



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

4/1991
April

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 Bothner
Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
Dieter Schubert
Peter Wieland

Lektorat: Manfred Grauer

Anzeigen: Elke Albrecht

Layout und Graphik: Gerhard Gerstberger
Jörg Mair

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

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

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

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

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

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

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

Teilabonnements:
9 Normal- und 3 Modellbahn-Ausgaben
(inkl. Portoanteil): DM 136,50
(Ausland + DM 18,- Portoanteil)
9 Normal-Ausgaben (inkl. Portoanteil): DM 99,-
(Ausland + DM 12,- Portoanteil)
3 Modellbahn-Ausgaben: DM 37,50
(Inland + DM 3,-, Ausland + DM 6,- Portoanteil)
4 Sonderausgaben (inkl. Portoanteil): DM 79,20
(Ausland + DM 7,- Portoanteil)

Postgironummer München Nr. 57199-802, BLZ 70010080
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300, BLZ 70163370
Dresdner Bank Nr. 695918000, BLZ 700800000

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden! Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt.

Mitglied der Ferpress
(Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung)



Entlassen

Daß sich politische Veränderungen – auch positive! – auf die Eisenbahn auswirken, ist nichts Neues. Diesmal betrafen sie die als Privatfahrzeuge im DB-Bestand geführten Dieseltriebzüge der US Army. Anlässlich ihres Einsatzendes schauen wir noch einmal auf die Fahrzeuge zurück – ab Seite 47.
(Beachten Sie bitte unser Poster, das diesen Artikel ergänzt.)

Inhalt



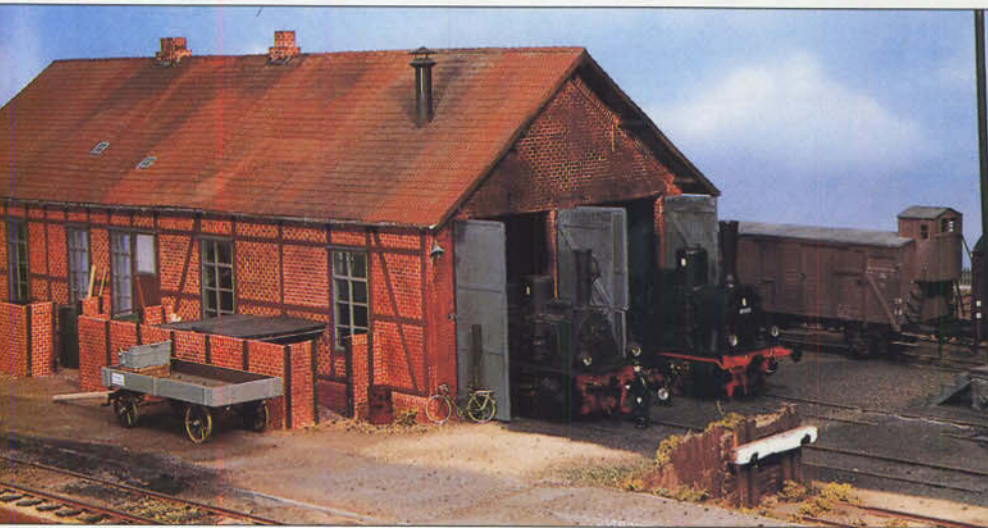
Zu unserem Titelbild:

Die 140 079 legt sich am 16.05.1983 bei Mering an der Hauptstrecke München – Augsburg in die Kurve. Der Anlaß für die Wahl dieses Titelbildes: das gelungene Modell dieser Elektrolokomotive in der Baugröße H0. Unsere Einschätzung lesen Sie auf der Seite 14.

Zu unserem Poster (Seite 50/55):

Der 608 801/908 801 der US Army absolvierte am 19.12.1990 seine letzte Fahrt in Diensten der Amerikaner. Eineinhalb Jahre zuvor, am 21.05.1989, erwischt Wolfgang Bley diesen Dieseltriebzug auf der Schwäbischen Alb zwischen Lonsee und Urspring (Strecke Ulm – Stuttgart). Unser Beitrag auf den Seiten 47 bis 49 geht noch einmal auf die verschiedenen Fahrzeuge ein.

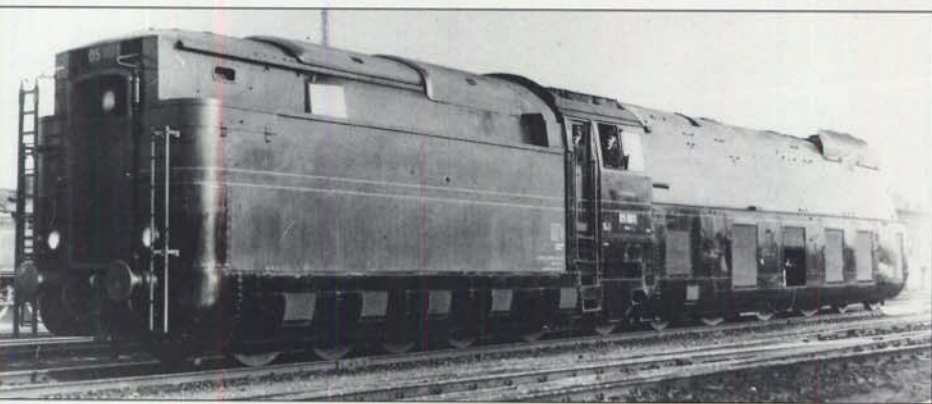
Die Baureihe E 40	6
Die Baureihe E 40 im Modell	14
Volldampf im Raw Meiningen	16
Wagen für schnelle Güter	20
Verwirrung	
Die 03 und ihre Tender	24
Bücherecke	27
Die Zukunft der DR-Schmal-spurlokomotiven	28
Zauberwort RoadRailer	34
Reichsbahn-Bayern selbstgebaut	
Die GtL 4/5	36
Das Pünktlichkeitsproblem der Bundesbahn	41
Bahn-Notizen	42
»Aus« für Dieseltriebzüge der US Army	47
Poster	50



H.-H. Kloth
U. Kandler
Sig. Dr. Scheingraber

Bewohnt

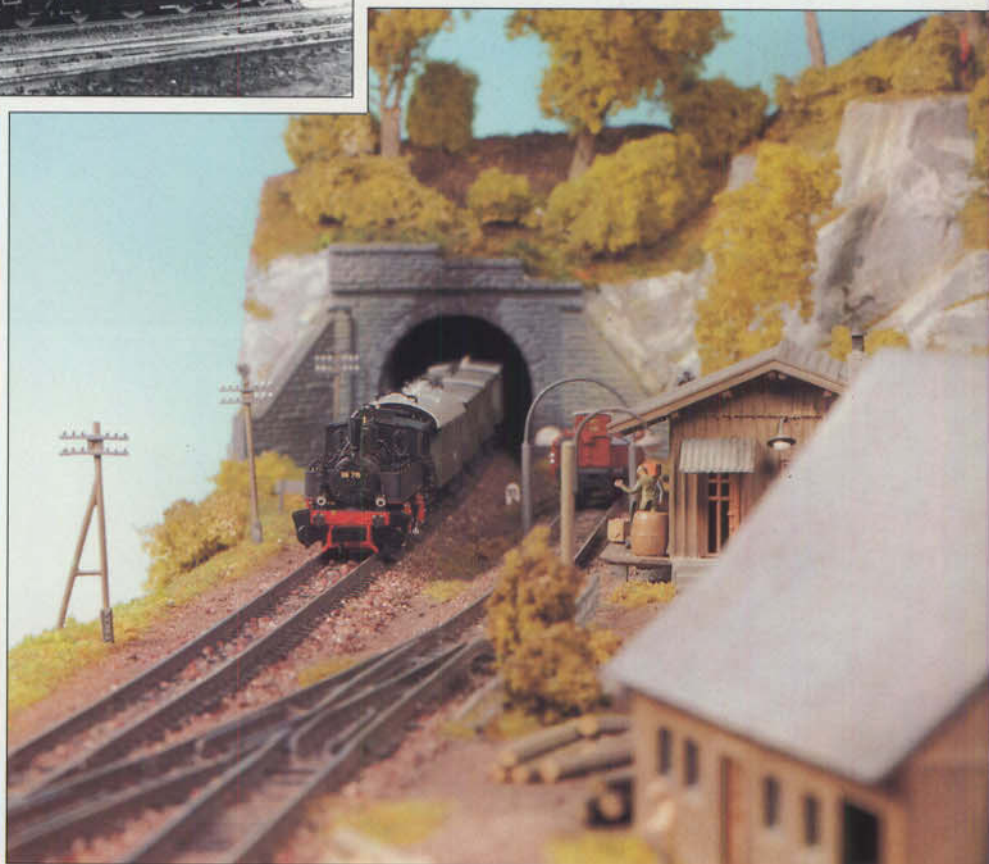
Wer heute nach Ahrensböck (Kreis Ostholstein) kommt, findet nur noch wenige Spuren der einst von lebhaftem Güterverkehr gekennzeichneten Nebenbahnstation. Wiederauferstanden ist sie allerdings auf der Anlage (Nenngröße 0) von Hans-Harald Kloth, der selbst 14 Jahre in dem ehemaligen Empfangsgebäude von Ahrensböck wohnte. Auf der Ausstellung "Die Eutin-Lübecker-Eisenbahn-Gesellschaft 1873 - 1941" (vom 13.4. bis 12.5.1991) wird das Ergebnis sechsjähriger Bauzeit zu bewundern sein. Wir bieten einen Vorgeschmack – ab Seite 66.



Verwirrend

Stromlinientender in vier verschiedenen Ausführungen, die nur bei genauem Hinsehen voneinander zu unterscheiden sind, gab es bei der Deutschen Reichsbahn. Für Verwirrung sorgte zudem ihr Einsatz; einige wurden sogar hinter Lokomotiven ohne Stromlinienverkleidung beobachtet. Dr. Günther Scheingraber versuchte, etwas Licht in das Dunkel zu bringen. Die anhand ausgewählter Fotos entstandene Übersicht beginnt auf der Seite 24.

Typenblatt: old. S 10	51
Typenblatt: old. T 2	53
Fachhändler-Adressenseiten	56
42. Internationale Spielwaren-Messe Nürnberg 1991 (Teil 2)	58
Bahnhof Ahrensböck Güterverkehrsknoten der ELE	66
Ein Besuch in Biber/Kalif.	71
EP 3/6 (Trix) in neuem Gewand	76
20 Stunden Bastelspaß	79
BB II von Minitrix	82
17 Die Zwei-Epochen-Anlage	84
Für Bahnhof und Parodiestrecke Roco-Gleisbauwettbewerb	88
Schaufenster der Neuheiten	91
MINI-MARKT	96
Sonderfahrten und Veranstaltungen	102



V. Grumpe

Verdient

Eigentlich ist er Amerika-Fan. Aber als er dem Wunsch unserer Redaktion nachkommen wollte, die neue BB II von Minitrix ins Bild zu setzen, packte ihn deren Faszination in ungeahnter Weise. Extra für die Fotoserie mit dem kleinen Schmuckstück baute Heinz-Ulrich Grumpe ein Diorama im bayerischen Lokalbahn-Stil. Seiner Meinung nach hat die Lok das verdient. Urteilen Sie selbst – ab Seite 82.



Die Bau

Unmittelbar nach Ende des Zweiten Weltkriegs zeigte sich in den drei westlichen Besatzungszonen Deutschlands ein deutlicher Mangel an elektrischen Lokomotiven für den Personen- und Güterzugdienst auf den noch intakten und bereits wiederhergestellten Hauptstrecken.

Um den ersten Bedarf zu decken, wurden von 1946 bis 1952 zunächst sieben Maschinen der Baureihe E 44 und neun Lokomotiven der Reihe E 94 in Dienst gestellt, die zum überwiegenden Teil aus noch vorhandenen Beständen an Fahrzeugteilen entstanden.

Hinzu kam eine auf Betreiben der französischen Besatzungsmacht am 10. Januar 1951 fertiggestellte Lok für die 50-Hz-Strecke der Höllentalbahn im Schwarzwald. Der mechanische Teil dieser E 244 22 stammte von der kriegsbeschädigten E 44 005. Die neue elektrische Ausrüstung fertigte die AEG.

In zwei Nachbauprogrammen lieferte die Loko-



reihe E40

motivindustrie zwischen 1954 und 1956 noch zwei Exemplare der E 18, weitere vier Maschinen der Reihe E 44 und 43 schwere Güterzuglokomotiven der Baureihe E 94. Die Deutsche Bundesbahn verfügte damit über insgesamt 66 Maschinen, die nach 1945 in Dienst gestellt worden waren. Diese genügten aber in der Zahl und in ihrer Leistungsfähigkeit den stetig wachsenden Anforderungen bald nicht mehr.

Der neue Typenplan

Inzwischen waren bei der DB im Juni 1954 die Untersuchungen für ein neues Typenprogramm von Elektrolokomotiven nach mehrjährigen Vorarbeiten zu einem Abschluß gekommen. In diese Planung flossen die Erfahrungen ein, die im Betrieb und in den Werkstätten mit den Probelokomotiven E 44 038, E 94 141, 142 und 161 sowie mit den Prototypen der Baureihe

Bild 3: Das Gros der Güterzüge auf der Rechten Rheinstrecke ist mit Lokomotiven der Baureihe 140 bespannt. Das Foto vom 24. April 1987 zeigt einen Schnellgüterzug nach Mainz-Bischofsheim zwischen Niederwalluf und Wiesbaden-Schierstein. **Foto: J. Seyferth**

Bild 1 (linke Seite oben): Mit der 140 879 endete 1973 die Beschaffung der Baureihe 140. In der Zeche Ensdorf (Saar), zwischen Saarbrücken und Dillingen (Saar) gelegen, wartet die letztgebaute 140 am 27. Mai 1974 auf die Übernahme eines Kohle-Ganzzuges. **Foto: U. Geum**

Bild 2 (linke Seite unten): Mit einem leeren Ganzzug ist die 140 127 im Juni 1982 bei Stuttgart-Münster von Plochingen in Richtung Kornwestheim unterwegs. **Foto: H. Obermayer**

E 10^o gesammelt worden waren. Das neue Beschaffungsprogramm sah die Entwicklung vier verschiedener Bauarten für unterschiedliche Einsatzbereiche vor. Im einzelnen waren dies die **Baureihe E 10** für Schnellzüge auf Hauptbahnen, die **Baureihe E 40** für schwere Reise- und Güterzüge im Flachland, die **Baureihe E 41** für leichte Züge auf Haupt- und Nebenbahnen, die **Baureihe E 50** für schwere Güterzüge auf Hauptstrecken, vor allem im Hügelland. Mit diesen Lokomotiven hoffte die Deutsche Bundesbahn, alle Aufgaben des Zugförderungsdienstes der fünfziger und sechziger Jahre bewältigen zu können.

Entwicklung und Bau der E 40

Nachdem die Lokomotivhersteller ihre Angebote für Neubaulokomotiven der DB vorgelegt hatten, war bereits im Oktober 1954 der erste große Auftrag zum Bau neuer Fahrzeuge erteilt worden. Diese Bestellung schloß auch die Lieferung von 43 Maschinen der Baureihe E 40 ein. Bis zum Jahresende 1954 folgte noch ein Anschlußauftrag für weitere 68 Maschinen. Nach einer mehr als zweijährigen Entwicklungs- und Fertigungszeit konnte am 27. Januar 1957 mit der E 40 004 die erste Lokomotive der Baureihe E 40 in Dienst gestellt werden. Sie war im mechanischen Teil von Krauss-Maffei unter der Fabrik-Nr. 18241 und im elektrischen Teil von SSW gefertigt worden.



Bild 4: Die 140 396 zieht am 23. Mai 1989 bei Lorchhausen einen Kohle-Ganzzug auf der Rechten Rheinstrecke rheinaufwärts (im Hintergrund am gegenüberliegenden Ufer Bacharach). **Foto: J. Seyferth**

Die Maschinen der Baureihe E 40 wurden als Drehgestell-Lokomotiven mit der Achsfolge Bo'Bo' geplant und gebaut. Der Brückenrahmen entstand als Schweißkonstruktion aus

Längs- und Querblechen, der an den Kopfenden die Zug- und Stoßeinrichtungen trägt. Bei späteren Lieferungen ergab sich hier durch den Anbau von Verschleiß-Pufferträgern eine Bau-

artänderung. Der Kastenaufbau ist aus Abkantprofilen gefertigt, die zusammen mit der Blechverkleidung ein geschlossenes Tragwerk bilden. Bei geringem Gewicht konnte so eine hohe



Bild 5: Eine ungewöhnliche Ladung hat der Fotograf am 24. Juni 1989 auf der Mainbrücke bei Mainz-Bischofsheim im Bild festgehalten. Gleich hinter der Zuglok der Baureihe 140 waren an diesem Tag im Dg 54063 Niederflurwagen, beladen mit zwei fabrikneuen Halbzügen für die Stuttgarter Straßenbahnen (Typ DT 8, gebaut von DUEWAG, Spurweite 1435 mm), eingestellt. **Foto: J. Seyferth**

Bild 7: Eine Lokomotive der Baureihe 140 überquert am 6. Oktober 1990 den Rhein bei Rheinhausen. Hinter der Zuglok laufen sechs zweiachsige Kübelwagen. **Foto: M. Werning**



Bild 6: 140 692 passiert am 3. Mai 1990 mit einem Schnellgüterzug nach Hamburg die Blockstelle Weissmoor (Strecke Lehrte – Celle). **Foto:** F. Bodde

Steifigkeit erreicht werden. Kastenaufbau und Brückenrahmen sind miteinander verschweißt und ergeben eine selbsttragende Einheit. Die beiden Führerstände sind durch den Maschi-

nenraum getrennt, durch den zwei Seitengänge führen.

Auch die Drehgestelle sind als Schweißkonstruktion ausgeführt. Der Drehgestellrahmen

besteht aus zwei Längs- und drei Querträgern, die aus Blechen zusammengeschweißt wurden. Die vier Fahrmotoren – 14polige Einphasen-Reihenschluß-Kommutatormotoren – sind



Bild 13: Für den Einsatz vor Ganzzügen zur Klöckner-Stahlhütte in Bremen sind drei Lokomotiven der Baureihe 140 mit automatischer Mittelpufferkupplung ausgerüstet. 140 776 und 140 793 mit Gag 52977 bei Loxstedt (Strecke Bremerhaven – Bremen), aufgenommen am 22. Oktober 1990. **Foto: F. Bodde**

Bild 9: Bei den letzten Bauserien entfiel die umlaufende Regenrinne; die eckigen Lüftergitter waren nun aufgesetzt. So präsentierte sich die 140 764 kurz nach ihrer Ablieferung an die DB den Fotografen. **Foto: Archiv BZA München**

Bild 8: Die Loks der ersten Lieferserien verfügten noch über Einfachlampen und Lüftergitter mit waagrecht angeordneten Lamellen: E 40 074 am 24. April 1957 in München-Allach. **Foto: Dr. Scheingraber**

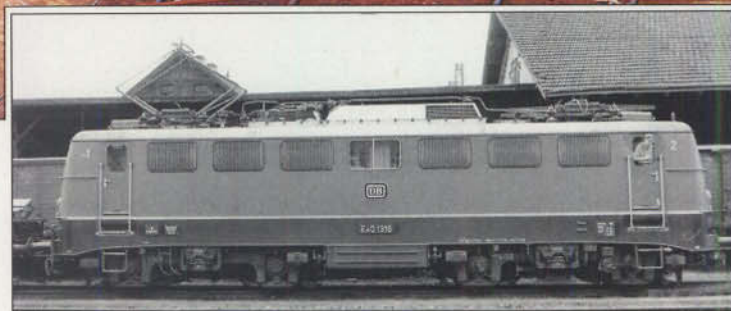




Bild 14: Die mit automatischer Mittelpufferkupplung ausgerüstete 140 776 wartet am 12. Dezember 1984 im Bw Osnabrück 1 auf ihren nächsten Einsatz. **Foto: R. Köstner**



Bild 10: Das Bw Mannheim 1 beheimatete am 30. Juni 1990 nicht nur 162 Lokomotiven der Baureihe 140, sondern auch alle 30 noch vorhandenen Loks der Baureihe 139; es handelt sich somit um die DB-Dienststelle mit den meisten Maschinen dieser Bauart. **Foto: D. Spillner**



Bild 15: Nur die 140 492 erhielt einen Anstrich in den neuen Farben Ozeanblau/Beige unter Beibehaltung der umlaufenden Regenrinne und des grauen Daches. Das Foto vom 1. Mai 1987 zeigt sie im Bw Kornwestheim. **Foto: Ch. Völk**

einerseits über Gummiringfedern im Drehgestellrahmen aufgehängt und stützen sich andererseits mit Rollen-Tatzlagern auf eine Hohlwelle, die mit allseitigem Spiel die Treibachse umgibt.

Die Lokomotiven mit einer Nennleistung von 3700 kW sind hauptsächlich für die Beförderung schwerer Güterzüge auf Hauptbahnen im Flachland und für mittelschwere Güterzüge im Hügelland bestimmt. Nicht selten sind die Maschinen der Baureihe E 40 aber auch im Reisezugdienst, insbesondere im Nahverkehr im Bereich von Ballungsräumen, anzutreffen. Vor sehr schweren Zügen werden die Lokomotiven in Doppeltraktion eingesetzt. Die Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge wird durch die nachfolgende Tabelle dokumentiert.

Leistungen der Baureihe E 40		
Anhängelast	Steigung	Beharrungsschwindigkeit
<i>Güterzugdienst</i>		
2010 t	0 ‰	90 km/h
2180 t	3 ‰	60 km/h
1400 t	5 ‰	75 km/h
1360 t	7 ‰	60 km/h
1170 t	10 ‰	50 km/h
<i>Reisezugdienst</i>		
940 t	5 ‰	100 km/h
620 t	10 ‰	100 km/h

Bild 11: Die Lokomotiven der Baureihe 139 unterscheiden sich von der Baureihe 140 äußerlich durch zusätzliche Lüftungsschlitze im Dachaufbau. Das Foto Sommer 1990 zeigt die 139 165. **Foto: H. Obermayer**

Bild 12: E 40 1316 (mit elektrischer Bremse) am 09.08.1965 in Bebra. **Foto: Dr. Scheingraber**



Bild 16: Auf der Frankenwaldbahn können die Lokomotiven der Baureihe 140 Schnellzüge mit acht Wagen ohne Unterstützung einer Schublok die Südrampe hinaufziehen, wie dieses Foto des D 403 (Leipzig – Nürnberg) vom 3. April 1981 bei Lauenstein belegt. Vor dem Einsatz der Baureihe 140 (und den sechssachsigen Güterzugloks der Baureihe 151) im Schnellzugverkehr auf der Frankenwaldbahn mußten die Schnellzüge auf der Nord- bzw. der Südrampe von Lokomotiven der Baureihe 194 nachgeschoben werden. **Foto: Th. Wunschel**

In vielen unterschiedlich großen Baulosen wurden die Lokomotiven der Baureihe E 40 von folgenden Herstellern geliefert:

Henschel/AEG Krauss-Maffei/BBC Krupp/AEG
Henschel/BBC Krauss-Maffei/SSW Krupp/BBC
Henschel/SSW Krupp/SSW

Eine Sonderstellung innerhalb der Baureihe E 40 nehmen insgesamt 31 Maschinen ein, die später vorwiegend für die steigungsreichen Strecken im Schwarzwald bestimmt und mit einer zusätzlichen fahrdrahtabhängigen, fremderregten Widerstandsbremse ausgestattet wurden. Zur Unterscheidung von den anderen Serienfahrzeugen der Baureihe E 40 erhielten die Maschinen mit elektrischer Bremse eine 1 vor der fortlaufenden Ordnungsnummer und die Baureihenbezeichnung E 40¹. Hierbei handelt es sich um die von Krauss-Maffei und SSW gelieferten Fahrzeuge

E 40 1131 bis 1137 Baujahr 1959
E 40 1163 bis 1166 Baujahr 1960
E 40 1309 bis 1316 Baujahr 1964
E 40 1552 bis 1563 Baujahr 1964/65.

Ab 1. Januar 1968 wurden diese Lokomotiven als Baureihe 139 (die 1 vor der fortlaufenden Ordnungsnummer entfiel) geführt, alle anderen als Reihe 140.

Von beiden Spielarten dieser elektrischen Güterzuglokomotiven waren bis Ende Juli 1972 bereits 830 Exemplare in Dienst gestellt worden. Eine besondere Ehre wurde der Anfang August 1972 abgelieferten 140 833 zuteil, die geschmückt mit Girlanden und einem entsprechenden Hinweis an der Stirnfront als 2000. Neubaulokomotive der Deutschen Bundesbahn ihre Abnahmefahrt in München-Freimann antrat. Die Maschine aus einer Lieferung von Henschel und BBC hatte bereits bei Indienststellung ein Dach ohne Regenrinne, eckige Lüftergitter und eine Verschleiß-Pufferbohle er-

halten. 1973 endete die Beschaffung der Baureihe 140 mit der höchsten Betriebsnummer 140 879.

Während der langen Zeit ihrer Fertigung kam es zu mehreren größeren und kleineren Bauartänderungen. Die Lokomotiven der ersten Lieferserien bis zum Baujahr 1960 verfügten noch über Einfachlampen und Lüftergitter mit waagrecht angeordneten Lamellen. Danach folgten Baulose mit Doppellampen und senkrecht ausgeführten Lamellen in den Lüftergittern mit abgerundeten Ecken. Maschinen späterer Lieferungen fuhrten ab Werk bereits mit eckigen Gittern und dann auch mit den Lüftergittern der Bauart Klatte. 1967 wurden die ersten Lokomotiven ohne die umlaufende Regenrinne in Dienst gestellt. Bei späteren Umbauten älterer Fahrzeuge vermischten sich allmählich die ursprünglichen Baumerkmale. Bei mehreren Maschinen kam es zum Einbau von besonderen Steuerungen für Doppeltraktion und Wendezuginsatz. Die Lokomotiven 140 776, 777 und 793 erhielten für die Beförderung schwerer Erzzüge eine automatische Mittelpufferkupplung.

Betriebseinsatz

Ende 1973 waren die 31 Maschinen der Baureihe 139 in den drei Bahnbetriebswerken Bebra (14), Hagen-Eckesey (10) und Offenburg (7) beheimatet. Die 848 Lokomotiven der Baureihe 140 waren zu diesem Zeitpunkt bei 14 verschiedenen Bahnbetriebswerken stationiert. Nach der damals gültigen Bezeichnung waren dies:

Bebra, Dortmund Bbf, Hagen-Eckesey, Hamburg-Eidelstedt, Koblenz-Mosel, Köln-Deutzerfeld, Mainz-Bischofsheim, Nürnberg Hbf, Oberhausen-Osterfeld Süd, Offenburg, Osnabrück, Regensburg, Saarbrücken und Seelze. Schon während des Jahres 1974 gab Regens-

burg die Maschinen der Reihe 140 an das Bw Nürnberg Hbf ab, und bis zum Jahresende 1975 hatten die 140er auch das Bw Hagen-Eckesey verlassen. Zum selben Zeitpunkt, am 31. Dezember 1975, waren die Fahrzeuge der Baureihe 139 im Bw Offenburg zusammengezogen worden. Bereits im Februar 1975 hatte die 140 162 als erste Ellok im AW Freimann eine Umlackierung in den neuen Farben Ozeanblau/Beige erhalten. Am 1. Dezember 1980 gab Koblenz-Mosel seine Lokomotiven der Baureihe 140 an das Bw Köln-Deutzerfeld ab, und am 1. Juli 1983 gingen die 49 Maschinen aus Mainz-Bischofsheim zu den Betriebswerken München 1 und Frankfurt 1. Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Bestandsübersicht über die Lokomotiven der Baureihe 140 jeweils zum 30. Juni der Jahre 1984 bis 1990.

Betriebswerk	30.6. 1984	30.6. 1985	30.6. 1986	30.6. 1987	30.6. 1988	30.6. 1989	30.6. 1990
Bebra	18	18	18	18	18	18	18
Dortmund 1	70	70	85	85	100	155	155
Frankfurt 1	46	47	47	47	24	24	24
Hamburg 1	31	30	31	31	31	31	31
Köln 2	149	149	149	149	149	149	149
Mannheim 1	87	94	140	140	163	162	162
München 1	47	47	47	47	67	67	69
Oberhausen 1	86	84	71	71	56	—	—
Offenburg	51	46	—	—	—	—	—
Osnabrück 1	104	104	101	101	81	81	81
Saarbrücken 1	43	43	43	43	43	43	41
Seelze	116	116	116	116	116	116	116
Summe	848	848	848	848	848	846	846

Seit 1. Juni 1986 ist Offenburg ohne Lokomotiven der Reihe 140, die dem Bestand des Bw Mannheim einverleibt wurden. Das Bw Oberhausen gab am 1. August 1988 alle 56 Maschinen an das Bw Dortmund 1 ab, darunter auch die bereits z-gestellte 140 633, die am 21. Oktober 1988 ausgemustert wurde. Erste



Bild 17: Zu den landschaftlich schönsten Strecken, auf denen die Baureihe 140 eingesetzt wird, zählt zweifellos die Bahnlinie von Garmisch-Partenkirchen nach Reutte in Tirol. Die 140 026 wurde am 31. Mai 1990 mit einem "Silberling" bei Lermoos im Bild festgehalten. **Foto: A. Ritz**

Bild 18: Die Lokomotiven der Baureihe 140 haben auf der Nordrampe der Brennerbahn viele Güterzugleistungen von der Baureihe 194 übernommen. Bei talfahrenden Güterzügen ergeben sich häufig Vielfachbespannungen, um die Vorspann- bzw. Schublokomotiven von bergfahrenden Zügen wieder nach Innsbruck zurückzuführen. Mit vier Maschinen (an der Spitze des Zuges die 140 050) rollt dieser Güterzug am 16. September 1989 bei St. Jodok die Brenner-Nordrampe hinab. **Foto: Th. Wunschel**

"neurote" Lok der Baureihe 140 war die 140 198, die ihren neuen Anstrich im Februar 1988 im AW Freimann erhalten hatte. Als zweites Unfallopfer schied die 140 158 des Bw Mannheim 1 am 1. März 1989 aus dem Bestand aus. Einen Abgang hatte auch die Baureihe 139 zu verzeichnen. Die 139 134 wurde umgebaut und ab 19. April 1985 als 110 511 geführt. Alle anderen 30 Maschinen waren bis zum Jahresende 1986 nach Mannheim umbeheimatet worden. Mitte Dezember 1990 kamen die sieben Lokomotiven 139 552 bis 558 leihweise zum Bw München 1 und vor Zügen der "Rollenden Landstraße" zwischen Ingolstadt und der Station Brennersee zum Einsatz.

HO





Die Baureihe E 40 von Liliput/Herpa

Eine ganze Reihe unglücklicher Umstände hatte zu dem nicht mehr aufzuhaltenden Ende des einst so erfolgreichen Wiener Unternehmens Liliput geführt. Einige weniger gut gelungene Modelle mit unübersehbaren Konstruktionsmängeln ließen Umsatz und Erträge schrumpfen. Nach der unvermeidlichen Liquidation ist inzwischen mit dem alten Firmennamen, nun aber unter der "Stabführung" von Herpa ein ganz neuer Anfang gemacht worden, der vielversprechend ist.

Erster Beweis dafür sind die Modelle der Elektrolokomotiven der Baureihe E 40 bzw. 140 in der Baugröße H0, die bereits im Dezember 1990 zur Auslieferung gelangten. Bei der Konstruktion und Ausführung dieser Fahrzeuge wurden neue Qualitätsmaßstäbe angelegt, für die das Gütesiegel von Herpa und eine Urkunde über einjährige Garantie bürgen sollen. Vortrefflich ist das erstklassig detaillierte Dach mit den vielen feinen Einzelheiten gestaltet, zu denen sechs verschiedene Isolatoren und eine

außerordentlich dünne Dachleitung mit einem Durchmesser von nur 0,4 mm zählen. Recht fein ausgeführt sind auch die Griffstangen an den Türen und die Handläufe an den Stirnfronten. Bei letzteren hätte man sich allerdings auch noch eine Fixierung an den Enden neben den Einstiegen gewünscht. Gute Noten verdienen außerdem die Drehgestelle und die Beleuchtung mit dem von der Fahrtrichtung abhängigen Lichtwechsel von Weiß auf Rot.

Das aufgeklippte Gehäuse ist aus Kunststoff gefertigt und mit Federpuffern bestückt. Chassis und Getriebeblöcke bestehen aus Metalldruckguß und verleihen dem Modell ein hohes Eigengewicht bei einem doch recht tief liegenden Schwerpunkt. Der zentral angeordnete Motor hat eine reichlich dimensionierte Messingschwungmasse erhalten und treibt über zwei Kardanwellen sowie über Schnecken- und Stirnradgetriebe alle vier Radsätze an. In jedem Drehgestell verfügt ein Rad über einen Haftreifen. Bronzeblechstreifen nehmen den Strom von den Rückseiten aller Räder ab.

Sehr gut sind die Laufeigenschaften, die Laufruhe und die hohe Zugkraft zu bewerten. Die Höchstgeschwindigkeit des Modells liegt nur unwesentlich über der des Vorbilds. An den Drehgestellen sind Normschächte für die Aufnahme von Steckkupplungen montiert. Die der Packung beiliegenden Steckteile für Gehäuse und Drehgestelle sind paßgenau. Lackierung und Druck der Anschriften sind korrekt und sauber. An den Umschalter für Oberleitungsbetrieb, einen Schiebeshalter, gelangt man nach dem Abheben des Lüfteraufsatzes über dem Ölkühler. Als erste Modelle standen die E 40 298 von Krauss-Maffei/SSW aus dem Bw Nürnberg Hbf und die 140 499 von Krupp/AEG aus dem Bw Hamburg-Eidelstedt zur Verfügung.

HO

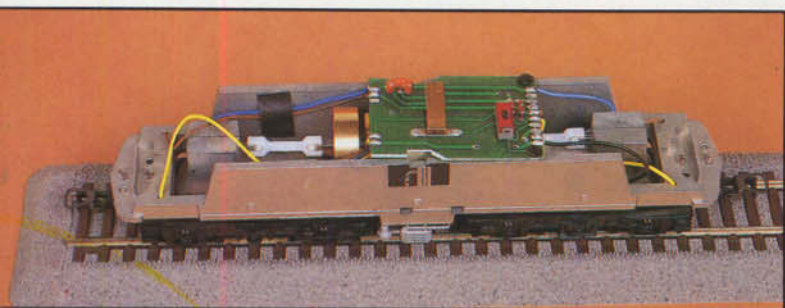
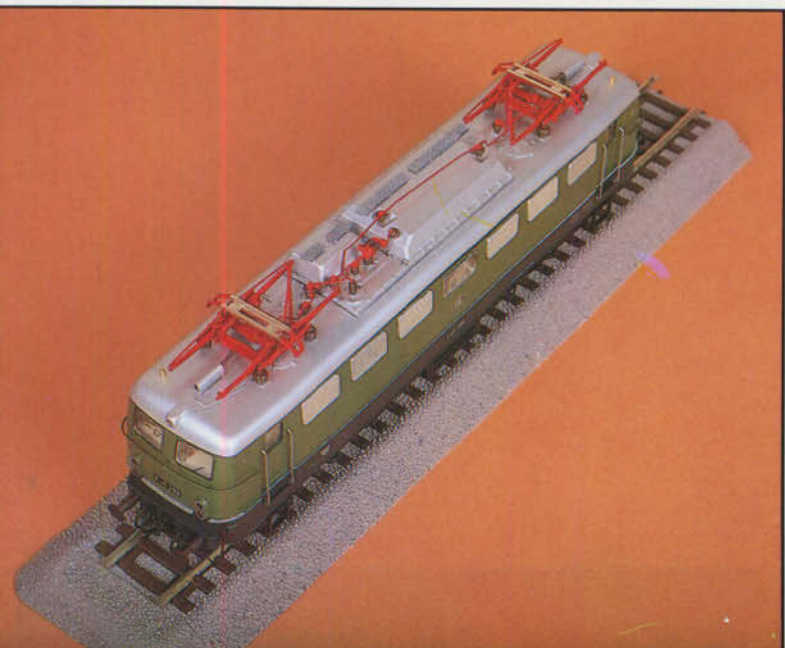


Bild 1 (oben): Das Zwillingsspaar aus den neuen Liliput-Werkstätten: H0-Lo-komodelle, beschriftet als 140 499 (vorn, ohne Zurüstteile) und E 40 298.

Bild 2: Der kräftige Motor mit Schwungmasse überträgt sein Drehmoment auf den Allradantrieb.

Bild 3: Zur reichen Detaillierung auf dem Dach gehören verschiedene Isolatoren sowie eine außerordentlich dünne Dachleitung. **Fotos: H. Obermayer**





Volldampf beim Raw

Bild 1: Eine der ersten Loks aus dem "Westen" im Raw Meiningen war die 24 009 der BSW-Gruppe des Bw Mannheim. Normalerweise zwischen Meckesheim und Hüffenhardt (Strecke der SWEG) unterwegs, ist sie hier im Thüringischen im Bild festgehalten worden (18. August 1990). Foto: M. Gauler

Bereits kurz nach der Grenzöffnung hatte das Reichsbahn-Ausbesserungswerk Meiningen wissen lassen, daß es gerne Ausbesserungsaufträge für Dampflok "aus dem Westen" übernehmen würde, und der Ruf verhallte bekanntlich nicht ungehört. Den Anfang machte die Deutsche Bundesbahn, die der 01 1100 neue Radreifen spendieren ließ. Waren die Radsätze der 01 noch per Güterwagen angereist, so fanden recht schnell die ersten kompletten Loks den Weg ins Raw: die von der BSW Gruppe Mannheim betreute 24 009 und die 01 118 der Historischen Eisenbahn Frankfurt kamen zu Bedarfsausbesserungen über die einstige Grenze.

Das Raw kann die Aufträge von Bundesbahn und Museumsbahnen gut gebrauchen, denn die Auswirkungen der Marktwirtschaft machen sich auch bei der Reichsbahn bemerkbar: Die Instandsetzung der – als nicht mehr zeitgemäß bezeichneten – Heizloks gehört seit der Jahreswende der Vergangenheit an. Gleichzeitig wurde die Ausbesserung der Reichsbahn-Traditionsloks ausgesetzt, da das – gekürzte – Gesamtbudget für die Lokunterhaltung allein den für den Betriebsdienst benötigten Maschinen zugute kommen wird.

Vor der "Ausbesserungssperre" für Traditionsloks hatte das Raw im vergangenen Jahr jedoch noch eine Reihe illustrier Maschinen mustergütig aufgearbeitet, so

die 74 1230, die 52 6666, die 95 027, die 38 305 oder die 91 6580 der ehemaligen Ilmenau-Großbreitenbacher Eisenbahn. Glück hatten die 01 519, 62 015 und 86 1333, die noch vor Verhängung des Verbotes in die Werkhallen "rutschten". Für Aufsehen hatte bis zur Jahreswende auch die Praxis gesorgt, Heizloks und Dampfspender

vollbetriebsfähig aufzuarbeiten, wenn das Heimat-Bw dies wünschte. So machte zum Beispiel die 52 8195 des Bw Schöneweide von sich reden, die nach Fertigstellung im Rahmen einer Sonderfahrt mit zwei Wagen in ihr Bahnbetriebswerk zurückgelangte. Neben einer Reihe weiterer Maschinen durfte auch die 65 1057 das Raw voll betriebsfähig verlassen. Aber auch damit ist es vorbei. Zumindest vorerst, denn die Reichsbahn war bisher stets für Überraschungen gut.

Das Raw Meiningen verfügt noch immer über den kompletten Maschinenpark für die Instandsetzung von Dampflok jeder Art und Größe, aber auch über Mitarbeiter mit dem nötigen Know-how. Davon ließ sich erst Anfang des Jahres die Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen überzeugen, die die ehemalige Lok 16 der Hohenzollerischen Landesbahn nach Meiningen bringen ließ. Als Schleppfahrzeug diente der VT 406 der WEG, der bis zur Fertigstellung der Dampflok im Freigelände des Raw abgestellt war. Zahlreiche weitere Aufträge liegen dem Werk für 1991 vor, so unter anderem für die 52 4867 der Historischen Eisenbahn Frankfurt, die 55 1604 aus Darmstadt-Kranichstein, die "Mizzi" des Bayerischen Lokalbahnvereins, die 74 1192 der DGEG und die 41 241 der Dampflok AG Gelsenkirchen-Bismarck. Selbst Museumsloks aus der Schweiz dürften demnächst in Meiningen auftauchen. Auch die Bundesbahn hat erneut auf die Dienste der Meiningener zurückgegriffen und die bei-

Bild 2: Der ausgebaut Kessel der 91 6580 im Juli 1990 in Bearbeitung.





Meiningen



Bild 3 (oben):
Am 12. Juni 1990 wurde die 50 3521 in der Richthalle des Raw Meiningen aufgenommen.

Bild 4 (rechts):
Welche Dimensionen allein die Rauchkammer einer "ordentlichen" Dampflokomotive besitzt, belegt diese Aufnahme sehr deutlich.



Bild 5 (unten):
Die 24 009 auf der Werksdreh- scheinbe des Raw Meiningen (26. Juli 1990).

den Museumsloks 01 150 und 01 1100 ins Raw geschickt. An der 01 1100 sollten ursprünglich nur die Folgen eines Wasserschlags am mittleren Zylinder beseitigt werden, doch die Meininger Lokschlosser entdeckten weitere Schäden. So wurde nicht nur die gesamte "Mitte" ausgebaut, auch die Flansche der Ein- und Ausströmröhre, die Kolbenstopfbuchsen sowie die Kolbenstangen und Kreuzköpfe der beiden äußeren Zylinder bedurften der Überarbeitung.

Die 01 150 war wegen des zu großen Seitenspiels der 3. Kuppelachse nach Meiningen geschickt worden, doch auch bei dieser Maschine stellten die Meininger mehr als den gemeldeten Schaden fest. Defekt waren die mechanische Bremse und die Schmierung der Schieber, undicht die Nietreihe am Übergang vom Lang- zum Stehkessel.

Stark zurückgegangen ist dagegen die Ausbesserung von





Dampfspeicherloks. 370 dieser feuerlosen Loks gibt es im Bereich der ehemaligen DDR, immerhin 202 wurden zwischen 1983 und 1988 im Raw selbst komplett neu gebaut. Die Industriebetriebe, die die Dampfspeicherloks betreiben, kämpfen im Augenblick ums Überleben, da interessiert eine defekte Dampfspeicherloka kaum. Allerdings hofft das Raw, daß nach der Konsolidierung der Wirtschaft wieder mehr Dampfspeicherloks nach Meiningen kommen. Positiv für das Raw wiederum ist die Entscheidung, das Werk mit dem Neubau von Kesseln und Rahmen für die Schmalspurloks der Reihen 99 177 zu beauftragen. Kessel und Rahmen gehen anschließend zum Zusammenbau ins Raw Schlauroth.

Trotz des Rückgangs der Dampfloks-Instandsetzung lohnt sich ein Besuch des Raw Meiningen noch immer. Eisenbahnfreunde können das Werk gegen einen Obolus von DM 3,- jeden dritten Samstag im Monat ab 10 Uhr besichtigen.
Thomas Mäuser

Bild 7 (links): Am 7.11.1990 wurde die wieder betriebsfähig aufgearbeitete 50 3545 im Werkhof des Raw Meiningen fotografiert.

