



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

5/1991
Mai

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,-



IMPRESSUM

ISSN 0720-051X

17. Jahrgang

Verlag und Redaktion

Hermann Merker Verlag GmbH

Rudolf-Diesel-Ring 5

D-8080 Fürstenfeldbruck

Telefon (08141) 5048/49

Telefax (08141) 44689

Herausgeber: Hermann Merker

Redaktion: Christiane Bergmann
Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
Dieter Schubert
Peter Wieland
Lektorat: Manfred Grauer
Anzeigen: Elke Albrecht
Layout und Graphik: Gerhard Gerstberger
Jörg Mair

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

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

Textverarbeitung: H. Merker Verlag GmbH
Druck: Druckerei Berger, Wiener Straße 80,
A-3580 Horn
Repro: Studio Linear Ges.m.b.H., A-5020 Salzburg

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

1991 erscheint das Eisenbahn-Journal 12 x
Einzelheft: DM 11,50 + DM 2,40 Porto
Modellbahn-Ausgabe: DM 12,50 + DM 2,40 Porto
1991 erscheinen die Sonderausgaben 4 x
Einzelheft: DM 19,80 + DM 2,40 Porto

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

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)

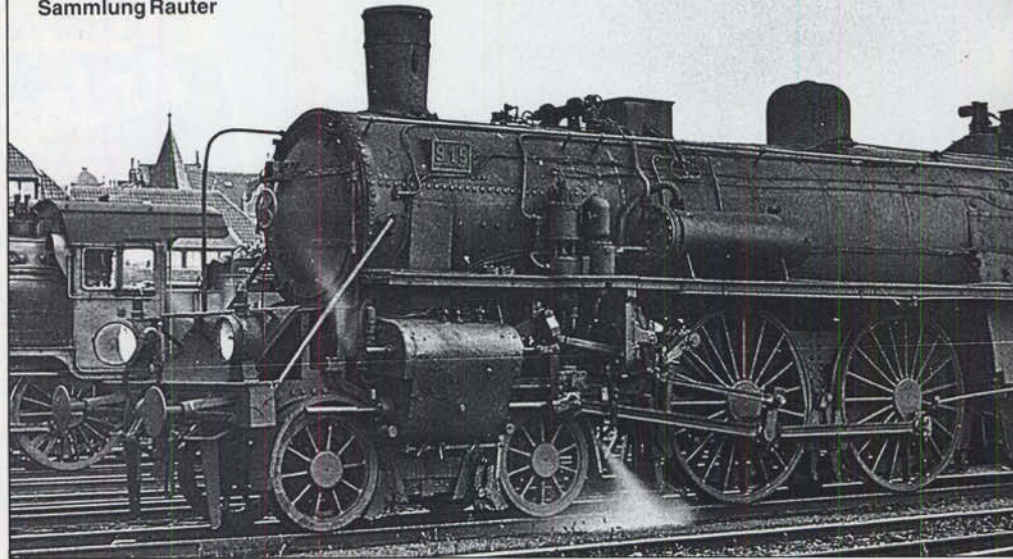
Postgirokonto München Nr. 57199-802, BLZ 70010080
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300, BLZ 70163370
Dresdner Bank Nr. 695918000, BLZ 70080000

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

Mitglied der Ferpress
(Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung)

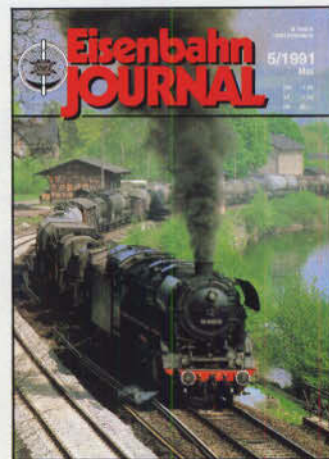


Sammlung Rauter



Höhepunkt

Vor neun Jahren erschien im Eisenbahn-Journal der erste Beitrag von Herbert Rauter über preußische Naßdampflokomotiven. Mit diesem Artikel über die preußische S 9 nach Musterblatt III-2g in unserer Mai-Ausgabe 1991 endet (vorerst) die Serie "Preußen-Report". Der "Höhepunkt und Ausklang der Naßdampflokomotiven" ist sicherlich ein würdiger Abschluß – ab Seite 26.



Zu unserem Titelbild:

Im Mai 1980, als diese Aufnahme an der Ausfahrt aus Uhlstädt (Strecke Camburg – Saalfeld) entstand, gehörten im Bereich der Deutschen Reichsbahn Dampflokomotiven vor Planzügen noch zur Normalität. Daß die Personale bis heute nicht verlernt haben, wie man mit den fauchenden Maschinen umgeht, konnten sie im Februar dieses Jahres zeigen, als es rührigen Eisenbahn-Enthusiasten gelang, "Plandampf in Thüringen" (unser Beitrag ab Seite 14) zu organisieren. Von der Baureihe 44 waren gleich zwei Lokomotiven dabei: **Foto: U. Geum**

Zu unserem Poster:

Vor einem Monat starteten DB und DR "Gemeinsam mit Voldampf" das diesjährige Nostalgieprogramm (Prospekte bei allen Fahrkartenausgaben oder direkt bei der BD Nürnberg). Mit dabei ist natürlich wieder die 01 1100 des Verkehrsmuseums Nürnberg. Unser Bild zeigt sie auf einer Sonderfahrt am 9. Juni 1986 zwischen Hersbruck (rechts Pegnitz) und Nürnberg. **Foto: M. Delle**

Inhalt

Die Elloks der DR-Baureihe 243	6
Plandampf in Thüringen	14
Die Bäderbahn Friedberg – Friedrichsdorf	20
Preußen-Report Die Gattung S9 nach Musterblatt III-2g	26
Reichensachsen Haltepunkt und Bahnhof in romantischer Umgebung	32
Bahn-Notizen	36
Bahn-Post	39
Bücherecke	41
Deutscher Staatsbahnwagen- Verband (Teil 8)	42
Poster	50
Typenblatt: preuß. S 10	51
Typenblatt: preuß. T 10	53
Fachhändler-Adressenseiten	58



Workshop

Einem, der sich mit Leib und Seele und besonders viel Geschick dem Modellbau widmet, konnten wir bei unserem Workshop mit den Siegern des II. Internationalen Modellbauwettbewerbs über die Schulter schauen. Die von Rudolf Elsner demonstrierte Methode zur Gestaltung besonders stimmungsvoller Landschaften geben wir gern an unsere Leser weiter – ab Seite 66.



K. Heidbreder



P. Schiebel

Belohnung

Ob sie nun geduldig oder eher ungeduldig gewartet haben, diese Belohnung ist außerordentlich gelungen und entschädigt für vieles: Endlich gibt es ein maßstäbliches und dem heutigen Qualitätsstandard entsprechend detailliertes Modell der Baureihe 55²⁵⁻⁵⁶ in der Nenngröße H0. Bei der Montage des Bausatzes ist noch einmal Geduld gefragt, doch auch hier lohnt die Mühe. Am Ende wartet ein ausgezeichnetes Fahrzeug auf seinen Einsatz auf der heimischen Modellbahnanlage – bei uns ab Seite 90.

Nebenbahn-Lokomotivschuppen
für H0, TT, N und Z 60

Modellbau-Workshop
Besonders stimmungsvolle Modellbahn 66

Diorama "Modern Times" 72

Eine ehemalige Fernmeldemeisterei 78

Ein Diorama in Z 82

Tips & Tricks
Ladegut 85
Fahrzeugpatinierung 86

Bf "Hannover-Hainhausen" 88

Die preuß. G 8' als H0-Modell 90

Schaufenster der Neuheiten 94

AUTO-BAHN 97

Mini-Markt 98

Sonderfahrten und Veranstaltungen 103

Auslauf-Modell

Die 700ste wird die letzte sein. Denn obwohl die Lokomotiven der DR-Baureihe 243 auf vielen alten Streckenabschnitten in der ehemaligen DDR ihrer Zeit noch immer weit voraus sind, können sie den Aufgaben der Zukunft (hauptsächlich wohl auf DB-Strecken) nicht gerecht werden. Daß die Produktion in diesem Jahr ausläuft, fällt jedoch noch lange kein negatives Urteil über diese nach der DB-Baureihe 120 derzeit modernste deutsche Serien-EloK, wie unser Beitrag – ab Seite 6 – belegt.





Bild 1: Blick in die Montagehalle von LEW Hennigsdorf. Betriebsnummern sind an den Lokomotiven noch nicht angebracht, doch die eckige Kopfform weist aus, daß es sich um Maschinen der Bauserien 1 bis 4 (243 002 bis 243 298) handelt. **Foto: Zentrale Bildstelle der DR**

Die Elektroloks der DR-Baureihe 243

Bild 3 (rechts): Ab der 5. Bauserie (Betriebsnummer 243 299 ff.) wurde die Kopfform strömungsgünstiger gestaltet; hier die 243 333. **Foto: M. Weisbrod**

Bild 4 (rechte Seite unten): Die Baumusterlokomotive 212 001 aus dem Jahr 1982 war für 140 km/h ausgelegt. In der zweiten Jahreshälfte 1983 entstand u. a. durch Änderung der Getriebeübersetzung aus ihr die Baumusterlokomotive 243 001 für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Die Aufnahme zeigt sie noch als 212 001 am 3. Mai 1983 mit einem Meßwagen in Leipzig Hbf. **Foto: M. Malke**

Bild 2: Seitenansicht der Baureihe 243 der Deutschen Reichsbahn (1. Bauserie, Anlieferungszustand) im Maßstab 1:87. **Zeichnung: W. Dietmann**

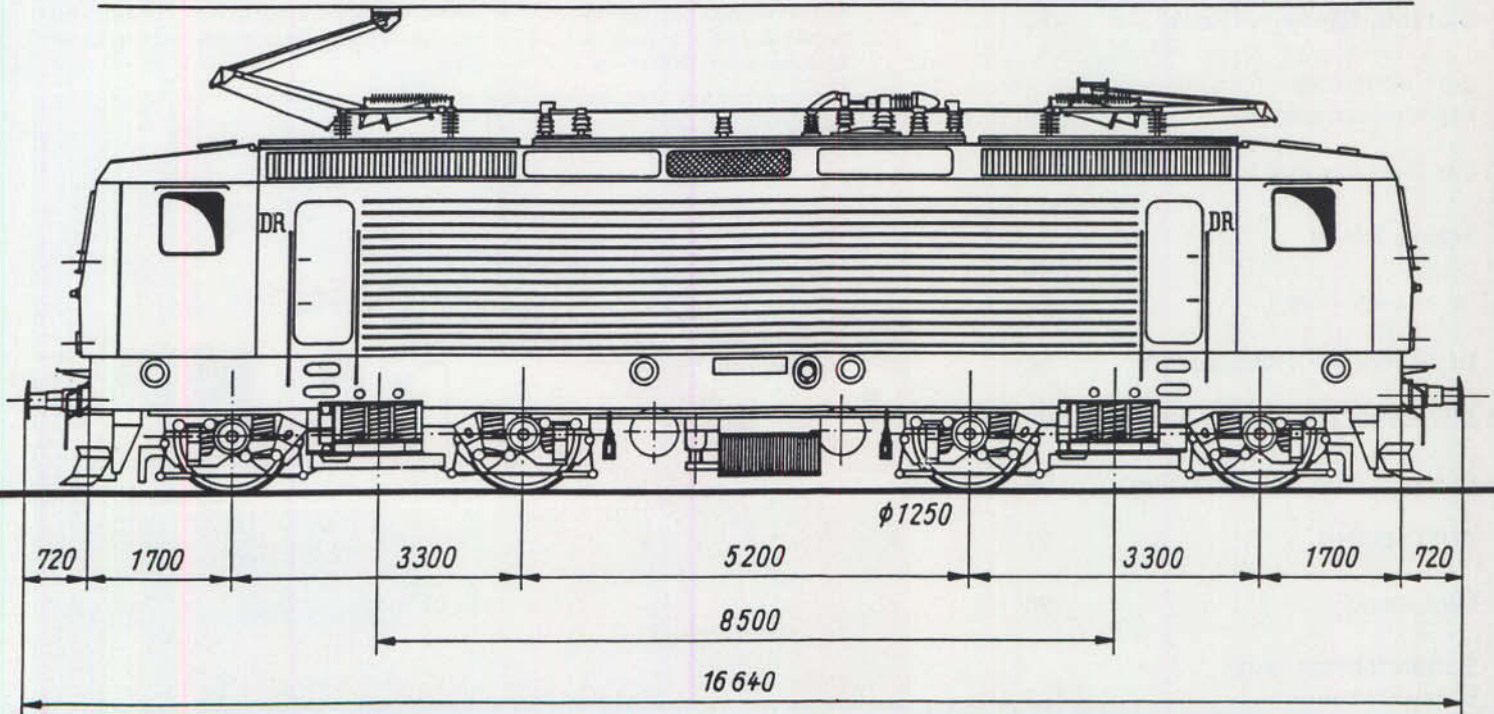






Bild 5: Die Baumusterlokomotive 212 001 wurde auch im Güterzugdienst erprobt. Am 10. Juli 1982 zieht sie hier auf der Strecke Leipzig – Großkorbetha einen Kesselwagen-Ganzzug (und eine abgebügelte Lokomotive der Baureihe 250). Foto: M. Malke



Bild 6: Am 27. August 1983 führte die 212 001 bei der Burg Saaleck (Strecke Erfurt – Leipzig) den D 636. Foto: M. Malke



Bild 7: Dieses Foto zeigt die ehemalige 212 001 nach ihrem Umbau, nun als 243 001 beschriftet, im Schnellzugdienst. Werkfoto LEW Hennigsdorf, Sammlung Obermayer

Zwischen Mecklenburg und Sachsen sind sie seit längerem ein vertrauter Anblick. Im Laufe des vergangenen Jahres haben Elloks der DR-Baureihe 243 aber auch schon außerhalb ihrer früheren Grenzen ihre Visitenkarte abgegeben.

(Über den "Trabi" in der Schweiz und Lastprobenfahrten im Schwarzwald berichteten wir im Eisenbahn-Journal 1/1991.) Inzwischen sind die Weichen für einen Regeleinsatz der nach der DB-Baureihe 120.1 jüngsten deutschen El-

lokbauart auf Bundesbahngleisen gestellt. Insgesamt 50 Exemplare werden von der Deutschen Reichsbahn gemietet, 30 für die Bundesbahn-Direktion Essen und 20 für Karlsruhe. Die Lokomotiven für die BD Karlsruhe sollen im Reise- und Güterzugverkehr im Schwarzwald sowie im Rheintal eingesetzt und im Betriebswerk Mannheim 1 beheimatet werden. Zwei dieser Lokomotiven erhalten bereits im Raw Dessau SBB-gerechte Stromabnehmer, so daß später ein Durchlauf von Mannheim in die Schweiz über Basel SBB hinaus möglich wird. Die 30 Loks für das Ruhrgebiet sind als Bespannung von Sondergüterzügen vorgesehen, wo sie in Doppeltraktion auch 4000-Tonnen-Erzüge fahren werden. Ihre neue Heimat werden sie voraussichtlich in den Betriebswerken Dort-



Bild 8: LEW Hennigsdorf kaufte die 243 001 im Jahre 1987 von der DR zurück, um sie als Erprobungsträger für Drehstromantriebstechnik (DAT) zu verwenden. Die Aufnahme vom 26. Mai 1990 zeigt die 243 001 in der aktuellen Lackierung im Bw Berlin Hbf. Foto: M. Krolop



Bild 9: Die 243 044 aus der ersten Bauserie passiert am Abend des 23. Februar 1990 mit dem D 505 nach Saalfeld (Saale) die Blockstelle Labetz (DR-Kursbuchstrecke 500 Berlin – Halle/Saale). **Foto: M. Krolop**

mund, Hamm, Oberhausen und Wanne-Eickel finden.

Bei der Deutschen Reichsbahn sind im Moment viele Fahrzeuge dieser Baureihe überzählig, da das Güterverkehrsaufkommen deutlich zurückgegangen ist. Eine besondere Leistung ist ihnen aber seit dem 27. Mai 1990 übertragen: sie führen den InterCity 154/155 "Johann Sebastian Bach" (Frankfurt/M. – Leipzig) auf dem Abschnitt zwischen Erfurt und Leipzig.

Bild 10: 243 075 (1. Bauserie) mit einem Wendezug im S-Bahneinsatz zwischen Rostock und Warnemünde im Fährhafen Warnemünde. **Foto: Zentrale Bildstelle der DR**



Bild 11: 243 253 fährt am 27. April 1990 mit dem P 5944 am Rangierbahnhof Halle (Saale) vorbei. **Foto: M. Krolop**

Entstehungsgeschichte

Als die Deutsche Reichsbahn ab 1. September 1955 wieder elektrisch fahren durfte, stand an Lokomotiven nur das zur Verfügung, was die Sowjetunion freundlicherweise in mehr oder weniger brauchbarem Zustand zurückgegeben hatte, also das, was heute als Altbau-Eloks bezeichnet wird. Die eingerollte Fahrleitung und die abgebrannten Fahrleitungsmasten, sogenannte Reparationsleistungen, bekam die DR natürlich nicht zurück.





Der damals noch zügig verlaufende Ausbau des mitteldeutschen Streckennetzes und des "sächsischen Dreiecks" verlangte nach neuen und leistungsfähigeren Lokomotiven. Der VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke Hennigsdorf (LEW) entwickelte eine Bo'Bo'-Lokomotive, die 1961 als E 11 001 und E 11 002 in der Schnellzugvariante und ab 1962 mit geänderter Getriebeübersetzung als Baureihe E 42 für den Personen- und Güterzugdienst geliefert wurde. Von der Baureihe E 11 (211) sind 95 Lokomotiven, von der Baureihe E 42 (242) 292 Lokomotiven gebaut worden. Diese Lokomotiven sind heute noch im Betriebsdienst, sofern sie nicht nach Unfällen ausgemustert werden mußten.

Als die SED-Führung den ab 1966 eingeschlagenen – verfehlten – Kurs der totalen Verdieselung des Triebfahrzeugparks änderte und Anfang der achtziger Jahre grünes Licht für die weitere Elektrifizierung der Hauptstrecken gab, mußte die Reichsbahn neue Lokomotiven beschaffen. Die Altbau-Elloks waren bis auf die Baureihen E 44 (244) und E 94 (254) schon ausgemustert, die zuletzt beschaffte Co'Co'-Neubaulok der Reihe 250 für viele Zugförderungsaufgaben zu leistungsstark und damit unwirtschaftlich.

LEW Hennigsdorf bekam den Auftrag, eine neue Bo'Bo'-Lokomotive zu entwickeln und nach dem Modell der E 11/E 42 bei einer Grundbauart sowohl eine Schnellzug- als auch eine Mehrzwecklokomotive anzubieten. Die Baumusterlokomotive mit der Betriebsnummer 212 001 stand 1982 auf der Leipziger Frühjahrsmesse. Sie war die Schnellzugvariante, für 140 km/h ausgelegt und auffällig genug durch ihren weißen Lokomotivkasten mit verstemtem, breitem roten Zierstreifen.

Die Maschine ist von der Deutschen Reichsbahn einer eingehenden Erprobung unterzogen worden. Man sah sie oft in Leipzig Hbf vor Zügen in Richtung Erfurt als Vorspannlokomotive mit angehängtem Meißwagen vor einer Zuglokomotive der Reihe 211.

Nach einer bei Baumusterlokomotiven üblichen Probezerlegung im für Elloks zuständigen Raw Dessau entstand 1983 durch Änderung der Getriebeübersetzung und Anpassung der Bremsrichtung daraus die zweite Version als Mehrzwecklokomotive mit der Betriebsnummer 243 001. Der Lokomotivkasten bekam da-

nach den weinroten Einheitsanstrich der Elloks mit cremefarbenem Warnstreifen an den Stirnpartien. Diese Maschine ist 1985 von der Deutschen Reichsbahn als Baumusterlokomotive gekauft worden. LEW Hennigsdorf kaufte die 243 001 von der DR im Jahre 1987 zurück, um sie als Erprobungsträger für die Drehstromantriebstechnik (DAT) zu verwenden. Die 243 001 gibt es heute im Nummernplan der DR nicht mehr.

Ansichts des größeren Bedarfs an Mehrzwecklokomotiven und wohl auch angesichts des Zustandes ihres Schienennetzes entschloß sich die Deutsche Reichsbahn zum Serienbau der Reihe 243. Die Serienlieferung begann mit der Lokomotive 243 002. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h ist sie auf vielen alten Streckenabschnitten ihrer Zeit noch immer weit voraus, für Aufgaben der Zukunft auf DB-Strecken aber zu langsam.

Die Serienausführung

Die Serienlieferung begann 1984 mit der 243 002 und soll in diesem Jahr mit der Lokomotive 243 712 als letzter von 700 Lokomotiven enden. Die Bo'Bo'-Lokomotive besitzt vier Fahrmotoren mit einer Leistung von je 930 kW. Auf die Baujahre verteilt, ergeben sich folgende gelieferte Stückzahlen:

Baujahr	Betriebsnummern	Anzahl
1982	212 001 (ab 1983 243 001)	1
1984	243 002 bis 243 026	25
1985	243 027 bis 243 101	75
1986	243 102 bis 243 201	100
1987	243 202 bis 243 311	110
1988	243 312 bis 243 370	
	243 801 bis 243 855	114
1989	243 856 bis 243 968	
	243 551 bis 243 553	116
1990**)	243 554 bis 243 661*)	108
1991**)	243 662 bis 243 712	51
Gesamtzahl		700

*) ausgeliefert bis Mai 1990: 243 600

***) entsprechend den abgeschlossenen Lieferverträgen

Die Lieferjahre sind nicht identisch mit den Bauserien, innerhalb derer konstruktive Änderungen vorgenommen worden sind. Die Se-

Bild 12: Wenige Tage nach ihrer Indienststellung überquert die 243 577 mit dem P 11432 am 9. April 1990 den Templiner See bei Potsdam.
Foto: M. Krolop

Bild 13: Im Herbst vergangenen Jahres begann der Einsatz von DR-Lokomotiven der Baureihe 243 auf der Schwarzwaldbahn. Die 143 925 (frühere 243 925) ist am 15. Oktober 1990 oberhalb von Triberg mit einem Eilzug von Offenburg nach Konstanz unterwegs.
Foto: A. Ritz

Bild 14 (rechte Seite unten): Die 243 026 rangiert im Vorfeld des Leipziger Hauptbahnhofs. In dieser Seitenansicht ist die eckige Form der Stirnpartie, über die die Lokomotiven 243 002 bis 298 verfügen, gut erkennbar.
Foto: M. Weisbrod

rienausführung unterteilt sich in folgende Bauserien:

1. Bauserie 243 002 bis 243 076
2. Bauserie 243 077 bis 243 151
3. Bauserie 243 152 bis 243 226
4. Bauserie 243 227 bis 243 298
5. Bauserie 243 299 bis 243 370
6. Bauserie 243 801 bis 243 872
7. Bauserie 243 873 bis 243 968
8. Bauserie 243 551 bis 243 712

Dieses Nummernschema bedarf einer Erläuterung. Die ab der 6. Bauserie auftauchenden 800er-Betriebsnummern bezeichnen die Lokomotiven, die mit einer Steuerung für Doppeltraktion ausgerüstet sind. Als der Hersteller (LEW Hennigsdorf) eingestehen mußte, daß



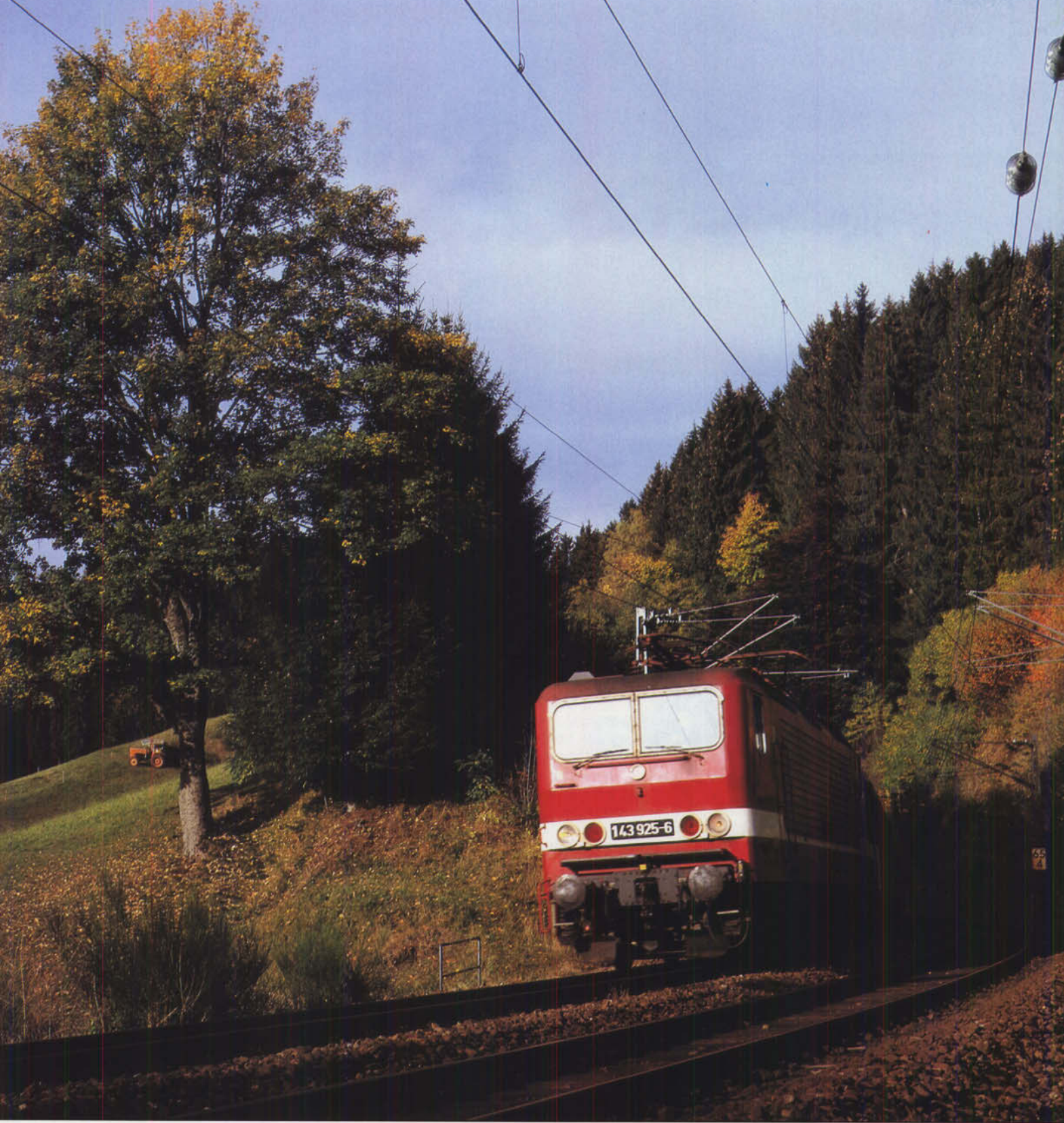




Bild 15: Seit kurzem werden die Elektrolokomotiven der DR-Baureihe 243 auch im Ruhrgebiet eingesetzt, und zwar fast ausschließlich im Güterzugdienst. Nur zur Lokführerausbildung konnte man die bei der DB als Baureihe 143 bezeichneten Maschinen auch schon vor Reisezügen beobachten. Die 143 949 mit dem N 7540 am 13. März 1991 in Essen-Kray Nord. **Foto: M. Hüser**

Bild 17: Hauptaufgabe der 243er im Ruhrgebiet ist die Beförderung von Ganzzügen (meist Programmverkehr). Das Foto vom 31.01.1991 zeigt die 143 960 mit dem Gag 77522 in Oberaden (östlich von Lünen an der Strecke Hamm – Recklinghausen); im Hintergrund die Fördertürme des Bergwerks "Haus Aden". **Foto: M. Hüser**

die neue Co'Co'-Lokomotive der Baureihe 252 kurzfristig nicht entwickelt und in die Serienfertigung gehen kann (mittlerweile sind zwei Prototypen fertiggestellt), entschloß sich die Deutsche Reichsbahn, die Baureihe 243 für Doppeltraktionsbetrieb auszurüsten, um beispielsweise die schweren Güterzüge vom Rostocker Überseehafen abfahren zu können. Hierzu verwendete man die bei allen Lokomotiven der Baureihe 243 vorhandene Wendezugsteuerung in modifizierter Form. Die elektrische Vielfachsteuerung ist an den Lokomotiven 243 267, 268 und 273 im Raum Dresden einer Betriebserprobung unterzogen und ab 243 801 serienmäßig eingebaut worden. Die Mehrkosten für die Doppeltraktionssteuerung gegenüber der Einfachsteuerung betragen ca. 200 000 Mark.

Als untersucht wurde, wieviele der mit den Betriebsnummern 243 801 bis 243 968 gelieferten Maschinen tatsächlich in Doppeltraktion eingesetzt werden, kam man auf eine Quote von ca. 8%. Lokomotiven der Baureihe 243.8-9 sind beispielsweise auch im S-Bahn-Betrieb in Halle eingesetzt, wo nur die ohnehin vorhandene Wendezugsteuerung benötigt würde. Angesichts der geringen Auslastung der Doppeltraktionsmaschinen in ihrem vorgesehenen Aufgabenbereich entschloß sich die Deutsche Reichsbahn ab 1989 die kostengünstigere Variante mit Einfachsteuerung und Wendezug-einrichtung zu beschaffen. Warum man die

Betriebsnummern nicht an die 1988 gelieferte 243 370 anreichte, sondern die baugleichen Lokomotiven ab 243 551 nummerte, bleibt vorerst Geheimnis der Hauptverwaltung für die Maschinenwirtschaft (HvM).

Äußerlich besteht kein Unterschied zwischen den Serien 1 bis 4 (243 002 bis 243 298). Ab 243 299 ist nach Windkanalversuchen die Kopfform geändert und strömungsgünstiger gestaltet worden. Der abgeschrägte, gerade Übergang von der Stirnwand zum Dach ist als 318-mm-Radius ausgeführt worden, der Radius Stirnwand-Seitenwand wurde von 250 mm auf 350 mm vergrößert. Diese auch optisch gefälligere, weil nicht so kantig gestaltete Stirnpartie, vom Reisenden kaum wahrgenommen, bringt doch im oberen Geschwindigkeitsbereich im Reisezugdienst einige Prozente Energieeinsparung. Im Güterzugdienst mit niedrigeren Geschwindigkeiten und zerklüfteter Zuggarnitur ist diese Änderung der Kopfform natürlich ohne Wirkung. Wenn man meint, die Designer moderner Elloks hätten vergessen, was mit E 18 und E 19 und auch mit der an diesen Lokomotiven orientierten DB-103 aerodynamisch schon erreicht war, irrt. Sicher ist eine windschlüpfrige Kopfform von entscheidender Bedeutung für den Luftwiderstandsbeiwert, jedoch sind Elloks symmetrisch gestaltete Zweirichtungsfahrzeuge. Bei ihnen wird der an der Stirnpartie bei strömungsgünstiger Gestaltung erzielte Gewinn



bei gleich ausgebildetem Heck zum großen Teil verspielt durch Verwirbelungen zwischen Lokomotive und erstem Wagen. So sind die relativ steilen Frontpartien moderner Elloks auf eine Verminderung des Luftspalts zwischen Lokomotive und Wagenzug ausgerichtet. Das hatte man schon bei den Stromliniendampf-lokomotiven beispielsweise der Baureihe 05 begriffen und am Tenderende einen blind vorgesetzten Faltenbalg zur Kupplung mit dem ersten Wagen vorgesehen. Die Unterschiede zwischen den Bauserien der Baureihe 243, von der bereits erwähnten Doppeltraktionssteuerung und der geänderten Kopfform abgesehen, bestehen in der elektrischen Ausrüstung. Sie können hier nur andeutungsweise erwähnt werden.

Bauserien ab 243 152

Statt Sifa 66 (wie bei Baureihe 250) Aufforderungssifa, die nach 25 Sekunden in Auslösestellung geht. Erfolgt keine Reaktion durch den Lokführer, erfolgt sofort eine optische Warnung, nach 2,5 Sekunden eine akustische Warnung und nach weiteren 2,5 Sekunden eine Zwangsbremung.



Bild 16: Nicht nur die DB-Lokführer, auch die Hilfszugmannschaften müssen sich erst an die neue Lok von der Deutschen Reichsbahn gewöhnen. Am 14. März 1991 wurde im Bw Dortmund das Wiederaufgleisen einer 243 geübt; "Versuchskaninchen" war die 143 910. **Foto: M. Hüser**



Bauserie 243 002 bis 243 076

Meldeleuchten Buchholzschutz (BS) konnte bei Ölswall im Stufenwähler und im Haupttrafo aufleuchten. Deshalb ab 243 077 Sperrdiode, die Gasansammlung im Stufenwähler anzeigt.

Bauserien 243 002 bis 243 076 und 243 077 bis 243 106

Diese Lokomotiven besaßen noch keine elektronische Auswerteinrichtung der Gleitschutzanlage. Durch Änderungen am Bremssystem diente der Vergleich der Fahrmotor-Ankerströme beim elektrischen Bremsen als Erfassungsglied für Gleitvorgänge. Ab Instandhaltungsstufe E 6 ist der Serienzustand nachgerüstet worden.

Fünf Lokomotiven der Baureihe 243 sind nach schweren Unfällen im Raw Dessau mit neuen Lokomotivkästen wieder aufgebaut und der Bauform ab 5. Lieferserie angeglichen worden. Sie erhielten die Ausrüstung für Doppeltraktionssteuerung und Betriebsnummern im Anschluß an die 6. Lieferserie:

Betriebs-Nr. der Unfall-Lok	Betriebsnummer nach Wiederaufbau
243 016	243 969
243 051	243 970
243 099	243 971
243 223	243 972
243 142	243 973

M. Weisbrod

Quellen: SCHIENENFAHRZEUGE. Fachzeitschrift für den Einsatz, die Instandhaltung und den Bau von Schienenfahrzeugen. Transpress-Verlag Ostberlin. Hefte 4, 5, 6/1988; 4/1989 und 3/1990.

Bild 18: Ein Bahnübergang ganz besonderer Art existiert an der nördlichen Dortmunder Umgehungsstrecke für den Güterverkehr zwischen Dortmund-Obereving und Dortmund-Huckarde Nord: Die Straßenbahnlinien U 45 und U 49 nach Westerfilde kreuzen beim Posten 3 die DB-Gleise. Ein Straßenbahnzug wartet die Vorbeifahrt des von der 143 918 geführten Ganzzuges ab. Foto: M. Hüser





Bild 1: Verdientermaßen bewundert wurde die 41 1231. Vor dem schweren Schnellzug D 902 Dresden – Meiningen durfte sie ab Arnstadt zeigen, was in ihr steckt. (22.2.1991) **Foto: U. Kandler**

Bild 3 (rechts): Am 21.2.1991 dampft die 41 1231 mit dem D 902 (Dresden – Meiningen) durch den Thüringer Wald, hier zwischen Dörrberg und Gehlberg. **Foto: W. Bley**

Plandampf in Thüringen

Bild 4 (rechts unten): Geplant war das Dampfspektakel für 3 Tage. Aufgrund der großen Teilnehmerzahl und der daraufhin hohen Summe der eingegangenen Beträge konnten für Sonntag, den 24.2.1991, kurzfristig zusätzliche Fahrten organisiert werden. So wurde die Rückführung der 44 1093 und 44 1486 auch noch zum Plandampf (hier bei Förtha). **Foto: U. Kandler**

Bild 2: Bewährungsprobe vor dem P 9015, aufgenommen am 21.2.1991 an der Tunnelausfahrt bei Gehlberg. Die Lok mit der "Schnapszahl" 52 6666 hatte gerade im Raw Meiningen einen Steifrahmentender bekommen. **Foto: U. Kandler**







Bild 5: Kurz nach diesem Einsatz an einen Schweizer Unternehmer verkauft wurde die 01 1519. Sie war zuvor im Raw Meiningen komplett neu aufgebaut worden. Unser Bild zeigt sie vor dem D 551 nach der Ausfahrt aus Gräfenroda. Nachgeschoben wird der Zug von der 52 6666 (23.2.1991). **Foto: R. Spielhofen**

Plandampf bietet eine hochwertige Alternative zu Sonderfahrten, sowohl maschinenwirtschaftlich als auch für das Wohlbefinden der Enthusiasten. Er deckt eine der ganz wenigen Markt-

lücken, die es der Deutschen Reichsbahn gestattet, eine adäquatere Lösung als die der Deutschen Bundesbahn (Stichwort Verkehrsmuseum Nürnberg) anzubieten. Für die näch-

sten Jahre könnten und können damit, so paradox das klingt, Gewinne aus der Rückständigkeit erzielt werden. Betonschwellen-Misere, niedriges Durchschnittstempo und Lokumläufe

Bild 7 und 8 (rechte Seite): Kein Konzert ohne Zugabe. Am Sonntag, den 24. Februar – gleichsam mit dem Ausklang der winterlichen Witterung – donnerten beide 44er vor dem schweren Güterzug 54432 (aus Bad Salzungen via Eisenach) über die Hauptbahn der thüringischen Landeshauptstadt Erfurt entgegen: Abschluß einer Reihe von 36 Regelzügen in vier Tagen, vor denen die Personale mit ihren Dampflokomotiven mehr als 3000 Kilometer zurücklegten. **Foto: A. Schmolinske**

Bild 6: "Wettrennen" zwischen dem Nahverkehrsschienenbus 172 072 und der 44 1486, die den P 9103 zieht. **Foto: R. Spielhofen**







Bild 9: Mit imposantem Schnaufen nimmt die 44 1093 vor dem D 950 die Steigung an der Ausfahrt des Bahnhofs Oberhof, wo sie von zahlreichen Fotografen erwartet wird.
Foto: W. Bley

Bild 11: Wintermärchen. Der D 556 Meiningen – Arnstadt hat mit der imposanten Rauchwolke ausstoßenden 44 1486 an der Spitze Oberhof erreicht. (21.2.1991)
Foto: R. Spielhofen

mit moderaten Wendezeiten lassen die Dampflok nicht "alt" aussehen. Eine dichte Infrastruktur mit Wasserkränen und Drehscheiben ist auch noch vorhanden, ebenso wie das Know-how der Lokpersonale, Schlosser und Werkstätten.

Die Reisezüge sind beim Plandampfverfahren jedermann zugänglich, was die Angelegenheit volksnah macht und zusätzlich Interesse wecken kann. Nicht zuletzt ergeben sich für die ausgewählten Strecken auch noch touristische Nebeneffekte.

Dieser Meinung sind sowohl die Rbd Erfurt als auch Robin Garn, Dampflok-Enthusiast aus Hamburg und Herausgeber des Buches "VEB Dampflokotive". Das besondere daran: Sie haben nicht nur geträumt, sondern gehandelt. In einer Gemeinschaftsaktion, die mit viel Engagement und Optimismus alle Hürden überwand, wurde für die Zeit vom 21. bis 23. Februar 1991 die Bespannung von sage und

schreibe 35 Planzügen mit Dampflokotiven organisiert. Finanziert wurde die ganze Aktion von den Dampflok-Enthusiasten, die mit überwältigender Resonanz auf die Aufrufe im "Lok-Report" und in der "Lok-Rundschau" reagiert hatten. Rund 300 Teilnehmer zahlten eine Gebühr und erwarben damit gleichzeitig eine für alle betroffenen Reisezüge geltende Pauschalfahrkarte – ganz gleich, ob sie im Zug mit- oder im Auto hinterherfahren. Außerdem waren solche Fahrkarten an den beiden Ausgangsbahnhöfen Arnstadt und Meiningen erhältlich. Zusätzlich positiv wirkte sich auf den Etat der DR die Reservierung des jeweils ersten Wagens hinter der Lok für die Teilnehmer aus. Diese wiederum konnten bei offenem Fenster den "Sound" genießen, ohne andere Mitreisende zu belästigen.

In vorbildlicher Weise ihre Planaufgaben erfüllt haben die "Wunschlokomotiven" 44 1093, 44 1486 sowie im besonderen die 41 1231, die an

einem Tag sogar mit dem verspätet übernommenen Schnellzug D 902 Dresden – Meiningen zwischen Arnstadt und dem Scheitelpunkt der Strecke 6 Minuten Fahrzeit herausgeholt hat. Und das, obwohl der Zug mit seinen 393 t rund 100 t über der Grenzlast lag!

Drei weitere Loks konnten kurzfristig hinzugemietet werden, weil weit mehr als die geplanten Beträge in der Kasse der Organisatoren eingegangen war. Als erste ist da die 52 6666 aus dem Bw Schöneweide zu nennen. Sie hatte gerade im Raw Meiningen einen neuen Tender (jetzt Steifrahmen) bekommen, und ihre Fahrten vor den planmäßigen Personenzügen wurden für die notwendigen Anpassungsarbeiten genutzt.

Nur noch ein "Gerippe" war von der 01 1519 geblieben, bevor sie in Meiningen wieder aufgearbeitet werden konnte. Sie beförderte an zwei Tagen den P 9010 Meiningen – Arnstadt und ebenfalls zweimal den aus Berlin kommenden D 551 von Arnstadt nach Meiningen. Inzwischen wurde sie übrigens an einen schweizer Unternehmer verkauft.

Die 91 6580 aus Eisenach schließlich fuhr u.a. mit dem Postzug Gex 2603 am Samstag, dem 23.2.91, auf der Nebenbahn von Bad Salzungen über Schmalkalden, Zella-Mehlis und Gräfenroda nach Gotha.

Außerdem wurde eine ganze Reihe von Plan-güterzügen mit Dampflokotiven bespannt, so daß die Attraktion vollständig war. Die beachtenswerte Leistung, die dabei sowohl von den Lokpersonalen als auch den meist etwas im Hintergrund stehenden Schlossern und Pflegepersonalen in den Bws Staßfurt, Güsten, Sangerhausen und Eisenach erbracht wurde, soll an dieser Stelle unbedingt mit erwähnt werden. Nicht zuletzt auch wegen ihres Einsatzes berichten wir noch über die Aktion, auch wenn die Fotos mehr Winter- als Frühjahrsstimmung vermitteln. Es gibt sie noch, die Leute, die sich



Bild 10: Zum Programm gehörten auch einige speziell organisierte Führungen im Raw Meiningen. Wie das Bild beweist, war das Interesse groß.
Foto: W. Bley



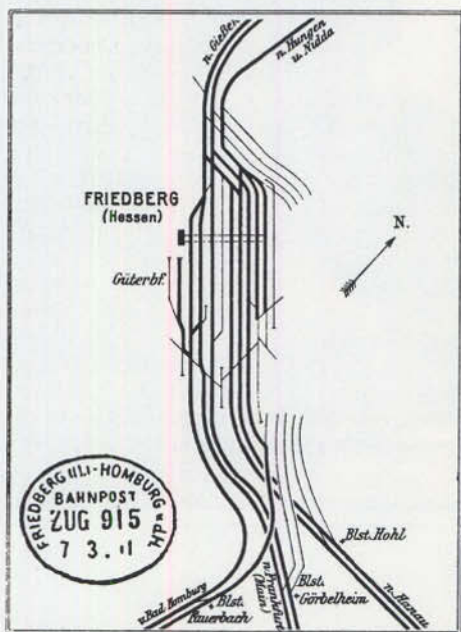
Bild 12: Die 44 1486 bringt den D 556 nach Oberhof. Man schreibt das Jahr 1991, doch dem Betrachter mag es scheinen, als sei die Zeit vor 50 Jahren stehengeblieben. Foto: W. Bley

aus Liebe zur Eisenbahn und wenn nötig gegen Bremsversuche von bestimmten Seiten aktiv um den Erhalt von Traditionen und damit auch der Strecken bemühen. Aber wie lange noch? Robin Garn schwankt zwischen Anerkennung der zu erwartenden Realität und Zuversicht: "Wir versuchen es, solange es geht." Ein neues Projekt hat bereits Gestalt angenommen: Plandampf von Sonneberg bis Leipzig vom 28. bis 30. April 1991. Und die Liste der Wünsche ist noch lang...
-cb-





Die Bäderbahn Friedberg–Friedrichsdorf



Friedbergs Entwicklung zum fünfarmigen Eisenbahnknotenpunkt der Wetterau begann am 10. März 1850 mit der Aufnahme des planmäßigen Zugverkehrs nach Frankfurt (Teilabschnitt der Main-Weser-Bahn) und endete am 15. Juli 1901, als die Strecke nach Friedrichsdorf dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde. Innerhalb dieses Zeitraums waren folgende Bahnlizenzen eröffnet worden: am 1. Dezember 1850 die Fortsetzung der Main-Weser-Bahn nach Butzbach (Gesamtstrecke Frankfurt – Gießen – Kassel 1852 fertiggestellt), am 15. September die zweigleisige Hauptstrecke nach Hanau und am 1. Oktober 1897 die Nebenbahnen Fried-

berg – Beienheim – Nidda und Beienheim – Hungen. Sämtliche von Friedberg ausgehende Eisenbahnstrecken werden noch heute planmäßig von Personen- und Güterzügen befahren, wobei die elektrifizierten zweigleisigen Hauptstrecken Gießen – Friedberg – Frankfurt und Friedberg – Hanau den größten Teil des Verkehrsaufkommens bewältigen. Die Entstehung, der wechselvolle geschichtliche Werdegang und die heutige Bedeutung der momentan als eingleisige Hauptbahn betriebenen Linie Friedberg – Friedrichsdorf sollen im folgenden näher dargestellt werden.

Bild 1 (oben): 212 029 schiebt am 28. September 1987 N 5706 von Friedrichsdorf (Ts) nach Gießen und verläßt gerade den Haltepunkt Rosbach v. d. Höhe.

Bild 2: Gleisplan des Bahnhofs Friedberg (Hessen) aus dem Jahre 1914. Der Poststempel vom 7.3.1911 stammt von der Bahnpost im Zug 915 (Friedberg – Homburg v. d. H.). **Sammlung Eckert**

Bild 3 (links unten): Der neue Friedberger Bahnhof kurz nach seiner Fertigstellung 1913. **Foto: Sammlung Eckert**

Bild 4 (rechts unten): Der von der Main-Weser-Bahn erbaute Friedberger Bahnhof aus dem Jahre 1850. Das Gebäude wurde 1913 betrieblich stillgelegt und 1983 abgerissen. **Foto: Sammlung Eckert**

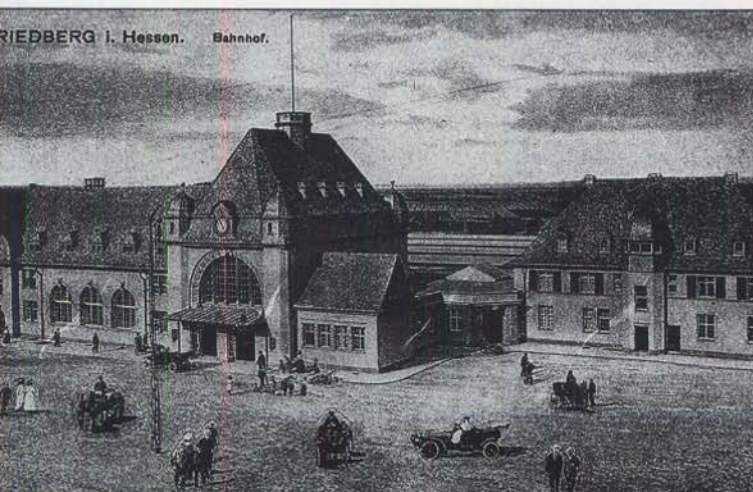




Bild 5: N 5710, einer der wenigen Schienenbusleistungen im Winterfahrplan 1987/88, auf der Fahrt von Rosbach v. d. Höhe nach Friedberg bei km 36,0 vor dem Hintergrund der Taunus-Ausläufer (15. April 1988).

