

Für die erste Ausgabe dieses Jahres viel zu spät sind weitere "Lange" von Roco bei uns eingetroffen. Hierbei handelt es sich um exakt im Maßstab 1:87 gehaltene Supermodelle des grünen Schnell-

zugwagens B 40m-63 und des A 40m-61 mit blauem Wagenkasten. Die Detaillierung und das Finish der Fahrzeuge lassen keine Wünsche offen. Die Beschriftung ist sauber, korrekt und auch an den Stirnseiten vorhanden. Sehr gut wirken die profilierten Fensterrahmen und die paßgenauen Fenster. Mit großer Sorgfalt wurde auch die Inneneinrichtung gestaltet. Der A 40m-61 hat rote, der B 40m-63 grüne Sitze erhalten. Die jedem Wagen beigegebenen Zurüstteile sind sauber gespritzt und passen genau in die vorhandenen Löcher. Die brünierten Radsätze laufen in Blechlager. Über sie wird die Innenbeleuchtung gespeist, die noch in die Modelle eingebaut werden muß. Die Wagen verfügen über eine Kurzkupplungs-Kinematik und Normschächte für die Kupplungsköpfe. Die Fahrzeuge sind bereits mit Kurzkupplungen ausgerüstet; Standardkupplungen liegen bei. Zu kritisieren sind nur die Richtungstafeln bzw. deren Aufschriften: Sie passen nicht zur Beheimatung der Wagen. **HO**

Lemaco

Die Freunde erlesener Handarbeitsmodelle werden mit dem bislang exklusivsten H0-Fahrzeug des Schweizer Kleinserienherstellers verwöhnt. Die drei Loks 01 1063, 01 1066 und 01 1100 wurden in jeweils 80 einzeln nummerierten Exemplaren aufgelegt. Die Modelle des ölgefeuerten "Nobeldampfers" bestehen aus über 1200 Messingteilen; hinsichtlich der Detaillierung bleiben daher keine Wünsche mehr offen. Die neueste Lemaco-Kreation rollt über Radreifen aus Neusilber, wodurch abgefahrene Laufflächen der Vergangenheit angehören und zudem eine bessere Zugkraft durch erhöhte Reibung gewährleistet ist. Für beste Laufeigenschaften sorgt ein Canon-Glockenankeromotor. Allerdings kann das Modell erst Radien über 600 mm befahren. Mancher Käufer wird indessen auf dieses Vergnügen verzichten und das Luxusgefährt lieber in der Vitrine lassen – für den Höhepunkt jeder Modellsammlung müssen nämlich über drei Tausender auf den Ladentisch geblättert werden. Neues gibt's auch in der Baugröße 0: Der Talbot-Neuschotterwagen der SBB vom Typ XAS 73 besteht aus über 250 Messingteilen und entspricht somit bis ins kleinste Detail dem großen Vorbild. Von dem fein lackierten und sehr sauber bedruckten Modell wurden nur 160 Exemplare aufgelegt.

LGB

In den Museumszügen des Deutschen Eisenbahn-Vereins (DEV) zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf ist auch ein 1893 erbauter zweiachsiger Personenwagen zu sehen, der liebevoll restauriert wurde. Er ist das Vorbild eines gelungenen neuen LGB-Modells im Maßstab 1:22,5. Viele Details an

Bild 5: Die schicke Köf II von Märklin in der Baugröße H0 entstand in enger Zusammenarbeit mit der Firma Brawa. Fotos 1-5: H. Obermayer



