

Eisenbahn
JOURNAL 1/2007

Deutschland € 7,40 Österreich € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 • BeNeLux € 8,65 • Italien, Spanien, Portugal (cont.) € 9,60 • Finnland € 10,90 • Norwegen NOK 87,00

B 7539 E ISSN 0720-051 X

Januar
1/2007

Eisenbahn JOURNAL

G 4/5 H Bayern-Power in Vorbild und Modell



Dampflokom-Porträt: BR 01 im Wandel

Ellok-Historie: Die steile Kurz-Karriere der E 10.12

Anlagenporträt: Ottbergen anno 1976



(Füllseite)



Ellok-Historie E 10.12: Kurze steile Karriere ➔ 26



Impressionen: Mit Schub durch die Heimat ➔ 32



BR 17.10 von Fleischmann: Die andere 17er ➔ 54



Epoche-V-Anlage: Der Glanz moderner Bahn ➔ 74

VORBILD

Bilder des Monats
01-Grüße, Winter-Klassik, Dresden – Nürnberg 4

Dampflok-Porträt Baureihe 01
„Gesichts“-Wandel 12

Fernverkehr: Sachsen-Franken-Magistrale
Abgefahren 22

Ellok-Historie E 10.12
Kurze steile Karriere 26

Impressionen
Mit Schub durch die Heimat 32

VORBILD & MODELL

Titelthema G 4/5 H
Bayern-Power im Vorbild ... 38

... und im Modell von Brawa 42

MODELL

Neuheiten des Monats
141er von Fleischmann, Fichten von Busch u.v.m. 46

Neues Modell: BR 17.10 von Fleischmann
Die andere 17er 54

Anlagenporträt Ottbergen
Dampf im Weserbergland 58

Anlagenporträt Spurwechselbahnhof
„Huckepack“ durchs Erzgebirge 66

Neuer Resin-Bausatz
Frei nach Vorbild 72

Epoche-V-Anlage
Der Glanz moderner Bahn 74

Anlagenbau
Preußischer Frühling, Teil 3 82

Fahrzeugumbau: Weiß statt Gelb bei LEDs
Lichtlein wechsel dich 88

Fahrzeugbau: 91er nach Vorbild
Altmark-Veteranin in H0 90

Bastelpraxis
Geländebau light 94

RUBRIKEN

Forum: Leserbrief/Umfra-Preisträger 10

Bahn & Medien 96

Mini-Markt 98

Auktionen, Börsen, Märkte 104

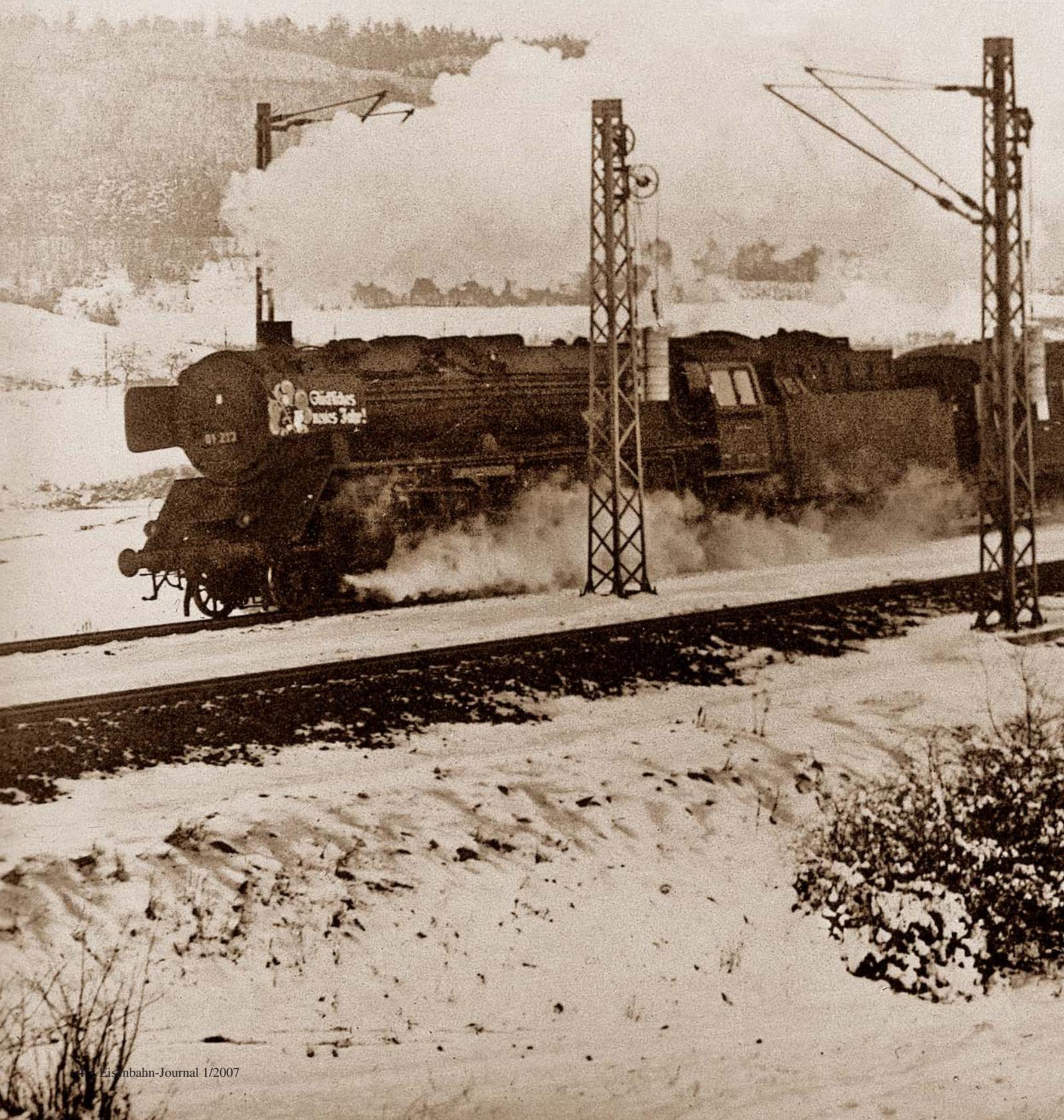
Fachhändler-Adressen 106

Sonderfahrten und Veranstaltungen 109

Bestellscheine 110

Vorschau & Impressum 114

FOTOS: R. PALM, J. SEYFERTH, EJ/C. KUTTER, R. ROTTENBUCHER;
TITEL-FOTO: EJ/T. PÜTZ



*Frohe Weihnachten und
viel Glück im neuen Jahr
wünscht Ihnen Ihr*

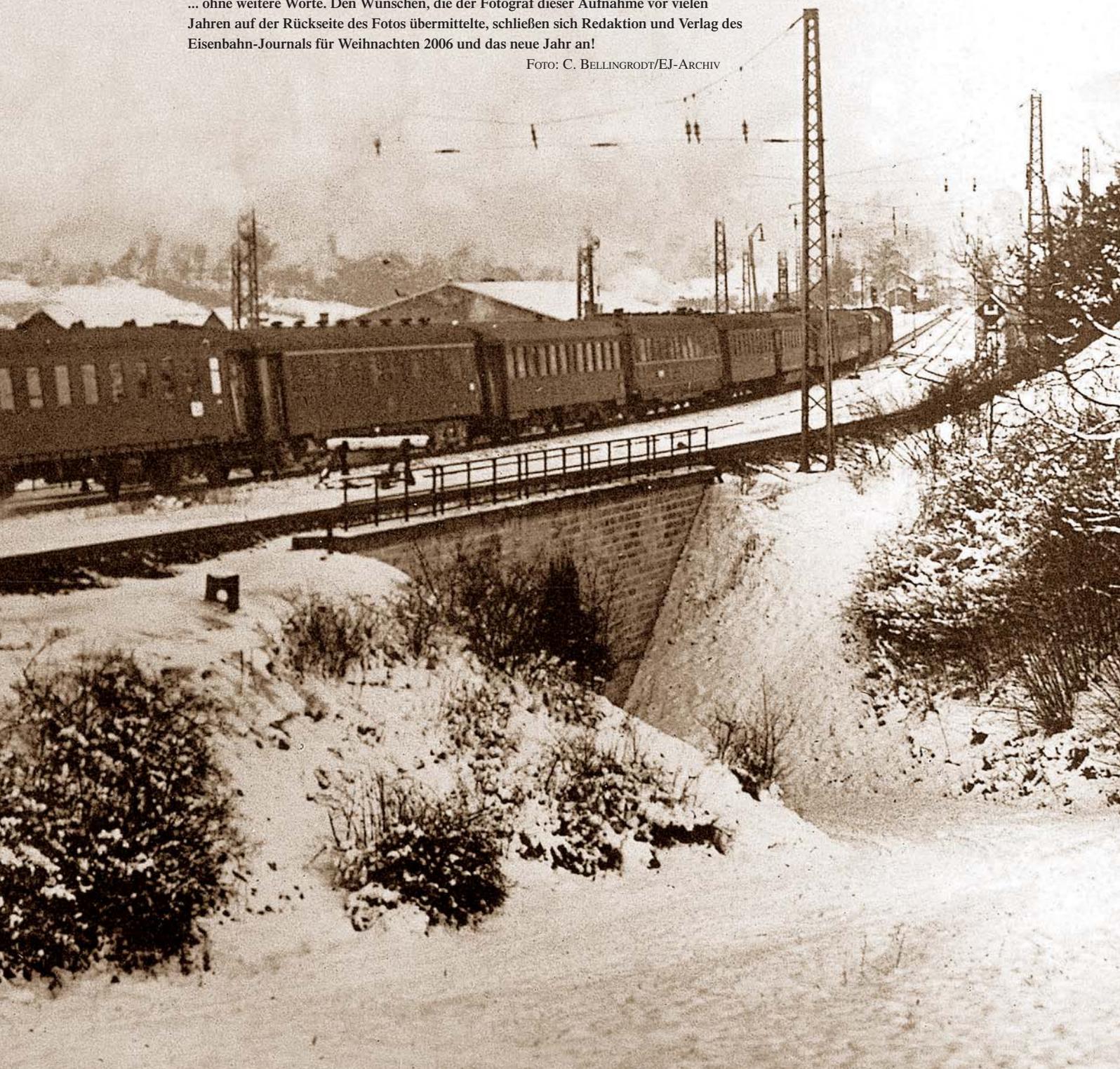
Cornel Bellingrodt

Bild: 01 213 vrr D 403 im Wiesenthal (Spassart).

Meisterliche Grüße ...

... ohne weitere Worte. Den Wünschen, die der Fotograf dieser Aufnahme vor vielen Jahren auf der Rückseite des Fotos übermittelte, schließen sich Redaktion und Verlag des Eisenbahn-Journals für Weihnachten 2006 und das neue Jahr an!

FOTO: C. BELLINGRODT/EJ-ARCHIV





Winter-Klassiker

Es war ein prachtvoller Wintertag, als am 24.2.1996 die 58 3047 in Herlasgrün einen Sonderzug aus Nürnberg von der 01 1100 übernahm und über Zwotenthal auf der Stichbahn nach Klingenthal dampfte – hier bei der Durchfahrt in Zwota-Zeichenbach. Ob es auch in diesem Winter wieder Gelegenheit für solche Aufnahmen gibt, bleibt nach dem zumindest bis Mitte Dezember 2006 eher „frühlingshaften“ Wetter erst einmal abzuwarten.

FOTO: GIEGOLD-PROFOT



Ohne Fernverkehr ...

... ist die Sachsen-Franken-Magistrale seit dem 10.12.2006. Nach einem unvergleichlichen Auf und Ab vom rapide ansteigenden D-Zug-Verkehr nach der Öffnung der innerdeutschen Grenze über Interregio-Zugläufe (Bild, Pegnitztal bei Vorrä, 1995) bis hin zum glücklosen Einsatz des „Diesel-ICE“ mit all seinen Auswirkungen für Angebot und Nachfrage gibt es fortan zwischen Dresden und Nürnberg nur noch Regionalverkehr (siehe Seite 22).

FOTO: GERALD HOCH





Betr.: EJ 11/2006

☞ **Drehscheibe des Nordens**

Der Beitrag „100 Jahre Hamburg Hbf“ hat mir ausgesprochen gut gefallen. Gelungen fand ich vor allem die vielen historischen Aufnahmen. Generell würde ich mir noch weitere ausführliche Beiträge über bedeutende Bahnhöfe wünschen, wie z.B. Frankfurt a. Main. Vor allem auch wieder mit vielen historischen Bildern.

Werner Laber, Freiburg i. Brsg.

☞ **Galerie/Erzbergbahn**

Am besten hat mir von den Galerie-Bildern des Monats diesmal das Foto von der Erzbergbahn gefallen. Bringt doch bitte künftig mehr Themen aus Österreich!

Wolfgang Krassnitzer, per E-Mail

☞ **Antwort d. Red.:**

Bitte noch etwas Geduld – es wird schon daran gearbeitet!

☞ **Donnerbüchsen – Das zweite Leben**

Ich vermute, das Foto auf Seite 42/43, zu dem Sie schreiben „Aufnahmezeitpunkt und Ort sind leider nicht bekannt“, stammt aus der Zeit Anfang der 1970er Jahre und zeigt das Donnerbüchsen-Mobilstellwerk, als es am Nord-Ende des Rbf Karlsruhe (kurz vor Karlsruhe-Durlach) aufgestellt war. Die Hauptbahn Karlsruhe – Bruchsal – Heidelberg verlief etwas entfernt oberhalb des Rbf (auf dem Bild linkerhand); die Blickrichtung ist Bf Durlach. Jedenfalls fiel mir seinerzeit ein solcher

derart aufgebockter Wagen jedes Mal auf, wenn ich von Karlsruhe nach Heidelberg fuhr.

Reinhard Regin Reuschel, per E-Mail

Betr.: EJ 12/2006

☞ **„Tanzmaus“ tritt kürzer**

Der Artikel ist – wie immer – sehr interessant. Die Baureihe 143 ist **nicht** mehr wegzudenken, vor allem auch im S-Bahn-Verkehr. Neben „Tanzmaus“ hat sie übrigens noch einen weiteren Spitznamen, nämlich „Schienen-Trabi“.

Roland Berg, Kaarst

Betr.: EJ / Allgemeines

☞ **Inhalt-/Notenseite, Galerie und Bahn-Notizen, Leserbriefe**

1. Als „Otto-Normalleser“ muss ich die Inhaltsseite mit der Beitragsbeurteilung aus dem Heft herausreißen und einsenden oder faxen. Was aber, wenn ich die Hefte in komplettem Zustand sammeln möchte?
2. Der Hauptgrund meines Briefs aber ist die Abschaffung der Bahn-Notizen. Zunächst ein Kompliment: Ihre Fotos sind und bleiben die besten und attraktivsten der Zunft. Als Eisenbahnfreund auch der „echten“ Bahn möchte ich aber auch ein wenig wissen, was gerade „läuft“. So lese ich also wegen Optik und Schönheit das EJ und schaue daneben noch gelegentlich in ein Konkurrenzprodukt. Daher wäre zumindest in komprimierter Form die Weiterführung aktueller Bahn-Infos im EJ wünschenswert – zur Abrundung Ihres ansonsten sehr gelungenen Heftes.
3. Gut finde ich die neue Platzierung von Leserbriefen und überhaupt deren Abdruck.

Andreas Nawrot, Waiblingen

☞ **Antwort d. Red.:**

Zu 1. Die im zweiten Halbjahr 2006 jeweils auf der Inhaltsseite ermöglichte Beitragsbeurteilung lassen wir ab der aktuellen Ausgabe „pauisieren“. Zusammen mit der großen Leserumfrage in EJ 9/2006, deren Ergebnis inzwischen vorliegt (siehe auch Kasten), haben wir vorerst reichlich konkrete Anhaltspunkte, um das EJ noch mehr nach Leserwünschen ausrichten zu können. Ehe wir die Benotungsmöglichkeit erneut anbieten, überlegen wir uns eine Lösung, damit beim Heraustrennen des „Noten-Coupons“ keine Artikel- bzw. Fotosseiten verloren gehen!

Zu 2. Wir denken darüber nach!

Die Gewinner unserer Inhalts-Benotung in EJ 11:

Joachim Rändel, Krefeld; Orlando Scharley, Eggolsheim; Michael Schreiber, Vöhl-Obernburg; Stefan Schröder, Ratingen; Jaqueline Traxler, Wals/Österreich

Leserumfrage in Eisenbahn-Journal 9/2006 – die Preisträger

In der September-Ausgabe des ablaufenden Jahres konnten Sie, die Eisenbahn-Journal-Leser, uns Ihre Meinung zu sagen. Mehr als tausend von Ihnen wollten sich diese Gelegenheit nicht entgehen lassen: Sie spendeten Lob und Anerkennung, sparten aber auch nicht mit Kritik und Verbesserungsvorschlägen – und stoben damit bei uns, den Blattmachern, natürlich auf offene Augen und Ohren. Egal, ob Bestnoten oder Prügelstrafe: Ihre Meinungen, ihre Wünsche, ihre Erwartungen sind unser Ansporn für die künftige inhaltliche und äußere Gestaltung Ihres Eisenbahn-Journals.

Ein herzliches Dankeschön geht an alle Leser, die sich die Mühe gemacht haben, unseren kleinen Fragebogen auszufüllen. Für 51 von ihnen hat sich das Engagement gelohnt, denn sie haben einen unserer Sachpreise gewonnen.

• **Der Hauptpreis**, ein Modellbahn-Einkaufsgutschein im Wert von € 250, geht an Gerhard Bente in Eppelheim – herzlichen Glückwunsch!

Je ein **Lokmodell** haben gewonnen: P. Coolen, NL-Helmond; W. Thomassen, Hannover; U. Scholz, Rheinberg; H. Lanzholsky, A-St. Pölten; M. Heinz, Idar-Oberstein.

• **Je ein Waggonmodell** geht an: Dr. T. Lingen, Niederbreitbach; K. Gerstemeyer, Werl; H. Groth, Berlin; M. Mataré, Düsseldorf; M. Bühler, Schwieberdingen; H. Köhler, Schöneiche; J. Redlinger, A-Ampflwang; A. Schick, Wehr; B. Helgert, Tirschenreuth; L. Willems, B-Merksplas.

• **Je ein Gebäudebausatz** erhalten: E. Gallati, CH-Wangs; A. Theissen, Neuss; M. Schäfer, Wottenheim; T. Kimmerling, München; K. Hartmann, Reinheim; A. Behrens, Wildeshausen; Dr. K. Schweikart, Radevormwald; K. Häussler, Owingen; T. Fiebag, Bad Neustadt; G. Schenk, Neckarsulm; S. Waitz, Bretzfeld-Schwabbach; H.-P. Schröder, Recklinghausen; C. Lorenz, Epfenbach; K. Leschnig, Rostock; E. Fleischmann, Pottenstein.

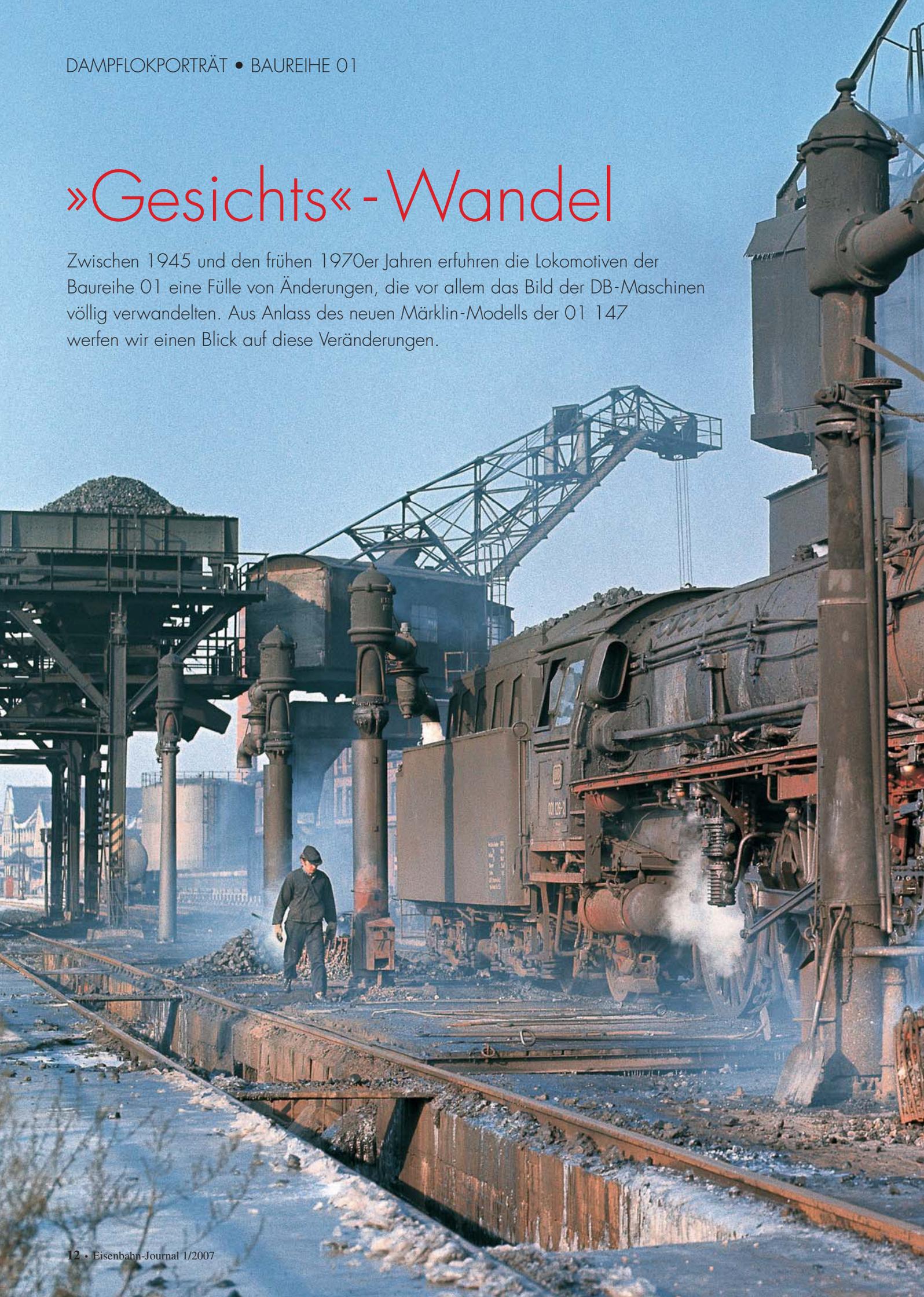
• **Je eine Video-DVD** „Die P 8 bei der DB“ bekommen in Kürze übersandt: H. Schilder, Kronberg; V. Tomforde, Marxen; A. Becker, Kelkheim; M. v. Detten, Paderborn; F. Willmann, Halle; F. Grothe, Celle; K.-H. Frommeyer, Sögel; K. Krahn, Wiesbaden; S. Müller, Berlin; N. Rutsch, Siegen; B. Boom, Wuppertal; J. Feser, Straubing; J. Müller, Wüsthenterode; F. Göbel, Mittenaar-Ballersbach; C. Januchowski, Merseburg; H. Stöver, Berne; K. Luers, Traben-Trarbach; T. Schulz, Stuttgart; R. Mlady, Camerdingen; M. Köhl, Homburg.

Die Preise werden in den nächsten Wochen versandt – mit einem dicken Dankeschön an alle Modellbahn- und Zubehörlieferanten, die Artikel aus ihren Sortimenten für unsere kleine Verlosung zur Verfügung gestellt haben.

(Füllseite)

»Gesichts«-Wandel

Zwischen 1945 und den frühen 1970er Jahren erfuhren die Lokomotiven der Baureihe 01 eine Fülle von Änderungen, die vor allem das Bild der DB-Maschinen völlig verwandelten. Aus Anlass des neuen Märklin-Modells der 01 147 werfen wir einen Blick auf diese Veränderungen.





50 DB-Maschinen der Baureihe 01 erhielten ab 1958 neue Hochleistungskessel – u.a. auch die 01 126. Das Erscheinungsbild änderte sich dadurch doch recht deutlich (Aufnahme im Bw Hof, 1971).

FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER



01 176 (mit 52er-Dachlüfter) vor 23 037 und P-Zug in Wanne-Eickel (1956). FOTO: MANFRED VAN KAMPEN



01 173 besaß 1949 noch vornliegende Pumpen, die Schürze ist teilweise entfernt (in Bacharach). FOTO: CARL BELLINGRODT



Bis zum Zusammenbruch des Deutschen Reiches 1945 hatte das RAW Nied die Lokomotiven der Baureihe 01 der RBD Frankfurt (M) und Kassel unterhalten, das RAW Braunschweig hingegen war zuständig gewesen für die 01er der RBD Berlin, Essen, Hannover, Köln und Königsberg (sowie alle 01¹⁹).

171 der 241 Maschinen befanden sich im Mai 1945 im Westen Deutschlands, und zwar im Bereich der alsbald errichteten Britischen und Amerikanischen Besatzungszonen. Zum Jahresende 1945 wies die Generalbetriebsleitung Süd in der Amerikanischen Zone 85 Exemplare als Erhaltungsbestand des RAW Nied aus, musste diesen aber bis Mitte 1946 auf 76 zurücknehmen, da einige Loks so sehr beschädigt waren, dass eine Aufarbeitung fraglich erschien. Der früheste bekannte Erhaltungsplan für die Britische Zone zeigte für den 1. Juli 1947 insgesamt 72 Stück an, die im RAW Braunschweig unterhalten wurden. Am selben Tag betrug der Unterhaltungsbestand des RAW Nied 83 Loks. Fünf der 171 Maschinen hatte man mittlerweile ausgemustert:

01 053	Bw Offenburg	28.11.1946
01 145	Bw Nürnberg Hbf	22.01.1947
01 155	Bw Hannover	28.11.1946
01 201	Bw Hof	28.04.1946
01 238	Bw Hof	28.04.1946

Mitte 1947 war das Schicksal von zunächst elf abgestellten 01 noch offen. Eine davon war die Regensburger 01 038, die am 7. Mai 1948 ausgemustert wurde. Mitte 1948 unterhielt das EAW Nied weiterhin 83 Lokomotiven der Amerikanischen Zone, und das EAW Braunschweig hatte nun einen Unterhaltungsbestand von 81 Exemplaren der Britischen Zone. Eine Maschine kam noch hinzu, sodass bald ein Bestand von 165 Lokomotiven erreicht wurde, der dann fast zehn Jahre konstant blieb.

Ungeahnter Aufschwung

Während dieser Zeit erlebte die Baureihe 01 als zahlenmäßig größte Schnellzuglokkategorie der Deutschen Bundesbahn einen nach Kriegsende ungeahnten Aufschwung. Die mit den Jahren immer größeren Anforderungen, der Zwang, Unterhaltungskosten zu senken, und auch die gewandelten Ansichten über das Aussehen von Dampflokomotiven machten ein umfangreiches Umbauprogramm nötig. Eine Maschine der Baureihe 01 des Bauzustandes von 1971 hatte deshalb kaum noch Ähnlichkeit mit einer 01 des Jahres 1948.

Das Ausbesserungswerk Nied übernahm am 15. Mai 1952 auch die Unterhaltung der norddeutschen 01 und war damit bis 1966 für

den guten Zustand und die notwendigen Umbauten aller DB-01 verantwortlich. Blieb der Bestand bis Mitte der 1960er Jahre noch wenig beeinträchtigt, so sank er ab 1965 schnell ab: Mitte 1966 betrug der Unterhaltungsbestand nur noch 103 Exemplare der Baureihe 01, Altbaukesselloks durften schon keine L 3-Untersuchung mehr erhalten, und bis zum Juni 1967 verringerte er sich auf 57 Stück. 1966/67 war die Unterhaltung der verbleibenden Loks schrittweise dem AW Lingen übertragen worden. Zu diesem Zeitpunkt ging es allerdings längst nicht mehr um technische Verbesserungen an den Maschinen, sondern nur noch um Sicherheitstechnik, die in gleichem Maße bei anderen Bundesbahn-Dampflokomotiven eingebaut wurde.

Wie sahen die Loks im Jahr 1945 aus, als man bei der Baureihe 01 zaghaft mit ersten Umbauten begann? Technische Verbesserungen, die zwischen 1926 und 1938 in großer Zahl verfügt worden waren, hatten auch die ältesten 01 meist auf das Niveau der spätesten Lieferungen angehoben. So waren die großen Windleitbleche ebenso Standard wie für die meisten Lokomotiven bereits die induktive Zugsicherung. Viele Detailänderungen wie veränderte Schrauben, Rohre, Bolzen, Halterungen, versetzte Handgriffe usw. fielen kaum ins Auge. Dennoch: Die unprak-



Bei der 01 124 wurde die vordere Schrägverkleidung teilweise entfernt (Ausfahrt Frankfurt Hbf um 1955). FOTO: BD HAMBURG (WALTER HOLLNAGEL)

tische Anbringung eines Handgriffs oder ein wenig haltbarer Flansch konnten Ursache für frühe Schäden oder Unfälle sein.

Die „typische“ 01 des Jahres 1945 sah vernachlässigt aus, die Windleitbleche waren verbaut, Lager waren auf minderwertiges Material umgestellt, die Vorwärmer enthielten Eisen- statt Kupferrohre, die Radreifen waren meist heruntergefahren, Speisewasser- und Luftpumpen fielen mangels haltbarer Dichtungen, Einsätze und Ventile dauernd aus, das Führerhaus war durch Panzerplatten mehr oder weniger unzulänglich geschützt, und als ebenso unwirksamen Schutz gegen Jagdflieger trugen die meisten Maschinen eine bunte Tarnbemalung.

So begann die „Verbesserung der Bauart“ mit dem Abbau der Panzerplatten und einem provisorischen schwarzen Anstrich, im Frühjahr 1946 dürfte daher wohl keine 01 mehr im martialischen Kleid des Krieges gefahren sein.

Dem schlechten Zustand aller Maschinen und dem unterernährten und überforderten Personal trug man Rechnung, indem man in die Feuerbüchse Schmelzpfropfen aus Blei einsetzte, die im Gefahrenfall schmelzen und das Feuer löschen sollten, bevor eine Kesselexplosion Lok und Personal vernichtete. Solche Unglücke kamen nach 1945 leider



Noch große Bleche, Pumpen aber bereits zurückverlegt (1953). FOTO: DB (QUEBE)/SLG. EBEL

häufiger vor. Diese „Sonderarbeit 1“ verfügte die Bielefelder Hauptverwaltung am 27. Oktober 1945 für alle Loks der Britischen Zone, und die Verfügung wurde im amerikanischen Besatzungsgebiet gleichermaßen übernommen. Überhaupt gab es in technischer Hinsicht zwischen diesen beiden Besatzungszonen eine enge Zusammenarbeit, und so oblag die „Bauartpflege“ bald einheitlich dem Reichsbahnzentralamt, das seinen Sitz vor

Kriegsende von Berlin nach Göttingen verlegt hatte. Bauartdezernent war und blieb bis 1964 Friedrich Witte, der insoweit mit seinem Namen für alle vorgesehenen Änderungen zeichnen musste.

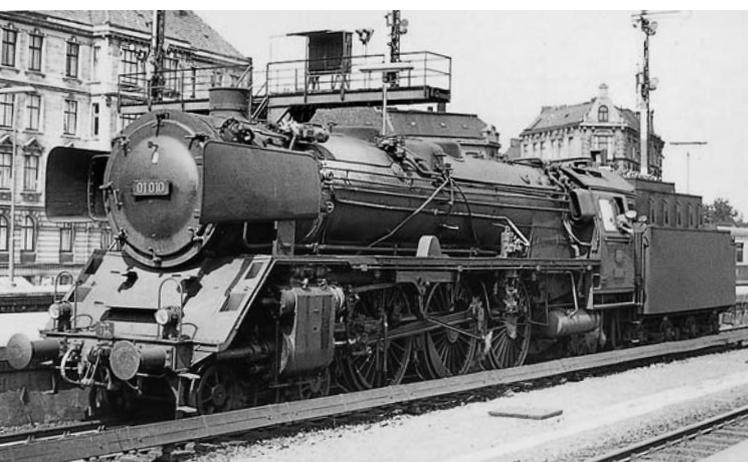
Nur im Chaos der ersten Nachkriegszeit war es möglich gewesen, dass z.B. beim Bw Hof in eigener Initiative mit vereinfachten Windleitblechen an 01ern experimentiert wurde. Der Anlass aber war dringlich, denn hin-



01 042 mit Henschel-Mischvorwärmer (1951). FOTO: CARL BELLINGRODT



01 134 war 1965 mit einem Kurtzender gekuppelt. FOTO: LUDWIG ROTTHOWE



Am 12. August 1959 besaß 01 010 noch kein drittes Spitzenlicht.



Stangenrollenlager: 01 223 (1962). FOTOS: PETER KONZELMANN/ARCHIV RIPPIN (2)

ter den bisherigen Windleitblechen waren die schadanfällige Kolbenspeisepumpe (links) wie auch die Luftpumpe (rechts) kaum zugänglich und seit Jahren steter Quell für Ärger in der Werkstatt.

Aufwand, Bürokratie ...

Am Beispiel der Windleitbleche sei der komplizierte Ablauf einer Bauartänderung beschrieben: Betriebswerke beschwerten sich bei den übergeordneten Direktionen. Diese berichteten darüber an die „Geschäftsführenden Direktionen des Werkstättenwesens“ (GDW), die im Hause der Direktionen Hamburg, Frankfurt und München untergebracht waren. Diese waren zur Kommunikationsbündelung zwischen Betrieb, Ausbesserungswerken und Zentralamt geschaffen worden. Die GDW berichteten also an das Zentralamt und stellten den Umbauantrag. Das Bauartdezernat prüfte diesen, verfasste eine Stellungnahme für die Hauptverwaltung, legte meist auch schon Zeichnungen vor.

Jede Änderung musste selbstverständlich von der Hauptverwaltung auf technischen Sinn und vor allem finanzielle Machbarkeit geprüft werden. Als bald bezog die HV die neu geschaffene Zentralstelle des Werkstättenwe-

sens (ZW) mit ein. Die HV legte gleichermaßen fest, bei welchen Schadgruppen Änderungen durchzuführen waren, sodass man den Zeitraum bis zur vollständigen Umsetzung ebenso einschätzen konnte wie den dafür im Ausbesserungswerk notwendigen personellen und finanziellen Aufwand. Generell verhielt sich die HVB gegenüber den Dampflok-Leuten reserviert, was in der äußerst knappen finanziellen Ausstattung ebenso begründet war wie in persönlichen Animositäten zwischen dem Zentralamt in Göttingen (ab 1950 Minden) und der HVB in Frankfurt.

... und Verfügungen

Der Anbau der gewünschten kleinen Windleitbleche, die sich bereits an den Baureihen 42 und 52 bewährt hatten, wurde für die 01 bereits 1946 genehmigt, aber nur als Versuch. Es folgte die Entscheidungsumsetzung: Verfügung an das Zentralamt, dort Zeichnungsfertigstellung und Arbeitsanweisung an die zuständigen GDW, von dort aus Weitergabe der Zeichnungen und Verfügung an die Ausbesserungswerke Braunschweig und Nied. Diese führten die Änderung verfüungsgemäß aus, bescheinigten sie im Betriebsbuch der betreffenden Maschine, berichteten pflichtgemäß

quartalsweise an die GDW, die Bw berichteten über die Bewährung der umgebauten Loks an ihre RBD/BD, diese ebenfalls an die GDW, diese an das RZA/BZA. Das Zentralamt stellte als bald einen neuen Zeichnungssatz für die Baureihe 01 auf, mit kleinen Windleitblechen und zur Fahrzeugmitte hin verlegten Pumpen. Am 10. Januar 1950 folgte die Verfügung, als Sonderarbeit 81 die Pumpen an den Baureihen 01 und 44 generell in Fahrzeugmitte zu verlegen, doch die „Versuchswindleitbleche“ blieben unerwähnt. Wohl gab es die am 13. Dezember 1948 verfügte SA 44, nach der alle 44er kleine Windleitbleche erhalten sollten. Vermutlich erweiterte man die Sonderarbeit 44 bald auf die übrigen großen Einheitsloks, und so tauchte diese Sonderarbeit dann auch in den 01-Betriebsbüchern auf. Dieses Beispiel verdeutlicht sehr schön die damalige bürokratische Perfektion, aber auch die Unzulänglichkeit der „Vor-EDV-Zeit“.

