

Eisenbahn JOURNAL Januar 2003

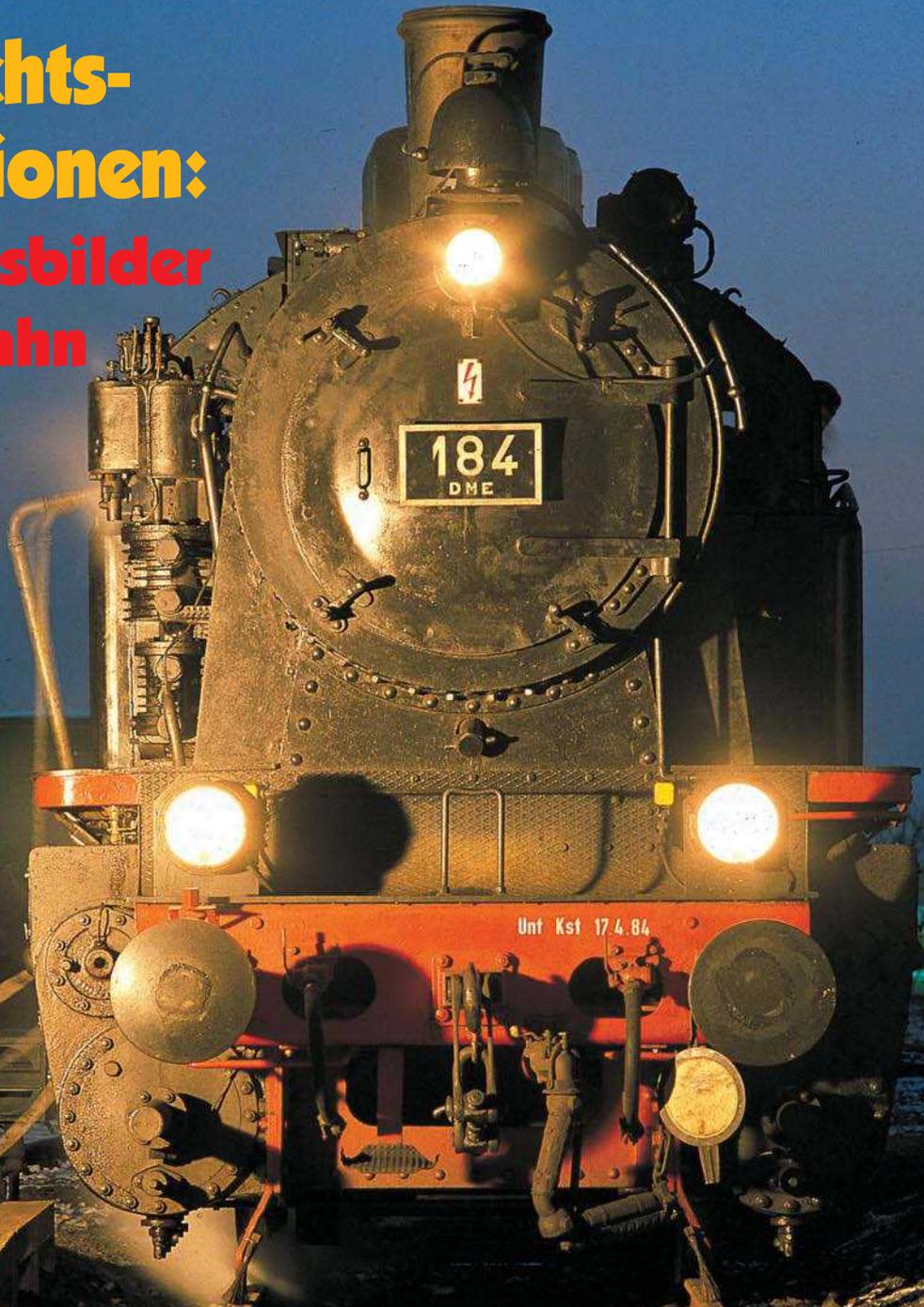
Deutschland € 7,40 Österreich: € 8,45 BeNeLux: € 8,75 Italien: € 9,80 Portugal: € 9,50 Finnland: € 10,90 Schweiz: sfr 14,50

B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

Januar
1/2003

**Weihnachts-
Impressionen:
Stimmungsbilder
bei der Bahn**



Neue Modelle rechtzeitig zum Fest:
**BR 81 Fleischmann, BR 044 Roco, BR 45 Liliput,
V 15 Brawa, E 63 Piko, BR 185 Roco und Piko-Hobby**



Editorial

Fast kann man es schon nicht mehr hören: Allerorten ergehen Sparforderungen, werden Sparzwänge regelrecht beschworen, fühlt sich der Eine oder Andere gar bemüßigt (ob zutreffend oder nicht), an die berühmt-berüchtigten Maßhalte-Appelle des Wirtschaftswunder-Kanzlers Ludwig Erhardt zu erinnern. „Wenn einer den Kinosaal verlässt, können die Anderen besser sehen“, tönte neulich ein Mann mit Sitz und Stimme in einem namhaften Gremium. Er meinte damit wohl die unleugbare Tatsache, dass längst nicht jedes Unternehmen die gefährlichen Untiefen dieser wirtschaftlichen Krisenzeit ohne Grundberührung oder Bruch durchschiffen wird, was (in der Lesart des zitierten Sprüche-Schmieds) die Mitbewerber dann wohl als Chance begreifen sollen. Man kann es aber auch anders sehen: Bekanntlich belebt Konkurrenz das Geschäft; und wenn *die* ausbleibt, geht das bisweilen halt sehr zu Lasten der Qualität. In der Branche, zu der auch die Verlagsgruppe Bahn und das Eisenbahn-Journal gehören, kann sich gewiss niemand über einen Mangel an Masse beklagen. Auf Ausstellungen und Messen hört sich das aus dem Munde manch eines treuen Lesers dann so an: „Schon wieder ein Sonderheft, noch ein Special – wer soll denn das alles noch überschauen, geschweige denn kaufen und bezahlen? Können ihr nicht ein wenig langsamer machen, damit man nachkommt und nicht auf manchen interessanten Titel verzichten muss?“ Wie, bitteschön, reagiert man auf so eine Frage? Wir haben lange darüber diskutiert und entschieden: Soll unsere vom Leser hochgeschätzte Qualität beibehalten werden, soll unser Programm logisch, überschau- und damit auch erwerbbar bleiben, dann kann eine sinnvolle Beschränkung, die berühmte Konzentration auf Wesentliches, wohl nur ratsam und weise sein. Kurz und gut: Wir präsentieren Ihnen im kommenden Jahr neben unseren 12 Monatsausgaben sechs Sonderbroschüren zu interessanten Themen vom Vorbild, wobei vier „Sonder-Ausgaben“ die beliebten Lokomotivporträts und zwei „Specials“ spezielle Eisenbahnthemen (etwa regionaler Provenienz) enthalten. Die Modellbahner können sich auf sechs Sonderbroschüren freuen, vier zum Thema „Anlagenbau & Planung“, zwei im leuchtend roten Outfit der Reihe „Super-Anlagen“. Falls Sie mitgezählt haben: Das sind je Monat eine Monatsausgabe und eine Sonderbroschüre. Während erstere immer um den 12. erscheint, wird letztere schon ab dem 5. des Monats zu haben sein.

Noch ein Wort zur Harmonie der Weihnachtszeit: Seit fast einem Jahr leben wir in der VGB-Familie und wir leben gut miteinander. Wer uns auf den großen Messeständen mit dem VGB-Turm besucht hat, durfte teilhaben an der entspannten, freundlichen Atmosphäre in unserem Team. Was in Sinsheim und Dortmund vielleicht noch Versuch war – in Leipzig hatten wir dann die ganz große Form gefunden, die sich in Köln fortsetzen ließ. Auch das mit der Lok in Leizig werden wir wiederholen, natürlich nicht mit derselben. Welche dann? Das verraten wir nicht! Nur so viel: Wenn Sie einen Orientierungspunkt in der Flut und Brandung der Branche suchen – bei uns sind Sie richtig! Bis bald also! **FRANZ RITTIK, MARKETING**



Diesellok-Historie: Die V 80 als Wegbereiterin des DB-Diesellok-Typenprogramms, von Konrad Koschinski, ab Seite 10

Inhalt

Vorbild

Bahn-Emotionen: Dienst-Weihnacht	6
Diesellok-Historie: V 80: Die Wegbereiterin	10
Foto-Reportage: Sieben Kilometer Bahn pur	18
Baureihe 58: Die erste deutsche Einheitslok?	22
DR-Dampf vor 20 Jahren: Reko-Revival am Mittellandkanal	24
Altbauloks in Österreich: Abgang der Oldies	28
Schweizer Spezialität: Die Roten Pfeile	30
Eine vergessene Gattung: Latrinenwagen, Teil 3 Langlebige Diener	34

Titel: Stimmungsvolle Weihnachtszeit – auch auf der Schiene. Wie ein Christbaum-Symbol wirkt hier die ELNA 184, die Ende 1986 in Darmstadt-Kranichstein aufgenommen wurde. Abb.: Joachim Seyferth

Super-Anlage: H0-Anlage Vinkeveen mit Windmühlen und Kanälen, vom niederländischen Modelspoorsteam, ab Seite 62

Wir wünschen unseren Lesern
ein frohes Weihnachtsfest,
Gesundheit, Glück und Erfolg
für das Jahr 2003
Verlag und Redaktion



Bitte bestellen Sie rechtzeitig
vor Weihnachten!
Die letzte Auslieferung erfolgt
am 19.12.2002!





DR-Dampf vor 25 Jahren: Reko-Revival mit 41ern am Mittellandkanal, von Helge Scholz, ab Seite 24



Eisenbahnen in der Schweiz: Die Roten Pfeile in diversen Variationen, von Beat Moser, ab Seite 30

Modell

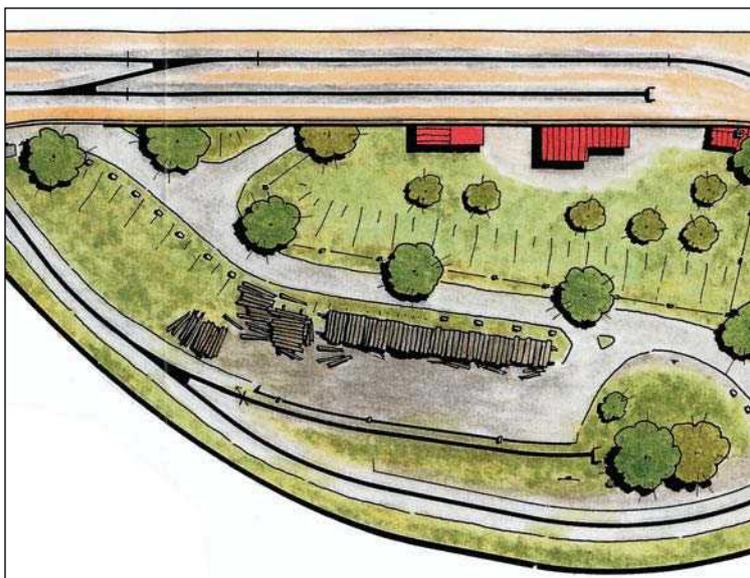
Baureihe 45 in H0 von Liliput: Comeback der Gigantin	54
Baureihe 81 von Fleischmann in H0: Schwarzer Super-Schleicher	56
Neu in H0: BBC-Ausführung der E 63 von Piko Kleiner Elektrohobel / Version Zwei	58
H0-Bausatz von Heico: Eine Wasserstation nach preußischer Bauart	60
H0-Anlage aus den Niederlanden: Gemüseauktion in Venkeveen	62
H0e-Anlage mit viel Selbstbau nach westfälischen Motiven: Station Hövelhof	68
Weihnachtdiorama in H0: Stiii-hille Naacht!	74
H0-Minianlage nach Vorbild: Schwarzenbach A bissl was geht immer ...	80
Quattro Stagione, das Finale – Folge 21: Ein Überführungsbauwerk	84
Seidenstickers Dioramenschätze: Der Anheizplatz von Bezau	88
Reichsbahn-Bayern selbst gebaut: Der Postwagen bayPost 3/10 in H0	90
Bastelpraxis: Fahrraddrainse	93

Rubriken

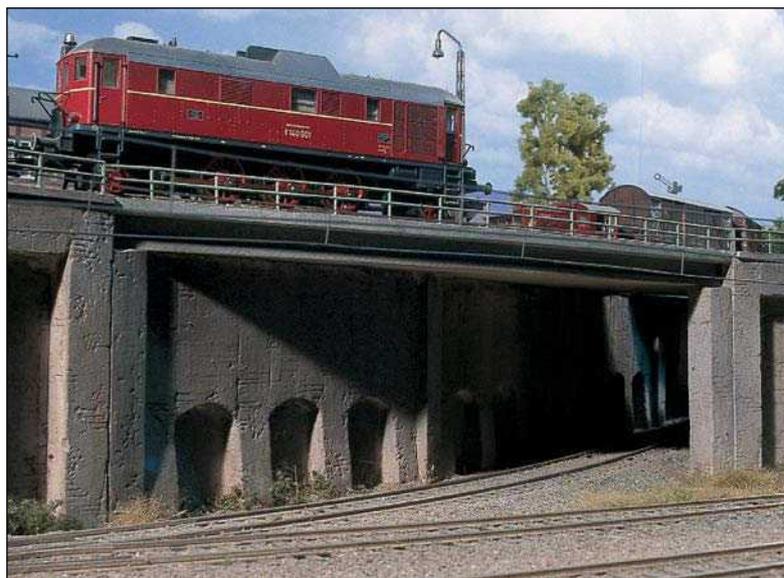
Bahn-Notizen	37
Modell-Neuheiten	46
Mini-Markt	96
Auktionen • Börsen • Märkte	105
Sonderfahrten und Veranstaltungen	105
Fachhändler-Adressen	106
Impressum	108
Bücher-Ecke	110
Bahn-Post	111
Bestellkarten zum Heraustrennen	115

*Abbildungen dieser Doppelseite:
Matussek, Archiv Ritz, Helge Scholz, Bruno Hitz,
EJ-Helge Scholz, Christian Gerecht, Bruno Kaiser*

Anlagenplanung: H0-Minianlage nach Vorbild des Bhf Schwarzenbach, von Christian Gerecht, ab Seite 80



Anlagenbau: Überführungsbauwerke auf der Anlage Quattro Stagioni in H0, von Bruno Kaiser, ab Seite 84





Mehr Stimmung schafft kaum eine andere Jahreszeit: Weihnachten 1986 im Bahnhof Heigenbrücken.

Dienst- Weihnacht

Während adventliche Stimmung im heutigen Bahn-Ambiente nur noch selten zum Ausdruck kommt, brachten zu Bundesbahn-Zeiten Weihnachtsbäume und Lichterschmuck Glanz in dunkle Dezembertage – in Bahnhöfen ebenso wie in den nur für die Eisenbahner zugänglichen Bereichen verschiedener Dienststellen. Ob nun das kleine Bäumchen am Fahrkartenschalter, die Lichtkette am Stellwerksfenster oder jene weithin leuchtenden Christbäume im Gleisvorfeld – alle verströmten eine besondere Atmosphäre voll Ruhe und Besinnlichkeit. Eindrücke

■ VON JOACHIM SEYFERTH (TEXT UND BILDER)



Der gespiegelte Christbaum – oder: Da kann sogar ein Schlussläufer glänzen. Wiesbaden Hbf, 21. Dezember 1983.

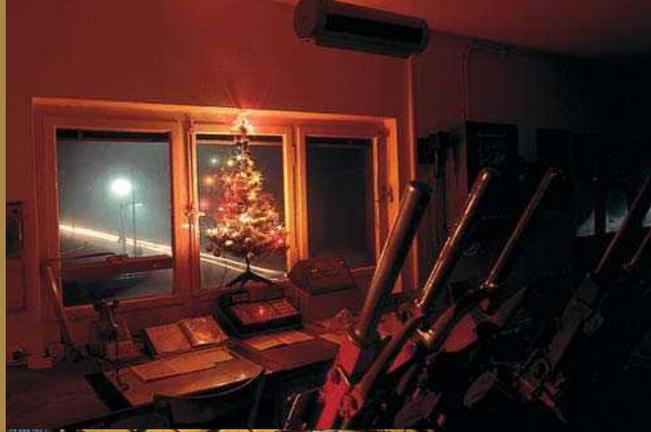


„LANGE VOR ABGANG DES ZUGES“ erreichten wir den Bahnhof, in dessen Schalterraum ein großer Christbaum mit vielen brennenden Kerzen das triste Milieu verschönerte.“

Dies schrieb Karl-Ernst Maedel in seinem Text „Eine Weihnachtsgeschichte“ aus dem Eisenbahnbuch-Klassiker „Dampf überm Schienenstrang“. Das triste Milieu vieler Schalterhallen ist geblieben, gerade auch weil an den wenigen heiligen Wintertagen eben kein Weihnachtsbaum mehr die Reisenden empfängt. Und in den modernen Ladengalerien mit Gleisanschluss hat der naturverbundene Lichtkegel längst den optischen Wettlauf mit Leuchtreklamen und blinkenden „Touch-Screen“-Automaten verloren und ist eine Reizüberflutung unter vielen, die nicht mehr als besinnlicher Mittelpunkt wahrgenommen wird.

Der Weihnachtsbaum in den Hallen und vor den Empfangsgebäuden der Großstadtbahnhöfe ist auch heute noch meist Standard, doch längst verschwunden ist er aus dem Gleisvorfeld fernab der durcheinanderwuselnden Menschenmenge. Wo der längste Bahnsteig endete, nur noch Eisenbahner schmale Dienstwege benutzen durften und Stellwerke das Spiel der Weichen besorgten, stand

Adventliche Atmosphäre im öffentlichen und nichtöffentlichen Bahnbereich, wie es sie heute kaum noch gibt: Christbaumlichter hinterm Stellwerksfenster (Gensingen-Horrweiler, 1989) und der große Baum als besinnlicher Mittelpunkt in der Schalterhalle (Wiesbaden Hbf, 1981).



Auch im Großstadtbahnhof wie ein Schutzheiliger: Der Weihnachtsbaum ganz weit draußen am Stellwerk. Frankfurt (M) Hbf, Dezember 1982.

Vor allem abends und nachts grüßen Lichterketten Reisende und Personal auf kleineren Stationen (Bahnhof Wilsenroth, 1986) ebenso wie in Großstadtbahnhöfen. Heute herrscht Tristesse oder Reizüberflutung.

Beim **HEILIGABEND-DIENST** mit Christbaum und Gebäck erschien die Nacht etwas heller als sonst. Und die Kontrolllampen strahlten intensiver.

früher ein weiterer Baum und begrüßte insbesondere in der Dämmerung und den Abendstunden die ankommenden Reisenden, seine Zweige und sein Lichterglanz ganz der winterlichen Witterung ausgesetzt. Wie ein Schutzheiliger stand er dort und verströmte in diesem Meer der relativen Ruhe seinen Frieden. Doch wer bräuchte ihn noch zu diesen Zeiten, wo keiner mehr im Zug von seiner Zeitung oder seinem Laptop aufblinkt?

DIE MEISTEN WEIHNACHTS-SYMBOLe standen und stehen aber gar nicht im öffentlichen Raum der Reisenden, sondern grüßen von den unterschiedlichsten Diensträumen aus: der von der Köchin liebevoll geschmückte Baum in der Eisenbahner-Kantine, die bunten elektrischen Kerzen hinter den Stellwerksfenstern, der Mini-Baum aus Plastik am Platz des Fahrkartenverkäufers. Zu Zeiten der ordentlich verbeamteten Deutschen Bundesbahn gab es sogar den Begriff „Dienstweihnachtsbaum“ – Größe und Dauer der Aufstellung waren natürlich vorgeschrieben! Doch auch diese Zeiten sind vorbei, in der Epoche der Bahn-Privatisierung ist der saisonale Baumschmuck längst in die Privathände der „Mitarbeiter“ übergegangen und liegt die meiste Zeit des Jahres im Karton verstaubt in den Kellerecken der

Diensträume oder wird von zu Hause mitgebracht. Die modernen Bahnmanager unserer Zeit sind froh, an Heiligabend für ein paar Stunden im Familienkreis den Stress ihrer Aktiengesellschaft verdrängen zu können – ihnen ist es reichlich schnuppe, wer wo in ihrem enorm vergrößerten Verantwortungsbereich für den traditionellen Weihnachtsschmuck gesorgt hat.

Dabei war es noch vor wenigen Jahren Usus, dass in den frühen Abendstunden des 24. Dezember die Bahnhofsvorsteher in Begleitung eines Vertreters der gewählten Eisenbahner-Gewerkschaft jene Kollegen besuchten, die auf einsamen Stellwerken und Schrankenposten ihren gewohnten Dienst rund um die Uhr leisten mussten. Es gab einen dankenden Händedruck und eine kleine Tüte mit Gebäck und Naschwerk – sogar ein paar Likörpralinen umgingen auf augenzwinkernde Art das sonst so strenge Alkoholverbot am Arbeitsplatz!

Die Nacht draußen erschien ein wenig heller als sonst, die Kontrolllampen von Streckenblock und Stelltafel schienen ein wenig intensiver in den abgedunkelten Raum zu strahlen, und das schlanke Spitzenlicht eines herannahenden Zuges war plötzlich symbolhaft auf die typische Form des Lichterbaumes reduziert: Weihnachten! □

Kalter Wintermorgen in der kleinen Wiesbadener Station Waldstraße am 24. Dezember 1982: Fast ein gemütlicher Zufluchtsort. Im Blick auf den eingefahrenen ETA 515 vermischt sich die Spiegelung eines kleinen bunten „Dienstbäumchens“.



DIESELLOK-HISTORIE

V 80:

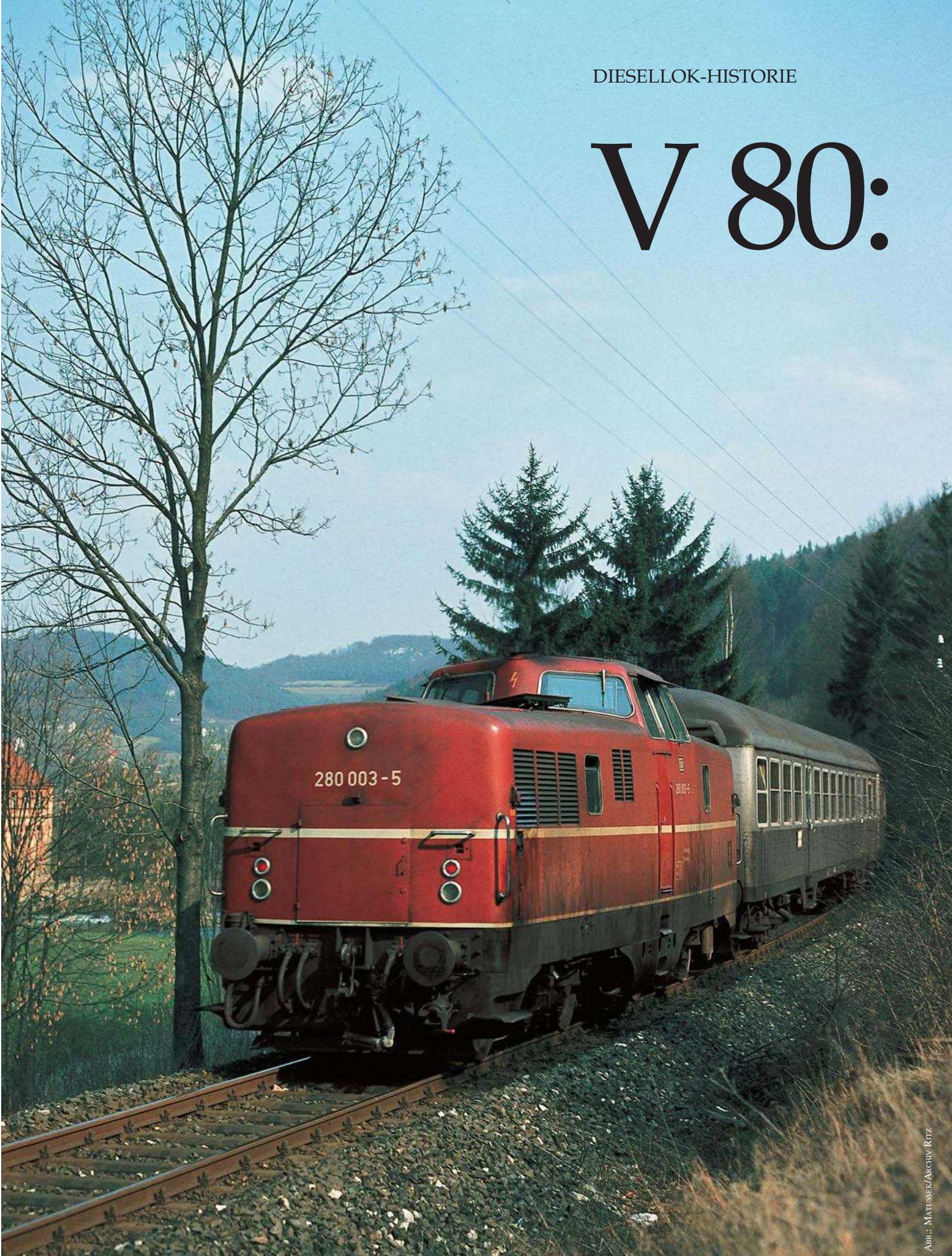


Abb.: MATUSSEK/ARCHIV RITZ

Die Wegbereiterin

Ihre Entwicklung war vom Pioniergeist beschwingt und ihre Vorreiterrolle spielte sie gut. Dennoch wurden von der V 80 nur zehn Exemplare gebaut. Diese standen dann aber immerhin 25 Jahre im Dienst der Deutschen Bundesbahn. Ein Baureihen-Porträt

■ VON KONRAD KOSCHINSKI

Mit der ersten für die DB entwickelten Diesellok setzten die Konstrukteure einen Meilenstein. Erstmals wagten sie es, die vier Achsen einer Drehgestell-Lokomotive – von einer Kraftmaschine ausgehend über ein Flüssigkeitsgetriebe – mittels Kardanwellen anzutreiben. Wer wagt, gewinnt: Mit dem erfolgreichen Probeinsatz der 1951/52 gelieferten zehn V 80 obsiegte die Innovationsfreudigkeit über die gegen den Gelenkwellenantrieb noch immer vorgebrachten Bedenken. Abweichend vom internationalen Trend gab die DB der hydraulischen Kraftübertragung endgültig den Vorrang. Hinsichtlich Anfahr- und Übertragungsmoment war sie prinzipiell überlegen, zudem bot sie gegenüber der dieelektischen Kraftübertragung (mit schweren Gleichstromgeneratoren) den Vorteil einer geringeren Einbaumasse und eines geringeren Einbauvolumens.

Die Bewährung der V 80 machte den Weg für den Bau der projektierten V 200 frei, denn aus Sicht der jungen DB ließ sich der Bau einer zweimotorigen Großlokomotive wirtschaftlich nur rechtfertigen, wenn erprobte Konstruktionselemente verwendet werden konnten. Da die V 80 bereits im Hinblick auf die freizügige Tauschbarkeit möglichst vieler Teile konzipiert

worden war, bildete sie das Fundament für das Typenprogramm von 1955. Sie wurde zur Urahnin aller DB-Streckendieselloks.

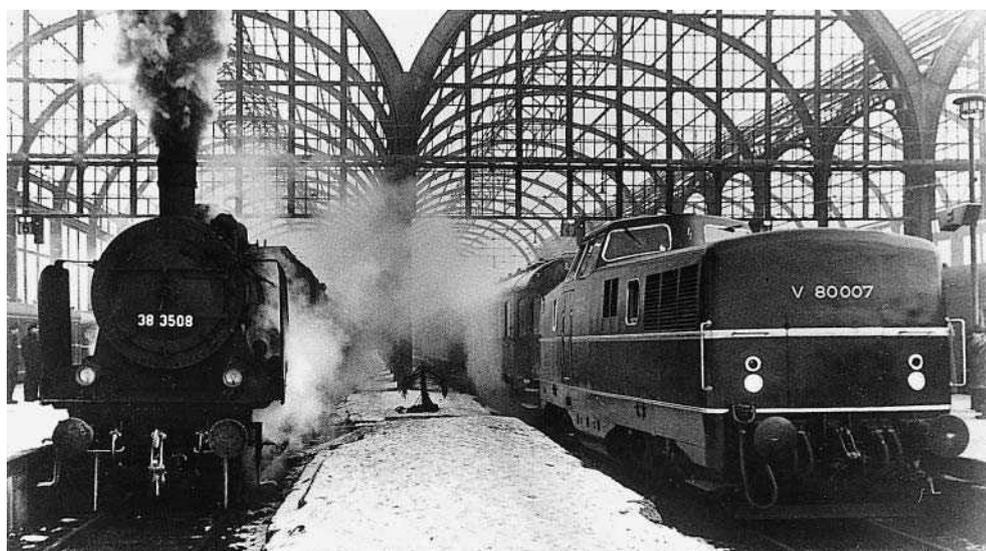
Freilich ist hier auch an die 1935 für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gebaute V 16 101 zu erinnern, welche als V 140 001 bis 1953 bei der Bundesbahn im Dienst stand. Sie war die erste dieselhydraulische Großlokomotive der Welt überhaupt, besaß aber noch Blindwellenantrieb mit auf drei Achsen wirkenden Treib- bzw. Kuppelstangen. Trotz des relativ schweren, langsamlaufenden Motors und des Blindwellenantriebs wog diese 1' C1'-Lok nur 75 t und stellte die Betriebstauglichkeit der leichtgewichtigen dieselhydraulischen Streckenlok unter Beweis. Auch darauf stützte sich die DB, als sie schon 1950 im Typenerprobungsprogramm für Dieseltriebfahrzeuge die hydraulische Kraftübertragung favorisierte. Des Weiteren lagen langjährige gute Erfahrungen mit dem Gelenkwellenantrieb in Triebwagen vor. Schnelllaufende Dieselmotoren hatten inzwischen eine Leistungsstufe erreicht, die sie auch für den Lokbau interessant machte, und nicht zuletzt konnte sich die DB auf das Know-how der Firma Voith stützen, des weltweit erfahrensten Herstellers hydraulischer Getriebe.

Die Lokomotiven der Baureihe V 80 sollten folgende Forderungen erfüllen:

- Tauschbarkeit standardisierter Baugruppen und Bauteile mit den Triebwagen VT 08/VT 12 sowie mit der projektierten V 200
- Motorleistung 800 bis 1000 PS
- Eignung sowohl für den schweren Rangierdienst als auch für den leichten Reisezug- und Güterzugdienst
- niedrige Achsfahrmasse für den Einsatz auf Nebenbahnen, aber hohes Reibungsgewicht für den Rangierdienst
- Höchstgeschwindigkeit 100 km/h
- im Rangierdienst volle Ausnutzung der Reibungskraft bereits ab 4 km/h
- gute Bogenläufigkeit bis herab zu Radien von 80 m
- Heizkesselanlage für den Reisezugdienst
- automatische Überwachungsanlagen für Dieselmotor und Getriebe
- Einmannbedienung, Vielfach- und Wendezugsteuerung.

Die geforderten Laufeigenschaften und das gewünschte hohe Reibungsgewicht im Rangierdienst bei möglichst kurzer Baulänge ließen sich am besten mit einer Drehgestell-Lokomotive der Bauart B'B' erreichen. Das Eisenbahn-

In den letzten Einsatzjahren bis 1976 verrichteten die V 80 ihre Dienste rund um Bamberg und von Coburg aus – hier 280 003 im April 1976 bei Muggendorf.



Geprägt von Pioniergeist und Innovationsfreudigkeit überzeugten die zehn V 80 bereits 1951/52 während ihrer Probeeinsätze. In Kiel absolvierte V 80 007 Probefahrten, hier neben einer P 8.



zentralamt München entwickelte die V 80 in Zusammenarbeit mit Krauss-Maffei unter Beteiligung der Lokomotivfabriken MaK, Henschel, Jung, Krupp und der Maschinenfabrik Esslingen sowie der Getriebehersteller Maybach und Voith. Gebaut wurden die Loks in den Jahren 1951 und 1952 von Krauss-Maffei (V 80 001 bis 005) und MaK (V 80 006 bis 010). Die Motoren lieferten Daimler-Benz, MAN und Maybach. In den als „Studienobjekte“ angesehenen V 80 sollten verschiedene, aber wahlweise tauschbare Motoren und Strömungsgetriebe wie zahlreiche andere Bauteile eingehend erprobt werden.

Neue Wege beschritten die Konstrukteure nicht bloß mit dem geradezu revolutionären Gelenkwellenantrieb, sondern auch mit der modernen Schweißtechnik bei Rahmen, Lokkasten und Drehgestellen sowie hinsichtlich der Anordnung der Maschinenanlagen und der Bauart der Drehgestelle. Um gute Streckensicht und freien Blick nach allen Seiten im Rangierdienst zu ermöglichen, erhielten die V 80 als erste deutsche Diesellokomotiven einen erhöhten Mittelführerstand mit zwei in Fahrtrichtung ange-

einschließlich Heizölbehälter. Motorraum und Heizkesselraum waren durch Türen vom Führerstand aus begehbar. Durch Klappen auf den Vorbauten ließen sich der Motor und andere Aggregate nach oben herausnehmen.

Die als geschweißte Blechträgerkonstruktion ausgeführten Innenrahmendrehgestelle bildeten einen nach unten und oben offenen Kasten mit vier auskragenden Armen. Die Radsätze waren durch je zwei Radsatzlenker und Gummigelenke (Silentbloks) spielfrei mit dem Drehgestellrahmen verbunden. Da das Verteiler- und Umschaltgetriebe in die Mitte des Drehgestells ragte, musste anstelle eines herkömmlichen Drehzapfens eine besondere Lenkerhebelkonstruktion zur Drehbewegung um einen „ideellen Drehpunkt“ verwendet werden.

Als Antriebsaggregate dienten wahlweise je ein Motor der Typen MB 820 Bb von Daimler-Benz oder L 12 V 17,5 von MAN oder MD 650 von Maybach. Der Maybach-Motor leistete von Beginn an 1000 PS, nach Erhöhung der Drehzahl von 1400 auf 1500 U/min und Optimierung des Turboladers wurde auch die Leistung der anderen Motoren von 800 auf 1000 PS gesteigert. In den 1960er Jahren baute man 1100 PS leistende MTU-Motoren der Typen MB 12 V 493 TZ oder MD 12 V 538 TA mit Ladeluftkühlung ein (wie in der V 100.10 verwendet). Bei allen Motoren handelte es sich um wassergekühlte schnelllaufende Zwölfzylinder-Viertakter-Diesels mit Aufladung in V-Anordnung.

Die Antriebsleistung wurde vom Motor über eine Gelenkwelle zum Flüssigkeitsgetriebe übertragen und von dort über zwei lange Gelenkwellen zu den beiden im Lokomotivrahmen über den Drehgestellen montierten Umschalt- und Verteilergetrieben weitergeleitet, von diesen schließlich wiederum über Gelenkwellen auf die vier Radsatzgetriebe. Es gelangten zwei verschiedenartige Flüssigkeitsgetriebe zum Einbau: entweder ein hydrodynamisches Voith-Dreiwandlergetriebe (T 36 bzw. LT 306 r) oder ein hydromechanisches Maybach-Mekydro Getriebe (K 104) mit vier mechanisch geschalteten Gängen und vorgeschaltetem hydraulischen Drehmomentwandler. Nach 1960 wurden überwiegend Voith-Dreiwandlergetriebe des Typs L 306 rb verwendet. Mit den Umschalt- und Verteilergetrieben ließen sich die V 80 wahlweise auf Streckengang oder auf Rangiergang umschalten; die Höchstgeschwindigkeit betrug dabei 100 km/h (anfangs 90 km/h) bzw. 50 km/h. Nach 1970 entfiel diese Umschaltmöglichkeit.

Als „Mädchen für alles“ TAUGTEN die V 80 in der Praxis NICHT

ordneten Bedienpulten. Auch Gesichtspunkte des modernen Industriedesigns spielten bei der Formgebung des Lokomotivgehäuses eine wichtige Rolle.

Der brückenartige Hauptrahmen war als Stahlleichtkonstruktion aus zwei durchgehenden Stahlrohren mit Quer- und Längsspannen ausgeführt. Der aus Vierkantprofilen und aufgeschweißten Blechen in Leichtbau-Schalenbauweise gefertigte Lokkasten bildete mit dem Hauptrahmen eine geschlossene Einheit, er besaß als so genannter Oberrahmen ebenfalls tragende Funktion. In den Langträgerrohren und unterhalb der Pufferbohlen konnten Ballastgewichte angebracht werden, um die Radsatzlast für den Einsatz im schweren Rangierdienst von 15 auf 16 Mp zu erhöhen. Die Vorbauten reichten über die gesamte Lokomotivbreite. Im längeren der beiden Vorbauten (Lokseite 1) befanden sich Kühlergruppe, Kraftstoffbehälter und Motorraum, im kürzeren der Heizkesselraum

schon 1954 die Aufteilung des Bestands auf sechs Loks in Frankfurt-Griesheim (V 80 001, 002, 004, 005, 008, 010) und vier in Bamberg (V 80 003, 006, 007, 009).

