

# IMPRESSUM

ISSN 0720-051X

16. Jahrgang

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  
Dieter Schubert  
Peter Wieland  
Lektorat: Manfred Grauer  
Anzeigen: Elke Albrecht  
Werbeberatung: Siegfried Säurle  
Layout und Graphik: Gerhard Gerstberger  
Jörg Mair

Redaktionsbeirat:  
Prof. Dr. Ing. Kariheinz Althammer  
Dr. Albrecht Bamler  
Dipl.-Ing. Henning Böttcher  
Dr. Ing. Peter Güldenpfening  
Dr. Ing. Heinz Lohmeier  
Dr. Peter R. Munz  
Dr. Peter Rasch  
Dipl.-Ing. Gerhard Scholtis

Ständige Mitarbeiter:  
G. Acker, C. Asmus, R. Barkhoff, I. Bitter,  
K. Bochmann, O. Constant, M. Delie,  
E. Ganzerla, K. Heidbreder, H. E. Hellbach,  
Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, P. Kling, W. Kosak,  
J.-P. Laurent, A. Muratori, H. Rauter,  
Dr. Scheingraber, P. Schiebel  
Modellaufnahmen:  
K. Heidbreder, P. Kling, 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 Zeitschriftenvertrieb GmbH & Co. KG  
Breslauer Straße 5, 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 Modellbahn-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 Ferpress  
(Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung)



S. Lohr

## "Odyssee"

Zufällige Zaungäste sahen am 18. August 1990 einen ganz "normalen" Sonderzug von Eisenach nach Mühlhausen und von dort weiter nach Schlotheim dampfen. Eisenbahnfreunde und -kenner aber wissen, was es mit der Zuglok 91 6580 auf sich hat. Zum Nachschlagen, aber auch zum Kennenlernen haben wir den Lebensweg der 52jährigen noch einmal nachgezeichnet – ab Seite 50.

# Inhalt



### Zu unserem Titelbild:

"Goldener Herbst" an der Nebenbahn von Wasserburg (Inn) nach Ebersberg (Oberbayern) im Oktober 1989. Der zweimotorige Schienenbus der Baureihe 798 aus Wasserburg (Inn) wird in wenigen Minuten in Ebersberg eintreffen, wo die Fahrgäste nach München in die S-Bahn umsteigen können. **Foto: A. Ritz**

### Zu unserem Poster (Seiten 58/63):

Die Schmalspurbahnen im Harz sind heute ein äußerst beliebtes Reiseziel für Eisenbahnfreunde aus Ost und West. Die Aufnahme entstand vor fünf Jahren auf dem erst kurz zuvor wiederaufgebauten Streckenabschnitt von Straßberg nach Stiege. Die Malletlok 99 5904 befindet sich mit dem P 14455 bei Güntersberge auf der Fahrt von Gernrode nach Hasselfelde. **Foto: G. Scheibe**

### Die Baureihe E 19

Erster Planeinsatz vor 50 Jahren **8**

### Rübenzüge im Ochsenfurter Gau

**20**

### Die sächsische Gattung IV T

**24**

### Ein stolzer Sachse

Die sächsische IV T im Modell **28**

### Die Post fährt mit der Bahn

Postlokomotiven (Teil 4 und Schluß) **30**

### Die Industrie gratuliert mit Sondermodellen

**35**

### "The Queen"

Ein ganz besonderes Eisenbahnmuseum **36**

### Nur eine Nebenbahn

Die Lokalbahn Mertingen – Wertingen **42**

### Verschoben... entgleist...

Die Museumslokomotive 91 6580 **50**

### Unser Wagenporträt

Schwenkdachwagen Taehms 887 **54**

### Bücherecke

**56**

### Poster

**58**

Typenblatt: preuß. S 6 **59**

Typenblatt: preuß. T 5' **61**



## Überraschung

Gerade noch rechtzeitig zum Beginn der Leipziger Herbstmesse hatte die Firma Gützold aus Zwickau/Sachsen (nach der Reprivatisierung wieder unter diesem einst weithin bekannten Namen firmierend) ein Modell fertiggestellt, das den Start in die Marktwirtschaft mit einigem Schub versehen kann. Die kleine sächsische IV T posierte gekonnt und forderte zu einem ersten Porträt heraus — ab Seite 28.

## Wiederbelebung

„Die gute alte Zeit“ speziell im Ahrtal wollten die Modelleisenbahnfreunde Köln e. V. wieder aufleben lassen. Sie gestalteten auf einer Modulanlage beträchtlichen Ausmaßes den Bahnhof „Mayschoß“, wie er etwa um 1930 ausgesehen hat. Um ein realistisches Abbild der Eisenbahn in der hier vom Weinanbau geprägten Landschaft zu erzielen, mußten dazu auch rund 20 300 (!) Reben „gepflanzt“ werden. Das beeindruckende Ergebnis ist auf der Modellbahnausstellung in Köln vom 17. bis 21. November 1990 zu sehen — und vorab im Eisenbahn-Journal ab Seite 80.



K. Heidbreder

<b>Fachhändler-Adressenseiten</b>	64
<b>Bahn-Notizen</b>	66
<b>AE 7: Die Eisenbahn</b>	
Landesmuseum in Mannheim eröffnet	68
<b>Bahn-Post</b>	71
<b>Die Auertalbahn</b>	72
<b>9 Auf zweiter Ebene...76</b>	
<b>Bahnhof "Mayschoß" im Tal des Weines</b>	80
<b>"Komm unter meine Decke..."</b>	
Roco-Gleisbauwettbewerb	88
<b>Die Baureihe 98<sup>8-9</sup> der DR</b>	90
<b>GtL 4/4 – Grand mit fünf</b>	93
<b>Überfahrt</b>	96
<b>Der Bahnhof Monheim im Modell (Teil 6)</b>	97
<b>Die holländischen "Jumbos"</b>	100
<b>Schaufenster der Neuheiten</b>	102
<b>Mini-Markt</b>	115
<b>Sonderfahrten und Veranstaltungen</b>	118

## Erschließung

Um die Stadt Wertingen (im Regierungsbezirk Schwaben) aus ihrem abgeschnittenen Dasein in der "Eisenbahnwüste" zu erlösen, wurde am 30. Juni 1890 nach längerem Anlauf der Bau einer Lokalbahn genehmigt. Die 17 km lange Strecke von Wertingen nach Mertingen machte eine wechselvolle, im Grunde jedoch durchweg aufstrebende Entwicklung mit – bis sie vor einigen Jahren das Schicksal so vieler Nebenbahnen erlitt. Unser Protokoll in Wort und Bildern finden Sie ab Seite 42.



M. Scherer



## Die Baureihe E 19

# Erster Planeinsatz vor 50 Jahren

Bis zur Mitte der dreißiger Jahre standen der Deutschen Reichsbahn für den Schnellzugdienst auf elektrifizierten Strecken die Lokomotiven der Baureihen E 04, E 16 und E 17 in ausreichender Stückzahl zur Verfügung. Für höhere Zuglasten und für die angestrebten größeren Geschwindigkeiten reichten diese Fahrzeuge aber nicht mehr aus.

Es lag deshalb nahe, eine neue Lokomotivtype zu beschaffen, mit deren Entwicklung die AEG in Hennigsdorf bei Berlin beauftragt wurde. Bereits 1935 konnten die ersten 17 Maschinen der neuen Baureihe E 18 in den Bahnbetriebswerken München und Hirschberg/Schlesien in Dienst gestellt werden. Von der E 17 hatte die AEG den bewährten Federtopfantrieb der Bauart Kleinow übernommen. Absolut neu war die windschnittige Kopfform, die in Anbetracht der verlangten Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h gewählt wurde. Der durchgehende Rahmen war als Schweißkonstruktion

ausgeführt worden.

Mit einer Stundenleistung von 3040 kW bei 117 km/h waren die Lokomotiven auch noch in der Lage, schwere Schnellzüge mit mehr als 60 km/h über die Geislinger Steige zu befördern. Die Maschinen erfüllten alle Erwartungen. Die E 18 22 wurde 1937 während der Weltausstellung in Paris mit drei Großen Preisen ausgezeichnet.

### Entwicklung und Bau der E 19

Die Elektrifizierung der Hauptbahnen schritt rasch fort. Nachdem die Strecke Nürnberg – Weißenfels eine Fahrleitung erhalten hatte, strebte man eine durchgehende elektrische Verbindung von München nach Berlin an. Zwischen der "Hauptstadt der Bewegung" und der Reichshauptstadt wollte man schnelle FD-Züge fahren lassen, deren Höchstgeschwindigkeit auf den flachen Streckenabschnitten



bei 180 km/h liegen sollte. Für diesen Einsatzbereich und zur Bewältigung der Frankwaldrampe von Pressig-Rothenkirchen nach Probstzella, auf der die Züge mit 60 km/h verkehren sollten, standen aber noch keine geeigneten Elektrolokomotiven zur Verfügung. Wiederum mußte also eine neue Baureihe beschafft werden. Noch Ende 1936 erging an die Industrie ein Auftrag zur Entwicklung von vier Versuchsmaschinen der neuen Baureihe E 19. Nach einer Bauzeit von knapp zwei Jahren lieferte die AEG am 19. Januar 1939 die E 19 01 und am 28. Februar 1939 die E 19 02 an das Reichsbahn-Maschinenamt in München ab. Die feierliche Übergabe der E 19 01 in Hennigsdorf fand bereits am 15. Dezember 1938 statt. Es handelte sich um die 5000. von der AEG gebaute Lokomotive, die der Stellvertretende Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Kleinmann, von Regierungsbaurat d.D. Kleinow, dem Betriebsleiter



**Bild 3:** Die damals noch grünlackierte 119 002 hat in Nürnberg Hbf die Bespannung eines Schnellzuges nach München übernommen und wird bald die Stadtgrenze erreichen (26. September 1973). **Foto: U. Geum**

◀ **Bild 1:** Die 119 002 steht am 22. August 1973 im Hauptbahnhof Nürnberg mit einem Schnellzug nach München zur Abfahrt bereit. **Foto: U. Geum**

**Bild 2 (linke Seite Mitte):** Alle vier E 19 trugen bei ihrer Ablieferung an den beiden Stirnseiten den Hoheitsadler (Nachbildung bei der Museumslok E 1901 ohne Hakenkreuz). **Foto: A. Ritz**

**Bild 4:** Alltagsszene im Nürnberger Hauptbahnhof zu Beginn der siebziger Jahre: Die 119 011 hat einen Schnellzug nach Berlin am Haken, die 221 144 einen Schnellzug nach Stuttgart. **Foto: U. Geum**





der AEG-Lokomotivfabrik in Hennigsdorf, übernommen hatte.

Im Gegensatz zu den anderen Elektrolokomotiven jener Zeit, die einen schmucklosen grauen Anstrich aufwiesen, war die E 19 01 weinrot lackiert und mit silberfarbenen Streifen verziert. Auf ihre Sonderstellung als zukünftiges Paradenstück der Deutschen Reichsbahn deuteten relief förmige Hoheitsadler an den Stirnfronten und auf den Seitenwänden hin. In demselben schmucken Gewand präsentierten sich auch die Schwestermaschine E 19 02 und die beiden anderen Lokomotiven, die E 19 11 und E 19 12, gefertigt von Henschel in Kassel mit der elektrischen Ausrüstung der Siemens-Schuckert-Werke (SSW). Mit den Fabriknummern 23663 und 23664 waren die zwei letzteren am 20. September 1939 bzw. 12. Juni 1940 an die Deutsche Reichsbahn abgeliefert worden. Alle vier Fahrzeuge wurden zunächst eingehend erprobt, bevor sie zum Planeinsatz im schweren Schnellzugdienst kamen.

## Bauausführung der E 19

Die Lokomotiven der Baureihe E 19 galten bei ihrer Indienstellung als stärkste Einrahmenlokomotiven der Welt. In ihrer Bauausführung und in ihren Hauptabmessungen entsprachen die Fahrzeuge weitgehend der Baureihe E 18, die sie aber mit einer Stundenleistung von 4000 kW bzw. 4080 kW bei 180 km/h weit übertrafen. Wesentlich höher lag auch der Beschaffungspreis. Er wird bei den Maschinen E 19 01 und 02 mit 122 855 RM für den mechanischen und mit 362 720 RM für den elektrischen Teil angegeben. Die Anschaffung der E 19 11 und 12 wurde mit 110 625 RM und 366 130 RM für jedes Fahrzeug verbucht.

Das Laufwerk der E 19 glich fast genau dem der Baureihe E 18. Die Laufachsen bildeten mit den benachbarten Treibachsen ein Krauss-Helmholtz-Gestell, das den Laufachsen ein Ausschwenken von 100 mm nach jeder Seite erlaubte. Alle vier Treibradsätze wiesen ein Spiel von 15 mm nach jeder Seite auf. Gegenüber der E 18 war der Durchmesser der Laufräder um 100 mm auf 1100 mm vergrößert worden. Den Durchmesser der Treibräder hatte man unverändert bei 1600 mm belassen.

Das höhere Gewicht der elektrischen Ausrüstung verlangte eine Massenreduzierung beim mechanischen Teil. Der Rahmen war aus nur 24 mm starken Blechen gefertigt. (Bei der E 18 wiesen diese noch eine Dicke von 26 mm auf.) Trotz erforderlicher zusätzlicher Streben war der Rahmen allein durch diese Maßnahme gegenüber der E 18 um rund 1000 kg leichter geworden. Abnehmbare Sei-

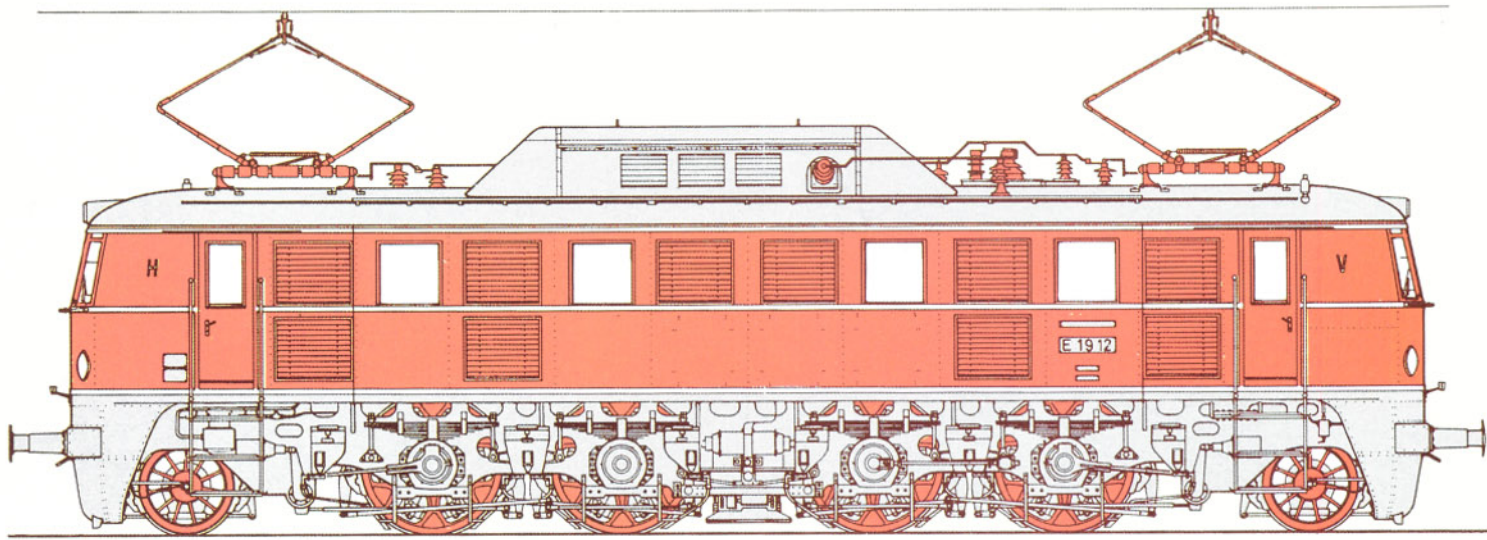


**Bild 5 (links oben):** Zugbegegnung im April 1977 auf der Nordrampe der Frankwaldbahn oberhalb Ludwigsstadt: Blick aus dem D 302 nach Berlin auf den D 303 von Berlin, den die 119 002 im Abschnitt Probstzella – Nürnberg führt. Foto: W. Matussek, Archiv Ritz

**Bild 6 (links):** 119 002 mit D 280 "Alpen-Expreß" (Rom – Kopenhagen) im März 1977 in München Hbf. Foto: W. Matussek, Archiv Ritz

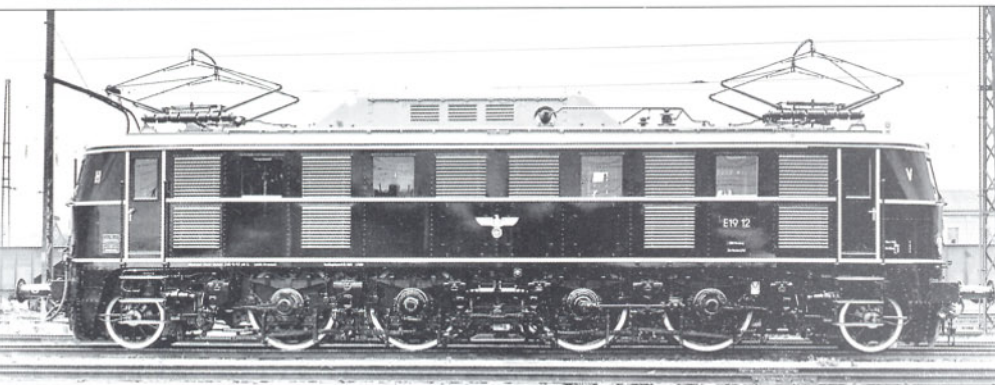
**Bild 7 (rechts):** 119 001 bringt den D 787 von Nürnberg nach München (Juli 1976 bei Otting-Weilheim). Foto: W. Matussek, Archiv Ritz





**Bild 8:** Diese Illustration aus dem Jahre 1973 wurde mit freundlicher Genehmigung von Thyssen Henschel der Festschrift "125 Jahre HENSCHEL Lokomotiven" entnommen.

**Bild 11 (rechte Seite oben):** Werkfoto der E 19 01; die Hoheitsadler wurden nachträglich wegretuschiert. Foto: Sammlung Obermayer



**Bild 9:** Die E 19 12 kurz nach ihrer Ablieferung an die Deutsche Reichsbahn. Foto: C. Bellingrodt

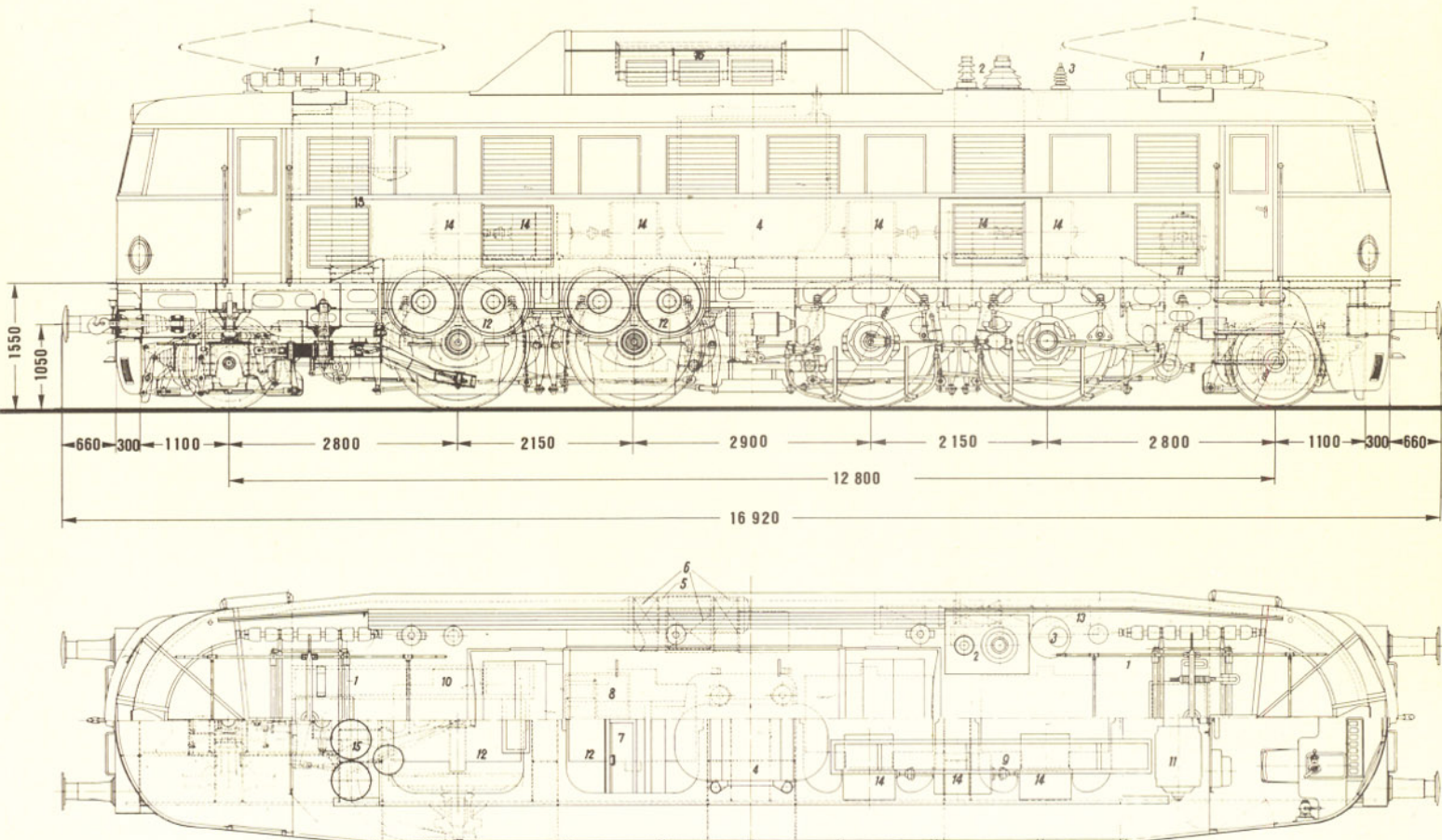
**Bild 12 (rechte Seite unten):** Vermaßte Typenskizzen der E 19 01 und 02 (oben) sowie E 19 11 und 12 (unten); Maßstab 1:160.

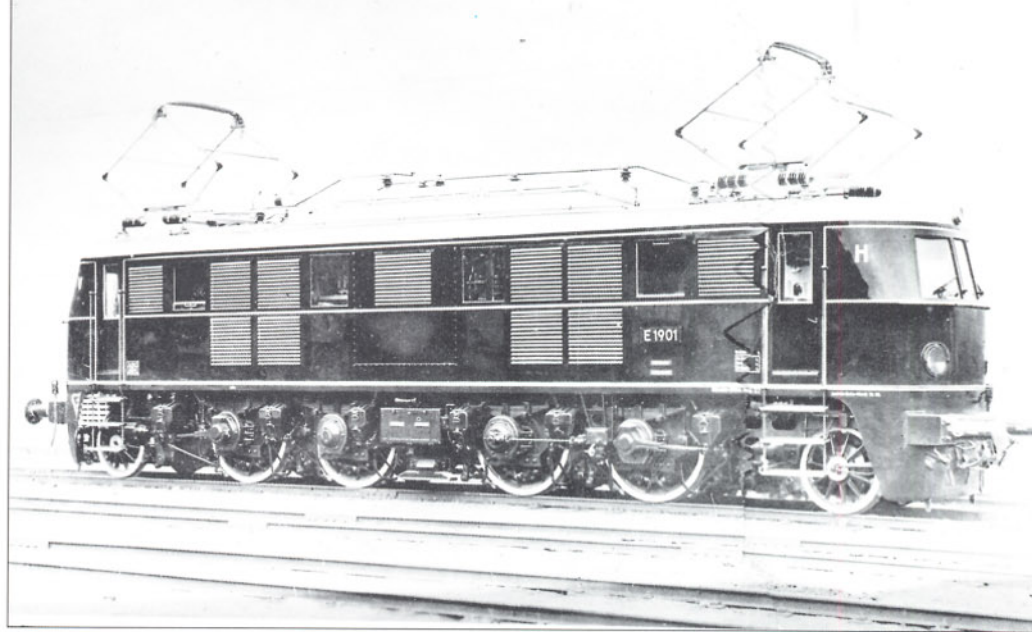
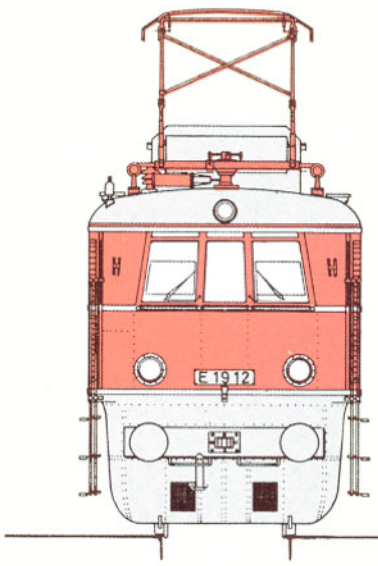
**Bild 10:** Vermaßte Original-Zeichnung der Lokomotiven E 19 11 und 12 (Maßstab 1:87).

tenklappen und Dachteile sowie einige Aggregate und Bauteile wurden aus Leichtmetall gefertigt, was eine weitere Gewichtsreduktion erbrachte.

Bei den beiden Maschinen E 19 11 und 12 wählte man aber doch wieder etwas dickere Rahmenwangen mit 25 mm Blechstärke. Diese zwei Lokomotiven waren ursprünglich mit vier Doppelmotoren ausgerüstet, die E 19 01 und 02 dagegen mit vier Einzelmotoren. Bei der Deutschen Bundesbahn wurden die Doppelmotoren später ausgebaut und durch Einzelmotoren ersetzt.

Ein charakteristisches Baumerkmal der E 19 11 und 12 war, neben der geänderten Anordnung der Lüftergitter, der hohe Dachaufbau. Darin waren die Bremswiderstände der fremderregten Gleichstrom-Widerstandsbremse angeordnet. An beiden Enden des Dachaufbaus befanden sich Klappen, die beim Bremsvorgang





durch Druckluftzylinder geöffnet wurden, um eine ausreichende Kühlung der Bremswiderstände zu ermöglichen.

Sowohl die Antriebe als auch die Bremssysteme waren für eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h ausgelegt, mit der die Maschinen aber nie fuhren. Die größte zulässige Geschwindigkeit von 180 km/h war im Versuchsbetrieb mühelos erreicht, im Schnellzugdienst aber nie realisiert worden. Da auch nach 1945 keine Möglichkeit bestand, Züge mit einer Geschwindigkeit von 180 km/h einzusetzen, wurden alle vier Lokomotiven der Baureihe E 19 für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h umgebaut.

Am Ende des Zweiten Weltkriegs verloren die Lokomotiven zunächst die pompösen Hoheitsadler, danach ihre weinrote Lackierung und später auch noch die Frontschürzen. Die Maschinen E 1901, 02 und 11 erhielten den

grünen Einheitsanstrich der Bundesbahn-Elektrolokomotiven und die E 1912 die blaue Farbgebung, die für Elektrolokomotiven mit einer Höchstgeschwindigkeit über 120 km/h vorgesehen war. Später, im November 1958 und im Februar 1975, wurden auch die E 1901 und die E 1902 blau lackiert. Die E 1911 behielt ihr grünes Farbleid bis zur Ausmusterung.

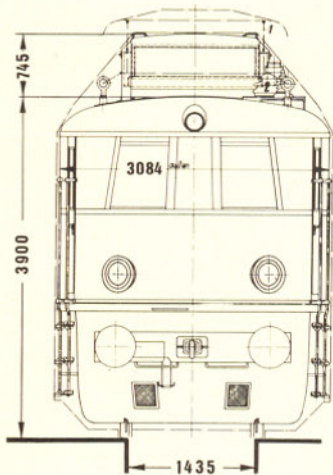
### Betriebseinsatz der E 19

Dem Betriebseinsatz der Baureihe E 19 war eine lange Erprobungsphase vorausgegangen. Als erste Maschine war die E 1902 am 30. März 1940 dem Betriebswerk Nürnberg Hbf für den Einsatz im Betriebsdienst zugewiesen worden. Am 15. Mai 1940 folgte die E 1911 und am 29. Mai die E 1901. Erst am 15. Oktober 1940 hatte die E 1912 ihre Freigabe

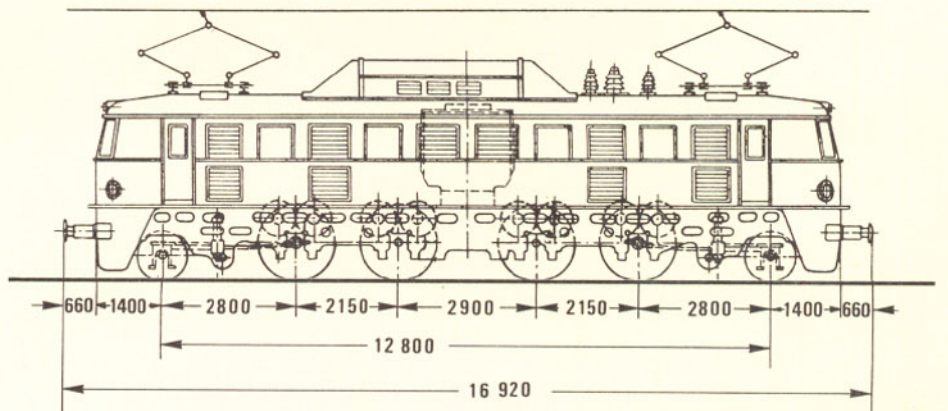
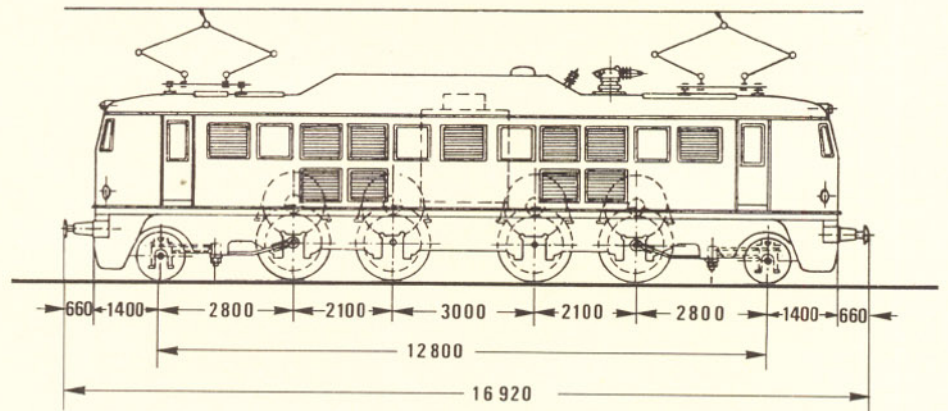
erhalten, allerdings nur für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Dieselbe Beschränkung war zuvor schon der E 1901 auferlegt worden. Bereits im November 1941 mußte die E 1912 wegen Motorschäden für ein halbes Jahr aus dem Verkehr gezogen werden. Die anderen Lokomotiven fuhren zunächst im Plandienst zwischen München und Saalfeld und ab 1942 sogar bis Leipzig.

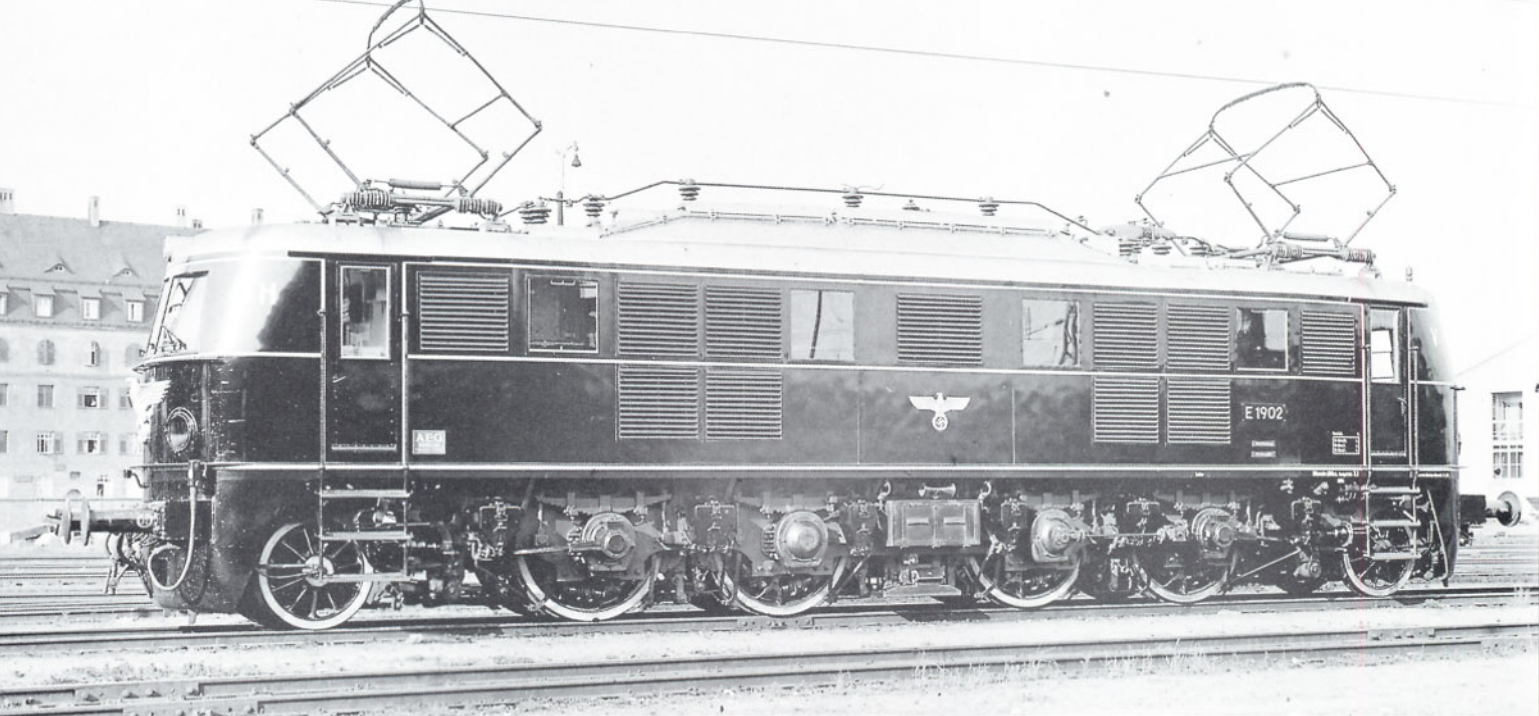
Die geringste Laufleistung hatte die E 1911 zu verzeichnen, die bereits im Juli 1943 bei einem Luftangriff erhebliche Schäden erlitt. Nach ihrer Instandsetzung wurde die Lok 1944 erneut beschädigt und danach abgestellt; ebenso erging es der E 1902. Die beiden anderen Maschinen waren bei Kriegsende noch betriebsfähig.

Nach der Reparatur der E 1902 und der E 1911 konnten alle vier Lokomotiven ab 1950 wieder im Schnellzugdienst verwendet



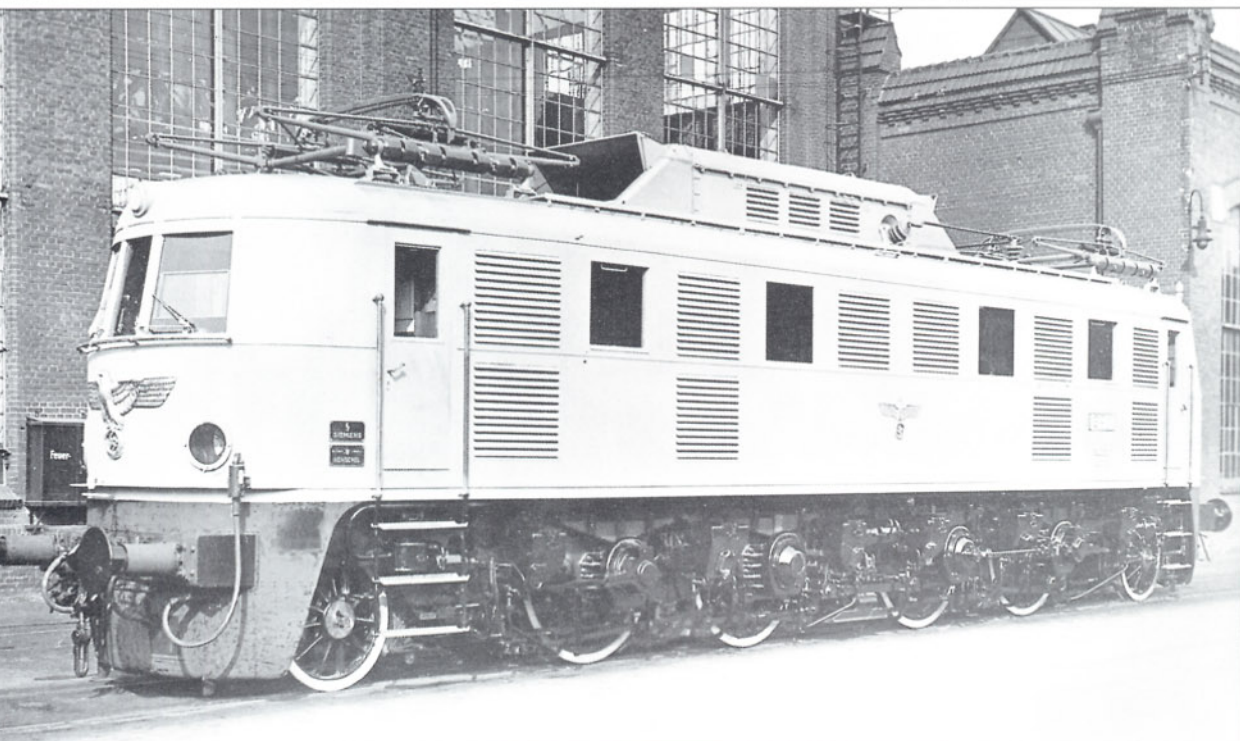
**E 1911-12**





**Bild 13 (oben):** Die E 1902 im Ablieferungszustand.

**Foto: C. Bellingrodt**



**Bild 14 (links):** Werkfoto der E 1911 im Fotografieranstrich.

Die Lüftungsklappen des hohen Dachaufbaus sind geöffnet.

**Bild 16 (rechte Seite oben):** Ohne Frontschürzen präsentierte sich die E 1901 am 22. April 1951 dem Fotografen im Bw München Hbf.

**Foto: Dr. Scheingraber**

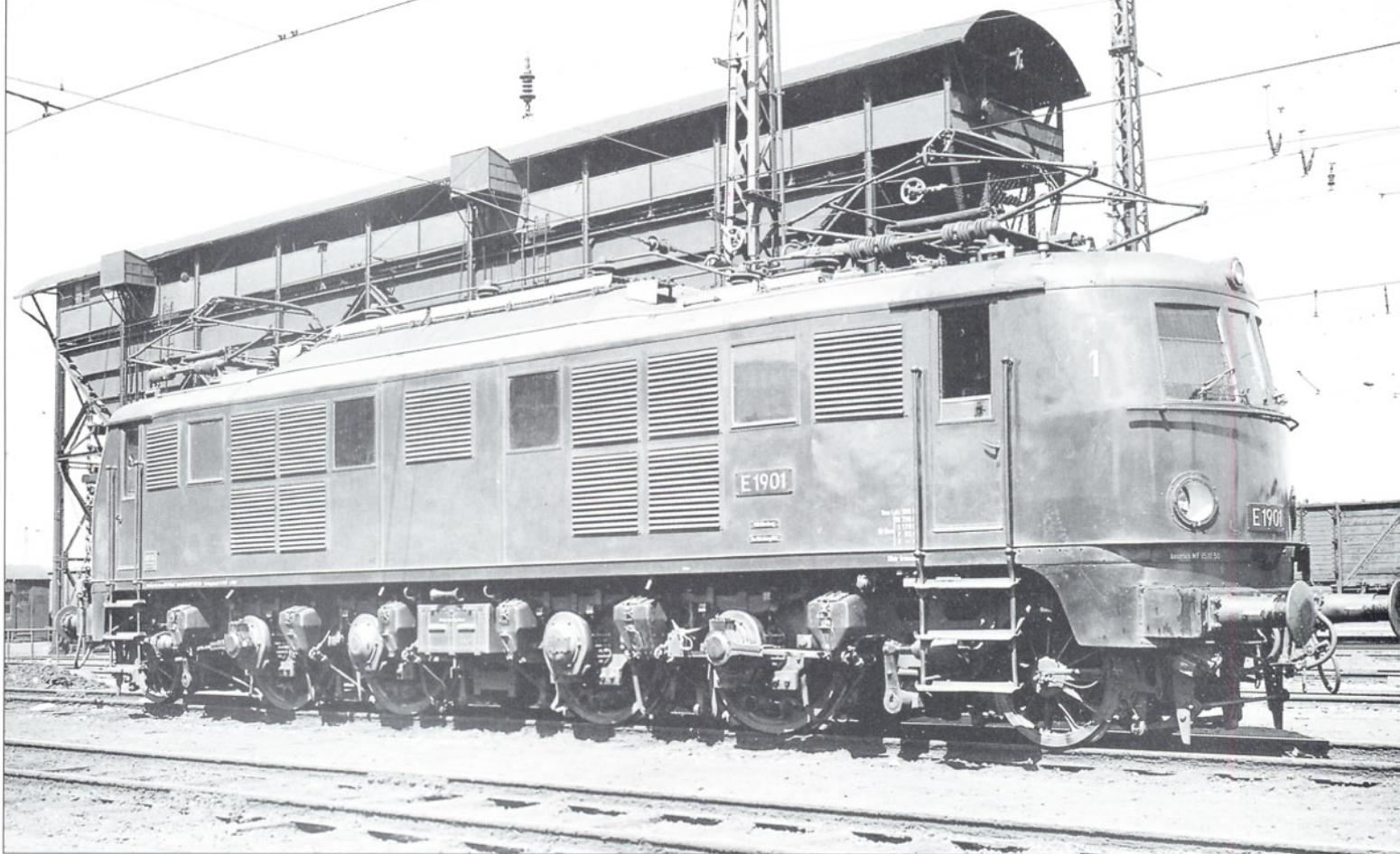


**Bild 15 (links):** Die E 1912 wurde als letzte ihrer Baureihe am 15. Oktober 1940 dem Betriebsdienst übergeben. Das bei den Lokomotiven E 1911 und 12 außenliegende Bremsgestänge ist auf diesem Foto gut zu erkennen.

**Foto: C. Bellingrodt**

**Bild 17 (rechte Seite unten):** Stirnansicht der E 1912 zum Zeitpunkt ihrer Ablieferung.

**Foto: C. Bellingrodt**



werden. Einsatzdienststelle blieb zunächst weiterhin das Bw Nürnberg Hbf. In den Laufplänen von 1962 erzielten die Maschinen Fahrleistungen von knapp 900 km je Einsatztag. Nach Inkrafttreten des neuen Nummernplans der Deutschen Bundesbahn wurden die Fahrzeuge als Baureihe 119 geführt. Nach einer fast zweijährigen Umbeheimatung zum Bw Hagen-Eckesey, wo man mit den Maschinen offenbar nicht zurechtkam, kehrten die Lokomotiven zu Beginn des Jahres 1970 wieder nach Nürnberg zurück.

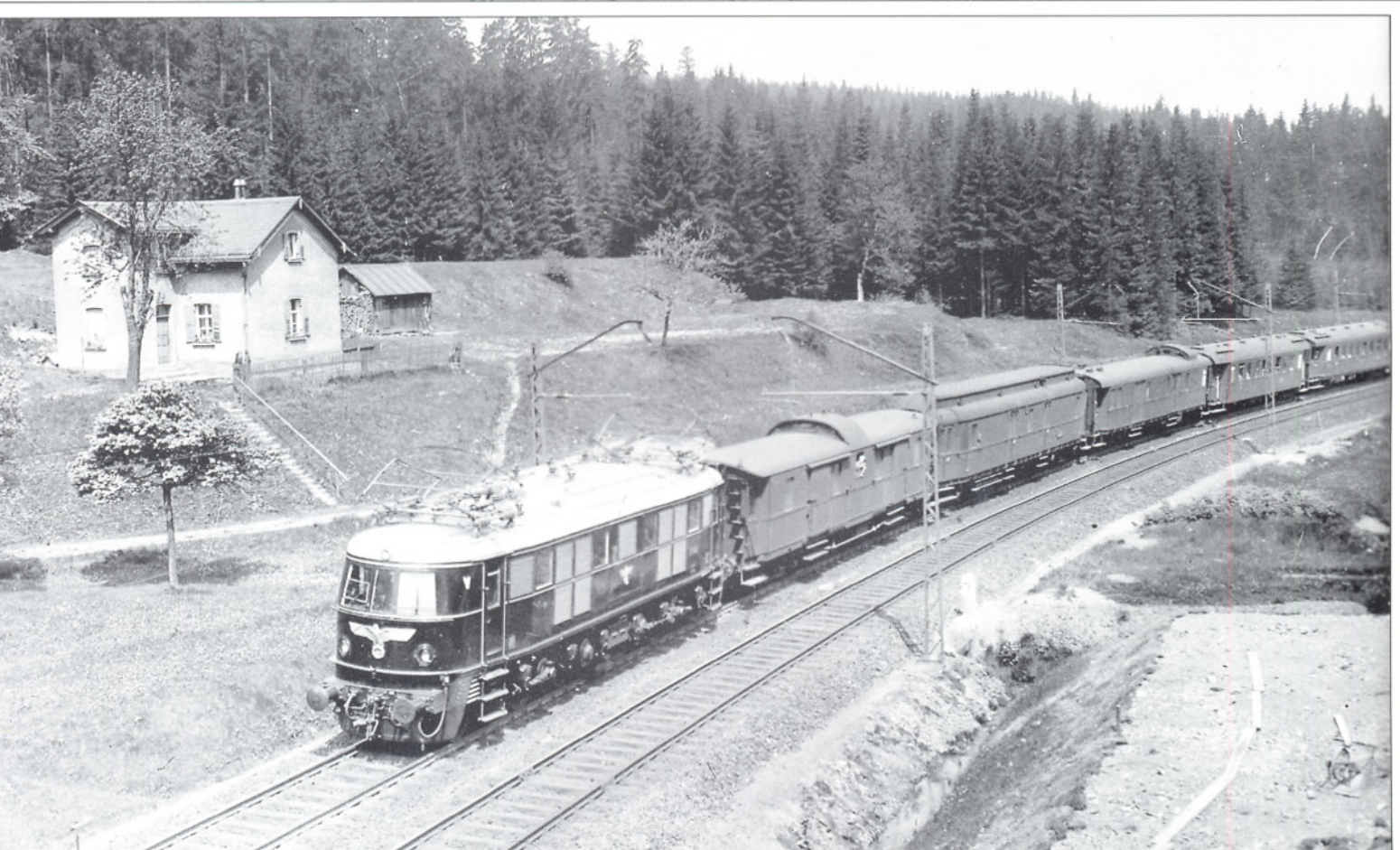
Bis zu ihrer Ausmusterung hatten die einst so stolzen Renner recht unterschiedliche Laufleistungen im Schnell- und Eilzugdienst erreicht. Den geringsten Wert hatte die E 19 11 mit 4 093 000 km zu verzeichnen, den höchsten die E 19 01 mit 6 989 000 km.