Nur noch Witte-Bleche

Die Versetzung der Pumpen in Fahrzeugmitte und der Anbau kleiner Windleitbleche gehörten fraglos zu den wichtigsten Umbauten. Ab 1956 dürfte es bei der DB nur noch 01 mit Witte-Windleitblechen gegeben



Vorweihnachtszeit 1953: Die Osnabrücker 01 009 ist mit einem Schnellzug in Hamburg-Altona eingetroffen.
FOTO: BD HAMBURG (WALTER HOLLNAGEL)

01 147 – mit 32 Jahren wurde sie zum Filmstar

Die meisten der älteren Leser kennen sie – 01 147. Wie bitte, da war doch was? Filmstar war sie, und wir dürften sie fast alle 1969 oder 1970 einmal im Kino-Vorprogramm gesehen haben, als wir auf „Das Lied vom Tod“ oder „Easy Rider“ warteten ... „Wie war sie eigentlich, die Dampflokomotive?“ hieß der DB-Streifen, und die 01 147 war die Hauptdarstellerin. In professionellen, teils gewagten Einstellungen war sie während ihrer letzten Betriebsmonate im Heimat-Bw und auf den Hofer Einsatzstrecken zu bewundern. Die 01 147 stammte aus der 01 141 bis 149 umfassenden Krupp-Lieferserie 1935, aus der die 01 143 als Rekolok 01 509 erhalten geblieben ist. Die 01 147 trug die Fabriknummer 1430 und wurde am 15. Juni 1935 an die Reichsbahn abgeliefert. Die Abnahme erfolgte am 20. Juni 1935 im RAW Braunschweig nach einer am Vortag erfolgreich absolvierten Lastprobefahrt von Braunschweig nach Magdeburg.

Ab dem 22. Juni 1935 gehörte sie zum Bestand der RBD Karlsruhe, Bw Offenburg. Fast zehn Jahre lang fuhr sie dann hauptsächlich zwischen Basel und Mannheim, Frankfurt (M) bzw. Heidelberg. Während dieser Zeit unterhielt sie das RAW Offenburg, das auch am 5. Mai 1938 die induktive Zugsicherung einbaute.

Im Zuge der Typenbereinigung verließ die 01 147 wie alle anderen 01 im Herbst 1944 die RBD Karlsruhe und war seit dem 24. Oktober 1944 beim Bw Erfurt P beheimatet. In der Mitte Deutschlands verlief der Eisenbahnbetrieb noch einigermaßen planmäßig und blieb sogar bis zum Zusammenbruch intakt. Vom 4. bis 22. Januar 1945 erhielt sie im RAW Meiningen eine Bedarfsausbesserung und war anschließend wieder in Erfurt. Im April 1945 besetzten zunächst

amerikanische Truppen Erfurt und Thüringen. Mit Wirkung vom 1. Juli 1945 erfolgte die Anpassung der Besatzungszonen an die zuvor zwischen den Siegermächten vereinbarte Aufteilung Deutschlands, und die Amerikaner räumten Thüringen. Unter den Lokomotiven und Wagen der RBD Erfurt, die in den letzten Junitagen 1945 nach Westen abrollten, war auch die 01 147.

Das erste Lebenszeichen der Maschine im Westen war eine Ausbesserung im RAW Nied vom 26. Oktober bis 28. November 1945. Die Lok blieb in der Amerikanischen Zone und fuhr ab dem 1. November 1945 in der RBD Frankfurt beim Bw Frankfurt (M) 1. Seit 1946 wurde sie wie alle anderen 01 in den Westzonen vom RAW Braunschweig unterhalten, ab dem Mai 1952 wieder im AW Nied. Dort erhielt sie auch am 19. April 1956 ihre letzte L 3-Untersuchung, die nach mehreren Änderungen der Unterhaltungsrichtlinien eine Kesselfrist von bis zu 14 Jahren ermöglicht hätte. In Frankfurter Diensten befuhr die 01 147 beide Rheinstrecken bis Köln und kam auch nach Karlsruhe, Kassel und Würzburg.

Beim Bw Frankfurt (M) 1 war die Lok bis zum 3. September 1958 beheimatet, als die Elektrifizierung dort den 01-Einsatz überflüssig machte, erhielt vom 4. bis 28. September 1958 im AW Nied eine Fahrwerksuntersuchung L 2 und kam am Folgetag in den Bestand des Bw Darmstadt. Dort war sie lediglich Aushilfe, blieb nur bis zum 31. Mai 1959 und war ab dem Folgetag beim Bw Wiesbaden, das viele Frankfurter 01 übernommen hatte. Ihr Einsatzraum war die rechte Rheinstrecke mit Bespannungen bis Koblenz und Köln und mit D 47/48 ein spektakulärer Durchlauf zwischen Wiesbaden und Münster (W). Zum Sommerfahrplan 1961 gab Wiesbaden alle 01 ab (01 147 be-

reits am 14. Februar 1961), meist innerbezirklich. 01 147 erhielt zunächst vom 16. Februar bis 14. März 1961 im AW Nied eine L 2 und kam am 15. März 1961 zum Bw Gießen. Die neun im Sommerfahrplan 1961 planmäßig eingesetzten Gießener 01 fuhren fast ausschließlich auf der Main-Weser-Bahn, kamen aber an zwei Plantagen auch nach Mannheim und Heidelberg.

Die Beheimatung der 01 147 in Gießen und damit die 20 Jahre währende Zugehörigkeit zur BD Frankfurt endete am 10. Juni 1965 nach der Elektrifizierung der Strecke Frankfurt–Gießen–Hagen.

Neue Heimat wurde ab dem 11. Juni 1965 das Bw Hof in der BD Regensburg, das als „01-Auslauf-Bw“ viele woanders überflüssige 01 mit guten Fristen aufnahm und „abfuhr“. Wie alle 01 mit Altbaukessel unterlag 01 147 ab Juni 1965 einer eingeschränkten Unterhaltung: Sie durften nur noch L 2 erhalten; ablaufende Kesselfristen oder verweigerte Kesselfrist-Verlängerungen führten deshalb automatisch zur z-Stellung.

Wie alle Hofer 01 zog 01 147 nun Reisezüge auf den Strecken Hof–Lichtenfels–Bamberg, Hof–Bayreuth–Nürnberg und Hof–Regensburg. Wenig mehr als zwei Jahre dauerte ihr Einsatz: Am 11. Juli 1967 erfolgte die z-Stellung (die EDV-Nummer 001 147-8 hat sie daher nie getragen), und per HVB-Verfügung 21.213 Fau 829 wurde sie am 12. März 1968 ausgemustert.

An bedeutsamen Umbauten der Maschine sind neben dem erwähnten Einbau der Indusi die Verlegung der Luftpumpe und Speisepumpe in Fahrzeugmitte, der Anbau kleiner Windleitbleche und die Sonderarbeit „Verbesserung der Verdampfungswilligkeit (kleinerer Schornstein, kleineres Blasrohr, seitliche Luftklappen am Aschkasten) zu nennen.

Während ihrer Beheimatung beim Bw Hof kam die 01 147 bis nach Stuttgart (bei Schorndorf, April 1967). Seit kurzem ist das H0-Modell der 01 147 von Märklin lieferbar.

FOTO: OTTO BLASCHKE





01 147 überholt mit D 1046 im August 1966 in Ellwangen die 23 085. FOTO: REINHART REGIN REUSCHEL



Mit dem F 4 am Rhein entlang: 01 147 in Oberwesel (1951). FOTO: CARL BELLINGRODT



haben. Die Versetzung der Pumpen hingegen zog sich bis 1960 hin.

Im Zusammenhang mit beiden Umbauten nahm man noch verschiedene Änderungen vor, die nicht als Bauartänderungen galten. So entfernte man bei manchen Lokomotiven die vordere Schrägverkleidung (Schürze) völlig und verlängerte die Umlaufbleche bis an die Vorderkante der Rauchkammer. Die Motivation dieser Freilegung lag in der besseren Erreichbarkeit der Schieberkästen bei Reparaturen, denn die Schieber musste man nach vorne herausziehen. Es gab aber auch Gegenstimmen, da nun die Zylinder dem kalten Fahrtwind mehr ausgesetzt waren. Bei einigen Maschinen beließ man übrigens das Mittelblech zwischen den beiden Schrägstreben, weil beim Rauchkammerreinigen viel Asche herunterfiel und diese nur schlecht entfernt werden konnte.

Aus Mangel an Ersatzteilen erhielten bis in die frühen 1950er Jahre etliche 01 flache Behelfs-Rauchkammertüren und die Kasten-Dachlüfter der Baureihe 52. Als unnötig wurde der bisherige Zentralverschluss der Rauchkammertür bei allen 01 weggelassen.

„Ersatz“-Umbauten

Es gab noch weitere Umbauten, die äußerlich durchaus erkennbar waren, aber nur als „Ersatz“ galten:

- Die Eckventil-Druckausgleicher auf den Zylindern wurden durch Druckausgleich-Kolbenschieber ersetzt.
- Die Einheitsspeisepumpe wich der Knorr-Tolkien-Pumpe KT 1 mit angesetztem Saugwindkessel (in manchen Betriebsbüchern als Sonderarbeit 90 aufgeführt).
- Die Doppelverbund-Luftpumpen tauschte man gegen zweistufige Hochleistungs-Luftpumpen der Bauart Wüffel.
- Verbrauchte Zylinderblöcke ersetzte man durch Gussausführungen mit angegossenen Ausströmkästen (äußerlich wie Baureihe 52).
- Bei notwendigem Ersatz verrosteter Teile tauschte man die bei den älteren 01 genietete Rauchkammerfront gegen Schweißteile, die alten Rauchkammertüren wichen neuen mit kurzen, angeschweißten Scharnierbändern (und der alte Scharnierstock entfiel).

So war bereits nach wenigen Jahren das Bild der frühen Bundesbahn-01 ein sehr buntes, und die gerade genannten Bauzustände waren in jeglichen Kombinationen zu sehen.

Mehr Leistung

Zwei versuchsweise Umbauten aus dieser Zeit aber waren bedeutsam: Fünf Maschinen (01 042, 046, 112, 154 und 192) erhielten 1950/51 in den EAW Braunschweig und Nied Kessel, die von der Firma Henschel mit Verbrennungskammer und Henschel-Mischvorwärmer MVR ausgerüstet worden waren. Auch Henschel-Turbospeisepumpen wurden eingebaut. Die Leistung der Lokomotiven wuchs erheblich, und Bauartdezernent Witte



Gemischtes Doppel: 001 211 (Neubaukessel) und 001 008 verlassen im April 1973 Bamberg mit Ziel Hof. FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER

sah den Umbau der fünf Maschinen als Baumuster für die Umgestaltung aller 01 bei der jeweils nächsten Hauptuntersuchung mit dem Ziel einer höheren Leistung und einem geringeren Brennstoffverbrauch; der Kostenaufwand für den Umbau war verhältnismäßig gering. Sein Ansinnen fand allerdings keine Gegenliebe bei der Hauptverwaltung, denn einen zwingenden Grund für eine Leistungssteigerung der 01 gab es – noch – nicht.

Weitere fünf Maschinen (01 206, 211, 217, 222 und 223) erhielten 1955/56 Treib- und Kuppelstangen mit Rollenlagern (siehe auch EJ 11/2006, Seite 40). Dieser Umbau, bezeichnete als Sonderarbeit (SA) 201, war be-

reits 1952 von der HVB verfügt worden. Den von Witte gewünschten Umbau aller 01 und 03 in Zwillings- und Drillingsbauart lehnte die HVB ebenfalls als nicht zwingend ab.

In den meisten 01-Betriebsbüchern findet man für die Zeit bis 1958 folgende äußerlich relevante Umbauten (auf nicht sichtbare technische Änderungen wird hier nicht weiter eingegangen):

- SA 44: Anbau kleiner Windleitbleche (verfügt 1948, Kosten 317 Mark, ausgeführt zwischen 1946 und 1956)
- SA 81: Verlegung der Pumpen in Fahrzeugmitte (verfügt 1950, Umbau zwischen 1948 und 1960)

- SA 105: Wiederanbau von Zylindersicherheitsventilen (verfügt 1951, ausgeführt zwischen 1951 und 1955)

- SA 149: Änderung der Anschlüsse für Heizungs- und Dampfabsperrhähne am Pufferträger (verfügt 1952, Umbau zwischen 1952 und 1958)

- SA 171: Umbau „Verbesserung der Verdampfung“ durch Seitenluftklappen am Aschkasten und kleineren Schornstein (verfügt 1954, Kosten 1774 Mark, ausgeführt zwischen 1955 und 1960)

- SA 175: Verstärkung der Pufferträger (verfügt 1954, Kosten 38 Mark, ausgeführt zwischen 1954 und 1961)



Dampfspektakel auf der Schiefen Ebene: 001 211 und 001 168 im April 1973. FOTO: JÜRGEN-ULRICH EBEL



Den Neubaukessel der 01 122 erhielt 1966 die 01 131 (Köln, 1958). FOTO: PETER KONZELMANN/ARCHIV RIPPIN

- SA 195: Anbau von Spülstützen an den Einstromröhren (verfügt 1955, Kosten 52 Mark, ausgeführt zwischen 1955 und 1958)
- SA 196: Anbau einer Einfüllöffnung für Wasserdosiermittel vorne am Tender (verfügt 1955, ausgeführt zwischen 1957 und 1960)
- SA 197: Anbau des dritten Spitzenlichtes an Lok und Tender (verfügt 1955, Kosten 70 Mark, ausgeführt zwischen 1955 und 1957)
- SA 225: Anbau von Tritten mit Gitterrosten (verfügt 1956, ausgeführt zwischen 1956 und 1961)

Nur bei einem Teil des 01-Bestandes wurden folgende Umbauten durchgeführt:

- SA 176: Anschweißen neuer Stangenköpfe an Treib- und Kuppelstangen (verfügt 1954, Kosten 638 Mark, Umbau zwischen 1955 und 1960)
- SA 177: Anbau neuer Nummernschilder aus Metall, nur soweit Ersatzbedarf bestand (verfügt 1954, Kosten für vier Gusschilder 35 DM, für vier Nietschilder 102 Mark, Anbau zwischen 1954 und 1961)
- SA 226: Umbau der mit Einfach-Dachlüftern ausgerüsteten Loks auf Dachlüfter mit seitlichen Lüftungsclappen (verfügt 1957, Umbau zwischen 1957 und 1961)

Natürlich ergaben sich auch nach 1957 Änderungen des äußeren Bildes, die nicht

als „Änderungen“ galten: So der Anbau von DB-Schildern am Führerhaus, der Einbau der moderneren Indusi-Bauart 54, erkennbar am Verschwinden des rechts am Führerhaus sichtbaren Deckels des bisherigen Indusi-Schalt-schranks, oder der Anbau größerer Schutz-schirme an den Führerhaus-Frontfenstern.

Neubaukessel

Die Sonderarbeit 229 bezeichnet die sicher-lich bedeutendste Umgestaltung von Lokomoti-ven der Baureihe 01 der Deutschen Bundes-bahn: 50 Maschinen erhielten zwischen 1958 und 1961 „Hochleistungskessel“ mit Verbren-nungskammer, bei denen nach Bewährung bei der Baureihe 66 der Überhitzer besonders groß ausgeführt war. Zusätzlich wurde ein einstu-figer Mischvorwärmer der Bauart 1957 einge-baut. Die äußere Architektur der Lok wurde völlig verändert, indem die Sandkästen hinter die Umlaufbleche kamen, die Loks nur noch einen flachen Schornstein erhielten und die vorderen Lampen an einem Querträger nach außen gesetzt wurden.

Die Kessel waren enorm leistungsfähig, litten aber in der späten Betriebszeit an der inzwischen schlechteren Kohlequalität, weil sie eine zwecks Verminderung von Stillstands- und Teillast-Verlusten verkleinerte Rostfläche erhalten hatten.

Umgebaut (nicht rekonstruiert – denn die-sen Ausdruck kannte die DB nicht) wurden folgende Loks: 01 103, 104, 113, 115, 122, 124, 125, 126, 130, 132, 133, 134, 138, 146, 148, 149, 159, 164, 166, 169, 172, 177, 178, 180, 181, 182, 183, 187, 190, 192, 193, 194, 196, 197, 199, 200, 206, 209, 210, 211, 216, 217, 220, 223, 227, 228, 229, 230, 231, 232.

01 131 erhielt 1966 den Kessel aus der aus-gemusterten 01 122.

Verschleißminderung

Der Änderungsdienst war zwar Anfang der 1960er Jahre noch nicht beendet, doch führte man generell nur noch technische Verbesse-rungen aus, die der Minderung von Verschleiß (z.B. durch harte Achslagerführungsplatten) oder der Sicherheit (Reglerschließeinrich-tung) dienen sollten. Das äußere Bild der 01 veränderte sich dadurch nicht mehr.

Die letzte von der DB-Hauptverwaltung verfügte Änderung kam vermutlich gar nicht mehr zur Ausführung: Nach mehreren Unfäl-len hatte die HVB festgelegt, dass auch alle Schleppenderloks einen Indusimagnetten für Rückwärtsfahrt tragen müssen. Als Stichtag für die Nachrüstung mit zurückgewonnenen Altanlagen galt der 31. Dezember 1972. Die verbliebenen Hofer 001 erhielten ebenso wie die letzten 038 eine Ausnahmegenehmigung wegen der Restlaufzeit von voraussichtlich nur noch einigen Monaten. □

TEXT: THORSTEN REICHERT

Abgefahren

Nichts verdeutlicht mehr, wie konzeptlos die DB im Fernverkehr abseits der ICE-Routen seit der Streichung des Interregio-Netzes agiert, als die nunmehr endgültige Einstellung des Intercity-Verkehrs zwischen Dresden und Nürnberg. Der Fernverkehr der Sachsen-Magistrale – ein Rückblick.

Nach außen zeigte sich das Fernverkehrsdilemma auf der Strecke Dresden–Nürnberg in den vergangenen Jahren vor allem dadurch, dass Fahrzeuge und – so genannte – Konzepte teilweise nach nicht einmal einem Jahr ausgetauscht wurden. Da zum Fahrplanwechsel jetzt auch noch das letzte (Nacht-)Schnellzugpaar D 352/353 Frankfurt–Marktredwitz–Praha/Prag, bestehend aus zwölf Wagen mit in Nürnberg umgesetzten Kurswagen aus Stuttgart und München, eingestellt wurde, ist nun der gesamte Raum zwischen Nürnberg und Dresden ohne Schienenfernverkehr.

Aufschwung nach Grenzöffnung

Was sich in den letzten Jahren des Fernverkehrs als einzelne IC-Linie 61 darstellte, war vor dem Zweiten Weltkrieg, aber auch während der deutschen Teilung, Teil eines Geflechts mehrerer nationaler und internationaler Nord-Süd-Verbindungen.

Im letzten Jahr vor der Grenzöffnung am 9.11.1989 war in den Fahrplänen schon ein gewisses „Tauwetter“ absehbar. Zum jahrzehntelangen Stammangebot mit Schnellzugpaaren (Kopenhagen–) Berlin–München und Görlitz–München (mit Kurswagen über Bamberg nach Nürnberg) sowie dem Nachtzug Rostock–München (mit Flügelzug über Bayreuth nach Stuttgart) kehrte kurzfristig zum Jahresbeginn ein früher saisonales, dann zwischenzeitlich eingestelltes D-Zug-Paar Stuttgart–Dresden zurück. Neu hinzu kamen im Mai 1988 das Schnellzugpaar Warschau–München an zwei Tagen in der Woche und ein Jahr später die D-Zug-Verbindung Marktredwitz–Karlovy Vary (Karlsbad) im deutsch-tschechischen Verkehr. Die Fahrzeit Nürnberg–Dresden lag bei sieben Stunden, davon entfiel eine Dreiviertelstunde auf die Grenzkontrolle in Gutenfürst.

Auf die enormen Reisendenströme nach der Grenzöffnung reagierte die Bundesbahn schnell und flexibel: Mit Wagen aus den Reser-

ve- oder gar z-Parks des Nahverkehrs wurden neue Schnellzüge eingelegt oder Binnenzüge wie etwa der Tages-D-Zug München–Hof nach Zwickau verlängert. Unvergessen sind die Verstärkerzüge Weihnachten 1989 und Ostern 1990 in bunter Reihung aus Umbauwagen (-yg), Mitteleinstiegswagen (-yl) und Silberlingen. Im Sommer 1990, dem letzten Fahrplan vor der Wiedervereinigung, stieg das Angebot auf sechs Tageszugpaare und drei Nachtzugpaare von München bzw. Nürnberg nach Dresden, Leipzig und Berlin.

Erweiterung des Angebots

Wenngleich die Umstellung auf Interregio wegen des enormen Bedarfs an umzubauenen Wagen noch in weiter Ferne lag, wurde im Jahresfahrplan 1991/92 auf der Stammstrecke Marktredwitz–Reichenbach ein Zweistundentakt mit den bekannten alternierenden Zielorten im Norden und Süden angeboten. Zugläufe wie Liberec/Reichenberg–Markt-



redwitz–Nürnberg oder der „Karlex“ Karlovy Vary/Karlsbad–Plauen–Berlin bildeten unmittelbare Anschlussverbindungen. Ein Jahr später wurden zwei korrespondierende Linien im Zweistundentakt aufgebaut: Die Linien Dresden–München und Leipzig–Karlsruhe tauschten abwechselnd die Linienführung, ermöglichten am Bahnsteig das Umsteigen und erschlossen weitere Ziele im Vor- oder Nachlauf. Zwei Zugpaare waren ab Planwechsel als IR ausgewiesen, die anderen wurden sukzessive, spätestens zum 23. Mai 1993, umgestellt. Die Fahrzeit Dresden–Nürnberg betrug zu dieser Zeit fünfdreiviertel Stunden, Zugloks waren zunächst 218 und 232, ab Sommer 1995 die vor allem für diese Strecke auf 140 km/h umgebaute 234. Exot in punkto Lok und Laufweg war das Zugpaar Gera–Karlsruhe, das mit Baureihe 229 über die nebenbahnähnliche Strecke Weida–Mehltheuer geführt wurde. Vor Umstellung auf den reinen IR-Verkehr wurde ein Zugpaar Nürnberg–Leipzig zur

Nutzung eines Stillstandes aus einer tschechischen Garnitur gebildet. Am Tagesrand gab es den Exotenzuglauf Malmö–Dresden–Plauen bzw. am Morgen in der Gegenrichtung über Dresden nach Barth. Die Nachtzüge München–Berlin, Stuttgart–Leipzig und München–Dresden führen ab Marktredwitz im Blockabstand nordwärts. Von Nürnberg über Marktredwitz nach Praha/Prag fuhr neben zwei Nachtzugpaaren von Köln und Stuttgart der vom D 250/251 zum EC 50/51 bis/ab Dortmund umgewandelte frühere „Zapadni-Expres“, der alle politischen Krisen überdauert hatte.

Vom IR zum ICE und RE

Die nur kurze Blütezeit des Fernverkehrs in Ostbayern und Sachsen war ab dem 28. Mai 2000 schon am Verwelken. Mit der ersten Stufe der Rücknahme des Fernverkehrs wurde der Zweistundentakt auf den Laufweg Nürn-

berg–Dresden beschränkt, ergänzt durch zwei IR-Paare Hof–München am Tagesrand, einen Linientauscher München–Dresden und ein Zugpaar Berlin–Oberstdorf. Hinzu kamen Verstärkerzüge für den regen Wochenendverkehr der Relation München–Dresden. Da die komfortablen IR-Wagen für den erheblich überschätzten Zusatzverkehr zur Weltausstellung EXPO abgezogen wurden, wurde die IR-Linie 27 mit klassischen Schnellzugwagen aus DB- und ehemaligen DR-Beständen gefahren. Nach und nach sorgten einzelne Wagen in IC- und IR-Design für die bunteste Zeit der Strecke.

Das Kursbuch sah für den Jahresfahrplan 2000/2001 bereits die Umwandlung der IR-Linie in die ICE-Linie 17 Nürnberg–Dresden vor. Dass dies nicht umgesetzt wurde, lag an den Startschwierigkeiten der eigens für diese Strecke konzipierten Diesel-ICE-T der Reihe 605 und am Bau der „Schlömener Kurve“. Gerade diese als zukunftsweisend

Der Fernverkehr zwischen Dresden und Nürnberg in seinem letzten Erscheinungsbild: 218-Doppeltraktion mit IC 2060 (Dresden–Karlsruhe) in Marktredwitz, Juli 2006.



Zeittafel Dresden–Nürnberg

14.07.1954	Aufnahme der ersten innerdeutschen Fernverbindung über Hof nach dem Zweiten Weltkrieg (D-Zug-Paar München–Leipzig)
01.10.1972	Aufnahme des Transitverkehrs nach Berlin über Hof (D-Zug)
10.04.1988	Testfahrten Nürnberg–Hof mit italienischem Pendolino
29.05.1988	Neue internationale D-Züge Warschau–Regensb.–München
01.10.1989	Erste „Flüchtlingszüge“ von Prag durch die DDR nach Hof
09.11.1989	Öffnung der innerdeutschen Grenze; im Laufe des Monats zusätzliche Züge für massiv steigenden Besucherverkehr
31.05.1992	Betriebsaufnahme der ersten deutschen Neigetechnik-Strecke Nürnberg–Hof/Bayreuth mit BR 610 (Pendolino)
31.05.1992	Einführung IR Karlsruhe–Dresden (zwei Zugpaare)
22.05.1993	Abschluss des zweigleisigen Ausbaus Hof–Plauen
23.05.1993	Kompletteinführung IR-Linien Karlsruhe–Dresden und München–Hof–Leipzig
23.05.1993	Erster IC nach Umwandlung des D 250/251 Frankfurt–Prag
28.05.1995	Höheres IR-Tempo durch Einsatz der BR 234 sowie neuer IR-Lauf Gera–Karlsruhe (erstmalig Einsatz der BR 229 in Bayern)
28.05.2000	Umwandlung IR zu D-Zug wegen Einsatz der Garnituren für EXPO-Sonderzüge
28.05.2000	Starke Ausdünnung der IR-Linie München–Leipzig
Frühj. 2001	Umstellung erster IR auf BR 605 (ICE-TD) zum „Anlaufbetrieb“
09.06.2001	Letzte IR-Züge der beider Linien
10.06.2001	Betriebsaufnahme der ICE-Linie Nürnberg–Dresden
25.07.2003	Außerbetriebnahme der BR 605, Ersatz in kurzer Abfolge durch die Baureihen 234, 612 und 610
14.12.2003	Einsatzbeginn BR 612 im IC-Verkehr Nürnberg–Dresden
11.08.2004	Außerbetriebnahme BR 612 und Ersatz durch BR 232/233/234 bis zum nächsten Planwechsel
11.12.2004	Einstellung der beiden IC-Paare Nürnberg–Prag
12.12.2004	Lokbespannte IC Nürnberg–Dresden (mit BR 232 im Vierstundentakt)
11.12.2005	Umstellung auf 218-Doppeltraktion und Fahrzeitverkürzung
09.12.2006	Einstellung der IC-Linie Nürnberg–Dresden
09.12.2006	Einstellung des Nacht-D-Zug-Paars Frankfurt/Stuttgart/München–Prag
10.12.2006	Einführung Franken-Sachsen Express (IRE) mit Regio-612

betrachteten Projekte wurden letztlich der Todesstoß für den Fernverkehr dieser Region. Der 10. Juni 2001 leitete die „neue Zeit“ mit zweistündigem ICE-TD über Bayreuth bei zwei Zugpaaren über Marktredwitz ein. Die Führung über die Universitäts- und Festspielstadt Bayreuth erfolgte vor allem aufgrund politischen Drucks und Vorleistungen der oberfränkischen Regierungsstadt.

Durch den Bau der Umfahrkurve von Neuenmarkt-Wirsberg wurde eine direkte Fahrtmöglichkeit Bayreuth–Hof geschaffen, freilich durch topographisch schwieriges Terrain auf kurvenreichen, schlecht ausgebauten Strecken, die zudem auf knapp 50 km nur eingleisig sind. Dieser Streckenzustand zeigte auch der Neigetechnik Grenzen auf. Die Fahrzeit Nürnberg–Dresden sank zwar auf rund fünf Stunden, allerdings waren die Züge auf der alten, topographisch günstigeren Route mit einer Reisegeschwindigkeit Nürnberg–Marktredwitz von 125 km/h um 15 Minuten schneller.

Die Bedeutung der ICE für das sächsisch-bayerische Netz wurde dadurch geschmälert, indem man die IR-Verbindungen Hof–München bzw. Reichenbach–Berlin zeitgleich einstellte und die ersatzweise eingeführten und vom Freistaat Bayern finanzierten RE-Paare Hof–Regensburg rein an Nahverkehrsanschlüsse anpasste.

Wieder lokbespannt ...

Nach nur einem Jahr, im August 2002, musste nach der Jahrhundertflut die Magistrale im Raum Freiberg gesperrt und der Laufweg der ICE auf Nürnberg–Chemnitz verkürzt werden. Dresden war fortan für ein Jahr nur noch per Busersatzverkehr zu erreichen. Nach zahlreichen Mängeln an den neuen Triebzügen der BR 605 und Pannen, die am 2.12.2002 in einer Entgleisung bei Gutenfürst nach Achswellenbruch gipfelten, durfte mit den ICE-TD nicht mehr bogenschnell gefahren werden, was Verspätungen von bis zu 30 Minuten verursachte. Die Züge wurden in einem Notfahrplan ab 27. April 2003 bei gestreckten Fahrzeiten auf die Marktredwitzer Strecke – ohne dortigen Halt – verlegt und nach wenigen Monaten zum 25. Juli ganz aus dem Verkehr gezogen. Ersatz erfolgte kurzfristig durch die Rückkehr der bewährten Baureihe 234 mit IC-Garnituren, bis nach gut einer Woche genug fabrikneue 612er nach Hof für den Ersatzverkehr umgesetzt waren.

Da die Probleme an der in Deutschland entwickelten Neigetechnik der 605 schwerwiegender als erwartet waren, wurde ein neues Konzept erarbeitet, das den Einsatz modifizierter 612 als IC ab 14.12.2003 vorsah. Und da aus anderen Gründen auch der „deutsche Ur-Pendolino“ 610 vorübergehend nicht mehr mit Neigetechnik fahren durfte, wurden diese 20 Triebzüge vom 20.10.2003 bis zum Fahrplanwechsel zwei Monate später „bogenlangsam“ ebenfalls im IC-Dienst zwischen Nürnberg und Chemnitz eingesetzt.

17 Züge der BR 612, kaum älter als ein Jahr, wurden in dieser Zeit in Fernverkehrsweiß umlackiert und liefen dann ab Planwechsel im Dezember 2003 bogenschnell annähernd in einem Fahrplan wie schon der ICE-TD ab 2001.

Auch dieser neuen Konzeption war kein Glück vergönnt: Bei Fristarbeiten entdeckte das Werk Hof Risse an den Radsätzen eines 612, worauf die Baureihe bundesweit zum 11.08.2004 aus dem Verkehr gezogen wurde. Die 612er durften anschließend nur sukzessive und mit kurzen Untersuchungsintervallen in den RE-Dienst zurück – ein Zustand, der bis zum künftigen Achsentauch für einige Fahrzeuge heute noch besteht. Wieder einmal mussten 232 & Co. einspringen, diesmal allerdings bei Beibehaltung der Führung über Bayreuth. Die in manchen Abschnitten ohne Neigetechnik maximal zulässigen 70 bis 80 km/h und die eingleisige Streckenführung sorgten erneut für „planmäßige“ Verspätungen von 20 bis 30 Minuten.

... und nur alle vier Stunden

Kein Wunder, dass zum nächsten Fahrplanwechsel am 12.12.2004 die Reißleine gezogen wurde: Bis auf ein Zugpaar am Tagesrand liefen die IC wieder über Marktredwitz – allerdings ausgedünnt auf einen Vierstundentakt. Zur „Verschleierung“ der kürzeren Fahrzeit östlich am Fichtelgebirge vorbei wurden die Zeiten gestreckt. In Marktredwitz bestand nordwärts ein Aufenthalt von acht Minuten. Wie schon zu IR-Zeiten wurde in Reichenbach wieder von Diesel- auf Elektrolok umgespannt.

Angesichts sinkender Reisendenzahlen traten zum Jahresfahrplan 2005/2006 Verbesserungen in Kraft – Rückkehr des Durchlaufs nach Karlsruhe, Fahrzeitenstraffung und Einsatz klimatisierter Garnituren. Die Bespannung ging über auf 218-Doppeltraktion, wobei die Loks nicht das nahe gelegene Werk Regensburg, sondern Mühldorf stellte. Der nur geringe Reservebestand der Südostbayern-Bahn wurde dabei verstärkt durch Leihloks aus Lübeck. Damit war jedoch weiterer Ärger vorprogrammiert: Vor allem die Lübecker Loks wiesen einen so schlechten Allgemeinzustand auf, dass Lokausfälle fast täglich auftraten. Während bei gemäßigten Temperaturen die Achtwagenzüge mit einer Lok gefahren werden konnten, wurde im Winter und Sommer die zweite 218 für Heizung beziehungsweise Klimaanlage benötigt. Nothelfer waren 232, 233 und 234 von Railion, was allerdings eingeschränkt wurde, als im Sommer nacheinander zwei Loks an einem Zug ausfielen. Daher wurde die Mühldorfer 218-Reserve aufgestockt und auch die „Notfall-218“ von DB Fernverkehr Nürnberg halfen aus.

Angesichts des großen Ärgers mit der IC-Linie 61 in den letzten Jahren stellte die DB den Fernverkehr nun ein, bietet aber seit 10. Dezember ein neues, auf das durchaus vorhandene Potenzial der Sachsen-Franken-Ma-



Bunt oder einfach nur konfus? Fernverkehrs-Revue zwischen Dresden und Nürnberg der vergangenen 16 Jahre. 1 + 2: Nach der Grenzöffnung wird improvisiert und mit allem gefahren, was rollt: D 308 mit 132-Vorspann vor 218 bei Wunsiedel-Holenbrunn, Februar 1991, und D 2006 München–Berlin mit 218 bei Erbendorf, Oktober 1991. 3: Einen neuen IR-Zuglauf Gera–Karlsruhe gibt es ab 1995 mit Baureihe 229, hier bei Hohenstadt/Pegnitz, Mai 1999. 4: Ob D-Zug, IR oder IC, die 232 ist stets mit im Spiel – hier mit IC bei Trebgast im September 2004. 5: Noch als IR rollen die späteren Pleiten-605er im „Anlaufbetrieb“ 2001, hier bei Immenreuth. 6: Auf dem Gipfel der Konzeptlosigkeit wird mit 612ern „auf IC gemacht“ (hier in Bayreuth, Juli 2004).

gistrale zugeschnittenes Produkt mit schnellen Fahrzeiten und Nahverkehrstarif an. Das Manko bleibt aber der Einsatz der als laut und unkomfortabel geltenden 612er bei knapp vier- bis fünf Stunden Fahrzeit. DB Fernverkehr übernimmt jedoch nicht abermals 612 in seinen Bestand, sondern kauft die Leistung bei DB Regio ein. Damit werden im Zweistundentakt sechs Zugpaare über Bayreuth und zwei über Marktredwitz gefahren. In den kommenden Jahren soll das neue Angebot unter Einbindung von Nahverkehrslinien zum Stundentakt erweitert werden. Komfort wie einst im IR wird auf die Relation Hof–München mit Übernahme der RE-Züge durch die Regentalbahn im Dezember 2007 zurückkehren.

Der Niedergang der Fernverkehrslinie Nürnberg–Dresden muss wohl zweifelsohne Fehlern und Versäumnissen der DB zugeschrieben werden. Die Streichung der IR-Züge nach München und Leipzig aus einem funktionierenden System, ersetzt durch von den Ländern finanzierten Nahverkehr ohne Anschluss zum neuen IC, entzog der Linie schätzungsweise das halbe Potenzial. Mit der Umstellung auf die 605er wurde den Kunden ein ICE-Tarif abverlangt, obwohl das Fahrzeug nicht ausgereift war. Dabei wäre ein funktionierender „Diesel-ICE“ mit Neigeotechnik und entsprechendem Komfort auf der 390 km langen Linie nun einmal die bessere Lösung als ein Nahverkehrstriebwagen gewese-

sen. Auch die einstmals vorgesehene Elektrifizierung Nürnberg–Reichenbach hätte die Frage nach geeigneten Fahrzeugen sicherlich beantworten können, ist nun ohne Fernverkehr aber mehr denn je in weite Ferne gerückt.