Die Dienstzeit der V 80 begann in Bamberg und Frankfurt-Griesheim. Beiden Bahnbetriebswerken teilte die DB je fünf fabrikneue Lokomotiven zu. Als erste wurde am 28. November 1951 die für Bamberg bestimmte V 80 006 im EAW Opladen abgenommen, als letzte am 18. November 1952 die für Frankfurt-Griesheim bestimmte V 80 005. Nach Umbeheimung der anfangs in Bamberg stationierten V 80 008 und Gastspielen der Griesheimer V 80 001 sowie der Bamberger V 80 007 beim

jeweils anderen Bw konsolidierte sich im Jahr 1954 die Aufteilung des Bestands auf sechs Loks in Frankfurt-Griesheim (V 80 001, 002, 004, 005, 008, 010) und vier in Bamberg (V 80 003, 006, 007, 009).

Als Studienlokomotiven mussten die V 80 selbstredend zahlreiche Messfahrten absolvieren, auch ihre Eignung für den schweren Rangierdienst wurde getestet. Ansonsten erbrachten sie schon im Sommer 1952 Planleistungen vornehmlich auf Hauptstrecken, unter anderem von Frankfurt (Main) nach Mannheim/Heidelberg sowie von Bamberg nach Würzburg und Hof. Die V 80 008 repräsentierte 1953 auf der Deutschen Verkehrsausstellung in München neben der V 200 001 den Fortschritt im Diesellokbau. Die V 80 009 und 010 hatten im Herbst 1953 einen werbewirksamen Auslandsauftritt: Mit einem Werkstattzug begleiteten sie den VT 10 551 auf einer Demonstrationsfahrt über Belgrad nach Athen – prominentester Fahrgast des neuen Schlafwagengliederzuges war Bundespräsident Theodor Heuss.

Im gemischten Hauptbahndienst erwiesen sich die V 80 sehr bald als untermotorisiert. Anfängliche Probleme bei der Kraftübertragung (z.B. mit den Kreuzgelenken der Gelenkwellen) und andere „Kinderkrankheiten“ (wie Mängel an Hilfsaggregaten, Steuer- und Überwachungseinrichtungen) wurden beseitigt. Sozusagen als Achillesferse entpuppten sich jedoch die langen Gelenkwellen zwischen Haupt- und Verteilergetriebe, die bei schweren Anfahrten mit Güterzügen abknicken konnten. Als „Mädchen für alles“ taugten die vom Pioniergeist der Konstrukteure geprägten Lokomotiven also in der Praxis nicht, ideal eigneten sie sich aufgrund ihrer Wendezugsteuerung hingegen für den Vorortverkehr. Dieser bildete ab 1953 den Einsatzschwerpunkt.

Fast zehn Jahre lang befuhren drei Griesheimer V 80 mit Wendezügen, gebildet aus Donnerbüchsen bzw. Umbau-Dreiachsern und vierachsigen Steuerwagen, die Strecken von Frankfurt (Main) nach Bad Homburg und Kronberg. Ab Sommer 1956 kam auch für die vierte Griesheimer Planlok eine Wendezugleistung hinzu: das über Limburg-Westerburg-Al-

tenkirchen-Au verkehrende Eilzugpaar 792/793 zwischen Frankfurt und Köln. Dessen Wagenpark bestand zunächst aus drei Triebwagen-Bei- und Steuerwagen VB/VS 145, später aus neuen Mitteleinstiegswagen und einem Vorkriegs-Eilzugwagen mit Steuerleitung. Zeitweilig setzte das Bw Griesheim eine fünfte Planlok auf der kurzen Nebenbahn Frankfurt-Höchst-Bad Soden ein, wobei bemerkenswerterweise noch die indirekte Wendezugsteuerung angewendet wurde. In diesem Fall schob die V 80 fünf Donnerbüchsen, deren vordere als Befehlswagen mit Führerstand ausgerüstet war, Richtung Bad Soden. Eine Klingelleitung verband den Befehlswagen mit der auch im Schiebetrieb besetzten Lokomotive – also genau so, wie im Frankfurter Raum schon seit 1948 im Wendezugdienst mit V 36 praktiziert.

Die Bamberger V 80 wurden lange Zeit durch das Bw Nürnberg Hbf im Vorort- und Bezirksverkehr eingesetzt. Drei Plantage enthielten



Die Leistung der Griesheimer V 80 schlechthin war die Bespannung des aus VS 145 gebildeten Eilzugpaars zwischen Frankfurt (Main) und Köln via Limburg–Au, oben im Mai 1960 mit V 80 010 in Frankfurt (Main)-Griesheim, Mitte links im August 1960 geschoben bei Bad Homburg. – Als „Mädchen für alles“ indes taugten die zehn seinerzeit innovativen Loks nicht, wie sich u.a. bei Tests im schweren Rangierdienst (Mitte rechts) gezeigt hatte.



Zum Frankfurter Nahschnellverkehr zählten die V 80-bespannten Wendezüge nach Kronberg und Bad Homburg, gebildet aus Donnerbüchsen bzw. Umbau-Dreiachsern und vierachsigen Steuerwagen, hier V 80 001 mit einem solchen Zug in Oberursel.





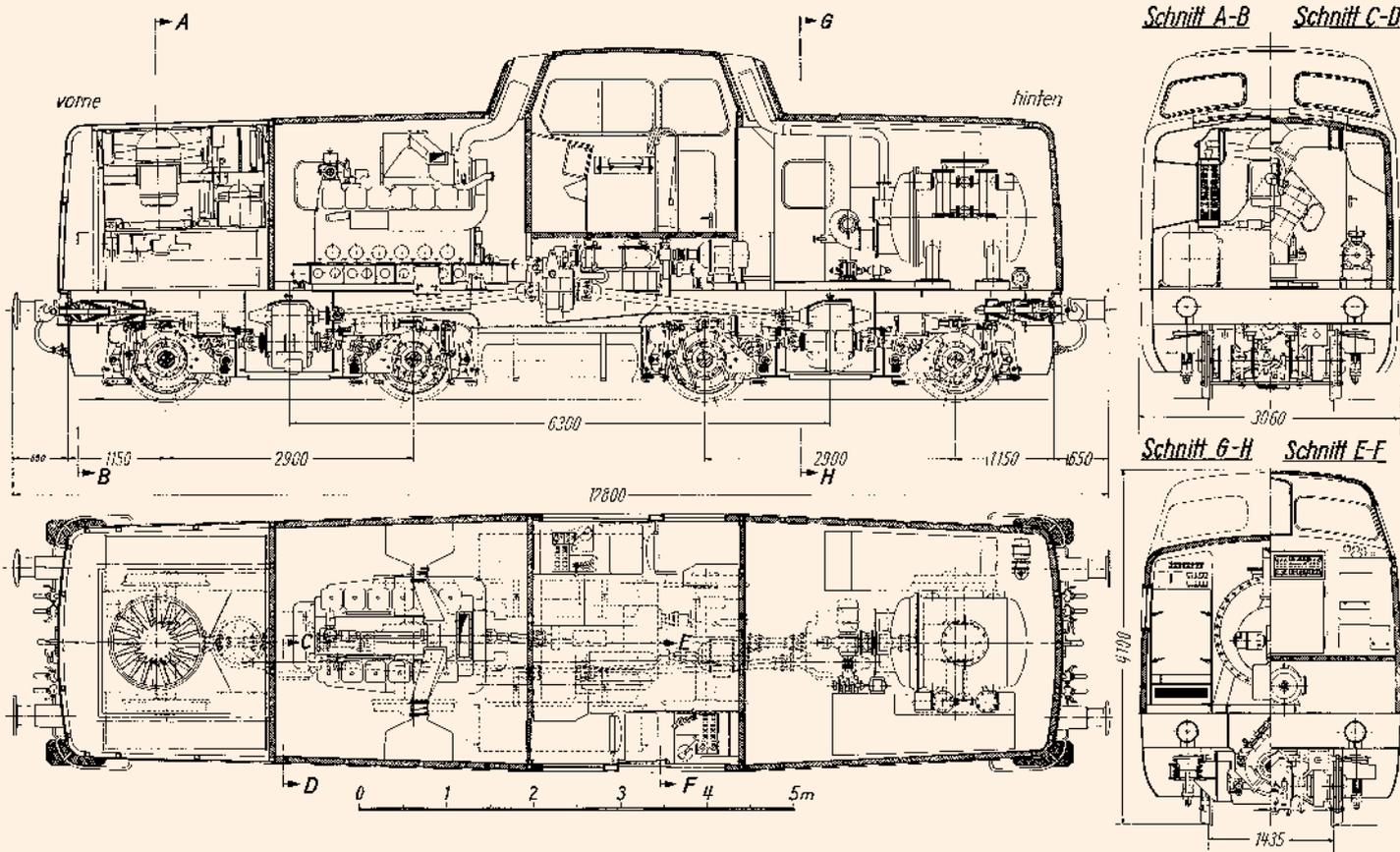
TECHNISCHE DATEN DER V 80

Achsformel	B'B'
Länge über Puffer	12800 mm
Gesamtsachsstand	9200 mm
Drehgestellsachsstand	2900 mm
Raddurchmesser neu/abgenutzt	940 / 890 mm
Gesamtgewicht	60 / 64 t ¹⁾
Achslast	15 / 16 Mp ¹⁾
Dieselmotor	
Hersteller	Daimler-Benz/MAN/Maybach später MTU
Leistung	735 kW (1000 PS) ²⁾ MTU: 809 kW (1100 PS) hydrodynamisch ³⁾
Kraftübertragung	
Höchstgeschwindigkeit	
Streckengang	100 km/h
Rangiergang	50 km/h
Zugheizanlage	Dampfheizung
Betriebsstoffvorräte	
Diesöl	1650 l
Heizöl	600 l
Kesselspeisewasser	2600 l
Sand	200 kg

Anmerkungen:

- ¹⁾ mit vollen Vorräten, ohne/mit Ballastgewichten
- ²⁾ Motoren von Daimler-Benz und MAN urspr. 588 kW (800 PS)
- ³⁾ mit Voith-Getrieben; mit Maybach-Getriebe: hydrodynamisch/mechanisch

Wegen laut knatternder Geräusche der Abgasanlage erhielten die Loks ab Ende 1957 Schalldämpfer auf dem Führerhaus. Diese brachten aber nicht die gewünschte Lärmreduzierung, sodass sie in den 60er Jahren wieder ausgebaut wurden. Oben V 80 006 mit ihrem weithin sichtbaren „Aufsatz“, darunter V 80 010 bereits wieder „oben ohne“ im Mai 1968 in Bamberg, kurz vor der Umzeichnung der Loks in Baureihe 280.



In der Ausgabe Juni/Juli 1953 der Eisenbahn-Technischen Rundschau ETR wurden diese Schnittzeichnungen der V 80 veröffentlicht.

Wendzugleistungen in den Relationen nach Pegnitz, Amberg und Ansbach(–Dombühl) sowie von Fürth nach Markt Erlbach. Anfangs befuhren V 80 auch die Nebenbahn Fürth–Cadolzburg mit Wendzügen. Obwohl diese Strecke zu den ersten zählte, auf der die DB für direkte Steuerung hergerichtete Steuerwagen mit Gepäckabteil verwendete, hielten sich dort aber bis in die 1960er Jahre hinein V 36 mit rot lackierten, aus Güterzugpackwagen umgebauten Befehlswagen.

Als die „Kinderkrankheiten“ kuriert waren, glänzten die V 80 bei monatlichen Laufleistungen von mehr als 14 000 km mit hoher Zuverlässigkeit. Verdruss bereitete allerdings weiterhin das laut knatternde Geräusch der Abgasanlage. Die ab Ende 1957 auf dem Führerhausdach angebrachten Schalldämpfer brachten nicht den gewünschten Erfolg (sie wurden in den 1960er Jahren wieder ausgebaut).

Von einer Weiterbeschaffung der V 80 sah die DB indes schon frühzeitig ab. Den Ausschlag dafür gaben wirtschaftliche Gründe und betriebliche Erfordernisse. Für die vorrangig benötigte Rangierlokomotive favorisierte man die robuste Steifrahmenbauart mit Antrieb der Radsätze über Blindwellen und Kuppelstangen, die Zugheizanlage war verzichtbar, für den Großteil der Rangieraufgaben erschienen drei angetriebene Achsen und eine Leistung von etwa 600 PS vollkommen ausreichend. Auf Grundlage dieser Eckdaten entwarf eine Arbeitsgemeinschaft sämtlicher westdeutscher Diesellokhersteller ab Ende 1953 die V 60.

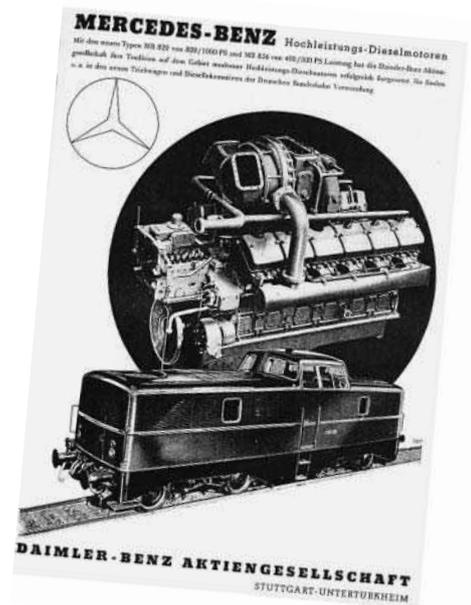
Für den Nebenbahndienst wurde eine Lokomotive mit dem Leistungsprofil der V 80 benötigt, sie sollte jedoch möglichst billig und zweckmäßig sein. Bei der ab 1955 vom BZA München zusammen mit der Maschinenbau Kiel AG (MaK) entwickelten V 100 spielte modernes Industriedesign keine Rolle mehr. Der Abschied vom einteiligen selbsttragenden Wagenkasten zugunsten eines Profilrahmens mit nicht tragenden Aufbauten brachte erhebliche Kostensenkungen. Stark eingezogene Vorbauten mit seitlichem Umlauf boten zudem deutlich verbesserte Sichtverhältnisse vom Führerstand, und durch die separate Lagerung des Führerhauses (getrennt vom Maschinenvorbau) ließ sich der Innen-Geräuschpegel vermindern.

Auch das Gelenkwellensystem wurde gegenüber dem der V 80 stark vereinfacht: Für die V 100 wählte man einen durchgehenden Gelenkwellen-Antriebsstrang, wobei vier kurze vom tief liegenden Abtrieb des Getriebeblocks ausgehende Gelenkwellen fast waagrecht direkt zu den innen liegenden Achstriebsen führten. Diese konstruktive Lösung ermöglichte wiederum den Einbau billigerer und robusterer Laufwerke mit kurzem Achsstand und so genannten, vom Rahmen in die Drehgestelle hineinragenden Drehtürmen.

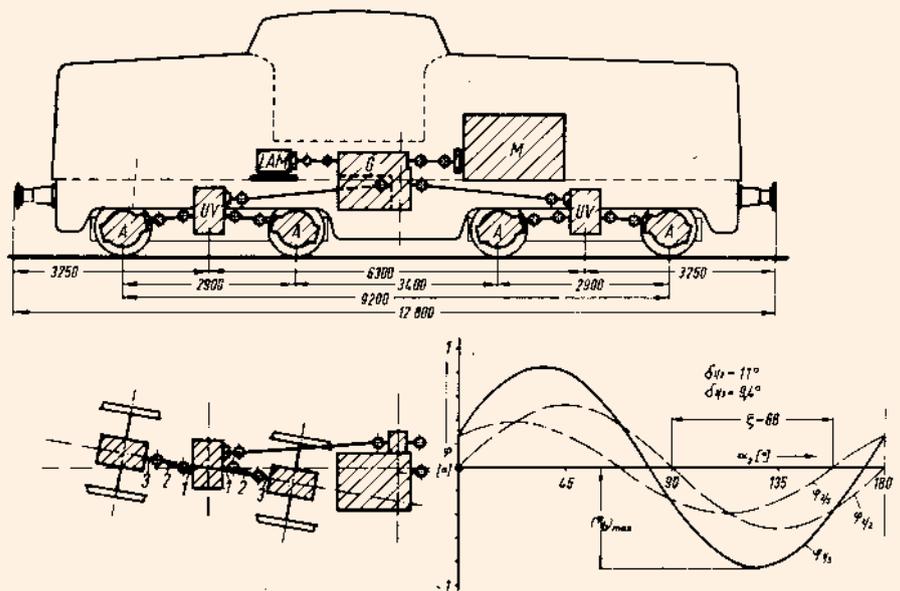
Auf den Nenner einfacher und damit billiger konnte der Weg von der V 80 zur V 100 gebracht werden, wie u.a. dieser Vergleich der Antriebsschemata der beiden Loktypen zeigt.

Angemerkt sei, dass schon die V 200 kurze Gelenkwellen zwischen Getriebeblock und Achstriebsen erhalten hatte. Hinsichtlich der Motoren, Flüssigkeitsgetriebe und anderer Baugruppen handelte es sich bei ihr aber quasi um eine „doppelte V 80“. Die im Leistungsspektrum klaffende Lücke zwischen V 100 und V 200 schloss dann die einmotorige V 160, für die die V 80 ebenfalls wichtige Erkenntnisse lieferte.

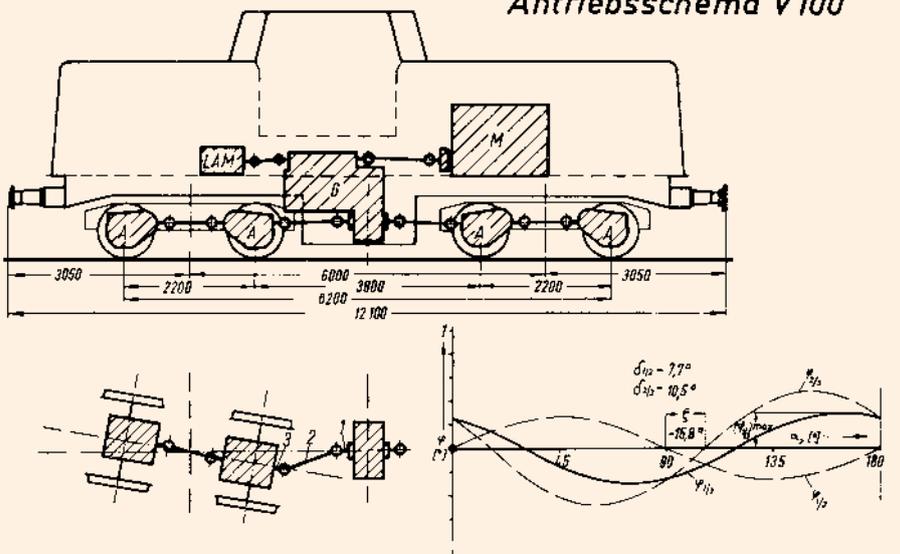
Die direkte Nachfolge V 80 sowohl im Frankfurter als auch im Nürnberger Raum traten 1962/63 die V 100 an. Ab Herbst 1963 waren alle V 80 in Bamberg stationiert, deren Einsatzschwerpunkt sich bis 1965 schrittweise auf Nebenbahnen rund um Bamberg verlagerte. Zu befördern waren Personen- und Güterzüge nach Schlüsselfeld und Maroldsweisach sowie auf den Strecken von Forchheim nach Höchststadt (Aisch), Behringersmühle und Heiligenstadt.



Antriebsschema V 80

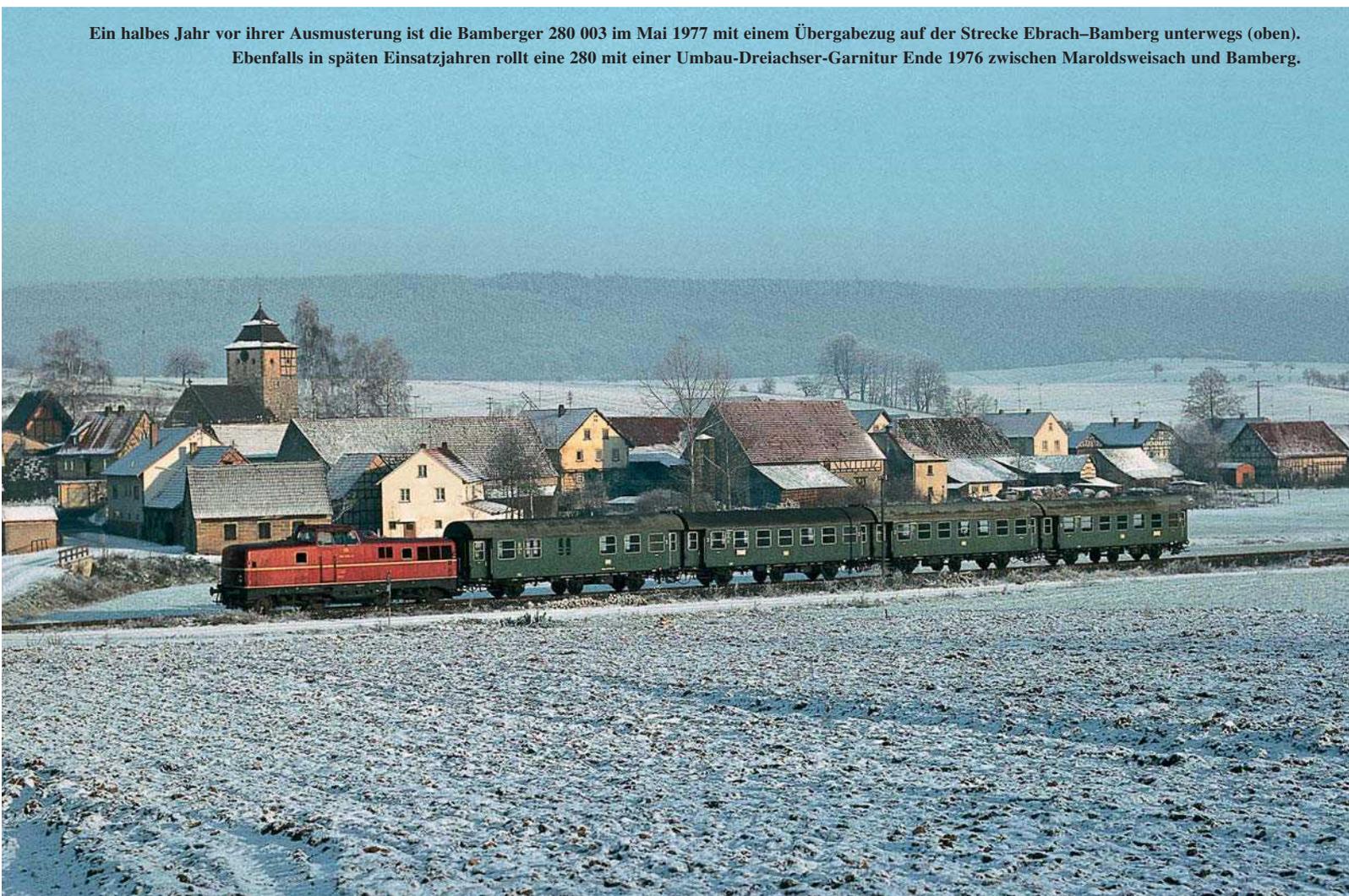


Antriebsschema V 100





Ein halbes Jahr vor ihrer Ausmusterung ist die Bamberger 280 003 im Mai 1977 mit einem Übergabezug auf der Strecke Ebrach–Bamberg unterwegs (oben). Ebenfalls in späten Einsatzjahren rollt eine 280 mit einer Umbau-Dreiachser-Garnitur Ende 1976 zwischen Maroldswisach und Bamberg.



Ferner übernahmen die Maschinen den Güterzugdienst auf den Strecken Frensdorf–Ebrach und Hassfurt–Hofheim. Bei Ausfall der V 188 schleppten V 80 in Doppeltraktion schwere Güterzüge zwischen Bamberg und Würzburg, wobei es beim Anfahren wiederholt zu Gelenkwellenbrüchen kam, was einen hohen Reparaturaufwand nach sich zog und 1970 zum Ende dieser Einsätze führte. Mit Reisezügen erreichten die V 80 weiterhin Würzburg, außerdem gelangten sie mit einzelnen Reisezügen planmäßig über die Schiefe Ebene bis Hof.

Von 1968 bis 1976 wurden Bamberger V 80 – nunmehr als 280 bezeichnet – durch das Bw Coburg eingesetzt. Bis zu sechs Lokomotiven verrichteten gemischte Dienste auf den Strecken nach Rossach, Rodach, Neustadt und Fürth am Berg. Der Einsatz durch das Heimat-Bw beschränkte sich vorübergehend auf einen zwei-tägigen Umlauf mit Wendezügen zwischen Forchheim und Behringersmühle. Ab 1976 waren die V 80 erneut auf ihren alten Stammstrecken rund um Bamberg unterwegs, doch das Ende zeichnete sich ab. Als erste wurde die 280 004 am 17. Juli 1976 z-gestellt, als letzte die 280 002 am 9. April 1978. Ihre Dienste gingen meist auf Loks der Baureihe 211 über, also wiederum auf V 100.

Von der Bundesbahn ausgemustert, endeten die V 80 aber nicht auf dem Schrottplatz – bis heute wohl keine einzige! Sieben Loks kamen 1977/78 zu Gleisbauunternehmen in Italien, wovon die 280 003 später zum Stahlwerk Acciaeria ISP und die 280 008 schließlich zum Anschlussbahnunternehmen Servizi Ferroviari in

Udine wechselte. Die 280 007 kam direkt zur Ferrovia Bari Nord. In Deutschland blieben nur die 280 002 und zunächst auch noch die 280 010. Letztere war bis 1981 für die Hersfelder Kreisbahn als Lok 31 im Güterzugdienst aktiv. Nach einem Schaden nochmals aufgearbeitet, gelangte auch sie zu einer italienischen Gleisbaufirma. Die 280 002 wurde nach längerer Abstellzeit im AW Nürnberg hauptuntersucht und ab 1984 als Museumslok V 80 002 eingesetzt. Von 1996 bis 2000 war sie nicht betriebsfähig, nach einer Revision im Werk Lübeck darf die dem DB Museum Nürnberg unterstellte Lok aber wieder durch die Lande knattern. □



V 80-FAHRZEUGSTATISTIK

Lok-Nummer	Hersteller	Fabriknummer	Baujahr
V 80 001 bis 005	Krauss-Maffei	17716 bis 17720	1952
V 80 006 bis 009	MaK	800001 bis 800004	1951
V 80 010	MaK	800005	1952

Lok-Nummer	Abnahme	erstes Bw	Ausmust.	Verbleib
V 80 001	10.02.52	Ffm-Griesheim	23.10.77	Italien (Gleisbau)
V 80 002	02.12.52	Ffm-Griesheim	16.07.78	DB Museum
V 80 003	26.09.52	Bamberg	12.12.77	Italien, Stahlwerk Acciaeria ISP
V 80 004	03.10.52	Ffm-Griesheim	21.09.76	Italien (Gleisbau)
V 80 005	18.11.52	Ffm-Griesheim	30.03.78	Italien (Gleisbau)
V 80 006	28.11.51	Bamberg	26.01.78	Italien (Gleisbau)
V 80 007	25.01.52	Bamberg	30.03.78	Italien, Ferrovia Bari Nord V 80-1
V 80 008	14.03.52	Bamberg	30.03.78	Italien, Servizi Ferroviari Udine
V 80 009	17.05.52	Bamberg	30.03.78	Italien (Gleisbau)
V 80 010	29.09.52	Ffm-Griesheim	23.10.77	Hersfelder Kreisbahn V 31 ab 1981 Italien (Gleisbau)

Letztes Bw aller Loks:

Bamberg



Neun V 80 verschlug es nach Italien, wie 280 007 (links, Bari Nord, 1980), eine – die 280 002 – blieb als Museumslok in Deutschland erhalten (rechts, 1988). – Die Wegbereiterin und ihre Nachfolger: DB-Diesellok-Historie in „Paradenform“ im AW Nürnberg 1980 (V 80, V 100, V 90, V 200, V 160).

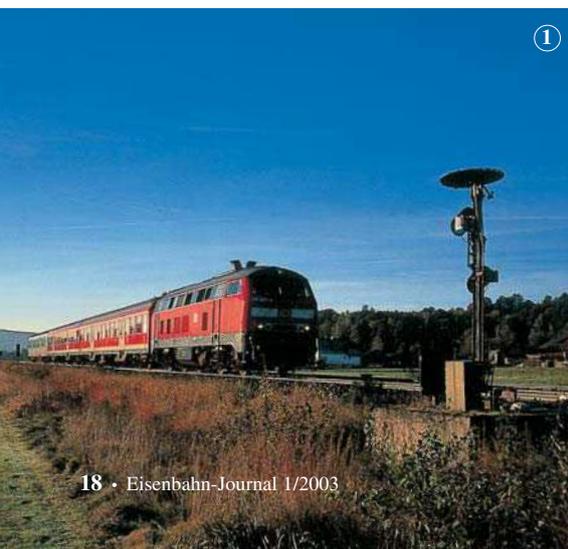


Sieben Kilometer

BAHN PUR

Ein kalter klarer Herbstmorgen 2002. Die Sonne spitzt soeben über den Horizont und lässt die von Raureif überzogenen Wiesen glitzern, als 218 007 mit einem RB-Zug am offenen Formvorsignal von Pfreimd am Streckenkilometer 61,0 vorbei brummt. Wir befinden uns an der Strecke Weiden–Regensburg zwischen Pfreimd und Nabburg, einem kurzen Abschnitt mit einer Fülle eisenbahntechnischer und -struktureller Kleinode – eingefangen

■ VON MICHAEL GIEGOLD
(TEXT UND BILDER)



①



②



③

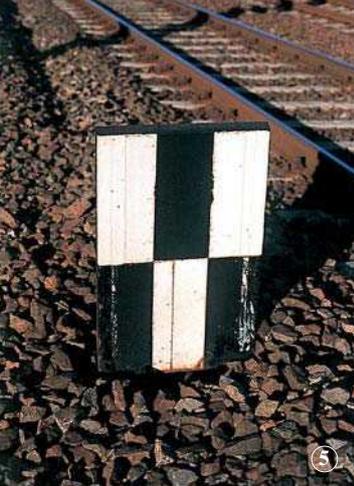
①
Am offenen Formvorsignal von Pfreimd: 218 007 mit RB-Zug im frühen Herbstmorgenlicht.

②
Struktur pur, bahn- und jahreszeitgemäß: 218-bespannter Zug an der Pfreimder Schranke.

③
Formsignale, Signaltafeln, Seilzüge: Technik-Insignien zuhauf, wie nur noch auf wenigen Strecken.

④
Zweigleisige Diesel-Route mit abschnittsweise Fotomotiven satt: Weiden-Regensburg (unser „belichteter Abschnitt“ siehe Kreis).





5

5+8

Klein, aber fein:
Niedrige Schachbrett-
tafel und Zwerg-
Form-Ausfahrtsignal
in Nabburg.

6

Alles intakt: Seilzüge
am südlichen
Nabburger Stellwerk,
passiert von 232 096
mit Müllzug.

7

Doppeltes Highlight:
Der besondere Zug
des Tages, eine
Zementfuhrer der
MEG mit deren Loks
301 (Ex-DR/DB-229)
und 207 (Ex-DR/DB-
228) von Berlin nach
Regensburg vor
malerischer Nabbur-
ger Stadtkulisse.



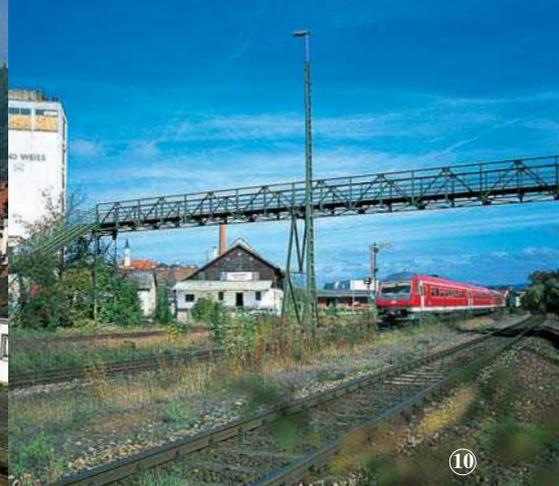
6



7



8



⑨+⑩

Vielseitiger Nabburger Standpunkt:
Die stählerne Fußgängerbrücke – gut für Blicke in beide Richtungen (610-Doppel nach Regensburg und abfahrbreite 218 mit RB Richtung Weiden).

⑪

Herrlich altertümlich: Die vom Bahnhof aus bediente Schranke in Pfreimd, passiert von 218 413 mit RB.

FORMSIGNALLE ALLER VARIANTEN, niveaugleiche Schienen-Straßen-Übergänge mit handbedienten Schranken, mechanische Kabelstränge, unterschiedlichste Signal- und Hinweistafeln sowie romantisches Ambiente im Umfeld der Bahnhöfe kennzeichnen auf nur sieben Kilometer Streckenlänge den Abschnitt Pfreimd-Nabburg, der zusammen mit einigen weiteren Teilstücken diese zweigleisige, nicht elektrifizierte Route durch die Oberpfalz prägt. Und zumindest zum Zeitpunkt unserer Foto-Exkursion im Herbst 2002 herrscht hier noch ein von Diesellokomotiven dominierter Betrieb: Von vier Uhr früh bis Mitternacht brummen stündlich 218-bespannte Regionalbahnen in jede Richtung. Güterzüge werden in der Regel von 232 befördert. Hinzu kommen Neitech-Triebwagen der Baureihe 610 (Pendolino) als Regionalexpress-Züge, die an Wochenenden aber auch lokbespannt verkehren.

Freilich: Zum großen Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 werden die Signale nicht mehr so häufig für Loks freie Fahrt zeigen, denn dann übernimmt die Vogtlandbahn-Gesellschaft mit ihren weiß-grünen VT 642 alle RB-Leistungen. Umgekehrt lässt das neue RE-Angebot zwischen Leipzig/Hof und Regensburg/München einen Hoffnungsschimmer auf weiteren Lokomotiv-Einsatz zu: Diese Züge, die aus modernisierten ehemaligen InterRegio-Wagen gebildet werden, sollen zum Teil sogar mit 218-Doppeltraktion gefahren werden ...

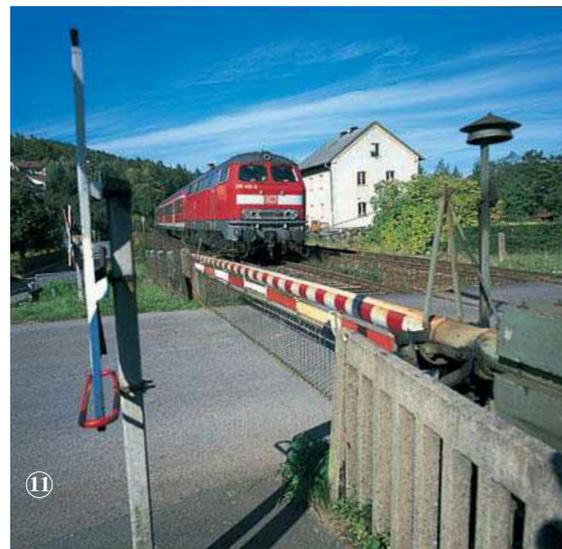
Doch warten wir erst einmal ab, was der neue Betrieb ab Mitte Dezember wirklich bringen wird und begeben wir uns nun wieder direkt an unsere noch so herrlich urtümlichen sieben Kilometer Eisenbahn pur:

Richtung Regensburg donnern am Vorsignal von Pfreimd soeben 232 618 und eine weitere Ludmilla mit dem aus tschechischen Wagen gebildeten Zementzug TFG 80316 vorüber. Wenig später folgt 232 096, die den täglichen Müllzug nach Schwandorf bringt. Die noch komplett intakten Seilzüge im Vordergrund, passiert die schwere Maschine in Nabburg das südliche Stellwerk. Am dritten Gleis, das zu einer Raffinerie führt, steht eine niedere Schachbretttafel. Nahe am nördlichen Nabburger Stellwerk, das gerade von einer 218 mit RB-Zug passiert wird, findet sich das Zwerg-Form-Ausfahrtsignal, daneben eine ganze Gruppe von Form- und Sperrsignalen.

