



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

10/1991

Oktober

DM 11,50

sfr 11,50

öS 89,-



Inhalt

Eisenbahn-Journal

Herbst im Ennstal	4
Die sächsische Gattung XVIII H	10
E 63 – Das doppelte Lottchen	16
Jetzt wird gefeiert BVZ wieder durchgängig befahrbar	24
Musterländle Baden-Württembergs Anstrengungen für den SPNV	28
Second Hand Ehemalige DB-Dieselloks bei deutschen Privatbahnen	32
Mit der Bahn zurück nach Preußen	35
112 im InterCity-Dienst	38
Deutscher Staatsbahnwagen-Verband Güterwagen nach Musterzeichnung A 10	44
TEE-Dieseltriebzüge der SNCF Vorbild und Modell	62

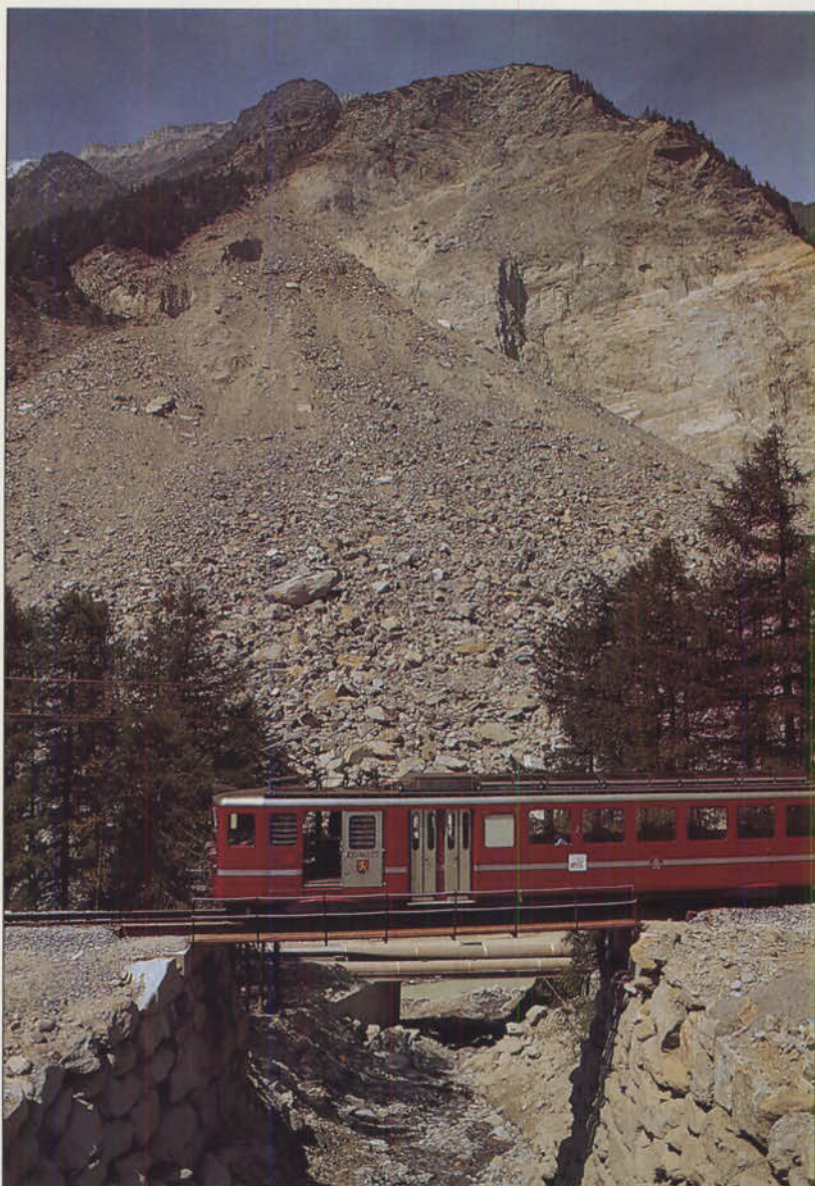
Modellbahn-Journal

Die Baureihe 18 ⁰ als H0-Modell von Model Loco	15
Unsere neue Redaktionsanlage (Teil 2) Digital fahren in den Nenngrößen H0 und N	66
27 Mein Thema: Irgendwo im Frankenland	72
Die letzten Ferientage in Ahrensböck	76
28 Einsteigen bitte und die Türen schließen	80
Die Reihe 1042 der ÖBB im neuen Design	86
Tips & Tricks Radsatz-Transportwagen	87
Vorbild – Foto – Modell	89

Journal-Rubriken

Bücherecke	37
Bahn-Notizen	40
Typenblatt: sächs. XVIII H	51
Typenblatt: sächs. XIV HT	53
Mini-Markt	56
Schaufenster der Neuheiten	92
Fachhändler-Adressen	98
Impressum	100
Sonderfahrten und Veranstaltungen	103

Titelbild: Am 15. 9. 1991 war der erste Bauabschnitt an der Brockenbahn offiziell abgeschlossen. Zwei Sonderzüge brachten die aus diesem Anlaß anwesende Prominenz zum Gipfel. Mit Sonderzügen (nur auf Bestellung) wird es auch bis Ende Oktober weitergehen. Nach der Winterpause beginnt der allgemeine Reiseverkehr mit dem Sommerfahrplan 1992. Die Aufnahme vom Oktober 1988 zeigt die 99 7244. **Foto: G. Scheibe**



Jetzt wird gefeiert! (Seite 24): Seit dem 5. August 1991 ist die Umgehung des Bergrutsches bei Randa befahrbar, der Fuß des Matterhorns wieder ohne Umsteigen erreichbar. Jetzt werden auch die Feierlichkeiten zum 100. "Geburtstag" der BVZ nachgeholt. Unser Beitrag gibt einige Programmhinweise. **Foto: M. Lasek**



Die TEE-Dieseltriebzüge der SNCF (Seite 62): Für den TEE-Einsatz stellten die SNCF Mitte der fünfziger Jahre zweiteilige Dieseltriebzüge in Dienst, die von 1957 bis 1965 u.a. als TEE "Parsifal" bzw. "Paris-Ruhr" zwischen Paris und Dortmund zum Einsatz kamen. (Aufnahme: TEE 168 "Ruhr-Paris" in Tergnier) **Foto: G. Laforgerie**



Bild 1: Amstettener Loks der Reihe 1046 kommen täglich ins Ennstal, allerdings sind die meisten Maschinen schon mit Neubaukasten versehen. Noch im ursprünglichen Bauzustand fährt 1046.20 am 15.10.1990 mit R 3517 in den Hieflauer Tunnel ein. **Alle Fotos: M. Voellinger**

Herbst im Ennstal

Der steirische Teil des Ennstales erstreckt sich über 130 km von Schladming bis zur oberösterreichischen Landesgrenze vor Kleinreif-

ling. Die abwechslungsreiche Alpenlandschaft macht diese Gegend für einen Urlaub und besonders auch für einen Fotoaufenthalt sehr

empfehlenswert, zumal die Zugförderungsstelle Selzthal nach wie vor alte und älteste Elektrolokomotiven einsetzt.

Bild 3: Im Winterfahrplan 1990/91 war die 1080 noch als tägliche Verschubreserve in Stainach-Irdning mit der Zuführung des Milchwagens von Tauplitz nach Stainach-Irdning betraut. Mit ihrem G 75704 hat 1080.15 soeben die malerische Haltestelle Pürgg passiert (15.10.1991).

Bild 2: Fahrzeugparade in der Zfst. Selzthal am 14.10.1990: 1080.15 (letzte rote 1080), 1245.05, 1245.02 bzw. 1042.572, 1161.20, 1245.05 und 02, 1067.03.







Bild 4: Die Selzthaler 2062.09 steht mit einem Tunnelbauzug am 16.10.1990 im Abendlicht im Bf Gesäuse Eingang, hinten die Hochtorguppe (2365 m).

Zwischen Grimming und Erzberg

Für den Start einer fotografischen Rundreise ist der an den ÖBB-Kursbuchstrecken 13 und 17 gelegene Bahnhof Stainach-Irdning mit seinem regen Verschiebetransfer (Reihe 1245) geeignet. Auch bietet sich ein Abstecher zum nahen Schloß Trautenfels mit seinem Landschaftsmuseum an, das oberhalb der Ennstalstrecke auf einer Anhöhe liegt. Die Urlaubsorte Pürgg, Tauplitz (schneesichere Tauplitzalm), Bad Mitterndorf (Thermalbad), Kainisch und Bad Aussee (Salzbergwerk) locken mit vielfältigen Urlaubsmöglichkeiten ins steirische Salzammergut.

Ennsabwärts erreichen wir über Liezen den Eisenbahnknotenpunkt Selzthal, wo die Pyhrnbzw. Schoberpaßstrecke (KBS 14) einmündet. Nach kurzer Fahrt passiert die Bahn links die barocke Wallfahrtskirche Frauenberg, wenige Minuten später hält der Zug in Admont. Das mit seinen Türmen weithin sichtbare Benediktinerstift wurde 1074 gegründet und beherbergt die größte Stiftsbibliothek der Welt mit ca. 140 000 Bänden. Beim nächsten Bahnhof, Gesäuse Eingang, stürzt sich die Enns in ein wahres Wildwasser- und Bergsteigerparadies. Auch die Bahnlinie zwängt sich neben einer

schmalen Straße durch die Schlucht, passiert die in einer bizarren Gebirgswelt gelegenen Orte Johnsbach (Bergsteigerfriedhof) und Gstatterboden (573 m Seehöhe), um nach starkem Gefälle den Abzweighbahnhof Hieflau auf 491 m Seehöhe zu erreichen. Weiter geht es in nördlicher Richtung entlang der Enns nach Kleinreifling, während die nach Süden abzweigende Erzbachstrecke die Orte Radmer, Jassingau und Eisenerz erschließt. Nach wie vor ist diese Bahnlinie für den Erzverkehr von erheblicher Bedeutung, während der rückläufige Personenverkehr einstellungsbedroht ist. Vorbei sind die Zeiten, als die dampfbetriebene Zahnradbahn über den Präbichl nach Vordernberg zahllose Besucher aus aller Welt anlockte.

Ein anderer lohnender Fotopunkt bietet sich an, wenn man in Selzthal in nördlicher Richtung auf die Pyhrnbahn (Linz – Graz, KBS 14) abzweigt, die genau im Bosrucktunnel bei Ardning die Obersteiermark erreicht. Das schöne Südportal des Tunnels ist per Spaziergang erreichbar. Die Strecke führt südlich Selzthal durch das Paltental Richtung Wald am Schoberpaß, wobei dieser Bereich aufgrund des zweigleisigen Streckenausbaus mit teilweiser Neutrassierung derzeit eine einzige Großbaustelle ist. Unberührt ist nur noch der Abschnitt um Wald. Im

Ortsteil Unterwald kann man ein hübsches Kirchlein fotografieren, direkt neben der Bahn gelegen.

Der Knotenpunkt Selzthal

Die ca. 8000 Seelen zählende Gemeinde Selzthal lebt seit der Eröffnung des Bahnbetriebs 1872 überwiegend von der Eisenbahn. Sehenswert ist das im Jahre 1900 in Insellage errichtete Empfangsgebäude. Eine als Denkmal aufgestellte Lokomotive der Reihe 52 erinnert an den Dampfbetrieb, der hier erst in den 70er Jahren sein Ende fand. Nahe der Ausfahrt Richtung Wald am Schoberpaß und Bischofshofen befindet sich die Zugförderungsstelle mit ihrem typischen Rundschuppen, deren Ende wohl absehbar ist, worauf auch der reichlich museumsreife Fahrzeugbestand hindeutet. Für die von Bischofshofen kommenden Züge wird alsbald eine Verbindungsschleife zur Schoberpaßstrecke errichtet, um das zeitraubende Stürzen vor allem der Schnellzüge zu sparen. Der Bahnhof Selzthal wird, wenn viele Züge nur noch im nahegelegenen Rottenmann halten, damit allerdings an Bedeutung verlieren. Zum Stichtag 1.6.1991 waren in Selzthal folgende Triebfahrzeuge beheimatet: 1245.02, 05, 07, 08, 509, 531, 533, 534;

1161.20; 1067.03, 04; 1080.01, 07;
2060.24 - 27; 2062.09.

Diese 18 Lokomotiven werden fast ausschließlich für Verschubdienste und Fahrten "rund um den Kirchturm" eingesetzt. Die attraktiveren Leistungen werden mit moderneren Lokomotiven aus Graz, Linz und Salzburg gefahren.

Die Fahrzeuge und ihre Einsätze

Die ab 1934 mit 41 Stück gebauten 1245er (Achsfolge Bo'Bo', Höchstgeschwindigkeit 80 km/h, Sécheron-Federantrieb, Stundenleistung 1840 kW bei 56 km/h) werden in einem mehrtägigen Umlauf ab Stainach-Irdning, Bad Aussee, Kleinreifling, Hieflau und Selzthal eingesetzt. Interessant und vom Sonnenstand her günstig sind der gegen 9 Uhr in Schladming nach Selzthal startende Sammler (= Nahgüterzug) mit Aufenthalt in Stainach, der etwa zur gleichen Zeit verkehrende "Pyhrnsammler" von Selzthal nach Piessling-Vorderstoder und ein nach 16 Uhr von Hieflau durch das Gesäuse nach Selzthal fahrender Güterzug (alles montags bis freitags).

Mit ihrem Stangenantrieb, 700 kW Stundenleistung bei 31 km/h und einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h gehört die 1161.20 zu den ältesten noch im Regeleinsatz stehenden normalspurigen Elektrolokomotiven der ÖBB (erstes Baujahr 1928). Ihr Einsatz im Selzthaler Bahnhofsverschub ist ein akustisches Erlebnis, dürfte aber u.U. aus "Altersgründen" bald vorüber sein.

Gleiches gilt auch für die Reihe 1080, deren erstes Baujahr auf 1924 datiert. Drei Tatzlagermotoren ermöglichen den mit zusätzlicher Kuppelstange versehenen Loks eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (Stundenleistung 1020 kW bei 38 km/h). In dem nunmehr nur noch eintägigen Umlauf wird montags bis freitags kurz vor 9 Uhr ein Güterzug von Liezen nach Selzthal gefahren, um 12 Uhr geht es nach Rottenmann und gegen 15 Uhr zum Verschieben erneut nach Liezen.

Von den ab 1961 erbauten fünf Elektroloks mit hydraulischer Kraftübertragung der Reihe 1067 hat es die beiden letzten ebenfalls nach Selzthal verschlagen. Eine Lok verschiebt werktags in Eisenerz. Montags bis freitags wird gegen 15 Uhr ein Güterzug nach Hieflau Vbf. bespannt, der gern vor Plan verkehrt. Samstags fährt der Zug gegen 11 Uhr. Die zweite 1067 steht in Selzthal als eiserne Reserve bereit, etwa wenn wieder einmal die 1161.20 ausfällt. Die dieselhydraulischen Schubblöcke 2060 und 2062 werden für untergeordnete Verschub- und Bauzugeinsätze verwendet.

Alles in allem bietet sich in Selzthal – noch – ein einmaliges Fahrzeugsammelsurium, dessen Besichtigung der Eisenbahnfreund gerade in dieser Gegend hervorragend in den Familienurlaub integrieren kann. Vom Bergsteigen bis zum Wildwasserfahren, vom Kurbetrieb bis zum Kulturerlebnis hält die Oststeiermark vielfältige und preiswerte Urlaubsmöglichkeiten für die verschiedensten Bedürfnisse bereit.

Übrigens: Der Plan mit den aktuellen Einsätzen der beschriebenen Lokomotiven hängt in der Zugförderungsstelle Selzthal aus. Recht hilfsbereit mit Auskünften sind auch die Fahrdienstleiter.

Michael Voellinger



Bild 5: Unterhalb der weithin sichtbaren Pfarrkirche von Pürgg legt sich am 17.10.1990 die Attnanger 1141.21 mit Regionalzug 3430 in die Kurve. Die hinter dem Zugende nicht mehr sichtbare Haltestelle ist durch einen schmalen Pfad mit dem oberhalb der Kirche gelegenen Ort verbunden.

Bild 6: Ins oberösterreichische Ennstal bei Reichraming entführt uns diese Aufnahme mit 1245.531, die mit ihrem samstäglichem Regionalzug 3641 die Mündung des Reichramingbaches quert (9.9.1989).





Bild 7: Vor der Kulisse des steirischen Erzberges verschiebt am 17.10.1990 die 1067.04 im Bahnhof Eisenerz.

Bild 9 (oben rechts): Als G 47352 bringt 1042.537 am 16.10.1990 einen Flüssigeisenzug von Leoben-Donawitz zur VÖEST nach Linz. Bei Frauenberg passiert der Zug die gleichnamige Wallfahrtskirche, im Hintergrund der mächtige Bosruck (2009 m), den die Pyhrnbahn in einem Tunnel durchfährt.

Bild 10 (rechts): Salzburger 1010.04 im Schnellzugeinsatz: am 15.10.1990 führt die schwere Schnellzuglok den D 517 bei Wörschach-Schwefelbad (links im Hintergrund der 2153 m hohe Grimming).

Bild 8: Der Personenverkehr auf der Erzbachstrecke wird heute mit zweiteiligen Triebwagen Reihe 4030 abgewickelt. 4030.222 verläßt als R 4142 am 16.10.1990 die Haltestelle Jassingau.





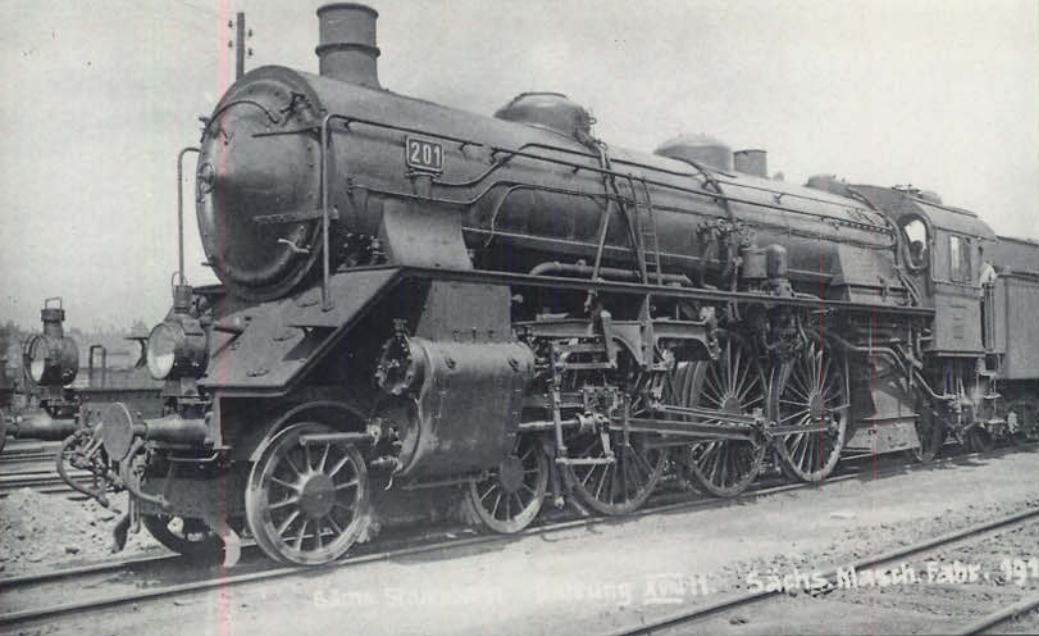


Bild 1: Werkaufnahme der sächsischen XVIII H mit der Bahnnummer 201 bei der Ablieferung im Jahre 1917.

Bild 2: Der Fotograf dieser Aufnahme, Wilhelm Tausche, hat am Samstag, den 26. August 1939, also wenige Tage vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs, bei seiner Rückfahrt aus dem Urlaub an der Ostsee den D 56 Berlin – Dresden – Bodenbach – Eger benützt. Kurz vor Abfahrt des Schnellzuges entstand im Anhalter Bahnhof in Berlin diese prächtige Aufnahme der 18 006. Foto: W. Tausche

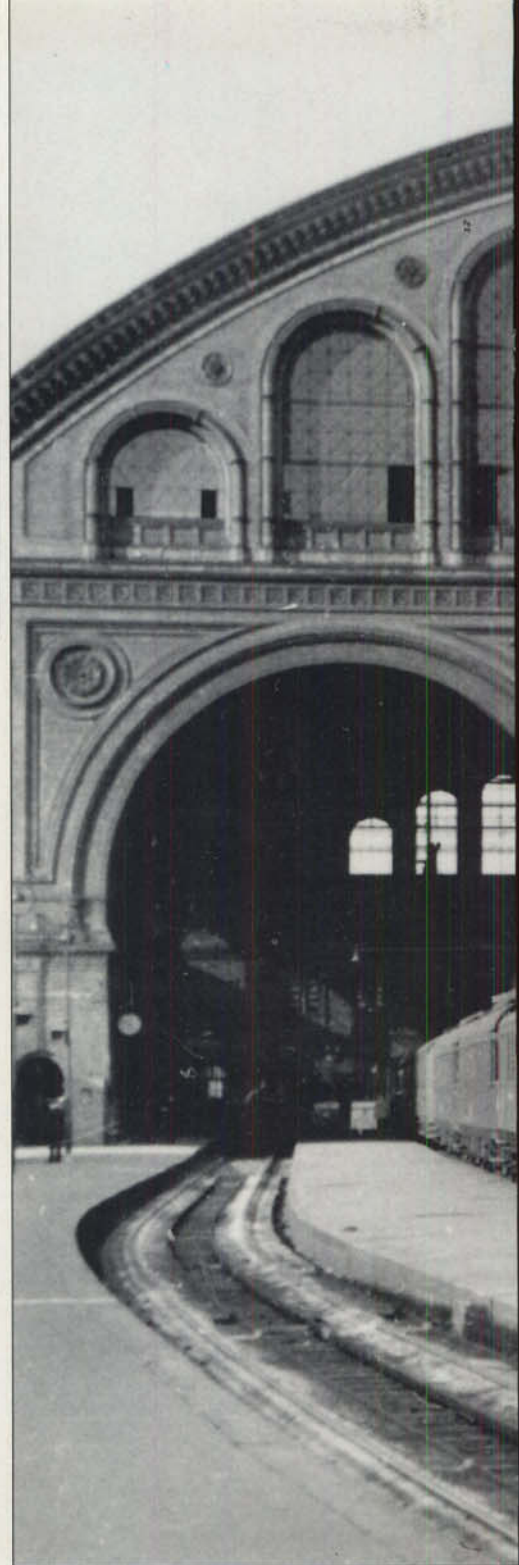
Die zahlenmäßig kleine Serie von nur zehn Lokomotiven der sächsischen Gattung XVIII H (2'C1' h3) stand stets im Schatten ihrer großen Schwester XX HV (1'D1' h4v), der sie stückzahlmäßig wie auch in der Leistung unterlegen war. Dennoch war sie eine Schnellzuglokomotive, die es verdient hat, einem größeren Leserkreis vorgestellt zu werden.

Sachsen hat nach der Jahrhundertwende große Anstrengungen unternommen, um für den Betrieb auf seinen Hauptstrecken Leipzig – Hof, Dresden – Reichenbach und Leipzig – Dresden eine geeignete Schnellzuglokomotive zu bauen. Wegen der geographischen Gegebenheiten des Landes kam dies jedoch der Quadratur des Kreises nahe: Betrachten wir als Beispiel nur die Strecke Leipzig – Hof im Zuge der Verbindung Berlin – München, so stellen wir fest, daß sie aus zwei ziemlich unterschiedlichen Streckenabschnitten besteht, die nahezu gleich lang sind. Der erste zwischen Leipzig und Werdau (80 km) ist weitgehend eine reine Flachlandstrecke, während das anschließende Streckenstück über Plauen nach Hof (91 km) von mehreren langen Steigungen von 10‰ gekennzeichnet ist. Göltzschtalbrücke und

um zu einer den genannten Forderungen möglichst gut entsprechenden Schnellzuglokomotive zu gelangen. So wurden zwischen 1906 und 1918 – innerhalb von nur 13 Jahren – nicht weniger als sechs verschiedene Bauarten für den Schnellzugdienst konstruiert, gebaut und in Betrieb genommen. Es waren dies:

sächs. Gattung	Bauart	Baujahre	Stückzahl
X H1	2'B1' h2	1909 und 1913	18
XII H	2'C h4	1906	6
XII HV	2'C h4v	1908, 1911 - 1914	42
XII H1	2'C h2	1909	7
XVIII H	2'C1' h3	1917 und 1918	10
XX HV	1'D1' h4v	1918 - 1923	23

Für Leser, die mit der sächsischen Bezeichnungswiese nicht so vertraut sind, sei bemerkt, daß der Buchstabe H hinter der römischen Zahl für "Heißdampf" und V für "Verbundlok" steht. In dieser Vielzahl von Bauarten, die zudem in recht kleinen Stückzahlen (mit Ausnahme der XII HV) gebaut wurden, zeigt sich deutlich, wie überlegt sich Sachsen an das Problem herantastete.



Die sächsische Gattung XVIII H

Elsterviadukt sind Namen, die untrennbar mit den besonderen Problemen beim Eisenbahnbau in Sachsen aufgrund der schwierigen Topographie verbunden sind.

Ein zusätzliches Manko bildete der auffallend kurze Abstand zwischen den einzelnen Schnellzugstationen, der nur ca. 20 bis 30 km betrug. Im Zeitalter der Dampflokomotive waren daher für eine sächsische Schnellzuglokomotive hohe Geschwindigkeit, große Dauerleistung und schnelles Anfahrvermögen gefordert – drei Forderungen, die sich bekanntlich nur mit Abstrichen unter einen Hut bringen ließen.

Sachsen machte es sich wahrlich nicht leicht,

Vergleich mit Bauarten der Nachbarn

Auch die XVIII H wurde nicht gebaut, ohne vorher gründliche Versuche mit geeignet erscheinenden Bauarten anderer Länderbahnen durchgeführt zu haben, wobei es zur Länderbahnzeit durchaus nicht üblich war, fremde Lokomotiven zu Versuchszwecken auszuleihen und auf den heimischen Strecken zu erproben. 1915 richteten die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen bei der Werkstätte Reichenbach im Vogtland eine Versuchsgruppe ein, die aus einer sächsischen XII HV, einer preußi-

schen S 10² und der bayerischen S 3/6 - 3654 bestand. Ihr war die Aufgabe gestellt, einen 430 t schweren Zug auf den langen 10‰-Rampen zwischen Werdau und Hof mit einer Dauergeschwindigkeit von 70 km/h zu befördern.

Nach Auswertung der Ergebnisse dieser Versuchsfahrten stand fest, daß keine der drei Bauarten die gestellten Anforderungen voll erfüllen konnte. Die preußische S10² und die sächsische XII HV hatten Kessel, die zu klein waren, um die nötige Dampfmenge zu erzeugen; bei der S 3/6 reichte zwar die Kesselleistung aus, aber die Zylinderleistung war auf den lan-



gen Steigungen etwas zu niedrig. Auf mäßigen Steigungen befriedigte die S 3/6 jedoch voll und ganz.

Obwohl also die S 3/6 nur partiell den Vorstellungen der Sächsischen Staatseisenbahnen entsprach, bemühte man sich, von der Firma Maffei die Lizenz zum Nachbau der S 3/6 zu erhalten, was natürlich eine beträchtliche Zeit- und Kosteneinsparung bedeutet hätte. Da die Sachsen jedoch nicht bereit waren, Lizenzgebühren zu bezahlen, lehnte die Firma Maffei ab. So erhielt die Sächsische Maschinenfabrik, vormals Richard Hartmann, in Chemnitz im Sommer 1916 von der Generaldirektion den Auftrag zur Entwicklung und zum Bau einer sächsischen Pacific-Lokomotive (Achsfolge 2C1), wobei die Erfahrungen mit den Leihlokomotiven aus Bayern und Preußen einfließen sollten.

Bild 3: Bei dieser Aufnahme der sächsischen XVIII H mit der Bahnnummer 203, der späteren 18 008, ist am Führerhaus nur mehr das sächsische Gattungsschild angebracht – ein Hinweis, daß das Foto nach dem Übergang der Sächsischen Staatseisenbahnen auf die Deutsche Reichsbahn entstanden sein muß.

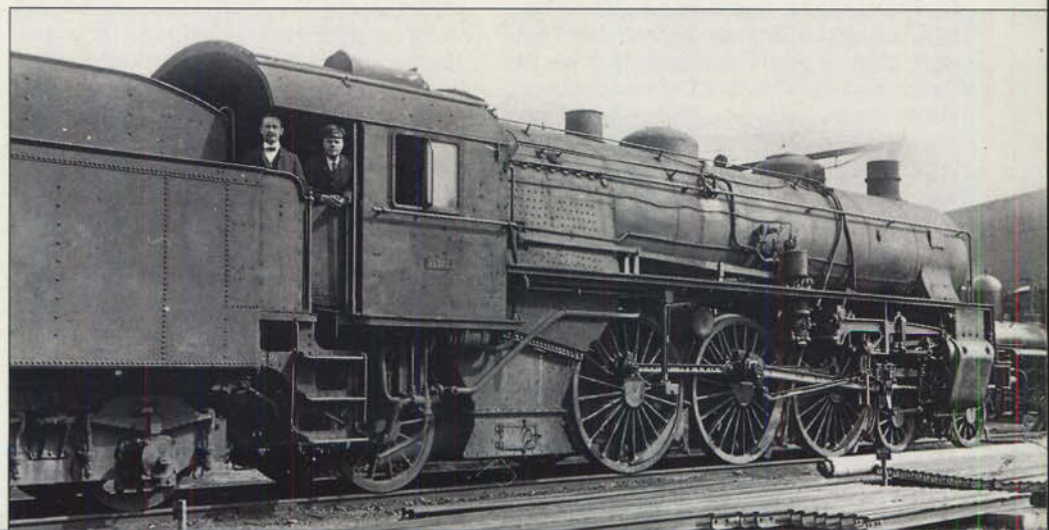
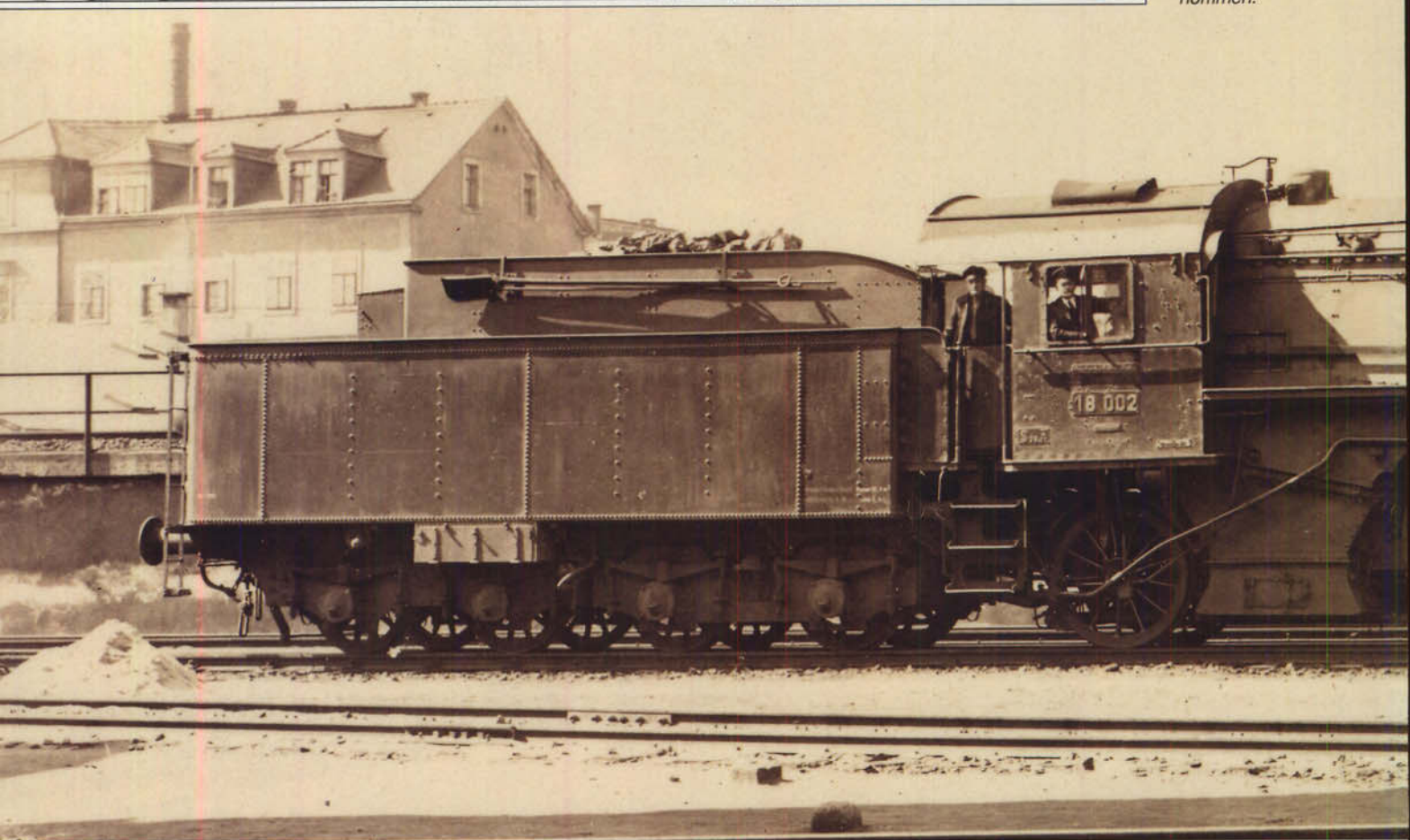




Bild 4 (links): In den frühen zwanziger Jahren entstand diese Aufnahme der sächs. XVIII H mit der Bahnnummer 199, die mit dem D 65 soeben den Hauptbahnhof Dresden verläßt.

Bild 6 (großes Foto): Die 18 002 hat Werner Hubert am 2. April 1930 für das Deutsche Lokomotivbild-Archiv (Darmstadt) im Bw Dresden-Altstadt aufgenommen.



Die Gattung XVIII H (DR-Baureihe 18⁰)

Schon vom Äußeren her kann die XVIII H die Nachbarschaft zur bayerischen S 3/6 nicht leugnen, wenngleich ihr Plattenrahmen das Triebwerk nicht so grazil erscheinen läßt wie der Barrenrahmen der S 3/6. Der entscheidende Unterschied lag jedoch im Triebwerk, das nach dem Vorbild der S 10² als Drei-Zylinder-Triebwerk mit einfacher Dampfdehnung ausgebildet war. Der Kessel wiederum lehnte sich deutlich an den der S 3/6 an. Der Rost war mit 2,10 m Breite und 2,15 m Länge fast quadratisch und im Verhältnis 1:6 nach vorne geneigt. Dem Heizer erleichterte diese Bauform die Arbeit erheblich im Vergleich zu den langen, schmalen Feuerbüchsen der "Garbe-Kessel". Die Rohrlänge, die bei der S 3/6 5250 mm betrug,

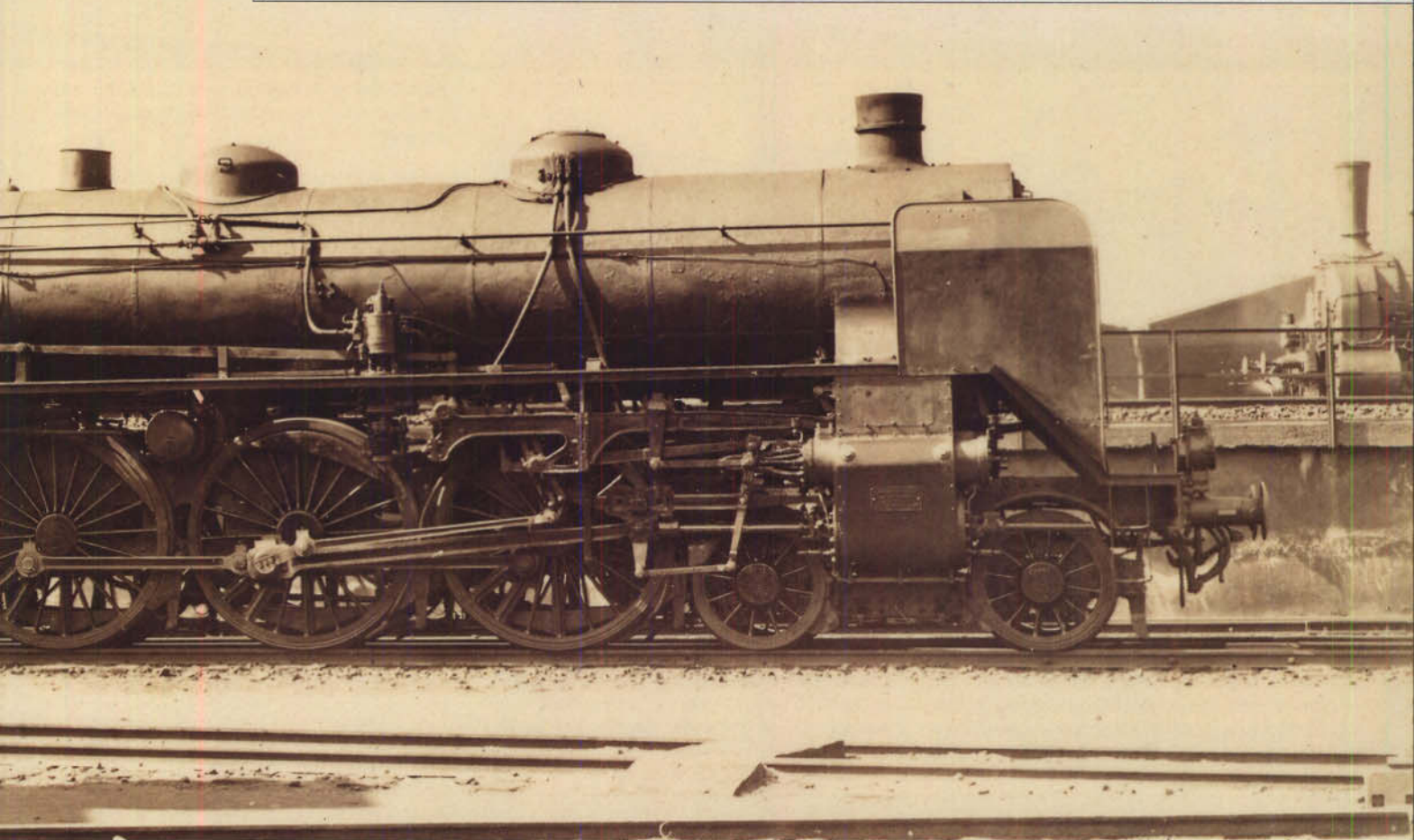
stieg auf 5500 mm. Die Länge der Rauchkammer betrug 2850 mm. Für die damalige Zeit besaß die XVIII H einen beachtlich großen Überhitzer von 72 m², bei einer Verdampfungsheizfläche von 216,2 m².

Stellen wir zum Vergleich die entsprechenden Maße der S 10² mit 61,5 und 153,1 m² gegenüber, so wird der Unterschied mehr als deutlich. Da die XVIII H nur für einfache Dampfdehnung entworfen war, hielt man einen Kesseldruck von 14 atü für ausreichend. Die Bauform des Aschkastens war die einzige Schwachstelle des Kessels, da er dem Rost zu wenig Verbrennungsluft zuführte, was auch später bei einigen Kesseln durch das Anbringen seitlicher Lufthutzen verbessert wurde. Die wegen des kriegsbedingten Kupfermangels in Flußeisen ausgeführten Feuerbüchsen wurden in der ersten Hälfte der zwanziger Jahre durch kupferne ersetzt.

Rahmen, Lauf- und Triebwerk

Wie bereits erwähnt, konnte man sich in Chemnitz nicht dazu entschließen, den Barrenrahmen süddeutscher Bauform zu übernehmen, sondern wählte, wohl aus Kostengründen, einen Plattenrahmen aus 30 mm starken Blechen, der an seinem vorderen Ende in einen kurzen, vorgeschuhten Barrenrahmen überging. Die Triebräder wiesen einen Durchmesser von 1905 mm auf, waren also etwas größer als die der S 3/6 (1870 mm) und kleiner als die der preußischen S 10² (1980 mm). Das vordere Laufdrehgestell hatte ±38 mm Seitenspiel bei 1035 mm Laufraddurchmesser; die hintere Schleppachse war als Adamsachse mit ±60 mm Seitenbeweglichkeit und einem Laufraddurchmesser von 1250 mm ausgebildet. Alle drei Triebachsen waren fest im Rahmen gelagert.

Bild 5 (rechts): An seiner bekanntesten Fotostelle bei Klotzsche (nordöstlich von Dresden) hat Werner Hubert im Herbst 1939 kurz nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs die 18 001 vor einem Berliner Schnellzug aufgenommen.



Die drei Zylinder besaßen 500 mm Durchmesser bei 630 mm Kolbenhub, also die gleichen Abmessungen wie bei der S 10². Nur der Durchmesser der Kolbenschieber war mit 250 mm günstiger gewählt als die 220 mm bei der S 10². Die beiden Außenzylinder waren waagrecht angeordnet, der innenliegende Mittelzylinder schräg. Alle drei Zylinder arbeiteten auf die gekröpfte mittlere Treibachse, wobei die Kurbeln um 120° versetzt ausgeführt waren. Die Steuerung war als außenliegende Heusinger-Steuerung ausgebildet; die Bewegung des Innenschiebers wurde – anders als bei der S 10² – durch zwei in den Schwingenträgern gelagerte Zwischenwellen übertragen, eine recht komplizierte und daher störanfällige Art der Steuerung, die den Unterhaltungsaufwand der XVIII H ungünstig beeinflusste. Sie war der einzige echte Schwachpunkt der sonst recht gut gelungenen und leistungsfähigen Lokomotive.

Ihre Höchstgeschwindigkeit wurde zunächst auf 100 km/h festgelegt und konnte später wegen der guten Laufeigenschaften bedenkenlos auf 120 km/h erhöht werden. Bei der Deutschen Reichsbahn wurden der Maschine Mitte der zwanziger Jahre Windleitbleche "verpaßt", die jedoch wesentlich kürzer waren als die Wagner-Windleitbleche bei den Einheitslokomotiven.

Die XVIII H im Betrieb

Die im Herbst 1917 und im Februar 1918 von der Sächsischen Maschinenfabrik in Chemnitz mit den Fabriknummern 3966 bis 3975 abgelieferten zehn Maschinen der Gattung XVIII H erhielten die sächsischen Betriebsnummern 196 bis 205. In dieser Reihenfolge wurden sie im endgültigen Umzeichnungsplan der Deutschen

Reichsbahn als 18001 bis 18010 umgezeichnet. Zwischen Januar und März 1918 wurden sie von den Sächsischen Staatseisenbahnen abgenommen und sogleich der Werkstätte Dresden-Altstadt zugeteilt. Dort verblieben sie nahezu ohne Unterbrechung bis zum Ende ihrer Dienstzeit. Die 18002 wurde bei einem schweren Luftangriff auf Dresden am 17. April 1945 zerstört, die 18004 1950 ausgemustert und als Ersatzteilspender verwendet. Die übrigen acht Maschinen wurden erst zwischen 1965 und 1968 ausgemustert. Eine lange Lebenszeit für eine kleine Baureihe von nur zehn Maschinen, die nach DR-Sprachegebrauch als "Splittergattung" bezeichnet wurde.

Die Lokomotiven der Baureihe 18⁰ sind zunächst vorwiegend im Schnellzugdienst von Dresden nach Berlin, Breslau und Hof eingesetzt worden. Nach 1930 waren sie auch im Eilzugdienst Berlin – Chemnitz zu finden oder

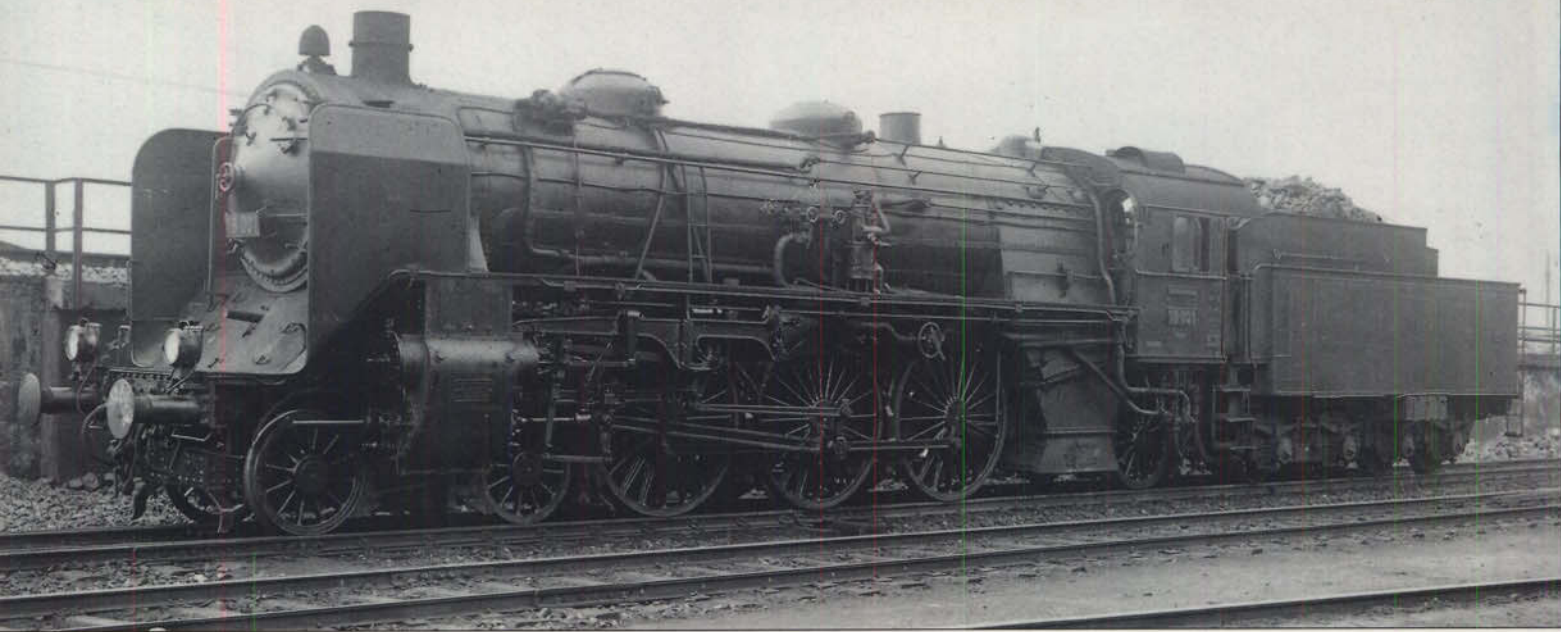
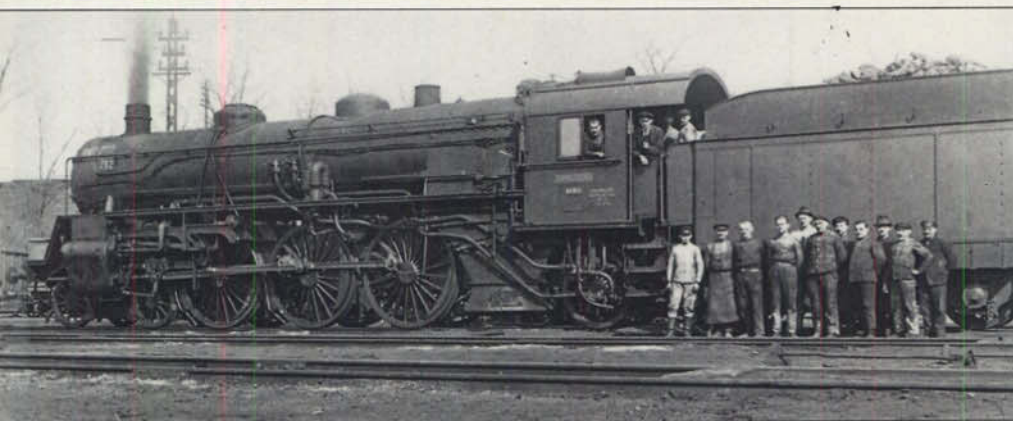


Bild 7: Die 18 001 wurde am 3. Juni 1936 im Bw Dresden-Altstadt von Carl Bellingrodt auf Platte gebaut.



