6/90

ISSN 0720-051X **16. Jahrgang**
Einzelausgabe
DM 11,50 **öS 89,—**
sfr 11,50

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 5048/49
Telefax (08141) 44689
Herausgeber: Hermann Merker

Redaktion: Christiane Bothner
Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
Lektorat: Manfred Grauer
Werbeberatung: Siegfried Säurle
Anzeigen: Elke Albrecht
Layout und Grafik:
Gerhard Gerstberger, Jörg Mair

Ständige Mitarbeiter:
G. Acker, C. Asmus, R. Barkhoff, I. Bitter, O. Constant, M. Delie, E. Ganzerla, K. Heidbreder, H. E. Hellbach, Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, W. Kosak, H. Kundmann, J.-P. Laurent, H. Lohstädt, A. Muratori, H. Rauter, D. Richard, Dr. Scheingraber, P. Schiebel, D. Schubert

Modellaufnahmen:
K. Heidbreder, W. Kosak, J.-P. Laurent, Ing. H. Obermayer, P. Schiebel

Textverarbeitung: H. Merker Verlag GmbH
Druck: Printed in Italy by EUROPLANNING srl via Morgagni 24, I-37136 Verona

Vertrieb: H. Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG Breslauer Straße 5, D-8057 Eching
Telefon 089/319006-0, Telex 5-22656

1990 erscheint das Eisenbahn-Journal 12 x Einzelheft: DM 11,50 + DM 2,40 Porto
Modellbahn-Ausgabe: DM 12,50 + DM 2,40 Porto
1990 erscheinen die Sonderausgaben 4 x Einzelheft: DM 19,80 + DM 2,40 Porto

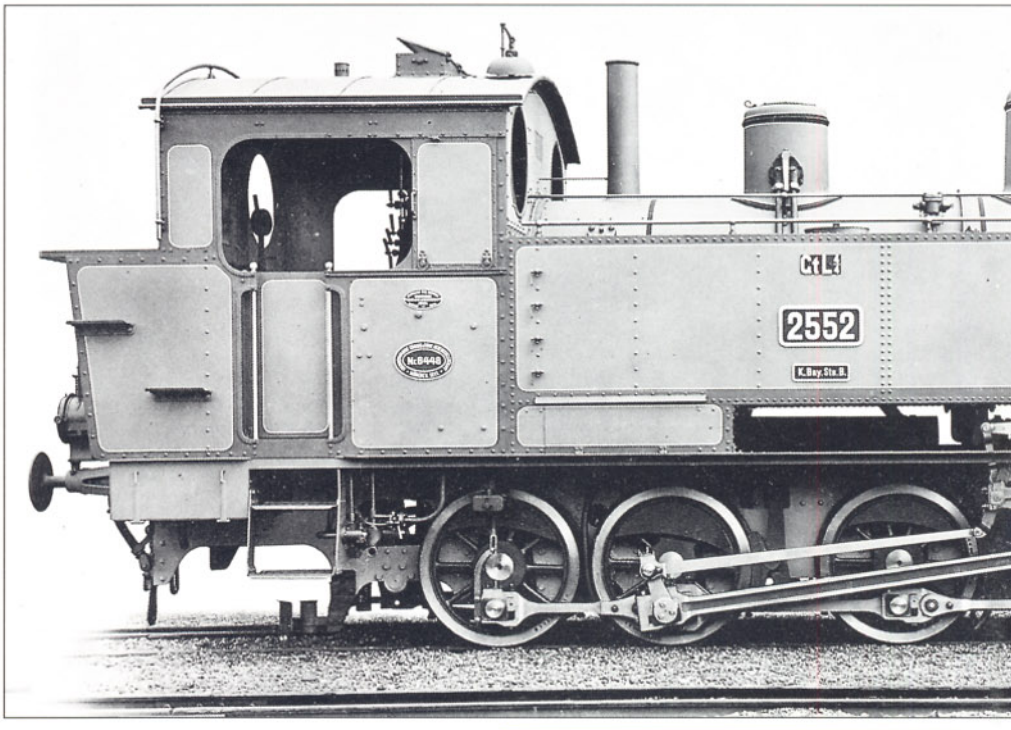
Komplett-Abonnement aller 16 Hefte (inkl. Portoanteil): DM 199,–
(Ausland + DM 20,– Portoanteil)

Teilabonnements:
9 Normal- und 3 Modellbahn-Ausgaben (inkl. Portoanteil): DM 136,50
(Ausland + DM 18,– Portoanteil)
9 Normal-Ausgaben (inkl. Portoanteil): DM 99,–
(Ausland + DM 12,– Portoanteil)
3 Modelbahn-Ausgaben: DM 37,50
(Inland + DM 3,–, Ausland + DM 6,– Portoanteil)
4 Sonderausgaben (inkl. Portoanteil): DM 79,20
(Ausland + DM 6,– Portoanteil)

Postgirokonto München Nr. 57199-802 (BLZ 70010080)
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300 (BLZ 70163370)
Dresdner Bank Nr. 695918000 (BLZ 70080000)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. 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. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt.

Mitglied der Fer press
(Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung)



Arbeitspferde

Drei Loks waren nach Kriegsende auf dem Gebiet der DDR verblieben, da sie wegen unterbrochener Schienenwege ihr Heimat-Bw nicht mehr erreichen konnten. Eine wird von den Ulmer Eisenbahnfreunden bis heute betriebsfähig gehalten und bei zahlreichen Sonderfahrten eingesetzt. Eine weitere steht als Denkmal vor dem Schweinfurter Hauptbahnhof. Die Rede ist von den Maschinen der Baureihe 98^{8-9}. Unser Bericht über diese "Arbeitspferde der Lokalbahnen" beginnt auf Seite 45.

Inhalt



Zu unserem Titelbild:

Mit einem vierachsigen Umbauwagen, einem "Silberling" und einem Mitteleinstiegswagen befindet sich die 211 275 am 14. Juli 1986 bei Obergriesbach auf der Fahrt von Ingolstadt nach Augsburg. Mit der Ablieferung der neuen Dieseltriebzüge der Baureihe 628.2/928.2 sind auch auf dieser Strecke alle lokbespannten Reisezüge inzwischen durch Triebzüge ersetzt worden. Einen Besuch lohnt diese Bahnlinie aber auch heute noch, denn neben den neuen 628.2/928.2 kommen zwischen Ingolstadt und Augsburg auch die Vorserienfahrzeuge der Baureihen 628.0 und 628.1/928.1 zum Einsatz. **Foto: A. Ritz**

Das Bahnbetriebswerk Zittau 6
Zwei Spurweiten in einem Bw

Französische Deutsche — Deutsche Franzosen 14
Baureihe 44 der DR in Frankreich

Die Post fährt mit der Bahn 22
Die bayer. und württ. Bahnpostwagen

Neuer Neckarviadukt 28
Spannbeton statt Stahlfachwerk

"Gutes noch besser machen" 30
Umbau 624/634

Eichenberg–Arenshausen 34
Ab Mai wieder freie Fahrt

Deutscher Staatsbahn-wagenverband (Teil 5) 36

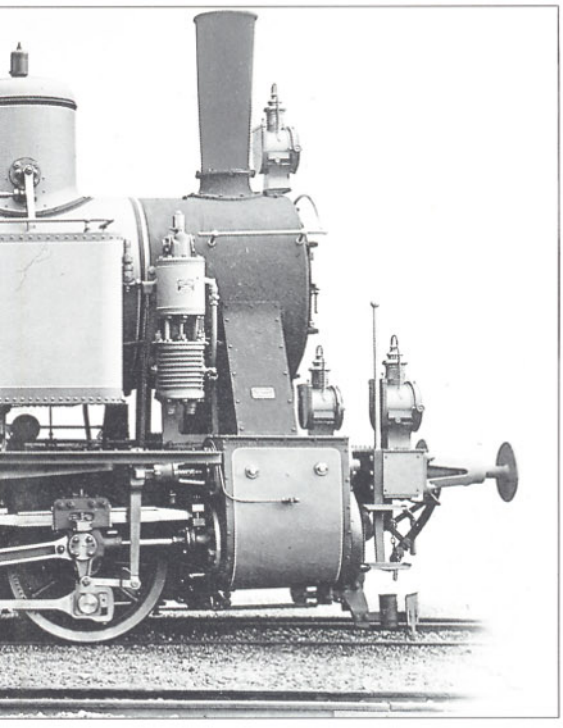
Bahn-Notizen 43

Bayer. GtL 4/4 45
Die Arbeitspferde der Lokalbahnen

Typenblatt: württ. T 3 53

Typenblatt: württ. H, Hh 55

1 **"Fortsetzung folgt"** 58



Sammlung Dr. Scheingraber

Fortschritt

Einen echten Fortschritt in der Gestaltung seiner Bausätze hatte der englische Hersteller Model Loco auf der Spielwarenmesse in Nürnberg vorzuweisen. Mittlerweile ist das H0-Modell der preußischen P 2/G 2 bereits im Handel. Was es außer den gegenüber früheren Produkten wesentlich verfeinerten Radsätzen und RP25-Profilen noch an Bemerkenswertem aufzuweisen hat, zeigt und beschreibt unser Autor Peter Schiebel ab Seite 86.

Sonderfahrten und Veranstaltungen 65

Reinhold Barkhoff
Es steht ein Wirtshaus an der Lahn 67

Wettbewerbs-Nachlese
Nachtrag zum 2. Wettbewerb 70

Ein technisches Denkmal im Modell
Illerbrücke bei Kempten (Teil 2) 76

Der Bau unserer Osteranlage (Teil 6) 80

Eine neue preuß. P 2/G 2 86

Tips und Tricks
3 besondere Beladungsmöglichkeiten 89
Gras aus Watte und Vlies 92

Schaufenster der Neuheiten 96

Fachhändler-Adressenseiten 102

Mini-Markt 104

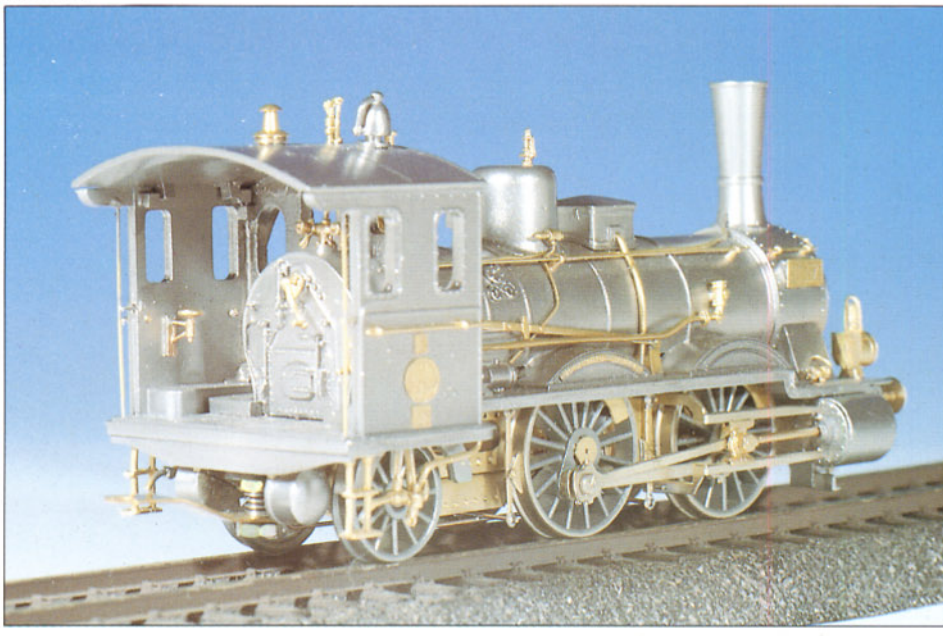


R. Köstner

Paradestück

Noch im Alter von rund 25 Jahren zeichneten sich die Triebwagen der Baureihen 624 und 924 durch Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit und einen hervorragenden Allgemeinzustand aus. Nichtsdestoweniger entsprachen sie nicht mehr den Anforderungen zeitgemäßer Personenbeförderung. Beratungen über die Zukunft dieser Fahrzeuge führten zunächst zur Modernisierung einer Garnitur. Das ansprechende Ergebnis präsentieren wir auf den Seiten 30/31.

P. Schiebel





Göpfert

Spätlese

Aufmerksame Leser, vor allem natürlich die passionierten Modellbauer, wissen, daß der 3. Internationale Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals bereits vor einiger Zeit angelaufen ist. Trotzdem möchten wir in dieser Ausgabe noch einmal auf den 2. Wettbewerb zurückkommen. Ob aus Platzmangel oder wegen hier und da bedauerlicherweise nicht vollständig druckfähigen Bildmaterials – nicht jede Arbeit konnte in einem eigenen Beitrag gewürdigt werden. Die vielen gelungenen Details der verschiedensten Anlagen und Dioramen veranlaßten uns aber letztendlich, abschließend noch ein Kaleidoskop aus der reichen "Ernte" der Einsendungen zusammenzustellen. Sammeln Sie neue Ideen ab Seite 70.

Achtung! Einsendeschluß für den Gleisbau-Blitzwettbewerb: 30. Juni 1990



Zwei Spurweiten in einem Bw

Das Bahnbetriebswerk Zittau

Zittau ist eine Kreisstadt im sog. Dreiländereck, wo die Territorien der DDR, der ČSR und Polens aneinandergrenzen. Das ist erst seit 1945 so, als die neue Westgrenze Polens, die Oder-Neiße-Linie, bis vor die Tore Zittaus rückte. Die Grenze zur ČSR, zu Böhmen, erfuhr 1945 keine Korrektur.

Zittau liegt im Südosten der DDR, 243m über dem Meeresspiegel. Es wurde 1238 erstmals als deutsche Siedlung erwähnt. 1255 erhielt der Ort Stadtrecht; er gehörte zu Böhmen. Bereits 1412 von Böhmen losgelöst und der Oberlausitz zugeschlagen, kam die Stadt nach dem Prager Frieden 1635 engültig zu Sachsen. Im Siebenjährigen Krieg ist sie 1757 von den Österreichern eingeäschert worden.

Die Eisenbahn erreichte Zittau im Juni 1848 mit der Strecke Löbau – Oberoderwitz – Zittau, die noch von der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn erbaut worden ist. Von Zittau aus baute die Zittau-Reichenberger Eisenbahn die Strecke nach Reichenberg, dem heutigen Liberec, ins Böhmische. Alle weiteren von Zittau ausgehenden Strecken mit Ausnahme der nach Görlitz sind bereits durch die Sächsische Staatsbahn gebaut worden, die sowohl die Sächsisch-Schlesische als auch die Zittau-Reichenberger Eisenbahn übernahm.

Bereits 1847 war in Zittau eine massive Lokomotivremise errichtet und mit Zinkblech gedeckt worden. Ein Vorheizraum ergänzte das Gebäude. In einem Wasserstationsgebäude mit eigenem Brunnen hatten zwei Wasserpumper dafür zu sorgen, daß das Wasserreservoir gefüllt war. Ein Jahr später besorgte eine kleine Dampfmaschine das Füllen des Wasserbehälters. Ein "Coaks-Schuppen" wurde errichtet, und an der auf dem Bahnhof befindlichen Maschinenwerkstatt fanden Veränderungen statt. Den Bahnhof selbst mußte man erweitern, um auch der Zittau-Reichenberger Eisenbahn Platz zu schaffen. Im Jahre 1858 ist auf der Ostseite des Bahnhofs eine neue Lokomotivremise erbaut worden, die auch eine Drehscheibe erhielt.

1867 baute die Königlich Sächsische Staatsei-



Bild 2: *Der Lokschuppen für die Schmalspurlokomotiven ist zweiständig und hat vor der Einfahrt in jedem Gleis eine Untersuchungsgrube. Vor dem Schuppen stehen die Einheitslokomotiven 99 731 und 99 760 einsatzbereit; die 99 757 rangiert an der Rollwagengrube.*

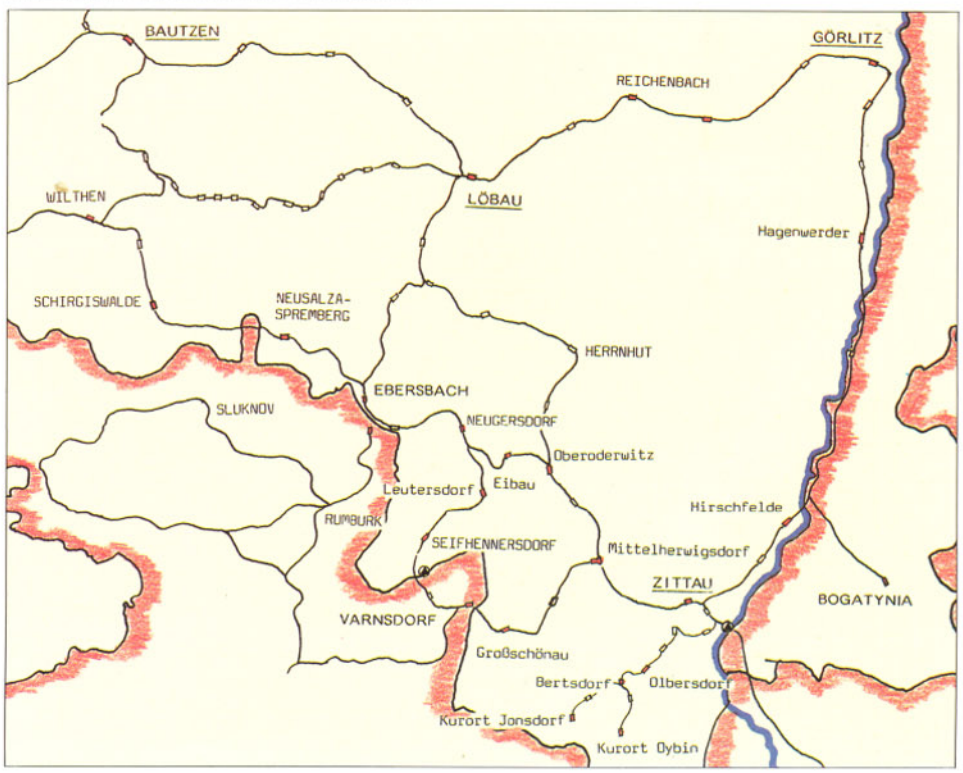
Bild 1: *Im Bw Zittau werden die Schmalspurlokomotiven aus dem Hochbunker bekohlt, eine für Schmalspurbahnen einmalige Einrichtung. Die Normalspurlokomotiven werden in Zittau mit dem Kran bekohlt.*

senbahn neben der Remise der Zittau-Reichenberger Eisenbahn eine neue Remise. Ein neues Heizhaus (Lokschuppen) mit 16 Ständen ist 1875 genehmigt und erbaut worden. 1876 nahm man es in Betrieb und konnte nun die alte Lokomotivremise an der Ostseite des Bahnhofs abreißen. Der zweigleisige Schuppen für die Schmalspurlokomotiven, wie er heute noch in Betrieb ist, entstand 1910.

Zittau ist ein Bahnbetriebswerk mittlerer Größe, das nie "aus der Mitte" heraus fuhr. Es bediente das Streckennetz der Oberlausitz. Das waren im wesentlichen Strecken, die nach Norden führten. Das Zittauer Gebirge im Süden der Stadt war nur mit der Schmalspurbahn zu erschließen, die im November 1890 eröffnet wurde. Schon sechs Jahre früher war von Zittau aus eine Schmalspurbahn ins schlesische Markersdorf über Reichenau eröffnet worden. In einem Staatsvertrag zwischen Sachsen und Österreich vom Jahre 1898 war die Verlängerung der Bahn bis ins böhmische Friedland (heute Frýdlant) vereinbart worden. Grenzbahnhof war Hermsdorf (heute Hermanice). Die Oder-Neiße-Grenze bewirkte, daß der größte Teil der Strecke über polnisches Gebiet führte. (Reichenau wurde polnisch und heißt heute Bogatynia.) Am 22. Juni 1945 fuhr der letzte Zug von Zittau nach Reichenau.

Die ČSD haben nach mehrfachen Unterbrechungen den Verkehr zwischen Hermanice und Frýdlant Anfang 1976 endgültig eingestellt. Leistungen ins Böhmische, in die ČSR, werden von Zittau aus heute von den ČSD gefahren, die den Personenverkehr nach Liberec mit einer bunten Treibwagengarnitur bewältigen. Der Schnellzug Leipzig – Kosice, der über Zittau und Liberec führte, soll künftig seinen Laufweg über Bad Schandau und Děčín nehmen. Die Strecke Zittau – Reichenberg (Liberec) gehörte früher der Sächsischen Staatsbahn. Die noch heute als Nebenbahn (15t Achsfahrmasse) betriebene Strecke Zittau – Mittelherwigsdorf – Großschönau – Seifhennersdorf – Eibau (KBS 250) führt wie eh und je über böhmisches Gebiet und durch den Bahnhof Varnsdorf (früher Warnsdorf). Die KBS 241 Zittau – Görlitz, eine einst von der Preußischen Staatsbahn gebaute und betriebene Strecke, überquert bei Hirschfelde die Neiße und verläuft bis kurz vor Hagenwerder auf polnischem Gebiet. In beiden Fällen

Bild 3: *Streckenskizze der Oberlausitz. Diese Bahnlinien werden von Lokomotiven des Bahnbetriebswerks Zittau befahren.* ***Quelle: DR-Kursbuch***




99 1757-6


99 1757-6
99 1735-2
99 1758-4

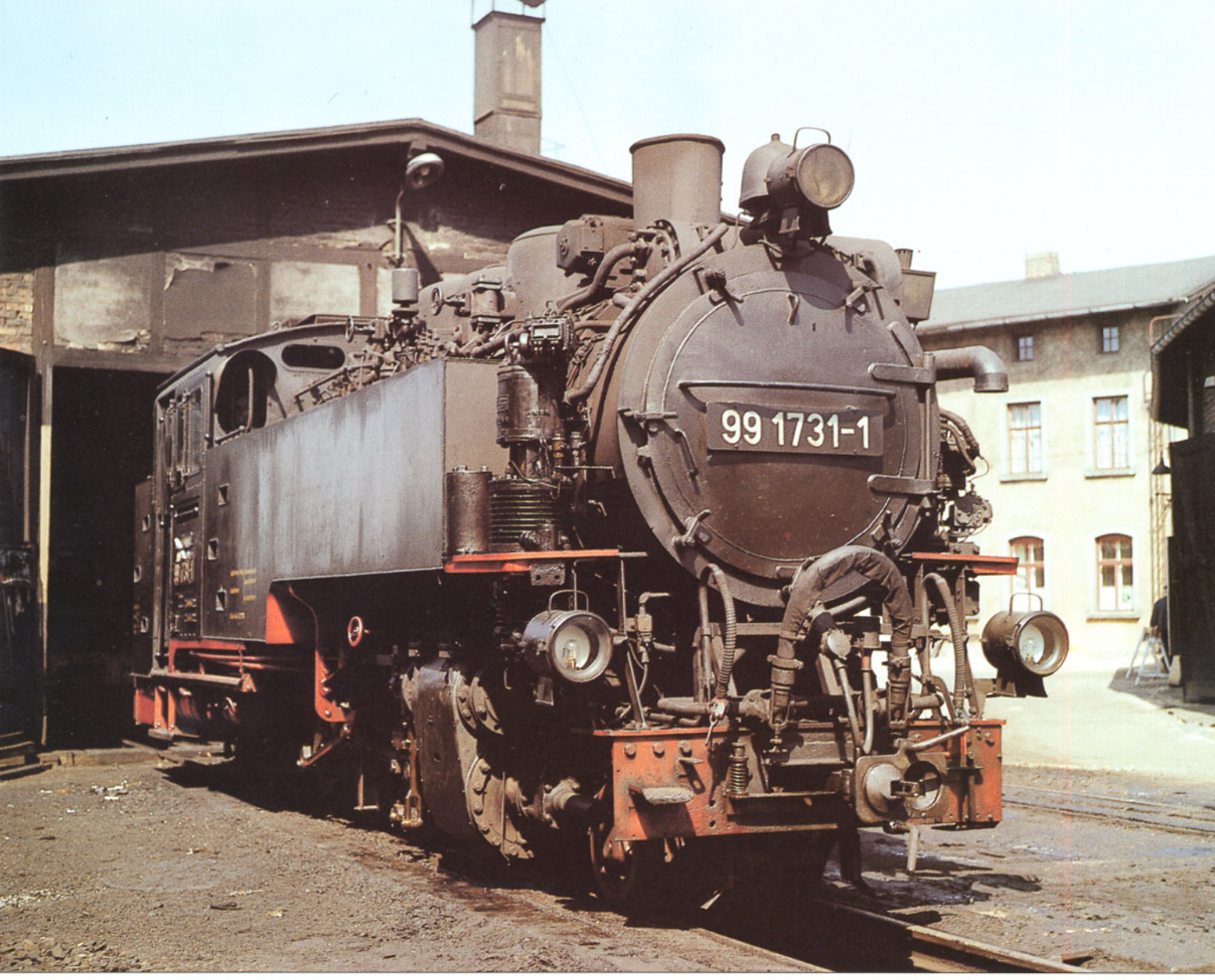


Bild 4 (links oben): *Wenn die 99 4532, die "Hofdame" von Zittau, zum Auswaschen oder im Raw ist, muß eine der Streckenlokomotiven den Rangierdienst übernehmen. Hier rangiert die 99 757.*

Bild 5: *Keine alltägliche Aufnahme: drei Einheitslokomotiven der Baureihe 99.73-76 am 5. April 1990 vor dem Schmalspur-Lokschuppen des Bw Zittau.*

Bild 6 (oben): *Die Einheitslokomotiven unterscheiden sich von den Babelsberger Neubaulokomotiven durch den im Rauchkammerscheitel liegenden Vorwärmer. Die 99 731 ist die zweite Maschine aus der Serie der 750-mm-Schmalspurlokomotiven.*

Bild 7: *Die Anordnung des Druckluft-Läutewerks Bauart Knorr ist nicht einheitlich. Im Gegensatz zur 99 731 ist es bei der 99 760 links neben dem Schornstein angeordnet.*



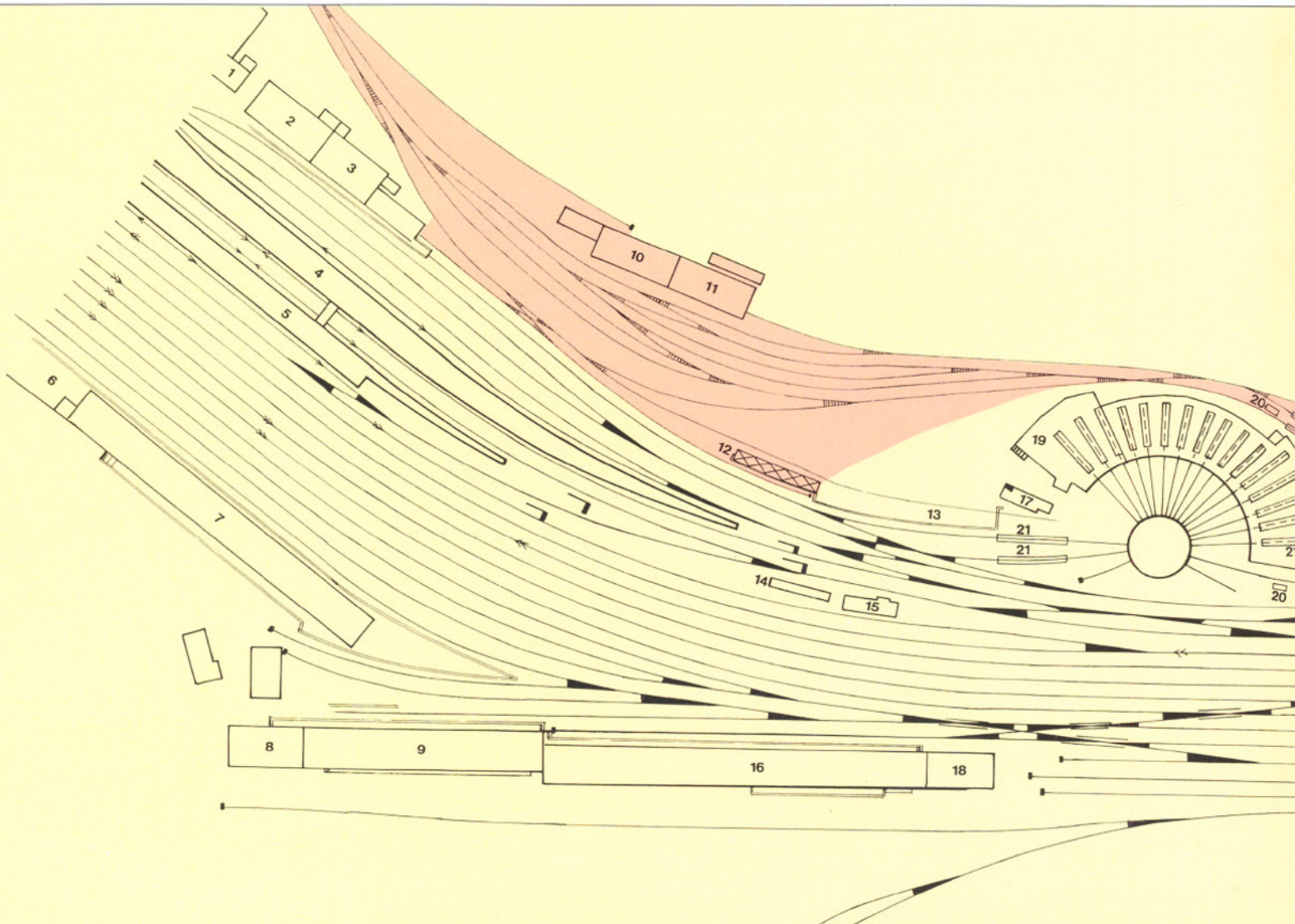


Bild 8: *Von der Lokdienstleitung des Bw Zittau aus können das Bw-Gelände und ein Teil des Bahnhofsvorfelds überblickt werden.*



Bild 9: *Hinter dem Ringlokschuppen befindet sich die Zufahrt zum Schmalspur-Lokschuppen mit den beiden Untersuchungsgruben und einem Wasserkran.*

Bild 12: *Gleisplan des Bahnbetriebswerks und des Güterbahnhofs Zittau.* **Zeichnung: M. W.**



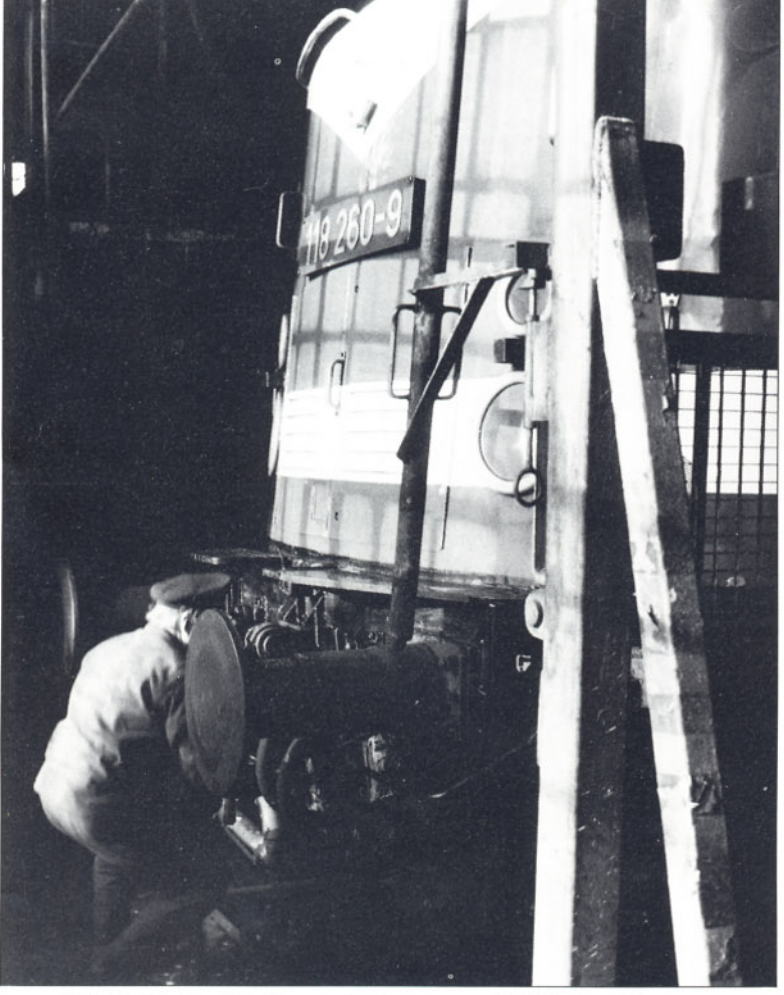
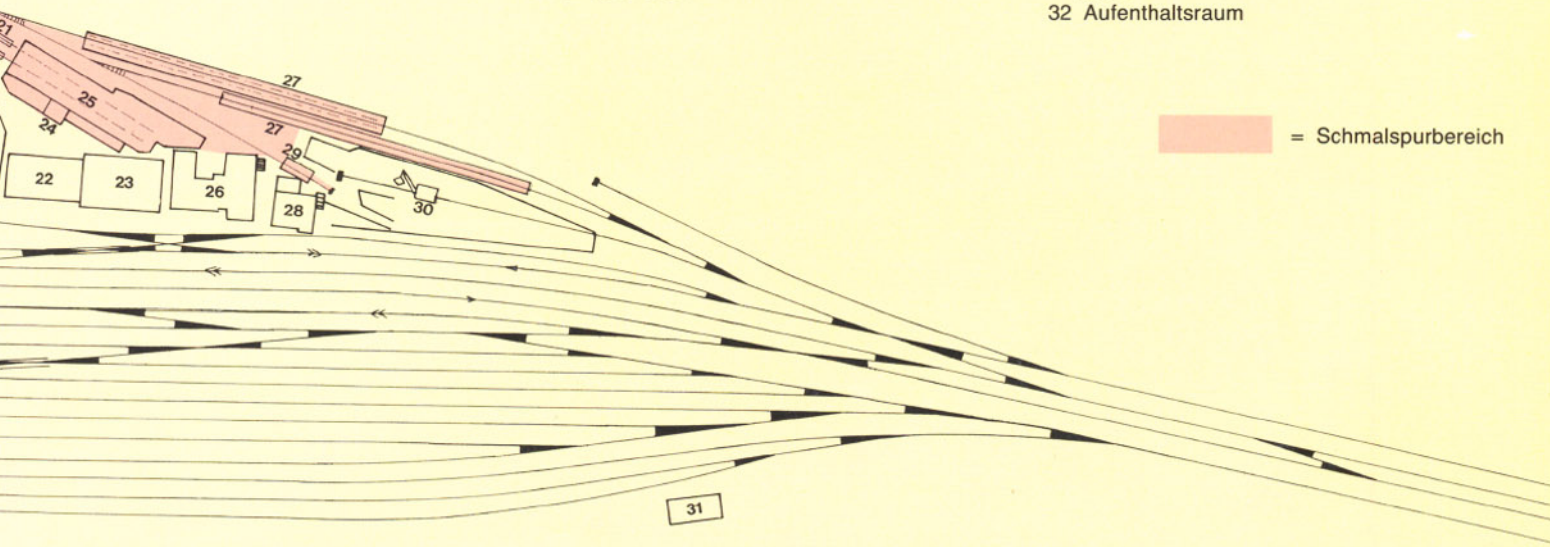


Bild 10: *Der Ringlokschuppen ist heute ausschließlich den Diesellokomotiven vorbehalten. Die sechsachsige 118 260 wird für die nächste Fahrt vorbereitet.*



Bild 11: *Die bestens gepflegte und voll betriebsfähige 52 8195 ist Heizlok im Bw Zittau. Die letzte L 7 (früher L 4 = Hauptuntersuchung) bekam sie am 30. September 1986, die letzte L 5 (Zwischenausbesserung) am 27. Oktober 1987.*

1 Post
2 Sanitätsstelle
3 Gebäude, gehört zum Bf Zittau (Archiv u. a.)
4 Bahnsteig
5 Bahnsteig
6 Rampe
7 Güterboden
8 VEB Deutrans
9 Güterboden
10 Bw-Tischlerei
11 BWW Löbau, Außenstelle des Betriebswagenwerkes
12 Dieseltankstelle und Tanklager
13 Lokübergabe (Verladestelle) Schmalspur
14 Lager
15 Stellwerk
16 Güterboden
17 Elektrowerkstatt
18 Zugabfertiger
19 Lokschuppen
20 Wasserkran
21 Kanal
22 Lokleitung
23 Verwaltung Bahnbetriebswerk
24 Außenstelle Starkstrommeisterei Bautzen
25 Lokschuppen Schmalspur
26 TA (techn. Anlagen, Schlosserwerkstatt)
27 Rollwagengrube
28 Sandlager
29 Schlackensumpf
30 Eisenbahn-Drehkran
31 zur Bekohlung von Hochbunker Kohlebansen und Normalspurbahn; Kohleladegleis
32 Aufenthaltsraum

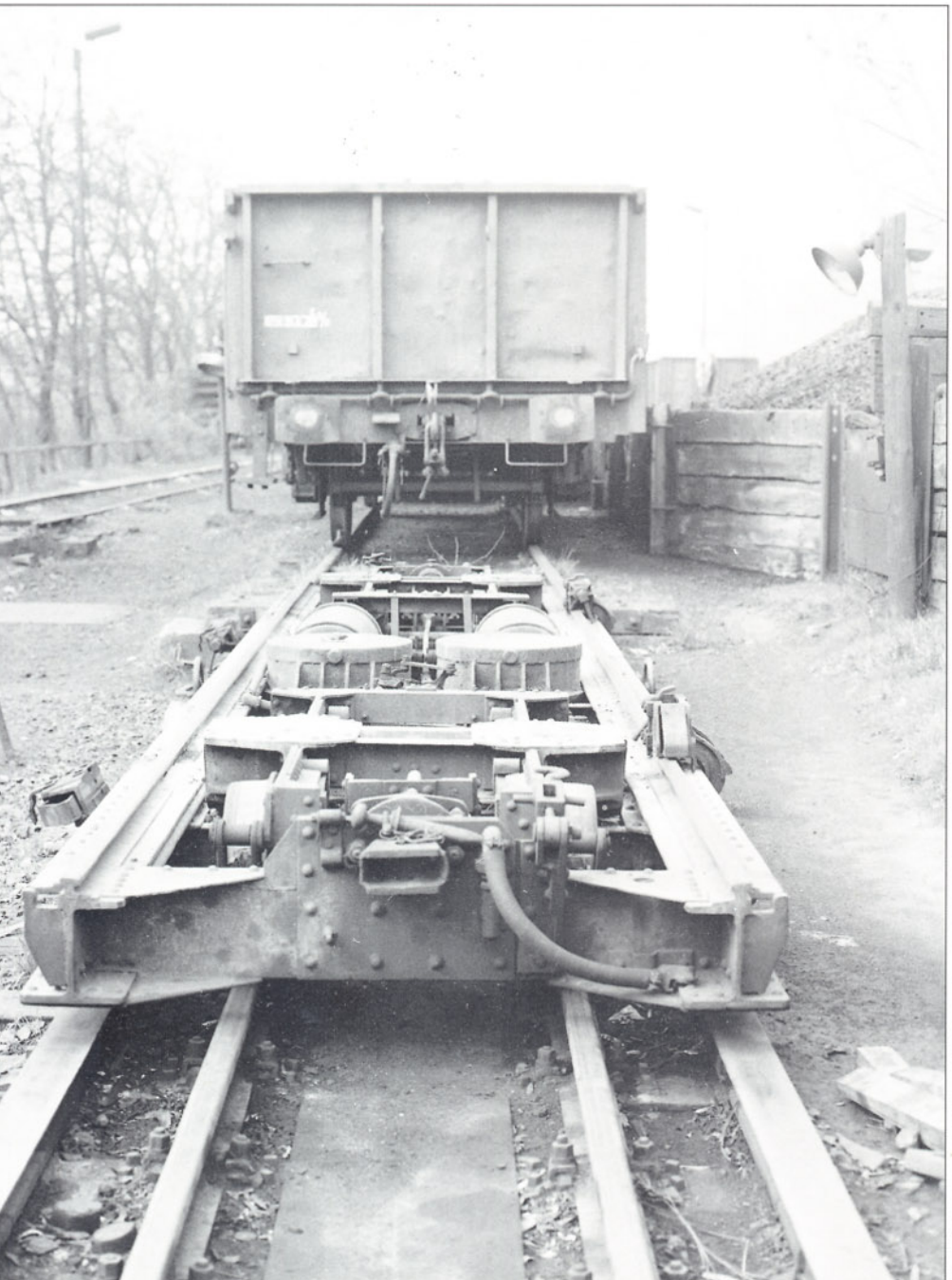


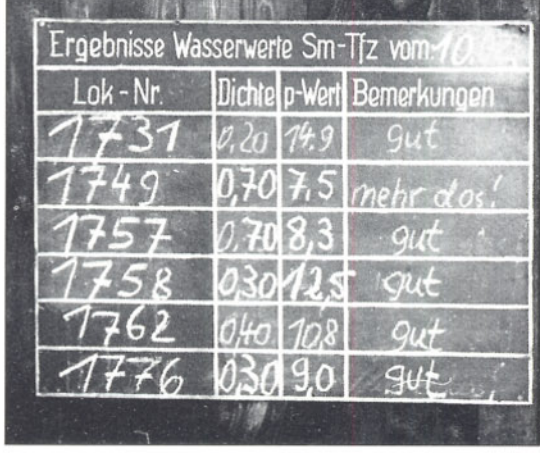
= Schmalspurbereich



Bild 13: Das rechte Gleis führt zur Drehscheibe vor dem Ringlokschuppen. Das Gebäude links ist die Lokübergabestelle; das linke Gleis dient als Sifa-Prüfstrecke.

Bild 15: Rollwagengrube im Bw Zittau. So wird ein Regelspur-Güterwagen auf den Rollwagen gedrückt.





Ergebnisse Wasserwerte Sm-Tfz vom 10.

Lok - Nr.	Dichte	p-Wert	Bemerkungen
1731	0,20	14,9	gut
1749	0,70	7,5	mehr dos!
1757	0,70	8,3	gut
1758	0,30	12,5	gut
1762	0,40	10,8	gut
1776	0,30	9,0	gut

spricht man von "privilegiertem Durchgangsverkehr". Die Züge der Reichsbahn halten nicht auf ausländischen Bahnhöfen; auf Paß- und Zollformalitäten wird verzichtet.

Die Zittauer Lokomotiven

Die nach 1945 in Zittau stationierten Dampflokomotiven lassen sich heute nur noch den Baureihen nach bestimmen, weil keine Loklisten mehr vorhanden sind. Wir waren auf die Erinnerungen älterer Lokführer angewiesen. In Zittau waren natürlich vorwiegend sächsische Gattungen beheimatet wie der "Rollwagen", die Gattung XIIH2 (Baureihe 38^{2-3}), von der die Betriebsnummern 38209, 210, 269, 287 und 323 bekannt sind. Aber auch die preußische Schwester, die Gattung P8, war u.a. mit den Betriebsnummern 381157, 1580, 1232, 2051 und 2057 vertreten. Obwohl man auf der Preußin wesentlich ruhiger fuhr, war dem Personal die sächsische Maschine oft recht angenehm, denn auf dem Eibauer Berg oder dem Wilthener Berg (beide mit Steigungen 1:80) war der kleinere Kuppelraddurchmesser der sächsischen XIIh2 oftmals die "Rettung". Mit Eilzügen fuhren und fahren die Zittauer bis nach Dresden und Görlitz.

Die Baureihe 75 war sowohl in der sächsischen Version (Gattung XIVHT) mit den Betriebsnummern 75501, 506, 516 und 521 als auch in der

Bild 17: Rollwagengrube im Bw Zittau. Die Rollwagen werden angehängt und durch Holzkeile auf dem Fuß von verkehrt herum eingebauten Regelspurschienen



Bild 14: Im Schmalspur-Lokschuppen werden auf einer Tafel die Werte für die Qualität des Kesselspeisewassers angeschrieben. Die Lokomotiven 99 1731 bis 1758 sind Einheitsloks, die 99 1762 und 1776 Neubaulokomotiven, die in Zittau aushelfen.

Bild 16: Ausfahrt des D 684 Zittau – Berlin mit der 118 652 und Vorbeifahrt am Befehlsstellwerk. Vom Turm verkündete einst eine Uhr nach allen vier Seiten die Zeit. Heute sind die Zifferblätter leider vernagelt.



badischen (Gattung VIc[8-9]) mit den Betriebsnummern 751007, 1013, 1015 und 1119 vertreten. Als weitere Tenderlokomotivbaureihen waren die 64, die 86 (221, 223, 224) und die 94[20-21] (sächs. XIHT) in Zittau beheimatet. Von den sächs. XIHT besaß Zittau durchschnittlich fünf Maschinen (u.a. die 942012 und 942099), von denen drei in Zittau rangierten. Eine Maschine war als Rangierlokomotive in Ebersbach stationiert. Mit der XIHT sind Güterzüge bis nach Görlitz-Schlauroth gefahren worden. Als größte Lokomotive waren Maschinen der Baureihe 58[4] (sächs. XIIIH), der sächsischen Bauform der preußischen G 12, in Zittau stationiert.

Am Ende der Dampflokzeit waren nur noch 52er in der Reko-Ausführung in Zittau zu finden. Noch heute sind als Heizlokomotiven die 528016, 8038, 8047 und 8195 vorhanden, wovon die 528195 voll betriebsfähig ist. Sie fuhr nicht nur im Oktober 1988 die letzte planmäßige Dampfleistung des Bw Zittau, sondern war am 28. Oktober 1989 auch Zuglok eines Sonderzuges für Eisenbahnfreunde von Löbau über Zittau und zurück.

Die Diesellokomotive erhielt mit der V 180203 in Zittau Einzug. Das war eine der Versuchslokomotiven mit (wie der Volksmund sagte) "eingedrückter Schnauze". Im Amtsdeutsch hießen die nach innen gestellten Frontscheiben des Führerstandes blendfreie Stirnfenster. Heute beheimatet das Bw Zittau 20 Lokomotiven der Baureihen 118.2 und 118.6-8, also der sechsachsigen Ausführung, für den Reisezug- und Güterverkehr. Hinzu kommen 18 Maschinen der Baureihe 112 (ex V 100 mit 1200-PS-Motoren), sechs Maschinen der Baureihe 106 (V 60), eine Maschine der Baureihe 102 (V 23[0]), vier der Baureihe 101 (V 15[10, 20-23]) und elf Maschinen der Baureihe 100 (also Kö = Einheitslokomotiven mit Verbrennungsmotoren), die auf verschiedene Bahnhöfe verteilt sind.

Für die Strecke Zittau – Oybin/Jonsdorf sind insgesamt zwölf Schmalspur-Dampflokomotiven in Zittau beheimatet. Außer der 994532 sollten es alles Einheitslokomotiven der Baureihe 99[73-76] sein; doch der desolate Zustand vieler Maschinen machte den Einsatz Babelsberger Neubaulokomotiven notwendig, die zwar bessere Kessel, aber schlechtere Rahmen als die Einheitslokomotiven haben.

Das Bahnbetriebswerk Zittau beschäftigt heute 180 Lokführer (192 würden gebraucht) und 39 Lokheizer. (Hier liegt der Bedarf bei 42.) Insgesamt verdienen 407 Beschäftigte im Bahnbetriebswerk ihr Geld.

Zum Zeitpunkt unseres Besuches präsentierte sich das Bw in wenig fotogenem Zustand. Man war mit dem Einbau einer neuen 21,5-m-Drehscheibe beschäftigt, längst fälliger Ersatz für die alte 18-m-Scheibe. Und wenn das Herzstück eines Bahnbetriebswerkes mit Ringlokschuppen Baustelle ist, dann ist am Lokschuppen nichts los, d.h. es ist kein Lokomotivbetrieb.

Der 16ständige Ringlokschuppen ist heute Betriebsschuppen für die Dieseltriebfahrzeuge. Für Reparaturen dient der Lokschuppen in Zittau-Pethau, knapp zwei Kilometer vom Bahnbetriebswerk in Richtung der Ausfahrt nach Löbau entfernt.

Die Bekohlung erfolgt im Bw Zittau. Der Kohlebansen ist keilförmig zwischen dem Zufahrtsgleis zur Drehscheibe und den beiden Umladegleisen für Regelspurgüterwagen auf die schmalspurigen Rollfahrzeuge eingeschoben. Vom Kohlekran wird auch der Hochbunker für die Bekohlung der Schmalspurlokomotiven gefüllt. Eine derartige Anlage findet man im Schmalspurbetrieb nicht alle Tage, ist doch in anderen Schmalspur-Bws das Bekohlen mit Hunten oder Körben recht aufwendig und mühselig.

Es bleibt nur zu hoffen, daß der Dampflokbetrieb, wenn er auch "nur" noch schmalspurig ist, dem Bw Zittau noch lange erhalten bleibt. Für den Modelleisenbahner bietet das Bw Zittau gewiß manche Anregung, denn das Nebeneinander von Normalspur und Schmalspur in diesen Dimensionen gab und gibt es in Deutschland kein zweites Mal.

M.W.

abgestützt, damit sie nicht ausgehoben werden, wenn die erste Achse des Regelspur-Güterwagens aufsitzt.

Bild 18: Hier wurden einst und werden wieder Schmalspurlokomotiven von Loktransportwagen auf das 750-mm-Gleis umgeladen. Im Hintergrund wird an zwei neuen Kanälen gearbeitet.