DANN ROLLT DIE BESONDERHEIT des Tages durch Nabburg: Der Güterzug 65269, eine Zusatzzementfuhre der Mitteldeutschen Eisenbahngesellschaft von Rüdersdorf bei Berlin nach Regensburg, gezogen von den MEG-Loks 301 (Ex-DR/DB-229) und 207 (Ex-DR/DB-228) – schön zu beobachten von der stählernen Fußgängerbrücke mit Lagerhaus und malerischer Stadtkulisse im Hintergrund. Bald folgt ein aus einem VT 610-Doppel gebildeter RE, ebenfalls mit Fahrtziel Regensburg. In der Ge-

genrichtung macht sich einige Zeit später 218 311 mit RB 30248 auf den Weg. Der unbesetzte Bahnhof Nabburg besitzt noch eine in Betrieb befindliche Bahnsteigsperrschranke, die erst öffnet, nachdem ein Zug eingefahren ist. Daneben gibt es zwei beschränkte Bahnübergänge. Womit wir uns beim Stichwort Schranke noch einmal an den Ausgangspunkt unserer Fototour erinnern – Pfreimd. Der dortige altertümliche Bahnübergang wird vom Bahnhof aus bedient.

Bleibt nur zu hoffen, dass dieses und all die anderen Kleinode unserer sieben Kilometer lange erhalten bleiben. □



Die erste deutsche Einheitslok?

Auch 85 Jahre nach Auslieferung der ersten von insgesamt 1479 Maschinen wird noch darüber gestritten, ob die von Henschel konzipierte G 12 als erste deutsche Einheitslokomotive gelten darf. Eine Erörterung

■ VON
HORST OBERMAYER



58 504 mit Güterzug auf der Stuttgarter Umgebungsbahn (um 1931).

Bald nach Gründung des Staatsbahnwagenverbandes am 1. April 1908, der sich zunächst die Schaffung einheitlicher Richtlinien für die Beschaffung neuer Fahrzeuge für den Güterverkehr zum Ziel gesetzt hatte, gab es erste Ansätze, auch im Lokomotivbau eine Vereinheitlichung anzustreben. Beschleunigt wurde dieses Vorhaben nach Indienstellung von Güterwagen wesentlich größerer Ladekapazität und der Notwendigkeit, für die nun schwereren Güterzüge auch leistungsfähigere Lokomotiven zu entwickeln.

Bereits 1913 war von der KED Breslau der Preußischen Staatseisenbahnen der Bau einer den gewachsenen Anforderungen entsprechenden neuen Lokomotivgeneration angeregt worden. Dadurch ausgelöst erhielt Henschel den Auftrag zur Konstruktion einer Dreizylinder-Heißdampf-Güterzuglokomotive mit fünf Kup-

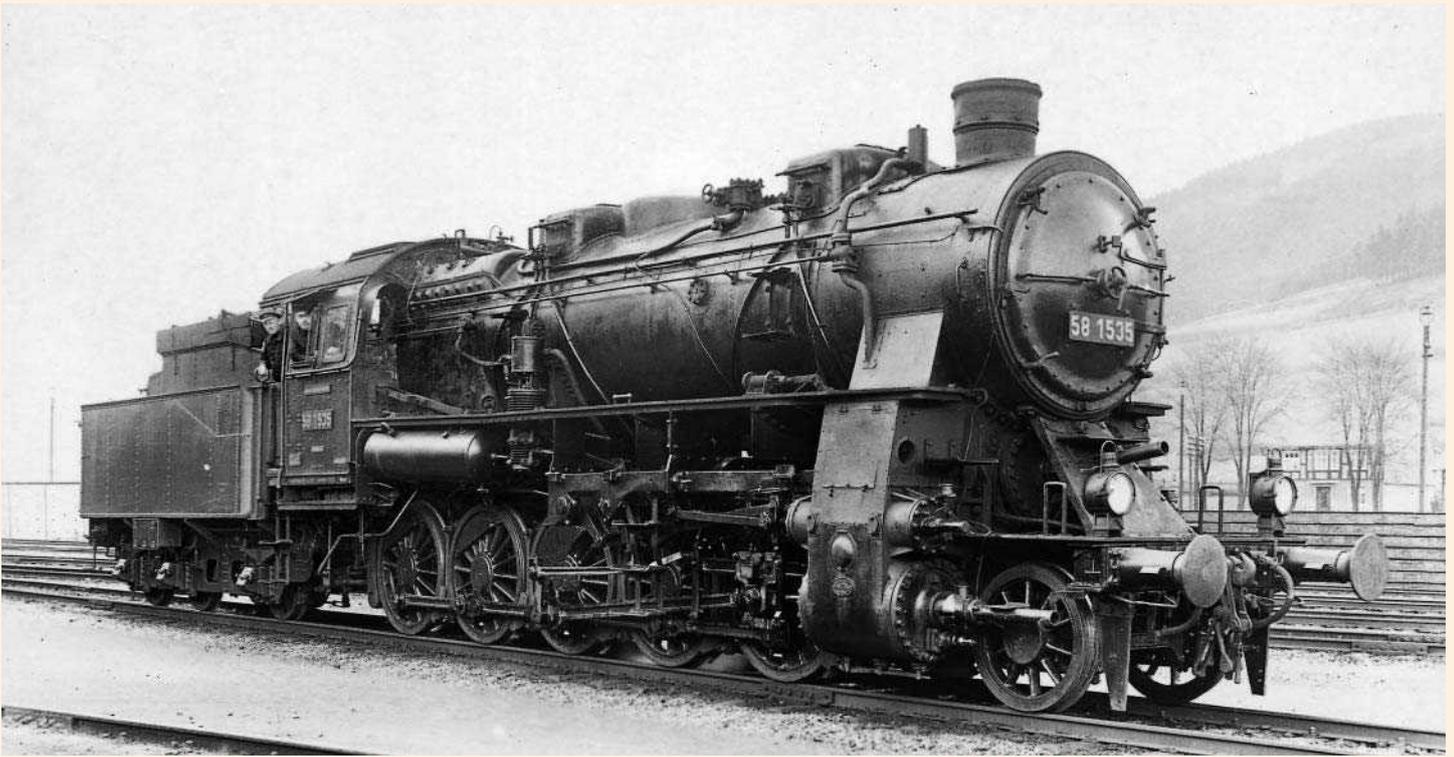
pelradsätzen und einer führenden Laufachse. Von 1915 bis 1917 erwarben sowohl Preußen als auch die Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen solche Maschinen der Gattung G 12. Mit geringen Änderungen lieferte die ehemals Hartmannsche Maschinenfabrik in Chemnitz im Jahre 1917 eine weitere Serie als Gattung XIII H an die Sächsischen Staatseisenbahnen.

Bereits bei Auslieferung der G 12, die erst später in G 12.1 umbenannt wurde, zeichneten sich im Ersten Weltkrieg andere Prioritäten im Lokomotivbau ab. Für Truppen- und Materialtransporte zu den Frontlinien ergab sich ein großer Bedarf an Eisenbahnfahrzeugen aller Art, der mit Kontingenten unterschiedlicher Größe von den einzelnen Länderbahnen gedeckt wurde. Die Vielgestaltigkeit des Fahrzeugparks führte jedoch bald zu großen Problemen. Besonders schwierig gestalteten sich Wartung und Repara-

turen der Dampflokomotiven wegen fehlender und nicht passender Ersatzteile. Häufig war auch das Personal beim Führen von Maschinen überfordert, die eine ungewohnte Handhabung verlangten.

All diese Gegebenheiten und die Tatsache, dass die erste G 12 mit einer größten Achslast von mehr als 17 t auf vielen Strecken nicht verkehren durfte, zwangen zu besonderen Überlegungen und Maßnahmen bei der zukünftigen Entwicklung neuer Fahrzeuge. Die dringend benötigten Güterzuglokomotiven größerer Leistung sollten nicht nur allen Anforderungen im Kriegseinsatz gerecht werden, sondern auch danach eine freizügige Verwendung über die Grenzen der einzelnen Länderbahnen hinweg ermöglichen und den Aufwand bei der Instandhaltung verringern.

Eine entsprechende Anregung aus dem preußi-



Typen-Porträt der 58 1535 (oben). – Auf Strecke die 58 1345 (unten) mit pr. 3 T 20-Tender und Kesselspeiseventil vor dem Dampfdom, aufgenommen 1976.

schen Ministerium für öffentliche Arbeiten fand nicht nur die Zustimmung der Militärbehörden, sondern auch ein positives Echo bei den meisten Länderbahnverwaltungen. Nur die Bayerischen Staatseisenbahnen bekundeten kein Interesse an dem Projekt. Mecklenburg und Oldenburg hatten keine Verwendung und wohl auch keine Finanzmittel für größere und stärkere Lokomotiven.

Nach Erörterung diverser Entwürfe war die Firma Henschel & Sohn in Kassel mit der Entwicklung einer geeigneten 1'E-Dreizylinder-Heißdampflok beauftragt worden.

Dort lagen bereits Erfahrungen mit einer ähnlich kompakten Bauart für die Kaiserlich Osmanische Militäreisenbahn in der Türkei vor. Nach der raschen Ausarbeitung der Konstruktionsunterlagen konnte bereits im Jahre 1917 mit dem Bau einer ersten Serie der neuen Gattung G 12 begonnen werden. In einem im August 1917 vom Königlichen Eisenbahn-Zentralamt in Berlin verfassten Dokument wird die Neuentwicklung als „dreizylindrige 1 E-Einheits-Güterzug-Lokomotive Gattung G 12 mit 3achsigem Tender von 20 cbm Wasserraum“ mit allen Baugruppen ausführlich beschrieben.

Dieser ersten Verwendung des Begriffs „Einheitslokomotive“ folgte wenig später bereits eine weitere Erwähnung in der Niederschrift über die „Beratungen betreffend Einheits-Güterzuglokomotiven“, zu denen der Ausschuss für Lokomotiven vom 3. bis 5. April 1918 in Berlin zusammengekommen war. Dieses Gremium aus hochrangigen Fachleuten aus Ministerien, aus dem Eisenbahn-Zentralamt und verschiedenen Königlichen Eisenbahndirektionen sowie einigen Vertretern der Militär- und Feld-eisenbahnen besichtigte die neue 1'E h3-Güterzuglokomotive. Dabei wurden auch deren einheitliche Bezeichnung diskutiert und verschiedene notwendige Änderungen veranlasst. Letzte Punkte der Tagesordnung waren die Bespre-



chung des Entwurfs einer neuen 1'D-Zwillingslokomotive für 16 t Achsdruck und die Begutachtung der dafür vorliegenden Musterzeichnungen.

Dennoch ist die G 12, für die sich fünf Bahnverwaltungen entschieden hatten, keine Einheitslokomotive im späteren Sinne gewesen. Zu groß waren noch die Unterschiede bei Ausführung und Anordnung von Armaturen und einigen Teilen. Hierauf hatten die zuständigen Dezernate der Länderbahnen von Elsaß-Lothringen, Baden und Württemberg noch Einfluss genommen. Abweichungen vom preußischen Musterblatt XIV-3d gab es auch bei der Kesselausführung der wieder als Gattung XIII H bezeichneten und schwereren sächsischen Variante. Zudem hatte sich Sachsen bei allen Maschinen für eine etwas abweichende Tenderbauart mit 21 m³ Wasserraum entschieden.

Richtige Kriegslkomotiven waren die Maschinen der Gattungen G 12 und XIII H auch nicht, da die meisten Fahrzeuge erst ab 1918 nach Kriegsende ausgeliefert wurden.

Mit der G 12 konnten jedoch viele Erkenntnisse gewonnen werden, die später bei der Entwicklung von Einheitslokomotiven für die DRG von Bedeutung waren. Trotz einiger Mängel bei den ersten Lieferungen und der noch nicht in letzter Konsequenz vorhandenen Einheitlichkeit war der G 12 eine lange Dienstzeit beschieden, zuletzt sogar noch in Form von Rekolomotiven der Deutschen Reichsbahn. □

Alles Wissenswerte von dieser einst so weit verbreiteten und bulligen Güterzuglok ist in der neuen Sonderausgabe IV/2002: „Die G 12-Familie – Baureihen 58 und 56“ enthalten, in der auch die G 12-Abkömmlinge der Gattungen G 8.2 und G 8.3 beschrieben sind.



Eine der vielen Umstationierungswellen ließ eine Baureihe auf die Strecken der Altmark kommen, die dort den schweren Güterzugdienst aufrecht erhielt. Erinnerungen an die Konzentration der Reko-41er um 1980 im Bw Oebisfelde

■ VON HELGE SCHOLZ

Reko-Revival am Mittellandkanal

Sommer 1981 – auf den altmärkischen Strecken haben die Dampflokomotiven zwar nicht mehr allein das Zepter des Handelns in der Hand, aber ihre Umläufe sind ein fester Bestandteil in der Transportplanung.

Die Situation im Lokpark der DR-Ost ergab, dass nach einigen Jahren der Abstinenz wieder Lokomotiven der Baureihe 41 hier eingesetzt werden mussten. Der Beginn der Energie- oder, besser formuliert, der Ölkrise, zwang zur verstärkten Abstellung der ölgefeuerten Lokomotiven und im bescheidenen Maße auch von Diesellokomotiven. Erlebte man in Sachsen eine Renaissance der Baureihe 50, so erfrischten hier reaktivierte 41er den Lokpark. Man besann sich auf die Qualitäten dieser Baureihe – sie waren die vielseitigsten Maschinen des Triebfahrzeugparks. Die scheinbar „mickrigen“ 16 bar Kesseldruck für diese Maschinengröße machte eine





gute Dampfleistung wett. Die HvM der DR setzte auf diese Eigenschaften und verfügte 1979, von den abgestellten die besterhaltenen Maschinen im RAW Meiningen reaktivieren zu lassen. Im selben Jahr verließen fünf Maschinen nach der Schadgruppe 5 das Werk. Im Jahr 1980 folgten nochmals neun Maschinen, nebenstehend tabellarisch aufgeführt.

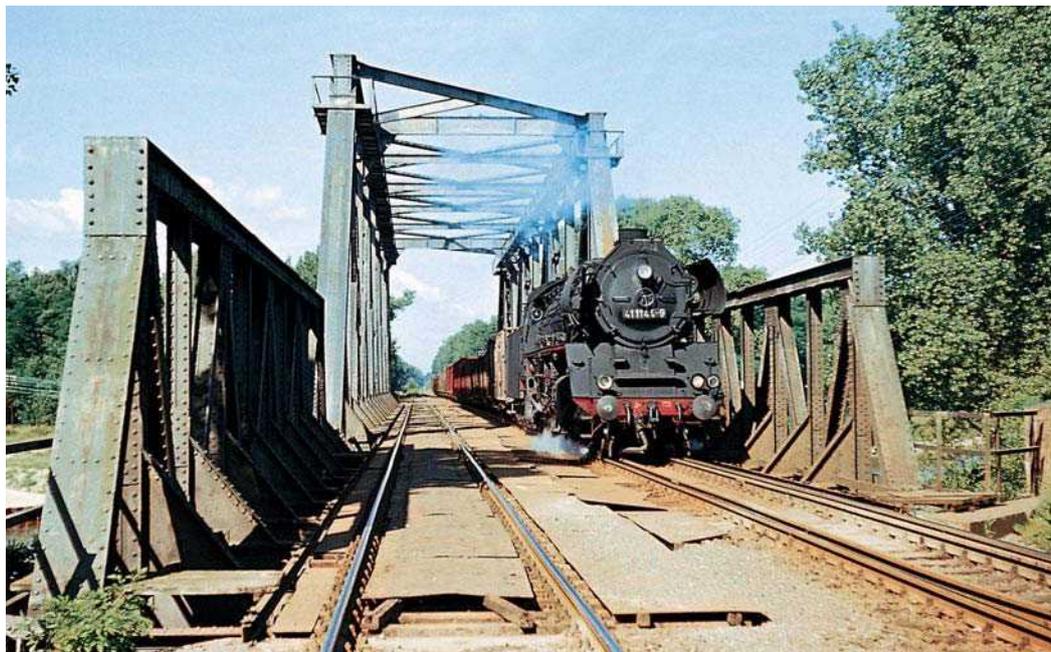
Das Bw Oebisfelde im Gebiet der Rbd Magdeburg wurde zur Konzentration dieser Baureihe auserwählt. Nicht gerade zentral gelegen, hatte es doch seine Vorteile, die Maschinen hier zu beheimaten.

Oebisfelde war Grenzbahnhof zur DB. Von Süden erreichte die Magistrale Leipzig–Magdeburg–Hannover den Bahnhof. In Richtung Osten führte die Strecke Richtung Stendal, der heimlichen Hauptstadt der Altmark, und nach Norden verband die Bahn Oebisfelde mit Salz-

REAKTIVIERTE MASCHINEN DER BAUREIHE 41

1979		1980	
41 1118	Juni 1979	41 1273	April 1980
41 1132	Juli 1979	41 1185	Mai 1980
41 1159	Juli 1979	41 1144	Juni 1980
41 1303	Juli 1979	41 1137	Juli 1980
41 1025	August 1979	41 1225	August 1980
		41 1180	August 1980
		41 1055	September 1980
		41 1148	Oktober 1980
		41 1231	November 1980

Die Motive der oberen Reihe zeigen 41 1144 im abendlichen Wegensted und rechts dieselbe Maschine im Güterzugdienst. In Haldensleben bekommt sie vor der 41 1137 Ausfahrt nach Magdeburg. Unten zwei Motive von der nördlichen Kanalbrücke mit der Weferlinger Strecke und die „Morgenkreuzung“ in Haldensleben.





Ausfahrt von Lok 41 1137 aus Haldensleben. Am Haken ein Ganzzug, um den sich die Museumsbahnvereine unserer Tage reißen würden – Lowa-Wagen ohne Ende. Über dem Zug die Fußgängerbrücke zum „Bahnhof“ Haldensleben West. Ortsunkundige suchten ihn manchmal vergebens – es war das Stumpfgleis der Weferlinger Strecke mit Bahnsteig!

Links ein Motiv von der südlich von Haldensleben gelegenen Kanalbrücke. Auch dies eine interessante Konstruktion. Ein aufgeschütteter Damm führte zu ihr hinauf und rechtfertigt so manches Modellbahner-Bauwerk. 41 1231 am km 11,4 auf der Fahrt nach Magdeburg.

Unten ein Motiv von der Stendaler Strecke. Hinter Gardelegen eilt 41 1137 quer durch die Letzlinger Heide in Richtung Stendal.

Rechts oben 41 1180 unterwegs von Salzwedel nach Oebisfelde inmitten der „Komplettidylle“ Klötze. Wassertürmchen, hoch gestelltes Weichensignal, Schüttbahnsteig und Kleinlokschuppen. Als Zugabe – klack, klack – ein Bahnübergang. Weit und breit kein anderer Fotograf – man hat's erlebt und träumt noch heut'.

Jävenitz an der Stendaler Strecke mit durchfahrendem Güterzug. Am Zaun ein gelangweilter russischer Offizier vom gegenüber liegenden Truppenübungsplatz in „Landkreisgröße“. Übrigen: Die drei Bahnhofsschilder waren noch längst nicht alle!

Rechts eine spektakuläre Anfahrt im Kreuzungsbahnhof von Groß Ammensleben. Hinten, neben dem linken Signal, schemenhaft die Umriss der südlichen Kanalbrücke.

wedel. Ferner verfügte der altmärkische Eisenbahnknotenpunkt und Grenzbahnhof über ein intaktes Bahnbetriebswerk für einen Dampflokotivbetrieb.

Eine generelle Trennung der Zugleistungen wurde nicht beobachtet. Auf allen drei Strecken standen die Maschinen im Güter- wie im Personenzugdienst. Fiel der Güterverkehr auf der Verbindung nach Salzwedel am geringsten aus, so steigerten sich die Leistungen in südliche Richtungen. Über Haldensleben führte man Leistungen zum Rangierbahnhof Magdeburg-Rothensee. Ganzzüge wie gemischte Güterzüge und Nahgüterzüge wechselten sich ab. In Haldensleben traf noch die Zweigstrecke aus Weferlingen zur Hauptbahn und es erfolgten Übergaben von Kaolintransporten zur Hauptstrecke. Die Personenzugleistungen beschränkten sich hauptsächlich auf regionale Leistungen. Schnell- und Eilzüge im grenzüberschreitenden Verkehr waren in der Masse sekundäre Leistungen.

Die Lage der Strecken hatte für den aufmerksamen Eisenbahnfreund eine Besonderheit. Es gab die Möglichkeit, den Grenzbahnhof Oebisfelde zur damaligen BRD – nun, nicht gerade zu besuchen, aber ihn zu passieren. Eine Fahrt von Magdeburg nach Salzwedel via Haldensleben war über Oebisfelde und mit Trapo-Aufsicht möglich. Für den nebenherfahrenden Eisenbahnfan mit Kamera und Notizblock blieb der Bahnhof freilich im weiten Umkreis verschlossen. Andere Motive waren ebenso interessant, wie die Brückenkonstruktionen über den Mittellandkanal, die typisch preußische Eisenbahnarchitektur oder die Weite der Landschaft, die es einem ermöglichte, einen Zug auch in seiner Gesamtheit im Bild festhalten zu können.

Der gezeigte Bilderbogen soll einen Querschnitt zu Einsatzgebiet und Leistungen der Maschinen im Sommer 1981 bieten. □



Durch die zügige Anlieferung von neuen Loks der Typen 1116, 2016 und 2070 können die ÖBB bereits weitgehend auf die noch vorhandenen älteren Reihen verzichten. Der Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 wird für einige Loktypen das Ende des planmäßigen Einsatzes mit sich bringen. Ein Überblick

■ VON WOLFGANG KAISER

Reihen 1010/1110:

Für den derzeit noch elftägigen gemeinsamen Umlaufplan der Standorte Linz und Salzburg, der hauptsächlich den Einsatz von Zügen der Rollenden Landstraße zwischen Wels Vbf. und Ebenfurth bzw. Hegyesalom vorsieht, stehen nur noch acht betriebsfähige Maschinen zur Verfügung. Ab 15. Dezember wird es keinen Umlaufplan mehr geben. Die dann noch betriebsfähigen Loks werden nur noch fallweise vor Bedarfszügen zu sehen sein. Planmäßig werden nach Fahrplanwechsel nur noch die mit E-Bremse ausgestatteten Loks der Reihe 1110.5 eingesetzt, die in Villach (1110.505, Güterzüge nach Jesenice) und Bludenz (sieben Loks, Schiebedienst Arlberg) stationiert sind.

Mit einem baustellenbedingt umgeleiteten RoLa-Zug ist 1010.002 am 26. Juni 2002 bei Nußdorf (KBS 800) unterwegs.

In der Haltestelle Greinsfurth legt 1041.013 mit Regionalzug am 13. September 2002 einen Halt ein.

Vor der Kulisse der Stadt Retz fährt 2048.026 am 9. Juli 2002 mit Vershubgüterzug Richtung Weitersfeld.

Reihe 1040:

Anfang August 2002 wurde mit der 1040.015 die letzte betriebsfähige Lok dieser ersten österreichischen Nachkriegsbaureihe abgestellt, die buchmäßige Ausmusterung der Loks 1040.001, 009, 010, 014 und 015 wird voraussichtlich per 1. Januar 2003 erfolgen. Die tannengrüne 1040.001 wird vom Geschäftsbereich Erlebnisbahn der ÖBB (Nostalgielok) übernommen.

ABGANG DER OLDIES



ABB.: KAISER (4)



Reihe 1041:

Für die zwölf betriebsfähigen Loks der Standorte Attnang-Puchheim und Selzthal endet der Planeinsatz mit 15. Dezember 2002. Bis dahin kann man die Loks der Baujahre 1952 bis 1954 noch beim Verschub in den Bahnhöfen Attnang-Puchheim (KBS 101), Ebensee (KBS 170), Summerau (KBS 141), Hief-lau, Waidhofen an der Ybbs und Ulmerfeld-Hausmending (alle KBS 130) beobachten. Es werden auch noch einzelne Regionalzüge auf der Salzkammergutstrecke (KBS 170) sowie Fahrverschubzüge in den Einzugsbereichen der vorgenannten Bahnhöfe bespannt. Da die Lage am Verschublokssektor aber nach wie vor sehr angespannt ist, ist auch nach Fahrplanwechsel – zumindest fallweise – mit dem Einsatz einzelner 1041er in ihren gewohnten Einsatzgebieten zu rechnen.

Reihe 1141:

Von den 16 vorhandenen Maschinen werden bis Fahrplanwechsel noch 13 für den täglichen Betrieb benötigt. Auch im Fahrplan 2002/2003 wird der Stand-

ort Attnang-Puchheim vorerst noch sieben 1141er vor Regionalzügen der KBS 130, 140, 141 und 250 einsetzen, bereits für April 2003 ist aber das Einsatzende dieser 1955 bis 1957 gebauten Baureihe geplant. Bislang wurden ausschließlich Loks in der Ursprungsausführung ausgemustert (14 Stück), die zehn in den neunziger Jahren modernisierten Maschinen (Entfall der jeweils linken Führerstandstür) sind noch vollzählig vorhanden.

Reihe 1046:

Die Anfang der neunziger Jahre mit einem Neubaukasten ausgestatteten ehemaligen Gepäcktriebwagen kommen hauptsächlich vor Regional- und Eilzügen auf der Franz-Josefs-Bahn zwischen Wien und Sigmundsherberg bzw. Krems an der Donau (KBS 800, 810) zum Einsatz. Die vollständige Ausmusterung der elf vorhandenen 1046er ist für Ende 2003 vorgesehen.

Reihe 2048:

Die Anfang der neunziger Jahre von der DB übernommenen Ex-211er wurden

bereits fast vollständig von den Neubauloks Reihe 2070 abgelöst, bis Fahrplanwechsel kann man aber noch eine Lok beim Verschub im Bahnhof Ebensee (mit Fahrverschub nach Altmünster am Traunsee, KBS 170) und ein weiteres Exemplar vor Güterzügen zwischen Lambach und Laakirchen beobachten. Ansonsten werden die fünf betriebsfähigen Loks der Standorte Wien Nord und Wels meist zur Führung von Arbeitszügen herangezogen.

Reihe 2050:

Die letzten Vertreter der mächtigen Henschel/General Motors-Streckendieselloks der Baujahre 1958 bis 1962 sollen bis Ende 2003 ausgemustert werden. Im Herbst 2002 bestand für die neun betriebsfähigen Exemplare noch ein siebentägiger Umlaufplan, der Verschub- und Güterzugleistungen im Raum Stadlau (KBS 711), Guntramsdorf-Kaiserau (KBS 720) und Sigmundsherberg (KBS 820, grüne 2050.004) beinhaltet. Für den Fahrplanwechsel wurde die Rücknahme der Leistungen auf vier Umlauf-tage in Aussicht gestellt. □

2050.011 bespannte am 9. Juli 2002 das Verschubgüterzugpaar der Relation Korneuburg–Ernstbrunn, hier aufgenommen bei Karnabrunn.

Die Roten Pfeile

Die roten Leichttriebwagen und Schnelltriebzüge der SBB hatten zwei Gesichter: Sie präsentierten sich flink, modern, schnittig und konnten die Reisenden begeistern. Im Betrieb aber waren sie meist unzuverlässig und störanfällig.

Ein Fahrzeugporträt

■ VON BEAT MOSER



Kurz nach Inbetriebnahme im Jahr 1953 ist ein Doppelpfeil RAe 4/8 zwischen den Rebbergen oberhalb des Genfersees im Weindorf Chexbres an der Strecke Vevey–Puldoux–Chexbres unterwegs.

Die bis zu 150 km/h schnellen Leichttriebwagen hatten Leistungen in Randzeiten mit geringerer Fahrgastfrequenz zu absolvieren und – ähnlich einem Omnibus-Verkehr – möglichst schlanke Anschlüsse zwischen Neben- und Hauptstrecken zu vermitteln. Gleichzeitig sollten die Garnituren im Gesellschaftsreiseverkehr eingesetzt werden, um gegen die immer stärker aufkommenden fahrplanunabhängigen Busreisen in Konkurrenz treten zu können. Mit dieser Aufgabenstellung machten sich die Schweizerischen Bundesbahnen nach 1930 an ein Abenteuer, das dem technischen Fortschritt im Eisenbahn-Fahrzeugbau diente und als Epoche der Roten Pfeile in die Geschichte einging.

■ DIE „KLEINPFEILE“

So stellten die SBB 1935 je zwei als Alleinfahrer konzipierte Leichttriebwagen mit dieselmechanischem und elektrischem Antrieb in Dienst. Die Erfahrungen bei der Erprobung dieser als CLm 2/4 Nr. 101/102 und CLe 2/4 201/202 bezeichneten Prototypen brachten unterschiedliche Ergebnisse. Während sich die mit Brennstoff zu betankenden Fahrzeuge nicht bewährten, kam es bereits 1936/37 zur Nachlieferung

von fünf weiteren Elektropfeilen (CLe 2/4 Nr. 203 bis 207). Als es durch die rasch voranschreitende Elektrifizierung kaum noch sinnvolle Einsatzgebiete für die dieselbetriebenen Einheiten gab, wurden auch sie für den elektrischen Betrieb hergerichtet. Die Fahrzeuge kehrten 1951 bis 1953 als RBe 2/4 Nr. 611 und 612 aufs Schienennetz zurück.

Erfolg hatten die Roten Pfeile vor allem im Ausflugsverkehr, wo die zunehmend reisefreudige Bevölkerung an den kleinen Flitzern rasch Gefallen fand. Hingegen blieb ihnen Erfolg im regionalen Reisezugverkehr aus Kapazitätsgründen versagt. Ab 1944 erhielten sie zwar noch normale Stoß- und Zugvorrichtungen, um auf bis zu 13% Neigung maximal 30 t Anhängelast befördern zu können. Solch strenge Dienste überforderten aber die nur insgesamt 404 kW leistenden Motoren und die Ausrüstung litt erheblich. Eine Folge war häufiger Aufenthalt in den Reparaturwerkstätten. Bevor die ersten Ausmusterungen verfügt wurden, waren die flinken Züge während der Landesausstellung Expo 64 in Lausanne in ein groß angelegtes Transportkonzept eingebunden. Anschließend gab es wieder unterschiedlichste Aufgaben zu erfüllen:

Wenn nicht Gesellschaftsfahrten auf dem Programm standen, rollten sie beispielsweise als Badezug zwischen Zürich und Zurzach, als Schülerzug, als Ausstellungslokal oder als Blickfang und Zubringer bei Bahnhofsfesten und Anlagenbesichtigungen.

Bis 1969 schrumpfte die Anzahl der betriebsfähigen Kleinpfeile auf zwei Einheiten. Zusammen mit dem im Verkehrsmuseum Luzern ausgestellten Fahrzeug Nr. 1003 sind drei Pfeile bis heute erhalten geblieben: Als historisches Fahrzeug ist Triebwagen RAe 2/4 Nr. 1001 in den Besitz der Stiftung SBB Historic übergegangen. Er soll auch in Zukunft für Spezialreisen eingesetzt werden. Die 1974 an die Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB) verkaufte Einheit Nr. 1007 wird heute als RBe 2/4 Nr. 202 sporadisch für Sonderfahrten eingesetzt. Sein zeitweise blauer Anstrich ist 1989 wieder dem Originalrot gewichen. Für seinen Unterhalt sorgt die BLS-Werkstatt in Bönigen.

■ DIE TATZELWÜRMER

Die Kapazitätsengpässe im Fernverkehr sollten die beiden dreiteiligen Schnelltriebzüge beheben, die 1937/38 als BCLe 8/12 Nr. 501/502



Im Jahr 1936 blieb den Reisegästen und dem Personal vor der Zugabfahrt noch Zeit für ein Stelldichein vor dem Fotografen. Die Szene im Kantons-hauptort Frauenfeld mit einem Kleinpfeil RAe 2/4 interessierte auch die örtliche Jugend.

Abb.: SAMMLUNG PEIFFER (2), ABB. STENNER

Der 1964 aus den beiden dreiteiligen Triebzügen zusammengesetzte RABDe 8/16 Nr. 1041 verkehrte nur vier Jahre lang auf dem Schweizer Schienennetz (Aufnahme vom 18. März 1967 in Koblenz).



Am 8. Mai 1997 wartete der RAe 506 605 bei einem Zwischenhalt in Le Locle-Coldes-Roches auf seine Fahrgäste. Der Grenzbahnhof zu Frankreich ist dank mehrerer Museen ein regelmäßig besuchtes Ziel für Reisen von technisch interessierten Gruppen.



Der als historisches SBB-Fahrzeug betriebsfähig erhaltene Kleinpfeil RAe 2/4 Nr. 1001 konnte am 3. August 1997 am Ufer des Zürichsees beobachtet werden (oben). Das Fahrzeug ist heute dem Depot Bern zugeteilt (SBB Historic).

Gemeinsam sind die Pfeile RBe 2/4 Nr. 202 der OeBB und RAe 2/4 Nr. 1002 der SBB am 29. August 1982 zwischen Oensingen und Balsthal unterwegs.

Abb.: Hitz (4), Jossi, Pfeiffer

Der Churchill-Doppelpfeil ist nach dem Konkurs der Mittelthurgaubahn wieder im Besitz der Schweizerischen Bundesbahnen und soll an die Stiftung SBB Historic übergehen.



GLÜCKLOSES ABENTEUER

Häufig geäußerte Wünsche nach Beschaffung weiterer Schnelltriebwagen für Gesellschaftsreisen sind heute mit Rücksicht auf die Fahrplandichte nicht mehr realisierbar. Die vor 70 Jahren revolutionäre Idee der Roten Pfeile als Leichtbaufahrzeuge war zwar für die SBB in betrieblicher Hinsicht kein rühmliches Kapitel; bei der Propagierung der Eisenbahn als attraktives Verkehrsmittel und als Abschnitt in der Technikentwicklung hatten die bei der Bevölkerung heiß geliebten Garnituren aber wesentlichen Anteil. In heutiger Zeit verkehren vor allem im Regionalverkehr verschiedenste Leichttriebwagen, die dank modernster Ausrüstung und einer flexiblen Vielfachsteuerung auf die Bedürfnisse ausgerichtet werden können und damit erfolgreicher unterwegs sind. **BM**



Kurz vor seinem Abbruch wurde der grüne Jurapfeil RBe 2/4 Nr. 1010 am 26. März 1977 in seinem letzten Einsatzgebiet in Rorschach fotografiert.



Bei Gesellschaftsreisen stießen die Roten Pfeile auch ins Seetal vor (links). Über die 50% steilen Rampen der Südostbahn musste die Re 4/4 III Nr. 42 Vorspannhilfe geben (rechts). Beide Aufnahmen des RAe 4/8 Nr. 1023 sind im Frühling 1984 entstanden.



beschafft wurden. Doch es wurde keine Erfolgsgeschichte: Brandfälle in den Jahren 1939 und 1961 zwangen die SBB vorerst zur Verkürzung der Garnitur Nr. 501, dann zum späteren Zusammenfügen der verbliebenen Fahrzeuge in den vierteiligen Triebzug RABDe 8/16. Dieser fiel dann überraschend bereits 1968 dem Schneidbrenner zum Opfer.

DER CHURCHILL-PFEIL

Mehr Glück hatten die Schweizerischen Bundesbahnen mit ihrem erstmals auf der Landesausstellung 1939 in Zürich präsentierten Doppelschnelltriebwagen RAe 4/8 Nr. 301. Das 150 km/h schnelle Fahrzeug stand Winston Churchill 1946 bei seiner Schweiz-Rundreise zur Verfügung und ist auch 56 Jahre später noch bei Sonderfahrten zu sehen. Bevor die 1979 ausrangierte Garnitur in den Besitz des Reisebüros Mittelthurgau übergang, war sie zwischen 1985 und 1994 in Freiburg i. Breisgau und in Mannheim remisiert. Es fand sich eine Trägerschaft, die eine originalgetreue Aufarbeitung finanzierte und die im September 1996 gefeierte Wiederinbetriebnahme ermöglichte.

Heute ist der früher unter der Bezeichnung RAe 4/8 Nr. 1021 geführte Doppelpfeil unter der Typenbezeichnung RAe 506 605 in Zürich stationiert. Er ist wieder in SBB-Besitz und soll voraussichtlich an die Stiftung SBB-Historic übergehen.

DIE DOPPELPFEILE

Um die dank der Popularität der kleinen Pfeile gestiegerte Nachfrage nach Ausflugsfahrten befriedigen zu können, beschafften die SBB 1953 die beiden Doppelschnelltriebwagen RBe 4/8 Nr. 661 und 662. Sie besaßen normale Zug- und Stoßvorrichtungen und waren dank

1015 kW Leistung in der Lage, bei Bedarf einen vollbesetzten Leichtstahl-Reisezugwagen über die Gotthard- oder Lötschbergstrecke (max. 27% Steigung) mit zu führen. Die Fahrzeuge tauchten folglich in allen Schweizer Landesteilen auf und wagten sich sogar nach Deutschland und Österreich.

Um 1970 hatten sie mangels freier Trassen aufgrund des Hauptverkehrs zeitweise zu pausieren. Erst nachdem sich der Güterverkehr aufgrund der Erdölkrise verminderte, durften die nun als RAe 4/8 Nr. 1022 und 1023 bezeichneten Doppeltriebwagen ab 1975 wieder Gesellschaftsfahrten unternehmen. Doch bereits vier Jahre später musste die Einheit Nr. 1022 nach einer schlimmen Kollision abgebrochen werden.

Das gleiche Ende fand das Schwesterfahrzeug nach einem größeren Kabelbrand im Jahr 1985.