◀ **Bild 8:** Aufgestellt zum Gruppenbild! Wer im Führerhaus der 202 (spätere 18 007) keinen Platz mehr hatte, postierte sich vor dem Tender.

Bild 9 (unten): Vor einem Eilzug steht die 18 007 im Jahre 1960 zur Abfahrt bereit. Bemerkenswert ist die seitlich an der Rauchkammer angebrachte Glocke, die sonst vor dem Kamin ihren Platz hatte. **Alle Fotos (ausgenommen Bild 2): Sammlung Dr. Scheingraber**

fuhren die sogenannten Bäderzüge Dresden – Cottbus – Küstrin – Stettin über eine Entfernung von 325 km. In der zweiten Hälfte der dreißiger Jahre verlagerte sich der Schwerpunkt ihres Einsatzes vom Berlin-Verkehr auf die Relation Dresden – Schlesien.

Nach 1945 entfiel der Verkehr nach Schlesien; dafür fand sich die XVIII H wieder als häufiger Gast in den Bahnbetriebswerken Berlin Ostbahnhof und Berlin-Karlshorst. Nach 1950 er-

reichten die Maschinen vor dem D 11/12 Dresden – Elsterwerda – Berlin Ostbahnhof – Wittenberge – Schwerin und zurück Tagesleistungen von mehr als 800 km. Mit Indienststellung der Rekolokomotiven der Baureihe 22 wurde die 18^o ab 1958 aus dem Berlin-Verkehr weitgehend verdrängt. Seit 1961 wurden die Lokomotiven nacheinander z-gestellt; als letzte ist die 18 005 am 12. Februar 1968 ausgemustert worden. Die 18 010 sollte ursprünglich als Mu-

seumslokomotive für die Nachwelt aufbewahrt werden. Als jedoch die Entscheidung anstand, die ebenfalls als Museumslokomotive vorgesehene 19017 möglichst originalgetreu zu restaurieren, entschied man sich dafür, Führerhaus und Tender der 18 010 für die Wiederaufarbeitung der 19017 zu verwenden und die verbleibenden Teile der 18 010 zu verschrotten. Am 15. Februar 1974 erfolgte die Zerlegung. **-rab-**

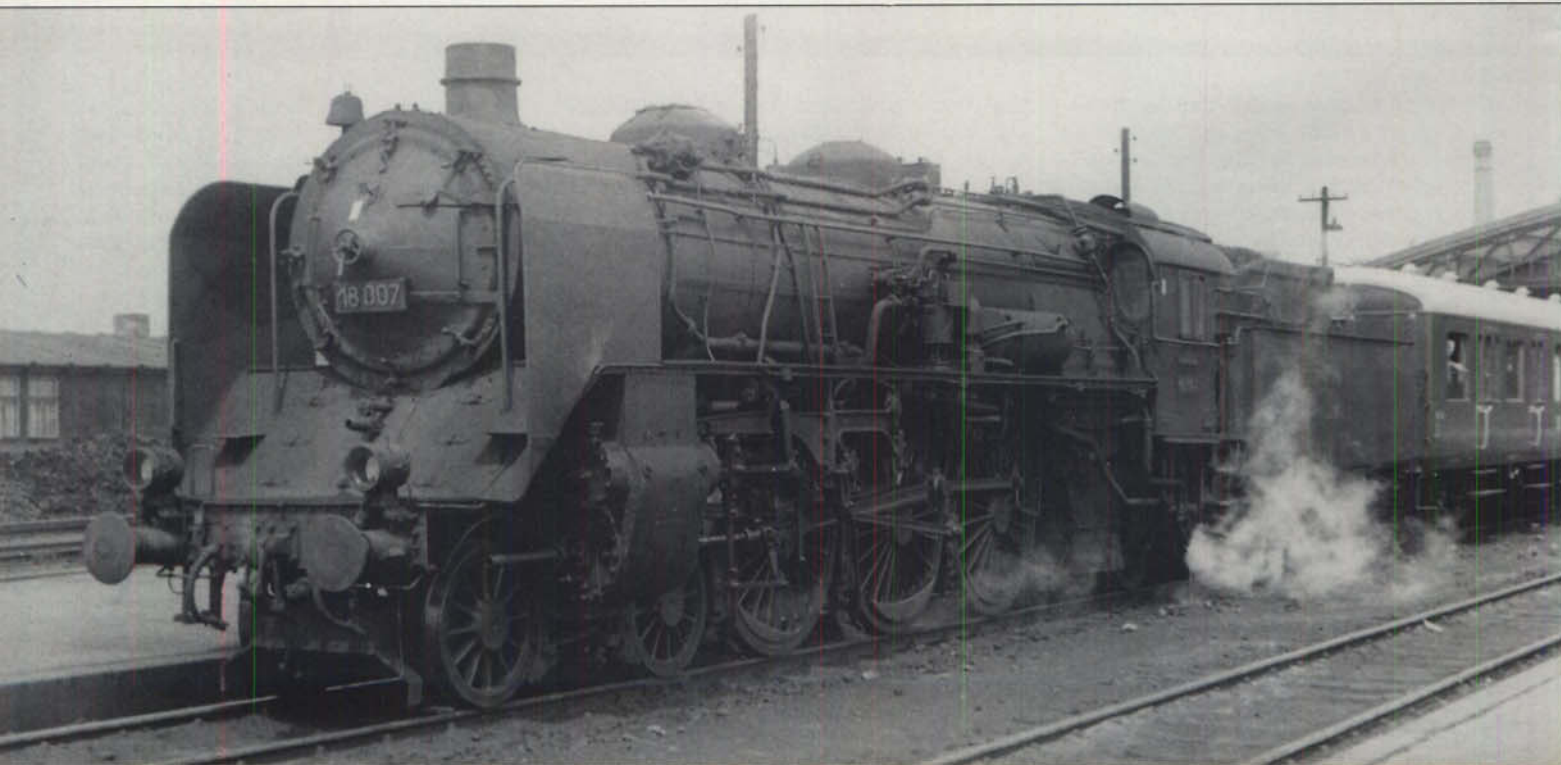




Bild 1: Ausführung und Detaillierung der neuen sächsischen Schnellzuglokomotive XVIII H lassen keine Wünsche mehr offen.

Die Baureihe 18⁰ (sächs. XVIII H) als H0-Modell von Model Loco

Ende 1990 brachte der englische Kleinserienhersteller Model Loco einen Bausatz der Baureihe 18⁰ auf den Markt, der in seiner Ausführung und Qualität die bisherigen Modelle dieses Herstellers deutlich übertrifft. Der Bausatz ist in zwei Ausführungen lieferbar. Unter der Nummer ML 226 wird der Standardbausatz geliefert, der von einem japanischen Mashima-Motor in Verbindung mit einem amerikanischen Northwest-Shortline-Schnecken-/Stirnradgetriebe angetrieben wird. Dieser Bausatz ist mit Romford-Rädern mit NEM-Profil ausgestattet. Der "Superbausatz" mit der Nummer ML 225 enthält eine ESCAP-Motor-Getriebeeinheit mit reinem Stirnradantrieb sowie RP25-Radsätze mit maßstäblichen Raddurchmessern und vorbildgerechter Speichenzahl. In der übrigen Ausführung unterscheiden sich die Bausätze nicht. Der Bausatz besteht aus einer Kombination von Weißmetall-, Messingätzteilen und Messinggußteilen. Alle Teile sind paßgenau gefertigt und sehr gut detailliert. Ein Lob verdient auch die feine, vormontierte Steuerung aus geätztem Neusilber. Insgesamt macht das Modell rein äußerlich sowohl von den Modellabmessungen als auch von der Detaillierung her einen ausge-

zeichneten Eindruck. Auch die Fahreigenschaften des Modells entsprechen, zumindest in der uns vorliegenden Superausführung, allen Erwartungen: Das Modell läuft seidenweich und mit vorbildgerechter Endgeschwindigkeit auch über Weichenstraßen. Die Langsamfahreigenschaften sind ebenfalls gut, und trotz fehlender Schwungmasse ist aufgrund des Stirnradgetriebes ein gewisser Auslauf beim Abbremsen vorhanden. Obwohl der Antrieb nur auf eine Kuppelachse direkt wirkt, genügt die Zugkraft für den vorbildgerechten Einsatz.

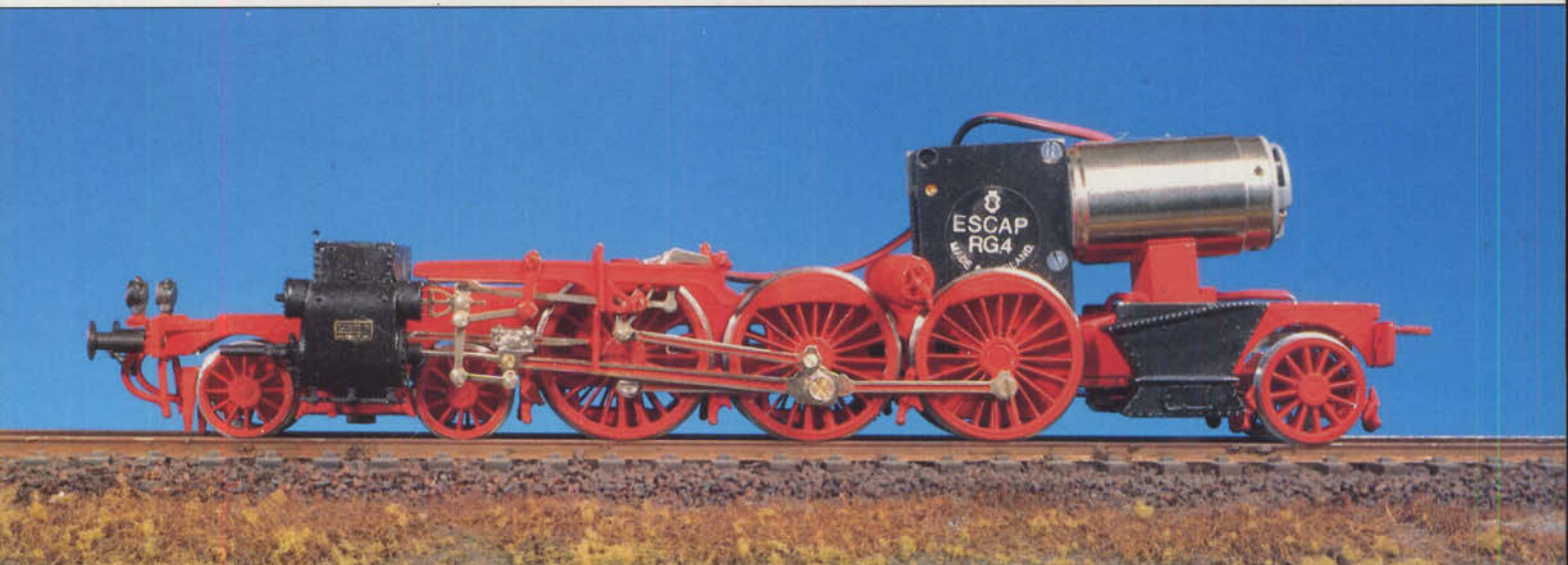
Der Zusammenbau ist aufgrund der Paßgenauigkeit der einzelnen Teile und der ausführlichen Bauanleitung nicht allzu schwierig, infolge der Vielzahl der Teile jedoch recht zeitaufwendig. Da sowohl das komplette Fahrwerk als auch der Umlauf, das Führerhaus und das Tendergehäuse aus Messingätzblechen bestehen, sollte der Modellbahner einige Erfahrung im Lötens mitbringen, denn mit Kleben ist hier kaum eine dauerhafte Verbindung zu erzielen.

Insgesamt zeigt sich das Modell der Baureihe 18⁰ in einem guten Zustand und dürfte sicher nicht nur bei Liebhabern sächsischer Lokomotiven auf Interesse stoßen. **Peter Schiebel**



Bild 2: (rechts): Imposant und eindrucksvoll wie das große Vorbild wirkt die Rauchkammeransicht des Modells auf den Betrachter.

Bild 3: Das filigrane Fahrwerk der Baureihe 18⁰ in der Superausführung mit Romford-Rädern und ESCAP-Motor-Getriebeeinheit. **Fotos: P. Schiebel**



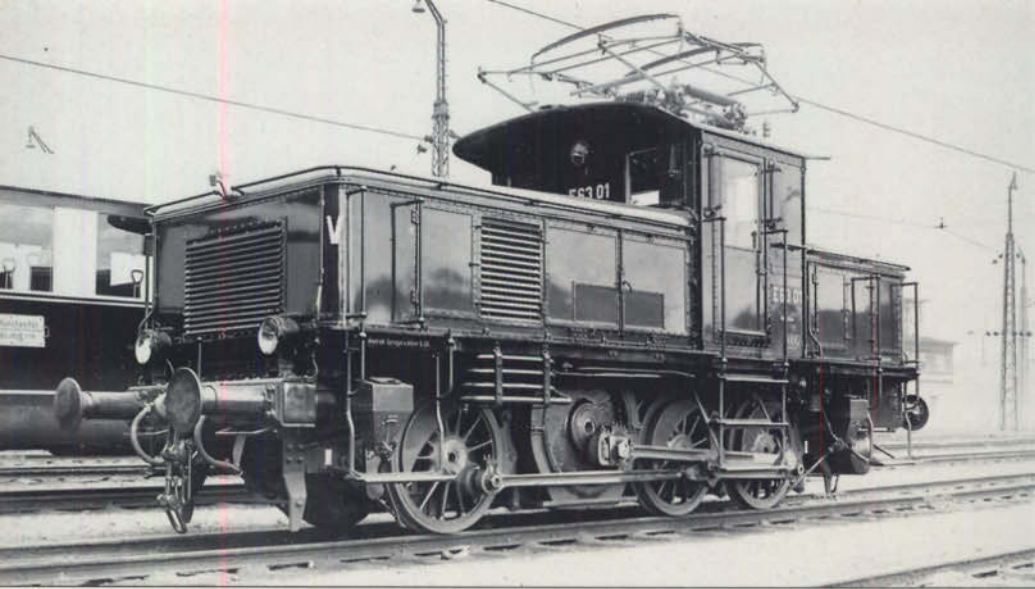


Bild 1: Die E 63 01 im Ablieferungszustand, aufgenommen im Mai 1935 im Bw München Hbf.
Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber

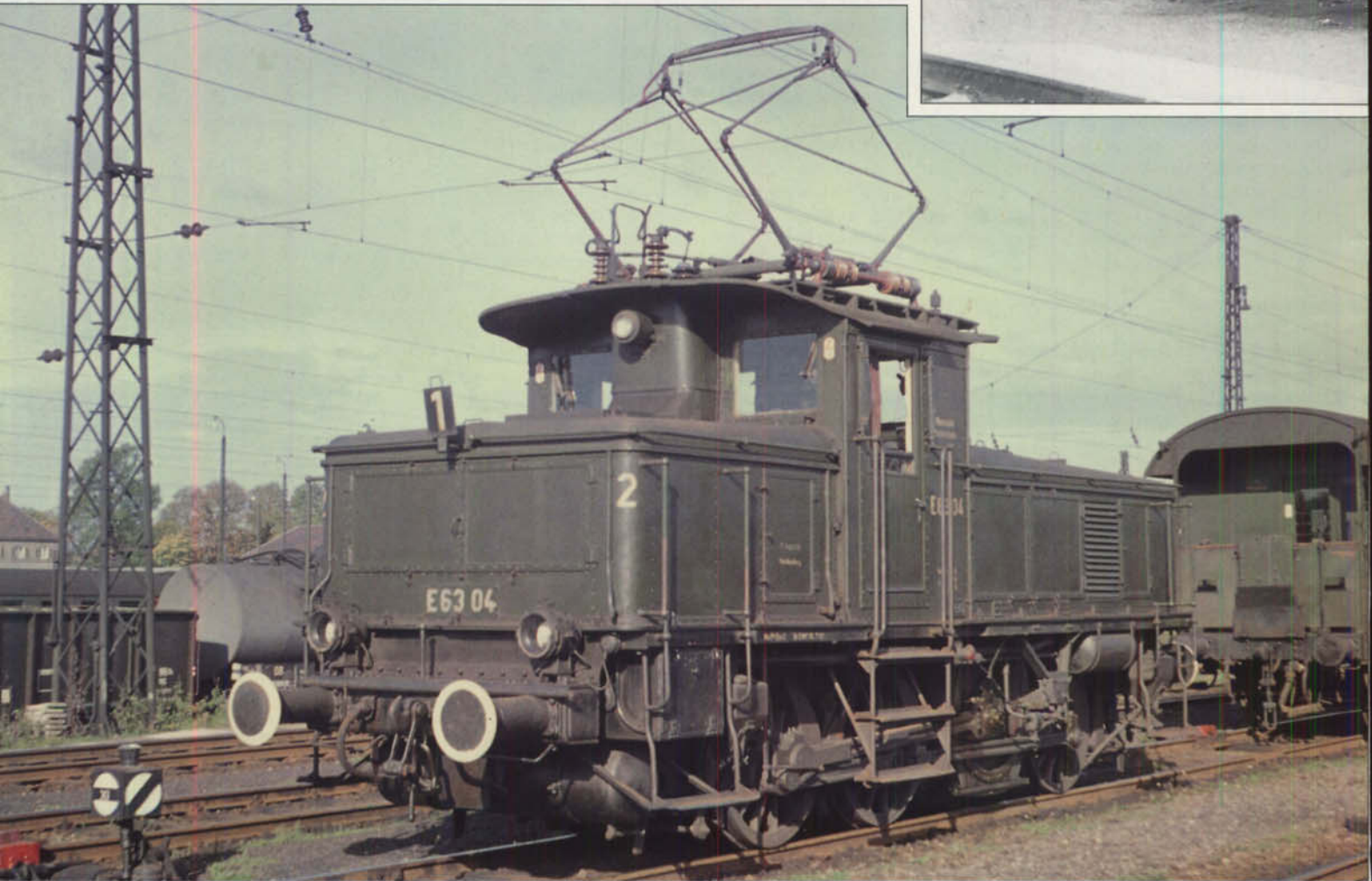
Bild 2: Auch dieses Foto der rechten Seite der E 63 01 entstand im Mai 1935 im Bw München Hbf. Unter dem Lokschild an der Führerhausseitenwand war nur das Schild "Rbd. Stuttgart" angebracht, ein Hinweis auf das Heimat-Bw fehlt am Führerhaus; das Bw-Schild "Bw. Rosenstein" war rechts vorne zwischen den beiden Griffstangen für den Rangierer montiert worden.
Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber



E 63 80 E

Das doppelte Lottchen

Bild 3: Bis zu ihrer Grundüberholung in den Jahren 1960 und 1961 waren alle E 63 der Deutschen Bundesbahn mit dem grünen Einheitsanstrich für Elektrolokomotiven im Einsatz. E 63 04 am 24. September 1957 als Rangierlokomotive in Augsburg Hbf. **Foto:** M. van Kampen



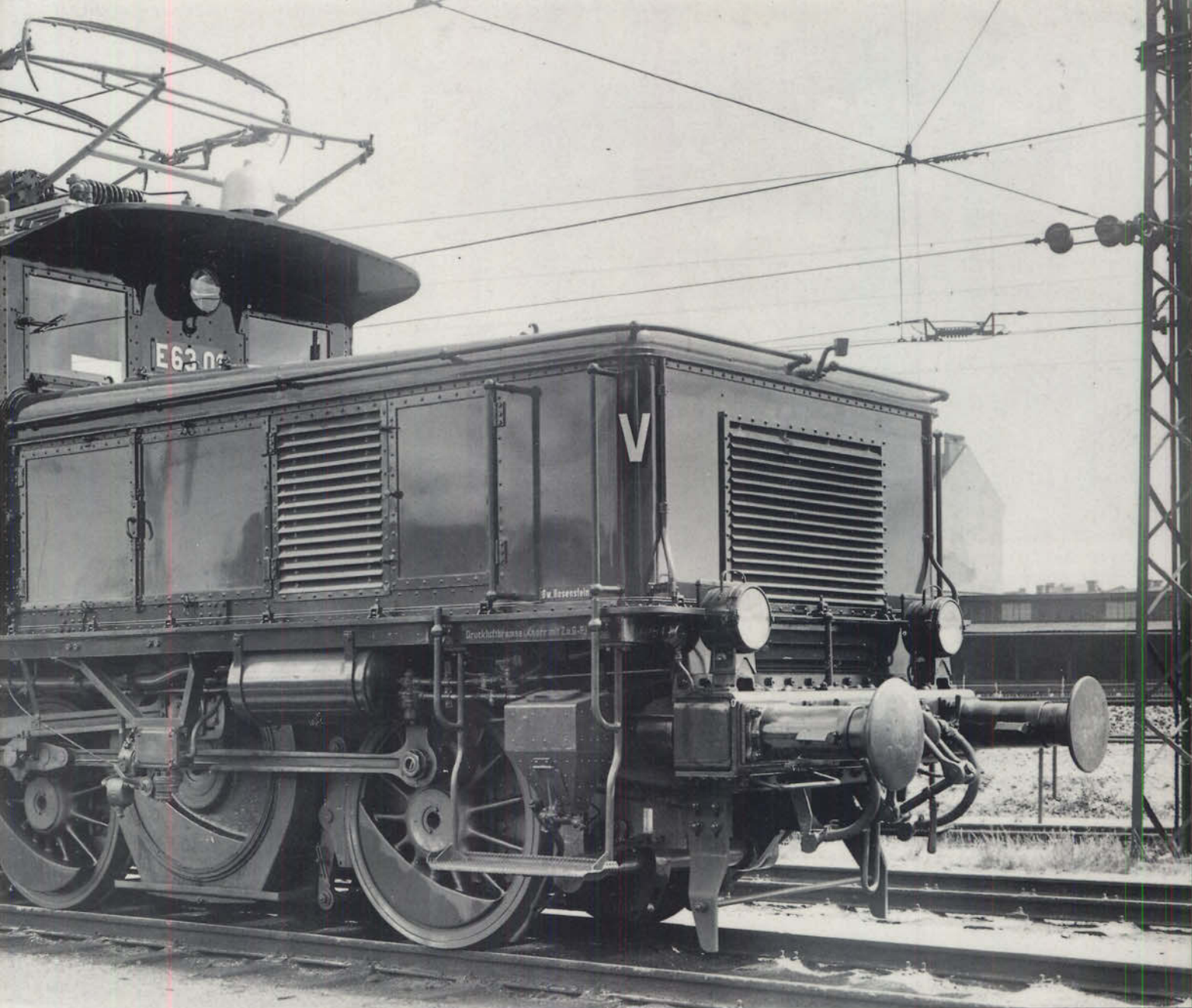
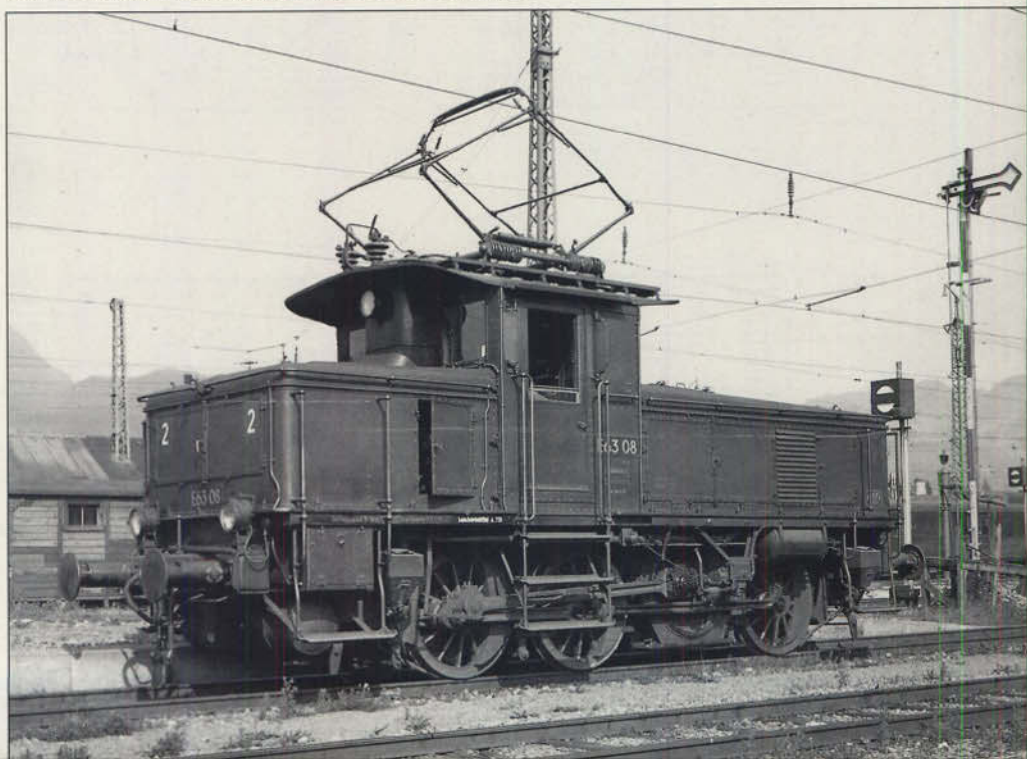


Bild 4: Die 63 08 wurde erst im Juni 1940 in Dienst gestellt, war jedoch mit den vier im Jahre 1935 gelieferten Maschinen E 63 01 bis 04 baugleich. Wie auch bei ihren Schwesterlokomotiven wurde nach dem Zweiten Weltkrieg der Stromabnehmer der Sonderbauart mit zwei Schleifstücken gegen einen Einheitsstromabnehmer der Bauart SBS 10 getauscht. Das Foto vom August 1951 zeigt die Lok in Garmisch-Partenkirchen. **Foto: Dr. Scheingraber**

Nachdem ab Mitte der zwanziger Jahre die Elektrifizierung der von München ausgehenden Fernstrecken in Angriff genommen worden war, erwog die Deutsche Reichsbahn auch die Beschaffung elektrischer Verschiebelokomotiven für den Einsatz auf dem Münchner Hauptbahnhof und auf den vom Fahrdrat überspannten Bereichen der Abstell- und Güterbahnhöfe. Mit den neuen Fahrzeugen sollten in München und später auch auf anderen Bahnhöfen Süddeutschlands die bislang eingesetzten Dampflokomotiven abgelöst werden. Neben der Gefährdung des Personals beim Arbeiten auf den Maschinen war beim Dampfbetrieb stets auch eine Verschmutzung der Fahrleitung gegeben. Betriebspausen und das erforderliche Ergänzen der Vorräte machten den Einsatz von Dampflokomotiven im Rangierdienst auf Personenbahnhöfen recht unwirtschaftlich. Bereits im Jahre 1926 kam es zur Bestellung der beiden ersten Lokomotiven der Baureihe E 60, die im Oktober 1927 in Dienst gestellt wurden. Weitere zwölf Maschinen derselben Bauart folgten bis 1932. Bei der Auftragsvergabe war festgelegt worden, möglichst viele



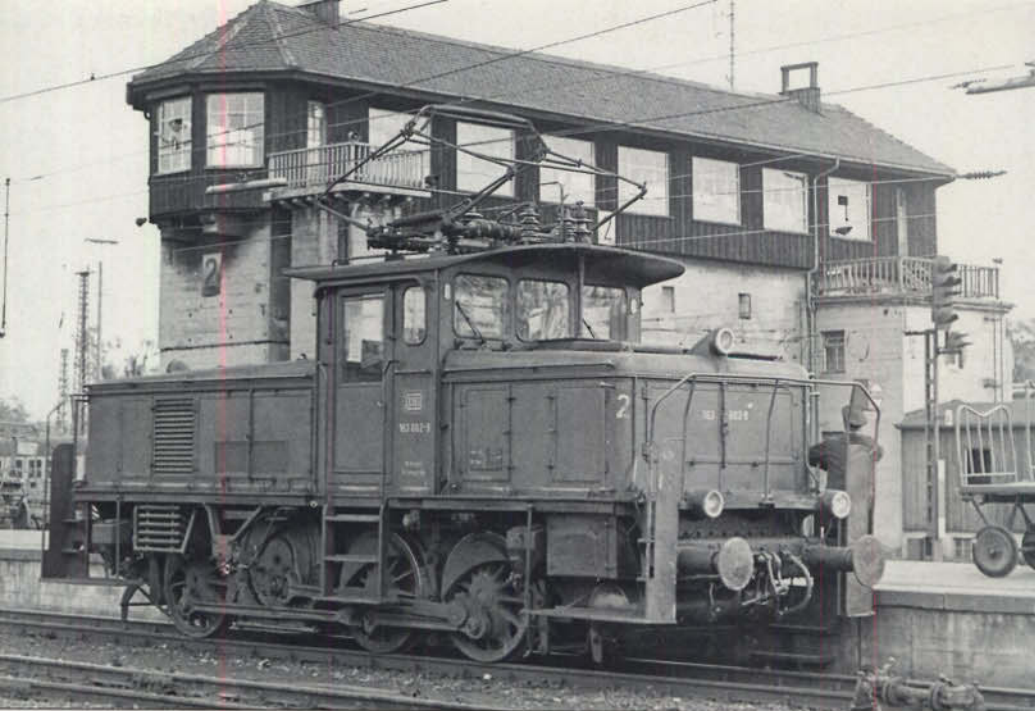
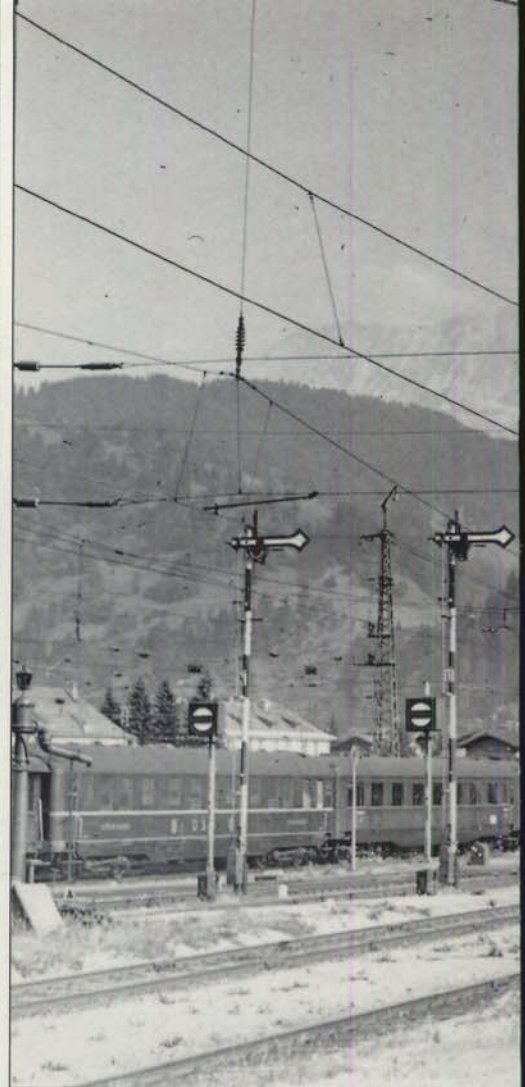


Bild 5: Die 163 002 vor dem inzwischen abgebrochenen Brückenstellwerk 2 in Stuttgart Hbf.
Foto: H. Obermayer

Bild 6: Die E 63 08 trat ihren Dienst 1940 beim Bw München Hbf an, wurde aber schon wenige Zeit später nach Garmisch-Partenkirchen abgegeben, wo sie im August 1951 im Rangierdienst im Bild festgehalten worden ist. Bald darauf gelangte sie nach Augsburg, und ab 1959 war sie dann bis zu ihrer Ausmusterung im Juni 1977 in Stuttgart beheimatet. Foto: Dr. Scheingraber



Bauteile und Baugruppen der Baureihen E 52 und E 91 zu verwenden. Für die E 60 war deshalb auch der bewährte Schrägstangenantrieb der Bauart Winterthur von der Reihe E 91 übernommen worden. Um eine einigermaßen ausgeglichene Lastverteilung zu erreichen,

hatte die E 60 jedoch noch eine zusätzliche Laufachse in einem Bissel-Gestell erhalten. Mit einer größten Achslast von 19,3 t waren die neuen Maschinen aber dennoch für verschiedene Nebengleise in den Bahnhofsbereichen zu schwer.

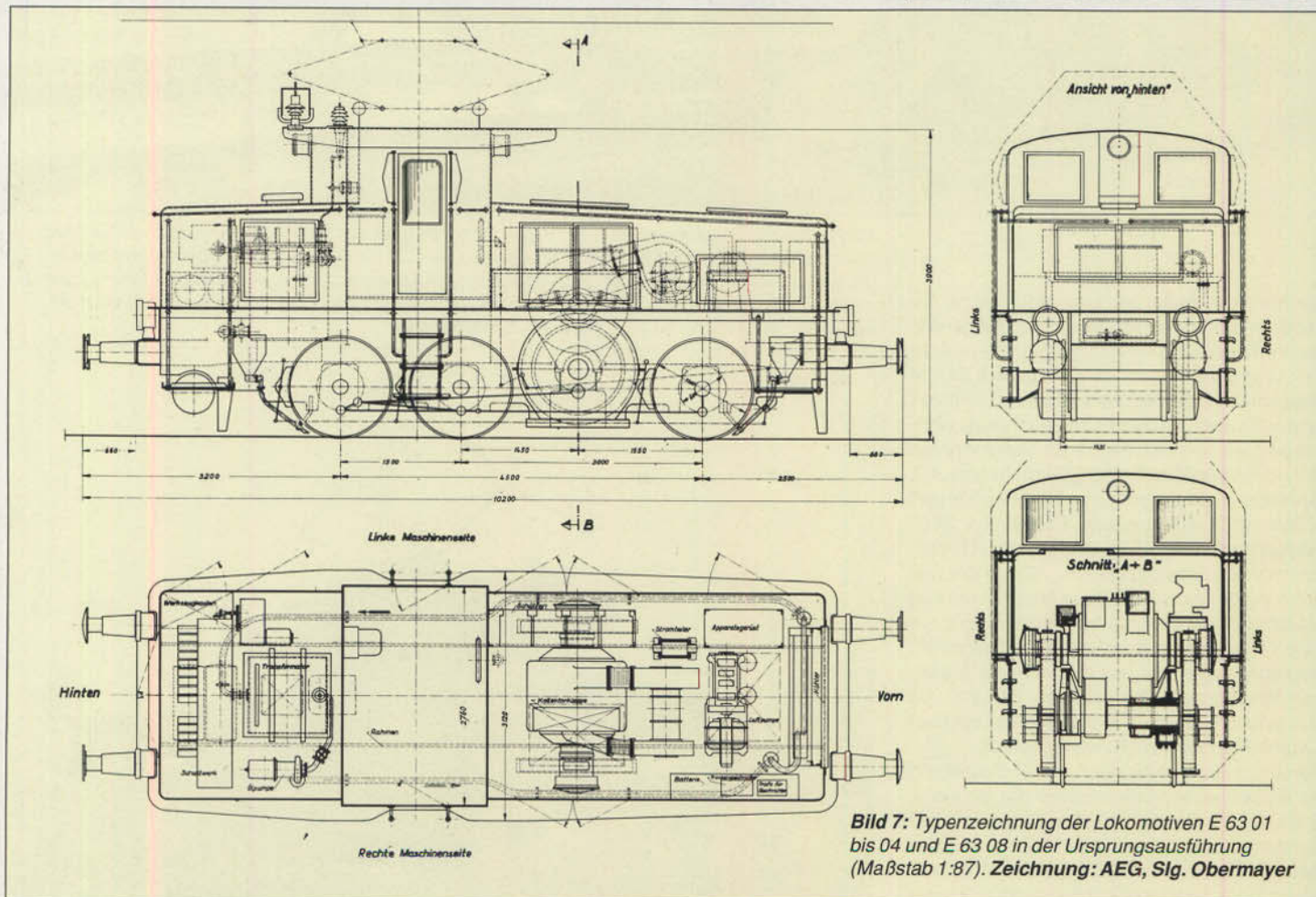


Bild 7: Typenzeichnung der Lokomotiven E 63 01 bis 04 und E 63 08 in der Ursprungsausführung (Maßstab 1:87). Zeichnung: AEG, Slg. Obermayer

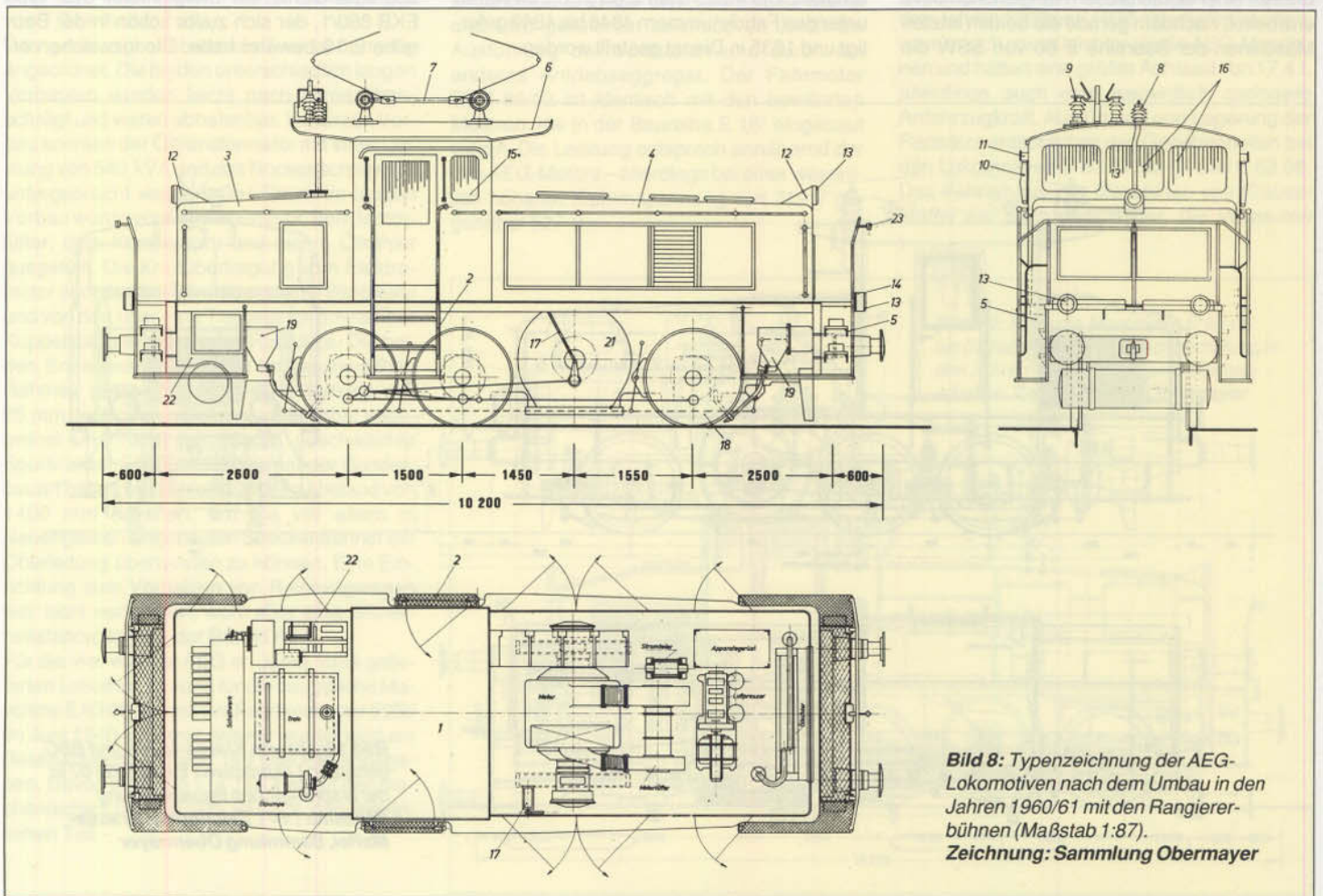
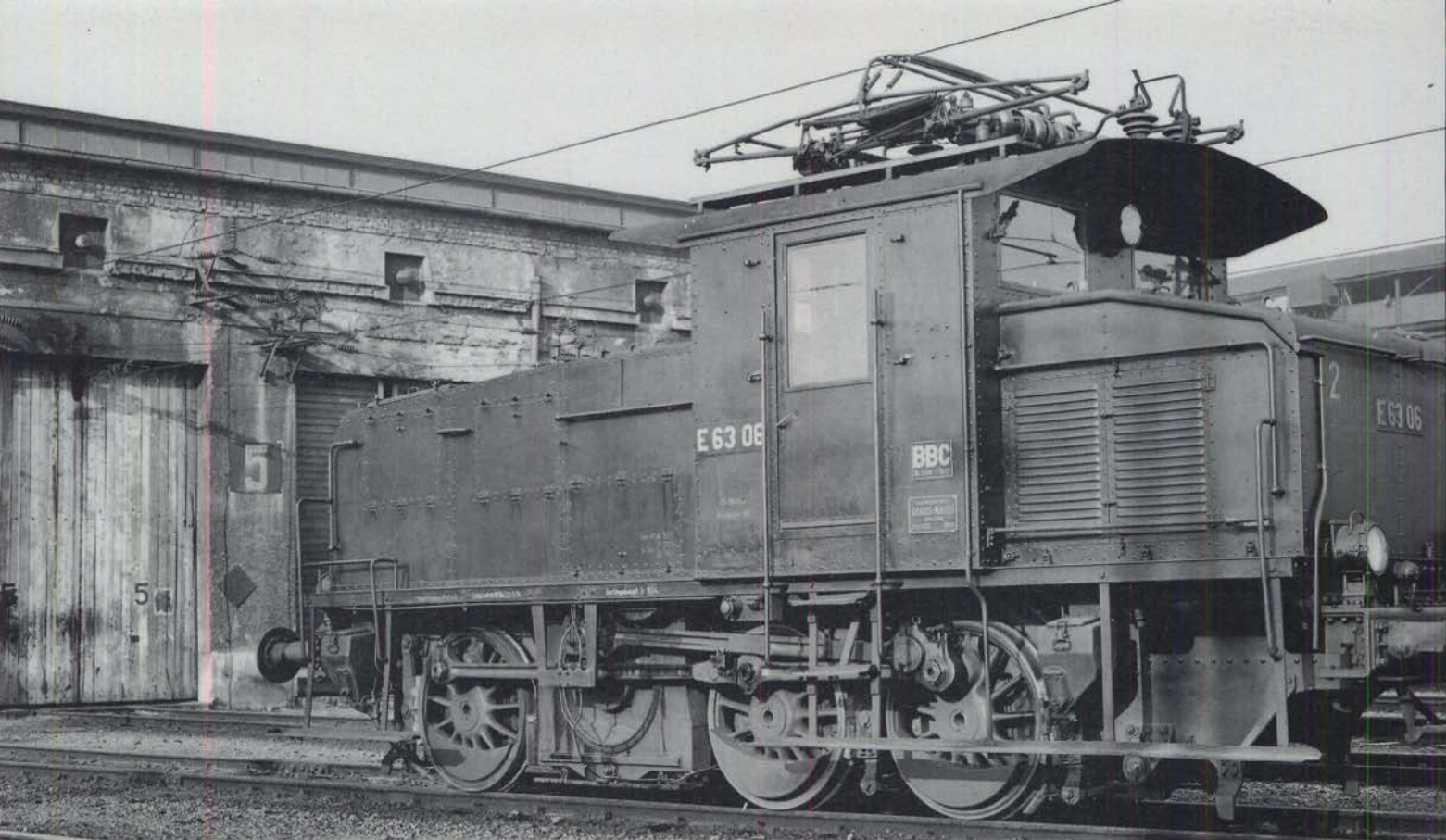


Bild 8: Typenzeichnung der AEG-Lokomotiven nach dem Umbau in den Jahren 1960/61 mit den Rangierbühnen (Maßstab 1:87).
Zeichnung: Sammlung Obermayer



Von der E 60 zur E 63 der AEG

Als sich zu Beginn der dreißiger Jahre ein weiterer Bedarf an elektrischen Verschiebelokomotiven ergab, hatte Siemens bereits den Entwurf einer laufachslosen Rangierlokomotive erarbeitet, nachdem gerade die beiden letzten Maschinen der Baureihe E 60 von SSW die

elektrische Ausrüstung erhalten hatten. Trotz dieser Vorleistung ging Siemens aber leer aus; den Auftrag zur Lieferung von zunächst vier Lokomotiven der Baureihe E 63 hatte die AEG erhalten. Die Maschinen E 63 01 bis 04 waren unter den Fabriknummern 4846 bis 4849 gefertigt und 1935 in Dienst gestellt worden.

