

# Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E  
ISSN 0720-051X

1/1991  
Januar

DM 11,50  
sfr 11,50  
öS 89,-



# IMPRESSUM

ISSN 0720-051X 17. 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 Bergmann  
 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. Karlheinz Althammer  
 Dr. Albrecht Bamler  
 Dipl.-Ing. Henning Böttcher  
 Dr. Ing. Peter Gildenpfennig  
 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. Delle,  
 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

1991 erscheint das Eisenbahn-Journal 12 x  
 Einzelheft: DM 11,50 + DM 2,40 Porto  
 Modellbahn-Ausgabe: DM 12,50 + DM 2,40 Porto  
 1991 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)

**Teillabonnements:**  
 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-Pressvereinigung)



## Gebirgstauglich

Es darf behauptet werden, daß die Industrie der ehemaligen DDR nicht durchweg dem negativen Bild entsprach, das man sich gemeinhin von ihr macht. Die Lokomotivbauer jedenfalls haben Produkte vorzuweisen, die sich äußerst werbewirksam sogar auf schwierigen Schweizer Steilstrecken bewähren. Lesen Sie, wie der "Trabi" und der "Wartburg" zur SOB kamen – ab Seite 10.

# Inhalt



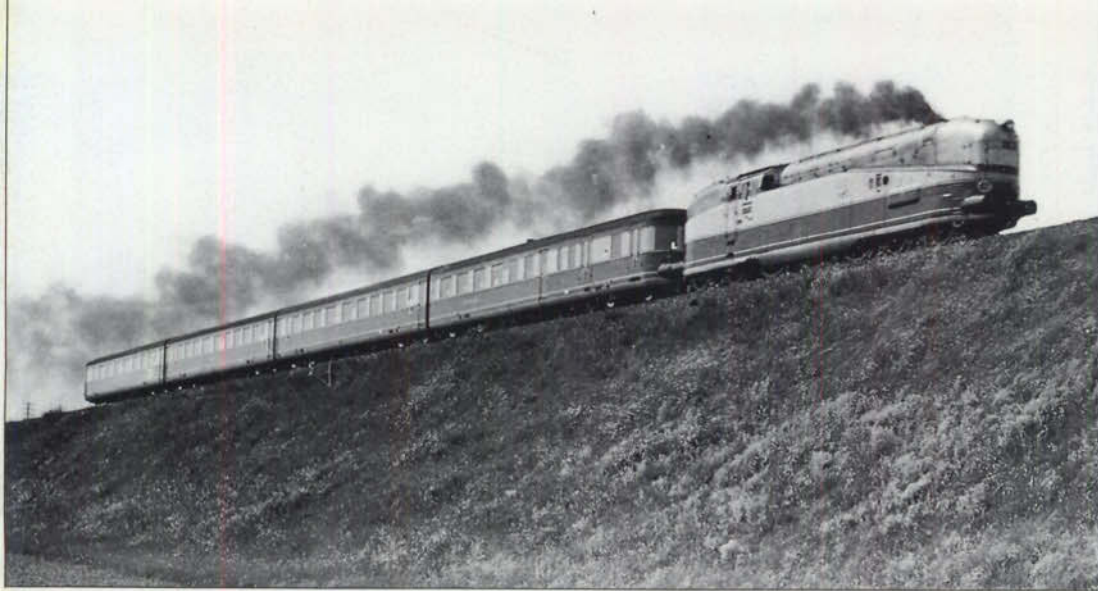
### Zu unserem Titelbild:

Die 051 575 muß schwer arbeiten, um den Militärzug aus Nürnberg die Etzelwanger Steige bergan zu bringen. Gleich hat sie es aber geschafft und wird im Bahnhof Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg) eintreffen. Die Szene hat Udo Geum am 1. Dezember 1973 mit der Kamera festgehalten.

### Zu unserem Poster (S. 50/55)

Mit dem Zug Nr. 14 287 war die 99 1585 der Preßnitzalbahn am 12. Februar 1984 bei Streckewalde unterwegs. Kurz darauf wurde die Stilllegung der Strecke eingeleitet. Ihren Wiederaufbau betreibt jetzt eine neugegründete Interessengemeinschaft. Lesen Sie dazu den Beitrag auf den Seiten 23 bis 25. **Foto: Peter Kaufmann**

<b>Die Baureihe V 100<sup>10</sup></b>	
Vorbild und Modell	4
<b>Steile Karriere</b>	
DR-Lokomotiven bei DB und SOB	10
<b>Preußen-Report</b>	
Die Gattung S 7 (Teil 2)	16
<b>Dampf im Preßnitztal</b>	
Aufruf zum Wiederaufbau	23
<b>Einst ein Star:</b>	
Der Henschel-Wegmann-Zug	26
Das Modell in N	30
<b>Bücherecke</b>	31
<b>Neues Nahverkehrskonzept im Donautal</b>	32
<b>Bahn-Notizen</b>	34
<b>Zweite Luft für die 221</b>	38
<b>Ein neues Modell der 221 in Größe H0</b>	42
<b>Deutscher Staatsbahnwagenverband (Teil 7)</b>	44
<b>Poster</b>	50
<b>Typenblatt: württ. T 4</b>	51
<b>Typenblatt: württ. ADh</b>	53
<b>Fachhändler-Adressenseiten</b>	58



C. Bellingrodt (Slg. Dr. Scheingraber)

## Gekontert

Als Anfang 1933 ein neuer dieselektrischer Schnelltriebwagen unter dem Namen "Fliegender Hamburger" Furore machte, sah sich die Dampflokomotiv-Industrie zum Handeln gezwungen. Mit einem dampflokomotivbespannten Pendant sollte der Konkurrenz Paroli geboten und der hochwertige Fernschnellzugverkehr in der Hand behalten werden. Ergebnis der beschleunigten Aktivitäten war der Henschel-Wegmann-Zug. Über seine Entstehungsgeschichte und über das jetzt im Fachhandel erhältliche Arnold-Modell berichten wir in dieser Ausgabe – ab Seite 26.

B. Studer

## Betriebsam

Wenig Platz und viel Phantasie sind die Grundlagen der Anlage, die wir diesmal im Rahmen des 3. Internationalen Modellbauwettbewerbs des Eisenbahn-Journals vorstellen. Ganz bewußt vom Erbauer als Gegengewicht zum überwältigenden Bayern-Angebot auf dem Länderbahnsektor gewählt ist das Thema. Erleben Sie ein Stück "Preußen – 87 mal kleiner" – ab Seite 60.



H. Woldt

## 12 Preußen 87x kleiner 60

### Viel Bahn auf wenig Raum

Roco-Gleisbauwettbewerb 64

### Die Station "Rieder"

Kit-bashing aus Pola-Bausätzen 66

### Postwagen im Modell

70

### Ein typischer Privatbahn-Endbahnhof

72

### Reichsbahnwagen – selbstgebaut

76

### Tips und Tricks

Ein Baum mit metallischer Krone 82

Superungs-Vorschlag 83

Schrott-Transport 84

### Schwarz oder blank?

Die "Beine" unserer Lieblinge 85

### Diorama "Tankstelle"

86

### Die V 140 001 als H0-Modell

88

### Schaufenster der Neuheiten

92

### AUTO-BAHN

96

### Mini-Markt

98

### Sonderfahrten und Veranstaltungen

103

## Problemlos

Einfacher, als es sich beschreiben läßt, ist der Umbau eines handelsüblichen Bahnhofs-Bausatzes in ein individuelles Gebäude, das noch dazu ein reales Vorbild hat. Wer also statt des vom Hersteller angebotenen "Rothhausen" lieber die Agentur "Rieder" oder die Station "Lauterbach" auf seiner Anlage erstehen lassen möchte, sollte unsere Umbautipps nutzen – ab Seite 66.



K. Heidebreder

**Bild 1:** 157 Lokomotiven der Baureihe 211 zählten am 30. Juni 1990 zum Einsatzbestand der Deutschen Bundesbahn. Das Foto der 211 195 entstand am 28. September 1990 bei Hainstadt (Baden) an der Nebenbahn von Miltenberg nach Seckach. **Foto:** Th. Küstner

# Die Baureihe V 100<sup>10</sup>

## Vorbild und Modell

Schon Anfang der fünfziger Jahre, als die Serienfertigung neuer Dampflokomotiven für die Deutsche Bundesbahn noch auf vollen Touren lief, war die Entscheidung für den Wandel in der Struktur der Zugförderung gefallen. Mit modernen Diesellokomotiven sollte der zukünftige Bahnbetrieb auf nicht elektrifizierten Strecken wirtschaftlicher abgewickelt werden. Neben einer Verringerung des Aufwandes für die Unterhaltung der Fahrzeuge sollten auch die Personalkosten gesenkt werden. Ein Typenprogramm, das bereits Ende 1954 erarbeitet worden war, sah den Bau von zunächst fünf verschiedenen Bauarten vor. Darin enthalten war auch eine Nebenbahn-Diesellokomotive, von der man sich besondere Rationalisierungsgewinne versprach. Gefordert war eine einmotorige, dieselhydraulische, vierachsige Drehgestell-Maschine für Einmannbetrieb, mit mittig oder halbmittig angeordnetem Führerhaus. Die Kraftübertragung zu den Achsgetrieben sollte mittels Gelenkwellen erfolgen. Im gemischten Dienst auf Nebenbahnen war eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h vorgesehen, beim Einsatz auf Hauptstrecken sollten 90, später sogar 100 km/h erreicht werden. Eine vollautomatisch arbeitende Dampferzeugungsanlage sollte die Beheizung leichter Reisezüge ermöglichen. Als Antriebsaggregat war zunächst ein Dieselmotor mit 650 PS vorgesehen. Unter Berücksichtigung aller Gegebenheiten und Anforderungen im vorgesehenen Einsatzbereich entschied man sich dann aber doch für eine höhere Antriebsleistung, zumal inzwischen drei verschiedene, gegeneinander austauschbare Motoren von Daimler-Benz, MAN und Maybach mit einer Nennleistung von rund 1100 PS zur Verfügung standen. Die Geschichte der Baureihe V 100 ist natürlich schon mehr als einmal niedergeschrieben worden. Eine Bauartbeschreibung hatten wir bereits im Eisenbahn-Journal 4/1983 veröffentlicht, und in der Reihe "Eisenbahnbibliothek" der Franckh'schen Verlagshandlung hat Dr. Rolf Löttgers der V 100 im Jahre 1987 einen ganzen Band gewidmet. Die nachfolgenden Ausführungen sollen deshalb nicht die Technik der Fahrzeuge beleuchten, sondern vorrangig einen Überblick über die Verteilung der Lokomotiven und die Entwicklung ihres Bestandes geben. In der Zeit vom 1. Oktober 1958 bis zum 18. Februar 1963 waren insgesamt 365 Lokomotiven der Baureihe V 100<sup>10</sup> in Dienst gestellt worden. Eine dieser Maschinen, die V 100 1006, hatte bereits von Anbeginn an einen stärkeren Motor mit 1350 PS und wurde deshalb zur ersten Lokomotive der Baureihe V 100<sup>20</sup> mit der Betriebsnummer V 100 2001. Federführend bei der Entwicklung und bei





211 195-3



der Fertigung war die MaK in Kiel-Friedrichs-ort. Am Bau der Lokomotiven waren aber auch noch andere Hersteller mit unterschiedlichen Lieferquoten beteiligt.

Maschinenfabrik Esslingen	V 100 1354-1365	12 Stück
Arn. Jung, Jungenthal	V 100 1027-1043	47 Stück
	V 100 1324-1353	
Krupp, Essen	V 100 1224-1273	50 Stück
Krauss-Maffei, München	V 100 1274-1323	50 Stück
Henschel, Kassel	V 100 1169-1223	55 Stück
MaK, Kiel	V 100 1001-1026	96 Stück
	V 100 1044-1113	

Die Lokomotiven V 100 1001-1007 waren Prototypen, die Maschinen V 100 1008-1043 zählten zur Nullserie und alle anderen zur ersten Bauserie. Nach einer amtlichen Liste des BZA München vom 31. August 1963 wird folgende Verteilung der Fahrzeuge nachgewiesen:

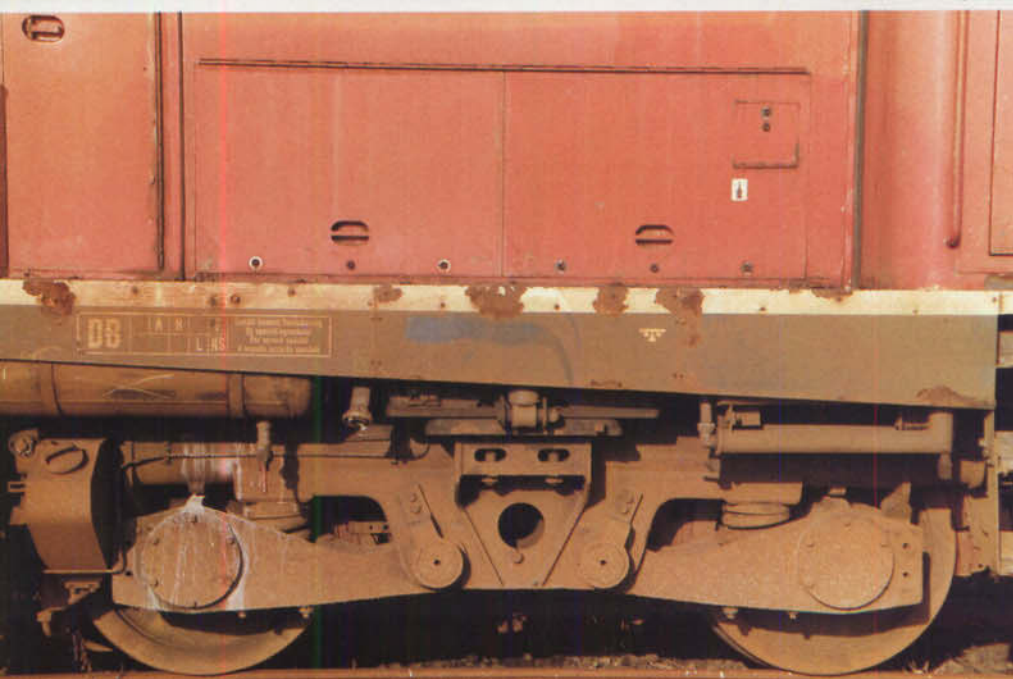
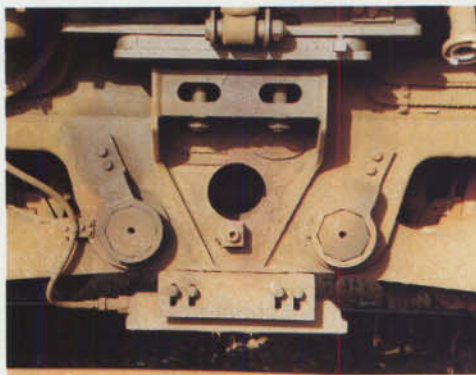
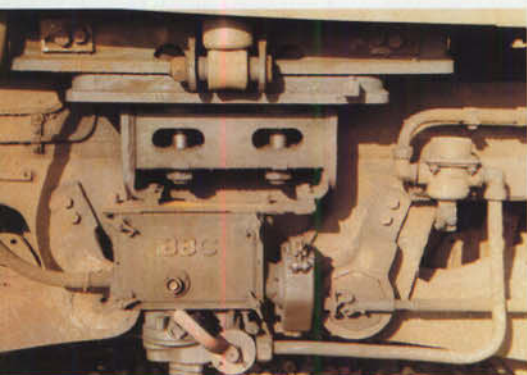
Direktion	Betriebswerk	Stück
BD Augsburg	Bw Kempten	19
	Bw Nördlingen	1
BD Frankfurt	Bw Griesheim	11
	Bw Hanau	9
BD Hamburg	Bw Hamburg-Harburg	20
	Bw Flensburg	6
BD Hannover	Bw Bielefeld	6
	Bw Braunschweig	11
	Bw Delmenhorst	1
BD Karlsruhe	Bw Freiburg	7
	Bw Villingen	7

BD Kassel	Bw Fulda	5	
	Bw Marburg	18	
	Bw Düren	7	
BD Köln	Bw Köln-Nippes	9	
	Bw Krefeld	11	
	BD Mainz	Bw Landau	15
	BD München	Bw Ingolstadt	13
Bw München Hbf		4	
Bw Rosenheim		12	
BD Münster	Bw Münster	14	
BD Nürnberg	Bw Ansbach	10	
	Bw Bamberg	9	
	Bw Bayreuth	14	
	Bw Nürnberg Hbf	11	
BD Regensburg	Bw Hof	11	
	Bw Passau	12	
	Bw Plattling	9	
	Bw Regensburg	4	
	Bw Schwandorf	9	
BD Saarbrücken	Bw Jünkerath	6	
	Bw Simmern	6	
	Bw Trier	5	
BD Stuttgart	Bw Kornwestheim	27	
BD Wuppertal	Bw Dieringhausen	10	
	Bw Hagen-Eckesey	6	
	Bw Siegen	9	

Außer diesen 364 Lokomotiven der Baureihe V 100<sup>10</sup> waren am Stichtag bereits insgesamt 91 Fahrzeuge der leistungstärkeren Baureihe V 100<sup>20</sup> in den Betriebswerken Bielefeld, Delmenhorst, Fulda, Göttingen, Griesheim, Köln-Nippes, Kornwestheim, Lübeck, Ludwigshafen, Marburg und Oldenburg beheimatet.

Im Personenzugdienst fuhren die V 100 auf den Nebenbahnen zunächst noch recht oft vor "Donnerbüchsen", ansonsten mit drei- und vierachsigen Umbauwagen. Auf den Hauptstrecken sah man die Maschinen mit "Silberlingen" und vor Wagen mit Mitteleinstiegen vor allem im Nahverkehr (hier auch mit Wendezügen). Gelegentlich wurden die Lokomotiven in Doppeltraktion auch vor Schnellzügen eingesetzt; außerdem wurde die V 100 recht oft als Vorspann herangezogen. Auf den Nebenbahnen lösten die V 100 viele Lokomotiven der Baureihen 57<sup>10</sup>, 64 und 86 ab, und auf den Hauptbahnen verdrängten sie die im Personenverkehr eingesetzten Maschinen der Baureihe 93<sup>5</sup>. Bei Inkrafttreten des neuen Nummernplans am 1. Januar 1968 befanden sich noch alle 364 Fahrzeuge der Baureihe V 100<sup>10</sup> im Einsatzbestand; sie wurden nun als Reihe 211 geführt. Zu diesem Zeitpunkt war bereits eine Aktion angelaufen, bei der eine große Zahl von Maschinen der Baureihe 211 mit den stärkeren Dieselmotoren (Nennleistung 1350 PS) ausgerüstet wurde. Die Baureihenbezeichnung allein gab also keinen Aufschluß mehr über die installierte Motorleistung.

Bis zum Ende des Jahres 1980 blieb der Bestand der Baureihe 211 unangetastet. Die 211 007 hatte allerdings im November 1980 bei einem Unfall so starke Schäden erlitten, daß sie vier Monate später ausgemustert



**Bild 3 (Mitte links):** Sifa am Drehgestell unter dem langen Vorbau der 211 070.

**Bild 4 (Mitte rechts):** Detailansicht eines Drehgestells der 211 133 mit angebautem Industriemagnet.

**Bild 5:** Drehgestell unter dem kurzen Vorbau der 211 079.

**Bild 2 (linke Seite oben):**

Aus demselben Baulos wie die V 100 1064 stammt die 211 070, die im November 1989 im Bw Tübingen abgestellt und zum Verkauf bestimmt war, inzwischen aber wieder reaktiviert wurde.



**Bild 6:** Auch die 211 079, ebenfalls im November 1989 in Tübingen aufgenommen, befindet sich nach der Instandsetzung wieder im Einsatz.

werden mußte. Ebenfalls im März 1981 wurde die 211 231 bei einem Erdbeben demoliert und im April 1982 aus dem Bestand gestrichen. Nächstes Unfallopfer war die 211 017, deren Ausmusterung im November 1983 erfolgte.

Streckenstillegungen und Verkehrseinschränkungen hatten inzwischen zu einem Überbestand von Diesellokomotiven geführt, der die DB zu Fahrzeugverkäufen veranlaßte. Der erste Verkauf einer 211 wurde im Oktober 1983 getätigt; ein Händler erwarb die 211 001. Einige Fahrzeuge gingen auch direkt von der DB an nichtbundesweitere Eisenbahnen. Die nachfolgende Übersicht zeigt die Bestandsentwicklung ab 1982.

31.12.1982	362	(-)	Stück
31.12.1983	361	(1)	Stück
31.12.1984	359	(4)	Stück
31.12.1985	339	(2)	Stück
31.12.1986	337	(17)	Stück
31.12.1987	239	(2)	Stück
31.12.1988	160	(-)	Stück

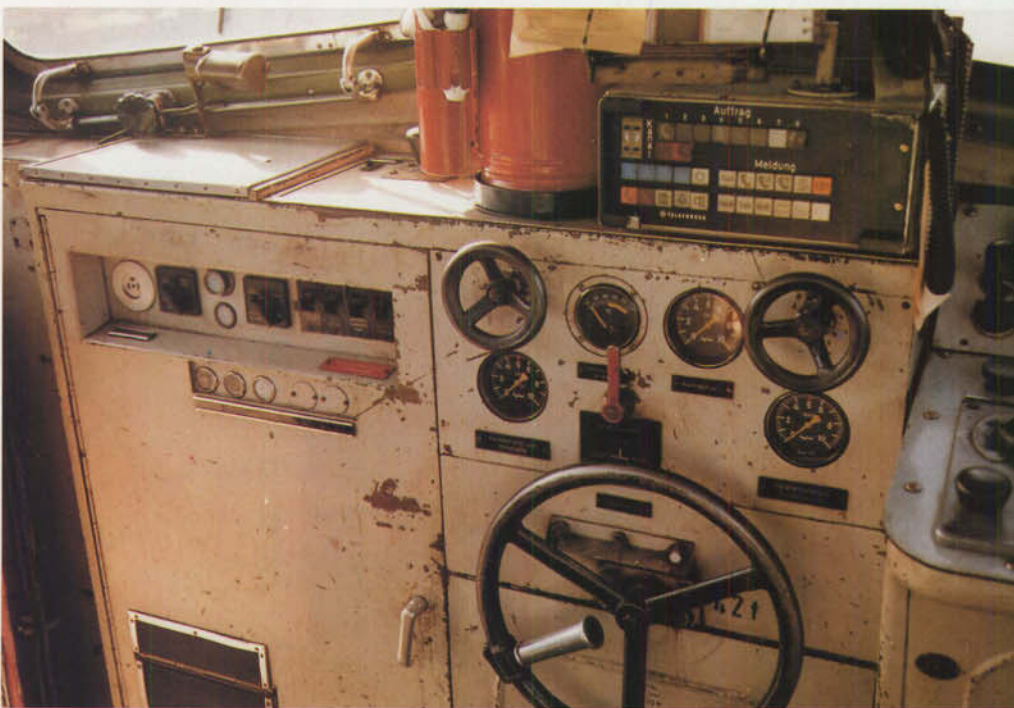
Die Klammerwerte geben die in den Bestandszahlen enthaltenen, aber bereits z-gestellten Lokomotiven an. In den Beständen vom Jahresende 1982, 1983 und 1984 sind auch die 15 Fahrzeuge enthalten, die an die Türkischen Staatsbahnen TCDD vermietet waren, bis es am 18. März 1985 zum Verkauf dieser Maschinen kam.

Die Bestandsliste vom 30. Juni 1989 wies dann nur noch 108 betriebsfähige Lokomotiven der Baureihe 211 aus; weitere 41 Fahrzeuge waren von der Ausbesserung zurückgestellt und aus der Kostenerfassung herausgenommen.

Der Aufschwung im allgemeinen Verkehrsaufkommen nach der politischen Wende in der DDR blieb auch für die Bestandsentwicklung der Baureihe 211 nicht ohne Folgen. Eine ganze Reihe abgestellter Fahrzeuge wurde, mit zum Teil recht beträchtlichem Aufwand, instandgesetzt und wieder in den Einsatzbestand übernommen, der am 30. Juni 1990 wieder 157 Fahrzeuge aufwies. Eine weitere Lok (211 081) wurde noch als z-gestellt geführt. Nach ihrer Ausmusterung bei der DB fanden viele Lokomotiven der Baureihe 211 ein neues Betätigungsfeld. Die 211 074 und 345 wurden an die Bentheimer Eisenbahnen verkauft. Zur AVG nach Ettlingen gelangte die 211 308. Über die Handelsunternehmen On-

Rail in Mettmann und Layritz in Penzberg wurden die 211 008, 010, 080, 111, 114, 124, 148, 149, 154, 155, 169, 184, 223, 228, 233, 238, 260, 320, 341, 343, 346 und 347 nach Frankreich und Italien verkauft. Ein Teil dieser Fahrzeuge hatte im AW Bremen neue Motoren von Rolls-Royce mit einer Leistung von rund

1200 PS erhalten. Über das Schicksal der noch bei der DB vorhandenen Loks ist noch nicht entschieden; evtl. sollen sie abgewirtschaftete Maschinen der Deutschen Reichsbahn ersetzen. Zu der zunächst angestrebten Ausmusterung der Baureihe 211 zum Jahresende 1990 wird es wohl nicht kommen. **HO**



**Bilder 7 und 8:** Führerstand der abgestellten 211 079. **Fotos 2 bis 8:** H. Obermayer



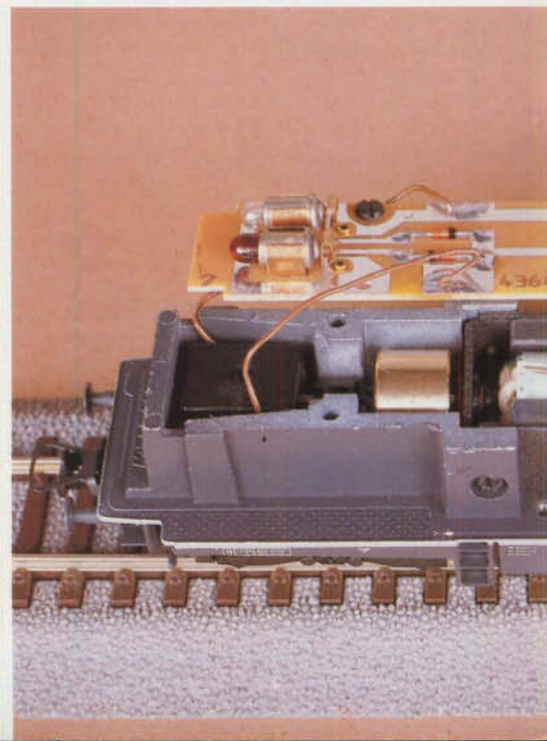
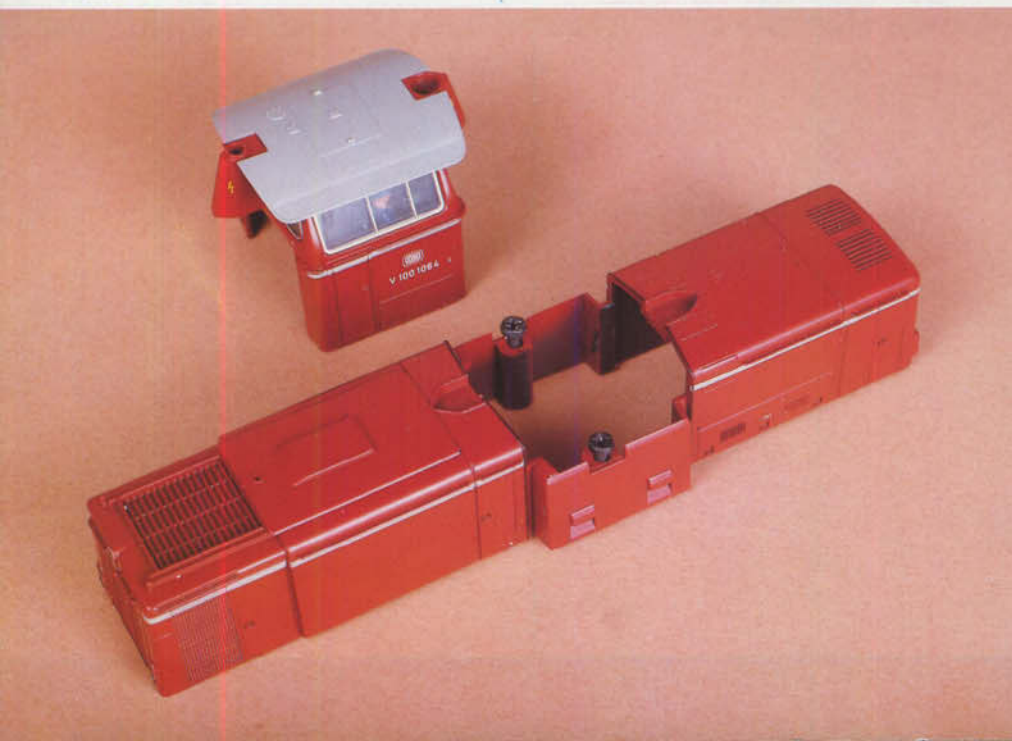
**Bild 9:** Einfahrt für die V 100 1064. Dank ihrer pendelnd gelagerten Drehgestelle läuft die Lok sehr ruhig.

ein ruckfreier Lauf auch bei sehr langsamen Rangierbewegungen gewährleistet ist. Eine sichere Stromabnahme von allen Rädern – von denen zwei mit Haftreifen ausgestattet sind – und die ideal pendelnd befestigten Drehgestelle tragen mit zu den guten Laufeigenschaften bei. Die Zugkraft des Modells ist so gut, daß die Maschine mühelos alle für sie in Frage kommenden Lasten auch über stark geneigte Streckenabschnitte bringt. Ebenfalls vorhanden ist ein von der Fahrtrichtung abhängiger Lichtwechsel von Weiß auf Rot. Auf eine Kurzkupplungs-Kinematik mußte verzichtet werden, nicht aber auf die NEM-Normschächte zum wahlweisen Einstecken

## Rocos V 100<sup>10</sup> in der Baugröße H0

Nach Trix, Fleischmann und Märklin schuf nun in diesem Jahr auch Roco, als letzter der großen Modellbahnhersteller, ein Modell der V 100 in der Nenngröße H0. Als Vorbild wählten die Konstrukteure in Salzburg eine Maschine aus dem zweiten Baulos der ersten Bauserie, das die Fahrzeuge V 100 1064 bis 1083 einschloß, die von MaK mit den Fabriknummern 1000 082 bis 101 gefertigt wurden. Mit besonderer Sorgfalt ist man bei der Gestaltung des Fahrwerks und der Konzeption des Antriebs zu Werke gegangen. Selbst kleinste Details an den Drehgestellen wurden nicht vergessen. Die beiden Wellenenden des in den schweren Metallrahmen eingebetteten, schräggenuteten Motors tragen gewichtige Messing-Schwungmassen, die der Lok einen ausreichenden Auslauf verleihen. Die beiden völlig gekapselten Schnecken- und Stirnradgetriebe sind hervorragend ausgelegt, so daß

**Bild 12:** Abgenommenes und zerlegtes Gehäuse.



**Bild 10:** Auch von der anderen Seite wollen wir das schöne Modell nochmal einfahren lassen.

der Standard- oder Kurzkupplungen. Bei den Standard-Kupplungen ist leider immer noch die breite federnde Zunge vorhanden, die ein unbeabsichtigtes Entkuppeln verhindern soll, die aber andererseits das Ankuppeln erschwert und oft auch die Entkupplungsgleise überfordert. Kurzkupplungen liegen der Packung bei. Die Aufbauten des Modells, maßgenau und fein gestaltet, sind aus Kunststoff gespritzt. Beide Vorbauten sind durch Stege miteinander verbunden und durch diese mit dem Rahmen verschraubt. Das Führerhaus mit Inneneinrichtung und Lokführer ist aufgeklipst und sitzt paßgenau, läßt sich allerdings nur mit Mühe abnehmen. An den Vorbauten wurden

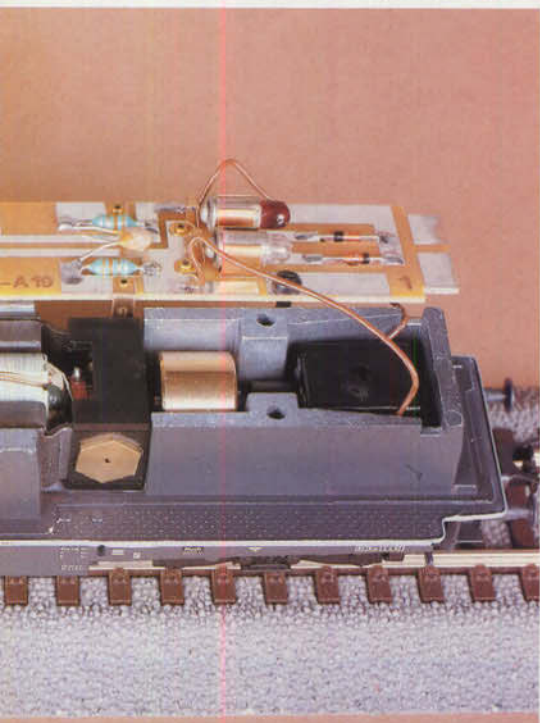


die Griffstangen angespritzt; die Handläufe an den Einstiegen muß man selbst montieren, sie liegen in ausreichender Stückzahl aus Draht gebogen bei. Weitere Zurüstteile sind die Scheibenwischer und die vier Rangierertritte mit den Griffstangen sowie eine Auspuffhülse und Bremschläuche. Die Montage der Trittleche und der Wischer ist ein kleines Geduldsspiel, das ein gutes Auge und eine ruhige Hand erfordert. Farbgebung und Beschriftung sind korrekt und der Epoche 3 entsprechend, nur beim Gewicht der Lok müßte 62 t stehen. Die Lokomotive V 100 1064 war am 3.8.1962 abgenommen und im Bw Dieringhausen in Dienst gestellt worden; bereits ein Jahr später wurde sie nach Hagen-Eckesey umbeheimatet. **HO**

◀ **Bild 11:** Das Modell im ganzen – die Proportionen stimmen genau.

**Bild 13 (unten links):** Blick in den Antrieb – eine Wucht im doppelten Sinne. Schwungmassen und großer Ballast lassen die Lok "auf Samtpfoten schleichen".

**Bild 14 (unten):** Viel Mühe gab man sich mit der Gestaltung von Dachpartie und Motorüberdachung. **Fotos 9 bis 14: H. Obermayer**



# Steile Karriere

## DR-Lokomotiven auf den Steilrampen der SOB

Stellen Sie sich einmal vor, Sie sind Direktor einer kleinen Privatbahn mitten in der Schweiz. Plötzlich sehen Sie sich mit dem durchaus nicht unangenehmen Problem konfrontiert, demnächst größere zusätzliche Transportaufgaben übernehmen zu dürfen. Dies ist genaugenommen eigentlich auch die Aufgabe Ihres Unternehmens. Leider verfügt Ihr Unternehmen jedoch nicht über ausreichende Betriebsmittel – welch eine prekäre Situation! Sie haben zwar rechtzeitig mit Unterstützung durch den Verwaltungsrat \* Ihrer Unternehmung bei der für Bahnunternehmen zuständigen Aufsichtsbehörde, in diesem Fall beim Bundesamt für Verkehr im fernen Bern, um Geldmittel für neue Lokomotiven gebeten. Dort sind Sie aber abgewiesen worden mit der nicht widerlegbaren Begründung, Sie würden Ihre neuen Lokomotiven heute noch nicht benötigen. Was ist denn in einer solchen Situation nur zu tun?

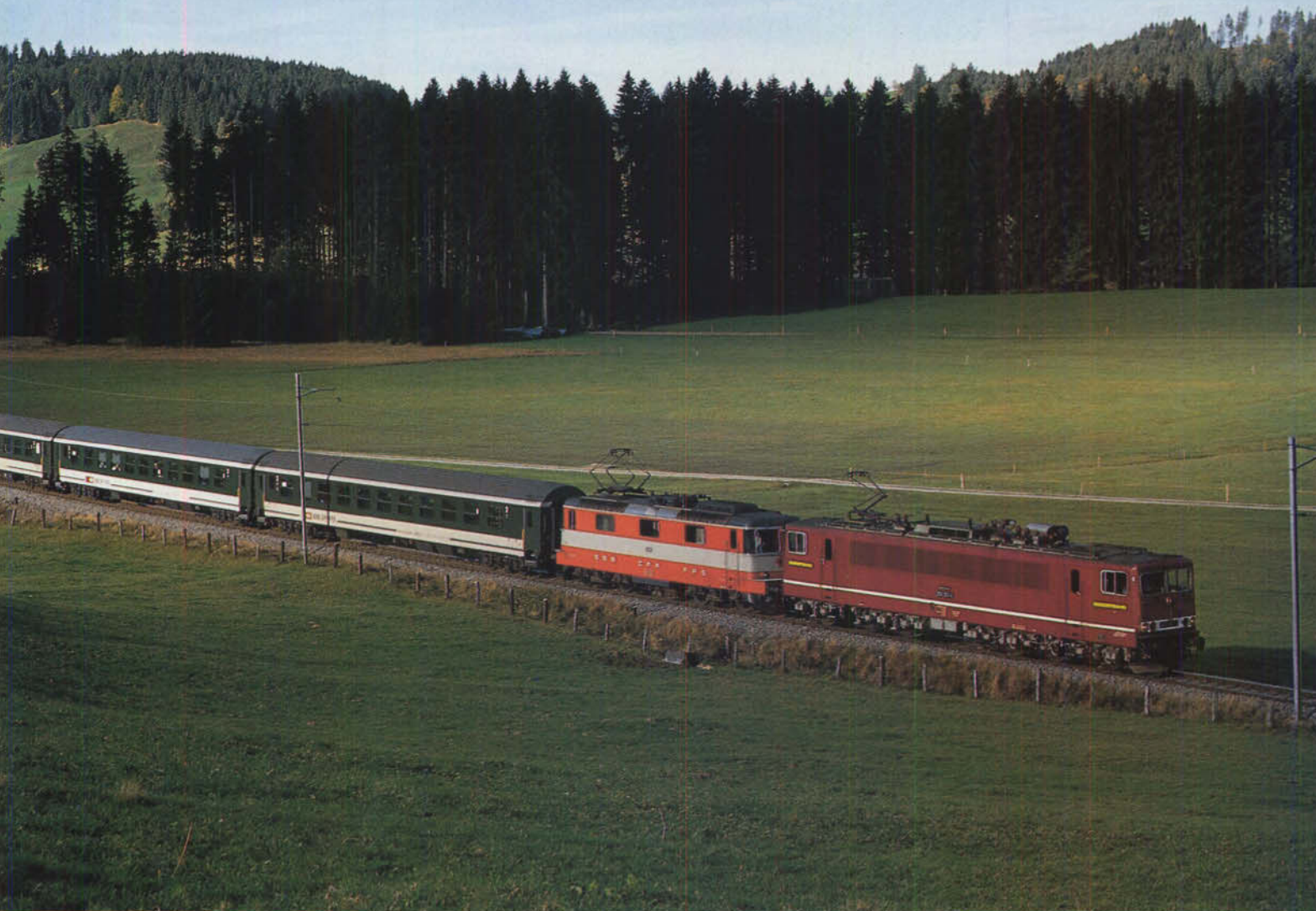
Ernst A. Groß, Direktor der Schweizerischen Südostbahn mit Sitz in Wädenswil am Zürichsee, ist Herr über ein Normalspurnetz von genau 49,1 km. Seine SOB betreibt die beiden

**Bild 1:** *Schwerer Extrazug von Luzern nach St. Gallen. Von Arth-Goldau bis Biberbrugg muß die SOB lasthalber eine Vorspann- oder Schiebelok stellen. Da die DR-Maschinen für Schiebedienste noch nicht zugelassen sind, leistet die 250 252 der Re 4/4<sup>n</sup> 11133 Vorspann. (13.10.90, zwischen Rothenthurm und Altmatt.)*

**Bild 2:** *Am 24.8.90 war die 243 922 zu Meßzwecken zwischen Samstagern und Biberbrugg unterwegs. Im Hintergrund zwei BDe 4/4-Triebwagen der SOB.*

**Fotos 1 und 2:**  
**B. Studer**





Strecken von Wädenswil nach Einsiedeln und von Rapperswil über Pfäffikon SZ nach Arth-Goldau. Beide Strecken sind berühmt-berüchtigt wegen ihrer Steilrampen von 50‰ – Weltrekord für normalspurige Vollbahnen!

Tatsächlich sieht sich Ernst A. Groß im Frühjahr 1989 mit einer beträchtlichen zusätzlichen Gütertransport-Nachfrage konfrontiert. Und tatsächlich hat Ernst A. Groß bereits vorher mit Rückendeckung durch seinen Verwaltungsrat vehement beim Berner Amt wegen neuer Lokomotiven angeklopft. Und ist ihm dies wohl deshalb verweigert worden, weil seine Forderungen unrealistisch schienen? Es ist!

So sieht sich die Schweizerische Südostbahn denn mit einem größeren Problem konfrontiert. Doch machen Probleme denn das Leben nicht erst interessant und sind Probleme nicht eigentlich nur deshalb da, damit man sie lösen kann? Ernst A. Groß jedenfalls sieht dies so, und er hat bereits mehrfach Kompetenz bei der Lösung unternehmerischer Probleme bewiesen. Anfragen bei sämtlichen schweizerischen Normalspur-Bahnun-

ternehmungen, ob und inwieweit Lokomotiven an die SOB vermietet werden könnten, bleiben erfolglos. Deshalb plazierte die SOB am 5. April 1990 in der renommierten "Neuen Züricher Zeitung" ein Inserat folgenden Inhalts:

"Die Schweizerische Südostbahn mit Geschäftsdomizil in Wädenswil sucht dringend für langfristige Mietdauer 2 – 3 elektrische Lokomotiven. Normalspur 15 kV 16 $\frac{2}{3}$  Hz für den Einsatz auf Neigungen mit 50‰. Die Lokomotiven sollten mit elektrischer Betriebsbremse ausgerüstet sein..."

Zur gleichen Zeit tritt die Südostbahn in direkten Kontakt mit mehreren Bahnunternehmen außerhalb der Schweiz.

Was passiert jetzt wohl? In Bern ist man zunächst sprachlos, beschließt dann aber, man äußere sich in der Öffentlichkeit nicht weiter zu diesem Inserat. Völlig anders reagiert dagegen die schweizerische Öffentlichkeit: Das ungewöhnliche Inserat der Südostbahn wird landesweit zur Kenntnis genommen und sowohl an Stammtischen wie auch unter gestandenen Sachverständigen in epischer Brei-

te kommentiert. Die Sympathien für die Südostbahn sind deutlich spürbar.

In Wädenswil gehen derweil Angebote ein – 11 insgesamt. Die recht schwierigen Randbedingungen führen dazu, daß nur mit zwei Anbietern das Gespräch ernsthaft gesucht wird. Von Interesse ist die tschechoslowakische Offerte zur Miete der CSD 372.001, einer Prototyp-Mehrsystem-Lokomotive, und die ostdeutsche Offerte zur Miete von Lokomotiven der Baureihen 243 und 250 der Deutschen Reichsbahn. Mit der tschechischen Lok und mit einer fabrikneuen Reichsbahn-243 sollen Probefahrten auf der SOB stattfinden. Im letzten Moment zieht die von der CSD beauftragte Außenhandels-Agentur überraschenderweise ihre Zusage zurück. Übrig bleibt das Angebot aus der DDR. So trifft denn bereits Ende Juli 1990 die 243 922-2 der DR im Depot Samstagern ein, und am 1. August beginnen die vereinbarten Probefahrten.

Auf den 8. August 1990 wird die Presse kurzfristig zu einer Pressekonferenz nach Samstagern eingeladen: Ernst A. Groß orientiert, daß der Verwaltungsrat der Schweizerischen



**Bild 3:** In Gesellschaft einer Re 4/4<sup>II</sup> der SOB macht die 243 922 Pause im Bahnhof Samstagern (24.8.90). **Fotos 3 und 4: B. Studer**

Südostbahn beschlossen habe, vorläufig zwei Maschinen der BR 243 definitiv für die Dauer von vorerst 18 Monaten anzumieten. Zwei Unterhaltungspezialisten der SOB würden sofort nach Erfurt reisen, um sich mit den Besonderheiten der neuen Lokomotive vertraut zu machen. Die Einschulung der SOB-Lokomotivführer durch DR-Kollegen habe bereits begonnen. In einem herrlich inszenierten Theaterakt tauscht Ernst A. Groß im Blitzlichtgewitter der angereisten Journalisten mit dem DR-Delegationsleiter Hager, der in der Uniform seiner Bahnverwaltung neben ihm steht, den unterzeichneten Mietvertrag aus. Die Miete weiterer solcher Triebfahrzeuge, so gibt Groß bekannt, würde in Erwägung gezogen, und auch die Mittelthurgaubahn interessiere sich für solche Lokomotiven.

Gemäß Berichten in Lokalzeitungen beträgt der Mietpreis pro Lokomotive rund 1400 bis 1500 Franken pro Tag, was ein recht bescheidener Betrag ist. Wenn man bedenkt, daß eine neue Lokomotive dieser Leistungsklasse heute in der Schweiz rund 5 Millionen Franken kostet, bei einem Mietvertrag mit einer Abschreibungsdauer von maximal 20 Jahren gerechnet werden sollte und als Eigenkapitalzinssatz (auf die Hälfte der Investitionssumme zu rechnen!) realistischerweise 10% eingesetzt werden dürfen, ergibt sich zwar kein Verlust, mit Sicherheit aber auch kein Verdienst für die DR. Der DDR-Rollmaterial-

industrie darf zugute gehalten werden, daß sie zu den positivsten Elementen der maroden DDR-Volkswirtschaft gehört. Die SOB-Verantwortlichen haben kühn und sicher richtig gehandelt. Aber es ist wohl kaum so, daß auf DR-Seite betriebswirtschaftlich geschulte Leute bei den Vertragsverhandlungen eine wesentliche Rolle gespielt haben! Dies ist aber nicht weiter tragisch, wenn die Ost-Lokomotiven im Westen ein möglichst gutes Zeugnis für das Können ostdeutscher Lokomotivbauer geben, womit erreicht würde, was mit Geld allein nie zu bekommen ist: auf Leistung basierende Werbung für die Zukunft.

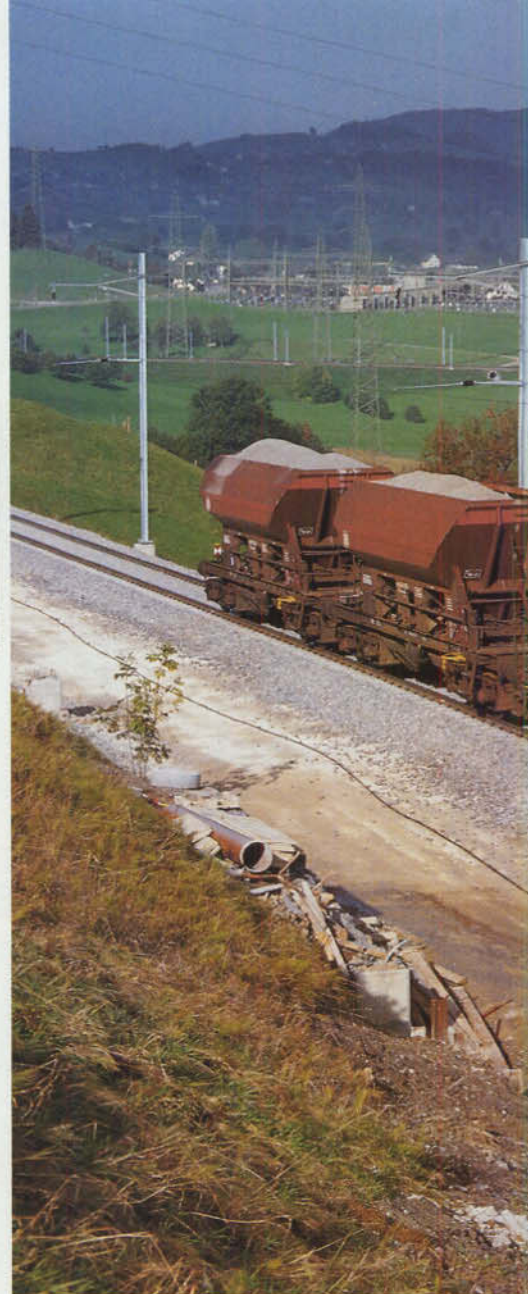
Bereits im August 1990 beginnen die kommerziellen Einsätze der 243 922-2 auf der SOB. Da der fremde Gast bei schwierigen Traktionsverhältnissen auf den Steilstrecken der SOB jedoch etwas Mühe bekundet, beschließen die SOB-Verantwortlichen kurzfristig, zusätzliche Erprobungsfahrten mit einer Lokomotive der Baureihe 250 der DR anzusetzen. So trifft denn am 12. September 1990 die sechssachsige 250 252-4 in der Schweiz ein. Die Fahrten verlaufen derart zufriedenstellend, daß die SOB noch im gleichen Monat beschließt, als zweite Mietlok neben der 243 diese 250 in Samstagern zu behalten. Die Mitarbeiter der Südostbahn haben die beiden "Zugereisten" bereits mit Kosenamen versehen: Die 243 ist der "Trabi", die 250 hingegen der "Wartburg".

**B. Studer**

## Schöne Gegend, schwere Züge: Die Baureihe 243 zeigt auch im Schwarzwald Kondition

Die BD Karlsruhe bekam am 14. September 1990 zu Testzwecken zwei Lokomotiven der DR-Baureihe 243. Es handelt sich um die bereits von der Deutschen Reichsbahn für die Computereinführung bei der Deutschen Bundesbahn in Baureihe 143 umgenummerten Elektrolokomotiven 143 925-6 und 143 926-4 (ex 243 925-5 bzw. 243 926-7) vom Bw Halle P. Am 27.10. folgten noch die 143 929 und die 143 930 vom Bw Leipzig Hbf West. Etwas verspätet traf dann in Offenburg auch noch die 143 928 ein, bei der der Umbau auf UIC-Wendezugsteuerung offenbar

mit Verzögerung in Angriff genommen worden war. Daß man von Beginn an mit positiven Ergebnissen und wohl auch mit einem länger andauernden Einsatz auf der Schwarzwaldbahn rechnete, ließ die sofort in Angriff genommene Lokführerschulung für sechs DB-Kollegen schlußfolgern. Von offizieller Seite ist über die weiteren Pläne nur wenig zu erfahren. Sollten sich, so heißt es, die DR-243er bewähren, stünde der Einsatz von 50 bis 60 Stück auf DB-Strecken zur Diskussion. Sie könnten z.B. Planleistungen von Lokomotiven der Baureihe 139 übernehmen, wofür jene



**Bild 4:** Die 250 252 befördert vor allem Kieszüge. Mit 240 Bruttotonnen am Haken ist sie am 12.10.90 auf der 50‰-Rampe von Samstagern nach Schindellegi-Feusisberg unterwegs.

