



# Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E  
ISSN 0720-051X

3/1989  
April

DM 9,50  
sfr 8,50  
öS 75,—

Über 150 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe  
Aktuelle und informative Vorbildberichte



**3/89**
**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 Saurle

 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 70010080)  
 Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300  
 (BLZ 70163370)  
 Dresdner Bank Nr. 695918000  
 (BLZ 70080000)

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

 Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate  
 zum Kalenderjahresende möglich.

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

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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


# Aus dem Inhalt . . .

Seite

150 Jahre Leipzig – Dresden	4
Kleindiesellokomotiven der Leistungsgruppe II – Bestseller der Lokomotivindustrie	12
Die Köf II von Märklin in der Baugröße H0	16
Die Lokomotiven der Braunschweiger Eisenbahn	18
Gepäcktriebwagen De 4/4 der SBB	23
»Doppelpendel« mit De 4/4 der SBB von Roco	26
Preußen Report (Die Gattung S 3 – Teil 1)	28
Am Rande des Harzes	34
Bei unseren Nachbarn (130 Jahre Strecke Longueville – Provins)	44
Jahres-Inhaltsverzeichnis 1988	47
Neue Wagen für die Güterbahn	52
Mini-Markt	58
Sonderfahrten	61
<b>55</b>  Eifelbahnhof Jünkerath	62
Die große Rallye der kleinen Flitzer	68
<b>56</b>  Abwechslung muß sein	70
Roco Line – brauner oder grauer Schotter?	76
Industrie mit Gleisanschluß (Werkbahn der SKW Trostberg)	78
Modellprojekt: Die SKW Trostberg	84
Schaufenster der Neuheiten	88
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	92
Bücherecke	94

## Zu unserem Titelbild:

Mit dem InterCity 129 "Johann Strauß" nach Wien wird die 111 047 in Kürze in Regensburg eintreffen. Die Aufnahme entstand am 02.06.1984 in der Nähe von Etterzhausen.

**Foto: A. Ritz**

## Zu unserem Poster (Seite 46/51):

Bis Anfang der siebziger Jahre kamen die Lokomotiven der Baureihe 01.5 des Bw Erfurt P mit Schnellzügen auch nach Bebra. Kein leichtes Spiel haben an diesem tristen Vorfrühlingstag die beiden ölgefeuerten Schnellzuglokomotiven auf der Rampe Bebra – Hönebach mit dem schweren D 197 nach Leipzig (05.03.1972).

**Foto: U. Geum**



# 150 Jahre Leipzig – Dresden

Die Deutsche Reichsbahn feiert mit einer großen Fahrzeugparade



Im Jahre 1833 erschien in der Buchhandlung von G. A. Liebeskind in Leipzig eine 60seitige Broschüre mit dem Titel "Über ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden". Verfasser dieser Schrift war Friedrich List.

Nach seinen Ideen und unter seiner Mitwirkung entstand die erste deutsche Fernbahn von Leipzig nach Dresden, die 1839 eröffnet wurde. Die Vorbereitungen zum Bahnbau begannen, als in Deutschland noch kein Meter Eisenbahngleis verlegt war. Die Leistung der Männer des Eisenbahn-Comités ist um so anerkennenswerter, wenn man bedenkt, daß

**Bild 1 (oben):** Im Februar 1977 war das noch Alltag auf der Saaletalbahn: Die ölgefeuerte 44 0553 mit einem Güterzug unterwegs nach Saalfeld. **Foto: U. Geum**

**Bild 2:** Ebenfalls im Februar 1977 entstand dieses Foto: Die 50 2641 schiebt bei Klotzsche (Strecke Dresden – Görlitz) einen schweren Güterzug nach. **Foto: U. Geum**

**Bild 3 (rechte Seite oben):** Mit dem Eilzug 805 von Leipzig nach Saalfeld hat die 01 2204 soeben den Bahnhof Gera Süd durchfahren (20.05.1980). **Foto: U. Geum**

**Bild 4:** Im Mai 1977 waren auf der Strecke Riesa – Nossen noch Lokomotiven der Baureihe 35 eingesetzt. **Foto: U. Geum**





keinerlei Erfahrungen vorlagen, gesetzliche Grundlagen über Eisenbahnbau und -betrieb noch nicht existierten. Die Deutsche Reichsbahn betrachtet die Eröffnung der ersten deutschen Fernbahn als das markanteste Ereignis der deutschen Eisenbahngeschichte und feiert die Eröffnung der Strecke Leipzig – Dresden vor 150 Jahren mit einer großen Fahrzeugparade.

Damit aber nicht genug. Für dieses Ereignis ist die erste in Deutschland gebaute Dampflok, die SAXONIA, betriebsfähig nachgebaut worden. Sie wird die aus 33 Bildern bestehende Fahrzeugparade eröffnen. Ort des Ereignisses ist Riesa an der Elbe,

Schnellzugstation an der Strecke Leipzig – Dresden. Hier zweigen auch die Strecken nach Döbeln – Karl-Marx-Stadt, Nossen, Falkenberg und Berlin über Elsterwerda ab. Auf dem rechten Elbufer wird unmittelbar neben der Eisenbahnbrücke eine Tribüne errichtet, die – wie groß sie auch werden mag – für die Schar der Interessenten zu klein sein wird. Die lange Gerade auf dem Damm in Richtung Röderau, die die Züge und Lokomotiven befahren, bietet zwar gute Sichtmöglichkeiten, aber nicht unbedingt gute Fotostandpunkte. Wegen des zu erwartenden Andrangs ist die Fahrzeugparade an zwei Tagen, am 8. und am 9. April 1989, zu

sehen. Weil der normale Zugbetrieb auf der stark befahrenen Strecke nicht unterbrochen werden kann, können die Zuschauer eine Reihe planmäßiger Zugfahrten "kostenlos" erleben.

Den Kessel für den Nachbau der SAXONIA hat, wie vor 150 Jahren für das Original, die Maschinenfabrik Übigau bei Dresden geliefert. Im Herbst vergangenen Jahres hat die SAXONIA ihre ersten Probefahrten unternommen. Zusammen mit der SAXONIA wird auch die älteste Dampflok der DDR, die MULDETHAL aus dem Dresdner Verkehrsmuseum, vorgeführt. Die folgenden Bilder zeigen typische Loks und Wagen aus der Länderbahnzeit, so die berühmtesten Schnellzugmaschinen Preußens und Sachsens, die S 10<sup>1</sup> und die XX HV. Eingebettet in die einzelnen Epochen, werden auch elektrische Triebfahrzeuge, darunter solche Raritäten wie die E 77 10 und die E 95 02, gezeigt.

Die Epoche II wird mit Lokomotiven und Wagen aus der DRG-Zeit dargestellt und von den ältesten erhaltenen Einheits-Schnellzuglokomotiven 01 005 und 03 001 eröffnet.

Die Entwicklung der Deutschen Reichsbahn ab 1949 dokumentiert Epoche III. Man bekommt die letzte erhalten gebliebene Kohlenstaublokomotive, die 52 9900, sowie die Neubau-Dampf-, -Diesel- und -Elloks der DR zu sehen. In diese Epoche gehören auch die Reko-Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn, angeführt von der schnellsten betriebsfähigen Dampflok der Welt, der 18 201. Die Epoche IV gehört der modernen Trak-

**Bild 6:** Die Strecken westlich von Magdeburg waren Anfang der achtziger Jahre eine der letzten Refugien der Lokomotiven der Baureihe 41. Das Foto vom 08.06.1981 zeigt die 41 1130 mit dem P 6454 auf der Strecke Magdeburg – Oebisfelde. **Foto: U. Geum**



**Bild 5 (links):** Die 52 8070 müht sich am 28.02.1980 bei Gelenau (südlich von Kamenz) mit einem schweren Güterzug ab.  
**Foto: U. Geum**

**Bild 7:** Die 03 2162 mit dem D 560 nach Berlin hat am 12.09.1976 in Leipzig Hbf Ausfahrt erhalten.  
**Foto: U. Geum**

**Bild 8 (unten):** Die Bahnlinie Saalfeld – Probstzella zählte bis Anfang der achtziger Jahre zu den Stammstrecken der ölgefeuerten Tenderlokomotiven der Baureihe 95. Dort wurde auch am 15.02.1980 bei Marktgöltz dieses Foto aufgenommen.  
**Foto: U. Geum**





**Bild 9:** Leistungsstärkste Neubau-Elektrolokomotive der DR ist die Baureihe 250 (Co'Co'). Auf dieser Strecke bei Riesa wird die Fahrzeugparade stattfinden.

Foto: M. Weisbrod

**Bild 13 (rechte Seite oben):** Auch die E 77 10 wird in Riesa mit von der Partie sein.

Foto: M. Weisbrod



**Bild 10:** Nicht betriebsfähig ist die achtachsige Altbau-Elektrolok E 95 02, eine der gewaltigsten Konstruktionen der DRG.

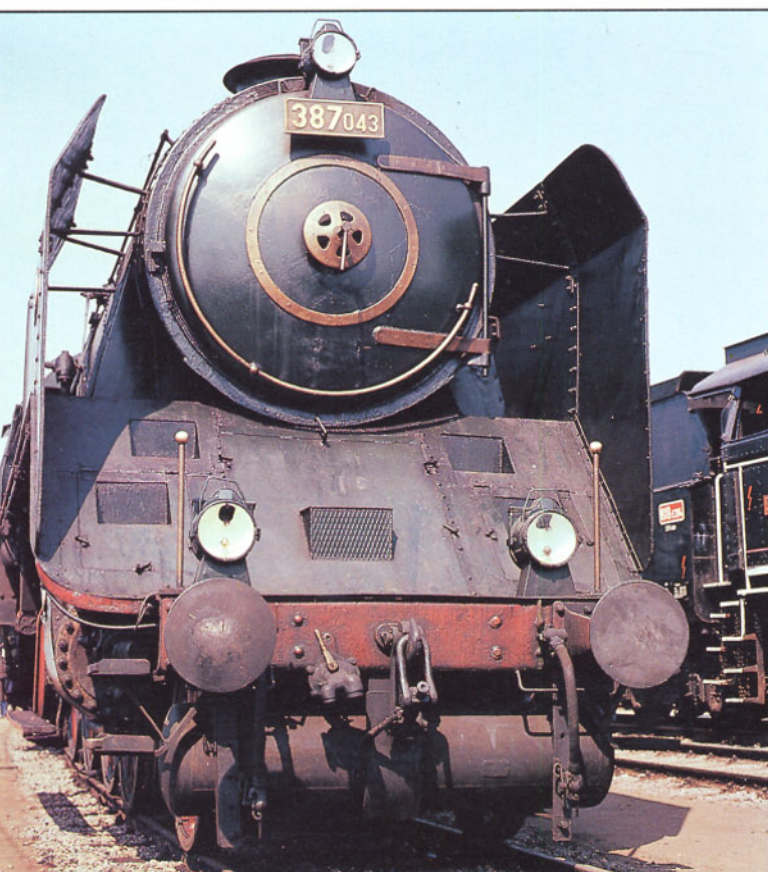
Foto: M. Weisbrod

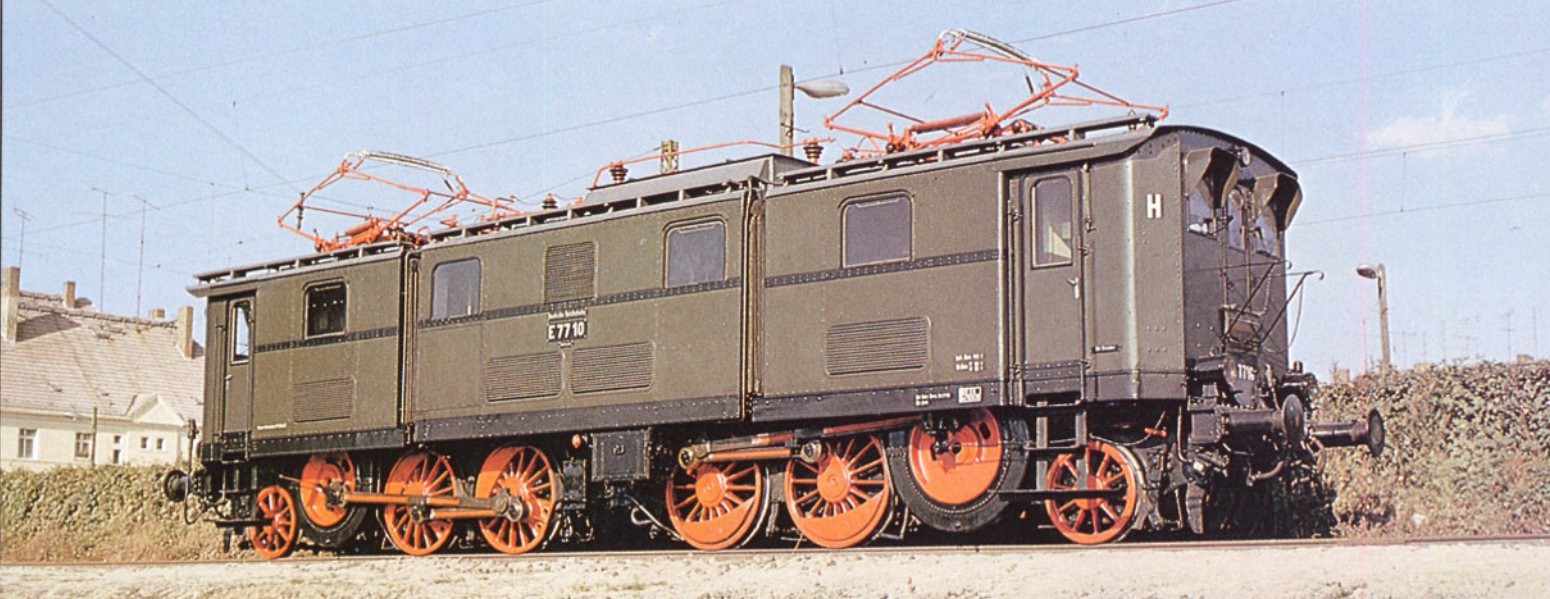
**Bild 11:** Zu den tschechoslowakischen Einheitslokomotiven aus der Zeit vor 1945 zählt die Schnellzuglokomotive 387.043.

Foto: M. Weisbrod

**Bild 12:** Den markanten Stil tschechoslowakischer Neubaulokomotiven verkörpert die Schnellzuglokomotive 498.106.

Foto: M. Weisbrod





tion. Sie wird abgeschlossen von den Neubau-Elloks 243 und 243.8 (Kombinat LEW Hennigsdorf) sowie der Zweisystemlok der Baureihe 230, einer Gemeinschaftsentwicklung von LEW und Škoda in Plzeň (Pilsen). Mit dem letzten, dem 33. Bild, laden die ČSD-Dampflokomotiven 498.012 und 387.043 die Eisenbahnfreunde Europas zur 150-Jahr-Feier der ČSD im kommenden Jahr nach Prag ein. Folgende Triebfahrzeuge werden in Riesa gezeigt (die mit \*) versehenen Fahrzeuge sind betriebsfähig):

#### Dampflokomotiven

##### SAXONIA\*) MULDENTHAL

01 005	44 1093*)	80 023
01 137*)	50 849*)	86 001*)
01 531*)	50.35*)	86 049*)
03 001*)	52 6666*)	89 1004*)
03 1010*)	52.80*)	89 6009*)
17 1055	52 9900	91 134
18 201*)	55 669	92 503
19 017	57 3297	93 230
23 1113*)	58 261	94 1292*)
24 004	58 3047*)	95 027*)
38 205*)	62 015*)	95 6676
38 1182*)	64 007	98 001
41 1185*)	65 1049*)	498.022 ČSD*)
41 1231*)	74 1230*)	387.043 ČSD*)
43 001	78 009	

#### Elektrolokomotiven

E 04 01*)	E 77 10*)	243*)
E 11 001*)	E 94 056*)	243.8*)
E 18 31*)	E 95 02	250)
E 44 046*)	230*)	

#### Diesellokomotiven

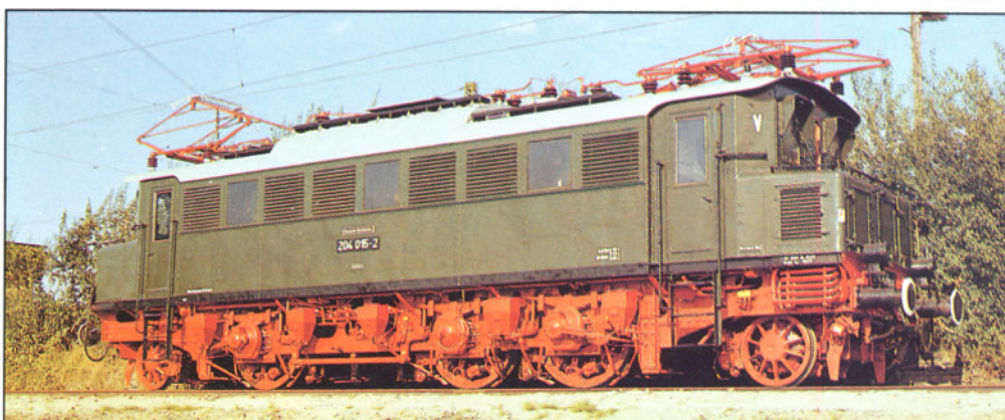
106*)	120*)	V 36 027*)
118.1*)	132*)	
119*)	188 (ORT)*)	

#### Triebwagen

SVT 137 Bauart Hamburg
VT 137 099*)
LVT 171/172*)

Wenn es der Zeitplan erlaubt, sollen auch moderne Oberbaumaschinen und -geräte vorgeführt werden.

Riesa bietet eine der letzten Gelegenheiten, die hier als betriebsfähig aufgeführten Lokomotiven unter Dampf zu erleben. Seit dem Fahrplanwechsel im Sommer 1988 ist der Dampfbetrieb bei der DR zu Ende. Das bisherige Erhaltungs-Raw Meiningen wird andere Aufgaben übernehmen und nur noch in begrenztem Umfang zur Verfügung stehen. Auch die Kessel mancher Lokomotiven sind



**Bild 14:** Die Altbau-Elektrolok E 04 01 wird zu den betriebsfähigen Oldtimern der Fahrzeugparade in Riesa zählen. Das Foto zeigt die Schwesterlok 204 015.  
Foto: M. Weisbrod

**Bild 15:** Eigens für die Fahrzeugparade zur Erinnerung an die Eröffnung der ersten Fernbahn in Deutschland (von Leipzig nach Dresden) vor 150 Jahren wurde die SAXONIA betriebsfähig nachgebaut.  
Foto: Sammlung Weisbrod

**Bild 16:** Die Mehrzweck-Elektrolok der Baureihe 243 gibt es inzwischen in weit über 400 Einheiten.  
Foto: M. Weisbrod



**Bild 17:** Am Abend des 18.01.1975 verläßt eine 50.40 mit einem Güterzug in Richtung Hagenow den Grenzbahnhof Büchen.  
**Foto: U. Geum**

**Bild 18 (unten):** In Zwönitz bedient die in Aue (Sachsen) beheimatete 86 1775 im September 1975 ein Anschlußgleis.  
**Foto: U. Geum**

**Bild 19 (rechts):** Nachschuß auf einen aus dreiachsigen Reko-Personenwagen gebildeten Personenzug, der von der 52 8020 geführt wird (September 1975).  
**Foto: U. Geum**





**Bild 20:** Aus dem November 1976 stammt diese Aufnahme, die die 65 1026 mit einem Personenzug zeigt.  
Foto: U. Geum

nicht mehr aufarbeitungsfähig, und die Ersatzteile für die Fülle der bisher erhaltenen Baureihen fehlen. **M.W.**

Das Ende des Dampflok-Regelbetriebs auf den Normalspurgleisen der Deutschen Reichsbahn hat uns veranlaßt, als kleinen Rückblick auf die Dampflokzeit in der DDR einige stimmungsvolle Farbaufnahmen aus den siebziger und achtziger Jahren im Eisenbahn-Journal zu veröffentlichen. Vertreter der im Rahmen dieses Beitrags gezeigten Baureihen werden an der Fahrzeugparade in Riesa teilnehmen. Die über 60 (!) für die Parade vorgesehenen Bauarten können aus Platzgründen allerdings hier leider nicht vorgestellt werden.

Auch unser Poster gehört zu dieser Bildokumentation über die einstigen DR-„Dampfer“. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren die Lokomotiven der Baureihe 01.5 wohl die mächtigsten Dampflokomotiven in beiden Teilen Deutschlands. **-red-**





**Bild 1:** Mit der Übergabe 67502 ist am 02.09.1985 die Aulendorfer 323 640 auf der Strecke Aulendorf – KIBlegg im Einsatz. Um für den Streckendienst tauglich zu sein, erhielt sie einen zweiten Luftbehälter auf dem Vorbau vor dem Führerhaus.

Foto: T. Küstner

**Bild 2 (unten):** Im Bahnbetriebswerk Plochingen wurde am 04.06.1984 die 323 615 abgelichtet. Die zum Zeitpunkt der Aufnahme in Kornwestheim stationierte Kleinlok zeigt sich in einem hervorragenden Pflegezustand.

Foto: T. Küstner

# Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe II – Bestseller der Lokomotivindustrie

## Die Vorgeschichte

Zu Beginn der dreißiger Jahre bemühte sich die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, nicht nur den Reiseverkehr attraktiver zu machen, sondern auch den Güterverkehr schneller abzuwickeln. Die Güterzüge waren immer noch viel zu lange unterwegs, weil die erforderlichen Rangierarbeiten auf den Unterwegsbahnhöfen von der Zuglok ausgeführt wurden. Neue Kleinlokomotiven, von Verbrennungsmotoren angetrieben, sollten auf allen wichtigen Bahnhöfen stationiert werden und dort den Verschiebedienst übernehmen. Nach dem Bau verschiedener Probeloks mit unterschiedlicher Motorisierung und Ausführung, die bis Ende 1932 in Dienst gestellt wurden, begann die Serienfertigung von Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe II im Jahre 1933.

Zunächst waren die Fahrzeuge noch mit mechanischer Kraftübertragung ausgestattet. Sie bestand aus einem Rädergetriebe, einer Lamellenkupplung und Rollenketten. Fehlschaltungen führten infolge von hochschnellenden Drehzahlen oder Massenschlägen zu Motorschäden bzw. Defekten an Teilen der Kraftübertragungsanlage. Neuentwickelte hydraulische Getriebe sollten Abhilfe schaffen. Ab 1935 wurden die ersten Flüssigkeitsgetriebe serienmäßig eingebaut, und man erweiterte die Kurzbezeichnung für die Kleinlokomotiven mit Verbrennungsmotor von *Kö auf Köf*. Nachdem im Laufe der Zeit mehr als 20 verschiedene Motortypen entwickelt und zum Einbau gelangt waren, ließ die Deutsche Reichsbahn ab 1937 für Neubauten und Ersatzlieferungen nur noch die Antriebsaggregate F 6 M 317 von KHD und 4 D 12 R von Kämpfer beschaffen. Bei beiden Fabrikaten

handelt es sich um Viertakt-Dieselmotoren mit Vorkammer, deren Nennleistung mit 65 bzw. 60 PS angegeben wurde. In der Erprobung befanden sich aber auch schon Dieselmotoren von Deutz (KHD) mit einer Leistung von 105 PS. Von den mehr als 1000 Kleinlokomotiven, die bis 1944 für die Deutsche Reichsbahn und die Wehrmacht gebaut wurden, gelangte nur noch knapp die Hälfte in den Fahrzeugbestand der Deutschen Bundesbahn.

## Die Köf II bei der DB

Die nach Ende des Zweiten Weltkriegs in der Bundesrepublik vorhandenen Köf II reichten bei weitem nicht aus, den Güterverkehr rationell abzuwickeln. Um dem vorhandenen Mangel abzuwehren, wurden bereits 1948 weitere Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe II bei KHD in Auftrag gegeben. Ab 1951 zählte auch die Firma Gmeinder in Mosbach zu den Herstellern größerer Serien von Maschinen der Bauart Köf II. Umfangreiche Lieferungen kamen 1959 und 1960 auch von Orenstein & Koppel sowie von Arnold Jung. Den Abschluß der Beschaffung bildete eine Serie von 35 Lokomotiven, die im Jahre 1965 bei KHD entstanden. Die Kosten für eine Lok beliefen sich 1959 auf 77.655 DM. Nur 22.700 RM mußten 1934 für eine Kleinlok ausgegeben werden. Mit einer Gesamtstückzahl von 735 Exemplaren war die Köf II bis 1965 der absolute Spitzenreiter unter den von der DB beschafften Triebfahrzeugen. Die Nachkriegslieferungen der Köf II unterschieden sich äußerlich nicht von den früheren Bauserien. Auch die Hauptabmessungen – Achsstand 2.500 mm, Länge über Puffer 6.450 mm –





**Bild 3:** Beim Bahnbetriebswerk Bayreuth (dort wurde auch am 24.03.1983 fotografiert) sind die 323 780 und die 323 782 zum Zeitpunkt der Aufnahme beheimatet gewesen. Erstere gehört zu den "winterfesten" Köf II mit eingebauten Fenstern und Türen sowie einer Warmluftheizung.  
Foto: A. Ritz

**Bild 4:** "Kleine Lokparade" im Bahnbetriebswerk München 1. Am 21.10.1984 standen drei Kleinlokomotiven mit Verbrennungsmotor vor dem großen Ringschuppen. Zwei davon (Mitte und rechts außen) verfügen über eine Rangierkupplung.  
Foto: A. Ritz





**Bild 5:** Einst Schmalspurstrecke – heute ein kurzer, nur 500 m langer Gleisanschluß zu einem Holzwerk; ex KBS 306d, Bad Schussenried – Riedlingen. Eine Kof II bedient mehrmals täglich dieses Teilstück. Foto: T. Küstner



**Bild 6:** Vielfältig sind die Einsatzmöglichkeiten für die Kof II. Der Modellbahner kann, wie auf dem Foto zu sehen ist, seine Kleinlok auch mal als "Ladegut" auf dem Weg ins AW benutzen. Foto: Marc Voß/Sammlung Küstner

**Bild 7 (unten):** In München Laim Rbf gehören Kof II zum alltäglichen Erscheinungsbild. Am 29.03.1985 war dort die 323 680 im Einsatz. Foto: T. Küstner



waren gleichgeblieben. Die Maßangaben im Merkbuch für Kleinlokomotiven, Ausgabe 1974, sind falsch. Änderungen gab es aber bei der Motorisierung der Fahrzeuge. Sie erhielten nun stärkere Dieselmotoren. Zum Einbau kamen drei verschiedene Antriebsaggregate. Dies waren die Sechszylinder-Maschinen A 6 M 517 mit 118 PS und A 6 M 617 mit 128 PS von KHD sowie der Kälble-Motor GN 130 s mit einer Nennleistung von 128 PS. Diese Motoren baute man nach und nach auch in die älteren Kleinlokomotiven der Baujahre bis 1944 ein. Als am 1. Januar 1968 der neue Nummernplan in Kraft trat, verfügte die Deutsche Bundesbahn über einen Bestand von rund 1170 Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe II, die mit Verbrennungsmotoren ausgestattet waren. Die Umzeichnung der Fahrzeuge ging nach folgendem Schema vor sich:

- 321 = Kof II mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und mechanischer Bremse
  - 322 = Kof II mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und Druckluftbremse
  - 323 = Kof II mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h und Druckluftbremse
- Die Kleinlokomotiven mit mechanischer Bremse erhielten nachträglich eine Druckluftbremse und wurden dann entsprechend ihrer zulässigen Höchstgeschwindigkeit umgenummert in Fahrzeuge der Reihen 322 bzw. 323. Da abzusehen war, daß durch die Umbauten die 999 Ordnungsnummern der Reihe 323 nicht ausreichen würden, beka-



**Bild 8:** Vor dem Empfangsgebäude in Nagold, es wurde damals gerade renoviert, wurde die 323 327 mit einem Tragwagen für Mittelcontainer "Von Haus zu Haus" am 18.08.1983 aufgenommen. Foto: W. Spielkamp

men noch 60 Maschinen die Baureihenbezeichnung 324.

Einige Kleinlokomotiven – vor allem jene, die Streckendienst verrichteten – hatten einen zweiten Luftbehälter auf dem Vorbau vor dem Führerhaus erhalten. Zu Beginn der siebziger Jahre wurde schließlich noch die "Winterfestmachung" verfügt, wofür 150 Kleinloks vorgesehen waren. Diese Sonderarbeit umfaßte den Einbau von Fenstern und Türen sowie einer Warmluftheizung. Eine größere Anzahl von Maschinen rüstete man darüber hinaus noch mit einer Rangierkupplung aus. Beabsichtigt war ferner, die Fahrzeuge für den Einbau der automatischen

Mittelpufferkupplung, die damals noch zur Diskussion stand, inzwischen aber zur Utopie geworden ist, vorzubereiten.

Lange Zeit waren die Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe II noch unentbehrlich. Ab Mitte der siebziger Jahre begann sich ihr Bestand dann aber allmählich zu lichten.

Baureihe	Bestandsentwicklung (jeweils zum Jahresende)							
	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
321	35	2	–	–	–	–	–	–
322	176	217	219	212	155	14	11	–
323	886	887	886	885	799	665	492	315
324	49	60	60	60	46	29	13	5
Summe	1146	1166	1165	1157	1000	708	516	320

Inzwischen hat sich der Bestand weiter verringert. Bald wird man sich nur noch an den Modellen von Kleinloks der Leistungsgruppe II erfreuen können. Bereits Ende der siebziger Jahre schuf die Firma Modellbau Horst Günther das erste maßstabgerechte Modell einer Köf II in der Nenngröße H0. Erst Jahre später folgten die neuen H0-Modelle von Brawa, die nun auch – nach der begrüßenswerten Kooperation mit Märklin – in einer Digitalausführung für das Wechselstromsystem von Märklin angeboten werden. Eine Köf II befindet sich zudem unter den Neuheiten der Baugröße I, die Märklin für 1989 angekündigt hat. HO

**Bild 9:** Mit ihrer kurzen Übergabe von Günzach nach Kempten ist eine Köf II des Bw Kempten die Günzacher Steige herabgerollt. Eben durchfährt sie den Bahnhof Wildpoldsried (29.10.1982).

Foto: A. Ritz





**Bild 10:** Zwei Kleinlokomotiven rangieren am 25.07.1984 in Heide (Holst.). Links eine Köf III (333 185), rechts eine Köf II (323 530, das große Vorbild des Märklin Modells).

Foto: G. Neumann

## Die Köf II von Märklin in der Baugröße H0

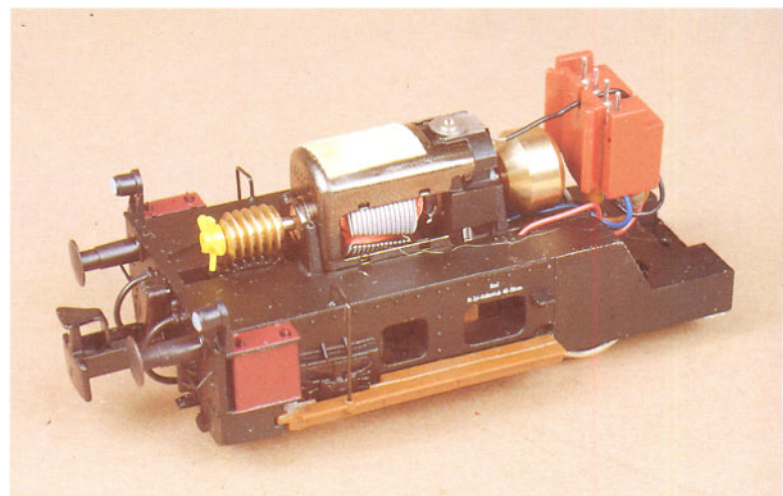
Wohlgeschützt in der neuen und praktischen Blisterverpackung gelangt die 323 530 in den Besitz des Erwerbers, der sich ganz gewiß zunächst einmal an der guten Detaillierung des Modells erfreuen wird. Recht positiv fällt auch der Maßvergleich mit dem Vorbild aus. Das Maschinchen ist ziemlich genau im Maßstab 1:87 gehalten. Kleine Abweichungen im Zehntelmillimeter-Bereich sind unbedeutend. Die Freude an der Köf II wächst bei der Inbetriebnahme: Ihrer Bestimmung entsprechend fährt die Lok außerordentlich langsam und eignet sich somit hervorragend für den Rangierbetrieb mit leichten Lasten. Anstelle von Haftreifen hat das Modell zwei Haftmagneten erhalten, die aber nur bei Schienen aus Stahlblech wirksam sind. Über ein Schnecken- und Stirnradgetriebe werden beide Achsen angetrieben. Auf der Motorwelle, vor der Schnecke, ist ein Lüfterrad angeordnet. Die freie Motorwelle trägt eine kleine Schwungmasse, deren Wirkung jedoch bescheiden bleibt. Im Digitalbetrieb, für den die Lok ausgestattet ist (der Decoder konnte unter dem Dach untergebracht werden), läßt sich die Führerstandsbeleuchtung ein- und ausschalten. Eine Spitzenbeleuchtung ist nicht vorhanden.

Als Vorbild diente die 323 530 aus dem Bw Husum, die aber nicht die glatten Klappen am Vorbau aufweist. Ein Malheur ist bei der Bedruckung der ersten Serie geschehen: Am fein verglasten Führerhaus prangen die Anschriften *DB Hamburg* und *Bw Husum*. Der Packung liegen ein Merkblatt und eine gut bebilderte Betriebsanleitung bei. Daraus ist zu ersehen, wie die Lok geöffnet wird. Es fehlt jedoch ein Hinweis darauf, daß es eine Kabelverbindung zwischen Fahrwerk und Gehäuse gibt, welche die Demontage erschwert. Hier ist also Vorsicht geboten. Wer nichts riskieren will, sollte die kleine Lok lieber von einem Fachmann warten lassen.