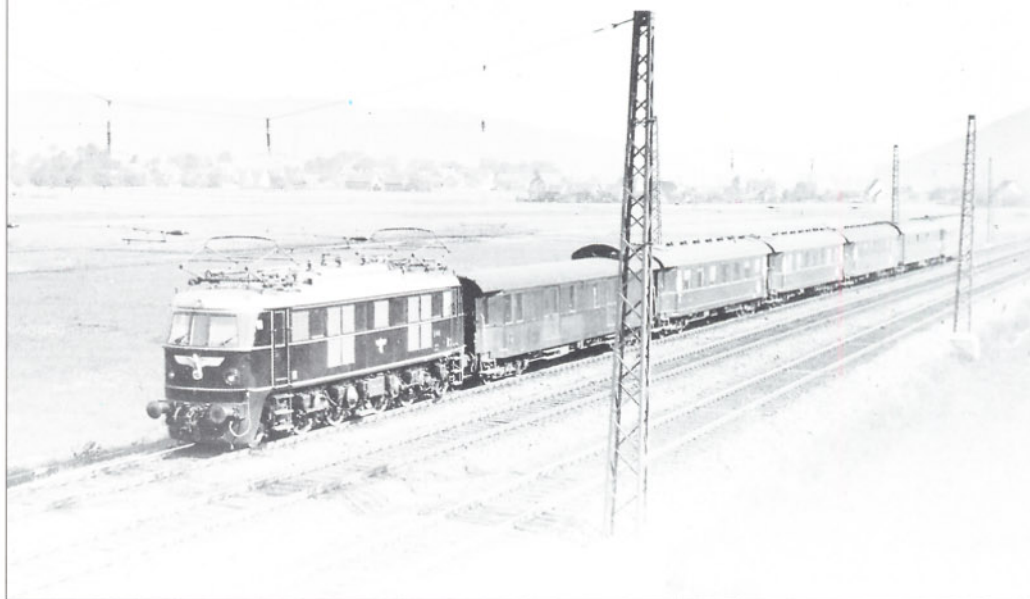
### Ausmusterung und Verbleib

Ab der Mitte der siebziger Jahre häuften sich die kleineren und größeren Schäden bei den Lokomotiven. Zum Teil konnten die Defekte noch beseitigt werden; die Unterhaltungskosten waren jedoch hoch. Nach einem schweren Schaden im Haupttransformator mußte die 119 011 im Juni 1975 aus dem Verkehr gezogen werden. Die Ausmusterung der Lok wurde am 29. Dezember 1975 vollzogen. Am 5. Januar 1977 erfolgte die z-Stellung der 119 012 und am 28. April desselben Jahres ihre Ausmusterung. Ein Kabelbrand beendete am 5. September 1977 die Dienstzeit der 119 001; sie wurde am 24. November 1977 ausgemustert. Kurz zuvor, am 13. Oktober 1977, mußte die 119 002 ihren Dienst quittieren. Mit ihrer Ausmusterung am 25. Februar 1978 war das Ende der Baureihe E 19 gekommen.

Zur Freude vieler Eisenbahnfans sind zwei Lokomotiven erhalten geblieben. Die E 19 01







**Bild 20:** Carl Bellingrodt war bei den ersten Einsätzen der E 19 02 mit der Kamera dabei und hat sie hier bei Stockheim (Oberfranken) mit dem FD 79 (München – Berlin) im Bild festgehalten.

**Fotos 9, 13 – 15, 17 – 20: Sammlung Dr. Scheingraber**

**Bild 18 (links):** Aufnahme vom 2. Juni 1939 aus der Erprobungsphase: Die E 19 02 auf Bergfahrt mit dem E 170 bei Lauenstein an der Nordrampe der Frankenwaldbahn. **Foto: C. Bellingrodt**

wurde 1979 von der AEG erworben und von Mitarbeitern des AW München-Freimann wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt. Als nicht betriebsfähiges Exponat kam die Lok vorübergehend in das Museum Neustadt an der Weinstraße und damit in die Obhut der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte. Fast zehn Jahre lang war die Maschine bei vielen Fahrzeugausstellungen einer der Hauptanziehungspunkte. Am 16. September 1988 wurde die E 19 01 nach Berlin überführt; im Museum für Verkehr und Technik fand sie eine neue Bleibe. Aus Anlaß des 100jährigen Bestehens der AEG-Bahntechnik

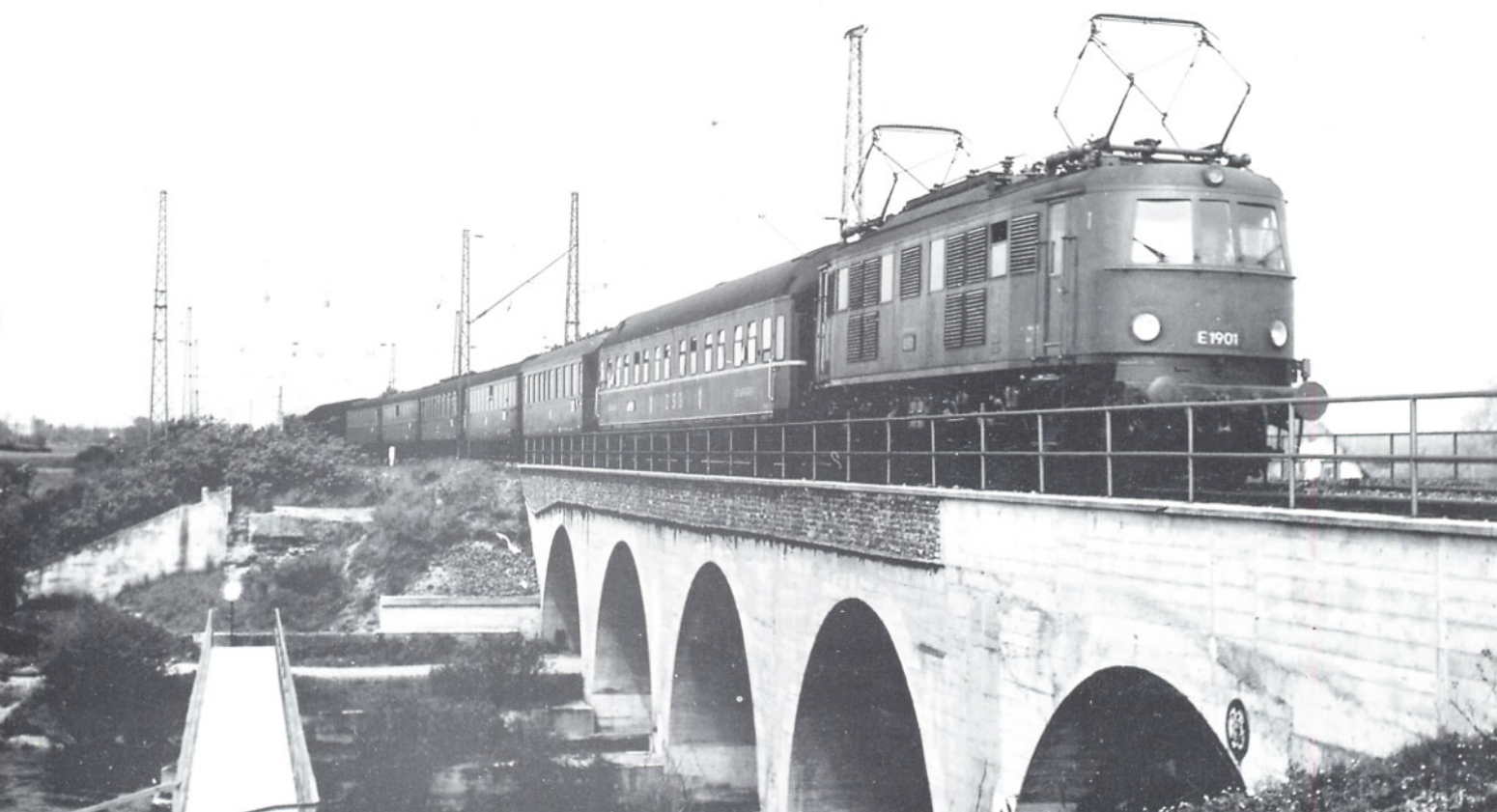
übergab AEG-Vorstandsmitglied Dr.-Ing. Stehle die E 19 01 als Dauerleihgabe in die Fahrzeugsammlung des Museums.

Im Verkehrsmuseum Nürnberg hat die E 19 12 einen Ehrenplatz erhalten, nachdem sie zuvor in den Ursprungszustand mit Schürzen, roter Lackierung und Hoheitszeichen zurückversetzt worden war. Ihren ersten gemeinsamen Auftritt nach der Restaurierung hatten die beiden Lokomotiven während einer großen Fahrzeugschau im Jahre 1979 im AW München-Freimann. Damals trug die E 19 12 allerdings noch das blaue Farbleid.

Große Beachtung fand ein Modell der Baureihe

**Bild 19 (linke Seite unten):** Der gleiche Zug wie auf Bild 18. Die E 19 02 hat mit dem E 170 den Scheitelpunkt der Frankenwaldbahn bei Steinbach am Wald fast erreicht. **Foto: C. Bellingrodt**

**Bild 21:** Ein Foto vom Einsatz in den fünfziger Jahren: Die E 19 01 am 19. Mai 1957 mit dem E 554 (Nürnberg – München) bei Olching. **Foto: Dr. Scheingraber**





119 002-4

2



**Bild 23:** Die 119 011 behält ihr grünes Farbleid bis zu ihrer Ausmusterung. Mit einem Eilzug aus Nürnberg rollt sie gerade in den Hauptbahnhof München ein. **Foto: H. Obermayer**

**Bild 22:** Die 119 002 mit dem aus "Silberlingen" gebildeten E 3414 (Nürnberg – Coburg) bei Großgründlach. **Foto: W. Matussek, Archiv Ritz**

**Bild 24:** Die E 19 12 hat inzwischen im Verkehrsmuseum Nürnberg einen Ehrenplatz erhalten. **Foto: H. Obermayer**

**Bild 24:** Die E 19 12 hat inzwischen im Verkehrsmuseum Nürnberg einen Ehrenplatz erhalten. **Foto: H. Obermayer**

E 19<sup>1</sup>, das die Firma Rivarossi 1972 in der Baugröße H0 schuf. Die Lokomotive, die unter Verwendung des Fahrwerks der E 17 entstand, war weitgehend im Maßstab 1:87 gehalten und recht gut detailliert. Nach einer Überarbeitung könnte das Modell auch heute noch genügend Käufer finden. Zur Auslieferung gelangten die E 19 11 in roter und die E 19 12 in grüner Lackierung. Aus verständlichen Gründen hatte der Hersteller bei der roten Ursprungsausführung auf die Hoheitsadler verzichtet. **HO**





**Bild 1:** "Ländliches Stilleben" an der Gaubahn bei Gelchesheim. Die Lokomotive der Baureihe 211 ist am 21. Oktober 1983 mit einem Rübenzug zur Zuckerfabrik nach Ochsenfurt unterwegs.

**Bild 2 (links):** Die 212 102 legt sich am 18. November 1989 bei Aub-Baldersheim mit einem Rübenzug in die Kurve.

**Bild 3 (rechts):** Am gleichen Bahnübergang bei Gelchesheim wie in Bild 1 wurde am 11. November 1989 die 212 103 mit einem Leerwagenzug von Ochsenfurt nach Röttingen im Bild festgehalten.



# Rübenzüge im Ochsenfurter Gau



Im Herbst erwacht so manche Nebenbahn aus dem "Dornröschen-Schlaf". Denn dann gilt es, Rüben zur Verarbeitung in die Zuckerfabriken zu transportieren. Ein typisches Beispiel hierfür ist die im Volksmund auch als "Gaubahn" bezeichnete Zweigstrecke Ochsenfurt – Röttingen im bayerischen Regierungsbezirk Unterfranken. Fast das ganze Jahr über reicht für die Beförderung der wenigen und kurzen Güterzüge eine Kleinlokomotive völlig aus. Während der Rüben-Kampagne hingegen ist eine Diesellok der Baureihe V 100 erforderlich, die rund um die Uhr im Einsatz steht; und es ist kein ungewöhnlicher Anblick in dieser Zeit,

wenn die Maschine bei der Rückkunft in Ochsenfurt weit mehr als 30 beladene Güterwagen am Haken hat. Manch ein Rüben-Zug soll solcherart befrachtet unterwegs sogar schon liegengeblieben sein...

Zuckerrüben wurden im Raum Ochsenfurt bereits vor Eröffnung der Gaubahn angebaut. Fuhrwerke brachten damals die süße Fracht zum Ochsenfurter Bahnhof, von wo aus der weitere Transport in die Zuckerfabriken auf der Schiene erfolgte. Nach Eröffnung der Lokalbahn Ochsenfurt – Röttingen im Jahre 1907 (die württembergischen Strecken Weikersheim – Röttingen und Bieberehren – Creglingen wur-





**Bild 4:** Unweit von Ochsenfurt wurde im Thierbachtal zwischen Tüchelhausen und Acholshausen die mit der 212 103 bespannte Leergarnitur fotografiert (11. November 1989).

**Bild 5:** Fast überall an der Gaubahn werden die Zuckerrüben über Hochrampen in die offenen Güterwagen verladen (Gelchsheim, 11. November 1989). **Foto: M. Wolf**



den erst 1909 dem Verkehr übergeben) erfolgte eine enorme Ausweitung des Rübenbaus, da sich durch den neuen Gleisanschluß vor der Haustüre die Verfrachtung zu den Fabriken wesentlich effektiver gestaltete. Bald reiften auch Planungen zum Bau einer Zuckerfabrik in Ochsenfurt. Ein entsprechendes Gelände wurde schon bald angekauft, doch sorgte der Erste Weltkrieg dafür, daß die Pläne in den Schubladen liegenblieben. Erst in der zweiten Hälfte der dreißiger Jahre konnte in Ochsenfurt ein Trockenschnitzelwerk in Betrieb genommen werden. Als Anfang der fünfziger Jahre diese Anlage zur Zuckerfabrik ausgebaut wurde, weitete sich der Rübentransport auf der Schiene schlagartig aus. Die im Ochsenfurter Gau besonders radikal durchgeführte Flurbereinigung tat in punkto Kapazitätserweiterung noch ein übriges.

Die Beladung der Eisenbahnwaggons erfolgte zunächst noch überall mühsam von Hand. Nach und nach setzten sich dann jedoch deutlich rationellere Verladungsweisen durch (Förderbänder, Netzverladung per Torkran, Hebekippbühnen, Hochrampen). Im Ochsenfurter Gau waren bis Ende der siebziger Jahre während der Rübensaison stets zwei Züge gleichzeitig im Einsatz, die jeweils in Gelchsheim kreuzten. Durch die zunehmende Verlagerung der Rübenabfuhr auf die Straße kam man fortan jedoch mit nur einer Lok aus. Inzwischen werden die Rübenwagen nur noch in Rittershausen, Sonderhofen, Gelchsheim, Aub-Baldersheim, Bürgerroth und Röttingen abgefertigt, wobei die Beladung fast überall über eine Hochrampe erfolgt – lediglich in Aub-Baldersheim wird noch eine Hebekippbühne verwendet.

Bereits vor einigen Jahren plante die Südzucker AG die Errichtung eines neuen Lkw-Ladehofes im Bereich ihrer Ochsenfurter Zuckerfabrik. Einsprüche von Anliegern führten jedoch mehrmals zur Verschiebung dieses Bauvorhabens. Nachdem zwischenzeitlich alle planungsrechtlichen Hürden überwunden sind, steht nun aber den Baumaßnahmen nichts mehr im Wege. Ab Herbst nächsten Jahres werden dann in der Zuckerfabrik in Ochsenfurt nur noch Straßenfahrzeuge entladen werden können. Diese Art der Anfuhr ist für die Südzucker AG theoretisch etwas kostengünstiger: Man erwartet Einsparungen in Höhe von fünf Pfennigen pro Tonne! Die Praxis stellt dieses Rechenexempel jedoch in Frage. Einerseits muß mit deutlich steigenden Unfallzahlen auf den betroffenen Straßen gerechnet werden ("Bauernglatteis", also die Fahrbahnverschmutzung durch von den Feldern kommende Fahrzeuge, wird oft unterschätzt und bringt so manchen Autofahrer ins Schleudern), was letztlich bei den Beiträgen zur Kfz-Versicherung zu Buche schlagen wird. Andererseits ist nicht auszuschließen, daß das erheblich größere Verkehrsaufkommen während der Rüben-Kampagne, verbunden mit der nicht außer acht zu lassenden Gefährdung der Verkehrsteilnehmer, zu weiteren Straßenbauprojekten im Ochsenfurter Raum führen wird. Und das alles wegen fünf Pfennigen pro Tonne...

So ist es also in der momentan auf Hochtouren laufenden Kampagne letztmalig möglich, Rübenzüge auf der Gaubahn zu erleben und mit der Kamera im Bild festzuhalten. Eine



**Bild 6:** Nur einen unbeladenen offenen Güterwagen hat die 211 267 am 20. Oktober 1984 bei Gaukönigshofen am Haken.

Würzburger 211, 212 oder gar 214 pendelt von Montag bis Samstag ohne größere Pausen zwischen Ochsenfurt und Röttingen.

Die Gaubahn Ochsenfurt – Röttingen und die kurze Stichbahn von Bieberehren nach Creglingen werden nach Verlagerung der Rüben Transporte von der Schiene auf die Straße wohl nicht mehr lange bestehen, denn das reguläre Frachtaufkommen hat, wie bereits angedeutet, längst kümmerliche Ausmaße er-

reicht. So gibt es keinen vernünftigen Grund zu hoffen, daß nach der Bundestagswahl im Dezember das bereits vor einiger Zeit eingeleitete Verfahren zur Stilllegung des Gesamtverkehrs auf der Gaubahn nicht weitergeführt wird. Weitere Gefahr droht von einem Straßenbauprojekt bei Ochsenfurt, das den Bau einer Bahnbrücke erfordern würde; eine Kosten-Nutzen-Analyse könnte in diesem Fall das Schicksal der Gaubahn schnell besiegeln.

Zwar soll die Trasse des Bahnkörpers auf alle Fälle komplett erhalten bleiben – doch was nützt das, wenn das Gleis nicht mehr vorhanden ist?  
**Wolfgang Bleiweis**

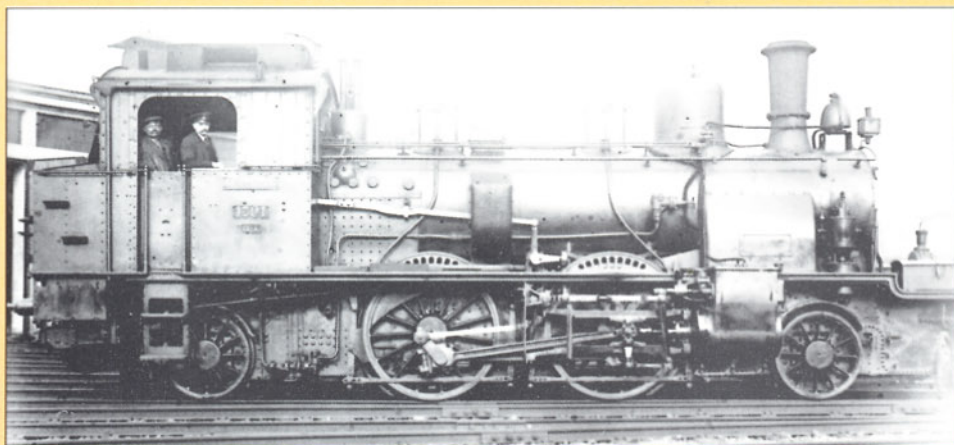
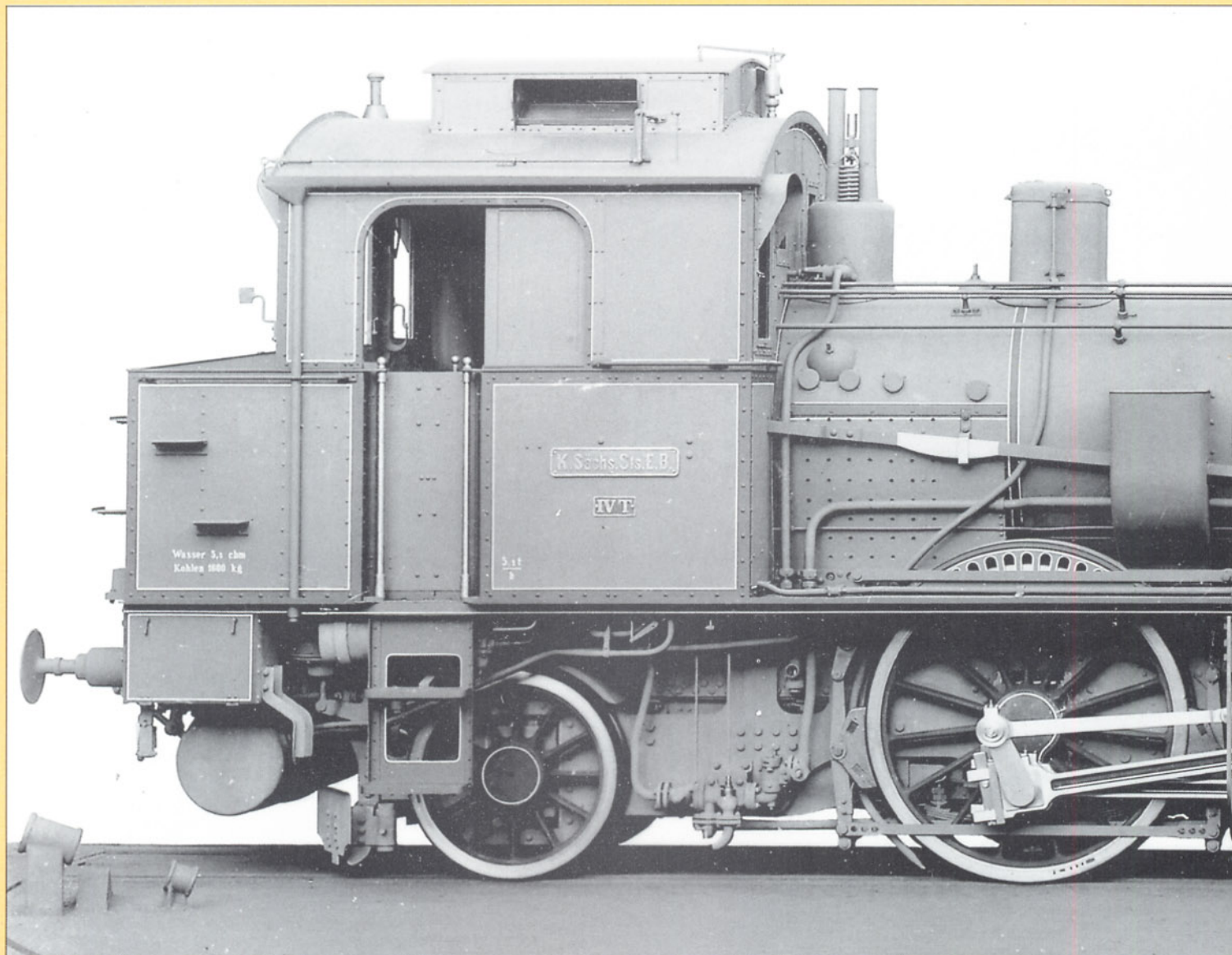
Literaturhinweise:

Wolfgang Bleiweis, Ekkehard Martin: Fränkische Nebenbahnen einst und jetzt (Teil II: Mittel- und Unterfranken), München 1987

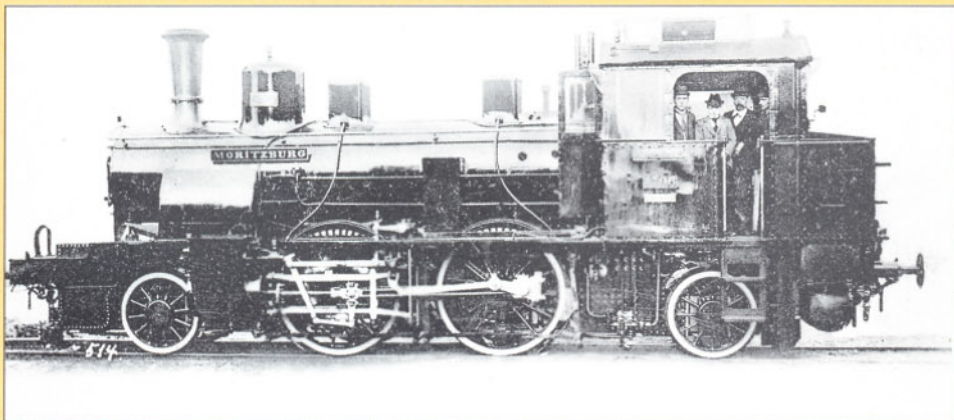
Günter Stock: Die Gaubahn, Ochsenfurt 1986

**Bild 7:** Die 212 102 rangiert an der Rübenverladeanlage in Rittershausen (18. November 1989). **Alle Fotos (ausgenommen Bild 5): W. Bleiweis**





**Bild 2:** Die sächsische IV T mit der Bahnnummer 1701 war die erste Lok ihrer Gattung (Baujahr 1897). Die Glocke sitzt auf dem Kesselscheitel vor dem Schlot.



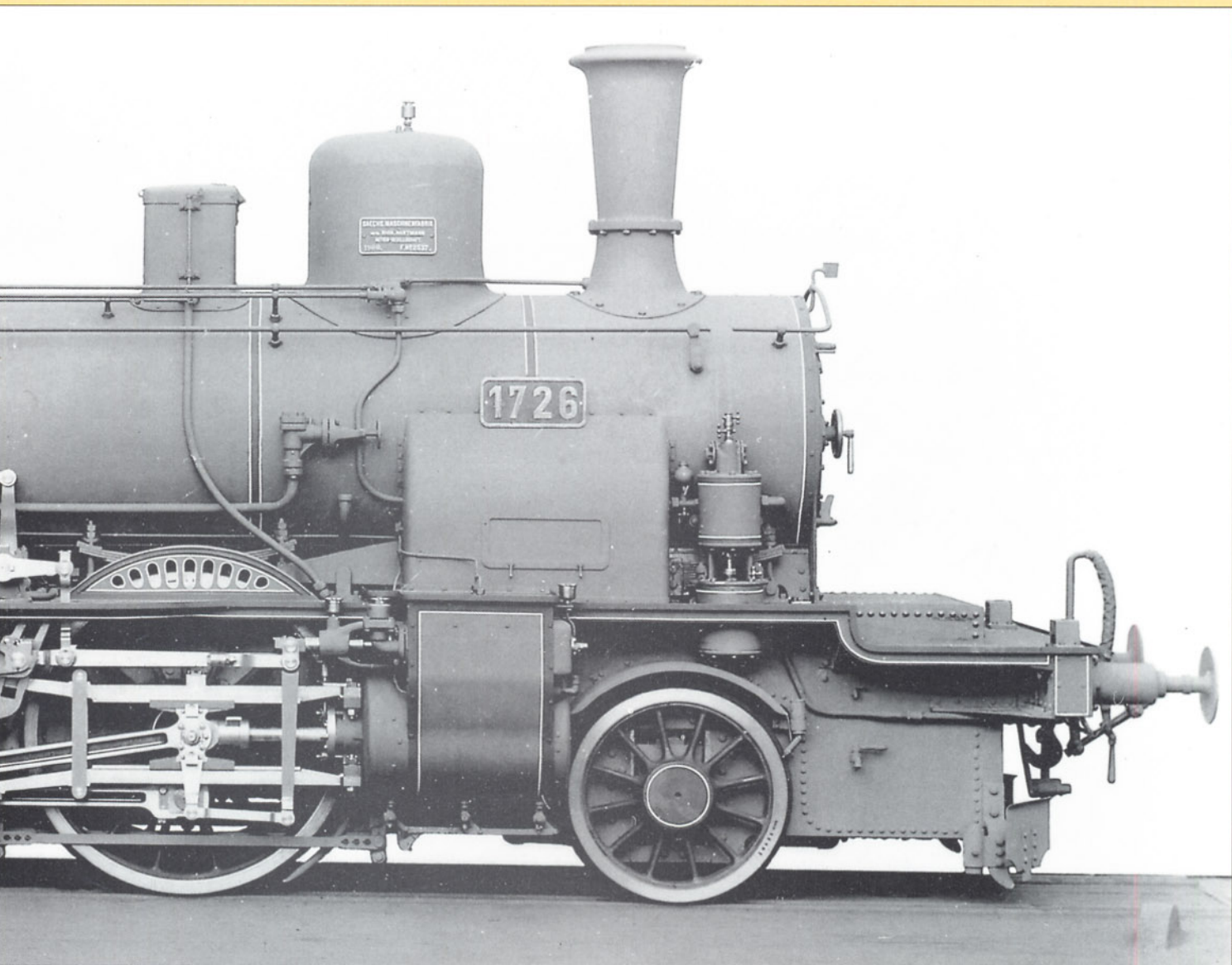
## Baureihe 71<sup>3</sup> der Deutsche Die sächsische

### Einführung

Der wirtschaftliche Aufschwung Sachsens Ende der achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts zwang zu einer Verbesserung des Personennahverkehrs (Berufsverkehrs) vor allem im Einzugsgebiet größerer Städte. Im Reisezugverkehr dominierten zu dieser Zeit die zweifach gekuppelten Schleppenderlokomotiven, und auch bei den Personenzugtenderlokomotiven hielt man zwei gekuppelte Radsätze für ausreichend. Gefordert war eine Lokomotive, die in beiden Fahrtrichtungen die gleiche Geschwindigkeit entwickeln konnte und am Zielbahnhof nicht gedreht werden mußte. Sie sollte rasch beschleunigen können, um die Fahrzeiten trotz der Haltestellendichte kurz zu halten, und sie mußte eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 70 km/h aufweisen.

Die von Henschel ab 1895 für die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen gelieferten 1'B1' n2-Tenderlokomotiven (preußische Gattung T 5<sup>1</sup>; ab 1925: Baureihe 71<sup>0</sup>) schienen eine brauchbare Lösung zu bieten, so daß sich Sachsen an dieser Bauart orientierte.

Nach Preußen und Sachsen beschaffte ab 1907 auch Oldenburg gemäß dem preußi-



**Bild 1:** Sächsische IV T mit der Bahnnummer 1726, die spätere 71 321 (gebaut von Hartmann im Jahre 1900, Fabrik Nr. 2537). Sie verfügt über zwei Sandkästen. Der breite Ausschnitt über den seitlichen Türen ist auf diesem Werkfoto durch das vorziehbare Blech auf Türbreite verkleinert. **Werkfoto Hartmann, Sammlung Weisbrod**

## Deutsche Reichsbahn Gattung IV T

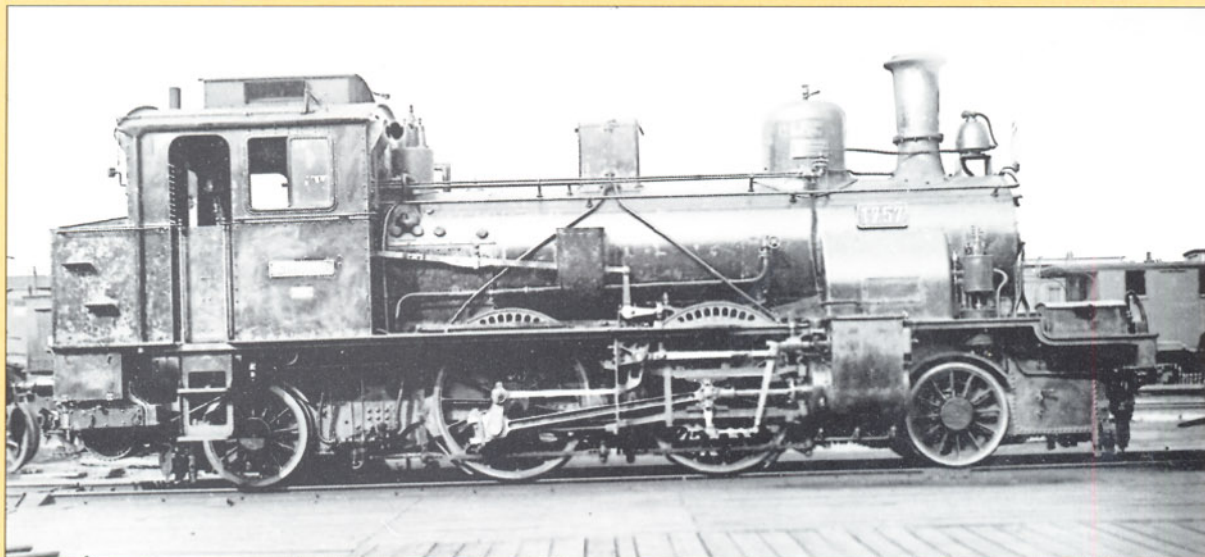
schen Vorbild 1'B1'-Naßdampftenderlokomotiven (oldenburgische Gattung T 5<sup>1</sup>; Baureihenbezeichnung ab 1925: 71<sup>1</sup>). Ein Jahr zuvor – 1906 – war die erste bayerische Lokomotive

dieser Achsfolge mit der Gattungsbezeichnung Pt 2/4 H (spätere Baureihe 71<sup>2</sup>), eine Heißdampflokomotive, auf der Bayerischen Jubiläums-Landesausstellung in Nürnberg vorgestellt worden.

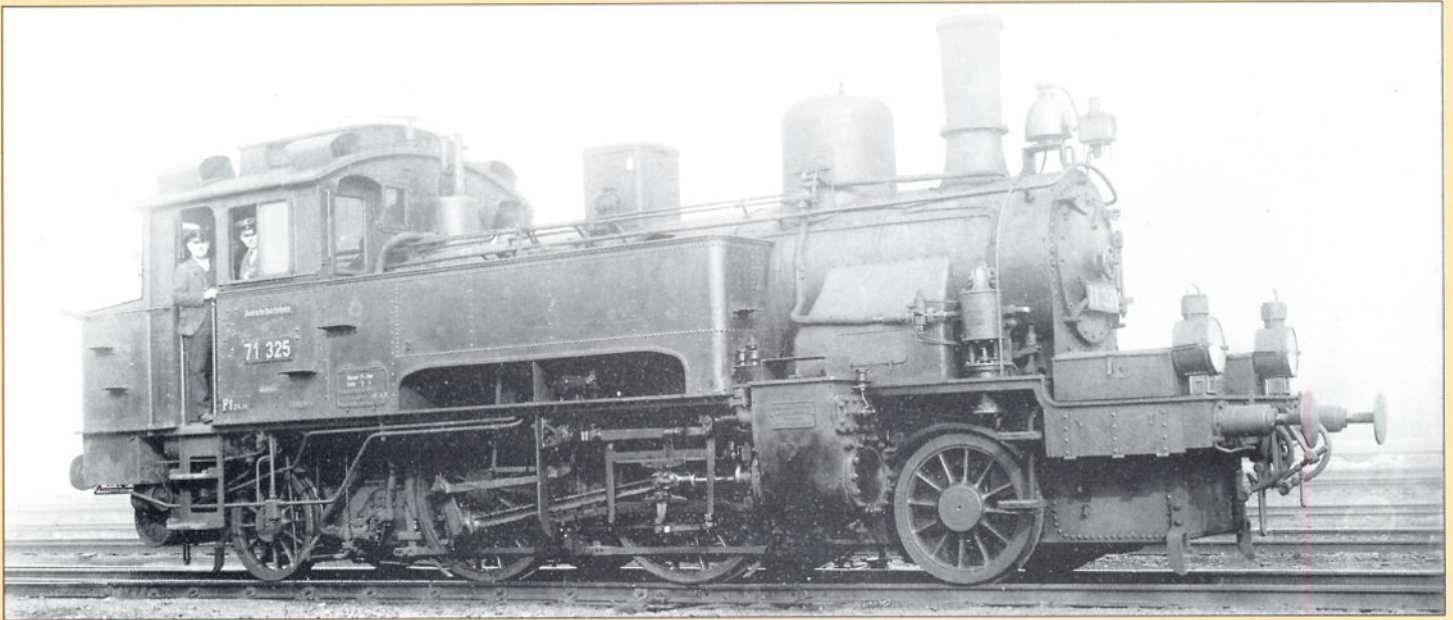
Selbst die Deutsche Reichsbahn hielt fast 40 Jahre später noch Lokomotiven dieser Achsfolge für die Beförderung von Personenzügen auf

Nebenbahnen und für einen triebwagenähnlichen Verkehr auf Hauptstrecken für unverzichtbar. Sie baute ab 1934 sechs Einheitslokomotiven, die als Baureihe 71<sup>0</sup> Betriebsnummern der inzwischen ausgemusterten Maschinen der preußischen Gattung T 5<sup>1</sup> in zweiter Besetzung erhielten.

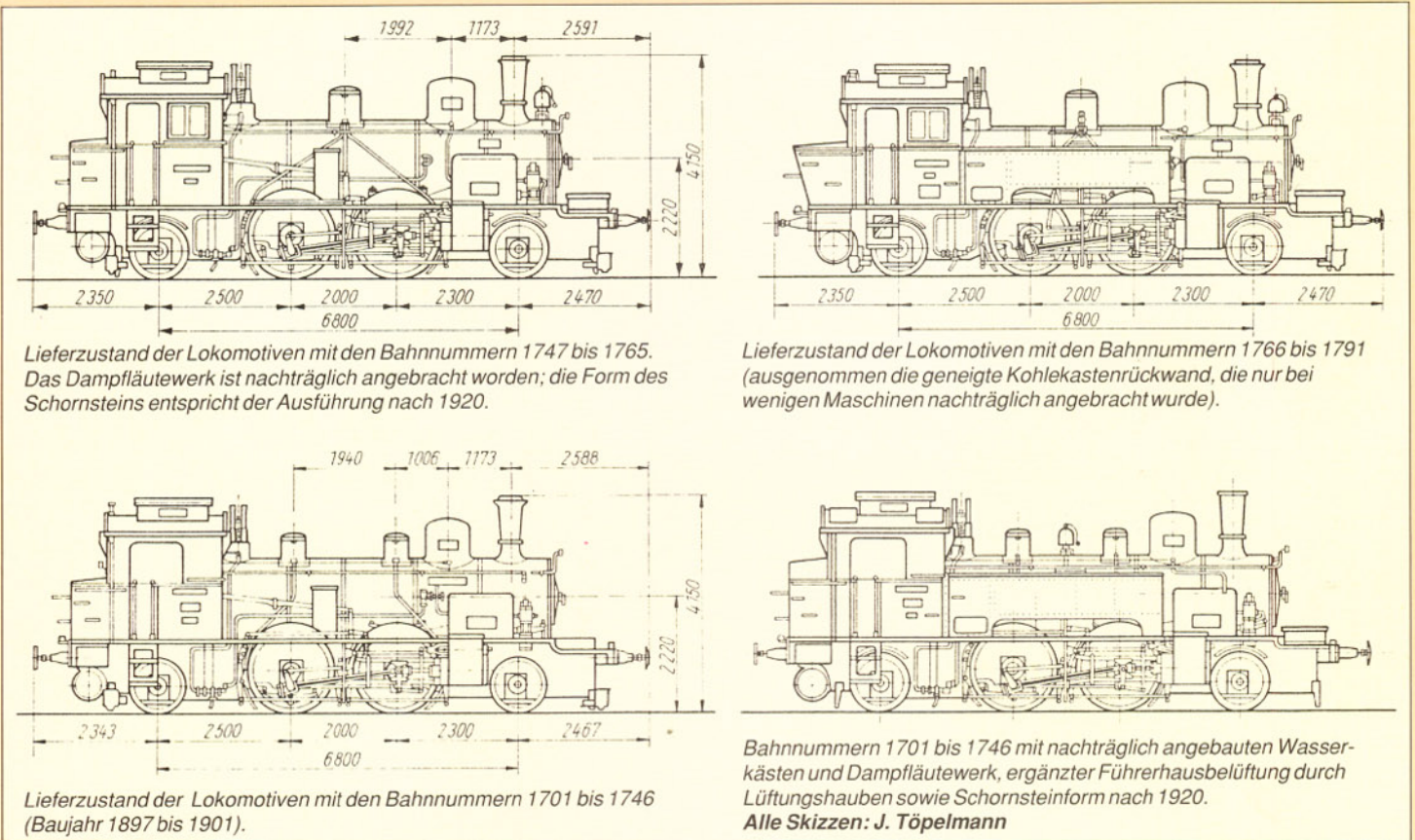
**Bild 4:** Die Bahnnummer 1757 ist mit einem Sandkasten ausgestattet und besitzt noch keine seitlichen Wasserkästen.



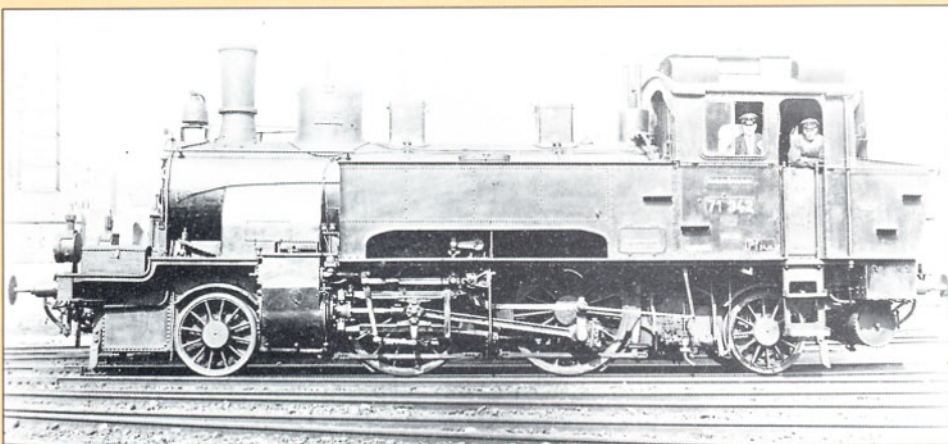
**Bild 3 (linke Seite unten):** Fabrikneu präsentiert sich die "Moritzburg" (Bahnnummer 1706) aus dem ersten Baulos von 1897. Die Türe vom Führerhaus zum Umlaufblech ist geöffnet.



**Bild 5:** Die 71 325 trug früher die Bahnnummer 1730. Nachträgliche Zutaten sind die seitlichen Wasserkästen und die schmalen verglasten Seitenfenster im Führerhaus.



**Bild 6:** Nur wenige Lokomotiven der sächsischen Gattung IV T wiesen einen Kohlekasten mit nach hinten geneigter Rückwand auf. Dazu zählt die 71 342 (frühere Bahnnummer 1748). Auf dem Kesselscheitel sind zwei Sandkästen angeordnet. Die seitlichen Wasserkästen sind spätere Zutaten.



## Bauausführung

Die von Hartmann ab 1897 in einer Stückzahl von 91 Exemplaren gelieferten 1'B1'-Tenderlokomotiven der sächsischen Gattung IV T hatten große Ähnlichkeit mit der preußischen T 5'. Zylinderdurchmesser, Kolbenhub, Rostfläche, Rohrwandabstand und Kesseldruck stimmten überein. Der Durchmesser der Kuppelräder war bei der sächsischen Maschine mit 1570 mm etwas geringer als bei der preußischen (1600 mm), der Laufraddurchmesser mit 1045 mm aber um 45 mm größer. Der Gesamtachsstand betrug 6800 mm, der feste Radstand, gebildet durch die beiden Kuppelradsätze, jedoch nur 2000 mm. Die beiden als Adamsachsen ausgeführten Laufradsätze besaßen  $\pm 40$  mm Seitenverschiebbarkeit. Die



**Bild 7:** Mit einer interessanten Personenzuggarnitur steht die 71 353 in Brandis (Strecke Beucha – Trebsen/Mulde) zur Abfahrt bereit. Gleich hinter der Lok ein zweiachsiger sächsischer Abteilwagen 2./3. Klasse mit zusätzlicher Plattform an einem Wagenende.

Rückstellung der Adamsachsen erfolgte durch Wickelfedern.

Diese Einrichtung, der bis zur vorderen Pufferbohle vorgezogene Wasserkasten und der kurze feste Achsstand führten dazu, daß die Lokomotive bei Höchstgeschwindigkeit einen recht unruhigen Lauf aufwies. Eine ab 1905 vorgenommene Änderung an der Rückstellvorrichtung schien die Sache noch verschlimmert zu haben, worauf eine Reihe ungeklärter Entgleisungen hindeutet.

Zugunsten einer besseren Sicht auf Strecke und Bahnsteig hatte man zunächst auf seitliche Wasserkästen verzichtet. Der gesamte Wasservorrat von 5,6 m<sup>3</sup> war in einem Krausschen Rahmenwasserkasten untergebracht, der bis zur vorderen Pufferbohle vorgezogen war. Befüllt wurde er durch je einen seitlichen Trichter vor dem zweiten Kuppelradsatz oberhalb des Laufblechs. Der große Dampfdom mit Ventilregler saß bei allen Lieferungen auf dem vorderen Teil des ersten Kesselschusses. Eine Druckluftbremse Bauart Westinghouse, die die Räder der gekuppelten Radsätze beidseitig bremste, war ab der ersten Lokomotive vorhanden. Zur Bremseinrichtung gehörte auch die Extersche Wurfhebel-Handbremse im Führerhaus. Die einstufige Westinghouse-Luftpumpe saß rechts neben der Rauchkammer im Laufblech.

## Bauartunterschiede

Das Führerhaus besaß bis zur Bahnnummer 1746 (Baujahr 1901) keine Seitenfenster, sondern nur einen breiten Ausschnitt über den seitlichen Türen, der bei schlechter Witterung durch ein vorziehbare Blech auf Türbreite verkleinert werden konnte. Erst ab den Lieferungen des Jahres 1902 (ab Bahnnummer 1747) erhielt das Führerhaus zwei schmale verglaste Seitenfenster.