Erste Planungen

Der seit Anfang des 19. Jahrhunderts durch die Entdeckung von Heilquellen bekannt gewordene Kurort Homburg erlebte während der Spielbankzeit von 1840 bis 1872 einen starken wirtschaftlichen Aufschwung. Um den zahlreichen Bade- und Spielbankgästen von außerhalb eine bequeme und schnelle Anreisemöglichkeit zu bieten, bot sich eine Anbindung der Stadt an das Eisenbahnnetz als sinnvolle und notwendige Entwicklung an. Nachdem am 10. September 1860 die Eisenbahnstrecke Frankfurt – Homburg fertiggestellt worden war, entstanden nach Auflösung der Landgrafschaft Hessen-Homburg im Jahre 1866 die ersten Pläne zum Bau einer Bahnverbindung zwischen dem nun preußischen Homburg und dem hessisch-darmstädtischen Friedberg. Erste Vorarbeiten begannen 1886, als die Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt mit den Anliegergemeinden Verhandlungen führte. Bereits seit 1851 bestand eine reguläre Postkutschenverbindung zwischen Homburg und Friedberg, die 1876 bis Bad Nauheim verlängert wurde.

Zunächst erschien es jedoch wichtiger, die Verkehrsverhältnisse im Osttaunus durch die Herstellung einer Nebenbahn zu verbessern. Die am 15. Oktober 1895 eröffnete Stichstrecke Homburg – Friedrichsdorf – Usingen schuf einerseits den Bewohnern dieses Gebiets neue Erwerbsmöglichkeiten durch Benutzung eines schnellen Verkehrsmittels und diente andererseits den Kurgästen von Bad Homburg zu Aus-

flugsfahrten in die Taunuswälder (Haltestelle "Saalburg" am römisch-germanischen Limes). Die Strecke Frankfurt – Usingen war jedoch anfangs nicht durchgehend befahrbar; in Bad Homburg bestanden nämlich zwei Kopfbahnhöfe, die auf unterschiedlicher Höhenlage im rechten Winkel zueinander angeordnet waren. Dieser verkehrshemmende Zustand war erst am 26. Oktober 1907 beseitigt, als die aufwendige Neugestaltung der Bahnanlagen mit der Verkehrsübergabe des neuen Bahnhofsgebäudes zum Abschluß gelangte.

Mit ausschlaggebend für den Bau einer Bahnlinie von Friedberg nach Friedrichsdorf sollen persönliche Wünsche des deutschen Kaisers Wilhelm II. gewesen sein. Der Monarch, der nach seinem Regierungsantritt 1888 die Bade- stadt am Taunusrand zu seiner Sommerresidenz auserwählt hatte, war an einer möglichst direkten Verbindung von der Reichshauptstadt

Berlin nach Bad Homburg interessiert. So ist es auch nicht verwunderlich, daß der Schienenweg Friedberg – Friedrichsdorf zu den preußischen Neubaustrecken zählte, obwohl er fast ausschließlich durch großherzoglich-hessisches Territorium verlief. Ein weiterer Grund für den Streckenbau dürfte darin zu suchen sein, daß für die Kurgäste von Bad Nauheim eine komfortable und schnelle Verkehrsverbindung zum nahegelegenen Taunus fehlte und daher wechselseitige Besuche zwischen zwei Kurstädten nur unter Benutzung von Personenkutschen möglich waren.

Die Eisenbahn im Dienste des vornehmen Kurpublikums war im Taunus nichts Neues: seit 1889 bestand die sogenannte Langenschwalbacher Eisenbahn, die die Heilbäder Wiesbaden und Bad Schwalbach miteinander verband und auf der speziell konstruierte Personenwagen für den Ausflugsverkehr zum Einsatz kamen.

Bild 6: Der von Friedrichsdorf (Ts) kommende N 5710 hat kurzen Aufenthalt in Burgholzhausen v. d. Höhe (25. September 1989).





Bild 7: 216 197 und eine Lokomotive der Baureihe 111 vor dem Post-Express 14 175 Richtung Bad Homburg bei km 36,1 südwestlich von Friedberg (Hessen), aufgenommen am 30. September 1987.

Bau und Inbetriebnahme

Die gesetzliche Grundlage für den Bahnbau Friedberg – Friedrichsdorf bildete der Staatsvertrag zwischen Preußen und Hessen vom 15./19. Februar 1896. Diese Vereinbarungen traten durch entsprechende Gesetze der preußischen und hessischen Regierung am 3. Juni bzw. am 26. September 1896 in Kraft. In die Zeit der Planungsvorbereitungen fiel ein bedeutendes Ereignis der deutschen Eisenbahngeschichte: der Zusammenschluß beider Länderbahnen zu den "Königlich Preußischen und Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahnen" mit Wirkung vom 1. April 1897. Diese Finanz- und Betriebsgemeinschaft kann als erster Ansatz für die Entstehung einer reichseinheitlichen Eisenbahn betrachtet werden. Nach genauer Festsetzung der Linienführung und dem Abschluß der Grunderwerbsverhandlungen wurde im Juni 1899 mit den Bauarbeiten für die Strecke Friedberg – Friedrichsdorf begonnen. Bauliche Schwierigkeiten ergaben sich an vielen Stellen durch lehmigen Untergrund. Der Letten mußte abgetragen werden, ohne für die Anlage der Bahndämme Verwendung finden zu können.

Da die gesamte Strecke von Anfang an mit einer zweigleisigen Trasse hauptbahnmäßig angelegt worden war, wurden niveaugleiche Kreuzungen mit Straßen und Feldwegen so weit wie möglich vermieden, so daß insgesamt 17 Unter- bzw. Überführungen hergestellt werden mußten. Dem Wunsch Kaiser Wilhelm II. zufolge fanden beim Oberbau mehr Schwellen als üblich sowie beste Verlaschungen und Verschraubungen Verwendung, damit auch schwerste Züge (wie eben der kaiserliche Hofzug) die Strecke befahren konnten. Nach über zweijähriger Bauzeit erfolgte am 13. Juli 1901 die feierliche Einweihung der neuen Nebenbahn Friedberg – Friedrichsdorf. Der erste Fahrplan, gültig vom 15. Juli 1901 an, enthielt insgesamt 18 Zugverbindungen, darunter einen beschleunigten Personenzug von Bad Nauheim, der wohl in erster Linie für Kurgäste gedacht war.

Die Strecke

Als die eingleisige Nebenbahn nach Friedrichsdorf dem Verkehr übergeben wurde, war in Friedberg noch das alte Bahnhofsgebäude der Main-Weser-Bahn in Benutzung, das erst im März 1983 der Spitzhacke zum Opfer fiel, nach-

dem es siebzig Jahre lang seiner eigentlichen Funktion beraubt gewesen war. Die 1911 begonnenen Arbeiten zur Erweiterung und Neugestaltung der Bahnanlagen wurden in der Nacht vom 9. zum 10. August 1913 mit der Eröffnung des neuen Empfangsgebäudes abgeschlossen. Welchen Verlauf die Strecke nach Friedrichsdorf innerhalb des Friedberger Bahnhofsbereichs ursprünglich hatte, ist einer zeitgenössischen Beschreibung zu entnehmen: "Der neue Schienenweg geht von Friedberg links ab und führt zwischen den Gleisen der Friedberg-Hanauer Bahn (links) und der Main-Weser-Bahn (rechts) mit sanfter Steigung aufwärts, um mittels einer Brücke über die Main-Weser-Bahn zu kommen."

Die Gleise auf dieser Trasse wurden schon vor längerer Zeit abgebaut. Reste der Überführung und Teile des Bahndamms sind noch vorhanden. Heute beginnen und enden die meisten Züge nach bzw. von Friedrichsdorf auf dem Stumpfgleis 1 A. Innerhalb des Bahnhofsgeländes verläuft die Strecke am äußersten Westrand parallel zu den Gleisen der Hauptbahn Friedberg - Frankfurt und biegt dann nach Westen ab. In südwestlicher Richtung sich dem Taunus (der "Höhe") allmählich nähernd, gibt es auf der





Bild 9: Ein Schienenbus von Friedberg (N 5717) überquert am 19. April 1988 zwischen Burgholzhausen v. d. Höhe und Friedrichsdorf (Ts) die Autobahn Frankfurt – Gießen.

insgesamt 16,22 Kilometer langen Bahnlinie von Anfang an drei Zwischenstationen (Kilometerzählung ab Frankfurt-West): Rosbach v.d. Höhe (km 32,35; 168 m) für die Orte Nieder- und Ober-Rosbach, Rodheim v.d. Höhe (km 28,71; 169 m) und Burgholzhausen v.d. Höhe (km 26,85; 187 m), das bis Ende der 30er Jahre die amtliche Bezeichnung "Holzhausen (Oberhess.)" führte.

Bei der Ausführung der Bahnhofsgebäude ist ein landschaftsbezogener Stil erkennbar: das

Erdgeschoß in Stein, das obere Stockwerk in Fachwerk errichtet.

Mit einem Fahrdienstleiter besetzt sowie mit Ein- und Ausfahrtsignalen versehen ist heute nur noch der Bahnhof Rodheim. Der Bahnhof Rosbach wurde am 7. November 1985 nach Abbau von Ausweichgleisen und Signaleinrichtungen in eine Haltestelle umgewandelt; die

Fahrkartenausgabe ist jedoch weiterhin besetzt. Burgholzhausen wird jetzt nur noch im Personenverkehr als unbesetzter Haltepunkt bedient, nachdem es am 26. September 1987 als Gütertarifpunkt aufgelassen worden war. Die ehemalige Landesgrenze Hessen/Preußen und jetzige Kreisgrenze wird im sogenannten Spießwald bei Kilometer 24,73 überschritten. Die am

Bild 10: Reger Betrieb an der Zuckerrübenverladeanlage in Rodheim v. d. Höhe (28. September 1987).

Bild 8 (linke Seite unten): Ein dreiteiliger Schienenbus verläßt am 30. September 1987 den Friedberger Bahnhof in Richtung Friedrichsdorf; im Bild festgehalten an der Unterführung aus dem Jahre 1911. Im Hintergrund die Sozial- und Verwaltungsräume des ehemaligen Bw Friedberg.

Bild 11 (unten): 216 107 vor dem Rübenleerzug 66833 (Friedberg – Bad Homburg) in Rosbach v. d. Höhe. Im Vordergrund der Gleisanschluß zur Rosbacher Niederlassung der Firma HL (17. November 1988).





Bild 12: 212 118 mit Üg 66597 Friedberg (Hessen) – Friedrichsdorf (Ts) wird in wenigen Minuten den Haltepunkt Rosbach durchfahren (15. April 1988).

27. September 1936 eröffnete Autobahn Frankfurt – Bad Nauheim wird zwischen Burgholzhausen und Friedrichsdorf auf einer Brücke überfahren.

Bei der Kilometerstelle 37,77 befand sich die Blockstelle Straßheim (benannt nach einer gleichnamigen, nahegelegenen Wüstung). Dort zweigte das die Strecken Friedberg – Frankfurt und Friedberg – Hanau überquerende Gleis ab.

Zeitweise zweigleisige Hauptbahn

Durch die bereits erwähnte Beseitigung der beiden Sackbahnhöfe in Bad Homburg im Jahre 1907 war die Verbindung Friedberg – Bad Homburg – Frankfurt zur Durchgangslinie aufgewertet worden, die seitdem als Umleitungsstrecke für die Main-Weser-Bahn diente und darüber hinaus als sogenannte "Bäderbahn" besondere Bedeutung erlangte. Diese Aufwertung zur Hauptbahn steigerte das Verkehrsaufkommen, so daß zwischen 1909 und 1912 das zweite Gleis auf bereits vorhandener Trasse verlegt wurde. Im Sommer 1910 verkehrte erstmals ein Bäderschnellzug Berlin – Friedberg – Bad Homburg – Wiesbaden, der den Frankfurter Hauptbahnhof durch Benutzung einer seit 1.9.1905 bei Rödelheim bestehenden Verbindungskurve umging.

Daneben gab es auf dieser Route durchgehende Eilzugverbindungen von Bad Nauheim nach Wiesbaden und umgekehrt. Der Bäderschnellzug von Berlin nach Wiesbaden, der nach kriegsbedingtem Ausfall wieder seit Mitte der 20er Jahre bis zum Sommer 1937 planmäßig fuhr, bewirkte in den Badestädten Nauheim, Homburg und Wiesbaden eine Verdoppelung des Anteils der Kurgäste aus Mittel- und Ostdeutschland.

Während des Zweiten Weltkriegs, besonders in den Jahren 1943 bis 1945, mußten des öfteren die Fernzüge zwischen Frankfurt und Gießen über Bad Homburg umgeleitet werden, wenn innerhalb des Frankfurter Stadtgebiets die Main-Weser-Bahn durch Bombenangriffe unterbrochen war.

Von Ende März bis Juli 1945 war der Zugverkehr kriegsbedingt gänzlich zum Erliegen gekommen. Schon bald fuhren jedoch Schnellzüge der US-Army von Frankfurt über Bad Homburg nach Berlin bzw. Bremerhaven, zunächst bespannt mit Dampflokomotiven der Baureihe 01 und später mit Dieselloks der Baureihe V 200. Seit 1948 bestand eine D-Zugverbindung von Kassel über Bad Homburg nach Wiesbaden.

Sozusagen auf den Spuren der Bäderzüge verkehrte während des Sommerfahrplans 1953 ein

Sonntagsausflugszug von Bad Nauheim nach Assmannshausen und zurück, der ebenfalls die Umgehungskurve bei Rödelheim befuhr.

Nach dem Ersten Weltkrieg war das zweite Gleis zwischen Friedberg und Friedrichsdorf demontiert, jedoch nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten erneut verlegt worden, um die Strecke in den projektierten und auch teilweise verwirklichten Ausbau der Linie Friedberg – Hungen – Alsfeld – Hersfeld mit einbeziehen zu können. Nach Kriegsende wurde um 1950 zunächst zwischen Friedberg und Rosbach das zweite Gleis wieder entfernt; seit Ende 1968 ist auch der Abschnitt Rosbach – Friedrichsdorf zur eingleisigen Hauptstrecke herabgestuft worden. Verschwunden sind auch seitdem die Blockstelle Straßheim sowie die Überführung über die Strecke Friedberg – Frankfurt (km 38,95). Die Brücke über die Friedberg-Hanauer Bahn (km 39,10) ist noch vorhanden.

Heutige Bedeutung

Nach einer wechselhaften Zeit von der eingleisigen Nebenbahn über die zweigleisige Fernverkehrsstrecke zur eingleisigen Hauptbahn hat der Zugverkehr zwischen Friedberg und Friedrichsdorf seit 1970 eine weitere abwechslungsreiche Entwicklung zu verzeichnen.

Seit der Aufnahme des elektrischen zweigleisigen Betriebs zwischen Frankfurt und Friedrichsdorf am 27. September 1970 gab es nur noch wenige durchgehende Züge Friedberg – Bad Homburg – Frankfurt. Die Benutzung der Personenzüge an Samstagnachmittagen und Sonntagen nahm immer mehr ab, so daß mit Beginn des Sommerfahrplans 1975 zu diesen Zeiten ein Busersatzverkehr eingerichtet wurde. Die bereits 1964/65 eingeführte Bahnbuslinie 5944 wurde bis zu diesem Zeitpunkt nur frühmorgens und zu später Nacht betrieben.

Die Einführung des S-Bahn-Taktverkehrs mit elektrischen Triebwagen der Baureihe 420 auf den Strecken Frankfurt – Friedrichsdorf (S 5) und Frankfurt – Friedberg (S 6) am 28. Mai 1978 bewirkte schließlich den Wegfall durchgehender Züge zwischen Friedberg und Bad Homburg. Der Abschnitt Friedberg – Friedrichsdorf erhielt eine eigene Kursbuchnummer (546) und leistet seitdem Zubringerdienste zur S-Bahn. Während des jetzigen Winterfahrplans (1990/91) verkehren montags bis freitags 17/15 und an Samstagen 5 Zugpaare, die größtenteils als Triebwagen (VT 628) gefahren werden. Diese Fahrzeuge des Bahnbetriebswerks Limburg prägen seit dem Sommerfahrplan 1989 das Erscheinungsbild des Bahnbetriebs. Bei nur noch wenigen Fahrten handelt es sich um lokbespannte Züge (212) und Schienenbusse (798), die für den Einsatz auf der Strecke Friedrichsdorf – Grävenwiesbach benötigt werden. Teilweise werden diese Garnituren auch als Leerreisezüge überführt. Frühmorgens und um die Mittagszeit finden in Rodheim planmäßig Zugkreuzungen statt.

Der regionale Güterverkehr war jahrelang nur mäßig und erhielt erst ab 6. November 1987 eine starke Belebung, als die große Niederlassung einer Lebensmittelkette in Rosbach einen Gleisanschluß in Betrieb nahm, der von Friedberg aus durch täglich mehrere Übergabefahrten bedient wird. In den Monaten Oktober bis Dezember verläßt fast jeden Tag ein Zuckerrübenzug den Bahnhof Rodheim Richtung Friedberg, von wo aus der Weitertransport nach

180. Wiesbaden-Bad Nauheim									
...	...	...	...	11-9	Ab	Wiesbaden Hbf.3	...	An	19-30
...	...	...	...	Ab	Wiesbaden-Biebrich Ost.	...	Ab	...	...
...	...	...	...	11-9	Ab	Mainz-Kastel	...	Ab	19-20
...	...	...	...	11-27	Ab	Höchst (Main) Hbf.	...	Ab	19-3
...	...	...	...	3	Ab	Frankfurt-Rödelheim	...	Ab	...
...	...	...	...	3	Ab	Oberursel	...	Ab	...
...	...	...	...	11-27	An	Bad Homburg	...	Ab	18-30
...	...	...	...	11-30	Ab	Wiesbaden	...	Ab	18-30
...	...	...	...	12-19	Ab	Friedberg (Hess.)	...	Ab	18-15
...	...	...	...	12-14	An	Bad Nauheim	...	Ab	17-30
...	...	...	...	22-7	An	Berlin, Potsd. Bf.	...	Ab	8-30

a: D-Schnellz. 1.-3. Kl. mit Speisew. Mainz-Wiesbaden-Bad Homburg-Bad Nauheim-Berlin u. zur.

Bild 13: Fahrplan Winter 1927/28 des Bäderschnellzugs Berlin – Friedberg – Bad Homburg – Wiesbaden im Abschnitt Bad Nauheim – Wiesbaden. Sammlung Eckert



Bild 14: Der Fahrkartenschalter in Rosbach v. d. Höhe mit seiner inzwischen 90 Jahre alten Holzvertäfelung (29.09.87).

Bild 16 (rechte Seite unten): Triebwagenparade am 31.08.1989 in Friedrichsdorf (Ts): 420 200, zwei Schienenbusse sowie der 628 329/928 329.



Bild 15: Zugkreuzung in Rodheim v. d. Höhe am 17. November 1988: links die 212 112 mit dem N 5725 (Friedberg – Friedrichsdorf) und rechts daneben die 212 371 mit der Wendezuggarnitur des Gegenzugs N 5728. Fotos 1, 5 bis 12 und 14 bis 16: D. Eckert

Groß-Gerau erfolgt. In der übrigen Wetterau wurde der Rübenverkehr ab der Kampagne 1990 weitgehend auf Lkw-Transport (Feldbrandabholung) umgestellt.

Der Rosbacher Mineralbrunnen unterhielt seit 1902 einen eigenen Gleisanschluß, der bereits 1926 wieder außer Betrieb war.

Das am südlichen Stadtrand von Friedberg gelegene Gewerbegebiet ist seit 28. März 1983 mit einem Industriestammgleis versehen, das vom Bahnhof aus meistens mit Kleinlok (332) bedient wird. Die Anlage gehört seit 1986 den Stadtwerken Friedberg. Als Umleitungsstrecke zur Entlastung der stark befahrenen, seit 1965 elektrifizierten Hauptstrecke Friedberg – Frankfurt ist die Linie nach Friedrichsdorf nach wie vor von großer Bedeutung, so daß eine Elektrifizierung erwogen wird, um zeitraubende Lokwechsel zu vermeiden. Selbst hochrangige Reisezüge wurden in den vergangenen Jahren ab Friedberg über Bad Homburg nach Frankfurt geleitet. So fuhr während des Sommerfahrplans 1972, 1973 und 1974 der an Samstagen eingesetzte Eilzug 13191 von Gießen nach München über Friedrichsdorf mit planmäßigem

Halt in Bad Homburg. Im Sommer 1981 und Winter 1981/82 war es der D-Zug 899 Kiel – Lindau, der diese Route ohne Zwischenhalt benutzte. Mit Beginn des Sommerfahrplans 1986 verkehrte der Postexpres 14175 Hamburg – Karlsruhe über Bad Homburg, wobei ab Friedberg eine Lok der Baureihe 216 den Vorspanndienst übernahm. Dieser Zuglauf endete wegen häufiger Verspätungen im Sommer 1988; seitdem fährt der Expres wieder direkt von Friedberg nach Frankfurt.

Durch die Erhöhung des Zugangebots mit Taktverkehr in den Abendstunden sowie den Einsatz der modernen Triebwagen der Baureihe 628 hat die Bahnlinie Friedberg – Friedrichsdorf in letzter Zeit an Attraktivität gewonnen. Eine Einbeziehung in den Tarifbereich des Frankfurter Verkehrsverbundes (FVV) ist jedoch bis heute unterblieben. Dadurch bleibt die überregionale Benutzung Richtung Rhein-Main-Gebiet weiterhin umständlicher und teuer. Eine Wiederherstellung des zweiten Gleises mit gleichzeitiger Elektrifizierung wäre sicherlich sinnvoll, da die Strecke dann der Entlastung der Direktverbindung Friedberg – Frankfurt dienen

und die S-Bahnlinie 5 von Friedrichsdorf nach Friedberg verlängert werden könnte. Wegen zu hoher Kosten – vor allem aufgrund der vielen Brückenbauwerke – wird dieses von Politikern und Bürgerinitiativen unterstützte Projekt in den nächsten Jahren aber wohl kaum verwirklicht werden.

Dieter Eckert

Quellenverzeichnis:

- Thomé, (Robert). Führer über die Linien des Bezirks der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main). Frankfurt, 1926. S. 46-47.
- Söhnlein, Walter. Bad Homburg v. d. Höhe. 150 Jahre öffentlicher Verkehr und Stadtstruktur. Landsberg-Pürgen, 1978.
- Eckert, Kurt. Klein- und Nebenbahnen im Taunus. Augsburg, 1978.
- Köhler, Günter H. und Andreas Christopher. Eisenbahnen im Rhein-Main-Gebiet. Freiburg, 1983.
- Lepper, Wilhelm. Verkehrslandschaft Wetterau. In: Die Wetterau. Friedberg, 1983.
- Schwarzer, Joachim. Nebenbahnen im östlichen Taunus. In: Eisenbahn-Illustrierte (Gifhorn). Jahrgang 1983, Nr. 5.



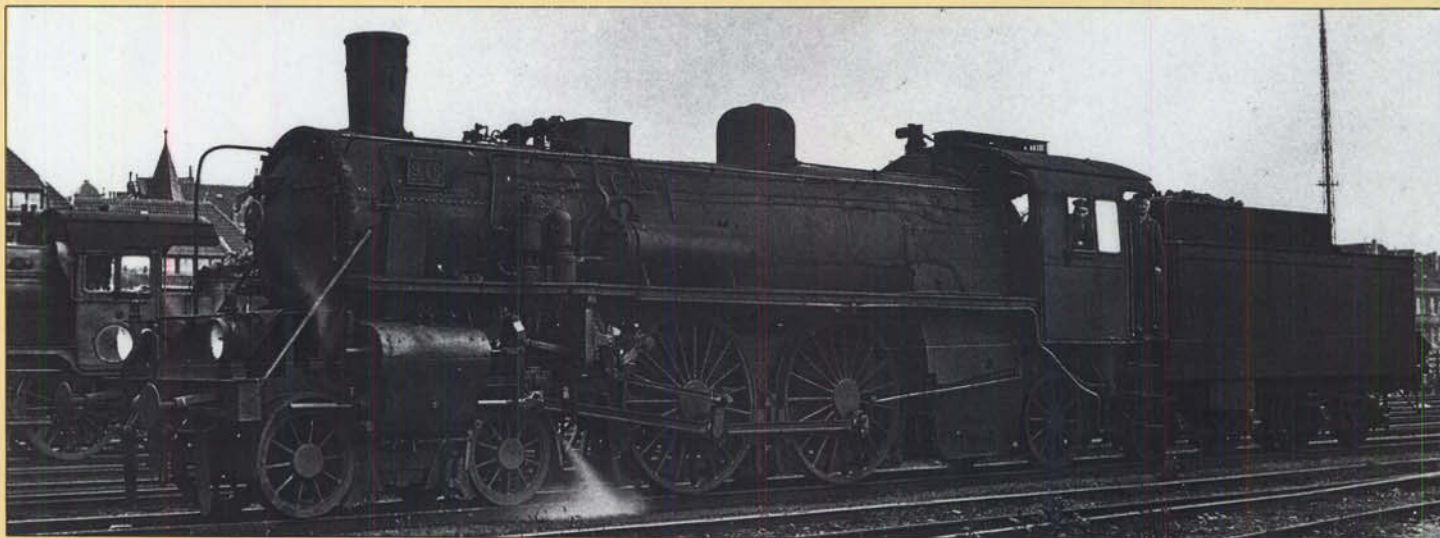


Bild 1: Die (S 9) Hannover 915 fotografierte Werner Hubert 1914 im Bw Stendal. Der seitliche Speisewasser-Vorwärmer ist nachträglich angebaut worden. **Foto: Sammlung Rauter**

Bild 2 (unten Mitte): Die beiden ersten S 9 mit dem windschnittigen Führerhaus wurden zunächst als Hannover 749 und 750 bezeichnet. Noch im Lieferjahr 1908 wurden sie in (S 9) Hannover 901 bzw. 902 umgezeichnet. **Foto: Sammlung Hesselink**



Preußen-Report

Die Gruppe S 9

(Teil 2)

Die S 9 nach Musterblatt III-2g – Höhepunkt und Ausklang der Naßdampflokomotive

Im Zeitraum von 1905 bis 1907 trat nochmals eine erhebliche Steigerung des Schnellzugverkehrs in Preußen ein, d.h. die Züge wurden

erneut länger und schwerer. Zudem ließ die neue Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 nicht nur Schnellzüge von erstmals bis

zu elf vierachsigen Wagen (also 44 Achsen) zu, sondern setzte auch die Grundgeschwindigkeit der Schnellzüge von 85 km/h auf 90 km/h herauf. Der Begriff "Grundgeschwindigkeit" wird gewöhnlich als die höchste für einen Zug auf einer bestimmten Strecke zulässige Fahrgeschwindigkeit definiert.

Es war also um 1905/06 nicht mehr in allen Fällen möglich, die Fahrpläne der Schnellzüge mit den Lokomotiven der Gattung S 7 einzuhalten, geschweige denn etwaige Verspätungen auszugleichen. So stand man, noch bevor die S 7 zur Gänze ausgeliefert waren, bereits wieder vor der Frage, welche preußische Bauart sie ersetzen könnte. Dabei lag es natürlich nahe, an eine Heißdampflokomotive zu denken. Aber die S 4 schied von vorneherein aus, hatte sie doch ihre eigenen "Kinderkrankheiten"

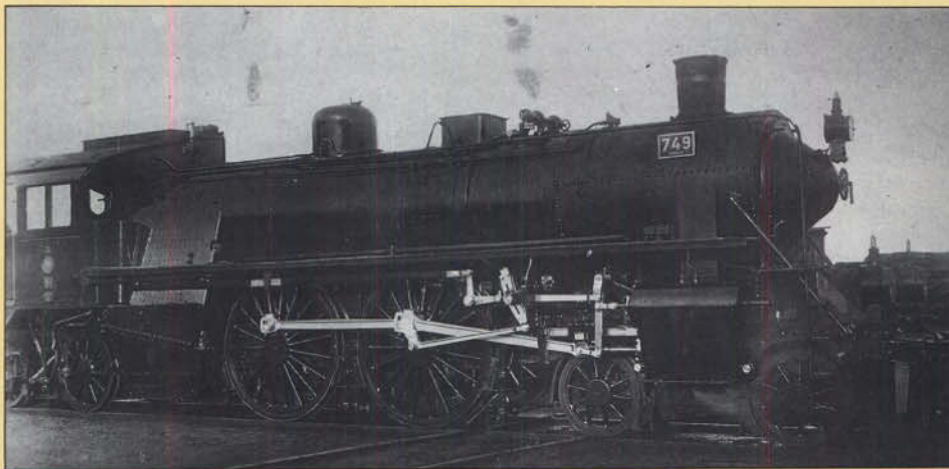


Bild 3: Seitenansicht der (S 9) Hannover 750, der späteren (S 9) Hannover 902. **Foto: Sammlung Hesselink**

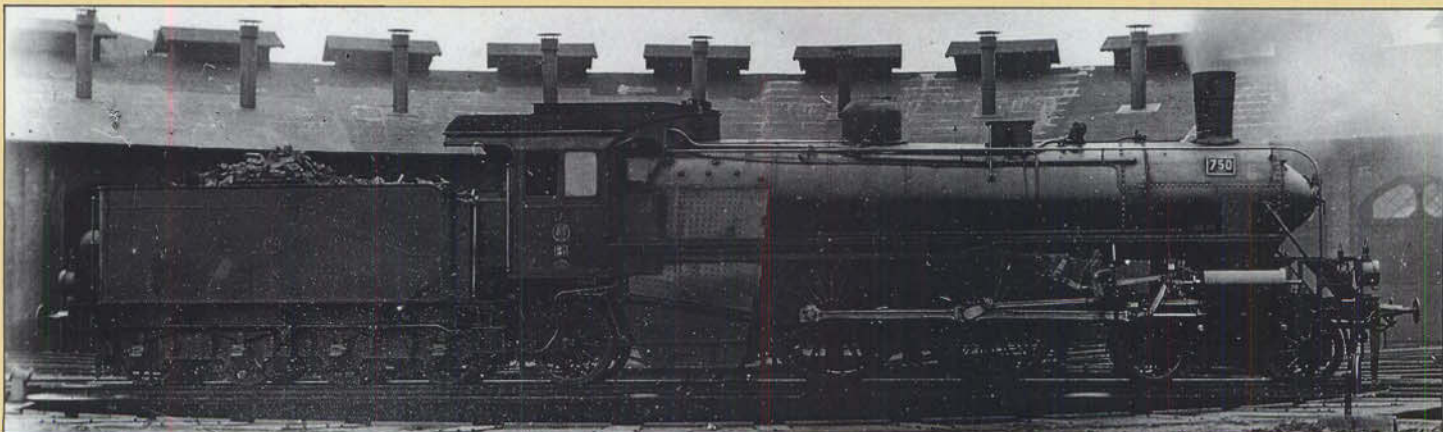




Bild 4: Die Aufnahme der fast fabrikenneuen (S 9) Hannover 922 entstand im Lieferjahr 1909. Sie zeigt eindrucksvoll, was für eine gewaltige Maschine die S 9 doch war.

Foto: Dr. Wolff, Sammlung Dr. Scheingraber

noch kaum überstanden. Da kam die eben erschienene S 6, der erklärte Liebling Garbes, schon eher in Betracht; aber sie war als 2'B-Bauart für den schweren Zugdienst ebenfalls nicht so recht geeignet.

Daher entschloß man sich 1907, die Entwicklungsreihe der Vierzylinder-Naßdampf-Verbundlokomotive von der S 5¹ bis zur S 7 Bauart Hannover fortzusetzen. Man konnte sich in Preußen jedoch immer noch nicht zur dreifach gekuppelten Schnellzuglokomotive durchringen. Deswegen ließ man von Hanomag auf Anregung des Geheimen Baurats Schäfer (KED Hannover), des Nachfolgers des 1906 verstorbenen August v. Borries, erneut eine 2'B1' n4v-Lokomotive bauen; sie wurde als S 9 bezeichnet.

An ihr war, vom Treibraddurchmesser abgesehen, so ziemlich alles verstärkt worden, was bisher die Leistungsfähigkeit der S 7 begrenzte. Ihre Länge über Puffer betrug mit 21 860 mm fast 3,5 m mehr als die der S 7 Bauart Hannover. Besonders bedeutsam war die Vergrößerung der Kesselheizfläche von 163 m² bei der S 7 auf 229 m² bei der S 9. Zusammen mit der

Bild 5: Die (S 9) Hannover 947, die anstelle der Kolbenschieber bei den Hochdruckzylindern die Ventilsteuerung Bauart Lentz hatte. Sie war mit der Anfahrvorrichtung Bauart Ranafier ausgerüstet.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Tabelle 1

Abmessungen der S 9 nach Musterblatt III-2g

Rost	m ²	4,0
Heizfläche	m ²	229,7
Dampfdruck	kg/cm ²	14
Triebwerk	mm	$\frac{2 \times 380}{2 \times 580} / 600/1980$
Steuerung		außenliegende Heusingersteuerung
Laufraddurchmesser vorne	mm	1 000
hinten	mm	1 250
Kesselmitte über Schienenoberkante	mm	2 675
Achsstand gesamt	mm	10 750
Achsdruck	t	12,5 – 12,5 – 16,5 – 16,5 – 16,5
Dienstgewicht	t	75,5
Reibungsgewicht	t	33,0
Geschwindigkeit	km/h	110

Die S 9 nach Musterblatt III-2g waren mit vierachsigen Tendern nachfolgender drei Bauarten gekuppelt:

	nach Musterblatt III-5h	III-5i	III-5m	
Vorräte des Tenders: Kohle	t	5	6,5	7
Wasser	m ³	21,5	30,0	31,5
Radstand gesamt mit Tender	mm	17 350	18 370	18 470
Länge über Puffer mit Tender	mm	20 510	21 858	21 860

Anmerkung: Die beiden 1913/14 auf Heißdampfbetrieb umgebauten Lokomotiven der Gattung S 9 verfügten über eine Gesamtheizfläche von 237,0 m² (davon 54,5 m² Überhitzerheizfläche); das Dienstgewicht betrug nach dem Umbau 79 t, das Reibungsgewicht 34 t.

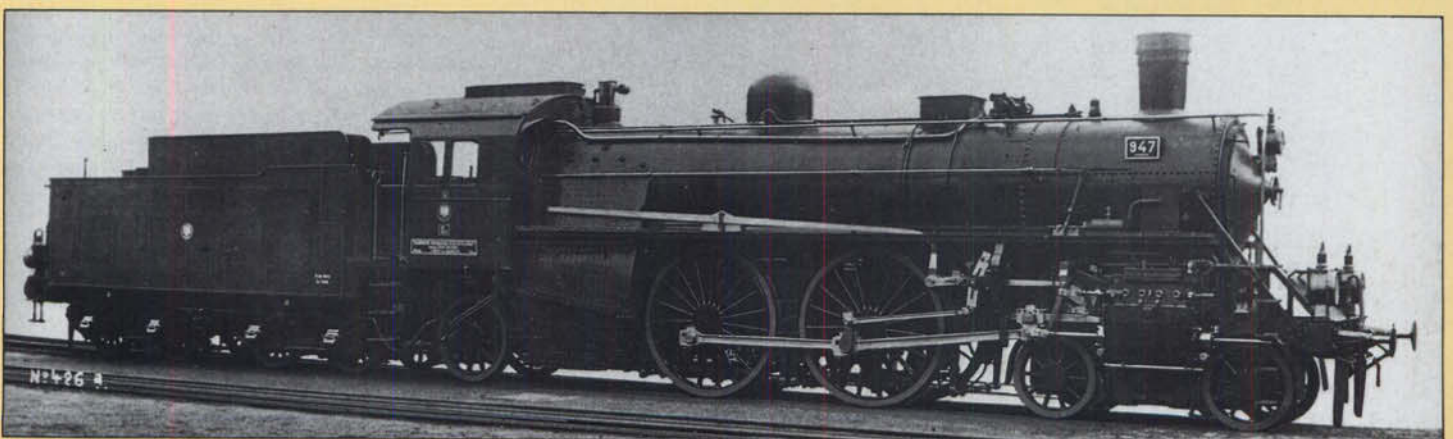


Tabelle 2

Aufstellung aller Lokomotiven der Gattung S 9 nach Musterblatt III-2g

Hersteller	Baujahr/ Fabrik-Nr.	Betriebsnummer bei Lieferung	Umzeichnungen	
Hanomag	1908/5146	(S 9) Hannover 749	→ 1908 (S 9) Hannover 901	
	5147	750	902	
	5148	903 ¹⁾	ab 1925 : DR 14 001	
	5149	904		
	5150	905 ²⁾	ab 1925 : DR 14 002	
	5151	906		
	5152	907		
	5153	908		
	5154	909		
	5155	910		
	1909/5452	(S 9) Altona	903	
	5453	904	→ Belgien (EB 6904)	
	5454	905	→ Belgien (nicht umgezeichnet)	
	5455	906	→ Belgien (EB 6906)	
	5456	907		
	5457	908		
	5458	(S 9) Bromberg	901	→ 1920 (S 9) Stettin 901 *)
	5459	902	→ 1912 (S 9) Altona 901 *)	
	5460	903	→ 1909 (S 9) Altona 910	
	5461	(S 9) Köln	901	→ 1909 (S 9) Hannover 911
	5462	902	912	
	5463	903	913	
	5464	904	914	
	5465	905	915	
	5466	906	916	
	5467	907	→ Belgien (EB 6916)	
	5468	908	917	
	5469	909	918	
	5470	(S 9) Essen	901	
	5471	902		
	5472	903		
	5473	904		
	5474	905		
	5475	906	→ Frankreich (EST 2902)	
	5476	(S 9) Hannover	911	1909 (S 9) Hannover 920
	5477	912	921	
	5478	913	922	
	5479	914	923	
	5480	915	924	
	5481	916	925	
	5482	917	926	
	5483	918	927	
	5484	919	928	
	5485	920	929	
	5486	921	930	
	5487	922	931	
	5488	923	932	
	5529	(S 9) Köln	910	→ 1909 (S 9) Essen 910
	5530	911	911	
	5531	(S 9) Altona	909	→ Frankreich (EST 2903)
	5532	(S 9) Hannover	924	→ 1909 (S 9) Hannover 933
	5533	925	934	
	5534	926	935	
	5535	927	936	
	5536	928	937	
	5537	929	938	
	5538	930	939	
5539	931	940		
5559	(S 9) Münster	901		
5560	902			
5561	903			
5562	904			
5563	905			
5564	906			
5565	907			
5566	908			
5567	909			
5568	910			
5569	(S 9) Stettin	903	→ 1912 (S 9) Hannover 950	
5570	904	951		
5571	(S 9) Mainz	901	→ 1910 (S 9) Altona 911	
5572	(S 9) Stettin	901	→ 1912 (S 9) Hannover 948	
5573	902	949		
5574	(S 9) Bromberg	904	→ 1920 (S 9) Stettin 904 *)	
5575	905	905		
5576	906	→ 1911 (S 9) Altona 902 *)		
5577	907	→ 1920 (S 9) Stettin 907		
5578	908	908		
5579	(S 9) Essen	907	ab 1925: DR 14 031	
5580	908			
5581	909			
5582	(S 9) Hannover	941		
5583	942	→ Frankreich (EST 2904)		
5584	943			
5585	944			
5586	945			
5587	946	→ Belgien (EB 6946)		
5588	(S 9) Mainz	902	→ 1910 (S 9) Altona 912	
1910/5693	(S 9) Bromberg	909	→ 1920 (S 9) Stettin 909	
5694	910	910		
5695	911	911		
5696	912	912		
5697	(S 9) Essen	912	→ Belgien (EB 6915)	
5698	(S 9) Mainz	903	→ Belgien (EB 6913)	
5699	904	914		
5700	905	915		
5701	(S 9) Münster	911	→ Belgien (EB 6914)	
5702	912	→ Belgien (nicht umgezeichnet)		
5801 ³⁾	(S 9) Hannover	947	→ Belgien (EB 6911)	
			→ Belgien (EB 6917)	
			→ Belgien (EB 6947)	

*) Bahnnummer in zweiter Besetzung

1) im August 1913 auf Heißdampftrieb umgebaut

2) im August 1914 auf Heißdampftrieb umgebaut

3) mit Ventilsteuerung Bauart Lentz geliefert und 1910 auf der Weltausstellung in Brüssel ausgestellt

Anmerkung:

Die elf Lokomotiven (S 9) Köln 901 - 911 wurden noch im Lieferjahr an die Direktion Hannover bzw. Essen abgegeben, so daß es fraglich erscheint, ob sie bei der KED Köln überhaupt im Einsatz waren.

4 m² großen Rostfläche und 5200 mm langen Heizrohren ergab sich eine erhebliche Steigerung der Kesselleistung, die eine Vergrößerung der Zylinderdurchmesser von 2 x 360/560 mm auf 2 x 380/580 mm bei 600 mm Kolbenhub bedingte. Wie die S 7 Bauart Hannover verfügte auch die S 9 über einen geteilten Rahmen: der vordere Abschnitt war als Barrenrahmen, der hintere als Blechrahmen ausgebildet.

Die S 9 war aber nicht nur eine der leistungsfähigsten Lokomotiven ihrer Zeit; auch in ästhetischer Hinsicht konnte sie sich dank ihrer hohen Kessellage und des ausgeglichenen Triebwerks durchaus sehen lassen. Lediglich der tief herabgezogene Aschkasten störte den harmonischen Gesamteindruck etwas.

Für den Bereich der Preußischen Staatseisenbahnen bedeutete die S 9 den Höhepunkt der Entwicklung der Naßdampf-Schnellzuglokomotive. Die wichtigsten Abmessungen können der Tabelle 1 entnommen werden.

Von der 2'B1' n4v der Gattung S 9, für die das Musterblatt III-2g aufgestellt wurde, beschafften die Preußischen Staatseisenbahnen zwischen 1908 und 1910 insgesamt 99 Maschinen, die alle von Hanomag gebaut worden sind.

	1908	1909	1910	Summe
Hanomag	10	78	11	99

Zwischen 1909 und 1912 gab es bei den Lokomotiven der Gattung S 9 zahlreiche Direktionswechsel, so daß nachfolgend die Verteilung der 99 Lokomotiven nach Musterblatt III-2g auf die einzelnen Direktionen im Jahre 1913 aufgeführt wird:

KED Altona	15	Maschinen
KED Bromberg	9	Maschinen
KED Essen	12	Maschinen
KED Hannover	51	Maschinen
KED Münster	12	Maschinen

Die S 9 galt als eine der besten Maschinen ihrer Zeit. Insbesondere, wenn im schweren Schnellzugdienst mit hoher Geschwindigkeit ohne Halt über lange Strecken gefahren werden mußte, bewies sie ihre Wirtschaftlichkeit. Die volle Kesselleistung wurde unter normalen Verhältnissen kaum benötigt; sie wurde erst im oberen Geschwindigkeitsbereich voll ausgenutzt.

Die letztgebaute S 9, die (S 9) Hannover 947 (mit Lentzscher Ventilsteuerung), fand auf der Brüsseler Weltausstellung von 1910 Beachtung.

Mit der S 7 hatte die S 9 den ruhigen Lauf bis hin zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit gemeinsam. War die S 9 mit der älteren Tenderbauart mit 21,5 m³ Wasservorrat gekuppelt, mußte auf der Strecke Berlin Zoologischer Garten - Hannover ein 2-min-Halt in Oebisfelde zum Wasserfassen eingelegt werden. Mit dem neuen 30-m³-Tender führte eine Lokomotive der Gattung S 9 am 26. November 1908 zum ersten Mal den D 22 ohne Betriebsaufenthalt von Berlin bis Hannover; die Reisegeschwindigkeit betrug 77,8 km/h.

Vergleichsfahrten mit Garbes 2'B h2 der Gattung S 6 ergaben, daß die S 9 im Flachland und bei hohen Geschwindigkeiten der S 6 eindeutig überlegen war; die S 9 war zudem im Kohleverbrauch sparsamer. Auch die Vierlings-S 10 (2'C h4) brauchte die S 9 nicht zu fürchten; erst die 2'C h4v-Lokomotiven der Gattung S 10¹ waren ernstzunehmende und erfolgreiche Konkurrenten für die S 9.

Bild 7: Seitenansicht der Gattung S 9 aus dem Musterblatt III-2g (Ausgabe vom April 1911).
Zeichnung: Sammlung Dr. Scheingraber

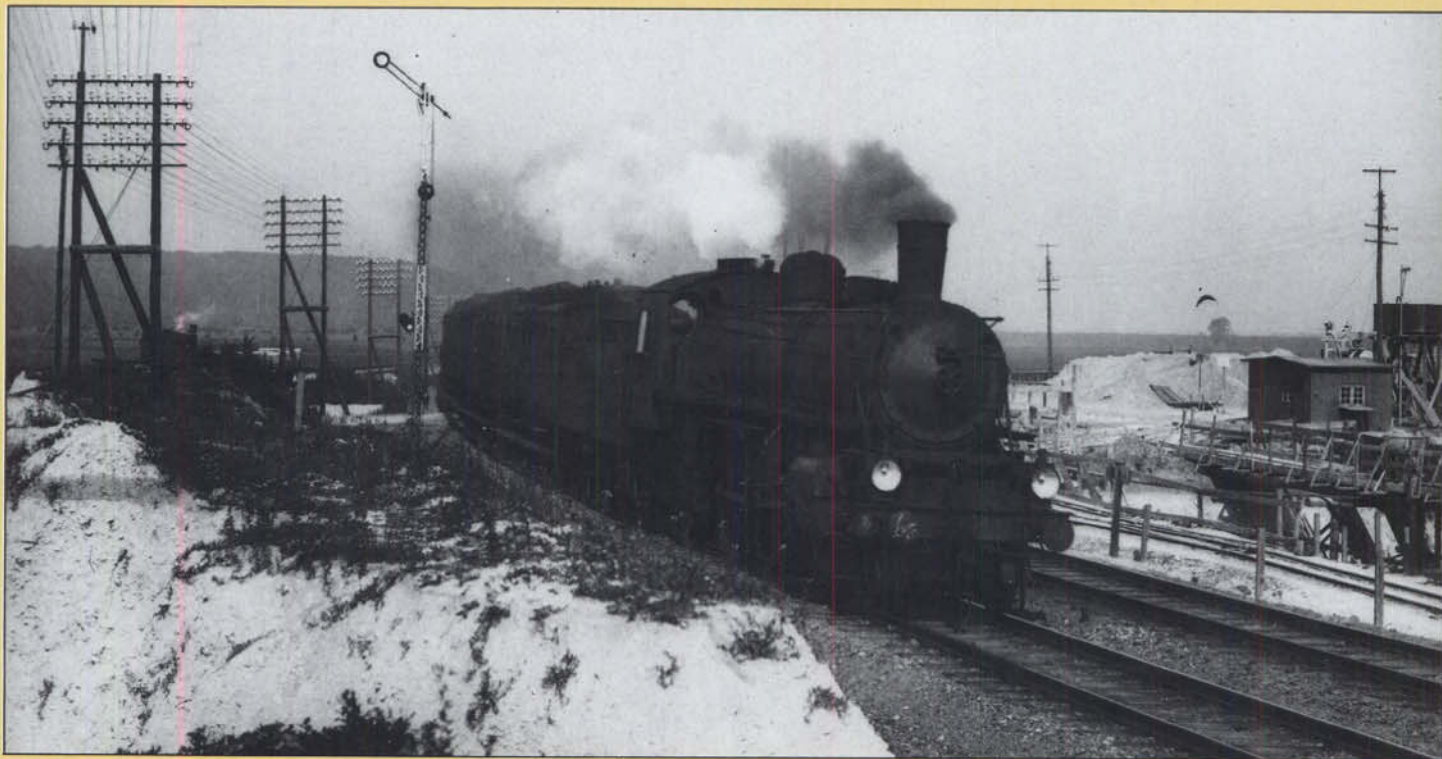


Bild 6: 1919 fotografierte Dr. Wolff in der Nähe von Hannover eine S 9 vor einem Personenzug. Foto: Sammlung Rauter

Bei Vergleichsfahrten zwischen einer S 6 und einer S 9 ermittelte Zuglasten

Steigung	1:∞	1:200	1:100
Geschwindigkeit	100 km/h	80 km/h	60 km/h
Gattung S 6	330 t	200 t	165 t
Gattung S 9	430 t	260 t	170 t
<i>Zum Vergleich:</i>			
Gattung S 10	365 t	230 t	190 t
Gattung S 10'	467 t	314 t	306 t

Ihre vielen guten Eigenschaften brachten der S 9 nicht nur die Aufnahme in die Normalien (Musterblatt III-2g); die Maschine schien auch den versuchsweisen Umbau auf Heißdampfbetrieb zu lohnen. So hat Hanomag in den Jahren 1913 bzw. 1914 für die beiden (S 9) Hannover 903 und 905 neue Kessel mit Schmidtschem Rauchröhrenüberhitzer angefertigt und eingebaut. Der Umbau der (S 9) Hannover 903 auf Heißdampfbetrieb erfolgte im August 1913, der Umbau der (S 9) Hannover 905 ein Jahr darauf, im August 1914. Die beiden Lokomotiven sind

nach ihrem Umbau auf dem Papier als S 8 geführt worden; offensichtlich haben sie aber weder eine neue Bahnnummer (801 ff.) bekommen, noch wurde (nach Augenzeugenberichten) ihr Gattungsschild S 9 gegen ein neues Gattungsschild S 8 getauscht. Der neue Kessel verfügte über eine Gesamtheizfläche von 237,0 m² (davon 54,5 m² Überhitzerheizfläche). Das Dienstgewicht der beiden Lokomotiven erhöhte sich um 3,5 t auf 79 t, das Reibungsgewicht stieg von 33 t auf 34 t. Aber 1914 war die große Zeit der S 9 bereits vorüber; die Lieferung von Lokomotiven der Gattung S 10' war bereits in vollem Gang. So unterblieben weitere Umbauten von Lokomotiven der Gattung S 9 auf Heißdampf.