H0



**Bild 12:** Der Antrieb des Märklin Modells der 323 530 erfolgt über ein Schnecken- und Stirnradgetriebe. Die kleine Schwungmasse ist von eher bescheidener Wirkung.  
Foto: H. Obermayer





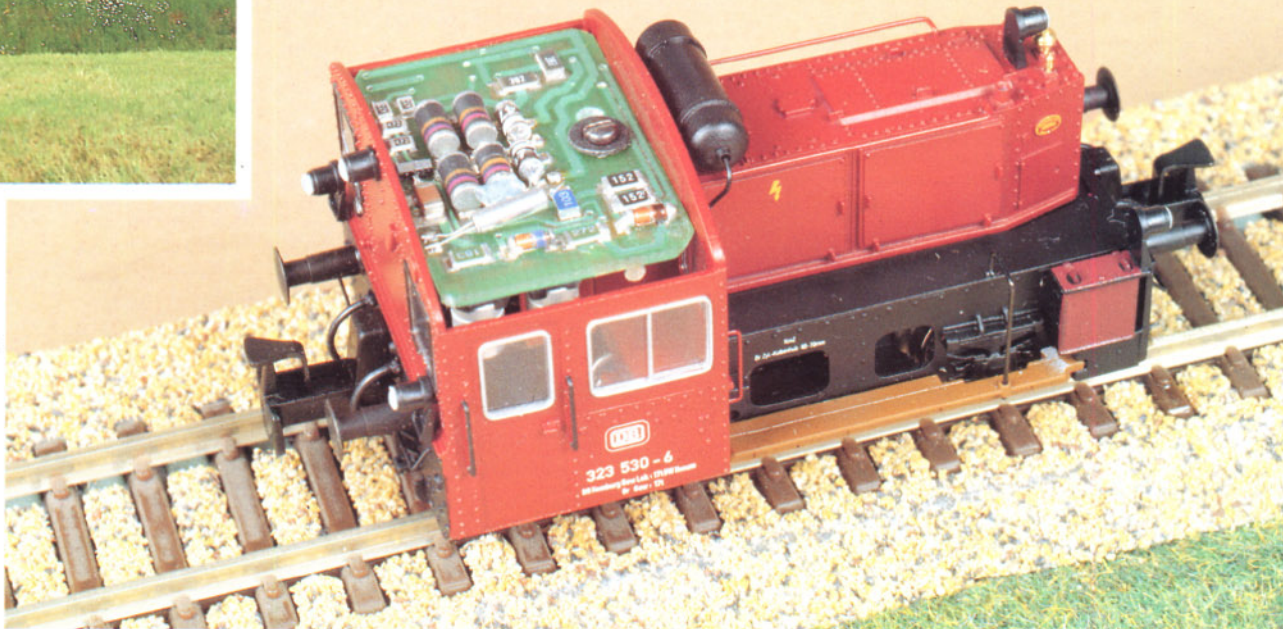
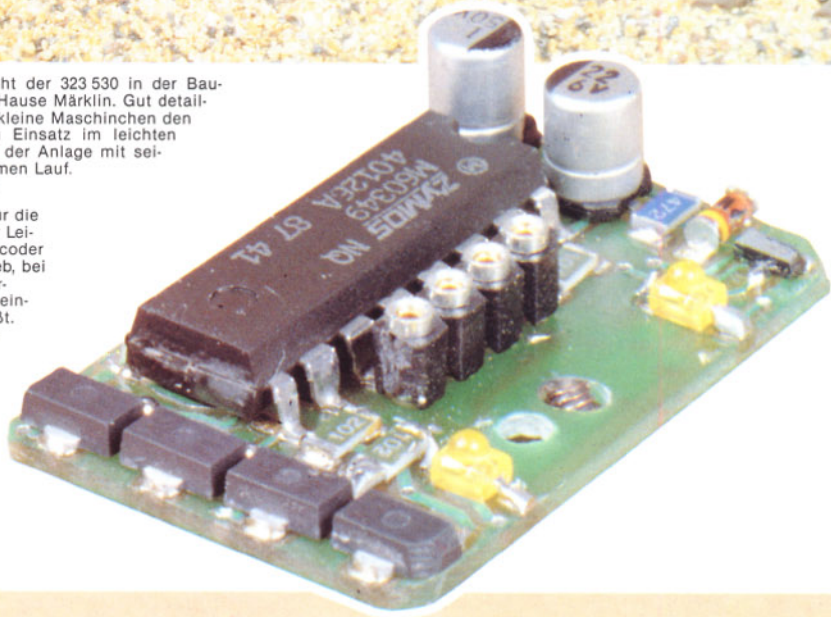
**Bild 13:** Seitenansicht der 323 530 in der Baugröße H0 aus dem Hause Märklin. Gut detailliert erfreut dieses kleine Maschinchchen den Modellbahner beim Einsatz im leichten Vershubdienst auf der Anlage mit seinem extrem langsamen Lauf.  
Foto: H. Obermayer



**Bild 11:** Mit der Übergabe von Sonthofen nach Immenstadt war am 03.06.1983 eine Kemptener Köf II bei Blaichach unterwegs.  
Foto: A. Ritz

**Bild 15:** Unter dem Dach konnte die Elektronik für die Kleinlok untergebracht werden.  
Foto: H. Obermayer

**Bild 14:** High-tech für die Kleinlokomotive der Leistungsgruppe II: Decoder für den Digitalbetrieb, bei dem sich die Führerstandsbeleuchtung ein- und ausschalten läßt.  
Foto: H. Obermayer



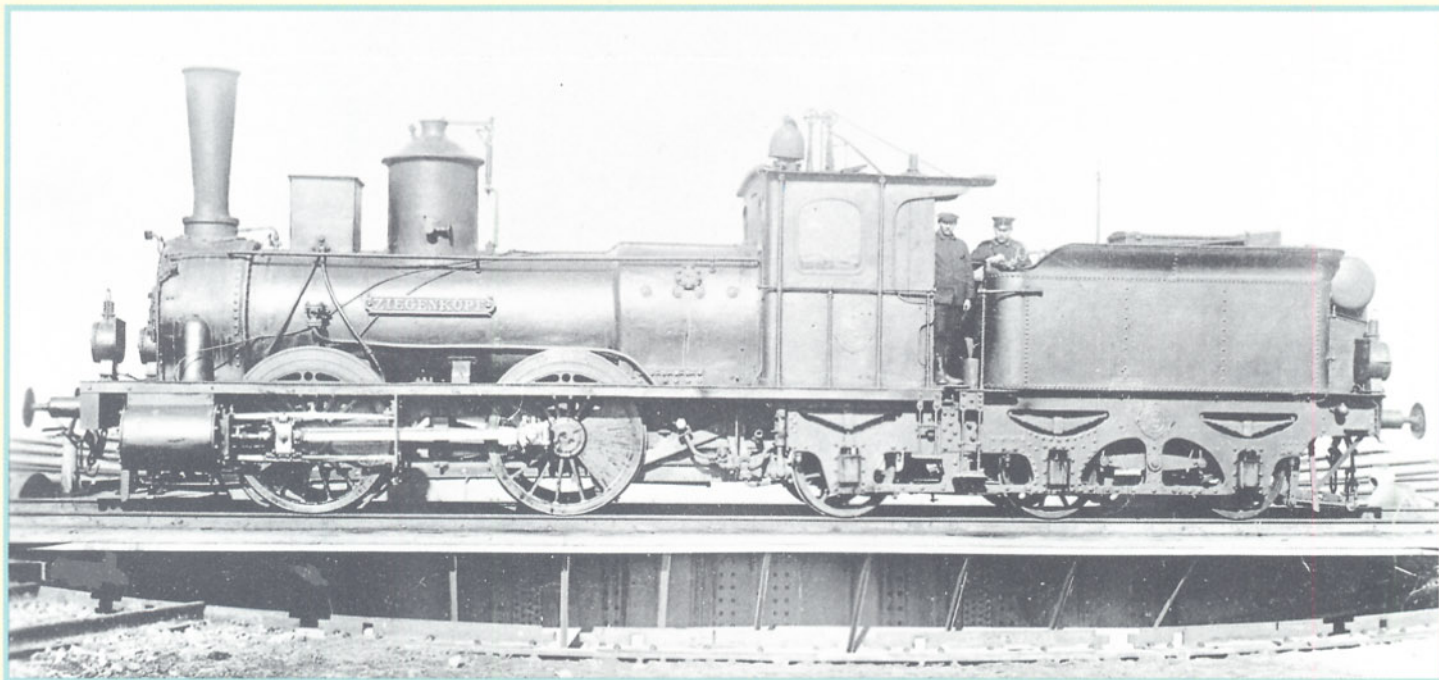


Bild 1: Die "Ziegenkopf", eine der 27 B3-Stütztenderlokomotiven für den Güterzugdienst der Braunschweigischen Eisenbahn, wurde 1872 von Egestorff gebaut (Fabrik-Nr. 794).

# Die Herzoglich Braunschweigische Eisenbahn

Fortsetzung aus Eisenbahn-Journal 1/1989

## Die Lokomotiven der Braunschweiger Eisenbahn

Die ersten Lokomotiven bezog man aus dem Mutterland der Eisenbahn, aus England. G. Forrester & Co. in Liverpool und die Firma Sharp in Manchester lieferten die ersten sechs 1A1-Maschinen. Die fünf von Forrester 1838, 1840 und 1843 bezogenen Lokomotiven hatten Außenrahmen, Außenzylinder und durchhängenden Stehkessel. Sie sollen Vorbild für die ersten Lokomotiven der Bayerischen Staatseisenbahnen (Gattung A I) gewesen sein. Die "Manchester" von Sharp (1842, Fabrik-Nr. 72) besaß Außenrahmen, Innenzylinder und durchhängenden Stehkessel mit halbrunder, wenig überhöhter Decke. Nach ihrem Vorbild baute die einheimische Maschinenfabrik Zorge im Harz 1842/43 drei weitere 1A1-Lokomotiven mit den Namen "Zorge", "Hackelberg" und "Harzburg". Für

die Rampenstrecke Vienenburg – Harzburg wurden 1843 die beiden bereits erwähnten C n2-Lokomotiven von Stephenson, Newcastle, geliefert. Sie waren die ersten dreifach gekuppelten Lokomotiven in Deutschland und bewährten sich so gut, daß sie Hanomag 1874 für einen Umbau noch gut genug erschienen. Sie erhielten dabei neue Kessel. Nach über 40jähriger Dienstzeit wurden sie erst 1886 ausgemustert. Eine von ihnen, die "Crodo", wurde 1885 bei den Preussischen Staatseisenbahnen noch in Magdeburg 1360 umgezeichnet. Die 1846 nachgelieferte "Brocken" gleicher Bauart zeichnete man noch in Magdeburg 1361 um; sie wurde erst 1893 ausgemustert. Zusammen mit den C n2-Maschinen lieferte Stephenson auch zwei 1B-Lokomotiven, die

aber nur bis 1871 in Betrieb standen. Die amerikanische Lokomotivfabrik von Norris in Philadelphia lieferte 1839 eine ihrer damals üblichen 2A-Lokomotiven, die zwar 1843 von der Bahnwerkstätte in Braunschweig mit den gleichen Hauptabmessungen nachgebaut, jedoch nach nur 15 Dienstjahren 1854 ausgemustert wurde.

Damit sind alle Auslandslieferungen an Deutschlands erste Staatseisenbahn bereits aufgezählt. Erwähnenswert ist ferner der Umstand, daß zu den zwölf ausländischen Lokomotiven bereits sieben Tender im Herzogtum Braunschweig gebaut wurden. Auch als Egestorff in Linden bei Hannover – Vorgänger der späteren Hanomag – zum ausschließlichen Lieferanten für Braunschweigs Lokomotiven aufgestiegen war, baute man die zugehörigen Tender noch jahrelang zu einem Teil in Zorge.

1853 bis 1864 lieferte Egestorff eine Gruppe von 13 1A1-Schnellzuglokomotiven nach dem Vorbild der in England seit 1847 weit verbreiteten Bauart "Jenny Lind". Jenny Lind war damals eine in ganz Europa und Nordamerika gefeierte Opern- und Konzertsängerin und feierte als die "Schwedische Nachti-

Bild 2: Die "Bulk", gebaut 1870 von Egestorff (Fabrik-Nr. 501), wurde nach der Übernahme durch die Preussischen Staatseisenbahnen in Magdeburg 483 umgezeichnet und erst 1905 ausgemustert.

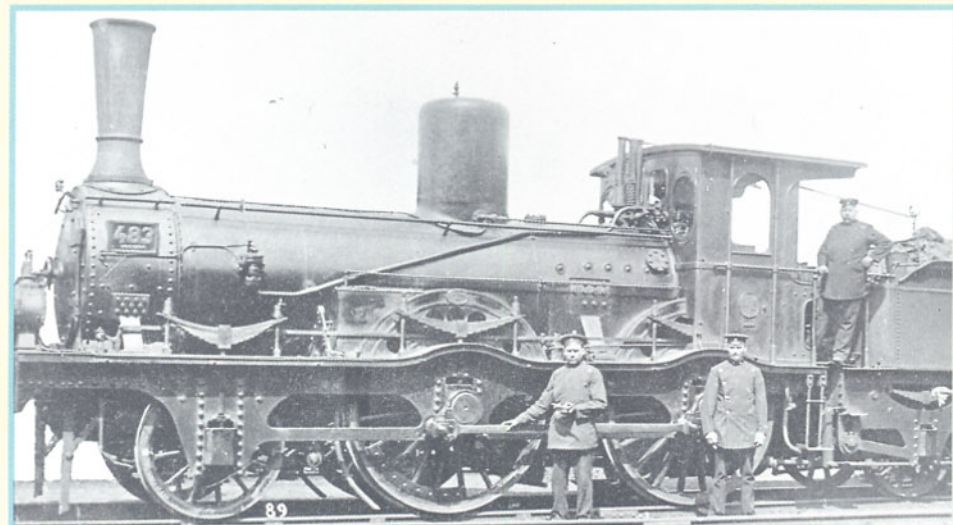


Bild 7: Skizze der "Manchester", gebaut 1842 von Sharp/Manchester (Maßstab 1:87).

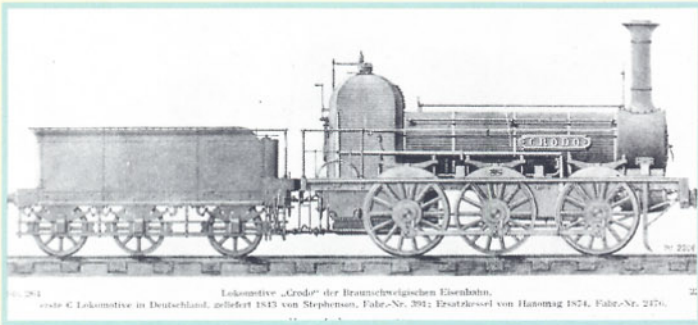
Bild 8: Skizze der Lokomotive "Braunschweig", die 1843 in der Werkstätte Braunschweig gebaut wurde (Maßstab 1:87).

Bild 9: Skizze der 1B-Personenzuglokomotive, die zwischen 1850 und 1858 in 10 Exemplaren beschafft wurde (Maßstab 1:87).

Bild 10: Skizze im Maßstab 1:87 der 1B-Güterzuglokomotive "Oker", die 1855 von Egestorff gebaut wurde (Fabrik-Nr. 74).

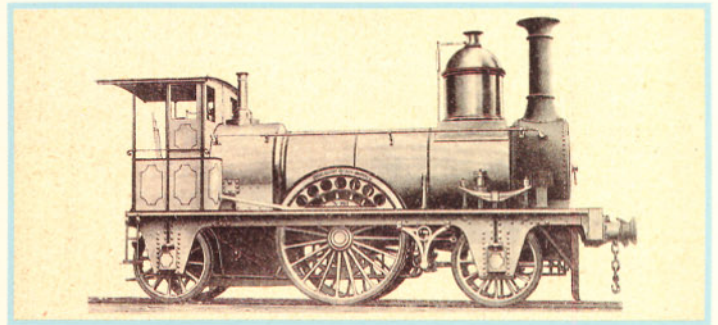
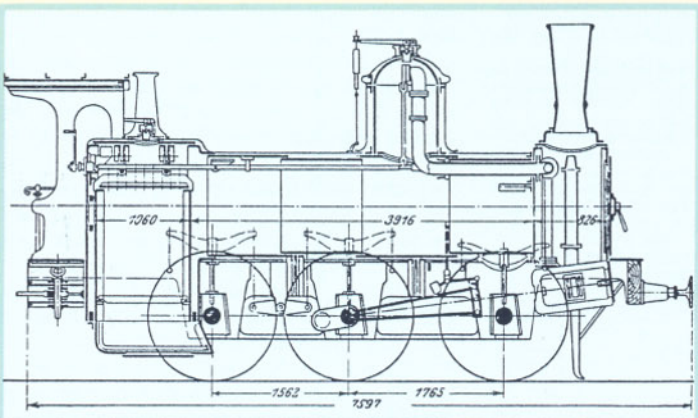
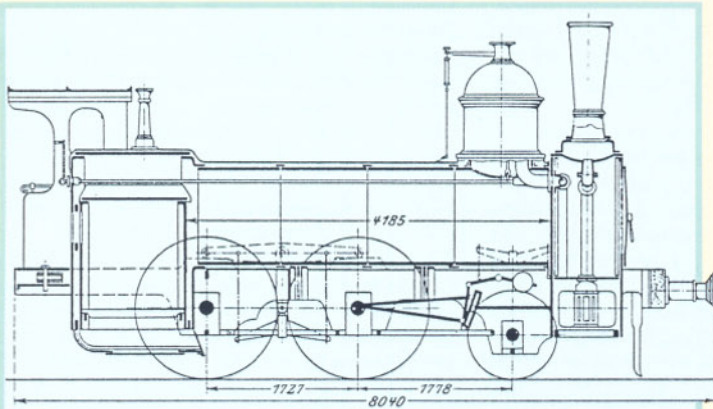
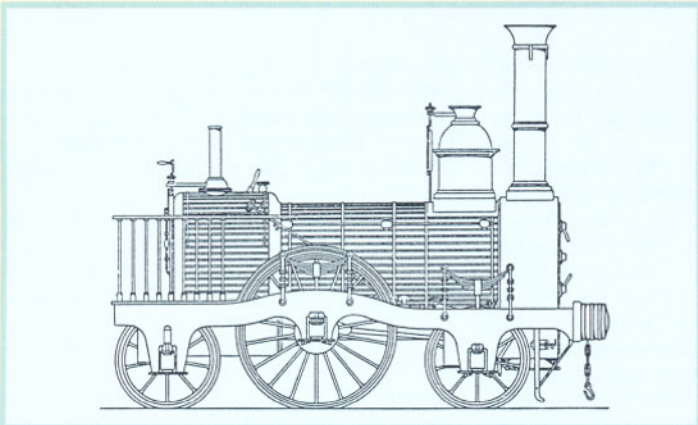
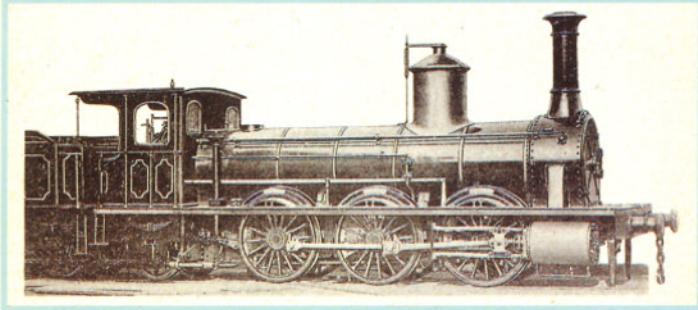
Bild 11: So sahen die Lokomotiven "Crodo" und "Brocken" nach ihrem Umbau anlässlich der Neubekesselung 1874/75 aus (Maßstab 1:87).

Bild 12: Skizze der B-Tenderlokomotive für den Rangierdienst, die 1874 in 6 Exemplaren beschafft wurde (Maßstab 1:87).  
Alle Skizzen: Sammlung Dr. Scheingraber



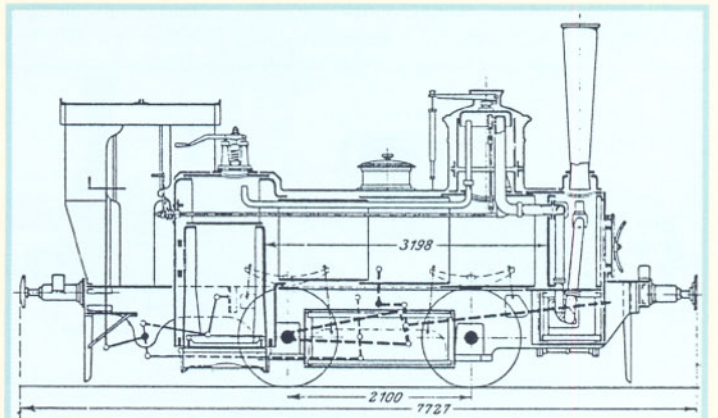
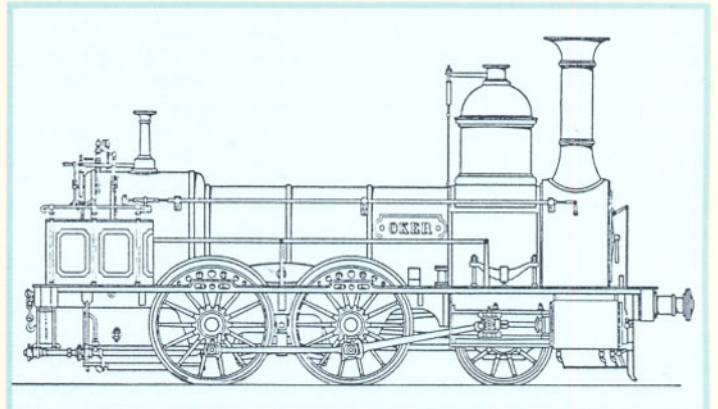
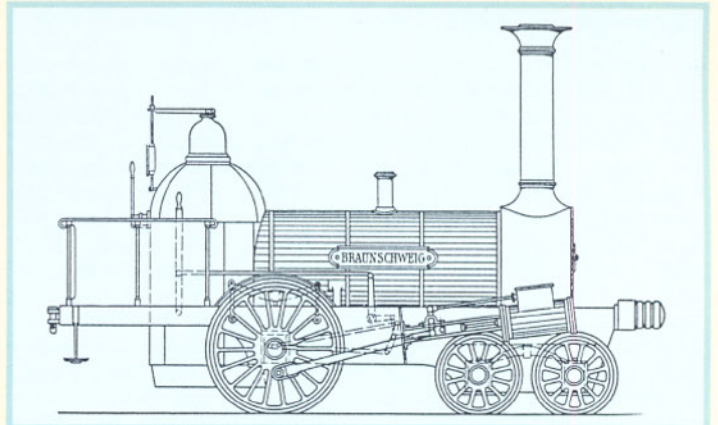
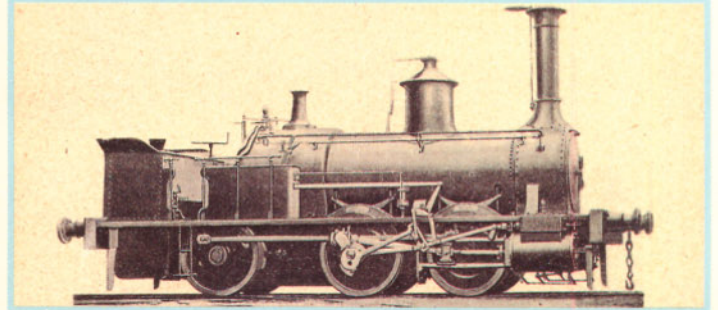
**Bild 3:** Die "Crodo" (gebaut 1843 von Stephenson) haben wir bereits im Eisenbahn-Journal 1/1989 gezeigt.

**Bild 5:** C-Tenderlokomotive für den Rangierdienst, gebaut 1863 von Egestorff (Fabrik-Nr. 208).



**Bild 4:** Diese Schnellzuglokomotive der Bauart "Jenny Lind" wurde unter der Fabrik-Nr. 202 im Jahre 1862 von Egestorff gebaut.

**Bild 6:** C3-Stütztenderlokomotive für den Güterzugdienst, gebaut 1865 von Egestorff (Fabrik-Nr. 229).





**Bild 13:** Dieser verkleinerte Kartenausschnitt zeigt die alten Bahnanlagen in Braunschweig (gelb), die mit der Eröffnung des neuen Hauptbahnhofes 1960 aufgelassen werden konnten. Rot markiert sind die neuen Bahnanlagen. (Kartengrundlage: Stadtkarte 1:20 000 von 1957, herausgegeben vom Vermessungsamt der Stadt Braunschweig. Vervielfältigungserlaubnis erteilt: Braunschweig, 31.10.1988, Az. 62.22-11/88, durch Stadt Braunschweig, Vermessungsamt.)

gall" wahre Triumphzüge. Die nach ihr benannten Schnellzuglokomotiven zeichneten sich durch einen Doppelrahmen aus, bei dem die Treibachse lediglich im Innenrahmen, die beiden Laufachsen dagegen nur im Außenrahmen gelagert waren. Die über Innenzylinder angetriebenen Maschinen sahen sehr gefällig aus, was ihre weite Verbreitung auf den Britischen Inseln mit erklären dürfte. Außer Braunschweig besaß in Deutschland nur noch die Altona-Kieler Eisenbahn Lokomotiven der Bauart "Jenny Lind" (sechs Exemplare). Von den Braunschweiger Maschinen gelangten noch vier an die KED Magdeburg. Die anderen wurden 1883/84 ausgemustert.

Für ihren Personenzugdienst beschaffte die Herzoglich Braunschweigische Eisenbahn zwischen 1850 und 1858 eine Gruppe von zehn 1B-Lokomotiven mit überhängendem Stehkessel und 1676 mm großen Treibrädern. Die Hälfte davon gelangte noch mit den Nummern 462 – 466 an die KED Magdeburg, wo man sie erst zwischen 1886 und 1894 ausmusterterte.

An Güterzuglokomotiven wurden 18 1B-Maschinen zwischen 1848 und 1861 in Dienst gestellt. Die ersten sieben hatten einen Zylinderdurchmesser von 381 mm, der bei den später gelieferten auf 406 mm vergrößert wurde. Auch von ihnen standen einige über 40 Jahre im Dienst (acht erhielten Ersatzkessel). Beide zuletzt besprochenen Gruppen unterscheiden sich eigentlich le-

diglich durch ihren Treibraddurchmesser, der bei den Güterzuglokomotiven 1448 mm, bei den Personenzuglokomotiven 1676 mm betrug.

Zu den Besonderheiten der Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahn zählten die 65 Stütztenderlokomotiven der Bauart Behne-Kool. Stütztenderlokomotiven – ursprünglich in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre von Prof. Engerth für den Betrieb auf der österreichischen Semmeringbahn konstruiert – sind eine Mischung von Schlepp-tender- und Tenderlokomotiven. Die Tender sind nämlich mit ihrer ersten Achse so weit vor die Feuerbüchse der Lokomotive geschoben, daß sie deren Gewicht mittragen. So optimiert der Stütztender die Lastverteilung, verkürzt die Länge über Puffer und verbessert letztlich auch den Bogenlauf der Maschine.

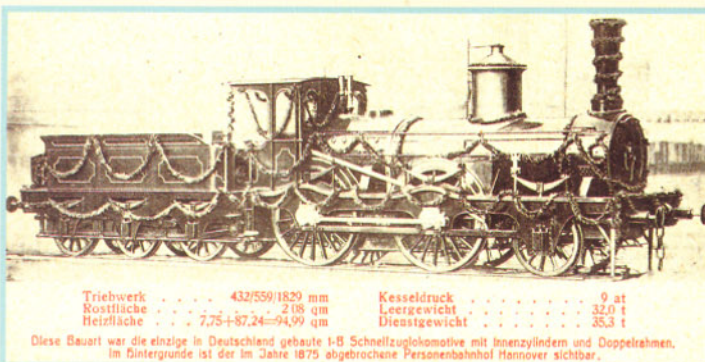
Engerth-Stütztenderlokomotiven waren zu ihrer Zeit, d. h. in der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre des 19. Jahrhunderts, in Österreich-Ungarn, der Schweiz und Frankreich weit verbreitet, sonderbarerweise in Deutschland jedoch nicht anzutreffen. Die beiden nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs bei der Deutschen Bundesbahn durch Umbau entstandenen Stütztenderlokomotiven 78 1001 und 1002 vermitteln einen ungefähren Eindruck von dieser Bauform. Seinerzeit experimentierten die Bayerischen Staatseisenbahnen mit einigen Stütztenderbauformen. Bei diesen Lokomotiven lag die

unterstützende Tenderachse jedoch *hinters* der Feuerbüchse. Auch von dieser Bauform kam man bald wieder ab; die wenigen bayerischen Stütztenderlokomotiven wurden in Maschinen der üblichen Bauform zurückgebaut.

Die Bauart Behne-Kool diente weniger der Verbesserung der Lastverteilung oder des Kurvenlaufs; sie war vielmehr aus der Absicht heraus entstanden, auf der Lok einen möglichst langen Rost von ca. 2 m<sup>2</sup> Fläche zum Verfeuern von Kleinkohle unterzubringen. Dies war damals nur in einer stark überhängenden Feuerbüchse möglich. Zu ihrer Unterstützung wurde die erste Achse der dreiachsig ausgeführten Tender *unter* die Feuerbüchse gelegt.

Insgesamt wurde die Bauart Behne-Kool in Deutschland nur an 72 Lokomotiven ausgeführt. Sie wurden als C3-et- und B3-et-Maschinen ausschließlich von Egestorff gebaut. (Die Abkürzung "et" bei der Bauart der Lokomotiven steht für "Stütztenderlokomotive".) Den Löwenanteil mit 65 Stück besaß die Braunschweigische Eisenbahn, fünf C3-et-Maschinen setzte die Hannoversche Staatsbahn ein und zwei B3-et-Lokomotiven die private Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Die 38 C3-et-Maschinen für Braunschweig wurden zwischen 1861 und 1873 beschafft. Sie wurden 1886 geschlossen an die KED Magdeburg übergeben. 13 Exemplare gelangten 1895 an die neu errichtete KED Cassel. Die Ausmusterungen begannen in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre und zogen sich bis 1906, also über einen Zeitraum von rund 20 Jahren, hin. Ungefähr zeitgleich, von 1863 bis 1872, wurden auch die 27 Stück B3-et-Lokomotiven geliefert, die den in Braunschweig üblichen Treibraddurchmesser von 1448 mm aufwiesen, wogegen die C3-et-Maschinen großenteils nur 1372 mm große Treibräder besaßen.

Erwähnenswert ist noch eine Gruppe von 34 Schnellzuglokomotiven der Achsformel 1B mit Innenzylindern, Doppelrahmen und unterstütztem Stehkessel mit großem Rost. Alle Achsen waren im Außenrahmen gelagert, die Treibachse zusätzlich auch noch im



**Bild 14:** Diese 1B-Schnellzuglokomotive – Baujahr 1869 – war die 100. Lokomotive, die Egestorff für die Braunschweigische Eisenbahn lieferte (Fabrik-Nr. 340). Sie wurde vor der Übergabe aus diesem Anlaß auf dem Werkhof entsprechend geschmückt. Fotos 1 bis 6 und 14: Sammlung Dr. Scheingraber

Triebwerk	432/559/1820 mm	Kesseldruck	9 at
Rostfläche	2,08 qm	Leergewicht	32,0 t
Heizfläche	7,75+87,24=94,99 qm	Dienstgewicht	35,3 t

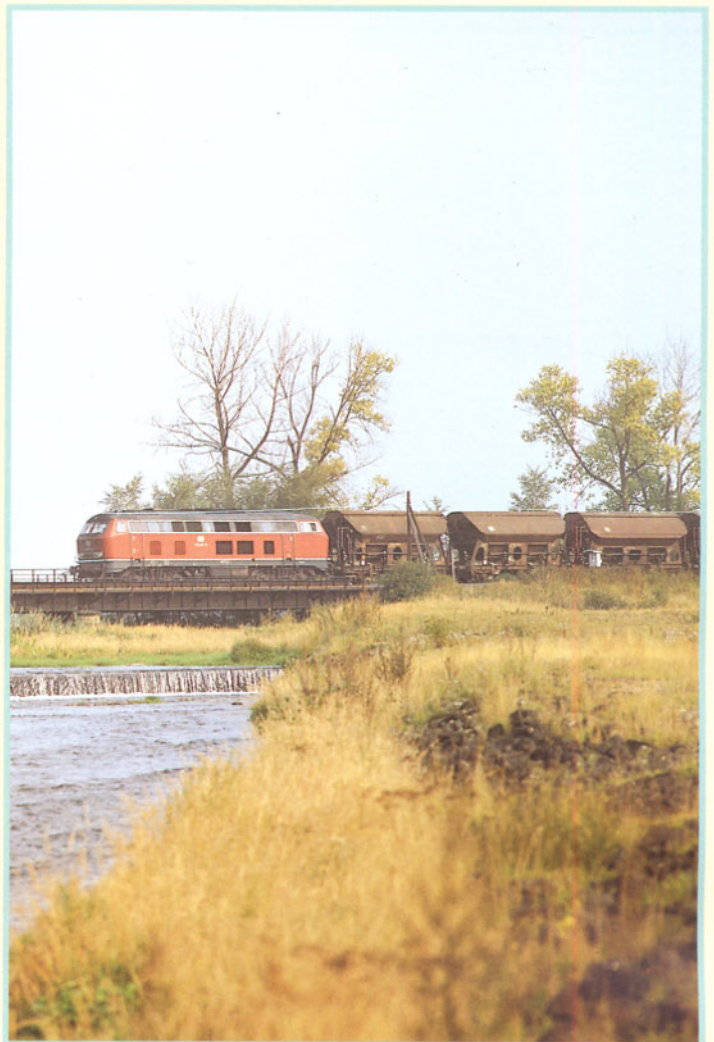
Diese Bauart war die einzige in Deutschland gebaute 1-B Schnellzuglokomotive mit Innenzylindern und Doppelrahmen. Im Hintergrund ist der im Jahre 1875 abgebrochene Personenbahnhof Hannover sichtbar.

## Die Lokomotiven der Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahn und der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft (ab 1868)

Baujahre	Bauart	Hersteller	Anzahl
<i>Die ältesten Lokomotiven (Baujahre 1838 bis 1846)</i>			
1838–1843	1A1 n2	G. Forrester & Co, Liverpool	5
1839	2A n2	Norris, Philadelphia	1
1842	1A1 n2	Sharp, Manchester	1
1842, 1843	1A1 n2	Maschinenfabrik Zorge	3
1843	2A n2	Werkstätte Braunschweig	1
1843, 1846	1B n2	Stephenson, Newcastle	2
1843, 1846	C n2	Stephenson, Newcastle	3
<i>1B-Güterzuglokomotiven</i>			
1848–1861	1B n2	Egestorff	18
<i>1B-Personenzuglokomotiven</i>			
1850–1858	1B n2	Egestorff	10
<i>1A1-Schnellzuglokomotiven Bauart „Jenny Lind“</i>			
1853–1864	1A1 n2	Egestorff	13*)
<i>C3-Stütztenderlokomotiven**) für den Güterzugdienst</i>			
1861–1873	C3 n2-et	Egestorff	38
<i>B3-Stütztenderlokomotiven**) für den Güterzugdienst</i>			
1863–1872	B3 n2-et	Egestorff	27
<i>C-Tenderlokomotiven für den Rangierdienst</i>			
1863–1867	C n2	Egestorff	8
<i>1B-Schnellzuglokomotiven</i>			
1865–1874	1B n2	Egestorff	34
<i>B-Tenderlokomotiven für den Rangierdienst</i>			
1874	B n2	Hanomag	6
<i>Normale Güterzuglokomotiven nach Musterblatt III-3</i>			
1884	C n2	Hanomag	4
<i>Normale Personenzuglokomotiven nach Musterblatt III-1</i>			
1886	1B n2	Henschel	5

\*) Lok „Seesen“ am 02.04.1875 explodiert

\*\*) Bauart Behne-Kool



**Bild 15:** Die Bahnlinie Braunschweig – Bad Harzburg war die erste Strecke der Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahn. Der Abschnitt von Braunschweig nach Wolfenbüttel wurde am 1. Dezember vergangenen Jahres 150 Jahre alt. Das Foto vom September 1980 zeigt eine Diesellokomotive der Baureihe 218 mit einem Güterzug von Goslar nach Braunschweig in der Nähe von Schladen.

Foto: A. Ritz

Innenrahmen. Ihre Lieferung erstreckte sich über zehn Jahre, von 1865 bis 1874. Von einer Lokomotive abgesehen, gelangten sie alle an die KED Magdeburg und wurden dort zwischen 1890 und 1904 aus dem Dienst gezogen.

Acht kleine C-Tenderlokomotiven wurden 1863 bis 1867 für den Rangierdienst geliefert. Die Wasserbehälter waren in den Rahmen und hinter dem Stehkessel eingehängt, es wurde also im Gegensatz zu der Bauform von Krauss kein Kastenrahmen verwendet. Eine kleine Gruppe von sechs B-Tenderlokomotiven mit nur 1100 mm großen Rädern wurde 1874 geliefert und 1899 geschlossen ausgemustert.

1884 beschlossen vier C-Güterzuglokomotiven der preußischen Normalbauform nach Musterblatt III-3 (spätere preußische Gattung G 3) und 1886 fünf 1B-Personenzuglokomotiven nach Musterblatt III-1 (spätere preußische Gattung P 3) die Beschaffung bei der Braunschweigischen Eisenbahn.

## Braunschweig und sein deplazierter Hauptbahnhof

Die Stadt Braunschweig hätte alle Voraussetzungen gehabt, sich zu einem Bahnknoten erster Ordnung zu entwickeln, wäre nicht ihr Hauptbahnhof an einer so ungünstigen Stelle errichtet worden. Betrachtet man nur die erste Staatsbahnstrecke Braunschweig – Harzburg, die genau in südlicher Richtung verläuft, so sind der Bau des Bahn-

hofs im Süden, seine Ausrichtung nach Süden und seine Anlage als Kopfbahnhof noch verständlich. Aber bereits 1843, als der erste provisorische Holzbau einem massiven, repräsentativen Empfangsgebäude weichen mußte, hätte man die sich abzeichnende Entwicklung absehen müssen, die eindeutig auf die Ost-West-Richtung hinwies, weshalb ein Durchgangsbahnhof notwendig gewesen wäre. Als einzige Maßnahme zur Abhilfe trennte man den Personen- vom Güterverkehr und errichtete im Südosten der Stadt einen eigenen Güterbahnhof.

Bereits während der sechziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts tauchten erste konkrete Pläne zum Bau eines Braunschweiger Durchgangsbahnhofs auf. Derartige Planungen wiederholten sich mit schöner Regelmäßigkeit fast in jedem Jahrzehnt einmal; doch zu einer endgültigen Lösung vermochte man sich nicht durchzurufen. Elf verschiedene Projekte mußten ausgearbeitet werden, ehe man 1953 mit dem Bau des neuen Braunschweiger Hauptbahnhofs beginnen konnte, der dann 1960 eröffnet wurde. Sein Spitzname „Keksfabrik“ sagt bereits fast alles über die Architektur des Baues aus.

## Braunschweig – heute und morgen

Die Demarkationslinie zur DDR schnitt Braunschweig nach Kriegsende von seinem östlichen Hinterland ab und unterband den bis dahin vorherrschenden Ost-West-Verkehr

von Berlin ins Ruhrgebiet und zu den Nordseehäfen, der auch in den Jahren nach 1918 immer noch zum Teil über Braunschweig lief. Lebensadern für den ostniedersächsischen Raum sind heute die Verbindungen Salzgitter – Braunschweig und Wolfsburg – Braunschweig. Für die Dieseltraktion in der gesamten Region ist das Bw Braunschweig zuständig. Es beheimatet in größerer Zahl Lokomotiven der Baureihen 212, 216 und 218. Letztere befördern auch die Interzonenzugpaare D 440/443 und 446/447 zwischen Hannover Hbf und Oebisfelde. Die 23 Akkutriebwagen der Baureihe 515 (Stand 01.01.1988) werden nach und nach ausgemustert. Die Braunschweiger Dieseltriebzüge der Baureihe 614 sind u. a. auf den Strecken nach Bielefeld und Paderborn anzutreffen. Die „Eierköpfe“ der Baureihen 612 und 613 haben bereits 1985 in Braunschweig den Dienst quittiert. Die Triebzüge der Baureihe 634, also die 624er mit Luftfederung, verkehren von Braunschweig aus hauptsächlich nach Uelzen, Kreiensen und Löhne. Von ganz entscheidender Bedeutung für Braunschweig ist die beabsichtigte Anbindung Berlins an das EC- und IC-Netz, worüber derzeit mit den DDR-Behörden verhandelt wird. Auch hier ist wieder wie vor 120 Jahren zwischen der Route Hannover – Braunschweig – Berlin und Hannover – Stendal – Berlin zu entscheiden. Hoffen wir, daß sich die Waage zugunsten Braunschweigs neigt, damit der Wirtschaftsraum, den die Herzoglich Braunschweigische Eisenbahn vor 150 Jahren zu erschließen begann, weiterhin konkurrenzfähig bleibt!

-rab-



**Bild 1:** Mit dem Gepäcktriebwagen De 4/4 1673 an der Spitze durchheilt am 9. Juli 1972 der "Doppelpendel" – am Zugschluß befindet sich ein weiterer De 4/4 – gerade den Bahnhof St. Gallen-Bruggen. **Foto: B. Studer**

## Die Gepäcktriebwagen De 4/4 der SBB

Bei bundesdeutschen Modellbahnern ziemlich unbekannt sind die Bo'Bo'-Gepäcktriebwagen De 4/4 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Trotz ihrer über 60jährigen Einsatzgeschichte weiß man hierzulande wenig über diese Triebwagen, deren charakteristische Stirnfront mit den Sonnenblenden über den Führerstandsfenstern einen nachhaltigen Eindruck hinterläßt. Vielleicht sind die oftmaligen Umzeichnungen an der Unkenntnis schuld. Grund genug also, den künftigen Besitzern der Zugpackung von Roco kurz die Geschichte dieser interessanten Fahrzeuge zu skizzieren.