Die weiteren Pannen mit den „Ersatzzügen“, Verspätungen auf der ohnehin langsamen Linie über Bayreuth und schließlich die Ausdünnung auf nur noch vierstündige Verbindungen wurden von den Bahnkunden am Ende nicht mehr akzeptiert. □

TEXT UND FOTOS (7): GERALD HOCH



Kurze steile Karriere

Die Ehre, den „Rheingold“ bespannen zu dürfen, bedeutete für Lokomotiven einst so etwas wie die Erhebung in den Adelsstand. Die ersten E 10.12 waren von vornherein dazu auserkoren. Ihre Karriere überschritt aber ebenso wie die der anderen E 10.12 respektive 112 schon bald den Zenit.



112 500 um 1970 abfahrbereit in Frankfurt (Main).

FOTO: REINHOLD PALM



112 312 ist soeben vor den TEE 22 „Rheinpfil“ gespannt worden und verlässt nun den Frankfurter Hauptbahnhof Richtung München.

FOTO: REINHOLD PALM

Auf dem ab 1957 rasch erweiterten Netz elektrifizierter Hauptstrecken übernahmen die E 10 die Traktion der meisten Schnellzüge. Sie bildeten gewissermaßen das Rückgrat des Fernreiseverkehrs der Deutschen Bundesbahn, doch Starruhm erlangten sie nicht. Die hausbackene Kastenform vermochte niemanden zu bezirzen – von der progressiven Eleganz der V 200 oder des TEE-Triebzuges VT 11.5 keine Spur! Vom Güterzug-Pendant E 40 hob sich die Baureihe E 10

nur durch das blaue Farbleid ab. Das änderte sich mit der 1962 für die E 10.12 gewählten „Bügefalten“-Form, die ab 1963 auch die Großserienloks bekamen.

Als E 10.12 wurde die für 160 km/h modifizierte Variante der E 10 bezeichnet. Sechs Maschinen mit den Betriebsnummern E 10 1265 bis 1270 baute Krauss-Maffei/SSW 1962/63 für den ab Sommer 1962 auf neue besonders luxuriöse 1.-Klasse-Wagengarnituren umgestellten und erstmals mit Spitzentempo 160 verkehrenden F-Zug „Rheingold“. Fünf weitere Exemplare, E 10 1308 bis 1312, kamen 1963/64 für den ebenso komfortabel ausgestatteten Schwesterzug „Rheinpfil“ hinzu. Alle elf Lokomotiven erhielten die aerodynamisch günstigere Kopfform, eine geänderte Getriebeübersetzung und spezielle Henschel-Drehgestelle. Die beige/kobaltblaue Sonderlackierung war jener des Wagenparks angepasst.

Allerdings standen die eben genannten E 10.12 nicht termingerecht zum Sommerfahrplan 1962 bzw. 1963 zur Verfügung. Deshalb sprangen provisorisch für 160 km/h ertüchtigte E 10 mit alter Kastenform in die Bresche: vor dem „Rheingold“ die als E 10 1239 bis 1244 in Dienst gestellten E 10 239 bis 244, vor dem „Rheinpfil“ die nicht umgezeichneten E 10 250 bis 254. Letztere besaßen vorübergehend die für die E 10 1308 bis 1312 bestimmten Henschel-Drehgestelle.

Die provisorischen „Rheingold-/Rheinpfil-Lokomotiven“ wurden synchron zur Auslieferung der endgültigen E 10.12 in die Normalausführung mit blauem Anstrich umgebaut, jedoch behielt die E 10 244 bis 1991 ihre ursprünglich in der E 10 184 erprobten Henschel-Drehgestelle.

Bis zum Erscheinen der E 03 im Jahr 1965 waren die E 10.12 die Paradedpferde der DB. Neben der schnittigen Kopfform mit Front-



schürzen und Pufferverkleidung trugen auch das durchgehende Lüfterband und der zweifarbige Anstrich zu ihrem gefälligen Aussehen bei. Nach der 1965 erfolgten Umwandlung von „Rheingold“ und „Rheinpfeil“ in TEE-Züge verpasste man den E 10.12 bis 1967 das beige/purpurrote Farbleid, ab 1. Januar 1968 galt die neue Baureihenbezeichnung 112. Im Jahr 1968 lieferten Krauss-Maffei/Siemens nochmals zwanzig von vornherein in TEE-Farben lackierte 112er, die sich von den anderen E 10.12 durch für 160 km/h modifizierte Drehgestelle der Regelbauart unterschieden. Mit diesen als 112 485 bis 504 eingereihten Maschinen wurden weitere TEE- und F-Züge auf Elektrotraktion umgestellt, ehe die E 03 alias 103 in Serie ging.

Die E 10.12 für den „Rheingold“ begannen ihre Laufbahn beim Bw Heidelberg, diejenigen für den „Rheinpfeil“ beim Bw Nürnberg Hbf. Ab Mai 1967 konzentrierte man alle

E 10.12 in Heidelberg. Im Mai 1968 kamen die in 112 265 bis 270 und 112 308 bis 312 umgenummerten Maschinen zum Bw Frankfurt (Main) 1, das auch die neu gelieferten 112er erhielt (nur die 112 486 und 487 waren kurzzeitig noch in Heidelberg stationiert).

Von Anfang an glänzten die E 10.12 mit sehr hohen Laufleistungen. Das Bw Heidelberg stellte für seine Maschinen 1962 einen dreitägigen Umlaufplan auf, der neben dem „Rheingold“ auch D-Züge enthielt und mit 1251 km im Tagesdurchschnitt der kilometerintensivste der DB war. Die außer mit ihrer Hauptaufgabe ebenfalls im D-Zug- und zudem im Eilzug-Dienst beschäftigten „Rheinpfeil-Loks“ des Bw Nürnberg Hbf brachten es 1964 in einem Drei-Tage-Plan gar auf 1290 km im Schnitt; die Jahresdurchschnittsleistung der Nürnberger E 10.12 von 327 600 km übertraf damals die aller übrigen E 10 um rund 100 000 km.

Mit Aussichts- und Speisewagen direkt hinter einer E 10.12 ist der TEE „Rheinpfeil“ im Maintal unterwegs.

FOTO: REINHOLD PALM

Mit ihren TEE-Umläufen kamen die Loks bis ins schweizerische Basel. 1971 steht dort 112 265 mit dem TEE „Rheingold“ zur Abfahrt bereit.

FOTO: HERIBERT SCHRÖPFER

Im Sommer 1967 erzielten die beim Bw Heidelberg zusammengefassten E 10.12 in einem Zehn-Tage-Plan durchschnittlich 1133 km je Tag. Unter anderem beförderten sie TEE 9/10 „Rheingold“ zwischen Basel SBB und Duisburg, TEE 11/12 „Rembrandt“ von Mannheim nach Emmerich bzw. zurück von Emmerich nach Stuttgart, TEE 21/22 „Rheinpfeil“ zwischen Nürnberg und Dortmund, TEE 35/36 „Rhein-Main“ zwischen Frank-

furt und Emmerich, TEE 77/78 „Helvetia“ zwischen Basel und Frankfurt, F 4/3 „Italia-Express“ zwischen Basel SBB und Frankfurt, F 7/8 „Rheinblitz“ zwischen Basel SBB und Dortmund sowie F 37/38 „Hans Sachs“ zwischen Nürnberg und Frankfurt. Die Beförderung des Zugspears TEE 55/54 „Blauer Enzian“ zwischen München und Hamburg-Altona oblag damals schon der Baureihe E 03.

Ab 1968 erhöhte die DB die Höchstgeschwindigkeit weitere Fernschnellzüge auf 160 km/h. Gleichzeitig wurden durch Elektrifizierung der Streckenabschnitte Lünen – Münster, Osnabrück – Bremen – Hamburg und Hamm – Minden – Wunstorf die von TEE- oder F-Zügen befahrenen Magistralen zwischen dem Ruhrgebiet und Hamburg sowie Hannover in den Schnellverkehr mit Tempo 160 einbezogen. Dies bot den 25 zu Beginn des Winterfahrplans 1968/69 beim Bw Frankfurt (Main) 1 verfügbaren Maschinen der Baureihe 112 ein reichliches Betätigungsfeld, sie erzielten planmäßig nun täglich im Schnitt 1232 km.

Denkwürdiger Karriereknick

Im Sommer 1970 enthielt der Frankfurter 112-Umlauf je einen Plantag mit 1521 km und 1476 km, für 26 weitere 112er waren durchschnittlich 1317 km pro Tag vorgesehen. Doch schon 1971 erklimmen Loks der Baureihe 103.1 die Spitze der Laufkilometer-Statistik. Zunächst übernahmen sie viele TEE- und F-Züge, dann ab Herbst die neu geschaffenen Intercities.

Im Winterfahrplan 1971/72 sanken die Laufleistungen der Baureihe 112 drastisch auf 758 km pro Tag ab – ein denkwürdiger Karriereknick! Ende Mai 1972 wechselten alle 112er zum Bw Dortmund Bbf. Dieses setzte

sie gemeinsam mit 110ern in einem 31-tägigen Umlaufplan ein, der unter anderem auch noch TEE- und IC-Leistungen auf Kurzstrecken im Rhein/Main-Gebiet enthielt.

Vom Star zur Aushilfe

Mit Einführung des Systems „IC‘ 79 – Jede Stunde, jede Klasse“ ab Sommer 1979 stieg der Planbedarf an 103.1 stark an, was insbesondere dem Bw Hamburg-Eidelstedt aufgrund des geringen Reserveparks Probleme bereitete. Am ehesten konnten die 160 km/h schnellen 112er einspringen, folglich beheimatete man sie Ende September 1979 nach Hamburg-Eidelstedt um. Sie übernahmen zahlreiche Schnell- und Eilzugleistungen vor allem in Norddeutschland und kamen aushilfsweise im Hamburger 103-Plan zum Einsatz. Regelmäßig beförderten sie die Intercities zwischen Frankfurt (Main) und Wiesbaden. Wieder vermehrt im IC-Dienst mischte die Baureihe 112 ab Sommer 1985 mit: man übertrug ihr alle Züge auf der neu eingerichteten IC-Linie 4 a Hannover – Bremerhaven/Oldenburg.

Spät kamen die 112er nochmals zu TEE-Ehren. Im Sommer 1984 beförderten sie den Flügelzug des TEE „Rheingold“ Mannheim – München auf der beschaulichen Route von Stuttgart über Aalen, Nördlingen und Donauwörth. Der zum Sommerfahrplan 1985 aufgestellte Umlauf sah ihren Einsatz auf den Abschnitten Stuttgart – Ulm – München und München – Salzburg (mit Lokwechsel in München vor). Jedoch ging die Bespannung des „Rheingold“ zwischen Stuttgart und München im Laufe des Sommers 1985 auf Loks der Baureihe 103.1 über. Auf dem saisonal verlängerten Laufweg von München in die Mozartstadt blieb es beim Einsatz der Bau-

reihe 112, was letztmalig auch im Sommer 1986 der Fall war.

Zum weiteren Lokomotivschicksal hier nur soviel: Wegen Verschleißerscheinungen an den Drehgestellen wurde die Höchstgeschwindigkeit der 112 485 bis 504 im Juli 1985 auf 140 km/h begrenzt. Per 1. Januar 1988 erfolgte die Umzeichnung dieser 20 Loks in die Baureihe 114. Die elf mit Henschel-Drehgestellen ausgerüsteten Maschinen der ersten beiden Baulose durften zunächst weiterhin mit Tempo 160 verkehren, ab 1. Januar 1991 galt für sie die Baureihenbezeichnung 113.

Schäden und Aufarbeitung

Sich häufende Schadensfälle zwangen 1991/92 dazu, die Höchstgeschwindigkeit sowohl der 113er als auch der 114er auf 120 km/h herabzusetzen. Bis März 1995 wurden alle 114er mit gewöhnlichen Seriendrehgestellen bestückt und entsprechend in 110er umgezeichnet. Die seit Januar 1992 beim Bw München Hbf stationierten 113er hingegen durften nach gründlicher Aufarbeitung wieder mit Tempo 160 fahren. Drei Maschinen der Baureihe 113 konnten sich bis in die Gegenwart im DB-Bestand behaupten: die seit 1. April 2006 DB AutoZug gehörenden 113 268 und 309 sowie die DB Regio München zugeordnete 113 267. Das DB Museum bewahrt am Standort Koblenz-Lützel die 113 311 für die Nachwelt auf. □

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI



Mit ursprünglicher Nummer: E 10 1267 rollt 1968 mit dem „Rheingold“ nach Süden pünktlich in Koblenz ein.

FOTO: THEODOR HORN

(Füllseite)

Auf den Hunsrückhöhen hat die Sonne den Nebel besiegt: Übergabezug 67350 mit V 100 als Zug- und Schubloks kreuzt die Seltenheit einer vereinsamten Landstraße.



Mit Schub durch die Heimat

Zwischen Beklemmung und Heiterkeit pendeln die Gefühle hin und her, die an einem trüb-kalten Januarmorgen mit einem Übergabezug auf gottverlassener Hunsrückstrecke entstehen. JOACHIM SEYFERTH schildert seine vielschichtigen Eindrücke von der Mitfahrt im V 100-Führerstand.

Vor uns steht das Nichts. Oder besser gesagt, rund zwei Dutzend leere Flachwagen mit einem Gewicht von fast 500 Tonnen. Die an diesem grauen Morgen des 16. Januar 1995 leicht zu übersehenden Flachmänner müssen ihr Nichts ohne die schützenden Wände von Kesseln oder gedeckten Wagen schonungslos offenbaren und wirken vom hoch gelegenen Führerstand der Schublokomotive aus wie ein sinnentleerter Modellbahnzug, der nur sein Eigengewicht durch die Gegend befördert.

Sie sind heute Morgen mit der Übergabe von Mainz hierher nach Simmern gekommen und stehen nun eingekeilt zwischen zwei V 100, der vorderen 212 073 und der Schublokomotive 212 023, zur Weiterfahrt in den tiefen Hunsrück bereit. Ziel der Übergabe mit der Plannummer 67350 ist der 33 Kilometer entfernte Bahnhof Zolleiche mit seinem Ladegleis der US-Armee, wo die Wagen mit olivgrüner Last beladen werden sollen.

Fernab der Bahnwelt

An die frühere Knotenpunkt-Herrlichkeit in Simmern erinnert an diesem trüb-kalten Januartag nichts mehr. Junge Bäume auf dem ehemaligen Mittelbahnsteig, leere Schotterwüsten ohne Gleise und private Schrottautos unter dem Bahnsteigdach des Empfangsgebäudes stellen auch hier die dunkle Seite der Neuen Bahn dar, die den Verlust des Eisenbahn-Bewusstseins in ländlichen Regionen billigend in Kauf nimmt oder gar fördert. Wo früher quiekender Schülerlärm den Bahnhof erfüllte und eilende Pendlerschritte dem Anschluss-Schienenbus zustrebten, vergammeln heute verschlossene Eingangstüren mit Papierfetzen des rosaroten Elefanten. Pensionierte Eisenbahner und Bahnbusfahrer regeln ihre Angelegenheiten in einem Neben-

zimmer im ersten Stock und für die wenigen noch aktiven Zug- und Lokführer der Güterzüge steht ein kleiner Melde- und Aufenthaltsraum zur Verfügung. Das einzige Basa-Telefon stellt den Restkontakt zur weit entfernten großen Bahnwelt dar und haut einem doch nur das Gefühl von Vergessenheit stumm um die Ohren.

Es geht los! Der Zugführer und Rangierer in Personalunion ist auf unsere Maschine geklettert, der brummende Diesel hat sich schon lange warmgelaufen und der frisch vom „Bund“ gekommene junge Lokführer hängt mehr liegend als sitzend in seinem Bremsheystuhl; sein Dienstbeginn am erst vier Stunden jungen Montagmorgen liegt bereits fünfeinhalb Stunden zurück. Der Funk quäkt, der Lokführer der hinter einer Kurve nicht mehr sichtbaren Zuglok gibt Anweisung, mit dem Nachschieben zu beginnen. Und schon ruckt es, der sonore Fahrdiesel brummt auf und in die Rundumsicht des Führerstandes kommt Bewegung.

Es ist wirklich ein seltsames Gefühl, das Nichts der Flachwagen ohne Sicht auf die Strecke und die vordere Lokomotive mit der Kraft von über 1000 PS zu schieben. Offensichtlich fällt es schwer, die Regie und die Verantwortung für die sichere Fahrt voll an die Zugspitze abzugeben. Hinter der Bahnhofsausfahrt, vorbei am leeren und zerfallenden Wärterstellwerk, sehen wir zum ersten Mal den Wagenzug in voller Länge und unsere bessere Hälfte, die 212 073. Eine dünne Abgasfahne über ihrem Dach verrät, dass nicht nur wir arbeiten. Wir wackeln über die letzte Weiche, neben uns noch ein paar hundert Meter die andere Strecke nach Kastellaun, die schließlich nach rechts abschwenkt.

Der dicke Tachozeiger zeigt schon satte vierzig Stundenkilometer, als der Ortsrand den Blick auf die kleine Hunsrückmetropole

freigibt und wir bereits über schneegesprenkelte Felder zuckeln. In den zahlreichen S-Kurven gleicht unser Zug oft einem riesigen Fleischerhaken, am Seitenfenster schwingen die wenigen Drähte der Freileitung auf und ab. Wir brummen geradewegs in einen Landstrich, der seit der mehrfach preisgekrönten filmischen Hunsrücksaga „Heimat“ von Edgar Reitz eine Metapher für die vermeintliche Idylle vergangener Tage und für die schwierige Liebe zu den eigenen Wurzeln geworden ist. Die verloren geglaubte Provinz der weiten und dünnbesiedelten Hunsrücklandschaft fernab aller ungemütlichen Ballungszentren scheint dazu geeignet, die Wertigkeit der Dinge zu überdenken und erdverbundene Erinnerungen zu reaktivieren: Hatte nicht der gleiche kräftige Wind unseren ersten Drachen weggerissen? Gab es im Rewe-Laden nicht auch diese Geschwätzigkeit drahtkorbtragender Hausfrauen? Und waren es nicht jene spitzen Feldwegsteine, die auf sommerlichen Ausflügen unsere Fahrradreifen malträtierten? Ist es „Heimat“, wenn der Blick starr auf die Wagenschlange vor einer dieselnden Schublokomotive gerichtet ist und die Gedanken zu beschaulichen Hunsrückfahrten im Schienenbus zurückschweifen? Wenn Kinder am Bahnübergang winken und erste ehrfurchtsvolle Eisenbahnerlebnisse widerspiegeln?

Unsichtbare Last voraus

Die „Heimat“ liegt stellenweise im Nebel. Wir schieben eine immer unsichtbarer werdende Last blind durch die Bodenwolken; die Zuglokomotive an jenen imaginären Orten, die eine halbe Minute später vor unseren Fenstern schemenhaft auftauchen. Wenn zischende Bremsluft zu hören ist, bremsen wir mit oder schalten die Leistung ab – wenn wieder unsere Schubkraft benötigt wird, meldet



Nicht ein, sondern zwei Fotos: Führerstandsblick mit Partnerlok in Kirchberg und ...

sich der Funk. Ein Zwischenhalt entpuppt sich nach der Weiterfahrt als Sicherung eines Bahnübergangs mittels Schlüsseltaste; den Schrankenwärter gibt es auch hier nur noch am Seniorenstammtisch in der „Dorflinde“, wo regelmäßig Eisenbahnergarn und Bauerntheater aufeinandertreffen.

Durchs weite Land

Während wir am Ortseingang von Kirchberg zehn Minuten im Nebel stehen und uns Reihenhäuser mit Glasbausteinen und geordneten Rasenflächen anschauen dürfen, hat die unsichtbare Zuglok Rangieraufgaben im Bahnhof zu erledigen. Bei der Weiterfahrt am privatisierten und zweckmodernisierten Empfangsgebäude wird deutlich, dass auch hier lebhaftige Bahnsteigszenen längst vorbei sind und die Bahn alles außer den unbedingt notwendigen Betriebsgleisen verscherbelt hat. Es geht wieder auf die „freie Strecke“, der Lokführer kennt hier jeden Meter und gibt den 460 Tonnen schweren Flachwagen je nach Steigung unterschiedliche Schubhil-

fe. Das Buchfahrplanheft Nr. 586 für Strecken mit Zugleitbetrieb sagt uns, dass der nächste Betriebspunkt Büchenbeuren heißt und genau zwölf Kilometer vom gerade hinter uns gelassenen Kirchberg entfernt liegt.

Die Telegraphenmasten sind kleiner geworden, stellenweise hängt statt den üblichen Drähten ein schwarzes Ersatzkabel auf dem Eisengeweiß der alten Holzstangen. Kein Mast gleicht dem anderen, mit unterschiedlichen Neigungswinkeln, Abstützungen und Isolatoren ist jeder ein individuelles Kunstwerk. Der stellenweise aufbrechende Nebel offenbart jetzt immer mehr, was man im kargen Hunsrück Heimat nennt: Kleine dunkle Waldstücke wechseln sich mit hügeligen Feldern ab, der Blick schweift in ein schneegeflecktes weites Land mit fernen Siedlungen und an der Strecke steht alle Hasensprung ein Hochstand.

An den zahlreichen Waldübergängen mit zerbeulten Andreaskreuzen stehen die weißen Pfeile für den Schneepflug und erinnern daran, dass die harmlosen Schneereste in diesen Tagen nicht das sein können, was man

im Hunsrück einen richtigen Winter nennt. Der heller werdende Nebel und unsere brummende Lok, deren Tachozeiger zurzeit beim Blumenpflückentempo verharret, lassen uns den Gewinn an weiteren Höhenmetern spüren. Wie muss das gewesen sein, als hier früher der vollbesetzte Schienenbus hochknatterte oder die Auspuffschläge des ausgelasteten Nahgüterzuges durch die Wälder hallten?

Sonne und Wurstsemmel

Welch Glücksgefühl, als die ersten Sonnenstrahlen den Nebel besiegen und die zähe Suppe zu löchrigen Wolkenfetzen zerteilen! Endlich sehen wir weit vorne wieder unsere Zuglok; die nassen Wagenböden der zwischen 2700 PS eingekleiteten Last gleißen im Sonnenlicht und blenden die an das Trübdunkel gewöhnten Augen. Wir sind auf der Höhe mit nunmehr fast geschlossener Schneedecke, über uns ein milchig-blauer Himmel zwischen einem großen Wolkenloch. Der Panoramablick aus dem Führerstand präsentiert ringsum das Schauspiel sonnendurchfluteter



... am „Historischen Bahnhof“ mit Restaurant in Büchenbeuren.

Nebelbänke und wabernder Bodenwolken. Wir kreuzen die Seltenheit einer vereinsamten Landstraße. Die ausnahmslos drehgestellbestückten Wagen rollen wie geschmiert durch die hunsrücktypischen S-Kurven und der herzhaft Biss des Lokführers in seine Wurstsemmel zeigt uns, dass wir es fast geschafft haben.

»Bloß kein Foto«

Nach fast zwei Stunden Schubfahrt erreichen wir unser Ziel, den auf einer Anhöhe liegenden Bahnhof Zolleiche, der praktisch nur aus dem Durchfahrtsgleis und einem langen Ladegleis besteht. Bevor wir Einfahrt erhalten, stehen wir noch eine Viertelstunde im angrenzenden Wald und können prächtige Hochsitze bewundern, die bevorzugt an kleinen Lichtungen und Wegübergängen postiert sind. Nachdem die Lokmannschaft der Zuglok die Rangierabläufe vereinbart hat, fährt unser kompletter Zug endgültig in das, was sich Bahnhof nennt, und kurz hinter einem Bahnübergang kommt unsere Schublok zum

Stehen. Die flache Fuhre sorgt für Abwechslung bei vier Arbeitern der Bahnmeisterei mit ihrem obligatorischen VW-Pritschenbus, die mit dem Jahrhundertwerk beauftragt sind, den Bahnübergang von Schnee und Eis zu befreien. Auch hier oben die üblichen Sprüche: „Fotografier uns bloß nicht, da platzt ja die Linse!“ Jetzt erst recht!!

Nachdem wir von den Wagen getrennt worden sind, kommt die Zuglok nach Beendigung der Rangierarbeiten wieder solo zurück und wird mit uns zusammengekuppelt. Ab jetzt haben die zwei Männer der 212 073 quasi Feierabend; auf der Rückfahrt übernehmen wir und unsere vordere 212 023 die Führung des zweiteiligen Lokzuges. Und so bummeln wir pfeifend wieder zurück und erwischen die Kollegen auf dem zweiten Führerstand beim Lesen der täglichen Sensationszeitung. Einer hat die Füße hochgelegt, der andere hält seine dampfende Kaffeetasse zur Kühlung aus dem Fenster – auf der „Niederwutzener Lokalbahn“ wäre es nicht anders gewesen!

Wie immer, wenn die Fahrt sich zieht und der Endbahnhof noch fern ist, wird die Zunge

der Lokmänner lockerer. Die neuen Dienstpläne werden hin- und herdiskutiert, vergangene bessere Zeiten kommen ins Gespräch und natürlich der junge alte Laden, der sich jetzt AG schimpft. Wohin man sein Ohr in den letzten Jahrzehnten auch richtete: Immer ging es um Abbau, Rationalisierungen und Niedergang – übrigens nicht nur auf dieser „kleinen“ Hunsrückstrecke. Ob es die Verlader von Badewannen oder Betonfertigteilen waren, die ihre Fracht auf die Straße verlagerten, oder der wegrationalisierte Schaffner – immer hieß es, von irgendetwas Abschied zu nehmen.

Schimpfen und Hoffen

Das dennoch vorhandene Prinzip Hoffnung bei vielen Eisenbahnern wurde und wird nach wie vor auf eine harte Probe gestellt und trotz vieler Rückschläge wenigstens durch den Besitz eines relativ sicheren Arbeitsplatzes unterstützt. Die Kluft zwischen politischen Absichtserklärungen und praktizierter Wirklichkeit scheint gar größer als kleiner zu werden: „Oder warum wird dann



der Güterverkehr nach Kastellaun Ende Mai eingestellt, wenn mehr Fracht auf die Schiene soll??" So schimpfen die Eisenbahner auch im Hunsrück und spüren resignierend, dass die markigen Sprüche der reißerisch aufgemachten Mitarbeiterzeitung „*BahnZeit*“ nicht für sie, sondern vielmehr zur Selbstbefriedigung ferner Vorstands-„Kollegen“ bestimmt sind. Heimat?

Die Männer auf der „Schlepplok“ bekommen erst in Kirchberg wieder Arbeit, wo ein fertig beladener Waggon abgeholt werden sollte. Er sollte, aber er wird nicht, denn er ist doch nicht beladen worden. Unverrichteter Dinge kuppeln sich die Kollegen wieder an uns an und es geht weiter abwärts ohne Fracht – hoffentlich keine Metapher für die „Neue Güterbahn“! Ob Güter so intelligent

sind und freiwillig umsteigen? Den Weg zum Feierabend, der eher ein Feiertag ist, finden die beiden Maschinen fast alleine. Auf den Feldern verschwindet der Schnee und in der alten Arbeitstasche verschwindet die Zeitung, deren Sensationen sich wieder mal als leerer Klatsch entpuppten. Vertraute Stellen der Hinfahrt tauchen in umgekehrter Reihenfolge wieder auf und zeigen ihr zweites Gesicht,



Durch dunkle Hunsrückwälder und löchrige Nebelwolken: V 100-Doppel mit Flachmännern zwischen Kirchberg und Büchenbeuren.

Sonne, Urlaub und Strand im Kalender – Schnee, Arbeit und Kälte vor der Tür: trüber Dienstbeginn in Simmern.

die Kilometersteine zählen einen Countdown zum Abstellen der Dieselmotoren.

Die Hand fast nur noch an der Bremse und am Achtungssignal, kurven wir auf Simmern zu und schauen ein letztes Mal auf die zurückbleibende Strecke, die einst Feld und Flur zerteilte und dennoch ein Stück geliebte Heimat wurde. „Lz 67351 an der Einfahrt“ melden wir uns über Funk beim Fahrdienstleiter und

kommen wenig später am Bahnhofsgebäude zum Stehen.

Wir vertauschen den warmen Führerstand gegen die trübe Hochnebelkälte eines Januar-nachmittages und laufen wieder zwischen jungen Bäumen auf dem ehemaligen Mittelbahnsteig auf verschlossene Eingangstüren zu. Ein zerknitterter Zeitungsbogen wird vom Wind über gleislose Schotterwüsten getrieben. Die

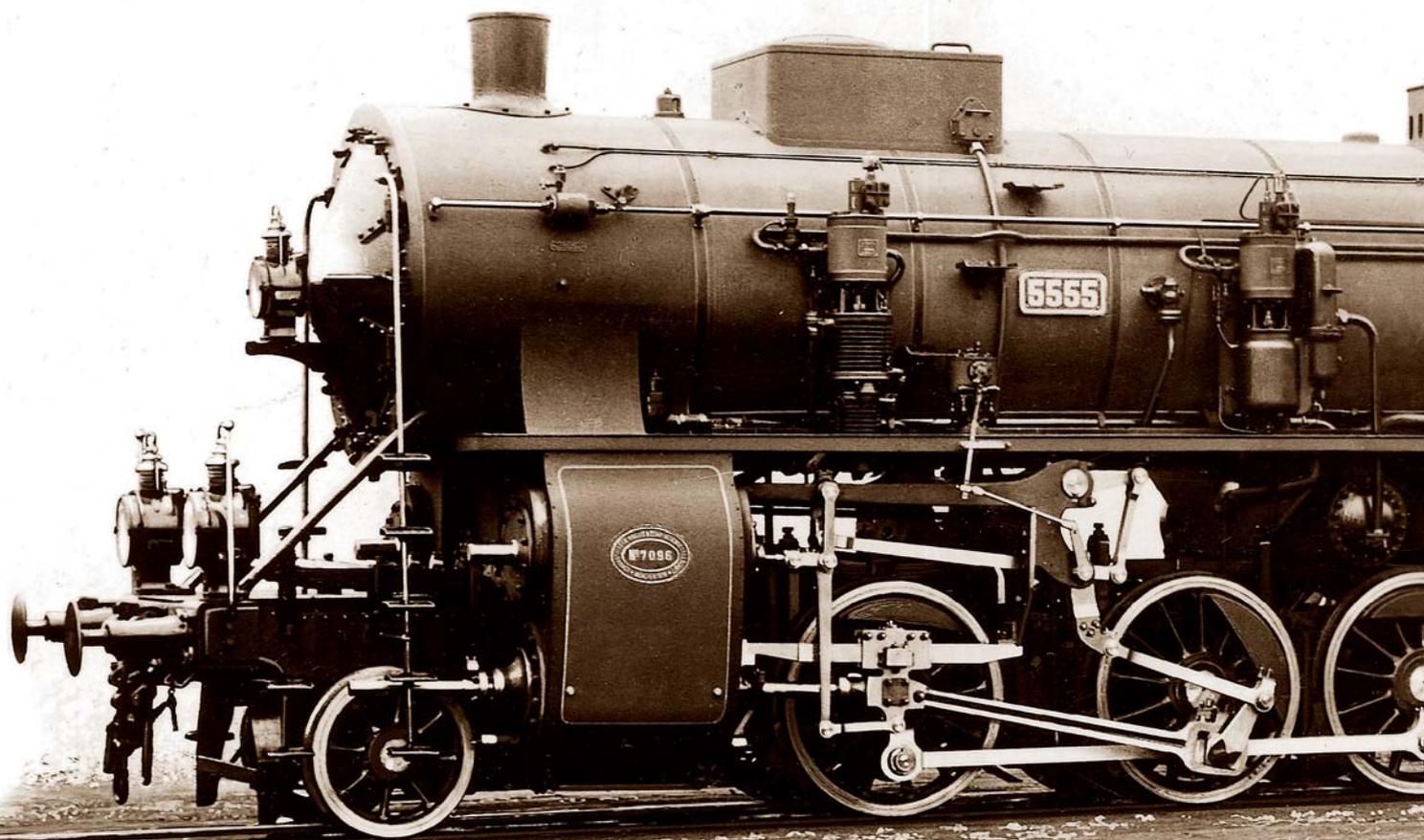
Lokmänner verschwinden im Aufenthaltsraum, setzen Kaffee auf und lachen: Heimat ist da, wo man Freunde hat. □

(Der Text stammt aus SCHIENE-Photo-Band 5; Abdruck mit frdl. Genehmigung des Joachim Seyferth Verlags. Siehe auch Seite 96.)



Ankunft in Zolleiche:
„Schneemänner“ bei
ihrer Jahrhundert-
aufgabe, Schnee und
Eis am Bahnübergang
zu entfernen, und:
„Bloß kein Foto.“ –
Dann erst recht!

ALLE FOTOS:
JOACHIM SEYFERTH



Die bayer. G 4/5 H galt als sehr leistungsfähig, aber auch wirtschaftlich. WERKFOTO KRAUSS

Zu knappes Kapital vereitelte bei den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen am Beginn des 20. Jahrhunderts zunächst die Beschaffung neuer und leistungsfähigerer Lokomotiven. Die Bewältigung stetig steigender Lasten war nur durch aufwendigen Vorspann- und Schiebebetrieb mit den vorhandenen und inzwischen zu schwachen Güterzuglokomotiven möglich. Auch die sieben im Jahre 1905 beschafften Nassdampf-Maschinen G 4/5 N erwiesen sich bald als nicht mehr ausreichend für die höheren Anforderungen. Besser geeignet war die neue Heißdampf-Gattung G 5/5 H von 1911, deren Beschaffung jedoch schon nach Auslieferung von nur 15 Exemplaren unterbrochen wurde.

Erst mit der Entwicklung einer 1'D h4v-Lokomotive, die bei J.A. Maffei unter der Leitung von Anton Hammel entstand, zeichnete sich ein längst erforderlicher Wandel bei der Zugförderung in Bayern ab. Der Beginn des Ersten Weltkriegs verlangte zudem von den deutschen Länderbahnen die Bereitstellung weiterer Fahrzeuge für Transporte im Auftrag der Militärbehörden. Damit waren

nun alle Voraussetzungen gegeben, um einen Serienbau neuer Fahrzeuge einzuleiten. Den ersten Auftrag zur Lieferung von 35 Lokomotiven erhielt Maffei bereits im Frühjahr 1914. Die nächsten 20 Maschinen wurden im September 1915 bei der Lokomotivfabrik von Georg Krauss & Cie bestellt. In fünf weiteren Baulosen folgten, wieder komplett von Maffei gefertigt, bis zum 30. Juni 1919 weitere 175 Fahrzeuge der inzwischen schon bewährten Gattung G 4/5 H (siehe Kasten auf Seite 40).

Zwei Bauserien fürs Militär

Die als leistungsfähig und wirtschaftlich geltenden Lokomotiven weckten bald nach Kriegsbeginn auch das Interesse der Deutschen Heeresfeldbahnen, in deren Auftrag die zehn Fahrzeuge der 4. Bauserie für die Militär-General-Direktion Brüssel bei Maffei gebaut wurden. Für den Einsatz bei der MGD Warschau waren die 25 Exemplare der 7. Bauserie bestimmt. Bei deren Fertigstellung, ab dem 4. November 1918, waren jedoch alle

Kampfhandlungen beendet und sieben Tage später bereits der Waffenstillstandsvertrag unterzeichnet. Alle Lokomotiven der letzten Bauserie konnten danach bis zum 30. Juni 1919 direkt ab Werk von den Bayerischen Staatseisenbahnen übernommen und in Dienst gestellt werden.

Bei Kriegsende befanden sich noch die beiden Fahrzeuge mit den Bahnnummern 5154 und 5615 in Belgien. Letztere kam 1924 nach Deutschland zurück und wurde im Nummernplan von 1925 als 56 994 eingereiht. Im Rahmen der Reparationsabgaben von 1919 mussten zur 5154 weitere 12 Maschinen an Belgien und insgesamt 48 Stück als 140-908 bis 955 an Frankreich abgegeben werden. Danach standen der DRG noch 169 Fahrzeuge der Gattung G 4/5 H zur Verfügung. Den neun nach Deutschland zurückgekehrten Exemplaren der MGD Brüssel aus der 4. Lieferung waren die neuen Betriebsnummern 56 801 bis 809 vorbehalten. Die Lokomotiven aus bayerischen Bestellungen wurden als 56 901 bis 1035 bezeichnet, die 25 Maschinen der 7. und letzten Lieferung als 56 1101 bis 1125.