Seitliche Wasserkästen ab Werk bekamen die von 1906 bis 1909 gelieferten Lokomotiven (Bahnnummern 1766 bis 1791). Der Rahmenwasserkasten blieb erhalten, so daß sich der Wasservorrat von 5,6 m<sup>3</sup> auf 7,5 m<sup>3</sup> erhöhte und der Aktionsradius der Lokomotiven vergrößerte. Im Laufe der Zeit sind alle zuvor gelieferten Loks mit seitlichen Wasserkästen nachgerüstet worden.

Der Kohlekasten hinter dem Führerhaus mit einem Fassungsvermögen von 1,6 t reichte von der Unterkante der Fenster bis zum Führerhausboden, hatte senkrechte Wände und war durch einen Deckel verschlossen. Nur bei wenigen Lokomotiven ist die Rückwand des Kohlekasten nach hinten geneigt ausgeführt worden, um sein Volumen zu vergrößern. Vereinzelt erhielten aus dem gleichen Grund die Kohlekästen auch Aufsätze, wodurch 2,0 t Kohle mitgeführt werden konnten.

Eine weitere spätere Zugabe war das Dampfbläutewerk Bauart Latowski. Der Schornstein trug ab Werk eine kleine Krempe und ist ab 1920 durch einen krempelosen aus Gußeisen ersetzt worden.

## Einsatz

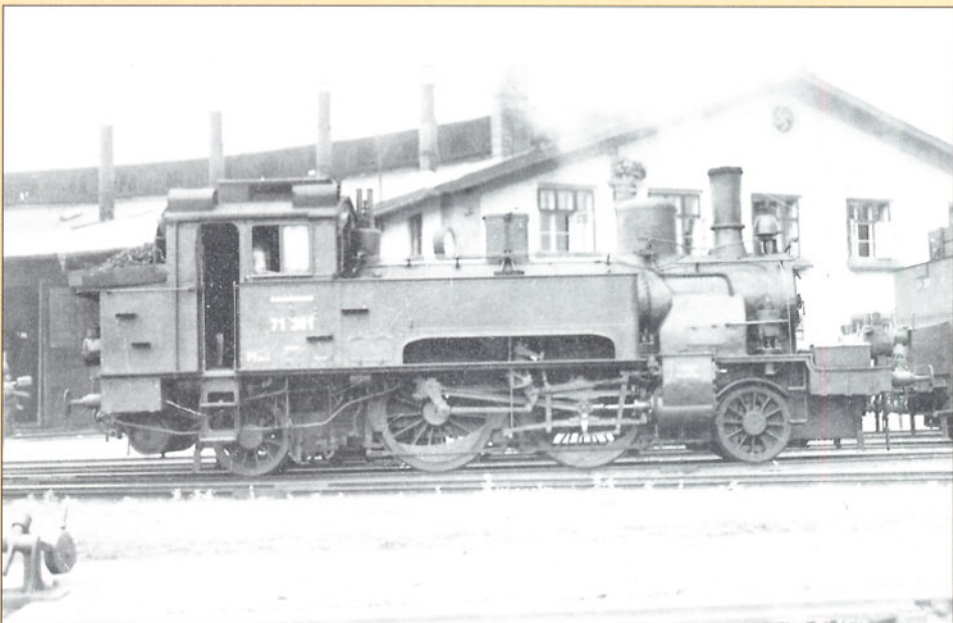
Hauptsächlich wurde die IV T während des Berufsverkehrs in den Ballungsgebieten eingesetzt. Als ab 1911 die stärkere Gattung XIV HT (1'C1'h2), die spätere Baureihe 75<sup>s</sup>, erschien, wanderte die IV T in den Personenzugdienst

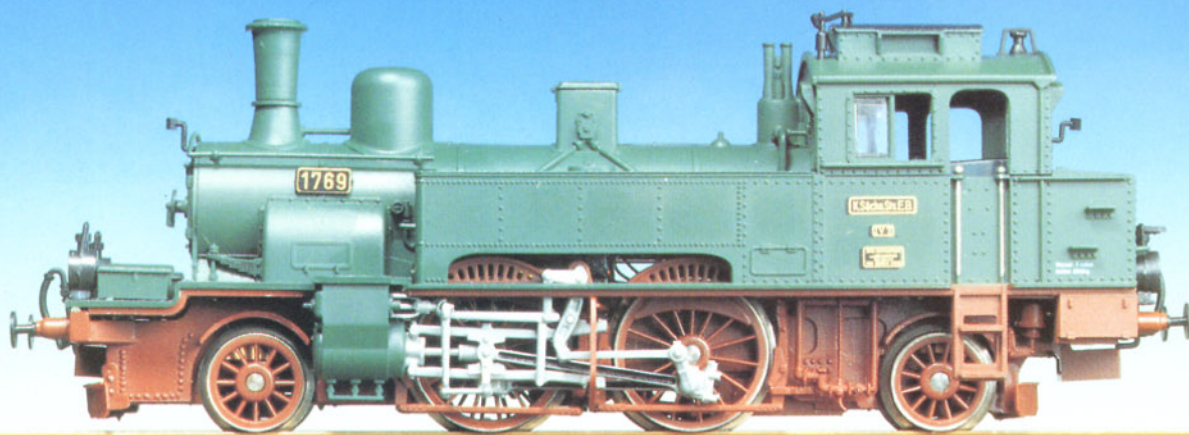
auf Nebenstrecken ab und verdrängte dort die älteren Tenderlokomotiven der Gattungen IIIb T, V T und VII T. Eingesetzt waren sie u.a. auf den Strecken Chemnitz – Hainichen – Roßwein, Chemnitz – Flöha (Schiebedienst zwischen Flöha und Oederan) und Stollberg – Zwönitz – Scheibenberg.

Die Deutsche Reichsbahn übernahm von den 91 gebauten Lokomotiven mit dem dritten Umzeichnungsplan von 1925 insgesamt 85 in ihren Bestand und gab ihnen die Betriebsnummern 71 301 bis 71 385. Die Mehrzahl der Loks ist in den dreißiger Jahren ausgemustert worden. Nur wenige überstanden den Zweiten Weltkrieg. Bis 1955 hielten sich bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR die Lokomotiven mit den Betriebsnummern 71 323, 71 325, 71 359, 71 369 und 71 381. Die letzten Dienststellen, die IV T beheimateten, waren Riesa, Seddin und Berlin-Schöne-weide. Als letzte Maschinen sind im November 1955 die 71 323 und 71 325 ausgemustert worden.

**Manfred Weisbrod**

**Bild 8:** Die 71 381 trug bei den Sächsischen Staatseisenbahnen die Bahnnummer 1787. Die Aufnahme entstand im Juni 1940 im Bw Böhmisches Leipa. Die 1909 in Dienst gestellte Lokomotive wurde erst 1955 ausgemustert. **Fotos 2 bis 8: Sammlung Dr. Scheingraber**



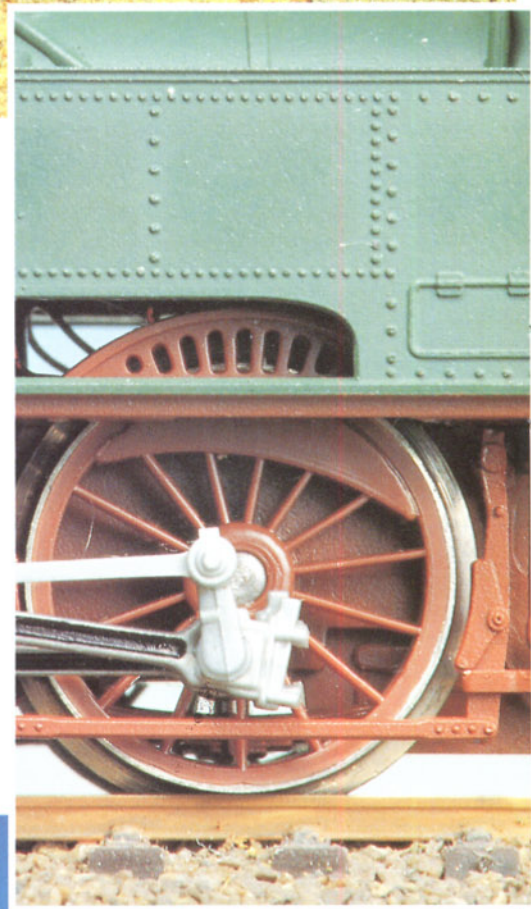


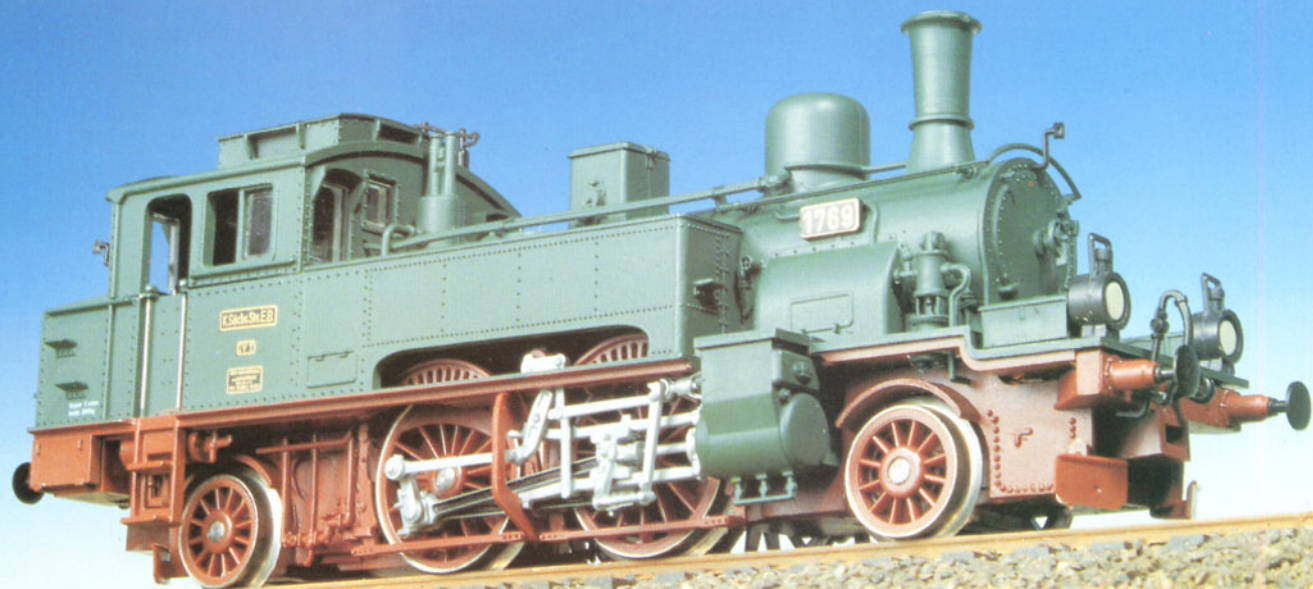
**Bild 1:** Schmuck sieht sie aus, die sächsische IV T, die mit einem neuen Antriebskonzept ausgestattet ist. Dies ermöglichte auch den freien Führerhausdurchblick.

## Kein „Sachsenstolz“,

Für eine tolle Überraschung zur Leipziger Herbstmesse sorgte die Gützold KG, Zwickau. Nach der Maxime „Die Nürnberger Hersteller bringen bayerische Lokmodelle, wir Zwickauer bringen sächsische“ stellte Gützold, jetzt wieder unter der früheren Firmenbezeichnung produzierend, die sächsische IV T auf die Drehscheibe. Das bescheidene 1'B1'-Modell kann sicher nicht mithalten mit seinen Vorgängern im Fertigungsprogramm, der Baureihe 38 und der BR-52-Kondenslok, was die Größe anbelangt; doch in puncto Maßstäblichkeit, Detailfülle und Gesamteindruck „fährt“ sie den anderen davon. Der jetzt erschienenen Länderbahnversion soll später die Reichsbahnversion folgen, dann mit 71<sup>3</sup> beschriftet. Äußerlich erreicht das Lokmodell alle Punkte des Prototyps. Die Krempe am Schornstein

wurde nicht vergessen; vorbildgerecht haben die Führerhausseitenwände zwei Fenster, und auch die seitlichen Wasserkästen, über die nur die Loks der Bahnnummern 1766 bis 1791 verfügten, sind vorhanden. Wer ein Dampfplätzerwerk vermisst, wird es erst bei der Reichsbahnlok finden. Das Länderbahnmodell kann keines haben. Gut gelungen sind auch die Petroleum-Loklaternen. Was bei der Lok auffällt in Anbetracht dessen, aus welcher „Werkstatt“ sie kommt: Die Griffstangen sind sichtlich kleiner geworden im Durchmesser – bisher immer ein Schwachpunkt bei Modellen aus der früheren DDR. Auch die Räder sind deutlich besser; man ist abgegangen von den plumpen Messingradnaben. Was jetzt auf den Schienen rollt, kann sich sehen und vergleichen lassen.





**Bild 3:** Das Modell der sächsischen IV T weist alle Attribute ihres großen Vorbilds auf. Der typische Krepenschornstein wurde ebenso berücksichtigt wie die zur Länderbahnzeit üblichen Petroleumlampen.

## aber ein stolzer Sachse

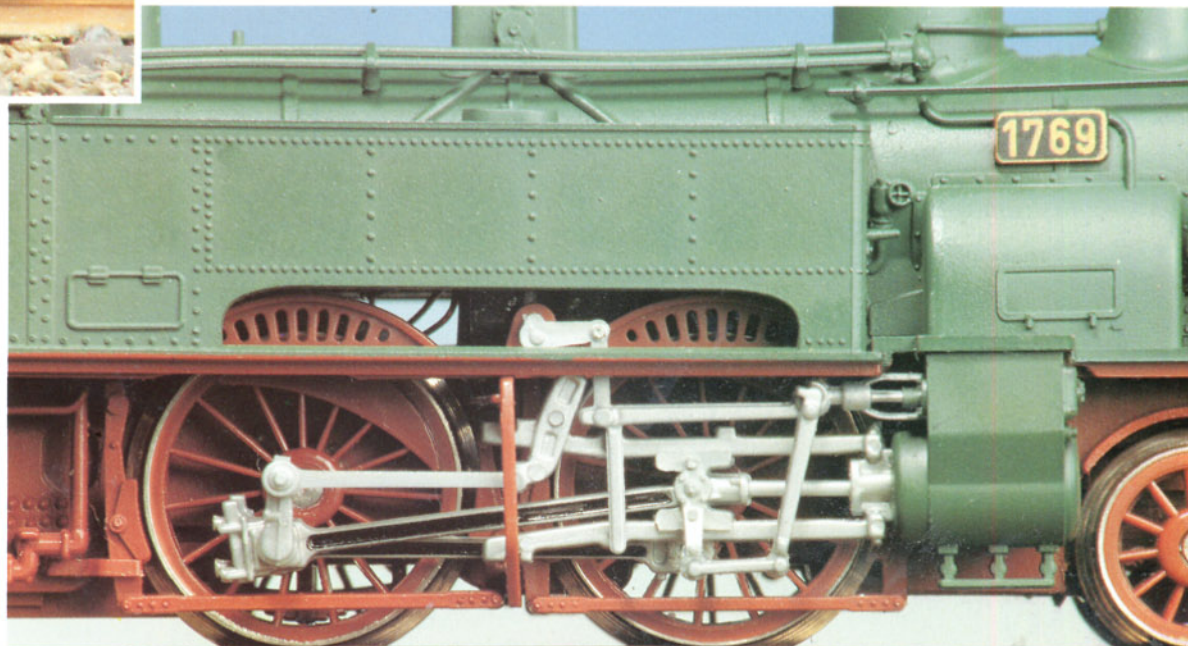
Was sich unter dem Gehäuse verbirgt, wissen wir noch nicht, da es bis zum Redaktionsschluß dieser Ausgabe nur noch Stunden waren. Diese Zeit reichte nicht aus, um das uns zur Verfügung stehende Modell ausgiebig zu testen. Mit Bestimmtheit können wir aber sagen: Das Modell der sächsischen IV T ist ein ausgesprochener Langläufer. Auf der Leipziger Herbstmesse drehte es auf der Firmenanlage tagtäglich zuverlässig seine Runden – ohne Schaukeln, ohne Taumeln.

Wir glauben, daß Gützold mit diesem Loktraum vieler Sachsenfreunde den Sprung zur Spitze schafft. Gützold ist es mit dieser Maschine gelungen, im Großserien-Lokmodellbau auf

internationalen Standard vorzudringen. Sicher hätte sie Leipziger Messegold errungen, wäre sie nicht erst buchstäblich zu Messebeginn fertig geworden; die Anmeldefrist für die Teilnahme am Wettbewerb um Messegold war da längst verstrichen. Unbedingt hervorzuheben: Die 71er hat NEM-Kupplungsschächte, die jetzt auch schrittweise an Wagenmodellen Anwendung finden werden.

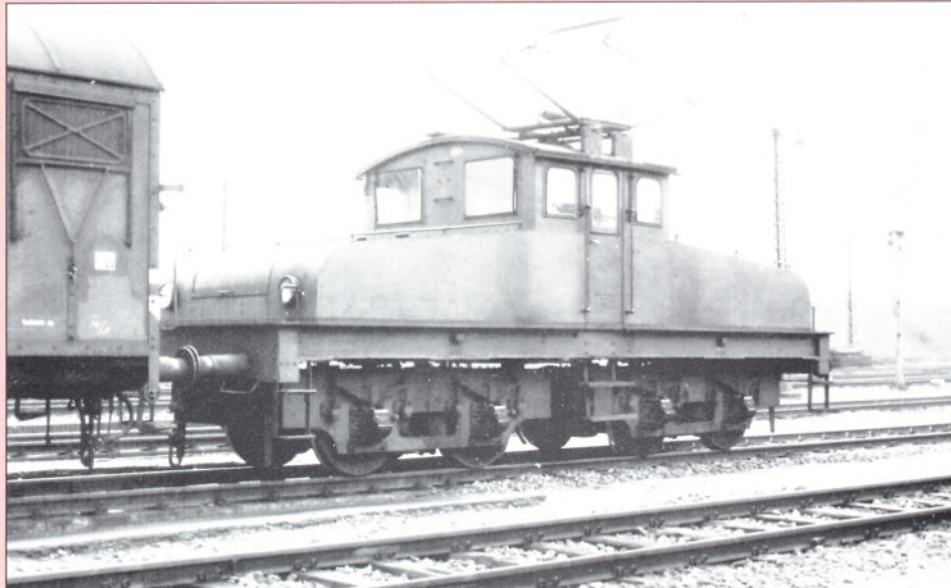
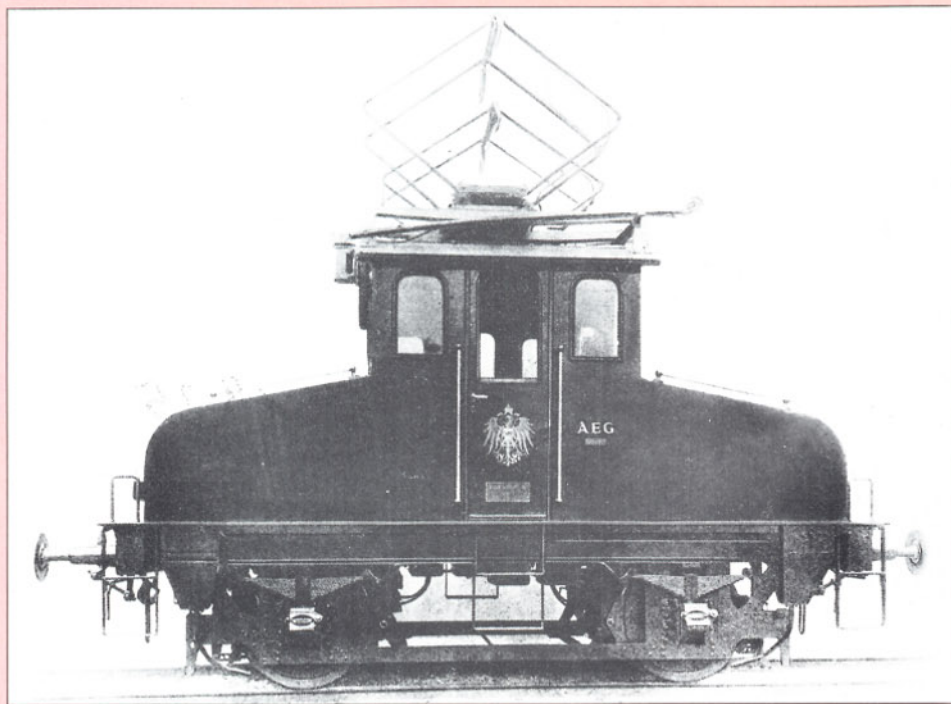
Fazit: Bestimmt wird die Lok gern gekauft werden, um mit kurzen Vorortzügen auf allen Haupt-, aber auch Nebenbahnen eingesetzt zu werden. Das Modell macht was her – ist zwar nicht der "Sachsenstolz" (Baureihe 19<sup>o</sup>), aber wohl doch ein stolzer Sachse. **pw**

**Bild 5:** Besonders beachtenswert: die in den Schutzblechen über dem Umlauf vorhandenen filigranen Durchbrüche. Auch ist es gelungen, einen Kolbenstangenabstand von nur knapp 26 mm (exakt müßten es im Maßstab 1:87 24,1 mm sein) zu erreichen. **Fotos: K. Heidbreder**



▲ **Bild 4:** Gützold stellt mit dieser Maschine sein verändertes Radsatzkonzept vor. Die früher üblichen Messingbuchsen konnten nun entfallen. Zierliche Griffstangen sowie die saubere, lupenreine Beschriftung ergänzen den positiven Gesamteindruck.

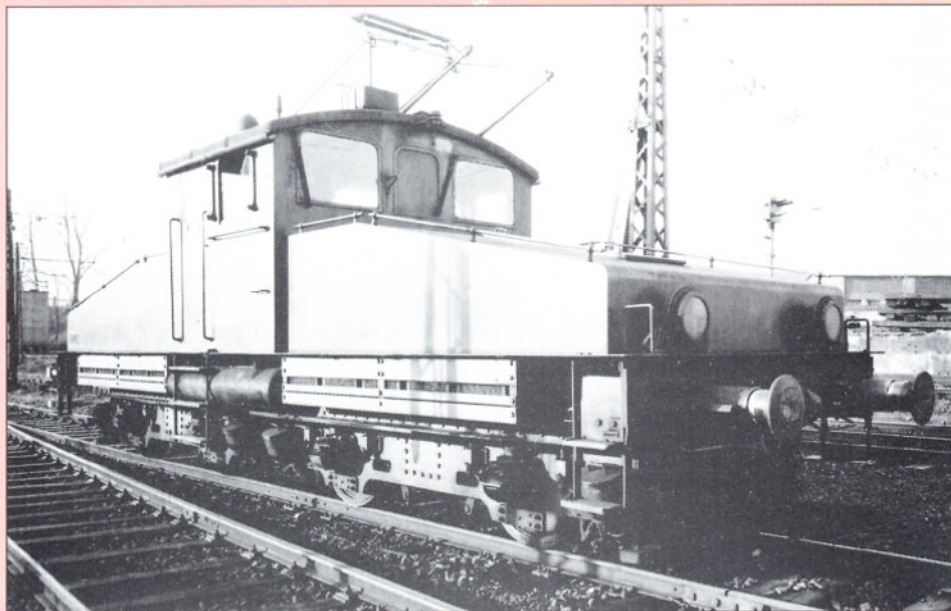
◀ **Bild 2:** Beleuchtet wird die Lok durch in die Lampen eingebaute Leuchtdioden. Zur Helligkeitsregelung bei wechselnder Fahrspannung dient ein Kaltleiter als Vorwiderstand.



**Bild 2:** Die Lokomotive Nr. 3 des Bahnpostamts Berlin beim Rangierdienst.

**Bild 1 (oben):** Postlokomotive Nr. 1 (Baujahr 1912) des Bahnpostamts Berlin mit dem Wappen der Kaiserlichen Post an der Führerhaustür. Beachtung verdient der Doppelstromabnehmer.

**Bild 3:** Mit ihren 480 PS war die 1928 beschaffte Lokomotive Nr. 4 der Nr. 3 aus dem Jahre 1913 mit nur 200 PS leistungsmäßig weit überlegen.



# Die Post fährt

## Postlokomotiven

“Postlokomotiven – nie gehört” werden sicher manche unserer Leser sagen. Und doch gibt bzw. gab es derartige Loks. Sie standen im Eigentum der Post und wurden von Postbediensteten als Lokführer und Begleiter gefahren. Da der Einsatz dieser Maschinen aber nur zur Übergabe bzw. Übernahme von Postwagen in Frage kam, waren sie lediglich auf wenigen Bahnhöfanlagen in deutschen Großstädten zu sehen.

Abgesehen von Berlin, wo Postlokomotiven bereits seit 1912 in Betrieb stehen, sind sie andernorts überall erst nach 1945 in Erscheinung getreten. Offensichtlich erhoffte sich die Post von dieser Betriebsform finanzielle Einsparungen; doch dürften sich die Erwartungen wohl nicht ganz erfüllt haben, denn sonst wäre der Betrieb mit posteigenen Lokomotiven nicht nach mehr oder minder langer Zeit überall wieder eingestellt worden – wiederum mit Ausnahme von Berlin.



**Bild 4:** Die ehemalige 261 841 der DB ver-sieht heute als Lok 5 Rangierdienst beim Postamt Berlin 77.

## mit der Bahn (Teil 4 und Schluß)

### Berlin

Das Postamt SW 77, nächst dem Bahnhof Gleisdreieck gelegen, hatte als einziges Bahnpostamt im Deutschen Reich bereits vor dem Ersten Weltkrieg den Betrieb mit Postlokomotiven aufgenommen. 1912 wurden zwei zweiachsige elektrische Lokomotiven für Gleichstrom 550 V bei der AEG (Fabriknummern 1445 und 1444) gekauft und als Post 1 und 2 bezeichnet. Die Loks verfügten über zwei Motoren mit je 50 PS Leistung; ihr Dienstgewicht betrug 24,8 t und ihre Länge über Puffer 6850 mm. Auffallend sind bei der einzigen uns bekannten zeitgenössischen Aufnahme dieser ersten Postlokomotiven die beiden nebeneinanderliegenden Stromabnehmer auf dem Dach des Führerhauses. Da der Fernmeldebetrieb Einwände gegen die Rückleitung des Fahrstroms durch die Schienen erhob, weil er Beeinträchtigungen des Fernsprechtbetriebs befürchtete, mußte die Stromrückführung über eine zweite Oberleitung und einen zweiten

**Bild 5:** Diese drei Dieselloks lösten 1967/68 in Berlin die Elektrolokomotiven ab.





**Bilder 6 und 7:** Von 1960 an war diese Gmeinder-Diesellok bei der OPD Freiburg im Einsatz. Die Fabrik-Nr. 5247 war zugleich als Lok-Nr. Klein am Führerhaus angeschrieben. Das Farbfoto belegt, daß nicht alles, was bei der Post Räder hat, gelb lackiert war.

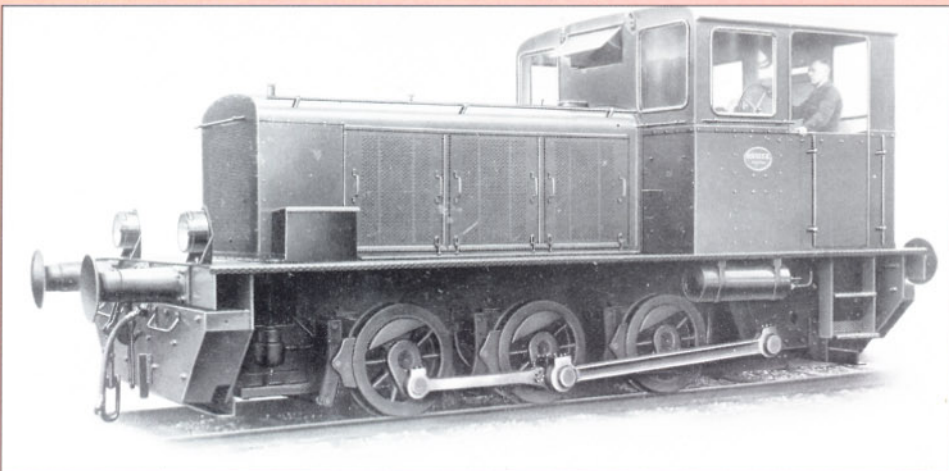
Stromabnehmer erfolgen. Die technischen Erkenntnisse späterer Zeit ließen dieses Kuriosum dann wieder verschwinden.

Ein Jahr nach der Beschaffung der beiden Postlokomotiven 1 und 2 wurde, gleichfalls von der AEG, ein drittes Triebfahrzeug bezogen. Diesmal war es eine vierachsige Lok mit zwei Drehgestellen und vier Fahrmotoren zu je 50 PS Leistung. Sie verfügte somit über eine doppelt so hohe Motorleistung wie die kleineren Zweiachser. Äußerlich zeigte sie die typische "Bügeleisen"-Bauform mit großem Mittelführerstand. Ihr Dienstgewicht betrug 44,0 t bei einer Länge über Puffer von 9930 mm. Im Jahre 1928 wurde eine weitere Bo'Bo'-Gleichstromlok beschafft (Nr. 4), diesmal von SSW (Fabriknummer 2479). Mit 480 PS Motorleistung war

sie leistungsmäßig der Nr. 3 erheblich überlegen. Ihr Dienstgewicht betrug 60,5 t. Mit einer Länge über Puffer von 10 900 mm war sie nur 1000 mm länger als die Nr. 3.

Der elektrische Betrieb mit diesen vier Postlokomotiven überdauerte den Zweiten Weltkrieg ebenso wie den Bau der Berliner Mauer. 1966 waren noch die Lokomotiven 2 bis 4 in Betrieb. Allerdings nahmen im Zuge des "Kalten Krieges" die Schikanen seitens der Deutschen Reichsbahn der DDR, die für den Eisenbahnbetrieb innerhalb ganz Berlins zuständig war, zu. Immer wieder kam es vor, daß Postzüge für Berlin (West) von der DR bis auf wenige Meter an die Postgleise herangefahren und dann unter fadenscheinigen Ausreden stundenlang stehen gelassen wurden.

**Bild 8:** Feuerlose Dampflokomotiven waren nach dem Zweiten Weltkrieg beim Bahnpostamt Köln-Deutz eingesetzt, bis 1953 eine solche Deutz-Diesellok den Rangierdienst übernahm.



Die elektrischen Postlokomotiven konnten die Züge wegen fehlender Oberleitung nicht ins Postamt fahren; andererseits aber wurde jede Verlängerung der Oberleitung von der DR kategorisch abgelehnt. Als dieser Zustand unerträglich wurde, beschaffte die Deutsche Bundespost Berlin 1967/68 bei Orenstein & Koppel zwei zweiachsige dieselhydraulische Lokomotiven der Type MB 10 N mit Klöckner-Humboldt-Deutz-Motoren 12 L 714 von 250 PS Motorleistung und hydraulischem Voith-Getriebe.

Bei ihrer Abnahmefahrt am 27. Oktober 1967 in Dortmund erreichten beide Loks (Fabriknummern 26 608 und 26 625), die in Berlin als Post 1 und 2 bezeichnet wurden, mit einer Anhängelast von 370 t (16 Güterwagen) in der Ebene eine Geschwindigkeit von 20 km/h und auf einer kurzen Steigung 1:36 noch 10 bis 12 km/h. Eine dritte, baugleiche Maschine wurde im darauffolgenden Jahr von derselben Firma bezogen. Nach Indienststellung dieser drei Dieselloks musterte man die Elektrolokomotiven aus. Am 31. August 1984 kaufte die Deutsche Bundespost die 261 157 der DB (Baujahr 1962), stellte sie als Postlok Nr. 4 in Dienst und musterte die Lok Nr. 2 aus. Am 4. Dezember 1986 schließlich erwarb sie von der DB die 261 841, gab ihr die Betriebsnummer 5 und musterte im Gegenzug die O & K-Diesellok Nr. 3 aus. Derzeit wird also beim Postamt Berlin 77 der Betrieb mit den Lokomotiven 1, 4 und 5 abgewickelt. Die beiden angekauften 261er unterscheiden sich auf den ersten Blick durch ihren Anstrich: Die Nummer 4 trägt noch das ozeanblaue Kleid der DB, wogegen die Nummer 5 in dem prächtigen roten Farbton der Eurofima-Wagen der ÖBB gehalten ist.

## OPD Freiburg

Die Oberpostdirektion Freiburg/Breisgau hatte für das Bahnpostamt Freiburg im Oktober 1951 zum Preis von 25 000 Mark bei der Firma Klöckner-Humboldt-Deutz eine zweiachsige Diesellok (Fabriknummer 55 158) gekauft. Sie wies Stangenantrieb auf und verfügte über einen luftgekühlten Deutz-Motor A 4 L 514 mit einer Leistung von 55 PS. Ihr Dienstgewicht betrug 14,0 t bei einer Länge über Puffer von 5750 mm.

Neun Jahre später, im November 1960, erwarb die OPD Freiburg von Gmeinder & Co. in Mosbach deren Fabriknummer 5247 zum Preise von 88 050 Mark. Diese gleichfalls zweiachsige Diesellok war mit dem Sechszylinder-GN der Firma Kaelble mit 130 PS Motorleistung ausgerüstet. Im Rangiergang betrug ihre Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. Ihr Dienstgewicht war mit 17,0 t verhältnismäßig gering. Die Lok war dunkelgrün gespritzt, das Triebwerk jedoch rot; die Pufferbohlen trugen den bekannten gelben Warnanstrich mit schwarzen Schrägbalken.

1972 kam vorübergehend die noch zu besprechende Lok Nr. 4 der OPD Hannover nach Freiburg, wurde dort aber nach kurzer Dienstzeit abgestellt und im September 1976 nach Italien verkauft. Die OPD Freiburg beendete den Rangierbetrieb mit Postlokomotiven erst im Jahre 1984.

## OPD Hannover

Auch die OPD Hannover nahm den Einsatz posteigener Lokomotiven erst nach 1945 auf. Für den Verschub im Postamt 2 am Hauptbahnhof Hannover wurde am 26. August 1948 aus einer Serie neugebauter V 36<sup>2</sup> (V 36 251 bis 262) für die Deutsche Reichsbahn bei MaK

in Kiel, damals "Holmag" genannt, die Fabriknummer 2013 zum Preis von 150 000 Mark bezogen. Abmessungen und Gewichte der Lokomotive entsprachen der Ausführung der Maschinen für die Deutsche Reichsbahn. Die Lok wurde die Postlokomotive Nr. 1 der OPD Hannover.

Ein Jahr später kaufte man von Klöckner-Humboldt-Deutz eine zweiachsige Lok der Bauform Köf II als Lokomotive Nr. 2. Sie war mit dem KH-Dieselmotor A 6 M 517 (107 PS Motorleistung) ausgestattet. Ihr Dienstgewicht betrug nur 16,0 t (gegenüber 42,0 t der Nr. 1).

Auf DB-Gleisen war die Nummer 2 nicht zugelassen. Ihr Einsatzgebiet beschränkte sich daher auf die Zweigstelle des Postamts 2 am Pferderturm im Osten der Stadt und die dort gelegene maschinentechnische Werkstätte der OPD.

Als dritte Postlokomotive beschaffte die OPD Hannover im September 1951 wieder eine 360-PS-Diesellok, ähnlich der V 36 der DB, wiederum bei Klöckner-Humboldt-Deutz. Werksseitig war sie mit dem Sechs-Zylinder-Motor V 6 M 436 ausgestattet. Ihr Kaufpreis wird mit 135 000 Mark angegeben. Als Kaufpreis der am 19. November 1953, also gut zwei Jahre später, von demselben Hersteller beschafften bauartgleichen Lok Nr. 4 ist in den amtlichen Unterlagen des Posttechnischen Zentralamts Darmstadt der Betrag von 190 000 Mark vermerkt. Dies ist bemerkenswert, denn es entspräche einer Preissteigerung von über 40% innerhalb von zwei Jahren!

Am 1. August 1972 gab die OPD Hannover den Betrieb mit ihren vier Postlokomotiven auf. Die Lok Nr. 4 wurde, wie bereits erwähnt, zunächst zum Bahnpostamt Freiburg überstellt und 1976 zusammen mit den Lokomotiven Nr. 3 und Nr. 1 der OPD Hannover nach Italien verkauft. Die Nummer 3 soll übrigens erst 1987 in der Nähe von Rom verschrottet worden sein.

## OPD Köln

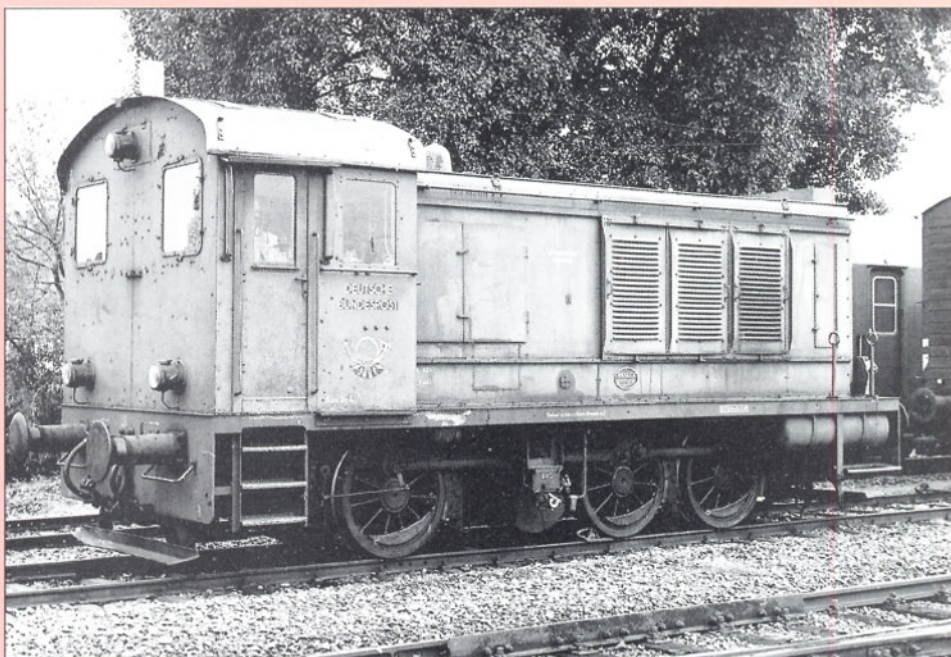
Wie bei den Oberpostdirektionen Freiburg und Hannover beschränkt sich auch bei der OPD Köln der Betrieb mit posteigenen Lokomotiven auf die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg.

Das Bahnpostamt Köln-Deutz hatte zunächst feuerlose Dampflokomotiven eingesetzt, die ihren Dampf aus der zentralen Heizanlage bezogen. Als diese im Sommer 1953 stillgelegt wurde, beschaffte man eine dreiachsige Diesellok mit Stangenantrieb über Blindwelle und dem Deutz-Motor A 8 M 517 (165 PS). Im Juli und Dezember 1958 wurden bei Jung zwei weitere dreiachsige Dieselloks gekauft. Sie waren mit dem 210 PS leistenden Sechs-Zylinder-Dieselmotor von MAN ausgerüstet.

Als vierte Postlok der OPD Köln wurde im Oktober 1965 eine zweiachsige Diesellok von Klöckner-Humboldt-Deutz bezogen, die Gelenkwellenantrieb besaß und mit dem luftgekühlten Zwölf-Zylinder-Motor A 12 L 714 (230 PS) des gleichen Herstellers ausgestattet war. Obwohl die vierte Lok der OPD Köln, trägt sie auf Fotos die Betriebsnummer 3; folglich muß vor ihrer Indienstellung eine der anderen Lokomotiven bereits ausgemustert worden sein. Es spricht einiges dafür, daß dies die relativ schwache Nummer 1 war. Der Betrieb mit Postlokomotiven endete bei der OPD Köln schon 1977.

## OPD Neustadt/Weinstraße

Die OPD Neustadt/Weinstraße kaufte für den Verschiebebetrieb beim Bahnpostamt Pirmasens im April 1952 eine kleine zweiachsige



**Bild 9:** Die Ähnlichkeit der Postlok 4 der OPD Hannover mit den Lokomotiven der Baureihe V 36 der DB ist unverkennbar. Die Nr. 4 wurde 1953 von Klöckner-Humboldt-Deutz direkt an die OPD Hannover geliefert.



**Bild 10:** Eine der beiden dreiachsigen Jung-Dieselloks, die 1958 von der OPD Köln beschafft worden waren.

**Bild 12 (nächste Seite):** Alltag im Postbahnhof an der Luckenwalder Straße in Berlin. Die Lok 5 beim Rangierdienst am 23. Februar 1987. Foto: M. Krolop

Diesellok mit 55-PS-Motor bei Klöckner-Humboldt-Deutz. Diese muß weitgehend baugleich mit der Lok Nr. 1 der OPD Freiburg gewesen sein. Weitere Angaben über den Betrieb mit Postlokomotiven bei der OPD Neustadt und den Zeitpunkt der Einstellung sind leider nicht bekannt.

Unberücksichtigt blieben in diesem Beitrag die

Einsätze von Unimogs mit Schienenführungs- bzw. Wechselrädern und eines I 10-Einrad-schiebers. Diese Fahrzeuge liegen außerhalb des Begriffs Lokomotiven. – Für zahlreiche Hinweise beim Erstellen dieses Artikels sind wir Herrn Dornisch vom Posttechnischen Zentralamt in Darmstadt zu besonderem Dank verpflichtet.

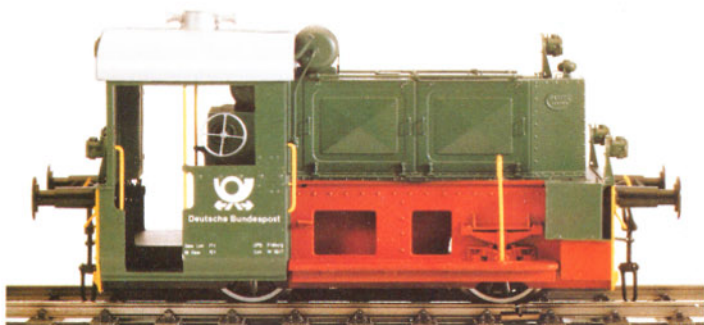
-rab-

**Bild 11:** Im Oktober 1965 wurde in Köln diese zweiachsige Diesellok von Klöckner-Humboldt-Deutz in Dienst gestellt. Auf diesem Foto ist sie am Führerhaus als Lok Nr. 3 beschriftet.

Die Fotos 1 bis 11 stammen aus dem Archiv des Posttechnischen Zentralamts in Darmstadt.







**Bild 1:** Märklins Köf in Spur I im Festgewand zum Postjubiläum.  
Werkfoto Märklin



**Bild 2:** Fleischmann bringt die V 60 als Postlok 4, gekuppelt mit Schnellzug-Postwagen und Autotransporter. Werkfoto Fleischmann

## Die Industrie gratuliert mit Sondermodellen

Die Post kann auf eine 500jährige Geschichte zurückblicken. Als damals die ersten regelmäßigen Postverbindungen hergestellt wurden, konnte niemand ahnen, daß sich daraus ein weltweites Netz zur Übermittlung von Nachrichten und für die Beförderung von Personen und Kleingütern entwickeln würde. An seiner weiteren Verknüpfung war auch die Eisenbahn – schon bald nach ihrer ersten Bewährungsprobe als Reise- und Transportmittel – wesentlich beteiligt. Postsendungen wurden schon 1830 auf den Gleisen zwischen Liverpool und Manchester hin- und hergefahren. Und ebenfalls England kann sich rühmen, 1838 die ersten Bahnpostwagen vergrößerte sich auch der Rangieraufwand auf Postbahnhöfen. Wie Sie sicher im vorstehenden Beitrag gelesen haben, stellte die Post aus diesem Grund eigene Lokomotiven auf die Schienen. Da fuhr z.B. in Berlin über die Jahre vier Elektroloks unterschiedlicher Leistung und fünf Dieselloks. An den Jubiläumsfeierlichkeiten der Post be-

teiligen sich auch die Modellbahn-Großserienhersteller. Auf ihre Art, versteht sich. Sie gratulieren mit Sondermodellen, die zum Teil nur in diesem Jahr erhältlich sind. Vertreten sind alle Spurweiten. **Arnold** überbringt seine Glückwünsche mit dezentem Hinweis auf das eigene, 30jährige Firmenjubiläum. In N erscheint die seit geraumer Zeit im Lieferprogramm stehende Köf im Postdesign. Das gleiche Vorbild wählte **Märklin** für die Köf in Spur I, die zwar die falsche Loknummer trägt, optisch aber gelungen ist. Allerdings hätte das alte Posthorn-Signet besser zum Modell der 1960 in Dienst gestellten Maschine der Oberpostdirektion (OPD) Freiburg gepaßt. In H0 präsentiert die Göppinger Marke die Lokomotive 261 841, vom Postamt Berlin 77 als Lok 5 umgezeichnet. Das sauber beschriftete und authentisch lackierte Modell wird mit vier gedeckten Güterwagen des Typs 2st/11 und einem modernen Paketpost-Lkw als 90er-Einmalserie aufgelegt. Die gleiche Maschine kommt auch in Z, hier aber im Set mit zwei gedeckten Güterwagen und zwei Niederbordwagen, beladen mit Post-Lkw nebst Anhänger. **Fleischmann** wählte sich für sein Sondermodell die Berliner Postlok 4 aus, die bis 1984 bei der DB in Dienst stand und dort die Be-

triebsnummer 261 157 trug. Den ozeanblauen Dreikuppler gibt es in der Jubiläumspackung mit einem Schnellzug-Postwagen nach einem DB-Design-Entwurf und einem zweiachsigen Autotransporter, beladen mit vier Postautos VW-Golf. Alle Modelle sind auch einzeln zu haben.

Von **Minitrix** kommt ein weiteres Modell der Baureihe 261 – im Gegensatz zur Märklin-Maschine allerdings mit einigen Farbabweichungen, teils den Rotton, teils die Zierstreifen betreffend. Da aber bei letzterem Punkt die Lokpersonale oft selbst mit Farbtopf und Pinsel hantierten, ist solch ein Unterschied zu tolerieren.