Allen zweifachgekuppelten Schnellzuglokomotiven – somit auch unserer S 9 – bereitete das Anfahren der immer schwerer werdenden Züge Schwierigkeiten – einer der Gründe, der sie früh aufs Abstellgleis führte; sie war "beispiellos kurzlebig". Doch das war nicht der alleinige Grund: Nach 1918 verdienten die Schnellzüge

ihren Namen nicht mehr, und die Preußischen Staatseisenbahnen tendierten dahin, möglichst wenige, aber dafür noch längere und schwerere Züge zu fahren. Darüber hinaus mag auch die Abneigung in Preußen gegen die Vierzylinder-Verbund-Maschinen ins Gewicht gefallen sein. Andererseits erfreuten sich die nach Ende des Ersten Weltkriegs an Belgien abgegebenen S 9 dort größter Beliebtheit, und die besten Züge wurden mit Maschinen der nun belgischen Reihe 69 bespannt – bis über den Zweiten Weltkrieg hinaus.

Für den Verfasser und seine Brüder war es jedesmal ein Ereignis, wenn über die Bäume der Kurfürstenallee in Berlin vom Bahnhof Zoo her der gewaltige Auspuff der S 9 zu hören war – unverkennbar! Geradezu "aufregend", wenn das "Ungeheuer" beim Anfahren ins Schleudern geriet; so etwa stellten wir uns damals einen Vulkanausbruch vor.

Am 1. April 1920 sind dann die deutschen Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn zusammengeschlossen worden. 21 der insge-

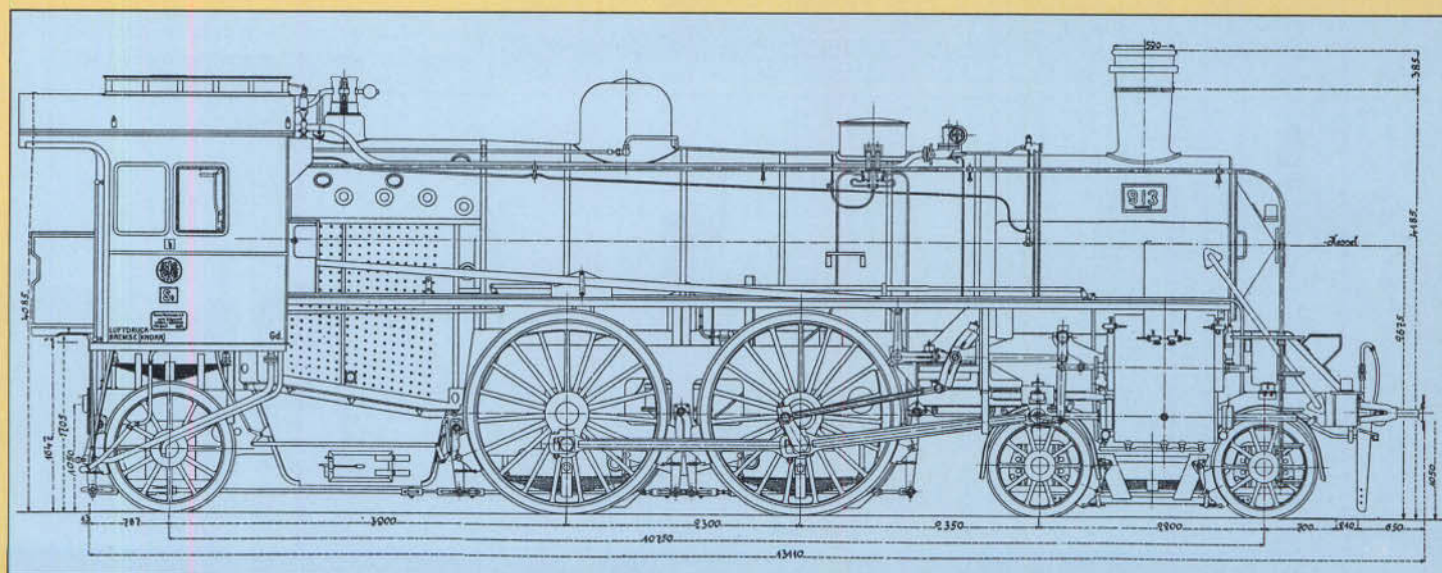


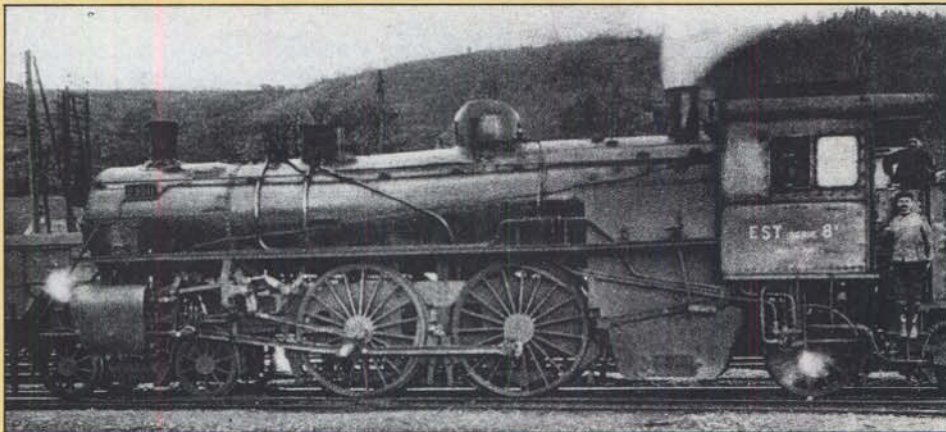


Bild 8: Die (S 9) Altona 909 wurde im Lehrter Bahnhof in Berlin aufgenommen (im Hintergrund die über Segmentdrehscheiben angeschlossenen Postladegleise). Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

samt 99 Lokomotiven der Gattung S 9 wurden nach 1918 an Belgien (17) und die französische Nordbahn (4) abgeliefert. Nur noch 53 Maschinen waren im vorläufigen Umzeichnungsplan

der Deutschen Reichsbahn aus dem Jahre 1923 aufgeführt. Die beiden auf Heißdampfbetrieb umgebauten S 9 sollten die Betriebsnummern 14 001 und 14 002 erhalten; für die noch

vorhandenen 51 Naßdampf-S 9 waren die Betriebsnummern 14 031 bis 081 vorgesehen. Nur drei Lokomotiven der Gattung S 9 haben 1925 im endgültigen Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn noch Berücksichtigung gefunden: Die (S 9) Essen 908 wurde zur 14 031, und die beiden Heißdampf-S 9 führte man fortan als 14 001 und 002 in den Listen. Trotz aller Vorzüge der S 9 und trotz der doch recht neuen Kessel, insbesondere der beiden 1913/14 auf Heißdampfbetrieb umgebauten



◀ **Bild 9:** Als Waffenstillstandsabgaben gelangten die (S 9) Altona 901, Essen 906, Essen 911 und Hannover 942 an die französische Ostbahn (EST). Dort wurden sie in dieser Reihenfolge in 2901 bis 2904 umgezeichnet. Hier sind die Heizerseite der EST 2901...

▼ **Bild 10:** ...und die Führerseite der EST 2902 abgebildet. Fotos: Sammlung Hesselink

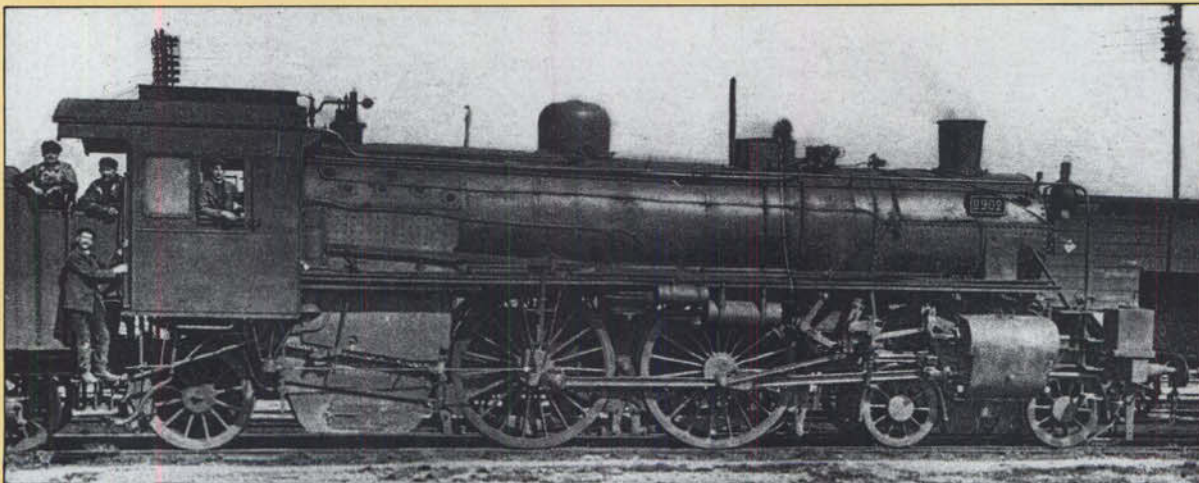




Bild 12: Diese stimmungsvolle Nachtaufnahme gelang einem unbekannt gebliebenen Fotografen im Hauptbahnhof Hannover. Foto: Sammlung Hesselink

Lokomotiven, sind alle drei Maschinen im Jahr darauf, 1926, ausgemustert worden. Man wußte bei der Deutschen Reichsbahnen, was man dem Fortschritt schuldig war! Dies vermag jedoch an der Tatsache nichts zu ändern, daß die S 9 die beste aller jemals in Preußen beschafften Naßdampf-Vierzylinder-Verbundlokomotiven war. Und so läßt sich am Ende unserer Betrachtung aller preußischen Naßdampflokomotiven wieder einmal feststellen: Ende gut, alles gut! **H. Rauter/-rab-**

Bild 13: Ob es wohl derselbe Fotograf war, der auch diese heftig abblasende S 9 im Hauptbahnhof Hannover "schoß"? Hier wissen wir wenigstens, daß die Aufnahme aus dem Jahre 1913 stammt. Foto: Sammlung Rauter

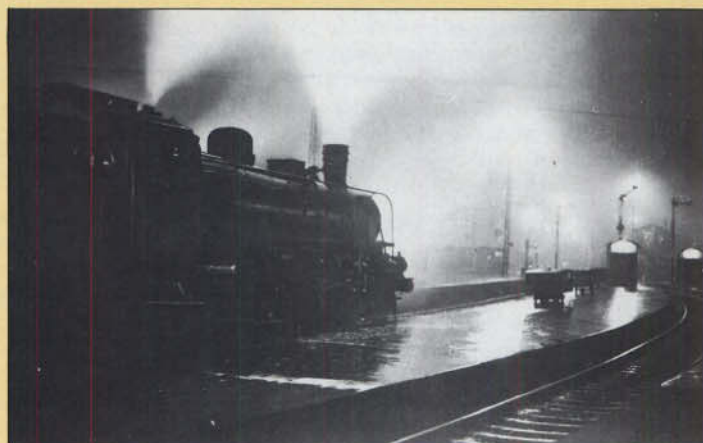
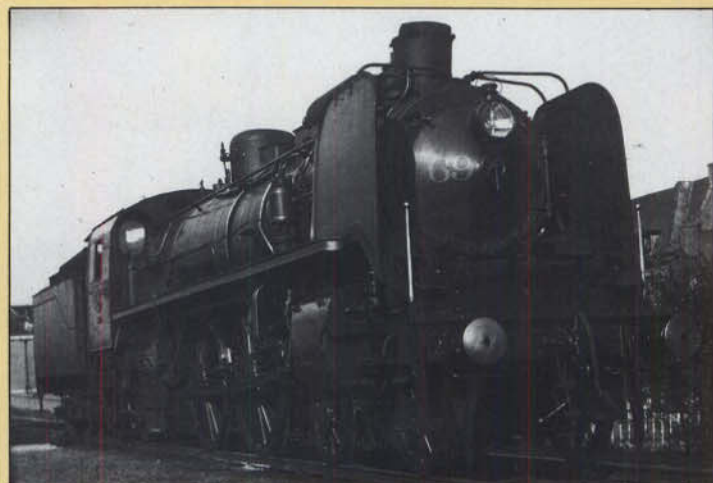


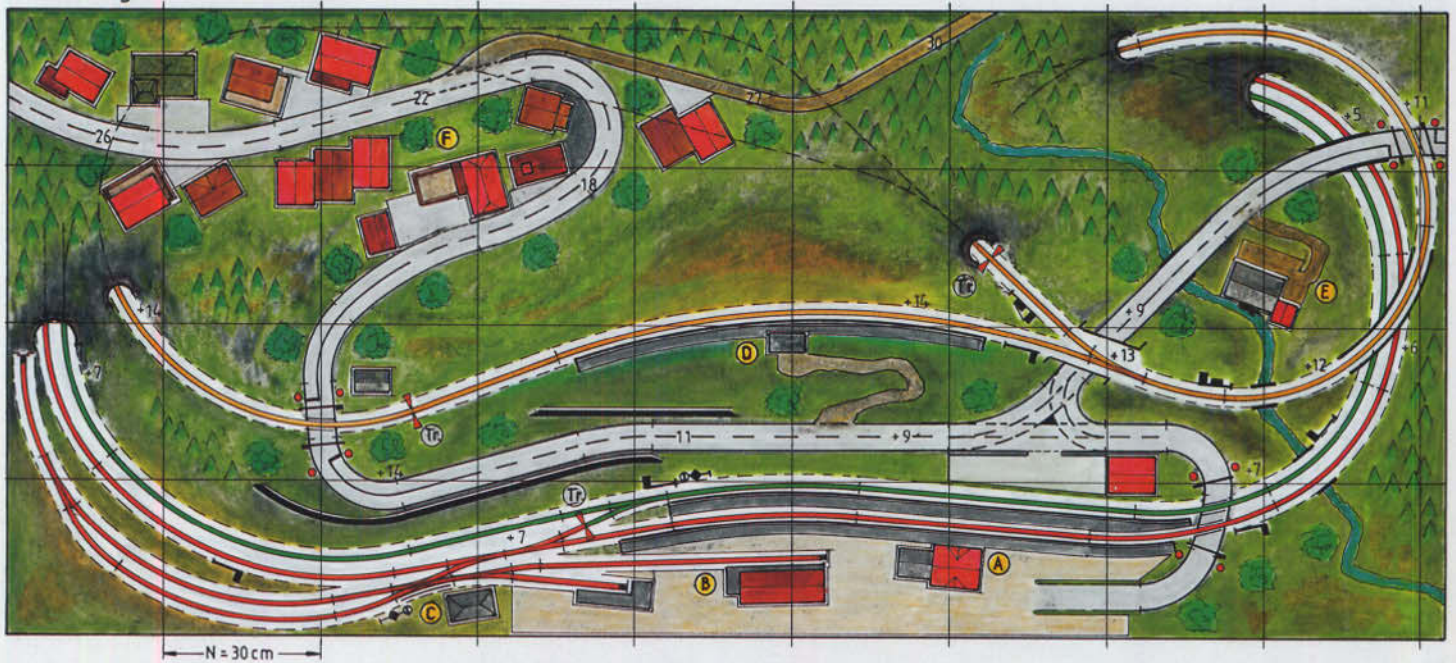
Bild 11 (unten links): Die an Belgien abgelieferte (S 9) Essen 912 wurde mit der Betriebsnummer 6915 am 5. April 1931 in Lüttich aufgenommen. Die Lok hat bereits einen zweiten Sandkasten erhalten, ist aber noch ohne Windleitbleche. Foto: Sammlung Hesselink

Bild 14 (unten rechts): In hervorragendem Pflegezustand (und mit Windleitblechen) präsentierte sich die belgische 6924 am 20. Mai 1939 in Roosendaal dem Fotografen. Zu dieser Zeit wußte in Deutschland kaum jemand mehr, wie eine S 9 ausgesehen hatte. Foto: Sammlung Hesselink

Literaturhinweis:

"Heusinger's Kalender für die Eisenbahn-Techniker"; herausgegeben von A. W. Meyer u.a.; Berlin 1911
Die Entwicklung der Lokomotive im Gebiet der mitteleuropäischen Eisenbahnverwaltungen, Band 2, bearbeitet von Metzeltin sen.; Berlin 1937
H. Nordmann: Die Dampflokomotive in ihren Hauptentwicklungslinien, in "Abhandlungen der Deutschen Akademie der Wissenschaften"; Berlin 1950
"Die Lokomotive", Wien (vor allem Hefte der Jahrgänge 1909 und 1910)





Reichensachsen – Haltepunkt und Bahnhof

Modelleisenbahner sehen die Umwelt oft mit anderen Augen als ihre Zeitgenossen. Ständig sind sie auf der Suche nach Motiven, die auf einer Modellbahnanlage berücksichtigt werden können. Nicht wenige der an der Modellbahn und ihrem großen Vorbild uninteressierten Frauen und Freundinnen wissen ein (Klage-) Lied davon zu singen, wenn wieder einmal ein Abstecher von der Reiseroute notwendig wird, um einen vermeintlich interessanten Bahnhof, ein Tunnel, ein Brückenbauwerk oder ein sonstiges eisenbahntypisches Relikt aufzusuchen. Wohl dem, der da allein unterwegs ist!

Generalkarten als Wegweiser

Ich nutze meist die Heimfahrten bei Dienstreisen zu Eisenbahn-Exkursionen aus. Als Planungsunterlagen haben sich mir neben Eisenbahnzeitschriften und Büchern vor allem die Übersichtskarte des Kursbuchs, aber auch die recht genauen Generalkarten bewährt. Auf den bunten Straßenkarten treten die schwarz eingezeichneten Bahnlinien deutlich hervor. Zudem sind alle Haltepunkte und Bahnhöfe durch ein schwarzes Rechteck gekennzeichnet. Bei einer Dienstreise mit dem Auto in die Göttin-

ger Gegend fiel mir beim Blick auf die Straßenkarte der kleine Ort Reichensachsen nahe Eschwege auf. Zwei Bahnstationen sind in diesem Dorf ausgewiesen. Vielleicht das Universalmotiv für meine im Planungsstadium befindliche Modellbahnanlage? Rund 15 km Umweg von der A 7-Abfahrt Friedland verschafften mir Klarheit.

Zwei Stationen praktisch nebeneinander

Der kleine Bahnhof Reichensachsen an der elektrifizierten zweigleisigen Nord-Süd-Magistrale Göttingen – Bebra (Kursbuchstrecke 250) und der nur 200 m daneben gelegene Haltepunkt Reichensachsen-West an der eingleisigen Nebenbahn Eschwege – Kassel (Kursbuchstrecke 522) – Teil der ehemaligen "Kanonenbahn" – sind tatsächlich ein ideales Vorbild für Modelleisenbahner, die Züge aller Gattungen einsetzen möchten und Rangiervorgänge hintanstellen.

Vor allem Freunden der Epochen II und III sei Reichensachsen empfohlen. "Unzählige" Bauweisen aller drei Traktionsarten kamen hier einst

vorbei, am Haken lange Schnellzüge, die den Bahnhof allerdings ohne Halt passierten, aber auch Personen- und Güterzüge. Mäßiger Rangierbetrieb sorgte für zusätzliches Leben im Bahnhof Reichensachsen.

Für Anhänger der modernen Bahn ist Reichensachsen allerdings weniger lohnend. Kursbücher weisen den Bahnhof seit 1973 nicht mehr aus, als der Halt für Reisezüge aufgelassen wurde. Seit vergangenem Jahr zählt er zudem zur freien Strecke; die drei Weichen, die ein Überwechseln zu dem kleinen Güterbahnhof ermöglichten, wurden ausgebaut.

Auf der Nebenstrecke Eschwege – Kassel ruht der Reisezugverkehr seit 1985. In diesem Jahr soll nun auch der Güterverkehr aufgegeben werden. Ob der Wegfall der Grenze mitten in Deutschland diese Strecke wieder wichtiger macht, ist aufgrund des schlechten baulichen Zustands der Trasse in Thüringen stark zu bezweifeln.

Vor der Teilung Deutschlands verband die 1885 in Betrieb genommene "Kanonenbahn" die Reichshauptstadt Berlin mit Metz in Lothringen. Die Linie hatte strategische Bedeutung. Auf ihr wurden nach dem Frankreich-Feldzug 1870/71 Truppen an die neue deutsche Westgrenze verlegt. Im Personenverkehr spielte die Strecke nie eine große Rolle. In Thüringen verkehren auf ihr noch regelmäßig Personenzüge. (Siehe dazu auch unseren Beitrag im Eisenbahn-Journal 9/1990, S. 42 ff.)

Durch die Bundesstraße getrennt

Modelleisenbahner, denen – wie wohl den meisten – nur begrenzt Raum und finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, werden von Reichen-



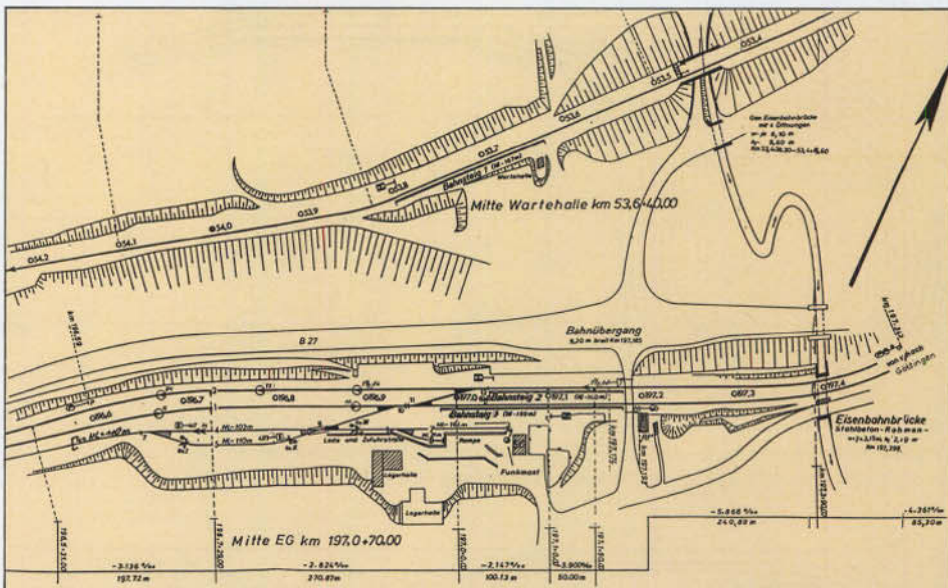
Bild 2: Die "Kanonenbahn" kreuzt die Nord-Süd-Strecke. Im Bild EuroCity 74 "Tiziano" mit Lok 103 241 unter der Brücke.

Bild 1 (linke Seite oben): Vorschlag unseres Zeichners, Bahnhof und Haltepunkt Reichensachsen auf einer Modellbahnanlage in der Nenngröße N unterzubringen.
Zeichnung: D. Leithold

Bild 3: Plan der Bahn- und Straßenanlagen Reichensachsen. **Zeichnung: DB**

◀ **Standorte und Gebäude:**

- A = Empfangsgebäude**
- B = Lagerhaus**
- C = Stellwerk**
- D = Haltepunkt mit Wartehalle**
- E = Mühle**
- F = Dorf**
- Tr. = Trennstellen für Stromkreis-**
trennung und Kehrschleifen-
schaltung



in romantischer Umgebung

sachsen begeistert sein. Im gesamten Bahnhofsbereich gab es nur fünf Weichen und eine Kreuzungsweiche. Langweilig war es, wie gesagt, trotzdem nicht. Es bieten sich genügend betriebliche Möglichkeiten an. Der Bahnhof verfügte über zwei Abstellgleise, eine Ladestraße und eine Rampe sowie ein Ausziehgleis, das beim Rangieren benötigt wurde, um den dichten Verkehr auf der Hauptstrecke nicht zu behindern. Für den Personenverkehr waren zwei Bahnsteige vorhanden; Haus- und Zwischenbahnsteig waren durch einen niveaugleichen Übergang miteinander verbunden. 1963 wurde die Strecke elektrifiziert. Jedoch hatte man nur die Gleise der Hauptstrecke mit Fahrdrabt überspannt. Den Rangierbetrieb übernahmen Köfs und Dieselloks der Baureihen 260/261. Sie überbrachten die Nahgüterzüge aus dem benachbarten Bahnhof Niederrohne (heute Eschwege-West).

Zwischen dem Bahnhof Reichensachsen und dem Haltepunkt Reichensachsen-West bestand nie eine Gleisverbindung. Erst im ungefähr 4 km nördlich gelegenen Bahnhof Niederrohne wurden beide Strecken miteinander verknüpft. Übergangsreisende aus Richtung Kassel mußten zu Fuß vom rund 6 m höher gelegenen Haltepunkt Reichensachsen-West zum parallel liegenden Bahnhof laufen und dabei die verkehrsreiche Bundesstraße 27 überqueren. Die Mehrzahl der Reisenden dürfte deshalb erst in Niederrohne umgestiegen sein.

Zum Schutz der wartenden Fahrgäste hatte man am Haltepunkt eine Wartehalle aus Beton aufgestellt. Sie ist heute noch vorhanden, wird aber bald von Grün überwuchert sein. Laut einheimischen Bundesbahnern soll es hier ein mit einem Beamten besetztes Empfangsgebäude gegeben haben, ähnlich den Stationen, wie sie heute noch an der

Bild 4: InterCity 585 "Amalienburg" Hamburg – München mit 120 105 beim Durchfahren des Bahnhofs Reichensachsen. Rechts das Ausziehgleis des kleinen Güterbahnhofs, links die parallel zur Hauptstrecke verlaufende B 27.

Thüringer "Kanonenbahn" anzutreffen sind. Großbartloff, Effelder oder Kefferhausen seien als Beispiele genannt. Es handelt sich um eingeschobige Flachdachbauten in Fachwerkbauweise, die zum Teil mit Schiefer verkleidet sind.

Romantisches Drumherum

Der gesamte Bahnhofsbereich von Reichensachsen liegt in einer ländlichen, Modelleisenbahner würden sagen: romantischen Umgebung. Östlich schlängelt sich das Fließchen Wehre parallel zur Kursbuchstrecke 250. Im Westen zwingt sich die B 27 zwischen die Nebenstrecke am Hang und die Hauptlinie im Tal. Nördlich des Bahnhofs Reichensachsen überquert die Hauptstrecke einen Bach, der direkt hinter der Brücke in die Wehre mündet. Die parallel verlaufende, aber höher geführte Nebenbahn passiert diesen Bach auf einem Viadukt, der zugleich eine Landstraße überspannt.

Leben in diese Szenerie bringt auch ein durch Schranken gesicherter Bahnübergang in Bahnhofsnähe. Die Schrankenbäume werden vom Fahrdienstleiter-Stellwerk "Rf" aus betätigt. Auf halbem Weg Richtung Ober-Niederrohne über-

quert die Nebenbahn auf einer Brücke die B 27 – ein gerne aufgesuchter Fotostandpunkt.

Reichensachsen hat, wie schon erwähnt, viele verschiedene Lokomotiven der Reichs- und Bundesbahn gesehen. Vor der Elektrifizierung wurden die schweren Güterzüge von Maschinen der Baureihen 44, 50 und 58 gezogen. Heute mühen sich Elloks der Reihen 140, 150 und 151 vor diesen Lasten. Schwere Dampfloks der Baureihe 01 bewährten sich vor den Schnellzügen auf der Nord-Süd-Achse; später wurden sie von der V 200 abgelöst. Hochwertige Reisezüge, wie sie gegenwärtig verkehren, werden von Loks der Baureihen 103, 110, 111, 112, 114 und 120 gezogen. Den Nahverkehr bedienen Loks der Baureihen 140 und 141.

Auf der Nebenstrecke verkehrten Schlepptenderlokomotiven der Reihen 50, 52 und 56 sowie Tenderloks der Baureihe 86. Dazu gesellten sich Akkutriebwagen der Baureihe ETA 515 sowie Schienenbusse der Reihe 798. Später sah man nur noch Dieselloks der Baureihen 212, 216 und 260.

Klaus Rösler

Reichensachsen – 160mal kleiner

Genau betrachtet, ist das Thema Reichensachsen – so reizvoll es auch sein mag – nur schwer ins Modell übertragbar. Die Längenausdehnung, bedingt durch den hintereinander angeordneten Personen- und Güterbereich, zwingt zu Kompromissen. Für den Aufbau im H0-Maßstab müßte man 5,20 m Länge einplanen. Dazu



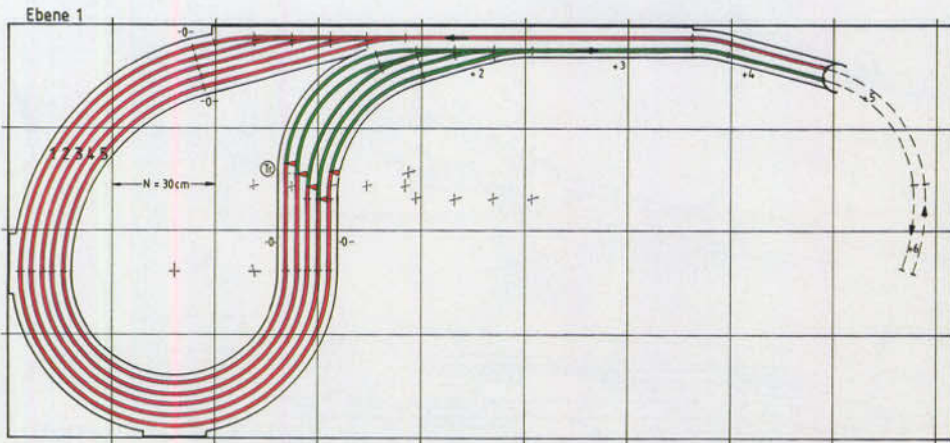


Bild 5: In der ersten Ebene, also im "Keller", liegt ein Schattenbahnhof, der sich an die rechte zweigleisige Bahnhofsausfahrt anschließt. **Zeichnung: D. Leithold**

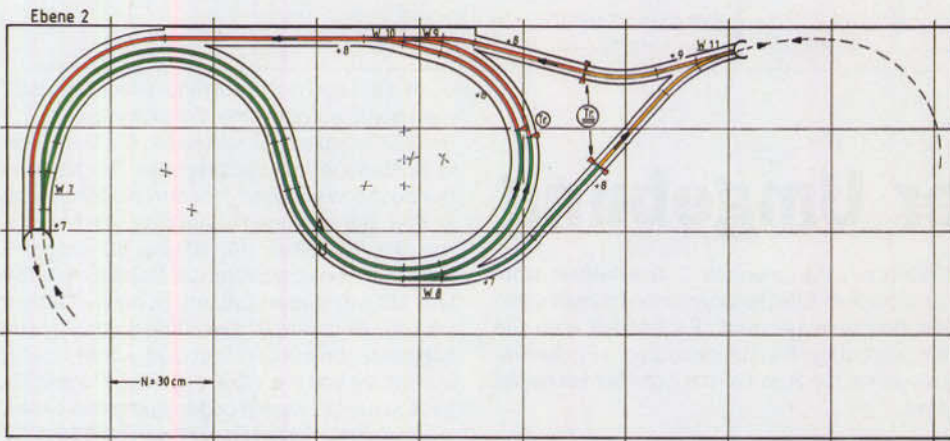


Bild 6: Über der Ebene 1 ist dieser Schattenbahnhof angeordnet, der sich an die linke Ausfahrt der zweigleisigen Strecke anfügt und auch die Kehrschleife der Nebenbahnlinie aufnimmt. **Zeichnung: D. Leithold**



Bild 7: In "Dornröschenschlaf" versunken: Haltepunkt Reichensachsen-West. Die Wartehalle ist im dichten Grün kaum noch auszumachen.

Bild 8: Seit 1973 hält hier kein Reisezug mehr: ehemaliges Empfangsgebäude des Bahnhofs Reichensachsen bei Eschwege an der Nord-Süd-Magistrale (KBS 250).



fehlt sicher den meisten Modellbahnern der Platz. Es bleiben also die kleineren Spurweiten zur Nachbildung des interessanten Vorbilds an der Nord-Süd-Magistrale.

Eine Anlage in Spurweite N, aufgebaut als Rechteck von 2,75 m x 1,20 m, ermöglicht den vorbildnahen Nachbau der Bahnhofsanlagen. Anordnung und Lage der Arnold- oder Fleischmann-15°-Weichen werden direkt vom Vorbild übernommen, Aufstell- und Umfahrgleise des Ortsgüterbereichs parallel zur bogenförmig verlaufenden Hauptstrecke verlegt. Die Standorte von Empfangsgebäude, Lagerhaus und Rampe richten sich nach dem Vorbild; sie bilden den Betriebsmittelpunkt der Anlage. Die Nutzlängen (NL) der Richtungsgleise betragen 100 bzw. 115 cm, ausreichend im Nahverkehr für fünf "Silberlinge" plus Triebfahrzeug. Selbst ein Eilzug kann – zwar vorbildwidrig – hier Station machen.

Der Haltepunkt an der höher liegenden Nebenbahn kann Züge bis 80 cm Länge aufnehmen. Um den Verkehr auf der Nebenbahn zu bereichern, wird die Strecke getrennt. Der abzweigende Strang verschwindet kurz hinter der Trennungswiche im Tunnel; der verdeckte Bereich erhält ein Überhol- bzw. Kreuzungsgleis (NL = 100 cm). So können Haltepunkt und Strecke in beiden Richtungen befahren werden. Der Abzweig muß allerdings signaltechnisch gesichert sein. Der Einbau einer Kehrschleifenschaltung (z.B. Fleischmann 9199) ist unumgänglich.

Straße, Bach und Bahn teilen sich das Tal

Der Verlauf der Bundesstraße 27 entspricht im Plan nur bedingt dem Vorbild und wurde sinnvoll "zurechtgeschneidert". Vom Dorf auf der linken Anhöhe herabführend, überquert die Straße niveaugleich die Nebenstrecke, verläuft parallel zur Hauptbahnlinie, biegt nordöstlich durch die Bahnunterführung ab, steigt wieder an und "endet" nach Überquerung der Hauptstrecke hinter einem zweiten Bahnübergang. Oberhalb der Hauptbahn ist die ansteigende Straße durch eine Stützmauer gesichert. Die andere, gerade Stützmauer sollte abnehmbar sein, um im Bedarfsfall in den dahinterliegenden Bereich (Weiche 8) eingreifen zu können. Die vom Bahnhof über die Hauptstrecke herführende Nebenstraße mündet unterhalb des Viadukts in die Bundesstraße ein. Zum Haltepunkt hinauf leitet ein Fußweg.

Besondere Aufmerksamkeit gilt der Landschaftsgestaltung. Das nach hinten ansteigende, leicht wellige Gelände ist im mittleren oberen Bereich mit dichtem Nadelwald bedeckt, ebenso das Gebiet links oberhalb der Tunnelportale. Den im rechten Anlagenteil herabfließenden Bach säumt Buschwerk. Das Wasser treibt eine Mühle an. Laubbäume wachsen rechts und links der Straße; auch im Dorf, aufgebaut aus Faller- und Vollmer-Fachwerkhäusern, stehen einzelne Bäume.

Modelleisenbahnern, die Haltepunkt und Bahnhof Reichensachsen exakt nachgestalten wollen, bleibt nur der komplette Selbstbau der Gebäude. Jene, denen Reichensachsen lediglich als Anregung dient, werden bei verschiedenen Zubehörfirmen fündig. Das Stationsgebäude Reichensachsen kann durch jeden kleinen, eingeschobigen Bahnhofsbausatz dargestellt

werden. Die sanft geschwungenen Bahnsteige entstehen im Eigenbau. Die Wartehalle Reichensachsen-West baut man sich aus Papp- oder Sperrholzstreifen, die mit grauer Dispersionsfarbe angestrichen worden sind. Für das Fahrdienstleiter-Stellwerk "Rf" und die Raiffeisen-Lagerhalle gibt es ebenfalls passende Bau-sätze im Handel. Wer auch die Gaststätte noch unterbringen möchte, findet in Kibris "Gasthaus zur Eisenbahn", Vollmers "Gasthaus zum Adler" oder Polas "Station Unterstetten" das passende Bauwerk.

Schattenbahnhof sorgt für Abwechslung

Die verdeckten Gleistrassen der Ebene 2 liegen 7 bis 9 cm über Null. Im grünen Stromkreis trennt Weiche 7 die Hauptstrecke in Umfahr- und Abstellgleis (A und U). Über Weiche 8 erfolgt entweder die Umkehr in die Gegenrichtung oder die Einfahrt in die Nebenstrecke. Die Trennung zwischen grünem und rotem Stromkreis geschieht in Fahrtrichtung rechts (Stopp-schaltung der Weichen 9 und 10). Dagegen müssen wegen der Gegenpolung beide Schie-nen an den Übergängen zum braunen Stromkreis getrennt werden. Die Weiche 11 bedarf besonderer Beachtung: Die Grundstellung ist immer "gerade", damit aus der Nebenstrecke kommende Züge nicht in den Gegenverkehr der Hauptlinie geraten. Ein eingebauter Schaltkontakt, etwa eine Zuglänge vor der Weiche instal-liert, garantiert die Grundstellung.

Die Hauptbahntrasse taucht am Tunnelportal rechts in den verdeckten untersten Bereich ein und fällt auf Höhe Null ab. Der fünfgleisige Schattenbahnhof in Ebene 1 weist Nutzlängen zwischen 290 und 320 cm auf. Die in der Zeichnung sichtbare einseitige Trennung der Stromkreise soll nur als Hinweis gelten. Der sichere Betriebsablauf wird erst mit dem Einbau einer elektronischen Schattenbahnhofs-schaltung erreicht, zumal die übergroßen Nutzlängen auch eine doppelte Besetzung der einzelnen Gleise erlauben. In diesem Falle sollte Gleis 5 nur als Umfahrgleis benutzt werden. Beide Weichenstraßen sind bewußt im hinteren Anlagenbereich angelegt, damit sich auftretende Störungen durch direkten Eingriff beseitigen lassen. Mögliches Abschwanken oder Abziehen der Anlage von der Wand ist Vorausset-zung.

Der Unterbau

Bei einer Anlagengröße von 2,75 m x 1,20 m ist ein ungeteilter Aufbau des Rahmens gerade noch möglich. Längsträger wie äußere Rahmen-hölzer sollten einen Querschnitt von min-destens 100 mm x 20 mm aufweisen. Für die Querträger genügen 50 mm x 20 mm. Ein verzapfter und verleimter Rahmen ist ebenso verwindungssteif wie transportabel.

Beim Aufbau der Gleistrassen geht man von unten nach oben vor. Als Trassenbrettstärke reichen 6 mm für die Spurweite N aus. Zur Geräuschdämmung können dünne Korkstrei-fen zwischen Trassenbrett und Schwellenband geklebt werden. Auf die Einschotterung der Gleise sollte man nicht verzichten. Die Maxi-malsteigung bei diesem Anlagenkonzept be-trägt 25 ‰. Der engste Radius ist mit 33 cm vermessen.

Dieter Leithold



Bild 9: Der Bahnübergang direkt hinter dem Bahnhof Reichensachsen bringt Leben in die Landschaft wie auch auf die Modellbahn. Der Fahrdienstleiter im Stellwerk "Rf" bediente auch den Haltepunkt Reichensachsen-West, der sich nur wenige Meter hinter dem Aufnahmestandort befindet.

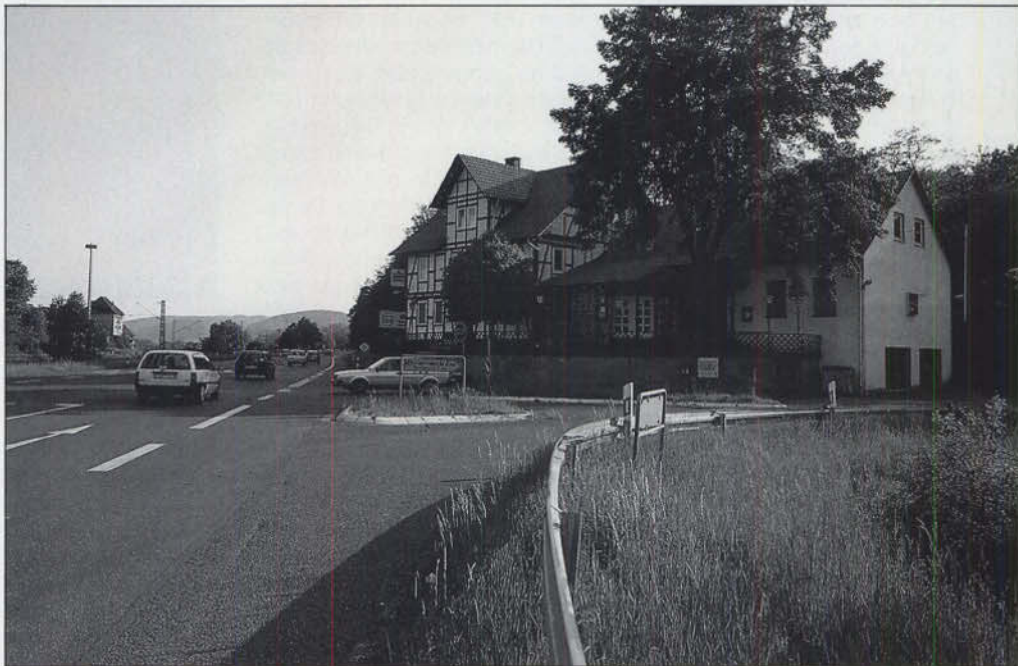


Bild 10: Die Gaststätte zwischen dem Bahnhof Reichensachsen und dem Haltepunkt Reichensachsen-West – ein beliebtes Motiv für die Modelleisenbahn.

Bild 11: Der Viadukt nahe dem Haltepunkt Reichensachsen-West ist stark verwuchert. Von den vier Bögen sind nur noch zwei sichtbar. **Fotos 2, 4, 7 bis 11: K. Rösler**



Grenzkorrektur

Die Grenze zwischen West- und Ostdeutschland ist zwar gefallen, doch Grenzen spielen in diesem Bereich noch immer eine Rolle. Die frühere Reichsbahn hatte ihre Direktionsgrenzen oft abweichend von den Ländergrenzen mehr unter betrieblichen Gesichtspunkten festgelegt. So reichte 1945 die Reichsbahndirektion Erfurt fast bis Bebra. Nur 4,77 Kilometer gehörten zu Frankfurt, die Grenze lag bei Streckenkilometer 205,580 von Halle (Saale) aus gerechnet. Erst 1947 verständigten sich die Eisenbahndirektionen der russischen und der amerikanischen Zone – hier inzwischen Kassel – auf Anpassung an die politische Situation; für die Strecke Halle – Bebra (–Frankfurt) wurde Kilometer 191,340 festgelegt, Erfurt trat also an Kassel 14,24 Kilometer ab.

Dieser Grenzpunkt gilt bis heute. Dennoch ergab sich vor zwei Jahren eine Veränderung, als die Reichsbahn zum 1. Juli 1988 auf einen Abschnitt jenseits der Grenze verzichtete, auf dem ihr die Betriebsrechte zustanden, obwohl er territorial zur Bundesrepublik gehörte. Die DDR hatte deshalb schon 1963 eine Umgehungsstrecke ausschließlich über ihr Hoheitsgebiet gebaut, die alte Trasse aber symbolisch in Betrieb gehalten. Durch den Verzicht blieb die Direktionsgrenze bei Kilometer 191,340 zwar unberührt, doch der Abschnitt zwischen Kilometer 176,7 bei Wartha und 183,9 bei Gerstungen gehört seither der Bundesbahn, und zwar seit Auflösung der Direktion Kassel wieder zu Frankfurt.

Nach Öffnung der Grenze sollte der Verkehr möglichst rasch auf die alte, günstigere Strecke zurückverlegt werden; Anfang Juni ist es soweit. Deshalb wird es erneut

zu einer Abtretung kommen, diesmal von der Bundesbahndirektion Frankfurt an die Reichsbahndirektion Erfurt. Sie erhält damit die Betriebsrechte zurück, übernimmt allerdings auch alle Pflichten, etwa die Auseinandersetzungen mit Anliegern, die sich noch nicht damit abfinden können, daß bald wieder Züge rollen, wo es in den letzten Jahren so ruhig geworden war.

R.R.

ÖBB-Reihe 1822

Für den Transitgüterverkehr über den Brennerpaß entwickelten die Simmering-Graz-Pauker Verkehrstechnik (SGP) und ABB Österreich eine Zweisystemgüterzuglokomotive für 15 kV 16 2/3 Hz Wechselstrom (DB/ÖBB) und 3 kV Gleichstrom (FS) mit der Achsfolge Bo'Bo'. Die in Drehstrom-Asynchron-technik ausgeführten Maschinen mit der Reihenbezeichnung 1822 leisten 4400 kW. Diese Leistung steht auch zur Nutzbremmung mit Rückspeisung in das Wechselstromnetz zur Verfügung. Da das Gleichstromnetz der FS für eine Rückspeisung der bei der Bremsung gewonnenen Energie nicht geeignet ist, gelangte für den Betrieb unter Gleichstromfahrlauf eine 1000 kW starke, fahrtwindgekühlte Widerstandsbremse zum Einbau. Die 19,3 m langen und 82 t schweren Maschinen erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Zur Verringerung der Gleisbeanspruchung verfügen die 1822 über radial einstellbare Radsätze.

Besondere Anforderungen stellten die Unterbringung der Kommunikations- und Sicherungseinrichtungen bei gleichzeitiger Einhaltung des Gewichtslimits von 82 t. Auch die unterschiedlichen Bedienungsphilosophien der drei beteiligten Bahnverwaltungen mußten bei der

Gestaltung der Führerstände auf einen gemeinsamen Nenner gebracht werden.