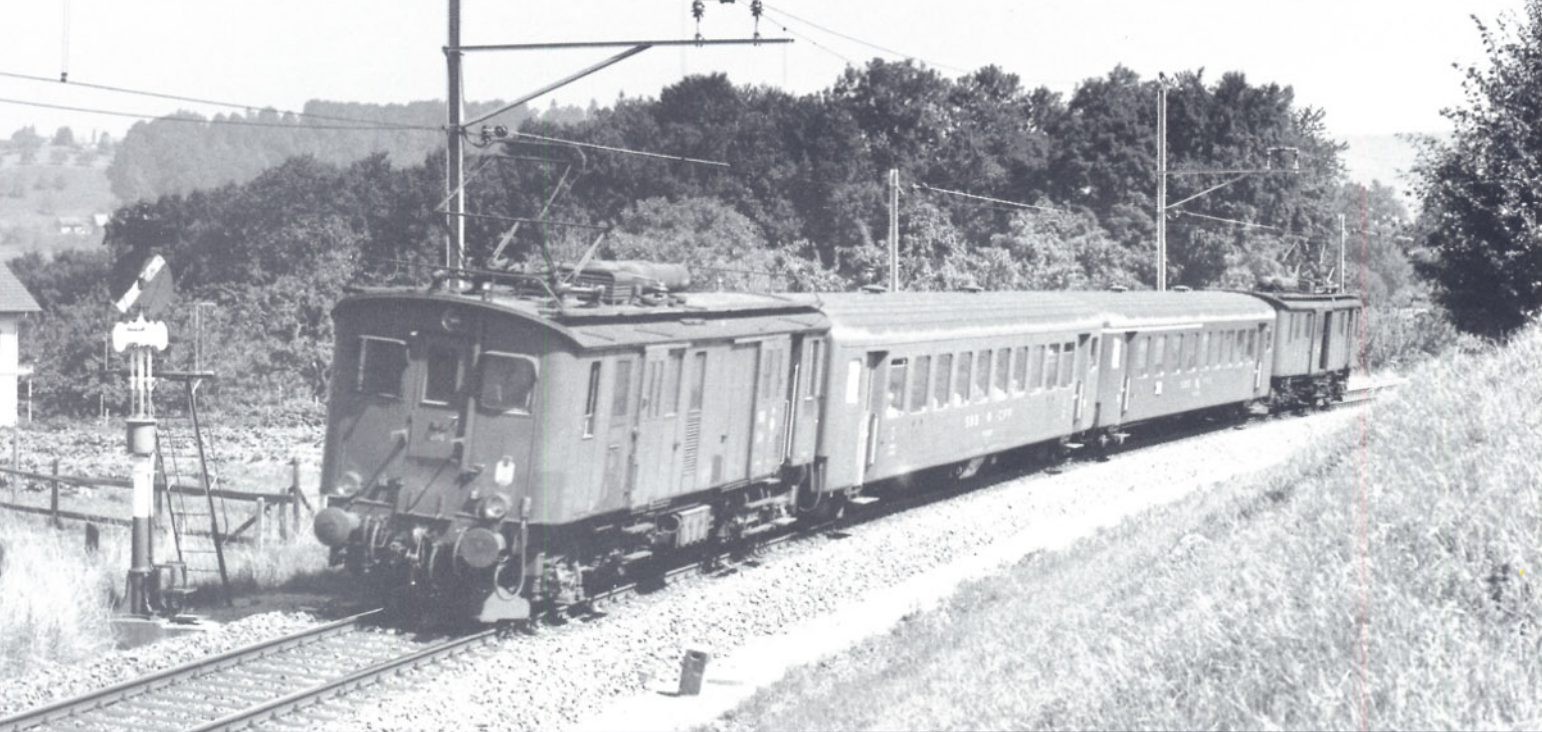
In den Jahren 1927 und 1928 stellten die SBB 24 Einheiten eines Gepäcktriebwagens mit den Bezeichnungen Fe 4/4 18501 bis 18524 in Dienst. Ihre Stundenleistung beträgt 840 kW. Dank der eingebauten Vielfach- und Fernsteuerung wurden die Fahrzeuge damals viel beachtet. Das 21 m<sup>2</sup> große "Gepäckabteil" ersparte den sonst notwendigen Packwagen. Sogar ein abtrennbares Postabteil war vorhanden. Gebaut wurden die Fahrzeuge bei der Schweizer Industrie-Gesellschaft (SIG) in Neuhausen. Den elektrischen Teil lieferte die Société Anonyme des Ateliers de Sécheron (SAAS),

Genf. 1928 kam noch der Fe 4/4 18561 hinzu, der bereits ab Werk mit einer elektrischen Rekuperationsbremse ausgerüstet war. Dieses Einzelfahrzeug, dessen elektrischer Teil von der Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) stammt, wurde nach einem Brand zunächst abgestellt und zwischen 1972 und 1976 als Versuchsfahrzeug für den Umrichter-Drehstrombetrieb hergerichtet.

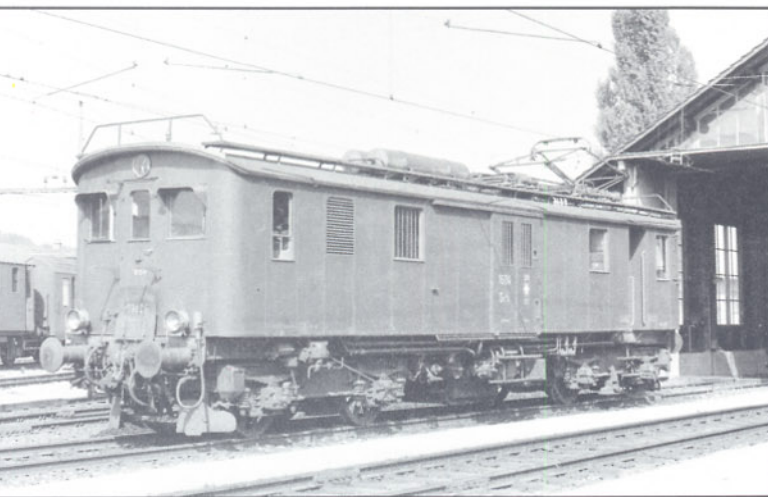
Entsprechend ihrem Einsatzbereich sind die Fahrzeuge den jeweiligen Streckenverhältnissen angepaßt worden. So erhielten die auf der Seetalinie eingesetzten Fe 4/4 19501 bis 18508 neue Getriebe mit einer Überset-

**Bild 2:** Der Güterzug 65673 (Sulgen – St. Gallen) wurde über Jahre hinweg mit zwei Gepäcktriebwagen De 4/4 in Doppeltraktion gefahren. Die Aufnahme zeigt diese Planleistung der interessanten Fahrzeuge am 11. März 1983 in der Nähe von Winkeln an der Strecke Gossau – St. Gallen. **Foto: P. Bäuchle**





**Bild 3:** Der "Doppeldecker", mit den De 4/4 1676 und 1683 sowie zwei dazwischen laufenden Leichtstahlwagen, fotografiert am 23. Juli 1974 bei Bischofszell Stadt. Links im Bild ein Signal vom Typ "Hipp'sche Wendeschleibe".  
Foto: B. Studer



**Bild 4:** Nicht mehr ganz im Ursprungszustand zeigte sich im Juli 1974 der De 4/4 1684 im Depot Winterthur, denn er verfügte nur mehr über einen Dachstromabnehmer. Sein typisches "Profil" mit den Sonnenblenden über den Führerstandsfenstern kommt hier gut zur Geltung.  
Foto: B. Studer

zung von 1:4,235 gegenüber 1:5,143 bei ihrer Ablieferung. Damit verbunden war eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h auf 75 km/h. Dies ermöglichte eine Steigerung der Zugleistung, die gerade bei den Rampen mit bis zu 39 % von Bedeutung ist. Zudem baute man wie beim Fe 4/4 18561 eine elektrische Rekuperationsbremse ein. 1939 nahm man analoge Arbeiten an den

1928 abgelieferten Triebwagen Fe 4/4 18509 bis 18511 vor. Sie erhielten eine von der MFO hergestellte Rekuperationsbremse mit Erregermotorschaltung. Während einer längeren Zeitspanne (1948 bis 1958) wurden neue SAAS-Fahrmotoren und Lamellenantriebe eingebaut. Die alten Motoren fanden bei den Rangiertraktoren Tem III Verwendung. Zwischen 1959 und 1961 wurden die Fahr-

zeuge in Fe 4/4 801 bis 824 bzw. 831 umbenannt, ehe man schließlich 1963 alle Triebwagen in De 4/4 1661 bis 1685 umzeichnete. Einen entscheidenden technischen und optischen Eingriff nahmen die SBB während der Jahre 1966 bis 1971 an den Fahrzeugen De 4/4 1661 bis 1671 vor: Sie erhielten in der Werkstätte Yverdon eine neue Vielfachsteuerung (System IIIe) und eine neue Befehlsgebersteuerung. Mit den neuen Wagenkasten in Stahlbauart unterscheiden sie sich seitdem erheblich von den im ursprünglichen Zustand belassenen Triebwagen De 4/4 1672 bis 1685. Dies gilt auch für die Farbgebung. Waren bei der Ablieferung alle Fahrzeuge grün lackiert, so bekamen die im Seetal eingesetzten Fahrzeuge einen oxydrotten Anstrich, um sie auf der "Straßenbahn" für den Automobilisten besser kenntlich zu machen. Die neuen Wagenkasten sind einheitlich rot lackiert worden. Nur der De 4/4 1669 präsentierte sich noch einige Zeit im schmucklosen Grün. Durch den Umbau verringerte sich die Länge über Puffer um 2 cm auf 15,18 m. Das Dienstgewicht konnte dank der Leichtstahlbauweise des Kastens auf 57 t gegenüber vorher 62,2 t reduziert werden. Seit dem Umbau verfügen die Fahrzeuge über eine geänderte Dachausrüstung. Unter anderem ist nur noch ein Dachstromabnehmer vorhanden. Obwohl sie zur Zeit mehr und mehr aus dem Dienst ausscheiden, kann man die modernisierten De 4/4 auch heute noch auf der Seetalinie im Einsatz erleben.

Völlig anders sieht die Geschichte der 1928 in Dienst gestellten Triebwagen aus. Zum Fahrplanwechsel am 29. Mai 1983 wurden die noch im Einsatz stehenden Fahrzeuge der Serie De 4/4 1672 bis 1684 ausgemustert. Ihr Einsatzgebiet war seit der Ablieferung an die SBB der Vorortverkehr in den Ballungsräumen Basel und Zürich. Aus diesem Grunde wurde die Übersetzung beibehalten; die Höchstgeschwindigkeit betrug 85 km/h. In den fünfziger Jahren erhielten auch diese Triebwagen neue SAAS-Fahrmotoren und Lamellenantriebe. Bei einigen Fahrzeugen wurden u.a. Gummiantriebe der MFO mit wenig Erfolg getestet. Optisch ergaben sich nur wenige Veränderungen. An einigen

**Bild 5:** Oldtimer, Jahrgang 1928, unter sich: Die Ae 4/7 10912 wurde am 14. April 1978 den beiden Gepäcktriebwagen De 4/4 1673 und 1682 als Leervorspann beigegeben.  
Foto: B. Studer





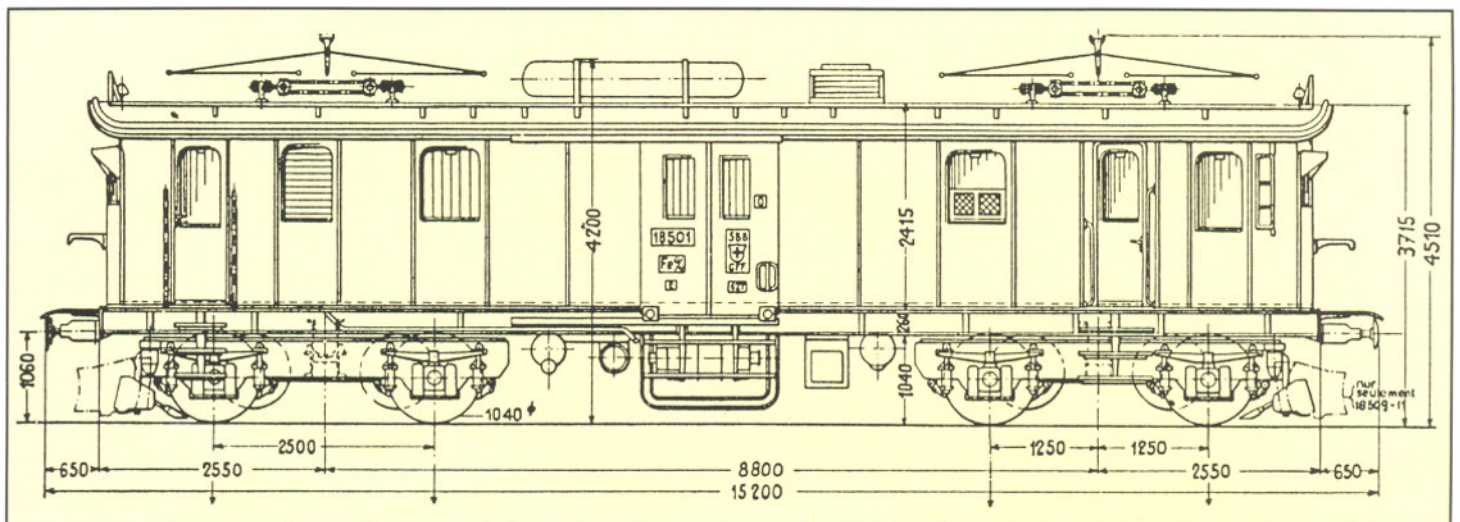
**Bild 6:** Mit dem Güterzug 65680 am Haken überqueren De 4/4 1680 und 1675 (in Doppeltraktion) gerade das größte Brückenbauwerk der Strecke Hauptwil – Bischofszell Stadt (11. März 1983).  
Foto: P. Bäuchle

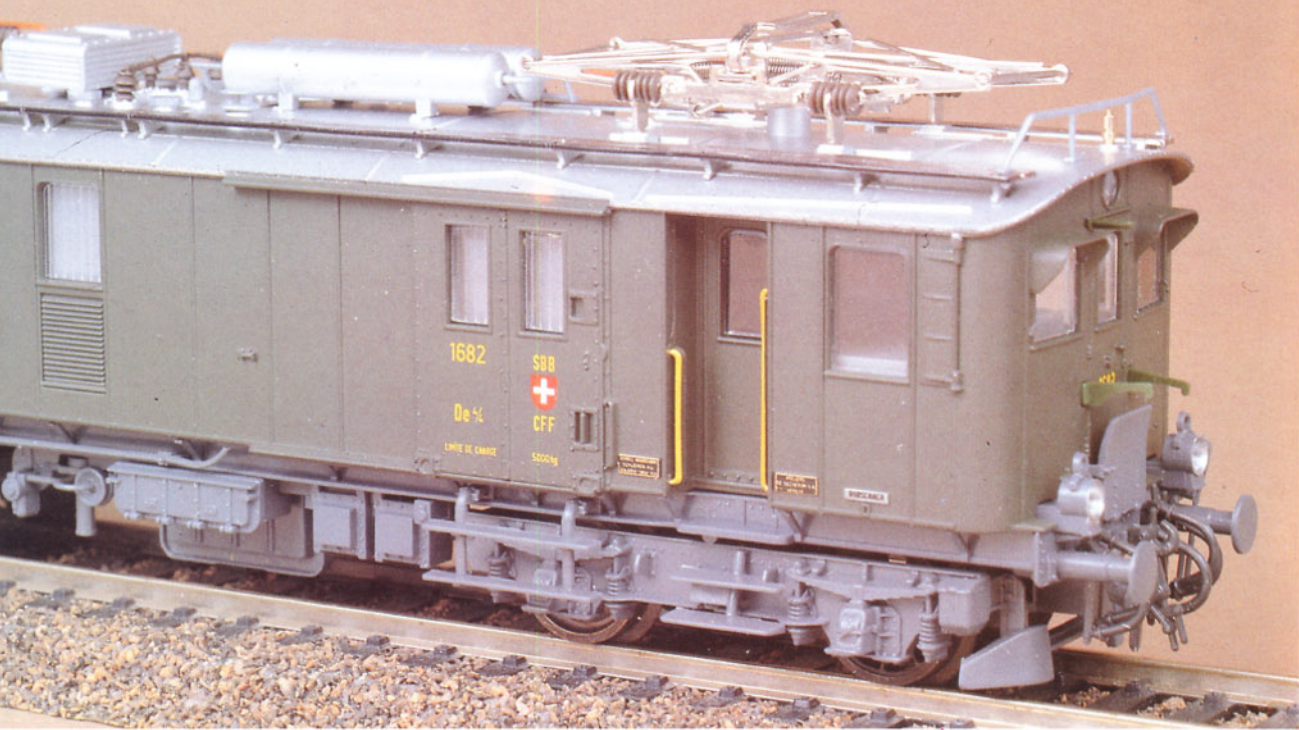
De 4/4 entfernte man einen Dachstromabnehmer. Bis zu ihrer Ausmusterung hatten folgende Triebwagen ihre ursprüngliche Gestalt (mit zwei Stromabnehmern) behalten: 1673, 1674, 1675, 1677, 1678, 1680 und 1682. Zu ganz besonderen Ehren kamen zwei Triebwagen im Vorortverkehr: Im schmucken Blau/Weiß, den Farben des Kantons Zürich, waren sie ab 1929 im Pendelzugdienst im Einsatz. Um 1939 wurden auch diese beiden Gepäcktriebwagen in SBB-Einheitsgrün lackiert. Von der Bauserie 1672 bis 1685 sind zwei Fahrzeuge vor der Verschrottung verschont

geblieben. Während der De 4/4 1678 (ex Fe 4/4 18518) wieder mustergültig in den Farben Blau/Weiß lackiert im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern bewundert werden kann, ist der De 4/4 1679 als historischer Triebwagen der SBB im Depot Rorschach für Extradfahrten aufgearbeitet worden. Während die modernisierten Triebwagen auf den steigungsreichen Strecken im Seetal oder zwischen Beinwil und Beromünster verkehrten, wurden die "alten" später in der Ostschweiz heimisch. Lange war in den fünfziger Jahren auf der Bischofszeller Linie ein De 4/4 mit zwei Vierachsern der Bauart

Seetal die schon klassische Zugzusammensetzung. Hier war auch die nun von Roco gefertigte Garnitur mit je einem De 4/4 an den Zugenden und zwei Leichtstahlwagen in der Zugmitte unterwegs. Nach und nach wurden die Gepäcktriebwagen auf ihren langjährigen Stammstrecken oder auf der Bodensee-Toggenburgbahn (BT) von modernen Maschinen verdrängt. Schließlich blieb ihnen nur noch die Strecke St. Gallen – Sulgen. Hier machten sich je zwei Gepäcktriebwagen in Vielfachsteuerung bis zu ihrer Ausmusterung im Mai 1983 vor den Güterzügen nützlich.  
Klaus Eckert

**Bild 7:** Typenskizze (Seitenansicht) des Fe 4/4 18501, später in De 4/4 1661 umgezeichnet, im Maßstab 1:87. Dieses Fahrzeug gehört zu der inzwischen erheblich veränderten ersten Lieferserie aus dem Jahr 1927. Auf die umgebauten Fahrzeuge können wir aus Platzmangel leider nicht im Bild eingehen, da wir in erster Linie Einsatzmöglichkeiten für die Roco-Modelle aufzeigen wollen. Im "Schaufenster der Neuheiten" findet sich ein Modellfoto eines umgebauten De 4/4 von Hobbytrain.  
Skizze: SBB, Sammlung Studer





**Bild 1:** Lupenreine Beschriftung, feine, gelbe Griffstangen, vorbildliche Hauptluftbehälter auf dem Dach, abgesetzte Lampen – Details, die das Auge erfreuen: Gepäcktriebwagen De 4/4 1682 der SBB aus dem Pendelzug-Set von Roco. Foto: H. Obermayer

**Bild 4:** Gesamtansicht des hervorragend gelungenen Modells in der Baugröße H0. Die Abbildung zeigt den unmotorisierten Triebwagen, der mit dem angetriebenen baugleich ist. Foto: H. Obermayer

## »Doppelpendel« mit De 4/4 der SBB von Roco

Der Gepäcktriebwagen mit der Betriebsnummer 1680, ein recht gewichtiges Fahrzeug, ist motorisiert. Der zweite baugleiche Triebwagen mit der Betriebsnummer 1682 blieb ohne Antrieb, rollt aber extrem leicht. Vom zentral angeordneten neuen Standardmotor mit Schwungmasse erfolgt die Kraftübertragung über Kardanwellen auf die völlig gekapselten Schnecken- und Stirnrad. Seit Jahren kommen aus Salzburg immer wieder Modelle, mit denen Roco neue Wertmaßstäbe zu setzen vermag. Neben der Optimierung der Antriebe ist vor allem die Perfektionierung in der Detailgestaltung unübersehbar. Ein Fahrzeug, das wiederum das Prädikat "meisterlich" verdient, ist der elektrische Gepäcktriebwagen De 4/4 der SBB in der Baugröße H0. Gleich zwei dieser edlen Oldtimer, dazu noch zwei Einheits-Reisezugwagen der SBB sind in einer Packung enthalten, die seit Jahresbeginn auch in der Bundesrepublik angeboten wird.

getriebe der beiden Drehgestelle. Mit dem Allradantrieb und mit zwei diagonal angeordneten Haftreifen entwickelt der Triebwagen eine recht beachtliche Zugkraft. Trotz überhöhter Endgeschwindigkeit verfügt das Modell auch über außerordentlich gute Langsamfahreigenschaften. In Abhängigkeit von der Fahrtrichtung zeigt der Triebwagen vorne drei weiße und hinten ein rotes Licht. Dieser Lichtwechsel ist natürlich beim nichtmotorisierten Triebwagen ebenfalls vorhanden.

Eine wahre Augenweide sind die vielen feinen Einzelheiten, die man auf dem Dach und im Bereich des Fahrwerks entdeckt. Viele Teile sind extra angesetzt und wurden bereits im Werk montiert – auch die feinen gelben Griffstangen an den Einstiegstiegen. Dem Erwerber bleibt nur noch die Montage der Steckteile an den Pufferbohlen. Diese Teile passen sehr genau; Verkleben ist nicht erforderlich. Eine der Besonderheiten der



Triebwagen ist die Kombination von Scheiben- und Speichenrädern auf jeder Achse in diagonaler Anordnung. Zu begrüßen ist die neue Gehäusebefestigung ohne Rastverbindung. Unter dem Wi-

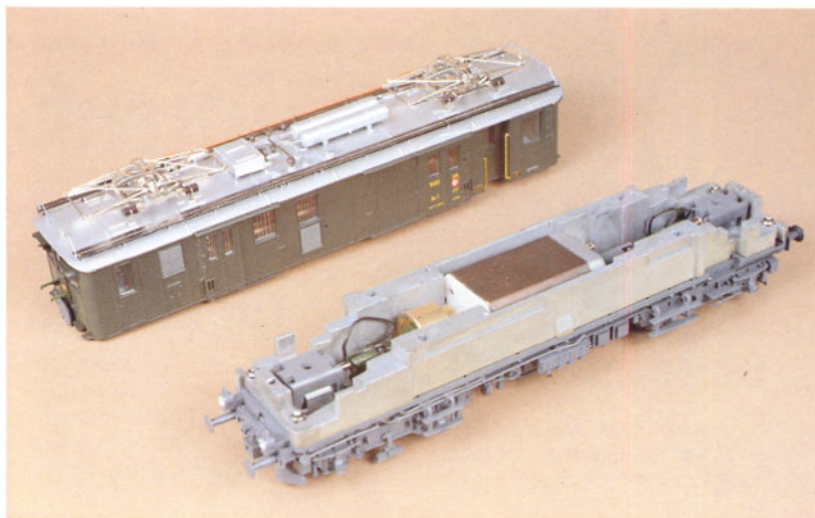
**Bild 3:** Zu dem Doppelpendel gehören auch zwei Reisezugwagen, hier der AB (EWII).

Foto: H. Obermayer





**Bild 2:** So war der Doppelpendel auf der Strecke St. Gallen – Gossau – Sulgen über Jahre hinweg im Einsatz. Das Foto zeigt ihn, aufgenommen am 23. Juli 1975, zwischen St. Gallen und Winkeln.  
Foto: B. Studer



**Bild 5:** Mit einer einzigen Schraube ist das Dach am Metallrahmen befestigt. Der Antrieb erfolgt durch den Standardmotor mit Schwungmasse über Kardanwellen auf die gekapselten Schnecken- und Stirnradgetriebe beider Drehgestelle.  
Foto: H. Obermayer

derstandskasten auf dem Dach ist eine kleine Kreuzschlitzschraube verborgen, mit der das Gehäuse auf dem Fahrgestell befestigt ist.

Die beiden in der Packung enthaltenen Einheitswagen 2. und 1./2. Klasse waren bereits im Roco-Sortiment vorhanden. Bei diesen Fahrzeugen müssen noch die Trittbretter, die Heizkupplungen, die Lichtmaschinen und die Griffstangen montiert werden. Besondere Vorsicht ist beim Ankleben der

recht zierlichen gelben Griffstangen an den Einstiegen geboten. In Kürze wird die Pendelzugarnitur auch für das Wechselstromsystem erhältlich sein. Die Auslieferung der beiden Museumstriebwagen ist im dritten und vierten Quartal vorgesehen.  
HO

**Bild 6:** Auch der B (EWII) besticht durch seine feine Ausführung. Die Wagen sind mit der Roco-Kurzkupplung ausgerüstet.

Foto: H. Obermayer



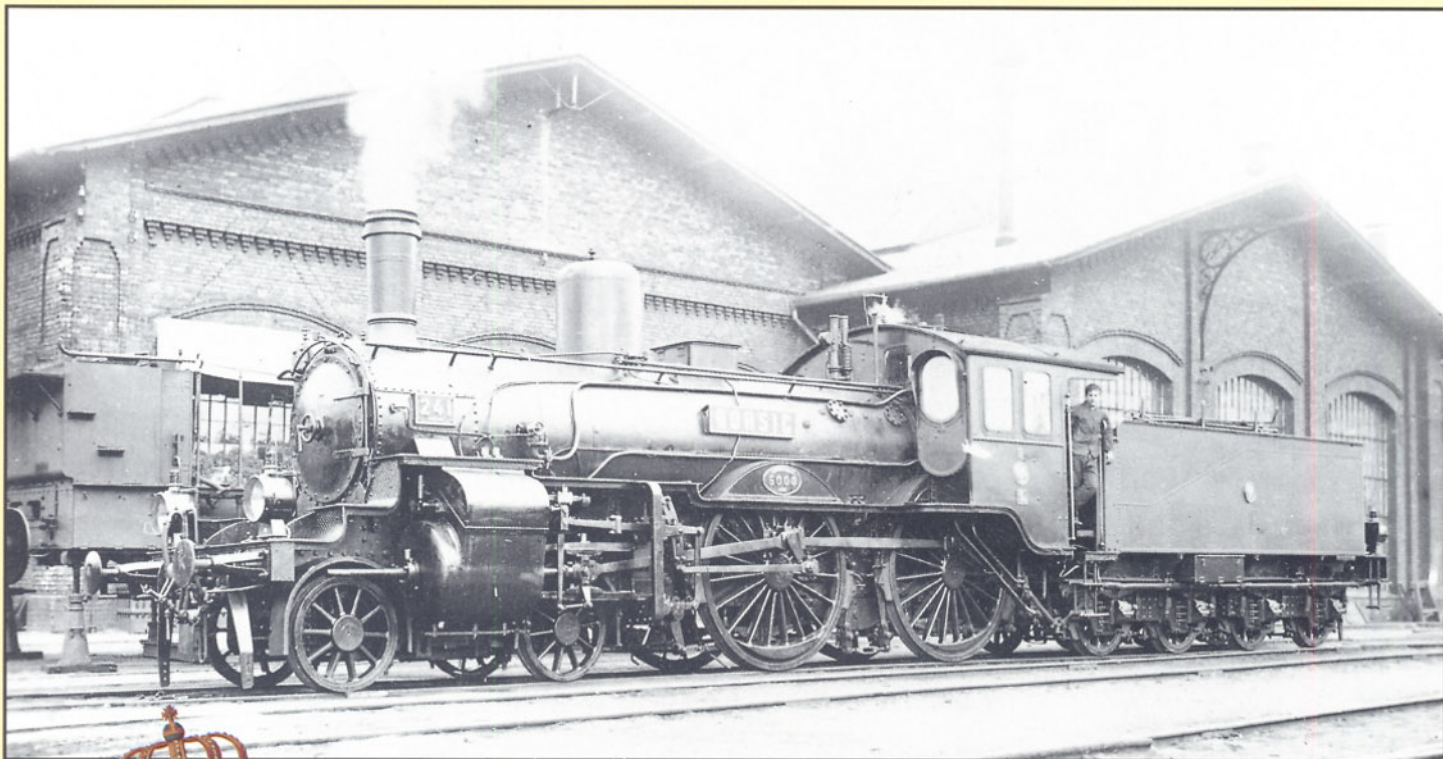


Bild 1: Borsigs Lokomotive mit der Fabriknummer 5000 wurde am 21.06.1902 an die Preußischen Staatseisenbahnen geliefert. Es handelt sich um die Stettin 41 (2. Besetzung), die 1906 in (S 3) Stettin 241 umgezeichnet wurde. Der rote Ring am Schornstein zeigt an, daß sie mit einer Marcottli'schen Rauchverbrennungsanlage ausgerüstet war.

Foto: Sammlung Rauter



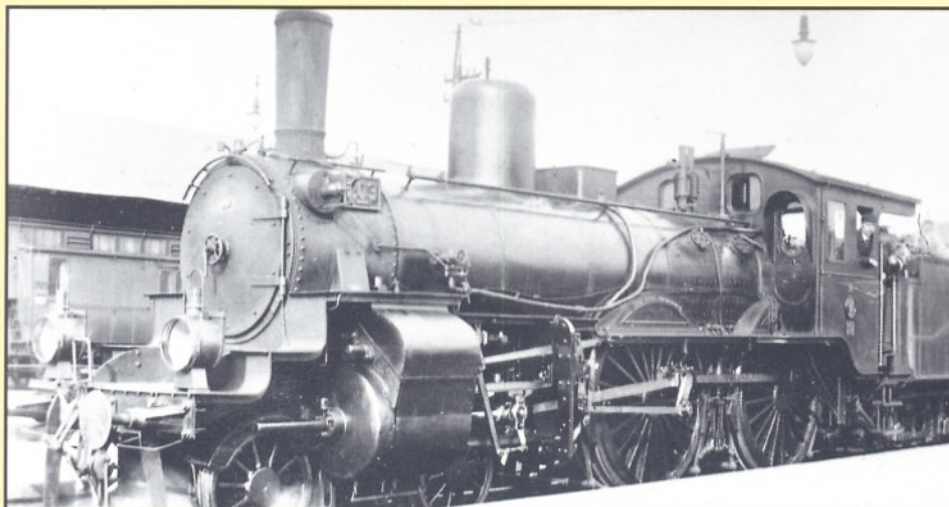
## Preußen-Report

### S 3 – für ein Jahrzehnt allen voraus

#### Einführung

In so mancher Ausgabe des Eisenbahn-Journals ist schon auf die 2'B n2v-Schnellzuglokomotive der späteren Gattung S 3 als eine in jeder Hinsicht vortreffliche Maschine hingewiesen worden. Heute wollen wir diese S 3 – lassen wir's bei dieser Kurzbezeichnung – unseren Lesern, von denen wohl nur ganz wenige solch eine Lok noch im Betrieb erlebt haben, vorstellen.

Bild 2: Aus der ersten Henschel-Lieferung von Lokomotiven nach Musterblatt III-2b von 1893 stammt die Frankfurt 272 mit der Fabrik-Nr. 3917. Sie kam 1895 als Betriebsnummer 36 zur KED Cassel und wurde dort 1906 in (S 3) Cassel 203 umgezeichnet.  
Foto: Sammlung Rauter



War diese Lokomotive wirklich so gut, daß sich unser obiges Urteil "vortrefflich" rechtfertigen läßt? Und weiter: Wann und aus welchen Gründen ist die S 3 besseren Maschinen gegenüber ins Hintertreffen geraten?

#### Von den S 2-Bauarten abgeleitet

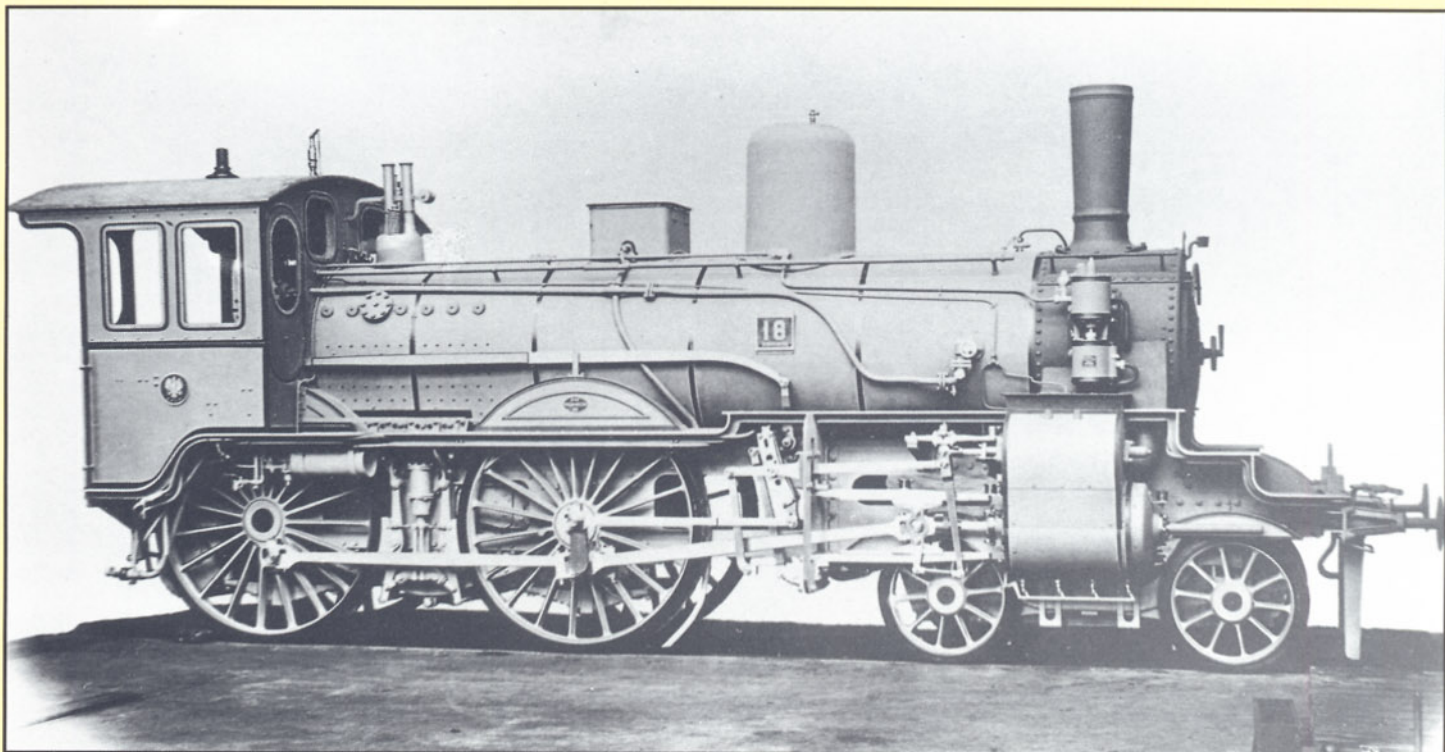
Nach Jahren scheinbaren Stillstands, in denen technische Probleme sorgfältig über-

dacht wurden, entstanden in Preußen um 1890 neue, von den bisherigen Lokomotivkonstruktionen vielfach abweichende Bauarten – unter ihnen die besonders bemerkenswerte, viel beachtete 2'B n2v von 1890 (Versuchslokomotive Bauart Hannover). Sie wurde 1906 in die Gattung S 2 eingereiht. August v. Borries hat sie zusammen mit der Firma Henschel entworfen.

Der 2'B n2v von 1890 folgten bereits ein Jahr später, also 1891, die Versuchslokomotiven Bauart Erfurt, für deren Konstruktion das maschinentechnische Mitglied der KED Erfurt, Lochner, verantwortlich zeichnete. Es handelte sich um je zwei 2'B-Zwillings- bzw. 2'B-Zweizylinder-Verbund-Lokomotiven mit einem Treibraddurchmesser von 1730 mm bzw. 1960 mm – also acht Lokomotiven in vier unterschiedlichen Ausführungen. Die beiden Varianten mit dem Treibraddurchmesser von 1960 mm waren für den Schnellzugdienst bestimmt (spätere Gattung S 2). Die Hannoversche Bauart zeigte sich in mancher Hinsicht den Erfurtern überlegen. (Vergleiche den Beitrag "S 2 – im Wettbewerb unterlegen" im Eisenbahn-Journal 8/1988.)

#### Aufbau der S 3

1892 entwarf v. Borries dann, jetzt mit Hano-mag zusammenarbeitend, eine verbesserte 2'B n2v-Schnellzuglokomotive. Er übernahm den dreischüssigen Kessel fast unverändert von der S 2 Bauart Erfurt. Das Triebwerk mit



**Bild 3:** Magdeburg 18 steht auf dem Nummernschild dieser S 3. 1893 hat sie die Stettiner Maschinenfabrik Vulcan unter ihrer Fabriknummer 1318 gebaut. 1895 wurde sie mit der Betriebsnummer 61 (3. Besetzung) zur KED Hannover versetzt und dort 1906 in (S 3) Hannover 228 umgenummert. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

Tabelle 1

### Abmessungen der 2'B n2v nach Musterblatt III-2b

Stellvertretend hier die Abmessungen der Breslau 52, die 1895 von Schwartzkopff gebaut wurde (Fabrik-Nr. 2226). Sie wurde 1906 in (S 3) Breslau 208 umgezeichnet und 1923 ausgemustert. Sie besaß zwei Dampfstrahlpumpen sowie eine Anfahrvorrichtung Bauart von Borries, die später durch das Dultz-Wechselventil ersetzt wurde.