DER JURAPFEIL

Gemeinsam mit der Stiftung „Jurapfeil“ beschafften die SBB 1938 den apfelgrün lackierten Ce 2/4 Nr. 701 für den Regionalverkehr Neuchâtel bzw. Biel-La Chaux-de-Fonds-Le Locle. Der Alleinfahrer verkehrte in diesem steigungsreichen Gebiet größtenteils störungsfrei. Doch aus Kapazitätsgründen musste man ihm zunehmend andere Dienste zuteilen. So erhielt er als RBe 2/4 Nr. 1010 vorerst neue Aufgaben auf der Walliser Tonkinlinie (St. Maurice–St. Gingolph) und schließlich bis zu seinem Abbruch 1978 im Raum Rorschach. □

LEISTUNGSÜBERSICHT DER ROTEN PFEILE

Typ	Nr.	in Betrieb seit	Leistung kW	Vmax. km/h	Länge über Puffer (m)	Gewicht t	Abbruch
RAe 2/4	1001 / 1002	1935	404	125	25,20	41,0	ab 1984 ¹⁾
RAe 2/4	1003–1007	1936–38	404	125	22,40	38,0	ab 1966 ²⁾
RAe 2/4	1008 / 1009	Umbau	404	110	23,38	40,0	1965 ³⁾
RBe 2/4	1010	1938	441	110	22,62	44,0	1978 ⁴⁾
RAe 4/8	1021	1939	840	150	46,20	92,6	– ⁵⁾
RAe 4/8	1022 / 1023	1953	1015	125	46,90	88,0	1979/85
RABDe 8/12	1031 / 1041	1937/38	1678	150	68,70	127,0	Umbau ⁶⁾
RABDe 8/16	1041	Umbau	1678	150	91,80	164,0	1968 ⁶⁾

Anmerkungen:

¹⁾ Nr. 1001 = Historisches Fahrzeug (betriebsfähig / heute Eigentum der Stiftung SBB Historic)

²⁾ Nr. 1003 = Heute im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern ausgestellt.

Nr. 1007 = 1974 Verkauf an Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB); dort in Betrieb als RBe 2/4 Nr. 202

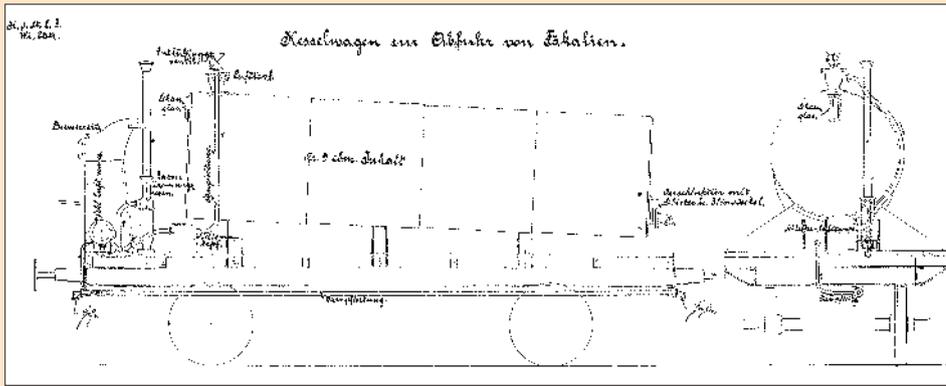
³⁾ Umbau aus den Dieselpfeilen CLm 2/4 Nr. 101 und 102

⁴⁾ Jura-Pfeil (Regionalverkehr Jura, später Rorschach); ursprünglich apfelgrüner Anstrich, später SBB-Grün

⁵⁾ Churchill-Pfeil: 1985 Verkauf an Intraflug; 1996 Wiederinbetriebnahme durch Reisebüro Mittelthurgau AG; seit Sept. 2002 wieder in SBB-Besitz, ggfs. Übergabe an Stiftung SBB Historic.

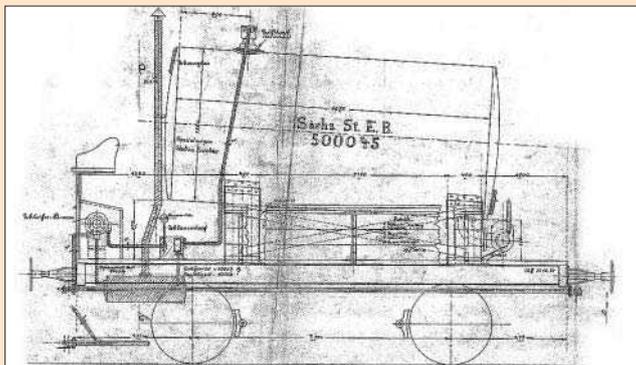
⁶⁾ Umbau 1964 in die vierteilige Komposition RABDe 8/16 Nr. 1041

Angaben: SBB / Stand: 31.08.2002

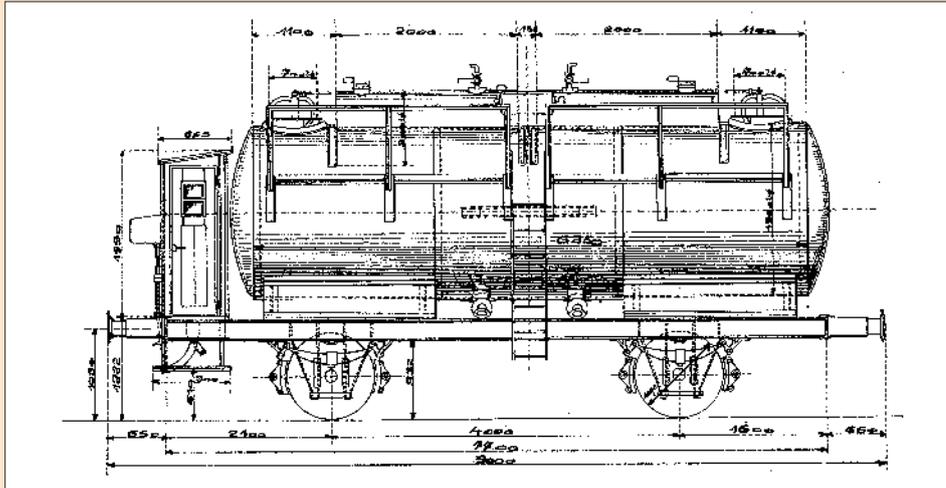


EINE VERGESSENE GATTUNG: LATRINENWAGEN (Teil 3)

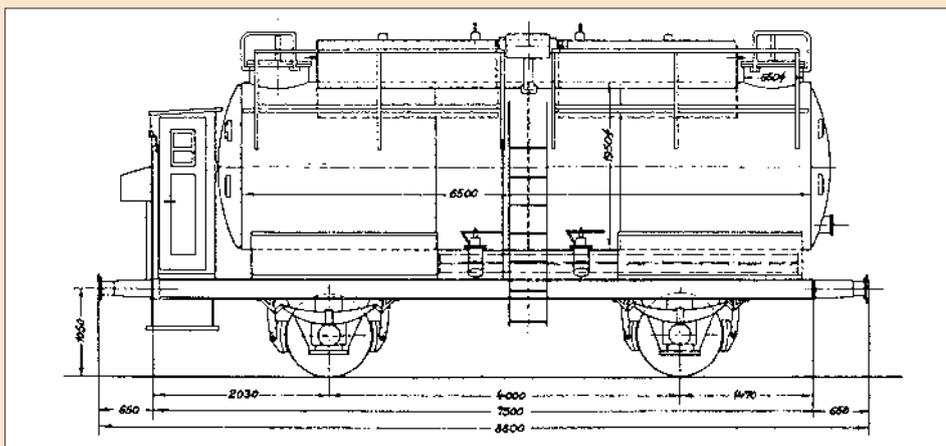
Langlebige Diener



Oben: Sächsischer Fäkalienwagen mit Dampfmaschine von 1909. Auch der bemerkenswerte kurze Sachse von 1921 (links) hatte eine solche. Dagegen sollte das Waggon-Projekt unten mit einer Selbstabsaugvorrichtung ausgerüstet werden. (Alle drei Zeichnungen: Verkehrsmuseum Dresden, Archiv. Alle nicht gekennzeichneten Abbildungen im H0-Maßstab.)



Unten: Dessau baute 1926 zwei Stück dieser Wagen für die DRG. (Slg. P. Driesch)



Neben den in den EJ-Ausgaben 10 und 11/2002 vorgestellten Latrinewagen gab es eine weitere Wagengruppe für das gleiche Ladegut: Dienstwagen, die nicht zur Entsorgung der Städte verwendet wurden, sondern mit denen man die Abortanlagen von Eisenbahneinrichtungen leerte, die nicht an örtliche Abwassernetze angeschlossen waren. Bei DR und DB liefen diese Fahrzeuge bis Ende der 70er Jahre.

VON CHRISTOPH KUTTER

Hauptmerkmal der Dienstwagen war eine eingebaute Pumpanlage. Sie war in der Regel dampfgetrieben und diente dazu, die Luft aus einem auf dem Wagen installierten Kessel zu befördern. Der darin entstehende Unterdruck saugte dann über Schläuche den Inhalt der Abortgruben an.

Mit einer solchen Dampfmaschine ausgestattet war ein Wagen, den die Sächsische Staatsbahn 1909 in ihrer Werkstätte Chemnitz baute (VMD Zs 6211). Sie stammt von 1909 und zeigt ein Gefährt mit 3,92 m Achsstand und einer Länge von knapp 8 m. Sein von drei Querträgern abgestützter 9-m³-Kessel war zu einem Ende geneigt und bestand aus vier ineinandergesteckten Schüssen. Die dampfbetriebene Luftpumpe war unter dem Bremsersitz angebracht.

1921 ließ das Werkstättenamt der Sächsischen Staatseisenbahnen für die Station Zwickau einen ähnlich konstruierten Wagen bauen (VMD Zs 6219). Das Fahrzeug mit der Bahn-Nr. 500045 hatte nur 3 m Achsstand, was auf die Verwendung eines (sehr) alten Wagengestells hindeutet. Der kurze Kessel mit ca. 9,5 m³ Volumen war zu einem Ende hin geneigt. Seitlich unter dem Kessel hatte man Kästen für Schläuche und anderes Zubehör angebracht. Auch hier saß die Pumpe unter dem Bremsersitz.

Nur ein Projekt geblieben ist vermutlich ein Entwurf der Sächsischen Waggonfabrik Werdau A.-G. – jedenfalls ist die Zeichnung vom 30.12.1925 mit diesem Vermerk beschriftet. Er sah einen 9 m langen „Kesselwagen für Fäkalien“ vor, der mit einem patentierten Hochleistungs-Selbstabsauger „Vulkan“ ausgerüstet war. Der Kessel war in zwei Kammern geteilt, wohl um zwei Sickergruben leeren zu können. Alle Einrichtungen waren doppelt vorhanden. Auf dem eigentlichen Kessel lag ein zweiter kleiner, der offenbar die Absaugeinrichtung enthielt. Wie diese funktionierte, geht aus der Zeichnung nicht hervor. Es dürfte sich allerdings um ein Verfahren gehandelt haben, bei dem Gasolin zur Explosion gebracht wurde, was die Luft im Kessel durch ein Ventil ins Freie drückte. Der so entstehende Unterdruck saugte die Abortanlage blitzartig leer. Mit dieser Technik sollte die Dampfmaschinen-Methode abgelöst werden, die

zeitaufwändig war und zudem eine Lokomotive band.

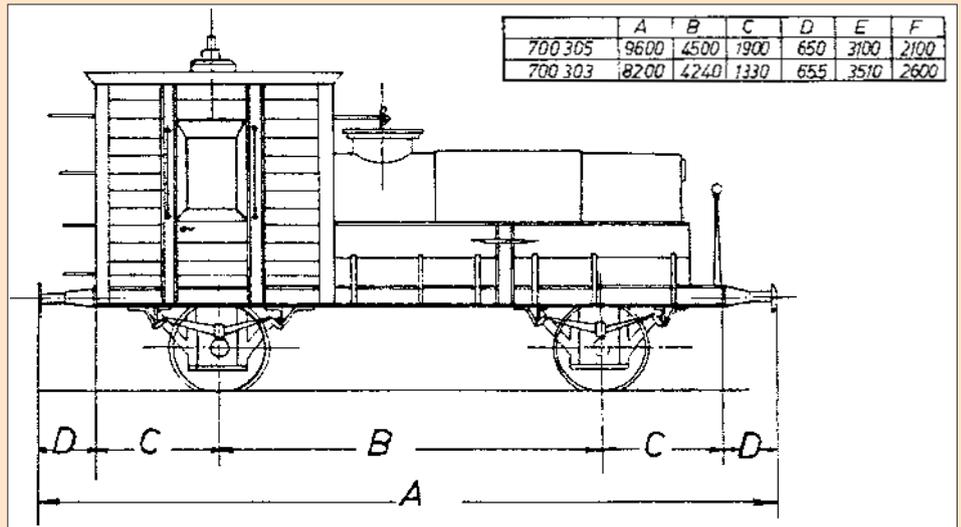
Realisiert wurde dagegen ein sehr ähnlicher Entwurf der Waggonfabrik Dessau im folgenden Jahr. 1926 lieferte sie die identischen Wagen Stettin 703 006 und Hannover 715 001 an die Reichsbahn. Bei gleichem Achsstand (4 m) wie der Werdau-Entwurf waren sie 20 cm kürzer (8,8 m). Fahrgestelle und Kesselvolumen entsprachen einer kleinen Serie in den 20er Jahren bei Dessau gefertigter Latrinewagen (siehe unten). Die Kessel der beiden Wagen von 1926 waren jedoch entsprechend dem Werdauer geteilt und trugen ebenfalls einen kleinen Scheitelkessel, hier von 90 cm Durchmesser.

Im Laufe der Jahre scheint die Bahnverwaltung aber davon abgekommen zu sein, Fäkalienwagen extra konstruieren zu lassen. Vielmehr baute man sie offenbar unter Verwendung verschiedenster Teile ausgemusterter Wagen individuell zusammen oder baute andere Wagen um. Dabei entstanden oft recht interessante Einzelstücke, die nachbauwilligen Modellbahnern viel freie Hand geben würden. Kennzeichen dieser Art von Fäkalienwagen waren der Kessel und eine Schutzkabine für die Pumpanlage. Zwei Wagen dieses Typs lieferte die A.G. für Eisenbahnbedarf an die Preußische Staatsbahn. Sie wurden als Kassel 700 305 und 303 eingereicht. Als Lieferjahr gibt die DV (Dienstvorschrift) 914 die Jahre 1920 (-305) bzw. 1878 (-303) an. Bei letzterer Zahl dürfte es sich aber eher um das Ablieferungsjahr der Basisfahrzeuge handeln, da die Skizze einen Wagen mit Flachstahl-Achshaltern darstellt. Sie waren 1920 längst überholt. Auf den Fahrgestellen mit unterschiedlichen Achsständen (-305: 4500 mm, -303: 4250 mm) und Gesamtlängen (9600 bzw. 8200 mm) waren dreischüssige Kessel mit kreisförmigem Durchmesser und einer asymmetrisch angeordneten großen Einfüllöffnung montiert. Das eine Ende des Wagens war mit einer großen Kabine überbaut. Sie wies seitlich eine Tür, stirnseitig zwei Fenster auf. Ein Aufsatz auf dem Dach dürfte der Schornstein für die Dampfmaschine gewesen sein.

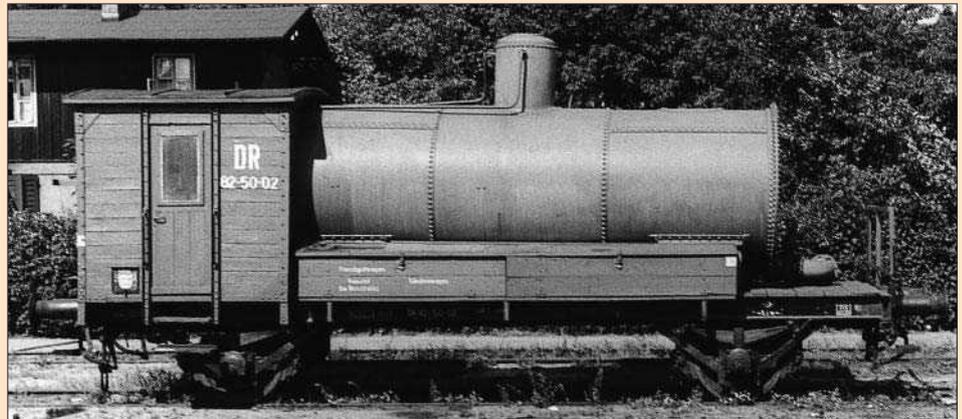
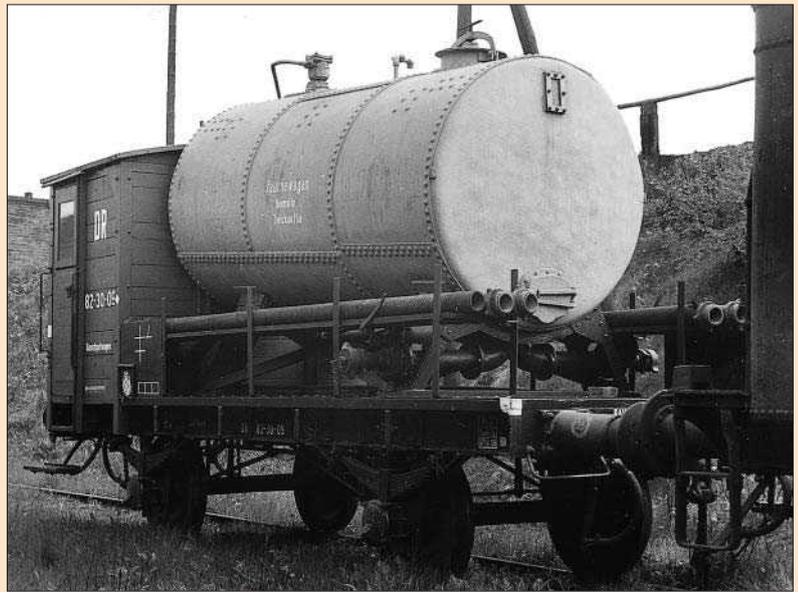
Zweifelsohne bereits für einen Latrinewagen gebaut worden war der Kessel des 1957 in Zwickau aufgenommenen DR-„Jauchewagens“ 82-30-09. Ob das Länderbahn-Fahrwerk vom selben Fahrzeug stammt, ist unklar. Falls ja, könnte die relativ kurze Pumpenkabine an dieser Stelle Nachfolgerin eines Bremserhauses gewesen sein.

Am 18. August 1966 nahm Joachim Claus in Neustrelitz den Zweiachser 82 50 02 auf. Er war auch elf Jahre später noch vorhanden, trug dann aber die Computernummer 945 7301-4. Sein Kessel dürfte wohl schon ebenso viele Jahrzehnte auf dem Buckel gehabt haben wie das mit Bandstahl-Achshaltern ausgerüstete Fahrwerk. Dessen großer Achsstand lässt einen Personenwagen als Spender vermuten. Die an den Stirnseiten mit Fenstern ausgestattete Kabine könnte vielleicht einmal Teil eines Gw Magdeburg gewesen sein, erstes Baujahr 1879.

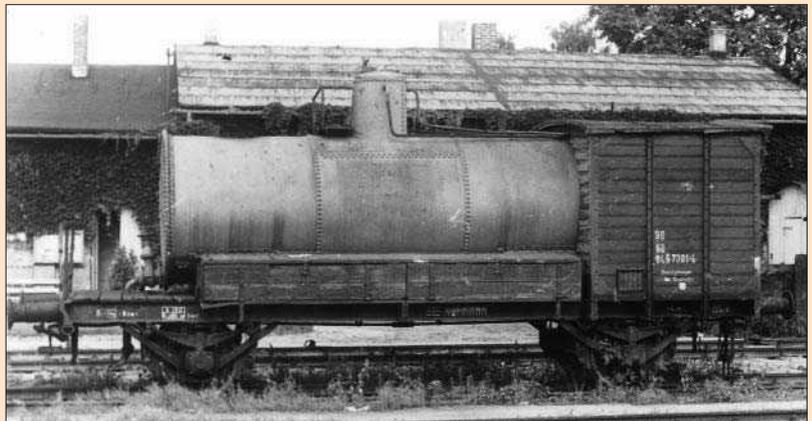
Ausgesprochen „zusammengeschustert“ wirkt ein 1975 im Bahnhof Stendal aufgenommener Fäkalienwagen auf dreiachsrigem Fahrgestell.



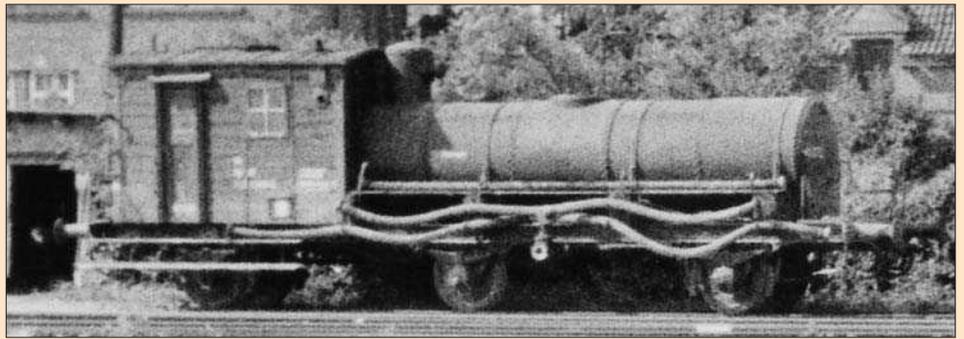
Oben:
Prinzip-
Maßskizze
für die
Wagen Kassel
700 305 und
-303 der
Preußischen
Staatsbahn.
(Slg. Driesch)
**Rechts: DR-
Wagen
82-30-09,
aufgenom-
men 1957 in
Zwickau.**
(Gerhard
Illner,
Slg. Claus)



**Der Neu-
strelitzer
Fäkalien-
wagen von
beiden Sei-
ten. Oben
1966
(J. Claus),
rechts 1977
(Fibig, Slg.
Ver-
kehrsmuse-
um Dresden,
Fotoarchiv)**



Dem bei dieser Wagengattung ungewöhnlich langen Unterbau entspricht ein ebenfalls sehr langer Kessel, der mit Spannbändern fixiert zu sein scheint. Leider ist die Qualität der Aufnahme zu schlecht, um genauere Aussagen zur Herkunft der Teile treffen zu können. Das Fahrgestell könnte von einem preußischen Hilfs-Packwagen (Glpwhs-Dresden) stammen, oder – wegen der eher kurzen Blattfedern aber weniger wahrscheinlich – von einem Personen- oder Gepäckwagen. Der genietete Kessel scheint einst zweidomig gewesen zu sein. Vielleicht handelt es sich bei dem flachen Aufsatz rechts der Mitte auch nur um ein Mannloch.



Oben: Ein Dreiachs-Fahrgestell besaß dieser Wagen aus Stendal (1975). *Abb.: Fibig, Slg. VM Dresden, Fotoarchiv*
Der Wagen unten stand 1972 im DB-Bahnhof Herzberg. *Abb.: Johannes Glöckner*

In DB-Diensten stand der im Juni 1972 im Bahnhof Herzberg fotografierte 943 0 195. Er dürfte frühestens in den vierziger Jahren entstanden sein, da sein Kessel bereits geschweißter Bauart ist. Das relativ lange Fahrgestell mit Sprengwerk hat einmal einen Rungen- oder Schienenwagen der Verbandsbauart (Musterblätter A 11 bzw. A 4) getragen. Aus dem Kasten eines gedeckten Güterwagens entstanden die beiden anderen Aufbauten, die man mit Türen und Fenstern versehen hatte.



Eindeutig „selbstgebastelt“ ist dagegen die Pumpkabine des 1975 in Hannover stationierten Wagens 943 0 198. Hier gehören der vierschüssige genietete Kessel und das Fahrgestell zusammen. Sie waren als Spirituswagen in Dienst gestellt worden.

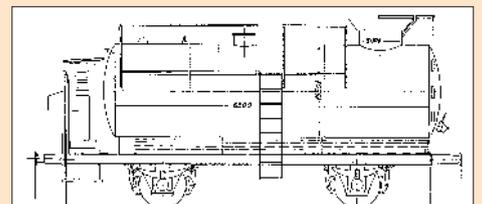
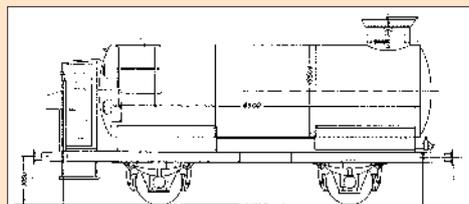
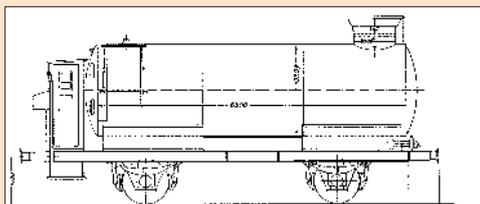
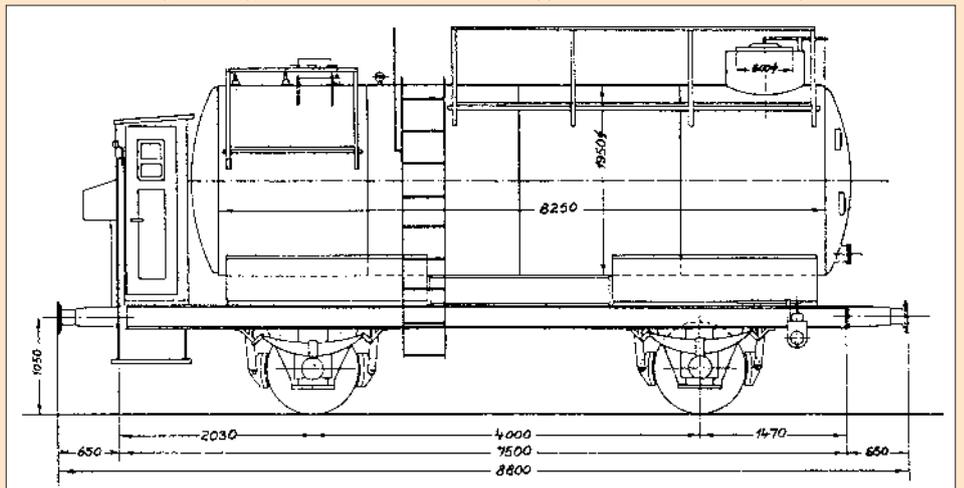


Oben: Ein Spirituswagen war Basis des 1975 in Hannover aufgenommenen Wagens 943 0 198. *Abb.: Bruns, Zeichnungen unten: Bruns, Sammlung Driesch*

Als Nachtrag zum Artikel aus EJ 11/02 versorgte mich Herr Peter Driesch dankenswerterweise mit Skizzen von „Jauchewagen“ aus der DV 914. Dabei handelt es sich um Kesselwagen mit Bremserhaus sehr ähnlicher Bauart, die die Waggonfabrik Dessau in den 20er Jahren geliefert hat. Längenmaße und Kesselvolumina waren identisch mit einer geringfügigen Abweichung (Kessellänge 6250 mm statt ansonsten 6500). Einer davon, der Wagen Königsberg 700 621 von 1928, war bereits im Novemberheft zu sehen. Die Wagen unterscheiden sich in Kleinigkeiten wie dem Vorhandensein von Laufbrettern und Leitern bzw. deren Anordnung, in der Lage des Auslaufs sowie im Durchmesser der Einfüllöffnung samt darauf gesetztem Trichter (soweit vorhanden). Unterschiedlich sind auch Zahl und Position zweier bzw. dreier kleiner Aufsätze an jeweils einer der Stirnseiten des Tanks. Bei ihnen dürfte es sich um Kontrollfenster für den Füllstand gehandelt haben. Die Fahrzeuge waren wie folgt benannt: Berlin 701 105 (Baujahr 1922), Berlin 701 106 (1925), Berlin 701 107 (1928) und Osten 732 003 (1924).

Unten: Zeichnung des Wagens Berlin 701 105, den die Waggonfabrik Dessau 1922 fertigte.

Untere Reihe: In 1:160 wiedergegebene Zeichnungen von Wagen der Waggonfabrik Dessau, die sich nur im Detail unterscheiden. Links: Osten 732 003 (Einlass-Durchmesser 80 cm), Mitte: Berlin 701 106 (dito 90 cm), rechts: Berlin 701 107 (Laufstege).



DB Cargo: Weltweite Ausschreibung für neue Diesellokomotiven

Anfang November startete DB Cargo nun also doch eine – vier Wochen zuvor noch aufs Heftigste dementierte – weltweite Ausschreibung für Bau und Lieferung neuer Streckendieselloks (vgl. EJ 12/02). In einem ersten Schritt sollen 200 Stück eines Baureihen-Typs beschafft werden, optional weitere 370. Wie es in einer am 15. November 2002 verbreiteten Pressemitteilung heißt, werden die neuen Loks auf einer „gemeinsamen technischen Plattform für DB Cargo und DB Regio“ entwickelt, wobei Cargo das Beschaffungsvorhaben federführend betreut. Nach Abgabe der Hersteller-Angebote hofft man, bereits 2006 etwa zehn neue Dieselloks in Betrieb nehmen zu können. Bis 2015 sollen dann jährlich 30 bis 50 Maschinen ausgeliefert werden. Zu technischen Parametern wie Achsfolge, geforderte Dieselmotorleistung oder Anfahrzugkraft wurden allerdings noch keine Angaben gemacht. **GZ**



189-Erprobung in Österreich

Wie bereits mehrfach kurz berichtet, wurde die Siemens-Vierfrequenzlok 189 001 im Rahmen der Zulassungsfahrten während der letzten Monate ausgiebig in Österreich getestet. Am 2. Oktober 2002 war die Lok für Schiebeleistungen am Tauern eingeteilt – hier an IC 793, aufgenommen unterhalb von Angertal.

Nach Brand: Diskussion um Sicherheit in Schlafwagen entflammt

Zwölf Todesopfer waren in der Nacht von 5. auf 6. November 2002 beim Brand in einem Schlafwagen der Bauart 175 der DB NachtZug im D 261 auf der Fahrt von Paris nach München zu beklagen. Das Feuer war aus (bis Redaktionsschluss) noch nicht endgültig geklärten Gründen vermutlich im Abteil des Schlafwagenbetreuers ausgebrochen. Möglicherweise, so die ermittelnde französische Staatsanwaltschaft in ersten Stellungnahmen, habe sich ein Heizkörper entzündet. Der Schlafwagenbetreuer hatte sich zum Zeitpunkt des Brandausbruchs nicht an seinem Platz aufgehalten, sodass er die schlafenden Reisenden auch nicht warnen konnte. Erst als französisches Bahnpersonal von außen Feuerschein und Rauch in dem direkt hinter der SNCF-Ellok laufenden Waggon entdeckt hatte, konnte der Nachtzug in Nancy gestoppt werden. In wenigen Minuten war die Feuerwehr aus einer nahe gelegenen Wache vor Ort. Dennoch war dies zu spät, um die Reisenden im Unglückswagen lebend retten zu können. Die meisten der Opfer waren bereits an Rauchvergiftung gestorben – nur neun Menschen hatten sich zuvor selbst in Sicherheit bringen können. Der 1964 gebaute Schlafwagen war nach Angaben der DB AG erst 1999 modernisiert, 2001 einer IS 700-Revision unterzogen und einen Tag vor dem Unglück letztmals „technisch überprüft“ worden.

In den ersten Reaktionen seitens der Hilfskräfte sowie in der nach dem Unglück entfachten Diskussion um die Sicherheit in Schlafwagen wurde vor allem darauf hingewiesen, dass Feuer und Rauch zu spät bemerkt wurden und der Zug so nicht früher angehalten werden konnte. Brandschutzexperten und Sprecher von Fahrgastverbänden betonten, dass das Unglück wohl glimpflicher verlaufen wäre, wenn der Schlafwagen mit Rauchmeldern oder einer Sprinkleranlage ausgerüstet gewesen wäre. Der Deutsche Feuerwehrverband (DFV) forderte, dem Brandschutz in Bahnverkehr mehr Aufmerksamkeit als bisher zu widmen und das Unglück als Anlass zu nehmen, umgehend die technischen Möglichkeiten zu prüfen, wie Rauchmelder in Schienenfahrzeugen realisiert werden können. Ein Problem, so der DFV, seien in fahrenden Zügen sicherlich die ständigen Vibrationen, denen handelsübliche und in Gebäuden und Wohnräumen installierte Rauchmelder natürlich nicht ausgesetzt sind. Genutzt werden könnten hier aber Erkenntnisse aus dem Flugzeug- und Schiffsbau sowie den hier verwendeten Brand- und Rauchmeldeeinrichtungen.

Offenbar sind eben diese nicht weiter untersuchten technischen Schwierigkeiten der Hauptgrund, weshalb Rauchmelder in Schlafwagen bzw. allgemein in Schienenfahrzeugen bislang nicht als Sicherheitsstandard

gefordert wurden. Lediglich in U-Bahnzügen gibt es zum Teil Sprinkleranlagen. Noch in einem erst vor elf Jahren herausgegebenen Merkblatt des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC, das sich mit Bränden in Zügen befasst, sind Brand- und Rauchmeldeanlagen ganz offensichtlich kein besonderes Thema gewesen. „Und bevor wir nun unsere Standards ändern“, so ein UIC-Referent, „müssen wir zunächst den genauen Unglückshergang herausfinden“.

Eine Feststellung, die der nach dem Schlafwagenbrand im D 261 massiv unter Druck geratenen DB AG zum Durchatmen verhalf, nachdem sich Bahn-Vorstand Hans-Gustav Koch unmittelbar nach dem Unglück in einer Pressekonferenz prinzipiell erst einmal gegen Rauchmelder-Technik auf Schienen ausgesprochen („Unsere Rauchmelder sind die Schlafwagenbetreuer“) und auch Bahn-Chef Hartmut Mehdorn in TV-Statements nicht mehr hinzuzufügen gehabt hatte als den Hinweis, dass „diese Schlafwagen doch jahrzehntelang zuverlässig eingesetzt wurden und zudem schwer entflammbar Materialien aufweisen“. Etwas dürftig für einen Schienenverkehrs-Konzern, der ansonsten keine Gelegenheit auslässt, sich als Hightech-Unternehmen darzustellen und für zukunfts-trächtige Technologien zu schwärmen. Doch worauf hätten Mehdorn & Co. auch groß verweisen sollen, wenn das gegenwärtig geltende Sicherheitskonzept für Nachtzüge neben den obligatorischen Handfeuerlöschgeräten nicht viel mehr als regelmäßige Kontrollgänge des Begleitpersonals vorsieht, das dann im Notfall Vieles gleichzeitig machen soll, wie es der DFV beschreibt: Alarm schlagen, die Feuerwehr verständigen, Waggons evakuieren und mit eigenen Löschversuchen beginnen!

Einzig und allein in Schweden gibt es bisher einen weiter reichenden, halbwegs vorbildlichen Brandschutz im Nachtreiseverkehr. Hier verfügen Schlafwagen über eine so genannte Feuermelde-Alarmanlage. Die Zugteams sind mit Anzeigergeräten ausgerüstet und werden bei Auslösen der Alarmanlage mit einem akustischen Signal verständigt. Ein Display informiert dann über den betroffenen Wagen und die Art des Alarms, der auch in anderen Zügen empfangen und identifiziert werden kann.

Wenn es also die Funktion gewöhnlicher Rauchmelder in Zügen technisch noch endgültig zu klären gilt, wäre das SJ-Konzept eine Alternative, über die man sich – nach letztem Stand der Dinge – bei der DB AG nun auch informieren möchte. Sofort reagiert haben unterdessen die SBB. Trotz der technischen Fragen wollen die Schweizer ihre Schlaf- und Liegewagen nun sofort mit Rauchmeldern ausrüsten. **GZ**



Wieder richtige Eisenbahn zwischen Murnau und Oberammergau: 141 254 mit RB 71674 am 26. Oktober 2002 bei Oberried.

Abb.: FRITSCHÉ (2)

426 rutschen: **141-Revival** Murnau–Oberammergau

Ende Juli 2002 erst hatte DB-Regio stolz seine neuen Triebwagen ET 426 für den Taktverkehr im Ammertal zwischen Murnau und Oberammergau präsentiert. Bereits einige Wochen zuvor hatten diese Zweiteiler schon den Gesamtverkehr auf der KBS 963 von den in die Jahre gekommenen und mit Elloks der Baureihe 141 bespannten Wagengarnituren übernommen. Freilich dachte im Hochsommer noch niemand an die Probleme der nassen Jahreszeit, an Laubfall und schmierige Schienen. Da es nach der Betriebsübernahme zu keinen größeren Schwierigkeiten beim Einsatz der neuen Triebwagen gekommen war, wurden von den anfangs noch vier Münchner 141 im Spätsommer die zwei Lokomotiven 141 370 und 390 nach Braunschweig umstationiert, sodass in München für Notfälle nur noch zwei 141er einsatzbereit als Reserveloks verblieben, 141 364 und 366 ...