Sowohl den Winterthurer Schrägstangenantrieb als auch die Radsätze mit allen Abmessungen hatte die AEG unverändert von der Baureihe E 60 übernommen. Als Antriebsaggregat diente ein Elektromotor des Typs EKB 860/1, der sich zuvor schon in der Baureihe E 18 bewährt hatte. Die inzwischen er-

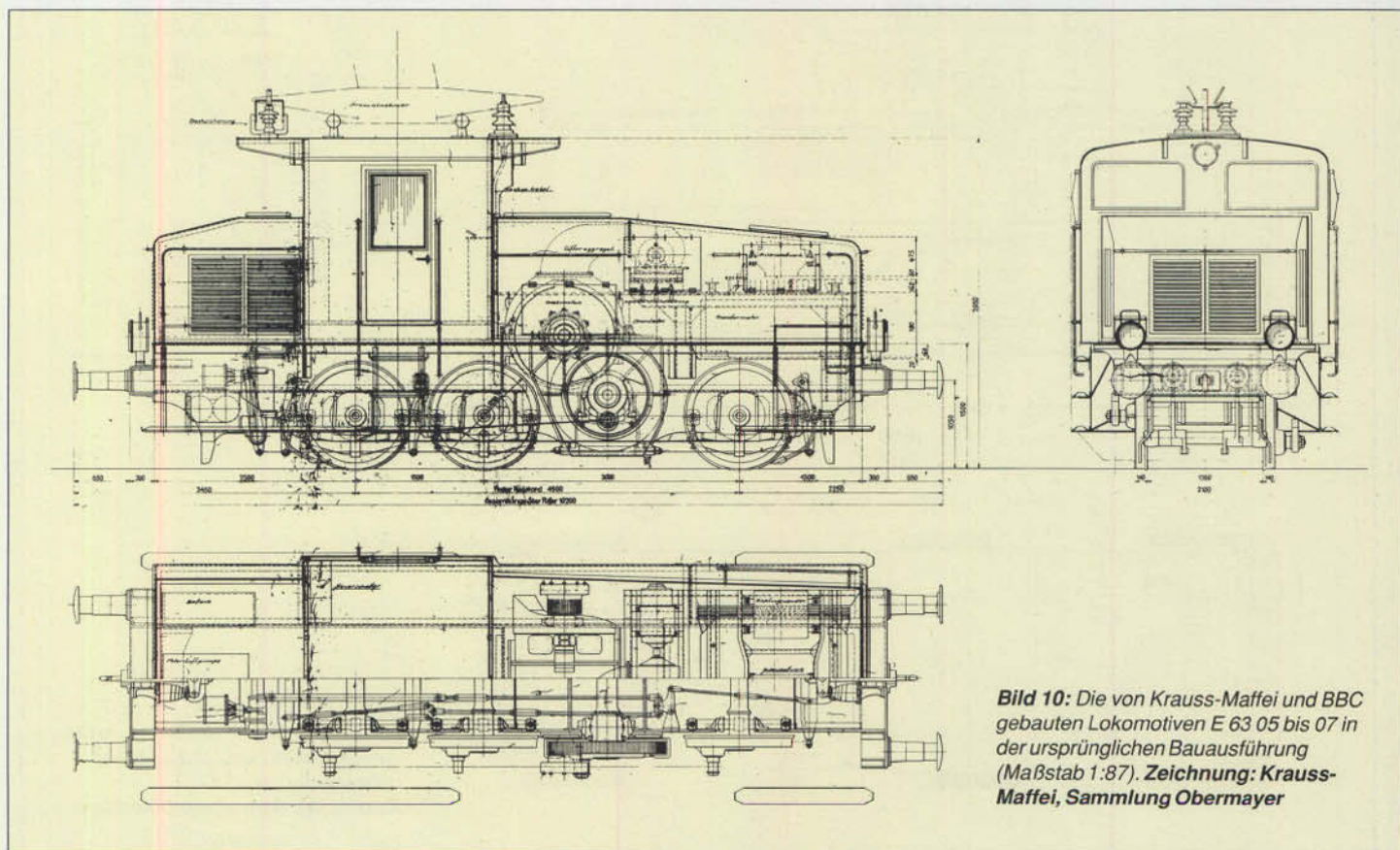


Bild 10: Die von Krauss-Maffei und BBC gebauten Lokomotiven E 63 05 bis 07 in der ursprünglichen Bauausführung (Maßstab 1:87). Zeichnung: Krauss-Maffei, Sammlung Obermayer

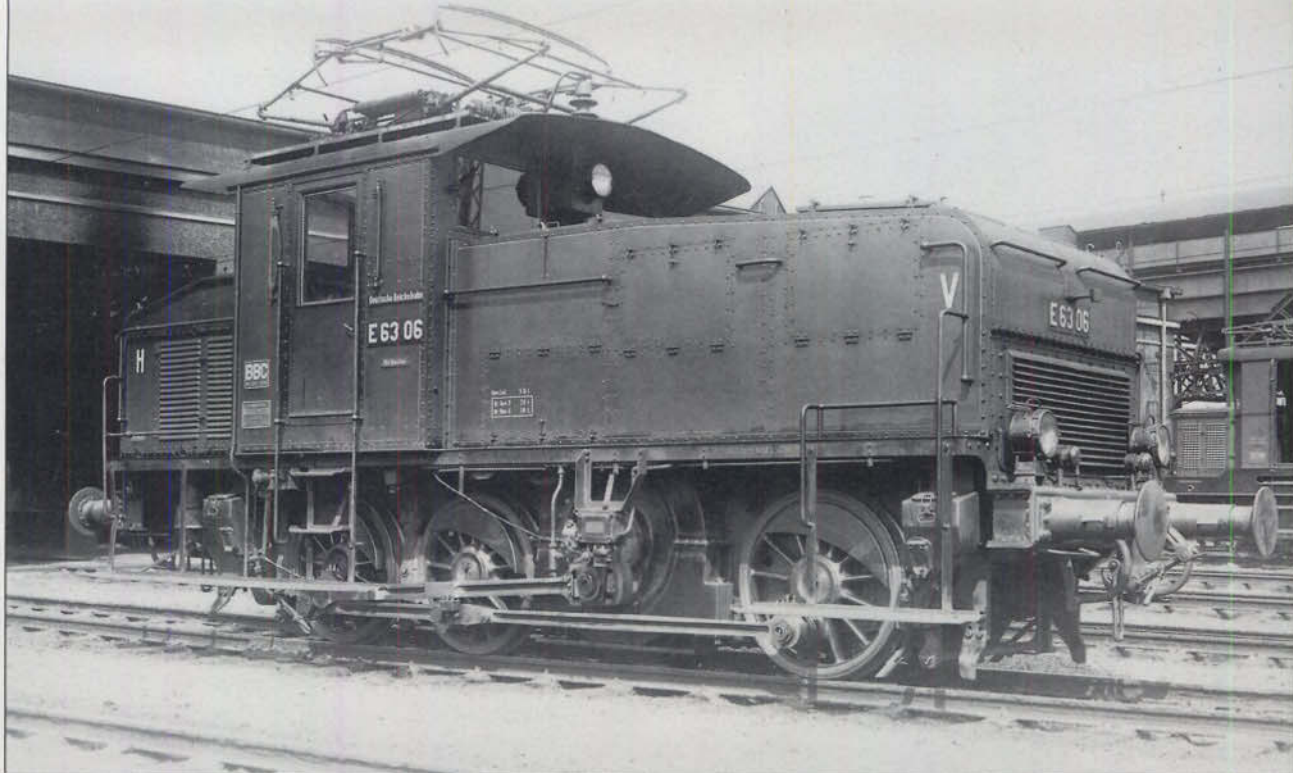


Bild 11: Die E 63 06 in der Ursprungsausführung mit dem Stromabnehmer der Sonderbauart mit zwei Schleifstücken im Abstand von 1400 mm, aufgenommen 1938 im Bw München Hbf. Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber

◀ **Bild 9:** E 63 05 bis 07 wurden von Krauss-Maffei und BBC geliefert; sie unterscheiden sich von den AEG-Lokomotiven u.a. durch die Ausführung der Vorbauten und einen anderen Fahrmotor. E 63 06 mit Einheitsstromabnehmer der Bauart SBS 10 am 8. Dezember 1951 im Bw München Hbf. Foto: Dr. Scheingraber

reichten Fortschritte im Lokomotivbau mit den daraus resultierenden Gewichtseinsparungen führten dazu, daß die größte Achslast nun bei 17,7 t lag, obwohl die Fahrzeuge zur Steigerung der Anfahrzugkraft einen Zusatzballast von 1,2 t erhalten hatten.

Das geräumige Führerhaus war außermittig angeordnet. Die beiden unterschiedlich langen Vorbauten wurden leicht nach vorne abge-schrägt und waren abnehmbar. Im kurzen Vorbau konnten der Öltransformator mit einer Leistung von 540 kVA und das Nockenschaltwerk untergebracht werden. Der Raum im langen Vorbau wurde vom Antriebsmotor, dem Motorlüfter, dem Kompressor und einem Ölkühler ausgefüllt. Die Kraftübertragung vom Elektromotor erfolgte über Stirnräder auf die Blindwelle und von dort über eine Treibstange sowie über Kuppelstangen auf die drei Radsätze. Die beiden Endachsen waren fest im geschweißten Rahmen gelagert. Der mittlere Radsatz war 25 mm nach beiden Seiten verschiebbar angeordnet und hatte um 10 mm geschwächte Spurkränze. Ein Stromabnehmer der Sonderbauart hatte zwei Schleifstücke im Abstand von 1400 mm erhalten, um die vor allem in Nebengleisen eingebauten Streckentrenner der Oberleitung überwinden zu können. Eine Einrichtung zum Vorheizen von Reisezugwagen war nicht vorhanden, wohl aber eine Sicherheitsfahr-schaltung der Bauart AEG.

Für die vier von der AEG im Jahre 1935 gelieferten Lokomotiven und für die baugleiche Maschine E 63 08, die mit der Fabriknummer 5056 im Juni 1940 in Dienst gestellt wurde, wird ein Beschaffungspreis von 169 688 RM angegeben. Davon entfielen 114 188 RM auf den mechanischen und 55 500 RM auf den elektrischen Teil.

Die Bauartvariante E 63 05 bis E 63 07

Bei exakt denselben Hauptabmessungen unterscheiden sich die drei von Krauss-Maffei und BBC gelieferten Lokomotiven durch die Ausführung der Vorbauten und durch ein anderes Antriebsaggregat. Der Fahrmotor ELM 86/12 ist identisch mit den bewährten Motoren, die in der Baureihe E 16' eingebaut waren. Die Leistung entsprach annähernd der des AEG-Motors – allerdings bei einer wesentlich höheren Klemmspannung von 719 V gegenüber 527 V.

Bis auf ein geändertes Übersetzungsverhältnis des Vorgeleges waren der Antrieb bzw. die Kraftübertragung gleich. Die von Krauss-Maffei mit den Fabriknummern 15 496 bis 15 498 gebauten Lokomotiven E 63 05 bis 07, die in den Jahren 1935 und 1936 abgeliefert wurden, waren noch etwas leichter als die AEG-Maschinen und hatten eine größte Achslast von 17,4 t, allerdings auch eine wesentlich geringere Anfahrzugkraft. Ausführung und Lagerung der Radsätze entsprachen den Gegebenheiten bei den Lokomotiven E 63 01 bis 04 und E 63 08. Das Führerhaus der Maschinen von Krauss-Maffei war noch geräumiger. Die Vorbauten

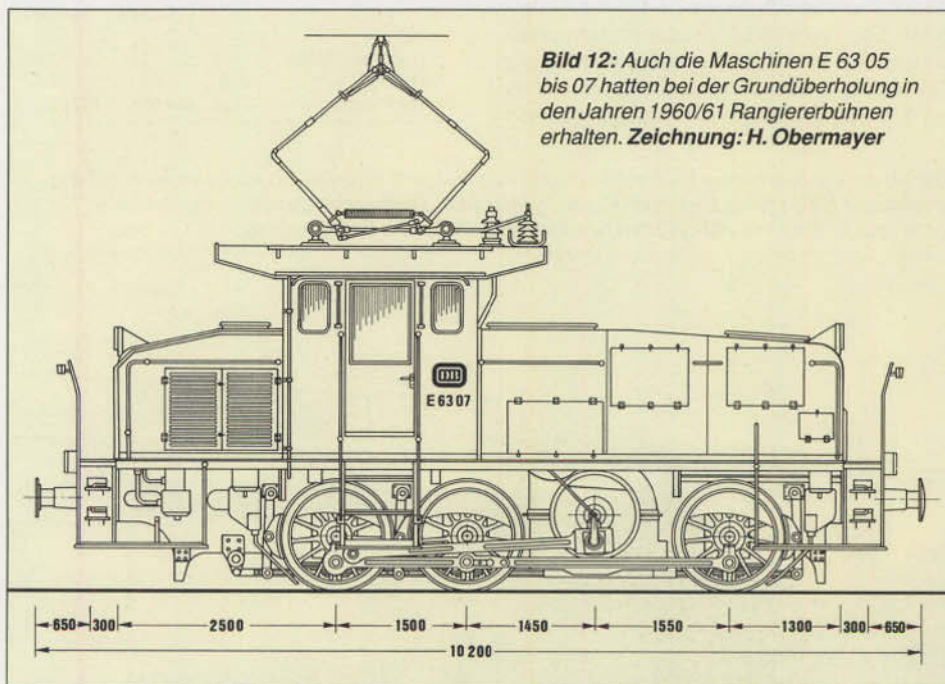


Bild 12: Auch die Maschinen E 63 05 bis 07 hatten bei der Grundüberholung in den Jahren 1960/61 Rangiererbhöhen erhalten. Zeichnung: H. Obermayer



waren noch stärker abgeschrägt und an den Enden gerundet. In dem noch etwas knapper bemessenen kurzen Vorbau befanden sich nur die Batterie und der Kompressor für die Druckluftzeugung. Eingezwängt in den langen Vorbau wurden der Fahrmotor mit dem Lüftungsaggregat, der Öltransformator mit einer Leistung von 500 kVA, der Richtungswechsler und das Nockenschaltwerk. Mehrere Klappen und Deckel in den Vorbauten erleichterten die Wartung der verschiedenen Aggregate. Auch diese Lokomotiven waren mit Stromabnehmern der Sonderbauart mit zwei Wippen ausgestattet, deren Schleifstücke 1400 mm auseinanderlagen. Die Radsätze aller Lokomotiven der Baureihe E 63 wurden einseitig durch Bremsklötze abgebremst. Die Endachsen sämtlicher Maschinen konnten gesendet werden. Auch die E 63 05 bis 07 verfügten über eine AEG-Sicherheitsfahrerschaltung, hatten aber auch keine Einrichtung zur Zugheizung erhalten. Der Beschaffungspreis von 133 883 RM setzte sich zusammen aus

79 208 RM für den mechanischen Teil und aus 54 675 RM für die von BBC gelieferte elektrische Ausrüstung.

Technische Daten

	E 63 01 ff.	E 63 05 ff.
Achsanordnung	C	C
Treibraddurchmesser	mm 1250	1250
Höchstgeschwindigkeit	km/h 45	50
Stundenleistung	kW 725	710
bei Geschwindigkeit	km/h 35	34,7
Dauerleistung	kW 667	650
bei Geschwindigkeit	km/h 36,5	35,6
Anfahrzugkraft	kN 167	118
Länge über Puffer	mm 10 200	10 200
Dienstlast	t 53,1	51,4
Reibungslast	t 53,1	51,4
Achslast max.	t 17,7	17,4
Leistungskennziffer	kW/t 13,6	13,8
Antrieb	Stangen	Stangen
Steuerung	Nocken	Nocken
Anzahl der		
Dauerfahrstufen	14	13
Transformator OFA	kVA 540	500
Beschaffungspreis	Mark 169 688	133 883

Bild 14: Am 24. September 1965 schleppte die Augsburgener E 63 05 die ebenfalls im Bw Augsburg beheimatete E 17 113 bei Olching in Richtung München. Vermutlich handelte es sich um eine Zuführung der E 17 113 ins AW München-Freimann. **Foto: Dr. Scheingraber**



Änderungen der Bauausführung

Bei ihrer Indienststellung trugen alle Maschinen das etwas triste blaugraue Farbleid und hatten ein schwarzes Fahrwerk. Eine erste äußere Veränderung der ungleichen Zwillinge ergab sich, nachdem ab 1945 die Stromabnehmer der Sonderbauart mit zwei Schleifstücken gegen Einheitsstromabnehmer der Bauart SBS 10 getauscht wurden. Die wegen ihrer bei Luftgriffen erlittenen Schäden vorübergehend abgestellten Maschinen E 63 05 bis 07 waren bis zum Jahre 1950 alle wieder instandgesetzt und in der alten Bauausführung mit neuen Stromabnehmern im Einsatz. Auch die E 63 04, die im November 1944 wegen Kriegsschäden formal ausgemustert worden und bis Oktober 1949 in Österreich abgestellt war, kehrte nach ihrer Reparatur 1950 mit SBS-10-Stromabnehmern in den Betriebsdienst zurück.

Bei der Deutschen Bundesbahn erhielten die Fahrzeuge nacheinander den grünen Einheitsanstrich für Elektrolokomotiven. Im Oktober 1955 wurden die Maschinen E 63 05 bis 07 mit einer Funkeinrichtung ausgestattet. Bei einer Grundüberholung der Schadgruppe E 5, die in den Jahren 1960 und 1961 im AW München-Freimann durchgeführt wurde, waren Änderungen am Triebwerk und an den Aufbauten vorgenommen worden. Die Führerhäuser erhielten hierbei ein drittes Fenster in den Frontseiten und Seitenfenster neben den Einstiegen; sämtliche Fenster wurden in Gummi gefaßt. Das dritte Spitzenlicht war auf die Vorbauten verlegt worden. Für das Rangierpersonal wurden Bühnen bzw. Übergänge an den Stirnseiten der Fahrzeuge über den Pufferträgern angebaut. Nach dem vollzogenen Umbau hatten die Lokomotiven einen weinroten Anstrich bekommen, der sie nun auch optisch als Rangiermaschinen auswies. Mit Inkrafttreten des neu-



Bild 15: 18 Minuten vor 7 Uhr hat die 163 007 im Hauptbahnhof von Augsburg einen Gepäckwagen beigestellt. **Foto: H. Obermayer**

◀ **Bild 13:** Von 1959 bis zu ihrer Ausmusterung zwischen 1976 und 1978 waren alle drei von Krauss-Maffei und BBC gebauten E 63 in Augsburg beheimatet. Die 163 005 zieht am 12. August 1972 in Augsburg Hbf Kurswagen von einem Schnellzug ab. **Foto: U. Geum**

en Nummernplans der DB wurden die Maschinen ab 1. Januar 1968 als Baureihe 163 geführt.

Betriebseinsatz

Nach ihrer Abnahme waren die Lokomotiven E 63 01 und 02 stets in Stuttgart beheimatet. Alle anderen Maschinen traten ihren Dienst im Bw München Hbf an. Erste Veränderungen ergaben sich, als 1942 und 1943 die E 63 03 dem Bw Stuttgart und die Maschinen E 63 04 und 08 dem Bw Garmisch-Partenkirchen zugewiesen wurden. Im Sommer 1952 kam die E 63 07 nach Garmisch, nachdem die beiden anderen Garmischer E 63 inzwischen in Augsburg eingesetzt wurden.

Ende Juni 1958 gab das Bw Garmisch-Partenkirchen auch die E 63 07 wieder ab, die nun ein Jahr in München fuhr, bevor sie in Augsburg eine neue Heimat fand. Bereits im Jahre 1940 war die E 63 03 für einige Monate nach Weilheim in Oberbayern abgegeben worden. Ab 1959 wurden die Lokomotiven für eine lange Zeit nur noch in Augsburg und Stuttgart eingesetzt, wie die Tabelle zur Beheimatung der Baureihe E 63 zeigt.

Die beiden Lokomotiven E 63 04 und 08 waren am Ende des Jahres 1976 bereits z-gestellt. Als letzte Lok der Baureihe befand sich die E 63 02 einige Monate in Garmisch-Partenkirchen abgestellt, bevor sie am 26. Juli 1979 ausgemustert wurde.

Während ihrer ganzen Dienstzeit waren die Maschinen der Baureihe E 63 vorwiegend als "Rangierböcke" beschäftigt. Nur gelegentlich wurden sie im Nahbereich im Übergabedienst eingesetzt. Hauptaufgabe blieb das Beistellen und Abziehen von Reisezugwagen, von Post-, Gepäck- und Expreßgutwagen in den großen Personenbahnhöfen.

Fünf der Lokomotiven sind erhalten geblieben. Die E 63 02 und 04 befinden sich im Privatbesitz im Raum Erlangen. Die E 63 01 wurde als Denkmal im Bw Stuttgart aufgestellt und zeigt

sich in einem recht guten Zustand. Zum Bestand des Verkehrsmuseums Nürnberg zählen die E 63 05 als einzige KM/BBC-Lok und die

E 63 08. Erstere befand sich im Juni 1991 zur Restaurierung im Werk von Krauss-Maffei in München-Allach. **HO**

Bild 16: Anlässlich der Grundüberholung 1960/61 sind u.a. folgende Änderungen vorgenommen worden: Die Führerhäuser erhielten ein drittes Fenster in den Frontseiten sowie Seitenfenster neben den Einstiegen. Für das Rangierpersonal wurden über den Pufferträgern Bühnen bzw. Übergänge angebaut. **Foto: H. Obermayer**

Die Beheimatung der Baureihe E 63 von 1958 bis 1978

	Beheimatung jeweils zum Jahresende						Ausmusterung
	1958	1959	1975	1976	1977	1978	
E 63 01	Stgt	Stgt	Stgt	Stgt	—	—	29.07.1977
02	Stgt	Stgt	Stgt	Stgt	Au	GaP	26.07.1979
03	Stgt	Stgt	Stgt	—	—	—	26.08.1976
04	Au	Stgt	Stgt	Stgt	—	—	24.02.1977
05	MüH	Au	Au	Au	Au	—	26.10.1978
06	MüH	Au	Au	—	—	—	01.08.1076
07	MüH	Au	Au	Au	—	—	24.11.1977
08	Au	Stgt	Stgt	Stgt	—	—	30.06.1977

Au Augsburg
GaP Garmisch-Partenkirchen
MüH München Hbf
Stgt Stuttgart





Bilder 1-3: Knapp zwei Wochen nach der offiziellen Eröffnung der Umgehungsstrecke am 5.8.1991 entstanden diese Aufnahmen. Soviel Schaden der Bergsturz angerichtet hat, so unbedeutend wirkt er in der Weite der grandiosen Landschaft.



Jetzt wird

BVZ wieder durchgehend –

Nach 105 Tagen Unterbrechung durch zwei schwere Bergstürze (18. April und 9. Mai 1991) im Lerch bei Randa können die Züge der BVZ seit dem 5. August wieder durchgehend zwischen Brig und Zermatt verkehren. In einer sensationellen konzertierten Aktion war es möglich, in nur 10 Wochen Bauzeit eine rund 3 Kilometer lange Umgehung der abgerutschten Gesteinsmassen zu errichten. Die immensen Kosten von etwa 10 Millionen sfr werden, wie



Bild 4: Vom selben Standpunkt aus aufgenommen wie Bild 6, zeigt sich im Vergleich deutlich die große Leistung der Bahnbauer. Der neue Zahnstangenabschnitt hat eine Steigung von 120 ‰.

Fotos 1-4: M. Lasek

gefeiert!

Das Jubiläum wird nachgeholt

der Bundesrat bereits zugesichert hat, vom Bund übernommen.

Abgeschlossen sind die Maßnahmen damit allerdings noch lange nicht. Die Straße und die – vorerst eingleisige – Trasse sind gegen eventuelle neue Bergstürze nicht hinreichend geschützt. Sie sollen zur Schaffung einer sicheren Verbindung an den Fuß des Matterhorns in einen Tunnel verlegt werden.

Obwohl die BVZ für die Dauer der Trassen-





Bild 5: Am 11. April 1991 bei Kalpetran, rund 500 Höhenmeter unterhalb Randas. Sieben Tage später wurden die Jubiläumsvorbereitungen der BVZ von Naturgewalten unterbrochen. **Foto: Th. Küstner**

unterbrechung einen Pendelverkehr eingerichtet hatte, ist die Zahl der beförderten Personen in dieser Zeit um ca. 20 % gegenüber den Vorjahreswerten gesunken, wodurch die finanzielle Situation der BVZ natürlich noch zusätzlich belastet wurde. Etwas aufholen kann die Zermatt-Bahn aber vielleicht im Oktober. Dann wird nämlich das verschobene 100-jährige Betriebsjubiläum begangen (wir berichteten in unserer Ausgabe 6/1991). Das offizielle Jubiläumsprogramm, aus dem wir hier die wichtigsten Punkte veröffentlichen, bietet auf jeden Fall zahlreiche Anreize zu einer Fahrt in den

goldenen Schweizer Herbst. Wir können diese nur ausdrücklich empfehlen. Einerseits, weil die Fahrt mit der BVZ jetzt wieder umsteigefrei genossen werden kann, andererseits auch, weil es sicherlich interessant ist, die Leistungen der Bahnbauer an Ort und Stelle – und angesichts der steinernen Naturgewalten – zu bewundern. Vom ersten bis zum letzten Oktobertag gültig ist die Jubiläums-Herbststaktion "Einfach für Retour" für Einzelreisende ab den BVZ-Stationen nach Gornergrat. Den Bahnhof Zermatt genau besuchen kann man beim dortigen Tag der offenen Tür am 12. und 13. Oktober. An diesem wie

auch am Wochenende 19./20. Oktober finden von 10 bis 16 Uhr stündlich Publikumsfahrten mit einer Originaldampflokomotive der Zermatt-Bahn auf der Strecke Täsch – Zermatt (12./13.) bzw. Brig – Visp – Stalden (19./20.) statt. Der offizielle Jubiläumzug verläßt Brig um 9.10 Uhr am Morgen des 15. Oktober 1991 mit Ziel Zermatt. Dort wird der offizielle Festakt abgehalten – und mit einem Festbankett beschlossen. Wer dazu nicht eingeladen ist, findet vielleicht Gefallen an der Rollmaterial- und Videoschau im Bahnhof Zermatt, die vom 12. bis 15. Oktober läuft. **-cb-**

Bild 6: Die Gesteinsmassen haben den Weiler Lärch und die Bahnlinie der BVZ in diesem Abschnitt unterhalb von Randa verschüttet. Die Kosten für den schnellstens eingeleiteten Bau der Umgehungsstrecke beliefen sich auf rund 10 Millionen sfr. **Foto: K. Fader**



Musterländle

Das Schienenkonzept von Baden-Württemberg

Wie kein anderes Bundesland hat sich Baden-Württemberg in den zurückliegenden Jahren materiell und ideell zu dem Verkehrsträger Schiene bekannt. Ein besonderes Anliegen ist der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Fläche, der erhalten und gefördert werden muß.



Bild 1: Bereits 1985 wurde zwischen dem Land Baden-Württemberg und der Deutschen Bundesbahn für die Strecke Hausach – Freudenstadt – Hochdorf (bei Horb) eine Einzelvereinbarung für den Erhalt der Bahnlinie auf 10 Jahre getroffen. Die Kommunen und das Land Baden-Württemberg teilten sich die für den 10-Jahres-Betrieb erforderlichen Investitionen im Verhältnis 2:1. Auf dieser Strecke werden im Reisezugverkehr fast ausschließlich Triebwagen der Baureihe 627.0 eingesetzt (aufgenommen auf dem Viadukt bei Dornstetten am 30. August 1987). **Foto: Th. Küstner**

Karte: Zur besseren Orientierung haben wir die in den baden-württembergischen Konzepten aufgeführten Strecken (außer Fernverkehr) markiert. Veröffentlichung mit freundlicher Genehmigung der Deutschen Bundesbahn, Karten- und Luftbildstelle Mainz.

Bild 2: Die Kinzigtalbahn von Hausach nach Freudenstadt war Gegenstand einer Einzelvereinbarung aus dem Jahre 1985. Kommunen und Land Baden-Württemberg finanzierten anstehende Investitionen, die Deutsche Bundesbahn rationalisierte den Betrieb durch Umstationierung von Dieseltriebzügen der Baureihe 627.0 von Kempten nach Tübingen, die auf der Kinzigtalbahn fast den gesamten Reisezugverkehr übernahmen und unwirtschaftliche lokbespannte Zuggarnituren ablösten. Das Foto zeigt den 627 001 als E 3978 bei Schenkenzell (25. Juli 1988). **Foto: Th. Küstner**







Bild 3: Bereits vor 15 Jahren, am 29. Mai 1976, wurde der Personenverkehr auf der Nebenbahn von Metzingen nach Urach auf die Straße verlagert. Neben zwei weiteren Strecken in Baden-Württemberg ist auch die Bahnlinie Metzingen – Urach zur Übernahme durch eine regionale Trägergesellschaft vorgesehen. Der Personenverkehr auf der Schiene soll wieder aufgenommen und von einer NE-Bahn durchgeführt werden. Einen Vorgeschmack darauf boten am 8. August 1987 Pendelfahrten mit dem VT 405 der WEG zwischen Metzingen und Urach (aufgenommen bei Dettingen b. Urach). **Foto: Th. Küstner**

Die Landesregierung ist selbst bereit, aus strukturpolitischen Gründen gemeinsam mit den jeweiligen Regionen Modellprojekte zu realisieren und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten einen Teil zur Weiterentwicklung des Schienenverkehrs im Bundesland zu übernehmen. In enger Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn, teils auch mit nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) werden individuelle Konzepte erarbeitet und zu erwartende Defizite mitgetragen.

Der aktuelle Stand der Bemühungen soll durch den folgenden Beitrag beleuchtet werden:

Binnenverkehr in der Fläche

Die nach der Vereinbarung Land/DB vom 28.2.1986 zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs vorgesehene Erarbeitung von Fahrplan- und Betriebskonzepten konnte auf dem überwiegenden Teil des Streckennetzes in Baden-Württemberg umgesetzt werden. Diese Vereinbarung sah eine Dreiteilung bei den in Frage kommenden Projekten vor, und zwar:

Gruppe 1: Das Stilllegungsverfahren wird weitergeführt

Gruppe 2: Weitere Untersuchungen sind erforderlich

Gruppe 3: Bestandsgarantie auf mindestens 10 Jahre

Einzelvereinbarungen über den Erhalt der Strecken Hausach – Hochdorf (Kinzigtal) und Eppingen – Steinsfurt wurden 1985 bzw. 1987 abgeschlossen. Hier haben sich die kommunalen Gebietskörperschaften und das Land im Verhältnis $\frac{2}{3}:\frac{1}{3}$ an den erforderlichen Investitionen für einen 10-Jahres-Betrieb beteiligt. Da es nicht gelang, ein Erarbeitungskonzept zustande zu bringen, mußte der Betrieb der Strecken Lauffen – Leonbronn, Waldenburg – Forchtenberg und Göppingen – Boll jedoch auf die Straße verlagert werden.

Projekte zur Erhaltung und Stärkung des SPNV für die Fläche

Entsprechend der o.g. Maßgabe, über die Strecken der Gruppe 2 weitere Untersuchungen anzustellen, verhandelt das Land mit den regionalen Gebietskörperschaften und der DB über weitere Projekte, bei denen eine finanzielle Beteiligung aus dem Landeshaushalt erweitert wird. Hierbei sind vor allem folgende Strecken in ein konkretes Stadium getreten:

Weikersheim – Wertheim

Sicherung des weiteren Betriebs und Beschaffung eines Dieseltriebzuges Baureihe 628.2/928.2 sowie weitere Bedienung durch die DB.

Ravensburg – Friedrichshafen

Beschaffung von Triebwagen NE 81 und Streckeninvestitionen zur Wiederaufnahme des SPNV durch die Hohenzollerische Landesbahn (HzL) analog zum Donautalprojekt. Landesanteil schon gebilligt.

Weinheim – Fürth (Hessen)

Sicherung des weiteren Betriebs durch Beschaffung von 628.2/928.2 sowie Streckeninvestitionen zum Weiterbetrieb durch DB.

Tübingen – Sigmaringen – Aulendorf

Pilotprojekt für Regionalisierung (= Betreibung des Nahverkehrs auf bestimmten Strecken der DB durch andere Träger) durch Übernahme dieses Verkehrs durch die HzL. Bisher ging der Güterverkehr des Knoten Mengen auf die HzL über.

Basel – Singen – Lindau

DB bedient mit Diesel-Pendolino-Triebwagen.

Neustadt – Villingen-Schwenningen

Durchgehende City-Bahn von Freiburg über Donaueschingen nach Villingen, dazu Elektrifizierung und Streckenausbau im Abschnitt Neustadt – Donaueschingen.

Tübingen – Entringen – Herrenberg

Wiederaufbau des Abschnittes Gültstein – Herrenberg sowie Ausbau der Gesamtstrecke zum Anschluß an derzeit im Bau befindliche S-

Bahn in Herrenberg. Betrieb durch DB oder NE. *Schorndorf – Rudersberg*
Ausbau und Beschaffung von Triebwagen für NE-Betrieb.

Wiedereinrichtung von SPNV auf zur Stilllegung vorgesehenen Eisenbahnstrecken

Im Zusammenhang mit Stilllegungsverfahren der DB für Güterverkehrsstrecken, auf denen der SPNV schon seit einigen Jahren ruht, wird derzeit über Projekte zur Wiederaufnahme verhandelt. Die jährlich anfallenden Defizite von ca. 250 000 DM würden durch Gebietskörperschaften getragen. Bedingung ist allerdings eine kostenlose Übergabe oder Verpachtung des Anlagenvermögens durch die DB: Für Weil der Stadt – Calw, Böblingen – Dettenhausen und Metzingen – Bad Urach ist die Übernahme durch eine regionale Trägergesellschaft und Betreiben durch eine NE-Bahn vorgesehen.

Erhaltungskonzept bei derzeit laufenden Stilllegungsverfahren im Güterverkehr

Schiltach – Schramberg

Die Landesregierung hat inzwischen der am 13.4.88 eingeleiteten Stilllegung zugestimmt, nachdem es wegen der notwendigen Kostentragung nicht gelungen ist, ein tragfähiges Erhaltungskonzept zu verwirklichen.

Rudersberg – Welzheim

Abwarten der Bestrebungen, den unteren Abschnitt Schorndorf – Rudersberg durch Regionalisierung für den SPNV zu erhalten.

Wehr – Wehr-Bahnhof

Eventuelle Einbindung in die Regio-S-Bahn Basel.

Ochsenfurt – Creglingen

Trotz hohem Wagenaufkommens während der Rübenkampagne hat die für einen Großteil der Trasse zuständige Landesregierung Bayern zugunsten eines kostengünstigeren Baus einer Umgehungsstraße der Stilllegung zugestimmt.

Waldenburg – Forchtenberg



Bild 4: Die Strecke Herrenberg – Tübingen, die zwischen Entringen und Herrenberg im Personenverkehr stillgelegt und zwischen Gültstein und Herrenberg sogar bereits abgebaut ist, soll nach dem Willen der baden-württembergischen Landesregierung wieder durchgehend von Personenzügen befahren werden. Herrenberg wird in absehbarer Zeit an das Stuttgarter S-Bahn-Netz angeschlossen sein; entsprechende Bauarbeiten wurden bereits aufgenommen. Derzeit wird der gesamte Reisezugverkehr auf der Ammertalbahn von Schienenbussen abgewickelt – und zwar nur von 6 Uhr bis 14 Uhr; in der übrigen Zeit herrscht (noch) Betriebsruhe. Das Foto entstand am 2. Oktober 1987 in Tübingen West. **Foto: Th. Küstner**

Aufkommen von zuletzt 812 Wagen im Jahr, Einstellung des Betriebes aus Sicherheitsgründen am 15.5.91 wegen einer baufälligen Brücke. Möglicherweise Integration in zu erarbeitendes Erhaltungskonzept.

Fernverkehrsverbindungen

- Anbindung an TGV-Est und TGV-Rhin-Rhône sowohl über die Strecke Metz – Saarbrücken als auch über Straßburg – Karlsruhe nach Paris und Lyon. Die vorhandene Strecke über Kehl – Appenweier wird hierbei im Zuge der sich im Baustadium befindlichen Neubaustrecke Karlsruhe – Offenburg auf 200 km/h ausgelegt. Durch den viergleisigen Ausbau des weiterführenden Streckenabschnittes bis Basel wird zugleich der Nord-Süd-Verkehr beschleunigt.

- Anschluß an die neue Alpentransversale NEAT in der Schweiz sowie an italienische Wirtschaftszentren: Sowohl Gotthard- als auch Lötschberglinie werden derzeit ausgebaut: zukünftige Projekte, wie Gotthard- oder Splügen-Basistunnel müssen angebunden werden. Die deutschen Zuleiterstrecken im Rheintal, Stuttgart – Singen sowie die zu elektrifizierende Strecke Ulm – Lindau bedürfen einer Aufwertung zur Fahrzeitenverkürzung. Speziell die Gäubahn nach Singen als Zufahrt zur NEAT bietet sich für den schnellen Schienenpersonenverkehr wie auch für den Güterverkehr an. Das nach dem Zweiten Weltkrieg als Reparationsleistung demonitierte zweite Gleis zwischen Horb und Tuttlingen muß wieder eingebaut werden. Die Zusage der DB, auf dieser Strecke möglichst bald Triebzüge mit Wagenkastensteuerung einzusetzen, muß eingefordert werden.

- Neubaustrecke Stuttgart – Ulm: Die Entscheidung über die als vordringliche Maßnahme zur Entlastung der Strecke Stuttgart – München über die Geislinger Steige notwendige

Strecke wurde auf den Herbst verschoben. Zur Diskussion stehen die Trassenvarianten durch das Filstal oder entlang der Autobahn A8. Gleichzeitig Verlängerung der S-Bahn über Plochingen bis Geislingen/Steige.

- Ausbau der Strecken Backnang – Crailsheim – Nürnberg, Stuttgart – Würzburg, Karlsruhe – Vaihingen (Enz) und Elektrifizierung der Linie Ulm – Tuttlingen – Neustadt im Schwarzwald gewinnen im Zuge wachsenden Ost-West-Verkehrs durch die Deutsche Einheit wesentlich an Bedeutung. Insbesondere die Elektrifizierung Marbach – Backnang – Crailsheim muß vordringlich behandelt werden. Somit könnte der Ost-West-Güterverkehr im Remstal über die Murraltalbahn umgeleitet und somit im Remstal die Strecke Stuttgart – Ulm entlastet werden. Neben den Hauptmagistralen können die Nebenfernstrecken eine Entlastungsfunktion für heute schon teilweise überlastete Hauptstrecken übernehmen. Als Verbesserungs- und Modernisierungsmaßnahmen zur Beschleunigung und zur Kapazitätserhöhung gelten folgende Maßnahmen als vordringlich:
 - Elektrifizierung der Strecken Heilbronn – Crailsheim, Rottweil – Villingen, Basel – Singen – Lindau, Horb – Tübingen und Aalen – Ulm.

– Bau eines zweiten Streckengleises, soweit dies nicht im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans ohnehin erfolgt, in folgenden Streckenbereichen: Backnang – Crailsheim, Horb – Tuttlingen – Hattingen, Friedrichshafen – Lindau, Aalen – Ulm.

Nahverkehr in Ballungszentren

Voruntersuchungen bzw. Baukostenermittlungen sind für die Verlängerung bestehender S-Bahn-Strecken vom Flughafen Stuttgart nach Bernhausen auf den Fildern, von Plochingen nach Kirchheim/Teck und nach Geislingen/Steige sowie von Bietigheim-Bissingen nach Vaihingen/Enz im Rahmen der Neubaustreckenplanungen angelaufen. Darüber hinaus bestehen konkrete Planungen zur Schaffung eines mit Baureihe 420 bedienten S-Bahn-Verdichtungsnetzes im Raum Rhein-Neckar um Heidelberg/Mannheim. Das Umland des Wirtschaftszentrums Karlsruhe wird durch Stadtbahnfahrzeuge auf DB-Strecken verstärkt eingebunden. Zu guter Letzt soll eine Regio-S-Bahn den Ballungsraum Basel zwischen Freiburg, Wiesental und Waldshut erschließen.

Thomas Küstner

Bild 5: Wie eine vermeintlich unrentable Nebenbahn fast kostendeckend betrieben werden kann, dies macht die SWEG der Deutschen Bundesbahn seit Jahren auf der ehemaligen DB-Strecke Meckesheim – Aglasterhausen vor. Die SWEG fährt aber auch im Auftrag der Deutschen Bundesbahn Leistungen auf der DB-Strecke 561 (Heidelberg – Bad Friedrichshall – Jagstfeld), wie hier am 1. Dezember 1989 mit dieser dreiteiligen NE 81-Garnitur den Zug RB 7922 nach Heidelberg, aufgenommen im Bahnhof Sinsheim (Elsenz). **Foto: Th. Küstner**





Bild 1: Bei der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn wird die ehemalige 211 273 der DB seit Dezember 1987 als V 125 eingesetzt. Das Foto vom 23. Dezember 1987 zeigt sie in ihrer schmucken orangefarbenen Lackierung mit einem Güterzug bei Obernkirchen. **Foto: R. Köstner**

Bild 2: Bei den Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya haben mehrere V 36 der Deutschen Bundesbahn eine neue Heimat gefunden, u. a. auch die 236 412, die bei den VGH die Betriebsnummer V 36 006 erhalten hat. Im Mai 1980 war sie an die Papierfabrik Schöller in Osnabrück verliehen, um die defekte Dampfspeicherlokomotive im Rangierdienst zu vertreten. **Foto: R. Köstner**



Bild 3: Bei der Köf 11 der Teutoburger Wald-Eisenbahn handelt es sich um die ehemalige 323 850 der DB. Aufnahme vom 3. Mai 1989 im Bahnhof Bad Iburg. **Foto: R. Köstner**



Second

Ehemalige DB-Diesellokomotiven

Wie den meisten Eisenbahnfreunden sicherlich geläufig sein dürfte, hat die Deutsche Bundesbahn in den letzten Jahren größere Kontingente gebrauchter Dieseltriebfahrzeuge ins Ausland verkauft, so z.B. Lokomotiven der Baureihe 221 nach Griechenland und Albanien, Schienenbusse nach der Türkei und Dieselloks der Baureihe V 100 an die Österreichischen Bundesbahnen (siehe auch Eisenbahn-Journal 9/1991).

Da verwundert es eigentlich, daß bis vor gar nicht allzu langer Zeit nur relativ wenige ehemalige DB-Diesellokomotiven auf bundesdeutschen Privatbahngleisen zu finden waren, von einigen Kleinlokomotiven einmal abgesehen. Das lag zum einen daran, daß die deutsche Lokomotivbauindustrie neben den Entwicklungen für die DB auch speziell auf die Bedürfnisse von Privatbahnen zugeschnittene Lokomotiven entwickelte, und zum anderen am geringen finanziellen Spielraum dieser Bahngesellschaften, die sich in der Regel keine teuren Lokomotiven leisten können.

Ende der fünfziger bzw. Anfang der sechziger Jahre war der Fahrzeugpark der Privatbahnen in der Bundesrepublik zum größten Teil überaltert und daher auch wartungs- und kostenintensiv. So kam es darauf an, möglichst schnell neue Fahrzeuge zu beschaffen. Bei der Finanzlage der meisten Bahngesellschaften war das aber ein äußerst schwieriges Unterfangen, und so blieb diesen nichts anderes übrig, als an allen Ecken und Enden zu sparen. Dies bedeutete: Nur Lokomotiven der Leistungsklasse, die auch unbedingt benötigt wurde, mit der niedrigsten Ausrüstung.

Vor diesem Hintergrund entstanden bei verschiedenen Herstellern Standard-Diesellokomotivprogramme, die auf die Bedürfnisse von Pri-



Bild 4: Die sechsachsige 232 001 war mit ihren 3800 PS seinerzeit die stärkste Diesellok der DB. Heute zieht sie als V 320 der TWE schwere Stahlzüge von Hanekenfähr (bei Lingen) nach Paderborn (bei Glane-Visbeck am 20. November 1989).
Foto: R. Köstner

Bild 5: Die V 276 der Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn quitierte bereits 1953 ihren Dienst bei der Deutschen Bundesbahn. (Foto vom 25. Juni 1988).
Foto: J. Stender, Sammlung Köstner

Bild 6: Der Einsatz der 211 186 und der 211 192 als Lokomotiven 1111 und 1112 bei den Verkehrsbetrieben Peine-Salzgitter gehört schon wieder der Vergangenheit an. Das Foto der 1112 der VPS entstand 1989 in Elze.
Foto: H. Wellmann, Sammlung Köstner



Hand bei deutschen Privatbahnen

vor allem die Stangenloks werden von den Privatbahnen aufs Abstellgleis geschoben, da deren Schadanfälligkeit in den vergangenen Jahren rapide gestiegen ist und einen erhöhten Wartungsaufwand erfordert. (Hier rächt sich jetzt die Sparsamkeit früherer Jahre.) Zum anderen mustert jetzt die Deutsche Bundesbahn Lokomotiven aus, die technisch noch in einem guten Zustand sind, aber infolge Triebfahrzeugüberhangs nicht mehr benötigt werden. In erster Linie trifft das auf die Baureihe 211 zu. Privatbahnen zugeschnitten waren. Als Beispiel soll auf das Lieferprogramm von MaK hingewiesen werden: Zuerst wurden die stangengekuppelten Lokomotiven angeboten (eine Bauart aus diesem Standard-Programm beschaffte auch die Deutsche Bundesbahn; Baureihenbezeichnung V 65), dann folgten die sogenannten Privatbahn-V 100 und die V 90-ähnlichen Fahrzeuge; die dieselelektrischen Lokomotiven der Type DE 1002 stellen die aktuelle Generation im Lieferprogramm von MaK dar. Durch den Einbau verschiedener Motortypen konnte dabei jeweils die gesamte geforderte Leistungspalette abgedeckt werden. Seit etwa fünf Jahren ist nun aber Bewegung in die Privatbahnszene gekommen. Nach der Hersfelder Kreisbahn, die bereits in den siebziger Jahren gebrauchte Lokomotiven der DB erworben hatte, gehen jetzt mehr und mehr auch andere Bahngesellschaften dazu über, gebrauchte DB-Loks zu beschaffen. Das wird durch zwei Faktoren begünstigt: Zum einen haben viele Privatbahnlokomotiven ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer inzwischen erreicht;

Bild 7: Bestens gepflegt präsentiert sich die ehemalige 323 488 der DB als D 12 (zweite Besetzung) der Bentheimer Eisenbahn am 18. Oktober 1989 dem Fotografen im Bahnhof Emlichheim. **Foto: R. Köstner**



Bild 8: Die Bentheimer Eisenbahn hat von der Deutschen Bundesbahn zwei Lokomotiven der Baureihe 211 erworben. Die DE 20 der Bentheimer Eisenbahn (ehemalige 211 074) wurde mit einem langen Güterzug am 27. Oktober 1989 in Nordhorn im Bild festgehalten. Foto: R. Köstner

Ehemalige DB-Diesellokomotiven bei deutschen Privatbahnen*) im Fahrplanjahr 1990/91

*) Aufgeführt sind nur Fahrzeuge bei für den öffentlichen Verkehr konzessionierten nichtbundeseigenen Eisenbahngesellschaften. Ehemalige DB-Diesellokomotiven bei Industriebahnen sowie reinen Museumsbahnen sind nicht berücksichtigt.

DB-Nummer	aktuelle Betriebsnummer	Jahr der Übernahme	Eisenbahngesellschaft
211 074	BE D 20	1989	Bentheimer Eisenbahn
211 186	VPS 1111	1988 ¹⁾	Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter
211 192	VPS 1112	1988 ¹⁾	Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter
211 233	NVAG DL 2 ²⁾	1989	Nordfriesische Verkehrsbetriebe
211 252	EVV V 284	1988	Eisenbahn- und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser
211 273	RSIE V 125	1986 ³⁾	Rinteln-Stadthagener Eisenbahn
211 308	MHE "Emsland"	1989	Meppen-Haselünner Eisenbahn
211 345	BE D 25	1990	Bentheimer Eisenbahn
211 358	AVG 60	1990	Albtal-Verkehrsgesellschaft
216 004	WEG V 216	1981 ⁴⁾	Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft
232 001	TWE V 320	1975 ⁵⁾	Teutoburger-Wald-Eisenbahn
V 36 ... ⁶⁾	BHE V 276	1953 ⁶⁾	Buxtehuder-Harsefelder Eisenbahn
236 114	VGH V 36 008	1977 ⁷⁾	Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya
236 222	VGH V 36 004 ⁸⁾	1976	Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya
236 237	VGH V 36 005	1978	Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya
236 412	VGH V 36 006	1979	Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya
265 001	MHE D 02 (2. Bes.) ⁹⁾	1979	Meppen-Haselünner Eisenbahn
322 642	MHE D 10 (2. Bes.)	1982	Meppen-Haselünner Eisenbahn
323 036	BE D 10 (3. Bes.)	1979	Bentheimer Eisenbahn
323 170	NIAG 9	um 1988	Niederrheinische Eisenbahn AG
323 210	VGH V 124 ¹⁰⁾	1983	Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya
323 251	VGH V 125	1985	Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya
323 405	BE D 15	1981	Bentheimer Eisenbahn
323 488	BE D 12 (2. Bes.)	1980	Bentheimer Eisenbahn
323 555	BE D 16	1990	Bentheimer Eisenbahn
323 820	BE ? ¹¹⁾	1990	Bentheimer Eisenbahn
323 850	TWE Köf 11	1986	Teutoburger-Wald-Eisenbahn
323 939	BE D 11 (3. Bes.)	1988	Bentheimer Eisenbahn
323 969	BE D 14	1980	Bentheimer Eisenbahn
323 970	BE D 13 (2. Bes.)	1981	Bentheimer Eisenbahn
324 011	VGH V 126	1989	Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya

¹⁾ Von Firma "OnRail" angemietet; 1990 zurück an "OnRail"

²⁾ Nur Rahmen und Drehgestelle von 211 233; Aufbauten sind Neuanfertigung.

³⁾ Bis Dezember 1987 bei der TWE im Einsatz.

⁴⁾ Von 1981 bis 1989 als V 31 (3. Besetzung) bei der Hersfelder Eisenbahn-Gesellschaft (HEG, vorm. Hersfelder Kreisbahn) im Einsatz. Von Februar 1989 bis Dezember 1989 als V 216 bei der TWE in Dienst.

⁵⁾ Keine DB-Diesellok im engeren Sinn, da sie nie Eigentum der Deutschen Bundesbahn war. Sie war vom Hersteller Henschel langfristig an die DB vermietet worden. Von August 1975 bis 1989 als V 30 (2. Besetzung) bei der HEG im Einsatz.

⁶⁾ Ehemalige DB-Betriebsnummer nicht bekannt. Von der DB im August 1953 an die Frankfurter Hafenbahn verkauft. Nach weiteren Eigentümerwechseln ab 1961 bei der BHE im Einsatz.

⁷⁾ Bis September 1982 als V 282 der Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn im Einsatz.

⁸⁾ Nichtbetriebsfähig abgestellt.

⁹⁾ Zum Verkauf vorgesehen; im Lokschuppen in Haselünne abgestellt.

¹⁰⁾ Ersatzteilständer.

¹¹⁾ Lok befindet sich in Aufarbeitung; neue Betriebsnummer steht noch nicht fest.