Fotos 1, 2, 4–11, 13–18: M. Weisbrod



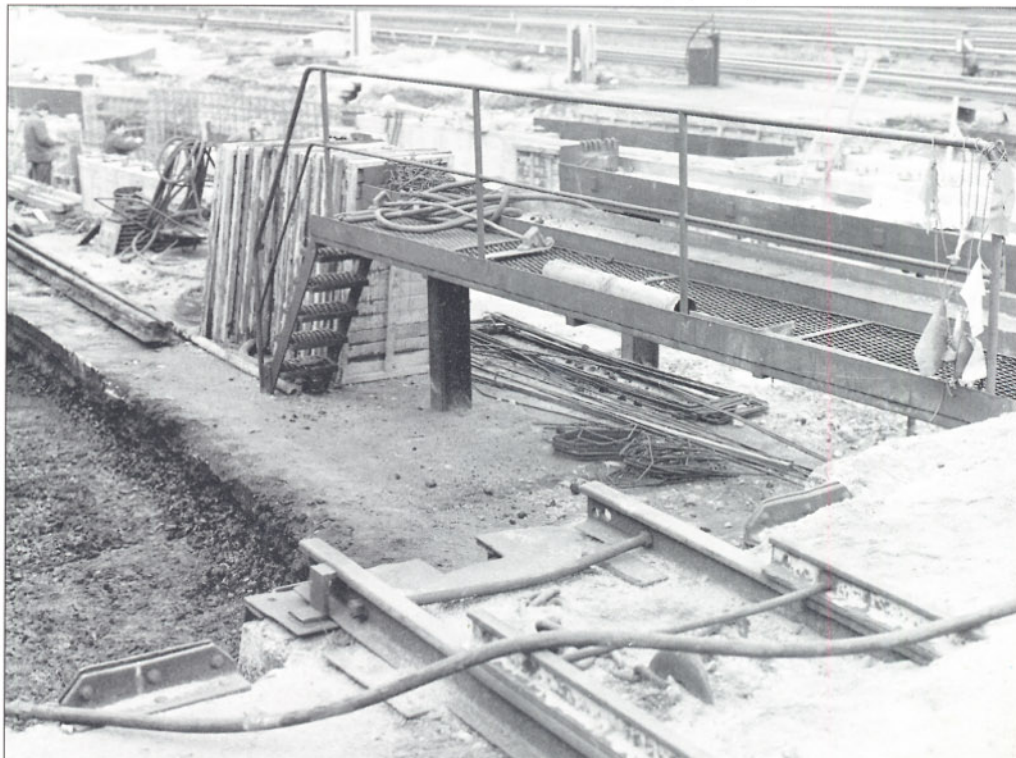




Bild 1: *Im Depot Thionville, ihrem Heimat-Bw, wurde die 150 X 156 im Bild festgehalten. Es handelt sich bei ihr um die ehemalige 150 X 1949.*

Französische Deutsche und deutsche

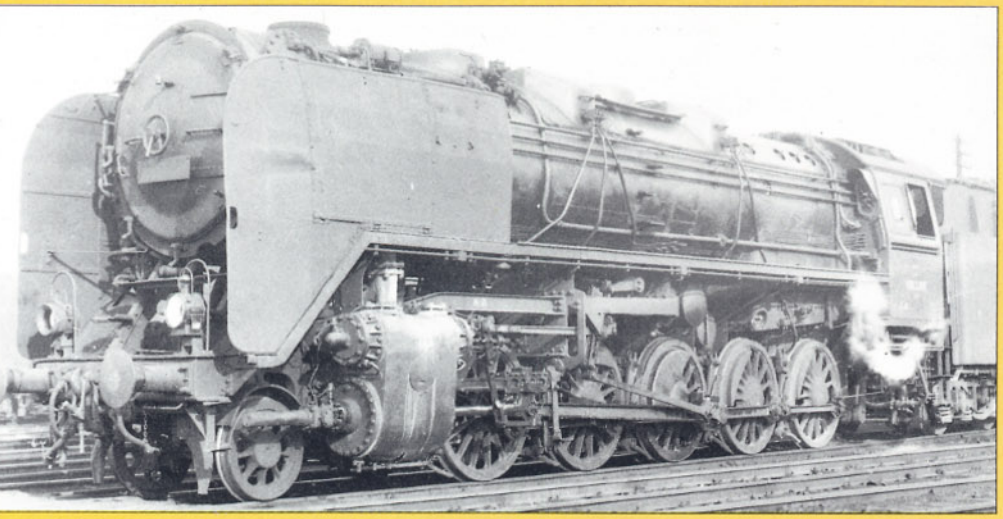


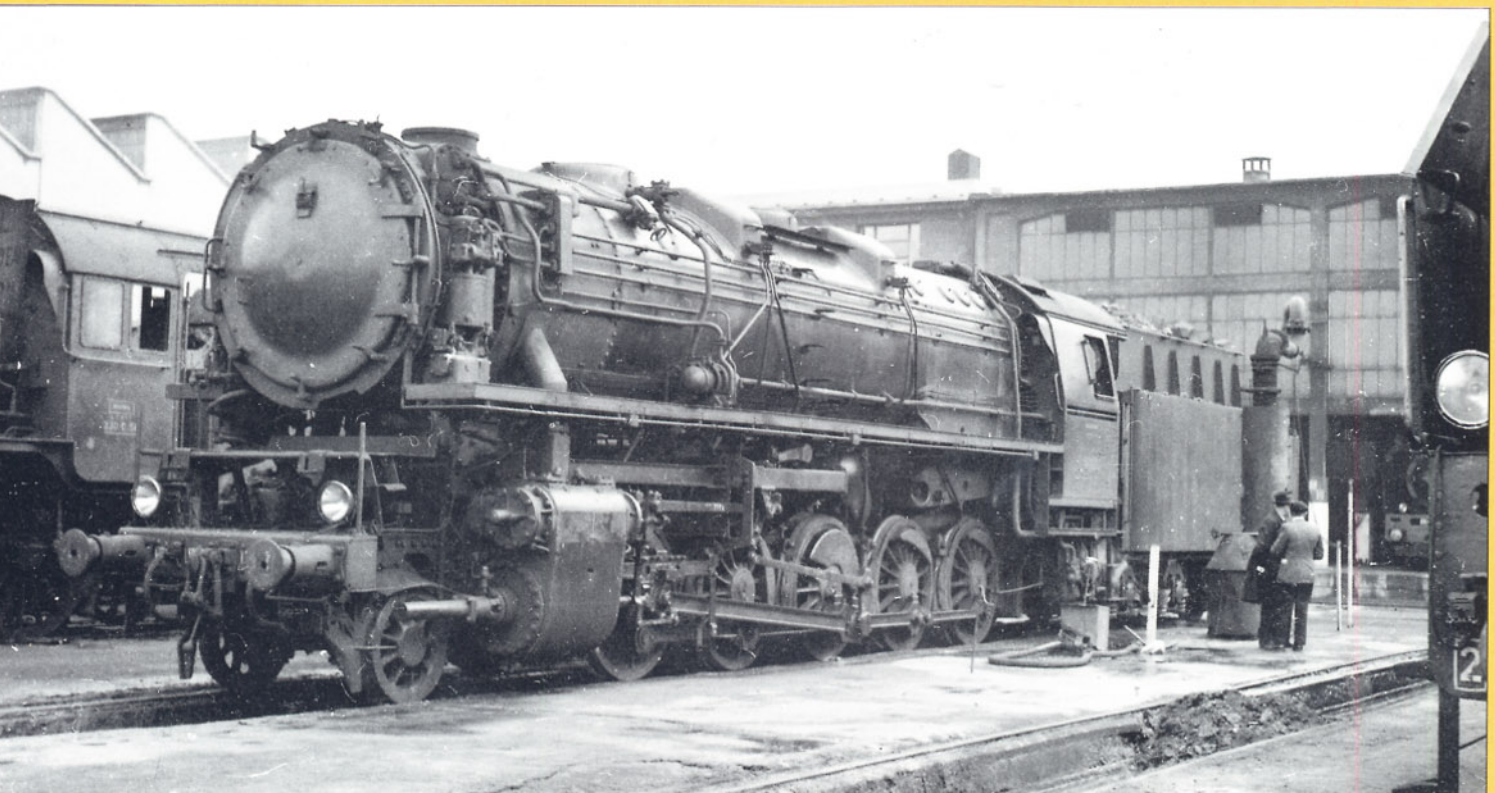
Bild 2: *Die 44 1110 (gebaut 1942 von Borsig) wurde gegen Kriegsende beim Rückzug der deutschen Truppen von den Franzosen erbeutet und verblieb in Frankreich, wo man sie in 150 X 1110 umzeichnete. Die Aufna im Depot Thionville.* **Foto: J. Renaud, Sammlung Lepage**

Die Baureihe 44 der DR in

Während der deutschen Besetzung Frankreichs zwischen 1940 und 1944 hat die Deutsche Reichsbahn insgesamt 693 Lokomotiven der Baureihe 44 (und 44 ÜK) von französischen Firmen bauen lassen. Sie bildeten die einzige Lieferung Frankreichs an die Deutsche Reichsbahn, sieht man von 150 Lokomotiven der Baureihe 52 ab, die von der Société Alsacienne de Constructions Mécaniques (SACM) im elsässischen Grafenstaden 1943/44 geliefert wurden. Hierbei muß aber berücksichtigt werden, daß Elsaß-Lothringen seit dem 02.08.1940 de facto ins Deutsche Reich eingegliedert war. Es ist also sicher nicht falsch, die insgesamt 693 Lokomotiven der Baureihe 44 als einzige französische Lieferung an die Deutsche Reichsbahn zu bezeichnen.

An ihrem Bau beteiligt waren die folgenden französischen Firmen: Batignolles in Nantes, Cail in Denain, Fives-Lille, die SACM in

Bild 3: *Mit französischen Lampen ausgerüstet ist die 1954 in La Chapelle abgelichtete 150 X 173 des Depots Valenciennes.* **Foto: Sammlung Lepage**



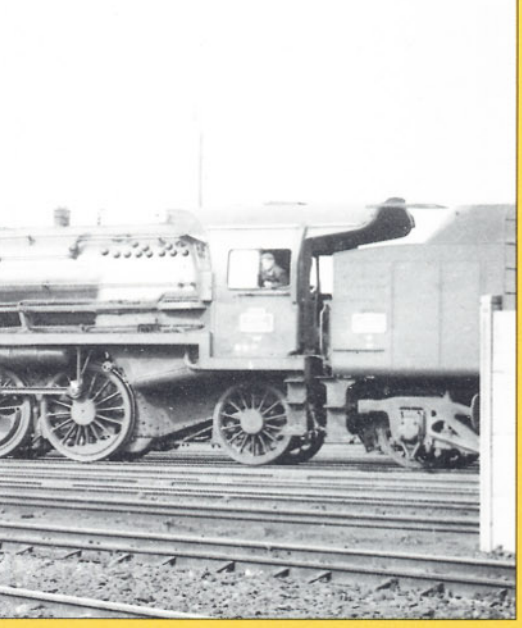


Foto: Sammlung Lepage

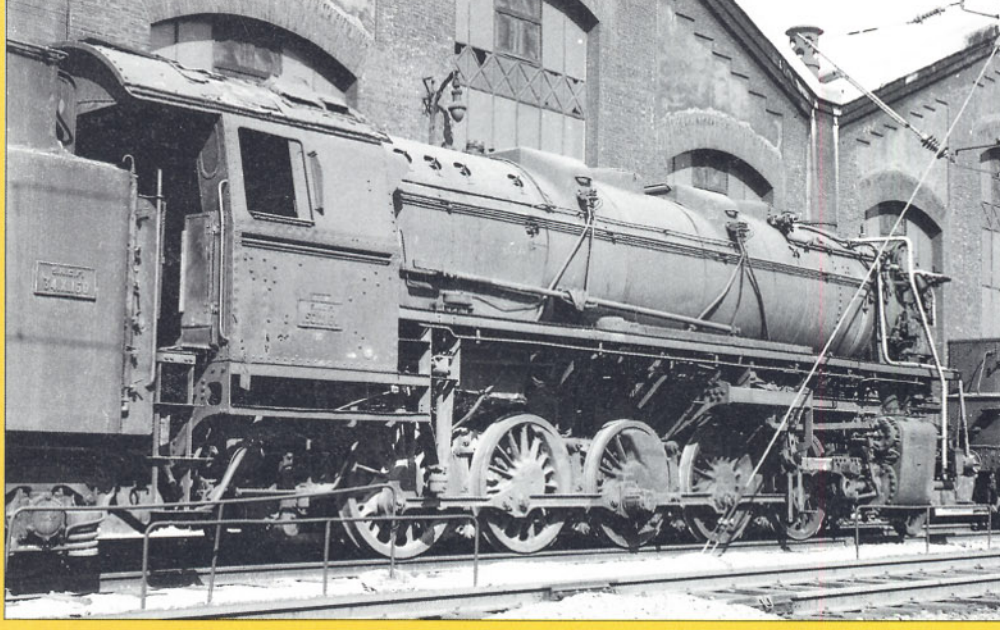


Bild 4: *Nur noch als Dampfspender fand im Jahr 1962 die 150 X 160 im Depot von La Villette Verwendung.* **Foto: A. Lepage**

Franzosen

Frankreich

Grafenstaden und Schneider & Cie in Le Creusot. Die einzelnen Lose verteilten sich wie folgt: Batignolles 134 Maschinen, Cail 176, Fives 184, SACM 59 und Schneider 140 Stück. Die Räumung Frankreichs durch die deutschen Besatzungstruppen als Folge der britisch-amerikanischen Invasion vom Sommer 1944 ließ im Herbst und Winter des gleichen Jahres eine große Zahl im Bau befindlicher bzw. noch nicht an die Deutsche Reichsbahn abgelieferter Lokomotiven in französische Hände fallen. Die Gesellschaft der Französischen Staatseisenbahnen (SNCF) übernahm insgesamt 226 fabrikneue Lokomotiven der deutschen Baureihe 44. Sie wurden, mit der französischen Gattungsbezeichnung 150 X und den ursprünglichen deutschen Ordnungsnummern versehen, von Herbst 1944 bis Frühjahr 1946 von den vier französischen Lokomotivfabriken Batignolles, Cail, Fives-Lille und Schneider & Cie



Bild 5: *Die 150 X 1870 rollt um 1950 mit einem Erzzug durch den Bahnhof Valleroy-Moine. Sie besitzt eine deutsche und eine französische Lampe.* **Foto: Sammlung Lepage**

Bild 6: *Mit einem langen Güterzug ist die 150 X 211 auf der Strecke Thionville – Valenciennes unterwegs.* **Foto: Sammlung Lepage**





Bild 7: Die 150 X 1517, die spätere 150 X 1, war die erste 150 X, die das Depot Lens erhalten hatte. Das Foto zeigt sie noch mit den kriegsmäßigen Abblendkappen. ***Foto: SNCF, Sammlung Geai***

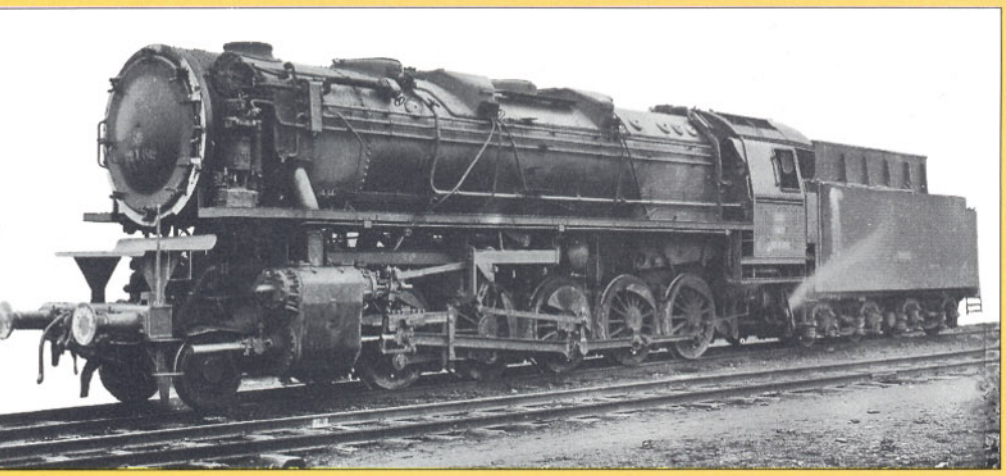


Bild 8: *Zahlreiche Lokomotiven der Baureihe 150 X der SNCF erhielten ein größeres Trittblech unterhalb der Rauchkammertür, so auch die 150 X 1519.* ***Foto: Sammlung Geai***

ausgeliefert. Die SACM war an diesen Lieferungen nicht mehr beteiligt. Erst gegen 1949 wurden diese 226 Lokomotiven in 150 X 1 bis 150 X 226 umgenummert.

Einsatz in Frankreich

176 dieser 226 Lokomotiven waren im Bereich der Ostregion der SNCF eingesetzt und bei den Depots (sie entsprechen unseren Bahnbetriebswerken) Metz-Frescaty, Thionville, Sarreguemines, Conflans und Audun-le-Roman beheimatet. Die restlichen 50 Maschinen entfielen auf die Nordregion

Bild 9: *Die 150 X 146, geliefert 1945 von Batignolles als 150 X 1939, wurde am 15. Mai 1954 in Audun-le-Roman aufgenommen. Bemerkenswert ist das geänderte Umlaufblech, das Anpassungsarbeiten am Wagner-Windleitblech erforderte.* ***Foto: Sammlung Geai***

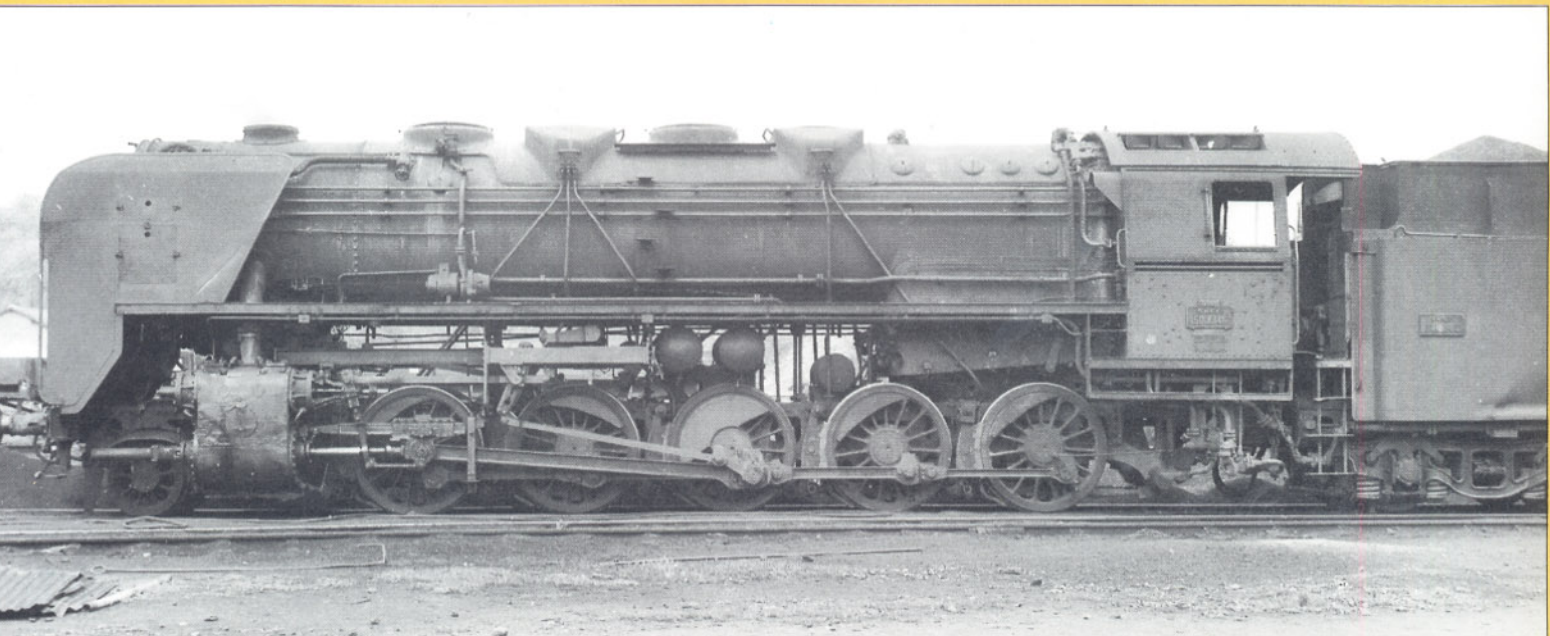




Bild 10: *Viel Betrieb herrschte am 9. Juni 1964 im Bahnhof Gemünden (Main). Mit ihrem Güterzug wartet die 44 834 (gebaut 1942 von Batignolles) auf Ausfahrt in Richtung Schweinfurt. Der auf dem Nebengleis stehende, mit einer E 94 bespannte Ganzzug nach Würzburg hat Vorspann durch die E 50 053 erhalten.* ***Foto: Dr. Scheingraber***

der SNCF und waren in den Depots Hirson, Lens und Valenciennes stationiert. Die Aufgabe der Loks bestand vornehmlich im Transport von Erz- und anderen schweren Güterzügen im Bereich der französischen Schwerindustrie. Gelegentlich konnte man sie aber auch vor schweren Schnellzügen finden. Der Einsatz der Maschinen der Gattung 150 X in anderen Teilen des Netzes der SNCF mußte vornehmlich an dem noch nicht für 20 t Achsdruck geeigneten Oberbau scheitern. Aber auch das Personal schätzte die Dreizylinderloks nicht sonderlich.

Erstaunlicherweise fielen bei der Räumung Frankreichs durch die deutschen Truppen

Die 693 in Frankreich gebauten Lokomotiven der Baureihe 44 (und 150 X)

Hersteller und Betriebsnummern	Umzeichnung durch die SNCF (um 1949)	Stückzahl	Baujahre
SACM, Grafenstaden			
44 973 bis 44 1012		40	1942/43
44 1588 bis 44 1606		19	1943
Schneider & Cie, Le Creusot			
44 728 bis 44 777		50	1942
44 1481 bis 44 1516		36	1943/44
150 X 1517 bis 150 X 1520	→ 150 X 1 bis 150 X 4	4	1945
150 X 1701 bis 150 X 1720	→ 150 X 5 bis 150 X 24	20	1945
150 X 1766 bis 150 X 1795	→ 150 X 25 bis 150 X 54	30	1946
Cail, Denain			
44 913 bis 44 972		60	1942/43
44 1445 bis 44 1480		36	1943/44
44 1721 bis 44 1735		15	1944
44 1796 bis 44 1804		9	1944
150 X 1805 bis 150 X 1820	→ 150 X 55 bis 150 X 70	16	1945
150 X 1866 bis 150 X 1905	→ 150 X 103 bis 150 X 142	40	1945/46
Batignolles, Nantes			
44 833 bis 44 912		80	1942/43
44 1736 bis 44 1750		15	1944
150 X 1821 bis 150 X 1845	→ 150 X 71 bis 150 X 95	25	1944/45
150 X 1936 bis 150 X 1949	→ 150 X 143 bis 150 X 156	14	1945
Fives-Lille			
44 778 bis 44 832		55	1942/43
44 1421 bis 44 1444		24	1943
44 1751 bis 44 1765		15	1944
44 1846 bis 44 1858		13	1944
150 X 1859 bis 150 X 1865	→ 150 X 96 bis 150 X 102	7	1944
150 X 1956 bis 150 X 2025	→ 150 X 157 bis 150 X 226	70	1945/46

467 der in Frankreich gebauten Lokomotiven der Baureihe 44 wurden an die Deutsche Reichsbahn und 226 ab Werk an die SNCF (Baureihenbezeichnung 150 X) geliefert.



Bild 11: *Die 44 1804 (gebaut 1944 von Cail) verblieb nach Ende der Kampfhandlungen in Belgien, wurde 1950 an die DB zurückgegeben und gelangte 1952 zur SNCF.*

Bild 12: *Die 1943 von Fives-Lille gebaute 44 811 gelangte zur Deutschen Reichsbahn in der DDR.* ***Fotos: Sammlung Dr. Scheingraber***





Bild 13: *Die 56.733 ist eine der 48 von der SNCF an die TCDD verkauften Lokomotiven der Baureihe 150 X. Die Lok wurde 1974 auf der Fahrt von Ulukisla nach Konya im Bild festgehalten.*
Foto: D. Kempf

nur insgesamt 13 Lokomotiven der Baureihe 44 der Deutschen Reichsbahn den Siegern in die Hände, von denen lediglich neun auch in Frankreich gebaut worden waren, also in die Zahl der "französischen Deutschen" einzubeziehen sind. Es waren dies die Lokomotiven 44 819, 838, 928, 929, 941, 942, 962, 1801 und 1803; die 44 1083, 1089, 1092 und 1110 hingegen waren von Borsig bzw. der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf gebaut worden. Eigentümer dieser 13 als Kriegsbeute geltenden 44er war jedoch nicht die SNCF, obwohl sie von ihr eingesetzt wurden, sondern die französische Staatsvermögens-Verwaltung. Sie behielten übrigens ihre deutschen Ordnungsnummern bis zum Ende ihrer Dienstzeit bei der SNCF (150 X 819 etc).

Die französischen 150 X verloren zunächst ihren Schornsteinaufsatz, um sie an die niedrigere französische Fahrzeugbegrenzung anzupassen. Später wurden sie mit Kylchap-Blasrohren sowie dem ACFI-Vorwärmer ausgerüstet und erhielten nachträglich sogar eine Art (rückwärts verkürzter) Wagner-Windleitbleche.

Mit fortschreitender Elektrifizierung des nördlichen und östlichen Teils des französischen Eisenbahnnetzes wurden die 150 X aus ihren angestammten Einsatzgebieten verdrängt und in großer Zahl nach nur wenigen Dienstjahren kalt abgestellt. An den noch im guten Zustand befindlichen Maschinen zeigte die Türkische Staatsbahn TCDD Interesse und erwarb zwischen April und Juli 1955 eine Gruppe von 48 Lokomotiven der Gattung 150 X, die sie als 56.701 bis 748 in ihren Bestand übernahm.

Umzeichnungsliste für die 1955 von der SNCF an die TCDD verkauften 48 Lokomotiven der Baureihe 150 X

Betriebsnummer bei der SNCF	TCDD	Betriebsnummer bei der SNCF	TCDD
150 X 77	56.701	150 X 149	56.725
177	702	90	726
66	703	159	727
106	704	162	728
74	705	108	729
22	706	26	730
95	707	79	731
27	708	32	732
15	709	17	733
85	710	123	734
18	711	71	735
82	712	76	736
4	713	72	737
88	714	70	738
124	715	181	739
60	716	144	740
146	717	97	741
34	718	102	742
86	719	19	743
163	720	164	744
24	721	101	745
87	722	178	746
183	723	9	747
184	724	89	748



Bild 14: *Die 1943 von Schneider & Cie. gebaute 44 1482 wurde am 1. Januar 1968 von der DB in 044 487 umgezeichnet, denn die Betriebsnummer 044 482 war durch die 44 482 schon belegt. Das Foto der 044 487 entstand am 12. Oktober 1972 an der Strecke Nürnberg – Amberg.* ***Foto: U. Geum***

Die deutschen Franzosen

Uns interessiert aber nicht nur das Schicksal der von französischen Firmen unmittelbar an die SNCF gelieferten 44er, sondern auch der von diesen Firmen während der deutschen Besatzungszeit zwischen 1942 und 1944 für die Deutsche Reichsbahn gebauten Lokomotiven. Von den in Frankreich gebauten 693 Lokomotiven der Baureihe 44 gelangten ja 467 an die Deutsche Reichsbahn, bei der sich bei Kriegsende abzüglich der oben erwähnten neun französischen Beutelokomotiven also 458 Stück befunden haben müssen. Bei zweien von ihnen – der 44 787 und der 44 826 – ist allerdings der Verbleib unbekannt; sie müssen als verschollen betrachtet werden. Drei weitere, die 44 861, 44 995 und 44 1764, tauchten als Ty 4 - 50, Ty 4 - 51 und Ty 4 - 126 bei den Polnischen Staatsbahnen PKP wieder auf. Zehn weitere mußten wegen schwerer Kriegsschäden schon frühzeitig, d. h. in den Jahren 1945 bis 1948, in Deutschland ausgemustert werden. Im einzelnen waren dies:

44 782	+	Bw Regensburg	1946
836	+	Bw Kornwestheim	1947
957	+	Bw Crailsheim	1945
1 453	+	Bw Paderborn	1948
1 471	+	Bw Göttingen Vbf	1945
1 478	+	Bw Neunkirchen	1945
1 501	+	Bw Friedberg	1946
1 514	+	Bw Nürnberg Rbf	1948
1 732	+	Bw Hof	1946
1 752	+	Bw Aschaffenburg	1946

In diesem Zusammenhang ist übrigens als Kuriosum zu erwähnen, daß die Betriebsnummer 44 1471 noch ein zweites Mal be-

Die 1949 an Frankreich abgegebenen 52 Loks der Baureihe 44 aus der französischen Besatzungszone in Deutschland

44 728	44 832	44 939	44 1476
729	862	955	1480
730	878	974	1492
734	879	979	1499
736	881	981	1508
820	882	1003	1509
822	889	1005	1723
823	892	1007	1725
824	925	1008	1797
825	927	1009	1800
827	930	1426	1802
829	931	1430	1846
831	932	1463	1850



Bild 15: *Auch die ölgefeuerte 043 746 der Deutschen Bundesbahn wurde in Frankreich gebaut. Es handelt sich um die 1944 von Batignolles gelieferte 44 1746. Das Foto entstand 1974 in Emden.*

Bilder 16 und 17 (rechte Seite): *Insgesamt 13 Lokomotiven der Baureihe 44, die französischen Ursprungs waren, baute die Deutsche Reichsbahn auf Ölhauptfeuerung um. Dazu zählen auch die 44 0851, die mit dem P 4009 Jena – Saalfeld bei der Ausfahrt aus Uhlstädt aufgenommen wurde, und die 44 0601, die auf der Rampe bei Unterwellenborn schwer an einem Güterzug nach Gera zu schleppen hat.* ***Fotos: U. Geum***

setzt wurde. Amerikanische Truppen hatten bei ihrem Vormarsch in Frankreich oder in Belgien die 44 1804 erbeutet und sie einige Zeit für Nachschubtransporte eingesetzt. Später blieb sie irgendwo in Belgien stehen. Die Belgische Staatsbahn reihte sie dann als 25.021 in ihre, eigentlich für die Lokomotiven der Baureihe 50 der DR bestimmte Serie 25 ein, gab diesen Einzelgänger jedoch 1950 an die DB zurück, wo man sie in Unkenntnis ihrer richtigen Betriebsnummer auf die freie Stelle der 44 1471 setzte. Zwei Jahre später wurde sie an Frankreich abgegeben.

Rückgabe der in Frankreich gebauten Loks

Frankreich hatte bereits bei Kriegsende erklärt, daß es alle während der deutschen Besatzung in Frankreich gebauten Lokomotiven zurückverlange. Anders als die DDR, die sich bis in unsere Tage weigerte, sich als Rechtsnachfolger des Deutschen Reiches zu betrachten und daher auch die auf ihrem Territorium verbliebenen 64 Lokomotiven der Baureihe 44 bis zu ihrer Ausmusterung behielt, erkannte die Bundesrepublik ihre Rückgabepflicht grundsätzlich an. Sie machte jedoch geltend, daß bei den in Frankreich für die Deutsche Reichsbahn gebauten Lokomotiven eine größere Zahl von deutschen Zulieferteilen verwendet wurde, sie also zu einem bestimmten Prozentsatz auch deutsche Maschinen seien.

Mit diesem Argument erreichte sie, daß 36 Loks von der Rückgabepflicht ausgenommen wurden. Weitere 53 Lokomotiven der Baureihe 44, die von der DB als unentbehrlich bezeichnet wurden, konnten gegen Lieferung von 61 schrottreifen Maschinen der Baureihe 42 aufgerechnet und so von der Restitutionspflicht ausgenommen werden. Somit verblieben der Deutschen Bundesbahn 89 (36 + 53) der in Frankreich gebauten Maschinen; es handelte sich jedoch ausschließlich um Lokomotiven, die sich in der ehemaligen britischen sowie der amerikanischen Besatzungszone befanden. Aus der französischen Besatzungszone hatte Frankreich bereits 1949 alle in Frankreich gebauten 44er – 52 Stück – abtransportieren lassen.

Insgesamt erhielt Frankreich aus den drei westlichen Besatzungszonen 290 Lokomotiven aus französischer Produktion zurück. Waren die 52 Lokomotiven aus der französischen Zone in betriebsfähigem, ja teilweise sogar hauptausgebessertem Zustand abgegeben worden, so besaßen die 238 aus den beiden anderen ehemaligen Besatzungszonen stammenden Loks nurmehr Schrottwert. Sie waren in Kenntnis der französischen Restitutionsforderungen bereits jahrelang abgestellt gewesen und teilweise sogar kräftig ausgeschlachtet worden. Da Frankreich sie aber nicht mehr einsetzen, sondern nur noch zur Schrottgewinnung verwenden wollte, nahm es an ihrem desolaten Zustand keinen Anstoß, ja es erklärte sich sogar mit dem Verbleib der oben erwähnten 53 Lokomotiven bei der DB gegen die Lieferung von 61 schrottreifen Kriegslokomotiven der Baureihe 42 einverstanden. So kam es also, daß "französische" 44er bis zum Ende des Dampfbetriebs bei der DB und der DR im Einsatz standen. Ausgerechnet eine "französische Deutsche", die 44 903 (1943 von Batignolles mit der Fabriknummer 695 gebaut) war die letzte bei der DB ausgemusterte Lok der Baureihe 44. Sie beendete ihren Dienst am 27.10.1977 in Emden.

Fassen wir also zusammen. Für die insgesamt 693 von der Deutschen Reichsbahn bei französischen Firmen in Auftrag gegebenen Lokomotiven der Baureihe 44 ergibt sich folgende Aufteilung:

226	Lokomotiven wurden ab Werk an die SNCF geliefert (Baureihenbezeichnung 150 X)
9	wurden von den Alliierten auf ihrem Vormarsch nach Deutschland erbeutet und Frankreich zurückgegeben
52	Maschinen kamen 1949 aus der französischen Besatzungszone in Deutschland nach Frankreich zurück
238	Stück mußte die Deutsche Bundesbahn 1952 an Frankreich zurückgeben
10	sind in den Jahren 1945 bis 1948 in den drei westlichen Besatzungszonen Deutschlands ausgemustert und zerlegt worden
3	Lokomotiven gelangten zur PKP
2	sind verschollen
89	verblieben endgültig bei der Deutschen Bundesbahn
64	verblieben bei der Deutschen Reichsbahn der DDR
693	Lokomotiven der Baureihe 44, die von der Deutschen Reichsbahn bei französischen Herstellern in Auftrag gegeben worden waren.

-rab-


44 0851-4



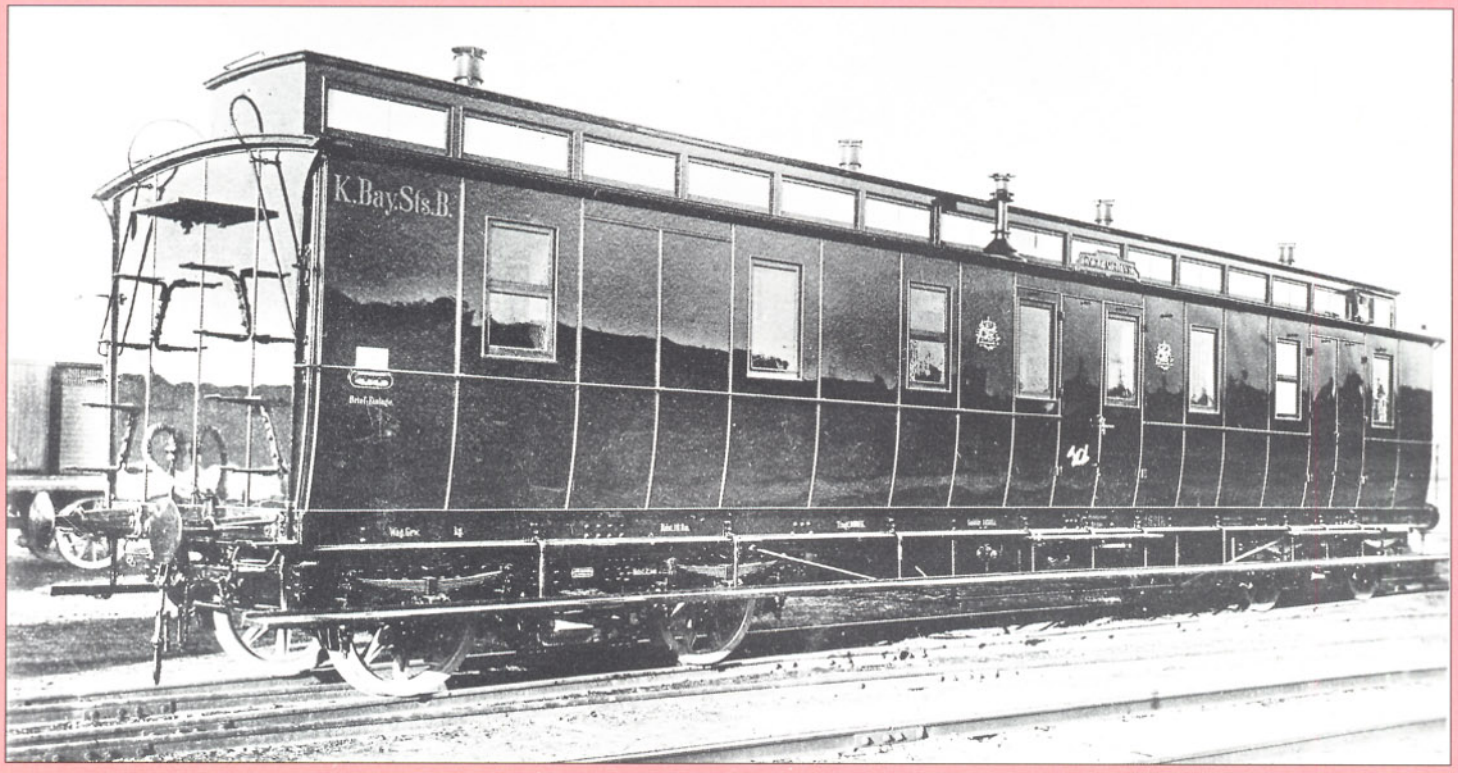


Bild 1: *Aus der ersten Serie vierachsiger bayerischer Bahnpostwagen stammt dieser 1893 gebaute Wagen mit 15m Kastenlänge.*

Bild 2 (rechte Seite oben): *1924 baute MAN den dreiachsigen bayerischen Bahnpostwagen 14571 der Gattung 3-b/12.*

Die Post fährt mit der Bahn (Teil 2)

Die bayerischen und württembergischen Bahnpostwagen

Im Januar 1851 wurden in Bayern die ersten Bahnpostkurse zwischen München und Nürnberg sowie Nürnberg und Hof eröffnet. Die hierfür erforderlichen neun dreiachsigen Bahnpostwagen mußten noch aus dem Ausland bezogen werden, von einer Firma in Halle. Sie waren völlig aus Holz gebaut und dürften mit ihrem Achsstand von nur 3,064 m den ersten bayerischen dreiachsigen Personenwagen geglichen haben. Von 1852 an wurden laufend neue Bahnpostwagen bestellt, um den Bedarf aus den vielen neueingerichteten Bahnpostkursen zu befriedigen. Bereits im Jahre 1860 gab es deren 34, für die 41 Bahnpostwagen zu Verfügung standen. Diese bestanden aus Zwei- und Dreiachsern mit einer Kastenlänge von rund 7 m. Wie im Bereich der norddeutschen Länder ging man auch in Bayern von 1861 an zum Bau stählerner Untergestelle über. In den Jahren bis 1874 werden 116 zweiachsige neue Bahnpostwagen mit Kastenlängen von 7,0 m und 7,2 m beschafft. Ihnen folgen bis 1882 84 Zweiachser mit 7,4 m Kastenlänge. Eine kleine Gruppe von nur sechs Zweiachsern mit 8,5 m langen Kästen beschließt diese 23 Jahre währende Beschaffungsperiode bayerischer zweiachsiger Bahnpostwagen. Erst 1883 ging man zum Dreiachser über, von denen in den nächsten 22 Jahren bis 1904 insgesamt 61 Stück mit 10 m Kastenlänge und von 1909 bis 1913 weitere 46 mit 12 m Wagenkastenlänge gebaut wurden.

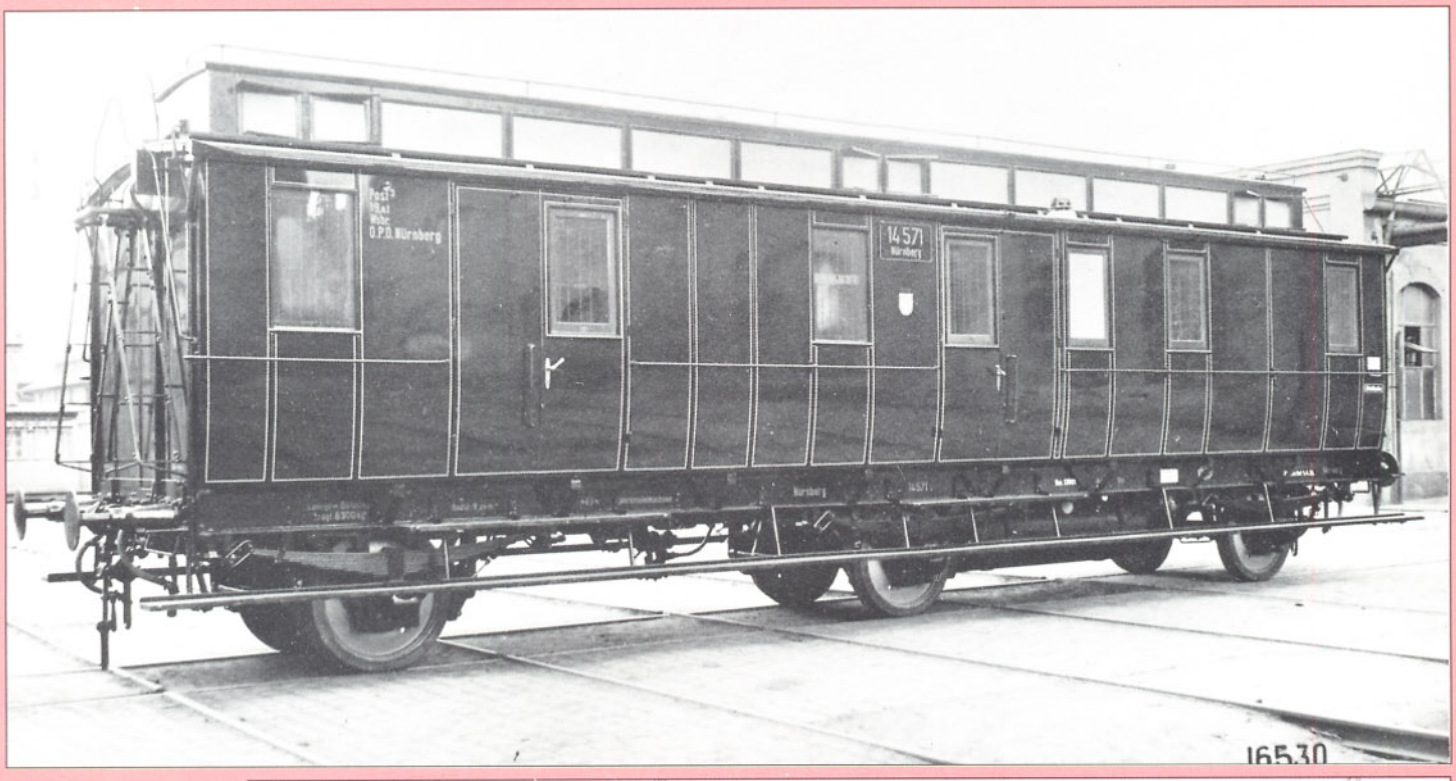
Inzwischen wurden jedoch seit 1891 bereits Vierachser mit 15 m Kastenlänge beschafft; erst 1905 bis 1907 ließ man die bekannten "Kurzen" bauen, vierachsige Bahnpostwagen von nur 12 m Kastenlänge, die sich bis zur Mitte der fünfziger Jahre gehalten haben. Alle bisher erwähnten bayerischen Bahnpostwagen waren für Brief- und Paketbeförderung geeignet; reine Briefpostwagen wurden erst in einer Serie von 20 Stück zwischen 1909 und 1914 beschafft. Mit 17 m Kastenlänge entsprachen sie den Reichspostwagen der Gattung IVa. Im Schnellzugdienst wurden sie erst 1927 durch zehn Post 4ü/20 mit den Betriebsnummern 14 633 bis 14 642 ersetzt.

Unter den Nachkriegsbauten bis 1934 der seinerzeitigen Abteilung VI München des Reichspostministeriums ist besonders die Konstruktion eines Lenkachswagens in Ganzstahlbauart mit 10 m Kastenlänge aus dem Jahre 1926 erwähnenswert. Er wurde in 40 Exemplaren gebaut. In ähnlicher Weise entstand 1930/31 der zweiachsige Post 8,5. Für den Kühltransport wärmeempfindlicher Güter wurden 1930 zehn Kühlwagen mit 10,8 m Kastenlänge, Gattung Gepäckpost/10, beschafft.

Über die Gesamtzahl bayerischer Bahnpostwagen zwischen 1861 und 1934 gehen die Angaben in der Literatur weit auseinander: H. Miosga kommt bei seinen beiden ausführlichen Beiträgen zur Geschichte der deutschen Bahnpostwagen 1976 im "Archiv für das Post- und Fernmeldewesen" sowie 1980 im "Archiv für deutsche Postgeschichte" auf eine Zahl von nur 485 Stück. Konrad nennt in Band 2 der "Reisezugwagen der deutschen Länderbahnen" 708 bayerische Bahnpostwagen, und Mühl kommt in seinem Beitrag "Die bayerischen und württembergischen Bahnpostwagen" im Lok-Magazin Nr. 102 auf 481 aus der Zeit zwischen 1861 und 1915 und auf 156 aus den Jahren 1921 bis 1931, zusammen also auf 637 Bahnpostwagen für das rechtsrheinische Bayern.