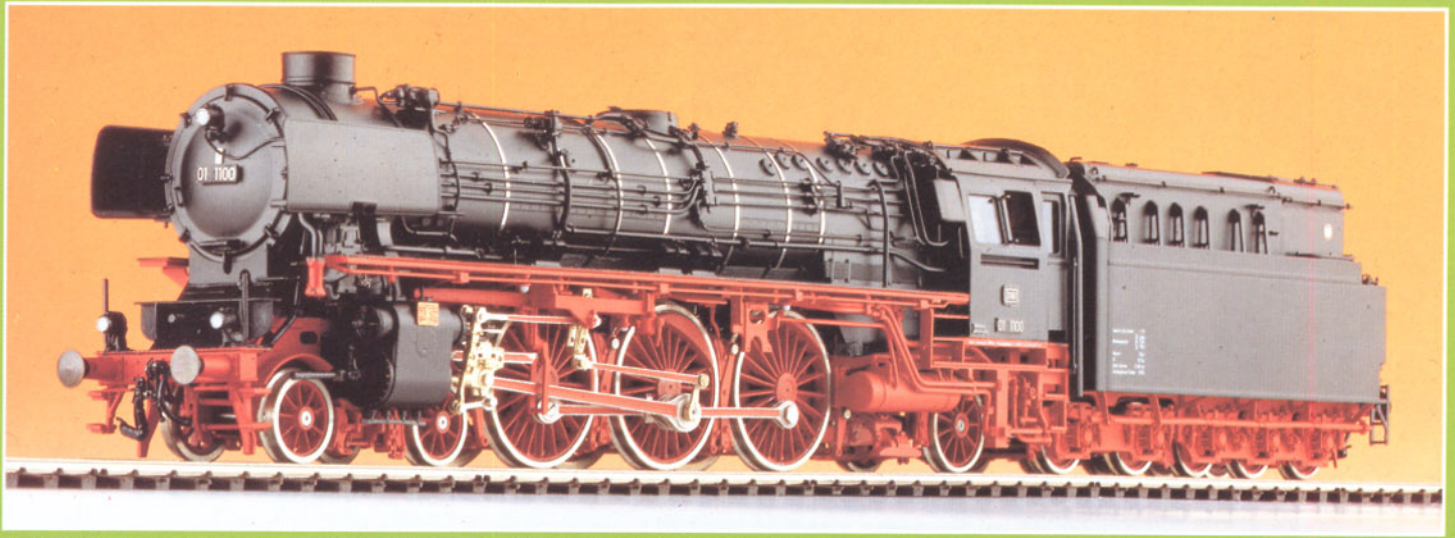


Bild 6: Die ölgefeuerte 01.10 von Lemaco ist das bislang aufwendigste H0-Modell des Schweizer Kleinserienherstellers.

Werkfoto Lemaco

Fahrwerk (Radlager, Federung, Bremsanlage) und Aufbau (Einstiegsbühnen mit Schutzgittern, teilweise geöffnete Fenster, Dach mit Verwitterungsspuren, Inneneinrichtung) wurden sorgfältig nachgebildet. Die Einstiegstore an den Schutzgittern können ebenso geöffnet werden wie die Eingangstüren zum Abteil. Auch die Schutzgitter an den Stirnseiten lassen sich öffnen und die Übergangsbleche herunterklappen. Zudem sind Lackierung und Bedruckung tadellos ausgeführt, so daß viele Großbahner um dieses Modell nicht herumkommen werden.

Völkner

Der Braunschweiger Elektronik- und Versandspezialist vergrößert sein Programm für Modellbahner. Seit einigen Wochen sind Messingprofile in zehn verschiedenen Ausführungen erhältlich. Der Knüller hierbei ist der Preis: Völkner will die Profile bis zu 60 Prozent günstiger anbieten als seine Mitbewerber – bei gleicher Qualität, wie versichert wird.

Darüber hinaus erreichten uns noch ein paar Muster eines sehr preisgünstigen Weichenantriebs. Mit ihm lassen sich Weichen, Signale, Schranken und Schuppentore vorbildgerecht langsam betätigen, da die Stellgeschwindigkeit individuell geregelt werden kann. Auch eine schwergängige Mechanik wird nach Angaben des Herstellers dank hoher Zugkraft "müheles bewegt". Eine Zusatzplatine ermöglicht den Anschluß an das Märklin-System.

Vollmer

Das sprichwörtliche "Brett vorm Kopf" hatte in der Hektik des vorweihnachtlichen Produktionsstresses der für diese Seiten zuständige Redakteur – und keiner hat's gemerkt. Fast keiner, denn dankenswerterweise hat uns die Firma Vollmer darauf aufmerksam gemacht, daß ihre im Eisenbahn-Journal 11/1988 (S. 79) vorgestellte Nebenbahnstation in der Baugröße N gleich zweimal als Bahnhof "Maulbronn" tituliert wurde. Hier die Korrektur: Es handelt sich natürlich um den Bahnhof "Waldbronn" - ein fein detailliertes und paßgenaues Bausatzmodell im Maßstab 1:160.