Rostfläche	m <sup>2</sup>	2,30
Heizfläche	m <sup>2</sup>	118,02
Dampfdruck	kg/cm <sup>2</sup>	12
Triebwerk	mm	$\frac{460}{680} / 600/1980$
Steuerung	außenliegende Heusinger-Steuerung	
Achsstand gesamt	mm	7 400
Achsstand Drehgestell	mm	2 000
Achsdruck	t	9,78 – 9,78 – 15,22 – 15,38
Dienstgewicht	t	50,16
Reibungsgewicht	t	30,60
Kesselmitte über Schienenoberkante	mm	2 260
Geschwindigkeit	km/h	90*)

gekuppelt mit dem dreiachsigen Tender nach Musterblatt III-5b

Vorräte des Tenders:		
Kohle	t	5
Wasser	m <sup>3</sup>	12
Länge über Puffer mit Tender	mm	16 511

\*) später auf 100 km/h angehoben.

Tabelle 2

### Zuglasten der Gattung S 3 nach Musterblatt III-2b

Nach dem Merkbuch von 1915:

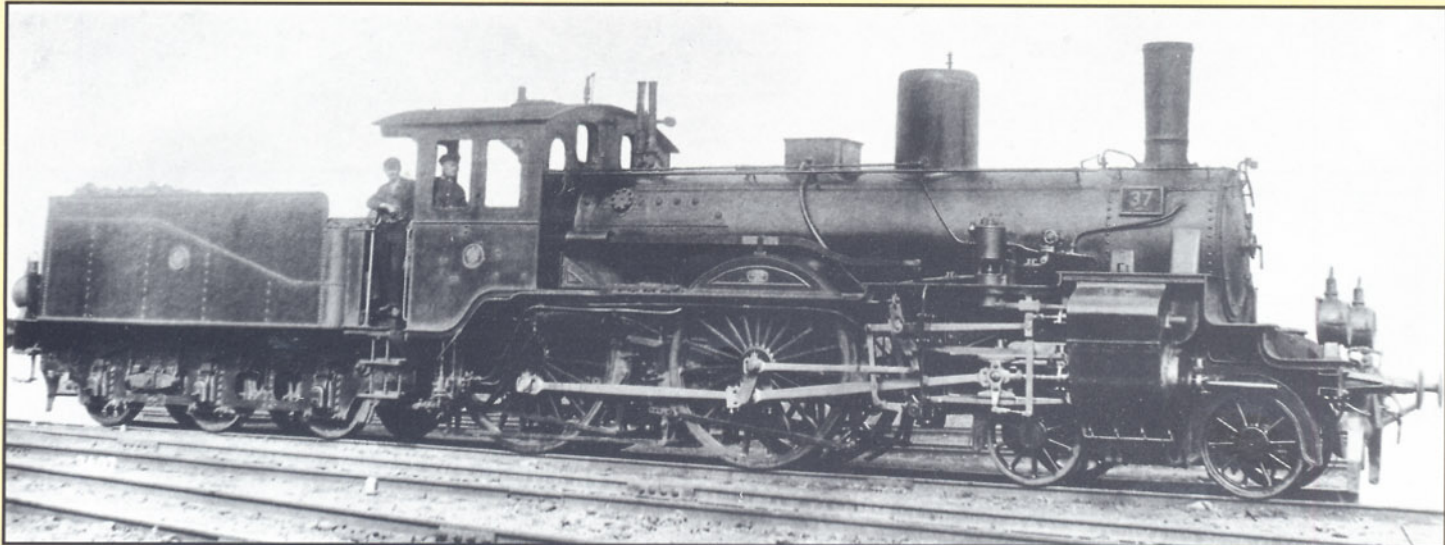
Geschwindigkeit	50	60	70	80	90	100	km/h
Steigung 1:∞	655	500	375	280	200	130	t
1:500	370	290	215	170	115	75	
1:200	205	160	115	85	55	30	
1:100	100	70	50	30	–	–	

Nach dem Merkbuch von 1924:

Geschwindigkeit	50	60	70	80	90	100	km/h
Steigung 1:∞	–	675	480	325	200	110	t
1:500	–	400	290	195	125	–	
1:200	300	225	165	105	–	–	
1:100	150	105	–	–	–	–	

**Bild 4:** Die Frankfurt 273 wurde 1894 von Hanomag gebaut (Fabrik-Nr. 2570). Auch sie gelangte 1895 an die KED Cassel (Bahnnummer 37) und wurde 1906 zur (S 3) Cassel 204. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

der außenliegenden Heusinger-Steuerung und vor allem das Drehgestell hingegen stammte von seinem eigenen Entwurf aus dem Jahre 1890, der S 2 Bauart Hannover. Der einfache Aufbau des Laufachsdrehgestells und die einwandfreie Übertragung der



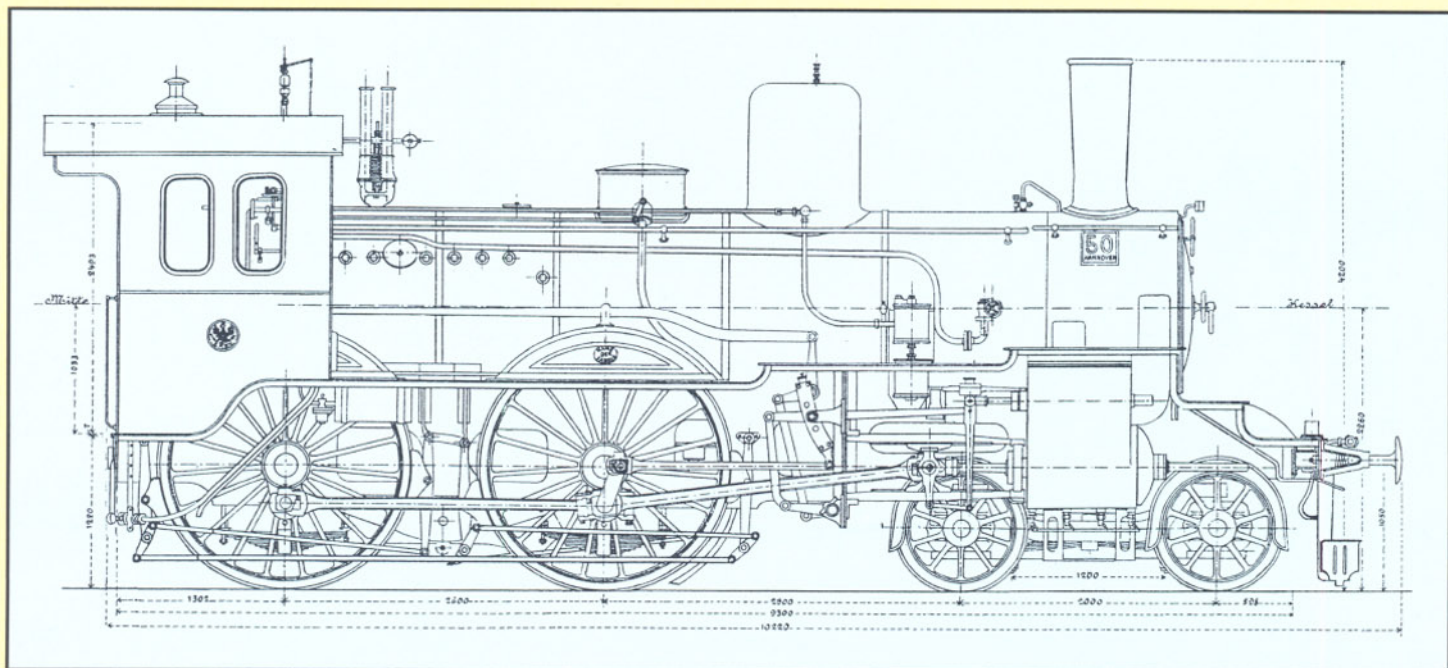


Bild 5: Zeichnung der S 3 aus der ersten Auflage des Musterblattes III-2b (Maßstab 1:60).

Bild 6: Zeichnung der S 3 aus der zweiten Auflage des Musterblattes III-2b (vom März 1900). Wichtigste Änderung gegenüber der 1. Auflage ist die Verlängerung des Drehgestell-Achsstands um 200 mm auf 2200 mm (Maßstab 1:87).

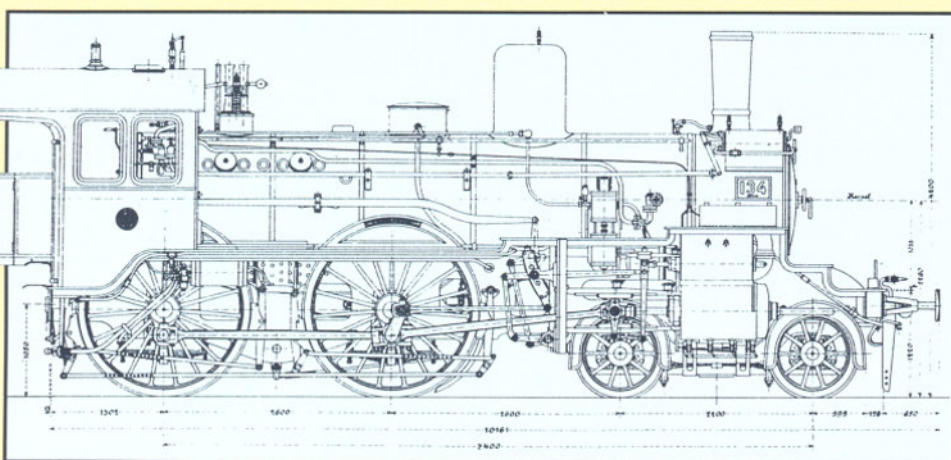
Zeichnung: Sammlung Dr. Scheingraber

gewiß ein Zeichen für die ausgezeichnete Arbeit der Konstrukteure. Bemerkenswert ist nur die in der zweiten Auflage des Musterblattes III-2b vom 05.03.1900 festgehaltene Verlängerung des Drehgestell-Achsstands um 200 mm auf 2200 mm bei gleichbleibendem Gesamtachsstand der Lokomotive von 7400 mm.

Weitere Änderungen beschränken sich nicht allein auf die S 3, sondern finden sich auch bei vielen anderen Lokomotivgattungen, z.B. das verlängerte Führerhaus, der Ersatz älterer, unvollkommener Anfahr-(Wechsel-)Vorrichtungen durch die allen überlegene Konstruktion der Union-Gießerei in Königsberg (Preußen), die vom damaligen Oberingenieur Panck entwickelt und vervollkommen worden ist. Zu Ehren eines der Gründer der Union-Gießerei wurde es 1894 als Dultz-Wechselventil bezeichnet.

## Leistungsfähigkeit der S 3

Die "Grenzzuglasten" der S 3 in der Tabelle 2 sind dem "Merkbuch für die Fahrzeuge der Preußisch-Hessischen Eisenbahnverwaltung" von 1915 sowie dem "Merkbuch für die Fahrzeuge der Reichsbahn" von 1924 entnommen. Die Leistungstabellen zeigen vielfach voneinander abweichende Werte. Sie mögen trotzdem zumindest als Anhalt dienen.



Lokomotivlast auf das Drehgestell haben dieser Konstruktion eine weite Verbreitung bis zum Ende des Dampflokomotivbaus gesichert.

Die hervorragenden Laufeigenschaften der S 3 waren auch dem Umstand zuzuschreiben, daß man ihren Achsstand im Vergleich zur S 2 vergrößert hatte. Mußte wegen der in Preußen damals üblichen 13-m-Drehscheiben bei der 2'B n2 nach Musterblatt III-2a (spätere Gattung S 2), die nur im Jahre 1892 gebaut wurde, der Achsstand der Lok auf 6575 mm begrenzt werden, konnte er – nachdem begonnen worden war, die 13-m-Drehscheiben durch solche mit einer Bühnenlänge von 16 m zu ersetzen – bei der ab 1893 gelieferten S 3 auf 7400 mm vergrößert werden. Der Dampfdom saß wie bei der S 2 auf dem mittleren Kesselschuß, auf dem

dritten das in Preußen weit verbreitete Ramsbottom-Sicherheitsventil. Die Druckluftbremse (Bauart Westinghouse) wirkte wie bei der S 2 beiderseits auf die Räder der Kuppelachsen. Die wichtigsten Abmessungen sind aus der Tabelle 1 ersichtlich. Für diese 2'B n2v ist das Musterblatt III-2b der erweiterten Normalien aufgestellt worden. 1906 erhielten alle Lokomotiven nach diesem Musterblatt das Gattungszeichen S 3 und zugleich Betriebsnummern zwischen 201 und 400.

## Änderungen während der Beschaffungszeit

Die Abmessungen der S 3 haben sich während der gesamten Beschaffungszeit (von 1893 bis 1904) nur unwesentlich geändert –

Tabelle 3

### Normale 2'B n2v nach Musterblatt III-2b

Lieferungen an die Preußischen Staatseisenbahnen (nach Baujahr und Lieferwerk geordnet)

	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	Summe
Hanomag	38	33	–	–	22	38	7	39	7	–	–	29	213
Schwartzkopff	10	14	21	8	16	16	51	10	6	21	12	–	185
Henschel	23	8	16	–	–	19	–	–	10	–	–	–	94
Union-Gießerei	15	–	–	5	–	5	8	29	10	19	–	–	91
Vulcan	10	–	8	–	–	22	24	10	10	23	27	18	152
Grafenstaden	–	26	–	10	7	–	14	8	–	–	11	–	76
Schichau	–	–	–	–	22	6	7	15	16	38	12	16	132
Borsig	–	–	–	–	–	–	4	10	8	31	5	26	84
Summe	96	81	45	23	67	106	115	121	67	132	67	107	1027

**Bild 7:** Die (S 3) Cöln 276 wurde 1909 in Krefeld im Bild festgehalten.

**Foto:** Sammlung Dr. Scheingraber

**Bild 8:** Die Halle 446 wurde 1906 kurz vor ihrer Umzeichnung in (S 3) Halle 249 in der Nähe von Cottbus aufgenommen.

**Foto:** Sammlung Dr. Scheingraber

**Bild 9:** Nach 1918 entstand diese Aufnahme einer ausgemusterten S 3 in Bebra. Die Lok trägt zwar die Betriebsnummer Frankfurt 202, nur gab es offiziell gar keine S 3 mit dieser Betriebsnummer. Als einzige Direktion hatte es 1906 die KED Frankfurt für ihre S 3-Lokomotiven bei den bisherigen Bahnnummern 226 - 259 und 278 - 297 belassen, weil diese ohnehin in die für die S 3 vorgesehene Nummernreihe 201 - 400 paßten. Ungeklärt bleibt die Frage, wer der Lok diese Phantasienummer "verpaßt" hatte und um welche Lok es sich eigentlich handelte. **Foto:** Sammlung Rauter

## Anzahl der beschafften S 3

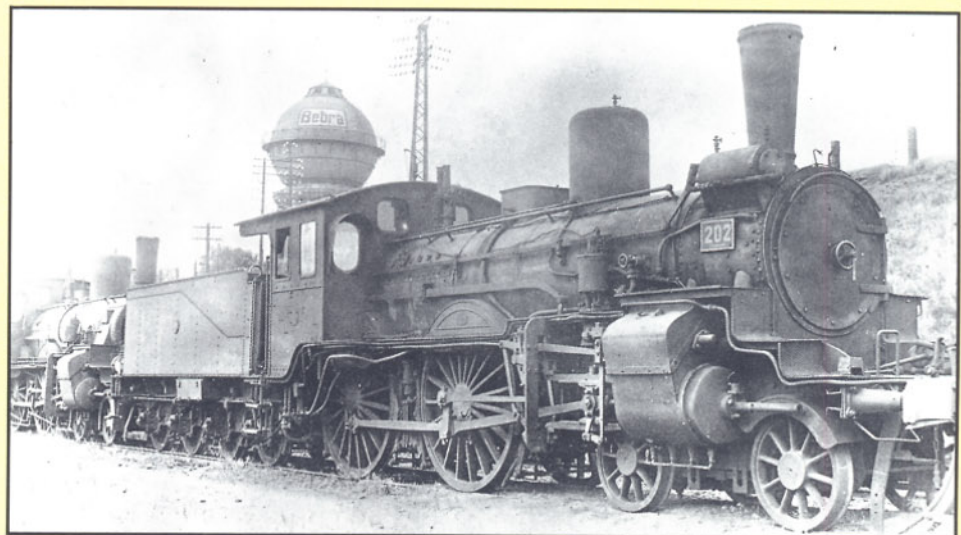
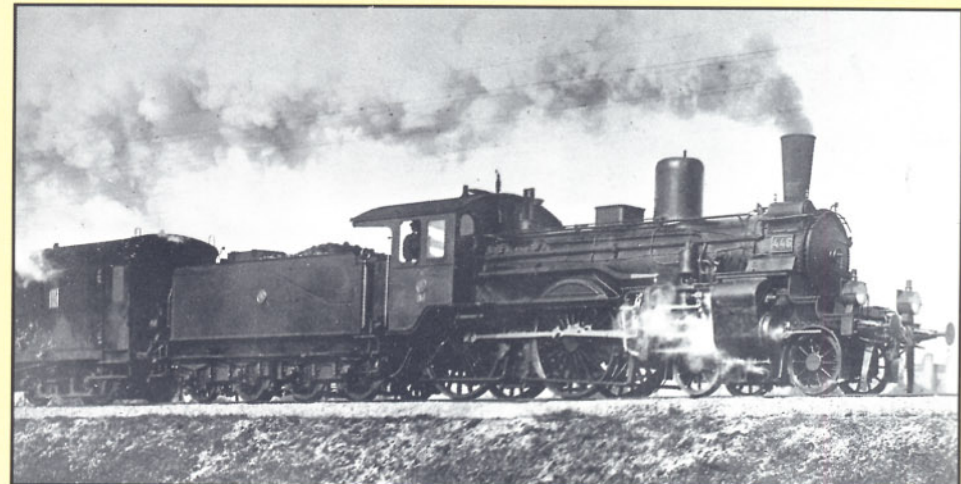
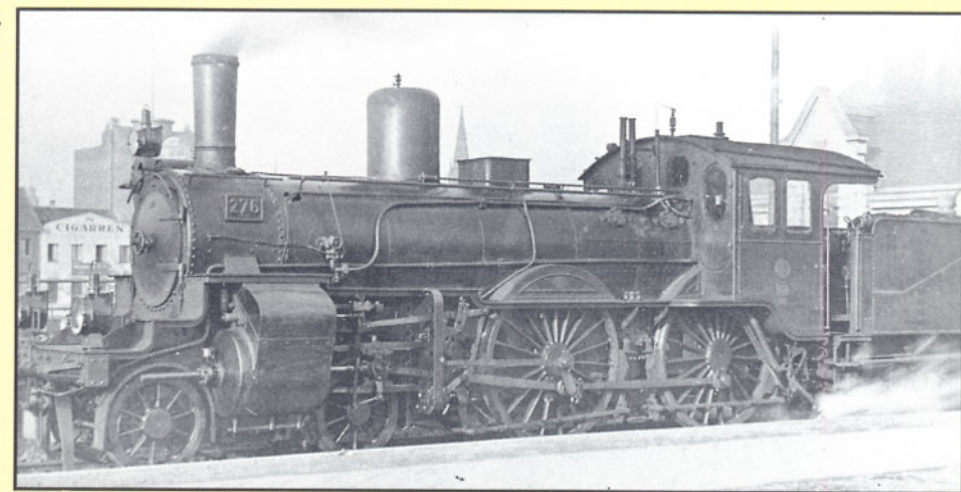
Die Tabelle 3 gibt Auskunft über die Anzahl der an die Preußischen Staatseisenbahnen gelieferten S 3 nach Musterblatt III-2b, aufgeschlüsselt nach Baujahren und Herstellern. Insgesamt waren es 1027 Lokomotiven, eine beachtliche Zahl. Von ihnen haben nur zwei die Umzeichnung am 01.04.1906 nicht mehr erlebt: die Loks Halle 445 und 449, die Unglücksmaschinen von Spremberg. Dort kam es am 07.08.1905 zwischen den Bahnhöfen Spremberg und Schleife der eingleisigen Strecke Cottbus – Görlitz zu einem der schwersten Eisenbahnunfälle jener Zeit. Infolge menschlichen Versagens (Alkohol im Dienst und mangelnde Koordinierung) stießen zwei Schnellzüge in voller Fahrt zusammen, wobei 17 Reisende getötet und 14 schwer verletzt wurden. Beide Lokomotiven wurden so stark beschädigt, daß sie ausgemustert werden mußten.

Diese beiden Maschinen müssen wir also von dem Gesamtbestand an 1027 Stück abziehen, um die Anzahl der am 01.04.1906 bei den Preußischen Staatseisenbahnen vorhandenen S 3 nach Musterblatt III-2b zu erhalten. Die Tabelle 4 zeigt die Verteilung der 1025 Lokomotiven auf die einzelnen Direktionen zum Zeitpunkt der Umzeichnung. Um die Gesamtzahl aller Fahrzeuge der Gattung S 3 zu erhalten, müssen aber noch die 26 zu Verbundlokomotiven umgebauten S 2 nach Musterblatt III-2a der Direktionen Bromberg, Frankfurt am Main und Posen sowie die acht Loks nach Musterblatt III-2c (spätere Gattung S 5<sup>2</sup>) dazugezählt werden. Letztere waren 1906 fälschlicherweise als S 3 eingestuft worden und trugen diese Gattungsbezeichnung bis zu ihrer Ausmusterung. Insgesamt waren es also 1059 Lokomotiven, die amtlich als S 3 bezeichnet wurden.

## Die S 3 im Betrieb

In ihren besten Jahren hat die S 3 auf allen großen Linien von Aachen bis Eydtkuhnen (Ostpreußen) und von Altona bis Beuthen (Oberschlesien) Dienst getan. Auch wenn aus jenen Jahren keine Stationierungsangaben bekannt sind, so kann doch davon ausgegangen werden, daß es wohl kaum eine bedeutende Betriebswerkstätte in Preußen gab, die nicht S 3-Maschinen in ihrem Bestand aufzuweisen gehabt hätte.

Besonders große Leistungen mußte die S 3 auf der so wichtigen Ost-West-Verbindung Berlin – Stendal – Hannover (- Köln) erbringen, hatte sie doch dort besonders lange, also schwere Züge zu befördern. Ein Beispiel aus dem Reichskursbuch von 1897 sei angeführt: Der einzige tagsüber verkehrende D-Zug, der D 8, erreichte auf dem Abschnitt Berlin Zoo – Hannover eine Reisegeschwindigkeit von 71,8 km/h (bei 4 Minuten Aufenthalt in Stendal), auf dem Teilstabschnitt Stendal – Hannover (vermutlich mit Betriebsau-



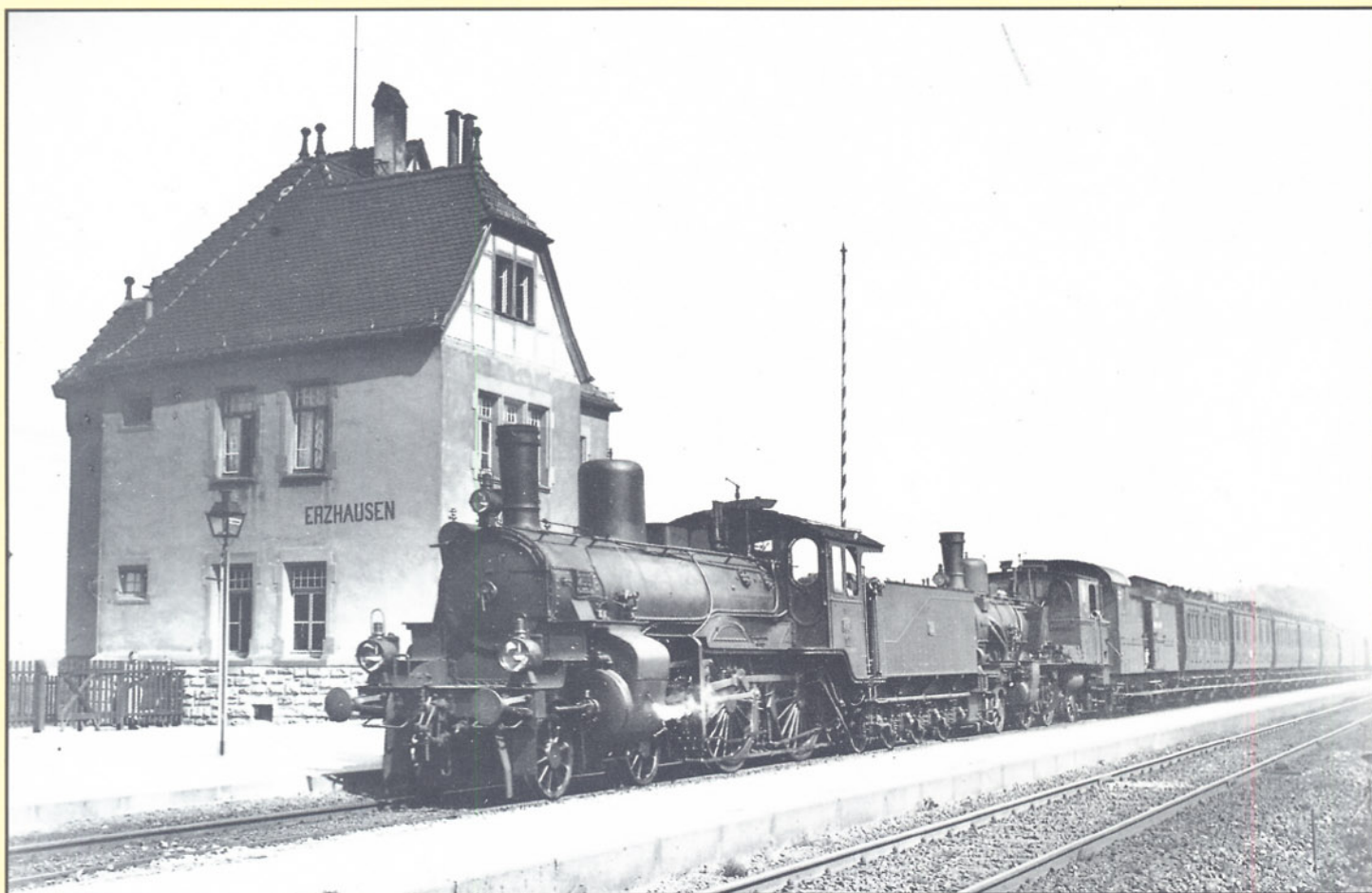
fenthalt in Oebisfelde) gar 79,1 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit muß also oft weit mehr als 80 km/h betragen haben.

## Die S 3 an der Leistungsgrenze

"Vorzüglich bewährt!" lautete das Urteil über die S 3 in den ersten Jahren ihres Einsatzes. Doch bereits kurz vor der Jahrhundertwende wird ihre Leistung nur noch als "in der Regel ausreichend" angesehen – sind doch aufgrund der rasch fortschreitenden Verkehrsentwicklung die Züge länger und damit schwerer geworden. "Herrschte aber starker Gegenwind oder waren Verspätungen einzuholen, so war eine genügende Reserve nicht mehr vorhanden." ("Die Entwicklung der Dampflokomotive...", S. 17). Um die Fahrzeiten dennoch einhalten zu

können, mußte man oft zum Hilfsmittel Vorspann greifen!

Nach der Jahrhundertwende wurden neue Bauarten in Dienst gestellt, welche die S 3 im schweren Schnellzugdienst allmählich ablösten; es waren dies die 2'B n4v der Gattung S 5<sup>1</sup>, die verschiedenen Spielarten der 2'B1<sup>1</sup> n4v der Gattungen S 7 und S 9 sowie in steigendem Maße auch die Heißdampflokomotiven, und zwar die S 6 mehr als die S 4. Im Eil- und Personenzugdienst war die S 3 jedoch bis in den Ersten Weltkrieg hinein noch unentbehrlich. Von zwei unfallbedingten Ausmusterungen abgesehen, ist bis 1914 keine S 3 ausgemustert worden. Dies verwundert nicht, wenn man bedenkt, daß die S 3 bis 1904 beschafft wurde – im letzten Beschaffungsjahr stellten die Preußischen Staatseisenbahnen immerhin noch 107 Lokomotiven in Dienst – und daß das



**Bild 10:** Die (S 3) Mainz 255 fährt 1909 mit einem D-Zug von Frankfurt nach Basel durch den Bahnhof Erzhausen bei Darmstadt. Bei der zweiten Lok könnte es sich um eine P 4' handeln.  
Foto: Archiv Deutsches Museum München

Tabelle 4

**Verteilung der Lokomotiven der Gattung S 3 nach Musterblatt III-2b auf die einzelnen Direktionen am 01.04.1906**

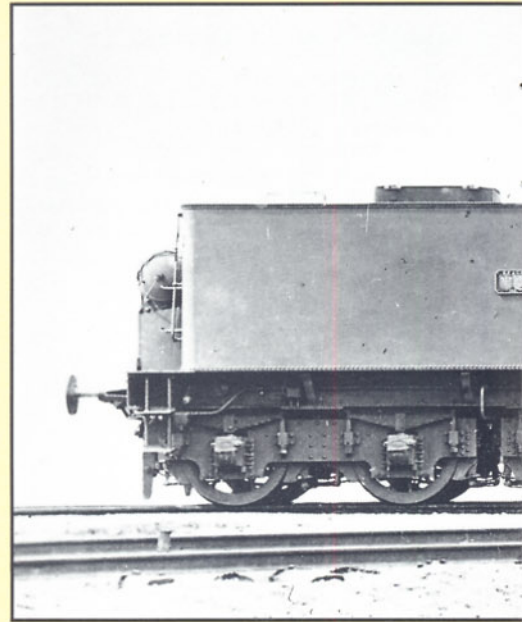
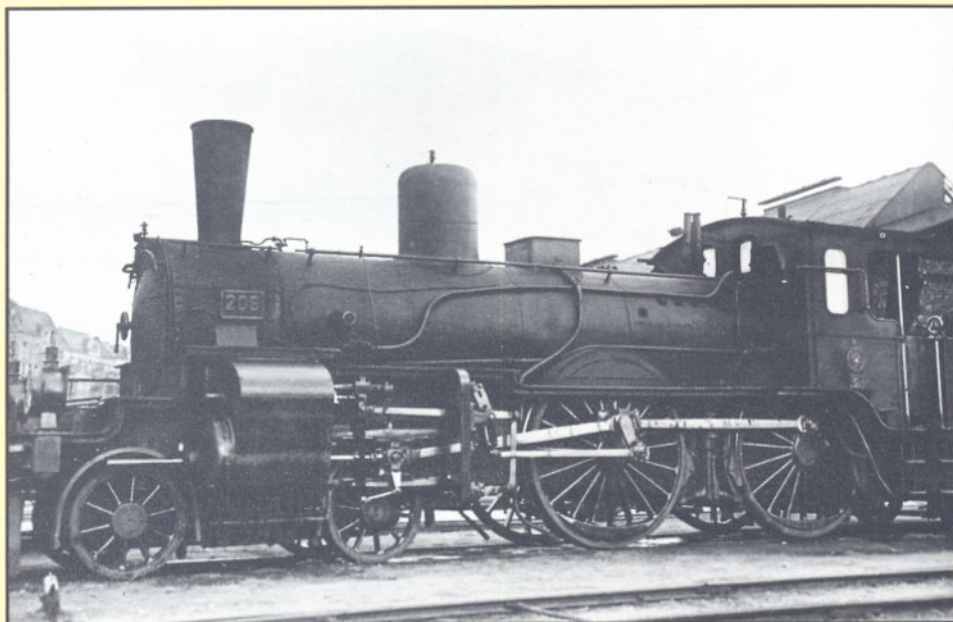
KED Altona	52 Maschinen	KED Halle	65 Maschinen
KED Berlin	—	KED Hannover	77 Maschinen
KED Breslau	79 Maschinen	KED Kattowitz	18 Maschinen
KED Bromberg	56 Maschinen	KED Königsberg	40 Maschinen
KED Cassel	25 Maschinen	KED Magdeburg	63 Maschinen
KED Cöln	77 Maschinen	ED Mainz	83 Maschinen
KED Danzig	35 Maschinen	KED Münster	41 Maschinen
KED Elberfeld	71 Maschinen	KED Posen	71 Maschinen
KED Erfurt	24 Maschinen	KED Saarbrücken	8 Maschinen
KED Essen	31 Maschinen	KED Stettin	58 Maschinen
KED Frankfurt	50 Maschinen		
			1025 Maschinen

Durchschnittsalter dieser Maschinen 1909 gefäde zehn Jahre betrug. Außerdem wurde die S 3 ab 1905, also ohne Pause, als "verstärkte S 3" (spätere Gattung S 5<sup>2</sup>) sogar noch weiterbeschafft. Dieser Bauart wird ein eigener Beitrag im Eisenbahn-Journal gewidmet werden.

**Bild 11:** Man sieht es der (S 3) Bromberg 206 nicht an, daß sie nach dem Musterblatt III-2a gebaut wurde, also eigentlich eine S 2 ist. Die ehemalige Bromberg 450 wurde 1906 in (S 2) Bromberg 109 umgezeichnet und bald darauf zur Naßdampf-Verbundlokomotive umgebaut. Nach dem Umbau wurde sie als S 3 eingestuft.  
Foto: Sammlung Rauter

**Zur Stationierung der S 3**

Leider fehlen auch für die Gattung S 3, insbesondere für den Zeitraum vor 1906, gesicherte Angaben über ihre Stationierung. Für 1910 sind bei der KED Elberfeld Beheimatungen in den Betriebswerkstätten Bar-



men-Rittershausen, Düsseldorf Hbf und Vohwinkel nachgewiesen.

Aus dem Jahre 1914 ist der S 3-Bestand vom Maschinenamt Stendal der KED Hannover bekannt (einschließlich der Gemeinschafts-Betriebswerkstätte Berlin Lehrter Bahnhof).

Bw Lüneburg: (S 3) Hannover 270, 271, 272,

283, 286, 287, 288;

Bw Oebisfelde: (S 3) Hannover 230, 231, 232, 233, 234, 235, 284, 285;

Bw Stendal: (S 3) Hannover 277, 278;

Bw Uelzen: (S 3) Hannover 236, 237, 238, 247, 248, 249, 273, 274, 275, 276;

Bw Berlin Lehrter Bahnhof: (S 3) Hannover 252.

Kennzeichnend für den Niedergang der S 3 zu jenem Zeitpunkt ist die Tatsache, daß sie an der wichtigen Hauptstrecke Hannover – Berlin gelegene Betriebswerkstätte Stendal nur mehr zwei S 3 nach Musterblatt III-2b beheimatete.

## Wertung

Ist also die S 3 wirklich so vortrefflich gewesen, wie es zu Beginn des Beitrags hieß? Nach allgemeinem Urteil aus jenen Jahren war die S 3 in der Tat eine Maschine, die sich vorzüglich bewährte, die die Erfurter 2'B-Zwillingslokomotiven (spätere Gattung S 2) leistungsmäßig bei weitem übertraf, aber zugleich um 15 bis 20 % sparsamer im Verbrauch von Wasser und Kohle war. Ihre Zuverlässigkeit im Betrieb und ihre geringe Störanfälligkeit, d.h. ihr recht seltener Besuch in den Werkstätten, wurden ebenso gelobt wie der ruhige Lauf bei jeder Geschwindigkeit. So war sie bei den Lokomotivführern und Heizern (und auch bei den Männern in den Werkstätten) beliebt. Ein einziges konstruktionsbedingtes Manko sei erwähnt: die tiefe Kessellage. Bei ermüdeten Tragfedern und neuen Radreifen bestand die Gefahr, daß die Spurkränze Rillen ins Kesselblech schliffen, was zu schweren Unfällen im Betrieb hätte führen können. Dank sorgfältiger Wartung ist es jedoch nie dazu gekommen. Die S 3 gilt deshalb als die erste wirklich gelungene preußische Schnellzuglokomotive – ausgewogen in der Konstruktion, ansprechend im äußeren Bild, eine schicke, geradezu elegante Lokomotive (nach dem persönlichen Urteil des Verfassers). Das positive "Vor-Urteil" dürfte also bestätigt sein!



Bild 12: Prätig sah sie aus, die Hannover 49 im Neulack, als sie 1893 gerade von der Hanomag geliefert worden war. Foto: Dr. Scheingraber

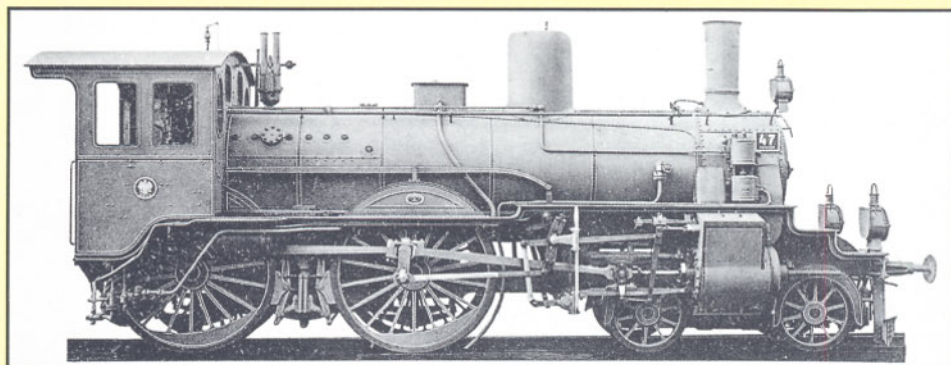


Bild 13: Zur gleichen Gruppe wie die Lok in Bild 12 gehört auch die Hannover 47, die auf dieser von der Hanomag herausgegebenen Postkarte abgebildet ist. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Die Überlegenheit der Verbund-S 3 gegenüber der Zwillings-S 2 hat übrigens drei Direktionen veranlaßt, sämtliche S 2 ihres Bestands um 1906 auf Verbundwirkung umzubauen. Es waren die KED Bromberg mit zwölf, die KED Posen mit zehn und die KED

Frankfurt am Main mit vier Maschinen. Diese 26 Lokomotiven wurden ab 1906 bzw. nach erfolgtem Umbau als S 3 eingestuft. Herbert Rauter

(Fortsetzung im Eisenbahn-Journal 5/1989)

Bild 14: Eine von Grafenstaden gebaute S 3 soll den Abschluß dieses Beitrags bilden. Die Mainz 353 wurde 1906 in (S 3) Mainz 256 umgezeichnet.