Zieht man in Betracht, daß Konrad die bis 1934 gebauten Wagen zählt, während Mühl nur bis zur Beschaffung 1931 geht, so sind beide Autoren letztlich gar nicht soweit auseinander. Miosga baut offenbar auf einem Beitrag von Reißermayer "100 Jahre Bahnpost in Bayern" in Nr. 2/50 des "Archiv für Postgeschichte in Bayern" auf, der mit 488 bayerischen Bahnpostwagen zu ähnlich niedrigen Gesamtzahlen kommt. Nach den nummernmäßigen Zusammenstellungen, wie sie Mühl in seinem Beitrag bringt, möchte ich diese Zahl für die wohl zutreffendste





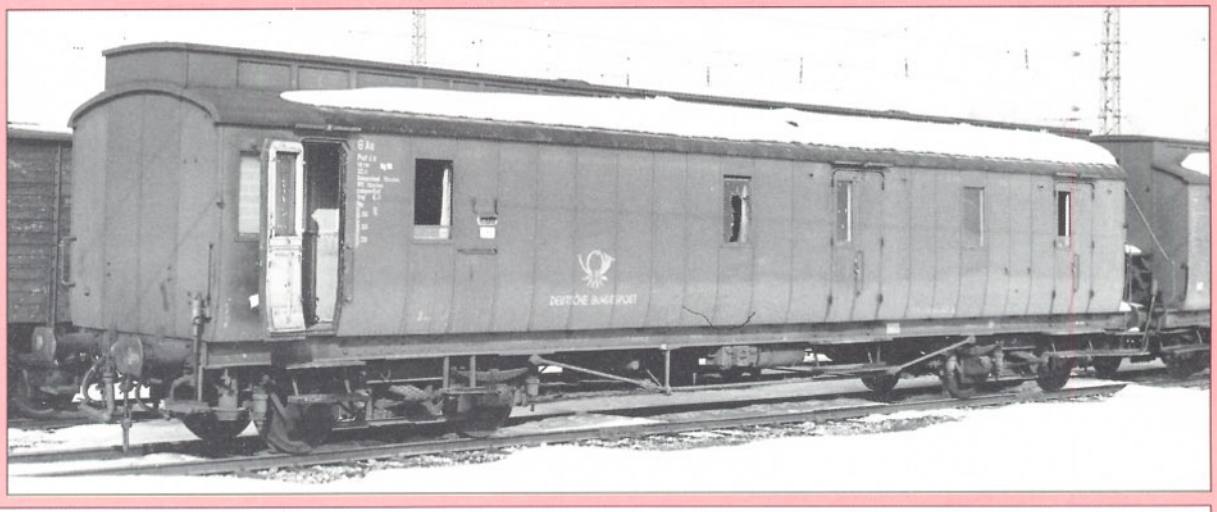


Bild 3: *Als reine Briefpostwagen wurden die bayerischen Vierachsler der Gattung 4-a/17 in den Jahren 1909 bis 1914 gebaut (aufgenommen am 28. Februar 1965).*

Bild 4: *Die bayerische Gattung 4-b/12 bestand aus insgesamt 16 Wagen, die in den Jahren 1905 und 1907 gebaut wurden. Der Wagen München 50 wurde im Herbst 1951 aufgenommen.*

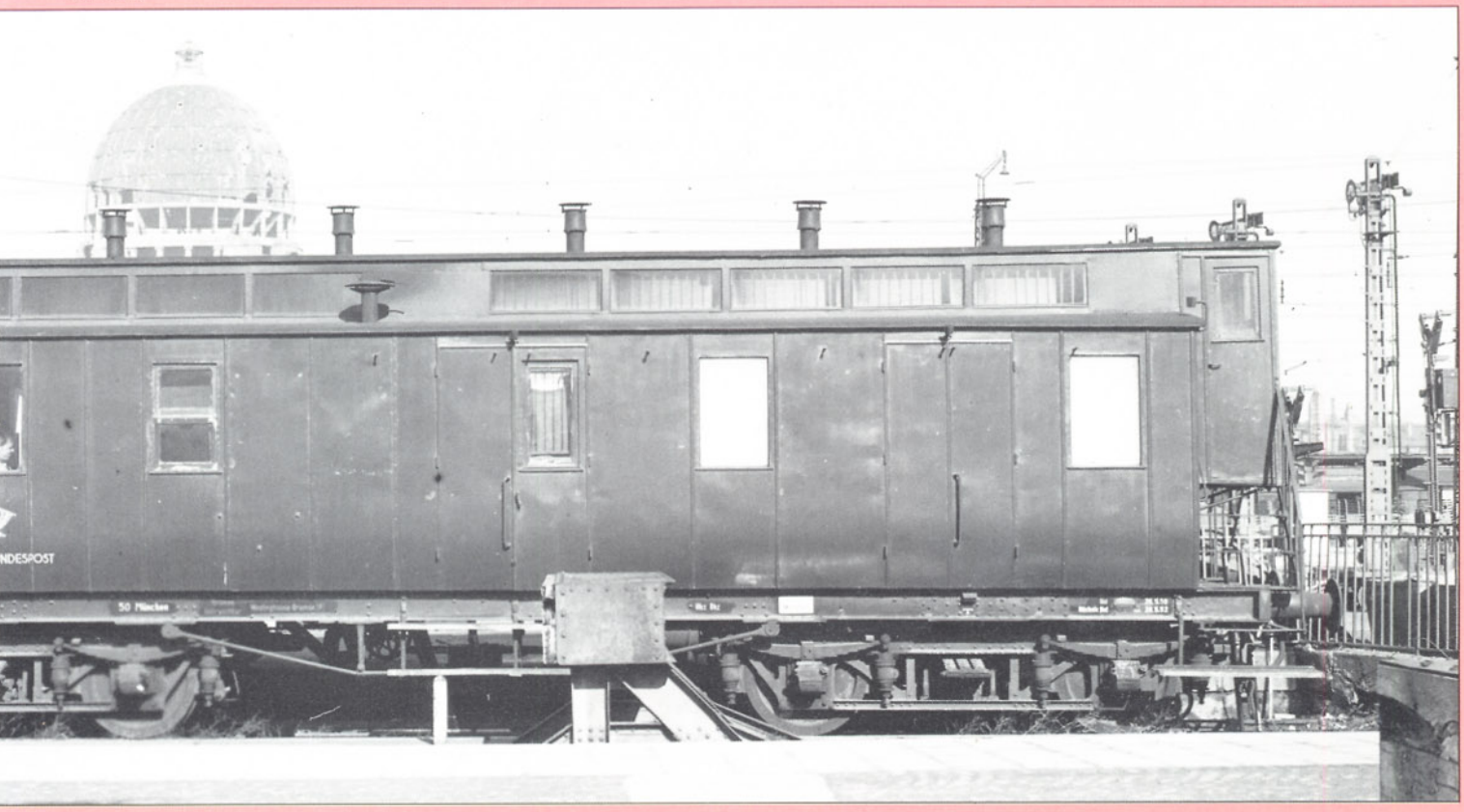
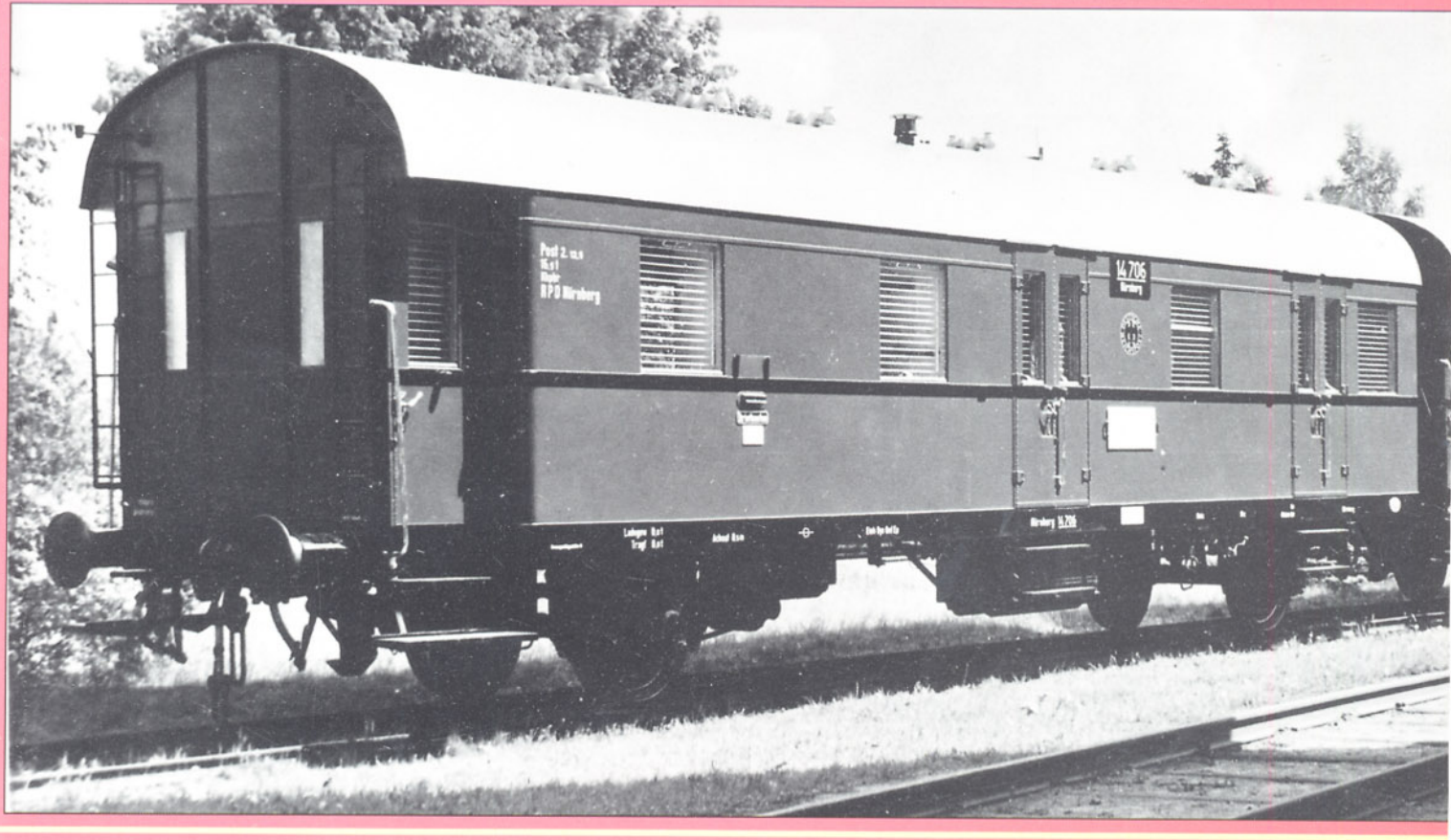
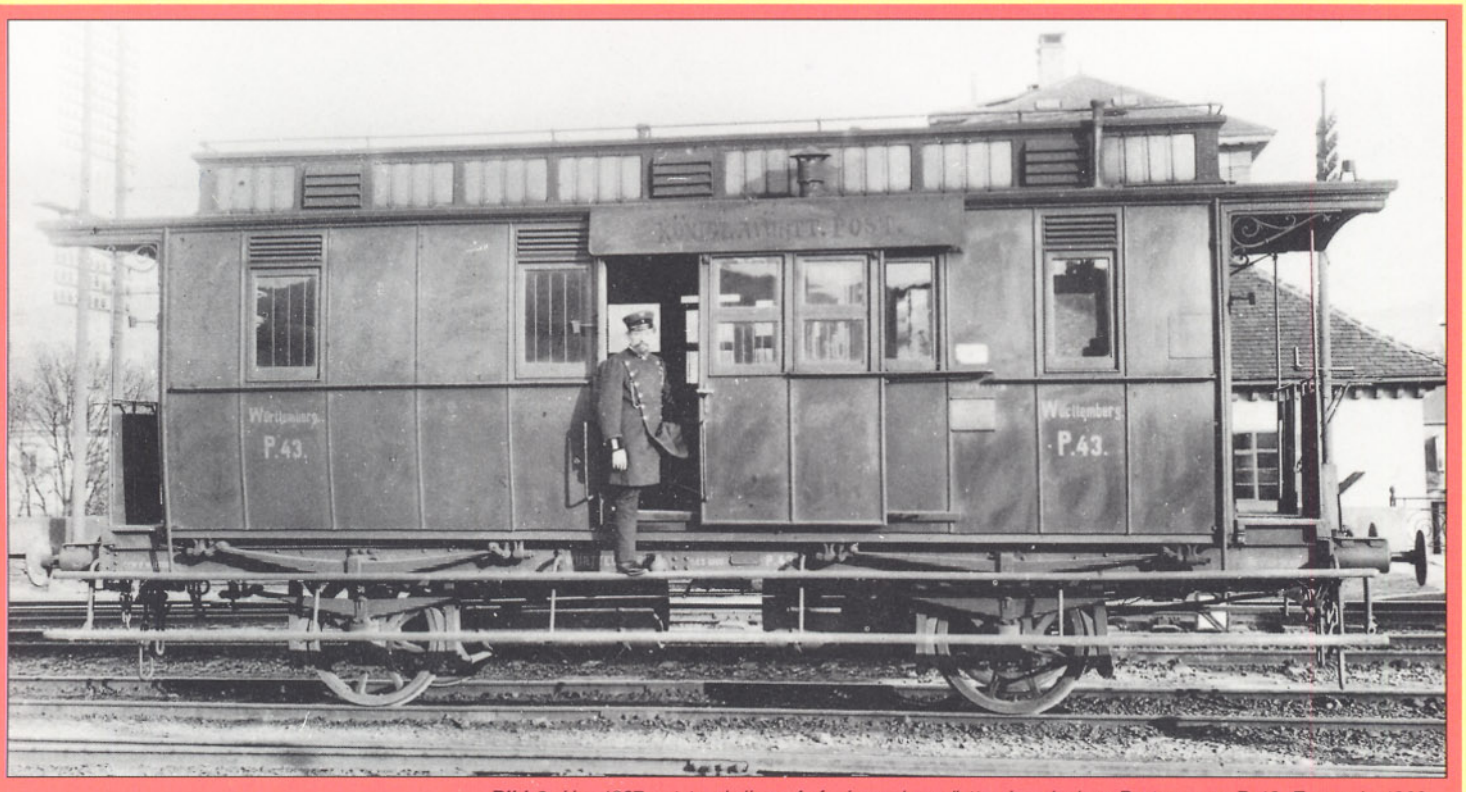






Bild 6: *Die Münchener Firma Rathgeber, die sehr viele Gattungen von Bahnpostwagen konstruiert hat, baute 1930/31 diesen kurzen zweiachsigen Ganzstahlwagen von nur 8,5m Kastenlänge (fotografiert am 20. Mai 1962).*





halten, wobei sie für den Beschaffungszeitraum bis 1934 noch um ca. 30 Einheiten zu erhöhen wäre.

Neben Bayern verfügte auch *Württemberg* über einen eigenen Park von Bahnpostwagen. In der ersten Beschaffungsperiode von 1861 bis 1868 sollen 28 Bahnpostwagen beschafft worden sein, von denen die Hälfte aus Vierachsern bestanden haben soll, wie sie damals ja für die württembergischen Reisezugwagen typisch gewesen sind. Der Rest waren wohl Zweiachser. Als man 1869 von der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft in Neuhausen eine Gruppe von 40 Zweiachsern mit 7 m Kastenlänge beschaffte, wurden 26 der 28 alten Bahnpostwagen von der Maschinenfabrik Esslingen in Gepäckwagen umgebaut, einige davon 1892/93

Bild 8: *Um 1897 entstand diese Aufnahme des württembergischen Postwagens P. 43. Er wurde 1869 gebaut; den Oberlichtaufsatz erhielt er erst später. Im Gegensatz zu dem Wagen in Bild 9 hatte diese Bauform zwei schmale Übergangsbühnen mit Handbremsen.*

Bild 5 (linke Seite oben): *Einer der ersten Ganzstahlwagen aus der 40 Fahrzeuge umfassenden Bauserie von 1926. Diese Wagen hatten 10m Kastenlänge und Lenkachsen (Foto vom 24. Juni 1959).*



Bild 9: *Als "Werkstattwagen für Signalwerkführer Bm Metzingen" endete einer der zehn zweiachsigen württembergischen Bahnpostwagen mit 8,5m Kastenlänge aus dem Jahre 1878.*



Bild 7: *Die letzte bayerische Bauform (Baujahr 1933) repräsentieren diese beiden zweiachsigen Bahnpostwagen mit 8,5m Achsstand und 12,9m Kastenlänge.*

Bild 10: *Einer der vier im Jahre 1914 beschafften württembergischen vierachsigen Bahnpostwagen mit 17m Kastenlänge.*



ein zweites Mal zu PwPost für Lokalbahnen.
Bis zum Ende der siebziger Jahre wurden noch weitere 28 zweiachsige Bahnpostwagen mit Kastenlängen von 7,8 m, 8,0 m und 8,5 m neu beschafft. Sie hatten eine oder zwei schmale Bremsplattformen. Ihre letzte Gruppe aus dem Beschaffungsjahr 1878 erhielt einen sehr wuchtig wirkenden Oberlichtaufsatz. Die Wagen der früheren Beschaffungen wurden nachträglich damit ausgerüstet. Im Jahre 1887 ging dann auch Württemberg zur Beschaffung dreiachsiger Bahnpostwagen über, zunächst mit 11 m, später mit 12 m und 12,5 m Kastenlänge. Unter diesen befanden sich einige wenige reine Briefpostwagen; alle übrigen waren Brief- und Paketpostwagen. In dem langen Zeitraum zwischen 1887 und 1913 wurden insgesamt 40 dreiachsige württembergische Bahnpostwagen von der MAN, der Maschinenfabrik Esslingen und der Münchner Waggonfabrik Rathgeber bezogen. 1898 kehrte man in Württemberg wieder zur Beschaffung von zweiachsigen Bahnpostwagen zurück. Sie hatten jetzt eine respektable Kastenlänge von 9,7 m bei einem Achsstand von 7,20 m und 11,22 m Länge über Puffern. Diese gefällige Bauform wurde bis 1913 in 36 Exemplaren beschafft und wurde 1924 bis 1931 durch weitere 30 Wagen mit gleichen Abmessungen, diesmal jedoch in genieteter Ganzstahlbauart, ergänzt.
Mit einem Achsstand von 8,5 m und einer Kastenlänge von 12,5 m wurden in den Jahren 1930 und 1933 insgesamt zehn Zweiachser in Ganzstahlbauweise beschafft – Abmessungen, wie wir sie erst nach der Bildung der Deutschen Bundespost bei den 1948 und 1953 beschafften Leichtbau-Ganzstahlwagen wieder finden.
Recht gering war die Zahl vierachsiger württembergischer Bahnpostwagen: fünf Stück mit 12 m Kastenlänge, acht mit 15 m und vier mit 17 m – das sind alle, die bis 1914 gebaut wurden.
Äußerlich kenntlich waren alle württembergischen Bahnpostwagen an den verhältnismäßig schmalen, in Schienen außen an der Längswand laufenden Ladetüren. **-rab-**

(wird fortgesetzt)



Bild 11: *Im Jahre 1927 lieferte die Maschinenfabrik Esslingen eine Gruppe dreiachsiger Bahnpostwagen in Ganzstahlbauart für die OPD Stuttgart. Gut zu erkennen sind die für die württembergischen Bahnpostwagen charakteristischen schmalen außenlaufenden Schiebetüren.*

Bild 12: *1905 baute die Maschinenfabrik Esslingen für die Königl. Württ. Post den P 142, einen Zweiachser mit 9,7 m Kastenlänge.*



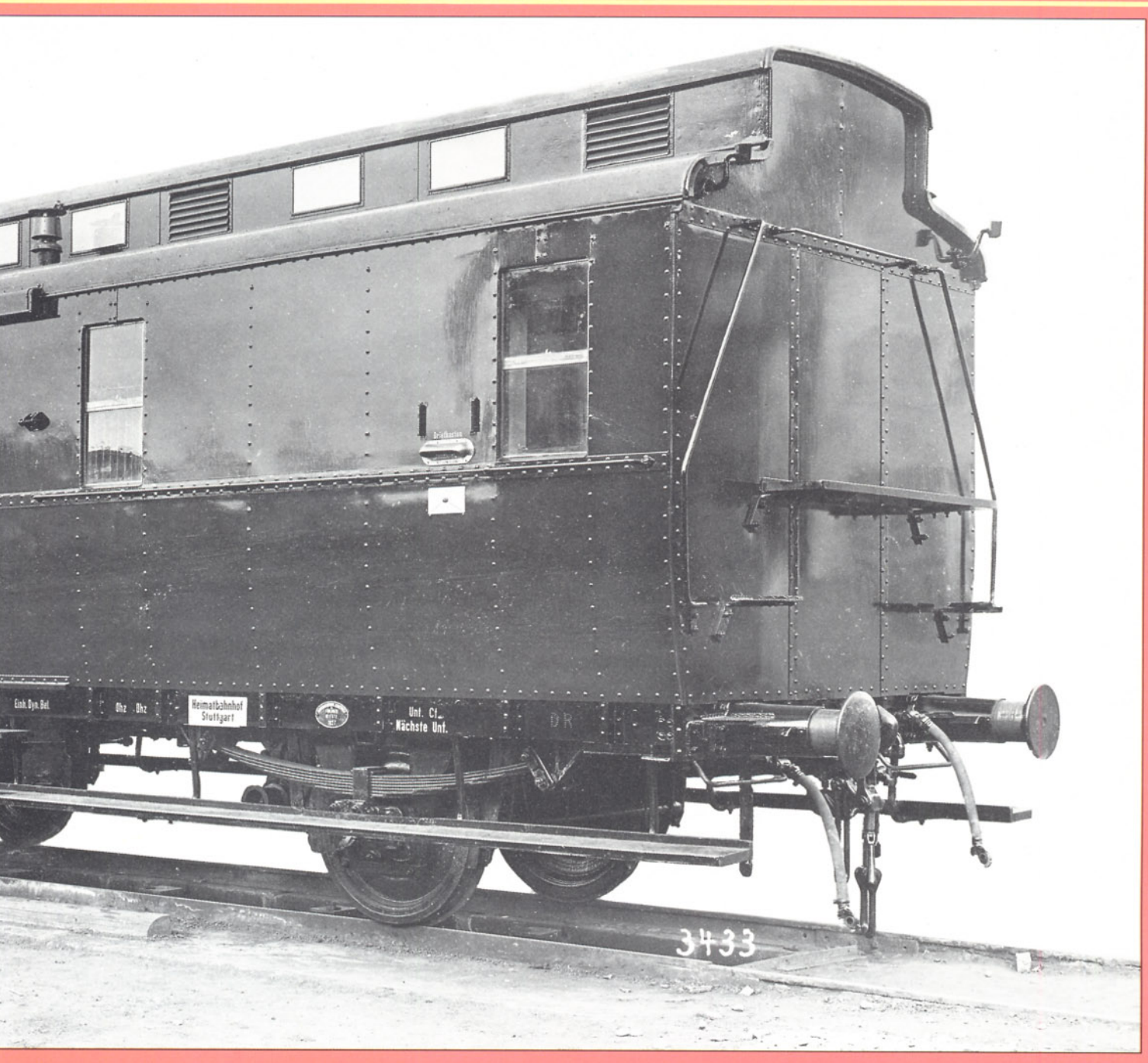


Bild 13: *Die 15 württembergischen Bahnpostwagen mit 12,4 m Kastenlänge (Baujahre 1892 bis 1896) – ursprünglich Dreiachser – wurden 1934 in Zweiachser umgebaut.*

Alle Fotos: Sammlung Dr. Scheingraber



Spannbeton statt Stahlfachwerk

Der neue Neckarviadukt in Bad Cannstatt

Mehr als 250 Güterzüge, vier planmäßige Personenzüge und eine beachtliche Anzahl von Fernreisezügen verschiedener Reiseveranstalter verkehren täglich zwischen Untertürkheim und Kornwestheim. Auf dieser 11,5km langen "Umgehungsbahn" wird seit dem 1. Oktober 1896 der Güterverkehr von Mannheim nach Ulm am Stuttgarter Kopfbahnhof vorbeigeführt. Zwischen dem Haltepunkt Stuttgart-Ebitzweg in Bad Cannstatt und dem Bahnhof Stuttgart-Münster überquert die Strecke nicht nur das Flußbett des Neckars, sondern auch drei inzwischen sehr stark befahrene Straßen auf dem längsten Brückenbauwerk, das im Bereich der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen errichtet wurde. Dieser König-Wilhelm-Viadukt mit einer Länge von 661,40m war im Jahre 1894 als Fachwerkkonstruktion auf mächtigen Pfeilern aus Buntsandstein erbaut worden. Im Laufe der Jahrzehnte waren die Korrosionserscheinungen am Stahlfachwerk und an den Nietverbindungen so weit fortgeschritten, daß eine Erneuerung der Brücke unumgänglich wurde. Hinzu kamen die massiven Beschwerden der Anwohner, die sehr unter dem enormen Geräuschpegel litten, vor allem wenn die leeren Kesselwagen- und Kohlenzüge über die Stahlbrücke polterten. Bereits im Jahre 1977 hatte sich die Deutsche Bundesbahn zu einem Neubau entschlossen. Einsprüche und Änderungen der geplanten Ausführung verzögerten den Baubeginn dann doch noch bis 1985. Mit einem Kostenaufwand von 57 Millionen DM entstand nun ein Viadukt aus Spannbeton, auf dem die beiden Gleise in einem Schotterbett ruhen, das soviel wiegt wie der gesamte Überbau. Durch diese Bauausführung konnte die Lärmbelästigung wesentlich gemindert werden. Erschwernisse beim Bau ergaben sich dadurch, daß keine neue Trasse gewählt werden konnte. Die Bebauung auf der einen und ein Großkraftwerk auf der anderen Seite engten den verfügbaren Raum so stark ein, daß eine besondere Strategie für den Bau des Viadukts gewählt werden mußte. Da es flußaufwärts immerhin Platz für eine zusätzliche Fahrspur gab, wurde in den im folgenden kurz beschriebenen Etappen gearbeitet.

Zuerst errichtete man – um die Hälfte zu den alten Pfeilern versetzt – auf dem zum Teil recht weichen Untergrund neue Betonpfeiler. Auf ihnen entstand die erste Fahrbahn neben der alten Brücke. Bereits im Juli 1987 konnten darauf die Züge aus Richtung Kornwestheim verkehren. Nach dem Abbruch der Hälfte der alten Fachwerkkonstruktion, die nun in der Mitte lag, gab es eine spektakuläre Aktion bis dahin nicht bekannten Ausmaßes. Genau ein Jahr nach Inbetriebnahme des ersten Gleises wurde dieser gesamte Brückenzug mit seiner Länge von 700m und einem Gewicht von 16500t mit Schotterbett und Fahrleitungen um 4,5m in den Bereich der abgebauten Brückenhälfte verschoben. Die zweite "Betonpiste" konnte nun auf dem soeben freigewordenen Platz errichtet werden. Durch dieses Vorgehen wurde der Fahrbahnbau zwischen zwei stark befahrenen Gleisen vermieden, der mit großen Schwierigkeiten und Gefahren für Bauarbeiter und Zugbetrieb verbunden gewesen wäre.

Nachdem dann auch das zweite Gleis verlegt war, kam am 12. Februar dieses Jahres der große Augenblick. Mit dem Wendezug N5254 von Göppingen nach Kornwestheim genau um 15.55 Uhr wurde der zweigleisige Betrieb auf der neuen Brücke, die nun "Neckarviadukt" heißen soll, aufgenommen. Bis zum Beginn des kommenden Jahres werden noch die verbliebene Hälfte der Fachwerkkonstruktion und die alten Pfeiler abgebrochen. An das einst so viel beachtete Bauwerk des König-Wilhelm-Viadukts wird danach nichts mehr erinnern. **HO**

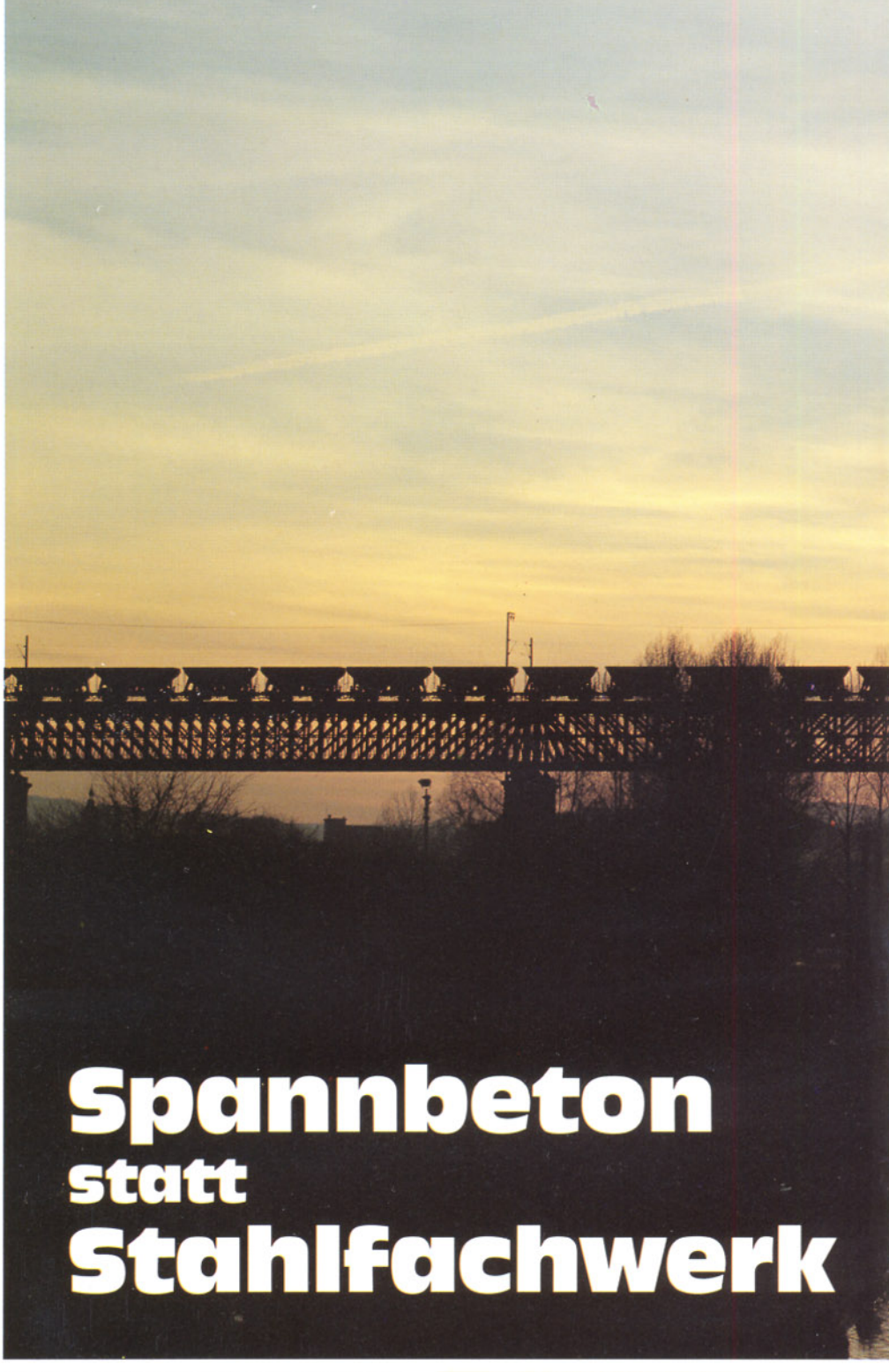


Bild 1: *Der König-Wilhelm-Viadukt, mit 661,40 m längstes Brückenbauwerk im Bereich der ehemaligen Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, entstand im Jahre 1894. Die im Laufe der Jahrzehnte vorangeschrittene Korrosion an Stahlfachwerk und Nietverbindungen machte eine Erneuerung unumgänglich.*

Bild 2 (unten links): *Aufgrund der Bebauung auf beiden Seiten der Brücke konnte keine neue Trasse gewählt werden. Die neuen Pfeiler mußten quasi unter der alten Brücke entstehen.*

Bild 3 (unten rechts): *Die neue Betonfahrbahn gelangte bei einer spektakulären Aktion an ihren Platz. Lesen Sie dazu unseren Bericht.*
Alle Fotos: H. Obermayer











Umbau der Triebwagen-Baureihen 624 und 634

„Gutes noch besser machen“

Mit dieser Maxime trat vor einiger Zeit ein Unternehmen der Waschmittelbranche in den Wettbewerb um die Käufergunst ein. Nun werden Sie sich natürlich fragen, was denn die Eisenbahn mit diesem Industriezweig zu tun hat. Im Grunde genommen gar nichts, sieht man einmal davon ab, daß natürlich auch Dienstkleidung und Bettwäsche aus dem Schlafwagen von Zeit zu Zeit in den Hauptwaschgang müssen.

Das Gute noch besser machen – dieser Slogan schwebte aber den Mächtigen der DB-Hauptverwaltung vor (so darf man jedenfalls vermuten), als sie sich entschlossen, den Triebzügen der Baureihen 624 und 634 eine Verjüngungskur zu verordnen. Als das neue Farbkonzept für die Fahrzeuge der DB im Dezember 1986 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, verlautete von gleicher Stelle, daß in den Genuß der neuen Farbgebung nur solche Fahrzeuge gelangen sollten, die über eine gehobene und damit zeitgemäße Ausstattung verfügen. Es war offensichtlich, daß die Triebzüge der Baureihen 624 und 634 nicht dazugehören sollten. Kaum verwunderlich, denn ihre Inneneinrichtung entspricht der der ''Silberlinge'', die aus heutiger Sicht wohl nicht mehr als gehoben und zeitgemäß anzusehen ist.

Ungeachtet dessen versehen die Fahrzeuge der Baureihen 624 und 634 Tag für Tag zuverlässig (und unauffällig) ihren Dienst; sie sind eigentlich zu schade dafür, in absehbarer Zeit schon auf das Abstellgleis geschoben zu werden. Dazu ein kurzer Rückblick:

Ende der fünfziger Jahre gab es bei der DB Überlegungen, die Nachkriegs-Schienenbusse durch neue Triebwagen zu ersetzen. Dem war der Neubau von Schnelltriebwagen (wie z.B. des VT 08.5 und des VT 11.5) vorausgegangen.

Bild 2: *Neben dem Mitteleinstieg zum Kurzkupplungsende hin entstand ein Mehrzweckraum mit drei Notsitzen und Gurten zur Fahrradarretierung.*



Bild 3: *Während die Sitze weitgehend unverändert blieben, wurden die Gepäcknetze längs zur Fahrtrichtung angeordnet und Abstellmöglichkeiten reduziert.*





Bild 1: *Nichts fürs Abstellgleis: Die modernisierte Triebzuggarnitur 624 671/924 414/634 613 absolvierte ihre ersten Fahrten von Osnabrück aus nach Wilhelmshaven und Esens, bevor sie für die KBS 285 eingeteilt wurde. (Aufnahme vom Januar 1990)*



Bild 4: *Das Rollstuhlfahrer-Symbol weist darauf hin, daß die Haltestange beim Mittelwagen-Einstieg versetzt wurde, um das problemlose Einladen von Rollstühlen zu ermöglichen.*

Bild 5 (rechts): *Augenfälligste Veränderung – abgesehen von der Neulackierung – ist dieses 80 cm breite Fenster im ehemaligen Gepäckraumbereich.*

Man wandte sich nun einer Triebwagenstudie zu, die ein leistungsfähiges Fahrzeug für Haupt- und Nebenbahnen vorsah. Im Jahre 1959 erging der Auftrag über den Bau von je vier Trieb- und zwei Mittelwagen an die Firmen M.A.N. (VT 23.5) und Waggonfabrik Uerdingen (VT 24.5). Ein knappes Jahr später konnten die Fahrzeuge der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Da sie sich in der Folgezeit im Einsatz vom Bw Bielefeld aus gut bewährten, erteilte man im Jahre 1963 der Firma M.A.N. einen Auftrag über den Bau von 80 Trieb- sowie 40 Mittelwagen, denen später weitere 15 Mittelwagen folgten. Am 16. November 1964 wurde der erste Triebkopf der neuen Baureihe VT 24.6 an die DB übergeben.

Ein erster Umbau erfolgte Ende der siebziger Jahre; allerdings betraf dieser nur die Vorserienfahrzeuge der Baureihen VT 23.5 und VT 24.5, die seit 1. Januar 1968 in der Baureihe 624.5 zusammengefaßt sind. Da diese Ende der siebziger Jahre bereits 20 Betriebsjahre "auf dem Buckel" hatten, wurde ihre Inneneinrichtung erneuert und gleichzeitig weitestgehend der der Serientriebwagen angepaßt. Bei dem Umbau wurde auch die technische Ausrüstung, soweit möglich, auf den Stand der Serienausführung gebracht.

Zu Beginn des Jahres 1989 waren noch 77 der einst 80 Triebwagen der Serienausführung vorhanden. Die drei Abgänge erklären sich aus einem Totalschaden und zwei Brandschäden. Die Fahrzeuge hatten inzwischen ein Alter von rund 25 Jahren erreicht (die Vorserientriebwagen sogar fast 30 Betriebsjahre). Der sehr gute Allgemeinzustand, die Zuverlässigkeit und die Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge, nicht zuletzt ein Verdienst des rührigen VT-Werkmeisters vom Bw Osnabrück 1, veranlaßten die Verantwortlichen bei der DB, über die Zukunft der Triebzüge nachzudenken. Nach einer Besichtigung der Fahrzeuge im Bw Osnabrück 1 kam man zu dem Entschluß, zunächst eine Garnitur zu modernisieren und dann über das weitere Vorgehen zu entscheiden. Ein Kriterium dieser Entscheidung war sicherlich, daß inzwischen die kostengünstige Inneneinrichtung der City-Bahn Hannover zur Verfügung stand.

Im Frühjahr 1989 wurden der 624 671, der 934 445 und der 634 613 ins AW Kassel gebracht. Bevor die Umbauarbeiten begannen, ersetzte man jedoch den 934 445 durch den 924 414. Als Fertigstellungstermin war der Juli 1989 vorgesehen. Liefer- und Kapazitätsschwierigkeiten verzögerten jedoch den Umbau. Nach mehreren Ankündigungen war es am 28. Januar 1990 endlich soweit. An diesem Tag erreichte die modernisierte und im neuen Glanz erstrahlende Garnitur ihr Heimat-Bw Osnabrück. In den ersten Tagen wurde sie von Osnabrück aus über Oldenburg nach Wilhelmshaven und Esens (Ostfriesland) eingesetzt, bis sie schließlich am 8. Februar 1990 im Rahmen einer kleinen Feier offiziell vorgestellt wurde. Seitdem pendelt der Triebzug zwischen Münster und Gronau (Kursbuchstrecke 285). Nur zu Fristarbeiten steuert er sein Heimat-Bw (über die KBS 100) an.

Auffälligste Veränderung an den Triebköpfen ist – von der Lackierung in den neuen DB-Farben für den Nahverkehr (Fensterband in Minttürkis, Begleitstreifen pastellgrün, Dach und Brüstung lichtgrau) einmal abgesehen – der Entfall des Gepäckraumes und damit auch der Gepäckraumtür. Dafür entstanden weitere zwölf Sitzplätze. Auch der Führerstand wurde ein wenig anders gestaltet. Wichtigste Neuerung ist dort der Hilfsfahrschalter auf der linken Führerstandsseite, Voraussetzung für den Einsatz im Ein-Mann-Betrieb. Dort, wo sich früher die Toilette und das erste Abteil neben dem Mitteleinstieg zum Kurzkupplungsende hin befand, ist ein Mehrzweckraum mit drei Notsitzen, Gurten zur Arretierung von Fahrrädern und einem "Spind" für das Zugpersonal entstanden. Beide Triebköpfe besitzen also keine Toilette mehr; nur noch im Mittelwagen sind zwei vorhanden. Ein Fahren in der Reihung VT/VT, wie es Anfang der achtziger Jahre für kurze Zeit beim Bw Braunschweig praktiziert wurde, ist somit nur noch mit Einschränkungen möglich. Beim Mittelwagen wurde bei einem Einstieg die Haltestange in der Mitte leicht seitlich versetzt, so daß jetzt auch Rollstühle ohne Schwierigkeiten eingeladen werden können. Aus dem gleichen Grund wurde der Zugang zu einem der beiden Großraumabteile am Kurzkupplungsende verbreitert und mit einer zweiflügeligen Schiebetür versehen. Die Sitze wurden sowohl in der 1. wie in der 2. Klasse mit blaugrünem Stoff bezogen, blieben aber ansonsten weitgehend unverändert. Die 1.-Klasse-Abteile erhielten – analog zu den Reisezugwagen der Bauart Bm 235 – Leselampen. Die Gepäckablagen oberhalb der Fenster sind jetzt längs der Fahrtrichtung angeordnet. In den 2.-Klasse-Großräumen ist aber jegliche Abstellmöglichkeit unterhalb der Fenster entfallen. Dieses Manko müßte bei einem Serienumbau auf jeden Fall behoben werden.

Wie die weitere Entwicklung aussehen wird, stand bei Redaktionsschluß zwar noch nicht endgültig fest, ein zweiter Triebzug (624 629/924 402/624 507) befand sich aber bereits zum Umbau im AW Kassel. Zu einem raschen Umbau aller Triebzüge dieser Baureihe wird es aber aller Voraussicht nach nicht kommen. Wenn überhaupt, dann vermutlich nur im Rahmen von anstehenden Hauptuntersuchungen und nur in vereinfachter Form. Zwar stehen einige Fahrzeuge dieser Baureihe zur Zeit im AW Kassel, dort mangelt es aber im Moment an den erforderlichen Kapazitäten und, wie bereits beim "Prototyp" erlebt, an den notwendigen Ausrüstungsteilen für die modernisierte Innenausstattung. Eines ist jedoch sicher: Nach einem solchen Umbau würden die Triebwagen der Baureihen 624 und 634 noch bis weit über das Jahr 2000 hinaus im Einsatz bleiben und zuverlässig wie gewohnt ihren Dienst versehen können. Denn, wie eingangs gesagt, bei den Fahrzeugen handelt es sich um Gutes, das man noch besser machen kann – und entsprechend den Erfordernissen des Marktes auch besser machen muß, wenn man Schritt halten will.

Rolf Köstner

Bild 6: *Beheimatet ist die im neuen Glanz erstrahlende Garnitur im Bw Osnabrück, das zukünftig aber nur noch zu Fristarbeiten angesteuert wird.* ***Alle Fotos: R. Köstner***



Einweihung des neuen Grenzübergangs bei Eichenberg

Neue Verbindung zwischen Ost



Im "Drei-Länder-Eck" zwischen Hessen, Niedersachsen und Thüringen wurde zwischen dem westdeutschen Bahnhof Eichenberg und dem ostdeutschen Bahnhof Arenshausen der erste deutsch-deutsche Bahnbau realisiert. Seit dem 9. November 1989 liegen beide Stationen wieder 3,5 km voneinander entfernt. Bis dahin war es eine Tagesreise, denn die direkte Verbindung war seit Kriegsende unterbrochen. Seit 27. Mai 1990 fahren zwischen beiden Bahnhöfen wieder Züge.

Eichenberg liegt an der Nord-Süd-Strecke von Hannover nach Würzburg und Frankfurt, außerdem mündet hier die Strecke von Kassel über Hannoversch Münden ein. Früher führte diese Strecke am anderen Ende des Bahnhofs weiter







und West



in östlicher Richtung, über Heiligenstadt im Eichsfeld und Nordhausen nach Mitteldeutschland. Doch 1945 senkte sich der Eiserne Vorhang über die Gleise und erst jetzt, nach 45 Jahren, hebt er sich wieder. Bahnreisende brauchen nun nicht mehr die weiten Umwege über Hannover – Magdeburg im Norden oder Bebra – Eisenach im Süden in Kauf zu nehmen. Der Bahnhof Eichenberg wird wieder Schnittpunkt zweier Magistralen von Nord nach Süd und von West nach Ost.

Nach Kriegsende war aus dem Drei-Länder-Eck bei Eichenberg ein "Drei-Zonen-Eck" geworden, an dem die amerikanische, die englische und die russische Zone aneinandergrenzten. Auf der Nord-Süd-Strecke mußten die Reisenden einen Interzonenpaß vorweisen, wenn sie von der englischen in die amerikanische Zone wollten oder umgekehrt. In die russische Zone fuhren keine Züge mehr.



Aus heutiger Sicht erscheint es kaum glaublich, aber die sowjetische Besatzungsmacht verlangte Ende der vierziger Jahre immer wieder die Öffnung des Übergangs zwischen Eichenberg und Arenshausen. Es war die westliche Seite, die ablehnte: Wegen der Kontrollen auf der Nord-Süd-Strecke genügten in Eichenberg die Gleise nicht. Später, als sich die Verhältnisse zwischen den Westzonen normalisiert hatten, wollten dann die Russen nichts mehr von der Wiedereröffnung der Strecke wissen; die Gleise zur Grenze wurden abgebaut.

Als Bundesbahn (West) und Reichsbahn (Ost) im November 1989 in Essen vereinbart hatten, ihre beiden Streckennetze zwischen Eichenberg und Arenshausen wieder miteinander zu verbinden, mußte alles ganz schnell gehen. Denn gut ein halbes Jahr später sollten bereits die ersten Züge rollen. Wie an zahlreichen Straßen verschwanden nun zum ersten Mal auch über einer ehemaligen Eisenbahnstrecke Stacheldraht und Sperrzaun.

Doch bevor die Gleisbauer anrücken konnten, mußten Forstarbeiter mit Motorsägen den Wald roden, der in viereinhalb Jahrzehnten hochgewachsen war. Dann mußte der Grenzgraben aufgefüllt und der alte Oberbau völlig abgetragen werden, um ein neues Planum mit der nötigen Tiefenentwässerung herstellen zu können. Hier arbeitete die Deutsche Reichsbahn mit eigenen Kräften und ihren Baumaschinen, während der neue Oberbau von westdeutschen Gleisbauunternehmen hergestellt wurde.



Von östlicher Seite her hatte das erste Gleis Mitte April bereits die Grenze Richtung Eichenberg überschritten, am Planum für das zweite Gleis wurde gearbeitet, obwohl es vorerst noch nicht durchgehend angeschlossen werden soll.

Bei der Bundesbahn liegt der Schwerpunkt der Arbeiten eher außerhalb des Blickfelds. Vor kurzem wurde rund 700 m vor Eichenberg auf der von Kassel kommenden Strecke eine Weichenverbindung zwischen den beiden Streckengleisen eingebaut. Damit können die Züge zwischen Kassel und Nordhausen bei Ein- und Ausfahrt in Eichenberg die stark belastete Nord-Süd-Strecke in beiden Richtungen kreuzungsfrei unter einer Brücke durchfahren. Neu gebaut werden auch die Bahnsteige für die neue Richtung und der Anschluß an die Bahnsteigunterführung. Ganz am nordöstlichen Rand des Bahnhofs nehmen die Gleisarbeiten ihren Fortgang. Läuft alles planmäßig, ist die Strecke bei Erscheinen dieser Journal-Ausgabe geschlossen und völlig neu wiederhergestellt (Eröffnungstermin: 26. Mai 1990).

Während durch Eichenberg im Abstand von wenigen Minuten EuroCity-, InterCity- und InterRegio-Züge, D-Züge, Eilzüge und Güterzüge rollen, gleicht der Bahnhof Arenshausen jenseits der Grenze einer riesigen Baustelle. Der Zugverkehr wurde Mitte Februar völlig eingestellt, obwohl bis dahin neben dem Personenverkehr auch verhältnismäßig reger Güterverkehr auf der Schiene zu bewältigen war. Jetzt fahren ab Heiligenstadt Busse; die Güter hat bereits der Lkw übernommen. Dafür stehen die Gleise, soweit sie nicht auch gerade neu gebaut werden, voller Bauzugwagen der Reichsbahn. Dazwischen tuckert eine Diesellok aus der Sowjetunion, während ein Kranwagen aus Recklinghausen neue Weichen an ihre Position hebt. Schmuck steht das Bahnhofsgebäude am Rande des Geschehens, vom Bahnsteig getrennt durch einen tiefen Graben, in dem eben das Planum für das Gleis neu gelegt wird, während der Hausbahnsteig mit Profilsteinen eine ordentliche Fassung erhält. Neben dem Bahnhofsgebäude stehen mehrere große Container mit Fenstern zur Gleisseite hin und dem "DB"-Emblem an den Seitenwänden; hier wird das von der Bundesbahn als Überbrückungshilfe zur Verfügung gestellte Gleisbildstellwerk der modernen Bauform SpDrS 60 untergebracht. Bis Ende Mai muß es nicht nur angeschlossen, sondern auch den Fahrdienstleitern der Reichsbahn vertraut sein.

In Eichenberg, wo der Eisenbahnverkehr nie aufgehört hatte zu rollen, vervollständigt sich das Verkehrskreuz wieder in Richtung Osten. Für Arenshausen dagegen öffnet sich eine völlig neue Zukunft; denn hier war beinahe ein halbes Jahrhundert lang die Welt zu Ende. Der Ort wie der Bahnhof lagen im Sperrgebiet an der Grenze, das für Fremde nicht zugänglich war und in dem sich selbst die Einheimischen kaum frei bewegen konnten: "Ihr habt ja keine Ahnung, wie wir hier gelebt haben", bemerkt einer der Eisenbahner und blickt voller Hoffnung das neue Gleis entlang, das bessere Zeiten verspricht.

Ralf Roman Rossberg

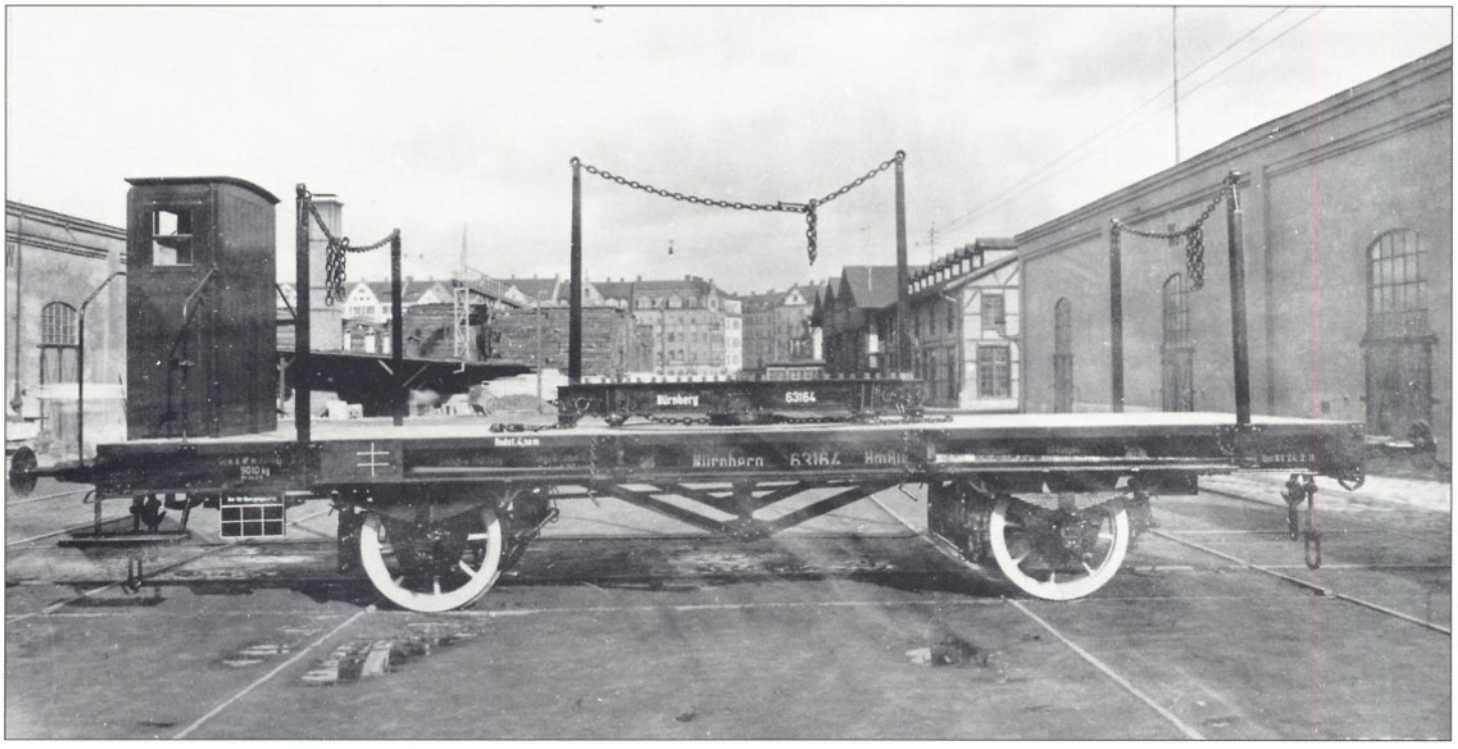


Bild 1: *Einen unmittelbaren Vorläufer des Verbandsgüterwagens nach Musterzeichnung A 5 zeigt dieses Bild des HmRu Nürnberg 63164, der am 24. Februar 1911 abgeliefert wurde. Seine Bauart entspricht bereits weitestgehend der Verbandsbauart; Abweichungen sind beim Bremserhaus und den Stangenpuffern mit vier Öffnungen in der Hülse zu erkennen.* ***Werkfoto MAN, Sammlung Diener***

Deutscher Staatsbahnwagenverband

Zweiachsiger Langholzwagen von 15 000 kg Ladegewicht nach Musterzeichnung A 5

Teil 5

Nach den Güterwagenvorschriften des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes, Ausgabe 1909, sind einzelne Langholzwagen mit eisernen Seitenrungen (Gattung H Ru, ab 1911 Hr) zur Beförderung von Langeisen oder Langhölzern bis zu 8 m Länge zu verwenden. Gegenstände mit einer Länge von mehr als 8 m bis 21 m sind hingegen auf Langholzwagenpaaren mit Drehschemeln zu verladen. Bei Längen bis zu 10 m sind Wagen der Gattung HH vorgeschrieben (ein Pärchen aus zwei H-Wagen). Bei Längen über 10 m bis zu 15 m müssen die Langholzwagenpaare mit Hilfe von Kuppelstangen "langgekuppelt" werden können (Gattung HHs), damit die Ladung nicht über die Kopfstücke bzw. die Bremserbühne hinausragt. Für noch längere Ladungen sind schließlich Holzwagenpaare zu stellen, deren Drehschemel mit Zinken ausgerüstet sind (Gattung HHz), die anstelle einer Kuppelstange die Zug- und die Stoßkräfte über die Ladung auf die Fahrzeuge übertragen.

Die Holzwagenpaare waren nach diesen Bestimmungen übrigens so zu verwenden, daß Wagen einer Verwaltung und gleicher Bauart (Ladefläche, Radstand, Ladegewicht, Einrichtungen) zusammen benutzt wurden. In Preußen sollten sie zudem aufeinanderfolgende Wagennummern haben.

Die bei den deutschen Staatseisenbahnen eingesetzten Langholzwagen waren seinerzeit meistens sehr kurz. Lediglich in Bayern gab es auch viele derartige Wagen mit einer Ladelänge von bis zu 8 m. Letztere waren recht universell einsetzbar: als einzelner Holzwagen mit eisernen Seitenrungen, als Niederbordwagen mit umlegbaren Seiten- und Stirnborden oder als Teil eines Langholzwagenpaares mit Drehschemeln. Drehschemel, Seitenrungen sowie Seiten- und Stirnwandborde konnten abgenommen werden.

In der Musterzeichnung A 5 des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes ist die vereinheitlichte Konstruktion eines Langholzwagens von 15 000 kg Ladegewicht festgelegt, die die oben genannten Beladungsvorschriften berücksichtigt. Damit bestand für alle Verbandsverwaltungen die Möglichkeit, eine einheitliche Bauart zu beschaffen. Die erste Ausgabe der Zeichnung wurde 1912 erstellt.

Im Gegensatz zu vielen anderen Verbandsgüterwagenbauarten, die auf preußischen Ursprüngen beruhten, hat der H-Wagen der Verbandsbauart seine Wurzeln bei den Bayerischen Staatseisenbahnen. Bereits 1890 gab es dort einen Langholzwagentyp mit einer vergleichsweise großen Ladelänge von 7800 mm, eisernen Seitenrungen und Drehschemel (Gattung Hrz nach Blatt 340 des bayerischen Wagenverzeichnisses von 1913).

Bei der Bestandsaufnahme der Holzwagenbauarten hatte der Güterwagenausschuß des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes festgestellt, daß hier beträchtliche Unterschiede in den Abmessungen, in der Bauart und der Ausrüstung vorhanden waren, die zum größten Teil in der verschiedenartigen Verwendung dieser Gattung bei den Verwaltungen in Zeiten geringen Langholzverkehrs begründet waren. Der Ausschuß einigte sich nach eingehenden Erhebungen und nach Entladeversuchen auf eine Plattformlänge von 8 m und auf eine der österreichischen und sächsischen ähnliche Bauart der Klapprungen und des Drehtellers. Die größere Ladelänge begünstigte einen Einsatz der Fahrzeuge ohne Kuppelstangen bei Ladegutlängen bis 15 m.

Im übrigen wurde die Bauart nach süddeutschem Muster, besonders nach den Vorschlägen der bayerischen Verwaltung konstruiert, die im Verhältnis zu den übrigen Verbandsbahnen den bedeutendsten Holzversand aufzuweisen hatte. Die Schemelwagen erhielten die aus Bayern bekannten keilförmigen Zinken und acht einsteckbare 1,7 m lange eiserne Seitenrungen, welche nach Abnahme in Kästen zu beiden Seiten des Wagens untergebracht werden konnten. Die Seitenrungen ermöglichten, daß die Wagen bei schwächerem Langholzverkehr einzeln an Stelle von gewöhnlichen offenen Wagen zum Versand von Brettern, Schwellenholz, Steinplatten und dergleichem mehr verwendet werden konnten.