Und es kam, wie es kommen musste: starke Niederschläge, Sturm, Laubfall. Der bei dieser Witterung unvermeidliche Schmierfilm auf den Schienen machte den ET 426 mit

ihrer vergleichsweise geringen Achslast ungleich mehr zu schaffen als den bislang hier eingesetzten Elektroloks. Flachstellen häuften sich und die Bremswege wurden länger. Besondere Probleme gab es beim Haltepunkt Jägerhaus, der in einem 30%-Gefälle liegt, wo in Verbindung mit den schmierigen Gleisen die Triebwagen regelrecht durchrutschten. Ergebnis: Streckensperrung und Busersatzverkehr. Diesem wurde durch den kurzfristigen Einsatz der Münchner 141er-

Garnituren ein Ende bereitet – bis der Notfall im Notfall eintrat und eine der beiden Lokomotiven schadhaft wurde und zur Reparatur musste. Fortan galt es erneut, für den Streckenabschnitt Bad Kohlgrub–Oberammergau auf Busse umzusteigen; die nunmehr einzige einsatzfähige 141er-Garnitur pendelte auf dem Abschnitt Murnau–Bad Kohlgrub. Da die Triebwagen vorerst nicht auf die Strecke zurückkehren durften, wurde aus Frankfurt eine Ersatzlok angefordert, die in Gestalt der

sauberen, blau/beigen 141 254 am 26. Oktober auch in Murnau eintraf und gegen Mittag die Busse zurück in die Garagen schickte. Nach wenigen Tagen bereits hatte deren Gastspiel und damit auch das 141-Intermezzo als solches jedoch wieder ein rasches Ende gefunden, da zum einen das Laub zum Großteil nun von den Bäumen gefallen war, andererseits auf den Triebwagen ein neues Software-Update mit einer verbesserten Gleitschutzsteuerung in der Art eines ABS-Systems aufgespielt wurde. Seit Anfang November werden daher nun wieder die ET 426 eingesetzt. Allerdings: Wie diese Fahrzeuge mit den regional üblichen Schneemengen im Winter zurecht kommen werden, bleibt abzuwarten! Die Ersatzlok 141 254 wurde jedenfalls umgehend wieder nach Frankfurt zurückgeschickt ...

ROBERT FRITSCHÉ



Als zweite „41er“ war am 26. Oktober die verkehrsrote 141 366 im Einsatz – hier mit RB 71675 bei Murnau Ort.

Schnellerer Gütertransit: Lokpool von SNCB und CFL

Zur Beschleunigung des internationalen Gütertransits von den belgischen Nordseehäfen und Luxemburg über Metz–Strasbourg bis zum Grenzbahnhof St. Louis an der Schweizer Grenze werden die belgische Staatsbahn SNCB und die luxemburgische Staatsbahn CFL ab dem Winterfahrplan 2002/03 etwa zehn – in einem gemeinsamen Lokpool bereitgestellte – Zweifrequenzloks für die Systeme 25 kV / 50 Hz und 3 kV Gleichstrom einsetzen. Dabei handelt es sich um die als Universallok von Alstom/ACEC in den Jahren 1998/99 ausgelieferten Reihen 1301–1360 (SNCB) bzw. 3001–3020 (CFL). Der mit neuzeitlicher Drehstromtechnik ausgerüstete, 90 t schwere Loktyp entwickelt eine Stundenleistung von 5200 kW, die Anfahrzugkraft beträgt 288 kN. Die Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ermöglicht den Einsatz im belgischen IC-Dienst. Bekanntlich hatten „chronische Kinderkrankheiten“ des Typs nach der verzögerten Inbetriebnahme der CFL-Reihe für negative Schlagzeilen gesorgt und zur Anmietung von sechs Dieselloks ME 26 aus dem Pool von Siemens-Dispolok geführt. Bereits seit Dezember 2001 erreichen die baugleichen Reihen 1300/3000 im Gütertransit den Verschiebebahnhof Woippy bei Metz. Aufgrund der konstruktiv bedingt weiterhin anhaftenden Störströme dürfen die Maschinen unter Wechselstromfahrlösung jedoch nicht mehr über Metz hinaus auf SNCF-Gleisen in

Doppeltraktion eingesetzt werden. Unterdessen bemühen sich die Französische SNCF und die DB AG, ihrerseits den grenzüberschreitenden Gütertransit via Forbach-SNCF zu beschleunigen. Diesbezüglich trafen sich am 3. September 2002 die Chefs beider Bahnen in einem von 181 207 geführten Sonderzug in Lothringen. Erste Schritte sind auch bereits getan: So wird seit dem 19. Juni 2002 das werktägliche Güterzugpaar 45572/45549 zwischen Saarbrücken

Rbf (ab 9.18 Uhr) über Forbach–Bening–Thionville nach Woippy mit der neuen SNCF-Baureihe 461 000 gefahren. Die Zahl 4 steht für FRET/Fracht. Bei der 461 000 handelt es sich um eine vierachsige dieselhydraulische Lok mit Mittelführerstand des erfolgreichen MaK/Vossloh-Typs G 1206 mit 88 t Gewicht, einer Dieselmotorleistung von 1500 kW und einer Anfahrzugkraft von 254 kN. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h. Die bislang vom

Hersteller in Kiel an SNCF-FRET gelieferten neun Maschinen sind in Strasbourg und Woippy stationiert. Im Gegenzug erreichen seit Juni 2002 einige mit der DB AG-Zweifrequenzlok-Baureihe 181.2 geführte Frachtzüge über Forbach hinaus Metz bzw. Woippy-Triage. Angestrebt wird im Jahr 2003 der Durchlauf von/bis Mannheim mit dem neuen deutschen Zweifrequenzloktyp, der Baureihe 185.

WOLFGANG GOY

In Doppeltraktion bespannen am 8. Mai 2002 die 1301 und 1302 der SNCB unter 3 kV Gleichstrom einen Transitgüterzug von Belgien nach Woippy/SNCF – hier bei der Durchfahrt im Bahnhof Mamer (CFL).



Zwei Maschinen der neuen SNCF-FRET-Diesellokbaureihe 461 000, die Loks 461 006 und 002, befördern am 3. Oktober 2002 den Güterzug von Woippy nach Saarbrücken Rbf, hier in Creutzwald.

Mit einem Messwagen ist am 2. Oktober 2002 die Siemens-Dispolok ES 64 U2-096 auf der CFL-Strecke Wasserbillig–Luxembourg unter 25 kV / 50 Hz unterwegs.

ABB.: GOY (3)

KURZGEKUPPELT

■ 141-Bestand schrumpft:

Anfang November 2002 verfügte die DB AG nur noch über 184 Loks der Baureihe 141. Braunschweig ist Auslauf-Werk, wobei die Maschinen auch noch von Bremen aus eingesetzt werden. Die in München als Reserve für ET 426-Ausfälle vorgehaltenen zwei Loks (siehe linke Seite) werden auch im Abstelldienst München Hbf–München Pasing West eingesetzt. A-

■ Auch 110-Bestand gelichtet:

Beachtlich geschrumpft ist auch die Anzahl von Loks der Baureihe 110. Hier sind noch 295 Loks verzeichnet, die sich auf folgende Standorte verteilen: Kiel 13 Loks, Dortmund 29, Frankfurt (M) 42, Braunschweig 64 (mit der derzeit ältesten Lok der Baureihe, 110 105, Baujahr 1957), Köln 30, München 31, Saarbrücken 42 und Stuttgart 44. A-

■ 627 002 vor Ausmusterung:

Im Murgtal fahren 627 002 und 003 in eine Gesteinslawine. Dabei wurde

erster so schwer im Bereich Motor, Getriebe, Drehgestelle beschädigt, dass mit der Ausmusterung des einteiligen Triebwagens zu rechnen ist. A-

■ Teures Sparen beim 101-Bau:

Die Drehgestellrisse bei den Rennern der Baureihe 101 (vgl. u.a. EJ 12/02) können nicht abgebohrt werden, es muss eine vollständige Reparatur erfolgen. Wie zu den Drehgestellproblemen nun bekannt wurde, soll bei der Herstellung der Bauteile auf eine – wie sich jetzt zeigt – entscheidende Schweißnaht aus Gründen der Ersparnis

verzichtet worden sein. Sparen kann mitunter also recht teuer werden ... Zu 101-Ersatzleistungen wurden in den letzten Wochen neben rund 15 Loks der Baureihe 103 (vgl. EJ 12/02) auch Maschinen der Baureihen 110, 111, 112 und 120 herangezogen. A-

■ FIS-Erprobung:

Das Fahrgast-Informations-System FIS wird derzeit mit 101 025 und dem IC-Zugpaar 704/705 Köln–Hamburg–Köln erprobt. 2003 soll das in ICE 2, 3 und ET 411/415 schon vorhandene FIS auch im IC-Verkehr eingeführt werden. A-

Neuer Regionalverkehr Rosenheim–Innsbruck

Immer wieder haben die knappen Umsteigezeiten in Kufstein zu Unmut und Ärger bei den Fahrgästen geführt. Der Rosenheimer Regiozug fuhr bislang in den Kopfbahnhoftteil Nord des Grenzbahnhofs ein, während der weiter nach Wörgl–Innsbruck fahrende Zug im Kopfbahnhoftteil Süd wartete. Dazwischen liegt das Bahnhofsgebäude mit beachtlichen Ausmaßen. Um Abhilfe zu schaffen, bieten DB AG und ÖBB ab dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 nun eine neue Lösung an. Die im Stundentakt fahrenden Regionalzüge zwischen Rosenheim und Innsbruck fahren grundsätzlich in der gesamten Relation. Der Betrieb erfolgt im Naturalausgleich, d.h. etwa 80% der Züge stellt die ÖBB (1016 oder 1116 mit Wendezug), und 20% werden von der DB AG mit 111-bespannten Wendezügen gestellt. Lediglich im Berufsverkehr beginnen und enden die zusätzlichen Züge nach wie vor in Kufstein. In Rosenheim besteht Anschluss an die Regiozüge des Salzburg-Taktes. Vorläufig bereits wieder beendet ist mit dem neuen Angebot der Planeeinsatz von ET 425 zwischen Rosenheim und Kufstein. A-



Abb.: ANDREAS

Ab 15. Dezember 2002 ist der ET-Einsatz im Regionalverkehr zwischen Rosenheim und Kufstein zunächst schon wieder Vergangenheit. Am 8. Oktober war 425 051 als RB 31140 Richtung Rosenheim unterwegs – hier vor der Kulisse des „Wilden Kaiser“ beim Kloster Reisach.

München–Oberstdorf: 612 statt IR-Züge

Nur eine Übergangslösung ist nach Auffassung des Bayerischen Wirtschaftsministeriums der InterRegio-Ersatzverkehr zwischen München und Oberstdorf mit VT 612-Triebzügen der DB AG ab dem Fahrplanwechsel am 15. De-

zember 2002. Der zweistündliche DB AG-Verkehr mit den VT-Garnituren statt der bisherigen lokbespannten IR-Wagenzüge wurde vom Freistaat nur für ein Jahr bestellt und das Angebot ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2003 neu ausgeschrieben, wobei Bayerns oberster Regionalzugbesteller, Wirtschaftsminister Wiesheu, dann mit einem Zuschlag an Private liebäugelt. GZ

FLEX AG: IR-Ersatz Hamburg–Flensburg

Die Norddeutsche Nahverkehrsgesellschaft (NNVG) hat am 5. November 2002 die FLEX AG als Betreiber der InterRegio-Ersatzleistungen zwischen Hamburg und Flensburg ab dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember gegründet. Die FLEX AG wird als 100%ige NNVG-Tochter täglich acht vom Land Schleswig-Holstein bestellte Verbindungen Hamburg–Flensburg–Padborg u.z. fahren und die bisher verkehrenden IR-Züge von DB Reise & Touristik ersetzen. Die FLEX-Züge verkehren im Zwei-Stunden-Takt und legen in Elmshorn, Neumünster, Rendsburg, Schleswig und Tarp Zwischenhalte ein. Bespannt werden die Züge mit Elloks des Typs ES 64 U2 (Taurus) aus dem Dispolok-Pool von Siemens. Es handelt sich um die Maschinen ES 64 U2-019, 097, 098 und 099, die mit entsprechenden Aufschriften versehen wurden. Wegen der kurzen Vorbereitungszeit des FLEX-Projekts wird neues Wagenmaterial erst im kommenden Jahr zur Verfügung stehen, das derzeit im DB-Werk Neumünster aufgearbeitet wird. Vorerst wird mit gemieteten Waggons gefahren. In allen Zügen gibt es ein Bistro. PM

Live dabei: Ein Tag „SBB-Fernsehen“

Zum Abschluss des Jubiläumsjahres „100 Jahre SBB“ präsentierte das Schweizer Fernsehen (SF DRS) am 11. Oktober eine 17-stündige Informationssendung, die zwischen 7.00 und 24.00 Uhr größtenteils live im ersten Programm ausgestrahlt und nur von den Ausgaben der Tagesschau unterbrochen wurde.

Der Studiobereich mit der Sendeleitung war in der denkmalgeschützten Bahnhofshalle in Zürich HB eingerichtet. Bei Live-Einschaltungen wurde der größte Schweizer Bahnhof in allen Bereichen porträtiert. Dabei wagten sich die Moderatoren auch an nicht öffentlich zugängliche Orte und

widmeten sich u.a. dem Sicherheitsdienst, den Verpflegungsstätten, der Bahnmissionsmission und der Müllentsorgung. Der Tagesablauf im regen Zugverkehr wurde auch aus der Betriebsleitzentrale und aus dem Stellwerkurm kommentiert. Bei ungewöhnlichen Störungen durfte das Personal seine Flexibilität in der Praxis beweisen. Dabei zeigten sich auch die Leistungsgrenzen der technischen Einrichtungen. Verschiedene Reporter berichteten zusätzlich aus dem Rangierbahnhof Muttenz, aus den Unterhaltswerkstätten des Rollmaterials (Industriewerk Olten und S-Bahndepot Winterthur), vom Gleisbau und Weichenumbau, von der Lokführer-Ausbildung im Führerstandsimulator, von der Wagenreinigung und vom Containerumlad im Basler Rheinhafen. Im Hauptbahnhof Zürich wurden während des ganzen Tages spezielle Züge empfangen: So erinnerte der „Arbeiter-Pullman“ (ein vom Triebwagen De 4/4 Nr. 1679 gezogener, restaurierter Personenzug von 1928) an die Anfänge des Nahverkehrs im Raume Zürich. Die Elloks Re 482 und Ce 6/8 III Nr. 14305 (Krokodil) präsentierten sich an einer Güterkomposition mit modernster wie

Historisches und Modernes beim SBB-Tag im Schweizer Fernsehen am 11. Oktober 2002: Krokodillok Ce 6/8 III und Fernsehzug mit Re 460 056.



Mittelthurgaubahn geht in SBB auf

Die seit 1911 in der Ostschweiz tätige Mittelthurgaubahn (MThB) musste mit rund 40 Mio. CHF Schulden liquidiert werden. Ihre Aktivitäten, Verpflichtungen und die 240 Mitarbeiter wurden umgehend von den SBB übernommen. Hier kurz die wichtigsten, vornehmlich den Bodensee-Raum betreffenden Neuerungen. Die am 15. Dezember startende Thurbo-Regionalverkehrsgesellschaft (zu 90% in SBB-Besitz) wird zur Betreiberin der von der liquidierten Privatbahn übernommenen Trassen. Sie führt

künftig die Seelinie Schaffhausen–Kreuzlingen–Romanshorn, die 42 km lange MThB-Stammstrecke Wil SG–Weinfelden–Kreuzlingen(–Konstanz) und die in Baden-Württemberg liegenden Verbindungen Konstanz–Singen–Engen / Stockach (Seehas / Seehäsele). Auch ein Großteil des Rollmaterials für den Reiseverkehr geht in SBB-Besitz (Thurbo) über: So bleiben die Triebwagen ABDe 536 611 bis 616 (Baujahr 1965), die NPZ-Nahverkehrszüge RBDe 566 631 bis 634 (Seehas / 1994), die Gelenkkompositionen RABe 526 680 bis 689 (Seelinie / 1997) und die Diesel-Gelenktriebwagen Bm 596 671 bis 673 (Seehäsele / 1996) in ihren bisherigen Einsatzgebieten und erhalten demnächst den Thurbo-Anstrich. Dies gilt auch für

historischer Anhängelast. Stellvertretend für die Dampfepoche setzte sich die 98-jährige A 3/5 Nr. 705 mit dreiklassigen Nostalgiewagen in Szene. In attraktiven Bildern wurden auch die An- und Abfahrten der Neigezüge ETR-470 (Cisalpino), ICE-TD (VT 605) und RAB-De 500 gezeigt.

Ein fahrbares Fernsehstudio war mit größtenteils fahrplanmäßigen Zügen auf den Strecken Rorschach–Zürich–Bern–Basel–Liestal–Aarau–Olten–Luzern–Zürich–Chiasso unterwegs. Diese fest verkabelte Komposition bestand aus der Re 460 056 (Werbeanstrich SF DRS), dem SBB-Funkmesswagen und einem Salonwagen (B EW IV). Ein hoch fliegendes Flugzeug übermittelte die während der Zugfahrt aufgenommenen Bilder in Echtzeit via Satelliten und Bodenstationen auf die Bildschirme der Zuschauer. Zusätzlich lieferte ein Hubschrauber attraktive Flugaufnahmen des Fernsehzuges, der auch im Innern dank der installierten Kameras aus vielen Perspektiven beobachtet werden konnte. Als Weltpremiere galten die aus dem durch den 15 km langen Gotthardtunnel fahrenden Fernsehzug übertragenen Live-Bilder. Der Zug hielt sogar neben einer Reparaturgarnitur des Fahrleitungsdienstes, wo ein Montageteam bei einem Interview über seine schwierige Arbeit in der Tunnelröhre Auskunft geben durfte.

In der 17-Stunden-Reportage waren auch kritische Aspekte wie Personalprobleme, Arbeitssituation, Kundenreklamationen, Zugbegleitung, Sicherheit, Zukunftsaussichten der Eisenbahnen (usw.) thematisiert, die in zwei abendlichen Hintergrundsendungen mit den SBB-Verantwortlichen und politischen Kreisen diskutiert wurden.

Die attraktivsten Ausschnitte der SBB-Reportage sind als zweistündige Zusammenfassung auf VHS-Video oder DVD erhältlich (Internet www.sbb.ch/100 Jahre oder Telefon 0041 / 848 822 922). **BEAT MOSER**



Auch die sechs MThB/Lokoop-Re 486 gingen nun an die SBB – hier 486 651 im August 2000 bei Au SG.

die 28 dazugehörigen Zusatz- und Zwischenwagen sowie für die Ellok Re 4/4 II Nr. 21 (1969), die heute als Re 426 621 immatrikuliert ist.

Von den Nostalgiefahrzeugen übernehmen die SBB ihren 1979 ausrangierten und inzwischen aufgearbeiteten Churchill-Pfeil (RAe 4/8 Nr. 1021 / Baujahr 1939), um ihn an die Stiftung „SBB Historic“ weiterzureichen. Hingegen werden für die Pullman-Wagen des ehemaligen „Orient-Express“ Kaufinteressenten gesucht. Seit 1995 betrieb die Mittelthurgaubahn gemeinsam mit der Südostbahn (SOB) das Güterverkehr-Tochterunternehmen Lokoop. Nach der Fusion der SOB mit der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) zur neuen Südostbahn wurde die MThB alleinige Besitzerin dieser dank Tiefpreispolitik recht erfolgreichen Cargo-Gesellschaft. In ihren Diensten standen die 1996 in die Schweiz geholten 18 Elloks des Typs DR-142/242 mit den Baujahren 1967 bis 1976. Die heute als Ae 477 Nr. 900 bis 913 und 915 bis 917 sowie 930 eingereichten Loks wurden bei Stadler Bussnang aufgearbeitet und größtenteils mit Werbeanstrichen versehen.

Die sechs modernen Re 486 651 bis 656 des Herstellers Adtranz (Baujahr 2000, identisch mit der DB-Baureihe 145) hatte die MThB geleast und der Lokoop für schwere Ganzgüterzüge zur Verfügung gestellt. All diese Triebfahrzeuge wurden noch im Oktober von SBB-Cargo übernommen, die auch die nahtlose Weiterführung aller Kunden-Transportverträge sicherstellt.

Keine Verwendung haben die SBB hingegen für ihre ehemaligen Re 4/4 I, die via Classic Rail zur Lokoop gelangten und heute die Bezeichnung Re 416 625 bis 628 tragen. Sie führten bisher die Paketpostzüge zwischen Frauenfeld und St. Gallen / Chur und werden nach dem Ausbau der Funk- und Zugsicherungseinrichtungen voraussichtlich verschrottet. Das Eisenbahn-Journal wird bei späterer Gelegenheit auf die weitere Entwicklung dieser „Verstaatlichung“ zurückkommen.

BEAT MOSER



Unterwegs mit Therese und Lore

Mit Erdaushub und Transporten befasst sich die Firma Schuffele schon seit Generationen. Als Eisenbahnverkehrsunternehmen ist ein Tochterbetrieb seit knapp vier Jahren aktiv. Gefahren werden Ganzzüge, die zumeist mit eigenen modernisierten Ex-DR-Loks bespannt sind.

Der markanteste aktuelle Schuffele-Zuglauf ist der Zementklinker-Transport von Harburg in Schwaben nach Berlin. Am 28. April 2002 sind mit diesem Zug die ESS-Loks W 232.01 und 04 unterwegs, hier bei Hof/Nord.

Die Ernst Schuffele Schienenverkehr GmbH (ESS) besteht seit 22. März 1997 und hat aus fiskalischen Gründen ihren Sitz in Lübbenau sowie ein Büro in Berlin auf dem ehemaligen Ostgüterbahnhof. Es ist eine Tochtergesellschaft des in Baden-Württemberg ansässigen Baustoff-Unternehmens. Der Betrieb wurde aber erst am 1. März 1999 mit Überführungen von Lokomotiven, Personaleinweisungen, Fahrten zum Erwerb der Streckenkenntnis und schließlich vom 22. März 1999 mit den ersten Ganzzügen von Berlin aufgenommen.

In einem Firmenprospekt heißt es zu einem Bild, das einen Vierspänner zeigt, mit dem Kies aus einem Flussbett geholt wird: „Bereits der Großvater der heutigen Firmeninhaber befasste sich mit Erdaushub und Erdtransporten – damals noch mit Pferden bespannt.“ Heute wird der Kies

nicht mehr aus dem Wasser geholt, die Baustoffe auch nicht ab Werk verkauft, sondern bis zum Kunden transportiert. Seit mehreren Jahrzehnten lieferte die Firma Schuffele Baumaterial für die großen Baustellen der Deutschen Bundesbahn, zum Beispiel für die Ausbau- und Hochgeschwindigkeitsstrecken, wozu sie Spezialgüterwagen, die Einseiten-Kippwagen der Gattung Fakks einstellte – bis 2000 waren es 160. Mit DB-Cargo organisierte Schuffele die Entsorgung des Eisenbahntunnelprojekts in Mainz, fuhr von 1998 bis 2000 rund 350 000 t Tunnelausbruch ab und lieferte etwa 100 000 t Zuschlagstoffe. Im Jahr 2000 kaufte das Unternehmen 50 Selbstentladewagen der Gattung Fals und stellte sie bei den Bulgarischen Staatsbahnen ein, außerdem von der Norddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft in Haldensleben Wagen der Gattung Fccs.

Mit diesem Wagenpark wurden (und werden) insbesondere die Baustellen in Berlin ver- und entsorgt. Das Unternehmen fährt nicht nur im Auftrag der Deutschen Bahn, zum Beispiel innerhalb der Arbeitsgemeinschaften Potsdamer Platz und Spreebogen (was Berlin unzählige Lkw-Fuhren erspart), sondern auch für Dritte. Schuffele wirkt in diesem Fall wie ein Spediteur.

Wichtige Transportverbindungen waren bzw. sind Vollratsruhe-/Röderau-/Mühlberg–Berlin, Wörth (Rhein)– und Laupheim–Stuttgart sowie in umgekehrter Richtung mit Erdaushub Stuttgart–Wörth und Berlin–Lübbenau Süd; außerdem ein Werkverkehr mit der Albtal-Verkehrsgesellschaft im Abschnitt Wörth (Rhein)–Hagenbach. Jährlich werden rund 600 000 t transportiert. Die Tätigkeit von Schuffele in Berlin

begann 1993 mit dem Abbruch der Werner-Seelenbinder-Halle, dem Erdaushub der Max-Schmeling-Halle und dem Bau des Nordkreuzes. Bis 1997 verkehrten teilweise täglich mehrere Ganzzüge vom Bahnhof Berlin Greifswalder Straße nach Lübbenau Süd, von wo aus die ausgekohlte Grube Kittlitz mit insgesamt einer Million Tonnen Bodenmassen aufgefüllt wurde. Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn bzw. der Deutschen Bahn bespannten damals die Züge. In Lübbenau betreibt Schaufele mit der Lausitzer Umwelt- und Sanierungs-Gesellschaft eine Anschlussbahn, weitere besitzt das Unternehmen in Südwestdeutschland.

Neben anderen Baustoffzügen befördert ESS heute im Rahmen eines fünfjährigen Transportvertrags Zementklinker aus dem schwäbischen Harburg zum Berliner Osthafen bzw. zum Teil auch nach Lübbenau bei Berlin (vgl. EJ 12/02). Schaufele kooperierte immer wieder mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen, was am Lokomotiveinsatz vor seinen Zügen oder im Rangierdienst augenfällig wird: V 200.1 und Rangierlokomotiven der Osthavelländischen Eisenbahn, V 200 und Baureihe 118 von ITL Dresden, V 200 und Triebwagen für die Personaleinweisung zum Erwerb der Streckenkunde von der Prignitzer Eisenbahn, 232 446 von TLG Hanau, 232.03 von Rail4Chem, 259 003 („Yeoman Highlander“) von Heavy Haul Power, W 232.6 und „Blue Tiger“ aus dem Adtranz-Lokpool, V 60 von SLG Spitzke. Umgekehrt lieh sich Spitzke Baustoffzüge für die Lastprobefahrten seiner eigenen Lokomotiven.

Die erste eigene Lokomotive war W 232.01 (Ex-DR-142 003 bzw. 242 003), die Schaufele am 11. Oktober 2000 vom damaligen Adtranz-Werk Kassel übernahm und in Berlin auf den Namen Therese taufte – benannt nach Therese Dempewolf, einer langjährigen Mitarbeiterin der Deutschen Reichsbahn. Das ‚W‘ vor der Betriebsnummer soll die Lokomotiven von der originären Baureihe 232 der Deutschen Bahn unterscheiden. Es geht auf den Anfangsbuchstaben des

Familiennamens Weiß zurück, denn Klaus Weiß ist der Leiter der Instandhaltung bei Adtranz/Bombardier. Er war am Umbau der ehemaligen DR-Baureihe 142 beteiligt.

Von der Baureihe 142 – ab 1992 als 242 bezeichnet – waren im Bahnbetriebswerk Stralsund seit 1977/78 sechs Lokomotiven stationiert. Wegen ihrer hohen Achslast von 21,5 t konnten sie nur auf den Hauptbahnen eingesetzt werden. Mit einer Leistung von 2940 kW waren sie die leistungsstärksten Diesellokomotiven der DR. Zumeist bespannten sie die Schnellzüge Berlin–Stralsund–Sassnitz. Nach der Elektrifizierung dieser Strecken schien für die 242er kein Bedarf zu bestehen. Sie wurden ausgemustert bzw. von Dritten übernommen. Schon im Januar 2001 übernahm Schaufele dann die zweite von Adtranz/Bombardier modernisierte und remotorisierte Lok, die W 232.04 (Ex-DR-142 004 bzw. 242 004), getauft auf Lore, den Vornamen einer Mitarbeiterin von Schaufele.

Das Umbauprojekt Ex-DR-242/W 232 (vgl. EJ 11/02) umfasste u.a. die Remotorisierung der Lok mit einer um rund 700 kW verminderten Leistung (deshalb die Betriebsnummer 232). Als Ersatz für das 16-Zylinder-Aggregat erhielt die Maschine einen Turbodiesel mit Ladeluft und Zweikreiskühlung. Dadurch sollen der Kraftstoffverbrauch niedriger, die Lärmemission geringer sein und bessere Abgaswerte erreicht werden. Eingebaut wurden eine neue modulare Druckluftanlage, neue Bedienungs- und Überwachungseinrichtungen, eine Vorwärmanlage für den Dieselmotor und eine Gleitschutzanlage. Die Führerraum-Rückwand ist entfernt worden, um einen modernen, größeren und komfortableren Führertisch einbauen zu können. Beide Lokomotiven waren zunächst vorübergehend im Adtranz-Lokpool.

Zum Schaufele-Fuhrpark gehören schließlich auch noch die 231 012, gekauft von Bernd Falz, Hermeskeil, sowie die in Berlin Ostgüterbahnhof stationierte V 60.1, gekauft von der Hafentbahn Eisenhüttenstadt. **PREUSS**



Noch nicht als EVU, wohl aber logistisch mit Radladern und Seitenkipper-Waggons war Schaufele bereits ab 1993 mit Erdaushub und Materialabfuhr beim Abbruch der Werner-Seelenbinder-Halle in Berlin aktiv. Die Bodenmassen wurden im ehemaligen Braunkohletagebau Kittlitz entladen. W 232.04 „Lore“ gehört seit Januar 2001 zum Schaufele-Fuhrpark.

ESS-FAHRZEUGLISTE

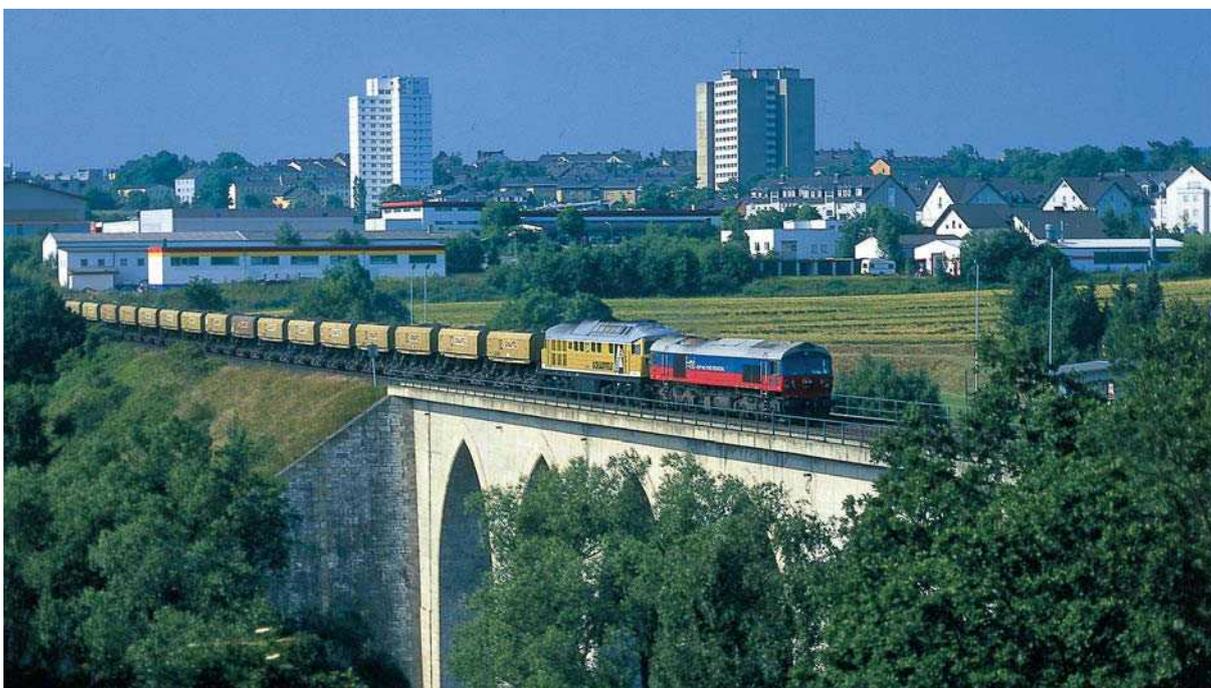
Lok-Nr.	bisher	Hersteller/Baujahr	Bemerkungen
W 232.01	242 003/142 003	LTS ¹ 0003/1977	
W 232.04	242 004/142 004	LTS 0004/1977	
231 012	131 012	LTS ² 0114/1972	gekauft von Falz, Hermeskeil
V 60.1	11	LEW ³ 16698/1979	gekauft von Hafentbetriebsgesellschaft Eisenhüttenstadt

Anmerkungen:

¹ LTS = Diesellokomotivfabrik „Oktoberrevolution“ Woroschilowgrad

² LTS = Diesellokomotivfabrik „Oktoberrevolution“ Lugansk

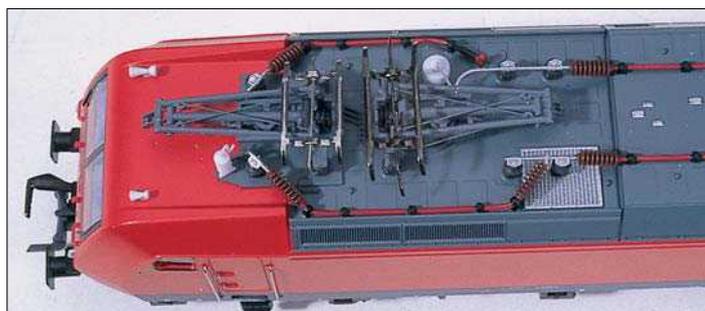
³ LEW = Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ Hennigsdorf



In Kooperation mit anderen EVU kommt es bei Lokmangel oder wegen Wartungsarbeiten an einer eigenen Lok auch schon mal zu einer solchen Bespannung von Schaufele-Zügen: 259 003 („Yeoman Highlander“) von Heavy Haul Power und W 232.01 mit einem Zug auf dem Saaleviadukt bei Unterkotzau im Juni 2002.



Roco-Neuheiten in H0:
 Oben die DB-44er, links die formneue 185 der DB AG mit reichhaltiger Dachausrüstung (links unten). Darunter Tragwageneinheit mit toll bedruckten Behältern (s. Detailfoto), zwei Rungenwagen mit Zirkus-Ladung, DR-Gedeckter und sächsischer Kühlwagen.



Roco

Nach der Öl-44er der DR (siehe Dezember-Journal) erreichte uns die kohlegefeuerte DB-Ausführung der Epoche IV. Wie diese ist sie mit neuen Rädern und neuer Steuerung (beides Metall), Lok-Tender-Antrieb und neuem Tender

(entsprechend dem der Neubaukessel-01) ausgerüstet. Auch das Führerhaus wurde verbessert. Die Lok ist auch in Wechselstrom-Ausführung erhältlich.

Gleiches gilt für das Modell der top-modernen Mehrsystem-Ellok 185 der DB AG. Roco bildete die Vorserienlok 003 nach, die anders als die Serienmaschinen mit vier Stromabnehmern ausgerüstet ist. Damit bietet die Maschine eine Menge Stoff fürs Auge, den Roco getreulich und detailliert nachgebildet hat. Auf dem Dach ebenso wie unter dem Lokkasten wartet der vermeintlich „glatte rote Kasten“ mit vielen angesetzten Details auf. Eine einwandfreie Lackierung (die z.B. berücksichtigt, dass der graue Streifen unten am Kasten bei der 003 exakt am Knick der Führerstände endet), eine lupenreine mehrfarbige Bedruckung (auch der Räder) und die kulissengeführte Kurzkupplung vervollständigen das erfreuliche Bild der Lok. Angetrieben wird sie vom Roco-Standardmotor mit zwei Schwungmassen





Urlaubs-Kofferchen für alle Fälle (oben) und eineinhalb formneue Kesselwagen (unten), alles in Z von Märklin. Rechts Noch's neue Nadelbäume.



auf alle Achsen (eine mit Haftreifen). Die 185 läuft bei umgerechnet 3 km/h an und erreicht eine Spitze von 220 Modell-km/h. Der Auslauf aus Höchstgeschwindigkeit beträgt satte 70 cm. Für die Epoche-III-Fahrer präsentierte Roco eine Tragwageneinheit mit farbenfrohen Haus-zu-Haus-Behältern der Firma „Rei“ sowie zwei mit Zirkusfahrzeugen beladene Rungenwagen. Vom formneuen gedeckten Güterwagen Glmhs50 wurde die Blechwand-Version als Wagen der DR-Epoche IV mit Bremserbühne vorgestellt. Des weiteren erschien ein als „Formneuheit“ etikettierter sächsischer 10-t-Kühlwagen – eine Übernahme des Modells von **Sachsenmodelle**.