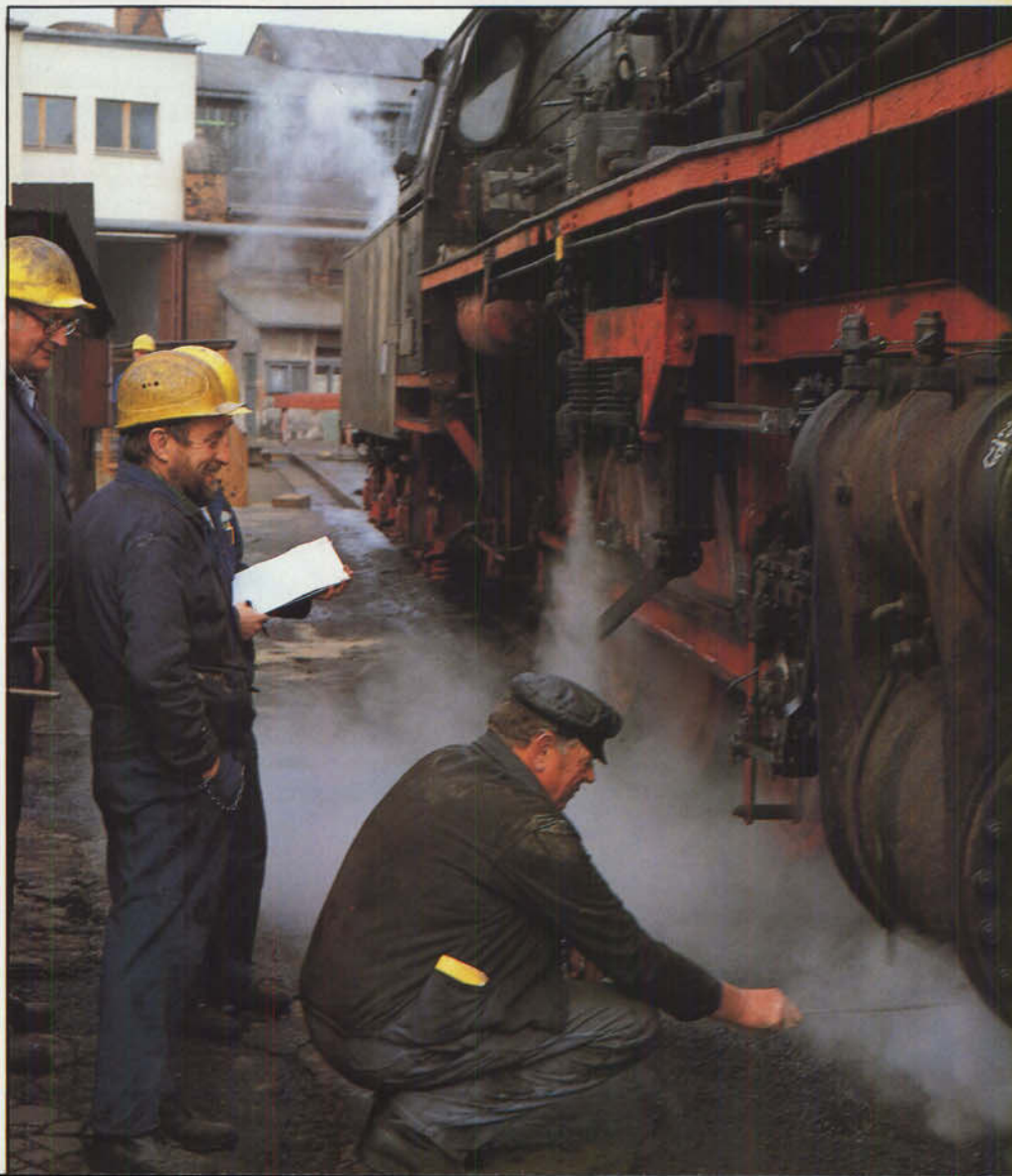


Bild 6 (oben): Auf der Strecke Schweinfurt – Meiningen (Foto bei Rentwertshausen) wurde am 12.07.1990 eine Werkprobefahrt mit dieser interessanten Garnitur durchgeführt.

Bild 8 (oben rechts): Im November 1990 verließ die 52 8087 das Raw Meiningen und fuhr zurück in ihr Heimat-Bw.

Bild 9 (rechts): An der 50 3545 wird eine Dichtprobe durchgeführt.

Bild 10 (unten): Arbeiten an einer Dampfspeicherlok während einer Probefahrt (12.7.1990, Ritschenhausen).

Fotos 2 - 10: Thomas Mäuser





Bild 1: Die neuen Schiebewandwagen Hbillss-y³⁰⁷ für maximal 160 km/h sind Umbauten aus Wagen der Bauart Hbillss³⁰³. Dieser von TALBOT umgebaute 42 80 245 5 000-9 entstand aus einem 1984 bei DUEWAG hergestellten Wagen.

Bild 2: Der gleiche Wagen noch einmal in geöffnetem Zustand. So sind die verriegelbaren Trennwände erkennbar. **Beide Fotos: Werkfoto TALBOT**

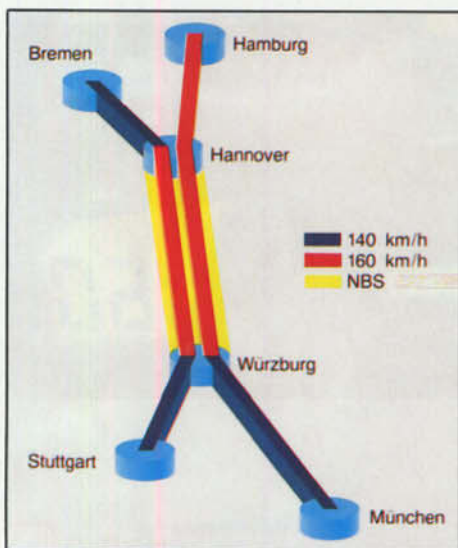
Bild 3 (unten): Schematische Darstellung des InterCargo-Netztes (Linie 1: Hamburg – München; Linie 2: Bremen – Stuttgart). **Zeichnung: DB**



Hochgeschwindigkeits-Güterverkehr nun auch bei der DB

InterCargo-Express-Güterwagen Hbillss-y³⁰⁷ und Sgss-y⁷⁰³ P

Ab 2. Juni 1991 will die Deutsche Bundesbahn (zunächst als Pilotprojekt) erstmalig Güterzüge mit 160 km/h zwischen Hamburg und München sowie Stuttgart und Bremen einsetzen. Mit den über die dann durchgehend in Betrieb genommene Neubaustrecke Hannover – Würzburg im "Nachtsprung" verkehrenden Zügen kann die Bahn im hochwertigen "Just-in-time-Verkehr" endlich in vollen Wettbewerb mit dem Lkw treten. Die neuen Wagen für Container und Wechselaufbauten wie auch für Kleingut werden der Öffentlichkeit Anfang April in München präsentiert. Wir stellen sie heute im Eisenbahn-Journal vor.



Nachdem die SNCF bereits seit 1987 bestimmte Regelgüterzüge mit 160 km/h fährt, sollte durch die am 24.10.1990 erfolgte presserwirksame Übergabe des ersten Schiebewandwagens der Bauart Hbillss-y³⁰⁷ und des ersten Container- und Wechselbehältertragwagens der Bauart Sgss-y⁷⁰³ P durch die Waggonfabrik TALBOT/Aachen an DB und Kombiwaggon dokumentiert werden, daß die Phase der Planung des Hochgeschwindigkeitsgüterverkehrs auch bei der DB abgeschlossen und in das Stadium ihrer Realisierung überführt ist: Mit dem Fahrplanwechsel am 2. Juni 1991 wird nicht nur der InterCityExpress, sondern auch der Güterverkehr die Neubau- und Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr nutzen. Auf normalen Strecken der DB könn(t)en die genannten Wagen auch mit 140 km/h verkehren.

Zunächst ist beabsichtigt, die Wirtschaftszentren Hamburg und München (Linie 1, ca. 800 km

in 8 bis 8 1/2 Stunden) sowie Bremen und Stuttgart (Linie 2, ca. 650 km in 7 bis 7 1/2 Stunden) ohne Zwischenhalt miteinander zu verbinden. Jeder InterCargoExpress, der mit einer Ellok der Baureihe 120 bespannt wird, kann bei 900 t Gesamtzuggewicht ca. 500 t Güter fördern.

Auf den beiden Pilotrelationen werden zwei unterschiedliche Produktkonzepte getestet. Gemeinsam ist beiden Linien, daß auf ihnen Komplett- und Sammelgutladungen transportiert werden. Auf der Linie 1 werden bis zu 20 Sgss-y⁷⁰³ P und bis zu 5 Hbillss-y³⁰⁷ eingesetzt, die zwischen den Terminals des kombinierten Ladungsverkehrs und Kleingutfrachtzentren (Stück- und Partiefrachtgut) verkehren. Im Unterschied dazu werden auf der Linie 2 ausschließlich bis zu 20 Containertragwagen Sgss-y⁷⁰³ P eingesetzt, Stück- und Partiefrachtgut wird hier in DB-Stückfrachtboxen/Wechselbehältern befördert. In beiden Fällen übernehmen Lkw die notwendigen Vor- und Nachläufe der Güter von und zu den Umschlagbahnhöfen bzw. bei den Schiebewandwagen von und zu den Frachtzentren. Im Stückgut-/Partiefrachtbereich (= Hbillss-y³⁰⁷, DB-Stückfrachtboxen auf Sgss-y⁷⁰³ P) verkürzt der InterCargoExpress die Haus-zu-Haus-Transportzeiten von heute 48 auf künftig 18 Stunden. Im kombinierten Ladungsverkehr (= Sgss-y⁷⁰³ P)

Bild 4: Dieser Sgss-y⁷⁰³ (P) mit der Aufschrift "Kombiwaggon" veranschaulicht das neue Konzept für Container- und Wechselbehältertragwagen. Die Nummer 82 80 457 0 000-6 (P) verrät aber, daß es sich hier um einen Umbau zum "Vorzeigen" handelt. Die 90 bestellten Wagen dieser Bauart werden alle komplett neu gebaut. Foto: dbp



wird die Transportzeit um ca. 2 Stunden verkürzt. Dadurch können spätere Ladeschlußzeiten (nach 20.00 Uhr) und frühere Bereitstellungszeiten (vor 6.00 Uhr) genutzt werden. Zugleich wird damit die Konzeption, die Hochgeschwindigkeitsstrecken am Tage vom Güterverkehr freizuhalten und nachts die Baureihe 120 für den Güterverkehr zu nutzen, deutlich. Zudem soll aus Sicherheitsgründen ausgeschlossen werden, daß sich auf den Neubaustrecken Reise- und Güterzüge bei hohen Geschwindigkeiten begehen.

Die Technik

Die beiden "neuen" Hochgeschwindigkeitsgüterwagen sind, wenn man genauer hinschaut, alte Bekannte: Der zweiachsige DB-InterCargoExpress-Schiebewandwagen Hbillss-y³⁰⁷ wurde aus der Bauart Hbillns³⁰³, erstes Baujahr 1981, umgebaut. Der vierachsige Kombiwaggon-Container- und Wechselbehältertragwagen Sgss-y⁷⁰³ wurde auf der Grundlage des Wagenkastens/-untergestells des Sgns⁶⁹⁴, erstes Baujahr 1986, weiterentwickelt.

Die 13 bestellten Schiebewandwagen werden sämtlich aus Wagen der Bauart Hbillns³⁰³ umgebaut, wohingegen es sich bei den 90 geordneten Containerwagen Sgss-y⁷⁰³ tatsächlich um neue Wagen handelt. Lediglich auf der genannten Presseveranstaltung wurde zum "Vorzeigen" ein für 160 km/h nachgerüsteter Sgns⁶⁹⁴ benutzt. Dieser ehemalige 82 80 457 6 006-1 dürfte zwischenzeitlich aller Wahrscheinlichkeit nach schon wieder zurückgebaut worden sein.

Die Konstruktion der Wagenkästen/-untergestelle entspricht der der Ausgangsbauarten 303 und 694. Völlige Neuentwicklungen sind die Laufwerke und vor allem das Hochgeschwindigkeitsbremssystem. Allerdings konnte auch hier die Waggonfabrik TALBOT auf Erfahrungen mit 60 von ihr für die NS und über 100 von ihr für die SBB gebauten zweiachsigen Güterwagen in geschlossener Bauweise für 160 km/h max. zurückgreifen, die bei den genannten Bahnen mit Regelgeschwindigkeiten bis zu 140 km/h, z.T. schon seit über 10 Jahren, in Betrieb stehen.

Während bei den Sgss-y⁷⁰³ P neue unterhaltungsfreundliche TALBOT-Drehgestelle Typ DRRS mit Doppel-Gummirollfedern (= Double

Rubber Rolling Spring) zur Anwendung kommen, werden bei den Hbillss-y³⁰⁷ hydraulische Schlingerdämpfer aus dem hochwertigen Reisezugsverkehr zur Dämpfung der Lenkachsen verwendet. Die Bremsscheibeneinheiten sind "schwimmend" gelagert: Bei der Bauart 307

hängen sie an den Federbündeln und unter dem Wagenkasten, bei der Bauart 703 sind sie pendelnd in den Drehgestellen eingehängt. Einen besonders hohen Entwicklungsaufwand erforderten die Bremsen für eine Regelgeschwindigkeit von 160 km/h. Hier galt es insbesonde-



Technische Daten des Sgss-y⁷⁰³ (P)

Weiterentwicklung der 1986 in Dienst gestellten Bauart Sgns⁶⁹⁴

(abweichende technische Daten der Bauart 694 sind zum Vergleich in Klammern angegeben)

		Sgss-y ⁷⁰³	(Sgns ⁶⁹⁴)
Länge über Puffer	mm	19 740	(19 830)
Länge des Untergestells	mm	18 500	
Drehzapfenabstand	mm	14 200	
Radsatzstand im Drehgestell	mm	1 800	
durchschnittliches Eigengewicht	t	22	(19,8)
Radsatzlast maximal (bis 100 km/h)	t	22,5	
zulässige Radsatzlast bei 160 km/h	t	18,5	(—)
Ladegewicht bei 100 km/h	t	68,0	(70,0)
bei 120 km/h	t	51,5	(—)
bei 160 km/h	t	49,5	(—)
Ladelänge	mm	18 400*)	
Drehgestellbauart		675	(626)
Höhe der Ladeebene über SO	mm	1 180	(1 155)
Kleinster befahrbarer Gleisbogenhalbmesser	m	75	
Fährbootwinkel		2°	
Druckluftbremse Bauart		⊠ KE-GPR-A ⊕ ep	(KE-GP-A)
Bauart der Puffer		59-t-Hochleistungspuffer	(Oleo**)
Hub	mm	105	(150)
Länge	mm	620	(665)
Monoblockradsatz-Durchmesser	mm	920	
Anzahl der Bremszylinder		12	(2)
Höchstgeschwindigkeit	km/h	160	(100)
Erstes Baujahr		1991	
Hersteller		Waggonfabrik TALBOT/Aachen	
Zeichnungsnummer		TALBOT AZ 51 842, 2. Ausgabe	
Waggennummern		84 80 455 0 000 bis 089	

*) ausreichend für einen 60'-Container oder zwei Wechselbehälter von je 9 125 mm Länge

**) Hydraulikpuffer der Fa. Oleo

Bild 5 (Mitte): Wagen der Bauart Sgns⁶⁹⁴ bilden die Basis für die Weiterentwicklung zur Bauart Sgss-y⁷⁰³. Der abgebildete Wagen mit der Nummer 42 80 455 6 000 wurde 1986 gebaut. Foto: Werkfoto TALBOT

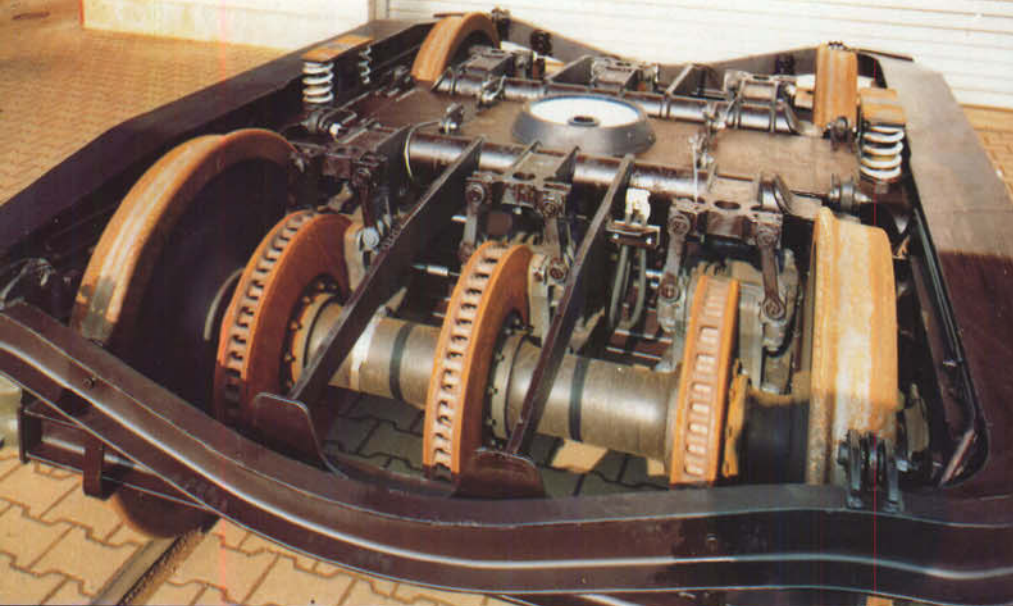


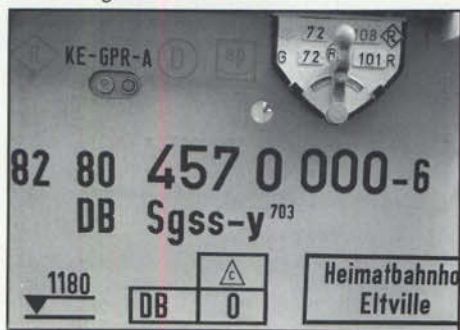
Bild 7: Mit dieser Bremskonstruktion werden auch die Geräuschemissionen vermindert (Bauart DB 675). **Foto: Werkfoto TALBOT**

Bild 6 (links): Das weiterentwickelte Drehgestell der Sgss-y⁷⁰³ (P)-Wagen, bei der Bundesbahn geführt als Bauart 675. Die für 160 km/h entwickelte Bremseinrichtung mit jeweils drei Brems-scheiben pro Radsatz ist hier deutlich zu erkennen. **Foto: Werkfoto TALBOT**

re, die großen Gewichtsunterschiede zwischen leeren und beladenen Wagen beherrschbar zu machen, um die hohen Lasten dieser Expreßgüterzüge bei hohen Geschwindigkeiten sicher und innerhalb der geforderten Bremswege zum Halten zu bringen. Systembedingt sind die traditionelle Druckluftbremse (Reaktionszeit) und die derzeit verwendeten Radsätze (thermische Leistungsgrenze Rad – Bremsklotz) für den Hochgeschwindigkeitsgüterverkehr mit großen Lasten unter den Bedingungen der DB nicht mehr ausreichend. Die hohen Ladegewichte von knapp 50 t (Bauart 703) und über 18 t (Bauart 307) bei 160 km/h unterscheiden diese Wagen gravierend von den genannten NS- und SBB-Wagen sowie den ebenfalls für 160 km/h in Entwicklung befindlichen DB-Wagen der Bauart Hbiss-vy²⁹⁶, deren Ladegewicht nur 9 t beträgt. Beide Bauarten, 307 und 703, besitzen daher:

- eine elektropneumat. Bremse (ep-Bremse)
- eine Mikroprozessor-Bremsteuereinheit

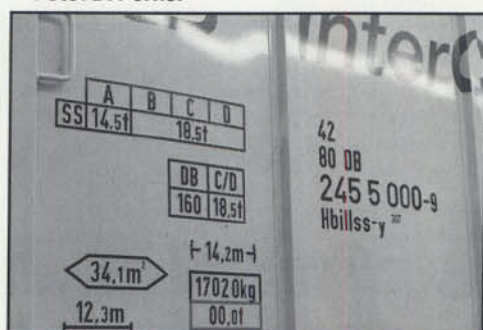
Bild 8: Anschriftenfeld des Sgss-y⁷⁰³ (P). An dieser Stelle befinden sich auch der Bremsprobetaster sowie die Ein-/Aus- und GPR-Umstell-einrichtung. **Foto: D. Perner**



- Scheibenbremsen mit jeweils drei Brems-scheiben und Bremszylindern je Radsatz, um die erforderlichen Bremskräfte aufbringen zu können und zur Reduzierung von Geräuschemissionen
- einen Schnellbremsbeschleuniger, damit bei eventuellen Störungen der elektropneumatischen Bremssteuerung mit unverminderter Geschwindigkeit weitergefahren werden kann;
- eine automatische Bremskraftregelung und
- einen mechanischen Gleitschutz (versuchsweise ist auch eine Ausrüstung mit elektronischem Gleitschutz vorgesehen).

Die Bremsbefehle werden durch die ep-Bremse, die durch eine vom BZA Minden und der Firma Mannesmann-Rexroth-Pneumatik/Hannover entwickelte Mikroprozessorsteuereinheit angesteuert wird, über ep-Kabel ausgeführt. Für die Versorgung der Elektronik/Elektrik sind die Wagen mit einer Batterie ausgerüstet, die über die zentrale ep-Steuereinheit oder mittels eines bordeigenen luftgetriebenen Turbogenerators nachgeladen wird. Der Generator wird aus der Hauptbehälterluftleitung über einen ge-

Bild 9: Anschriftenfeld des Hbillss-y³⁰⁷. **Foto: D. Perner**



sonderten Luftbehälter gespeist, er wird durch die Inbetriebnahme der ep-Bremse aktiviert. Bei einer Störung der ep-Bremssteuerung tritt der zur Sicherheit zusätzlich eingebaute Schnellbremsbeschleuniger in Aktion, dessen Funktion eine Weiterfahrt ohne Geschwindigkeitsverminderung gestattet. An jeder Wagenseite sind Ein/Aus- und GPR-Umstell-einrichtungen sowie der Bremsprobetaster mit Kontrollanzeiger für die ep-Bremse und die pneumatische Anzeigeeinrichtung vorhanden.

Die Wagen haben eine durchgehende Hauptluftleitung und eine gegabelte Hauptluftbehälterleitung mit Absperrhähnen und Schlauchkupplungen, eine ep-Kupplung, eine ep-Steckdose und eine Blinddose an den beiden Wagenenden.

Bei der Auswahl des Hbillss³⁰³ (mit ca. 34 m² Ladefläche/ca. 75 m³) als Grundlage für den Umbau in den Hbillss-y³⁰⁷ handelt es sich um die "zweite Wahl". "Erste Wahl" war die Bauart Hbbillss³⁰⁵/Hbbillss³⁰⁶ (mit ca. 40 m² Ladefläche; und 100 m³ Laderaum), deren Laufverhalten zur Überraschung der DB den Anforderungen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs nicht genügte.

Die Entwicklungsschritte

Im Januar 1989 begannen die Entwicklung und Herrichtung von jeweils zwei Prototypen auf der Basis der Bauarten Hbbillss³⁰⁵ und Sgns⁶⁹⁴, die zum Jahreswechsel 1989/90 von TALBOT an die Deutsche Bundesbahn ausgeliefert wurden. Der Herrichtung von zwei der zehn Wagen Bauart Sgns⁶⁹⁴ mit Laufwerken für 160 km/h gingen Versuche der Versuchsanstalt Minden mit einem von der SNCF entliehenen Regelgüterwagen für 160 km/h voraus.

Die Waggonfabrik TALBOT erhielt von der DB

Sgss-y⁷⁰³ P

S	Drehgestellflachwagen in Sonderbauart
g	in Verbindung mit S: eingerichtet für die Beförderung von Containern bis zu 60 Fuß
ss	geeignet für Züge bis 120 km/h
–	der Trennstrich trennt internationale von nationalen Kennbuchstaben (der nachfolgende Kennbuchstabe gilt also nur im Bereich der DB)
y	bei Bremsstellung "R" geeignet für Züge bis 160 km/h auf Strecken mit Linienzugbeeinflussung, für Züge bis 140 km/h auf Strecken mit 1 000 m Vorsignalabstand
703	Bauartnummer der Deutschen Bundesbahn
P	Privatwagen

Hbillss-y³⁰⁷

H	Gedeckter Wagen in Sonderbauart
b	in Verbindung mit H: Ladelänge 12 bis unter 14 m
i	mit öffnungsfähigen Seitenwänden (Schiebewände)
ll	in Verbindung mit H: mit verriegelbaren Trennwänden
ss	geeignet für Züge bis 120 km/h
–	der Trennstrich trennt internationale von nationalen Kennbuchstaben (der nachfolgende Kennbuchstabe gilt also nur bei der DB)
y	bei Bremsstellung "R" geeignet für Züge bis 160 km/h auf Strecken mit Linienzugbeeinflussung, für Züge bis 140 km/h auf Strecken mit 1 000 m Vorsignalabstand.
307	Bauartnummer der Deutschen Bundesbahn

den Auftrag, jeweils einen Wagen der Bauart Sgns⁶⁹⁴ zur Erprobung auf Original- bzw. modifizierte SNCF-Drehgestelle Bauart Y 37 A für 160 km/h umzurüsten. TALBOT schlug dann allerdings der DB vor, eine der beiden Sgns⁶⁹⁴ für Vergleichszwecke mit dem weiterentwickelten TALBOT-Drehgestell DRRS für 160 km/h umzurüsten.

Die 13 zweiachsigen Schiebewandwagen Hbillss-y³⁰⁷ des InterCargo-Express werden von der DB vorgehalten und eingesetzt. Für die 90 Neubauwagen Sgss-y⁷⁰³ P des InterCargo-Express tritt die Kombiwaggon/Eitville (die wiederum zu 50% der Bundesbahn gehört; die andere Hälfte teilen sich verschiedene Speditionen) als P-Einsteller – und privatwirtschaftlicher Finanzier – auf. Vermarktungspartner der DB ist auch die Transfracht/Fankfurt, die zugleich Container und Wechselbehälter vorhält. Die Instandhaltung solcher Hochleistungsgüterwagen bedarf besonderer Aufmerksamkeit – und auch besonderer Anlagen. Dies wäre aber schon ein neues Thema.

Hauptbeteiligte an der Realisierung der beiden beschriebenen Bauarten der Hochgeschwindigkeitsgüterwagen sind: Bundesbahn-Zentralamt Minden, Waggonfabrik TALBOT, Aachen, KNORR-Bremse, München und Mannesmann-Rexroth, Hannover.

Kurzbeschreibung Untergestelle/Wagenkasten Hbillss-y³⁰⁷

Das Untergestell ist aus Abkant- und Walzprofilen geschweißt. Die äußeren Langträger sind als Fischbauchträger ausgeführt. Der mit Flurfördergeräten befahrbare Fußboden besteht aus 45 mm dicken Kiefernbohlen, die durch Saumleisten mit dem Untergestell verbunden sind. Der Wagenkasten besteht aus den beiden Stirnwänden, dem Dach und einer Mittelsäule je Wagenlängsseite. Das Dach ist über die Stirnwände und die Mittelsäulen mit dem Untergestell verbunden. Der Wagen besitzt Aluminium-Schiebewände und zwei verriegelbare Trennwände, die in Lochschienen festgelegt werden. Der Wagen besitzt eine geteilte Zugeinrichtung und 59-t-Hochleistungspuffer.

Kurzbeschreibung Untergestell Sgss-y⁷⁰³ P

Das Untergestell besteht aus den beiden kräftigen seitlichen fischbauchartigen Langträgern, die über Querträger miteinander verschweißt sind. 28 abklappbare Aufsetzapfen nach ISO-Norm erlauben den Transport von Containern und Wechselbehältern unterschiedlicher Länge. In Wagenmitte befindet sich eine Übersteigmöglichkeit. Die Zugeinrichtung ist geteilt. Da die Bauart 703 im Blockzugverkehr eingesetzt wird, sind im Unterschied zur Bauart 694 (mit Oleo-Hydraulikpuffern) 59-t-Hochleistungspuffer ausreichend.

Detlef Perner

Quellennachweis:

- Deutsche Bundesbahn, Kombiwaggon, Waggonfabrik TALBOT, G-C Güterwagenarchiv
- DS 939/5, Kurzbeschreibungen Bauart 307, Bauart 703
- DB Kundenbrief 1/1990, S. 3ff
- DB (Hrsg.), Die Zukunft kommt schnell. InterCargoExpress, Mainz, 1990
- Die Bundesbahn 1/91
- Müller/Gebhard, Laufwerke für hohe Geschwindigkeiten bei Güterwagen, ETR 11/90, S. 661 ff
- verschiedene Ausgaben GÜTERWAGEN-CORRESPONDENZ

Der Verfasser dankt dem BZA Minden, der Kombiwaggon und der Waggonfabrik TALBOT für die umfangreiche, geduldige und freundliche Unterstützung.



Bild 10: Ein Hbillss³⁰³ (hier die Ausführung Hbikks-t³⁰³ mit der Nummer 21 80 237 5 431-8), die Ursprungsbauart des vorn gezeigten Hochgeschwindigkeits-Schiebewandwagens.

Foto: Werkfoto DUEWAG

Technische Daten des Hbillss-y³⁰⁷

Umbau aus Wagen der ab 1981 in Dienst gestellten Bauart Hbillns³⁰³

(abweichende technische Daten der Bauart 303 sind zum Vergleich in Klammern angegeben)

		Hbillss-y ³⁰⁷	(Hbillns ³⁰³)
Länge über Puffer	mm	14 220	
Radsatzstand	mm	9 000	
durchschnittliches Eigengewicht	kg	17 040*)	(15 700**)
Radsatzlast maximal (bis 100 km/h)	t	22,5	
zulässige Radsatzlast bei 160 km/h	mm	18,5	(—)
Ladelänge	mm	12 616	(12 286)
Ladebreite	mm	2 670	
Ladefläche	m ²	33,7	(32,8)
Laderaum	m ³	75,8	(72,1)
Ladeöffnung	mm	2 200 x 6 318	
Kleinster befahrbarer Gleisbogenhalbmesser	m	35	
Druckluftbremse Bauart		⊠ KE-GPR-A ⊕ ep	(KE-GP)
Anzahl der Bemszylinder		6	(1)
Bauart der Puffer		59-t-Hochleistungspuffer	
Hub	mm	105	
Länge	mm	620	
Monoblockradsatz-Durchmesser	mm	920	
Höchstgeschwindigkeit	km/h	160	(100)
Erstes Umbaujahr		1989	
Umbau		Waggonfabrik TALBOT/Aachen	
Zeichnungsnummer		1 Fwg 307.1.01.000.001	
Wagennummern		42 80 245 5 000 bis 012	

*) mit 2 Trennwänden

**) mit 6 Trennwänden

Bild 11: Das Schema verdeutlicht die Konstruktion von Laufwerk und Bremse beim Hbillss-y³⁰⁷. Zeichnung: DB; Fotos 1 bis 7, 10, 11: Sammlung Güterwagen-Correspondenz

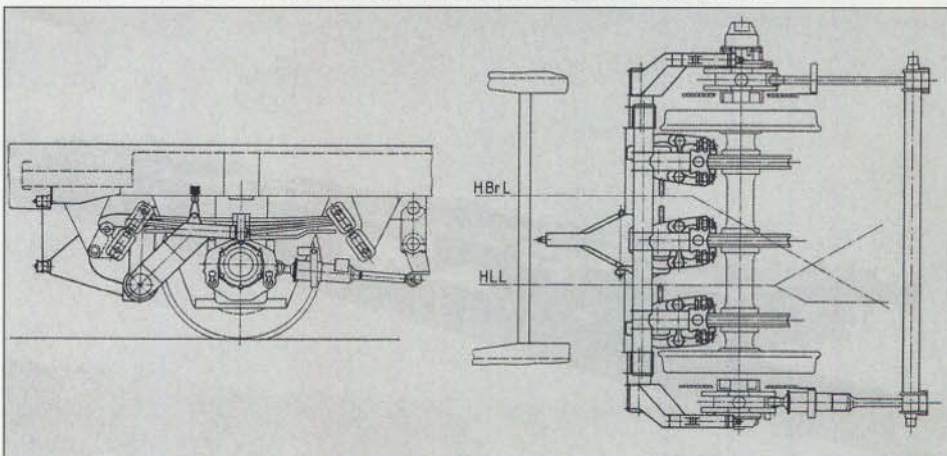
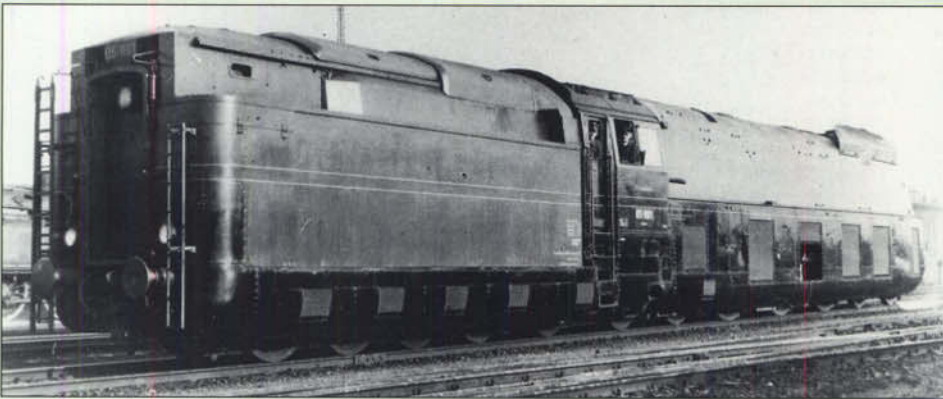




Bild 1: In der Anfang Februar erschienenen Sonderausgabe 1/91 des Eisenbahn-Journals "Die Baureihe 03" haben wir auf Seite 29 bereits dieses Foto der 03 193 (Baujahr 1935) mit Stromlinientender gezeigt. Bei näherer Betrachtung des Tenders stellt man fest, daß es sich nicht um einen vierachsigen Tender der Bauart 2'2' T 34 St, sondern um einen fünfachsigem Tender handelt, und zwar um den gleichen, mit dem auch die Lokomotiven 05 001 und 002 (Baujahr 1935) von der Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellt worden sind – einen Tender der Bauart 2'3 T 37 St. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

Verwirrung

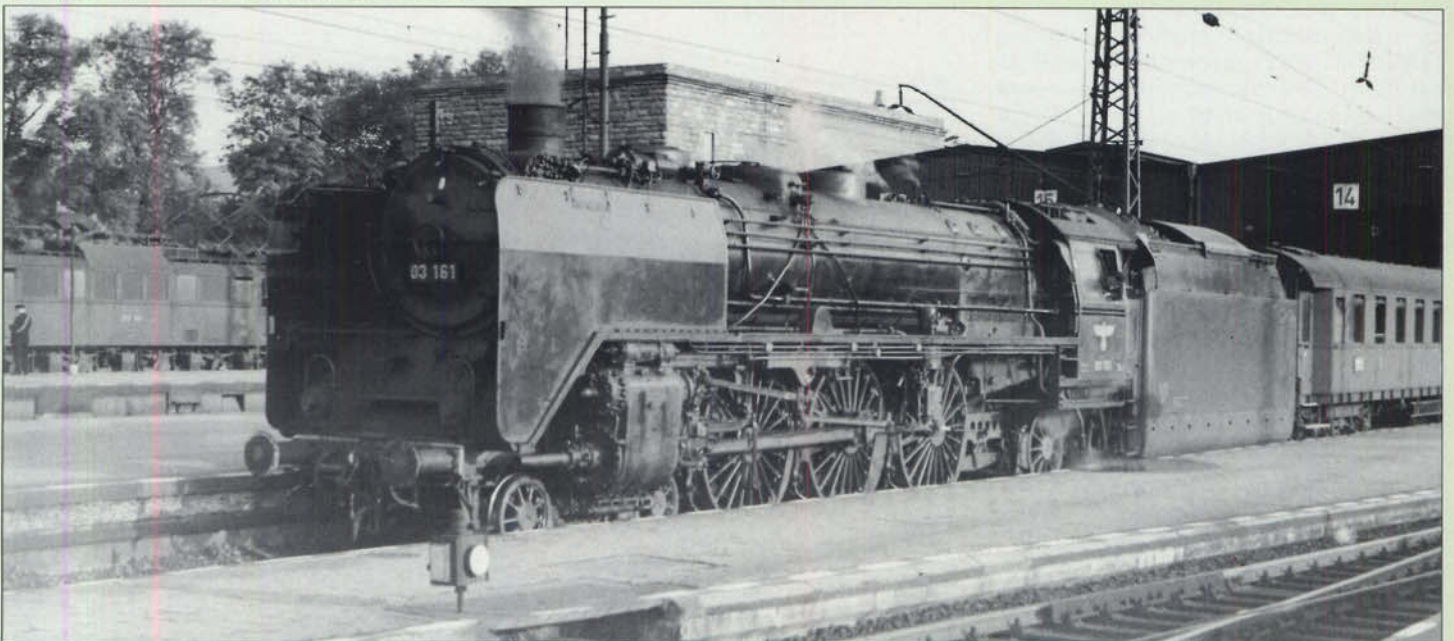


Für einige Verwirrung bei unseren Lesern sorgten Angaben über den Stromlinientender der 03 193 in der kürzlich erschienenen Sonderausgabe 1/91 des Eisenbahn-Journals "Die Baureihe 03". Auf Seite 29 heißt es dort, die 03 193 war mit einem der fünf im voraus gelieferten vierachsigen Stromlinientender der Bauart 2'2' T 34 St gekuppelt, mit dem später auch die stromlinienverkleideten Drillingslokomotiven der Baureihe 03¹⁰ in Dienst gestellt wurden. Auch in den Legenden zu den Bildern 35 und 54 wird diese Behauptung aufgestellt.

Kurz nach Drucklegung wurden wir auf den Irrtum aufmerksam. Alle in der Sonderausgabe 1/91 abgebildeten Vorkriegsaufnahmen der

Bild 2: Die 05 001 war, wie auch die 05 002, mit einem Stromlinientender der Bauart 2'3 T 37 St gekuppelt. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

Bild 3: Dieses Foto vom Sommer 1941 belegt, daß auch Zwillinglokomotiven der Baureihe 03, zumindest die 03 161, mit Stromlinientendern der Bauart 2'2' T 34 St eingesetzt worden sind. Mit dieser Tenderbauart wurden aber insbesondere die stromlinienverkleideten Drillingslokomotiven der Baureihe 03¹⁰ gekuppelt. **Foto: A. Ulmer, Sammlung Braitmaier**



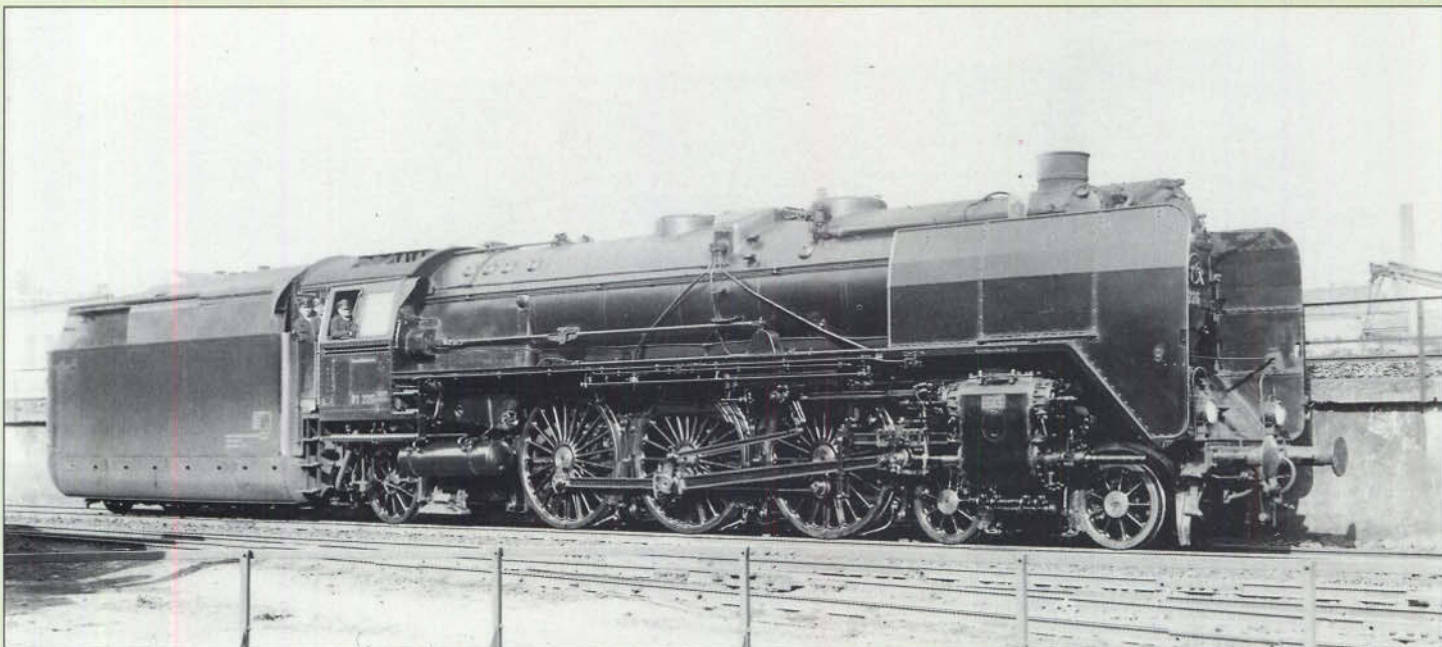


Bild 4: Auch Lokomotiven der Baureihe 01 waren mit Stromlinientendern der Bauart 2'2' T 34 St ausgerüstet. Hier die 01 226 (gebaut von Henschel, Fabrik-Nr. 23557) kurz nach ihrer Ablieferung an die Deutsche Reichsbahn. Die DR nahm die Lok am 6. April 1938 in Betrieb und teilte sie dem Bw Dresden-Altstadt zu, wo sie bei Ausfall der Stromlinienlok des Henschel-Wegmann-Zuges, der 61 001, "einspringen" sollte. **Foto: W. Hubert, Sammlung Dr. Scheingraber**

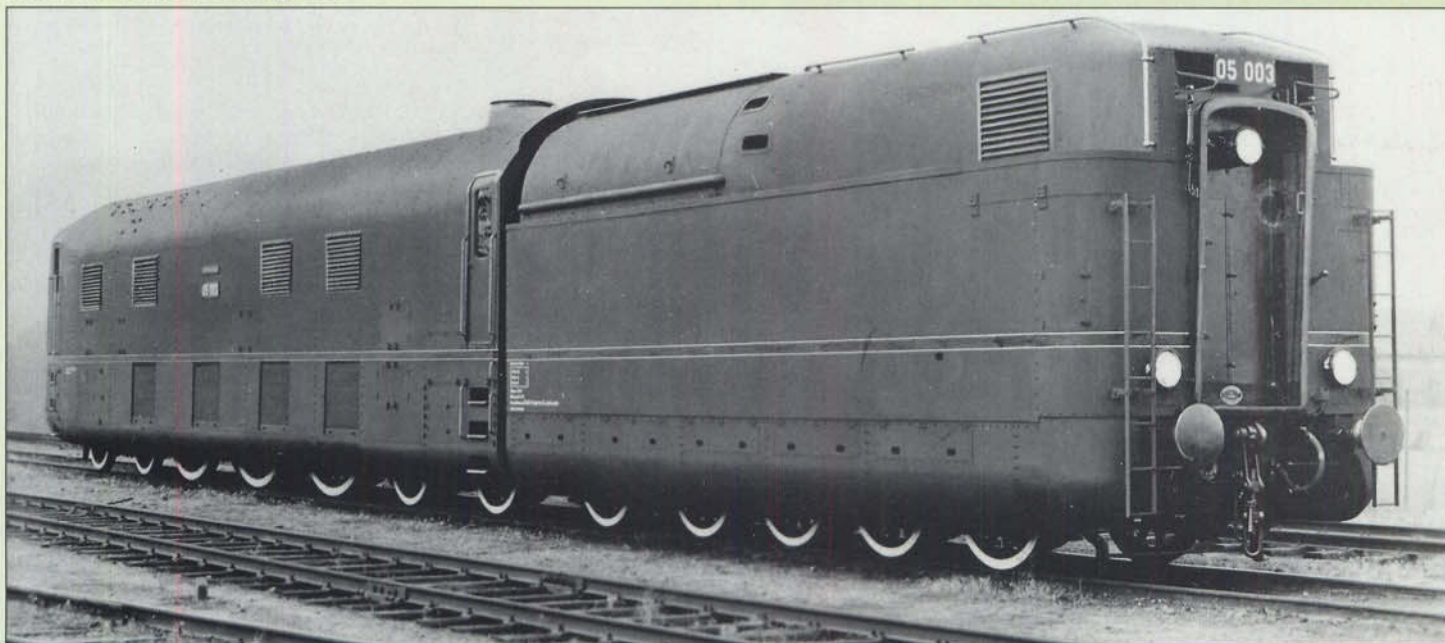
03 193 zeigen sie mit einem fünfachsigem Stromlinientender der Bauart 2'3 T 37 St, mit dem auch die beiden Lokomotiven 05 001 und 002 geliefert wurden.