Nicht vergessen werden darf aber auch ein anderer Aspekt: In den letzten Jahren sind die Tonnagezahlen der NE-Bahnen vielfach nicht unerheblich gestiegen. So müssen schwächere Lokomotiven durch stärkere ersetzt oder aber der Triebfahrzeugbestand der Bahnen aufgestockt werden.

Alle von der DB an Privatbahnen veräußerten Diesellokomotiven aufzuzählen, würde den Rahmen dieses Artikels sprengen, sofern sich dieses Vorhaben überhaupt lückenlos verwirklichen ließe. Daher sollen an dieser Stelle nur einige besonders interessante Fahrzeuge erwähnt werden.

Im Jahre 1963 verkaufte die DB die V 50 001 an die Verden-Walsroder Eisenbahn (VWE). Bei dieser Lok handelte es sich aber um keine "echte" DB-Lok, sondern um die ehemalige V 30 der Wilhelmsburger Industriebahn, welche die DB zusammen mit der Bahngesellschaft im April 1962 übernommen hatte. Die C-gekuppelte Lok war 1957 mit der Fabriknummer 18356 von Krauss-Maffei gebaut worden und bei der VWE mit der Betriebsnummer 3 noch bis Mitte der achtziger Jahre vorhanden.

Nicht vergessen werden dürfen auch die von der DB in sechziger Jahren angemieteten DE 1500 und DE 2000, die bei der DB als 201 001 und 202 001 bezeichnet wurden. Beide gelangten im Anschluß an ihren DB-Einsatz zur Westfälischen Landeseisenbahn (WLE). Nach einer Überholung im Herstellerwerk (Henschel) kam die DE 2000 am 21. Mai 1970 als DE 0902 nach Lippstadt, zuerst als Mietkauf, dann seit dem 1. Mai 1972 als Eigentum der WLE. Am 14. Februar 1978 schied sie nach einem schweren Unfall aus dem Bestand der WLE aus und wurde verschrottet.

Anders dagegen die DE 1500. Sie war vom 17. September 1969 an als Leihlok bei der WLE im Einsatz. Am 1. November 1971 wurde sie dann in den Bestand der WLE übernommen. Im Jahre 1981 gelangte sie als VE 151 zur Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft (DEG) und von dort über die Teutoburger-Wald-Eisenbahn (TWE) zur Farge-Vegesacker Eisenbahn (FVE). Am 20. April 1990 ging die Lok in das Eigentum der TWE über, wurde dort jedoch nicht eingesetzt, sondern im September 1990 an die Schweizerische Südostbahn weiterverkauft.

Der Star auf den Gleisen deutscher Privatbahnen ist zur Zeit zweifellos die V 320 (Baujahr 1962) der TWE. Seinerzeit bei der DB im Rahmen eines langfristigen Mietvertrags als V 320 001 (ab 1968: 232 001) im Dienst, gelangte sie im August 1975 zur Hersfelder Kreisbahn; im Jahre 1976 ging sie nach einer Generalüberholung in das Eigentum der Hersfelder Kreisbahn über. Seit Anfang 1989 ist die Lok bei der Teutoburger-Wald-Eisenbahn im Einsatz, die sie vor den Stahlzügen von Hanekenfähr (bei Lingen) nach Paderborn einsetzt.

So könnte man noch seitenlang fortfahren, wollte man den Lebenslauf aller ehemaligen DB-Dieselloks bei deutschen Privatbahnen aufzählen. Jede hat ihre eigene kleine Geschichte zu berichten ...

Rolf Köstner

Quellen: Bender, Rudolf: Privatbahnatlas BRD 1988. Pfarrkirchen, 1988. Wolff, Gerd: Die Privatbahnen in der BRD. Freiburg, 1984. Högemann, Josef: Die Teutoburger-Wald-Eisenbahn. Lübbecke 1986. Behrens, Köstner: Der VT 03 der TWE. In: "Bahn-aktuell" 2/1985.



Bild 1: Sicherheit total – der Zug wurde von einem (hier nicht sichtbaren) Hubschrauber begleitet, und dem Fotografen stand ein "persönlicher Bewacher" der Bahnpolizei zur Seite, als er dieses Foto der 74 1230 bei Golm schöß. Hinter der Lok erkennt man den die beiden Särge transportierenden Packwagen und den preußischen Salonwagen, in dem Prinz Louis Ferdinand fuhr. **Foto: M.Krolop**

Rückkehr nach Potsdam

König Friedrich der II. von Preußen, für die einen "der Große", für die anderen "der preußische Eisenfresser", hatte in seinem Testament bestimmt, daß er nach seinem Tode "ohne Pomp, ohne Prunk und ohne die geringste Zeremonie" auf der Terrasse seines Lieblings Schlosses Sanssouci in der dort angelegten Gruft beerdigt sein wollte. Diesem Wunsch entsprach sein Nachfolger, König Friedrich Wilhelm II. jedoch nicht, sondern ließ den Sarkophag Friedrich II. in der Potsdamer Garnisonkirche neben dem seines ungeliebten Vaters, Friedrich Wilhelm I., des "Soldatenkönigs" beisetzen. Dort standen die beiden Särge 157 Jahre.

Als jedoch 1943 die alliierten Luftangriffe auf Berlin und dessen Umgebung immer häufiger wurden, ließ die damalige Reichsregierung sie zur Sicherheit in einem nahegelegenen Bunker "auslagern". Gegen Kriegsende wurden die Särge 560 m tief in dem stillgelegten Kalibergwerk Bernterode in Thüringen verborgen.

Beim Abzug der amerikanischen Besatzungstruppen aus Thüringen wurden sie von diesen zunächst provisorisch im Hessischen Staatsarchiv in Wiesbaden deponiert und dann in der Elisabethkirche in Marburg beigesetzt. 1952 hatten sie die Hohenzollern auf ihre Stammburg im württembergischen Hechingen gebracht, weil eine Rückkehr nach Potsdam zu Zeiten des SED-Regimes nicht möglich war.

Nach der Wiedervereinigung Deutschlands konnte der derzeitige Chef des Hauses Hohenzollern, Prinz Louis Ferdinand, an die Verwirklichung seines Wunsches gehen und an eine Überführung der beiden Könige nach Potsdam denken.

Ihre letzte Reise von Burg Hohenzollern bei

Hechingen nach Potsdam legten die beiden preußischen Könige mit der Eisenbahn zurück. Am 16. August 1991 war es soweit. In feierlichem Kondukt wurden die Särge von der Hohenzollernburg zum Bahnhof nach Hechingen gebracht und dort von Soldaten der Bundeswehr in den Pw 4ü 112 120 (50 80 09-43 137 P) der AVG verladen. Nach Abspielen eines Choralbestiegen die Familienangehörigen aus dem Hause Hohenzollern den Sonderzug, den die "Generalverwaltung des ehemals preußisch regierenden Königshauses" bestellt hatte. Er bestand aus der 218 435 des Bw Kempten als Zuglok, einem WL der DB als Dienstwagen, dem WGS 89 - 90 307 der DB, dem WGS des EK-Verlags, dem gleichfalls dem EK-Verlag gehörenden "Kronprinzenwagen" (ehm. 10375 der DR) sowie dem bereits erwähnten Pw 4ü 112 120 der AVG.

In dieser Reihung verließ der DZ 16 964, wie er amtlich hieß, um 19.23 Uhr den Bahnhof Hechingen und fuhr über Tübingen – Reutlingen – Plochingen nach Stuttgart Hbf, wo er um

20.45 Uhr eintraf und nach Wechsel der Zuglok (E 94 279 des Verkehrsmuseums Nürnberg) zehn Minuten später seine Fahrt über Feuerbach – Zuffenhausen – Bietigheim – Lauffen nach Heilbronn fortsetzte (Ankunft 21.42 Uhr). Weiterfahrt über Neckarsulm – Osterburken – Königshofen/Lauda nach Würzburg. Von dort nahm er kurz nach Mitternacht seinen Weg über Karlstadt – Bebra – Göttingen – Hildesheim nach Helmstedt. Bei der dortigen Abfahrt um 6.08 Uhr war es bereits wieder Tag. In Brandenburg, wo der Sonderzug um 9.27 eintraf, wurden der WL und die beiden WSG abgekuppelt und der 112 120 fuhr zusammen mit dem Kronprinzenwagen und stielcht von der 74 1230 (pr. T 12) gezogen das letzte Stück bis zum Potsdamer Bahnhof Wildpark.

Die Feierlichkeiten und die Beisetzung des Sarges von König Friedrich Wilhelm I. in der Potsdamer Friedenskirche und Friedrichs II. in der Gruft auf der Terrasse des Schlosses Sanssouci konnte, wer wollte, am 17.8.1991 am Bildschirm miterleben. **-rab-**

Bild 2: Abfahrtsbereit steht der Sonderzug DZ 16 964 im Bahnhof Hechingen. **Foto: H. Obermayer**





Bild 1: Der bekannte Fotografierhintergrund, die Hannover Continental Gummiwerke, Betrieb Vahrenwalder Straße, wird derzeit teilweise abgerissen. Das eingerüstete Gebäude ist hier Kulisse für einen von der 112 003 geführten InterCity.

112 im InterCity-Dienst

Nachdem die Deutsche Reichsbahn für ihr in der Größe gewachsenes elektrifiziertes Streckennetz und die damit für die elektrische Traktion anstehenden Zugförderleistungen die ab 1977 in Serie gebaute sechsachsige elektrische Lokomotive der Baureihe 250 bis 1979 in mehr als 100 Exemplaren beschafft und diese erstmals mit vollelektronischer Steuerung ausgerüstete Maschine sich sowohl im Betriebs-einsatz als auch bei der Instandhaltung in der Werkstatt gut bewährt hatte, entschloß man sich, auch eine solche energiewirtschaftlich günstige vierachsige Ellok neu entwickeln zu lassen. Die Entscheidung dazu wurde noch durch zwei weitere Aspekte beeinflusst: Die elektrischen Neubau-Lokomotiven der Baureihen 211 und 242 waren von ihrer im Jahre 1957 begonnenen konstruktiven Entwicklung her seinerzeit schon zum Altbestand zu rechnen und in ihrer Stundenleistung von 2920 kW nicht mehr ausreichend für die Beförderung der schwerer gewordenen Schnell- bzw. Güterzüge. Andererseits wurden die Lokomotiven der Baureihe 250 mit ihren 5400 kW oft zu Leistungen herangezogen, für die sie überdimensioniert

sind. Dadurch hatte sich der Blindleistungsanteil im elektrischen Netz spürbar verschlechtert. Als Auftragnehmer baute der seinerzeitige VEB Lokomotivbau-Elektronische Werke "Hans Beimler" Hennigsdorf die Grundkonzeption der neuen vierachsigen Ellok im mechanischen und elektrischen Teil auf der bewährten Konstruktion und Schaltung der Baureihe 250 auf. Technische Weiterentwicklungen, zum Beispiel in der Leistungselektronik, fanden Eingang, während im Interesse einer wirtschaftlichen Instandhaltung viele Baugruppen der Baureihe 250 und der neuen Baureihe standardisiert wurden. Die Hennigsdorfer Lokfabrik baute als erste die Schnellzugvariante, die als 212 001 auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1982 ausgestellt wurde und infolge ihrer auffälligen weiß-roten Lackierung solches Aufsehen erregte, daß ihr bald der Beiname "Weiße Lady" gegeben wurde. Die Güterzugvariante sollte die Baureihenbezeichnung 243 erhalten. Die nach einer einheitlichen Konzeption entworfenen Lokomotivbaureihen unterschieden sich im wesentlichen in der Getriebeübersetzung, die 1:2,41 bei der Schnellzuglok und 1:2,72 bei der Güterzuglok beträgt.

Nach einem umfangreichen Prüf- und Erprobungsprogramm mit der Prototyplokomotive sowie Abnahme und Überarbeitung der Konstruktion wurde 1984 mit dem Serienbau der Güterzuglok 243 begonnen. Dazu hatte sich die Deutsche Reichsbahn entschlossen, weil aufgrund der höchstzulässigen Geschwindigkeit von 120 km/h im Streckennetz vorerst kein Bedarf für eine 140 km/h schnelle Lokomotive bestand. Die Musterlokomotive erhielt nach Umbau des Getriebes und damit der Veränderung der Geschwindigkeit von 140 km/h auf 120 km/h die Betriebsnummer 243 001 und behielt den weißen Werkanstrich mit den auffallenden roten Diagonalstreifen. Die Prototypmaschine wurde nicht von der Deutschen Reichsbahn übernommen, sondern blieb immer Eigentum des Werkes, das sie ab 1985 als Erprobungsträger für die Drehstromantriebstechnik nutzte.

Die Lokomotiven der Baureihe 243 wurden in mehreren Baulosen von Beginn der Serienfertigung im September 1984 bis zum August 1988 in 370 Exemplaren in der Normalausführung gefertigt.

Im nunmehr mehr als siebenjährigen Betriebs-einsatz stellt sich die Baureihe 243 als moderne, vielseitige und sehr vielen Ansprüchen genügende Lokomotive dar, die bei richtiger Einsatzkonzeption und Handhabung (für die sie ausgezeichnete Voraussetzungen besitzt) den größten Teil der Aufgaben der elektrischen Traktion erfüllt.

Da von der Hennigsdorfer Lokfabrik 1987 die neue sechsachsige Ellok der Baureihe 252 kurzfristig nicht entwickelt und in die Serienfertigung übergeleitet werden konnte, mußte für spezielle Traktionsaufgaben nach der Möglichkeit der Anpassung der Steuerung in der Baureihe 243 für den Doppeltraktionsbereich gesucht werden. Sie fand sich in einfachster und am schnellsten realisierbarer Form in der Verwendung der bei allen Lokomotiven der Baureihe 243 vorhandenen Wendezugsteuerung, jedoch in modifizierter Form. Diese Steuerung wurde 1987/88 an den drei Lokomotiven 243 267, 243 268 und 243 273 einer Erprobung im Betrieb unterzogen und meßtechnisch untersucht. Der Serienlauf begann im August 1988 nach der letzten Lokomotive in Normalausführung (Betriebsnummer 243 370) mit der Seriennummer 243 801. Die Wahl der Seriennummern 243 801 bis 243 968 (die letzte von Hennigsdorf gelieferte Lokomotive mit Vielfachsteuerung) erfolgte als äußeres Erkennungsmerkmal der in ihren Einsatzmöglichkeiten und einigen Details der Bedienung abweichenden Doppeltraktionslokomotiven. Nach der Lieferung von über 600 Maschinen der Baureihe 243 wurde Ende 1990 ihre Produktion eingestellt. Die Statistik weist aus, daß Lokomotiven der Baureihe 243 von Nord nach Süd im gesamten Streckennetz der Deutschen Reichsbahn unterwegs sind und sie in nahezu allen Bahnbetriebswerken mit Ellok-Bestand anzutreffen sind. Über die größte Stückzahl verfügte Mitte des Jahres 1990 das Bahnbetriebswerk Rostock mit 50 Maschinen der Baureihe 243. Im August 1990 mietete die Schweizerische Südostbahn (SOB) bei der Deutschen Reichsbahn zwei elektrische Lokomotiven an, um ihrem akuten Triebfahrzeugmangel zu begegnen. Die eine Maschine war die 250 252, die andere eine der Baureihe 243: die 243 922. Beide Maschinen bewähren sich dort nun schon seit mehr als einem Jahr ausgezeichnet.

Bild 2: Nach ihrer Ankunft aus Dresden mit D 914 wurde die 112 006 im Bahnhof Berlin-Lichtenberg fotografiert. Foto: V. Emersleben





Bild 3: IC 758 Oldenburg City, geführt von der 112 003, in Bremen Hbf.



Bild 4: 212 002 auf ihrer Fahrt zum Rollprüfstand in Berlin-Bohnsdorf. Auffallend: die aufgeklebten Nummern. Foto: H.-J. Kirsche

Anfang 1991 kam dann ein Vertrag zwischen der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn über die Vermietung von zunächst 50 Lokomotiven der Baureihe 243 an die Bundesbahn zustande. Diesen Einsatz hatte die DB seit Ende September 1990 vorbereitet, als sie schon mit zwei Maschinen der Baureihe 243 (243 925 und 243 926) im Betriebswerk Offenburg stationäre Prüfungen vornahm und Personal ausbildete.

Am 26. September 1990 war die erste DR-Ellok vor einem Eilzug von Offenburg über die Schwarzwaldbahn nach Konstanz auf dem Bundesbahn-Streckennetz im Einsatz. Nachdem die ersten 50 Lokomotiven in mehreren Lokzügen vom Bahnbetriebswerk Erfurt aus auf die Reise zur DB – für den Einsatz auf die Baureihennummer 143 umgezeichnet – gegangen waren (diese Aktion war Ende April abgeschlossen), sind diese im Bahnbetriebswerk Offenburg (Bundesbahndirektion Karlsruhe) und im Betriebswerk Dortmund (Bundesbahndirektion Essen) beheimatet worden.

Inzwischen hat sich die Anzahl der bei der Deutschen Bundesbahn eingesetzten Lokomotiven der Baureihe 243 auf 128 erhöht (Stand Mitte August 1991), so daß die anvisierte Anzahl von 150 Maschinen bald erreicht sein wird. In der Bundesbahndirektion Essen kommen die Maschinen im Reise- und Güterzugverkehr und vor allem auch im Sondergüterverkehr – ausgeprägt für Essen als typische Versanddirektion – zum Einsatz. Ein "Spezialgebiet" für die 143 in der Direktion Karlsruhe sind die FD-, Eil- und Güterzüge über die Rampen der Schwarzwaldbahn geworden. Von 159 Metern über dem Meeresspiegel klettert die Strecke mit Steigungen bis 22‰ auf 832 Meter über dem Meeresspiegel empor. Diese Rampen auf der Strecke nach Konstanz sind mit denen auf der Schweizer Gotthardbahn zu vergleichen. Maximal kann die Baureihe 143 Züge mit Anhängelasten von 475 Tonnen solche Berge hinaufziehen.

Am 28. Dezember 1990 hatte mit der 243 659 die letzte Lokomotive der Baureihe 243 das Hennigsdorfer Werk verlassen. Zuvor schon hatte die Deutsche Reichsbahn den Auftrag zum Bau der Baureihe 212 erteilt, da mit der begonnenen Sanierung des Streckennetzes und der Einbindung des DR-Netzes in den InterCity- und InterRegio-Verkehr eine Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeiten und damit der erforderlichen Fahrzeughöchstge-

schwindigkeiten feststand. Die Konstrukteure der Bo'Bo'-Lokomotive nutzten alle guten Eigenschaften der bewährten Baureihe 243 und entwickelten Bauteile, die einer Verbesserung bedurften, weiter. So entstand binnen kurzer Zeit in den Hennigsdorfer Montagehallen die 212 002. Sie bewegte sich mit eigener Kraft erstmals am 13. September 1990 auf dem Prüfgleis der Lokfabrik. Schon kurze Zeit später fuhr die Lokomotive tagelang den damals noch existierenden Städte-Expreszug zwischen Berlin und Rostock mit der Geschwindigkeit von 120 km/h auf Abnahmefahrten. Am 25. September 1990 erreichte sie auf dem Rollprüfstand in Berlin die projektierte Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Von der Baureihe 243 wurde sowohl die äußere Form als auch die Steuerung mit ihren verschiedenen Betriebsarten übernommen. Die um 480 kW gesteigerte Leistung der vier Wechselstrom-Reihenschlußmotoren garantieren auch bei der Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h eine genügend große Leistungskraft zum Ziehen schwerer schnellfahrender Reisezüge. Die Leistung der elektrischen Bremse wurde dementsprechend erhöht, zugleich ist eine hohe Kurzzeitleistung möglich. Die pneumatische Bremse erhielt die R-Stellung (113 t), wie sie bereits bei den ersten Lokomotiven der Baureihe 243 eingebaut war. Die Bremsbezeichnung der Lokomotive lautet: KE-GPP2R+EmZ. An die höhere Geschwindigkeit anzupassen war auch die punktförmige Zugbeeinflussung. Eine Wendezugleinrichtung ist eingebaut; auf die Ausrüstung für Doppeltraktion wurde verzichtet.

Neben der 212 002 entstanden inzwischen drei weitere Exemplare als Vorserienlokomotiven. Jede stellt in ihrer äußeren Gestaltung ein Unikat dar, da es verschiedene Farb- und Beschriftungsvarianten zu erproben gilt. Die 212 002 präsentiert sich im sogenannten Neurot mit weißem Lätzchen, angelehnt an das Farbkonzept der Deutschen Bundesbahn. Aufgeklebte Nummern statt der Schilder fallen auf. Das Logo des Eigentümers DR zeigt sich inmitten des Lätzchens und je Seite einmal unterhalb des seitlichen Führerhausfensters. Anfang März 1991 fanden beim Bundesbahnzentralamt Minden die ersten Versuchsfahrten mit der 212 004 statt. Dabei wurde erstmalig im Zugdienst die Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h auf der Strecke gefahren. Die 212 002 wurde vom Bahnbetriebswerk Ber-

lin Hbf im März und April zuverlässig vor den Schnellzügen D 326 und D 525 nach Rostock und zurück eingesetzt. Während die 212 002 der Beschriftung nach zum Bahnbetriebswerk Berlin Hbf gehört, sind die 212 003, 212 004 und 212 005 beim Bahnbetriebswerk Halle (Saale) P beheimatet. Diese drei Maschinen sind seit dem 5. August bis voraussichtlich Ende Oktober auf Strecken der deutschen Bundesbahn im Betriebseinsatz. Mit DR-Lokführern und DB-Lotsen werden in einem Umlauf täglich etwa 900 km vor InterCity-Zügen Hannover – Bremerhaven und Hannover – Oldenburg sowie dem IR 2140/2141 Leipzig – Oldenburg gefahren.

Im August ist nun die Serie von 35 von der Deutschen Reichsbahn für 1991 bestellten Lokomotiven angefahren. Bereits unter der neuen Baureihenbezeichnung sind 112 006 und 112 007 ausgeliefert und waren Ende August schon auf der Strecke Berlin – Dresden vor den Zügen D 375 und D 914 im Einsatz. Am 21. August 1991 wurden mit ihnen übrigens – zum ersten Mal nach Ende des Zweiten Weltkrieges bei der Deutschen Reichsbahn unter Fahrleitung – 160 km/h erreicht, und zwar auf einem 16 km langen Abschnitt der Strecke Berlin – Dresden, zwischen Wündorf und Golßen.

Hans-Joachim Kirsche

Bild 5: Der IR 2141 von Norddeich ist in Hannover eingetroffen. Die 112 004 wird die Leistung gleich an eine Lokomotive der DR-Baureihe 132 übergeben. Fotos 1, 3 und 5: Ch. Fricke





Hier herrscht inzwischen schon Betrieb: Ende September ging die 700-Millionen-Mark-Anlage, der Rangierbahnhof München Nord, in Betrieb. "Gehirn" der Anlage ist der Fahrplandienstleiterraum mit Meldetafel und Fahrplandienstleiterarbeitsplätzen (hier während der Abnahme). Vom "Panorama-Vorbau" des Stellwerkes aus überwachen Bergmeister die Vorgänge am Ablaufberg. In dem flachen Gebäude ist die Werkstatt untergebracht. **Fotos: R.R. Rossberg**

Ab September in Betrieb

Der 1987 begonnene Rangierbahnhof München Nord steht vor der Vollendung. Nach Probebetrieb und Abnahme wird zum Fahrplanwechsel Ende Spetember der Betrieb aufgenommen.

Die fünf Kilometer lange und bis zu 420 Meter breite Anlage erstreckt sich zwischen Karlsfeld und Allach im Westen und Milbertshofen im Osten entlang dem Münchner Nordring. Auf die Einfahrgruppe mit 12 Gleisen folgen Ablaufberg, Richtungsgruppe mit vorerst 40, später 64 Gleisen und Ausfahrgruppe mit

wiederum 12 Gleisen. Später soll die Einfahrgruppe auf 21, die Ausfahrgruppe auf 18 Gleise erweitert werden. Die Züge kommen in der Einfahrgruppe an; die Wagen werden entkuppelt und über den Ablaufberg gedrückt, sammeln sich nach Zielen geordnet in den Richtungsgleisen und verlassen den Bahnhof aus der Ausfahrgruppe. Ein- und Ausfahrten sind in westlicher und östlicher Richtung möglich. Die Tageskapazität liegt bei 5300 Wagen. Die Länge der Gleise umfaßt bereits über hundert Kilometer und 300 Weichen, später werden es 150 Kilometer Gleis und 450 Weichen sein. Das

von Siemens erbaute elektronische Stellwerk steuert nicht nur den Zugbetrieb auf den Zulaufstrecken und die Rangierfahrten im Bahnhof, sondern mit einem getrennten Rechner auch den Ablauf der Wagen in die Richtungsgruppe. Gleisbremsen am Ablaufberg und in den Richtungsgleisen sowie elektronisch gesteuerte Förderanlagen gewährleisten geräuscharmen Betrieb und rationelle Bildung der neuen Züge.

Die gesamte Anlage ist von einem Grüngürtel umsäumt, der sich vielfach bis zu 15 Meter hoch beiderseits der Gleisanlagen erstreckt und 15 Hektar bepflanzte oder begrünte Flä-

chen umfaßt. Sie sind von einem 15 Kilometer langen Fuß- und Radwegnetz durchzogen. Eine Hauptstraße konnte hinter die Lärmschutzwälle verlegt und so die Belastung für die Anwohner sogar vermindert werden. Insgesamt wurden 17 Brücken und 7 Unterführungen sowie drei Eisenbahntunnel im Bereich des Rangierbahnhofs neu gebaut. Außer dem Stellwerk entstanden ein neues Betriebswerk und ein Verwaltungsgebäude. Die Gesamtkosten werden rund 700 Millionen Mark erreichen, bisher wurden rund 500 Millionen verbaut.

R.R.

Personalunion

Am Montag, den 26. 8. 1991, wurde die Öffentlichkeit mit der Meldung überrascht, daß der Vorsitz der Vorstandes der Deutschen Reichsbahn, Hans Klemm, den Bundesverkehrsminister um die Versetzung in den vorzeitigen Ruhestand ersucht hat. Dr. Günther Krause hat dem zugestimmt und gleichzeitig Heinz Dürr, Vorsitz der Vorstandes der Deutschen Bundesbahn, gebeten, die zusätzliche Aufgabe zu übernehmen. Da dieser sich dazu bereit erklärt hat, wird der Wechsel wohl schnellstmöglich vollzogen werden. Wie das Verkehrsministerium diplomatisch formuliert, dürfte sich die neue Personalunion "positiv auf das Zusammenwachsen beider Bahnen auswirken".

Einstellungsabsichten

Mit Ende des Jahres 1992 läuft für einige österreichische Nebenbahnen der Leistungsauftrag aus. Geht es nach der Absicht der ÖBB, so wird dies für einige Strecken das endgültige Ende bedeuten. Besonders betroffen ist die Strecke von St. Veit an der Glan nach Hüttenberg (KBS 64), wo das Teilstück von Wietersdorf nach Hüttenberg für den Gesamt-

verkehr eingestellt werden soll. Überdies soll der Personenverkehr auch zwischen Klein St. Paul und Wietersdorf aufgegeben werden. Ebenfalls der Gesamtverkehr soll nach dem Willen der ÖBB auf den zuletzt nur noch im Güterverkehr bedienten Strecken von Zellerndorf nach Sigmundsherberg (ehemalige KBS 94c), von Alt Nagelberg nach Heidenreichstein (ehemalige KBS 84a) und von Friedburg-Lengau nach Schneegattern (Seitenast der KBS 19) eingestellt werden. Wegen des in letzter Zeit wieder stark gestiegenen Frachtaufkommens in Schneegattern erscheint allerdings ein Fortbetrieb der letztgenannten Strecke als Anschlussbahn möglich.

Den Personenverkehr möchten die ÖBB auf der Strecke von Mürzschlag nach Neuberg Ort (KBS 53) und auf der Waldviertler Schmalspurbahn von Gmünd NÖ nach Groß Gerungs aufgeben. Allerdings sollen die Dampfbummelzüge, die rund 30 % des Fahrgastaufkommens der Waldviertler Schmalspurbahn aufbringen, während der Wochenenden in den Sommermonaten weiterhin verkehren. Weiters ist der Personenverkehr auf den Strecken von Götzendorf nach Mannersdorf (KBS 7), von Rohr nach Bad Hall (KBS 14),



Großes Lob für Lokomotive und Betreuer: Im Juli dieses Jahres erhielt die "Interessengemeinschaft 41 018 e.V." einen Prüfbericht über ihre Maschine, der sehr erfreulich ausgefallen war. Das RAW Meiningen, das die Einschätzung vornahm, garatiert in seinem Anschreiben ausdrücklich zu dem "vorbildlichen Überprüfungsergebnis". Im Bericht heißt es u.a.: Die Traditionslok "ist in allen Teilen vollständig und gut erhalten. Die Lokomotive hat Ölhauptfeuerung (System DB) und ist mit Zugbahnfunk und Indusi Siemens 1 54 ausgerüstet. ... Die Lokomotive befindet sich in einem vorbildlichen Pflege- und Unterhaltungszustand." Für die Ausführung der nichtsdestotrotz empfohlenen Unterhaltungsarbeiten bot das RAW seine Unterstützung an. Am 19. Oktober wird die 41 018 übrigens einen Nostalgiesonderzug im Stil der 30er Jahre von München nach Salzburg führen. Veranstalter ist die Interessengemeinschaft 41 018 e.V., H. Ungewitter, Agnes-Bernauer-Str. 48, 8000 München 21 (Tel. 089/56 38 92). Unser Bild zeigt die 41 018 bei Sulzau im Salzachtal (Strecke Salzburg - Kufstein). **Foto: C. Asmus**

von Zeltweg nach Fohnsdorf (KBS 62a), von Lambach nach Gmunden Seebahnhof (KBS 16) und auf der Schmalspurbahn von Wieselburg an der Erlauf nach Gresten (KBS 11b) zur Einstellung vorgesehen, was aber nur die Absegnung der Realität bedeuten würde, da auf diesen Strecken, teilweise schon jahrelang, der Personenverkehr im Schienenersatzverkehr mit Autobussen abgewickelt wird.

Über eine allfällige Einstellung der genannten Strecken wird voraussichtlich in diesem Herbst entschieden.

Auf den Strecken Klein St. Paul – Brückl (KBS 64) und Haiding – Aschach an der Donau (KBS 15a) ist der Personenverkehr gefährdet, während auf den Strecken Weizelsdorf – Ferlach (Seitenast der KBS 66) und Rohr – Bad Hall (KBS 14) der Güterverkehr "wackelt". Ein entsprechender Einstellungsantrag erscheint daher in nächster Zeit nicht ausgeschlossen. **A.H.**

Elektrisch nach Kiel und Flensburg

Die Bundesbahnstrecken von Hamburg über Neumünster nach Flensburg und Kiel werden bis Herbst 1994 elektrifiziert. Nach monatelangem Tauziehen zwischen der schleswig-holsteinischen Landesregierung und dem Bundesverkehrsministerium in Bonn unterzeichneten am 20. August Ministerpräsident Björn Engholm und Bundesbahnschef Heinz Dürr in Kiel einen entsprechenden Vertrag. An der Zeremonie nahmen auch der schleswig-holsteinische Wirtschaftsminister Franz Froschmaier und der Präsident der Bundesbahndirektion Hamburg, Herbert Heise, teil.

Schleswig-Holstein ist das einzige Bundesland, in dem noch keine einzige Bundesbahnstrecke elektrisch betrieben wird.

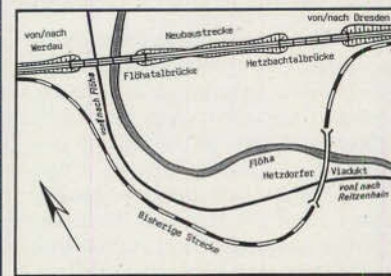
Das Land hat sich verpflichtet, 150 Millionen Mark zu den Gesamtkosten von voraussichtlich 520 Millionen beizutragen. Die Bundesbahn will nun umgehend das nötige Planfeststellungsverfahren einleiten. Von Hamburg bis zur dänischen Grenze bei Flensburg soll der elektrische Betrieb voraussichtlich im Herbst 1994 aufgenommen werden.

Zwischen Flensburg auf deutscher und Padborg auf dänischer Seite werden die elektrifizierten Netze beider Bahnen erstmals zusammentreffen. Allerdings hat Dänemark ein abweichendes Stromsystem (25 kV/50 Hz) eingeführt. Im künftig durchgehenden Skandinavienverkehr müssen deshalb nicht nur an der deutschen, sondern später auch an der schwedischen Grenze (beide Bahnen fahren mit 15 kV/16²/3 Hz) entweder die Lokomotiven gewechselt oder Zweifrequenzlokomotiven eingesetzt werden. **R.R.**



Der schlanke, 42 m hohe, elegante Hetzdorfer Viadukt an der Eisenbahnstrecke Dresden – Chemnitz wird planmäßig zum Fahrplanwechsel im Mai 1992 nach 123 Jahren in den "Ruhestand" gehen. Die Züge werden dann auf einer neuen, einen Kilometer kürzeren Strecke fahren, in deren Verlauf zwei neue Brücken liegen, die Flöhatalbrücke und die Hetzbachtalbrücke. Die Überbauten der zwei neuen Brücken sind im Taktstriebeverfahren eingeschoben worden. Am 6. August 1991 wurde der letzte Takt an der Flöhatalbrücke vollzogen. Die Brücke über das Hetzbachtal war bereits im Oktober 1990 im Rohbau fertiggestellt worden. Der alte Viadukt soll zur Freude vieler Natur- und Eisenbahnfreunde erhalten bleiben. Statt der Schienenstränge soll später ein Wanderweg über den Viadukt führen – eine neue Attraktion im Freistaat Sachsen. Unser Bild zeigt den N 5637 von Zwickau nach Dresden auf dem alten Viadukt. Im Tal liegt die Bahnstrecke von Flöha nach Reitzenhain. Die Skizze zeigt die Lage der alten und der neuen Brücken.

Foto: V. Emersleben, Zeichnung: H.-J. Kirsche



3. Serie bestellt

Eine 3. Bauserie des Diesel-Regionaltriebzuges 628.2/928.2 hat die Bundesbahn kürzlich in Auftrag gegeben. Die Züge sollen 1994 geliefert werden und wie schon die 2. Bauserie einen stärkeren Motor, doppelt so breite Mitteleinstiegstüren und einen Unterfahrerschutz an beiden Stirnseiten erhalten. Insgesamt wird die Bundesbahn nach Auslieferung aller bisher bestellten Züge dieser Bauart über 286 zweiteilige Einheiten verfügen.

Die Lieferung der 1. Bauserie mit insgesamt 150 Einheiten jeweils aus Triebwagen 628 und Steuerwagen 928 geht auf die Zeit zwischen Januar 1987 und September 1989 zurück. Diese Züge sind heute in Kempten (Allgäu), Limburg (Lahn), Karlsruhe und Kiel beheimatet und in den Bundesländern Bayern, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Hessen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein eingesetzt. Weitere 63 zweiteilige Einheiten einer 2. Bauserie wurden im Herbst vorigen Jahres bestellt; sie sollen von Oktober 1992 bis Dezember 1993 geliefert werden. Daran wird sich nun die 3. Bauserie mit weiteren 73 Einheiten anschließen. Die Beschaffungskosten dafür betragen über 200 Millionen DM. Gebaut werden diese Züge von einem Konsortium aus DUEWAG, Linke-Hofmann-Busch (LHB) und Lokomotivbau Hennigsdorf (LEW). **R.R.**

Dieselloks an CFI

Die Deutsche Reichsbahn vermietet 20 Diesellokomotiven der Baureihe 131 an die Iranische Staatsbahn (CFI). Ein entsprechender Vertrag mit der staatlichen Eisenbahngesellschaft Irans und dem Konzern Krupp-Lonroh (Sitz in Essen) kam jetzt zustande. Vertreter der Iranischen Staatsbahn besichtigten im Bahnbetriebswerk Halle (Saale) G dort befindliche Diesellokomotiven

der Baureihe 131. Die Lokomotiven sind vorerst für einen Zeitraum von 9 Monaten gemietet. Sofern sie sich im Iran bewähren, kann aus dem Mietgeschäft ein Kauf werden. Die Lokomotiven gehen wahrscheinlich auf dem Seeweg über den Hafen Hamburg im September auf die mehrere tausend Kilometer lange Reise. Im einzelnen handelt es sich bei den 20 Maschinen um folgende: 131 004, 012 - 019, 028, 035, 036, 039, 041, 043, 048, 052, 058 - 060, 072.

H.-J. Kirsche

Re-Design für Doppelstockwagen

Während die verschlissenen zwei- und vierteiligen Doppelstockzüge (DBx, DBv) und die fünfteiligen Doppelstock-Gliedertzüge (DGB) der Deutschen Reichsbahn bis 1995 ausgemustert sein werden, sind die Doppelstock-Einzelwagen weiter für den Regional- und Nahverkehr vorgesehen. Die DR verfügt über rund 650 der 26,8 m langen sogenannten "Doppelstock-Standard-Sitzwagen" (DBm) und der entsprechenden Steuerwagen. Sie wurden zwischen 1974 und 1990 in mehreren Serien, jeweils geringfügig modifiziert, vom Waggonbau Görlitz geliefert. Technisch befinden sich die Wagen in recht gutem Zustand, doch sie genügen keinesfalls modernen Komfortanforderungen. Mehr Licht, mehr Farbe und bequemes Sitzen – nach diesem Leitbild will die Deutsche Reichsbahn ihre Doppelstockwagen für die Produkte S-Bahn, CityBahn und RegionalSchnellBahn umbauen. Im Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Wittenberge entsteht dafür gegenwärtig ein "1:1-Modell". Designer, Marketingexperten, Fahrzeugtechniker und mit der Rekonstruktion von Reisezugwagen vertraute Praktiker erproben in einem ausgemusterten Unfallfahrzeug die Möglichkeiten für das "Re-Design" der Doppelstockwagen. Einige grund-

legende Veränderungen sind bereits erkennbar. Ohne daß die Statik des Wagenkastens angegriffen wird, erhält der Oberstock an jedem Ende und auf jeder Seite zwei zusätzliche Fenster, der Zwischenstock je Ende und Seite eines. Im Inneren fallen einige der Zwischenwände weg, andere werden durch Glasscheiben ersetzt. So erhält der einsteigende Reisende sofort den Überblick über den Unter- und den Zwischenstock. Letzteren erreicht er über merklich breitere Treppen, um dann vom Zwischenstock aus Ober- und Unterstock übersehen zu können.

Um den Jahreswechsel 1991/92 wird das Raw Wittenberge zwei Musterwagen, die CityBahn-Niveau haben, fertigstellen. Eventuell folgen bereits im nächsten Jahr die ersten 100 modernisierten Wagen. Im Zuge der Rekonstruktion sollen auch Undichtigkeiten im Bereich der Fenster und technische Mängel an den Türen behoben und neue Toiletten, elektrische Zusatzheizungen sowie moderne Energieversorgungsanlagen eingebaut werden.

Zugleich bewirbt sich der Waggonbau Görlitz um einen Auftrag über 100 neue Wendezug-Steuerwagen im neuen Design. Die Chancen stehen nicht schlecht. Nachdem der Berufsverkehr, wie überhaupt der Personenverkehr mit der Bahn, in den neuen Bundesländern deutlich zurückging, können im Regional- und Nahverkehr kürzere Züge gefahren werden. Die freigewordenen Fahrzeuge für eine dichtere Zugfolge zu nutzen, scheidet indes teilweise an den fehlenden Steuerwagen. **-hn**

InterRegio-Wagen aus Halberstadt

Das Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Halberstadt wird, nachdem dort der Umbau von 112 Reisezugwagen der Gattung Bmz für den InterCity-Verkehr abgeschlossen ist, voraussichtlich InterRegio-Wagen für

die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn umbauen. Im Juli und August arbeitete das Raw an zwei Baumustern. Spenderwagen waren ein Bm 234 der DB und ein 26,4-m-Wagen der Gattung Bm der DR, Baujahr 1986. Letzterer stammt aus der Serie von 1352 Neubauseitengangwagen der Gattungen Am, Bm, ABm und BDm, die das Raw Halberstadt zwischen 1983 und 1990 für die Deutsche Reichsbahn fertigte.

Lackierung, Ausrüstung und Sitzplatzteilung beider Musterwagen entsprechen voll und ganz den von der PFA Weiden für die DB umgebauten InterRegio-Wagen. Während der Bm 234 der DB zwölf Abteile hat, hat der Bm der DR elf, und er bietet entsprechend mehr Beinfreiheit. Um in den DR-InterRegio-Wagen nun die gleiche Anzahl Sitzplätze unterzubringen wie in denen der DB, erhielt der Musterwagen neue Seitenwände mit zwölf Fensteröffnungen für die Fahrgasträume. Wie die in Halberstadt gebauten Bmz erhält auch der InterRegio-Wagen Drehgestelle der Bauart GP 200 mit Scheiben- und Magnetschienenbremsen. Er ist daher für 200 km/h zugelassen.

Bereits jetzt ist das Raw Halberstadt am Umbau von InterRegio-Fahrzeugen für die DB beteiligt. Im Auftrag der auf den Innenausbau spezialisierten PFA Weiden baut das Raw Wagenkästen von ABm-Wagen so um, daß daraus in Weiden InterRegio-Wagen 2. Klasse entstehen können. Daneben stellte das Raw Halberstadt im Juli den ersten Rohbau für einen Bistro-Wagen fertig. **-hn**

Neues Umschlagsystem

Wenn in den nächsten Jahren ein zuverlässiger Güterverkehr in Europa stattfinden soll, müssen sowohl die Güterbahnen als Dienstleistungsbetriebe forciert als auch neue Logistikkonzepte und -systeme entwickelt werden, die die Transportmittel besser auslasten, die aber auch bei steigendem Transportaufkommen möglichst wenig zusätzlichen Verkehr entstehen lassen. Diese Forderungen veranlaßten das Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Tech-

nologie des Landes Nordrhein-Westfalen, Krupp Industrietechnik GmbH, Duisburg, eine Studie in Auftrag zu geben, die die bestehende Situation darstellt und konkrete Verbesserungsvorschläge unterbreitet.

Mit dem neuen Umschlagsystem hoher Leistung stellen die Duisburger Ingenieure eine Methode vor, die den kombinierten Verkehr schnell, umweltschonend und kostengünstiger gestaltet. Neben Direktzügen werden auch Linienzüge ähnlich dem IC-Netz abgefertigt. Die gekapselte Umschlaganlage schützt vor Lärm; ihre kompakte Bauweise benötigt wenig Fläche; eine Bodenwanne schließt Grundwassergefährdung aus. Bei nur 30 bis 40 Sekunden pro Ladeeinheit dauert der Umschlag für ca. 40 Container an einem 600 m langen Güterzug nur etwa 15 Minuten. Durch modulare Erweiterung der Anlage läßt sich diese Umschlagmenge vervielfachen. Hohe Leistung und kompakte Bauweise reduzieren die Umschlagkosten, vereinfachen die Abläufe in der Güterzugbehandlung und gestalten die Umschlaganlage rationell und übersichtlich. Dies reduziert Wartezeiten für die Kunden auf ein Minimum und erleichtert die Einführung intelligenter Informationssysteme. Möglich wird die kompakte Umschlaganlage durch die Ent- und Beladung am langsam durchfahrenden Güterzug.

Das Umschlagszenario sieht so aus: Ein Zug des kombinierten Verkehrs fährt in die Umschlaganlage. In der hellen Vorhalle werden Lage und Identität der Ladeeinheiten elektronisch-sensorisch überprüft und die Tragwagen für den Umschlag vorbereitet. In der Haupthalle fassen Umschlaggeräte die abzuladenden Einheiten, wie Container, Wechselbehälter und Sattelanhänger, von den Tragwagen und setzen sie auf ein Transportsystem. Es fördert auf kürzestem Weg die Ladeeinheiten entweder zum Pufferlager oder zum Straßenumschlag. Erleichtert um die abgegebenen und ergänzt um neu zu transportierende Ladeeinheiten fährt der Güterzug über das Ausfahrgeleis auf die Strecke zum nächsten Ziel. Mit heutigen Ladeeinheiten und Zugsystemen kann der teilautomatisier-

te Güterumschlag umgehen. Dennoch ist er bezüglich neuer Behälter (Cargoboxen) und Tragwagen für die Zukunft vorbereitet. Wesentliche Transportdaten werden im EDV-Verbund im voraus berücksichtigt. Die übersichtlich gebaute Güterumschlaganlage braucht nur eine relativ geringe Bodenfläche und reduziert damit Planungs- und Genehmigungszeiten. **KRUPP**

"Swissmetro" keine Utopie mehr

Das futuristische Projekt "Swissmetro" – eine unterirdische Magnetschwebbahn durch die ganze Schweiz – ist aus dem Bereich der reinen Utopie heraus- und der Verwirklichung einen ersten Schritt nähergetreten. Nachdem Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit schon vor drei Jahren nachgewiesen waren, soll nun eine Aktiengesellschaft mit dem Tessiner Nationalrat Sergio Salvioni an der Spitze die Entwicklung bis 1994 zur Systemreife führen und gleichzeitig die Konzession für Bau und Betrieb einholen.

Vorgesehen sind zwei parallele, kreisrunde Tunnelröhren mit 4,5 m Durchmesser, in denen Fahrzeuge gleichen Querschnitts und 3,4 m Durchmesser mit etwa 500 km/h verkehren. Im Tunnelsystem würde ein Teilvakuum hergestellt und so der Luftwiderstand für die Fahrzeuge auf gleiche Größenordnung wie für ein Flug-

zeug in 15 000 m Höhe vermindert. Damit ergebe sich für die "Swissmetro" bei 500 km/h ein Energiebedarf von nur einem Achtel einer konventionellen Eisenbahn bei 200 km/h. Auch Aufbau und Aufrechterhaltung des Vakuums wären mit verhältnismäßig geringem Energieeinsatz möglich. Die Fahrzeuge würden magnetisch getragen und geführt und von Linearmotoren fortbewegt.

Den Berechnungen der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne zufolge ließen sich Fahrzeiten zwischen Zürich und Genf von weniger als einer Stunde gegenüber heute etwa drei Stunden erreichen; Basel und Bellinzona könnten in 27 Minuten, St. Gallen und Genf in 72 Minuten miteinander verbunden werden. Die Initianten schätzen die Kosten auf 25 Milliarden Franken, die Bauzeit auf 25 Jahre, wobei die Studien gute Rentabilität des investierten Kapitals versprechen.

Die Schweizerischen Bundesbahnen stehen dem Projekt mit einiger Distanz gegenüber. Für sie haben die bereits beschlossene "Bahn 2000", die beiden neuen Alpentunnel und der Huckepack-Güterverkehr Priorität, während die Swissmetro im wesentlichen nur Personen befördert. Außerdem halten sie zur Verwirklichung allenfalls einen Termin in der Mitte des nächsten Jahrhunderts für realistisch. Schließlich sei offen, wie bei Pannen oder im Brandfall die Sicherheit der Reisenden gewährleistet werde. **R.R.**



Fotos: DB (Wittekopf)

ICE-V in einer neuen Rolle

Der ICE, heute noch Aufsehen erregender Vorreiter, wird zur Jahrtausendwende bereits das Nahverkehrsnetz bestimmen. So jedenfalls sieht dies das Olympiabüro Berlin, das den ICE-V kürzlich zum "Haupt-Statisten" eines Werbefilms für die Sommer-Olympiade in Berlin im Jahr 2000 auserkor. Deshalb rückte Ende August 1991 eine ganze Filmcrew zusammen mit einigen bekannten Sportlern bei der Bundesbahn-Versuchsanstalt München-Freimann ein, wo sich der Prototyp gerade wegen einer Akustik-Meßreihe befand. Die mit Unterstützung der ICE-versierten Fachleute rasch

abgeschlossenen Innenaufnahmen sollen anschließend in eine Story eingeschnitten werden, die den komfortablen Transport der Sportler und Journalisten mit modernsten innerstädtischen Verkehrsmitteln zu den einzelnen Wettkampfstätten beschreibt.