Bayerns Kriegslok

Im Ersten Weltkrieg dienten die damals neuen Vierzylinder-Verbund-Heißdampflokomotiven der bayerischen Gattung G 4/5 H nicht nur in Bayern. Weil die Maschinen als leistungsfähig und wirtschaftlich galten, weckten sie auch das Interesse der Deutschen Heeresfeldbahnen.

In die ab 1914 mit Nachdruck betriebene Entwicklung der neuen G 4/5 H flossen bei Maffei die Erfahrungen mit der in die Schweiz gelieferten Gotthardlok C 4/5, der badischen Gattung VIII e und dem bayerischen Fünfkuppler G 5/5 ein. Der aus zwei zylindrischen Schüssen genietete Langkessel mit einem Rauchrohrüberhitzer der Bauart Schmidt lag mit seiner Mittelachse 2800 mm (bzw. 2815 mm bei größerem Raddurchmesser) außergewöhnlich hoch über der Schienenoberkante. Dadurch konnte der Stehkessel mit breiter und zunächst noch kupferner Feuerbüchse oberhalb des kompakten Rahmens angeordnet werden.

Bereits ab der Bahnnummer 5516 waren die Feuerbüchsen kriegsbedingt aus Flusseisen gefertigt worden. Der erste Kesselschuss trug den Reglerdom und dicht davor, zusammen unter einem rechteckigen Blechkasten, auch den Sandbehälter. Der ursprünglich kurze Schornstein erhielt schon bald einen Aufsatz. Je nach Lieferserie änderten sich die Anzahl der Rauchrohre und mit 4450 bis 4462 mm auch deren Länge zwischen den beiden

Rohrwänden sowie die Verdampfungs- und Überhitzerheizflächen. Auf dem Stehkessel mit runder Decke saßen unter einer gemeinsamen Verkleidung zwei Sicherheitsventile der Bauart Pop.

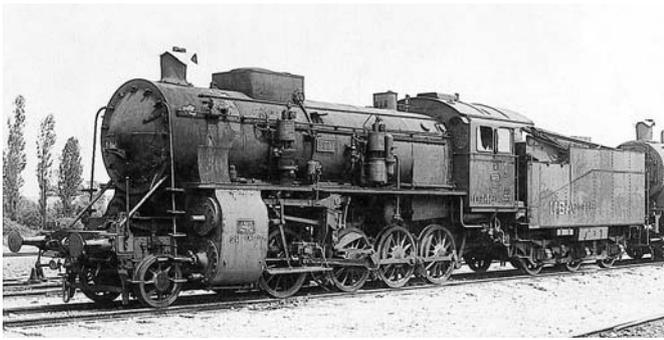
Kurze Treibstangen

Die Rahmenkonstruktion gliederte sich in drei Teile: Der Abschnitt vor den Zylindern und das hintere Stück waren aus 40 mm dicken Blechen gefertigt, der mittlere Bereich wies als Barrenrahmen eine Wangendicke von 100 mm auf. Für den Laufradsatz war eine Adamsachse mit Rückstellung durch Blattfedern gewählt worden, die eine Auslenkung von 70 mm nach jeder Seite zuließ. Der letzte Kuppelradsatz hatte ein Seitenspiel von je 20 mm. Die Spurkränze der Treibräder des zweiten Radsatzes blieben etwas geschwächt. Die oberhalb der beiden vorderen Kuppelradsätze angeordneten Blattfedern waren durch je einen Ausgleichshebel verbunden. Zwei die Achslager der hinteren Kuppelachsen umfassende Bügel stützten sich mittig auf einer

kurzen Blattfeder und außen auf zwei Wickelfedern ab.

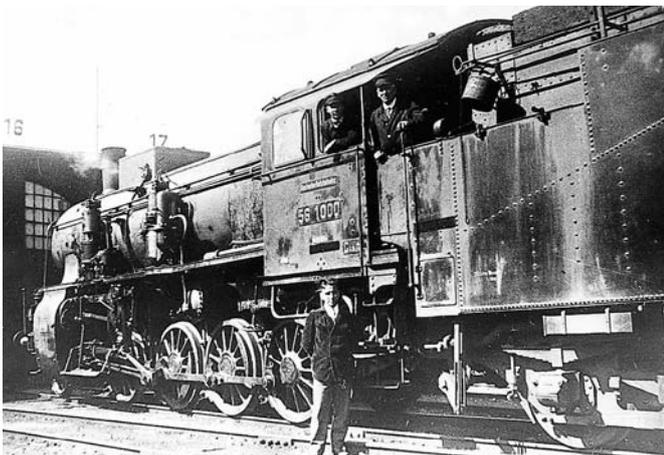
Die beiden mächtigen Gussteile mit je einem Nieder- und Hochdruckzylinder waren miteinander verschraubt und dienten als vordere Kesselaufgabe. Der Antrieb von den schräg angeordneten Zylindern mit unterschiedlichem Hub erfolgte auf den zweiten, etwas zurückgesetzten und mit einer Kropfachse versehenen Kuppelradsatz. Dennoch waren die Treibstangen mit einer Länge von 1920 und 1960 mm noch sehr kurz und verursachten hohe Vertikalbelastungen der einschienig geführten Kreuzköpfe. Die außenliegende Steuerung mit einheitlichem Schieberdurchmesser von 300 mm entsprach der Bauart Heusinger mit Hängeeisen.

Ein runder Oberflächenvorwärmer war zwischen dem zweiten und dritten Kuppelradsatz quer auf dem Rahmen gelagert. Luft- und Speisepumpe befanden sich über dem Umlauf an der linken Kesselseite. Die Bremsanlage der Westinghouse-Druckluftbremse wirkte auf alle Kuppelräder einseitig von vorne, beim Tender beidseitig auf die drei Radsätze. Die

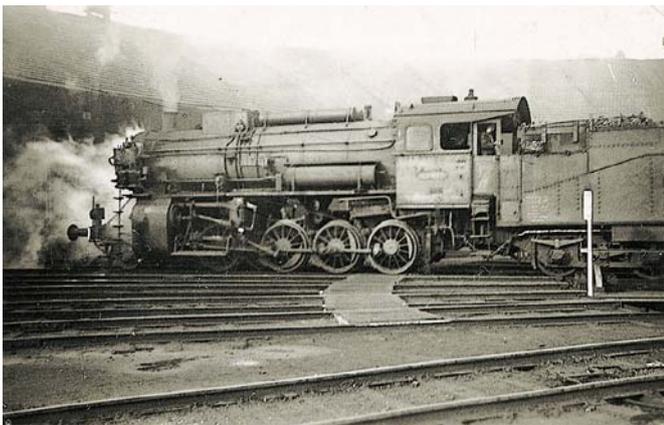


Die USA erhielten 1919 rund 500 deutsche Loks, die sie mangels Bedarf vorrangig an Frankreich abgaben – darunter auch die 5637, die in USA 10448 und später in ETAT 140-929 umgezeichnet wurde.

FOTO: SLG. RAMPP



1925 erhielt die 5622 die neue Loknummer 56 1000. 1930 leistete sie Dienst beim Bw Lindau (aufgenommen in Kempten/Allgäu).



In der Zeit des Zweiten Weltkriegs kehrten einige der 1919 an Frankreich abgelieferten G 4/5 H als „Leihlokomotiven“ wieder in ihre bayerische Heimat zurück (fotografiert im Bw Würzburg).

zunächst auf dem Tender vorhandene Spindelhandbremse war später durch die inzwischen eingeführte Bauart einer Wurfhebel-Handbremse ersetzt worden.

Sparsam im Verbrauch

Unter Berücksichtigung der für bayerische Hauptbahnen immer noch auf 16 t begrenzten Achslast schuf Maffei mit der G 4/5 H im Jahr 1915 die damals leistungsfähigste 1'D-Güterzuglokomotive. Um die Maschinen auf den weit verbreiteten 16-m-Dreh-scheiben wenden zu können, waren sie mit der neuen Tenderbauart 3 T 20,2 gekuppelt. Neben 20,2 m³ Wasser konnte ein Kohlevorrat von 6,5 t mitgeführt werden. Im Laufe der Beschaffungszeit änderten sich nicht nur die Rohrbestückung und die Dimensionierung der Heizflächen, sondern auch die Lokmassen. Für die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h erwiesen sich die Raddurch-

messer als etwas zu knapp bemessen. Ab der Bahnnummer 5686 des Baujahres 1919 wurde deshalb ein Treib- und Kuppelraddurchmesser von 1300 mm gewählt und der Laufraddurchmesser auf 880 mm vergrößert.

Bereits die ersten Erprobungs- und Abnahmefahrten, z.B. auf dem besonders anspruchsvollen Streckenabschnitt Freilassing–Rosenheim oder auch zwischen Rosenheim und Holzkirchen im berühmten Teufelsgraben mit großen Steigungen und engen Gleisradien, wurden zu vollen Erfolgen. Hierbei erwies sich, dass die Lokomotiven sehr wirtschaftlich arbeiteten und allen Erwartungen entsprachen. Die gute Laufruhe bei hoher Geschwindigkeit ließ zudem eine Verwendung im Personenzugdienst zu. Dies steigerte das Interesse der Heeresfeldeisenbahnen an der neuen bayerischen Gattung G 4/5 H. Für Truppen- und Materialtransporte an Frontlinien in Belgien und Polen wurden dringend solch leistungsfähige Maschinen benötigt.

Bald nach Ende des Ersten Weltkriegs und nach einer Neugliederung des Fahrzeugparks bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft begann ein fast dramatischer Einbruch beim Einsatz der bislang sehr erfolgreichen und als sparsam geltenden Lokomotivbauart. Die eingeschränkte Verwendbarkeit auf Nebenbahnen, fortschreitende Elektrifizierung von Hauptstrecken, vor allem aber die Abneigung der neuen Berliner Bahnzentrale gegen Vierzylinder-Verbundlokomotiven, drängten viele G 4/5 H aus dem Betriebseinsatz. Schnell gelangten die Maschinen in untergeordnete Dienste und auf Abstellgleise. Bis zum Jahresende 1933 waren bereits 75 der 169 übernommenen Fahrzeuge ausgemustert.

Frühe Ausmusterung

Diese Entwicklung setzte sich nahezu kontinuierlich fort. Der Verschrottung entgingen allerdings 156 Tender, die mit Maschinen der preußischen Gattung G 10 gekuppelt wurden und noch lange in Dienst standen. Bis zum 15. Mai 1935 war der Einsatzbestand durch eine wahre Ausmusterungsorgie bereits auf die nachfolgend aufgelisteten 24 Fahrzeuge geschrumpft:

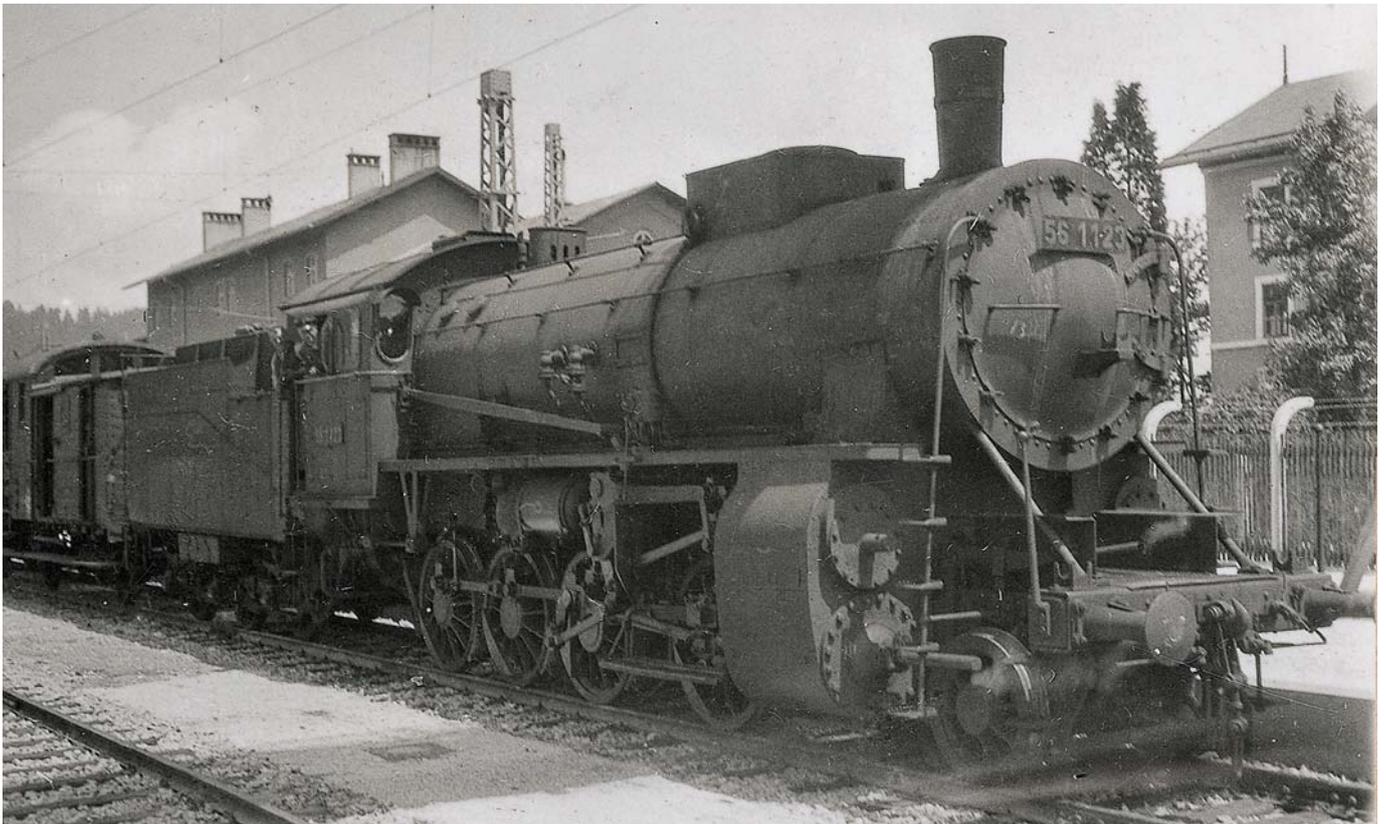
Bw Eger	56 929
Bw Freilassing	56 963
Bw Kempten	56 808
Bw Nürnberg Rbf	56 903, 905, 907, 924, 926, 971, 987, 1019, 1031, 1034, 1116
Bw Plattling	56 915, 927, 947, 1000, 1118
Bw München Ost	56 939
Bw Treuchtlingen	56 975, 1012, 1110, 1113

Davon waren bis zum 3. Januar 1937 die Maschinen 56 808, 915, 927, 929, 939, 947, 975, 1000 und 1118 ausgemustert. Noch trauriger war die Bilanz am 1. Januar 1940 mit den fünf beim Bw Nürnberg Rbf stationierten Exemplaren 56 905, 926, 987, 1019 und 1116. Über Lichtenfels gelangten diese Maschinen im Jahre 1942 zum Bw Würzburg. Gemäß einer Verfügung vom November 1943 waren drei Maschinen ausgeschieden, davon die 56 926 und 1019 noch verkauft worden. Das Kriegsende erlebten nur die 56 987 und 1116 im Bw Würzburg, die nach der Ausmusterung zum Jahresende 1946 wenig später in Pressig-Rothenkirchen zerlegt wurden. □

TEXT: HORST J. OBERMAYER

Baulose der G 4/5 H

Serie	Bahn-Nr.	Fabrik-Nr.	Baujahr	Anz.
1	5501–5535	4552–4586	1915/16	35
2	5536–5555	7077–7096	1916/17	20
3	5556–5595	4640–4679	1916/17	40
4	5151–5160	4774–4783	1916/17	10
5	5596–5635	4790–4828	1917/18	40
6	5636–5695	4923–4982	1918/19	60
7	5211–5235	5006–5930	1918/19	25

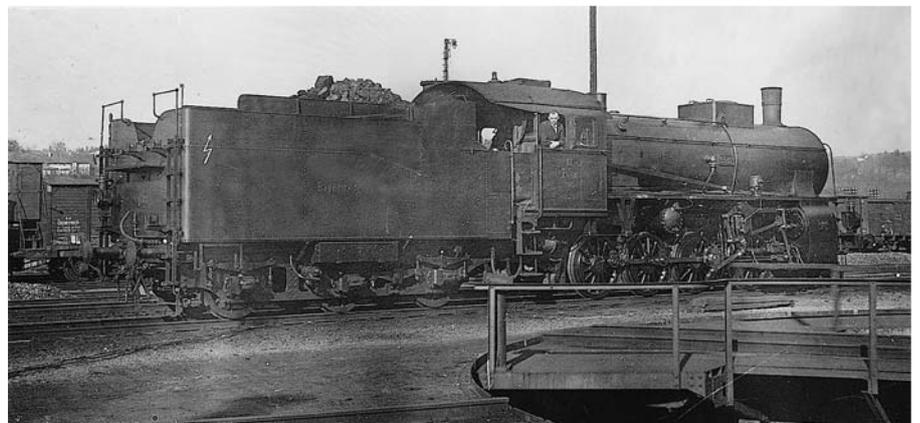


Am 15. Juli 1927 wurde auf der Strecke Rosenheim-Kufstein der elektrische Betrieb aufgenommen. Kurz zuvor dürfte dieses Foto mit der 56 1123 in Kufstein entstanden sein.

FOTOS: SLG. ASMUS (3)

Die zweitgebaute G 4/5 H (Bahn-Nr. 5502, Baujahr 1915) kurz vor der Umzeichnung in 56 902 im Bw Passau.

FOTO: TAUBER/SLG. HUFSCHLÄGER

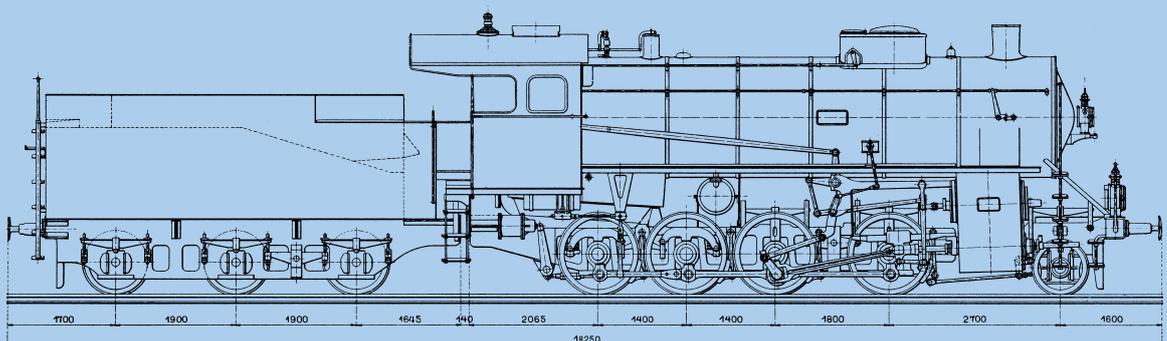


Technische Daten G 4/5 H

Bauart	1'D h4v	Kolbenhub	610/640 mm	Kesseldruck	16 bar
Treib- und Kuppelrad-durchmesser	1270 mm	Höchstgeschwindigkeit	60 km/h	größte Achslast	15,90 t
Laufreddurchmesser	850 mm	indizierte Leistung	1340 PSi	Reibungslast	62,80 t
Länge über Puffer	18 250 mm	Rostfläche	3,30 m ²	Dienstlast	75,60 t
Zylinderdurchmesser	400/620 mm	Verdampfungsheizfläche	179,30 m ²	Anmerkung:	
		Überhitzerheizfläche	61,70 m ²	Daten gelten für Lokomotiven 5516 bis 5595	

Typenzeichnung der Gattung G 4/5 H ab der Bahn-Nr. 5516 (Maßstab 1:120).

ZEICHNUNG:
SLG. OBERMAYER



Bayern-Power von Brawa

Länderbahnwagen nach bayrischem Vorbild sind auch bei Großserienherstellern beliebt. Dennoch fehlte bis jetzt die passende Zuglok. Nun rollt das Modell der leistungsstarken G 4/5 H in die Geschäfte.

Nachdem Brawa bei der S 2/6 wegen diverser Kleinigkeiten zum Teil heftig kritisiert worden war und Fleischmann die 18.6 mit einem Innentriebwerk ausgestattet hatte, wollte die Firma bei der G 4/5 H offenbar zeigen, was in H0-Großserie möglich ist. Das ist ihr, um es vorweg zu nehmen, durchaus gelungen: Die erste Modell einer bayrischen Güterzuglok ist hochdetailliert und weist vorzügliche Fahreigenschaften auf. Auch Kropfachse und Innentriebwerk wirken erstklassig – wenn auch, wie bei der 18.6, leider nur von unten. Von der Seite ist es trotz des fein nachgebildeten und damit durchbrochenen Barrenrahmens durch Steuerung und Radsätze verdeckt. Vielleicht sollte man sich im Verband der Modellbahnhersteller einmal darüber verständigen, derlei preistreibende Prestigedetails dem Kleinserienmarkt zu überlassen. Die einschlägigen Firmen werden es danken.

Denn sollte sich das Gestaltungsniveau der jüngsten Brawa-Lok als Großserienstandard etablieren, dürfte es für manchen aus der Messingfraktion eng werden. Sicher haben die Schwaben in manchen Bereichen der Anlagentauglichkeit ihres Modells den Vorzug gegeben, so beispielsweise beim leicht mit der Vorlaufachse ausschwenkenden Rahmenvorderteil. In Sachen Detaillierung jedoch kann die G 4/5 H so manchem Kleinserienprodukt leicht das Wasser reichen.

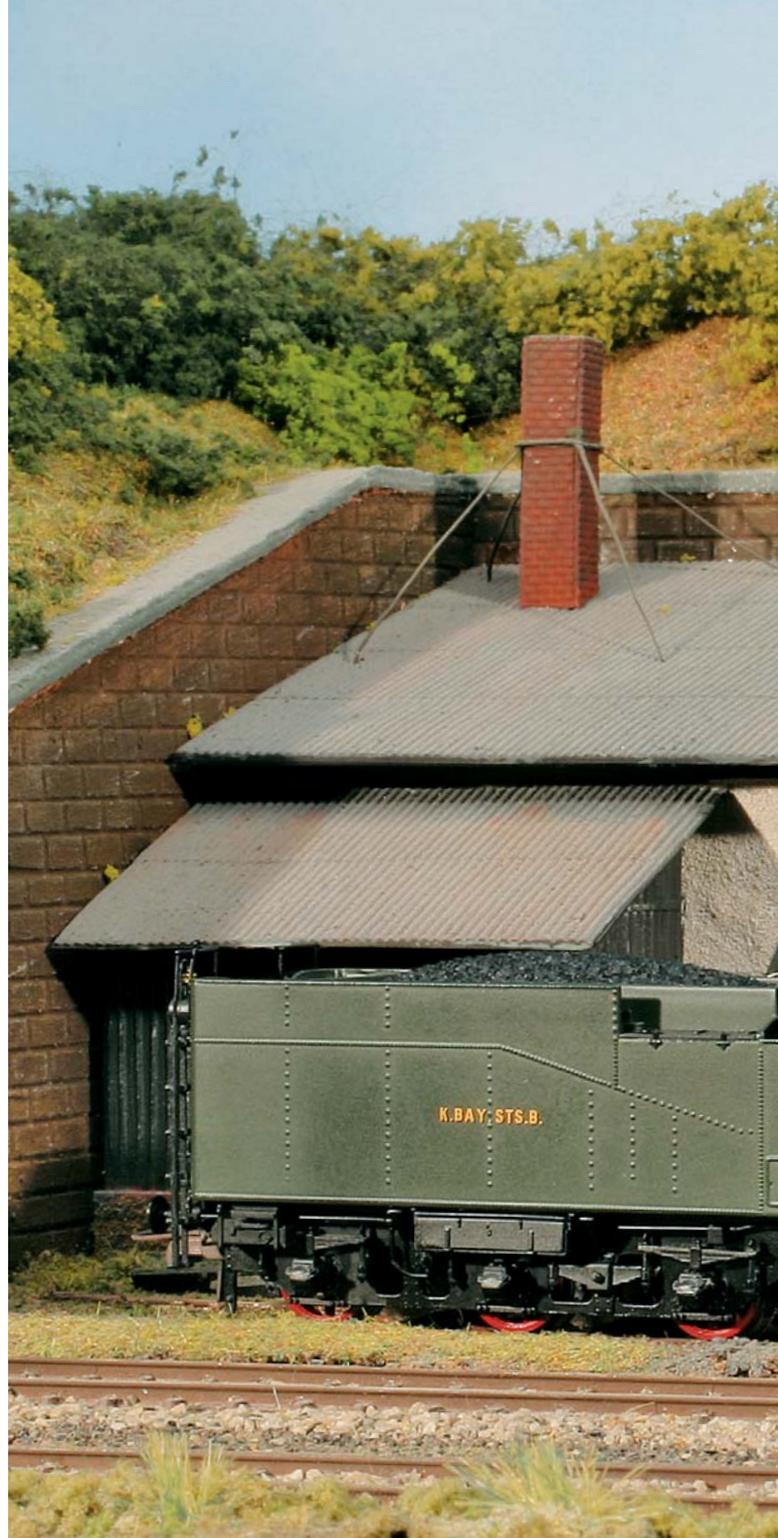
Auch der alte Glaube der Gleichstromgemeinde, dass ein Metallgehäuse naturgemäß grober und weniger konturenscharf ausfallen muss als eines aus Kunststoff, wird von Brawa widerlegt. Die G 4/5 H bietet eine gelungene Kombination aus beiden Werkstoffen, wobei voluminmäßig Metall bei weitem die Nase vorne hat. Aus ihm sind neben Rahmen und Rädern auch Kessel, Umlauf und Tendergehäuse gefertigt.

Kein Kinderspielzeug: Brawas Modell der G 4/5 H strotzt von Details und ist daher mit Vorsicht zu behandeln (oben).

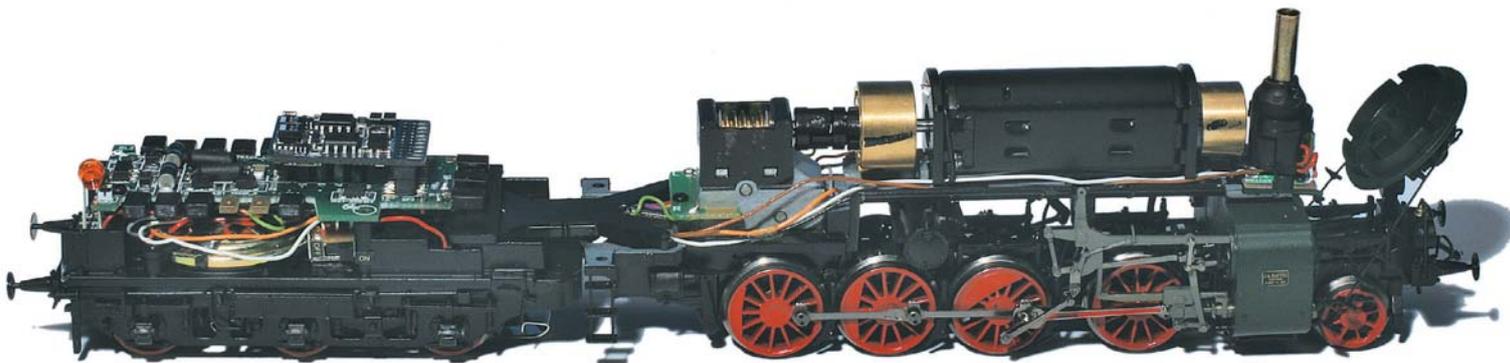
Alle Leitungen, Pumpen und anderen Kesseleinrichtungen sind einzeln angesetzt.

Korrekt beleuchtet: In der Länderbahnvariante ist die Lok hinten mit nur einer Lampe ausgestattet, als DRG-56er mit zwei Laternen (Mitte).

Ganz außen die vielteilige Stirn der Lok. Vor allem die feinen Lampen tragen zum Gesamtbild bei.







Das Innere unseres Modells (Wechselstrom-Ausführung). Im Tender Platine, Lautsprecher und Decoder. Im Langkessel Getriebe, Schwungmasse-Motor und Rauchgenerator. Vorsicht: Das Abnehmen – und vor allem das Wiederaufsetzen – des Gehäuses erfordert Geduld und Feingefühl.

Auch fast alle Griffstangen, die beiliegenden Schürhaken und die meisten Steuerungsteile bestehen aus Metall. Leitern, Leitungen, Aggregate usw. sind filigran aus Kunststoff gespritzt, mitunter aber etwas arg flexibel.

Eine Augenweide für sich ist die Lokstirn, wozu die vortrefflichen Lampen (mit LEDs) einen kräftigen Beitrag leisten. Schön nachgebildet sind auch die Kolbenstangenrohre des Innentriebwerks sowie die selbstredend freistehenden Griffstangen an der leicht kegeligen Rauchkammertüre. Zur Bestückung der Pufferbohle sind dem Modell Kupplungshaken sowie Bremsschläuche der Bauarten Westinghouse und Knorr beigelegt. Da letztere erst in den 20er Jahren eingeführt wurden, sollte man sie nur an die DRG-Version montieren.

Anlagenfähig

Apropos montieren: Der G 4/5 H liegen einige Zurierteile bei, so neben den Schläuchen auch Kolbenstangenschutzrohre und Schürhaken. Anders als in der Betriebsanleitung vermerkt, ist die Lok nach Montage der Teile sehr wohl für den Anlagenbetrieb geeignet, wenn auch mit äußeren Kolbenstangenschutzrohren nicht mehr für den 36-cm-Radius. Das Teil 9, eine Leitung für den Luftkessel unterm Führerhaus, ist überflüssig.

Geradezu vorbildlich gelungen ist Brawa das Fahrwerk. Oberhalb der Vorlaufachse besteht zwar ein kleiner Spalt zwischen Abdeckblech und eigentlichem Rahmen. Dieser ist jedoch der schwenkbaren Konstruktion geschuldet. Als Alternative wären nur Rahmenausschnitte für die Achse oder ein wesentlich schmaler ausgeführtes Rahmenteil in Frage gekommen – beides weder vorbildgerecht noch optisch befriedigend.

An den Kuppelachsen sind die rot lackierten Räder mit niedrigen 0,8-mm-Spurkränzen ausgestattet. Die Laufachse weist 1-mm-Spurkränze auf. Damit läuft die Maschine nach Werksangaben auf allen aktuell angebotenen Gleissystemen gut, doch ist eine saubere Verlegung des Unterbaus nötig. Kuppelachse eins

und vier sind im Rahmen fest gelagert, die beiden mittleren Achsen haben Seiten- und Höhenspiel. Beides sorgt für einen sicheren Kurvenlauf sowie guten elektrischen Kontakt.

Der Rahmen mitsamt der bei den Achsen zwei und drei oben liegenden Federpakete ist detailliert nachgestaltet. Im Aschkasten befindet sich das Getriebe, das auf die mit Haftreifen ausgestattete hintere Kuppelachse wirkt. Freistehende Bremshebel und sogar die Zugstangen zur Betätigung der Zylinderentwässerungsventile sind nachgebildet. Korrekter-



Ein Blick auf Kropfachse und Bremsanlage. Rechts die vordere Kurzkupplung.

weise wurden die Niederdruckzylinder leicht nach hinten geneigt und die Besandung mit durchgeführten Rohren wirkt nur vorne auf die Treibachse. An beiden Lokseiten ist die G 4/5 H mit Kurzkupplungen ausgestattet.

Farbfragen

Die Steuerung besteht aus dunkel vernickelten Metall- sowie Kunststoffteilen. Beide unterscheiden sich im Farbton, doch nicht so deutlich, wie das unsere Aufnahmen unter 2000 W starken Fotolampen suggerieren. Der Steuerungsträger sowie der mit filigranen Zu- und Ableitungen ausgestattete Vorwärmer hätten aber wohl grün lackiert gehört. Zumindest legt eine im Bayern-Report 9 auf S. 73 abgebildete kolorierte Vorbildaufnahme das nahe.

Am Kessel sind sämtliche Aggregate, Ventile, Waschlukn sowie Leitungen detailliert und einzeln angesetzt, sogar die feinen Schmierleitungen. Einzig auf der Heizersei-

te finden sich zwei haardünne Leitungen von der Rauchkammer zu Instrumenten im Führerhaus, die mit dem Kessel gegossen sind. Sinnvollerweise aus bruchsicherem Draht bestehen die Handgriffe oben auf dem Dom. Lok und Tender sind mit einer festen Kurzkupplung verbunden. Bewegliche Führerstandstüren kaschieren den Spalt. Wie bei Brawa üblich, steht die Lokbesetzung bereits am Arbeitsplatz. Dieser wird von einem Birnchen ausgeleuchtet, im Analogbetrieb permanent, digital nach Umlegen eines Schalters im Tender über F2 schaltbar. Wer will, kann so die originalgetreue Stehkesselrückwand besser betrachten.

Der Tender wartet mit den gleichen Qualitäten auf wie die Lok: filigrane Leitern und Griffstangen, angesetzte Federpakete, durchbrochener Rahmen, freistehende Leitungen. Wie schon die S 2/6 ist die G 4/5 H mit je nach Epoche unterschiedlichen Signalbilder ausgerüstet: als Länderbahnlok vorne mit drei Laternen und einer hinten, als DRG-Maschine mit beidseitig zwei.

Angetrieben wird die Lok durch einen im Langkessel platzierten Motor mit zwei relativ kleinen Schwungmassen. Zwei Haftreifen auf der letzten Kuppelachse und 340 g Gewicht ließen die Lok auf der Testanlage mit einem 40-Achsen-Güterzug gut zurecht kommen, auch im 3%-Wendel. Digital und Gleichstrom-analog läuft die G 4/5 H superfein und sehr leise in einem Spektrum von umgerechnet knapp 2 bis 80 km/h. Die Wechselstrom-Version ist im Analogbetrieb etwas zäher, da der ESU-Decoder viel „Saft“, benötigt, der dann dem Motor fehlt.

Im Tender sind die Elektrik sowie in der Soundversion der Lautsprecher untergebracht. Praktischerweise hat die Lok Schnittstellen für acht- und 21-polige Decoder, so dass praktisch das ganze Marktspektrum eingesetzt werden kann. Brawas Preisvorstellungen reichen von 449 Euro für die Gleichstromlok bis 574 Euro für die Wechselstromlok mit Sound. Kleinserienähne kostet eben.

TEXT UND FOTOS: CHRISTOPH KUTTER

(Füllseite)



FLEISCHMANN

Neben der H0-Neuheit 17.10 (siehe ab Seite 54) geriet die ebenfalls formneue E 19 in N zu Unrecht ins Hintertreffen. Wie bei Fleischmann üblich, ist die Lok sehr sauber lackiert und bedruckt. Die Dachausrüstung ist komplett und detail-

liert nachgebildet. Unterhalb der Dachkante kommen Gehäuse und Fahrwerk ohne angesetzte Teile aus, was dank Fleischmanns Formenbaukunst aber erst bei genauer Inspektion auffällt. Dafür sind die Laufachsen schön feinspeichig ausgeführt, auch die Aussparungen im

Rahmen fehlen nicht. Das Fahrwerk ist mit zwei Haftreifen auf je einem der äußeren Treibräder ausgestattet. Zur Stromabnahme dienen neben den Treib- einseitig auch die Laufachsen. Damit diese in engen Kurven gut ausschwenken können, sind die Führerstandsleitern seiten-

Mit toller Geräuschkulisse: Sound-141er in H0 von Fleischmann.

Fein & formneu: E 19 in N von Fleischmann (unten).

verschiebbar ausgeführt. Sehr positiv fällt im Fahrbetrieb das korrekt warmweiß leuchtende LED-Spitzenlicht auf.

Ferner erreichte uns das N-Modell eines DSG-Schlafwagens in Epoche-III-Ausführung.

Mit einer beeindruckenden Soundkulisse ausgestattet erschien in H0 erstmals die 141 der DB. Speziell wer nur das Geräusch und Gequieke gewisser tönender Dampfloks gewohnt ist, wird von Qualität und Repertoire der von einem ESU-Decoder erzeugten Ellokgeräusche überrascht sein. Das Modell wird in Gleich- und Wechselstrom-Ausführung angeboten.