Eine Überraschung war das Erscheinen einer postgelben 270er (ex V 20) von **Lima**, die die DB-Betriebsnummer 270 052 trägt. Beim Posttechnischen Zentralamt in Darmstadt waren dafür leider keine Unterlagen auffindbar. Eine V 36, die ja erst dieses Jahr ins Lima-Programm "gerutscht" ist, wird nach Aussagen des deutschen Vertreters Fischer-Train im nächsten Jahr in der Postversion angeboten. Alles in allem eine breite Palette an Posttriebfahrzeugen, um auf einem Modell-Postbahnhof tüchtig Betrieb zu machen. **pw**

**Bild 3:** Die Zwillingsschwester der Märklinschen Köf: Arnolds Zweiachser im Postdesign.  
Werkfoto Arnold



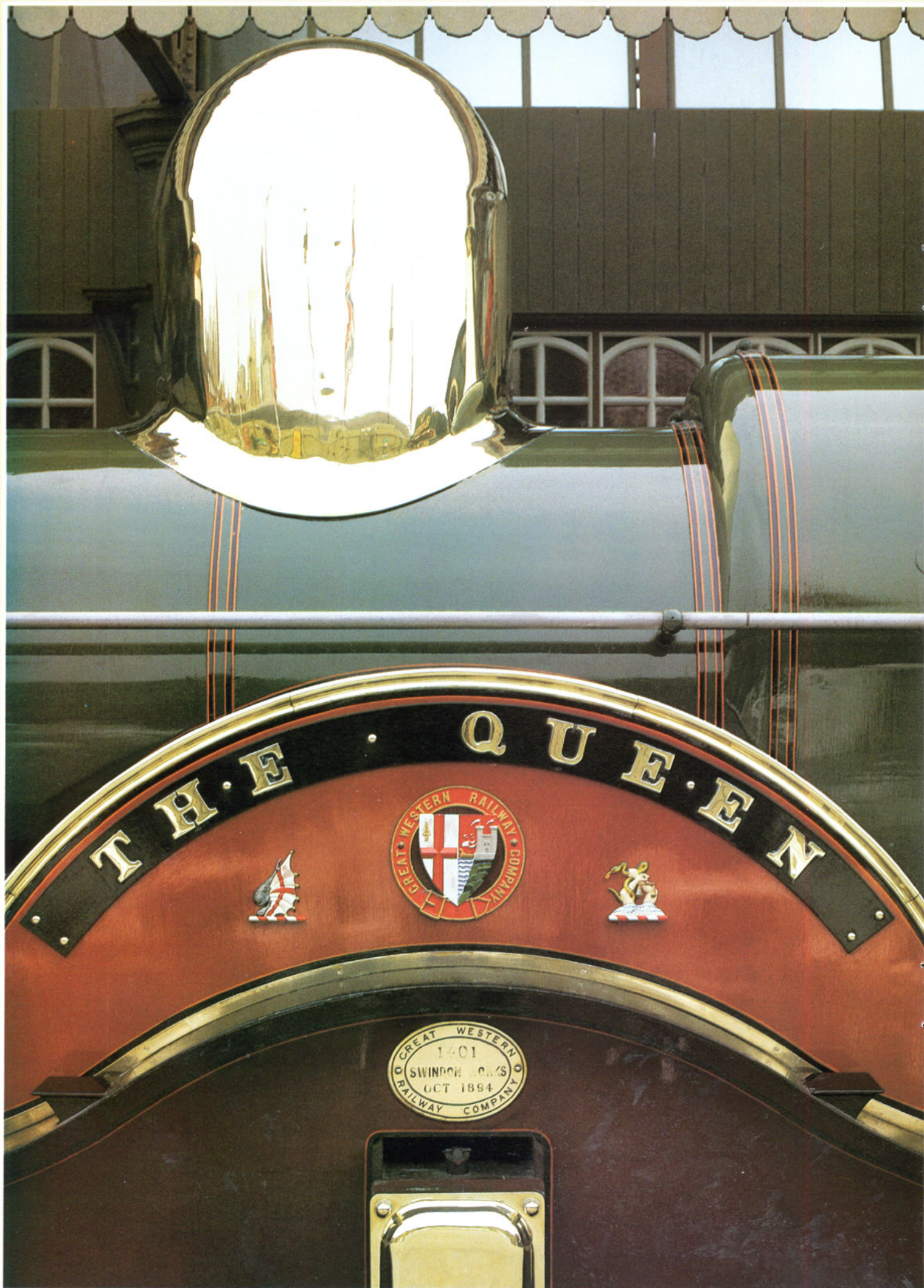
**Bild 4:** In der Spurgroße Z kommt dieser Zug daher: V 60 als Postlok 5 mit Wagenpaar. Werkfoto Märklin

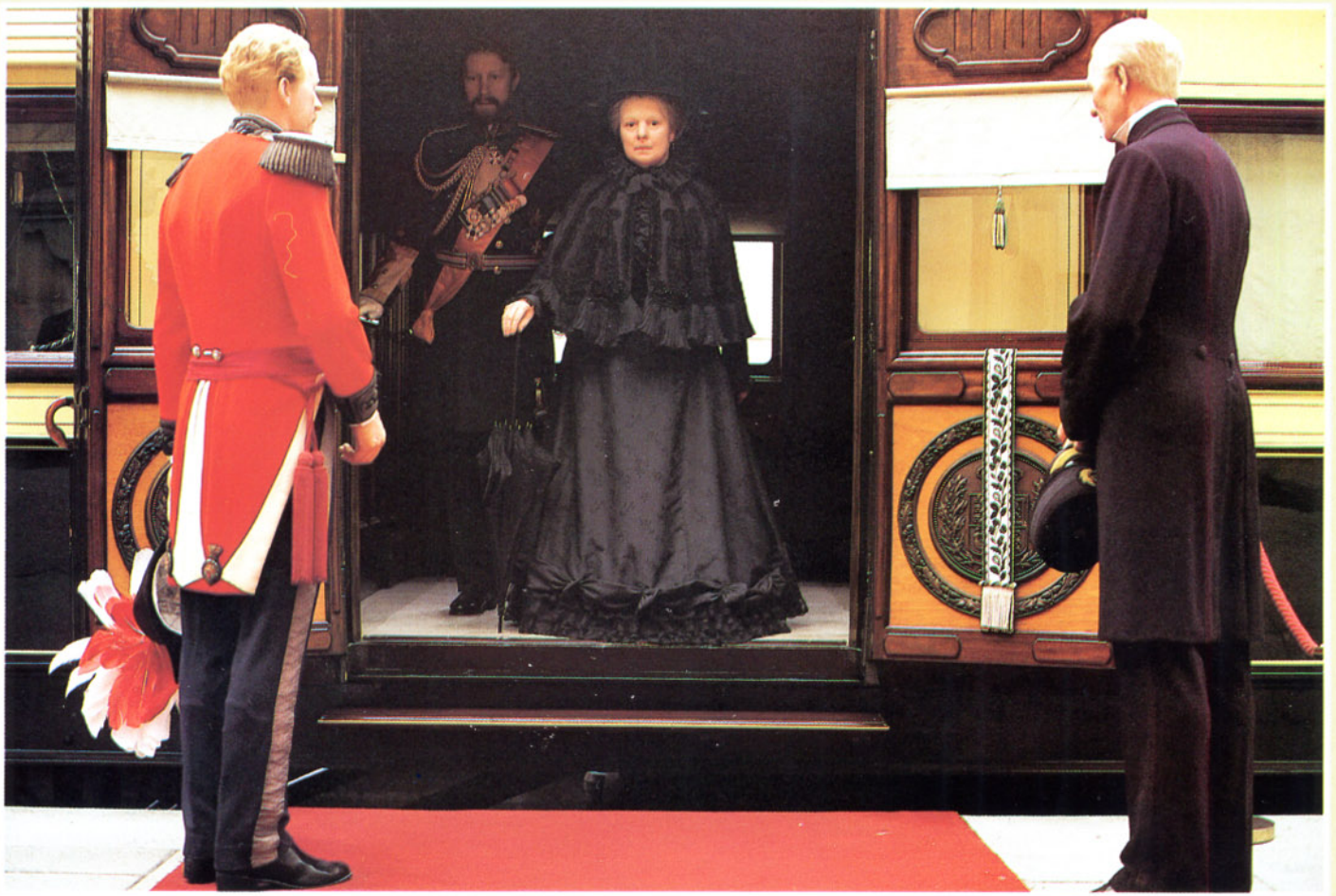


**Bild 6:** Nochmals V 60 – dieses Mal von Minitrix. Werkfoto Trix

**Bild 5:** Was in Z erscheint, ist auch dem H0-Bahner vergönnt: Postlok 5 mit einem Set gedeckter Güterwagen. Werkfoto Märklin







**Bild 2:** Begrüßung Ihrer kaiserlichen Hoheit, Friederike von Preußen, und ihres Sohnes am Salonwagen. Mr. Johnson, der Stationsvorsteher, trägt die rote Galauniform. Der andere Herr ist Lord Emelyn, Vorstand der Great Western Railway Company.

**Bild 3:** Ein prüfender Blick auf die Uhr offenbart, daß der Zug sogar überpünktlich eingefahren ist. Der hier dargestellte Lokführer David Hughes war sozusagen der persönliche "Chauffeur" der Queen. Äußeres Zeichen seiner Würde: die spezielle, königliche Eisenbahner-Uniform.

# Queen Victoria, "The Queen" und ein ganz besonderes Ereignis



◀ **Bild 1:** Kein Stäubchen auf der "Queen" der Great Western Railway Company. Die 4-2-2 Nr. 3041 ist ein originalgetreuer Nachbau der im Oktober 1894 auf die Schiene gestellten Lokomotive.



**Bilder 4 und 5:**  
Auch das gehört  
dazu – Heizer  
auf der Lok und  
Bahnbedien-  
ster am "Imbiß-  
stand".



**Bilder 6 und 7:** Diese beiden Figuren deuten an, daß das Leben auch 1897 Luxus und Überfluß beileibe nicht für alle bereithielt. Daß z.B. Kinder zum Lebensunterhalt der Familie beitragen mußten, war keine Besonderheit. Ob der alte Mann die Stadt verläßt, um woanders Arbeit zu suchen?



**Bild 8:** Die schokoladenbraun/cremefarben lackierten Wagen waren selbstverständlich sehr bequem und vornehm eingerichtet. Creme dominierte die einladenden Polster, Grün die an Messingstangen laufenden Vorhänge.



**Bild 10:** Leben im viktorianischen Windsor – ein Detail.

◀ **Bild 11:** Ob sich der Ausdruck "großer Bahnhof" beim Empfang aus solchen Szenen ableitet?



**Bild 12:** Das Reisen mit Körben und Truhen war sehr umständlich. Dafür mußte man allerdings das Gepäck auch nicht selbst schleppen. Zum Glück nimmt die heutige Garderobe gar nicht mehr so viel Platz in Anspruch.

**Bild 9 (links):** Die Lok im Werte von damals rund £ 40 000 war Königin Victoria als Geschenk gewidmet, blieb aber real im Besitz der Great Western Railway Company. Sie trägt auf beiden Seiten das aufwendig in Metall geschlagene königliche Wappen.

**Bild 13 (unten):** Wachsfigur oder nicht? **Alle Fotos: Naotaka Hirota**

Veröffentlicht mit freundlicher Genehmigung der japanischen Monatszeitschrift "TRAIN" (International Model Railroading Magazine).

Mehr als nur ein paar Dampflok-Sonderfahrten hat England für Nostalgiefans zu bieten. Ins Jahr 1897 zurückversetzt wird man beispielsweise in der Ausstellung "Royalty & Empire", einem Außenposten des Londoner Wachsfigurenkabinetts der Madame Tussaud. Ein Teil des Bahnhofs in Windsor wurde originalgetreu erhalten und mit äußerst lebensecht wirkenden Figuren ausgestattet. Die größte Augenweide ist natürlich die detailgenau nachgebaute Lokomotive 4-2-2 Nr. 3041 "The Queen", deren Vorbild aus den Swindon-Lokomotivwerken stammte. Der ganze Zug war ein Geschenk der Great Western Railway Company (GWR) an Queen Victoria anlässlich ihrer Diamantenen Hochzeit. Sie fuhr damit, zum Stolz der Gesellschaft, am 21. Juni 1897 von Windsor nach Paddington (London).

Im Windsor Museum ist eine Situation dargestellt, die damit in Zusammenhang steht. Zum Ehrentag der Queen kommen hier gerade deren Tochter, die Kaiserin Friederike von Preußen, und ihr Sohn, Prinz Heinrich von Preußen, angereist. Sie werden – mit rotem Teppich und allen Ehren – zuerst von Lord Emelyn, dem Vorstand der GWR, sowie dem Stationsvorsteher Mr. Johnson (in Uniform) empfangen. Auf dem überdachten Bahnhofsvorplatz sind 70 Mann des 2. Bataillons der Coldstream Guards angetreten. Ein Ascot-Landauer mit vier Grauschimmeln steht am Ausgang bereit. Also Geschichte zum Anfassen? Nun, ganz wörtlich sollte

man das doch nicht nehmen. Aber in alte Zeiten hineinversetzen und ein wenig träumen läßt sich's in Windsor sicherlich gut.

-cb-





# Nur eine

**Bilder 1, 2 und 3:** Alle drei Aufnahmen aus der ersten Jahreshälfte 1905 zeigen den Endbahnhof Wertingen kurz vor der Fertigstellung. Auf dem Foto oben gut zu erkennen ist der respektable Abstand zwischen Bahnhof und Stadtrand. Die Aufnahme links zeigt die Feldbahn, die bei den Erdbewegungen zum Einsatz kam. Das Foto links unten dokumentiert das ursprüngliche Erscheinungsbild des Empfangsgebäudes.  
**Fotos:** Stadtarchiv Wertingen

**Bild 4 (unten):** Ein mit einer D VII bespannter Lokalbahnzug aus Wertingen um 1907 in der Haltestelle Lauterbach.  
**Foto:** Stadtarchiv Wertingen





# Nebenbahn

## Die Lokalbahn Mertingen – Wertingen

„Die Stadt Wertingen liegt in einem Dreieck, das noch eine Art Eisenbahnwüste bildet.“ Mit diesen Worten verfocht der bayerische Landtagsabgeordnete Dr. Eugen Jäger im März 1900 den Bau einer Bahnlinie dorthin. Fünf Jahre vorher hatten das schon die Stadtväter der seinerzeit rund 2000 Einwohner zählenden damaligen Kreisstadt im Regierungsbezirk Schwaben erkannt. Zusammen mit der Gemeinde Buttenwiesen riefen sie ein Eisenbahnkomitee ins Leben, das die Interessen für den Bau einer 17 km langen Eisenbahnlinie zum

Anschluß an die Hauptstrecke Augsburg – Donauwörth in Mertingen gegenüber der königlichen Staatsregierung und der Generaldirektion der Staatseisenbahn vertreten sollte. War doch Wertingen neben Wegscheid noch die einzige Bezirksamtsstadt im Königreich Bayern, die über keine Bahnverbindung verfügte.

Allerdings gab es Konkurrenzprojekte, insbesondere das einer direkten Linie von Augsburg-Oberhausen nach Welden mit eventueller Weiterführung bis Wertingen, die das Wertinger-Buttenwiesener Projekt bei seiner ersten



Vorlage im Landtag im März 1866 scheitern ließen. Vier Jahre später wurde der Bau einer Lokalbahn von Mertingen nach Wertingen mit Gesetz vom 30. Juni 1900 genehmigt und ein Betrag von 953 400 Mark aus Staatsmitteln dafür bereitgestellt. Dazu kamen noch 68 000 Mark für die Grunderwerbungskosten, die nach dem bayerischen Lokalbahngesetz von 1884 von den anliegenden Gemeinden und Gebietskörperschaften aufgebracht werden mußten. Doch nicht nur bei der Genehmigung kam es zu Verzögerungen, sondern auch bei der Streckenplanung, die von den Bausektionen Nördlingen und Augsburg nur halbherzig vorgenommen wurde, weil wichtigere Projekte Vorrang hatten. Der erst Ende 1903 fertiggestellte ausführliche Entwurf sah eine Streckenlänge von 17,03 km, einen kleinsten Krümmungshalbmesser von 400 m und eine größte Steigung von 5 ‰ vor. Die Streckenführung durch das untere Zusamtal war verhältnismäßig einfach und bot keine besonderen Geländeschwierigkeiten. Einziger größerer Kunstbau war die Schmetterbrücke bei Mertingen mit drei Durchlässen von 7,5 m und 10 m Lichtweite. An Verkehrsstellen wurden in Aussicht genommen der Halteplatz Mertingen-Ort, die Haltestellen Lauterbach, Buttenwiesen und Frauenstetten sowie die Endstation Wertingen.

Mit den Bauarbeiten konnte im Mai 1904 begonnen werden. Die beiden Baulose teilten sich die Firmen Moll aus München und Horn aus Nürnberg. Die Arbeiten schritten zügig voran, so daß die Bahnlinie bereits im folgenden Jahr ihrer Bestimmung übergeben werden konnte. Die Eröffnung fand am 7. Juni 1905 statt und war für die Bevölkerung der Stadt und der an der Strecke liegenden Gemeinden ein Festtag. Die Kinder hatten schulfrei. Ihrer 700 aus Wertingen und den neun an der Grunderwerbung beteiligten Gemeinden fuhren samt Lehrern zur Anschlussstation Mertingen, wo sie „mit Bier, Brot und Wurst regaliert wurden“. War doch damit das verträumte Landstädtchen „und das schöne Zusamtal für den Weltverkehr erschlossen worden“, wie es der Vertreter des schwäbischen Regierungspräsidenten in seiner Festrede formulierte.

## Dreimal täglich jede Richtung

Einen Tag später begann für die neue Lokalbahn der Alltag, der mit täglich drei verkehrenden Zugpaaren in jeder Richtung dem Standardbetrieb auf den meisten bayerischen Lokalbahnen entsprach. Für die 17 km lange Strecke betrug die Fahrzeit damals 54 Minuten. Trotz vielfacher Bemühungen und zufriedenstellender Rentabilität der Strecke in den ersten Betriebsjahren dauerte es bis 1911, ehe dem Begehren nach einem vierten Zugpaar wenigstens viermal wöchentlich entsprochen wurde. Im Verlauf des Ersten Weltkriegs wurden die Fahrpläne allerdings mehr und mehr ausgedünnt, so daß an seinem Ende lediglich zwei Zugpaare, je eines am Morgen und am Abend, übrigblieben.

Diese unbefriedigenden Verkehrsverhältnisse dauerten infolge der politischen und wirtschaftlichen Lage bis weit in die zwanziger Jahre an. Danach bestand wenigstens wieder ein der Vorkriegszeit entsprechendes Fahrplanangebot. Über die Verhältnisse im Zweiten Weltkrieg liegen nur wenig verlässliche Angaben vor. Mit der Sprengung der Schmetterbrücke Ende April 1945 war die Bahnlinie zunächst unterbrochen. Im September 1945 wurde der Verkehr wieder aufgenommen, wiederum mit nur zwei Zugpaaren, abenteuerlichen Fahrzeiten und Anschlüssen



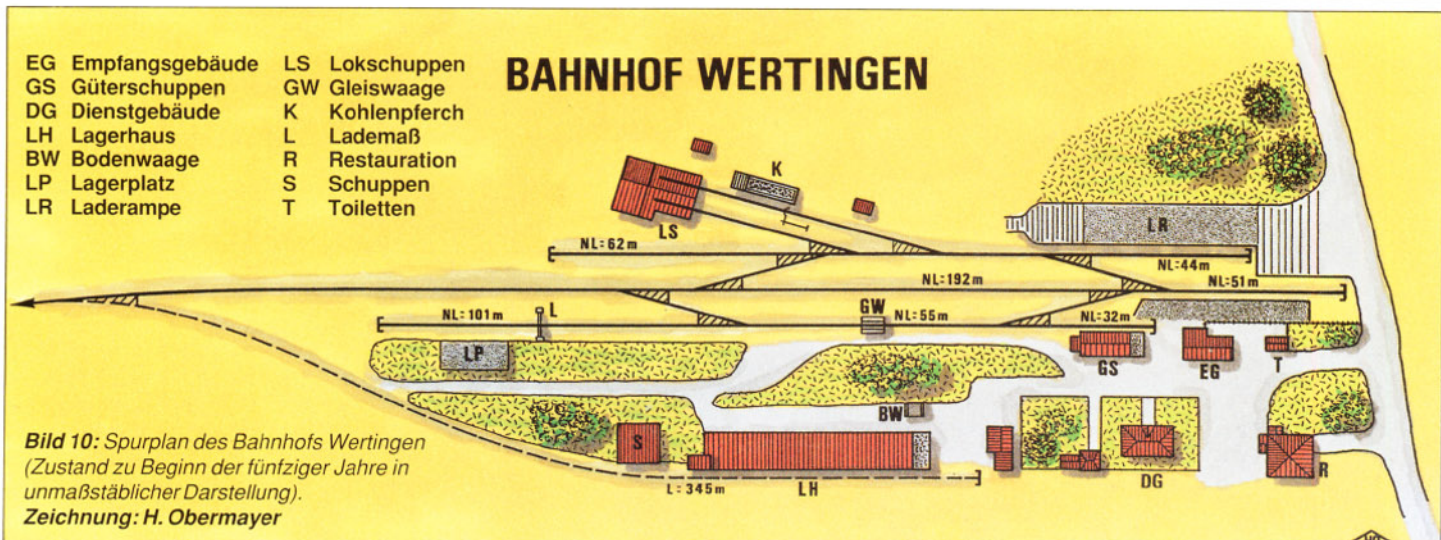
**Bild 5:** Ende der dreißiger Jahre erhielt das Empfangsgebäude in Wertingen durch eine Verkleidung aus Bauplatten sowie einen Außenputz ein etwas moderneres Erscheinungsbild (Foto vom 4. April 1941). **Foto:** Lichtbildstelle der BD München



**Bild 6:** Ein Holzzaun trennte den Bahnsteig vom Bahnhofsvorplatz. **Foto:** Lichtbildstelle der BD München

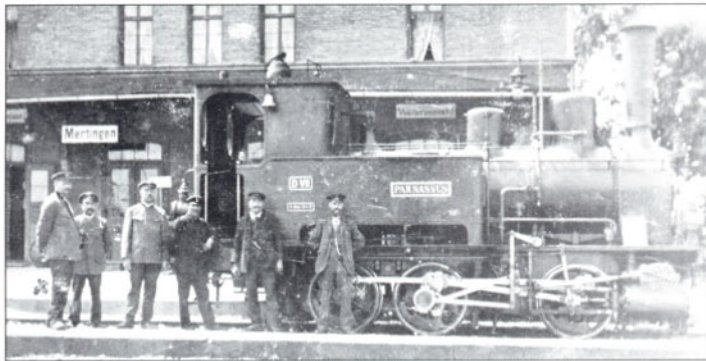


**Bild 7:** Das Wertinger Empfangsgebäude vom Bahnhofsvorplatz aus gesehen. **Foto:** Lichtbildstelle der BD München





**Bild 11:** Der zweistöckige Lokschuppen in Wertingen kurz nach seiner Fertigstellung. Rechts die D VII mit der Bahnnummer 1852.  
**Foto:** Stadtarchiv Wertingen



**Bilder 12 und 13:** Lokomotiven der Gattung D VII besorgten zur Länderbahnzeit den Zugverkehr. Oben die D VII "Parnassus" in Wertingen, rechts oben die "Forth" in Wertingen. **Fotos:** Stadtarchiv Wertingen



**Bild 14:** Am 4. April 1941 war der üblichen Garnitur (drei bayerische Lokalbahnwagen sowie ein Packwagen) – vermutlich wegen des Kindertransports – als Verstärkungswagen der Ci 85026 (Ci-bay 30) angefügt.

**Bild 8:** Das Empfangsgebäude in Wertingen Mitte der dreißiger Jahre, also vor seiner "Modernisierung". **Foto:** Stadtarchiv Wertingen

**Bild 9:** Das Toilettenhäuschen in Wertingen.

**Bild 16 (rechts unten):** Ab Anfang der dreißiger Jahre kamen Pt 2/3 zum Einsatz, hier am 4. April 1941 die 70 010. Nach der Ankunft in Wertingen hat sie die Garnitur drei Wagenlängen in Richtung Mertingen zurückgeschoben, damit der in Bild 14 zu erkennende Packwagen mittels einer Sackkarre über einen Steg in den am Güterschuppen stehenden gedeckten Güterwagen entladen werden kann.

**Fotos 9, 14 und 16:** Lichtbildstelle der BD München

**Bild 15:** Die 64 428 des Bw Nördlingen wurde bei dem im Text erwähnten Unfall am 14. Oktober 1961 im Endbahnhof Wertingen so schwer beschädigt, daß sie als erste Lokomotive ihrer Baureihe von der Deutschen Bundesbahn am 11. Januar 1962 ausgemustert wurde. Ihre Zerlegung erfolgte übrigens in Wertingen.  
**Foto:** Sammlung Keppeler (Repro: W. Schier)

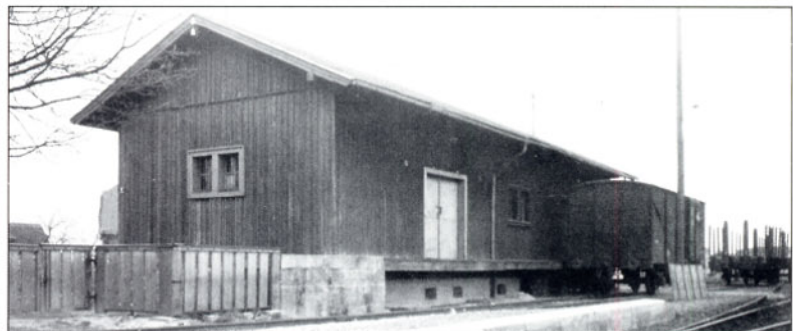




**Bild 17:** Der Güterschuppen in Wertingen und der unbefestigte Bahnhofsvorplatz (4. April 1941). **Foto:** Lichtbildstelle der BD München



**Bild 18:** Der Prellbock am Güterschuppen in Wertingen im Februar 1990. Im Hintergrund der mit einer Köf III bespannte Güterzug aus Mertingen. **Foto:** A. Ritz



**Bild 19:** Der Wertinger Güterschuppen anno 1941 von der Gleisseite her gesehen. **Foto:** Lichtbildstelle der BD München



**Bild 20:** Der 515 026 ist mit dem Steuerwagen 815 667 im Juli 1973 als N 36468 in Wertingen eingetroffen und steht nun zur Rückfahrt bereit. **Foto:** W. Ernst, Sammlung Schier

**Bild 21:** Zuckerrübenverladung in Wertingen am 10. Oktober 1987. Seit der Kampagne 1989 gehört dies der Vergangenheit an; die Zuckerrüben werden jetzt auf der Straße zur Zuckerfabrik nach Rain am Lech gefahren. **Foto:** M. Baumgärtner





**Bild 22:** Anlässlich der Landkreisausstellung WERTA 89 verkehrten auf der Nebenbahn von Mertingen nach Wertingen – wie in früheren Zeiten – noch einmal Schienenbusse der Baureihe 798. Die Aufnahme entstand am 27. Mai 1989 bei Buttenwiesen. **Foto: M. Scherer**

sen. Bis zum Jahre 1949 hatten sich die Fahrpläne weitgehend normalisiert, im Vergleich zur Zeit nach dem Ersten Weltkrieg erheblich rascher. So verkehrten im Sommerfahrplan 1949 werktäglich vier Zugpaare sowie fünf an Sonn- und Feiertagen.

Höhepunkt im Zugangebot mit täglich bis zu neun Verbindungen waren Mitte der fünfziger Jahre zu verzeichnen, nachdem ab dem Winterfahrplan 1954 überwiegend Triebzüge eingesetzt wurden, die darüber hinaus erhebliche Fahrzeitverkürzungen und besseren Komfort brachten. Schon ab Ende der fünfziger Jahre wurde der Wochenend- und Sonntagsverkehr verringert. In den folgenden Jahren verlagerte die DB mehr und mehr Reisezugverbindungen auf die Straße. Die letzte große Reduzierung vor Einstellung des Schienenpersonenverkehrs brachte der Sommerfahrplan 1977, der nur noch einen Reisezug in Richtung Wertingen und zwei in Richtung Mertingen im morgendlichen Berufs- und Schülerverkehr vorsah.

Bereits 1967 war die Wertinger Nebenbahn auf einer Liste stillzulegender Strecken der Deutsche Bundesbahn aufgetaucht. Trotz mannigfacher Proteste lokaler und regionaler Behörden und Politiker konnte die Einstellung des Personenverkehrs nicht verhindert werden. Sie erfolgte mit Inkrafttreten des Sommerfahrplans 1981. Die letzte Fahrt am 29. Mai 1981 um 8.04 Uhr ab Wertingen mit der Diesellok 212 184 und einer vierteiligen ETA-Garnitur geschah unter

großer Anteilnahme der Bevölkerung. Von der Stilllegung unberührt blieb der Güterverkehr, an dem der im letzten Quartal eines jeden Jahres anfallende Rübentransport zur Zuckerfabrik nach Rain am Lech den größten Anteil hatte. Der Wertinger Bahnhof bildete mit jährlich 20 000 t Rübenumschlag bis 1988 einen Schwerpunkt im schwäbischen Bereich. Am 3. Dezember 1988 kam auch hier das Ende, und mit der Kampagne 1989 wurde der Rübentransport auf die Straße verlagert. Geblieben ist bis heute der übrige Wagenladungsverkehr – es wird wohl nur eine Frage der Zeit sein, bis auch dieser aus Rentabilitätsgründen aufgelassen wird. Dann kann die Strecke vollständig stillgelegt werden.

### Triebfahrzeugeinsatz

Über die zur Zeit der Bayerischen Staatseisenbahn und der Deutschen Reichsbahn eingesetzten Dampflokomotiven liegen nur spärliche Angaben vor. In den ersten Jahren kamen Lokalbahnlokomotiven der bayerischen Gattung D VII zum Einsatz. Folgende Loks sind nachgewiesen: Bahnnummer 100 "Ulm", Nr. 859 "Parnassus", Nr. 889 "Forth" und Nr. 1852. Die weit verbreiteten bayerischen D XI (Reichsbahn-Baureihe 98<sup>4-5</sup>) waren in späteren Jahren ebenfalls eingesetzt, wie beispielsweise die Lokomotive mit der Bahnnummer 2723. Ab Anfang der dreißiger Jahre bis

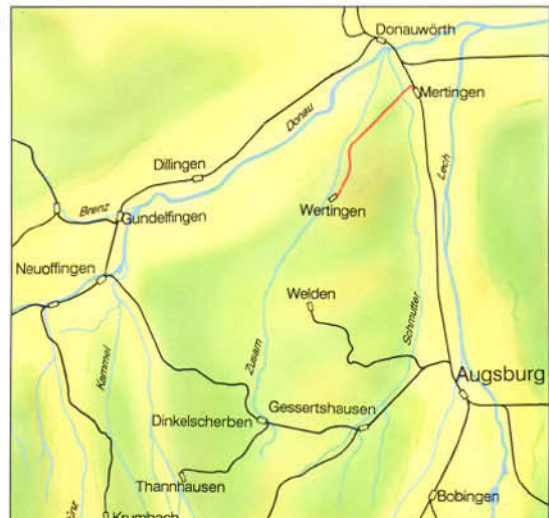
weit in die Bundesbahnzeit hinein prägte die Baureihe 70<sup>0</sup> (bayer. Pt 2/3) das Bild der Züge. Eine tiefgreifende Veränderung brachte das Jahr 1954. Von da an wurden im Personenverkehr überwiegend VT 95.9/VB 142-Triebzug-garnituren – mit Unterbrechungen übrigens bis in die frühen siebziger Jahre – eingesetzt. Ein kurzes Gastspiel gab im Sommerfahrplan 1959 der beim Bw Nördlingen beheimatete Akku-triebwagen ETA 179 105; wenig später, im Mai 1960, wurde er ausgemustert.

Einige lokbespannte Personenzüge sowie der Güterverkehr wurden weiterhin mit den betagten Tenderlokomotiven der Baureihe 70<sup>0</sup> gefahren, bis sie in der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre von der Baureihe 64 abgelöst wurden. Mit den 64ern dürfte Ende September 1966 der planmäßige Dampflokeinsatz auf der Strecke Mertingen – Wertingen geendet haben.

Gewisse Berühmtheit erlangte die 64 428 des Bw Nördlingen nach einem spektakulären Unfall am 14. Oktober 1961 im Endbahnhof Wertingen, der zur vorzeitigen Ausmusterung dieser Lok führte. Sie bespannte den nächtlichen Güterzug, der offenbar ungebremst den schweren Beton-Prellbock am Bahnhofskopf überfuhr, ihn aus seiner Verankerung riß, die angrenzende, 6 m breite Staatsstraße überquerte und erst im Garten eines gegenüberliegenden Anwesens zum Stehen kam. Die Unfallstelle bot ein Bild der Verwüstung. Lokführer und Heizer wurden schwer verletzt.

**Bild 24:** Ein Blick auf die Gleisanlagen in Wertingen am 21.03.1987. **Foto: M. Baumgärtner**

**Bild 23:** Die Nebenbahn nach Wertingen verläuft weitgehend parallel zur Donau. **Zeichnung: G. Voigt**





Mit Beginn der sechziger Jahre kamen auch VT 98.9 mit entsprechenden Bei- und Steuerwagen zum Einsatz. Ersatz für die Baureihe 64 bildeten die Dieselloks V 100.20 (ab 01.01.1968: Baureihe 212). Von 1972 an bis zur Einstellung des Reisezugverkehrs fuhren mit kurzen Unterbrechungen durch 798/998-Schienenbusgarnituren die Akkutriebwagen 515 mit Steuerwagen 815 auf der Strecke. Der verbliebene Güterverkehr wurde noch bis Mitte der achtziger Jahre mit Loks der Baureihe 212 abgewickelt. Seitdem kommen nur noch Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe III, meist der Baureihe 333, mit dem Übergabezug am frühen Nachmittag nach Wertingen.

## Die Hochbauten

Gleisanlagen, Gebäude und Betriebseinrichtungen der Durchgangsstationen und des Endbahnhofs entsprachen den für bayerische Lokalbahnen eingeführten Normen. Alle Betriebsgebäude und Güterschuppen – selbst das Empfangsgebäude des Wertinger Bahnhofs – waren in einfacher Holzbauweise errichtet worden. An wichtigen Veränderungen gibt es kaum etwas zu berichten, wenn man einmal davon absieht, daß Ende der dreißiger Jahre das äußere Erscheinungsbild des Dienstgebäudes

in Wertingen durch eine Verkleidung aus Bauplatten und einen Außenputz etwas moderner gestaltet wurde. In der Endstation Wertingen waren folgende zur Versorgung von Lokomotiven notwendigen Einrichtungen vorhanden: ein zweistöckiger Lokomotivschuppen in Fachwerkbauweise mit Wohnanbau sowie ein Kohlenpferch.

Seit den zwanziger Jahren besteht in Wertingen ein Gleisanschluß zum Bezirkslagerhaus. Die Gleisanlagen in Wertingen wurden mehrmals umgebaut, zuletzt im Jahre 1987. Dieser Umbau kam einem weitgehenden Rückbaugleich, denn der Bahnhof wurde wesentlich verkürzt und das Rampengleis (Kopf- und Seitenrampe) abgebrochen.

Das Empfangsgebäude wurde im Oktober 1982 für 65 000 DM verkauft, mehrfach umgebaut und wird seitdem als Wohnhaus benutzt. Der Lokschuppen, seit vielen Jahren ohne Gleisanschluß, wird noch als Garage für Bahnbusse verwendet. Der inzwischen nicht mehr genutzte Güterschuppen ist dem Verfall bzw. Abriß preisgegeben. Die Gebäude der Durchgangsstationen wurden bald nach Einstellung des Schienenpersonenverkehrs abgebrochen und die Gleisanlagen auf ein Mindestmaß reduziert.

Michael Baumgärtner/Jürgen Fiedler





**Bild 26:** Die 335 154 ist im September 1989 mit zwei Rundschieber-Seitenentladewagen mit Schwenkdach bei Buttenwiesen unterwegs. **Foto: M. Scherer**

◀ **Bild 25:** Eine Köf III befindet sich bei Frauenstetten am 22. Februar 1990 mit ihrem Güterzug auf der Rückfahrt nach Mertingen. **Foto: A. Ritz**

**Bild 27:** Sehr fotogen ist das Gebäude der Brauerei-Gastwirtschaft L. Ehnle in Lauterbach. Die Eisenbahn im Hintergrund (Köf III mit Güterzug) kommt dabei fast etwas zu kurz. **Foto: A. Ritz**





## Dampflokomotive 91 6580

# Verschoben...entgleist...überführt...a

Im Dezember 1938 beschaffte die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (SEG) für ihre Strecke Ilmenau – Großbreitenbach eine leistungsfähige Tenderlokomotive und stellte sie mit der Nummer 400 in Dienst. Lieferfirma war Henschel & Sohn GmbH, Kassel; sie übergab die Maschine mit der Fabriknummer 23877 am 13. Dezember 1938 an die SEG. Damit stand für die steigungsreiche Strecke eine moderne, leistungsstarke Lokomotive zur Verfügung, die sich im Betriebsdienst gut bewähr-

te. Äußerlich ähnelte die 1'C h2-Tenderlok sehr den ELNA-Maschinen.

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs ging die Strecke Ilmenau – Großbreitenbach in das Eigentum der DR über, und die Lok erhielt die DR-Nummer 91 6580. Heimat-Bw war nun bis 1954 das Bw Arnstadt; die Lokomotive befuhr aber weiterhin ihre Stammstrecke. Vom 13. Juni 1954 bis zum 11. August 1969 war die 91 6580 bei der Einsatzstelle Mühlhausen des Bw Gotha beheimatet und fuhr unter an-

derem auf der mittlerweile teilweise abgebauten Nebenbahn Mühlhausen – Ebeleben.

1969 verkaufte die Deutsche Reichsbahn die Lok an die Industriebahn Erfurt, wo sie zuverlässig und ohne große Ausfälle zehn Jahre lang ihren Dienst versah. Während dieser Zeit blieb sie von den Eisenbahnfreunden weitgehend unbeachtet. Nur einmal, im Jahre 1976, stand sie im Mittelpunkt des Interesses. Damals war sie zusammen mit der 92 638 vor einem Sonderzug zu sehen, als man das Jubi-





**Bild 2:** Mit eigener Kraft ging es vom Raw Meiningen ins zukünftige Heimat-Bw Eisenach. **Foto: S. Lohr**

**Bild 1:** Wie neu präsentiert sich die 91 6580 nach der Hauptuntersuchung im Raw Meiningen. **Foto: S. Lohr**

**Bild 3 (linke Seite unten):** Anlässlich ihrer Wiederinbetriebnahme bespannte die 91 6580 am 18.08.1990 zusammen mit der 24 009 einen Sonderzug von Eisenach nach Schlotheim – hier bei einem kurzem Zwischenhalt in Gotha. **Foto: M. Gauler**

**Bild 4 (unten Mitte):** Der in Bild 3 gezeigte Sonderzug nach Schlotheim nach dem Fahrtrichtungswechsel in Mühlhausen (Thüringen) kurz vor Bollstedt. **Foto: M. Gauler**

**Bild 5 (unten):** Die Lokführerseite der 91 6580, aufgenommen auf der Drehscheibe im Raw Meiningen. **Foto: S. Lohr**

Danach begann die "Odyssee" dieser interessanten Lok von Abstellgleis zu Abstellgleis. Es schien zunächst, als würde sie den Weg allen alten Eisens nehmen, bis man sich 1982 der Maschine besann und sie bei der Jubiläumsausstellung auf dem Traditionsbahnhof Erfurt West der Öffentlichkeit zeigte.

Von 1982 bis 1988 wurde die Lokomotive, die weiterhin Eigentum der Industriebahn Erfurt war, dann auf dem Erfurter Westbahnhof aber nur hin- und hergeschoben. Zur MOROP-Ausstellung 1987 war sie bereits so weit heruntergekommen und ausgeräumt worden, daß sie ohne kostspielige Herrichtung nicht ausgestellt werden konnte. Deshalb mußte sie für die Dauer des Kongresses den Bahnhof verlassen; sie fand in einer anderen Erfurter Dienststelle kurzfristig Unterkunft. Als die Industriebahn Erfurt ihren Schrottplan 1987 noch nicht erfüllt hatte, sollte es der 91 6580 "an den Kragen gehen". Der Bezirksvorstand Erfurt des Deutschen Modelleisenbahnverbands

kaufte die Lok zum Schrottpreis und bewahrte sie somit vor dem Hochofen.

Bei der Suche nach einer Lokomotive für die Freunde der Arbeitsgemeinschaft "Werrabahn Eisenach" schlug der Erfurter Bezirksvorstand die Überlassung der 91 6580 an die Eisenacher Eisenbahnfreunde vor. Das entsprach zwar nicht den Vorstellungen der Eisenacher Eisenbahner und Bahnfreunde, die an einer betriebsfähigen 41er oder 44er interessiert waren, denn bekanntlich waren Lokomotiven dieser Baureihen lange Jahre im Bw Eisenach zu Hause und bestimmten früher die Eisenbahnszene unterhalb der Wartburg; aber die Tatsache, daß die Tenderlok stets in Thüringen eingesetzt war, sprach ebenso dafür wie der gute Zustand des Laufwerks und die Möglichkeit, fehlende Teile der Einheitsbauart leicht ersetzen zu können.

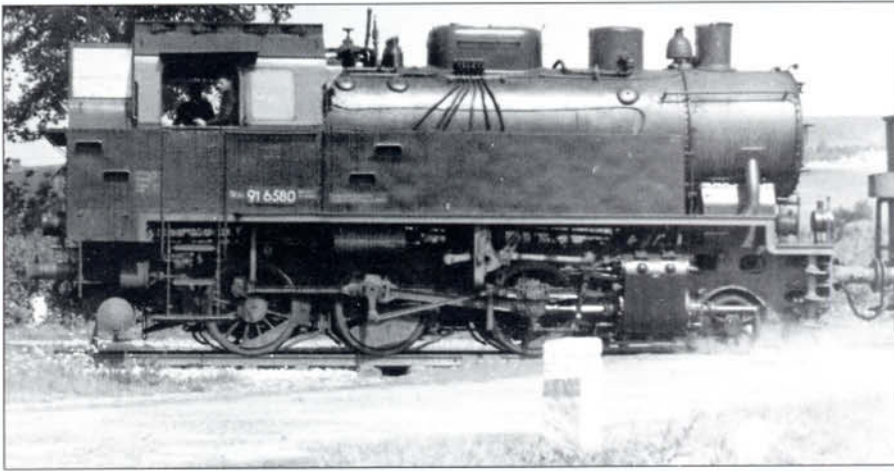
Nach langen Überlegungen wurden am 15. Juni 1988 die entsprechenden Vereinbarungen unterzeichnet, und am 6. August 1988 sollte

## aufgearbeitet

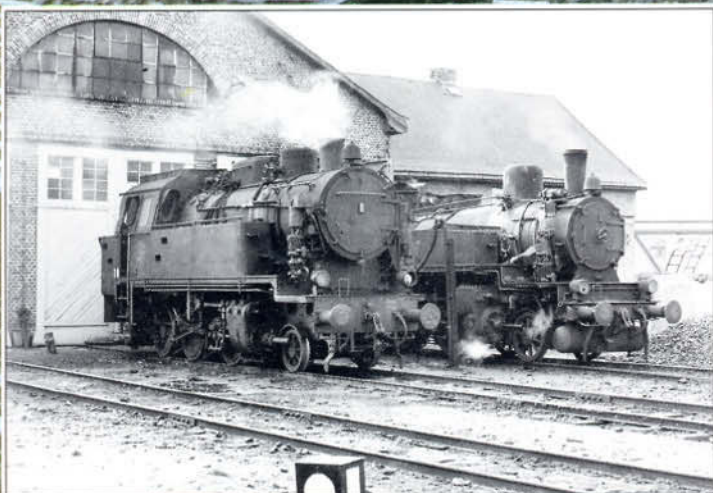
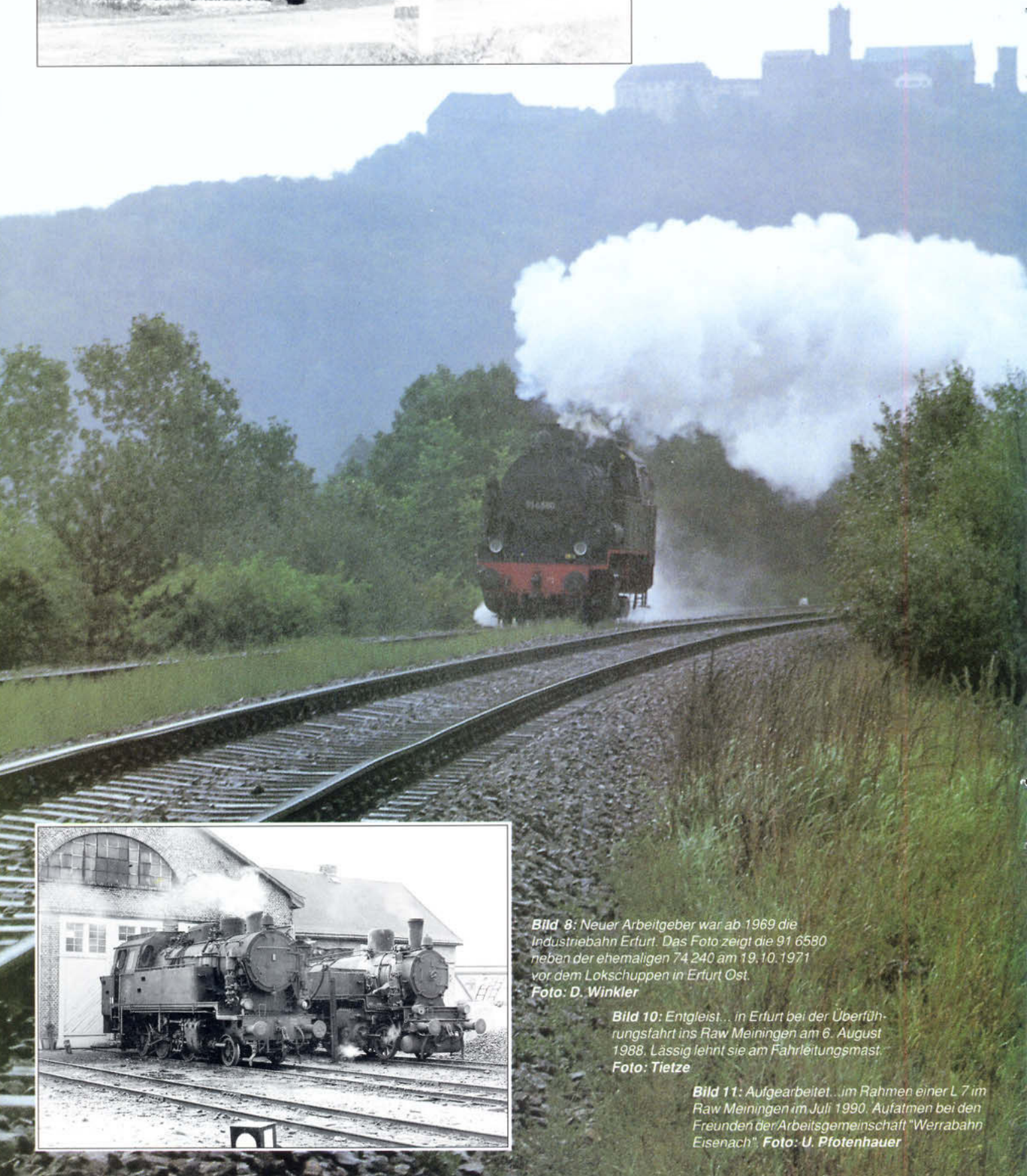
läm ihrer einstigen Stammstrecke Ilmenau – Großbreitenbach feierte.