Die Maschinen dieser Baureihe sind für den Güterzugdienst auf der Achse München – Brenner – Verona vorgesehen, wo durch den Wegfall des Lokwechsels am Brenner eine bedeutende Fahrzeitverkürzung erzielt werden soll. Von den fünf von den ÖBB bestellten Prototypen wurde am 18.12.1990 die 1822 001 im SGP-Werk Graz feierlich an die ÖBB übergeben. Anschließend wurde die Lok in das

von mehreren angebotenen Systemen auf schweizerischen Strecken erreichbar, lassen sich die theoretisch errechneten Zeitersparnisse auch wirklich umsetzen, wie stellt sich der Komfort dar und wie reagieren die Reisenden auf die Neigetechnik? Lassen sich die schnelleren Pendolino-Züge in einen ohnehin dichten Fahrplan einbauen, welche Auswirkungen auf die Streckenkapazität sind zu erwarten, wie gestalten sich die Anschlüsse in den Knoten? Können Pendolino-Züge mit ihrer begrenzt-



Eine der vier Prototyplokomotiven der Nachfolgebaureihe der 243 (DR), die 212 004, war inzwischen auch bei Testfahrten auf DB-Gleisen zu beobachten (21.3.91 bei Reichenbach). Foto: Th. Küstner

ABB-Werk Zürich-Oerlikon überstellt, wo bis Ende Mai 1991 am dortigen Systemprüfstand die komplizierte Elektronik während eines mehrmonatigen Inbetriebsetzungsprogramms eingestellt wird. Die dabei gewonnenen Erfahrungen sollen in die Montage der 4 übrigen Maschinen einfließen, deren Lieferung für Mai und Juni 1991 vorgesehen ist. Im Sommer 1991 beginnt dann die Erprobung bei der Zugförderungsleitung Innsbruck, die voraussichtlich bis Ende 1992 dauern wird, wobei ab November 1991 mit planmäßigen Einsätzen zu rechnen ist. A. Heidinger

ten Platzkapazität die starken Verkehrsströme auf Hauptlinien überhaupt bewältigen? Und nicht zuletzt: Wie rechnet sich der Einsatz solcher Züge, wie hoch sind die Kosten je Sitzplatz, lassen die kürzeren Fahrzeiten zusätzliche Reisende erwarten, besteht Aussicht auf Investitionszuschüsse von dritter Seite und kann womöglich auf den Bau neuer Streckenabschnitte für die "Bahn 2000" verzichtet werden?

Um auch die Akzeptanz bei den Reisenden zu ergründen, waren mit Zeitungsinsparaten Testfahrergäste gesucht worden; aus rund 700 Bewerbern wurde ein repräsentativer Querschnitt ausgewählt, der seine Empfindungen nicht nur in Interviews und mit Fragebogen, sondern auch unmittelbar während der Fahrt über die kurvenreiche Strecke Bern – Luzern oder über die Lötschbergbahn zwischen Bern und Brig durch Tastenbedienung zum Ausdruck bringen konnte. Die Frage der Wirtschaftlichkeit spielt auch in der Schweiz eine Schlüsselrolle. Die Kosten von Zügen mit der Neigeeinrichtung lassen sich zwar noch nicht hinreichend genau angeben, sie werden jedoch – bezogen auf den Sitzplatz – mindestens 25 Prozent höher geschätzt als in modernen Zügen ohne diese Technik. R.R.

Schweiz testet "Pendolino"

Zusammen mit der Lötschbergbahn unternahmen die Schweizerischen Bundesbahnen im Februar zahlreiche Versuchsfahrten mit dem italienischen "Pendolino" ETR 401. Obwohl ein Gutachten der ETH Zürich den Einsatz von Zügen mit Neigeeinrichtung in der Schweiz aus mehreren Gründen für wenig sinnvoll erklärt, sollen alle offenen Fragen nun durch praktische Versuche beantwortet werden. Als offen gilt in der Schweiz noch ein ganzer Fragen-Katalog: Welche Zeitgewinne sind mit welchem

Die 1822 001 nach der feierlichen Übergabe an die ÖBB am 18.12.90 im SGP-Werk Graz. Zu den zahlreichen Novitäten der Maschine kommt auch ein von den bisherigen Gepflogenheiten abweichendes Design.

Foto: A. Heidinger



Weltrekord

213 km/h erreichten Güterwagen des InterCargoExpresß, gezogen von einer Versuchslokomotive der Baureihe 120, bei Meßfahrten der Bundesbahn-Versuchsanstalt Minden am 19. März 1991 um 10.45 Uhr zwischen Hannover-Langenhagen und Celle. Für zweiachsige Wagen bedeutet das Weltrekord.

Die schnellen Güterwagen verkehren ab 2. Juni in den Relationen Hamburg – München und Bremen – Stuttgart mit 160 km/h. Rund 25 Millionen DM kosten die 90 Containerwagen Typ Sgss-y⁷⁰³ und 15 Schiebewandwagen Typ Hbillss-y³⁰⁷ (siehe auch unser Bericht im EJ 4/1991).

Die Strecke zwischen Langenhagen und Celle war für die Versuche in fünf Meßabschnitte eingeteilt. Gefahren wurde in den Lastzuständen leer, teilbeladen und beladen mit Geschwindigkeiten über 160 km/h. Es ging darum, durch einzelne Versuchsvarianten die Laufwerke weiter zu optimieren.

DB

28 Jahre später

"Letzter Gruß vom Bf. Wartha" stand auf einer roten Mütze, die am 28. September 1963 am letzten Wagen des D 6 von Berlin Stadtbahn nach Frankfurt am Main in Bebra ankam. Offenbar hatte sie der Aufsichtsbeamte dort angebunden, bevor er dem Zug aus der DDR die Fahrt in Richtung Bundesrepublik freigab.

Der D 6, der auch Kurswagen und den Schlafwagen Warschau – Paris beförderte, war der letzte, der zwischen Wartha und Gerstungen die Ebene des Werratal benutzte. Vom nächsten Tag an wurde die Grenzfertigung von Wartha nach Gerstungen verlegt. Die Züge zweigten schon weit vorher auf eine Umleitungsstrecke ab, die von der DDR ausschließlich über östliches Territorium gebaut worden war und nicht wie die alte Trasse im Werratal die Grenze mehrmals überquerte.

Die Umleitungsstrecke hatte jedoch für die Bahn schwerwiegende Nachteile: Sie war steil und nur eingleisig. Zum entsprechend hohen Betriebsaufwand kamen hohe Instandhaltungskosten wegen labiler Bodenverhältnisse. Kein Wunder, daß nach Beseitigung von Grenze und Kontrollen die Züge wieder auf ihren alten Weg über Wartha zurückkehren sollen. Die Reichsbahn baut gegenwärtig die Strecke wieder auf, die Bundesbahn hat die Trasse und das übrige Bahngelände dafür zur Verfügung gestellt.

Wenn Anfang Juni der erste Zug

von Bebra wieder über Wartha Richtung Mitteldeutschland fährt, wird die rote Mütze vom D 6 zu ihrem Heimatbahnhof zurückkehren. Die Bahnhofsvorsteher von Bebra hatten sie all' die Jahre über sorgsam aufbewahrt. Der gegenwärtige Leiter des Bahnhofs, Karl Funk, hat sie bereits abgestaubt und wird sie selbst seinem Kollegen in Wartha überbringen. Als Erwiderung auf den "letzten Gruß" vor 28 Jahren!

R.R.

Pendolino hat Verspätung

Die schnellen Regionaltriebwagen mit neigbarem Aufbau nach dem Vorbild des italienischen "Pendolino" werden erst 1992 fertig. Eigentlich sollten die ersten schon seit Herbst 1990 laufen, dann war ihr Einsatz für 1991 vorgesehen. Nach dem gegenwärtigen Zeitplan werden die ersten zehn Dieseltriebwagen der neuen Baureihen 610 zum Fahrplanwechsel am 31. Mai 1992, die übrigen zehn Ende September 1992 einsatzbereit sein. Vorgesehen ist ihr Einsatz von Nürnberg aus zunächst über Pegnitz nach Bayreuth und Hof, dann auch von Nürnberg über Schwandorf nach Furth im Wald und von Nürnberg nach Weiden. Auf der Strecke Regensburg – Hof werden diese Züge entgegen der ursprünglichen Planungen nicht eingesetzt. Im Gespräch ist die Beschaffung bis zu dreißig weiterer Dieseltriebwagen mit Neigevorrichtung für Rheinland-Pfalz. Auch hier war anfangs die Rede davon, die um 20 Prozent schnelleren Züge bereits von 1991 an einzusetzen. Nun

scheint selbst der Termin 1992 nicht mehr realistisch; denn zur Zeit bestehen Lieferengpässe für bestimmte Aluminiumprofile, wie sie für den Aufbau dieser besonders leichten Züge benötigt werden. Die Industrie rechnet deshalb mit Lieferzeiten bis zu 32 Monaten. Bei einer umgehenden Bestellung wäre also erst im Herbst 1993 mit der Fertigstellung zu rechnen. R.R.

Neue Technik im Test

Umgerüstet auf Einzelradsatzsteuerung wird gegenwärtig im Bundesbahn-Ausbesserungswerk München-Freimann die frühere Drehstromlokomotive 120 005-4, die jetzt als Versuchslokomotive die Nummer 752 005-9 trägt. Getestet werden soll die neue Technik im Hinblick auf ihren Einsatz im deutschen Netz. Serienmäßig eingebaut wird Einzelradsatzsteuerung bereits in die derzeit bei Krauss Maffei in München gefertigten Lokomotiven der Baureihe 252 für die spanische Staatsbahn RENFE. Der Roll-out des ersten Exemplares (gleichzeitig die 20.000ste bei Krauss Maffei gebaute Lokomotive) ist für Mitte Mai geplant

R. R.

ÖBB kaufen ex DB 211

Die Einführung des Neuen Austrotaktes (NAT) am 2. Juni 1991 führt durch die Schaffung zahlreicher neuer Züge, auch auf Nebenstrecken, zu einem erhöhten Triebfahrzeugbedarf. Um diesen decken zu können, beschlossen die ÖBB, von der DB 15 ausgemusterte Maschinen der Reihe 211 einzukaufen. 7 oder 8 Stück sollen noch in diesem

Jahr den Besitzer wechseln, der Rest 1992. Es ist wahrscheinlich, daß eine Veränderung an den Motoren der Lokomotiven vorgenommen wird, da man immerhin noch mit bis zu 10 Jahren Einsatzzeit rechnet, auf die die Fahrzeuge vorbereitet werden müssen. Nach Abschluß der Elektrifizierung der Nordwestbahnstrecke (KBS 94) und der Franz-Josefs-Bahn (KBS 8) werden dann genügend ÖBB-Dieselloks zum Ersetzen der 211 frei.

A. Heidinger

Pro Ormonttalbahn

Sie zählt zu den schönsten Strecken der Schweiz, doch ihre Tage sind womöglich gezählt: Die Strecke von Aigle im Rhonetal hinauf nach Les Diablerets in 1157 Meter Höhe. Zwar hatte die Schweizer Eidgenossenschaft die Konzession bis zum Jahr 2035 verlängert, doch gleichzeitig auch die finanzielle Unterstützung gestrichen. Fünf Jahre lang schafften es die Gemeinden entlang der 23,3 Kilometer langen Strecke, den Betrieb aufrechtzuerhalten, doch nun droht ihnen das Defizit über den Kopf zu wachsen, zumal die Fahrleitung saniert werden muß. Eine Petition soll nun in Bern ein Umdenken, auch im Sinne der Umweltfreundlichkeit in dieser landschaftlich grandiosen Region – bewirken. Jeder kann seine Unterschrift leisten und an den Blau-Bähnli-Club, Postfach 251, CH-3052 Zollikofen, senden. Noch besser ist zusätzlich eine Fahrt mit dieser Bahn in der kommenden Urlaubssaison und damit die "Abstimmung mit der Fahrkarte".

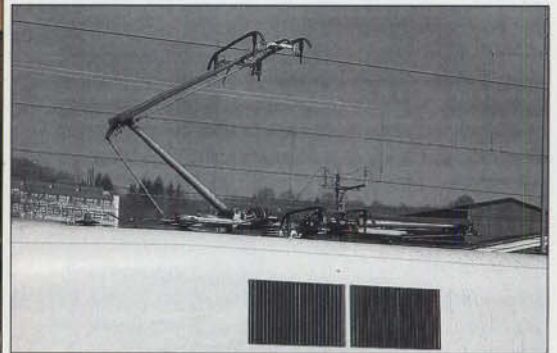
R.R.

Überholbahnhof Kraichachtal (NBS Mannheim – Stuttgart), 12.3.91. Flachstellen an beiden Radreifen der 3. Achse des TK 410 002 (ICE-V), entstanden vermutlich wegen nicht gelöster Federspeichenbremse, machten den Einsatz eines Hilfszugs notwendig. Nach dem Schweißen sollte der Zug am 13.2.91 ins AW Darmstadt überführt und "richtig" repariert werden. Dazu war dann auch genug Gelegenheit, weil der Hochgeschwindigkeitszug unterwegs entgleiste – zum Glück nur mit 12 km/h. Trotzdem gestaltete sich die Bergung so schwierig, daß die Strecke fast einen Tag lang gesperrt werden mußte. Foto: Th. Küstner





Am 14.3.91 in Würzburg beobachtet: ein ICE mit zwei Stromabnehmern auf dem Triebkopf (401 015). Es handelt sich hierbei um Untersuchungen des kleineren Pantographen für das Schweizer Lichtraumprofil, der aller Wahrscheinlichkeit nach die 19 Züge der zweiten ICE-Serie ergänzen wird und Voraussetzung für Fahrten bis über Basel hinaus ist. Foto: A. Schöpfer



Für Olympia 2000

Wenn die Olympischen Spiele im Jahr 2000 in Berlin ausgetragen werden, will die Stadt mit starker Ausrichtung auf den öffentlichen Verkehr ein stadtverträgliches und umweltfreundliches Verkehrskonzept entwickeln. Der Ausbau der Infrastruktur für die Olympiade soll sich in die ohnehin geplante Stadtentwicklung einordnen. So steht es wenigstens in der offiziellen Broschüre "Olympia 2000".

Die Verkehrsplaner hoffen indes, eine ganze Reihe von mittel- und langfristigen Planungen für die Wiederherstellung der alten S-Bahn- und U-Bahnverbindungen zwischen dem westlichen und dem östlichen Netz sowie dem Berliner Umland wesentlich schneller verwirklichen zu können, wenn Berlin den Zuschlag für die Spiele erhält und damit Druck auf die Politik entsteht, auch die erforderlichen Gelder bereitzustellen. Zuletzt hatte München wegen der Olympischen Spiele 1972 sein S-Bahnnetz in Rekordzeit bauen können.

Für die Transportbedürfnisse der Sportler, der Olympischen Familie, der Medienvertreter und der Ehrengäste ist ein schneller und attraktiver Olympia-Expreß vorgesehen, der alle Olympiastandorte auf der Schiene direkt und in wenigen Minuten erreichbar machen soll. Unter weitgehender Nutzung der Fernbahnanlagen soll der Olympia-Expreß unabhängig und getrennt von der S-Bahn verkehren und damit deren Leistungsfähigkeit für den Besucherverkehr nicht beeinträchtigen. Mit einer Reisegeschwindigkeit von 60 km/h soll der Zug die Strecke vom Olympischen Dorf in Ruhleben bis zur Rummelsburger Bucht, also von West nach Ost durch die ganze Stadt in knapp 20 Minuten bewältigen.

Das Fahrzeugkonzept sieht den Einsatz elektrischer Triebwagen vor, die neben der selbstverständlichen Bequemlichkeit auch zeit-

gemäßen Service und moderne Kommunikationseinrichtungen bieten. Die modulare Innenausstattung soll anschließend rasche und problemlose Umrüstung der Züge für den öffentlichen Personennahverkehr ermöglichen. **R.R.**

Trambahn München

In der bayerischen Landeshauptstadt München, die sich gern Weltstadt mit Herz nennt, soll die Straßenbahn eine neue Zukunft erhalten. Moderne Gelenkzüge mit niedrigen Einstiegen und umweltfreundlicher Antriebstechnik sollen angeschafft werden, um veraltete Wagen zu ersetzen und den Komfort für die Fahrgäste zu erhöhen. Kürzlich wurde der erste von drei Probenzügen ausgeliefert, eine erste Serie mit 20 Zügen soll folgen.

Die "gute alte" Straßenbahn zeigt sich heute in München eher alt als gut. Gleichwohl leistet sie nach wie vor einen wesentlichen Beitrag im öffentlichen Personennahverkehr: auf den zehn Linien mit rund 85 Kilometer Gesamtlänge sind täglich nahezu 250 000 Fahrgäste unterwegs. Hinzu kommen die ungleich höheren Leistungen von S-Bahn und U-Bahn. Trotzdem drängen 400 000 Pendler mit dem Auto in die Stadt, legen dabei täglich 15 Millionen Autokilometer zurück, was über 300 Erdumrundungen entspricht. Um die damit einhergehende Luftverschmutzung einzudämmen – die Stadt spricht von 100 000 Tonnen Kohlenmonoxid, 50 000 Tonnen Stickoxiden und 500 Tonnen Ruß und Staub –, soll ein attraktiverer öffentlicher Verkehr mehr Pendler zum Umsteigen auf umweltfreundliche Bahnen und Busse veranlassen.

Die drei neuen Straßenbahnzüge kommen zur Erprobung auf der Linie 19 zwischen Pasing im Westen und der St. Veit-Straße im östlichen Stadtteil Berg am Laim zum Einsatz. Bei 27 Meter Gesamtlänge bieten die dreiteiligen Gelenkzüge 64 Sitz- und 102 Steh-

plätze. Im Wagen gibt es keine Stufen mehr. Der Höhenunterschied zwischen Haltestelle und Wagenboden beträgt nur noch 15 Zentimeter und läßt sich bequem mit nur einer Stufe überwinden, während bisher über drei hohe Stufen ein- und ausgestiegen werden mußte. Die moderne Drehstromantriebstechnik erlaubt die Rückgewinnung elektrischer Energie beim Bremsen.

In Entwicklung und Bau der ersten neuen Fahrzeuge wurden rund vier Millionen Mark investiert; im Wirtschaftsplan 1991 der Stadtwerke sind Mittel für zwanzig Serienzüge eingeplant. **R.R.**

Weitere Streckenausbauten bei der ÖBB

Der Ausbau des österreichischen Streckennetzes geht zügig voran. Als erstes von 14 Bauvorhaben, die Westbahn Wien – Salzburg für rund 2,57 Milliarden DM zu einer 200 km/h schnellen Hochleistungsstrecke auszubauen, konnte am 14. Dezember 1990 die rund 1538 m lange Linienverbesserung von Gunkirchen im Streckenabschnitt St. Pölten – Attnang-Puchheim in Betrieb genommen werden. Durch Aufweitung des Kurvenhalbmessers von 1900 auf 3500 m und den Bau von zwei Straßenunterführungen kann hier nun bahnübergangslos die künftig angestrebte Streckenhöchstgeschwindigkeit ausgefahren werden. Die Baukosten betragen gut 10 Mio DM.

Mit der Inbetriebnahme des zweiten Gleises nach 23-monatiger Bauzeit auf weiteren 6,65 km Länge zwischen den Bahnhöfen Frastantz und Nenzing ist auch der doppelspurige Streckenausbau des Nahverkehrsprojektes Feldkirch – Bludenz wieder ein gutes Stück vorangekommen. Um die Strecke künftig mit 140 km/h befahren zu können, wurden gleichzeitig in diesem Abschnitt acht schienengleiche Bahnübergänge durch Unterführungen ersetzt. Die rund 6,4

Mio DM teure Maßnahme konnte besonders umweltfreundlich ausgeführt werden, für die erforderlichen Dammschüttungen konnte das Ausbruchsmaterial des neuen Schattenburgtunnels bei Feldkirchen verwendet werden, so daß dafür keine Deponien angelegt zu werden brauchten. **v.Ha.**

Neue Technik im Tor zum Osten

Frankfurt (Oder), deutscher Grenzbahnhof zu Polen, wurde nicht nur in das elektrisch betriebene Netz der Deutschen Reichsbahn einbezogen, sondern erhielt auch ein neuzeitliches Zentralstellwerk. Es wurde von WSSB gebaut, dem seit 1. Januar 1991 zu Siemens gehörenden ehemaligen VEB Werk für Signal- und Sicherungstechnik Berlin; dort war es das 447. für die Reichsbahn gebaute Stellwerk. Zur Zeit laufen über Frankfurt (Oder) täglich 218 Reise- und 223 Güterzüge; außerdem sind zahlreiche Rangierfahrten zu bewältigen. Das Zentralstellwerk teilt den Bahnhof in zwei Bedienerbezirke und vier Nahbedienungsgebiete ein. Mit 110 Weichen und Gleissperren, 66 Haupt- und Vorsignalen sowie 69 Rangiersignalen können 476 Zugstraßen und 550 Rangierstraßen eingestellt werden. Im Bedienungsraum bietet den beiden Fahrdienstleitern eine acht Meter lange Meldetafel die nötige Übersicht. Alle wichtigen Gleise sowie die Zulaufstrecken sind mit selbsttätiger Gleisfreimeldung ausgerüstet.

Das Zentralstellwerk in Frankfurt (Oder) wurde am 20. November 1990 in Betrieb genommen, rechtzeitig vor der Aufnahme des elektrischen Betriebs auf dem Abschnitt von Fürstenwalde (Spree) nach Frankfurt (Oder), der letzten noch bestehenden Lücke zwischen Berlin und Moskau. Gleichzeitig wurde der elektrische Betrieb auch auf der Strecke von Frankfurt (Oder) nach Cottbus aufgenommen. **R.R.**

special 2/90 "75 Jahre Hauptbahnhof Leipzig"

Meine ganz besondere Hochachtung möchte ich Ihnen für diese gelungene Zeitschrift aussprechen. Es ist wahrhaftig eine großartige Zusammenstellung von einmaligen Bildern, die man in dieser Form bisher kaum zu sehen bekommen hat. Insbesondere sind die Bilder von dem Gleisvorfeld des Leipziger Hauptbahnhofes zu loben. Man kann direkt erkennen, wie sich die verschiedenen Trassen aus dem Osten, aus dem Norden und dem Westen auf dem relativ kurzen Vorraum des Hauptbahnhofes treffen, – eine sehr eindrucksvolle Dokumentation für einen Eisenbahn-Narr mit der besonderen Liebe zum Leipziger Hauptbahnhof.

J. F. Wilhelm Hörnicke, W-6236 Eschborn/Ts.

Als Anhänger der Epoche 3 stehen mir im Modellbahnbereich eine Fülle von Fahrzeugen und Zubehör zur Verfügung. Durch Veröffentlichungen im Eisenbahn-Journal wird man über vorbildgerechten Einsatz der Fahrzeuge informiert. Ich vermisse aber bisher einen Beitrag über die in den Jahren zwischen 1950 und 1960 in Bau- und Arbeitszügen verwendeten Waggon bzw. deren Ausstattung und Farbgebung. Dieses Thema ist bislang leider nur für die Epochen 4 und mit Einschränkung 1 im Bereich der Modellbahnhersteller umgesetzt worden. Für ein Aufgreifen des Themas wäre ich dankbar. Vielleicht können Sie mir auch einen Hinweis auf mögliche Informationsquellen geben. M. Mießner, Hanskavelweg 40, W-1000 Berlin 20

Wir geben diese Frage hiermit auch an unsere Leser weiter. -Red.-

Zuerst einmal möchte ich mich bei Ihnen für die bleibende Qualität Ihres Magazins bedanken. ... Dennoch bin ich der Meinung, daß man auch weiterhin dem "Mittelmaß" seinen Platz lassen sollte – gibt dies doch auch dem nicht perfekten Modellbahner die Möglichkeit, sich einem breiteren Forum als der Familie zu stellen. So wünschte ich mir für die Zukunft eigentlich nur, daß sich NICHTS ändert. Zum Schluß noch eine Bitte: An meinen Modellbahnclub hat sich eine Schule gewandt, die im Rahmen einer sogenannten AG eine Modulanlage erstellen möchte. Mein Problem ist nun, an entsprechendes Informationsmaterial zu kommen. Da das meiste Material im Maßstab 1:87 vorhanden ist, benötige ich hierzu die gängigen Normen – FREMO etc. Vielleicht kann mir hier der eine oder andere Leser auch mit Tips weiterhelfen. Ralf Wolters, Simonsstr. 79, W-5600 Wuppertal 1

EJ 2/91

Grundsätzlich bin ich für (Modell-)Umbauvorschläge aufgrund von Basismodellen dankbar. Die letzten dieser Art, wie z.B. BR 98.8 und Varianten oder o.g. Artikel, haben genau meinen Geschmack getroffen. Sie sind wirklich super! Ich als N-Bahner finde es lobenswert, daß endlich einmal auch diese Spurweite in derartigen Artikeln Beachtung findet. Um so befremdlicher fand ich die Schluß-Bemerkung in Ihrem Vorwort zu o.g. Artikel. Die Sätze ab der Stelle: "...Kompromisse sind in der Nenngröße N noch akzeptabel..." möchte ich nicht unkommentiert im Raum stehen lassen:

1. In der Spurweite N gibt es, im Verhältnis

gesehen, mindestens genau so viele "Nieten-zähler" und fanatische "Maßeinhalter" wie in der größeren Spur H0! Ich zähle mich auch zu dieser Sorte. Und ich kenne in meinem weiteren Bekanntenkreis (Modellbahnclub, u.a.) keinen "H0er", der unser Hobby auch nur annähernd in diese Richtung betreibt.

2. Wenn ungenaue Puffer- und Zylinderlage usw. in der Baugröße 1:87 recht augenfällig sind, dann in N erst recht! Eine Abweichung von einem Millimeter in H0 entspricht im Original einer Abweichung von 8,7 cm. Die gleiche Abweichung in Spur N hingegen schon 16,0 cm. Also fast das Doppelte! Größere "Ungereimtheiten" möchte ich gar nicht erwähnen. In diesem Sinne: Nichts für ungut!

Udo Böhnlein, W-8726 Gochsheim

Sonderausgabe IV/90/91 "Die Semmeringbahn"

Das Bild 70 in der "Semmeringbahn I" weist auch auf ein leidvolles Kapitel der Vergangenheit hin: Die abgebildete Lok 95 114 hat an der Rauchkammertür (und am Führerhaus) vor der Betriebsnummer deutlich sichtbar ein "T" angeschrieben. Das bedeutet Trophäe = Kriegsbeute! Die Semmering-Nordrampe war von 1945 – 1955 sowjetische Besatzungszone. Ein weiterer russischer Hinweis befindet sich an der Führerhaus-Seitenwand oberhalb der Betriebsnummer.

Ing. Gerd Höfer, A-8786 Rottenmann

EJ 3/91

Zu Ihrem Messebericht seien ein paar Anmerkungen gestattet. Es wäre zu schön gewesen, wenn Fleischmann die drucktüchtigen IC-Wagen in H0 auch maßstäblich nachbilden würde. Die Wagen sind mit gut 28 cm im Maßstab 1:93,5 und entsprechen damit in der Länge den zuletzt ausgelieferten InterRegio-Wagen. Auch die Zwischenwagen des ICE sind in diesem Kompromißmaßstab. Bei längeren Wagen können diese nicht auf den beiden Normalradien des Fleischmann Gleissystems ohne Berührung beim Gegenverkehr gefahren werden. Beim ICE ist dieser Maßstab ein Kompromiß, bei den Wagen ein schlechter, weil sich diese Wagen weder mit den 1:100- noch mit den 1:87-Wagen optisch befriedigend einsetzen lassen. Außerdem fehlt bei Fleischmann noch der erstklassige Abteilwagen Avmsz 107, der nun zu einer IC-Garnitur auf der Neubaustrecke gehört. Ich fürchte, daß mit Erscheinen der Fleischmann-Wagen eine Entwicklung maßstäblicher Varianten dieser Wagen gestoppt ist.

Bei Roco bilden Sie drei Modelle ab, die nur für den französischen Markt bestimmt sind. Dies ist ein netter Service, aber manch ein Modellbahnfreund wird im Laden vergebens danach fragen. Roco bietet auch für andere Märkte Exklusivmodelle an, hinlänglich bekannt sind italienische, belgische und österreichische Sondermodelle. Roco liefert leider nicht wie Märklin die Modelle nach einer Vorlaufzeit auch auf dem internationalen Markt aus. So bleibt es der Initiative des Modellbahners oder eines Händlers überlassen, ob er diese Modelle erreichen kann oder nicht. Meine Erfahrungen mit dem Anschreiben der Roco-Importeure sind auf ganzer Linie negativ. Trotz Rückporto hat kein einziger einen Händlernachweis geschickt. Roco sollte hier seiner Stammkundschaft einen er-

folgreichen Weg zeigen. Dazu gehört als erstes eine Information über Sondermodelle, daß man diese auch gezielt beschaffen kann. Letztendlich kann Roco bei manchen sehr interessanten Modellen auch mit höheren Verkaufszahlen rechnen.

Winfried Hauer, W-5000 Köln 91

Unser Messebericht ist international aufgebaut, da er weitgehend komplett von unserer französischen Schwesterausgabe "Le Train" und unseren Lizenzzeitschriften in Italien, den Niederlanden und Belgien übernommen wird. Für Frankreich und Italien können wir interessierten Lesern eine Hilfe über unsere Redaktion zum Bezug eines entsprechenden Händlernachweises anbieten. Mit Holland und Belgien scheint es, soweit uns bekannt ist, keine Probleme zu geben. -Red.-

EJ 3/91

Mit Freude habe ich festgestellt, daß Sie sich im o.a. Eisenbahn-Journal des Themas Zahnradbahn angenommen haben und deshalb spontan das Heft gekauft. Und dann lese ich, daß außer Fleischmanns "Spieleisenbahn" und Gerards "Schmalspur-Bergbahn" "überhaupt nichts in dieser Richtung" angeboten werde. Damit bescheinigen sich die drei Autoren dieses Artikels (und auch Ihr Lektorat) allerdings mangelnde Kompetenz.

Ist denn in Ihrer Redaktion niemandem aufgefallen, daß es von der Firma FerroSuisse ein komplettes Zahnradbahn-Angebot gibt? Es umfaßt Triebfahrzeuge (Dampflok, E-Loks und Triebwagen), ein "richtiges" zweilamelliges Zahnstangengeleis nach dem System Abt mit dazugehörigen Weichen und vorbildgetreuen Einlaufzungen. Und das gibt es sogar in den beiden Spurweiten H0m und 0m.

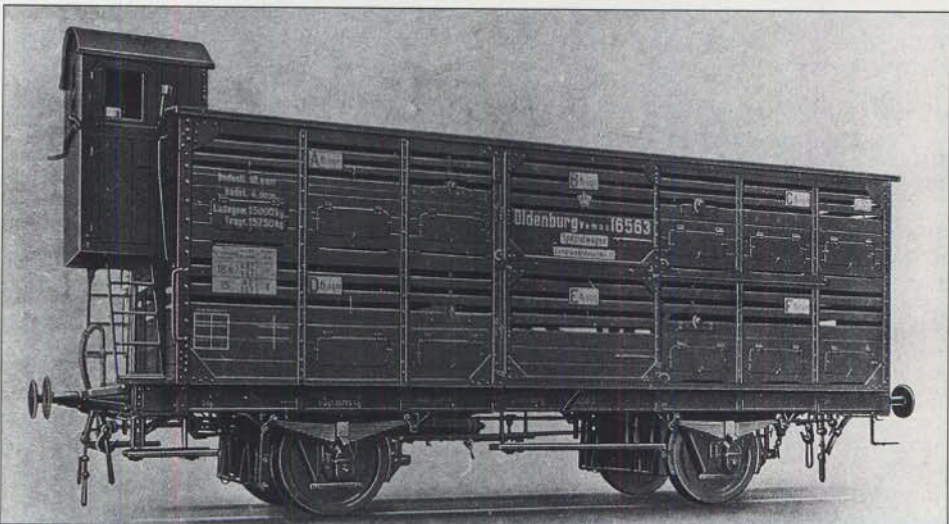
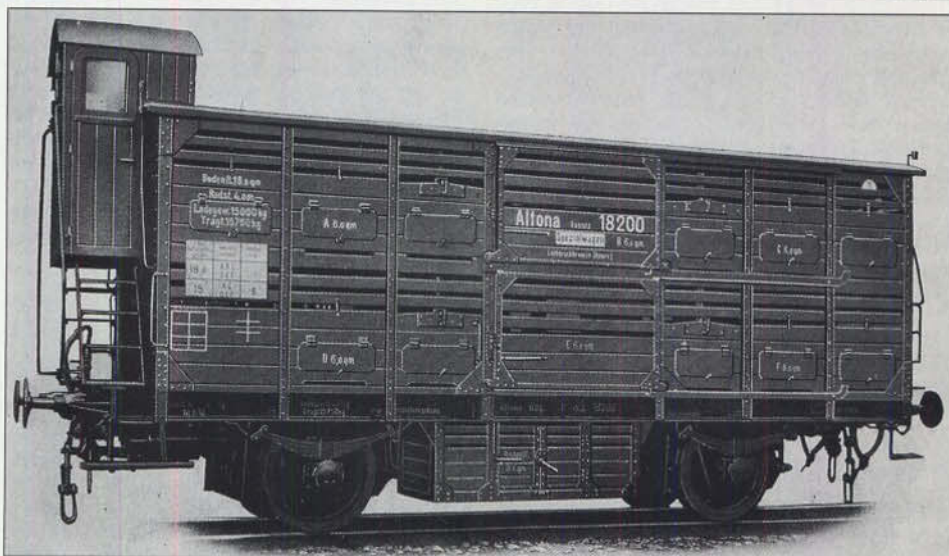
Leider enthält auch der Text zur Konzeption der Anlage einige Aussagen, die nicht dazu führen, das Interesse an Modell-Zahnradbahnen zu fördern. ...

Schade eigentlich, die (Modell-)Zahnradbahnen haben es nicht verdient.

Thomas Holzer, W-4320 Hattingen

Die oben kritisierte Aussage bezog sich auf die in anderen Bereichen so rührigen Großserienhersteller. Schließlich haben wir ja Micro Metakit als einen Anbieter für eben solche seltenen Zahnradbahn-Modelle genannt. Außerdem war im selben Heft, allerdings im Rahmen des Messeberichtes, von einer weiteren Zahnradlok zu lesen. Westmodell hatte in Nürnberg das brandneue Modell der T 26 vorgestellt. Da der Messebericht aber in der Druckerei quasi "nachgeschoben" wurde und das Journal an sich zu der Zeit schon abgeschlossen war, konnten wir die neue Entwicklung nicht mehr in dem Beitrag erwähnen. Wir werden sie also zu einem späteren Zeitpunkt noch ausführlicher würdigen.

Auch über das Zahnradbahn-Angebot von FerroSuisse würden wir selbstverständlich gern berichten wenn wir von der Firma entsprechendes Informationsmaterial gestellt bekämen. Leider übersehen manche Hersteller jedoch hin und wieder, den Redaktionen Kataloge und andere Informationen über ihr laufendes Programm bzw. rechtzeitig Mitteilungen über die Neuentwicklungen an die Hand zu geben. -Red.-



◀ **Bild 2:** Einen Viehwagen der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn nach der preußischen Musterzeichnung Ild 10 zeigt dieses Bild. Der Wagen wurde am 10. November 1910 abgeliefert und in den Park der KED Altona mit der Nummer 18200 eingestellt. Als Privatbahnwagen führt er nicht das preußische Adlerschild. Gut zu erkennen sind die länderbahntypischen Eigenarten dieser Wagenbauart: gewölbtes Bremserhausdach, Unterkasten in Wagenmitte. **Reproduktion: F. Willke, Sammlung Heidt**

Deutscher Zweiachsiger Viehwagen von

Neben der Montanindustrie war die Landwirtschaft ein bedeutender Auftraggeber für die Eisenbahnen. Hier waren nicht nur Transportkapazitäten für Düngemittel und Feldfrüchte gefragt, auch die Produkte der Viehzucht wurden zu einem großen Teil mit der Bahn befördert. Eine besondere Stellung nahm in diesem Rahmen die Beförderung von Kleinvieh ein, weil dafür eine besondere Wagenbauart notwendig war, wenn der Laderaum gut ausgenutzt werden sollte. Zum Kleinvieh zählen u.a. Schweine, Ziegen, Schafe und Geflügel. Diese

Bild 3: Ebenfalls noch der Länderbahnbauart entstammt der oldenburgische Viehwagen Venmz 16563. Auch hier finden wir das gewölbte Bremserhausdach; die zusätzlichen Abteilungen unter dem Wagenboden fehlen jedoch bei diesem Waggon. Das Fahrzeug besitzt eine Luftdruckbremse der Bauart Westinghouse. **Reproduktion: F. Willke, Sammlung Heidt**



▲ **Bild 1:** Der Wagen Altona 2507 ist am 8. Mai 1928 im Raw Leinhausen untersucht worden. Mit Ausnahme der Hülsenpuffer weist er noch alle ursprünglichen Bauartmerkmale der Verbandswagen nach Musterzeichnung A 8 auf.
Foto: R. Klitscher, Sammlung Diener



Bild 4: Der Reinigung der Viehwagen kam besondere Bedeutung zu. Hier wird auf einem Nebengleis eines unbekanntes Bahnhofs die Wasserreinigung eines ganzen Zuges durchgeführt. Die Aufnahme dürfte in der ersten Hälfte der dreißiger Jahre entstanden sein.
Foto: Bildarchiv der Pressestelle der DRG, Sammlung Diener

Staatsbahnwagenverband

15 000 kg Ladegewicht nach Musterzeichnung A 8

Teil 8

Tiere wurden in großen Mengen von den landwirtschaftlichen Erzeugungsgebieten zu den Ballungszentren in Deutschland versandt. Eine große Rolle spielten dabei die polnischen und ostpreußischen Mastgänse, die insbesondere vor Weihnachten in Berlin und anderen Großstädten verkauft wurden. Für den Transport der Gänse wurde sogar eine eigene Unterbauart der Viehwagen geschaffen.

Kennzeichnend für die allgemeine Bauart der Verschlagwagen ist der Wagenkasten, der im Gegensatz zu den gewöhnlichen gedeckten Güterwaggons zahlreiche Lüftungsöffnungen besitzt. Um den Laderaum möglichst gut ausnutzen zu können, baute man in die Viehwagen ein oder drei Zwischenböden ein. Ein weiteres Merkmal der Viehwagen älterer Bauarten ist außerdem die vergleichsweise geringe Fahrzeuglänge. Aufgrund der Zwischenböden boten die Viehwagen nämlich bereits eine große Ladefläche, die von vielen Versendern nur selten ausgenutzt werden konnte. Durch eine kürzere

Fahrzeuginnenlänge konnte man dies zum Teil ausgleichen.

In Musterzeichnung A 8 des Deutschen Staatsbahnwagenverbands ist die vereinheitlichte Konstruktion von Viehwagen mit 15 000 kg Ladegewicht festgelegt. Sie berücksichtigt sowohl die zwei- als auch die vierbödige Ausführung.

Damit bestand für alle Verbandsverwaltungen die Möglichkeit, eine einheitliche Bauart dieser Wagen zu beschaffen. Die erste Ausgabe der Zeichnung wurde 1914 erstellt.

Allgemeine Bauart und Hauptabmessungen

Die Viehwagen nach Musterzeichnung A 8 besitzen eisernen Untergestelle, Kastengerippe aus Formeisen, hölzerne Wagenkästen, die durch einen festen Zwischenboden in einen oberen und einen unteren Raum getrennt werden, seitliche Schiebetüren für jeden Raum,

Drehtüren im Wageninneren. Die mit Handbremse ausgerüsteten Viehwagen weisen außerdem geschlossene, hochgesetzte Bremserhäuser auf.

Die Viehwagen Venmz und Venmgz (Bedeutung der Gattungsbezeichnung siehe weiter hinten) mit Handbremse sind ferner noch mit der selbsttätigen und der nicht-selbsttätigen Luftdruckbremse, die ohne Handbremse mit Luftleitung ausgerüstet. Schließlich sind bei diesen Wagen Leitungen für die Dampfheizung vorhanden. Damit war es möglich, diese Viehwagen auch in Personenzügen unmittelbar hinter der Zuglokomotive zu befördern, ohne die durchgehende Bremse und die Dampfheizung der Personenzüge zu unterbrechen.

Die Viehwagen nach Musterzeichnung A 8 besitzen Vereinslenkachsen.

Das Untergestell besteht nach Blatt B 71 aus eisernen Profilen, auf dem ein hölzerner Bodenbelag liegt. Der Wagenkasten ist nach Blatt B 71 bis B 74 aus einem eisernen Kastengerippe und einer hölzernen Verschalung hergestellt.

Der Viehwagen wurde sowohl mit als auch ohne Handbremse gebaut. Bei den gebremsten Wagen befindet sich an einem Wagenende das hochsitzende Bremserhaus nach Blatt B 72. Das



Bild 5: Dieses Bild zeigt – leider in nicht zufriedenstellender Bildqualität – einen der ersten Viehwagen in Verbandsbauart. Er gehörte ab 12. Juni 1913 dem Park der Eisenbahnen im Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin an und trägt die Nummer 4144 sowie das Gattungszeichen Venmz.
Werkfoto Gothaer Waggonfabrik, Sammlung Heidt

Bremserhaus besitzt Eingänge von beiden Seiten.
 Die Wagen haben ein Ladegewicht von 15 000 kg.

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

Länge über Puffer	mm	8 250	(8 550)
Achsstand	mm	4 000	
Länge des Untergestells	mm	6 950	(7 250)
Länge des Wagenkastens	mm	6 950	
Länge der Ladefläche	mm	6 900	
Breite des Wagenkastens	mm	2 734	
Breite der Ladefläche	mm	2 684	
Fußbodenhöhe über SOK	mm	1 222	
Größte Höhe über SOK	mm	3 495	(4 265)
Ladegewicht	kg	15 000	
Tragfähigkeit	kg	15 750	
Eigengewicht (durchschn.)	kg	11 200	(12 000)

Bremskurbel. Die bis 1913 gelieferten letzten preußischen Viehwagen mit Handbremse besaßen noch ein gewölbtes Bremserhausdach. Außerdem ist bei den Viehwagen der Verbandsbauart der bis dato übliche zusätzliche Kasten unter dem Wagenboden nicht mehr vorgesehen.

Untergestell

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

Die Kopfschwellen bestehen aus 260 mm hohen U-Profilen. Zwischen den Langträgern befinden sich fünf Querträger aus 120 mm hohen U-Eisen. An den Langträgern sind je Wagenseite sechs (beim Bremswagen sieben) Kastenstützen aus Preßblech angenietet. Außerdem ist unter der Türöffnung ein Bodenträger aus Flacheisen von 13 mm Stärke angebracht, der zugleich die Türlaufschiene trägt. Die an den Langträgern angenieteten Achshalter für steife Achsen nach Musterzeichnung C 8 sind aus Flußeisenblech gepreßt; ihre unteren Enden sind durch einen Achshaltersteg miteinander verbunden.

Laufwerk

Für das Laufwerk werden Gleitachslager der Verbandsbauart nach Musterzeichnung C 2 für Vereinslenkachsen verwendet. Die Wagen laufen auf Radsätzen mit einem Laufkreisdurchmesser von 1000 mm nach Musterzeichnung C 1 (Scheibenräder) oder C 9 (Speichenräder). Die Federung erfolgt mit Blattfedern von 90 mm x 13 mm Querschnitt mit zehn Lagen. Die Tragfedern besitzen zwischen den Mitten der Federaugen eine gestreckte Länge von 1100 mm. Sie sind mit Federlaschen an einteiligen dreieckigen Gehängestützen (Federböcken) an den Langträgern aufgehängt.

Zug- und Stoßvorrichtungen

Die Viehwagen besitzen Stangenpuffer mit zweifach geschlitzten Pufferhaltern und Zughaken mit durchgehender, an einer mittleren Querstrebe abgedeutert aufgehängter Zugstange, Schraubekupplung und Notkupplung. Die Zug- und Stoßvorrichtungen sind nach den Musterzeichnungen C 3, C 4 und C 5 hergestellt.

Wagenkasten

Das Kastengerippe des Viehwagens besteht aus zwei Bodenlangrahmen, einem Bodenstirnwandrahmen (nur beim gebremsten Wagen), vier Eckrungen aus L-Eisen und acht Seitenrungen aus U-Eisen, zwei Türungen aus T-Eisen sowie zwei weitere Türungen aus L-Eisen. Die Stirnwände sind durch je zwei Stirnwandungen aus U-Eisen versteift. Der Verbindung mit dem Dach dienen je zwei Seiten- und Kopfwanddachrahmen sowie zwei Dachspriegel aus L-Eisen. Außerdem sind 13 hölzerne Dachspriegel vorhanden.

Die Eck- und Türungen sind durch Eckbleche, die anderen Rungen unmittelbar mit den eisernen Boden- und Dachrahmen verbunden. Die Kopfwand- und Eckrungen sind außerdem mit der Kopfschwelle oder den Kastenstützen, die übrigen Rungen mit den Kastenstützen vernietet. Die Kopfwandungen sind auf der Bremserhausseite durch eiserne Platten an den Bodenstirnwandrahmen angeschlossen. Die Seitenwanddachrahmen sind mit den Dachspriegeln durch Nieten und Schrauben verbunden. Zur Versteifung der Türungen dienen Knotenbleche, die mit den eisernen Dachspriegeln vernietet sind. Der gebremste Wagen besitzt am Handbremsende keine Stirnwandungen. Außerdem entfällt an dieser Stirnwand der Oberrahmen. Der Fußboden besteht aus 55 mm starken und 200 mm breiten Kiefernholzbohlen und liegt auf den oberen Flanschen der Langträger, Langstreben, Kreuzstreben und in den Bodenlangrahmen.

Bild 6: Mit Kohlköpfen beladen ist dieser Viehwagen der Verbandsbauart Hamburg 5602. Er wurde im Herbst 1950 aufgenommen. Der Wagenkasten ist von der Deutschen Reichsbahn nachträglich versteift worden.

Foto: F. Willke, Sammlung Heidt

Konstruktion

Grundlage für dieses Fahrzeug war der zweiachsige Viehwagen nach der preußischen Musterzeichnung Ild 10. Dieser ab 1902 in verschiedenen Varianten beschaffte Wagen unterscheidet sich in vielen Bauarteinzelheiten kaum von der Verbandsbauart. Er ist jedoch 250 mm länger als die Verbandsbauart. Ein auffälliger Unterschied zu den früheren Bauarten ist das nun bei allen Verbandsverwaltungen einheitliche Bremserhaus mit Spitzgießeldach, zwei Seitentüren und innenliegender





Bild 7: Bei diesem Waggon ist das Bremserhaus vereinfacht worden. Der Wagen 330 260 dürfte unmittelbar nach der Umzeichnung durch die DB im Jahre 1952 fotografiert worden sein. **Foto: F. Willke, Sammlung Heidt**

Innerhalb der Türöffnungen sind die Bohlen durch ein in den Boden eingelassenes, mit der Oberkante des Fußbodens bündig liegendes Flachisen von 65 mm x 7 mm Querschnitt abgedeckt. Das am Bremserhausende überstehende Ende des Untergestells ist mit 10 mm starkem Eisenblech überdeckt.

Der Zwischenboden wird auf die mit den Tür- und Seitenrungen vernieteten Querträger aus Doppel-T-Eisen und auf die an den Kopfwänden angebrachten L-Eisen gelegt. Er besteht aus 40 mm starken, 200 mm breiten in der Längsachse des Wagens verlegten Brettern. Die beiden äußeren Bretter sind innerhalb der Türöffnungen durch L-Eisen gesäumt. Der obere und untere Raum des Wagens wird durch je zwei Zwischentüren unterteilt, die sich um Säulen aus 1 3/4"-Gasrohr drehen und an den Seitenwänden feststellen lassen.

In den Geflügelwagen (Venmgz, Venmgz) befinden sich zusätzliche Holzleisten an den Seitenwänden, Einlegeböden aus Kiefernholz und paarweise angeordnete, um die Säulen drehbare Türen, die sich in Querrichtung des Wagens feststellen lassen und dann jeden Raum in drei Teile scheiden. Die Einlegeböden und Drehtüren können herausgenommen werden.

Die Kastenwände sind aus waagrecht angeordneten, 25 mm starken Brettern hergestellt. In der jeweils unteren Hälfte der beiden Räume stoßen die Bretter unmittelbar aneinander, besitzen hier jedoch Schlitzlöcher, die durch Klappen aus Blech mit Vorreifern verschließbar sind. Innen sind Blechplatten mit den entsprechenden Ausschnitten aufgeschraubt. In der oberen Hälfte der beiden Räume sind die Bretter mit Abständen verlegt, so daß eine gute Belüftung der Wagen möglich ist.