Allgemeine Bauart und Hauptabmessungen

Die Langholzwagen nach Musterzeichnung A 5 besitzen zwei Radsätze nach Musterzeichnung C 1. Das Untergestell ist durch ein ebenes Sprengwerk verstärkt, das in seiner dreieckigen Form typisch auch für andere Wagen der Verbandsbauart ist.

Das Untergestell besteht nach Blatt B 41 aus eisernen Profilen, auf denen ein hölzerner Bodenbelag liegt. In der Mitte des Wagenbodens befindet sich der drehbar angeordnete Schemel mit zwei eisernen Rungen. Die acht eisernen Seitenrungen können an den Langseiten angebracht werden.

Der Schemelwagen wurde sowohl mit als auch ohne Handbremse gebaut. Bei den gebremsten Wagen befindet sich an einem Wagenende die Bremsplattform mit dem freistehenden Bremserhaus. Es besitzt Eingänge von beiden Seiten her.

Die Wagen haben eine Ladelänge von 8000 mm und ein Ladegewicht von 15 000 kg.

Hauptabmessungen der Fahrzeuge ohne Handbremse (abweichende Werte der Wagen mit Handbremse in Klammern):

Länge über Puffer	mm	9 300	(10 030)
Achsstand	mm	4 500	
Länge des Untergestells	mm	8 000	(8 730)
Länge der Ladefläche	mm	8 000	
Breite der Ladefläche	mm	2 600	
Fußbodenhöhe über SOK	mm	932	
größte Höhe über SOK	mm	2 632	
Ladegewicht	kg	15 000	
Tragfähigkeit	kg	15 750	
Eigengewicht (durchschn.)	kg	9 400	(10 200)

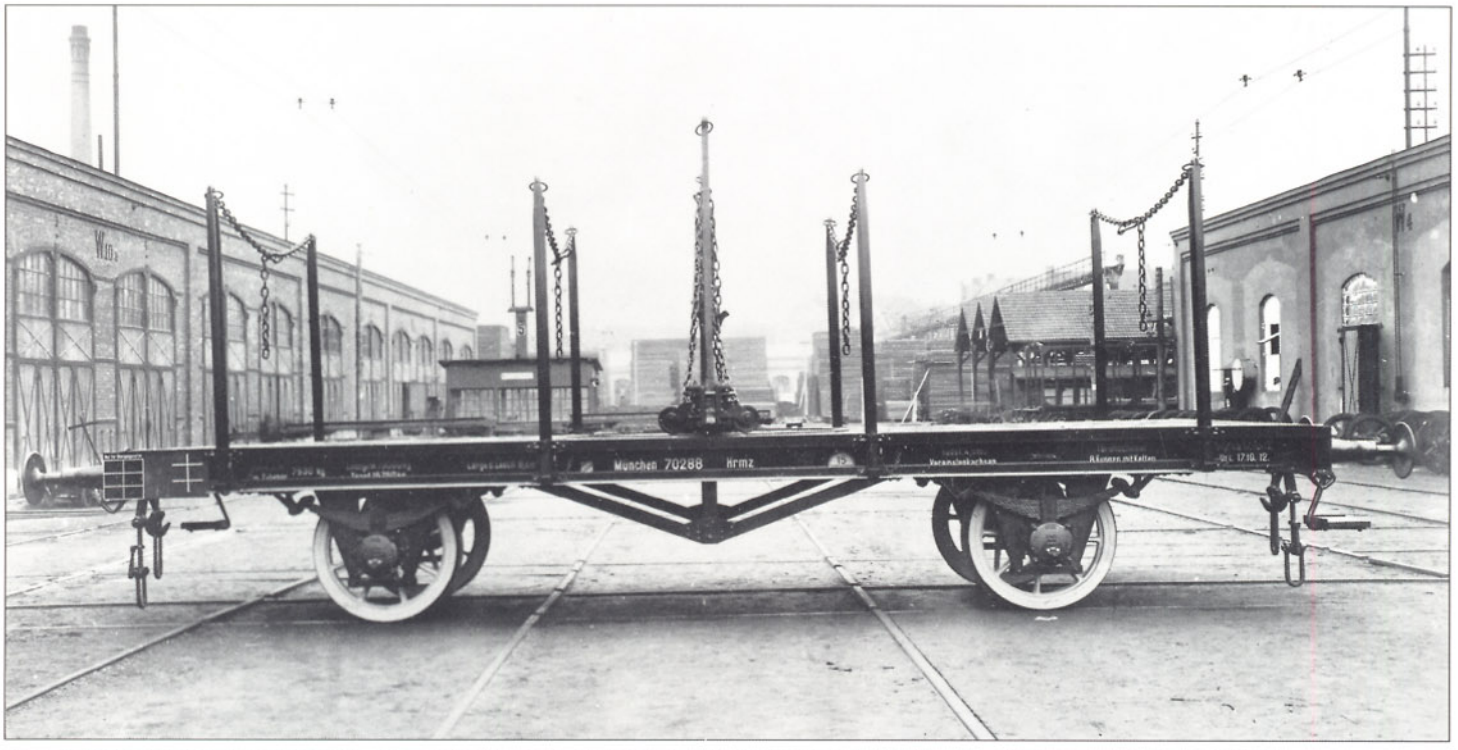


Bild 2: *Am 17. Oktober 1912 wurde dieser Langholzwagen nach Musterzeichnung A 5 an die Bayerischen Staatseisenbahnen abgeliefert.*
Werkfoto MAN, Sammlung Diener

Konstruktion

Grundlage für dieses Fahrzeug war der zweiachsige Langholzwagen der Bayerischen Staatseisenbahnen nach Blatt 345 des Wagenverzeichnisses von 1913. Dieser ab 1910 beschaffte Wagen unterscheidet sich in den Hauptabmessungen und vielen Bauarteinzelheiten kaum von der Verbandsbauart.
Ein auffallender Unterschied zu den früheren Bauarten ist das nun bei allen Verbandsverwaltungen einheitliche Bremserhaus mit Pultdach, zwei Seitentüren und innenliegender Bremskurbel. Die 1910 gelieferten letzten bayerischen Langholzwagen mit Handbremse besaßen noch das geräumige Bremserhaus mit gewölbtem Dach.

Untergestell

Das Untergestell des Wagens ist aus Profilträgern zusammengesetzt. Die äußeren Langträger bestehen aus 235 mm hohen U-Eisen, deren Flansche nach innen zeigen. Zwischen den äußeren Langträgern befinden sich zwei Langstreben aus U-Eisen mit 145 mm Höhe. Vier zusätzliche Kreuzstreben aus 145 mm hohen U-Profilen verstärken das Untergestell von den Langstreben schräg zu den Kopfschwellen hin.
Die Kopfschwellen (Pufferträger) bestehen aus 300 mm hohen U-Profilen. Zwischen den Langträgern befinden sich vier Querträger aus 120 mm hohen U-Eisen. Im Bereich des Drehschemels sind zwei weitere Querträger aus 117,5 mm hohen U-Profilen eingebaut. Beim Handbremswagen kommt am Bremsende ein dritter Querträger aus U-Profilen von 105 mm Höhe hinzu. Zwischen Langträger und Langrahmen befinden sich je Wagenseite vier (beim Bremswagen fünf) Kastenstützen aus Preßblech. Am Handbremsende der gebremsten Wagen sitzt zusätzlich ein Bodenstirnrahmen aus Winkeleisen (65 mm x 65 mm).
Der Aufnahme der Einsteckrungen dienen die seitlich angebrachten oberen und unteren Langrahmen aus Winkeleisen von 75 bzw. 80 mm Flanschbreite. Beide Langrahmen besitzen zu diesem Zweck trapezförmige Rungentaschen, in die die Rungen leicht eingesetzt werden können.
Das Untergestell wird durch ein ebenes Sprengwerk verstärkt. Es besteht aus je zwei Flacheisen von 90 mm Stärke oder je zwei Rundeisen von 45 mm Durchmesser, die am Langträger und an einer in Wagenmitte angebrachten Stütze angenietet sind. Die an den Langträgern angenieteten Achshalter nach Musterzeichnung C 8 wurden aus Flußeisenblech gepreßt. Ihre unteren Enden sind durch einen Achshaltersteg verbunden.

Laufwerk

Für das Laufwerk werden Gleitachslager der Verbandsbauart nach Musterzeichnung C 2 für Lenkachsen verwendet. Die Wagen laufen auf Radsätzen mit einem Laufkreisdurchmesser von 1000 mm.
Die Federung erfolgt mit Blattfedern von 90 mm x 13 mm Querschnitt mit zehn Lagen. Sie besitzen eine gestreckte Länge von 1000 mm. Die Tragfedern sind mit Federlaschen an einteiligen dreieckigen Gehängestützen (Federböcken) an den Langträgern aufgehängt.

Zug- und Stoßvorrichtungen

Die Zug- und Stoßvorrichtungen entsprechen ebenfalls der Verbandsbauart: Stangenpuffer

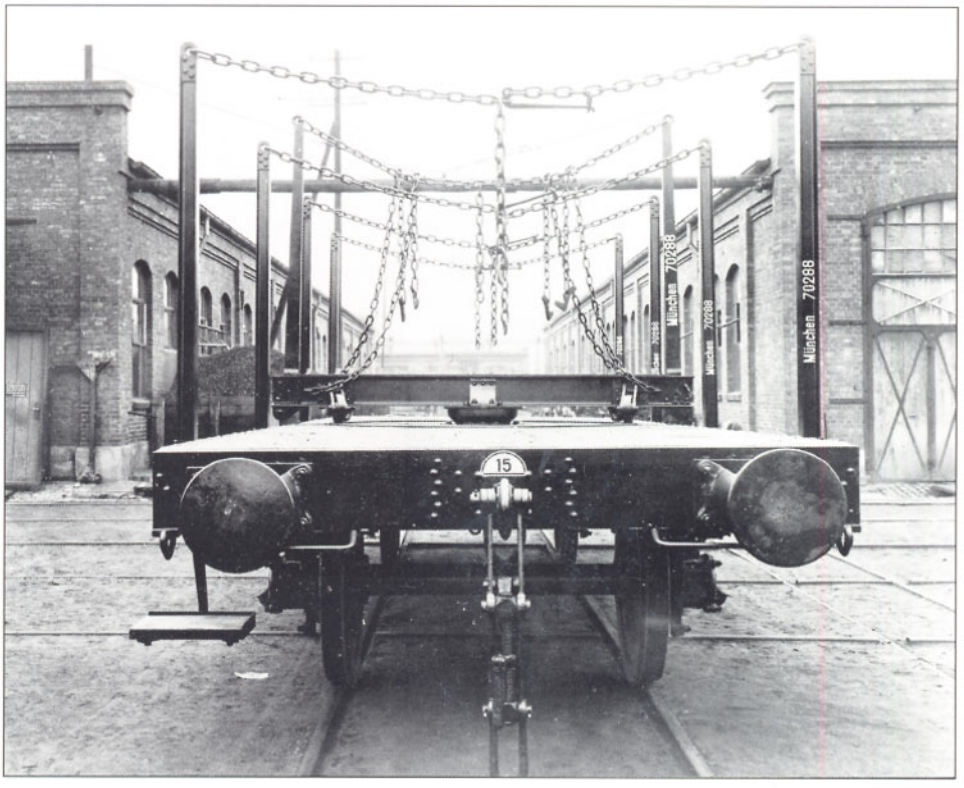
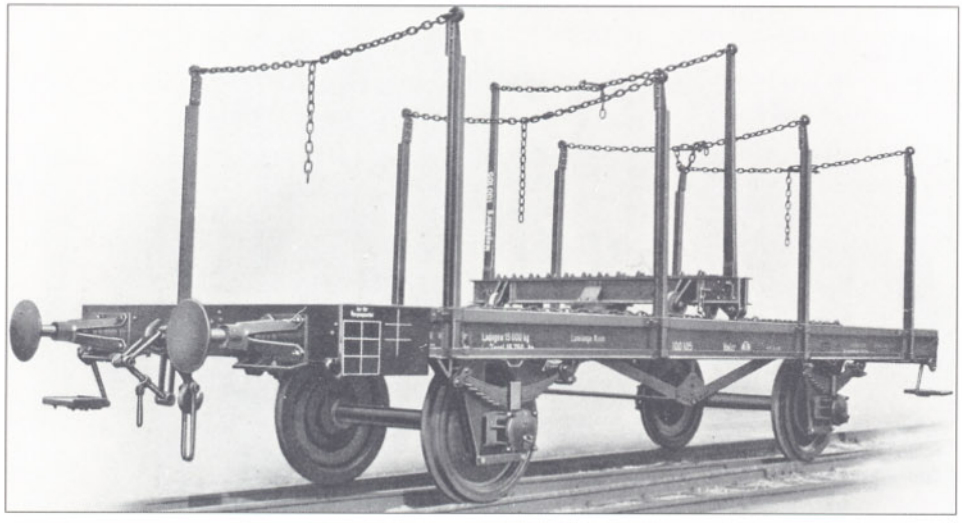


Bild 3: *Derselbe Wagen wie in Bild 2, hier in einer Stirnansicht. Gut zu erkennen sind die Ketten zur Festlegung des Drehschemels und die Beschriftung der losen Wagenteile.*



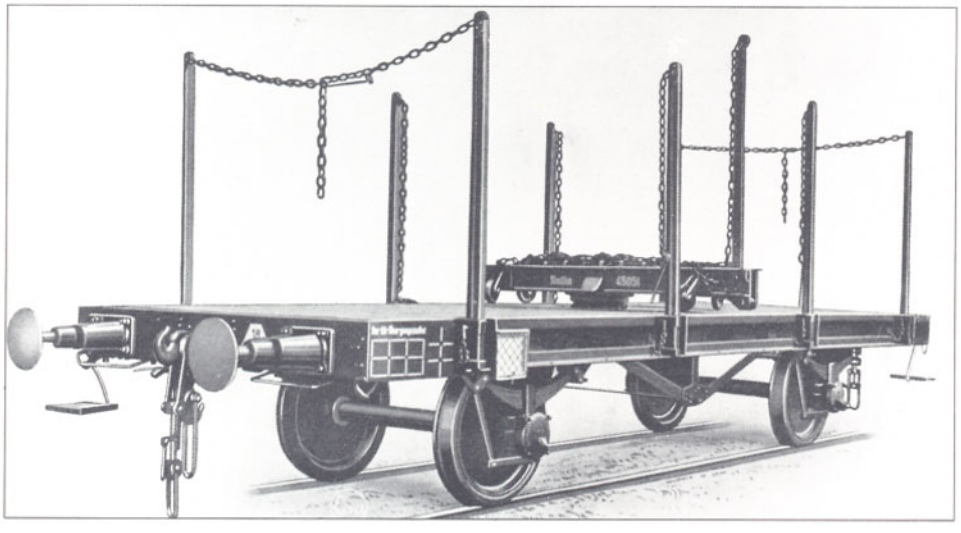


Bild 4: Der 25. an die KED Magdeburg gelieferte Langholzwagen in Verbandsbauart 100105 weist eigentümlicherweise noch Stangenpuffer mit vier Öffnungen in den Hülsen auf.

Bild 5 (links Mitte): Der ungebremste Langholzwagen Stettin 45051 Hrmz trägt an der Pufferbohle bereits das Zeichen für ein Ladegewicht von 18 t. Er dürfte um 1914 an die KED Stettin abgeliefert worden sein.
Fotos 4 und 5: Werkfoto, Sammlung Heidt

Bild 6 (links unten): Mit den – leider kaum lesbaren – Anschriften der Deutschen Reichsbahn ist dieser am 4. Juni 1923 fotografierte Langholzwagen Regensburg 20769 Hn versehen.
Werkfoto MAN, Sammlung Diener

Bild 7: Dieser Langholzwagen München 71401 Hrnmz besitzt Handbremse und bereits eine Luftdruckbremse. Er wurde am 28. April 1921 an die Deutsche Reichsbahn, Gruppenverwaltung Bayern, geliefert. Das Ladegewichtszeichen weist ihn als 18-t-Wagen aus.
Werkfoto MAN, Sammlung Diener

Bild 8 (rechte Seite unten): Der am 23. Februar 1921 gelieferte Wagen München 71476 Hrmz besitzt eine Luftdruckleitung, wie die Anschrift in Wagenmitte sowie die Bremskennzeichen an den Ecken ausweisen.
Werkfoto MAN, Sammlung Diener

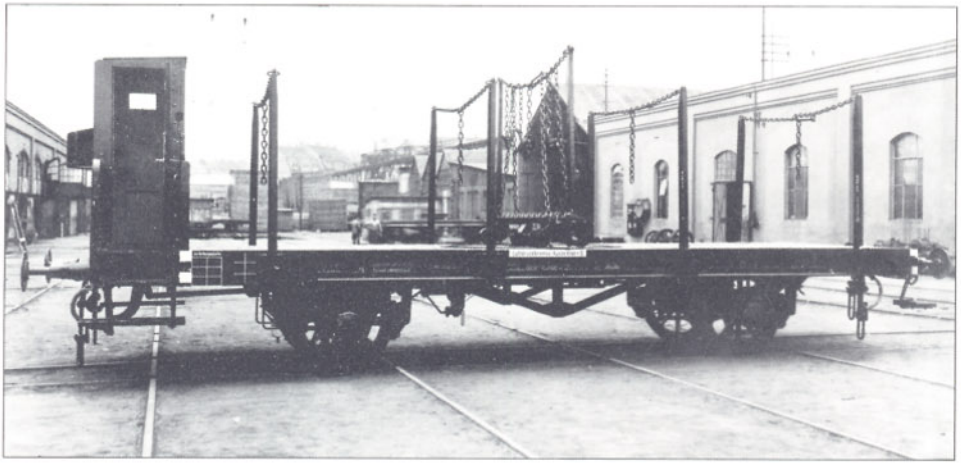
mit zweifach geschlitzten Pufferhaltern und Zughaken mit durchgehender, an einer mittleren Querstrebe abgefedert aufgehängter Zugstange, Schraubenkupplung und Notkupplung.

Fußboden

Der Fußboden besteht aus 65 mm starken und 200 mm breiten Kiefernholzbohlen und liegt auf den oberen Flanschen der Langträger, Langstreben, Kreuzstreben und in den oberen Langrahmen.

Drehschemel und Rungen

Der abnehmbare Drehschemel besteht aus zwei U-Eisen von 200 mm x 85 mm mit angenieteten Blechplatten und Tragwinkeln, die mit dem stufenförmigen Schemelzapfen durch Schrauben verbunden sind. Auf den mittleren Langstreben des Untergestells befindet sich eine Tragplatte, an der das Zapfenlager zur Aufnahme des Schemelzapfens befestigt ist.
An den Enden wird der Drehschemel durch je zwei Führungsrollen unterstützt, die auf einem geschlossenen Ring aus Doppel-T-Eisen von 89 mm x 73 mm laufen. Der Ring ist in den Wagenboden eingelassen. Der Drehschemel besitzt an den Enden vier Ketten mit Einschlaghaken, mit denen seine Drehbewegung eingeschränkt werden kann.
Auf dem Drehschemel befinden sich keilförmige Zinken, die in zwei Reihen versetzt gegeneinander so angebracht sind, daß ihre Schneiden in Längsrichtung des Drehschemels liegen.
An den Enden des Drehschemels befinden sich zwei aus dem Vollen geschmiedete Klapprungen mit Ösen am oberen Ende zur Aufnahme von Spannketten. Die Klapprungen werden in senkrechter Position durch Vorstecker aus Stahl gesichert.
Für jede Langseite sind vier Seitenrungen aus Doppel-T-Eisen (80 mm x 80 mm) vorhanden. An ihrem oberen Ende können ebenfalls Spannketten angebracht werden. Vorsteckersplinte, die mittels Ketten an den oberen Langrahmen befestigt sind, verhindern das unbeabsichtigte Herausfallen der Seitenrungen. Zur Aufbewahrung der Seitenrungen sind zwischen den äußeren Kastenstützen an beiden Seiten Blechplatten von 2 m Länge liegend angenietet.

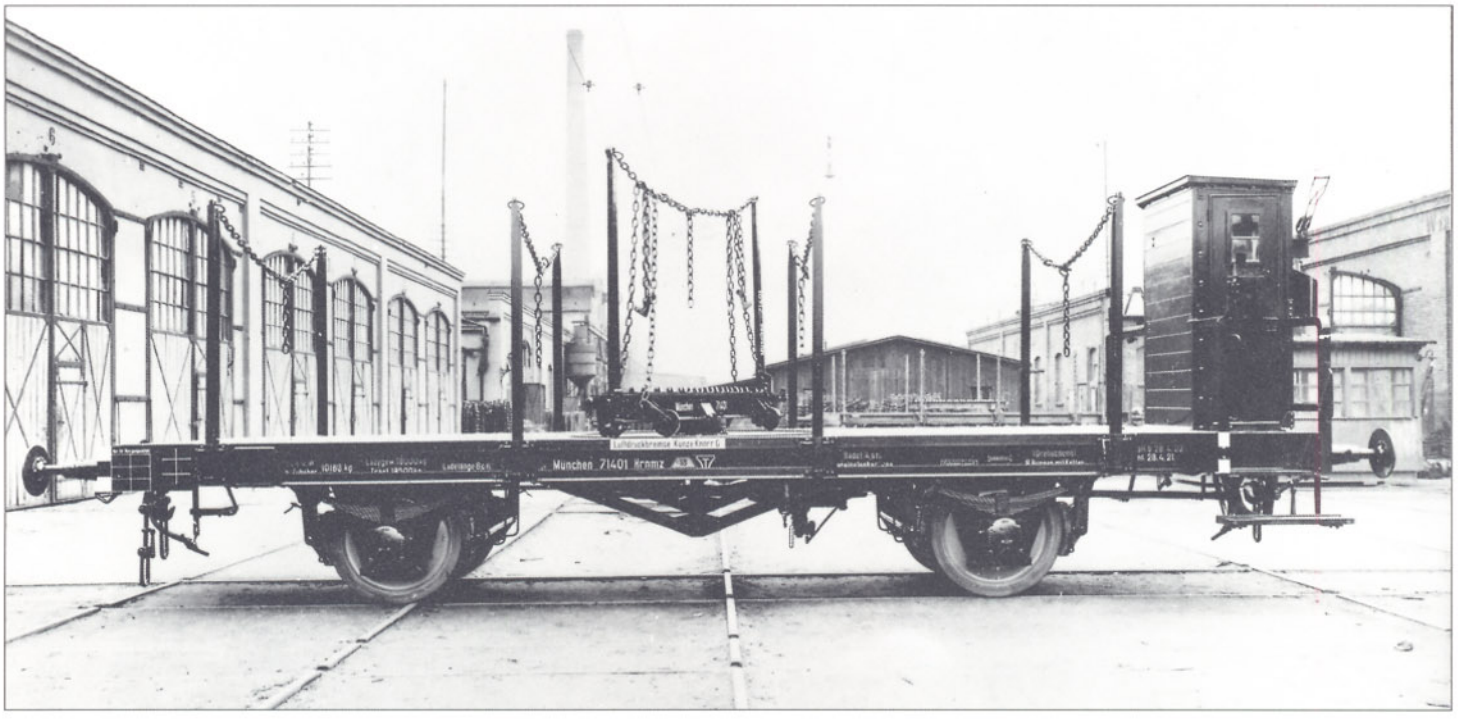


Handbremse

Wagen nach Musterzeichnung A 5 wurden sowohl mit als auch ohne Handbremse gebaut. Die Handbremswagen sind um 730 mm länger als die übrigen Wagen.
Die Handbremsspindel ist im hölzernen Bremserhaus untergebracht, das sich mittig auf der Plattform an einem Wagenende befindet. Da sich die Welle der Handbremskurbel unmittelbar an der Stirnwand des Bremserhauses befindet, ist für die Bremskurbel ein Schutzkasten aus 3 mm starkem Blech mit geneigter Decke eingebaut.
Das Bremserhaus entspricht ebenfalls der Verbandsbauart, und zwar der Musterzeichnung B 42. In den beiden nach außen öffnenden Türen sind feststehende Fenster eingebaut. Die äußere Stirnwand des Bremserhauses besitzt ein einteiliges Schiebefenster. Der Fußboden der Bremsplattform besteht aus 55 mm starken Holzbohlen, die auf den oberen Flanschen der Langträger und Langstreben aufliegen.

Signalstützen, Fußtritte, Geländer, Handgriffe und Seilösen

Signalstützen sind nur am inneren Plattformgeländer der Wagen mit Handbremse angebracht. Ihre Oberkante liegt 2500 mm über den Schienen.
Die Wagen ohne Handbremse sind an beiden Stirnseiten, jene mit Bremse auf der dem Bremserhaus gegenüberliegenden Stirnseite mit Fußtritten unterhalb des gewölbten Puffers versehen. Die Wagen mit Handbremse besitzen außerdem zu beiden Seiten des Bremserhauses vor den Vorplätzen Doppeltritte, deren Halter an den Langträgern und an der Kopfschwelle angebracht sind.
Die Vorplätze zu beiden Seiten des Bremserhauses sind durch Geländer aus Winkeleisen



mit 65 mm breiten Flanschen gesichert. Die Bremswagen verfügen über Handgriffe zu beiden Seiten der zwei Aufstiege zum Bremserhaus. An jeder Kopfschwelle sind unter den Puffern außerdem zwei Handgriffe für Wagenkuppler befestigt.

Je zwei Seilösen befinden sich bei den Wagen ohne Bremse an beiden Stirnseiten, bei den Wagen mit Handbremse nur an der dem Bremserhaus gegenüberliegenden Stirnseite. Sie sind an den äußeren Enden der Kopfschwellen angebracht.

Anstrich und Anschriften

Anstrich und Anschriften sind nach den Vorschriften des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes für den Anstrich und die Bezeichnung der Güterwagen ausgeführt. Das Bremserhaus ist rotbraun, das Untergestell, die Rungen und der Drehschemel sind tiefschwarz lackiert. Beschlagteile wie Handgriffe, Türverschlüsse, Geländer sind ebenfalls tiefschwarz angestrichen. Die Fußbodenbretter erhalten keinen Farbanstrich; sie sind vor dem Einbau in heißen Leinölfirnis zu tauchen.

Die Anschriften sind an den Langträgern überwiegend in grauweißer Farbe aufgebracht. Die Eigentumsbezeichnungen können je nach Bahnverwaltung in abweichenden Farbtönen oder mehrfarbig ausgeführt sein.

Eigentumsverwaltung und Wagennummer sind an allen abnehmbaren Teilen (Drehschemel, Seitenrungen) wiederholt, um die losen Bestandteile bei getrennter Lagerung wieder dem richtigen Wagen zuordnen zu können.

Bauartänderungen

Bereits 1913 wurde das Ladegewicht aller Langholzwagen nach Musterzeichnung A 5 auf 18 000 kg und die Tragfähigkeit auf 18 500 kg erhöht. Eine Bauartänderung scheint damit zunächst nicht einhergegangen zu sein. Eine im Jahre 1926 berichtigte Ausgabe der Musterzeichnung besagt allerdings, daß alle Querträger des Untergestells eine einheitliche Höhe von 120 mm erhielten. Aus derselben Zeichnung geht außerdem hervor, daß die Zughakenführung in der Pufferbohle geändert wurde.

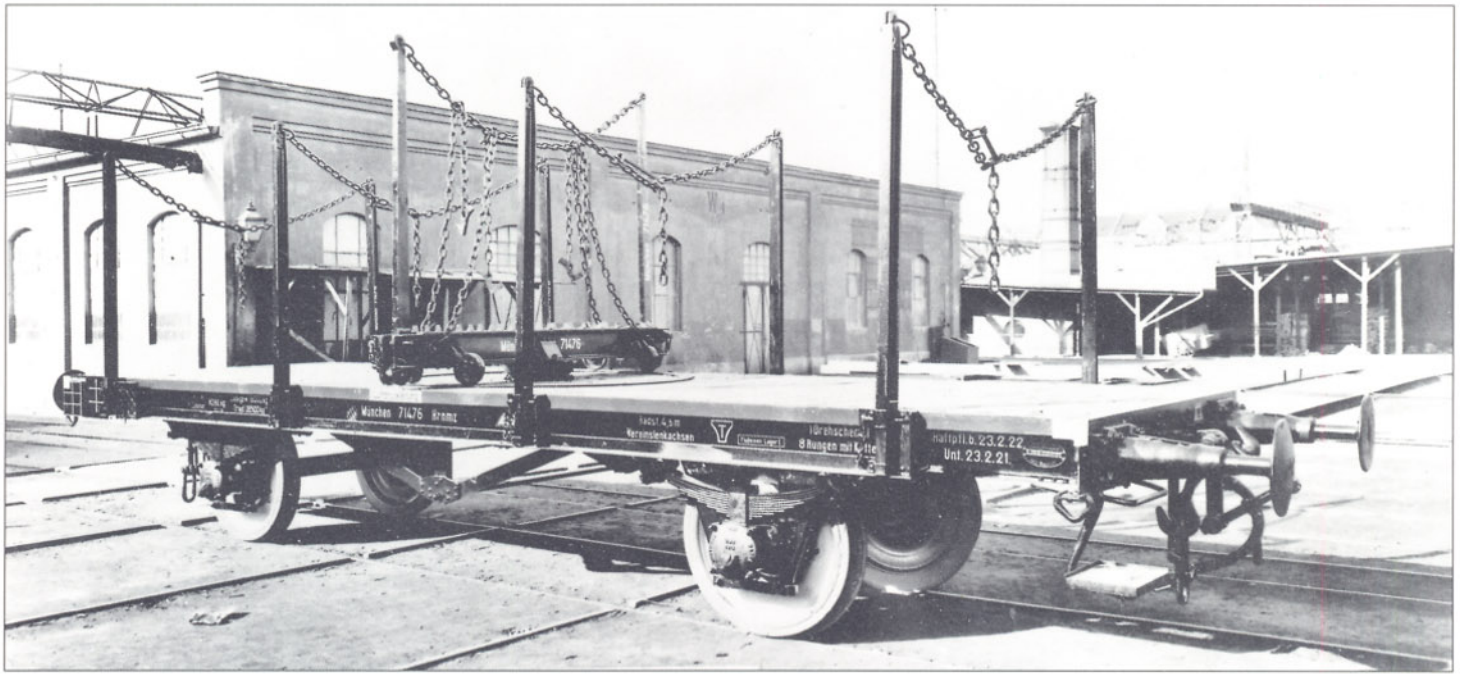
Der Einbau von Hülsenpuffern wurde auch bei den Langholzwagen der Verbandsbauart ab 1925 zügig durchgeführt, so daß zu Beginn der dreißiger Jahre kaum noch Fahrzeuge mit den weniger robusten Stangenpuffern im Einsatz gewesen sein dürften.

Bis 1927 waren außerdem alle Wagen mit Druckluftbremse der Bauart Kunze-Knorr [G] oder mit Druckluftleitung ausgerüstet worden. Handbremswagen, die bereits bei Lieferung für den Einbau der Druckluftbremse vorbereitet waren, wiesen eine gegenüber der Musterzeichnung seitlich nach rechts verschobene Anordnung des Bremserhauses, der Handbremskurbelwelle und des Kurbelkastens auf.

Die Deutsche Bundesbahn entfernte bei vielen Handbremswagen nach Musterzeichnung A 5 die Bremserhäuser und zum Teil auch die Handbremseinrichtung, um den Unterhaltungsaufwand reduzieren zu können.

Beschaffungen und Bestände

Langholzwagen nach Musterzeichnung A 5 wurden von mehreren dem Deutschen Staats-



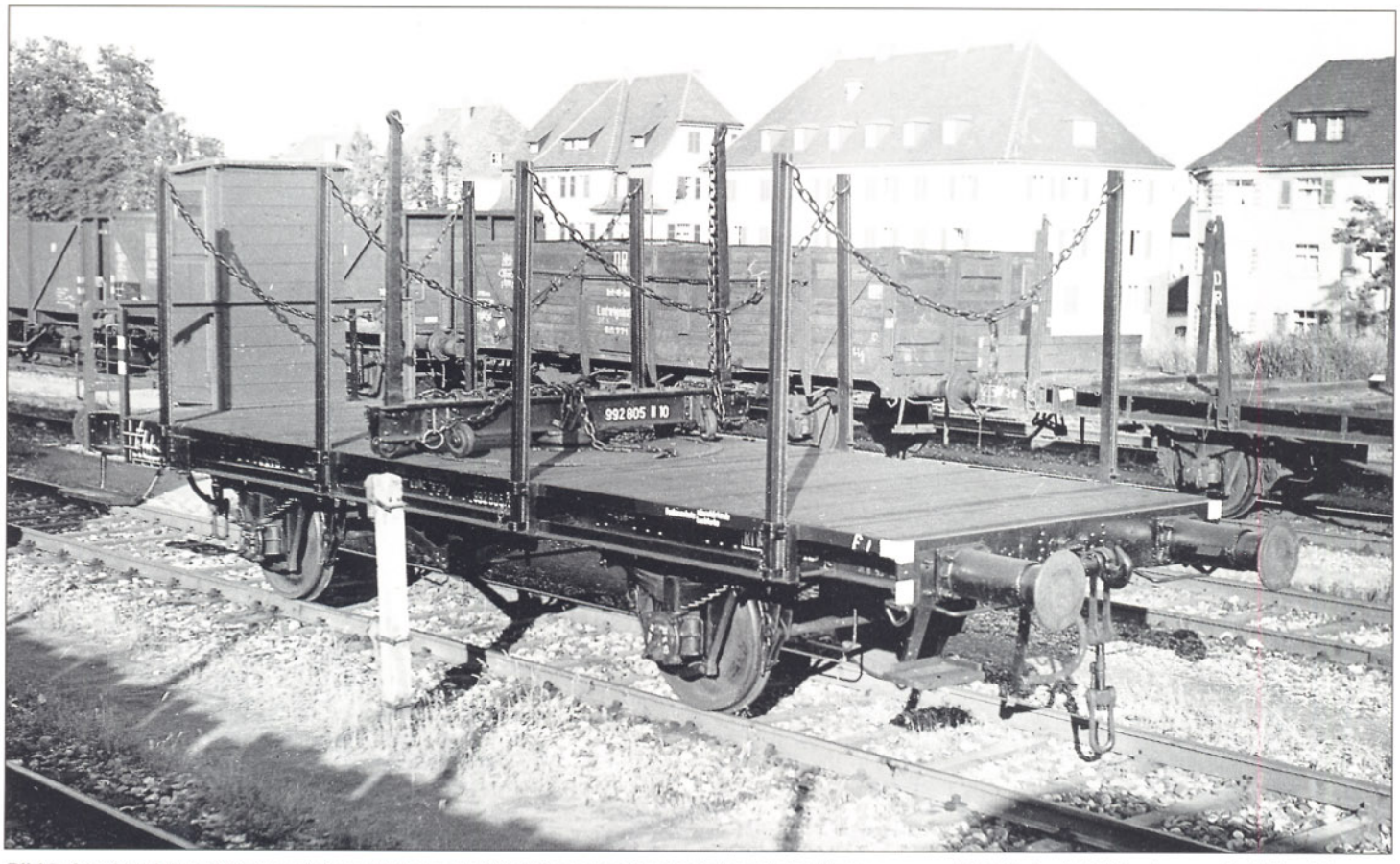


Bild 9: *Aus dem Jahre 1952 stammt dieses Foto des H 10 der Deutschen Bundesbahn mit der Wagennummer 992805. An die Stelle der ursprünglichen Stangenpuffer sind längst die Hülsenpuffer getreten. Im übrigen hat sich seit seiner Anlieferung nicht viel an dem Fahrzeug verändert.* ***Foto: F. Willke, Sammlung Heidt***

bahnwagenverband angehörenden Verwaltungen ab 1912 beschafft und mit dem Gattungszeichen Hrmz (zweiachsiger Langholzwagen mit einem Ladegewicht von mindestens 15 t, mit eisernen Seitenrungen und Zinken auf den Schemeln) in den Wagenpark der einzelnen Mitgliedsverwaltungen eingestellt. Aufgrund des geringeren Verkehrsbedarfes für diese Wagenbauart waren die Bestandszahlen allerdings nicht so hoch wie bei den gedeckten und offenen Güterwagen nach den Musterzeichnungen A 1, A 2 oder A 10. Insbesondere die süddeutschen Verwaltungen und die mitteldeutschen Direktionen der Preußischen Staatseisenbahnen waren Auftraggeber für Langholzwagen der Verbandsbauart.

Leider liegen keine vollständigen Angaben über die jeweiligen Wagenbestände bei den Länderbahnverwaltungen vor. Nebenstehende Übersicht soll jedoch einen kleinen Überblick über die verfügbaren Angaben liefern.

Beim Übergang der Länderbahnen auf die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1920 verfügte letztere über 14 509 Langholzwagen aller Bauarten. Eine genaue Anzahl der darin enthaltenen Wagen nach Musterzeichnung A 5 kann leider nicht angegeben werden; es dürfte sich um etwa 5000 bis 6000 Stück gehandelt haben.

Die Deutsche Reichsbahn bezeichnete die Bauart allgemein als H bzw. Hn (Langholzwagen mit einem Ladegewicht von mindestens 15 000 kg, ohne bzw. mit Luftdruckbremse oder Luftdruckleitung) und gab ihr den Gattungsbezirk "Regensburg". Die Wagen wurden noch bis zum Jahre 1925 weiterbeschafft. Am 1. Mai 1934 waren insgesamt 8165 Wagen nach Musterzeichnung A 5 im Bestand der Deutschen Reichsbahn vorhanden.

Die Deutsche Bundesbahn übernahm noch etwa 5000 Wagen nach Musterzeichnung A 5 in ihren Bestand, bezeichnete sie ab 1952 als H 10 (zweiachsiger Langholzwagen der Verbandsbauart mit einem Ladegewicht von 15 t) und gab ihr die Nummernreihe 990 000 bis 999 999, in die allerdings auch Langholzwagen anderer Bauarten eingereiht wurden.

Im Jahre 1962 waren noch 2091 Stück H 10 bei der Deutschen Bundesbahn vorhanden; die fünf letzten wurden 1974 ausgemustert. Ab 1967 wurden die Langholzwagen der Bauart H 10 als Lck 531 bezeichnet.

Stichtag	Stückzahl	Nummernreihe
Baden		
01.01.1916	190	80874..81048, 88000..88014
Bayern (ohne Pfalz)		
31.03.1913	500	70001..70500
Elsaß-Lothringen		
30.09.1917	300	101881..102000, 102708..102757, 103201..103330
Mecklenburg (keine Angaben verfügbar)		
Oldenburg		
01.04.1914	0	—
Pfalz		
31.06.1915	0	—
Preußen-Hessen		
KED Danzig		
30.06.1916	0	—
KED Halle		
30.06.1917	0	—
KED Königsberg		
30.09.1916	0	—
KED Magdeburg		
31.05.1916	1174	100081..100904, 101201..101550
KED Posen		
31.12.1916	0	—
(für die übrigen Direktionen sind keine Angaben verfügbar; in den Zahlen können auch Wagen älterer Bauarten enthalten sein)		
Saarbahnen (u. a. ehemalige KED Saarbrücken)		
31.10.1922	81	diverse
Sachsen (keine Angaben verfügbar)		
Württemberg (keine Angaben verfügbar)		

Zusammenfassung

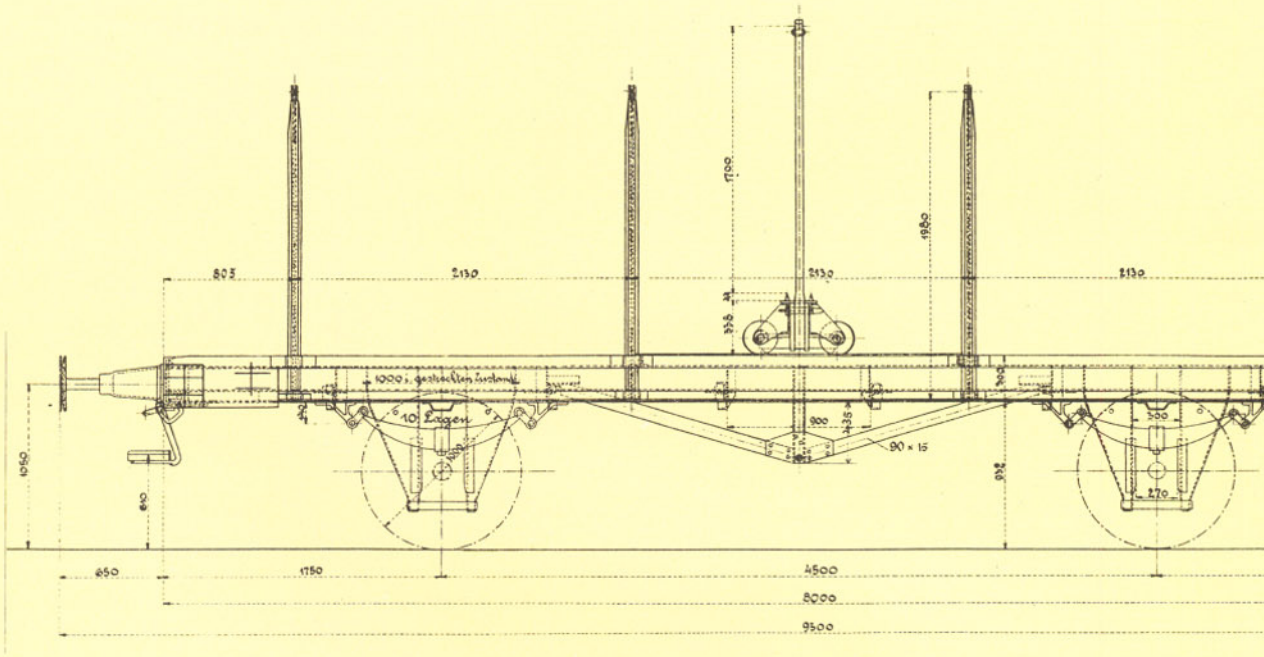
Die zweiachsigen Langholzwagen nach Musterzeichnung A 5 des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes hatten vor allem in süd- und mitteldeutschen Regionen eine gewisse Bedeutung. Sie waren mit einer Stückzahl von über 8000 beschafften Exemplaren im Wagenpark der deutschen Eisenbahnen dennoch recht zahlreich vorhanden. Wegen ihrer bemerkenswerten und trotzdem einfachen Konstruktion und des paarweisen Einsatzes ist diese Wagenbauart ausgesprochen interessant.

Wolfgang Diener

Quellenangaben:
Deutscher Staatsbahnwagenverband: Güterwagenvorschriften, gültig vom 1. April 1909, Ausgabe 1909, No. 123 des Verzeichnisses der Dienstvorschriften und Dienstanweisungen
Deutscher Staatsbahnwagenverband: Beschreibung des zweiachsigen Langholzwagens mit und ohne Bremse nach Blatt A 5, Ausgabe 1912
Wagenverzeichnis der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, rechtsrheinisches Netz, aufgestellt nach dem Stande vom 31. März 1913
Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen: Verzeichnisse der Güterwagen, Nr. 4 (Pfalz), Nr. 8 (Elsaß-Lothringen) Nachträge 2 und 3, Nr. 35b (Danzig), Nr. 38a (Halle), Nr. 41a (Königsberg), Nr. 42 (Magdeburg), Nr. 42b (Posen), verschiedene Ausgaben von 1915 bis 1917
Eisenbahndirektion des Saargebietes: Verzeichnis des Güterwagenparkes der ED des Saargebietes zu Saarbrücken, im Oktober 1922
Behnke: Eisenbahnwagenbau, Berlin 1922
Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen: Verzeichnis des Güterwagenparks der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1932
Deutsche Bundesbahn: Merkbuch für die Schienenfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn, Wagen (Regelspur), Ausgabe 1952
Wolfgang Diener: Städtenamen an Güterwagen, in: Eisenbahn-Magazin 20 (1982), 8, Seite 19
Güterwagenbestände der DB von 1962 bis 1970, in: "Kupplung – Rundschreiben für Wagenfreunde", Ausgaben 12 bis 14 (1988 und 1989)
Stückzahlen deutscher Regelgüterwagen, in: "Kupplung – Rundschreiben für Wagenfreunde", Ausgabe 19 (1990)
Wolfgang Diener: Anstrich und Bezeichnung von Güterwagen, Eisenbahn und Modellbau, Soest 1990

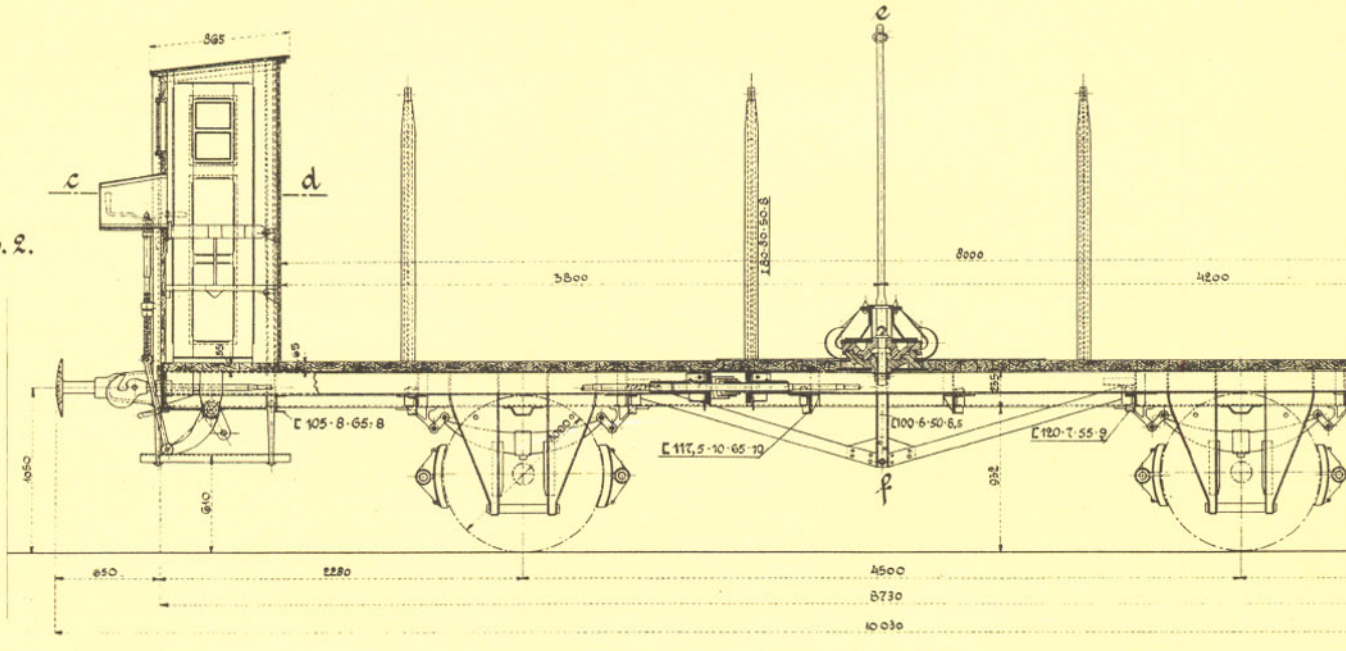
Holzwagen von

Abb. 1.



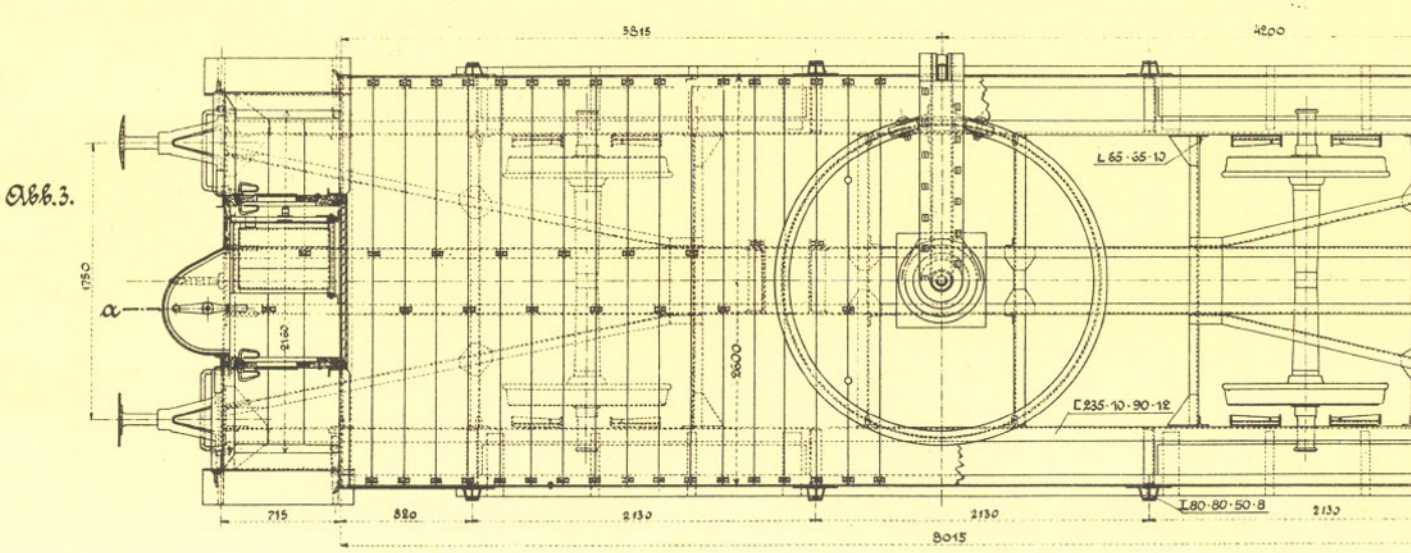
Schnitt a-b.

Abb. 2.



Schnitt c-d.

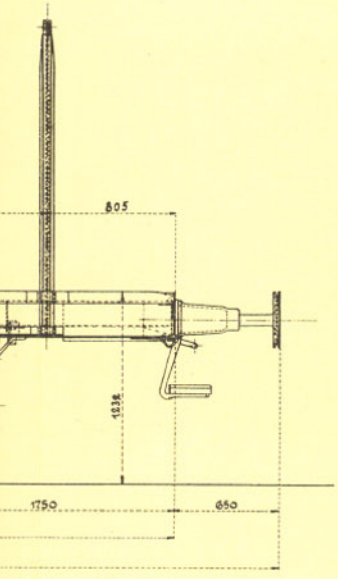
Abb. 3.



15000 kg Ladegewicht.