Die Erklärung, warum die 03 193 gerade mit dem fünfachsigem Stromlinientender 2'3 T 37 St gekuppelt war, ist einfach: Die 03 193 ist zeitgleich mit den Lokomotiven 05 001 und 05 002 bei Borsig bestellt worden. Ein Vergleich der Fabriknummern verdeutlicht das: 05 001 und 002 Borsig 1935/14552 und 14553; 03 193 Borsig 1935/14554. Die 03 193 war als Reservelok für den FD-Verkehr Berlin – Hamburg vorgesehen und wie die beiden 05-Lokomotiven beim Bw Altona beheimatet. Sie trat in

Bild 5: Die Lokomotiven der Baureihe 03¹⁰ wurden mit vierachsigen Stromlinientendern der Bauart 2'2' T 34 St geliefert. Hier ein Foto der 03 1081 (Baujahr 1940). **Foto: C. Bellingrodt**



Bild 6: Ein Einzelstück blieb der Stromlinientender der 05 003 der Bauart 2'3 T 38,5. Er faßte 38,5 m³ Wasser und 12 t Kohlenstaub. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**



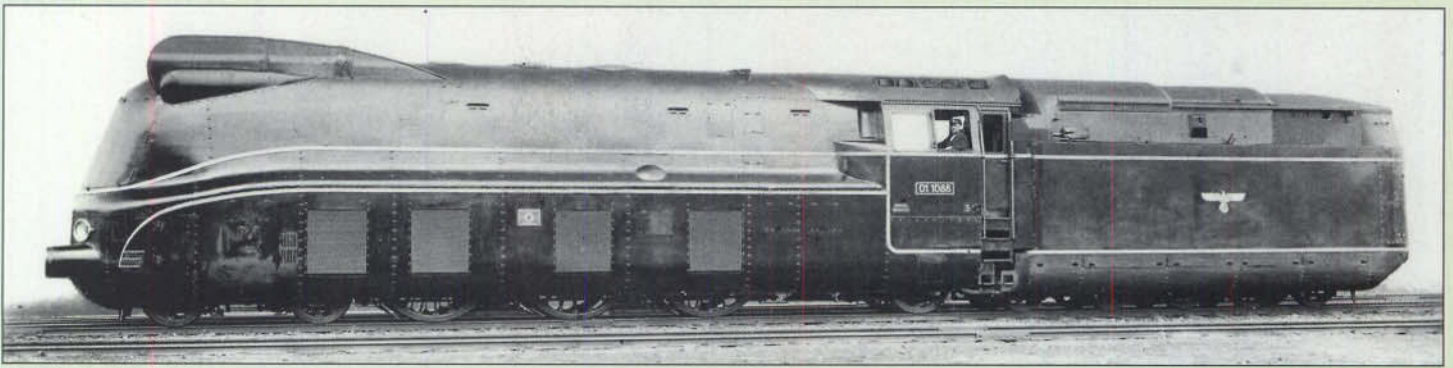


Bild 7: Die Lokomotiven der Baureihe 01¹⁰ wurden mit fünfachsigen Stromlinientendern der Bauart 2'3 T 38 St geliefert. Die Abbildung zeigt die 01 1088, die am 25. Mai 1940 in Dienst gestellt worden ist. **Foto: W. Hubert, Sammlung Dr. Scheingraber**

Aktion, wenn eine der beiden 05-Lokomotiven planmäßig oder außerplanmäßig nicht einsatzfähig war.

Und doch gab es zumindest eine Lokomotive der Baureihe 03, die mit einem Stromlinientender der Bauart 2'2' T 34 St gekuppelt war, wenn auch möglicherweise nur vorübergehend. Ein Foto aus dem Jahre 1941 zeigt die in Nürnberg beheimatete 03 161 mit einem Tender dieser Bauart. Bereits ab Werk mit diesem Tender ausgestattet war auf jeden Fall die 01 226 (gebaut von Henschel 1938, Fabrik-Nr. 23557), ein Foto belegt dies. Es war zunächst beabsichtigt, diesen Tender der 01 226 später mit einer nachträglich mit Stromlinienverkleidung auszurüstenden Zwillingsmaschine der Baureihe 03 zu kuppeln; doch der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs vereitelte dieses Vorhaben. Dr. Günther Scheingraber versuchte etwas Licht in das Dunkel der Stromlinientender der Deutschen Reichsbahn zu bringen und hat nachfol-

gende Übersicht über die verschiedenen Bauformen zusammengestellt.

Stromlinientender in vier Ausführungen

Da gab es zunächst einmal den fünfachsigen Stromlinientender mit der amtlichen Bezeichnung 2'3 T 37 St, der 10 t Kohle und 37 m³ Wasser faßte (Gesamtachsstand 5,9 m). Äußerlich war er an den Jalousien in den Schürzen erkennbar, die die Achslager zugänglich machten. Diese Bauform war bei der 05 001 und 05 002 sowie der 03 193 zu finden. Eine unbekannte Zahl weiterer Tender der Bauform 2'3 T 37 St soll für Lokomotiven gebaut worden sein, die vor durchgehenden Zügen auf der Strecke Berlin – Hamburg eingesetzt waren, wo der Wasservorrat des 34-m³-Einheitstenders der Bauart 2'2' T 34 nicht mehr genügte. Bekannt ist, daß zum Beispiel die 03 207 einen

solchen Tender 2'3 T 37 St besaß. Daneben gab es eine vierachsige Ausführung eines Stromlinientenders, der in erster Linie bei der Baureihe 03¹⁰ Verwendung fand. Der 2'2' T 34 St, wie er in der Sonderausgabe I/91 auf Seite 29 unten abgebildet ist, hatte einen Gesamtachsstand von 5,7 m und faßte 10 t Kohle sowie 34 m³ Wasser. Aber auch die 01 226 als Ersatzlok für die 61 001, die Zuglok des Henschel-Wegmann-Zugs Dresden – Berlin, war mit einem Tender dieser Bauform gekuppelt. Aus Fotos läßt sich ferner ersehen, daß auch die 03 161 einen 2'2' T 34 St hatte.

Um die Sache noch komplizierter zu machen, gab man den Stromlinienloks der Baureihen 01¹⁰ und 06 einen fünfachsigen Stromlinientender mit 38 m³ Wasser und gleichfalls 10 t Kohle bei, der einen Gesamtachsstand von 6 m hatte (2'3 T 38 St). Einen solchen Tender, jedoch mit geänderter Rückfront analog dem 2'2' T 34 St, hatte die Dampfmotorlok 19 1001.

Die Stromlinientender bilden ein Kapitel für sich und fordern zu Verwechslungen geradezu heraus. Um das Durcheinander perfekt zu machen, bleibt schließlich noch der Kohlenstaubtender der 05 003 zu erwähnen, der als 2'3 T 38,5 St bezeichnet wurde und 38,5 m³ Wasser und 12 t Kohlenstaub faßte (Gesamtachsstand 6,15 m). Da bei allen diesen Spielarten das "Innenleben" unter der Stromschale weitgehend verborgen blieb, sind ihre konstruktiven Unterschiede nur schwierig zu erkennen.

Anmerkung: In der Sonderausgabe I/91 hat sich in der Einleitung auf Seite 4 ein weiterer Fehler eingeschlichen. Die Aussage, die Baureihe 03 sei Erprobungsträger für die Wendlersche Kohlenstaubfeuerung gewesen, ist unrichtig. Diese Aussage trifft nur auf die dreizylindrige Ausführung (Baureihe 03¹⁰) zu, und diese war in unserer Sonderausgabe I/91 nicht Gegenstand der Betrachtungen.

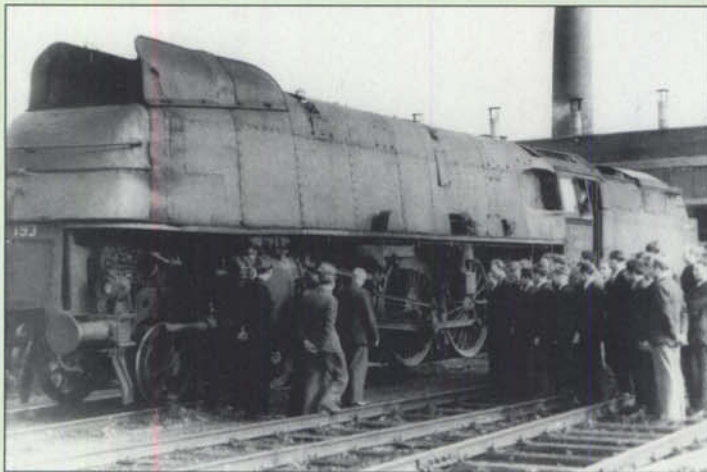


Bild 8: Um eine kleine Rarität handelt es sich bei dieser Aufnahme. Das Foto vom Oktober 1949 zeigt die 03 193 im Bw Dortmund Bbf; es belegt, daß die Lok zu diesem Zeitpunkt immer noch mit einem Stromlinientender gekuppelt war – vermutlich mit dem 2'3 T 37 St, mit dem sie 1935 in Dienst gestellt worden ist (siehe auch Bild 1).

Foto: Slg. Lanshoeft

Bild 9: Auch die beiden Lokomotiven der Baureihe 06, hier die 06 001, waren mit den fünfachsigen Stromlinientendern der Bauart 2'3 T 38 St gekuppelt. **Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber**



Bild 10: Die Dampfmotorlok 19 1001 erhielt zwar ebenfalls einen Stromlinientender der Bauart 2'3 T 38 St, die Ausführung der Rückfront entsprach jedoch der des Tenders der Bauart 2'2' T 34 St, wie ein Vergleich mit Bild 5 zeigt. **Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber**





Die Zukunft der DR-Schmalspurlokomotiven



Was die Entwicklung der östlichen Bundesländer in den nächsten Jahren betrifft, darüber kann im einzelnen momentan wohl nur spekuliert werden. Allein durch die generell zutreffende Feststellung, daß es aufwärts gehen wird, sind die anstehenden Probleme nicht zu klären. Wichtig für den Neuanfang ist wohl zuerst einmal eine Bestandsaufnahme. Und dann können Pläne geschmiedet, Tendenzen aufgezeigt und Vorhaben verkündet werden. Wie diese für das Raw Görlitz aussehen, darüber unterhielt sich unser Autor Manfred Weisbrod bereits Ende September 1990 mit dem Werkdirektor des Reichsbahn-Ausbesserungswerkes, Herrn Reichsbahn-Haupttrat Manfred Schulz.

Weisbrod: Herr Schulz, welchen Erhaltungsbestand an Schmalspur-Dampflokomotiven hat das Raw Görlitz derzeit?

Schulz: Im Bestand der Deutschen Reichsbahn befinden sich z.Z. 83 Schmalspur-Dampfloks: 55 Lokomotiven der Spurweite 750 mm, 23 Lokomotiven der Spurweite 1000 mm und fünf Lokomotiven der Spurweite 900 mm. Alle diese Maschinen werden zusammen mit den fünf Parkbahnlokomotiven der Spurweiten 600 mm und 381 mm im Raw Görlitz instandgehalten.

Weisbrod: Wie ist der Erhaltungszustand der Lokomotiven?

Schulz: Unterschiedlich. Bei der Spurweite

Bild 2: Unser Interviewpartner, Reichsbahn-Haupttrat Manfred Schulz, Werksdirektor des Raw Görlitz.
Foto: M. Weisbrod



Bild 3: Über die ZOJE, die "Bimmelbahn" von Zittau nach Oybin bzw. Jonsdorf, haben wir im Eisenbahn-Journal 4/1990 ausführlich berichtet. Auf 750-mm-Spur bringt die 99 1762 ihren Zug hier talwärts (kurz hinter Oybin, Richtung Zittau, 3.6.1981).

◀ **Bild 1:** Zwischen Bad Doberan und Kühlungsborn transportiert die "Molli" auf 900-mm-Gleisen hauptsächlich Ostseeurlauber. In den engen Gassen von Bad Doberan (unser Bild) bleibt zwischen Zug und Hauswänden manchmal gerade noch ein Meter Platz.

Bild 4: Die kleine Bahn, die von Freital hinauf nach Kipsdorf führt, gilt als die zweitälteste ihrer Art innerhalb des ehemaligen Netzes der sächsischen Staatsbahn. Durch enge Täler bringt sie zahlreiche Touristen und Wochenendausflügler ins Erzgebirge. (Aufnahme vom 4.5.1980).

750 mm haben wir Neubaulokomotiven aus den Jahren 1953/54 und Altbau-(Einheits-)Lokomotiven aus den Jahren 1928/1929. Bei den Neubaulokomotiven ist der Rahmen sehr gefährdet; die Kessel sind in unterschiedlichem Maße verschlissen. Bei den Altbauloks sind die Kessel stark verschlissen, und die Rahmen können noch erhalten werden. Für beide Lokomotivbaureihen sind die Instandhaltungsmaßnahmen bis zum Jahre 2000 vorgesehen.

Weisbrod: Man sollte ergänzen, daß die Einheitslokomotiven (Baureihe 99.173-176) mit dem besseren Rahmen einen Barrenrahmen, die Neubaulokomotiven (Baureihe 99.177-179) einen Blechrahmen besitzen.

Ein weiteres Problem, das Ihnen Sorge bereitet, sind die Luftsauger für die Saugluftbremsen. Vom Bw Zittau weiß ich, daß vom Raw aufgearbeitete Maschinen wegen fehlender oder defekter Luftsauger nicht eingesetzt werden konnten.





Bild 5: Die Schmalspurstrecke Oschatz – Mügeln wird heute nur noch von Güterzügen befahren. Mittels aufgebockter Normalspurwagen wird Kaolin von Kropitz nach Oschatz transportiert. Zugloks sind die sächs. IV K, von denen ab 1962 über 25 Lokomotiven rekonstruiert worden sind.

Schulz: Die Problematik der Luftsauger muß in Zusammenhang mit den Anhängfahrzeugen, d.h. den Reisezugwagen und den Rollfahrzeugen, gesehen werden, die noch mit Saugluftbremsen ausgerüstet sind. Weil die Anhängfahrzeuge nicht in dem Maße auf Druckluftbremse umgerüstet werden konnten, wie es erforderlich war, haben wir auf den Lokomotiven zwei Bremssysteme installiert. Auf der Strecke Freital/Hainsberg – Kipsdorf ist der Lokomotiv- und Wagenpark überwiegend auf Druckluftbremse umgestellt.

Leider sind die Kapazitäten im Werkteil Perleberg des Raw Wittenberge, das für die Ausbesserung der Schmalspurwagen zuständig ist, begrenzt, so daß die Umstellung der Reisezug-, Pack- und Güterwagen auf Druckluftbremse kurzfristig nicht bewältigt werden kann. Deshalb haben wir Görlitzer uns mit einem Modellbauer im Lausitzer Oberland zusammengesetzt, um neue Luftsauger zu gießen. Die Modelle hat die Firma Schiller in Waltersdorf gebaut, und die ersten Probegüsse hat die Sachsenguß GmbH, Leipzig, besorgt. Fünf dieser Probegüsse werden in unserer Zerspannungswerkstatt bearbeitet und bei der Sachsenguß nochmals prägniert. Die Erprobung des neuen Doppelluftsaugers aus Bronzeguß soll Mitte Oktober 1990 abgeschlossen sein. Eine zweite Variante hat unser technischer Bereich ermittelt. Die britische Firma Hugh Phillips Tredgar produziert Doppelluftsauger. Von dieser Firma werden zwei Modelle auf unseren 750-mm-Lokomotiven getestet.

Weisbrod: Herr Schulz, Sie sagten, daß bei den Blechrahmen der 750-mm-Lokomotiven die Verschleißgrenze erreicht sei. Gleiches gilt wohl auch für die 1000-mm-Lokomotiven der Harzquerbahn. Ist an einen Nach- oder Neubau von Rahmen gedacht, um die Lokomotiven zu erhalten?

Schulz: Ja, wir werden für die Lokomotiven, bei denen die Instandhaltung zu kostenintensiv ist, neue Rahmen bauen lassen.

Weisbrod: Wie geht es mit den Kesseln der sogenannten VII K Altbau, den Einheitslokomo-

tiven der Baureihe 99. 173-176, weiter, die die Verschleißgrenze erreicht haben?

Schulz: Die Strategie der Hauptverwaltung (Hauptabteilung Maschinentechnik) sieht vor, alle Schmalspur-Dampflokomotiven mit Ausnahme weniger ehemaliger Privatbahn- oder Länderbahnlokomotiven bis zum Jahre 2000 zu erhalten. Die Baureihe 99. 173-176 soll ab 1994 rekonstruiert werden.

Weisbrod: Die "Hofame" von Zittau, die 99 4532, ist wegen Ablaufs der Kesselfrist abgestellt. Ist auch für diese Einzelgängerin an einen Ersatzkessel gedacht?

Schulz: Der Bericht über den Zustand dieses Lokomotivkessels, der bei Kirchmöser untersucht wird, liegt uns noch nicht vor. Fällt der Befund günstig aus, werden wir weitere Erhaltungsmaßnahmen für diese Lokomotive festlegen. Auch die 99 4633 aus Putbus und die 99 5901, 99 5902 und 99 5906 der Selketalbahn werden wir weiter instandhalten. Die Instandhaltung der 99 4632 und der 99 5903 wird von der Hauptabteilung Maschinentechnik noch geprüft.

Weisbrod: Wenn bei Lokomotiven, die in geringer Stückzahl vorhanden sind, Zylinderschäden auftreten, ist man dann in der Lage, Ersatzzylinder in Schweißkonstruktion zu fertigen?

Schulz: Ja, Herr Weisbrod, das ist möglich. Wir haben sowohl für die 900-mm-Lokomotiven aus Kühlumborn als auch für die einzige Einheitslokomotive der Harzquerbahn, die 99 7222, Dampfzylinder in Schweißkonstruktion im Raw Meiningen und die Zusage, daß die Zylinder für die 99 7222 im Dezember 1990 geliefert werden.

Weisbrod: Welche Zukunftsaussichten hat Görlitz als kleinstes Reichsbahn-Ausbesserungswerk in der sozialen Marktwirtschaft?

Schulz: Natürlich machen sich jetzt in ganz Europa Ausbesserungswerke und Werkstätten daran, Dampflokomotiven zu reparieren. Im polnischen Ausbesserungswerk Pila (Schneidemühl) werden Dampflokomotiven aus ganz Polen und aus Westeuropa repariert. Wir haben Kontakt mit all diesen Firmen insoweit, als sie

bei uns Hauptersatzteile wie Dampfsammelkästen, Pfeifen, Schornsteine, Regler, Domdeckel u.a. kaufen können. Görlitz hat immer versucht, diese Teile zu erhalten, wenn uns das auch hinsichtlich der Bestandsmenge und der Kosten belastet hat. Wir haben das getan, um die Schmalspur-Dampflokomotiven der Reichsbahn zu erhalten, und wir können jetzt im Marktgeschäft unsere Leistungen auch vielen Privatbahnen in ganz Deutschland, in Großbritannien und den Niederlanden anbieten. Die Ersatzteilproduktion werden wir mehr und mehr in den Vordergrund stellen.

Weisbrod: Viele schmalspurige Dampfloks, die heute im westlichen Teil Deutschlands oder im westlichen Europa bei privaten bzw. Museumsbahnen eingesetzt sind, waren einst Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn und somit schon in Ihren Werkhallen. Wäre das Raw Görlitz bereit, die Erhaltung dieser Lokomotiven wieder zu übernehmen?

Schulz: Wir sind für diese Aufgaben bereit, und die Mitarbeiter unseres Werkes setzen alles daran, das technische Denkmal Schmalspur-Dampflokomotive mit ihrem Wissen und Können zu erhalten.

Weisbrod: Unmittelbar nach der Wende gab es in der Deutschen Reichsbahn Überlegungen, von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur Schmalspur-Dampfloks oder Großtauschteile nachbauen zu lassen. Sie sind selbst in Winterthur gewesen. Was ist bei diesem Besuch herausgekommen?

Schulz: Die Firma SLM in Winterthur stand den Absichten der Deutschen Reichsbahn sehr aufgeschlossen gegenüber. Die SLM baut z.Z. Zahnrad-Dampflokomotiven; sie ist mit diesem Auftrag und dem Bedarf der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) an elektrischen Vororttriebwagen total ausgelastet. Die Deutsche Reichsbahn hatte die Absicht, 1000-mm-Lokomotiven für die Harzquerbahn zu bestellen, um die Spannung der Reisezüge mit Dampflokomotiven sicherzustellen. Die SLM ist zu liefern bereit, allerdings erst ab 1994.

Weisbrod: Nun hat die Deutsche Reichsbahn



Bild 6: Mit höchstens 30 km/h dampft der "Rasende Roland" durch den Südostzipfel Rügens, streckenweise sogar durch wunderschönes Landschaftsschutzgebiet. Urlauber und Kurgäste genießen gern die gemütliche Romantik.

in ihren Ausbesserungswerken Arbeiten wie Kesselneubau, Rahmenneubau, Zylinderherstellung in Schweißkonstruktion für die Regelspur und die Schmalspur schon problemlos ausgeführt. Ist es in der heutigen Situation noch erforderlich, auf die Kapazitäten der SLM in Winterthur zurückzugreifen? Könnte das die DR nicht auch aus eigener Kraft schaffen?

Schulz: Die Reichsbahn kann das durchaus aus eigener Kraft schaffen. Das Raw Meiningen und insgesamt der Bereich Fahrzeugausbesserung hätte dazu die Möglichkeit. Wir sehen aber heute ein, daß der Neubau im Instandhaltungssektor ein Fehler war. Es sind ja nicht nur Teile von Dampflokomotiven, sondern komplet-

te Reisezug-, Güter- und Kesselwagen in den Ausbesserungswerken gefertigt worden. Das hat den Instandhaltungssektor geschwächt. Für den Neubau ist die Industrie zuständig.

Weisbrod: Wie ich hörte, interessiert sich die Deutsche Reichsbahn wieder für Ölfeuerung auf Schmalspur-Dampflokomotiven?

Schulz: Die Zahnrad-Dampflokomotiven, die in Winterthur gebaut werden, erhalten Ölfeuerung. Diese Feuerungsart, die in hohem Maße den Forderungen des Umweltschutzes gerecht wird, ist bei den Beratungen von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn mit großem Interesse verfolgt worden, weil man die Dampfloks der Harzquerbahn möglichst rasch wieder

auf Ölfeuerung umstellen möchte.

Weisbrod: Das wäre der dritte Umbau der Harzquerbahn-Lokomotiven und der zweite Umbau auf Ölfeuerung?

Schulz: Ja. Die Projektierungsabteilung der SLM sieht aber ein Leichtöl vor, dessen Verbrennungsabgase umweltverträglicher sind. Die frühere Ölfeuerungsanlage auf den Lokomotiven der Harzquerbahn arbeitete, wie auch bei den regelspurigen Loks, mit Bunkeröl D. Jetzt führen wir mit den Meininger Kollegen Versuche mit Bunkeröl C durch. Es ist vorgesehen, auch die 750-mm-Lokomotiven mit Ölfeuerung auszurüsten, doch besteht das Problem, wie sich denn das gesamte Verbrennungssystem



Bild 7: Nach Oberwiesenthal, ehemals einer der beliebtesten Kurorte der DDR, kann man ebenfalls mit einer Schmalspurbahn fahren. Diese brachte dem Ort übrigens im ganz direkten Sinne den Wintersport: Ein norwegischer, am Streckenbau beteiligter Ingenieur hatte seine Ski mitgebracht – und fand bald Nachahmer. (Aufnahme 29.1.1989) **Foto: R. Nickell**

bei den engen Platzverhältnissen unterbringen läßt.

Weisbrod: Herr Schulz, können Sie sagen, wie der Umbau der Baureihe 110.8 zur Baureihe 199.8 für die Harzquerbahn weitergeführt wird? Geplant waren 30 Lokomotiven; sieben sind bisher wohl umgebaut oder im Umbau.

Schulz: Der Umbau – man sollte besser Neubaue sagen – ist gestoppt; diese Lokomotive wird von den Bürgern nicht angenommen. Also entschied man, sie nur vor Güterzügen einzusetzen. Das Raw Stendal läßt die Produktion im Dezember 1990 auslaufen.

Weisbrod: Herr Schulz, welche Aussichten sehen Sie für die Schmalspurbahnen auf dem

Gebiet der ehemaligen DDR, wenn Deutsche Reichsbahn und Deutsche Bundesbahn fusionieren?

Schulz: Das ist eine schwierige Frage, weil hier die Bedürfnisse der Menschen, die Interessen der Eisenbahnfreunde und ein gewisser Hang zur Nostalgie mit den wirtschaftlichen Notwendigkeiten in Widerspruch geraten können. Der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn liegen Prognosen über den Rückgang des Güterverkehrs und über die Zunahme des Reiseverkehrs vor. Für den Tourismus auf der Harzquerbahn reichen bereits jetzt die mit Dampflokomotiven bespannten Züge nicht mehr aus. In Spitzenzeiten müssen zusätzliche Züge

bespannt werden. Das aber vermag das Bw Wernigerode mit seinen 23 Dampflokomotiven nicht abzusichern. Das Raw Görlitz konnte für 1990 die Instandhaltung aller zu Schadgruppen angemeldeten Lokomotiven nicht garantieren, so daß wir 1991 fast die doppelte Kapazität in den Betriebsplan aufgenommen haben.

Weisbrod: Wieviele Lokomotiven kann das Raw Görlitz pro Monat in welchen Schadgruppen aufarbeiten?

Schulz: Das ist unterschiedlich. Wir sind in der Lage, zwei bis drei Loks der Schadgruppe L 5 und zwei der Schadgruppe L 6 oder L 7 aufzuarbeiten. Bezüglich der Schlosserarbeiten unterscheiden sich die Schadgruppen L 6 und L 7 nur

Bild 8: Am "Tag der offenen Tür" am 29.9.1990 stand auch die zwischenuntersuchte (L 6) 99 7238 der Harzquerbahn für Führerstandsmitfahrten zur Verfügung. Es war verblüffend, wieviele Leute auf dem für zwei Mann berechneten Führerstand Platz finden konnten. **Foto: M. Weisbrod**



Bild 9: Auf dem Zuführungsgleis des Raw Görlitz stehen je eine zur Aufarbeitung hergeschickte 1000-mm-Lok der Harzquerbahn, eine 750-mm-Neubaulok und ein Rollfahrzeug. Die Schilder werden bei Raw-Zuführungen sicherheitshalber im Bw behalten. **Foto: M. Weisbrod**





Bild 10: Die Harzquerbahn kann sich mit einigen Superlativen schmücken. Ihre 1000-mm-Spur ist beispielsweise die längste Schmalspurstrecke der ehemaligen DDR, und sie führt durch den einzigen Tunnel aller dortigen Schmalspurbahnen. Unser Foto zeigt die 99 7233 und 99 7234, die am 29.10.1988 mit einem Güterzug auf der Stichstrecke nach Hasselfelde unterwegs sind (bei Birkenmoor). Alarmierenderweise existieren inzwischen konkrete Planungen zur Einstellung des Dampfbetriebes zugunsten moderner Dieseltriebzüge, ja sogar zur Stilllegung eines Teils der Strecke. **Foto: R. Nickell**

unwesentlich.

Weisbrod: Es reicht nicht aus, wenn sich die Maschinenwirtschaft um die Erhaltung der Lokomotiven bemüht; auch für das Streckennetz müßte einiges getan werden. Auf Touristenrouten wie Zittau – Oybin/Jonsdorf sind angesichts geplanter Stilllegungen kaum noch Unterhaltungsarbeiten durchgeführt worden. Können Sie uns über die Absichten der Oberbaumeistereien Auskunft geben?

Schulz: Ja. Mir ist bekannt, daß umfangreiche Rekonstruktionsarbeiten auf der Strecke Zittau – Oybin/Jonsdorf erfolgen werden. Weitere Maßnahmen für das Streckennetz der Harz-

querbahn sind in den Haushaltsplan der Hauptverwaltung eingegangen. Es ist nicht ausgeschlossen, daß auf der Harzquerbahn auch Leichttriebwagen zum Einsatz kommen.

Weisbrod: Die müßten allerdings neu gebaut werden?

Schulz: Natürlich wären es Neubauten. Ein von der Salzgitter AG konstruierter, für Spanien bestimmter Triebwagen ist auf der Harzquerbahn getestet worden und hat gute, sogar sehr gute Werte in ökologischer Hinsicht erbracht.

Weisbrod: Alles in allem darf man sagen, daß die Situation für die Schmalspur-Dampflokomotiven und die Schmalspurstrecken in der

ehemaligen DDR doch optimistisch zu beurteilen ist und geplante Stilllegungen, die vor der Wende die Eisenbahnfreunde verunsichert haben, gebannt sind.

Schulz: Wir hoffen das sehr. Die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner unseres Werkes legen alle ihre Anstrengungen in die Erhaltung der Schmalspur-Dampflokomotiven, der Rollfahrzeuge und der Lokomotivtransportwagen und hoffen, sie noch recht lange in Görlitz instandhalten zu können.

Weisbrod: Herr Schulz, im Namen des Eisenbahn-Journals danke ich Ihnen für dieses Gespräch ganz herzlich!

Bild 11: Für die 16,5 km lange Strecke der Löbnitztalbahn benötigt der Zug eine gute Stunde. Hauptsächlich für den Gütertransport errichtet, befördert die Bahn auf der 750-mm-Spur heute vor allem Touristen zwischen Radebeul-Ost und Radeburg. Unser Foto zeigt einen der von den Einheimischen "Löbnitzdackel" genannten Züge kurz vor dem Haltepunkt "Weißes Roß" in Radebeul, wo er die Gleise der Straßenbahnlinien 4 und 5 aus Dresden kreuzt. **Fotos: 1, 3 - 6, 11: J. Nelkenbrecher**



Bild 1: Am 13. Februar präsentierte die Bundesbahn in München ihre ersten Trailerezugleinheiten. Derzeit laufen sie im Praxistest zwischen Ingolstadt und dem Raum Wuppertal.
Foto: R.R. Rossberg



Zauberwort RoadRailer

Ein neues Transportsystem am Start

In den letzten Jahren stellte die westeuropäische Industrie mehrere Trailersysteme vor, deren Fahrzeuge auf der Schiene miteinander nicht kuppelbar sind. Die Deutsche Bundesbahn hat nach einer Reihe von Tests mit dem Trailerezugsystem "RoadRailer" der RoadRailer Europa GmbH Ottobrunn diesem kürzlich die bahntechnische Zulassung erteilt und mit der kommerziellen Erprobung begonnen.

Die Anfänge für ein solches System liegen bereits in den 50er Jahren in den USA. Bis Ende 1990 hat sich dort ein Bestand an den entsprechenden Systemelementen von rund 2500 Stück herausgebildet. Besonders wichtig sind die überaus positiven Erfahrungen, die dabei mit der technischen und betrieblichen Zuverlässigkeit gemacht wurden.

Mitte der 80er Jahre führte man dann in Deutschland Studien zu einem ähnlichen System durch. Die Realisierung, die sich daraus hätte ergeben können, scheiterte allerdings an einem Investor.

Die Notwendigkeit für Schiene **und** Straße, über Alternativen zum klassischen Kombinierten Verkehr sowie zum überproportional ansteigenden und immer mehr ins Kreuzfeuer geratenden reinen Lkw-Transport nachzudenken, nahm indessen rapide zu. Inzwischen scheint allen Beteiligten klar zu sein, daß die Lösung nach wie vor in einem Zusammenwirken beider Verkehrsträger liegt – wenn auch mit einer intelligenteren als der bisherigen Schnittstellenlösung.

So fiel Ende 1989 bei der Bundesbahn die Entscheidung für einen "Quickshot", sozusagen "von der Stange" eine begrenzte Anzahl der notwendigen Trailereinheiten zu erwerben. Es handelt sich dabei um drei bimodale Auflieger, für deren Mitführung im Zug vier Drehgestelle sowie je zwei Front- und Mitteladapter benötigt werden. Bei deren Konzipierung wurde, wie gesagt, das amerikanische System zugrunde gelegt, allerdings nicht ohne es an die Bedürfnisse der europäischen Bahnen anzupassen, was vor allem wegen der unterschiedlichen Bremsvorschriften notwendig wurde.

Um die Zulassung für den regulären Betrieb zu erlangen, mußten die Trailer ein umfangreiches Erprobungsprogramm durchlaufen. Die Bun-

desbahn-Zentralämter Minden und München, derzeit mit der Einführung der ICE-Züge beschäftigt, verfügten indes nicht über die erforderlichen Kapazitäten. Daraufhin übernahm die Zentralstelle Wagentechnik der Deutschen Reichsbahn in Delitzsch den Gesamtauftrag für die Untersuchung und Erprobung des Trailerezuges auf der Schiene.

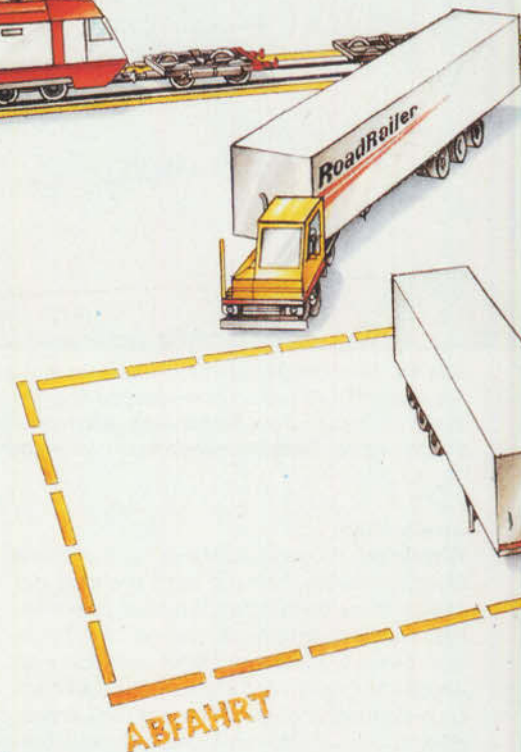
Auf der Grundlage des Zulassungsprogramms der DB stellte die Zentralstelle Wagentechnik einen langen Testplan auf, den sie mit Unterstützung weiterer Reichsbahn-Dienststellen sowie des Ostberliner Instituts für Schienenfahrzeuge im Oktober 1990 nach weniger als 100 Tagen abschloß. Dazu gehörten unter anderem Vermessungen, Prüfstanderprobungen wie Zug-/Druck-Versuche und Bremsuntersuchungen, lauf- und bremsstechnische Fahrversuche, Bremschlepp- und Auflaufversuche, jeweils mit leeren und mit beladenen Trailern.

Alle Erprobungen wurden mit Erfolg abgeschlossen, die Zulassung im Januar dieses Jahres erteilt.

Am besten erfassen läßt sich das System sicherlich mit Hilfe der beigefügten Illustrationen. Im Grunde handelt es sich um eine verblüffend einfache Lösung, die natürlich erst einmal technisch realisiert werden mußte. In einem Satz gesagt, geht es dabei um die Möglichkeit, einen Sattelaufleger je nach Bedarf als normalen Sattelzug auf der Straße oder als Waggon auf der Schiene fahren zu lassen.

Als Straßenfahrzeug unterscheidet sich der RoadRailer nur geringfügig von einem üblichen Sattelaufleger. Wegen des verstärkten Chassis ist lediglich die Nutzlast etwas geringer. Für die Durchsetzung des RoadRailer-Systems müßten die Spediteure (evtl. über Leasing-Firmen) die Beschaffung dieser Auflieger übernehmen. Auch für die Drehgestelle und Adapter liegt die Lösung wohl im privatwirtschaftlichen Bereich.

Auf jeden Fall wird der Sattelaufleger für den Schienentransport mit dem Heck auf jeweils



eins der besagten Drehgestelle geschoben, und zwar ganz einfach von der Zugmaschine, die lediglich an einen eingebneten Gleisanschluß fahren muß. Aufwendige Umschlaganlagen und -geräte werden damit überflüssig – ein wesentlicher Grund für die Wirtschaftlichkeit des RoadRailer-Systems.

Die Straßenachsen werden übrigens für die Fahrt auf der Schiene pneumatisch angehoben und verriegelt. Die zulässigen Höhenabmessungen werden vom RoadRailer bei Straßen- und Schienenbetrieb unterschritten. Er kann deshalb auch problemlos den Brenner auf dem Schienenweg überqueren.

Hinzu kommt, daß die Höchstgeschwindigkeit des RoadRailers auf dem Schienen-Hauptweg

Bild 3: Bereits seit den fünfziger Jahren wird das RoadRailer-System in den USA genutzt. Der dortige Bestand beläuft sich mittlerweile auf ca. 2500 Einheiten. Foto: RoadRailer Europa GmbH

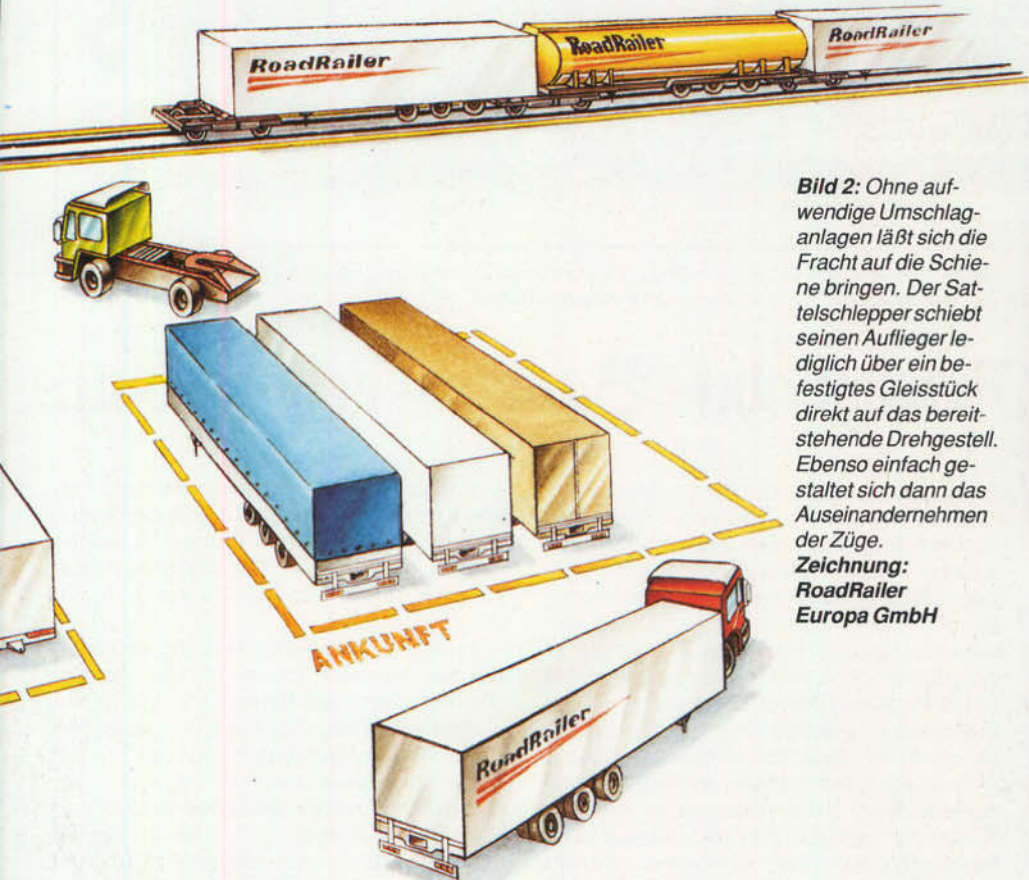


Bild 2: Ohne aufwendige Umschlaganlagen läßt sich die Fracht auf die Schiene bringen. Der Sattelschlepper schiebt seinen Auflieger lediglich über ein befestigtes Gleisstück direkt auf das bereitstehende Drehgestell. Ebenso einfach gestaltet sich dann das Auseinandernehmen der Züge. Zeichnung: RoadRailer Europa GmbH

Bild 4: In den USA hat sich das System bereits seit Jahren bewährt. Foto: RoadRailer Europa GmbH



Ob nun aber in nächster Zeit ein gemeinsamer Systemscheid der europäischen Bahnen fallen oder sich eines der Systeme aus dem Markt heraus spontan durchsetzen wird – vor diesem steht eine große Aufgabe: den totalen Kollaps des Autobahnverkehrs in Zusammenhang mit dem erwarteten Transportboom durch den Gemeinsamen Markt (1993) zu verhindern. Wir werden Sie auf dem Laufenden halten. Christiane Bergmann

doppelt so hoch ist wie die des Lkw auf der Autobahn. Dadurch wird schon bei relativ geringer Entfernung die Zeit für den Umstieg kompensiert und es verkürzen sich die Relationen, bei denen es sinnvoll ist, von der Straße auf die Schiene umzusteigen.

Nach Aussagen der Bundesbahn, die seit dem 21. Januar gemeinsam mit der Spedition Schenker Praxistests zwischen Ingolstadt und Schwelm bei Wuppertal durchführt, ist die Nachfrage nach Trailer-Ganzzügen groß. Täglich erhalte man mehrere Anfragen von Firmen und Speditionen. Die Hoffnung, daß sich das System nun auch schnellstens in umweltrelevantem Maße durchsetzen möge, erhält Auftrieb.

Bild 5: Als Straßenfahrzeug unterscheidet sich der RoadRailer nur geringfügig von einem normalen Sattelaufleger. Für die Fahrt auf Drehgestellen werden die Straßenachsen pneumatisch angehoben und verriegelt. Foto: DB



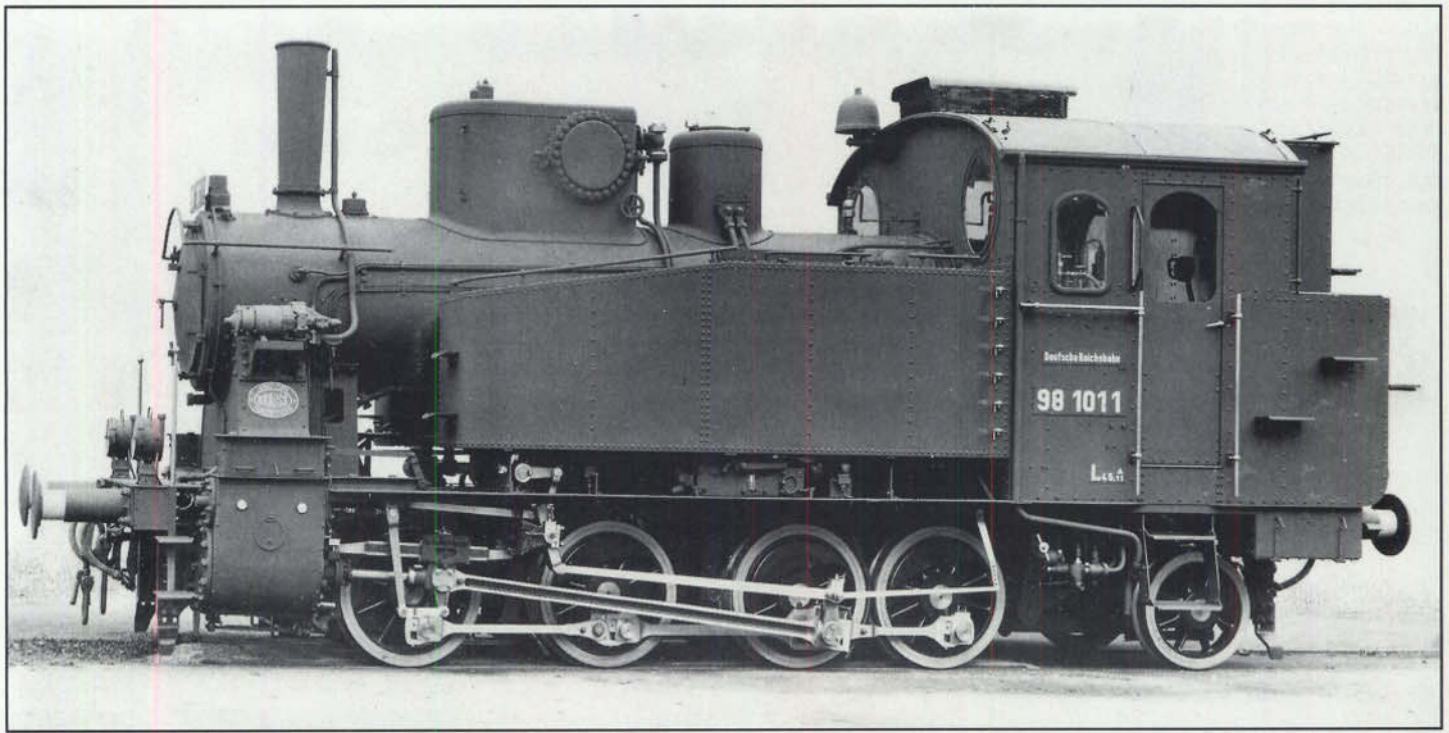


Bild 1: Lokalbahnlok GtL 4/5 der Gruppenverwaltung Bayern in der DRG, Baureihe 98¹⁰ von 1929, hier die Heizerseite der 98 1011. Archivfoto Krauss-Maffei



Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut

GtL 4/5 – Baureihe 98¹⁰

Die bayerische D h2-Lokalbahnlokomotive der Baureihe 98^{9,9} (Gattung GtL 4/4) von 1911 war die "Stammutter" einer Reihe aus ihr konstruktiv abgeleiteter Maschinen: der 98¹⁰ (GtL 4/5) von 1929, der 98⁹ (später in 98¹¹ umgezeichnet; ebenfalls Gattung GtL 4/5) ab 1934, der LAG Nr. 87 und 88 (98¹⁰) sowie der TAG Nr. 7 von 1936.