Die Dachverschalung besteht aus 23 mm starken und 120 bis 130 mm breiten Brettern, die mit Holzschrauben auf den Spriegeln und Dachrah-

men befestigt sind. Die äußeren Bretter der Dachverschalung sind 200 mm breit und nehmen nach außen auf 35 mm Stärke zu. Längs der Dachkanten sind Tropfleisten angebracht. In der Mitte jeder Seitenwand sind übereinander zwei Schiebetüren angeordnet. Sie bestehen aus einem aus Winkelleisen zusammengesetzten und durch Eckbleche versteiften Rahmen und einer 25 mm starken Holzverschalung. Die Türen besitzen Schlitzlöcher mit Klappen und Blechplatten wie die Seitenwände. Sie laufen auf je zwei eisernen Tragrollen und werden oben durch je zwei am Türrahmen angelenkte Kloben geführt. Die Halter der Türlaufschienen sind mit den Türungen, den Trägern des Zwischenbodens bzw. den Kastenstützen vernietet. Zur Führung dienen oben 20 mm starke Rundeisenstangen.

Handbremse

Die Handbremsspindel ist im hölzernen Bremserhaus untergebracht, das an einer Stirnwand so hoch angebaut ist, daß es das Dach um 770 mm überragt. Die Bremskurbelwelle ist an der Stirnwand hochgeführt. Um genügend Raum für die Bremskurbel zu erhalten, krägt das Bremserhaus über das Wagendach.

Das Bremserhaus entspricht der Verbandsbauart, und zwar der Musterzeichnung B 72. Das Kastengerippe und die Wände bestehen vollständig aus Holz. Es ist unten durch ein Winkelleisen mit der Stirnwand des Wagenkastens, an den Seiten mit den Stirnwandrungen und an der Rückwand mit einem Dachspriegel verschraubt. Der Fußboden besteht aus 40 mm starken Brettern. Für die Wände und das Dach werden 20 mm starke Bretter verwendet.

In den beiden nach außen öffnenden Türen sind feststehende oder herablaßbare Fenster eingebaut. Die Stirnwände des Bremserhauses be-

sitzen zweiteilige Schiebefenster.

Die Bremse ist nach den Musterzeichnungen C 6 und C 7 ausgeführt. Die Venmz- und Venmgz-Wagen besitzen in Verbindung mit der Spindelbremse die selbsttätige und nicht-selbsttätige Luftdruckbremse Bauart Westinghouse oder Knorr. Außerdem verfügen diese Wagen über eine Dampfheizleitung aus nahtlosem Rohr mit Absperrhähnen in den Endkrümmern.

Signalstützen, Fußtritte, Geländer, Handgriffe und Seilösen

An jeder Stirnwand sind zwei Signalstützen angebracht.

Unter den Türöffnungen befinden sich auf beiden Langseiten 1900 mm lange Trittbretter aus Eichenholz.

Die Wagen ohne Handbremse sind an beiden Stirnseiten, jene mit Bremse auf der dem Bremserhaus gegenüberliegenden Stirnseite mit je

Bild 8: Die Viehwagen mit veränderlicher Lade- fläche waren mit einem besonderen Schild versehen, aus dem Angaben über die Benutzung der Abteilungen bei Berechnung von 15 bzw. 18,6 m² Lade- fläche zu entnehmen waren. **Zeichnung: W. Diener**

Bei Berechnung von qm	werden beladen	bleibt frei
18,6	A B C D E F	
15	A C D E F	B



Bild 9: Der DB-Wagen 330 020 der Verbandsbauart besaß früher ein Bremserhaus, erkennbar an dem links überstehenden Untergestell. Die Aufnahme entstand 1952.
Foto: F. Willke, Sammlung Heidt

zwei Fußritzen aus Riffelblech versehen. Zusätzlich sind an den Kopfschwellen je zwei Trittstufen aus Eichenholz angebracht. Die Wagen mit Handbremse besitzen anstelle dieser Trittstufen zu beiden Seiten des Bremserhauses hölzerne Doppeltritte sowie Leitern mit Tritten aus Riffelblech.

Auf beiden Seiten der Bremserhausleitern befinden sich Handläufe. An jeder Kopfschwelle sind unter den Puffern zwei Handgriffe für Wagenkuppler befestigt. Weitere Handgriffe befinden sich an den Schiebetüren und unten an den linken Türungen sowie im Bremserhaus und an den Stirnwänden, die Fußritze zur Bedienung der Signale besitzen.

Je zwei Seilösen befinden sich bei den Wagen ohne Bremse an beiden Stirnseiten, bei den Wagen mit Handbremse nur an der dem Bremserhaus gegenüberliegenden Stirnseite.

Anstrich und Anschriften

Anstrich und Anschriften sind nach den Vorschriften des Deutschen Staatsbahnwagenverbands für den Anstrich und die Bezeichnung der Güterwagen ausgeführt. Der Wagenkasten und das Bremserhaus sind außen rotbraun, das Untergestell ist tiefschwarz lackiert. Beschlagteile wie Handgriffe, Türverschlüsse, Geländer sind ebenfalls tiefschwarz angestrichen. Der Innenanstrich des Wagenkastens ist perlgrau. Die Fußboden Bretter erhalten keinen Farbstrich; sie sind vor dem Einbau in heißen Leinölfirnis zu tauchen. Wegen der häufigen Desinfektion der Viehwagen mußten sodafeste An-

strichfarben verwendet werden.

Die Anschriften sind am Wagenkasten und an den Langträgern überwiegend in grauweißer Farbe aufgebracht. Das Ladegewichtszeichen und die Anschrift "Spezialwagen" haben schwarze Schrift auf weißem Grund. Typisch für die Viehwagen ist ein weißes Schild mit schwarzer Beschriftung, das Angaben über die Benutzung der verschiedenen Abteilungen in Abhängigkeit von der tarifmäßig berechneten Ladefläche enthält. Zur Identifizierung der einzelnen Abteilungen sind die Seitenwände mit den Buchstaben A bis F und mit der Größe der jeweiligen Ladefläche bezeichnet.

Die Eigentumsbezeichnungen können je nach Bahnverwaltung in abweichenden Farbtönen oder mehrfarbig ausgeführt sein.

Bauartänderungen

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

Bis 1927 waren außerdem auch alle bis dahin ungebremsten Wagen mit Druckluftbremse der Bauart Kunze-Knorr [G] oder mit Druckluftleitung ausgerüstet worden.

In den dreißiger Jahren begann die Deutsche Reichsbahn mit der Versteifung der Wagenkästen durch angeschweißte U-Eisen in den Endfeldern der Seitenwände. Dabei wurde das

in den unteren Ecken sitzende Knotenblech zwischen den Eckrungen und dem Bodenlangrahmen ausgebaut und ein neues Knotenblech eingeschweißt, das nun die Kastenstützen mit dem Bodenlangrahmen verbindet.

Bei vielen Wagen mit Handbremse wurde der über das Dach kragende Teil des Bremserhauses entfernt, um Dichtungsprobleme an dieser Stelle zu beheben. Für die Bremskurbel wurde ein Kurbelkasten mit geneigter Decke an der neuen Rückwand des Bremserhauses angebracht.

Die Deutsche Bundesbahn entfernte bei vielen Handbremswagen die Bremserhäuser und Handbremseinrichtung ganz.

Beschaffungen und Bestände

Viehwagen nach Musterzeichnung A 8 wurden von vielen dem Deutschen Staatsbahnwagenverband angehörenden Verwaltungen ab 1913 beschafft und mit dem Gattungszeichen Vemz, Venmz, Vemgz und Venmgz in den Wagenpark der einzelnen Mitgliedsverwaltungen eingestellt. Die Gattungsbuchstaben haben folgende Bedeutung:

- V bedeckter Viehwagen
- e mit Lattenwänden und zwei Böden
- g mit Zwischenböden für Gänsebeförderung
- m mindestens 15 t Ladegewicht
- n mit Luftdruckbremse oder -leitung
- z mit Einrichtungen zur Veränderung der Ladefläche.

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



Bild 10: Auffallend hoch sind bei diesem 1954 fotografierten Viehwagen 331 094 der Verbandsbauart die waagerechten Streben der Wagenkastenversteifung in den Endfeldern angebracht. Im Gegensatz zu den übrigen hier vorgestellten Viehwagen besitzt er eine Knorr-Bremse mit G-P-Umstellung, wie an den trapezförmigen Kennzeichen an den Eckrungen zu erkennen ist. Das Bremserhaus weist nicht mehr die ursprünglich überkragende Form auf.
Foto: F. Willke, Sammlung Heidt

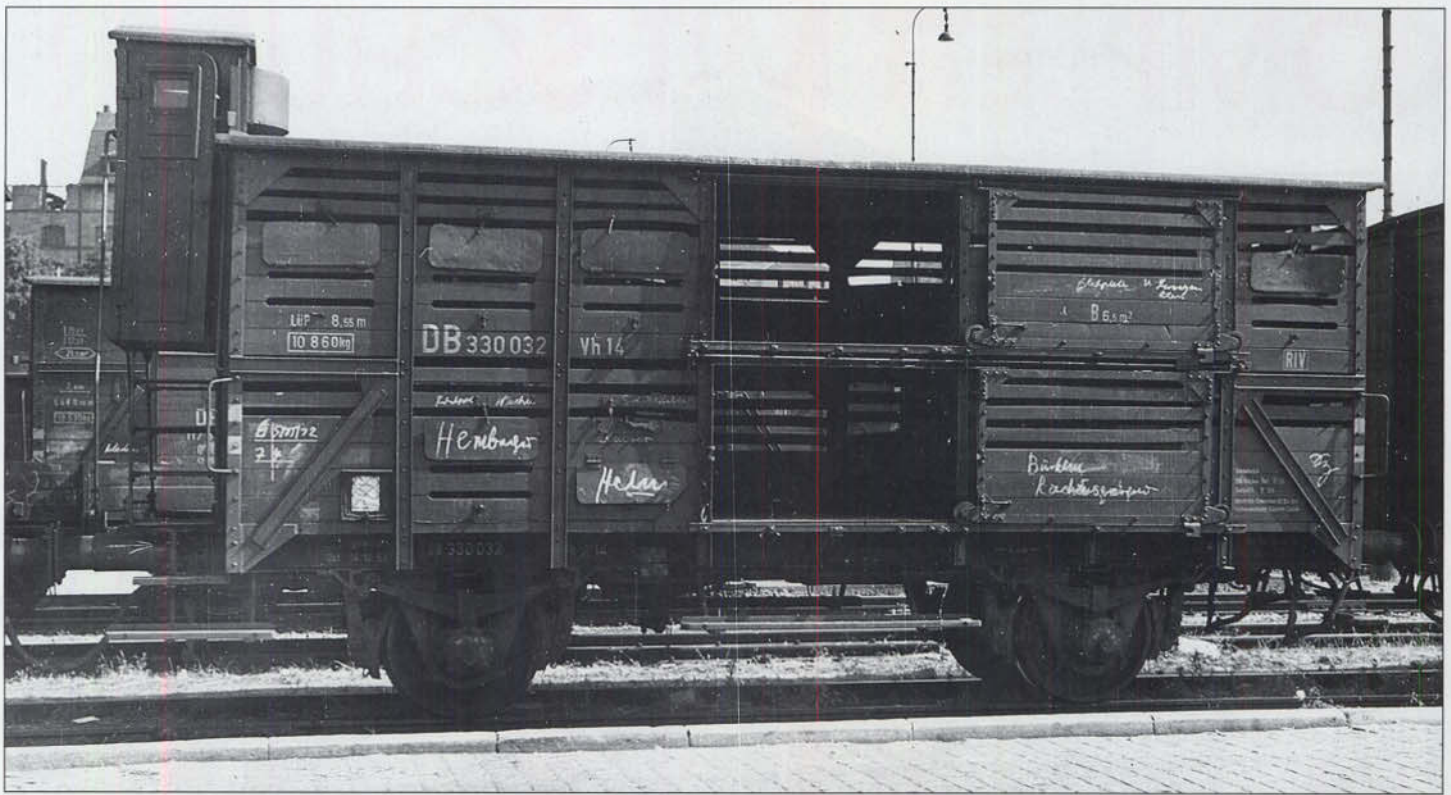


Bild 11: Auch dieser Viehwagen 330 032 der DB verfügt über ein vereinfachtes Bremserhaus. Er ist im Jahre 1952 aufgenommen worden. Die geöffneten Schiebetüren gestatten einen Blick in die beiden Etagen des Fahrzeugs. **Foto: F. Willke, Sammlung Heidt**

Stichtag	Stückzahl	Nummernreihe
Baden		
01.01.1919	15	16030..16044
Bayern (ohne Pfalz)		
31.03.1913	0	≡
Elsaß-Lothringen		
30.09.1917	6	60639..60644
Mecklenburg	(keine Angaben verfügbar)	
Oldenburg		
01.04.1914	116	16573..16688
Pfalz		
31.06.1915	0	≡
Preußen-Hessen		
KED Danzig		
30.06.1916	0	≡
KED Halle		
30.06.1917	0	≡
KED Königsberg		
30.09.1916	100	5817..5916
KED Magdeburg		
31.05.1916	58	17221::17482
KED Posen		
31.12.1916	150	4645..4699, 19501..19595
(Für die übrigen Direktionen sind keine Angaben verfügbar. In den Zahlen können auch Wagen älterer Bauarten enthalten sein.)		
Saarbahnen (u.a. ehemalige KED Saarbrücken)		
31.10.1922	6	8003::8010
Sachsen		
1913	10	7085..7094
Württemberg		
01.04.1911	0	≡

Beim Übergang der Länderbahnen auf die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1920 verfügte die DR über 5286 Viehwagen der Länder- und Verbandsbauarten. Der Anteil der Verbandswagen kann leider nicht genau angegeben werden; es dürften etwa 2000 Stück gewesen sein. Die Deutsche Reichsbahn bezeichnete die Bauart ab 1921 allgemein als V, Vn, Vg bzw. Vgn (Viehwagen mit einem Ladegewicht von mindestens 15 000 kg, ohne bzw. mit Luftdruckbrem-

se oder Luftdruckleitung, doppel- bzw. vierbödig) und gab ihr den Gattungsbezirk "Altona"; die Wagennummern belegten die Reihe 101 bis 5386. Das zusätzliche Nebenzeichen "h" weist auf das Vorhandensein einer Dampfheizleitung hin.

Viehwagen nach Blatt A 8 wurden noch bis zum Jahre 1927 weiterbeschafft. Am 1. Mai 1934 waren 2134 Wagen nach Musterzeichnung A 8 im Bestand der Deutschen Reichsbahn vorhanden. 1937 wurde Altona ein Stadtteil von Hamburg, der Gattungsbezirk "Altona" in "Hamburg" umbenannt.

Die Deutsche Bundesbahn übernahm noch etwa 1000 Wagen nach Musterzeichnung A 8 in ihren Bestand, bezeichnete sie ab 1952 als V 14 (zweiachsiger Viehwagen der Verbandsbauart mit einem Ladegewicht von 15 t) und gab ihnen zusammen mit den Viehwagen der Länder- und Austauschbauarten die Nummernreihe 330 000 bis 339 999.

Im Jahre 1962 waren noch sechs Wagen der Bauart V 14 bei der Deutschen Bundesbahn vorhanden. Die letzten drei Fahrzeuge wurden 1965 aus dem öffentlichen Verkehr genommen.

Zusammenfassung

Die zweiachsigen Viehwagen nach Musterzeichnung A 8 des Deutschen Staatsbahnwagenverbands sind in ihrer Bauart mit flachem Dach und hochsitzendem Bremserhaus besonders typisch für die Verbandsbauart. Aufgrund ihrer geringeren Wagenlänge wirken sie noch gedrungener als der bekannte G 10 (nach Musterzeichnung A 2). Sie waren jedoch mit einer Stückzahl von rund 2200 beschafften Exemplaren bei weitem nicht so zahlreich wie viele andere Verbands-güterwagen. In der Bauart Vimmhs 63 (heute Hes 358) besitzen sie übrigens eine bei der Deutschen Bundesbahn heute noch in geringen Stückzahlen vertretenen Nachfolger, der in den sechziger Jahren durch Umbau aus älteren Viehwagen entstanden ist. **Wolfgang Diener**

Literatur:

Deutscher Staatsbahnwagenverband: Beschreibung des zweiachsigen doppelbödigen Viehwagens (Vemz) mit und ohne Handbremse, des zweiachsigen doppelbödigen Viehwagens (Venmz) mit Hand- und Luftdruckbremse, des zweiachsigen doppelbödigen Viehwagens (Venmz) ohne Bremse mit Leitung für die Druckluftbremse nach Blatt A 8, des zweiachsigen, vierbödigen Geflügelwagens (Venmgz und Venmgz) nach Blatt A 8 und Blatt B 75, Ausgabe 1912

Wagen der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen ..., aufgestellt 1895 (mit Nachträgen)

Wagenverzeichnis der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, rechtsrheinisches Netz, aufgestellt nach dem Stande vom 31. März 1913

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen: Verzeichnisse der Güterwagen, Nr. 4 (Pfalz), Nr. 8 (Elsaß-Lothringen) Nachträge 2 und 3, Nr. 35b (Danzig), Nr. 38a (Halle), Nr. 41a (Königsberg), Nr. 42 (Magdeburg), Nr. 42b (Posen), verschiedene Ausgaben von 1915 bis 1917

Eisenbahndirektion des Saargebietes: Verzeichnis des Güterwagenparkes der ED des Saargebietes von Saarbrücken, im Oktober 1922

Behnke: Eisenbahnwagenbau, Berlin 1922

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen: Verzeichnis des Güterwagenparks der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1932

Wolfgang Diener: Städtenamen an Güterwagen, in: Eisenbahn-Magazin 20 (1982) 8, Seite 19

Deutsche Bundesbahn: Merkbuch für die Schienenfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn, Wagen (Regelspur), Ausgabe 1952

Güterwagenbestände der DB von 1962 bis 1970, in: "Kupplung - Rundschreiben für Wagenfreunde", Ausgaben 12 bis 14 (1988 und 1989)

Stückzahlen deutscher Regelgüterwagen, in: "Kupplung - Rundschreiben für Wagenfreunde", Ausgabe 19 (1990)

Wolfgang Diener: Anstrich und Bezeichnung von Güterwagen, unveröffentlichtes Manuskript
Rudolf Ossig, Detlef Perner: Wandlungen eines Güterwagens: Vimm(h)s 63/Hber(s) 358/Hes 358, in: Güterwagen-Correspondenz Nr. 17/18 - 4/1990

Donnellbödiger Viehwagen

Abb. 1.

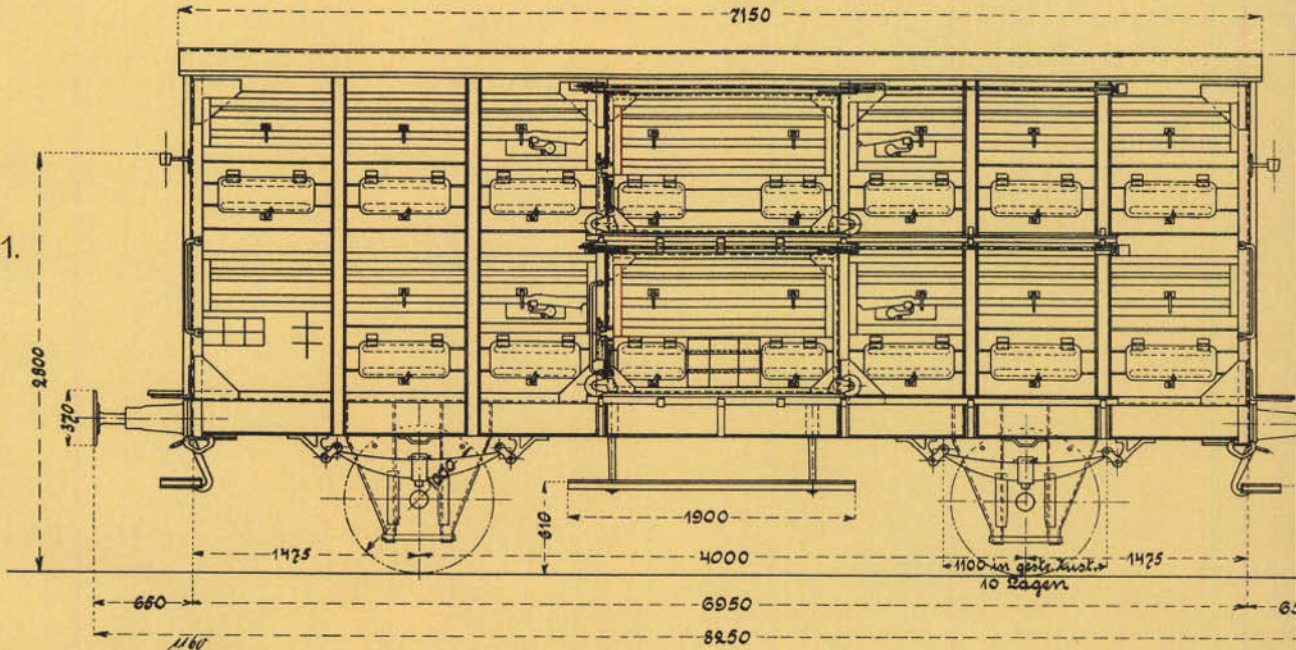


Abb. 2.

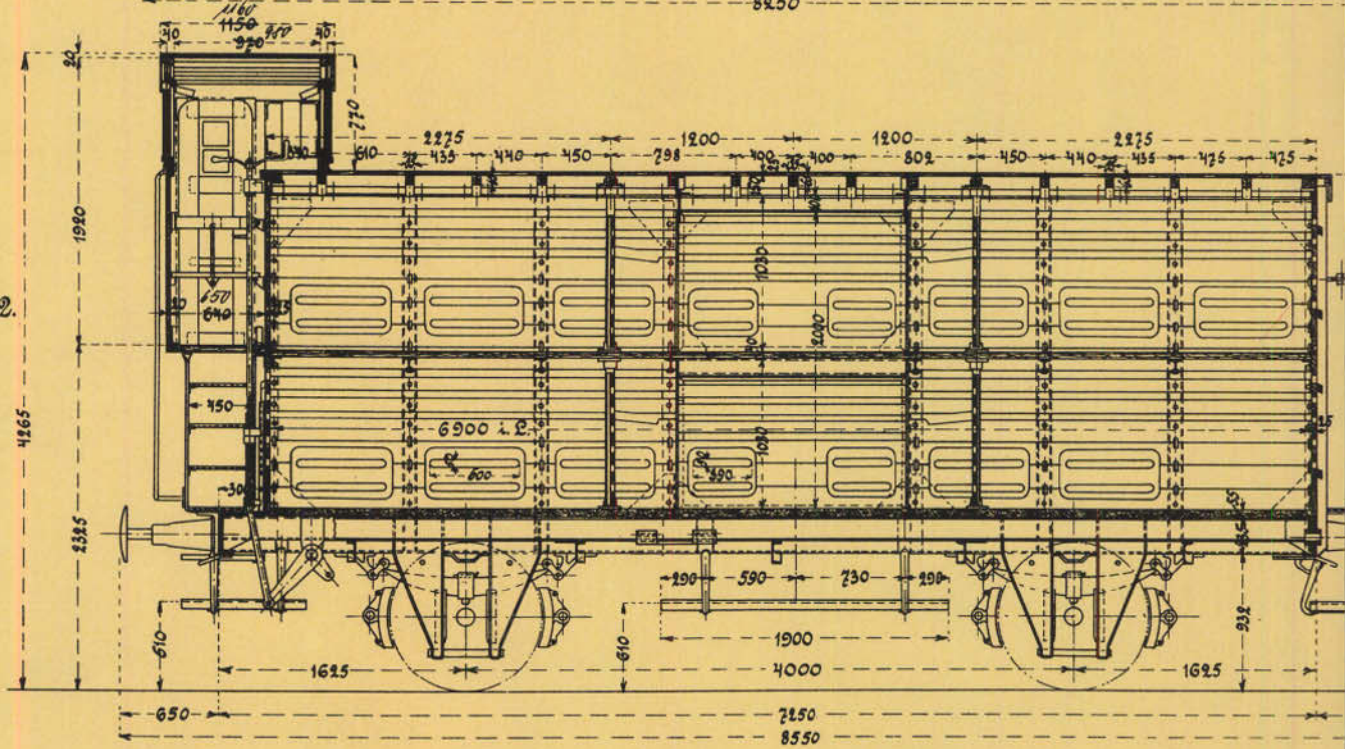
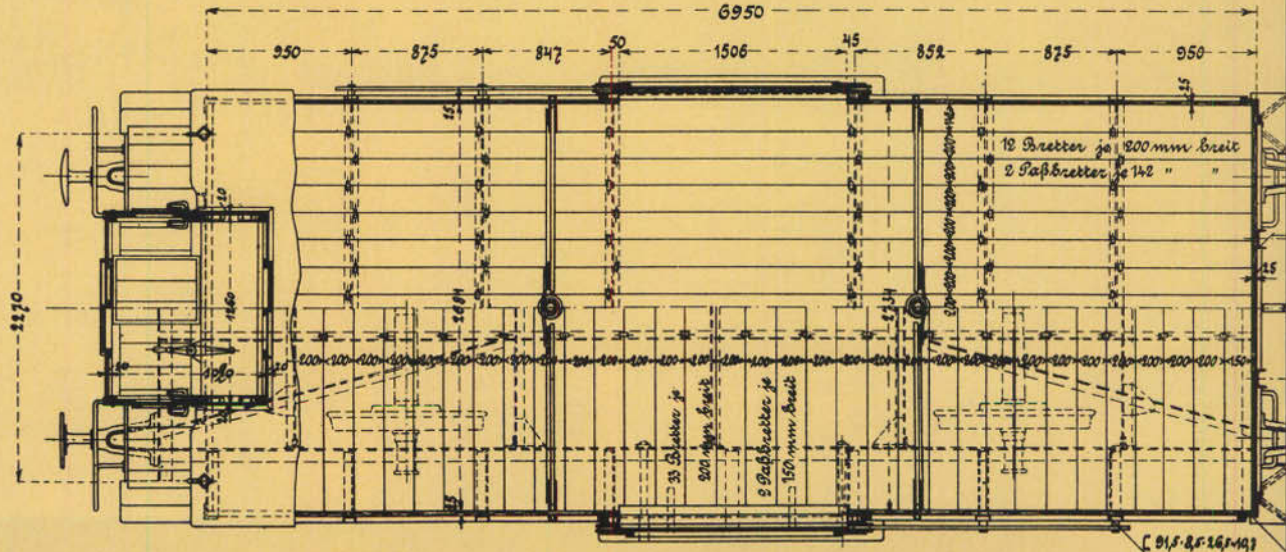


Abb. 3.



Maße mm.



Abb. 4.

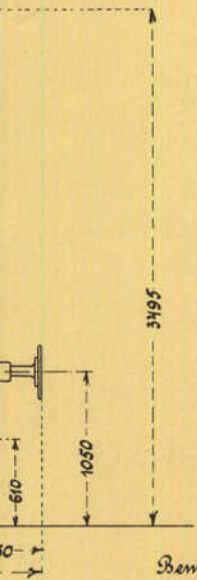
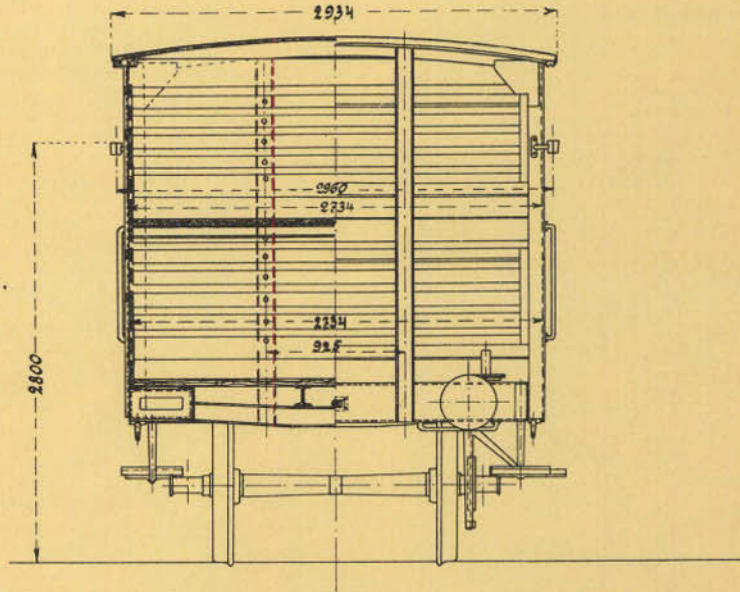
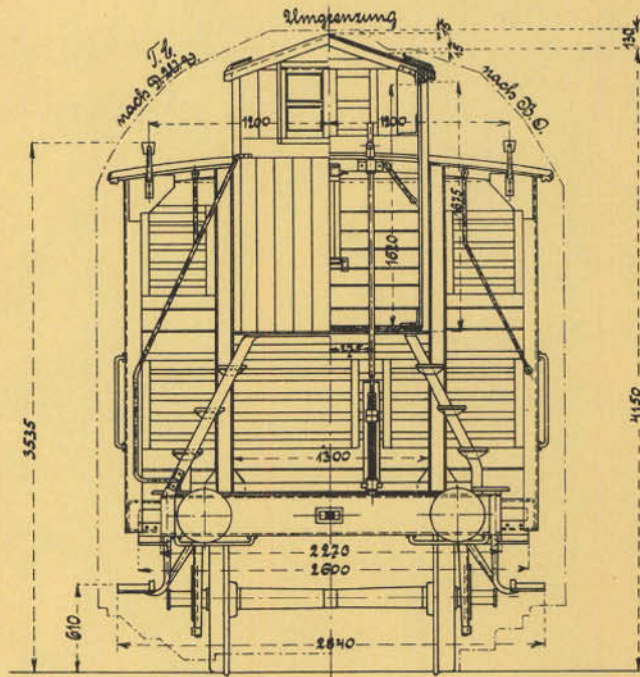


Abb. 5.

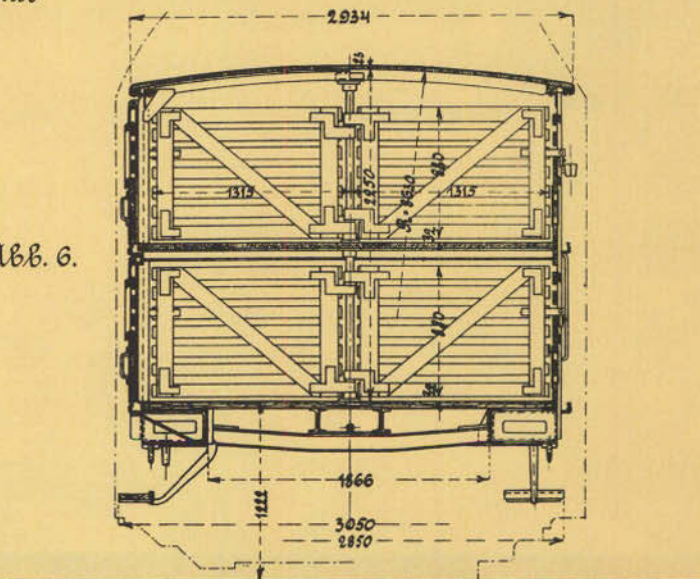


Bemerkung: Falze und Nuten der Bretter nach Blatt C 12.

Photolith. v. Bogdan Giesecke, Berlin W. Wilhelmstr. 66



Abb. 6.







36
2

36
2

01 1100



Bild 1: Eigentlich ist der Lokomotivschuppen von "Prinz" (Vero) für die Normgröße TT ausgelegt. Er ist aber auch bestens als Heimat für H0-Schmalspurlokomotiven geeignet. Die Türhöhe reicht für H0-Preiser-Mannschaften aus. Für die oft besonders kurzen Schmalspur-H0e-Fahrzeuge reicht die Schuppenlänge für zwei hintereinander stehende Lokomotiven gerade noch aus.

Nebenbahn-Lokomotivschuppen

Bausätze mit zwei Standgleisen in H0, TT, N und Z

Seit einigen Jahren beschreiben wir im Eisenbahn-Journal in loser Folge verschiedene Lokschuppen sowie deren Abwandlungen und mögliche Umbauten im Modell. Von den bisher vorgestellten eingleisigen wollten wir nun zu den zweigleisigen Lokomotivremisen übergehen. Doch lassen Sie uns dieses Vorhaben noch etwas zurückstellen! Die Nürnberger Spielwarenmesse mit den beachtenswerten Aktivitäten der neuen/alten "Osthersteller" hat uns veranlaßt, ausdrücklich auf dieses Potential hinzuweisen. Wäre es doch jetzt möglich, daß auf die Nachfrage seitens der Kunden auch Interessantes aus der Produktion der ehemaligen DDR in unseren Fachgeschäften auftaucht.

Da freut sich der Schmalspurfan

Wenn von einem Lokschuppen die Rede ist, steht wohl sofort der allgemein bekannte gewaltige Ringlokschuppen vor dem geistigen Auge. Aber es gab auch wesentlich kleinere Bauten, denn immer richtete sich die Größe nach den betrieblichen Erfordernissen. Dies trifft ganz besonders für Einrichtungen der Schmalspurbahnen zu, denn die Finanzen einer solchen Bahn waren in der Regel recht karg bemessen. Auch hier war die Anzahl der unterzustellenden Lokomotiven für die räumliche Auslegung eines Lokomotivschuppens von ausschlaggebender Bedeutung. Für einen Schmalspur-Endbahnhof

genügte in den meisten Fällen ein Lokschuppen mit nur einem Standgleis. Ein solcher könnte die Vorlage für das **Prinz-Modell** (Vero) gewesen sein. Wir sagen "könnte", denn das Modell war ursprünglich für Normalspurbahnen in der Baugröße TT konzipiert. Es ist jedoch – ohne Einbuße an Vorbildgerechtigkeit – hervorragend für Schmalspurbahnen in H0e und H0m zu verwenden. Für H0m kann an den Grundmauern etwas Höhe (1 bis 2 mm) zugegeben werden.

Der Lokschuppen ist in Holzbauweise ausgeführt und besitzt bewegliche Torflügel. Dahinter fungiert ein in Bruchsteinmanier errichteter Anbau als Werkstatt und Lagerstätte. Das für Reparaturen notwendige Material wird an ei-

Bild 2: In Vorratsboxen an der Schuppenwand lagern die bescheidenen Kohlevorräte. Auch für die Schlacke ist noch in einer Box Platz.



Bild 3: Der Anbau aus Naturbruchstein hinter dem Lokschuppen beherbergt das Magazin und die Werkstatt für anfallende Reparaturen.





Bild 4: Die Lokomotive der BR 99 4503, ein einmaliges M+F-Modellchen, hat hier ebenso wie die Heeresfeldbahn-Diesellokomotive (ebenfalls M+F) eine Heimat gefunden. Die Formen für beide Modelle gingen einstmal in den Besitz von Bemo über, sind aber leider nicht wieder reaktiviert worden.

ner Außenwand des Werkstattanbaus im Freien gelagert. Ein Schleppdach auf einer Balkenkonstruktion gewährt den notwendigen Wetterschutz. Anstelle des üblichen Kohlebensens gibt es nur einfache Holzbuchten an der Seitenwand des Lokschuppens, in denen auch die anfallende Schlacke zwischengelagert wird. Für die Brotzeit genehmigte die Direktion den Bediensteten eine Holzbank, die, wie die Situation unserer Bauausführung beweist, auch gern genutzt wird.

Das Modell läßt sich ohne Schwierigkeiten "aus dem Kasten" zusammenbauen und ist deshalb auch für Ungeübte ein guter Einstieg in den Gebäude-Modellbau. Ein sparsamer Farb-

auftrag nimmt dem Kunststoff den Glanz und schafft die notwendige Atmosphäre eines solchen Motivs.

Ein »Haus« und seine Bewohner

Ein weiteres Modell aus den neuen Bundesländern, das Erwähnung verdient, ist fertig aufgebaut 27 cm x 12 cm x 10 cm groß und stammt von **Auhagen** (Bausatz Nr. 3/32). Der zweigleisige, zweistöckige Lokschuppen in der Baugröße H0 regte uns zur Gestaltung eines Kleindioramas an. Thema: Ein "Haus" und seine Bewohner. Die Rede ist hier nicht von einem x-

beliebigen Wohnhaus, sondern von einem Lokomotivschuppen – im Eisenbahner-Jargon häufig als "Haus" bezeichnet.

Unser Lokschuppen wurde schon kurz nach der Jahrhundertwende errichtet. Am Fuße einer Rampe in einer Mittelgebirgsgegend gelegen, waren in ihm Schiebelokomotiven beheimatet. Außerdem wurden hier die Tenderloks für die abzweigende Nebenbahn mit neuen Vorräten versorgt und fanden nach Dienstende einen "Unterschlupf". Im Laufe der Jahre gaben sich verschiedene Mitglieder der großen "Dampflokfamilie" ein Stelldichein.

Die Stürme der Zeit ließen unseren kleinen Lokschuppen ziemlich unberührt, und so hätte

Bild 5: Ein zweigleisiger Lokschuppen wird in Nenngröße H0 von Auhagen hergestellt (Art.-Nr. 3/32). Ein weitgehend baugleiches Modell gibt es auch für die Nenngröße TT von derselben Firma. Das schon seit Jahren lieferbare Modell stellt eine Bereicherung des Lokomotivschuppen-Angebots dar. Es kann sowohl in Mittelgebirgslandschaften der alten als auch der neuen Bundesländer angesiedelt sein. Der Bockkran an der Außenwand, wichtiges Hilfsmittel für die Reparatur einstmaliger hier stationierter Dampflokomotiven, entstand im Selbstbau.

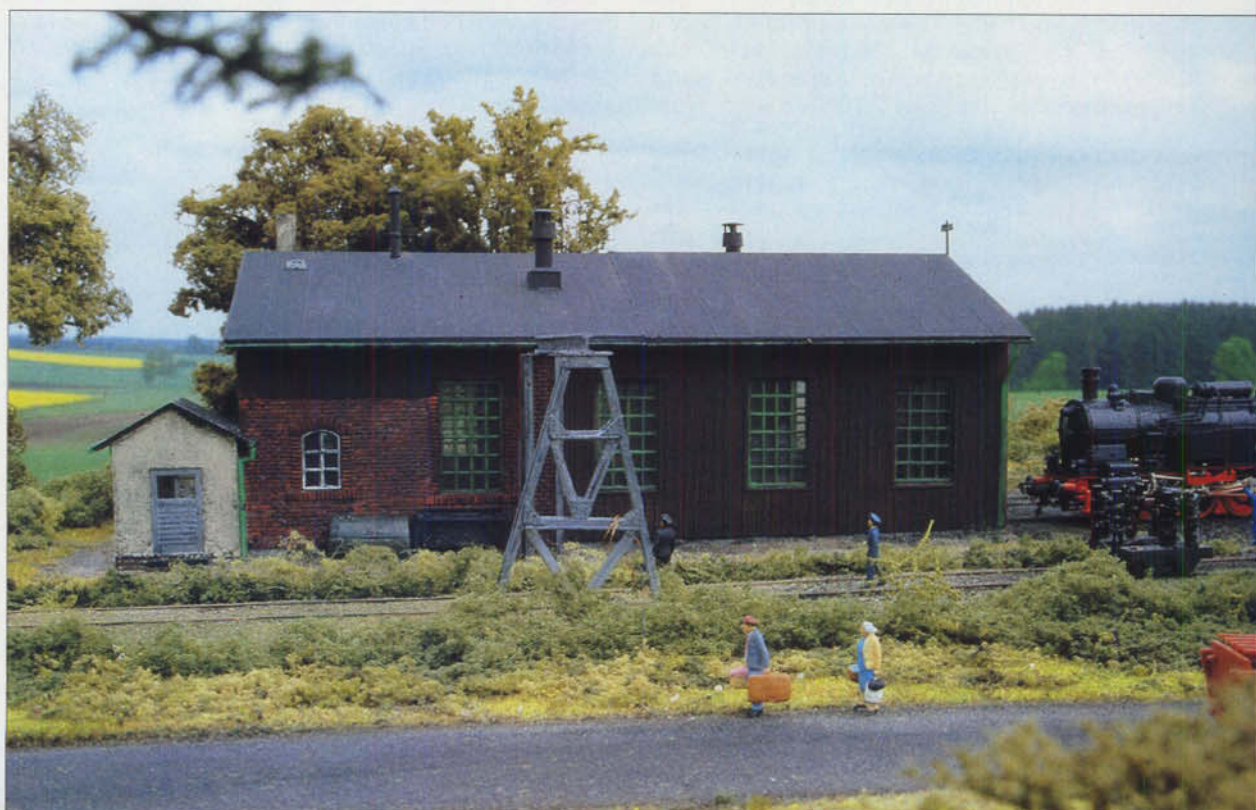




Bild 6: Eine romantisch gestaltete Umgebung hebt das Flair eines Lokschuppens selbst von der Rückseite. Der kleine Anbau kann sowohl als Schmiermittellager als auch als gewisses Örtchen dienen.

es wohl noch lange weitergehen können, wenn nicht eines Tages fremde Gäste aufgetaucht wären. Sie erregten ziemliches Aufsehen bei jung und alt, denn ihr Aussehen und Benehmen unterschied sich doch sehr von dem der gewohnten Dampfzöcher. Mit dumpfem Brummen der Dieselmotoren kündigten sie jedesmal ihr Kommen an. Die "Neuen" brauchten keine Schiebehilfe mehr über die Rampe, und ihr Bedarf an Betriebsmitteln wurde im Bahnbetriebswerk des Endbahnhofes gedeckt. Schon nach kurzer Zeit wurden die ersten ehemals hier beheimateten Dampflokomotiven auf einem Stumpfgleis kalt abgestellt und dann als Lokzüge zur Verschrottung abgefahren. Die einstigen Gäste gehörten bald zum gewohnten Bild, und schließlich lebten die "Dampfer" nur noch in der Erinnerung der Eisenbahner. Nun diente der alte Dampflok-schuppen nur mehr gelegentlich zum Unterstellen einer der neuen Dieselloks. Die Einrichtun-

gen zur Bekohlung und zum Entschlacken wurden nach und nach abgebaut. Lediglich der Reparaturkran über dem Stumpfgleis blieb erhalten und kündete von ehemaliger reger Betriebsamkeit bei Reparaturen. Der Aufbau des Lokschuppens erfolgt gemäß Anleitung. Der vordere Teil des zweistöckigen Schuppens ist in Holzmanier ausgeführt, wogegen der hintere aus Ziegelsteinmauerwerk besteht. In diesem Teil ist – erkennbar an der Fensteraufteilung – eine Werkstatt untergebracht. Der verputzte kleine Anbau könnte als Magazin dienen. Der einseitig in die Schuppenwand eingelassene Reparaturkran über dem Abstellgleis entstand im Eigenbau aus Kunststoffprofilen von Vollmer. Für die Hebevorrichtung wurde ein querliegender Doppel-T-Träger verwendet. Der kleine Transportwagen für Speise- und Luftpumpen der Dampfloks entstand ebenfalls im Eigenbau. Das Wägelchen wurde aus entspre-



chend zugeschnittenen Kunststoffstreifen zusammengeklebt. Für das Fahrgestell sind die Räder von H0e-Schmalspurwagen auf H0-Achsen aufgezogen worden. Bei den Pumpen handelt es sich um Bauteile des ehemaligen Kleinserienherstellers M+F. Die Wagen, die für den Transport der doch recht gewichtigen Pumpen verwendet wurden, waren in vielen Bahnbetriebswerken und Lokstationen zu sehen. Als weitere Kleinbastelei befinden sich an der Schuppenwand noch zwei Säurebehälter, in denen Maschinenteile von Rost befreit wurden. Der hier beschriebene Lokomotivschuppen läßt sich u.a. sehr vorbildgerecht auf Modellbahnanlagen verwenden, die eine Lokal- oder Nebenbahn zum Thema haben. Fast denselben Gebäudetyp gibt es auch als Bausatz für die Nenngröße TT (Art.-Nr. 2/33). Er hat die Abmessungen 17,0 cm x 9,3 cm x 7,5 cm.



Bild 7: Neben dem Kran mit seinem Werkstattgleis haben Behälter für Lösungsmittel, die zum Entrosten von Maschinenteilen dienen, einen Platz gefunden. Hier wurden nicht nur Rost und alte verhärtete Schmierstoffreste, sondern auch Ruß und sonstige Verschmutzungen gelöst. Das Werkstattgleis wird kaum noch, der Kran überhaupt nicht mehr genutzt. Die Kranlaufkatze ist deswegen schon abmontiert.



Bild 8: Dampflokomotiven ade! Schon längst haben bei unseren zweistöndigen Lokschuppen Diesellokomotiven Einzug gehalten, die hie und da die alten Bw-Einrichtungen für kleine Wartungsarbeiten, ansonsten aber zur Übernachtung nutzen.

Für jeden etwas

Nun zu unserem Überblick, den wir Ihnen über das Angebot der Großserienhersteller an zweistöndigen Lokschuppen geben wollten. Der Vorbilder sind viele. Schließlich dienten derartige Remisen lange Jahre in den Endbahnhöfen von Lokal- und Nebenbahnen als nächtliche Bleibe für die letzten eingetroffenen Maschinen, die am nächsten Morgen die ersten Züge in der Gegenrichtung bespannen mußten. Auch die Lokstationen und Bws von Zwischenbahnhöfen an Haupt- und Nebenstrecken waren oft mit diesem Schuppentyp ausgestattet. So konnten z.B. die auf abzweigenden Stichbahnen verkehrenden Lokomotiven dort behei-

matet sein, oder im Bahnhof wurde planmäßig ein Lokwechsel vorgenommen, was das Vorhalten mehrerer Maschinen erforderlich machte. Für die Schiebelokomotiven an Rampenstrecken waren Remisen ebenfalls erforderlich; darüber hinaus gab es bei der Bahn manche weitere Verwendungsmöglichkeit entsprechend den örtlichen und betrieblichen Gegebenheiten. Entsprechend gefächert präsentiert sich die Angebotspalette.

Die Firma **Faller** bietet für die Nenngröße H0 unter der Art.-Nr. B-161 einen Lokschuppen mit unsymmetrischer Giebelwand an. Die Abmessungen betragen 30,5 cm x 16,4 cm x 13,8 cm. Das mit Blechtafeln gedeckte Dach besitzt zwei Oberlichter – sogenannte Laternen – und zwei

Rauchabzüge. An den Lokschuppen schließt sich der zweistöckige Turm für den Wasserbehälter an. Ein seitlich angesetzter Werkstattanbau komplettiert dieses in Ziegelmauerwerk mit Fachwerk ausgeführte Modell. Für die Nenngröße N stehen zwei Modelle zur Auswahl: eine in Bruchsteinmauerwerk dargestellte Remise (Art.-Nr. 2116; 12,8 cm x 11,1 cm x 6,8 cm) sowie ein in moderner Bauweise gehaltenes 19,8 cm x 10,0 cm x 6,8 cm großes E-Lok-Schuppen (Art.-Nr. 2141). Für die Nenngröße Z ist unter der Art.-Nr. 2732 ebenfalls ein zweistöndiger Lokschuppen mit den Abmessungen 17,0 cm x 11,2 cm x 6,9 cm erhältlich.

Bild 9: Für Freunde der Nenngröße N gibt es bei Faller unter der Art.-Nr. 2141 einen modernen Lokschuppen für Diesel- und Elloks.

Bild 10 (unten): Für die Lokwinzlinge der Nenngröße Z gibt es unter der Bestell-Nr. 2732 ein Lokschuppen von Faller.

Bild 11 (rechts oben): Fallers N-Oldtimer-Lokschuppen (Art.-Nr. 2116).