Märklin

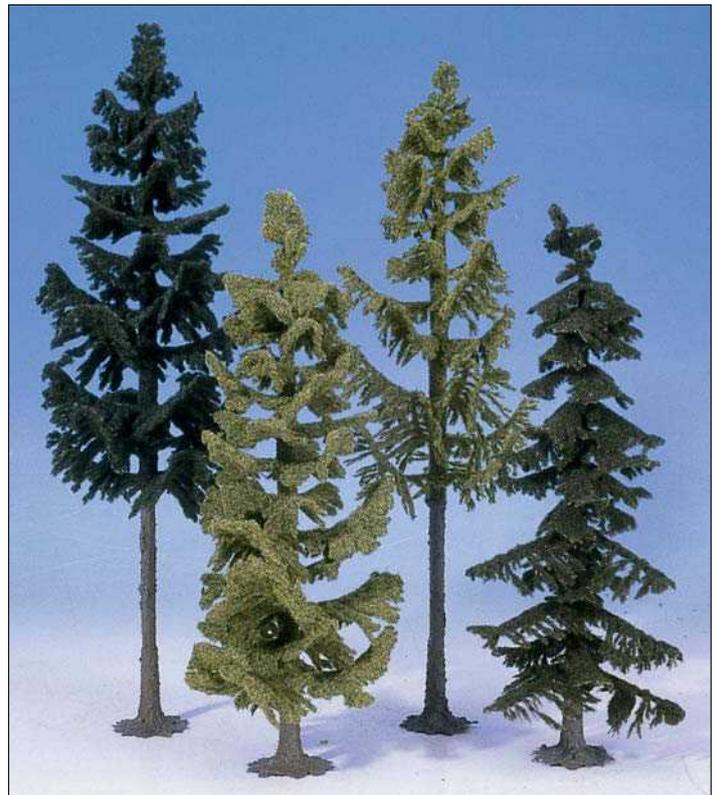
In Z erreichte uns nicht nur ein Doppelpack formneuer vierachsiger Kesselwagen „Shell“ der Bauart Uerdingen. Die Fahrzeuge sind mit einem Bremserhaus ausgerüstet und entsprechend der Epoche II beschriftet. Für alle, die's ohne kleine Bahn nicht lange aushalten, kam ein „Fun-Start-Set“ in die Geschäfte. In einem Karton mit Geschenkschleifen-Design findet sich ein Kofferchen aus Klarsichtkunststoff, das neben einer 89er und einem Kühlwagen mit Urlaubsmotiv auch ein Gleisoval und ein (allerdings nicht regelbares) Batterie-Fahrgerät enthält.

Noch

Die Firma erfreute die H0- und TT-Bahner mit einer neuen Serie gut gestalteter Nadelbäume. Die (mittelgrünen) „Fichten“ und (dunkelgrünen) „Nordmantannen“ werden in Größen zwischen 15 und 25 cm angeboten. Vor allem durch ihre hängenden Zweige heben sie sich naturgetreu von den üblichen Gewächsen aus der Flaschenputzer-Zucht ab. Zusätzlich gefällt der vergleichsweise günstige Preis.

Uhlenbrock Elektronik

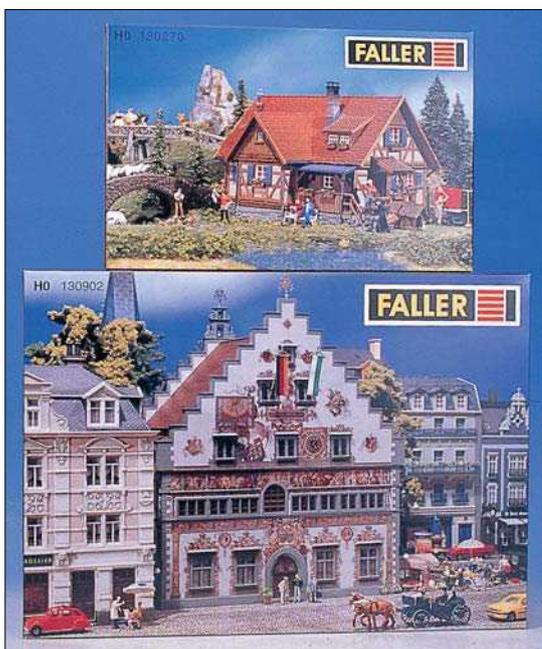
Aus Bottrop erreichte uns das originelle Digital-Steuergerät „Profi-Control“. Es ist in etwa einem Lokführerstand nachgebildet und gibt die Möglichkeit, Modellloks wie ihre Vorbilder zu steuern: mit Handrad und Bremshebel, diversen Anzeigen, Sifa usw. Für Licht und acht Sonderfunktionen gibt's Extraschalter. Das Gerät funktioniert mit allen Zentralen mit Loco-Net-Anschluß wie der Intellibox, dem Twin-Center, dem Digitrax Chief und anderen. Mit dem demnächst erscheinenden „Power 2“ ist sogar Analogbetrieb möglich. Märklin-Motorola-Fahrzeuge können über die Intellibox bedient werden. Ausgeliefert wurde zudem der Minidecoder 73500. Das lediglich 12 x 8,6 x 3,4 mm messende Elektronikwunder versteht die Formate DCC, Selectrix und Motorola. Er ist Gleichstrom-analogfähig und



für Gleichstrom- sowie Glockenankermotoren geeignet. Neben Lastregelung, Anfahr- und Bremsverzögerung sowie einstellbarer Mindest-, Mittel- und Höchstgeschwindigkeit bietet er eine dimmbare fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung und einen Rangiergang mit halber Geschwindigkeit. Die Betriebsart wird automatisch erkannt, programmiert wird per Zentrale. Vorgestellt wurde auch der Katalog 2003 mit 50 Seiten.

Oben: Uhlenbrocks spaßträchtige „Profi-Control“, rechts neuer Multiprotokoll-Minidecoder.





Fleischmanns Neuheitenparade: Ganz oben preußischer Personenzug als H0-Jahresgarnitur, darunter die fünf ehemals preußischen Schnellzugwagen der DB-Epoche IIIa. Links zwei Falter-Bausätze in H0: Unten das aufwändige Rathaus Lindau, darüber ein ländliches Fachwerkhaus.

Fleischmann

Der traditionelle „Jahreszug“ war diesmal nur ein Punkt auf dem Programm der Nürnberger. Sein Thema ist zur Freude der Länderbahner wieder einmal die KPEV. In H0 besteht er aus einer P 8, dazu einem Packwagen, zwei Durchgangswagen 3./4. Klasse sowie einem Durchgangswagen 2./3. Klasse. Als Ergänzung gibt's einen Wagen 4. Klasse und einen Bierwagen „Patenhofer“. Alle Wagen sind Dreiachsler. Sämtliche Bestandteile des auch in Wechselstrom-Ausführung erhältlichen Zuges werden wie immer auch einzeln angeboten.

Für die Freunde der Soundloks kam in H0 die 03 als Epoche-IV-Maschine mit ESU-Decoder ins Sortiment. Zudem erschienen ehemals preußische Schnellzugwagen nun als DB-Fahrzeuge. Pack-, Speise-, Schlaf- und Sitzwagen (2./3. und 3. Klasse) im Gewand der frühen 50er Jahre sind wie immer picobello lackiert und bedruckt.

Der Jahreszug in N entspricht seinem H0-Pendant. Nur der Packwagen ist mangels passendem Modell ein zweiachsiger mit Postabteil. Zusätzlich erschienen für die Piccolo-Freunde die 145 als RAG-Lok und ein Zweier-Set DB-Bahndienstwagen. Das Twin-System ergänzte ein Empfängerbaustein für vier Weichen oder Signale.

Faller

Mit dem Rathaus der Stadt Lindau hat die Firma ein ebenso ungewöhnliches wie auffälliges Modell ausgeliefert. Das H0-Gebäude ist vor allem auf Stirn- und Rückseite aufwändig und vorbildentsprechend farbig bedruckt. Ein echtes Prachtstück, das allerdings einen sehr behutsamen Umgang mit Klebstoff erfordert, da der mit der Farbenpracht ruckzuck Schluss macht. Eine Nummer kleiner, aber eben-

falls gut gelungen, ist das „ländliche Fachwerkhaus“. Der kleine Bau mit viel Holz und etwas verschachteltem Aussehen ist so richtig etwas fürs romantische Modellbahnerherz (ebenfalls H0).

SMDV

Der Sindelfinger Versender stellte auch dieses Jahr eine Epoche-IV-Sonderserie auf **Fleischmann**-Basis vor. Nachgebildet wurde die 094 730, einst die letzte DB-Lok ihrer Art. Das Modell wurde vorbildentsprechend bedruckt. Für die **Märklin**-Fahrer ist eine Wechselstrom-Variante im Angebot.

Tillig

Die Sebnitzer tun etwas für ihre West-Kundschaft und haben der V 200.1 der DB einen komplett neuen Antrieb spendiert. Die erstmals in Epoche-III-Ausführung gefertigte Lok ist nun mit einem in der Mitte liegenden Motor mit zwei Schwungmassen ausgestattet. Er treibt über Kardanwellen und Schnecken-/Stirnrad-Getriebe alle Achsen an. Pro Drehgestell ist ein Rad mit einem Haftreifen versehen. Zusammen mit dem schweren Druckguss-Rahmen sorgt das für adäquate Zugkraft. Ein Decoder kann eingelötet werden.

Ein schönes Modell geworden ist der Görlitzer Doppelstock-Steuerwagen im DB AG-Rot. Er ist kurzgekuppelt durch sein hohes Gewicht wenduzugfähig und mit einer je nach Fahrtrichtung wechselnden Stirnbeleuchtung ausgerüstet. Ständig beleuchtet ist die Zugzielanzeige. Der Wagen besitzt eine Inneneinrichtung und vorbildgerecht Drehgestelle der Bauart Görlitz VIII.

Deutsche Post

Gut ging es im November wieder den Postwagen-Freunden: Der von

Piko gefertigte Schnellzug-Postwagen Post4-p/21,6 der Deutschen Bundespost schließt in seiner erstklassigen Ausführung nahtlos an die Vorgängermodelle vom selben Hersteller an. Das Epoche-III-Modell mit vielen angesetzten Teilen detailliert und erstklassig bedruckt. Angekündigt wurde eine neu entwickelte H0-V 60 als Lok 5 der Bundespost. Als Hersteller fungiert die Edelschmiede **Dingler**.

Trix

Die N-Bahner wurden mit dem Modell des schweizerisch-niederländischen TEE-Zug RAm / DE4 bedacht. Der vierteilige Triebwagen ist sauber lackiert und bedruckt. Ein kräftiger Motor mit zwei Schwungmassen sorgt für Antrieb und gute Fahreigenschaften – allerdings mit sehr hoher (umgerechnet knapp 250km/h) Höchstgeschwindigkeit. Beim Steuerwagen und den Zwischenwagen sind die Drehgestelle mit ausschwenkbaren Blenden versehen, während der Triebkopf mit sehr großen Ausschnitten für die (dreiachsigen) Drehgestelle aufwartet. Korrigiert werden sollte in jedem Fall die Form des Speisewagens: Hier fehlt ein Fenster, statt vier sind es nur drei, durch die die Essenden die N-Landschaft betrachten können.

Sachsenmodelle

Die Schlieren-Wagen der SBB erschienen im Grün der Epoche III. Vom genieteten Kesselwagen kamen Epoche-II-Versionen der Olex

und der DAPG auf den Markt. Für den Niederbordwagen X-Erfurt entwickelte die Firma einen neuen Aufbau und brachte ihn als DRG-Wagen mit Bremserhaus sowie als DR-Fahrzeug ins Programm.

Piko

Außer der hervorragend gelungenen E 63 der BBC-Bauart (siehe Seite 58f) stellte die Firma noch den formneuen und wohl gelungenen Schürzen-Eilzugwagen 1./2. Klasse vor. Mit anderer Nummer schon für die **Deutsche Post** gefertigt, ist der zweiachsige Bahnpostwagen Post-c/13 jetzt auch im



Oben: Tilligs V 200.1 in TT, jetzt mit völlig neuem Antrieb. Rechts: Formneuer Steuerwagen von Tillig.



normalen Piko-Programm erhältlich. Als Variante der Bizone ausgeliefert wurde der offene „Klagenfurt“. Formneu im Hobby-Programm ist die hochmoderne 185 in Serienausführung. Das preisgünstigste Modell (das auch in Wechselstrom-

Ganz oben: Komplett neuer Postwagen Post4-p/21,6 im Vertrieb der Deutschen Post.

Oben: TEE-Triebzug RAm / DE4 von Minitrix.

Unten: Varianten von Sachsenmodelle: SBB-Schlierenwagen sowie Niederbord- und Kesselwagen der DRG.





Oben: Formneue 185 aus Pikos preisgünstigem Hobby-Sortiment. Links: Ebenfalls neuer Schürzen-Eilzugwagen 1./2. Klasse. Unten: Nachkriegs-Postwagen der Bundespost und Bizonen-„Klagenfurt“, alle von Piko.

version angeboten wird) ist maßstäblich und korrekt bedruckt. Die Vereinfachungen halten sich angenehm in Grenzen, einer der Führerstände ist sogar bemannt(!). Mit etwas Farbe lassen sich diverse De-

tails wie Griffstangen, Türschlösser usw. vom Käufer selbst hervorheben. Leider hat sich Piko die Bedruckung der Räder gespart, die bei der 185 allerdings relativ aufwändig wäre. So kommt das Mo-

dell auf blanken Scheiben daher, was die Lok unnötig „billig“ wirken lässt. Also sollte man die Räder wenigstens schwarz lackieren – ist zwar auch nicht korrekt, schaut aber besser aus.



Links: Schlosserei aus dem Themen-set „Bergheimat“ sowie Unimog mit Holzhäcksler von Kibri. Unten zweimal Herpa-Neuheiten: Links THW- und Schwerlastzug, rechts neuer Mini Cooper S, MB Sprinter als Rettungswagen, sowie MB Vito als Servicewagen.



Heico

Ausgeliefert wurde das Exklusivmodell 2002, „Transport eines Raupenbaggers“. Die Riesenladung ist für sechs Plattform- und Rungenwagen gedacht. An weiteren HO-Ladegütern erschienen in je zwei Ausführungen: Isolatorenschrott, Altglas, Betonplatten, Schnittholz, Drainageröhren, Granitblöcke, Leimholzbinder, Walzstahlplatten. Einzeln kamen ein 152er-Lokgehäuse unter Plane, Fertigteile für den DDR-Plattenbau, ein Großtank des VEB Bitterfeld, eine Hydraulikbühne für eine Bohrinsel sowie Maschinenkisten.



Kibri

„Bergheimat“ nennt sich ein jetzt ausgeliefertes HO-Set. Es besteht aus einem Bahnhof, einer Schlosserei, einer Heimatstube mit Kräutergarten und einem Stadel. Die Bausätze sind auch einzeln erhältlich. Das Nutzfahrzeug-Sortiment erweiterten je ein Unimog Euro II mit Häckseltanhänger und mit Holzhäcksler, ein Liebherr-Raupenkran LTR 1800 sowie ein Magirus Jupiter der Feuerwehr mit Beilstein-Kranaufbau.

Erschienen sind auch der neu gestaltete Katalog mit 256 Seiten Stärke sowie ein Prospekt mit (vornehmlich im Februar/März lieferbaren) „Herbstneuheiten“ in N und Z.

Herpa

Von den 31 November-Neuheiten des Autogiganten erreichten uns der formneue Mini Cooper S, ein MB Sprinter facelift mit Strobel-Aufbau als Rettungswagen der Feuerwehr Stolberg, sowie ein MB Vito als Servicewagen der Firma Liebherr. Aus dem Lkw-Sortiment bekamen wir einen Tanksattelzug des THW Cuxhaven mit MB SK 88 sowie einen Schwerlastzug der Firma Schütz mit MAN E 2000 EVO zugeschickt.

Wiking

Die Berliner präsentierten den neuen Mercedes CLK als Formneuheit. Ebenfalls neu sind der MAN TG-A M mit Absetzkipper der Firma AKM und der MAN-Schlepper 4R3. Den Hanomag-Traktor R16 stattete Wiking mit einem Mähwerk aus.

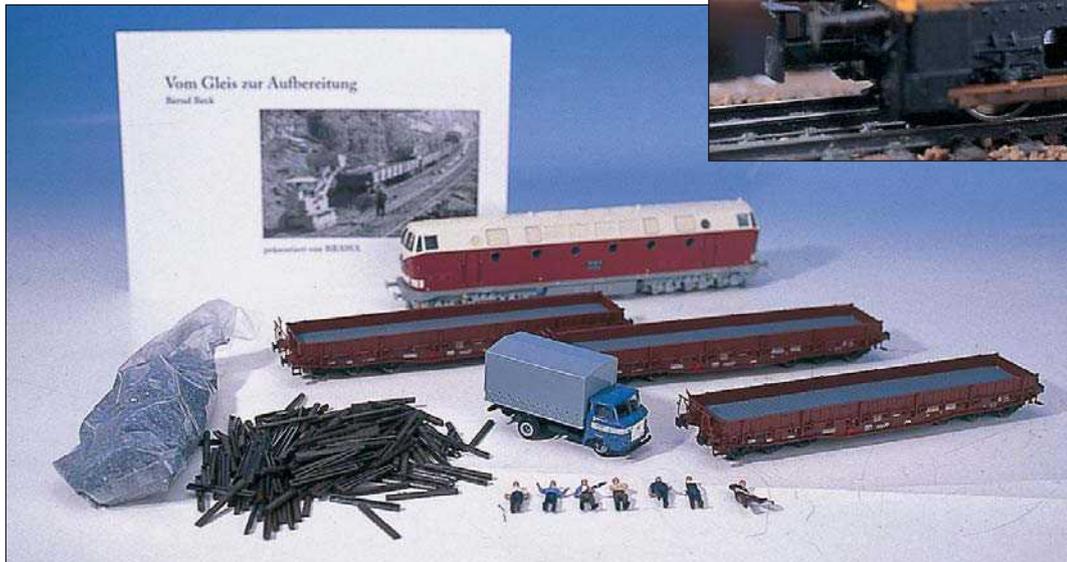
Brawa

Neben der auf S. 54 vorgestellten V 15 erreichte uns kurz vor Redaktionsschluss das exzellente HO-Modell des ET 65. Wir werden den Epoche-III-Triebwagen samt Vorbild ausführlich im Februar-Heft vorstellen. Ausgeliefert wurde auch die Themenpackung „Arbeitszug der DR“.



Sie besteht aus einer 119, drei Niederbordwagen, einem Lkw W 50, sieben Figures, Kies, Schwellen und einem Begleitbuch über Gleisauflagerbeit. Für die Köf-II-Sammler erschien ein Modell als

Brawa-Neuheiten: Oben der ET 65, rechts die RWE-Köf. unten das Themenset „Arbeitszug“ mit DR-119, drei Wagen, Begleitbuch, sieben Männchen, Auto, Schwellen- und Kieshaufen. Alles in H0.



Unten: Zwei filigrane Brücken in 1:160 von Marks Klein-Kunst.

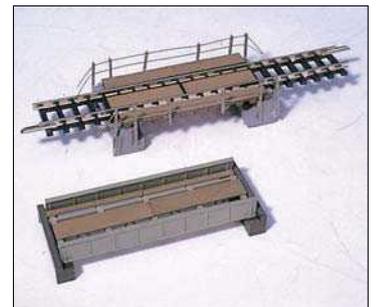


Abb.: EJ-KUTTER (35), EJ-SCHOLZ (8), EJ-ZIMMERMANN (3); TILLIG (1), MÄRKLIN (1)

RWE-Werkslok. Alle Modelle sind in Gleich- und Wechselstromausführung erhältlich. Erschienen ist des weiteren der Katalog 2003 mit 162 Seiten Umfang in neuer, attraktiver Gestaltung.

Marks Klein-Kunst

Mit zwei feinen kleinen Brücken für den gehobenen N-Bahner-Bedarf wartete die Firma aus Regnitzlosau auf. Die Bausätze sind aus Metall gefertigt und bereits lackiert. Ihre wenigen Teile müssen nur noch zusammengesetzt werden.

Entec

Der schwedische Neuling aus S-12936 Hagersten stellte Abfangquertragwerke nach Schweizer

MODELLBAHN-NOTIZEN

Piko

...blickt laut Firmenchef Dr. René Wilfer „trotz mancher allgemein geäußerten Skepsis im Hinblick auf die weitere wirtschaftliche Entwicklung in der BRD mit Optimismus in die Zukunft“. In den Monaten Januar bis Oktober 2002 habe die Firma gegenüber dem Vorjahreszeitraum im deutschen Fachhandel 8% mehr Umsatz gemacht. Im Export legte die Firma sogar satte 26% zu, vor allem in den USA (G-Gebäude). Fast ein Viertel der Piko-Produktion, 24%, geht ins Ausland. Erfreulicherweise schlägt sich der

Erfolg der Thüringer auch in zusätzlichen Arbeitsplätzen nieder: Die Zahl der Beschäftigten stieg 2002 um 20 auf 150 Personen. Respektable Zahlen auch bei den Investitionen: Knapp 20% des Umsatzes gingen in neue Produkte. Im Herbst nahm die Firma eine völlig neue Lackiererei und Tampondruckerei in Betrieb.

Märklin

... zeigte in Köln eine beeindruckende technische Neuerung: Eine 103.1 in H0 mit digitalgesteuert heb- und senkbaren Stromabnehmern. Möglich macht es der Ein-

satz zweier nur 30 x 10 x 15 mm großer Piezo-Motoren (Foto). Im Laufe des Jahres 2003 soll die Lok für Mitglieder des Märklin-Insider-Clubs zu haben sein.





V 15 DER DR VON BRAWA

Als Nachfolgerin der Kleinlok Köf II stellte die Deutsche Reichsbahn in der DDR ab 1959 269 zweiachsige Rangierdiesellokomotiven V 15 in den Dienst auf Rangier- und besonders auf Unterwegsbahnhöfen sowie für die Zugförderung auf ehemaligen Kleinbahnstrecken. Das hochfein detaillierte, fast nur aus Metall bestehende BRAWA-Modell überzeugt durch seine exakte blau-rote Farbgebung und die lupenreine Bedruckung in der Epoche III, nicht zuletzt ein trotz

Schwungmassenmotor und Schnittstelle erfreulich aufgeräumt wirkendes Innenleben. Die ausgezeichneten Laufeigenschaften in allen Geschwindigkeitsbereichen (Anfahrsgeschwindigkeit umgerechnet ca. 1 km/h, Vmax 44 km/h) werden

bei einem erstaunlich geringen Fahrgeräusch erzielt. Kurz: Hier hat Brawa ein ideales Fahrzeug für den Rangier- und den „modernen“ Zugdienst auf so mancher Modell-Kleinbahn geschaffen.

Rittig



Vorbild in H0 her. Lieferbar sind ein SBB-Modell sowie BLS-Ausführungen mit normalem und reduziertem Profil.

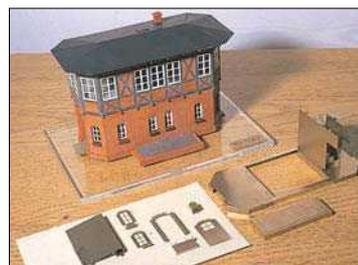
Stangl

Der polnische Modellbau-Spezialist präsentiert Messing-Ätzbausätze für Gebäude (preußisches Stellwerk, dito Bahnhofstoilette und Schrankenposten). Ebenfalls lieferbar ist der sehr filigrane Ätz-Bausatz eines sächsischen zweiachsigen Personenwagens. Alles in H0.



Oben: Feiner Messing-Sachse in H0 von Stangl.

Unten: Ebensolches Stellwerk vom selben Hersteller.



Alle nicht gekennzeichneten redaktionellen Texte der Seiten 46 bis 52: Christoph Kutter

FEUERWEHR-MODELL-PARADE



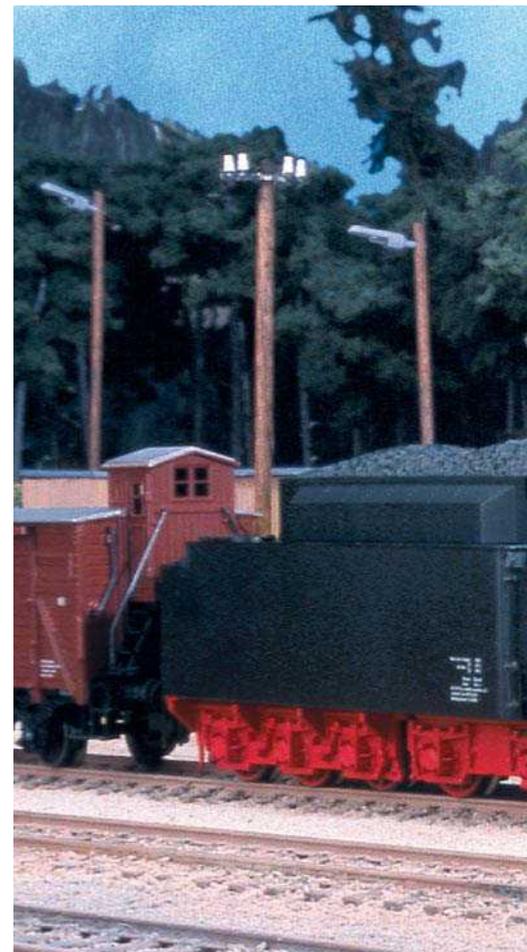
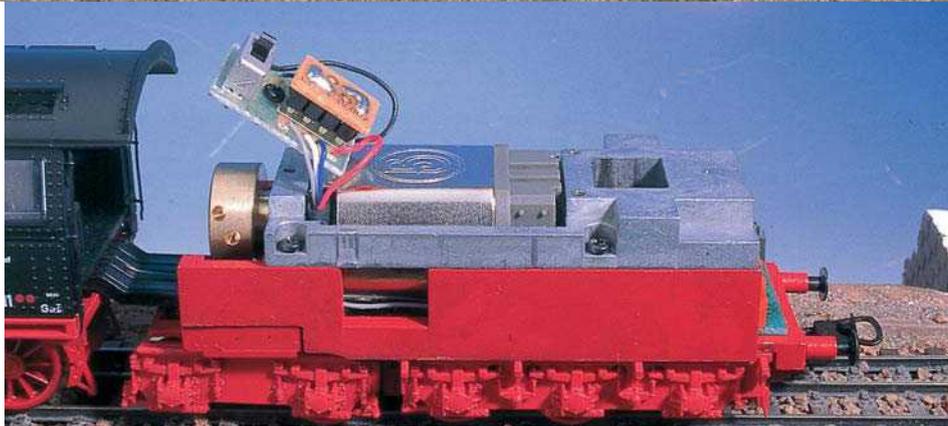
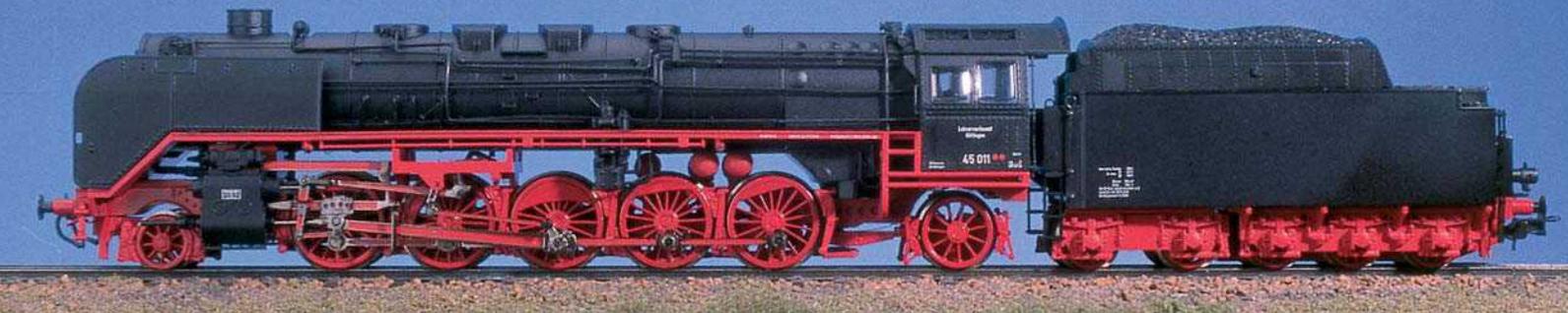
Eine Reihe interessanter Feuerwehr-Modelle im H0-Maßstab 1:87 kamen in den letzten Monaten neu bzw. wieder auf den Markt. Hochaktuell im **Herpa-Fw-Programm** ist das TLF 24/50 auf DAF CF 85-Fahrgestell (linkes Bild links). – Daneben im Bild zwei im **Roco-Minitank-Sortiment** wieder aufgelegte Modelle: der MAN-„Multi“, ein Wechselladerfahrzeug (WLF) auf MAN-Militärfahrgestellbasis und das Bahnfeuerwehr-LF 16 auf Magirus. Letzteres ist schon fast ein Bausatz, so umfangreich sind die mitgelieferten, hier jedoch noch nicht montierten Zurüstteile. Auch der MAN-„Multi“ verlangt nach Zurüstung, die jedoch jedem Modellfreund bzw. Bastler selbst überlassen bleibt. Außer Rückspiegeln werden nämlich leider nicht einmal Blaulichter mitgeliefert. – Ein absolutes Spitzenmodell ist das WLF auf MAN-TG-A (rechtes Bild vorne links), das **Wiking** im Herbst dem im Sommer 2002 erschienenen WLF mit Abrollbehälter (AB) „Atemschutz“ auf MB Atego (dahinter) folgen ließ. Beide haben gelbe Beschriftungen. Beim hervorragend strukturierten MAN-WLF ist ein



Abrollbehälter mit seitlichen Rollos aufgesattelt, der Gestaltungsmöglichkeiten (mit Decals etc.) z.B. als AB „Rüst“ oder AB „Schlauch“ offen lässt. Das fotografierte Modell ist bereits teilweise zugestrichelt (Spiegel) und wurde zusätzlich schon mit einem Ladekran von Herpa versehen, was freilich einige Bastelarbeiten erfordert. Weggefallen sind dadurch die seitlichen Streben zwischen Vorder- und Hinterachsen, was der Modell-Optik aber keinen Abbruch tut. – Wieder lieferbar ist seit einigen Monaten das Drehleiter-Modell DLK 23-12 n.B. auf Iveco Magirus von **Preiser** (rechts hinten), ein Klasse-Klassiker. – Und eine Klasse für sich ist auch das „HLF 2000“ auf MB Actros, das **Herpa** schon seit einiger Zeit im Programm hat (hier voll zugestrichelt sowie u.a. mit Seilwinde optimiert). – Ein WLF mit AB „Einsatzleitung“ (bekannt als Preiser-Bausatz) auf Iveco hat **Rietze** seit kurzem im Fw-Sortiment (rechts unten). **GZ**



(Füllseite)

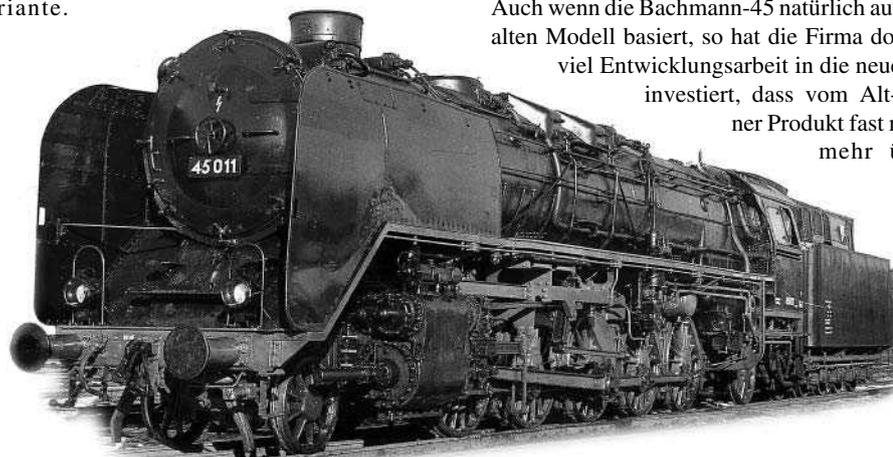


Ein Modell der mächtigen 45er stand nach dem Ende von Liliput/Wien lange Jahre weit oben auf der Wunschliste der H0-Bahner. Nun hat die Firma Liliput-Bachmann die Lok kräftig überarbeitet und neu ins Programm aufgenommen.

Als Vorbild unseres Epoche-III-Testmodells hat Liliput die frisch untersuchte 45 011 des Lokversuchsamts Göttingen gewählt, vor allem für DB-Sammler eine interessante Anschriftenvariante.

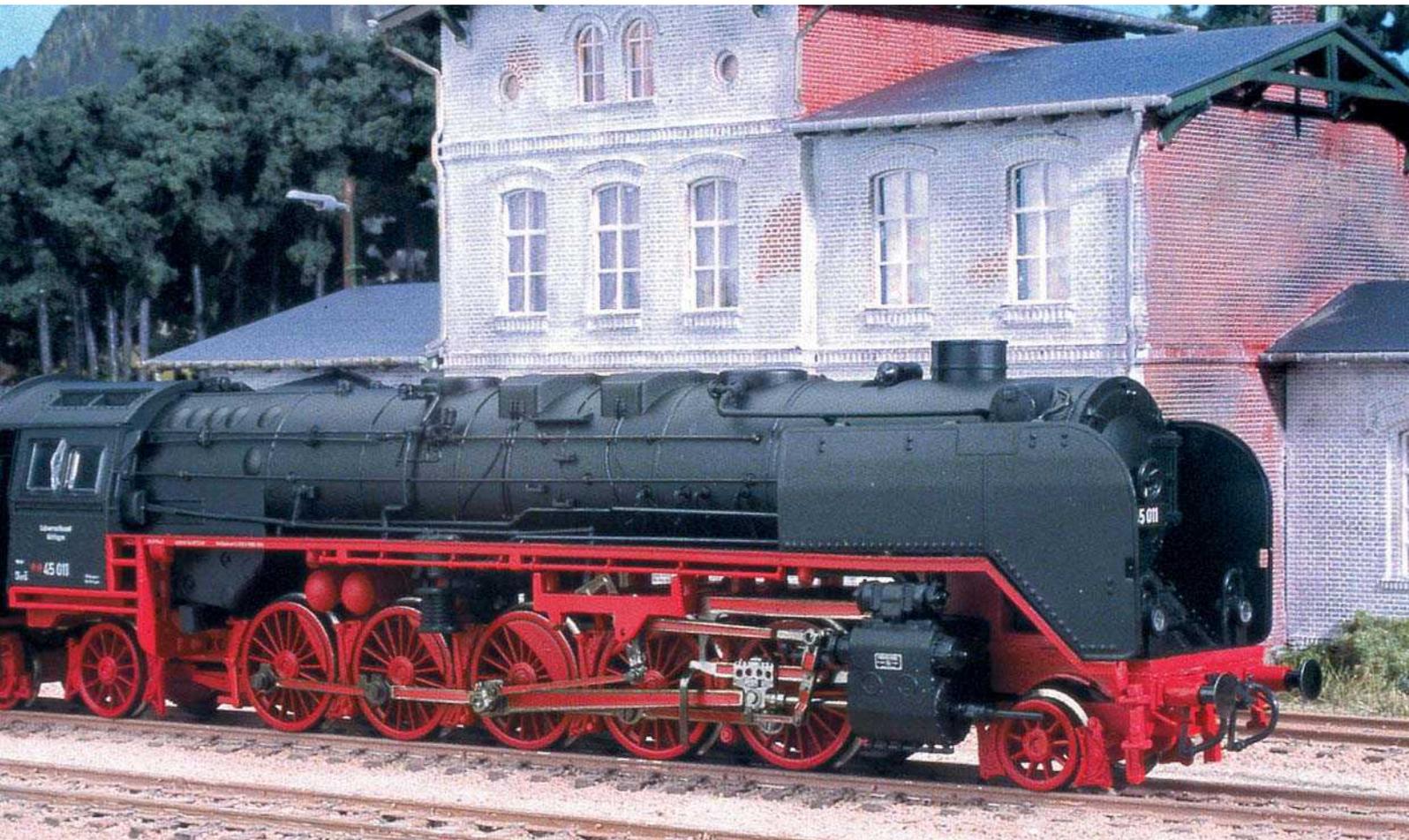
Die Lok war Anfang 1949 als erste der seit Ende 1946 z-gestellten Baureihe wieder in Dienst genommen und gleich dem Amt zugeteilt worden. Dort blieb sie bis zur Ausmusterung 1955. Auch wenn die Bachmann-45 natürlich auf dem alten Modell basiert, so hat die Firma doch so viel Entwicklungsarbeit in die neue Lok investiert, dass vom Alt-Wiener Produkt fast nichts mehr übrig ist.