Über diese "Familie" ist im Eisenbahn-Journal bereits mehrfach berichtet worden, so z.B. im Bayern-Journal der Ausgaben 2/1982 und 3/1982, kürzlich auch in 11/1990. Anlaß für letzteren Beitrag war die Fleischmann-Neuheit des Jahres 1990: die Baureihe 98⁸.

Mit dem naheliegenden Gedanken, ein Grundmodell gleich so zu konzipieren, daß sich aus ihm in ähnlicher Weise wie beim Vorbild weitere Varianten durch Modulbausteine entwickeln

lassen, können sich die Großhersteller aus Kostengründen nicht anfreunden. Bleibt nur, sich eine GtL 4/4 selbst umzubauen, zum Beispiel zur BR 98¹⁰ (GtL 4/5).

Der im GtL 4/4-Modell steckende Fleischmann-Motor ist dem Umbau im Wege; er muß ersetzt oder besser ersetzt werden. Es empfiehlt sich, aus der Not eine Tugend zu machen und einen Faulhaber-Motor einzubauen (wobei Fräsarbeiten anfallen) oder den Austausch gleich von SB-Modellbau erledigen zu lassen. Auch an den Kunststoffteilen der 98⁸ gibt es viel zu verändern. Ganze Baugruppen wie das Führerhaus samt dem Kohlenkasten sind völlig neu anzufertigen. Übernommen wird auf jeden Fall das Fahrwerk mit Steuerung und Zylinder sowie der Schornstein.

Am **Fahrwerk** fallen folgende Änderungen an:

- Rahmen entsprechend Skizze 1 bearbeiten: Den Gußblock beiderseits unten ausnehmen (Querschnitt etwa 3 x 3 mm²; in der Skizze schraffiert), um dem Betrachter den Durchblick unter dem Wasserkasten zum Stehkessel zu ermöglichen. Das Rahmenende so abtragen, daß die Laufachse genügend Spiel hat (in der Skizze schwarz gezeichnet); dazu auch die Ansätze hinten entfernen. Am Rahmenende

unten eine 3,5 mm lange Auflagefläche für den Sporn schaffen. Zwei M2-Gewindebohrungen vorsehen und hinter den Rädern der vierten Kuppelachse je einen Bremszylinder (Roco-Ersatzteil Nr. 4116 D-033/034 der G 10) anbringen.

- Ein hinteres Auflager für das Lokgehäuse am Rahmen herstellen (Skizze 2): Messingplättchen (Sporn) mit zwei Bohrungen (2 mm Durchmesser) vorsehen, darauf einen Riegel (Kunststoffprofilstückchen) kleben. Auf ihm sitzt die Führerhausrückwand auf; die Höhe des Riegels muß man selbst bestimmen. Maßgebend ist, daß das Gehäuse mit dem Umlauf waagrecht sitzt, was man aber erst am Schluß bei der Montage einrichtet. NEM-Schacht mit einem 1 mm starken Distanzplättchen unterkleben; hinteren Bahnräume aus einem Messingblechstreifen und Plastikprofilstückchen basteln und ankleben. Kompletten Sporn mit zwei kurzen M 2-Schrauben am Rahmen befestigen; rechte Kante des Sporns mit Tesa oder Lack isolieren, um Kurzschluß durch den u.U. berührenden Spurkranz des Lauftrads zu verhindern.

- Deichsel des Krauss-Helmholtz-Gestells für die Nachlaufachse imitieren (Skizze 3). Sehr gut eignet sich dazu das Vorlaufachsgestell der Lok D 156 von Kleinbahn. Man kann die Deichsel aber auch selbst aus Kunststoffresten oder Messingblech anfertigen. Als Nachlaufachse bietet sich der schwarz vernickelte Lauftradsatz der C 5/6 von Roco an. In jedem Falle tut man gut, die Deichsel mit Blei zu beschweren. Das erspart eine Andruckfeder und vermeidet eine durch sie bedingte Entlastung der Kuppelachsen. Schließlich das Deichselgestell mit einer Blechschraube an einem mit UHU-Greenit anzuklebenden Plastikblöckchen anlenken (Skizze 2, rechts).

Materialbedarf für den Umbau

Gegenstand	Anzahl	Artikelnummer	Hersteller
Tenderlok, Baureihe 98 ⁸	1	4098	Fleischmann
Austauschmotor	1		Faulhaber
Lauftradsatz	1	90 531	Roco
Polystyrolplatten 1,0 mm; 0,5 mm; 0,25 mm stark		0 100	Wenzel
Eine Reihe von im Text bezeichneten Zurüstteilen von Günther oder Weinert.			

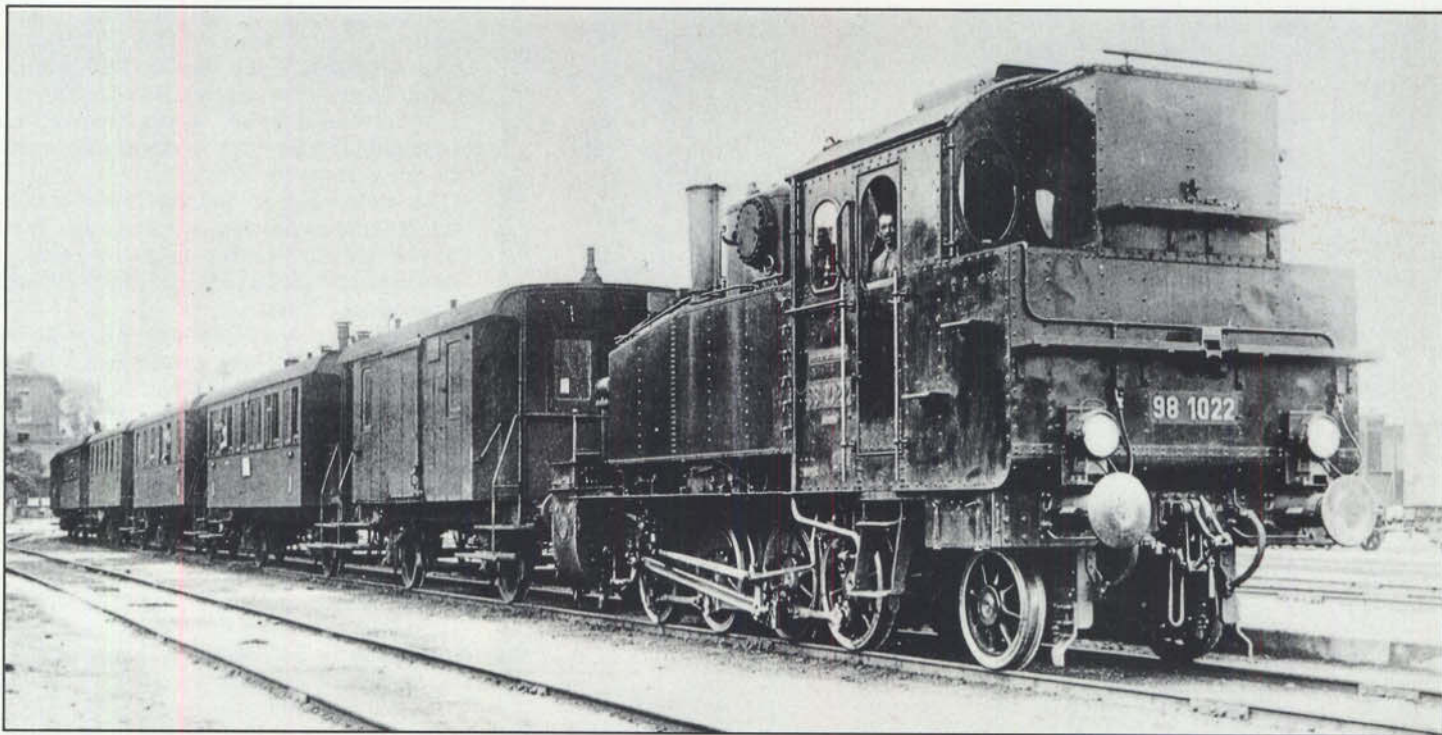


Bild 2: In den 30er Jahren entstand dieses Foto in Mühlendorf/Obb., das die 98 1022 mit einem Lokalbahn-Personenzug zeigt. **Foto: Slg. Dr. Scheingraber**

• Radsterne und Rahmen mit Plaka Nr. 56 (Dunkelbraun) grundieren, mit Karminrot (Deckfarbe/Schulmalkasten) übermalen und mit Mattlack fixieren. Vorsicht, daß keine Farb- und Lackreste an Lauf- und Stromabnahmeflächen der Räder haften bleiben!

Mehr Aufwand erfordert das **Gehäuse:** Der Eindruck, das GtL 4/4-Führerhaus würde sich auch für die GtL 4/5 eignen, täuscht. Es besteht eine ganze Reihe kleiner, aber charakteristischer Unterschiede. Man kann zwar durch Eingriffe mit Feile und Säge einiges anpassen,

aber dem halbwegs kritischen Betrachter bleiben die Differenzen nicht verborgen. Das Beste ist es meines Erachtens, für die GtL 4/5 ein völlig neues Haus samt Kohlenkasten aus 1 mm starkem Plattenmaterial (Polystyrol) zu basteln:

• Seiten-, Vorder- und Rückwände des Führerhauses sowie Kohlenkastenteile nach Skizze 4 anfertigen und zusammenkleben (UHU-Plast). Die Führerhaustüren und die Seitenfensterrahmen vom Original-GtL 4/4-Haus übernehmen, die Türfenster aber etwas größer feilen. Den un-

teren Rand der Kohlenkastenrückwand verschleißt man mit einem viertelrund gefeilten 3[□]-Plastikstab, der ersatzweise auch aus 1 mm dicken Streifen zusammengeklebt wird.

• Als Dach dient ein Abschnitt des Daches des Kühlwagens Ibces Nr. 303 103/111/113 von Lima (Skizze 4), das passende Deckleisten und Regenrinnen sowie ziemlich genau die richtige Wölbung aufweist. Daran werden Regenfallrohre aus Draht (1 mm Durchmesser) gesetzt; einen Lüftungsaufsatz bastelt man sich aus zwei kleinen Kunststoffstückchen.

Bild 3: Der oben abgebildeten Vorbildsituation angepaßt ist diese Modellszene. Das Triebfahrzeug der Baureihe 98¹⁰ entstand in der "Hobbywerkstatt" am Küchentisch.

Foto: Dr. Hufnagel



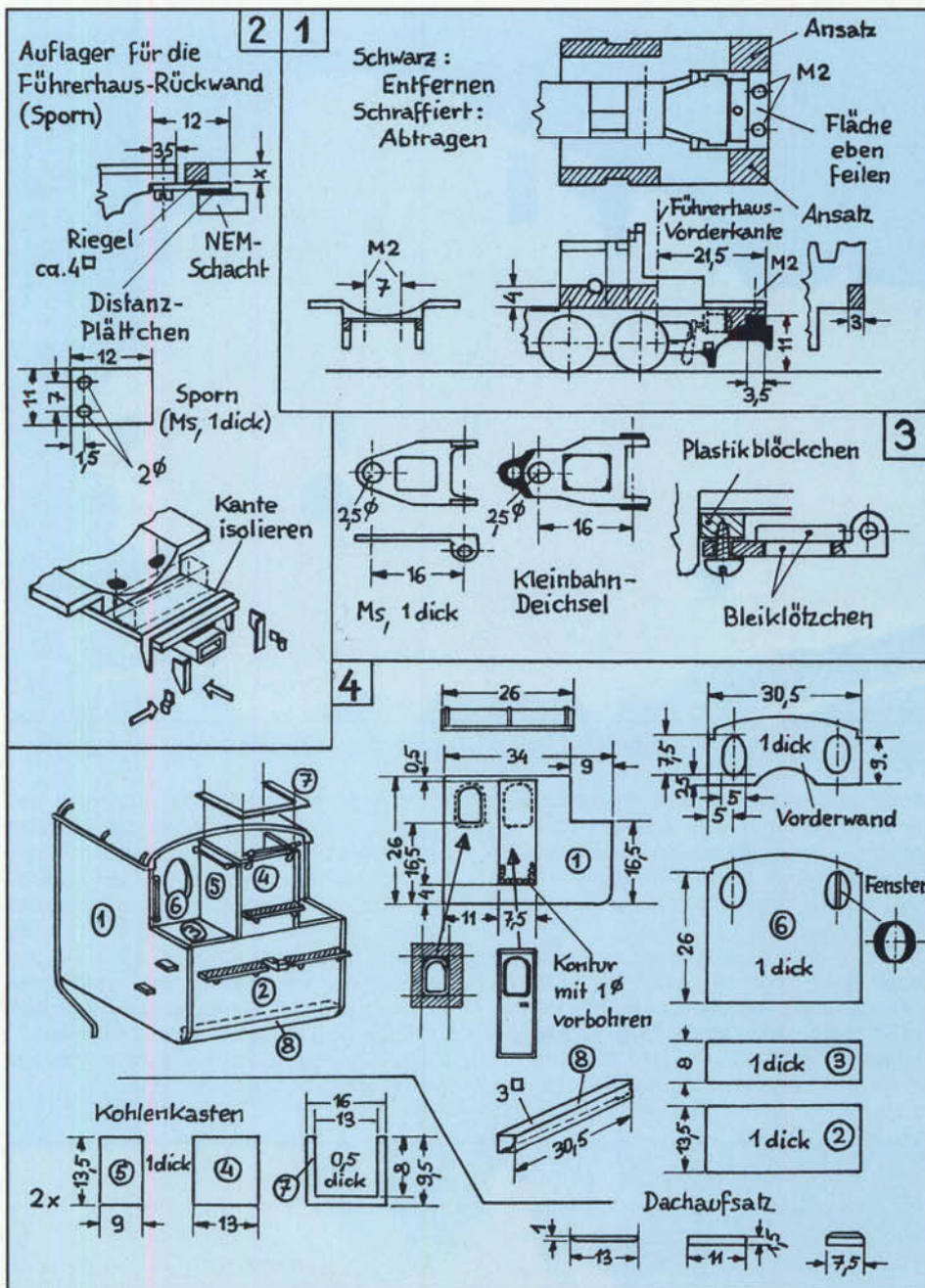
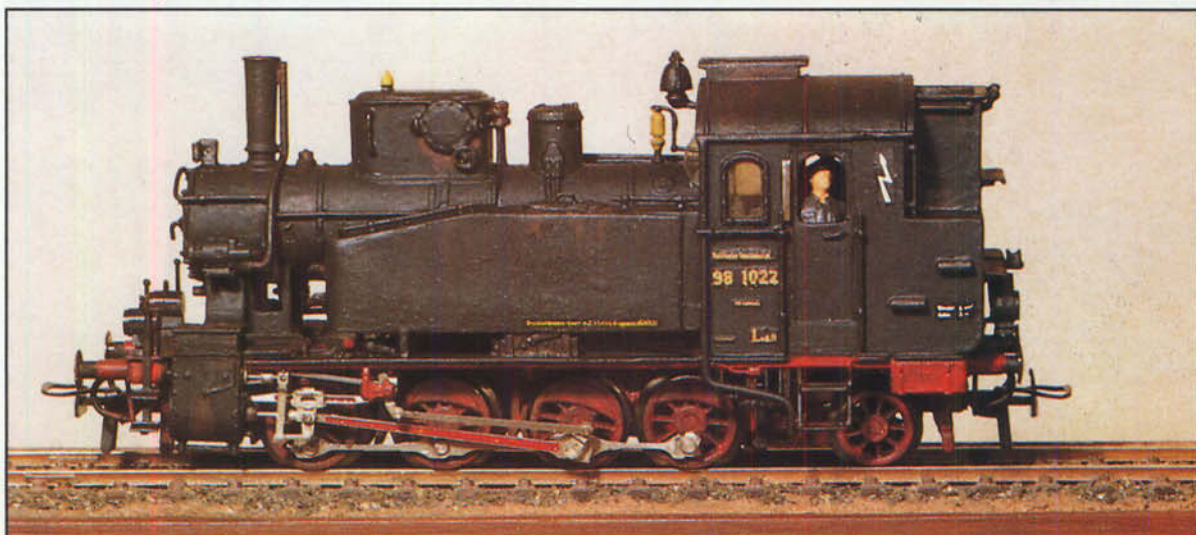


Bild 4: Einige Bauschritte illustriert wiedergegeben. Zeichnung: Dr. Hufnagel

Bild 5: Das Modell des Verfassers dieses Umbaubeitrages: H0-Lok 98 1022 auf dem Vorführgleis. Foto: Dr. Hufnagel



- Griffstangen (0,5 mm und 0,6 mm Durchmesser) mit Haltern (Günther Nr. 1310), Trittleche hinten und seitlich (Günther Nr. 1291, etwas kürzer geschnitten, bzw. aus Riffelblechimitation), Laternenhalter und Glocke (Günther Nr. 1363 und 1441) werden angesteckt und jeweils mit Sekundenkleber befestigt.

- Die kreisrunden Stirnwandfenster elliptisch zufeilen und einpassen, aber erst nach dem Bemalen des Gehäuses einsetzen. Am wenigsten Einbauprobleme verursacht der geöffnete Zustand der Fenster.

- Umlauf nach Skizze 5 zweimal je Seite stückeln. Die einzufügenden kurzen Teile bastelt man sich aus Messing- und Plastikprofilstückchen. Stoßstellen empfehlenswerterweise mit dünnen Messingstreifen hinterkleben (Sekundenkleber). Läßt sich der Umlauf dann nur noch schwer über den Getriebeblock des Rahmens schieben, sollte man dessen Ober- und Unterkante etwas rund feilen. Über den Puffern Laternenhalter einsetzen/-kleben.

Nun zum **Kessel**: Die ersten 33 Exemplare der GtL 4/5 wurden mit einem großen Dom ausgerüstet, unter dessen Haube der Dampfdom und ein Speiswasserreiniger steckten. Ihn bastelt man nach Skizze 9.

- Der Originaldom wird bis auf seine Sattelkrempe entfernt. Reglerzug und Sanderzug vorsichtig abnehmen und aufbewahren. Die seitlichen Deckel liefert der Vorwärmer der Roco-G 10 (Ersatzteil Nr. 4116 S-015), und die Speiseventile stammen – etwas zugeschnitten – vom Originalkessel. Sicherheitsventile nicht vergessen! Nach einigen Dienstjahren wurden die Speiswasserreiniger wieder entfernt – sie hatten sich nicht bewährt –, und der Dampfdom stand wieder für sich allein. Wer diese Variante bevorzugt, kann die Originaldome (Dampf- und Sanddom) belassen.

- Am hinteren Kesselende muß alles herausgearbeitet werden, was beim Überstülpen über den Gußblock im Wege steht (Schraffiertes in Skizze 6). Den Befestigungszapfen absägen und ca. 3,5 mm weiter vorn wieder ankleben, um 4 mm verlängern und die Bohrung in den Kesselballast hinein etwas fortführen. Mit der Befestigungsschraube eine Funktionsprobe durchführen.

- Rauchkammertür abziehen, Rauchkammer um 4,5 mm bei 14,5 mm Durchmesser nach vorne verlängern, Tür wieder ansetzen.

- Wasserkästen nach vorne abschrägen (Skizze 7), Seiten- und Vorderwände durch 0,5 mm

dicke Plastikauflage verstärken und unten 3 mm anstückeln, Schrägeil mit 0,25 mm starkem Kunststoff abdecken, Griffstangen auf- und Trittleche (Günther Nr. 1291) anstecken, größere Wassereinfülldeckel (Günther Nr. 1124) anbringen.

- Neue Ballaststücke für die Wasserkästen aus Bleiblech fertigen, mit UHU-Greenit zusammen- und in die Kästen einkleben. Sollte ihre Gesamtstärke von 6 mm etwas zu

groß sein, einfach das Paket im Schraubstock dünnerpressen.

- Rauchkammerträger aus 1 mm dickem Kunststoffmaterial basteln (Skizze 8) und unter die Rauchkammer kleben. Dazu auch einen Steg unter die Wasserkästen in der Nähe der Aufwurfhebelgewichte kleben, um den Umlauf besser gegen diese zu versteifen.

- Führerhaus mit Umlauf und Kessel (UHU-Greenit) zusammenkleben, Dampfpeife (Günther Nr. 1241) anstecken.

- Linke Lokseite ausstatten (Skizze 10): Lichtmaschine mit Rohren (1), dazu Originalauflager des Generators etwas zuschneiden und Roco-Lichtmaschine Nr. 4116 S-150 (Ersatzteil G 10) aufkleben; Wagenheber (Günther Nr. 1104) (2).

- Rechte Lokseite (Skizze 11): Originalluftpumpe mit geänderter Rohrführung (1); Reglerzug (2) und Sanderdoppelzug bis zum Sanddom (3) wieder anbringen; Speiseleitungen (0,6 mm Durchmesser) bis zu den Speiseventilen (4) an der Domrückseite; Wagenheber (5).

- Frontpartie (Skizze 11): Griffstangen an der Rauchkammer (1); Laternenhalter mit Nummernschild (2).

- Gehäuse dunkelbraun grundieren, dann schwarz spritzen und anschließend patinieren. Pufferbohlen und Umlaufunterkante karminrot bemalen. Führerhaus innen braun auslegen. Lokschildersatz für 98 1022 (Nr. D 250 von H. Gaßner) anbringen. Schilder nur schwarz übermalen, dann Texte blank schaben. Schließlich alles matt lackieren.

- Führerhausfenster mit Sekundenkleber einkleben.

Nun werden am Fahrwerk die Steuerungen und Zylinder montiert und die Pufferbohle vorgesteckt. Eine Probefahrt bereits jetzt erscheint angebracht (Fahrwerk belasten). Schließlich bastelt man noch zwei Gehäuse für die Druckausgleicher aus Kunststoffresten und Messingriffelblech (Skizze 10), klebt sie auf die Zylinder, aber nicht an den Rauchkammerträger und steckt mit flachgeklöpftem Messingdraht imitierte Betätigungshebel an.

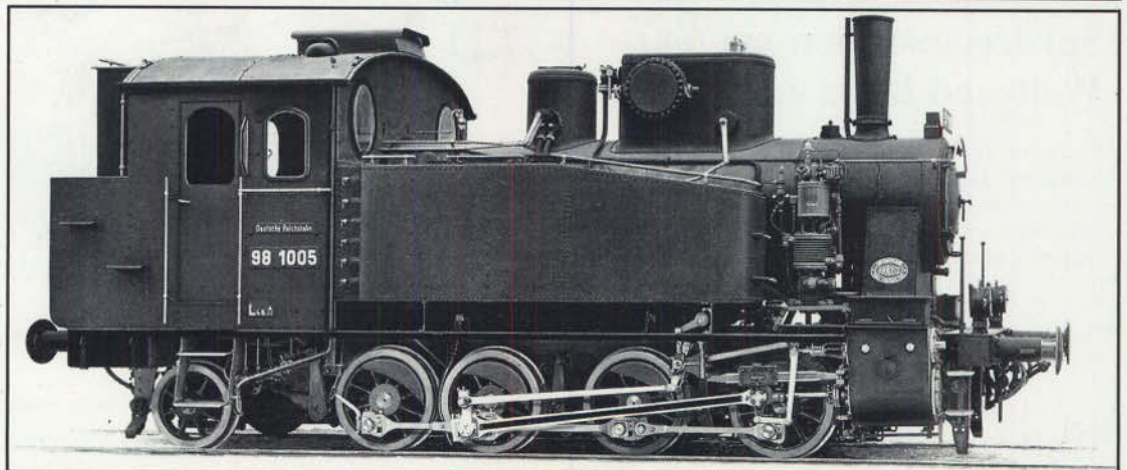
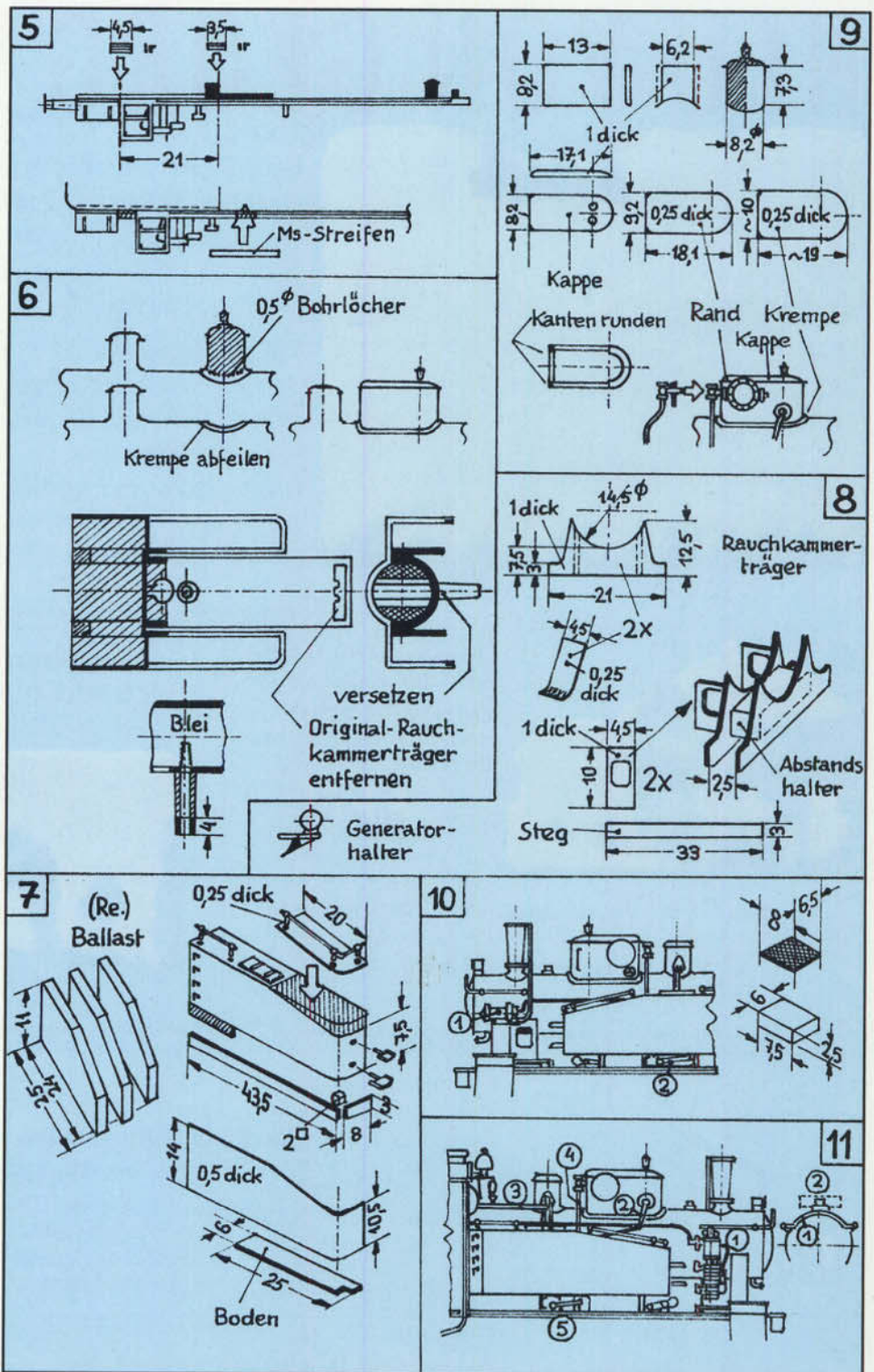
Die Probefahrt hat stattgefunden. Sie können also Ihr "frischgebackenes" GtL 4/5-Modell sofort der zuständigen Lokdienststelle zuweisen und mit ihm einen zünftigen bayerischen Lokalbahnzug – vorbildgetreu bespannt – auf die Fahrt schicken. Wenn das kleine "Bockerl" auch weit mehr Arbeit erforderte, als man wohl auf den ersten Blick vermutet hat, so ist es doch ein hübsches, apartes Modell, das unseren bayerischen Lokalbahnlokipark sehr bereichert.

Dr. Sigurd Hufnagel

Bild 6 (oben): Zeichnerische Darstellung verschiedener Umbauschritte am Lokgehäuse. Eine Zeichnung der gesamten Lok finden Sie 1:87 im Eisenbahn-Journal 3/1982 oder im Eisenbahn-Fahrzeug-Archiv, Band 1.4, aus dem Alba-Verlag. Zeichnung Dr. Hufnagel

Bild 7: Diese kontrastreiche Werksaufnahme gibt alle Details der Lokführerseite wieder, deren Erkennen Basis für einen gelungenen Modellbau ist.

Archivfoto Krauss-Maffei



Von technischen Störungen und höheren Gewalten

In der Dezemberausgabe der DB-Zeitung "Blickpunkt" war als Zahl zu lesen, was Bahnreisende in letzter Zeit vor harte Geduldproben gestellt hatte: 65 % (der schlechteste Wert seit Einführung des doppelklassigen IC-Systems 1979) habe der Pünktlichkeitsgrad des EC/IC-Verkehrs in den letzten drei Monaten des Jahres 1990 nur mehr betragen. Der weitverbreiteten Ansicht, daß dieser wenig werbewirksame Zustand eine logische Folge der DB-Personalpolitik sei, wurde dabei gleich in den ersten drei Sätzen des Artikels entgegengetreten. Denn: "Hauptursachen... sind technische Störungen und sich daraus ergebende Folgeverspätungen durch Abwarten von Anschlüssen, Bauarbeiten und Übernahmeverspätungen von Nachbarbahnen." Ein Großteil der Schuld wird einem Dammrutsch zwischen Lünen und Werne gegeben (Strecke Münster/Westf. - Lünen), infolgedessen die Strecke bis zum Fahrplanwechsel im Juni 1991 gesperrt bleiben muß.

Das war uns dann doch zu viel der Selbstkritik. Sollte der Bundesbahn wirklich einfach ein Damm weggerutscht sein, ohne daß vorher jemand auf die Gefahr aufmerksam geworden wäre? Oder wurde da etwas "verbummelt"? Schließlich, warum dauert es so lange, bis der Damm wieder aufgeschüttet ist?

Unsere Nachfrage bei der zuständigen Bundesbahndirektion in Essen erbrachte ein viel differenzierteres Bild und, als wesentliches Ergebnis, den Nachweis positiver und erfolgreicher Bemühungen der Bundesbahner im Interesse der Reisenden. Eben das schien uns so wichtig, daß wir es gern auf diesem Wege publik machen.

Tatsache ist, daß der besagte Abschnitt am 8. März 1990 gesperrt wurde. In der betreffenden Pressemeldung hieß es dazu: "Nach eingehenden Untersuchungen hatte sich herausgestellt, daß der als sanierungsbedürftig bekannte Unterbau der Strecke, deren Reparatur ursprünglich für 1992 vorgesehen war, nicht mehr die Standfestigkeit aufwies, die für die notwendigen Fahrgeschwindigkeiten, insbesondere der InterCity-Züge, erforderlich war.

Vermutlich waren die orkanartigen Stürme im Frühjahr des Jahres Auslöser des Dammrutsches. Durch die Auflockerung der Böschung, hervorgerufen durch verstärkte Baumbewegungen, konnte Wasser ungehindert in den im Jahre 1920 eingebauten Mergelboden eindringen und brachte letztlich den Damm in einen instabilen Zustand. Der beim Bau der Strecke in den Einschnitten gewonnene Boden, mit dem bis zu 14 Meter hohe Dämme errichtet wurden, ist witterungsanfällig und daher für die große Belastung und höhere Geschwindigkeiten auf Dauer nicht mehr geeignet. Daher konnte der Betrieb in der Vergangenheit auch nur mit erhöhtem Unterhaltsaufwand aufrecht erhalten werden.

Die Erdarbeiten umfassen hauptsächlich den Rück- und Neubau der Dammkrone in einer

Die Situation auf einen Blick: Zwischen Lünen und Werne bröckelte der Damm, die Strecke Capelle - Davensberg wird gleich mit saniert. Die Linie 1 wird über Hamm umgeleitet.

Skizze: Merker Verlag



Mächtigkeit von bis zu 2,20 Meter, gemessen von der Schienenoberkante des Gleises. Dafür müssen allein über 600 000 Kubikmeter Bodenmassen bewegt werden..."

Da die Strecke nun einmal nicht befahrbar ist, werden - mit großem Aufwand und unter strenger Einhaltung des Terminplans - gleichzeitig auch andere früher oder später notwendige Maßnahmen durchgeführt. Die Pressemeldung zählt auf:

"Bei der Eisenbahnbrücke aus dem Jahre 1928 über die Ascheberger Straße in Davensberg werden die Widerlager und der Überbau erneuert. Nördlich von Amelsbüren werden an der stählernen Fachwerkbrücke über den Dortmund-Ems-Kanal notwendige Reparaturarbeiten durchgeführt. An der aus dem Jahre 1927 stammenden Kanalbrücke muß neben einem Korrosionsschutz und Arbeiten an den Widerlagern der gesamte Stahlbau instandgesetzt werden, dazu erhält die Brücke einen Trog mit durchgehendem Schotterbett, das auch die Geräuschemission vermindert. An der Brücke über der Landstraße L 885 muß der aus dem Jahre 1927 stammende gesamte Stahlüberbau der Brücke durch einen neuen Stahlbetonüberbau ersetzt werden, auch die Widerlager müssen erneuert werden..."

Für die Erneuerung der Brücken sowie der beiden übrigen nur eingleisigen Streckenabschnitte Lünen - Werne und Capelle - Davensberg auf einer Länge von über 16 km sind Gesamtinvestitionen von über 70 Millionen DM veranschlagt.

So notwendig und positiv diese Erneuerung ist, so wenig läßt sie sich ohne Beeinträchtigung des Zugverkehrs realisieren. Die BD Essen: "Seit der Unterbrechung der Strecke werden die InterCity-Züge der Linie 1 (Hamburg - Stuttgart) zwischen Dortmund und Münster über Hamm (Westf.) umgeleitet. Das hat zur Folge, daß der Verkehr dieser Linie, aber auch der mit ihr in Dortmund korrespondierenden IC-Linien

2 (Hannover - Dortmund - Essen - München) sowie 5 (Dortmund - München über Hagen und Wuppertal) sehr unter Verspätungen leidet, die sich über das gesamte Netz der DB ausdehnen und damit die Pünktlichkeit des gesamten IC/EC-Verkehrs empfindlich beeinflussen.

Der Nah- und Bezirksverkehr wird zwischen Dortmund und Lünen mit Pendelzügen, zwischen Lünen und Münster mit Bussen durchgeführt..."

Dabei tun die Bundesbahner dieser Region alles, um die Auswirkungen dieser Umleitung möglichst gering zu halten, genauso aber auch, um generell einen hohen Pünktlichkeitsgrad zu erreichen. Mit Erfolg, wie man betonen muß. Denn am Stichtag 24.01.1991 konnte die DB Essen für ihren Bereich trotz aller Hindernisse einen Pünktlichkeitsgrad von 90,2 % bei "einbrechenden" (also von anderen Bundesbahndirektionen übernommenen) und immerhin noch 77,6 % bei den weitergegebenen Zügen für den Monat Januar vermeiden.

Dafür, daß die Bundesbahn durchaus besser sein kann als ihr Ruf, gibt es sogar schriftliche Zeugnisse. Existiert doch tatsächlich eine Anweisung der BD Essen an den Bahnhof Hamm (Westf.), in der die folgenden Formulierungen enthalten sind: "Besonders unangenehm und aus Reisendensicht auch unverstänlich ist... die gelegentliche Situation, daß ein relativ pünktlicher [umgeleiteter, d. Red.] Zug der Linie 1 [Hamburg - Stuttgart, d. Red.] in Hamm (Westf.) durchfährt, der folgende Zug der Linie 2 jedoch höher verspätet ist.

Um den "leidgeprüften" Reisenden der Linie 2 in diesem konkreten Fall entgegenzukommen, ordnen wir an, daß die umgeleitete Linie 1 immer dann in Hamm (Westf.) zum Zustieg von Reisenden hält, wenn die Linie 2 mit einer Verspätung von ca. 10 Minuten und mehr zu erwarten ist..."

Das ist Kundendienst in seinem wahren Sinne!

-cb-

Transrapid macht Pause

Auf der Transrapid-Versuchsanlage im Emsland fährt zur Zeit kein "Zug", gleichwohl herrscht rege Betriebsamkeit. Der Fahrweg, an dem in der Vergangenheit Schäden aufgetreten waren, wird für eine Serie von Demonstrationsfahrten auf Vordermann gebracht, die im kommenden Sommer eindrucksvoll den bisher bei der Magnetbahnentwicklung erreichten Stand deutlich machen sollen.

Das Entwicklungs- und Experimentalprogramm zum Erreichen der Einsatzreife war im vergangenen Herbst ausgelaufen, nachdem auf der Transrapid-Versuchsanlage im Emsland am 16. August 1990 eine Gesamtfahrleistung von 100 000 Kilometern erreicht worden war. Dabei legten der "Transrapid 06" genau 64 770 Kilometer, der "Transrapid 07" immerhin auch 35 230 Kilometer zurück. Bei Dauerversuchen wurden Geschwindigkeiten zwischen 300 und 400 km/h gefahren. Allein in der letzten Woche des Dauerversuchs wurden insgesamt 10 000 Kilometer zurückgelegt, einzelne Fahrten mit mehr als 1000 Kilometer ohne Zwischenhalt. Die Prüfungen zur Einsatzreife sind inzwischen abgeschlossen. Nach einem zusammenfassenden Gutachten der Bundesregierung will Thyssen die Magnetbahn bis zur Serienreife weiterentwickeln.

Für die 426 km lange Verbindung zwischen Las Vegas und dem kalifornischen Disneyland (Anaheim) wurde jetzt grünes Licht gegeben. Unter Federführung der Firmen Bechtel (USA) und Transrapid sollen 1998 die ersten Passagiere mit rund 450 km/h auf der etwa fünf Milliarden Dollar teuren Strecke reisen können. Der Bau soll 1993 beginnen. **R.R.**

Deutsche Bahnen beschaffen gemeinsam

Im Fahrzeugdienst beschränkt sich die Zusammenarbeit von Bundesbahn und Reichsbahn nicht auf die Vermietung von DR-Elektrolokomotiven der Reihe 243 an die DB (hier Reihe 143) und die gegenseitige Übernahme von Zugförderungsleistungen. Künftig beschaffen beide Bahnen ihr rollendes Material gemeinsam; die Verantwortung hierfür übernimmt der Bereich Einkauf der Deutschen Bundesbahn. Er schreibt in Abstimmung mit der DR alle Aufträge aus. Zum einen wollen die Bahnen durch größere Losgrößen Preisvorteile erwirken, zum anderen arbeiten sie schon jetzt auf die bedarfsgerechte Struktur

des gemeinsamen Fahrzeugparks hin, der mit der abzusehenden Vereinigung beider Bahnen entstehen wird.

Möglicherweise schon vom Jahresende 1991 an wird die Deutsche Reichsbahn für den Nebenbahndienst Dieseltriebwagen der DB-Reihe 628 beschaffen. Ein gemeinsames Nummernsystem für die Lokomotiven und Triebwagen wird schon erarbeitet. Das Reichsbahn-Ausbesserungswerk Halberstadt soll InterRegio-Wagen rekonstruieren bzw. neu bauen, hier ist an die Vertöchterung analog der

"Vorschau" auf den Fahrplanbetrieb des ICE ab dem 2. Juni 1991. Einmal pro Stunde und Richtung wird ein solcher moderner Lindwurm auch die Geislinger Steige befahren. Die Aufnahme entstand am 10.01.1991 bei Amstetten, als die Bundesbahn-Versuchsanstalt München mit den TK 401 015/515 und 12 mit Ballastgewichten bestückten Zwischenwagen Versuche zum Regelverhalten der Triebköpfe bei Trockenheit und Nässe unternahm. Da auch Anfahrversuche in der Steigung auf dem Programm standen, war auf der Talseite eine Lok der Baureihe 140 angekuppelt, damit im Ernstfall Schubhilfe zur Verfügung stünde. **Foto: Th. Küstner**

Natürlich braucht man nicht drei Loks, um 12 InterRegio- (und einen Meß-) Wagen zu ziehen. Sinn und Zweck der Fahrten zwischen München und Lindau (21. - 25. Januar 1991) waren Untersuchungen am (verbesserten) neuen Ladegerät der InterRegio-Wagen unter der Voraussetzung, daß entweder die DB-Baureihe 218, die DR-Baureihe 132 oder die DR-Baureihe 119 den Zug befördert. Unser Foto zeigt die ausgefallene Kombination (132 383 + 119 066 + 218 342) am 21.01.1991 bei Harbatshofen in der Nähe von Oberstaufen. **Foto: Th. Küstner**



PFA Weiden gedacht. Die InterCity-Wagen der Deutschen Bundesbahn, die mit der Aufnahme des ICE-Verkehrs im Juni 1991 frei werden, kauft oder mietet die Deutsche Reichsbahn. **-hn**

Bundesbahn will Doppelstockwagen kaufen

"Von der Stange" will die Bundesbahn Doppelstockwagen beschaffen. Ende November vergangenen Jahres fand in Frankfurt (Main) vor den maßgebenden Persönlichkeiten der Bundesbahn eine Vorführung von Doppelstockwagen der Reichsbahn, der Schweizerischen Bundesbahnen und der Niederländischen Eisenbahnen statt.

Nach der Besichtigung stimmte Bundesbahn-Vorstandsmitglied Hemjō Klein dem Vorschlag der Fachdienste grundsätzlich zu, in Anbetracht des verhältnismäßig geringen Bedarfs keinen neuen Wagen entwickeln zu lassen, sondern einen bereits angebotenen mit den erforderlichen Anpassungen an den Einsatz bei der Bundesbahn zu beschaffen. Gedacht ist an eine Ausschreibung auf der Basis des von Schindler-Waggon für die Schweizerischen Bundes-

bahnen gebauten Doppelstockwagens, wie er bei der S-Bahn Zürich bereits eingesetzt ist. Dieser Wagen gilt als einziger, der sich mit geringem Aufwand an DB-Standards anpassen läßt; andere Wagen, so auch die der Französischen Eisenbahnen SNCF, müßten im elektrischen Teil völlig umkonstruiert werden.

Als Einsatzgebiete sind vorerst nur München und Stuttgart, womöglich noch der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr im Gespräch. Jetzt wird im einzelnen ermittelt, welche Strecken und Umläufe für Doppelstockwagen in Frage kommen und welcher Bedarf besteht.

Als nächster Schritt ist die Prüfung der Einsatzmöglichkeiten im Hinblick auf das größere Fahrzeugprofil der Doppelstockwagen vorgesehen. Danach sollen Verhandlungen mit der Industrie aufgenommen werden mit dem Ziel, Schindler-Wagen einschließlich der Steuerwagen "von der Stange" zu beschaffen. Bauart- und Konstruktionsänderungen soll es nicht geben, Farbgebung und Design sollen jedoch dem Bundesbahn-Konzept entsprechen. Vorgesehen ist der Einbau vandalismusresistenter Sitze; auf Verbesserungen des Türschließmechanismus mit dem

Ziel kürzerer Schließzeiten wird besonderes Augenmerk gerichtet. Die Lauffähigkeit der Wagen soll von 130 km/h auf 160 km/h erhöht werden. **R.R.**

Notprogramm droht

"Wenn die Bundesbahn nicht umgehend Anreize schafft, um die Eisenbahner wieder zu motivieren und Neueinstellungen zu ermöglichen - vor allem durch bessere Bezahlung und eine angemessene Bewertung der Arbeitsplätze -, ist in kurzer Zeit mit einem Chaos auf den Schienen zu rechnen", warnte der Münchner Bezirksleiter der Eisenbahner-Gewerkschaft GdED Ende vergangenen Jahres angesichts des gravierenden Personalmangels gerade auch in Bayern. Beladene und abfahrbereite Güterzüge müssen deshalb reihenweise auf den Abstellgleisen stehenbleiben; Personenzüge müssen demnächst auf schwächeren Strecken u.U. gestrichen und durch Busse ersetzt werden. Schlimmstenfalls droht Streckenstilllegung. Vom dreistufigen Notfallplan könnten u.a. die folgenden Verbindungen betroffen werden: Günzburg - Mindelheim, Rosenheim - Wasserburg/Bahnhof -



Garching – Traunstein, Prien – Aschau, Donauwörth – Ingolstadt, Tutzing – Kochel. Und eine ganze Reihe mehr.