Am 23. August 1979 erteilte der Kesselprüfer das Aus für die 91 6580, wohl auch, weil die Ablösung der Dampftraktion bei der Industriebahn Erfurt in Form von Diesellokomotiven der Baureihe 106 unmittelbar bevorstand. Offiziell hieß es, daß in der vorderen Rohrwand die Abzehrung von sechs Nieten so weit fortgeschritten sei, daß die Maschine vom weiteren Betrieb ausgeschlossen werden mußte.





**Bild 7:** So versah sie Mitte der fünfziger Jahre Dienst auf der Nebenbahn von Mühlhausen (Thüringen) nach Ebeleben: ohne Vorwärmer und Pumpe; das Lätewerk war hinter dem Schlot angeordnet. **Foto: G. Malsch**



**Bild 8:** Neuer Arbeitgeber war ab 1969 die Industriebahn Erfurt. Das Foto zeigt die 91 6580 neben der ehemaligen 74 240 am 19. 10. 1971 vor dem Lokschuppen in Erfurt Ost. **Foto: D. Winkler**

**Bild 10:** Entgleist... in Erfurt bei der Überführungsfahrt ins Raw Meiningen am 6. August 1988. Lässig lehnt sie am Fahrleitungsmast. **Foto: Tietze**

**Bild 11:** Aufgearbeitet... im Rahmen einer L 7 im Raw Meiningen im Juli 1990. Aufatmen bei den Freunden der Arbeitsgemeinschaft "Werrabahn Eisenach". **Foto: U. Pfotenhauer**



◀ **Bild 6:** Unterhalb der Wartburg, dem Wahrzeichen Eisenachs, machte die wiederaufgearbeitete 91 6580 bei einer Probefahrt am 6. September 1990 mächtig Dampf. Foto: U. Jaekel

die Überführung von Erfurt nach Eisenach erfolgen. Doch dazu kam es nicht: Die Lok entgleiste bei der Ausfahrt aus dem Bw Erfurt und kippte gegen einen Fahrleitungsmast. Nach der Entgleisung kam die 91 6580 zurück ins Bw Erfurt. Zum Glück hatte sie keine großen Schäden davongetragen – die Schienenräumer waren verbogen, einige Griffstangen abgerissen und der Hauptluftbehälter zerdrückt.

Nun sollte bis zum erneuten Überführungsversuch ein weiteres Jahr vergehen. Ende August 1989 war es dann soweit: Im Schlepp des Hilfszugs des Bw Eisenach erreichte die 91 6580 ihr neues Heimat-Bw. Die Laufachse, die nach der Entgleisung demontiert worden war, lag im Kohlenkasten; die Lok fuhr also als C-Kuppler nach Eisenach.

Eine erste Bestandsaufnahme nach der Ankunft dämpfte den Optimismus der Eisenbahnfreunde. Auch die Eisenbahner hatten nur ein mitleidiges Lächeln übrig. Man begann nun, die Instandsetzung der 91er systematisch vorzubereiten. Ersatzteile wurden von verschiedenen Dienststellen der DR beschafft. Die Laufachse konnte im Raw Meiningen aufgearbeitet werden. Aber dies alles kostete natürlich nicht nur viel Zeit und Arbeit, sondern auch Geld. Um die Vereinskasse aufzufüllen, reinigten die Eisenbahnfreunde im Bw Eisenach sogar Reisezüge. Das Ziel war zunächst, die nicht betriebsfähige Lok im Bw Eisenach als Denkmal auf einem Sockel aufzustellen. Derartige Aussichten drehten den Eisenbahnfans förmlich den Magen um. So begann ein zähes Ringen um die betriebsfähige Instandsetzung. Man verhandelte mit verschiedenen

◀ **Bild 9:** Nachdem sie 1979 bei der Industriebahn Erfurt arbeitslos geworden war, sollten mehr als zehn Jahre vergehen, bis endgültig Klarheit über ihr weiteres Schicksal herrschte. Reichlich Gelegenheit für den Zahn der Zeit, ungestört zu nagten (Zustand 1987). Foto: U. Pfothenauer

Ausbesserungswerken. Mit dem Raw Meiningen wurde man schließlich handelseinig. Die Leitung des Bw konnte nun recht schnell umgestimmt und vom Enthusiasmus der "Werra-bahner" angesteckt werden. Der Hauptingenieur, Reichsbahn-Haupttrat Rudi Spitschan, ohne den die 91er wohl immer noch in Erfurt stehen würde, war damals wie heute der erste, wenn's um die Belange der neuen Eisenacher Maschine ging. Durch seine Initiative und dank der Mithilfe aus seinem Kollegen- und Bekanntenkreis gelang es im April 1990, einen Kesselprüfer des Raw Meiningen zur Untersuchung des 91er-Kessels zu bewegen. Das Ergebnis des Materialgutachtens erstaunte alle: Kesselblech bestens in Ordnung, eine betriebsfähige Aufarbeitung ohne weiteres möglich. Das Anliegen der Eisenbahnfreunde kam jetzt in den Führungsetagen in Berlin ins Gespräch. Dann endlich der erlösende Bescheid: Die 91 6580 wird Museumslokomotive; Stationierungsort: Eisenach.

Nunmehr begann auch das Raw Meiningen, an der Maschine aktiv zu werden. Eine L 7 sollte es sein, d.h. komplette Aufarbeitung bis zur vollen Betriebsfähigkeit. Was die Meiningener binnen vier Wochen leisteten, kann sich sehen lassen. Die überholte 91 6580 zeigt, daß das Ausbesserungswerk Meiningen die Dampflok aufarbeitung auch durch die Beschäftigung mit U-Bahn-Drehgestellen nicht verlernt hat.

Als die 91 6580 Anfang August 1990 wieder ins Bw Eisenach zurückkehrte – diesmal, unter viel Läuten und Pfeifen, mit eigener Kraft –, war der Empfang bedeutend herzlicher als ein Jahr zuvor; damals hatte man ja nur ein mitleidiges Lächeln für die Hobbyeisenbahner übrig gehabt.

Was die alte Henschel-Lokomotive in ihrem 52. Lebensjahr noch "drauf hat", konnte sie jüngst bei der Sonderfahrt am 18. August 1990 anlässlich ihrer Wiederinbetriebnahme beweisen. Der Sonderzug fuhr von Eisenach nach Mühlhausen und von dort weiter auf der langjährigen Stammstrecke der 91er bis nach Schlotheim. Leider spielte das Wetter nicht ganz mit, was sich auf die Teilnehmerzahl negativ auswirkte. Hoffentlich finden künftige Sonderfahrten mit der 91 6580 mehr Interesse, damit die veranstaltenden Vereine nicht noch Geld drauflegen müssen.

Uwe Pfothenauer





**Bild 1:** Dieser Wagen Taehms 887 mit der Nummer 586 6 031 wurde im September 1987 im Güterbahnhof Stuttgart-Untertürkheim fotografiert.

## \* Unser Wagenporträt \*

### Schwenkdachwagen Taehms 887

Die Drehgestellwagen mit dem vierschalenigen Schwenkdach wurden bereits zu Beginn der sechziger Jahre von der Waggonfabrik Talbot in Aachen entwickelt. Vorgesehen waren die Fahrzeuge für die Beförderung schwerer, sperriger und nässeempfindlicher Güter. Die Beladung der Wagen kann von oben mit Hebezeugen oder mit Flurförderern von der Seite durch die großen Schiebetüren erfolgen.

Das Schwenkdach besteht aus vier Einzelschalen aus Stahlblech, die sich über die gesamte Wagenlänge erstrecken. Beim Öffnen werden die Dachteile über die Seitenwände geschwenkt, wobei sich jeweils zwei Schalen übereinanderlegen und bei voller Absenkung die gesamte Wagenbreite zwischen den Obergurten der Seitenwände freigeben. Bei voll geöffnetem Dach werden die Seitenwandtüren teilweise überdeckt. Die größte Ausladung der Dachteile beträgt 1975 mm von der Gleismitte

aus gemessen. Dies erfordert an den Ladestellen einen Mindestabstand von 4600 mm zwischen dem Ladegleis und dem benachbarten Gleis.

Das Öffnen des Schwenkdachs erfolgt mit Handrädern, die starr miteinander verbunden und an einem Wagenende an beiden Längsseiten angebracht sind. An den Achsenden der Handräder (mit zwei oder auch drei Speichen) ist jeweils ein 16-mm-Vierkant für den maschinellen Antrieb durch einen Elektromotor vorhanden.

Das Untergestell ist eine Schweißkonstruktion aus Profilträgern in Rahmenbauweise und bereits für den Einbau einer automatischen Kuppung vorbereitet. Die äußeren und mittleren Langträger sind U-Profile UP 220 bzw. UP 240. Die Drehgestelle in H-Form sind mit Rollenlagern ausgestattet. Die Räder haben einen Durchmesser von 920 mm. Der Wagenkasten

ist als selbsttragende Stahlkonstruktion in Leichtbauweise ohne Zwischensäulen ausgeführt. Dicht verlegte kräftige Kiefernbohlen mit Nut und Feder bilden den Wagenboden. Ein Teil der Fahrzeuge ist mit Mulden für den Transport von Blechrollen ausgestattet.

Die ersten Wagen wurden im Jahre 1964 mit der Gattungsbezeichnung KKks 01 in Dienst gestellt und für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zugelassen. Die Fahrzeuge haben ein Ladevolumen von 63/72 m<sup>3</sup> und ein durchschnittliches Eigengewicht von 20,1 t. Ende 1984, nach Abschluß der Beschaffung dieses Wagentyps, verfügte die Deutsche Bundesbahn über einen Bestand von 18 Waggons Taehms 887 und Taehs 887 der Nummernreihe 586 6 000 bis 586 6 050 sowie über 33 Fahrzeuge Taehms 887 der Nummernreihe 584 7 000 bis 584 7 058. Bis 1980 waren die Wagen als Taes 887, Nummernreihe 5853 000 bis 585 3 050, und als Taehs 887 mit der Nummernreihe 586 6 000 bis 586 6 050 registriert.

#### Taehms 887 in Baugröße H0

Die Güterwagen-Sortimente unserer Modellbahnhersteller zeigen alle ein doch recht einheitliches Bild. Enthalten sind viele Nachbildungen von Standard-Baureihen der Deutschen Bundesbahn und besonders markante Kesselwagen der verschiedenen Vermietfirmen, zu denen vorzugsweise die Fahrzeuge der "Eva" und der VTG zählen. In den Angeboten weniger stark vertreten sind Neuentwicklungen der Bundesbahn und Sonderfahrzeuge.

Zu den wenigen Ausnahmen, die das Bild unserer Züge auf den Modellbahnanlagen beleben, zählt das H0-Modell des Taes 887, das Fleischmann bereits vor einigen Jahren schuf. Dieser Wagen hat zwar keine Schiebetüren, aber ein

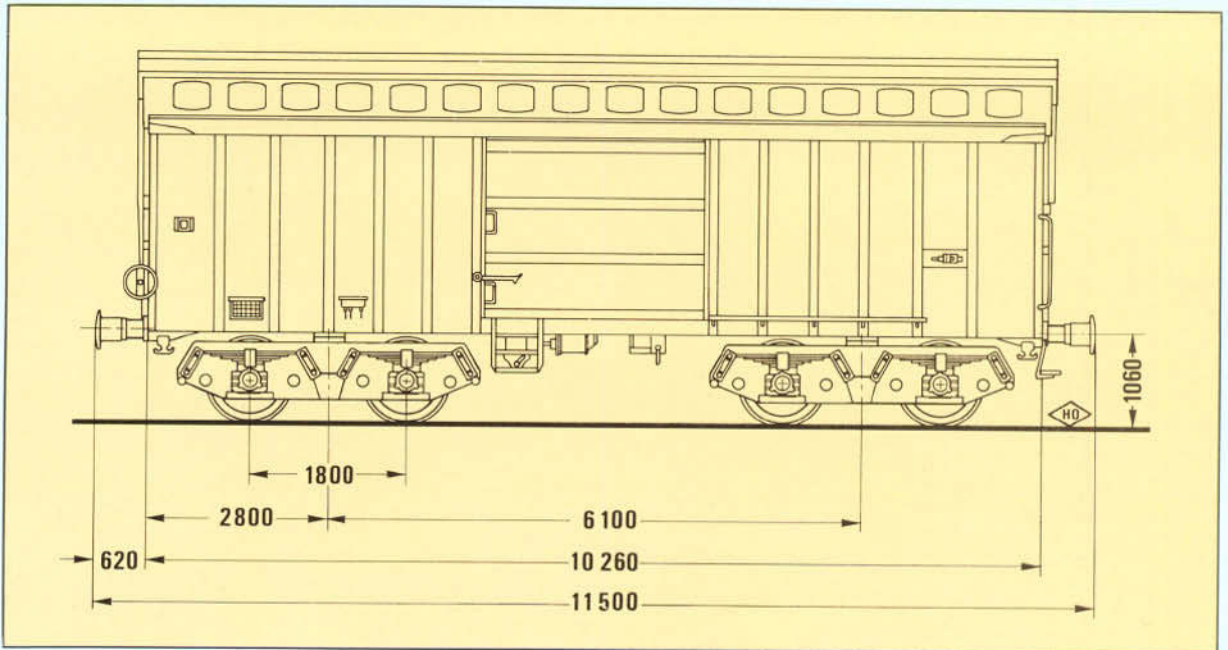


**Bild 2:** Anchriftentfeld des Taehms 887, der mit versetzbaren Coilmulden ausgerüstet ist.



**Bild 3:** Wie ein Flickenteppich zeigt sich die Seitenwand, während das Dach mit den gesickten Flächen noch wie neu erscheint.

**Bild 4:** Typenzeichnung des Schwenkdachwagens Taehms 887 im Maßstab 1:87.



**Bild 5 (unten):** Das wohlgelungene Modell des Taes 887 mit der Nummer 887 mit der Nummer 585 3 044, den Fleischmann in der Baugröße H0 schuf. Fotos und Zeichnung: H. Obermayer

zweigeteiltes Dach, dessen Hälften sich seitlich abschnellen lassen. Das Modell ist im Maßstab 1:87 gehalten, sehr gut gestaltet und

außerordentlich fein bedruckt. Unter dem Wagenboden, der innen und unten eine feine Holzmaserung zeigt, ist eine komplette Brems-

anlage montiert. Die Kupplungen sind an den Drehstellen angebracht; eine Kurzkupplungs-Kinematik ist nicht vorhanden. **HO**







Für die Besichtigung vorbereitet: ICE-Mittelwagen beim Roll-out in Salzgitter am 11. September 1990. Die "Buckelspeisewagen" waren bei dieser Präsentation allerdings noch nicht dabei. Foto: R. Rossberg

## Roll-out

Mit einem offiziellen Roll-out bei Linke-Hoffmann-Busch in Salzgitter feierten Bundesbahn und Waggonindustrie am 11. September die Auslieferung der ersten Fahrgastwagen für den ICE. Dabei wurden drei der insgesamt vier Wagentypen vorgestellt: der Wagen 1. Klasse, der Wagen 2. Klasse und der Wagen 2. Klasse mit Sondereinrichtungen. Der erste Restaurantwagen wird im Oktober erwartet. Erst dann kann ein vollständiger Zug gebildet werden.

Die Generation der ICE-Wagen zeichnet sich durch 20 Zentimeter größere Wagenbreite und damit großzügigere Sitzplatzgestaltung, durch zehn Zentimeter breitere Einstiegtüren und -stufen, Eingangsräume mit Foyer-Charakter und Glasvitrinen, zugfreie Klimaanlage und Fußbodenheizung, Telefonzellen in der 1. und 2. Klasse, bequemere verstellbare Sitze, Audio- und teilweise Videoübertragung am Sitzplatz, Garderoben, Gepäckschließfächer und ein neues Erscheinungsbild in Farbe, Formen und Beleuchtung aus. Für Raucher und Nichtraucher gibt es getrennte Wagen. (Das Eisenbahn-Journal berichtete in der Ausgabe 10/1990 ausführlich über die betreffende Ausstattung und Technik.)

Die Rohbauzellen sind so konstruiert, daß sich durch Einbau standardisierter Ausstattungselemente unterschiedliche Innenräume gestalten und die Raumangebote nach dem Baukastenprinzip wechselnden Anforderungen anpassen lassen.

Im 2.-Klasse-Wagen mit Sondereinrichtungen stehen neben einem geräumigen Behinderten-WC auch Rollstuhl-Stellplätze zur Verfügung. Das Konferenzabteil, das gemietet werden kann, bietet Schreibmaschine, Telefax und ein-schnurloses-Telefon. Außerdem befindet sich in diesem Wagen – im Zugbegleiter- und Informationsabteil – die Zentrale des Fahrgastinformationssystems.

Wegen der tunnelreichen Neubauabschnitte sind die Wagen druckdicht und halten damit die Druckwellen fern, die bei Einfahrt in Tunnel, bei der Ausfahrt und bei Begegnung mit anderen Zügen entstehen und die unangenehmen Druck auf die Ohren hervorrufen. Während von den 82 Triebköpfen, den ICE-Lokomotiven, bereits 42

ausgeliefert sind, rollen die 492 Fahrgastwagen nun erst nach und nach an. Bis zum Einsatz Anfang Juni kommenden Jahres müssen 25 Züge zur Verfügung stehen.

Am 2. Juni 1991 soll mit dem ICE ein neues Zeitalter für die Bundesbahn beginnen. Zwischen Hamburg und München über Kassel – Frankfurt – Mannheim – Stuttgart erreichen die Züge dann auf den neu gebauten Abschnitten Hannover – Fulda und Mannheim – Stuttgart 250 km/h. In diesen Verbindungen werden die Fahrzeiten halbiert, so zwischen Mannheim und Stuttgart von 80 auf nur noch 40 Minuten. Damit sieht sich die Bahn mit ihrer Devise "Halb so schnell wie das Flugzeug, doppelt so schnell wie das Auto" bestätigt. R.R.

## "Grünes Licht" für Vereintunnel

Der seit Jahren geplante Eisenbahntunnel auf der Vereinalinie im Schweizer Kanton Graubünden kann jetzt nach dreijähriger Verzögerung gebaut werden. Das Bundesgericht in Bern hat mit Entscheidung vom 17. August 1990 die Einsprüche von vier Umweltschutzorganisationen gegen die "vorzeitige Besitzanweisung" der Regierung abgewiesen. Damit steht dem Bau des 19,1 Kilometer langen Tunnels zwischen Klosters und Lavin-Susch nichts mehr im Weg. Das Untere Engadin und das Münstertal erhalten damit eine wintersichere Verbindung mit der Kantonshauptstadt Chur.

Die neue Bahnverbindung verhilft dem meterspurigen Netz der Rhätischen Bahn, der "Staatsbahn" Graubündens, zu einer neuen Dimension. So werden die Randgebiete im Untere Engadin, die im Winter wegen Lawinengefahr vielfach nur auf dem Umweg über die Julierpaßstraße oder den Albula-Eisenbahntunnel, bisweilen sogar nur über Österreich und den Arlberg-tunnel erreichbar sind, auf direktem Weg mit dem nördlichen Teil des Kantons verbunden; die Entfernung zwischen Chur und dem Untere Engadin schrumpft um 55 Kilometer. Damit wird auch die von Bever nach Schuls im Untere Engadin führende Strecke aufgewertet und die vielfach an der Kapazitätsgrenze betriebene Albula-Linie entlastet.

Autoverladebahnhöfe werden in



Klosters und in Lavin-Susch entstehen. Während die Autofahrt "auf eigenen Rädern" über den 2383 Meter hohen Flüelapaß führt, der im Winter durchschnittlich an vierzig Tagen unpassierbar ist, liegt der Scheitel des künftigen Vereintunnels auf nur 1465 Metern. Die Fahrt der Autozüge durch den Tunnel wird lediglich 15 Minuten dauern. Um die nötige Streckenkapazität zu erreichen, wird die eingleisige Linie im Tunnel durch zwei Kreuzungsstationen (Novai und Piz Fless) in drei Abschnitte unterteilt. Das Projekt ist mit Preisstand 1981 auf 455 Millionen Franken veranschlagt. Der Tunnel wird voraussichtlich im Jahr 2000 fertiggestellt sein. R.R.

## Für Frauen

Ab Fahrplanwechsel am 30. September bietet die Bundesbahn erstmals ein Liegewagenabteil nur für Frauen an. Zunächst als Test steht im Nachtzug D 2188/89 "Meteor", der Hamburg und München verbindet, das "Frauenabteil" zur Verfügung. Die Buchung des Liegeplatzes in diesem Abteil sollte frühzeitig vorgenommen werden, denn wenn bis zwei Tage vor dem Reisetag keine Buchungen vorliegen, werden die Liegen wie bisher belegt. Der "Meteor" verläßt Hamburg-Altona um 22.30 Uhr und erreicht München um 7.22 Uhr. In der Gegenrichtung startet er um 22.59 Uhr in München. Ankunft in Hamburg-Altona ist um 8.11 Uhr.

## SBB erprobt "Mobilifte"

Neue "Mobilifte" – so der Fachausdruck für mobile Rollstuhlhilfe – sollen behinderten Rollstuhlbenutzern der Schweizerischen Bundesbahnen den Einstieg in den Zug künftig erleichtern. Derzeit prüfen die SBB drei unterschiedliche Modelle – zwei schweizerische und ein kanadisches Produkt – auf optimale Zweckmäßigkeit. Laut SBB-Anforderungsprofil soll das einfache, handliche und universell einsetz-

bare Hebegerät durch eine Person bedient werden können. So befindet sich der Reisende im Rollstuhl, wobei selbst schwere Elektrorollstühle nicht ausgeschlossen werden, bei der Einfahrt des Zuges bereits auf der Plattform des "Mobilifts". Nachdem der Zug angehalten hat, lenkt ein Mitarbeiter den Mobilift vor die Wagentür. Der Rollstuhlfahrer wird anschließend auf die Höhe des Wagenbodens gekurbelt und rollt von dort über eine Rampe ins Wageninnere. Das Behindertenkonzept der SBB sieht vor – sobald die nun laufenden Tests erfolgreich waren – ab Herbst dieses Jahres nach und nach landesweit über einhundert Bahnhöfe behindertengerecht mit diesen Mobilifts auszustatten. Waggonmäßig sind die SBB dafür bereits gerüstet. Über 600 Reisezugwagen sind schon heute behindertengerecht ausgebaut. v.Ha

## Schoberpaß-Strecke wird ausgebaut

Die 63 km lange Strecke über den Schoberpaß zwischen Selzthal und St. Michael stellt im ÖBB-Ausbauprogramm "Neue Bahn" einen besonderen Schwerpunkt dar. Mit ihrem zweigleisigen Ausbau soll zur Entlastung der Tauernbahn eine weitere leistungsfähige Nord-Süd-Achse durch die Alpenrepublik geschaffen werden zwischen Deutschland und Jugoslawien mit Zuführung aus Richtung Salzburg – Bischofshofen bzw. Passau – Linz. Die bereits ausgebaute Strecke Linz – Selzthal wird dabei noch eine Aufwertung erfahren durch den Bau einer direkten Verbindungskurve aus Richtung Passau zwischen Marchtrenk (an der Westbahn Passau/Salzburg – Linz – Wien) und Traun an der Strecke Linz – Selzthal. In St. Michael stößt die Schoberpaß-Linie auf die Südbahn Richtung Leoben – Graz – Spielfeld – Straß – Zagreb. Bis 1993 soll für rund 400 Mio DM die Schoberpaß-Strecke bereits zu 80 % (d.h. bis auf einen Rest von 12 km) doppelgleisig ausgebaut werden. Da-



Der abgesackte Pfeiler der Autobahnbrücke über den Inn bei Kufstein wird saniert und später gehoben. Unterdessen rollt der Verkehr auf der nahen Eisenbahnstrecke Richtung Brenner wieder reibungslos.  
Foto: R. Rossberg

doch noch mindestens ein Jahr dauern.

Dagegen hat man die Bundesstraße über die parallel verlaufende und auf demselben Pfeiler ruhende Wildbichler Brücke am 3. September in eingeschränktem Umfang wieder für den Verkehr freigegeben. Ihr Überbau liegt am südlichen Ende des Pfeilers, wo sich die Senkung nur relativ gering auswirkt. Vorerst hat lediglich der Pkw-Verkehr freie Fahrt erhalten; die Zahl der Lkw soll auf dreißig je Stunde und Richtung beschränkt bleiben.

Inzwischen wird in Tirol ein neuer Vorschlag diskutiert, der vorsieht, die Autobahnbrücke nur provisorisch instanzzusetzen, gleichzeitig die Trasse zu verlegen und später die alte Brücke zu beseitigen. Vorgeschlagen wird eine neue Innbrücke flußabwärts, ein 1,6 Kilometer langer Tunnel durch den Thierberg und die Anbindung an die bestehende Autobahn südlich von Kufstein. Das Konzept findet vor allem bei der Stadt Zustimmung, weil sie damit wesentlich vom Lärm der Autobahn entlastet würde.

Auf der Schiene läuft der Verkehr unterdessen wieder reibungslos. Zahlreiche Lkw nutzen die Möglichkeit, "huckepack" mit der Eisenbahn Österreich zu durchfahren, wobei sie die gesperrte Brücke in unmittelbarer Nähe passieren. Auch die Korridorzüge zwischen Wien und Innsbruck können wieder den kürzeren Weg über das "deutsche Eck" nehmen. **R.R.**

von sind bereits fertiggestellt: zwischen Trieben und Gaisorn 5 km, zwischen Seiz und St. Michael 9 km. 25 km befinden sich derzeit im zweigleisigen Ausbau, weitere 11 km werden bis 1993 noch in Angriff genommen und vollendet. Ziel dieses abschnittsweise zweigleisigen Ausbaus ist die Steigerung der Streckenkapazität von derzeit 90 auf künftig 150 Züge pro Tag sowie die Verkürzung der Fahrzeit um 15 Minuten zwischen Leoben und Bischofshofen. **v.Ha**

## Gegen den Müllberg

Suppen und Salate aus "eßbarem" Geschirr, Hochprozentiges aus knusprigen Bechern – das gibt es jetzt in den 28 InterRegio-Zügen der Deutschen Bundesbahn. Die DSG, Deutsche Service-Gesellschaft der Bahn, sucht damit den Einstieg in mehr Ökologie bei der rollenden Gastronomie.

Dabei steht "eßbar" als Synonym für genießbare, natürliche Bestandteile, für Reinheit und Sauberkeit; es bedeutet freilich nicht, daß jeder Gast nach Suppe und Salat auch das Geschirr aufessen muß. Wenn es ihm schmeckt, kann er es tun. Die Überlegungen zielen vielmehr in Richtung umweltfreundliche Entsorgung, auf die Möglichkeit der Kompostierung oder der Verwendung als Viehfutter.

In einem ersten Versuch werden vor allem Suppentassen aus Brotteig und Salatschüsselchen aus Maisprodukten eingesetzt. Sie halten gekühlt etwa eine Woche. Da sie noch von Hand gefertigt werden, kosten sie etwa das Dreifache

des bisher verwendeten Plastikgeschirrs. Wenn sie bei den Gästen Anklang finden und in Millionenzahl hergestellt werden, soll ein wesentlich günstigerer Preis möglich sein. In einer zweiten Testphase kommt dann mit der Minibar bereits weiterentwickeltes Geschirr aus der Schweiz "zum Zug". In seinen vielfältigen Formen gleicht es formschönem, pastellfarbenem Keramikgeschirr, besteht jedoch gleichermaßen nur aus eßbaren Pflanzenbestandteilen, in der Hauptsache aus Getreide, das sogar aus schädlingsbekämpfungsmittelfreiem Anbau stammt. Ähnlich wie Knäckebrot hält dieses Geschirr auch ungekühlt mehrere Monate. Die DSG, die 1988 noch über 22 Millionen Teile von Plastikgeschirr einsetzte, hat die Menge bis heute bereits auf weniger als 16 Millionen gesenkt, obwohl die Kilometerleistung von 54 auf 66 Millionen gestiegen ist. Gegenwärtig überprüft die Bundesbahntochter alle ihre Aktivitäten auf ökologische Wertigkeit. Dafür hat sie einen Forschungsauftrag für 100 000 Mark vergeben, der von der EG mit 40 Prozent gefördert wird.

## Bahnverkehr wieder unbehindert

Während die Autobahn über den Inn bei Kufstein nach wie vor gesperrt bleibt, ist der Bahnverkehr unter der Brücke nicht mehr behindert. Entgegen ursprünglicher Überlegungen, die Brücke zu sprengen und völlig neu aufzubauen, wird sie jetzt zumindest vorläufig gesichert und repariert. Gegenwärtig werden die verbliebenen Hohlräume unter dem abgesackten Pfeiler mit Beton verfüllt, dann sollen Pfeiler und Überbauten hydraulisch in ihre alte Position gehoben werden. Die Sperrung der Autobahn wird je-



Nach Suppe und Salat läßt sich im Bistro-Cafe der InterRegio-Züge jetzt auch das Geschirr aufessen. Die DSG, Deutsche Service-Gesellschaft der Bahn, möchte damit allerdings nicht die Brötchen sparen, sondern weniger Plastikmüll produzieren. In einer zweiten Testphase soll weiterentwickeltes "eßbares" Geschirr in der Minibar erprobt werden. Wenn es die Gäste nicht verzehren wollen, so soll es wenigstens umweltfreundlich entsorgt, kompostiert oder als Viehfutter verwendet werden können. **Foto: R. Rossberg**



**Bild 1:** Das Museumsgebäude des LTA in Mannheim entstand nach den Entwürfen von Prof. Dipl.-Ing. Ingeborg Kuhler und Dipl.-Ing. Jürgen Zillig (Berlin), die den "Realisierungswettbewerb" gewannen. Über das rechts erkennbare Stück Fachwerkbrücke führt das Dreischienengleis der AE 7 ins Freie.

## Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim eröffnet

### Ausstellungseinheit 7: Die Eisenbahn

Elf Jahre sind vergangen, seit der Landtag von Baden-Württemberg den Beschluß faßte, am Standort Mannheim ein Landesmuseum als Stiftung des öffentlichen Rechts zu errichten. Am 28. September 1990 war es nun soweit: Das "Landesmuseum für Technik und Arbeit" (LTA) wurde feierlich eröffnet.

Das Gebäude ist das Ergebnis eines Realisierungswettbewerbs, zu dem insgesamt 105 Arbeiten eingereicht wurden. Es beherbergt eine Art "Raum-Zeit-Spirale", die den Besucher durch drei historische Epochen und die zahlreichen spezifisch geprägten Regionen Baden-Württembergs führen soll. Dabei geht es hauptsächlich um die Darstellung der jeweiligen Wechselbeziehungen zwischen Technik und Gesellschaft.

Eine der 16 sogenannten Ausstellungseinheiten ist der Eisenbahn – vor allem in der Phase der Hochindustrialisierung 1840 bis 1914 – gewidmet. Sie ist gegliedert in die Abteilungen

- Bahnhöfe, Tore zur Welt

- Informationen rund um die Eisenbahn
- Berufsalltag des Eisenbahners
- Eisenbahnunfälle
- Museumsfahrten mit dem "Württembergischer Zug".

Damit in der Ausstellungseinheit 7 auch Originalfahrzeuge gezeigt werden können, wurde diese im Erdgeschoß des Gebäudes angesiedelt. Dort durchzieht ein Dreischienengleis das Museum in seinen ganzen 400 Metern Länge und führt in beiden Richtungen über das Gebäude hinaus. Anschlüsse an das Meterspurnetz des örtlichen Nahverkehrs oder an die Bundesbahn wären denkbar. Zunächst wurde eine kurze Stichstrecke für den "Betrieb" des "Württembergischer Zuges" angelegt.

Dieser Zug besteht übrigens aus der württembergischen Tenderlokomotive "Eschenau", einer T 3 aus dem Jahre 1896 (zuletzt als Denkmal im Hof der Maschinenfabrik Esslingen aufgestellt und für das Museum zu einer betriebsfähigen Dampfspeicherlokomotive umgebaut) und ei-

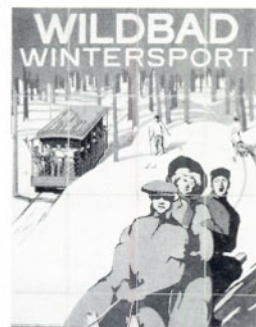
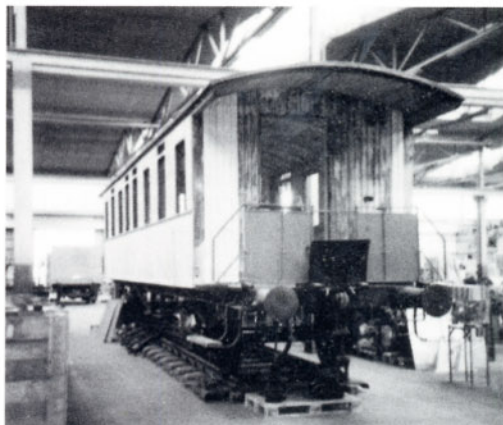
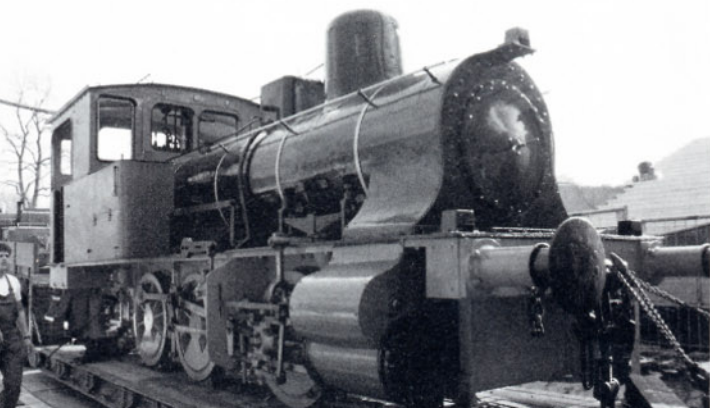
nem zweiachsigen Durchgangswagen (Baujahr 1913) der ehemaligen Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen.

Die vorhandene Fahrzeugsammlung umfaßt u.a. auch die Elektrolok E 244 31 von 1936, verschiedene Meterspurfahrzeuge (inklusive eines Pferdebahnwagens) und die ehemalige 202 004 der DB, eine dieselelektrische Versuchslokomotive mit Drehstromantrieb vom Typ DE 2500. Ein Teil der Sammlung muß aus Platzgründen jedoch in den verschiedenen Depots des LTA bleiben, um nur zu bestimmten thematischen Ausstellungen ins Museum gebracht zu werden. Ein Langzeitziel ist vor allem die betriebsfähige Aufarbeitung von Exponaten. Dafür sucht man die Zusammenarbeit mit privaten Vereinigungen von Eisenbahnfreunden, die sich beim "Württembergischer Zug" und auch bei der Aufarbeitung eines Personenwagens der Pfalzbahn durch die Gruppe "Historischer Schienenverkehr Wessel" bereits bewährt hat. **Eugen Stezenbach**

**Bild 3 (unten Mitte):** Dieser zweiachsige Durchgangswagen der Königlich Württemberg. Staatseisenbahnen von 1913 wird für das LTA aufgearbeitet.

**Bild 2:** Noch ohne Schornstein wird die "Eschenau" (jetzt Dampfspeicherlokomotive) im März 1990 beim LTA angeliefert. **Fotos 1 – 3: E. Stezenbach**

**Bild 4:** Das LTA verfügt u.a. auch über eine umfangreiche Plakatsammlung, die beispielsweise an diese Wintersport-Werbung von Wildbad (um 1900) erinnert. Die abgebildete Standseilbahn zum Sommerberg ist übrigens noch in Betrieb. **Foto: LTA**



2200 m lange Rodelbahn. Schönes Skigebiet, Sprunghügel. Bequeme Auffahrt mit der Bergbahn.



# Romantik zwischen zwei Gleisen

## Die Auertalbahn

Vor einiger Zeit las ich im "Holdersheimer Kreisblatt" einen Bericht über die Arbeitsgemeinschaft Auertalbahn, die mit einem Dampfzug und einem alten Reichsbahn-Triebwagen auf der ehemaligen Holdersheimer Kreisbahn eine Museumsbahn betreibt. Ich möchte Ihnen diesen Bericht der Lokalredaktion des "Holdersheimer Kreisblatts" nicht vorenthalten. Damit Sie sich einen besseren Eindruck von der Museumsbahn-Lokstation verschaffen können, habe ich vor Ort noch selbst ein paar Aufnahmen gemacht.

"Geschäftiges Treiben herrscht in der kleinen

Lokstation", so beginnt der Bericht. "Man könnte fast meinen, die Zeit sei stehengeblieben. Nahezu alles ist noch so, wie es vor Jahren einmal war, als die Dampflokomotiven tagein, tagaus über die Gleise rumpelten. Im Lokschuppen sieht es noch immer genauso chaotisch-rege aus wie damals; die alten Werkbänke dienen noch immer ihrem Zweck – genauso wie die wenigen Maschinen, die es seinerzeit schon gab. Auch der alte Wasserkran funktioniert wieder tadellos.

Doch die Autos, die auf dem kleinen Parkplatz neben dem Lokomotivschuppen stehen, sehen sehr modern aus. Nun ja – bei der kleinen Lokstation handelt es sich um ein Museums-

bahn-Bw eines Vereins, der es sich zur Aufgabe gemacht hat, alte Schienenfahrzeuge zu erhalten und eine Museumsbahn zu betreiben. Die Arbeit, die die Museumsbahner verrichten, ist noch genauso hart wie früher. So müssen z.B. schwere Kohlenkörbe an der Bekohlungsanlage auf ein Podest gehoben und von dort aus in den Kohlenkasten der Lok bugsiert werden.

Jeder Beteiligte scheint seine Aufgabe zu haben, und was dabei herauskommt, kann man an den beiden vereinseigenen Dampflokomotiven sehen. Der Verein hat sie vor dem Schneidbrenner gerettet, sie mustergültig restauriert und wieder fahrtüchtig gemacht. Da-



mit die Maschinen vor dem Wetter geschützt sind, haben die Hobby-Eisenbahner auch noch das Dach der kleinen Lokremise von Grund auf erneuert. Aber man hat trotzdem den Eindruck, daß die Hobby-Eisenbahner mit Freude und Elan bei der Sache sind. Hoffen wir, daß den Museums-Eisenbahnern die Fahrgäste nicht ausgehen und die beschaulichen Dampfzüge noch lange Zeit durch die schöne Holdersheimer Landschaft fahren."

### Ähnlichkeiten rein zufällig

Soweit in etwa der Zeitungsartikel. Natürlich sind die beschriebenen Begebenheiten und Namen frei erfunden. Etwaige Ähnlichkeiten oder Übereinstimmungen mit Personen bzw. Realitäten sind rein zufällig und nicht beabsichtigt. Auch diese "kleine heile Welt" existiert nur im Modell.

**Bild 2:** Berufs- und Hobbyeisenbahner arbeiten an Samstagen, Sonn- und Feiertagen für ein gemeinsames Ziel: Erhalt der Dampflok!

**Bild 1 (oben links):** Alte Loks und moderne Autos? Hier kann es sich nur um eine Museumsbahn handeln.

**Bild 3:** Nicht, daß die Museumseisenbahner keine Ordnung halten könnten – so haben sie's auf historischen Fotos gesehen. Alles soll authentisch wirken.





**Bild 4:** Die kurze Verschnaufpause für Lok und Personal ist zu Ende; in wenigen Minuten soll der Sonderzug abfahren.

Das abgebildete H0-Schaustück entstand nach einer Barkhoff-Skizze, die im Eisenbahn-Journal 4/1981, Seite 75, abgebildet war, aber für alle, die das Journal seinerzeit noch nicht gelesen haben, auch auf Seite 47 der Modellbahn-Bibliothek, Band 4: "Bahnbetriebswerke im Modell", zu finden ist. Abweichend von der Vorlage wurde die Situation zu einem Normalspur-Thema umgewandelt, was dem idyllischen Gesamteindruck aber kaum Abbruch tut. Die Abmessungen betragen immer noch nur 80 cm x 30 cm, was es erlaubt, das Diorama problemlos in einem Regal unterzubringen.

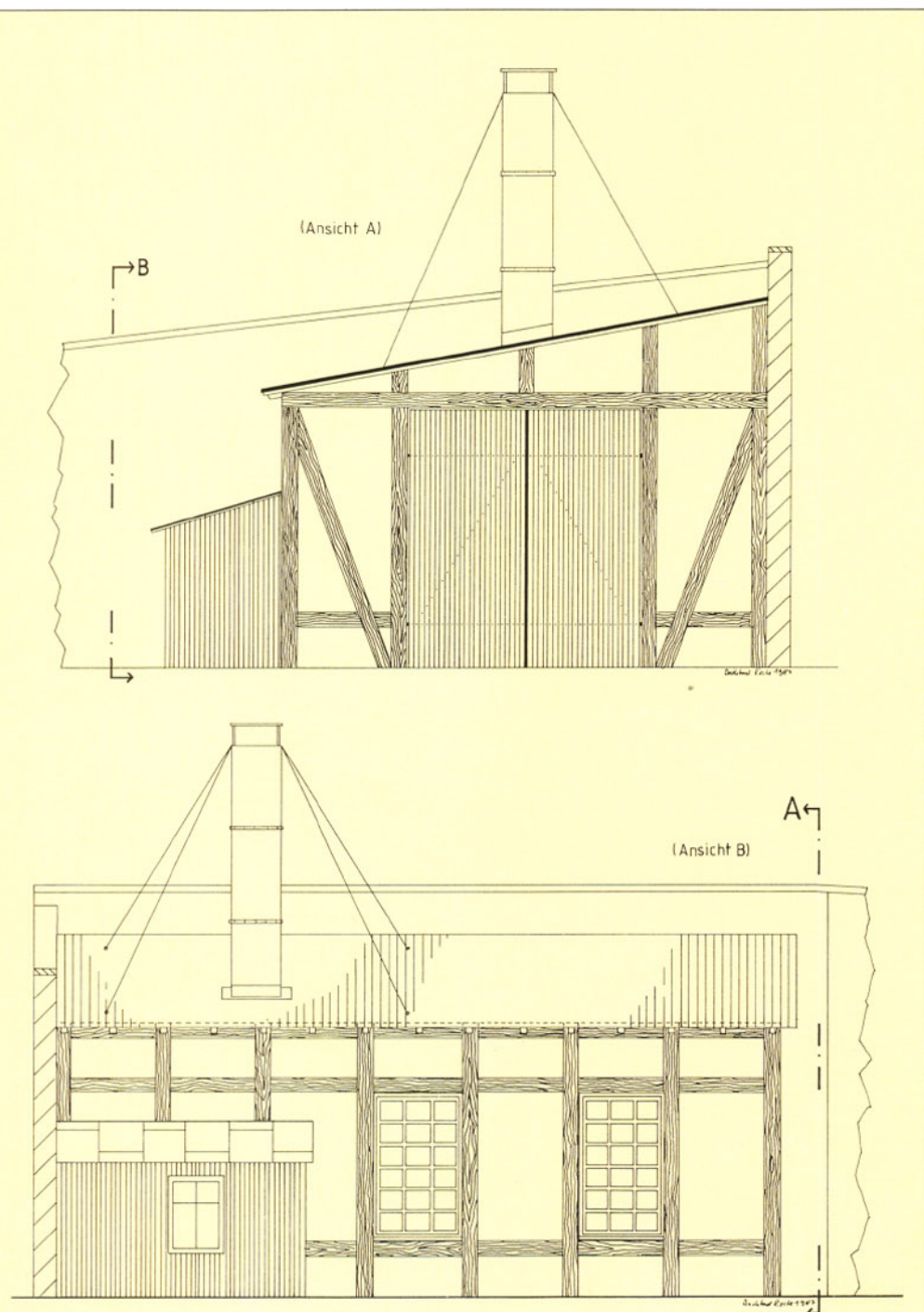
## Viel Holz

Der überwiegende Teil der Einzelteile entstand im Selbstbau, um ein weitgehend individuelles Stück zu erstellen; die wenigsten Teile wurden gekauft. Der Lokschuppen zum Beispiel besteht aus Sperrholzplatten, auf die gebeizte Furnierleisten zur Imitation des Fachwerks aufgeklebt wurden. Anschließend ist in die Fachwerkfächer feiner Sand als Putz-Imitation gestreut und mit verdünntem Leim fixiert worden. Der "Putz" wurde übrigens nicht mehr gestrichen, sondern in seiner ursprünglichen Farbe belassen; lediglich an den Übergängen zum Fachwerk färbte die Beize ein wenig ab, was den naturgetreuen Eindruck aber eher fördert.

In die Fensterlöcher wurden Fenster (Kibri) aus der Bastelkiste eingesetzt und anschließend mit Zellophan hinterlegt. Dieses Material eignet sich übrigens hervorragend zur Darstellung gesprungener Scheiben: Mit einem scharfen Messer läßt sich das "Glas" sehr einfach mit Sprüngen und Löchern versehen. Für das Dach des Schuppens fanden Brawa-Wellblechplatten Verwendung, die auf einem Gerüst aus Holzleisten ruhen. Auf das Dach wurde der Schornstein, der aus einem massiven Holzstab entstand, geklebt und abgespannt; infolge der Kaminabdeckung fällt die Abspannung nicht weiter auf. Tore und Anbau des Schuppens entstanden aus Brawa-Holzplatten, die ebenfalls mit Furnierleisten beklebt wurden. Die Tore sind übrigens nicht beweglich; das war von vornherein so vorgesehen.

Die kleine "vorsintflutliche" Bekohlungsanlage, zu der die Kohlenkörbe (von Weinert) noch per Hand heraufgeschafft werden müssen, besteht überwiegend aus Holzleisten; lediglich die Leiter ist ein Restteil aus Kunststoff. Wiederum aus mit Sand bestreutem Holz sind die Stützmauern gefertigt; nur wurde in diesem Fall Balsaholz verwendet, um die Krümmung der Mauer leicht realisieren zu können. Beim Darstellen der Vegetation hat man überwiegend auf handelsübliches Material zurückgegriffen. Bis auf zwei Bäume, die aus Draht und Foliage entstanden, stammen die Bäume von Heki.