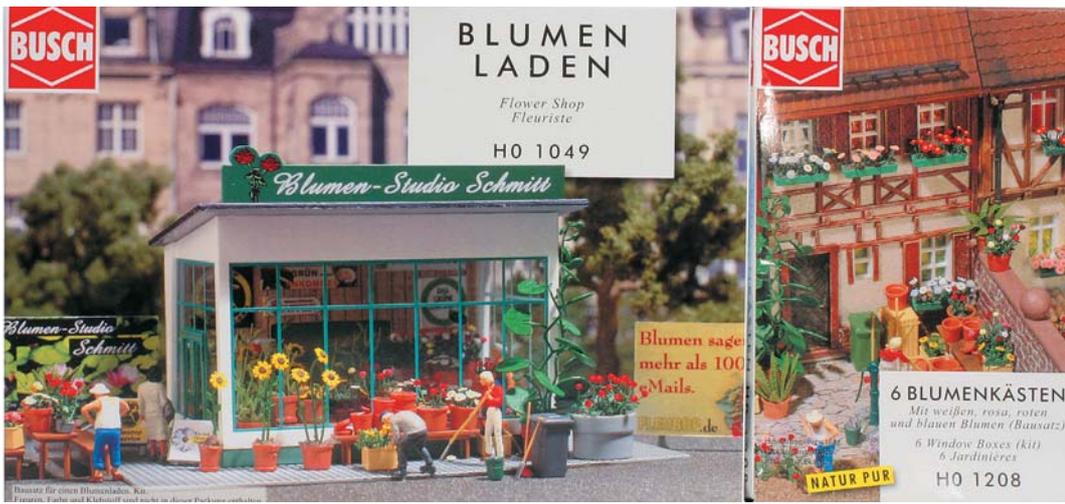


DSG-Klassiker: Schlafwagen der Epoche III von Fleischmann-Piccolo.



TAMS ELEKTRONIK

Die Firma hat ihre Decoder überarbeitet. Auf gleicher Platinenbasis erschienen für Märklin-Motorola der LD-W-11 (ungeregelt), der LD-G-11 (geregelt) sowie der LD-G-21 für DCC. Beide 11er-Typen können auch als analoge



Besuch beim Frühstück: originell arrangiertes Szeneset von Busch in H0. Darüber Sets für Blumenfreunde, auch von Busch.

Nochmal Blumen, aber größer: einer von neun Blumentöpfen in 1:22,5 von Pola-G.

Noch ohne Zapfen: Fichte mit feiner Benadelung in H0 von Busch (außen).

Umschalter eingesetzt werden. Sie unterstützen im Digitalbetrieb 255 Adressen und 14 oder 27 Fahrstufen, liefern 1 A Motor- und zweimal 100 mA Lichtstrom. Bei gleicher Belastbarkeit bietet der LD-G-21 14, 28 oder 128 Fahrstufen und erweiterte DCC-Adressen. Die Preise betragen 12,95 €, 13,95 € und 14,95 €. Ebenfalls neu ist das PhoneControl, ein Adapter mit Display zum An-

schluss eines normalen Telefons als Eingabegerät an die Tams-Zentrale EasyControl (79,00 €).

POLA-G

Wer als Gartenbahner die Kaltwintersaison zur Erweiterung seiner Zubehörausstattung nutzen möchte, kann sich jetzt bei der Fallert-Tochter mit drei unterschiedlichen Marktständen, drei Denkmälern sowie dem Bausatz eines bren-

nenden Hauses eindecken. Ferner erschienen vier Sets mit zwei bis vier Figuren.

Nicht nur für Gartenbahner gedacht ist ein Sortiment mit neun unterschiedlich bepflanzten Blumentöpfen. Die hübsch nachgebildeten Blümchen eignen sich auch als kleine Präsente.

BUSCH

Im H0-Wald, da sind – nein, nicht wie im Volkslied die Räu-häu-ber, sondern steht bei Busch eine Blockhütte mit so viel Zubehör (Wandertafeln, Hochsitz, Brunnen, Plumpsklo usw.), dass eine Packung für einen mittelgroßen Forst reicht. Ferner erschienen ein beleuchtetes Lagerfeuer mit Grill plus Steaks, Würstchen und Sitzgelegenheiten sowie ein Szeneset „Holzfäller“. Recht phantasievoll gestaltet sind zwei weitere Szenesets: Im einen plündern ein Rehbock und ein Wildschwein die bereitstehende Brotzeitafel eines Holzfällertrupps,

im anderen jagt eine Wildsau einen Spaziergänger auf einen Baum. Beiden Sets liegt diverses feines Waldzubehör bei, außerdem detaillierte Nachbildungen von Kleintieren wie Eichhörnchen, Krähen und einem Uhu.

Basis der Busch'schen Outdoor-Offensive sind indes neue Fichtenmodelle mit nacktem und beästetem Stamm. Sie sind mit feiner Nadelimitation beflockt und werden in drei Größen als Doppelpack angeboten. Feine Zapfen zum Selberankleben liegen bei. Außerdem erschienen je eine Packung mit Streumaterial zur Gestaltung von Laub- und Nadelwaldböden. Zur Verarbeitung: www.wie-baut-man-einen-wald.de Für Floristikfreunde brachte Busch einen kleinen Blumenladen mit Zubehör sowie ein Sechserpack Blumentöpfe zur Verschönerung von Gebäuden.

Damit das Sortiment nicht ganz so naturlastig wird, stellte Busch ferner



Eisenbahnspielen per Telefon: Adapter PhoneControl von Tams macht es möglich.



Das hängt hinter der G 4/5 H vom Titel: bayrischer Niederbordwagen und gedeckter Güterwagen, beide von Brawa in H0.
Keine Donnerbüchsen: Brawas Bid und BPostid 21 bilden die Vorgängerbauart mit Sprengwerk nach. Mehr darüber im Februar-Journal.



einen Sexshop mit passenden Plakaten, überdimensionaler Werbefigur sowie Beleuchtung vor: Nix, was die Oma dem Enkel zu Weihnachten schenkt!

Als kleineres Zubehör gab es einen Maschendrahtzaun aus Aluminium-Feingitter mit nur 1,2 mm Maschenweite für H0 und N/TT, ein Müll-Set mit Tonnen, Säcken usw. sowie eine selbstklebende Asphaltstraße mit Straßenschäden. Acht Töpfchen mit Acrylfarben in modellbahnspezifischen Tönen, extra dünnflüssiger Bodenkleber sowie Fugenpaste runden das Neuheitenprogramm für diesmal ab.

PHILOTRAIN

Die Niederländer stellten in O Messingmodelle der heimischen

Diesel-Kleinloks 201 – 369 sowie der Ellok-Reihe 1100 vor.

BRAWA

Top-Modell war natürlich die lange erwartete bayrische G 4/5 H, die wir ab Seite 38 in Vorbild und Modell vorstellen. Kurz vor Redaktionsschluss erreichten uns ebenfalls formneu die H0-Modelle des wichtigen Einheitspersonenwagens Bid 21 sowie seines Post-Ablegers Bpostid 21. Leider können wir aus Platzgründen beide erst im Februarheft ausführlicher vorstellen.

Werkseitig bereits ausverkauft ist die erste Charge des bayrischen gedeckten Güterwagens G Regensburg. Wer beim Händler keines der schmucken Modelle mehr bekommt, muss etwas warten: Bra-

wa produziert mit neuen Nummern nach. Gleiches gilt für den ebenfalls formneuen bayrischen Niederbordwagen mit Bremserhaus. Beide Modelle sind sehr fein detailliert und mit filigranen Griffen, Schlussscheibenhaltern usw. ausgerüstet. Sogar das Extraschildchen für das Rautenwappen wurde nicht vergessen.

Den G-Sperren präsentierte Brawa den auf einem Personenwagen-Fahrgestell entstandenen Klappdeckelwagen Xk9023 der RhB sowie den wiederum daraus entstandenen Niederbord-Dienstwagen gleicher Nummer. Wie alle G-Modelle der Schwaben sind auch diese maßstäblich und sehr detailliert ausgeführt. Sogar die Markierungen an den Doppelspei-

chenrädern fehlen nicht. Bis auf einige Anbauteile sind die Modelle aus Metall gefertigt.

ROCO

In H0 erschien nicht nur der Silberling-Steuerwagen der ersten Bauart, sondern auch der (optisch durchaus passende) „Porsche-Taurus“ 182 004.

Ferner erschien ein H0e-Startset mit Phantasie-Kleinbahnpersönenzug, üppigem Gleismaterial (Oval, Ausweichgleis, Abstellgleis) und Digitalausrüstung (Trafo, Verstärker, Multimaus).

SILFLOR

Für die Spur-1-Freunde erschienen besonders kurze Grasfasern, die sich aber auch für H0 eignen.

MODELLBAU GLÖCKNER

Lieferbar ist jetzt der Antriebswagen mit Bühne in H0e.
www.Modellbau-Gloeckner.de

PREISER

Vor-Weihnachtsfreude für TT-ler, H0er sowie Spur-1- und G-Bahner: Der 1:120-Fraktion präsentierte die Firma je eine offene und

War mal ein Personen- und ein Klappdeckelwagen: G-Modell des RhB-Dienstwagens Xk9023 von Brawa.





911 auf Schienen: Porsche-Taurus in H0 von Roco.
Ursprungsversion: Silberling-Steuerwagen, auch von Roco



geschlossene Kutsche in jeweils weißer und dunkelgrüner Ausführung. Die detaillierten Modelle sind mit Kutscher und Fahrer sowie natürlich Pferden ausgestattet. Im etwas größeren Maßstab kamen fünf neue Figurensätze auf den Markt: „Auf dem Bauernhof“, „Sit-

zende Reisende“, „US-Bahnarbeiter“, „Sanitärer mit Trage“ sowie „Paare“. Für die 1:32-Bahner erschien eine Szenenpackung „Baden verboten“. In 1:22,5 gab es außer sechs Bahnarbeitern zum Selberbemalen je ein Doppelpack Jäger und Stellwerkpersonal sowie



Reichhaltig: Rocos H0e-Digital-Startset.

Entzückte 2005 die männlichen Messebesucher: Das Vorbild zu „Junge Frau, sitzend“ in 1:22,5 von Preiser.

Gib's auch in Weiß: Preisers TT-Kutschen.



„Sie können meinen Kollegen gerne erschießen – der Zug kommt deswegen aber auch nicht früher“: Jäger und Stellwerker-Duo in G von Preiser.



Neuheiten-Vorschau 2007

Roco

... bringt zum 50-jährigen Jubiläum des TEE nicht nur den FS-Triebwagen Aln 442/448, sondern auch den niederländisch-schweizerischen RAm.

Trix

... kündigt ebenfalls den RAm im korrekten Maßstab 1:87 an. Als Erstling einer neuen Generation von eigens für Gleichstromkunden entwickelten Triebfahrzeugen mit Kunststoffgehäuse und Mittelmotor wird ferner die ÖBB-Reihe 1012 erscheinen.

Märklin

... bringt zur TEE-Feier die SNCF-Viersystem-Ellok CC 40100 sowie ihre SNCB-Schwester Serie 18 plus die passenden Wagen der Bauart PBA. Alle Modelle werden unverkürzt nachgebildet und auch von Trix angeboten.

Signalmeister Modellbau

... aus Graz sammelt weiter Vorbestellungen für den in drei Varianten geplanten Stadler-Triebwagen der DB-Baureihe 646. Das H0-Modell wird nur in der bestellten Stückzahl gefertigt. www.signalmeister.at



Nicht nur für Tierfreunde: niederländischer „Hondekop“-Triebwagen der Epoche III in HO von Piko-Hobby.

Mit Piko-Logo: Niedersachsen-146er der Metronom in HO.

Froschgrün: Mit seiner Traktorenladung bringt der Piko-Rungenwagen Farbe auf die Modellbahn. Daneben Flachwagen mit Kessel.



eine „junge Frau, sitzend“ – Besucher der Spielwarenmesse 2005 hatten am Preiser-Stand Modelleur und Modell bei der Arbeit betrachten können (siehe auch EJ-Messeheft 2005).

PIKO

Hauptneuheit war der niederländische Mat54-Triebwagen „Hondekop“ in Ausführung der Epoche III. Das zweiteilige Fahrzeug ist im preisgünstigen Hobby-Sortiment

angesiedelt, was sich im Wesentlichen durch ziemlich flach gestaltete Drehgestellblenden sowie angespritzte Griffstangen etc. bemerkbar macht. Ansonsten ist das Gehäuse sauber graviert, die Fenster sitzen passgenau und plan im Rahmen. Auch Lackierung und Bedruckung sind einwandfrei. Das Modell ist mit Inneneinrichtung und Lichtwechsel ausgestattet. Es wird in Gleich- und Wechselstrom-Ausführung angeboten.

Als Bedruckungsvariante erschien die Metronom-Lok 146.1 01 im farbenfrohen Kleid „60 Jahre Niedersachsen“. Mit einem Kessel als Ladegut wurde der vierachsige Plattformwagen aufgelegt. Den zweiachsigen Rungenwagen Rmms33 der DB gab es mit zwei Traktoren als attraktivem Ladegut. Für die ÖBB-Freunde brachte Piko eine Epoche-III-Version des Säuretopfwagens. Außerdem erschien ein Dreierset Umbauwagen der DR in Epoche-IV-Ausführung mit auflackierten Ausbesserungsflecken.

POST MUSEUMS SHOP

Der „Odenwald-Lieschen“ genannten Kleinbahn Reinheim-Reichelsheim ist ein HO-Wagenset gewidmet, das von Märklin hergestellt wird. Es enthält eine Donnerbüchse, einen Nebenbahn-Einheitswagen sowie einen Packwagen der Süddeutschen Eisenbahn Gesellschaft S.E.G. aus den frühen 50er Jahren. Die Modelle entsprechen zwar nicht der auf der attraktiv gestalteten Verpackung abgebildeten Garnitur, bilden aber einen stimmigen Privatbahnzug nach. Als Ergänzung gibt es die passende Zuglok der DB-Reihe 89.70 mit beiliegenden S.E.S.-Anschriften zum Selberankleben. Post Museums Shop, Siemensstraße 5, 63128 Dietzenbach.



Hightech: prozessorgesteuerte Schrankenanlage fürs Faller Car-System.

FALLER

Die Fans des Faller Car-Systems können sich freuen: Der beschränkte Bahnübergang mit vier blinkenden Andreaskreuzen ist ausgeliefert. Er wird durch einen Mikroprozessor gesteuert, der für besonders weiche Bewegungen der Schrankenbäume sorgt. Das Modell ist für alle HO-Gleissysteme in ein- oder mehrgleisiger Ausführung einsetzbar. Für die Freunde der gleichnamigen Fernsehserie fertigt Faller das Fertigmodell eines Schwarzwaldhofs in Z an. Es besteht aus Porzellan und ist bereits bemalt.

TILLIG

In TT ausgeliefert wurden eine Nohab als NEG-Maschine, Reisezugwagen der GySEV, ein gedeckter Epoche-V-Güterwagen der SBB sowie ein Niederbord der DB AG. Im HO-Programm erfreute ein Weinfasswagen der SNCF mit Bremserhaus die einschlägig Begeisterten. Ferner ka-



Epoche III privat: Wagenset des „Odenwald-Lieschen“ in H0 vom Post Museums Shop.



Leider spärlich beschriftet:
Monofoudre-Weinfasswagen der
SNCF von Tillig in H0.



Schickes Design: Privat-Nohab der
NEG in TT von Tillig

Personenwagen der GySEV in H0
von Tillig.



– Anzeige –



Bunte Bahn: Kesselwagen der ÖMV von Liliput. Links Epoche IV, rechts Epoche III.



Gib's im Doppelpack: BLS-Neuschotterwagen von Liliput in H0.



Modern ruhen: Epoche-V-Liegewagen der ÖBB von Liliput.



Feiner Veteran: Edel-Weinfasswagen in H0 von Born.
Einfallsreich: unterschiedliche Anhänger in H0 von Veit Kornberger.



International: Wagentrio der SBB und DB in N von Arnold.

men ein Säuretopfwagen der PKP, ein Krafffutterwagen der DRG sowie Reisezugwagen der PKP, DR und GySEV ins Sortiment.

LILIPUT

Nach aktuellem ÖBB-Vorbild entstand ein Liegewagen 2. Klasse in lichtgrau/roter Lackierung. Et was älteren, aber ebenfalls österreichischen Vorbilds sind zwei farbenfrohe Kesselwagen der ÖMV, einer in Ausführung der Epoche

III, der andere mit Computernummer. Als Zweierset kamen ferner Neuschotter-Wagen der BLS in den Handel.

MODELLBAUSTUDIO BORN

In zwei Versionen, den Bauzuständen von 1919 und 1930, legte die Schweizer Kleinserienfirma einen Weinfasswagen des Einstellers Jose Vila auf. Das H0-Modell ist wie immer aus Messing gefertigt. Gleiches gilt für den Packwa-

gen F2 der SBB. Auf Brawa-Basis entstand der Eilgutwagen K2d. Er wird mit NOB-typischem Geländer und neuer Lackierung angeboten. Das Bremserhaus ist entfernt.

VEIT KORNBERGER

Die Ratinger Firma zeigte sich wieder sehr produktiv und stellte (auf gleicher Basis) auf einen Schlag drei landwirtschaftliche Anhänger vor: einen auch innen gestalteten Pritschenwagen, einen Strohtrans-

portwagen sowie einen Werbewagen für Kartoffeln, Eier usw. Ferner erschien der Kühlkoffer-Anhänger eines Partyservice. Er kann mit Pkw und Lkw gekuppelt werden (alle H0). www.vkmodelle.de

ARNOLD

Hornbys N-Marke kommt langsam in Fahrt: Im November ausgeliefert wurden ein Silo- und ein Kühlwagen der DB sowie ein Kesselwagen der SBB.

Dr. Sigurd Hufnagel gestorben

Völlig überraschend ist am 27. Oktober 2006, dem Morgen seines 80. Geburtstags, unser langjähriger Autor Dr. Sigurd Hufnagel gestorben. Er hinterließ Frau und Tochter sowie zwei Enkel.

Seit seinem ersten Beitrag im Aprilheft 1983 gehörte Sigurd Hufnagel zu den ständigen Mitarbeitern des Eisenbahn-Journals. Dank seiner profunden Kenntnis von Eisenbahntechnik und -wesen bildeten Sigurd Hufnagels Artikelreihen „Unser Zugporträt“ und „Reichsbahn-Bayern (bedarfswise auch -Preußen, -Sachsen oder -Württemberg) selbstgebaut“ über mehr als zwei Jahrzehnte ein Markenzeichen unserer Zeitschrift.

Auch der Modellbahnindustrie zeigte er mit seinen Um- und Selbstbauten Lücken in ihren Sortimenten und mögliche Varianten. Beispiele sind Rocos Lokalbahnwagen und bayrische Dreiachser sowie Fleischmanns Güterwagen der Verbandsbauart oder die Leig-Einheiten: Alle erschienen mit der notwendigen Verzögerung in Großserie. Für die Firmen Roco und Klein Modellbahn war er als Berater tätig.

Bei Sigurd Hufnagel war die Bahnbegeisterung eine lebenslange Konstante. Bereits im dritten Lebensjahr bekam der in Prien am Chiemsee geborene Lehrers-



sohn am dortigen Bahnhof die entscheidende Prägung, wobei zwei Eisenbahner-Onkel kräftig mithalfen. Seine besondere Liebe galt den alten Bayern: Stets war er stolz auf das Bild einer S 3/6, das er schon als Sechsjähriger gemalt hatte. Doch anders als bei vielen Hobbykollegen endete sein Bahn-Horizont nicht mit den Netzen von DB und ÖBB. Korrespondenzen mit Eisenbahnfreunden in ganz Europa mündeten in Umbauvorschlägen oder Zugporträts wie

dem „Bananenzug“ oder der „Valsuganabahn“.

Wie für die meisten Männer seiner Generation bedeutete der Zweite Weltkrieg eine langjährige Unterbrechung im Lebenslauf Sigurd Hufnagels. Ohne das Gymnasium abschließen zu können, wurde er 1943 zunächst als Luftwaffenhelfer eingezogen. 1944 kam er zur Marine und wurde noch in den letzten Kriegstagen als Infanterist an der Ostfront verwundet. Nach kurzer Gefangenschaft arbeitete Sigurd Hufnagel als Knecht, Heizer auf einem Chiemsee-Dampfschiff, Kellner und Bauhilfsarbeiter sowie als Rangieraufseher in einem US-Rail-depot. Erst 1947 konnte er das Abitur nachholen. Im gleichen Jahr begann er an der TU München ein Studium als Maschinenbauer, Schwerpunkt Eisenbahnwesen. Dies brachte ihm unter anderem die „Reglerberechtigung“ ein, also die Erlaubnis zum Führen einer Dampflok.

Als sich jedoch der bekennende „Dampflok-Narr“ 1952 mit frisch erworbenem Diplom bei Friedrich Witte in Minden bewarb, riet ihm dieser vom Berufseinstieg ab: keine Zukunft für Dampf. Sigurd Hufnagel wandte sich der aka-

demischen Laufbahn zu: Neben Beschäftigungen in der Industrie (u.a. bei Siemens, Kugelfischer und der Studiengesellschaft für Reaktorbau) arbeitete er als wissenschaftlicher Assistent an der TU München. 1962 promovierte er über Thermodynamik. Als 1973 die Hochschule der Bundeswehr in Neubiberg bei München ins Leben gerufen wurde, war Dr. Hufnagel Mitglied des Gründungsausschusses. Von 1974 bis 1991 hatte er dort die Professur für Technische Thermodynamik und Wärmeübertragung inne.

Nach seiner Emeritierung widmete er sich verstärkt seinen Hobbys, zu denen neben der Eisenbahn auch Volksmusik und Bergsteigen zählte.

Bis zu seinem Tod bereitete Dr. Hufnagel ein Zugporträt über den D 164 München-Verona aus den 1960er Jahren vor. Allein ein Diorama des italienischen Drehstrombetriebs am Brenner fehlte noch. Uns vom Eisenbahn-Journal fehlt seit dem 27. Oktober ein überaus kompetenter Mitarbeiter, der durch seine freundliche, hilfsbereite und umgängliche Wesensart allgemein beliebt war. Wir werden ihn nicht ersetzen können.

CHRISTOPH KUTTER

NOCH

In H0 erschienen die Figurensätze „Bergsteiger“, „Angler“, „Wochenendfreuden“ und „Heimkehr“. Ferner kamen Krippenfiguren und Engel ins Sortiment. Gut gelungen ist das Set „Grabmäler und Statuen“, dessen Inhalt auch zur Aus-

schmückung von Kirchenmodellen geeignet ist. Auch das „Kleingarten-Zubehör“ ist praktisch zusammengestellt.

In N gelangten „Angler“, „Imker“, „Straßenmusiker“, „Schlittschuhläufer“, „Kinder im Schnee“ sowie „Damwild“ auf den Markt. □

Modellbahn-Basteln im SWR

Am 4. und 25. Januar und danach immer einmal im Monat zeigt der Modellbahn-Profi Thomas Panzer live in „Kaffee oder Tee?“ Modellbahn-Know-how. Die Bastelendung wendet sich vor allem an Einsteiger und wird donnerstags zwischen 16.05 und 17 Uhr ausgestrahlt. Die ersten Themen sind Begrünung und das einfache Verlegen von Gleisen.

– Anzeige –

Die andere 17er

Trix und Märklin haben eine, Roco schon lange, Fleischmann jetzt auch. Ist die preußische S 10 die heimliche Trendlok der Modellbahnbranche? Oder liegt es daran, dass keine Type der anderen gleicht? Die jüngste 17er jedenfalls unterscheidet sich im Aussehen deutlich von ihren Schwestern.



Fleischmanns Modell dieses Schnellzug-Klassikers bildet die Lok 17 1103 nach. Ihr Vorbild war 1914 im Rahmen der letzten Lieferserie in Dienst gestellt worden. Laut Führerhausanschrift ist die Maschine im Bw Frankfurt/Oder Pbf stationiert. Dieses gehörte damals (die letzte Bremsuntersuchung fand am 10. Januar 1935 statt) zur Direktion Osten und setzte seine 17.10 vor Schnell- und Personenzügen ein, unter anderem nach und von Berlin. Osten war Nachfolgerin der preußischen Direktion Posen, deren Gebiet jedoch seit 1920 zu Polen gehörte. Das Modell einer Lok also, deren Anschriften deutsche Geschichte widerspiegeln.

Alle Bedruckungen sind lupenrein messingfarben, weiß oder gelb ausgeführt, wobei Nummern- und Reichsbahn-Schilder plas-

tisch nachgebildet und nicht nur tiefschwarz unterlegt sind.

Die Lackierung der 17er ist wie bei Fleischmann üblich seidenmatt und sehr sauber. Unterschiede im Glanzgrad von rot lackierten Metall- und eingefärbten Kunststoffteilen im Fahrwerksbereich sind nicht feststellbar.

Von diesem Kunststück profitieren vor allem die Treibräder, die allerdings auch im Rohzustand echte Schmuckstücke sind: hochfiligrane Speichen mit fein nachgebildeten Verstärkungsrippen, schmale Radreifen, nur 0,8 mm hohe Spurkränze (Vorlaufräder 1 mm, Tender 1,2 mm) – die Nürnberger zeigen, was sie können! Selbstverständlich, dass die Räder bis auf Laufflächen und Spurkränze rot lackiert sind. Die in ihren Metallteilen vernickelte, ansonsten aus dunklem Kunststoff ge-

fertigte Steuerung ist filigran und größenrichtig. Was fehlt, ist der Fangbügel, mit dem die meisten 17.10 ausgestattet waren, wenn auch nicht alle. Das Drehgestell ist entsprechend der Lieferserie in gebremster Ausführung nachgebildet, ältere Maschinen waren teilweise noch in den 30er Jahren nur mit Treibrad- und Tenderbremse unterwegs.

Am vorderen Pufferträger ist die Kupplung angesetzt, doch sind Heiz- und Bremschlauch nur als Rudimente vorhanden. Grund ist die vordere Kupplung (kulissengeführt), die sonst in ihrem Spiel beeinträchtigt wäre. Wer nicht vorhat, die 17er im Zweierpack laufen zu lassen, sollte der Optik wegen nachrüsten und auf die Kupplung verzichten. Wer genau hinschaut, entdeckt über dem heizerseitigen Puffer den Vermerk „genormt“. Er





Fleischmanns 17.10 von der Heizerseite.



Gekont: Räder und Farbgestaltung der Lok.

Links: Die Frontpartie.

Unten: Das Führerhaus mit seinen lupenreinen Anschriften. Daneben Details am Vorwärmer.



Aufgeräumt: Mit vier Schrauben sind die Gehäuse von Lok und Tender an ihren Fahrstellen befestigt. Sie lassen sich problemlos abnehmen. Links vorne in der Lok das Microbirnchen, über der letzten Kuppelachse die Schnittstelle und eine Diode. Im Tender unter dem Ballast der Motor mit Schwungmassen. Fotos EJ/KU



weist darauf hin, dass Ventile und Anschlüsse der Lok entsprechend den für preußische Bauarten geltenden Normen vereinheitlicht waren. Diese Maßnahme bildete eine beachtliche Erleichterung für Werkstattendienst und Ersatzteilerhaltung der Reichsbahn.

Wegen der weit zurückversetzten Hochdruckzylinder der DeGlehn-Bauart ist der seitliche Bewegungsspielraum für die zweite Laufachse recht beschränkt. Daher musste Fleischmann den Drehpunkt des Vorlaufgestells direkt über diese legen. Entsprechend größer war der Rahmensechnitt für die erste Achse zu wählen. Anders als z.B. bei der 76er wurde diesmal aber das kleine gebogene Schutzblech nicht weggelassen. Die besondere Geometrie des Laufgestells hat auch Auswirkungen auf die Lagerung der Kuppelachsen: Deren erste und dritte sind mit beträchtlichem Seitenspiel ausgestattet, die Treibachse kann zudem überraschend frei um die Längsachse der Lok kippen. Der über eine kulissengeführte Kurzkupplung mit der Lok verbundene Tender ist der von den Baureihen 39 und 38 bekannte und bewährte. Trotz seines mittlerweile gediegenen Alters waren 17er-spezifische Änderungen weder optisch nötig noch technisch (wartungsfreier Bühler-Fünfpolmotor, Schwungmasse, Antrieb auf die äußeren Tenderachsen).

Beim Gehäuse der Lok hat sich Mitspritz-Spezialist Fleischmann diesmal auf ein paar angesetzte Teile mehr eingelassen als üblich.

So sind die seitlichen Griffstangen am Führerhaus separat gefertigt, ebenso die geschwungene Querstange an der Rauchkammertüre. Aus Metall besteht das oberhalb des Umlaufs befindliche Hebelwerk der Steuerung, bei dem auch die Querwelle nicht vergessen wurde.

Nicht ganz so gut geglückt ist Fleischmann die Partie zwischen Rauchkammerstütze und den Radkästen der ersten Treibachse. Sie ist durch den niedrigen Umlauf gut einsehbar. Beim Vorbild lässt sich hier das Gestänge des Innentriebwerks betrachten. Nun ist es im Modell zwar durchaus diskussionswürdig, ob dieses preistreibende Detail wirklich dargestellt werden muss. Aber auf dem Rot des Rahmens zwei kräftige Schrauben zu platzieren, hätte es nicht unbedingt gebraucht. Schwarze Farbe hilft optisch weiter.

Klobige Griffstangen

An ihrer prominenten Position auch nicht so ganz glücklich gestaltet sind die Befestigungen der beiden Griffstangen links und rechts des vorderen Schlussscheibenhalters. Um Montagekosten zu sparen, spritzt Fleischmann die Stangen zusammen mit der Rauchkammertüre als ein Teil, was formtechnisch die etwas klobig wirkenden Halter bedingt. Ob hier „freistehend“ wirklich nötig war, zumal viele 17.10 ohne diese Griffe auskamen?

Etwas kräftig ausgefallen sind die diesmal aus Kunststoff gefertigten Windleitbleche, bei

denen dafür der Knick zum waagrechten Befestigungsblech schön nachgebildet wurde. Wie immer bei Fleischmann nur als kleine Zylinder vorhanden sind die Handräder der Speiseventile, auch der Zug der Pfeife fehlt traditionell. Dafür wurden sämtliche Leitungen und Griffstangen am Kessel filigran aus Kunststoff nachgebildet. Auch Generator und Vorwärmer sind korrekt angeschlossen. Letzterem fehlen allerdings die markanten Schraubköpfe auf der Stirnseite.

Technisch folgt die 17.10 bewährten Pfaden: Der Antrieb liegt wie erwähnt im Tender, in der Lok finden sich nur eine Diode für die Beleuchtungsumschaltung, die sechspolige Schnittstelle sowie das Microbirnchen der Stirnbeleuchtung. Fahrstrom wird von allen Lok- sowie den inneren Tenderachsen abgenommen.

Die Höchstgeschwindigkeit unseres 480 g schweren Testmodells betrug umgerechnet 170 km/h, die Mindestgeschwindigkeit gut 6 km/h. Dank der großen Schwungmasse läuft die stets gut regelbare und sehr leise Lok aus Höchstgeschwindigkeit ca. 45 cm aus. Als Listenpreise nennt Fleischmann 312,50 Euro für die analoge Gleichstromlok, 425 Euro für die Ausführung mit Sounddecoder sowie 350 Euro für die Wechselstromvariante.

CHRISTOPH KUTTER

EINEN AUSFÜHRICHEN BEITRAG ZUM VORBILD DER 17.10 FINDEN SIE IM SEPTEMBER-EJ 2005.

– Anzeige –

H0

GAS GEBEN
UND SPASS HABEN!

FALLER

WWW.FALLER.DE

MINI GO-KART-RENNBAHN

WELTNEUHEIT: FASZINATION UND RENNFEEELING PUR – IN 1:87

Außerdem im Handel erhältlich: RACING-GEBÄUDE »CAFÉ« | »CONTI-TURM« | »TRIBÜNEN« | GO-KART-EINZELFAHRZEUGE

GEBRÜDER FALLER GMBH

FABRIK FÜR QUALITÄTSSPIELWAREN

KREUZSTRASSE 9

D-78148 GÜTENBACH/SCHWARZWALD

Dampf im Weserbergland

Das Bw Ottbergen war eine der letzten Beheimatungsstellen der Baureihe 44 bei der Deutschen Bundesbahn. Die Stimmung jener Jahre, als die Jumbos noch einmal zeigten, was sie können, ist auf einer beeindruckenden Ausstellungsanlage in Bad Driburg eingefangen. Den Erbauern ist es gelungen einen realistischen Betriebsablauf bis ins Detail nach Vorbild des Jahres 1976 einzurichten.



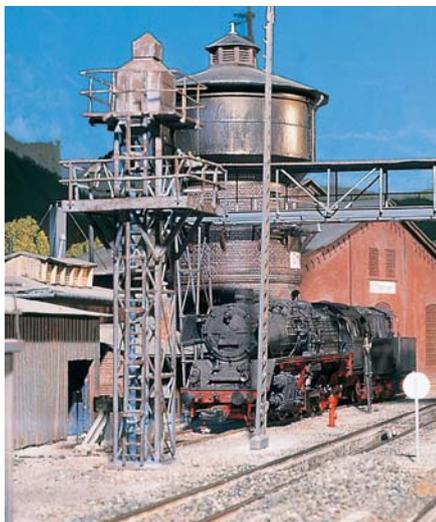
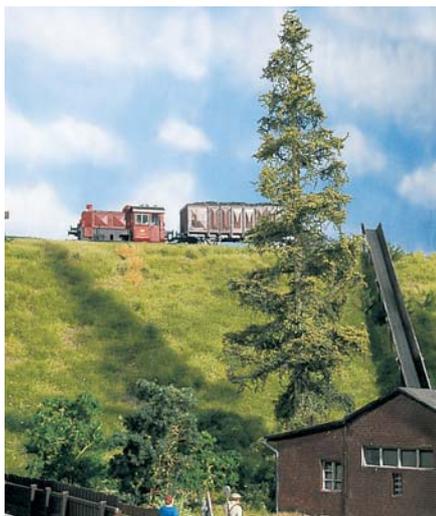
Wasserturm und Lokschuppen von Ottbergen zieren als H0-Modelle manch schöne Heimanlage. Was es zwischen beiden Gebäuden zur Dampflokzeit noch alles gab, erzählt die Ausstellungsanlage in Bad Driburg. Hauptakteure auf der Modellbühne sind letzte noch in Betrieb stehende Vertreter der Dampflok-Baureihen 44 und 50.



Zwei Bahnübergänge zwingen den Bahnhof von Bad Driburg ein und fallen nicht nur wegen der eigenartigen Lampenkonstruktion auf. Eine der letzten 011er passiert diese Stelle gerade mit ihrem Eilzug.

Eine Köf stellt einen Kohlenwaggon zu. Von Hand entladen, gelangt der Brennstoff über die Rutsche zum Vorratsgebäude.

Eine verschmutzte 44er wird durchgesehen. Was waren das noch für Zeiten, als die Lokpersonale den Maschinen fest zugewiesen waren und Gelegenheit hatten, sie fast liebevoll zu pflegen!



Der Stellwerker hat einen tollen Logenplatz und genießt die letzten Monate des Dampfbetriebs.



In Zeitschriften und Lokalblättern, aber auch bereits im Fernsehen sorgte „MO187“ für Aufsehen. Hinter diesem Begriff verbirgt sich eine Modellbahnschau im alten Bad Driburger Güterschuppen.

Karl Fischer hat sich einen Kindheitstraum erfüllt und die Ausstellung ins Leben gerufen. Angefangen hatte es vor vielen Jahren mit einem Pausengespräch auf dem Campus. Was in langer Recherche erkundet und noch mehr Arbeit ins Modell umgesetzt wurde, kann man heute in Bad Driburg bestaunen. Thema der Schauanlage ist der Abschnitt ei-

ner Eisenbahnstrecke von Bad Driburg nach Ottbergen.

Erstere Station wird dem Eisenbahnfreund nicht sonderlich geläufig sein, die zweite wohl mehr! Ottbergen, das war das letzte Mekka der Liebhaber der Baureihe 44. Hier neigte sich die Ära dieser legendären Güterzug-Baureihe dem Ende zu. „Auslauf-Bw“ nannte man solch einen Standort. Größere Inspektionen spendierte man den dort zusammengezogenen Maschinen einer Baureihe nicht mehr. Repariert wurden sie mit möglichst geringem Aufwand. Falls eine Maschine „auf den

Rand gestellt wurde“, so war ihr Schicksal besiegelt. Ein dickes „Z“ prangte dann auf der Rauchkammertür und Tag für Tag wurde die einst stolze Lokomotive um ihre Kleinteile zur Ersatzteilgewinnung für die noch intakten Schwestern benutzt.