Bis zum Jahresende fehlten im Bereich der BD München wenigstens 1650 Leute, darunter 220 Lokführer. Bei den noch vorhandenen 230000 Eisenbahnern soll es zu dieser Zeit noch einen "Berg" von sage und schreibe 160 000 Tagen Resturlaub und 140 000 Tagen für Überstunden gegeben haben. "Falls sich die Personalsituation weiter zuspitzt", so Zeller, "sind im Zusammenhang mit der Einführung des Projektes "Fahrplan 91", das eigentlich zusätzliches Personal notwendig macht, auch Leistungseinschränkungen im Bezirksverkehr und im Münchner S-Bahn-Bereich nicht mehr auszuschließen."

Aus für Reiseverkehr

Am 7. Dezember stellte die Deutsche Reichsbahn den Reiseverkehr auf dem Streckenabschnitt Aue (Sachs) – Blauenthal der DR-Kursbuchstrecke 440 Chemnitz – Aue (Sachs) – Blauenthal ein. Im Winterfahrplan 1990/91 waren hier noch vier Zugpaare werktags für den Berufsverkehr vorgesehen. Die Reiseverkehrseinstellung wurde u. a. mit der "Verkürzung der Arbeitszeit in einigen Betrieben" und "Veränderungen von Einkaufs-, Ausflugs- und anderen Reisegewohnheiten" begründet.

Der Abschnitt Aue (Sachs) – Blauenthal ist Teil der einst durchgehenden Eisenbahnlinie Chemnitz

– Adorf (Vogtl.). Durch den Talsperrerbau bei Eibenstock wurde sie Mitte der siebziger Jahre zwischen Wolfsgrün und Schönheide Ost unterbrochen. **-hn**

Baureihe 252 für Madrid – Sevilla

Bei Krauss-Maffei in München entstehen gegenwärtig die ersten fünfzehn elektrischen Lokomotiven für die spanische Neubaustrecke Madrid – Sevilla, die schon 1992 fertig sein soll.

Im Gegensatz zum übrigen Netz mit 1668 Millimeter breiter Spur wird die neue Strecke als erste des Landes in der europäischen Normalspur gebaut. Die Spanischen Staatsbahnen (RENFE) erhalten dafür zum ersten Mal auch Lokomotiven für nur 1435 Millimeter Spurweite.

Insgesamt werden 75 Lokomotiven der Baureihe 252 gebaut, davon 15 in Deutschland, die restlichen 60 in Lizenz von der einheimischen Industrie. Die erste der Lokomotiven, die für 220 km/h Höchstgeschwindigkeit ausgelegt sind, mußte bei Erscheinen dieser Ausgabe gerade die Werkhalle der Münchner Lokomotivfabrik verlassen haben. Daß sie gleichzeitig die 20000. bei Krauss-Maffei gebaute Lokomotive ist, war Anlaß für eine offizielle Feier. In seiner nächsten Ausgabe wird das Eisenbahn-Journal darüber näher berichten.

Die neuen vierachsigen Lokomotiven mit der Radsatzfolge Bo'Bo' können unter zwei Stromsystemen fahren: 25 000 Volt/50 Hertz

Wechselspannung und 3000 Volt Gleichspannung. Die Spurweite wird genau 1437 Millimeter betragen, zwei Millimeter mehr als die Norm. Die 86 Tonnen schweren Maschinen werden von vier Drehstrom-Asynchronmotoren mit zusammen 5600 Kilowatt Leistung angetrieben, ihre maximale Zugkraft beträgt 300 Kilonewton. Damit können 500 Tonnen schwere Reisezüge im Flachland mit 200 km/h befördert werden, in 15 ‰ Steigung noch mit 150 km/h; bei 800 Tonnen Anhängelast und 20 ‰ Steigung sind noch 80 km/h möglich. Damit können die Lokomotiven auch im Güterzugdienst eingesetzt werden. **R.R.**

Dresden – Chemnitz

Zügig gehen die Bauarbeiten an der Neubaustrecke Hetzdorf der Eisenbahnstrecke Dresden – Chemnitz voran. Die neue Brückenkonstruktion (sie soll den alten Hetzdorfer Viadukt ersetzen) wird aus zwei großen Brücken von je 345 Meter Länge und zwischenliegenden Bahndammabschnitten bestehen. Die erste Brücke beginnt an der ehemaligen Blockstelle Hetzdorf und überquert das Hetzbachtal. Die zweite Brücke überspannt das Flöhatal und mündet kurz vor dem Haltepunkt Falkenau (Sachs) Süd in die bestehende Trasse ein. Ende September wurde die erste Brücke im Rohbau fertiggestellt. Die Teile der Taktfertigungsanlage einschließlich der Wetterschutzhalle mit Schalung und Kran sind bereits zu den Pfeilern der 2. Brücke umgesetzt worden. Gegenwärtig sind die Bauarbeiter der Bau Union Süd Dresden im Inneren der ersten Brücke mit Spannarbeiten beschäftigt. An der ehemaligen Blockstelle Hetzdorf sind schon die Konturen der neuen Einbindung in die Strecke zu erkennen. Noch sind weitere Felsabtragungen notwendig. An der Falkenauer

Seite entsteht für den vorhandenen Wirtschaftsweg eine Unterführung, die später die Auflassung der oft und lange geschlossenen Schranke des Haltepunktes Falkenau (Sachs) Süd zuläßt. Auf dem Haltepunkt ist ein neuer Außenbahnsteig und ein Fußgängertunnel vorgesehen. Die Arbeiten dazu beginnen 1991. Zum Fahrplanwechsel im Mai 1992 sollen die ersten Züge die Neubaustrecke passieren können. Dann jedoch hat der Hetzdorfer Viadukt ausgedient. Erleibt zur Freude vieler Natur- und Eisenbahnfreunde als Baudenkmal erhalten. **RbD Dresden**

Ende gut ...

... bei der Centovallbahn, dem schweizerischen Endstück der internationalen Meterspurverbindung von Domodossola durch das italienische Val Vigezzo und das schweizerische Centovalli nach Locarno. Seit dem 17. Dezember 1990 wird die "Minimetro", wie die neue unterirdische Einführung nach Locarno genannt wird, befahren.

Die auf ihrer ganzen Länge unterirdisch geführte neue Endstrecke der "Centovallina" ist 3015 m lang. Sie ersetzt die großteils in der Straßmitte verlegte alte Strecke von Solduno zum SBB-Bahnhof von Locarno samt dem früheren Zwischenbahnhof Locarno S. Antonio. Dort waren bisher die Depot- und Werkstättenanlagen der FART, der Betriebsgesellschaft für die schweizerische Teilstrecke von Locarno bis zur Landesgrenze bei Camedo, untergebracht. Die vollständig neu erstellte Unterhaltswerkstätte ist deshalb in den neuen Untergrundbahnhof Locarno FFS integriert worden.

1986 wurden die Bauarbeiten in Angriff genommen. Bereits am 28. Mai 1988 ist der fahrplanmäßige Zugverkehr auf der alten Strecke eingestellt worden, um die Bauarbeiten für die neue Strecke unge-

Bild 3: Ein Bord-Restaurant-Wagen des neuen ICE auf dem Gelände der Bundesbahn-Versuchsanstalt München-Freimann. Auf dem dortigen Rollprüfstand wurden Anfang des Jahres seine lautechnischen Eigenschaften ausgetestet sowie der Fahrkomfort am Sitzplatz gemessen.

Foto: DB (F. Schneider)



hindert vorantreiben zu können. Während zweieinhalb Jahren mußten sich die Fahrgäste zwischen Locarno und Ponte Brolla mit Autobusbetrieb begnügen. In Ponte Brolla wurde währenddessen eine provisorische Unterhaltswerkstätte betrieben.

Ursprünglich war nur der Bau eines Tunnels unter den Monti della Trinità sowie eines unterirdischen Endbahnhofs geplant. Dafür wurde ein Betrag von 38 Millionen Franken veranschlagt. Erst nachträglich wurde die im Tagbau erstellte Fortsetzung des Tunnels von S. Antonio nach Solduno ins Projekt aufgenommen. Für das ganze Projekt wurden schließlich 57 Millionen Franken auf Kostenbasis 1986 bewilligt. Was danach geschah, ist leider sehr unerfreulich: die neue Strecke wird rund 120 Millionen Franken (145 Millionen DM) an Steuergeldern kosten. Auch nach Abzug der steuerungsbedingten Mehrkosten beträgt die Kostenüberschreitung immer noch 100%!

B. Studer

Bald durchgehend doppelspurig ...

... ist die Hauptlinie der Lötschbergbahn von Thun nach Brig. Seit dem 23. Oktober 1990 verkehren die Züge auf dem Abschnitt Ausserberg-Lalden durchgehend auf beiden Gleisen. Kurz vor Weihnachten konnte schließlich auch der neue Mittelgrabentunnel zwischen Hohentenn und Goppenstein dem Betrieb übergeben werden. Die letzte, nur noch 900 m kurze

Doppelspurlücke in der Lonza-schlucht unterhalb von Goppenstein wird 1991 geschlossen.

Die Lötschberglinie ist am 15. Juni 1913 nach nur siebenjähriger Bauzeit eröffnet worden. Zwischen Spiez und Brig wird nur der 14.612 m lange Lötschbergtunnel seit der Eröffnung doppelspurig befahren. Die BLS hat 1964 mit selbst erwirtschafteten Mitteln den 11 km langen Streckenabschnitt Hondrich-Frutigen mit einem zweiten Gleis ausgerüstet. Dieser Streckenabschnitt führt durch das relativ breite Kandertal und bietet keine besonderen Probleme baulicher Art. Der Ausbau der 43,4 km langen Bergstrecken sowie der 2,5 km langen Tunnelstrecke zwischen Spiez und Hondrich wurde 1976 beschlossen. In den 15 Jahren von 1976 bis 1991 werden insgesamt 784 Millionen Franken (rund 950 Millionen DM) oder rund 16.300 Franken pro Laufmeter aufgewendet, was sehr viel über die außerordentlichen Schwierigkeiten dieses Bahnbaus im Gebirge aussagt. Die finanziellen Mittel werden zum größten Teil von der schweizerischen Eidgenossenschaft zur Verfügung gestellt.

Nach dem Ausbau der Lötschberglinie ist die Kapazität dieser Alpen-transversale etwa gleich hoch wie diejenige der Gotthardbahn. Über die BLS-Rampenstrecken mit ihren Steigungen bis 27 Promille können künftig 230 Züge pro Tag verkehren. Auf der Tunnelstrecke von Kandersteg nach Goppenstein, wo ein intensiver Autozugverkehr abgewickelt wird, liegt die Kapazität heute schon bei 300 Zügen pro

Der Luogelkin-Viadukt bei Hohentenn, eines der bekanntesten Bauwerke der Lötschberglinie, wird bereits seit 1985 zweigleisig befahren. Die Brücke für das zweite Streckengleis wurde nachträglich mit Bruchsteinen verkleidet und in ihrem Aussehen der ersten Brücke angeglichen – eine schöne, wenn auch nicht unbedingt kostensparende Aktion der verantwortlichen Ingenieure. **Foto: B. Studer**

Nur noch kurze Zeit: Die Hinterrheinbrücke der Rhätischen Bahn bei Thusis soll ersetzt werden. Die Brücke wird hier von einem Personenzug mit der Ge 4/III 614 an der Spitze überquert (14.4.1980).

Foto: B. Studer



Tag. Leider kann die neu geschaffene Kapazität vorläufig erst zu einem kleinen Teil genutzt werden: Wegen Kapazitätsproblemen auf den Zulaufwegen von Basel nach Bern über die überlasteten SBB-Mittellandstrecken und wegen Kapazitätsengpässen auf der italienischen Fortsetzung ab Domodossola und insbesondere rund um den Knoten Mailand werden selbst an Spitzentagen mindestens 100 Züge weniger auf die Reise geschickt.

Trotz des noch nicht ganz abgeschlossenen Ausbaus der Lötschberg-Berglinie wird in Politikerkreisen und bei Bahnverantwortlichen intensiv über den Bau einer völlig neuen Basislinie von Spiez oder Frutigen direkt nach Brig nachgedacht. Diese Linie soll Bestandteil des NEAT-Projektes (Neue Alpen-Transversale) bilden, in dem aus nicht unbestrittenen Gründen sowohl die Gotthard- wie auch die Lötschbergachse durch je einen Basistunnel für den Durchgangsverkehr ergänzt oder eventuell sogar ersetzt werden sollen. Vorläufig sind allerdings noch keine Entscheidungen gefallen. Zudem müssen wir davon ausgehen, daß bis zur Realisierung dieses nach heutigem Kostenstand 20 Milliarden-Vorhabens mindestens zwei Jahrzehnte verstreichen werden. **B. Studer**

Doppelspurinseln ...

... sollen die Pünktlichkeit der Züge auf der Albulastrecke der Rhätischen Bahn steigern helfen. Es sollen insgesamt drei Inseln ent-

stehen, nämlich zwischen den Bahnhöfen Thusis und Sils, vom Bahnhof Filisur aus südwärts bis zum unteren Portal des Greifenstein-Kehrtunnels und von Naz aus, wie der kleine Weiler unterhalb der Ortschaft Preda heißt, in den Bahnhof von Preda. Damit wird die Strecke Chur – St. Moritz in fünf Teilstrecken unterteilt, die in je knapp 30 Minuten durchfahren werden können. Die stündlich verkehrenden Züge kreuzen dann jeweils auf einem Doppelspurabschnitt, was besonders bei den in Spitzenverkehrszeiten häufigen Doppel- oder Dreifachführungen der Pünktlichkeit der Züge zugute kommt.

Zwischen Thusis und Sils verläuft die Albulastrecke über den tiefen und breiten Graben des Hinterrheins, der hier soeben die Viama-la-Schlucht verlassen hat. Die insgesamt 203 m lange Rheinbrücke mit ihrem 80 m langen Fachwerkhalbparabelträger in der Mitte ist das längste Brückenbauwerk der Rhätischen Bahn. Genau in diesem Bereich tangiert die neue Autobahn N 13 das Trasse der RhB. Da wegen diesem Straßenbau ohnehin ein Teil der RhB-Brücke ersetzt werden muß, hat die RhB beschlossen, gleich eine vollständig neue Doppelspurbrücke zu bauen und das alte Brückenbauwerk abzubauen. Der Zentralteil der heutigen Brücke hat wegen Materialermüdung ohnehin nur noch eine zeitlich begrenzte Lebenserwartung, und eine neue Brücke läßt sich nach einer optimalen Gleisgeometrie ausrichten. Die

Nach jahrelangem "Gerangel" wurde nun mitten im laufenden Fahrplan der ÖPNV auf dem Abschnitt Mayen – Daun – Gerolstein der KBS 602 stillgelegt. Das verbleibende Reststück Mayen – Andernach wird mit VT 628 des BW Limburg betrieben, die allerdings nicht entsprechend den Erwartungen der DB ausgelastet sind. Der Wegfall des Personenverkehrs steht also auch dort zu befürchten. Unser Bild zeigt den letzten Zug auf der bereits stillgelegten Strecke, den N 7084, am 11.01.1991 an der Haltestelle Pelm kurz vor Gerolstein. **Foto: J. Petry**





Konstruktionsarbeiten für die neue Brücke sind in vollem Gang. Wer die charakteristische alte Brücke noch fotografieren will, sollte sich also beeilen. Mit dem Bau der beiden anderen Doppelspurinseln wird vorläufig noch zugewartet. **B. Studer**

Rettung der Wehrtalbahn

Die EUROVAPOR hat zusammen mit der IG Wehrtalbahn und dem Komitee zur Erhaltung der Wehrtalbahn Anfang Oktober 1990 ein Pachtgesuch an die Bundesbahndirektion Karlsruhe gestellt. Dies betrifft die Bundesbahnstrecke Schopfheim bis Anschlußstelle Wallbach (Teil der Kanonenbahn, wie die bekannte Wutachtalbahn "Sauschwänzle-Bahn").

Nachdem das Pachtgesuch abgelehnt wurde erwägen jetzt die Angliegergemeinden, die Strecke käuflich zu erwerben. Es dürfte zum gleichen Abschluß kommen, wie ihn die Stadt Blumberg getroffen hat. (Ein Trägerverein, gebildet aus den Gemeinden, kauft die Strecke und überläßt sie der EUROVAPOR zum Betrieb einer Museumsbahn.)

Das Ziel der Anstrengungen ist der durchgehende Museumsbetrieb auf der alten Kanonenbahn (Mühlhausen/Elsaß) – Basel Bad. Bahnhof – Weil – Bad Säckingen – Lauchringen – Blumberg – Geisingen – Tuttlingen.

Es bleibt zu hoffen, daß der neue Mann an der Spitze der DB den



◀ Ein hübsches Bähnchen: 1 Gleis, 1 Weiche (die ins kleine Depot führt), 1 eigener Tunnel, 1 Brücke, 1 eigener Bahnhof (nämlich derjenige von Walzenhausen), 1 Prellbock (derjenige im SBB-Bahnhof Rheineck) und 1 Fahrzeug (für den gemischten Zahnrad- und Adhäsionsbetrieb): die Bergbahn Rheineck – Walzenhausen. Von Januar bis März 1991 mußte sie wegen der Hauptrevision des einzigen Triebwagens den Betrieb einstellen. Den Transport der Reisenden übernehmen währenddessen Postbusse. Der BDeh 1/2 wird unterhalb der Endstation gleich in den Tunnel einfahren (3.5.86). **Foto: B. Studer**

Werbeeffect, den die Museumsbahnen für den öffentlichen Verkehr ausüben, erkennt. Wir meinen, daß der Dampfbetrieb auf Nicht-IC-Strecken und Nebenbahnen jetzt endlich erlaubt werden sollte. **EUROVAPOR**

Neubaustrecke mit Computerbegleitung

In Hannover begleitet jetzt eine rechnergestützte Zugüberwachung (RZÜ) die Testphase des InterCity Express und die Vorbereitung auf den Jahresfahrplan 1991/92, der am 2. Juni in Kraft tritt. Zu diesem Zeitpunkt wird das neue technische System in den regulären Betrieb übergehen.

Zunächst wurden in Hannover zwei Disponenten-Arbeitsplätze eingerichtet: der eine für den Abschnitt Hannover – Spiekershausen der Neubaustrecke Hannover – Würz-

burg, der andere für die Ausbaustrecke Lüneburg – Hannover – Hildesheim. Später werden noch drei weitere hinzukommen. Schon jetzt steht als dritter ein "Stand-by-Arbeitsplatz" zur Verfügung, an dem sämtliche Daten ankommen, so daß die Dispositionen von hier aus lückenlos weitergeführt werden können, falls einer der anderen Plätze ausfallen sollte. Schließlich ist noch ein Fahrplan-Eingabeplatz vorhanden, an dem bislang bei Fahrplanwechsel alle Änderungen und täglich die Fahrpläne aller Sonderzüge oder nur zweitweise verkehrender Züge manuell eingegeben werden. Später übernimmt diese Aufgabe ebenfalls ein Rechner. Alle Informationen werden auf Farbbildschirmen angezeigt.

Die rechnergestützte Zugüberwachung ermöglicht durch ständigen Vergleich des Fahrplans mit dem wirklichen Zuglauf genaue Dispositionen und damit bessere Nutzung der Streckenkapazität und weitgehend reibungslosen Ablauf des Zugbetriebs. Damit leistet die-

se Technik auch einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung von Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Die Anlage wurde in Zusammenarbeit mit dem Bundesbahn-Zentralamt München von der Deutschen System-Technik in Kiel entwickelt und gebaut. Das Unternehmen hat in Köln bereits zwei Disponentenarbeitsplätze voll in Betrieb: auf der linken Rheinstraße den Abschnitt St. Goar – Köln – Düsseldorf – Duisburg und rechtsrheinisch das Teilstück zwischen Osterspays und Gremberg bei Köln. Auch dort wird an der Erweiterung bereits gearbeitet. **R.R.**

Erste "Lok 2000"

Mit der Nummer 460 000 rollte am 12.11.1990 die erste fertiggestellte "Lok 2000" aus den Hallen von ABB. Bis zur Ablieferung an die SBB Ende März steht noch die mehrstufige Inbetriebsetzung an. Im Juni 1994 soll die 1. Serie komplett abgeliefert sein (12 Stück; siehe auch EJ 9/1989, S. 69).



Zu einer ganz speziellen Fahrt ist der 87. von Schindler Waggon gefertigte Nahverkehrs-Pendelzug am 7.12.1990 gestartet. Von Altenrhein aus ging die Fahrt bei St. Margrethen über die Grenze nach Österreich und dann mit mehreren Zwischenhalten über Bludenz nach Schruns. Der in der Schweiz bereits bestens bewährte Fahrzeugtyp wird nach verschiedenen Mess- und Prüffahrten den Fahrzeugpark der Montafonerbahn verstärken. Gebaut wurde der Steuerwagen im Werk Pratteln und das Triebfahrzeug in Altenrhein. Die elektrische Ausrüstung stammt von ABB, die Drehgestelle lieferte die SIG Neuhausen. Mit diesem Auftrag ist es Schindler Waggon gelungen, trotz ausländischer Konkurrenz einen Exportauftrag zu realisieren. **Foto: Schindler Waggon**



Die US-Militärfahrzeuge wurden mit insgesamt sechs Zügen an drei Tagen über Rosenheim und die Brennerbahn nach Italien befördert. Eine der beiden Zuggarnituren am 12.2.91 mußte wegen der Ladung noch gewendet werden und benutzte deshalb die Rosenheimer Schleife, wo diese Aufnahme entstand.

Bergepanzer rollten durch Rosenheim

Insgesamt 103 Fahrzeuge der US Army (hauptsächlich Bergepanzer) wurden zwischen dem 12. und 14. Februar 1991 via Rosenheim auf ihren Weg an den Golf gebracht. Laut Angabe der Bahn waren sie in Ulm verladen worden. Probleme hatte es im Vorfeld wegen der Lademaßüberschreitung gegeben. Nachdem die Italienischen Staatsbahnen jedoch eine Sondergenehmigung erteilt hatten und in Österreich die (umstrittene) Erlaubnis zum ausnahmsweisen Durchfahren des neutralen Landes ausge-

sprochen worden war, konnte der Transport beginnen. Von einem italienischen Hafen sollten die Fahrzeuge schließlich per Schiff an den Persischen Golf verlegt werden. Vom ersten Tag an fuhren die Züge ab Rosenheim mit einer Altbau-Elokom der ÖBB-Baureihe 1020 (ehemalige DR-Baureihe E 94) als Vorspann. Am zweiten und dritten Tag wurde dann auch schon von Rosenheim aus nachgeschoben, damit in Innsbruck kein Betriebs-halt zum Ankuppeln der Schublok notwendig wurde. Die ganze Aktion ging unter starker Bewachung vor sich, zumal der am Freitag, 8. Februar 1991,

erfolgte Anschlag auf die Bahnlinie Kufstein – Innsbruck mit den Transporten in Verbindung gebracht wird. Die Bergefahrzeuge sollen jedenfalls unbewaffnet gewesen sein.

Die Militärzüge, die am 13.2. und 14.2. verkehrten, erhielten bereits ab Rosenheim zusätzlich zur Vorspannlok noch eine ÖBB-1020 als Schublok, um einen Betriebs-halt in Innsbruck zu vermeiden (Ausfahrt Rosenheim). **Beide Fotos: W. Six**



Für alle Fans unserer Serie "Preußen-Report":

Wir bereiten eine Zusammenfassung aller bisher im Journal erschienenen Teile im Rahmen einer mehrbändigen Sonderausgabe vor. Freuen Sie sich auf den ersten Band zum Thema

Preußische Schnellzuglokomotiven.



Dort werden die schon veröffentlichten Beschreibungen der Naßdampflokomotiven durch die der Heißdampflokomotiven ergänzt. Sehr ausführlich, mit zahlreichen Fotos, Tabellen und Musterblatt-Zeichnungen, wird auf alle Gattungen und Unterbauarten eingegangen, in dieser Broschüre genauso wie in den nachfolgend geplanten über Personenzug-, Güterzug- und Tenderlokomotiven.

Band 1 erscheint Mitte März 1991. Fragen Sie rechtzeitig beim Fachhandel nach!

Hermann Merker Verlag GmbH 

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

»Aus« für die Dieseltriebzüge der US Army



Bild 1: Zu Beginn der siebziger Jahre war der 633 801 der US Army noch grün lackiert. Udo Geum hielt dieses Fahrzeug beim Verlassen des 79 m langen Hufstätte-Tunnels im romantischen Pegnitztal südwestlich von Velden (bei Hersbruck) im Bild fest. Der Triebzug befindet sich vermutlich auf der Fahrt von Bayreuth nach Nürnberg.

Bild 2: Zum letzten Mal in offizieller Mission in Bonn: der 608 801 am Abend des 19. Dezember 1990 in Bonn-Mehlem vor der Rückfahrt nach Heidelberg. Foto: U. Kandler

Beendet wurde mit Ablauf des Jahres 1990 der Einsatz von Triebwagen der US-Army, die als Privatfahrzeuge im DB-Bestand geführt wurden. Aufgrund der veränderten Situation in Deutschland kann zukünftig auf Inspektionsfahrten per Bahn zu den verschiedenen Armeestandorten verzichtet werden.

Ursprünglich standen zu diesem Zweck umgebaute Vorkriegs-Schnelltriebzüge der Baureihen VT 04 und VT 06 im Einsatz. Erhöhte Ansprüche an Komfort und Laufeigenschaften führten Mitte der fünfziger Jahre zur Bestellung von zwei Salon- und vier Lazarett-Triebwagen durch das US Transportation Corps. Die Konstruktion der als VT 08.8 bezeichneten Triebzüge basierte auf den Fahrzeugen der Baureihe VT 08.5 der DB. Die sechs zweitelligen Triebzüge mit den Betriebsnummern VT/ VS 08 801 bis 806 wurden 1956 ausgeliefert. Während die Lazarettzüge von der Firma Credé in Kassel gebaut wurden, entstanden die beiden Salon-





Bild 3: In blau/beiger Lackierung präsentiert sich hier im Jahre 1977 der 633 803 im Hauptbahnhof München. Foto: W. Matussek, Archiv Ritz

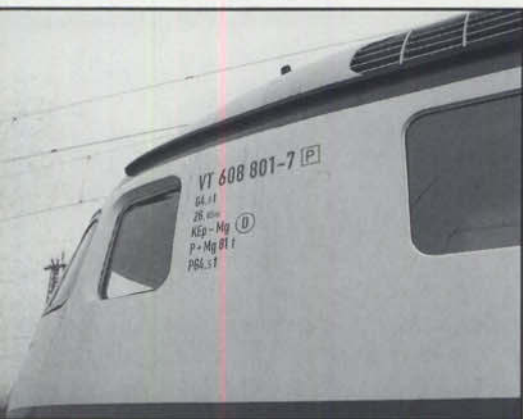


Bild 4: Das Anschriftenfeld des 608 801 der US Army, aufgenommen im Dezember 1990. Obwohl die Ziffer 6 der Baureihenbezeichnung 608 das Fahrzeug bereits als Dieseltriebwagen ausweist, ist der Betriebsnummer noch der Zusatz VT vorangestellt, der eigentlich nur bis 1968 gebräuchlich war. Das eingerahmte P als Zusatz zur Betriebsnummer zeigt an, daß es sich um ein Privatfahrzeug handelt. Foto: U. Kandler

triebwagen bei der Waggon- und Maschinenbau GmbH, Donauwörth. Von der Inneneinrichtung einmal abgesehen, wichen sie von der Baureihe VT 08.5 der DB u.a. durch die Ausstattung mit normalen Zug- und Stoßvorrichtungen der Regelbauart ab. Bei DWM in Berlin wurden schließlich noch

drei einteilige Salontriebwagen der Baureihe VT 33.8 bestellt. Äußerlich an die Akkumulatortriebwagen der Baureihe ETA 150 erinnernd, handelte es sich auch hier um Dieseltriebwagen, die mit Konferenz- und Salonraum sowie einer Küche ausgestattet waren. Sie wurden 1957 geliefert.



Bild 5: Auch in der Pfalz waren die Dieseltriebzüge der US Army immer wieder zu sehen. Hier der 608 801 am 3. März 1989 bei Pirmasens Nord. Foto: F. Engbarth

Bild 8 (rechte Seite unten): Der 608 801/908 801 war am 19. Dezember 1990 zum letzten Mal zwischen Bonn und Heidelberg im Einsatz. Kurz vor Mittag nahm er an der Laderampe in Bonn-Mehlem die Fahrgäste auf, die in einem Opel Senator zum Zug gefahren wurden. Foto: U. Kandler



Bild 6: Im März 1986 warten die beiden letzten noch in Betrieb befindlichen Dieseltriebzüge der US Army, der 608 801 (kurz vor seiner Modernisierung, noch mit den fünf kleinen Stirnfenstern) und der 633 803, in Berlin-Lichterfelde West auf ihre Rückfahrt nach Heidelberg. **Foto: Th. Fischer**

Am 1. Januar 1968 befanden sich alle neun Fahrzeuge noch im Einsatz. Sie wurden zu diesem Stichtag in 608 801 bis 806/908 801 bis 806 sowie 633 801 bis 803 umgezeichnet. Während die vier Lazarettzüge 608 803 bis 806 bis zu ihrer Ausmusterung in den Jahren 1973 und 1974 stets alle in Kaiserslautern beheimatet waren, erfolgte der Einsatz der Salontriebwagen sowohl von Stuttgart als auch von Heidelberg aus. Nach der Ausmusterung der Salontriebwagen 608 802 und 633 802 im Juni bzw. November 1973 verblieb Heidelberg als letzter Einsatzort. Mitte der achtziger Jahre schied dann auch der 633 801 aus dem Betriebsdienst aus. Die beiden verbliebenen Fahrzeuge 608 801 und 633 803 erhielten dagegen nochmals Hauptuntersuchungen. Die Arbeiten am 608 801 dauerten von 1986 bis 1988 und erfolgten bei der Bremer Waggonbau GmbH. Sie umfaßten auch verschiedene Umbauten am Fahrzeug. So wurde beispielsweise die Stirnfront verändert; eine chemisch gehärtete Panoramascheibe ersetzte drei der fünf kleinen Stirnfenster. Für Fahrten nach Frankreich wurden die für den Einsatz auf SNCF-Strecken notwendigen Sicherheitseinrichtungen nachgerüstet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit mußte aus bremstechnischen Gründen von 140 km/h auf 120 km/h herabgesetzt werden. Ursprünglich waren alle Fahrzeuge in grüner Farbgebung gehalten. Im Jahre 1973 erhielt der 608 801 einen rot/beigen Anstrich, die beiden Fahrzeuge 633 801 und 803 einen blau/beigen. Bei seiner letzten Hauptuntersuchung bekam dann auch der 633 803 eine beige/rote Lackierung. Die Einsätze erfolgten aus Angst vor Terroranschlägen unter höchster Geheimhaltung. Häufig waren die Triebwagen in Berlin zu Gast; aber

auch in Grafenwöhr, Garmisch-Partenkirchen oder Aachen konnte man sie beobachten. 1989 fuhr der 608 801 auch zweimal an die französische Atlantikküste. Anfang 1990 wurde der 633 803 abgestellt und zum Verkauf angeboten. Die letzten Einsätze des 608 801 erfolgten am 19. Dezember 1990. An diesem Tag fuhr er leer von Heidelberg nach Bonn-Mehlem, beförderte gegen Mittag Angehörige der US-Botschaft nach Heidelberg, brachte sie am Abend nach Bonn retour und kehrte anschließend leer an seinen angestammten Einsatzort Heidelberg zurück. Tags darauf fuhr er zur Waggonfabrik Rastatt, wo die Funkanlage und weitere Ausrüstungsteile ausgebaut wurden. Seit 21. Dezember 1990 ist er in Heidelberg neben dem 633 803 abgestellt und wartet auf einen Käufer.

Thomas Küstner



Bild 7: In Bonn-Mehlem stiegen die Fahrgäste der US-Triebzüge nicht am Bahnsteig, sondern stets an der Laderampe ein bzw. aus (siehe auch Bild 8). **Foto: U. Kandler**









Bild 1: Von Westmodel (Text siehe Eisenbahn-Journal 3/1991) kommt die preußische S 10¹ als Baureihe 17¹⁰⁻¹¹ der DRG.



Bild 2: Rivarossi legt in der Nenngröße H0 seine bekannten Modelle der Baureihe 98² (links) und 10 wieder auf.

42. Internationale Spielwarenmesse Nürnberg 1991

Teil 2

Aufgrund der Vielzahl von Neuheiten für unser Hobby Modelleisenbahn haben wir auch in diesem Jahr den Messebericht zweigeteilt. Zeigten wir Ihnen im März-Journal die High-lights der Großserienhersteller bezüglich rollenden Materials und Zubehör sowie bekannter Kleinserienproduzenten, so erleben Sie heute die Neuheitenflut weiterer Aussteller der Spielwarenmesse. Von Ade bis Zimo finden sie auf acht Seiten Loks, Waggons, Gebäude, Zubehör, Elektronik, Werkzeug und Automodelle.

Da man bei **Ade** erst in diesem Jahr in der Lage ist, die Vorjahresneuheiten auszuliefern (u.a. Touristik-Speisewagen WRtm 133 und Halbspeisewagen ARm 216), hat man aus verständlichen Gründen dieses Jahr auf Ankündigungen verzichtet.

Aku-Modellbahnen erweitern ihr Güterwagen-

programm mit Schienentransportwagen, Schotterwagen mit Schieber, offenem Güterwagen der BLS sowie Flachwagen der SBB.

Albedo präsentiert in seiner Neuheiten-Schau 1991 den Volvo F 12 Euro-Trotter mit neuem Fahrerhaus und neuem Auflieger, beschriftet mit "Toblerone". Erweiterung findet die Fahrzeugpalette "Milka-Land" mit einem neuen Scania-111-Satteltankaufleger und zwei neuen Fahrerhausvariationen des Volvos. In der Serie "European Truck Racing" gibt es neue Arten von Sattelauflegern, Aufbauten sowie Anhängern. Dazu gehören ein Servicefahrzeug mit Lkw-Transportanhänger sowie ein Renntransporter mit diverserem Zubehör.

Auhagen, der Hersteller von H0- und TT-Gebäuden aus dem Erzgebirge, stellt den Bahnhof "Klingenberg-Colmnitz" (typisch sächsisch) als neuen H0-Bausatz vor. Als Apotheke gibt es

einen reichdetaillierten Gebäudebausatz für eine Klein- oder Mittelstadt.

Markanteste Neuheit beim Kleinserienproduzenten **Bavaria** ist die Güterzuglok C III, Bauart Krauss, mit Birnenschlot und zweiachsigem Torftender der Kgl. Bayer. Sts. B. in H0. Auch die bayerische Schnellzuglok B IX ist avisiert. Die **Besig** Präzisionsmodellbau GmbH (vormals Wiesner) präsentierte eine neue Signalgeneration für die Maßstäbe 1:22,5 und 1:32. Dabei handelt es sich um hochwertige Handarbeitsmodelle aus Messing-Ätzblechen und -Gußteilen. Die Signale der DB-Einheitsform sind für originalgetreuen Betrieb mit bis zu drei Signalstellungen geeignet. Die Steuerung bildet ein Schneckenantrieb mit Getriebemotor. Weiterhin neu im Programm: Überwachungssignale in früherer und neuer DB-Ausführung, Andreaskreuze, Lichtenanlagen zur Sicherung un-



Bild 3 (links): Ebenfalls von Westmodel in H0 die Sachsenlok der Baureihe 89².

Bild 4: Aus einem Reitz-Umbausatz entsteht diese GtL 4/4 auf Fleischmannbasis.





Bild 6: Von M + L erscheint in Spur I die Schlepptenderlokomotive der Baureihe 56²⁰.

Bild 5 (links): Ebenfalls in der 45-mm-Spur bringt M + L die Baureihe 94⁵.

beschränkter Bahnübergänge sowie Basa-Leitungen in drei Variationen mit Bespannung aus Spezialdrahtseil. Wartezeichen, Grenzzeichen und ein Gitterschrankenpaar sind ebenfalls angekündigt.

Brachert & Burger zeigte u. a. zwei Dampfhämmer für die Nenngröße H0.

Brekina bringt als Neuheit einen Mercedes-Benz-Kleinbus vom Typ L 319 in verschiedenen Variationen. Erhältlich sind ein Feuerwehrbus, ein Kastenwagen sowie dasselbe Fahrzeug im "Postkleid". Eine nette Überraschung für die Modellbauer in den neuen Bundesländern dürfte der Schwerlastwagen IFA H6 sein, der in den nächsten Jahren in verschiedenen Dekorationen ausgeliefert wird. Ein neuer Sattelaufleger wurde für den MAN 10212 SS geschaffen: ein Container-Sattelzug mit der Aufschrift Hapag Lloyd. Erweiterung erfährt auch die Brekina-Edition "Circus Krone", und zwar kommt der VW-Bus jetzt mit aufgesetztem Lautsprecher daher. Ein MB LPS 322 fährt mit Pritschenaufleger vor. Dazu gesellt sich eine Schwerlastzugmaschine vom Typ MAN 10212 F.

Der Zubehörhersteller **Busch** präsentiert neuartige Produkte zum Begrünen der Modellbahnanlagen. Dazu gehören Modell-Laubbäume, bestehend aus einem Stamm- und Astgestell aus Kunststoff. Diese Teile werden mit natürlich gewachsenen und präparierten Filigranästen beklebt und anschließend mit Heki-Belaubungsmaterial bestreut. Das Blätterdach dieser Bäume ist sehr dicht und wirkt vorbildlich.

Neue Strukturmoose in verschiedenen Farbtönen, in gezipftem Zustand für hohe Gräser und Heideflächen sind interessant. Ferner gibt es bei Busch Lichtsignalattrappen, die man auf der Modellbahn dort aufstellen sollte, wo der Betrachter den Lichtschein von Signalen sowieso nicht sehen kann. Ein Mercedes-Krankenwagen sowie ein VW-Golf-Polizeiwagen kommen mit funktionierendem Blaulicht daher, der Krankenwagen sogar mit Dreifach-Blaulicht-Wechselblinkanlage. Der dazu notwendige Mikro-Elektronik-Chip ist so klein, daß er bequem in diesen, natürlich aber auch in jeden anderen Pkw eingebaut werden kann.

Neue H0m-Modelle nach Schweizer Vorbildern zeigte **D + R**. Besonders gelungen der Post- und Gepäckwagen der RhB mit kurzem Radstand, dessen Vorbild 1969 für die Chur-Arosa-Linie gebaut wurde.

Im **Faller** Car System sind nunmehr auch Pkws, VW-Busse und Mercedes-Geländewagen in technisch gleicher Ausführung wie die bisherigen Nutzfahrzeuge erhältlich. Ergänzt wird das Programm durch verschiedene Lkw- und Busmodelle sowie eine neue Packung "Startset" mit Mercedes-Geländewagen und Anhänger.

Der Kleinserien-Gebäudehersteller **Fides** überrascht mit einem im französisch-italienischen

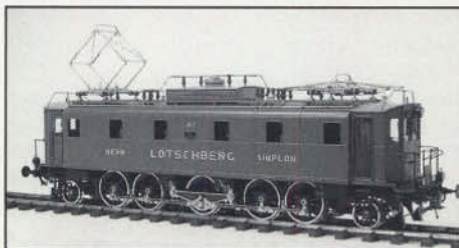


Bild 7: Im M + L-Vertrieb befindet sich diese Schweizer Spur-0-Lok Be 5/7 aus dem Lombardi-Programm.



Bild 8: Die neue H0-Lok Re 4/4 von Hag erscheint zuerst in der Version der Bodensee-Toggenburg-Bahn.



Bild 9: Bavaria kündigte für H0 die Schnellzuglok B IX an.

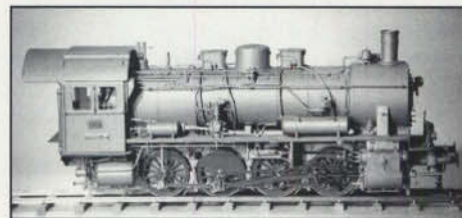


Bild 10: Die G 8' in 1:43,5 von MB-Modellbau.

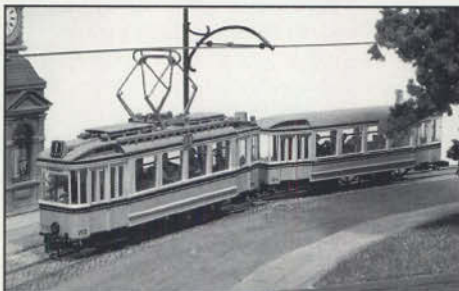


Bild 11: Spieth (Text siehe EJ 3/1991) zeigte einen Beschriftungssatz für die Wiener Straßenbahnmodelle.

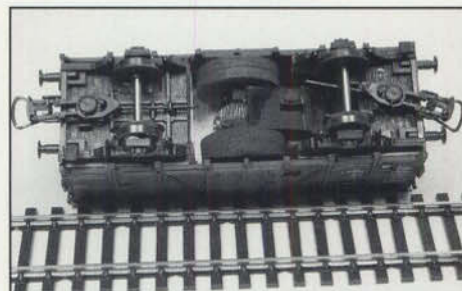


Bild 12: Verbeck zeigte diesen H0-Schienenreinigungswagen mit motorisch angetriebenen Scheiben.

Stil gehaltenen Bahnhofsgebäude "San Martino" in H0 sowie mit dem schweizerischen Bahnhofsbau Rueun. Dazu gesellt sich ein Güterschuppen-Bausatz – wie alle Fides-Bausätze aus Blech- und Holzteilen, die nach Bauplan zusammengefügt werden müssen. In der Spur 0 bietet Fides das Empfangsgebäude "Reinstetten" an, das man an der Oechsle-Bahn findet. Von **H & P** gelangen interessante Bahnhofsgebäude nach existierenden Vorbildern in den Handel. Der Bahnhof Horgau ist an der stillgelegten Strecke Augsburg – Welden zu finden, der Bahnhof Reichertshofen ebenfalls im Schwäbischen. Im Maßstab 1:87 ist die italienische

Station "Bardolino" nachgestaltet. Ein Holztransporter Volvo F 16 mit Ladekran wird als Bausatz vorgestellt. Rungen und Fahrwerk sind aus Gußteilen, Räder, Gehäuse und Kleinteile aus Kunststoff hergestellt.

Hag kündigte die Auslieferung der Modelle des E-Triebwagens BDe 4/4 der SBB und der De 4/4 II 11181 "Bourret" an. Die neue Re 4/4 ist in Arbeit und erscheint zuerst in der Version der Bodensee-Toggenburg-Bahn.

Heki bietet als Ergänzung zum bestehenden Elektro-Modulsystem das Relais-Modul 9144 und das Universal-Modul 9155 an. Mit ersterem ist es nunmehr möglich, digital gesteuerte Gleich-

Bild 13: Dieser SVT in der Nenngröße Z kommt aus Otto's Fibelverlag. Das Modell wird aus Kunststoff gefertigt.

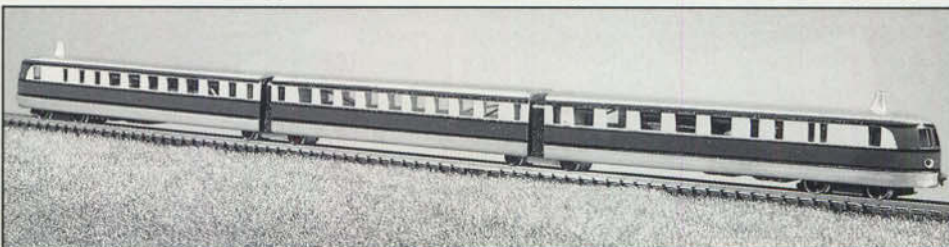




Bild 14: Ebenfalls von Bavaria kommen dieser gedeckte Güterwagen mit Bremserhaus und der Teertransportwagen der K.Bay.Sts.B. in H0.