Weinert

Komplettbausätze, Zurüst- und Umbausätze, Bauteile, Signale – das Programm von Weinert wird jetzt in einem gut aufgemachten, neuen Katalog ansprechend präsentiert. Seit der letzten Gesamtübersicht waren inzwischen auch über drei Jahre vergangen und mancher Zurüstspezialist war des Suchens in den vielen Ergänzungs- und Neuheitenblättern überdrüssig. Der neue Katalog ist übersichtlich gegliedert und zeigt auf 88 Seiten zahlreiche schöne Farbfotos. Die Abbildungen der Bauteile sind im Maßstab 1:1 gehalten. **Thomas Hilge**

Asoa

Neu im Programm von Asoa – bislang bekannt durch den echten Steinschotter – ist ein Betonprellbock nach einem Vorbild beim alten Isartalbahn in München. Die Verwendungsmöglichkeiten des Modells beschränken sich jedoch nicht nur auf Anlagen und Dioramen nach bayerischen Vorbildern. Früher waren Betonprellböcke eine beliebte und preisgünstige Form des Gleisabschlusses. Der Prellbock, den es im Vertrieb von Klaus Holl (München) gibt, ist relativ hoch ausgefallen, um eine Montage direkt auf dem Grundbrett auch dann zu ermöglichen, wenn ein Schotterbett in vorbildgerechter Höhe verwendet wird. Andernfalls kann das Modell leicht mit Säge und Schleifpapier bearbeitet werden. **K. Holl**

Old Pullman

"Europas größtes Fachgeschäft für Modellbahnen nach amerikanischem Vorbild" (Eigenwerbung) verwöhnt die US-Fans mit einem voluminösen neuen Katalog. Auf 212 Seiten wird ein umfangreiches Programm für alle Baugrößen angeboten: Fahrzeuge, Zubehör, Werkzeuge und Literatur für den anspruchsvollen Modellbahner.

Behrens Modellbahnzubehör

Freunde elektronischer Feinessen können das "Leben" auf ihrer Modellbahnanlage jetzt um einen witzigen Gag bereichern. Klaus-Peter Behrens in Gärtingen bietet sogenannte Hauswechsellichtmodule an, mit deren Hilfe dem nächtli-

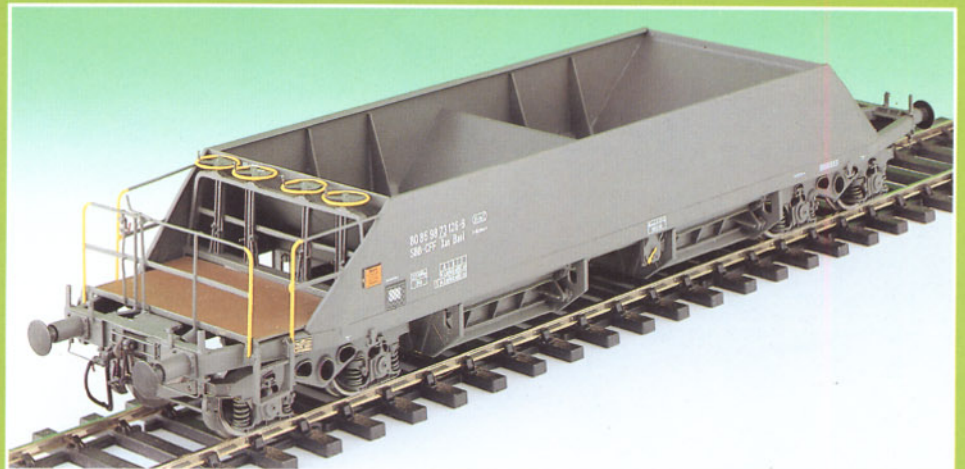


Bild 7: Das Messingmodell dieses SBB-Schotterwagens von Lemaco in der Baugröße H0 verfügt u.a. über einzeln abgefedernte, kugelgelagerte Achsen.

Werkfoto Lemaco

Bild 8: Das Vorbild des hübschen Länderbahn-Personenwagens von LGB wird vom Deutschen Eisenbahn-Verein betriebsfähig erhalten.

Werkfoto LGB



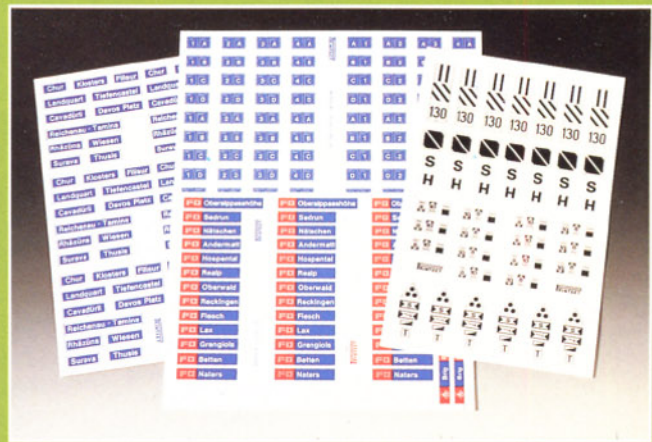


Bild 10: H0-Schilder nach Vorbildern der SBB und anderer Schweizer Bahnverwaltungen gibt es von KS-Modellbahnen. **Foto: T. Hilge**