Das Bahnbetriebswerk Ottbergen bildet den Mittelpunkt der Schauanlage, die nur im Teamwork entstehen konnte. Absolute Vorbildtreue war das Ziel der Erbauer. Bis zur Präsentation am 15. Oktober 2005 musste manche Klippe umschifft werden; bis in die letzte Nacht vor der großen Eröffnungsgala



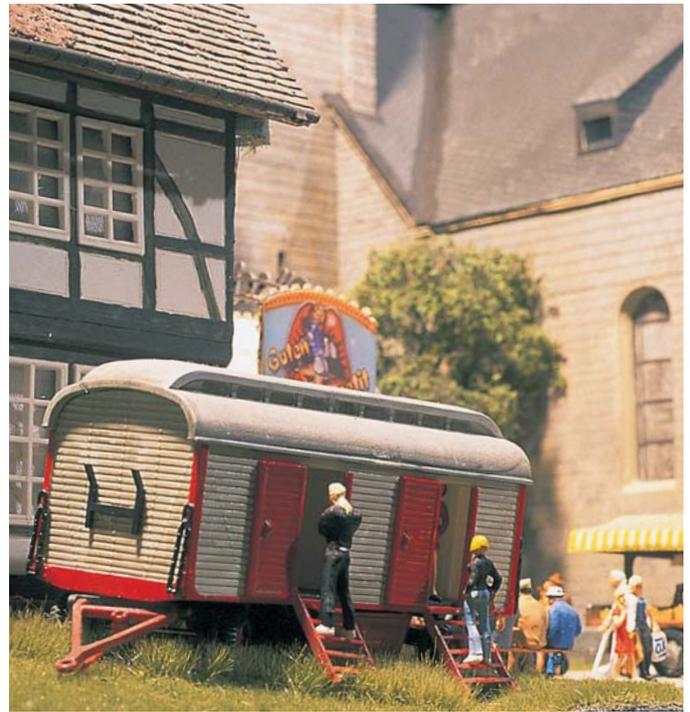


Ein Zirkuszug ist in Ottbergen eingetroffen. Vor 30 Jahren reisten Tiger und Elefanten, Clowns und Artisten noch regelmäßig mit der Bahn zum nächsten Gastspiel.

„Eisenbahn“ ist zwar das große verbindende Thema der Anlage, ihre besondere Attraktivität erhält sie aber gerade aus der detailgenauen Nachbildung markanter Gebäude und für die Gegend typischer Gegebenheiten. Hier das Kurhotel in Bad Driburg mit seinen Parkanlagen.

Gerade treffen neue Kurgäste ein. Sie werden sich in dieser romantischen Atmosphäre sicher wohlfühlen und gut erholen!





Die Nachbildung des Jahrmarkts am Meyerhof ist ein Beispiel der akribischen Detailgestaltung auf der Schauanlage. Dies geht so weit, dass sich ein bei solchen Anlässen üblicher Toilettenwagen in den Schatten der maßstäblich nachgebildeten Ottberger Kirche drückt.

kämpfte das Team gegen die Zeit und nahm letzte Justierungen vor. Es gibt aber auch heute noch, ein Jahr später, viel zu tun.

Davon bekommt jedoch der Besucher normalerweise nichts zu sehen. Er steht gefesselt vor einem Ausschnitt der Weserberglandschaft und erlebt einen authentischen Zugbetrieb, wie er sich um 1975 zugetragen hat. Um dieses Projekt zu realisieren, wurden Berge von Akten studiert, unzählige Interviews mit einst in Ottbergen beschäftigten Eisenbahnern geführt und ausgewiesene Fachleute als Mitarbeiter gewonnen. Ohne die Hilfe der Schweizer Brüder Huguenin hätte das Projekt wohl nicht in dieser Qualität durchgeführt werden können. Die Brüder haben um 1975 angrenzende Strecken und das Bahnbetriebswerk erforscht. Inzwischen fügen sie realistische Zugabläufe in die Computersteuerung der Anlage ein.

Wenn man bedenkt, dass die Authentizität des Geschehens bis hin zu belegbaren Loko-

motivnummern reicht, wird man sich nicht wundern, dass alle (!) Gebäude dem Vorbild nachgestaltet worden sind.

In Bad Driburg hat sich eine Gruppe von Perfektionisten die Aufgabe gestellt, eine beim Vorbild nicht mehr erlebbare Situation bis ins kleinste Detail nachzubilden. Man wollte Meilensteine setzen und sich auf dem Terrain der Modellnachbildung einen Namen machen, dabei aber nicht mit Gigantomanie werben. Modellbauer mit guten Referenzen, Historiker mit persönlichem Bezug zum Thema und Landschaftsbauer mit dem gewissen „Blick für die Natur“ arbeiteten, koordiniert durch den geistigen Vater des Projekts, mit- und füreinander. Modelleisenbahner aus ganz Europa haben sich inzwischen von dem Ergebnis überzeugen können.

Eine Stärke der Anlage ist ihre Form. Alle Details können aus der Nähe besichtigt werden. Bis auf wenige Bereiche hat der Besucher ein „Rundum-Erlebnis“. Sogar dem Fahr-

dienstleiter kann man während seiner Arbeit über die Schulter schauen und er erteilt fachgerechte Auskünfte.

Sicherlich steht bei einer Ausstellungsanlage der Fahrbetrieb im Vordergrund. Jedoch wird hier auch der Freund des Landschaftsbaus seine Anregungen finden können und mit vielen Inspirationen nach Hause gehen. Die Weite der Modelllandschaft fesselt den Betrachter, Schautafeln erklären das Gezeigte ausführlich.

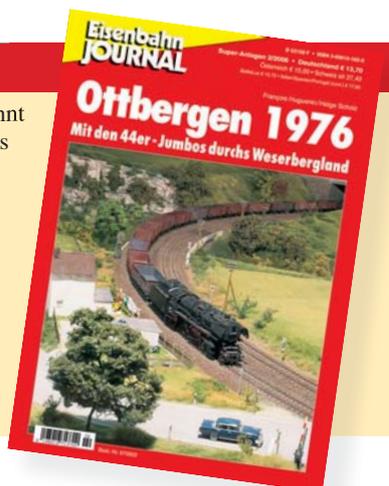
Das Eisenbahn-Journal hatte Gelegenheit, die Ausstellungsanlage ausgiebig zu fotografieren, und wird sie Ihnen in Form von zwei Sonderausgaben präsentieren. Nach der Vorstellung in „EJ-Super-Anlagen“, Ausgabe 2/2006, wird der Bau der Anlage von den Beteiligten in der nächsten Publikation der EJ-Reihe „Anlagenbau & Planung“ genau beschrieben. □

TEXT UND FOTOS: HELGE SCHOLZ

Zum Weiterlesen

Mit der Ankunft in der Kurstadt Bad Driburg beginnt eine Rundreise über die Anlage. Mittelpunkt ist das Bw Ottbergen in 1:87. Zu erleben sind dabei nicht nur die mächtigen 44er-Dampflokos vor ihren Zügen, sondern auch viele typische Szenen aus dem Weserbergland. Modellbau auf höchstem Niveau, meisterlich ins Bild gesetzt von Helge Scholz, beschrieben vom Miterbauer und Ottbergen-Kenner François Huguenin.

„Ottbergen 1976“ erhalten Sie bei Ihrem Händler oder direkt vom Verlag: Telefon: 08141-534810



Zwei Maschinen der Baureihe 44 schleppen einen Ganzzug die Rampe nach Bad Driburg hinauf. Gerade haben sie die „Kürbisbrücke“ durchfahren.



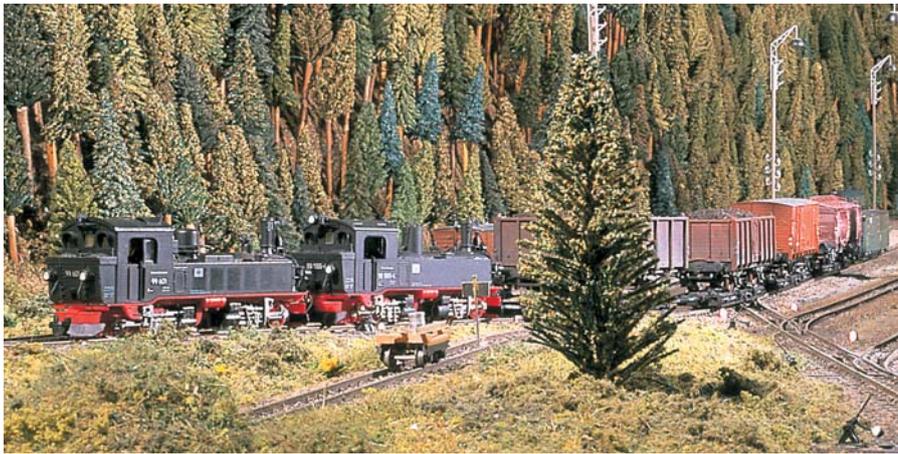
Nur mit den vereinten Kräften zweier IVK kann der kurze Güterzug aus aufgebockten Regelspurwaggons über die Steigung gebracht werden.



»Huckepack« durchs Erzgebirge

Echten Rollwagenbetrieb hatten sich die Mitglieder des Modellbahnvereins „Friedrich List“ als Thema für ihre neue Clubanlage ausgesucht. Mit dem Bahnhof Wilzschhaus fanden sie ein ideales Vorbild zur Nachgestaltung dieses interessanten Betriebsablaufs.





Impressionen des Bahnbetriebs vom Sommer 1965. Um den Güterzug die Steigung hinaufzubringen, bedarf es der Kraft zweier IVK-Maschinen.

Auch Personenzüge werden von diesen universellen Loks gezogen, hier am Einfahrtsignal an der kleinen Muldenbrücke.

Die alte Umladehalle stammt noch aus der Ursprungszeit des Bahnhofs, als Güter von Hand zwischen Regel- und Schmalspurwaggons umgeschlagen wurden; sie stand bis 1977.



Versteckt im Tal der Zwickauer Mulde liegt der Spurwechselbahnhof Wilzschhaus. Schon 1875 wurde er als Unterwegsstation der Linie von Chemnitz nach Adorf eröffnet. In mehreren Etappen nahm man die Schmalspurstrecke von Wilkau nach Carlsfeld in Betrieb. 1893 erreichte der schmale Schienenstrang Wilzschhaus, der Abschnitt hinauf nach Carlsfeld bildete dann im Jahr 1897 den Abschluss des Streckenbaus.

Umfangreiche Gleisanlagen waren in Wilzschhaus zu finden. Eine Rollwagengrube ermöglichte den Übergang regelspuriger Waggons auf die Schmalspurstrecke. An einer kleinen Lokstation konnten die Betriebsstoffe der IVK-Maschinen ergänzt werden. 1977 wurden der Betrieb eingestellt und die Anlagen teilweise abgebaut.

Im Jahr 2007 soll jedoch wieder Geschäftigkeit aufkommen. Der FHWE e.V. (Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen) plant den teilweisen Wiederaufbau

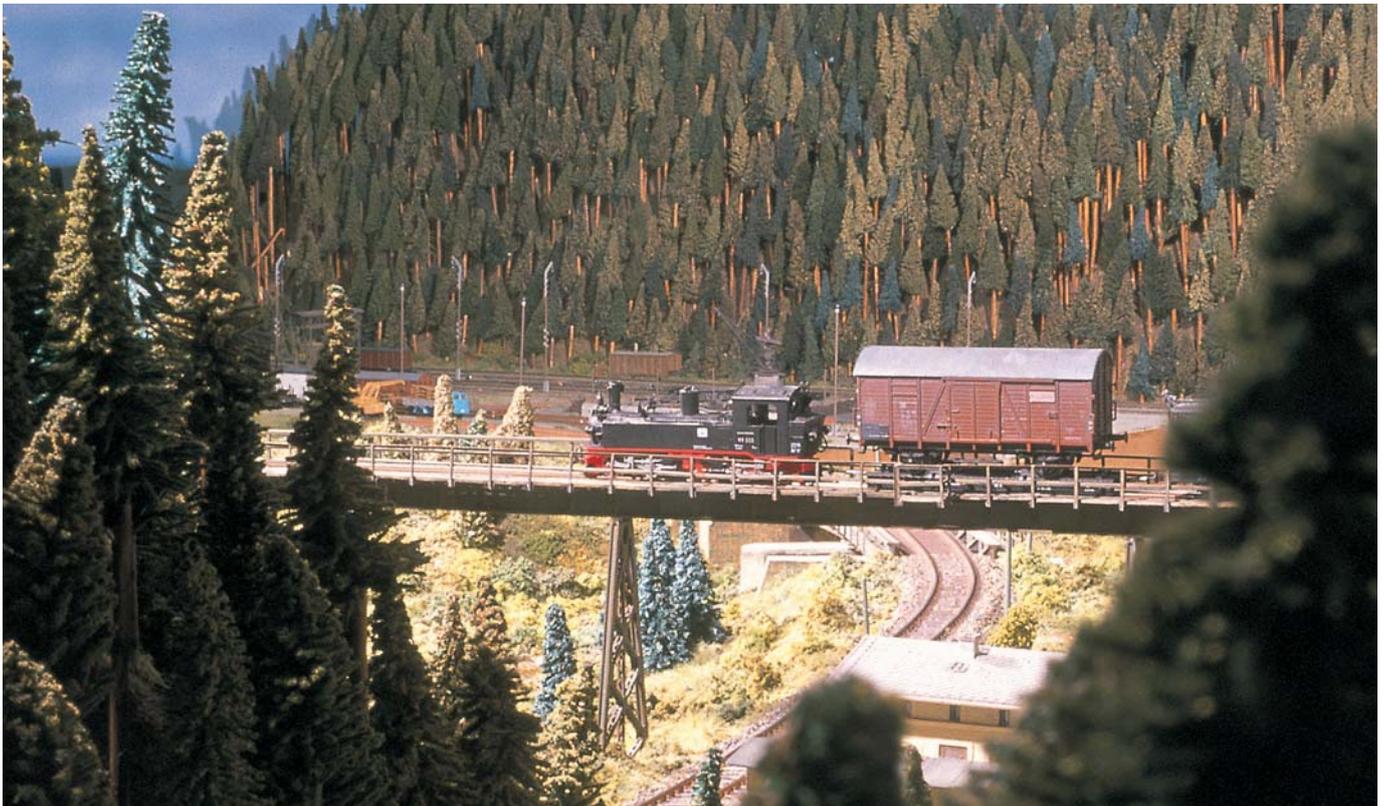
der schmalspurigen Gleisanlagen und will auf der regelspurigen Strecke bis Tannenbergsthal Touristenverkehr initiieren. Es tut sich also wieder etwas im Muldental in Sachen Eisenbahn!

Der reizvolle Bahnhof stand allerdings schon viel früher im Fokus der Eisenbahnfreunde aus Leipzig. Mit Fotoapparat, Skizzenblock und Bandmaß „bewaffnet“ machten sie hier mehr als einmal Station und konnten vor Ort wichtige Fakten und Hinweise für ihr Anlagenprojekt sammeln.

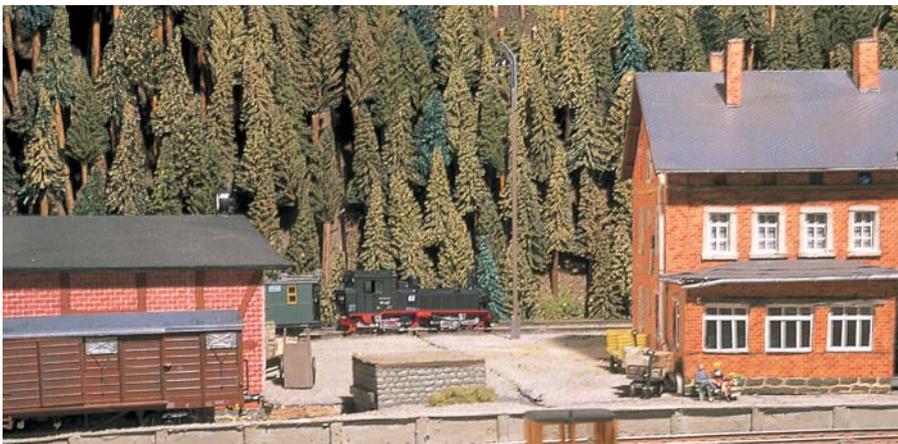
Im Eisenbahn-Journal 11/2006 wurde der Regelspurteil vorgestellt, nun soll der dahinter liegende Schmalspurbereich folgen. Dargestellt ist das Jahr 1965 mit noch lebhaftem Güterverkehr. Die Bürstenindustrie um Schönheide und Stützengrün war als Abnehmer von Stammholz und Kohlen der wichtigste Kunde der Bahn. In großem Umfang transportierte man Stückgut und auch die Wernesgrüner Brauerei nutzte die Bahn, um





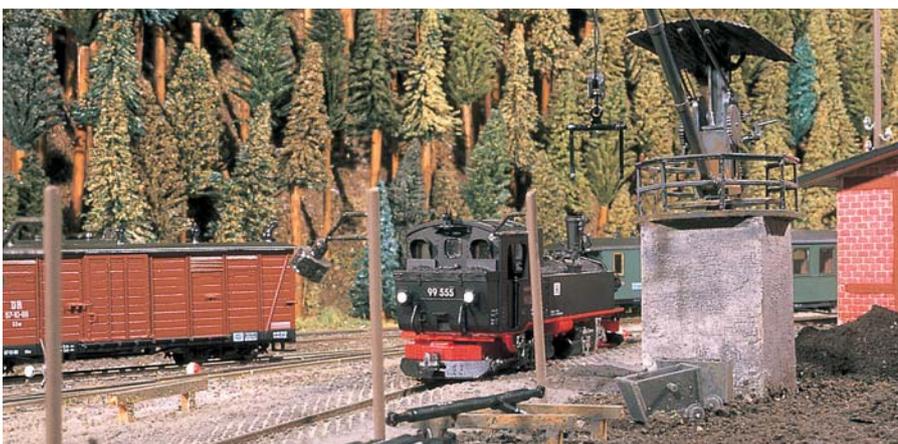


Die Talfahrt von Rothenkirchen hinunter nach Wilzschhaus war beim Vorbild eine Erholung für den Heizer.
Obige Modellaufnahme gelang von der Rückseite der Anlage her und ist so im Ausstellungsbetrieb nicht zu erleben.



Nur wenige Züge laufen bis nach Carlsfeld durch. Die Loks werden in Wilzschhaus am Bahnsteig von ihrem Zug abgekuppelt und fahren ins Bw zum Auffrischen der Vorräte.

Ist das erledigt, stehen die Maschinen für neue Aufgaben bereit.



ihren Gerstensaft per Kühlwagen abtransportieren zu lassen. Die Strecke Richtung Carlsfeld wies bis zum großen Muldenviadukt eine starke Steigung auf. Dies erforderte regelmäßig Vorspannmaschinen vor den Güterzügen, ein Spektakel, das immer wieder Eisenbahnfreunde in Scharen anlockte.

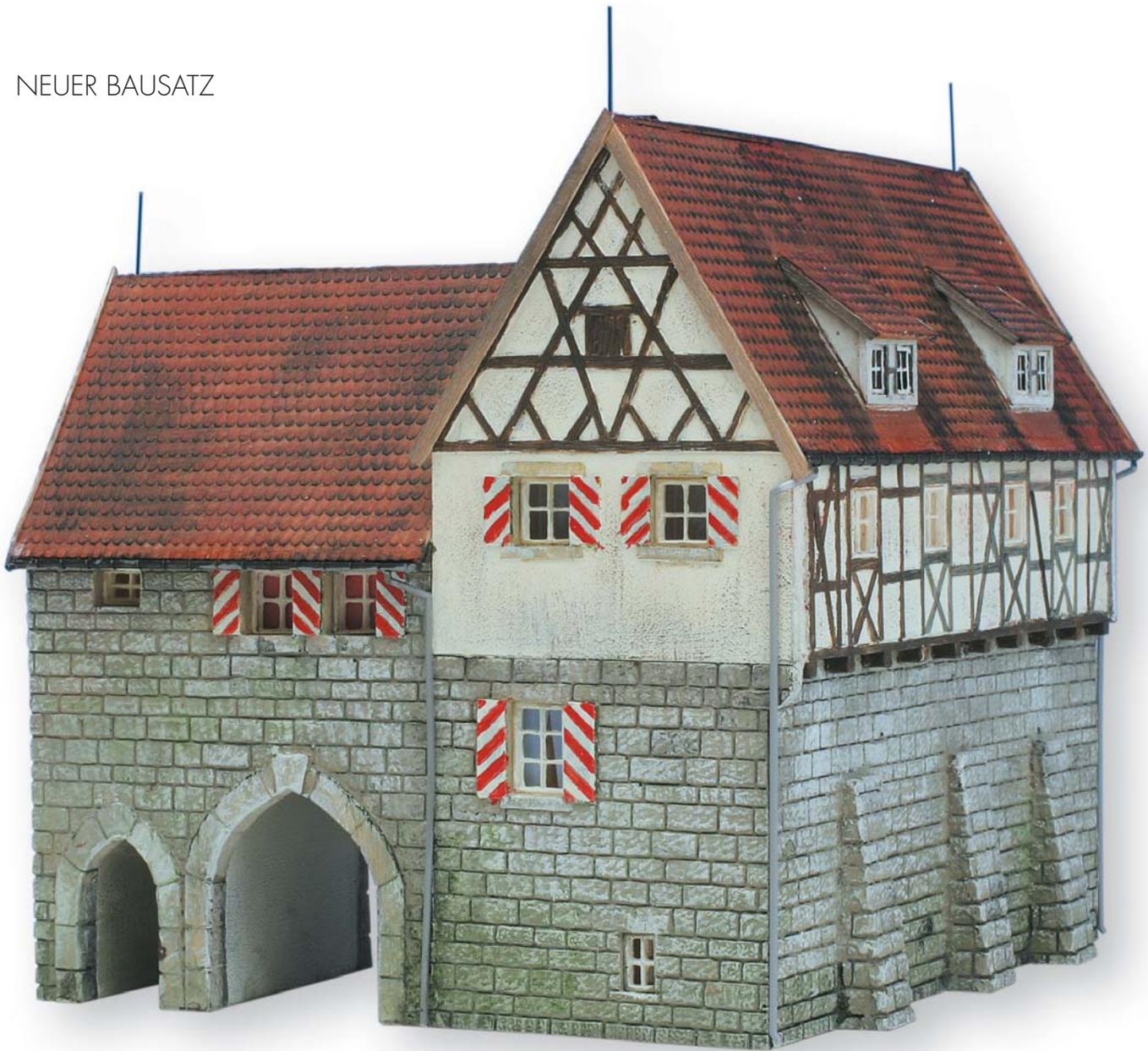
Mit Fahrzeugen aus den Programmen von technomodell und Bemo können die Leipziger Erbauer aus dem Modellbahnverein „Friedrich List“ e. V. einen authentischen Betriebsablauf darstellen. Mit ihrem Motto „So nah wie möglich am Vorbild“ gelingt es ihnen bei Ausstellungen immer wieder, das Publikum vor ihrer Anlage zu fesseln. Ein weiterer Ausbau der nun schon vor elf Jahren begonnenen H0/H0e-Anlage ist nicht vorgesehen. Die Anlagenwartung, die Verfeinerung der Steuerung und eine weitere Detaillierung beschäftigen die Mitglieder sehr. Auch die Weihnachtsausstellung des Vereins oder Einladungen anderer Modellbahnfreunde zu gemeinsamen Ausstellungen benötigen viel Vorbereitung.

Mit Spannung verfolgen die Mitglieder des Vereins die Wiederaufbauaktivitäten in Wilzschhaus. Dass das von ihnen gewählte Vorbild ein zweites Leben erhalten würde, hätten sie nie für möglich gehalten!

TEXT: HELGE SCHOLZ

FOTOS: EJ-HS

(Füllseite)



Frei nach Vorbild

Wer seiner Anlage etwas Besonderes gönnen möchte, landet früher oder später beim Resin. Langmesser Modellwelt hat einen Bausatz aus diesem Werkstoff herausgebracht, dessen Vorbild das Bamberger Tor im fränkischen Kronach ist.

Das H0-Modell ist Teil der in EJ 4/2004 vorgestellten Serie von Fachwerkhäusern dieses Anbieters. Es kommt stilistisch seinem Vorbild nahe, auch wenn das Mauerwerk des Erdgeschosses wesentlich gleichmäßiger als dort ausgeführt wurde.

Für Resin-Erfahrene bietet der Bausatz kaum Überraschungen: Der Guss ist sauber und praktisch blasenfrei, möglicherweise verzogene Teile bekommt man nach Erwärmen im Wasserbad leicht in den Griff. Die Bauanleitung sagt, wie. Nach dem Zusammenkleben zeigten sich beim aus der Nullserie stammenden Testmuster da und dort kleine Spalten im Gemäuer. Sie sind auf beim Resin-Guss kaum vermeidbare Maßabweichungen zurückzuführen, ließen sich mit Revell-Spachtel aber rasch in den Griff bekommen.

Wie bei Langmesser üblich, liegen die Fensterrahmen und mittlerweile auch Dachrinnen als separate Resin-Teile bei. Der Weißheit letzter Schluss ist das nicht: Zwar sind alle Teile fein und ohne dicke Häutchen gegossen, doch müssen sie in jedem Fall mit Feile oder Bastelmesser nachbearbeitet werden. Gerade wegen der Feinheit geht das nicht immer ohne Bruch ab. Geätzte Fenster wären sicher besser, allerdings auch teurer. Die fragilen Dachrinnen und Draht-Fallrohre lassen sich z.B. durch Teile aus dem Auhagen-Set 41 609 ersetzen. Auch nicht ideal ist der einzeln aufzuklebende Dachfirst: Wäre er einer der Dachhälften angegossen, gäbe es keine Gefahr von Bruch und Verbiegen – und wer mit möglichst vielen Teilen herumfuzzeln will, der greift ohnehin zu Fallern anstatt Resin.

Laut Bauanleitung sind die Fenstereinsätze von außen in die Öffnungen zu drücken. Wegen des exakten Gusses klappt das auch gut. Wer die Wandstärke des Untergeschosses betonen möchte, klebt die Fenster von hinten an. Gardinen oder Vorhänge liegen nicht bei, sind aber leicht selbst zu fertigen.

Beim Bemalen von Fachwerk besteht immer die Gefahr von Patzern. Einfacher geht es mit Filzstift. Wer sein Modell selten in die Hand nimmt, kommt mit einfachen Stiften aus, ansonsten sind nicht-wasserlösliche zu empfehlen. Auf einem Voranstrich mit Acrylfarbe haftet die Filzstiftfarbe gut, bleicht aber etwas aus – also vorher testen. Erfreulicherweise entspricht der hellere Ton in etwa dem von leicht angewittertem Holz, was weiteres Patinieren erspart. **ku**



- 1) Nackt und bleich: das noch dachlose Modell vor dem Bemalen.
- 2) Die Grundfarbe der unverputzten Mauer sollte sich am Ton der in der Modell-Umgebung vorherrschenden Felsen orientieren.
- 3) Nicht vergessen: feine Teile und Winkel, wie hier die Fensternische.
- 4) Ist die Mauer vorgestrichen, lassen sich die Fachwerkbalken mit Filzstift sauber einfärben.
- 5) Granieren in hellerem Ton hebt die Mauerstruktur hervor.
- 6) Dünne schwarze Farbe in den Ritzen lässt diese tiefer wirken. Dünnes Dunkelgrün auf dem Stein imitiert Algenbewuchs.
- 7) Kleine Spalten lassen sich verspachteln oder – wie diese – mit einem Regenfallrohr verdecken.
- 8) Die Ortgänge an Giebel und Dachgauben wurden durch Furnierholzstreifen ergänzt.
- 9) Auch auf einem Modelldach dürfen die Einrichtungen für den Kaminputz nicht fehlen. Sie sind selbst zu bauen.
- 10) Das Modell von der Rückseite. Fotos EJ/KU

Bezug:

Bezug: Langmesser Modellwelt, Am Schronhof 11, 47877 Willich. www.langmesser-modellwelt.de, 44,50 Euro



Der Glanz moderner Bahn

Modellbahnfahrzeuge müssen nicht unbedingt schwarz, blau, rot oder grün sein, Gebäude nicht immer patiniert. Die heutige Bahn bietet farbenfrohe Vorbilder, ebenso die moderne Architektur. Anregungen bieten aktuelle Bauvorhaben – beispielsweise im Vorfeld des Münchner Hauptbahnhofs.





Auch wenn es der Fachwerk-Fraktion unter den Modellbahnern ein Gräuel sein mag, wirkt das supermoderne Einkaufszentrum auf der Basis von Busch- und Noch-Bauteilen doch faszinierend. Details wie die Ladeszenen auf dem Parkplatz und das Hard Rock Cafe fesseln das Auge der Betrachter.

Die Firma Busch baut seit einigen Jahren konsequent ihr Sortiment ultramoderner H0-Gebäude aus. Alles begann mit dem gläsernen Smart-Tower und dem dazugehörigen Verkaufsgebäude. Dann folgten Mobilfunkmasten, ein Hallenbad in Stahl-Glas-Bauweise sowie eine davon abgeleitete Sporthalle. Den Gipfel – beinahe im Wortsinn – bilden supermoderne Bürohochhäuser mit zwölfkörnigem Grundriss und jeweils sechs Etagen (drei Doppelstockwerke). Sie werden mit gold- oder kupferfarbener Rahmenkonstruktion sowie bräunlicher be-

ziehungsweise bläulicher Verglasung angeboten. Durch ihre modulare Bauweise sind sie für Gebäudevarianten sehr gut geeignet.

Aus der Schachtel gebaut, beträgt die Höhe der Häuser etwa 29 cm, was für H0 gut 25 m in der Realität entspricht. Wer höher hinaus will, kann Erweiterungs-Sets entstehen. Mit jedem lassen sich noch einmal 9,5 cm draufsatteln.

Variabel ist die benötigte Grundfläche: Für den Baukörper selbst beträgt sie ca. 19,5 x 19,5 cm. Falls die beigegefügte breiten Gehwegplatten kreisförmig um das Hochhaus herum verlegt werden, steigt sie auf 29 cm im Quadrat.

Somit liegt dem Modellbahner ein flexibles System vor, das an die unterschiedlichen Bedürfnisse und Platzverhältnisse angepasst werden kann.

Variationen und Umbauten

Will man die Bausätze nicht einfach gemäß der Anleitung zusammenbauen, bietet es sich an, durch Mehrfachverwendung, Umlackierung, Umbauten und Variationen zu individuellen Gebäuden zu gelangen. Relativ einfach ist das zu erreichen, indem man Zwölfkörn-



Der „Triple-Tower“ ist das höchste Gebäude dieses Anlagenteils und beherbergt ein Hotel. Anders als bei den übrigen Bauten ist hier die Abstimmung von den Busch-Bausätzen klar zu erkennen. Auf dem Dach befindet sich ein Schwimmbad mit verglaster Halle.

Formen kombiniert, sie durch Halbieren in Sechsecke verwandelt oder gleich versucht, aus Zwölfecken Rechtecke zu machen.

Die Beispiele zeigen, wie ich auf meiner Anlage aus den Busch-Bausätzen komplett neue Gebäude geschaffen habe. Zugegebenermaßen sind diese ziemlich platzaufwändig. Die vorgestellten Techniken und Bauweisen können aber ebenso für kleinere Bauvorhaben angewendet werden.

Wie bei jedem Kitbashing-Projekt ging dem eigentlichen Bau viel Zeit für Skizzen und Ausprobieren voraus. Wichtig waren

auch die Berechnungen, bei welcher Breite und Höhe wie viele Bauteile benötigt würden und aus welchen Bausätzen man sie in welcher Zahl gewinnen könnte. Vor allem habe ich zwei große Bauwerke umgesetzt:

- Ein Einkaufszentrum mit rechteckigem Grundriss, abgeschrägter, voll verspiegelter Vorderfront sowie außen liegendem Parkdeck und Aufzügen an der Fassade.
- Ein „Triple-Tower“ genanntes Hotel mit großzügigem Eingangsbereich, Frühstücksterrasse, eigenem Hallenbad, Parkplätzen und Tiefgarage.

- Ferner entstanden eine „ADAC-Zentrale“ mit Haupthaus, Anbau, Tower und Hub-schrauber-Landeplatz, ein Bus- und U-Bahnhof sowie ein Kino-Center.

Beleuchtung und Bau

Wie die restliche Anlage sollten diese neuen Elemente auch für Nachtbetrieb tauglich sein. Die Lichterpracht einer modernen Stadt ist schließlich auch im Modell wesentlich reizvoller als die paar trüben Funzeln eines typischen Epoche-III-Dorfes.



Links oben: Der farbenfrohe „Alex“-Hercules spiegelt sich in der Lärmschutzwand.

Mitte: Das Dach über dem Eingang des Hotels dient bei schönem Wetter dem Restaurant als Terrasse.

Ob der Harley-Fahrer genügend Kleingeld dabei hat? Seinen Helm hat er jedenfalls vergessen.

Mit einem Handicap muss man als Freund ultramoderner Modellbauten freilich leben: Die großen Fensterflächen des Vorbilds werden zumindest von Busch durch Spiegelfolie nachgebildet (dazu unten mehr). Sie ist praktisch lichtundurchlässig, weswegen das Thema Innenbeleuchtung komplett entfällt – es sei denn, die Folie wird stellen- oder etagenweise absichtlich weggelassen.

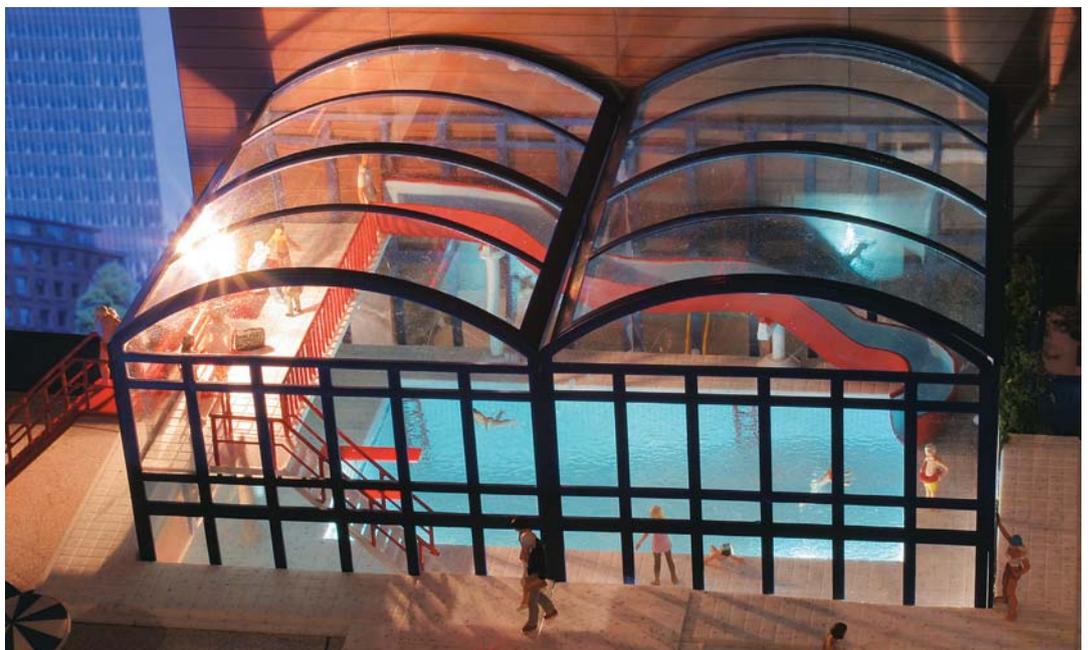
Umso mehr sollte die Außenbeleuchtung forciert werden. Diese beginnt im Eingangsbereich und führt über die Dachterrassenbeleuchtung bis zu der für Hochhäuser typischen Warnbeleuchtung für Luftfahrzeuge (rote Mikrokabelbirnen oder LEDs). Nicht zu vergessen sind beleuchtete Reklameschilder oder Spots und Strahler an der Außenfassade. Meine Straßenleuchten stammen allesamt

von Viessmann und sind mit weißen LEDs bestückt. Sie werden durch den Viessmann-Power-Transformator 5201 mit 150 VA Leistung versorgt. Bei überwiegender Verwendung von LEDs reicht dessen Leistung für die beiden hier vorgestellten Anlagensegmente mehr als aus. Schon die vielen verspiegelten Flächen der Busch-Hochhäuser bewirken herrliche Spiegelungen und Lichtreflexionen,



Glitzerpracht in der Modellbahnstadt. Microbirnchen und LEDs sorgen für eine epochengerechte Beleuchtung.