Bild 15: Swimo-Modell zeigte diesen BLS-Autozug-Steuerwagen für die Nenngröße H0; dazu gibt es einen Superungssatz für die Frontseite.

strombahnen über das Heki-Gleisbildstellwerk zu steuern und zu überwachen. Das vollautomatisch arbeitende elektronische Steuermodul 9155 kann wahlweise als Blockmodul oder Komplett-Steuermodul für je ein Bahnhofsgleis verwendet werden.

Das Heki-Meisterprogramm wird durch ein neues, besonders preiswertes Stecktannen-Sortiment bereichert. Die sehr realistisch wirkenden Modellbäume sind nach einem speziellen Heki-Verfahren aus umweltfreundlichen Werkstoffen hergestellt. Ein toller Gag sind Naturborsten zum Nachgestalten von Steppengras, Schilf, Binsen und erntereifen Getreidefeldern.

Herkat hat seine vergangenes Jahr bereits gezeigte Fahrstraßenelektronik nochmals überarbeitet. Jetzt können Fahrstraßen mit bis zu zwölf Weichen geschaltet werden. Durch Betätigen von je zwei Drucktasten auf dem Gleisbildstellwerk löst man in der Fahrstraßenelektronik die Stellbefehle aus.

In der Palette elektronischen Zubehörs war ein Baustein für die Erzeugung von Dampflokgeräuschen – geregelt über Lichtschranke –, ebenso von Dieselgeräuschen bei Diesellokomotiven, aber auch Lkws zu bestaunen. Neu im Elektronik-Programm auch der Schutzgasrohrkontakt, belastbar mit 2 A. Im Herkat-Werk-

zeug-Programm ist neben diversen Werkzeugen ein kleiner Akkuschauber mit auswechselbaren Schraubklingen interessant.

Neuheiten bei **Herpa** sind: Ferrari 348 tb (1:45), Ferrari F 40 (1:45), im Maßstab 1:87 die dreiachsige Mack-Zugmaschine, der Audi V 8 Motorsport, BMW M 43 Motorsport, BMW 3er-Reihe, MB-SK-Baustellenkipper, MB-SK-Betonmischer, US-Bus "Helping Hands" und für Nenngröße N verschiedene dekorierte US-Trucks. Das **Kibri**-Kransortiment wird durch einen Gittermastkran mit Wippspitze erweitert. Neu sind auch die Fuchs-Bagger mit niederem und mit hohem Fahrerhaus. Für die Serie Kommunalfahrzeuge sind die verschiedensten Tieflader, Zugmaschinen und Spezialfahrzeuge vorgesehen.

Speichenradsätze für die Nenngröße TT zeigte **Kroner-Modellbahnen**. Die Räder mit den Durchmessern 7,7 mm und 8,3 mm können für Vorläufer und als Tauschradsätze für Wagenmodelle herangezogen werden.

Gleiswendel-Bausätze und Auffahrten bringt seit Jahren der Kleinserienhersteller **Laggies** auf den Markt. Er hat seine Gleiswendel überarbeitet; sie haben jetzt Ständerteile aus Kunststoff. Die Segmenthalterungen werden angeklipst, sind also wiederabnehmbar. Alle Gleiswendel können rechts oder links steigend montiert werden. Die Bausätze sind mit wie ohne Oberleitung lieferbar. Mit wenigen Handgriffen läßt sich eine Gleiswendel auf- bzw. wieder abbauen, da man die einzelnen Teile lediglich zusammensteckt.

Lux bietet einen Oberleitungs-Schleifwagen für die verschiedenen Systeme, eine nachrüstbare Akkustation für Schienen- und Oberleitungsschleifwagen sowie einen N-Gleisstaubsauger mit Faulhaber-Motor an.

M + L avisiert für die Spur I die Tenderlok der Baureihe 94^s sowie die Schlepptenderlokomotive der Baureihe 56²⁰. Im Vertrieb hat Markscheffel und Lennartz außerdem die Schweizer Lok Be 5/7 in Spur 0 aus dem Lombardi-Programm.

Märklin hat neue H0-Strassenfahrzeuge im Programm: einen Dampfwalzen-Veteran, drei historische Lieferwagen sowie ein Landmaschinenset bestehend aus Fendt-Geräteträger, Fendt-Schlepper und Fendt-Ackerfahrzeug mit Doppelbereifung.

Bild 19: Modellbahn-Schüler hat diese sächsischen H0e-Wagen im Vertriebsprogramm.

Vom Autohersteller **Marks** sind der Opel Rekord 60, der Mercedes-Rennwagen W 196 und das Goliath-Dreirad in erster Linie für Oldtimer-Freunde interessant.

MB-Modellbau, Hersteller von maßstabsgetreuen Messingmodellen im Maßstab 1:43,5, offerierte zur Nürnberger Messe das Modell der G 8¹, das es als Baureihe 55 der DB und DRG geben wird. Die Versionen unterscheiden sich in der Führerhausdachform und in der Anordnung der Sanddome voneinander.

Mit verschiedenen Tunnelportalen für ein- und zweigleisige Strecken hat **Merkur** sein Mauerplatten-Programm erweitert. Die Portale sind vorgefärbt in Grau-Sandsteinrot oder Graurustikal und in verschiedenen Steinstrukturen erhältlich. Mauerwerksplatten gibt es jetzt als Läufermauerwerk für die Nenngrößen H0 und N. Die Platten sind in H0 500 mm x 200 mm groß, in N 500 mm x 125 mm groß.

Für Simssteine hat Merkur eine Mauerplatte hergestellt, die mit unterschiedlichen Steinstrukturen gestaltet ist. Das gibt dem Anlagenbauer verschiedene Möglichkeiten, die Abschlüsse von Mauerendkanten zu verdecken. Die bekannte Merkur-Gleisbettung ist ab diesem Jahr auch für das Lima-Gleissystem erhältlich. Außerdem gibt es für das Märklin-K-Gleis jetzt Styropor-Gleisbettungen für Links- und Rechtsweichen samt Anschlußkombination. Ebenfalls für das Märklin-K-Gleis ist eine Styropor-Gleisbettung zu haben, die einen Parallelgleisabstand von 64,6 mm gewährt. Bei vielen Bettungsteilen ist jetzt die Bettungsschräge vorgegeben.

Merten, der Figurenhersteller für alle Nenngrößen, führt in seinem Neuheitenprogramm der Nenngröße H0 ein Gärtnerset, bestehend aus sechs Figuren mit verschiedenen Gartenwerkzeugen. Art.-Nr. 2512 sind sechs Feuerwehrleute in voller Montur, darunter auch ein Taucher. Ergänzend hierzu das Set 2513 "Feuerwehrttaucher mit Boot". Merten präsentiert auch Neuheiten in der Nenngröße 2: Lokomotivpersonal, Rangierer sowie Personal zur Wartung von Dampflokomotiven. Ebenfalls in Spur 2 zwei Sets "Reisende".

Interessante Gebäude im französischen Baustil offeriert **MKD**. Speziell zu erwähnen sind die "Garage moderne", ein Spielplatz, ein Materialdepot, ein Einkaufszentrum, eine reich gestaltete

Bild 20: Von Spieth (Text siehe EJ 3/1991) stammt diese Montageleiter für Straßenbahnfahrleitungen.



Bild 16: Perlmodell bringt diesen Mecklenburger Personenzugwagen in H0.



Bild 17: Dieses H0m-Modell der RhB kommt von D + R.

Bild 18: Regner präsentiert diesen Kesselwagen auf Drehgestellen der Spur IIe.





Bild 22: Faller-Dreiseitbauernhof in Nenngröße H0.

Bild 21 (links): Im Stadtkonzept "Staufen" erscheint in der Nenngröße H0 das Gasthaus "Krone", ein mehrstöckiges, historisch interessantes Gebäude mit Biergarten.



Bild 24: Dieses H0-Empfangsgebäude nach deutschem Vorbild erscheint demnächst bei H & P.

Bild 23 (links): EG Klingenberg-Colmnic von Auhagen.



Bild 25 (links): Das Fachwerkhaus mit dem Fahrradfachgeschäft "Der Radlbauer" im Parterre wird in der Vollmer-H0-Romantikserie angeboten.

Bild 26 (rechts): Erscheint bei Faller in H0 die Windkraftanlage "Growian", so finden wir für die Nenngröße N den Windkraftkonverter "Aeroman", eine kleine Windkraftanlage der Leistungsklasse 10 bis 20 kW. Das Modell kann mit dem Faller-Motor 629 in Rotation gebracht werden.



Abfalldeponie und ein Frachthof der SNCF. Die amerikanische Firma **Micro-Trains-Line**, 750 South Grape Street, Medford, OR 97501, U.S.A., bietet sehr zierliche Kupplungen in Nenngröße N und Z im Kadee-System, die sich einwandfrei durch Magnete entkuppeln lassen. Besonders fein wirken die Z-Kupplungen im Vergleich zur üblichen Märklin-Kupplung und

sind daher empfehlenswert. Neu von **Mo-Miniatur**, Ergolding, ist ein Werkstattwagen im Maßstab 1:22,5. Die Waggons sind auf einem LGB-Fahrwerk handgefertigt, natürlich auch handbemalt und patiniert. Auf der Arbeitsbühne sind verschiedene Kleinteile wie Kanister, Fässer, Werkzeuge usw. plaziert. In Größe H0e wird die Heeresfeldbahn-Dop-

pellokomotive "Zwilling" aus dem Ersten Weltkrieg als Fertigmodell angeboten. Passend dazu wird ein vierständiger Behelfslokschuppen nach Heeresfeldbahnvorschrift von 1914 in Holzbauweise mit Inneneinrichtung als Bausatz angeboten.

Im Vertrieb von **MZZ** befinden sich neue Straßenfahrzeuge des Herstellers WKF. Dazu



Bild 27 (links): Diese Hauptfeuerwache ist eine der Neuheiten im Pola-H0-Programm (Text siehe EJ 3/1991).

Bild 28 (rechts): Als Ergänzung zum BayWa-Lagerhaus ist nunmehr diese BayWa-Baustoffhandlung im Maßstab 1:87 erhältlich.





Bild 29 (links): Ein vierständiger Behelfslokschuppen für Feldbahnlokomotiven fertigt Mo-Miniatur in H0.

Bild 30 (rechts): Im Maßstab 1:22,5 ist dieser Werkstattwagen von Mo-Miniatur gehalten. Der handgefertigte Aufbau sitzt auf einem LGB-Fahrwerk.

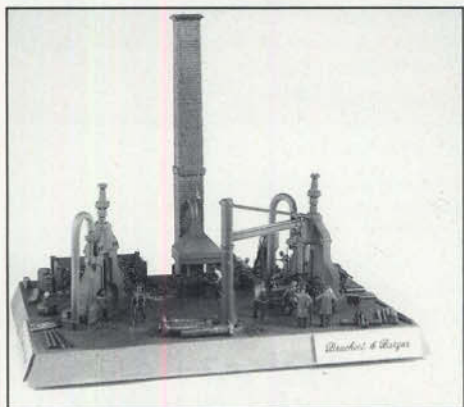
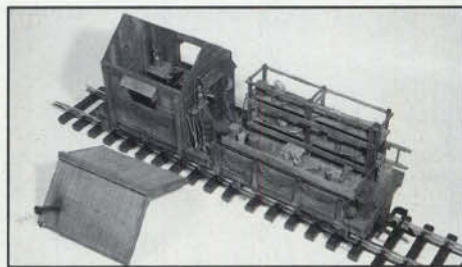


Bild 32: MKD produziert demnächst diese H0-Kraftfahrzeugwerkstatt im französischen Baustil.

Bild 31 (links): Für H0-Dioramen und -Anlagen der Länderbahnepoche bringt Brachert & Burger diese stationären Dampfhämmer.

gehören in N Mercedes-L-312-Müllwagen, VW-Bus, Mercedes L 4500 als Pritsche mit und ohne Verdeck, Einachsanhänger für Busse, Lieferwagen und Feuerwehr, Einachs-Pkw-Anhänger, Hanomag-Zugmaschine ST 100, Gabelstapler, Lloyd LP 400 und Fiat 500. Die Modelle sind fertig montiert und sowohl unlackiert als auch lackiert lieferbar. Weiterhin erscheinen in Spur N ein Ford-Lkw um 1916 sowie Gabelhubwagen mit Palette, in Z u.a. Zweiachsanhänger, Goldhofer-Tieflader, Feldküche und TLF 8 auf Mercedes 1500.

Noch steigt in das TT-Programm ein! Die Firma bringt für die 12-mm-Spur Stützmauern und Strukturmauerwerk, Tunnelportale für einglei-

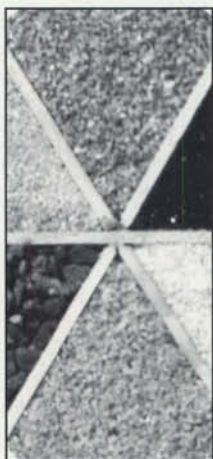
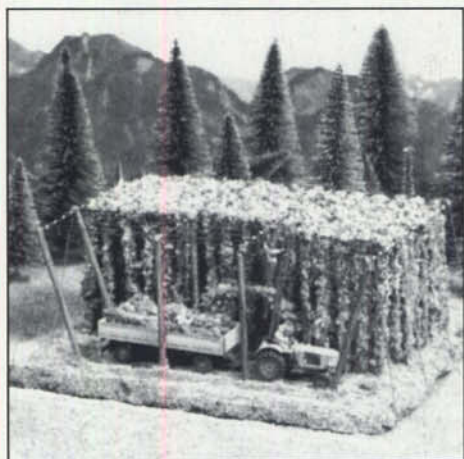


Bild 35: Dieses Getreidefeld ist mit den neuen Heki-Naturborsten nachgestaltet.

Bilder 33 und 34 (links): Neu im Noch-Programm das Strukturama Hopfenerte sowie das Deko-Sortiment mit verschiedenen Gesteinsarten und imitierten Kohlebrocken.



Bilder 36 und 37: Mit diversen Nadelbäumen und Kopfweiden erweitert Silhouette das Baumprogramm für H0.

sige Strecken sowie flexible Autostraßen auf den Markt. Neue Strukturdiagramme in H0 sind ein Wasserfall, ein Autofriedhof sowie ein Zeltlager. Hochstammtannen, Birken, Kiefern, Weiden, Kopfweiden, Parkbäume, Tannen und Ligusterhecken sind für die Nenngröße H0 und TT neu im Sortiment. An Ausschmückungsteilen in Nenngröße H0 bekommt man Figuren, Wagen und Ladegut für eine Postszene, für eine Bahnsteigszene sowie Figuren und Zubehör für ein munteres Markttreiben auf der Modellbahnanlage.

Als Dekorationsmaterial oder Ladegut eignet sich das Deko-Sortiment mit verschiedenen Gesteinsarten und imitierten Kohlebrocken. Zum Gestalten von Wegen und Straßen in der Nenngröße H0 gibt es jetzt Verbundpflaster-, Landstraßen-, Bürgersteig- und Gartenweg-Folien. Zum Beflocken mit Streumaterial ist der Sprühleim aus der Flasche bestens geeignet. Für die LGB-Großbahner bietet Noch Bastelplatten an, mit denen man Gebäude selbst konstruieren kann.

Einen SVT 137 153 in Kunststoffausführung bringt **Otto's Fibelverlag** für die Nenngröße Z. Messingbausätze mit komplettem Fahrgestell und Inneneinrichtung zur Herstellung eines H0-Wagens Ci Meck 13 und eines Di 21/Cid 21 bietet **Perlmodell** in diesem Jahr an.

Bilder 38 und 39: Holzmast-, Peitschen- und Bogenlampen, Parkleuchten, aber auch (nicht abgebildete) Hänge- und Anbaulampen stellt Schneider für die Spur I her. Ebenfalls im Programm befinden sich Kabeltrommeln.



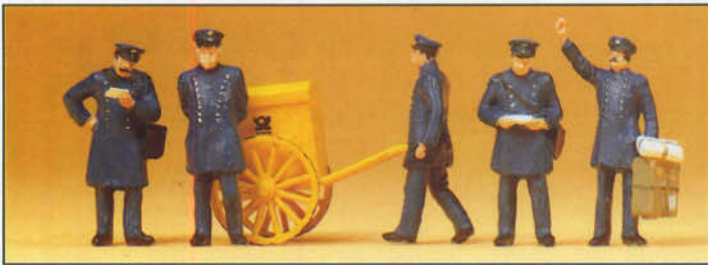


Bild 40: Postbeamte um 1900 bilden eine neue Preiser-H0-Figurengruppe.



Bild 41: Pausierende Skifahrer in H0 setzt Preiser in den Schnee.



Bild 42: Diese Damen in 1:43 gibt es bei Repa.



Bild 43: Eine bayerische Blaskapelle mit 52 Figuren läßt Preiser in limitierter Auflage aufmarschieren.

Saitenschneider und Zangensortiment kommen neu von **Peter Post**. Der Saitenschneider hat eine flach geschliffene Schneidwarte zum gratfreien Abschneiden von Drähten.

Im Neuheitenprogramm 1991 von **Praliné** dominieren Beschriftungs- bzw. Dekorationsvarianten. Neu in der Sparte Lastkraftwagen ist u.a. eine amerikanische Feuerwehr in verschiedenen Bedruckungen. Originell sind die verschiedenen Ausführungen für den Mercedes-Benz-Omnibus: Reisedienst Sachsen, Reisedienst Sachsen-Anhalt, Reisedienst Thüringen, Reisedienst Brandenburg, Reisedienst Mecklenburg und Schweizer Post. Die ersten fünf Varianten sind sicher ein Leckerbissen für die Modellfreunde in den neuen Bundesländern.

Figureneuheiten von **Preiser** in H0 sind sechs Taucher, eine bayerische Musikkapelle, die Sets "Skitragende bzw. skifesthaltende junge Männer und Frauen", "Schlittschuhläufer" sowie "Eine Unternehmerfamilie bekommt Besuch". Originell und zu den Roskopf-Polizeiautos der dreißiger Jahre passend die Sets "Preußische Polizei um 1930" (die zum Teil in den Roskopf-Transportern sitzen kann). Beeindruckend ist eine marschierende bayerische Blaskapelle mit 52 Figuren; sie wird in einer limitierten Auflage von 1000 Sets gefertigt. Der Zirkuswagen-Set "Circus Krone" wird erweitert durch einen Hochbord-Lkw-Anhänger, beladen mit Elefantenpodesten. Den Elefanten-Transportwagen, der früher in der Roco-Wagenpackung enthalten war, bringt Preiser jetzt solo.

In der Serie der Preiser-Kraftfahrzeuge finden sich als Neuheiten der Dreiseitenkipper Magirus F 150 der Bundeswehr bzw. der Feuerwehr, ein Schlauchanhänger, ein Tragkraftspritzen-Anhänger sowie ein Einsatzleitwagen der Feuerwehr. Ebenfalls eine Neuheit ist der Sattelzug der Schmidbauer KG, ein Mercedes-Benz 1625 S/36 mit Jumbo-Auflieger. Noch nicht auf der Messe zu sehen war ein H0-Ackerschlepper Deutz D 6206 mit Anhänger als Fertigmodell. Passend zur LGB gibt es jetzt zwei Tramperpärchen sowie das Set "Alter Herr und Dame mit Kindern".

Neuheiten von **Regner** sind eine Dreischienenweiche für die Spurweite IIe und III und ebenso Dreischienengleise für die beiden Spurweiten. Gleichfalls neu ein Schmalspur-Kesselwagen

Bild 44: Im Regner-Gleisprogramm befindet sich diese Dreischienenweiche für die Spurweite IIe und III.

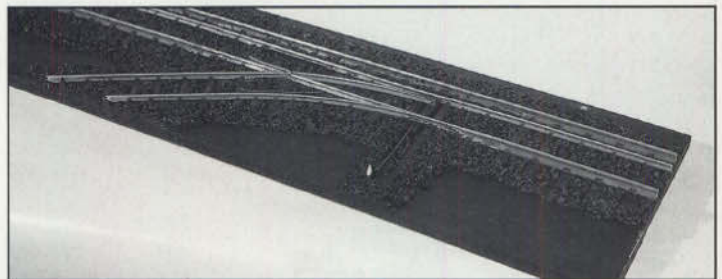


Bild 45: Für die Nenngrößen N und Z hat Micro-Trains-Line diese Kuppung entworfen, die sich durch Permanent- oder Elektromagnet lösen läßt.

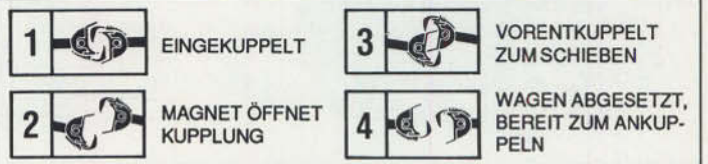


Bild 46: Dieses Zangensortiment kommt von Peter Post. Die rechts im Bild sichtbaren Saitenschneider gewähren gratfreies Abschneiden von Drähten.



auf Drehgestellen in der Nenngröße IIe.

Reitz informiert, daß man einen Umbausatz für die Fleischmann-H0-Lok der Baureihe 98[®] im Angebot hat, aus dem die bayerische GtL 4/4 mit offenem Führerhaus entsteht. Figuren im Maßstab 1:45 zeigte **Repa**. Zu se-

hen waren eine Gruppe leichtbekleideter Damen sowie verschieden gekleidete Autorennsport-Piloten.

Neu bei **Rietze** sind: Audi 90, Audi 100, Audi 100 Taxi, Ford Escort Turnier, Fiat Tipo, Ford Cargo mit Pritschen- und Kofferaufbau und als

Bild 47: Neben Elektronikbausteinen für die Modelleisenbahn hält Herkat auch ein Werkzeugprogramm für den Interessenten bereit. Dazu gehören die hier im Bild gezeigten Hilfsmittel, die für alle anfallenden Bastelarbeiten unentbehrlich sind.





Bilder 48 und 49: Diese neuen Volvo-Lastkraftwagen kommen von Albedo.



Bild 50: Vier Neuheiten des Jahres 1991 von Brekina zeigt diese Abbildung. Eine besondere Überraschung ist der blau lackierte IFA H6, dessen Vorbild noch heute – wenn auch selten – in den neuen Bundesländern anzutreffen ist. Brekina wird ihn in den nächsten Jahren in unterschiedlichem Dekor ausliefern.

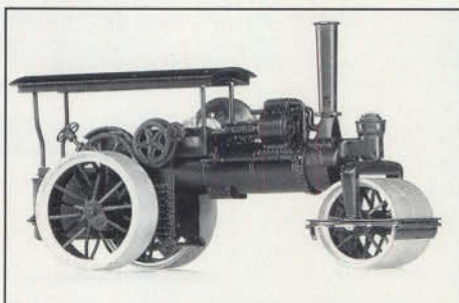
Bild 51: Im Faller-Car-System kommen jetzt die kleinen Flitzer. Diese beiden motorisierten Mercedes G (Grundmodell Herpa) gehören dazu. Der Anhänger ist von Faller.



Bilder 52 bis 54: Zur Neuheitenkollektion von Herpa in der Nenngröße H0 zählen der US-Bus "Helping Hands" (links) sowie die unten abgebildeten Mercedes-Baustellenfahrzeuge als Kipper und achtachsiger Betonmischer.



Bilder 55 bis 57: Diese Straßenfahrzeuge von anno dazumal fahren aus Richtung Göppingen zu den H0-Modellbahnen. Die links abgebildeten Märklin-Lieferwagen gibt es im dreiteiligen Set; der Dampfwalzen-Veteran ist einzeln zu haben.



Absetzkipper. Für Busse wurden zwei unterschiedliche Klimaanlage vorgestellt.

Rivarossi hat die bereits früher im Programm befindlichen Modelle der Baureihen 10 sowie 98^{er} in neuen Serien aufgelegt.

Nostalgische Straßenfahrzeuge zeigte auch in diesem Jahr wieder **Roskopf**, jetzt wie Wiking im Vertrieb der Sieder KG. Zu nennen sind der Hanomag-WD-Radschlepper R 28 als Einzelfahrzeug bzw. als Garnitur mit einem Möbelanhänger.

Roco erweitert auch seinen Straßenfahrzeugpark um einige Neuheiten. Dazu zählen der Dodge Pickup mit Schlauchboot auf einem Anhänger, ein Steyr 680 mit Anhänger "Schwarzbau" sowie ein Lkw-Zug Volvo FL 10 und ein Volvo FL 10 mit dreiaxsigem Sattelaufleger. Für Ende 1991/Anfang 1992 sind angekündigt ein DB-Trailerzug sowie ein Huckepack-Wippwagen Saads 704, beladen mit einem Volvo-Zug.

Schneider überraschte Spur-1-Modellbahner mit einer reichen Palette an Lampen. Holzmast-, Peitschen- und Bogenlampen, Parkleuchten, Hänge- und Anbaulampen sowie Kabeltrommeln sind im Programm der Firma zu finden.

Schüler, das Stuttgarter Fachgeschäft, übernimmt den Vertrieb der Schmalspurmodelle des sächsischen Kleinserienherstellers Technomodell, der als Neuheiten die sächsische IV K sowie einen Rollwagen ankündigt.

Für gelungene und schöne Modellbahnlandschaften sorgt das erweiterte Programm von **Silhouette**. Dazu gehören Bausätze in H0 für Waldkiefern, Fichten, Tannen und Lärchen in verschiedenen Größen. Ferner gibt es Kopfweiden mit unterschiedlicher, jahreszeitbedingter Belaubung sowie hohe Büsche. Für die Baugrößen 0, 1 und 2 werden gleichfalls hohe Sträucher mit verschiedener Belaubung angeboten. Aus Kunststoff gefertigt zeigte **Swimo-Modell** einen BLS-Autozug-Steuerwagen in H0. Neben dem Standardmodell gibt es einen Superungssatz mit Zurüstteilen für die Frontseite.

Uhlenbrock stellte auf der Nürnberger Messe ein elektronisches "Getriebe" vor. Der kleine Baustein, der in das Fahrzeug eingebaut wird, reduziert die Fahrgeschwindigkeit und bewirkt ein langsames Anfahren, auch wenn der Fahrstrom plötzlich eingeschaltet wird. Darüber hinaus kann bei Fahrzeugen, deren Endgeschwindigkeit zu hoch ist, damit, ähnlich einem Widerstand, V_{max} herabgesetzt werden.

Neben seinem erweiterten Werkzeugsortiment präsentierte **Verbeck-Modellbau** auf der Nürnberger Messe einen H0-Schienenreinigungswagen mit entgegengesetzt zur Fahrtrichtung sich drehenden Scheiben. Neu sind Faulhaber-Antriebsätze für nahezu alle 1990 erschienenen Modell-Lokomotiven sowie ein Antriebsatz für H0-Straßenfahrzeuge. Erweitert wurde das Zahnradprogramm der Module 0,3, 0,5 und 0,6.



Die Gebäudemodelle von **Vero** Olbernhauer Kunststoff- und Modellspielwaren werden jetzt unter der Marke "Prinz" angeboten. Neuheiten sind eine Tankstelle und ein Landwarenhaus in der Nenngröße H0.

Viessmann, der Hersteller von Modellbahnbeleuchtung, kündigt für dieses Jahr Gittermastleuchten verschiedener Bauart in Messingausführung an. Zusätzlich ins Programm aufgenommen wurden Parklaternen, Bogen- und Straßenleuchten sowie eine Holzmastleuchte in der Größe TT. Im Programm beleuchteter Autos finden sich in H0 der neue Audi 100, Opel Omega Caravan und Opel Calibra sowie der Neoplan Cityliner. Für die Gestaltung von Kirmesplätzen, Werbeflächen oder Baustellen eignet sich das elektronische Laufflicht.

Bei **Wegass** finden Liebhaber von Hafenanlagen das entsprechende Zubehör. Eine gute Planungshilfe ist die Broschüre "Hafenbau 1", in der zahlreiche Vorschläge für derartige Anlagenmotive sowie weitere Anregungen für Bau und Gestaltung zu finden sind. Einen kompletten Hafen mit einer Grundfläche von ca. 1 m² kann man mit dem neuen Hafenausatz gestalten. Alle notwendigen Bauteile wie Spuntwände, Kaimauern, Mauerstücke, Gießharz usw. sind in diesem Baukasten enthalten.

Die Produktpalette von **Wiking** wird mit den H0-Straßenfahrzeugen Porsche Carrera 4 Cabriolet, Audi Front, Heulade-Anhänger und Kippsattelzug erweitert. Einen neuen Sattelaufleger mit der Beschriftung "Friedrich Schulze Internationale Spedition" erhält der Volvo FL 10. Der bekannte US-Truck ist jetzt als Abschleppwagen mit ausziehbarem Abschlepphaken und zu öffnender Motorhaube erhältlich.

Wimmer Zinnmodelle ist der Inbegriff für Figuren im Maßstab 1:22,5. Neu erscheinen Lokführer, Schaffner und DB-Eisenbahner, eine Bank sowie Briefkasten und Milchkanne als Ausschmückungsteile. Auch eine ältere Frau mit Kinderwagen und eine Marktfrau am Stand sind neu.

Der Elektronikhersteller **Zimo** demonstrierte das Betriebssteuergerät M 5000, ein speicherprogrammierbares, flexibles System, das die Steuerung von Zugsicherungstechnischen und/oder automatischen Abläufen von Modellbahnanlagen übernimmt. Gleichfalls neu der Faulhaber-Empfänger M 4001 F, eine Weiterentwicklung des seit einiger Zeit angebotenen Empfängers M 4000 F.

Bilder 58 und 59: Roco kündigt für Ende 1991 die Huckepack-Wippenwageneinheit Saads 704 mit Volvo-Lastzug an (oben). Rechts im Bild das Umsetzen eines Road-Railer-Sattelauflegers auf die Schiene. Diese aus Amerika kommende Transporttechnik ist bei der DB im Testbetrieb (siehe S. 34). Sie kann nun auch in 1:87 nachempfunden werden.



Bild 60: Für die nächste Urlaubsfahrt stellt Roco diesen Dodge Pickup mit Schlauchboot bereit.



Bild 61: Die Baufirma "Schwarz" erhält von Roco diese neuen Nutzfahrzeuge.

Bild 62: Im Preiser-Straßenfahrzeugprogramm erscheint demnächst der "Schmidbauer KG"-Sattelzug in H0, ein Mercedes-Benz mit Jumbo-Auflieger.



Bild 63: Zu Roskopfs Polizeiauto aus den "Goldenen Zwanzigern" kommt jetzt von Preiser die stiliche Besetzung. Preußische Polizisten fahren mit dem Automobil zum Einsatz.



Bild 65 (rechts): Das Wiking-Neuheitenpaket 1991.

Die Abbildungen dieser Seiten sind dem Verlag zur Verfügung gestellte Werkfotos oder Aufnahmen unserer Fotografen P. Schiebel und W. Weinstötter; die Texte besorgten D. Schubert und P. Wieland.

Bild 64: Neue Fahrzeuge des Praliné-Programms.





Bahnhof Ahrensböök – Güterverkehrsknoten

Acht Kilometer Nebenbahn

Der Ort Ahrensböök (frühere Kursbuchstrecke 103 b bzw. 114 k) liegt im Kreis Ostholstein (Schleswig-Holstein). Von 1867 bis 1937 gehörte diese Ortschaft zum Fürstentum Lübeck (ab 1919 Landesteil Lübeck) des Staates Oldenburg. Die besondere politische Situation dieses Raumes hatte dazu geführt, daß die 1870 gegründete Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft (ELE) bis 1941 ihre Selbständigkeit bewahren konnte.

Als 1883 vor den Toren Ahrensbööks eine Zuckerfabrik erbaut wurde, drängten ihre Betreiber, unterstützt von Bewohnern der umliegenden Ortschaften, auf eine Bahnverbindung. Am 10. Mai 1886 eröffnete die ELE die rund 8 km lange Nebenbahn Bahnhof Gleschendorf (ab 1934 Pönitz) – Ahrensböök, die die Haltepunkte Brauner Hirsch und Zuckerfabrik Ahrensböök (spätere Bezeichnung: Holstendorf) aufwies.

An Bauten errichtete die ELE ein Empfangsgebäude im oldenburgischen Baustil, einen Lokschuppen in Fachwerkausführung und ein Toilettenhaus mit Stall, das in den dreißiger Jahren erneuert wurde. Sicherungsanlagen besaß der Bahnhof nicht. 1913/14 wurden die Gleisanla-

gen erheblich erweitert; gleichzeitig vergrößerte die Privatbahn den Güterschuppen, so daß die Symmetrie des Empfangsgebäudes verlorenging.

Industrie belebt den Verkehr

Nicht nur Land- und Forstwirtschaft, sondern auch die in und um Ahrensböök angesiedelten Industriebetriebe sorgten für einen lebhaften Güterverkehr. Der Bahnhof Ahrensböök wurde trotz Schließung der Zuckerfabrik im Jahre 1891 bereits vor dem Ersten Weltkrieg die wichtigste Güterstation der ELE. Liefen im Eröffnungsjahr vier gemischte Zugpaare, so waren es 1914 schon elf. 1886 wickelten sieben und im Verstaatlichungsjahr 15 Bedienstete den Verkehr ab.

An Lokomotiven liefen bis in die zwanziger Jahre zweiachsige Maschinen von Krauss, Henschel und Borsig. Es folgten C-Kuppler von Jung, die in den dreißiger Jahren teilweise durch Maschinen der Hauptbahn (T 4' und T 5²) ersetzt wurden. 1934 beschaffte die ELE zwecks Verbesserung des Personenverkehrs einen Dieseltriebwagen von Wismar, der teilweise bis Lübeck bzw. Eutin durchlief.

Bedeutungsverlust

Infolge der Verstaatlichung der ELE gelangte der Bahnhof Ahrensböök 1941 zur RBD Schwerin. Dieses Datum kann auch als Anfang des Niedergangs dieser Nebenbahn bezeichnet werden. Ahrensböök war nicht mehr die wichtigste Güterstation einer Privatbahn, sondern nur noch ein Nebenbahnhof von vielen Tausenden. Die Reichsbahn hob auch ziemlich schnell die Direktverbindung zwischen Ahrensböök und Eutin bzw. Lübeck auf. Bis zur Einstellung des Personenverkehrs am 23. Mai 1954 liefen Loks der Baureihen 64 und 91 nach Ahrensböök. Das werktägliche Güterzugpaar wurde zunächst mit Lokomotiven der Baureihe 24, dann mit Köfs, V 60 und zuletzt mit 212ern befördert. Trotz scharfer Proteste der Gemeinde stellte die DB zum Sommerfahrplan 1988 den Güterverkehr ein. Heutzutage erinnern nur noch das Empfangsgebäude und einige zugewachsene Gleisreste an die einst lebhafte Nebenbahnstation.

Bild 4: So lagen die Gleise im Bahnhof Ahrensböök im Jahre 1936. Nach diesem Plan entstand die Spur-0-Anlage.

Zeichnung: H.-H. Kloth



Bild 2: Das links im Modell zu sehende Empfangsgebäude Ahrensböck hier als Original-Abbildung. Das Foto zeigt den baulichen Zustand des Jahres 1977.

◀ **Bild 1:** Der Bahnhof Ahrensböck ist das Thema der Modellbahnanlage im Maßstab 1:45 von Hans-Harald Kloth. Dabei wurde auch das Empfangsgebäude authentisch nachgebaut.

Bild 3: Dieser schöne Fachwerk-Lokschuppen ziert das linke Anlagenstück. In den Ständen Lokomotiven der Baureihen 89⁷² und 69 (preuß. T 4²).



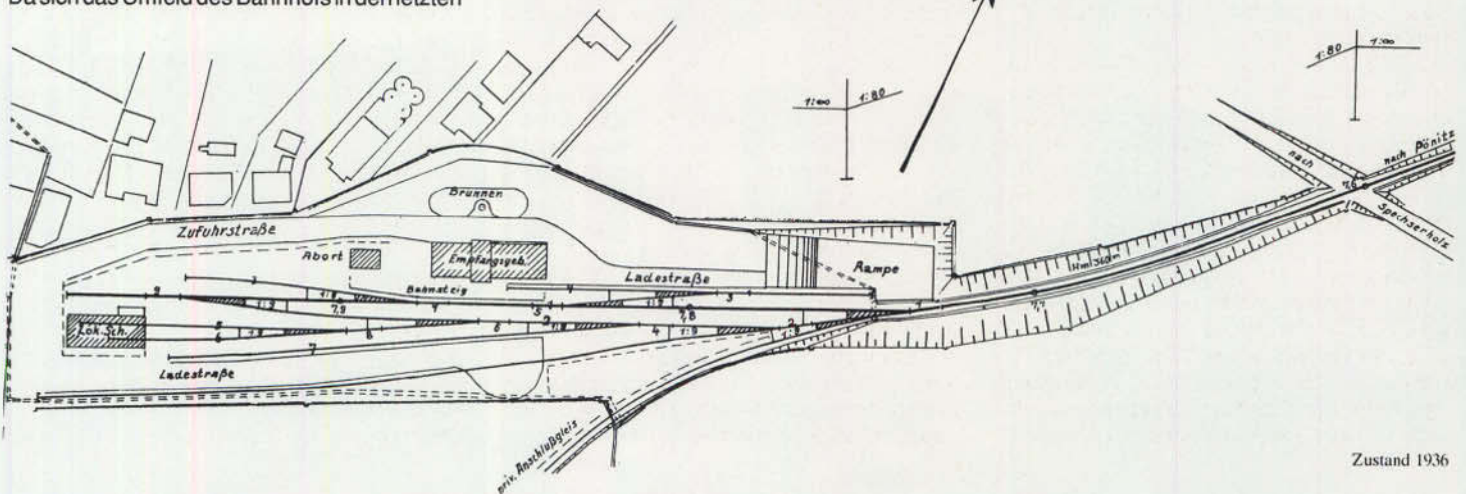
der ELE

Im Empfangsgebäude aufgewachsen

1980 entschloß sich der Verfasser dieses Artikels, der die ersten 14 Jahre seines Lebens im Empfangsgebäude des Bahnhofs Ahrensböck gewohnt hatte, anlässlich des 100jährigen Bestehens der Nebenbahn Ahrensböck – Pönitz (10. Mai 1986) eine Ausstellung zu gestalten. Da sich das Umfeld des Bahnhofs in den letzten

beiden Jahrzehnten sehr stark gewandelt hatte, kam die Idee auf, die Bahnhofsanlagen vorbildgetreu ins Modell zu übertragen. Als Zeit wurden die dreißiger Jahre gewählt; ein anderer Zeitraum wäre durchaus denkbar, da die Gleisanlagen zwischen 1914 und 1954 kaum Veränderungen unterworfen waren.

Die Bahnanlagen sind sehr kompakt (ca. 250 m vom letzten Prellbock bis zur Ausfahrweiche), so daß sich als Maßstab die Nenngröße 0 anbot. Diese Spurweite hat zum einen den Vorteil, daß sich Details gut gestalten lassen,



Zustand 1936



Bild 5: Links neben dem Empfangsgebäude – von der Gleisseite aus gesehen – schloß sich das Aborthäuschen an. Für Entlüftung zu dieser Jahreszeit und für Wärme im kommenden Winter ist gesorgt.

und zum anderen, daß viele Dinge im Selbstbau geschaffen werden müssen, da es auf dem Markt nur wenige Zubehörteile gibt. Das fördert den Basteltrieb.

In knapp sechsjähriger Bauzeit entstand die erste Ausführung auf drei Platten à 180 cm x 110 cm, die zusammen mit Bildern und zahlreichen Dokumenten zum Vorbild im Sitzungssaal des Rathauses der Gemeinde Ahrensböök im Mai 1986 ausgestellt wurde.

Ahrensböök auf rund 8 m²

Bedingt durch einen Umzug – der Hobbyraum ist nur über eine Wendeltreppe erreichbar – wurde die gesamte Anlage in den letzten bei-

den Jahren neu gestaltet. Sie besteht jetzt aus elf Modulen mit einer Gesamtausdehnung von 700 cm x 110 cm. Diese Aufgliederung hat den Vorteil, daß die Anlage leichter transportabel ist, denn sie wird einmal pro Jahr im Rahmen eines Regionaltreffens der Hamburger Gruppe der Arbeitsgemeinschaft Spur 0 ausgestellt. Der Bahnhof Ahrensböök ist als Nebenbahnhof ins Gesamtkonzept integriert.

Die Neugestaltung hatte den Vorteil, daß im Gleisbau (Selbstbau statt Fertigprodukten, somit exakte Vorbildwiedergabe) und in der Landschaftsgestaltung aufgrund neuer Materialien (Silflor für Bäume und Sträucher, Rohacell für Kopfsteinpflaster etc.) erhebliche Verbesserungen erreicht werden konnten.

Die Gebäude besitzen eine Inneneinrichtung. Aus heutiger Sicht würde ich statt des Mauerpapiers, dessen H0-Steinstruktur selbst für 0 noch zu groß erscheint, Rohacell verwenden. Eine Hintergrundkulisse konnte aus Platzgründen noch nicht geschaffen werden; ebenso ließ sich der private Gleisanschluß zu einem Werk und einer Ziegelei nur andeuten. Die Pferdefuhrwerke, die in den dreißiger Jahren vorherrschten, entstanden durch Umbau von Kutschen des Herstellers Brumm. Die Traktoren sind aus Metallbausätzen von Steam & Truck. Die Figuren, die größtenteils von Omen stammen, wurden selbst bemalt. Der Personenwagenpark wird zur Zeit noch erstellt. Bis dahin laufen Abteilwagen der Hauptbahn. Die eingesetzten

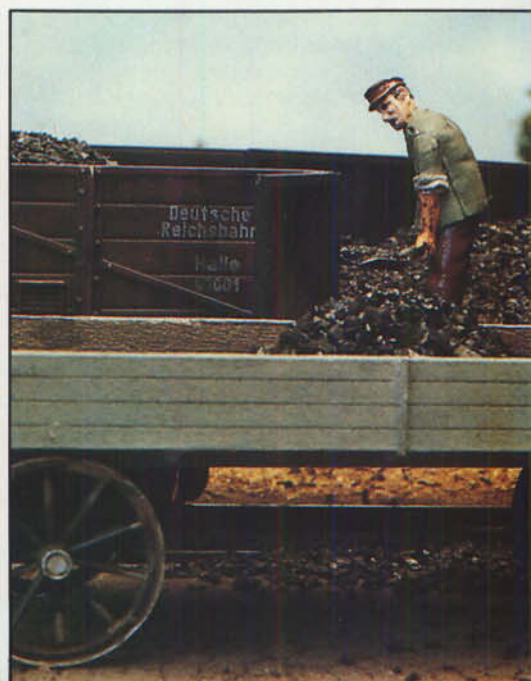




Bild 6 (unten links): Der Ahrensböcker Güterschuppen ist mit dem Empfangsgebäude baulich verbunden. Die Händler und Handwerker des Ortes schlagen hier ihre Waren um.

Bild 7 (unten Mitte): Auf dem Lande waren Technisierung und Mechanisierung noch Fremdworte. Schüttgüter wurden manuell umgeladen.

Bild 8 (oben): An die Ladestraße schließt sich eine Kopframpe an. Die Holzstämme sind erst angeliefert worden; die Schweine im Gatter warten auf ihren Abtransport.

Bild 9 (rechts): Jeder Dorfbewohner ein Selbstversorger – da macht auch die Bahnhofsvorstands-Familie keine Ausnahme.

Bild 10 (unten rechts): Saatkartoffeln? Wir wissen nicht, was in den Säcken steckt, die aus dem G 10 entladen werden.





Bild 11: Lok 89 7402 läuft mit ihrem Personenzug aus Pönitz ein. Die Abteilwagen der Bauart C 3tr und C halten so am Hausbahnsteig, daß die Reisenden bequem zusteigen können.