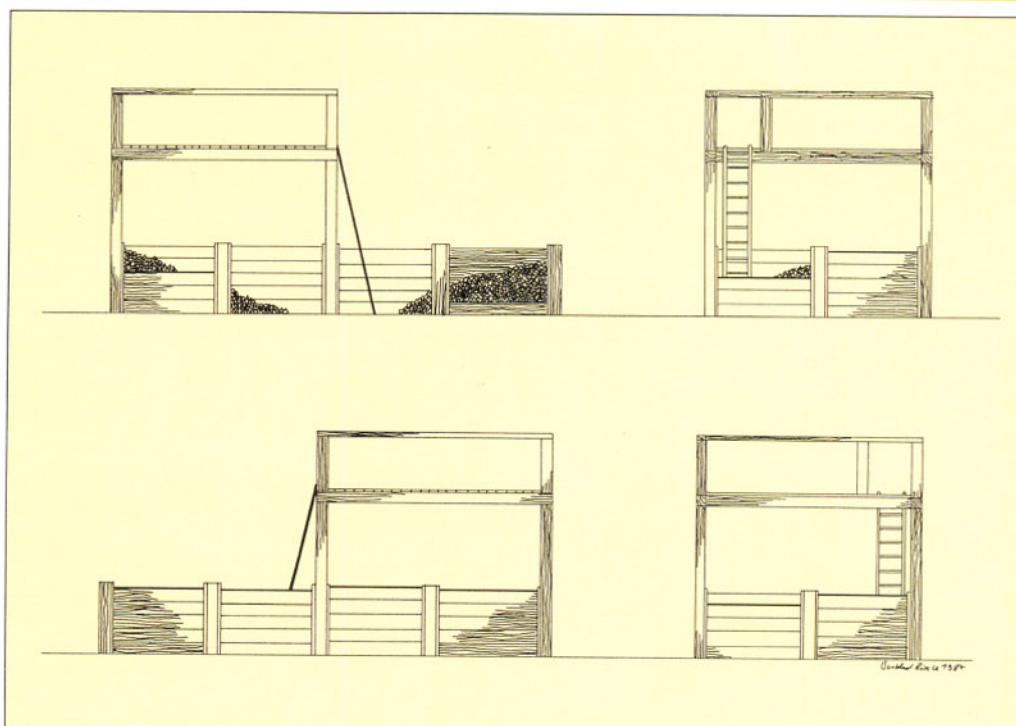
Abschließend noch einige Worte zu den Details und Ausstattungsteilen, die dem Ganzen erst eine gewisse Atmosphäre verleihen. Der obligatorische Wasserkran ist ein Messingmodell von Brawa. Ebenfalls aus dem Sortiment des Waiblinger Zubehörherstellers stammen Teile der Lokschuppen-Inneneinrichtung; der





**Bild 6:** Langsam setzt die 89er an die historische Wagengarnitur heran. Nach dem Ankuppeln wird die Einheit zum Bahnsteig fahren, um Touristen und Bahnfans aufzunehmen.

**Bild 7:** Zeichnung des auf den Abbildungen dargestellten Kohlebansens. Gegen Einsendung von DM 3,50 in Briefmarken erhalten Sie bei uns beide Pläne (Lokschuppen und Kohlebansens) im Maßstab 1:87. **Zeichnungen: B. Rieche**



überwiegende Teil dieser "Innereien" ist jedoch vom Detail-Spezialisten Mo-Miniatur, der auch sehr viel des für das richtige Flair unbedingten nötigen Gerümpels und der herumliegenden Werkzeuge beisteuerte. Die auf den Bildern erkennbaren Fahrräder sind Messingmodelle aus dem Sortiment "Wiener Miniaturen" von Gerard, das eine Fundgrube für "detaillierungswütige" Modellbahner bildet. Das rote Rennrad hingegen kann man so nicht fertig kaufen: Es handelt sich um einen Umbau auf Gerard-Basis, bei dem Rennlenker und Schaltungs-Imitation selbst angefertigt werden müssen.

**Burkhard Rieche**

**Bild 8:** Die Lokveteranen sind schon recht anfällig; deswegen müssen viele Teile in der eigenen Werkstatt überholt werden, um den Betrieb aufrechterhalten zu können.

**Fotos: S. Rieche**



**Bild 5 (linke Seite unten):** Schemazeichnung des Lokschuppens.



**Bild 1:** Dampf ist Trumpf, denn die Anlage unseres Wettbewerbsteilnehmers ist genau im Jahre 1935 angesiedlet.

### 3. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

9

# Auf zweiter Ebene...

Meine Anlage ist noch lange nicht fertiggestellt. Die Bilder zeigen also eine Art Diorama. Als Gesamthema habe ich eine zweigleisige Hauptbahn mit einer von ihr abzweigenden weiteren, allerdings nur eingleisigen Hauptlinie gewählt. Das Ganze ruht auf einer wasserfesten Sperrholzplatte.

Der Fahrbetrieb spielt sich auf vier Ebenen ab: Auf dem Nullniveau befinden sich sechs Ab-

stellgleise (Schattenbahnhof). Auf der zweiten Ebene, in 3 cm Höhe, ist die eingleisige Hauptbahn samt Bahnhof angesiedelt. Von diesem Teilstück stammen die hier präsentierten Fotografien.

Auf der nächsten Ebene (4 bis 6 cm) wird einmal die leicht ansteigende Parodestrecke verlaufen. Auf Ebene 4 (24 cm hoch) soll schließlich noch ein Kopfbahnhof samt Betriebswerk ent-

stehen. Durch Weichen und Gleise an nicht einseharen Stellen sind die vier Ebenen miteinander verbunden.

Gleismaterial und Weichen stammen von Roco. Die Weichen sind mit einem Unterflurtrieb versehen. Im Rangierbereich bevorzuge ich jedoch Handbetrieb. Auf meiner Anlage verkehren hochwertige Handarbeitsmodelle aus Messing, u.a. von Philotrain. Angesichts dessen

**Bild 2:** Basteln macht erfinderisch: Aus Zigarrenkistchen entstand dieser Kohlebansen.



**Bild 3:** Ein Unikat ist dieser Wasserturm, montiert aus zwei Pola-Stellwerk-Bausätzen, mit Sicherheit.





**Bild 4:** Gleich neben der zweigleisigen Hauptbahn hat sich Industrie angesiedelt. Der Milchhof wird über ein Anschlußgleis bedient, das sich auf dem Fabrikgelände verzweigt. Die Aufnahme läßt ahnen, welche Ausmaße die Anlage von Eltjo Bos annehmen wird.

**Bild 5:** Über weite Strecken wird die wärmeempfindliche Fracht mit Kühlwagen transportiert.

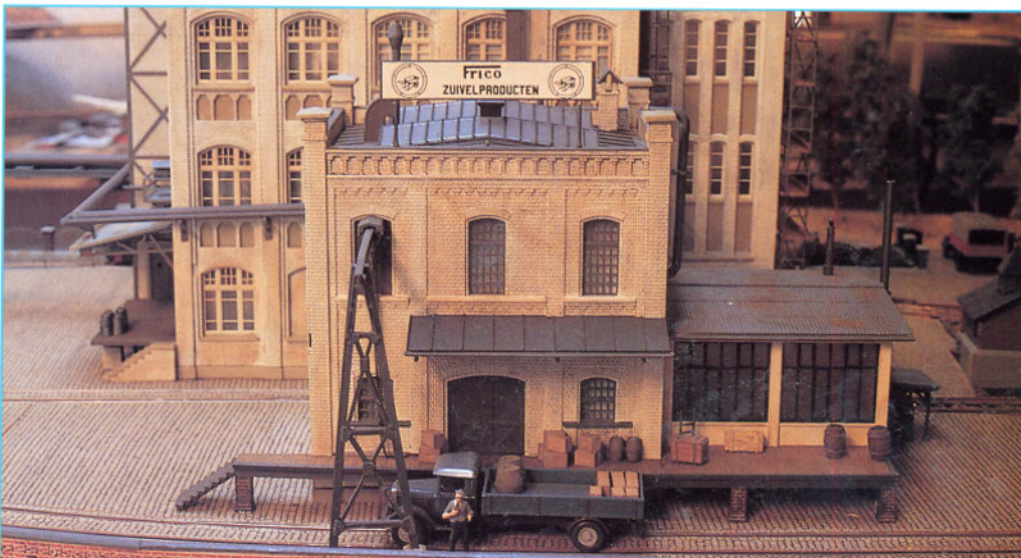
**Bild 6:** Für die Touren in die Stadt steht der Mercedes bereit. Butterfässer und Käsepakete sind schon verladen.

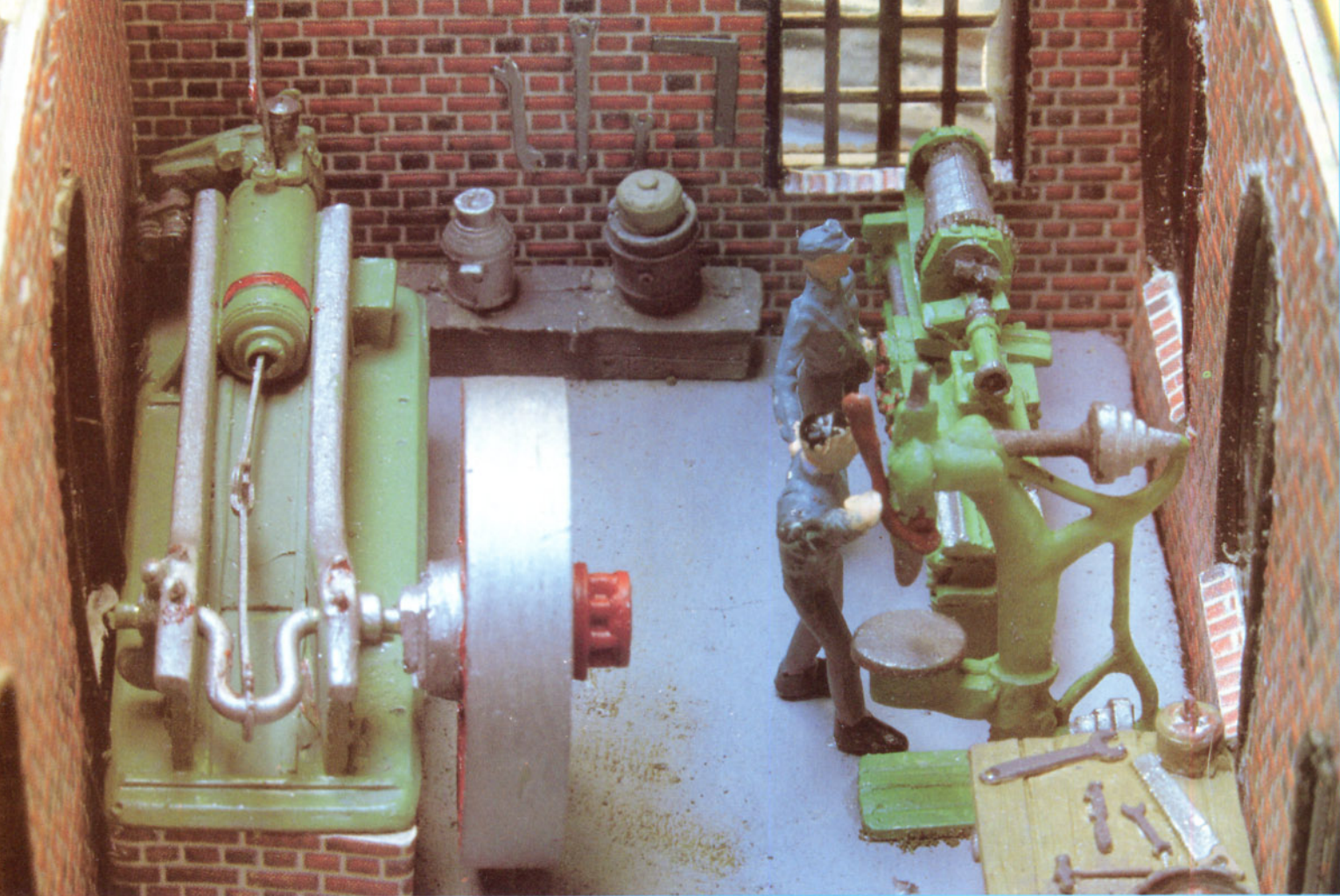
beträgt der kleinste Kurvenhalbmesser 75 cm im nicht einsehbaren und sogar 90 cm im sichtbaren Bereich.

Meine Anlage nach NS-Vorbild ist exakt im Frühjahr 1935 angesiedelt; die Dampftraktion herrscht also vor. Die zweigleisige, von "Blokendosen" (elektrischen Triebwagen) befahrene Hauptstrecke ist schon elektrifiziert, die eingleisige jedoch noch nicht. Mit Beginn des Sommerfahrplans 1935 wurden übrigens die Rangier-Dampflokomotiven der NS von Klein-Dieselloks (den "Ziegen") abgelöst.

Der auf der zweiten Ebene angelegte Bahnhof (Haaksbergen) weist zwei Bahnsteiggleise, ein Überhol- und ein Abstellgleis auf. Da die Arbeiten auch hier noch im Gang sind, fehlen Fotos von diesem Teil ebenfalls. Den Bahnhof vervollständigen ein Güterschuppen und ein Bw mit Lokschuppen, Bekohlungsanlage und Wasserturm. Für die Bekohlungsanlage wurden Zigarrenkisten und zermahlene Kohlestückchen verwendet. Der Wasserturm entstand aus zwei Stellwerk-Bausätzen von Pola. Als Schotter fand eingefärbte Katzenstreu Verwendung. Ein alter Reisewagen dient nunmehr als Aufenthaltsraum.

Vom Bahnhof führt ein Anschlußgleis über eine





**Bild 7:** Heute steht eine Großreparatur der werkseigenen Dampfmaschine an. Aus diesem Grund sind auch die Keilriemen entfernt worden.

gepflasterte Straße zu dem Milchhof. Kesselhaus und Werkstatt weisen sogar eine Inneneinrichtung auf. (Die Keilriemen fehlen noch.) Auf dem Werksgelände befindet sich u.a. auch noch ein hölzerner Schuppen für die damals

noch häufigen Pferdekutschen. Verladen werden die Produkte sowohl auf die Bahn, als auch auf Lkws. Hinter dem Lokschuppen liegt ein Bauernhof (Revell-Bausatz). Für das Strohdach wurde

Woodland Turf benützt. Der Bach ist aus Gießharz. Die Kartoffeln auf dem Acker aus getrocknetem Lehm stammen von Heki. Der Heuhaufen besteht aus Kunststoff und Streumaterial. **Eltjo Bos/Gr/KH**

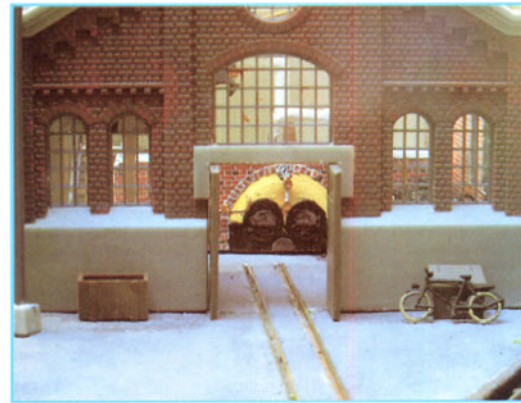


**Bild 10:** Bei soviel Gelassenheit des Herrchens wird gar der Hund an der Kette verrückt.



**Bild 8:** Früher wurde der Straßentransport fast ausschließlich mit Kutschen abgewickelt. Als Garage diente meist ein vorne offener Schuppen.

**Bild 9:** Das Heizhaus ist heute aufgeräumt und sauber. Den Grund haben Sie ja bereits in Bild 7 erfahren.



**Bild 11:** Dieser kleine Durchbruch mit schnell fließendem Wasser wird von Wasservögeln gern besucht.





Bild 12: Der vorbeirauschende "Rheingold" stört die Bäuerlichkeit überhaupt nicht. Fotos: E. Bos

**Das Erlebnis  
Modelleisenbahn**



Das große Abenteuer mit Modelleisenbahnen findet erneut in Köln statt. Übersichtlich wird hier alles präsentiert, was dazugehört. Von der Super-Anlage für den Profi bis zum Anfangs-Set für den Einsteiger. Für alle Spurweiten alles Zubehör. Historische Raritäten und selten gezeigte Schauanlagen runden das vielfältige Angebot ab. Und ganz besonders wichtig: Jede Menge Neuheiten, Anregungen, Informationen und Tips von Fachleuten aus erster Hand. Kein Modelleisenbahn-Fan, der sich diese Superschau in Köln entgehen läßt. Da lohnt sich auch die weiteste Anreise! Köln, Erlebniswelt Modelleisenbahn. Der internationale Treffpunkt für alle Modelleisenbahn-Fans.

# **Modelleisenbahn**

**Internationale Ausstellung Modelleisenbahn und -zubehör**

**Köln, 17. - 21. November 1990**

Täglich 9<sup>00</sup> bis 18<sup>00</sup> Uhr · Messengelände, Halle 14

Informationen: KölnMesse, Messeplatz 1, 5000 Köln 21, Telefon 02 21 / 8 21-33 11

 **KölnMesse**





*Bild 2: Blick von den Rebhängen auf die Straßenseite des Bahnhofs.*

*Bild 1 (linke Seite): Von der Wegbrücke aus bietet sich dieser Ausblick auf den Bahnhof. Oben, am Ende des Hanges, ist die Ruine Saffenburg zu erkennen.*

# Bahnhof Mayschoß im Tal des Weines

*Bild 3: Der VT 137 wartet auf den Abfahrtspfiff. Die Fahrt beginnt dann in Richtung Altenahr.*





**Bild 4:** Von den Rebhängen her hat man eine schöne Aussicht auf das Ahrtal.



**Bild 5:** Gleisseite des Bahnhofsgebäudes Mayschoß. Das Gleis am Hausbahnsteig ist längst abgebaut.

Im Ahrtal, bekannt durch seinen Wein, verläuft eine Eisenbahnstrecke, die heutzutage leider nur noch erahnen läßt, wie großzügig sie einst ausgebaut war. Aus strategischen Gründen war diese Linie sogar zweigleisig. Längst ist eines der beiden Streckengleise größtenteils zurückgebaut. Kreuzberg ist heute Endbahnhof der Ahrtalbahn. Viele Stationen weisen nicht einmal mehr ein Kreuzungsgleis auf. Nicht anders ist es dem Bahnhof Mayschoß ergangen: Neben den zwei Durchfahrgleisen war hier noch ein durchgehendes Gütergleis direkt am Empfangsgebäude vorhanden. Jetzt liegt nur noch das ehemalige Gleis 3. Das Empfangsgebäude wird inzwischen privat genutzt; die Gleisseite des Erdgeschosses hat man zugemauert.



**Bild 6:** Blick von der Brücke auf den Bahnhof mit abfahrbereiter Triebwagengarnitur.



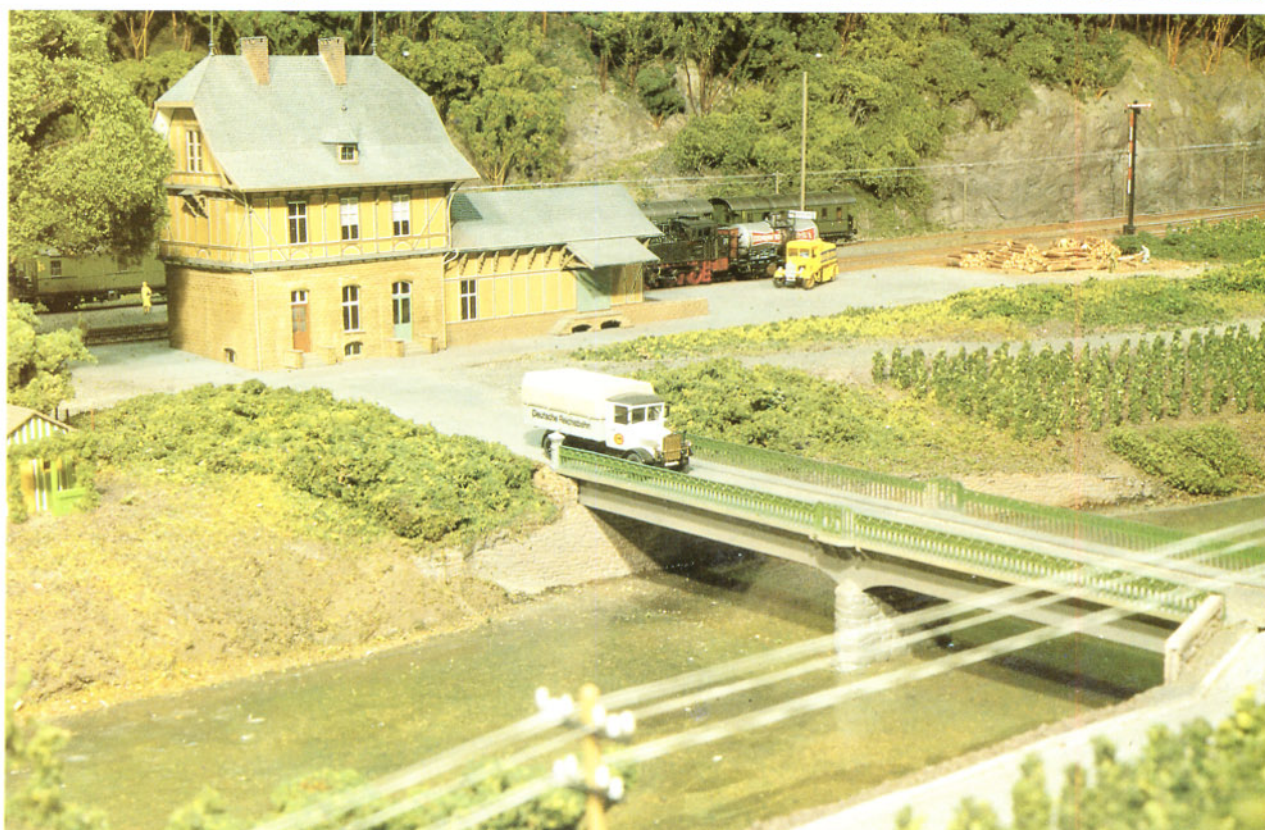
Um "die gute alte Zeit" wieder aufleben zu lassen, haben die Modelleisenbahnfreunde Köln e.V. für die Modelleisenbahnausstellung in Köln vom 17. bis 21. November 1990 den Bahnhof Mayschoß, so wie er etwa 1930 ausgesehen hat, nachgebaut. Die Recherchen hierzu erwiesen sich als extrem schwierig. So war noch nicht einmal ein Gleisplan zu bekommen. Anhand einer alten Abbildung und des noch vorhandenen Schotterbetts ist die Gleislage rekonstruiert worden. Uns war klar: Wollten wir die Weite der Gegend um den Bahnhof Mayschoß einigermaßen vorbildgetreu ins Modell umsetzen, mußte die Modulanlage beträchtliche Ausmaße erreichen. Eine Länge von 5 m im sichtbaren Bereich ist noch recht normal, eine Tiefe von ca. 3 m schon proble-



**Bild 7 (oben):** Eine 74er schiebt gerade einen Wagen mit gekühlter Fracht heran; ein Lkw der Reichsbahn steht schon zur Übernahme der Ladung bereit.

**Bild 8 (Mitte):** Aus ähnlichem Blickwinkel wie eben das Modellfoto entstand dieser "Schuß" vom Vorbild.

**Bild 9:** Eben noch im Waggon und schon per Lkw zu den Geschäften unterwegs: die mit der Bahn eingetroffenen Milchprodukte.



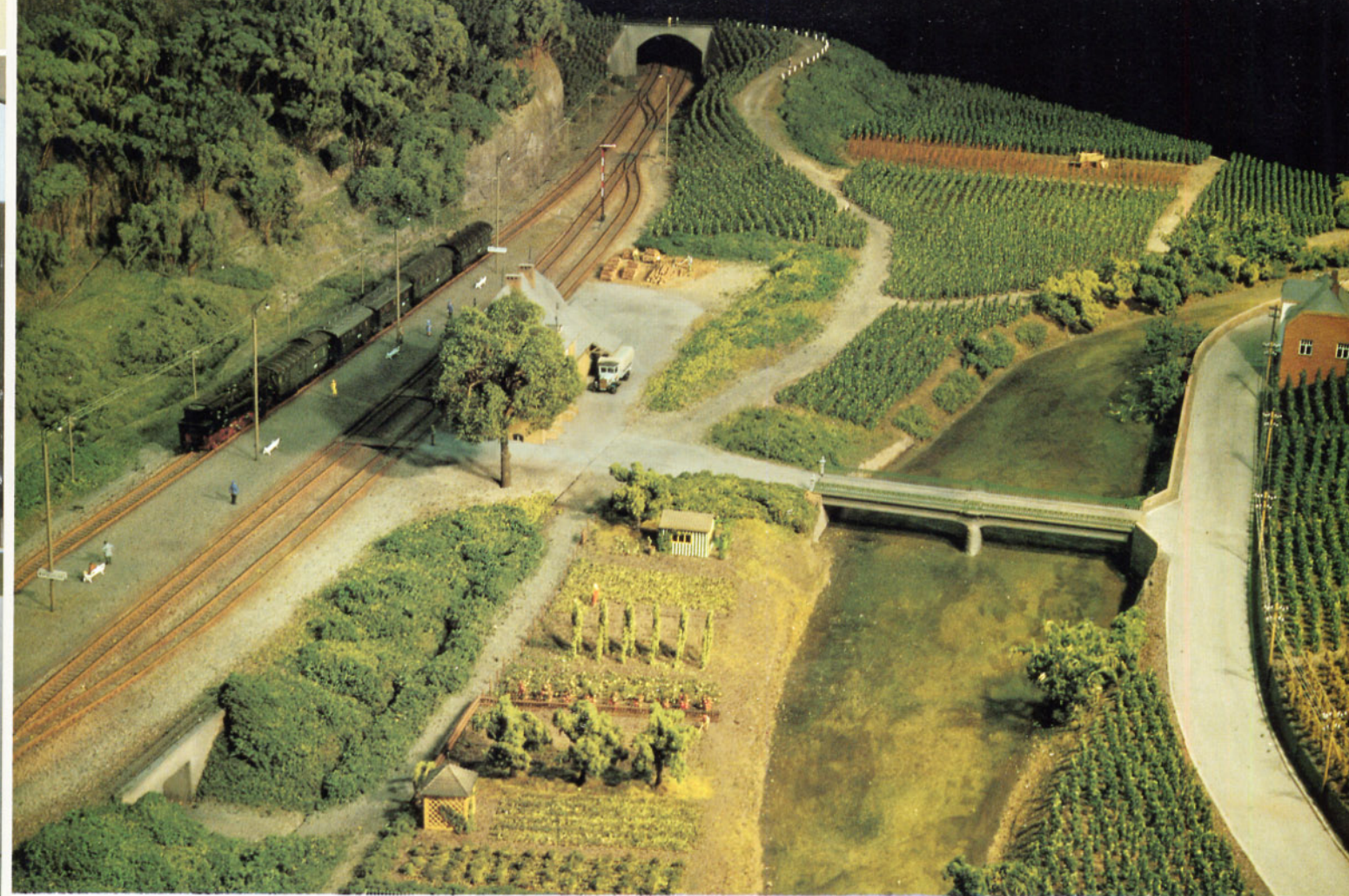


matisch; sie war allerdings notwendig. Auf den rund 13 m<sup>2</sup> Grundfläche ist lediglich der dreigleisige Bahnhof vorhanden. Alles weitere ist Landschaft. Sie wird in dieser Gegend von Weinstöcken geprägt. So mußten rund 20 300 Reben "gepflanzt" werden. Wie in der Natur verlieren sich die Züge in der Landschaft. Inmitten der Anlage steht einsam das Bahnhofsgebäude, das komplett im Eigenbau entstand. Ebenso sind auch das Wohnhaus auf der anderen Seite des Flößchens Ahr und alle Brücken sowie die Ruine Saffenburg in der eigenen Werkstatt gebaut worden. Allein für das Bahnhofsgebäude waren etwa 80 Arbeitsstunden erforderlich. Extra für diese Anlage wurden epochengerechte Fahrzeuge beschafft, die auch im Vorbild

auf dieser Strecke gefahren sind. Sie sind mit dezenten Betriebsspuren versehen, weisen doch die Fahrzeuge der Modellbahnhersteller eine unrealistische Farbbrillanz auf. Auch die passenden Straßenfahrzeuge wurden nicht einfach aus der Packung auf die Anlage gestellt, sondern gingen erst durch die Hände unseres "Patinierers". Die Module bestehen aus einem Leistenrahmen, der sie trotz der Größe (maximal 4 m x 0,8 m) ziemlich verwindungssteif macht. Die Landschaft wurde aus dem vollen, sprich aus Styropor, herausgeschnitten. Die endgültige Struktur gaben wir dem Gelände mittels einer dünnen Schicht Rotbandputz, der vorher braun eingefärbt wurde. Für den Erdboden fanden echte Erde und Rückstände aus der

"Dachkall" (kölsch für Dachrinne) Verwendung. Dann folgte die übliche Begrünung mit Streufasern und Schaumstofflocken. Fast alle Bäume sind aus natürlichen Gewächsen selbst hergestellt und begrünt. Die Ausstattungsdetails wie Weichenlaternen, Kabelkanäle, Spannerwerke, Telegrafmasten, Figuren usw. stammen aus den Programmen von Weinert und Preiser. Zu sehen ist unsere Anlage, wie schon erwähnt, auf der Modelleisenbahnausstellung in der Zeit vom 17. bis 21. November 1990 in einer Halle der "Köln-Messe". Wir wollen dem interessierten Publikum an diesem Projekt und vorab mit dieser Veröffentlichung den Lesern des Eisenbahn-Journals zeigen, was man mit etwas Mühe und guter Planung schaffen kann.





**Bild 14:** Bahn, Fluß und Straße auf engem Raum.

**Bilder 10 und 11 (linke Seite oben):** Blick von der Ruine Saffenburg im Modell und in der heutigen Realität.

**Bild 12 (linke Seite unten):** Bahnhof Mayschoß: "Ausfahrt frei" für den kurz haltenden Personenzug.

**Bild 15 (rechts):** Die BR 93 mit einem Personenzug am Haken trifft von Altenahr her ein.

**Bild 16 (rechts unten):** Blick von den Rebhängen auf die schmale Brücke.

**Bild 13:** Straßenbrücke über die Ahr. Der rechte Anbau des Wohnhauses im Hintergrund war 1930 noch nicht vorhanden.





**Bild 20:** Nach der Ernte wird der Boden für die neue Saat vorbereitet.

**Bild 17 (links oben):** In Richtung Altenahr ausfahrender GmP mit einer BR 74.

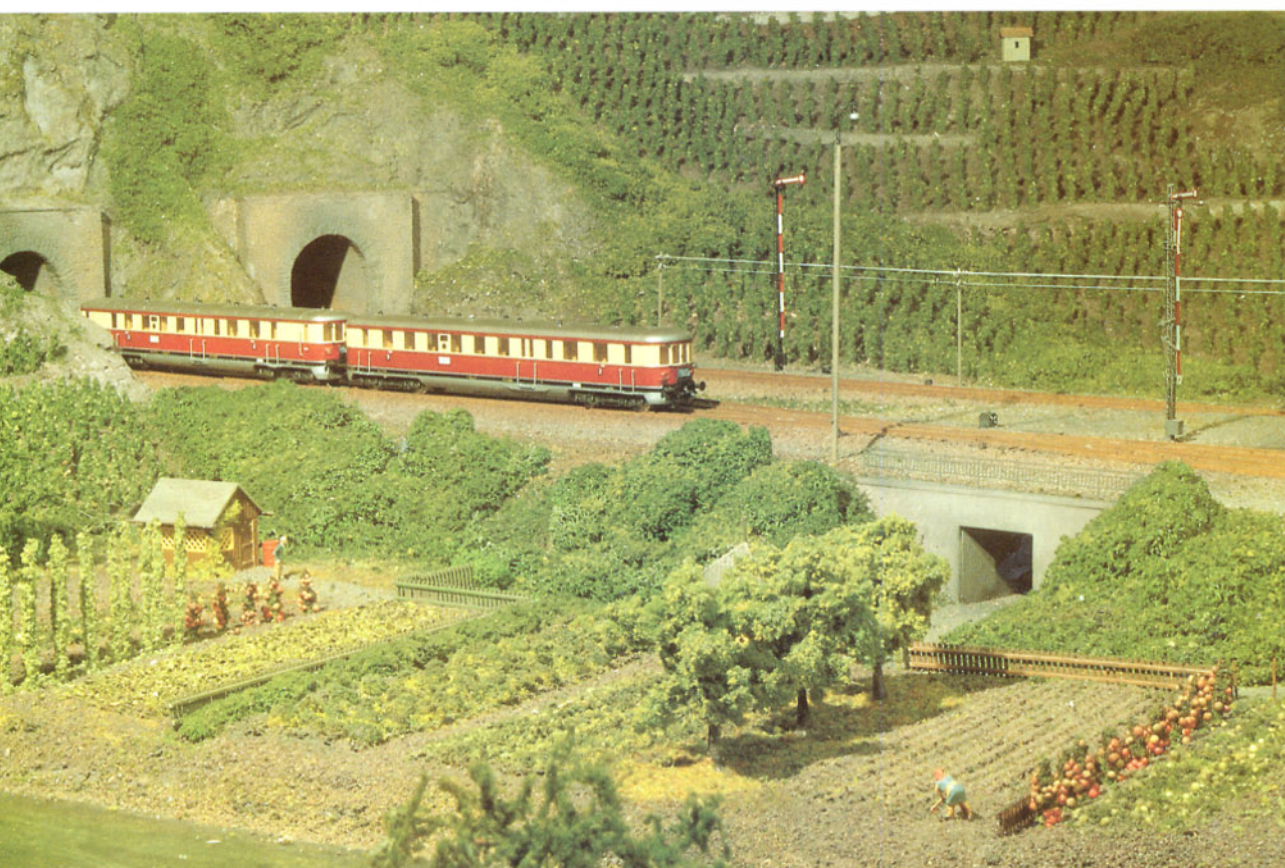
**Bild 21 (rechts oben):** Ausfahrt des VT 137. Gut gelungen sind die Signal- und Weichen-spannwerke.



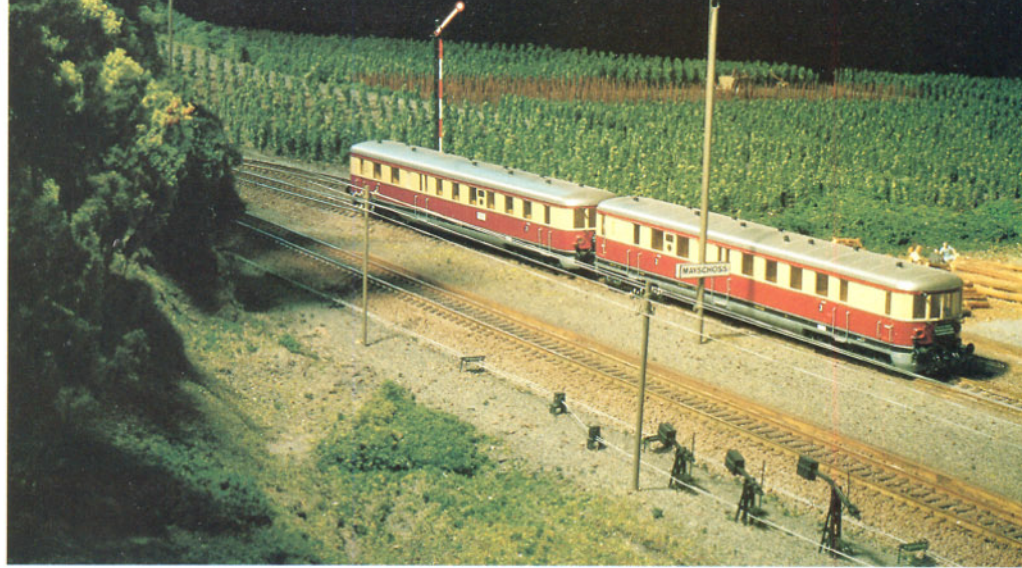
So haben wir zu dritt ungefähr neun Monate lang jede Woche zwei Abende daran gebaut. Vorher waren allerdings schon die Reben und das Bahnhofsgebäude fertig. Der Lohn der Mühen besteht darin, daß es uns gelungen ist, ein Stück Heimat ins Modell zu übertragen, in welcher Qualität – dieses Urteil überlassen wir Ihnen. Diese Bilder sollen nur ein Vorgeschmack sein. Besuchen Sie uns an unserem Stand in Köln, um die Anlage Mayschoß im Betrieb zu sehen! **Hartmut Groll/Bernhard Jordan/Ulrich Dreizler**

**Bild 18:** Rebenpflanzungen brauchen Stangen, an denen sie emporklettern können; hier werden sie gesetzt.

**Bild 22 (rechts):** Pferdefuhrwerke als Transportmittel finden heute langsam wieder Befürworter.



**Bild 19:** Einfahrt eines VT 137 von Dernau. Die Schrebergärten gehörten mit Sicherheit Bahnangestellten.



**Bild 23:** Ein Güterzug mit einer Lok der Baureihe 94 unterquert die Wegbrücke. Passanten schauen hinterdrein.





**Bild 1:** Blick auf die Anlagenteile B und C. Der Bahnhof ist großzügig angelegt und gestattet langen Zügen Ein- und Ausfahrt.



# Gleisbau-Blitzwettbewerb

»Komm unter meine Decke...«

*Nichts Frivoles verbirgt sich hinter unserer Überschrift; nach wie vor halten Sie eine Eisenbahn-Fachzeitschrift in den Händen. Die Idee zu diesem Titel kam spontan beim Lesen des Beitrags unseres Lesers Thomas Siedler, der sich mit seiner hier vorgestellten Arbeit am Roco-Line-Gleisbauwettbewerb beteiligt. Wie auch die vier in den letzten Journalen zu Wort gekommenen Autoren ist Herr Siedler von Roco Line fasziniert, denn die Vorteile liegen auf der Hand: schnelle Montage beliebiger Gleisstrassen, Wegfall des Schotters und gut wiederholbarer Auf- und Abbau. – Doch zurück zur Headline: "Komm unter meine Decke, und dann mach' es dir bequem!" So in etwa lädt Herr Siedler seine Besucher zum Betrachten seiner Heimanlage ein. Denn diese befindet sich unmittelbar unter der Zimmerdecke des 3,80 m*

*hohen Hobby- und Büroraums. Aber lassen wir den Modellbauer selbst erzählen:*

Im Frühjahr 1989 habe ich mich beruflich verändert. Bei der neuen Tätigkeit ist es nötig, daß ich über ein Büro in meiner Wohnung verfüge. Zuerst habe ich unser Schlafzimmer in Beschlag genommen. Sehr zum Leidwesen meiner Frau mußte ich öfter bis in die Nacht hinein arbeiten. Also beschlossen wir umzubauen. Zunächst demontierte ich meine Anlage im "Eisenbahnzimmer". Nachdem wir diesen Raum renoviert hatten, kam unser Bett dort hinein. Nun war das angrenzende ehemalige Schlafzimmer frei. Da beide Räume durch eine Tür verbunden sind, planten wir einen ca. 12 m<sup>2</sup> großen, begehbaren Schrank zu bauen. Gesagt, getan. Aufgrund der Raumhöhe von rund 3,80 m ist der 2 m hohe Schrank auch oben

begebar. Die Fläche davor ist jetzt mein Büro. Oben auf den Schrank kam, was dorthin kommen mußte: meine neue Modellbahnanlage. Jede frei Minute meiner knappen Zeit wurde dafür aufgewendet.

Die Anlagenteile A, B, C stehen auf dieser Ebene; Teil D ist ein breites Regalbrett, auf dem lediglich zwei Gleise als reine Fahrstrecke liegen. Durch 22 unterirdische Abstellgleise (in zwei verschiedenen Höhen) ist ein guter Zugwechsel gewährleistet. Die gesamte Fahrzeit ohne Stopp beträgt knapp sieben Minuten, bis der Zug wieder an seinem Ausgangspunkt erscheint. Der Anlagenteil Bw und die eingleisige Schmalspurbahn ins Gebirge befinden sich noch in Planung bzw. im Bau.

Die Ebene B ist Hauptbahnhof "Bonn" mit einer Stadt im Hintergrund. Die Ebene C wird landschaftlich mit Bergen, Seen und viel Grün gestaltet. Hier soll sich auch die Schmalspurbahn durchwinden. Ebene A ist hauptsächlich Bw. Der Holzaufbau ist recht einfach. Für jedes Plattenteil habe ich eine simple Unterkonstruktion – vier Beine und Leistenrahmen als Plattenauflage – erstellt. Ehrlicherweise muß ich sagen, daß im Schattenbahnhof Roco-Gleise und Roco Line ohne Böschung eingebaut wurde; denn als ich den Grundstein zu dieser Anlage legte, war das Böschungsgleis noch nicht auf dem Markt. Aber schon als ich die ersten Gleise mit der DRG-Eilzug-Packung erwarb, war mit klar, daß ich diese überall dort, wo "Sichtfläche" ist, verwenden würde. Mittlerweile habe ich bereits für etwa 1000 Mark Roco Line mit Bettung angeschafft und verlegt.

Mit Roco Line bin ich sehr zufrieden. Der Aufbau geht schnell und sauber voran. Hierzu nehme ich Gleis und Böschung ab, stecke die Un-

**Bild 2:** Auch beim Vorbild oft zu finden: Bogenbrücke über der Bahnhofseinfahrt.





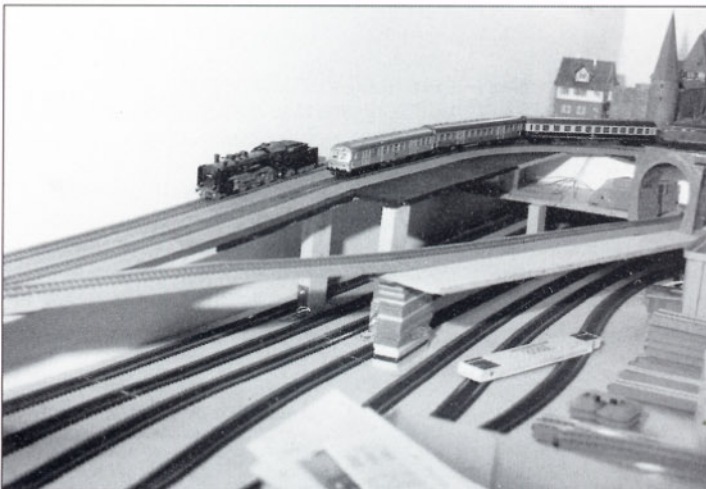
**Bild 3:** Gleisanlagen von Bw und Schattenbahnhof. Hier wurde "normales" Rocogleis verlegt, da Roco Line zu diesem Zeitpunkt noch nicht im Handel war.

terkonstruktion zusammen und nagele sie fest. Dann kommt der Oberbau wieder darauf. Auch von der Fahrtechnik her habe ich noch nie ein so hervorragendes System gehabt, und ich kann

behaupten, 80% aller H0-Zweileiter-Gleise getestet zu haben. Nur: Man muß unbedingt farblich nachbehandeln. Mir gefiel der braune Schottervorschlag wesentlich besser, und ich bin

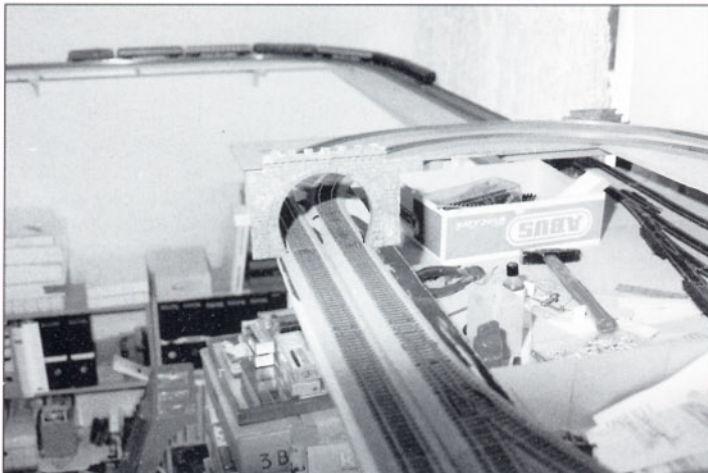
über die graue Variante entsprechend enttäuscht. Trotzdem: Roco Line kann ich nur empfehlen.

**Thomas Siedler**



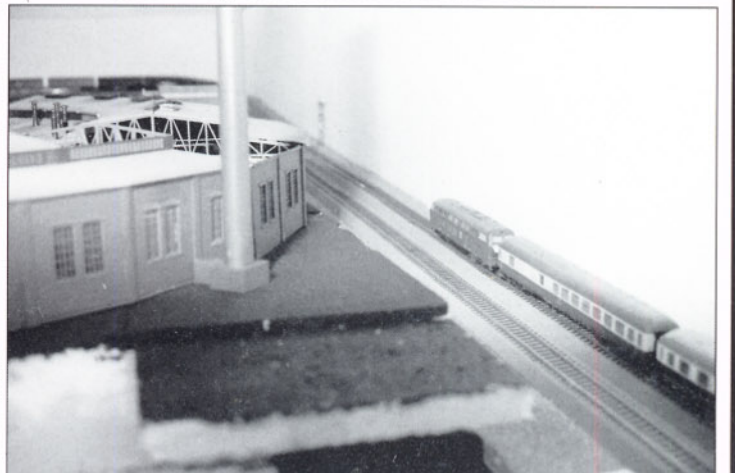
**Bild 4:** Die Ausmaße des Schattenbahnhofs lassen sich hier gut erkennen.