Bild 9: Das Plakatset 2 von MO-Miniatur zeigt Motive von Autos, Schienenfahrzeugen und Flugzeugen. **Werkbild MO-Miniatur**



Bild 11: Beim Münchner Isartalbahn-Hof ist das Vorbild des Asoa-Betonprellbocks zu finden, den Klaus Holl (München) vertreibt. **Foto: K. Holl**



Bild 12: Ein nettes Accessoire für alle N-Bahnen ist das Bausatzmodell dieser Handhebel-draisine von Behn & Sperling (Erlangen). **Foto: T. Hilge**

chen Treiben in der kleinen Welt endlich der lang ersehnte realistische Touch eingehaucht werden kann. Diese Module ermöglichen es nämlich, das Verhalten von Hausbewohnern – ein Zimmer zu verlassen und das Licht zu löschen, ein anderes zu betreten und dort die Beleuchtung "anzuknippen" – auch im Modell wirklichkeitsgetreu zu imitieren. Modernste Digitaltechnik und ein "Pseudozufalls-generator" sorgen dafür, daß die "Brennzeiten" nicht nur von Lampe zu Lampe unterschiedlich sind, sondern auch bei jeder Lichtquelle wechseln.

Ch. Müller Modellbahnzubehör

Mit Recht gehören die Roco-Modelle des VT 11.5 in den Baugrößen H0 und N zu den beliebtesten Fahrzeugen. Wer vorbildgerechten Betrieb mit ihnen durchführen wollte, war bislang zu einigen technischen Kunstgriffen gezwungen, wenn der Zug bei "Rückwärtsfahrt" – mit dem antriebslosen Teil voraus – korrekt vor einem Signal halten sollte. Christel Müller in Freising bietet jetzt einen nützlichen Zurüstsatz an, der dieses Problem aus der Welt schafft. Nach dem Umbau erfolgt die Stromaufnahme jeweils vom vorderen Triebkopf, die Stromübertragung von Wagen zu Wagen durch federnde Kontaktbleche. Die einzelnen Waggons können wie bisher voneinander getrennt werden. Der Umbau kann nach Auskunft des Herstellers ohne

Fachkenntnisse und Spezialwerkzeuge durchgeführt werden; ein Zurüstsatz enthält das erforderliche Material für einen siebenteiligen Triebzug.

SV-Modellbahnen

Von dem Duisburger Händler – er vertreibt u. a. Eisenbahnliteratur und Produkte von Kleinserienherstellern – erreichte uns ein aufwendiger großformatiger Katalog, der einen Überblick über das Angebot an Messingmodellen dieses Kleinherstellers gibt. Vor allem Schmalspurfans werden bei der Lektüre des Katalogs auf ihre Kosten kommen. Geboten werden Fahrzeuge nach sächsischem Vorbild, aber auch Lokomotiven und Waggons der Chiemseebahn und der Kleinbahn Ravensburg – Weingarten. Zudem erhalten die Freunde österreichischer Schmalspurbahnen auch Zurüstteile und -sätze für Wagen von Liliput und Roco.

MO Miniatur

Wer seine Gebäude, Schuppen, Zäune und Mauern mit stil- und epochengerechten Plakaten und Emailschildern verzieren will, dem werden die selbstklebenden farbigen Reproduktionen von MO Miniatur (Landshut) gute Dienste tun. Das Angebot umfaßt insgesamt elf verschiedene Sets mit Motiven aus

Bild 13: Drei aktuelle Lkw-Neuheiten von Herpa: ein Volvo F 12 mit Sattelaufleger und 20'-Container, der Mercedes-Benz-Tanksattelzug der Spedition "Kieserling" als Neuauflage eines beliebten Herpa-Modells und der "kleine" MAN M 90.





Bild 14: Der BMW 325i komplettiert die BMW-Familie bei Herpa.



Bild 15: Herpas Opel Vectra rollt jetzt in der Stufenheck-Version über die Ladentische.

unterschiedlichen Zeitepochen. Die Mini-Plakate sind aufwendig hergestellt und überzeugen durch scharfe Wiedergabe.