Bild 12: Vor der Rückreise nach Pönitz muß die 89er noch Wasser fassen. In Ahrensböök gibt's das Naß aus dem Hydranten. **Fotos 1 bis 3, 5 bis 12:** H.-H. Kloth

Lokomotiven sind nicht vorbildgerecht, da die ELE Nr. 4 (T 4¹) bzw. ELE Nr. 5 (T 5²) als Modell fehlen. Vorhanden ist Lok 91 1027, die nach der Verstaatlichung beim Vorbild verkehrte. Den Bahnhof Ahrensböök im Maßstab 1:45 kann man in Kürze bestaunen, wenn am 13. April die Sonderausstellung "Die Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft 1873 – 1941" eröffnet wird. Bis 12. Mai sind dann im Ostholstein-Museum, Eutin, täglich außer montags neben der hier präsentierten Anlage auch Fotos und Dokumente zur Geschichte der Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft ausgestellt.

Hans-Harald Kloth

Bild 13: Bahnhof Ahrensböök um 1910. Neben der Krauss-Lokomotive rücken sich auch Personen ins Bild, die hier in Arbeit und Brot stehen.

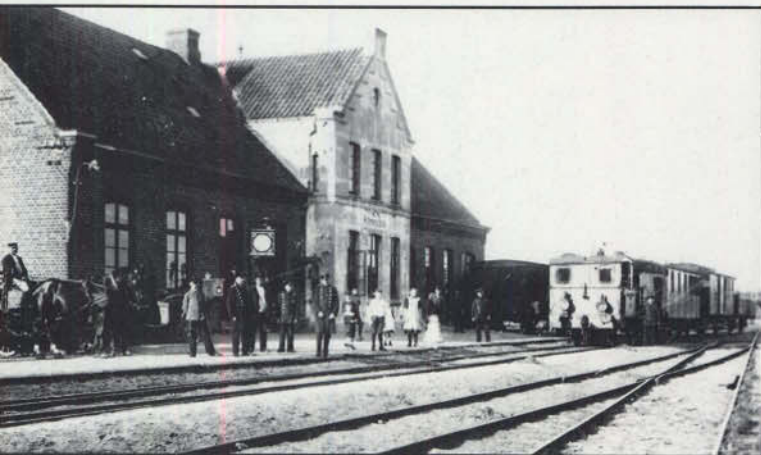


Bild 15: Die Tenderlok 64 410 (Bw Heiligenhafen) steht bei Anbruch der Dunkelheit am Ahrensbööker Kohlebansen und wird restauriert. Die Aufnahme entstand 1948.



Bild 14: Personenzug im Bahnhof Ahrensböök um 1910 mit Krauss-Lokomotive und Lok 13 (Henschel) auf einer historischen Postkarte.



Bild 16: Lok 91 1027 – Stammlokomotive dieser Strecke – verläßt am 22. Mai 1954 gegen 19 Uhr den Bahnhof Ahrensböök mit einem GmP. **Fotos 13 bis 16: Sammlung Kloth**





Bild 1: Betriebsamkeit zwischen Bahnhof und Kai – so empfängt uns das kleine kalifornische Städtchen Biber.

Ein Besuch in Biber/ Kalifornien

Ein gemeinsames Großprojekt zweier Freunde in Form einer US-amerikanischen Anlage, von der ich Ihnen heute bereits die ersten Ergebnisse – ein abgeschlossenes Teilstück – zeigen möchte, ist natürlich nicht einfach so "aus dem Ärmel zu schütteln". Es wird mit Sicherheit eine langwierige Sache. Doch egal: "Gut Ding will Weile haben."

Durch Zufall lernte ich vor einigen Jahren Reiner Lohde kennen, einen Fan der US-Eisenbahngesellschaft Great Northern und daher Sammler von deren Fahrzeugen im Modell. Mittlerweile hat sich aus dieser Bekanntschaft eine Freundschaft entwickelt. Wir trafen uns öfter und diskutierten über das gemeinsame Hobby US-amerikanische Eisenbahnen. Irgendwann wurde der Gedanke ausgeheckt, einmal etwas Gemeinsames aufzubauen – eine Modellbahnanlage großen Stils, natürlich im Amerikanischen angesiedelt.

Da bei Herrn Lohde ein sehr großer Raum zur Verfügung stand, wurden verständlicherweise zunächst gigantische Projekte entworfen. Schließlich gelangten wir zu der Einsicht, daß weniger in diesem Fall mehr bedeutet. Wir beschlossen, zunächst zwei Teilelemente à 130 cm x 70 cm zu erstellen. Das Motiv: eine bescheidene Bahnhofseinfahrt, gelegen an einem Gewässer. Beliebig viele neue Teilstücke am rechten bzw. linken Anlagenrand sollten später ergänzt werden können. Eine Menge Einzelheiten wollten wir nachbilden. Damit stand von vorneher-

ein fest, daß viel Zeit ins Land gehen wird, bis alles fertig ist. Der Lohn für unsere Geduld und Ausdauer sind Bilder, wie Sie sie auf diesen Seiten sehen.

Die Anlage ruht auf einem Unterbau, der in offener Rahmenbauweise aus gehobelten Dachlatten (4 cm x 6 cm) entstand. Hierauf schraubten wir bereits nach Schablonen vorgezeichnete 6 mm starke Sperrholzplatten. Diese wurden zusätzlich verleimt, denn die Anlage soll stabil und transportfähig sein.

Der an einem Gewässer gelegene kleine Bahnhof Biber befindet sich in Nordkalifornien. Da Herr Lohde ein exzellenter Kenner der Great Northern-Bahngesellschaft ist, ich hingegen mehr die Southern Pacific bevorzuge, haben wir uns, um beides unter einen Hut zu bringen, für diese Gegend entschieden – zumal die Great Northern bis Mitte der fünfziger Jahre einen Gleisanschluß nach Biber hatte. Somit ist unsere Wahl durchaus vorbildgerecht.

Verlegt haben wir Code-70-Schienenmaterial. Die Weichen werden durch Fulgurex- bzw. Lemaco-Motoren gestellt. Die Gebäude sind aus verschiedenen Bausätzen von Fine Scale Miniatur oder Campbell aufgebaut. Es wurden unterschiedliche Bausätze miteinander kombiniert, so daß eine gewisse Vielfalt bzw. Einmaligkeit an Gebäuden besteht. Bei der Landschaftsgestaltung halfen uns neben Woodland-Scenics-Material auch eingefärbter Vogelsand und natürliches Erdreich. Die Felsformationen

wurden in der von mir im Eisenbahn-Journal beschriebenen Methode mit Gipsabgüssen in Latexformen von Original-Felsgestein erstellt. Selbst die großen Tannen entstanden im Eigenbau. Wurzelhölzer unterschiedlicher Größe dienen für weitere Bäume; die Botanik ist also durchaus abwechslungsreich. Auch eine Menge Holz haben wir verarbeitet. Meine Vorliebe für dieses Material erkennen Sie beispielsweise an dem Bahnsteig, an den Zäunen, Abstützmauern und Bretterverschalungen. Für Betriebsamkeit auf der Anlage sorgen Figuren und Fahrzeuge von Preiser, Weston und Merten. Reklameschilder und -tafeln bzw. deren Vorlagen stammen aus dem Walther-Programm bzw. aus England.

Zum Einsatz kommen Modelle der von uns bevorzugten Bahngesellschaften, für die ich hauptsächlich den Firmennamen Fulgurex nennen möchte. Bei den Güterwagen handelt es sich um montierte Holzbausätze, die mit allerhand Details versehen und selbstverständlich farblich behandelt wurden. Die Dampflok sind allesamt mit dem PFM-Sound-System ausgerüstet; als Steuergerät wird ebenfalls ein Fahrpult von PFM benutzt.

Sicherlich dauert es noch Jahre, bis wir einen kontinuierlichen Fahrbetrieb starten können. Rechtzeitig werde ich davon berichten.

Klaus Schubert



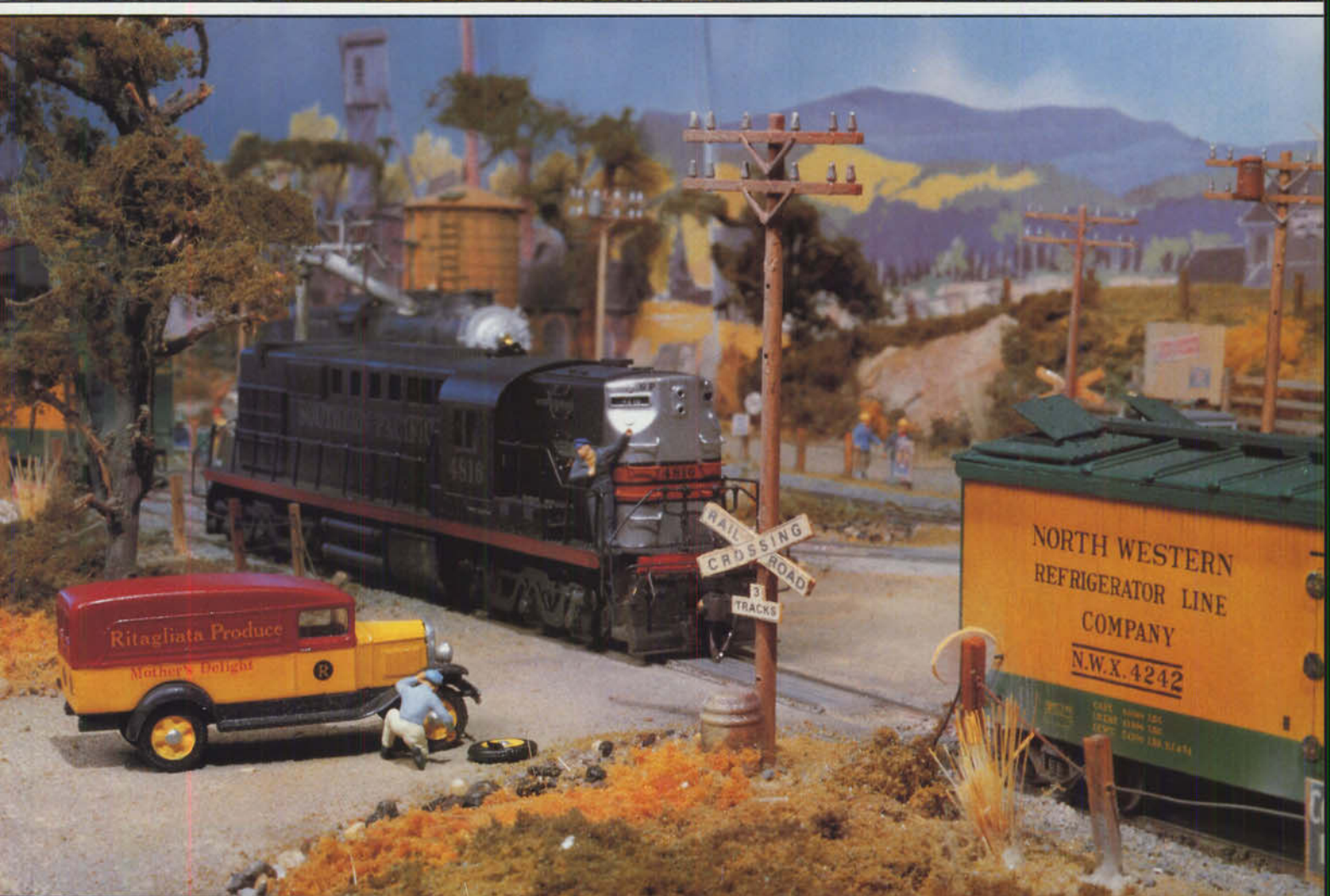
Bild 2: Gewartet und gepflegt fährt Lok 2553 mit ihrem Güterzug in den Tag.

Bild 4: Ein dieselelektrisches Kraftpaket in Doppeltraktion an der Spitze eines "ellenlangen" Güterzugs.

Bild 5: Glück im Unglück: Die Panne passierte wenigstens nicht während der Fahrt.

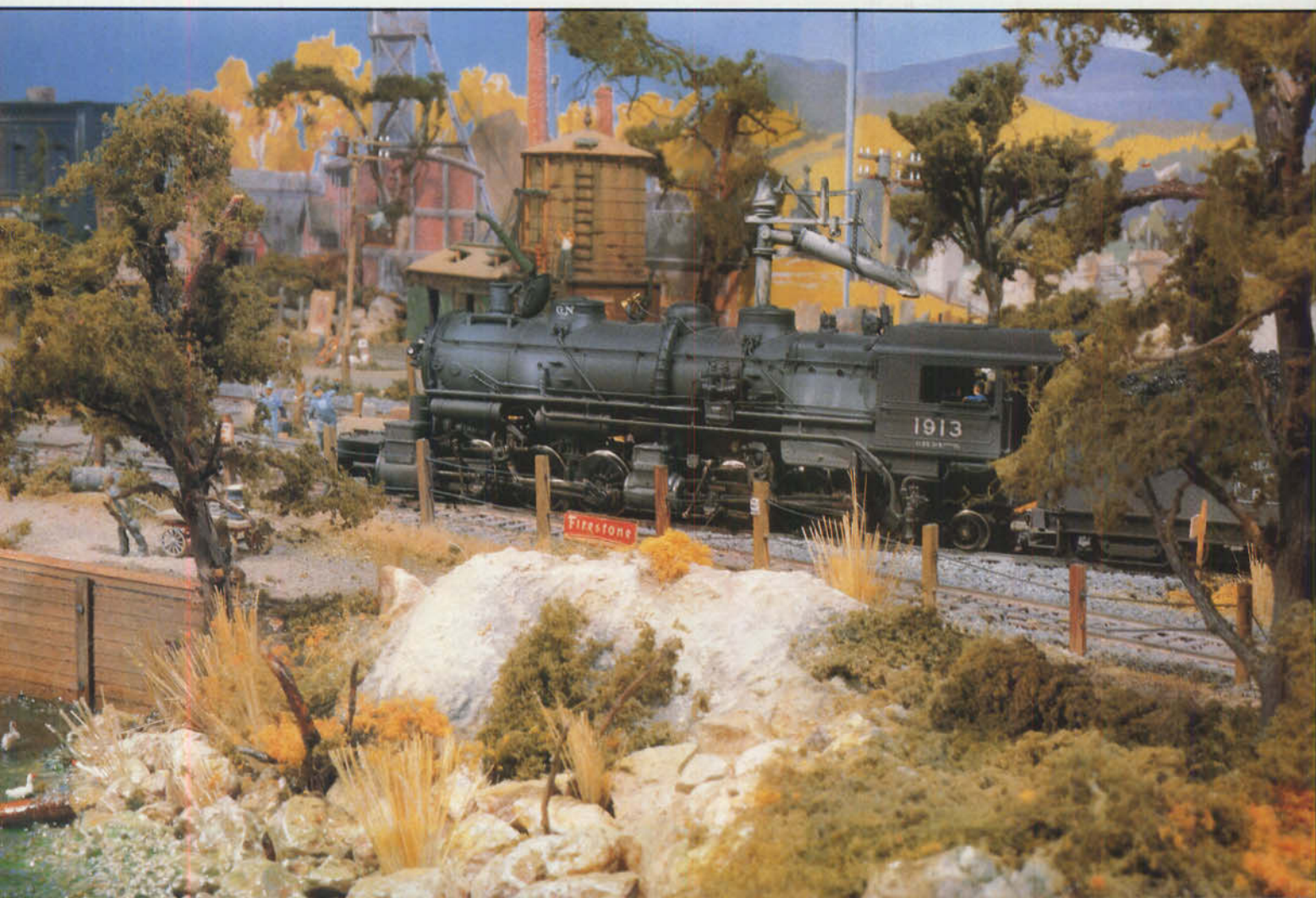
Bild 3: Die Cab Forward Dampflok – aus dem Tunnel kommend – kann gleich verschnaufen. Nur noch wenige Meter sind es bis zum Bahnhof Biber. Dagegen hat die links hervorlukkende Mallet-Maschine die Arbeit noch vor sich.







Bilder 6 bis 8: Schwer keuchend rollt die Mallet-Maschine mit ihrer Last über die Weichenstraße der Bahnhofseinfahrt (rechts), die dicht am Wasser liegt. Am Empfangsgebäude rollt sie langsam vorüber (oben). Wenige Reisende benutzen zur Mittagszeit die Bahn. Nach Durchfahrt des Güterzugs müßte der Personenzug eintreffen. Lok 1913 – eben noch im Bahnhof Biber zu sehen – verläßt den kleinen Ort (unten) im Kalifornischen. **Fotos: K. Schubert**







Ellok EP 3/6 von Trix in neuem Gewand

Der erste Blick läßt vermuten, Trix habe eine neue Lokomotive herausgebracht. Doch bei genauerem Hinsehen wird klar: Es ist die gute alte EP 3/6, die uns da auf dem Gleis entgegenkommt. Sie ist seit einigen Jahren im Trix-H0- und -N-Programm vertreten. Da der bayerische Kraftprotz im Maßstab 1:160 schon in grün-cremefarbener Lackierung erhältlich ist, war

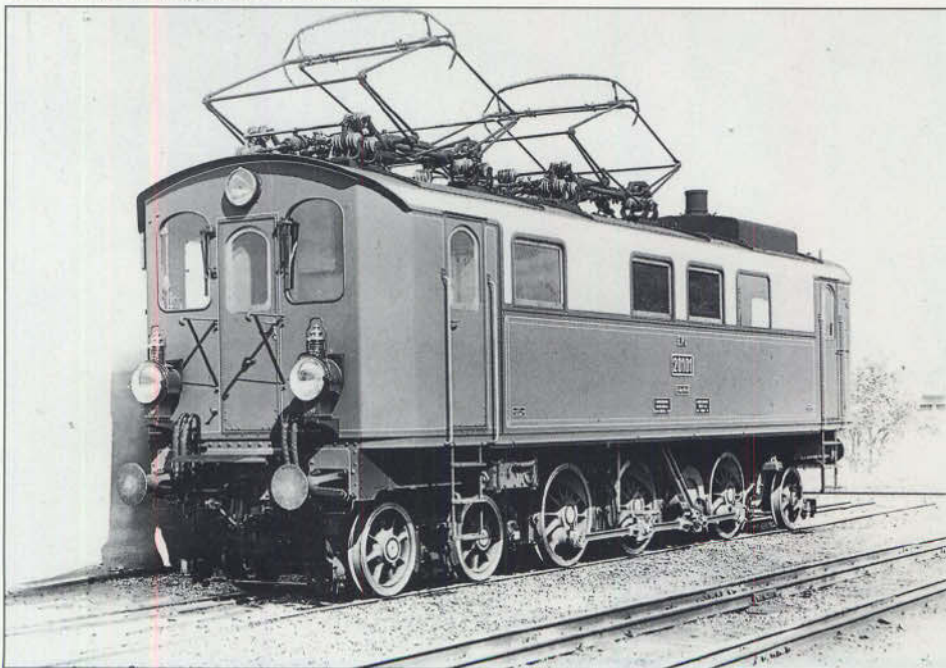
anzunehmen, daß man auch die "große Schwester" in einer weiteren Farbvariante bringen würde. Bereits seit seiner Zeit erhältlich ist ja bekanntlich die EP 3/6 in bayerischem Braunton sowie die Reichsbahn-graue Version. Seit einigen Wochen ist die Maschine nun grün-cremefarben im Handel.

Neues Farbkleid bestens gelungen

Die EP 3/6 im echten Bayern-Look setzt sich in der Epoche I vor allem vor Reisezügen ins rechte Bild. Die Fotos dieser Seiten sprechen dafür. Hinsichtlich des Fahrwerks hat man das bewährte Konzept beibehalten. Über ein Schnecken-/Stirnradgetriebe werden alle drei Treibachsen in Bewegung gebracht. Durch das dunkle Grün von Fahrwerk und Radsternen sowie die geschwärtzten Radreifen wirken die Spurkränze nicht so hoch.

Einfach "eine Wucht" ist das Gehäuse. In der Form den verwandten Modellen gleich, besticht es aber durch lupenreine Beschriftung und Verzierung. Dabei sind die goldenen Zierlinien hervorzuheben, die jede Seite der Lok schmücken und gar die Pufferbohlen umrahmen. Aber auch die dünnen Linien, die das cremefarbene Feld umranden, steuern zum guten Design bei. Die Dachpartie trägt die Pantographen – typisch für die Loks der Bahnnummern 20101 bis 20104 – paarweise beieinander, um auf der gegenüberliegenden Seite Platz zu haben für den Dampfheizkessel der Zugheizung. pw

Bild 2: EP 3/6 - 20 101 im Ablieferungszustand. Später erhielt sie die Reichsbahnnummer E 36 01. *Werkfoto, Sammlung Dr. Scheingraber*



Die EP 3/6, wie sie war

Für den Personenverkehr auf der elektrifizierten Strecke Freilassing – Bad Reichenhall – Berchtesgaden hatten die Kgl. Bayerischen Staatsbahnen im Jahre 1914 acht Elektrolokomotiven der Achsformel 1'C2' bei der Lokomotivfabrik Krauss & Co bauen lassen. Die elektrische Ausrüstung besorgten bei den vier



Bild 1: Das Trix-Modell der EP 3/6 erschien vor einigen Wochen in grün-cremefarbener Bayern-Lackierung. Hier zieht die Lok einen bayerischen Schnellzug, Baujahr 1894/95 (Trix-Modelle).
Foto: P. G. Kling

ersten Maschinen die Siemens-Schuckert-Werke, bei den restlichen vier Stück jedoch die Maffei-Schwartzkopff-Werke in Wildau (bei Berlin). Daß man damals zwei verschiedene Elektrofirmer heranzog, ist in dieser Zeit, in der die Entwicklung der elektrischen Lokomotive noch in den Kinderschuhen steckte, durchaus verständlich. So finden sich auf

Bild 4: Hier hat die Trix-Lok die stielichte Wagengarnitur am Haken. Dieser Zug fuhr auf der Strecke Freilassing – Bad Reichenhall – Berchtesgaden.
Foto: K. Heidbreder

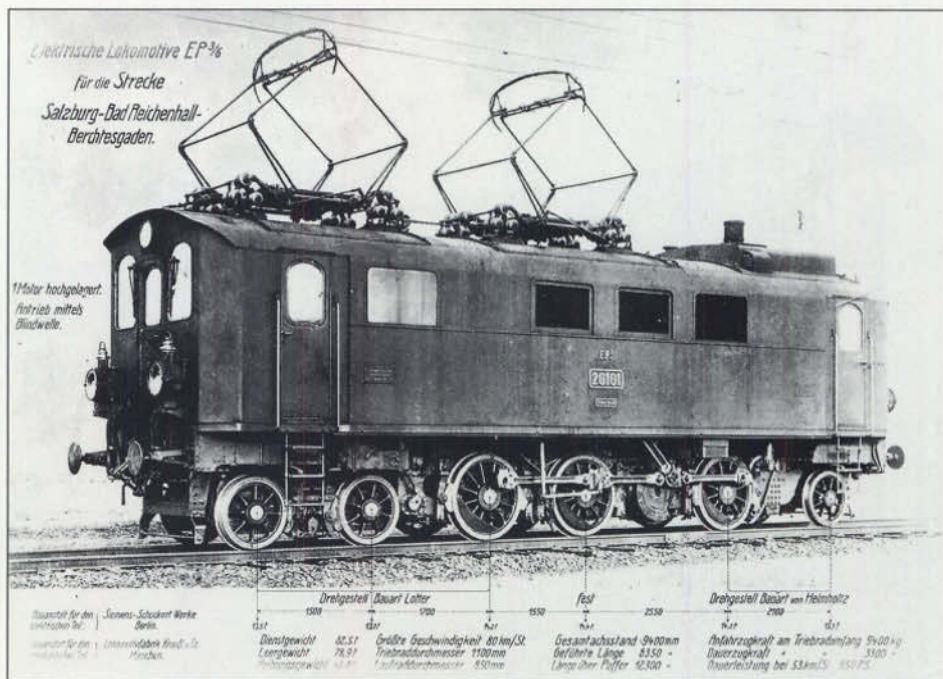


Bild 3: Dieselbe Lokomotive wie auf der linken Seite unten, allerdings noch ohne Endlackierung. Vermutlich wurde das Fahrzeug für diese Fotografie nach der Grundierung mit Schildern bestückt.
Werkfoto, Sammlung Schörner

den SSW-Maschinen Fahrmotoren mit nur sehr bescheidenen 690 kW Stundenleistung, während die MSW-Lokomotiven über 960 kW Stundenleistung verfügten. Auch die Steuerungen der Fahrmotoren unterschieden sich deutlich. Was aber weniger verständlich ist, sind die verschiedenen Ausgestaltungen des Laufwerks. Die ersten vier Maschinen mit den bayerischen Bahnnummern 20101 bis 20104 (spätere E 36 01 bis E 36 04) besaßen vorne das hervorragend bewährte Krauss-Helmholtz-Drehgestell (Laufachse und erste Kuppelachse), in der Mitte eine fest im Rahmen gelagerte Treibachse. Das rückwärtige Drehgestell war mit der hinteren Kuppelachse zu einem Lotter-Drehgestell vereinigt. Anders die Anordnung des Laufwerks bei den vier mit den Bahnnummern 20121 bis 20124 bezeichneten Lokomotiven, den späteren

E 36 21 bis E 36 24 der Deutschen Reichsbahn. Hier hat man auf das vordere Krauss-Helmholtz-Drehgestell verzichtet – aus welchen Gründen auch immer – und sich mit der Ausgestaltung der vorderen Laufachse als Biselachse begnügt. Diese hatte ± 54 mm Seitenspiel. Erste und zweite Kuppelachse waren fest im Rahmen gelagert, wobei die Treibachse (zweite Kuppelachse) 15 mm Spurranzschwächung besaß. Das sich anschließende Lotter-Drehgestell glich dem bei den EP 3/6 20101 bis 20104 verwendeten. Bedingt durch diese Ausgestaltung des Laufwerks hatten die vier Lokomotiven der Baureihe E 36² schlechtere Laufeigenschaften als die vier später als Baureihe E 36 20101 bis 20104 bezeichneten Maschinen. Die E 36² war um 1100 mm länger als die E 36 und hatte 93,7 t Dienstgewicht, während die E 36 nur 78,8 t wog (mit eingebautem

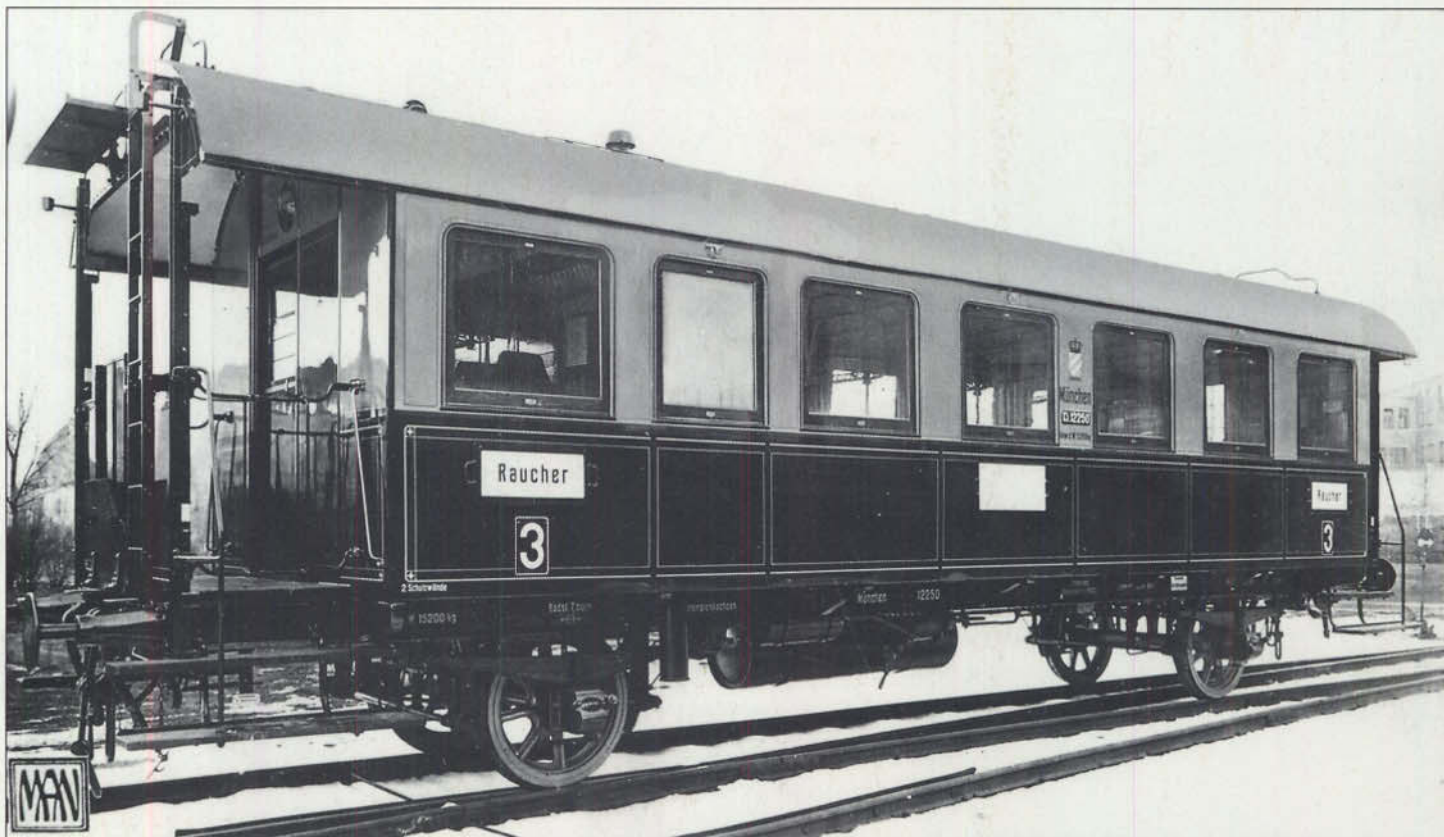


Bild 5: 3.-Klasse-Wagen, gebaut von MAN. Sie liefen hinter der EP 3/6 in grün-cremefarbener Lackierung. *Werkfoto MAN, Sammlung Dr. Scheingraber*

Heizkessel 82,3 t). Die Heizkessel wurden jedoch bereits kurz nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs ausgebaut, weil man sie dringend in Lazarettzügen benötigte.

Personenwagen für Reichenhall – Berchtesgaden

Die Abbildung 4 zeigt die Modellok mit einer farblich stimmigen Wagengarnitur, wie sie auch

beim Vorbild vorkam. Die Modelle aus der Werkstatt unseres Lesers Jürgen Günther sind Umbauten aus Fleischmann-Wagen der Bauart Ci Bay10.

Bei Einführung des elektrischen Betriebs auf der Strecke Bad Reichenhall – Berchtesgaden beschafften die Kgl. Bayerischen Staatsbahnen im Jahre 1914 auch zwei Gruppen neuer Personenwagen. Für die damalige 1. und 2. Klasse wurden zehn AB 3i nach Blatt 64a von MAN geliefert. Sie hatten 9,25 m Achsstand und eine Länge über Puffer von 13,944 m. In der 1. Klasse boten sie zwölf Plätze in geschlossenen Abteilen mit Seitengang und 22 Plätze 2. Klasse in offenen Abteilen mit Mittelgang. Sie wurden mit den Fahrzeugnummern 1011 bis 1020 geliefert und von der Deutschen Reichsbahn als 29 952 bis 29 961 bevorzugt auf der Strecke München – Garmisch-Partenkirchen – Innsbruck eingesetzt.

In der 3. Wagenklasse wurden 20 Zweiachser nach Blatt 165 gleichfalls von MAN gebaut. Sie waren mit 7 m Achsstand und einer Länge über Puffer von 12,8 m etwas kürzer als die AB 3i. Die Wagen wiesen 62 Sitzplätze 3. Klasse mit Mittelgang auf. Ihre bayerischen Wagennummern waren München 12 241 bis 12 260; die DR übernahm sie als 94 893 bis 94 912. Die letzten wurden erst Ende der fünfziger Jahre bei der Deutschen Bundesbahn ausgemustert. In den gleichen Farben wie die Lokomotiven der Gattung EP 3/6 gestrichen, boten sie den seltenen Anblick eines geschlossenen Zuges in einheitlicher Farbgebung. **-rab-**

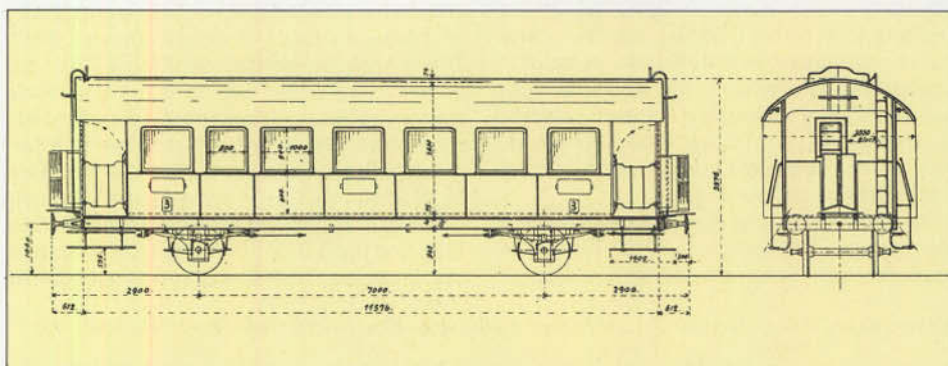
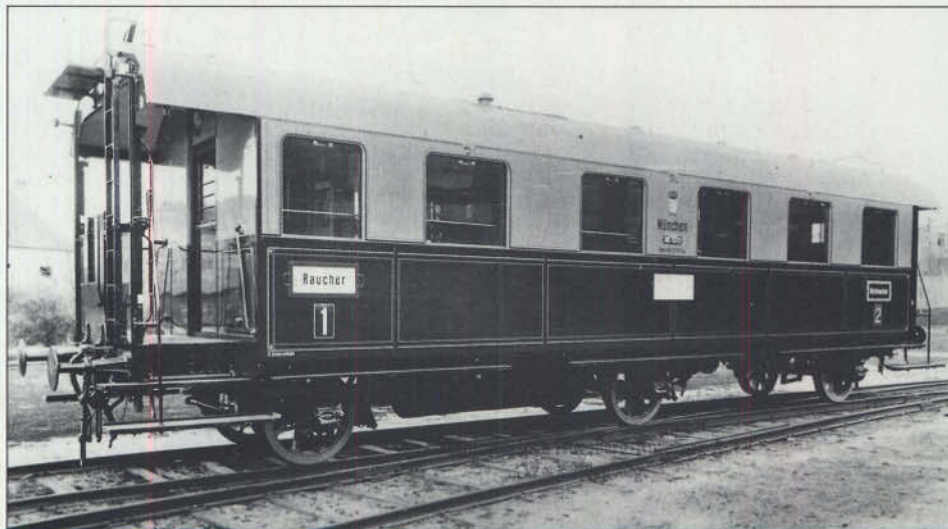


Bild 6: Verkleinerte Zeichnung des Ci bay 14, entnommen dem bayerischen Wagenstandsbuch.

Bild 7: Die Wagen der Bauart AB 3i hatten eine andere Fenster- und damit Abteilanordnung. Die Fahrzeuge verfügten über drei Achsen. *Werkfoto MAN, Sammlung Dr. Scheingraber*



Ein ausführlicher Beitrag über die Elektrolokomotiven der bayerischen Gattung EP 3/6 ist bereits im Eisenbahn-Journal 2/1985 erschienen.



Bild 1: Dieses Diorama entstand in der Werkstatt unserer Redaktion unter den erfahrenen Händen unseres belgischen Lesers Richard Orban, der beim 2. Internationalen Modellbauwettbewerb den zweiten Platz belegte.

Bild 2 (unten): Nach dieser Skizze von André Saenen baute Richard Orban in rund 20 Stunden ein kleines Schaustück. Die Entstehung können Sie auf den nächsten Seiten verfolgen.

20 Stunden Bastelspaß

Wer die Reihe "Modellbahn-Bibliothek" aus unserem Verlag sein eigen nennt, wird bei der Lektüre von "Vorbildgerechte Anlagenplanung Band I" sicherlich neidvolle Blicke auf Titelseite und Rücktitel geworfen haben. Ihre Zierde ist jeweils eine Abbildung desselben großen Bahnbetriebswerks in H0. Dieses ist Bestandteil der 21 m² großen Anlage von Herrn Richard Orban aus Belgien, Zweitplatzierter im 2. Internationalen Modellbauwettbewerb.

Mit dem berühmten Gleisoval fing es bei ihm wie bei den meisten Modellbahnern einst an. Weichen, Signale, weitere Fahrzeuge ergänzten die Startpackung und steigerten mit der Zeit das Verlangen nach einer Anlage. Gebaut hat Herr Orban jahrelang als Individualist; als Vorlagen dienten ihm lediglich Abbildungen in Katalogen.

1971 fand der inzwischen 37jährige zu einem Club in Lüttich. Das war sozusagen der "Knack-

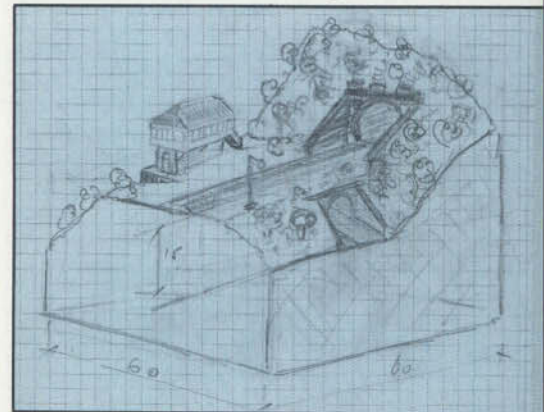


Bild 3: Die zu bebauende Fläche betrug 60 cm x 60 cm. Zuerst ging es an das Aussägen der Profiltteile für den Dioramenkasten. Auch der Ausschnitt für den Tunnel wurde gleich vorgesehen, denn später in der Vertikalen ist der Umgang mit der Stichsäge umständlich. Die Abbildung zeigt Herrn Orban beim Bohren der Eingriffslöcher für die Stichsäge.

Bild 4: Der Dioramenkasten ist fertig verschraubt und verleimt. Jetzt zeichnen sich schon deutlich die Konturen für die spätere Geländedecke ab. Auch die Trassen für die Straße und das darüber hinwegführende Gleis sind berücksichtigt worden. Tunnelportal für eine zweigleisige Strecke und Tunnelröhre sind ebenfalls schon fertiggestellt.

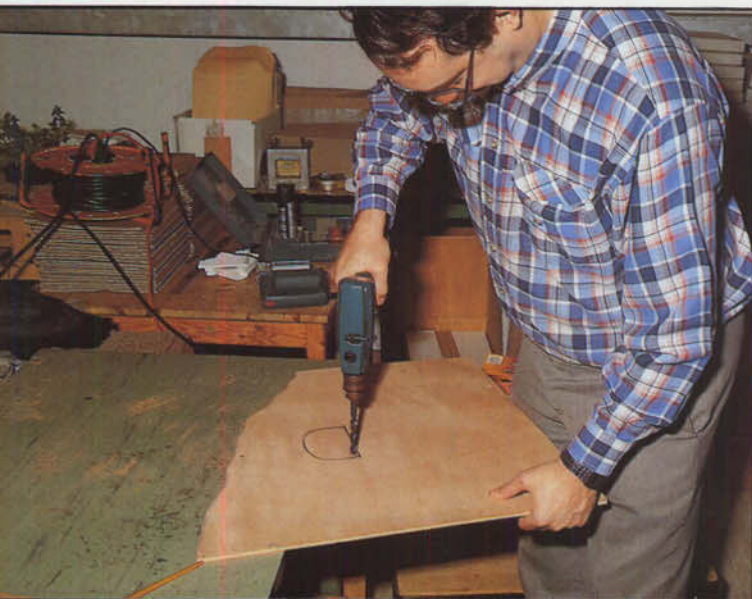




Bild 5: Der Tunneleingang hat jetzt seitliche Stützmauern erhalten. Eingebaut sind auch Portale, Stützmauern und Röhre für den Straßentunnel. Nun kann es an die Geländedecke gehen. Das wohl schnellste, aber nicht gerade billigste Verfahren ist das Ausschäumen. Um Material zu sparen, werden große Hohlräume mit Polystyrolstücken verfüllt.

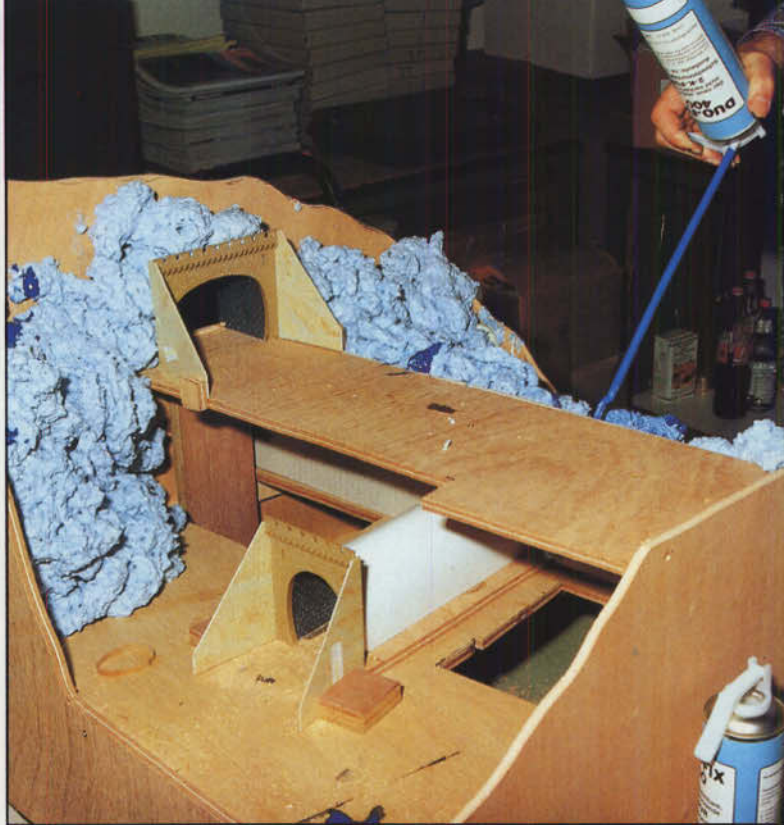


Bild 6: Aus einer Dose Sprayschaum mit 400 ml Inhalt erhält man ungefähr 10 l Schaum, der nach einer halben Stunde ausgehärtet ist. Man sollte reichlich auftragen. Lücken müssen sonst später mit schwerem Gips verfüllt werden. Dagegen läßt sich zuviel Aufgetragenes abschneiden und später zum Ausfüllen von Hohlräumen verwenden.

punkt", ab dem der nun schon versierte Modellbauer spürte, daß "noch mehr zu machen" ist. In der Folge fand Herr Orban viele Raffinessen zur Landschaftsgestaltung heraus. Er wendete sie letztlich auf seiner Heimanlage an, an der er nach seiner Arbeit als Planungstechniker einer Reifenfirma täglich fünf Stunden baute. Diese H0-Anlage (siehe auch Eisenbahn-Journal 4/1988) steht jetzt zum Verkauf. Neue Pläne verlangen sein ganzes Können: große Schattenbahnhöfe, ein Maximum an Landschaft und ja keine Gleisüberladung, Einbau von Code-70-Gleisen – mit diesen Vorgaben stürzt sich unser belgischer Freund erneut auf das Thema Deutsche Bundesbahn, Epoche III.

Da wird das Motorrad bis zur nächsten "Spritztour" wieder etwas länger warten müssen, die Stereoanlage hingegen stärker "frequentierte" werden... Nur gut, daß die Ehefrau so viel Geduld und Verständnis für diese Leidenschaft ihres Mannes hat!

Anlässlich der Preisverleihung war Herr Orban am 12./13. Januar 1991 Gast in unserem Verlag. Wie bereits im März-Journal berichtet, veranstalteten wir einen Werkstatttag, an dem die Preisträger ihr Können unter Beweis stellen sollten. Richard Orban ließ sich nicht lange bitten. Gemeinsam mit seinem Freund André Saenen ging es ans Planen, welches Diorama am besten auf der vorgegebenen Fläche von 60 cm x 60 cm unterzubringen sei. Nach weni-

gen Minuten lag die abgebildete Skizze auf dem Tisch, nach der sich der versierte Modellbauer die nächsten Stunden richten sollte. Die Arbeiten gingen Richard Orban sehr schnell von der Hand; es machte Freude zuzuschauen, mit welcher Fertigkeit der "Meister" ans Werk ging. Schon nach wenigen Stunden zeichnete sich das Ergebnis ab. Bemerkenswert, daß Richard Orban erst die Landschaft durchgestaltete und zuletzt das Gleis auf der vorbereiteten Trasse verlegte und einschotterte. Weitere beim Bau des Schaustücks "abgelauschte" Tips können Sie den Illustrationen dieser Seiten entnehmen, die das Wachsen des Dioramas gut verfolgen lassen.

pw

Bild 7: Das fertig ausgeschäumte Diorama; in der Aushärtungsphase kann sich der Bastler eine Ruhepause gönnen oder, wie Herr Orban, an die Montage des Stellwerksgebäudes gehen.