Ein Blick ins nächtliche Schwimmbad. Wie beim Vorbild lassen Unterwasser-Scheinwerfer das Becken hellblau leuchten.





Unverkennbar aus dem Porsche-Center von Vollmer entstand das Kino-Center. Drei Stück des Fertigmodells wurden dafür zerlegt und neu zusammengesetzt.

Das Hotel ist mit einer Parkgarage ausgestattet. Gut gestaltet ist der wettergeschützte Weg vom Hotel zum Kino, dessen Dach aus umgedrehten Gehwegplatten von Busch entstand.

die zudem je nach Standort des Betrachters variieren.

Die wesentlichen Bauelemente sind die Außenwände. Sie werden aus Rahmenteil, Glasscheibe und Spiegelfolie zusammengesetzt. Für einen Hochhaus-Bausatz sind die gleichen Bauschritte 36-mal, pro Ergänzungsset zwölfmal durchzuführen. Diese Serienproduktion von Wandteilen lässt sich leider nicht umgehen, auch wenn sie nicht gerade motivierend wirkt. Ein bisschen Übung erfordert die Befestigung der Spiegelfolie, wofür allerdings kein Klebstoff nötig ist: Damit beim Anreiben zwischen dem Glasspritzling und der Folie keine Luftbläschen übrig bleiben, sollte genau nach Bauanleitung gearbeitet werden.

Tipps:

- Immer schön sauber bleiben: Fingerabdrücke, Kleberreste, größere Staub- oder Schmutzkörner sind zu vermeiden bzw. nach v o r Anreiben der Spiegelfolie zu beseitigen.
- Erst alle 36 Außenwandteile fertigmachen und dann die besten Teile für die Eingangs- und Vorderfront auswählen.
- „With a little help from a friend“ lassen sich langweilige Arbeiten wie die genannten leichter erledigen – man könnte auch das Sprichwort bemühen „Geteiltes Leid ist halbes Leid“: Für sämtliche Haupt- und Nebenbauwerke wurden über 200 solcher verglasten Spiegelflächen benötigt.

Das Einkaufszentrum

Allein sein rechteckiges Hauptgebäude hat 50 x 50 cm Grundfläche und ist über 40 cm hoch. Dazu kommt noch ein Parkdeck. Trotz dieser Größe entstand es aus lediglich je einem Busch-Bausatz 1008 und 1009. Die weiteren Materialien waren Holzplatten für Rückwand, Innenkern, Parkplatz-Zufahrten und Dach sowie Laggies-Betonpfeiler und -Pylone aus dem Sortiment von Noch.

Tipp:

- Die Wandfläche an der Vorderseite sollte als geschlossene Großfläche ausgeführt werden. Dazu verklebt man die Spiegelfolie nicht wie üblich mit einem Rahmenteil, sondern bündig in mehreren Reihen auf einer Holzplatte.

Die Aufzüge an der Außenseite entstanden aus den im Erdgeschoss als Eingangskabinen vorgesehenen Bauteilen. Die Spiegelfolie wurde weggelassen, die Kabinen erhielten einen Fußboden sowie Insassen. Beleuchtet wurden sie jeweils mit einer Microkabelbirne.

Breit und ganzseitig überdacht ist der Eingangsbereich an der Vorderseite des Gebäudes. Dafür wurden die dem Bausatz beiliegenden Gehwegplatten zweckentfremdet: Nachdem die Verbindungsnasen abgetrennt waren, wurden die Platten mit der Unterseite nach oben nebeneinander gelegt und jede zweite um 180° gedreht. Die nun sichtbaren Kammern wurden innen mit Kleber bestrichen und mit hellen Schottersteinchen gefüllt, die

Kies nachbilden. Das Ganze wurde passend eingefärbt und nach der Montage mit mehreren Lichtbändern bestückt, die je ein Dutzend gelber Micro-LEDs tragen.

Das Parkdeck neben dem Einkaufszentrum beginnt auf dessen Rückseite mit einer langen Zufahrt. Der eigentliche Parkplatzeil ist über Straße, Gleisanlagen und Bahnsteig gebaut. Ein Pylon im Vordergrund trägt das Ganze. Basis ist eine 4-mm-Sperrholzplatte, die praktisch mit allen Einzelartikeln ausgerüstet wurde, die die Firma Noch für modernen Brückenbau anbietet: Geländer, Schutzwände, Betonständer, Pylone usw. Weitere Zurüstteile sind Leitplanken von Faller und Randsteine von Preiser.

Alle Kabel zur Stromversorgung der Lampen und Kfz-Beleuchtung sind verdeckt auf der Unterseite verlegt. Zusätzlich wurden sie mit der gleichen Farbe wie diese gefärbt. Der ganze Komplex ist abnehmbar. Wartungs- oder Lötarbeiten können so bequem abseits der Anlage erfolgen. Alle Automodelle sind mit Kennzeichen und Außenspiegeln ausgerüstet sowie oft mit Insassen ausgestattet.

Tipp:

- Interessantere Szenen erreicht man, wenn Seiten- und Kofferraumtüren von Automodellen geöffnet werden. So können z.B. Personen ein- und aussteigend platziert oder Fahrzeuge mit gerade eingekauften Waren beladen werden. Natürlich ist dabei auf eine gewisse Detaillierung der neu sichtbaren Innenraumpartien zu achten.

Fast komplett aus Bausatzresten entstand der Zugang zum Bahnsteig. Vor allem die jedem Busch-Hochhaus beiliegenden geschlossenen Wandteile fanden hier für Seitenwand, Dach und Vordach Verwendung. Der Treppenaufgang stammt aus Vollmers Fußgängersteg 5709. Die zwei Treppenstützen entstanden aus Trinkhalmen, die passend zugeschnitten und blau eingefärbt wurden. Leider machten sie das Bauwerk recht breit, so dass es die volle Bahnsteigbreite (10 cm) in Anspruch nimmt.

Der Bahnsteig selbst ist ein Faller-Produkt (120193). Er wurde farblich nachbehandelt, der Bahnsteigkörper angehoben. Die passenden Ausschmückungssets findet man im Sortiment von Kibri. Die Firmen- und Werbeschilder der im Einkaufszentrum ansässigen Geschäfte wurden aus Prospekten ausgeschnitten oder mittels PC hergestellt. Geeignete Figuren- und Ausstattungssets gibt es bei Preiser.

Eine kleine Besonderheit findet sich an der rechten Seite des Gebäudes: ein „Hard Rock Cafe“. Diese Restaurantkette ist weltweit vertreten, unter anderem in München. Über dem Eingang ragt ein eingemauertes Fahrzeug aus der Wand hervor. Anders als bei manchen Filialen in den USA ist es in diesem Fall aber nicht eine Harley-Davidson oder ein Cadillac, sondern ein BMW-Cabrio. Ideal als Staffage für dieses Motiv geeignet sind die neuen „Easy Rider“-Motorräder- und -Figurenssets von Noch. Sie sind nicht nur im Umfeld des

Hardrock Cafe zu finden, sondern auch auf zahlreichen anderen Parkplätzen und Szenen der Anlage.

Der Triple-Tower

Für dieses mächtige Gebäude (Stellfläche ca. 50 x 45 cm, Höhe über 50 cm) waren vier Busch-Bausätze nötig: dreimal die Nr. 1008, einmal die 1025. Sie wurden durch Überlappung zu einem einzigen Bauwerk verschmolzen. Die zahlreichen eingesparten Wandelemente konnten zur weiteren Erhöhung durch zusätzliche Etagen verwendet werden.

Als Besonderheiten weist das Hotel einen weit überdachten Eingangsbereich auf, dessen Oberseite als Frühstücksterrasse dient. Außerdem gibt es zwei Dachterrassen mit integriertem Hallenbad (Busch 1025) sowie von oben einsehbarer Sonnen- und Entspannungszone.

Um die erwähnte Erhöhung zu ermöglichen, wurden zwei Bodenplatten zu Etagendecken umfunktioniert. Die dritte Bodenplatte dient – zugeschnitten, mit Stützpfählern und einem Oberlicht versehen – als Überdachung des Eingangsbereichs bzw. Frühstücksterrasse. Deren Rand bilden übrig gebliebene Wandrahmentteile, die um die untere Hälfte gekürzt und um 180° gedreht wurden. Auf gleiche Weise entstand die Umrandung der beiden Dachterrassen. Nur wurden hier die Wandrahmentteile bis auf das breitere Frontteil gekürzt und blau eingefärbt.

Alle Lichtkuppeln wurden ohne Spiegelglasfolie eingebaut. Sie sind damit durchsichtig. Strahlt man sie bei Nacht aus dem Gebäudeinneren heraus mit einem Glühbirnchen an, entsteht ein interessanter Lichteffect.

Tipp:

- Die Kabel für die Außenbeleuchtung der Gebäude sind in den obersten Etagen des Bauwerks versteckt. Damit man jederzeit an sie herankommt, sind das Hallenbad sowie die beiden Dachterrassen abnehmbar.
- Hallenbad: Die für Schwimmbecken typische blaue Beleuchtung erzeugen zwei hellblaue Microkabelbirnchen unter der Wasseroberfläche.

Verspiegelte Lärmschutzwände

Schon lange fasziniert hat mich die Vorstellung sich in großen Glasflächen moderner Bauten spiegelnder Züge. Da aber ein Hochhaus an der Strecke ohne Lärmschutzwand völlig ausgeschlossen ist, kam mir die Idee, diese zu verspiegeln. Dazu wurden die Fensterflächen samt Folie auf der Rückseite mit H-Profilen aus den Lärmschutzwänden-Packungen von Noch verbunden und über eine Länge von ca. 2 m nebeneinander aufgereiht. Als Nebeneffekt verdeckt die Lärmschutzwand eine Stufe im Niveau zwischen Bahnkörper und Stadt. Anders als eine Mauer bietet sie auch eine glänzende Präsentation aller Züge auf der Paradedecke davor. □

TEXT UND FOTOS: RICHARD ROTTENBUCHER

Zwei Gesteinsarten fürs Mittelgebirge: Sandstein (rechts) und Mergel (unten). Beide verwittern in der Natur leicht, weshalb sie freigelegt schnell zerfallen und zuwachsen. Das sollte im Modell durch einen kräftigen Bewuchs nachgebildet werden.



Preußischer Frühling

• Folge 3

Beim Bau des Bahnhofs „Bernau/Preußen“ musste angenommenerweise ein Hügel halb abgetragen werden. Blanker Fels trat zu Tage, der inzwischen wieder teilweise zugewuchert ist: eine gestalterische Herausforderung, die sich vom Hochgebirgsfels deutlich unterscheidet.

Besonders gut sichtbar ist der Geländeeinschnitt im rechten Anlagenteil. Hier mussten die Bahnbauer tief in den Hügel graben, um Platz für Drehscheibe und Lokbehandlungsanlagen zu schaffen. Auf seiner Rückseite wird das Areal daher im Drittelkreis von einer relativ steilen Felswand umgeben. Sie besteht aus Schichtgestein, das zwischen den darüber wuchernden Gräsern, Brombeerranken und Büschen immer noch gut zu erkennen ist.

Als Unterbau dient auch hier Styrodur (Hartschaum). Der Fels selbst wird aus Gips modelliert. An Werkzeugen benötigt man dafür eine Sprühflasche mit entspanntem Wasser, einen Gipsbecher, einen Spachtel, einen

Stechbeitel, einen alten Pinsel sowie einen alten Schraubenzieher.

Mit Letzterem bohrt man als Erstes einige Löcher in den Untergrund, die später für eine gute Verzahnung des Gipses sorgen. Dann wird der Gips sehr dünn angerührt. Ins Anmachwasser kommt ein guter Schuss Holzleim. Er macht den Gips deutlich belastbarer. Anschließend wird der Gipsbrei über das mit der Sprühflasche gut angefeuchtete Styrodur-Gelände gegossen. Dass sich dabei eine Menge Gips am Fuße des Felsens sammelt, ist nicht weiter von Bedeutung. Zumindest ein Teil davon kann später für die Geländegestaltung herangezogen werden.

Nun folgt die Hauptschicht Gips. Sie besteht aus normal gemischtem Material, das man auf die noch feuchte erste Lage spachtelt. Dabei sollte man bereits die spätere Struktur des Gesteins so weit wie möglich vormodellieren. Das eigentliche Gestalten der Felsen erfolgt, wenn die Gipsmasse abgebunden hat. Gut eignet sich dazu ein Spachtelmesser, wenn der Gips etwas härter geworden ist, ein Stechbeitel. Wer nicht „frei Schnauze“ baut, sondern eine bestimmte Landschaft als Modellbahnthema vor Augen hat, sollte sich vor dieser Gestaltungsphase schon klar sein, welche Gesteinsart er nachbauen will. In unserem Fall waren es gelbe Sandstein-Schichten.



Die Werkzeugpalette für den Bau mit Gips: Sprühflasche, Rührschüssel, grober Pinsel, feiner Spachtel sowie Schraubenzieher und Stechbeitel.

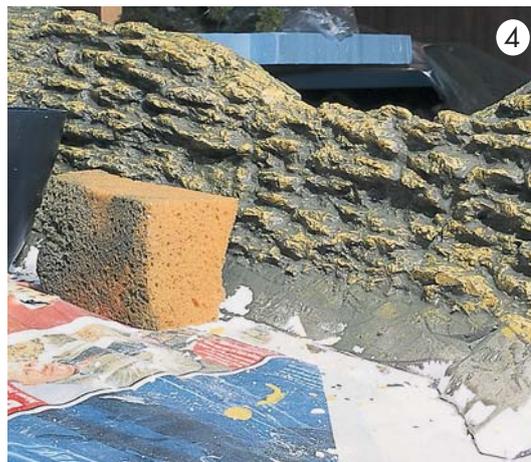
Löcher im Hartschaumuntergrund helfen, dass der Gips fest sitzt.





1) Der halb abgebundene Gips wird mit einem kleinen Spachtel modelliert. Dabei fällt einiges Material als Abfall an.

2) Keine Angst vor Farben: Der erste Anstrich kann ruhig kräftiger ausfallen.



3) Mit grau-grüner Farbe wird lasiert. Dazu pinselt man zunächst die ockerfarbene Felswand dick ein und wischt danach mit einem nassen Schwamm die Farbe wieder weg (4). Um eine gute Wirkung zu erzielen, sollte der Arbeitsschritt wiederholt werden.



5) Das Ergebnis nach dem nächsten Schritt, dem Granieren. Damit werden die Kanten betont.

6) Matt auftrocknender Kleber wird stark verdünnt über die Wand gepinselt. Er sammelt sich speziell in den Fugen.



7) Als Untergrund für den zukünftigen Bewuchs lässt man gesiebtes Waldbodenstreu in den Klebstoff rieseln.

8) Wo sich wenig Kleber gesammelt hat, lässt sich das Streumaterial nach dem Trocknen leicht wieder abpinseln.

9) Die Materialien für die Begrünung: Sand, diverse Fasern, ein Elektrostat-Gerät.



10) Unterhalb der Felswand sammelt sich Abbruch und Wasser, deshalb ist dort das Gras hoch. Büschel aus Vliesmaterial in Frühlings-tönen bilden das nach.



11) Die eher magere Begrünung der Felsstufen wird im ersten Durchgang mit dem Elektrostat-Gerät erreicht.



12) Einzelne Büschel aus längerem Grasmaterial und trockenen Gräsern (Wintergras) schaffen Abwechslung.



13) Auseinandergezogenes Laubvlies bildet Rankpflanzen wie Efeu nach.



14) Die kleine Mergelwand wurde im ersten Durchgang dunkel gestrichen und dann heller lasiert.



15) Auch hier betont Granieren die Kanten.



16) Da hier nur Gras über dem Fels wächst, ist getrocknete Gartenerde das Grund-Streumaterial. Die übrige Begrünung erfolgt wie beschrieben.





Die fertige Felswand hinter der Drehscheibe wird durch Bäume noch etwas erhöht, was die Kulissenwirkung steigert.

Wenn die Felswand komplett modelliert ist, kann man sie satt mit Tiefgrund einstreichen. Das reduziert die Saugkraft des Gipses beträchtlich und festigt zudem die Wand etwas. Unbedingt nötig ist es aber nicht, und wer gerne nass in nass arbeitet, kann auch darauf verzichten. Danach beginnt die Farbgebung.

Als Erstes wird die hellste Farbe des gewählten Gesteins aufgestrichen, in diesem Fall Ockergelb. Wenn diese Grundfarbe durchgetrocknet ist, kann mit einer dunkleren Farbe lasiert werden. Bei gelbem Sandstein besteht diese Farbe aus einem Grau-Grün, das etwas mit Schwarz abgedunkelt wurde. Man trägt die Lasur satt mit einem weichen Pinsel auf und wischt dann mit einem weichen feuchten Schwamm einen großen Teil davon wieder ab. Dieser Vorgang muss meist mehrfach wiederholt werden, bis der gewünschte Effekt erreicht ist. Der eigentliche Farbton zeigt sich freilich erst, nachdem alles (inklusive Gipsuntergrund) gründlich durchgetrocknet ist. Mit gebrochenem Weiß werden die vorstehenden Kanten graniert. Bei blankem Fels wäre dies das Ende der Gestaltung. Doch nun ist die Vegetation an der Reihe.

Wie immer beginnt man beim Begrünen von unten, hier also mit dem auf den Felsen haftenden Moos und Erdreich. Ein Mattkleber (beispielsweise Hartkleber von Busch, Flexkleber von Anita Decor oder Mattkleber von Reinershagen) wird mit ca. drei Teilen Wasser verdünnt und flächig auf die Felswand gepinselt. Er sammelt sich in den Ritzen und auf den waagerechten Partien. Lässt man in den Leim gesiebtes Waldbodenstreu rieseln, klebt es dort besser fest. Nach drei bis vier Stunden kann man den Fels mit einem sehr weichen Pinsel abbeseln. Obwohl von den senkrechten und schrägen Partien das meiste Material wieder abrieselt, bleiben winzige Streuteilchen dennoch hier kleben. Sie stellen die überall vorhanden Flechten dar. Nach ein bis zwei Tagen ist die ganze Angelegenheit durchgetrocknet, so dass man das überflüssige lose Streu absaugen kann.

Auf dem felsigen Untergrund ist üppiger Bewuchs natürlich fehlt am Platze. Das gewünschte magere Grün erzielt man am einfachsten mit einem Begrasungsgerät, beispielsweise dem Grasmaster von Noch. Ferner nehme man Grasfasern in der richtigen Farbe und Länge, Flexkleber, der mit etwas Farbe dem Boden angeglichen wird, sowie etwas Sand und Gartenerde.

Als erste Schicht werden Sand und Erde in zuvor flächig aufgestrichenen Kleber gestreut. Dabei ist zu beachten, dass dort, wo später Gras wachsen soll, Kleber frei bleibt, also nicht durch Sand bedeckt wird. Wer mag, kann auch kleine Steinchen in das Leimbett legen, bevor man mit der Besandung anfängt. Die Arbeit mit dem Grasmaster ist simpel und wird durch die Bedienungsanleitung gut erklärt. Sollten die Fasern nicht so gut fallen, wie sie sollten, hilft in der Regel, das Gerät zu schütteln und die Fasern anzufeuchten. Achtung: hauchen reicht! Leichte kreisfö-

mige Bewegungen sorgen für einen entsprechenden Bewuchs.

Um einen noch unregelmäßigeren Bewuchs zu schaffen, ist es ratsam, beispielsweise kleine Stücke des miniNatur-Produkts Wiese Frühling auf größere Felsvorsprünge und an den Fuß der Felswand zu kleben. Ferner kann man Grasbüschel in den Farben Frühling und Spätherbst im elektrostatisch begrasteten Teil sowie auf kleineren Felsnasen platzieren. Nun fehlt nur noch der Bewuchs durch Büsche und Kletterpflanzen. Letztere lassen sich durch unterschiedliche Sorten Frühlingslaub von miniNatur oder ähnliche Produkte anderer Hersteller (z.B. Heki oder Noch/Woodland) imitieren. Das etwas größere Gestrüpp gewinnt man aus Filigranbüscheln in (hier) Frühlings-Version, die in kleine Stücke geschnitten und ungleichmäßig an die Felswand geklebt werden.

Nun sind vom ursprünglichen Fels nur noch einzelne Partien zu sehen. Wem das zu viel ist, der möge sich daran erinnern, dass diese Anlage nicht in den Kalkalpen angesiedelt ist: Sandstein verwittert relativ schnell und bietet der Flora reichlich Gelegenheit, Fuß zu fassen.

Etwas anders die linke Seite des Anlagenteils. Hier sollte Mergel dargestellt werden, eine Gesteinsart, die ebenfalls sehr schnell verwittert, aber keine klaren Strukturen ausbildet. Hier wurde genauso begonnen wie beim Sandstein. Nach dem dünnen Grundgips kam aber eine Gips-Sandmischung mit viel Ponal zum Einsatz. Dieser Brei wurde 1 bis 3 cm stark aufgetragen (also relativ dick) und dann mit einem Stück abgesägten rauen Holzes in Form gedrückt. Eine weitere Bearbeitung war nicht nötig. Zur Bemalung wurde als Grundfarbe Anthrazit mit etwas Blau und Grün verwendet sowie ein helles Grau zum Granieren.

Gemäß dem Anlagenthema „preußischer Frühling“ sorgt in diesem Abschnitt Frühlingswiese für den Bodenbewuchs. Kleine gelbe und weiße Flecken, mit unverdünntem Flexkleber auf die Spitzen der Grasfasern geklebt, lassen die Blumen blühen. □

TEXT UND FOTOS VON WOLFGANG LANGMESSER

☛ Bezugsquellen:

Viele der gezeigten und verwendeten Produkte, beispielsweise die Farben von Anita Decor und das Begrünungsmaterial von miniNatur/Silhouette, sind beim Autor erhältlich: Langmesser Modellwelt, Am Schronhof 11, 47877 Willich. www.langmesser-modellwelt.de. Außerdem gibt es miniNatur-Produkte natürlich auch direkt beim Hersteller: miniNatur, Industriestr. 48, 82194 Gröbenzell. www.mini-natur.de. Alle übrigen Materialien führt der gut sortierte Fachhandel.

(Füllseite)

Lichtlein wechsel dich

Die Lampen vieler LED-bestückter Lokmodelle leuchten knallig gelb statt vorbildgerecht weiß. Abhilfe ist relativ einfach – egal ob die Leuchtdioden auf einer Platine montiert sind oder ob sie sich direkt in den Laternen befinden.

Es ist ein eigenartiger Trend, den die Modellhersteller seit einiger Zeit in Sachen Beleuchtung verfolgen. Zwar wird auf der einen Seite auf moderne und weitgehend wartungsfreie Technik gesetzt – LEDs für die Lampen –, auf der anderen Seite geht man den Schritt jedoch nicht konsequent und bleibt auf halber Strecke stehen. Auch neuere Modelle wie Rocos E 80 und BR 64, Märklins 798 und 01 oder auch Gützolds 18.0 sind gute Beispiele dafür: Sattgelbe Leuchtdioden sorgen für ein Spitzensignal, das mit dem Vorbild wenig gemein hat.

Befragt man die Hersteller nach den näheren Umständen, hört man im Wesentlichen drei Argumente: 1. sei der warme Lichtschein einer gelben LED näher an den alten Petroleum-Funzeln als das kalte Licht weißer Typen. 2. seien weiße LEDs unverhältnismäßig viel teurer als gelbe und 3. seien die Modellbahner daran gewöhnt, zufrieden und müssten sonst ihren ganzen Fahrzeugpark umstellen.

Dazu so viel: Moderne weiße Leuchtdioden sind in verschiedenen Lichttemperaturen erhältlich. Der für das kalte Blau-Weiß früherer Jahre zuständige Leuchtstoff wurde weiterentwickelt, der Hersteller Yoldal benennt seine LED-Typen sogar nach dem erzeugten Licht-eindruck: sunny-white, golden-white. Weiße LEDs kosten in der Tat noch immer ein Vielfaches der gelben Varianten (ca. das 20-fache). In Anbetracht des Preises für ein komplettes Fahrzeugmodell ist der Unterschied jedoch sehr gering und bewegt sich im unteren einstelligen Euro-Bereich. Technischen Fortschritt sollte man nicht mit dem Argument der Gewöhnung verschleppen, sondern die Entscheidung dem Käufer überlassen.

Als Demonstrationsobjekt des Umbaus eignet sich Gützolds 18.0 besonders. Sie trägt vorne feine Lämpchen mit integrierten LEDs, während die Tenderlaternen von Dioden versorgt werden, die auf einer Platine sitzen. Der Umbau der Tenderleuchten ist der einfachere Teil.

Die beiden Platinen-LEDs sind so angebracht, dass ihr Licht durch die Laternen strahlt. Die Platine kann leicht nach oben herausgezogen werden. Um sie während der weiteren Bearbeitung zu fixieren, wird sie mit Fotoklebe pads auf den Tenderrahmen geheftet.

Nun folgt ein Polaritätstest, dann können die gelben LEDs abgelötet werden. Mit einem bleistiftspitzen LötKolben, feiner Entlötlitze und einer dünnen Klinge gelingt dies sogar ohne Zerstörung der Bauteile! Die nicht lötbare Edelstahlklinge dient dabei als Hebel, sondern wird vorsichtig als „Trennschicht“ in das heiße Lot zwischen Platine und Bauteilanschluss geschoben. Nach Erkalten des Lots wird die Klinge wieder herausgezogen und die LED ist einseitig „abgelötet“. Zum Lösen der anderen Seite wird das Bauteil mit einer Pinzette gehalten, die Lötstelle erhitzt und die LED abgehoben.

Der weiß leuchtende Ersatz ist – unter Beachtung der Polarität – schnell montiert, eventuell muss ein winziges Tröpfchen Elektroniklötzinn zugegeben werden. Hat die Platine wieder ihren Platz gefunden und ist das Tendergehäuse aufgesetzt, steht der ersten „weißen“ Rückwärtsfahrt nichts mehr im Wege.

Gützold hat für die Beleuchtung der vorderen freistehenden Loklaternen nicht den üblichen Weg mit einem Lichtleiter gewählt, sondern kleine LEDs direkt in das Laternen-

gehäuse gebaut. Die feinen Anschlusskabel laufen durch Laternenfuß und Pufferbohle bis zum Rauchkammersattel.

Zum Austausch wird das Fahrzeug so weit zerlegt, dass die Kabelchen innerhalb der Pufferbohle offen liegen und die Laternen abgezogen werden können. Im nächsten Schritt sind die Laternengläser zu entfernen. Am besten gelingt dies mit der Spitze eines Skalpell, die seitlich genau zwischen Lampengehäuse und Glas angesetzt und dann minimal in den entstehenden Spalt hineingedrückt wird. Mit einer leichten Drehung lassen sich die klaren Kunststoffteile heraushebeln.

Die LEDs selbst liegen flach am Lampenrücken an. Um sie „herauszufischen“, leistet eine zum „Angelhaken“ gebogene Stecknadel gute Dienste. Sind die LEDs aufgerichtet, können die Drähtchen von den Laternenfüßen her vorsichtig mit einer feinen Zange nachgeschoben werden, bis die LEDs weit genug zum Lötten herausstehen. Ein Hitzeschutz für die wärmeempfindlichen Kunststoffteile der Lok, z.B. ein Metallklotz, bewahrt diese dabei vor Verformungen.

Jetzt kommen auch hier Pinzette und feine Lötspitze zum Einsatz. Die Kabel werden von den gelben ab- und direkt an die weißen LEDs polrichtig angelötet. Rot ist Plus, Schwarz ist Minus. Da die neuen LEDs geringfügig kleiner als die alten sind, werden die jetzt überstehenden Enden der Drähtchen abgeknipst. Sind die LEDs in die Laternengehäuse zurückgezogen und -geschoben und die Deckgläser aufgesetzt, kann das Fahrzeug wieder montiert und auf die Anlage „entlassen“ werden. □

TEXT UND FOTOS: TOBIAS PÜTZ

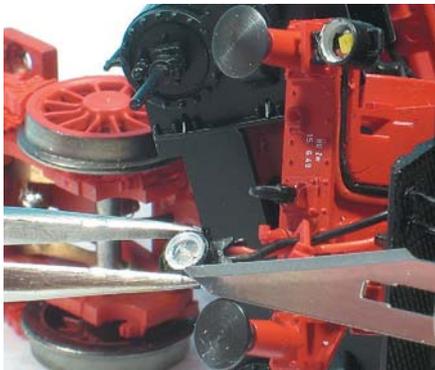
Im Tender trägt eine Platine zwei gelb leuchtende SMD-LEDs. Sie können zerstörungsfrei entfernt werden, wenn zuerst das Lötzinn mit Entlötlitze abgesaugt wird. Dann dient eine nicht lötbare Edelstahlklinge als Trennschicht zwischen Platine und Bauteil. Nun kann die LED abgehoben und ersetzt werden. Kleine Klebe pads halten derweil die Platine in arbeitsgerechter Position.





Die H0-Modelle der Baureihen 18.0 und 19 von Gützold sind mit den gleichen Lampen ausgestattet. Links die ab Werk montierten lichtschwachen gelben LEDs, rechts nach dem Umbau weißes Licht.

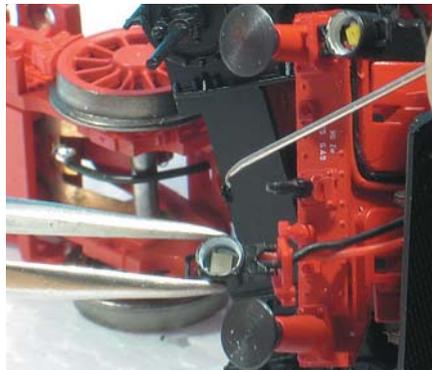
Das Laternenglas wird mit einer Skalpellklinge herausgeholt.



... vorsichtig an ihren Zuleitungen herausgeschoben werden, bis ...



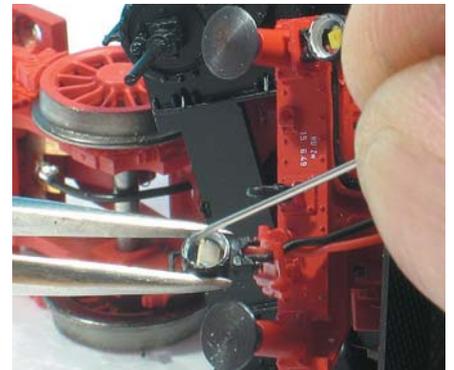
Eine gebogene Nadel dient als „Angelhaken“ für die an der Rückwand anliegende LED.



... das gute Stück aus dem Laternengehäuse befreit ist und ersetzt werden kann.



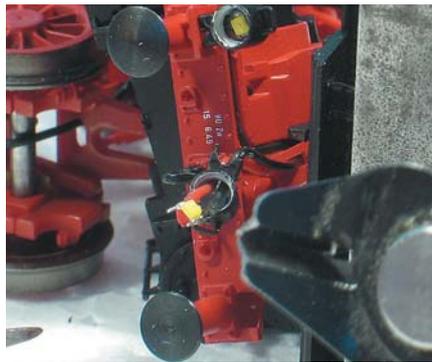
Erwischt! Nun kann die LED aufgerichtet werden und ...



Gelötet wird mit einem Hitzeschutz. Die andere Laterne hat die Prozedur schon hinter sich.



Vor dem Einfädeln der neuen LED werden überstehende Drähtchen abgeknipst.



Die neue Beleuchtung hat den Funktionstest vor der weiteren Montage bestanden.



Weißer LEDs für Modell-Loks

Beleuchtungs-LEDs in H0-Modellen sind meist SMD-Typen (surface mounted devices – oberflächenmontierte Bauteile) und können leicht ausgetauscht werden. Gängige Baugrößen sind 1206 (3,2 x 1,6 mm), 0805 (2,0 x 1,25 mm) und 0603 (1,6 x 0,8 mm). SMD-LEDs mit warmweißem Licht sind u.a. von Thomas Herz (www.led-shop24.de, Yol-dal-Typen) oder Darisus GmbH (www.darisus.de, OEM-Typen) erhältlich.



Das auf Weinert-Basis entstandene Modell der DR-Lok 91 6493 vor einem der in der Altmark typischen Kiefernwälder.

Altmark-Veteranin in H0

Von den 213 für deutsche Kleinbahnen gebauten Elna-Lokomotiven landete ein großer Teil nach dem Krieg bei der DR. Hier wurden sie in die Baureihengruppen 91 und 92 eingereiht und blieben bis in die siebziger Jahre im Einsatz, vornehmlich in der Altmark. Eine dieser langlebigen Loks war die 91 6493, eine Elna 5. Sie lässt sich auf Basis des Weinert-Bausatzes exakt nachbilden.

Den Ausschlag, die 91 6493 als Vorbild zu wählen, gab das verfügbare Bildmaterial – auch wenn manche Details der Lokführerseite auf den Fotos meiner Sammlung meist nur zu erahnen sind. Der Bau des Weinert-Modells wurde im April-Journal 2004 beschrieben. Dem ist nichts hinzuzufügen. Hier geht es um die spezifischen Details sowie die Probleme, die beim Nachbau eines konkreten Vorbilds auftreten können.

So hat Weinert zwar diverse Details wunderschön nachgebildet, für meine Maschine waren sie jedoch leider nicht vorbildge-

recht. Dazu gehörten vor allem die Nietensimitationen an Führerhaus und Kohlenkasten. Sie waren oberhalb des Umlaufs mit feinem Schleifpapier komplett zu entfernen. Die entstandenen Riefen wurden mit einem Glashaar-Radierer geglättet. Des Weiteren wurden der Kohlenkasten geleert und die Wandungen im oberen Bereich etwas geschwächt.

Auch der Platz für die Luftpumpe stimmte nicht. Bei der 91 6493 saß sie auf der Lokführerseite direkt vor dem Führerhaus – ein Bereich, für den ich kein Vorbildfoto hatte. Doch bei der Schwesterlok 304 der Genth-

ner Kleinbahn (91 6495) saß das Bauteil nicht auf dem Umlauf, sondern etwas tiefer. Für die Hochdruckstufe war daher ein Durchbruch erforderlich. Leider jedoch lief die Stellstange für die Steuerung hinter dem Halter der Luftpumpe entlang. Also mussten zunächst die entsprechenden Bauteile der Steuerung montiert werden, jedoch ohne sie zu verkleben. Anschließend konnte der Durchbruch im Umlauf vorgebohrt und mit der Rundfeile den Konturen der Luftpumpe angepasst werden. Jetzt konnte ich diese durchstecken und mit eingebauter Stellstange die Position der



Zugkreuzung in einem Unterwegsbahnhof. Im schräg einfallenden Nachmittagslicht kommen die Details der Lok gut zur Geltung.

Bohrung für den Befestigungszapfen festlegen. Nachdem diese eingebracht war, wurden Stellstange und Luftpumpe mit Sekundenkleber festgeklebt.

Am Kessel konnten Griffstangen, Sandfallrohre und Leitern wie in der Bauanleitung vorgesehen montiert werden, ebenso der Wasserkasten mit den Einfüllstutzen sowie die lokführerseitige Speiseleitung. Danach wurden solche Bauteile angebaut, die keinen Einfluss auf die Gestaltung der Heizerseite hatten: Sicherheitsventil (Günther 1440), Dampfpeife (Weinert 8356) und Druckluftläutewerk (Weinert 8363). Alle wurden mit Leitungen und Anstellstangen versehen. Dann war die Heizerseite an der Reihe. Hier war mehr zu tun.

91 6493 war bei der DR mit einer Vorwärmanlage ausgerüstet. Den passenden Weißmetall-Vorwärmer lieferte die Bastelkiste, die Speisepumpe stammt von Weinert (8409). Auch ein Einheitsturbogenerator (Weinert 8456) war nötig. Anschließend konnten die Dampf- und Wasserleitungen auf der Heizerseite verlegt werden. Hier bestand die Herausforderung weniger in der Rekonstruktion

der Leitungsverläufe, als vielmehr darin, mit den Leitungen um alle Ecken und hinter dem Vorwärmer durchzukommen.