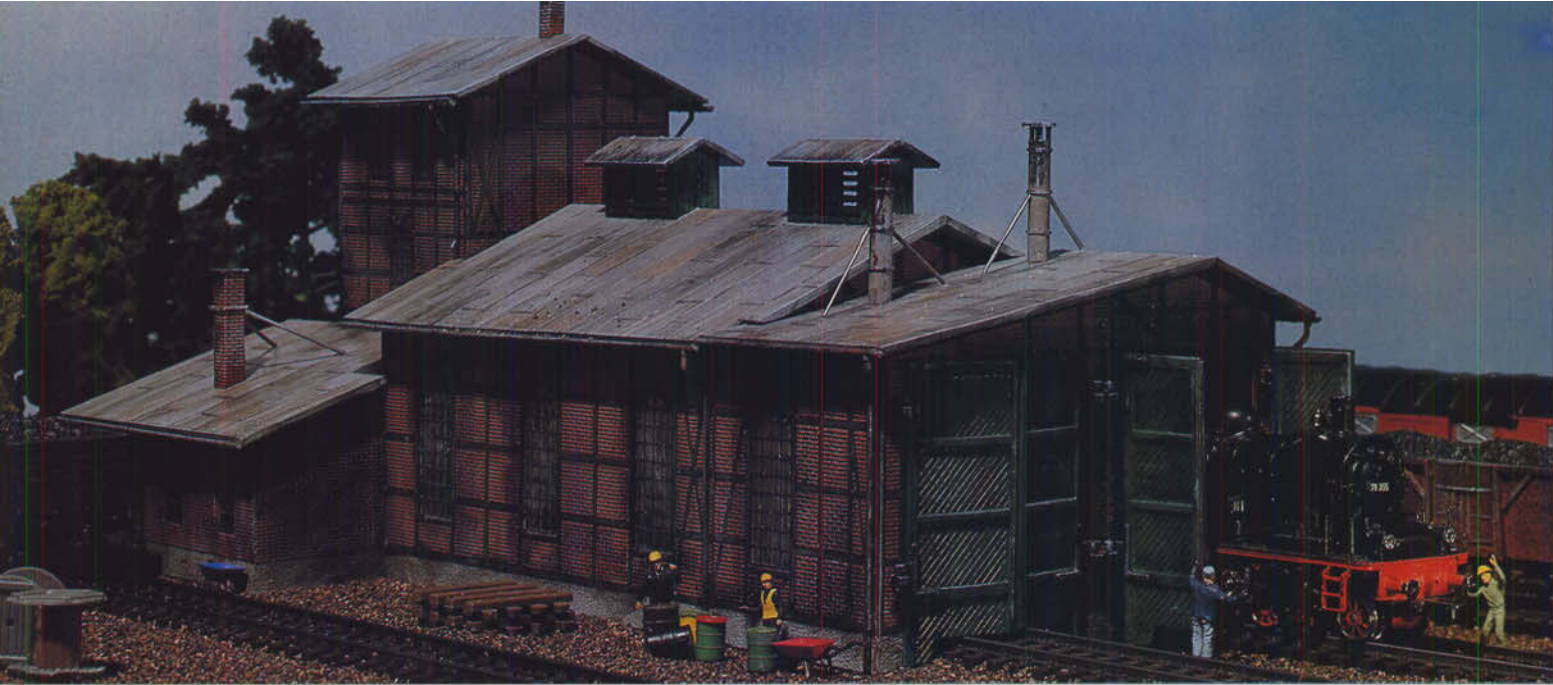


Bild 12: Mit asymmetrischer Stirnwand versehener zweigleisiger H0-Lokschuppen von Falter mit angebautem Hochbehälter und Werkstatt (Art.-Nr. B-161).



Bild 13: Der in Ziegelsteinmanier ausgeführte H0-Lokschuppen von Vollmer verfügt auch über einen seitlich angeetzten Werkstattanbau (Art.-Nr. 5752).



Bild 14: Aber auch in moderner Bauweise hält Vollmer einen zweigleisigen Schuppen in der Nenngröße H0 für Elektro- und Dieselloks vor (Art.-Nr. 5760).

Kibri hat unter der Art.-Nr. B-9438 einen in Fachwerkmanier mit verputztem Mauerwerk ausgeführten sechsfenstrigen Lokschuppen im Sortiment. Ein Wohngebäude für Bahnbedienstete und Magazin schließt an das Modell an.

Die Gesamtabmessungen betragen 26,0 cm x 15,0 cm x 12,0 cm. Mit roten Dachziegeln gedeckte Dächer stellen einen hübschen Kontrast zu dem braunen Fachwerk und weißen Verputz dar. Das Dach des Lokschuppens trägt

zwei "Laternen" und Rauchabzüge in unterschiedlicher Bauausführung. Ein reiner Ziegelsteinbau ist dagegen das N-Modell (Art.-Nr. B-7438) mit den Abmessungen 19,0 cm x 11,1 cm x 7,5 cm.

Bild 15: Baustilgleich wie für H0 ist der Vollmer N-Schuppen, ebenfalls für Diesel- und Elloks, ausgeführt (Art.-Nr. 7605).

Bild 16: Auch für die Dampflokomotiven der Nenngröße N hält Vollmer einen zweigleisigen Lokschuppen unter der Art.-Nr. 7698 bereit.



Fotos 1 bis 4:
K. Heidbreder,
5 bis 8: P. Schiebel,
9 bis 20: Werkfotos

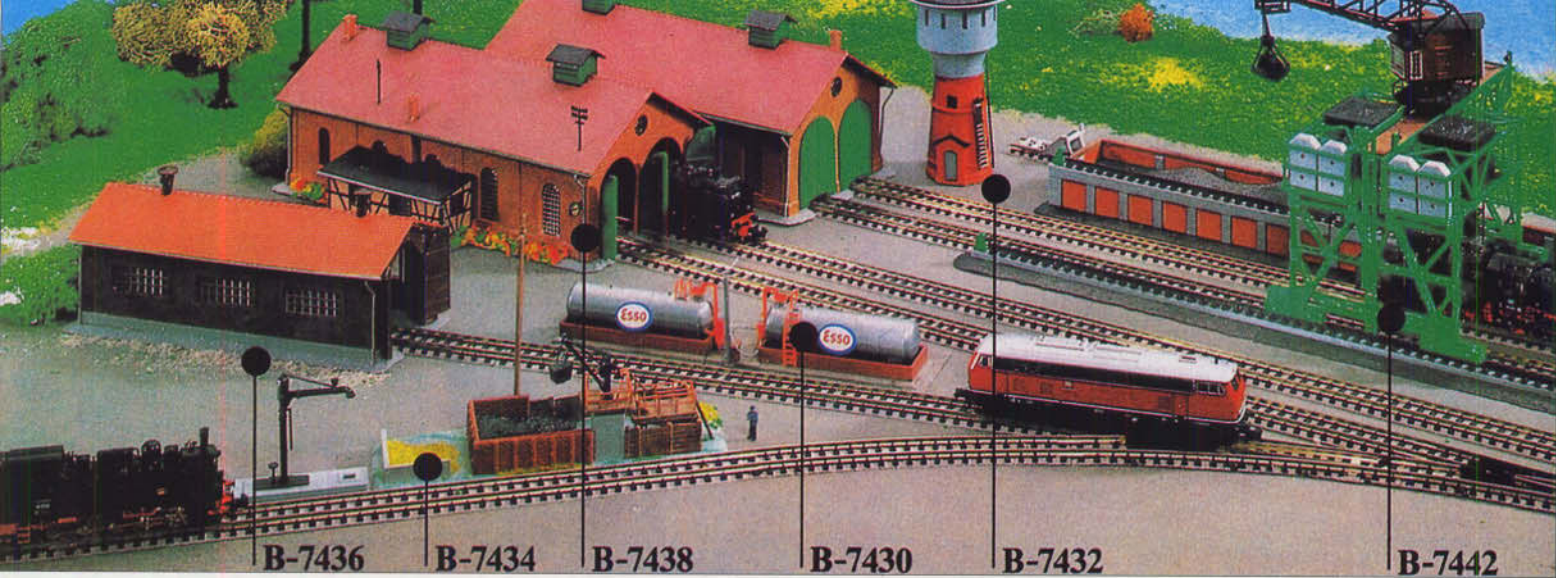


Bild 17: Der zweigleisige Lokschuppen aus dem N-Programm von Kibri (Art.-Nr. 7438) kann beliebig erweitert werden.

Aus der Junior-Serie von Pola stammt ein Lokschuppen (Art.-Nr. 1020) mit den Abmessungen 32,3 cm x 17,2 cm x 12,0 cm. Auch hier wurde für die Wandteile mit ihren 20 Fenstern Ziegelmauerwerk nachgebildet; das Dach zeigt sich als Blechdach mit durchgehendem Oberlicht. In diesem "Haus" können zwei bis zu 30 cm lange Schlepptenderlokomotiven abgestellt werden. Für N gibt es einen Lokschuppen (Art.-Nr. 210) mit rechtwinklig angesetztem Werkstattgebäude. Alle Wände sind als Bruchsteinmauerwerk ausgeführt. Abmessungen: 16,0 cm x 17,5 cm x 7,0 cm.

Vollmer führt für die Dampflokfreunde einen 30,5 cm x 19,5 cm x 9,0 cm großen Lokschuppen (Art.-Nr. 5752) im Programm. Seitlich an der Remise befinden sich zwei Werkstattbauten. Das Dach ist mit einer Dachpappenabdeckung versehen; es zeigt vier Dachfenster und ebenso viele Rauchabzüge. Mit der Art.-Nr. 5760 steht ein 30,0 cm x 15,0 cm x 11,0 cm großer E-Lok-Schuppen zur Verfügung. Es handelt sich um eine moderne Bauausführung mit großen Fenstern und querliegenden Dachreitern. Die Wände sind mit Fliesen verkleidet. In sehr ähnlicher Ausführung gibt es diese beiden Lokschuppen mit den Art.-Nrn. 7698 und 7605 auch für die Nenngröße N.

Mit diesem umfangreichen Programm an Lokschuppen mit zwei Standgleisen können bestimmt viele Modellbahnerwünsche erfüllt werden. Wie sich einer der hier vorgestellten Bausätze mit einigem Geschick noch umgestalten läßt, beschreiben wir in einem nachfolgenden Beitrag. **ds**

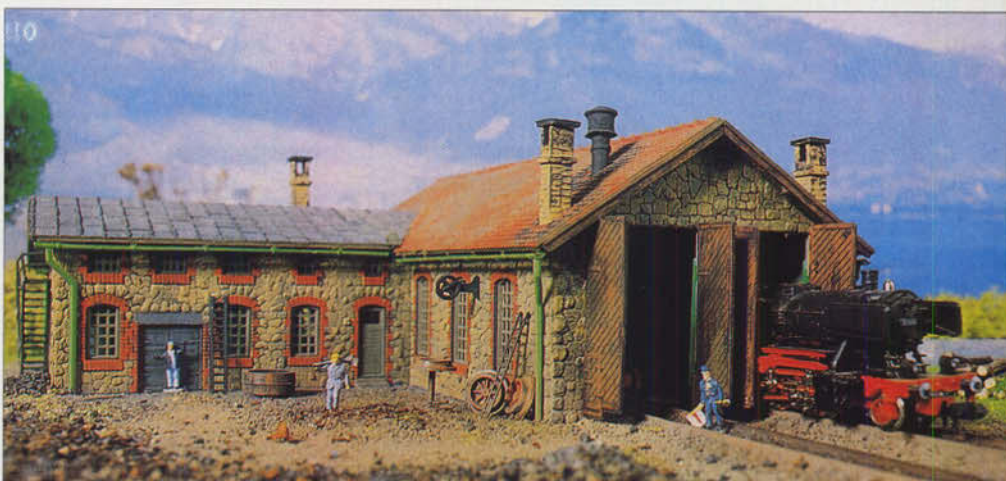


Bild 19 (oben): Im Maßstab 1:160 gibt es von Pola einen Dampflok-Schuppen mit seitlichem Werkstattanbau (Art.-Nr. 210).

Bild 18 (rechts oben): Der zwei-ständige H0-Lokschuppen in Fachwerkausführung von Kibri (Art.-Nr. 9438), der beim Vorbild in ähnlicher Art öfters anzutreffen war, kann auch für manche vorbildgerechte Umbauten dienen.

Bild 20: H0-Lokschuppen der Pola-Junior-Serie (Art.-Nr. 1020).





Bild 1: Nach Herrn Elsners "Schnellbaumethode" wird innerhalb kurzer Zeit ein verblüffendes Ergebnis erzielt. Rocos BR 58, die eine realistische Patinierung erhalten hat, rollt langsam auf den komplett aus Holz gefertigten Fußgängersteg zu.

Modellbau-Workshop

Besonders stimmungsvolle Modellbahn

Aus Berlin zu unserem Treffen mit Preisträgern des 2. Internationalen Modellbauwettbewerbs angereist war Herr Rudolf Elsner, Modellbauer, Fotograf, Lehrer, Künstler. Nur die letzten beiden Berufe werden ständig ausgeübt: Herr

Elsner ist Studiendirektor an einem Gymnasium, lehrt Kunst, Kunstgeschichte und Werken. Modellbau und Fotografie sind Steckpferde.

Als Herr Elsners Sohn vor Jahren einst eine

Modellbahn erhielt, fing der Vater Feuer, das noch heute lichterloh brennt. Sein Thema ist seit eh und je die Berliner Stadtbahn der fünfziger Jahre. Es entstanden im Laufe der Zeit Bauten aus dem Raum Berlin-Spandau im



Bild 2: Die Hintergrundbilder sind Vorbildfoto-Vergrößerungen.

Bild 4: Zum Schotteraufstreuen dient ein kleines Stück Packpapier.



Bild 3: Die richtige Hintergrundausswahl ist wichtig für das gewünschte Milieu.

Bild 5: Sand umschließt das kleine Biotop am Bahngelände.





Bild 6: Am Gleiskörper entsteht ein kleiner Sandweg für Bahnbedienstete.

Maßstab 1:87, die schließlich auf einem Diorama Platz finden sollten. Was aber herauskam, ist eine große H0-Anlage in einem Freizeitraum.

Wer sich noch einmal die Fotos des Wettbewerbsbeitrags von Herrn Elsner anschaut (EJ 11/1987), fühlt sich mitten in das Betriebsgeschehen versetzt. Dieser Eindruck entsteht durch stimmungsvolle Momente, die fotografisch festgehalten sind, als handle es sich um gemalte Bilder. "Farbe ist alles; milde, atmosphärisch diffuse Töne lassen glauben, man stehe inmitten der Szenerie" – so das Geheimnis des 61jährigen Modellbahn-Individualisten. Das andere Element seiner wirklichkeitsnahen Anlage: Naturprodukte – eine einfache und "echte" Methode, Natur en miniature nachzugestalten. Bei Spaziergängen am Stadtrand, aber auch beim Bummel durch die Berliner Innenstadt entdeckt Herr Elsner immer wieder brauchbare Pflanzen, die, unbelaubt, z.B. eine trübe Novemberstimmung betonen. Dazu zählen aber auch aus Schottland mitgebrachtes Heidekraut sowie Baumflechten unterschiedlichster Art.

Nur äußerst zaghafte greift Herr Elsner auf Dekorationsmaterial von Zubehörfirmen zurück. Kein Wunder, daß seine Anlage wie auch das an unserem Werkstatt-Tag geschaffene Diorama Ihresgleichen suchen. Es ist nichts "Abgekupferstes", sondern ein Werk nach Selbsterlebtem, Selbstgesehenem, auch eines der eigenen Phantasie, geschaffen wie mit Pinsel und Farbe. Aber da sind wir schon beim zweiten Hobby Herrn Elsners...

Bild 8 (rechts): Das Bauwerk verfügt über eine recht interessante, aber auch aufwendige Imitation der Balkenkonstruktion. Da es fertige Holzprofile in den unterschiedlichsten Abmessungen und Materialstärken käuflich zu erwerben gibt, z.B. North-Eastern, ist die Bastelarbeit zwar zeitaufwendig, aber nicht unmöglich.

Bild 10 (unten rechts): Unsere Aufnahme aus der Vogelperspektive zerstört leider etwas die Illusion, da im Hintergrund das Gleisende erkennbar wird.

Bild 9 (unten): Fertig eingeschottert und an den Seiten begrünt ist das Roco-Line-Böschungsgleis. Die Kunststoffböschung ist bei dieser Verfahrensweise des Einschotterns kaum noch erkennbar.



Bild 7: Schon 1987 haben wir den selbstgefertigten Holzstreg im EJ vorgestellt.



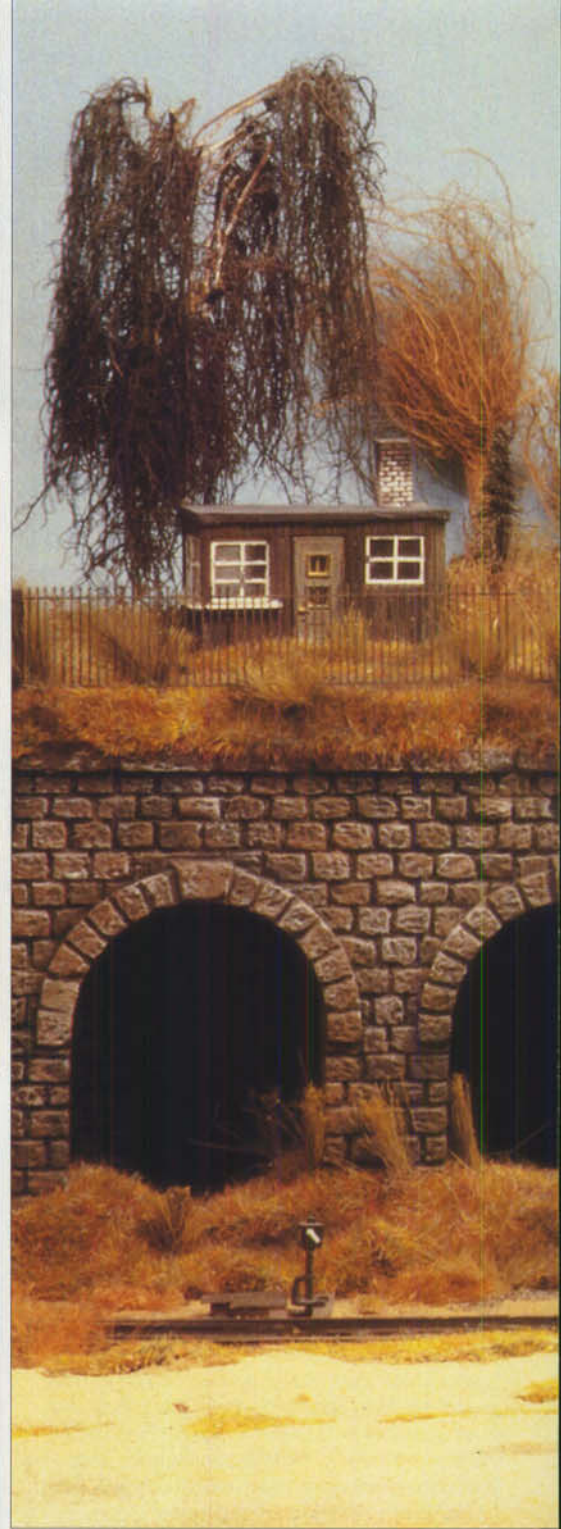


Bild 11: Das Hintergrundfoto ergänzt bestens den Vordergrund.



Bild 12: Die verblüffende Dampfzahn beruht auf einem besonderen Trick. Material: Watte!

Bild 13: Trübe Novemberstimmung! Aus der Schlackegrube steigt rußiger "Seuthe"-Rauch auf.



Im vorausgegangenen Journal haben wir bereits eine Arbeit unseres Workshops (Richard Orban) vorgestellt. Dort hat sich eine kleine Ungenauigkeit eingeschlichen. Auf der ersten Seite heißt es ... "1971 fand der inzwischen 37jährige zu einem Club in Lüttich." Da wir Herrn Orban nicht um 20 Jahre älter machen möchten, müßte es richtiger heißen: "1971 fand der heute 37jährige..."

Ferner hieß es in der Überschrift zu der Arbeitsbeschreibung von Herrn Orban: "20 Stunden Bastelspaß." Natürlich hatten wir mit unseren Besuchern 20 Stunden Bastelspaß und sogar noch mehr. Der reine Dioramenbau des Geländeausschnitts, den Herr Orban gestaltete, nahm jedoch max. 8 Stunden in Anspruch. Dies zur Orientierung für alle, die gern eine ähnliche Arbeit in Angriff nehmen würden (und vielleicht von den "20 Stunden" abgeschreckt werden).

-red.-

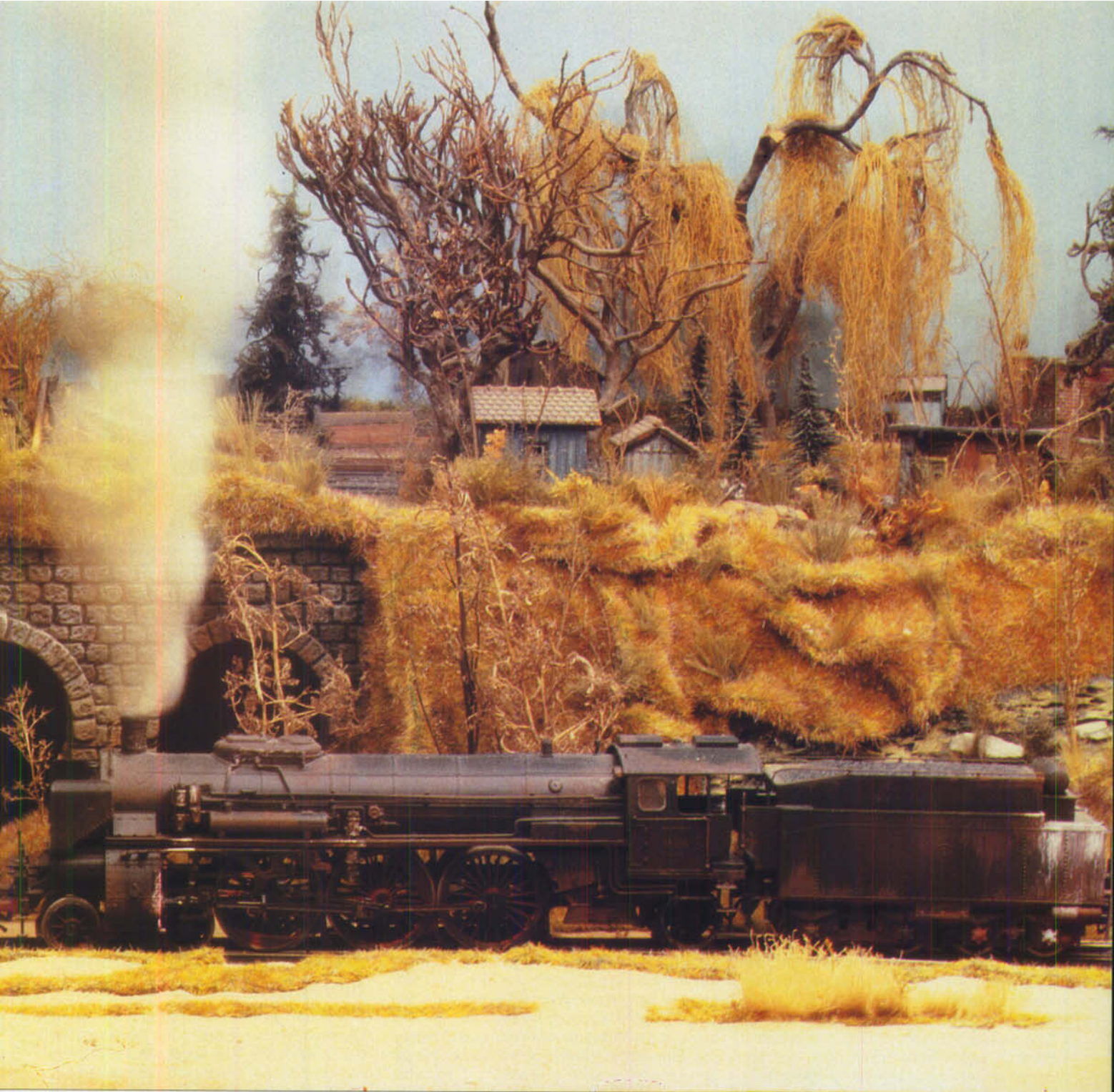


Bild 14: Völlige Windstille läßt die Dampffahne senkrecht aufsteigen. Im Modell wird Watte auf einem feinen Draht aufgefädelt, mit brauner und schwarzer Farbe aus der Sprühdose zart eingefärbt und für das Foto leicht bewegt und lange belichtet.

Bild 15: Wirklichkeitsnäher – durch Erzeugung diffusen Herbstlichts – läßt sich eine solche Szene kaum noch gestalten.

Fotos 1 - 11:
K. Heidbreder;
11 - 19: R. Elsner

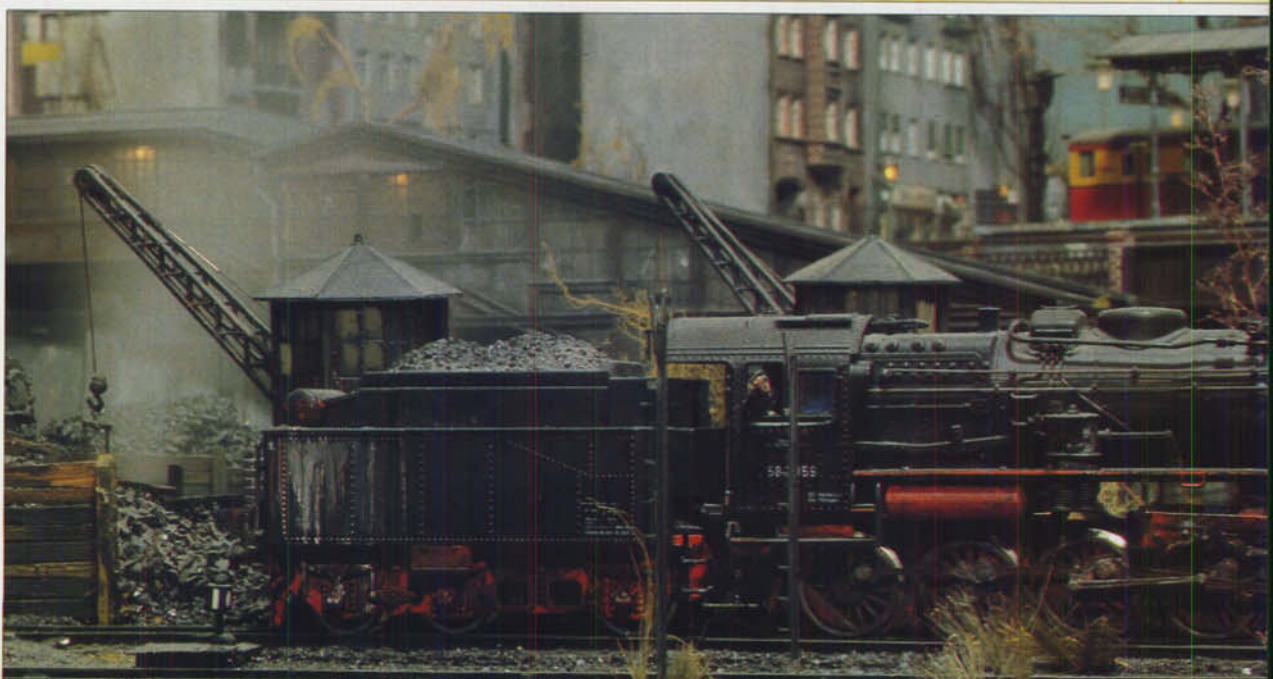




Bild 16: Geheimnisvolle Atmosphäre im ersten Dämmerlicht. Unsere Lok wartet auf den ersten Einsatz. Der aus den Zylinderzischhähnen ausströmende "Dampfnebel" wird durch im Gleis eingebaute große Seuthe-Rauchgeneratoren erzeugt. Die Bilder 13, 16 bis 19 stammen von der Elsnerschen Heimanlage.

Nun zur Vorstellung von Herrn Elsners Arbeit, die in Aufbau, Gestaltung und Ausführung völlig anders geartet ist.

Herrn Elsner stand weniger Zeit zur Verfügung. Er mußte aus schulischen Gründen unseren Workshop schon früher verlassen. Wer ein richtiger Lehrer ist, der bereitet "seinen Unterricht" gründlich vor. So auch Herr Elsner. Er brachte bereits in einer sorgfältig ausgeführten Transportkiste, die außerdem als Boden des

Dioramas diente, eine fertige Böschung und seinen aus Holz gearbeiteten Modellfußgängersteg, den unsere Journal-Leser bereits aus einer früheren Ausgabe kennen, mit. Die Gestaltung des Motivs dauerte dann auch nur etwa drei Stunden. Die Methode empfanden wir als sehr empfehlenswert, gerade für Landschaftsgestalter, bei denen das Fotografieren eine größere Rolle spielt. Aber lassen wir ihn nun selbst berichten: **-red.-**

Bild 17: Vor der Fahrdienstleitung begegnen sich zwei Kraftprotze: Rocos 94 und Weinerts Kälble.



Gestaltung von Eisenbahndioramen – einmal anders

Die Bilder meiner Arbeit zeigen ein kleines Diorama, dessen Herstellung anders verläuft als sonst üblich. Alle abgebildeten Teile sind nicht fest mit der Grundplatte verbunden.

Für eine solche variable Gestaltung sprechen mehrere Argumente, von denen ich die entscheidenden erläutern möchte.

Oft hat man den Wunsch, fertiggebaute Teilbereiche in immer wieder veränderbarer Zusammenstellung z.B. für Fotozwecke zu wechseln, zu verschieben oder anders zu komponieren. Nur so kann das Optimale herausgefunden werden. Außerdem wird auch noch mehr Spielraum für kreative Arbeit beim Eisenbahnmodellbau erreicht. Mitunter werden Bauten fertig, die für den Einbau in eine größere Anlage bestimmt sind, aber möglicherweise an Stellen eingearbeitet werden müssen, die später nur unter schwierigen Umständen oder gar nicht mehr für die Anfertigung guter Fotos erreichbar sind. Manchmal möchte man auch die Möglichkeit haben, eine Szenerie mit einem oder mehreren Gebäuden zu gestalten, die entweder von der Epoche her oder stilistisch nicht in den vorhandenen Anlagencharakter passen.

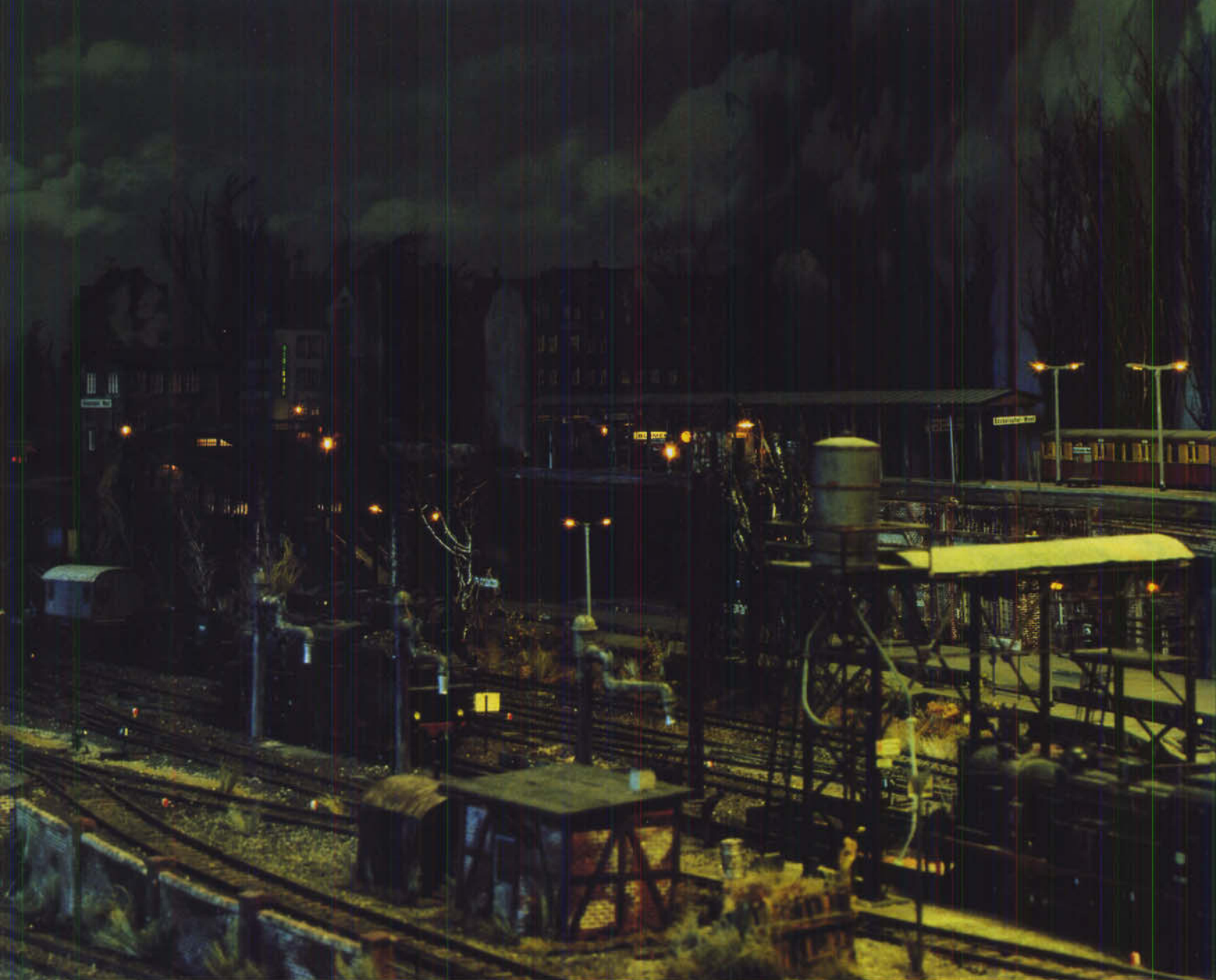


Bild 18: Direkt mystisch wirkt die morgendliche Szene im Bahnbetriebswerk. Langjährige Foto- und "Lichterfahrtung" ist hierfür erforderlich.

Auch der Zeitfaktor kann eine Rolle spielen. Wenn man aus einem Fundus fertiger Bauteile ein Diorama zusammenbaut, ist man in 1 bis 2 Stunden schon so weit, daß das eigentliche Ziel, nämlich das Gestalten von Aufnahmen mit Licht und Schatten, das Einfangen von Eisenbahnatmosphäre mit der Kamera, in Angriff genommen werden kann. Geringfügiges Verändern der Positionen genügt, um andere Wirkungen entstehen zu lassen.

Die Platzfrage ist vielleicht für manchen Modelleisenbahner auch von Bedeutung. Viele kleine Einzelteile nehmen bedeutend weniger Raum beim Verstauen ein als immer wieder neue Platten mit festmontierten Bauelementen. Hier einige Beschreibungen der Bauteile, die auf dem Diorama Verwendung gefunden haben, das auf einer 5 cm dicken, 1 m x 50 cm großen Styrodurplatte angeordnet wurde.

- Ein eingleisiger Bahndamm, der auch für andere Fotos schon Verwendung gefunden hat, bei dem die eine Seite eine flache gras- und sträucherbewachsene Böschung hat und die andere Seite als ansteigender Fußweg mit Arkadenbögen darunter gestaltet ist.

- Der kleine Bahnhof mit Nebengebäude, dem natürlich Farbe, Alterung und Ergänzen mit Gras, Sand und Unkräutern das Flair langjähriger Bestehens verliehen haben.

- Bäume, in deren Stamm unten eine Bohrung eingefügt wurde und eine Stecknadel (Spitze nach außen) mit Stabilit eingeklebt worden ist, erlauben auf der Styrodurplatte schnelles Auswechseln des Standorts.

- Bei den Zäunen sind ebenfalls Stecknadeln mit Sekundenkleber zur Verlängerung nach unten angeklebt, so daß auch sie nach Belieben verändert werden können.

Ein paar kleine Lauben, Fahrzeuge und Figuren beleben die Szene ebenso wie in Form gerissene Grasmattenstücke, die zusätzlich durch Fell- oder Pinselhaare mit längeren Gräsern oder

Unkraut dem Vorbild der Natur möglichst nahe kommen. Auf der Unterseite dieser Grasstücke ist eine dünne biegsame Bleifolie (Weinflaschenverschluß) aufgeklebt, um die Teilchen besser den "landschaftlichen Gegebenheiten" anpassen zu können. Zugleich dient die Bleifolie als Beschwerungsgewicht.

Lose aufgestreuter Sand in unterschiedlichen Farben für Wege usw. sowie eine passende Hintergrundkulisse vervollständigen das Bild. Die dampfende Lok bringt auf nicht unerhebliche Weise die angestrebte Eisenbahnatmosphäre ins Bild. **Rudolf Elsner**

Bild 19: Am Rande des Bahnbetriebswerks befindet sich dieser Berliner S-Bahnsteig.





Bild 1: Alle Trassen, also Bahndämme und Straßen, werden aus 6 mm starkem Sperrholz gefertigt. Eine Stichsäge leistet gute Dienste.

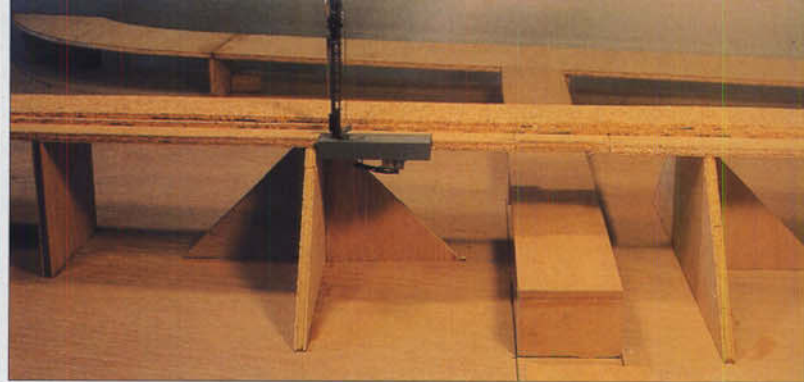


Bild 2: Eine Aussparung in der Grundplatte der Bahntrasse ermöglicht das Einfügen des Brawa-Signals.

Diorama "Modern Times" Teil 1

"Modern Times" – wer kennt diesen Filmklassiker aus dem Jahre 1936 nicht, in dem der unsterbliche Tramp Charlie Chaplin in das Räderwerk der Industriemaschinerie gerät und so seine Probleme mit der schon damals als "schnellebig" empfundenen Zeit hat. Das in dem Streifen angesprochene Thema "Moderne" ist immer aktuell. Als ich mich z.B. vor einiger Zeit zum Bau meines neuen Dioramas "Neubausiedlung am Rande einer nur noch wenig befahrenen Nebenbahnstrecke" entschloß, kam mir dieser Filmtitel sofort in den Sinn.

Viele Faktoren beeinflussten die Entwicklung der Nebenbahnen in Deutschland und tun es heute noch. Schlagworte wie "unrentabel" sind allorts zu hören. Zu dieser Problematik trägt natürlich ganz entscheidend unsere Vorliebe für das Auto bei. So ist das "Aus" für manche dieser Bahnstrecken unausweichlich. Der Personenverkehr wird wegen mangelhafter Auslastung entweder ganz eingestellt oder zumindest doch stark eingeschränkt. Alternativen mit Hilfe attraktiver Fahrzeuge gibt es zwar (siehe die abgelichteten Zuggarnituren der Modellbahnersteller), doch die Wirklichkeit schaut auf vielen Strecken anders aus. "Silberlinge" beherrschen das Bild. Die modernen Zugeinheiten findet man häufig nur auf ausgewählten Streckenabschnitten. Der Güterverkehr wird immer noch mehr auf die Straße verlagert. Unter wirt-

Bild 3: Auf die Bahntrasse klebt man Korkstreifen zur Nachbildung des Gleisbetts auf.



schaftlichen Gesichtspunkten ist die Bahn für viele Unternehmen einfach zu teuer.

Unsere niederländischen und Schweizer Nachbarn haben jedoch Wege gefunden, die Eisenbahn attraktiv und rentabel zu machen. In den Niederlanden ist es gelungen, ein flächendeckendes Netz zu entwickeln, das von den Bahnkunden eifrig benützt wird. In der Schweiz ist es selbstverständlich, daß Güter überwiegend auf der Schiene befördert werden.

Die Folgen der Entwicklung in Deutschland sind Gleisrückbau oder sogar der Abriß ganzer Strecken. Aufgrund dieser Maßnahmen verändert sich schließlich die Infrastruktur einer ganzen Region. Fabriken werden an verkehrsgünstigen Standorten neu errichtet. Entlang den Bahntrassen entstehen Wohnsiedlungen – dort, wo früher wegen des Lärms niemand wohnen wollte. Alte Gebäude fallen "der Abrißbirne zum Opfer". Moderne Zeiten – auch auf meinem Diorama weit weg von der von uns Modellbahnern so geliebten Nebenbahn-Romantik!

Solch ein Modellnachbau der Realität bietet viele neue gestalterische Möglichkeiten. Auf der Schauanlage ist ein Gleisanschluß zu einer Fabrik schon vor langer Zeit abgebaut worden. Lediglich ein völlig verwaorster Gleisabschnitt hinter dem alten Produktionsgebäude ist noch vorhanden. In unmittelbarer Nähe des Bahndamms entsteht eine Siedlung. Eine Straße erschließt das neue Wohngebiet. Herrscht auf

der einen Seite der Bahnlinie geschäftiges Treiben, so findet man auf der anderen Seite noch eine grüne Oase. Ein Bach schlängelt sich durch die Landschaft. Bäume und Sträucher entlang des Wasserlaufs sind ein Blickfang für das Auge. Doch lassen Sie mich jetzt eine ausführliche Baubeschreibung des Dioramas vorbringen!

Was alles benötigt wird

Auf einen Lattenrahmen wird eine 6 mm dicke Sperrholzplatte aufgeleimt und verschraubt. Diese Fläche ist der tiefste Punkt des Dioramas – in diesem Fall das Bachbett. Nun können alle Trassen wie Bahndämme und Straßen ebenfalls aus Sperrholz zurechtgeschnitten und an den gewünschten Stellen auf der Grundplatte verleimt werden. Eine Stichsäge erleichtert viele Arbeitsgänge.

Korkstreifen dienen zur Nachbildung des Gleisbetts. Mit Weißleim bestrichen, können die in zwei Lagen übereinandergelegten Streifen mit Nadeln oder Nägeln fixiert werden. Das Gleisbett wird schließlich mit Abtönfarbe braun bis grau gestrichen. Eine Aussparung des Trassenbretts ermöglicht das Einfügen des Brawa-Signals. Damit sind die Vorarbeiten am "Bahndamm" erledigt.

Bevor man das Gelände mit Styroporplatten auffüllt, müssen die vorgesehenen Brücken erstellt werden. Leider fanden sich in den Sortimenten der verschiedenen Zubehörhersteller keine passenden Bausätze – das hat man davon, wenn man zuerst die Landschaft plant und dann nach geeigneten Bausätzen sucht! Allerdings erweist sich der Selbstbau als nicht besonders schwierig. Die Brückenteile werden aus Depafit (Architektenpappe; nur in sehr gut sortierten Schreibwarengeschäften erhältlich) zurechtgeschnitten, mit Weißleim geklebt und, falls nötig, mit Nadeln fixiert. Den Brückenrohbau verkleidet man mit Heki-dur- und Brawa-Platten. Zur Nachbildung der Ecksteine an den Rundbögen werden einzelne Steine aus den Heki-Platten benötigt. Bei einigen Plattensorten sind solche Abdeck- bzw. Ecksteine an der Längsseite aufgeprägt (Merkur). Hier erübrigt sich das aufwendige Zurechtschneiden. Die fertige Brücke wird mit verdünnter Abtönfarbe gestrichen und an der vorgesehenen Stelle eingefügt. Das Patinieren erfolgt erst nach der Fertigstellung des Geländes. Sowohl die Brücke über den kleinen Bach als auch der Durch-

Bild 4: Das Gleisbett wird mit Abtönfarbe braun bis grau eingefärbt.



Bild 5 (rechte Seite): Rocos Baureihe 215 passiert gerade den Durchlaß im Bahndamm.



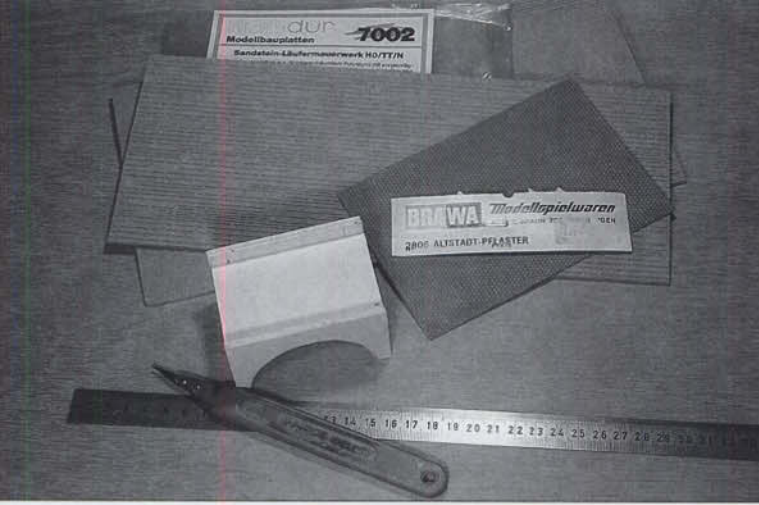


Bild 6: Den Brückenrohbau verkleidet man mit Heki-dur- und Brawa-Platten.

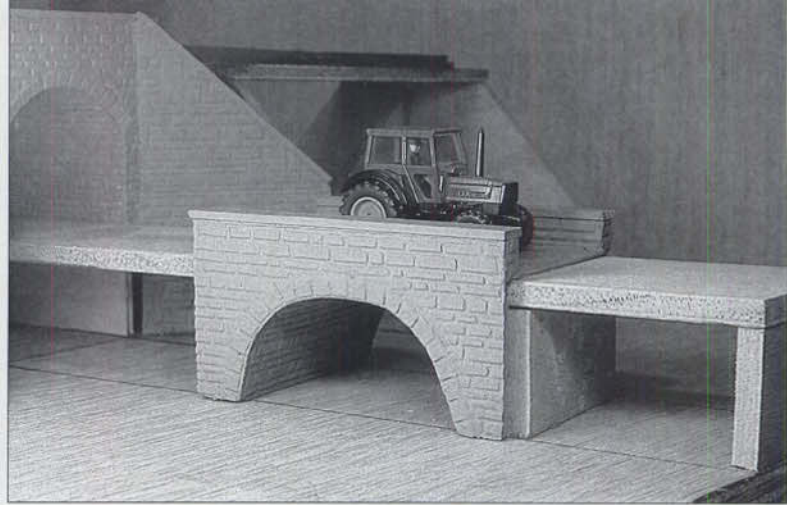
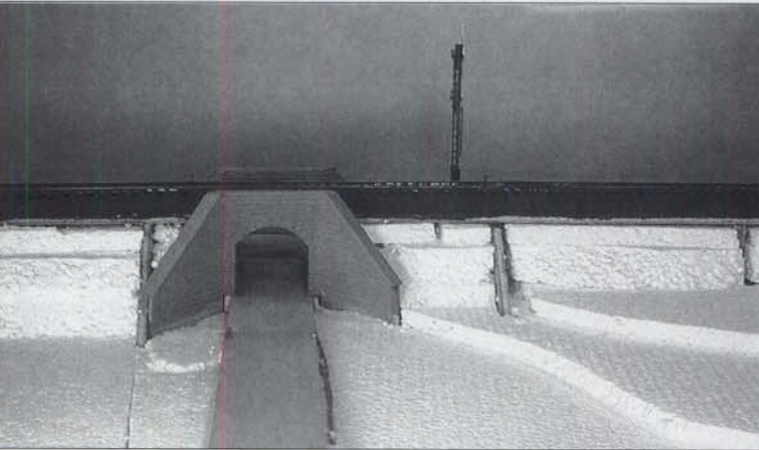


Bild 7: Die fertige Brücke wird an der vorgesehenen Stelle eingefügt.



Bilder 8 und 9: Das Gelände wird mit Styroporplatten aufgefüllt.



laß am Bahndamm entstanden nach der beschriebenen Methode.