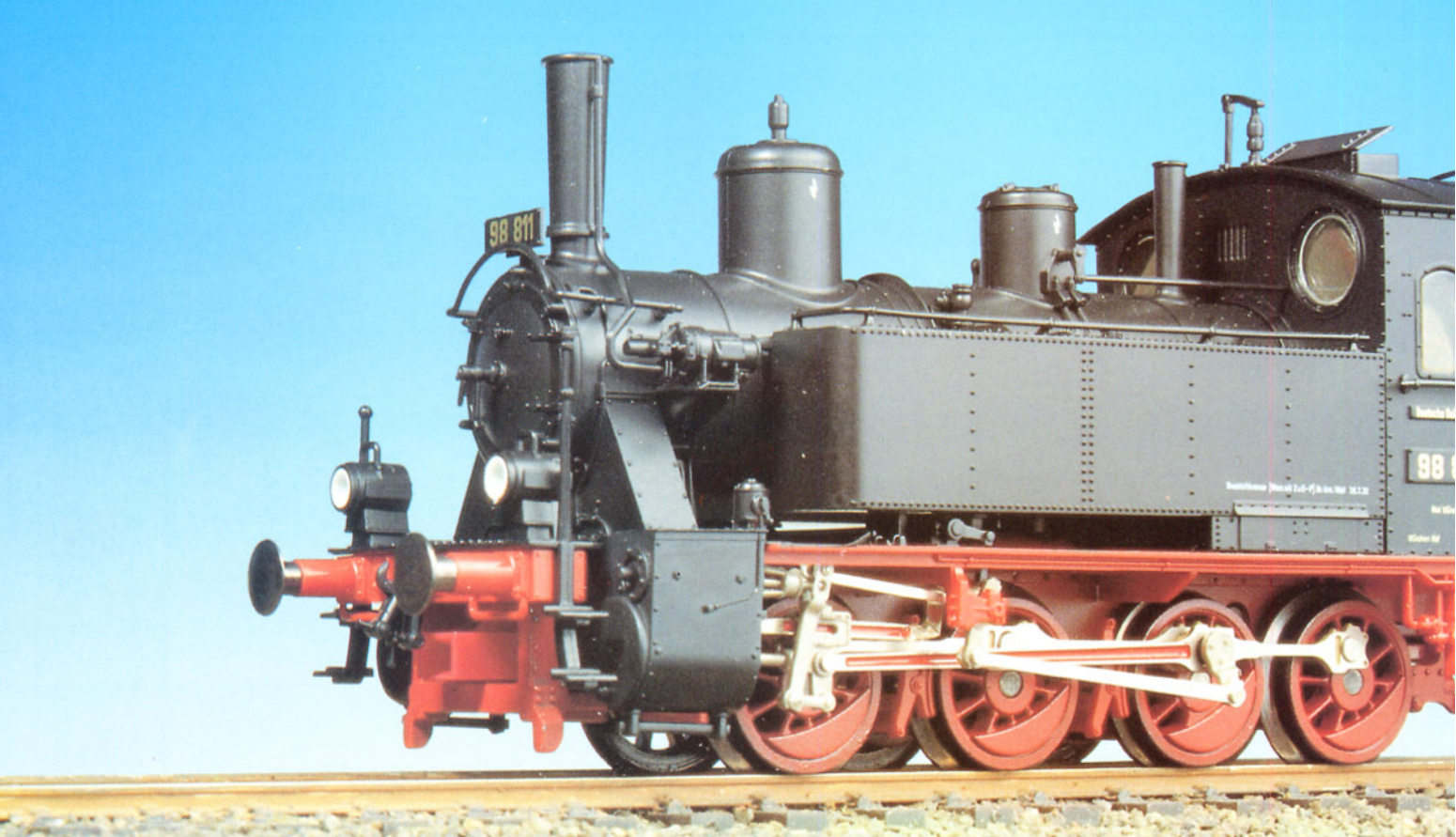
**Bild 6:** In Verlängerung des Teils C führen zwei Gleise über ein Wandregal zum Teil A.



**Bild 5:** Sauber verlegte Weichenstraße in der Ausfahrt zum Anlagenteil A.

**Bild 7:** Hinter dem Lokschuppen können D-Züge auf einer Paradedecke ihre Höchstgeschwindigkeit ausfahren. Fotos: Th. Siedler





## Die Baureihe 98<sup>8-9</sup> der Deutschen

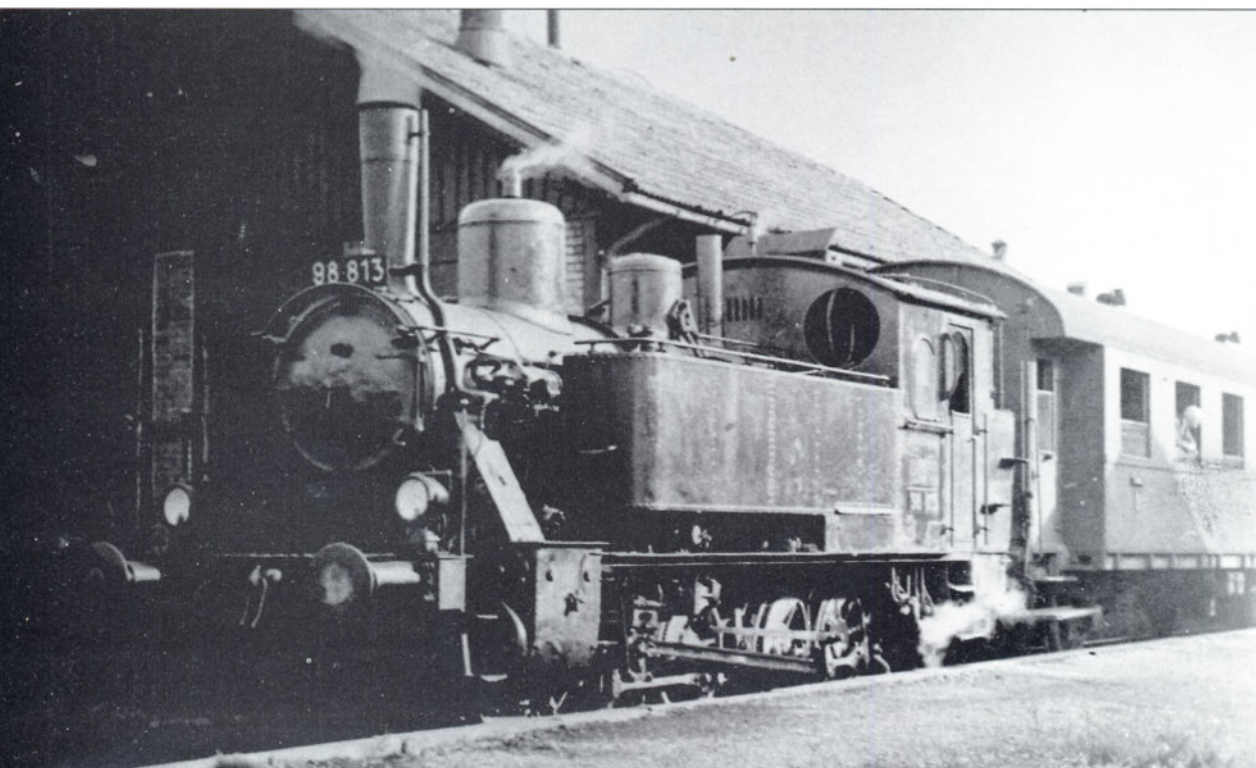
In der Mitte der dreißiger Jahre waren sie noch fast auf allen Lokalbahnstrecken Bayerns anzutreffen, die unentbehrlichen Tenderlokomotiven der Baureihe 98<sup>8-9</sup>, die als bayerische Gattung GtL 4/4 in der Zeit von 1911 bis 1927 in der Lokomotivfabrik von Georg Krauss in München "das Licht der Welt erblickt" hatten. Die 117 Maschinen wurden im Jahre 1935 von 22 Bahnbetriebswerken in Franken, in Ober- und Niederbayern sowie in Schwaben eingesetzt. Eine detaillierte Übersicht zur Beheimatung der Fahrzeuge und zu den typischen Merkmalen der verschiedenen Lieferserien ist in einem großen Bericht in der Ausgabe 6/1990 des Eisen-

bahn-Journals enthalten. Eine Typenzeichnung hatten wir bereits in der Nummer 4/1989 veröffentlicht.

Mit einer indizierten Leistung von 450 PS waren die Lokomotiven immer noch in der Lage, alle Aufgaben im Lokalbahndienst zu bewältigen. Im Einsatz standen auch noch die 13 Fahrzeuge der beiden ersten Bauserien von 1911 und 1914 mit den Betriebsnummern 98 801 bis 813, die mit einem offenen Führerhaus ohne Seitenfenster, mit einem hohen Rohr über dem Sicherheitsventil und einem quer zur Längsachse angeordneten Lüftungsaufsatz auf dem Dach in Dienst gestellt worden waren. Erst zu Beginn

der dreißiger Jahre hatte die Deutsche Reichsbahn den Umbau der Führerhäuser und damit die Anpassung an die Ausführung späterer Lieferungen mit Seitenfenstern vollzogen. Gleichzeitig hatten die Loks auch eine elektrische Beleuchtung und kleinere Laternen erhalten.

Ansonsten blieben die Maschinen unverändert, wenn man davon absieht, daß einzelne Exemplare bereits einen Aufsatz auf dem Kohlenkasten aufwiesen. Bindende Ausführungsbestimmungen für diese Anbauten hat es aber offensichtlich nicht gegeben, wie einige alte Fotos belegen, deren schlechte Qualität einen Abdruck leider nicht zuläßt. Eine der Lokomotiven



**Bild 2 (links):** Mitte der dreißiger Jahre entstand dieses Foto, das die 98 813 im Bahnhof Weiler (Allgäu) zeigt.

**Foto: E. Schörner**

**Bild 4 (rechts):** Ursprünglich besaßen die Maschinen der ersten beiden Bauserien offene Führerhäuser ohne Seitenfenster. Zu Beginn der dreißiger Jahre wurden diese durch Umbau den späteren Ausführungen mit Seitenfenster angepaßt.



# Reichsbahn

des Baujahrs 1914 wählte Fleischmann als Vorbild für sein exzellentes Modell. Die Ausführung entspricht exakt dem Bauzustand zu Beginn der dreißiger Jahre.

## Die 98 811 in Baugröße H0

Noch vor nicht allzu langer Zeit war es fast unmöglich, die größeren Hersteller von Modelleisenbahnen zum Bau älterer und meist kleinerer Länderbahnlokomotiven zu bewegen. Die vorhandenen Elektromotoren seien in den kleinen Maschinen nicht unterzubringen, lautete die Antwort auf entsprechende Empfehlungen.

**Bild 3:** Alle Details wurden entsprechend dem Vorbild berücksichtigt und äußerst fein und zierlich ausgeführt.

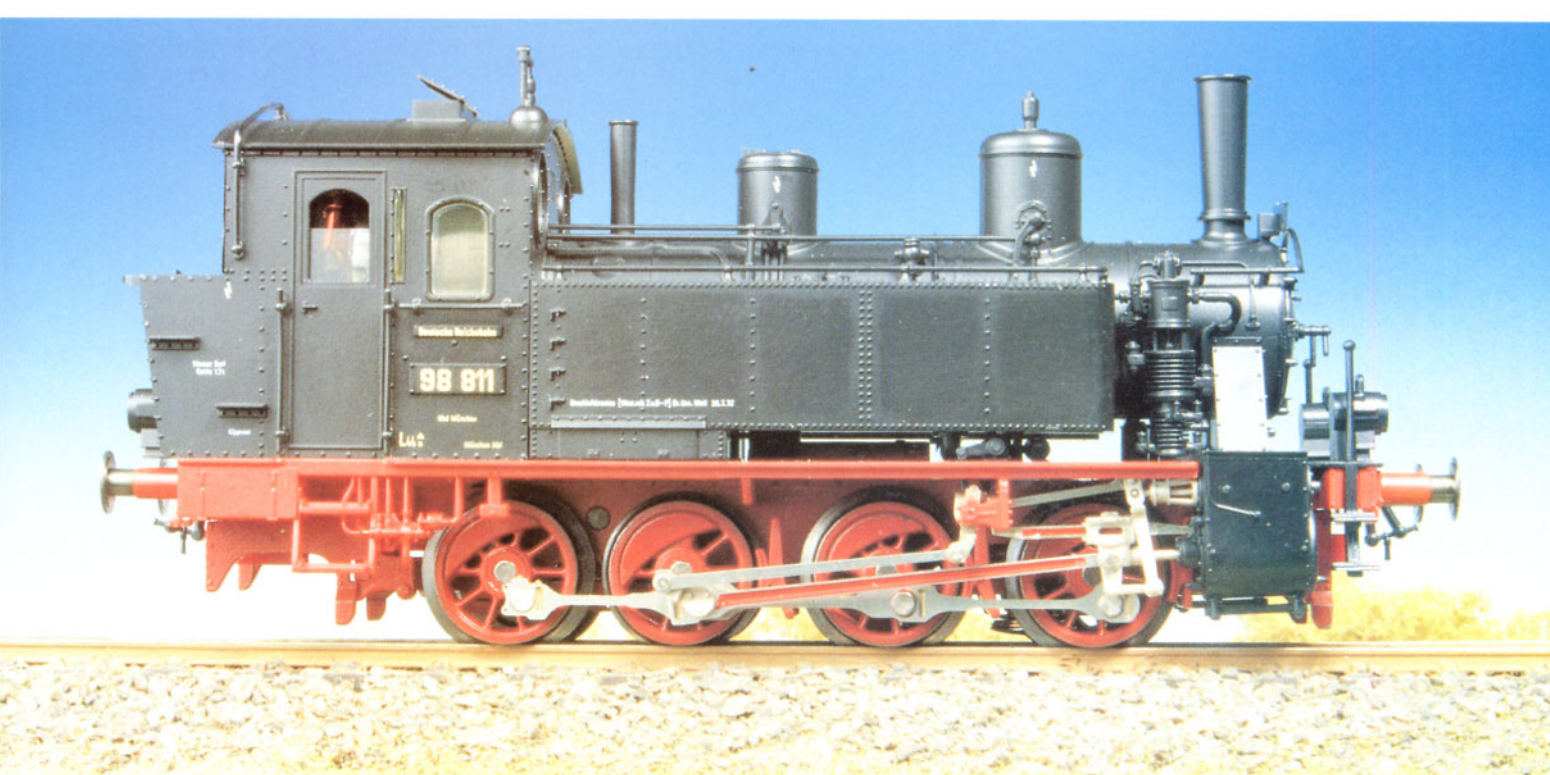
**Bild 1 (links oben):** Beherrschung vollendeter Formbaukunst beweist Fleischmann mit seiner GtL 4/4 nach einem Vorbild der ersten Bauserie von 1911 und 1914.

Dieses Argument schien einleuchtend, zumal man sich bei der 70er von Fleischmann auch davon überzeugen konnte. Hier war die Lok wirklich um den großen Rundmotor herumgebaut worden, was schließlich zu einem Maßstab führte, der weitab der gültigen Norm von 1:87 lag.

Inzwischen hat sich einiges verändert. Man hat kleinere Motoren entwickelt, hat mit neuen Antrieben experimentiert und hat nachgedacht. Das Ergebnis des Nachdenkens verblüfft, denn plötzlich ist der große, einst so störende Rundmotor wieder zu Ehren gekommen. Um 90° gedreht und quer zur Fahrtrichtung eingebaut,

paßt er in fast jedes Führerhaus. Kritiker werden nun freilich den etwas beeinträchtigten freien Durchblick beklagen und den alten Motor nicht mögen, der ja nur einen modifizierten Anker mit Schwungmasse, aber halt keinen Glockenanker vorweisen kann.

Diesen Freunden ist leicht zu helfen. Der Motor ist angeschraubt und läßt sich leicht gegen einen "Faulhi" tauschen, der sicherlich schon bald von nicht nur einem Anbieter zur Verfügung stehen wird. Wer auf den Umbau verzichten will, ist aber auch gut bedient, denn die 98 811 läuft und läuft und läuft – gut und weich mit dem Motor, den sie von Fleischmann be-





**Bild 5:** Die erste Bauserie der GtL 4/4 besaß runde Führerhausfenster an der Stirn- und Rückwand. Zur Reichsbahnzeit erhielt sie die kleineren Laternen. Bis Einsatzende behielt sie das Rohr über dem Sicherheitsventil sowie den querliegenden Dachlüfter.

kommen hat.

Zu diesen positiven Eigenschaften kommt die erstklassige Gestaltung des Maschinchens im exakten Maßstab von 1:87, an dem wirklich alles dran ist, was eine Dampflok ausmacht. Armaturen und Leitungen sitzen an der richtigen Stelle, und alles ist wohlgestaltet. Licht an der Rückseite und Lichtwechsel erhält man aber erst durch Nachrüsten. Komplett und korrekt sind auch die Anschriften an der Lok. Nach dem Lösen einer Schraube läßt sich das aus Kunststoff gespritzte Gehäuse vom Metall-

rahmen abheben und gibt den Blick auf den Antrieb frei. Durch ein Schnecken- und ein Stirnradgetriebe werden die beiden hinteren Radsätze direkt angetrieben. Die Kraftübertragung auf die beiden vorderen Achsen übernehmen die sehr zierlich ausgeführten, aber dennoch stabilen Kuppelstangen. Der zweite Radsatz ist federnd gelagert, und die Radreifen sind schwarzvernickelt.

Besonderes Augenmerk hat man auch der Stromabnahme geschenkt; sie erfolgt von allen acht Rädern. An beiden Enden der Maschine

befinden sich eine Kulissenmechanik und NEM-Aufnahmeschächte für Kurzkupplungen, mit denen das Modell bereits ausgerüstet ist. Fleischmann-Standardkupplungen liegen bei. Wohlgeschützt in einer Blisterverpackung gelangt das Kleinod zum Käufer, der es nur noch herauszunehmen und, ohne Teile montieren zu müssen, auf das Gleis und in Bewegung zu setzen braucht. Auch beim Modell der 98 811 reicht die Zugkraft aus, um sämtliche Aufgaben im Dienst auf Lokalbahnen mühelos zu bewältigen. **HO**

**Bild 6:** Der Draufblick auf die Maschine läßt die Zierlichkeit der Kesselarmaturen erkennen. Der Dachlüfter ist aufgeklappt.

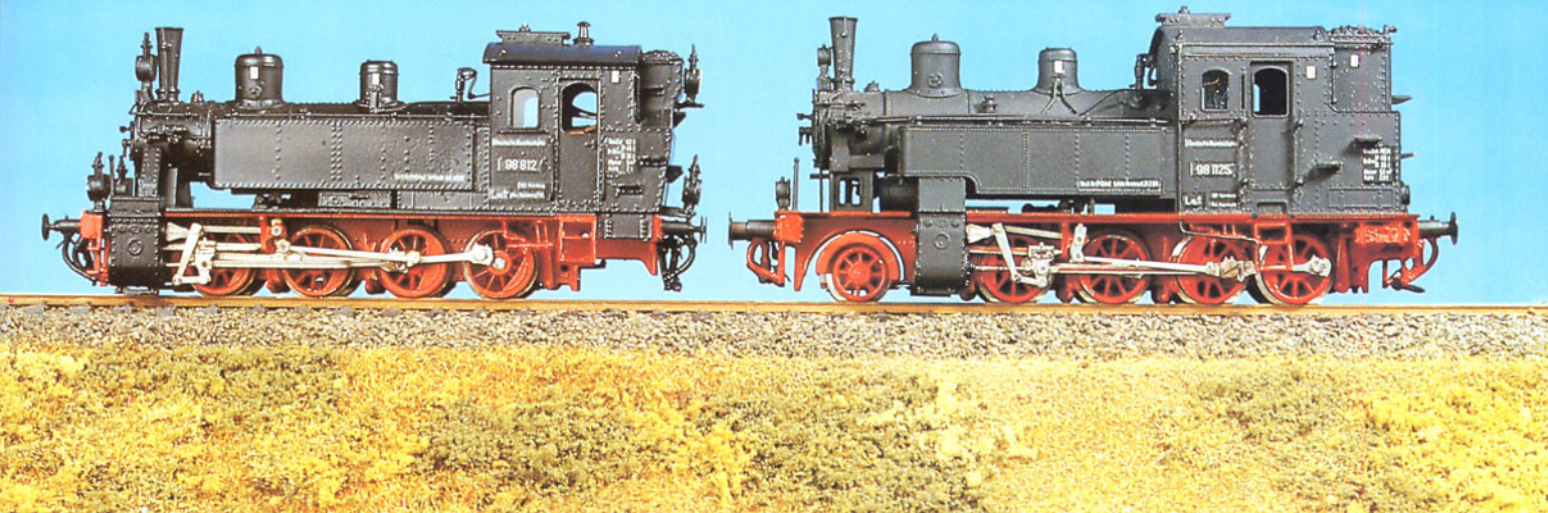


**Bild 7:** Die schicke Stirnansicht der Maschine mit dem fein nachgebildeten Generator.



**Bild 8:** Auch die kleine Schmierpumpe (hinter dem Rauchkammerfuß) wurde nicht vergessen. Fotos: 1 und 3 – 8: K. Heidbreder





**Bild 1:** Vor annähernd 20 Jahren entstand damals bei M+F die GtL 4/4, deren Vorbild aus dem Jahre 1923 stammte. Die Dampfpeife saß an Stelle des Sicherheitsventils mit Schutzrohr; das Führerhaus hatte ovale Stirn- und Rückwandfenster, zusätzlich je ein Fenster neben den Einstiegstüren; auf dem Dach befand sich ein längs liegender Lüfter. Ein Vergleich mit der M+F-GtL 4/5 beweist, daß erhebliche Änderungen zur Schaffung dieses Modells erforderlich sind. Nach M+F-Erfahrung war es unmöglich, die GtL 4/4 als Urkonzeption für die GtL 4/5 zu verwenden. **Foto: K. Heibredner**

## GtL 4/4 – Grand mit fünf!

Insider flüsteren sich's schon einige Zeit hinter vorgehaltener Hand zu – aber erst auf der diesjährigen Nürnberger Messe kam dann die offizielle Bestätigung dieser wahrlich sensationellen Meldung: Fleischmann bringt die bayerische GtL 4/4! Eine Welle der Begeisterung schlug hoch, nicht nur bei den eingeschworenen Freunden bayerischer Lokalbahnromantik, wenngleich der Ruf "Was, schon wieder 'ne bayrische Lok?" nicht zu überhören war. Und dabei ahnten die Rufer gar nicht, daß die Situation noch viel trächtiger war!

Mit der "Tenderlok der ehem. DR, Baureihe 98", Art.-Nr. 4098 von Fleischmann, kurz: der GtL 4/4, taucht nämlich sozusagen am oberen Rand eines schneereichen Hanges eine Lawine auf. Weniger bildlich ausgedrückt heißt das: Für den Umbauer sind, mit Einschränkungen, noch vier weitere Typen möglich – und dies, obwohl, zugegebenermaßen, die H0-Modellbahnlandschaft mittlerweile recht gut mit bayerischen Lokalbahnlokomotiven ausgestattet ist. Es gibt ja schon den legendären Glaskasten (BR 98<sup>3</sup>) von Roco und Trix, der wohl auf kaum einer Anlage zwischen Flensburg und Ruhpolding mehr fehlt, und die DXI von Trix (BR 98<sup>4-5</sup>), die ebenfalls ausgezeichnet angekommen ist. Weiter existieren die D VII (BR 98<sup>7b</sup>) von Fuchs sowie die beim Vorbild ursprünglich nicht als Lokalbahnlokomotive

konzipierte Gattung Pt 2/3 (BR 70<sup>0</sup>), gleichfalls von Fuchs und neuerdings auch von Train World (Mau). Roco kündigte die BB II (98<sup>7</sup>) an, deren Reizen wohl kaum ein Modelleisenbahner widerstehen wird, und jetzt fährt auch noch die GtL 4/4 auf den Ladentisch!

Diese Lokomotive war, wie im Journal schon früher beschrieben, mit 117 Exemplaren nach der D XI die in Bayern am meisten gebaute Lokalbahnlok und insofern überall im Lande anzutreffen. Ihrer Robustheit, Zugkraft und Wirtschaftlichkeit ist es zuzuschreiben, daß sie bis 1970 im Dienst blieb. Auch die Lokalbahn AG München und die Tegernseebahn AG beschafften je zwei Maschinen dieser Gattung. Der Kleinserienhersteller M+F hatte die Lok seinerzeit als Fertigmodell und als Bausatz im Programm; wer sie damals erstand, konnte sich glücklich preisen.

Einschließlich der GtL 4/4 befinden sich sechs Lokgattungen für den ebenfalls reichhaltigen und schönen Lokalbahnwagenpark von Roco und Trix auf dem Plan. Der Lokalbahnbewußte Bayer müßte jetzt eigentlich zufrieden sein, so könnte man als Nichtkenner der Materie annehmen. Insider indessen sind da ganz anderer Meinung. Dem Lokalbahnbereich kam nämlich in Bayern eine erheblich größere Bedeutung als anderswo zu. Mit dem auf dem Markt Gebotenen ist bei weitem noch nicht alles im

Modell abgedeckt, was zu Zeiten der K. Bay. Sts. B., der DRG und auch noch in frühen DB-Tagen auf bayerischen Lokalbahngeleisen fuhr. So fehlen insbesondere die D'1-Lok der BR 98<sup>10</sup> (die ex GtL 4/5 von 1929 der Gruppenverwaltung Bayern in der DRG; 45 Stück), die BR 98<sup>11</sup> (die ebenfalls noch als GtL 4/5 bezeichneten, von der DR 1934 bis 1941 zur 1'D-Type umgebauten 29 Stück GtL 4/4), die BR 98<sup>18</sup> (ex LAG Nr. 87 und 88) und schließlich deren Privatbahnschwester in Form der Lok Nr. 7 der Tegernseebahn, die heute als aktive Museumslok zu großer Bekanntheit gelangt ist. Damit sind 77 Lokalbahnlokomotiven erfaßt – ein nicht zu unterschätzendes weiteres Wunschkpotential. Und akkurat diese ganze Gruppe hängt, wie eingangs mit den vier weiteren Möglichkeiten angesprochen, jetzt wie die zitierte Lawine am Hang.

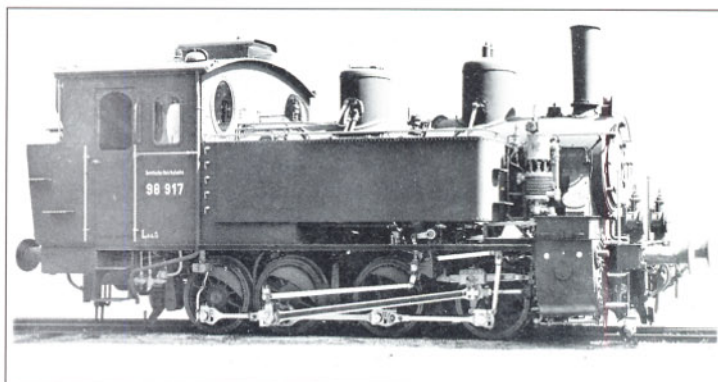
### Ein Gedanke

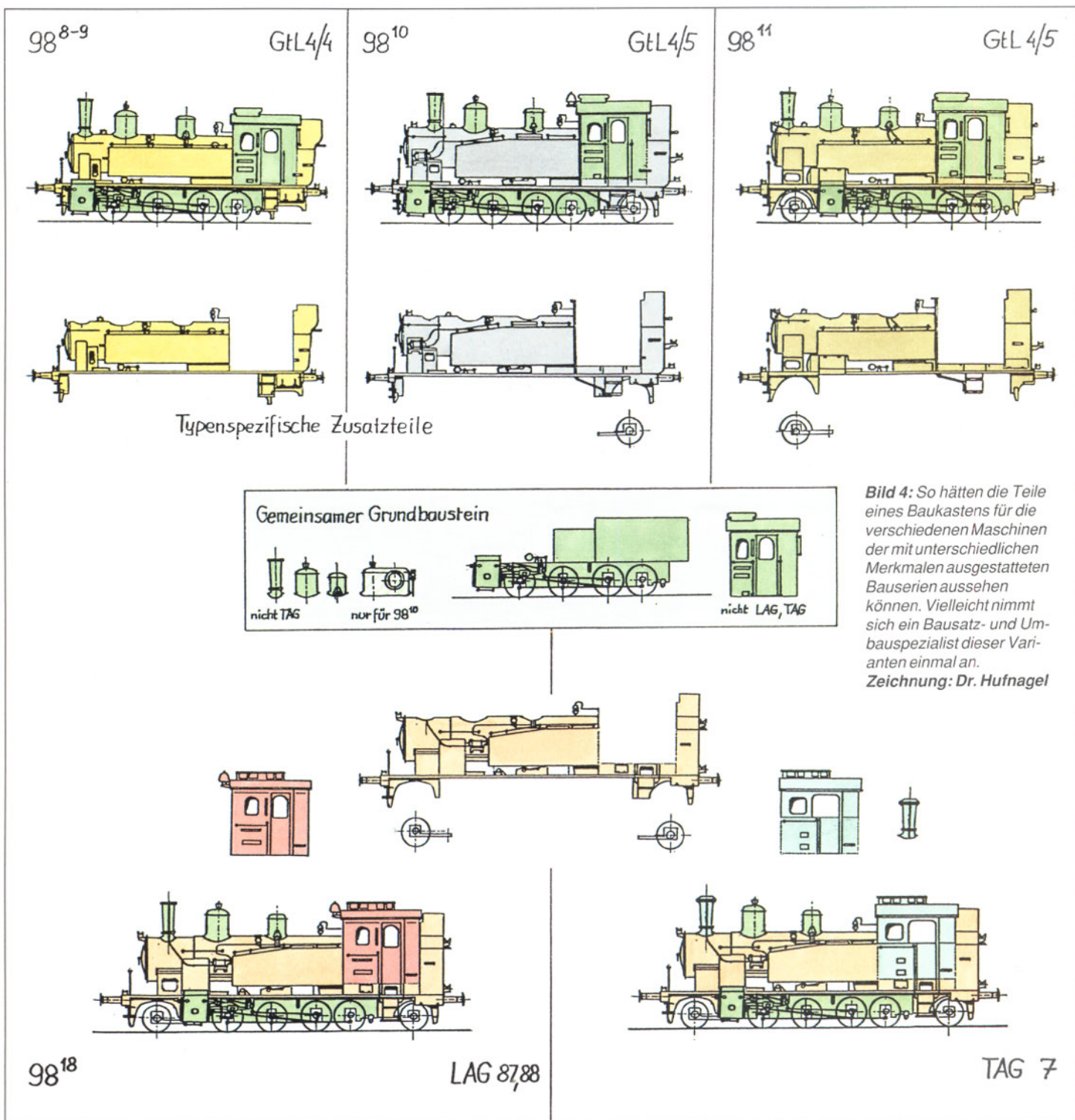
Wer Einblick in die konstruktive Entwicklung und in die Konstruktionszeichnungen der angeführten Lokomotivtypen 98<sup>8-9</sup>, 98<sup>10</sup>, 98<sup>11</sup>, 98<sup>18</sup> und TAG 7 hat, spricht von Lokfamilie – freilich etwas salopp formuliert –, denn aus der Grundkonstruktion 98<sup>8-9</sup> sind die beiden folgenden durch Zusätze wie An- und Umbauten abgeleitet. Triebwerk mit Zylindern und

**Bild 2:** Die Baureihe 98.11 (GtL 4/5) ging zur Reichsbahnzeit aus "4/4"-Umbauten hervor. **Foto: E. Schörner, Sammlung Dr. Hufnagel**



**Bild 3:** Die Abbildung zeigt das Vorbild, das dem M+F-Modell zugrunde lag. **Werkfoto Krauss-Maffei, Sammlung Dr. Hufnagel**



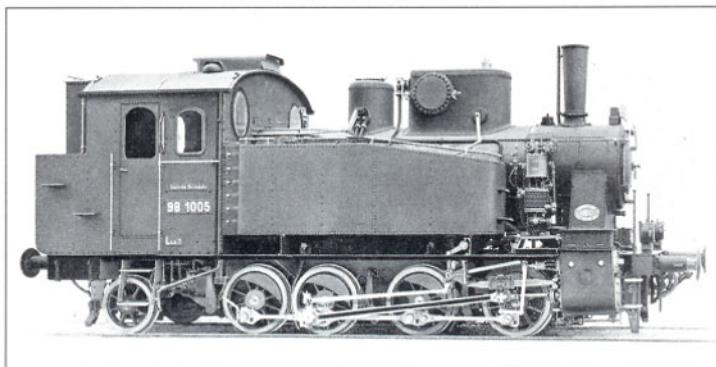


Steuerung, Kessel, Kesselaufbauten und Führerhäuser sind vom Aussehen her fast gleich. Die Loks unterscheiden sich äußerlich im wesentlichen nur durch zusätzliche Laufachse,

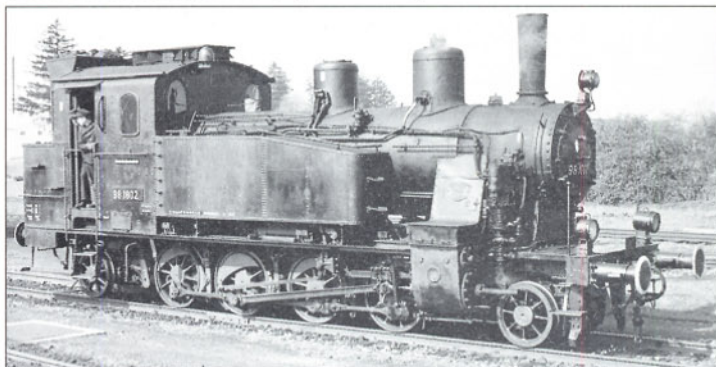
höhergestellten Kessel, etwas verlängerte Rauchkammer, größeren Wasser- und Kohlekasten und höherstehendes Führerhaus. Im Falle der 98<sup>18</sup> und der TAG 7 kam es im Zuge

einer Leistungssteigerung nebenher zu einem höheren Dampfdruck und geringfügig geänderten Zylinderabmessungen. Nach außen auffällig sind neben den bereits aufgezählten

**Bild 5:** Die GtL 4/5 (98.10) als Neubau der DRG. Werkfoto Krauss-Maffei, Sammlung Dr. Hufnagel



**Bild 6:** Die Baureihe 98.18, vormals Nr. 88 der LAG. Foto: Dr. Dillmann, Sammlung Dr. Hufnagel





**Bild 7:** In bestechender Ausführung wurde die TAG 7 im Frühjahr von Micro-Metakit in Spur H0 ausgeliefert (bereits ausverkauft; eine kleine Serie soll im Herbst nachgeliefert werden). In derselben Qualität ist z.Z. die Version der DRG 98.18 und LAG 88 lieferbar. Mit den extra angesetzten Kupfer-Schmierleitungen sind dies Kleinode der Handarbeits-Serienfertigung. **Werkfoto**

Merkmale der etwas größere Kuppelraddurchmesser – 1100 (12,6) mm gegenüber 1006 (11,6) mm –, gleichbleibende Kuppelachsabstände – 1415 (16,3) mm – für alle vier Achsen, ein um einen Schuß längerer Kessel und das geräumigere Führerhaus, das bei der TAG 7 Züge des Zeitgeists trägt.

Man fragt sich, aus welchen Gründen man das GtL 4/4-Modell nicht gleich von Haus aus so konzipiert hat, daß es im sogenannten Baukastenprinzip jedenfalls zur 98<sup>10</sup> und 98<sup>11</sup> weiterentwickelt gewesen wäre, wie das ja offensichtlich beim großen Vorbild geschah. Unsere Skizzen zeigen einprägsam, wie man mit leicht modifizierbaren Grundbausteinen – Triebwerk, Führerhaus und Kesselaufbauten – und mit typenspezifischen Zusatzteilen scheinbar rational und somit kostensparend alle Mitglieder der "Familie" realisieren könnte. Die Skizzen sind selbstredend nicht konstruktiv zu Ende gedacht, so daß der Kundige sehr wohl bei so manchem seine Bedenken anmelden wird; sie markieren einen grundsätzlichen Weg.

## Großserie?

Was sagt nun der Modellbahn-Großserienhersteller dazu? Der winkt ab und begründet das so: Die nötigen Schritte, um von der GtL 4/4 zu den weiteren "Familienmitgliedern" zu gelangen, bedeuten bei den im Eisenbahnmodell-Großserienbau heute üblichen Technologien einen, relativ gesehen, ungleich höheren Aufwand an Produktionsmaßnahmen und –mitteln, als das etwa beim Vorbild der Fall war. Hier handelte es sich um Ergänzungen, um Zusätze zur vorhandenen, aus vielen Teilen zusammengesetzten und damit keineswegs aus "einem Guß" bestehenden Substanz respektive um Abänderungen einzelner Bauteile und -gruppen – so beispielsweise Vorstufen des Rahmens oder Anlenken einer Laufachse mit Hilfe eines Deichselgestells.

Modelle müssen aus wirtschaftlichen Gründen demgegenüber aus sehr wenigen Teilen bestehen, denn nur so spart man Montagekosten und erzielt einen überhaupt diskutablen Endverkaufspreis. Ein auch nur etwas anderes Gehäuse muß daher wiederum aus einem Guß, sozusagen "Kunststoffstrahl" sein, mit anderen Worten: möglichst komplett und fertig aus der Spritzform kommen. Die hochtechnisierten

Spezialformen erlauben bei Druckkräften von 100 kN und darüber beim Spritzvorgang eine Maßhaltigkeit der Größenordnung von Hundertstelmillimetern. Die Formen sehen von außen wie kompakte Stahlwürfel aus; im Inneren bewegen sich mit höchster Präzision Formschieber, Formkerne und Auswerfer.

Die Formkosten für ein Dampflokommodell überschreiten heute durchaus die Millionengrenze. Bei dem hier unterbreiteten Vorschlag würden sich nach fachlicher Erfahrung allein für die Vorbereitung der GtL 4/4-Formen auf weitere Versionen die Kosten um mindestens 300 000 Mark erhöhen. Zusätzliche Formwerkzeuge für das einzeln anzubringende Führerhaus und für die extra aufzusetzenden Kesselaufbauten sowie eine wesentlich aufwendigere Gehäuseform für die dann unter dem Umlauf angebrachten Teile wie Pufferbohlen und Leitern wären erforderlich. Jede zusätzliche Gehäuseform für eine weitere Loktype aus der GtL-Familie dürfte nochmals mit 300 000 Mark zu Buche schlagen. Damit würde sich die Rationalisierungsidee schnell ins Gegenteil verkehren – wohlgernekt bei diesem Beispiel der GtL 4/4-Familie! Ganz anders können die Verhältnisse bei anderen Lokfamilien liegen, die hier nicht zur Diskussion stehen, auf die aber

zu gegebener Zeit eingegangen werden kann.

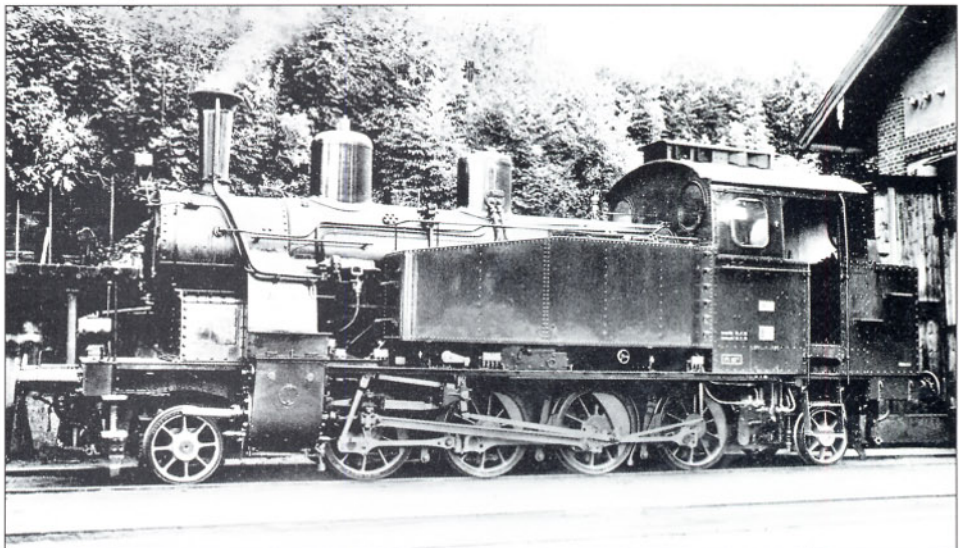
## Nur für Umbauer

Hier können also Umbauspezialisten zupacken. Für sie liefert das Thema geradezu "a gfundnes Fressn", wie man so zu sagen pflegt. Mit gegossenen und geätzten Änderungsteilen sind die verschiedenen Varianten leichter zu verwirklichen; und ganz wesentlich ist, daß sich hierdurch der Grundmodell-Verkaufspreis nicht verteuert. Die 1'D1'-Modelle der Familie befinden sich ja bereits in exzellenter Ausführung als Erzeugnisse der Firma Micro-Metakit, Landshut, auf dem Markt. Deren Preise entsprechen durchaus dem Gebotenen (Handarbeitsausführung in Messing), dürften aber für das Gros der Modellbahner unerschwinglich sein.

Daher werden sich auch geschickte Bastler der Aufgabe unterziehen, bei der man schon nicht mehr von "fünf Fliegen auf einen Schlag" reden kann, sondern unweigerlich an Münchhausens Jagderfolg mit dem Ladestock denken muß. Sie stehen bereits in den Startlöchern und warten auf das Kommando: Achtung, fertig, los!

**Dr. Sigurd Hufnagel**

**Bild 8:** Der Baureihe 98.18 recht ähnlich ist die Lok Nr. 7 der Tegernsee Bahn AG. **Foto: A. Wagner, Sammlung Dr. Hufnagel**



A photograph of a model train crossing a large, multi-arched stone viaduct. The train is a blue and white diesel locomotive pulling several passenger cars. The viaduct is made of light-colored stone blocks and has a prominent arch in the foreground. Below the viaduct, a river flows through a valley with green hills and trees. The scene is set against a clear blue sky.

# Überfahrt

Dieser mehrbogige Viadukt überspannt ein breites Tal. Das Gleisbett, 43 cm höher gelegen als die zu sehende Wasserfläche, wird gerade von einem SNCF-Diesellokomotiv der Gattung X 2800 befahren. Dieses Schienenfahrzeug, zwischen 1957 und 1962 in 119 Exemplaren gebaut, war mit 120 km/h Höchstgeschwindigkeit in der Lage, als Eil- und Schnellzug zu verkehren. Das imposante Brückenbauwerk setzte Modellbauer Bernard Chapelier in einem Diorama in Szene und ins rechte Licht.

Foto: B. Chapelier



Teil 6

# Der Bahnhof Monheim im Modell

**Bild 1:** Der Reiseverkehr auf dem Monheim-Diorama ist eröffnet; vor wenigen Tagen wurde das Empfangsgebäude eingeweiht.

## Das Empfangsgebäude

Der Nachbau des Empfangsgebäudes, das sich in Monheim an den Güterschuppen anschließt, stellt keine allzu großen Anforderungen an den Modellbauer; es eignet sich gut als Einsteigermodell. Die Wände wurden aus 4 mm starken Polystyrolplatten (Styroplast) hergestellt. Zuerst werden die Außenmaße aufgezeichnet und die Teile mit einem Bastelmesser ausgeschnitten. Dabei muß man berücksichtigen, daß die Wand zum Bahnsteig um 4 mm versenkt ist. Dieses Maß muß beim Anzeichnen der beiden Türen und des Fensters zum Bahnsteig hin berücksichtigt werden! Wenn alle Fenster und Türen angezeichnet sind, werden sie mittels Bastelmesser vorsichtig herausgeschnitten. Nun kann man unter Verwendung von 4 mm x 0,5 mm messenden Nußbaumleisten die Fenstergesimse und die Türrahmen einsetzen. An der Wand zum Bahnsteig werden die drei

Sockelsteine des Vordachs markiert, aus Styropor erstellt und aufgeklebt. Die Wände werden mit UHU-coll express zusammengefügt sowie an die Grundplatte und die Güterhalle angeklebt. Nach Trocknen der Klebstellen wird der Firstbalken aus einer 2 mm x 2 mm dicken Holzleiste zurechtgeschnitten und eingesetzt. Jetzt können auch die drei langen Dachträger für das Vordach (aus Leisten, 2 mm x 2 mm) angefertigt und eingefügt werden. Dazu die Längswand mit drei Aussparungen versehen, so daß die Leistenoberkanten bündig mit der Wandoberkante abschließen. Drei Stützbalken (2 mm x 2 mm) werden zwischen Sockelsteine und Dachträger eingepaßt und verleimt. Den Gebäudesockel stellt man aus 1 mm starken aufgeleimten Styroporstreifen her.

Sind alle Klebestellen gut getrocknet, wird das ganze Gebäude vorsichtig mit "Dufix - leicht und fertig"-Spachtelmasse verputzt (ausführliche Anleitung in Teil 3). Die Wände

streicht man nach Abtrocknen des Putzes mit Plakafarben, ebenso den Sockel. Während die Farbe trocknet, kann man sich der Anfertigung der beiden Türen widmen. Als Träger für die aus Nußbaumleistchen gefertigten Türen verwendete ich 0,5 mm starkes Plexiglas, auf das die Türfenster und Oberlichter aufgeklebt wurden. Anschließend ging's an die Holzverplankung. Sorgfältige Arbeit ist Voraussetzung, damit die Türen später passen. Die Eingangsstufen wurden aus 1,5 mm dickem Polystyrol hergestellt. Nachdem die Türen und Fenster (Reste eines Kibri-Bausatzes) eingesetzt und mit "Glas" und "Vorhängen" versehen worden sind, wird das ganze Gebäude von innen mit schwarzer Plakafarbe gestrichen.

Jetzt können auch die Arbeiten an der Balkenkonstruktion des Vordachs ein Ende finden: Alle Balken erhalten einen Anstrich mit verdünnter Acrylfarbe. An der mittleren Dachauflage befestigte ich eine Brawa-Z-Leuchte und legte die Kabel nach innen. Bevor das Dach

**Bild 2:** Nach Ausschneiden der Wände aus Styroplast werden sie rechtwinklig montiert.



**Bild 3:** Firstbalken und Dachträger – aus 2 mm x 2 mm dicken Holzleisten zurechtgesägt – sind eingesetzt.





**Bild 4:** Am Hausbahnsteig warten die Reisenden auf den Personenzug, der gerade bereitgestellt wird.

**Bild 9:** Um die Zeit des Wartens zu überbrücken, unterhalten sich Reisende und der Zugbegleiter angeregt.  
Fotos: P. G. Kling

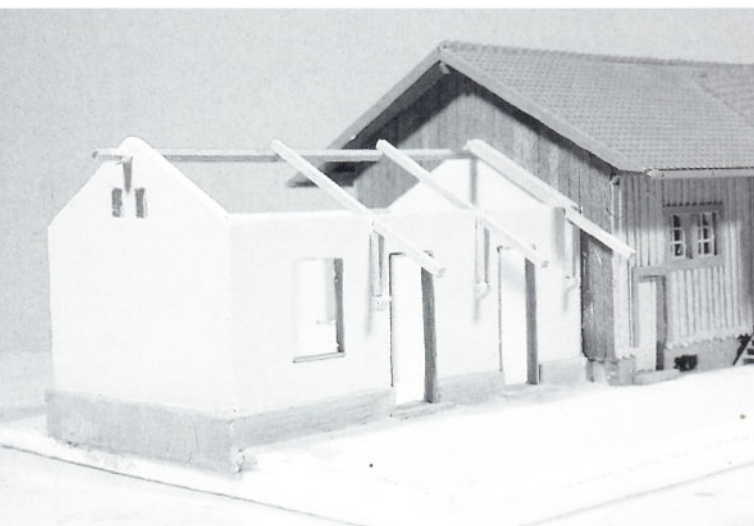
aus Vollmer-Dachplatten, die zuvor an der Unterseite schwarz angemalt wurden, aufgesetzt wird, schneidet man die Grundplatte noch innerhalb des Mauerwerks aus. An das aufgesetzte Dach werden die Holzblenden und Regenrinnen angeleimt. Die Fallrohre entstanden aus 1,5 mm starkem Lötdraht; fixiert wurde mit UHU-plus. Der Kamin besteht aus einem Styroporstreifen (6 mm x 5 mm) und aufgeklebten Holzstreifen. Die Dachplatten wur-

den an der Oberseite mit Acrylfarbe behandelt. Beide Türfenster und das Fenster zum Bahnsteig sind mit einem Gitter von Brawa versehen worden.