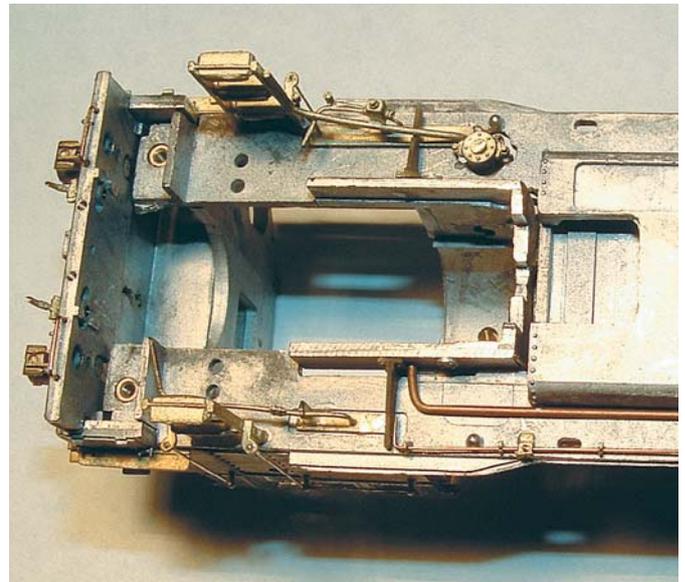
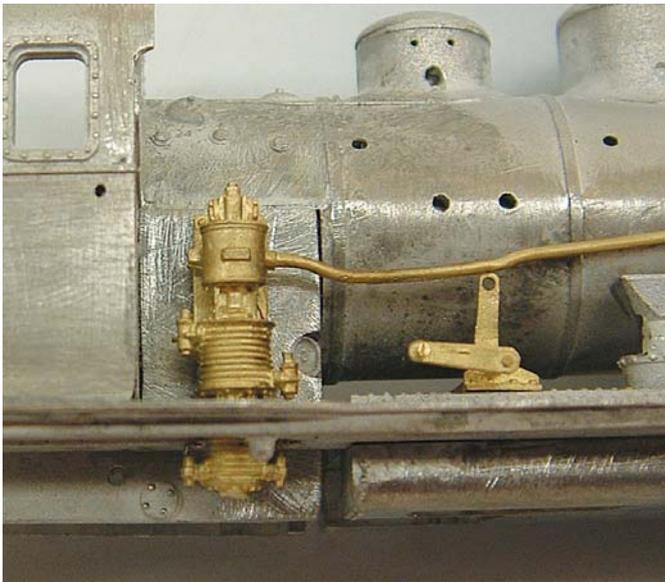
Ein charakteristisches Bauteil fast aller Dampflokomotiven auf den altmärkischen Kleinbahnstrecken war die Pulsometeranlage. Sie erlaubte, Wasser aus Bächen, Teichen oder Brunnen zu fassen. Bei der 91 6493 war der Pulsometer auf dem rechten Wasserkasten montiert. Wie man eine Pulsometeranlage baut, ist in EJ 09/2001 oder unter www.altmarkschiene.de nachzulesen. Für die Düse habe ich ein Luftsaugeventil mit einem Anstellventil aus dem Weinert-Satz 8207 kombiniert. Das Anstellventil befindet sich direkt am Dampfdom. Auf dem Wasserkasten verläuft die Saugleitung. Die Wasserleitungen bestehen aus Messingdraht mit einem Durchmesser von 1 mm, die Dampfleitungen aus Messingdraht mit 0,5 mm Durchmesser.

Leicht nachzubilden war das Dreilicht-Spitzensignal. Vorne habe ich eine Reichsbahnlaternen von Weinert (9024) verwendet, am Kohlenkasten ein DB-Spitzenlicht (Weinert 9025), das dem nicht definierbaren Original zumindest ähnelt.

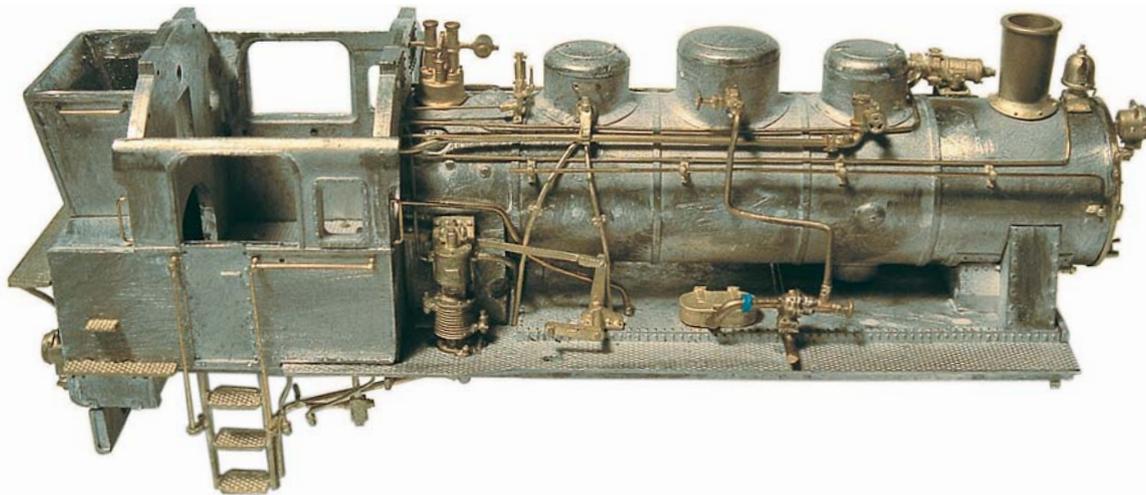
Am Fahrwerk der Weinert-Elna gibt es für mich in Sachen Höchstgeschwindigkeit und Bogenläufigkeit nichts zu bemängeln. Allerdings kippte die Lok bei Rückwärtsfahrt um die erste Kuppelachse. Grund war die Abfederung der Treibradsätze in Verbindung mit dem Höhenspiel des Vorläufers. Das lässt sich beseitigen, indem man dem ersten Kuppel- und dem Treibradsatz die Federung nimmt und sie festlegt. Will man die Lager nicht mit Sekundenkleber fixieren (etwa weil man die Radsätze vielleicht noch einmal ausbauen muss), kann man 0,8 mm starken Messingdraht in Längsrichtung auf die Federpakete löten und so den Achslagern ihr Höhenspiel nehmen. Gegebenenfalls kann der Messingdraht mit ein paar Feilstrichen angepasst werden.

Das Höhenspiel der Vorläuferdeichsel habe ich mit einem Stück 2-mm-Rundmessing fast beseitigt, das in die Rahmenwangen gepasst wurde. Jetzt kann das Fahrwerk zwar keine abrupten Neigungswechsel mehr meistern, macht aber in der Ebene einer hervorragende Figur.

Für Betriebsbahner wie mich erfreulich ist, dass Weinert dem Bausatz bereits Kulis-



Eine Kleinigkeit, die beim Nachbau einer spezifischen Lok aber wichtig ist: Die Luftpumpe ragt durch den Umlauf, weswegen dieser durchbohrt und ausgefeilt werden musste. Rechts oben sind außer der Pumpe auch die Leitungsverläufe unter dem Umlauf zu sehen.



Die noch unlackierte Lokführerseite des Gehäuses. Gut zu erkennen sind die etwas knifflige Führung der Stellstange hinter der Luftpumpe sowie der Eigenbau-Pulsometer auf dem Umlauf.

senführungen für Kurzkupplungen beigelegt hat, die sich in den Rahmen kleben lassen. Allerdings besaß die 91 6493 einen Hauptluftbehälter (Weinert 8925), dessen Montage die Funktion der Kupplungsaufnahme beeinträchtigen würde. Deswegen habe ich ihn und seine beiliegende Halterung mit einem entsprechend dimensionierten Ausschnitt versehen. Die verlöteten Bauteile wurden dann schräg von hinten zwischen die Rahmenwangen eingeführt und verklebt.

Auf der Heizerseite wurde noch die Heizdampfleitung zur vorderen Pufferbohle aus 0,8-mm-Messingdraht nachgebildet. Die Heizkupplung selbst fiel dem Seitenspiel des NEM-Schachts zum Opfer.

Geändert wurde auch die Gehäusebefestigung. Sie besteht aus zwei Schraubverbindungen sowie den Hängeeisen. Gemäß Bauanleitung sollen diese sowohl auf einem Zapfen der Aufwerfhebel gelagert werden als auch auf einem angegossenen Bolzen der Schieberschubstangen – eine schlimme Fummelei bei jedem Abnehmen des Gehäuses. Also habe ich die Bolzen an den Schieberschubstangen entfernt und die Hängeeisen mit einem Tröpfchen

Sekundenkleber dauerhaft am Aufwerfhebel fixiert. Nun enden sie zwar im Leeren, was aber kaum auffällt und die Nerven schont.

Beim Lackieren gehe ich von dem Grundsatz aus, dass sich das Modell erst einmal in einem fabrikneuen Zustand präsentieren muss. Dann werden die Betriebsspuren angebracht, für die Vorbildfotos als Muster dienen. Bemalt wird von innen nach außen, wobei am Fahrwerk die Steuerung noch nicht montiert ist. Als Palette verwende ich den Deckel eines Konservenglases. Darin werden matte Farbtöne (Schwarz, Braun, Gelb, Grau) gemischt und mit ihnen Rahmen, Räder und Zylinder betupft. So ergibt sich ein unregelmäßiger Farbauftrag mit verschiedenen Schattierungen. Die Farbe kann nach dem Antrocknen an exponierten Stellen mit Verdünnung abgewaschen werden, um auf diese Weise eine geputzte Partie darzustellen. Die Radsterne bekamen einen Überzug aus glänzendem, stark verdünntem Schwarz. An den Zylindern habe ich etwas mehr Braun eingesetzt.

Rußige und verstaubte Bereiche des Gehäuses (Kesselscheitel, Schornstein, Führerhausdach, schwer erreichbare Stellen) habe

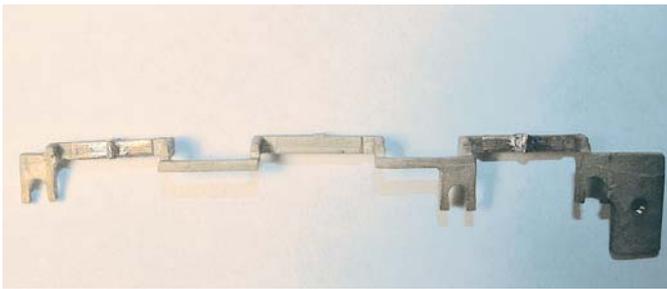
ich zunächst satt mit Verdünnung eingestrichen und in diese dann die Farbe (Mattgrau, Mattbraun, Mattschwarz) hineinlaufen lassen. Dabei sollte man sehr vorsichtig vorgehen. Ein Zuviel ist nicht immer leicht korrigierbar. Stellen, die oft mit Wasser in Kontakt kommen, kann man mit stark verdünnter weiß-brauner Farbe bestreichen. Die Pufferteller erhalten einen „Fettklecks“ aus glänzendem Schwarz gemischt mit etwas Silber und Braun. Den Abschluss der Lackierarbeiten bilden das Auslegen der Laternen mit weißer Farbe und der Anstrich der Steckdosen der Lichtleitungen in Gelb.

Nach dem Trocknen der Farbe wurde die Ätzbeschriftung (von www.preussenmodelle-berlin.de) freigelegt. Danach wurden die Schiebbild-Beschriftungen und die Blitzpfeile aufgebracht sowie die Lampen verglast. Die Scheiben habe ich mit farblosem Lack eingeklebt. In den Kohlenkasten kamen ein paar Bröckchen echter Steinkohle. Auch das Preiser-Lokpersonal musste einige farbliche Verbesserungen erdulden, bevor ich es in den Führerstand eingeklebt habe. □

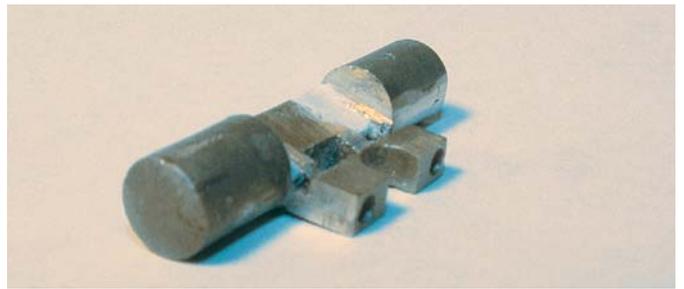
TEXT UND FOTOS JÖRG LIST



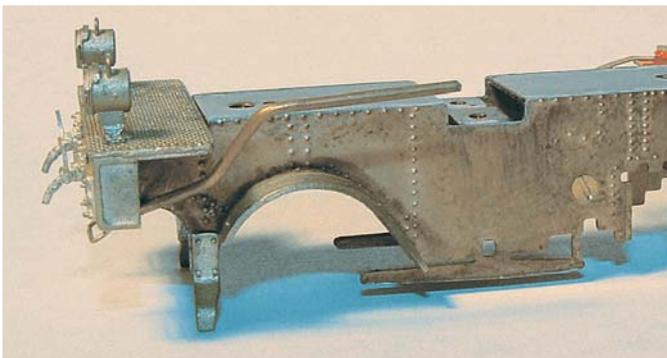
Die Lok am Ladegleis eines Unterwegsbahnhofs. Aus dieser Perspektive gut zu sehen sind der Vorwärmer, die Speisepumpe sowie der Luftbehälter.



Auf die Federpakete des ersten Kuppelradsatzes und des Treibradsatzes wurde 0,8-mm-Messingdraht gelötet. Der mittlere Radsatz bleibt gefedert.



Der Luftbehälter und seine Halterung mussten in der Mitte ausgefeilt werden, um das Kupplungsspiel nicht zu behindern.



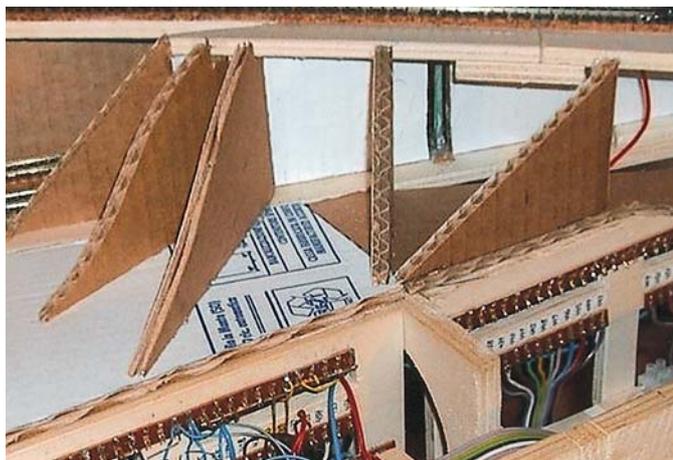
Am vorderen Rahmen fallen die Nachbildung der Leitung für den Heizdampf sowie die gekappten Luftschläuche auf.



Der geleerte Kohlenkasten von oben. Die Kanten des Blechaufsatzes wurden etwas schmaler gefeilt.



Der Kohlenkasten hat ein drittes Spitzenlicht bekommen. Gut zu erkennen ist auch die hell verspachtelte Bohrung am Hauptluftbehälter.



Die Geländespanten aus kräftigem Obstkisten-Karton sind gesetzt
Aufgeleimtes Küchenkrepp bildet die Gelände-haut.



Schaumstoff- und Styroporschnipsel füllen die Zwischenräume.
Die fertige Partie.



Geländebau light

Wer seine Anlage oder sein Diorama öfter transportieren muss, freut sich über jedes beim Bau gesparte Gramm. Mit dieser Methode lässt sich leicht, schnell und günstig bauen.

Die meisten Anlagen oder Dioramen habe ich mit der Maschendraht-Methode gebaut. Weil ich mich dabei immer wieder über die beim Schneiden und Ausbessern abfallenden Drahtstückchen geärgert habe, die sich stets an den unpassendsten Stellen des Gleisbereichs wiederfinden, habe ich mich nach Alternativen umgesehen. Dabei fiel die Methode „Gipsbinde“ durch, denn der Anfall von Staub und Material, besonders bei Reparaturen oder Ergänzungen ist doch nicht unerheblich. Zudem werden größere Anlageteile recht schwer. Die in jüngster Zeit propagierte Styrodur-Technik hat viele Vorteile und eignet sich für den Grundaufbau genauso wie für Reparaturen, ist aber ebenfalls eher kostspielig.

Schließlich bin ich auf die im Folgenden vorgeschlagene Methode „Karton mit Haut“ gekommen. Sie ist sehr schnell darstellbar, umweltfreundlich und das Produkt erfüllt alle Anforderungen an Stabilität, Oberfläche und Verarbeitbarkeit. Zudem ist es recht leicht.

- Der mehrlagige Karton einer Obstkiste aus dem Supermarkt dient dazu, Öffnungen abzudecken und liefert die Geländespanten. Die einzelnen Teile werden mit dem Bastelmesser, mit der Laubsäge oder einer Dekupiersäge vorbereitet und mit der Heißklebepistole auf die offenen Rahmen des Grundgestells geklebt.

- Dann werden die Hohlräume zwischen den Spanten ausgefüllt mit beliebigen Formteilen aus Styropor, Styrodur oder anderem geschäumten Material, das beim Verpacken von zerbrechlicher Ware verwendet wird. Jedes Teil erhält vor dem Einsetzen einen Klebepunkt, offene Kartonkanten werden mit einem Abdeckband abgeklebt, um Beschädigungen zu vermeiden.

- Im nächsten Schritt wird ein passend zugeschnittenes Stück einer Raufasertapete an den Rändern mit den Kartonkanten und Flächen heiß verklebt. Durch Andrücken und Unterfüllen von Formteilen können gewünschte Geländeformen vorbereitet werden.

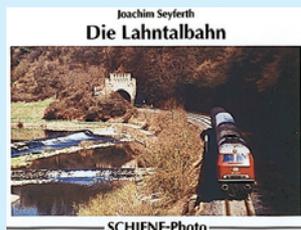
- Um eine geschlossene und stabile Landschaftshaut zu erhalten, werden satt in einem 1:4-Gemisch aus Weißleim und Wasser getränkte Streifen Küchenkrepp in mehreren Lagen auf die Tapetenflächen gelegt. Die Kanten und Ecken glättet man mit dem Leimpinsel. Nach einem Tag Trockenzeit ist ein fester und strukturierter Untergrund entstanden. Den vorderen Teil lässt man abnehmbar, um dort einen bei Störfällen leicht zugänglichen Kabelkanal unterbringen zu können.

Es ist in diesem Zustand eine Oberfläche entstanden, die sich mit der durch andere Techniken erzeugten messen kann. Nun ist die Detaillierung an der Reihe. Sinnvollerweise wird die weiße Fläche zunächst mit Umbra (aus dem Malkasten) grundiert, dann Streumaterial verteilt. Bäume lassen sich leicht in ein mit einem Nagel in die harte Oberfläche gestoßenes Loch setzen und mit Heißkleber fixieren. □

TEXT UND FOTOS WALTER RAUFFER

(Füllseite)

EMPFEHLUNG DES MONATS



SCHIENE-Photo: Das Tunnelbuch • Die Lahntalbahn

Viele Jahre sind vergangen seit der letzten Publikation in der Reihe SCHIENE-Photo. Jetzt hat Joachim Seyferth endlich nachgelegt und präsentiert mit Nr. 6 „Das Tunnelbuch“ und Nr. 7 „Die Lahntalbahn“ gleich zwei prachtvolle Bildbände auf einen Schlag.

Eisenbahn ist Tunnel, lautet das Motto für Band 6. Wer Joachim Seyferth oder einen der früheren SCHIENE-Photo-Bände kennt, ahnt schon, dass es hier um mehr als Standardmotive von aus Tunnels herausfahrenden Zügen geht. Wie facettenreich das Thema Tunnel tatsächlich dargestellt ist, räumt dann nicht nur jeden Zweifel aus, ob das Tunnel-Motto für einen ganzen Bildband taugt – es wird möglicherweise sogar Kenner und Bewunderer der Seyferth'schen Foto-Philosophie überraschen. So bereichern zwar – wie bei SCHIENE-Photo und anderen Publikationen aus dem Joachim Seyferth Verlag üblich – bei vielen Aufnahmen von Seyferth selbst wie auch bei Bildern anderer Fotografen Menschen die Motive, beleben die Blicke auf die unscheinbaren Details am Rande das Spektrum, und akzentuiert wie bei Seyferth gewohnt sind auch die Bildtexte gehalten. Erstaunlich ist aber doch, wie vielseitig sich der eigentliche Kern der Sache, nämlich „Zug und Röhre“, darstellt, weil hinter der Kamera mitgedacht oder sowieso über den vermeintlichen Tellerrand der Thematik hinaus belichtet wurde. Entsprechend prägnante

Farb- und Schwarzweißbilder von 1960 bis heute bieten dem Betrachter Sehgenuss erster Güte. Eisenbahn & Tunnel, das weiß man mit Seyferths Tunnelbuch jetzt, ist definitiv viel mehr als das sattem bekannte, klinisch saubere Schönwetterfoto mit frisch gewaschener roter Lok am Bett-Tunnelportal zwischen Oberwesel und St. Goar. Allein das Bild des Dampflokfans im schönsten 70er-Jahre-Outfit, der am Kinderbeuerner Tunnel mit Kassettenspieler den 44er-Sound auf der Mosel-Bergstrecke festhält, ist schon (fast) den ganzen Band wert ...

Wer am Tunnelbuch Gefallen findet, kommt auch am Band über die Lahntalbahn nicht vorbei. Grundsätzlich Gesagtes von oben gilt natürlich auch für diese faszinierende visuelle Hommage an eine der schönsten Bahnstrecken. Klischees üblicher Streckenporträts, wie Skizzen irgendwelcher Bahnhofsgleise (was keiner wirklich braucht) oder seitenlanger Zahlensalate zu jedem Kilometer, sind hier nicht zu finden. Dafür über 120 ausdrucksstarke Fotos, denen man die einfühlsame Auswahl förmlich ansieht und die man in den Abhandlungen konventioneller Strickart vergeblich sucht. Auch wer glaubt, zur Lahntalbahn alles gesehen zu haben, wird der Strecke mit diesem SCHIENE-Buch noch einmal neue Perspektiven abgewinnen. Einziger konzeptioneller Unterschied zum Tunnelbuch ist ein Essay, wie man es auch von anderen – zurzeit vergriffenen – Bänden der Reihe kennt.

Fazit: Beide Bücher sind niveauvolle Weihnachtsgeschenke für Bahn- und Fotofreunde – oder man schenkt sie sich selber. GZ

Joachim Seyferth: Das Tunnelbuch. Band Nr. 6 der Reihe SCHIENE-Photo. 144 Seiten, 66 Farb- und 68 Schwarzweißfotos (Duoton), gebunden, Format 19 x 25 cm. Joachim Seyferth Verlag, Wiesbaden, 2006.

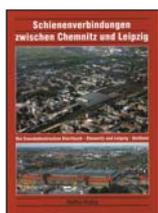
ISBN 10: 3-926669-06-3 / ISBN 13: 978-3-926669-06-3 · € 32,00

Joachim Seyferth: Die Lahntalbahn. Band Nr. 7 der Reihe SCHIENE-Photo. 144 Seiten, 64 Farb- und 67 Schwarzweißfotos (Duoton), gebunden, Format 19 x 25 cm. Joachim Seyferth Verlag, Wiesbaden, 2006.

ISBN 10: 3-926669-07-1 / ISBN 13: 978-3-926669-07-0 · € 32,00

Schienenverbindungen Chemnitz–Leipzig

Die Messestadt Leipzig erhielt bereits am 24. April 1837, zwei Jahre nach der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn, ihren



ersten Bahnanschluss. Das industriereichere Chemnitz musste etwas länger warten: Am 1. September 1852 erreichte der

Schienenstrang von Riesa kommend auch die Stadt am Erzgebirgsrand. Damit waren beide Zentren durch das neue Verkehrsmittel verbunden.

Auf Drängen der Industriegemeinden nördlich von Chemnitz und der Braunkohlenabbaugebiete südlich von Leipzig konnte schließlich 1872 die neue Strecke Chemnitz–Kieritzsch eröffnet werden. Aber auch das Gebiet zwischen Geithain und Leipzig wollte von einem Bahnanschluss profitieren. Doch erst nach unzähligen Peti-

tionen kam es 1887 zur Eröffnung der gewünschten Linie. Diese Direktverbindung über Bad Lausick entwickelte sich rasch zur bedeutungsvolleren für den Reiseverkehr und brachte den erhofften Aufschwung für das Städtchen. Ein herber Rückschritt war der Abbau des zweiten Gleises nach dem verlorenen Zweiten Weltkrieg. Immer größere Transportleistungen und unterlassene Streckensanierung führten schließlich zum Niedergang der Reisekultur. Erst nach grundlegender Sanierung der Strecke kann die Bahn wettbewerbsfähige Fahrzeiten anbieten. Die historische Entwicklung ist detailreich beschrieben und mit teils unveröffentlichten Fotos illustriert.

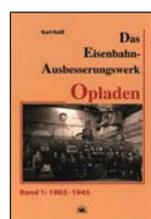
Steffen Kluttig: Schienenverbindungen zwischen Chemnitz und Leipzig. Die Eisenbahnstrecken Kieritzsch–Chemnitz und Leipzig–Geithain. 192 Seiten, zahlreiche, bisher unveröffentlichte Bilddokumente, gebunden, Format 28,5 x 22,5 cm. Bildverlag Böttger GbR, Witzschdorf, 2006.

ISBN 3-9377496-17-3 · € 29,80

Das Ausbesserungswerk Opladen, Band 1

Zentraler Bestandteil der Eisenbahn(er)stadt Opladen war das im Jahr 2003 geschlossene Ausbesserungswerk, das im Laufe seiner wechselvollen einhundertjährigen Geschichte nicht nur stets ein Garant für Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit war, sondern überdies auch Generationen von Familien Arbeit bot.

Die Chronik vermittelt dank zahlreicher Abbildungen und Quellentexte einen detaillierten Überblick über die Entstehung und Entwicklung des Werks von seiner



Inbetriebnahme als „Königliche Eisenbahnhauptwerkstätte Opladen“ im Jahr 1903 bis zur weitgehenden Zerstörung gegen Ende des Zweiten Weltkriegs. Neben der Betrachtung sich wandelnder Aufgabenschwerpunkte bzw. baulicher und technischer Verän-

derungen soll dabei auch an die Menschen erinnert werden, deren aufopferungsvolle Arbeit den hervorragenden Ruf des Werks begründet hat.

Der erste Band beinhaltet die Entwicklung bis 1945, die Fortsetzung ist in Vorbereitung.

Kurt Kaiß: Das Eisenbahnausbesserungswerk Opladen. Band 1: 1903–1945. 94 Seiten, ca. 130 Abbildungen, gebunden, Format 21,5 x 30,5 cm. Verlag A. Kaiß, Leichlingen, 2006.

ISBN 3-9809357-1-X · € 18,80

MIBA-Extra: Modellbahn digital

Die MIBA-Extra-Ausgaben zur digitalen Technik und Ausstattung von Modellbahn-Anlagen gehören gleichsam zu den „jungen Klassikern“ der einschlägigen Literatur – soeben ist bereits die siebte Ausgabe erschienen. Einmal mehr geht es um die beinahe unübersehbar vielfältigen Möglichkeiten, die moderne Digitalsysteme und der

PC der traditionsreichen Modellbahn bieten. Wie gewohnt, findet sich hier ein Füllhorn an aktuellen Übersichten, Neuheiten-Vorstellungen, Praxishinweisen und Erfahrungsbereichten, Umbauvorschlägen und Selbstbautipps.



Einen Schwerpunkt bilden

Digital-Zentralen und ihr Leistungsumfang. Der Knüller der neuesten Extra-Ausgabe ist jedoch die beiliegende DVD-ROM, die nicht nur – wie gewohnt – massenweise Free- und Shareware, Demover-sionen und Bildschirmschoner für Modelleisenbahner enthält, sondern über 35 Minuten Filmbeiträge zum Heftinhalt sowie als Bonusmaterial weitere 40 Minuten Trailer und Filmausschnitte von MIBA-Videos.

Wer sich mit der Digitalisierung seiner Modelle oder seiner Anlage befasst, wird an diesem MIBA-Extra nicht vorbeikommen!

MIBA-Redaktion: Modellbahn digital. MIBA-Extra, Ausgabe 7. 116 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, über 250 Abbildungen, mit Begleit-DVD-ROM. VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, MIBA-Verlag, Nürnberg, 2006. ISSN 0938-1755 · € 12,-

Die faszinierende Welt der Schienen

Sie startete als Pausenfüller und wurde zum TV-Liebling der deutschen Eisenbahnfans: Die Sendung „Eisenbahn-Romantik“ im



SWR 3. Jeden Sonntag um 16 Uhr berichtet Hagen von Ortloff aus der faszinierenden Welt der Schienen.

Rechtzeitig zum 15-jährigen Jubiläum der beliebten Fernsehsendung präsentiert der Moderator die schönsten Geschichten aus der Sendung in

einem farbenprächtigen Buch – Fernweh inklusive.

Begeben Sie sich auf eine eindrucksvolle Bahnreise – zum Beispiel mit Chinas faszinierenden Dampflokomotiven am Jingpeng-Pass, dem Expresszug durch Südwesafrika oder dem Bummelzug von Abreschviller. Lernen Sie die wunderschöne Schienenwelt der Isle of Man und die romantische Schmalspurbahn im Erzgebirge kennen. Reisen Sie mit dem Zug über den Gotthard – jede der Geschichten wird Sie in den Bann der Schienenwelt ziehen.

Wie von der Fernsehsendung gewohnt, gelingt es Hagen von Ortloff auch in Buchform, voller Charme Erlebnisse von den schönsten Bahnstrecken der Welt zu vermitteln.

Hagen v. Ortloff (Hrsg.): Eisenbahn-Romantik. Die faszinierende Welt der Schienen. 160 Seiten, 130 Farbfotos, Hardcover, Format 17,3 x 24,5 cm. Schlütersche Verlagsgesellschaft, Hannover, 2006. ISBN 3-89993-724-4 · € 16,90

Gleispläne für Märklin-Anlagen

Der Softwarehersteller modellplan aus Göppingen hat drei neue CDs mit je 30 Anlagenvorschlägen für Märklin-C- und-K-Gleis vorgestellt. Die 2,0 bis 3,0 m, 3,0 bis 4,0 m und 4,0 bis 7,0 m großen Layouts sind vollständig mit Bebauung und 3D-Ansicht farbig ausgeführt. Zur Speicherung wählte modellplan das bewährte WinTrack-Datenformat. Das auch auf den CDs zu findende Betrachtungsprogramm dazu erlaubt die Nutzung auch ohne installierte WinTrack-Vollversion.



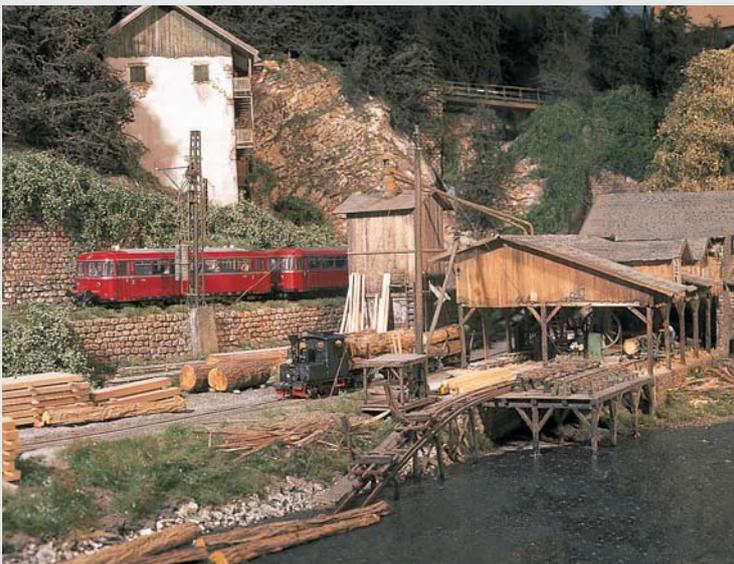
Gleispläne 3106, 3107, 3108. Für PCs ab Pentium mit 32 MB RAM oder mehr, Betriebssystem Windows 98 oder jünger. modellplan GbR, 73037 Göppingen, www.modellplan.de je € 19,90

– Anzeigen –

Themen im Eisenbahn-Journal 2/2007



- Mehr als ein Blick in die Röhre
Kaiser-Wilhelm-Tunnel



- Die Traumanlage der Kölner Ausstellung
Dreimühlen

Außerdem sind folgende Themen geplant:

- Historie: Damals in Lauda
- Vorbild und Modell: E 10.3, Dampflok 19.10, Donnerbüchsen-Ahne
- Modellbauwettbewerb: Ergebnis im Überblick und erstes Anlagenporträt sowie Preußischer Frühling/Teil 4, Bastelpraxis und vieles mehr

EJ 2/07 erscheint am **24. Januar 2007**

(Aus Aktualitätsgründen etc. können sich einzelne Themen verschieben.)

Eisenbahn-Journal

Gegründet von H. Merker
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH,
Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-33
E-Mail: redaktion@eisenbahn-journal.de
Internet: www.eisenbahn-journal.de

CHEFREDAKTEUR:

Gerhard Zimmermann (Durchwahl -18)

REDAKTION:

Dr. Christoph Kutter (Durchwahl-27)

Andreas Ritz (Durchwahl -32)

Tobias Pütz (Durchwahl -17)

LAYOUT:

G. Zimmermann, C. Kutter, T. Pütz

TECHNISCHE HERSTELLUNG:

Regina Doll (Durchwahl -26)

AUTOREN UND FOTOGRAFEN:

Reinhold Barkhoff, Bernd Beck, Jürgen-Ulrich Ebel, Korbinian Fleischer, Robert Fritsche, Emilio Ganzerla, Robin Garn, Karl Gebele, Christian Gerech, Michael Giegold, Manfred Grauer (Lektorat), Jürgen Hörstel, Stefan und Birgit Hörth, Helge Hufschläger, Urs Jossi, Bruno Kaiser, Udo Kandler, Rolf Knipper, Konrad Koschinski, Wolfgang Langmesser, Michael Meinhold, Beat Moser, Horst J. Obermayer, Thorsten Reichert, Ferdinand v. Rüden, Helge Scholz, Manfred Weisbrod, Malte Werning

Verlagsgruppe Bahn GmbH



Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-33

GESCHÄFTSFÜHRUNG:

Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger

VERLAGSLEITUNG:

Thomas Hilge (Durchwahl -30)

ANZEIGENLEITUNG:

Elke Albrecht (Durchwahl -15)

ANZEIGENSATZ UND -LAYOUT:

Evelyn Freimann (Durchwahl -19)

VERTRIEBSLEITUNG:

Andrea Schuchhardt (E-Mail: as@vgbahn.de)

VERTRIEB & AUFTRAGSANNAHME:

Elisabeth Menhofer (Durchwahl -34), Petra Willkomm

(Durchwahl -28), Petra Schwarzenfelder (Durchwahl -35),

Ingrid Haider (Durchwahl -36)

E-Mail: bestellung@vgbahn.de

AUSSENDIENST & MESSEN:

Christoph Kirchner (Durchwahl -31), Ulrich Paul

VERTRIEB EINZELVERKAUF:

MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb GmbH & Co. KG,

Breslauer Straße 5, D-85386 Eching/München,

Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

ABO-SERVICE:

PMS Presse Marketing Services GmbH & Co. KG,

Adlerstr. 22, 40211 Düsseldorf,

Tel. 0211/69 07 89-0, Fax 0211/69 07 89-80

ERSCHEINUNGSWEISE UND BEZUG:

Monatlich, pro Ausgabe € 7,40 (D), € 8,15 (A), sfr 14,80

Jahresabonnement € 78,00 (Inland), € 99,60 (Ausland)

Jahresabonnement plus Messe-Ausgabe

€ 84,50 (Inland), € 107,90 (Ausland).

Das Abonnement gilt bis auf Widerruf,

es kann jederzeit gekündigt werden.

BANKVERBINDUNG:

Westfalenbank Bochum Konto 10008125, BLZ 430 200 00

LITHO:

WASO PPS, Adlerstr. 22, 40211 Düsseldorf

DRUCK:

L. N. Schaffrath DruckMedien, Marktweg 42-50, 47608 Geldern

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Bei Einsendung von Fotos und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Anfragen können i. d. R. nicht individuell beantwortet werden; bei Allgemeininteresse erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung oder Abdruck als Leserbrief. Eine Anzeigenabrechnung behalten wir uns vor. Zzt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 17 vom 1.1.2007.

Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

Kontrollierte und veröffentlichte Auflage durch IVW



Mitglied der Ferpress
(Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung)



ISSN 0720-051X 33. Jahrgang