Foto: Sammlung Rauter

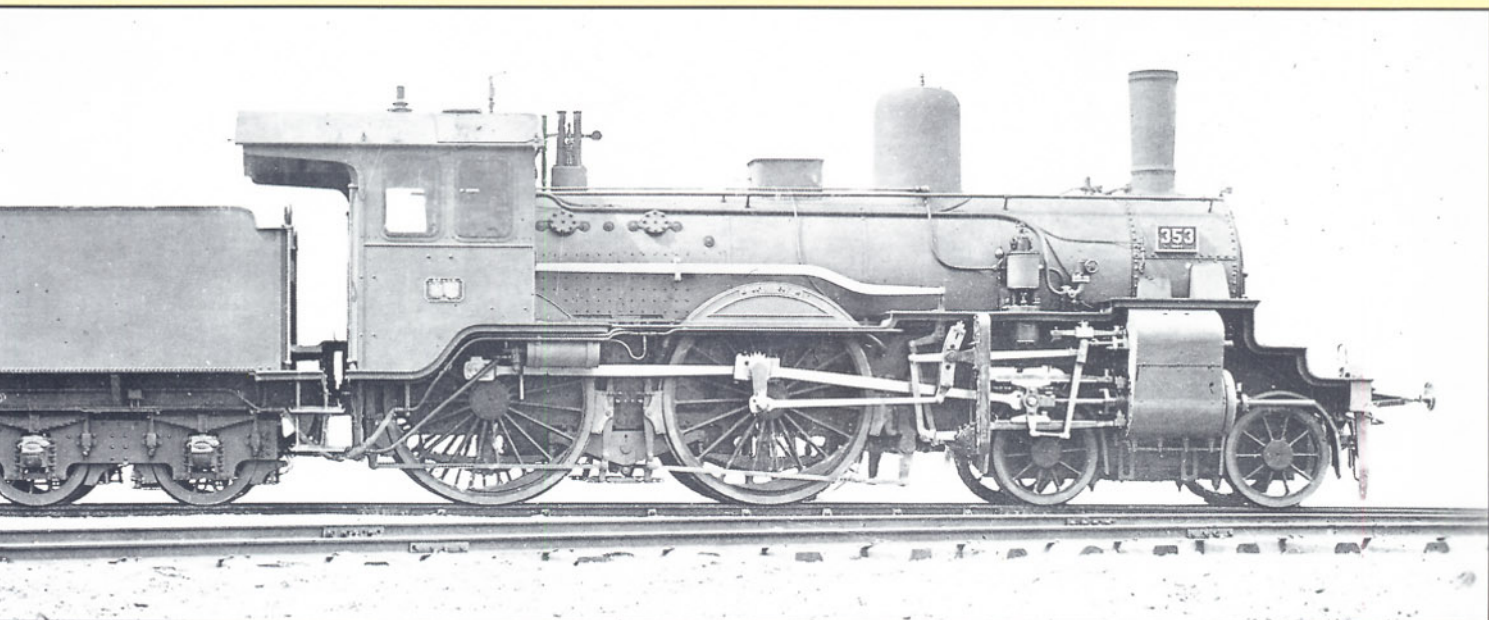




Bild 1: Der 515 115 ist als N 6763 am 12.04.1986 im Haltepunkt Osterode Süd eingetroffen.

Foto: R. Güttler

# Am Rande des Harzes

## Die Kursbuchstrecke 241 Derneburg – Seesen – Herzberg

Der Harz, einst im Herzen Deutschlands gelegen, war nach dem Krieg plötzlich zum Grenzgebiet geworden. Aufgrund dessen sowie infolge des zunehmenden Individualverkehrs mit dem Auto war ein gewaltiger Rückgang des Schienenverkehrs zu verzeichnen. Mitte der siebziger Jahre begann die Deutsche Bundesbahn daher, das ehemals besonders dichte Bahnnetz in diesem Raum auszudünnen.

Dennoch gibt es noch einige Strecken, die das allgemeine Nebenbahnsterben bis

heute überdauern haben, wengleich auch ihr Ende bereits abzusehen ist. Unter den wenigen noch verbliebenen Nebenlinien im Harzvorland ist die Verbindung von Derneburg über Seesen nach Herzberg sicherlich die reizvollste. Hier herrscht noch echte Nebenbahn-Atmosphäre.

### Zur Geschichte

Die westlich des Harzes gelegenen Orte Seesen und Herzberg hatten bereits 1856

durch die "Braunschweigische Südbahn" von Börßum über Ringelheim und Seesen nach Kreiensen bzw. durch die 1868/69 in Betrieb genommene Linie Northeim – Herzberg – Nordhausen Bahnanschluß erhalten. Zu dieser Zeit stellte man auch Überlegungen an, Seesen und Herzberg miteinander durch eine Eisenbahnlinie zu verbinden. Die Pläne wurden in die Tat umgesetzt. Bereits am 10. Oktober 1870 übergaben die Preußischen Staatseisenbahnen das Teilstück zwischen Herzberg und Osterode dem

Bild 2: Zugkreuzung in Bornhausen: Links der 515 114 als N 6778 und rechts der 515 523 als N 6775 (02.11.1984).

Foto: A. Froböse





**Bild 3:** Auf der Fahrt als N 6775 verläßt der 515 597 (Bw Hildesheim) am 08.10.1984 Bockenem (Harz) in Richtung Seesen.

**Foto:** A. Froböse

Betrieb, und die Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft eröffnete am 1. September 1871 das Teilstück Osterode – Seesen. Die durch die Eigentumsverhältnisse bedingte Zweiteilung der Betriebsführung auf der Strecke Seesen – Herzberg endete erst am 1. Januar 1884, als die Preußischen Staatseisenbahnen sämtliche Strecken der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft – und damit auch den Abschnitt Osterode – Seesen – übernahmen. Der Bau der Bahnlinie Derneburg – Seesen wurde erst nach Gründung der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn-Gesellschaft (BLE) am 20. April 1885 begonnen. Unter deren Regie konnte am 18. Juli 1886 zunächst das Teilstück Braunschweig Nord – Derneburg dem Betrieb übergeben wer-

den. Es folgten die Abschnitte Derneburg – Bockenem am 27. Juni 1887, Bockenem – Großrhüden am 1. Oktober 1887 und Großrhüden – Seesen am 1. Mai 1889. Da es zunächst nicht möglich war, die Strecke in Seesen in den Bahnhof der Preußischen Staatseisenbahnen einzuführen, errichtete die BLE eine eigene Station. Anschlußreisende mußten einen 400 m langen Fußmarsch zum Staatsbahnhof zurücklegen. Am 1. Januar 1890 eröffnete man zwar eine Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen; sie diente jedoch anfangs nur dem Güterverkehr. Erst mit dem Übergang der BLE an die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1938 änderte sich dieser für die Fahrgäste recht unbequeme Zustand. Die Züge aus Derneburg endeten von nun an im

Staatsbahnhof. Bereits kurze Zeit nach der Eröffnung entwickelte sich auf der gesamten Strecke ein lebhafter Güterverkehr. Im Personenverkehr stellte die Linie darüber hinaus eine wichtige Verbindung zwischen dem Südharz und den Räumen Braunschweig und Hildesheim dar. Nach dem Zweiten Weltkrieg verlor die Strecke, wie schon erwähnt, infolge der fortschreitenden Motorisierung dann allerdings erheblich an Bedeutung. Für einen nochmaligen Aufschwung im Güterverkehr sorgten in den sechziger und siebziger Jahren die in Oker und Langelsheim ansässigen Industriewerke: Da der Eisenbahn-Grenzübergang Walkenried/Eilrich (DDR) die Grenzbahnhöfe Oebisfelde (DDR) und Helmstedt entlasten

**Bild 4:** Der 515 642 durchfährt als N 6789 (Seesen – Herzberg) am 03.04.1987 den aufgelassenen Haltepunkt Herrhausen.

**Foto:** A. Froböse





**Bild 5:** Die VPS 1101 passiert mit dem abendlichen Ganz-Zug von Münchehof (Harz) nach Salzgitter am 25.04.1988 das Einfahrsignal von Seesen.

Foto: A. Froböse

sollte, wurden damals einige Durchgangsgüterzüge von und zu jenen Betrieben über die Strecke Seesen – Herzberg gefahren.

## Streckenbeschreibung

Die Linie Derneburg – Seesen – Herzberg zweigt in Derneburg in südlicher Richtung von der Strecke Hildesheim – Goslar

(KBS 240) ab. Dem Lauf des Fließchens Nette folgend, durchquert sie zunächst den Ambergau, führt vorbei an den Orten Wohl- denberg, Nienhagen (Nette) und Schle- wecke (Nette) und erreicht schließlich Bockenem. Hier sorgte bis vor einigen Jah- ren eine Zuckerfabrik für erhebliches Güter- aufkommen. Am Ortsausgang befindet sich ein Schrankenposten, dessen Aussehen

stark an einen Jagdsitz erinnert.

In kurvenreicher Fahrt durch Wiesen und Felder werden die Orte Königsdahlum und Bornum (Harz) passiert. Anschließend schlängelt sich die Strecke idyllisch unmit- telbar an der Nette entlang durch Großrhü- den. Kurz darauf wird über den steigungsrei- chen Abschnitt bei Bornhausen der Be- triebsmittelpunkt Seesen erreicht. Hier

**Bild 6:** Mit dem werktäglichen Ng 64163 (Seesen – Herzberg) ist die 052 501 hier bei Gittelde Nord unterwegs (21.09.1974).

Foto: W. Martsch





**Bild 7:** Als Schublok dieses Militärzuges fungierte am 24.04.1976 die Ottbgenerer 044 678; Zuglok war eine Lokomotive der Baureihe 212 (fotografiert bei Osterode). **Foto: W. Martsch**

kreuzt die Bahnlinie die Verbindung Braunschweig – Kreiensen (KBS 235). Ab Seesen verläuft die Strecke am Westrand des Harzes und strebt über Herrhausen dem Bahnhof Münchhof (Harz) zu. Hier ist der bedeutendste Kunde im Güterverkehr, das Kalkwerk der FELS-Werke Peine-Salzgitter GmbH, ansässig. Nächster Halt ist der Bahnhof Gittelde, wo einst die normalspuri-

ge Kleinbahn Gittelde – Bad Grund abzweigte. Ein ortsansässiger Holzgroßhändler sorgt in Gittelde für ein beachtliches Transportaufkommen. Die Kreisstadt Osterode (Harz) ist die nächste Station, früher Ausgangspunkt der schmalspurigen Kleinbahn Osterode – Kreiensen. Ebenso wie die Kleinbahn Gittelde – Bad Grund ist jedoch auch diese Bahn

seit langem stillgelegt und sogar abgebaut. Osterode wies einst einen umfangreichen Güterverkehr auf. Heute herrscht hier freilich nur noch dann Hochbetrieb, wenn die Bundeswehr zu Übungen fährt und auf die Bahn verlädt.

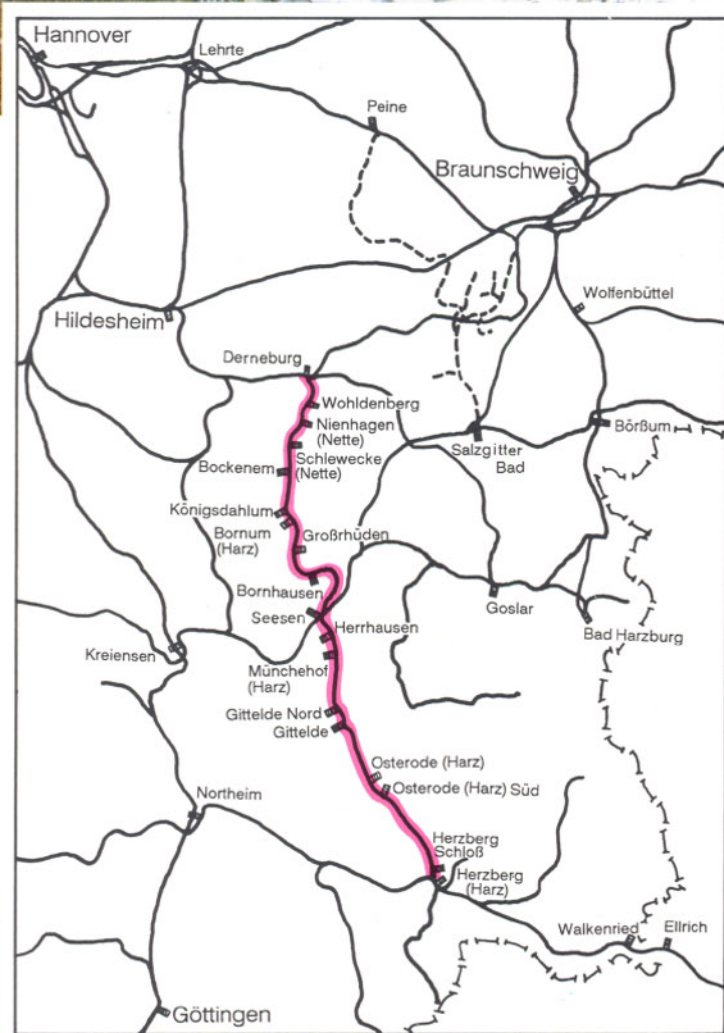
Durch einen walddreichen Abschnitt, vorbei am Herzberger Schloß, wird schließlich Herzberg erreicht, wo die Strecke in die Bahn-

**Bild 8:** Der Schrankenposten 113 a sichert den Bahnübergang bei Mühlenberg. Hier entstand am 15.05.1975 diese Aufnahme mit der 044 084 und der 044 696, die einen Kali-Güterzug von Langelsheim nach Herzberg (Harz) befördern. Dort wird der Zug zur Weiterfahrt nach Ellrich (DDR) auf zwei andere Loks der Baureihe 044 umgespannt. **Foto: W. Martsch**





**Bild 9:** Blick auf den Haltepunkt Osterode Süd mit der Schlosskirche Osterode rechts im Hintergrund (26.02.1986).  
Foto: R. Güttler



**Bild 10:** So dicht war früher einmal das Streckennetz der Deutschen Bundesbahn im Harzvorland.  
Zeichnung: G. Voigt

linie Northeim – Walkenried (KBS 245) einmündet. Bis Mitte der siebziger Jahre befand sich in Herzberg unmittelbar am Bahnsteig für die Züge in Richtung Seesen eine 16-m-Drehscheibe zum Wenden von Tenderlokomotiven. Sie gehört jedoch ebenso der Vergangenheit an wie der Herzberger Lokschuppen.

## Triebfahrzeug-Einsätze

Auf der Strecke verkehrten in den dreißiger Jahren Dampflokomotiven der Bahnbetriebswerke Hildesheim, Braunschweig, Goslar, Seesen, Kreiensen und Northeim. Dokumentiert sind Einsätze der Baureihen 24, 38<sup>10</sup>, 44, 50, 56<sup>20</sup>, 58<sup>10</sup>, 64, 78, 86, 92<sup>5</sup>, 93<sup>0</sup> und 94<sup>5</sup>. Aus der Nachkriegszeit ist der Triebfahrzeug-Bestand des Bw Seesen vom April 1949 bekannt:

- 24 052, 053;
- 55 2847, 4458, 5115;
- 56 2146, 2153, 2283, 2367, 2467, 2582, 2587, 2650;
- 58 1217, 1465, 1488, 1492, 1499, 1574, 1593, 1891, 2091;
- 64 081, 082, 289, 307, 460;
- 93 061, 102, 281, 321, 327, 372.

Als Fremdlök befand sich damals außerdem die 17 030 im Bestand. Nur wenige Jahre später, im August 1954, wurde das Bw Seesen als eigenständige Dienststelle aufgelöst und als Außenstelle dem Bw Goslar angegliedert.

Mit fortschreitender Zuteilung von Diesellokomotiven und Triebwagen wurde der Personenverkehr recht zügig von Dampf- auf Dieseltraktion umgestellt. Lediglich im Güterzugdienst konnten sich die Baureihen 44 und 50 der Bahnbetriebswerke Ottbergen und Lehrte bis zum Ende der Dampflokunterhaltung bei diesen beiden Betriebswerken am 29. Mai 1976 behaupten. Bis zuletzt bespannte man mit ihnen Nahgüterzüge zwischen Braunschweig und Herzberg, Durchgangsgüterzüge von Münchhof nach Salzgitter und von Ellrich (DDR) nach Langels-

**Bild 11:** Auf der Drehscheibe des Bw Seesen steht die 094 186 (aufgenommen 1972).  
Foto: H. Güttler





**Bild 12:** Die 218 272 (Bw Braunschweig) hat am 26.02.1986 mit dem Kalkzug Gdg 58473 nach Salzgitter Bad Ausfahrt aus Seesen erhalten.  
Foto: R. Güttler

heim sowie Bedarfszüge zur Kali-Saison von Langelsheim nach Ellrich.

Der nördliche Streckenteil wird im Güterverkehr seit dem 25.09.1988 um die Mittagszeit mit einer Hildesheimer 335 von Derneburg aus bis Großröhden bedient. Im südlichen Abschnitt zwischen Seesen und Herzberg hat der Güterverkehr seit Mitte der siebziger Jahre erheblich nachgelassen. Durchgehende Güterzüge gibt es schon seit einigen Jahren nicht mehr. Von Seesen aus wird Münchhof mit einer 216 bedient. Darüber hinaus verkehren auf diesem Abschnitt drei Kalk-Ganzgüterzüge (morgens, vormittags und nachmittags) mit Lokomotiven der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter (VPS). Von Herzberg aus bedienen Göttinger 212 mit pro Tag zwei bis drei Übergabefahrten den Bahnhof Gittelde.

Im Personenverkehr teilten sich in den siebziger Jahren hauptsächlich die Schienenbusse der Baureihen 795 und 798 mit den Akkutriebwagen der Baureihe 515 den Dienst. Heute versehen die Braunschweiger 515 den gesamten Personenverkehr auf dieser Strecke.

Über lange Jahre hinweg lag das Zugangebot zwischen Derneburg und Herzberg konstant bei etwa zehn Zugpaaren täglich. Seit Beginn der achtziger Jahre ist jedoch eine erhebliche Reduzierung festzustellen. Zwischen Derneburg und Seesen hat die Bundesbahn den Schienenpersonenverkehr an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen, zwischen Seesen und Herzberg bisher nur an Sonn- und Feiertagen eingestellt. Am 29. Mai 1983 wurden außerdem die Haltepunkte Wohldenberg, Nienhagen (Nette) und Herrhausen aufgelassen, nachdem die Haltepunkte Badenhausen Ost und Lasfelde Ost bereits seit 30. Mai 1976 nicht mehr bedient wurden. Seit Inkrafttreten des Winterfahrplans 1988/89 halten auch in Schlewecke (Nette) keine Reisezüge mehr. Die DB richtete ferner vor einiger Zeit einen parallelen Busverkehr ein.

Gegenwärtig hat die Strecke noch immer

**Bild 13:** Eine Köf III hat Güterwagen aus Bockenem und Bornum (Harz) nach Großröhden gebracht. Für die sich in Richtung Seesen anschließende Rampe reichte ihre Leistung jedoch nicht aus. Deshalb fuhr im Sommer 1973 regelmäßig die Seesener Rangierlok 094 184 am Nachmittag nach Großröhden, um den Nahgüterzug nach Seesen zu bringen. Mit Volldampf erklimmt sie in Großröhden die Steigung.  
Foto: W. Martsch





**Bild 14:** In der Gegenrichtung reicht die Leistung der Köf III auch bei längeren Güterzügen, wie diesem Kesselwagenzug, ohne weiteres aus. Die 333 190 wurde am 09.10.1986 auf der Fahrt von Seesen nach Bornum zwischen Königsdahlum und Bornum im Bild festgehalten. Foto: A. Froböse



**Bild 15:** Aus Anlaß des 100jährigen Bestehens des Streckenabschnitts Bockenem – Großhüden ist der 515 512 am 01.10.1987 von Eisenbahnfreunden mit einem entsprechenden Hinweis versehen und mit Blumen geschmückt worden. Das Foto zeigt die dreiteilige Zuggarnitur des N 6775 in Königsdahlum. Foto: R. Güttler

**Bild 16:** An einen Jagdsitz erinnert der Posten 55 in Bockenem. Der 515 509 ist am 27.02.1986 als N 6775 in Richtung Seesen unterwegs. Foto: R. Moritz, Sammlung Güttler



einige Bedeutung für den Berufs- und Schülerverkehr. Im Sommerfahrplan 1988 verkehrten zwischen Derneburg und Seesen fünf, auf dem Teilstück Herzberg – Seesen sechs Zugpaare; einige liefen bis Hildesheim, Walkenried oder Bad Lauterberg durch. Nachdem die Bundesbahndirektion Hannover der niedersächsischen Landesregierung bereits am 29. Oktober 1982 einen Stilllegungsantrag vorgelegt hat, wird als endgültiger Termin für die Verlagerung des Personenverkehrs auf die Straße nunmehr der Fahrplanwechsel Ende Mai 1989 genannt. Dies erscheint umso wahrscheinlicher, als zu diesem Zeitpunkt die Akkutriebwagen-Unterhaltung beim Bw Braunschweig aufgegeben werden soll und vergleichbare Fahrzeuge derzeit nicht vorhanden sind. Der Abschnitt Seesen – Herzberg (Harz) soll jedoch mit lokbespannten Zügen vorerst weiter bedient werden.

Auf dem Streckenabschnitt Derneburg – Seesen bemühen sich die Seesener Eisenbahnfreunde e.V. derzeit darum, einen Museumsbahnbetrieb einzurichten. Zumindest hier könnte also auch in Zukunft die Möglichkeit bestehen, die reizvolle Nebenbahnlinie zu befahren.

**Andreas Froböse/Rainer Güttler**

Die Autoren bedanken sich bei den Herren W. Martsch, W. Immenroth und H. Güttler, die mit ihren persönlichen Erinnerungen, Aufzeichnungen, Fotos und Dokumenten beim Erstellen dieses Beitrags mitgeholfen haben.



**Bild 17:** Der 515 113 hat am 12.11.1984 als N 6778 auf seiner Fahrt von Seesen nach Derneburg in Großröden einen kurzen Zwischenhalt eingelegt.

Foto: A. Froböse

**Bild 18:** In Münchehof (Harz) gibt es immer viel zu rangieren. Dies ist die Aufgabe der Lok 1 des Kalkwerks Münchehof. Es handelt sich bei ihr um eine Diesellok des Typs ML 440 c von Krauss-Maffei (Baujahr 1956, Fabrik-Nr. 18333). Aufnahme vom 08.03.1985.

Foto: A. Froböse





**Bild 19:** Die 218 272 ist am 09.05.1985 bei Herrhausen mit dem morgendlichen Übergabezug nach Münchehof (Harz) unterwegs.

Foto: H. Güttler

**Bild 20:** Dieses Foto vom 21.04.1988 zeigt die 218 456 und die VPS 1101 mit einem Kalkzug von Münchehof (Harz) nach Salzgitter Hütte Süd bei Herrhausen.  
Foto: A. Froböse



**Bild 21 (links unten):** Der Museumszug der Seesener Eisenbahnfreunde – eine Köf II und zwei dreiachsige Umbauwagen – ist am 25.10.1987 aus Bornhausen kommend in Seesen eingetroffen.  
Foto: A. Froböse

**Bild 22:** Die 216 191 wurde 1972 mit dem E 2118 nördlich von Osterode im Bild festgehalten. Im Hintergrund sind die Ausläufer des Harzes zu erkennen.  
Foto H. Güttler

Foto H. Güttler





**Bild 1:** Die 141 TC 19 ist die letzte noch erhaltene Lokomotive dieser Baureihe, die auf den Strecken der ehemaligen französischen Westbahn ihren Dienst versah. Sie wurde von der AJECTA gerettet und konnte am 8. Oktober 1988 in Longueville bestaunt werden.  
Foto: A. Lepage

# Bei unseren Nachbarn

## 130 Jahre Strecke Longueville – Provins

Auch im Herbst 1988 wurde in der Region Paris eine Reihe von Dampflokkfahrten veranstaltet. Am 8. Oktober beispielsweise feierte man das 130jährige Bestehen der Linie Longueville – Provins. Es war ein Sonderzug gechartert worden, der von Paris über Montereau – Flambouin-Gouaix – Longueville nach Provins verkehrte. Zuglok war bis Lon-

gueville die 230 G 353, dann die 140 C 231. Einmal erteilte den Abfahrauftrag in Longueville Ex-Minister Alain Peyrefitte, Bürgermeister von Provins.

Nachdem der Sonderzug auf dem hübschen kleinen Bahnhof von Provins von einer schier unübersehbaren Menge Eisenbahnbegeisterter empfangen worden war, fand

eine kleine Dampflokk-Kavalkade mit vier unter Dampf stehenden Maschinen statt: die erste eine Reminiszenz an die 1828 von Marc Séguin konstruierte erste Lok mit großem Kessel; es folgten die 230 G 353, die 140 C 231 und die 030 T "Rimancourt", die das letzte Mal unter Dampf stand.

Anschließend brachten die 230 G 353 und



**Bild 2:** Wie die 141 TC wird auch diese 040 der ehemaligen französischen Nordbahn als letzte Vertreterin ihrer Gattung (Betriebsnummern von 4801 bis 4850) von der AJECTA erhalten.  
Foto: A. Lepage



**Bild 3:** Ankunft des Dampfsonderzuges in Provins am 08.10.1988, anlässlich des 130. Jubiläums der Strecke Longueville – Provins. **Foto: A. Lepage**

**Bild 4:** Nachbau der Dampflok des französischen Konstrukteurs Marc Séguin, die am 08.10.1988 ihre Funktionsfähigkeit unter Beweis stellte. **Foto: A. Lepage**

die 140 C 231 in Doppeltraktion, Tender voraus, die mit Eisenbahnfreunden vollbesetzte Garnitur über Longueville nach Flambouin und wieder zurück nach Provins. Darüber war es dunkel geworden. Am gleichen Tag noch kehrte der Zug, wiederum gezogen von der 230 G 353, nach Paris zurück. Solch eine erfolgreiche Jubiläumsveranstaltung sollte jedoch in Monaten mit längerem Tageslicht begangen werden!

**André Lepage**



**Bild 5:** Der Nachbau der von Marc Séguin konstruierten Dampflok war nicht zuletzt wegen des etwas eigenwilligen Aussehens eine echte Attraktion der Jubiläumsfeierlichkeiten in Provins. **Foto: A. Lepage**









**Bild 1:** Seit 1985 beschaffte die DB in großer Stückzahl zweiachsige Schiebewandwagen mit einem Ladevolumen bis 105 m<sup>3</sup>.

**Bild 2:** Die Wagen der Bauart Hbbilins 305 sind mit sechs verschiebbaren Trennwänden ausgestattet.

# Neue Wagen für die



Fast immer sind es die attraktiven Hochgeschwindigkeitszüge TGV der Französischen Staatsbahn und ICE der Deutschen Bundesbahn, die für Schlagzeilen in den europäischen Gazetten sorgen. Vom zukünftigen Schnellverkehr in Europa ist dann die Rede und immer wieder von neuen Geschwindigkeitsrekorden. Die Werbung in allen Medien dokumentiert auch die Bemühungen der Deutschen Bundesbahn, das Reisen in IC-, EC- und InterRegio-Zügen noch populärer zu machen. Jede weitere Linie, jeder neue Wagentyp wird gebührend gewürdigt. Auch das Konzept des Schienen-Personenverkehrs der Zukunft ist ein Dauerthema in den Fachpublikationen.

Im Schatten dieser Entwicklung vollzog sich





**Bild 4:** Zu den größten Fahrzeugen aus dem Fertigungsprogramm der Waggon Union gehörten in letzter Zeit zwei zwanzigachsige Tragschnabelwagen der Bauart Uaais 6191, hier in kurzgekuppeltem Zustand.

# Güterbahn

**Bild 3 (links unten):** Vierachsiger gedeckter Güterwagen der Bauart Habbins 345 mit zwei großen Schiebewänden auf jeder Seite.

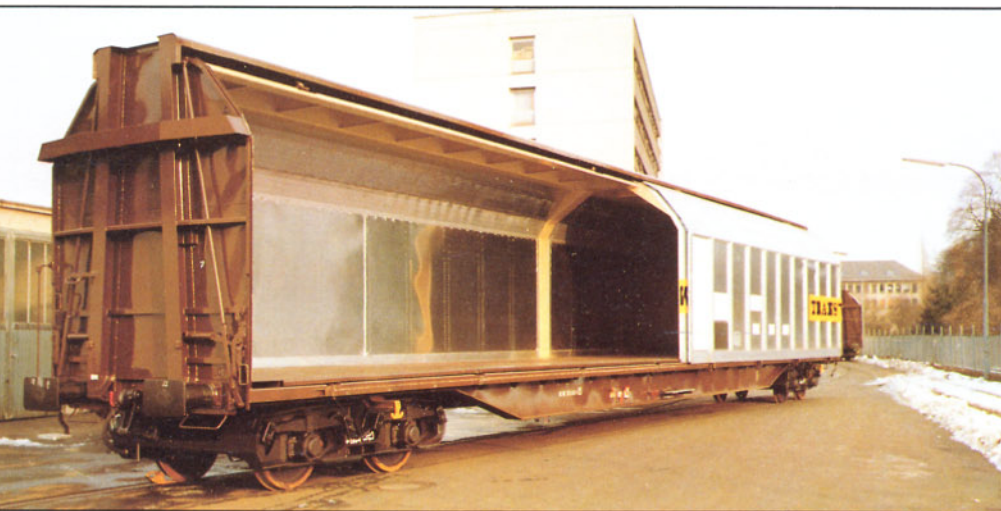
**Bild 6 (unten):** 50 Wagen der Bauart Habbins 345 wurden in den letzten Jahren von der Waggon Union an die DB ausgeliefert.

**Bild 5:** Zwanzigachsiger Tragschnabelwagen Uaais 6191 mit Durchladeträgern für die Deutsche Reichsbahn der DDR.





**Bild 7:** Vierachsiger Schiebewandwagen der Bauart Habis 10. Eine Serie dieser Fahrzeuge hatte die Transwaggon GmbH (Hamburg) bereits 1986 bei der Waggon Union bestellt.



**Bild 8:** Mit einer Länge über Puffer von 24 140 mm gehören die Schiebewandwagen Habis 10 zu den längsten Fahrzeugen ihrer Bauart.

**Bild 9:** 50 Wagen der Bauart Habbills 346 – vierachsige, großvolumige Schiebewandwagen – lieferte die Waggon Union an die DB.



jedoch auch ein Wandel im Güterverkehr, der in den letzten Jahren ständig Marktanteile verloren, sich nun aber an den wirtschaftlichen Strukturwandel angepaßt hat. Mit neuen Akzenten stellt sich die Güterbahn der Gegenwart dem Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern. Im Güterverkehr erwirtschaftet die Deutsche Bundesbahn mit rund neun Milliarden Mark den größten Teil ihrer Erträge. Täglich sind über 9500 Güterzüge auf einem Streckennetz von 28.000 km durch die Bundesrepublik unterwegs. Rund 235.000 bahneigene Güterwagen mit einer

Ladefähigkeit von über acht Millionen Tonnen und weitere 50.000 Privatgüterwagen stehen der Wirtschaft zur Verfügung.

In dem Bestreben, die spezifischen Systemvorteile zu nutzen, hat sich in den letzten Jahren das Bild der Güterbahn beträchtlich gewandelt. Viele Fahrzeuge, überaltert und unwirtschaftlich, wurden aus einem rund 150 Wagentypen und Unterbauarten umfassenden Bestand inzwischen ausgeschieden, verkauft oder verschrottet. Neue Transportsysteme sollen gewährleisten, daß die moderne Güterbahn ihren Platz im Wettbewerb behaupten kann und umweltfreundlich den Anforderungen der Zukunft gerecht wird. Die Entwicklung und der Bau neuer Fahrzeuge sind eingeleitet, zum Teil schon vollzogen. Auf diesem Gebiet konnte die deutsche Waggonindustrie in den letzten Jahren besondere Erfolge verbuchen. Nachfolgend soll über einige Aktivitäten der Waggon Union berichtet werden.

## Bauarten Eaos 051 und Eanos 052

Seit 1978 beschaffte die DB neue offene Güterwagen mit Drehgestellen in großer Stückzahl. Die Eaos 051 und Eanos 052 sind





**Bild 11:** Zweiseitenkippwagen der Bauart Fau für den Werksverkehr der Gewerkschaft Auguste Victoria in Marl. Jede der beiden Kippmulden hat ein Ladevolumen von 40 m<sup>3</sup>.

mit einer Ladelänge von 14.500 mm und einer Länge über Puffer von 15.740 mm die längsten offenen Güterwagen der Bundesbahn. Massengüter mit einem Ladegewicht von knapp 60 t lassen sich in diesen Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h wirtschaftlich befördern.

## Bauarten Falns 180 und 183

Alle Großraum-Selbstentladewagen der Bauarten Falns 180 und 183 – ab 1988 als Falns bezeichnet – werden seit 1986 mit den Drehgestellen der Nachfolgebauart 642 ausgeliefert. Dies sind die Drehgestelle WU 83 der Waggon Union und LH 82 von Linke-Hofmann-Busch. Bereits im Eisenbahn-Journal 6/1987 hatten wir in unserem "Wagenporträt" den Wagentyp Falns 183 ausführlich vorgestellt. Die Waggon Union teilte uns hierzu noch mit, daß der große "weiße Punkt" auf der Seitenwand auf ein verstärk-

tes, für die erhöhten Längskräfte in 4000-t-Zügen ausgelegtes Untergestell hinweist. Ein sehr schönes Modell dieses Wagentyps ist im letzten Jahr bei Fleischmann in der Baugröße H0 erschienen.

## Bauarten Hbbillns 505 und Hbbins 306

In großer Stückzahl beschaffte die DB seit 1985 auch neue zweiachsige Schiebewandwagen. Derzeit laufen schon mehr als 1900 Fahrzeuge dieser Bauarten bei der Güterbahn. Weitere 200 Exemplare wurden im Herbst 1988 bestellt. Mit einer Ladelänge von 14.236 mm und einer Länge über Puffer von 15.500 mm sind dies die größten zweiachsigen Güterwagen. Sie haben vier Schiebewände und ein Ladevolumen bis zu 105 m<sup>3</sup>. Die Wagen der Bauart Hbbillns 305 sind mit je sechs verschiebbaren Trennwänden ausgestattet. In den Fahrzeugen der Bauart Hbbins 306 fehlen die Trennwände;

die Wagen sind aber dafür vorbereitet. Im Fußboden wurden zwölf Verzurrösen angeordnet; zwei weitere befinden sich in den Stirnwänden.

## Bauarten Habbins 345 und Habbills 346

Lange Zeit war der vierachsige gedeckte Güterwagen mit Schiebewänden, Habikkss-t 345, ein Einzelstück geblieben. Beginnend im Jahre 1987, lieferte die Waggon Union nun zwei Serien mit je 50 Fahrzeugen ähnlicher Bauart an die Deutsche Bundesbahn. Sowohl der Habbins 345 als auch der Habbills 346 sind vierachsige ausgeführt und verfügen über zwei große Schiebewände an jeder Seite. Letzterer Wagentyp ist mit zehn verriegelbaren Trennwänden ausgestattet. Die Ladelänge beträgt 22.866 mm, die Länge über Puffer 24.130 mm. Obwohl die Fahrzeuge die Serienreife erlangt haben, wurden keine weiteren bestellt.

**Bild 12:** Vierachsige Großraum-Selbstentladewagen der Bauart Fal, wie sie vom BKW Glückauf (DDR) für den Transport von Braunkohle bestellt wurden.



**Bild 10:** Die Schiebewandwagen der Bauart Habbills 346 sind mit zehn verriegelbaren Trennwänden ausgestattet.



Bild 13: Vierachsiger Ganzwandwagen der Bauart Sins, der an Transwaggon geliefert wurde.



Bild 14: Bei diesem Wagentyp läßt sich die Haube einer Wagenhälfte über die andere schieben.

### Bauart Laaeks 553

Bei der Deutschen Bundesbahn besteht nach wie vor Bedarf an Autotransportwagen. 1987 und 1988 haben deshalb die Firmen Graaf, LHB, MAN, Uerdingen und Waggon Union weitere Wagen der Bauart Laaeks 553 gebaut. Ein Modell dieses Fahrzeugs wird noch heuer von Märklin in der Nenngröße H0 gefertigt.