Daß diese Vorstellungen über die reine Utopie hinausgehen, darauf könnte die Beteiligung der Firma MAN hindeuten, die einige Beispiele neuentwickelter Kommunikationstechniken zur weiteren Ausstattung des Demowagens 1 (dem Ort der Handlung) zur Verfügung stellte. Der ICE-V hat nach ein paar Tagen wieder seine alte Rolle übernommen: er ging auf Meßfahrt.



Erfahrungen mit dem Neuen Austrotakt

Wie im Eisenbahn-Journal 6/91 bereits kurz gemeldet, haben die Österreichischen Bundesbahnen mit dem Fahrplanwechsel am 2. Juni 1991 ihren Reisezugfahrplan völlig neu geordnet. Nun liegen die ersten, überwiegend positiven Erfahrungen mit dem sogenannten Neuen Austrotakt (NAT) vor. Das vielfach befürchtete Chaos ist jedenfalls ausgeblieben. Die Grundstruktur des NAT besteht aus sieben InterCity-Linien, die alle im Zweistundentakt befahren werden. Durch Linienüberschneidung wird auf einigen Strecken ein Einstundentakt erreicht. Auf diesem Grundgerüst aufbauend verkehren ebenfalls weitgehend nach einem Taktschema die Eil- und Regionalzüge. Dies führte zu einer teilweise beachtlichen Vermehrung des Angebots.

Die InterCity-Linien sind:

- IC 1 Wien – Salzburg – Innsbruck – Bregenz (über die Rosenheimer Kurve)
- IC 2 Wien – Salzburg – Zell am See – Innsbruck
- IC 3 Wien – Bruck an der Mur – Graz – Spielfeld-Sträß
- IC 4 Wien – Bruck an der Mur
- IC 5 Bruck an der Mur – Villach – Arnoldstein
- IC 6 Graz – Selzthal – Linz
- IC 7 Graz – Selzthal – Zell am See – Innsbruck

Die Züge der IC-Linien 1 und 2 werden ausschließlich mit lokbespannten Wagensätzen geführt, wofür ausnahmslos die Reihe 1044 herangezogen wird. Hingegen bestehen die Züge der IC-Linien 6 und 7 ausschließlich aus Triebwagen 4010. Auf den InterCity-Linien 3 und 4 sind sowohl Triebwagen als auch lokbespannte Garnituren unterwegs, wobei die IC-Linie 3 von der Reihe 4010 beherrscht wird, die Züge der IC-Linie 4 aber größtenteils mit lokbespannten Garnituren geführt werden. Die IC-Linie 5 ist als Ergänzungslinie konzipiert, auf der mit Reihe 1042 bespannte Eilzüge den Anschluß an die IC-Linie 3 herstellen.

Derzeit ist ein selektiver Ausbau des Streckennetzes im Gange, um, wo dies zur Herstellung optimaler Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen notwendig ist, die Fahrzeiten entsprechend verkürzen zu können. Bis zum Jahr 2000 soll dieser "Idealfahrplan" verwirklicht sein.

Die massive Ausweitung der Verkehrsleistungen führte zu einem intensiveren Fahrzeugeinsatz mit kurzen Wendezeiten, aber auch DB-Triebfahrzeuge kommen nun verstärkt nach Österreich. So erreichen beispielsweise die Ende der fünfziger Jahre gebauten Nahverkehrstriebwagen Reihe 4030.3 Laufleistungen bis zu 900 Kilometer pro Tag. Auch die Altbauloks werden wieder dringend benötigt, kommen aber fast ausschließlich in untergeordneten Dien-

sten zum Einsatz. Ihre zuletzt nur noch wenigen Reisezugleistungen mußten sie fast alle an modernere Maschinen abgeben. Dennoch ist als Kuriosum zu vermerken, daß die Anfang der achtziger Jahre ausgemusterte 1020 047, die von der Hauptwerkstätte Florisdorf als Museumslokomotive erhalten wurde, per 1. Juli 1991 wieder in den Triebfahrzeugbestand aufgenommen wurde und seither bei der Zugförderungsleitung Bludenz Dienst tut. Trotz der zahlreichen Umstellungen hat sich der Pünktlichkeitsgrad seit der Einführung des NAT verbessert, was aber auch darauf zurückzuführen ist, daß zuvor noch mit Hochdruck an der Beseitigung von Langsamfahrstellen gearbeitet wurde und

die vielen Baustellen den Verkehr behinderten. Hingegen wurden die meisten Bauarbeiten für die Einführungsphase des NAT eingestellt, um die ohnehin schon schwierige Umstellungszeit nicht durch baustellenbedingte Langsamfahrstellen zu erschweren.

Natürlich bringt so eine umfassende Fahrplanumstellung auch einzelne Schwachstellen mit sich, die nun während der Sommermonate behoben werden. Bereits mit dem Fahrplanwechsel in diesem Herbst werden etwa 100 Änderungen vorgenommen, weitere sind für Jänner 1992 vorgesehen. Als weiteres großes Vorhaben erfolgt 1992 die Einbeziehung der Buslinien in das neue Taktschema. A.H.

Eine Salzburger 1044 ist am 22.6.1991 mit dem IC 549 "Tirolerland" nahe der Haltestelle Wallersee unterwegs. Im Hintergrund der gleichnamige See. Foto: A. Heidinger



"Potstausend" lädt ein zum:

Internationalen Treffen historischer Salonwagen in Potsdam 1993

Die brandenburgische Landeshauptstadt Potsdam feiert im Jahr 1993 ihr 1000jähriges Bestehen. Im Rahmen dieses Jubiläums wird auch der Präsentation Potsdamer, deutscher und internationaler Verkehrsgeschichte ein angemessener Platz eingeräumt.

Für die Zeit vom 15. Mai bis 23. Mai 1993 soll in Potsdam eine große Eisenbahnshow vor allem mit alten preußischen Lokomotiven und Wagen, aber auch modernen DR/DB-Fahrzeugen, sowie eine repräsentative Modelleisenbahnausstellung stattfinden. In dieser Zeit wird auch der Bund der Eisenbahnfreunde Deutschlands (DBEF) erstmals in einem neuen Bundesland seine Jahrestagung durchführen. Sie steht unter der Schirmherrschaft von Dr. phil. Louis Ferdinand Prinz von Preußen.

Die Projektgruppe "1000 Jahre Potsdam" und mit ihr zusammenarbeitende Eisenbahnfreunde rufen die Eigner betriebsfähiger historischer Salonwagen auf, sich an einem internationalen Salonwagentreffen am 22. Mai 1993 in Potsdam mit ihren Fahrzeugen zu beteiligen.

Dieses Treffen wird zwar im unmittelbaren Zusammenhang mit der Eisenbahntechnischen Ausstellung, dem BDEF-Kongreß und der Modellbahnausstellung stattfinden, aber als Jubiläumsveranstaltung betrachtet. Die Deutsche Reichsbahn stellt dafür das Gelände des ältesten deutschen Eisenbahnausbesserungswerkes in Potsdam/Babelsberg zur Verfügung. Dort befindet sich gegenwärtig ein Salonwagen des ehemaligen kaiserlichen Hofzuges.

Dieses Gelände ist bewacht und wird kostenlos zur Verfügung gestellt. Es bietet Raum, um rund 30 Fahrzeuge zu präsentieren.

Die Eisenbahnfreunde hoffen, daß ihre Idee, ein solches umfangreiches Treffen dieser Wagengattung erstmals in der Eisenbahngeschichte durchzuführen, auf rege Resonanz stoßen wird.

Interessenten schreiben bitte an:

Magistrat der Stadt Potsdam · Dezernat Kommunale Einrichtungen · Frau Christel Gernhuber
Friedrich-Ebert-Str. 79-8 · O-1560 Potsdam · (Tel.: Potsdam 35 28 31)



Bild 1: Der Ommk[u] Baden 64036 wurde am 14. Juni 1915 abgenommen und ist hier im Ablieferungszustand zu sehen. Er verfügt über eine Handbremse und – im Gegensatz zur Wagenbeschreibung – über Speichenräder. *Werkfoto Waggonfabrik Rastatt, Sammlung Diener*

Deutscher Staatsbahnwagenverband

Zweiachsiger offener Güterwagen von 20 000 kg Ladegewicht nach Musterzeichnung A 10

Teil 10

Es wurde bereits in einem früheren Beitrag berichtet, daß das Güteraufkommen der Eisenbahnen zu einem erheblichen Teil aus Schüttgütern bestand, die nicht nässeempfindlich sind. Dazu gehören in erster Linie Kohlen und Koks sowie Erze, Sand und ähnliche Massengüter. Um die Leistungsfähigkeit der seinerzeit weit verbreiteten Eisenbahnstrecken mit zulässigen Achslasten von 15 t oder mehr möglichst weitgehend auszunutzen, waren Güterwagen erforderlich, die bei einem Eigengewicht von rund 10 t ein Ladegewicht von 20 t befördern konnten. Hierfür boten sich offene Güterwagen besonders an, weil damit die oben genannten Güter in großen Mengen transportiert wurden. Mit den 20-t-Wagen konnte das Verhältnis Ladegewicht zu Leergewicht gegenüber den 15-t-Wagen vergrößert werden, was die Wirtschaftlichkeit des Gütertransports verbesserte. Offene Güterwagen mit einem Ladegewicht von

20 t gab es bei den deutschen Eisenbahnen bereits vor der Jahrhundertwende, z.B. in Form des Wagens nach preußischer Musterzeichnung Ild-2 oder des bayerischen Fahrzeuges nach Blatt 327 (DR-Gattungsbezirk Ludwigshafen).

In Musterzeichnung A 10 des Deutschen Staatsbahnwagenverbands ist die vereinheitlichte Konstruktion von offenen Güterwagen mit 20 000 kg Ladegewicht festgelegt. Damit bestand für alle Verbandsverwaltungen die Möglichkeit, eine einheitliche Bauart dieser Wagen zu beschaffen. Die erste Ausgabe der Zeichnung wurde im Februar 1913 erstellt.

Allgemeine Bauart und Hauptabmessungen

Die offenen Güterwagen nach Musterzeichnung A 10 besitzen eiserne Untergestelle, Kastengerippe aus Formeisen und hölzerne Wagen-

kästen. Die Stirnwände sind als Klappen ausgebildet. Die mit Handbremse ausgerüsteten Wagen weisen außerdem ein geschlossenes Bremserhaus mit Eingängen von beiden Seiten auf, das auf einer Plattform am Wagenende angeordnet ist, wobei die diesseitige Stirnwand feststeht.

Die Wagen nach Musterzeichnung A 10 besitzen wie alle anderen Verbandsgüterwagen mit längerem Achsstand Vereinslenkachsen. Das Untergestell besteht nach Blatt B 91 aus eisernen Profilen, auf denen ein hölzerner Bodenbelag liegt. Der Wagenkasten ist nach Blatt B 93 aus einem eisernen Kastengerippe mit einer hölzernen Verschalung hergestellt. Der offene Güterwagen wurde sowohl mit als auch ohne Handbremse gebaut. Bei den gebremsten Wagen befindet sich an einem Wagenende das Bremserhaus nach Blatt B 92. Das Bremserhaus besitzt Eingänge von beiden Seiten.

Bild 2: Die Om-Wagen der Länderbahn-Bauarten waren bei der Deutschen Reichsbahn im Gattungsbezirk Ludwigshafen zusammengefaßt. Hier ist ein Wagen nach Musterzeichnung Ild-2 der Preußischen Staatseisenbahnen abgebildet, der nachträglich mit außenliegenden Zugbändern ausgerüstet worden ist. Diese Bauart war Grundlage für die offenen Verbandsgüterwagen nach Musterzeichnung A 10. *Foto: R. Klitscher, Sammlung Heidt*



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

Länge über Puffer	mm	9 100	(9 800)
Achsstand	mm	4 500	
Länge des Untergestells	mm	7 800	(8 500)
Länge des Wagenkastens	mm	7 800	
Länge der Ladefläche	mm	7 720	
Breite des Wagenkastens	mm	2 822	
Breite der Ladefläche	mm	2 756	
Fußbodenhöhe über SOK	mm	1 222	
Größte Höhe über SOK	mm	2 960	(3 172)
Ladegewicht	kg	20 000	
Tragfähigkeit	kg	21 000	
Eigengewicht (durchschn.)	kg	10 400	(11 000)

Konstruktion

Grundlage für dieses Fahrzeug war der zweiachsige großräumige bedeckte Güterwagen nach der preußischen Zeichnung Ild-2. Dieser Wagen wurde ab 1891 in verschiedenen

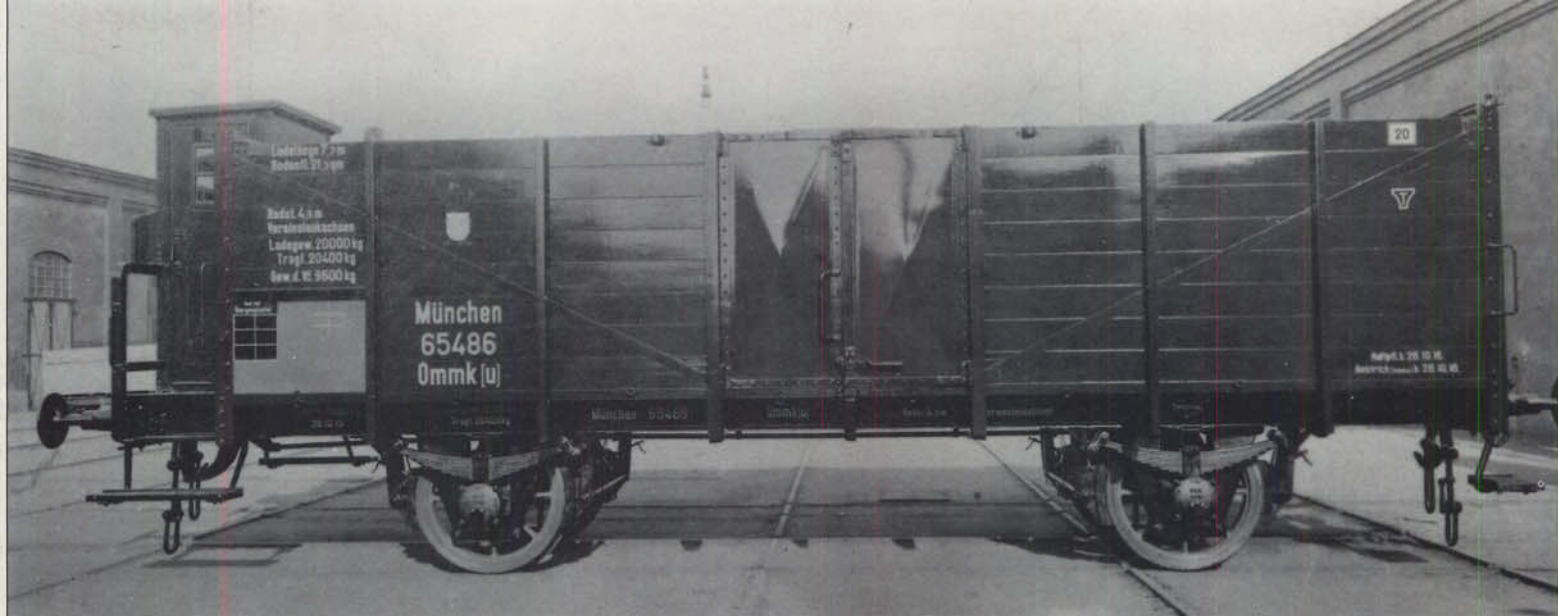


Bild 3: Am 20. Oktober 1915 lieferte MAN diesen Ommk[u] München 65486 an die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen. Auch dieser Wagen besitzt Handbremse und Speichenräder. *Werkfoto MAN, Sammlung Diener*

Varianten beschafft und weist bereits dieselben Hauptabmessungen und viele Bauelemente des Verbandsgüterwagens auf. Ein auffallender Unterschied zu den früheren Bauarten ist das nun bei allen Verbandsverwaltungen einheitliche Bremserhaus, hier mit Pultdach, zwei Seitentüren und innenliegender Bremskurbel. Die preußischen Wagen mit Handbremse besaßen vielfach noch das asymmetrisch angeordnete, einseitig offene Bremserhaus.

Untergestell

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

Die Kopfschwellen bestehen aus 300 mm hohen U-Profilen. Zwischen den Langträgern befinden sich sechs Querträger aus 120 mm hohen U-Eisen. Ein weiterer Querträger von 105 mm Höhe befindet sich an den Wagen mit Handbremse am Bremsende. An den Langträgern sind je Wagenseite sieben bzw. acht Kastenstützen aus 8 mm starkem Preßblech angelenket.

Die an den Langträgern angenieteten Achshalter für Lenkachsen 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.

Die Federung erfolgt mit Blattfedern von 90 mm x 13 mm Querschnitt mit elf 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.

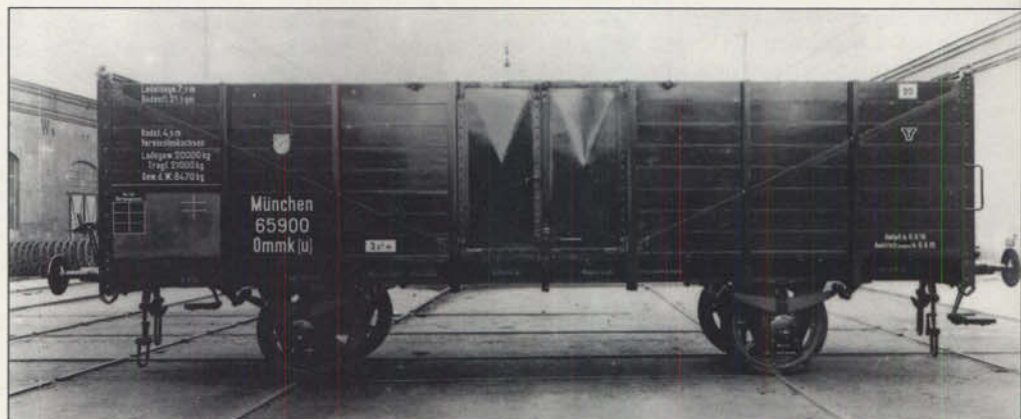


Bild 4: Das Gegenstück ohne Bremse zeigt dieses Foto des Ommk[u] München 65900. Er wurde am 6. September 1915 an die Bayerischen Staatseisenbahnen übergeben. *Werkfoto MAN, Slg. Diener*

Bild 5: Nach Ende des Ersten Weltkriegs wurden Wagen nach Musterzeichnung A 10 mit Druckluftbremse ausgerüstet bzw. gleich ab Werk damit ausgeliefert. Dieses Foto zeigt einen solchen Wagen, den München 66366, mit dem Gattungszeichen Onmmk[u], wobei der Buchstabe n auf das Vorhandensein der Druckluftbremse hinweist. Das Fahrzeug wurde am 15. September 1922 abgenommen. *Werkfoto MAN, Sammlung Diener*

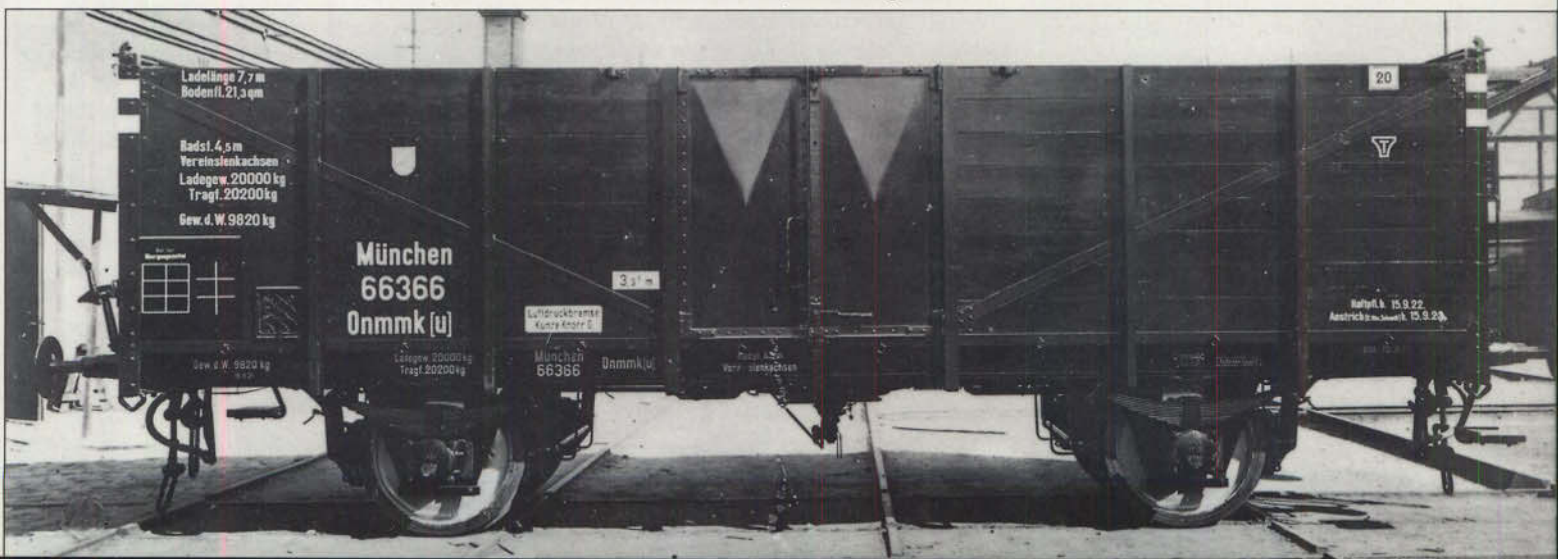




Bild 6: Der Om 12 mit der Nummer 716012 der Deutschen Bundesbahn gehörte Mitte der fünfziger Jahre dem EUROP-Park an. Gut zu erkennen sind hier die neuen Zugbänder aus Winkelprofilen, die an den Eckrungen bzw. an Knotenblechen angeschweißt sind. Weitere Bauartänderungen betreffen die Hülsenpuffer und die Druckluftbremse. Foto: Bundesbahn-Filmstelle Minden (Bustorff), Sammlung Diener

Zug- und Stoßvorrichtungen

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

Wagenkasten

Das Kastengerippe des Wagens besteht aus zwei Bodenlangrahmen, einem Bodenstirnwandrahmen (nur beim gebremsten Wagen), vier Eckrungen jeweils aus L-Eisen, acht Seitenrungen aus U-Eisen, vier Türungen aus Doppel-T-Eisen sowie vier Zugbändern aus Flacheisen.

Die Stirnwandklappen sind durch je vier Stirnwandrungen aus Winkeleisen versteift und mit je zwei Zapfen in den Gabellagern, die an den oberen Ecken der Eckrungen angenietet sind, drehbar gelagert. Unten sind die Stirnwandklappen mit einem Winkeleisen, oben mit einem T-Eisen eingesäumt. Am unteren Ende der Stirnklappen befindet sich der Daumenwellenverschluß, der von der Seite des flachen Puffers bedient wird. Die Daumenwelle ruht in acht Lagern und ist mit vier Daumen versehen, von denen die beiden mittleren hakenförmig ausgebildet sind.

Die Rungen sind mit den Kastenstützen und Bodenrahmen vernietet; die Türungen sind außerdem mit dem Untergestell durch Winkeleisen verbunden.

Der Fußboden besteht aus 55 mm starken und 200 mm breiten Kiefernholzbohlen und liegt auf den oberen Flanschen der Langträger,

Langstreben, Kreuzstreben und in den Bodenlangrahmen.

Innerhalb der Türöffnungen sind die Bohlen durch ein in den Boden eingelassenes, mit der Oberkante des Fußbodens bündig liegendes Flacheisen von 50 mm x 10 mm Querschnitt abgedeckt, um Beschädigungen durch Lademittel im Türbereich zu vermeiden.

Die Kastenwände sind aus acht waagrecht angeordneten, sattelförmig gefügten, gleich breiten Brettern hergestellt. Die Bretter der Seitenwände sind 33 mm, die der Stirnwände 40 mm stark. Die Seitenwände und die feste Stirnwand sind oben noch mit Saumwinkeln beschlagen.

Zur Versteifung der Kastenwände dienen die Zugbänder aus Flacheisen, die an einem Ende mit den Türungen, am anderen mit den Eckrungen und den Saumwinkeln durch Knotenbleche verbunden sind. Außerdem sind die Zugbänder mit den entsprechend abgekröpften Rungen der Seitenwände vernietet.

Auf jeder Seite des Wagenkastens sind in Wagenmitte je zwei Flügeltüren aus 4 mm starkem gebuckeltem Eisenblech mit Rahmen aus Winkel- und Flacheisen eingebaut. Die Türen sind um je zwei an den Türungen angenietete Gelenke drehbar. Sie werden durch zwei Riegel aus Flacheisen verschlossen, die mit Hilfe eines Handhebels gemeinsam bewegt werden können.

Handbremse

Die Handbremsspindel ist im hölzernen Bremserhaus untergebracht, das an einer Stirnseite auf einer eigenen Plattform stehend angebaut ist. Das Bremserhaus befindet sich mittig auf der Plattform. Die Bremskurbelwelle ist rechts von der Zughakenführung an der Stirnwand des Bremserhauses hochgeführt.

Das Bremserhaus entspricht der Verbandsbauart, und zwar der Musterzeichnung B 92. Das Kastengerippe und die Wände bestehen vollständig aus Holz; außerdem sind je zwei Eckrungen aus U-Eisen und aus Winkeleisen vorhanden. Der Fußboden und die Rückwand bestehen aus 40 mm starken Brettern. Für die Stirnwand und das Dach wurden 30 bzw. 20 mm starke Bretter verwendet.

In den beiden nach außen öffnenden Türen sind feststehende Fenster eingebaut. Die Stirnwand des Bremserhauses besitzt ein zweiteiliges Schiebefenster.

Die Bremse ist nach den Musterzeichnungen C 6 und C 7 ausgeführt.

Signalstützen, Fußtritte, Geländer, Handgriffe und Seilösen

An den Eckrungen der Wagen mit Handbremse sind am Bremserhausende zwei Signalstützen angebracht.

Die Wagen mit Handbremse besitzen zu beiden Seiten des Bremserhauses vor den Vorplätzen Doppeltritte, deren Halter an Langträger und Kopfschwelle angeschraubt sind. Vor den Stirnklappen ist auf der Seite der gewölbten Puffer je ein einfacher Fußtritt aus Eichenholz angebracht.

Die Bremserhausplattform ist durch ein Geländer aus Winkelprofilen gesichert. An jeder Kopfschwelle sind unter den Puffern zwei Handgriffe für Wagenkuppler befestigt. Weitere Handgriffe befinden sich an den Bremserhausaufstiegen, am linken Flügel der Seitenwandtüren, im linken Feld der Stirnklappen und an den Eckrungen über den Fußtritten.

Je zwei Seilösen befinden sich bei den Wagen

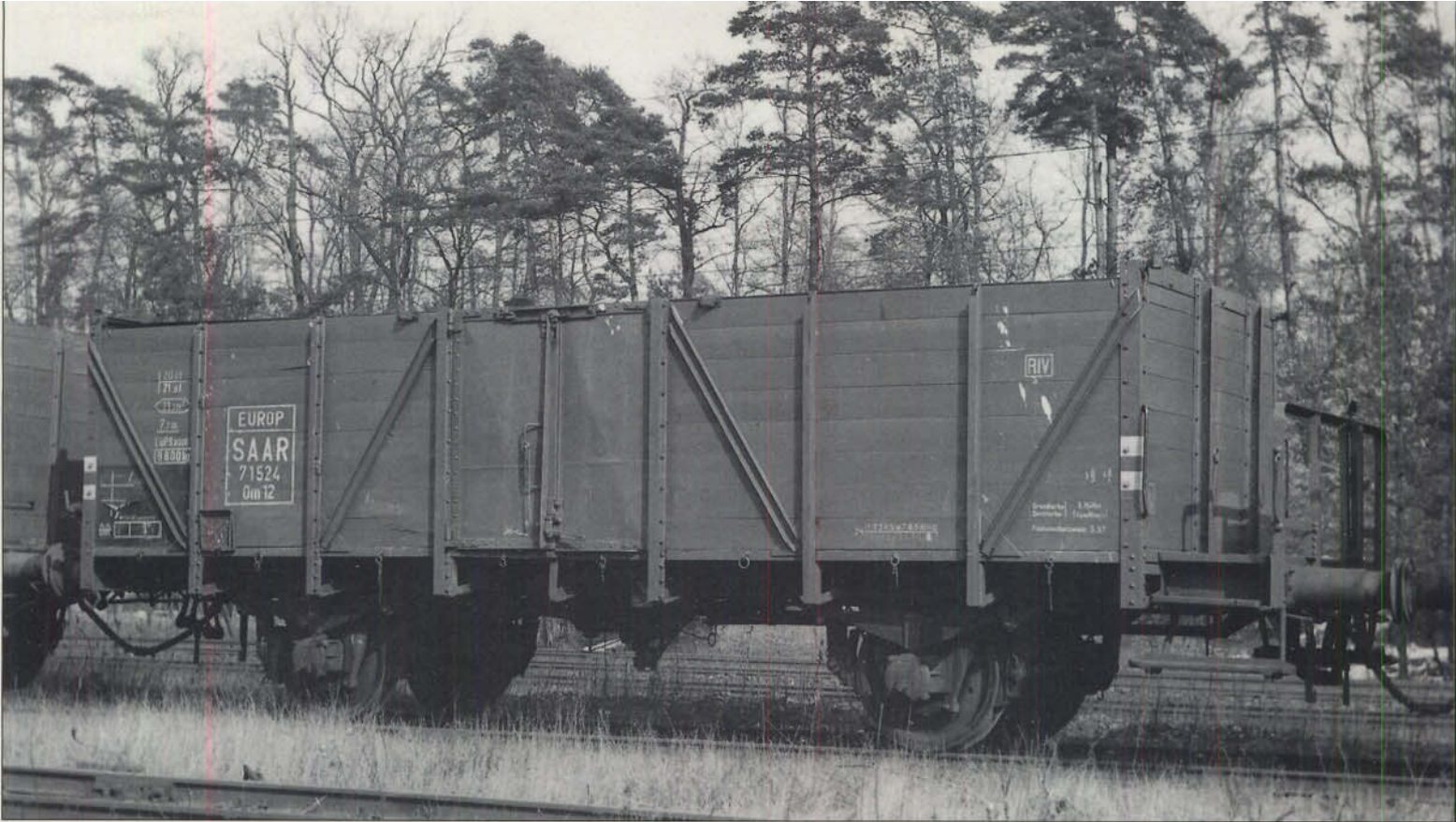


Bild 7: Der Om 12 mit der Nummer 71524 der Saarbahnen hat ebenfalls sein Bremserhaus verloren. Die seitlichen Zugbänder wurden bei diesem Wagen durch Schrägstreben aus U-Profilen ersetzt, um die Steifigkeit des Wagenkastens zu erhöhen (Aufnahme vom 18. März 1958).

Foto: J. Claus, Sammlung Diener

ohne Bremse an beiden Stirnseiten, bei den Wagen mit Handbremse nur an der dem Bremserhaus gegenüberliegenden Stirnseite. An den Bodenlangrahmen befinden sich je acht Bänderinge zum Befestigen von Wagendecken.

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 Untergestell ist tiefschwarz lackiert, das Untergestell ist tiefschwarz lackiert. Beschlagteile wie Handgriffe, Türverschlüsse, Geländer sind ebenfalls tiefschwarz angestrichen. Der Innenanstrich des Wagenkastens ist perlgrau. Die Fußbodenbretter er-

halten keinen Farbanstrich; sie sind vor dem Einbau in heißen Leinölfirnis zu tauchen.

Die Anschriften sind am Wagenkasten und an den Langträgern überwiegend in grauweißer Farbe aufgebracht. Das Ladegewichtszeichen und die Anschriften "Spezialwagen" und Metergewicht haben schwarze Schrift auf weißem Grund.

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

Bauartänderungen

Wegen der Vorbereitung für den Einbau der Druckluftbremse wurde um 1920 das Bremserhaus um 120 mm von der Wagenmitte nach links versetzt. Die Welle der Bremskurbel be-

find sich dann links der Wagenmitte. Die Deutsche Bundesbahn entfernte bei vielen mit Handbremse ausgerüsteten Wagen das Bremserhaus und die Handbremseinrichtung.

Der Einbau von Hülsenpuffern wurde bei den offenen Güterwagen der Verbandsbauart wie bei allen anderen Verbandsgüterwagen ab 1925 durchgeführt. Zu Beginn der dreißiger Jahre waren kaum noch Fahrzeuge mit den weniger robusten Stangenpuffern im Einsatz.

Bei den Wagen ohne Handbremse wurden später ebenfalls Signalstützen an einer Stirnseite eingebaut. Dort wurden dann auch Trittstufen angebracht, um Signale aufsetzen zu können. Bis 1927 waren außerdem alle Wagen mit Druckluftbremse der Bauart Kunze-Knorr [G] oder mit Druckluftleitung ausgerüstet worden.

Bild 8: Der Om 12 mit der Nummer 717643 der DB hatte früher ein Bremserhaus; nun steht die Handbremskurbel ziemlich allein auf der leeren Plattform (Aufnahme vom 25. Januar 1959). **Foto: J. Claus, Sammlung Diener**

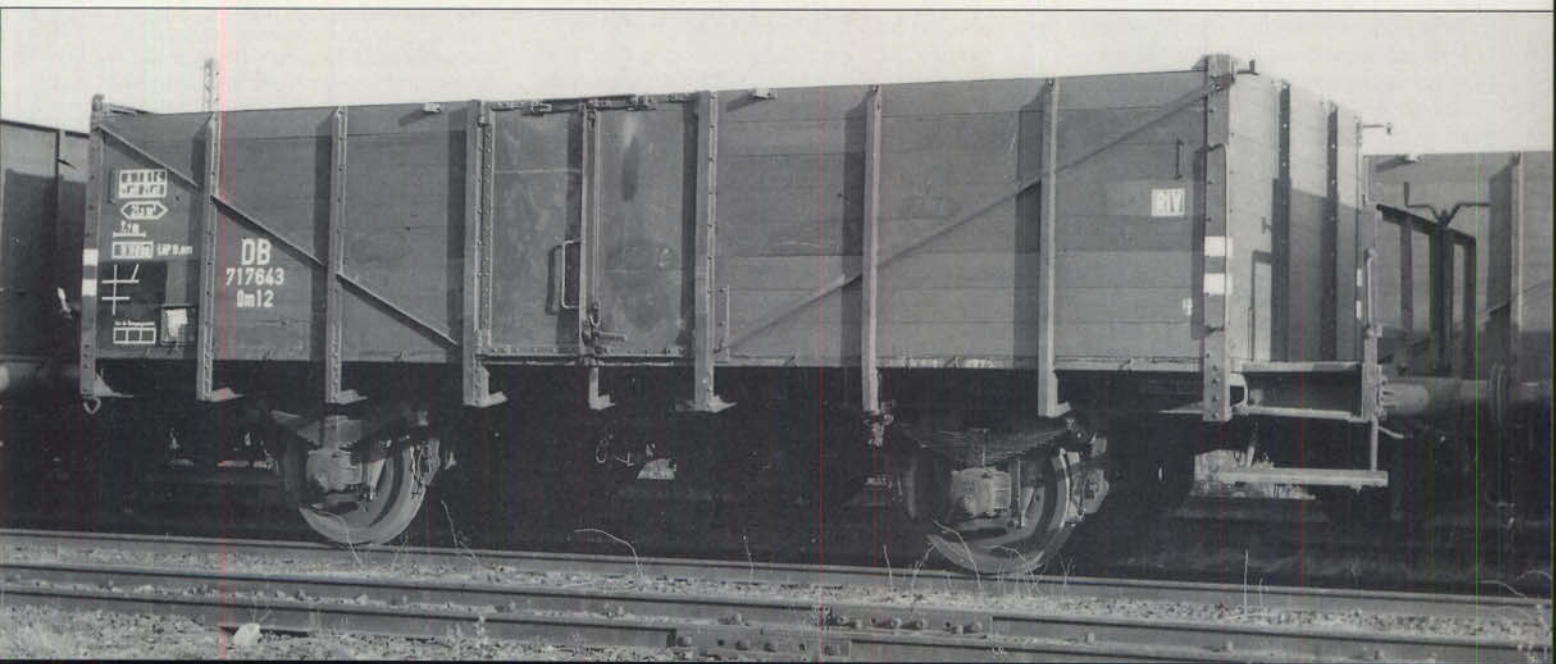




Bild 9: Der Omn Breslau 86237 sieht aus wie ein Wagen der Austauschbauart, Ablieferungsdatum (1.10.1923) und Gattungsbezirk weisen ihn aber noch eindeutig als Verbandsgüterwagen aus. Der Wagenkasten ist mit seinem Obergurt, den Schrägstreben und dem außenliegenden Sprengwerk schon weitgehend identisch mit der Austauschbauart, Gattungsbezirk Königsberg, aber z.B. die Puffer entsprechen noch der Verbandsbauart. **Werkfoto MAN, Slg. Diener**

Die schrägen Zugbänder aus Flacheisen reichten offensichtlich nicht für die Steifigkeit des Wagenkastens aus. In den dreißiger Jahren wurden deshalb bei den vorhandenen Wagen der Verbandsbauart die Schrägstreben durch Aufschweißen eines Flansches zum Winkelisen verstärkt oder durch neue Zugbänder aus Winkelisen ersetzt.

Im Vorgriff auf den Austauschbau bei Güterwagen wurden beim Neubau von offenen Güterwagen mit 20 000 kg Ladegewicht bereits in den zwanziger Jahren Veränderungen vorgenommen, die insbesondere das Kastengerippe betrafen. Dabei sind die schrägen Zugbänder entfallen. Zur Verstärkung des Wagenkastens dienten dann Winkelisen, die zwischen den Türungen und den inneren Seitenwandungen eingebaut wurden. Gleichzeitig wurde der Wagenkasten durch Streben und Knotenbleche unterhalb der Seitentür versteift. Obwohl diese Wagen nicht mehr mit den Zeichnungen des Verbandswagens übereinstimmten, wurden sie nach wie vor als Verbandsbauart bezeichnet und eingenummert.

Beschaffungen und Bestände

Offene Wagen nach Musterzeichnung A 10 wurden von vielen dem Deutschen Staatsbahnwagenverband angehörenden Verwaltungen ab 1913 beschafft und mit dem Gattungszeichen Ommk[u] in den Wagenpark der einzelnen Mitgliedsverwaltungen eingestellt. Die Gattungsbuchstaben haben dabei folgende Bedeutung:

- O offener Güterwagen
- mm mindestens 20 t Ladegewicht
- k mit Stirnwandklappen
- [u] ungeeignet für Geschütze und Fahrzeuge

Leider liegen auch hier nur sehr lückenhafte Angaben über die jeweiligen Wagenbestände bei den Länderbahnverwaltungen vor. So lassen sich bei den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen 1917 insgesamt 215 Ommk[u] der Verbandsbauart mit den Wagennummern 103854 bis 104068 nachweisen. Die Bayerischen Staatseisenbahnen (rechtsrheinisches Netz) besaßen um 1918 insgesamt 400 Wagen Ommk[u] der Verbandsbauart mit den Num-

mern 65001 bis 65400. In Sachsen finden wir 421 Wagen Ommk[u] mit Nummern von 47404 bis 64314 (nicht alle Nummern sind belegt). Die Saareisenbahnen besaßen 1922 rund 2500 Wagen der Bauart Ommk[u], allerdings sind in dieser Zahl auch Wagen nach älteren Zeichnungen enthalten.

Für die übrigen Länderbahnen und Eisenbahndirektionen sind leider keine Angaben verfügbar. Fest steht jedoch, daß auch dort Omm-Wagen nach Zeichnung A 10 zahlreich vorhanden waren.

Wenig bekannt dürfte sein, daß auch ausländische Eisenbahnverwaltungen diese Wagen beschaffen haben. In einem Auszug aus einem Schweizer Güterwagenverzeichnis von 1920 sind unter der Gattungsbezeichnung L 6 insgesamt 67 Wagen mit den Nummern 59201 bis 59247 (ohne Handbremse) und 59251 bis 59270 (mit Handbremse) aufgeführt, die der Zeichnung A 10 des Deutschen Staatsbahnwagenverbands entsprechen.

Beim Übergang der Länderbahnen auf die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1920 verfügte die DR über 103 865 offene Güterwagen der Verbandsbauart A 10.

Die Deutsche Reichsbahn bezeichnete die Bauart ab 1921 allgemein als Om (offener Güterwagen mit einem Ladegewicht von mindestens 20 000 kg) und gab ihr die Gattungsbezirke "Breslau" und "Essen" (sowie Wagennummern von 101 bis 50000 bzw. von 101 bis 54065). Wagen nach der Musterzeichnung A 10 wurden noch bis zum Jahre 1928 weiterbeschafft. Am 1. Mai 1934 waren 139 410 Om-Wagen der Verbandsbauart im Bestand der Deutschen Reichsbahn vorhanden.

Die Deutsche Bundesbahn besaß 1952 noch etwa 23 000 Wagen nach Musterzeichnung A 10, bezeichnete sie als Om 12 (zweiachsiger offener Güterwagen der Verbandsbauart mit einem Ladegewicht von 20 t) und vergab neue Wagennummern von 710 000 bis 749 836.

Im Jahre 1968 waren noch acht Wagen der Bauart Om 12 bei der Deutschen Bundesbahn vorhanden. Seit 1969 trugen sie die internationale einheitliche Kennzeichnung E (offener Güterwagen in Regelbauart, stirn- und seitenkippar, Ladelänge mindestens 7,7 m) und die DB-interne Bauartnummer 016.

Zusammenfassung

Die zweiachsigen offenen Güterwagen nach Musterzeichnung A 10 des Deutschen Staatsbahnwagenverbands waren mit einer Stückzahl von rund 140 000 Exemplaren im Güterwagenpark der Deutschen Reichsbahn die bedeutendste Bauart überhaupt. Sie haben über 50 Jahre lang das Bild deutscher Güterzüge geprägt.

Wolfgang Diener

Literatur:

Deutscher Staatsbahnwagenverband: Beschreibung des offenen Güterwagens von 20 000 kg Ladegewicht (Ommk[u]) mit und ohne Bremse nach Entwurf zu Blatt A 10, Ausgabe 1912.

Wagen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen ..., 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 Güterwagenparks der ED des Saargebietes zu Saarbrücken, im Oktober 1922.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft: Verzeichnis der Güterwagen der ehemaligen Saarbahnen, die durch Einreihung in den Wagenpark der DRG umzuzeichnen sind, aufgestellt im April 1935.

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.

Stefan Carstens, Hans Ulrich Diener: Güterwagen, Bestände bei der Deutschen Bundesbahn 1952 bis 1970, Monographien für Wagenfreunde, Reinheim 1991.

Abb. 1.

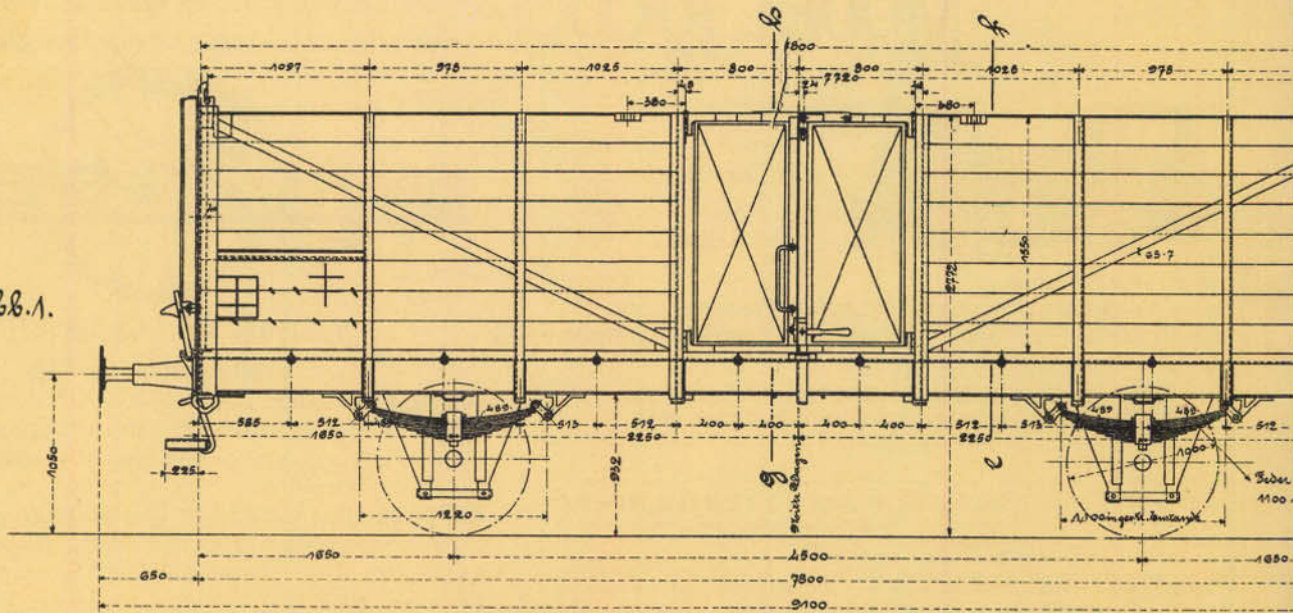


Abb. 2.

Bremserhaus nach Entwurf zu Blatt B. 2. 3. Ausgabe vom April 1913

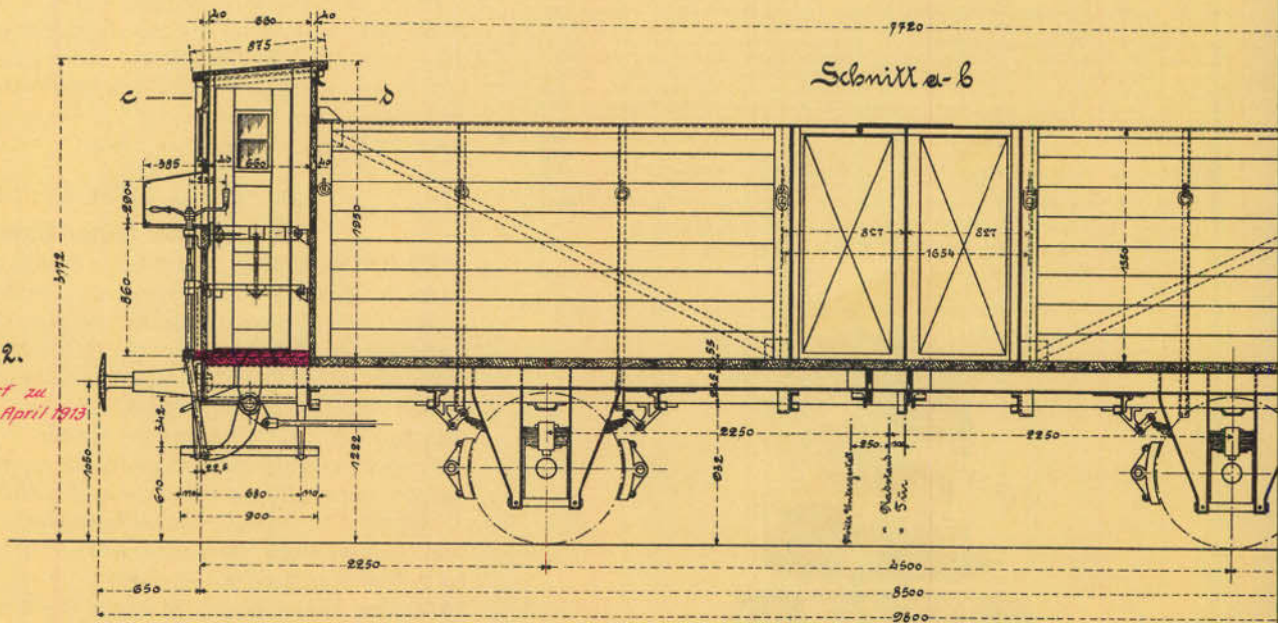
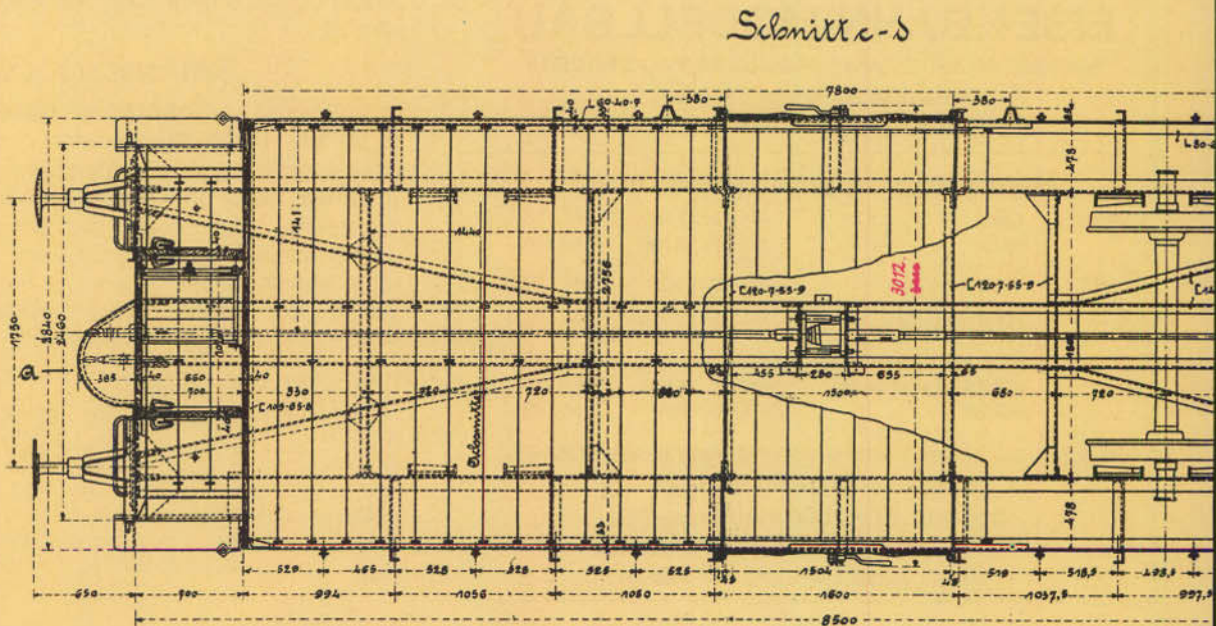


Abb. 3.