Vor allem die bis zu den Laufflächen lackierten Metallräder mit ihren feinen Speichen und die vernickelte Metallsteuerung schaffen gleich einen sehr guten Eindruck. Auch die übrige Detaillierung unterhalb des Umlaufs gefällt (z.B. die Triebwerksleuchten mit einzeln eingesetzten Gläsern), wenn auch der Druckausgleicher etwas massiv ausgefallen ist. Auch an der seidenmatt-schwarzen Lackierung von Lok- und Tendergehäuse ist nichts auszusetzen. Die Beschriftung ist sauber und großentrichtig. Auffällig die beiden roten Kreise am Führerhaus: Sie weisen auf eine Stahlfeuerbüchse und den kritischen Kesselstahl St 47 K hin. Wer seine Lok nur in die Vitrine stellen möchte, kann die Vorlaufachse mit Bremsattrappen bestücken. Soll die 45 aber durch Kurven fahren, muss die Achse hinten ungebremst bleiben. Zudem dürfen dann keine Kolbenschutzrohre montiert werden. Hinten fielen dem Ausschwenkbedürfnis der Schleppachse ein paar Leitungen zum Opfer. Aus nämlichem Grunde endet das senkrechte Stützblech für den Umlauf etwas weiter oben als beim Original. Neu ist neben den Rädern auch der Kessel. Er ist nun sinnvollerweise dem der Serienmaschine



Baureihe 45 in H0 von Liliput

COMEBACK DER GIGANTIN



nachgebildet, anstelle dem der beiden Vorserienloks bei der Wiener 45er. So ist er auch für die frühe Epoche III geeignet. Seine frei stehenden Leitungen sind zum Teil aus Metall, zum Teil aus Kunststoff gefertigt. Bei den Sanddomen haben die Konstrukteure aber nicht so genau hingeschaut: Die Dome wirken im Vergleich mit Vorbildfotos seitlich zu hoch und zu eckig, die Fallrohre sind angegossen. Ein kleiner Fauxpas unterlief der Firma auch mit den Armaturen von Speise- und Dampfdom: Sie waren beim Original geneigt angebracht, da sie nur so gerade noch ins Lichttraumprofil (ohne Schornsteinaufsatz) passten. Im Modell stehen sie waagrecht weg. Übersehen wurde zudem die Waschluker unter dem Dampfdom.

Korrekt sind die groß gerundeten einteiligen Windleitbleche mit dem durchbrochenen kleinen Handgriff vorne. Dass die Befestigungen der Bleche fehlen bzw. falsch sind, ist zwar vor allem in der Vorderansicht schade – doch bei welchem Großserienmodell ist dieses Detail überhaupt je korrekt nachgebildet worden?

Das vorbildgerecht glatte, weil geschweißte Tendergehäuse hat Liliput wohl aus dem Wiener Formenschatz übernommen. Daran ist nichts

auszusetzen, allerdings ist die Beleuchtung der Lampen via dickem Lichtleiter von hinten nicht mehr so ganz zeitgemäß. Ob die 45 011 im Jahre 1949 noch die von Liliput nachgebildeten Antriebskästen für die Kohle-Vorschubmechanik am Kohlenkastenaufbau besaß, ist unsicher. Zwei Jahre später hatte sie sie nicht mehr. Lok und Tender sind mit einer kulissengeführten Kurzkupplung verbunden. Alle Kuppel- und vier der Tenderachsen dienen der Stromversorgung. Unter dem abnehmbaren Kohlenkastenaufsatz ist die Digitalschnittstelle platziert und damit gut erreichbar.

Angetrieben wird die 45er von einem neuen, im Tender untergebrachten Motor mit Schwungmasse. Er wirkt über ein Schnecken-/Stirnrad-Getriebe auf die drei Achsen des hinteren Drehgestells. Zwei von diesen tragen Haftreifen. Die Zugkraft reicht aus, um einen der Lok gemäßen (langen) Güterzug zu befördern. Die Anfahrtschwindigkeit liegt bei umgerechnet ca. 5 km/h, die Höchstgeschwindigkeit bei flotten 171.

Neben der uns vorliegenden Epoche-IIIa-Lok bietet Liliput auch die 45 026 im Auslieferungszustand von 1941 an. Beide Modelle sind formgleich.

Christoph Kutter

Oben und links oben: Die Seiten der Lok. Links Mitte: Neben Kessel und Rädern hat die Maschine auch den Antrieb neu bekommen. Gut zu erkennen: die Schnittstelle. Darunter: Einen guten Eindruck machen nicht nur Räder und Steuerung, sondern auch der mattschwarz lackierte Kessel. Links unten die Vorbildlok im Jahre 1951. Unten: Die Anschrift am Führerhaus ist ungewohnt, aber authentisch.



Schwarzer Super-Schleicher

Obwohl nur in zehn Exemplaren gebaut, ist die 81er eine der bekanntesten Einheitsloks. Grund ist das Märklin-Modell, das 1959 erstmals die H0-Gleise befuhr und immer noch lieferbar ist. Jetzt hat Fleischmann eine zeitgemäße Nachbildung vorgestellt. Sie glänzt unter anderem durch exzellente Langsamfahreigenschaften.

Nachgebildet hat Fleischmann die 81 006 der DB vom Bw Oldenburg Hbf. Als letztes Untersuchungsdatum ist der 4. April 1960 angegeben. Gleich beim Auspacken gefällt die Lok durch ihre wie immer bei Fleischmann erstklassige Lackierung mit dunkel-mattschwarzem Gehäuse sowie rot-mattem Fahrgestell und Rädern. Auch die Steuerung wirkt durch ihre dunkel vernickelten Metallteile schön ölig. Farbunterschiede zu den wenigen Kunststoffteilen der Steuerung wie Schwinge und Voreilhebel sind nicht erkennbar. Lupenrein lesbar sind die Anschriften der Lok in Weiß (beim Original aufschablonierte Schriften) und Alu (Schilder). Auch die Beschriftung der Pufferbohle fehlt nicht. Allerdings hätte den firmentypisch blanken, lediglich mit Warnanstrich versehenen Puffern auch eine Vernickelung gut getan.

Ein Gedichtchen für sich ist der Kessel mit seinem Drunter, Drüber und Nebeneinander von Leitungen, Rohren und Griffstangen. Hier ha-

ben sich die Fleischmann-Konstrukteure wieder einmal so richtig ausgetobt. So wurden die Sandfallrohre vorbildentsprechend zwischen dem Kessel und den frei stehenden Trittlechen durch- und dann über zwei Dampfleitungen hinweggeführt. Das Ganze ist in einem Spritzling zusammengefasst – eine reife Leistung. Nur wer ganz genau hinschaut, wird merken, dass von den frei stehenden Griffstangen an Wasserkästen, Führerhaus und Kohlenkasten eine ganze Reihe mitnichten einzeln montiert, sondern mitgespritzt sind. Für sich sprechen auch die feinen Nieten, das scharfkantige Dachblech und die dünnen Aufsetzbretter am Kohlenkasten. Die Fenster sind bündig eingesetzt und lassen einen Blick auf die teilweise nachgebildeten Armaturen des Stehkessels zu. Unverglasst blieben die Schiebefenster, sodass einzuklebendes Personal gut zu sehen ist.

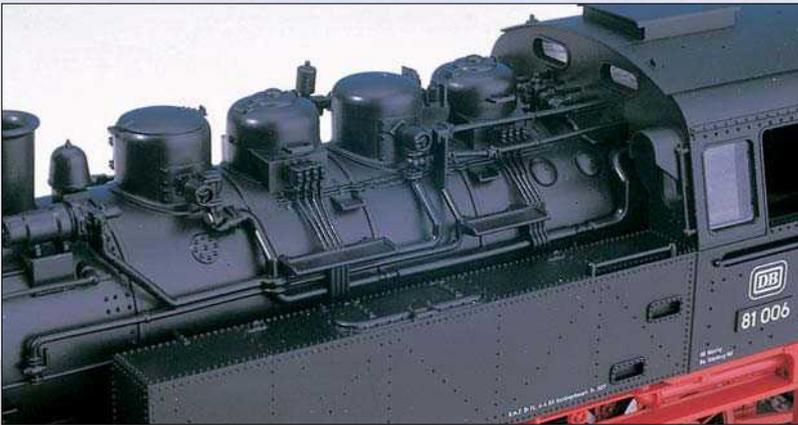
Ein kleiner Fehler findet sich an der DB-gerecht heizerseitig neben dem Schornstein platzierten

Lichtmaschine: Das Abdampfrohr fehlt, das je nach Vorbildlok seitlich vom Kamin, hinter ihm oder an ihm entlang nach oben führen müsste. Ein Stückchen lackierter und angeklebter Draht macht das Manko wett. Wer gerade am Basteln ist und's braucht, kann bei der Gelegenheit noch eine seitliche Öffnung in den Generatorträger bohren.

Nicht so unbedingt das Gelbe vom Ei (um es mal salopp auszudrücken) sind die DB-Einheitslaternen aus dem Firmen-Formenfundus. Sie finden sich auch bei den Modellen der 03, 50, 86 usw. In ihrer glaslosen Ausführung mit innerem weißen Ring wirken sie wenig vorbildgetreu und stören speziell das „Gesicht“ der Loks deutlich, auch bei der 81. Hier sollte Fleischmann Abhilfe schaffen. Die wohl gelungenen DRG- und Länderbahnlaternen der Firma zeigen, dass es auch besser geht. Dann könnte man auch gleich die Verwendung weißer Leuchtdioden einplanen. Sie kosten zwar mehr als gelbe, wären aber gerade bei einem solch feinen Lokmodell wie der 81 das „Sahnehäubchen“.

Angetrieben wird das neue Fleischmann-Modell vom bewährten Flachmotor mit Schwungmasse. Er wirkt über ein Schnecken-/Stirnradgetriebe auf die Haftreifen-bewehrte Treibachse. Sie ist wie die erste Kuppelachse fest im Rahmen gelagert, besitzt aber anders als diese



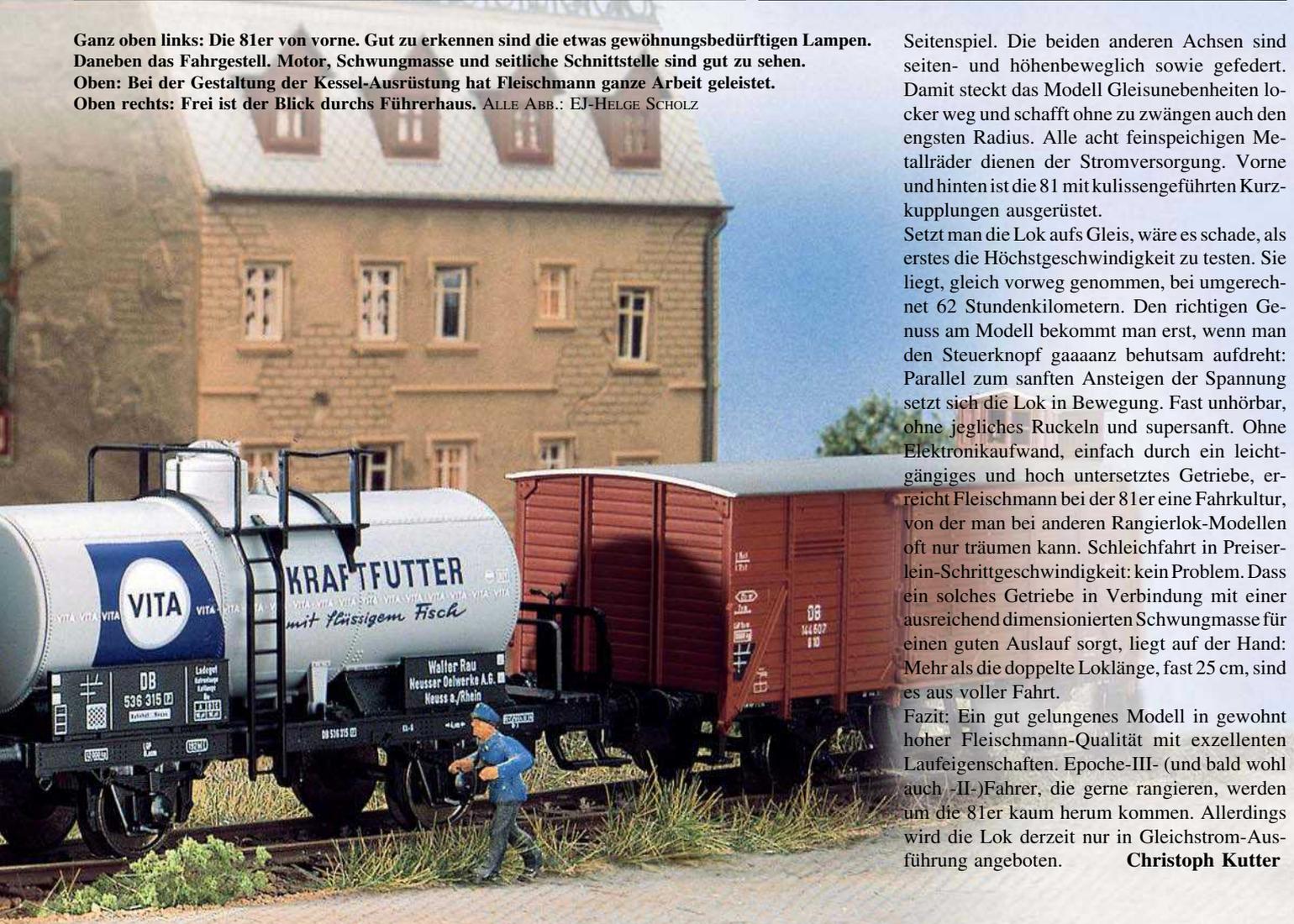


Ganz oben links: Die 81er von vorne. Gut zu erkennen sind die etwas gewöhnungsbedürftigen Lampen. Daneben das Fahrgestell. Motor, Schwungmasse und seitliche Schnittstelle sind gut zu sehen. Oben: Bei der Gestaltung der Kessel-Ausrüstung hat Fleischmann ganze Arbeit geleistet. Oben rechts: Frei ist der Blick durchs Führerhaus. ALLE ABB.: EJ-HELGE SCHOLZ

Seitenspiel. Die beiden anderen Achsen sind seiten- und höhenbeweglich sowie gefedert. Damit steckt das Modell Gleisunebenheiten locker weg und schafft ohne zu zwingen auch den engsten Radius. Alle acht feinspeichigen Metallräder dienen der Stromversorgung. Vorne und hinten ist die 81 mit kulissengeführten Kurzkupplungen ausgerüstet.

Setzt man die Lok aufs Gleis, wäre es schade, als erstes die Höchstgeschwindigkeit zu testen. Sie liegt, gleich vorweg genommen, bei umgerechnet 62 Stundenkilometern. Den richtigen Genuss am Modell bekommt man erst, wenn man den Steuerknopf gaaaanz behutsam aufdreht: Parallel zum sanften Ansteigen der Spannung setzt sich die Lok in Bewegung. Fast unhörbar, ohne jegliches Ruckeln und supersanft. Ohne Elektronikaufwand, einfach durch ein leichtgängiges und hoch untersetztes Getriebe, erreicht Fleischmann bei der 81er eine Fahrkultur, von der man bei anderen Rangierlok-Modellen oft nur träumen kann. Schleichfahrt in Preiserlein-Schrittgeschwindigkeit: kein Problem. Dass ein solches Getriebe in Verbindung mit einer ausreichend dimensionierten Schwungmasse für einen guten Auslauf sorgt, liegt auf der Hand: Mehr als die doppelte Loklänge, fast 25 cm, sind es aus voller Fahrt.

Fazit: Ein gut gelungenes Modell in gewohnt hoher Fleischmann-Qualität mit exzellenten Laufeigenschaften. Epoche-III- (und bald wohl auch -II-)Fahrer, die gerne rangieren, werden um die 81er kaum herum kommen. Allerdings wird die Lok derzeit nur in Gleichstrom-Ausführung angeboten. **Christoph Kutter**





Neu in H0: BBC-Ausführung der E 63 von Piko

Kleiner Elektrohobel / Version Zwei

Als die DRG 1934 die E 63 beschaffte, verteilte sie den Auftrag auf die Firmen AEG einerseits und Krauss-Maffei / BBC andererseits. Bei gleichen Grundmaßen unterschieden sich die Typen im Motor und in Teilen der elektrischen Ausrüstung. Dies bedingte unterschiedliche Bauformen des Lokkastens. Piko nutzte die Chance und ließ der 1997 vorgestellten AEG-Bauart die BBC-Variante folgen.



Nachgebildet hat Piko die E 63 05 als in Augsburg stationierte Epoche-III-Lok mit letztem Untersuchungsdatum 9. Mai 1963. Die Originallok war vom 20.10.1959 an am Lech beheimatet. Dort wurde sie als letzte ihrer Baureihe am 26.10.1978 ausgemustert. Sie war aber schon seit Mitte März z-gestellt gewesen. Ihren Dienst hatte sie 1935 in München Hbf begonnen.

Wie schon bei den vorangegangenen Nachbildungen von Altbau-Elloks (zuletzt der E 04) zeigt sich Piko als erstklassige Adresse für diese Sparte von Modellen. Nietenreihen, Klappen, Lüfterlamellen und Griffstangen wurden sauber und detailliert nachgebildet. Auch die gläsernen Windabweiser fehlen nicht. Beschriftung und Bedruckung sind sauber, farb- und größenrichtig. An der Lackierung ist ebenfalls nichts auszusetzen. Selbst die unlackierten Radsterne fallen nicht durch übermäßigen Plastikglanz auf. Selbstverständlich hat Piko alle Umbauten berücksichtigt, die die DB durchführen ließ: Rangiererbrücken vorne und hinten, Stromabnehmer der Bauart SBS 10, je drei Fenster pro Führerstandsseite, Einheitslampen, drittes Spitzenlicht am Vorbau, zusätzliche Lüfter, Funkantenne. Der Blick durchs Führerhaus ist frei, was ja nicht bei allen Herstellern üblich ist.

Freude beim Betrachten macht auch das Dach mit seinem korrekterweise gegenüber der AEG-Version um 180° gedrehten filigranen Stromabnehmer der Bauart SBS 10. Gut zu verfolgen ist der Weg der Hauptleitung vom Stromabnehmer über den Spannungsableiter und die diversen Isolatoren, bis sie durch das Dach in einem Rohr



verschwindet, das in den langen „1“-Vorbau führt. Nicht vergessen wurde die zylinderförmige Rangierfunkantenne, welche das Vorbild 1955 erhalten hatte. Ihre Position an der vorderen Dachkante ist charakteristisch für die „05“.

Piko hat beim Gehäuse so gut wie keine Teile der AEG-Lok übernehmen können. Ausnahmen sind neben dem Stromabnehmer und den Windabweisern vor allem die Rangiererbühnen. Daher endet die hintere Befestigung der vorderen Trittbretter auch auf Höhe des Umlaufs und wurde nicht im Bogen darüber gezogen. Nun soll es ja Zeitgenossen geben, die sich von einem solchen gar schrecklichen Versäumnis so ärgern lassen, dass sie das betreffende Modell wutentbrannt zurück zum Händler tragen. Gelassene Charaktere schaffen das Problem mit zwei zu recht gebogenen und rot (RAL 3004) lackierten Drahtstückchen aus der Welt.

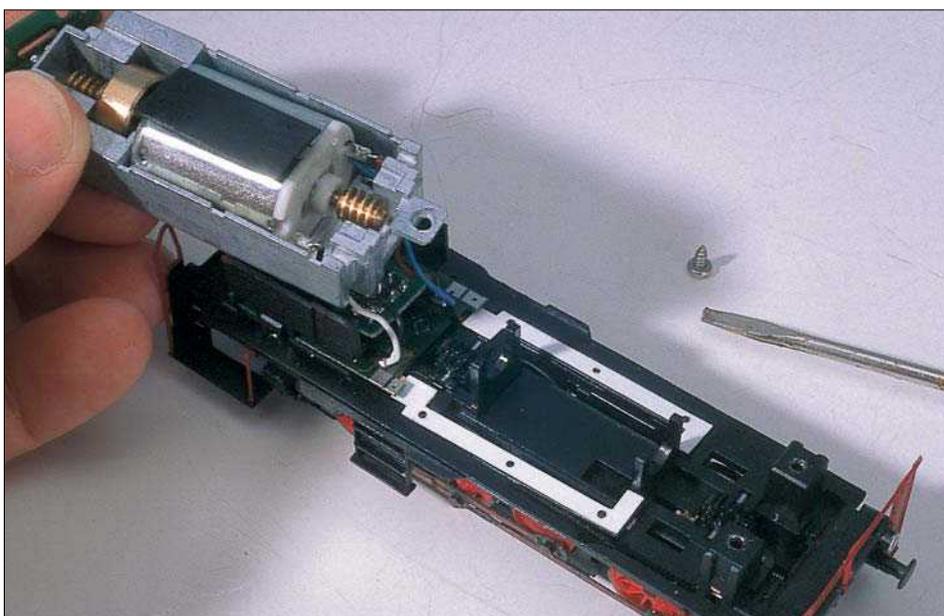
Wen solche Petitesse kalt lassen, der wird unterhalb der Gürtellinie ebenfalls nicht enttäuscht. Auch hier hat Piko der Versuchung widerstanden, Kosten zu sparen. Zwar sind die Innereien, also Motor (mit Schwungmasse), Getriebe, Schnittstelle usw., natürlich die gleichen. Auch Räder und Stangen entsprechen der AEG-Lok. Blindwellenkasten, Bremsen und Sandkästen sind jedoch vorbildentsprechend geändert. Gleiches gilt für die diversen kleinen Apparate unter dem Umlauf. Zudem hat Piko jetzt die Mittelachse gefedert gelagert, was der Kontaktsicherheit zu Gute kommt.

Angetrieben wird die E 63 über zwei (je eins pro Motorseite) Schnecken-/Stirnrad-Getriebe auf die beiden äußeren Achsen. Deren hintere ist mit zwei Haftreifen bestückt. Die Mittelachse wird über die Kuppelstangen mitgenommen. Mit umgerechnet 4 km/h Minimalgeschwindigkeit ist die E 63 für Rangieraufgaben gut gerüstet. Wer seine Lok Übergaben fahren lässt – AEG-Schwester 163 002 wirkte damit im Sommer 1978 vom Bw Garmisch aus als Fotografenmagnet – kann sie bis auf 80 Modell-Stundenkilometer „peitschen“ (Vorbild: 50 km/h).

Kurzes Fazit: Wärmstens zu empfehlen, auch für Märklinisten, denn die Wechselstrom-Version ist bereits im Anrollen. **Christoph Kutter**



Links: Pikos neue E 63 05 auf Überführungsfahrt. Angehängt der kongeniale Post-c/13.
 Links unten: Die Vorbildlok rangiert am 12. August 1972 in Augsburg. Wer sein Modell wirklich vorbildgerecht patinieren möchte, hat einiges zu tun!
 Ganz oben: AEG- und BBC-Version der E 63 im Vergleich.
 Oben links: Auch die unterschiedliche Rahmung der Fenster wurde nachgebildet.
 Oben rechts: Die einwandfrei gelungene Dachpartie. Unten die geöffnete Lok.





Es verlangt schon einen gewissen Aufwand, bis das Wasserhaus in dieser Form an seinem Platz stehen kann und die Lokbesatzung Kesselspeisewasser nachfüllen kann.

H0-Bausatz von Heico:

Eine Wasserstation nach preußischer Bauart

Resin: Ein Werkstoff erobert die Modellbahn. Recht preiswert lassen sich mit diesem Gießharz u.a. Gebäudebausätze herstellen. Das erspart kostenaufwändige Spritzgusswerkzeuge. Doch das Material hat seine Tücken.

VON HELGE SCHOLZ

Einer niederländischen Firma ist es wohl zuzuschreiben, den Werkstoff Resin in der Zubehörindustrie salonfähig gemacht zu haben. Von einem dreidimensionalen Urmodell mit geringen Hinterschneidungen wird per Silikonform ein Negativ abgenommen, welches dann mit eben diesem Resin ausgegossen fast beliebig viele Wiedergaben des Urmodell ermöglicht. Ebenso verhält es sich beim Heico-Bausatz Wasserstation. Die Packung enthält einen Beutel mit Wandteilen und einen Teilesatz für den Wasserkran. Sonst ist neben der Bauanleitung nur eine Fensterfolie zu finden.

Auf dem Basteltisch ausgebreitet stellt sich heraus, dass die Teile nicht verzogen sind. Sollte es doch einmal der Fall sein, so lege man sie in heißes Wasser und anschließend plan aus. Eine Beschwerung beim Auskühlen ist ratsam.

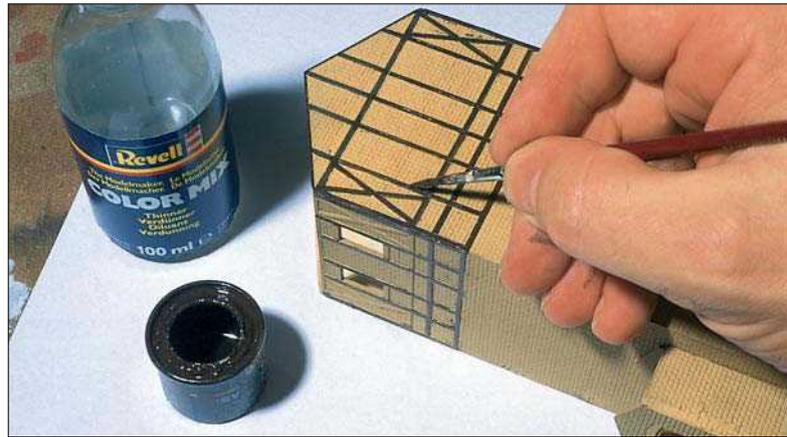
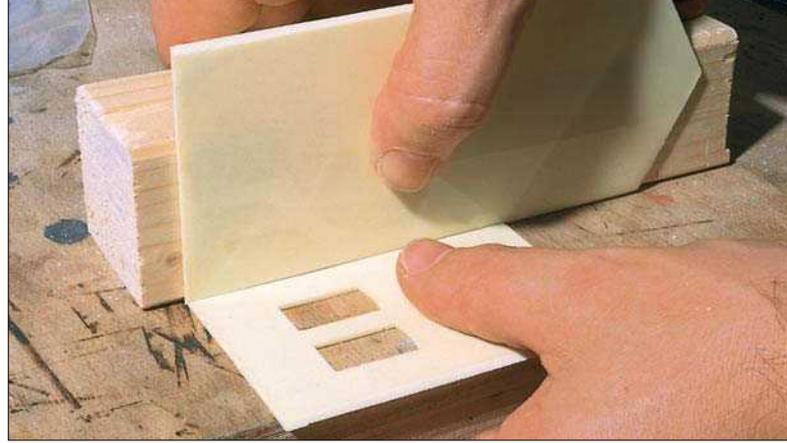
Die Montage kann erfolgen. Zur Sicherheit kontrolliert man die Anfänge der Wandteile und schleift diese nach. Saubere Ecken sind der Lohn. Da Resin nicht mit Kunststoffklebern reagiert, sind Zweikomponenten- oder Sekundenkleber zu verwenden.

Rechtwinkligkeit ist bei der Montage oberstes Gebot. Entweder man erleichtert sich die Ausrichtung mit dem in der Bauanleitung empfohlenen Kästchenpapier als Unterlage oder einem Holzklötzchen als Anschlagfläche (rechtwinklig zur Bastelebene). Warum bei den Seitenwänden Ziegelsockel und Fachwerkbereich getrennt gegossen sind, ist schlecht erklärbar – beim Giebel ist es einfacher gelöst. Das Dach klebt man entgegen der Bauanleitung noch nicht auf.

Schon nach wenigen Minuten geht es an die farbliche Gestaltung, für die man eine Vorgabe in der Bauanleitung findet. Beim hier gezeigten Modell wurde anders verfahren. Warum immer nur die rotbraunen Ziegelnachbildungen? Auch gelbe bzw. ockerfarbene Bauten hat es gegeben. Kommen Sie weg vom Einheitsbrei! Man kann mit Dispersionsfarbe und Pinsel arbeiten oder mit Revellfarben und der Spritzpistole. Man sollte die filigranen Fugen erhalten und nicht mit einem dicken Farbauftrag zusetzen.

Ist die Grundfarbe aufgetragen, geht es an die Auslegung des Fachwerkgebälks. Einfacher gesagt als getan! Mit dem Pinsel streicht man vorsichtig über die Balkennachbildung und nutzt deren Überstand zur Ziegelwand. Hier und da rutscht man ab und muss nachbessern. Mir kam so die Überlegung, warum das Gebälk denn nicht als Einzelteil beigelegt ist. Es muss ja beim Urmodellbau ohnehin gebaut werden – und ob es dort aufgebracht wird oder vom Endverbraucher, ist doch egal! Sollte es beim Urmodellbau in einer Führung liegen, dann wäre es noch angebrachter, es als Einzelteil zu liefern. So könnte man auch die minimal sichtbaren Seitenflächen streichen, die bei mit gegossenem Fachwerk kaum erreichbar sind. Nur eine Überlegung ...

Erste Patinierung: die Ziegelfugen. Seit Urzeiten schreibt man von der weißen dünnflüssigen Farbaufgabe, die dann wieder abgewischt wird – und die Ziegelfarbe tritt erneut hervor. Ist ja richtig, aber zwischen den Ziegeln ist Mörtel und der sieht nun mal grau aus, vor allem, wenn wie hier Dampflokomotiven minutenlang qualmend davor stehen. Schwarz-graue Verdünnung



verteilt sich blitzartig in den Fugen und schafft den Effekt.

Die Fenster sind auf Zellon gedruckt und werden ausgeschnitten. Das Dach sollten Sie entgegen der Anleitung noch nicht aufgesetzt haben, denn dann kommen Sie nur mit Zusatzwerkzeugen an das obersten Stockwerk! Zu den Fensterfolien an sich: Es ist nicht zu verstehen, dass Heico, bekannt als Hersteller filigraner Ätzbausätze, hier keine Ätzteile beilegt. Die Folien sind mit derart grobem Raster bedruckt, dass beim Modell die Stege kaum zu sehen sind. Tut mir Leid – null Punkte für dieses „Teil“! Nun kann das Dach montiert werden. Die Bastelkiste spendiert sicher einige Dachrinnen und Fallrohre zur Komplettierung.

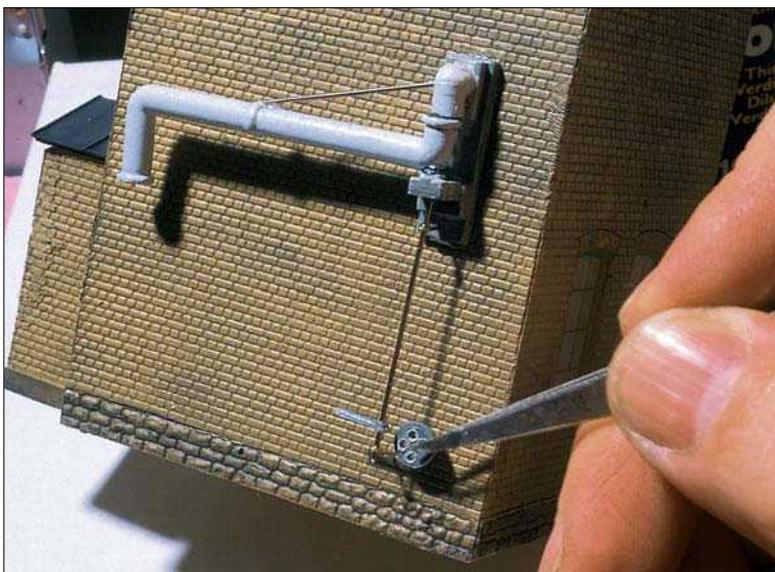
Es folgt die Montage des Wandwasserkrans. Da beide Giebelseiten von einem Urmodell stammen, hat man beidseitig eine Auflagefläche für die Wandbefestigung. Aus drei Teilen fügt man den Wasserkran zusammen. An der Wand montiert, wird nun die erste Lokmannschaft etwas ratlos verweilen und unverrichteter Dinge wei-

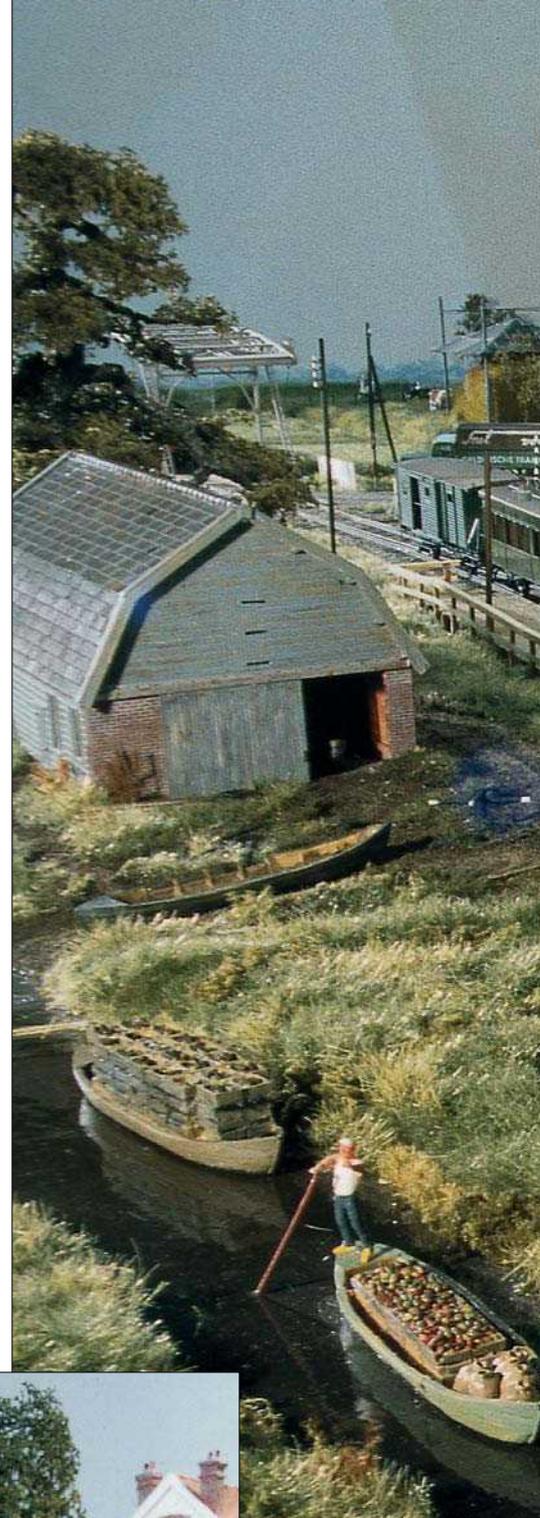
ter fahren. Warum? Ganz einfach: Es fehlen wichtige Teile – eine Schwenkeinrichtung und ein Handrad! Spannband und die Signallampe für den Lagezustand des Galgens zum Gleis sind ebenfalls nicht vorhanden. Mit Messingdraht und Kleinteilen aus der Bastelkiste hilft man sich erneut. Oben am Giebel befestigt man die Füllstandsskala. Mit einem Draht simuliert man den Zeiger, um den es ja eigentlich geht. Abschließend noch ein Patinierungsdurchgang. Mit Künstlerkreide streicht man über die Wände und einige Ziegel treten optisch hervor. Seitlich wurde noch ein Stationsschild angebracht. Dessen weiße Fläche überreißt man mit Graphitstaub und zeichnet eine Ziegelstruktur auf. So wirkt das Feld wie auf den Stein gemalt. Resümee: Die wenigen Teile sind passgenau und schnell ist man am Ziel. Modellbahner mit höheren Ansprüchen jedoch – und die greifen zu Resinbausätzen – achten sehr auf die Nachbildung von Einzelteilen, die man hier leider vermisst. So empfindet man diesen Bausatz, ehrlich gesagt, als lieblos zusammengestellt.



Der Wasserkran erhält Zusatzteile (unten). Die Patinierung mit Künstlerkreide steigert die Optik des fertigen Modells. Mattlack sichert die Pigmente vor Abrieb. Alle Abb.: H. Scholz

Das Auslegen der Ziegelfurchen mit grauschwarzer Verdünnung. Oben Ausrichten, Verkleben und Lackieren der Wandteile.





Der Bahnhof von Vinkeveen ist der Mittelpunkt der Anlage. Recht selten sind die Einsätze der Reihe 740 geworden und hauptsächlich auf den Personenzug- und leichten Rangierdienst beschränkt. Schwere Brocken im Streckendienst übernehmen Dieselloks.



Gemüseauktion in Vinkeveen

Ins Land der Kanäle und Windmühlen entführt uns die H0-Anlage des niederländischen Modelpoorteam. Mit diesen Impressionen ihrer Heimat begeistern sie immer wieder die Besucher internationaler Modellbahnausstellungen wie die der Intermodellbau in Dortmund, wo diese Aufnahmen entstanden sind.

Klein, aber fein ist der hier nachgebildete Bahnhof. Der Bahnhof existierte einst, er war etwa 30 km südlich der Metropole Amsterdam zu finden. Längst ist der Betrieb auf der Haarlemmer Linie eingestellt und Vinkeveen in der Bedeutungslosigkeit verschwunden.