**Bild 5:** Im Schwarzwald (Bf Hornberg, 28.9.90) ist derweil diese DR-Lok anzutreffen.

**Foto: E. Stezenbach**

\* Die Schweizerische Südostbahn ist als Aktiengesellschaft nach schweizerischem Recht organisiert. Der Verwaltungsrat entspricht dem Aufsichtsrat nach deutschem Aktienrecht.

wiederum in den Güterzugdienst auf der Brennerstrecke überwechseln könnten. Die DR-Loks werden zwar vom Bw Offenburg aus eingesetzt, sind aber offiziell beim Betriebswerk Mannheim 1 stationiert (das Bw Offenburg beheimatet seit 1986 nur noch Rangierlokomotiven). Sie werden voraussichtlich bis Mitte Dezember von der Bundesbahndirektion Karlsruhe unter Alltagsbedingungen erprobt. Vor allem das Befördern hoher Lasten unter extremen Bedingungen steht im Blickfeld dieser Praxistests. Die Topographie der Schwarzwaldbahn zwischen Offenburg



und Konstanz bietet dafür gerade bei herbstlich-winterlichem Wetter ideale Voraussetzungen. Bei weiteren Fahrten mit schweren Ölzügen von den Karlsruher Raffinerien in den Stuttgarter Raum sollen die DR-Lokomotiven in Doppeltraktion Tests bis in den Last-Grenzbereich unterzogen werden. Die Erfahrungen dieser Testfahrten werden erfaßt und per EDV ausgewertet. Dabei reicht die Palette von der kleinsten Unregelmäßigkeit wie zum Beispiel dem sogenannten "Schleudern", also dem Durchdrehen der Räder beim Anfahren auf nassen, schlüpfrigen Schienen, bis hin zu eventuellen technischen Störungen. Damit kann der Deutschen Reichsbahn von der Praxiserprobung ein lückenloses und aufschlußreiches Bild übermittelt werden. Die Deutsche Bundesbahn hat diese Praxistests übernommen, da sie von der Deutschen Reichsbahn vor allem von der Topographie her nicht selbst durchgeführt werden können. Die Triebfahrzeuge der Baureihe 243 sind Allround-Loks, die bei der DR sowohl für schnellfahrende Reisezüge (bis 120 km/h) als auch für die Beförderung mittelschwerer Güterzüge eingesetzt werden. Darüber hinaus laufen sie im S-Bahn-Verkehr verschiedener ehemaliger Bezirksstädte. Ab der Ordnungs-

nummer 243 900 sind die Loks – insgesamt 168 Exemplare – für die Fahrt mit schweren Güterzügen mit Doppeltraktionssteuerung ausgerüstet. Insgesamt verfügt die Deutsche Reichsbahn einschließlich der in den nächsten Monaten noch anstehenden Auslieferungen über 647 Fahrzeuge dieses bei der Fir-

ma LEW Hennigsdorf (Lokomotivbau-Elektrische Werke; künftig zur AEG gehörend) gebauten Loktyps.

Die 243 kann noch am ehesten mit der DB-Baureihe 111 verglichen werden. Allerdings wird die DR-Lok sehr stark von ihrer elektronischen Ausstattung geprägt. So werden bei-





**Bild 6:** Den Eilzug von Offenburg nach Konstanz (hier auf der Bergfahrt oberhalb Triberg, aufgenommen am 16.10.90) führt ebenfalls eine Lok der DR-Baureihe 243. Eine ganze Reihe dieser Maschinen befindet sich zu Testzwecken im Schwarzwald.

spielsweise nahezu alle Funktionen elektronisch überwacht und dem Lokführer eventuelle Unregelmäßigkeiten auf einem Tableau im Führerraum angezeigt. Die Zugangstüren zum Maschinenraum sind mit Kontakten gesichert, deren Unterbrechung ein sofortiges Abschalten der Hochspannung bewirkt. Die Ausstat-

tung der Führerräume und die Anordnung der verschiedenen Bedienelemente bieten den Triebfahrzeugführern aus arbeitsergonomischer Sicht sehr gute Bedingungen. Neben einer Klimaanlage wurde selbst an ein (in einem kleinen Wandschrank eingebautes) ausklappbares Handwaschbecken gedacht.

**Bild 8:** Suchbild. 12.10.90, zwischen den früheren Bf Sommerau und Nußbach. Der Eilzug Konstanz – Offenburg wird von einer 243 talwärts geführt.

**Fotos 6, 8: A. Ritz**



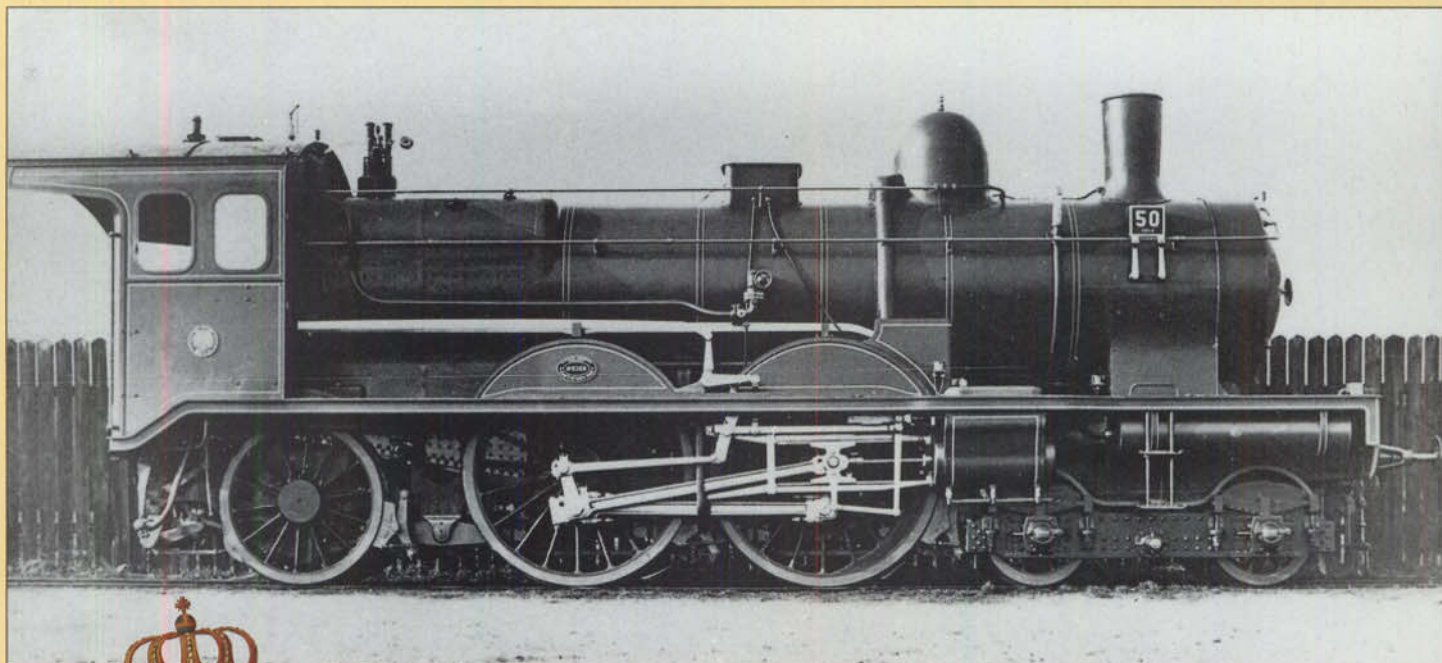
**Bild 7:** Aus dem Bw Halle kam die (für die Computererfassung umgenummerte) 143 926, die hier mit dem E 3614 von Konstanz nach Offenburg unterwegs ist (11.10.90).  
**Foto: W. Goy**



Eine Besonderheit der Baureihe 243 ist die "Geschwindigkeitssteuerung mit Zugkraftregelung". Diese Einrichtung ermöglicht das Vorwählen einer bestimmten Geschwindigkeit. Diese wird dann – je nach Bedienen der Zugkraftregelung langsam oder auch flott – über die "Geschwindigkeitssteuerung" der Lok angesteuert und konstant gehalten, bis der Triebfahrzeugführer der Technik neue Order gibt. Selbst Steigungen oder Fahrten im Gefälle werden von dieser Automatik im Zusammenwirken mit dem Antrieb und der elektrischen Bremse ausgeglichen. Vergleichbare Einrichtungen mit der Bezeichnung "Automa-

tische Fahr- und Bremssteuerung" (AFB) gibt es bei der Deutschen Bundesbahn bisher in Loks der Baureihen 103, 111 und 120 sowie den modernen Triebköpfen der InterCity-Express-Züge der Baureihe 401. Wie bei den Triebfahrzeugen der DB wird die elektrische Bremsenrichtung bei Bedarf durch die Druckluftbremse unterstützt, und die Sicherheits- und Kommunikationseinrichtungen wie die "induktive Zugsicherung", die "Sicherheitsfahrerschaltung" und der Zugbahnfunk gehören auch bei der 243 der Deutschen Reichsbahn zur Grundausstattung. Trotz dieser insgesamt sehr positiven Eigen-

schaften soll die Produktion der 243 mit dem Jahresende 1990 eingestellt werden. Als Nachfolgerin ist die Baureihe 212 vorgesehen, von der bereits vier Prototypen auf ihren Drehgestellen stehen. Es ist geplant, die 160 Stundenkilometer schnellen Loks auch von den Bundesbahn-Versuchsanstalten Minden und München auf Herz und Nieren prüfen zu lassen, bevor eine Bestellung (die in verschiedenen Zeitschriften schon gemeldet wurde) abgegeben wird. Immerhin, der erste Prototyp ist bereits in Anlehnung an das DB-Schema in Rot mit einem weißen Lätzchen lackiert worden. **-cb-**



**Bild 1:** Die 1902 von Grafenstaden gebaute Cöln 50 wurde 1906 in (S 7) Cöln 701 umgezeichnet. Sie war die erste Lok der Bauform Grafenstaden I.



# Preußen-Report

## Die Gattung S 7

### Die Grafenstadener Bauform in drei Varianten (Teil 2)

#### Vorbilder in Frankreich

Im Jahre 1900 fand in Berlin zum zweiten Male eine Schnellzuglokomotive Bauart de Glehn der französischen Nordbahn Beachtung. Zum zweiten Male war das Lieferwerk die Elsässische Maschinenbau-Gesellschaft in Grafenstaden.

War es anno 1894 eine 2'B n4v (Probelokomotive Berlin 37; siehe auch Eisenbahn-Journal 4/1990) – dazu kamen deren Nachbauten aus dem Jahre 1902 (spätere Gattung S 5') –, die nach Nordbahn-Vorbild an Preußen geliefert wurde, so ging es jetzt um eine 2'B1 n4v. (Diese Achsfolge wurde damals allgemein als Atlantic-Type bezeichnet.)

Die Elsässische Maschinenbau-Gesellschaft

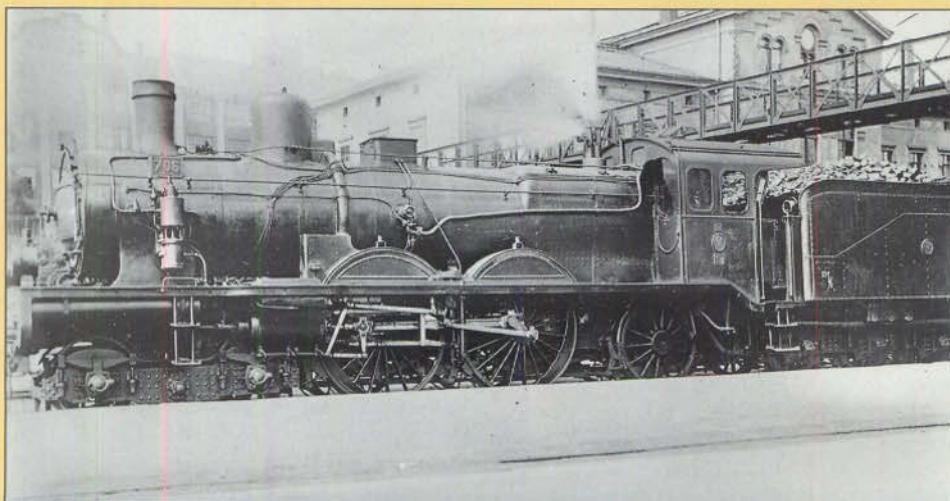
hatte von 1900 bis 1904 in ihrem Werk Belfort insgesamt 35 Atlantic-Lokomotiven für die französische Nordbahn gebaut (NORD 2.641 bis 2.675), die zu den besten (und auch gefälligsten) Maschinen ihrer Zeit zählten. In den Jahren 1910 bis 1924 wurden die Naßdampf-Verbundloks zum großen Teil in Heißdampf-Verbundlokomotiven umgebaut und waren so in der Lage, Züge mit 350 bis 400 t Gewicht in der Ebene noch mit beachtlichen 120 km/h zu befördern. Im Gegensatz zu den an Preußen gelieferten Maschinen befanden sich alle 35 Atlantics der Nordbahn bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs im Einsatz.

#### Bauart Grafenstaden I

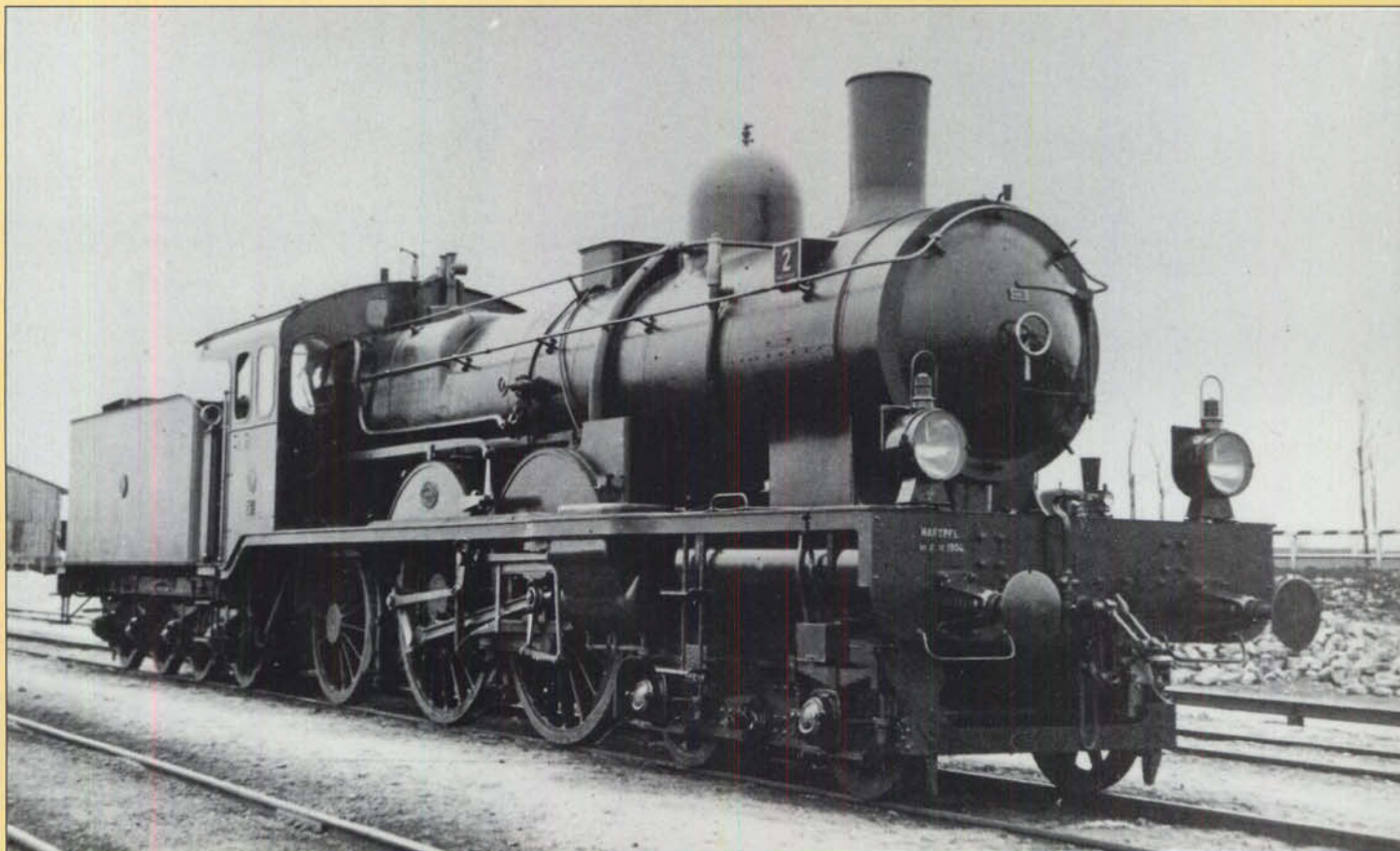
Grafenstaden hat im Jahre 1902 die ersten drei Lokomotiven an die KED Cöln (Betriebsnummern Cöln 50 bis 52) geliefert. Ab 01.04.1906 wurden sie als (S 7) Cöln 701 bis 703 bezeichnet.

Sie unterschieden sich in verschiedenen Abmessungen von dem französischen Vorbild – nicht zu ihrem Vorteil! Zu nennen sind z.B. die Heizfläche mit 157 m<sup>2</sup> (NORD: 220 m<sup>2</sup>), der Dampfdruck mit 14 atü (NORD: 16 atü) und der Treibraddurchmesser mit 1980 mm (NORD: 2040 mm). Die wichtigsten Abmessungen der Bauart Grafenstaden I sind in Tabelle 1 aufgeführt.

Der Langkessel hatte zwei Schüsse; der Stehkessel war leicht überhöht und die Feuerbüchse lang und schmal. Das Grafenstadener Laufachsdrehgestell lag in einem Außenrahmen; die Schleppachse war im Gegensatz zur S 7 Bauart Hannover (Normale nach Musterblatt III-2f) fest gelagert, die Achsfolge also 2'B1. Den drei Maschinen aus dem Jahre 1902 folgten, ebenfalls von Grafenstaden, weitere drei im darauffolgenden Jahr. Auch Henschel & Sohn in Cassel beteiligten sich nun an der Lieferung: 1903 mit sechs und 1904 mit 15 Lokomotiven. Im ganzen waren es also 27 Exemplare dieser ersten Version.



**Bild 2:** Die (S 7) Breslau 706 (Bauart Grafenstaden I) wurde 1904 von Henschel als Fabriknummer 6736 gebaut. Deutlich erkennbar sind die enge, eingezogene Feuerbüchse und der Stehkessel der Bauform Belpaire.



**Bild 3:** Die (S 7) Magdeburg 2 (3. Besetzung), ebenfalls Bauart Grafenstaden I, wurde 1903 von Grafenstaden geliefert (Fabrik-Nr. 5318). 1904 wurde sie an die KED Cöln abgegeben und in Cöln 57 umgezeichnet.

Tabella 1

### Abmessungen der S 7 Bauart Grafenstaden I

Rostfläche	m <sup>2</sup>	2,7
Heizfläche	m <sup>2</sup>	157
Dampfdruck	kg/cm <sup>2</sup>	14
Triebwerk	mm	$\frac{2 \times 340}{2 \times 560} / 640 / 1980$
Lauferraddurchmesser hinten	mm	1 440
Achsstand gesamt	mm	8 200
Dienstgewicht	t	65
Reibungsgewicht	t	32
Kesselmitte über Schienenoberkante	mm	2 550
Geschwindigkeit	km/h	110

Tabella 2

### Abmessungen der S 7 Bauart Grafenstaden II und III

(soweit die Abmessungen nicht übereinstimmen, sind die abweichenden Werte der Bauart Grafenstaden III in Klammern dahintergesetzt)

Rostfläche	m <sup>2</sup>	2,7	(3,01)
Heizfläche	m <sup>2</sup>	177	(178)
Dampfdruck	kg/cm <sup>2</sup>	15	(16)
Triebwerk	mm	$\frac{2 \times 340}{2 \times 560} / 640 / 1980$	
Lauferraddurchmesser hinten	mm	1 200	
Achsstand gesamt	mm	8 450	(8650)
Dienstgewicht	t	63	(64)
Reibungsgewicht	t	31,5	(32)
Kesselmitte über Schienenoberkante	mm	2 550	
Geschwindigkeit	km/h	110	

## Kritik an der Bauart Grafenstaden I

Die Versuchsfahrten mit dieser Lokomotivtype verliefen keineswegs zufriedenstellend. Die in Wien herausgegebene Zeitschrift "Die Lokomotive" (Jahrgang 1906, S. 81 ff) weist auf "enttäuschende Betriebsergebnisse hin, die nicht besser sind als bei der 2'B n2v (S 3)", einer Bauart also, die bereits seit neun Jahren beschafft wurde. Sie führt das aber nicht nur auf die Lokomotive zurück, sondern auch auf "die Zaghaftheit der Mannschaften und ihre schlechte Vertrautheit mit den Glehn'schen Maschinen... Bei richtiger Ausnutzung am Zuge würden die Maschinen bedeutend bessere Ergebnisse erzielen."

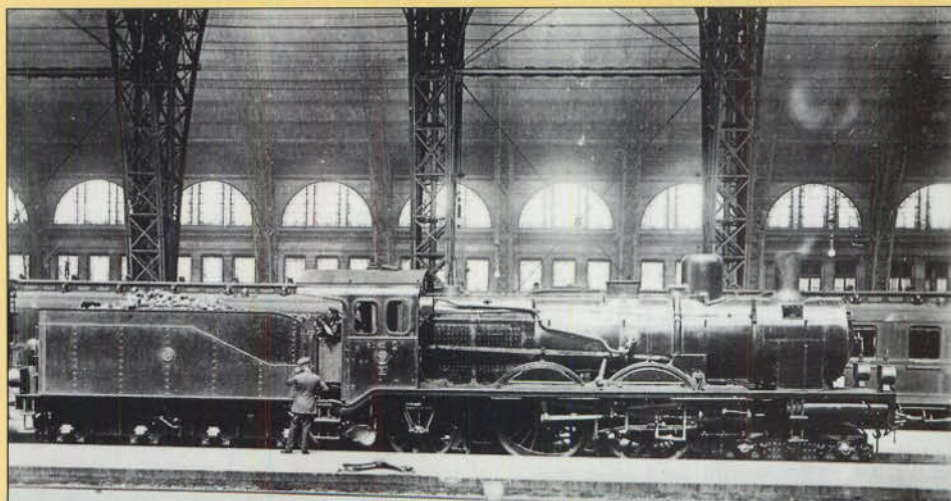
Im wesentlichen sind es aber wohl die von

**Bild 4:** Im Frankfurter Hauptbahnhof entstand um 1910 diese Aufnahme einer Lok der Bauform Grafenstaden I. Ihrer Bahnnummer 709 nach kann sie nur der KED Cöln angehört haben, denn nur diese Direktion hatte eine Lok 709 dieser Bauform in ihrem Bestand. Allerdings weist das segmentförmige Fabrikschild auf eine Lok aus dem Hause Henschel hin, während die Cöln 709 von Grafenstaden geliefert wurde.

Berlin gewünscht und oben bereits erwähnten Abweichungen von der Atlantic-Bauart der französischen Nordbahn, die einen Erfolg der Bauart Grafenstaden I verhindert haben.

## Bauart Grafenstaden II

Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin gab dennoch die Hoffnung nicht auf, durch Änderungen des ersten Entwurfs ein "nützliches Mitglied der Lokomotiv-Gesell-





**Bild 5:** Von den zehn Lokomotiven der Bauform Grafenstaden II sind kaum Lichtbilder bekannt. Umso erfreulicher ist es, daß sich diese prächtige Werkaufnahme aus Grafenstaden in unsere Tage hinübergerettet hat. Die Mainz 450 (gebaut 1904 von Grafenstaden, Fabrik-Nr. 5378) wurde 1906 zur (S 7) Mainz 701.

schaft" zu gewinnen. 1904 erhielten die Direktionen Altona, Cöln und Mainz insgesamt zehn Lokomotiven der zweiten Version (gebaut 1904 von Grafenstaden, Fabriknummern 5373 bis 5382). Die Abmessungen zeigt Tabelle 2.

Die schwer zu bedienende lange, schmale Feuerbüchse wurde durch eine kurze, breite ersetzt. Den Dampfdruck erhöhte man auf 15 kg/cm<sup>2</sup>. Als Laufachs-drehgestell fand das bewährte Hannoversche (mit Innenrahmen) Verwendung.

### Kritik an der Bauart Grafenstaden II

Nur zehn Maschinen – ein Hinweis, daß auch der Bauart Grafenstaden II kein Erfolg beschieden war. Hier war die Feuerbüchse nun wieder so breit, daß an ihren Außenseiten das Feuer nicht so recht brennen wollte; infolgedessen ließ die Dampferzeugung zu wünschen übrig. Unangenehm und beim Anfahren zeitraubend war außerdem die Neigung der Lokomotive zum Schleudern.

### Bauart Grafenstaden III

Berlin gab dennoch nicht auf! Nach dem alten Hausrezept "Aller guten Dinge sind drei" sollte eine dritte Version endlich den erhofften Erfolg bringen. Die gesamte Konstruktion wurde noch einmal überprüft, hie und da abgeändert, die Rost- und die Heizfläche vergrößert,

der Dampfdruck auf 16 kg/cm<sup>2</sup> erhöht. Die wichtigsten Abmessungen sind in der Tabelle 2 aufgeführt.

An der Lieferung der 42 Lokomotiven beteiligte sich erneut Henschel – ein gutes Zeichen – mit 23 Maschinen, während Grafenstaden insgesamt 19 Exemplare beisteuerte.

Die Bauart Grafenstaden III war eine durchaus leistungsfähige Maschine, die sich neben der S 7 der Hannoverschen Bauart (siehe auch Eisenbahn-Journal 10/1990) sehen lassen konnte.

Selbst die Zeitschrift "Die Lokomotive" in Wien beruhigte sich wieder und schlug nun moderatere Töne an: "Bei ihrer Vielgestaltigkeit verlangt diese Lokomotive eine sorgfältige Behandlung und sachkundige Bedienung, wobei sie sich als leistungsfähig und ausdauernd erweist" (Jahrgang 1910, S. 251).

Hier muß der Gerechtigkeit halber aber darauf hingewiesen werden, daß der Hersteller Grafenstaden schon Jahre zuvor eine eigene Anleitung zur Bedienung dieser Lokomotiven herausgegeben hatte.

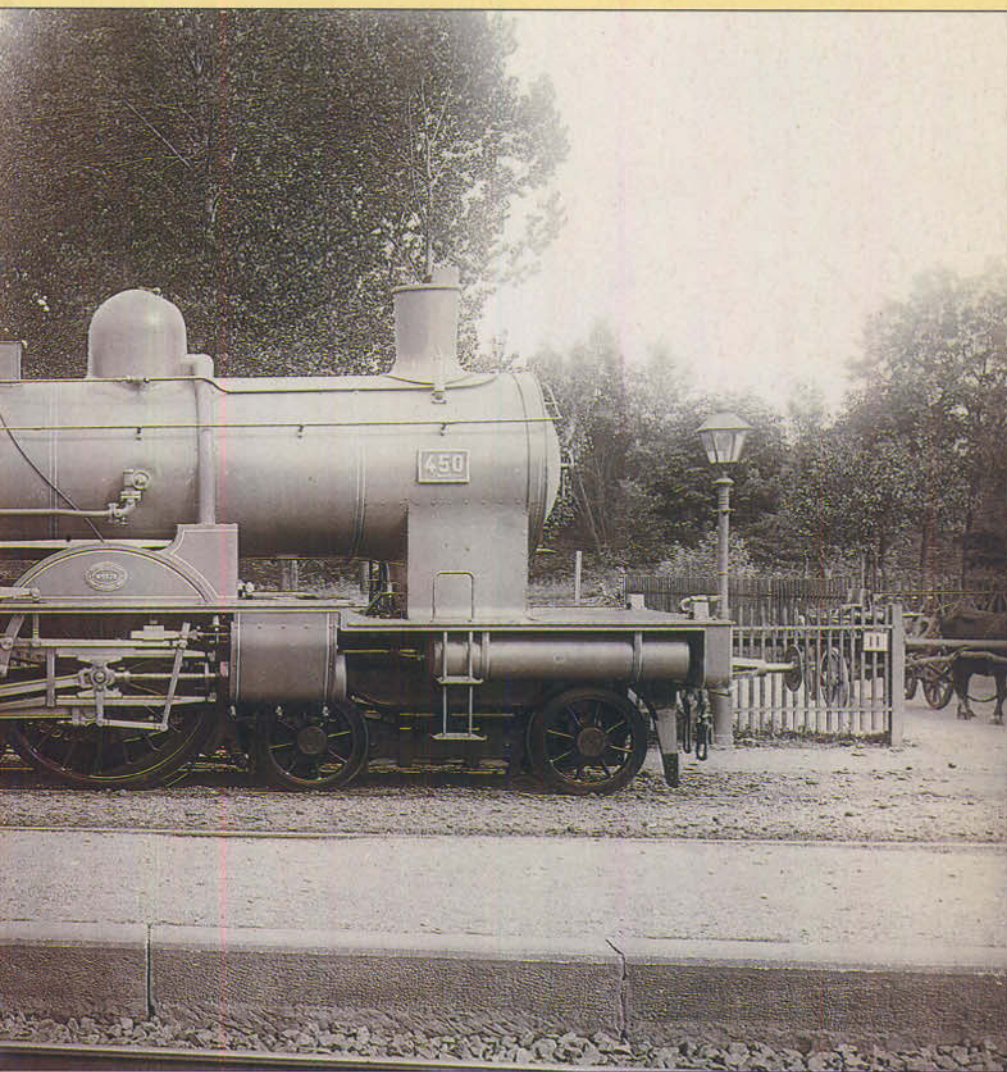
### Bahnnummern, Gattungszeichen, Verteilung auf die Direktionen

Mit Wirkung vom 01.04.1906 an sind die drei Varianten der Grafenstadener 2'B1 n4v zusammen mit der Hannoverschen Bauart als S 7 eingeordnet worden und erhielten Betriebsnummern zwischen 701 und 800.

### Übersicht über alle Grafenstadener S 7 (nach Baujahr und Lieferwerk geordnet)

	1902	1903	1904	1905	Summe
<b>Bauart Grafenstaden I</b>					
Grafenstaden	3	3	–	–	6
Henschel	–	6	15	–	21
<b>Zwischensumme</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>15</b>	<b>–</b>	<b>27</b>
<b>Bauart Grafenstaden II</b>					
Grafenstaden	–	–	10	–	10
<b>Bauart Grafenstaden III</b>					
Grafenstaden	–	–	–	19	19
Henschel	–	–	–	23	23
<b>Zwischensumme</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>42</b>	<b>42</b>
<b>Gesamtsumme</b>					<b>79</b>
Lieferanteil Grafenstaden: 44 Stück					
Lieferanteil Henschel: 35 Stück					

Nachfolgend eine Tabelle mit der Verteilung der Grafenstadener S 7 auf die einzelnen Direktionen ab Werk, zum 01.04.1906 sowie 1910/11. Sie zeigt, daß elf der 21 Direktionen der Preußischen Staatseisenbahnen überhaupt keine Grafenstadener S 7 in ihrem Bestand hatten. Als am 01.04.1906 das neue Betriebsnummernschema in Kraft trat, waren die Grafenstadener S 7 nur bei acht Direktionen im Einsatz. Fast die Hälfte der insgesamt 79 Lokomotiven leistete in den links des Rheins gelegenen Direktionen Cöln und Mainz Dienst.



Hannover und der S 7 Bauart Grafenstaden I anlässlich der Schnellfahrversuche im Jahre 1904, die zwischen 19. Januar und 19. April 1904 auf der Strecke Marienfelde – Zossen durchgeführt wurden. Die Hannoversche Bauart erreichte mit einer Last von 221 t (sechs vierachsige Schnellzugwagen neuester Bauart) eine Höchstgeschwindigkeit von 118 km/h; die indizierte Zughakenleistung betrug 1700 kg. Die Bauart Grafenstaden I erreichte mit einer geringfügig höheren Last (224 t) dagegen nur eine Höchstgeschwindigkeit von 111 km/h; die indizierte Zughakenleistung betrug lediglich 1400 kg. Sie mußte sich sogar der 2'B n2v nach Musterblatt III-2b (spätere Gattung S 3) geschlagen geben, die bei den gleichen Versuchen mit einer Last von 221 t eine Höchstgeschwindigkeit von 113 km/h erreichte; die indizierte Zughakenleistung betrug bei der S 3 beachtliche 1800 kg.

Zu den Leistungen der beiden S 7-Bauarten bei diesen Schnellfahrversuchen heißt es in einem amtlichen Bericht: Die Mehrleistung der Hannoverschen Bauart gegenüber der Grafenstadener "läßt sich nur durch geringeren Eigenwiderstand erklären. Die S 7 Bauart Hannover hat kürzere Dampfwege, Kolbenschieber statt Flachschiebern für die Hochdruckzylinder, kleineren Kolbenhub und eine günstigere Anordnung des Triebwerkes, die Kolbenkräfte gleichen sich an einer Achse aus, beide Zylinderpaare werden von einer Welle gesteuert, und die bewegliche hintere Laufachse verursacht nur geringe Reibung zwischen Radkranz und Schiene."

Das überaus schlechte Abschneiden der Grafenstadener Bauform gegenüber der Hannoverschen bei den Schnellfahrversuchen von 1904 erklärt sich natürlich auch daraus, daß die Bauart Grafenstaden II zum Zeitpunkt der Versuchsfahrten noch nicht zur Verfügung stand und die Bauart Grafenstaden III gar erst 1905 in Dienst gestellt wurde – und deshalb beide Bauarten im Rahmen dieser Fahrten nicht auf ihre Leistungsfähigkeit hin untersucht werden konnten.

### Einsatz der Lokomotiven der Gattung S 7

In ihren ersten Betriebsjahren beförderten die Grafenstadener und die Hannoverschen S 7

### Die Verteilung der Grafenstadener S 7

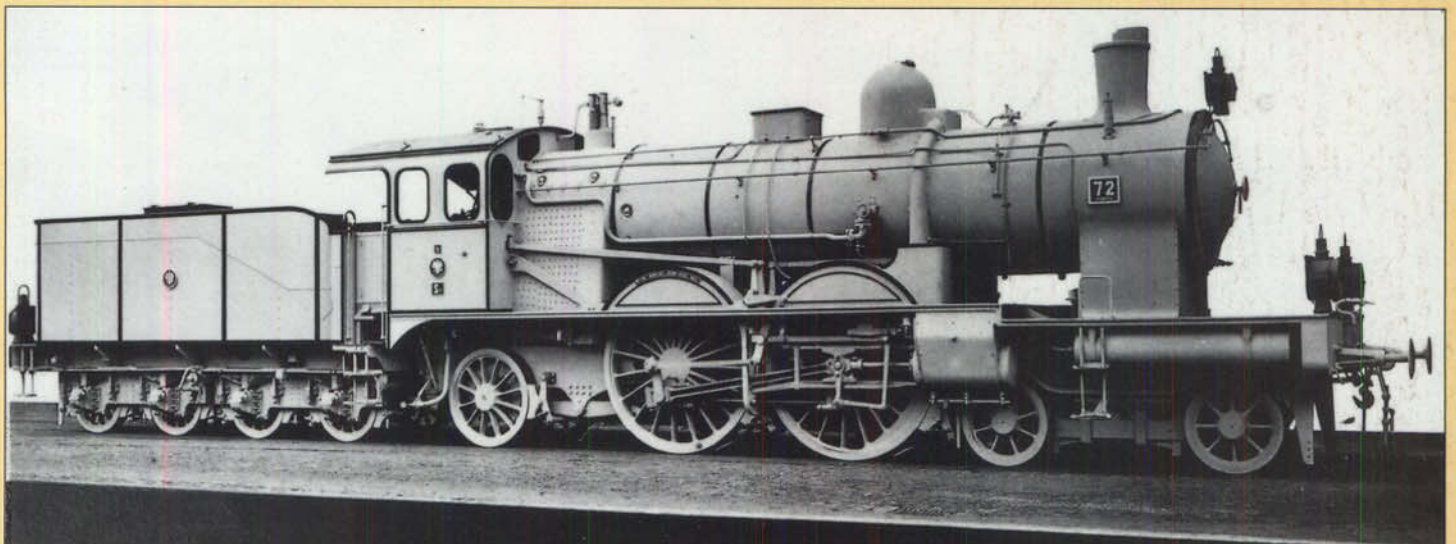
	ab Werk	1906	1910/11
KED Altona	6	6	6
KED Breslau	11	11	11
KED Bromberg	8	8	8
KED Cassel	7	7	7
KED Cöln	16	23	23
KED Frankfurt	13	5	–
KED Hannover	–	–	5
KED Kattowitz	3	3	3
KED Magdeburg	6	–	–
ED Mainz	9	16	16
Summe	79	79	79

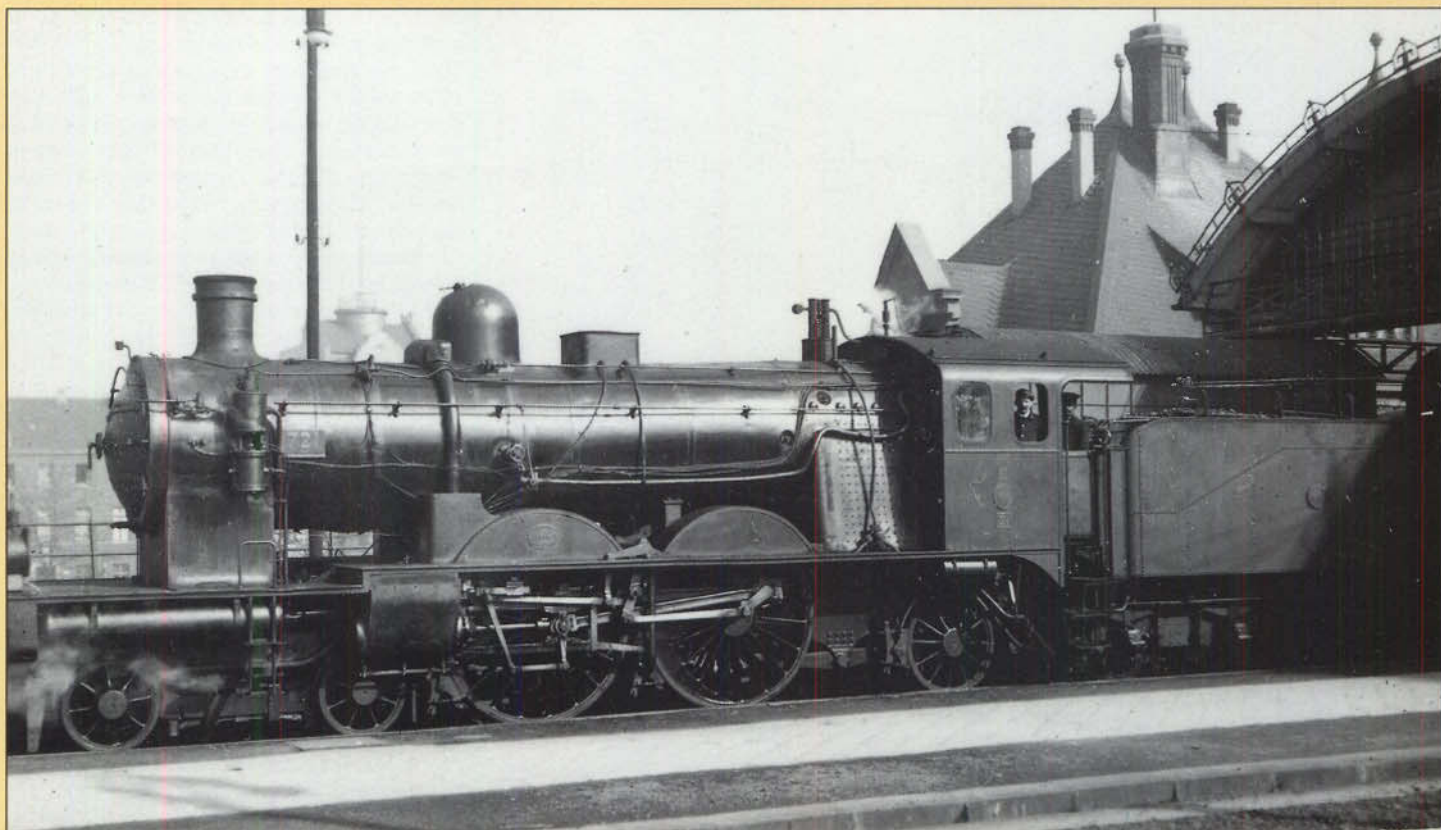
### Leistungen

Im Merkbuch von 1915 fehlen Angaben über die Leistung der Grafenstadener S 7. Da aber die Maschinen der Bauart Grafenstaden III deutlich leistungsfähiger waren als die der Bauarten I und II, darf angenommen werden, daß die Bauart Grafenstaden III kaum schlechtere Leistungen aufwies als die Hannoversche S 7 (siehe Eisenbahn-Journal 10/1990).

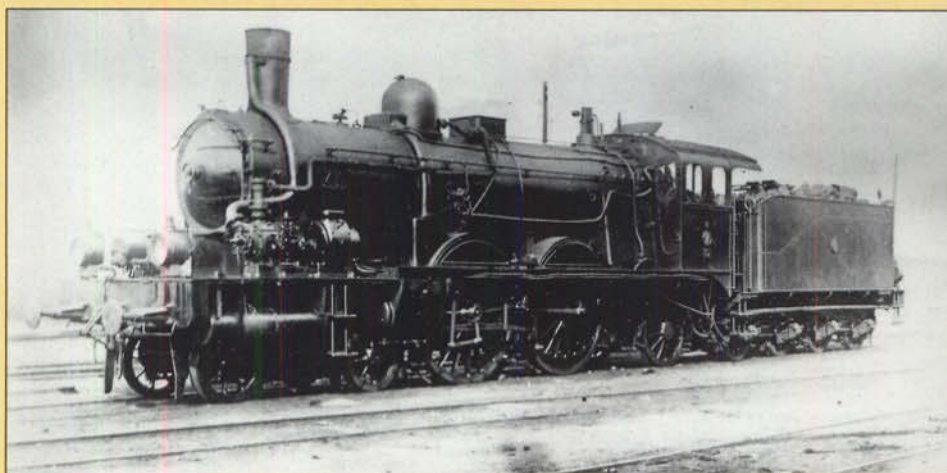
Interessant ist in diesem Zusammenhang ein Leistungsvergleich zwischen der S 7 Bauart

**Bild 6:** Relativ viele Aufnahmen gibt es dagegen von der Bauform Grafenstaden III, die äußerlich nur durch das etwas weiter vorne liegende Sicherheitsventil zu unterscheiden ist. Werkaufnahme der Bromberg 72, die Henschel 1905 mit der Fabriknummer 7082 gebaut hat. Sie wurde im Jahre 1906 in (S 7) Bromberg 712 umgezeichnet und ab 1920 als (S 7) Osten 712 geführt.



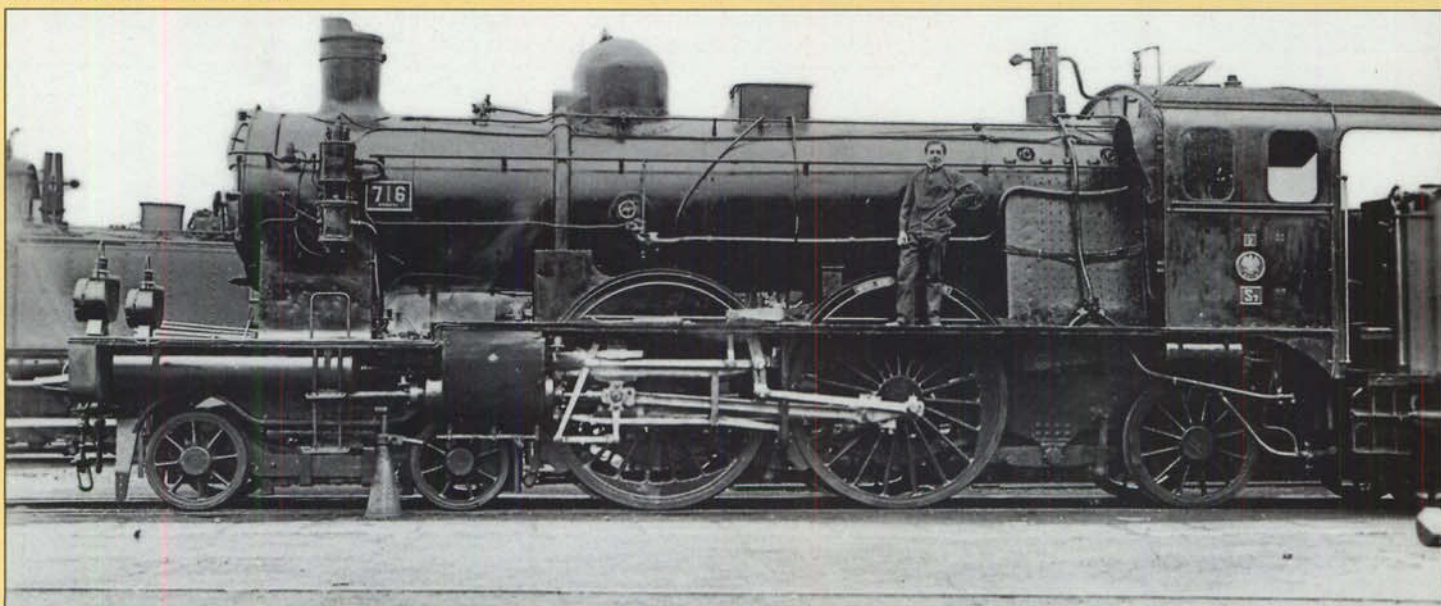


**Bild 7:** Die (S 7) Cöln 721 (Bauart Grafenstaden III; gebaut 1905 von Grafenstaden, Fabrik-Nr. 5515) kam nach 1918 an die Belgische Staatsbahn, wo sie die Betriebsnummer 6721 erhielt.



**Bild 8:** Die (S 7) Frankfurt 708 – Bauart Grafenstaden III – trägt auf dem vorderen Teil des Umlaufblechs einen Abdampf-Turbodynamo. Foto: Sammlung Rauter

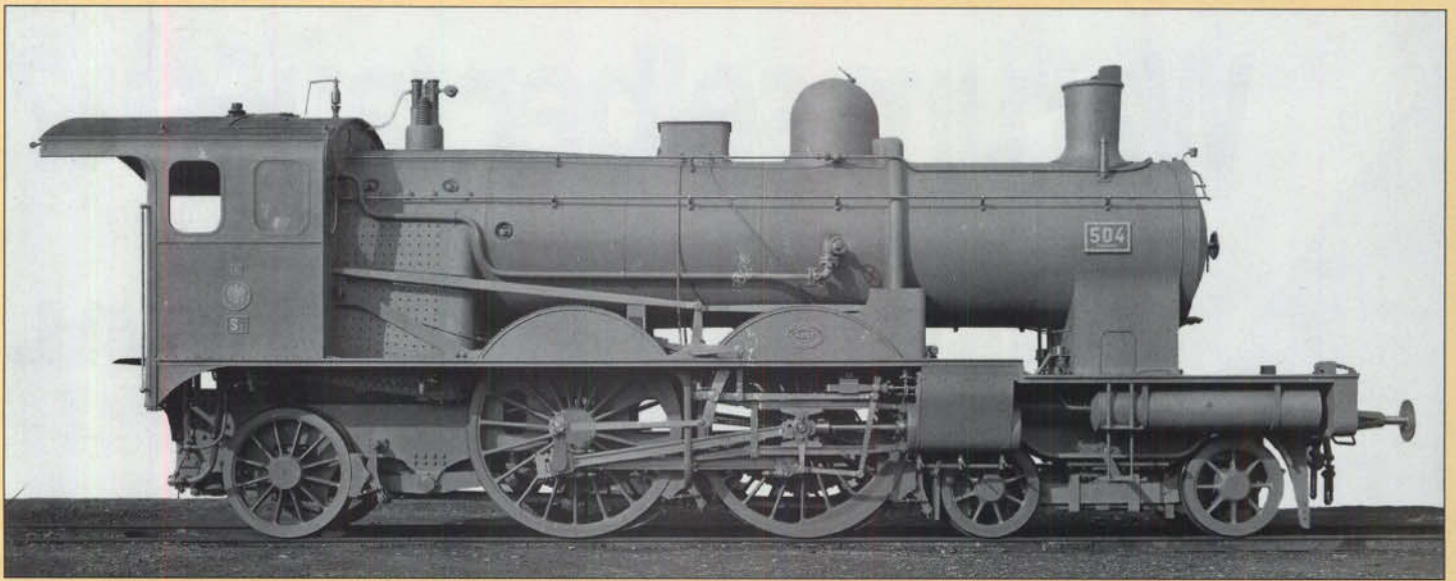
**Bild 9:** Die (S 7) Bromberg 716 wurde 1905 von Henschel geliefert (Fabrik-Nr. 7086). Ab 1920 wurde sie als (S 7) Osten 716 geführt.



schwere Schnellzüge auf wichtigen Hauptstrecken, vor allem Köln – Frankfurt (Main), Frankfurt (Main) – Bebra, Berlin Lehrter Bf – Hamburg-Altona, Berlin Stadtbahn – Schneidemühl – Bromberg, Berlin Stadtbahn – Posen und Berlin Stadtbahn – Breslau – Beuthen (Oberschlesien).

Die S 7 wurden nach wenigen Jahren abgelöst durch Lokomotiven der Gattung S 9 sowie der Heißdampf-Bauarten S 6 (2'B h2), S 10 (2'C h4) und S 10' (2'C h4v).

Während des Ersten Weltkriegs mußten die S 7 nochmals schweren Dienst leisten; aber nach Kriegsende standen sie, abgewirtschaftet, meist irgendwo abgestellt herum – falls sie nicht zu den Maschinen gehörten, die nach 1918 an die Siegermächte abgeliefert werden mußten. Neben 21 Loks der Hannoverischen Bauart waren davon auch 25 Grafenstadener S 7 betroffen: 17 gelangten an Belgien, fünf an Frankreich (EST) sowie drei an Polen. Letztere sollten bei den PKP die Bau-



**Bild 10:** Die hier gezeigte Frankfurt 504 wurde 1906 zur (S 7) Frankfurt 705 und ist, angeblich noch im gleichen Jahr, an die ED Mainz abgegeben worden. Bei diesem Foto handelt es sich um eine sehr schöne Werkaufnahme der Elsässischen Maschinenbau-Gesellschaft Grafenstaden.