Beim nächsten Bauabschnitt wird das Gelände mit Styroporplatten aufgefüllt und mit Modellgips oder Moltfill fertig modelliert. Modellgips hat allerdings den Nachteil sehr kurzer Bearbeitungszeit. Moltfill läßt eine halbe Stunde lang Korrekturen zu. Wer größere Mengen Spachtelmasse benötigt, ist auch mit Gipsputz aus

Bild 10: So sieht's nach dem Aufkleben der Bäume aus.

Bild 11 (links unten): Eine Fernsprechbude ist durch eine Stützmauer gesichert.

Bild 12 (unten): Der bis auf die Begrünung fertiggestellte Bahndamm.

Bild 14 (rechts): Nachdem das Gelände mit Gips fertig gestaltet ist, kann man die Gleise verlegen.

Bild 15 (rechte Seite außen): Die aus Holzspießen gefertigten Telegrafmasten werden entlang der Strecke plaziert.





Bild 13: Eine V 100 von Roco, mit einer Garnitur "Silberlinge" sehr stimmungsvoll in Szene gesetzt. Sie fährt heute die nur noch wenige Tageseinsätze.

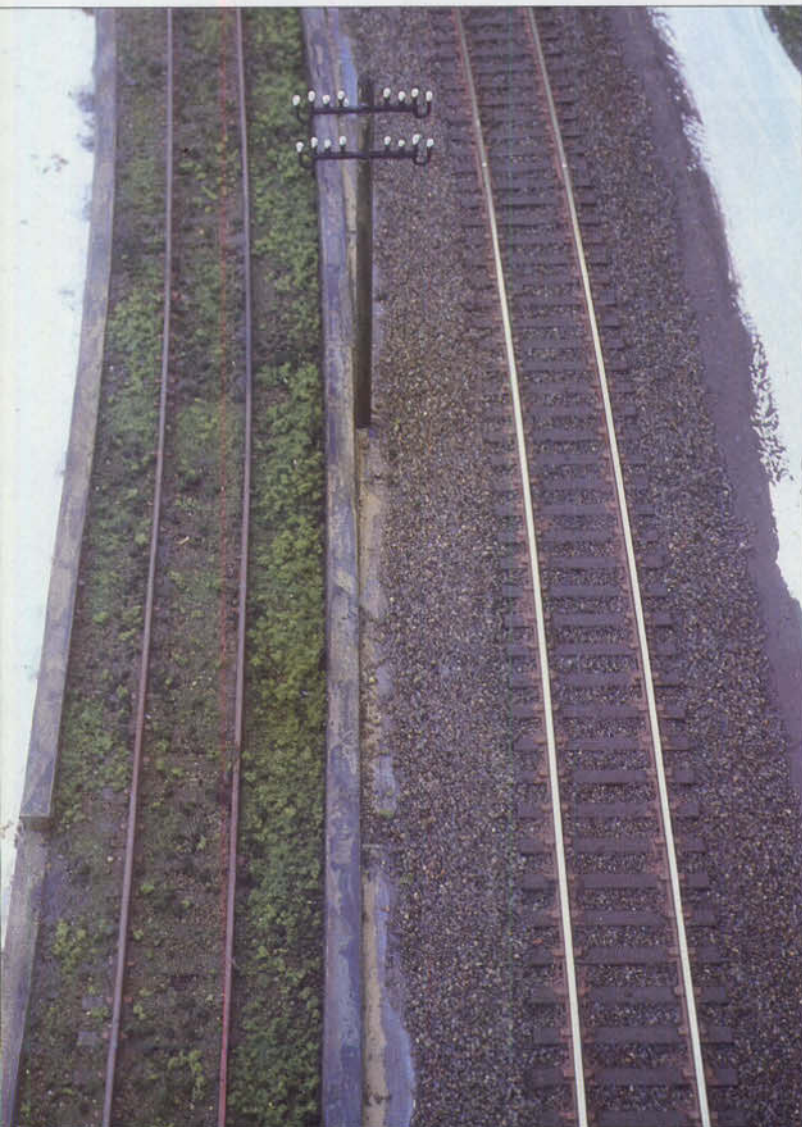




Bild 16: Thema mit Variationen: V 100 mit "Silberlingen".



Bild 17: Ein alternatives, attraktives Angebot im Personennahverkehr: der Triebwagen der Baureihe 628 von Roco.

dem Baustoffhandel gut bedient. Unter dem Namen Rot-, Blau- bzw. Goldband stehen Materialien auf Gipsbasis zur Verfügung, die zwar nur in 20- oder 25-kg-Säcken erhältlich sind, aber eine um einiges längere Abbindezeit garantieren.

Nachdem das Gelände fertig geformt ist, können die Gleise verlegt und nach der bekannten Methode mit einem Leim-Wasser-Spülmittel-Gemisch eingeschottert werden. Man plaziert Telegrafmasten aus Holzspießen entlang der Strecke. Eine Fernsprechbude vor dem Formsignal ist von einer Stützmauer aus Kibri-Backsteinplatten umgeben. Der Bahndamm ist nun bis auf die Begrünung fertiggestellt. Bevor diese in Angriff genommen werden kann, muß man erst noch den Bach gestalten. Darauf und auf die Landschafts-Feindetaillierung wird in Teil 2 eingegangen. Die dritte und letzte Folge zu meinem Diorama "Modern Times" beschäftigt sich dann noch mit dem Bau und der Aufstellung der Gebäude. **Thomas Mauer**

Bild 18: Die Roco-V100 überquert den Straßendurchlaß, der auf die andere Seite zum ehemaligen Industriegebiet der jetzigen "Neubausiedlung" führt.



Bild 20 (rechte Seite): Im tatsächlichen Leben hätte dieser Fotografierstandpunkt sicher schlechte Folgen. Im Modell läßt sich ein solcher imposanter "Schuß" gefahrlos anfertigen. **Alle Fotos: Th. Mauer**



Bild 19: Der vormittägliche Gegenzug durchheilt die Landschaft! Ein paar handwerklich gut gefertigte Bäume verleihen der Szene verblüffende Natürlichkeit.



Die ehemalige Fernmeldemeisterei des Bahnhofs Lehrte



Wie es zum Modell- Nachbau kam

Geduld, sagte ich mir, nur Geduld. Vor meinen Augen begannen die 4 mm breiten Papierstreifen zu verschwimmen... Damals, kurz vor Weihnachten 1984, hatte alles seinen Anfang genommen: "Wir treffen uns donnerstags um 19.00 Uhr im Pavillon in der Friedrichstraße", verhiess das Werbeplakat des Modelleisenbahnvereins Lehrte e. V. im Schaufenster eines Lehrter Spielwarengeschäfts. Kurze Zeit später ließ mich der Modelleisenbahnvirus, der schon immer in mir gewohnt haben muß, den Aufnahmeantrag unterschreiben.

Welch ein Vorhaben hatte ich mir jetzt "aufgehälst": den Personenbahnhof Lehrte im Zustand 1960/65 vor der Elektrifizierung nachzubauen! Das bedeutete u.a. Selbstbau sämtlicher Gebäude nach dem Resultat von Fotorecherchen, da Pläne fast vollständig fehlten, also zahllose erkundende Gespräche mit älteren Einwohnern Lehrtes usw.

Zuerst sollte das Mittelteil des Bahnhofs fertiggestellt werden. Ich wählte dazu die Fernmeldemeisterei mit Anbau. Die zweigeschossige Fernmeldemeisterei stand noch; Maßnahmen war in diesem Fall also kein Problem. Doch wie sollte ich den längst abgerissenen Anbau, der die Elektrokarren und die Bahnhofsmision beherbergte, rekonstruieren? Die nette ältere Dame aus der Bahnhofsmision ließ mich schließlich in ihrem Familienalbum blättern. Ich fand tatsächlich ein Foto, auf dem der Aufgang zur Mission nebst Fenstern und Eingangstür sowie ein kleines Eckchen der Kellertreppe mit Überdachung zu sehen waren. Eine Luftauf-

nahme zeigte die ungefähre Länge des Anbaus und vermittelte eine Ahnung von drei großen Türen, einer weiteren Eingangstür und zwei Fenstern. (Zahlreiche Besucher haben die Ahnung inzwischen bestätigt.) So machte ich mich ans Werk.

Die Arbeitszeichnung

Als erstes galt es, eine Zeichnung der Fernmeldemeisterei anzufertigen. Ich nahm mir einen Nachmittag Zeit, um das Original zu begutachten: Eternitplatten zählen (die Höhe des Gebäudes wird dadurch sehr genau), Treppengeländer zeichnen, Türen vermessen, Treppenstufen abzählen, Tür- und Fensteraufteilungen bemaßen und viele andere Dinge festhalten, die man gern schnell wieder vergißt. Nun fertigte ich eine rohe Arbeitszeichnung im Maßstab 1:87 an. Sie diente mir in erster Linie dazu, die Fenstergröße endgültig festzulegen. Da Selbstbau der Fenster wegen ihrer großen Anzahl ausschied, wählte ich Fenster aus dem Angebot der Firma Wenzel. Die Abmessungen entsprachen fast genau den Originalmaßen. Jetzt konnten alle Ausschnitte wie Aussparungen für Dachbalken, Verzahnung der Seitenwände (Längenzugabe beachten!), Fenstergrößen, Türausschnitte, Kellerabgänge (Wandverlängerung nach unten!) in die Zeichnung eingetragen werden.

Nachdem sämtliche zu beachtenden Maße berücksichtigt worden sind, kann die Zeichnung auf das Trägermaterial – hier Sperrholz – übertragen werden. Wer auf Pergamentpapier gezeichnet hat, ist gut dran: Eine Kopie nebst ihrem spiegelbildlichen Pendant ziehen (auf

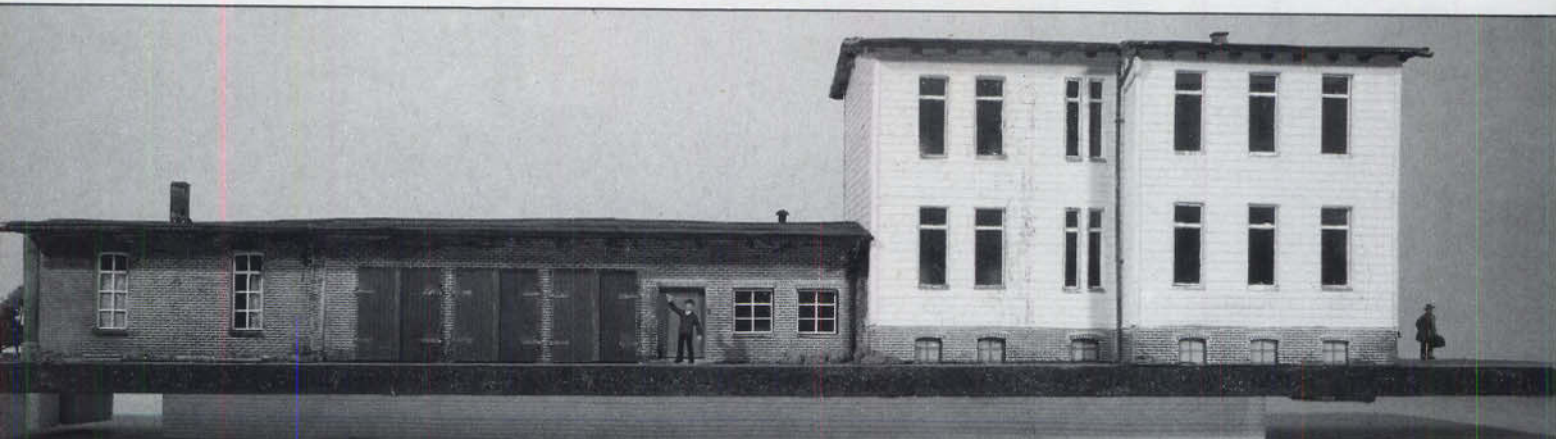
Maßstäblichkeit der Kopie achten) und diese auf das Sperrholz kleben oder mittels Blaupapier durchzeichnen.

Wahl der Materialien

Der Zusammenbau des Gebäudes sollte schon frühzeitig in die Planung einbezogen werden. Die Verbindung der Wände muß rechtwinklig, maßgenau und stabil sein. Deshalb zog ich der häufig anzutreffenden Gehrung eine einfache Verzahnung vor, obwohl sie arbeitsintensiver ist. Die zweifach zurückgesetzten Wände begünstigen die Verzahnungsmethode.

Die Eternitverkleidung der Fernmeldemeisterei wollte ich aus Zeichenkarton anfertigen. Der Backsteinanbau sollte mit 0,5 mm starken Polystyrolplatten (Wenzel), die Dächer mit 400er-Schmirgelleinen verkleidet werden. Diese Arbeitsweise setzte ein stabiles Gerüst voraus. Deswegen entschied ich mich für 4 mm dickes Limba-Sperrholz (erhältlich in Baumärkten). Es ist leicht und sehr weich, also einfach mit der Feile zu bearbeiten. Bei stärkeren Kunststoff-Mauerplatten kann das Traggerüst für den Anbau durchaus entfallen. Alle Werkstoffe lassen sich mit Uhu-por (Holz, Kunststoff) oder Uhu-coll express bestens verkleben.

Aus den schon erwähnten Gründen entschied ich mich bei den Fenstern für Wenzel-Fabrikate. Sie lassen sich einfach auf Maß schneiden, werden aus der Sprühdose weiß lackiert und mit klarer Kunststoffolie, die man einer Hemden- oder Tischdeckenverpackung entnimmt, hinterklebt. Das Herausschneiden der Fensterkreuze hätte ich mir, wie sich zeigte, sparen können. Ursprünglich waren schon welche





vorhanden! Auch die Fenster des Anbaus sind Fertigteile, die ohne große Umbauten übernommen werden können, nun aber aus verschiedenen Bausätzen. Die Kellerfenster sind hingegen aus grauer Pappe geschnitten, die Fensterrahmen lediglich aufgemalt. Die Türen sollte man sich aus Brawa-Platten fertigen. Wenn über alle zu verwendenden Teile Klarheit herrscht, kann der Sägespaß beginnen!

Fassadengestaltung – ein Geduldsspiel

Als sämtliche zwölf Wände ausgeschnitten und teilweise wie ein Schweizer Käse durchlöchert waren, gönnte ich mir eine gute Flasche Medoc: erstens zur Belohnung, zweitens, um an das benötigte Walzblei heranzukommen, und drittens als Medizin, um den Dingen, die da kommen sollten, gelassen entgegenzusehen. (Rotwein beruhigt schließlich!)

Die zu der Fernmeldemeisterei gehörenden Wände dürfen noch nicht zusammengeklebt werden. Sie werden erst mit einer Eternitplatten-Verkleidung versehen. Mir war klar, daß der Charakter des Gebäudes nur bei Wiedergabe der Verkleidung im Modell getroffen werden würde. Die Wirkung der Verkleidung ließ sich am besten durch waagrecht überlappend aufgeklebte Papierstreifen von 4 mm Breite imitieren. Einzelne Platten zu schneiden, erwies sich als zu mühselig; auch ergab sich mit ihnen nur schwer ein sauberes Bild. So zeichnete ich mit Bleistift auf festen Zeichenkarton ein Raster im Abstand von 7 mm x 4 mm und schnitt mit der Fotoschere die 4 mm breiten Streifen aus.

Bevor die Streifen befestigt werden, müssen der Backstein-Mauersockel aufgeklebt und am

Rand der Wände Abstandsmarkierungen für die Streifen angebracht werden. Man bestreicht die Wand dann mit Klebstoff und klebt die Streifen leicht überlappend, von unten beginnend, auf. Die Fensteröffnungen werden nach gründlichem Trocknen des Klebers von der Innenseite der Wand wieder freigeschnitten. Die Streifen müssen übrigens immer um eine halbe Platte versetzt übereinandergeklebt werden. Die Abstandsmarkierung auf der angrenzenden Wand richtet sich stets nach der vorhergehenden, schon beklebten Wand.

Ich habe, um ein sauberes Bild zu erzielen, auf alle Gebäudekanten einen abgeknickten Papierstreifen aufgeklebt. Damit der Streifen besser verklebt, preßt man die beklebte Wand mit einer Schraubzwinge auf eine andere Holzplatte. So wird eine Wand nach der anderen fertiggestellt. Lose hängende oder verrutschte Platten lockern die Wand auf und sind Anlaß für Bauarbeiten. Die Fensterlaibungen werden schließlich mit weißer Farbe gestrichen und danach die Fenster eingesetzt (was paßgenaues Sägen und Feilen voraussetzt).

Der Medoc hat hoffentlich gemundet; dann kann jetzt das Walzblei in Streifen geschnitten und zu Fensterbänken verarbeitet werden. Die Halterungen der Regenfallrohre (Draht oder aus der Bastelkiste) werden ebenfalls daraus gefertigt. Das Bekleben des Anbaus mit Poly-

styrolplatten wird erst vorgenommen, nachdem die Fensterlaibungen mit Backsteinen verkleidet worden sind, wozu man die Fensterausschnitte etwas vergrößern muß. Auch hier die leicht schrägen Fensterbänke nicht vergessen!

Zur Verzierung des Anbaus wird die Backsteinwand an entsprechender Stelle verdoppelt (ein Vorteil der dünnen Platten). An den Gebäudekanten sollten die Kanten auf Gehrung gefeilt werden, um ein sauberes Verschweißen der Platten durch den Kunststoffkleber zu gewährleisten. Das Einfärben der Ziegelplatten erfolgt mit Fugenweiß und aufgetupfter rot-braunschwarzer Farbe. Wenn alle Wände komplett bestückt sind, fügt man den gesamten Gebäudekomplex zusammen. Gummibänder sind dazu ebenso wie ein aufgezeichneter Grundriß hilfreich. Nach Einkleben der Dachbalken in die Aussparungen kann das Gebäude geschlossen werden – sofern keine Raumaufteilung oder Inneneinrichtung gewünscht wird.

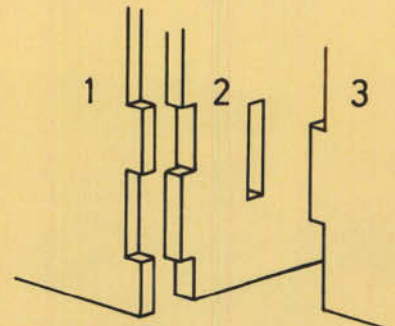
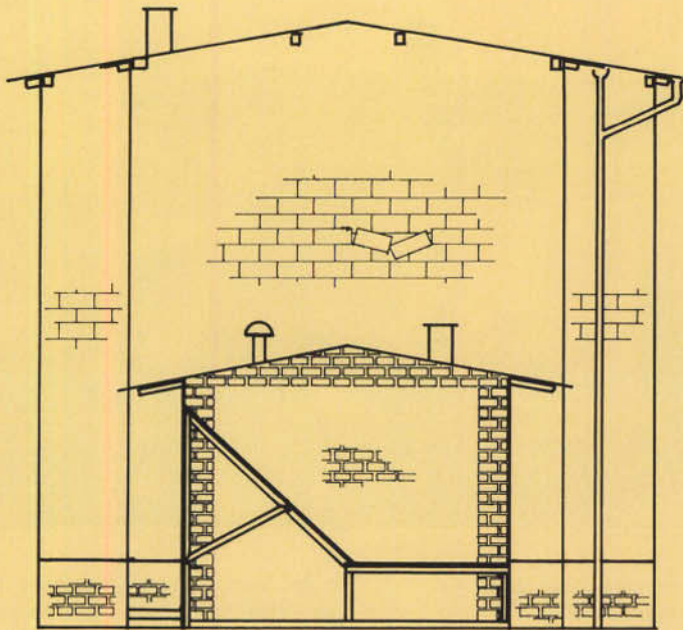
Die Dachpappen-Imitation mittels Schleifpapier ist wohl hinreichend bekannt (Länge der Rollen beachten). Teerfugen nicht vergessen. Die Schornsteine entstehen aus einem Kupferriet oder einem beklebten Holzvierkant. Die Regenrinnen stammen aus der Bastelpackung. Die Seitenverkleidung des Dachs ist wiederum aus Walzblei.

Bilder 1 und 2 (linke Seite): Die beiden Gebädefronten im Vergleich; die zweigeschossige Fernmeldemeisterei ist spiegelgleich.

Bild 3 (oben): Der Anbau, der die Elektrokarren und die Bahnhofsmision beherbergte, konnte nach historischen Fotos nachgebaut werden; das Vorbild ist schon längst abgerissen.

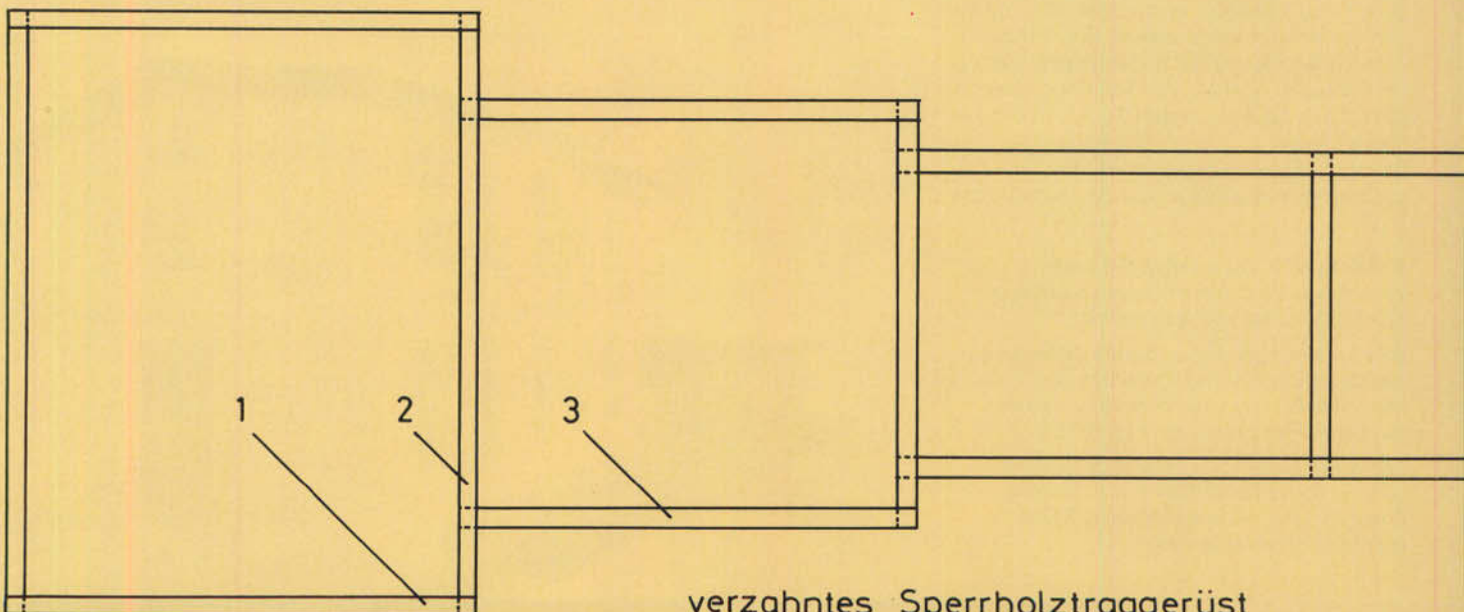
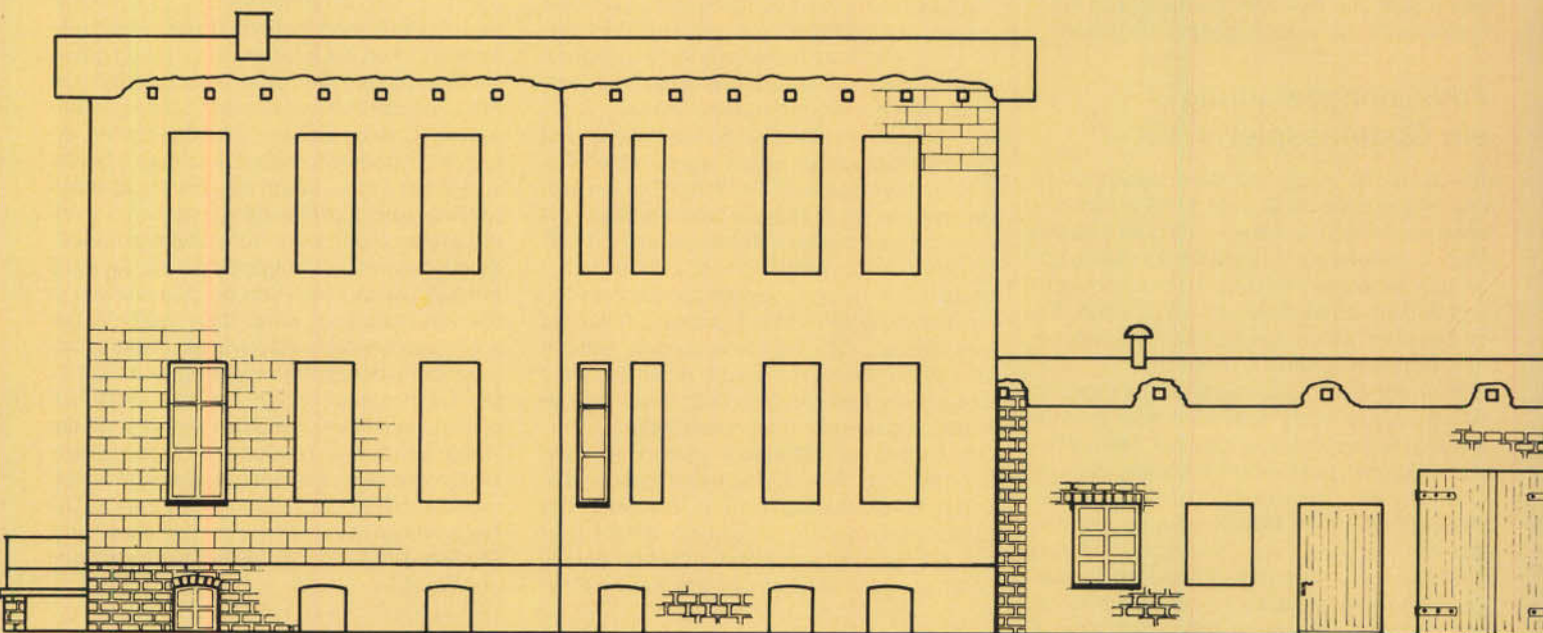
Bild 4: Der Eingang zur Fernmeldemeisterei befindet sich an der Giebelwand. Über eine Treppe gelangt man ins Erdgeschoß. Das gesamte Haus ist unterkellert.





Wandverzahnung

Bild 5: Grundriß- und Ansichtszeichnungen des beschriebenen Gebäudes. Wer interessiert an einer Zeichnung im Maßstab 1:87 ist, kann diese gegen Voreinsendung von DM 3,50 in Briefmarken beim Verlag anfordern.
Zeichnungen: U. Rosenberger



verzahntes Sperrholzträgergerüst



Bild 6: Schöne Details läßt diese Aufnahme erkennen: das Dach aus Schleifpapierstreifen (man beachte die Teerfugen), Kellerklappen und Kellertreppenüberdachung aus Holzleisten und Furnierstreifen, Türscharniere aus Walzblei. **Fotos: S. Rieche**

Kleinigkeiten, die Atmosphäre schaffen

Der detailgetreue Nachbau eines Vorbilds erhält erst durch die alltäglichen, häufig aber

übersehenen Kleinigkeiten Leben. Dazu zählen z.B. Treppenauf- und -abgänge. Die Stufen habe ich durch Holzquader, die in der Tiefe der Trittstufe zurückspringend aufeinandergeleimt sind, nachgebildet. Die Abmessungen

sollten in der Höhe 2 mm und in der Tiefe 3 mm betragen. Die Geländer sind aus Messingprofilen gefertigt, wie sie D. Beier, Bremen, auch in seltenen Ausführungen vertreibt. Messing läßt sich bekanntlich gut löten oder mit Sekundenkleber verkleben. Ein besonderer Leckerbissen ist die Holzabdeckung über der Kellertreppe des Anbaus. Dieses Detail wurde aus Holzleisten und Furnierstreifen nach dem Foto der netten "Bahnhofsmissionarin" angefertigt.

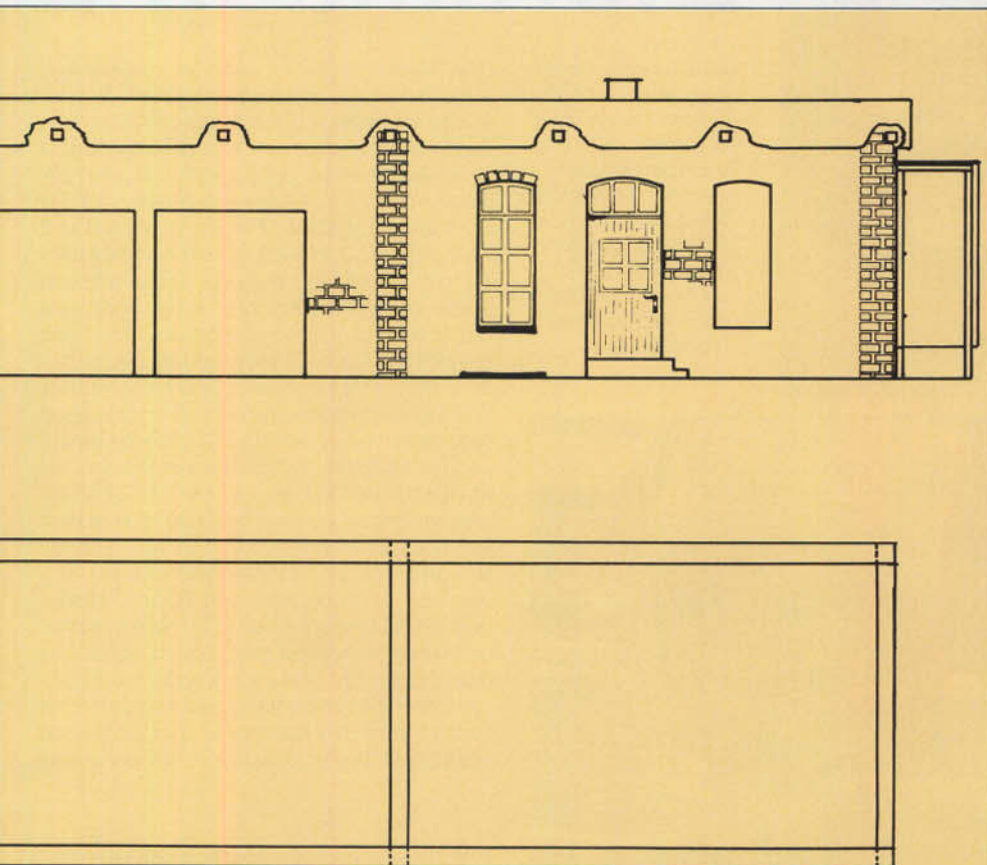
Ein weiteres Thema, das viel Akribie erfordert, sind die verschiedenen Türarten. Ich habe die Türen aus Pappe oder Kunststoffplatten zurechtgeschnitten. Anschläge, Türbeschläge und -bänder, Scharniere und Stoßbleche aus Papier und Walzblei, Drahtglas aus eingeritzter Kunststoffolie sowie Türklinken aus gebogenem Draht ergeben ein realistisches Bild.

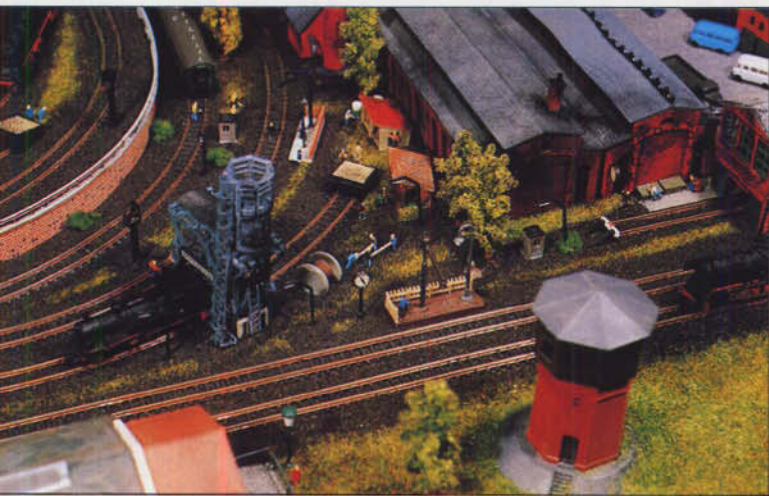
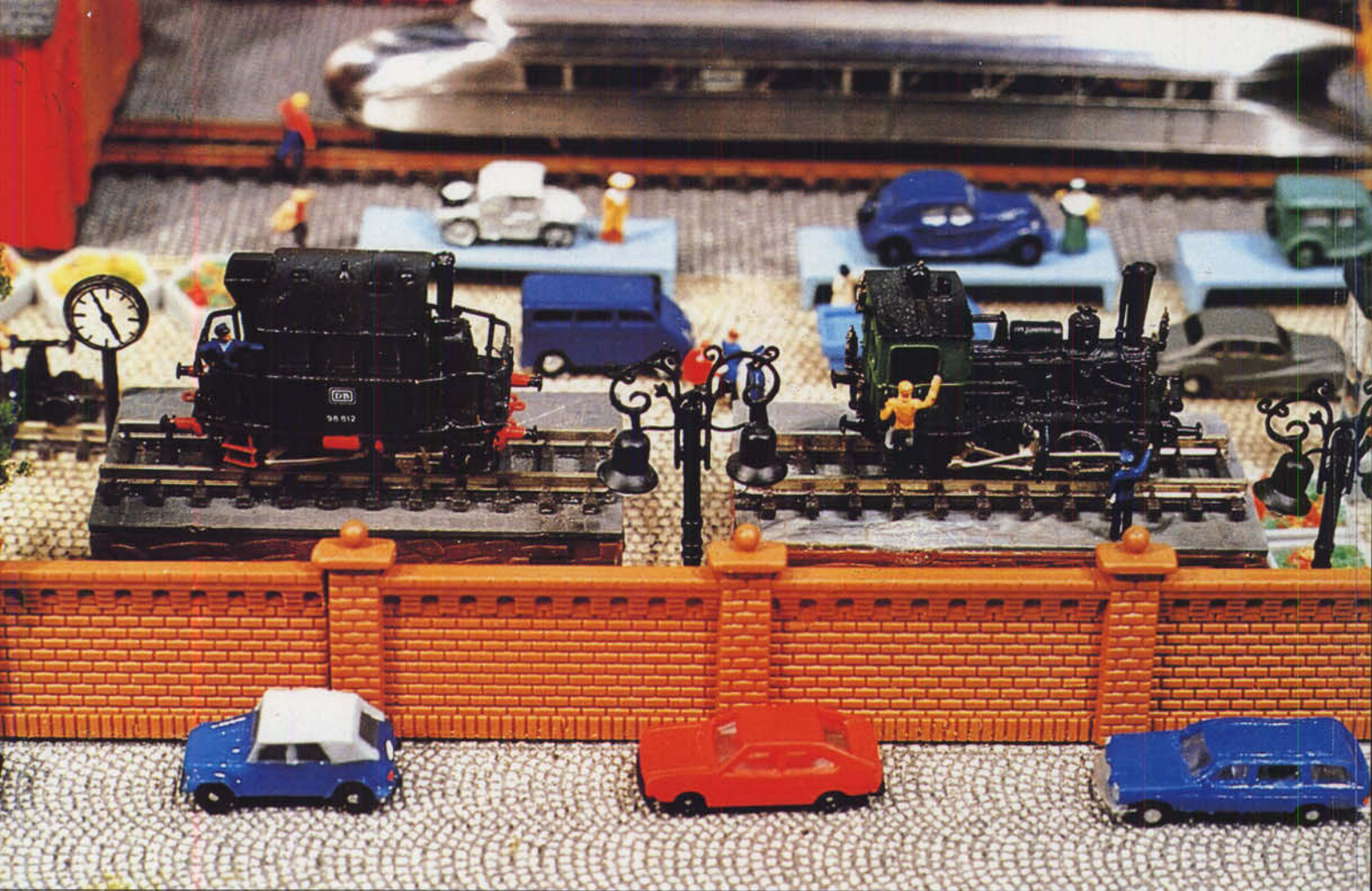
Da die Kohle zum Heizen früher vielfach über eine Rutsche in den Keller gelangte, sollen auch die Kellerluken nicht fehlen. Dazu habe ich auf die Grundplatte ein rechteckiges Pappstück aufgeklebt, das mit Furnierhölzern abgedeckt ist.

Soweit die Beschreibung meines "Gesellensstücks". Es ließen sich noch Verfeinerungen, wie z.B. für Elektrokarren geöffnete Schuppentore oder Inneneinrichtungen, anbringen; aber nach einem Jahr Bauzeit waren meine Geduld und mein Weinvorrat dann doch am Ende. Dafür entschädigt mich die Freude, die wir im MEV Lehrte empfinden, wenn der Blick auf die exakt maßstäblich nachgebauten Gebäude fällt.

Abschließend möchte ich alle Interessierten aus Lehrte und Umgebung einladen, uns bei unserer Arbeit einmal zu besuchen. Wir treffen uns jeden Donnerstag um 19.00 Uhr im Pavillon an der Schule in der Friedrichstraße in Lehrte. Jeder Interessierte ist willkommen!

Ulrich Rosenberger





Diorama in Z

Bild 2: Das Bahnbetriebswerk für die Z-Triebfahrzeuge. Zwei Pola-Werkhallen und die Vollmer-Besandung der Nenngröße N wurden durch Reduzierung ihrer Höhe dem Maßstab 1:220 angepaßt. Der feine Schotter stammt von Woodland.

Das "Modellbahnvirus" kann sich auf die verschiedenste Art bemerkbar machen. Bei mir wurde die "Infektion" beim Durchblättern von zwei Katalogen offensichtlich. Ich wollte partout einen Bahnhof mit Großstadtflair bauen, obgleich mir nur eine Fläche von 2,40 m x 1,25 m zur Verfügung stand! Da war guter Rat erst einmal teuer. Doch welcher echte Modellbahner gibt schon auf, wenn er seine schönen Pläne realisieren möchte! Nach endlosem Rechnen und Planen stand fest: Auf dieser Fläche kann das vorgesehene Thema nur durch die Wahl der Nenngröße Z verwirklicht werden. Bald ergab sich das nächste Problem: die äußerst bescheidene Auswahl an städtischen Gebäuden im Maßstab 1:220. Also stellte ich die Anlagengestaltung nach den ersten Gleisbauarbeiten zurück und besorgte mir – getreu dem Motto "Es gibt nichts, was es nicht gibt" – fertige N- und H0-Bauten für "architektonische Studien". Durch Verkleinern von Türen, Fensterrahmen, Etagenhöhen und Dächern erreichte ich eine recht ansprechende Z-Stimmigkeit. Die Grundmaße der Gebäude konnte ich in den meisten Fällen beibehalten. Manchmal reichte sogar schon das Kaschieren der zu großen Fenster mit "üppig bepflanzten" Blumenkästen



Bild 3: Aral keine Absatzschwierigkeiten. Die Bahn bringt den nächsten Kesselwagenzug, die Lkws übernehmen die Auslieferung an die Kunden.



Bild 4: Eine Köf von Railex leistet Schwerarbeit im Kibri-Schotterwerk, denn nur jeweils ein Waggon kann unter den Schurren bereitgestellt werden.

▼ **Bild 1:** Reges Interesse bei jung und alt finden die Exponate im Freigelände des Verkehrsmuseums. Die Lokomotiven im Vordergrund sind Railex-Modelle.
Bild 5: Ostfriesische Beschaulichkeit vermittelt diese Szene. Die Wohnhäuser stammen von Märklin.





Bild 6: Viele Details auf einen Blick. Die Z-Kupplung wurde mit einer abgestellten Kiste "getarnt" – und schon ist es schwer, die Baugröße festzustellen. Die Ladung des Talbot-Wagens entstand aus fein zerriebener echter Kohle; mit schwarzer Schuhcreme wurde die Wagenverschmutzung imitiert.



Bild 7: Die Bahnhofsansicht liegt in einem engen Bogen. Zur Übersicht über die Glesie und Weichen mußte ein Reiterstellwerk errichtet werden.

Bild 9: Der Kauf eines Grundstücks wird bei Z nicht lange überlegt, denn das Gebäudeangebot ist noch recht gering.

Bild 8: Die Raststätte ist besonders bei Truckern bekannt und beliebt, wie die Anzahl der geparkten "Brummis" beweist. Alle Fotos: K.-H. Hengfoß

aus, um das Gebäude für die Nenngröße Z zu "verniedlichen".

Um ganz sicher zu sein, daß die Bauwerke auch einer kritischen Betrachtung standhalten würden, betrachtete ich sie mit dem unbestechlichen Auge der Kamera. Doch das Ablichten vor einem "nackten" weißen Hintergrund brachte nicht die angestrebte Wirkung. Ich begann also, die Gebäude "in Szene zu setzen", indem ich kleine Dioramane baute. Diese wurden gleich unter dem Gesichtspunkt eines späteren Einbaus in die Z-Anlage entwickelt, d.h. der Schotter z.B. nur lose aufgestreut und mit einem Pinsel in die richtige Lage gebracht. Auf elektrische Verbindungen habe ich grundsätzlich verzichtet, und auch verspachtelt wurde nichts. Auf diese Weise erzielte ich einen doppelten Effekt: Zum einen wirken die Bauten sehr vorbildbezogen; zum anderen lassen sich die kleinen Motive später wirklich sehr leicht in die Anlage einpassen.

Fotografiert wurde mit der Kleinbild-Spiegelreflexkamera Asaki Pentax MX. Ich habe ein 1,7/50-Objektiv mit Zwischenringen eingesetzt und den Fuji-Farbnegativfilm HR 200 verwendet. Für die Beleuchtung standen vier 1000-W-Halogenlampen und zusätzlich zwei 60-W-Klemmlampen zur Verfügung.

Ich bin der Ansicht, daß mir die Wiedergabe der Motive gut gelungen ist, und glaube, auch der extrem kleine Maßstab 1:220 erlaubt die Darstellung vorbildgemäßer Motive ohne weiteres.

Karl-Heinz Hengfoß/red.



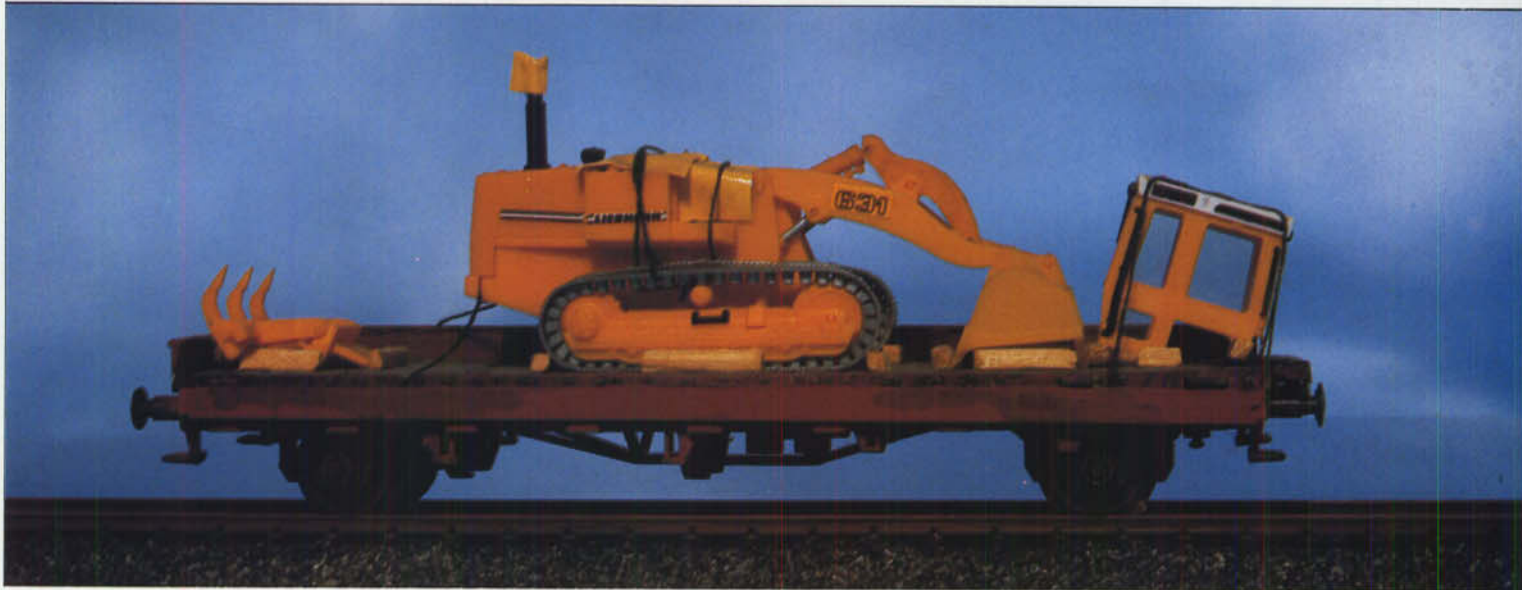


Bild 1: Fest verzurrt kann der teilweise zerlegte Bagger auf Reisen gehen.

Ein Raupenlader auf Transport

Baumaschinen bilden ein weiteres Transportgut der Bahn aus dem Bereich Fahrzeuge. Dafür wurde aus dem Kibri-Programm ein hydraulischer Lader auf einem Raupenfahrgestell ausgewählt. Nach der Bauanleitung wird das Fahrzeug aufgebaut. Es sind dabei folgende Änderungen zu beachten: Das Fahrerhaus darf nicht aufgeklebt werden, und die Einreißhaken befestigt man nicht am Fahrzeug. Als Transportwagen bietet sich der R-Wagen von Roco (Kat. Nr. 46031) oder der R 63 von Piko (Kat. Nr. 5/6416/015) an.

Die Raupe wird auf den gewählten R-Wagen aufgeklebt. Mit kleinen Holzstückchen, aus

Streichhölzern geschnitzt, wird das Fahrzeug verkeilt und mit Spannbändern aus Zwirn zusätzlich gesichert. In gleicher Weise werden vor dem Lader die Aufreißhaken befestigt. Der Schürfkübel wird ebenfalls mit Holzkeilen gesichert, d.h. verklebt. Beim Vorbild werden die Sicherungskeile mit dem Holzboden des Waggons vernagelt. Das Fahrerhaus muß ebenfalls extra verladen und abgesichert werden. Wäre es auf dem Lader aufgesetzt, würde das Lichtraumprofil überschritten. Holzleisten stellen die Auflagebohlen dar. Die Spannbänder werden kreuzweise über das Fahrerhaus gezogen und mit einem Tropfen Kleber gesichert.

Da bei abgenommenem Fahrerhaus der Fahrersitz sowie die Lenk- und Bedienungseinrichtung der Witterung ausgesetzt sind, muß dieser Bereich mit einer Plane abgedeckt werden. Sie wird aus einem Stückchen Folie, das man lakkiert, gebastelt und mit Spannbändern gesichert. Das Auspuffrohr wird ebenfalls mit einem Stück Folie verschlossen.

Für die Darstellung der Be- oder Entladeszene an einer Rampe wird eine Stirn- bzw. Seitenklappe am R-Wagen vorsichtig mit einem feinen Sägeblatt abgetrennt und flach wieder am Waggon angeklebt. Damit ist die erforderliche Auffahrtmöglichkeit darstellbar.

Die Armee fährt Bahn

Die Armeen der Welt haben sich schon immer der Bahn als Transporteur ihres Materials bemächtigt. Schwere Kettenfahrzeuge mit eigener Kraft über längere Strecken selbst fahren zu lassen, ist sogar für die Militärs zu unökonomisch, denn es kostet viel Betriebsstoff und beansprucht vor allem die Ketten sehr. Also auch hier: Güter gehören auf die Bahn.