Nach dem Anbringen der Beleuchtungsbohrungen in der Anlagenplatte wurden Güterhalle und Empfangsgebäude eingesetzt und verleimt. Danach galt es, die Bahnsteigkante aus zwei übereinandergeklebten Nußbaumbohlen (3 mm x 1,5 mm) herzustellen. Als Stützen

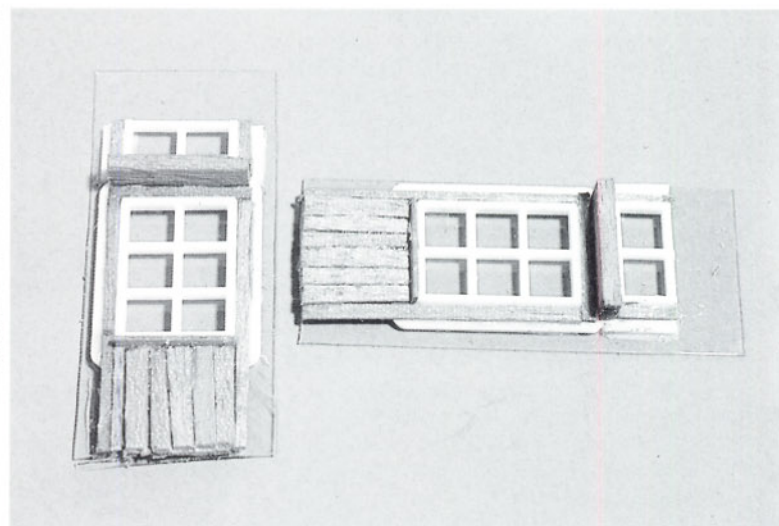
wurden alle 40 mm 6 mm lange Bohlen derselben Stärke vorgesetzt. Sämtliche Holzteile habe ich mit verdünnter Acrylfarbe gestrichen. Wenn Leim und Farbe getrocknet sind, werden der Bahnsteig und das Bahnhofsvorgebäude angespachtelt und anschließend mit Beize behandelt. Dazu habe ich meine Erfahrungen bereits in Teil 4 vermittelt.

**Peter G. Kling**  
(wird fortgesetzt)



**Bild 5:** Auf diesem Bild ist zu sehen, wie sich das Empfangsgebäude an den Güterschuppen anlehnt.

**Bild 7:** Fenster und Türen sind eingesetzt und durch Gitter geschützt.



**Bild 6:** Die beiden Türen als vorgefertigte Bauteile.

**Bild 8:** Die Balkenkonstruktion des Dachvorsprungs ist ebenfalls aus Naturhölzern zusammengefügt.







**Bild 1:** NS 3737 (Museumslokomotive) schleppt die defekte Ellok NS 1502 mit dem Zug 2504 (Intercity Köln — Rotterdam) in den Bahnhof Tilburg (14. Juni 1975).  
Foto: H. van Poll

## Die Baureihe 3700 der NS

# Die holländischen »Jumbos«

Zu Beginn unseres Jahrhunderts wurden die Züge immer schwerer. Deshalb entschloß sich auch die niederländische Staatsspoor (SS), eine der damals in unserem nordwestlichen Nachbarland bestehenden vier Eisenbahngesellschaften, zur Anschaffung entsprechend leistungsfähiger Lokomotiven. F. Westendorp – zu jener Zeit Ingenieur bei der Staatsspoor, später Professor an der Technischen Hochschule Delft – und der Firma Beyer, Peacock & Co. Ltd. in Manchester verdanken wir die auf diesen Beschluß hin konstruierten Loks, die zunächst als Baureihe 700 SS bezeichnet wurden.

Die erste Lieferserie umfaßte 120 Maschinen; sie wurden von 1910 bis 1921 in Dienst gestellt. Nach der am 1. Juli 1920 erfolgten Fusion der vier niederländischen Bahngesellschaften SS, HSM, NCS und NBDS zur NS (Niederlande Spoorwegen) wurden die Lokomotiven in Reihe 3700 NS umgezeichnet. Die Berliner Firma Schwartzkopff baute 1928 noch einige weitere 3700er. Ab 1911 bereits hatte auch Werkspoor Amsterdam an der Lokfertigung mitgewirkt, seit 1920 ferner Henschel und Hanomag.

Die Fahrzeuge waren technisch außerordentlich gut gelungen. In manchem wichen sie von der Vorgängerserie 800 SS beträchtlich ab. U.a. wiesen sie vier Zylinder und drei gekuppelte Achsen auf und waren dadurch fast doppelt so leistungsfähig wie die 800er. Aufgrund ihres Treibraddurchmessers von 1850 mm waren die neuen Lokomotiven gleichermaßen zur Beförderung von Schnell-, Personen- und schweren Güterzügen geeignet. Den Beina-

men "Jumbo" unterstrichen sie dadurch, daß sie auch die allerschwersten Züge fortbewegten.

Bei der Staatsspoor saß der Lokführer links, der Heizer rechts. Nach der Zusammenlegung des Lokomotivparks baute man alle ehemaligen SS-Lokomotiven auf Rechtsbedienung um. 1923 erhielten die Maschinen 3701 bis 3720 größere, vierachsige Tender. Die alten Tender wurden an die neuen Güterzuglokomotiven 4601 bis 4620 angehängt.

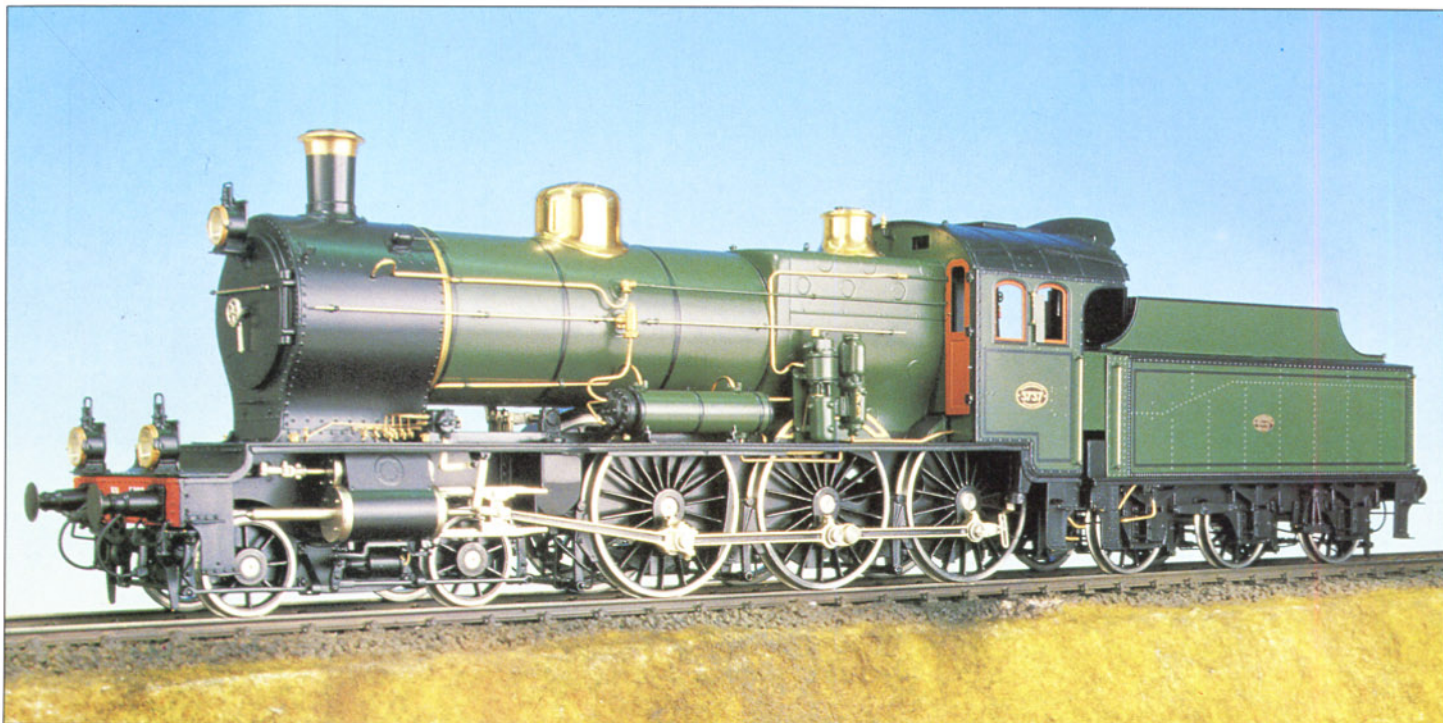
Die 700er waren in erster Linie für Schnellzüge auf dem Abschnitt Amsterdam WP – Emmerich, die Züge aus der Provinz Holland nach Groningen, die Fährzüge Vlissingen – Bontel und die durchgehenden Züge Amsterdam – Bontel – Maastricht bestimmt. Zunächst konnten die "Jumbos" noch gar nicht auf allen NS-Strecken eingesetzt werden. Vor allem die Linie Utrecht – s'Hertogenbosch bildete gleichsam einen Engpaß in der Verbindung zwischen Amsterdam und dem Süden der Niederlande. Es mußten die Brücken über Lek, Waal und Maas verstärkt werden, ebenso die Maasbrücke bei Bruggenum. In den Jahren zwischen den beiden Weltkriegen waren die Maschinen dann im ganzen Land anzutreffen.

Am 15. Mai 1938 schloß die NS 148 Bahnhöfe und Haltepunkte für den Reiseverkehr. Ein Großteil der Personenzüge fiel weg. Das Netz der Schnellzugverbindungen konnte erheblich dichter geknüpft werden. Auch ließ sich die Reisegeschwindigkeit der Dampfzüge von 90 auf 100 km/h anheben. Die Höchstgeschwindigkeit mehrerer Baureihen, darunter die Reihe 3700, wurde auf 110 km/h heraufgesetzt. Die

Loks mußten schließlich die Möglichkeit haben, Verspätungen aufzuholen. Die 3700er hatten jetzt ihre Hoch-Zeit.

In den Kriegsjahren 1940 bis 1945 schützte man Führerhaus und Tender mit Metallplatten und einer Betonblende. Im September 1944 mußten die ersten drei 3700er außer Dienst gestellt werden. Sie waren bei einem deutschen Angriff auf Maastricht allzu schwer beschädigt worden. Ebenso erging es im letzten Kriegswinter weiteren vier 3700ern. 66 "Jumbos" gelangten während des Zweiten Weltkriegs nach Deutschland. 13 blieben vermißt; die anderen sah man nach Kriegsende zunächst in der Russischen Besatzungszone fahren, einige mit Hammer und Sichel "geschmückt". Nach der Rückkehr und Wiederherstellung der 53 Lokomotiven aus Deutschland verfügte die NS zusammen mit den 47 im Land verbliebenen über genau 100 3700er. 1948 wurden bei Frichs in Aarhus/Dänemark noch acht Stück hergerichtet. Aber mit dem Glanz dieser Baureihe war es vorbei. Die Streckenelektrifizierung machte die "Jumbos" laufend bedeutungsloser. Immer öfter mußten die Dampflokomotiven Güter- statt Reisezüge befördern.

In den Jahren 1951 bis 1958 wurden die 100 3700er nach und nach außer Dienst gestellt – ausgenommen die 3737 (ex 731 SS). Sie zog am 7. Januar 1958 den letzten niederländischen Dampfzug von Geldermalsen nach Utrecht Maliebaan. Anschließend kam die Lok ins Niederländische Eisenbahnmuseum. Am 21. Mai 1974 fuhr sie vor dem ersten Nostalgiezug in den Niederlanden. Außerdem versah



**Bild 2:** Die NS 3737 in Spur 0, hergestellt von Philotrain in Apeldoorn. Geht's noch schöner?

sie im Sommer 1974 und 1975 Dienst auf der Museumsbahn Tilburg – Schalunien.

**W. Jurriaanse/gr**

## Die NS 3737 von Philotrain in Spur 0

Vor zehn Jahren bereits brachte Philotrain die 3737 der NS in Spur H0 auf den Markt. Dieses Modell schmückt inzwischen viele Sammlervitrinen. Es war nach dem damals neuesten Stand der Technik gefertigt. Anläß-

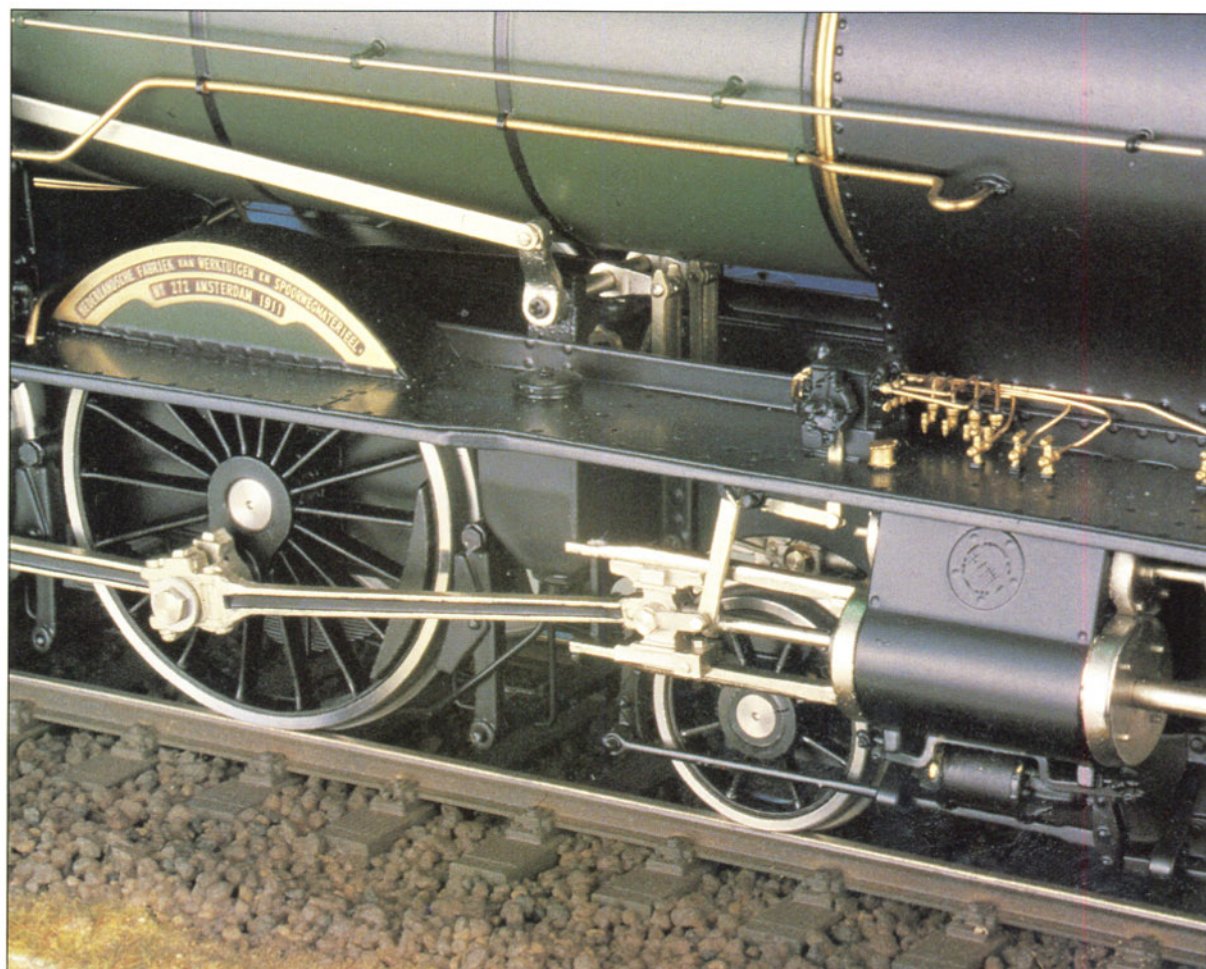
lich des 150jährigen Jubiläums der Niederländischen Eisenbahnen im letzten Jahr wurde die erhaltengebliebene 3737 wieder fahrbereit hergerichtet.

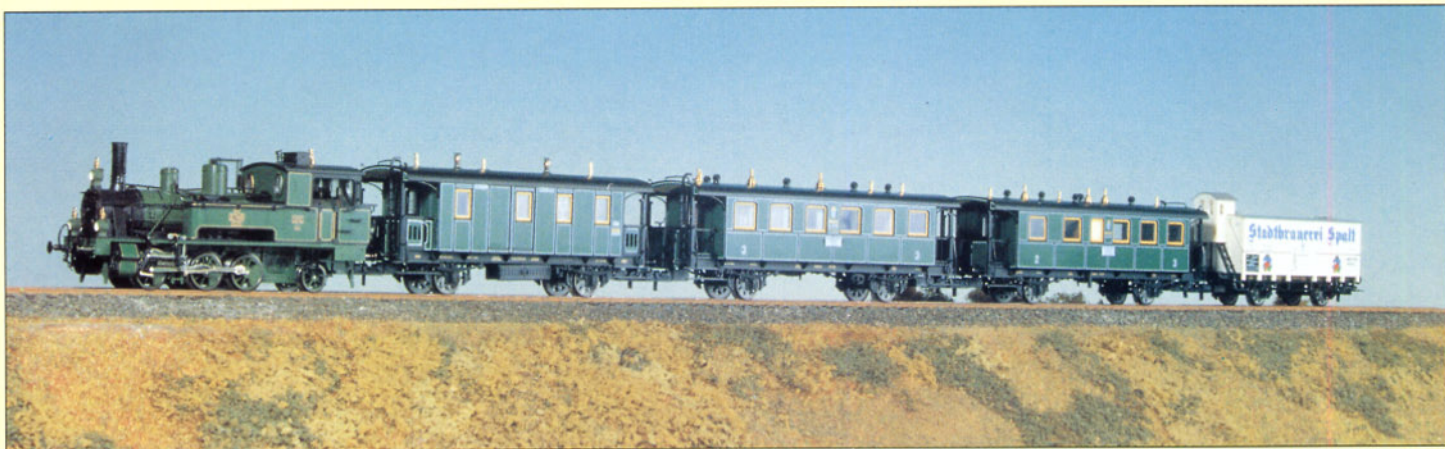
Die Firma Philotrain beschloß, dieses "Paradeferd" der niederländischen Dampflokomotiven nunmehr auch in Spur 0 nachzubauen. Obwohl dieses Modell wiederum hauptsächlich in Vitrinen stehen wird, weist es ganz vortreffliche Laufeigenschaften auf. Als Antrieb dient ein Faulhaber-Motor. Das Fahrgestell ist aus Messing. Die vier Zylinder sind aus Neusilberguß

gefertigt. Die als perfekt zu bezeichnende Verarbeitung sämtlicher Teile macht die Maschine einzigartig. Beim Blick auf den Kessel faszinieren insbesondere die Ölpumpen für die Abschmiereinrichtung. Unbedingt erwähnt werden muß die Platte mit dem Namen des Herstellers. Sie befindet sich auf der Abdeckung der ersten Kuppelachse. Die 50 Exemplare dieser Serie haben alle schon ihren Käufer gefunden.

**H. K.**

**Bild 3:** Die Platte mit dem Herstellernamen auf der Abdeckung der ersten Kuppelachse und die Abschmiereinrichtung für die Zylinder.  
**Fotos 2 und 3:** K. Heidbreder





**Bild 1:** Für jeden Bahnhof geeignet ist der Lokalbahnzug mit der Lokomotive D XI von Trix. **Foto:** K. Heidbreder

# ★ Schaufenster der Neuheiten ★

## Trix

Die "gute alte Zeit" repräsentiert der Lokalbahnzug der K.Bay.Sts.B. Die Lokomotive D XI der Gattung C1' n2 war von 1895 bis 1966 im Einsatz und stellte die zahlenmäßig stärkste Gattung der bayerischen Lokalbahnlokomotiven. Die Modellausführung ist getreu der Epoche I ausgeführt. Die Lok besitzt drei angetriebene Achsen und ist mit einer Kupplungsaufnahme nach NEM ausgerüstet. Der Wagenzug besteht aus einem BCL, einem CL, einem PPostL und einem bei der Bayerischen Staatsbahn eingestellten Privatwagen der Stadtbrauerei Spalt. Die Modelle entsprechen ebenfalls der Epoche I und besitzen Speichenradsätze, Kupplungsaufnahme nach NEM und eine Kinematik für die Kurzkupplung. Der 630 mm lange Zug läßt sich auch auf sehr kleinen Bahnhöfen noch überzeugend einsetzen.

## Fleischmann

Das Modell der Baureihe 64 steht jetzt auch für Betreiber von Dreischienen-Wechselstromanlagen zum Einsatz bereit. Das gemäß Epoche III dekorierte Fahrzeug der DB präsentiert sich mit genietetem Kessel, also eine wirkliche Neuheit. Wie bereits weiter vorn in diesem Journal ausführlich beschrieben, findet nun auch die GtL 4/4 den Weg zu den Freunden bayerischer Lokalbahn. Ihr hinterdrein fährt eine V 60 der Deutschen Bundespost. Im H0-Wagen-Neuheitenpäckchen vertreten: Container-Tragwagen "Hapag-Lloyd"; Flachwagen mit Containern, Bauart Res<sup>687</sup> der DB; Post-Gepäckwagen der K.P.E.V. und Postwagen, Bauart 4üra/17 der K.P.E.V. als Einmalserien.

Für N-Bahner "kreuzen auf" Lokomotiven der Baureihe 151 in verschiedenen Farbvarianten (grün und neurot) als FMZ-Loks und in Neurot als Gleichstromlok. Mit einer befristeten Serie wird die Baureihe 78 als Tenderlok "Saar" im Angebot stehen. An Wagen im Maßstab 1:160 sind zwei neue zu haben: zum einen der Schnellzug-Postwagen nach dem Entwurf des Design Center der DB, zum

anderen ein Post-/Gepäckwagen, Bauart Pw Post i Pr 84 der K.P.E.V., beide mit Kulissenmechanik zum Kurzkuppeln.

## Fulgurex-Aster

Die für dieses Jahr in Spur I angekündigte Hochgeschwindigkeitslok Pacific Chapelon Nord ist jetzt ausgeliefert worden. Das Modell mit der Nummer 3.1192 ist ein echter "Dampfer". Der Kupferkessel kann mit Spiritus beheizt werden; der Dampf setzt dann das Vierzylinder-Verbundtriebwerk in Bewegung. Ein Traum auf Rädern – allerdings auch zu einem traumhaften Preis.

## H & P

Was ist ein Isolatoren-Spritzwagen? Fragen Sie nach bei Haberl & Partner. Die Firma liefert jetzt einen solchen in H0 aus – als Bausatz und als Fertigmodell. Das Vorbildfahrzeug ist dort anzutreffen, wo Fahrleitungen die Gleise überspannen. Mit dem Fahrzeug werden von Zeit zu Zeit die Isolatoren durch Abspritzen mit Wasser gereinigt. Der Bausatz beinhaltet paßgenaue Zingußteile, Kleinteile aus Messingguß, Kunststoffenster, eine aus Messing geätzte Holzbodenplatte, Fahrwerksteile, Beschriftungssatz und Bauanleitung.

## Railino

Eine neue Produktreihe wirbt seit Anfang Oktober um die Gunst der N-Schmalspur-Fans: Railino. Im Direktvertrieb bietet diese neue Kleinserienfirma zunächst den Berninabahn-Triebwagen Nr. 31 der Rhätischen Bahn sowie dazu passend einen offenen und gedeckten Güterwagen an. Diese Schmalspurmodelle werden in feinsten Handarbeit aus einem neuen, hochwertigen Zweikomponenten-Kunststoff und filigranen Messing-Schleudergußteilen gefertigt. Die Modelle sind mit vielen Kleinteilen bestückt wie beispielsweise freistehenden Brems-

schläuchen, Scheibenwischern und Dachbodenkuppungen beim Triebwagen.

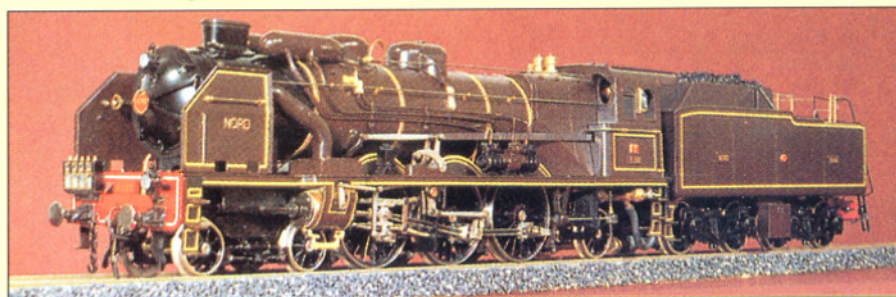
## Roco

Das jetzt ausgelieferte Sortiment neuer Roco-Produkte umfaßt hauptsächlich H0-Modelle. Im Roco-Line-Gleissystem kann man nunmehr auch die in einem Winkel von 10° verlaufende einfache Kreuzungsweiche mit Schotterbett erwerben. Die meisten Neuheiten gibt es bei Wagen. Darunter befindet sich die Sonderausgabe der "langen" Personenwagen der K. Bay. Sts. B. Natürlich verfügen auch diese Lokalbahnwagen über all die technischen und dekorativen Eigenschaften, die schon die letztjährigen "kurzen" in der Auslieferung der K. Bay. Sts. B. aus der Masse der Wagenneuheiten heraushoben. Eine seidenmatte grüne Lackierung dient als Basis für die aufwendige farbige Bedruckung mit sehr feinen, auf den Blechstoß-Abdeckleisten sitzenden schwarzen Zierlinien. Sie werden von ebenso zarten weißen Linien als Kontrast eingefäbt.

Auch die Liebhaber moderner Garnituren kommen auf ihre Kosten: Ausgeliefert wurden jetzt die TEN-Wagen der DB und der SNCF. Für "rangierwürdige" Modelleisenbahner erscheint die Sonderserie "Staubsilowagen Kds 54". Das Dreier-set ist im Outfit der Epoche III gehalten; die Wagen unterscheiden sich untereinander in Lackierung und Beschriftung. Das Set enthält zwei hellgraue Exemplare und eine dunkelgraue Version; die Betriebsnummern sind verschieden. Jeder Wagen besteht aus 76 Einzelteilen. Diese großzügige, aufwendige Bauweise erlaubt es, die zahlreichen Armaturen, Leitungen, Geländer, Leitern und sonstigen Details vollständig und durchweg freistehend nachzubilden.

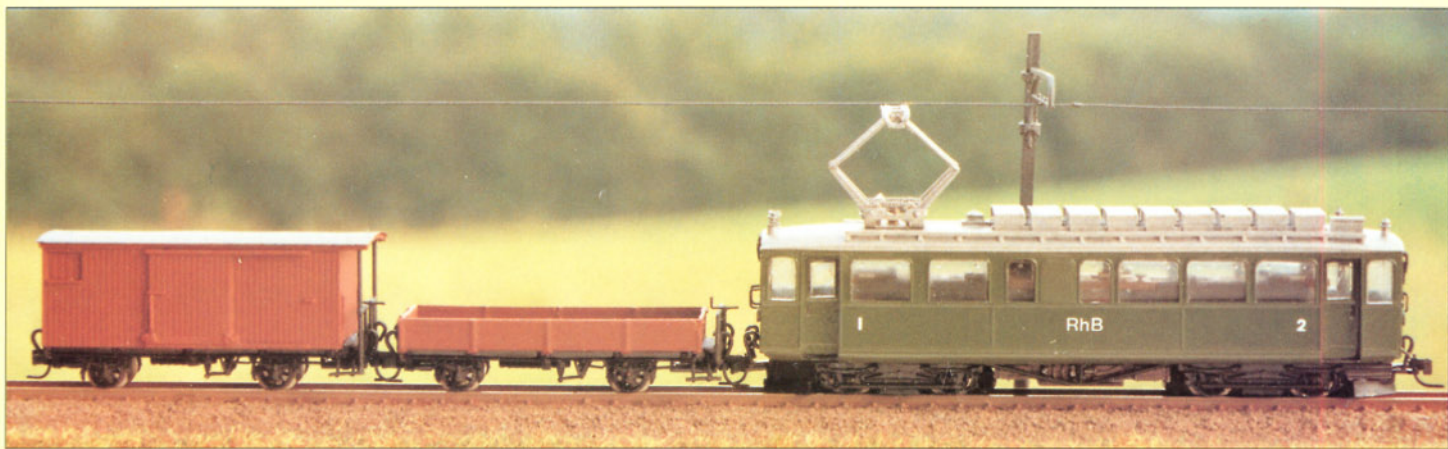
Die N-Bahner kommen in diesen Wochen ein wenig zu kurz. Angeboten wird jetzt das Erzwagen-Set der Ruhrkohle AG. In der Packung liegen drei Waggons, die sich gegenüber der normalen Katalogversion vor allem durch die Ruhrkohle-spezifische Beschriftung unterscheiden. Die Sonderserie

**Bild 2:** Ein Topmodell in Spur I: die Hochgeschwindigkeitslok Pacific Chapelon Nord von Fulgurex-Aster. **Werkfoto Fulgurex**



**Bild 3:** Der gut gelungene Isolatoren-Spritzwagen kommt von Haberl & Partner. **Werkfoto Haberl & Partner**





**Bild 4:** Rhätische Bahn in N von Railino: der Bernina-Triebwagen mit einem offenen und einem gedeckten Güterwagen. **Werkfoto Railino**

**Bild 5:** Schmalspur-Romantik in H0e bringt die sächsische I K von Technomodel auf die Anlagen. **Foto: J. Albrecht**

ist limitiert und wird daher nur eine begrenzte Zeit im Handel sein.

### Schmalspur & Feldbahn/ Technomodel

Was letzterer produziert, vertreibt ersterer: H0e-Modelle nach sächsischen Vorbildern. Dazu gehört die sächsische I K genauso wie die zu ihr passenden zweiachsigen Personen- und Güterwagen in Länderbahnversion. Auch Dreischienengleis H0/H0e ist lieferbar, dazu Schmalspurweichen. Überarbeiten will Technomodel – ein Dresdener Kleinserienhersteller – in kurzer Zeit das Sortiment der ehemaligen Firma Herr, die Ende der fünfziger Jahre eine sächsische VI K, vierachsige Personen- und Güterwagen sowie einen Rollwagen fertigte, damals allerdings vorbildwidrig in H0m, angepaßt an das TT-Sortiment.

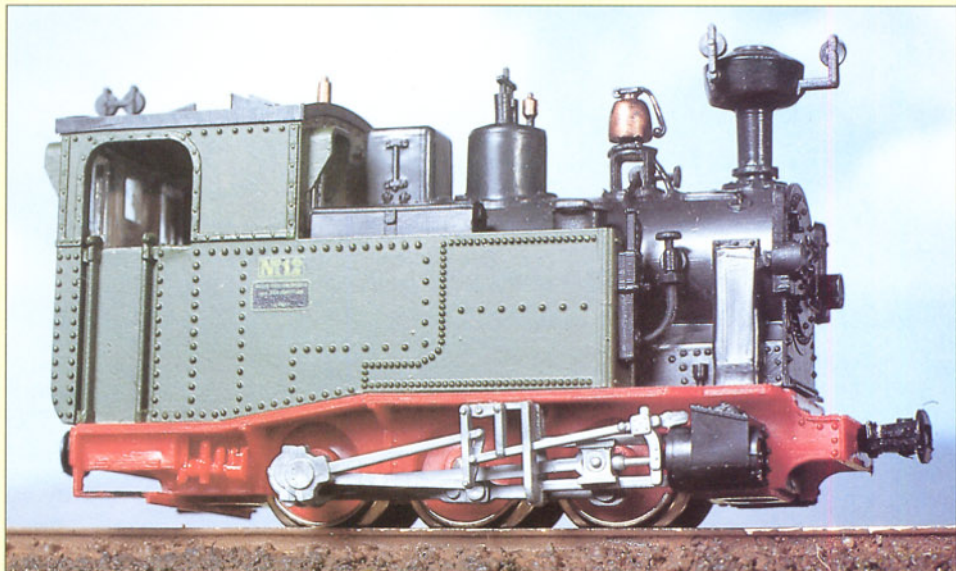
### Faller

Herbstimpressionen bietet Faller in seinem H0-Neuheitenpaket denjenigen, die sich an den jetzt wieder länger werdenden Abenden bastlerisch betätigen wollen. Als Exklusivmodell erscheint dieser Tage das BMW-Autohaus, ein Gebäudekomplex aus Verkaufs-/Wohnhaus, Werkstatt und Ausstellungspavillon, auf dessen Dach sich das Markensymbol dreht. Der Packung, numeriert und zertifiziert, sind drei schöne Herpa-Modelle beigegeben.

Im Stadtkonzept Stauffen liegen dem interessierten Kunden jetzt das Eckhaus mit Spielwarengeschäft und das Doppelhaus Reformhaus/Fahrschule vor. Noch rechtzeitig im Jahr des Postjubiläums erscheint auch Fallers Bundespost-Amtsgebäude, das sehr modern aussieht. Schalerräume beherbergt das Erdgeschoß. In der Etage darüber liegen zwei Wohnungen. Die Bushaltestelle und Postfahräder sind zusätzliche Ausschmückungsteile.

Nicht nur für Modellbahner, sondern auch für Freunde moderner Architektur dürften die Häuser "Exquisit" und "Rubin" interessant sein, gefertigt nach Vorbildern der Firma Weberhaus. Mehr auf Anlagen mit ländlichem Charakter passen die Häuser nebst Kirche der Grundpackung Waldorf, die künftig erweitert wird.

Für Rummelfans gibt es weitere Packungen zum



Aufbau eines Kirmesplatzes: Schiffschaukel mit Antrieb und Karussell "Jupiter" heißen die neuen Knüller voller Schwung und Bewegung. Und um die Ecke steht der Edeka-Markt "Friedrichsen", dessen Werbeemblem auf dem Dach rotiert.

### Modellbahn Hödl

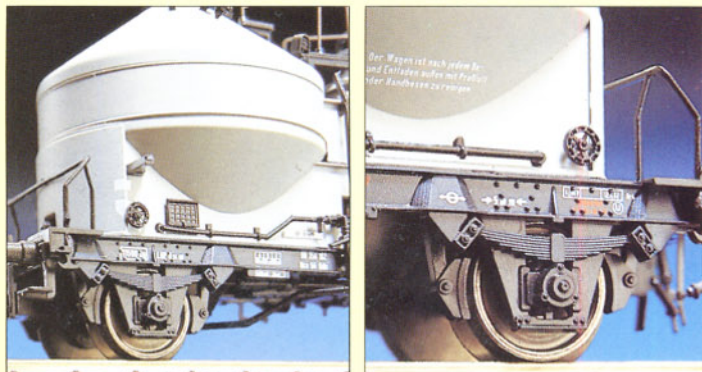
Für die Lok 2901 der Lehmann-Groß-Bahn fertigt Modellbahn Hödl in Germering/München Messing-Ätzbeschriftungssätze. Die Lok "Frank S." fuhr beispielsweise zuletzt auf der Nebenbahn Möckmühl –

**Bild 6:** Ein neuer Container-Tragwagen von Fleischmann. **Werkfoto Fleischmann**



**Bild 7:** Der reich detaillierte Kds 54 von Roco wurde an den Fachhandel ausgeliefert. **Werkfoto Roco**

**Bild 8:** Der TEN-Schlafwagen "U-Hansa" wurde ebenfalls von Roco ausgeliefert. **Foto: P. Schiebel**





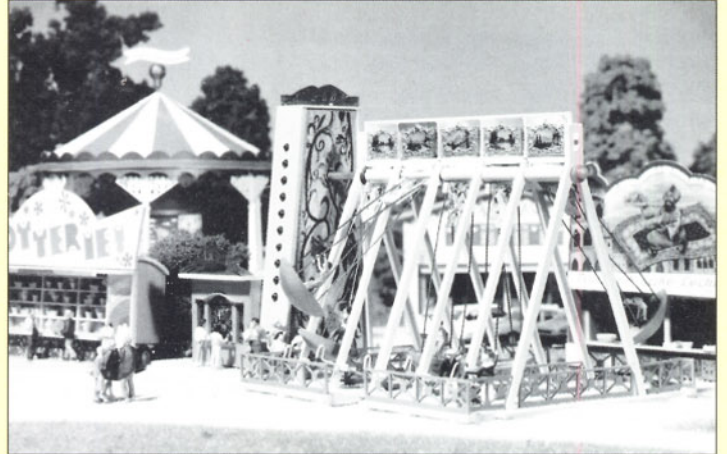
**Bild 9:** Ein Dorfensemble enthält die Grundpackung "Waldorf" von Faller. *Werkfoto Faller*



**Bild 10:** Spaß macht das Einkaufen im neuen Faller-Edeka-Markt. *Werkfoto Faller*



**Bild 11:** Ebenfalls von Faller stammt das Amtsgebäude der Deutschen Bundespost. *Werkfoto Faller*



**Bild 12:** Die Schaustellerserie von Faller wird ergänzt durch die Schiffschaukeln mit Antrieb. *Werkfoto Faller*

Dörzbach (Jagsttalbahn) vor Touristenzügen. Will man die Schilder 99 4652 verwenden, dann hat man im Ergebnis eine der drei Loks, die in den sechziger Jahren auf der Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahn verkehrten, in der Mitte jenes Jahrzehnts auf die Insel Rügen kamen und 1968 ausgemustert wurden – ausgenommen die 99 4652, die zuletzt bei der Dampfkleinbahn Mühlenstroh verkehrte. Die Schilder sind mit Doppelklebeband versehen und somit leicht anzubringen.

## Pola

Die H0-Bahner werden in diesen Tagen mit zwei Empfangsgebäuden verwöhnt. Der vollständig aus Natursteinen "gemauerte" Bahnhof "Neufeld" ist erstklassig gelungen. Wie von Pola gewohnt, sind die Türen beweglich. Die Wände sind außen patiniert und teils manuell farblich behandelt. Im französischen Stil gehalten ist der Bahnhof "Marmagne" – ein schlichtes Bauwerk mit verputzten Wänden und gemauerten Fenstereinrahmungen. Viele Kleinteile verfeinern das Modell.

**Bild 13:** Der neue Bahnhof "Neufeld" ergänzt das Pola-Sortiment ebenso wie...



Für Gartenbahner hat Pola auch im Herbst ein Herz. Im Westernstil erscheinen die "First National Bank" und die "Wells Fargo Station" (Postkutschenstation), dazu eine in voller Fahrt befindliche Kutsche. Zu herbstlichen Feldarbeiten tuckert ein Lanz-Traktor, Typ D 9506, den Weg entlang, am Haken den dazu passenden Hänger, beladen – sehr originell! – mit zwei Käfigen und einem eingespernten Hausschwein.

Was die Krauses bei Preiser sind die Walters bei Pola. Zwei Figurensätze befinden sich bis dato im Handel. Leben in die Gartenbahnszenerie bringt außerdem "Harrys Schießhalle" mit aufwendig illustrierter Blende und kompletter Inneneinrichtung. Dazu gibt es eine mit Leuchtdioden aufgebaute Lauflichtkette, die ohne Probleme von hinten her in die Blende eingesteckt werden kann.

## Herstellerkataloge und -literatur

sind rechtzeitig vor dem weihnachtlichen Kundenansturm von verschiedenen Firmen an die Geschäfte verteilt worden.

**Arnold** zeigt auf 120 Seiten, was in N möglich ist. Gleich nach dem Aufschlagen befindet man sich mitten im Firmengeschehen: Mit wenigen Bildern ist belegt, wie die Qualitätsmodelle in den Nürnberger Werkstätten entstehen. Breiter Raum wurde den Jubiläumsmodellen gewidmet – der Tenderlok Baureihe 93 und dem kompletten Rheingoldzug, beide vergoldet, sowie dem Henschel-Wegmann-Zug. Auch einige 90er-Neuheiten begegnen uns gleich auf den ersten Seiten.

Im **Faller-Katalog** 1990/91 sind 600 Artikel auf 250 Seiten aufgeführt – Angebotsübersicht und Buch der Anregung zugleich, denn viele Modelle wurden im "Szenarium" fotografiert. Das Titelbild vereinigt einige Neuheiten dieses Jahres zu einem recht gut gelungenen Ensemble.

Auch **Fleischmann** legt den neuen Katalog 1990/91 rechtzeitig vor. Auf 203 Seiten wird das Programm für H0 und N ausführlich und übersichtlich mit allem möglichen Zubehör vorgestellt. Ein Hinweis auf die jeweilige Epoche bei den Fahrzeugen erleichtert die Zuordnung zum jeweiligen Anlagenthema ganz besonders. Den Reigen der Dampflokomotiven in H0

**Bild 14:** ...die im französischen Stil gehaltene Station "Marmagne". *Werkfotos Pola*





**Bild 16:** ...und ein Bankgebäude der First National Bank vor.  
**Werkfotos Pola**

eröffnet eine ganz besondere Neuheit: die bayerische GiL 4/4 im Länderbahn-Look.

**Heki** überraschte jüngst mit einer Ratgeberschrift zum Thema "Modellbahnzüge elektronisch steuern". Darin dreht sich alles um die Elektrotechnik/Elektronik im Anwendungsbereich Minibahn. Beschrieben wird die Herstellung eines Gleisbildstellwerks genauso ausführlich wie das optimale Schalten von Magnetartikeln oder die Automatisierung des Fahrbetriebs, natürlich alles unter dem Blickwinkel Einsatz von Heki-Bausteinen.

**Kibri**-Modellbahn-Zubehör und -Nutzfahrzeuge 1990/91 – das bedeutet, auf 164 Seiten die Qual der Wahl zu haben. In den Nenngrößen H0, N und Z werden die vielfältigsten Artikel vorgestellt. Maßangaben der Bodenplatten und Höhen bei Gebäuden und Einrichtungen sind dabei ebenso informativ wie die technischen Hinweise für die zahlreich dargestellten Nutzfahrzeuge.

**Klein Modellbahns** Lieferübersicht wird vor allem Modellbahner ansprechen, die sich thematisch im Österreichischen bewegen. In der Sparte Güterwagen gibt es allerdings auch einige interessante DB-Modelle, die nicht unbeachtet bleiben sollten.

**Noch** präsentiert auf rund 100 Seiten sein Programm an Zubehör für die Landschaftsgestaltung. Auch diesmal durch die Bank Farabbildungen, die viele Anregungen geben, um die Modelle richtig in Szene zu setzen.

**Pola** stellt sein bekanntes und stark erweitertes Sortiment an H0- bzw. N-Gebäudemodellen und -Zubehörteilen im äußerst farbenfroh aufgemachten Katalog '91 vor. Einige teilweise doppelseitige Bilder bringen Gestaltungsvorschläge für anspruchsvollen Anlagen- und Dioramenbau. Der Katalog zeigt die große Vielfalt, die bei der Verwendung von Pola-Bauten möglich ist. 34 H0- und zwölf N-Artikel des letzten Katalogs sind nicht mehr enthalten, dafür aber 18 Neuheiten aufgenommen worden.

**Piko** feierte im vergangenen Jahr 40jähriges Jubiläum. Auf dem Aufklapper im Katalog 1990/91 deswegen das Angebot an Pico-Express-Loks aus dem Jahre 1949 in einer Neuauflage. Ansonsten sind einige interessante Packungen für den Einsteiger

**Bild 17:** Eine reich ausgestattete Schießhalle von Pola für die LGB-Liebhaber.  
**Werkfoto Pola**



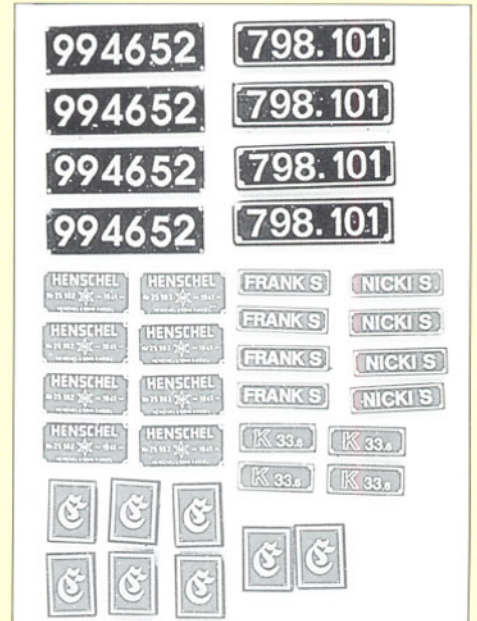
**Bild 18:** Verschiedene Messingschilder für die LGB-Lokomotive "Frank S." sind von Modellbahn Hödl erhältlich. **Foto: B. Schmid**

und eine verbreiterte Palette an Länderbahn-Rollmaterial zu finden; "Sachsen" dominieren.

**Roco** legt mit 220 Seiten wieder ein starkes Nachschlagewerk auf den Ladentisch. Die Titelseite zieren neue Kreationen der Firma. Angenehm an dieser Publikation immer wieder die Mischung von Vorbild- und wohlgelegenen Anlagenfotos. Dem erfolgreichen Roco-Line-System wurden einige Seiten gewidmet, die die Vorteile und Möglichkeiten dieses Gleissystems illustriert darlegen. Großformatig wird die V 60 offeriert, sozusagen als Einstiegs- und Einstimmungsfoto für das nachfolgend umfassende Angebot an H0-Lokomotiven und -Wagen.

**Trix** beschließt den Reigen uns bis zum Redaktionsschluss vorliegender Kataloge. Minitrix, Trix-Express und Trix-International sind wieder vertreten – in jedem System ein reichhaltiges Programm. Wie nicht anders zu erwarten, wurde der Schlager des Jahres gleich auf dem Titelblatt plazierte: Trix' wunderschöner Kranwagen der Deutschen Reichsbahn.

**pw**



**Bild 19:** Für Leben auf der großen Spur sorgen künftig zwei Figuresätze...



**Bild 20:** ...der Familie Walter von Pola.  
**Werkfotos Pola**