**Bild 11:** Eine Betriebsaufnahme mit einer Grafenstadener S 7, von der leider keinerlei weitere Angaben bekannt sind.

reihenbezeichnung Pf 2 erhalten, dürften jedoch nicht mehr umgezeichnet worden sein. Zwar standen 1920 noch viele S 7 auf den Gleisen der neugegründeten Deutschen Reichsbahn herum; doch schon im vorläufigen Umzeichnungsplan der DR von 1923 sind keine mehr aufgeführt – ein eindeutiges Indiz dafür, daß sie sich zu diesem Zeitpunkt nicht mehr im Dienst befanden. Auch die 20 Lokomotiven der Gattung S 7, die nach Unterlagen der RBD Osten erst am 28.03.1923 ausrangiert wurden, hatten sicherlich schon seit Jahren keinen Dienst mehr verrichtet. Sie waren in Cüstrin, Kreuz und Schneidemühl in Erwartung ihrer baldigen Ausmusterung abgestellt worden.

**Herbert Rauter**

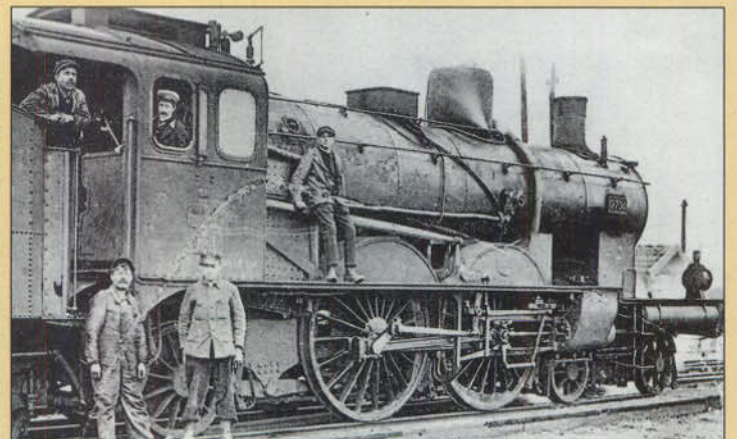
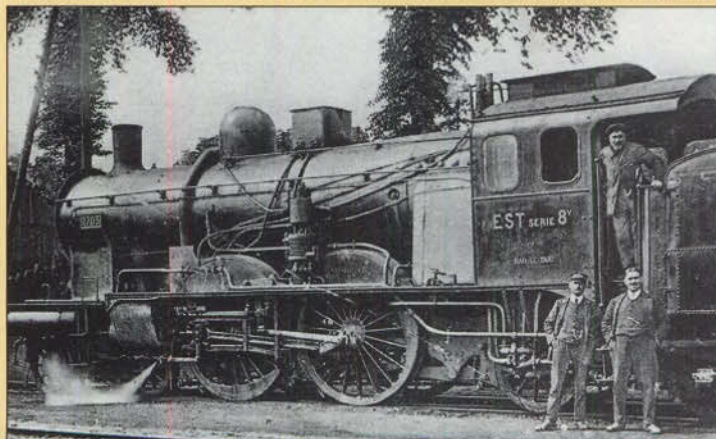
Literaturhinweis:

"Die Lokomotive", Wien, Jahrgänge 1906, 1909 und 1910

Reichsbahnzentralamt Berlin in Zusammenarbeit mit Metzeltin sen.: "Die Entwicklung der Lokomotive im Gebiete des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen"

**Bild 12:** Die (S 7) Bromberg 713 fotografierte Helmut Bombe 1912 in Berlin im Bw Grunewald.  
**Foto: Sammlung Rauter**

**Bilder 13 und 14:** Die (S 7) Mainz 707 (links unten) gelangte 1918 als 2703 und die (S 7) Mainz 712 (rechts unten) als 2704 an die französische Ostbahn (EST).  
**Alle Fotos (soweit nicht anders angegeben): Sammlung Dr. Scheingraber**



**Bild 1:** Trotz aller Initiativen verantwortungsbewußter Bürger kam es eines Tages zu dem traurigen Ereignis – dem letzten Tag des Reiseverkehrs folgte die schrittweise Stilllegung der Strecke.

**Bild 2:** Möglichst bald sollen aber wieder Züge von Jöhstadt abfahren. Die erste Etappe des Wiederaufbaus ist bis Schmalzgrube geplant.

## Der Wiederaufbau der Preßnitztalbahn hat begonnen

Die Schmalspurbahn von Wolkenstein nach Jöhstadt im Erzgebirge war die letzte sächsische Kleinbahn, auf der man die Lokomotiven der Bauart B'B' n4v (sächs. IV K; Hersteller Hartmann; erstes Baujahr 1892) ausschließlich im planmäßigen Personen- und Güterzugdienst beobachten konnte. Tausende von Fotos, Dias und Videos entstanden an der Strecke, die ein einzigartiges technisches Denkmal in herrlicher Mittelgebirgslandschaft darstellte.

Obwohl die Strecke nicht in die Liste der zu erhaltenden Bahnen aufgenommen worden war, stieg die Beliebtheit der Preßnitztalbahn immer weiter an. Freunde der Bahn aus aller Welt trafen sich in den Reisezügen. Die Verantwortlichen ignorierten diese Zuneigung und die Wünsche der Bevölkerung sowie unzähliger Eisenbahnfreunde völlig. An die regionalen Besonderheiten und geographischen Bedingungen verschwendete man keinen Gedanken.

Der Zustand der Strecke Wolkenstein – Jöhstadt verschlechterte sich stetig. Selbst die notwendigsten Instandhaltungsmaßnahmen wurden unterlassen. Obwohl den zuständigen Stellen bekannt war, daß ein Straßenausbau als Ersatz für die Bahn aufgrund der geographischen Gegebenheiten nicht möglich ist, verlagerte man zu Beginn der achtziger Jahre den Großteil des Gütertransports auf Straßencontainer. Diese Fahrzeuge mußten auch Straßenbreiten von nur 3 m passieren.

Ende 1983 wurde in Jöhstadt bekannt, daß die Strecke ab Januar 1984 schrittweise stillgelegt werden solle. Daraufhin gründeten verantwortungsbewußte Bürger eine Arbeitsgruppe, die Vorschläge zur Rettung und Sanierung der Bahn aufzeigte und vor den Folgen einer Stilllegung warnte. Doch alle Initiativen wurden – mit den inzwischen hinlänglich bekannten Methoden – abgewürgt. In verschiedenen Etappen wurde die Strecke vom 14. Januar 1984 bis 21. November 1986 stillgelegt.

Auf den Straßen des Einzugsgebiets entstand eine Verkehrssituation, die von permanenter Unfallgefahr gekennzeichnet ist. Selbst die Begegnung eines Pkw mit einem Lkw ist nur stellenweise ohne Probleme möglich. Die Einstellung der Kleinbahn ließ die Zahl der Besucher absinken. Um den Gewerbebetrieben ihre Transporte zu sichern, mußten die Güter teilweise wieder umgeladen werden.

Obwohl diese Fakten seit dem Frühjahr 1987 offen zutage traten, wurden die Entscheidungen nicht revidiert. Vielmehr forcierte man den Streck-



**Bild 3:** Eine besondere Rolle spielt die Bahn im Preßnitz- und Schwarzwassertal auch für die Entwicklung der Region durch Tourismus.

**Fotos 1 bis 3: IG Preßnitztalbahn**

kenabbau. Wie zum Hohn aller, die sich für den Erhalt der Bahn einsetzten, war genug Geld für tagelange Hubschraubereinsätze vorhanden. Mittel zur Sanierung der Bahn ließen sich hingegen, wie versichert wurde, nicht aufbringen. Viele Eisenbahnfreunde registrierten dies alles mit Empörung. Noch im Sommer 1989 wurde eine Initiative in Großrückerswalde zur Erhaltung wenigstens eines Museumszugs hintertrieben. Doch die Brüder Böttrich gaben den Kampf nicht auf.

Nach der Revolution in der ehemaligen DDR vom November 1989 konnte man endlich zur Gründung eines Verbands schreiten, der die Probleme wieder aufzugreifen vermochte. Aufgrund der Vielzahl der negativen Auswirkungen durch die Streckenstilllegung wurde am 27.01.





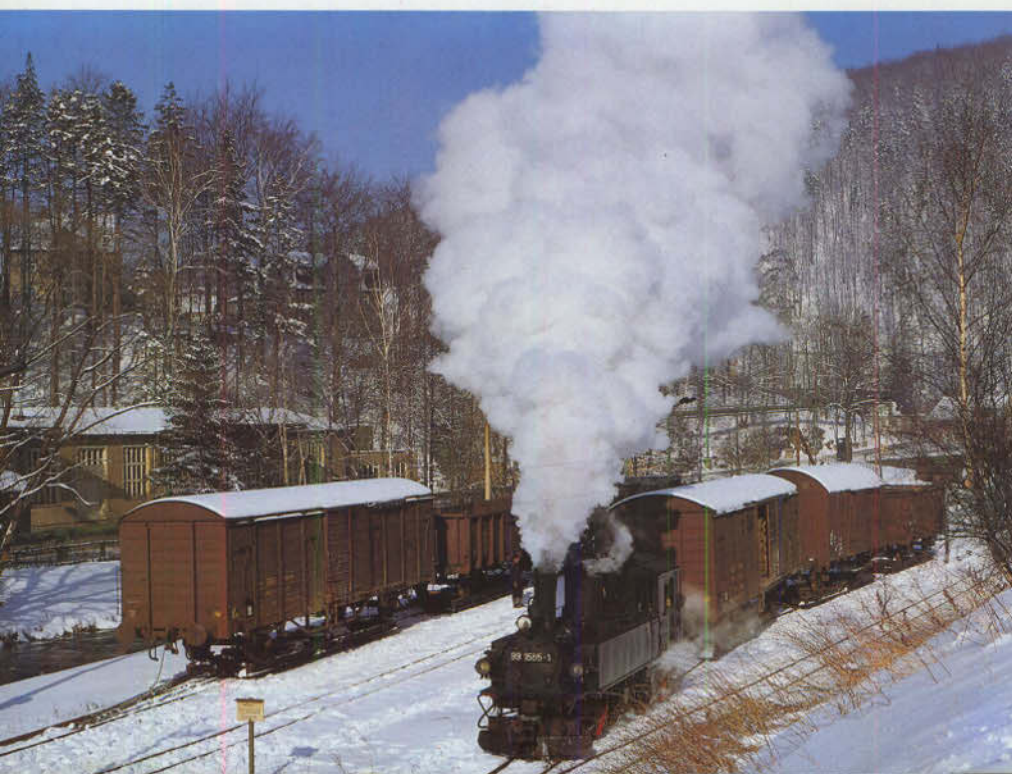
1990 beschlossen, sich für den Wiederaufbau der gesamten Bahnlinie stark zu machen. Die Mitglieder der "Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V." führen an drei Wochenenden im Monat Arbeitseinsätze durch. Aus eigener Kraft soll der Abschnitt Jöhstadt – Schmalzgrube wieder aufgebaut werden. Die

Region braucht die Bahn im Preßnitz- und Schwarzwassertal als Touristenattraktion. Ein begrenzter Güterverkehr mit Containern und Rollwagen auf der wiedererrichteten Bahnlinie könnte außerdem für die ansässigen Unternehmen vorteilhaft sein. In enger Zusammenarbeit mit den demokra-

tisch gewählten Kommunalpolitikern wird man nach Wegen zum Wiederaufbau der Strecke suchen. Doch die Städte und Gemeinden verfügen zur Zeit über keine finanziellen Mittel. Es bleibt deshalb nur der Weg, um die Hilfe aller Eisenbahnfreunde zu bitten, denen die Preßnitztalbahn am Herzen liegt. Viele haben schon schöne Stunden im Tal der Preßnitz verbracht. Jetzt braucht das Tal die rasche Hilfe der Eisenbahnfreunde!

Bitte spenden auch Sie für den Wiederaufbau der Bahn auf das Konto 6012-47-4029 bei der Kreissparkasse Marienberg. Wenn Sie mit kostenlosem Material oder durch einen Arbeitseinsatz helfen wollen, wenden Sie sich an:

**Dettleff Böttrich, Vorsitzender der "Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn", Alte Annaberger Straße 6, O-9342 Großbrückerwalde.**



*Bilder 4 bis 6: Romantisches aus vergangenen Tagen. An einem malerischen Februartag im Jahre 1984 beobachtete der Fotograf die 99 1585 bei Großbrückerwalde (oben), vor der Einfahrt zum Bf Niederschmiedeberg (rechts) und beim Umsetzen von Rollwagen im Bahnhof (links). Fotos 4 bis 6: Peter Kaufmann*

*Bitte beachten Sie: Winter-Dampf im Erzgebirge gibt es diesmal auch auf unserem Poster.*



**Bild 1:** Der Henschel-Wegmann-Zug hat Dresden-Neustadt um 16.47 Uhr verlassen und wird gleich in Dresden Hbf einfahren. Foto: C. Bellingrodt

**Bild 2 (unten):** Auf der Normaluhr über der Lok ist es gerade 8.46 Uhr. Der Henschel-Wegmann-Zug wird in Kürze im Hauptbahnhof Dresden bereitgestellt und in genau 45 Minuten Dresden Hbf als D 53 in Richtung Berlin verlassen. Foto: W. Hubert

**Bild 3 (rechte Seite unten):** Am 4. Juni 1936 gelang Carl Bellingrodt bei Neucoswig diese eindrucksvolle Aufnahme. Der Henschel-Wegmann-Zug befindet sich als D 53 auf der Fahrt von Dresden nach Berlin.

## Einst ein Star: der Henschel-Wegmann-Zug

Als im Herbst 1932 ein neuer dieselelektrischer Schnelltriebwagen mit der Betriebsnummer VT 877 a/b seine ersten Probefahrten unternahm und im Dezember des gleichen Jahres offiziell vorgestellt wurde, war die Lokomotivindustrie in hohem Maße beunruhigt. Als derselbe VT 877 a/b ein halbes Jahr später unter dem Namen "Der Fliegende Hamburger" in aller Munde war und weit über Deutschlands Grenzen hinaus Aufsehen erregte, erhob sich echte Sorge. Sollte der hochwertige Fernschnellzugverkehr nicht dieser "stinkenden Konkurrenz" ausgeliefert werden, mußte schleunigst etwas Grundlegendes gesehen.

### Dampfschnellzug kontra Schnelltriebwagen

In einem dampflokbepannten Pendant zu diesem Dieseltriebwagen sah die Industrie das geeignete Instrument. Besondere Überlegungen in dieser Richtung hatte man bereits frühzeitig bei der Firma Henschel in Kassel angestellt. Dort leitete der vom Bau der preußischen S 10' her bekannte Georg Heise das Technische Büro 1, in dem u.a. auch die Hochdrucklokomotive H 17 206 entstanden war. Nun erstellte man Pläne und Vorentwürfe für eine stromlinienförmig verkleidete Tenderlokomotive der Achsfolge 2'B1' mit Innentriebwerk, die mit einem von der Firma Wegmann & Co. in Kassel zu bauenden, ebenfalls stromlinien-

verkleideten Doppelwagen kurzgekuppelt werden sollte. Man stellte sich bei Henschel also eine Art lokbespannter "Fliegender Hamburger" vor.

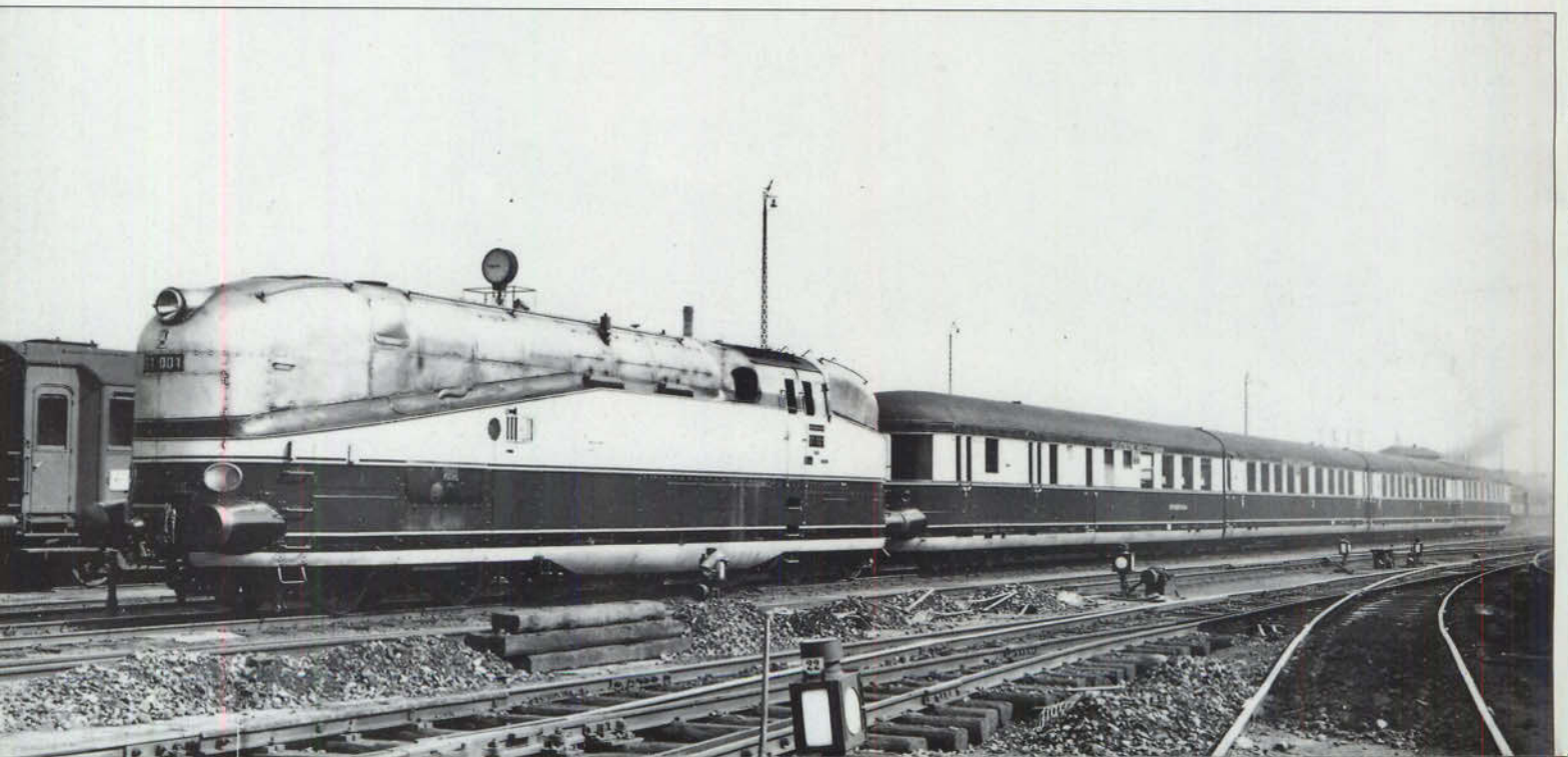
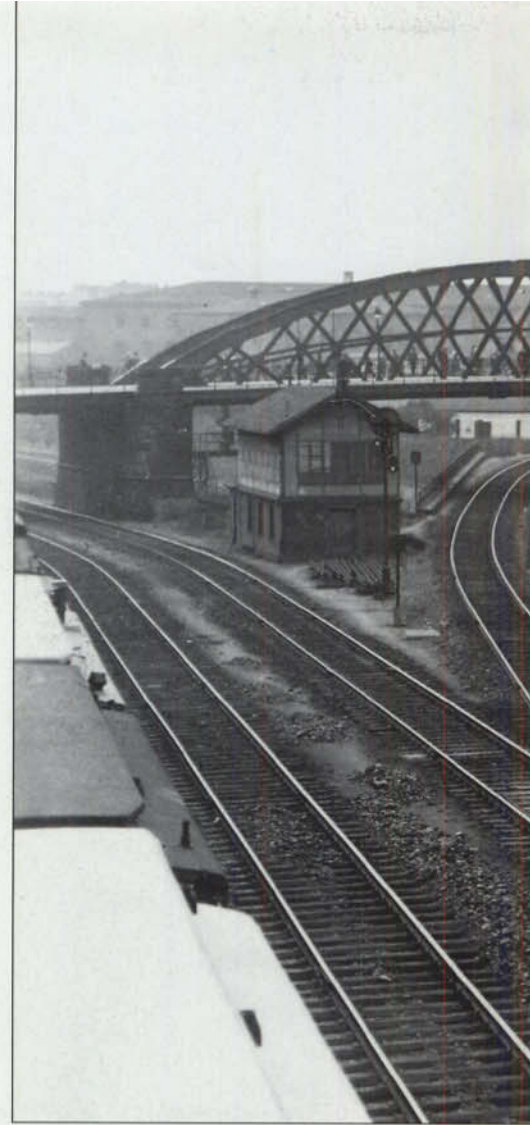
Zusammen mit einer ausführlichen Studie über die technischen Möglichkeiten und die wirtschaftliche Rendite eines derartigen schnellfahrenden Dampfzugs, bei dem man übrigens nur von einer Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h ausging, wurde der Entwurf bereits im April 1933 der Leitung der Deutschen Reichsbahn vorgelegt. Dort wurde er im Sommer des gleichen Jahres zur Überprüfung der technischen Realisierbarkeit an den Lokomotivausschuß beim RZA Berlin weitergeleitet. Prof. Nordmann beurteilte das Projekt ziemlich günstig, so daß der Ausschuß der Hauptverwaltung der DRG nach Erfüllung einiger Voraussetzungen "die versuchsweise Ausführung eines derartigen Dampfzugs empfehlen" konnte.

### Erste Überlegungen zum Henschel-Wegmann-Zug

In einem grundsätzlichen Gespräch erläuterte der bei der Hauptverwaltung der DRG zuständige Referent, Reichsbahndirektor Fuchs, Vertretern der Firmen Henschel und Wegmann im Januar 1934 seine Konzeption, die sich gerade nicht in einer reinen Konkurrenz zum Schnelltriebwagen erschöpfte, sondern die Aufgabe für einen Dampfzug in einer darüber

hinausgehenden Leistung sah, zu der die motorisierte Konkurrenz nach dem damaligen Stand der Technik nicht oder noch nicht fähig war.

Nach seinen, Fuchs', Vorstellungen müsse das Fassungsvermögen eines Dampfzugs, wie es der Industrie vorschwebte, größer sein als bei den inzwischen in Auftrag gegebenen Schnelltriebwagen, und es müsse auch variabler sein, d.h. sich wechselnden Verkehrsanforderungen durch Vergrößerung oder Verkleine-





rung der Zugeinheit anpassen können. Anstelle eines Doppelwagens seien daher vier vierachsige Personenwagen mit einem Angebot von mindestens 200 Plätzen in der (damaligen) 2. und 3. Klasse vorzusehen. Dabei seien ein ausreichend großer Gepäckraum, ein kleines Postabteil sowie ein Speiseraum mit Küche einzuplanen.

Die von der Firma Henschel vorgesehene 2'B1'-Lok sei hierfür sicher nicht mehr ausreichend; er, Fuchs, würde den Entwurf einer

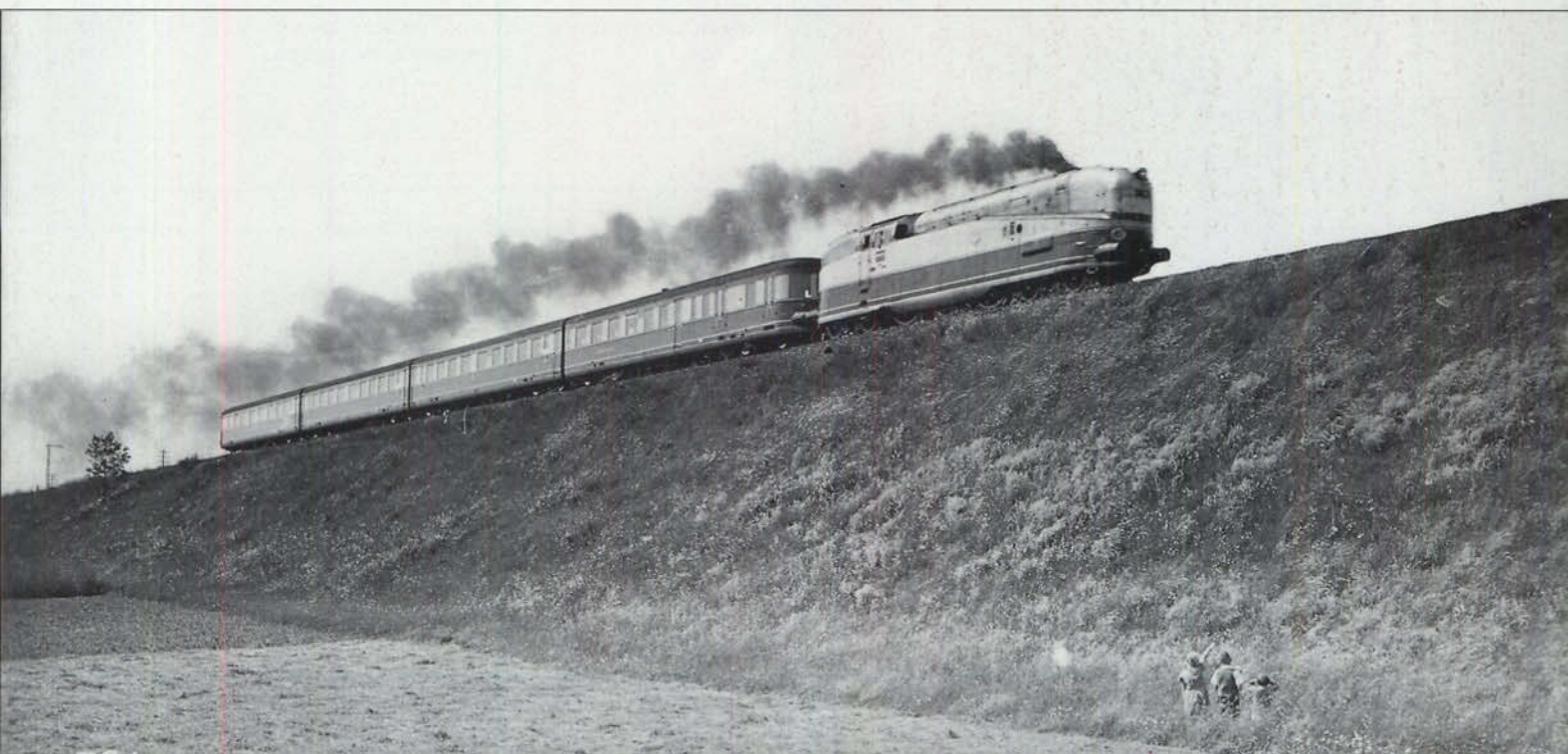
2'C2'-Tenderlokomotive empfehlen. Besonderer Wert werde auf eine hohe Anfahrbeschleunigung und eine Spitzengeschwindigkeit von mehr als 160 km/h gelegt. Mit diesen Vorstellungen von Reichsbahndirektor Fuchs waren bereits die Weichen für den späteren Henschel-Wegmann-Zug gestellt.

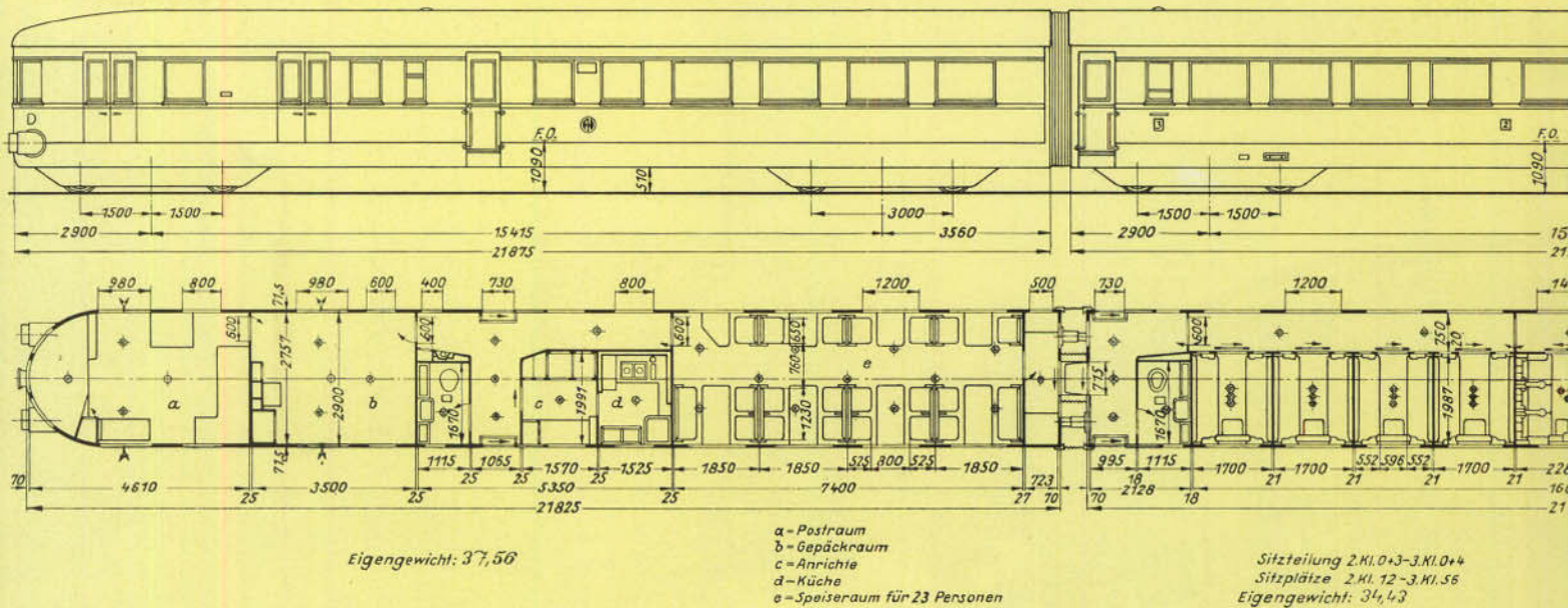
### Die 61 001 entsteht

Nach Vorliegen einer schriftlichen Bestätigung aller maßgeblichen Bedingungen mach-

ten sich die Kasseler Ingenieure sofort an die Arbeit und konnten bereits in der letzten Märzwoche 1934 einen neuen Entwurf vorlegen. Bei der Rauchkammerverkleidung hatte man sich eng an die parabolförmige Verkleidung der eben ausgelieferten 03 154 angelehnt.

Ende August 1934 erteilte die Reichsbahn den Auftrag zum Bau einer 2'C2' h2-Tenderlokom mit der Betriebsnummer 61 001. Obwohl gegen Ende dieses Jahres der Bau der





61 001 weit fortgeschritten war, wurde nach weiteren Windkanalversuchen die Stirn- und Rückseite der Lokverkleidung in der Form noch geändert. Auf die zunächst vorgesehene Faltenbalgverbindung zwischen Lokomotive und Zug verzichtete man. Dafür mußten nun aber beide möglichst eng zusammengebracht werden, was mit den üblichen Zug- und Stoßvorrichtungen nicht möglich war. Man entschied sich für den Einbau der automatischen Scharfenberg-Kupplung. Bewußt wurde in Kauf genommen, daß der Zug bei Ausfall der Lok nur über eine Notkupplung mit der Ersatzmaschine verbunden werden konnte, was später leider oft genug der Fall war. Am 31. Mai 1935 konnte die 61 001 (Fabriknummer 22 500) an die DRG übergeben werden.

## Die Wagen

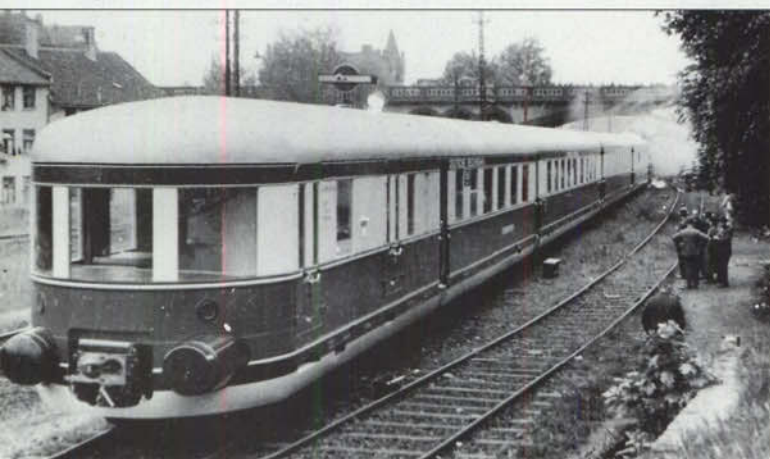
Inzwischen war bei der Firma Wegmann & Co. in Kassel auch der vierteilige Zug fertig geworden. Wegen der relativ geringen Leistung der Lok mußte möglichst viel Gewicht eingespart werden. Für den damaligen Stand der Technik ist das Gesamtgewicht der vier Wagen von 125 t bemerkenswert niedrig. Im ersten Wagen 10 401 mit der Bezeichnung SWRPwPost 4ü befanden sich neben getrennten Gepäck- und Postabteilen mit jeweils eigenem Einstieg das Speiseabteil mit 23 Sitzplätzen und einem anschließenden Küchenteil von insgesamt 5300 mm Länge. Der Wagen hatte eine Länge von 21 875 mm. Am Gepäckraumende war er abgerundet. Es schlossen sich die beiden Mittelwagen SBC 4ü 10 402 und 10 403 an. Sie boten je-

weils zwölf Reisenden in der 2. und 56 in der 3. Klasse Platz. Die Abteillänge betrug in der 2. Wagenklasse 2300 mm, in der 3. 1700 mm. Die Polster waren in der 2. Klasse mit blaugemustertem Plüsch bespannt. Entgegen der damaligen Gepflogenheit waren Bänke und Rücklehnen auch in der 3. Klasse gepolstert.

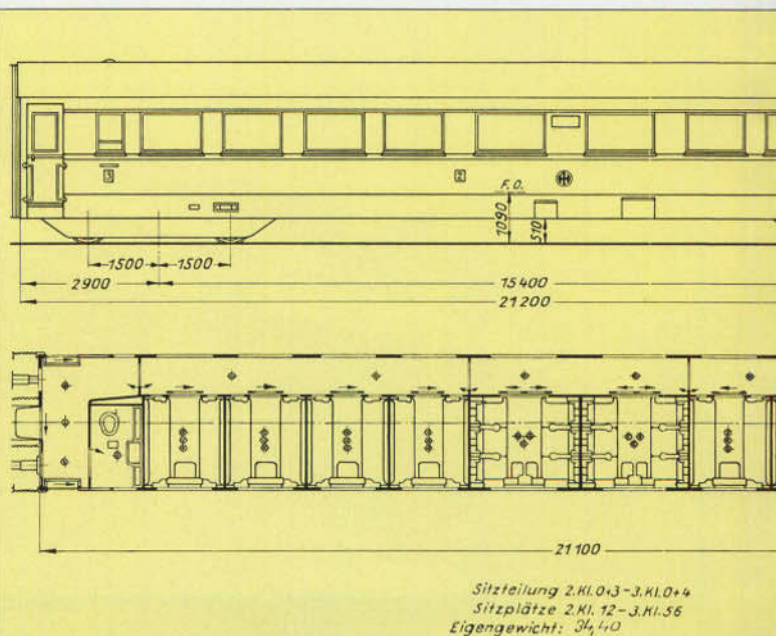
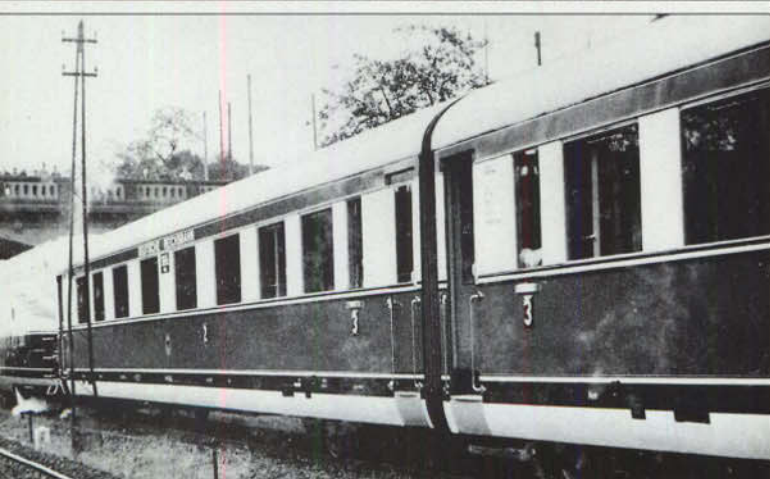
Der vierte Wagen, SBC 4ü 10 404, bot als Besonderheit am hinteren Ende einen erhöhten Aussichtsraum mit vier kleinen Stühlen. Er gestattete freien Ausblick auf die Strecke, sofern der Wagen am Zugende lief. Die weit herabgezogenen, rundum angebrachten Schürzen verdeckten die Drehgestelle der Bauart Görlitz III leicht weitgehend. Ihre Radsätze liefen in Rollenlagern und wurden über Scheibenbremsen und eine Magnetschienenbremse abgebremst. Der violett-cremefarbene Anstrich des Henschel-Wegmann-Zuges entsprach dem der Wagen des "Rheingold"-Zugs. Der gesamte Wagenzug hatte eine Länge von 87 490 mm.

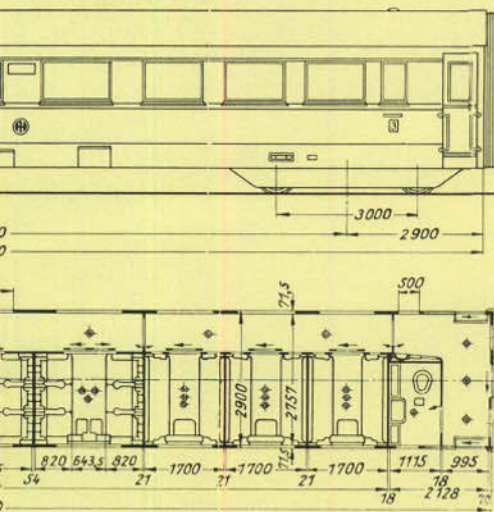
Im Jahre 1939 wurde ein weiterer Wagen für den Henschel-Wegmann-Zug gebaut, der als dritter Mittelwagen den Abmessungen der Wagen 10 402 und 10 403 entsprach und die Nummer 10 404 (in zweiter Besetzung) erhielt. Gleichzeitig wurde der Aussichtsswagen in 10 405 umgezeichnet. Zu dieser Zeit dürfte der Zug aber bereits nicht mehr im Plan-dienst gestanden haben.

**Bild 5:** Übergabe des Henschel-Wegmann-Zuges an die Deutsche Reichsbahn am 31. Mai 1935 (am Zuschluß der SWR PwPost 4ü, Wagennummer 10 401).



**Bild 6 (links unten):** Auf der Fahrt zum Bahnhof Kassel-Unterstadt entstand am 31. Mai 1935, dem Tag der Übergabe an die DR, dieses Foto des Aussichts-wagens 10 404.

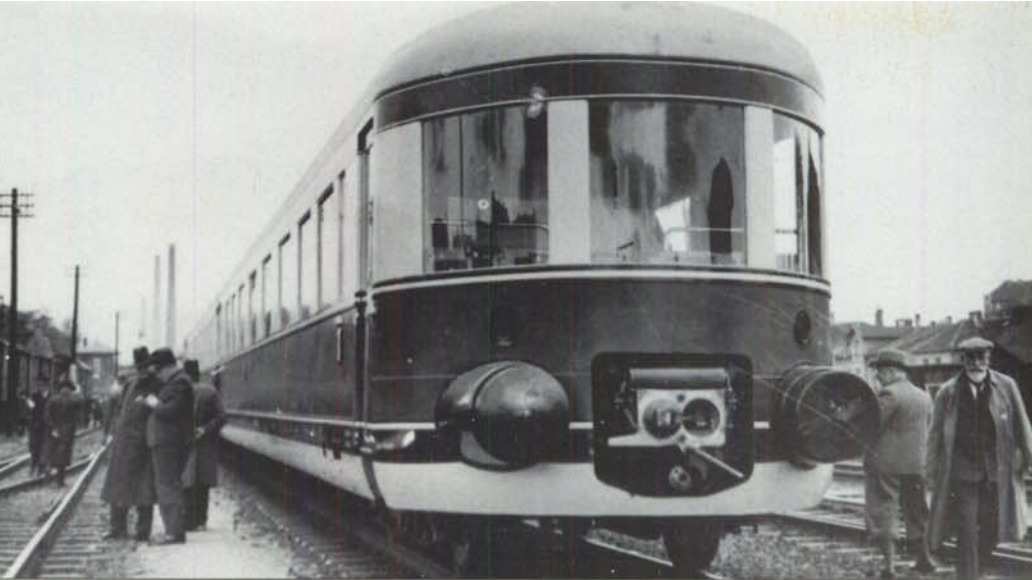




**Bild 4:** Typenskizzen des SWR PwPost 4ü mit der Wagennummer 10 401 (links) sowie des SBC 4ü 10 402 (Maßstab 1:160).

## Der Henschel-Wegmann-Zug im Betrieb

Nachdem der Henschel-Wegmann-Zug am 31. Mai 1935 an die DRG abgeliefert worden war, wurden zunächst ausgiebige Probefahrten unternommen, um die unvermeidlichen "Kinderkrankheiten" der Lok baldmöglichst zu beheben. Man trennte Lok und Wagenzug, um die verschiedenen Versuchsprogramme ungehindert durchführen zu können. Für diese standen zunächst lediglich sechs Wochen zur Verfügung, denn vom 14. Juli bis 13. Oktober 1935 bildete der Henschel-Wegmann-Zug einen Hauptanziehungspunkt auf der großen Fahrzeugschau in den Güterhallen an der Allersberger Straße in Nürnberg, wo die Ausstellung anlässlich des 100jährigen Jubiläums der deutschen Eisenbahnen stattfand. Daran schlossen sich Presse- und Propagandafahrten des neuen Zugs an. Die weiteren Leistungsversuche konnten erst zu Beginn des Jahres 1936 wieder aufgenommen werden, die dann mit der amtlichen Abnahme von Lok und Wagen am 24./25. März 1936 endeten. Ab 15. Mai, dem Beginn des Sommerfahrplans 1936, wurde der Henschel-Wegmann-Zug planmäßig im Schnellverkehr zwischen Dresden und Berlin eingesetzt. Er befuhr diese Strecke täglich viermal nach folgendem Fahrplan:



**Bild 7:** Blick auf das Aussichtsabteil des Endwagens 10 404.

**Bild 8:** Im August 1937 führt hier die 01 145 aushilfsweise den Henschel-Wegmann-Zug. Im Hintergrund ist die Berliner Kolonnenbrücke zu erkennen.

**Alle Abbildungen:**  
Sammlung  
Dr. Scheingraber



	D 53	D 57
Dresden Hbf	ab 9.31	17.26
Dresden-Neustadt	ab 9.37	17.32
Berlin Anh. Bf	an 11.12	19.06
	D 54	D 58
Berlin Anh. Bf	ab 15.10	22.10
Dresden-Neustadt	an 16.47	23.45
Dresden Hbf	an 16.54	23.52

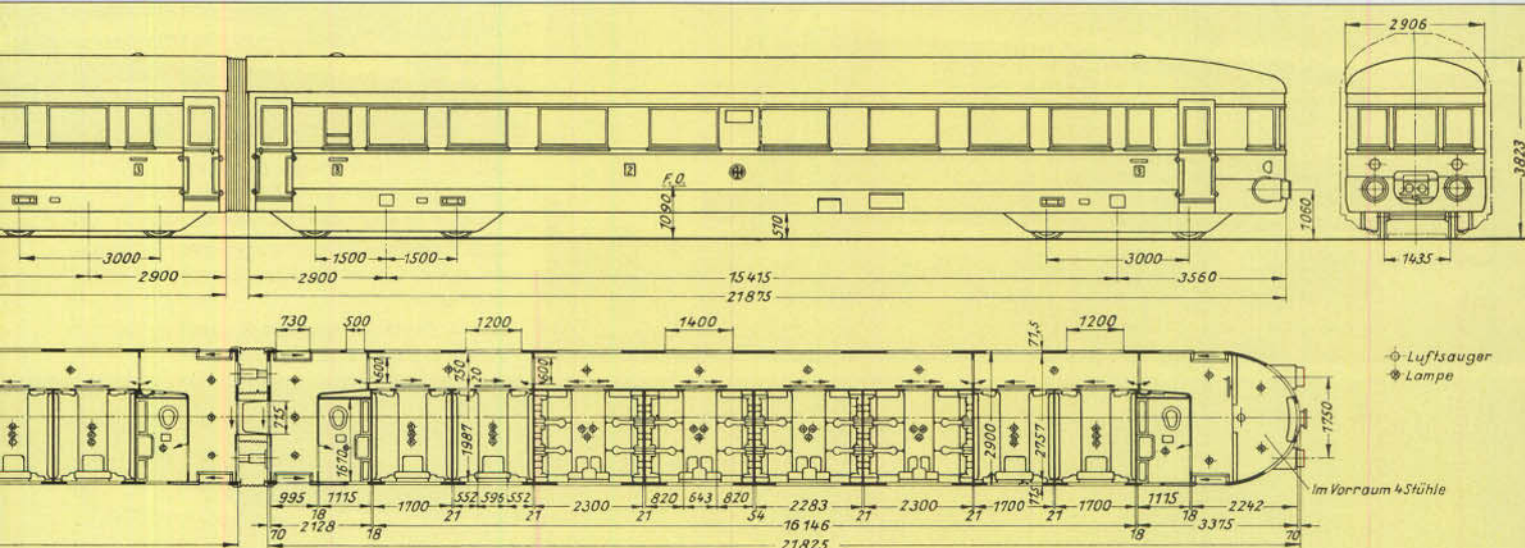
Ab dem folgenden Winterfahrplan 1936/37 wurde die Abfahrt des D 54 um zwei Stunden auf 13.10 Uhr vorverlegt; der D 57 fuhr jetzt bereits um 16.22 Uhr statt um 17.26 Uhr in Dresden Hbf ab. In dieser Fahrplanlage blieb der Henschel-Wegmann-Zug bis zum Winterfahrplan 1938/39. Im Sommerfahrplan 1939, der wegen des Kriegsausbruchs nur bis zum 31. August Gültigkeit hatte, waren die Abfahrtszeiten des D 53 um eine ganze Stunde

und die des D 58 um zehn Minuten vorgezogen worden.

Mit dem 31. August 1939 entfiel der Einsatz des Zugs zwischen Berlin und Dresden. Er wurde der Wehrmachtsführung zur Verfügung gestellt, die ihn später als Lazarettzug verwendete.

Nach Kriegsende fand man die Garnitur in Hamburg-Langenfeld ausgeschlachtet auf. 1952 erinnerte sich die Deutsche Bundesbahn im Zuge des Aufbaus eines neuen F-Zug-Netztes wieder an diesen Zug und ließ ihn bei der Erbauerfirma Wegmann bis zum 16. Juni 1953 in etwas modernisierter Form aufbauen. Über diesen Umbau und die anschließende Verwendung des Henschel-Wegmann-Zugs haben wir im Eisenbahn-Journal 5/1988 in dem Beitrag "Blauer 'Blauer Enzian'" ausführlich berichtet, so daß hier darauf verzichtet werden kann.

-rab-



**Bild 9:** Typenskizzen des SBC 4ü 10 403 sowie des SBC 4ü 10 404 mit Aussichtsabteil (Maßstab 1:160).

Sitzteilung 2.Kl.0+3-3.Kl.0+4  
Sitzplätze 2.Kl.24-3.Kl.32  
Eigengewicht: 34,76



**Bild 1:** Arnold-N-Modell der stromlinienverkleideten Lok der Baureihe 61 in der typischen Lackierung schnellfahrender Triebwagen und Züge.

## Der Henschel-Wegmann-Zug in N

Zur Spielwarenmesse 1987 in Nürnberg überraschte Rivarossi die H0-Modellbahner mit einer 120 cm langen Garnitur: dem "Henschel-Wegmann-Zug". Beinahe wäre es zu einer Parallelentwicklung gekommen, denn auch Liliput hatte die legendäre Einheit schon auf dem Reißbrett.

Seit der Nürnberger Spielwarenschau 1990 freuen sich auch die N-Freunde, denn Arnold avisierte vor einem Jahr seinen Henschel-Wegmann-Zug. Nachdem er nun schon einige Male in der Fachpresse abgebildet war, wollen wir endlich – der Zug ist jetzt im Handel erhältlich – auch ein paar beschreibende Worte über dieses schöne Set verlieren.

Die Lok besticht durch ihre Länge, die mit einer LÜP von 115 mm genau stimmt. Es ist immer wieder frappierend, welche Feinheiten sich auch noch im Maßstab 1:160 nachbilden lassen. So fehlen am Stromliniengehäuse weder die feinen Nietensreihen noch die Wartungsklappen mit angedeuteten Scharnieren. Die Griffstangen sind natürlich nicht extra angesetzt, sondern wurden erhaben ausgeführt. Puffer und Scharfenberg-Kupplung sind Steckteile. So ist es möglich, die Lok solo, ohne die störende N-Standardkupplung, zu fotografieren.

Bei den Entwicklungskosten für die Lok

61 001 konnte Arnold sparen, denn unter den "Hut" der 61er paßt das Fahrgestell der Baureihe 05. Treib- und Kuppelraddurchmesser sowie die Abstände zwischen den riesigen Rädern sind identisch. Die Differenzen im Maß Kuppelradsatz/Vor- bzw. Nachläuferdrehgestell sollte man in Anbetracht des vernünftigen Modellpreises akzeptieren. Die Zugkraft des wichtigen Maschinchens ist hoch; die vier Wagen bereiten der 61er auch auf Steigungen kaum Mühe.

Die Verbindung zwischen Lok und Kanzelwagen wird durch eine beiliegende starre Kupplung hergestellt, die die Puffer bis auf 2 mm aneinanderbringt. Natürlich können auch die normalen N-Kupplungen verwendet werden, wobei dann allerdings auf die an Lok- und Wagenstirnseiten umlaufenden Schürzen, die als Einzelteil angesteckt sind, verzichtet werden muß, was optisch stört.

Die Wagen sollten grundsätzlich mit den beiliegenden starren Kupplungen gepaart werden, da die Faltenbalgübergänge nur dann dicht aneinanderliegen. Der störungsfreie Lauf durch Gleisbögen und über Weichenstraßen ist trotzdem gewährleistet, weil Arnold die Faltenbälge federnd an vier Punkten gelagert hat, so daß sich bei Kurvenfahrt nichts im Wege ist.

Wem ein Blick durch die verglasten Fenster nicht ausreicht, um das Interieur zu bestaunen, kann auch das aufgeklippte Dach abheben. Die 3. Klasse hat durchgehende Sitzbänke, wogegen man in der 2. Klasse auch Armlehnen findet. Versierten Bastlern ist ein ganz besonderer Clou vorbehalten: Sie können in der Kanzel am Zugende auch noch die vier Stühle aufstellen, von denen die "Reisenden" dann einen Blick auf die Modellbahnanlage werfen können.