Die Bundeswehr und die NATO-Verbündeten bewegen ihre schwerste Kampftechnik auf Schienen. Dazu werden, je nach MLC (Military Loading Class), diverse Wagen benötigt: für große Panzer vier- und sechssachsige Flachwagen, für Schützen- und Transportpanzer R-Wagen. Aber auch die vielfältigen Lkws und kleineren Fahrzeuge können auf R-Wagen verladen werden. Bei den Streitkräften der Verbündeten nehmen man die Modelle, die es von Roco Minitanks und Roskopf im Angebot gibt. Man sollte aber etwas auf die Epoche achten. Mit diesen Fahrzeugen können wir die Güterwagen beladen. Dabei muß es nicht immer ein Ganzzug sein. Auch Einzelfahrzeuge, die zur Instandsetzung gebracht werden, sind oft beim Vorbild zu finden. Und heute, wo die Abrüstung in aller Munde ist, wo sich die Spannungen zwischen Ost und West durch Verbrüderung gelegt haben, kann

Bild 2: Überflüssig und zum Verschrotten vorgesehen ist dieser Tank klar zum Abtransport.

Fotos: Ch. Fricke

man einen Panzertransport auch damit begründen, daß das Kriegsgerät überflüssig geworden ist und zur Verschrottung abgefahren wird. Panzer sollen mittig auf die vier- oder sechssachsigen Wagen geklebt werden. Keile aus Holzstücken gehören vor die Fahrketten; dann wird das Fahrzeug kreuzförmig verspannt. Dazu sollte man Ketten verwenden. Diese gibt es im Bastlerladen oder Modellbahnfachgeschäft. Sie können auch eine alte Schmuckkette ihrer Frau ver(ent-)wenden. Die Ketten werden am Abschlepphaken des Panzers befestigt und dann am Wagenboden angeklebt oder mit einem feinen Nagel befestigt. Der Panzerturm ist zu

drehen und das Geschütz auf den hinteren Aufbau aufzulegen und festzuzurren. Luken sollten geschlossen sein, Antennen niedergebunden, damit sie während der Fahrt nicht mit dem 15-kV-Fahrdraht in Kontakt kommen. Leichte Kettenfahrzeuge werden ebenfalls mit Keilen vor den Ketten und mit Spanndrähten (Nähgarn) gesichert. Das gilt auch für Radfahrzeuge. Einzel verladene, in normalen Güterzügen laufende Panzer und Radfahrzeuge könnte man noch mit einer Plane (Kunststoffolie oder Papiertaschentuch) abdecken.

Christian Fricke



Farbliche Behandlung einer E-Lok

Ähnlich wie beim Bus (siehe Eisenbahn-Journal 1/1991) gehen wir bei der farblichen Behandlung der hier abgebildeten Ellok vor. Begonnen wird wieder beim Gehäuse. Die Lüftungsgitter auf dem Dach werden mit dünnflüssiger Farbe eingestrichen und mit dem Lappen abgewischt. Das kann man mit verschiedenen Farbtönen wiederholen, bis der gewünschte Effekt erreicht ist. Die Farbe aber nicht zu dick auftragen, da sonst alle Vertiefungen verlorengehen. Besondere Aufmerksamkeit ist der Pufferbohle zu schenken. Neben den montierten Zurüstteilen wurden viele Details nachgebildet, die beim Vorbild farbig ausgelegt sind, beispielsweise die Bremslufthebel. Auch die Drehgestelle der großen Maschinen sind nie sauber. Öl und Bremsbelagabrieb führen zu braunen Stellen, die wir nachbilden sollten. Die Führerstände unserer Modellloks sind meist unbemannte Kabinen. Das muß nicht sein! Mit nur wenig Mühe hat man rasch zwei "Preisermänner" eingesetzt, das Fahrpult farblich behandelt und auch Kalender und Dienstvorschrift an der Rückwand angebracht.

Daniel Piron

◀ **Bild 1:** Farblich abgesetzte Details und besetzter Führerstand machen die Re 4/4 IV noch schicker.

▼ **Bild 2:** Fahrpult und Kabinenrückwand wurden dekoriert.



▲ **Bild 3:** Ein Drehgestell ist immer schmutzig.

▼ **Bild 4:** Die Dachpartie ist bei Elloks stets betriebsverschmutzt. **Fotos: K. Heidbreder**

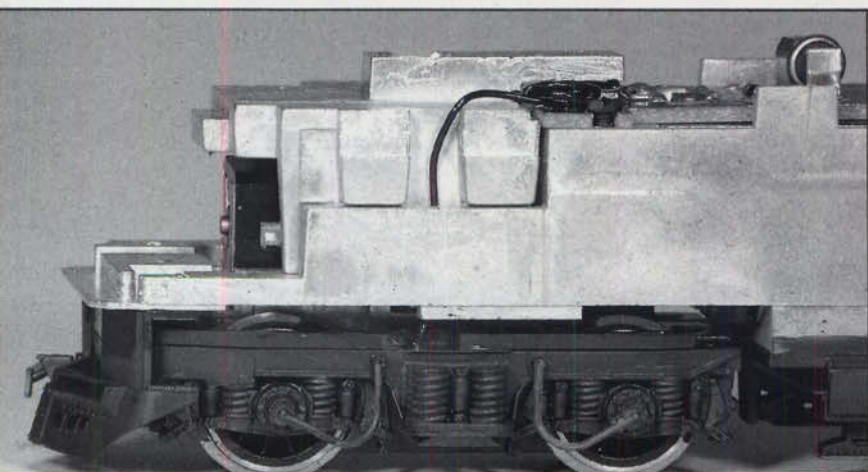




Bild 1: Abfahrtsignal für den kurz in der Vorstadt haltenden Personenzug.

Mein Bahnhof »Hannover-Hainhausen«

Wer sich ein wenig in der Hannoveraner "Bahnhofsszene" auskennt, hat sicher schon die Namen Leinhausen, Herrenhausen oder Hainholz gehört. Doch Hannover-Hainhausen?

Nun – dieses "Hainhausen" existiert in der Realität zugegebenermaßen nicht. Es gibt diesen Ort nur auf der Modellbahnanlage, wo er quasi eine Synthese der drei genannten Bahnhöfe bzw. Haltepunkte bildet. Beim Erstellen des Dioramas kam es nicht darauf an, sich skla-

visch an eine bestimmte Vorbildgegebenheit zu halten, sondern nur darauf, eine Situation zu schaffen, die im weitesten Sinne an die zum Vorbild genommenen Gegebenheiten erinnert. Inwieweit das gelingt, oder ob man sich bei der Ausführung so weit von seinem Vorbild entfernt, daß Wiedererkennen nur noch mit den speziellen eigenen Erinnerungen möglich ist, läßt sich erst nach der Fertigstellung sagen. Auf dem zu sehenden Kleinstdiorama sind

mehrere Situationen und Details von Vorstadt-Bahnsteigunterführungen zusammengefaßt. Die regionale Zuordnung ist sicher nicht nur auf Hannover, sondern auch andere Gegenden möglich.

Die Unterführung entstand im Selbstbau; hauptsächlich fanden Polystyrolplatten der Firma Bra-wa sowie Holzleisten und -brettchen Verwendung. Das gleiche gilt für die Unterführungs-überdachung, bei der aber auch noch Fallers-Polystyrolprofile benutzt wurden. Die Verkleidung des Bahndamms zum Dioramenrand hin erfolgte mit Holzbrettchen und Karton. Die beiden dem Bahndamm gegenüberliegenden Häuser sind abgewandelte Industriemodelle der Firma Kibri. Während das eine als reines Wohnhaus nahezu im Ursprungszustand belassen wurde, beherbergt das zweite im Erdgeschoß einen leerstehenden Laden und unter dem Dach ein kleines Maleratelier.

Nun noch einige Worte zu dem auf dem Diorama vorhandenen "Bewuchs": Die Büsche und Bäume bestehen aus Islandmoos bzw. MZZ-Material, das mit Woodland-Foliage bestreut wurde. Die Automodelle sind mit einigen Pinselstrichen optisch aufgewertet worden. Das gilt auch für die vielen Kleinteile, die bei einem derartigen Diorama erst für das richtige Flair sorgen.

Vielleicht vermag dieses Diorama zu zeigen, daß nicht immer viel Platz nötig ist, um ein gewisses Maß an Vorbildtreue zu erreichen, selbst wenn es sich um einen Ausschnitt aus einer größeren Stadt handelt.

Stephan Rieche



Bild 2: Eine MZZ-Hintergrundkulisse verleiht der kleinflächigen Straßenszene eine ungeheure Tiefe.

Bild 3: Kleinigkeiten, wie die offene Fahrtür oder die eingeschlagenen Räder des aus der Ausfahrt kommenden Pkw, gestalten dieses Diorama vorbildnah.

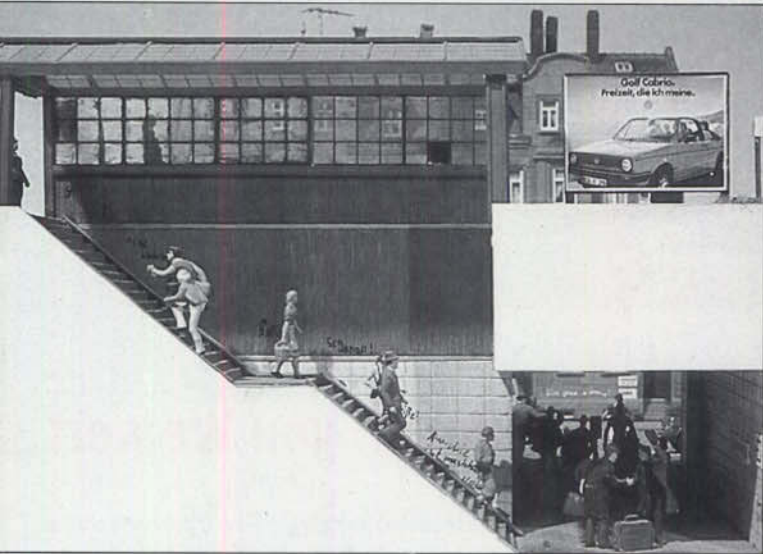


Bild 4 (ganz oben): Diese Fußgängerunterführung ist zu einer Zeit aufgenommen worden, als noch nicht alles mit Farbdosen besprüht wurde.

Bild 5 (oben rechts): Typisch für Stadt- und Vorstadtbahnhöfe unserer Zeit: überdimensionierte Werbetafeln.

Bild 6 (oben): Hier doch erste Spuren von Sprayern – von den vorbeieilenden Fahrgästen kaum wahrgenommen.



Bild 7 (rechts): Nicht nur an der Straßenfront, sondern auch hinter den Häusern pulsiert das Leben: Während sich Frauen um den kleinen Wäschetrockenplatz streiten, dösen Männer in den Tag hinein.
Fotos: S. Rieche

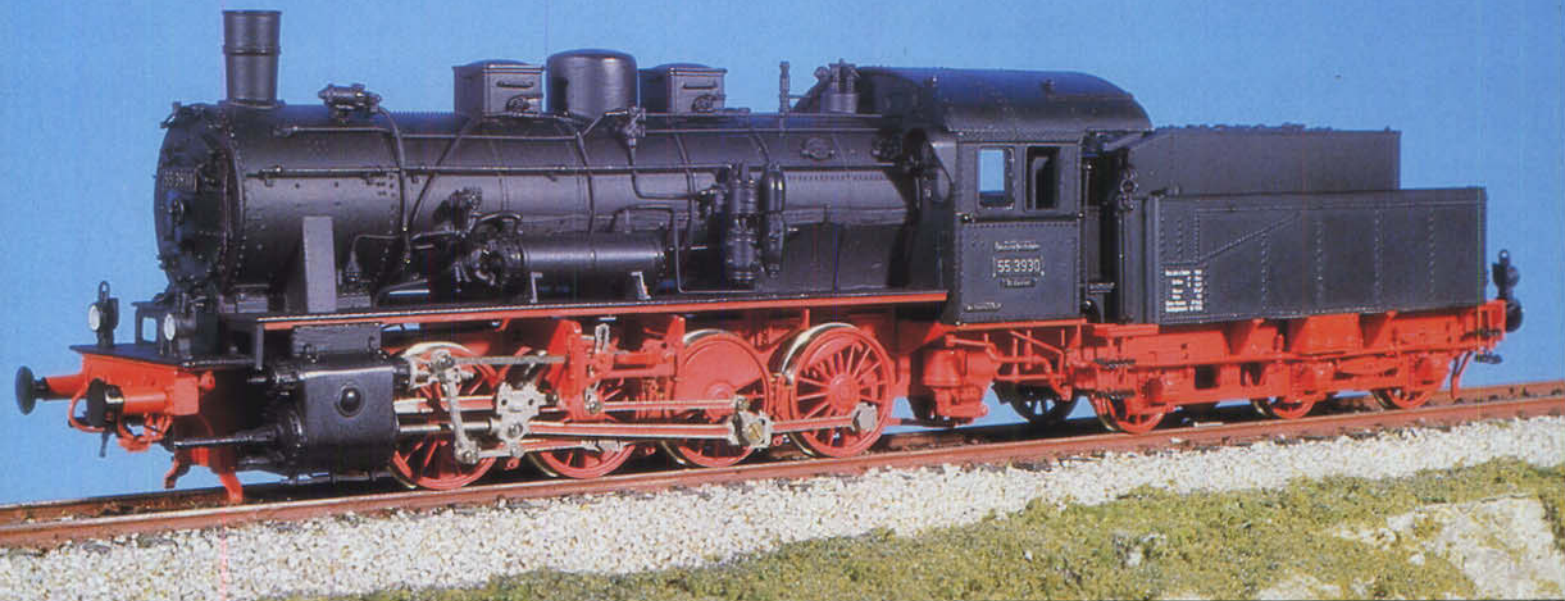


Bild 1: Ein Wunsch vieler Modelleisenbahner geht mit diesem prächtigen Modell der Baureihe 55²⁵⁻⁵⁶ in Erfüllung.

Die Baureihe 55²⁵⁻⁵⁶ (preuß. G 8¹) als H0-Modell von Weinert

Die Lokomotiven der Baureihe 55²⁵⁻⁵⁶ (preuß. G 8¹) sind die in der größten Stückzahl in Dienst gestellten Dampflok der deutschen Eisenbahnen. Ausführliche Informationen über das Vorbild enthält die Sonderausgabe III/1990 des

Eisenbahn-Journals. Ein maßstäbliches und dem heutigen Qualitätsstandard entsprechend detailliertes Modell dieser erfolgreichen, vielseitig einsetzbaren Baureihe in Nenngröße H0 stand sicherlich weit oben auf der Wunschliste

der Modelleisenbahner. Es war daher eine freudige Überraschung, als die Firma Weinert auf der Nürnberger Messe 1990 ein H0-Modell der Reihe 55²⁵⁻⁵⁶ vorstellte. Das Modell war als Fertigmodell und in Bausatzform angekündigt.

Bild 2: Der Lokkessel im Rohbau. Die notwendigen Bohrungen für die Anbauteile sind bereits erfolgt.

Bild 3: Das zusammengebaute Führerhaus der Lokomotive noch ohne alle Anbauteile.

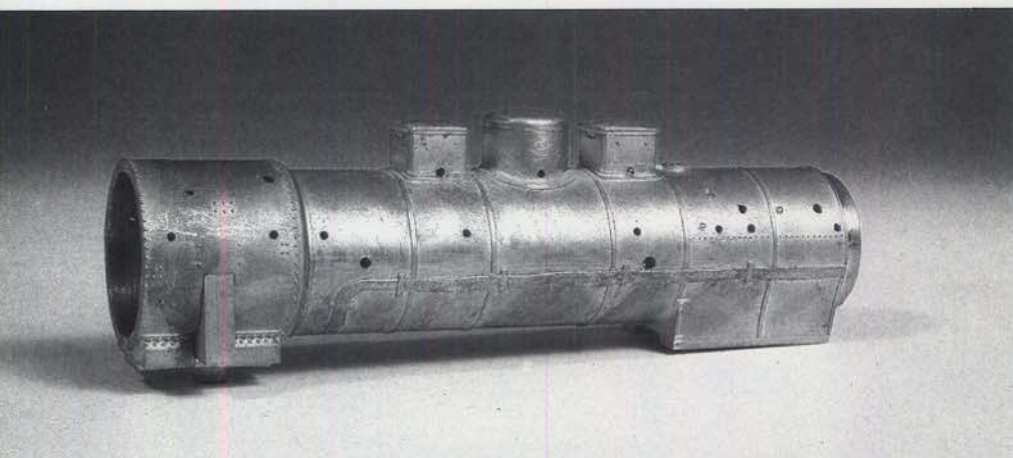
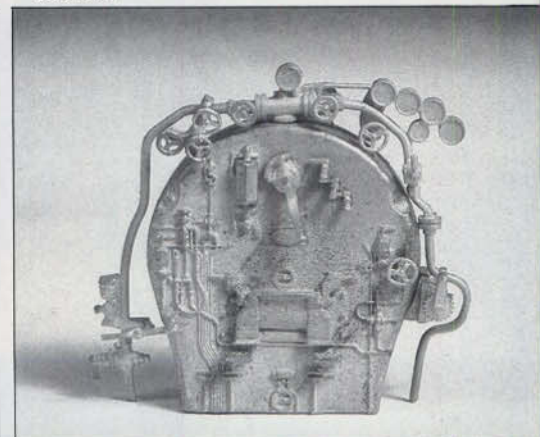


Bild 4: So schaut das zusammengebaute Lokgehäuse mit seinen Messing-Anbauteilen aus; es fehlen nur noch die diversen Leitungen und Griffstangen.



Bild 5: Die sehr detailgetreu nachgebildete Rückwand des Stehkessels in unlackiertem Zustand.



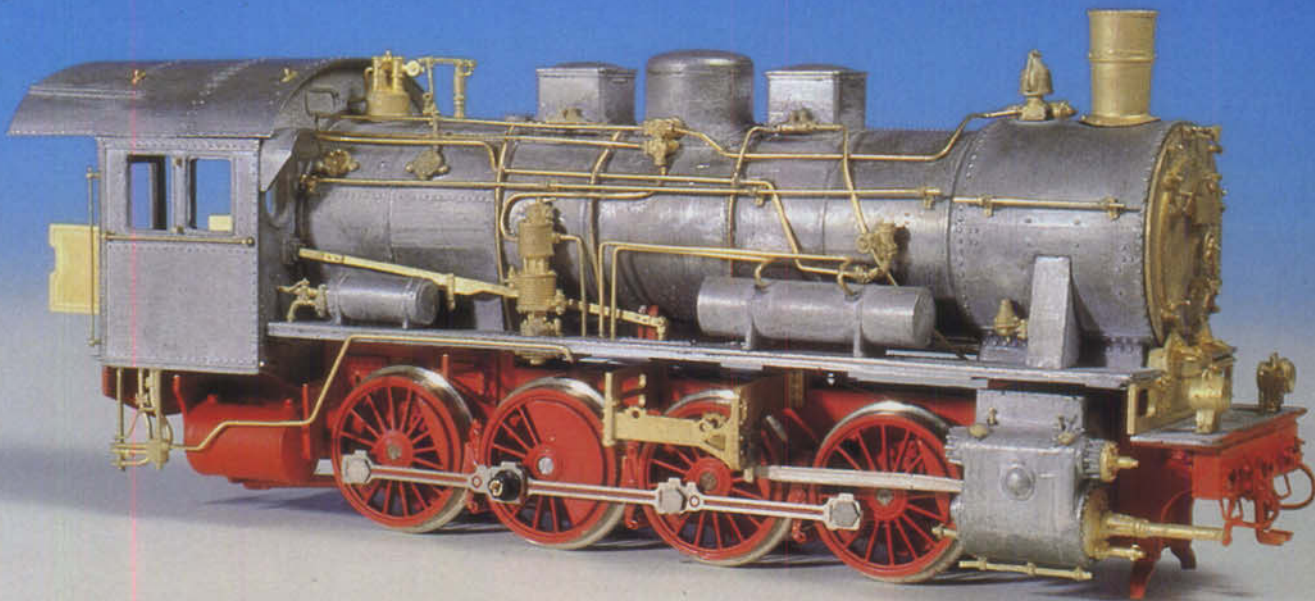


Bild 6: Das fertig montierte, zur besseren Darstellung der Details noch unlackierte Lokgehäuse wurde probeweise auf das Fahrwerk aufgesetzt.

Bild 7: Ein Blick von schräg oben auf die fertige Lok zeigt die Detailtreue und vorbildliche Nachbildung aller Einzelteile.

Kurz vor Jahresende 1990 stand uns nun ein Muster-Bausatz zur Verfügung.

Das aus dem Bausatz erstellte Modell erfüllt sowohl hinsichtlich Maßstäblichkeit und Detailgestaltung als auch in bezug auf die Laufeigenschaften alle Erwartungen. Für den Antrieb sorgt ein kräftiger Bühler-Motor mit Schwungmasse im Tender, der über ein Schnecken-/Stirnradgetriebe alle drei Tenderachsen antreibt und in Verbindung mit dem relativ hohen Gewicht des Ganzmetall-Tenders für eine beachtliche Zugkraft sorgt. Für die Stromabnahme werden sämtliche Achsen der Lok und des Tenders herangezogen, so daß auch beim Überfahren stromloser Weichen-Herzstücke keine Probleme auftreten. Die hohe Getriebeübersetzung und die Schwungmasse sorgen für eine vorbildgerechte Höchstgeschwindigkeit des Modells und für ein weiches Anfahren und Bremsen. Auf den Detaillierungsgrad des Modells braucht hier kaum näher eingegangen zu werden; die Fotos sprechen wohl für sich selbst.

Der Bausatz besteht, wie bei Weinert üblich, aus einer Kombination von Weißmetall- und Messingteilen. Obwohl Lok- und Tenderfahrwerk bereits lauffertig vormontiert und -lackiert sind und alle Einzelteile sehr sauber und paßgenau gefertigt sind, eignet sich das Modell der Baureihe 55²⁵⁻⁵⁶ kaum für erste "Gehversuche" auf dem Gebiet des Zusammenbaus von Lokbausätzen. Dazu ist das Modell einfach zu komplex (und der Bausatz sicher auch zu wertvoll). Selbst für fortgeschrittene Modellbauer ist der Zusammenbau aufgrund der Vielzahl von Einzelteilen eine recht zeitaufwendige Angele-



Bild 8: Nach der Lackierung wurden in das Lok-Fahrwerk die Treibachse sowie die Kuppelachsen eingesetzt.

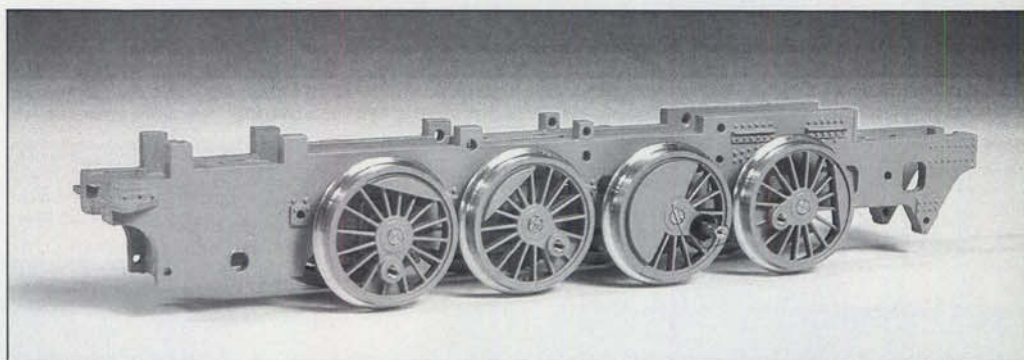
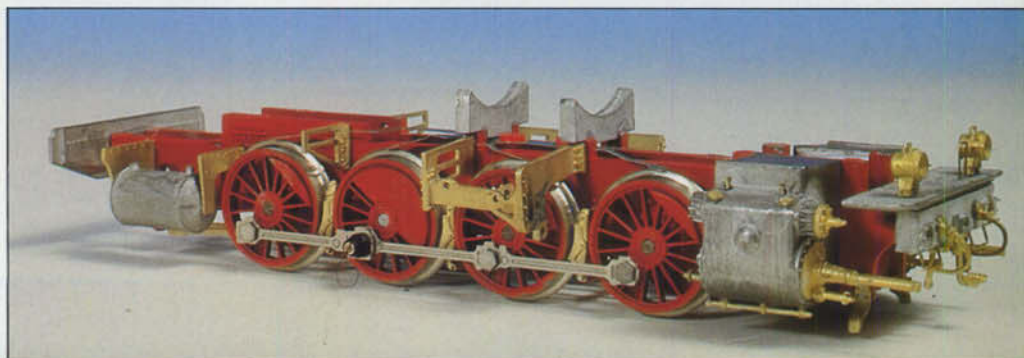


Bild 9: Die Anbauteile komplettieren das Fahrwerk, hier zur besseren Darstellung noch ohne Farbgebung.



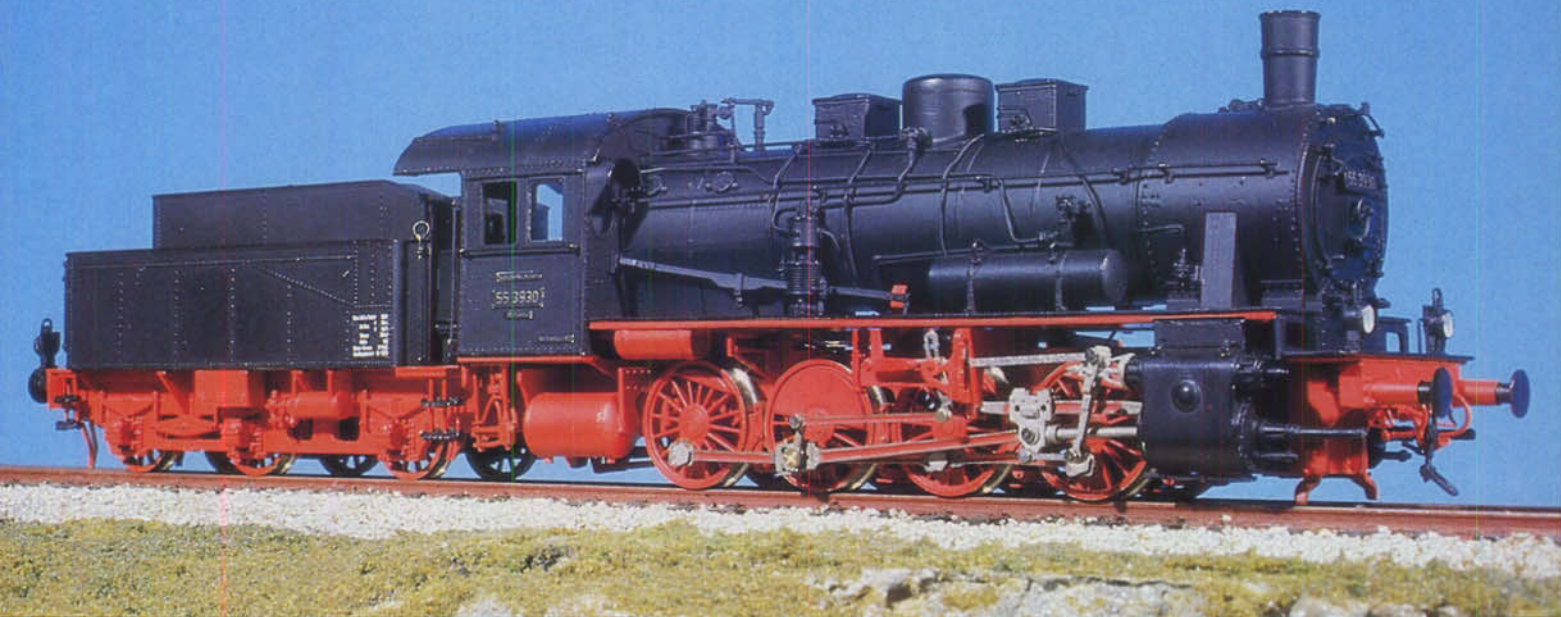


Bild 10: Ein Blick auf die Lokführerseite der fertiggestellten Maschine. Die Auslieferung an das Bahnbetriebswerk kann erfolgen.

genheit und nicht an einem Wochenende zu schaffen. Es ist in jedem Falle empfehlenswert, sich peinlich genau an die allgemein recht ausführliche und anschauliche Bauanleitung zu halten und sich lieber etwas mehr Zeit zu lassen, soll das fertige Modell am Ende den eigenen Vorstellungen entsprechen. Als etwas problematisch erweist sich das genaue Zurechtbiegen der zahlreichen Kessellei-

tungen und der Sandfallrohre aus Messingdraht. Hier vermißt man in der Bauanleitung maßstäbliche Biegeskizzen, die die Arbeit erheblich erleichtern würden. So ist man auf Probieren und wiederholtes Anpassen der Leitungen angewiesen, bis endlich alles stimmt und jede Leitung vorbildgetreu sitzt. Dies ist jedoch der einzige Punkt, an dem Kritik ansetzen könnte.

Die Mühen des Zusammenbaus werden bei entsprechend sorgfältiger Arbeit in jedem Falle durch ein ausgezeichnetes Modell belohnt, dessen gute Fahreigenschaften und hohe Zugkraft einen vorbildgetreuen Einsatz auf der Modellbahnanlage ermöglichen.

Peter Schiebel

Bild 11: Das lauffertig vormontierte und lackierte Antriebsfahrgestell des Tenders 3 T 18,5 der Baureihe 55.



Bild 12: Der fertig montierte Tender-Fahrwerksrahmen, hier noch ohne Anbauteile.

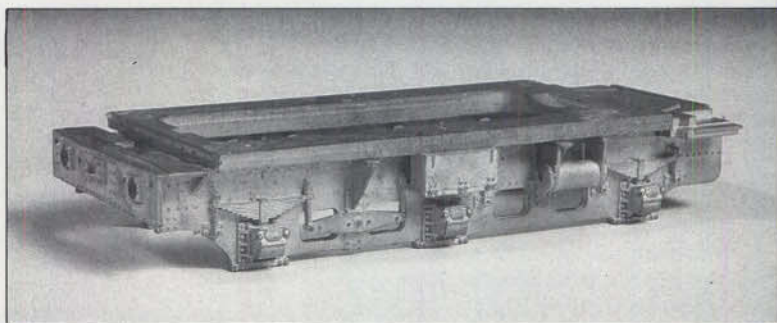


Bild 13: Komplett montiert, lackiert und beschriftet wartet der 3 T 18,5 auf seinen ersten Einsatz.



Bild 14: Ein Blick auf den Tender mit Fahrwerksrahmen vor der Farbgebung beweist die Identität mit seinem Vorbild. **Alle Fotos: P. Schiebel**

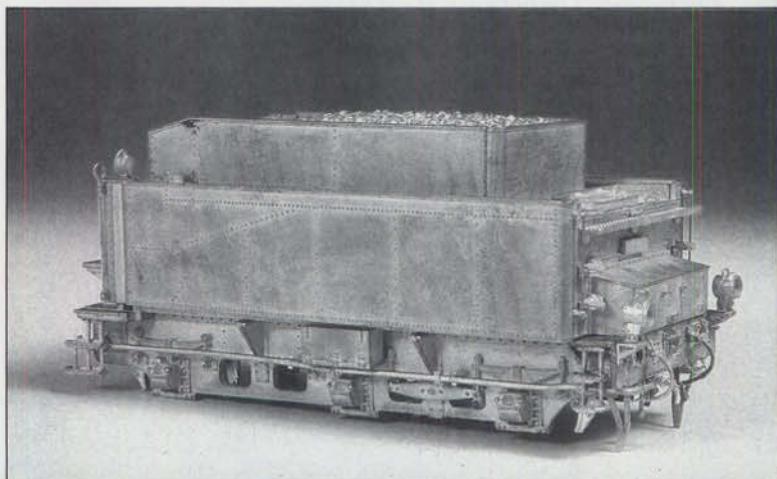




Bild 1: Die Ae 4/7 der SBB in der Nenngröße 0 ist eine bestens gelungene und mit 2750 Gramm Masse auch eine gewichtige Ergänzung des Lemaco-Programms.



Bild 2: Ein Faun ZRS im Maßstab 1:87 fährt auf der Straße zu seinem nächsten Einsatzort.

★ Schaufenster der Neuheiten ★

Bemo

Der bekannte Glacier-Express wurde als Zugpackung, bestehend aus RhB-Ge 4/4 II rot, RhB- und BVZ-Reisewagen sowie Speisewagen der BVZ in geänderten Ausführungen und Beschriftungen, ausgeliefert. Ein gedeckter Güterwagen mit einem veränderten Dach in Korbformen bereichert das Bemo-Güterwagensortiment; ein Waggon in der Flachdachversion wird folgen.

Andreas Besthorn

Frohe Kunde für die Anhänger der Nenngröße 0 kommt von Besthorn: Um Bohrungen an den Pufferbohlen für den Einbau von Kadee-Kupplungen künftig zu ersparen, entwickelte die Firma eine entsprechende Kupplungshalterung (Art.-Nr. 890 und 891). Ihr besonderer Vorzug ist der problemlose Austausch gegen die herkömmliche Schraubekupplung und die gleichzeitige Kombinationsmöglichkeit von anderen Fahrzeugen mit Schraubekupplung.

Faller

Die Zeit der Jahrmärkte und Rummelplätze rückt heran, und das auch im Maßstab 1:160. Einsteigen, festhalten, und los geht die rasante Fahrt in den Gondeln des Karussells "Jupiter" (Art.-Nr. 2319). Der Antrieb (Faller-Motor 629) ist im Bausatz enthalten; ein spezieller Effekt wird durch die nachrüstbare Beleuchtung (Art.-Nr. 671) erzielt. Auch das Karussell "Octopus" (Art.-Nr. 2317) wird viel Zuspruch erfahren. Die farbigen Gondeln heben



Bild 3: Nur im MC-Fachhandel ist das H0-Modell der Baureihe 13¹⁷ (württ. Adh) erhältlich.

Bild 4: Das H0-Modell der preuß. G 5⁴, der späteren Baureihe 54⁶⁻¹⁰.

Bild 5: Auch im "Wilden Westen" müssen die Autos mal gewartet werden. Die Nordis-Garage bietet ihre Dienste für alle Fahrzeugtypen an.



Bild 6: Service ist kein Problem mit dem Garagen- und Ausstattungs-Set von High Tech Modell.



Bild 7: In der Porsche-Werkstatt gibt man sich viel Mühe auch bei umfangreicheren Reparaturarbeiten.





und senken sich während der Drehung des Karussells. Der Bausatz ist komplett ausgestattet mit einem Kassenhäuschen und dem Faller-Motor 629 für 12 bis 16 V Wechselstrom.

Für die Vergnügungsparks in der Nenngröße H0 stehen zwei neue Kirrnes-Zugmaschinen bereit. Es handelt sich um den MAN F 90 mit Pritsche und Plane (Art.-Nr. 1021) sowie den MAN F 90 mit Ladekran hinter der Fahrerkabine.

High Tech Modell

Eine phantasievolle Möglichkeit, Automodellen einen wirkungsvollen Rahmen zu verleihen, sind die Garagen-Bausätze von High Tech Modell im Maßstab 1:43. Der Bausatz "Oldtimer-Werkstatt" (Art.-Nr. 04350) mit mehr als 110 Einzelteilen bildet einen hervorragenden Hintergrund für Fahrzeuge zwischen 1920 und 1940. Der Bausatz "Werkstatt in moderner Ausführung" (Art.-Nr. 04360) dagegen ist u.a. für die modernen BMW, Ferrari, Porsche und Mercedes bestimmt. Weiterhin gibt es die klassische Porsche-Werkstatt (Art.-Nr. 04380), die Nordis-Garage im Stil der fünfziger Jahre aus Colorado/USA (Art.-Nr. 04340) mit über 400 Teilen sowie ein Zubehör-Set (Art.-Nr. 04370).

Klaus Holl

Mit dem neuen Asoa-Granitschotter wird das Schotterprogramm abgerundet. Es handelt sich um ein mittelgraues Gestein, das bei der DB viel verbaut wird. So liegt zum Beispiel auf weiten Teilen der Neubaustrecke dieses Material. Granit wird aber auch in den USA sehr oft als Gleisschotter verwendet. Dieser Schotter wird für die Nenngröße H0 (Art.-Nr. 1600/1601), 0 (Art.-Nr. 1602), I (Art.-Nr. 1603) und II (Art.-Nr. 1604) angeboten. Neu ist auch der Granitplitt (Art.-Nr. 1206), ein sehr feines Material zum Wegebau und als Ladegut.

Lemaco

Die Universallokomotive Ae 4/7 der SBB im Maßstab 1:45 (Nenngröße 0) von Lemaco gibt es in zwei Versionen. Es handelt sich um die Ae 4/7 10957 und die mit Rekuperationsbremse ausgerüstete Ae 4/7 10998. Beide Modelle nehmen den Strom über alle Treibräder auf; sie sind umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb. Sie zeichnen sich aus durch Freilauf-Einzelachsantrieb Typ "Buchli", betriebsfähige filigrane Pantographen, Türen zum Öffnen und vorbildliche Wiedergabe der Führerstandsinneneinrichtung. Wie bei Lemaco üblich, sind auch diese Modelle ausschließlich aus Messing in feinsten Handarbeit aus über 1400 Einzelteilen gefertigt.

Lemke

Eine interessante Ergänzung zu den zahlreichen G-Wagen mit Brauerei-Reklame bietet Lemke mit speziell bedruckten Preiser-Brauerei-Gespanssen an. Für jeden Geschmack dürfte die richtige Bedruckung dabei sein: "Hofbräu München" (Art.-Nr. 30467), "Hacker-Pschorr" (Art.-Nr. 30474); "Stuttgarter Hof-



Bild 8: Der "Mohrenkopf" von Railino in Nenngröße Nm. Das Modell ist als Reihe OB, nicht wie heute üblich mit UCE, beschriftet und entspricht somit einem Fahrzeug der sechziger Jahre.

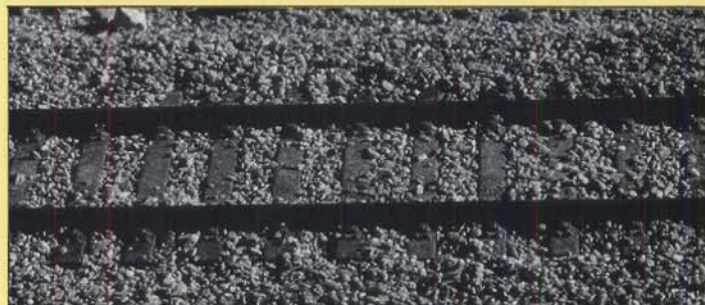


Bild 9: Ein Schotter, der sich sehen lassen kann, wird von Holl angeboten. Dieser Basaltschotter ist für viele Modell-Bahngesellschaften geeignet.

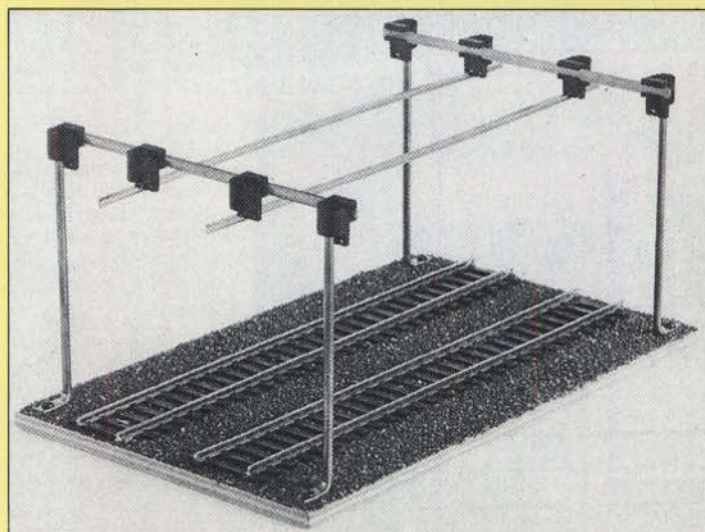


Bild 10: Bei Verwendung von Mader-Bauteilen ist dem Bau und Betrieb einer Oberleitung im verdeckten Bereich der Modellbahnanlage der Schrecken genommen.

bräuhaus" (Art.-Nr. 30477), "Schwaben-Bräu" (Art.-Nr. 30475), "Simon-Bräu Bitburger Pils" (Art.-Nr. 03551), "Dortmunder Kronen" (Art.-Nr. 30471), "Hannen Alt" (Art.-Nr. 30472), "Gilden Kölsch" (Art.-Nr. 30473) oder "Holsten Brauerei AG" (Art.-Nr. 30463). Alle diese 1:87-Modelle erscheinen nur in einer begrenzten Auflage.

Wolfgang Mader

Für das Überspannen von Schattenbahnhöfen ist das Oberleitungssystem Mader bestimmt. Es wird für die Nenngrößen H0, H0m, TT, N und Z gefertigt. Dazu gehören Strecken- und Weichenmasten, Tragjoche, Kunststoffhalter sowie Fahrdrat aus Schienenprofil. Die auf den Tragjochen verschiebbaren Halter können den jeweiligen Gleisabständen angepaßt werden. Die Ausführung in Kunststoff gewährleistet eine einwandfreie Isolierung. In gleicher Ausführung ist eine Tunneloberleitung erhältlich, die sich für ein- und zweigleisige Strecken verwenden läßt.

Model-Loco

Die angekündigten Messe-Neuheiten sind im Handel: die H0-Modelle der Baureihe 54⁶⁻¹⁰ (preuß. G 5⁴) sowie der Baureihe 13¹⁷ (Württ. ADh). Letzteres wird exklusiv über die MC-Fachhändler vertrieben. Beide Modelle werden in Bauatzform geliefert.

Pola

In Nenngröße H0 bietet Pola einen ganz besonderen Blickfang an: das Spielcasino "Baden-Baden" (Art.-Nr. 680). Das Gebäude, ursprünglich in Backsteinmanier errichtet, erhielt später einen weißen Fassadenanstrich. Kleine Vorbauten, ein seitlich angesetzter Turm und eine verglaste Veranda an der Rückseite lockern die Fassaden auf. Die Türen und Fenster dieses bereits gealterten Bausatzes lassen sich teilweise öffnen und können mit Rolläden ausgestattet werden. Künftig gilt "Rien ne va plus" auch in H0. Für die vielen Anhänger der Nenngröße N ist das neue, im Rokoko-Stil gehaltene und gerade frisch renovierte Stadtwohnhaus (Art.-Nr. 353) bestimmt eine erfreuliche Bereicherung ihrer Straßenzüge. Es bildet eine gelungene Ergänzung und Erweiterung zu den bereits erschienenen Modellen Antiquariat (Art.-Nr. 351), Weinstube (Art.-Nr. 352) und Apotheke (Art.-Nr. 350) sowie einigen anderen Stadthäusern. Das dreistöckige Gebäude beherbergt im Erdgeschoß die Confiserie "Schokoladen Husel". Zum reichhaltigen Zubehör gehören u.a. Mülltonnen, eine Teppichstange mit Teppich und ein Holzstoß.

Railino

Der "Mohrenkopf" in Nenngröße Nm ist da! Dieser Zementsilowagen der RhB ist – ein Novum bei Railino – vollständig aus Messing gefertigt. Die Länge



beträgt 48,5 mm. Das Modell weist alle typischen Details des Vorbilds in feinsten Ausführung auf und entspricht in Lackierung und Beschriftung einem Fahrzeug der sechziger Jahre. Der "Mohrenkopf" ist einzeln (Art.-Nr. 8203) und als Sonderpackung mit

drei verschiedenen Wagennummern (Art.-Nr. 0190) erhältlich. Die neue "Railino Rundschau", das Nm-Magazin für den anspruchsvollen Modellbahnfreund, wird künftig etwa viermal pro Jahr ihren Lesern aktuelle Informationen über das Railino-Programm sowie Hinweise zu Dioramenbau und Fahrzeugumbauten geben.

Vollmer

Starke Nerven bei den H0-Freunden sind gefragt, denn eine Geisterbahn (Art.-Nr. 3627) ist die neueste Erweiterung des Vollmer-Vergnügungsparks. Mittels eines separaten Antriebs (Motor 4200) bewegen sich

die kleinen Wagen im Reich der Geister und Gespenster und lassen echte Jahrmakttimmung aufkommen.

Weinert

Die "bullige Lokomotive" für Straßen- und Schienenbetrieb, den Faun ZRS, stellt Weinert im Maßstab 1:87 als unmotorisiertes Standmodell (Art.-Nr. 4077) sowie als motorisierte Version mit NEM-Neusilber-Gußrädern (Art.-Nr. 4078) für alle Liebhaber derartiger Spezialfahrzeuge vor. Auch der H0-Langholztransporter vom Typ Faun (Art.-Nr. 4506) ist nunmehr lieferbar.

WMK

Neue Modellkupplungen in den Nenngrößen H0 und H0e kommen von WMK. Die Rockinger-Stangenkupplung (Art.-Nr. 08630) läßt sich für den OBW 10, die Gleis-Nivellier-Stopmaschine, oder eine Köf ebenso vorbildgerecht verwenden wie an diversen Lkws.

Zum Umrüsten der bekannten Roco-Feldbahnloren und für Bemo-Rollböcke wird die neue H0e-Feldbahnkupplung (Art.-Nr. 08620) angeboten. Mit dieser Bosna-Kupplung läßt sich das gesamte Roco-Industriebahnsortiment originalgetreu kuppeln. ds

Berichtigung: Im Messebericht Nürnberg, Teil 2 (EJ 4/91, S. 64), muß es richtig heißen: Modellbahn Schüler, das Stuttgarter Fachgeschäft, übernimmt den Vertrieb von hochwertigen Schmalspur-Messingbausätzen der Firma GI - Modellbau. Eine Auswahl dieser Fahrzeuge wurde in EJ 3/91, S. 45, vorgestellt. Wir bitten die falsche Firmenangabe zu entschuldigen.

Bild 15: Der Spielteufel lockt – im Spielcasino "Baden-Baden" von Pola. Der H0-Bausatz mit vielen Details und Ausschmückungsteilen bringt den "Hauch des Besonderen" in die Modell-Landschaft.

Fotos 3 und 4: P. Schiebel, alle anderen: Werkfoto





Bild 1: Für Lebensmitteltransporte ist der MB-Tanksattelzug "Willy Betz" bestimmt. Die Zugmaschine besitzt ein kippbares Fahrerhaus. Die Auspuffanlage befindet sich wie bei Gefahrgut-Zugmaschinen unter der vorderen Stoßstange. Der dreilachsige Lebensmitteltankauflieger verfügt über Laufsteg und seitliche Rohrre. Die Aufliegerstütze ist ausklappbar.

AUTO-BAHN



Bild 2: Die Reihe der US-Fahrzeuge wird mit einem Truck in Conventional-Bauweise fortgesetzt. Das Fahrzeug ist mit einer klappbaren Motorhaube ausgerüstet, die eine Motornachbildung sichtbar macht. Die gelungene Farbgebung ist dem Original exakt nachgebildet.



Bild 3: Dem Original exakt nachgebildet wurde der MAN-F-90-Hängerzug Transmaximal mit dem Firmenzeichen der Firma Schenker, dessen spezielle Lenkmechanik einen minimalen Abstand zwischen Zugmaschine und Anhänger gestattet. Die Planen sind abnehmbar.

Bild 4: Die Erweiterung der Herpa-Flotte geht zügig voran. Neuheiten und Varianten von Pkws, Lkws und Zugmaschinen bereichern die Modellstraßen und -plätze.

Bild 5: Die 480-PS-Zugmaschine Mercedes Benz 2448 in PC-Ausführung mit bedruckter Armaturentafel und verchromten Sidepipes, eingesetzten Blinkern und geprägten Außenspiegeln.



Bild 6: Eine Einsatzvariante stellt dieser Opel Omega Caravan in Weiß-Blau des "Bayerischen Rundfunks" dar. Das Fahrzeug dient hauptsächlich als Equipmenttransporter.

Bild 7: Der MB-190-E-Evolution I unterscheidet sich durch breite Kotflügel, vergrößerte Front- und Heckspoiler sowie die charakteristischen Evolutions-Felgen vom gewohnten Basismodell.

Bild 8: Als Modellvariante "Taxi" ist jetzt der VW Passat Variant auf die Modellstraßen gerollt. Freistehende Dachreling und Scheibenwischer sowie geprägte Scheinwerfer erhöhen den guten Gesamteindruck. **Alle Fotos: Chr. Fricke**