Dieseltriebzüge der SNCF

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs verfügten die Französischen Staatseisenbahnen SNCF nur noch über wenige Dieseltriebzüge. Der Bestand war auf elf Schnelltriebzüge für den Einsatz auf der Hauptstrecke Paris–Lille sowie auf 22 weitere Triebwagen mit einer Leistung von 600 bis 800 PS geschrumpft. 1947 beschaffte man die Fahrzeuge vom Typ X 2400. Sie verfügten über zwei jeweils 300 PS starke Renault-Motoren. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit diesen Triebwagen entwickelte man dieses Fahrzeug im Hinblick auf einen Einsatz im Fernverkehr weiter.

Im Jahre 1950 bestellten die Französischen Staatsbahnen 20 dieser neukonstruierten zweimotorigen Triebwagen bei De Dietrich in Reichshoffen im Elsaß (Betriebsnummern X 2701 bis X 2720). Die aus jeweils einem Trieb- und Steuerwagen gebildeten Einheiten vom Typ RGP 2 (RGP = *Rame à Grand Parcours*, d.h.

Fernschnelltriebwagen) verfügten über eine Antriebsleistung von 600 PS (zwei Zwölf-Zylinder-Dieselmotoren in V-Anordnung); die Höchstgeschwindigkeit betrug 125 km/h. Nach eingehender Erprobung wurden die 20 bestellten Triebzüge zwischen April 1954 und Januar 1956 beim Bw Lyon-Vaise in Dienst gestellt.

Obwohl die SNCF mit den 20 Einheiten vom Typ RGP 2 nur den dringendsten Fahrzeugbedarf decken konnte, erfolgte keine Nachbestellung, da absehbar war, daß in Kürze ein wesentlich leistungsfähigerer Motor mit 825 PS zur Verfügung stehen würde.

Noch während der Auslieferung der letzten RGP-2-Einheiten erfolgte im März 1955 die Fertigstellung des ersten zweiteiligen Triebzuges vom Typ RGP 1 mit der Betriebsnummer X 2721, bestehend aus einem Triebwagen (mit einem MGO-V-12-Dieselmotor mit 825 PS) so wie einem Steuerwagen.

Bild 1: Die SNCF entwickelten für den TEE-Verkehr keine neuen Dieseltriebzüge, sondern bestellten 1955 elf Trieb- und neun Steuerwagen vom Typ RGP 1 nach. Auffälliges Unterscheidungsmerkmal der Dieseltriebzüge für den TEE-Einsatz war die Lackierung in den Farben Creme und Weinrot. Das Foto zeigt eine fünfteilige Garnitur als TEE 40 "Arbalète" (Zürich – Basel – Paris). **Foto: G. Laforgerie**

Bild 2: Noch ein Foto einer fünfteiligen Garnitur als TEE 40 "Arbalète" (Zürich – Paris), aufgenommen in der Nähe von St. Mesmin. Eine aus einem Trieb- und einem Steuerwagen bestehende Grundeinheit verfügte über 81 Sitzplätze; bei Bedarf konnten bis zu fünfteilige TEE-Garnituren mit 204 Sitzplätzen gebildet werden. **Foto: G. Laforgerie**





Die Zeit drängte nun, denn es galt, die übermäßig viel Kraftstoff verbrauchenden Bugatti- und die inzwischen völlig veralteten ABV-Triebwagen aus der Vorkriegszeit so rasch wie möglich durch neue Fahrzeuge zu ersetzen. Innerhalb von weniger als zwölf Monaten wurden insgesamt 18 RGP 1 ausgeliefert.

Die TEE-Version

Sieben europäische Bahnverwaltungen – SBB, CFL, DB, FS, NS, SNCB und SNCF – schufen 1954 die Voraussetzungen für ein Netz von schnellen und komfortablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen zwischen den Zentren Europa, das zum Sommerfahrplan 1957 Premiere haben sollte. Das Kürzel TEE (für Trans Europ Express) wurde zum Markenzeichen für hochwertigen Reisefernverkehr im Europa der späten fünfziger sowie der sechziger Jahre. Da 1957 die Elektrifizierung der wichtigsten Hauptstrecken in Mitteleuropa noch in weiter Ferne lag, kamen für den TEE-Verkehr zunächst nur Dieseltriebfahrzeuge in Betracht. Die TEE-Züge sollten nur die 1. Wagenklasse führen; das prognostizierte Passagieraufkom-

Bild 3: Von 1957 bis 1964 wurde das Zugpaar TEE 103/148 "Ile de France" von Paris über Brüssel nach Amsterdam mit den TEE-Dieseltriebzügen der SNCF gefahren. Die zweiteilige Garnitur (Trieb- und Steuerwagen) wurde in Rotterdam auf der Fahrt nach Amsterdam im Bild festgehalten.

Foto: M. Delle





Bild 4: Auch auf DB-Gleisen waren die TEE-Dieseltriebzüge der SNCF anzutreffen: von 1957 bis 1960 als TEE 155/190 "Parsifal" (Paris – Dortmund) und von 1960 bis 1965 als TEE 185/168 "Paris – Ruhr" (Paris – Dortmund). Die dreiteilige Garnitur verläßt am 17. Oktober 1957 den Hauptbahnhof Essen in Richtung Dortmund. **Foto: H. Schambach**

Einsätze im TEE-Verkehr

Zugnummer	Zugname	Zuglauf	Einsatz von/bis
TEE 47/40	»Arbalète«	Paris – Basel – Zürich	02.06.1957 – 01.08.1964
TEE 103/148	»Ile de France«	Paris – Brüssel – Amsterdam	02.06.1957 – 30.05.1964
TEE 631/632	»Mont Cenis«	Lyon – Mailand	02.06.1957 – 28.05.1960
TEE 155/190	»Parsifal«	Paris – Lüttich – Köln – Dortmund	03.10.1957 – 28.05.1960
TEE 185/168	»Paris-Ruhr«	Paris – Lüttich – Köln – Dortmund	29.05.1960 – 29.05.1965
TEE 123	»Brabant«	Brüssel – Paris	26.05.1963 – 31.08.1963

Anmerkung: Von 1958 bis 1964 wurde wegen der großen Nachfrage zum Zugpaar TEE 125/128 »Etoile du Nord« (Paris – Brüssel – Amsterdam) im Abschnitt Paris – Brüssel ein Vor- bzw. Nachzug eingesetzt, der im Fahrplan nicht veröffentlicht war und im Sommer regelmäßig, im Winter nur bei Bedarf verkehrte. Diese beiden Leistungen wurden mit TEE-Dieseltriebzügen der SNCF gefahren.

men war deshalb mit Triebzügen zu bewältigen. Während die Deutsche Bundesbahn, die Schweizerischen Bundesbahnen und die Niederländischen Staatsbahnen für den TEE-Dienst neue Dieseltriebzüge entwickelten, leiteten die Italienischen Staatsbahnen sowie die Französischen Staatseisenbahnen ihre TEE-Garnituren aus vorhandenen oder in Entwicklung befindlichen Fahrzeugen ab.

Aufgrund der guten Erfahrungen mit dem einmotorigen RGP 1 orderte die SNCF 1955 für die von ihr zu bedienenden TEE-Verbindungen weitere aus je einem Trieb- und Steuerwagen bestehende Einheiten dieses Typs. Sie verfügten über ein vierstufiges mechanisches Automatikgetriebe und hydraulische Kraftübertragung nach System Mekydro; die Höchstgeschwindigkeit betrug 140 km/h. Da die Fahr-

Bild 5: Im Mai 1962 wurde der TEE "Etoile du Nord" (Amsterdam – Paris) ausnahmsweise mit einem französischen TEE-Triebzug gefahren; planmäßig war dies eine Leistung der von der NS und den SBB gemeinsam entwickelten und beschafften TEE-Dieseltriebzügen. Die Aufnahme entstand beim kurzen Zwischenhalt in Antwerpen Oost. **Foto: M. Delie**



Bild 6: Die SNCF-Dieseltriebzüge vom Typ RGP 1 (Normalausführung) gelangten als FT 1101/1124 von 1956 bis 1961 bis nach Frankfurt (Main). Hier die Führerstandsseite des Steuerwagens (wie bei der TEE-Version mit Übergangsmöglichkeit). FT 1124 nach Metz steht am 6. April 1958 in Frankfurt Hbf zur Abfahrt bereit. **Foto: DB (Trost), Sammlung Ernst**



zeuge nur die 1. Klasse führten, gab es statt der sonst üblichen vier lediglich drei Sitze pro Reihe (Sitzanordnung 2 + 1). Der Motorwagen verfügte über 39 Sitzplätze und ein Gepäckabteil; im Steuerwagen waren 42 Sitzplätze und eine Küche vorhanden.

Im Vergleich zum RGP 2 lag der Reisekomfort beim RGP 1 wesentlich höher: Die Fahrgäste hatten mehr Platz; die breiten Sitze waren mit Kopfstützen versehen und ließen sich verstellen; der Fahrgastraum war mit Teppichboden ausgelegt, die Beleuchtung am Sitzplatz individuell einstellbar; selbstverständlich hatte man eine Klimaanlage eingebaut. Der gefällige cremefarben-weiße Anstrich entsprach dem der TEE-Fahrzeuge der anderen Bahnverwaltungen.

Von Juni 1956 an lieferte De Dietrich elf Motorwagen (Betriebsnummern X 2771 bis 2781) aus. Von der Firma Brissonneau & Lotz, Creil, kamen neun Steuerwagen (Betriebsnummern X 7771 bis 7779). Die Zuglänge konnte dank der Mehrfachsteuerung sowie der Übergangsmöglichkeit an der Führerstandsseite der Steuerwagen (Türe mit Übergangsblech und ausfahrbarem Faltenbalg) relativ leicht dem Reisendenaufkommen angepaßt werden. Die Grundeinheit bestand aus einem Trieb- und einem Steuerwagen. Dreiteilige Einheiten wurden aus zwei Trieb- und einem Steuerwagen gebildet (VT+VS+VT), vierteilige Züge aus zwei Grundeinheiten (VT+VS+VS+VT) und fünfteilige aus zwei Grundeinheiten und einem zusätzlichen Steuerwagen in der Zugmitte (VT+VS+VS+VS+VT).

Neun Jahre lang haben die RGP-1-Triebwagen den TEE-Verkehr auf den Verbindungen Lyon – Mailand, Paris – Basel – Zürich, Paris – Brüssel – Amsterdam und Paris – Köln – Dortmund abgewickelt. Mit Inkrafttreten des Sommerfahrplans 1965 endete ihr Einsatz im TEE-Verkehr. Noch in der TEE-Lackierung, nun aber ohne TEE-Signet, wurden sie im Fernverkehr zwischen Genf und Marseille sowie Genf und Port Bou eingesetzt. 1972 erhielten die Garnituren gemäß dem neuen SNCF-Farbschema einen gelb-metallicgrauen Anstrich und später eine rot-dunkelgrau-weiße Lackierung. Die Triebzüge verkehrten heute auf nichtelektrifizierten Strecken in den Alpen und Vogesen.

R. Chessum/Th. Leleu/M. Grauer

SNCF-Ferntriebwagen von Roco

Der von Roco kürzlich auf den Markt gebrachte SNCF-Triebwagenzug mit der Betriebsnummer X 2780/XR 7778 im TEE-Anstrich ist ausgezeichnet gelungen; auch kleine Details fehlen nicht. Das auch von den deutschen Eisenbahnfreunden schon seit langem ersehnte Modellfahrzeug, lief es doch bis 1964/65 in der Relation Paris – Köln – Dortmund, hat auch uns durch seine perfekte Gestaltung beeindruckt. Mit diesem Modell bietet sich dem Epoche-3-Modellbahner die Möglichkeit, ein klein wenig Abwechslung in den DB-Fahrzeugpark zu bringen, ohne Oberleitung und riesige Bahnsteiglängen eine stielichte TEE-Garnitur einzusetzen.

Der Rame Grands Parcours (RGP; Fernverkehrstriebwagen) besteht aus zwei miteinander gekuppelte Waggon: dem Motor- und dem Steuerwagen. Das untadelige, exakt im Maßstab 1:87 gehaltene Modell verfügt über Wagenkästen mit feiner Gravur. Die Farben sind sauber voneinander abgesetzt. Die Puffer hat man ausgezeichnet nachgebildet. Die Verbindungsschläuche müssen noch angeklebt werden, ebenso die zierlichen Haltestangen an den Türen und der eine Scheibenwischer. Die Fenster fluchten, wie es sich gehört. Am Motorwagen bewundert man insbesondere die Führerstandsverglasung und das TEE-Emblem. Die Stirnfront des Steuerwagens weist für den Fall, daß eine zweite RGP-1-Einheit angekuppelt wird, eine Übergangstür auf. Beispielhaft haben sich die Roco-Spezialisten auch hier an das Vorbild gehalten! Der Faltenbalg-Übergang und die Kurzkupplung fehlen nicht.

Das Motorwagen-Chassis ist aus Metalldruckguß. Gewissenhaft hat man die darunter befindlichen Teile nachgebildet: Dieselöltank, Wasserreservoir, Akkumulatorenkästen, Getriebe-

Bild 2: Mit einer Länge über Puffer von 307 mm hinterläßt die Motoreinheit des RGP 1 einen eleganten Eindruck. Die Griffstangen aus Metall müssen noch nachträglich eingesetzt werden. Zwischen den Windleitblechen auf dem Dach befinden sich die nachgebildeten Auspuffrohre und die fein gravierten Lüftungsgitter mit angedeuteten Rotorblättern.



Bild 4: Unter dem abgenommenen Gehäuse aus Kunststoff kommt ein solides Chassis aus Metalldruckguß zum Vorschein. Es verleiht dem Fahrzeug einen tiefen Schwerpunkt.



Bild 1: Die Stirnpartie des X 2780 ist trefflich gelungen. Besonders hervorzuheben ist das unter dem Mittelfenster mit einem extra anzusetzenden Scheibenwischer befindliche fein gravierte und farblich ausgelegte TEE-Symbol. Auch die Pufferbohle zeigt sich nach dem Anstecken diverser Zurüstteile von ihrer interessantesten Seite.

wanne usw. Das Steuerwagen-Chassis besteht aus Kunststoff. Unterhalb der Inneneinrichtung dieses Wagens verbirgt sich deshalb ein metallenes Ballastgewicht.

Die charakteristischen Fahrgestelle des Motorwagens mit ihrem Bremsgestänge – das vom Käufer noch angebracht werden muß – sind tadellos wiedergegeben. Bei Motor- wie Steuerwagen befinden sich die Bremsklötze exakt an den richtigen Stellen.

Die Inneneinrichtung der beiden Fahrzeuge ist aus beigefarbenem Kunststoff nachgebildet. Abhängig von der Fahrtrichtung wechseln Spitzen- und Schlußlichter an Motor- bzw. Steuerwagen.

Das Modell des RGP 1 ist mit dem bewährten, weich laufenden Roco-Motor ausgerüstet. Die Kraftübertragung erfolgt über zwei Kardanwellen auf die beiden Fahrgestelle.

Ein großes Messing-Schwungrad erlaubt weiches Anfahren und Anhalten. Der Strom wird über alle Räder des Motorwagens aufgenommen. Die Antriebseinheit ist mit 307 mm ziemlich lang; von ihr befahrene Kurven sollten daher einen Radius von mindestens 415 mm aufweisen. Die niedrigste gemessene Dauer-geschwindigkeit unseres Modellfahrzeugs betrug, umgerechnet auf das große Vorbild, bemerkenswerte 8 km/h, die höchste 195 km/h (bei 12 V) – das ist für ein Modell durchaus akzeptabel.

Das RGP-Modell von Roco ist ein brillantes Beispiel für die hohe Qualität der Produkte aus Salzburg. Den Erwerb des Triebwagenzugs in der Nenngröße H0 kann man nur empfehlen. Seine technische Ausgereiftheit und seine exzellente Gestaltung rechtfertigen den geforderten Preis. **J.-P. Laurent/M. Grauer**

Bild 3: Der Steuerwagen XR 7778 zeigt sich selbstverständlich in genauso prächtiger Ausführung wie der X 2780. Die Inneneinrichtung zeigt außer den Sitzplätzen für die Fahrgäste auch die Steuereinrichtung und die Übergangstür für ein eventuelles Zusammenkuppeln zweier RGP-1-Einheiten. **Fotos 2 und 3: H. Obermayer**



Bild 5: Der SNCF-Triebwagenzug X 2780/XR 7778 läßt sich kurzkuppeln. Mit den bündig passenden Faltenbälgen ergibt sich ein geschlossenes Zugbild. **Fotos 1, 4 und 5: J.-P. Laurent**





Bild 1: Im Vordergrund unserer Redaktionsanlage die jetzt noch sichtbare Einfahrt zum Schattenbahnhof mit dem Zufahrtsgleis zum späteren Ausbesserungswerk.

Digital fahren in Nenngröße H0 und N

Unsere neue Redaktionsanlage entsteht – Teil 2

In unserer Überschrift zu dieser Artikelreihe geben wir die Nenngrößen H0 und N an, obwohl die Anlage unter Verwendung von Märklin-K-Gleisen tatsächlich nur in H0 ausgeführt wird. Wo liegt also der Bezug zur Nenngröße N? Schon vor Jahren hatten sich Märklin und Arnold – was in der Branche recht selten ist – zu einem gemeinsamen Digitalsystem entschlossen. Arnold-Digital ist daher weitgehend identisch mit der von Märklin entwickelten Elektronik.

Unsere Anlage, die für die Nenngröße H0 entworfen wurde (sehen Sie hierzu auch die recht ausführliche Beschreibung in unserer Broschüre "Anlagenplanung für Einsteiger", Modellbahn-Bibliothek 0.1), läßt sich mit einigen geringen

Änderungen auf entschieden weniger Platz auch in der Nenngröße N verwirklichen. Die Größe der H0-Anlage beträgt 2,70 m x 1,30 m; für den Maßstab 1:160 umgerechnet ergibt dies eine theoretische Fläche von 1,35 m x 0,65 m, wobei es empfehlenswert wäre, gegenüber dem rechnerischen Maß die Anlage in der Tiefe um 10 cm zu vergrößern; in der Länge würden wir 20 cm Zugabe vorschlagen

Der Nutzen liegt in etwas längeren Zügen und geringeren Steigungen, was bei den N-Triebfahrzeugen (die nicht etwa die theoretische Hälfte der Masse gegenüber den vergleichbaren H0-Modellen besitzen, sondern in Wirklichkeit aufgrund der zierlicheren Ausführung noch leichter sind) positiv zu Buche schlägt.

Bei den Materialien für den Unterbau einer N-Anlage empfehlen wir, bezüglich der Dicke nur geringe Abstriche gegenüber den für H0 verwendeten Materialien zu machen, damit eine verwindungssteife und stabile Ausführung der einzelnen Teile des Grundrahmens gewährleistet ist. Eine teilbare Anlage ist ja auf einen mehrmaligen Transport ausgelegt und sollte diesen jeweils auch unbeschadet überstehen.

Etwa ab der übernächsten Ausgabe befassen wir uns mit dem Einbau, Verdrahten, Schalten und Anschluß der einzelnen Elemente des Märklin-Digitalsystems, und dies wird dann für den Nachbau dieser Anlage in der Nenngröße N weitgehend zu übernehmen sein.

Bild 2: Die letzten Trassenbretter werden verlegt und durch Schrauben mit den Profilstützen verbunden.

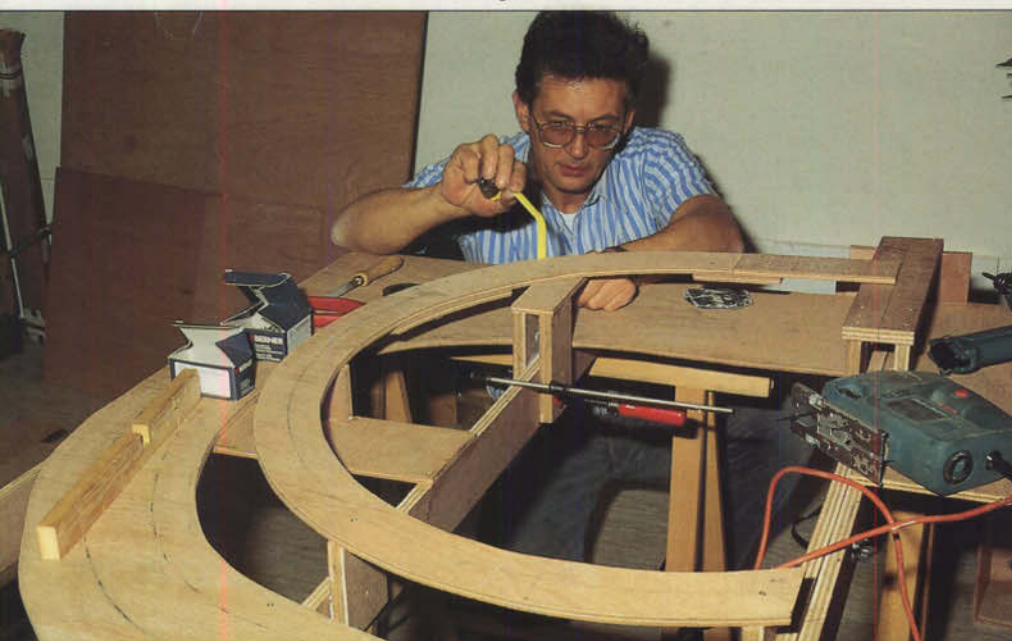


Bild 3: Beim Bau des Grundrahmens sollte auf





Bild 4: Nach dem Eindrücken des Gleises in die Merkur-Bettungskörper wird das Gleis mittels Hammer und Holzbrettchen nachgeklopft.



Bild 5: Die Merkur-Gleisbettung für die Weiche des abzweigenden Gleises wird an der Markierung aufgelegt und mit Uhu-coll verklebt.



Bild 6: Vor dem Trennen der Gleise an den Stoßstellen der teilbaren Anlage werden diese mit verdünntem Uhu-coll satt eingestrichen. Nach dem Aushärten des Klebers können die so in der Merkur-Bettung fest verankerten Gleise getrennt werden.

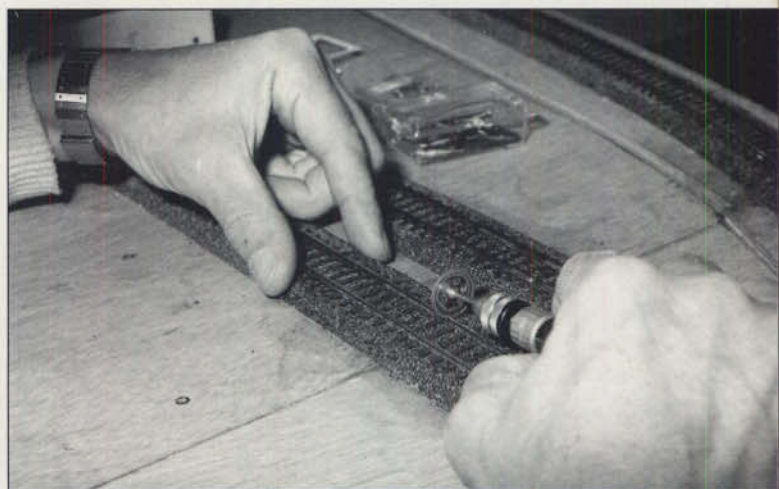


Bild 7: Nur an den Anlagentrennstellen werden die Schwellenroste jeweils etwa 10 cm nach links und rechts im Bettungskörper festgeklebt. Dann erfolgt die mechanische Trennung der Gleise mittels Bohrzweig und Trennscheibe.

Die Gleisverlegung

Bevor man jedoch an das Verlegen der Gleise geht, sollte man sich anhand des Gleisplans die günstigste Reihenfolge für diese Arbeit festlegen. Selbstverständlich müssen zu diesem Zeitpunkt alle erforderlichen Gleiselemente und Weichen bereitliegen. Weiterhin sollte man daran denken, die entsprechenden Gleise für die Stromversorgung vorzubereiten. Ist die Anlage, wie bei unserem Bauvorhaben, teilbar ausgeführt, müssen für die elektrisch getrennten

eine solide Ausführung geachtet werden.

Gleisabschnitte die notwendigen Verbindungen für eine einwandfreie Stromversorgung vorgesehen werden.

Diese elektrische Verbindung kann mittels der speziellen Märklin-Anschlüsse (Masse-Anschluß 7500, Mittelleiteranschluß 7504) vorgenommen werden oder auch nach der bewährten Lötmethode. Die Verbindungs- und Kontaktaschen bilden für den Lötpezialisten das passende Anschlußmaterial. Bei Gleissystemen anderer Hersteller müßte man die dort entsprechend angebotenen Anschlußgleise und

-möglichkeiten nutzen. Bei der Ausführung unserer Redaktionsanlage haben wir uns in der Hauptsache für die Lötmethode entschieden. Ohne diese kleine Vorbereitung wird ein nachträgliches Verkabeln von schwierig zu erreichenden Gleisen zu einem Fiasko. Bei übereinanderliegenden Trassen sollte man die obere Trasse – wenn überhaupt – erst dann endgültig befestigen, wenn auf der unteren Trasse die Gleisverlegung und das Verkabeln der einzelnen Gleisabschnitte wirklich abgeschlossen ist.

Bild 8: Die Gleise des Vorortbahnhofes sind verlegt. Nun beginnt der Weiterbau zum Schattenbahnhof.



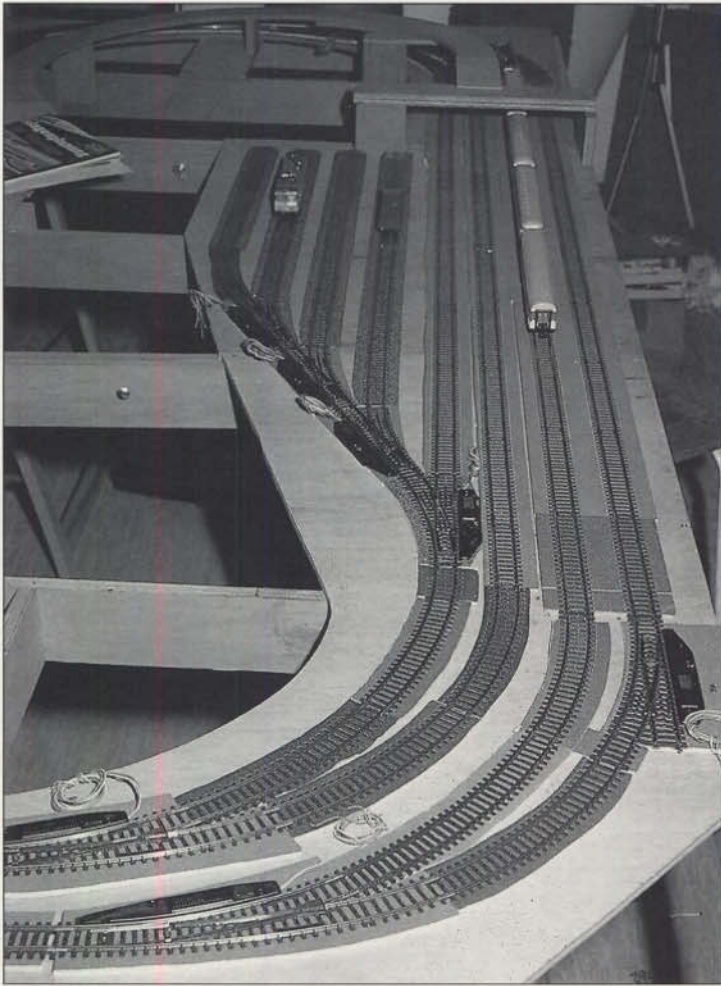


Bild 10: Die Verlegung der Gleise im Schattenbahnhof wurde bereits abgeschlossen. Die Verkabelung ist der nächste Arbeitsschritt.

Die Merkur-Bettungskörper

Um bei der Gleisverlegung schneller zum Ziel zu kommen und um ein ansprechendes Schotterbett zu erhalten, kann man auf fertige Gleisbettungen zurückgreifen. Wir entschieden uns bei unserer Redaktionsanlage für die Gleisbettungen der Firma Merkur. Die Merkur-Styropor-Gleisbettung ist fertig beschottert und bietet eine realistische Optik. Das verlegte

Gleismaterial muß nicht speziell befestigt werden und ist deshalb immer wieder entnehmbar und für spätere Anlagen weiterverwendbar. Bei eventuell anfallenden Reparaturen an Gleisen und Weichen ist ebenfalls ein problemloser Austausch jederzeit möglich.

Die Gleisbettung läßt sich ausgesprochen sauber verlegen und bietet eine optimale Geräuschdämmung. Zur Befestigung der Gleise sind keinerlei Hilfsmittel, wie Nägel, Schrauben

Bild 11: Nach der Gleisverlegung auf der unteren Ebene wird die Stützkonstruktion für den oberen Teil, auf dem später das AW beheimatet sein wird, vorbereitet. Die Auffahrt ist teilweise fertiggestellt.

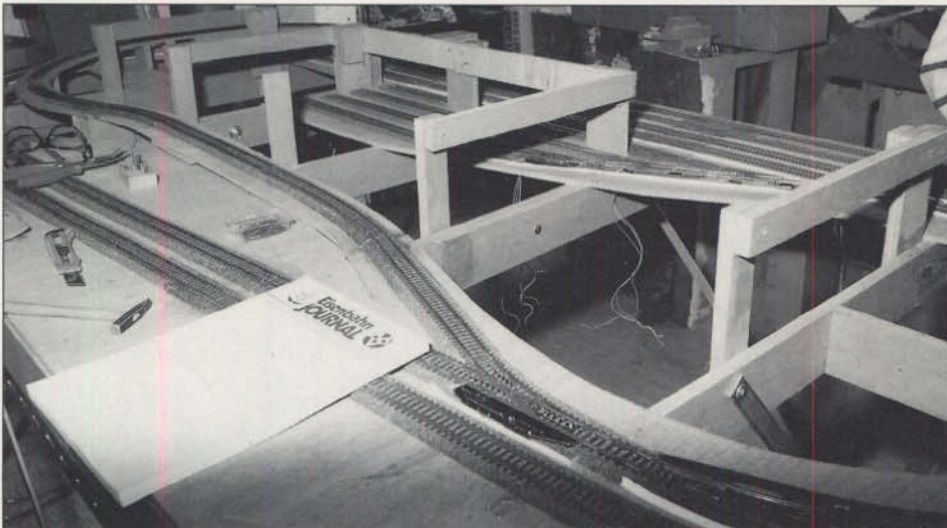


Bild 9 (oben): Die offene Rahmenbauweise erlaubt auch nach der Fertigstellung einen Zugriff von unten zu den verdeckten Streckenteilen. Auf unserer Anlage werden nach einem provisorischen Kabelanschluß die ersten Versuchsfahrten durchgeführt, um eventuelle Fehler bei der Gleisverlegung rechtzeitig vor dem Weiterbau zu erkennen.

oder Leim, erforderlich. Das Gleis bekommt seinen guten Halt durch den Klemmeffekt des Schotters. Dadurch werden Gleise und Weichen weder beschädigt noch durch Leim verunreinigt.

Die Gleisbettungen sind für ein- und zweigleisige Strecken erhältlich. Ein Verlegen der Gleisbettungen in Kurven mit Flexgleis läßt sich ebenfalls mit wenigen Handgriffen vornehmen. Merkur-Styropor-Gleisbettungen sind für alle bekannten Gleissysteme der Nenngrößen H0 und N erhältlich. Die Bettungen für gerade Gleisstücke verfügen bereits über eine ange-setzte Böschungsschräge.

Mit Flex- und Standardgleis

Mit der Gleisverlegung fängt man zweckmäßigerweise im rechten Anlagenteil an. Wir begannen mit dem Zusammenstecken der Übergangsbogenweichen vom inneren zum äußeren Parallelgleis und steckten weitere Gleise und Weichen nach dem Gleisplan in Richtung Schattenbahnhof zusammen. Durch die Verwendung der genormten Gleisstücke aus dem Märklin-Programm haben wir somit einen Festpunkt für die weitere Verlegung von Flexgleisen sowohl im Bereich des Schattenbahnhofs als auch beim Vorortbahnhof.

Für das weitere Vorgehen werden für die vorgeannten Gleise die entsprechenden Merkur-Gleisbettungen zugeschnitten, d.h. die sich überschneidenden Gleisbettungen werden mit einem scharfen Bastelmesser abgetrennt. Die Gleise und Weichen werden nun in die vorbereiteten Bettungen ohne besondere Gewaltanwendung eingedrückt und mit Schienenschraubchen oder Nägelchen entsprechend dem Gleisplan auf den Gleistrassen in ihrer vorgesehenen Lage befestigt.

Elegante Gleisführung

Die Gleisführung im Bereich des Vorortbahnhofs soll durch die Verwendung von Flexgleisen und schlanken Märklin-Weichen mit beweglichem Herzstück einen eleganten "Charakter" bekommen. Dazu passen wir die Merkur-Gleisbettungen mit Böschung an die rechts vorn verlegten Gleise an und drücken die Flexgleise in die Bettungskörper. Notfalls muß mit einem kleinen Holzklötzchen als Zulage und einem Hammer vorsichtig nachgeholfen werden, um das Gleis paßgenau in die Böschungskörper hineinzubekommen. Auch ein Haarfön leistet hierbei dank seiner Wärmeabstrahlung gute Dienste. Die Flexgleise werden nun mit ihrem Bettungs-

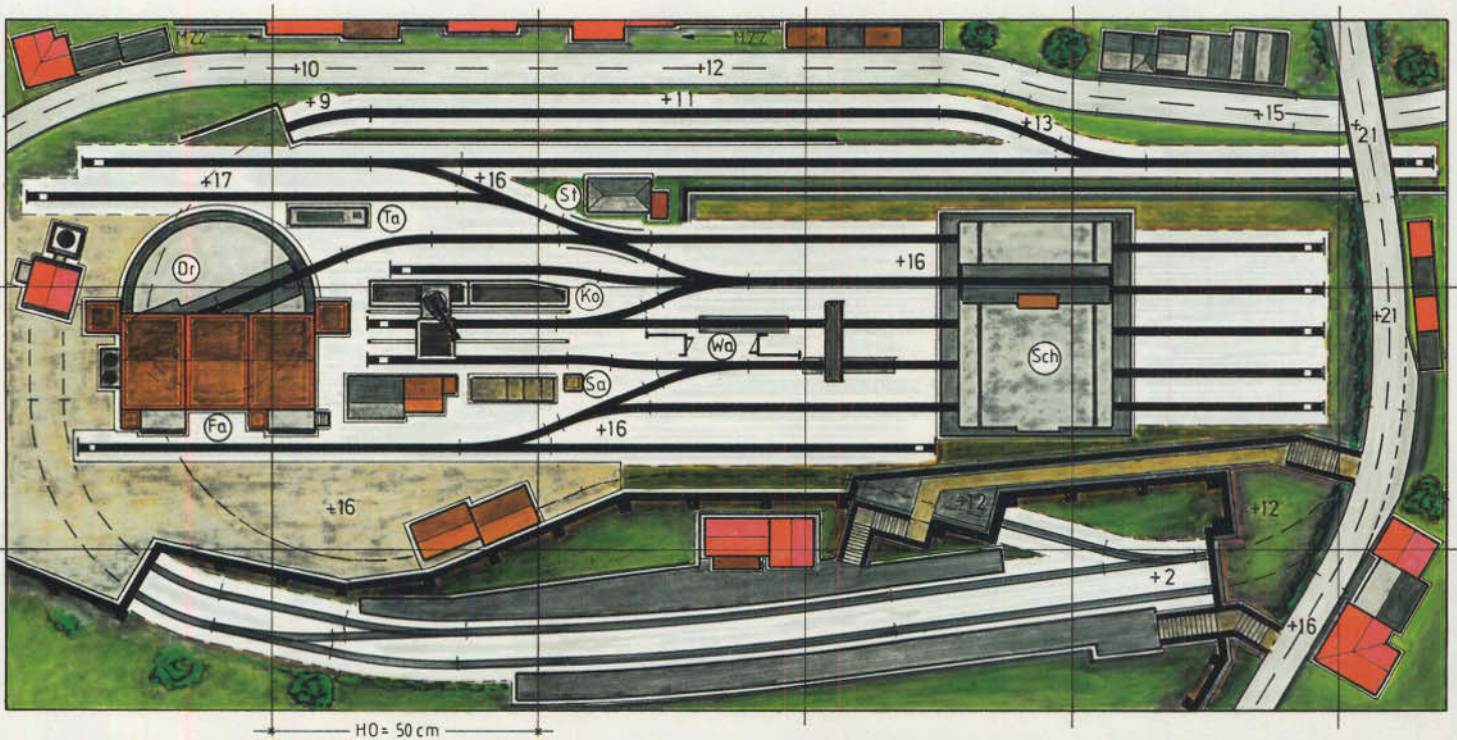


Bild 12: Dieser Gleisplanentwurf stammt aus unserer Modellbahn-Broschürenreihe "Anlagenplanung". Im ersten Band für Einsteiger 0.1 ist unter anderem eine ausführliche Beschreibung unseres Projekts enthalten. Unsere endgültige Gestaltung weicht in einigen Punkten vom Gleisplanentwurf ab, um weitere Möglichkeiten aufzeigen zu können. Die Buchstaben bedeuten: Fa = Werkstatthalle; Dr = Drehscheibe; Ta = Dieseltankstelle; St = Stellwerk; Ko = Großbekohlung; Sa = Besandung; Wa = Wasserentnahme; Sch = Schiebebühne. Auf die Darstellung einer Entschlackung wurde verzichtet, um den Arbeits- und Zeitaufwand bei den verwendeten Märklin-Gleisen (Mittelleiter) nicht unnötig zu erhöhen.

körper auf der Länge des gerade verlaufenden Gleisabschnitts sorgfältig ausgerichtet und etwa auf der Hälfte des gerade verlaufenden Teils vorerst befestigt. Nun werden die Weichenbettungen an die schlanken 14°-Weichen angepaßt und an ihrem Einbauort befestigt. Jetzt können die Flexgleise einschließlich ihrer Gleisbettungen an die Lage der Weichen angepaßt werden. Dazu verlegt man die Parallelgleise in einem leicht geschwungenen Bogen an die Weichen zu und markiert mit einem Filzschreiber (oder weichen Bleistift) den Verlauf der Bettungskörper, um die festgelegte Lage der Schienen für das endgültige Befestigen wiederzufinden. Mit einem wischfesten feinen Faserscheiber erhalten die Schienen Markierungen, an denen mit Minibohrmaschine und kleiner Trennscheibe die flexiblen Gleise abgetrennt werden sollen. Bei der Trennung entstandene Grate, vor allem auf der Lauffläche des Schienenprofils, sollten mit der Trennscheibe oder einer feinen Feile entfernt werden.

Nach diesem Arbeitsschritt werden die Schienenverbinder aufgeschoben und für den Mittelleiter die Kontaktflaschen von unten auf das Schwellenrost gedrückt. Jetzt können die Gleise und Weichen des kleinen Haltepunkts nach dem Aufriß ausgerichtet und festgeschraubt werden.

Die Verbindung von dem Gleiswechsel mit den schlanken Weichen bis zu den Bogenweichen des Schattenbahnhofs stellen wir erst nach der

Bild 14 (rechts): Nach dem Verlegen sämtlicher Gleise auf der unteren Ebene ist der Zeitpunkt für eine erste Probefahrt mit einem Triebfahrzeug gekommen. Erst wenn diese zur vollen Zufriedenheit verläuft, wird der Weiterbau fortgesetzt. Die vorn und rechts hinten sichtbaren Weichen wurden zusätzlich zum Gleisplan eingebaut, um den Anschluß für eine eventuelle spätere Anlagenerweiterung zu ermöglichen.

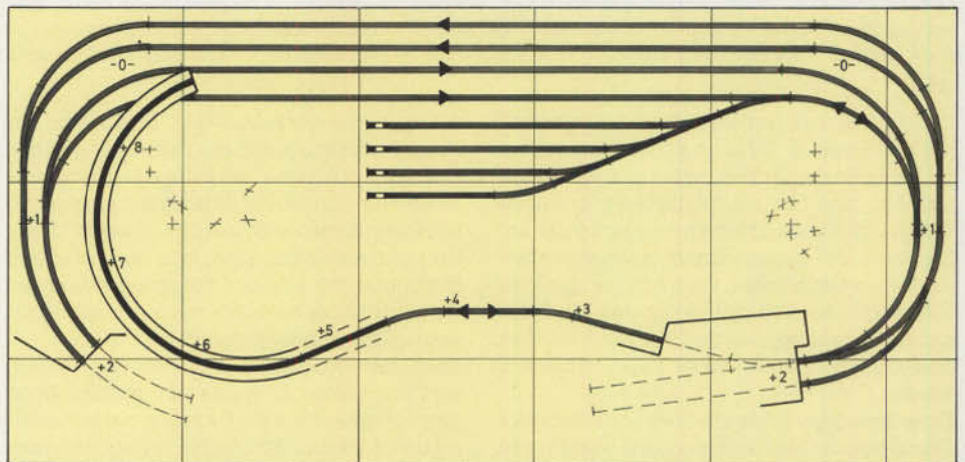


Bild 13: Die Gleislage im verdeckten Teil der Anlage. Im Schattenbahnhof sind vier Durchgangs- und vier Stumpfgleise vorhanden. Letztere sind hauptsächlich für das Abstellen von Lokomotiven bestimmt, können aber auch für eine kurze Triebwagengarnitur Verwendung finden. Das innere Gleis führt, allmählich steigend, in einem Kehrbogen zu einer Spitzkehre und weiter zum Gelände des AW.

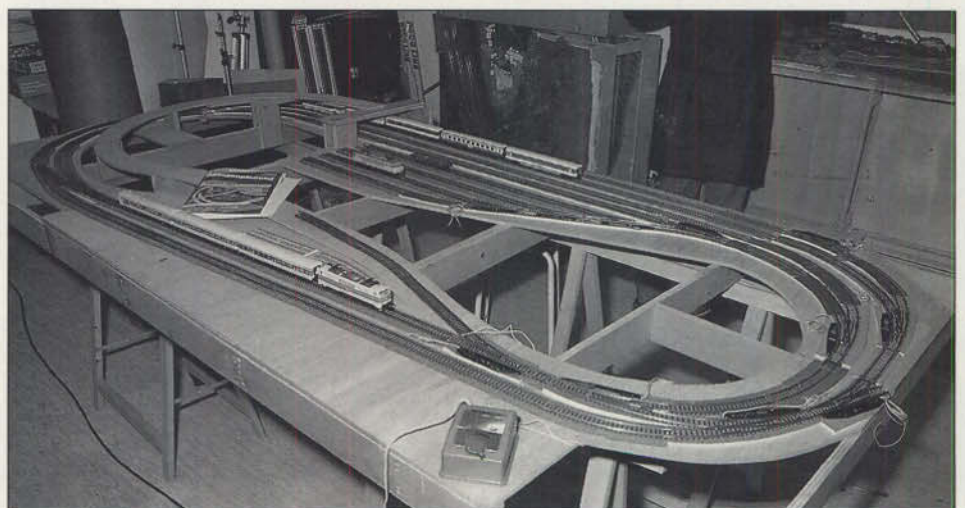




Bild 15: Das Einsetzen der Stützen für das herausnehmbare obere Deck mit dem künftigen AW geschieht in folgenden Schritten: Zuerst werden im Bereich der Stützen mit einer Bohrmaschine und einem 8-mm Bohrer Löcher für das Arbeiten mit der Stichsäge gebohrt. Anschließend kann ...



Bild 16: ... mit derselben das mit einem Filzstift markierte Rechteck in den Maßen der vorgesehenen Sperrholzstütze ausgesägt werden. Das Sägen sollte von unten erfolgen; die hier angewandte Arbeitsweise dient lediglich der besseren Demonstration dieses Arbeitsschritts.

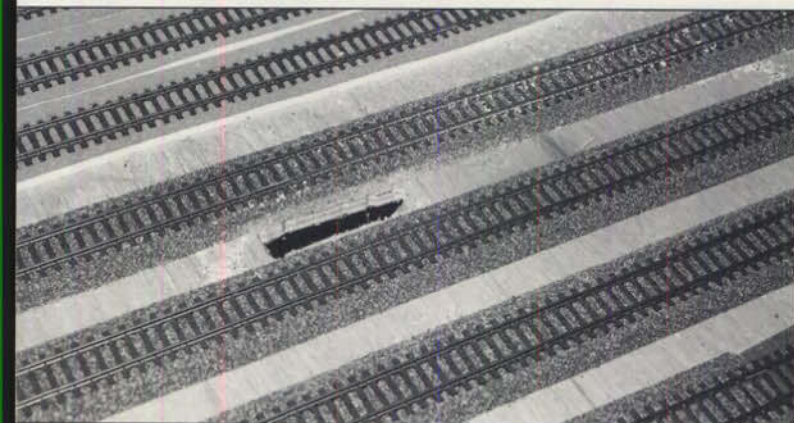


Bild 17: Dieser Ausschnitt konnte erst nach dem Verlegen der Gleise ausgearbeitet werden, weil sich erst dann die Anschlussstelle des nach oben ansteigenden Trassenbretts und die Lage der Stützen bestimmen ließen.

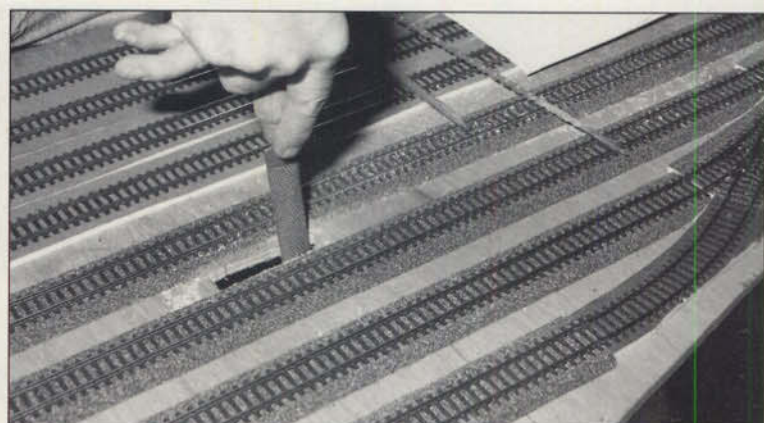


Bild 18: Vor dem Einsetzen und Verleimen der Stützelemente werden die Ausschnitte mit einer groben Feile oder Raspel versäubert und, soweit notwendig, auf das entsprechende Maß gebracht.