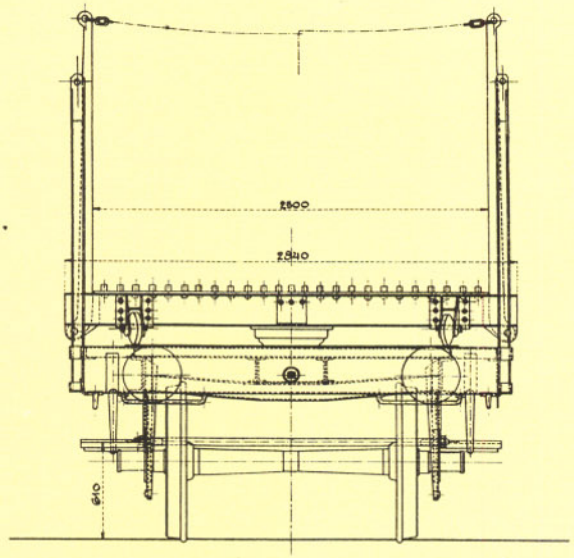
Blatt A 5.
1. Ausgabe.

Maße mm.



Wagen ohne Bremse.

Abb. 4.



Schnitt e - f.

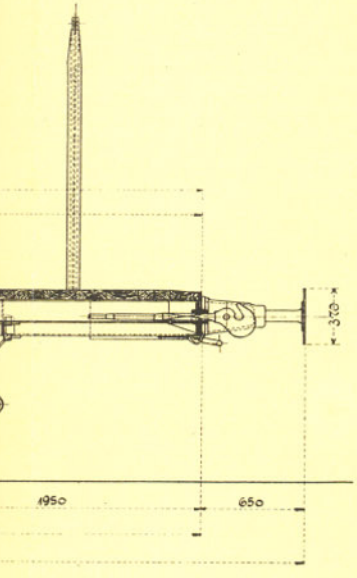
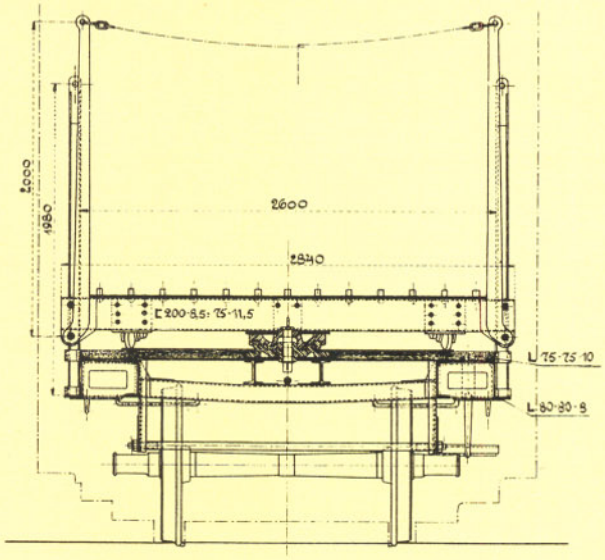


Abb. 5.



Wagen mit Bremse.

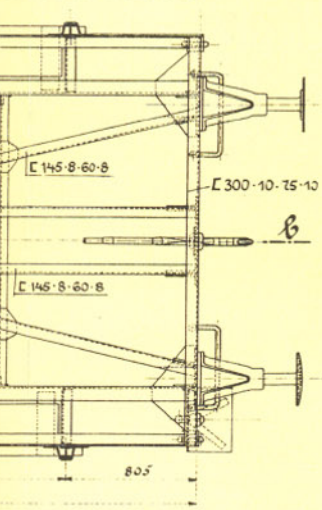
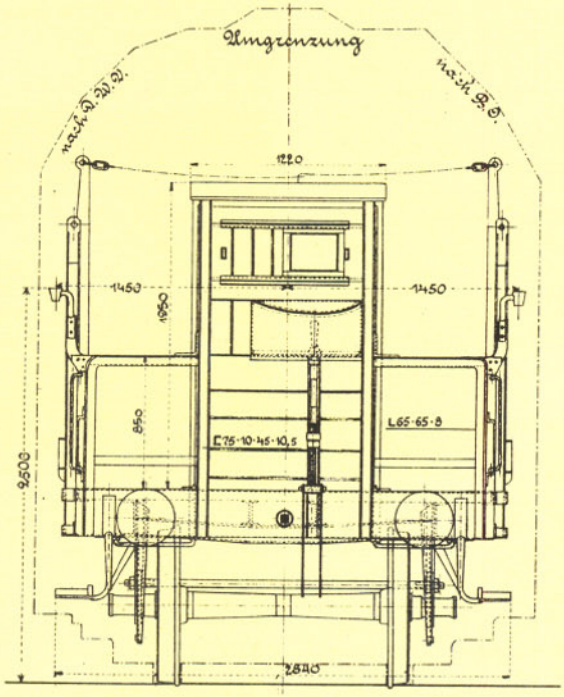


Abb. 6.



Photolith. d. geogr.-lith. Anst. u. Steindr. v. C. B. Keller, Berlin S.

Schweizer Speisewagen mit McDonald's

Zwischen Basel und Genf über Biel sollen vom Sommer 1991 an zwei "Familien-Speisewagen" verkehren, die von der "Hamburger"-Kette McDonald's bewirtschaftet werden.

In der Schweiz fahren die Speisewagen seit einiger Zeit immer schneller in die roten Zahlen. Ein neues Konzept soll vor allem die steigenden Ausgaben bremsen. Dazu gehört auf der Hauptlinie zwischen St. Gallen und Genf über Zürich und Bern, auf der die neuesten Speisewagen eingesetzt sind, ein neues Logistikkonzept der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft (SSG), von dem eine deutliche Senkung der Kosten erwartet wird.

Die Kooperation mit McDonald's ist ebenfalls im Zusammenhang mit den angestrebten Kostensenkungen zu sehen, sie soll jedoch für die Fahrgäste auch eine Verbesserung des Angebots bringen. **R. R.**

??? (Anm. d. Red.)

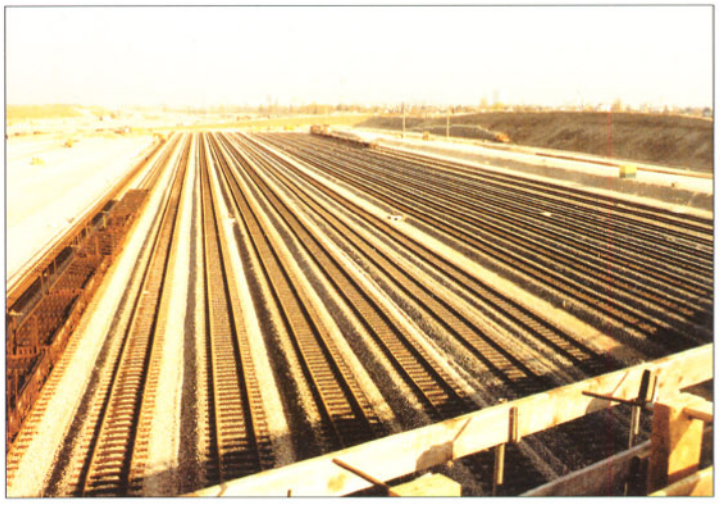
Nord-Süd-Bahnhof für Berlin?

Der Senat von Berlin läßt gegenwärtig prüfen, ob alte Pläne einer unterirdischen Verbindung des ehemaligen Lehrter und des ehemaligen Potsdamer Bahnhofs durchführbar und für die Zukunft sinnvoll sind. Dabei geht es um eine Nord-Süd-Verbindung für den Fernverkehr zusätzlich zur heute einzigen, in West-Ost-Richtung verlaufenden Verbindung über die Stadtbahn.

Wenn Berlin wieder zu einem bedeutenden Eisenbahnknotenpunkt werden soll, genügen nach Einschätzung des Senats die Anlagen von Stadtbahn und Ringbahn langfristig nicht den Anforderungen. Gegenwärtig läuft der Fernverkehr größtenteils über die Stadtbahn, im Ostteil Berlins auch über die peripher gelegenen Bahnhöfe Lichtenberg und Schönweide. Mit 80 bis 100 Zügen täglich ist die Kapazität der Stadtbahn erschöpft, auch wenn alle Züge aus Osten bis zum Betriebsbahnhof Grunewald und aus Westen bis zum Betriebsbahnhof Rummelsburg geführt werden.

Die Einbindung der Züge aus Norden und Süden in die West-Ost-Richtung erfordert überdies Umwege und lange Fahrzeiten. Deshalb soll womöglich unter dem Gelände des früheren Lehrter Bahnhofs ein neuer Fernbahnhof für die Nord-Süd-Richtung entstehen. Von Norden her würde er mit den Strecken von Rostock und Angermünde, der früheren Stettiner Bahn, verknüpft. Auch die aus Hamburg kommenden Züge könnten wieder auf dem alten Weg zum Lehrter Bahnhof geleitet werden. Für die Anbindung der Südstrecken nach Dresden sowie nach Halle und Leipzig ist an eine Tunnelstrecke zum früheren Potsdamer Bahnhof und noch unter dessen Gelände hindurch gedacht. Sie würde erst südlich der Yorckbrücken enden. Von dort aus könnten die alten Trassen benutzt werden.

Im für die S-Bahn noch heute bestehenden Lehrter Stadtbahnhof könnte eine Umsteigemöglichkeit auch zu den Fernzügen hergestellt werden, die in West-Ost-Richtung über die Stadtbahn fahren. **R. R.**



Jetzt zu chartern: DDR-Regierungszüge

Partei und Regierung der DDR verfügten schon seit den sechziger Jahren über einen komfortabel ausgestatteten Salonwagenzug. Daß die Nationale Volksarmee einen ähnlichen Zug besaß, war selbst Insidern in der DDR unbekannt. Schon kurz nach der Wende am 9. November vergangenen Jahres gingen Wagen und Lokomotiven an die Deutsche Reichsbahn über, die sie nun nach dem Vorbild der Bundesbahn an Reisegruppen vermietet.

Insgesamt handelt es sich um nahezu 50 Wagen: Salonwagen, Konferenz- und Schulungswagen, Abteilwagen, Barwagen, Speisewagen, Küchenwagen, Schlafwagen, Sanitärwagen, Packwagen und Maschinenwagen. Äußerlich unterscheiden sie sich in ihrem Dunkelgrün nur geringfüfig von anderen Schnellzugwagen in der früheren Farbgebung; auffällig ist jedoch der gute Zustand, während sonst den Zügen in der DDR ihre intensive Nutzung meist auch äußerlich deutlich anzusehen ist.

Die Innenausstattung läßt keine Wünsche offen; nur das Beste wurde verarbeitet. Alle Wagen sind konventionell-gediegen gestaltet, Wände und Mobiliar nicht mit "Plasten und Elasten", sondern weitgehend mit Edelhölzern furniert. Leuchstofflampen sorgen für helle Beleuchtung, die meisten Wagen verfügen über Klimaanlagen und elektroakustische Übertragungseinrichtungen. Im Schulungswagen können Filme und Videos vorgeführt werden, mehrere Monitore hängen über den Sitzreihen. Der Maschinenwagen kann mit einem Dieselgenerator die nötige elektrische Energieversorgung unabhängig von äußerer Stromzufuhr übernehmen. Zum Teil sind die Wagen auch auf die russische Breitspur umsetzbar.

"Komfort dominiert" verspricht die Deutsche Reichsbahn, und zwar für alle Wagen der ehemaligen Staatszüge. Die Appartements sind für ein oder zwei Personen bemessen und bieten bis zum eigenen Bad mit Dusche, WC und Doppelwaschbecken alles, was sonst nur im stationären Hotel zum Standard gehört. Die Wohn- und Schlafabteile sind mit bequemen Betten, Sofa, Schreibtisch und Radio eingerichtet, selbst ein Schließfach für Wertsachen fehlt nicht. Auch genügend Stauraum fürs Gepäck steht zur Verfügung.

In den Zweibettabteilen sind zwei Liegen klappbar übereinander angeordnet. Mit wenigen Handgriffen verwandelt der Wagenbetreuer die untere Liege in ein bequemes Sofa; Waschbecken, Spiegel und Rasiersteckdose verschwinden tagsüber hinter einem Wandschrank. Zum Arbeiten steht eine ebenfalls klappbare Schreibtischplatte zur Verfügung.

Der Speise- und Küchenwagen ist zu hohen gastronomischen Leistungen in der Lage. Er kann bis zu 300 Mahlzeiten liefern, wenn alle Gäste mit dem gleichen Menü bedient werden. Dabei werden alle Speisen aus frischen Zutaten an Bord zubereitet.

Alles das kann statt der einst Privilegierten nun jedermann genießen. Dabei muß nicht unbedingt ein ganzer Zug gemietet und als Sonderzug eingesetzt werden, auch einzelne Wagen und Wagengruppen stehen zur Verfügung und werden kostensparend an fahrplanmäßige Züge angehängt.

Nähere Informationen erteilt die Deutsche Reichsbahn, Tarifamt, Voßstraße 33, DDR-1086 Berlin. **R. R.**

Rbf München Nord

Der nach 50jähriger Planung und langjährigen gerichtlichen Auseinandersetzungen im Herbst 1987 in Angriff genommene Rangierbahnhof München Nord gewinnt deutlich an Profil. Mit dem Fahrplanwechsel Ende Mai wird bereits das erste neue Gleis dem Betrieb übergeben.

Dabei handelt es sich um die nördliche Umfahrungsstrecke, die vorerst den gesamten Zugverkehr von dem bisher zweigleisigen Münchner Nordring übernehmen muß. Diese Strecke wird abgebaut und zum Teil von den neuen Anlagen überdeckt. Später wird entlang ihres Südrandes ebenfalls ein Umfahrungsgleis gebaut, so daß für vorbeifahrende Züge auch im Bereich des Rangierbahnhofs wieder zwei Streckengleise zur Verfügung stehen.

Ebenfalls Ende Mai wird die größte Brücke, auf der die künftig vierspurige Dachauer Straße den neuen Rangierbahnhof an seiner breitesten Stelle überquert, dem Verkehr übergeben.

Die Geländestruktur ist weitgehend endgültig; lediglich im Bereich der noch befahrenen Nordringstrecke bleiben größere Erdbewegungen vorzunehmen. Zahlreiche Gleise sind bereits verlegt. So ist die Einfahrgruppe bis zum Ablaufberg weitgehend fertig, Gleisbremsen und Förderanlagen sind eingebaut. Von den vierzig Richtungsgleisen des 1. Bauabschnitts liegt etwa ein Drittel.

Die gesamte Anlage ist von einem Grüngürtel umsäumt, der sich vielfach bis zu 15 Meter hoch beiderseits der Gleisanlagen entlangzieht. Zum Teil werden auch Straßen, die bisher näher an der benachbarten Wohnbebauung verliefen, innerhalb der Schutzwälle geführt, so daß die Lärmbelästigung sogar abnimmt.

Der gesamte 1. Bauabschnitt soll im September 1991 in Betrieb gehen. **R. R.**

Loks für Dänemark

Weitere zwölf elektrische Drehstromlokomotiven EA 3000 haben die Dänischen Staatsbahnen (DSB) bei Asea Brown Boveri (ABB) in der Bundesrepublik Deutschland in Auftrag gegeben. Zehn Lokomotiven derselben Bauart sind bereits erfolgreich im Einsatz.

Dänemark hat, abgesehen vom Nahverkehr um Kopenhagen, erst spät mit der Elektrifizierung begon-



-Notizen

RoadRailer bei der DB

Ein aus den USA kommendes System zur optimalen Kombination von Schienen- und Straßentransport wird jetzt auch bei der Bundesbahn erprobt. Drei RoadRailer und die dazugehörigen Drehgestelle wurden bereits bestellt. Schon auf der "transport '90", die vom 19. bis 23. Juni 1990 in München stattfindet, soll das System der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Es kommt bei der Beförderung der Straßenfahrzeuge auf der Schiene ohne besondere Eisenbahnwagen aus, lediglich die Fahrgestelle werden gewechselt.

Bis zu 40 RoadRailer können gekuppelt werden. Neben der Standard-Ausführung für 120 km/h ist eine High-Tech-Variante für 160 km/h geplant. Während im "klassischen" kombinierten Schiene-Straße-Verkehr mit Containern und Wechselbehältern der Nutzlastanteil 51 Prozent, mit Sattelaufliegern 50 Prozent und bei der "Rollenden Landstraße" gar nur 45 Prozent beträgt, lassen sich mit dem RoadRailer-Zug 68 Prozent Nutzlast transportieren.

Noch ein weiterer Vorteil besticht: Weil die Trailer nicht auf Eisenbahnwagen verladen, sondern lediglich auf Drehgestelle aufgesetzt werden, ist der RoadRailer-Zug 40 Zentimeter niedriger als die "Rollende Landstraße". Ihre Probleme mit der Eckhöhe von 4,00 Metern kennt deshalb der RoadRailer-Zug nicht. Er könnte sofort über Brenner und Gotthard eingesetzt werden, ohne daß die Durchfahrtshöhe in den Tunnels mit hohem Aufwand vergrößert werden muß. Außerdem ist ein RoadRailer-Zug wesentlich leiser als die "Rollende Landstraße", nämlich um 4 dB(A).

Die Bundesbahn bemüht sich um ein einheitliches europäisches System. Dazu wurde ein Euro-Venture geschlossen, dem bereits die Bahnen der skandinavischen Länder beigetreten sind und dem sich auch die Österreichischen Bundesbahnen und die Niederländischen Eisenbahnen in Kürze anschließen werden. Weitere Bahnen sollen folgen. Beabsichtigt ist, die Erprobung der rund zehn unterschiedlichen technischen Systeme auf die Teilnehmer zu verteilen und nach einem Jahr, spätestens zum 1. Juli 1991, aufgrund der gewonnenen Erfahrungen die Entscheidung für ein gemeinsames europäisches System zu treffen. **R. R.**

Bild 1 (oben): Optimale Kombination von Schienen- und Straßenverkehr in der Erprobung bei der Deutschen Bundesbahn.

Bild 2 (links): Im September 1991 soll der gesamte erste Bauabschnitt des neuen Münchner Rangierbahnhofs in Betrieb gehen. Das erste neue Gleis übernimmt aber bereits ab Ende Mai den Zugverkehr vom bisher zweigleisigen Nordring, der den Baumaßnahmen im Rahmen des Rbf weichen muß.

Bild 3 (rechts): Durch Anpassung einer handelsüblichen Kommunal-Kehrmaschine an die Belange der Bahn wurde ein bisher äußerst schwierig erscheinendes Problem auf verblüffend einfache Weise gelöst. ***Fotos: R. Rossberg***



nen. Seit Mitte der achtziger Jahre wird bisher nur die Strecke Helsingör – Kopenhagen – Roskilde elektrisch befahren. Geplant ist jedoch im Zusammenhang mit der festen Verbindung über den Großen Belt die Elektrifizierung der Hauptstrecken auch in Jütland bis zur deutschen Grenze bei Padburg.

Im Zusammenhang damit haben die DSB ihre früher ausgesprochene Option auf zwölf Lokomotiven jetzt in einen festen Auftrag umgewandelt. Die Lokomotiven EA 3011 bis EA 3022 sollen zwischen Mitte 1992 und Mitte 1993 geliefert werden.

Der Auftrag hat ein Volumen von rund 85 Millionen DM. Die deutsche ABB Verkehrstechnik in Mannheim fungiert als Generalunternehmer und Federführer eines Konsortiums. Den Fahrzeugteil der Lokomotiven baut Scandia im dänischen Randers; das Unternehmen gehört ebenfalls zum ABB-Konzern. **R. R.**

Für saubere Gleise

Die Reinigung der Bahnhofsgleise insbesondere von Zigarettenkippen bildete bisher ein nahezu unlösbares Problem. Weltweit gab es keine Maschine, die alle Wünsche und Forderungen an einen "Gleisstaubsauger" zu erfüllen vermochte. Hinzu kommt, daß auf den Bahnsteiggleisen ständig Züge ein- und ausfahren, in diesem Bereich also nur nachts gearbeitet werden kann.

In München wurde jetzt eine handelsübliche Kommunal-Kehrmaschine den Belangen der Bahn so angepaßt, daß sie auch auf der Schiene einsatzfähig ist. Sie kann damit universell verwendet werden: zur Reinigung der Bahnsteige, im Winter zum Schneeräumen und Splittstreuen, im Frühjahr aber auch zum Aufnehmen des übriggebliebenen Streuguts. Zusätzlich übernimmt sie nun auch die Reinigung des Gleisbereichs. Dabei läßt sie sich vom Bahnsteig aus einsetzen, kann sich aber auf einer mobilen Plattform auch im Gleis mit eigener Kraft fortbewegen.

Für die Gleisreinigung wurde die Saugeinrichtung den besonderen Anforderungen angepaßt: So ist der Saugschlauch jetzt länger, an einem drehbaren "Galgen" bis etwa in die Mitte des benachbarten Gleises ausschwenkbar und durch eine einfache Saugkraftregelung anpassungsfähig an Zigarettenkippen ebenso wie an Flaschen und Büchsen. In einer Stunde lassen sich bei extremer Verschmutzung mindestens hundert Meter Gleis, sonst auch zweihundert Meter und mehr sorgfältig säubern.

Der große Vorteil dieses Verfahrens: Ein vielseitig einsetzbares Fahrzeug, das auch zahlreiche andere Aufgaben erfüllen kann und dafür womöglich schon zur Verfügung steht, übernimmt nachts die Gleisreinigung zusätzlich. Während bisher ins Auge gefaßte Lösungen mit Investitionen in Millionenhöhe verbunden waren, genügen bei der Kommunal-Kehrmaschine neben der Beschaffung der mobilen Plattform für etwa 25 000 DM Ergänzungen für ein paar tausend DM, um die gleichen Funktionen zu erreichen. **R. R.**

Die DR in Zahlen

Statistische Zahlen von der Deutschen Reichsbahn (DR) waren früher nur in geringem Umfang bekannt geworden. Auch das hat sich bereits geändert. Hier eine Übersicht über die grundlegenden Fakten: Die Betriebslänge beträgt 14 008 km, davon 7500 km Hauptbahnen, auf denen 80% der gesamten Zugförderleistung erbracht werden. Mit 70 bis 75% hat die DR den weitaus größten Anteil an den Güterverkehrsleistungen im öffentlichen Binnenverkehr der DDR.

Pro Tag werden bis zu 950 000 t befördert, davon ein Drittel Kohle und Koks, 22% Baumaterial und Zement, 10% Eisen und Stahl. 14 000 t sind täglich in Containern unterwegs.

Im Reiseverkehr befördert die DR täglich 1,7 Millionen Fahrgäste in über 7000 Reisezügen, davon 600 schnellfahrenden. Davon verkehren 200 im internationalen Verkehr und im Verkehr mit der Bundesrepublik.

Der Wagenpark umfaßt 8500 Reisezugwagen mit 570 000 Plätzen, darunter 3250 Schnellzugwagen. Auf die 1. Klasse entfallen davon 900. Behindertengerecht sind 150 moderne Wagen eingerichtet. Dem Güterverkehr stehen 170 000 Wagen und 36 500 Großcontainer zur Verfügung; von den Güterwagen sind 87% für den internationalen Verkehr geeignet. Von den 6100 Triebfahrzeugen sind 1220 elektrische Lokomotiven.

Im Netz liegen 8200 Brücken und 70 Tunnel; die längsten sind mit rund 3000 m der Brandleitetunnel bei Oberhof und mit 1100 m die Elbebrücke bei Wittenberge. Von den 3400 Stellwerken sind noch 2300 mechanische und 1100 elektromechanische Gleisbildstellwerke. Von den rund 10 000 Bahnübergängen sind 60% ungesichert, 25% haben handelsübliche Schranken mit mechanischem oder elektrischem Antrieb, 15% entfallen auf Blinklichtanlagen mit oder ohne Halbschranken.

Auf 1000 km^2 liegen in der DDR noch 129 km Eisenbahnstrecken, in der Bundesrepublik nur 110 km, umgekehrt in der DDR 551 km klassifizierte Straßen und 17 km Autobahn, in der Bundesrepublik 698 bzw. 35 km. Dabei ist die DDR mit 154 Einwohnern je km^2 wesentlich dünner besiedelt als die Bundesrepublik mit 246 Einwohnern. **R. R.**



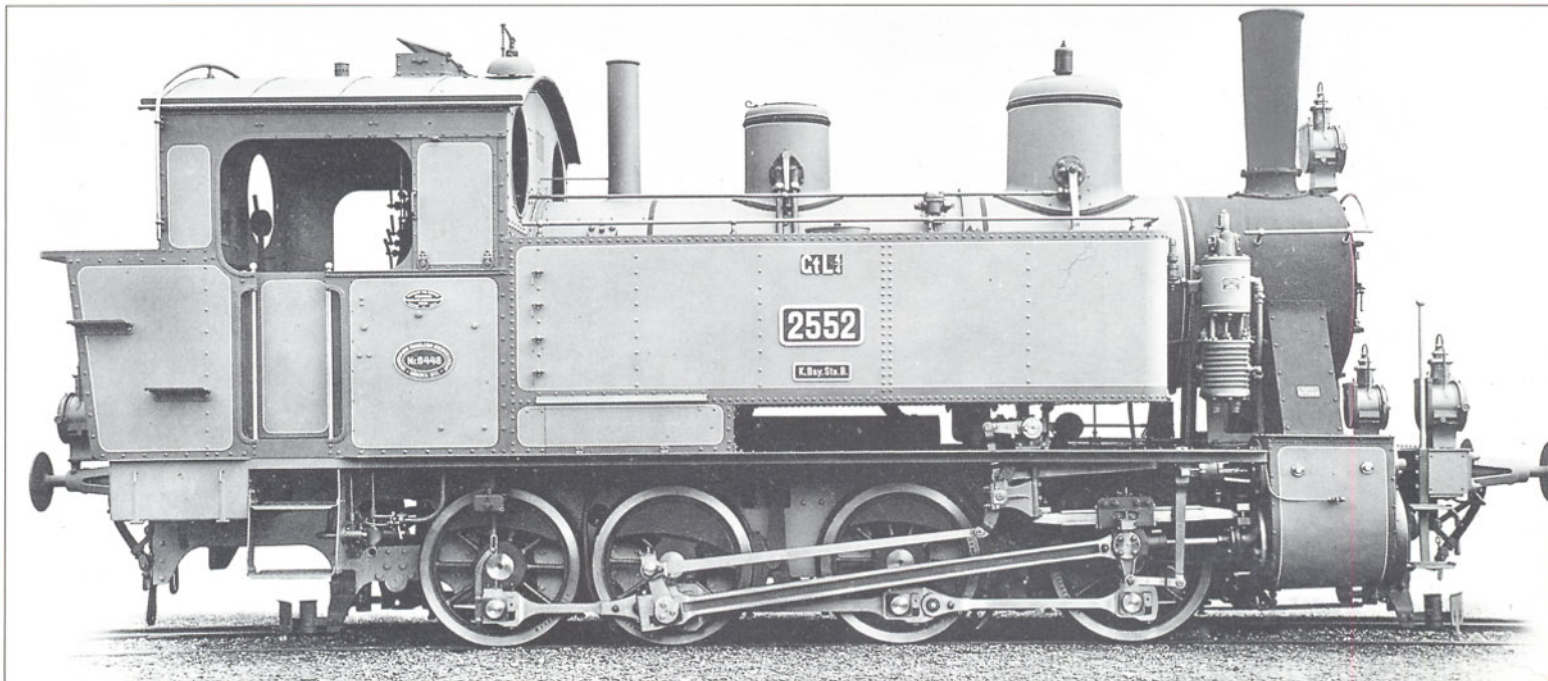
Bild 1: *Die 98856 zählte im März 1961 zum Bestand des Bw Lindau der BD Augsburg. Sie versah damals planmäßig Dienst auf der Nebenbahn von Röthenbach (Allgäu) nach Scheidegg (aufgenommen im Bahnhof Lindenberg/Allgäu).* ***Foto: H. Obermayer***

Bayerische GtL 4/4 – Baureihe 98[8-9]

Die Arbeitspferde der Lokalbahnen

Mit dem Anwachsen der Verkehrslasten, auch auf den zahlreichen bayerischen Lokalbahnstrecken, ergab sich zu Beginn dieses Jahrhunderts die Notwendigkeit, leistungsfähigere Lokomotiven zu beschaffen. Die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen verfügten zwar noch über einen stattlichen Bestand an Lokalbahn-Tenderlokomotiven mit zwei und drei gekuppelten Radsätzen und einer Leistung bis zu 430 PSi; den Anforderungen im Güterverkehr waren die meisen dieser Maschinen aber nicht mehr gewachsen. Mit der Entwicklung der Gattung BBII versuchte die Lokomotivfabrik von J. A. Maffei in München bereits im Jahre 1899, dem sich abzeichnenden Mangel zu begegnen.

Bild 2: *Die bayerische Gattung GtL 4/4 in der ersten Bauausführung mit offenem Führerhaus, einem hohen Rohr über dem Sicherheitsventil und Lüftungsaufsatz auf dem Dach quer zur Längsachse. Die 2552 wurde 1911 als zweites Exemplar ihrer Gattung in Dienst gestellt und von der DR in 98802 umgezeichnet.*
Werkfoto Krauss, Sammlung Dr. Scheingraber



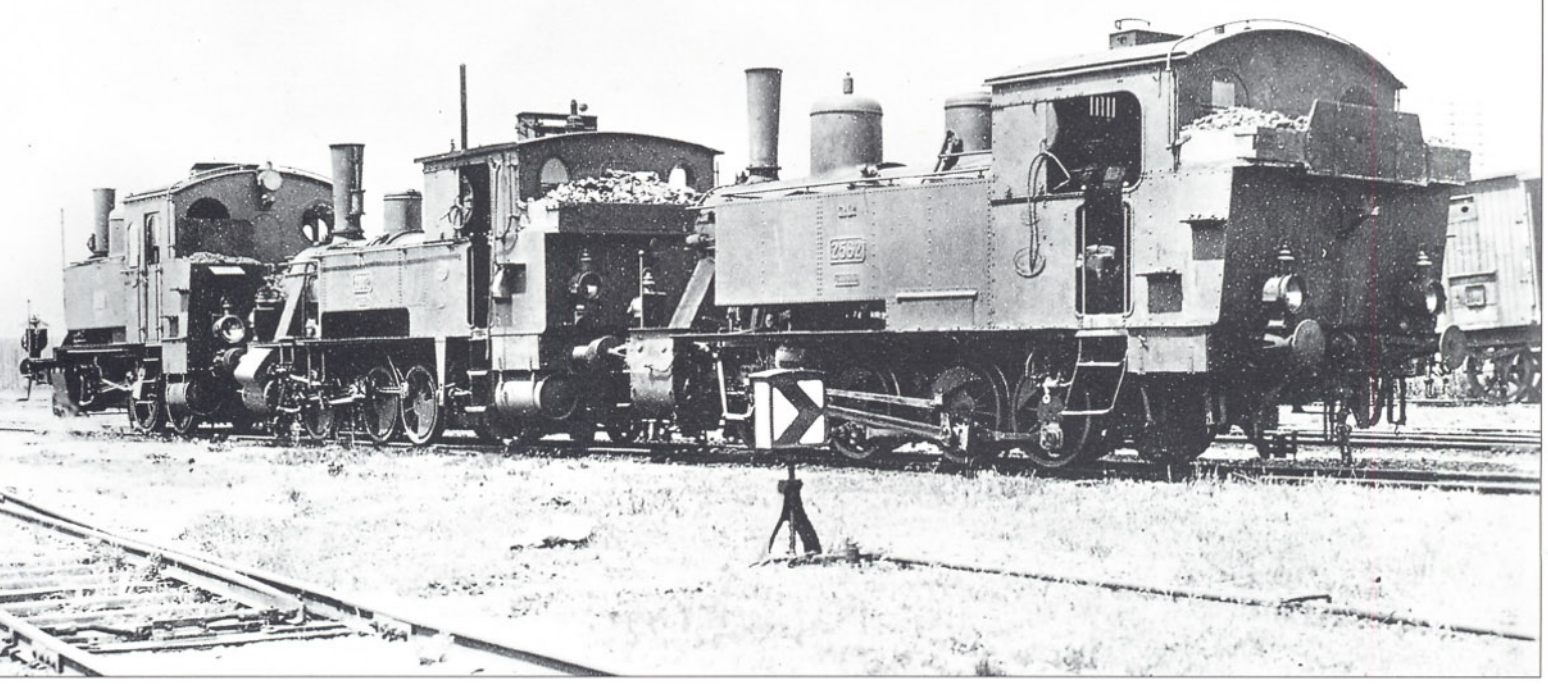


Bild 3: *Auch die 1914 gebaute 2562 (rechts im Bild), die spätere 98812, weist alle Merkmale der ersten Bauausführung auf. Beachtung verdient der aus Holzbrettern gefertigte Kohlenkastenaufsatz.* ***Foto: Sammlung Dr. Scheingraber***

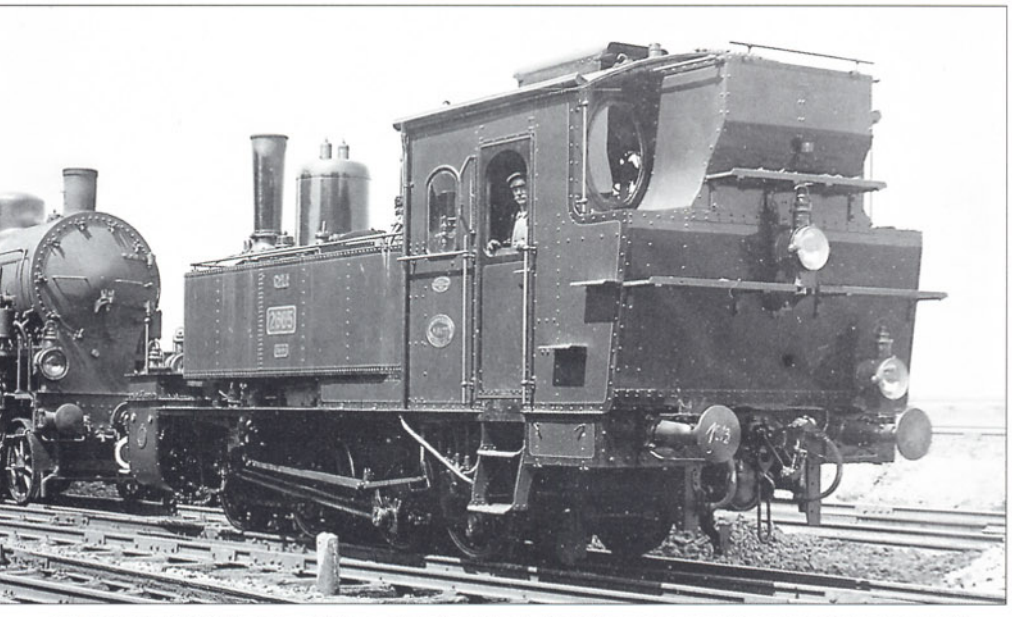
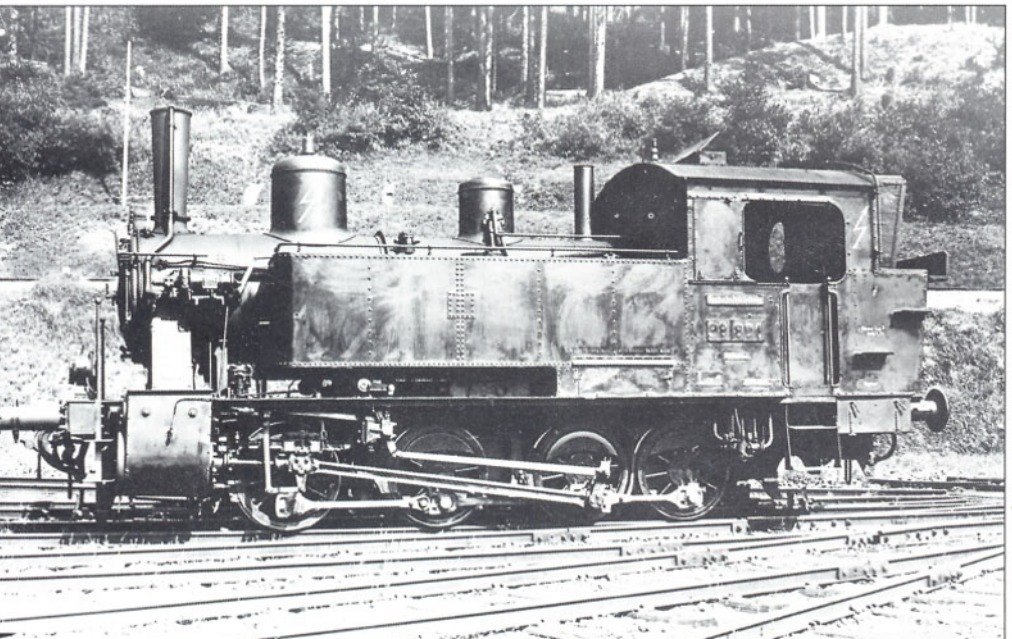


Bild 4: *Die 2605 (Baujahr 1923) verfügte bereits ab Werk über ein geschlossenes Führerhaus mit Seitenfenster, elliptische Fenster in Front- und Rückseite des Führerhauses sowie einen Kohlenkasten mit Aufsatz für 1,8t Kohle. Sie wurde 1925 in 98855 umgezeichnet.*
Foto: R. Kallmünzer, Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 5: *Dieses Foto zeigt die 98801, die erste GtL 4/4, noch mit dem alten offenen Führerhaus ohne Seitenfenster. Die Lokomotive wurde, vermutlich zu Beginn der dreißiger Jahre, im Bw Schongau aufgenommen, wo sie zu jener Zeit auch beheimatet war.* ***Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber***



Schon bald erwies sich aber, daß die Fahrzeuge nicht den Erwartungen entsprachen. Zu einer unbefriedigenden Zugkraft kamen ein recht unruhiger Lauf und der hohe Aufwand für die Wartung der Vierzylinder-Verbundtriebwerke der Mallet-Lokomotiven.

Ein größerer Erfolg war der Konstruktion von Richard v. Helmholtz beschieden, die im Jahre 1911 zunächst in zwei Exemplaren bei Georg Krauss und Comp. in München zur Ausführung kam. Diese Lokomotiven, nun mit einem Zweizylinder-Heißdampf-Triebwerk ausgestattet, verfügten über vier gekuppelte Radsätze, von denen zwei nach dem von dem Österreicher Karl Gölsdorf entwickelten Prinzip seitenverschiebbar angeordnet waren. Der zweite und der vierte Radsatz hatten ein Spiel von 30 mm nach jeder Seite. Fest im Rahmen gelagert waren dagegen die erste und die dritte Achse. Diese Konzeption gewährleistete einen guten Kurvenlauf, verlangte aber eine verhältnismäßig lange Treibstange zu dem als Treibachse ausgeführten dritten Radsatz. Führende Laufachsen hielt man trotz des beachtlichen vorderen und hinteren Überhangs der Maschinen von 2,55 bzw. 2,8 m nicht für erforderlich, zumal man sich noch mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h zufriedengab.

Nach erfolgreicher Erprobung der beiden Maschinen erfolgte 1914 die Serienfertigung von elf Lokomotiven der Gattung GtL 4/4. Der Erste Weltkrieg unterband aber den Weiterbau der Fahrzeuge; erst zu Beginn des Jahres 1921 konnte dieser wieder aufgenommen werden. In mehreren Bauserien waren bis Ende 1924 weitere 87 Lokomotiven beschafft worden. Die insgesamt 100 Maschinen der Gattung GtL 4/4, die bis zu diesem Zeitpunkt in Dienst gestellt worden waren, trugen alle noch die bayerische Gattungsbezeichnung und die Bahnnummern 2551 bis 2650.

Da die frühere Deutsche Reichsbahn im Typenprogramm für neue Einheitslokomotiven kein spezielles Triebfahrzeug für den Einsatz auf Lokalbahnen vorgesehen hatte, kam es 1927 zu einem Nachbau der bewährten GtL 4/4 in zwei Lieferserien mit fünf bzw. zwölf Maschinen, die nun als 98 901 bis 917 abgeliefert wurden. Kurz zuvor erfolgte die Umzeichnung der älteren Fahrzeuge in 98 801 bis 900.

Im Laufe der langen Beschaffungszeit war es zu

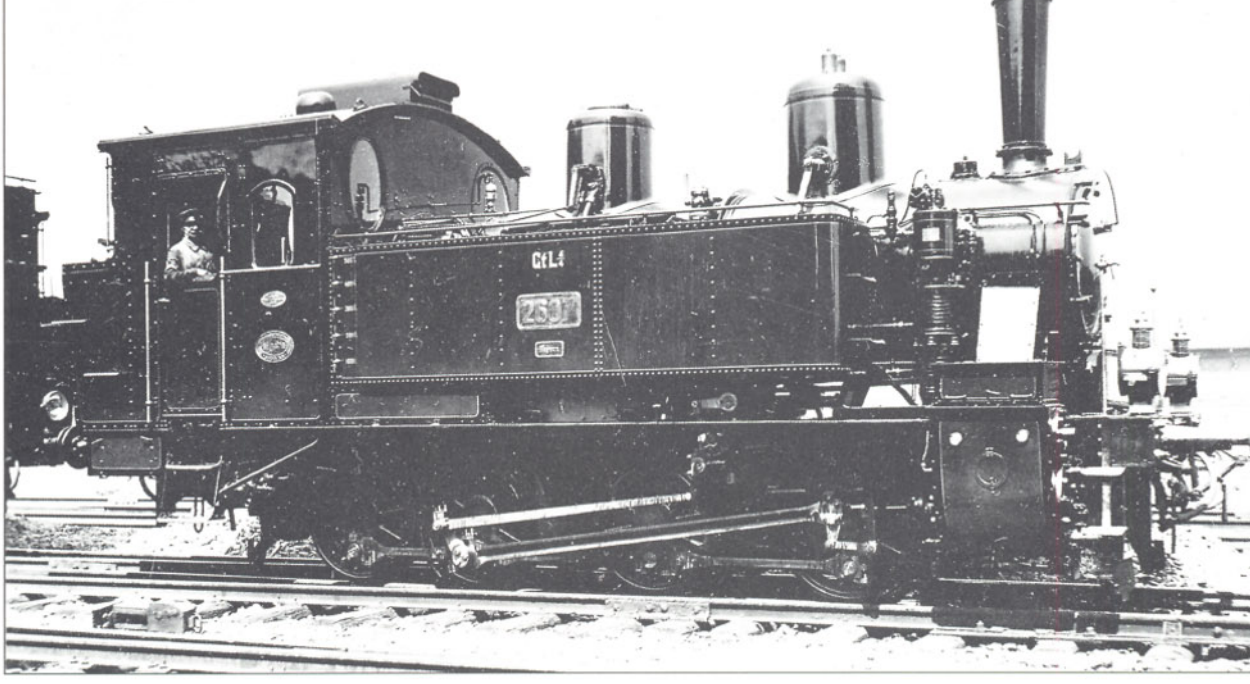


Bild 6: *Die 2607, die spätere 98857, stammt aus der gleichen Bauserie wie die 2605 in Bild 4. Auf diesem Foto, das kurz nach ihrer Ablieferung an die Deutsche Reichsbahn, Gruppenverwaltung Bayern, aufgenommen wurde, ist der Lüftungsaufsatz auf dem Dach in Längsachse gut zu erkennen.*
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

verschiedenen Bauartänderungen gekommen, die bereits im Eisenbahn-Journal 2/1982 beschrieben wurden. Eine inzwischen durchgeführte Überprüfung der Angaben in der einschlägigen Fachliteratur ergab keine Übereinstimmung in den Anmerkungen zur Bauausführung der einzelnen Lieferserien. Nach der Auswertung glaubwürdiger Aufzeichnungen und nach dem Studium verschiedener alter Bilddokumente sollen nachfolgend die wesentlichen Unterschiede in einer knappen Übersicht zusammengefaßt werden.

Bayerische Bahnnummern 2551 – 2563
(ab 1925: 98 801 – 813):
offenes Führerhaus ohne Seitenfenster
kreisrunde Fenster in der Front- und Rückseite des Führerhauses
hohes Rohr über dem Sicherheitsventil
Lüftungsaufsatz auf dem Dach quer zur Längsachse
Kohlenkasten ohne Aufsatz
Vorräte 5,0 m^3 Wasser und 1,7 t Kohle

Bayerische Bahnnummern 2564 – 2603
(ab 1925: 98 814 – 853):
geschlossenes Führerhaus mit Seitenfenster
kreisrunde Fenster in der Front- und Rückseite des Führerhauses
ohne Rohr über dem Sicherheitsventil
Lüftungsaufsatz auf dem Dach in Längsachse
Kohlenkasten ohne Aufsatz
Vorräte 5,3 m^3 Wasser und 1,7 t Kohle

Bayerische Bahnnummern 2604 – 2650
(ab 1925: 98 854 – 900):
elliptische Fenster in der Front- und Rückseite des Führerhauses
Kohlenkasten mit Aufsatz für 1,8 t Kohle
ansonsten wie zweite Gruppe

---

98 901 – 917:
Länge über Puffer 9400 mm bei unverändertem Achsstand
ansonsten wie dritte Gruppe

Einige der alten Fotos, deren Qualität einen Abdruck leider nicht zuläßt, trugen zu einer weiteren Verunsicherung bei: Auf manchen Bildern von Maschinen mit Betriebsnummern zwischen 98 830 und 854 glaubt man, elliptische Fenster in den Front- und Rückseiten der Führerhäuser zu erkennen. Beim Vergleich mit anderen Fotos derselben Maschinen konnte aber festgestellt werden, daß der Eindruck ovaler Fenster dann entstand, wenn die kreisrunden Fenster etwas um die vertikale Mittelachse geschwenkt und geöffnet waren. Bei Schrägaufnahmen von Lokomotiven mit geöffneten runden Fenstern ist die Irritation besonders groß.

Mitte der dreißiger Jahre waren die ersten 13 Maschinen umgebaut und die Führerhäuser der Ausführung der anderen Lieferungen angepaßt; die kreisrunden Frontfenster blieben unverändert. Bei späteren Hauptuntersuchungen und größeren Ausbesserungen kam es zum Tausch ganzer Baugruppen und dadurch zu einer Vermischung der ursprünglichen Baumerkmale.

Bis Ende der zwanziger Jahre gab man sich noch mit der recht bescheidenen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h zufrieden. Eine beabsichtigte Beschleunigung des Personenverkehrs auch auf den Lokalbahnen verlangte dann aber höhere Geschwindigkeiten, die nur mit Fahrzeugen zu erreichen waren, welche über führende Laufachsen verfügten. Eine entsprechende Lokomotivtype, die aus der GtL 4/4 hervorging, entstand als GtL 4/5. Von 1929 bis 1933 lieferten Krauss und Maffei insgesamt 45 dieser D1'-Lokomotiven der Baureihe 98[10]. Die neuen Fahrzeuge konnten aber auch nur für eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h zugelassen werden und entsprachen damit noch nicht den gestellten Anforderungen.

Die angestrebte Verbesserung ergab sich erst nach dem Umbau der 98 908, der im Jahre 1934 im Raw Weiden vorgenommen wurde. Nach dem Einbau einer Laufachse in einem Bisselgestell, mit einem Ausschlag von 80 mm nach jeder Seite, lief die Lok auch bei 55 km/h noch absolut ruhig. Bis 1937 wurden nun alle Fahrzeuge des Baujahrs 1927 entsprechend umgebaut, danach bis 1941 auch noch die Maschinen 98 858, 866, 872, 873, 874, 879, 883, 888, 892, 898, 899 und 900. Bis 1939 fuhren die Lokomotiven noch mit ihren alten Betriebsnummern; erst danach wurden sie als Baureihe 98[11] mit den Nummern 98 1101 bis 1129 geführt.

Bild 7: *Die 98877 wurde am 11. Juni 1939 vor dem Lokschuppen in Füssen von Carl Bellingrodt im Bild festgehalten. Erst ein Jahr zuvor, am 1. August 1938, war die Nebenbahn nach Füssen durch Verstaatlichung der LAG in das Eigentum der Deutschen Reichsbahn übergegangen.*
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Alle 117 Lokomotiven, die 88 GtL 4/4 und die 29 umgebauten GtL 4/5, blieben stets im Bereich der Reichsbahndirektionen im rechtsrheinischen Bayern und wurden dort in sämtlichen Regionen eingesetzt. Bestandslisten aus dem Jahre 1935 weisen aus, daß die Maschinen in insgesamt 22 Bahnbetriebswerken beheimatet waren. Hochburgen der GtL 4/4 waren Kempten, Bamberg und Passau, gefolgt von Schongau, Schwandorf und Schweinfurt.

In den vierziger Jahren ergaben sich innerhalb Bayerns einige Änderungen in der Stationierung. Aus der Zeit von 1943 bis 1945 liegen leider nur die Bestandslisten der Reichsbahndirektionen München, Nürnberg und Regensburg vor. Darin wird ein verfügbarer Einsatzbestand von 59 GtL 4/4 und 22 GtL 4/5 nachgewiesen. Entsprechende Aufzeichnungen der RBD Augsburg sind leider nicht vorhanden; offenbar sind diese Unterlagen in den ersten Nachkriegsjahren verlorengegangen oder später in Privatbesitz gelangt. Einen genaueren Überblick über den Gesamtbestand zeigen erst wieder die Aufstellungen von 1950 und 1958, die in der nachfolgenden Tabelle den Angaben aus dem Jahre 1935 gegenübergestellt sind.

Die Aufstellung zeigt, daß der Deutschen Bundesbahn im Jahre 1950 noch 107 Maschinen der Baureihen 98^{8} und 98^{11} zur Verfügung standen. Nicht mehr verzeichnet waren die Lokomo-



Bahnbetriebswerk	1935	1950	1958
Aschaffenburg	–	–	2
Augsburg	4	3	1
Bamberg	11	10*)	12*)
Bayreuth	–	10*)	12*)
Eger	2	–	–
Hof	7	–	–
Ingolstadt	8	1	–
Kempten	15	4	2
Kirchenlaibach	1	–	–
Lindau	3	4	1
Landshut	1	–	–
Mühldorf	–	–	1
München Hbf	3	–	2
München Ost	2	–	4
München-Thalkirchen	–	18	–
Neuenmarkt-Wirsberg	–	7*)	–
Neu-Ulm	4	9	5
Nördlingen	–	1	–
Nürnberg Hbf	–	–	7
Passau	11	12	2
Plattling	4	–	–
Pressig-Rothenkirchen	6	8	8+3*)
Regensburg	1	–	–
Schongau	9	2	–
Schwandorf	7	4	6
Schweinfurt	7	5+1*)	7
Simbach	1	–	–
Straubing	2	4	–
Weiden	–	4	–
Würzburg	4	–	–
Summe	113	79+28*)	48+27*)

Anmerkungen:
Zu dem Bestand des Jahres 1935 kommen noch vier Maschinen, deren Beheimatung nicht nachgewiesen werden kann.
Die Lokomotiven der Baureihe 98^{11} sind mit *) gekennzeichnet.