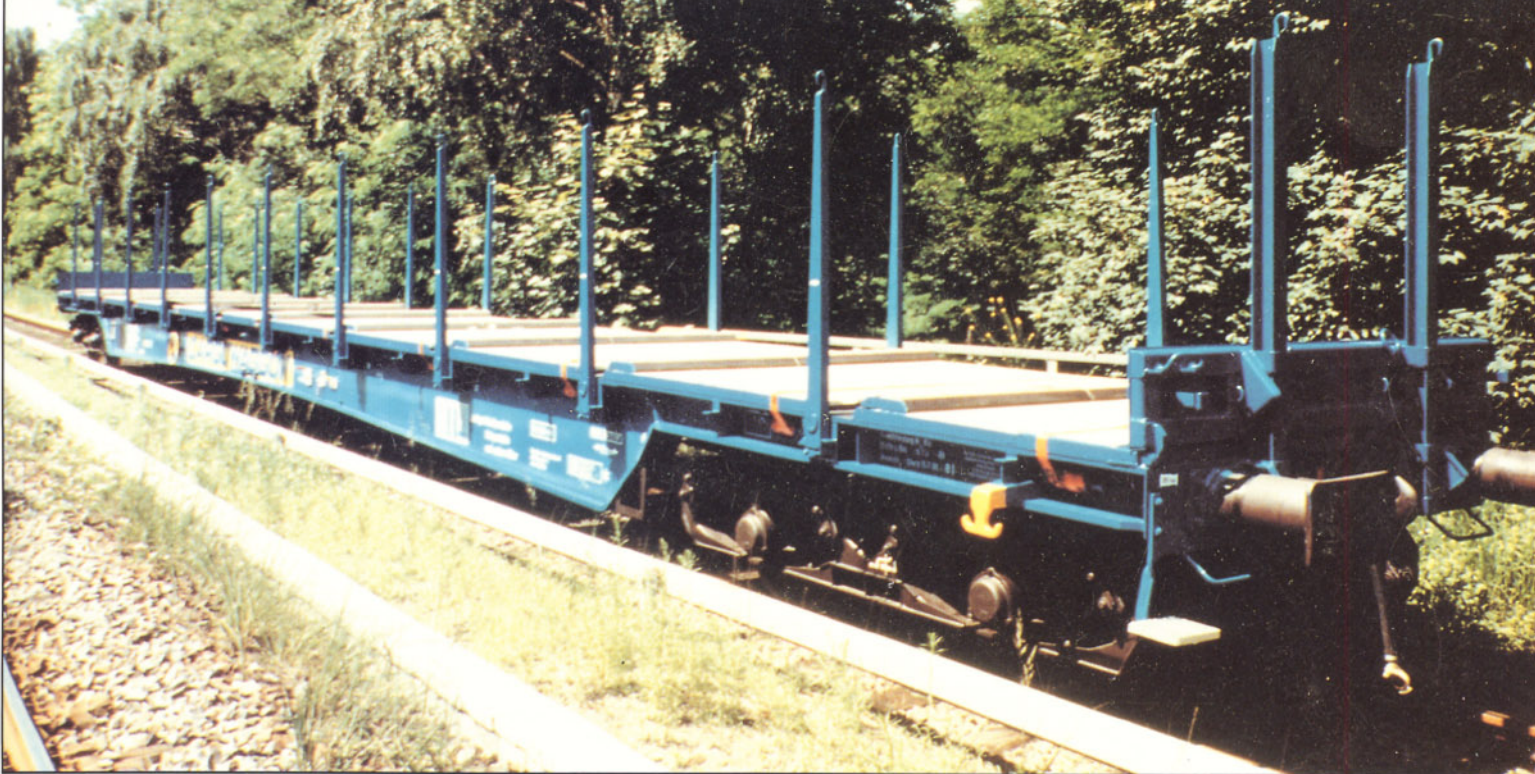
### Weitere Neuentwicklungen der Waggon Union

Die Transwaggon GmbH, Hamburg, hatte bereits 1986 eine Serie von vierachsigen Schiebewandwagen Habis 10 bei der Waggon Union in Auftrag gegeben. Mit einer Länge über Puffer von 24.140 mm zählen diese Wagen zu den längsten Fahrzeugen ihrer Bauart.

Mit 23.270 mm, über die Puffer gemessen, ist der vierachsige Ganzwandwagen Sis für die Uniwaggon AG in Zug (Schweiz) nur

Bild 15: Von der Deutschen Reichsbahn der DDR wurden vier zwölfachsige Tiefladewagen Uaais 6168 in Auftrag gegeben.





**Bild 16:** Fünfzig Flachwagen des Typs Rbkk 1 mit je zehn Drehungen bestellte die Eisenbahn-Verkehrsmittel GmbH in Düsseldorf.

Alle Fotos: Waggon Union

**Bild 17:** Moderner Großraum-Selbstentladewagen der Bauart Fals 183 mit hydraulischer Klappenbetätigung.

Foto: H. Obermayer

**Bild 18 (unten):** Sehr ansprechendes Modell eines Fals 183, das im vergangenen Jahr von Fleischmann in der Baugröße H0 erschien.

Foto: H. Obermayer

einen knappen Meter kürzer. Die Besonderheit dieses Fahrzeugtyps besteht darin, daß sich die Haube einer Wagenhälfte über die andere schieben läßt.

50 Flachwagen mit je zehn Drehungen und je zehn klappbaren Ladeschwellen bestellte die Eisenbahn-Verkehrsmittel GmbH in Düsseldorf. Davon sind 20 Wagen "finnlandfähig", die anderen für den Spanienverkehr vorbereitet. Die Flachwagen haben eine Länge über Puffer von 26.240 mm.

Auf drei zweiachsigen Drehgestellen laufen die neuen Tragwagen Sggnos(s) 715 für Wechselbehälter und Container mit einer Länge über Puffer von 33.940 mm. Auftraggeber für eine größere Serie von Fahrzeugen, die 1988/89 ausgeliefert werden, ist die Kombiwaggon GmbH, Frankfurt/M.

Für den Transport von Braunkohle entstanden im Auftrag von BKW Glückauf, Wetzlar/DDR, vierachsige Selbstentladewagen, die eine Länge über Puffer von 12.100 mm aufweisen. Die Wagen haben ein Ladevolumen von 85 m<sup>3</sup>.

Nur für den Werksverkehr bei der Gewerkschaft Auguste Victoria in Marl sind die Zweiseiten-Kippwagen Fau bestimmt und zugelassen. Jede der beiden Kippmulden hat ein Ladevolumen von 40 m<sup>3</sup>; die Länge über Puffer beläuft sich auf 13.900 mm.

Die größten Fahrzeuge aus dem Fertigungsprogramm der Waggon Union waren in letzter Zeit vier zwölfachsige Tiefladewagen Uaais 6168, LÜP 30.840 mm, und zwei 20achsige Tragschnabelwagen Uaais 6191, LÜP 45.120 mm. Beide Wagentypen für schwerste Lasten hatte die Deutsche Reichsbahn der DDR in Auftrag gegeben. Unser besonderer Dank gebührt der Waggon Union GmbH, Netphen, die uns die Vorbildfotos zur Verfügung gestellt hat. HO





**Bild 1:** Das Empfangsgebäude des Modellbahnhofs Jünkerath in der Totalen. Es wurde nach zahlreichen Fotos und Maßskizzen unter Verwendung von Kibri-Mauerplatten nachgebaut.

## 2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

55

# Eifelbahnhof Jünkerath

Erste Bekanntschaft mit dem Bahnhof Jünkerath machte ich an einem trüben Januar-morgen auf der Fahrt nach Trier. Nachdem der Zug den kleinen Bahnhof Schmidheim auf dem Scheitelpunkt der Eifelstrecke

ohne Halt durchfahren hatte, rollte er durch dichten Morgennebel ins Kylltal hinunter, dessen Verlauf die Eifelstrecke bis Trier nun folgt. Nach einiger Zeit gesellte sich eine eingleisige Strecke zur Hauptbahn, die von

rechts aus dem Nebel auftauchte und in die Höhen der Schnee-Eifel führen mußte. Ein Stellwerk huschte an den Wagenfenstern vorbei. Der Zug lief in das Gleisvorfeld eines größeren Bahnhofs ein, um bald darauf

**Bild 2:** Das Jünkerather Empfangsgebäude kann auf eine wechselvolle Geschichte zurückblicken. Der Bahnhof war einmal betrieblicher Mittelpunkt der Eifelstrecke von Köln nach Trier.



**Bild 3:** Im Oktober 1988 fanden umfangreiche Oberbau-Erneuerungen zwischen Blankenheim und Schmidheim statt. Die hierfür benötigten Bauzüge sorgten in Jünkerath



Bild 4: Nördlicher Bahnsteigkopf mit einfahrendem Eilzug. Auch der beim Vorbild leicht chaotisch verlegte Plattenübergang wurde akribisch nachgestaltet.

schräg gegenüber dem Empfangsgebäude zum Stehen zu kommen. Die imposanten Ausmaße des Gebäudes waren auf Anhieb beeindruckend. Irgendwo tönte ein Lautsprecher "Jünkerath, hier Jünkerath". Vom Fenster aus verschaffte ich mir einen ersten Überblick über die für die Verhältnisse in der Eifel sehr großen Bahnanlagen und das Empfangsgebäude. Das war also Jünkerath, der Bahnhof, von dem in Büchern über die Baureihe 39 so oft die Rede ist! Ich habe ihn zwar später noch häufiger gesehen, doch der Entschluß, einen Teil dieses Bahnhofs auf einem Diorama nachzugestalten, fiel

schon beim ersten Kennenlernen an jenem unfreundlichen Wintermorgen. Die Bahnstation des 2000-Seelen-Ortes Jünkerath war einmal der Betriebsmittelpunkt der Eifelstrecke (KBS 430, früher 248), die von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft in Etappen bis 1871 eröffnet wurde und Köln auf direktem Weg mit Trier verbindet. Schon bald nach der Eröffnung wurde eine Lokstation eingerichtet, um die Schiebeloks für den Schmidtheimer Berg zu versorgen. Mit dem Ausbau der Hauptbahnen von Jünkerath in Richtung Ahr bzw. Weywertz und der mehrmaligen Vergrößerung des Betriebs-

werks, das zur eigenen Dienststelle wurde, entwickelte sich Jünkerath immer mehr zum Eisenbahnknotenpunkt. Hierbei ermöglichte das an dieser Stelle recht weitläufige Kylltal einen großzügigen Ausbau der Bahnanlagen.

In Jünkerath wurden die zwischen dem Ruhrgebiet und dem Saarland verkehrenden Durchgangsgüterzüge umgespannt, die Schiebeloks für die Schmidtheimer Rampe betreut, die Güterzüge Richtung Ahr, Schnee-Eifel, Prüm, Daun und Neuerburg gebildet. Hier waren die Zugloks für die Personen- und Güterzüge auf den Neben-

für Hochbetrieb, wie ihn der Bahnhof schon lange nicht mehr gesehen hatte. Im Hintergrund ist noch undeutlich das Empfangsgebäude zu erkennen.

Bild 5: Der nördliche, auf dem Diorama nachgebildete Bahnsteigkopf beim Vorbild. Zumindest der Personenverkehr ist heute noch relativ reger. Die weiträumigen Gütergleise liegen dagegen brach.





**Bild 6:** Die Rampe für die Gepäckkarren ist für die "normalen" Passagiere gesperrt. Gut zu erkennen: das höhergelegte Gleiserrain.

strecken der Zentraleifel, aber auch für die Schnellzüge zwischen Köln und Saarbrücken beheimatet. Als Beispiele seien hier nur die Baureihen 38, 39, 50, 57, 74, 86, 93, VT 95 und V 211 genannt.

Von der einstigen Herrlichkeit ist heute nicht mehr viel geblieben. Nach mehreren Rationalisierungswellen und der Stilllegung fast aller von Jünkerath ausgehender Strecken (nach Losheim besteht zur Zeit nur Militärverkehr) wurde die zu "Glanzzeiten" 800 Mann zählende Dienststelle des Bahnhofs aufgelöst; die nunmehr verbliebenen 17 Bediensteten sind dem Bahnhof Kall angegliedert. Beide Drehscheiben des ehemaligen Bahnbetriebswerks sind ausgebaut, der

Rundschuppen ist abgerissen und der große Rechteckschuppen als Lagerhalle vermietet. Das heutige "Rest-Bw" besteht noch aus zwei Abstellgleisen, einem Betankungsgleis mit großer Dieseltankstelle und einem kleineren Gebäude, in dem ein Lager sowie Aufenthaltsräume für das Personal während der Wendezeiten untergebracht sind. Zumindest der Personenverkehr ist noch heute relativ rege. Eine Reihe von Zügen von bzw. nach Köln und Trier enden bzw. beginnen hier. Die weitläufigen Gütergleise – von der Kapazität her einst groß genug, um dort Übergaben für vier Strecken zusammenzustellen und gleichzeitig Durchgangsgüterzüge umzuspannen – liegen brach. Die

Stückgutabfertigung wurde in den siebziger Jahren aufgegeben und die Zugbildungen von anderen Bahnhöfen übernommen.

Für einen Nachbau des Empfangsgebäudes sprach nicht nur die "große" Vergangenheit und die interessante Architektur. Dem Betrachter wird auch eine nicht alltägliche Situation auffallen: Statt eines Hausbahnsteiges besitzt das Empfangsgebäude einen geteerten, etwa drei Meter breiten "Umlauf". Das eigentliche Gleisniveau liegt fast einen Meter höher, die Bahnsteige beginnen stark versetzt zu dem Empfangsgebäude. Diese kuriose Situation wurde 1912 beim Ausbau der Ahrstrecken geschaffen. Damals wurde der gesamte Gleisbereich um bis zu einen Meter höher gelegt, um ihn vor den jährlich wiederkehrenden Hochwassern der benachbarten Kyll zu schützen. Diese hatten in jedem Frühjahr den Zugverkehr erheblich beeinträchtigt. Im Rahmen der einschneidenden Umbaumaßnahmen wurden alle Bahnsteige nach Süden versetzt und erweitert.

Auch das Empfangsgebäude war im Laufe der Jahre vielfältigen Veränderungen unterworfen, wobei die jeweiligen Architekten aber stets großes Einfühlungsvermögen bewiesen. Lediglich der auf der rechten Seite gelegene Akkumulatorenraum fällt mit seiner Backsteinbauweise etwas aus dem Rahmen. Das trotz im Krieg schwer zerstörter Gleisanlagen fast unbeschädigt gebliebene Empfangsgebäude unterscheidet sich in mancher Hinsicht von den in derselben Bauperiode entstandenen Bahnhofsbauten der rheinischen Eisenbahn. Sein Grundriß ist nahezu quadratisch, außerdem ist es ungleich schlichter als etwa der Bahnhof Gerolsteins mit seinen zahlreichen Treppengie-

**Bild 7:** Dieselbe Situation beim Vorbild. Die Bahnsteige sind gegenüber dem Empfangsgebäude versetzt und erhöht (Hochwasserschutz wegen der nahen Kyll).





**Bild 8:** Exakter Nachbau bis ins kleinste Detail: Telegrafendrähte gibt es natürlich schon lange nicht mehr. An der Holzkonstruktion nagt der Zahn der Zeit.

bein, Schornsteinaufsätzen und "gotisier-ten" Fenstern oder gar jener von Kyllburg mit seinen vielen Ornamenten und architektonischen Schnörkeleien. Beim genauen Betrachten wird deutlich, daß das Bahnhofsgebäude Jünkerath außer der heute von Wind und Wetter gezeichneten Holzkonstruktion, die das weit vorragende Dach abstützt, eigentlich keine besonderen Verzierungen erhalten hat. Doch macht gerade die schlichte Strenge, die architektonische Straffheit und die symmetrische Gliederung des Gebäudes einen guten Teil seines Reizes aus.

Am Anfang des Dioramenbaus stand die Frage der Ausschnittwahl, wobei drei Kriterien eine Rolle spielten. Zum einen sollte das Empfangsgebäude absolut dominierend auf dem Diorama sein, weshalb auf eine Erweiterung nach Norden (mit dem Stellwerk) verzichtet wurde. Zudem sollte ein Teil der Bahnsteige nachgebildet werden. Schließlich sollte das Diorama nicht durch einen ungünstigen Ausschnitt überladen wirken, um die weitläufige Anlage des Vorbilds zu erhalten. Um den dioramentypischen Eindruck des "Spatenstiches", mit dem ein Ausschnitt gleichsam aus der Landschaft herausgeschnitten wird, zu verstärken, wurde Gleis 3 in der Mitte durchgetrennt, und Gleis 5 läuft spitzwinklig aus dem Diorama hinaus. Erst danach begann die langwierige Prozedur des Vermessens und Fotografierens, an deren Ende ca. 70 Bilder sowie etliche Maßskizzen vorlagen. Nach diesen Unterlagen wurde zunächst mit dem Bau des Empfangsgebäudes begonnen, das aus Plastikmauerplatten von Kibri entstand. Die Fenster bestehen aus dünnem Plexiglas, das mit schwarzem Papier hinterlegt wurde. Die Rahmen und die Sandsteinumfassungen konnten mit Lackstifen aufgezeichnet werden. Die Balkenkonstruktion, die das Dach abstützt, entstand aus Messing und wurde an den Stellen, die vom Zahn der Zeit angenagt sind, vorbildgerecht "wind-schief" ausgeführt.

Der nächste Schritt war der eigentliche Bau des Dioramas. Da ja ein Originalbahnhof detailgetreu wiedergegeben werden sollte,



**Bild 9:** Die vorragenden Dächer des Empfangsgebäudes werden von einer eindrucksvollen Balkenkonstruktion mitgetragen.



**Bild 10:** Das Modell des Empfangsgebäudes Jünkerath von oben betrachtet. Eine aufwendige Dachkonstruktion zählte offenbar zum ganzen Stolz mancher preußischer Bahnhofsarchitekten.

**Bild 11:** So mancher betätigt sich in seiner Freizeit als Hobbygärtner, was auch bei der Dioramengestaltung berücksichtigt wurde.





**Bild 12:** Beim Ausgestalten des Schaustücks darf manches Nebensächliche nicht vergessen werden: Beim Aufgang zum Stellwerk werden Fahrräder und Gepäckkarren abgestellt.

schied eine Verwendung handelsüblicher Bausätze von vornherein aus. So wurden nicht nur Bahnsteige nebst Kanten in maßstäblicher Breite und Höhe selbst gefertigt, sondern natürlich auch die Niedergänge zur Unterführung (unter Verwendung von Brawa-Bauplatten). Aus Messingstreifen wurden passende Doppel-T-Profile für die Trägerkonstruktion des Bahnsteigdaches zusammengesetzt. Auch der beim Vorbild beinahe chaotisch verlegte Plattenübergang am Anfang der Bahnsteige wurde im Modell sorgfältig nachgestaltet.

Das Gleisbett verdankt sein vorbildgerechtes Aussehen einer farblichen Spezialbehandlung. Nach dem Durchtrocknen des rostbraunen Anstrichs wurde der Schotter nochmals leicht mit einem fast trockenen Pinsel mittelgrauer Farbe "gebürstet". Dies

ergab ziemlich exakt den für Jünkerath typischen Farbton des Schotterbetts. Übrigens führt die Benutzung von Naturmaterialien meistens auch im Modell zu den realistischsten Wirkungen. So ist der Modellschotter echter, ausgesiebter Basaltschotter. Ebenso wurden Lava und Asche aus entsprechenden Naturstoffen gewonnen.

Bei der Gestaltung des Gemüsegartens wurde die Situation vom Sommer 1987 zugrundegelegt, als der Besitzer auf seinen riesigen und entsprechend voluminös belaubten Bohnenstangen grüne Bohnen und darunter Kohl züchtete. Im Modell entstanden die Bohnenstangen aus mit Woodland Scenics beflockten Holzleistchen, die Kohlköpfe aus Stecknadeln, auf die Papierstückchen aus einem Bürolocher gespießt wurden. Sämtliche gekauften Teile wie Zäune,

Lampen oder Indusi-Magnete wurden einer farblichen Nachbehandlung unterzogen. Dies geschah zum einen, um Details hervorzuheben, zum anderen, um den Teilen ihr plastikhaftes Aussehen zu nehmen, auch wenn die ursprüngliche Farbgebung objektiv korrekt war. Außerdem wurden die Signale (von Brawa und Weinert), Lampen und Zäune im Bahnhofsbereich in DB-Einheitsgrün – einem typischen Merkmal der Epoche IV – gestrichen.

Auch am rollenden Material wurden Verbesserungen vorgenommen. An den Wagen wurde das für die dargestellte Epoche falsche Silberdach mittelgrau angestrichen. Die Loks wurden an der vorderen Pufferbohle mit Mehrfachtraktionskabel, Heizschläuchen, Originalkupplung und weiteren Details ausgestattet. Anschließend erfolgte eine leichte (!) Alterung der Fahrzeuge. So schmutzig, wie sie oft dargestellt werden, sind die DB-Fahrzeuge (zumindest jene des Bw Trier) nämlich nicht. Bei einem abschließenden Besuch in Jünkerath wurde der Bahnhof noch einmal auf Betriebsspuren untersucht. Zum Beispiel wird Gleis 1 zur Zeit nicht als Bahnsteiggleis benutzt und ist daher stärker verrostet. Auch der Ölfleck in Gleis 3 ist authentisch, ebenso wie Höhe und Dichte des Grasbewuchses.

Die weitere Zukunft des Bahnhofs Jünkerath ist noch offen. Eine Planungsvariante sieht vor, alle von und nach Köln laufenden Züge in Gerolstein enden oder beginnen zu lassen. Entgegen der ursprünglichen Absicht plant die DB, den Taktfahrplan möglicherweise schon im Sommer dieses Jahres einzuführen. Eine endgültige Entscheidung ist jedoch noch nicht gefallen, und bis zur Einführung des Taktverkehrs auf der Eifelbahn um 1991 bleibt noch Zeit, alle Varianten abzuwägen. Hierbei dürften – wie könnte es auch anders sein – finanzielle Gründe und die zwischen Jünkerath und Gerolstein verlaufende Direktionsgrenze eine Rolle spielen.

**Lutz Engelskirchen**

**Bild 13:** Authentisch ist auch die Nachbildung der elektrischen Zugvorheizungsanlage, da in Jünkerath insgesamt zehn Züge in Richtung Köln bzw. Trier eingesetzt werden.  
Alle Fotos: L. Engelskirchen



# Die große Rallye der kleinen

Nabelschau der PS-Protze: dröhnende Motoren, quietschende Reifen, waghalsige Manöver, tollkühne Piloten, stinkende Auspuffgase; die freie Natur als Arena für halsbrecherische Fahrten, fahrzeugbewaffnete Helden als Idole eines fanatischen Publikums, das massenweise zu den Walstätten des Autowahns eilt. Doch sogar unter den Modellauto-Freaks gibt es viele, die nicht die rechte Beziehung zu derartigen Veranstaltungen entwickeln. Wer allerdings Dutzende unglaublich präzise und raffiniert gefertigter Automodelle in Schaukästen oder gar in Schachteln aufbewahrt, wird um ein passendes Schaustück nicht herumkommen, wenn er seine Mini-Rallye-Flitzer in sticherechter Umgebung präsentieren will. Weitere Vorteile: Solche kleinen Dioramen lassen sich mit geringem Aufwand relativ schnell herstellen; zudem werden von den einschlägigen Firmen inzwischen viele feindetaillierte Automodelle zu erschwinglichen Preisen angeboten.

Ein eingefleischter Auto-Fan ist auch unser italienischer Leser Sandro Melioli aus Rovigo in Venetien. Als Inhaber eines Modellbau-Fachgeschäfts hat er sich beruflich wie privat auf das Sammeln von Automodellen

europäischer und amerikanischer Hersteller im Maßstab 1:87 spezialisiert. Eine seiner ersten Modellbauarbeiten ist eine typische "Rallye-Landschaft". Sie entstand auf einer Grundfläche von nur 20 x 20 cm aus Gips, Streumaterial von Preiser und Woodland Scenics sowie Noch-Tannen. Letztere wirken leider noch nicht so realistisch wie andere inzwischen erhältliche Nadelbäume. Die "Rennpiste" besteht aus echter Erde und kleinen Steinchen, so daß richtige Rallye-Stimmung aufkommt: Man glaubt, förmlich den aufwirbelnden Staub zu sehen, wenn Herpas Golf GTi "die Kurve kratzt".

Alle Accessoires sind selbstverständlich sorgfältig rallyemäßig getrimmt worden. Das jubelnde und fotografierende Publikum

von Preiser und Merten wurde farblich neu gestylt; die Autos erhielten die erforderlichen Staub- und Dreckspuren. Weder Spiegel und Scheibenwischer noch Zusatzscheinwerfer und Autokennzeichen fehlen. Die Räder des Golfs wurden so montiert, als müßte der Fahrer kräftig gegensteuern, um nicht aus der Kurve zu schleudern. In beiden Rallye-Fahrzeugen wurden schließlich noch Fahrer und Kopilot – natürlich vorschriftsmäßig in Overalls und mit Sturzhelmen – platziert.

Wie man sieht, lassen sich selbst unscheinbare Automodelle effektiv aufschmücken. Dioramen präsentieren, die schnell und ohne großen Aufwand verwirklicht werden können. **Thomas Hilge, Fotos: G. Ferrari**



# en Flitzer





2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

56

# Abwechslung muß sein





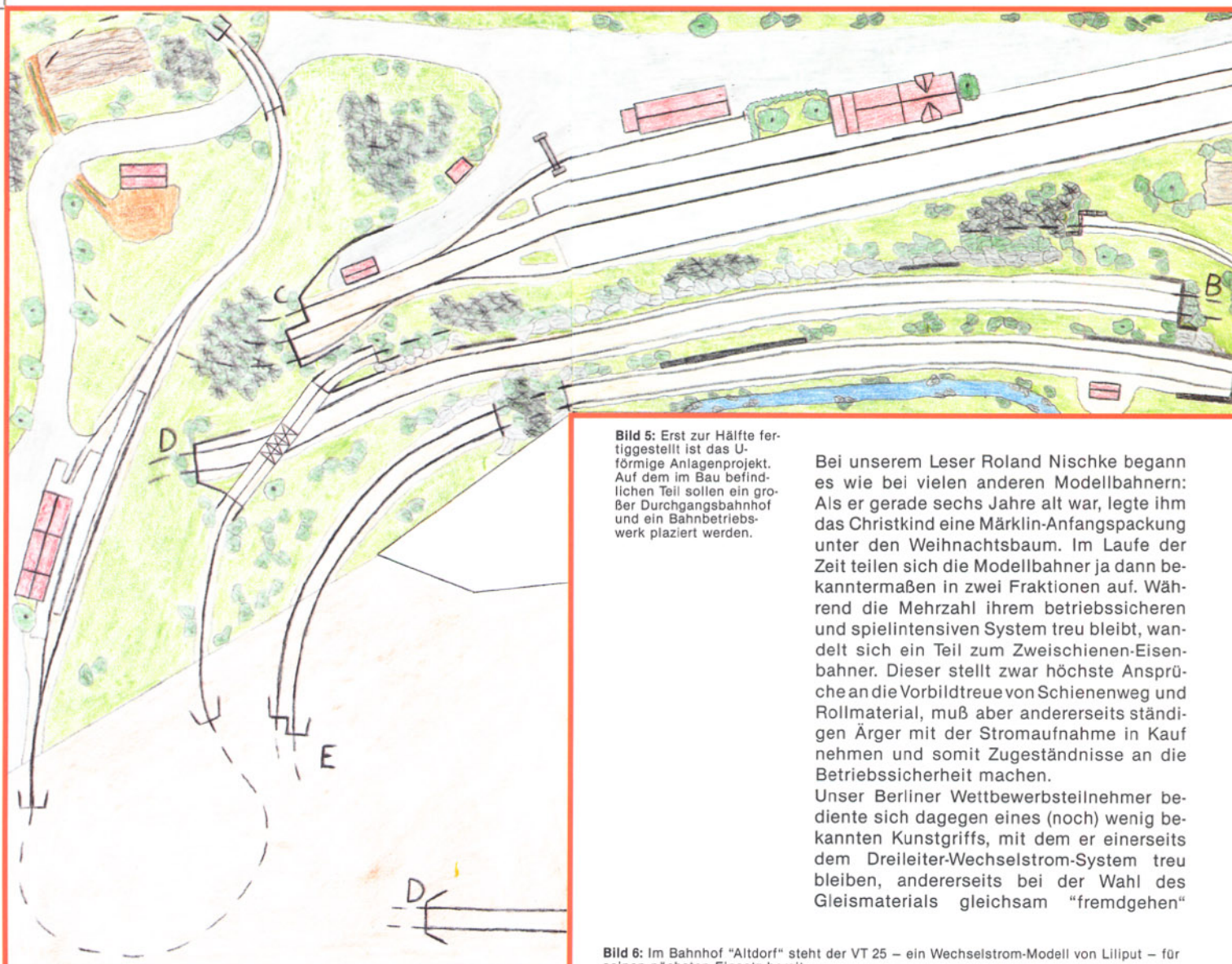
**Bild 3:** Brawas Akku-Köf hat einen Übergabe-Güterzug im Schlepp. Die Himmeltapete von MZZ gibt einen recht guten Hintergrund ab. Die blasen- und faltenfreie Befestigung ist allerdings kein Kinderspiel.

**Bild 1 (links oben):** Zweifellos ist es eine besondere Augenweide, wenn dieser von einer E 16 geführte Schnellzug auf der Hauptstrecke unterwegs ist.

**Bild 2:** 43er bei der Tunnelausfahrt. Das Portal ist selbstgebaut und wurde mit Heki-dur-Platten verkleidet.



**Bild 4:** Auf freier Strecke begegnen sich zwei beliebte Altbau-Eloks: E 19 mit Schnellzug und E 94 mit schwerem Güterzug.



**Bild 5:** Erst zur Hälfte fertiggestellt ist das U-förmige Anlagenprojekt. Auf dem im Bau befindlichen Teil sollen ein großer Durchgangsbahnhof und ein Bahnbetriebswerk plaziert werden.

Bei unserem Leser Roland Nischke begann es wie bei vielen anderen Modellbahnern: Als er gerade sechs Jahre alt war, legte ihm das Christkind eine Märklin-Anfangspackung unter den Weihnachtsbaum. Im Laufe der Zeit teilen sich die Modellbahner ja dann bekanntermaßen in zwei Fraktionen auf. Während die Mehrzahl ihrem betriebssicheren und spielintensiven System treu bleibt, wandelt sich ein Teil zum Zweischienen-Eisenbahner. Dieser stellt zwar höchste Ansprüche an die Vorbildtreue von Schienenweg und Rollmaterial, muß aber andererseits ständigen Ärger mit der Stromaufnahme in Kauf nehmen und somit Zugstände an die Betriebssicherheit machen. Unser Berliner Wettbewerbsteilnehmer bediente sich dagegen eines (noch) wenig bekannten Kunstgriffs, mit dem er einerseits dem Dreileiter-Wechselstrom-System treu bleiben, andererseits bei der Wahl des Gleismaterials gleichsam "fremdgehen"

**Bild 6:** Im Bahnhof "Altdorf" steht der VT 25 – ein Wechselstrom-Modell von Lilliput – für seinen nächsten Einsatz bereit.



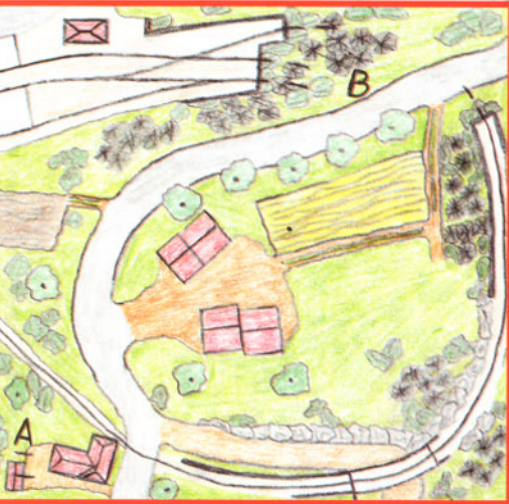


Bild 7: Auf dem Bauernhof herrscht geschäftiges Treiben. Die Basis für das Kornfeld bildete eine Kokosmatte.

konnte. Die Firma Herei bietet nämlich ein gut durchdachtes Punktkontaktsystem an, mit dem etwa die Gleise von Roco oder die des englischen Herstellers Peco relativ problemlos "Märklin-tauglich" umgerüstet werden können. Diese interessante Methode birgt zwei wichtige Vorteile. Zum einen sind beispielsweise mit Herei-Pukobändern ausgestattete Roco-Flexgleise allemal noch um ca. 30 Prozent preiswerter als das vergleichbare Märklin-Produkt. Und zum anderen bestehen die nachgerüsteten Punktkontakte durch ihre weitgehende Unsichtbarkeit – die Fotos auf diesen Seiten beweisen es. Eine Warnung ist allerdings angebracht: Für manchen "Märklinisten" dürfte das Nachrüsten einer Peco-Weiche mit Puko-Stiften eine besondere Geduldsprobe darstellen, die einen doch lieber das Altbewährte vorziehen läßt.

Wohl dem, der – wie Roland Nischke – den gesamten Dachboden eines Einfamilienhauses für sein Modellbahn Hobby zur Verfü-

gung hat. "Nach ausgiebiger Planung", wie er schrieb, entschloß sich unser Leser für die Errichtung einer U-förmigen Anlage mit einer Größe von fast 14 m<sup>2</sup>. Zwar wurde in bislang vierjähriger Bauzeit erst die Hälfte des Großprojekts verwirklicht, doch der fertiggestellte Anlagenteil ist es in jedem Falle wert, im Rahmen unseres Modellbauwettbewerbs vorgestellt zu werden.

Thematisch ist das Ganze in einer Mittelgebirgslandschaft angesiedelt, die von einer zweigleisigen Hauptstrecke durchzogen wird. Insgesamt drei Bahnhöfe sorgen für zahlreiche Betriebsmöglichkeiten. Bereits fertiggestellt ist ein ländlicher Durchgangsbahnhof an der Hauptstrecke sowie die kleine Station der abzweigenden Nebenbahn. Auf dem noch im Bau befindlichen Anlagenschengel soll dagegen der betriebliche Schwerpunkt plaziert werden: ein großer Durchgangsbahnhof nebst angrenzendem

Bahnbetriebswerk für alle Lokomotivgattungen sowie ein Güterbahnhof mit mehreren Industrieanschlüssen. Auch ein Teil der unsichtbaren Kehrschleifen und Schattenbahnhöfe der künftigen Großanlage ist befahrbar.

Spätestens jetzt wird klar, worauf es dem Erbauer ankommt. In gut gestalteter Landschaft soll möglichst abwechslungsreicher Betrieb stattfinden. Um eine Vielzahl von Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven sowie Triebwagen einsetzen zu können, wurde als dargestellte Epoche der Anfang der sechziger Jahre gewählt. "Unterwegs" sind Modellfahrzeuge fast aller großen Hersteller, wobei die Waggons, die nicht von Märklin stammen, auf Wechselstromradsätzen von Roco fahren. Damit der optische Genuß durch nichts getrübt wird, sind sämtliche Personenwagen mit Kurzkupplung und Innenbeleuchtung ausgestattet. Um in den

Bild 8: In Gleich- und in Wechselstromausführung gleichermaßen beliebt ist Rocos Triebzug der Baureihe VT 11.5. Die Gleise wurden zur Geräuschdämmung auf 5 mm starkem Schaumstoff verlegt und in N-Korkschothter eingebettet.





**Bild 9:** Während auf dem Bahnsteig einige Reisende den herannahenden Personenzug erwarten, durchfährt in der Gegenrichtung ein Güterzug den Bahnhof. Die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes wirkt sehr realistisch.

Zeiten des Modellbahn-Hochbetriebs größere Karambolagen zu vermeiden, ist die Hauptstrecke in sechs Blockabschnitte unterteilt, in denen sich die Züge quasi selbst und gegenseitig steuern. Nur aus den Schatten-

bahnhöfen und von dem großen Durchgangsbahnhof aus werden die zahlreichen Garnituren per Handbedienung auf die Reise geschickt. Anlagenbau und Landschaftsgestaltung er-

folgten mit gängigen Mitteln und Methoden, die auch im Eisenbahn-Journal schon häufiger beschrieben wurden. Einige "kosmetische" Verbesserungen – etwa das Anbringen einer Hintergrundkulisse oder weitere

**Bild 10:** Die 43er hat das Signal zur Ausfahrt erhalten und setzt sich mit ihrer schweren Anhängelast langsam in Bewegung.





Bild 11: Eine Landstraße windet sich durchs Gelände, das mit Grasfasern von Preiser und Heki sowie mit Schaumstoff-Flocken von Woodland Scenics begrünt wurde.

Aufforstungen – stehen aber noch aus, da, so der Erbauer, ihm "als Student die finanziellen Mittel fehlen". Sobald dieses Problem gelöst ist, sollen auch die etwas klobigen, aber funktions sicheren Märklin-Flügel-

signale durch die filigranen Weinert-Produkte ersetzt werden. Trotzdem kommen bereits jetzt die Detailforscher nicht zu kurz: Weichenlaternen, Umlenkkästen, Seilzugattrappen und Spannwerke wurden bereits ange-

bracht. Zudem haben alle verwendeten Industrieprodukte wie Autos und Gebäudebausätze zumindest eine gründliche farbliche Revision erfahren.

**Thomas Hilge**

Bild 12: Güterabfertigung in "Altdorf". Praktisch nicht zu erkennen sind auch auf diesem Foto die Punktkontakte in der Gleismitte.

Alle Fotos und Skizze: R. Nischke





# ROCO LINE

## - brauner oder grauer Schotter?

Mit der Vorstellung des neuen Gleissystems hat Roco während der Nürnberger Messe Aufsehen erregt. Wir hatten darüber schon ausführlich im Eisenbahn-Journal 2/1989 berichtet. Neben viel Zustimmung gab es natürlich auch beträchtliche Kritik an der Farbgebung des Schotterbetts. Nach dem Studium unzähliger Fotos von Bahnstrecken in der Bundesrepublik, der Schweiz und Österreich sowie nach verschiedenen Streckenbegehungen hatte man sich in Salzburg für den braunen Farbton entschieden, der beim Vorbild auf den Hauptstrecken überwiegt. Als Material für die Bettung verwendet die Deutsche Bundesbahn unterschiedlichen Schotter der Gesteinsarten Basalt, Grauwacke, Melaphyr, Diabas, Diorit, Syennit und Quarzit. Die Größe der Schottersteine ist einheitlich; verschieden ist jedoch die Farbe

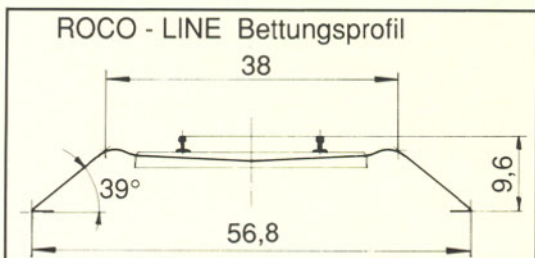
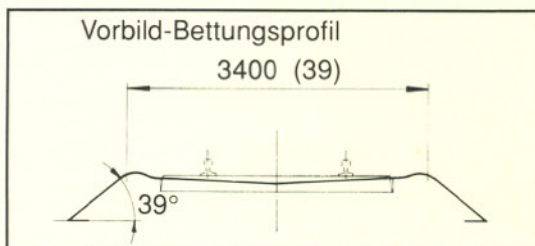
des frisch gebrochenen Gesteins. Durch Ablagerungen von Rost und Bremsstaub verwischen sich die Unterschiede allmählich. Beim Schotterbett überwiegt dann ein brauner Farbton, zumindest bis zur nächsten Durcharbeitung.