Gleisverlegung im unterirdischen Abstellbahnhof her. Da diese Stelle im Bogen verläuft und mit Flexgleis die Verbindung hergestellt werden soll, hat man hier die Möglichkeit, eventuell auftretende Längendifferenzen auszugleichen. Die Bögen des Schattenbahnhofs verlegten wir mit festen Gleisradien, während die geraden Stellen mit den 900 mm langen Märklin-Flexgleisstücken verlegt wurden. Auch hier müssen die Gleisbettungen an einigen Stellen angepaßt werden.

Ein an beliebiger Stelle am Gleis angeklebter Fahrstromanschluß ermöglicht eine erste Probefahrt. Wenn keine Nacharbeiten nötig sind, ist das Trennen der Gleise an den Stoßstellen der

Anlagenteile vorzubereiten. Dazu sind im Bereich dieser Kanten die Befestigungen der Gleise (Schraubchen oder Nägel) nochmals zu lösen. Nun können die Bettungskörper einzeln vorsichtig angehoben werden. Jeweils 10 cm links und rechts der Stoßkante wird unter den Bettungen satt Uhu-coll aufgetragen und der Bettungskörper mit Gleis wieder in seiner ursprünglichen Lage befestigt.

Nach dem völligen Austrocknen des Klebers wird die Achse der Kante auf den Schienen genau markiert und die Trennung der Schienen mit Bohrzweig und Trennscheibe vorgenommen. Durch das Verkleben nur im Bereich der Stoßkanten erzielt man einen doppelten Effekt: Zum

einen können die Gleise an den Trennstellen ihre Lage nicht mehr ohne Gewaltanwendung verändern; zum anderen sind die übrigen Bettungskörper auch für eine eventuelle spätere Anlage wieder verwendbar.

Bevor es an die Verlegung der aufwärts führenden Strecke ging, wurde nochmals überprüft, ob alle vorgenommenen Trennungen der Gleise den Bedingungen des Fahrbetriebs entsprechen. Für diese Versuche wurde nur ein vierachsiger Reisezugwagen verwendet, der den gestellten Anforderungen voll entsprach. (wird fortgesetzt)

Gerhard Peter

Bild 19: Ein Sperrholzbrettchen wurde auf das genaue Maß zugeschnitten und wird nun eingepaßt. Anschließend geht's mit Uhu-coll an das Verleimen in der Anlagengrundplatte.

Bild 20: Das inzwischen vorgefertigte Oberteil für die Gleisanlagen des künftigen Ausbesserungswerks wurde probenhalber schon einmal auf das vorbereitete Stützgerüst aufgesetzt. Wir sind zufrieden; alles paßt zu voller Zufriedenheit, und der Weiterbau nach "oben" kann beginnen.

Fotos: K. Heidbreder





Bild 1 (oben): Eine Diesellokomotive der Baureihe V 200 befindet sich auf der Fahrt durch das oberfränkische Land – allerdings in der Nenngröße N.
Bild 2 (darunter): Der mit einer Dampflokomotive bespannte Güterzug auf der Fahrt durch einen der in Franken recht häufigen Einschnitte.

27 3. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

Mein Thema: Irgendwo im Frankenland

Bild 3: Der Gleisplan zeigt die Streckenführung der bisher fertiggestellten Anlagenteile mit dem Bahnhof "Falkenburg" als betrieblichem Mittelpunkt.

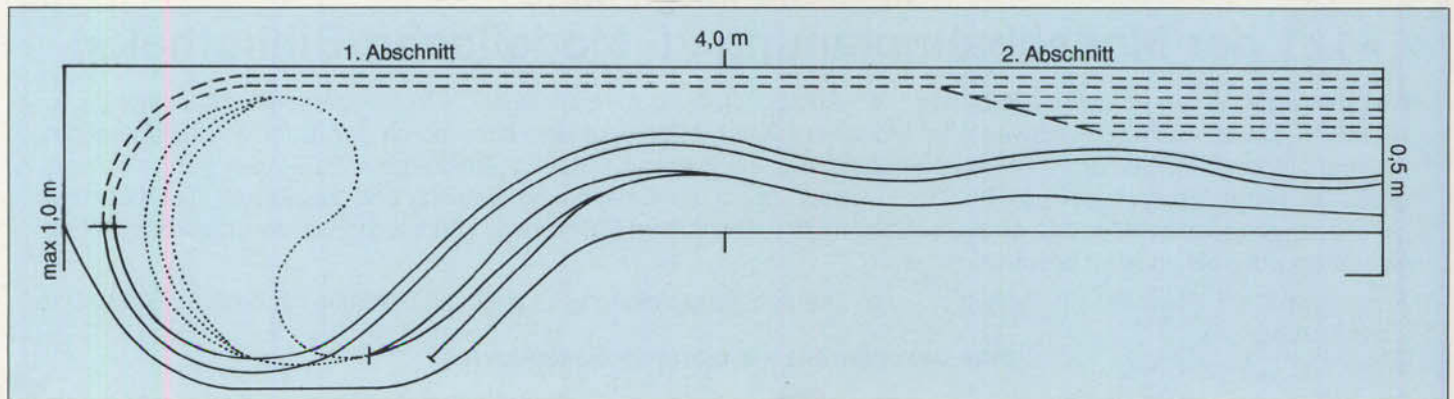




Bild 4: Auf der Strecke der Hauptbahn rollt der abendliche Personenzug seinem Zielbahnhof entgegen.

Der erste Abschnitt meiner Anlage in der Nenngröße N wurde bereits 1988 begonnen. Der Bahnhofsteil "Falkenburg" und das Geländestück mit der Burgruine waren der Ausgangspunkt meiner Beschäftigung mit der Modellbahn. Seitdem werden kontinuierlich weitere Abschnitte gebaut. Zur Zeit sind zwei Abschnitte vollendet, und ein drittes Anlagenteil befindet sich im Stadium des Rohbaus.

Der Anlagenunterbau besteht aus 20 cm breiten und 2 m langen Sperrholzstreifen mit einer Stärke von 1,5 cm. Diese Streifen werden zu einem Fachwerkrahmen zusammengebaut und ergeben so einen sehr verwindungssteifen Unterbau. Im Inneren dieses Fachwerkrahmens können die Elektroinstallation und Verkabelung untergebracht werden. Auf den einzelnen Rahmen werden dann die Trassenbretter mittels verschieden hoher Distanzbretchen aufgebaut. Für die Gleisbettung wurden im sichtbaren Teil handelsübliche Korkstreifen verlegt, während im "unterirdischen" Bereich 5 mm starker Schaumstoff verwendet wurde. Das Gleismaterial im sichtbaren Bereich stammt von Peco; für unsichtbare Gleisstrecken wurden Gleismaterial von Trix und Weichen von

Fleischmann verwendet. Im Nebenbahnhof sind Trix-Weichen eingebaut worden. Die Signale stammen von Trix und Fleischmann. Für das Gelände wurde zuerst ein tragender Unterbau

aus Dachlatten errichtet, der mit Fliegengitter überspannt wurde. Darauf modellierte ich aus aufgetragenem Gips die endgültigen Geländeformen. Die von mir vorgesehenen Arbeits-

Bild 5: Unterhalb der Hauptbahn liegt der Bahnhof "Falkenburg". Ein VT 98 wartet auf Ausfahrt.





Bild 6 (oben): Der Bahnhof "Falkenburg" erhielt seinen Namen nach der über den Gleisesthronenden Burgruine.

Bild 7 (links): Eine hübsche Szene stellen der beschränkte Bahnübergang und die dahinter liegende Überführung dar.

Bild 8 (unten links): Die alte Burg hat es sich wohl nicht träumen lassen, daß anstelle von Planwagen hier einmal eine Eisenbahn fahren würde.

Bild 10 (rechte Seite): Die Ladestraße wurde weiträumig angelegt und wirkt deshalb mit den vielen Details sehr glaubhaft.

Bild 9 (unten): Der MZZ O 6600 wurde noch etwas verfeinert, ehe er zum Einsatz am Bahnhof gelangte. **Fotos: G. Fritz**

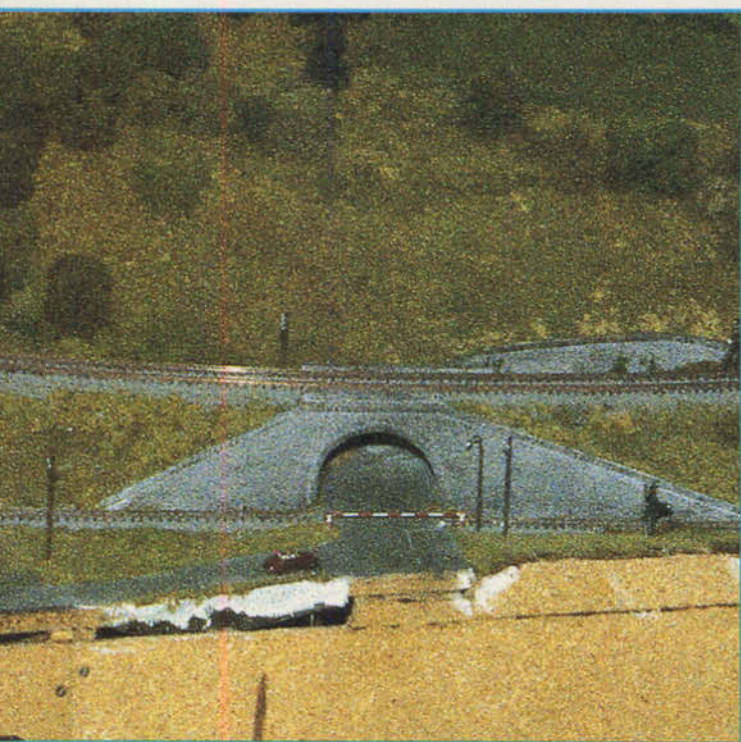
öffnungen bestehen aus Geländeteilen auf Styroporplatten und sind leicht herauszunehmen. Eingefärbt wurden die Geländestücke und Felsen mit Dispersionsfarbe.

Die Vegetation besteht aus handelsüblichem und verfeinertem Flockenmaterial verschiedener Hersteller sowie aus Naturprodukten. Die Burg entstand aus dem Kibri-Bausatz. Der Haltepunkt "Falkenburg" ist ein Verschnitt des Bahnhofs-Bausatzes "Unterlenningen". Den Biergarten der Bahnhofswirtschaft habe ich vergrößert.

Meine Anlage ist in der Epoche 3 angesiedelt; dementsprechend wurden auch die Kraftfahrzeuge auf der Anlage ausgewählt. Die Triebfahrzeuge und Waggons habe ich teilweise noch gesupert (soweit dafür in der Nenngröße N Material zu erhalten war) und zusätzlich mit Alterungsspuren versehen.

Zur Zeit bin ich damit beschäftigt, die Reisezugwagen mit Kurzkupplungen nachzurüsten. Außerdem arbeite ich am dritten Bauabschnitt mit den Einfahrtsgleisen der Haupt- und Nebenbahn. Ich hoffe, auch dieses nächste Anlagenteil einmal im Eisenbahn-Journal vorstellen zu können.

Gary Fritz



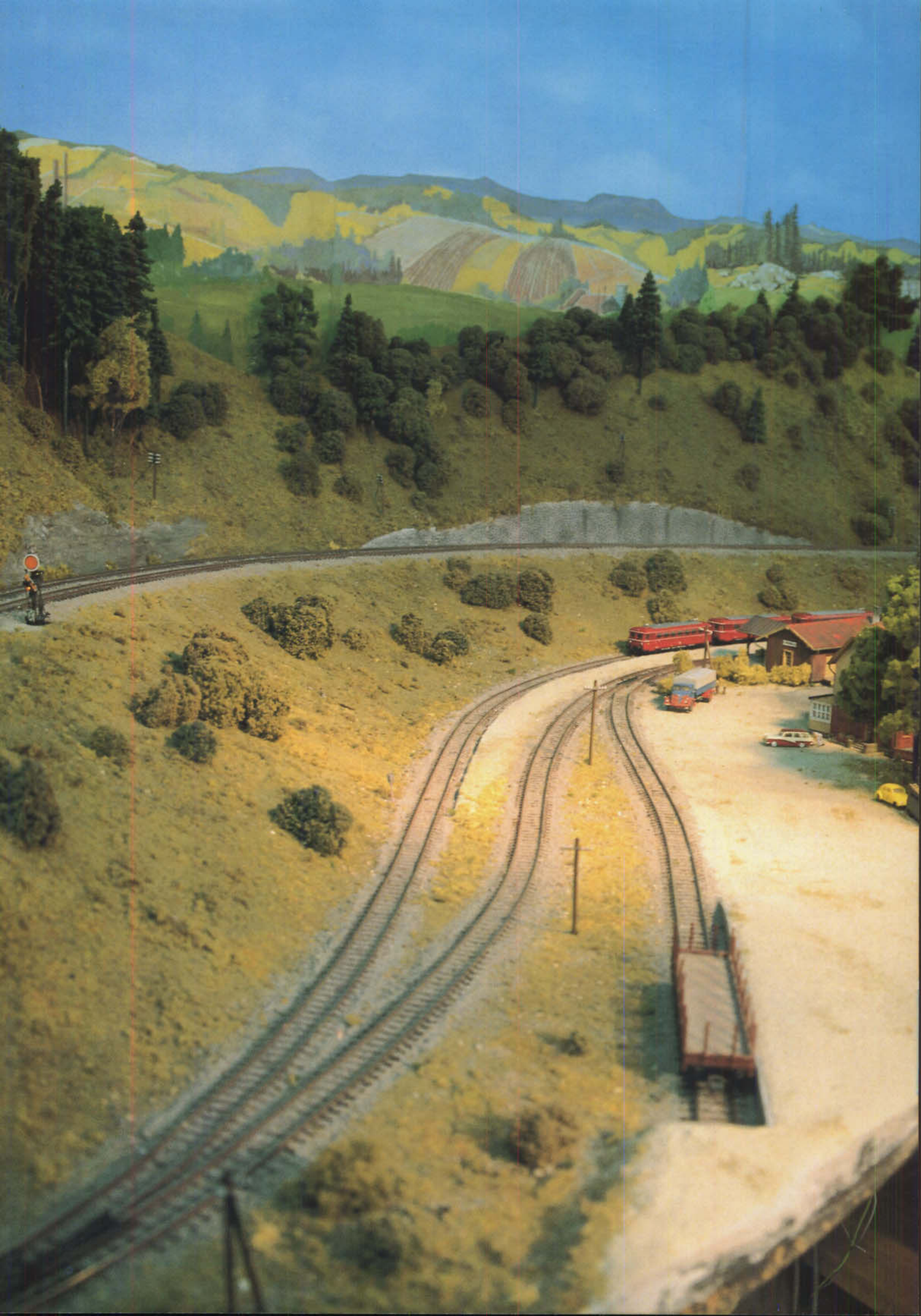




Bild 1: Meine größte Ferienfreude: Lokomotiven am Tage und in der Nacht. Ich hatte da eines Nachts einen ganz tollen Traum: Lok Nr. 1 der ELE mit mir auf dem Führerstand läuft mit einem Personenzug in Ahrensbök ein.

Die letzten Ferientage in Ahrensbök

Wie schnell doch die Ferientage vergehen! Und immer gab es Neues zu erleben! Gestern hatte mein Vater dienstfrei. Mit ihm, meiner Mutter und meiner kleinen Schwester besuchten wir meine Großeltern. Sie wohnen im Wärterwohnhaus 20 der Eutin-Lübecker Eisenbahn, das zwischen Pansdorf und Bad Schwartau bei Kilometer 23 liegt. Die Eltern meines Vaters waren beide bei der Eutin-Lübecker beschäftigt, meine Großmutter 33 Jahre als Schrankenwärterin und mein Großvater fast 40 Jahre als Vorarbeiter und Rottenführer bei der Bahnmeisterei II (Bad Schwartau). Jetzt sind sie im Ruhestand, wohnen jedoch weiter im Wärter-

wohnhaus. Eine Tante von mir bedient jetzt die Schranken, und ein Onkel ist Bahnwärter von Posten 21, der jedoch kein eigenes Wärterwohnhaus besitzt. Es kommt bei der Eutin-Lübecker recht häufig vor, daß mehrere Familienmitglieder bei der Bahn beschäftigt sind. Während der Rückfahrt machte mich mein Vater durch einige Andeutungen neugierig, und dann kam wirklich eine große Überraschung für mich: Ich konnte die neue Güterzuglokomotive Nr. 15 vor dem Güterzug Eutin – Lübeck bestaunen. Bei der Nr. 15 handelt es sich um eine Maschine der Baureihe 86, die jedoch gegenüber ihren Reichsbahn-Schwestern einige Be-

sonderheiten aufweist, wie mir mein Vater berichtete. Diese Lokomotive dient als Ersatz für die Nr. 17, eine umgebaute Zahnradlokomotive der Gattung T 28 von Schwartzkopff. Nach einem solch anstrengenden Ferientag schlief ich "wie ein Ratz" und hatte einen tollen Traum: Ich fuhr auf Lok Nr. 1 mit dem Personenzug nach Ahrensbök. Kurz danach kam die Nr. 15, faßte Wasser und verließ anschließend wieder mit einem langen Güterzug den Bahnhof. Am Morgen war ich sehr enttäuscht, daß dies nicht wirklich passiert war. Nach dem Frühstück blicke ich aus dem Fenster und sehe im Globus-Gleis Bahnunterhaltungsarbeiter. Seit

Bild 2: Eisenbahnsekretär Bremer steht abends noch am Fahrkartenschalter. **Bild 3:** Meine Großeltern mit ihren Söhnen vor dem Wärterwohnhaus 20.

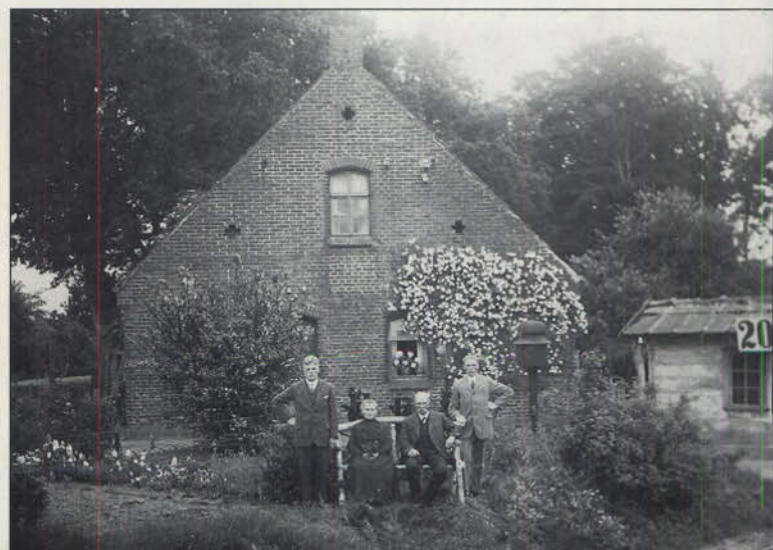




Bild 4: Der Gleisbaustrupp ist damit beschäftigt, das Anschlußgleis zu den Globus-Werken auszuwechseln, was mich natürlich sehr interessiert.



gestern tauscht eine Rotte der Bahnmeisterei I (Pönitz) Schienen im Anschlußgleis aus, das zu den Globus-Werken und einer Ziegelei führt. Vom Garten aus kann ich alles genau beobachten. Zunächst werden die 9 m langen Schienen entfernt und die alten Schwellen durch neue ersetzt. Dann werden neue Schienen mit einer Länge von 12 m verlegt. Kurz vor der Mittagspause kommt Fotograf Jacobsen vorbei und

Bild 5 (Mitte links): Gruppenbild von der Rotte der Bahnmeisterei, Weichenwärter Themer und mir.



Bild 6 (Mitte rechts): Der Altschwellentransport zum Rottenwagen ist auf die Dauer recht mühsam.

Bild 7 (rechts): Leider nur ein Traum: Lok 15 verläßt den Bahnhof Ahrensböck.





Bild 8: An der Ladestraße wird gerade ein Klappdeckelwagen ("Wuppertal") entladen. Weht der Wind, ist die ganze Umgebung mit Kalkstaub überpudert.

macht eine Gruppenaufnahme. Natürlich stelle ich mich mit zu den Bahnarbeitern.

Anschließend will ich von Herrn Themer, dem Weichenwärter, wissen, warum nicht alle Arbeiter Bahnmützen tragen. Er hält mir bereitwillig einen kleinen Vortrag über die "Kleiderordnung" bei der Eutin-Lübecker Eisenbahn. Angestellte tragen Eisenbahner-Uniformen; allerdings sind die Knöpfe silberfarbig anstatt goldfarbig wie bei der Reichsbahn. Die Bahnhofs- und Bahnunterhaltungsarbeiter sind zum Tragen der Dienstmütze berechtigt. Die Rottenarbeiter, sogenannte Zeitarbeiter, sind nur während einiger Sommermonate beschäftigt und tragen keine Dienstmützen. Herr Themer war auch erst Zeitarbeiter, dann wurde er Bahnarbeiter und erhielt später, als eine Planstelle frei wurde, einen Vertrag als Weichenwärter im Angestelltenverhältnis. Nun war mir auch klar, warum die drei Bahnarbeiter keine Uniform tragen. Auf dem Rückweg zum Mittagessen schaue ich

noch bei unseren Hühnern, die gerade Futter erhalten, vorbei. Dann erregt ein Kalkwagen mit der Aufschrift "Wuppertal" meine Aufmerksamkeit, der entladen werden soll. Doch der herumfliegende Staub zwingt mich zu schleunigem Rückzug. Nach dem Mittagessen soll ich Holz aufstapeln; doch ich maule etwas herum, denn es ist ein "Erfurt" mit Sand angekommen, und ich wollte beim Abladen helfen. Aber es nützt nichts, das Holz ist wichtiger, und so muß ich Herrn Lehmkuhl Bescheid sagen, daß ich nicht helfen kann.

Als ein Möbelwagen an unserem Garten vorbeirumpelt, mache ich eine Pause und folge dem Gefährt zur Rampe. Dort schimpfen die beiden Männer der Spedition, denn der Waggon steht mit dem Bremserhaus zur Rampe. Weichenwärter Themer reagiert sehr gelassen: "Ihr werdet doch den Wagen seitlich auf den "Erfurt" drücken können, oder fahrt ihr heute das erste Mal?" Nach etwa einer Stunde ist die Arbeit

getan und der Möbelwagen ordnungsgemäß verkeilt. Schon kommt Lok 23, um den "Erfurt" durch das Lademaß zu schieben und ihn dann für den nächsten Güterzug bereitzustellen. Ich laufe zu meinem Holz zurück, da es sonst Ärger mit Großvater gibt. Später kommt Reserve-Lokführer Buck vorbei und berichtet, daß der am ersten Ferientag ausgefallene Triebwagen spät abends wieder nach Ahrensböck kommen wird. Ich verabschiede mich schnell vom Großvater und rase zum Lokschuppen, wo die Ersatz-Lokomotive 111 frisch bekohlt wird. Diese Lok wird nicht wieder zurückkommen, denn sie war nur der Ersatz für den ausgefallenen Triebwagen. Am Lokschuppen herrscht reges Treiben. Neben Lok 111 wird die Lok 23 gewartet, die nach Beendigung der Arbeiten in den Schuppen fährt. Für Züge nach Pönitz ist nun Nr. 4 zuständig.

So vergeht auch der Rest meiner Ferien nur zu schnell, und bald heißt es wieder, die Schulbank drücken. Doch die Erinnerung an die schönen Ferientage in Ahrensböck wird mir für immer bleiben.

Hans-Harald Kloth



Bild 9 (links): Auch Hühner haben Hunger.

Bild 11 (rechte Seite Mitte links): "Die Bahn spinnt!" Der "Erfurt" steht mit dem Bremserhaus zur Rampe.

Bild 12 (rechte Seite Mitte rechts): Endlich steht der Möbelwagen auf dem Waggon. Nun müssen noch die Keile gesetzt werden.

Bild 13 (rechte Seite unten): Die Lok Nr. 111 wird bekohlt, ehe die nächste Fahrt beginnt.
Fotos: H.-H. Kloth



Bild 10: Leider habe ich keine Zeit, beim Entladen des Niederbordwagens ("Erfurt") zu helfen, denn Großvater hat mich gebeten, das Brennholz zu stapeln. So muß Herr Lehmkühl alleine schippen und schwitzen.





Bild 1: Der Bahnhof "Calw" von Kibri mußte sich eine farbliche Überarbeitung gefallen lassen. Die Wohnhäuser am Bahnhofsvorplatz erhielten mittels Farbauftrag ebenfalls die nötige Patina.

28 3. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

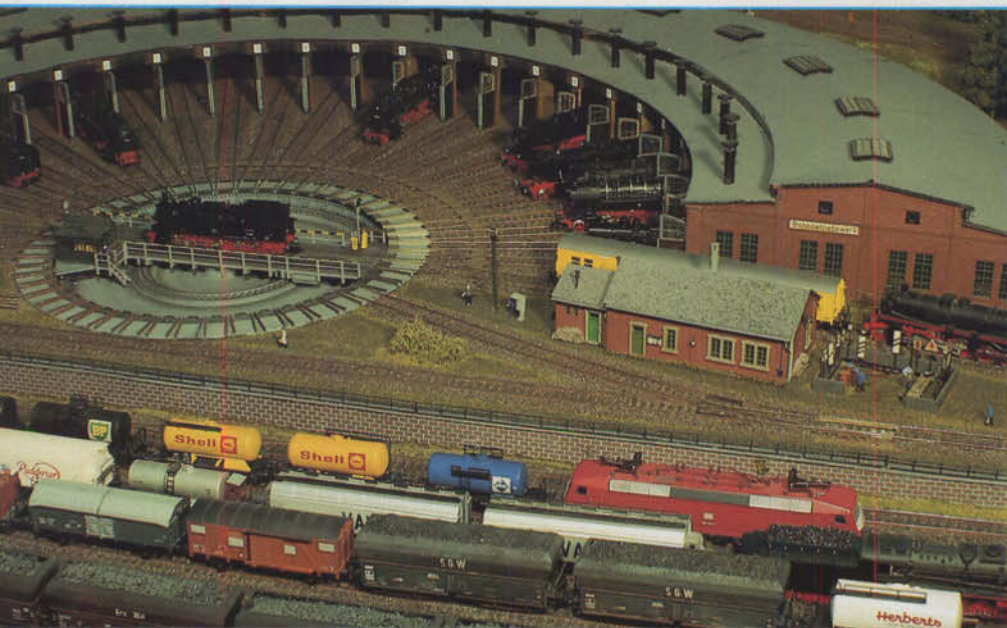
Einsteigen bitte und die Türen schließen!

Die Clubanlage des Modelleisenbahner-Freundeskreises Wuppertal

Ziel unseres Modelleisenbahner-Freundeskreises ist in der Hauptsache der Bau und der Betrieb einer Modellbahnanlage. Deshalb möch-

ten wir Ihnen, verehrte Leser, unser gemeinsames Werk in Form einer Rundreise über unsere Anlage vorstellen.

Bild 2: Sieben Vollmer-Bausätze waren nötig, um den imposanten Lokschuppen entstehen zu lassen. Neben dem Hilfszugleis hat die Signal- und Fernmeldemeisterei mit dem Lagerplatz ihren Standort.



Bitte, verkleinern Sie sich gedanklich um das 87fache, denn unsere Anlage entspricht der Nenngröße H0, und beginnen Sie mit uns die Rundreise im oberen Schattenbahnhof, der in einem Nebengelaß des großen Anlagenraumes angeordnet ist. Hier besteigen wir einen der abgestellten Reisezüge. Unser Zug rumpelt zunächst über die Ausfahrweichen der Abstellgruppe, um kurz danach einen Mauerdurchbruch zu durchfahren, welcher an der Anlage-seite als Tunnelmund mit einem gemauerten Portal kaschiert ist. Rechts steigt das Gelände noch etwas an, während in Fahrrichtung links die tiefer gelegene zweigleisige, elektrifizierte Hauptstrecke sichtbar wird. Wir befinden uns ebenfalls auf einer zweigleisigen Magistrale unter Fahrdrabt, so daß wir sicherlich auch Ellok-Oldtimern begegnen werden. Beim Betrachten der Formsignale, der Straßenverkehrszeichen und Straßenfahrzeuge stellen Sie fest, daß unsere Anlage etwa die Zeit Ende der fünfziger Jahre widerspiegelt. Unser Zug erreicht nun eine große Stahlgitterbrücke, auf der die untere Hauptstrecke überquert wird. Kurz hinter der Brücke zweigt die

Strecke einer nicht elektrifizierten Nebenbahn ab. Unser Zug rollt auf der zweigleisigen Hauptstrecke weiter und legt sich, eine Blockstelle passierend, in eine weite Linkskurve. Wieder wird eine Bahnstrecke überquert, diesmal auf einem gemauerten Brückenbauwerk. Diese Strecke gehört zu einer eingleisigen Nebenbahn, die vor der Linkskurve in das Gegengleis unserer Hauptbahn einmündet. Links bietet sich jetzt ein Blick auf eine kleine Ortschaft. Die Durchgangsstraße kreuzt kurz hinter der Steinbogenbrücke niveaugleich unsere Streckengleise. Dieser Bahnübergang ist durch eine vom fahrenden Zug zu schaltende Blinklichtanlage gesichert. Nach kurzer Fahrt entdecken wir auf der rechten Seite die Anlagen eines großen Bahnbetriebswerks. Besonders ins Auge fallen der Ringlokschuppen mit seiner Drehscheibe und der Wasserturm. In einer flachen, langgestreckten Rechtskurve passieren wir das Bw. Links unterhalb unserer Trasse liegt der kleine Ort, und vor uns erkennen wir den "Burgberg", ein beliebtes Ausflugsziel. Da dieser Berg ein für die Bahn unüberwindliches Hindernis darstellt, werden die Gleise in einer Linkskurve vorbeigeführt.

Schon rattern unter den Rädern unseres Zuges die Einfahrweichen des Bahnhofs, und genau vor dem Ausfahrtssignal kommt die Wagenschlange zum Halten. Hier überholt uns ein mit zwei Schnellzugloks der Baureihe 01 bespannter Fern-D-Zug, dann kann unsere Fahrt fortgesetzt werden. In Fahrtrichtung rechts sieht man die Freiladestraße mit einem Überladekran, der speziell für den Holzumschlag benutzt wird. Ein kleiner Flußlauf begleitet nun unsere Bahnstrecke. Bald darauf überqueren wir diesen Fluß, der am Anlagenrand verschwindet, und erreichen ein Unterfahrungs-Bauwerk der oberliegenden Hauptstrecke. Auf der anderen Seite des Bahndamms wird unser Zug wieder sichtbar und setzt seine Fahrt in einem Einschnitt fort, der uns unter der Stahlgitterbrücke hindurchführt. Rechts hinten werden die Reste einer früheren Gleisverbindung sichtbar. Diese Nebenbahnstrecke, die einstmals hier einmündete, endet nun einige Modellmeter vor dem Hauptgleis. Das Empfangsgebäude eines kleinen Haltepunkts existiert noch; das Formsignal wurde durch ein Kreuz als ungültig erklärt, und den Gleisabschluß bildet ein ansrangierter Reisezugwagen.

Ein weiterer Bahnübergang wird passiert, die Schranken schlossen sich schon lange vor der Vorbeifahrt selbsttätig. In leichtem Bogen führt unsere zweigleisige Hauptstrecke parallel zu einer Straße zu einem Tunnelportal. Dieses entpuppt sich nach Durchfahrt als weiterer getarnter Mauerdurchbruch, durch den die Gleise in den zweiten, tieferliegenden Schattenbahnhof führen.

Verehrte Leser, nun kennen Sie den größten Teil unserer Strecken aus der Sicht des Reisenden. Güterzüge aber benutzen teilweise andere Trassen. Zufällig steht auf dem Nachbargleis ein schwerer Güterzug, mit einer Dampflokomotive der Baureihe 44 bespannt, zur Ausfahrt bereit. Eine zweite 44er am Ende des Zuges fungiert als Schiebelokomotive. Der Lokführer der Zuglok lehnt gerade aus dem Fenster. Fragen Sie also schnell: "Guten Tag, Meister, dürfen wir eventuell...?" Der Meister nickt freundlich, nur sein "Linksaußen" brummt etwas von



Bild 3: Ein VT 98 mit Steuerwagen wird zur Bewältigung des Nahverkehrs eingesetzt.



Bild 4: Ein alter Akku-Triebwagen hat Ausfahrt aus "Niedlingen" und macht sich auf den Weg.

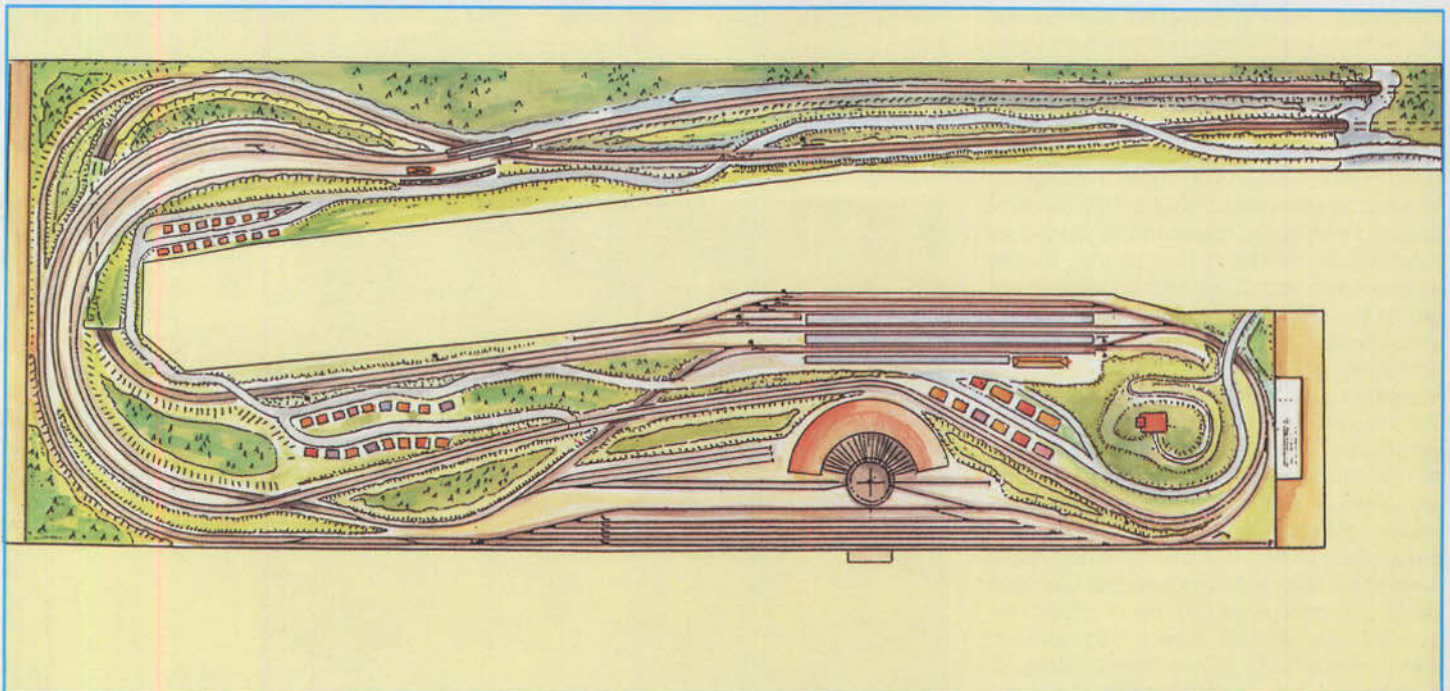
Bild 5: Mit dem Einsatz unterschiedlicher Fahrzeuge wird die Entwicklung der Triebwagen dokumentiert. Viel Sorgfalt wurde auf eine realistische Wiedergabe der Gleistrassen gelegt.





Bild 6 (links oben): Eine kleine Idylle am Rande der Bahn stellt dieses Teich-Biotop dar. Blühende Seerosen lassen ein Stück unberührte Natur erahnen. Der Angler am Seeufer wartet geduldig auf seinen nächsten Fang. **Bild 7 (darunter):** Der Stadtteil wurde geschickt mit relativ wenigen Gebäuden dargestellt. Wesentlich sind die vielen Einzelheiten, wie geteilte Fahrbahn, Zebrastreifen, Markttreiben u.a. Zum guten Gesamteindruck trägt auch die farbliche Nachbehandlung der einzelnen Bauwerke bei. **Bild 8 (oben Mitte):** Die Anlage des Modelleisenbahner-Freundeskreises Wuppertal wurde in der bekannten U-Form gestaltet. Durch diese Bauweise ist es möglich, jeden Punkt der Anlage bequem zu erreichen, was bei den Bauarbeiten und bei Umgestaltungen

Bild 9: Der Gleisplan der Clubanlage wurde für lange Fahrstrecken ausgelegt. Zwei zweigleisige Hauptstrecken gestatten den Einsatz von Triebfahrzeugen aller drei Traktionsarten. Durch Mauerdurchbrüche, die als Tunnelröhren kaschiert wurden, erreichen die Züge die übereinanderliegenden Schattenbahnhöfe. Die Bahnhofsanlage ist in einen Personen- und einen Güterbahnhof aufgeteilt. Ein großes Bahnbetriebswerk mit Ringlokschuppen dient als Stützpunkt für die zahlreich eingesetzten Dampflokomotiven.





positiv zu Buche schlägt. Lange Fahrstrecken ermöglichen den Einsatz von Zügen mit hoher Achszahl. Ein weiterer Vorteil eines großen Clubraums ist die Möglichkeit, Materialien des großen Vorbilds zur Schau stellen zu können. **Bild 10 (rechts oben):** Die Gebäude an dieser Straßenkreuzung entstanden aus Pola-Bausätzen, die mit Hilfe von Pinsel und Farbe ihr typisches Aussehen erhielten. Reklameschilder, Aussteller und Ladenschilder beleben die Szene zusätzlich. **Bild 11 (darunter):** Auch die Moderne Bahn darf auf einer Clubanlage nicht fehlen. Der Lufthansa-Airport-Express schafft die Verbindung zum nächsten Flughafen. Eine eigenwillige Brückenkonstruktion führt die Straße über die elektrifizierte Hauptbahn zur nächsten Ortschaft.

Bild 12: Die Schattenbahnhöfe im anschließenden Nebenraum wurden aus Platzgründen in zwei Etagen übereinander angeordnet. Insgesamt 28 Zug-garnituren können in den beiden Abstellbahnhöfen Platz finden, wobei die Gleislängen auch für extrem lange Züge ausreichend dimensioniert sind. 30 Weichen sind für die Verbindung der einzelnen Gleisstränge in einem Schattenbahnhof erforderlich. Die Schattenbahnhöfe sind als sogenannte Kehrschleifenanlagen ausgebildet, d.h., die Züge fahren nach der Durchfahrt wieder in Gegenrichtung aus.

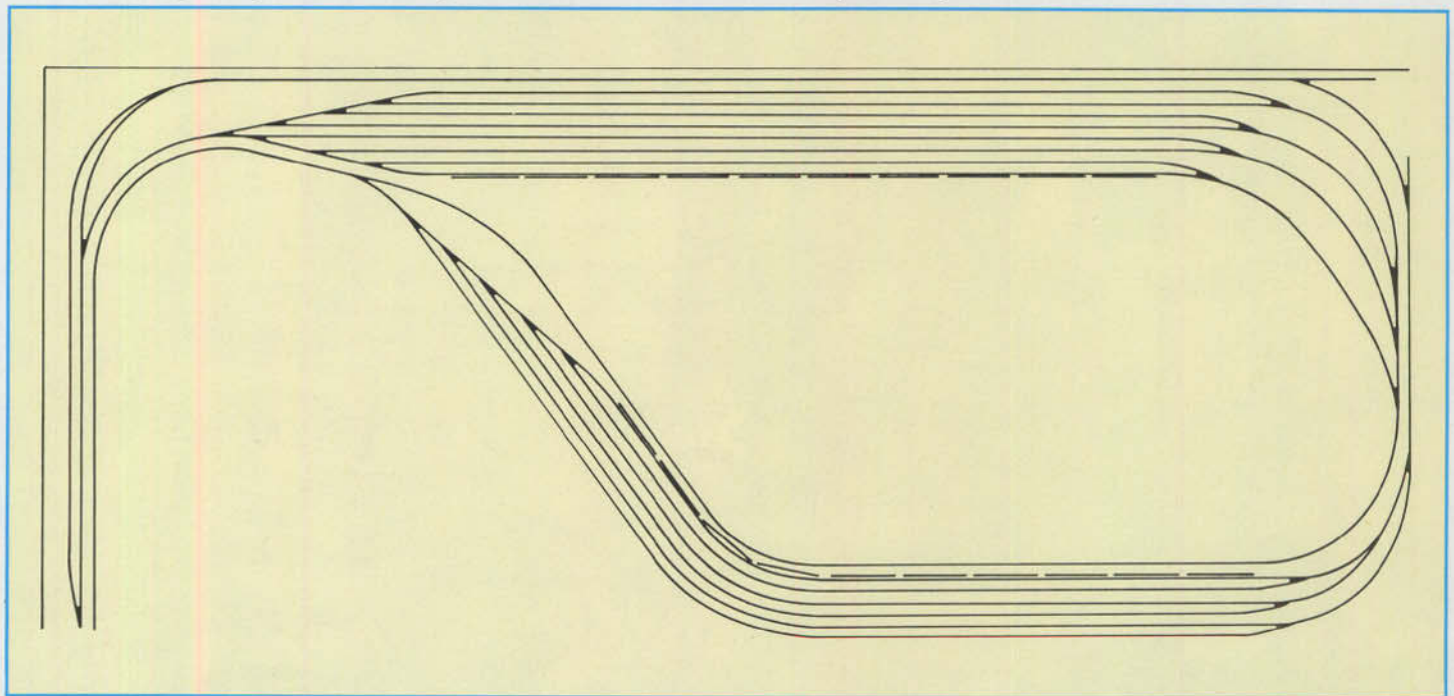




Bild 13: Vor dem Bw-Gelände mit seinen Behandlungsanlagen liegen die weitläufigen Gleisanlagen des Güterbahnhofs.

„komischen Eisenbahnarren“ vor sich hin. Der Abfahrtsauftrag wird erteilt. Der Lokführer betätigt die Dampfpeife und gibt einen Achtungspfeiff, der vom Lokführer der Schublok in gleicher Weise quittiert wird. Die Steuerung ist voll ausgelegt, die Zylinderhähne werden geöffnet und der Regler gefühlvoll nach links geschoben. Langsam, unter donnernden Auspuffschlägen, setzen die beiden Dreizylindermaschinen die schwere Last in Bewegung. Bleiben Sie am besten auf der rechten Seite des Führerhauses, denn hinter dem Lokführer stören Sie am wenigsten. Bis hinter den Einschnitt ist es die gleiche Strecke wie vorhin, hier aber zweigt

das Güterzuggleis von der Hauptstrecke ab. Der Rechtskurve folgend, stampft unser Zug den Gütergleisen unterhalb des Bahnbetriebswerks entgegen. Da diese Nebenlinie nach der Ausfahrt aus den Gütergleisen wieder die Hauptstrecke erreicht, haben hier Güterzüge oft erst einmal Pause, denn der hochwertige Reisezugverkehr hat unbedingten Vorrang. Nach langer Wartezeit setzt sich unser Zug wieder in Bewegung in Richtung Burgberg. Der Bahnhof der kleinen Ortschaft wird ohne Halt durchfahren, und der Zug strebt auf der bereits bekannten Gleisführung seinem nächsten Ziel, dem Schatzenbahnhof, zu.

Diese Schüttelei auf der Dampflok hat Ihnen sicherlich gereicht; Ihre Kleidung hat übrigens auch etwas „abbekommen“. Es ist nun an der Zeit, sich wieder zur Normalgröße zu entwickeln, um das Gelesene und auf den Bildern Gesehene zu verarbeiten. Wir hoffen, daß Ihnen unsere Rundreise etwas Spaß gemacht hat. Jeden ersten Freitag im Monat haben wir unsere Clubräume ab 20 Uhr für Gäste geöffnet und führen dann einen interessanten Fahrbetrieb vor.

Modelleisenbahner-Freundeskreis Wuppertal

Bild 14: Eine gotische Kirche beherrscht diesen Anlagenteil. Momentan sind die Handwerker mit Renovierungsarbeiten beschäftigt.
Fotos: Modelleisenbahner-Freundeskreis Wuppertal





Bild 1: Das Ergebnis der Umbauarbeiten an der neuen 1042 der ÖBB, die aus einem Lima-Modell entstand, kann sich sehen lassen. Beachtenswert sind die zierlichen, aus Messingdraht und Litze selbstgebaute Scheibenwischerattrappen.



Bild 2: In ihrem neuen Farbleid und den im Text erwähnten baulichen Änderungen hat die 1042 im Vergleich zu der Ursprungsversion deutlich an Aussehen gewonnen.

Die Reihe 1042 der ÖBB im neuen Design

Als zu Beginn letzten Jahres bekannt wurde, daß die Lokomotiven der ÖBB-Baureihe 1042 ein leicht verändertes Erscheinungsbild erhalten sollen, waren Eisenbahner und Eisenbahnfreunde gleichermaßen skeptisch. Für viele war die 1042er doch die schönste Nachkriegs-Ellok auf österreichischen Gleisen!

Aus Gründen der Vereinheitlichung von Ersatzteilen erhalten die Lokomotiven nun solche Scheinwerferkonsolen, wie sie beispielsweise bei den Reihen 1044 und 2043 eingebaut sind. Aus optischen Gründen wurden diese jedoch in waagerechter Form eingesetzt. Der zweite auffällige Punkt betrifft die Eckfenster, die entfallen. Auf diese Weise will man endlich die Schwierigkeiten beseitigen, die es mit diesen Scheiben immer wieder gab. Gelegentlich soll es sogar vorgekommen sein, daß sich solch eine Eckfensterscheibe während der Fahrt auf Nimmerwiedersehen verabschiedete. Weiterhin wird die Griffstangenanordnung leicht verändert.

Als dann im April 1990 die erste Maschine, noch dazu im neuen Anstrich, aus der HW kam, staunte man. Für einige stand nach dem ersten Blick schon fest: Die 1042 hat durch diese kleine "kosmetische Operation" nur gewonnen! Beim Grazer Eisenbahner-Modelleisenbahnclub (GEMEC), der sich zum Großteil aus Lokführern zusammensetzt, die ständig auf Maschinen der Reihe 1042 ihren Dienst leisten, war bald klar, daß ein Modell einer solchen "neuen" Maschine her mußte. Nach etwa 100 Arbeitsstunden wurde dann die 1:87-Ausgabe der 1042.556-9 ausgeliefert – sogar noch einige Tage, bevor die in Graz stationierte Vorbildlokomotive ihren Dienst wieder aufnahm.

Ausgangsbasis für den Umbau unter der Leitung von Herrn Kurt Bauer war ein Lima-Modell, bei dem freilich recht umfangreiche Änderungen vorgenommen werden mußten. Neben den erwähnten Abweichungen gegenüber der alten Version (Scheinwerferkonsolen, Eckfenster) wurde auch das Dach unter der Verwendung

von Gerard-Stromabnehmern, einigen Bauteilen von Schwarz (Hauptschalter, Zugfunkantenne) und Roco (Oberspannungswandler) sowie neuen Dachleitungen aus Messingdraht völlig neu gestaltet.