Bild 10: *Die 98834 ist im März 1958 mit einem aus Behelfspersonenwagen gebildeten Personenzug zwischen Erzhäuser und Penting in Richtung Rötz unterwegs. Diese Nebenbahn in der Oberpfalz zweigt in Bodenwöhr Nord von der Hauptstrecke Schwandorf – Furth im Wald in Richtung Nordosten ab.* ***Foto: G. Turnwald***

Bild 8 (linke Seite oben): *Einen langen Güterzug hat hier im März 1956 die 98842 von Cham nach Kötzting im Bayerischen Wald zu ziehen. Sie wird in Kürze in Kötzting eintreffen.*
Foto: G. Turnwald

Bild 9 (linke Seite unten): *Die 98852 befindet sich im Sommer 1954 bei Vilshofen (Niederbayern) auf der Fahrt nach Aidenbach. Oberhalb der Lok das Kloster Schweiklberg.*
Foto: G. Turnwald



Bild 11: *Der bisher einzige Fotobeleg für den Einsatz der 98862 als Werklok des RAW Meiningen ist diese Aufnahme.*
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



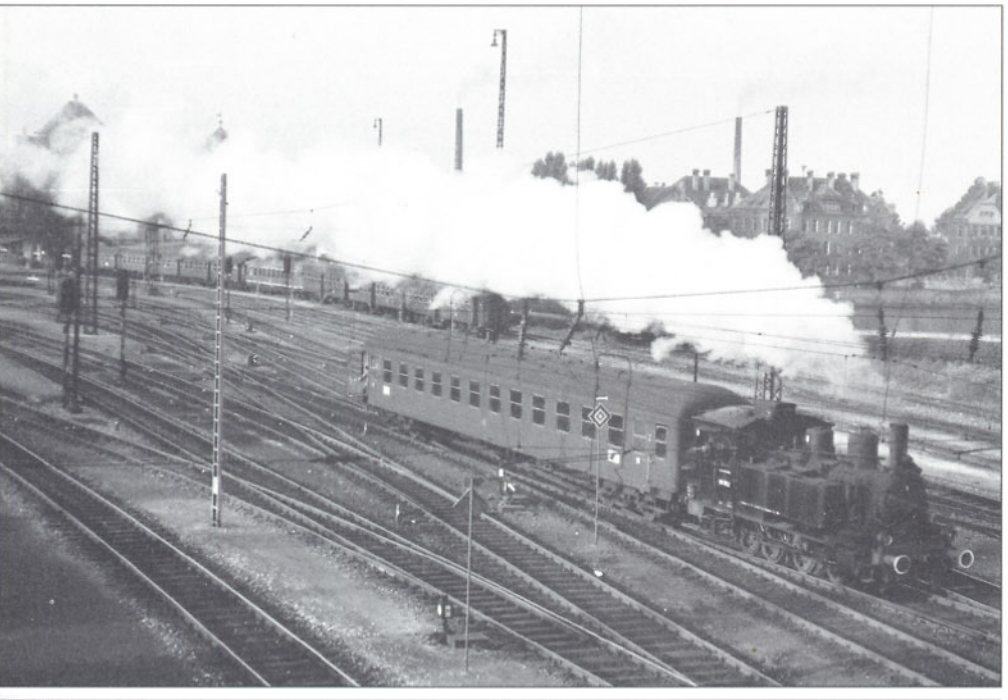




Bild 12: *Mit einer aus vier kurzen bayerischen Lokalbahnwagen gebildeten Personenzuggarnitur passiert die 98853 im Februar 1954 auf der Fahrt von Bodenwöhr Nord nach Nittenau das Einfahrsignal von Bodenwöhr Nord.*

Bild 13 (links Mitte): *Ein ungewöhnliches Gespann: die Lokalbahn-Tenderlokomotive 98882 mit einem Schnellzugwagen! Offensichtlich mußte die 98882 im September 1961 in Lindau für eine Rangierlok einspringen.*

Bild 14 (links unten): *Ein Foto von der "Seekuh", der Sekundärbahn Erlangen – Gräfenberg, mit ihren zahlreichen, für sie typischen Ortsdurchfahrten darf nicht fehlen (98844, August 1956).*

Bild 15: *Mit ihrem Personenzug von Passau nach Hauzenberg hat die 98851 soeben den Abzweigbahnhof Voglau verlassen. Im Hintergrund ist die Innbrücke, über die auch die Hauptstrecke Passau – Linz führt, zu erkennen (aufgenommen um 1953).*

Bild 16 (rechte Seite unten): *Mit einem GmP nach Bodenwöhr Nord müht sich im Mai 1956 die 98850 die Steigung hinter dem Bahnhof Neunburg vorm Wald hinauf. Interessant ist der Kohlenkastenaufsatz der 98850.*
Fotos 12 bis 16: G. Turnwald

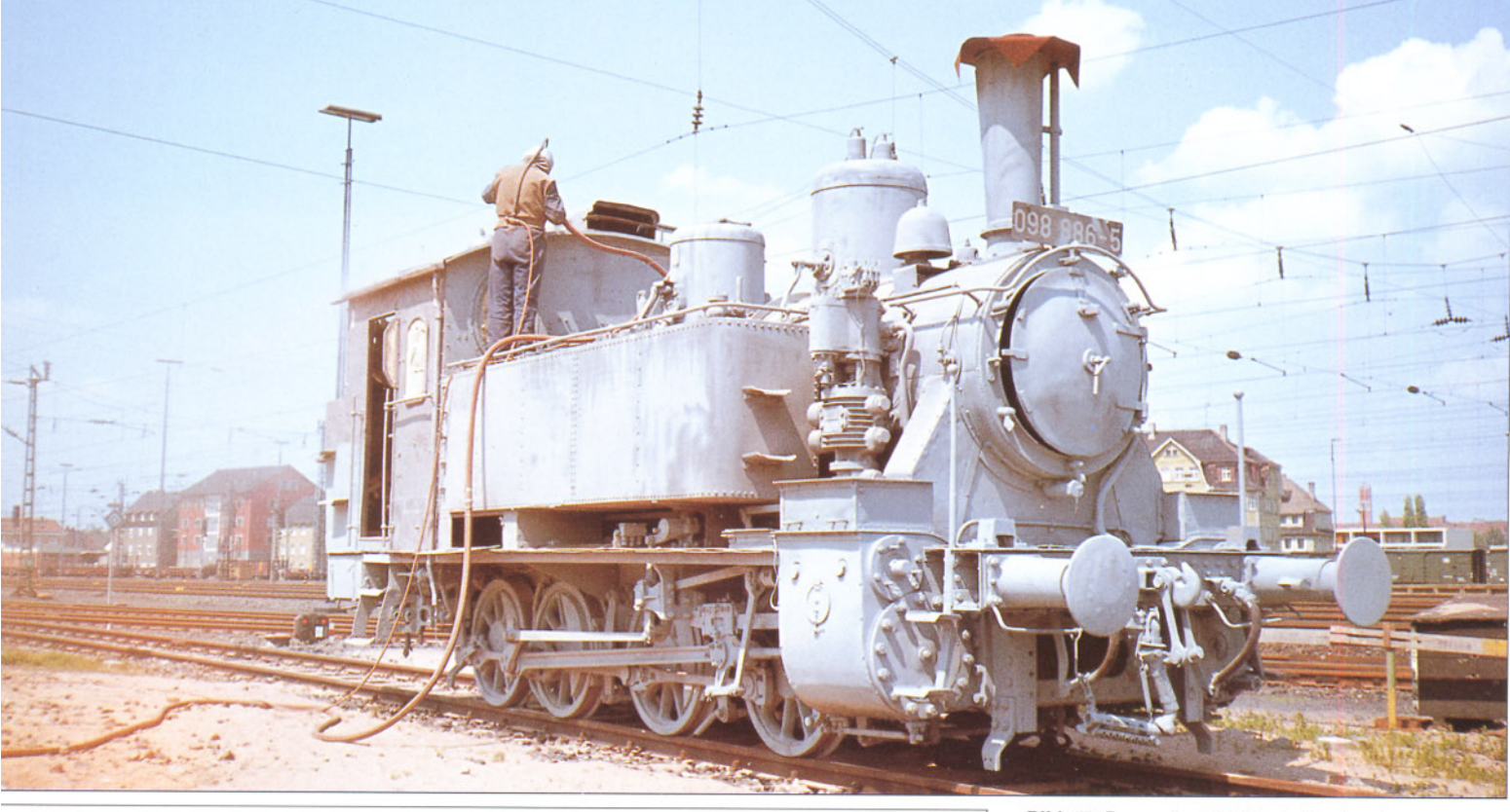
tiven 98 803, 806, 808, 816, 824, 828, 846, 862, 865 und die 98 1108.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs verblieben die 98 803, 808 und 828 – die im Februar 1945 noch zum Bestand der RBD Regensburg zählten und im Bw Wallern des Maschinenamts Passau beheimatet waren – auf dem Gebiet der Tschechoslowakei. Die 98 824, im Februar 1945 ebenfalls noch im Bestand der RBD Regensburg, fiel den Kriegsereignissen zum Opfer. Dasselbe geschah mit der 98 806. Drei weitere Lokomotiven, die 98 862, 98 865 und die 98 1108, zählten im Februar 1945 noch zum Einsatzbestand des Bw Schweinfurt und verkehrten auf der Nebenbahn Rentwertshausen–Römhild. Diese Fahrzeuge verblieben nach Kriegsende in der DDR, da sie wegen unterbrochener Schienenwege ihr Heimatbetriebswerk nicht mehr erreichen konnten. Alle drei Maschinen wurden nun vom Bw Meinigen eingesetzt. Während sich die Spur der 98 865 verlor, kann inzwischen belegt werden, daß die 98 862 zuletzt noch als Werklok im RAW Meiningen diente. Nach mehreren Standortwechseln gelangte die 98 1108 schließlich nach Probstzella und soll dort im Jahre 1967 ausgemustert worden sein. Die beiden Maschinen 98 816 und 846 waren durch Luftangriffe so stark beschädigt worden, daß sie verschrottet wurden. Die 1950 noch im Bestand der DB geführte 98 822 kam auch nicht mehr zum Einsatz; wegen Kriegsschäden mußte sie ausgemustert werden. 1952 wurde die 98 810 an die Kahlgrund-Verkehrsgesellschaft abgegeben, und die 98 1101 schied 1954 nach einem Unfall aus dem Betriebsdienst aus. Ein Jahr zuvor waren schon die Fahrzeuge 98 820, 838 und 840 ausgemustert worden.

Bis zum Beginn der sechziger Jahre hatte sich der Bestand drastisch verringert. Als am 16. Februar 1963 die letzten Personenzüge auf der Sekundärbahn von Erlangen nach Gräfenberg ihre Abschiedsfahrten unternahmen, standen dafür beim Bw Nürnberg Hbf nur noch die 98 813 und die 98 1115 zur Verfügung. Die zuvor dort eingesetzten Maschinen 98 836, 839, 844, 894 und die 98 1104 waren schon z-gestellt, die 98 812 und 861 dem Bw Schweinfurt zugewiesen. In der Bestandsliste der DB vom 31. Dezember 1964 waren lediglich noch die 98 812, 813, 861, 886 und die 98 1125 enthalten, die in Schweinfurt beheimatet waren. Hinzu kamen die bereits z-gestellten Lokomotiven 98 1105 und 1118 des Bw Pressig-Rothenkirchen. Die




98 850





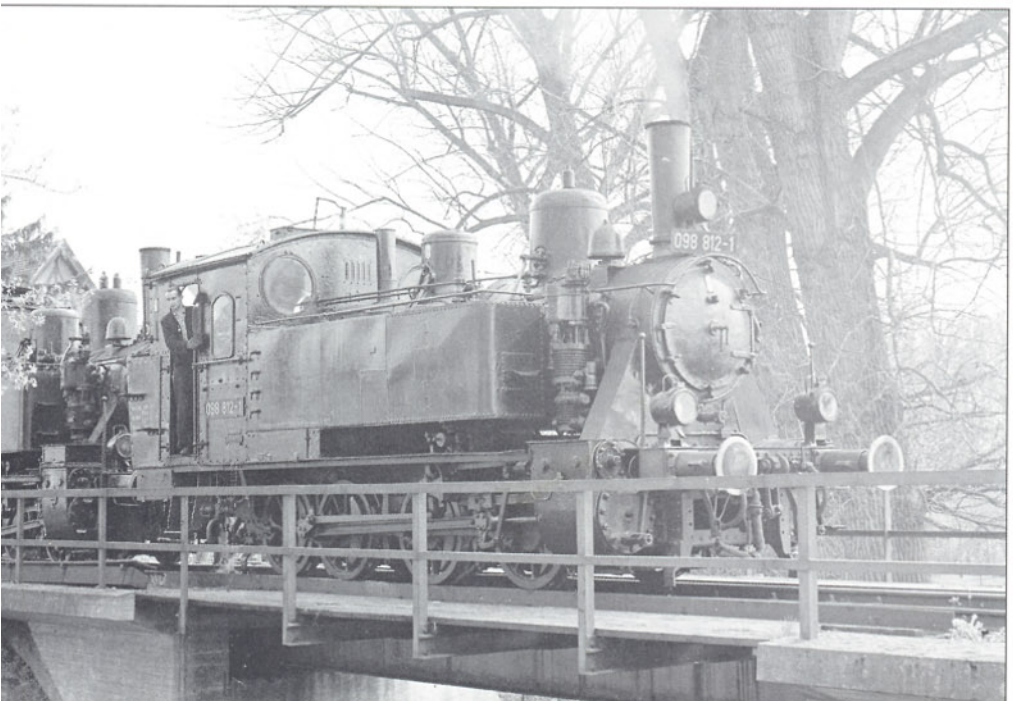


Bild 17: *Bevor die 098886 als Denkmal vor dem Schweinfurter Hauptbahnhof aufgestellt wurde, mußte sie sich einer äußerlichen Aufarbeitung unterziehen. Die Aufnahme entstand am 31. Mai 1978 beim Sandstrahlen im Bw Schweinfurt.* ***Foto: W. Bleiweis***

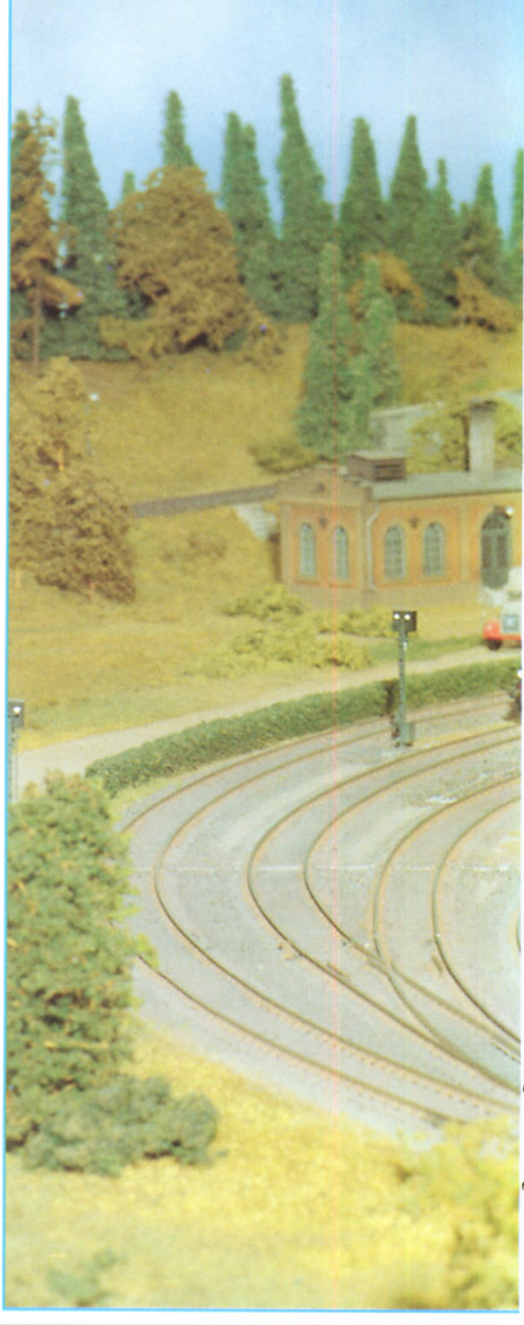
Bild 18: *Auf dem Bahnhofsvorplatz in Schweinfurt erinnert die 98886 heute an die Dampflokzeit (aufgenommen 1982).* ***Foto: H. Obermayer***

Bild 19 (unten): *Die 098812 war die letzte Vertreterin ihrer Gattung bei der Deutschen Bundesbahn. Das Foto zeigt sie kurz vor ihrer Ausmusterung mit einem Sonderzug in Volkach.* ***Foto: H. Obermayer***

Schweinfurter Maschinen wurden damals hauptsächlich auf der Nebenbahn von Bad Neustadt/Saale nach Königshofen im Grabfeld eingesetzt. Im September 1965 musterte man die 98 861 aus, im April 1966 dann auch die 98 813.

Als Splittergattungen sollten die letzten GtL 4/4 und GtL 4/5 bereits im Jahre 1965 aus dem Bestand ausgeschieden werden. Im Herbst 1965 liefen nur noch die 98 861 und 886. Die beiden anderen, die 98 812 und die 98 1125, waren im Bw Schweinfurt bereits kalt abgestellt und die Schlote abgedeckt. Entgegen der ursprünglichen Absicht gelangten jedoch beide Maschinen wieder zum Einsatz. Während die 98 1125 als letzte ihrer Baureihe im März 1968 ausgemustert wurde, erhielten die 98 812 und 886 nach dem 1. Januar 1968 sogar noch die neuen Betriebsnummern 098 812-1 und 098 886-5. Im März 1970 kam dann für die 098 886 doch die Ausmusterung. Nur wenig später, am 22. Juni 1970, unternahm die 098 812 ihre Abschiedsfahrt; zwei Tage später wurde sie außer Dienst gestellt. Im Rahmen einer Verlosung gelangte sie in den Besitz eines Studenten und danach in die Sammlung der Ulmer Eisenbahnfreunde, die sie bis heute betriebsfähig erhalten haben und mit ihr schon zahlreiche Sonderfahrten durchführten. Die 98 886 wurde, nachdem sie einige Zeit im Bw Schweinfurt hinterstellt war, als Denkmal vor dem Schweinfurter Hauptbahnhof aufgestellt. **HO**



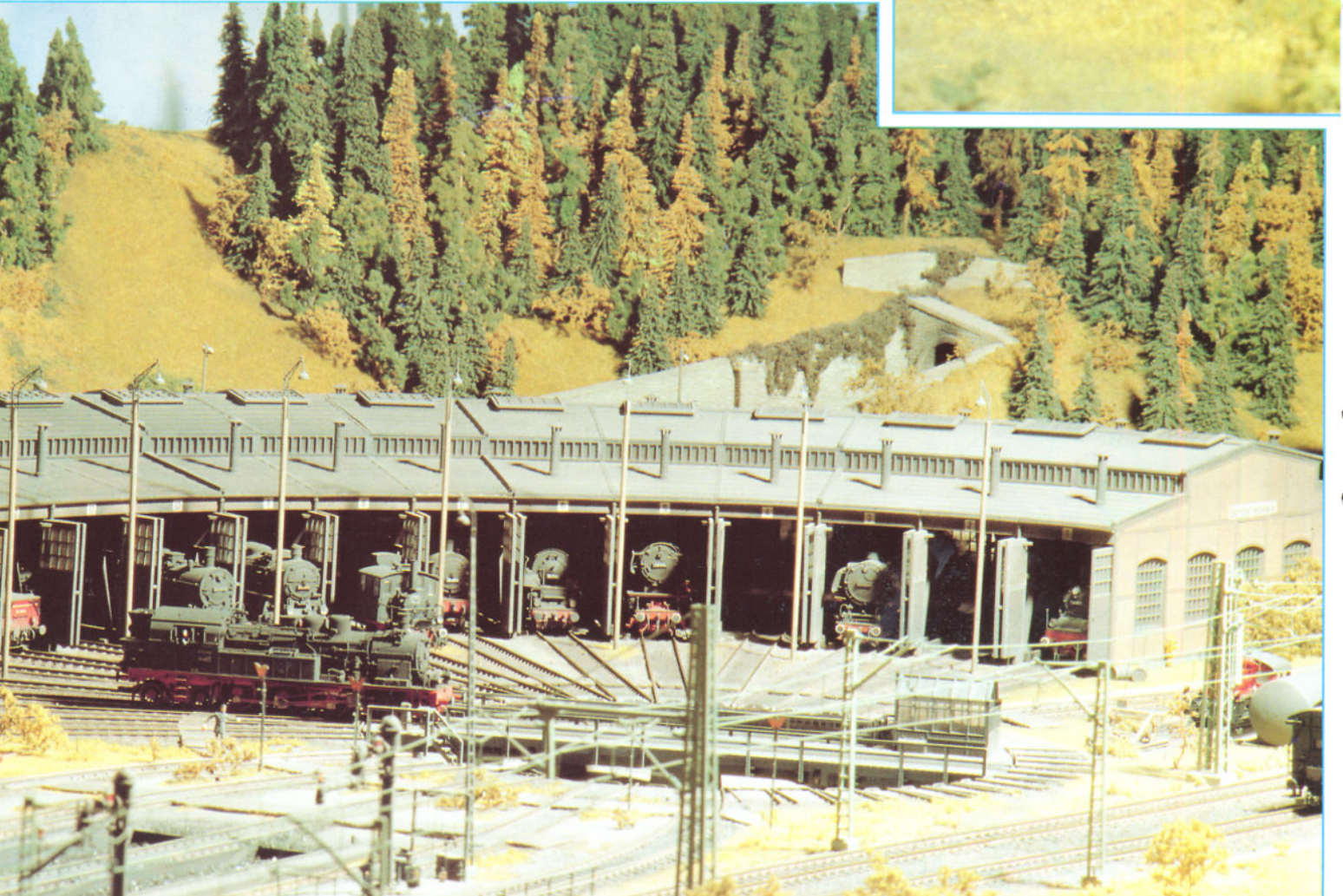


Bilder 1 (oben) und 2 (unten links): *Die beiden Bw-Impressionen erinnern an die ersten Segmente der Großanlage Dieter Esemanns, die bereits im Rahmen unseres 2. Modellbauwettbewerbs vorgestellt wurden. Inzwischen sind weitere Teile vollendet und neue Erfahrungen gesammelt.*

»Fortsetzung folgt«

Bild 4 (unten rechts): *Der neue Bauabschnitt umfaßt ein hübsches, von Fachwerkhäusern geprägtes Städtchen, das an einem kleinen Fluß gelegen ist.*

Bild 3 (rechts): *Etwas unterhalb der Bildmitte ist schwach die Trennlinie zwischen zwei Segmenten zu erkennen. Voraussetzung für die Paßgenauigkeit sind absolut exaktes Arbeiten und die Verwendung hochwertigen Holzes.*







Als erster Beitrag in unserem 3. Internationalen Modellbauwettbewerb soll die Anlage von Dieter Esemann vorgestellt werden. Eine ihrer Besonderheiten ist, daß sie in der sogenannten Segmentbauweise errichtet wurde, was allerdings minuziöse Planung bei der Gleisplangestaltung und handwerklich äußerst sorgfältiges Arbeiten verlangt, damit die einzelnen Segmente später auch exakt bündig aneinander anschließen. Über den Bau der ersten drei Segmente wurde im Rahmen des 2. Internationalen Modellbauwettbewerbs im Eisenbahn-Journal 9/1988 bereits ausführlich berichtet. Auch ein Gleisplan des ersten Teils der Anlage ist dort zu finden.





Bild 7: *Die ansprechenden Gebäude, im Einfahrtsbereich des Bahnhofs gekonnt plaziert, sind größtenteils im Eigenbau entstanden. Die heranrollende 01.10 fügt sich harmonisch in das Gesamtbild.*

Bild 5: *Die nah am Bw vorbeiführende, gerade erst elektrifizierte Strecke mündet hier in den Bahnhof ''Maienfeld'' ein.*

Bild 6: *Noch ist allerdings reger Dampf-, Diesel- und Akkutriebwagen-Betrieb zu verzeichnen. Direkt an der Bahnlinie hat sich eine Eisenbahner-Schrebergartenkolonie angesiedelt.*

Bild 8: *Bald wird der Wittfeld-Speichertriebwagen ausgedient haben und durch elektrische Triebwagen ersetzt werden.*





Bild 9: *Auf diesem Bild wird besonders deutlich, welche Fülle von Details der Erbauer liebevoll nachgestaltet hat: Maschendrahtzaun für den Geflügelhof, ein Frühbeet, eine Handpumpe für das Gießwasser ...*

Um eine solide Verbindung der einzelnen Anlagenelemente sicherzustellen, sind diese untereinander mit Schloßschrauben und Flügelmuttern verschraubt. Die Vierkantholzfüße eines jeden Elements wurden mit Gewindestangen und Gewindebuchsen eingeschraubt. Dank dieser Ausführung ist es möglich, beim Aufstellen geringfügige Höhendifferenzen auszugleichen. Die elektrische Verbindung der einzelnen Anlagensegmente erfolgt mittels handelsüblicher Vielfachstecker. Zur Schaltung der Weichen- und Signalantriebe hat Dieter Esemann auf das Roco-MSC 120 in der Ausbaustufe mit Gleisbildstellpult zurückgegriffen.

Amerikanische Weichenantriebe

Während die Signale, die ausnahmslos von Weinert stammen, mittels Bemo-Antrieben und Relais von Roco betätigt werden, handelt es sich bei den Weichenantrieben um "Exoten". Herr Esemann teilte uns hierzu mit: "... Die Weichenantriebe stammen aus den USA; sie werden unter der Bezeichnung 'Switchmaster' vertrieben. Nach langem Suchen und Experimentieren glaube ich, mit diesem Antrieb nunmehr den 'Stein der Weisen' gefunden zu haben. Es handelt sich um hochübersetzte Elektromotoren, die mit etwa 6 U/min arbeiten, wobei sich in Verbindung mit einem ca. 7 bis 8 cm langen Hebelarm große Stellkräfte und lange Stellwege ergeben.
Die verwendeten Peco- und Bemo-Weichen arbeiten jedenfalls tadellos und nahezu ohne Geräuschentwicklung. Bei einem Stückpreis von weniger als DM 25,00 derzeit ein konkurrenzloser Antrieb! Allerdings müssen die Motoren mit Relais geschaltet werden, was zusätzliche Investitionen bedingt, aber auch der Betriebssicherheit zugute kommt. Die Weichenlaternen werden mittels Übertragungsteilen von Weinert unmittelbar durch den Motor gestellt ..."
Trotz der zahlreichen in Fachkreisen geäußerten Vorbehalte werden zur Fahrstromversorgung der auf Faulhaber-Motoren umgerüsteten Triebfahrzeuge die Roco-Fahrpulte ASC 1000 und 2000 verwendet. Das Fahrverhalten der ummotorisierten Industriemodelle ist hervorragend. Allerdings ist bei Langsamfahrt eine geringe Geräuschentwicklung zu verzeichnen.

Tips für sich selbst verfeinert

Bei der Landschaftsgestaltung hat Herr Esemann keine revolutionär neuen Methoden entwickelt, sondern lediglich die zahlreichen Tips und Tricks, wie sie beispielsweise besonders auch im Eisenbahn-Journal immer wieder veröffentlicht werden, ausprobiert und hie und da verfeinert. Der Gleisunterbau besteht aus 6 mm starkem Hartschaum-Dämmaterial, auf das 2 mm dicker Kork mit Anschrägung zur Imitation der Böschung aufgeklebt wurde. Auf diesen Untergrund hat Dieter Esemann die Gleise mit wasserlöslichem Weißleim geklebt und anschließend nach der altbekannten Wasser-Spülmittel-Leim-Methode eingeschottert. Als Schotter wurde wiederum Kork verwendet, und zwar in einer Korngröße, wie sie für Spur N angeboten wird. Abschließend erfolgte die "Veredelung" der Gleise und Gleiskörper mit der entsprechenden Farbmischung. Eine Spritzpistole leistete hierbei hilfreiche Dienste.
Weichenantriebsattrappen, Seilzüge, Umlenk- und Stützrollen sowie andere nützliche Kleinigkeiten entstammen dem Weinert-Sortiment. Besonderer Wert wurde auf die möglichst vorbildgerechte Anordnung dieser Bauteile gelegt. Für die Oberleitung fanden umgebaute Märklin-Streckenmasten und Sommerfeldt-Turmmasten Verwendung. Der Fahrdraht stammt ebenfalls von Sommerfeldt. Fahrleitungen und Masten wurden zum Schluß mit der Spritzpistole farblich nachbehandelt.
Das eigentliche Gelände, die Hänge und Wiesen, entstanden auf einem Unterbau aus "Hasengitter", darübergeklebtem Toilettenpapier, Moltofill-Brei, Grasmatten und ausgesiebter Blumenerde. Den letzten Schliff erhielt das Gelände durch Streumaterialien von Woodland und Timber. Die Laubbäume und Sträucher stammen von MZZ, wurden allerdings durch Flocken der beiden vorher genannten Hersteller verfeinert. Die Nadelbäume sind teils von Heki, teils von Haberl und Partner. Auch sie wurden durch Beschneiden und Beflocken nachträglich verfeinert.
Die Gebäude sind durchweg Industrieprodukte. Da den Erbauer deren teilweise doch recht plastikhafter Eindruck störte, erhielten die Modelle vor dem Zusammenbau eine komplette Überlackierung bzw. neue Farbgebung und dadurch ihr mattes, viel vorbildgetreueres Aussehen. Lediglich die Hütten und Verschläge der Schrebergartenkolonie sind Um- und teilweise völlige Eigenbauten, genauso die Brücke über den



Bild 10: *... ja sogar eine Vogelscheuche. Auf dem vorbeiführenden Gleis bringt eine V 20 Nachschub für die Dampflok-Bekohlungsanlage.*

kleinen Fluß. Sie entstand aus Messingprofilen und Mauerplatten.
Da die Anlage in der Epoche 3 angesiedelt sein soll, mußten die Triebfahrzeuge und Wagen nicht nur entsprechend patiniert, sondern auch in ihrem "Outfit" dieser Zeit angepaßt werden. Auch hierbei griff Herr Esemann in der Regel auf Zurüstteile der Firma Weinert zurück.

Fazit nach drei Jahren

Mittlerweile hat Dieter Esemann rund drei Jahre an der Anlage gearbeitet. Zu seiner vollsten Zufriedenheit kann er feststellen, daß sich die Konzeption der Modellbahnanlage in Segmentbauweise – z.B. im Hinblick auf die Vorteile beim Erstellen der einzelnen, relativ handlichen Teilstücke – voll bewährt hat. Die befürchteten Holzverwerfungen sind dank der Verwendung qualitativ hochwertigen, gut abgelagerten Materials und einer ausgetüftelten Statik des Unterbaus ausgeblieben.
Darüber hinaus hat Herr Esemann beim Bau seiner Anlage die Spritzpistole als unerläßliches Requisit einer modernen Bastlerwerkstatt kennengelernt. Er schreibt hierzu: "... Und noch eine Erkenntnis kann ich nach Vollendung von sechs Anlagensegmenten weitergeben: Ein gutes Finish und der Eindruck von Echtheit lassen sich meines Erachtens nur bei Einsatz einer guten Spritzpistole erreichen. Es ist zwar mühsam, jeden Bausatz vor der Montage erst einmal zu lackieren; auch kostet es mich noch heute Überwindung, die gerade erstandenen Fahrzeugmodelle erst einmal zu zerlegen, um sie dann auf alt zu trimmen; dennoch ist ein überzeugendes Ergebnis nur auf diese Weise möglich ..."
Seine Anregungen holt sich Herr Esemann durch ein umfangreiches Studium der Fachliteratur. Insbesondere Vorbild-Bildbände, die den Eisenbahnbetrieb der fünfziger Jahre zeigen, boten und bieten ihm eine Fülle von Anregungen. Dieter Esemann sucht sich aber auch direkte Anregungen beim Vorbild; er fand und findet sie bei zahlreichen Spaziergängen entlang der Bahn und auf Fahrten mit der Eisenbahn.
Aber nicht nur die vielen neuen Anregungen sind ihm bei seinen "Ausflügen in die Eisenbahn-Realität" wichtig, sondern auch die Entspannung, um dem Streß, der sich hin und wieder auch beim Bau einer Modelleisenbahnanlage einstellt, widerstehen zu können.
Wir hoffen sehr, daß uns Herr Esemann auch weiterhin über den Fortgang beim Bau seiner wirklich ausgezeichneten Anlage berichten wird!

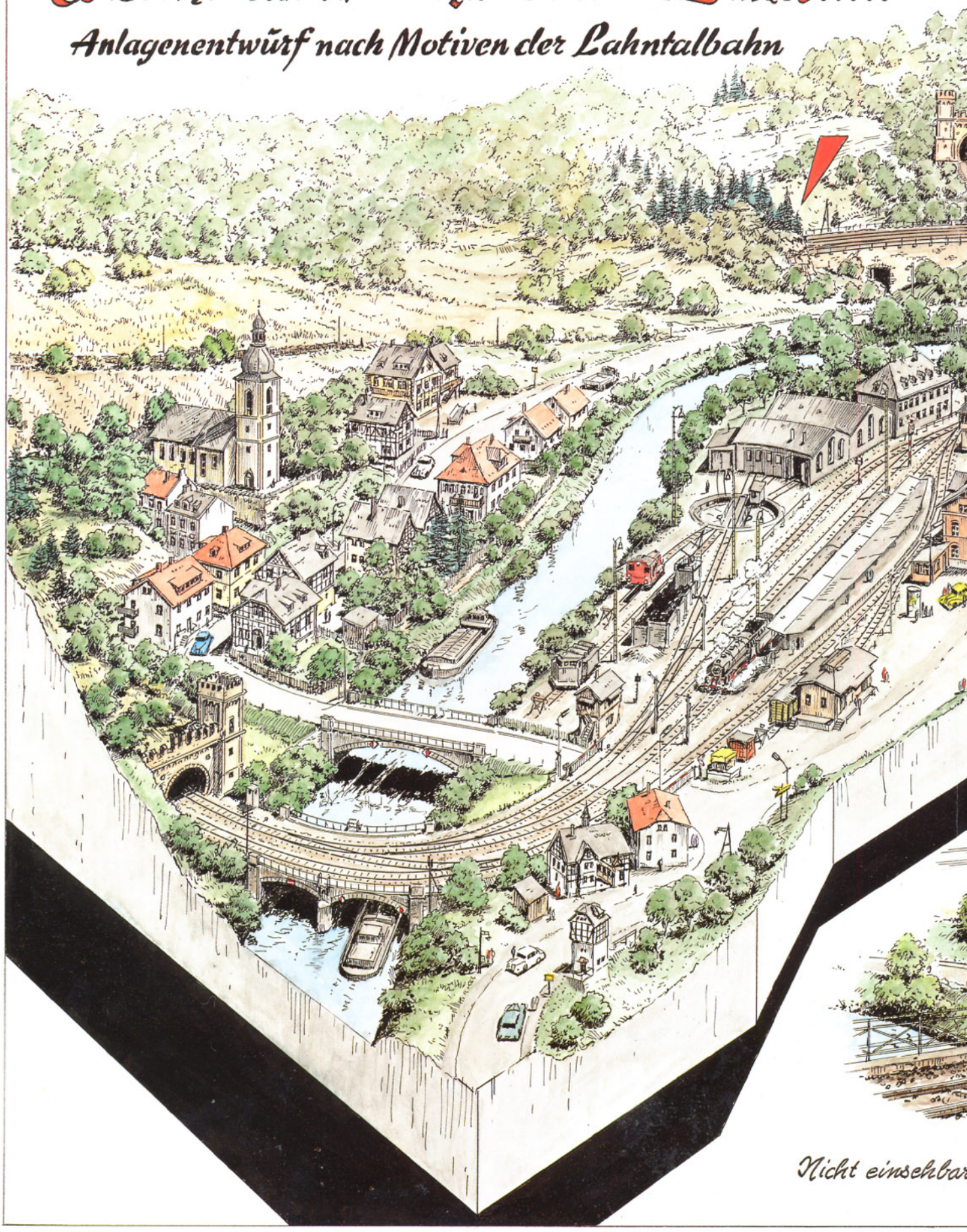
Klaus Bochmann

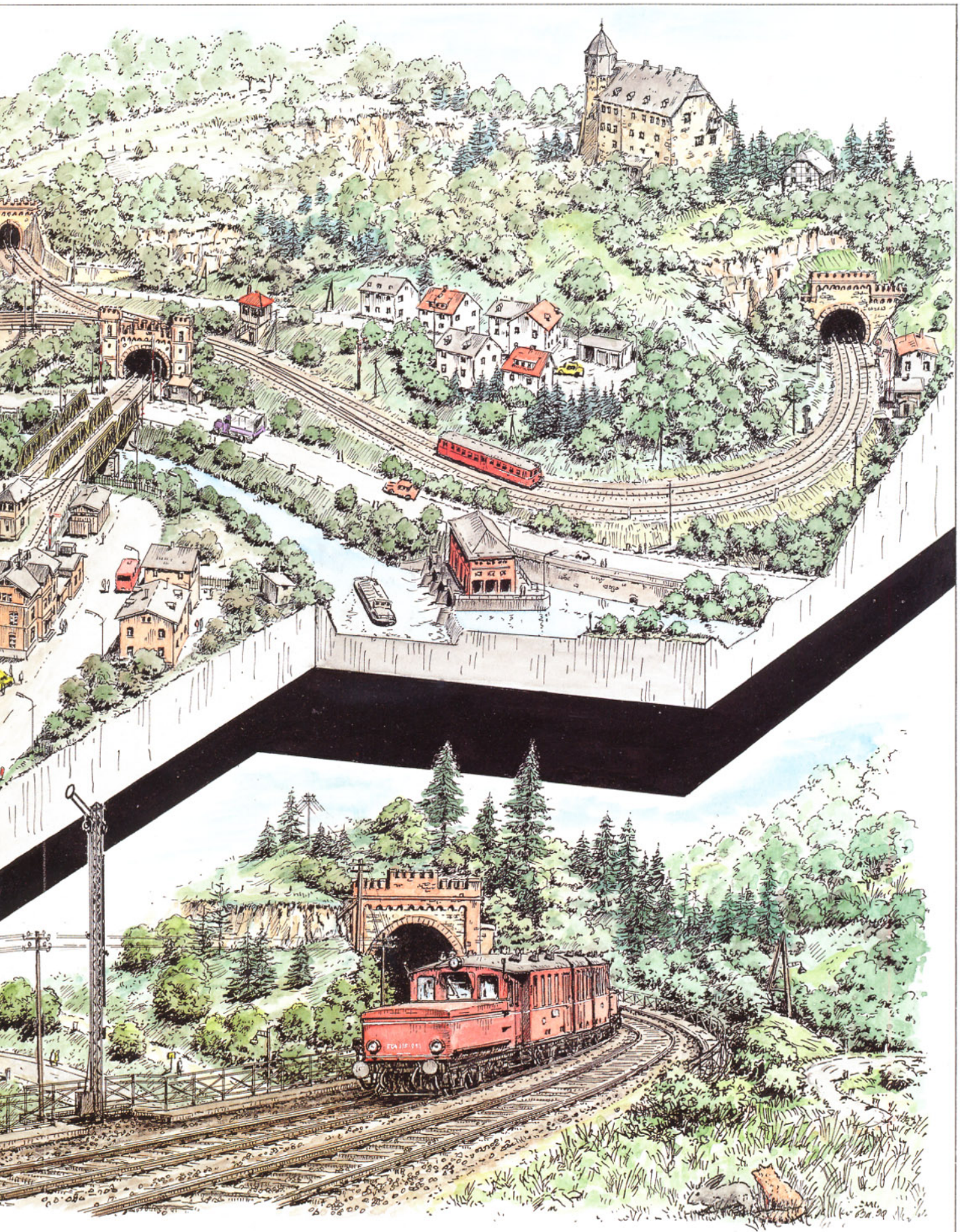
Bild 11: *In den Bahnhof "Maienfeld" fährt ein Nahverkehrszug mit den altbekannten "Donnerbüchsen" ein.* ***Alle Fotos: D. Esemann***



Es steht ein Wirtshaus an der Lahn.....

Anlagenentwurf nach Motiven der Lahntalbahn





rer Anlagenbereich oberhalb des Lokomotivschuppens

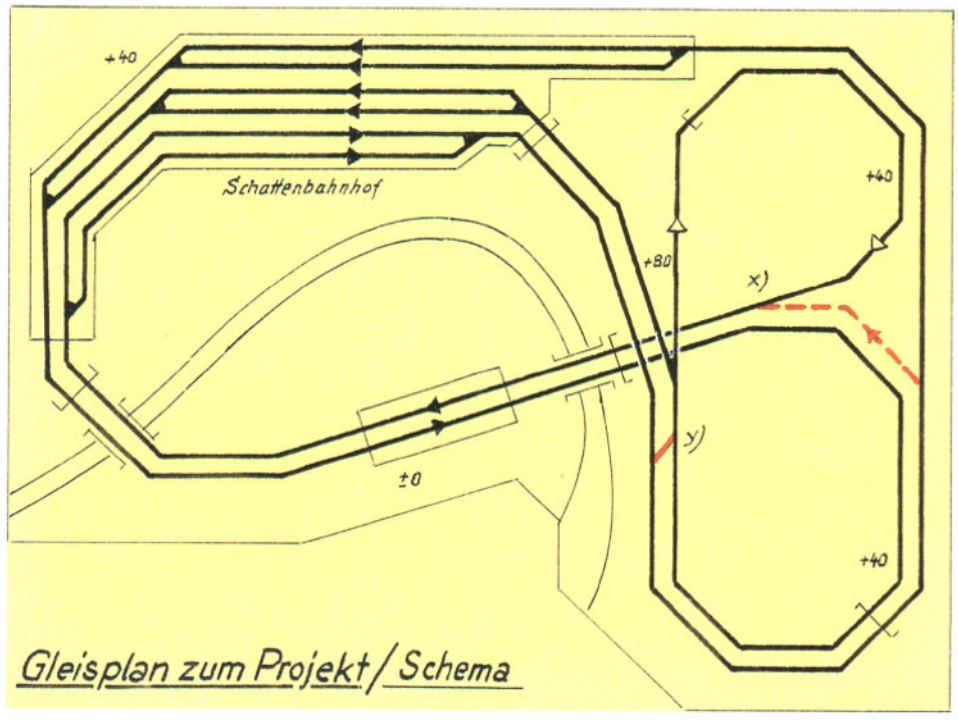
Für gewöhnlich harmonieren Eisenbahn und Landschaft auf einzigartige Weise miteinander. Dieser Eindruck entsteht immer dann, wenn Form und Färbung der Trasse und all ihre zahlreichen Kunstbauten dem jeweiligen Landschaftscharakter entsprechen.

Dem ernsthaften Modelleisenbahner, der sich beim Aufbau seiner Anlage gern an solchen Vorbildern orientiert, ist mit der Sonderausgabe III/89 ("Lahntalbahn" von Udo Kandler) eine weitere wertvolle Planungs- und Gestaltungshilfe an die Hand gegeben. Das Werk informiert auf eindrucksvolle Weise über Geschichte, Bau und Betrieb einer zweigleisigen, nicht elektrifizierten Hauptbahn, die dem kurvenreichen Verlauf des Flusses folgend die liebliche Landschaft zwischen Taunus und Westerwald erschließt.

Die schwierige Trassierung erforderte eine Vielzahl an Kunstbauten. Brücken, Tunnels, Übergänge, Bws und Bahnhöfe wechseln in rascher Folge. Von der vielseitigen, ausgewogenen Architektur all dieser Bauwerke entlang des Schienenwegs ist der Betrachter einfach fasziniert. Wunderschöne Motive, ja ganze Streckenabschnitte reizen zur Nachgestaltung. Das anspruchsvolle Bildmaterial dieses Sonderjournals bildet aufgrund seiner Fülle an gestalterischen Möglichkeiten eine gute Basis für den Anlagenbau und ist damit Garant für einen ausgewogenen, vorbildbezogenen Modelleisenbahnbau schlechthin. So entstand nach Motiven der Lahntalbahn dieses Projekt.

Um einen unkomplizierten Fahrbetrieb mit rascher Zugfolge zu ermöglichen, wurde auch hier die Trasse zweigleisig ausgeführt. Die Strecke ist nach dem Kehrschleifenprinzip aufgebaut: Jedes den Bahnhof verlassende Triebfahrzeug kehrt auch aus dieser Richtung wieder zurück. Fügt man zusätzlich die rotgestrichelte Gleisverbindung ein, ist beidseitig auch die Rückkehr aus dem jeweils gegenüberliegenden Bahnhofskopf möglich. Da Rechtsverkehr herrscht, müßte man jedoch an Punkt x) eine elektrische Sperrschaltung vorsehen, um Flankenfahrten zu verhindern.

Kritische Steigungsverhältnisse werden nur bei Talfahrt passiert und bilden somit keine fahrtechnischen Probleme. In drei Streckenabschnitten sind unterirdische Abstellmöglichkeiten eingeplant. Nach altbewährter Weise dienen sie dazu, den Fahrbetrieb abwechslungsreicher zu gestalten. Die Gleisverbindung y) ist ohne praktische Funktion und wie das Signal vor dem eingleisigen Tunnelportal als optische Vervollständigung dieses Gleisabschnitts gedacht, da aus der Gegenrichtung kein Zugverkehr zu erwarten ist. Ein blinklichtgesicherter Übergang und eine Bahnwärteridylle am rechten Anlagenrand vervollständigen zusammen mit der kleinen Ortschaft und dem Wasserwerk den streckenorientierten Teil des Projekts. Burg "Schadeck" auf der Spitze des Berges beherrscht die Szenerie.



Gleisplan zum Projekt/Schema

Besondere Aufmerksamkeit verdient das Bahnbetriebswerk "Weilburg". Der dreiständige Ringschuppen mit angrenzendem Betriebsgebäude bildet zusammen mit Stellwerk, Lahnbrücke, Bahnübergang und Tunnel ein besonders dankbares Motiv für den Anlagenbauer. Man beachte auch die etwas eigenwillige Gleisführung im oberen Bahnsteigbereich.

Die Weichen des linken Gleisvorfelds befinden sich bereits auf der Brücke über dem Fluß. So wurden einigermaßen akzeptable Gleislängen für den Bahnhofsbereich gewonnen. Zahlreiche Gebäudemodelle des Projekts sind übrigens im Fachhandel als Bausätze erhältlich. Die individuelle, zeitaufwendige Ausgestaltung hält sich somit in Grenzen. Dies gilt auch für die Ausmaße des Gesamtkonzepts.

Die Typenvielfalt der einsetzbaren Triebfahrzeuge ist außerordentlich hoch. Auf den Gleisen der Lahntalbahn verkehrten Dampflokomotiven der Baureihen 01, 03, 23, 38, 41, 50, 51, 52, 55, 65, 66, 82, 86 u. a. m., Akkutriebwagen der Bauart Wittfeld, ETA 150 und die 517er-Zigarren, Diesellokomotiven der Reihen 212, 215, 216, die V 200 und 798er-Schienenbusse. Jetzt fahren hier die modernen Garnituren der Baureihe 628. Bunt und vielgestaltig präsentierte sich einst auch der Wagenpark.

Möge die Lahntalbahn zu unser aller Freude noch lange durch diese herrliche Landschaft rollen.

Reinhold Barkhoff

Nach der Entscheidung: Das Eisenbahn-JOURNAL zieht mit:

1:1

Ab sofort gelten für unsere Leser in der DDR die auf den Journalen aufgedruckten Preise im Verhältnis 1:1 in Mark der Deutschen Notenbank. Bis zur Einführung der Währungsunion sind Zahlungen in Mark (Ost), wie bereits mehrmals erläutert, auf unser Konto Nr. 5602-40-214155 bei der Stadtsparkasse Leipzig, zugunsten Herrn Dieter Schubert, zu leiten.

Bitte beachten Sie, daß für Sendungen mit bis zu 4 Journalen 3,50 Mark (Ost), für umfangreichere Bestellungen 5,00 Mark (Ost) Portokosten ebenfalls im voraus zu zahlen sind. Bei einem Warenwert von 50 Mark und mehr liefern wir allerdings portofrei. Und denken Sie daran: Die Zahlungen gehen nach Leipzig, die Bestellungen jedoch in jedem Fall (schriftlich) an den Verlag nach Fürstenfeldbruck!

Achtung! *Fordern Sie schon jetzt Informationen an, damit Sie bei Inkrafttreten der Währungsunion gleich ein Abonnement des Eisenbahn-JOURNALS bestellen können! (Auf Ost-Mark-Basis besteht dazu keine Möglichkeit mehr.)*



Bild 1: *Dieses Anlagenteilstück besteht z. Z. nur aus einer Gleisschleife und einem kleinen Haltepunkt. Sehr schwierig ist die Hintergrundgestaltung bei Mansardenschräge. Trotz der hier besonders ungünstigen Gegebenheiten hat der ''Maler'' eine sehr plastische und perspektivisch einwandfreie Wirkung erzielt.*

Wettbewerbs-Nachlese

Bild 2: *Bei spätem Abendlicht, gleich nach einem schweren Gewitter, scheinen diese Fotos entstanden zu sein. Mit ausgesprochen künstlerischem Empfinden wurde die Hintergrundkulisse gemalt.*



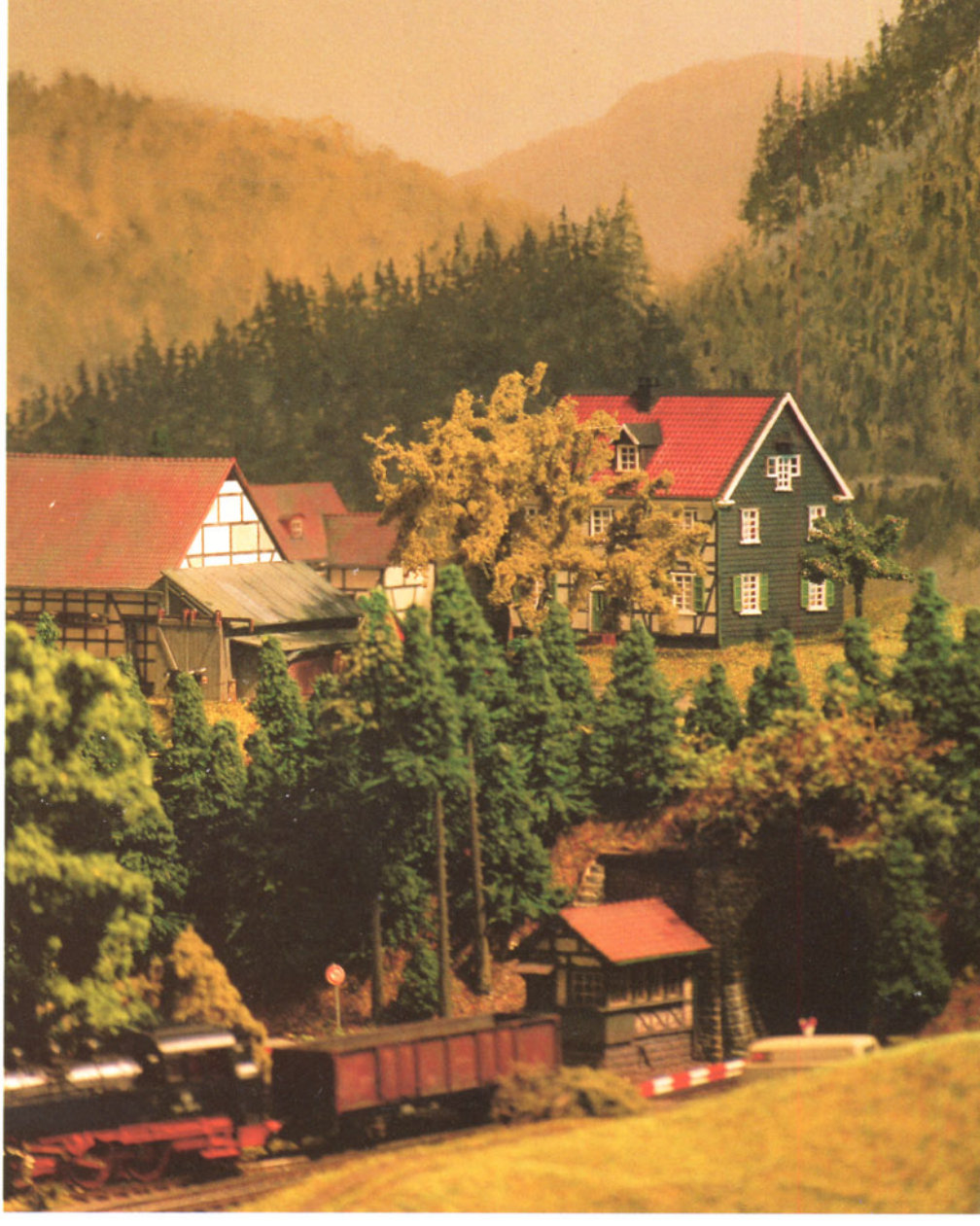


Bild 3: *Phantastisch gelungen ist der fließende Übergang vom gemalten Hintergrund zum Modellbahngelände. Die aus dem Dunst ragenden Hügel sind genauso auf die Wandtapete gemalt wie der scheinbar im Mittelgrund aufragende tannenbewachsene Bergrücken.*

Unser 2. internationaler Modellbauwettbewerb wurde mit dem Eisenbahn-Journal 3/1990 abgeschlossen. Über hundert Teilnehmer hatten die Redaktion mit Fotos und Texten zu ihren Anlagen und Dioramen überrascht – eine gewaltige Resonanz, über die wir uns sehr gefreut haben. Die Qualität der Beiträge war sehr gut; die vorgestellten Anlagen zeigten ein hohes Niveau modellbauerischer Fähigkeiten. Es dürfte unserer Leserschaft als der Jury sicherlich recht schwer gefallen sein, aus der Vielzahl der vorgestellten anspruchsvollen Anlagen eine objektive Wahl zu treffen. Wir von der Redaktion sind angesichts der vielen ausgezeichneten Leserarbeiten froh, daß wir nicht die Qual der Wahl haben.