Auch der kombinierte Pack-/Speisewagen verdient aufmerksame Blicke. Im rollenden Restaurant sind Sitzbänke und Tische aufgestellt; auf den Tischplatten sind Leuchten installiert, die man mit wenigen Pinselstrichen noch verfeinern kann.

Auch was hinter den Wagenschürzen verborgen bleibt, sollte Beachtung finden: die Drehgestelle der Bauart Görlitz. Um die Schürzen nicht beschneiden zu müssen und trotzdem das Ausschwenken der Drehgestelle zu ermöglichen, wurden die Drehgestelle angepaßt und die Achslager nur in der unteren Hälfte nachgestaltet. Durch die Schürzen verdeckt, fällt dieser Kompromiß aber nicht ins Auge. Die Radsätze, mittig eingeklippt, laufen sehr ruhig und setzen der Lokomotive keinen Widerstand entgegen. pw



**Bild 3:** 1987 war er einer der Stars zur Nürnberger Spielwarenmesse: Rivarossis Henschel-Wegmann-Zug. **Foto: W. Kosak**

**Bild 2 (links):** Der Kanzelwagen mit Gepäckabteil, erkennbar an den zwei Doppeltüren auf beiden Seiten.

**Bild 4:** Die Wagengarnitur nochmal im Ganzen. **Fotos 1, 2 und 4: K. Heidbreder**



## Zu 755 Zusätzliche Züge Sigmaringen – Tuttlingen, gültig bis 1. VI. 1991 Zu 755

Landkreis Tuttlingen Altestraße 10, 7200 Tuttlingen ☎ (07461) 96-313 Betriebsführung: Hohenzollerische Landesbahn AG Postfach 11 04, 7450 Hechingen ☎ (07471) 6026	6402	6404	6406	Zug	Zug	6403	6403	6409	6411
	2	2	2			2	2	2	2
	6 35			km	Sigmaringen	11 53		17 03	
	6 58			25	Beuron	an 11 54		an 16 39	
	7 04	12 11	13 22	28	Fridingen	11 59	12 59	16 34	
	7 11	12 17	13 28	33	Mühlheim (b. Tuttlingen)	11 14	12 54	16 27	
	7 15	12 20	13 31	34	Saßlen (Döggau)	11 11	12 51	16 24	
	7 24	12 29	13 38	40	Tuttlingen-Zentrum	11 03	12 43	16 16	
	7 26	12 30	13 40	42	☐ Tuttlingen	11 00	12 40	16 13	

☐ = X außer ☐

# »Schulzentrum Tuttlingen - Alles aussteigen!«

Nach jahrelanger Vorarbeit wurde pünktlich zum Beginn des neuen Schuljahres 1990/91 der Startschuß für ein umfassendes Nahverkehrskonzept im Landkreis Tuttlingen gegeben. Der Landkreis betritt mit seinem mustergültigen Engagement, das auch andernorts Schule machen sollte, völliges Neuland: Er übernimmt die volle finanzielle und organisatorische Verantwortung für den gesamten Nahverkehr in diesem Bereich, was seinerzeit auch schon im Raum Hohenlohe mit – ausschließlich – Buslinien erprobt wurde. Allerdings versäumte man es, die daraufhin stillgelegte Kochertalbahn Forchtenberg – Künzelsau (– Waldenburg – Öhringen) in die Planungen einzubringen. Mit erheblichen Investitionen mußten deshalb nun

drei bisher stillgelegte Bahnhöfe im Donautal reaktiviert und ein neuer Haltepunkt beim Schulzentrum in Tuttlingen gebaut werden. Ergebnis des neuen Verkehrskonzeptes ist eine erhebliche Leistungssteigerung. Neben einem bedarfsgerechten Taktverkehr werden vor allem Verbindungen für den Berufsverkehr angeboten. Mit begleitenden Tarifmaßnahmen (wie Umweltjahreskarte und Kurzstrecken-Schülermonatskarte) hat der Landkreis Tuttlingen zusätzliche Anreize geschaffen, künftig vermehrt die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen. Nach der Umstellung des Schülerverkehrs von der Schiene auf den Bus Anfang der 80er Jahre und dem gleichzeitigen Verzicht auf zahlreiche Haltepunkte mußte die DB wenige Jahre später

**Bild 1 (rechts):** In der Nähe von Fridingen durchquert der VT 8 der Hohenzollerischen Landesbahn AG als N 6409 – siehe auch die oben abgedruckte Kursbuchtafel – eine regelrechte ländliche Idylle.

**Bild 2:** Zugkreuzung im Bf Hausen im Tal. Rechts der VT 8 der HzL als Nahverkehrszug 6403 (Tuttlingen – Sigmaringen), links der DB-Dieseltriebzug 628 242/928 242 als RSB 3354 (Ulm – Neustadt/Schwarzwald) am 15. September 1990. **Fotos: Th. Küstner**





feststellen, daß der erhoffte Fahrgastzuwachs ausblieb. Zum Sommerfahrplan 1988 schließlich gingen mit der Realisierung des DB-Regionalschnellbahnkonzeptes auf der Strecke Ulm – Neustadt (Schwarzwald) zwei weitere Zughalte in Fridingen und Geisingen verloren. Aufgrund dieser Negativentwicklung sah sich der Landkreis zu einer Untersuchung über eine Rückverlagerungsmöglichkeit des Schülerverkehrs im Donautal auf die Schiene veranlaßt. Der Grundgedanke ist die Nutzung des bestehenden Streckenstücks Tuttlingen – Fridingen der Donautalbahn, an deren Haltepunkte Buslinien angebunden werden. Bus und Schiene mit ihren spezifischen Vorteilen sollen so miteinander verknüpft werden, daß ein Verkehrskonzept "aus einem Guß" entsteht. Der Bus erschließt die Fläche, der Zug nimmt dieses Potential auf und transportiert es schnell und ohne Umwege an den Zielort Tuttlingen. Es ist schließlich nicht sinnvoll, zu den Hauptverkehrszeiten vier bis fünf Omnibusse unmittelbar hintereinanderherfahren zu lassen. So gelang es also, die Buslinien untereinander und mit der Donautalbahn zu vernetzen.

Die Kosten der Reaktivierung der Bahnhöfe Stetten, Mühlheim und Fridingen sowie der Neubau eines zentralen Haltepunktes im Schulzentrum Tuttlingen beliefen sich auf insgesamt ca. DM 640 000, wofür das Land Baden-Württemberg einen Zuschuß von 85% gewährte. Wenn nach erfolgreicher Startphase auch der Bahnhof Nendingen in das Donautalkonzept eingebunden wird, fallen weitere Investitionskosten in Höhe von ca. DM 140 000 an. Für den Betrieb rechnet der Landkreis mit zusätzlichen jährlichen Kosten von ca. DM 500 000, der vor allem für die Betriebsleistung der Hohenzollerischen Landesbahn AG (HzL) anfällt. Den kleineren Teil erhalten die DB als Streckenbenutzungsgebühr einerseits und die Busunternehmen für ca. 30 000 mehr gefahrene Kilometer pro Jahr andererseits. Trotz zu erwartender Mehreinnahmen rechnet man mit einem Defizit von DM 225 000 pro Jahr. Die Umweltjahreskarte legt den Preis von 8 für 12 Monate zugrunde, verschiedene Arbeitgeber subventionieren den Kauf des verkehrspolitisch vordringlich angelegten Produktes. Aufgrund der von der DB dargestellten Tatsa-

che, nicht über für das Projekt geeignete Fahrzeuge verfügen zu können, mußte ein anderer Weg gefunden werden. Letztendlich konnte die nichtbundeseigene Hohenzollerische Landesbahn AG mit Sitz in Hechingen für das Projekt gewonnen werden. Die HzL geht jedoch kein finanzielles Risiko ein, sondern hat nur Sorge dafür zu tragen, daß ihre Fahrzeuge auch auf DB-Strecken zugelassen werden. Deshalb wird die schon lange angestrebte Ausrüstung ihres Fahrzeugpotentials auf die DB-spezifischen Sicherheitseinrichtungen nun beschleunigt vorangetrieben. Nach diesem ersten Vorstoß konnte die HzL weiterhin den Güterverkehr im Raum Mengen – Sigmaringen von der DB übernehmen und plant sogar, mit Salz beladene Ganzzüge bis Ulm zu bespannen.

**Thomas Küstner**

Dem Landratsamt Tuttlingen sei an dieser Stelle ausdrücklich für die freundliche Hilfestellung bei der Faktensammlung gedankt.

## Lückenschluß

Auf der früheren Strecke Mellrichstadt – Meiningen sind vor einiger Zeit die Arbeiten für den "Lückenschluß" angelaufen, zunächst allerdings nur östlich der bisherigen deutsch-deutschen Grenze. Dort hatten die Vorbereitungen schon am 26. September begonnen. Seit 17. Oktober arbeitet der Gleisbaubetrieb Naumburg der Deutschen Reichsbahn vor Ort mit schwerem Gerät.

Frontlader räumten zunächst die Betonplatten ab, mit denen die Grenztruppen auf der früheren Eisenbahntrasse eine Fahrbahn für die Militärfahrzeuge geschaffen hatten. Nach Rodung des in vier Jahrzehnten hochgewachsenen Baumbestands und Wiederherstellung eines behelfsmäßigen Planums wurde am 24. Oktober mit der Verlegung eines Baugleises begonnen. Alle weiteren Arbeiten werden von diesem Gleis aus durchgeführt. Die Reichsbahn erneuert die Strecke mit Unterbau, Entwässerung, Planum und Oberbau von Grund auf.

Die Strecke war ursprünglich zweigleisig, wird zunächst jedoch nur eingleisig wiederhergestellt; die Option auf einen später wieder zweigleisigen Ausbau bleibt bestehen.

Auf westlicher Seite sind die Planungen durch die Bundesbahndirektion Nürnberg abgeschlossen und liegen der Hauptverwaltung in Frankfurt zur Genehmigung vor. Sie stellt anschließend beim Bundesverkehrsminister den Investitionsantrag und erteilt nach Genehmigung den Bauauftrag. Die Arbeiten müssen öffentlich ausgeschrieben werden. Das Vorhaben wird aus übergeordneten politischen Gründen durchgeführt, obwohl es sich betriebswirtschaftlich nicht rechnet. Nach dem gegenwärtigen Stand muß die Bundesbahn die Mittel auf dem Kapitalmarkt aufnehmen, verzinsen und tilgen. Für den Lückenschluß zwischen Mellrichstadt und Meiningen waren auf westlicher Seite Baukosten von 12,3 Millionen Mark veranschlagt; mit der Detailplanung ist der Betrag jedoch auf 29,1 Millionen gestiegen. Gegenwärtig wird nach Einsparungsmöglichkeiten gesucht.

Planung und Genehmigungsverfahren liegen jedoch im Zeitplan, so daß die Bauarbeiten voraussichtlich im Frühjahr 1991 auch auf westlicher Seite beginnen können. Der Zugverkehr soll zum Fahrplanwechsel am 29. September 1991 aufgenommen werden. **R.R.**

Am 29.09.1990 entstand im Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim diese Aufnahme der aus Polen gekauften Henschel-Lok TKp 14 122/4408, die von der NTB im Betrieb eingesetzt werden soll.

Foto: W. Rotzler, NTB

Gleisbauer der Deutschen Reichsbahn begannen bereits mit der Wiederherstellung der Bahnverbindung Würzburg – Erfurt auf dem Streckenstück zwischen Mellrichstadt und Rentwertshausen. Zuerst mußten sie die Betonplatten entfernen, auf denen die Fahrzeuge der Nationalen Volksarmee der DDR an der Grenze entlangpatrouilliert waren.

Foto: R.R. Rossberg



## Reichsbahn veränderte Direktionsgrenzen

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1990 an hat die Deutsche Reichsbahn ihre Direktionen (Rbd) Cottbus, Greifswald und Magdeburg aufgelöst. Anstelle von acht bestehen nun noch fünf Reichsbahndirektionen: die Rbd Schwerin in den Grenzen der alten Direktionen Schwerin und Greifswald, die Rbd Halle in den Grenzen der alten Direktionen Halle und Magdeburg, die Rbd Berlin und die Rbd Dresden (die jeweils Teile der einstigen Direktion Cottbus übernehmen) sowie die Rbd Erfurt, deren Grenzen unverändert blieben.

Der neue Rbd-Bezirk Schwerin ist in die Direktionsbereiche Schwerin und Greifswald gegliedert, der neue Rbd-Bezirk Halle in die Direktionsbereiche Halle und Magdeburg, der neue Rbd-Bezirk Berlin in die Direktionsbereiche Berlin und Cottbus. **-hn**

## "Transfracht" und "Transcontainer"

Zum 1. Oktober wurde "Transcontainer", die Containertransportorganisation der Deutschen Reichsbahn (DR), unter Beibehaltung der Zuständigkeit für das ehemalige Gebiet der DDR als Zweignieder-



lassung Berlin in die DB-Containerorganisation "Transfracht" Deutsche Transportgesellschaft mbH (TFG) eingebunden. Die neue TFG-Zweigniederlassung wird als Profit-Center mit eigener Rechnungsführung und weitgehender Selbständigkeit schrittweise die Abwicklung der Containerverkehre und teilweise auch der Verkehre mit Wechselaufbauten übernehmen und ausbauen. Dafür sollen bis Ende des Jahres bereits 200 Wagen der Gattung Rs 684 zu Containertragwagen Sgs 693 umgebaut werden. Außerdem sind zusätzliche Kbs- und Res-Flachwagen zur Umrüstung für den Kombinierten Verkehr vorgesehen. Weitere 500 Rgs-Wagen wird die DR zur Verfügung stellen. In die Verkehrsabwicklung in der ehemaligen DDR werden alle Terminals einbezogen, die mit Portalkränen von mindestens 35 Tonnen Traglast ausgerüstet sind – es sind dies Anlagen in Berlin, Chemnitz, Dresden, Leipzig und Zwickau. Darüber hinaus sind Umschlagbahnhöfe in den Standorträumen Magdeburg, Halle und Erfurt vorgesehen. Ein weiterer möglicher Standortraum für eventuelle KLV-Verbindungen ist Rostock als "Tor zum Norden" für den Seehafen-Umschlag Richtung Skandinavien. Die ersten Züge des Kombinierten Ladungsverkehrs mit Containern, Wechselbehältern

und Sattelaufliegern Richtung Thüringen und Sachsen verkehren bereits seit Fahrplanwechsel am 30. September 1990 im Nachtsprung zwischen Bochum – Leipzig/Dresden/Zwickau, Frankfurt(M)-Ost – Leipzig/Dresden/Zwickau, Mannheim – Erfurt, Karlsruhe – Dresden sowie Bielefeld-Ost – Dresden/Leipzig. Darüber hinaus reagierten DB und DR mit neuen KLV-Angeboten zwischen Maschen und Berlin-Frankfurter Allee sowie einem dritten Zugpaar zwischen Bochum und Berlin-Hamburger bzw. Lehrter Bahnhof auf die verstärkte Transportnachfrage im Berlin-Verkehr.

v.Ha.

## Endlich eingetroffen

Am 12.08.1990 traf endlich die lange erwartete polnische Dampflokomotive TKp 14 122/4408 der Nassauischen Touristikbahnen e.V. (NTB) nach einer 14tägigen Schlepptour von Kattowitz kommend in ihrer neuen Heimat Wiesbaden ein.

Bei der erworbenen Lok handelt es sich eigentlich um eine deutsche Konstruktion, denn die Lok wurde nach Henschel-Plänen in Polen gebaut, da man im Rahmen des Strukturwandels bei uns keine Verwendung mehr für solch ein Fahrzeug hatte.

Die Lok wurde 1955 bei Chrzanow/Polen gebaut und wurde zuletzt als Werkslok A7 bei der Popöj-Gruppe in Kattowitz eingesetzt. Die letzte Hauptuntersuchung erhielt sie am 10.05.1989 in der ZNTK Olesnica, wobei sie für die weitere Verwendung im Werksdienst vorgesehen war.

Bei dieser Untersuchung wurde die Lok u.a. mit einer neuen Feuerbüchse versehen; ferner wurden alle Achsen neu bereift, der Rahmen vermessen und gerichtet, alle Achs- und Stangenlager sowie Kolben und Kolbenschieber erneuert.

Weil man die Lok jedoch nicht

Vor der Zentralstelle für Maschinentechnik (früher VES-M) Halle trafen sich am 23. 10. 1990 die neue 212 002 der DR und die 120 104 der DB, mit der eine Reihe von Meßfahrten auf DR-Gleisen vorgenommen worden war.  
**Foto: Werner Dietmann**

„Abnehmerzug“, der Leistung aufnimmt, während die Lokomotive des Meßzugs Bremsenergie abgibt. Dem Vernehmen nach sollen die Ergebnisse zufriedenstellend gewesen sein.

Für die Versuche wurden Strecken im Bereich der Umformerwerke Bützow und Lalendorf ausgewählt, weil die Umformer des einen Werks statisch, die des anderen maschinenerrregt sind. Eine Vergleichsmessung wurde auch im südlichen Teil des Netzes durchgeführt, wo die zentrale Energieversorgung über Unterwerke noch historisch bedingt dem System der Bundes-

bahn entspricht. Schließlich ging es noch um Beeinflussungsmessungen, um Aufschluß darüber zu erhalten, ob und gegebenenfalls mit welchen Auswirkungen die Leistungselektronik der mit Drehstromantriebstechnik ausgerüsteten Lokomotivbaureihe 120 Signalanlagen beeinflusst. Die Messungen werden gegenwärtig ausgewertet. Die Versuche wurden von der Reichsbahn in eigener Zuständigkeit, jedoch mit Unterstützung der Bundesbahn-Versuchsanstalt München-Freimann durchgeführt.

**R.R.**

Basierend auf der 243 entstand dieser erste von vier Prototypen einer neuen Baureihe: 212 002-0. Bei der offiziellen Premiere am 30. 10. 1990 stellte sie sich noch mit dem ersten Entwurf des DR-Zeichens (es wurde inzwischen leicht geändert) den Fotografen. Die Abnahmefahrten bei der DR hatte die Lokomotive zwischen dem 22. und 24. September erfolgreich hinter sich gebracht. Sie soll nach weiteren Tests bei der DR später auch noch auf DB-Gleisen geprüft werden. (Siehe auch unseren Beitrag „Schöne Gegend, schwere Züge“ in diesem Heft.) **Foto: Stephan Schön**



mehr benötigte, stellte man sie nach der Rückkehr aus dem AW konserviert ab, bis der Verkauf sie aus ihrem Dornröschenschlaf befreite.

Da an der Lok jedoch noch Arbeiten vonnöten sind, um sie den bundesdeutschen Behörden zur Abnahme vorstellen zu können, ist mit ersten Einsätzen erst zum Jahreswechsel zu rechnen.

So muß u.a. ein Zylindereinstromrohr erneuert sowie ein Geschwindigkeitsmesser eingebaut werden u.v.m.

Daten der Lok TkP 4408: Gewicht 66 t, davon 3 t Kohle und 6 m<sup>3</sup> Wasser, Leistung 800 PS, Höchstgeschwindigkeit 40 km/h, Länge 10,98 m, Kesseldruck 14 kg/cm<sup>2</sup>. Nachdem die kombinierte Eisenbahn-/Fußgängerbrücke hinter dem Bahnhof Hahn-Wehen nun endlich fertiggestellt ist, soll die Streckeneröffnung nach Bad Schwalbach zum Jahreswechsel mit Dampfbespannung erfolgen.

**NTB**

## Spatenstich in Pettneu

Österreichs Ost-West-Magistrale über den Arlberg wird leistungsfähiger. Die Kapazität der 1884 eröffneten Strecke ist längst erschöpft. Nun werden, den schwierigen topografischen Verhältnissen entsprechend, gut zwei Drittel des 62 Kilometer langen Abschnitts zwischen Landeck in Tirol und Bludenz in Vorarlberg zweigleisig ausgebaut. Dabei wird nach Möglichkeit auch die Linienführung verbessert. Außerdem erweitern die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) den von Anfang an bereits zweigleisigen Arlbergstunnel zusammen mit einigen kleinen Tunneln auf den Rampenstrecken so, daß eine „Rollende Landstraße“ für Lastkraftwagen mit der größten zulässigen Eckhöhe von 4,05 Meter eingerichtet werden kann. Je nach Finanzierungsmöglichkeit sollen die Arbeiten in ein bis zwei Jahren abgeschlossen sein. Die Kosten für das Vorhaben sind auf insgesamt 2,3 Milliarden Schilling, umgerechnet rund 330 Millionen Mark (nach dem Preisstand von

1986), veranschlagt.

Am 13. September vollzog Österreichs Verkehrsminister Dr. Rudolf Streicher in Pettneu am Arlberg den ersten Spatenstich. Damit wurden die Arbeiten im 4,6 Kilometer langen Abschnitt St. Jakob – Schnann begonnen. Planung und Bau obliegen der neuen Hochleistungsstrecken AG, der auch andere Großvorhaben im Zusammenhang mit der Neuen Bahn in Österreich übertragen wurden.

In diesem lawinengefährdeten Abschnitt kommt auch Schutzbauten große Bedeutung zu. So werden zwischen St. Jakob und Pettneu ein 580 Meter langer Tunnel zum Schutz vor der Vadiesenlawine, bei Pettneu eine 170 Meter lange Lawingalerie sowie im Bereich der Inneren Maienbachlawine ein 350 Meter langer Tunnel gebaut. Um durchgehend hohe Leistungsfähigkeit zu erreichen, müssen die Anschlußstrecken zwischen Ötztal und Landeck im Osten sowie Bludenz und Feldkirch im Westen der Bergstrecke ebenfalls ausgebaut werden. Dies geschieht im Rahmen von Nahverkehrsvorhaben mit Tirol und Vorarlberg. Von Innsbruck bis Ötztal und von Feldkirch bis Bregenz ist die Strecke bereits zweigleisig.

**R.R.**

## Bundesbahnlok zu Meßfahrten bei DR

Eine Lokomotive der DB-Baureihe 120 befand sich vom 14. - 22. 10. 1990 zum ersten Mal zu Testzwecken auf dem Gebiet der früheren DDR. Die Reichsbahn unternahm damit Meßfahrten auf verschiedenen elektrifizierten Strecken. Die Untersuchungen konzentrierten sich auf den Norden des Reichsbahnnetzes, das dezentral über rotierende Umformer direkt aus der öffentlichen Landesversorgung gespeist wird. Vor allem sollte die Frage geklärt werden, ob und womöglich mit welchen Zusatzrichtungen auch bei dieser Art der Stromversorgung Energie beim Bremsen zurückgewonnen werden kann. Dazu fuhr gleichzeitig mit dem Meßzug im selben Speisebereich ein

## WEG angeschlossen

Am 6. und 7. Oktober 1990 wurde mit einer großen Resonanz in der Öffentlichkeit der neue Bahnhof der DB an der Neubaustrecke Mannheim – Stuttgart in Vaihingen (Enz) in Betrieb genommen.

Der neue DB-Bahnhof befindet sich ca. 3,5 km vom Stadtkern entfernt, futuristisch wirkend „auf der grünen Wiese“ zwischen den Stadtteilen Vaihingen a.d. Enz, Kleinglattbach und Ensingen sowie zur Nachbargemeinde Illingen hin. Um diesen „Knochen muß noch besiedelungspolitisch Fleisch gelegt werden“ (Oberbürgermeister Kälberer, Vaihingen). Die Verkehrsinfrastruktur wurde bereits erheblich auf den neuen Bahnhof ausgerichtet. Sämtliche Busli-

nien wurden in der Mehrzahl ihrer Fahrten über den neuen Bahnhof verlegt bzw. nach dorthin verlängert.

Mit einem eigenen Bahnsteig angeschlossen wurde auch die WEG-Nebenbahnlinie Vaihingen – Enzweihingen. Unter dem rd. 16 m höher gelegten DB-Bahnhof wurde die bisherige WEG-Strecke in eine Tunnelröhre verlegt. Unmittelbar am östlichen Tunnelrand erhielt die WEG einen eigenen Bahnsteig mit entsprechender Fußgänger-Verknüpfung zum neuen DB-Bahnhof. Die Eröffnungsfahrten wurden mit den NE 81-Triebwagen der Strohgaubahn kostenlos durchgeführt und erfreuten sich eines überwältigenden Zuspruchs.

Die WEG hofft, daß auch verkehrlich um diesen „Knochen“ DB-Bahn-

hof Vaihingen (Enz) "Fleisch gelegt" wird und diese Maßnahme ein Erfolg auch für die Verkehrsunternehmen der Region wird. **WEG**

Für die Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft (BEG) fährt seit Oktober 1990 die aus Polen erworbene Px 48-3906, ein D-Kuppler mit Schlepptender. Gebaut wurde die 40 t schwere und 250 PS starke Maschine 1952 in der Lokfabrik Cryanow. Das Foto zeigt die Lok am Tag ihrer ersten Lastfahrt (13.10.90) im Bahnhof Burg Brohl. **Foto: O. Wildemann**



Neuer WEG-Haltepunkt am kürzlich eröffneten DB-Bahnhof Vaihingen (Enz). **Foto: WEG**



## Durchgangsbahnhof für Wien

Österreichs Bundeshauptstadt, nach Verschwinden des Eisernen Vorhangs wieder in die Mitte Europas gerückt, soll nun möglichst schnell einen Durchgangsbahnhof erhalten. Das Vorhaben wird in mehrere Abschnitte aufgeteilt; die erste Baustufe soll noch bis zur Expo 1995 verwirklicht werden. Als Standort wurde das Vorfeld des Südbahnhofs gewählt, in dem heute Süd- und Ostbahn im rechten Winkel zueinander enden. In diesen Winkel sollen nun mit dem ersten Bauabschnitt vier Gleise an zwei Bahnsteigen im Bogen eingefügt werden. Damit sind zunächst die von Süden und Osten kommenden Linien durchgehend miteinander verbunden. Die von Norden kommende Franz-Josefs-Bahn soll über die Donauuferbahn mit der Ostbahn verknüpft und damit ebenfalls an den Durchgangsbahnhof angebunden werden. In einem der Kernpunkte des Projekts wurde jetzt die Entscheidung getroffen: für die Verbindung mit der Westbahn. Demnach werden

die unter anderem aus Deutschland über Linz nach Wien fahrenden Züge nicht mehr im Westbahnhof enden, sondern die Westbahn schon beim Bahnhof Hadersdorf-Weidlingau in südöstlicher Richtung verlassen, in weitem Bogen durch einen rund 6900 Meter langen Tunnel auf die Südbahn geleitet und auf diesem Weg den neuen Durchgangsbahnhof erreichen. Die Verbindung soll auch dem Güterverkehr dienen. Die größte Bedeutung des künftigen Durchgangsbahnhofs liegt in der direkten West-Ost-Verbindung. Bisher müssen die internationalen Fernzüge aus den westeuropäischen Ländern im Wiener Westbahnhof die Fahrtrichtung wechseln, bevor sie über die alte, wenig leistungsfähige Verbindungsbahn nach Ungarn und Rumänien weiterfahren können. In den übrigen Relationen bleibt zum Umsteigen zwischen West- und Südbahnhof nur die Straßenbahn. Über die Verknüpfung mit den städtischen Verkehrsmitteln wie über die weiteren Bauabschnitte muß noch entschieden werden. **R.R.**

## Alternative für Flieger

Die Bundesbahn sucht enge Kooperation jetzt nicht mehr nur mit der Lufthansa, sondern auch mit allen anderen Fluggesellschaften. Zwei neue Angebote unterstreichen diese Bemühungen: Mit "Good for train" sollen Flugreisende, die aus dem Ausland kommen, zur Weiterreise innerhalb Deutschlands ihren im Flugticket enthaltenen Coupon an jedem Fahrkartenschalter, im Reisebüro und – wenn dazu die Zeit nicht reicht – auch noch im Zug in einen Bahnfahrschein umtauschen können. Jede Fluggesellschaft kann eine entsprechende Vereinbarung mit der Bundesbahn treffen, womit auch die Abrechnungsmodalitäten geregelt werden. Die Bundesbahn hat deswegen jetzt mit den etwa neunzig Deutschland-Direktionen der Fluglinien Verbindung aufgenommen. Mit der Lufthansa wird das Verfahren bereits seit etwa fünf Jahren erprobt. Hinzugekommen sind inzwischen Japan Airlines, Cathay Pacific, Singapore Airlines, Avianca und Canadian Airlines. Ein Stempel "Good for train" wird bei diesen Gesellschaften – im Gegensatz zur Lufthansa – nicht verlangt. Die zweite Neuerung, "Rail & Fly" für Airlines, sieht vor, daß die Fluggesellschaft für die innerdeutsche Anschlußstrecke an den internationalen Flug von vornherein für die Bahnfahrt gültige Coupons ausstellt und dem Flugticket beifügt. Dabei können alle Fluggesellschaften mitmachen. Bisher wurden außer mit Lufthansa und Avianca entsprechende Vereinbarungen mit den Singapore Airlines

getroffen; weitere folgen in Kürze. Lufthansa- und Condor-Passagiere, die ab Frankfurt oder Düsseldorf ins Ausland fliegen, können ihr Fluggepäck jetzt bei rund 40 Inter-City-Bahnhöfen direkt zum Zielflughafen abfertigen lassen. Bisher war dies nur auf zehn großen Bahnhöfen möglich. Für DM 15,— je Gepäckstück sorgt die Bundesbahn für absolut zuverlässige und den Luftfahrtbestimmungen entsprechend sichere Beförderung. Damit ist gewährleistet, daß die Gepäckstücke mit der gleichen Maschine fliegen wie die Passagiere. **R.R.**

## Elektronisches Stellwerk in Husum

Ihr bisher größtes elektronisches Stellwerk hat die Bundesbahn auf dem Bahnhof Husum in Betrieb genommen. Durch Einsatz neuzeitlicher Rechner-Technik konnten fünf mechanische Stellwerke aus dem Jahr 1924 ersetzt und 17 Dienstposten eingespart werden. Husum liegt auf der Hauptstrecke Hamburg – Westerland (Sylt) am Abzweig der Nebenstrecken nach Jübek und nach Tönning – St. Peter. Täglich verkehren auf der Hauptbahn, die mit 140 km/h befahren wird, neben vier Güterzügen vor allem fünfzig Reisezüge, davon sechs InterCity-Züge. Auf den Nebenbahnen kommen weitere vierzig Züge hinzu. So müssen vom neuen Stellwerk aus rund hundert Zugfahrten täglich disponiert und durchgeführt werden. Angeschlossen sind an das elektronische Stellwerk, das von Standard Elektrik Lorenz gebaut wurde, 25 Weichen, 24 Signale, sechs Bahnübergänge und eine bewegliche Eisenbahnbrücke; der Überwachungsbereich umfaßt 56 Kilometer Strecke; eine Erweiterung um 21 Kilometer ist vorgesehen. Der Fahrdienstleiter bedient das Stellwerk mit Hilfe zweier Monitore und eines Grafiktablets (siehe EJ 9/1989). Der eine Monitor zeigt schematisch Gleise, Weichen und Signale, der andere dient zur Kontrolle der Eingaben. Auf dem Grafiktablett ist ebenfalls der Gleisplan schematisch wiedergegeben; zur Bedienung genügt die Berührung eines Start- und eines Zielpunkts mit dem zugehörigen Bediengriffel, um den Fahrweg eines Zuges einzustellen und zu sichern. Aufbauend auf den Erfahrungen in Husum soll 1991 das bereits doppelt so große elektronische Stellwerk in Itzehoe in Betrieb gehen. **R.R.**





## Zweite Luft für die 221

Aus heutiger Sicht betrachtet hat sich die Deutsche Bundesbahn zu früh von ihren letzten zweimotorigen Diesellokomotiven der Baureihe 221 getrennt, die am 28. Mai 1988 aus dem Dienst schieden. Jetzt, nach der Wiedervereinigung der beiden Teile Deutschlands, hätte man die Maschinen sicherlich noch recht gut gebrauchen können. Über ein Jahrzehnt waren die 50 Fahrzeuge in den drei Bahnbetriebswerken Kempten, Lübeck und Villingen beheimatet und im schweren Schnellzugdienst unentbehrlich. Das Fehlen einer Zugheizung – vorhanden war eine Dampfheizanlage – erwies sich als nachteilig für eine weitere Verwendung im Reisezugdienst der DB. Die am Jahresende 1980 noch vorhandenen



**Bild 2 (oben):** Die ab 1982 beim Bw Oberhausen 1 beheimateten Lokomotiven der Baureihe 221 fanden fast ausschließlich im Güterzugdienst Verwendung. 221 113 mit Stahl von Mannesmann in Duisburg-Hüttenheim, aufgenommen in Duisburg-Hochfeld (26. Mai 1988).  
**Foto: M. Hüser**

◀ **Bild 1:** Ein wichtiges Einsatzgebiet der Villingener 221 war die Schwarzwaldbahn. Das Foto zeigt einen mit der 221 126 bespannten Schnellzug auf Talfahrt bei Triberg. **Foto: J. Kluge**

**Bild 3:** Die 221 des Bw Kempten waren nicht nur im Allgäu zu Hause, sondern auch auf der württembergischen "Südbahn" Ulm – Friedrichshafen (221 143 südlich von Ulm im Juli 1970).  
**Foto: U. Geum**



**Bild 4:** In leuchtend rotem Farbleid versehen die fünf an die Albanische Staatsbahn verkauften Lokomotiven der Baureihe 221 in Albanien ihren Dienst. Das Foto zeigt die frühere 221 140 noch ohne neue Beschriftung vor der Überführung in ihre zukünftige Heimat (18. Oktober 1989). **Foto: Ch. Völk**

**Bild 5:** Keine leichte Aufgabe haben die nach Griechenland verkauften 221er zu meistern: den schweren Reise- und Güterzugdienst auf der gut 500 km langen Hauptstrecke von Athen nach Thessaloniki, die drei Gebirgszüge überwindet und Steigungen von bis zu 20‰ aufweist. Hier die 416 der OSE (ehemalige 221 147) mit einem Güterzug auf der imposanten Papadiabücke (Länge: 341 m), nicht ganz auf dem halben Weg zwischen Athen und Thessaloniki gelegen.





48 Lokomotiven waren im Bw Gelsenkirchen-Bismarck zusammengezogen und meist vor Güterzügen eingesetzt worden. Die 221 148 und 150 hatten zuvor nach Unfällen den Dienst quittieren müssen. Bei den anderen Fahrzeugen hatte man damit begonnen, die im Güterzugdienst entbehrlichen Heizkessel auszubauen. Die Mehrzahl der Maschinen besaß am Ende des Jahres 1986 die neue ozeanblau/beige Lackierung. Dadurch hatten die Lokomotiven, die seit 1982 alle zum Bestand des Bw Oberhausen 1 zählten, viel von ihrer einstigen Eleganz verloren.

Nach den Ausmusterungen im Mai und September 1987 und nach weiteren Unfällen (221 108 und 122) war der Einsatzbestand zum Jahresende 1987 auf 20 Maschinen geschrumpft. Bereits im Frühjahr 1988 befand sich die 221 133 zu Lastprobefahrten in Griechenland, nachdem von der dortigen Staatsbahn ein Kaufinteresse signalisiert worden war. Technische Probleme vereitelten zunächst das Geschäft, das im Jahre 1989 dann aber doch zustande kam. Der Verkauf der 20 Maschinen wurde durch die Firma Layritz in Penzberg abgewickelt, die auch Motoren und Getriebe ausbaute, die dann in den Ausbesserungswerken Bremen und Nürnberg überholt wurden. Bei den Lokomotiven handelte es sich um die Fahrzeuge mit den Betriebsnummern 221 105, 106, 107, 112, 117, 119, 121, 122, 124, 126, 127, 129, 133, 134, 136, 137, 138, 145, 146 und 147. Über die Firma Krupp Industriehandel konnten fünf weitere Maschinen, die 221 109, 118, 125, 131 und 140, an die Albanische Staatsbahn verkauft werden. Diese Lokomotiven hatten in der Hauptwerkstätte der Regentalbahn in Viechtach eine Hauptuntersuchung und einen leuchtend roten Anstrich mit den Initialen HSH und den neuen Nummern 2001 bis 2005 erhalten. Damit steht nun fest, daß zumindest die 25 genannten Fahrzeuge eine neue und zweite

Luft in ihre aufgeladenen Dieselmotoren bekommen und noch einige Jahre im Einsatz sein werden.

Inzwischen liegt auch schon eine weitere Option aus Albanien vor, ein Kaufvertrag kam aber bislang noch nicht zustande. Eine größere Zahl von Lokomotiven diente als Ersatzteilspeicher für die nach Griechenland veräu-

berten Maschinen. Bereits im Juli 1989 mußte deshalb der französischen Privatbahn CFTA eine Absage erteilt werden, die insgesamt 14 Lokomotiven der Baureihe 221 erwerben wollte. Als einziges Exemplar wird die 221 116 in Deutschland verbleiben, die in den Fahrzeugbestand des Verkehrsmuseums in Nürnberg übernommen wurde. **HO**

**Bild 6 (oben):** Alle 221 der Griechischen Staatseisenbahnen sind im Bw Agios Ioannis in Athen stationiert. Links die OSE 425 (ehemalige 221 126) und rechts die OSE 412 (ehemalige 221 106). Die Aufnahme entstand am 3. Februar 1990.

**Bild 7:** Modell oder Wirklichkeit? Dieses hübsche Tunnelportal mit den hellen, sauber verfugten Steinen, der strahlend blauen Himmel sowie die frischlackierte 416 der OSE (ehemalige 221 147) lassen Zweifel aufkommen, ob es sich hier wirklich um ein Foto vom großen Vorbild handelt. Die OSE 416 bespannte am 21. April 1990 den Reisezug 1511 von Volos über Larissa nach Athen. **Fotos 5 bis 7: A. Klonos**

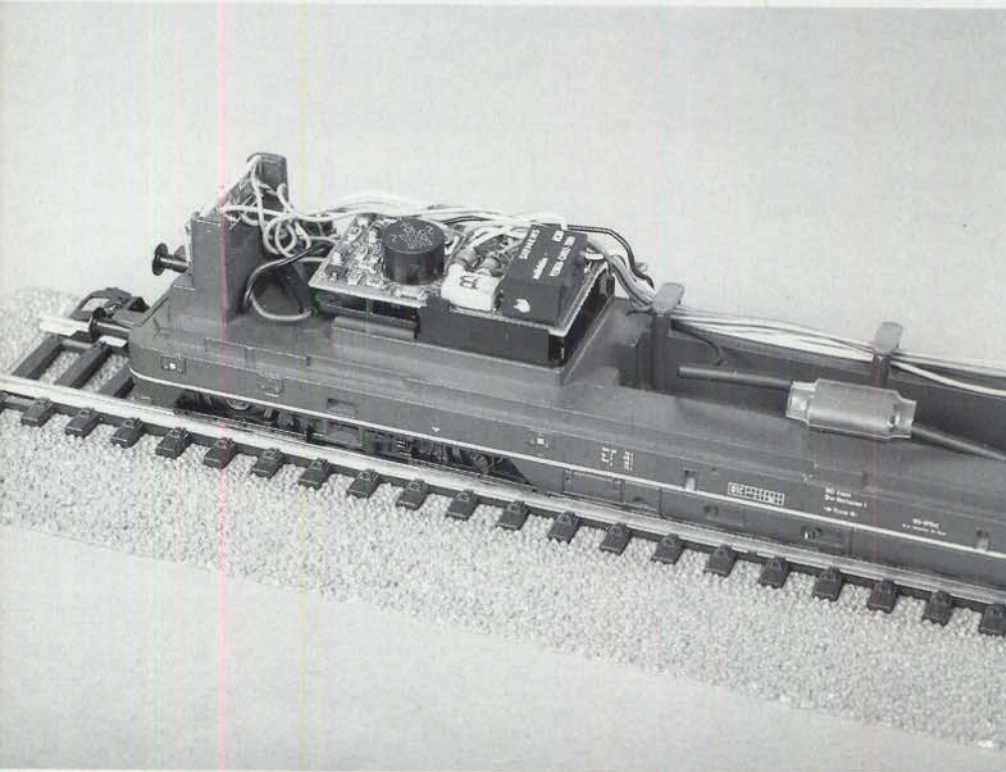




**Bild 1:** Geballte Kraft im Maßstab 1:87. Das ist das neue Modell der Baureihe 221 von Märklin.

## Neues Modell der 221 in Baugröße H0

**Bild 2:** Ein Blick in das Innere der Maschine zeigt die klare und ausgewogene Antriebskonzeption.



### Neues Modell der 221 in Baugröße H0

Nach den beiden Nürnberger Firmen Fleischmann und Trix hat nun auch der Göppinger Branchenführer Märklin ein Modell der Baureihe 221 in der Nenngröße H0 geschaffen. Der Philosophie des Hauses folgend entstand dieses Fahrzeug im Maßstab 1:87 ganz aus Metall-Druckguß. Neben dem daraus resultierenden hohen Eigengewicht, das mit zur enormen Zugkraft beiträgt, ist damit auch an eine lange Lebensdauer und an die Wertbeständigkeit gedacht worden. Sowohl das Gehäuse als auch die Drehgestelle sind tadellos detailliert und ausgeführt. Die Fenster sind paßgenau eingesetzt. Neben der Führerstandseinrichtung entdeckt man auch die zurückgesetzten Nachbildungen von Aggregaten im Maschinenraum. Einziger Schönheitsfehler ist das in Fahrzeugmitte seitlich etwas überstehende obere Gehäusestück. Die Farbgebung und die Farbtrennung sind tadellos, der Druck der Anschriften ist sauber und korrekt. Der obere ozeanblaue Bereich ist eine Spur zu tief heruntergezogen, beim Schablonieren wohl aber nicht anders auszuführen. Überzeugend ist die Laufgüte der Lok in allen Geschwindigkeitsbereichen. Mit Hilfe der Regelelektronik des Fünf-Sterne-Antriebs lassen sich die Anfahrbeschleunigung und die gewünschte Höchstgeschwindigkeit individuell bestimmen. Über ein Stirnradgetriebe werden die beiden Radsätze eines Drehgestells angetrieben. Die vier Treibräder sind mit Haftreifen bestückt. Dadurch und durch das hohe Gewicht schleppt die Lok auch schwerste Züge problemlos. Das Modell verfügt über einen fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel und einen NEM-Schacht zur Aufnahme der Kupplung. Anstelle der Kupplungen lassen sich beiliegende Schürzenteile einsetzen. Alle Griffstangen wurden bereits vom Hersteller montiert. Eine Blisterpackung schützt die Lok auf dem Weg zum Erwerber.

**HO**

**Bild 3:** Eine klare Linienführung und die Beachtung der Details zeichnen die neue 221 aus.

**Fotos: HO**



**Bild 1:** Der badische Kalkwagen Km 44306 der Verbandsbauart wurde am 23. Oktober 1918 abgenommen. Hier ist die Stirnseite mit den zwei Trittstufen aus Riffelblech zu sehen; diese befinden sich unmittelbar über den Puffern. Der Wagen besitzt Speichenräder statt der sonst üblichen Scheibenräder. Werkfoto Waggonfabrik Rastatt, Sammlung Märklin

# Deutscher Staatsbahnwagenverband

## Zweiachsiger Kalkwagen von 15 000 kg Ladegewicht nach Musterzeichnung A 7

Teil 7

Für den Versand von nässeempfindlichen Schüttgütern wie Kalk und Salz benötigten die Eisenbahnen Güterwagen, die wie offene Wagen beladen werden konnten und das Transportgut vor Nässe schützten. Aus diesen Forderungen entwickelte sich die Bauart der sog. Kalkwagen, die einen Wagenkasten in der Form der offenen Güterwagen besaßen. Zum Schutz gegen Witterungseinflüsse waren die Kästen mit Blechplatten abgedeckt, die zum Teil hochgeklappt werden konnten, um das Beladen zu ermöglichen. Dieser Bauart verdankt der Wagen auch die Bezeichnung Klappdeckelwagen. Viele deutsche Eisenbahnverwaltungen besaßen Kalkwagen verschiedener Bauarten, die wegen des hohen spezifischen Gewichts des Ladeguts vergleichsweise kurz waren. Allen Waggons dieser Bauarten ist der eiserne Wagenkasten gemeinsam, weil das bei vielen offenen Güterwagen verwendete Holz gegen chemisch aggressives Ladegut nicht besonders widerstandsfähig ist.

In Musterzeichnung A 7 des Deutschen Staatsbahnwagenverbands ist die vereinheitlichte Konstruktion eines Kalkwagens von 15 000 kg Ladegewicht festgelegt. Damit bestand für alle Verbandsverwaltungen die Möglichkeit, eine einheitliche Bauart dieser Wagen zu beschaffen. Die erste Ausgabe der Zeichnung wurde 1912 erstellt. 1920 folgte die zweite Ausgabe dieser Musterzeichnung.

### Allgemeine Bauart und Hauptabmessungen

Die Bauart des Kalkwagens nach Musterzeichnung A 7 lehnt sich sehr eng an die des Kohlenwagens nach Blatt A 6 an (siehe Eisenbahn-Journal 10/1990).

Die Kalkwagen nach Musterzeichnung A 7 besitzen zwei Radsätze mit steifen Achsen. Das Untergestell besteht nach Blatt B 61 aus eisernen Profilen, auf denen ein hölzerner

Bodenbelag liegt. Der Wagenkasten ist nach Blatt B 64 aus Stahlblechen mit einem Gerippe aus Formeisen hergestellt. Die Verbindungen des Kastens und des Kastengerippes sind genietet. Der Waggon besitzt seitliche Flügeltüren aus Blech und ein eisernes sattelförmiges Dach mit Klappen.

Der Kalkwagen wurde sowohl mit als auch ohne Handbremse gebaut. Bei den gebremsten Wagen befindet sich an einem Ende die Bremsplattform mit dem Bremserhaus nach Blatt B 62. Das Bremserhaus weist Eingänge von beiden Seiten auf. Die Wagen haben ein Ladegewicht von 15 000 kg.

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

Länge über Puffer	mm	6 600	(7 300)
Achsstand	mm	3 000	(3 300)
Länge des Untergestells	mm	5 300	(6 000)
Länge der Ladefläche	mm	5 300	
Breite der Ladefläche	mm	2 812	
Fußbodenhöhe über SOK	mm	1 222	
Größte Höhe über SOK	mm	3 010	(3 172)
Ladegewicht	kg	15 000	
Tragfähigkeit	kg	15 750	
Eigengewicht durchschn.	kg	9 500	(10 300)



**Bild 2:** Mit den Anschriften der Deutschen Reichsbahn ist dieser Kalkwagen mit Handbremse Elberfeld 14607 unmittelbar vor der Ablieferung aufgenommen worden. Das Wagengewicht, das Untersuchungsdatum und die Haftpflichtdaten sind noch nicht angeschrieben. Die Aufnahme dürfte etwa 1923 entstanden sein. Foto: Sammlung Diener



**Bild 3:** Ein Kalkwagen nach Musterzeichnung Ild 4 der Königlich Preußischen Eisenbahn-Verwaltung wurde von der Deutschen Reichsbahn 1988 restauriert und äußerlich weitgehend in den Zustand von 1896 zurückversetzt. Gut erkennbar sind die preußische Bauform des Bremserhauses und die für alte Länderbahnwagen typischen fachwerkförmigen Achshalter. **Foto: G. Krummbiegel**

## Konstruktion

Grundlage für dieses Fahrzeug war der zweiachsige Kalkwagen der Preußischen Staatseisenbahnen nach der Musterzeichnung Ild 4. Dieser ab 1892 in verschiedenen Varianten beschaffte Wagen unterscheidet sich in den Hauptabmessungen und vielen Bauarteinzelheiten kaum von der Verbandsbauart.

Ein auffallender Unterschied zu den früheren Bauarten ist das nun bei allen Verbandsverwaltungen einheitliche Bremserhaus mit Pultdach, zwei Seitentüren und innenliegender Bremskurbel. Die bis 1913 gelieferten letzten preußischen Kalkwagen mit Handbremse besaßen noch das seitlich angeordnete offene Bremserhaus.

## Untergestell

Das Untergestell des Wagens ist aus Profilträgern zusammengesetzt. Die äußeren Langträger bestehen aus 235 mm hohen U-Eisen, deren Flansche nach außen zeigen. Zwischen den äußeren Langträgern befinden sich zwei Langstreben aus U-Eisen mit 145 mm Höhe. Vier zusätzliche Kreuzstreben aus 145 mm hohen U-Profilen verstärken das Untergestell von den Langstreben schräg zu den Kopfschwellen hin.

Die Kopfschwellen (Pufferträger) bestehen aus 300 mm hohen U-Profilen. Zwischen den Langträgern befinden sich zwei (beim Bremswagen drei) Querträger aus 117,5 mm hohen U-Eisen.

**Bild 5:** Bei der Deutschen Bundesbahn erhielten die Kalkwagen der Verbandsbauart die Bauartbezeichnung K 15. Diese Abbildung zeigt einen solchen Wagen noch mit der alten Eigentumsbezeichnung und dem Zusatz Brit-US-Zone. Der Wagen ist nachträglich mit Druckluftbremse Kunze-Knorr ausgerüstet worden.

**Foto: Sammlung Diener**

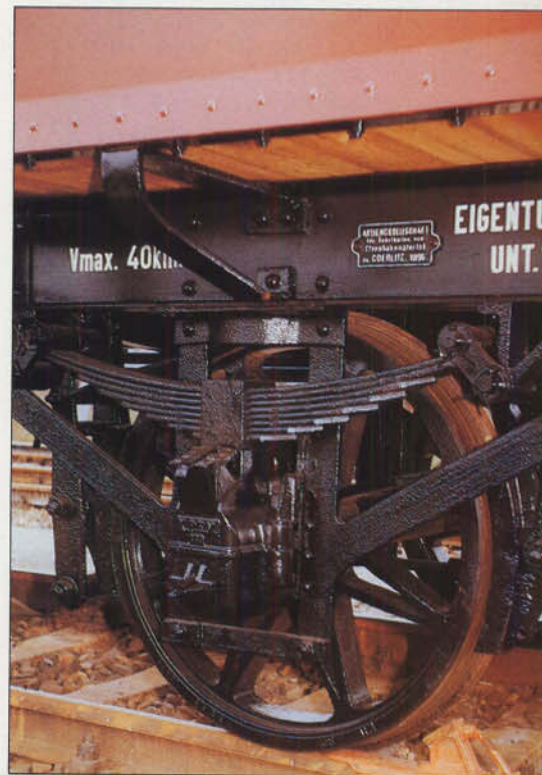
Beim Handbremswagen kommt am Bremsende ein vierter Querträger aus U-Profilen von 105 mm Höhe hinzu. An den Langträgern sind je Wagenseite drei (beim Bremswagen vier) Kastenstützen aus Preßblech angenietet.

Die an den Langträgern angenieteten Achshalter für steife Achsen nach Musterzeichnung C 8 sind aus Flußeisenblech gepreßt; ihre unteren Enden sind durch einen Achshaltersteg miteinander verbunden.