KS Modelleisenbahnen

Neu im Sortiment dieses Kleinherstellers (Karlheinz Stümpfl, 6531 Waldlaubersheim) sind diverse Schildersätze nach Schweizer Vorbildern. Bis jetzt gibt es fünf Sets mit Stations- und Bahnsteigschildern sowie Signaltafeln der SBB, RhB, FO, BLS, BVZ u.a.. Die mehrfarbigen Kartonschilder können nach dem Ausschneiden direkt verarbeitet werden.

Brekina

Das erste Neuheitenpaket des neuen Jahres beinhaltet einige 88er-Nachzügler, die noch vor Beginn der Nürnberger Spielwarenmesse in den Handel kamen. Hervorzuheben sind zwei Modelle des Büssing 8000, der als schwerster Haubenwagen im Büssing-Lkw-Programm von 1950 bis 1954 gebaut wurde. Ausgeliefert wurden der Koffierzug mit zweiachsiger Hänger und Bedruckung "Kölner Zucker" sowie ein Pritschenzug mit Dreiachs-Hänger in Lackierung der "Spedition Fehr Braunschweig". Beide Fahrzeuge verfügen über die bei damaligen Fernverkehrslastwagen charakteristische verlängerte Kabine mit Schlafabteil.

Herpa

Gleich zu Beginn des neuen Jahres rollte aus Dienthofen ein voluminöses Neuheitenpaket in die Fachgeschäfte. Die Stufenheck-Version des Opel Vectra – bislang nur als Werbemodell für Opel gefertigt – ist nun auch im freien Handel erhältlich. Eine weitere Pkw-Novität ist der BMW 325i; der High-Tech-BMW 750iL präsentiert sich jetzt in Rauchsilber-Lackierung. Auf dem Kadett GSi basiert ein Notarzt-Einsatzfahrzeug mit Dachschild und beidseitigem leuchtfarbenem Kennstreifen. In der Reihe der unbedruckten LKW-Modelle erschienen ein Scania-142M-Hängerzug sowie ein Sattelzug mit dem MAN F 90 als Zugmaschine. Mit einer Beschriftung der Spedition Dachser ist nun

Bild 17: Die Sonderpackung "Feuerschutzpolizei" von Roco enthält einen historischen Löschzug im polizeigrünen Anstrich der frühen vierziger Jahre. **Werkfoto: Roco**

Bild 19 (unten rechts): Markante Drehleiter DL 22 auf der Basis eines Daimler-Benz L 4500 S von Roco. **Werkfoto Roco**

Bild 18: Für alle Fans der fünfziger Jahre gibt es den Büssing-8000-Koffierzug von Brekina. **Foto: T. Hilge**

der "kleine" MAN M 90 erhältlich, der beim Vorbild die Lücke in der mittleren Tonnagen-Klasse schließt. Die fernöstlich anmutende Aufschrift "Cho Yang" prangt auf einem 20'Container, der auf einem von dem Volvo F 12 gezogenen Sattelaufleger über die Modellstraßen rollen wird. Ein attraktives Vorbild hat der Doppeldeckerbus auf Setra-Basis: Ein Fahrzeug des Reiseunternehmens "Erismann" stand Pate für das aufwendig bedruckte Modell.

Roco miniatur modell

Erst vor kurzem erreichten uns einige Muster von Neuheiten, die bereits im Dezember des vergange-

nen Jahres in den Handel gelangten. Herausragend ist ein Set mit einem historischen Löschzug in der Farbgebung der frühen vierziger Jahre. Die Feuerwehren wurden damals in die Polizeiorganisation eingegliedert und erhielten den polizeigrünen Anstrich. Aus dieser Zeit stammt die Bezeichnung "Feuerschutzpolizei". Die Roco-Sonderpackung wurde in einmaliger Auflage nur 1988 hergestellt. Ein Bestandteil des Sets, die DL 22 auf der Basis eines Daimler Benz L 4500 S, ist einzeln auch in roter Farbgebung erhältlich. Ebenfalls neu: der VW-Bully als Fahrzeug der Baufirma "Schwarz" und dasselbe Modell mit Doppelkabine in der Ausführung der DB aus der Zeit der frühen achtziger Jahre. **Thomas Hilge**



Bild 16: Fahrzeuge des Reiseunternehmens "Erismann" und des "Regional-Verkehr Oberbayern" (RVO) dienen als Vorbild für die beiden neuen Herpa-Busse. **Werkfotos Herpa**