Natürlich hoffen wir, daß uns auch für den gerade angelaufenen 3. großen Modellbauwettbewerb wieder zahlreiche Einsendung zugehen. Bestimmt sind in der Zwischenzeit wieder viele Anlagen-Kunstwerke in den Bastelzimmern bislang unbekannter Meister entstanden.

Allerdings ist auch von einem kleinen Wermutstropfen zu berichten, denn ein gewisses Problem bildeten die Dias und Papierabzüge einiger Einsender. Manche Fotos waren teils wegen ungenügender Tiefenschärfe, teils wegen mangelhafter Farbtreue leider nicht reprographisch verwertbar, eine einwandfreie drucktechnische Wiedergabe daher nicht möglich. Aus diesem Grund konnten wir manche Leserarbeiten nicht veröffentlichen, denn wir wollten in diesem Punkt einfach keine zweifelhaften Kompromisse eingehen. Deshalb an dieser Stelle die dringende Bitte an alle Teilnehmer des laufenden 3. Modellbauwettbewerbs, bei ihren Einsendungen unbedingt auf das richtige Filmmaterial und gute Bildqualität zu achten!

Es gab jedoch auch einige Einsendungen, die weniger für einen Modellbauwettbewerb geeignet waren, vor allem weil sie im Rahmen des Wettbewerbs nicht die ihnen zustehende Beachtung gefunden hätten.

Zum einen, um auch diese Arbeiten noch vorzustellen, zum anderen, um denjenigen ein Dankeschön zu sagen, deren Werk nicht in einem eigenen Beitrag gewürdigt werden konnte, bringen wir diese Wettbewerbsnachlese. Wenigstens mit ein paar Bildern sollen hier Arbeiten gezeigt werden, die aus den oben genannten Gründen, vor allem aber aus Platzgründen nicht mehr zum Zuge kamen. Auch in der Nachlese fanden sich noch einige "gehaltreiche Trauben". Rückblickend ergibt sich also eine beachtenswerte Ernte, für die wir den Wettbewerbsteilnehmern sehr zu danken haben. Wir möchten es aber auch nicht versäumen, diesen Dank mit der Bitte um möglichst zahlreiche Teilnahme an unserem neuen, 3. Modellbauwettbewerb zu verbinden.

-red.-

"Bergisches Land Mitte der sechziger Jahre" ist das Thema der H0-Anlage unseres Lesers R. Witte. Von der geplanten 3,30 m x 5,00 m großen Minilandschaft wurde vorerst ein Teilstück mit einem Durchgangsbahnhof fertiggestellt. Gefahren wird auf Märklin-K-Gleisen mit Wechselstrom. Alle Gebäude sind so umgebaut und verändert worden, daß sie dem Charakter des Bergischen Baustils möglichst nahekommen. Für die Wohnhäuser wurde jeweils der Pola-Bausatz "Geburtshaus von W. C. Röntgen" als Basis verwendet und in Variationen entspre-

Bild 4: *Innerhalb der Gleisschleife führt eine Landstraße zu dem kleinen Haltepunkt ins Tal.*



Bild 5: *Fast das komplette Anlagenteilstück mit Bauerngehöft und Landstraße ist hier im Bild festgehalten.* ***Fotos 1 bis 5: R. Witte***







Bilder 6 und 7: *Herrn Bunkes Liebe gilt der Spur N, ganz besonders der Zeitepoche der frühen 60er Jahre. Sehr stilvoll und milieugerecht wurden hier die alten Stadthäuser einer erhöht liegenden kleinen Stadt in Szene gesetzt.*





Bilder 8 (oben) und 10 (unten): *Auch zur damaligen Zeit wurde (zumindest bei Herrn Bunke) schon alte Bausubstanz abgerissen. Bauschutt, die offenliegenden Wände des stehengebliebenen Gebäudes und viele weitere Details wurden vorbildgerecht gestaltet und zumeist in mühevoller Kleinarbeit hergestellt.*

chend abgeändert. Das etwa 1 m^2 große Teilstück wurde mit über 140 Laub- und Nadelbäumen "bepflanzt", die entweder total im Eigenbau entstanden oder, wie die Heki-Tannen, zusätzlich mit Flocken bestreut wurden. Einer Verwendung von teuren Spezialbäumen sind durch die Größe der geplanten Anlage von über 10 m^2 finanzielle Grenzen gesetzt. Das rollende Material befindet sich noch weitgehend im Originalzustand; nur einige Wagen wurden versuchsweise patiniert. Ein besonderer Gag ist die wirklich kunstvoll in die Mansardenschräge gemalte Hintergrundkulisse. **R. Witte/ds**







Bild 12: *Wer träumt nicht von einem breiten Fluß mit kleinem Hafen mitten in seiner Anlage? Eigentlich ist so etwas wegen des Platzbedarfs nur in der Spur Z noch möglich. Unser Leser R. Bunke hat seine Anlage teilbar in einem extra angefertigten Metallkoffer untergebracht.*

Bild 9: *Eine besonders nette Idee ist das ''Hochzeitsauto'' in Spur N! Mit viel Witz und auch Geschick wurde der Oldtimer umgebaut.* ***Bilder 6 bis 10: Göpfert***

Bild 11 (unten Mitte): *Geschickt wurde mit dem Fluß die Trennlinie der beiden Anlagenteile kaschiert. Nur die Blechträgerbrücke dient als entnehmbares Verbindungsstück.*

''Marktplatz-Diorama'' nennt Herr Göpfert seine Arbeit. Mit viel Liebe und Gespür für spezielle Motive wurden die einzelnen Szenen gestaltet.

In eine märkische Landschaft um 1935 versetzt die Z-Anlage von Herrn R. Bunke. Die aus zwei je 70cm x 40cm großen Grundplatten bestehende Anlage ist trennbar und kann für Transportzwecke zu einem kofferähnlichen Kasten zusammengefügt werden. In einer der beiden Grundplatten befinden sich die Trafoanschlüsse. Die Stromversorgung des zweiten Plattenteils wird durch eine einsteckbare Bogenbrücke,

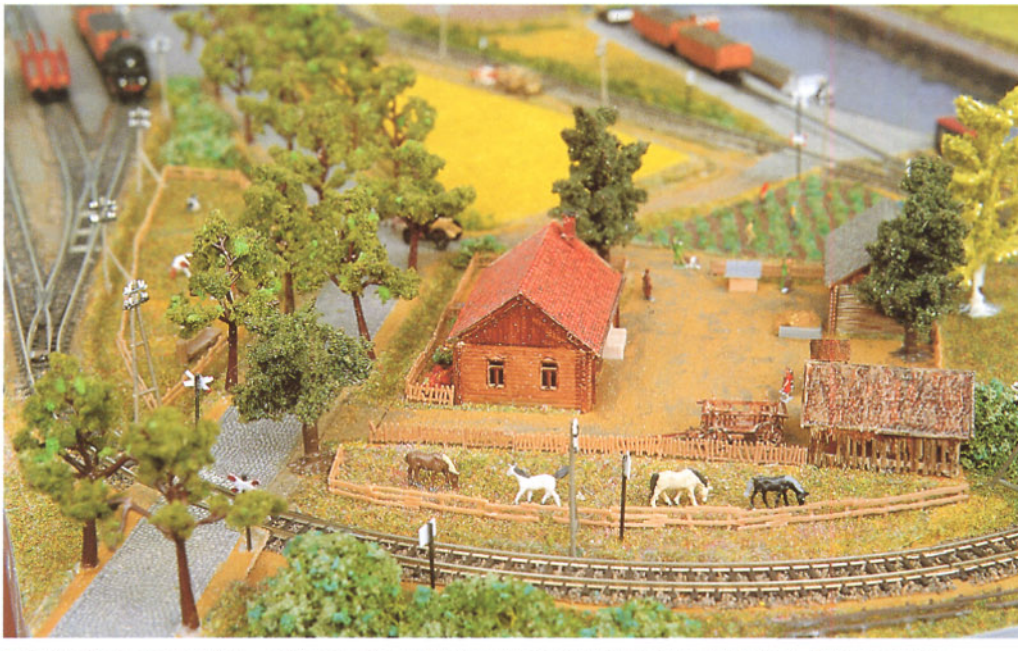
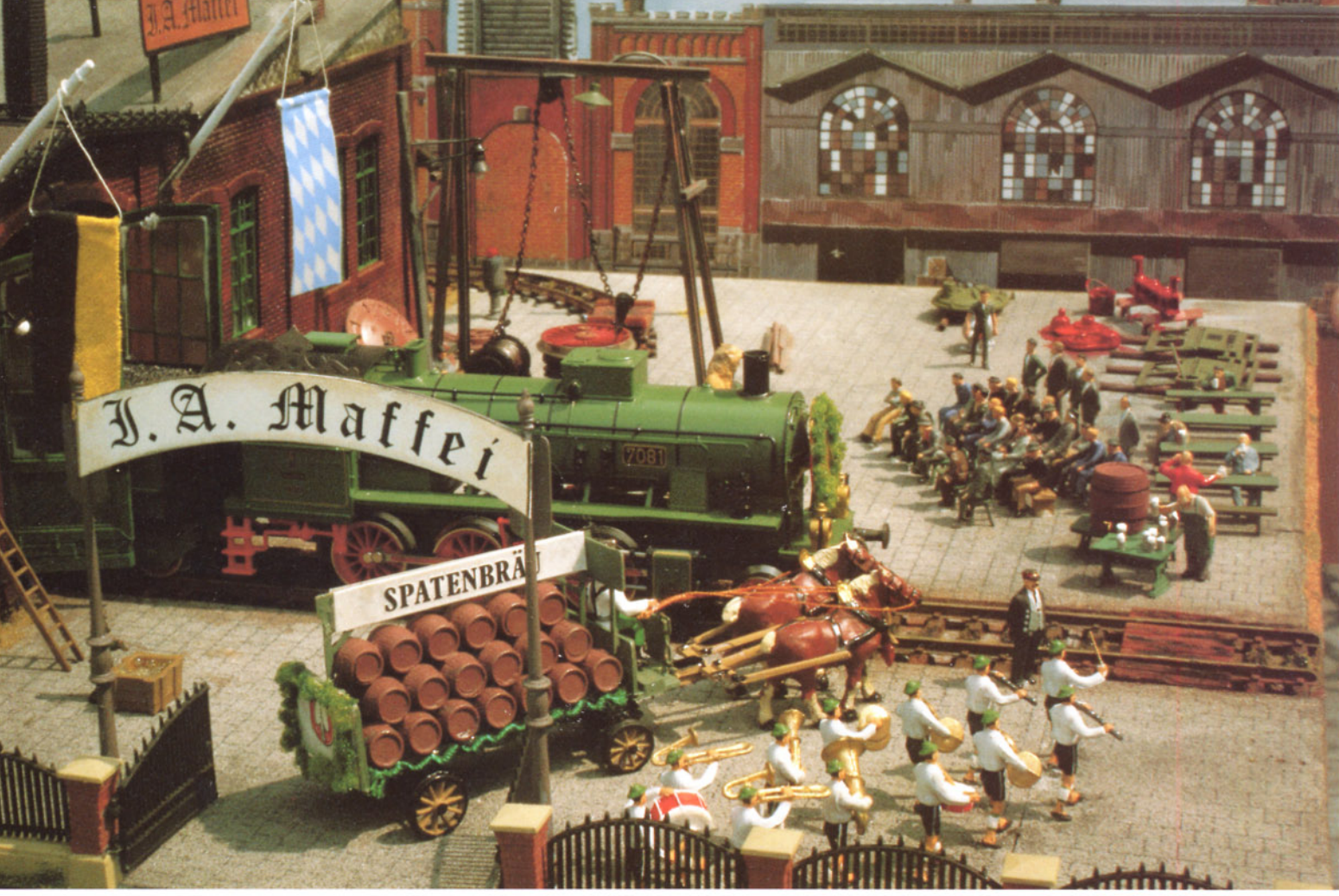


Bild 13: *Fast alle Gebäude entstanden in geduldiger Kleinarbeit im totalen Selbstbau. Ausgangsmaterial ist bemalter Karton. Der Gleisplan besitzt keinerlei Wendel. Er besteht nur aus flachen Schleifen, die vom einen zum anderen Endbahnhof führen.*

Bild 14: *Die Blechträgerbrücke ist auch die einzige Stromzuführung für das Gleis auf dem klappbaren Anlagenteil.* ***Fotos 11 bis 14: R. Bunke***













Bilder 15 bis 18: *Bei Maffei ist Betriebsjubiläum. Die festlich geschmückte Maschine wäre nicht die erste, die dort ''versoffen'' wurde – siehe Eisenbahn-Journal Nr. 7/1983. Im Rahmen der Serie ''Bayern-Journal'' erschien dort ein Bericht über die bayer. Personenzuglokomotive B IX. Um die 1000. bei Maffei gebaute Lok dieser Baureihe ranken sich viele Geschichten, u. a. die über ein dreitägiges Fest, auf dem der gesamte Verkaufserlös für die Maschine die (als ganz besonders durstig bekannten) Kehlen der Lokomotivbauer hinabgeronnen sein soll. Den Hintergrund der Dioramenszenen bilden übrigens MZZ-Kulissen; die Bausätze stammen in der Hauptsache von Vollmer, wurden aber modifiziert.* ***Fotos 15 bis 18: Kopp***



Bild 19: *Von Herrn Schulz erreichte uns eine Reihe recht hübscher Farbaufnahmen, die eine profihafte Anlage erkennen lassen. Leider war es aufgrund der Fotoqualität nicht möglich, mehr von dieser gelungenen Arbeit zu zeigen.*
Foto: Schulz

Bild 20: *Die herbstlich bunte Anlage von Herrn Ackermann ist ziemlich ausgedehnt. In elegant geschwungenem Bogen führt die doppelgleisige und elektrifizierte Hauptstrecke am Hang entlang.*
Foto: Ackermann

die den in der Mitte befindlichen Kanal mit Hafen überspannt, gewährleistet. Alle Weichen werden durch Messingstangen mechanisch gestellt; gleichzeitig erfolgt dadurch das Zu- bzw. das Abschalten der entsprechenden Gleisabschnitte. **R. Bunke/ds**

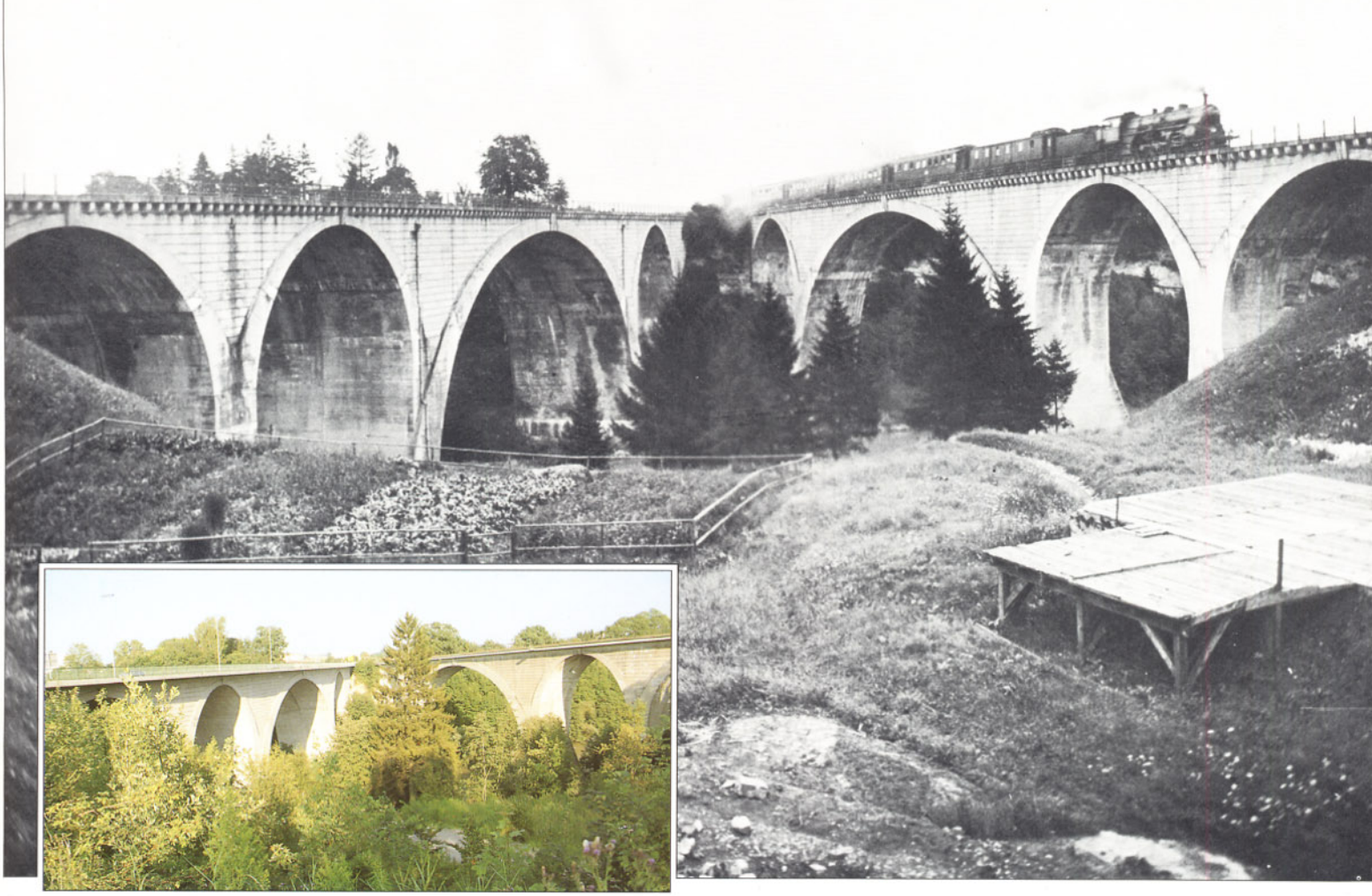
"Jubiläum bei Maffei" – das ist das Thema des Dioramas von Herrn Kopp. Vieles ist dargestellt, was solch ein bedeutendes Ereignis verlangt. Kleinstadt-Romantik strahlt die Anlage von Herrn Schulz aus. Man weiß nicht genau, ob der Triebwagen, der gerade die Tunneleinfahrt erreicht hat, ein Verstärkungswagen ist oder ob sich das Verkehrsaufkommen dieser Strecke mehr auf die Straße verlagert hat. Der gut gestaltete Ausschnitt läßt auf weitere interessante Anlagenmotive schließen.

Herr Ackermann bevorzugt offensichtlich die herbstliche Stimmung, wie die Abbildung seiner Modelbahnanlage beweist. Im Mittelgebirge gelegen, träumen hoch über der Bahnstrecke die schmalen Gassen einer kleinen Stadt vor sich hin. Sehr waldreich ist ihre Umgebung, was Herr Ackermann überzeugend zum Ausdruck brachte. **Dieter Schubert**

Ein technisches Denkmal im Modell

Die hölzerne Iller-Eisenbahnbrücke bei Kempten (2. Teil)

Bilder 2 und 3: *Um 1910 entstand das Foto, das die bay. C IV mit Güterzug auf der Brücke festhielt. Zum Vergleich darunter: der heutige Zustand.*
Großes Foto: Sammlung E. Schörner



Bilder 4 und 5: *Auch zwischen diesen beiden Aufnahmen liegen Jahrzehnte. 1927 rollten noch bay. S 3/6 (rechts, noch ohne Windleitbleche) über diese Strecke. Das Grün im Vordergrund, durch die Bauarbeiten stark dezimiert, hat sich viel Raum zurückerobert.* ***Großes Foto: RBD Augsburg***

Bild 1 (linke Seite oben): *Wuchtig und dabei gleichzeitig elegant spannt sich die Betonbrücke auch im Modell über die Iller. Die beiden Gottwald-Gittermast-Autokräne, die außerdem das Bild bestimmen, entstanden aus insgesamt vier Kibri-Bausätzen.*

Bild 6: *Um den Kemptener Kopfbahnhof vom Güterverkehr zu entlasten, legte man Anfang dieses Jahrhunderts eine zweigleisige Umgehungskurve an. Für sie und um das gestiegene Personenverkehrsaufkommen zu bewältigen, mußten zwei neue Brücken über die Iller errichtet werden. Die technische Leistung fand in der Fachwelt damals viel Beachtung.* ***Foto: Archiv Verkehrsmuseum Nürnberg (um 1905)***



Bilder 7 (links) und 9 (rechts): *Auf dem Modul wurden die Sanierungsarbeiten an der alten Holzbrücke, wie sie 1986 stattfanden, möglichst originalgetreu nachgestellt. Einzige deutliche Abweichung: Auf der Holzbrücke war nur von 1852 bis 1879 das dargestellte Gleisbett vorhanden. Auf den Bildern kaum zu erkennen ist, daß für die Bauarbeiter und die zuschauenden Personen in der Szene ungefähr 300 Kibri- und Preiserfiguren Verwendung fanden.*

Die Betonbrücke

Der Plan der Stampfbetonbrücke wurde auf 4 mm starkes Sperrholz übertragen – je eine Platte für rechts und links außen. Das Mittelstück von 16 cm Dicke besteht aus vier Roofmate-Platten (Stärke je 4 cm), die in allen Richtungen um 2 mm kleiner geschnitten wurden als die Sperrholzplatten. Nach dem Verkleben und großflächigen Pressen der zwei Sperrholz- mit den vier Roofmate-Platten wurde der Bogen von unten mit Moltofill verspachtelt und danach geschliffen. Die Fahrbahn ist eine 5-mm-Sperrholzplatte. Auf ihr wurde das Geländer wie bei der Holzbrücke befestigt.

Zur farblichen Gestaltung diente ebenfalls Revell Color matt. Die Strukturfugen an der senkrechten Fläche wurden mit Bleistift aufgemalt. Die dunkelgraue Farbe des Straßenbelags wurde nach dem Trocknen überschliffen, damit sie noch matter wirkt. Die Lampen auf der Brücke stammen von Brawa. Sie entsprechen genau dem Vorbild und sind elektrisch angeschlossen. Die Brücke ist exakt nachgebildet; sogar die Fahrbahnmarkierungen, die Verkehrs- und Hinweisschilder entsprechen den Originalen.

Die beiden fertigen Brücken wurden einschließlich Widerlagern und Pfeilern in den Modulkasten eingebaut und verankert. Dabei mußte die Holzbrücke genau entsprechend den Maßen der Fremodul-Norm in Höhe und Breite eingebaut werden, um problemloses Überfahren der einzelnen Module zu ermöglichen. Die Unterteile der Brücken ruhen auf Leisten bzw. Platten, die etwa auf Höhe der Unterkante des Flußbetts liegen.

Als Unterlage für die Landschaft und die Wege sind in Längsrichtung des Moduls Holzspanten aus Sperrholz (10 mm stark) in einem Abstand von ca. 10 cm eingebaut worden. Sie sind verklebt und vernagelt. Darüber wurde Aluminium-Fliegendraht gespannt und auf jedem Sparren alle 2 cm festgenagelt. Der Draht muß an den Pfeilern und Widerlagern genau angepaßt werden. Nach Überspannen der gesamten Landschaft mit Drahtgewebe wurde alles mit Moltofill (mit etwas Spülmittel entspannt) überzogen. Der Mörtel muß so dünn sein, daß er den Draht teilweise durchdringt. Schon bei 5 bis 7 mm Dicke ergibt sich ein sehr harter Belag für das Aufbringen der Bestreuung.

Die etwas angezogene Mörtelschicht wird mit einem nassen Pinsel geglättet. Nach Austrocknen der Schicht wird die Unterlage der Landschaft mit brauner Abtönfarbe vollsatt gestrichen. Durch diese braune Grundierfarbe fallen nicht ganz deckende Teile der Bestreuung nicht auf. Die Bestreuung wurde mit Woodland-Material in verschiedenen Farben und Körnungen vorgenommen. Die Erstellung der Wege und die Schotterung der Gleise erfolgte mit Natursteinmaterial in vielen Farben und Körnungen, aufgesammelt an Straßenrändern und Baustellen.

Bevor ich das Streumaterial aufgebracht habe, ist die Unterlage zuerst aus einer Blumensprühflasche mit Ponal (1:5 mit Wasser verdünnt und mit Spülmittel entspannt) bestäubt worden. Nach dem Aufstreuen wurde alles mit Ponal übersprüht, wobei ich nicht mit Leim gespart habe. Das Streumaterial war ganz mit Kleber durchtränkt. Nach dem Trocknen waren öfters kleine Farbkorrekturen durch Aufstreuen von ein wenig Woodland-Material nötig.

Die Fichten sind von Kibri; allerdings wurden die "Flaschenputzer" alle mit einer Schere so weit ausgeschnitten, daß natürliche Baumformen entstanden. Mit Woodland-Streumaterial wurde den Bäumen ein weitgehend natürliches Aussehen verliehen. Die Fixierung erfolgte mit Ponal, wie bereits oben beschrieben. Einzelne Laubbäume wurden auf Kibri-Kunststoffgerippen mit Woodland-Foliage farblich abgestimmt hergestellt. Als landschaftlicher Höhepunkt stehen oben zwischen den Brücken eine Buche und eine Eiche der Firma Silhouette.



Das Flußbett

Im Original ist der Fluß unter den Brücken für ein Kleinkraftwerk gestaut. Das 3 bis 5 m tiefe Wasser ist dadurch vollkommen ruhig. Das Flußbett mißt im Modell etwa 75 cm x 60 cm. Hergestellt wurde es mittels einer dichten Wanne aus Sperrholz (Ecken verspachtelt, mit mehreren Ölfarbschichten abgedichtet). Der Untergrund ist mit diversen Wasserfarben (viel

Bild 8: *Das aufwendige Modul sieht nicht nur täuschend "echt" aus, es ist auch wirklich so präzise gearbeitet, daß bei einem nachträglichen Vergleich mit Originalplänen der Brücke keine einzige Korrektur notwendig war.*

Grün und Schwarz, wenig Blau) bemalt worden. Die gesamte Unterlage wurde zur Erhöhung der Rauhigkeit mit Woodland-Streumaterial überpudert. Fixiert wurde wie bei der Landschaft mit Ponal-Wasser-Gemisch. Eine Lage Epoxidharz (farblos) ist 1 bis 1,5 cm dick. (Beim Gießen gut lüften!) Darauf achten, daß die "Wasserfläche" ganz eben steht. Nach Verfestigung des Harzes im Verlauf von rund drei Tagen bemalte ich die Oberfläche mit verschiedenen grünschwarzen und blauschwarzen Tönen. Nach Austrocknen der Bemalung wurde eine zweite Lage Harz (ca. 0,5 cm dick) aufgebracht. Sie nimmt bei der Aushärtung einen Teil der Bemalung in sich auf. Dadurch wird das Harz trüb; es entsteht der Eindruck tiefen Wassers.

Infolge Kapillarwirkung steigt das Harz an der Bestreuung etwa 1 cm hoch. Nach Einbau der ersten Lage Epoxid habe ich mit Natursteinen (Kalksteinsplitt, 5 bis 8 mm) einem Uferverbau mit Felsstücken mit Hilfe von Ponal Stein für Stein aufgeklebt und auch einzeln Pinselhaare und kleine Büsche als Schilf und Ufergestrüpp eingebaut. Nach der zweiten Harzlage wirkt dies als Bewuchs im Wasser.

Es galt nun noch, die Brücken und die Landschaft mit Fahrzeugen und Personen zu versehen. Ich wollte den Originalvorgang vom 25. Juni 1986 darstellen. Die beiden Gottwald-Gittermast-Autokräne (Kibri-Bausatz 10326) sind der krönende Abschluß des Moduls. Sie bestehen jeweils aus zwei Bausätzen, weil ich die Ausleger viel länger benötigte, als es der Lieferumfang erlaubte. Der Kran mußte mit den Stützfüßen verklebt werden; die vorgesehenen Steckverbindungen reichten nicht aus. Die Kunststoff-Gegengewichte wurden durch Stahlgewichte ersetzt. Die Ausleger sind ca. 75 cm lang. Die Zughaken und die Neigung des Auslegers lassen sich über die Winden manipulieren. Für die Bauarbeiter und die zuschauenden Leute habe ich ungefähr 300 Kibri- und Preiser-Figuren – weitgehend von mir selbst bemalt – verwendet.

Das aufwendige Modul ist nicht zerlegbar. Nur die Autokräne lassen sich abnehmen; sie müssen getrennt transportiert werden. Das Modul ist so groß, daß es nicht mehr in einen Pkw paßt.



Bild 10: *Wegen der besonders langen Ausleger mußten die Kunststoffgegengewichte durch Stahlgewichte ersetzt und der Kran mit den Stützfüßen verklebt werden.*

Bild 11: *Das ruhige Wasser unter den Brücken entspricht natürlich dem Original, wo es für ein Kleinkraftwerk gestaut wird. Wie Flußbett und "Wasser" im Modell entstanden, ist im Text ausführlich beschrieben.*

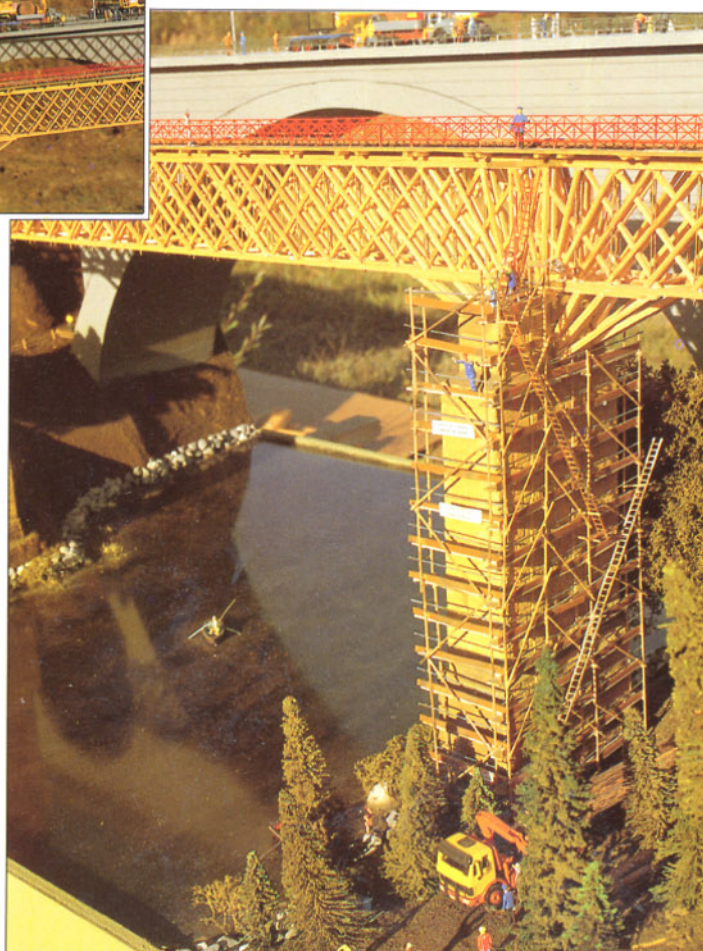
Alle Fotos (außer 2, 4, 6): O. Jung

Für einen Lkw- bzw. Anhängertransport ist eine stabile Verpackung vorhanden.

Die einzige Abweichung des Moduls gegenüber dem heutigen Zustand besteht darin, daß ich die Holzbrücke I mit einem Gleisbett – wie von 1852 bis 1879 vorhanden – versehen habe, über das Züge fahren können. Das Modellgeländer entspricht dem Original aus dem Jahre 1870.

Nachdem ich das Modul der Öffentlichkeit vorgestellt hatte, bekam ich von einem Ingenieurbüro doch noch eine Reihe von Originalplänen der Brücke und konnte mein Modell mit diesen vergleichen. Es waren keine Korrekturen nötig!

Otto Jung/gr







Der Bau unserer Osteranlage (Teil 6)





Bild 4: *Die Stützmauer am Stellwerk hat das vorgeschriebene Geländer erhalten. Seine Anfertigung aus Ätzteilen unter Zuhilfenahme einer speziellen Lötlehre kostete relativ viel Zeit.*



Bild 5: *Solche Bausätze von Gerard waren unser Ausgangsmaterial. Links die Ätzteile für das Geländer, rechts die Teile des Holzzaunes, der jetzt die Steinschleiferei umschließt.*

Zäune und Geländer

Nachdem in der vorausgegangenen Folge in der Nummer 5 die Grobarbeiten abgeschlossen worden waren, konnte nun mit der Feindetaillierung begonnen werden. Die Begrünung ist jetzt nochmals verfeinert, ''unterentwickelte'' Flächen sind nachbegrünt worden. Bei der ''Baumbepflanzung'' haben wir versucht, dem Vorbild möglichst nahezukommen. Da beim letzten Gießharz-Arbeitsgang aus Zeitmangel etwas ''gepfuscht'' worden war (das Mischungsverhältnis Härter/Binder hatte nicht ganz gestimmt), erhielt der Flußlauf noch einmal einen hauchdünnen Überzug. An zwei Stellen war das Harz klebrig geblieben; jetzt ist das aber alles in Ordnung.

Ein ganz wesentlicher Punkt war die Anfertigung der erforderlichen Zäune und Geländer. Sie sollten dem Gesamteindruck der Anlage entsprechen und durften keinesfalls überdimensioniert wirken. Weiterhin war zu beachten, daß unsere Anlage transportabel und daher teilbar ist, diese Gestaltungselemente deshalb auch die notwendige Strapazierfähigkeit aufweisen müssen. Es wurden daher anstatt bruchgefährdeter Kunststoffzäune Metallzäune verwendet. Für die Umfriedung des Werkgeländes der Marmorsteinschleiferei haben wir den Metallbausatz H0e 171 ''Holzstaketenzaun'' der Firma Gerard gewählt. Der Aufbau und das Verlöten der einzelnen Teile erfolgte nach Bauanleitung. Beim Aufstellen der Zaunteile unterlief uns ein Fehler: Das Ladegleis wurde vom Werkgelände getrennt. Diese kleine Panne wird in der nächsten Ausbaustufe behoben. Der gleiche Bausatz fand auch für den Zaun zwischen Empfangsgebäude und Güterschuppen Verwendung. Für die noch notwendigen zwei Tore zur Abgrenzung des Ladegleises und der Zufahrtsstraße ist ebenfalls ein entsprechender Metallbausatz von Gerard vorgesehen.

Für das Geländer um das Stellwerk herum kam der Gerard-Bausatz H0e 180 ''Geländer mit Rohr'' zur Anwendung. Die Metallbausätze von Gerard zeichnen sich durch vorbildgerechtes, filigranes Aussehen aus. Die Herstellung der fast 200 cm langen Abgrenzung auf der Stützmauer erfolgte im Do-it-yourself-Verfahren: Aus dünnem Draht wurden die einzelnen Teile des Geländers zugeschnitten und mittels einer extra dafür gebauten Lötlehre zusammengelötet. Für die Befestigung wurden der Drahtstärke entsprechend Löcher gebohrt und die Stützen in die Bohrungen eingepaßt.

Probeweise stellten wir vor der Halle der Marmorsteinschleiferei bereits den dafür vorgesehenen Bockkran auf. Nach der endgültigen Farbgebung und dem Anpassen der Bodenplatten an das Niveau des Werkhofs wird er seinen endgültigen Standort erhalten.

Formsignale von Brawa

Signaltechnisch nimmt sich der Bahnhof Villmar recht bescheiden aus. Ein einflügeliges Formsignal unmittelbar am Empfangsgebäude und ein zweiflügeliges Formsignal in der Gegenrichtung, etwa in Höhe des Stellwerks, reichten aus, um den Zugverkehr beim Vorbild sicher zu bewältigen.

Für die Modellnachbildung entschlossen wir uns für entsprechende Formsignale von Brawa. Allerdings besitzen die Signale beim Vorbild einen verkürzten Mast, den es nachzubilden galt. An den Brawa-Signalen selbst sollten aber möglichst keine aufwendigen Umbauarbeiten durchgeführt werden. Das Problem ließ sich folgendermaßen lösen: An den vorgesehenen Standorten der Signale wurden jeweils mittels Stichsäge mit feinem Blatt schmale, rechteckige Löcher in die Anlagengrundplatte geschnitten. Diese müssen so bemessen sein, daß die kompletten Signale mit geöffneten Flügeln ohne Schwierigkeiten von unten durchgeschoben werden können. Vorher wird allerdings noch die am Mast angeordnete Antriebshebel-Attrappe durch vorsichtiges Lösen der Halteklammern am Mast nach oben in ihre neue Position über der Anlagenplatte verschoben. Nach diesem Arbeitsschritt wird das Signal ausgerichtet und die endgültige Lage des Antriebskastens mit

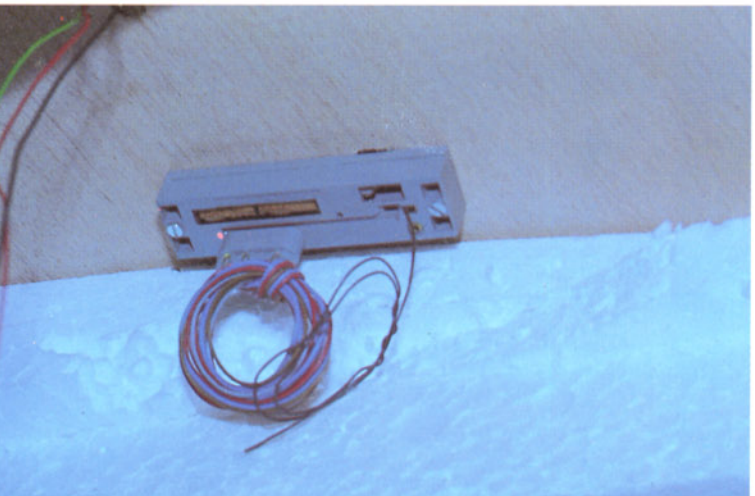


Bild 6: *Das Signal ''Mast mit Flügel'' wurde in die an der betreffenden Stelle ausgeschnittene Sperrholzplatte (10 mm) von unten her eingeschoben, wodurch es die lahntypische (reduzierte) Höhe erhielt. Zum Anbringen des Signal-Schaltrelais unter der Anlagenplatte mußte das Signal nicht mehr demontiert werden.*

Bild 1 (S. 78): *Obwohl im wesentlichen fertiggestellt, wirkt die Anlage ohne Feindetaillierung und vor allem ohne die Preiser-Figuren noch etwas ''tot''. Die Zusammenstellung der epochegerechten Züge (4a) ist z. B. durch Aufnahmen in unserem Sonderjournal ''Lahntalbahn'', III/89, belegt.*

Bild 2 (S. 79 oben): *Dieses Bild zeigt unsere beiden einzigen Wohngebäude im Umkreis des Bahnhofs ''Villmar''. Sie entstanden aus Bausätzen von Kibri und Faller.*

Bild 3 (S. 79 unten): *Vor der Villmarer Schleuse hat ein Lahn-Frachtkahn festgemacht. Das hübsche und richtig dimensionierte Modell stammt aus dem Programm der Firma Wegass.*



Bild 7: *Der Holzzaun grenzt das Gelände zur Bahnlinie hin ab. Die bereitgestellten Waggons warten noch darauf, beladen zu werden.*

einem Filzstift an der Unterseite der Anlagengrundplatte markiert.
Nach dem Herausnehmen des Signals sind die zwei erfoderlichen Löcher vorzubohren und das Signal wieder in seine vorherige Stellung zu bringen. Die vom Hersteller angebrachten Schrauben, die den Signalantrieb zusammenhalten sollen, werden entfernt und gegen längere Schrauben mit gleichem Durchmesser ausgetauscht. Diese sind nun nicht mehr von oben her, sondern von unten in die entsprechenden Schraubenlöcher des Antriebskastens zu stecken und von unten her vorsichtig an die Anlagengrundplatte anzuschrauben. Die Signalbefestigung erfolgt demnach in umgekehrter Weise wie in der Montageanleitung beschrieben. Der Signalmast ist nun optisch um die Dicke der Anlagengrundplatte (10 mm) kürzer geworden. Die Funktionsfähigkeit der Signale ist durch diesen kleinen Trick in keiner Weise beeinträchtigt. Der zu große Ausschnitt wird durch eine aufzuklebende kleine, dünne Pappe von oben so weit wie möglich verkleinert, vorsichtig mit Sand bestreut und mit etwas "Wasserleim" befestigt. Ein späterer Austausch ist so jederzeit leicht möglich.
Der Zeitaufwand für die beschriebenen Arbeiten war doch weitaus größer, als wir ursprünglich angenommen hatten. So waren zwei Tage notwendig, um allein die Zäune zu löten und für den Einbau vorzubereiten. Ein weiterer Tag wurde benötigt, um die Signale und Zäune einzubauen. Der Aufwand erklärt sich aber durch die spezielle Anfertigung einer Lötlehre. Bei der Verwendung von Zäunen aus Kunststoff kann die Gesamtzeit für den Aufbau ganz erheblich





Bild 8: *Vor der Steinschleiferei begegnen sich ein Personenzug und ein Güterzug, geführt von der beige-türkisfarbenen 212-381. Die Lackierungen entsprechen der gewählten Epoche 4a.*

Bild 9: *Auch in dem kleinen Bahnhof ''Villmar'' gibt es für die Köf eine Menge Rangierarbeit.*

Bild 10: *Nachdem sie einen für ''Villmar'' bestimmten Güterwagen an der Laderampe abgestellt hat, bringt die Köf zwei offene Wagen für die Marmorverladung zur Steinschleiferei.*

Bild 11: *Auch 23er waren zum Ende der Dampflokzeit noch im Lahntal unterwegs. Typisch auf diesen Strecken: kurze Personenzuggarnituren.*
Alle Fotos: K. Heidbreder

verringert werden. Gern hätten wir noch Original-''Lahnzuggarnituren'' der unterschiedlichen Epochen im Einsatz auf unserer Anlage gezeigt; doch der bevorstehende Redaktionsschluß ließ unser geplantes Vorhaben leider für diese Journal-Ausgabe nicht mehr zu. So haben wir uns für diesmal auf ein paar Zuggarnituren der Epoche 4a beschränkt. Dafür stand in der Hauptsache Roco-Material zur Verfügung. Als Grundlage für die Bildung der verschiedenen Züge dienten uns dabei Fotos aus unserer Sonderausgabe III/89 ''Lahntal-Bahn'', nach denen die einzelnen Zuggarnituren zusammengestellt wurden. **Dieter Schubert**

(wird fortgesetzt)





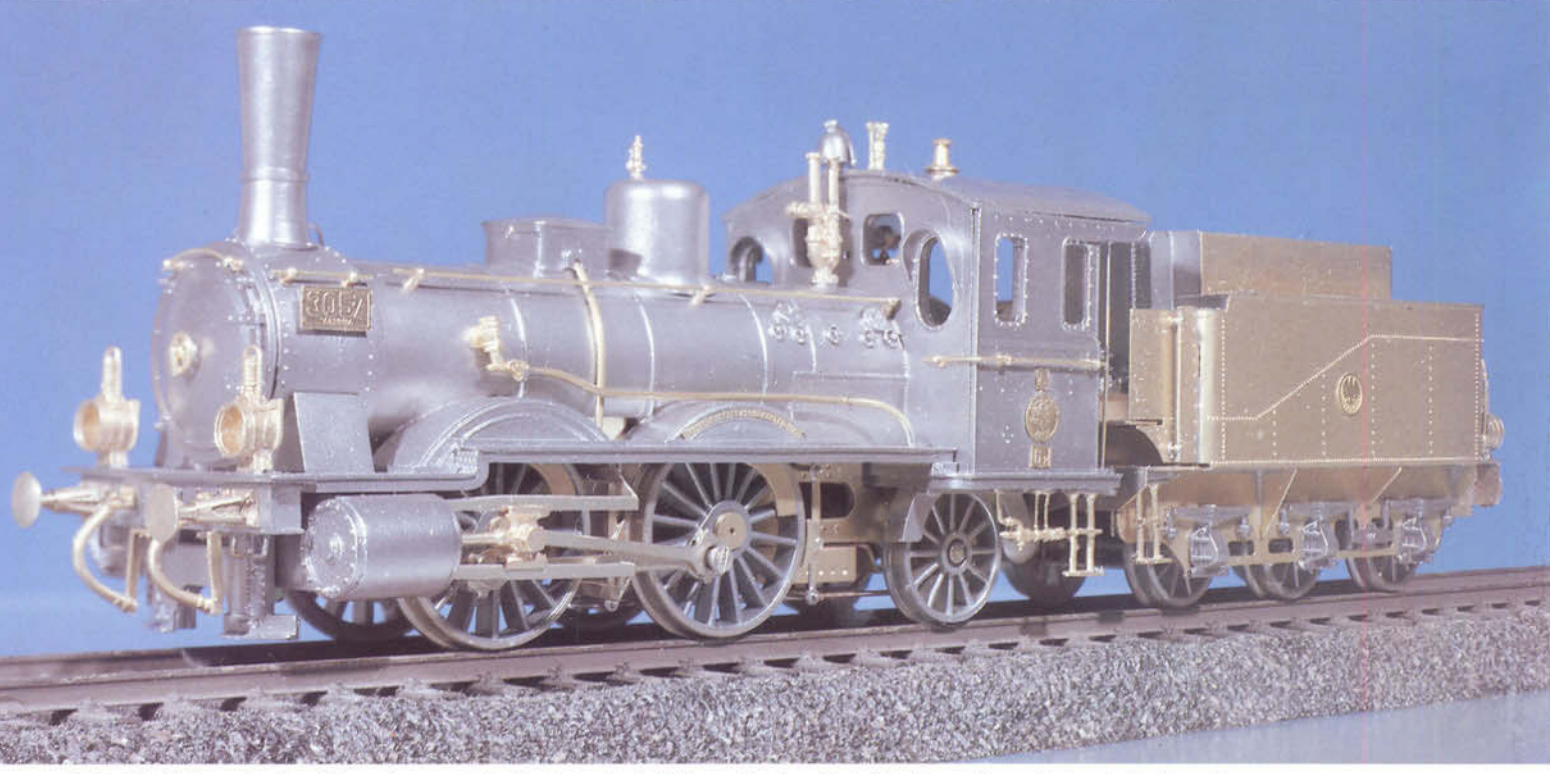


Bild 1: Die Heizerseite ist nicht weniger gut detailliert als die Lokführerseite. Das Modell in Bausatzform ist bereits im Handel.

Die neue preußische P2/G2

Ein H0-Bausatz von Model Loco

Zum Vorbild

In den Jahren 1888/1889 beschaffte die Holsteinische Marschbahn bei Henschel in Kassel elf Schlepptenderlokomotiven der Bauart B1 n2 für den gemischten Dienst auf ihren Flachlandstrecken. Die Maschinen stützten sich in ihrer Konstruktion weitgehend auf bereits vorhandene Loks. So wurde der Kessel von der 1B n2-Personenzuglokomotive von 1884 (der späteren Gattung P 3.1), das Triebwerk von der Ruhr-Sieg-Type übernommen, wobei man allerdings die Allan-Steuerung nach innen verlegte.

Nach dem Übergang der Holsteinischen Marschbahn auf die Preußische Staatsbahn nahm diese die Bauart mit geringfügigen Änderungen noch in die erweiterten Normalien auf und beschaffte weitere zehn Maschinen dieses Typs: zwei von Henschel, acht von der Union in Königsberg. Zwei der Lokomotiven kamen zur K.E.D. Hannover; die restlichen waren bei der K.E.D. Altona im Einsatz.

Von 1890 bis 1900 baute die Union 24 Lokomotiven gleicher Bauart für die ostpreußische Südbahn, die nach Übernahme dieser Gesellschaft durch die Preußische Staatsbahn auf die K.E.D. Danzig und die K.E.D. Königsberg aufgeteilt wurden.

Im Betrieb bewährten sich die Maschinen nicht besonders. Der wegen des Fehlens einer Vorlaufachse auf 1580 mm begrenzte Kuppelraddurchmesser verhinderte den Einsatz vor schnelleren Personenzügen. Andererseits reichte das Reibungsgewicht der Lokomotiven nur für leichte Güterzüge aus. So blieb es bei untergeordneten Diensten auf Nebenstrecken.

Im Jahre 1920 waren noch etwa 30 Maschinen vorhanden. Sie wurden zwar noch von der Deutschen Reichsbahn übernommen, jedoch kam es nicht mehr zu einer Umzeichnung der Lokomotiven, da alle vorher ausgemustert wurden.

Das Modell

Auf der diesjährigen Spielwarenmesse in Nürnberg stellte der englische Hersteller Model Loco ein H0-Modell dieser äußerlich reizvollen kleinen Schlepptenderlok vor. Bereits knapp zwei Monate nach Messeschluß war dieses Modell in Bausatzform im Handel.