## Laufwerk

Für das Laufwerk werden Gleitachslager der Verbandsbauart nach Musterzeichnung C 2 für steife Achsen verwendet. Die Wagen laufen auf Radsätzen mit einem Laufkreisdurchmesser von 1000 mm nach Musterzeichnung C 1 (Scheibenräder) oder C 9 (Speichenräder). Die Federung erfolgt mit Blattfedern von

**Bild 4:** Das Laufwerk des Km 20007 Magdeburg besitzt Achshalter aus fachwerkartig geformten Flacheisen und die alten geteilten Achslager. Die Radsätze weisen Speichenräder auf. **Foto: G. Krummbiegel**





**Bild 6:** Ein Wagen nach preußischer Musterzeichnung Ild 4 fand 1963 als Müllwagen des Bahnhofs Erlangen Verwendung. Er wurde 1897 in Bochum gebaut und ist noch weitgehend in seinem Originalzustand. Lediglich die Hülsenpuffer entstammen neuerer Zeit.

**Foto: R. Schatz, Sammlung Geil**

**Bild 8:** Nach 1945 waren noch zahlreiche Wagen gemäß der preußischen Musterzeichnung Ild 4 im Einsatz. Hier sehen wir den Wuppertal 1928 als ungebremsten Wagen mit Fachwerk-Achshaltern und zusätzlichen Tritten unter den Seitentüren.

**Foto: R. Klitscher, Sammlung Geil**

90 mm x 13 mm Querschnitt mit zehn Lagen. Die Tragfedern besitzen zwischen den Mitten der Federaugen eine gestreckte Länge von 1000 mm. Sie sind mit Federlaschen an einteiligen dreieckigen Gehängestützen (Federböcken) an den Langträgern aufgehängt.

## Zug- und Stoßvorrichtungen

Die Kalkwagen besitzen Stangenpuffer mit zweifach geschlitzten Pufferhaltern und Zughaken mit durchgehender, an einer mittleren Querstrebe abgedefert aufgehängter Zugstange, Schraubenkupplung und Notkupplung.

## Wagenkasten

Das Kastengerippe des ungebremsten Wagens besteht aus zwei Bodenlangrahmen, zwei Bodenstirnwandrahmen, zwei Stirnwandoberrahmen und vier Eckrungen aus L-Eisen sowie vier Seitenwandoberrahmen und vier Türungen aus U-Eisen. Die Stirnwände sind durch je zwei Stirnwandrungen aus U-Eisen versteift. Ein U-Eisen dient als Dachträger. Der gebremste Wagen besitzt am Handbremsende keine Stirnwandrungen. Außerdem entfällt an dieser Stirnwand der Oberrahmen. Die Rungen sind mit den Kastenstützen und den Bodenrahmen vernietet. Die Seitenwände bestehen aus 5 mm starken gebuckelten Blechplatten. Unten sind die Bleche mit den Bodenlangrahmen, oben mit den

Seitenwandoberrahmen und seitlich mit den Eck- bzw. Türungen vernietet. Die Stirnwände sind aus 5 mm starkem Blech angefertigt und mit dem Bodenstirnwandrahmen, dem Stirnwandoberrahmen und den Rungen des Wagenkastens verbunden. Die Stirnwand an der Bremserhausseite ist außerdem mit den Bremserhausrungen vernietet.

Der Wagenkasten ist an beiden Stirnseiten auf 500 mm Länge mit 3 mm starken Blechplatten fest abgedeckt. Nach den Türen zu sind diese Platten durch Winkeleisen gesäumt. Der zwischen den Platten freibleibende Raum läßt sich durch je drei Klappen auf beiden Seiten verschließen. Die Klappen bestehen aus einem eisernen Rahmen und einer darauf genieteten 2 mm starken Buckelblechplatte. Sie sind mittels Gelenken am Dachträger derart befestigt, daß Wasser in das Wageninnere nicht eindringen kann. Auf jeder Klappe ist in Wagenlängsrichtung eine Fußleiste aus gekröpftem Winkeleisen angebracht.

Auf dem Dachträger sind drei zum Feststellen der geöffneten Klappen dienende Riegel angebracht. Um gleichzeitig die Klappen auf beiden Seiten des Dachfirsts in geöffnetem Zustand feststellen zu können, sind an den gegenüberliegenden Klappen Ringe angenietet. Der Dachträger wird außer durch die Stirnwände durch zwei Säulen aus je zwei zusammengenieteten U-Eisen gestützt. Der Fuß dieser Säulen ruht auf den Flanschen eines T-Eisens, das mit den Langstreben des Untergestells vernietet ist.

Die Kalkwagen haben in den Seitenwänden je zwei Flügeltüren aus 5 mm starkem gebuckeltem Eisenblech mit Rahmen aus Winkel- und Flacheisen. Die Türen sind um je zwei an die Türungen angenietete Gelenke drehbar. Sie werden durch zwei Riegel aus Flacheisen verschlossen, die mittels Handhebel bewegt werden können.

Der Fußboden besteht aus 55 mm starken und 200 mm breiten Kiefernholzbohlen und liegt auf den oberen Flanschen der Langträger, Langstreben, Kreuzstreben und in den Bodenlangrahmen.

Innerhalb der seitlichen Türöffnungen sind die Bohlen durch ein in den Boden eingelassenes, mit der Oberkante des Fußbodens bündig liegendes Flacheisen von 50 mm x 10 mm Querschnitt abgedeckt.

## Handbremse

Wagen nach Musterzeichnung A 7 wurden sowohl mit als auch ohne Handbremse gebaut. Die Handbremswagen sind um 700 mm länger als die übrigen Waggons.

Die Handbremsspindel ist im hölzernen Bremserhaus untergebracht, das sich in der Ursprungsausführung mittig auf der Plattform an einem Wagenende befindet. Für die Bremskurbel ist ein Schutzkasten aus 3 mm starkem Blech mit geneigter Decke eingebaut.

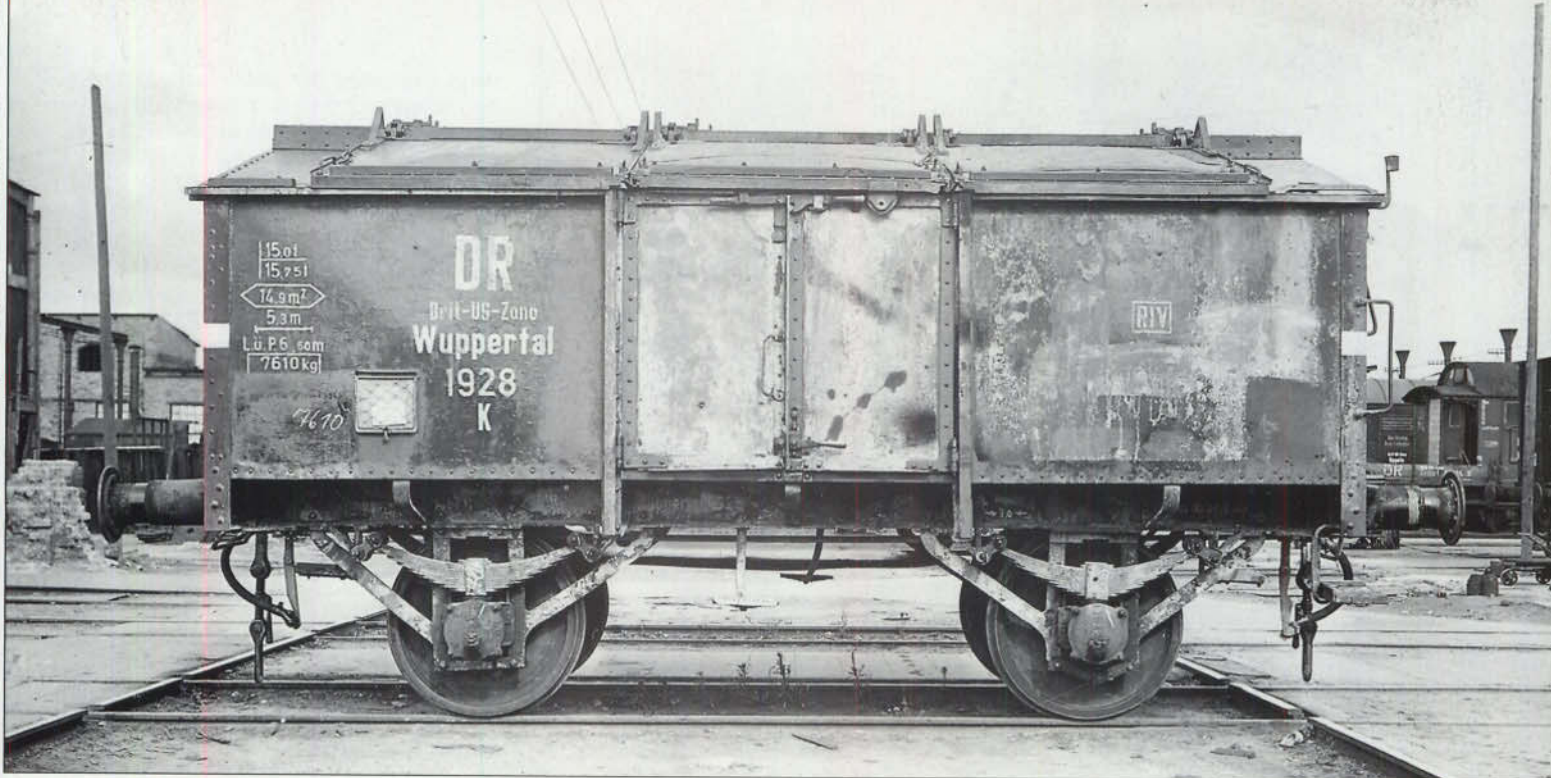
Das Bremserhaus entspricht ebenfalls der Verbandsbauart, und zwar der Musterzeichnung B 62. Das Kastengerippe besteht aus vier Eckrungen aus U-Eisen, vier Türsäulen, zwei Seitenwanddachrahmen, einem ringsumlaufenden Dachgesims jeweils aus Holz sowie zwei Seitenwand- und zwei Stirnwanddachrahmen aus L-Eisen. Die Bretter der Wände und Türen sind auf Nut und Spund gearbeitet und an den Säulen und Rahmen angeschraubt.

In den beiden nach außen öffnenden Türen sind feststehende oder herablaßbare Fenster eingebaut. Die äußere Stirnwand des Bremserhauses besitzt ein einteiliges Schiebefenster. Der Fußboden der Bremsplattform besteht aus 55 mm starken Holzbohlen, die auf den oberen Flanschen der Langträger, Kreuz- und Langstreben aufliegen. Im Inneren des Bremserhauses ist auf diesem Boden ein zweiter, 55 mm



**Bild 7:** Auf Rollböcken steht dieser Kalkwagen der Verbandsbauart (Wagennummer 342633) der Deutschen Bundesbahn. Auch er hat nachträglich eine Druckluftbremse erhalten. Signalstützen sind hingegen nicht angebaut worden.

**Foto: Sammlung Diener**



hoher Boden aufgelegt, dessen Bohlen quer zu den darunterliegenden angeordnet sind. Die Bremse ist nach den Musterzeichnungen C 6 und C 7 ausgeführt.

### Signalstützen, Fußtritte, Geländer, Handgriffe und Seilösen

Signalstützen befinden sich nur an den bremshausseitigen Eckungen der Bremswagen. Ihre Oberkante liegt 2660 mm über der Schiene. Für die ungebremsten Wagen wurden in den Güterzuggepäckwagen anschraubbare Signalstützen vorgehalten.

Die Wagen ohne Handbremse sind an beiden Stirnseiten, jene mit Bremse auf der dem Bremserhaus gegenüberliegenden Stirnseite mit hölzernen Fußtritten an beiden Ecken versehen. Die Waggons mit Handbremse besitzen außerdem zu beiden Seiten des Bremserhauses vor den Vorplätzen Doppeltritte, deren Halter an den Langträgern und an der Kopfschwelle angebracht sind.

An einer Stirnseite sind fünf, an der anderen zwei Trittstufen aus Riffelblech angebracht.

Die Vorplätze zu beiden Seiten des Bremserhauses sind durch Geländer aus Winkelleisen mit 65 mm breiten Flanschen gesichert. An den Vorplatzgeländern, auf jeder Deckelklappe und an allen Eckungen befindet sich je ein Handgriff. An jeder Kopfschwelle sind unter den Puffern außerdem zwei Handgriffe für Wagenkupppler befestigt. Weitere Handgriffe befinden sich jeweils am linken Flügel der Seitentüren. Zwei schrägliegende Handstangen sind an der

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

### Anstrich und Anschriften

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

Die Anschriften sind am Wagenkasten und an den Langträgern überwiegend in grauweißer Farbe aufgebracht. Das Ladegewichtszeichen

hat schwarze Schrift auf weißem Grund. Die Eigentumsbezeichnungen können je nach Bahnverwaltung in abweichenden Farbtönen oder mehrfarbig ausgeführt sein.

### Bauartänderungen

Spätestens ab 1918 erhielten alle neuen Kalkwagen Signalstützen an beiden Wagenenden. Mit der zweiten Ausgabe der Musterzeichnung bekamen die Kalkwagen einen einheitlich auf 3500 mm vergrößerten Radstand. Diese Änderung betrifft übrigens auch die offenen Kohlenwagen nach Musterzeichnung A 6.

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

Bis 1927 waren außerdem alle Wagen mit Druckluftbremse der Bauart Kunze-Knorr [G] oder mit Druckluftleitung ausgerüstet worden. Handbremswagen, die bereits bei Lieferung für



**Bild 9:** Kalkwagen der Verbandsbauart erhielten sogar noch die international vereinbarten computergerechten zwölfstelligen Kennnummern, wie dieses zum Müllwagen degradierte Fahrzeug des Bw Goslar zeigt, aufgenommen am 4. April 1971. Seine Kennnummer lautet: 30 80 941 0 092-9. Die Klappdeckel, ein Teil des Dachträgers und einige Trittstufen fehlen; an den Stirnwänden sind Signalhalter der UIC-Bauart zu erkennen.

**Foto:** H. U. Diener



**Bild 10:** Zum Abschluß dieses Beitrags noch zwei weitere Aufnahmen des von der Deutschen Reichsbahn 1988 in mühevoller Kleinarbeit wiederaufgebauten Fahrzeugs Km 20007 Magdeburg.  
**Foto: G. Krummbiegel**

den Einbau der Druckluftbremse vorbereitet waren, wiesen eine seitlich nach rechts verschobene Anordnung des Bremserhauses, der Handbremskurbelwelle und des Kurbelkastens auf. Diese Ausführung ist in der nachfolgend abgedruckten beigefügten Musterzeichnung A 7 dargestellt.

Die Deutsche Bundesbahn entfernte bei vielen Handbremswagen nach Musterzeichnung A 7 die Bremserhäuser und zum Teil auch die Handbremsenrichtung, um den Unterhaltungsaufwand reduzieren zu können. Außerdem ersetzte die DB die hochstehenden Signalstützen durch angeschweißte Signalhalter nach UIC-Bauart an den Stirnwänden.

## Beschaffungen und Bestände

Kalkwagen nach Musterzeichnung A 7 wurden von allen dem Deutschen Staatsbahnwagenverband angehörenden Verwaltungen ab 1913 beschafft und mit dem Gattungszeichen Km[u] (zweiachsiger Kalkwagen mit einem Ladegewicht von mindestens 15 t, ungeeignet für militärische Fahrzeugtransporte) in den Wagenpark der einzelnen Mitgliedsverwaltungen eingestellt.

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

Stichtag	Stückzahl	Nummernreihe
Baden		
01.01.1919	16	44301..44316
Bayern (ohne Pfalz)		
31.03.1913	0	—
Elsaß-Lothringen		
30.09.1917	18	102001..102006 102892..102900 103331..103333
Mecklenburg	(keine Angaben verfügbar)	
Oldenburg		
01.04.1914	0	—
Pfalz		
31.06.1915	0	—
Preußen-Hessen		
KED Danzig		
30.06.1916	0	—
KED Halle		
30.06.1917	143	30107..30249
KED Königsberg		
30.09.1916	0	—
KED Magdeburg		
31.05.1916	170	20009..20178
KED Posen		
31.12.1916	0	—
(Für die übrigen Direktionen sind keine Angaben verfügbar. In den Zahlen können auch Wagen älterer Bauarten enthalten sein.)		
Saarbahnen (u. a. ehemalige KED Saarbrücken)		
31.10.1922	50	diverse
Sachsen		
1913	0	—
Württemberg		
01.04.1911	0	—



**Bild 11:** Der vom Raw Dresden rekonstruierte Kalkwagen nach preußischer Musterzeichnung Ild 4 wurde nach Abschluß der Arbeiten am 14.10.1988 dem Verkehrsmuseum Dresden übergeben.  
**Foto: G. Krummbiegel**

Beim Übergang der Länderbahnen auf die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1920 verfügte die DR über 12 295 Kalkwagen der Länderbahn- und Verbandsbauarten. Der Anteil der Verbandswagen kann leider nicht genau angegeben werden; es dürften etwa 4000 Stück gewesen sein.

Die Deutsche Reichsbahn bezeichnete die Bauart ab 1921 allgemein als K bzw. Kn (Kalkwagen mit einem Ladegewicht von mindestens 15 000 kg ohne bzw. mit Luftdruckbremse oder Luftdruckleitung) und gab ihr den Gattungsbezirk "Elberfeld"; die Wagennummern belegten die Reihe 101 bis 12395. Mit der Bildung von Wuppertal wurde der Gattungsbezirk "Elberfeld" 1930 in "Wuppertal" umbenannt. Kalkwagen nach Blatt A 7 wurden noch bis zum Jahre 1926 weiterbeschafft. Am 1. Mai 1934 waren 4585 Waggons nach Musterzeichnung A 7 im Bestand der Deutschen Reichsbahn vorhanden.

Die Deutsche Bundesbahn übernahm noch etwa 3000 Wagen nach Musterzeichnung A 7 in ihren Bestand, bezeichnete sie ab 1952 als K 15 (zweiachsiger Kalkwagen der Verbandsbauart mit einem Ladegewicht von 15 t) und gab ihr die Nummernreihe 340 000 bis 349 999.

Im Jahre 1962 waren noch 32 Wagen der Bauart K 15 bei der Deutschen Bundesbahn vorhanden. Die letzten sieben Fahrzeuge wurden 1967 aus dem öffentlichen Verkehr genommen.

## Zusammenfassung

Die zweiachsigen Kalkwagen nach Musterzeichnung A 7 des Deutschen Staatsbahnwagenverbands waren durch ihre Bauart besonders auffallende Fahrzeuge im Güterwagenpark der deutschen Eisenbahnen. Sie waren jedoch mit einer Stückzahl von rund 5000 beschafften Exemplaren nicht so zahlreich vorhanden wie viele andere Verbandsgüterwagen. Ihre Bauart war ausgesprochen robust, was zu einer langen Lebensdauer bis weit in die sechziger Jahre führte. Vereinzelt findet man solche Kalkwagen heute noch als Schlacken- oder Müllwagen in Bahnbetriebswerken.  
**Wolfgang Diener**

### Literatur:

Deutscher Staatsbahnwagenverband: Beschreibung des Kalkwagens (Km[u]) mit und ohne Bremse nach Blatt A 7, Ausgabe 1912  
Wagen der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen ..., aufgestellt 1895 (mit Nachträgen)  
Wagenverzeichnis der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, rechtsrheinisches Netz, aufgestellt nach dem Stande vom 31. März 1913  
Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen: Verzeichnis der Güterwagen, Nr. 4 (Pfalz), Nr. 8 (Elsaß-Lothringen) Nachträge 2 und 3, Nr. 35b (Danzig), Nr. 38a (Halle), Nr. 41a (Königsberg), Nr. 42 (Magdeburg), Nr. 42b (Posen), verschiedene Ausgaben von 1915 bis 1917  
Eisenbahndirektion des Saargebietes: Verzeichnis des Güterwagenparkes der ED des Saargebietes zu Saarbrücken, im Oktober 1922  
Behnke: Eisenbahnwagenbau, Berlin 1922  
Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen: Verzeichnis des Güterwagenparkes der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1932  
Wolfgang Diener: Städtenamen an Güterwagen, in: Eisenbahn-Magazin 20 (1982) 8, Seite 19  
Deutsche Bundesbahn: Merkbuch für die Schienenfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn, Wagen (Regelspur), Ausgabe 1952  
Güterwagenbestände der DB von 1962 bis 1970, in: "Kupplung - Rundschreiben für Wagenfreunde", Ausgaben 12 bis 14 (1988 und 1989)  
Stückzahlen deutscher Regelgüterwagen, in: "Kupplung - Rundschreiben für Wagenfreunde", Ausgabe 19 (1990)  
Wolfgang Diener: Anstrich und Bezeichnung von Güterwagen, unveröffentlichtes Manuskript

Abb. 1.

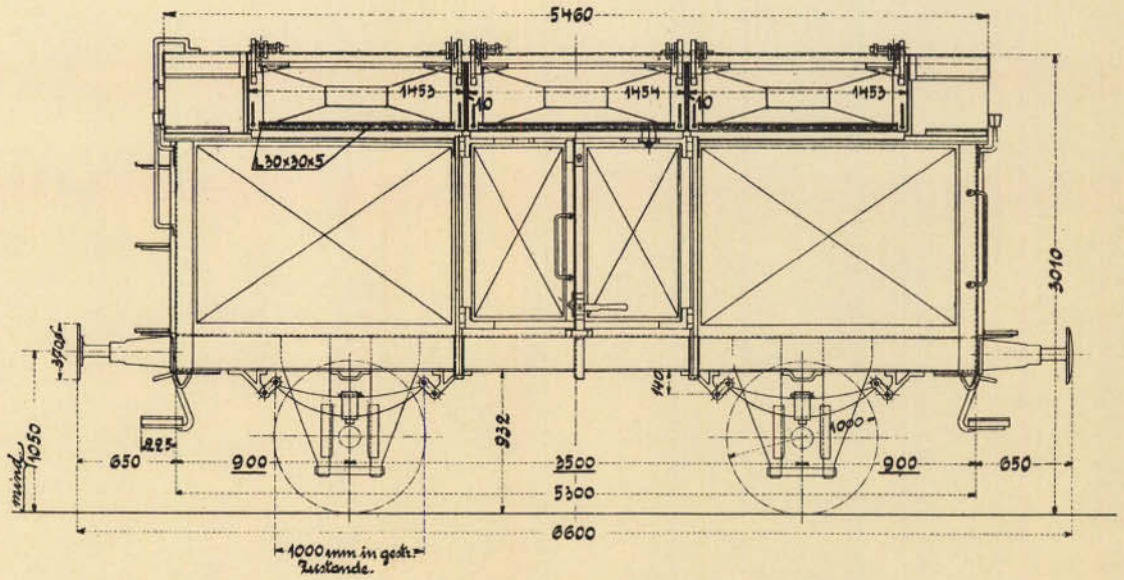
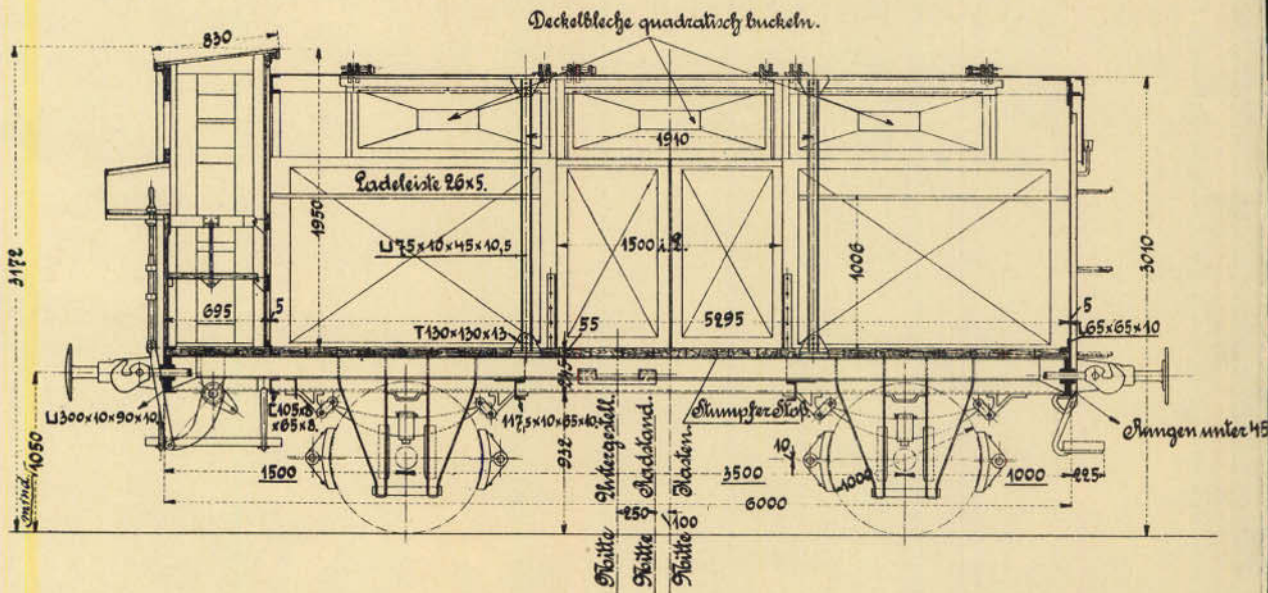
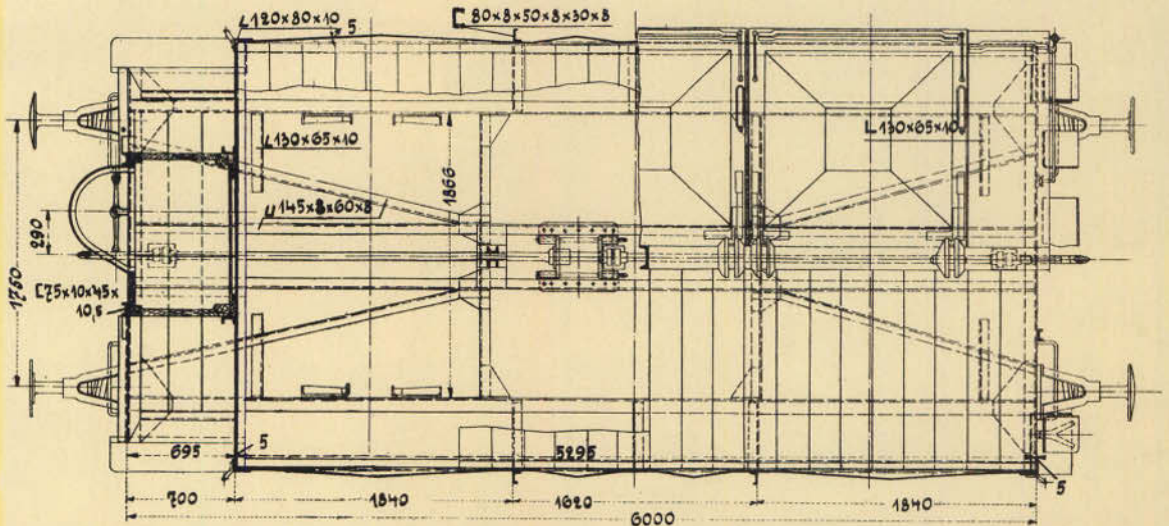


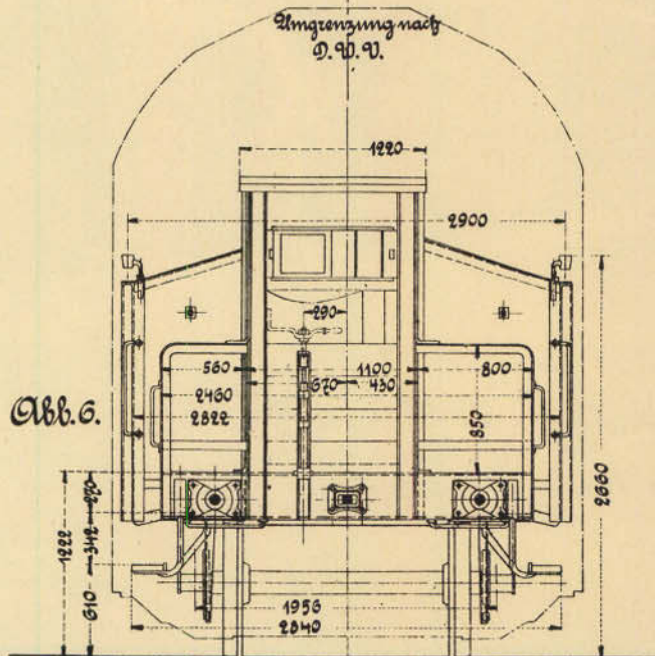
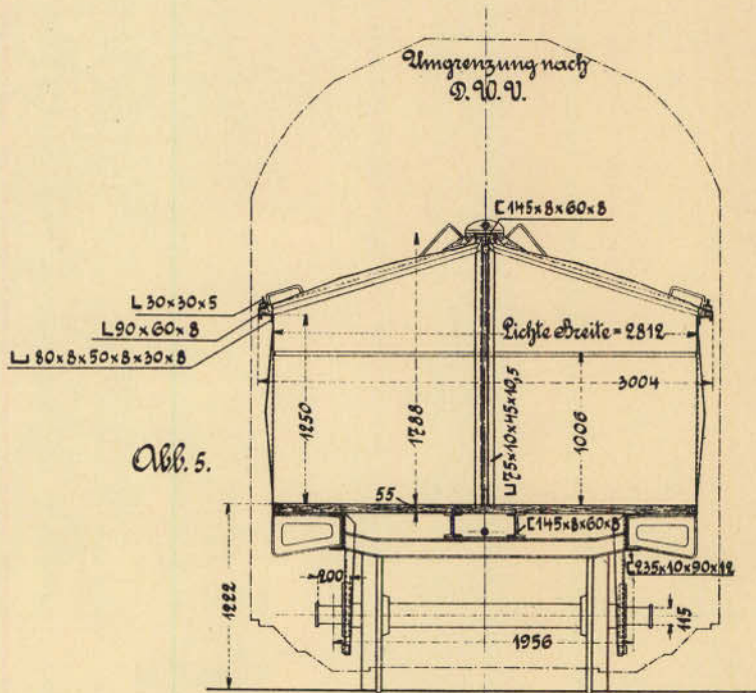
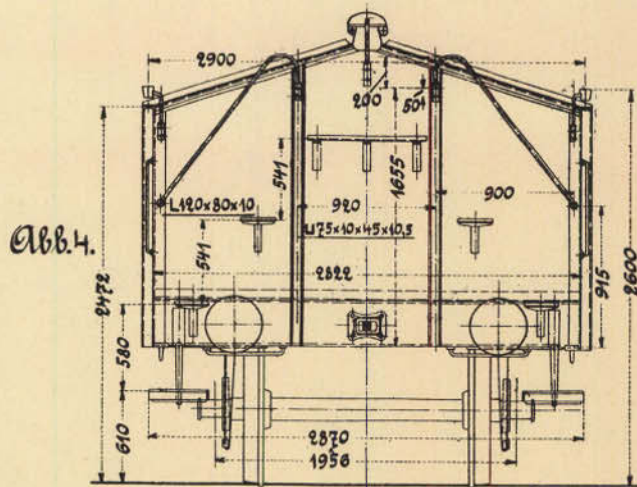
Abb. 2.



Grundriß.

Abb. 3.





absträgen.

Form der Sitze und Rollen der Dreher nach Blatt C12.







12

3. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

## Preußen – 87mal kleiner





**Bild 3:** Ein dreifaches Zugschlußsignal sichert die Preußen-Garnitur nach hinten ab.

**Bild 4:** "Hab' mein Wagen vollgeladen ..."

**Bild 1:** Einfahrt in den Bahnhof Langenthal. In diese Richtung wollen nur wenige Reisende.

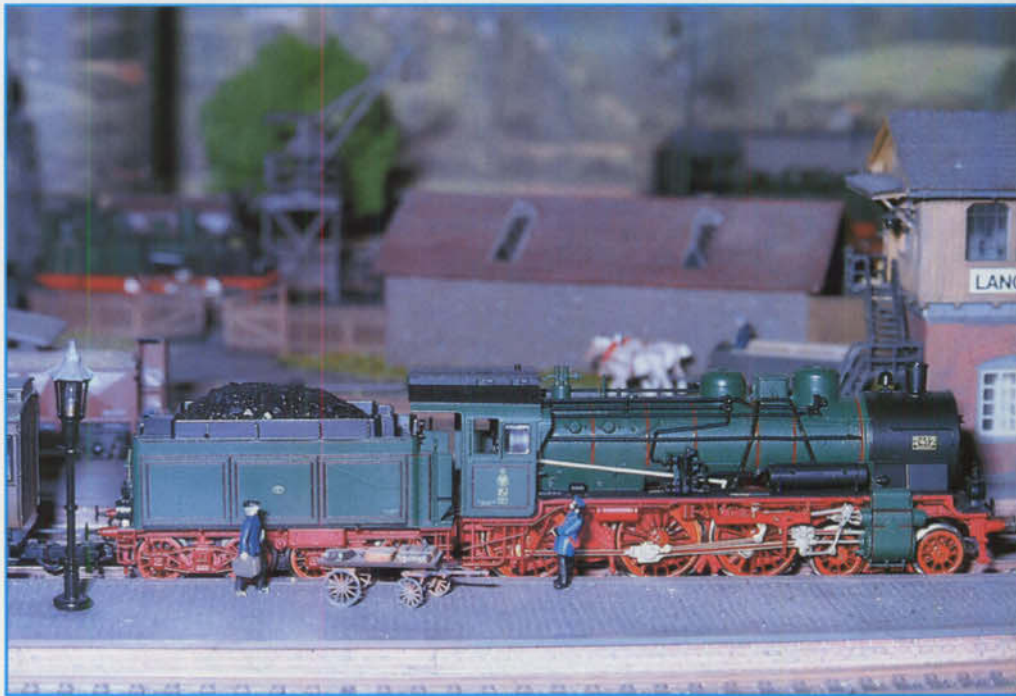
**Bild 5:** Der Zugführer wartet auf das Personal der P 8. Am Tender vorbei schlendert der Lokführer zum Führerstand.

Es sind nur wenige Modelleisenbahner, die sich der Länderbahnzeit verschrieben und die Epoche I für ihre Anlage oder ihr Diorama gewählt haben. Zum einen liegt das sicher daran, daß diese ferne Zeit kaum inspiriert, weil der persönliche Bezug fehlt; zum anderen verwöhnte uns die Modellbahnindustrie in den vergangenen Jahren nicht allzu sehr mit Länderbahnmodellen. Es war dies mehr ein Feld der Kleinserienhersteller.

Inzwischen ist das Angebot der Industrie gewachsen; kaum ein Jahr vergeht, ohne daß Neuheiten auf den Markt kommen. Die Vorliebe für Bayern scheint allmählich überhandzunehmen. Im Vergleich dazu schneidet Preußen jedenfalls schlecht ab. Es bleibt zu hoffen, daß sich Fleischmann wieder der alten Linie besinnt, die GtL 4/4 ein (auf alle Fälle aber glücklicher) "Ausrutscher" war und bald wieder K.P.E.V.-Sonderserien in die Läden gelangen! Auf diesen Seiten erleben Sie das alte Preußen

**Bild 2:** Der Gegenzug fährt ein – Wiedersehensszenen sind auf dem Bahnsteig zu beobachten.

**Bild 6:** Die T 18 hat "Durst". Der Heizer ist schon am Wasserkran beschäftigt.





**Bild 7:** Zu jener Zeit war es noch ruhig auf deutschen Straßen. Die wenigen Kutschen und ersten Automobile verursachten noch keine Staus.

– nur 87mal kleiner. Lediglich knapp 3 m<sup>2</sup> Fläche standen mir zur Verfügung. Da bleibt bei H0 wenig Spielraum. An Gleise auf verschiedenem Niveau brauchte ich erst gar nicht zu denken. Was blieb, war das Oval, das ich zweigleisig ausführte. Um den Kreisverkehr-Effekt auszuschalten, beließ ich nur den Bahnhof sowie einen Abzweig zu Güterschuppen und Lokeinsatzstelle als sichtbare Strecke. Die Hintergrundkulisse tarnt den Schattenbahnhof. Links und rechts verschwinden die Züge in Tunnels. Blickfang sind also die Bahnhofsbauten. Neben Empfangsgebäude, Güterschuppen mit Laderampe, Lokschuppen und Bekohlungsanlage habe ich auch an die Kleinigkeiten gedacht, die die Atmosphäre auf einem Durchgangsbahnhof

ausmachen: Stellwerk, kurze Überdachung auf dem Inselbahnsteig, Toilettenhäuschen. Im Zugangsbereich der Bahnstation befinden sich noch zwei Fabrikgebäude, eine Feuerwache und eine Bahnhofsschenke.

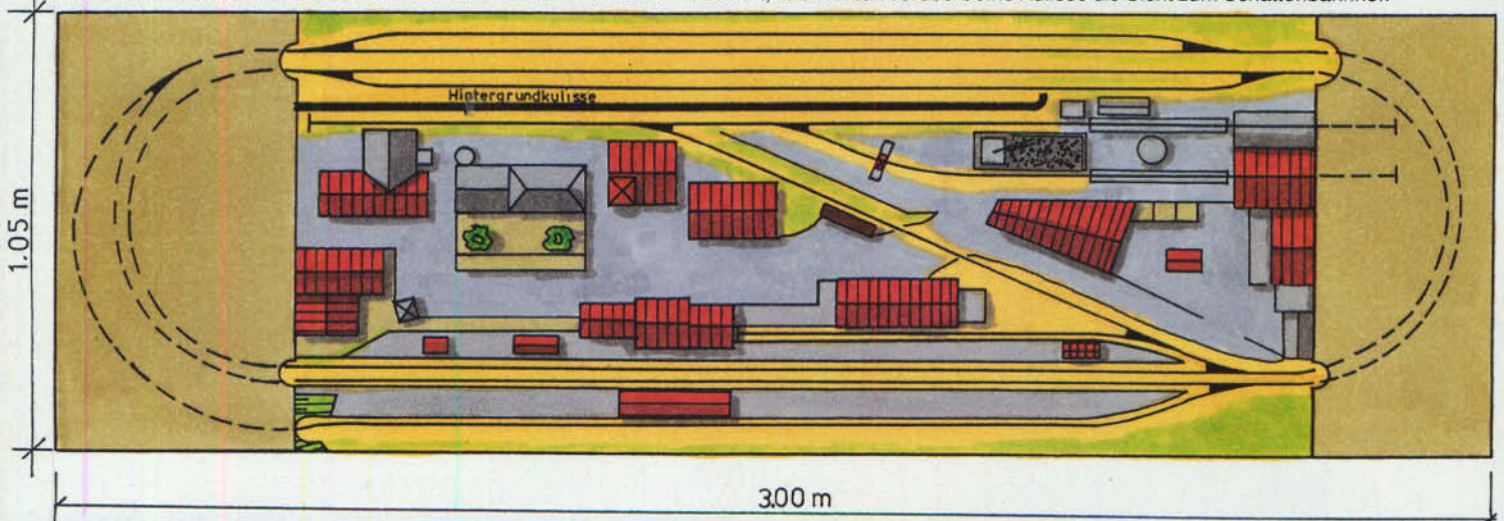
Der Aufbau ging zügig vonstatten, da ja lediglich auf Niveau 0 Gleise verlegt zu werden brauchten. Das geschah auf einer Tischlerplatte. Die Geländeoberfläche wurde aus Polystyrol modelliert und anschließend mit Schaumstoffasern bestreut. Der Straßenbelag besteht aus geprägtem Pflasterkarton. Zur Belebung des Bildes wurden zahlreiche – vorher größtenteils selbst bemalte – Kleinteile und Figuren aufgestellt.

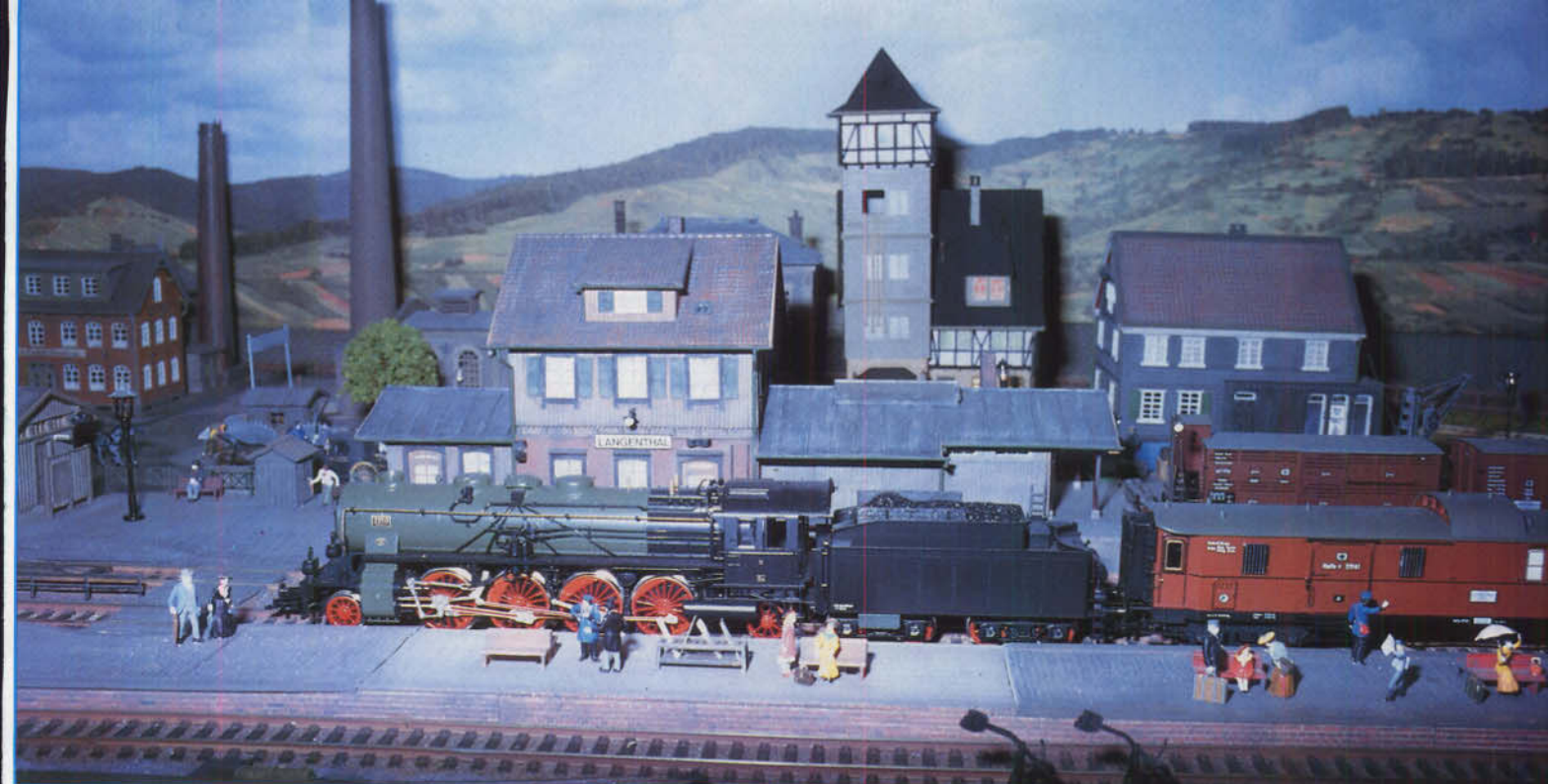
Die Anlage soll das Leben zu Beginn unseres

Jahrhunderts widerspiegeln. Auf der kleinen Bahnstation im Preußischen herrscht immer Betrieb. Alle Personen-, viele Güter- und Eilzüge halten hier. Vorhanden sind auf meiner Anlage zehn Garnituren, die von Loks der Gattungen P 8, P 10, T 3, T 12, T 14, T 18, G 4 und G 8 befördert werden. Der Abstellbahnhof am hinteren Anlagenrand ermöglicht es, daß die Zugfolge stets wechselt. Das kleine Bw und die Güteranlage lassen ausgedehnte Rangier- und Lokfahrten zu. So kommt selbst bei dieser bescheidenen Anlage keine Langeweile auf. Als Lokführer, Bahnwärter und Schuppenheizer hat man vollauf zu tun.

**Helmut Woldt**

**Bild 8:** Das Gleisoval wird durch Tunnelleinfahrten links und rechts kaschiert; nach hinten verdeckt eine Kulisse die Sicht zum Schattenbahnhof.





**Bild 9:** Ein klassischer Schnellzug macht in Langenthal Station. Planmäßig ist dieser Halt nicht; die Reisenden warten auf einen Personenzug.

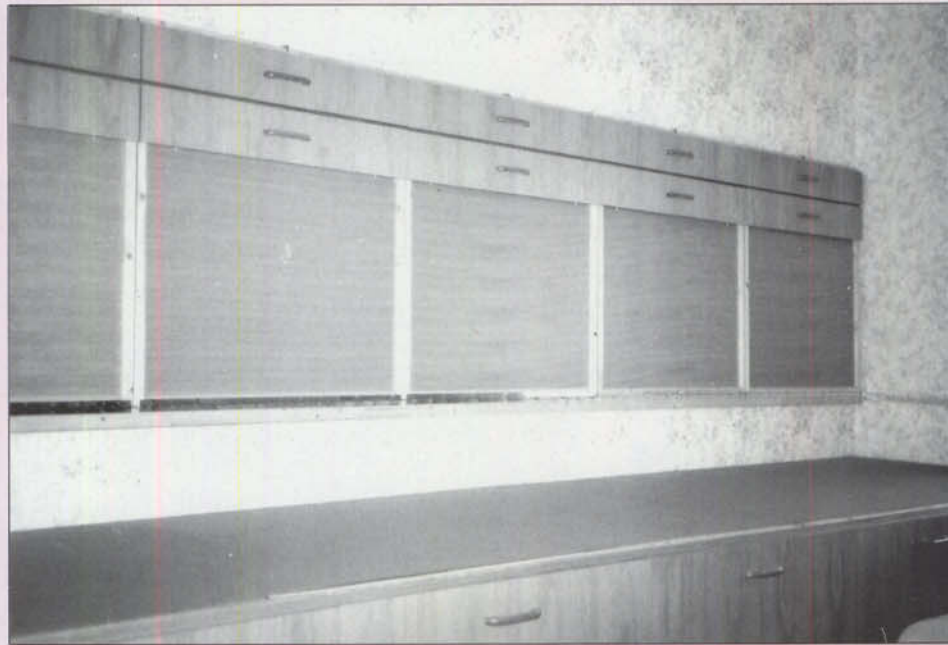
**Bild 10:** Sandfassen in der kleinen Einsatzstelle. Hinter Mauer und Hintergrundkulisse warten Züge im Schattenbahnhof auf ihren nächsten Einsatz.