Bild 8: Mit einem großen scharfen Messer werden jetzt die Konturen herausgeschnitten. Hierbei ist darauf zu achten, daß die Hänge nicht zu steil werden.





Bild 9 (links): Die geschäumte Fläche ist stellenweise zu grobporig. Aus diesem Grund überzieht man die Geländedecke mit einer Gipschicht.



Bild 10 (rechts): Feinarbeiten werden mit dem Pinsel erledigt. Links, rechts und über dem Tunnelportal sind Gips-Felsstücke eingepaßt. Sie wurden in von echtem Gestein abgenommenen Silikonformen gegossen.



Bild 11 (links): Mit einem Japanspachtel werden die Felsstücke sauberverfugt. Die übrige Geländedecke wurde bereits sandfarben grundiert.



Bild 12 (rechts): Auch die Felslandschaft ist mit eingefärbt. Während die Farbe trocknet, geht es an das Verlegen des Oberbaues für das Gleis.

Bild 13: Inzwischen hat auch das Stellwerk von Kibri seinen Platz gefunden. Hangseitig steht es auf einer Stützmauer. Die Tunnelportale tragen einen Grundanstrich. Das Gelände ringsherum beflockt man mit Woodland- und Heki-Material.

Bild 14: Die Landschaft ist vollendet. Um die Felsen wachsen Sträucher. Bleibt, das Gleis einzuschottern und den Straßenbelag zu verlegen. Anschließend werden noch schmückende Details wie Formsignal und Laterne aufgestellt. **Fotos: K. Heidbreder**





Bild 1: Was für Vorbildfotografen stets mit Risiko für Gesundheit und Leben verbunden ist, bleibt für Modellfotografen ungefährlich: das Foto aus dem Inneren des Tunnels heraus. Die Minitrix-BB II nähert sich dem Portal im Kriechgang.

Bild 2 (rechts): Auf ihrer angestammten Strecke durchfährt Lok 98 719 das bayerische Land, im Schlepp einen Niederbordwagen mit Bremserhaus.

Das Stangenspiel der kleinen Mallet

Gedanken zum Modell der BB II von Minitrix

Vor Jahren baute ich meine N-Dioramen mit der Thematik deutsche Länderbahn bzw. Deutsche Reichsbahn. Doch inzwischen trieb es mich in der Modellbahnerei nach Übersee, denn ich verliebte mich mehr und mehr in amerikanische Bahnen. Sicher ist es die Ungezwungenheit und große Freiheit, die man bei der Gestaltung von Western-Dioramen zu spüren bekommt. Und trotzdem läßt mich die deutsche Bahn nicht kalt. Wie sonst ist es zu erklären, daß ich zusagte, als mich Journal-Mitarbeiter neulich anriefen mit der Bitte, einige Motive mit der neuen Minitrix-BB II einzufangen.

Nach Auflegen des Hörers kamen mir bereits die ersten Bedenken: Wirkt die Lok überhaupt in der wilden Landschaft meiner Module? Doch verdrängte ich vorerst diese Zweifel und bemühte mich erst einmal um das Modell. Das WIE-MO-Modellbahn-Fachdepot in Münster stellte mir leihweise seine Vorführmaschine zur Verfügung, obendrein noch zwei passende Zugarnituren.

Zu Hause, beim ersten Sichten des Mitgebrachten, sprang mir schon das Herz ein wenig höher. Ich hatte nicht geglaubt, daß mich eine Lok nach deutschem Vorbild noch aus der Fassung bringen könnte! Doch die BB II schloß ich gleich ins Herz. Was auf Antrieb fasziniert, ist die Steuerung. Wieviel Arbeit mag in den vier "Stangengewirren" stecken? Welche Geduld müssen die Beschäftigten an den Nietvorrichtungen aufbringen, um die 32 Hohlните (!) je Fahrgestell sauber zu "bördeln"?

Als erstes stellte ich den Personenzug auf Gleis und spannte die BB II davor. Sanft setzte sich die Garnitur in Bewegung. Selbst bei voll aufgedrehtem Fahrregler schlich die Lokomotive noch gemächlich mit vorbildlicher Modellgeschwindigkeit dahin. Ein wahrer Genuß, dabei dem Spiel der Steuerungen zuzuschauen! Über Kraft verfügt die Maschine ebenfalls, auch wenn auf Haftreifen zugunsten der Stromaufnahme von allen Rädern verzichtet wurde. Der im Führerhaus untergebrachte Motor treibt eine in



Kessellage mittig angeordnete Welle an, auf der zwei Schnecken und dazwischen eine winzige Schwungmasse aufgezogen sind. Über diese Welle wird das Drehmoment auf die zwei Getriebeblöcke übertragen, die wiederum je zwei Achsen antreiben. Das Mallet-Triebwerk ist exakt wiedergegeben: hinteres Triebgestell fest, vorderes als Drehgestell ausgelegt. So schön die Lokomotive fuhr, anstandslos auch über alle Weichenarten rollte – zur rechten





Bild 6 (rechts): Am Zielbahnhof wurde die 98 719 gedreht und kommt nun mit der gleichen Garnitur zurück.

Bild 4 (unten links): Morgens, mittags und abends hat der Personenverkehr Vorrang. Mit einer gemischten Wagenschlange durchfährt die 98^{er} die kleine ländliche Station.

Bild 5: Die kleine Schwungmasse zeigt wenig Wirkung. Trotzdem hat die Trix-Lok kaum Probleme beim Überfahren von Weichenstraßen, denn die Stromabnahme erfolgt über alle acht angetriebenen Räder. **Foto: P. Wieland**

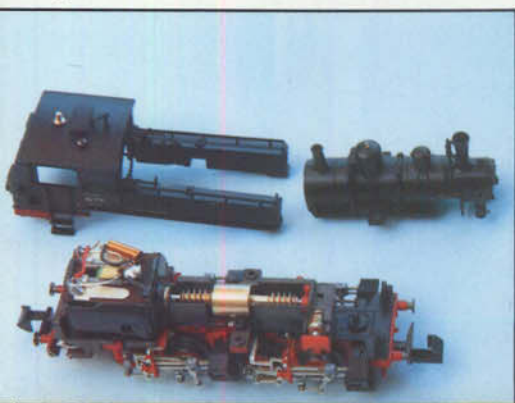


Bild 3: Langsame Fahrt aus dem Güterschuppengleis, von dem die BB II einen entladenen O-Wagen holt. Nach Überfahren und Stellen der Weiche wird er in den Zugverband eingereiht.

Fotos 1 bis 4, 6:
V. Grumpe

Wirkung kam sie in der "fremden" Landschaft halt doch nicht! So entschloß ich mich, eigens für diese Fotoserie ein Diorama zu bauen. Das Ergebnis sehen Sie auf den Abbildungen dieser Seiten, die versuchen, das bayerische Lokalkolorit wiederzugeben.

Als mein Bruder die Fotos "im Kasten hatte", war das Spiel vorbei. Der Termin zur Rückgabe der Modelle drängte. Schweren Herzens stellte ich die Fahrzeuge wieder auf den Ladentisch. Die Lok hätte ich schon gern wieder mitgenommen; doch auch in unserem Hobby muß man sich einschränken. Und ich bleibe beim Amerikanischen. Vom Bau meiner entsprechend motivierten Heimanlage können Sie demnächst im Eisenbahn-Journal lesen.

Heinz-Ulrich Grumpe





Bild 1: Die Nebenbahn führt über diese Fachwerkbrücke und kreuzt so die zweigleisige Paradestrecke.

17 3. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

Die Zwei-Epochen-Anlage

Seit 1968 beschäftige ich mich mit der Modelleisenbahn in der Nenngröße N. Meine erste Anlage konzipierte ich viel zu groß; sie ist nie fertig geworden; ich habe sie als "Torso" verkauft. Nach dem Lesen guter Fachliteratur habe ich mit dem Bau der nächsten Anlage begonnen. Aber auch diese hatte bei mir kein langes "Leben". Mit dem Grundfehler "Zuviel" behaftet,

stand sie 1976 zum Verkauf. Schließlich fiel mir eines Tages die Eisenbahn-Journal-Sonderausgabe "Hof" in die Hände, und da war *die* Idee geboren: Ein Bahnbetriebswerk mußte her – mit allen Funktionsbauten. Inzwischen hatte sich eine Unmenge Fahrzeuge angesammelt, die sich ja bekanntlich in einem Bw am besten zur Schau stellen lassen.

An eine Erweiterung des Bw-Geländes mit zweigleisiger Paradestrecke, Durchgangsbahnhof, eingleisiger Nebenbahn, Waggonfabrik und 40gleisigem Schattenbahnhof war damals freilich noch nicht zu denken. Heute ist das alles Realität! "Fertig" möchte ich nicht sagen, denn immer wieder finde ich Anlagenteile, die ich überarbeiten und besser detaillieren möchte.



Bild 2: Der Personenbahnhof verfügt über sechs Bahnsteiggleise; fünf davon überspannt ein Fußgängersteig.



Bild 3: Am Güterschuppen herrscht reger Betrieb: Drei gedeckte Güterwagen warten auf ihre Entladung. Auch hier wird die Epochen-Mischung deutlich.

In 15 Teile zerlegbar

Der Unterbau der Anlage besteht aus einem Holzgerüst, das den Schattenbahnhof aufnimmt. Darüber befindet sich der Bw-Bereich. Die Verbindung schafft eine selbsterstellte Gleiswendel. Alle sichtbaren Gleisanlagen erstrecken sich über 15 miteinander verbundene Module. Das hat den großen Vorteil, daß sich die einzelnen Anlagenstücke auf einer Werkbank besser bearbeiten lassen; außerdem kann die Gesamtanlage bei Renovierungsarbeiten oder sonstigen zwingenden Gründen abgebaut und an anderer oder gleicher Stelle problemlos wieder aufgebaut werden. Ein Nachteil ist, daß bei den Gleisübergängen sehr genau gearbeitet werden muß.

»Gleis-Pluralismus«

Im Schattenbahnhof sind Minitrix-Flexgleis und -Weichen verlegt worden. Alle Schienenstöße wurden verlötet und zusätzlich mit einer Ringleitung überbrückt. Aus Arnold- und Peco-Material bestehen die sichtbaren Gleistrassen. Minitrix-Material ist auf der Nebenbahn verlegt. Verzichtet habe ich auf Doppelkreuzungs-, Bogen- und 30°-Weichen. Die Schienen sind an den Flanken "rostig" eingefärbt, die Gleise vorbildgerecht eingeschottert. Die aufgestellten Formsignale mit Unterflurantrieb dienen gleichzeitig der Zugbeeinflussung. Die Fleischmann-Signale – optisch zwar nicht die formschönsten – sind die betriebssichersten.

Die gesamte Anlage ist in sieben Stromabschnitte aufgeteilt. Weichen und Signale werden von Hand gesteuert; es wird die Fahrstraßenschaltung über Dioden-Matrix angewendet. Auf Elektronik habe ich bewußt verzichtet, um den Lokführer- und Fahrdirnenleiter-Effekt nicht zu verlieren.



Bild 4: Das Länderbahn-Bw. In den 15 Ständen des Schuppens warten Lokomotiven und Triebwagen auf ihren nächsten Einsatz.

Bild 5: Auch das Reichsbahn-Bw ist "gut besucht". Hier kann unser Wettbewerbsteilnehmer seine Sammlerstücke gut in Szene setzen.





Bild 6: Über die Segmentdrehscheibe gelangen Rangierabteilungen auf das Fabrikgelände.

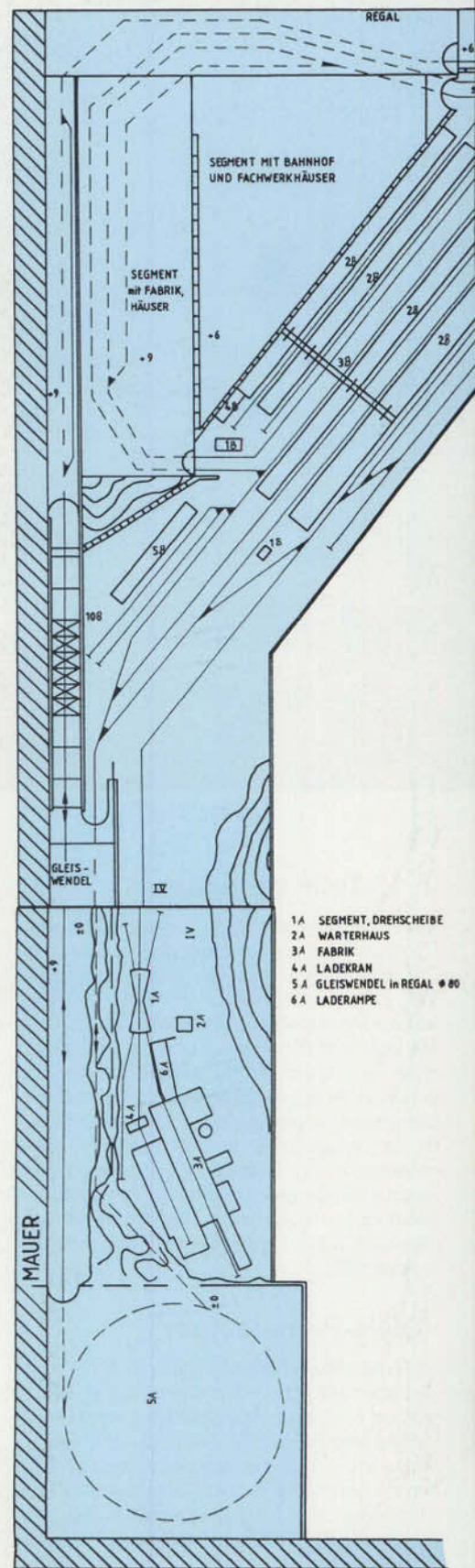


Bild 7: Gemütlich "schlendert" die Minitrix-D II mit ihren Oberlichtwagen zum nächsten Bahnhof.

Die meisten Bauwerke entstanden in der eigenen Werkstatt aus den handelsüblichen Bauelementen. Die Lokomotivschuppen sind von Fleischmann (15 Stände) und Arnold (20 Stände). Von Bochmann & Kochendörfer stammen die Lokbehandlungsanlagen. Völlige Selbstbauprodukte sind Wasserturm, Segmentdrehscheibe, Kohlebunker und so manches kleine Bauwerk am Rande der Schienenstränge.

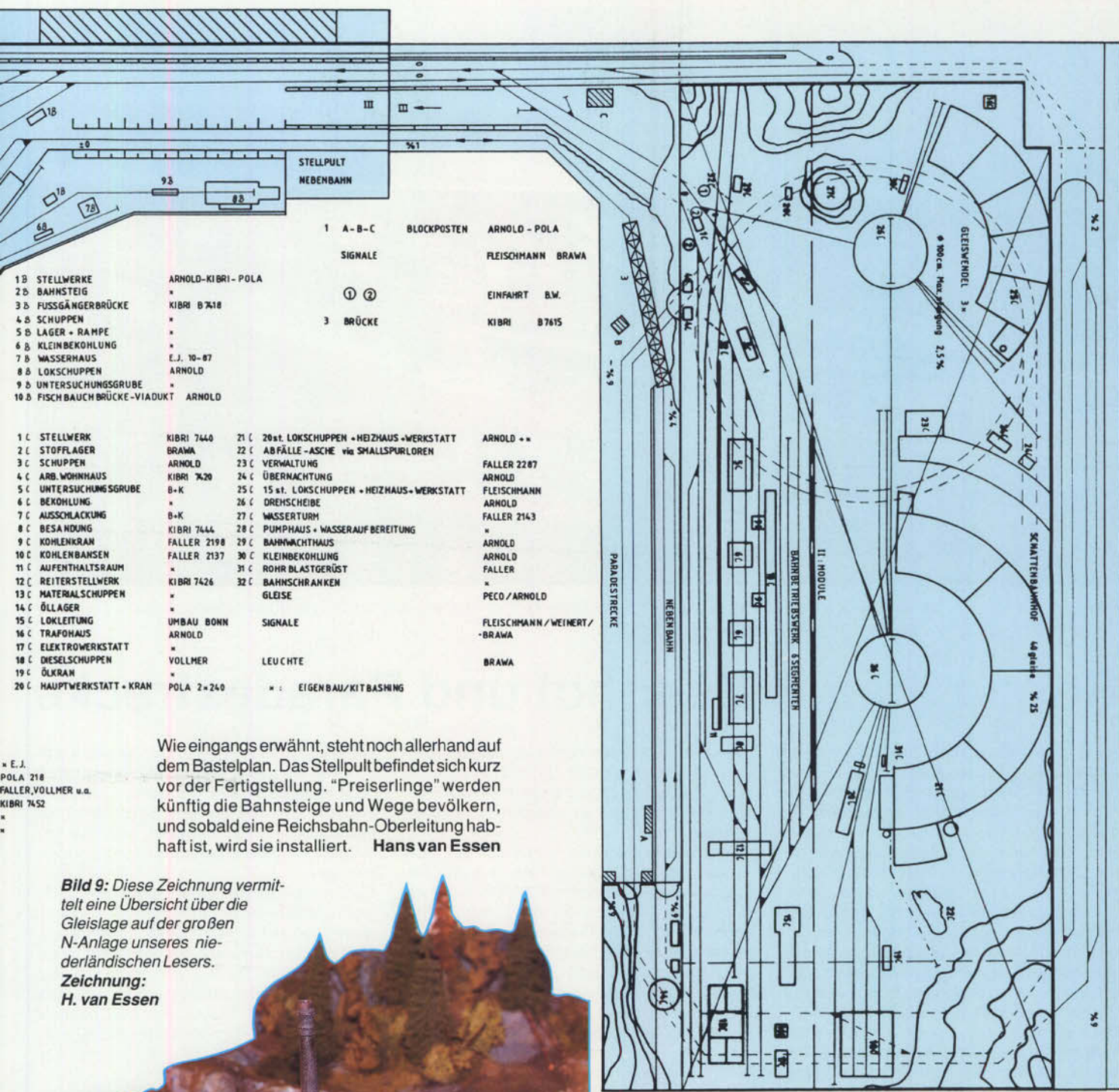
Bei der Landschaftsgestaltung schwöre ich, nach zahlreichen Experimenten mit anderen Produkten, auf Heki- und Woodland-Material. Damit habe ich zum Beispiel all meine Eigenbau-Bäume – hergestellt in der bekannten Drahtdrillmethode – belaubt. Die Felsen sind in Silikon abgeformte Gipsabdrücke von echtem Gestein. In der gleichen Art habe ich auch die Stützmauern erstellt.

Bild 8: Aus dem Tunnel mit seinem gigantischen Portal schießt der Ruhr-Schnellverkehrszug ans Tageslicht.



Epochen-Mischung

Meine Fahrzeugsammlung umfaßt Modelle der Länderbahn- und Reichsbahnzeit. Hinter den Lokomotiven laufen schöne, passende Garnituren. Am zuverlässigsten auf den Schienen sind im harten Anlagenbetrieb die Arnold-Lok der Baureihe 96, die 39er von Fleischmann und die Hobbytrain-G 10. Hervorzuheben ist auch die realistische Rangiergeschwindigkeit der neuen Minitrix-Typen.



Wie eingangs erwähnt, steht noch allerhand auf dem Bastelplan. Das Stellpult befindet sich kurz vor der Fertigstellung. "Preiserlinge" werden künftig die Bahnsteige und Wege bevölkern, und sobald eine Reichsbahn-Oberleitung habhaft ist, wird sie installiert. **Hans van Essen**

Bild 9: Diese Zeichnung vermittelt eine Übersicht über die Gleislage auf der großen N-Anlage unseres niederländischen Lesers. **Zeichnung: H. van Essen**

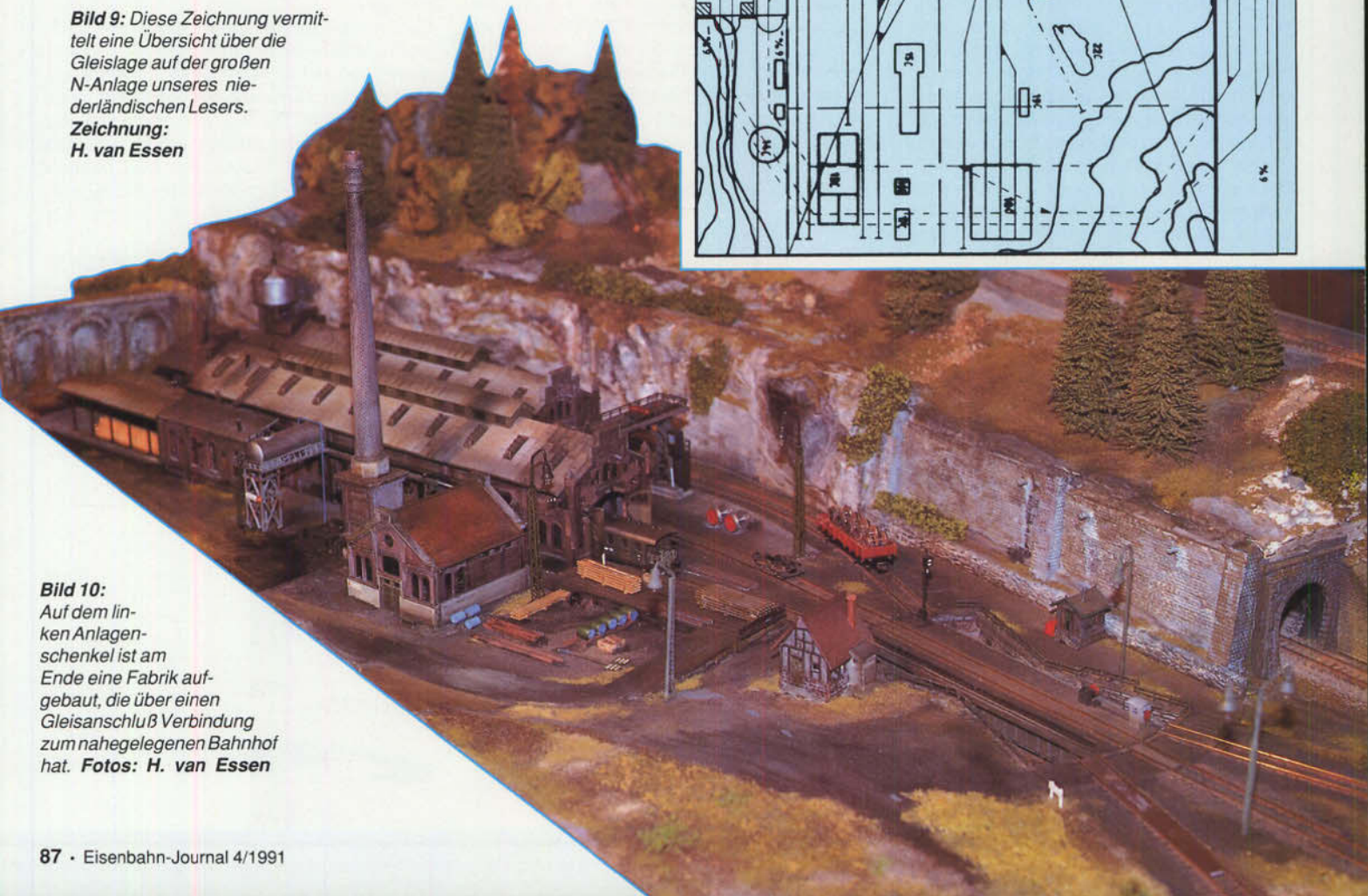


Bild 10: Auf dem linken Anlagen-schenkel ist am Ende eine Fabrik aufgebaut, die über einen Gleisanschluss Verbindung zum nahegelegenen Bahnhof hat. **Fotos: H. van Essen**

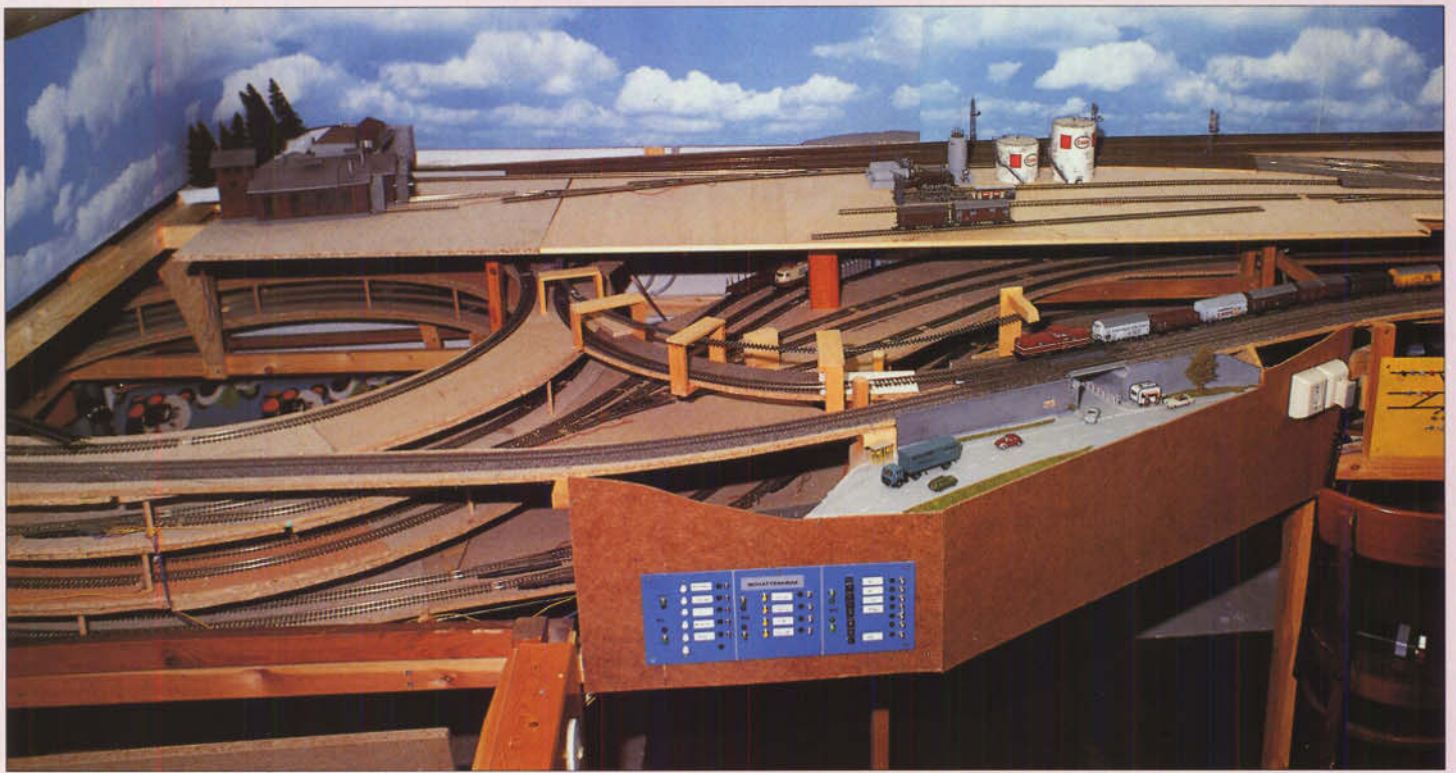


Bild 1: Mit Gleiswendel und großem Schattenbahnhof versieht unser Wettbewerbsteilnehmer aus dem Norden seine Heimanlage, aufgebaut mit Roco-Gleismaterial.

Roco Line für Bahnhof und Paradestrecke

Mit diesem Beitrag schließen wir den Roco-Gleisbau-Blitzwettbewerb ab. Bis zum Einsendeschluß Ende Dezember 1990 erreichten uns mehr als zwei Dutzend Arbeiten. Das bestätigt, daß viele Modelleisenbahner das Angebot von Roco annehmen und auf das neue Gleissortiment zurückgreifen. Zweifellos vereinigt es zwei große Vorteile in sich: Zum einen lassen sich Gleisfiguren flexibel verändern, da das Gleis nicht stoffschlüssig mit der Anlagengrundplatte verbunden werden braucht; zum anderen spart man bei der Gleisverlegung Zeit, da das Einschottern – für Einsteiger ins Hobby meist ein "Buch mit sieben Siegeln" – entfällt.

Besonders gefallen hat uns, mit welcher Phantasie unsere Leser Gleispläne entwerfen. Zwar haben sich diese meist weit von Vorbild-Gleisanlagen entfernt; sie gestatten aber einen interessanten Modellbahnbetrieb auf wenig Raum, und das zählt letztendlich in unserem Hobby.

Denn bei aller Liebe zum maßstabsgetreuen Nachahmen der großen Bahn: In erster Linie muß das Hobby Spaß bereiten. Mit unserem Wettbewerb wollten wir anregen zu kreativen Gleisplanentwürfen.

Besonders hervorgetan haben sich die neun Leser, deren Einsendungen wir in den Eisenbahn-Journalen 7/1990 bis 3/1991 veröffentlicht haben. Die Firma Roco bedankte sich bei ihnen mit schönen H0-Modellen als Preis; wir legten noch das Veröffentlichungshonorar drauf. Auch der heutige abschließende Wettbewerbsbeitrag birgt wieder viele interessante Erfahrungen beim Umgang mit Roco Line. Auf den nächsten Seiten erfahren Sie mehr.

Ihre Redaktion

Thema meiner großzügig ausgestatteten Heimanlage ist ein Trennungsbahnhof namens "Niedermoppel". In ihm verzweigt sich eine

zweigleisige Nebenbahn, aus "Schattenheim" kommend, in zwei eingleisige Stichbahnen nach "Bad Mohsein" – einem Kurort – und einem zweiten kleineren Kopfbahnhof, primär für den Güterumschlag zugeschnitten; sekundär laufen auch einige Triebwagen für den Personentransport.

Der Trennungsbahnhof ist logischerweise der große Rangierknoten, in dem die Güterzüge für die drei möglichen Richtungen zusammengestellt werden. Die zweigleisige Einfahrt ist bereits verdrahtet. Die Weichenstraße soll noch mit Weinert-Weichenlaternen sowie seitlich mit Drahtzügen und Drahtzugkanälen bestückt werden. Die jetzt noch störenden Antriebe der Signale werden in Kürze unter Schotter verschwinden.

Die Gleise im Bahnbetriebswerk verlege ich lieber ohne Bettung, weil sonst das Profil zu hoch kommt. Für älteres Roco-Material, das

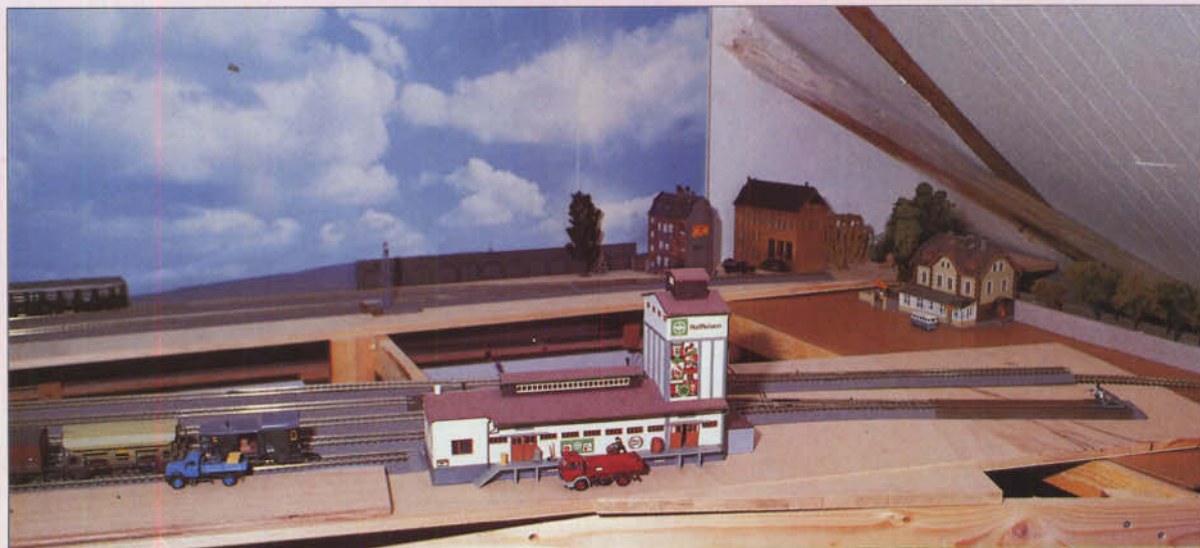


Bild 2: Provisorisch ist schon mal die Ortsgüteranlage aufgebaut, die ein hohes Verkehrsaufkommen gestattet.



mir von früheren Anlagen noch übriggeblieben ist, findet sich hier eine neue Verwendungsmöglichkeit. Auch die Gleisanlagen in den verdeckten Bereichen sind schotterbettlos.

Betrieblich orientiere ich mich an Fremo – deswegen auch die gelbe Kennfarbe für "Niedermoppel" und die blaue für "Schattenheim". Diese Farben tauchen dann später auf den Frachtzetteln meines Güterwagen-Umlaufsystems wieder auf.

Die Hauptgründe für die Verwendung von Roco Line für die sichtbaren Teile meiner großen

Anlage sind die einfache Handhabung bei der Gleisverlegung, die problemlose Wiederverwendbarkeit des Systems bei Um- und Neubau der Anlage sowie die sichere Weichentechnik.

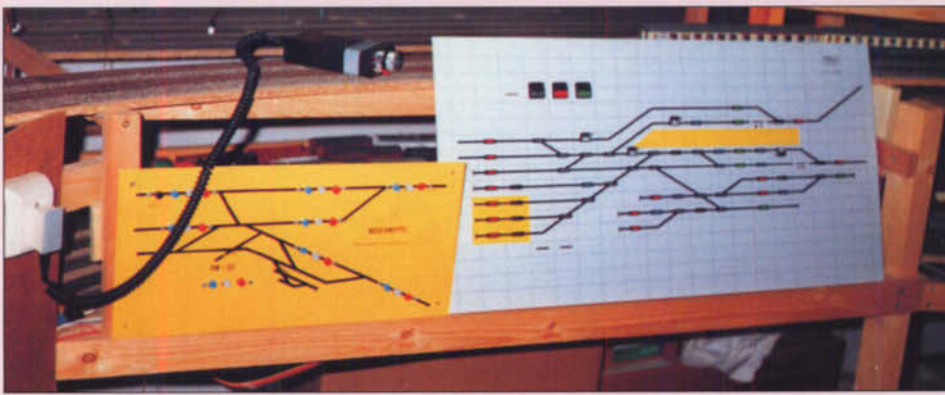
Nach meinen Testerfahrungen auf dem Roco-Line-Gleis laufen auf den Profilen Fahrzeuge aller Hersteller tadellos. Lediglich auf dem Flexgleis – hier sind die Kleineisen wahrscheinlich etwas stärker herausgearbeitet – rattern einige Fleischmann- und Lima-Räder hörbar. Zur Entgleisung kam es bei meinen Fahrzeugen zwar nicht, trotzdem wechselte ich vorsorglich

die Radsätze aus. Ansonsten ist das Fahrverhalten auf dem Gleis traumhaft, vor allem über die 10°-Weichen. Nach farblicher Behandlung und Anbringen einiger Details (wie gleich näher beschrieben werden soll) ist auch optisch kaum noch etwas auszusetzen.

Zum Einbau der Weinert-Laterne in eine Roco-Weiche noch folgende Tips: Nach Entfernen des Handstellstifts und der unteren Kunststoffabdeckung wird das Messingröhrchen aus dem Weinert-Laternensatz von oben durch den Stellhebel der Weiche und eine ungefähr 10 mm

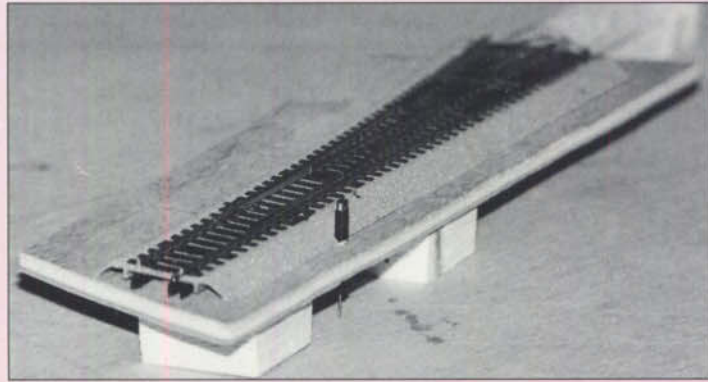
Bild 4: In der linken Bahnhofsausfahrt zweigt die Zufahrt zum Bw ab. Links eine Etage tiefer die zweigleisige Parodestrecke.





große Bohrung in der Trasse in die Mechanik gedrückt und oben abgelenkt. Eine zweite Bohrung ist für den Laternenfuß. Die Bettung ist dazu an entsprechender Stelle auszuschnei-

Bild 7: Der Einbau von Weinert-Weichenlaternen, die das Aussehen der Roco-Line-Weiche verbessern, wird im Text näher beschrieben.



den. Nach Befestigung der Mechanik kann die Feder eingehängt werden. Dabei darauf achten, daß der Weichenantrieb von dieser Feder in seiner Endlage nicht unter Span-

Bild 8: Der Antriebssatz der Weichenlaternen von unten zeigt, daß der Einbau unkompliziert ist. **Fotos: J. Klaufß**



Bild 6: Zwei Rechteckschuppen werden die Loks aufnehmen, die auf dem Bahnhof rangieren oder mit ihren Zügen hier kopfmachen.

Bild 5 (links): Das übersichtlich gestaltete Gleisbildstellpult mit geschlossenem Walk-around-Fahrregler gestattet auch Einmannbetrieb.

nung gesetzt wird, sonst ist ein ordnungsgemäßer Schaltvorgang nicht mehr möglich.

Jürgen Klaufß

SONDERMODELLE HEIDELBERGER MODELLBAHNTAGE

einmalig – limitierte Auflage:
ET 91 "RNZ"
1603 PILSNER, Valentins Weizenbier,
Party-Service Zentsch, Libella,
150 Jahre Eisenbahn in Baden und Heidelberg.



P. Kling, Pf. 1501, 6830 Schwetzingen, Tel.: 06202/4647-4688

EISENBAHN VIDEO

Genießen Sie Plandampf –
ungestört aus der "ersten Reihe":

- BR 44 1093, 44 1486, 41 1231, 01 1519, 52 6666, 91 6580 u.a.! Doppeltraktion vor Güter- u. D-Zügen
 - Führerstandsmitfahrten u. Triebwerksaufnahmen
 - Riesige Dampfwolken und Auspuffschläge
 - Lokbehandlung im RAW Meiningen u.a.
- Ein Hochgenuß für jeden Großlokverehrer!
Viele weitere Videos im Programm!
Bitte GRATIS-KATALOG anfordern!

EISENBAHN-VIDEO • D-7104 Obersulm • Pf. 111 • Tel. 07134-14294 • FAX 07134-4280

Schweiz: SINTRADE AG • Großmünsterpl. 6 • CH-8001 Zürich • Tel. 01-2625266

BRANDNEU!

MIT VOLLDAMPF DURCH
DEN THÜRINGER WALD

Faszinierende
Dampf-Regelzugfahrten
auf winterlichen Bergstrecken

Ein DESTI-Film ca. 70 Min.
Lieferbar vorauss. Ende 4/91
Subskriptionspreis bis 15.4.91 DM 89,--
später DM 98,--





Bild 1: Das Modell der Lokomotive 1141.13 in H0 von Roco, versehen mit allen Zurüstteilen.



Bild 2: So kommt es aus der Verpackung: Modell der Lokomotive 1141.05 von Roco.

★ Schaufenster der Neuheiten ★

Roco

Dominierend im letzten Neuheitenpaket von Roco, das Anfang Februar zur Auslieferung an den Fachhandel gelangte, sind Modelle nach Vorbildern der ÖBB. Von der Elektrolokomotive der Baureihe 1141 stehen gleich zwei Ausführungen zur Verfügung, eine grüne und eine Variante in blutorangefarbener Lackierung.

Die beiden kompakten, sehr schweren Modelle unterscheiden sich nicht nur durch die Betriebsnummern und die Farbgebung, sondern auch in verschiedenen Details. So weist die rote 1141.05 z.B. unter der jeweils rechten Lampe auch eine kleine rote Schlußleuchte auf, die in Abhängigkeit von der Fahrtrichtung leuchtet. Die außerordentlich fein ausgeführten Stromabnehmer tragen bei der grünen 1141.13 eine schmale Wippe der Bauart Siemens und bei der roten Lokomotive eine breite Wanisch-Wippe.

Der fünfpolige Flachmotor mit Schrägnuten und Schwungmasse sowie die neue Tiefanlenkung der Drehgestelle gewährleisten erstklassige Laufgüte der Lokomotiven, die auch über eine beachtliche Zugkraft verfügen. Zu den vielen feinen Einzelheiten

zählen die einzeln eingesetzten Lüftergitter von bester Paßgenauigkeit, die auch bei allen Steckteilen gegeben ist. Perfekt sind auch die Lackierung und die Bedruckung der Fahrzeuge.

Gleich fünf verschiedene Reisezugwagen, alle im exakten Maßstab von 1:87, konnten wir in Augenschein nehmen. Neben einem orangefarbenen Eurofima-Wagen 1./2. Klasse der ÖBB sind dies je zwei Fahrzeuge nach Vorbildern der SBB und der Deutschen Bundesbahn. Bei den beiden "Langen" der DB handelt es sich um Schnellzug-Gepäckwagen der Bauart D4üm-60 bzw. Dm 902 in den Farbgebungen und mit den Anschriften der Epochen III und IV sowie mit den korrekten Standarddrehgestellen der Bauart Minden-Deutz.

Für den Fernverkehr sind die beiden Schnellzugwagen Apm und Bpm der SBB vorgesehen. Beide haben einen identischen Wagenkasten mit derselben Größe und Anzahl der Fenster. Entsprechend der Wagenklasse zeigen die Großraumwagen eine in Farbe und Platzanordnung unterschiedliche Innengestaltung.

Alle fünf Modelle bestechen durch die exzellente Ausführung mit makelloser Lackierung und akkurater Beschriftung. **HO**

Pola

Auch Pola hat in den vergangenen Wochen wieder für frischen Wind in den Fachgeschäften gesorgt. Im LGB-Programm erschien Monis Souvenirladen, ein Wohnhaus mit angebautem Laden. Für die Nenngröße H0 wurden ausgeliefert: Unfallkrankenhaus – ein stattliches Gebäude aus der Zeit der Jahrhundertwende; Vereinsheim "Blau-Weiß" – geeignet zur Nachgestaltung einer Tennisanlage, aber auch am Rande eines Fußballplatzes denkbar; Raiffeisen-Lager – abgewandelt vom bekannten Empfangsgebäude "Rothhausen", sowie die Friedhofskapelle "Spardorf" – die exakte Nachbildung einer in den siebziger Jahren errichteten Kapelle im fränkischen Stil.

Im Maßstab 1:160 gehalten, nutzbar aber auch für die Nenngröße H0 ist das Pola-Exklusivmodell der Burg "Feuerstein", einer romanischen Burg mit Vor- und Haupthof, umfriedet und aus sechs Gebäuden bestehend. **pw**



Bild 3: D4üm-60 mit Zurüstteilen.



Bild 4: Dm 902 ohne Zurüstteile.



Bild 5: Roco-H0-Modell des Eurofima-Wagens 1./2. Klasse der ÖBB.



Bild 6: Ein Prachtstück: Apm der SBB von Roco. **Fotos 1 bis 6: H. Obermayer**

Bild 7 (rechts): Kranke "Preiserlein" können jetzt auf H0-Anlagen stationäre Behandlung erfahren. Dafür hat Pola ein Krankenhaus geschaffen. **Werkfoto**

Bild 8 (rechts außen): Für N, aber auch im H0-Anlagenhintergrund nutzbar: Burg "Feuerstein" mit Umfriedung, Ruine und bewohnten Gebäuden. **Werkfoto**