Beim Messepublikum kam die gewählte Farbgebung aber nicht so an, wie man dies erwartet hatte. Dazu beigetragen hat sicherlich die Tatsache, daß die bereits vorhandenen Bettungen und Böschungsgleise ein graues Schotterbett aufweisen. Roco reagierte schnell und legte am Messestand in Nürnberg verschiedene Farbmuster und eine Strichliste aus. Bereits am dritten Ausstellungstag überwog das Votum für ein graues Schotterbett. Wieder einmal hatte die Gewohnheit einen Sieg errungen.

Obwohl die recht schwierige Abstimmung

des Grundmaterials bei Roco bereits abgeschlossen war, ist man in Salzburg nun in die nächste Runde gegangen, um dem Publikumswunsch weitgehend zu entsprechen. Über das Ergebnis der Bemühungen und über die endgültige Farbgebung hoffen wir in der nächsten Ausgabe berichten zu können.

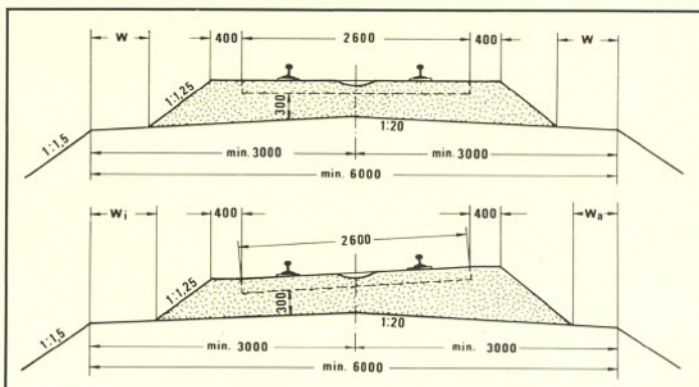
Ein weiterer Diskussionspunkt waren die Abmessungen des Böschungskörpers, die von zahlreichen Betrachtern als überdimensioniert empfunden wurden. Auch hier hat sich Roco sehr genau am Vorbild orientiert, wie der Vergleich mit den Abmessungen des Schotterbetts der DB zeigt. An diese Vorgaben hatten sich die Hersteller von Modellgleisen mit Böschungskörper bislang aber nie gehalten. Alle Gleisbettungen waren und sind viel zu schmal. Ein klein wenig hat Roco nur bei der Höhe des Böschungskörpers gemogelt – nicht aus Unkenntnis, sondern um den neuen Antrieb darin unterbringen zu können. Beim Vorbild entdeckt man aber zum Teil noch höhere Bettungen. HO



**Bild 1 (oben):** Braun ist die dominierende Farbe des Schotterbetts der vielbefahrenen Güterstrecke von Kornwestheim nach Untertürkheim. Foto: H. Obermayer

**Bild 2:** Vergleich der Bettungsprofile aus dem Prospekt von Roco.

**Bild 3:** Mindestmaße für Regel-Böschungsquerschnitte eingleisiger Strecken der Deutschen Bundesbahn. Zeichnung: H. Obermayer





**Bild 1:** Betrieb im Werksbahnhof: Eine Krauss-Maffei-Diesellok wartet mit einem ganzen Zug frisch gebrannten Carbid auf die Ausfahrt. Links dahinter eine Reihe zweiaxiger Kalkkübelwagen in der Ausführung der vierziger Jahre. Auf dem letzten Gleis ein Zug aus modernen vierachsigen Kalkwagen.

**SKW  
TROSTBERG**

## Industrie mit Gleisanschluß

### Eine Werksbahn in Vorbild und Modell (1)

**Bild 2:** Einen Vorgeschmack auf die nächste Folge unseres Werkreports gibt dieses Modellfoto. Ob Werkslokomotive oder Spezialgüterwagen – wer demnächst fleißig mitbastelt, kann für beste Industrie-Atmosphäre auf seiner Anlage sorgen.

Wer nach Garching (an der Bahnlinie Lands- hut – Mühlendorf – Freilassing, KBS 945) oder nach Trostberg (an der Strecke Garching – Traunstein, KBS 944) kommt, dem werden dort zu bestimmten Tageszeiten vier- achsige Kesselwagen auffallen, die bei

näherem Hinsehen stark vom gewohnten Bild dieser Wagengattung abweichen und die es in Bayern sonst nirgends gibt. Es handelt sich um die Carbidflaschenwagen der Süddeutschen Kalkstickstoffwerke AG, Trost- berg, kurz als SKW bezeichnet. Ihr stähler-



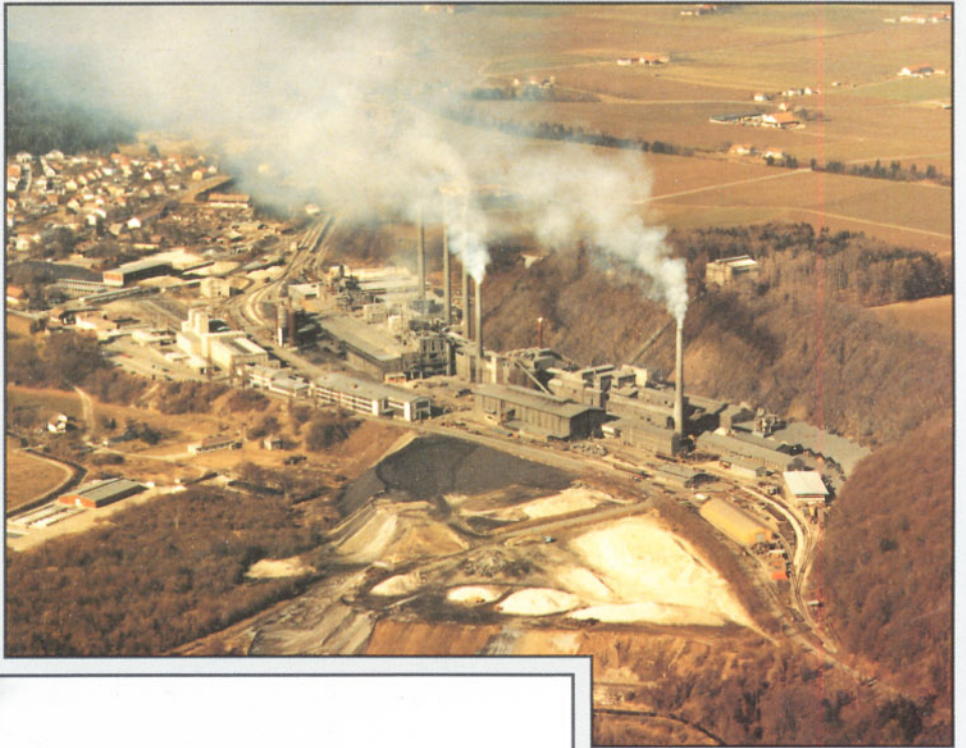


**Bild 3:** "Wanderer, kommst du nach Garching" – dann beachte die Spezialwagen der SKW Trostberg für Calciumcarbid! Ein abfahrereiler Carbidzug nach Trostberg steht im Bahnhof Garching (13.05.1988).

Fotos 1-3: Dr. S. Hufnagel

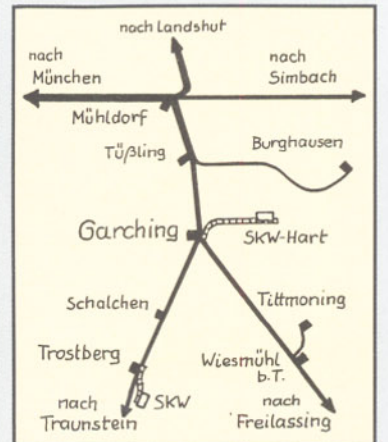
**Bild 4:** So konnte man früher das SKW-Werk in Hart schon von weitem ausmachen: Graublau Staubwolken aus den Öfen wurden durch die hohen Kamine weit übers Land verteilt. Der Einbau einer Entstaubungsanlage leistete einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz.

Werkfoto SKW, Sammlung Dr. Hufnagel



ner Behälter mit 40 t Fassungsvermögen steckt in zwei quadratischen Rahmen aus U-Profilen, die unkompliziert auf- und absetzbar sind, und ist mit diesen auf dem Fahrzeugrahmen über den Drehgestellen aufgelagert. Der Laufweg der Wagen ist Garching – Trostberg und zurück zuzüglich zweimal 5 km Werksbahn zwischen der DB-Station Garching und dem SKW-Werk Hart (Alz). Bevor über diese Werksbahn im allgemeinen und deren Fahrzeuge im besonderen berich-

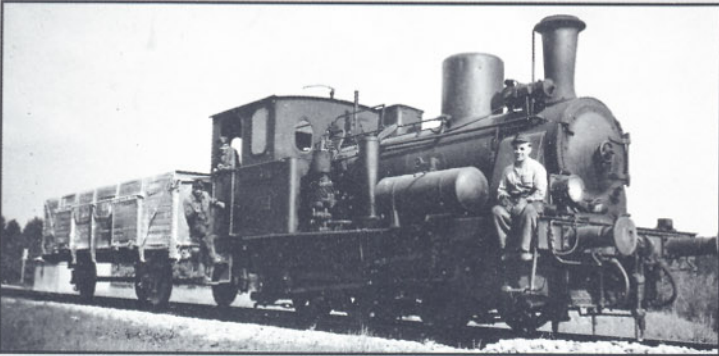
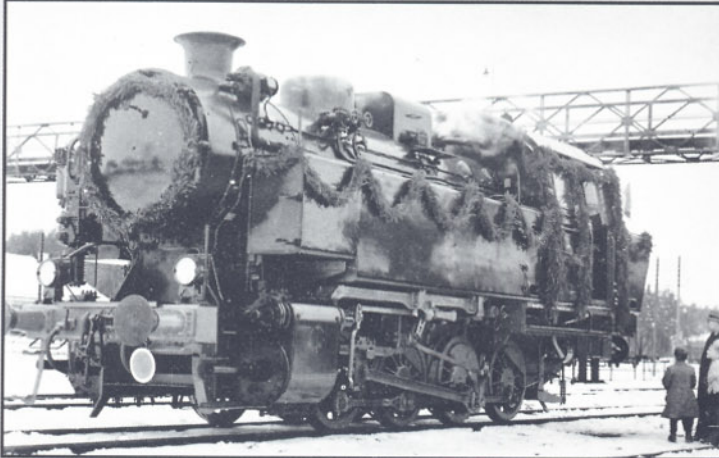
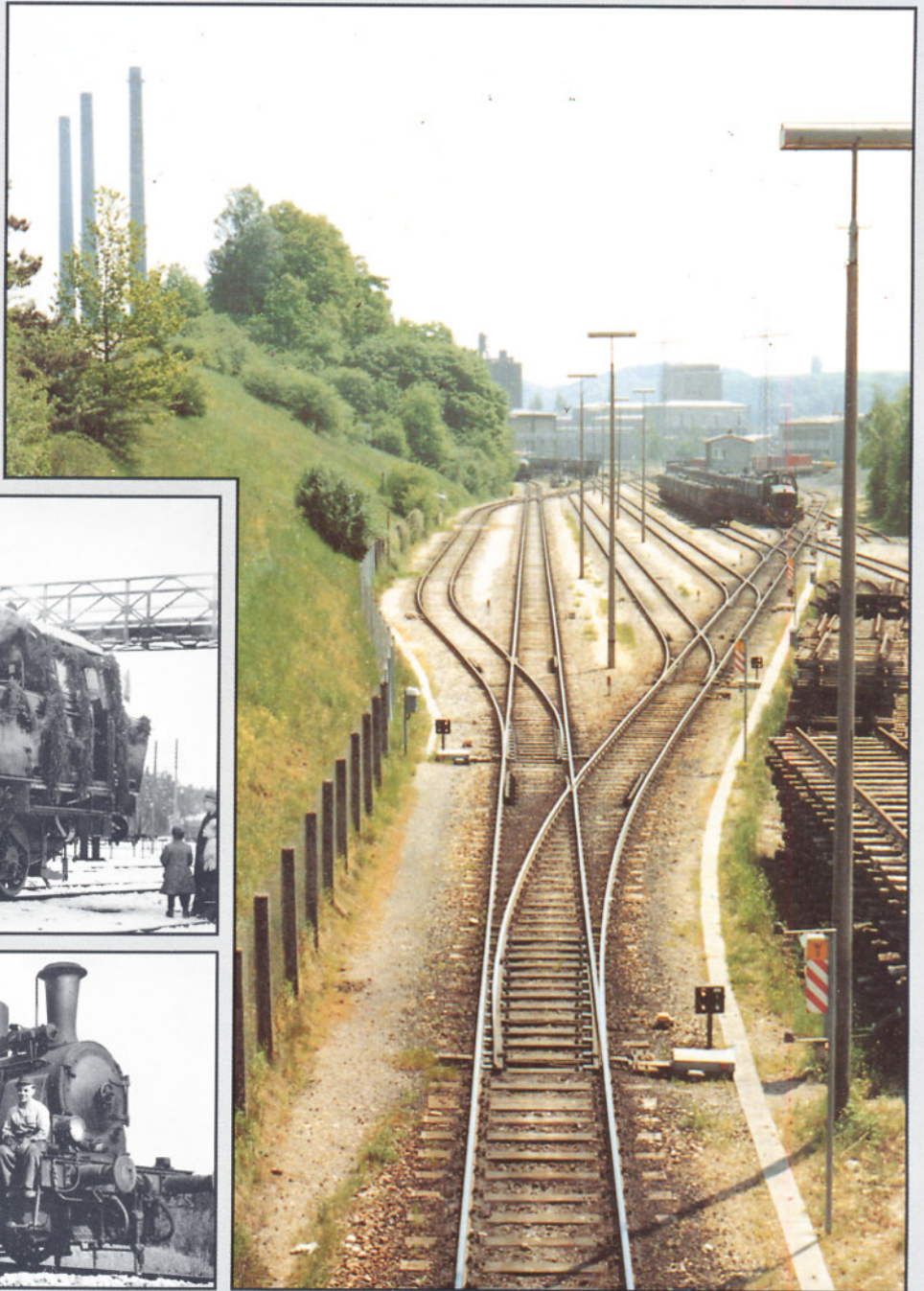
**Bild 5:** Eine Aufnahme aus dem Jahr 1953: Lok Nr. 4 wartet mit dem Personenwagen, ex C40 (bay. 23/30), und einem ehemaligen US-Güterwagen als Fahrradtransporter in Garching auf Fahrgäste. Noch fuhr der Werkstätige mit der Bahn zur Arbeit! Foto: Franz. Sammlung Dr. Hufnagel



**Bild 6:** Blick von der Hartberger Straßenbrücke auf Einfahrweichen und Gleisharfe des Werksbahnhofs in Hart. Moderne Technik hat Einzug gehalten: Federzungenweichen, elektrische Antriebe und Weichenheizungen, Pilzkontakte.  
Foto: Dr. S. Hufnagel

**Bild 7:** Girlandengeschmückt und von Passanten bestaunt: Ernst Höcherls nagelneue D 16 von Krauss-Maffei (München) als Lok Nr. 4 der SKW ist soeben in Garching eingetroffen. Noch stand die Dampflok hoch im Kurs.  
Foto: Rogg, Sammlung Dr. Hufnagel

**Bild 8:** Ein Foto aus der Zeit kurz nach dem Zweiten Weltkrieg: Eine Cn2-Dampflok von Orenstein & Koppel (Berlin) "schleppt" einen kalkverstaubten Kohlewagen (ehemaligen Typ K der k.k.Sts.B.) in Richtung Garching.  
Foto: Rogg, Sammlung Dr. Hufnagel



tet wird, einige Anmerkungen zum Unternehmen SKW: Von Frank und Caro stammt der Vorschlag, aus Luftstickstoff und Erdalkali-Carbid den sogenannten Cyanide zu erzeugen und diese industriell zu nutzen. Calciumcyanid bildet nämlich die Basis für Kalkstickstoffdünger und eine Reihe weiterer chemischer Produkte. Aufgrund dessen wurden 1907 die Bayerischen Stickstoffwerke AG mit dem Firmensitz in Berlin und Produktionsstätten in Trostberg (1909; Kalkstickstoff), Schalchen (1910; Carbid), Piesteritz (1915; Kalkstickstoff), Chorzow (damals noch Königshütte; 1915; Kalkstickstoff) und Hart (1915; Carbid) gegründet. Calciumcarbid dient auch als Ausgangsprodukt für die Erzeugung von Azetylen, auf das beim autogenen Schweißen nicht verzichtet werden kann. Verständlich also, daß der Werksaufbau im Ersten Weltkrieg nicht nur wegen des erhöhten Düngemittelbedarfs, sondern auch aus dem zuletzt genannten Grunde stark forciert wurde.

Ab 1923 – das in Ost-Oberschlesien gelegene Königshütte mußte an Polen abgetreten werden, und in Schalchen wurde bald darauf die Carbidproduktion eingestellt – traten

Trostberg und Hart in engeren Verbund. Seit 1939 firmiert die Gruppe, die in der Zwischenzeit die Bayerische Kraftwerke AG (Alzkraftwerke) und die Donauwerke AG für Kalkindustrie in Saal (Donau) übernommen hatte, als Süddeutsche Kalkstickstoffwerke AG, Trostberg. 1944 kam in Hart die Herstellung von Ferrosilizium hinzu, einer für die Stahlgewinnung wichtigen Legierung. Im Zweiten Weltkrieg blieben die Anlagen weitgehend unbeschädigt, weshalb man 1946 die Arbeit in Trostberg und Hart wieder aufnehmen konnte. Infolge stetigen Auf- und Ausbaus entwickelte sich die Firma zu einem heute weltweit tätigen Unternehmen. In 14 Teilbereichen (u. a. in den USA, Kanada, Großbritannien, Spanien etc.) werden die schon erwähnten Grundstoffe und viele davon abgeleitete Produkte wie etwa Cyanamid, Thioharnstoff, Chemikalien für die Beton- und Mörteltechnologie (z. B. Melmet) sowie Speziallegierungen und Entschwefelungsmittel für die Stahl- und Eisengewinnung hergestellt. Die Firmengruppe beschäftigt derzeit rund 4000 Mitarbeiter, davon 2600 in Südostbayern. Das Werk Hart konnte man bis vor kurzem schon von wei-

tem aufgrund von Staubwolken, die aus drei rund 100 m hohen Fabrikschornsteinen quollen, ausmachen. Der Einbau einer Entstaubungsanlage verschlang zwar viele Millionen; die Rauchwolken sind seither jedoch verschwunden – ein entscheidender Beitrag zum Umweltschutz!

Zum Transport der erheblichen Mengen an Basismaterialien war das Werk Hart von Anfang an stark an einem Eisenbahnanschluß interessiert. Bereits 1916 ging die 5 km lange Werksbahn nach Garching in Betrieb. Der Ort hatte zu dieser Zeit schon seinen Bahnhof. Die 1891 eröffnete Nebenlinie Traunstein – Trostberg der Bayerischen Staatseisenbahnen war 1910 bis Garching verlängert und damit an die Strecke Mühlendorf – Freilassing angebunden worden. Diese gelegentlich als "bayerische Tauernbahn" bezeichnete Linie (weil sie Zubringerdienste zu der 1909 eröffneten Tauernbahn der k. k. Sts. B. übernehmen sollte) entstand 1908 durch Schließen der Lücke zwischen Tüßling (Strecke Mühlendorf – Tüßling – Burghausen) und Wiesmühl bei Tittmoning (Strecke Freilassing – Laufen – Wiesmühl) über Garching. Zu transportieren waren und



**Bild 9:** Das Hauptobjekt unseres demnächst folgenden Selbstbau-Vorschlags: ein Calciumcarbidgeflaschen-Wagen. Der Rahmen stammt noch aus den zwanziger Jahren; die Ersatzdrehgestelle sind aus den vierziger Jahren. Auch Rollen- anstatt der Gleitlager sind bereits vorhanden.

**Bild 10:** Dieselhydraulische C-Kuppler des Typs ML 440 C von Krauss-Maffei. Man ist mit diesen Maschinen rundum zufrieden und weint den "Dampfern" keine Träne nach. Die Dieselloks brachten nur Vorteile. Romantik ist in der Realität nicht so gefragt wie bei den Modellbahnern. **Fotos: Dr. S. Hufnagel**



sind noch immer: gebrannter Kalk von Saal (Donau) nach Hart, Kohle und Koks, früher aus dem Waldenburger Revier in Schlesien, jetzt aus dem Saarland (Anthrazit) und der DDR (Braunkohle), sowie Calciumcarbide von Hart nach Trostberg. Hinzu kommt der Transport weiterer chemischer Produkte (heutzutage meist in Containern), sonstigen Werksbedarfs (Maschinen, Betriebsmittel, Brennstoffe, Baumaterialien), und bis Mitte der fünfziger Jahre spielte auch der Personenverkehr für die auswärtigen Arbeiter und Angestellten eine Rolle.

Die Werksbahnstrecke verläuft bald nach Verlassen des Fabrikgeländes in Hart auf ungefähr 1,5 km Länge in einer 9‰-Steigung (dem sog. Hilgerberg) und strebt dann, immer entlang des Alkanals, nach Garching. Während des Dampfbetriebs bis 1957 bereitete diese Steilstrecke dem Lokpersonal immer Sorgen und besondere Mühe, wenn es galt, Züge mit 1000 t und oft noch weit darüber vom Werk aus hochzuziehen. Nach anfänglich großem Feuer in der Box sollte es am Ende der Steigung schon wieder niedergebrannt sein, damit die Dampfentwicklung mit spitzem Druck

nun gerade den Bedarf in der Ebene deckte – ein Kunststück! Das heute noch geflügelte Wort unter den Werkseisenbahnern "Pfeifa tuat er aa no!" stammt aus dieser Zeit: Ein schwer schuftender Heizer soll einmal seinen Lokführer, der vorschriftsgemäß vor den Wegübergängen am Berg Warnsignale gab, angeraunt haben: "Pfeifa tuat er aa no, wo ma aso koan Dampf net ham!" Auch heute wird bei über 650 t schweren Carbidgezügen mit einer zweiten Lokomotive nachgeschoben. Nach einem spektakulären Entgleisungsunfall 1972, der den Werksbetrieb beinahe zum Erliegen gebracht hätte und die Wichtigkeit des Bahnanschlusses deutlich vor Augen führte – zehn von 55 Wagen eines Anthrazitzugs waren vom Bahndamm gestürzt –, rüstete man die Strecke auf K-Oberbau mit Hartholzschwellen und endlos verschweißten Schienen um. Außerdem wurden Federzungenweichen eingebaut. Ab Anfang der achtziger Jahre erhielten die Diesellokomotiven Funkfernsteuerung. Mit der Weichenstellung per Pilzkontakten, die von der vorbeifahrenden Lok ausgedrückt wurden, mit Schienenkontakten für das Spitzbefahren und mit elektrischen

Weichenheizungen erreichte die Modernisierung einen Höchststand.

Den zu Beginn der zwanziger Jahre eingesetzten beiden Cn2-Dampflokomotiven von Orenstein & Koppel (Berlin-Drewitz) gesellte sich 1952 für den Streckenbetrieb eine wuchtige, kräftige Dh2-Lok, Typ D 16 von Krauss-Maffei (München), hinzu, und ab 1957 übernahmen dieselhydraulische C-Kuppler die Traktions- und Rangieraufgaben. Kohle und Koks rollen heute noch in zweiachsigen offenen Güterwagen (Gattung E) sowie in zwei- und vierachsigen Selbstentladewagen mit Dach der Gattungen T(a)ds und Tals an. Früher war das kaum anders, denn neben den Wagen der Gattung Om wurden schon ab 1926 Ganzzüge aus Kkt-Wagen zwischen dem Waldenburger Kohlenrevier und Hart eingesetzt. Die Route verlief über Leipzig, Hof, Regensburg und München, nicht etwa über Landshut. Dem Branntkalktransport dienten zweiachsige Kübelwagen; heute sind es Vierachser, häufig die von der DB gekauften Plattformwagen der Bauart Rmms mit vier aufgesetzten Kübeln. Das Calciumcarbide befördern seit jeher die bereits erwähnten Flaschenwagen,



Bild 11: Moderne vierachsige und vierkübellige Kalkwagen lösten die altgedienten Zweiachser (unteres Foto) inzwischen ab.

von denen allerdings im Laufe der Zeit viele neuere Rahmen und Drehgestelle erhielten, wobei natürlich die Bremserhäuser verschwanden. Für den Personenverkehr standen früher von den Bayerischen Staats-eisenbahnen übernommene Lokalbahnwagen zur Verfügung, die zu Beginn der fünfziger Jahre durch einen recht noblen C4ü (Bay 23/30) abgelöst wurden. Damit Fahräder mitgenommen werden konnten, führte

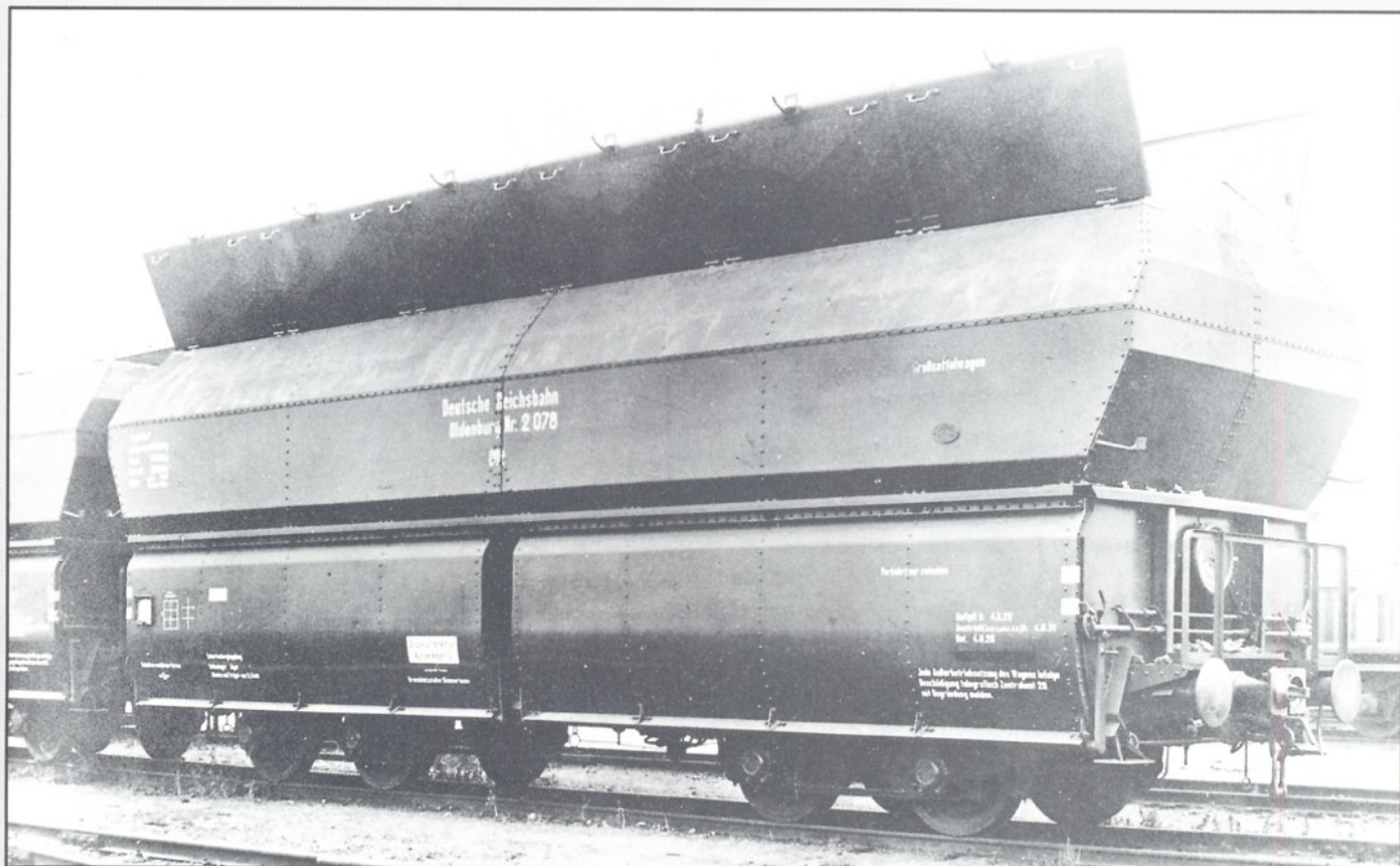
der C4ü einen Güterwagen (US-Bauart, Gattung G) bei sich.

Wenn man auf einer kleineren H0-Modellanlage einen – übrigens recht reizvollen – Industriebahnbetrieb abwickeln möchte, ist beispielsweise gerade die Werksbahn Garching – Hart ein in betrieblicher Hinsicht interessantes Vorbild. Durch die eingesetzten Spezialwagen und die Ganzzüge sowie die vom Üblichen abweichenden Lokomotiv-

typen ergibt sich ein bemerkenswertes Gesamtbild. Das Gebiet Industrie- und Werksbahnverkehr wurde ja von den Modellbahnerstellern bisher vernachlässigt. Nur Trix hatte vor Jahren einmal einen Vorstoß mit seinen Roheisen- und Schlackenwagen gewagt, aber nicht konsequent weitergeführt. Ein Zechenbahnhof läßt sich nicht ohne weiteres realisieren; Garching dagegen kann man unschwer als Vorbild heranziehen. Be-

Bild 12: Die zweiachsigen Kalkkübelpwagen aus den zwanziger Jahren, also aus der Reichsbahnzeit (Epoche II), wurden schon aus dem Streckenverkehr gezogen. Im Werk verdienen sie sich ihr "Gnadenbrot".  
Fotos: Dr. S. Hufnagel





**Bild 13:** Ein eigentlich hochmoderner Veteran: Neben den OOTn-Wagen kamen ab 1927 auch deren längere und großräumigere KKT-Brüder mit verschließbarem Dach zum Kokstransport aus dem Waldenburger Revier nach Hart. 20 solcher Waggons plus ein Pwg, davor zwei G 10 – so sahen damals die Ganzzüge aus. **Foto: DB-Bildstelle, Sammlung Dr. Hufnagel**

zöglich Lokeinsatz und Zugbildung bietet einem der Bereich Industriebahn viel Freiheit. Auch mit einer kleinen Fläche dürfte gut auszukommen sein.

Wenden wir uns in diesem Zusammenhang zunächst den Wagen im Aussehen der dreißiger Jahre (sogenannte Epoche II) zu. Über Jahrzehnte hinweg hat sich hier nicht viel geändert. Wer also die DB-Ära von heute bevorzugt, kann durchaus mitbauen. Om-Wagen der Gattungsbezirke Breslau, Essen, Kö-

nigsberg für den Kohle- und Kokstransport bietet Roco unter den Art.-Nr. 44003 und 46280 an. Den KKT-Ganzzug, Gattungsbezirk Oldenburg (ab 1935 Saarbrücken), in Bausätzen oder fertig montiert, korrekt im Modell und einfach im Zusammenbau, hatte die Firma Bochmann & Kochendörfer (Art.-Nr. 32003) aufs Gleis gestellt. Passende Beschriftungssätze liegen bei bzw. werden zu den Om-Wagen von Gaßner in Taufkirchen bei München geliefert. Einen Kalkkübelwa-

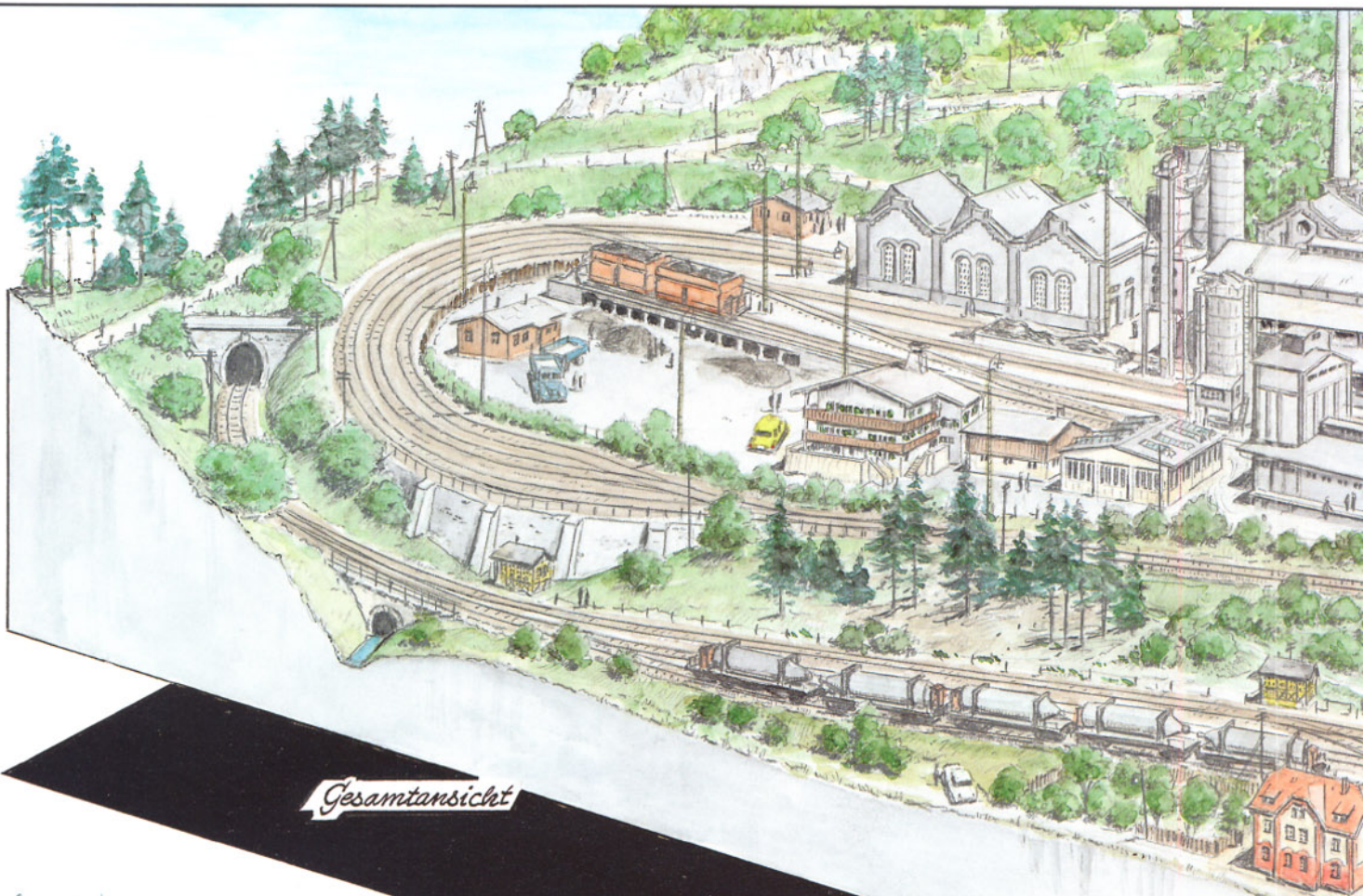
gen gibt es nur bei Piko (Art.-Nr. 426/114), diesen aber genau in der benötigten DRG-Ausführung, freilich nicht mit der für uns in Frage kommenden Beschriftung. Hier kann man mit Plaka-Weiß und Pinsel Nr. 1 eine ruhige Hand beweisen!

Über unser Spezialfahrzeug, den Carbidflaschenwagen, wird demnächst ausführlich berichtet. Auf Wiederschaun derweil!