**Bild 11:** Im Bahnbetriebswerk setzt gerade eine preußische T 16 an den Schlackewagen heran, der voll ist und abtransportiert werden soll. Fotos: H. Woldt



**Bild 1:** Durch diagonale Lage des Bahnhofs wurden lange Bahnsteiggleise möglich.



**Bild 2:** Die Schrankkonstruktion in geöffnetem Zustand, hier noch ohne Modellbahnanlage.



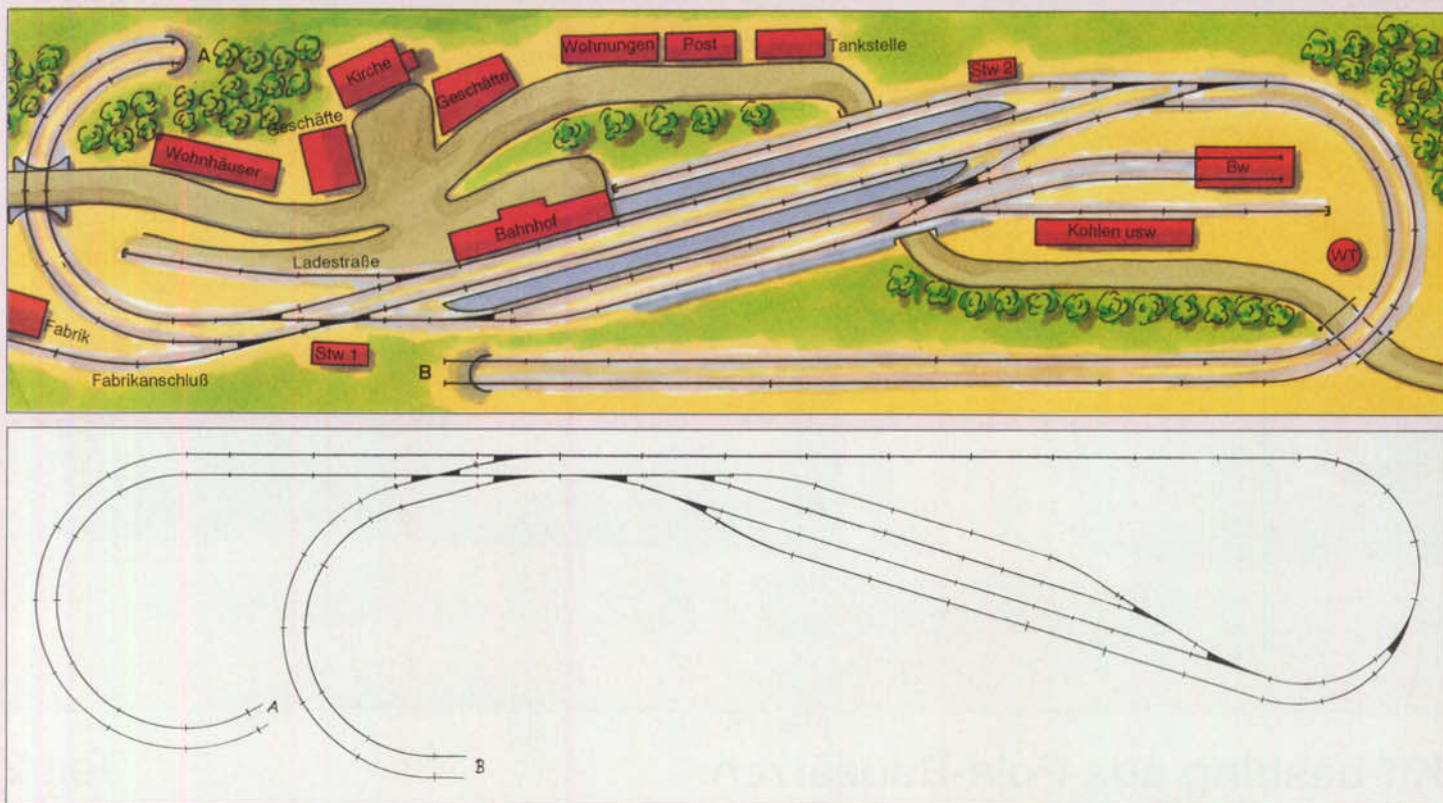
**Roco**

# Gleisbau- Blitz- wettbewerb

**Viel Bahn auf wenig Raum**

Die bisherigen Veröffentlichungen zu unserem Gleisbau-Blitzwettbewerb zeigen nicht nur, daß Rocos Böschungsgleis ideal für allerlei Gleisfiguren taugt. Sie bringen vor allem auch die Kreativität der Modelleisenbahner zum Vorschein, die jene entwickeln, wenn es gilt, eine Anlage ins traute Heim einzupassen, ohne damit die Wohnlichkeit zu beschneiden. So sahen Sie in der letzten Ausgabe eine Schrankanlage von 6 m Länge sowie in den Journalen der vergangenen Monate eine Großanlage unter der Zimmerdecke eines 3,80 m hohen Raumes und sogar Gleise und Landschaft auf einem Bücherregal. Nicht weniger originell ist der heutige Vorschlag. Die Modellbahnwelt

**Bild 3:** Staubgeschützt ruht die Anlage bei Betriebspausen unter den Schrankdeckeln.



**Bild 4 und 5:** Gleisplan vom sichtbaren und unterirdischen Bereich der Anlage. Originell die gekoppelte Wendeschleife mit Abstellbahnhof.

von Herrn Hans-Peter Halbach aus Wuppertal bedeckt rund 5 m<sup>2</sup>. Die Lösung einer getarnten Unterbringung bei Betriebsruhe ist hier der Einbau nicht auf, sondern in einem Schrank. Auf 4 m Länge wurde eine Flachstrecke aufgebaut. Den oberen Abschluß bilden fünf durch Schranktürscharniere an die Wand klappbare Deckel. Somit kann die Anlage fast völlig staubfrei gehalten werden. Aufgebaut wurde ein kleiner Durchgangsbahnhof an einer zweigleisigen Hauptstrecke. Das kleine Bw versorgt die Tenderlokomotiven, die schwere Reise- und Güterzüge auf der am Anlagenrand sichtbaren Steilrampe nachschieben. Durch Ladestraße und Fabrikanschluß ergeben sich darüber hinaus nette Rangier-

möglichkeiten. Mit der Landschaftsgestaltung konnte noch nicht begonnen werden, da zum Einsendetermin noch immer die Bogenweichen fehlten. Zwar hatte Herr Halbach welche kaufen können, mußte sie aber beim Hersteller reklamieren. Grund: Die Radlenker standen zu nah an der Schiene, so daß Loks und Wagen entgleisten. Interessant konstruiert ist der Schattenbahnhof. Zwei Kehrschleifen wurden hier durch kreuzende Zusammenführung beider Strecken zu einer vereinigt. Somit kommen Züge, die in B einfahren, aus A wieder heraus und umgekehrt. Der unschöne Effekt des Hundeknochen-Kreises ist damit beseitigt, die Verblüfung bei den Zuschauern groß, zumal ja auch

noch Abstellgleise installiert sind. Die Zugsteuerung im nicht sichtbaren Bereich wird freilich ein Computer übernehmen, um Zusammenstöße im Kreuzungsbereich zu verhindern. Langental ist ein verträumtes Städtchen, ungefähr dem alten Spruch "Eine Kirche, drei Spitzbuben" entsprechend. Die wenigen Häuser, die auf der Anlage Platz fanden, tragen provinzielle Züge. Eine gedachte Verlängerung des Ortes wird durch die linkerhand sichtbare Brücke erreicht. Viel Bahn auf wenig Raum – vielen Modellbahnern "gelingt" dieses Vorhaben nur durch Überladen des Motivs. Bei sparsamer und unaufdringlicher Landschaftsgestaltung könnte es unser Wettbewerbsteilnehmer schaffen, diese Gefahr zu umgehen. **pw**

**Bild 6:** Die Einfahrt in den Schattenbahnhof zeigt, daß es unser Wettbewerbsteilnehmer verstanden hat, Roco Line sauber und exakt parallel zu verlegen. Fotos: H.-P. Halbach





## Kit-bashing aus Pola-Bausätzen

Teil 2

# Pola-Verschnitt: die Station »Rieder«

Die Grundlage dieser Arbeit bildet wieder ein Pola-Bausatz Nr. 660 "Rothhausen" bzw. Nr. 662 "Raiffeisen-Lagerhaus". Weiterhin ist zur Darstellung des beim Original vorhandenen Ziegeldachs eine entsprechende Platte von Kibri oder Vollmer erforderlich. Ein Stück Mauersteinplatte wird für die Fundamente benötigt. Der Werkzeugbedarf beschränkt sich auf Stahl-lineal, Reißnadel, Bastelmesser, Uhrmacher-Laubsägebogen mit mittelfeinen und feinen Blättern, einen Satz Schlüsselfeilen sowie etwas Schleifpapier. Zum Kleben dient handelsüblicher Plastikkleber.

Das typische kleine Bahnhofsgebäude "Rieder" mit Lagerhalle an der ehemaligen Lokalbahnstrecke Marktoberdorf – Lechbruck, das wir für dieses Kit-bashing ausgewählt haben, präsen-

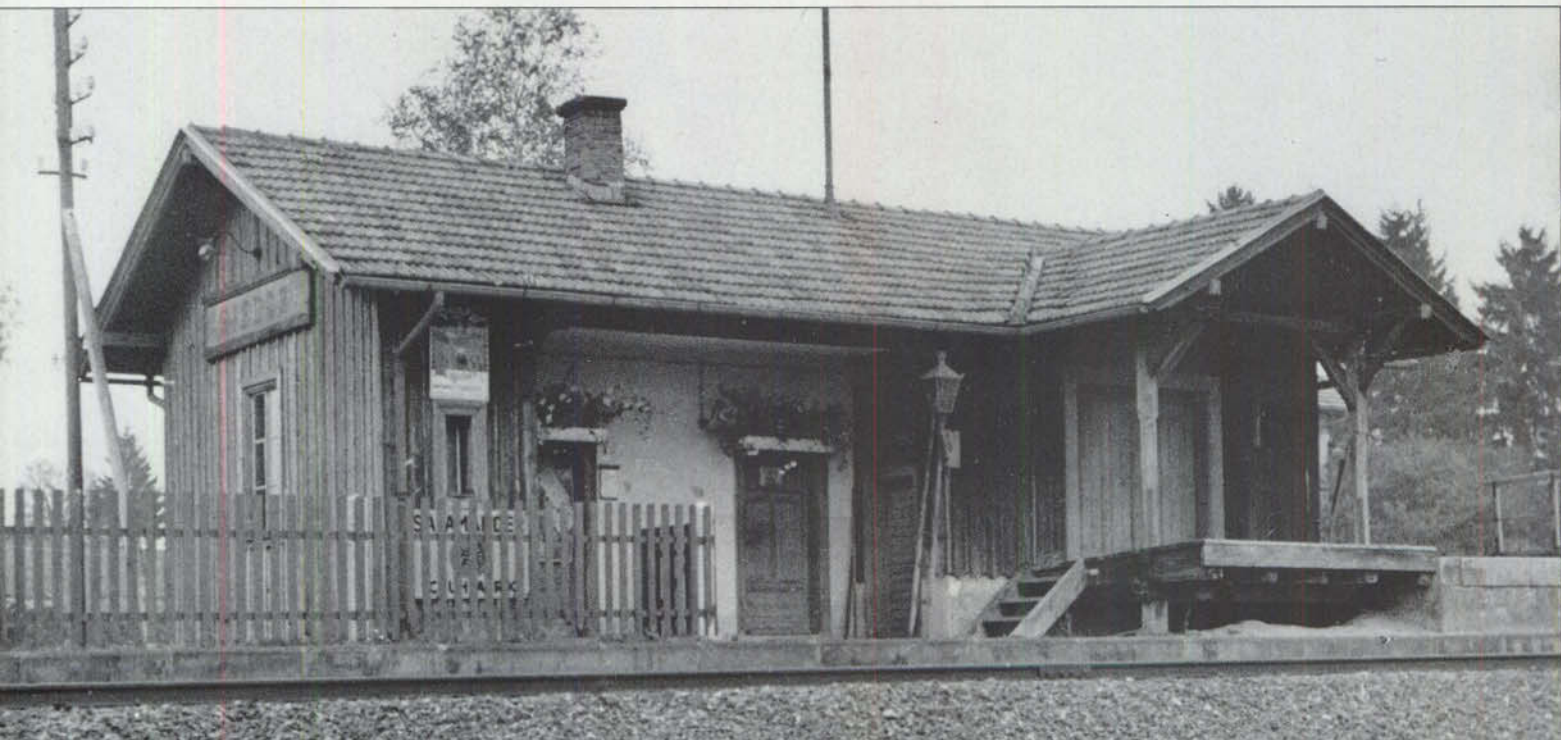
tiert sich schmuck und romantisch. Allerdings besteht ein wesentlicher Unterschied zu den bisher vorgestellten bayerischen Lokalbahnstationen: Die Güterhalle befindet sich rechts (von der Gleisseite aus gesehen), der Warte- und Dienstraum dagegen links, und deshalb müssen "einschneidende" Änderungen an den im Bausatz vorhandenen Teilen vorgenommen werden.

Die im Text genannten Teilenummern basieren auf der Pola-Bauanleitung.

Die Seitenteile 02-11 und 02-18 müssen nach dem Trennen spiegelbildlich zusammengesetzt werden, so daß die Güterhalle nunmehr rechts platziert werden kann. Dabei sind am Teil 02-11 zwei Schnitte entsprechend der Abbildung notwendig. Die Teile 02-12 und 02-13 bleiben

unverändert. Gemäß Bauanleitung klebt man sämtliche Fenster ein. Der Zusammenbau des Bereichs Dienst-/Warteraum richtet sich ebenfalls nach der Anleitung. Vor dem Verkleben mit dem neuen Wandteil erfolgt, dem Vorbildfoto entsprechend, die Ausstattung mit Blumenkästen, Grünpflanzen, Wandlampe, Lichtleitung und Wandschrank. Hierfür findet sich bestimmt geeignetes Material in der Bastelkiste. Die Lichtleitung wurde durch Erwärmen und Ausziehen eines Spritzlingrests hergestellt. Diese Methode hat den Vorteil, daß sich die Leitung mit Kunststoffkleber sicher auf dem Wandteil befestigen läßt.

Auch sollte man schon jetzt den Wand- und Türteilen sowie der Decke die gewünschte Farbe geben, da nach dem Zusammenbau eine sau-



◀ **Bild 1:** Der Bahnhof Rieder als H0-Modell, erstellt aus dem Pola-Bausatz Nr. 660 "Rothhausen". Foto: K. Heidbreder

**Bild 3:** Die im Bausatz enthaltenen Dachplatten lassen sich für die Nachbildung eines Schieferdachs verwenden. Foto: K. Heidbreder

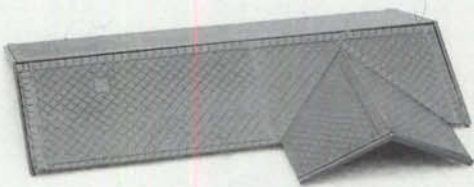
bere Pinselführung schwierig ist. Das Dach kann (siehe auch Eisenbahn-Journal Nr. 12/1990, S. 52ff.) in Schiefer- oder Ziegelmanier ausgeführt werden. Wir haben beide Varianten ausprobiert, für die endgültige Ausführung aber dem Vorbild entsprechend das Ziegeldach gewählt.

## Der Zusammenbau

Die vorbereiteten Wandteile werden genau winklig miteinander verklebt. In die Güterhalle setzt man einen Boden aus einem Stück Plastik ein. Unter die drei Wände der Güterhalle werden als Fundamentnachbildung entsprechend zugeschnittene Mauerstreifen geklebt. Die übrigen Wandteile erhalten eine 2 mm hohe Fundamentverblendung aus dem gleichen Material. Ein Stückchen Balsaholz bildet den Fußboden vor den Türen zum Dienst- und Warteraum (Teile 06-12, 06-16 und 06-17). Nun kann die Rampe mit den Dachbalken nach Bauanleitung zusammengesetzt werden, nachdem die kleinen Nippel unter den mittleren Stützbalken der Rampe (Teil 07-15) abgefeilt worden sind. In der gleichen Weise wird mit der straßenseitigen Rampe (Teil 07-11) verfahren. Für die

▶ **Bild 5:** Der Vorraum wurde vor dem Einbau in die Station mit den Ausschmückungsteilen ausgestattet und farblich behandelt. Foto: D. Schubert

**Bild 4:** Das fertiggestellte Schieferdach, bevor es auf das Gebäude aufgesetzt wird. Foto: D. Schubert

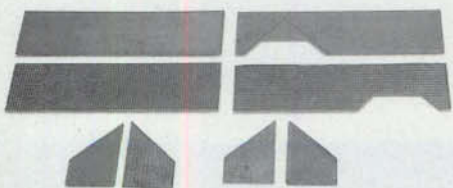


◀ **Bild 2:** So sah der Bahnhof Rieder an der längst aufgelassenen Strecke Marktoberdorf – Lechbruck am 3. Oktober 1941 aus.

Foto: Lichtbildstelle RBD Augsburg, Sammlung Asmus

▶ **Bild 7:** Die entsprechend zugeschnittenen Wandteile ergeben nach der Montage ein völlig anders geartetes Gebäude als im Bausatz vorgelesen. Foto: D. Schubert

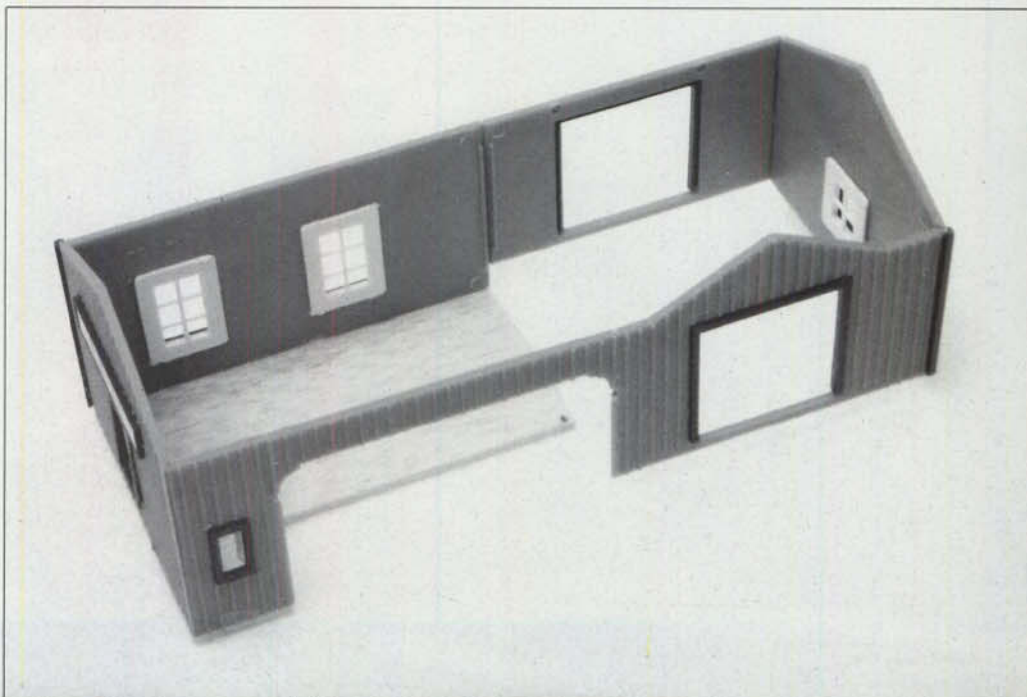
**Bild 6:** Die einzelnen Dachzuschnitte für ein Schiefer- oder (wahlweise) Ziegeldach. Foto: D. Schubert



Rampenverlängerung sind passende Streifen aus Plastikmaterial zuzuschneiden und an die vorhandene Rampe anzusetzen. Die vorbereiteten Dachteile können nun zusammengeklebt und nach dem völligen Trocknen auf das Gebäude aufgesetzt werden. Danach schneidet man die Regenrinnen, der veränderten Dachform entsprechend, zu und verklebt sie mit den Dachteilen.

Der Zuleitungsmast für die Stromversorgung

entsteht aus einem Telegrafmast der Firma Vero. Der Ziegelschornstein fand sich in der Bastelkiste. An die Rampen werden die Treppen (Teile 07-12 und 07-13) angesetzt. Es folgen die Fallrohre (Teile 05-11 und 05-12) sowie die Stationsschilder (Teile 04-11). Der Bahnhofname "Rieder" ist, neben einigen anderen, bereits im Eisenbahn-Journal 10/1990 im Maßstab 1:87 abgedruckt worden und kann – abkopiert – für das Stationsschild unseres





**Bild 9:** Die Haltestelle Lauterbach um 1907 – ebenfalls ein Motiv für einen Nachbau im Modell.  
**Foto:** Stadtarchiv Wertingen

**Bild 8:** Bahnhof Fessenheim zwischen Nördlingen und Wemding (20. Mai 1981). **Foto:** A. Ritz

**Bild 10:** Lokalbahn-Romantik vermittelt die Station Westerheim mit der eben angekommenen 98 1701.  
**Foto:** H. Röth

Bahnhofs verwendet werden.

Zur Nachbildung der Lampe diente die Brawa-Modell-Leuchte Nr. 4824 für die Nenngröße Z. Zuerst wird der Lampenkörper vorsichtig vom Laternenmast abgezogen. Man färbt ein Stückchen 0,5 mm Messingdraht schwarz ein und fixiert es mittels Uhu-Zweikomponentenkleber mittig im Lampenkörper. Nach dem Austrocknen ist der Draht abzuwinkeln und in einer vorbereiteten Bohrung zwischen dem Wandteil 02-18 und dem Türteil 02-17 festzukleben. Eine kleine Leiter aus der Bastelkiste wird neben der Lampe mit einem Tröpfchen Plastikleber an der Wand fixiert. Etwas Streumaterial von Woodland und Heki-flor sowie verschiedene Werbeplakate verleihen unserem Pola-Umbau das vorbildgerechte Aussehen.

Der hier vorgestellte Umbau aus einem handelsüblichen Bausatz von Pola ist eigentlich viel einfacher, als es sich beschreiben läßt. Auch ein Modellbahner mit sehr wenig Erfahrung im Gebäudebau wird diese Bastelei zu





seiner vollen Zufriedenheit nachvollziehen können. Das Ergebnis ist ein vom vorgefertigten Standard abweichendes Modellgebäude, das noch dazu ein reales Vorbild hat.

Anhand der gezeigten Vorbildsituationen können nun weitere Varianten umgesetzt werden. Da ist z.B. die Station Lauterbach. Im Unterschied zu der beschriebenen Agentur Rieder befindet sich das Fensterteil hier neben dem Güterschuppen. Auch die Rampe weist einige Veränderungen auf.

Die Station Au ist mit zwei Güterhallen ausgestattet und entspricht damit spiegelbildlich in etwa dem in Eisenbahn-Journal 10/1990 vorgestellten Umbauvorschlag.

Die Aufzählung ließe sich beliebig fortführen. Es soll unseren Lesern überlassen bleiben, die ihnen zusagende Form auszuwählen. Vielleicht können wir sogar bald eine solche Leserarbeit im Eisenbahn-Journal vorstellen.

**Dieter Schubert**



**Bild 12:** Das aus einer Dachplatte gefertigte Ziegeldach entspricht der Vorbildausführung.

**Foto: K. Heidbreder**

**Bild 11:** Einsam und beschaulich liegt die kleine Station Reichertshofen in der herrlichen Winterlandschaft. **Foto: A. Ritz**

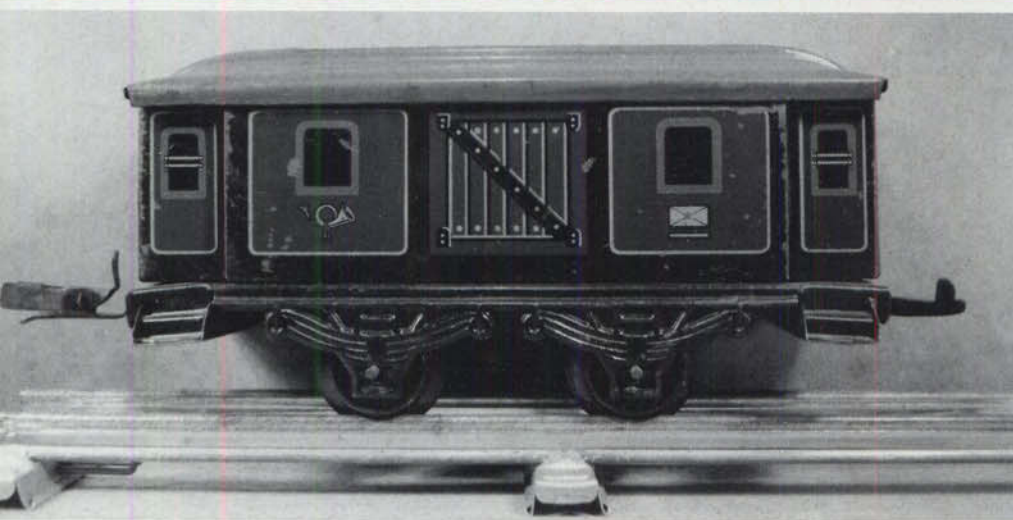
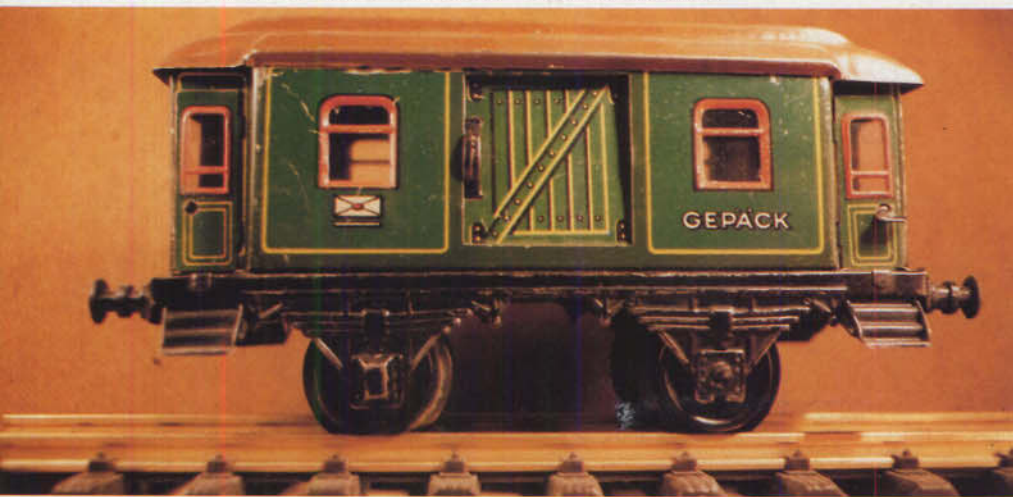
**Bild 13:** Rückblende ins Jahr 1960. Im Bahnhof Steinbach steht die 86 434 mit ihrem GmP zur Weiterfahrt bereit. **Foto: Dr. Silbernagl**





## Den Geruch von Postbeuteln und Fußbodenöl

**Bild 2:** Post-/Gepäckwagen in Spur I von Bing – schon eine Antiquität.



Im Jahre 1979 begann ich, Bahnpostwagen-Modelle zu sammeln – recht spät eigentlich, denn ich bin Bahnpostler und habe schon seit 1949 beruflich mit der Bahnpost und insbesondere Bahnpostwagen (Bpw) zu tun. Inzwischen habe ich wohl eine besondere Beziehung zu meinen Bpw-Modellen entwickelt, da mir fast alle Originalfahrzeuge – auch bereits nicht mehr vorhandene – noch aus eigener Anschauung bekannt sind. 1950 bin ich z.B. noch in einem zweiachsigen Bpw von 1898 gefahren.

Wenn ich das Modell eines Bpw der Jahrhundertwende in der Hand halte, glaube ich, den eigentümlichen Geruch von Postbeuteln, Dampfheizung, Fußbodenöl sowie das Knarren der Holzwände und -türen dieser Wagen wahrzunehmen. Allein schon von daher gibt mir die Sammlung viel.

Ausgesprochene Favoriten unter den Modellen habe ich zwar nicht; aber die Modelle der alten Fahrzeuge – speziell der französischen von 1840/50 – strahlen so einen "Ach-wie-hübsch-Effekt" aus. Nebenbei spiegelt sich in der Sammlung auch der Fortschritt der Herstellungstechnik von Modellbahnen wider. Man kann die Entwicklung von Modellgenauigkeit und Maßstäblichkeit bei einigen Wagentypen bis hin zur Perfektion von heute gut verfolgen. Die Sammlung setzt sich derzeit aus rund 330 Wagen, zwölf Postloks und vier Postzügen aller Spurgößen zusammen, darunter in H0 69 Fahrzeugen der deutschen Postverwaltungen, 53 der französischen PTT und 54 der USA-PTT. Dazu zähle ich nicht nur reine Bahnpostwagen, sondern auch Reisezug- oder Packwagen mit Postabteil. Ferner sind einige Phantasiewagen darunter, die es in dieser Art nie wirklich gab; aber solche "falschen

**Bild 1 (oben links):** Die Sammlung von Postwagen der Länderbahn- und Reichsbahnzeit füllt eine ganze Vitrine. In der unteren Reihe haben sich zwei "Fremdlinge" dazugesellt.

**Bild 5 (oben Mitte):** Dieses Foto entstand 1987 in Kopenhagen während der Welt-Briefmarkenausstellung.

**Bild 3 (links Mitte):** Auch dieser Bing-Wagen in 0 zählt heute zu den raren Stücken.

**Bild 4 (links):** Ein weiterer Blechwagen, dieser aber in 00. Das Fabrikat ist nicht bekannt.



**Bild 6:** Natürlich kann Herr Werner auch moderne Wagen der Bundespost vorweisen. In der oberen Reihe stehen auch Modelle der Deutschen Post der ehemaligen DDR.

## in der Nase...

Fünfinger" bringen Würze in die Sammlung. Damit der Durchblick gewahrt bleibt, ist jedes Exemplar fotografiert und in einer Kartei mit allen wissenswerten Angaben dokumentiert. So lassen sich beispielsweise Anstrich-, Beschriftungs- und Nummernvarianten feststellen, wenn ich auf den zahlreichen Tauschbörsen nach erschwinglichen Raritäten und Oldtimern Ausschau halte.

Neben der Montage von Bausätzen arbeite ich gelegentlich auch schon mal einen nicht ganz dem Vorbild entsprechenden Bpw um; doch das hält sich in Grenzen. Zur Zeit stelle ich einen französischen Postzug mit älteren und neuen Postwagen nach Vorbild zusammen. Mit einem französischen Postkollegen aus Paris, der praktisch die gleiche Sammlung besitzt, verbindet mich seit 1982 eine enge Freundschaft. Wir besorgen uns gegenseitig die fehlenden Wagen. So überraschte mich mein Freund Marcel letztes Jahr nach seiner Australienreise mit dem H0-Modell eines australischen Bahnpostwagens.

Gelegentlich präsentiere ich die Bahnpostwagen-Sammlung bei geeigneten Anlässen. 1985 war sie z.B. im Verkehrsmuseum Nürnberg und 1987 auf der Welt-Briefmarkenausstellung HAFNIA in Kopenhagen zu sehen, wo sie jeweils auf lebhaftes Interesse stieß.

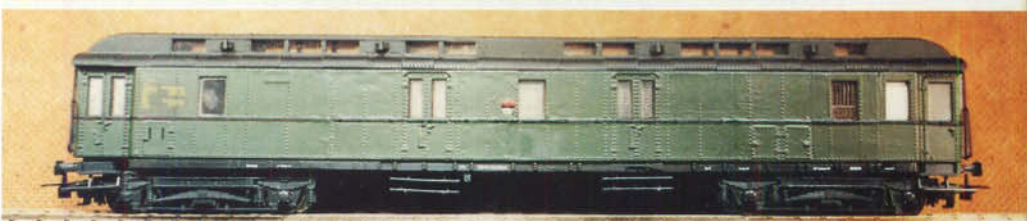
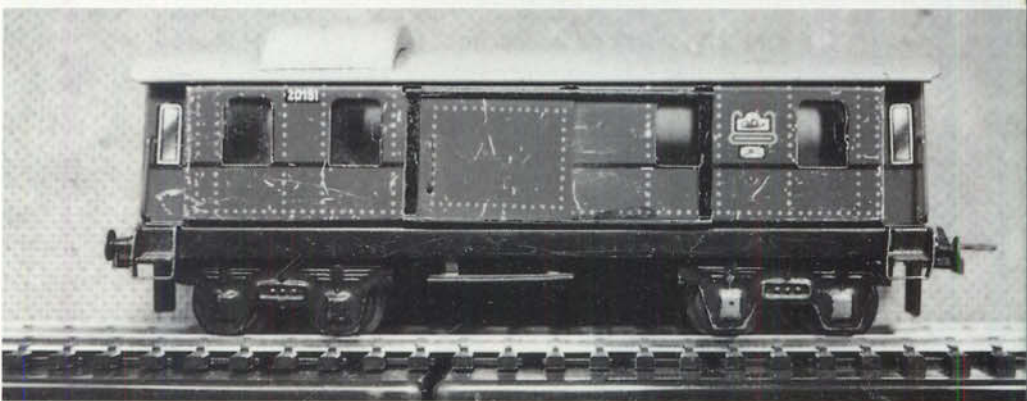
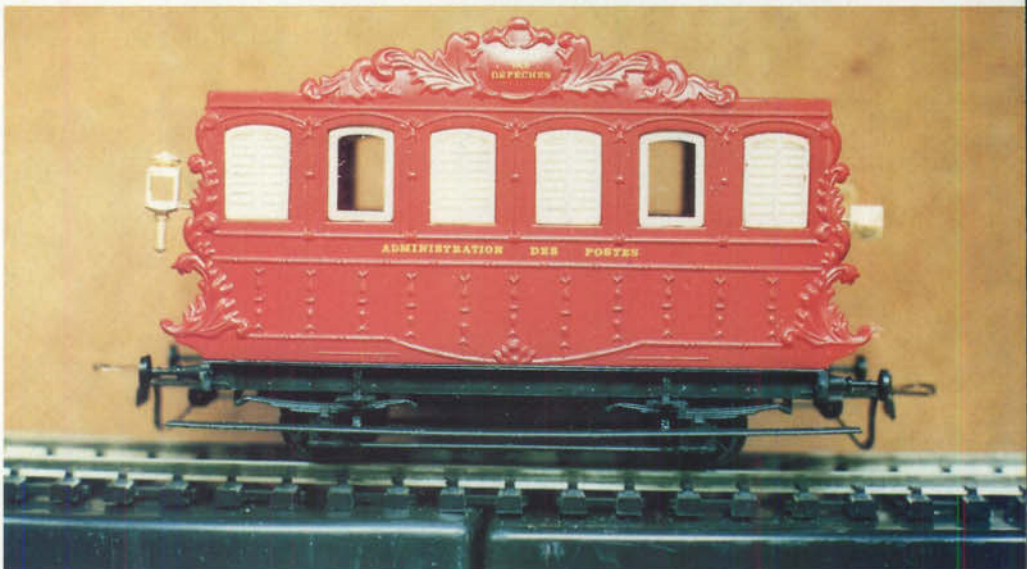
In Anbetracht des diesjährigen Booms an Sondermodellen anlässlich des Postjubiläums muß ich den größten Teil der Sammlung jetzt abbauen und bei einem Freund auslagern, weil meine Wohnung die ausgedehnte Repräsentation nicht mehr verkraftet. Meine Sammlerleidenschaft wird dadurch aber nicht geschmälert.

**Rudolf Werner**

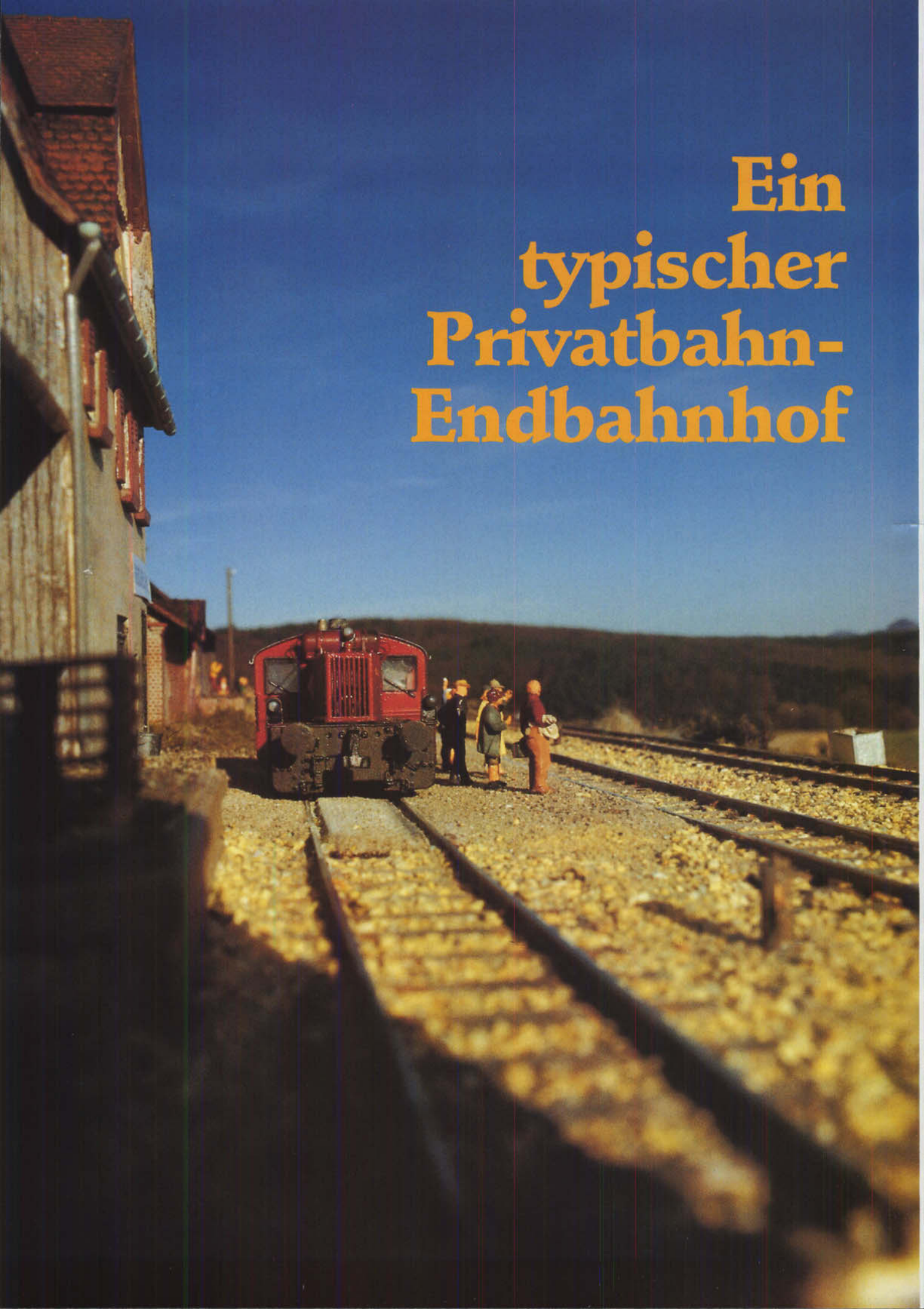
**Bild 7 (rechts oben):** Ein junges Modell – Herstellungsjahr 1984 – des ältesten Postwagens Frankreichs. Er lief Mitte des vorigen Jahrhunderts auf der Linie Paris – Rouen.

**Bilder 8 und 9 (rechts):** Hier wird der Fortschritt in der Modellbahntwicklung der vergangenen 40 Jahre deutlich: Trix bot den PwPost 4ü verkürzt und stark vereinfacht in 00. Jahrzehnte später erschien dann bei Liliput ein maßstäbliches Modell.

**Bild 10 (rechts unten):** Durch Zusammenfügen der Postabteile von zwei Pack-/Postwagen PwPost 4ü von Liliput entstand dieses Umbaumodell. **Fotos: R. Werner**



# Ein typischer Privatbahn- Endbahnhof





**Bild 2:** In der Remise geht's ruhig zu...



**Bild 3:** ...Nur ab und an "verirrt" sich eine kopfmachende Maschine hierher, um Kohle nachzufassen.

Möchte man seine Modelleisenbahn nicht nur grob in irgendeinem Landschaftstyp, sondern in einer ganz bestimmten enggesteckten Region ansiedeln, muß man sich bei der Planung schon sehr genau umschauen: Neben den geologischen Strukturen, die sich in Gesteinsformationen, Natursteinmauerwerk und Schotterfarbe, aber auch in der Vegetationsart bzw. landwirtschaftlichen Nutzung niederschlagen, sind es vor allem die Gebäude, die Architektur der Bahngesellschaft oder der Städte und Dörfer, die die verschiedenen Landstriche charakterisieren.

Die nächstliegende Technik, zu einem regional-typischen Bahnhof zu kommen, ist, ihn nach einem Vorbild anhand von Originalplänen zu rekonstruieren. Diese Technik ist allerdings recht aufwendig. Meist steht der nötige Platz nicht zur Verfügung, und auch passende Gebäudebausätze finden sich häufig nicht. Der Selbstbauanteil liegt daher sehr hoch. Außerdem sind bei einem Nachbau auch weniger interessante, für Außenstehende unwichtige "Ecken" durchzugestalten.

Es ist daher einfacher, aus einer ganzen Reihe von Vorbildsituationen eine Modellbahnkomposition zu erstellen und dabei die Bahnhofsanlagen zu vereinfachen. Nicht unbedingt notwendig ist es, die Gebäude originalgetreu zu kopieren. Oft lassen sich "verwandte" Bausatzteile finden, die ein gutes Ergebnis ermöglichen. Der Vorteil dabei: Man kann auf technisch perfekte Spritzlingsteile zurückgreifen.

So sind alle auf meinem Diorama eingepaßten Gebäude sinngemäß vereinfacht worden. Jedes wurde grundsätzlich erst nach der Beschaffung geeigneter Fenster-Spritzlingsteile gezeichnet und gebaut. Teilweise kamen sogar ganze Bausatzgruppen zur Anwendung. Für das Empfangsgebäude wurde das komplette Dach eines Kibri-Siedlungshauses einschließlich Giebel und Schornsteine übernommen. Durch Verschließen einiger Fensteröffnungen an den Giebelwänden konnten die zusätzlich benötigten Fenster gewonnen werden.

Die Stockwerks- und Fensterbrüstungshöhen für die neu anzufertigenden Außenwände wurden vom gleichen Bausatz abgegriffen. So entstanden zunächst die Wandflächen, auf die die Fenster aufgelegt und so lange verschoben

wurden, bis die Fassaden ausgewogen aussahen. Erst dann schnitt ich die Fensteröffnungen in die Wände. Wie auf einem der Bilder zu sehen, wurden die Fenster von hinten auf eine sehr dünne Preiser-Kunststoffplatte aufgeklebt, um eine möglichst geringe Laibung zu erzeugen und das Ausschneiden mit dem Messer zu erleichtern. Für Stabilität sorgen lediglich einige zwischen die Fenster geklebte Pappstreifen. Natürlich liegt diese Wand später nicht ganz in der Flucht. Das unterstreicht aber im aufgestellten Zustand die "bauchige" Wirkung des Gebäudes.

Die Bauten wurden nicht speziell für diesen Bahnhof hergestellt, sondern entstanden nach und nach für verschiedene Modellszenen. Erst im letzten Schritt wurden sie auf den beiden Modulkästen zu einem Bahnhof zusammengefaßt. Der Lokschuppen war das erste Objekt, das entstand. Es hat inzwischen zum dritten Male seinen Standort gewechselt. Dabei sind jedesmal weitere Verfeinerungen angebracht worden. Diesmal erreichte ich ein besseres Farbfinish. Heute würde sich ein weitgehender Selbstbau dieser nach der Borgass-Methode

(auf Pappe aufgeklebte Holz- und Kunststoffteile) hergestellten Gebäude erübrigen. Der "Duderstadt"-Bausatz von Faller eignet sich sehr gut zur Herstellung. Die feinen Ziegelwandteile lassen – mit Balsaspänen gesupert – ein noch besseres Aussehen erwarten. Lediglich für die Tore sollte man sich eine filigranere Befestigung einfallen lassen.

Sicherlich bleiben beim Umbau viele interessante Teile für die Bastelkiste übrig. Je umfangreicher deren Inhalt, desto spannender wird das Suchen der Teile für ein neues Haus. Häufig findet man das eine oder andere Teil, um das sich dann ein ganzes Gebäude entwickelt. So geschehen mit dem Lagerschuppen, der von Bastelstunde zu Bastelstunde länger und länger wurde, obwohl ich ursprünglich Teile für ein ganz anderes Gebäude gesucht hatte. Ein Ende ist für den Schuppen noch nicht absehbar, denn auch wenn der Bahnhof bereits einen recht vollkommenen Eindruck macht, fallen mir doch häufig noch Veränderungen ein.

So werden auch die für Privatbahnhöfe typischen Lagerflächen immer wieder durch weitere Bauteile ergänzt. Besonders um den Lok-



**Bild 1:** Die Kö wartet auf die zu rangierenden Güterwagen, die in wenigen Minuten mit dem GmP hier eintreffen werden.

**Bild 4:** Reichelsheim – ein Ort "weit ab vom Schuß". Am Bahnhof ist am meisten los.



**Bild 5:** Der sich im Bahnhofsbereich ansammelnde Schrott und Sperrmüll wird ordentlich in Betonboxen gelagert.



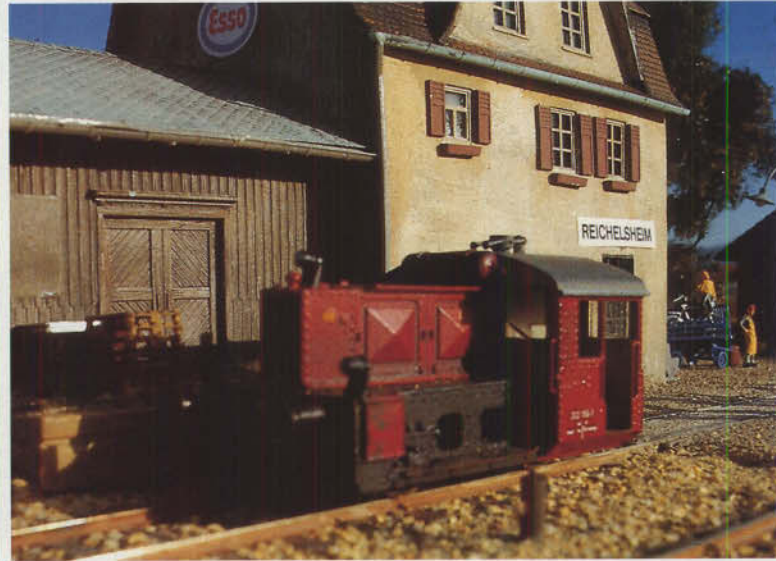
**Bild 6:** Inzwischen ist der GmP eingefahren. Die Zuglok setzt gerade um; die Güterwagen sind bereits aufs Abstell- bzw. Schuppengleis manövriert worden.

schuppen haben sich inzwischen große Mengen Schwellen, Schienenprofile und Schrott angesammelt. Um dem Chaos Herr zu werden, wurden Betonboxen aus verputzten Polystyrolstückchen aufgestellt, in die die Einzelteile nach und nach gestapelt werden. Und so findet der Betrachter noch so manches nette Ausstattungsdetail.

**Christian Buchmüller**

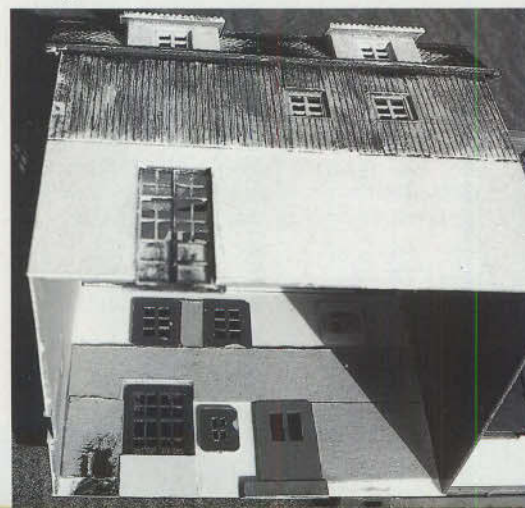
**Bild 7:** Die entladenen Wagen werden zu einem Leerzug zusammengestellt.

**Bild 8:** Danach hat die Kö wieder für Stunden ihre Ruhe.



**Bild 9:** Nach solchen Skizzen baut der Autor dieses Beitrags seine exzellenten Gebäudemodelle.

**Bild 10:** Unter Verwendung handelsüblicher Bausatzteile entstehen die Modelle nach der Borgass-Methode. Fotos: Ch. Buchmüller





**Bild 1:** Rückansicht der Untergröninger Remise.



**Bild 2:** Endbahnhof Untergröningen – Ort wahrer Lokalbahnidylle.

## Bahnhof Untergröningen – Beispiel eines typischen Privatbahn-Endbahnhofs

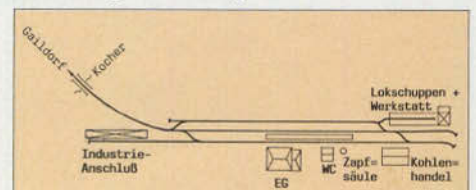
Trotz bescheidener Gleisausstattung bietet der Endbahnhof Untergröningen (Nebenbahn Gaildorf – Untergröningen in Nordwürttemberg; Kochertalbahn) sämtliche für einen Betriebsbahnhof erforderlichen Einrichtungen. Die drei Bahnstreckengleise lassen alle notwendigen Rangierbewegungen zu: das Abstellen von Zugteilen, das Umsetzen sowie die Zufahrt zum Triebwagenschuppen oder zum Anschlußgleis. Die Gleisenden werden als Abstellgleise genutzt. Der Gleisanschluß besteht aus einem einzigen langgezogenen Stück.

Reizvoll an diesem Bahnhof sind die sonst oft schon verschwundenen "Accessoires": Da gibt es z.B. die Kohlenhandlung und ein kleines Toilettenhäuschen, dessen eine Hälfte als Pkw-Garage dient. Der aus Ziegeln gemauerte heutige Triebwagenschuppen kann seine frühere Verwendung als Lokomotivremise nicht verleugnen. Das äußerlich modernisierte Empfangsgebäude wird nach wie vor bahnsseitig genutzt – mit einer Wohnung im ersten Stock, der Abfertigung und der Zugleitstelle im Erdgeschoß. Angeschlossen ist ein Güterschuppen. Seit 1984 wird der Zugverkehr (mit dem einen Schlepptriebwagen) über Sprechfunk geregelt. Auf dem weiträumigen Bahnhofsareal liegen Holzspäne umher. Holz machte all die Jahre ungefähr zwei Drittel der zu befördernden Gütermenge aus. Das wirkt sich auf die Zugbil-

dung im Modell aus. Sie sollte, sofern sie dem Vorbild entsprechen soll, Wagen für den Transport von Stamm- und Schnittholz, Spänen und Spanplatten umfassen. Hinzu kommen die nebenbahntypischen Transportgüter im ländlichen Raum, wie Mineralöle, Kunstdünger, Baustoffe, bei der Kochertalbahn zusätzlich Papier. Ein alleinfahrender Schlepptriebwagen außerhalb der Verkehrsspitzen, im Schülerverkehr mit ein oder zwei Beiwagen behängt – das wäre die typische Zugbildung im Personenverkehr von heute. Der historische Personenzug bestand aus einem Dreikuppler (beispielsweise einer T3) und zwei Zweiachser-Personenwagen mit offenen Übergängen, dazu einem PwPost. Entsprechend der Praxis auf der Kochertalbahn wären einige Züge als gemischte Züge zu führen und liefe in manchen Personenzügen wenigstens ein Stückgutwagen mit.

Endbahnhöfe wie Untergröningen gibt es heute nur noch selten. Bei Bundesbahnstrecken benötigt man die Betriebsgebäude meistens nicht mehr, weil die Bedienung solcher Stichbahnen im Zuge eines größeren Lokumlaufs von der anschließenden Hauptstrecke aus erfolgt, die Triebfahrzeuge also abseits der Nebenbahn gewartet und über Nacht abgestellt werden. Mit der Aufgabe des regelmäßigen Personenverkehrs verliert der Endbahnhof dann auch seinen Betriebsdienst; er wird fremdgenutzt.

**Bild 3:** Gleislage des Untergröninger Bahnhofs. Zeichnung: Dr. R. Löttgers



Das bedeutet jedoch in vielen Fällen den Anfang einer immer stärkeren "Verfremdung" der Bahnanlagen, vielfach auch deren Verfall. Bei Privatbahnen ist die ursprüngliche Situation eher erhalten geblieben. Der Rationalisierung im Fahrzeug- und Personaleinsatz sind ja engere Grenzen gesetzt. Auch besteht eine ziemlich starke Verbundenheit mit der eigenen Bahn, ihren Betriebsmitteln und Anlagen. Man pflegt daher, was einem Brot und Arbeit gibt. Und der Eisenbahn-Enthusiast erfreut sich an dieser gegenüber früher fast unveränderten Nebenbahn-Betriebsamkeit. **Dr. Rolf Löttgers**

**Bild 4:** Neben den Toiletten ist eine Garage eingebaut worden.

**Bild 5 (unten links):** Wie vielerorts hat sich auch hier eine Kohlehandlung im Bahnhofsbereich niedergelassen.

**Bild 6 (unten rechts):** Blick auf die Ausfahrt in Richtung Gaildorf. **Fotos: Dr. R. Löttgers**





**Bild 1:** Der G-Stettin (sächs. LB), eingereiht in einen Nahgüterzug, gezogen von einer sächsischen XIV HT (BR 75<sup>2</sup>), irgendwo im Erzgebirge.



## Reichsbahnwagen-selbstgebaut

In der Ausgabe 9/1990 des Eisenbahn-Journals konnten Sie einiges über den gedeckten Güterwagen der DRG Gattung G-München/Kassel/Karlsruhe lesen. Ihn hatten die deutschen Länderbahnen ab 1909 als Normalie des Deutschen Staatsbahnwagenverbands, quasi als Einheitsgüterwagen (kurz als Verbandsbauart, VB, bezeichnet) eingeführt. Die Vorgängertypen – hier einfach Länderbahn-

G-Wagen (LB) genannt – wurden, soweit sie die DRG ab 1920 übernahm, als G-Stettin/Hannover eingereiht, wenn sie eine Lademasse von 15 t aufwies. Lag diese darunter, dann waren die Wagen der Gattung Gw-Magdeburg zugeordnet.