Wie üblich besteht der Bausatz aus einer Kombination von Weißmetall-, Messingätz- und Messinggußteilen. Im Gegensatz zu bisherigen Bausätzen von Model Loco fallen bei diesem Modell als erstes die wesentlich feineren Radsätze mit dünnen Radreifen und RP25-Profil ins Auge. Hier ist ein echter Fortschritt in der Gestaltung der Modelle dieses Herstellers zu verzeichnen. Ebenfalls positiv fällt die Detaillierung des Fahrwerkrahmens mit genauer Nachbildung der Durchbrüche, Achslager und Nietreihen auf. Erreicht wird dies durch Aufsetzen dünner, fein geätzter Rahmenblenden auf die eigentlichen, aus Stabilitätsgründen recht dicken Rahmenwangen. Die Qualität der Weißmetall- und Messinggußteile ist gut und entspricht dem von Model Loco gewohnten Standard.

Der Antrieb des Modells sitzt in der Lok. Von einem Motor japanischer Fertigung im Kessel wird über ein Schnecken-/Stirnradgetriebe die vordere Kuppelachse bewegt. Der Antrieb der

Bild 2: Rahmenwangen und -blenden sowie Radsätze des H0-Bausatzes für die preußische P 2/G 2.

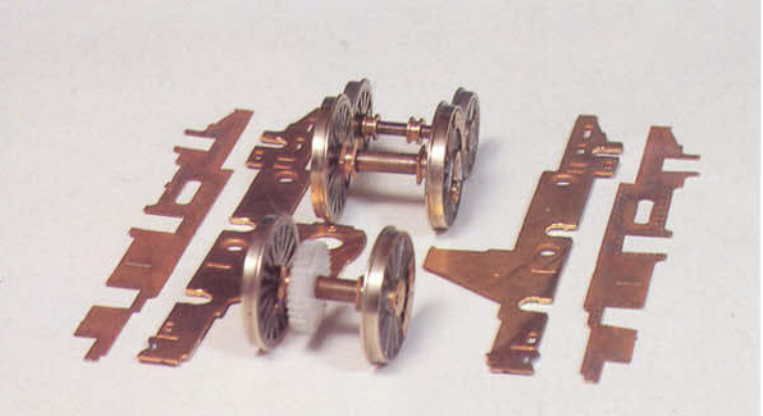


Bild 3: Der fertig montierte Rahmen mit Zwischengetriebe, Zylinderblock, Steuerungsträger und Gleitbahnen.

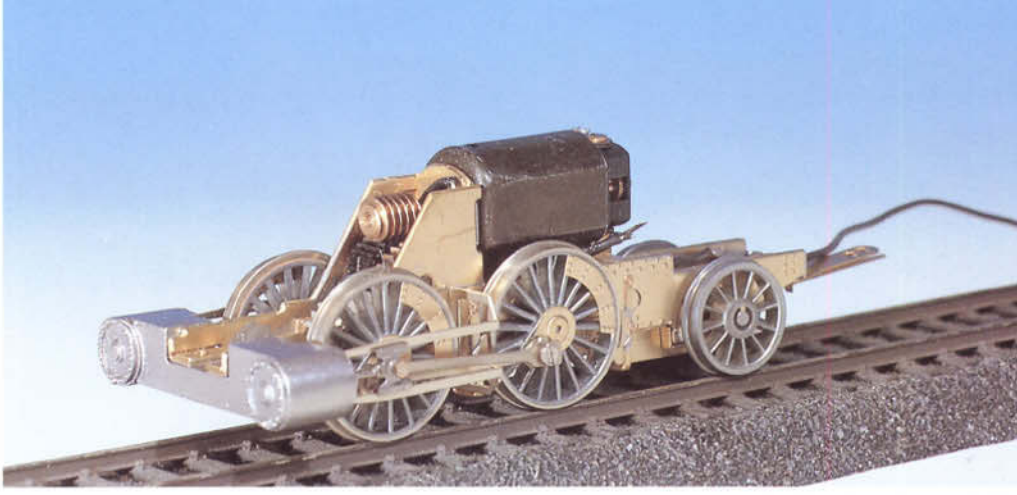




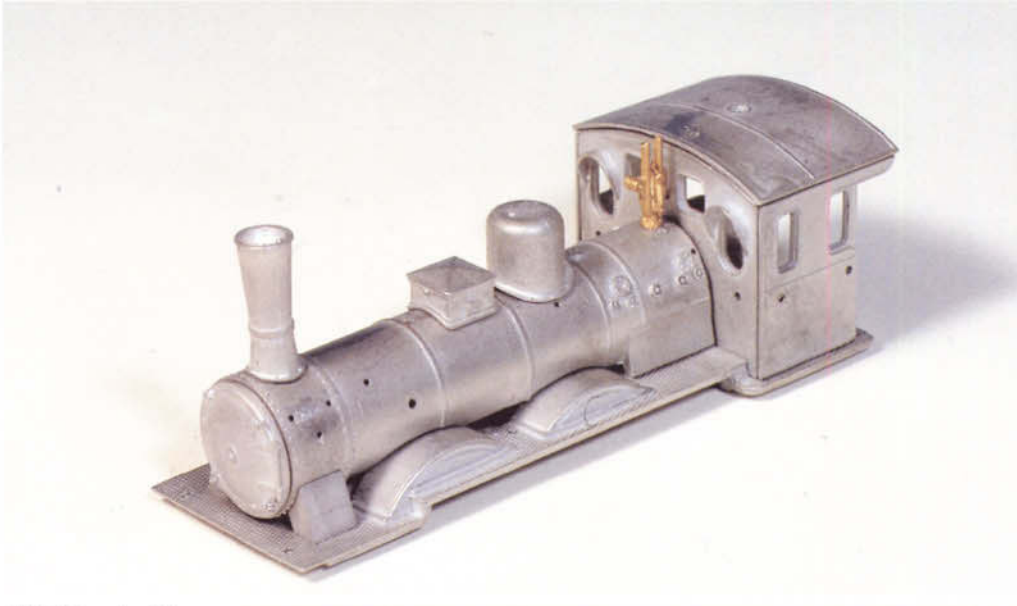
Bild 4: *Die Fahrwerkbodenplatte mit den Nachbildungen der Achsfedern, des Aschkastens und der Bremsgehänge sowie mit den bereits montierten Radschleifern.*

Bild 5: *Das fertiggestellte, noch unlackierte Fahrwerk der Lok. Beachtenswert sind die RP25-Radsätze der Kuppel- und Laufachsen.*

Bild 6: *Blick von unten auf das fertiggestellte Fahrwerk mit Antriebszahnrad auf der vorderen Kuppelachse.*







Treibachse erfolgt über die sauber und paßgenau geätzten Kuppelstangen. Leider war im Kessel kein Platz mehr für eine ursprünglich geplante Schwungmasse am Motor vorhanden. Doch auch ohne diese sind die Fahreigenschaften aufgrund der hohen Getriebeuntersetzung recht ordentlich. Die wie beim Vorbild fest im Rahmen liegende Nachlaufachse ist federnd gelagert. Die Stromabnahme erfolgt von den Kuppelrädern der Lok sowie den vorderen und hinteren Tenderrädern über Radschleifer. Das ergibt eine ausreichend lange Basis, um auch über längere stromlose Herzstücke von Weichen und Kreuzugen zu fahren.

Bild 7: *Das im Rohbau montierte Lokgehäuse, noch ohne Anbauteile.*

Bild 8: *Gut detailliert stellt sich die Frontseite des dreiachsigen preußischen Tenders 3 T 10,5 dar.*

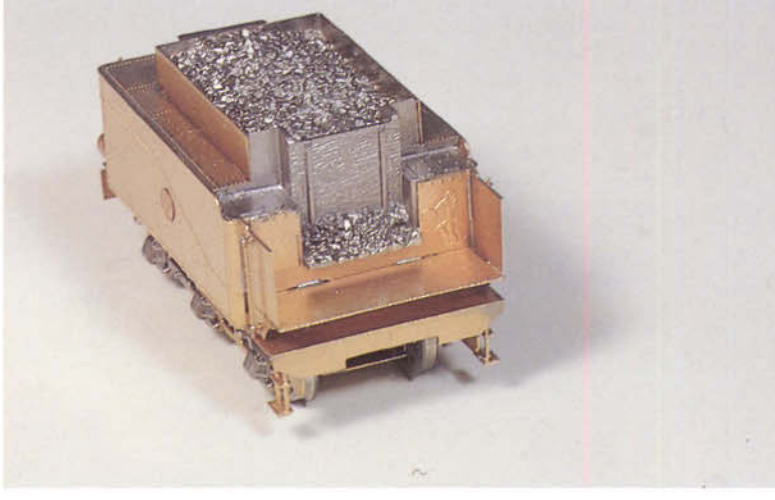
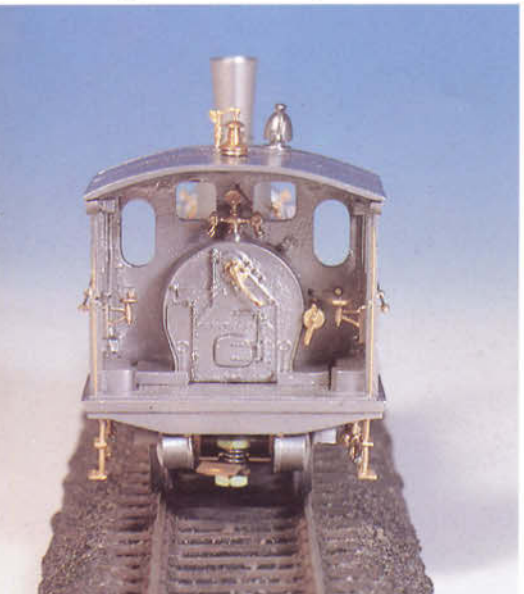
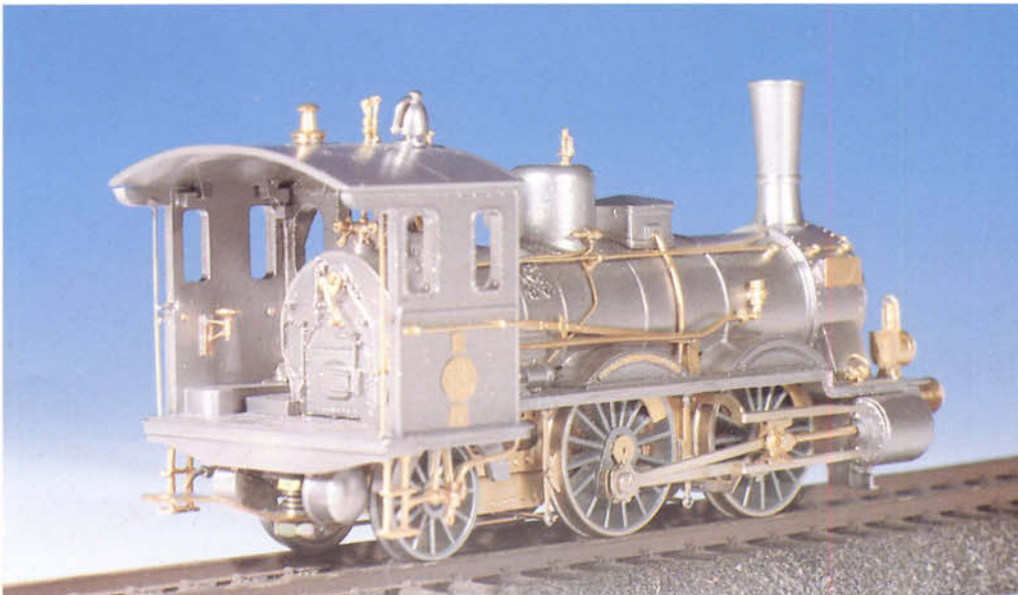


Bild 10: *Diese Ansicht der noch unlackierten Lok ohne Tender zeigt die gute Detailgestaltung des Modells.*

Bild 9: *Blick in das Führerhaus der Lok mit der reichhaltigen Innenausstattung.*







Der dreiachsige Tender preuß. 3 T 10,5 ist weitgehend aus Messingätzteilen gefertigt. Das Tendergehäuse wird bereits vorgebogen geliefert. Der Bausatz enthält die Teile für zwei verschiedene Tenderausführungen mit oder ohne Kohlenaufbau. Beim Vorbild waren beide Ausführungen gebräuchlich.

Zusammenbau

Um es vorweg zu sagen: Der Bausatz eignet sich nicht unbedingt für erste Versuche auf dem Gebiet des Zusammenbaus von Modellbausätzen, auch wenn infolge der innenliegenden Steuerung des Vorbilds die allgemein etwas knifflige Steuerungsmontage entfällt. Die Vielzahl feiner Messingätzteile erfordert schon ein gewisses Maß an Erfahrung im Zusammenbau von Lokmodellen.

Für den Zusammenbau des Fahrwerkrahmens sowie des Tenderfahrwerks und -gehäuses aus Messingätzblechen ist das Verlöten der Teile zu empfehlen. Wer jedoch das Verkleben der Bauteile bevorzugt, sollte auf jeden Fall einen Zwei-Komponenten-Kleber (z.B. UHU plus oder Stabilit express) verwenden, da nur dieser zum einen ausreichende Festigkeit und Alterungsbeständigkeit garantiert, zum anderen aufgrund der längeren Aushärtezeit die Möglichkeit bietet, die Teile bei der Montage genau auszurichten. Auch der Zusammenbau der Weißmetallteile des Lokgehäuses sollte aus den gleichen Gründen mit Zwei-Komponenten-Kleber erfolgen. Für die Montage der zahlreichen Anbauteile kann problemlos Sekundenkleber benützt werden.

Sehr genaues Arbeiten ist erforderlich, um die Rahmenwangen des Fahrwerks an den entsprechenden Ätzkanten im rechten Winkel zu biegen. Hiervon hängen die späteren Laufeigenschaften des Modells entscheidend ab. Es empfiehlt sich, die Teile exakt in einen Schraubstock einzuspannen und mit Hilfe eines Holzklötzchens abzukanten.

Insgesamt bietet der Zusammenbau dem einigermaßen erfahrenen Modellbauer aufgrund der guten Paßgenauigkeit und der sauberen Ausführung der Bauteile keine besonderen Schwierigkeiten. Ein Nacharbeiten der Bauteile vor dem Zusammenbau ist bis auf das Entfernen kleiner Guß- oder Ätzgrate nicht erforderlich. Die ausführliche und anschauliche Bauanleitung erleichtert den Zusammenbau des Modells.

Insgesamt ist festzustellen, daß mit dem Bausatz der preußischen P 2/G 2 ein für Länderbahn-Liebhaber interessantes Modell geschaffen wurde, das in seiner Ausführung und in seinen Betriebseigenschaften – sorgfältiges Arbeiten beim Zusammenbau vorausgesetzt – kaum Wünsche offenläßt. **Peter Schiebel**

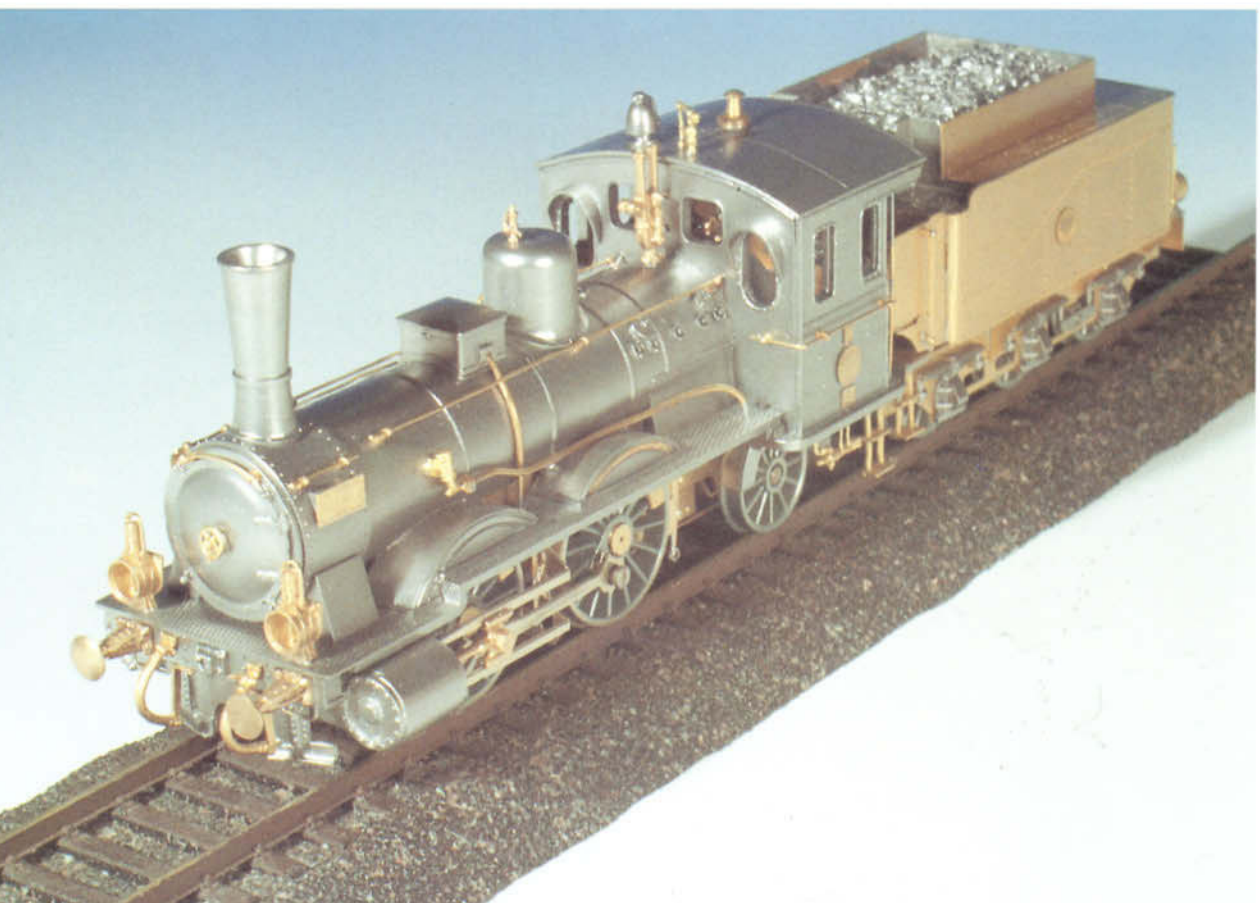


Bild 11 (oben): *Der Blick von schräg hinten läßt erkennen, daß auch der Tender reichhaltig und gut detailliert ist.*

Bild 12: *Die Lokführerseite des Modells, schräg von oben aufgenommen.*
Alle Fotos: P. Schiebel

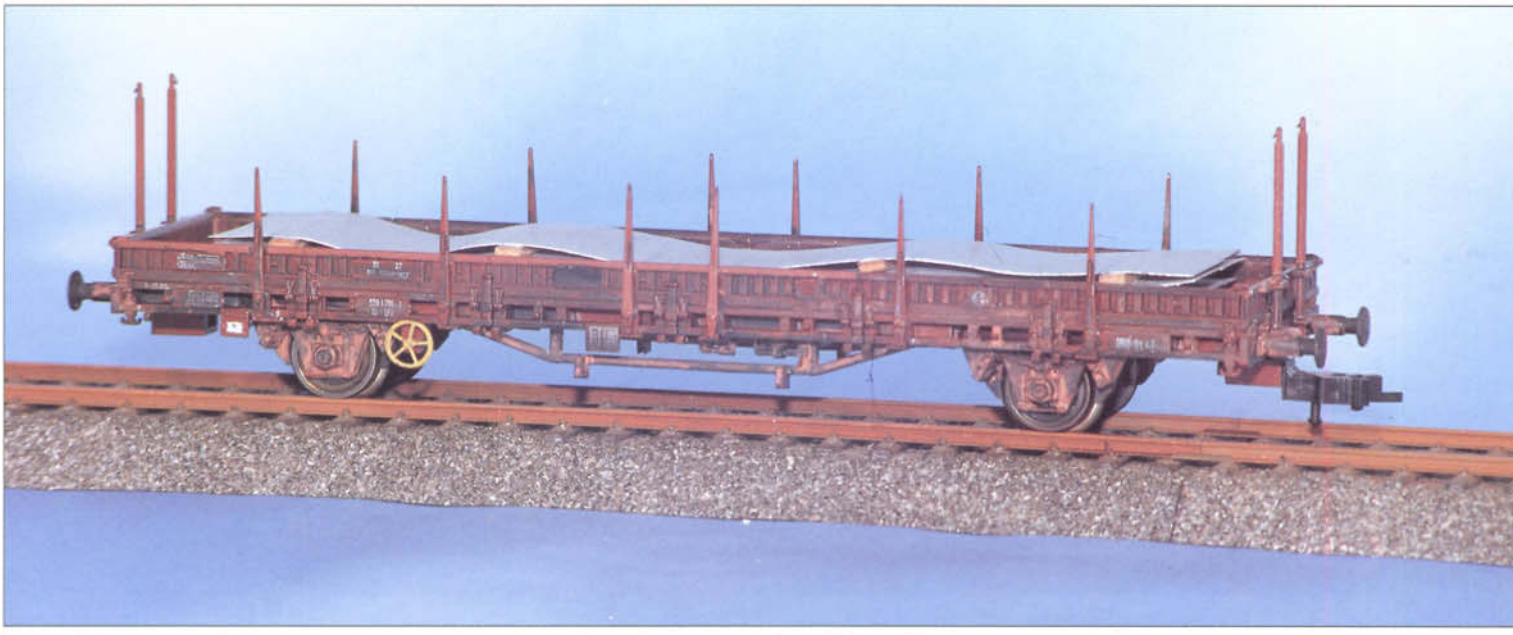


Bild 1: *Wie auf einem Originalwagen biegen sich die Blechtafeln zwischen den Auflagehölzern. Eine hervorragende Wirkung mit sehr wenig Aufwand.* ***Foto: Chr. Fricke***

Drei besondere Beladungsmöglichkeiten

Für R-Wagen gut geeignet: »Blechtafeln«

Stahl- und Aluminiumbleche sind ein "dankbares" Ladegut. Auf einen Rs-Wagen von Roco legt man Holzstücke (Schwellen oder Streichhölzer) und klebt sie fest. Aus dünnem Plastic Sheet schneidet man sich passende "Blechplatten" zurecht. Als Material kann auch Verpackungskunststoff benutzt werden, beispielsweise Glühlampenverpackung aus glasklarem Kunststoff.

Das Sheet bzw. Verpackungsmaterial wird nun eingefärbt – Aluminium mit Silber oder Alu-Farbe, Stahl in Grau oder Rostfarben.

Jetzt legt man die Blechplatten auf die Hölzer. Bei unserem Roco-Rs-Wagen sind es drei Platten übereinander. Dabei ist auf einen Durchhang zu achten, da die Platten ja ein gewisses Gewicht aufweisen.

Und das war's schon. Mehr ist nicht zu tun, um wieder einen gut beladenen Wagen auf der Anlage fahren lassen zu können! **Christian Fricke**

Schüttgut – einmal anders

Was ein Modellbahner macht, sollte nicht für die Katz sein! Aber gelegentlich ist es eben von der Katz – z. B. unser neues Ladegut. Wer eine Muschi, ein Mohrle oder sonstiges Kätzchen als "Stubentiger" bzw. "Küchenpuma" bei sich wohnen hat, wird bestimmt das weiße Katzenstreu kennen. Dieses Material, aus Meerschaum (einer Gesteinsart) gewonnen, dient als saugfähiges Einstreu zwecks Katzenhygiene!

Nun werden Sie fragen: Was hat das mit der Modellbahn zu tun? Und durchaus nicht jeder hat ja auch so ein schnurrendes "Miniraubtier" in der Wohnung. Aber mir wollte dieses Material nicht mehr aus dem Sinn. Könnte man nicht Wagen damit beladen? Und ob! Das Katzenstreu eignet sich gut als Nachbildung von rohem Kalkgestein. Es ist hellgrau bis weiß, unregelmäßig zerkleinert und vor allem leicht. Man sollte das Katzenstreu aber etwas sieben, damit nicht zu große Stücke in die Waggons gelangen. Dazu kann man ein grobes Küchensieb verwenden. Aber bitte ein ausrangiertes aus Plastik! Die allzu groben Teile führen Sie wieder ihrem eigentlichen Verwendungszweck zu. Das feinere Siebgut füllt man mit einem Löffel in den zu beladenen O-Wagen. Es darf aber auch ein Fad-Selbstentladewagen sein oder ein moderner Eaos.

Das Ladegut ordentlich verteilen und dabei auf den sog. Schüttkegel achten. Das Katzenstreu ist sehr leicht; deshalb können die Wagen (E, Eaos, Fad usw.) vollständig gefüllt werden. Man sollte das Ladegut jedoch einkleben, damit es bei einer Entgleisung nicht auf der Anlage verteilt wird. Das geschieht mit Weißleim (Ponal o. ä.) und Wasser. Der Klebstoff wird mit Wasser verdünnt; dann gibt man einen Tropfen Spülmittel zur Wasserentspannung bei. Das Klebemittel sollte ziemlich dünnflüssig sein.

Mittels einer Pipette oder größeren Einwegspritze (fragen Sie bei Ihrem Arzt mal danach) wird das Klebemittel auf das Katzenstreu aufgeträu-

Bild 2: *Ein O-Wagen ist mit Kalkgestein beladen. Wer denkt dabei noch an den eigentlichen Verwendungszweck dieses Materials?* ***Foto: Chr. Fricke***





Bild 3: Die alte T3 als Ladegut auf einem Lima-Tieflader. Gut gelungen ist die Wiedergabe des doch schon recht desolaten Aussehens dieser Maschine. Allerdings fehlen bei diesem Modell leider die Zylinder. **Foto: Chr. Fricke**

felt. Aber bitte Vorsicht, damit das flüssige Klebemittel nicht überläuft! Immer warten, bis das saugfähige Material alles aufgenommen hat. Bei Selbstentladewagen kann das Wasser-Leim-Gemisch auch durch die Entladeöffnung tropfen. Das Ladegut soll angeklebt, nicht das Fahrwerk verkleistert werden! Ist das Streu gut getränkt, muß man den Wagen ein bis zwei Tage stehen lassen, damit der Kleber abbinden kann und das Wasser verdunstet.

Versuche, dies mittels Wärme (Fön, Heißluftherd) zu beschleunigen, sind fehlgeschlagen. Das Katzenstreu wurde im Heißluftherd bei 50°C so aufgeheizt, daß es der Kunststoff "nicht mehr mochte" und der derart beladene Wagen dem Mülleimer übergeben werden mußte. Also bauen Sie in der Zwischenzeit lieber etwas anderes!

Ich hoffe nun, daß mein "Geschreibe" nicht für die Katz war und schon bald auf einigen Anlagen "Kalkzüge" fahren. **Christian Fricke**

Tieflader mit Lokomotive

Die T 3, Symbol alter preußischer Nebenbahnromantik, dürfte wohl jedem Eisenbahnfreund und Modellbahner ein Begriff sein. Ein H0-Modell dieses Typs soll im folgenden Gegenstand unserer Serie über Beladungsbeispiele sein.

Keine Angst: Es wurde keine Röwa- oder Fleischmann-T 3 verschandelt, sondern ein preiswert erstandener Auslaufbausatz der ehemaligen Firma Rai-Mo. Aus diesem wurde das T 3-Modell zusammengebaut. Nur die komplette Steuerung habe ich weggelassen. Nach dem Zusammenbau wurde die Lok einer "Alterung" unterzogen, damit sie aussieht, als stehe sie schon jahrelang auf dem Abstellgleis. Mit Revell Color Nr. 38 und 37 matt sowie viel Verdünner wurde aus der T 3 eine "Schrottlok gepinselt". Der letzte Schliff bestand darin, auf die noch feuchte Maschine zerriebene braune Kreide zu streuen. Das ergibt den richtigen Rosteffekt.

Damit ausgediente T 3-Maschinchen nicht im Hochofen landeten, wurden sie manchmal von Museums-Eisenbahngesellschaften aufgekauft. Mit Kreide bzw. weißer Farbe erhielten die verkauften Lokomotiven entsprechende Hinweise aufgepinselt. Solch eine Aufschrift wurde auch auf "unserer" H0-T 3 mit Tipp-Ex-Korrekturblättchen aufgebracht. Man hält die Blättchen auf die Lok und schreibt die Hinweise mit Kugelschreiber auf die Rückseite. Die Schrift erscheint mattweiß, leicht verwaschen und sieht aus wie mit dicker Kreide aufgemalt.

So beschriftet wurde die T 3 auf einen Lima-Tieflader gesetzt, da man sie "als nicht mehr lauffähig erachtete". Festgekeilt mit Keilhölzern (aus Streichhölzern) und mit Spanndraht kreuzförmig verspannt, kann die Lok nun auf die Reise an ihren Bestimmungsort gehen. Einige abgenommene Teile sind ebenfalls festverspannt auf dem Tieflader befestigt. Bei der Museumsbahn wird das "alte Mädchen" demnächst wohl aufgearbeitet und kann dann irgendwann wieder über die Gleise dampfen.

Christian Fricke

Bild 4: Ein "Köln" C91901 der DR steht mit einer neuen Dampfspeicherlok der Lokomotivfabrik AG Wien-Floridsdorf beladen bereit, zum Besteller gebracht zu werden. Das Führerhaus wurde separat verladen, um das Lichtraumprofil nicht zu überschreiten. **Foto: Sammlung Asmus**





Bild 1: *Die komplette Beladung des Flachwagens – auf einem amerikanischen 50-Fuß-Flat-Car.* **Alle Fotos: Chr. Fricke**

Unterlegscheiben als Ladegut

Hier ein weiteres Beispiel für die Beladung eines Flachwagens, denn leere Güterwagen bringen nun mal keinen Gewinn. Also sollte auch der Modellbahner nicht alle Wagen leer laufen lassen. Aber nicht immer ist es einfach, geeignetes Material für entsprechendes Ladegut in H0 zu finden. Gelegentlich fällt einem dann irgend etwas ins Auge, und man überlegt: Daraus könnte doch ...!

Ich fand im Keller Unterlegscheiben. Sie waren eigentlich für die Befestigung von Hängeschränken bzw. Holzteilen bestimmt. Die Scheiben paßten wunderbar auf einen Flachwagen. Da ich ein Diorama mit US-Motiven gebaut hatte, wollte ich nun auch einen 50-Fuß-Flat mit Ladegut bestücken. Natürlich ist ein Flachwagen nach europäischem Vorbild gleichermaßen geeignet.

Die Unterlegscheiben – nunmehr "Stahlteile für Behälterbau" – wurden mit hellgrauer Humbrolfarbe matt lackiert, um einen Rostschutzanstrich zu imitieren. Nach dem völligen Trocknen erhielten die Unterlegscheiben mit einem dünnen Filzstift entsprechende Aufschriften (in meinem Falle "United States Steel"), Anschriften, Chargennummern und laufende Nummern. Für europäische Modelle könnte man z.B. Thyssen, Krupp oder eine andere Stahlfirma bzw. ein Walzwerk wählen.

Aus einer Schachtel, die ehemals köstlichen französischen Weichkäse enthielt, wurden schmale "Unterleghölzer" geschnitten und auf den Wagenboden geklebt. Darauf wurden die einzelnen Unterlegscheiben plaziert und ebenfalls mit etwas Kleber fixiert. Nach dem Trocknen des Klebers ist das Transportgut mit schwarzem Zwirn als Verzurrung gegen Verrutschen "gesichert" worden. Eine Idee, ein wenig Material, etwas Farbe, ein Bastelabend – und schon verkehrt ein weiterer Modellwagen mit einer interessanten Ladung auf den Gleisen der Anlage!

Christian Fricke

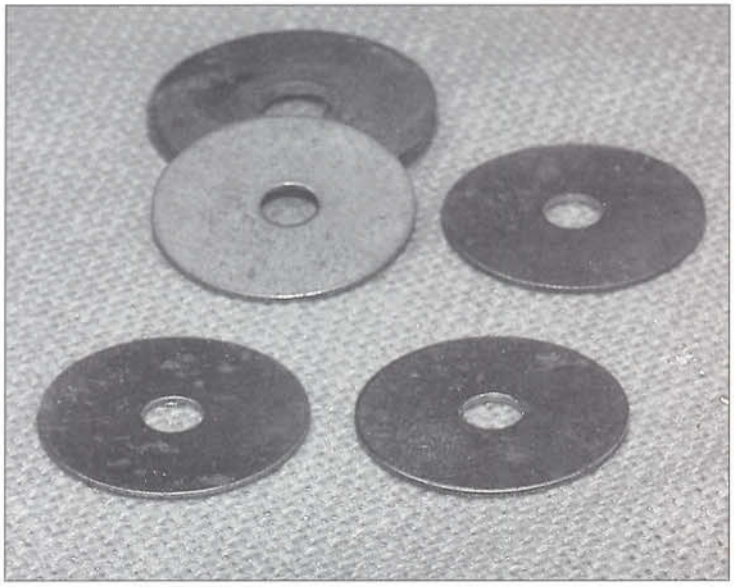


Bild 2: *Solche Unterlegscheiben bilden das Rohmaterial für das Ladegut in dieser Folge.*



Bild 3: *Die Unterlegscheiben werden bemalt. Es genügt, eine Seite und den Scheibenrand zu lackieren.*

Bild 4: *Als Unterlage für die Scheiben werden aus geeignetem Material (hier aus einer Käseverpackung) dünne Streifen geschnitten und auf den Wagenboden geklebt.*

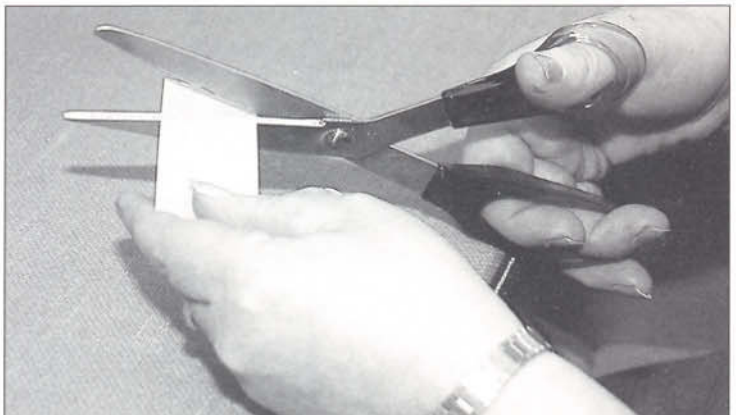


Bild 5: *Für die Nachbildung der Verzurrung eignet sich gut schwarzer Zwirn oder schwarzes Nähgarn. Fixiert werden die einzelnen Stücke mit einem Tröpfchen Kleber.*





Gras aus Watte und Vlies

Bild 2: *Mit einem ausgeprägten Blick fürs Detail sucht und findet Herr Buchmüller immer wieder solche Vorbildmotive, die Anregungen und Gestaltungshinweise liefern.*



Bild 3: *Geschickte Verwandlungen ... Watte, Vlies, ja selbst Stahlwolle oder Filtermaterial für Aquarienwasser kann hervorragend zu Modellvegetation verarbeitet werden.*



Zum Sammeln (in Klarsichthüllen)



Bild 4: *Vorbild oder Wirklichkeit? Der aus dem Acker herausführende Feldweg ist dem Vorbild bestens nachempfunden.*

Bild 1 (links oben): *Bahndammbegrünung und steiniger Acker im Vordergrund weisen den Erbauer des Dioramas als wahren Könner aus.*

Vielleicht ist einer der Gründe dafür, warum sich viele Modelleisenbahner eine gebirgige Landschaft als Kulisse für Ihre Züge aussuchen, der, daß es eine große Anzahl sehr realistischer und dabei gar nicht einmal allzu schwieriger Methoden gibt, um Felsen, Steine und Geröllhalden im Modell nachzustellen.



Bild 5: *Mitten im Grün in der Nähe des Bahndamms hüten Schäfer und Hund ihre Herde.*

Bild 6: *Eine andere Möglichkeit der Bahndammgestaltung – bis an den Schotter heranführende Begrünung – zeigt dieses Bild.*



Zum Sammeln (in Klarsichthüllen)



Versucht man dagegen, weniger hoch gelegene Gegenden im Modell "einzufangen", stößt man schnell auf einen viel üppigeren Pflanzenwuchs. Gras zum Beispiel ist in großen Höhen eher kurz, wogegen es in den Niederungen recht lang werden kann, sofern es nicht regelmäßig zurückgeschnitten wird. In diesem Artikel soll die "Lücke zwischen Rasen und niederen Büschen" geschlossen werden – in Ergänzung zu den üblichen Streugräsern und Flocken.

Bei dem hier vorgestellten Material handelt es

Bild 8: *Der unregelmäßige Wuchs des Ufergrases ist auf die "Eisenbahnerkühe" zurückzuführen, die hier ihren Hunger stillen.*



Bild 9: *Auch Kräuter und Farne, die sich am Bahndamm ausbreiten, können aus den genannten Materialien nachgestaltet werden.*



Zum Sammeln (in Klarsichthüllen)



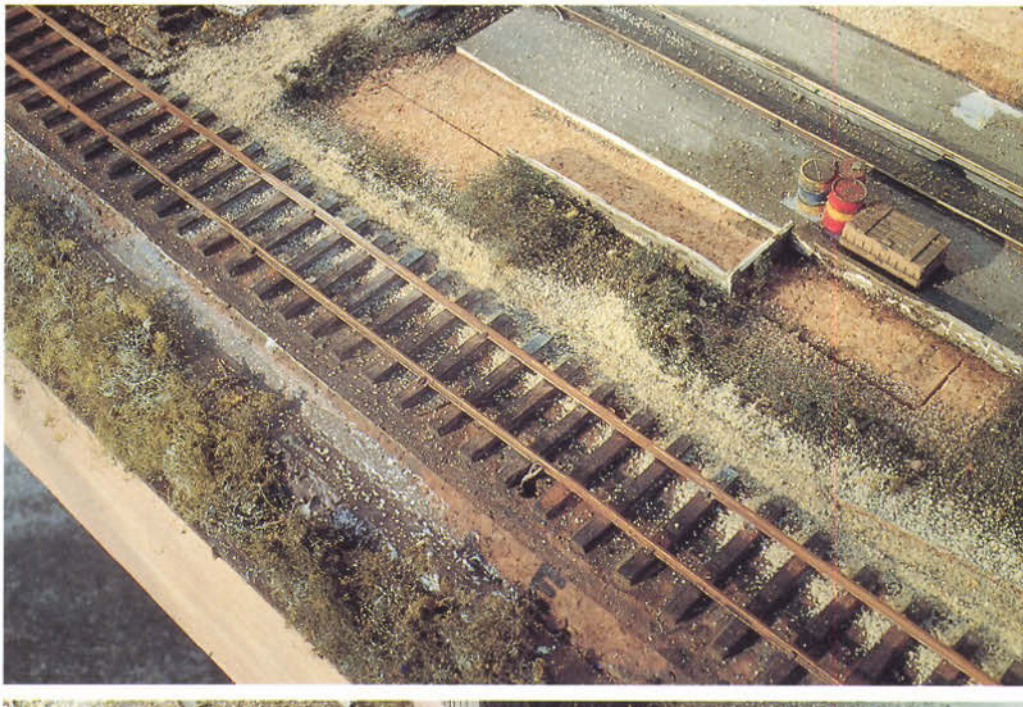




Bild 7 (links): *Der Ziegenbock im Hintergrund läßt das Gras am Bahndamm nicht allzu üppig werden. Die leichte Erdwelle ist durch Granitblöcke gegen Abschwemmen gesichert.*

Bild 10 (rechts) und 11 (darunter): *Dieser Ausschnitt zeigt ein noch im Bau befindliches Gleisfundament. Nach dem Einschottern wird auch hier das Grün langsam von den vorerst blanken Stellen Besitz ergreifen.*

Bild 12: *Völlig zugewachsen ist das Abstellgleis, das offenbar seit Jahren nicht mehr benutzt wird. Solche Eckchen und Szenen, die sich scheinbar völlig "verselbständigt" haben, bereichern jede Anlage.* ***Alle Fotos: Ch. Buchmüller***

sich um eine Art synthetische Watte, wie man sie für verschiedene Filteranlagen, beispielsweise Aquarienfilter oder Dunstabzugshauben, benötigt. Auch Vlies aus der Stoffabteilung eines Kaufhauses ist geeignet. Während die Filterwatte sehr unregelmäßig ist und erst noch in dünne Lagen auseinandergezupft werden muß, hat Vlies viel mehr Ähnlichkeit mit einer handelsüblichen Grasmatte. Vlies wird in verschiedenen Stärken angeboten und zum Quadratmeterpreis von der großen Rolle verkauft. Da beide Materialien – Watte wie Vlies – weiß sind, bleibt einem der zusätzliche Arbeitsgang des Einfärbens leider nicht erspart. Mit Hilfe einer treibgasfreien Mattlack-Spraydose läßt sich dies an einem sonnigen Nachmittag im Freien erledigen. Im übrigen reicht es aus, die Mattenstückchen einseitig zu färben. Solange die Farbe noch feucht ist, kann man auch noch handelsübliche Streuflocken einstreuen. Man erhält dann nach dem Durchtrocknen ein Woodland Foliage ähnliches Material.

Hat man sich einen größeren Vorrat hergestellt, so kann mit dem Bepflanzen der zuvor dunkel eingefärbten Landschaftsoberfläche begonnen werden. Zunächst werden die zugeschnittenen Grasstücke zur Probe aufgelegt und die unterschiedlichen Gras- und Wiesenflächen bestimmt. Nachdem die Stücke wieder beiseitegelegt worden sind, kann man den Klebstoff auftragen. Leicht mit Wasser verdünntes Ponal ist besonders gut geeignet, da es nicht allzu schnell antrocknet. So bleibt genügend Zeit, um die Grasmattenstücke durch Verschieben an die landschaftlichen Gegebenheiten anzupassen.

Trennkanten, wie man sie von herkömmlichen Grasmatten kennt, sind bei Watte aufgrund des unregelmäßigen, lichten Umrisses nicht sichtbar, zumal sich durch Einstreuen von "Erde und Unkraut" nahezu beliebig weiche Übergänge zu anderen Landschaftsoberflächen herstellen lassen. Mit etwas Übung kann man so Gras- und Wiesenflächen erstellen, wie sie sonst mit kaum einer Technik realistisch und preiswert "gepflanzt" werden können.

Christian Buchmüller

Zum Sammeln (in Klarsichthüllen)



Bild 1: Die neue H0-Brücke stellt eine Komposition aus Beton und Stahl dar. Beachtlich ist die lichte Höhe von 8,3 cm.

Schaufenster der Neuheiten

Faller

"Mit Schwung geht alles besser..." Unter diesem Motto stehen die ersten N-Neuheiten. Der Bausatz für das Kettenkarussell mit zwölf Sitzplätzen enthält farbig gestaltete Dachsegmente, aufwendig bedruckte Bildtafeln und eine Bemalung der Mittelsäule. Das Modell ist mit einem Antriebsmotor für 16 V ausgestattet. Mit der Faller-Micro-Kabelbirne kann das Karussell effektvoll beleuchtet werden (Faller N 2315).
Weiter gibt es ein Reiterkarussell in farbenprächtiger und schillernder Form, das mit Karussellpferdchen und Kutschen ausgestattet ist. Beigegeben ist eine Micro-Kabelbirne (Faller N 2316).
Kleine, sehr hübsch gestaltete Kirmesbuden und -stände vervollständigen den Festplatz. Ein Brathendlstand, ein Knusperhaus (Faller N 2321), eine Schießhalle und ein Stand für süße Leckereien (Faller N 2320) sorgen für Stimmung. Alle Bauten können mit einer Beleuchtung versehen werden.
Für die H0-Freunde bringt Faller das Modell eines Abenteuerspielplatzes. Ein idealer Spielplatz für die jungen "Preiserlein", ausgestattet mit Tischen und Bänken, Schaukel, Wippen, Klettergerüst, Abenteuerhaus, Sandkasten, Rundlaufgerüst und einer Eisenbahn. Selbst die Abfallkörbe wurden nicht vergessen (H0 B-577).
Auch eine neue Eisenbahnbrücke für die Nenngröße H0 wurde ins Programm aufgenommen. Auf vier Betonpfeilern, je 9 cm hoch, liegen die Stahlblechteile (acht Stück) auf. Die Brücke kann als einspurige wie als doppelspurige Ausführung gebaut werden. Weitere Varianten sind durch Verwendung mehrerer Bausätze möglich. Die Durchfahrtshöhe beträgt nach Fertigstellung 8,3 cm (H0 B-542).
Ein sehr gelungener Gitterzaun in H0 wird unter der Best.-Nr. 522 von Faller angeboten. Die insgesamt sechs Zaunteile machen den Bau einer 106 cm langen Abgrenzung möglich. **Dieter Schubert**

Bemo

Nach längerer Zeit erreichten uns nun wieder einmal Neuheiten von Bemo, die wir gerne vorstellen. Bei den beiden Fahrzeugen handelt es sich um Modelle, deren Vorbilder auf den meterspurigen Strecken der Brünigbahn und der Rhätischen Bahn in der Schweiz verkehren. Der vierachsige Güterwagen der PTT, der schweizerischen Postverwaltung, ist ein moderner Schiebewandwagen, gut gestaltet, tadellos lackiert und sorgfältig beschriftet. Der zweite Vierachser ist der Restaurantwagen WR 3813 der RhB, dessen Ausführung auch keine Wünsche offen läßt. Durch die paßgenauen großen Fenster erkennt man die außerordentlich



Bild 2: Das sehr reich ausgestattete Kettenkarussell läßt keine Wünsche mehr offen. Mit Antrieb versehen, kann es durchaus Akzente auf jeder Modellanlage setzen.

Bild 3: Der Abenteuerspielplatz zeigt eine Unmenge von Ausstattungsteilen. Dieser gut gelungene Bausatz kann wohl überall noch seinen Standort finden.



Bild 4: Brathendlstation und Knusperhaus werden in einem Bausatz angeboten. Bei der Ausgestaltung wurde viel Mühe aufgewandt.



Bild 5: Auch die Schießhalle und ein Stand für Leckereien lassen viele Gestaltungsmöglichkeiten auf Anlage und Diorama zu. Beide gibt es in einem Bausatz. **Alle Fotos: Faller**





Bild 6: Schmuck und rundum wohlgelungen präsentiert sich die "neurote" 361 von Roco in der Nenngröße H0. **Alle Fotos: H. Obermayer**

gut gestaltete Inneneinrichtung. Beiden Modellen liegt je ein Beutel mit Zurüstteilen bei, in dem Bremsschläuche, Bremsklötze, Heizkupplungen und Griffstangen enthalten sind. **HO**

Fleischmann

In den Monaten März und April lieferte Fleischmann bereits eine größere Anzahl der Neuheiten 1990 an den Fachhandel aus. Noch zum Märzangebot zählen zwei Güterwagen in der Nenngröße H0, die vor allem wieder von den Sammlern begrüßt werden dürften. Der gedeckte Güterwagen "München" der Deutschen



Bild 7: Schiebewandwagen der PTT in der Baugröße H0m von Bemo.



Bild 8: Restaurantwagen WR 3813 der RhB von Bemo mit Inneneinrichtung.



Bild 9: Gedeckter Güterwagen "München" der Baugröße H0 von Fleischmann.



Bild 10: Sammler von Bierwagen werden dieses H0-Modell von Fleischmann zu schätzen wissen.

Bild 11: Von der V 20 fertigt Lima auch diese Variante in den Farben der SNCF.



Bild 12: Ein recht hübsches und brauchbares Maschinchen ist die 270 023 von Lima.





Bild 13: Unverkürzter Steuerwagen BDnrzf der DB in der Baugröße H0.

Bild 14: Zu der jetzt erschienenen Garnitur von Silberlingen zählt auch dieser Bnb, den Lima im Maßstab 1:87 schuf.



Bild 15: Das dritte Fahrzeug der neuen Serie von Lima ist dieser ABnb 703.



Reichsbahn verfügt über Schiebetüren, Korbpuffer und Speichenräder. Das zweite Modell ist ein Bierwagen der Binding-Brauerei mit dem exzellent ausgeführten Druck, der für die Marke "Clausthaler Alkoholfrei" wirbt. Beide Wagen sind gut gemacht, mit Profi-Kupplungen und mit Kurzkupplungs-Kinematik ausgestattet.

Im April erschienen in der Nenngröße H0 die FMZ-Ellok 111 220 in Ozeanblau/Beige, der achtachsige Niederflurwagen Saadkmms 690 der DB, zwei Postfahrzeuge und der Adapter für den Profi-Kupplungskopf 6570. Sowohl der Adapter als auch der Profi-Kupplungskopf werden auch in der Baugröße N angeboten. Außerdem erschienen die FMZ-Ellok der Baureihe 141 in Ozeanblau/Beige, die Elektrolok der Baureihe Rc 4 der Schwedischen Staatsbahnen, ein Ellok-"Schienenschleifwagen", der Autotransporter Laaes 541 der DB und zwei Postfahrzeuge. **HO**

Lima

Die inzwischen wohlbekannte V 188 wurde überarbeitet und wird jetzt auch in lichtem Feldgrau mit ursprünglicher Nummer und mit einem etwas verkümmerten Hoheitsadler angeboten. Neben guten Laufeigenschaften zeigt das Fahrzeug aber auch einige Kompromisse.

Von der V 20 stehen nun auch die Varianten der Reihe 270 der DB und die grüne SNCF-Ausführung zur Verfügung. Beide Modelle sind gut gemacht und sauber lackiert. Leider sind die Bremsschläuche viel zu dünn und die Beschriftung der DB-Lok fehlerhaft.

Probleme mit der Beschriftung hatte Lima auch mit den drei "Silberlingen" ABnb, Bnb und BDnrzf der DB. Die gut gestalteten Wagen im Maßstab 1:87 laufen außerdem auf Drehgestellen, die für diese Wagenbauart untypisch sind. Die uns zugegangenen Muster stammen noch aus der Nullserie. Es mag sein, daß die Serienfahrzeuge eine bessere und fehlerfreie Beschriftung aufweisen. Die drei Wagen verfügen über eine Kurzkupplungs-Kinematik mit Normschächten. **HO**

Roco

Bereits zu Beginn dieses Jahres lieferte Roco die V 60 in neuroter Lackierung und mit der neuen Baureihenbezeichnung 361 aus. Die erstklassigen Eigenschaften dieses Modells wurden bereits bei der ersten Vorstellung gebührend gewürdigt. Bei der jetzt verfügbaren Variante im neuen Farbkleid bleibt deshalb nur noch das vorzügliche Finish zu loben. Zu dem guten Gesamteindruck tragen natürlich auch die hellen Bühnengeländer und Griffstangen bei. **HO**

Jetzt komplett

Bei Ihrem Fachhändler, beim Bahnhofsbuchhandel und direkt vom Hermann Merker Verlag GmbH jetzt erhältlich:

Teil 4 · Sonderbauarten deutscher Dampflokomotiven

Die Dampflokomotive -Technik und Funktion

Noch vorrätig: Teile 1—3. Alle Broschüren zum Preis von jeweils DM 19,80.

Für die Aufbewahrung der Bände gibt es jetzt auch die neuen Schuber. Sie sind in ihrer feinen Gestaltung den Eisenbahn-Journal-Sammelmappen angepaßt.

Bei Bestellung der Teile 1—4 zusammen mit dem Schuber — Gesamtpreis DM 94,00 — liefern wir portofrei.

Hermann Merker Verlag GmbH

Rudolf-Diesel-Ring 5 · D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon 08141 - 5048 oder 5049
Telefax 08141 - 44689