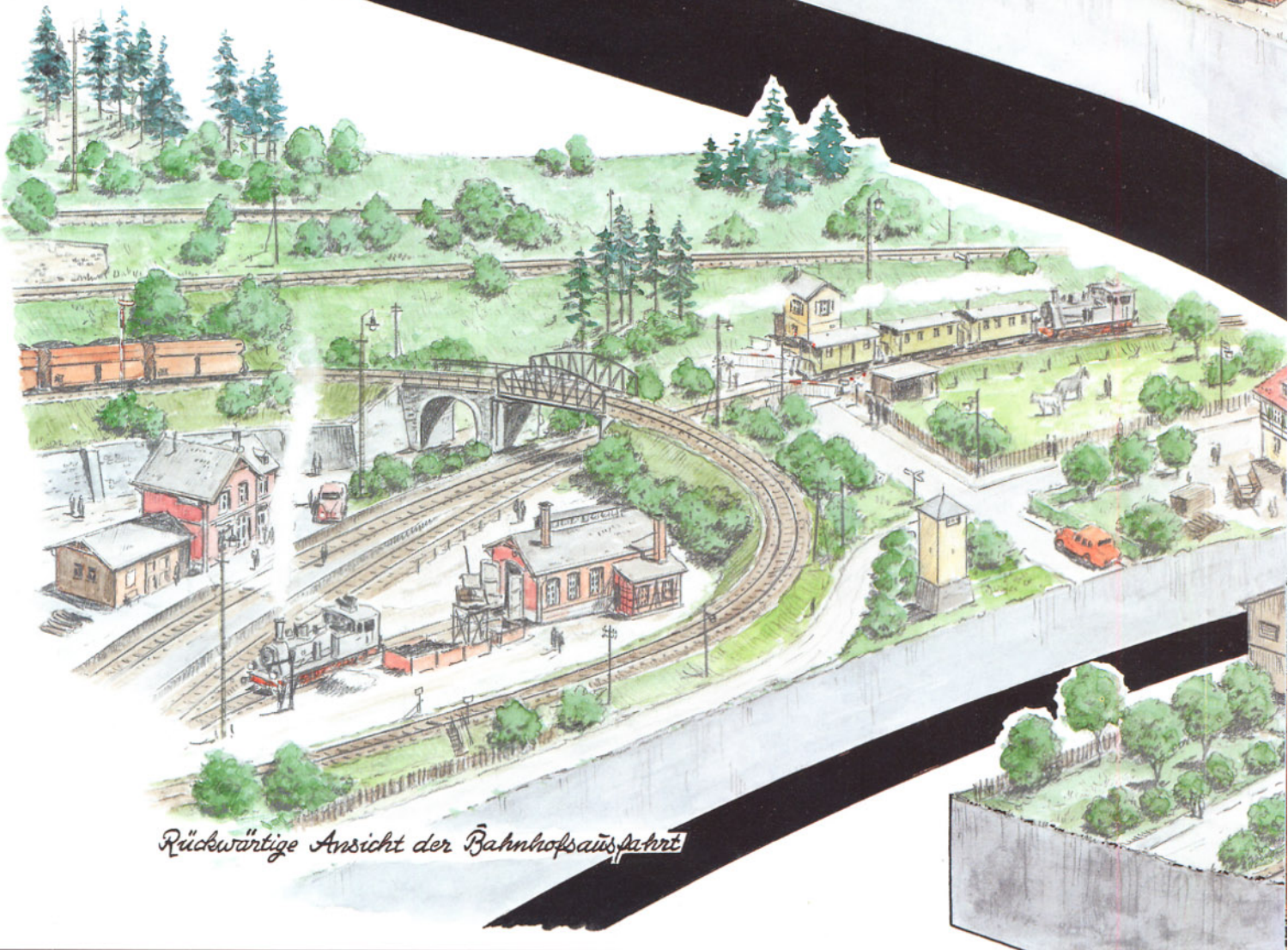
**Dr. Sigurd Hufnagel**

**Bild 14:** Moderne Großraumgüterwagen mit der Gattungsbezeichnung Tad und verschließbarem Dach kommen heute für Kokstransporte zum Einsatz. Es handelt sich um werkseigene Privatwagen der SKW Trostberg. **Foto: Dr. S. Hufnagel**

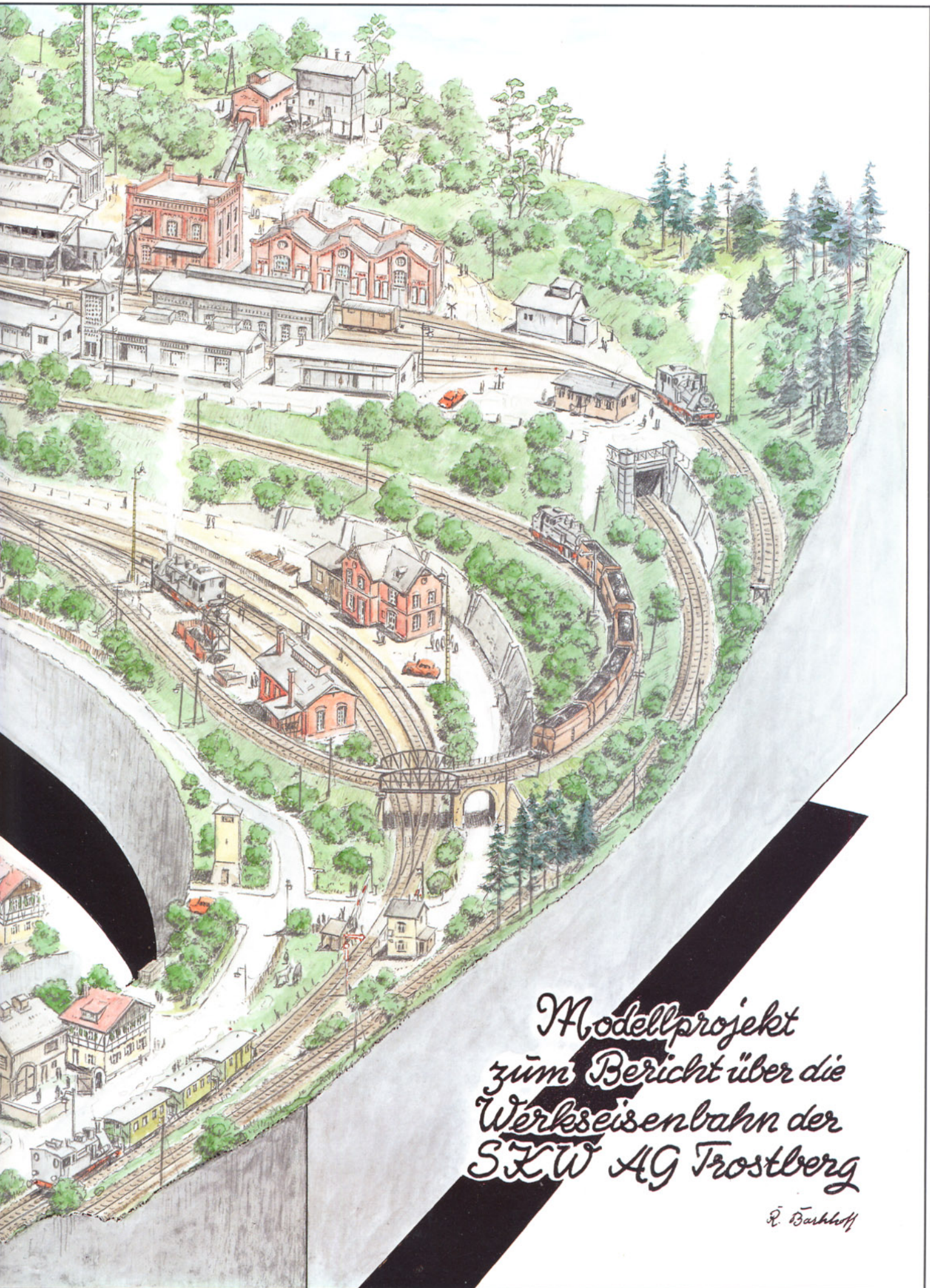




*Gesamtansicht*

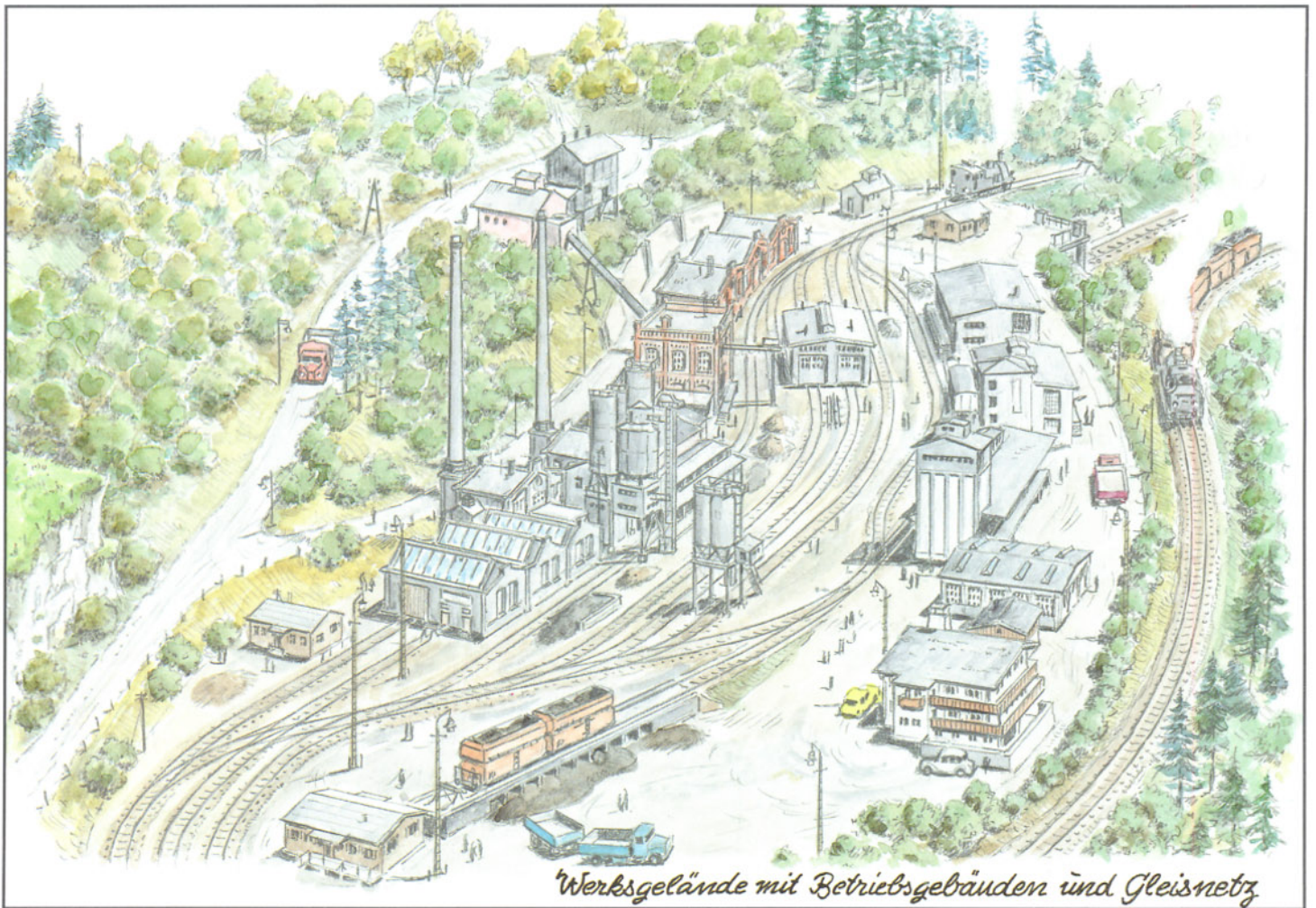


*Rückwärtige Ansicht der Bahnhofsabfahrt*



Modellprojekt  
zum Bericht über die  
Werkseisenbahn der  
SZW AG Trostberg

R. Bärhoff



*Werksgelände mit Betriebsgebäuden und Gleisnetz*

Wie auf den vorhergehenden Seiten dargelegt, geben die Gleisanlagen und Betriebsmittel der Süddeutschen Kalkstickstoffwerke AG, Trostberg, dem Modellbahner vielfältige Anregungen für die Gestaltung eines Dioramas oder Anlagenteils mit industriellem Charakter. Auch wir konnten uns dem Reiz dieser außergewöhnlichen Thematik nicht entziehen und entwickelten einen Anlagenentwurf, der auf den Schilderungen des Vorbilds basiert.

Der Einsatz eines speziellen Fahrzeugparks, die Vielseitigkeit der Rangierbewegungen, ein verhältnismäßig langer Streckenteil sowie nicht zuletzt die Lage der Produktionsstätte im landschaftlich reizvollen Alpenvorland lassen ein solches Modell für sich allein oder als Ergänzung einer bestehenden Eisenbahnanlage recht attraktiv erscheinen, vorausgesetzt man hat eine besondere Beziehung zu derartigen Betriebsstätten.

Ausgangspunkt der eingleisigen Werks-eisenbahn hinauf zu den eigentlichen Produktionsanlagen ist der kleine ländliche Personenbahnhof im Vordergrund. Er wird vor allem von den auswärtigen Arbeitnehmern benutzt. Zwei Durchgangsgleise gestatten Überholungen und Zugbegegnungen. Ein Lokschuppen beherbergt eine der kleinen Werkslokomotiven.

Die sich links anschließenden Gleise dienen der Übergabe des eigentlichen Werksverkehrs. Zahlreiche Fertigprodukte sind abtransportieren. Andererseits müssen große Mengen Brennstoffe (Kohle, Koks), Betriebsmittel und Baumaterialien hinauf zum Werksgelände befördert werden. Kurz hinter den Übergabegleisen mündet die Bahnstrecke in einen Tunnel, wendet hier und kommt erst

im rechten Anlagenbereich wieder ans Tageslicht. In diesem unterirdischen Bereich bietet sich die Möglichkeit, einen Schattenbahnhof einzufügen. Nach Verlassen der Tunnelstrecke verlaufen beide Schienenwege auf unterschiedlichem Niveau nebeneinander her. So wird der Eindruck zweier voneinander unabhängiger Strecken vermittelt. Beide Gleise können sich im Zuge ihres weiteren Verlaufs auf gleicher Ebene aber auch wieder vereinigen und nach Passieren eines zwischengefügten Bahnhofsterrains bzw. einer Abzweigstelle als ein- oder zweigleisige Hauptlinie weiterführen.

Den Ausgangs- und Endpunkt für den eisenbahnbezogenen Werksverkehr bilden die drei Übergabegleise zwischen Personenbahnhof und Tunnelleinfahrt. Ein Ausziegleis fehlt. In umfangreiche Rangiermanöver wird das Streckengleis einbezogen. Die Weichen sind handbedient; die beiden Wärterbuden am Rande des Gleisfelds deuten darauf hin. Drei Einfahrsignale dienen dem Schutz des Fahrbetriebs innerhalb des Bahnhofsbereichs.

In weiter Schleife beginnt die steigungsreiche Fahrt hinauf zu den Produktionsanlagen der "SKW". Bereits im ersten Teil der Rampe kreuzen sich Werksbahn und Streckengleis auf unterschiedlichem Niveau. Es ist dies der einzige kritische Trassierungspunkt. Er läßt sich jedoch bewältigen, wenn man die Züge kurzhält und eventuell sogar in Doppeltraktion befördert – ein zusätzlicher reizvoller Effekt. Darüber hinaus kann die Auffahrt individuell weiter nach links verschoben und so die Rampe verlängert werden. Zudem besteht die Möglichkeit, die Gleise der rechten Bahnhofsausfahrt geringfügig abzusenken. Die Auffahrtstrasse ist bewußt in den Bereich

der Anlagenverwinkelung verlegt, da hier der meiste Raum für einen günstigen Gleisverlauf genutzt werden kann.

Nach kurzzeitiger Annäherung beider Trassen auf verschiedenen Ebenen erreicht der Zug der Werksbahn am Ende einer anstrengenden Bergfahrt die Einfahrweichen des betriebseigenen Gleisfelds. Die weitere Trassierung innerhalb des Produktionsgeländes ist aus der kleinen Zeichnung ersichtlich: die durchgehenden Gleisverbindungen für die Brennstoffbunkerung, zur Lokomotivhalle und zu den Laderampen der Lagerhallen. Alle Schienenwege vereinigen sich am Ende des Werksgeländes in einem Ausziegleis.

Um aufwendigen Eigenbau zu umgehen, wurde bei der Ausstattung des Werksgeländes mit Gebäuden auf im Zubehörhandel angebotene Modelle im Maßstab 1:87 zurückgegriffen. Verwendung fanden Produkte der Firmen Faller, Kibri, Pola und Vollmer. Die Bunkeranlagen für die benötigten Brennstoffe (Kohle und Koks) könnten aus leicht veränderten Bahnsteigteilen problemlos nachgestaltet werden.

Beim Zeichnen des SKW-Geländes habe ich versucht, mich soweit wie möglich am Vorbild zu orientieren; alles Unwesentliche wurde eliminiert, vor allem um mit den räumlichen Verhältnissen zurechtzukommen. Leider standen mir großformatige Fotos nicht zur Verfügung. Deshalb ließen sich die einzelnen Produktionsvorgänge auch nicht den jeweiligen Betriebsgebäuden zuordnen. Es handelt sich bei der zeichnerisch dargestellten Anlage also um ein "optisches Phantasiegebilde".

**Reinhold Barkhoff**



Bild 1: Exakt maßstäblicher Schnellzugwagen Bm 234 von Roco in der Baugröße H0.



Bild 2: Aus der Serie "Roco exclusiv": Schnellzugwagen Am 234 im Farbschema der Epoche IV.



Bild 3: Der InterCity-Großraumwagen 2. Klasse in der neuesten Farbgebung der DB wurde von Roco im Maßstab 1:100 gehalten.  
Fotos 1-3: H. Obermayer



Bild 4: Sehr schönes N-Modell des Gepäcktriebwagens De 4/4 1669 der SBB von Hobbytrain.  
Foto: J.-P. Laurent

# ★ Schaufenster der Neuheiten ★

## Roco

Auch in den ersten beiden Monaten überwogen die Neuheiten, die uns aus Salzburg erreichten. Hierzu zählen neben dem Seetal-Pendelzug – der an anderer Stelle dieser Ausgabe vorgestellt wird – verschiedene Reise- und Güterzugwagen in den Nenngrößen H0 und H0e sowie die E 60 in der Baugröße N.

Im Farbschema der Epoche IV, ozeanblau/beige, und mit der entsprechenden Beschriftung stehen jetzt die unverkürzten Schnellzugwagen Am 203 und Bm 234 aus der Serie "Roco exclusiv" zur Verfügung. Detaillierung und Finish dieser Fahrzeuge sind tadellos. Das Preis-/Leistungsverhältnis ist hier wirklich sehr gut. Einen außerordentlich guten Eindruck macht auch der Bpmz 293.2 der DB in den neuen Farben. Bei diesem Fahrzeug aus der Serie von Wagen mit einem Längenmaßstab von 1:100 bestechen die exzellente Lackierung und Farbtrennung sowie die exakte und sehr fein ausgeführte Beschriftung. Die Zurüstarbeiten beschränken sich auf das Anbringen der Griffstangen, der Dachlüfter und der Heizkupplungen. Alle Teile passen sehr genau und erfordern keine Fixierung mit Klebstoff.

Zu Beginn des Jahres erschienen auch drei ganz entzückende Güterwagen für die Mariazeller-Bahn in der Baugröße H0e. Bei diesen vierachsigen Fahrzeugen, alle durchgehend braun lackiert, han-

delt es sich um einen Rungenwagen, um einen Hochbordwagen und um einen gedeckten Güterwagen. Den Modellen, die über Bremserbühnen verfügen, sind Bremserhäuschen zur nachträglichen Montage beigegeben.

Für die Freunde der Baugröße N schuf Roco nun die Reichsbahn-Variante der E 60 in grüner Lackierung und mit der Betriebsnummer E 60 02. Aus technischen Gründen ließen sich nur im kurzen Vorbau beleuchtete Frontlampen verwirklichen.  
HO

## Hobbytrain

In der Nenngröße N hat der Innsbrucker Hersteller das Modell des Gepäcktriebwagens De 4/4 1669 der SBB auf den Markt gebracht. Das Fahrzeug entspricht bis auf wenige Kleinigkeiten – so fehlen die beiden Pfeifen über den Führerständen und die Einstiegstreppe – exakt seinem großen Vorbild. (Lesen Sie bitte hierzu unseren Artikel "Die Gepäcktriebwagen De 4/4 der SBB" auf den Seiten 23-25). Gut ausgeführt sind die Drehgestelle und das schön detaillierte, im SBB-grün gehaltene Kunststoffgehäuse. Die Beschriftung ist korrekt. Positiv bewerten muß man auch die Fahreigenschaften des Triebwagens.

Seit Januar 1989 hat Hobbytrain das ehemalige N-Programm von Lima übernommen. Unter der Produktbezeichnung "Minibahn" wird es, so Ernst

Moser, künftig neue Modelle und vor allem verbesserte Neuauflagen bereits vorhandener Fahrzeuge geben.  
Klaus Eckert

## Model Loco

Der britische Hersteller Grandspot Ltd. brachte im Januar unter seiner Markenbezeichnung Model Loco ein H0-Modell der Baureihe 76<sup>0</sup>, der preußischen P 10, heraus. Das Bausatzmodell besteht wie üblich aus Messing- und Weißmetalleilen. Das Fahrzeug ist mit RP-25-Radsätzen ausgestattet und sehr gut detailliert. Der Antrieb erfolgt durch einen japanischen Mashima-Motor (leider ohne Schwungmasse) sowie ein Schnecken- und Stirnradgetriebe auf die Treibachse; die übrigen Kuppelachsen werden durch das Gestänge mitgenommen. Insgesamt sind die Laufeigenschaften gut, wenn man beim Zusammenbau sorgfältig arbeitet.

Mehr für den französischen Markt bestimmt ist ein H0-Modell einer 2'C1-Schnellzuglokomotive aus der Serie 3.1251 bis 3.1290 (Baujahr 1931) der ehemaligen französischen Nordbahn, die in ähnlicher Ausführung als Bausatz im Handel erhältlich ist.

## Weinert

Schon seit einiger Zeit ist das H0-Modell einer ehemaligen Wehrmachts-Diesellokomotive der Bau-

Bild 5: Fein detailliertes H0-Modell der ehemaligen Wehrmachts-Diesellokomotive der Baureihe V 20 von Weinert.  
Foto: P. Schiebel



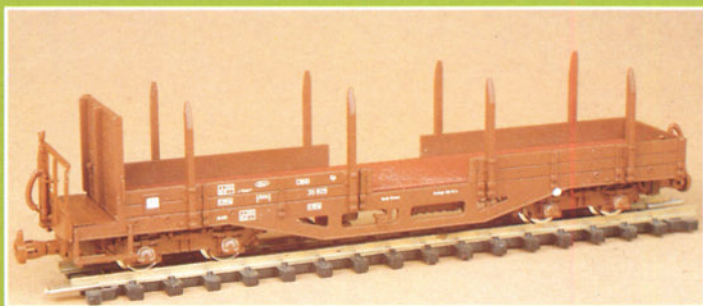
Bild 6: N-Modell der E 60 02 in grüner Farbgebung von Roco.

Foto: H. Obermayer





**Bild 7:** Gedeckter Schmalspur-Güterwagen der Gattung GGm für die Mariázeller Bahn von Roco.



**Bild 8:** Vierachsiger Rungenwagen mit Bremserbühne in der Baugröße H0e von Roco.



**Bild 9:** Roco-Modell eines Hochbordwagens der ÖBB für die Mariázeller Bahn.

Fotos 7-9: H. Obermayer



**Bild 10:** Der Schienenreinigungswagen von Lux Modellbau befördert lose Schmutzpartikel mittels eines "Staubsaugers" ins Wageninnere. **Werkfoto Lux**

reihe V 20 im Handel. Die Maschine ist sowohl als Fertigmodell als auch in Bausatzform lieferbar. Die Packung beinhaltet ein vormontiertes Fahrwerk mit RP-25-Radsätzen und einen Mabuchi-Motor, der auf Wunsch aber gegen einen Faulhaber-Motor mit Schwungmasse ausgetauscht werden kann. Der Antrieb erfolgt wie beim Vorbild auf die Blindwelle und von dort über die Treibstangen auf die Räder. Die Gehäusedetaillierung entspricht dem von Weinert gewohnten Standard. Da das Fahrwerk bereits vormontiert ist, gestaltet sich der Zusammenbau unkompliziert und ist auch von weniger erfahrenen Modellbauern zu bewerkstelligen.

Ebenfalls lieferbar sind seit kurzem das H0-Modell eines bayerischen Vorsignals (Schmetterlingssignal) sowie ein Einheits-Vorsignal mit Zusatzflügel in der Baugröße 0.

Peter Schiebel

ist durch schlichtes Absägen des Metallprofils möglich. Anschlußfertige Erweiterungssätze enthalten jeweils drei Micro-LEDs; sie ermöglichen die Beleuchtung zusätzlicher Abteile oder des Ganges.

### KH Modellbahnbau

In wesentlich erweiterter Form gibt es jetzt eine neue Katalogmappe von KH Modellbahnbau in Mainz, die eine wahre Fundgrube für alle N-Bahner darstellt. Neu in den Vertrieb aufgenommen wurden die Programme einiger Kleinhersteller für den Maßstab 1:160 wie Imotec (Schienenschleifer), Baier (Zubehör), Sackard (Gehäusebausätze) und Marks (Metallautos). Als Eigenproduktion von KH Modellbahnbau sollen im Sommer H0- und N-

Modelle einer 1929 gebauten Straßenbahn der Stadt Mainz vorgestellt werden.

### Jann-Modell

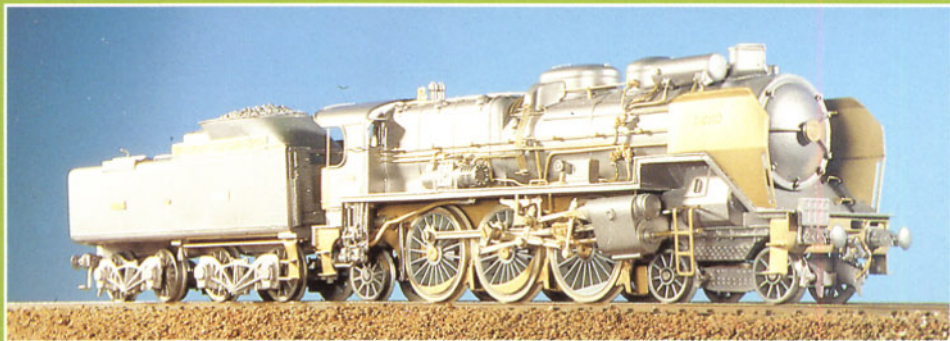
Der Saarbrücker Spezialist für Einzelanfertigung und Sonderlackierungen bietet nun in Zusammenarbeit mit der Schweizer Firma MZZ eine weitere Serviceleistung für Modellbahner an. Im Kundenauftrag werden vorgegebene MZZ-Fahrzeuge mit verschiedenen Lackierungen versehen, wobei den Möglichkeiten und der Phantasie fast keine Grenzen gesetzt sind. Vom einfachen Anstrich (z.B. Polizei, THW, Feuerwehr) über Speditions- und Zirkuslackierungen bis hin zur künstlerischen Luxusfarbgebung – nahezu alle Wünsche können erfüllt werden.

### Lux Modellbau

Wertvolles Gleismaterial – gründlich gereinigt: Als absolute Weltneuheit gibt es von Lux Modellbau in Melle einen H0-Gleisstaubsauger, der mit losen Schmutz- und Staubpartikeln kurzen Prozeß macht. Diese werden nämlich mittels einer Saugvorrichtung ins großvolumige Innere eines Schienenreinigungswagens befördert. Gerade den Ablagerungen aus der Umluft und vom Modellbau, die Getriebe und Stromkontakte am meisten schädigen, wird somit der Garas gemacht. Der Sauger wird über die Fahrspannung mit Strom versorgt und kann von allen Triebfahrzeugen gezogen oder geschoben werden. Entscheidender Vorteil: Auch schwer zugängliche Stellen in Tunnels oder Schattentunneln können problemlos gereinigt werden. Ein Faulhaber-Motor treibt das Ventilatorrad an, wodurch bereits im unteren Regelbereich eine optimale Saugleistung erzielt wird. Das Fahrzeug ist für verschiedene H0-Gleissysteme erhältlich und wird auf Wunsch mit einem Decoder für Digitalsteuerung ausgerüstet.

### Herkat

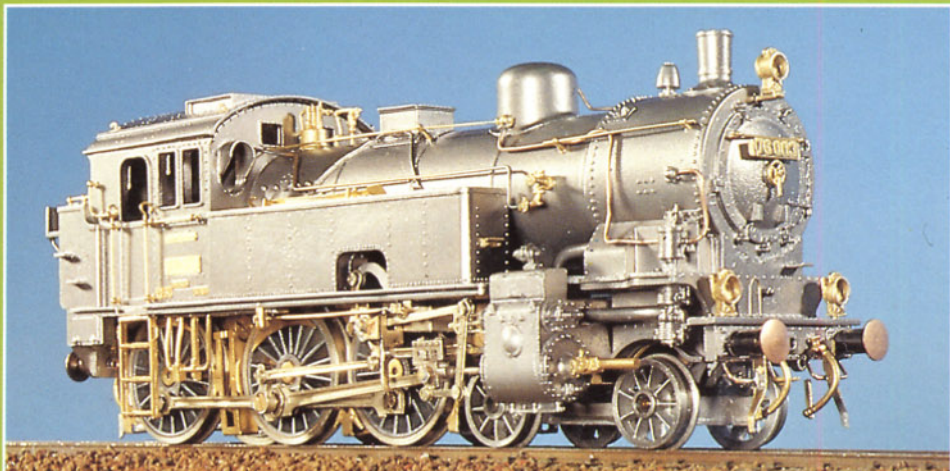
Sehr realistisch wirken die neuen Innenbeleuchtungen des Nürnberger Zubehöherstellers, die für Schnellzugwagen der Baugrößen H0 und N erhältlich sind. Es werden jeweils zwei unterschiedliche Längen mit neun bzw. zwölf Micro-Leuchtdioden für Fahrzeuge unterschiedlicher Größe angeboten. Der Clou: Die einzelnen LEDs sind verschiebbar auf einer Messingschiene angebracht und lassen sich somit individuell auf verschiedene Fenster- und Abteilabstände einstellen. Ein Kürzer der Beleuchtungseinrichtung, die im übrigen direkt an den Stromabnehmer angeschlossen werden kann,

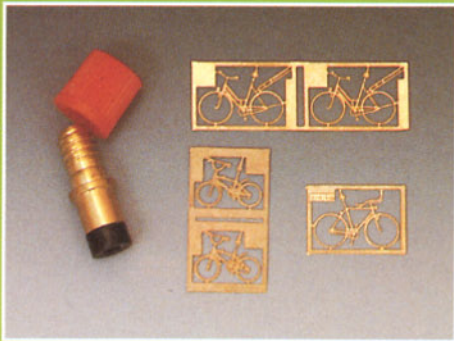


**Bild 11:** H0-Modell einer 2'C1-Schnellzuglokomotive der ehemaligen französischen Nordbahn von Model Loco.

**Bild 12:** Gelungenes Modell einer preußischen T 10 von Model Loco in der Baugröße H0.

Fotos: J. Giebelhausen





**Bild 15:** Da wird manchem Bastler die Luft ausgehen: Filigran geätzte N-Fahrräder von Gerard.  
Foto: T. Hilge



**Bilder 13 und 14:** Zwei neue H0-Bausätze von Revell: Recycling-Container (links oben) und eine kombinierte Wind- und Wassermühle nach einem Vorbild aus dem Emsland.  
Werkfotos Revell

Gleichzeitig kündigte Jann-Modell noch eine Eigenentwicklung in der Baugröße I an. Das Modell der 23 105 wird aus über 400 Metall- und Kunststoffteilen gefertigt und verfügt über das stattliche Gewicht von 6,5 kg. Die Lok wird als Bausatz und Fertigmodell erhältlich sein.

### Muschalek

Von dem Spezialisten für Modellbahnartikel im Maßstab 1:32 erreichte uns ein neuer Katalog, der jetzt erstmals alle Teile in perspektivischen Ansichten und Maßskizzen darstellt. Die übersichtliche Sammelmappe enthält neben Standardbauteilen zum Nachrüsten von Serienmodellen auch eine Reihe von Einzelteilen bisher gefertigter Muschalek-Fahrzeuge, die der Selbstbauer zur Konstruktion ähnlicher eigener Modelle verwenden kann.

Thomas Hilge

### Haberi & Partner

Der Augsburger Zubehörhersteller bietet ein sehr schönes Bausatzmodell des Stadttors Aichach an, das unter Zuhilfenahme alter Baupläne entstand. Das Vorbild kann, mustergültig restauriert und unter Denkmalschutz stehend, auch heute noch bewundert werden. Der Bausatz enthält neben einem ausführlichen Bauplan alle für die Erstellung notwendigen Teile wie Kartonzuschnitte, be-

druckte und geprägte Mauer- und Dachplatten, Fenster und eine Menge Kleinteile. Klaus Eckert

### Revell

Auch auf Modellbahnanlagen können jetzt die Bemühungen um Umweltschutz ihren Niederschlag finden. Von Revell gibt es als H0-Bausatz ein Sortiment von Recycling-Containern, das auch den "Preiserlingen" ermöglicht, ihren Abfall sinnvoll der Wiederverwertung zuzuführen. Ebenfalls neu: Das Bausatzmodell einer kombinierten Wind- und Wassermühle, die einem Vorbild im Emsland nachempfunden ist.

Peter Schiebel

### Gerard

Gute Augen und eine ruhige Hand sind schon erforderlich, um sich an den neuesten "Wiener Miniaturen" von Gerard – filigranen Fahrrädern im Maßstab 1:160 – so richtig erfreuen zu können. Erhältlich sind drei verschiedene Ätzplatten mit Herren-, Damen- und Kinderfahrrädern. Bei den nur wenigen Millimeter kleinen Modellen müssen nur noch die Sättel und Lenkstangen mit einer Pinzette in die richtige Position gedreht werden. Das Bemalen kann mit einem sehr feinen Pinsel erfolgen.

Thomas Hilge

### Ch. Müller Modellbahnzubehör

Diese rührige Firma hat jetzt auch Anreibebezeichnungen für die Baugröße N im Sortiment. Damit kann der Modellbahner seine Epoche-IV-Dampflokomotive mit individuellen Betriebsnummern umzeichnen. Für die Nenngrößen N und H0 gibt es selbstklebende Kilometer tafeln. Für Epoche-III-Fans sind waagerechte Lüftergitter für die Bauweisen E 10, E 40, E 41 und E 50 lieferbar. Mit diesen Zurüstteilen können die Elektrolokomotiven in den vor 1960 üblichen Ablieferungszustand versetzt werden.

Klaus Eckert

### Kibri

Die letzten 88er-Nachzügler sind die beiden Fahrzeugbausätze, die der Böblinger Zubehörhersteller und Nutzfahrzeugspezialist jetzt in den Handel brachte. Ein außergewöhnliches Feuerwehrfahrzeug ist das Modell des vierachsigen TLF 5000 H der Berufsfeuerwehr Duisburg. Das Vorbild entstand in Zusammenarbeit der Firmen Daimler-Benz (Fahrgestell) und Bachert (Aufbau) und ist geländegängig. Die Fans von Baufahrzeugen werden sich über einen schweren Daimler-Benz-Kipper

**Bild 16:** Eine absolut maßstäbliche Rekonstruktion des "Unteren Tores" in Aichach im Maßstab 1:87 gibt es von Haberi & Partner. Die Bausatzpackung für dieses Supermodell beinhaltet neben allen erforderlichen Teilen auch einen ausführlichen Bauplan mit Text und Abrißzeichnungen.  
Werkfoto H & P

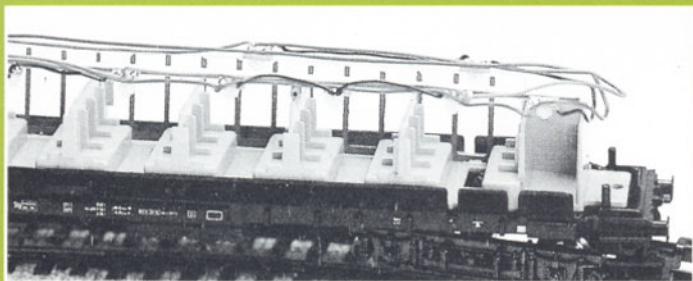
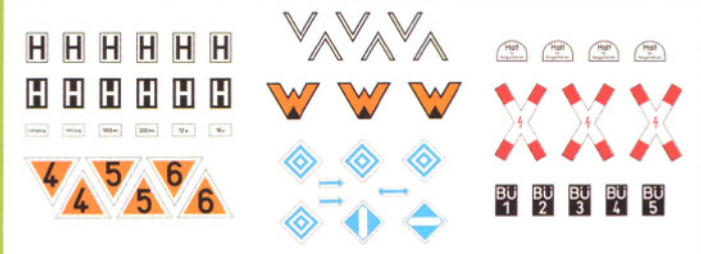


Bild 17: Variable Innenbeleuchtung mit Micro-LEDs von Herkat.

Werkfoto Herkat

Bild 20: Ein sehr umfangreiches und äußerst präzise gedrucktes Signaltafelsortiment für die Baugröße H0 gibt es von der Hofer Firma NMW-Modellbau. Das Set enthält sechs Kartonblätter mit 670 Tafeln und Schildern sowie 200 graue Kunststoff-Betonpfosten. Auch seltene und relativ neue Zeichen, die bisher nicht erhältlich waren, sind sorgfältig und größenrichtig wiedergegeben.

Werkbild NMW-Modellbau



freuen, der in Zukunft für Kies- und Erdtransporte auf Anlagen und Dioramen sorgt. Beide Modelle sind – wie von Kibri gewohnt – paßgenau und detailliert hergestellt.

Thomas Hilge

## Roco miniatur modell

Nahezu pausenlos wächst das Sortiment der Miniaturmodelle von Kraftfahrzeugen aller Art, zu denen inzwischen auch noch Flugzeugmodelle hinzugekommen sind. Als Modellbahnzubehör besonders gut geeignet sind die beiden Lkw von Magirus (als Fahrzeuge von "InterRent" und von der DB). Eine sehr feine Detaillierung zeigt der Betonmischer der Baufirma Schwarz, von der auch ein Baustellen-Set angeboten wird. Gleich in vier Ausführungsvarianten steht das Modell des Hub-schraubers Bo 105 von MBB zur Verfügung. Im Maßstab 1:87 sind dies die Bausätze für die Fluggeräte des ADAC, der Polizei, des Bundesgrenzschutzes und der Bundeswehr.

HO

Bilder 18 und 19: Neue Signale von Weinert: H0-Modell eines bayerischen Vorsignals und Einheits-Vorsignal mit Zusatzflügel in der Baugröße 0.

Fotos: P. Schiebel

Bild 21: Das Set "Schwarz-Bau" von Roco enthält neben zwei Bau-containern einen fahrbaren Kompressor und einen Kipper.

Foto: T. Hilge

Bilder 24 und 25 (links unten): Letzte 88er-Neuheiten von Kibri: Daimler-Benz-Kipper und ein Tanklöschfahrzeug der Berufsfeuerwehr Duisburg.

Werkfotos Kibri

Bilder 22 und 23: Neu von Roco: Magirus-Nahverkehrs-Lkw in zwei verschiedenen Ausführungen und Stetter-Betonmischer der Firma Schwarz.

Fotos: H. Obermayer

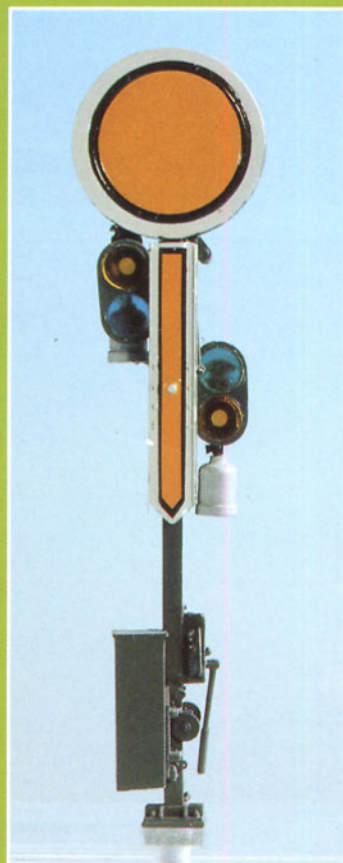


Bild 26: Zu den aktuellen Herpa-Neuheiten gehören ein Scania-Hängerzug und ein MAN-F 90-Sattelzug mit dreiachsrigem Auflieger.

Werkfoto Herpa