Die beim Lima-Modell angespritzten Griffstangen mußten entfernt und durch solche aus Messing- bzw. Stahldraht ersetzt werden. Die Scheibenwischer wurden aus Messingdraht und Litze selbst hergestellt. Am Rahmen brachte man Pufferauftritte von Schwarz, einen Sifa-Antrieb einer Roco-1118 und Federpuffer an. Eine Stirnseite wurde mit Originalkupplung, Bremsschläuchen und Elektroheizung ausgerüstet, während auf der anderen Seite eine Kurzkupplungskinematik eingebaut wurde. Um den Erfordernissen auf der Clubanlage des GEMEC zu entsprechen, steht auch der Einbau eines Faulhaber-Motors an. Abschließend erfolgte die Lackierung des Modells in den entsprechenden RAL-Farben nach dem neuen ÖBB-Schema. **Jürgen Guß**

Bild 3: Die Dachpartie des Lima-Modells wurde erheblich umgebaut, damit sie dem Original entspricht. Zum Einsatz gelangten diverse Kleinteile und Messingdraht aus der Bastelkiste.

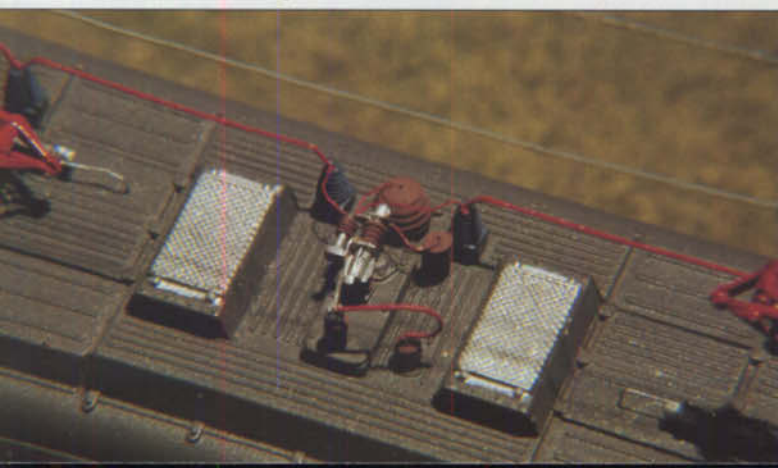
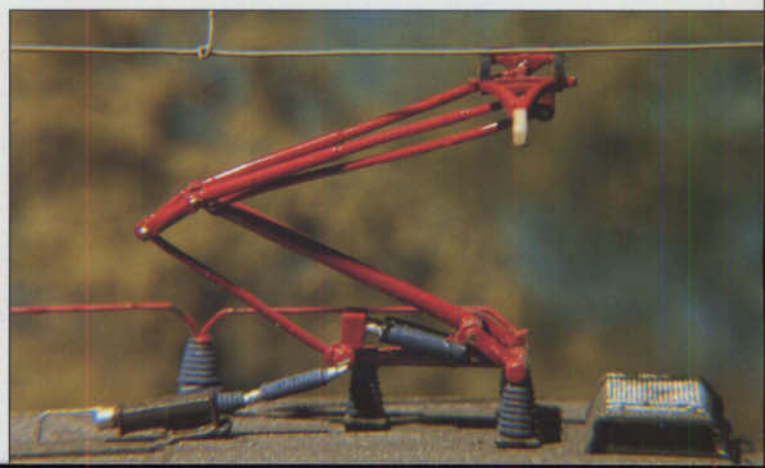


Bild 4: Die Original-Stromabnehmer der Lima-Lokomotive wurden gegen solche von Gerard ausgetauscht. Sie geben dem Dachaufbau den "letzten Schliff". **Fotos: J. Guß**



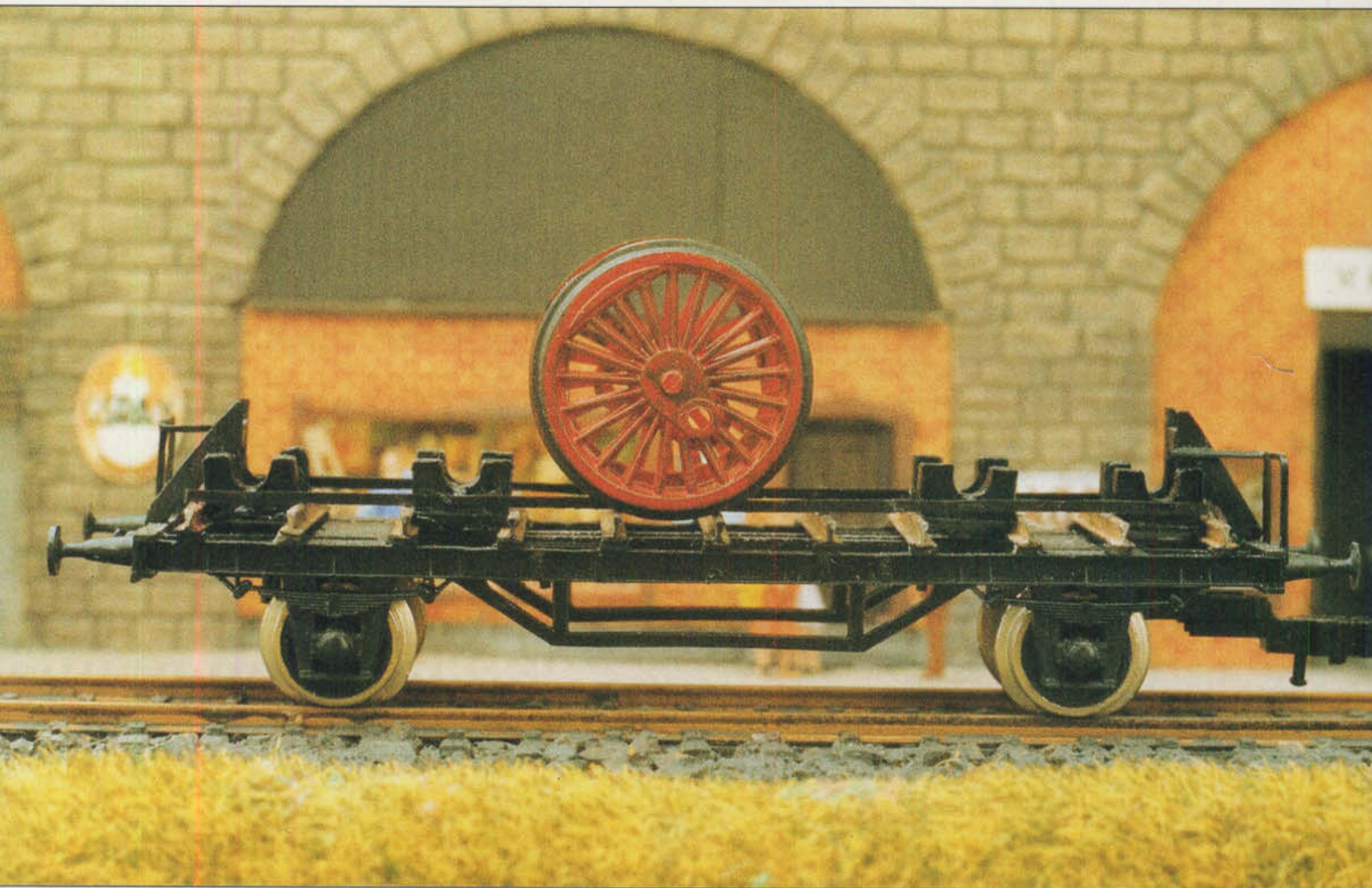


Bild 1: Das fertige Modell des Radsatz-Transportwagens im Einsatz auf der Anlage des Erbauers.

Ein ganz besonderes Modell: der Radsatz-Transportwagen

Häufig findet man im Modell-Bw Radsätze als Ausschmückungsteile. Wie aber sind sie dorthin gekommen? Sicherlich mit einem Spezialwaggon, und den wollen wir als Modell bauen. Zwei Vorbildfotos dienen als Grundlage für den Bau. Der abgebildete Waggon hat eine Länge über Puffer von 10,0 m, besteht aus einem offenen Fahrwerksrahmen mit Sprengwerk und dient zum Transport von einem oder mehreren Radsätzen verschiedener Durchmesser. Entstanden sind derartige Wagen durch Umbau vorhandener Waggons, wofür u. a. auch O-Wagen verwendet wurden. Nach dem Umbau wurden diese Wagen als Dienstfahrzeuge geführt.

Für das H0-Modell verwenden wir, um dem filigranen Aussehen des Vorbilds möglichst nahe zu kommen, Unterteile von Güterwagen, die eine Nachbildung dieses Fachwerkrahmens aufweisen. Besonders gut geeignet sind Kesselwagenmodelle von Sachsenmodelle oder Fleischmann. Für den Bau des Modells werden benötigt: zwei Kesselwagen-Unterteile Art.-Nr.

Bild 2: Wer das Besondere liebt, sollte als Ladegut anstelle der hier verwendeten Achse die zierlichen Radsätze von Brawa verwenden, ein Kostenaufwand, der sich durch den ausgezeichneten optischen Eindruck bezahlt macht.



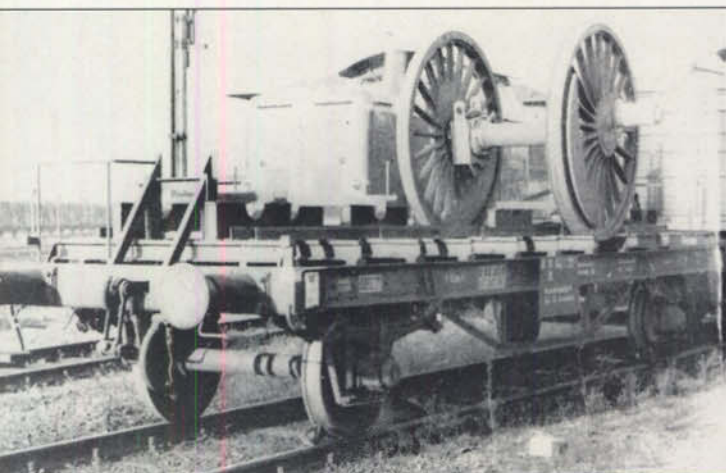


Bild 3: Schrägsicht eines Vorbildwaggons.

16203 von Sachsenmodelle bzw. Art.-Nr. 5420 von Fleischmann; elf Schienenprofile 29 mm lang; zwei Holzleistchen mit den Abmessungen von 1,2 mm x 0,5 mm, 100 mm lang; Messingdraht 0,3 mm bzw. 0,5 mm dick für Geländer; Kunststoff bzw. Messing für die Halterungen, Begrenzungswinkel, Auflagestücke und Sprengwerke; Humbrol- oder Revellfarbe mattschwarz. Ob für die Kleinteile Kunststoffmaterial oder Messing verwendet wird, richtet sich nach den jeweiligen Fertigkeiten im Kleben oder Löten des Modellbauers, hat aber auf den Bau und das Aussehen des Modells keinerlei Einfluß. Als erstes sind die gewählten Kesselwagenmodelle vorsichtig in Ober- und Unterteil zu zerlegen. Das Oberteil wandert für eine spätere Verwendung in die Bastelkiste. Für meinen Nachbau verwendete ich Fahrzeuge von Sachsenmodelle.

Zwei Unterteile werden 50 mm vom Wagenende, gemessen von der Seite ohne Bremsenstand, direkt nach der fünften Strebe getrennt und plangefeilt. Die Querstreben beider Hälften sind um etwa die Hälfte ihrer Dicke zu verschmälern. Beide Hälften werden nun an diesen Querstreben zusammengeklebt. Während das neue Fahrwerk austrocknet, sind die 22 Auflageplättchen für die Schienenquerlagen mit den Maßen 2 mm x 2 mm aus 1 mm dicken Kunststoffresten zuzuschneiden. Anschließend werden sie oben auf die Längsträger mit folgendem Abstand

aufgeklebt: beidseits 3,5 mm vom Rahmenende und dann jeweils mit 9,3 mm Abstand von Plättchenmitte zu Plättchenmitte. Auf diese sich parallel gegenüberliegenden Auflagen werden die auf 29 mm Länge zugeschnittenen und versäuberten Schienenprofile mit Uhu-Sekundenkleber befestigt. Nun folgen die Lagerböcke für kleinere Radsätze. Sie entstehen aus acht Stücken Kunststoffmaterial, jeweils 8,6 mm x 4,5 mm x 1,0 mm groß. In die obere Breitseite wird eine ausgerundete Vertiefung von 2,5 mm Breite und Tiefe eingefeilt. Diese Ausrundungen sind auf dem Vorbildfoto zu erkennen. Die Lagerböcke werden paarweise mit 6 mm Zwischenabstand mittig auf den Längsträgern zwischen 1. und 2., 3. und 4., 8. und 9. sowie 10. und 11. Schiene befestigt.

Nach dem Trocknen der Klebestellen erhalten jeweils zwei Lagerböcke einen Rahmen. Gut geeignet ist hierfür stabiles Kunststruckpapier, das in 2 mm breite Streifen geschnitten und an der senkrechten Seite eines Lagerbocks festgeklebt wird. Nach dem Trocknen wird der Streifen abgewinkelt und in gleicher Weise mit dem gegenüberliegenden Lagerbock verklebt. Am Ende entsteht (in der Draufsicht) ein rechteckiger Kasten, der immer zwei Lagerböcke umschließt. Es folgen die zwei Längsleisten mit den Maßen 1,2 mm x 0,5 mm x 100 mm, die in einem Abstand von 1 mm rechts und links neben den Lagerböcken auf den Querschienen

zu befestigen sind. Zur Arretierung der Radsätze werden jeweils über zwei Querschienen reichende Leisten mit einer Länge von 18 mm vor die Längsleisten geklebt. Der Abstand zu den Längsleisten richtet sich nach dem Innenmaß der zum Transport vorgesehenen Radsätze, das etwa 1 mm bis 1,5 mm beträgt. Der Radsatz muß straff sitzen und darf sich nicht nach rechts oder links verschieben lassen.

Nun folgen entsprechend dem Vorbildfoto die Sprengwerke mit einer Länge von 45 mm; die senkrechten Streben stehen in einem Abstand von 27 mm und fixieren das Sprengwerk genau 4,5 mm unter der Rahmenunterkante. Dafür werden schmale Streifen mit einem Querschnitt von 1,0 mm aus Kunststoffmaterial geschnitten und entsprechend befeilt. Aus dem gleichen Material werden die Endstücke gefertigt, die aus Streifen von 2,0 mm Breite und einer Stärke von 0,5 mm bis 1,0 mm entstehen. Die Endstücke stellen keine Dreiecke dar, sondern bestehen aus im Winkel zusammengesetzten Profilen, die mittig auf dem Rahmen aufsitzen und durch eine 4,0 bzw. 5,0 mm lange Leiste verbunden sind. Die Länge richtet sich nach der Stärke des verwendeten Kunststoffes; das Außenmaß der Endstücke muß in jedem Fall 6 mm betragen. Die letzte Arbeit bildet die Herstellung der Geländer aus Messingdraht. Entsprechend einer Höhe von 8,5 mm werden sie aus einem Drahtstück mit einer gestreckten Länge von 14 mm vorgebogen, anschließend verlötet und in die vorbereiteten Bohrungen im Rahmen eingesteckt. Zusätzlich werden sie noch mit den Endstücken verklebt.

Der Wagen ist nun bereit zur Farbgebung. Außer den querliegenden Schienen, die entweder rostig oder eisenfarben dargestellt werden, erhält das Fahrzeug eine mattschwarze Farbgebung. Den Abschluß bildet nach dem völligen Trocknen die Beschriftung aus entsprechenden Beschriftungssätzen von Gaßner.

Die Trennschnitte bei Verwendung eines Fleischmann-Unterteils sind in Bild 5 dargestellt. Vor dem Zusammenbau sind bei diesen Unterteilen noch der Abflußstutzen in der Rahmenmitte sowie das Beschriftungsfeld zu entfernen. Als Ergebnis dieser kleinen Bastelarbeit entsteht ein neues, interessantes und nicht handelsübliches Modell, das nun in den Fahrzeugpark des Bahnbetriebswerks (Bw) oder Ausbesserungswerks (AW) eingegliedert werden kann.

E. Kühnlenz

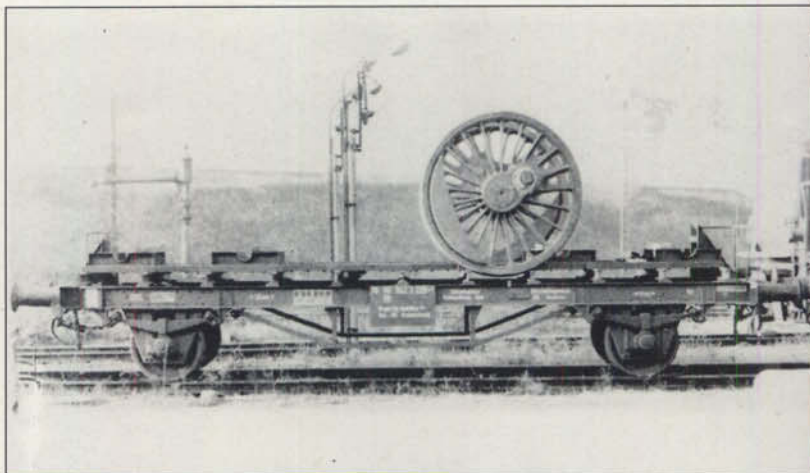


Bild 4: Die Seitenansicht läßt ebenfalls viele Einzelheiten erkennen.

Bild 5: Der Zuschnittplan bei Verwendung eines Fleischmann-Unterteils. Fotos: E. Kühnlenz

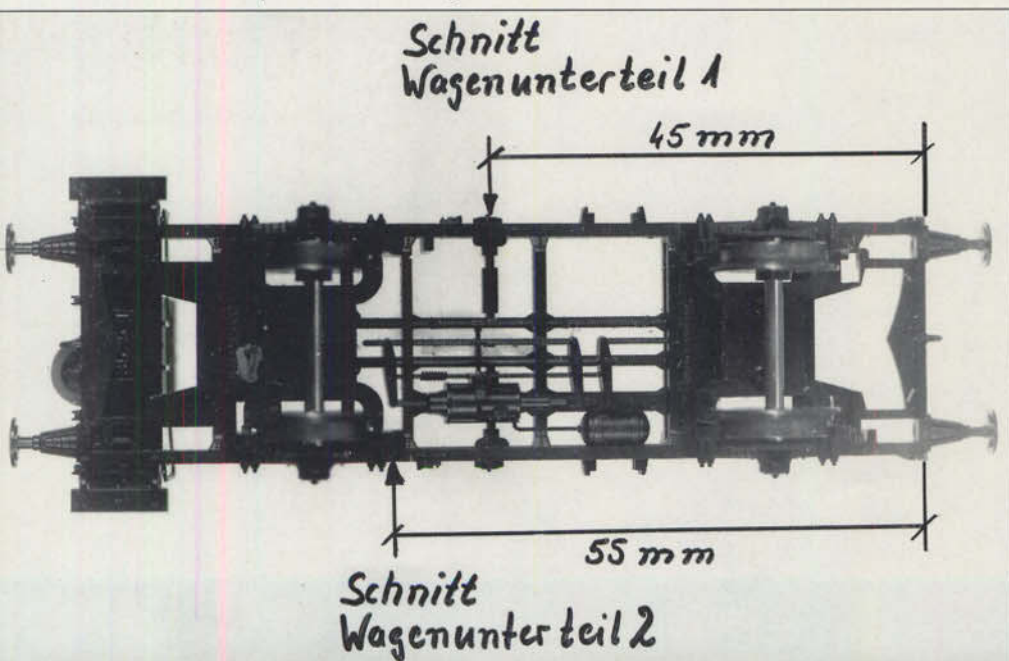




Bild 1: Wie man auf der Grundlage der fotografischen Dokumentation zu einem gelungenen Gebäudemodell kommt, soll auf den nächsten Seiten beschrieben werden.

Vorbild – Foto – Modell

Ihr Wunschmodell

Stellen Sie sich vor, Sie unternehmen einen Ausflug und erkunden mal wieder für Sie noch unbekanntes Bahnterrain. Neben vielen kleinen Sachen, die man ohne Probleme auf seiner Modellbahnanlage nachgestalten kann, entdecken Sie ein Gebäude, das so richtig in Ihre Anlage passen würde. In Gedanken sehen Sie dieses Bauwerk schon im entsprechenden Maßstab auf der Anlage stehen.

Es gibt mehrere Möglichkeiten, sich diesen Wunsch zu erfüllen. Die einfachste Variante ist – soweit im Sortiment der Gebäudehersteller vorhanden – sicherlich die Nutzung eines ähnlichen Gebäudebausatzes. Durch geringe Änderungen und Anbringen von typischen Details kommt man sehr schnell zum gewünschten Ergebnis. Auch eine Kombination aus mehreren Bausätzen führt oft zum Erfolg. Ist aber im reichhaltigen Angebot der Modellhersteller nichts Geeignetes zu finden, bleibt nur der Selbstbau. In diesem Beitrag soll eine einfache Methode der Umsetzung eines Vorbildmotivs ins Modell beschrieben werden, nicht jedoch die Bautechnologie des gezeigten Modells.

Das schnelle Projekt

Sicher sind die wenigsten Modellbahnfreunde gelernte Architekten, die ein Vorbild exakt auf-

zumessen wissen. Auch wäre solch eine Prozedur recht zeitaufwendig, und viele Details blieben dabei auf der Strecke. Ein Hilfsmittel, das uns die exakte Vorbildwiedergabe für zu Hause ermöglicht, sollte ein Modellbahner auf Erkundungstour aber immer bei sich haben: den Fotoapparat. Mit seiner Hilfe lassen sich die wichtigsten Gebäudetrakte, die verschiedenen Farben der einzelnen Gebäudeteile sowie Details an den Bauten und in der näheren Umgebung festhalten.

Wir fertigen Fotos von allen Seitenansichten des Gebäudes und auszugsweise von besonderen Details an. Am besten verwendet man dafür ein Normalobjektiv. Man stellt sich bei der Aufnahme nach Möglichkeit im rechten Winkel und auf die Mittelachse zur Gebäudefront, die im Bild festgehalten werden soll. Wir bilden also vom Aufnahmestandpunkt aus mit der Gebäudeansicht ein gleichschenkliges Dreieck. Soweit es die örtlichen Gegebenheiten zulassen, ist es günstig, alle Aufnahmen aus der gleichen Entfernung zum Gebäude anzufertigen. Das erspart uns beim Modellbau Umrechnungen, da sämtliche Bilder ja im selben Größenverhältnis vorliegen.

Zu den Aufnahmen nimmt man nun noch einige wenige Maße ab. Wichtig sind der Grundriß und ein sich an allen Seiten wiederholendes Maß, z.B. ein Fenster. Man kann auch eine bekannte Person, die als "Meßlatte" dient, mit ablichten.

Diese Person sollte direkt am Gebäude stehen. Wenige Maße genügen als Anhalt für den Nachbau des Bauwerks. Sind die Gebäude flach, halten sich auch die auftretenden Maßfehler in vertretbaren Grenzen.

Fotos als direkte Vorlage

Nun zur Umsetzung der Fotos. Gut ist dran, wer sich im eignen Labor die Fotovorlagen im gewünschten Maßstab Foto : Modell = 1 : 1 anfertigen kann. Aber auch alle anderen Modellbahnfreunde brauchen nicht zu verzagen. Dank der vielen Formate, die in den Fotolabors offeriert werden, ist bestimmt für jeden der annähernde Maßstab dabei. Da es sich bei den von den Labors angebotenen Vergrößerungen aber um Maschinenabzüge handelt, läßt sich der Abbildungsmaßstab nicht mehr beeinflussen. Hier ist fein heraus, wer alle Aufnahmen aus der gleichen Entfernung angefertigt hat; es stimmen dann die Ansichten auf dem Foto im Verhältnis zueinander.

Ein kleiner Zwischenschritt ist noch möglich: Hat man einen zweiten Satz maßstabgerechter Fotos zur Hand, schneidet man nach dem Bastelbogenprinzip die einzelnen Gebäudeteile aus und klebt sie zusammen. Das Dach wird aus Pappe gefertigt.



Bilder 2 bis 7: Die Gegenüberstellung Vorbild – Modell zeigt die gute Umsetzung des Originals. Der Farbton

Die Proportionen sollten stimmen

Dieses Orientierungsmodell kommt an die gewünschte Stelle der Modellbahnanlage. Das Pappmodell gibt wichtige Hinweise bezüglich der Proportionen des Modells im Verhältnis zu schon vorhandenen Modellbauten. So erkennt man schon vor der Hauptarbeit, ob sich das neue Modell harmonisch in das Ensemble der vorhandenen Bauwerke einfügt. Zum Teil werden ja von der Industrie Modelle angeboten, die nicht exakt im Maßstab gehalten sind (oft zu klein). Es ist also möglich, daß wir den Maßstab unseres Modells etwas abändern müssen, um den Gesamteindruck der Gebäude nicht zu beeinträchtigen. Ist die endgültige Größe für das Gebäude gefunden, kann der Bau des Endmodells beginnen.

Das Grundmaterial kann verschiedener Art sein. Prägeplatten und -pappen werden von den verschiedenen Herstellern in unterschiedlichen Formen angeboten. Bei der Auswahl sollte man z.B. aber schon auf die Steingröße oder ähnliche, beim Bau nicht zu beeinflussende Fakto-





des Gebäudemodells wurde den schon vorhandenen Modellen angepaßt. **Fotos: J. Albrecht**

ren achten. Fenster, Treppen, Geländer, Lampen und vieles andere finden sich in der Bastelkiste. Nach kleinen Veränderungen an diesen Teilen (z.B. Einsetzen bzw. Entfernen von Fenstersprossen) hat man oft schon das benötigte Bauteil zur Hand. Auch mit Hilfe von Draht und Pappe kann man so manches nachbilden.

Liegen die Fotos im Maßstab 1:1 vor, lassen sich die Maße direkt auf das Baumaterial übertragen. Handelt es sich um Fotos in einem anderen Maßstab, kann man anhand der aufgenommenen Hilfsmaße (Fenster oder Person) alle benötigten Maße über eine Verhältnisgleichung berechnen. Der Umrechnungsfaktor, einmal im Taschenrechner gespeichert, erlaubt zügiges Arbeiten.

Nach diesem beschriebenen Prinzip entstand auch das Modell des Stellwerks 2 im Bahnhof Oschatz. Gebaut wurde es von Herrn Dr. Dietmar Pohl. Ich glaube, die gezeigte Gegenüberstellung Vorbild – Modell spricht für die Vorteile dieser Dokumentations- und Baumethode. Also vergessen Sie bei Ihrem nächsten Eisenbahntrip Kamera und Notizblock nicht!

Jürgen Albrecht



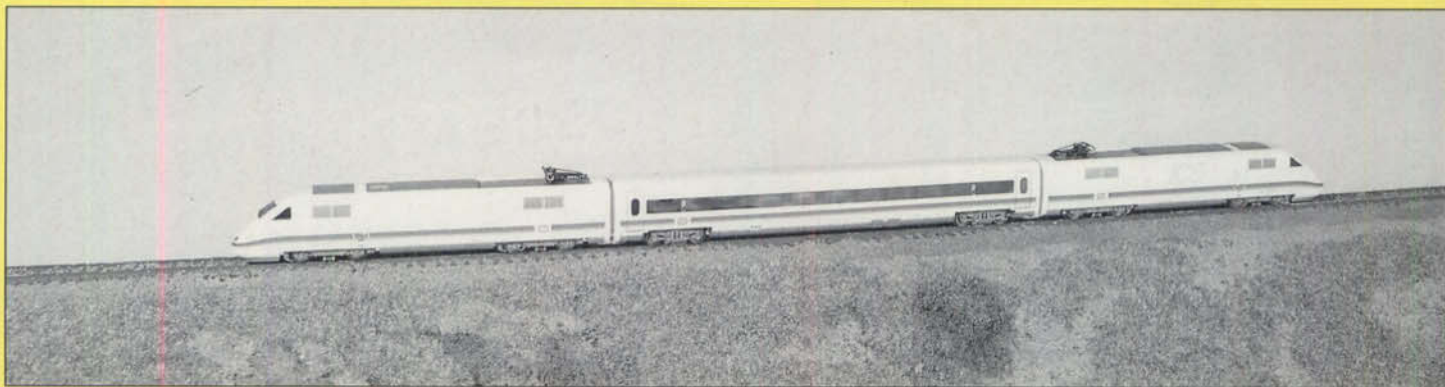


Bild 1: Eleganter und futuristisch wie sein großes Vorbild wirkt die Grundeinheit des neuen ICE in der Nenngröße N von Minitrix.



Bild 2: Ein gut detailliertes Modell der Diesellok der Baureihe 132 der DR steht nun auch den Freunden der Nenngröße N zur Verfügung.



Bild 3: Ein kleines Schmuckstück ist das Modell der Dampflokomotive "Hoya" in H0 von Weinert.

★ Schaufenster der Neuheiten ★

Roco

Eine Neuentwicklung ist der TEE-Triebzug der SNCF vom Typ RGP, Betriebsnummer X 2780/XR 7778. Mit dem Set der vierachsigen Umbauwagen der DB für Epoche 3 werden Zeitgenossen des TEE-RGP (Rame Grands Parcours = Fernverkehrstriebwagen) vorgestellt, die mit unterschiedlichen Drehgestellen und Beschriftungen einen interessanten Querschnitt durch die damaligen Ausstattungsvarianten darstellen. Mit den "Donnerbüchsen" in DR-Ausführung wird ebenfalls der Epoche 3 Rechnung getragen, wobei die fehlenden Klassenbezeichnungen kein Fehler sind, sondern den Vorbildgegebenheiten entsprechen.

Die "Deutsche Bundeswehr auf Reisen" verkörpert das neue Set, das einen Sanitätzug darstellt, der auf drei Niederbordwagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern verladen ist.

Trix

Die Moderne Bahn erobert sich die Modellanlagen mit dem hervorragend gelungenen Modell des ICE von Minitrix. Ein Blick von Minitrix auf den Triebfahrzeugpark in den östlichen Bundesländern bescherte den Modellbahnfreunden ein ausgezeichnetes detailliertes Modell der DR-Diesellok Baureihe 132.

Model Loco

Eine weitere Neuheit ist bereits im Fachhandel erhältlich: ein Modell der Dampflokomotive Baureihe 69^o (ehem. preuß. T 4²) in der Nenngröße H0. Dieser Komplettbausatz (Art.-Nr. ML 231) enthält neben sämtlichen Bauteilen einen Mashima-Motor, RP-25-Radsätze und einen kompletten Lokschildersatz. Der Bausatz eignet sich aufgrund seiner leichten Montage besonders für Einsteiger im Lokomotivbau.

Bilger

Spendenaktionen sind nichts Neues. Das Interna-



Bild 4: Ein Umbauwagen der DB, Epoche 3, aus dem neuen Set von Roco.



Bild 5: Roco bringt die "Donnerbüchsen" für Epoche 3 in DR-Ausführung.

Bild 6: Auch dieser Packwagen ist für die Epoche 3 ausgelegt.

Bild 7: Einer der drei Niederbordwagen von Roco mit Sanitätsfahrzeugen.



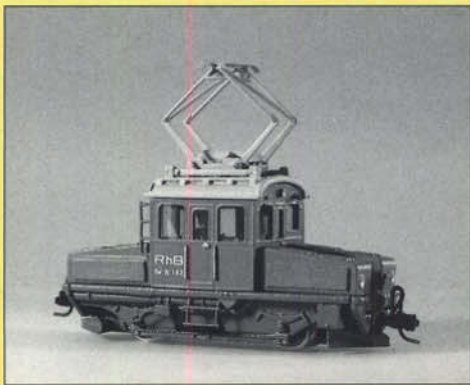


Bild 8: Railino schuf diese Ge 2/2 der RhB in Nm.

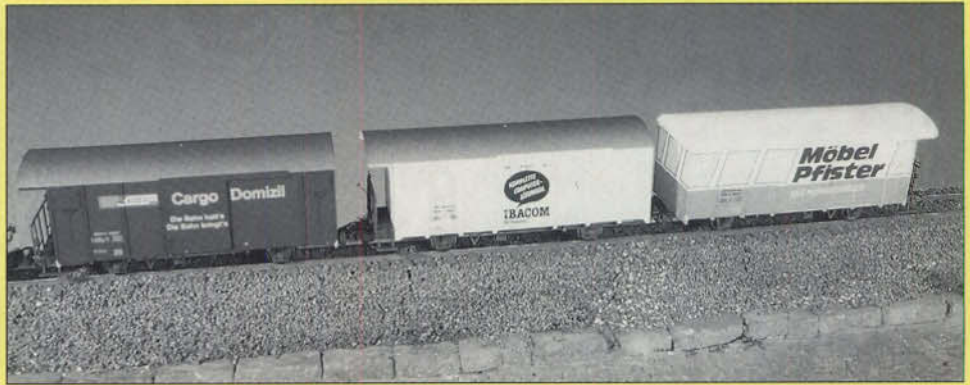


Bild 9: Bemo erweitert sein Fahrzeugprogramm der RhB u.a. mit diesen interessanten Güterwagen.

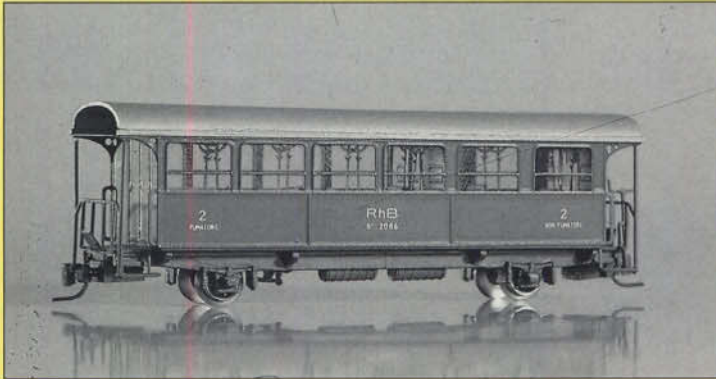


Bild 10: Gleichfalls in Nm gibt es diesen Reisezugwagen der RhB von Railino.

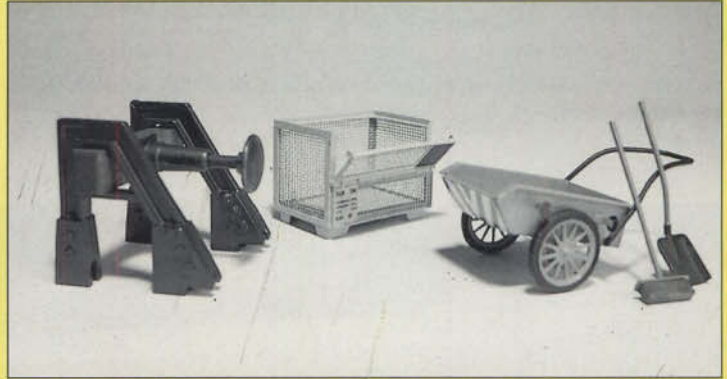


Bild 11: Nützliche Ausstattungsteile für die LGB-Bahn stellt Baumann vor.

tionale Rote Kreuz, Genf, stellte bereits 1940 Hilfsgüterzüge zur Versorgung von Kriegsgefangenen bereit. Diese Züge verkehrten als Blockzüge mit 50 Wagen von der Schweiz aus bis nach Polen, Ungarn und in die Balkanländer. Bilger schuf nunmehr eine erste Modellserie in der Nenngröße H0, die aus drei gedeckten Güterwagen G 10 der DRG besteht. Die Wagen haben noch ihre alte Farbgebung; nur das Anschriftenfeld wurde nach der SBB-Norm (graues Feld und weiße Schrift) geändert. Alle Wagen tragen auf dem Dach das Rote Kreuz im weißen Feld und das Schweizer Kreuz im roten Feld. Weitere Wagen sollen bei entsprechender Nachfrage einmal einen kompletten IRK-Zug ergeben. Neuheiten sind auch ein Privatgüterwagen K 3 der Spedition Jacky Maeder, Zürich (mit und ohne Bremserhaus), und ein Kühlwagen Berlin Gk der DRG bzw. Tk 38 der DB mit verschiedenen Aufschriften.

Weinert

Als Komplettbausatz feiert die Schmalspur-Dampflokomotive "Hoya", die es bereits früher von M+F gab, ihre Auferstehung. Dieses Modell ist in den Nenngrößen H0m und H0e wahlweise mit Mabuchi- oder Faulhaber-Motor erhältlich. Auf den Modellstraßen können ein Henschel HS 145 T (Art.-Nr. 4515), ein dazu passender zweiachsiger Hänger (Art.-Nr. 4516) sowie die Kaelble-Zugmaschine K 630 Z (Art.-Nr. 4511) in den vorhandenen Fahrzeugpark eingereiht werden.

Bemo

Zahlreiche neue Fahrzeugmodelle kommen aus Uhingen. Primär für Holztransporte beschaffte die RhB die vierachsigen Flachwagen Rp-w 8271 bis 8290. Die gedeckten Güterwagen entsprechen Umbauten der alten RhB-Güterwagen in den Jahren 1949 und 1952. Auch als Werbewagen werden sie eingesetzt. Im Jubiläumsjahr der Brig - Visp - Zermatt-Bahn stellt Bemo einen Reisezugwagen der BVZ vor, der auch auf dem Netz der FO und RhB zum Einsatz gelangt und überdies von der Berner Oberlandbahn (BOB) und den SBB beschafft wurde.

E. Hehl – Spur-0-Modelle

In Auslieferung sind derzeit die Ellok E 19 als AEG-Museumsversion sowie die blaue DB-Lok der Epoche 3. Die Modelle werden in Ganzmetallausführung aus Messing gefertigt. Weiterhin sind die gedeckten Güterwagen G1 10 und Gms 44 (als Fertigmodelle und Bausätze) sowie die Diesellok V 36 als DB- und DR-Ausführung und als Lokomotive der FS erhältlich.

Railino

Ein weiteres Triebfahrzeug in der Nenngröße Nm ist die Universallokomotive Ge 2/2 162 der RhB. Das vollständig aus Messing gearbeitete Modell weist dank eines sehr flachen Antriebs einen freien Blick durch den Führerstand auf. Die zahlreichen Details, wie Scheibenwischer, Aufstiegsleitern, Bremsschläuche und Bremsbacken, werden höchsten Ansprüchen gerecht. Der Wagenpark wird

durch die Personenwagen der RhB AB² 1411-20 (Art.-Nr. 7204) und B² 2085/86 (Art.-Nr. 7205) erweitert. Fahrwerk und Inneneinrichtung bestehen aus Messingschleuderguß, die Aufbauten aus Messing. Die Wagen weisen eine Länge über Puffer (LüP) von nur 69 mm auf.

LGB

Zahlreiche neue Fahrzeuge kommen aus dem Hause Lehmann. Die Dampftramwaylok "Elias" (Art.-Nr. 2150) ist optisch und mechanisch ein ganz besonderes Schmuckstück. Dazu gibt es einen sogenannten Fakultativwagen (Art.-Nr. 4039), der, als Ausdruck der notorischen Sparsamkeit bei Schmalspurbahnen, wahlweise als Personenwagen (mit Holzbänken) und als Gepäckwagen (ohne Bänke) eingesetzt werden kann. Ein DR-Reisezugwagen mit Gepäckabteil (Art.-Nr. 3171) hat sein Vorbild bei der Harzquerbahn.

Bild 12: Der Fakultativwagen von LGB mit vielen Details und herausnehmbaren Holzbänken.





Bild 13: Eine technische Besonderheit ist das Modell einer Dampftramway-lok von LGB.

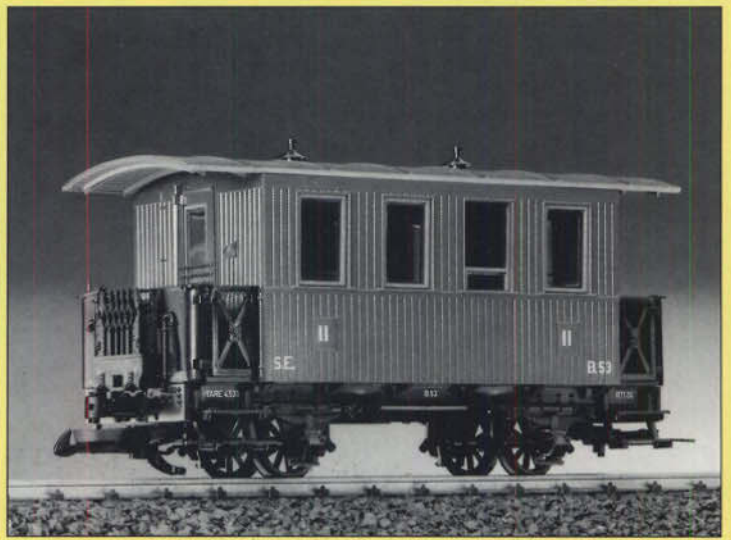


Bild 14: Auch dieser Oldtimer-Reisezugwagen kommt von LGB.



Bild 15: Nach einem Vorbild der FO gestaltete LGB diesen schmucken Reisezugwagen.

Bild 16: Neu im Fahrzeugpark der 0-Modelle ist die E 19, die in zwei Varianten erhältlich ist.

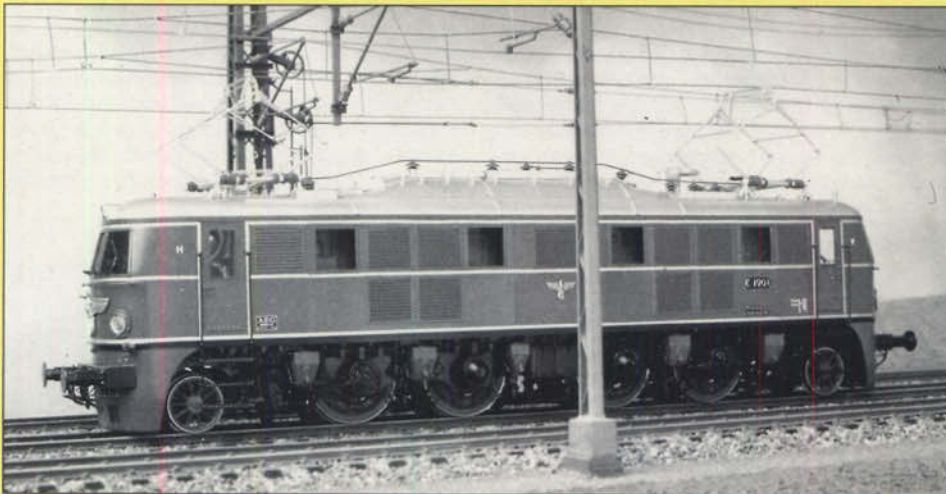
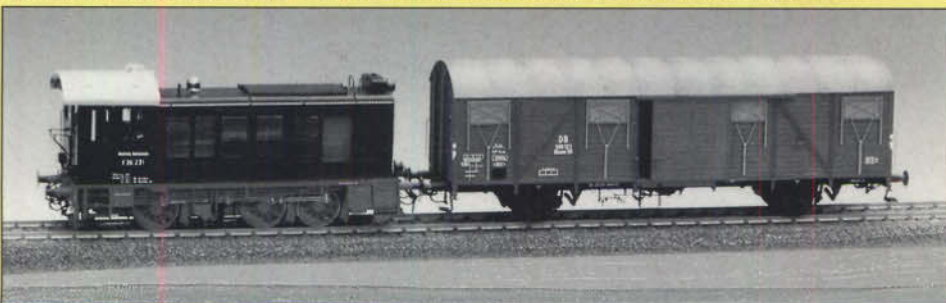


Bild 17: Die V 36 in der Nenngröße 0 mit dem ebenfalls neuen gedeckten Güterwagen G1 10.



Für die FO wurde der Einheitswagen III (Art.-Nr. 3267) gebaut. Der Personenwagen "Tamsweg" (Art.-Nr. 3307) ist bei der StLB-Murtalbahn in Österreich beheimatet. Von der Stainzer Lokalbahn in der Steiermark stammt das "Kräuterwagel" (Art.-Nr. 3407). Für den großen Durst ist der Bierwagen der Brauerei "Thurn und Taxis" (Art.-Nr. 4126) das geeignete Zubringerfahrzeug. Den bereits im Programm enthaltenen gedeckten Güterwagen gibt es nun auch in hellblauer Farbgebung mit der Werbeaufschrift "Cargo Domizil" als Waggon der RhB (Art.-Nr. 4127). Ein Personenwagen nach französischem Vorbild mit der Waggonnummer B. 53 vervollständigt das umfangreiche Fahrzeugprogramm von Lehmann. Der ÖBB-Fahrradwagen (Art.-Nr. 4163), der vierachsige Auto-transportwagen (Art.-Nr. 4159), ein Gepäckwagen der amerikanischen Gesellschaft D & RGW (Art.-Nr. 3084), ein Containertragwagen der WP & Y (Art.-Nr. 4085) und ein Behältertragwagen der gleichen Bahngesellschaft (Art.-Nr. 4086) sind weitere Neuheiten für die LGB-Bahnen.

Baumann

Neues Zubehör für die große Spur ist im Fachhandel erhältlich. Der Prellbock mit einem gefederten Mittelpuffer in Stahl-/Holzbauweise läßt sich universal einsetzen. Ein Transportbehälter mit beweglicher Klappe sowie ein Straßenkehrwagen mit einzeln beiliegender Schaufel und Besen sind weitere brillant ausgeführte Ausschmückungsteile.

KH-Modellbahnbau

Als Anfang eines ganzen Programms bietet KH-Modellbahnbau eine Übergangsbühne und Güterwagentritte an. Neu sind auch Naß-Schiebebilder-Beschriftungen für den ETA 179 DRG und DB, die Kö I für drei Epochen, den ET 89 sowie die BR 42.9 und BR 52 mit Steifrahmentender DRG und DR (nach 1945).

Pola

Ein umfangreiches Neuheitenpaket stellte Pola für die Liebhaber der Nenngröße G zusammen. Für die phantastische Welt von "Franks Erlebnispark" bestimmt ist das filigrane Eingangstor mit einem 2 m langen Eisenzaun (Art.-Nr. 1872). Ein Karussell aus der Zeit der Jahrhundertwende (Art.-Nr. 1991) wird als Exklusivmodell 1991 vorgestellt. Das Figurenset "Familie Benecke" (Art.-Nr. 1832) enthält drei unterschiedliche "sitzende" Figuren; das Set "Bauer Weismüller" (Art.-Nr. 1833) besteht ebenfalls aus drei unterschiedlich gestalteten Figuren. Für die amerikanische Szene gedacht sind die Central City Station (Art.-Nr. 1807) sowie die Figurensets "Flammendes Herz" (Art.-Nr. 1834)



Bild 18: Ein Wagen aus dem dreiteiligen Set "Hilfsgüterzug" in H0 von Bilger.



Bild 19: Der Privatgüterwagen K 3 in H0 kommt ebenfalls von Bilger.

und "Big Joe" (Art.-Nr. 1835), die jeweils zwei Figuren aus dem Indianer- und Trappermilieu enthalten.

Vollmer

Radlbauer's Fahrradgeschäft (Art.-Nr. H0 3710) wird vor allem im bayerischen Raum viele Freunde finden. Eine weitere Attraktion dürfte das Standesamt (Art.-Nr. H0 3844) in limitierter Auflage darstellen. Neben einem Brautpaar gehört zu diesem Bausatz auch eine elektronische Musikausstattung für einen Hochzeitsmarsch, mit der die nötige Feststimmung in Preiser-Kreisen erzeugt werden kann.

Bild 4 bis 7: H. Obermayer; **Bild 1, 2, 9, 11 und 12:** D. Schubert; **alle übrigen:** Werkfoto



Bild 20: Den H0-Kühlwagen Berlin gibt es in den Ausführungen Gk der DR und Tk 38 der DB.

Bild 21: Die Central City Station von Pola für die Nenngröße IIm.



Bild 23: Vollmer lieferte den Bausatz "Radlbauer" in der Nenngröße H0 aus.



Bild 22: Für "Franks Erlebnispark" ist das Eingangstor von Pola bestimmt.



Bild 24: Das neue Standesamt in H0 von Vollmer.