Die G (LB) hielten sich teilweise recht lange. Selbst 1944, als sich die DR offenbar noch Zeit nahm, ihre Güterwagen in einem neuen Verzeichnis mit schönen 1:50-Zeichnungen zu katalogisieren, findet man dort z.B. einen "Gl-Dresden (bayer. Bauart)" aufgeführt. In Hilfs- und Bauzügen rettete sich so mancher G (LB)

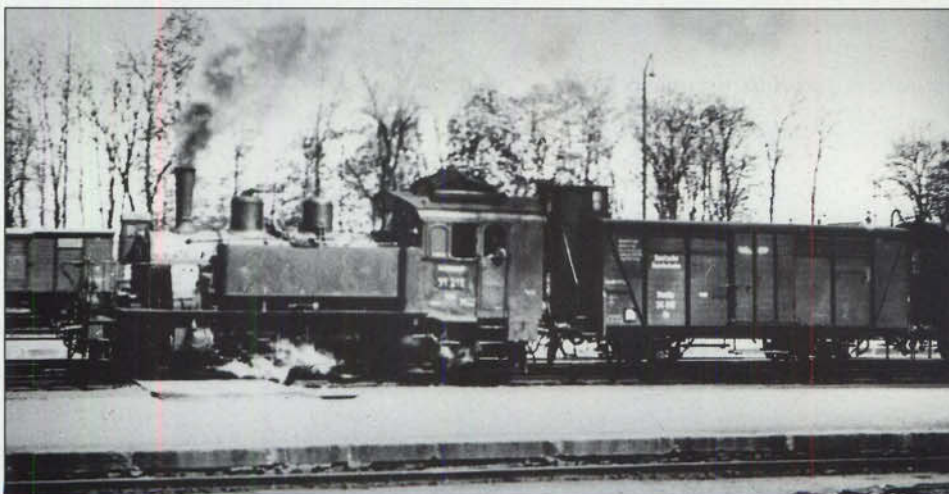
in die Epoche III (frühe DB-Zeit).

Wie sieht es mit solchen Fahrzeugen auf dem H0-Modellsektor aus? Die Ehre der Zunft rettet zum einen Trix mit dem sehr schönen Modell eines bayerischen G-Wagens vom Typ Glim (Bezeichnung der ehemaligen K. Bay. Sts. B.), Kat.-Nr. 23623/26, bei dem jedoch bei der Variante mit Bremserhaus der Achsstand von den richtigen Maßen abweicht, zum anderen Piko mit seinem G (LB) nach preußischem Vorbild in den Spielarten mit (Kat.-Nr. 5/6438) und ohne (5/6436/014) Bremserhaus, ebenfalls mit Unmaßstäblichkeiten behaftet. Diese Maßstabsfehler lassen sich aber beheben – wir kommen gleich darauf –, und damit liegen zwei einwandfreie Länderbahnmodelle vor.

Bei Märklin findet sich noch ein grüner G der Württembergischen Nebenbahnen (Kat.-Nr. 4679), eine Art Privatwagen also, der hier nicht zählt. Von Sachsen oder Baden keine Spur. Dieser Mangel läßt sich beseitigen: Zuerst stellt man dem (korrigierten) Trix-Bayern einen zweiten, eben den oben genannten Gl-Dresden von 1897 zur Seite. Der Piko-Preuße wird auf Maß gebracht, und den Sachsen gewinnen wir aus dem Fahrgestell des sächsischen Abteilwagens Nr. 5/6516/010 von Piko, dem Kasten eines Roco-Wagens Nr. 46004 und einem selbstgebauten Bremserhaus. In einem Folgeartikel werden Württemberger und Badener vorgestellt.

Wir beginnen mit dem Glim der ehem. K. Bay. Sts. B., dem G-Hannover der DRG. Es geht darum, dem Trix-Wagen Nr. 23623 ein maßstäbliches Fahrgestell zu "schneiden". Folgende Arbeitsschritte sind auszuführen:

**Bild 2:** Ein G-Stettin der DRG hinter der 71 212 (Pt 2/4 H der K.Bay.Sts.B.), aufgenommen 1934 in Nördlingen. Foto: E. Schörner





**Bild 3:** Ein Glm der ehemaligen K.Bay. Sts. B. im Reichsbahnkleid. Grundlage dieses Modells bildete der Trix-Wagen 23623, dessen Achsstand korrigiert wurde.

- Wagen zerlegen.
- Hintere Pufferbohle des Fahrgestells (Skizze 1) eben und seitlich etwas schmaler feilen, neue Bohle aus 1,5-mm-Plastikmaterial (ggf. Eisenbahnschwellen) fertigen, Liliput-Hülsenpuffer anstecken und Bohle ankleben.
- Vorne nach Abziehen der Bremserhausbühne aus dem Rahmen einen 1,5 mm breiten Streifen unmittelbar hinter der Querbohle heraussägen und Bohle plus Bühne – mit ebenfalls angesteckten Liliput-Puffern – wieder ankleben. Damit stimmt die Geometrie des Fahrwerks.
- Türtrittbretter etwas zurücksetzen.
- Zur Montage einer Symoba-Kurzkupplung gemäß Einbauanleitung Löcher mit 8 mm Durchmesser in den Rahmen bohren und Kurzkupplungsgehäuse mit Uhu-Greenit aufkleben. Zur freien Beweglichkeit des vorderen, längeren NEM-Aufnehmers muß das Bremsgestänge dort etwas ausgeschnitten werden.
- Neben dem Bremserhaus die angespritzten Griffstangenimitationen abschneiden und dafür freistehende Griffstangen aus 0,6-mm-Draht, wie auch am Bremserhaus selbst, anstecken (Skizze 2).
- Das Dach schwarzbraun (u.U. mit einigen rostrotten "Strähnen") und den Kasten rotbraun (Plaka Nr. 52) lackieren, Beschriftungssatz G 222 von Gaßner "G-Hannover" anbringen.
- Den zweiten, größeren Bayern bauen wir wiederum aus einem Trix-23623er sowie einem weiteren Trix-Wagen der Nr. 23626. Den Wagenkasten stückelt man nach Skizze 3 zusammen, wobei die in den anzusetzenden Endteilen anstelle der Lüftungsgitter einzufügenden Fenster (gemäß Blatt 263 des Wagenverzeichnisses der K. Bay. Sts. B. von 1913) aus Fensterbändern (Ersatzteil) eines Abteilwagens Nr.

5092 von Fleischmann stammen.

Wie Fotos des Wagens erkennen lassen, sind die Fenster aber kein unbedingtiges Muß; man kann auch die Gitter des Originalwagens belassen. Als Gattungsbezirk kann sowohl Dresden als auch Stettin angeschrieben werden (Gaßner-Beschriftungssatz).

Einige Wagen wurden seinerzeit mit der Westinghouse-Bremse nachgerüstet; sie waren dann mit drei weißen Ecken je Ecksäule des Wagenkastens gekennzeichnet. Das Fahrgestell wird nach Skizze 4 aus den Trix-Gestellen zusammengesetzt.

Die Anpassung des Piko-Wagens Nr. 5/6438

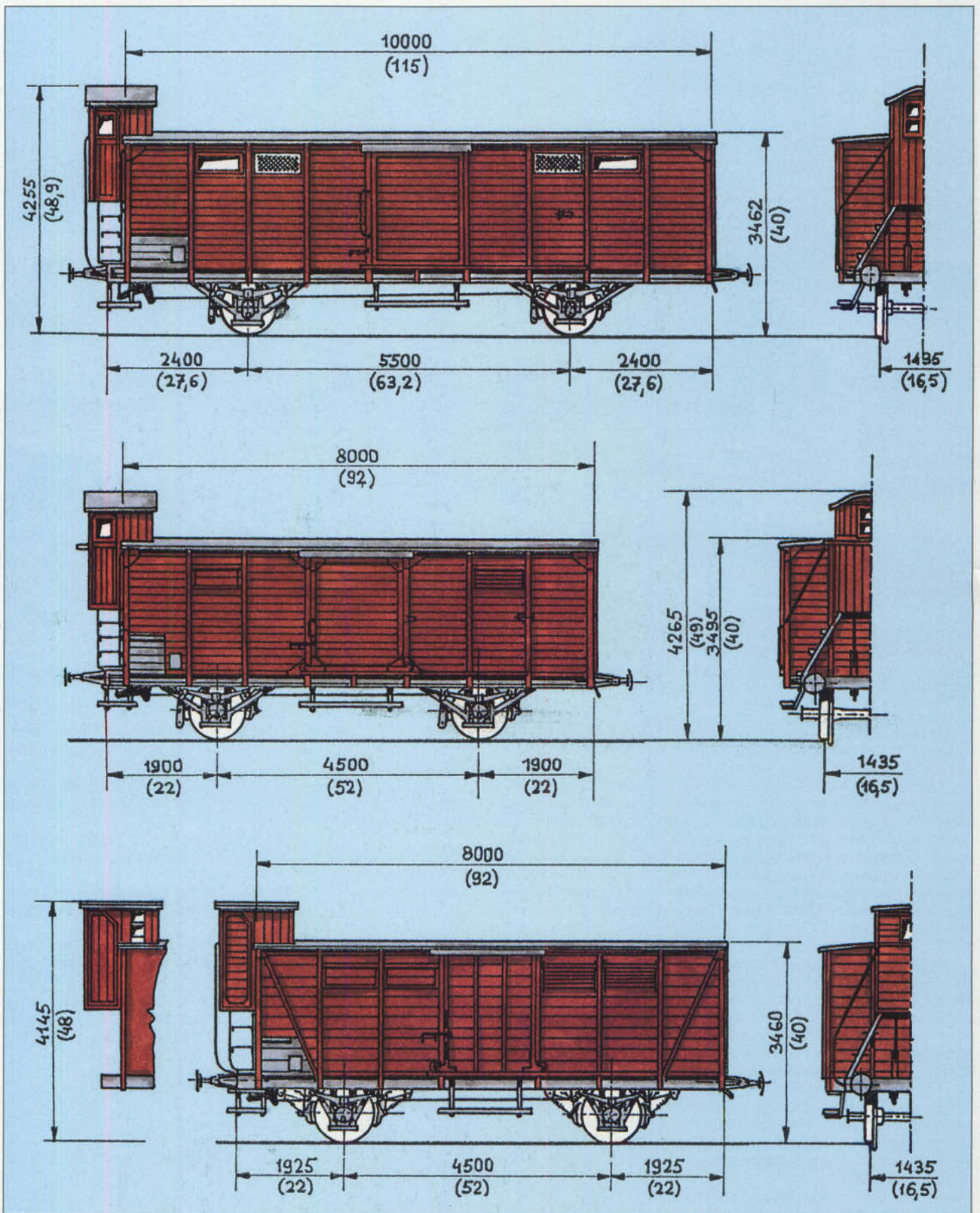
(mit Bremserhaus) an ein maßstabsgerechtes Modell eines G-Stettin nach preußischem Vorbild erfordert folgende Arbeiten:

- Kasten vom Fahrgestell sowie Bremserhaus samt Aufstieg (Leiter und Bühne) vom Kasten trennen.
- Vom Kasten die Griffstangen, Mittelstreben der Schiebetüren und Knotenbleche unten an den Ecksäulen entfernen; Bretterritzen durchziehen, freistehende Griffstangen (aus 0,6-mm-Draht) anstecken (nur an der Bremserhausseite; Skizze 5).
- Das Fahrwerk eines Trix-Wagens Nr. 23623 oder 23624 zerlegen und analog dem für den

#### Materialbedarf für den Umbau

Gegenstand	Anzahl	Artikelnummer	Hersteller
1a) G-Hannover (bayer. Bauart) DR-Gedeckter Güterwagen G-Hannover	1	23623	Trix
1b) G-Dresden (bayer. Bauart) DR-Gedeckter Güterwagen G-Hannover DR-Gedeckter Güterwagen	1 1	23623 23626	Trix Trix
2) G-Stettin (preuß. Bauart) Gedeckter Güterwagen mit Bremserhaus der KPEV Fahrgestell des Gedeckten Güterwagens G-Hannover	1 1	5/6438 23623	Piko Trix
3) G-Stettin (sächs. Bauart) Gedeckter Güterwagen der ÖBB Personenwagen C sa 95 mit Bremserhaus Bremserhaus des Flachdachwagens der DRG, Nr. 21302	1 1 1	46004 5/6516/010	Roco Piko

Ferner benötigt man:  
 Beschriftungssätze G 221 und G 222 von H. Gaßner, Jägerstr. 24, 8028 Taufkirchen  
 Hülsenpuffer, Ersatzteile der Fa. Liliput  
 Messing-Kleinstprofile von Johann Schullern, Gablonzer Str. 7, 8228 Freilassing  
 Polystyrol-Mikrostäbe von K. Wenzel, Wendemühle 4 A, 3300 Braunschweig



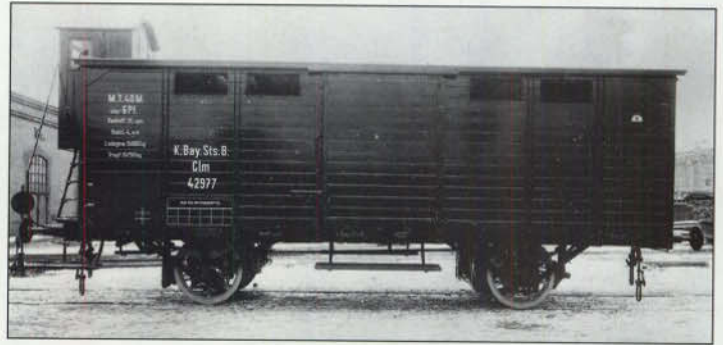
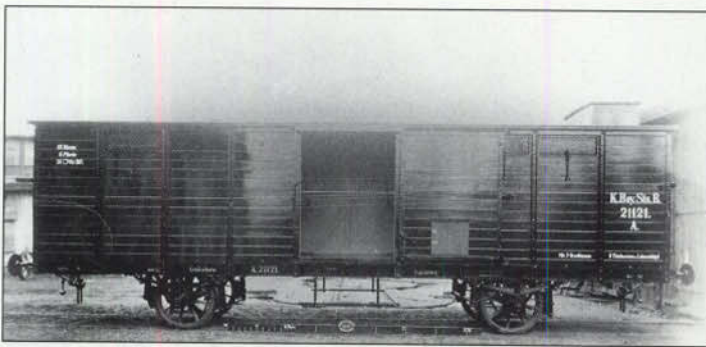
**Bild 4:** 1 : 87-Skizzen der in diesem Beitrag behandelten Länderbahn-G-Wagen der DRG: oben G-Dresden (bayer. Bauart), Mitte G-Stettin (preuß. Bauart), unten G-Stettin (sächs. Bauart).

oben beschriebenen G-Hannover bayerischer Herkunft auf die richtigen Maße bringen (Skizze 1). Die Achskisten des Original-Trix-Fahrwerks abschneiden und die Schnittflächen eben feilen. Verbandsbauart-Achskisten aufkleben. Man gewinnt diese durch Abschneiden vom Fahrwerk eines Roco-G-Wagens Nr. 46004, dessen Kasten sowieso für unseren Sachsen

benötigt wird. Als dritte Länderbahn kommt nun die sächsische dran. Ihr Repräsentant ist, bis auf die seitlich durchgehenden Trittbretter, baugleich mit dem zweiachsigen Gepäckbeiwagen Gn 3 nach Musterblatt Nr. 274 der K. Sächs. Sts. EB. Für den Bau dieses G-Stettin sächsischer Länderbahnbauart verwendet man zweckmäßiger-

weise den Kasten des bereits zitierten Roco-46004 und dazu das Fahrgestell des C sa 95 von Piko. Länge und Achsstand stimmen exakt; doch sind einige kleinere Änderungen vorzunehmen:

- Die für unseren Zweck zu langen Blattfedern werden nach Skizze 6 gekürzt: Man schneidet die Original-Federschaken ab, stützt die Fe-



**Bild 5:** Das Basisfahrzeug des auf diesen Seiten vorgestellten Modells: GI-Dresden (bayer. Bauart). VM-Archivfoto, Slg. Dr. Hufnagel

**Bild 6 (oben rechts):** Vorbild des Trix-Modells 23623 in Form des Gln 42 977 der K. Bay. Sts. B. MAN-Werkfoto, Slg. Dr. Hufnagel

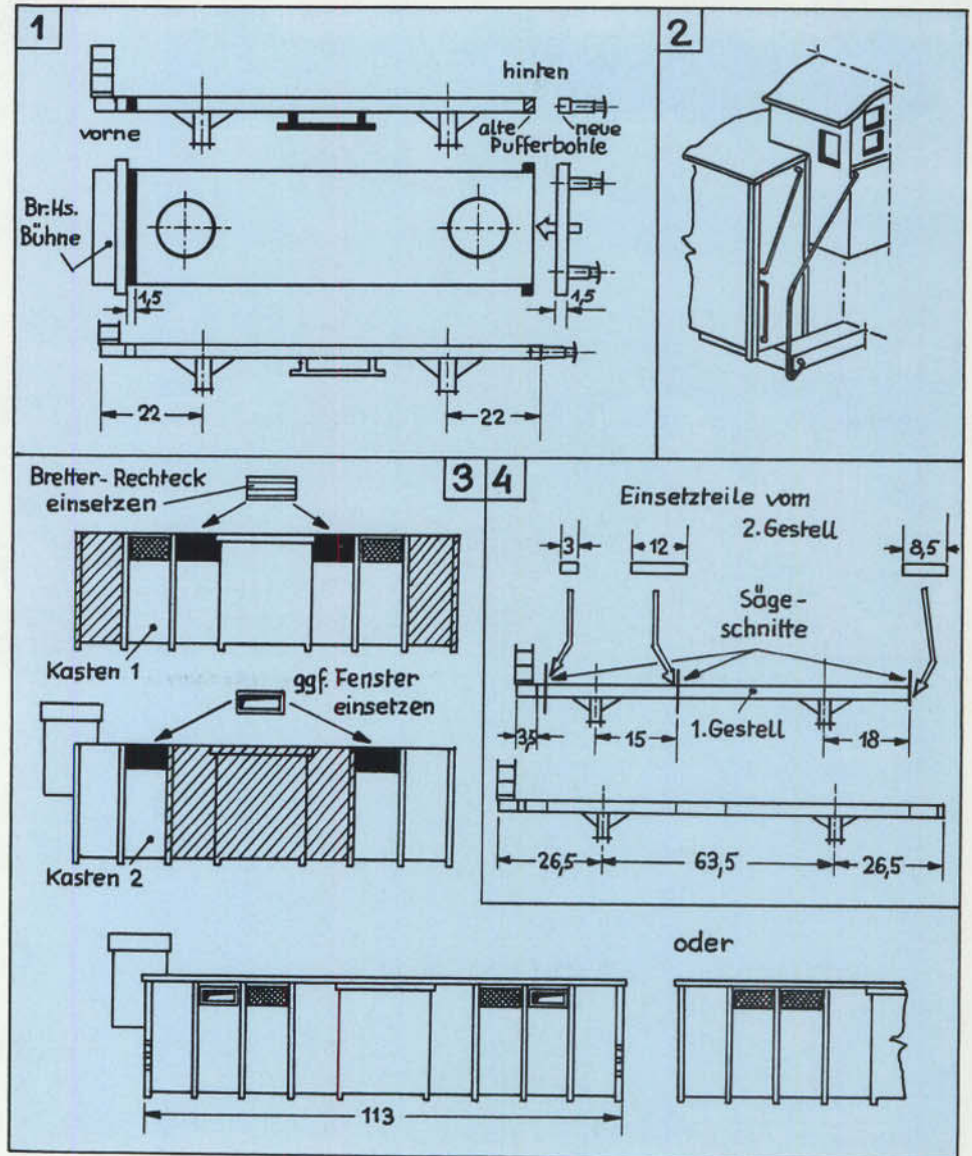
dern, schneidet Ecken für die neuen Schaken aus, die man vom Roco-Fahrgestell abnimmt, und klebt diese in die Ecken ein. Die Arbeit ist zugegebenermaßen etwas knifflig. Der spröde Kunststoff des Piko-Rahmens sollte mit besonderer Vorsicht behandelt werden. Falsche Federn stören den Kenner aber empfindlich. Zweckmäßig erscheint es, die Schnittkonturen mit 0,6 bis 0,8 mm Durchmesser vorzubohren (Skizze 6, links).

- Rückzugsfedern für die Bremsklötze imitieren. Dazu dient 0,8-mm-Draht, der, zu Endwinkeln gebogen, in Bohrungen einerseits von hinten in die Bremsklötze (auch hier mit 0,6 mm Durchmesser vorbohren), andererseits von unten in den Rahmen gesteckt wird.

- Kurzkupplung – empfehlenswert die von Symoba – anbringen. Die Original-Ballastplatte entfällt; die Kupplungsgehäuse werden gemäß beiliegender Anleitung montiert.

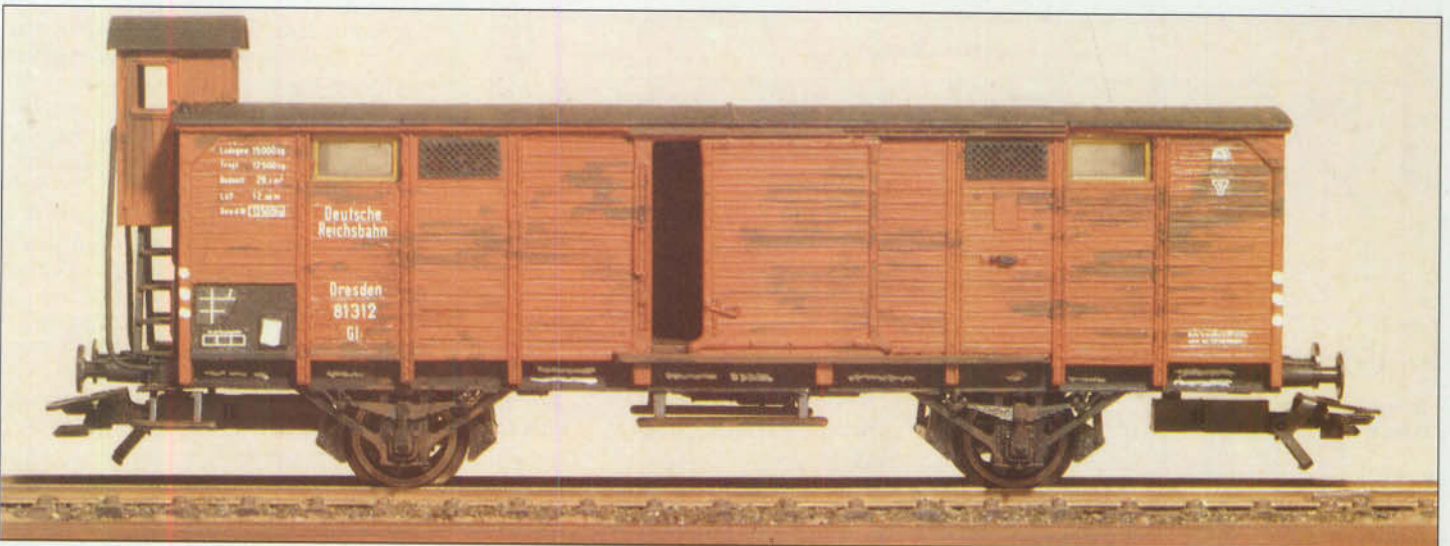
- Beim Roco-Wagenkasten an den Seitenwänden Rangiergriffe, Schrägstreben, Türmittelstrebe, Lüftungsgitter und -klappe sowie an den Stirnwänden Tritte und Griffstangen entfernen (mit scharfem Messer abschneiden, mit Nadelfeile versäubern) und Bretterfugen nachritzen (Skizze 7, oben).

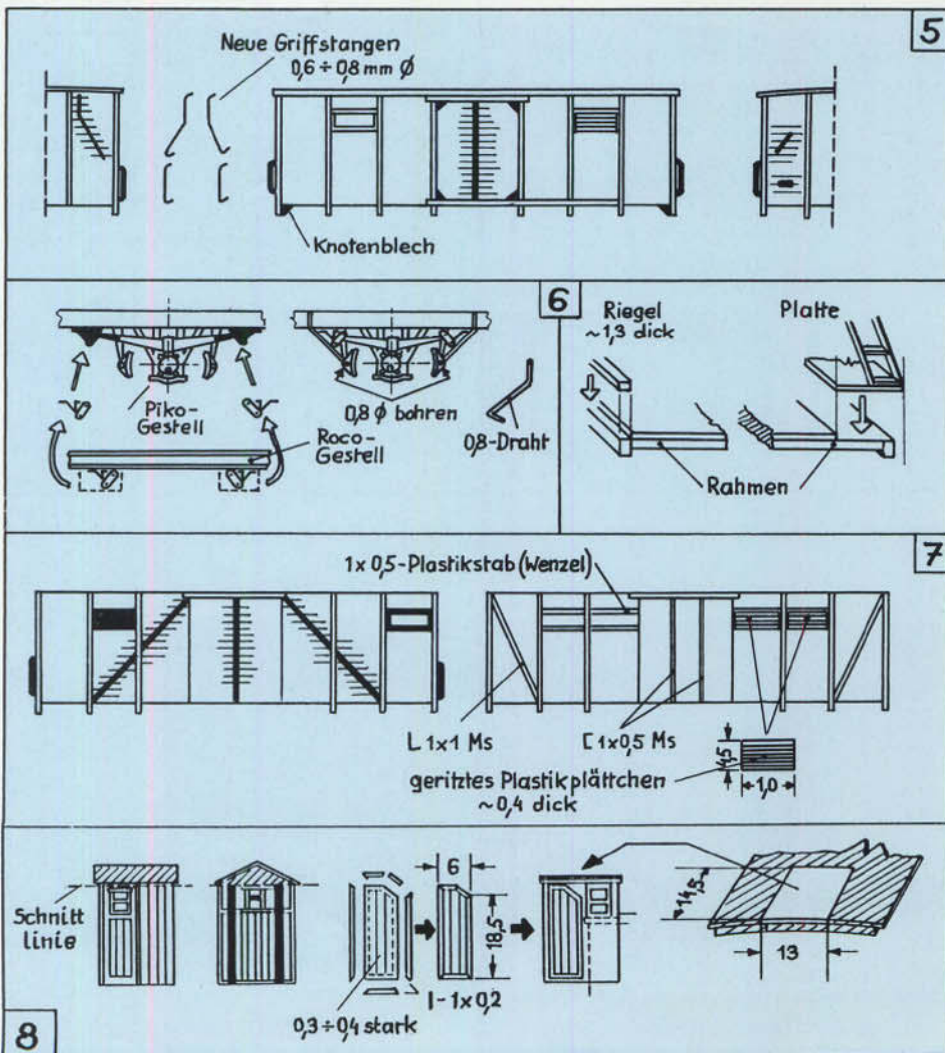
- An den Seitenwänden die original sächsische Strebenverstärkung mit Ms-Profilen (Schullern) und die Lüftungseinsätze aus Mikro-Plastikstäben (Wenzel) und geritzten Pla-



**Bild 7:** Skizzen zur Bauanleitung des bayer. GI-Dresden.

**Bild 8:** Modell des GI-Dresden (bayer. Bauart) im Maßstab 1 : 87.





**Bild 9:** Modell des G-Stettin im Güterzugverband mit Packwagen Pwg (pr14) und Gl (pr.), gezogen von einer preußischen G 10.

**Bild 10:** Skizzen zur Bauanleitung für den preußischen und sächsischen G-Wagen.  
**Modellfotos und Zeichnungen:**  
**Dr. Hufnagel**

stikplättchen aufkleben (Skizze 7, unten). An einem Kastenende eine Ausnehmung für das Bremserhaus aussägen und schließlich im Wagenkastenboden Ausnehmungen für die Symoba-Gehäuse vorsehen.

- Bremserhaus vom Liliput-Wagen Nr. 21302 entsprechend Skizze 8 umbauen. Das Bremserhaus des Piko-Abteilwagens C sa 95 ist etwas zu klein; seine Leiter können wir jedoch verwenden.

- Bremserhaus an die Stirnwand kleben; dazu Leiter und eine Platte (Plastik) sowie hinten einen Riegel jeweils unter die Stirnwand zwischen die Ecksäulen des Wagenkastens kleben, so daß der Kasten in der richtigen Höhe auf dem Fahrgestell zu sitzen kommt (Skizze 6, rechts).

- Wagenkasten auf das Fahrwerk und Ballastblech im Kasten auf die durch die Ausnehmungen des Bodens ragenden Kurzkupplungsgehäuse kleben.

- Wagendach aufsetzen und Griffstangen am Bremserhausende aus 0,6-mm-Draht anstecken (Skizze 2),
- Den Wagen in der bereits vorher beschriebenen Weise lackieren sowie beschriften. Weitere Verfeinerungen, wie etwa das Anbringen von Haltern für die Oberwagenscheiben, Bremsumstellern etc., können vorgenommen werden.

**Dr. Sigurd Hufnagel**



## Ein Baum mit metallischer Krone

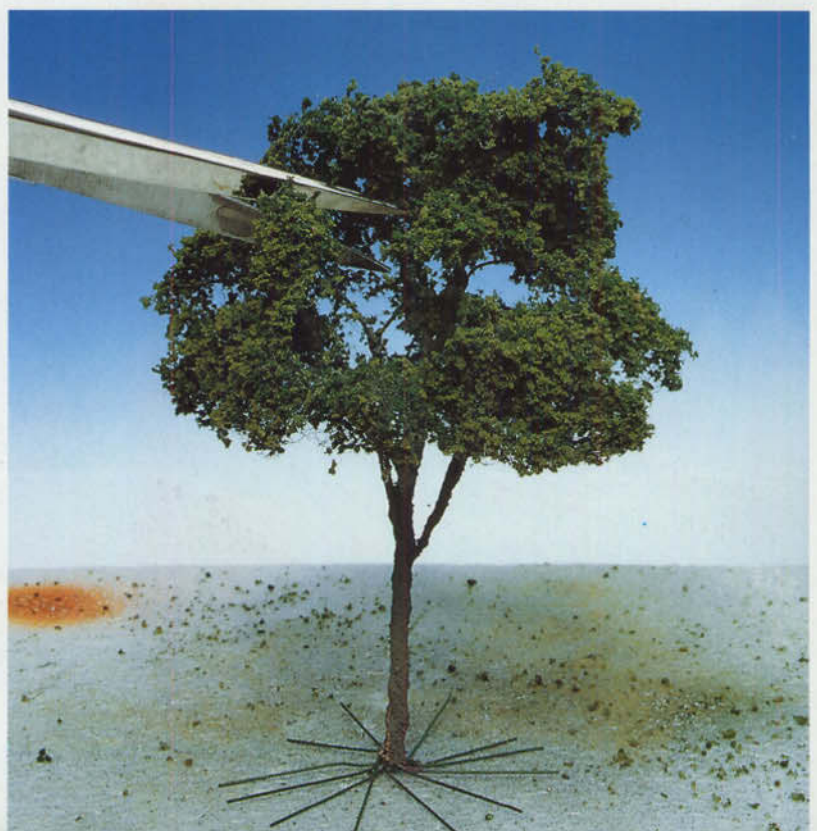
Stahlwolle eignet sich bestens zur Gestaltung von Modelllandschaften. Nicht nur zur Imitation hochwachsender Gräser oder flacher Büsche kommt sie in Frage, sondern auch zur Fertigung von Baumkronen kann Stahlwolle herangezogen werden. Als Baumrohling wird eine große Anzahl Kupferdrähte verdreht und verästelt. Frühere Journal-Beiträge geben dazu eine ausführliche Anleitung. Steht der kahle Baum vor uns, geht es an die Begrünung. Die Stahlwolle wird in kleine Stücke zerschnit-

ten und flächig auseinandergezupft (Bild 1). Mit diesem "Blattgrund" werden jetzt die Äste belegt, ähnlich wie zu Weihnachten der Christbaum mit Lametta (Bild 2). Dabei sollte man sparsam zu Werke gehen. Nur wenige Bäume haben ein dichtes Blätterkleid. Durch abgebrochene oder abgestorbene Äste entstehen oft Löcher in der Krone. Ist das Behängen mit Stahlwolle abgeschlossen, wird die Krone mit Kleber besprüht und anschließend noch eine grüne Farbschicht aus der Spraydose aufge-

bracht, um den Metalleffekt zu eliminieren (Bild 3). Nach Abtrocknen der Farbe werden feine Schaumstoffflocken bereitgelegt. Die Krone wird nochmals in eine Wolke Sprühkleber gehüllt, und daraufhin können die Flocken aufgestreut werden (Bild 4). Wer auf hohe Festigkeit hinaus will, kann abschließend noch die Fasern mit einem Weißbleim-Wasser-Spülmittel-Gemisch besprühen.

Daniel Piron

Fotos: K. Heidbreder





**Bild 1:** Das Herpa-Busmodell ist schön – zweifellos. Doch mit einigen Handgriffen läßt es sich noch verbessern.

## Zum Supern findet man immer etwas

Auch Straßenfahrzeuge sollte man in die Liste der zu patinierenden Objekte auf einer Modellbahnanlage einbeziehen. Am Beispiel eines Busses seien die einfachen Arbeitsschritte erläutert. Der Bus wird in seine Einzelteile (Gehäuse, Fahrwerk, Inneneinrichtung) zerlegt. Zuerst nehmen wir uns die Karosserie vor. Hier sind beim Vorbild vor allem an den Kühlergrillen und anderen Luftein- und -austrittsöffnungen

Verschmutzungen zu finden. Mit stark verdünnter Humbrol-Farbe bedeckt man diese Flächen und wischt sofort mit einem Lappen nach. Der Effekt: Die Farbe bleibt nur in den Vertiefungen haften. Eine farbliche Überarbeitung verlangen auch die vorderen und hinteren Scheinwerfer. Mit einem feinen Pinsel sollte man Blinker und Rückfahrcheinwerfer entsprechend den Originalfarben behandeln.

Viel Zeit ist für die Inneneinrichtung aufzuwenden, die herstellerseitig meist einfarbig ausgeführt ist. Die Sitze sollte man beige oder grau lackieren. Lehnen und Kopfstützen werden abgesetzt. Fahrersitz und Armaturenbrett werden ebenfalls mit Farbe detailliert. Mit Reisenden und Fahrer besetzt, bildet solch ein gesuperter Bus garantiert einen Blickfang auf Ihrer Modellstraße.

**Daniel Piron**



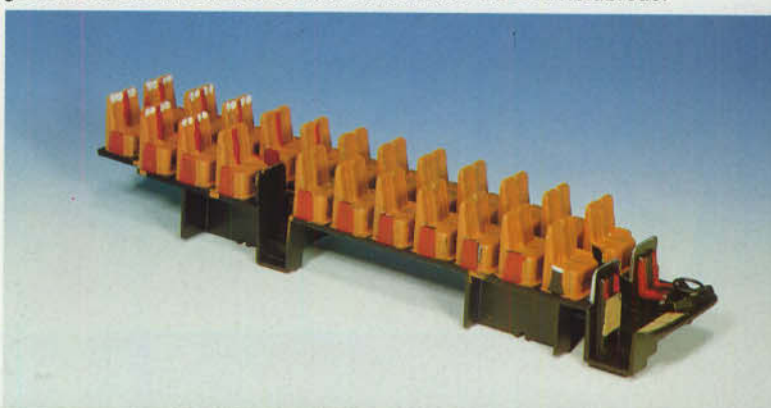
**Bild 2:** Düninflüssige Farbe wird mit dem Pinsel aufgetragen.

**Bild 4:** Die wäßrige Farbe wird mit einem Lappen wieder abgewischt. So patiniert man Lüftungsgitter von Fahrzeugen, die beim Vorbild immer verschmutzt sind.



**Bild 3:** Zum Vergleich: ein Herpa-Bus, wie er aus der Verpackung kommt.

**Bild 5:** Der Inneneinrichtung sollte man auch Beachtung schenken. Dargestellt sind die einzelnen Stufen der Dekoration. **Fotos: K. Heidbreder**



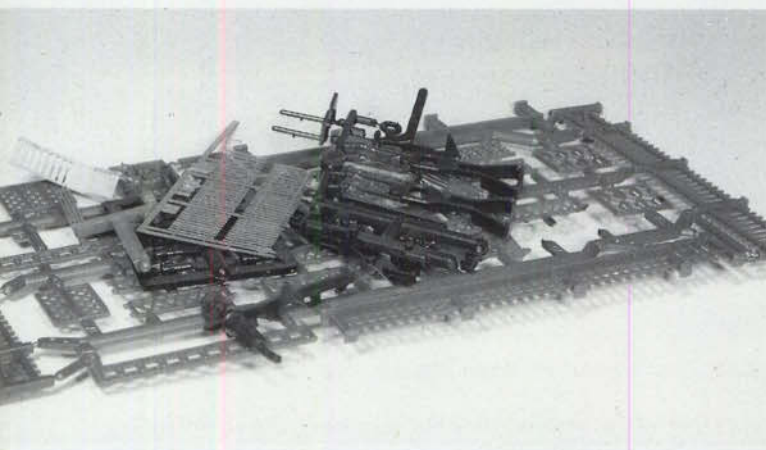
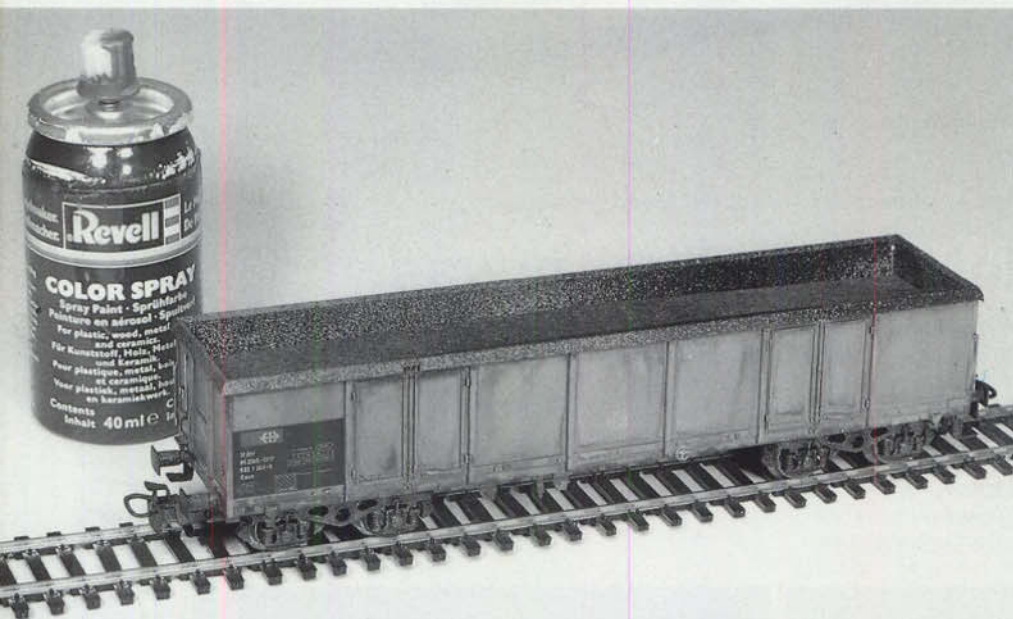
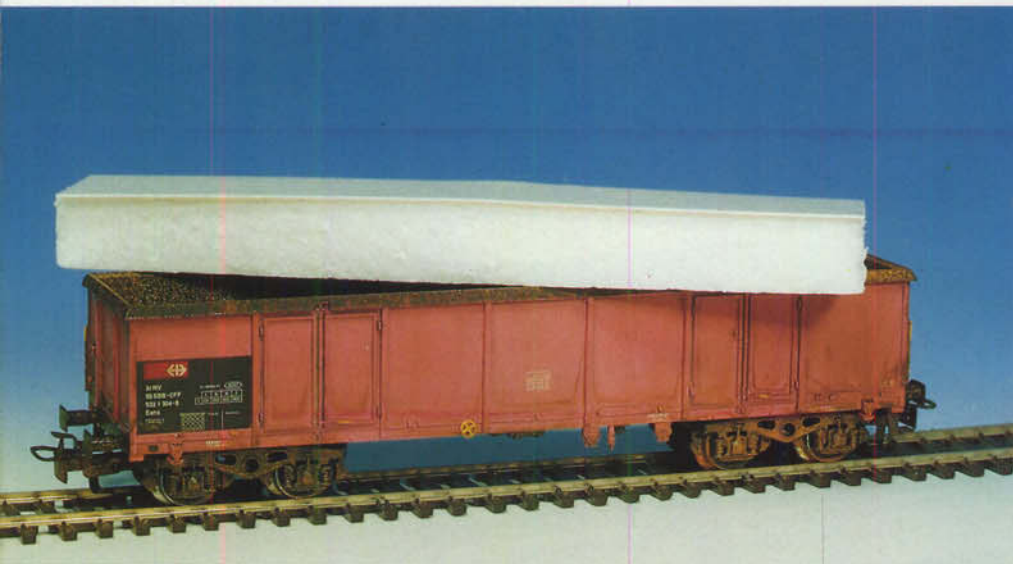
## Schrott-Transport in O-Wagen

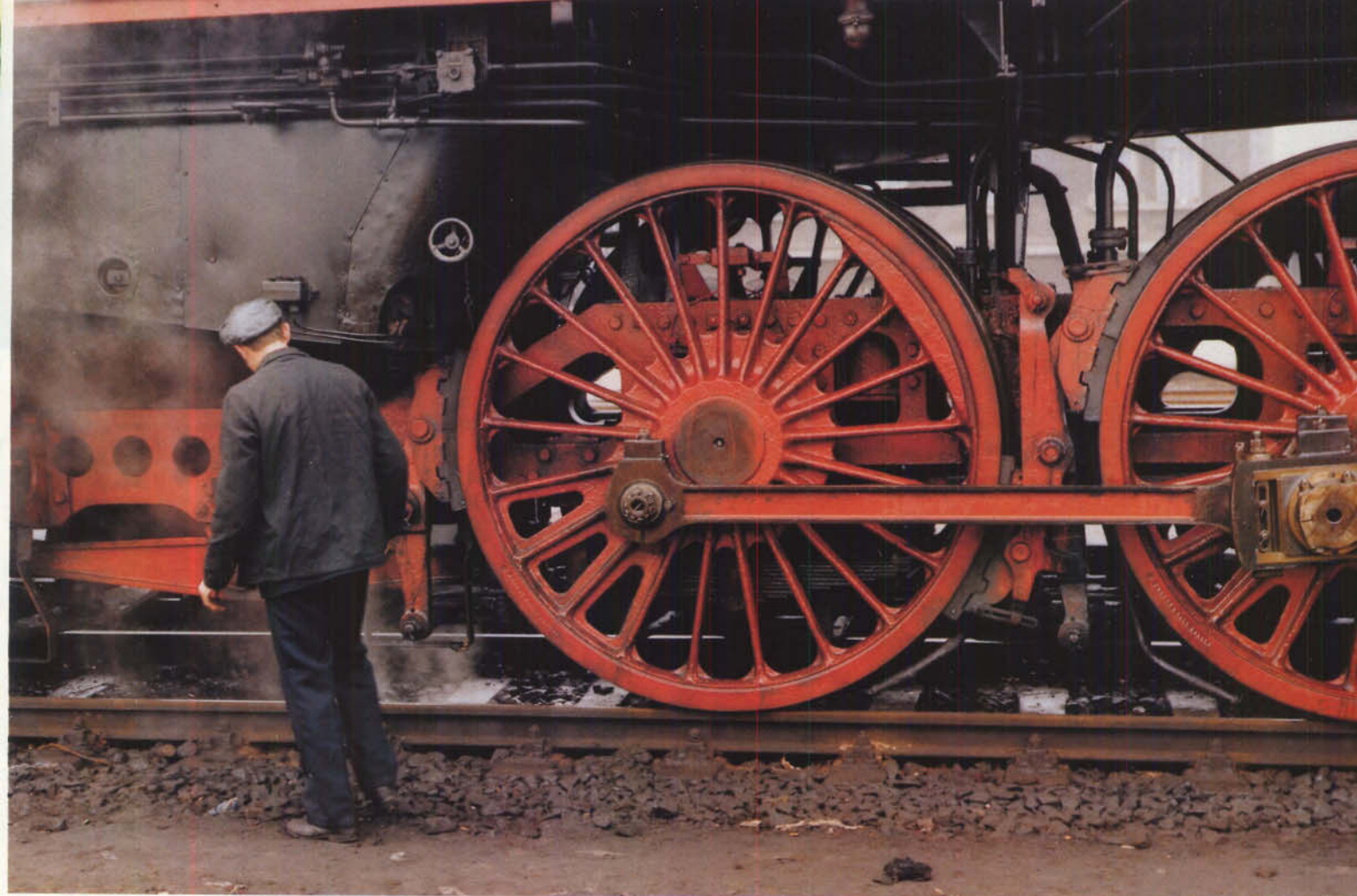
Offenen Güterwagen ohne Ladung begegnet man beim Vorbild selten – wenn, dann meist in Ganzzügen. Für den Modellbahnbetrieb sollte man sich durchweg für beladene Waggons entscheiden. Dabei ist Abwechslung oberstes Gebot. Wir haben bereits einige Anregungen präsentiert. Heute geht es um Schrott, transportiert auf einem vierachsigen offenen Güterwagen, der schon viele Betriebsstunden hinter sich hat und dementsprechend nicht mehr gut "im Lack steht". Um nicht das gesamte Ladevolumen mit Kleinteilen ausfüllen zu müssen, schneiden wir aus Schaumstoff ein Füllstück zurecht (Bild 1). Dieses wird in den Wagen eingepaßt und braun grundiert (Bild 2).

Als nächstes sucht man in der Bastelkiste nach passenden Schrottteilen. Metallzäune, Lokteile, Räder, deformierte Autokarosserien, Regentinnen und Metallspäne wären z.B. denkbar. Diese sichten wir wahllos auf unser Füllstück und fixieren sie mit wenigen Tropfen Klebstoff (Bilder 3 und 4). Der letzte Arbeitsgang ist die farbliche Behandlung des Schrotts. Dazu werden die Wagenränder mit breiten Streifen Tesaband abgeklebt (Bild 5). Mit Ocker und Schwarz erhält die Ladung eine Rostschicht. Ob mit Sprühdose oder mit Farbe und Pinsel gearbeitet wird, bleibt jedem selbst überlassen. Nach Abziehen des Tesabands kann der Wagen in einen Güterzug eingereiht werden (Bild 6).

Daniel Piron

Fotos: K. Heidbreder





**Bild 1:** Durch Reflexion der dunklen Farben einer Lok erscheinen die Radreifen immer schwarz. Eigentlich gehören sie zu den wenigen blanken Teilen eines Schienenfahrzeugs.

# Schwarz oder blank ?

## Gedanken zu den »Beinen« unserer Lieblinge

Einst – vor nunmehr 40 Jahren – hat sich niemand über die "Walzen" aufgeregt, die den Lokomotiven von Märklin und Trix als Räder dienten. Man war einfach glücklich, ein solches Fahrzeug zu besitzen. Inzwischen haben sich die Zeiten geändert und mit ihnen die Produkte der Modellbahnhersteller, aber auch unsere Ansprüche. Parallel zur angestrebten Perfektionierung der Modelle sind Normen entstanden, an deren Konzeption auch die Produzenten von Modellbahnen durch ihre Delegierten vertreten waren. Dennoch hat es sehr lange gedauert, bis wenigstens ein Teil der Empfehlungen verwirklicht wurde.

Auch heute noch halten sich nicht alle Hersteller an die Normen für Radsätze. Immer noch sind manche Spurkränze zu hoch und falsch profiliert. Erstaunlich schnell haben sich dagegen die dunklen Radreifen – von einigen Fachredakteuren immer wieder mit Nachdruck gefordert – bei vielen Triebfahrzeugen durchgesetzt. Nach der Devise "Schwarz macht schlank" versucht man auf diese Art und Weise, die Räder zierlicher erscheinen zu lassen. Gegen diese Maßnahme wäre eigentlich nicht viel einzuwenden, wenn man nach der richtigen Methode arbeiten würde.

In den meisten Fachzeitschriften und selbst in Informationen der Hersteller liest man immer wieder von brünierten Rädern. Nachprüfungen

und Widerstandsmessungen haben ergeben, daß wir es tatsächlich in einigen Fällen mit brünierten Radreifen zu tun haben. Zieht man die Fachliteratur zu Rate, erfährt man, daß beim Brünnieren eine Oxidation der Oberfläche hervorgerufen wird. Solch eine Schicht hat aber eine schlechte elektrische Leitfähigkeit. Erst wenn die (meist auch recht stumpf aussehende) Schicht abgetragen ist, fließt der Strom wieder besser. Nur mit diesem Arbeitsgang kann man bei einem Fahrzeug mit brünierten Rädern einwandfreie Laufeigenschaften erhalten. Andernfalls sind zudem recht störende Ablagerungen auf den Schienen die Folge.

Auf das Brünnieren der Radsätze von Modell-

bahnfahrzeugen sollte deshalb verzichtet werden. Abzulehnen ist auch, diese Prozedur am heimischen Herd oder in der Bastelwerkstatt zu vollziehen, da hier die erforderliche Entsorgung der verwendeten Chemikalien nicht gewährleistet ist.

Weniger problematisch ist dagegen das Schwarzvernickeln der Radreifen, das aber auch nur in dafür eingerichteten Betrieben erfolgen sollte. Die dabei entstehenden Schichten sind leitfähiger und abriebfester, besonders dann, wenn die zu behandelnden Oberflächen zuvor verkupfert wurden. Schwarzvernickelte Oberflächen sind im allgemeinen glatter, außerdem dichter und härter. **HO**

**Bild 2:** Zwei Modellradsätze einer Lokomotive der Baureihe 01 im Vergleich. Schwarz oder blank – die Geschmäcker sind verschieden. **Fotos: H. Obermayer**





## Konkurrent der Eisenbahn

**Bild 1 (oben):** "Fahren Sie 'ran!" scheint der Tankwart zu rufen.

**Bild 2:** Sein Kollege müht sich gerade unter einem Kabriolett, nachdem er den Wagen ausgehebelt hat.

Kaum krochen die ersten motorgetriebenen Straßenfahrzeuge über Land – denn die Geschwindigkeit war anfangs nicht berauschend –, stellten sie auch schon eine Gefahr für die Eisenbahn dar. Des Vorteils, direkt von Ort zu Ort zu gelangen, ohne Umsteigen, ohne Wartezeit auf Bahnhöfen, war man sich schnell bewußt. Die Motoren wurden vollkommener; zu Otto gesellte sich Diesel. Neben dem Personentransport fanden sich auch bald Lösungen, größere Gütermengen von Haus zu Haus transportieren zu können.

Wie die Lokomotiven ihre Bahnbetriebswerke und Einsatzstellen brauchten die Kraftfahrzeuge ebenfalls Versorgungsstationen, um von der Stelle zu kommen. Eine ländliche Tankstelle für die Konkurrenten der Eisenbahn, die Autos – das ist Thema des hier vorgestellten Dioramas, angesiedelt im ersten Viertel unseres Jahrhunderts.

Auf einer Vollmer-Mauerplatte von 15 cm x 25 cm findet ein stark abgewandelter MZZ-Güterschuppen Platz. Das geänderte Dach wurde mit Balsaholz verstärkt. Die Dachumrandung entstand aus dünnen Walzbleistreifen, die beim Öffnen von Weinflaschen o.ä. anfallen. (Den Flascheninhalt besser nach Fertigstellung des Dioramas leeren!) In der Werkstatt wurden Zwischenwände eingezogen. Das Werkstattor ist beweglich und kann mittels eines in Ösen aus

**Bild 3:** Die Wetterseite der ländlichen Tankstelle ist schon arg lädiert.

**Bild 4 (Mitte):** Einige Autoteile fanden im Ersatzteillager keinen Platz mehr.



Walzblei gelagerten Holzriegels verschlossen werden. Die beiden nostalgischen Zapfsäulen ziehen durch ihre grelle Farbe den ersten Blick des Betrachters an. Bekannt sind diese Ausstattungselemente den H0-Bahnern sicher aus dem Weinert-Programm.

Da derartige Zubehör für Spur N nicht greifbar ist, bleibt nur der Eigenbau. Die oberen Teile der Säulen wurden dem Arnold-Bausatz der Besandungsanlage Nürnberg entnommen. Die übrigen Teile sind aus Balsaholz, Walzblei und Drahtstücken angefertigt. Vervollständigt wurden die Säulen durch entsprechende Abziehbilder.

Der Tankwart ist stolz auf seine saubere Anlage. Sein Partner in der Werkstatt macht sich gerade unter einem DKW F 7 zu schaffen. Eine Hilfe ist ihm dabei der Wagenheber, entstanden aus verschiedenen Messingresten.

Auch das Umfeld solch einer bescheidenen Szenerie sollte stimmen: Einige Fässer und Autoersatzteile sowie Begrünung in Maßen "beleben" diesen Vorgang am Straßenrand ungemain.

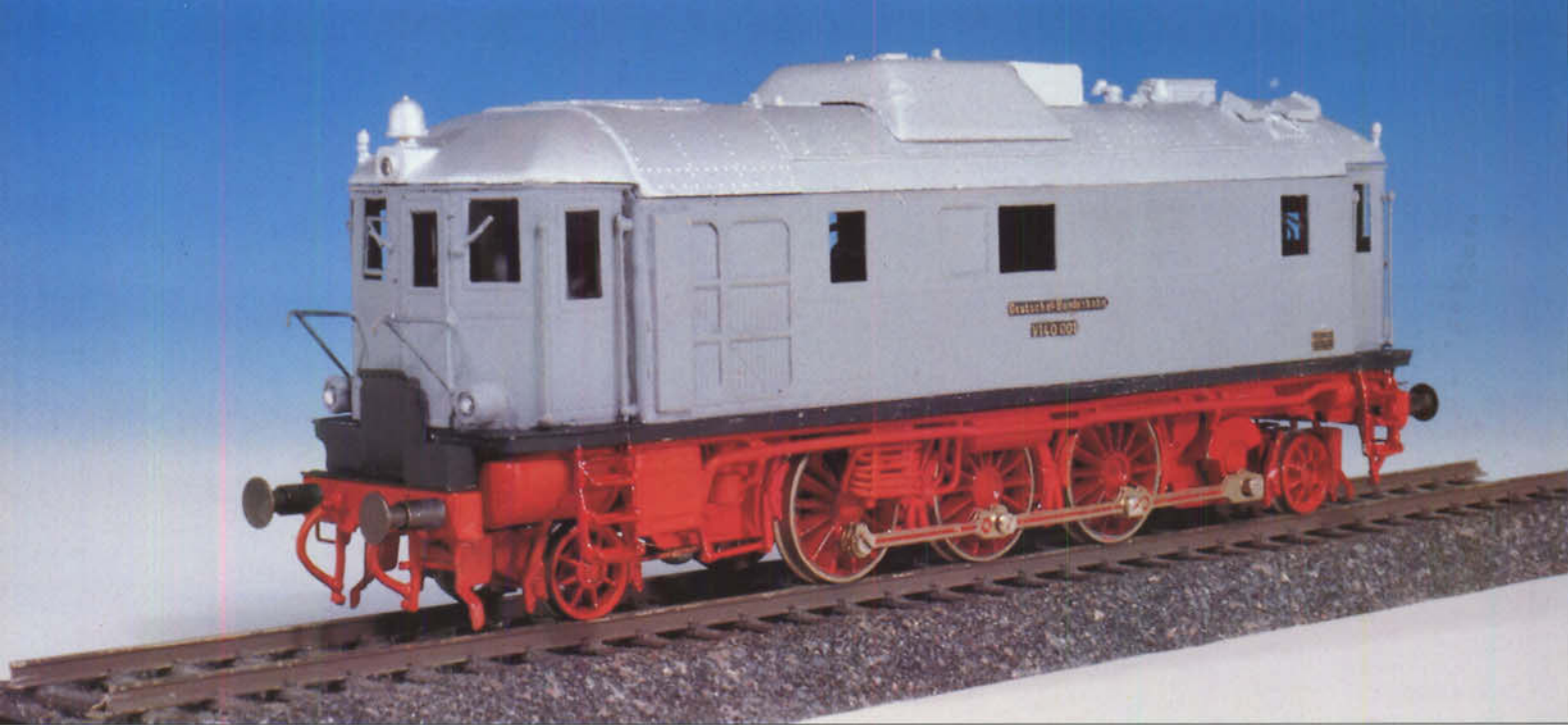
**Andreas Göpfert/pw**



**Bild 5:** Der Nachschubtransporter ist eingetroffen. Sicher bringt er neue Schmierstoffe.

**Fotos:**  
**A. Göpfert**





## Die V 140 001 von Grandspot (Model Loco)

### Eine interessante Einzelgängerin als H0-Modell

#### Das Vorbild

Zum Nachweis der Leistungsfähigkeit des hydrodynamischen Antriebs bei Großdiesellokomotiven baute Krauss-Maffei zusammen mit der Firma Voith in enger Abstimmung mit der Deutschen Reichsbahn eine Versuchs-Diesellokomotive mit Flüssigkeitskupplung und -getriebe.

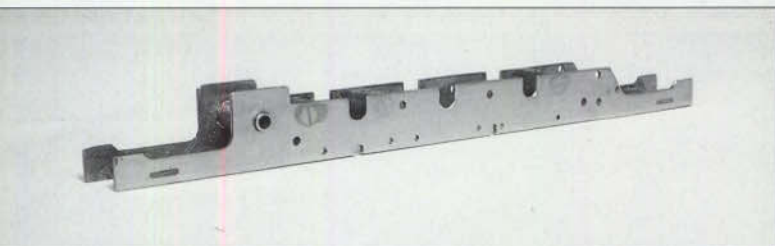
Am 13. Juli 1935 wurde diese V 16 101 abgeliefert und sofort nach Nürnberg zur Ausstellung "100 Jahre Deutsche Eisenbahn" überführt. Die 1'C1'-Maschine verfügte über einen aufgeladenen Acht-Zylinder-Reihenmotor von MAN mit 1400 PS Leistung, der über eine Voith-Maurer-Kupplung mit dem Hochgang des Flüssigkeitsgetriebes verbunden war. Die Kraftübertragung auf die Achsen erfolgte via Blindwelle und Kuppelstangen.

Von 1936 bis Mitte 1939 absolvierte die inzwischen in V 140 001 umgezeichnete Lokomotive zahlreiche Versuchs-, Überführungs- und Vorführfahrten, wobei sie zum Teil auch planmäßige Züge beförderte. Wegen des allgemeinen Treibstoffmangels mußte im Juni 1939 diese erste dieselhydraulische Großlokomotive abgestellt werden. Zu einem ursprünglich geplanten Nachbau kam es wegen des Zweiten Weltkriegs nicht. 1942 wurde die V 140 001 kriegsbeschädigt und anschließend ausgeplündert. Auf Anordnung der Besatzungsmacht arbeitete Krauss-Maffei die Lokomotive 1946/47 auf. Danach stand die V 140 001 bis Ende 1953 im Frankfurter Raum im Einsatz. Am 13. Oktober 1953 wurde sie endgültig ausgemustert. Wegen ihrer technischen Bedeutung wurde die Lok dem Verkehrsmuseum Nürnberg übergeben, wo man sie jedoch aus Platzgründen nicht

aufstellen konnte. So blieb die Maschine vorerst als Leihgabe in der Fahrzeughalle der Technischen Hochschule Karlsruhe, bis sie 1970 ihren Platz im Deutschen Museum in München fand. Dort kann man sie heute noch bewundern.

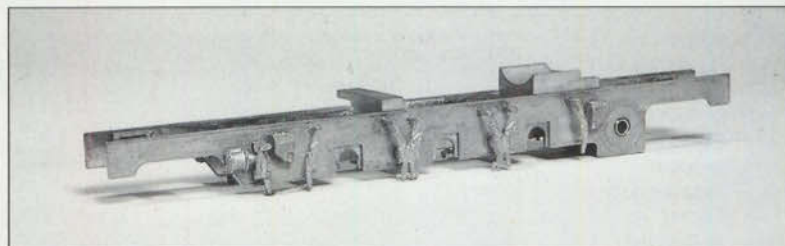
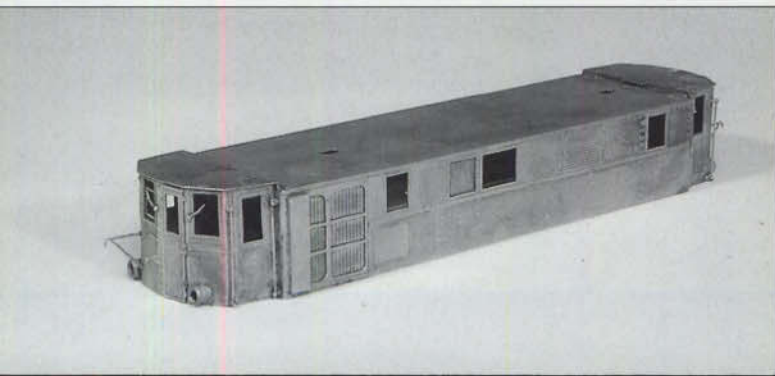
#### Das Modell

Nachdem der englische Kleinserienhersteller Grandspot (Model Loco) die Neuheit V 140 im Februar 1990 auf der Nürnberger Messe vorgestellt hatte, lieferte er einen H0-Bausatz dieser Diesellok aus. Entsprechend dem mit dem Modell der preußischen P 2/G 2 (vergleiche Eisenbahn-Journal 6/1990) gesetzten Maßstab hinsichtlich der Ausführung der Bausätze ist auch das Modell aus England ausgezeichnet gelungen. Gehäuse und Fahrwerk bestehen über-



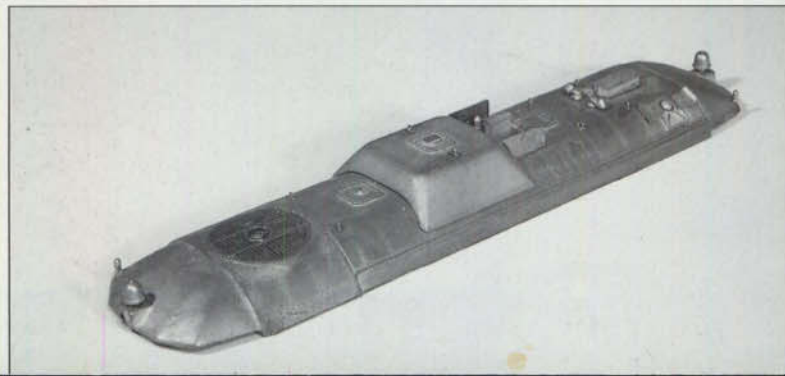
**Bild 2:** Der "nackte" Fahrwerksrahmen der V 140 001 nach dem Verschrauben und Verlöten.

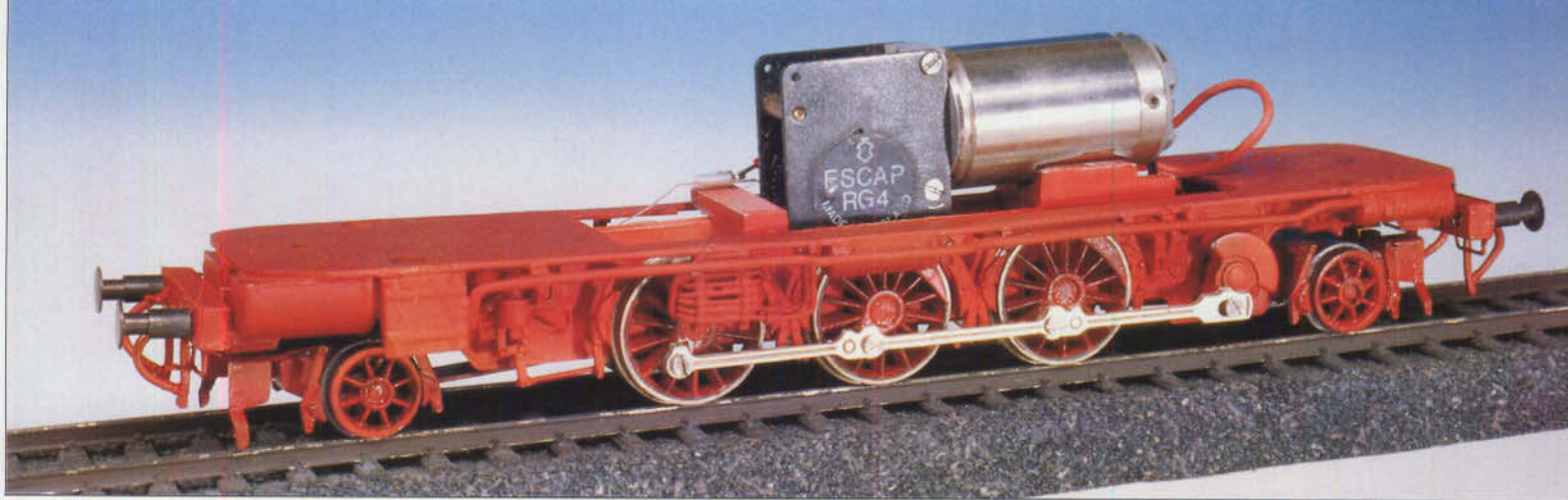
**Bild 4:** Der zurechtgebogene und verlötete Lokkasten im Rohbau.



**Bild 3:** Der Fahrwerksrahmen nach dem Aussetzen der Detaillierungsblenden, der Radbremsen samt Bremszylindern und der Sandkästen.

**Bild 5:** Das Dach in der Bundesbahn-Ausführung mit den dazu notwendigen Anbauteilen.





**Bild 6:** Das sehr "aufgeräumt" wirkende Fahrwerk nach der Lackierung mit der deutlich erkennbaren Motor-Getriebe-Einheit.

◀ **Bild 1:** Das fertig montierte und lackierte Modell der V 140 001 in der Ausführung der Bundesbahn von 1969.

wiegend aus fein geätzten Messingblechen und -gußteilen. Lediglich das Dach und die aus zwei Teilen bestehende Bodenplatte sind aus Weißmetall. Mangels einer Vorbildzeichnung kann hier zur Maßstäblichkeit nichts ausgesagt werden, doch macht das fertige Modell beim Vergleich mit Vorbildfotos einen ausgewogenen, wohlproportionierten Eindruck.

Über die Detailtreue des Modells muß man sich ebenfalls lobend äußern, wie die Modellfotos belegen. Der Bausatz ermöglicht die Darstellung sowohl der Reichsbahn- als auch der Bundesbahn-Ausführung, die sich in erster Linie in den Dachaufbauten unterscheiden. Dem Beschriftungssatz liegen Lokschilder für beide Varianten bei.

Als Antrieb dient eine ESCAP-Motor-Getriebe-Einheit, die auf die mittlere Kuppelachse wirkt. Die beiden anderen Kuppelachsen werden über die Kuppelstangen mitbewegt. Alle Kuppel- und Laufräder verfügen über RP-25-Profil und sehr feine Speichen. Der ESCAP-Antrieb besteht aus einem sauberlaufenden gekapselten Motor und einem hochunteretzten Stirn- und Kegelradgetriebe, das fast ohne Selbsthemmung arbeitet. Damit erreicht das Lokmodell auch ohne Schwungmasse einen einwandfreien Lauf – sogar bei Langsamfahrt – sowie einen zufriedenstellenden Auslauf bei Stromunterbrechung. Erstmals hat Model Loco ein Modell mit einer fahrtrichtungsabhängigen Frontbeleuchtung aus Kleinstglühlampen und Lichtleitstäben ausgestattet, gesteuert über Dioden im Stromkreis. Das V-140-Modell wird serienmäßig nur für Zweileiter-Gleichstrom-Betrieb geliefert. Der vorhandene Platz sowohl im Gehäuse als auch unter der Fahrwerksbodenplatte dürfte jedoch für einen einigermaßen erfahrenen Bastler den Umbau in ein Wechselstrom-Modell nicht schwer machen.

## Der Zusammenbau

Der Zusammenbau des Modells gestaltet sich aufgrund der Paßgenauigkeit der Bauteile und der recht "großzügigen Platzverhältnisse" als nicht übermäßig schwierig. Allerdings sollte man über einige Löterfahrungen verfügen, denn für die Verbindung der zahlreichen Messingätzteile (teilweise aus Gründen der Detaillierung

**Bild 7:** Der Lokkasten mit Dach in unlackiertem Zustand.

**Bild 8:** Das bereits lackierte Lokgehäuse mit Bodenplatte.

aus sehr dünnem Blech geätzt) eignet sich naturgemäß das Verkleben nicht allzu gut. Mit einem feinen LötKolben und Radiolot ist jedoch insbesondere das Gehäuse problemlos zu verlöten.

Ein kleines Problem ist das erforderliche Abkanten der Ätzteile, da die Ätzlinien auf der Rückseite der Bleche nicht besonders tief sind. Speziell bei den beiden Führerständen empfiehlt es sich, die Ätzlinien mit einem scharfen Bastelmesser mehrmals nachzuritzen und die Teile dann zum Abkanten fest zwischen zwei

scharfkantige Metallwinkel einzuspannen. Auf diese Weise dürfte es gelingen, saubere Kanten zu bekommen, ohne daß sich Teile verbiegen.

Da vor allem die Fahrwerksrahmenwangen des mir vorliegenden Bausatzes genau geätzt waren, gab es beim Zusammenbau im Hinblick auf die späteren Laufeigenschaften keine Schwierigkeiten. Nach dem Entgraten der Teile paßten die Achslagerklemmfrei in die entsprechenden Ausschnitte der Rahmenwangen. Aus Gründen der Stabilität ist es jedoch empfehlenswert, den





Fahrwerksrahmen nach dem Verschrauben zusätzlich zu verlöten, um Probleme im Betrieb durch eventuelles Sichlösen der Schrauben zu verhindern. Nach dem Aufsetzen der Detaillierungsbleche besteht nämlich keine Möglichkeit mehr, an die Rahmenschrauben zu gelangen. Ansonsten lassen die ausführliche Bauanleitung und insbesondere die anschaulichen



**Bild 10:** Das Lokmodell besticht durch ein sehr sorgfältig gearbeitetes Fahrwerk mit Blindwelle und Treibstange.

◀ **Bild 9:** Noch einmal eine Aufnahme des schönen Modells von vorn oben. **Fotos: P. Schiebel**

Explosionszeichnungen kaum Fragen beim Zusammenbau offen. In einem Punkt allerdings stimmt der Text der Bauanleitung nicht mit den Zeichnungen überein, und zwar beim Einbau der beiden unteren Stirnlampen in den Führerständen. Nach Auskunft des Herstellers liegt das daran, daß nach Fertigstellung der Bauanleitung noch technische Änderungen vorgenommen wurden. Hier ist die zeichnerische Darstellung richtig, was freilich ganz offensichtlich ist.

Gewisse Probleme stellten sich mir in der Frage der richtigen Farbgebung des Modells. Die auf dem Packungsfoto dargestellte weinrote Bundesbahn-Ausführung dürfte kaum authentisch sein. Von der ursprünglichen Reichsbahn-Farb-

gebung gibt es keine fotografischen Belege. Die mir bekannten Schwarzweißfotos zeigen einen relativ dunklen (möglicherweise blauen) Aufbau mit einer hellen Zierlinie oberhalb des Rahmens. Die im Deutschen Museum ausgestellte Lok weist einen dunkelblauen Anstrich mit gelber Zierlinie unterhalb der Fenster auf. In dem Buch "Die Diesellokomotiven der DB" von K. Matthias Maier, erschienen im Franckh-Verlag, fand ich ein Farbfoto der Maschine von 1969 mit grauem Anstrich, der mir recht gut gefiel und den ich für das Modell verwendete, allerdings aus Vorsicht ohne die auf der Fotografie vorhandene weiße Zierlinie unterhalb der Fenster.

**P. Schiebel**

**Manfred Berger 75 Jahre Hauptbahnhof Leipzig Manfred Weisbrod**  
 special 2/90 des Eisenbahn-Journals · 52 Seiten, fast 100, überwiegend farbige Fotos · DM 9,80

**Zum Jubiläum von uns für Sie auf dem Markt!**

In prägnanter Form bringt uns das Autorenteam Prof. Manfred Berger/Manfred Weisbrod die Entstehungsgeschichte des Leipziger Hauptbahnhofs, dieses wahrscheinlich größten Kopfbahnhofs in Europa, nahe. Vor dem Bau des monumentalen, zunächst in eine sächsische Ost- und eine preußische Westseite unterteilten "Centralbahnhofs" gab es in Leipzig sechs Fernbahnhöfe der verschiedenen Bahngesellschaften, von denen sich vier auf dem Gelände des heutigen Hauptbahnhofs befanden.

Unsere Sonderpublikation aus Anlaß des 75jährigen Bestehens des Bahnhofs ist reichhaltig bebildert. Eingegangen wird, in Wort und Bild, auch auf die Zerstörung und den Wiederaufbau der Riesenanlage sowie auf den bereits 1911 fertiggestellten großen Postbahnhof.

Nicht fehlen darf natürlich ein Ausblick in die nächste Zukunft von Leipzig Hbf. Hoffnungsvolle Perspektiven beginnen sich abzuzeichnen. Seit kurzem ist Leipzig zum Beispiel IC-bzw. IR-Station.

**Bei Ihrem Modellbahn-Fachhändler, im Bahnhofsbuchhandel oder direkt vom Verlag erhältlich.**

Hermann Merker Verlag GmbH  
 Rudolf-Diesel-Ring 5 · D-8080 Fürstenfeldbruck · ☎ 08141/5048



ISBN 3-922404-13-8

**special 2/90**

DM 9,80  
sfr 9,80  
öS 75,-

von Manfred Berger und Manfred Weisbrod

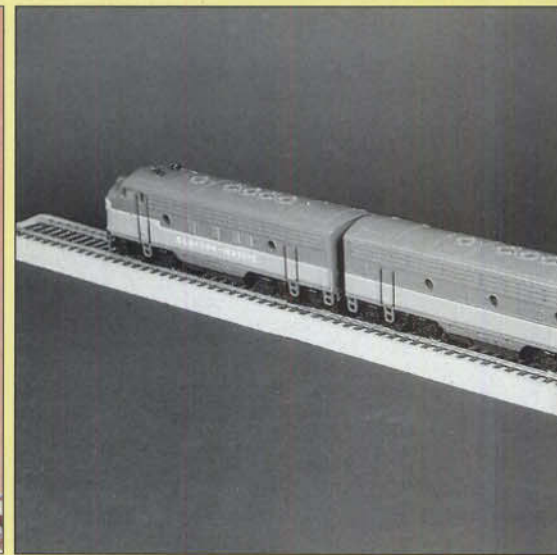
**Eisenbahn JOURNAL**

**75 Jahre Hauptbahnhof Leipzig**

**Jubiläumsschrift des Eisenbahn-Journals**

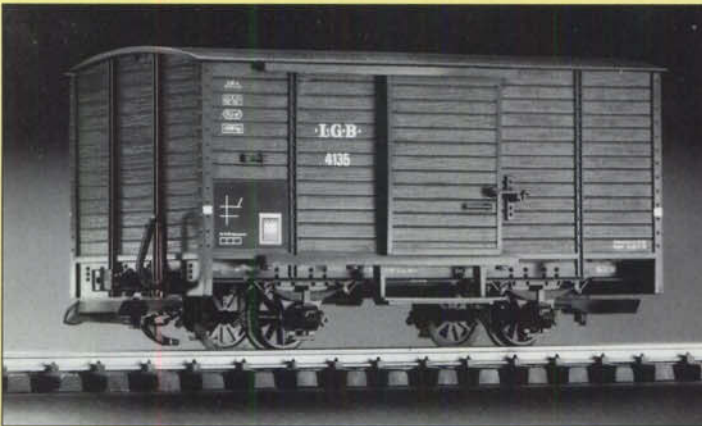


**Bild 1:** Die neue Diesellok V 100.1 von Roco. Foto: H. Obermayer

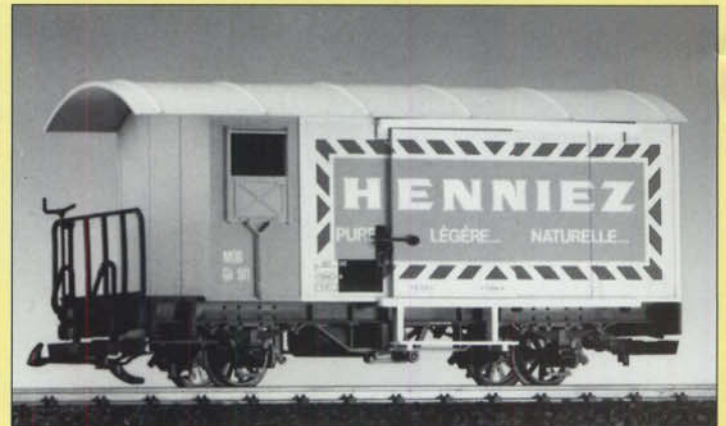


**Bild 8:** Eine der bewährtesten Lokomotiven der

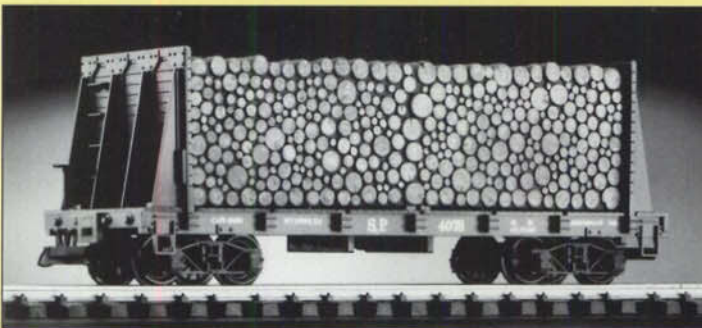
## ★ Schaufenster der Neuheiten ★



**Bild 2:** Ein Güterwagen mit Geräusch-Elektronik von LGB.



**Bild 3:** LGB-Wagen mit Henniez-Werbung.



**Bild 4:** Ein US-Holztransportwagen mit abnehmbarer Ladung.



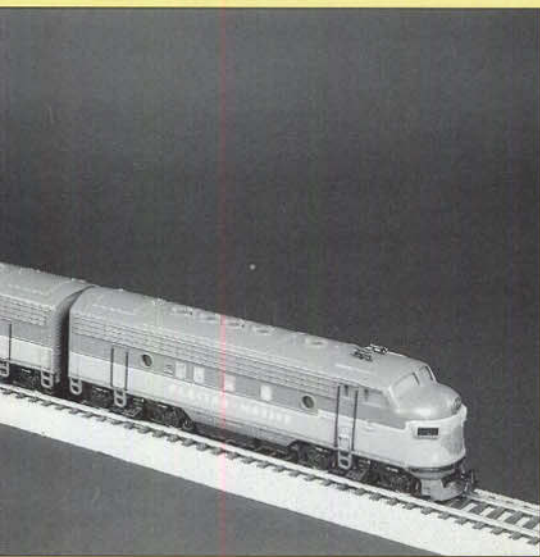
**Bild 5:** Der LGB-O-Wagen mit Stahlladetüren.

**Bild 6:** Figurengruppe "Arbeiter" für die Gartenbahn.



**Bild 7:** Die Streckenarbeiter von LGB als Figuren-Set.





Welt, die F 7, von Märklin. Foto: H. Obermayer

### Roco

Was die E 41 im Bereich der elektrischen Zugförderung war, trifft für die V 100.1 beim Dieselbetrieb zu: "Mädchen für alles" im leichten und mittleren Dienst auf Haupt- und vor allem auf Nebenbahnen. Roco entwickelte ein Modell dieser beliebten Lokomotive. Kardanantrieb auf alle Achsen, Stromabnahme von allen Rädern, fünfpoliger Motor mit zwei Messingschwungradscheiben und beidseitiger Lichtwechsel Rot/Weiß sind nur einige Bestandteile der von Roco verwirklichten Konzeption. Das exzellent gravierte Gehäuse und die Drehgestellblenden mit einer vorbildgerechten Farbgebung sowie die lupenreine Beschriftung runden den positiven Gesamteindruck des Modells ab. Zum ersten Male wurden für die Montage der extra beigegebenen Rangierertritte und deren Griffstangen Schwalbenschwanz-Führungen unterhalb der Pufferbohle und der Umlaufbleche vorgesehen, so daß die Aufnahmebohrungen unsichtbar bleiben. Vom bekannten Roco-Report wurde nunmehr die Nummer 21 ausgeliefert.

### Märklin

Zu den erfolgreichsten Lokomotiven in der Eisenbahngeschichte gehörten die Maschinen der F-Reihe aus den Werkhallen der Electro-Motive Division von General Motors. Die zwischen 1350 und 1750 PS starken diesel-elektrischen Lokomotiven boten die Möglichkeit der Mehrfachtraktion. Märklin entwickelte von dieser Type ein dreiteiliges Modell der bewährten F 7. Zwei A-Units (mit Führerstand und je einem Motor) und eine B-Unit (ohne Führerstand und Motor) wurden zu einer elektrisch und mechanisch fest gekuppelten Einheit verbunden. Das Modell weist alle typischen Merkmale der Diesellok F 7 auf und ist in der gewohnt guten Märklin-Qualität ausgeführt.

Bild 12: Ein imposantes Gebäude ist die neue Sparkasse von Pola.

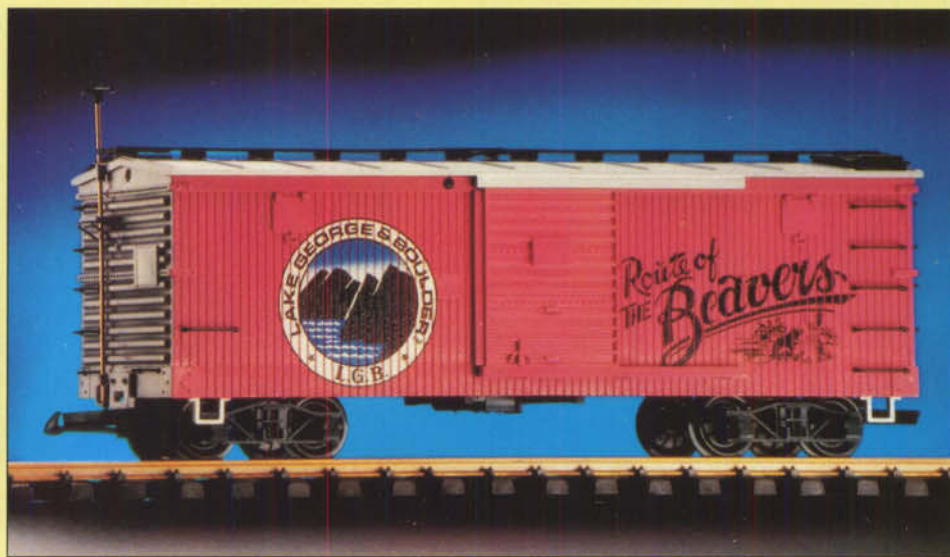


Bild 9: Noch ein Amerikaner von LGB: der Box Car.

Die Digital-Version 3649 ist mit einem verstärkten Spezial-Decoder zur Steuerung der beiden Motoren ausgerüstet.

### Fleischmann

Neu in diesem Jahr sind Abstandslehren für die Nenngrößen H0 und N. Diese Abstandslehren, 6578 und 9578, sind erforderlich, um die als Neuheit angekündigten Kurzkupplungs-Nachrüstsätze 6574 (H0) und 9574 (N) ordnungsgemäß zu montieren.

### LGB

Um die Besitzer kleinerer Dampflokomotiven nicht zu benachteiligen, schuf LGB einen gedeckten Güterwagen mit darin installierter Dampflokomotiv-Geräuschelektronik. Nach dem Ankuppeln sind lediglich die

Stecker des Versorgungskabels in die Lichtsteckdose der Lokomotive zu stecken, und die Fahrt mit dem typischen Dampflokomotiv-Geräusch kann beginnen. Auch eine kabellose Stromversorgung ist durch Kauf einiger Zusatzteile möglich.

Einen Ek 610 der Montreux-Berner-Oberlandbahn nahm LGB als Vorbild für sein neues Modell. Der hölzerne Wagenkasten ist vorbildgetreu mit den typischen Schweizer Metall-Ladetüren ausgestattet. Das Modell eines geschlossenen Güterwagens Gk macht für die Mineralwasserfirma Henniez Reklame. Die Schiebetüren sind zu öffnen. Ein zierliches Geländer der Rangiererbühne sowie eine imitierte Handbremskurbel sind weitere Extras dieses gelungenen Modells.

Den amerikanischen LGB-Wagenpark bereichern die Modelle eines Box-Cars der Lake George & Boulder mit Stirnwänden und Ladetüren aus Stahl sowie



Bild 10: Das neue Pola-Eckhaus...



Bild 11: ...sowie die Weinhandlung.

Bild 13: Die US-Freunde erhalten ein Farmhaus in H0.





**Bild 14:** Von Vollmer kommt das langerwartete BayWa-Lagerhaus...



**Bild 15:** ...sowie der dazugehörige Siloturm.



**Bild 16:** Das Arbeiter-Wohnhaus von Vollmer für Nenngröße N.



**Bild 17:** Ein funktionsfähiger Ladekran im Maßstab 1:22,5.

eines Transportwagens für gestapeltes Rundholz für die Papierindustrie, also eines Bulkhead Flat Car, mit hohen, massiven Stirnwänden. Die Pulpwood-Ladung ist abnehmbar.

Erhältlich sind nun auch die beiden Figuren-Sets "Arbeiter" und "Streckenarbeiter" mit je vier bemalten Figuren in verschiedenen Arbeitspositionen.

Der neue LGB-Kalender für das Jahr 1991 im Format 42 x 59 cm mit 13 Farbfotos ist inzwischen im Fachhandel erhältlich.

### Völkner electronic GmbH

Kurz vor Redaktionsschluß erreichte uns die Nachricht, daß von der Fa. Völkner electronic GmbH eine V 100 der DB in der Nenngröße TT angeboten wird.

### Faller

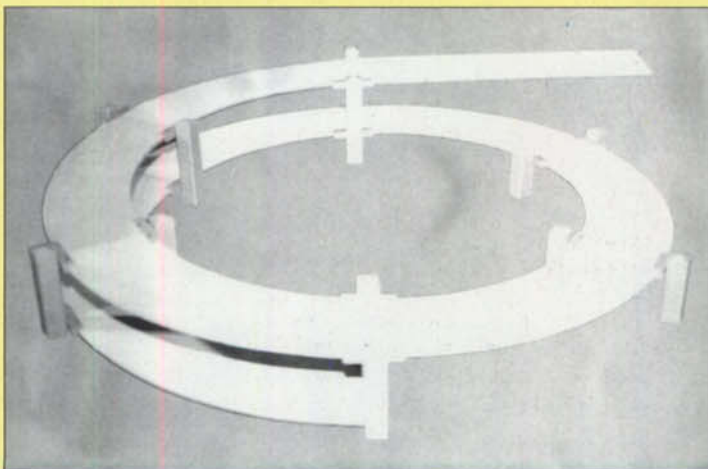
Die letzten Neuheiten der Nürnberger Messe 1990 sind nun ausgeliefert! Die Sparkasse hat sich in einem Geschäftshaus mit einer Schalterhalle im Erdgeschoß etabliert. Ein überdachter Eingangsbereich und ein seitlich integrierter Raum mit einem Geldausgabe-Automaten sind einige spezielle Details des mit vielen ausschmückenden Dekorteilen ausgestatteten Faller-Bausatzes.

Das Stadtprogramm "Staufen" wurde mit weiteren Gebäuden fortgesetzt. In einem mehrstöckigen Wohn- und Geschäftshaus betreibt im Erdgeschoß der Inhaber eine Weinhandlung; zwei weitere derartige Gebäude unterschiedlicher Bauausführung und Farbgebung beherbergen ein Lebensmittelgeschäft

und den Laden von "Blumen-Becker".

Die originalgetreue Nachbildung eines Farmgebäudes aus dem Mittelwesten der USA in Holzbauweise mit überdachter Terrasse an der Eingangsseite kann aus dem Faller-Bausatz 1130 gestaltet werden.

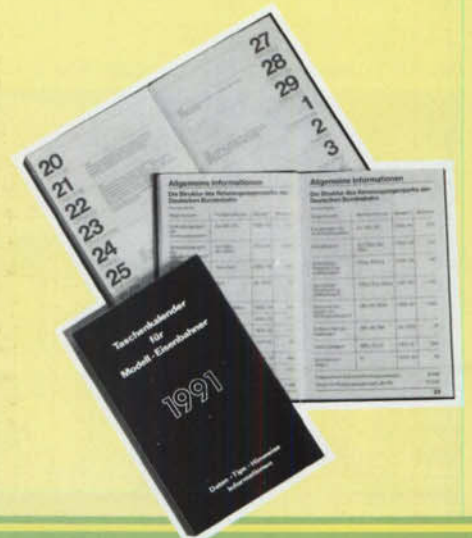
Der seit 1980 regelmäßig erscheinende "Taschenkalender für Modelleisenbahner" ist nunmehr für das Jahr 1991 im Fachhandel erhältlich. Im Vorspann werden wiederum zahlreiche Informationen und Tips aus der Welt der Modelleisenbahn und deren großem Vorbild geboten sowie Adressen von Museumsbahnen und Fachzeitschriften genannt. Im Kalendarium findet man zu den einzelnen Tagen des Jahres interessante Hinweise auf wichtige eisenbahngeschichtliche Ereignisse.



**Bild 18:** Die bekannte Laggies-Gleiswendel mit neuen Stützelementen.

**Fotos 2 bis 7 und 9 bis 22: Werkfotos**

**Bild 19:** Taschenkalender 1991 von Faller.



## Pola

Für (fast) jede Nenngröße etwas Neues, das ist das Motto des Pola-Neuheitenpaketes. In H0 gibt es das schon mit Spannung erwartete "BayWa"-Lagerhaus und den charakteristischen Siloturm. Beide Bausätze sind dem BayWa-Lager im unterfränkischen Stadtlauringen nachempfunden. Die Modelle sind in allen Details genau nachgebildet. Bewegliche Tore und Türen ermöglichen die genaue Nachgestaltung des Ladegeschäfts. Ladegut, eine umfangreiche Beschriftung und Reklame komplettieren die Bausätze, deren Teile, wie bei Pola schon seit langem üblich, wieder gekonnt gealtert wurden.

Die N-Bahner können sich über ein typisches Wohnhaus einer Arbeitersiedlung um die Jahrhundertwende freuen. Im Bausatz enthalten ist das Gebäudemodell mit verputzter, renovierter Fassade und Attrappen von Außenleuchten sowie Gartenzäunen. Die Teile des Modells sind patiniert. Das Modell wirkt besonders gut in der Nähe eines Fabrikkomplexes, z.B. Art.-Nr. 260 bis 262.

Ein funktionsfähiger Lastenkrane wird für die Nenngröße II (G) im Maßstab 1:22,5 vorgestellt. Dieses wetterfeste Exklusiv-Modell mit beweglichem Ausleger und Kranhaken, einem Schutzdach für die Mechanik und einer Holzmastlampe wird als Fertigmodell in einer einmaligen Auflage gefertigt.

## innova-tec

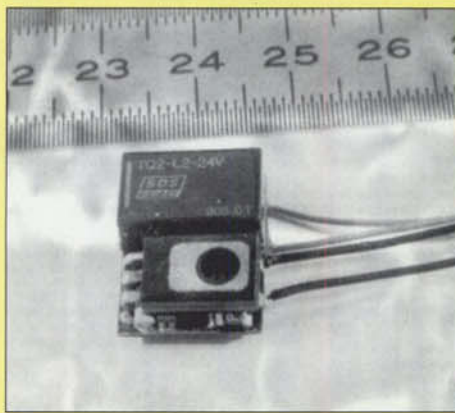
Jeder Modelleisenbahner weiß aus eigener Erfahrung, daß Kontaktschwierigkeiten in jeder Modellbahnanlage das größte Problem darstellen. Mit dem neuen flüssigen Kontakt-Verbesserer "Stabilant 22 A" aus Kanada ist eine Lösung dieses Problems möglich. Aufgetragen als dünner Film, unterstützt es elektrische Kontakte. Der Vertrieb erfolgt durch die Vertriebsgesellschaft für innovative Technologie mbH, 7310 Plochingen.

## Modellbau Laggies

Die zweite Generation der bekannten und bewährten Gleiswendeln wurde jetzt vorgestellt. Die Trassenbretter werden durch zusammensteckbare Kunststoff-Stützteile auf die erforderlichen Höhen gebracht. Der Zusammenbau ist kinderleicht und kann jederzeit beliebig korrigiert und verändert werden. In gleicher Art werden Sets für Rampen und Überfahrten angeboten.

## Fa. Gisela Lenzen

Speziell für Selbstbauer von Fahrpulven sind die neuen Erzeugnisse der Fa. Gisela Lenzen, Modellbauartikel und Zubehör, bestimmt. So werden u.a. drei Fahrregler mit einer Leistung von 1,5, 3 und 5 A sowie eine Impulsweiten-Steuerung mit einer Belastbarkeit von 3 bzw. 5 A zum Einbau in vorhandene Fahrpulve angeboten.

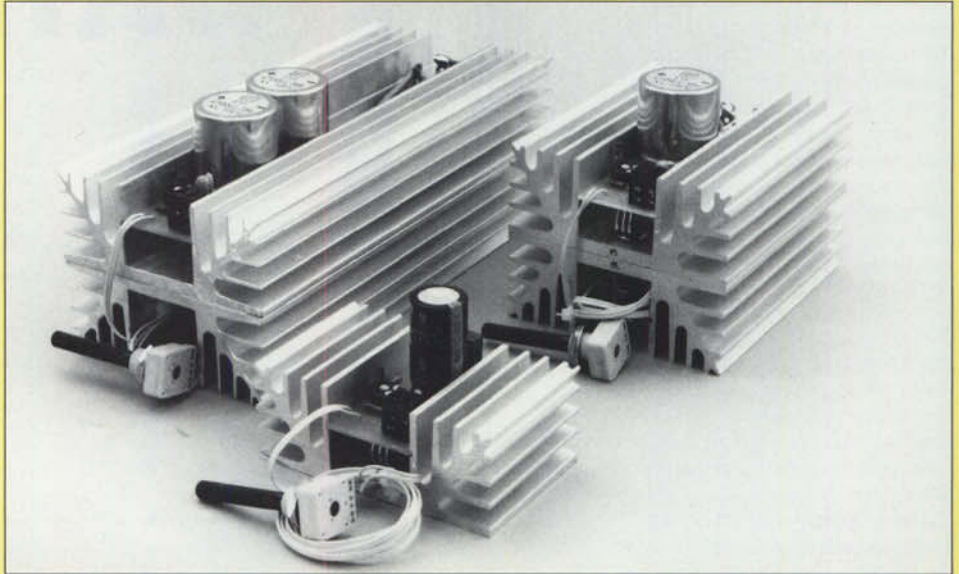


**Bild 20:** Ein neuer Fahrtrichtungsumschalter von Uhlenbrock.



**Bild 21:** Praktisch und handlich sind die Winkelknarren von Metallit.

**Bild 22:** Neuentwickelte Fahrregler zum Einbauen kommen von der Firma Lenz.



## Metallit GmbH

Schrauben lösen um die Ecke – das ist kein Problem mehr mit der neuentwickelten Winkelknarre von der Metallit GmbH. Die Drehung des Vierkants erfolgt hierbei nicht durch eine Auf-/Abwärtsbewegung des eigentlichen Knarrengriffes, sondern durch horizontale Drehung des T-Griffes. Verschraubungen an engen und unzugänglichen Stellen lassen sich damit problemlos und zeitsparend lösen. Die Winkelknarre ist in den Größen 1/4", 3/8" und 1/2" lieferbar.

## Uhlenbrock-Elektronik

Ein neues Umschaltrelais FRU, welches die bisherigen Typen FRU 1 und FRU 2 ersetzt, ist ab sofort im

Fachhandel erhältlich. Der Fahrtrichtungsumschalter dient zum Umrüsten von Gleichstromlokomotiven auf das Wechselstromsystem. Der nur 1,9 cm<sup>3</sup> große Baustein findet in fast jeder Lokomotive Platz und ermöglicht universellen Einsatz.

## Kataloge

Anlässlich des zehnjährigen Firmenjubiläums 1991 stellt die Firma Baumann, Modellspielwaren, ihr Gesamt-Programm für die Nenngrößen II und IIe in einem sehr informativen Katalog vor. Eine umfassende Lieferübersicht bietet die Firma Auhagen, Marienberg i. Sachsen, mit ihrem neuen Katalog. Das Programm umfaßt zahlreiche interessante Gebäude für die Nenngrößen H0 und TT. **ds**

## TEGERNSEEBAHN AG LOK. No. 7 MESSINGMODELLE IN MUSEUMSQUALITÄT



Folgende Varianten sind jetzt lieferbar!

**HO-TAG.7**  
blau/schwarz/rot

**HO-LAG.87/88**  
grün/schwarz

**HO-DRG.98<sup>18</sup>**  
schwarz/rot

**HO-DB.98<sup>18</sup>**  
schwarz/rot



LOCALBAHN AG MÜNCHEN LOK. No. 87/88

! Bei unseren Exklusivfachgeschäften !  
36 x in der Bundesrepublik

POSTFACH 1141, D-8300 LANDSHUT/BAY.1

☎ 087 04/16 11 · FAX 087 04/13 75

Original  
**MICRO-METAKIT**  
Die Königlich Bayerische Lokomotivmanufaktur





Bei dem Modell des Mercedes-Benz-Coupé 560 SEC sind die Blinker und Rückleuchten einzeln eingesetzt. Der Kühlergrill ist geprägt. Die Farbgebung der Fahrzeuge wurde aktualisiert und entspricht nun den Originalfarben des Vorbilds.

**Bild 1:** Viel Mühe hat man sich mit der Überarbeitung des Mercedes-Benz-Coupé 560 SEC bei Herpa gegeben. Das Modell ist als Standard- wie als Metallic-Version verhältlich.

# AUTO -BAHN

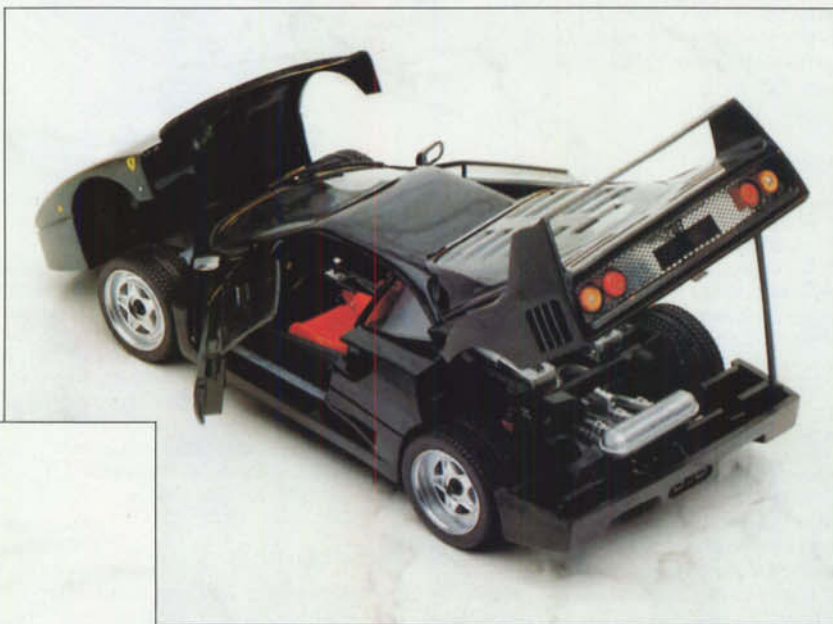


Der Mercedes-Benz 6.0 SL Hardtop "Brabus" ist eine getunte Version des Mercedes-Kabrio der Firma Brabus. Kennzeichnend für dieses Modell sind die Drei-Speichen-Leichtmetallfelgen. Das Hardtop ist abnehmbar. Der darunterliegende Überrollbügel kann ausgeklappt werden. Die Motorhaube läßt sich öffnen und zeigt einen filigran nachgebildeten Motor.

**Bild 2:** Mit dem Mercedes-Benz 6.0 SL von Herpa stellt sich ein Sportwagen mit ganz besonderem "Pfiff" vor. Ein Modell für allerhöchste Ansprüche!



Ein schwarzer Ferrari F 40 setzt die Kollektion von Herpa im Maßstab 1:43 fort. Funktionsfähige Front- und Kofferklappe, Türen und Stoßdämpfer, ein genau nachgebildeter Acht-Zylinder-Motor, Rennsitze mit Vier-Punkt-Gurten, Schalthebel mit Schaltkulisse sowie eine komplette Armaturentafel mit Instrumenten und Ferrari-Wappen auf der Lenkradnabe geben dem Modell mit den geprägten Außenspiegeln und mattverchromten Felgen mit Weichreifen seinen unverwechselbaren Charakter.



**Bild 3:** Formschön und elegant in jedem Detail zeigt sich der Ferrari F 40 im Maßstab 1:43 von Herpa.



**Bild 4:** Die attraktive MB-Zugmaschine 1748 SK von Herpa ist mit vielen Extras und verchromten Zurstücken ausgestattet.

Die MB-Zugmaschine 1748 mit dem neuen SK-Fahrerhaus weist zahlreiche Bedruckungen u.a. des Innenraums auf. Das Fahrerhaus ist kippar.

hat der Trabant 601 S Universal, in den typischen Farben Grau oder Braun erhältlich, einzeln eingesetzte Rückleuchten und

Scheinwerfer. Ein freistehender Innenspiegel und typgerechte Felgen tragen zum guten Aussehen des Modells bei.

**Bild 5:** Eine Reverenz an die Vergangenheit der neuen Bundesländer bildet dieser Herpa-Trabant Kombi. **Werkfotos**

Der Trabant 601 S Universal ist die Kombi-Version des bekannten "Trabbis". Wie die Limousine