Lassen wir uns von den Freunden des Modellbahnclubs an die Epoche 3 erinnern und erleben die kleine Landstation. Von links kommt die Strecke aus dem Schattenbahnhof durch die zart gezeichnete Hintergrundkulisse auf die Handlungsbühne. Mit der Nachbildung ihrer flachen

Landschaft haben unsere Nachbarn natürlich ein Plus für sich – schon länger sind sie auf die Gestaltung von Wiesen, Weiden und Wasserläufen spezialisiert. Heki-Gras und Silflor-Materialien wurden geschickt ineinander arrangiert und haben einen wild wuchernden Gräserteppich erzeugt. Nach nur wenigen Modellmetern die erste Attraktion. Es gilt, den ersten Kanal zu queren. Da hier die Flussschifffahrt ein wichtiger Verkehrsträger ist, sollte dem Umstand Rechnung gezollt und die Klappbrücke beweglich ausgeführt werden. Es ist selbstverständlich, dass man bei der Nachbildung einer Originalsituation im Prinzip außer einigen klei-



Hauptattraktion sind ohne Zweifel die beiden Klappbrücken. Verfolgen wir hier deren Funktion. Kaum ist die 204 über die Brücke gerollt, drängen auch schon die Flussschiffer auf die Durchfahrt. Langsam hebt sich die Bühne nach oben. Stehen Bühnen und Gegengewicht senkrecht, können die Boote passieren. Besonders möchten wir Sie auf die Gestaltung des Ufers aufmerksam machen. Nachdem der Bootsack zur Wassergestaltung abgebunden hatte, wurde Heki-Gras in ganzen Stücken zur Simulation der Uferbegrasung aufgeklebt. Auflockerung bringt der Farbwechsel.

nen Details der Zubehörindustrie ganz und gar auf den Eigenbau angewiesen ist. So entstanden die Konstruktionszeichnungen der nicht industriell hergestellten Brücken auf dem Computer. Ein Ätzbausatz entstand und nach einer anstrengenden Lötarbeit waren die Gerüste zusammengefügt. Mit einem Unterflurantrieb wird der Ausleger gekippt und zwei Stangen übertragen die Bewegung auf die Gleisbrücke. Das Getriebe arbeitet lautlos und ist stark untersetzt. Es war immer wieder eindrucksvoll und wurde von den Besuchern mit Begeisterung honoriert, wenn sich die Brücken in Schrittgeschwindigkeit bewegten.

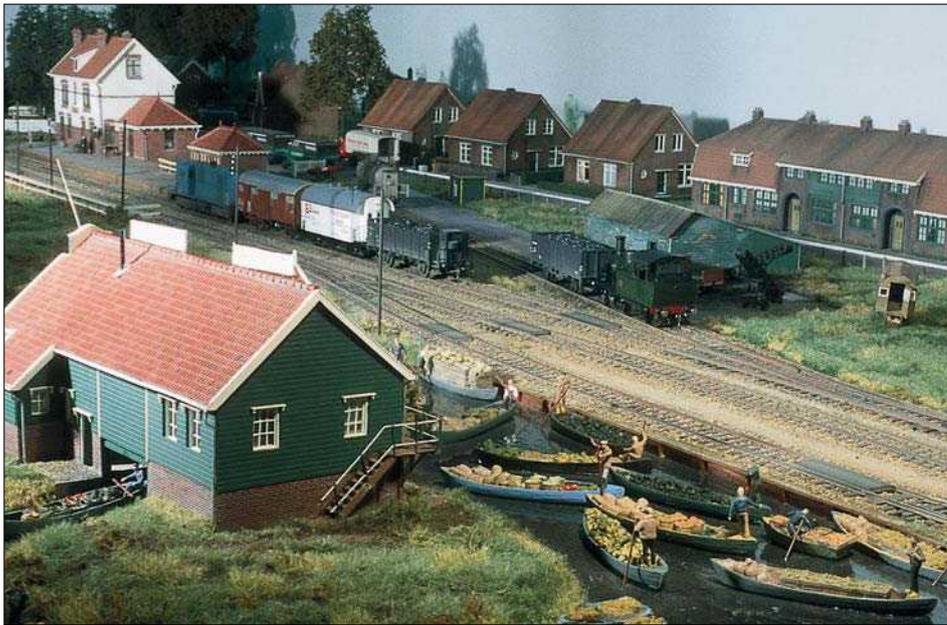
Die einzeln aufgestellten Frachtkähne wurden dann zur Show immer einmal in Flussrichtung gestellt. Rund um die Brücke hat der Landschaftsgestalter sein Betätigungsfeld vorzüglich genutzt. In dicken Polstern hängen die Gräser in den Fluss, Abweiser schützen das Ufergelande vor den Rumpfen der Lastkähne und hier und da allerlei Getier zu Wasser und zu Lande. Romantik pur!

Hinter der linken Brücke gleich eine Straße, die zum Bahnhofsvorplatz von Vinkeveen führt. Neben moderneren Fahrzeugen stolperte dort so manches Vehikel über die Kopfsteinpflasterspur dahin.

Der Bahnhof ist erreicht. Das Empfangsgebäude und alle umliegenden Bauten sind originalgetreue Nachbildungen. Manches Haus, wie das Empfangsgebäude, steht heute noch und konnte genau vermessen werden.

Zwei Außenbahnsteige zeugen von einer früheren Bedeutung der Station, denn Zugkreuzungen konnte auch auf dieser Nebenstrecke nicht jeder Bahnhof bieten. Vinkeveen ist in der hier





Motive von der Gemüseauktion. Neben den vielen Booten scheint hier der Eisenbahnbetrieb für den Besucher in den Hintergrund zu treten. In jedem Kahn liegt etwas Anderes. Auch die Gebäude sind im zeitintensiven Eigenbau entstanden. Eine besonderes Haus steht leider im Hintergrund, hätte aber besondere Beachtung verdient: das Gutshaus am Ende der Straße.
Alle Abb.: EJ-Helge Scholz

dargestellten Epoche aber nicht mehr der verkehrstechnische Nabel der Umgebung und Reisende verlieren sich im Umfeld. Geschäftiger geht es da aber auf den Gütergleisen zu. Kohle und Düngemittel werden zur Ladestraße rangiert und das gegenüber liegende Kaigleis wird ebenfalls mehr genutzt als das zweite Bahnhofsgleis.

Der bescheidene Reichtum der Vinkeveener stammt nicht aus Aktienspekulationen, sondern aus anderen Geschäften. Der Obst- und Gemüseanbau ist die Haupteinnahmequelle. Das Gewirr der Wasserstraßen führt mit manchem Umweg zur Auktionshalle. Die Männer legen sich kräftig in die Riemen, denn wer zuerst kommt, verkauft zuerst. Frische ist Trumpf!

Speziell die Gemüseauktion ist ein Kleinod der Anlage. Wasserläufe ziehen immer das Interesse des Besuchers an, aber was er hier sieht, fällt aus dem Rahmen. Mit den Booten können die Bauern durch das Haus hindurchfahren. Demzufolge herrscht großes Gedränge vor dem Einfahrtstor. Jeder Kahn bringt etwas Anderes heran. Äpfel und Kohlköpfe in Mengen. Kartoffeln und Gemüestiegen. Es ist eine Augenweide! Mit Mühe und Geduld haben die Schiffchen ihre Ladung bekommen und manchem Kapitän sieht man den Stress förmlich an. Ob es im Haus recht laut zugehen wird?

Zum Anlagenrand hin kommen die Boote nach der Auktion wieder aus dem Haus heraus und sammeln sich zur Weiterfahrt.



Links neben dem Lagerhaus des Auktionators hat eine Werft ihr bescheidenes Domizil gefunden. Hier von einem Trockendock zu sprechen, wäre wohl übertrieben. Einfach auf dem Erdboden entstehen hier die Lastkähne und werden nach der Fertigstellung genauso einfach zum Kanal hinuntergeschoben. Ein Käufer wird sich





bald finden, denn mancher Bauer braucht entsprechend dem Ertrag wohl mehr als einen Kahn. Entlang eines Hafenbeckens oder einer ausgebauten Flussschleife verschwindet die Bahnstrecke nach rechts in die Kulisse. Hier am Rand liegt die zweite Klappbrücke. Nebenan steht ein interessantes Herrschaftshaus. Viele verschieden gestaltete Fenster mit vielen Stegen und Simsen haben für die Bastelarbeit viel Zeit verschlungen. Im Umfeld des Gebäudes noch ein Garten und ein sauberer Hof.

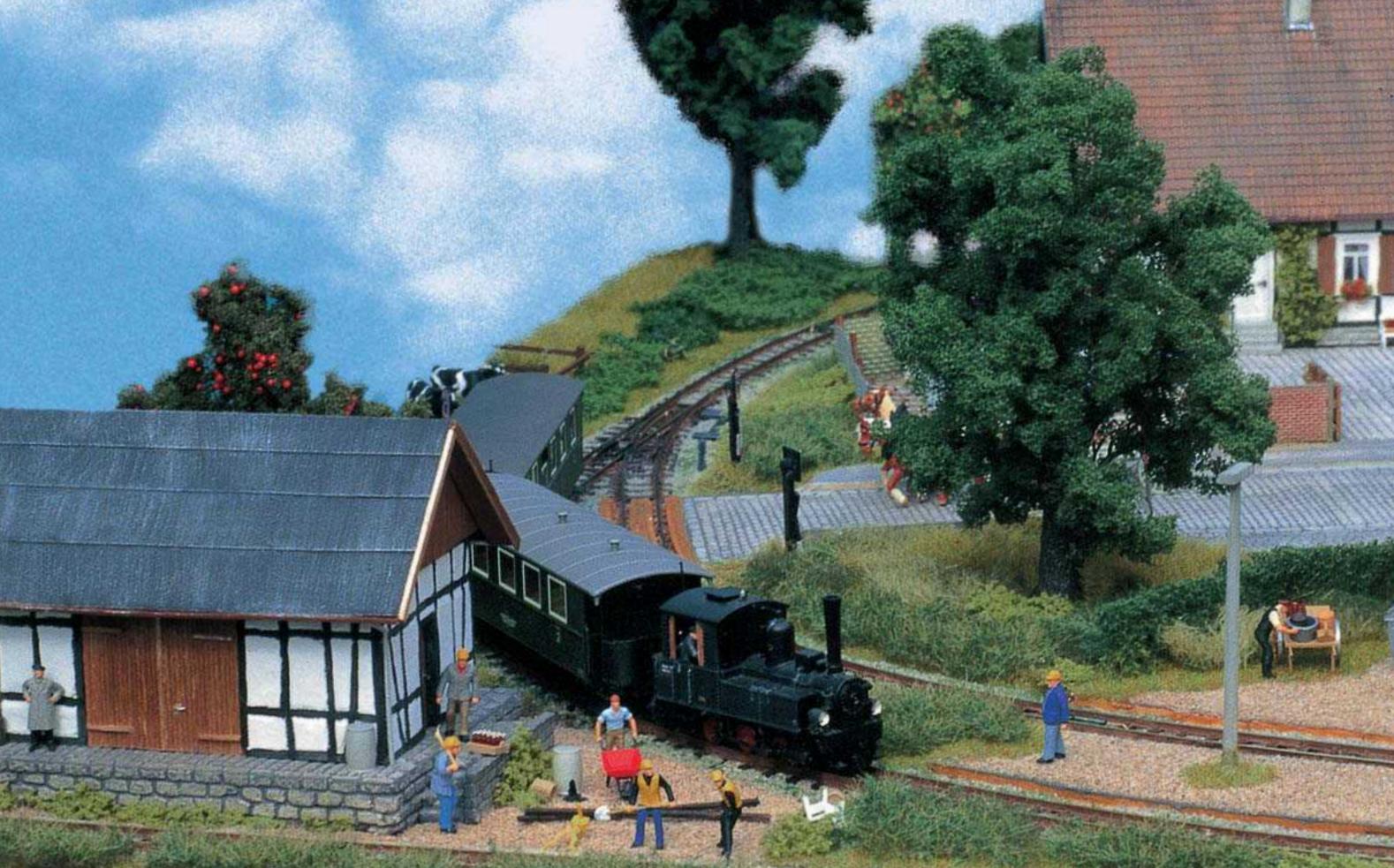
Manchem Besucher erschien der rechte Anlagenteil etwas spartanisch gestaltet, nur: So ist die Natur – asymmetrisch. Während links viel zu erleben ist, kommt rechts die Weite der Landschaft zum Ausdruck.

Noch einige Informationen zum Anlagenbau und dem Fahrzeugeinsatz: Als Gleismaterial konzentrierte man sich auf das Tillig-Elite-Angebot. Die federnden Weichenzungen begeistern auch unsere Nachbarn.

Komplizierter gestaltet sich der Fahrzeugeinsatz. Eine Lok der Reihe 700 entstammt einem Model-LoCo-Bausatz, wogegen die kleinen Maschinen der Reihe 740 reine Eigenbauten sind. Passende Diesellokomotiven stammen aus den Programmen von Bachmann und Philotrains. Neben den Gebäuden und Brücken sind auch die Signale mittels Ätztechnik hergestellt und zusammengelötet worden.

Insgesamt ein Aufwand, der sich mehr als gelohnt hat. Schließen wir uns den Gratulationen der begeisterten Messebesucher an! **HS**





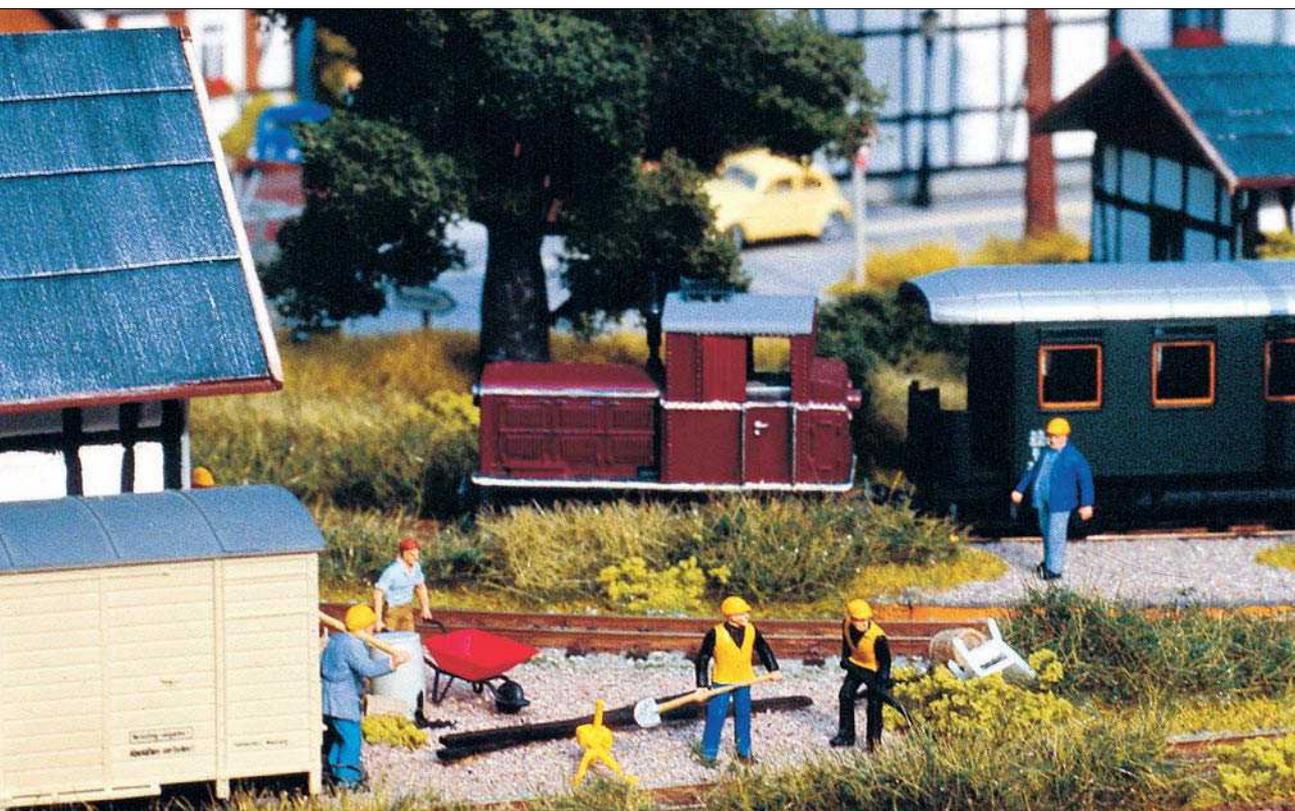
H0e-Anlage mit viel Selbstbau nach westfälischen Motiven

STATION HÖVELHOF

Die Schmalspurbahnen Westfalens sind heute längst Geschichte, kaum jemand weiß, dass es sie überhaupt einmal gegeben hat. Wer eine Anlage mit Motiven dieser beschaulichen Bähnchen besitzen will, muss Gebäude und vieles mehr selbst bauen. Kein Problem! – findet

MATTHIAS FRÖHLICH

Nach dem großen Erfolg meiner kleinen Ausstellungsanlage „Wiedenbrück“ auf der letzten Messe in Sinheim war schon bald der Wunsch nach einer neuen Anlage geboren. Einladungen zu einigen weiteren Modellbahnausstellungen verstärkten dieses Begehren noch zusätzlich. Schließlich möchte man dem Publikum auch Abwechslung bieten. Weiterhin sollte ein neues Schaustück für ein im Wintersemester von mir geplantes Volkshochschul-Seminar in Karlsruhe entstehen.



Oben die Einfahrt des Mittagspersonenzugs in Hövelhof. Dort wartet schon ein dieselbespannter Gegenzug (links). Die beiden Roco-Feldbahnloks wurden deutlich überarbeitet.

Das Wunschthema war schnell bestimmt: meine Leidenschaft für westfälische Klein- und Schmalspurbahnen siegte über alle Alternativen. Auch der Namen der Anlage war rasch auf einer alten Eisenbahnkarte gefunden: Hövelhof. Die scheinbare Doppelung des Begriffes Hof verdeutlicht in einer für mich idealen Weise den ländlich-westfälischen Charakter der geplanten Umgebung.

Das Lastenheft stellte keine größeren Probleme dar: Schmalspur H0e, einige Selbstbau-Fachwerkhäuser, Pflasterstraßen aus Gips, Bahnübergang mit Warnblinkanlage, eine Kleingartenanlage und deutlich mehr Gleise im sichtbaren Bereich. Insgesamt sollte möglichst viel selbst gebaut und so verschiedene Techniken und Materialien präsentiert werden.

Bau und Bauten

Als Unterbau diente eine 16 mm starke Tischlerplatte mit den weiteren Maßen 1,15 x 0,85 m. Unter der Platte kamen passend zugesägte Vierkantleisten mit Holzleim und Spax-Schrauben zum Einsatz, die schon mit Bohrungen für die Kabelführung versehen wurden. Schraubzwingen und Ponal-Express waren in dieser Arbeitsphase unerlässliche Helfer.

War dies noch relativ zügig erledigt, so nahm die Gleisverlegung erheblich mehr Zeit in Anspruch. Doch gerade im Schmalspurbereich und bei kleineren Baugrößen ist hier Geduld Grundvoraussetzung für die spätere Funktionstüchtigkeit. Ich verwende im Schmalspurbereich ausschließlich das tolle und preisgünstige Roco-H0e-Gleis. Eigentlich ja für die mittlerweile aus dem Programm gestrichene Mariazellerbahn (760 mm) konstruiert, überzeugt es in allen Bereichen.

Im Vordergrund entstand probeweise das Gleisfeld des geplanten Bahnhofs „Hövelhof“ mit einem Lade- und einem Ausweichgleis. Insgesamt wurden hier nur drei Weichen verbaut. Diese reichen für einen realistischen Betrieb völlig aus. Zunächst hatte ich das Gleis noch mit Nagelstiften befestigt. Nachdem ich mit dem Aussehen zufrieden war, zeichnete ich die Markierungen für die Unterflurantriebe ein und bohrte die Öffnungen auf. Das Gleis konnte nun mit Uhu-Kraft direkt auf die Tischlerplatte geklebt werden. Der Anschluss der Weichenantriebe stellte anschließend keine größere Herausforderung dar.

Erst jetzt wurde die „Ringstrecke“ zur vorgesehenen Hintergrundkulisse vervollständigt und tagelang getestet. Die nächsten Arbeitsphasen benötigten wieder weniger Zeit. Denn nun wurden der Straßenverlauf, die ausgesuchten Standorte für die schon vorher gebauten Fachwerkhäuser (s. hierzu auch EJ 04/02), der Bahnsteig und die Kleingartenanlage auf die Holzplatte mit einem Bleistift aufgezeichnet.

Die Gebäude erhielten einen jeweils passgenauen Unterbau aus Sperrholzstreifen, der die Höhe der späteren Gipsauffüllungen besaß. Diese Sockel habe ich im nächsten Schritt mit Holzleim und kleinen Nägeln an den vorgesehenen Plätzen befestigt. Da ohnehin keine Beleuchtung der Gebäude vorgesehen war, mussten auch keine Bohrungen für die Lämpchen angebracht

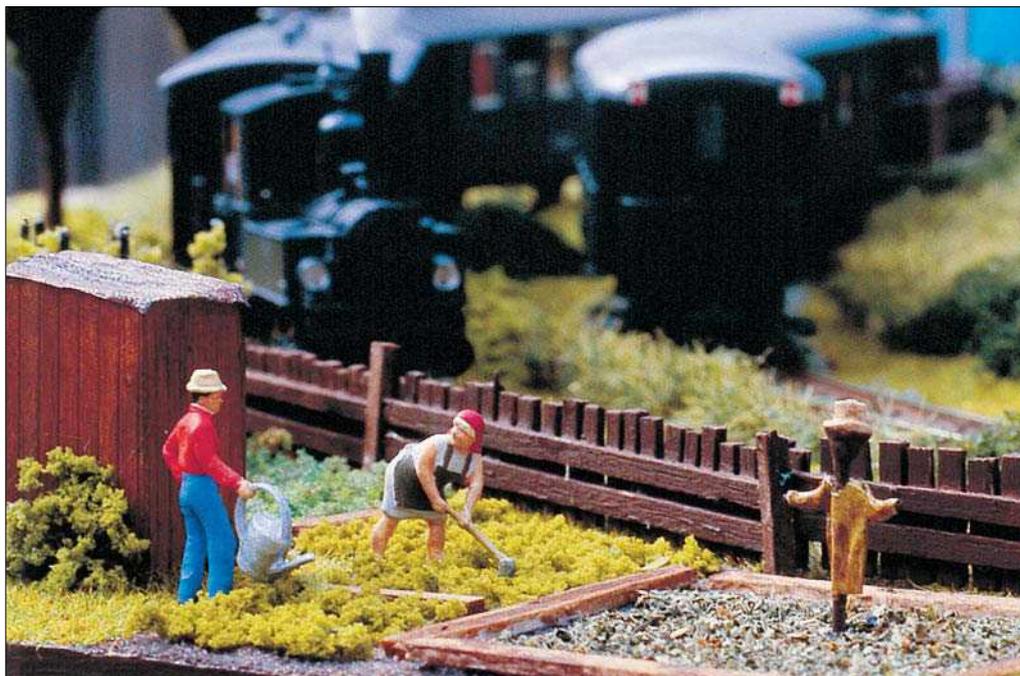


Oben: Im Bahnhöfchen ist wieder Ruhe eingekehrt. Nur ein Rentner aus dem Ort lädt noch ein paar mit dem Zug gekommene Gegenstände auf seinen altertümlichen Handkarren.



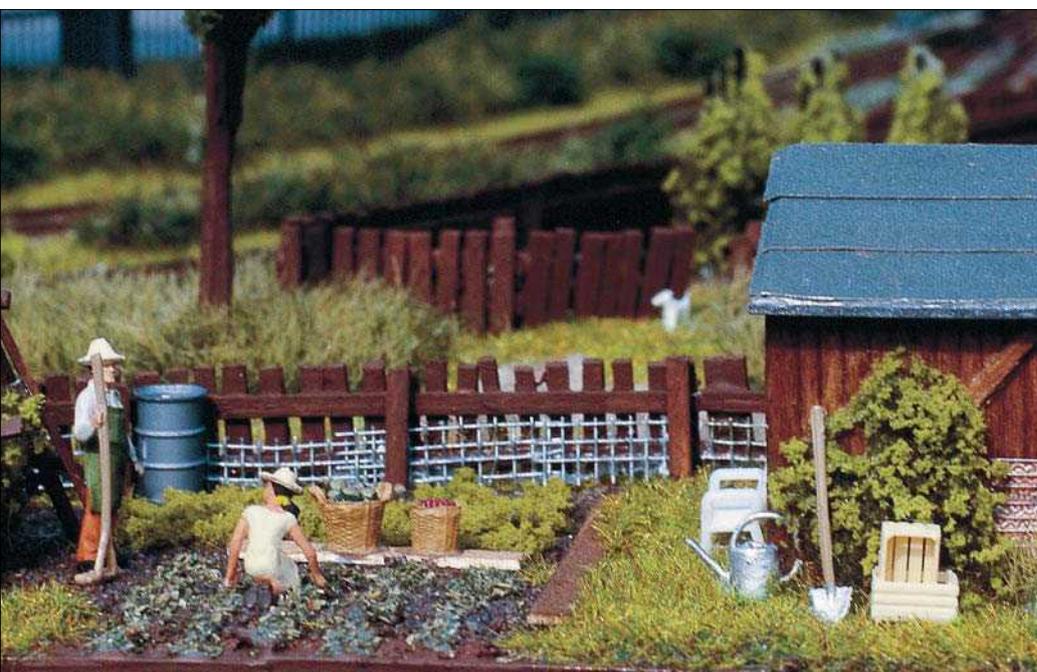
Oben: Die „Nönnekes“ aus dem Kloster am Ortsrand fahren heute ins Kino. In der Kreisstadt läuft „Ben Hur“.

Unten: Eigenbau ist Trumpf auf dieser Anlage. Zaun, Garten und Vogelscheuche sind sichtbar nicht „von der Stange“.

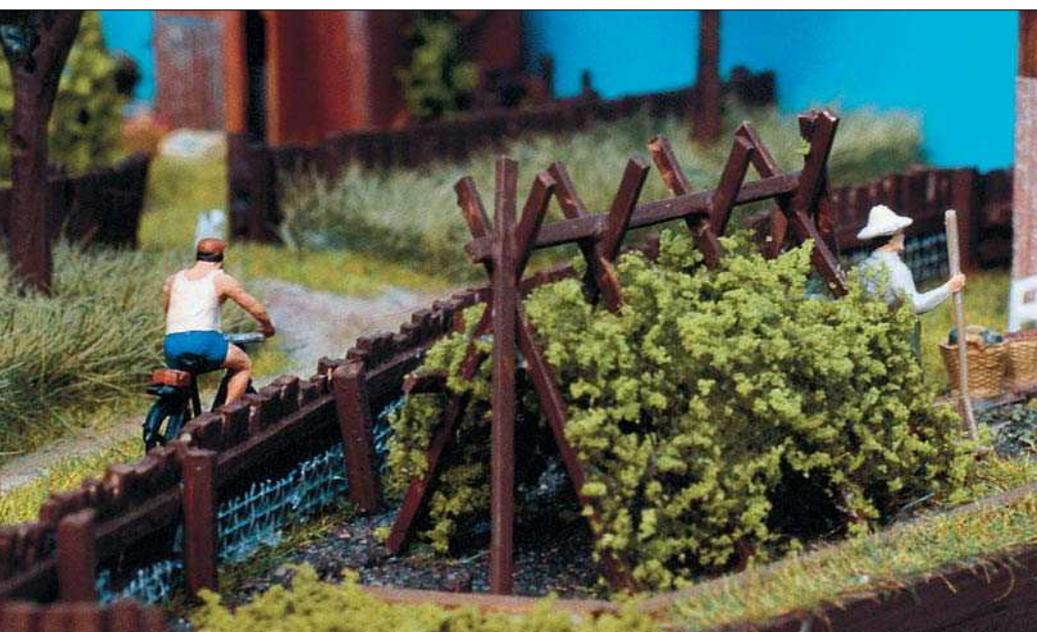




Oben: Das Diorama in ganzer Breite. Alle Gebäude sind Eigenbauten!
Unten: Mit viel Liebe wurden auch die Gärten gestaltet.



Unten: Ein Selbstbau-Bohnengestell. Für das Kraut wäre etwas grobblättriges Material, z.B. von Woodland, besser gewesen.



werden. Höfe, Plätze und Straßen erhielten zum leichteren Auffüllen mit Moltfill-Gips Umrundungen aus Kiefernholzstreifen. Mit einem kleinen Spachtel wurde der Gips glatt aufgetragen. Nach mehreren Stunden Aushärten konnte ich mit einem spitzen Vorstecher Stein für Stein das Pflaster herausritzen.

Grundiert mit verdünntem Holzleim-/Wassergemisch war die Fläche bereit für die farbliche Optimierung. Diese erfolgte mit Heki-Asphalt- und -Granitfarbe. Den letzten Schliff besorgte sparsam mit einem Borstenpinsel aufgemaltes Weiß.

Nach dem Bau der Hinterhöfe und Straßen wurden die unbefestigten Wege mit Sand und Leim gestaltet und die ersten grünen „Tupfer“ in Form von Woodland- und Heki-Streumaterial angebracht. In den noch feuchten Sand des schmalen Weges bei der Kleingartenanlage habe ich kurz vor Aushärten des Klebstoffes mit einem alten Traktor noch Spurrillen modelliert. Überhaupt nahm die Kleingartenanlage wichtigen Raum in der Anlagengestaltung ein. Hier sollte für das schon erwähnte VHS-Seminar demonstriert werden, welche Kleinode mit kleinen Eigenbauten entstehen können. Die Schreiberhäuschen entstanden in der von Jacques Le Plat in der Miba beschriebenen Art teils in Holz- und teils in Kunststoffbauweise. Schwierig war das Heraustrennen des Herzchens aus der Toilettentür. Doch mit etwas Geduld und einem scharfen Messer gelang auch dies. Die Blechverkleidungen wurden aus alten Joghurtbecherdeckeln hergestellt und mit Plakafarben patiniert. Die Vogelscheuche besteht aus zwei verlöteten 0,7-mm-Kupferdrahtstücken, etwas zugeschnittenem Papier und dem bemalten Kopf eines Kutschers von Preiser. Zwar fand ich das Abtrennen des Kopfes von der Figur etwas makaber, doch das Ergebnis kann überzeugen. Die Gemüsebeete wurden mit kleinen Balsaholzstreifen umrandet. Auch die Tomaten- und Bohnenstangen entstanden aus Holz und Kunststoffabfällen. Ein Holzzaun erhielt, wie mein Garten daheim auch, Unterstützung mit feinem Hasendraht. Das Frühbeet besteht aus kleinen Evergreen-Profilen, Klarsichtfolie und einer Bretterimitation aus Kunststoff. Die weitere Detail-

Der seitlich Blick auf die Anlage zeigt unter anderem die auf der übernächsten Seite beschriebene Saalbaukirche. Ihr Modell wurde an ein konkretes Vorbild angelehnt.

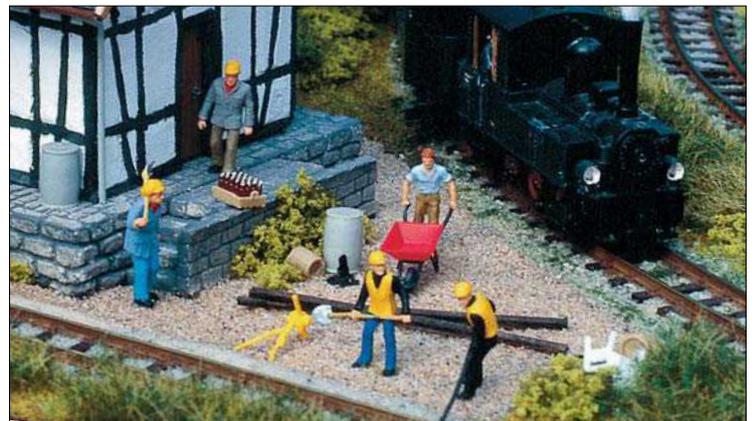
lie-
rung er-
folgte zum
Schluss mit einigen
Accessoires und Figuren
von Preiser.

Dieses stückweise Vorgehen stellt meines Erachtens den mitunter größten Vorteil einer Kompaktanlage dar: Eine Szene kann fertig durchgestaltet werden, trotzdem kann jeder andere Punkt der Anlage noch zu Bauzwecken erreicht werden. So habe ich den Kirchhof tatsächlich erst nach der Gartenanlage detailliert. Ein mehrmals übermalter Brunnen, ein Wegkreuz und ein ebenfalls farblich optimierter Zaun von Fallner wurden befestigt und den Preiserlein übergeben. Zu guter Letzt entstand in einer Feierabendbastelei noch der Rohbau-Unterstand mit den Zimmerleuten. Der Pfarrer scheint diesen auch schon sehnsüchtig zu erwarten. Da in dieser Bauphase die Kulisse noch fehlte, konnte auch der Hof des Kleinbauern im Hintergrund der Anlage leicht und schnell aufgebaut werden. Anschließend wurde das Ensemble mit dem Bauernhaus und den zwei Schuppen auf dem linken Anlagenteil gestaltet. Selbst gebaut habe ich dann noch das Buswartehäuschen, das aber keine besondere Arbeit darstellte. Nun folgte das Aufstellen des Bahnhofs, des Güterschuppens und das Einkleben der Holzleistchen für den Bahnsteig. Dieser wurde wiederum mit Sand und Leim befestigt.

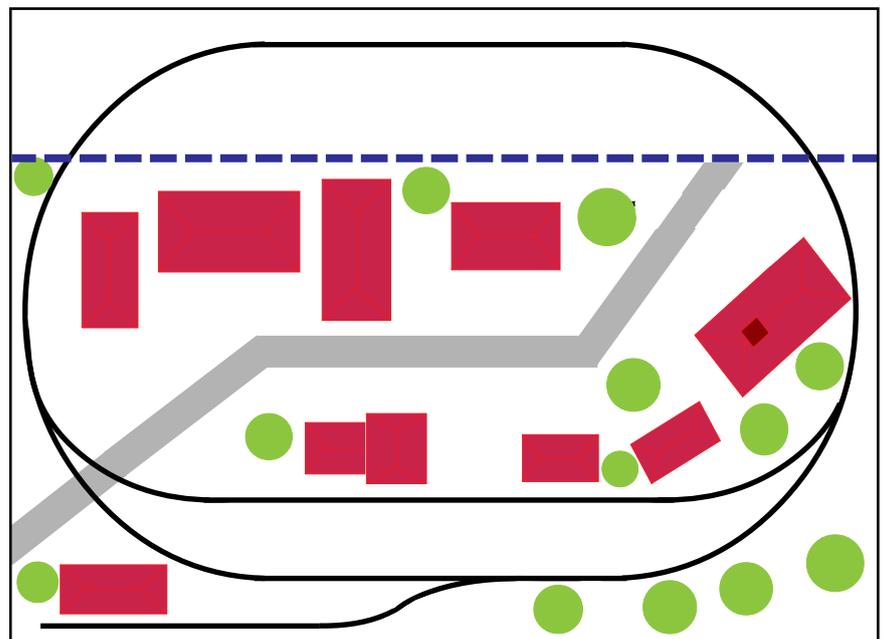
Das letzte größere Bauvorhaben vor der weiteren Ausgestaltung stellte die Warnblinkanlage dar. Hierzu wurde ein preislich, optisch und technisch voll überzeugender Bausatz von Conrad aufgebaut und angeschlossen. Nach kurzer Testphase und dem Austausch eines versehentlich selbst zerstörten Bausteines wurde der Bahnübergang aus Holzstreifen endlich auch für die Autofahrer sicherer.

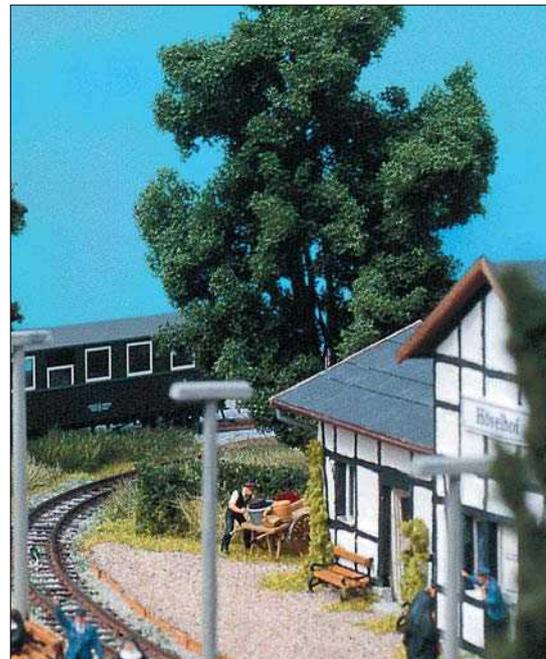
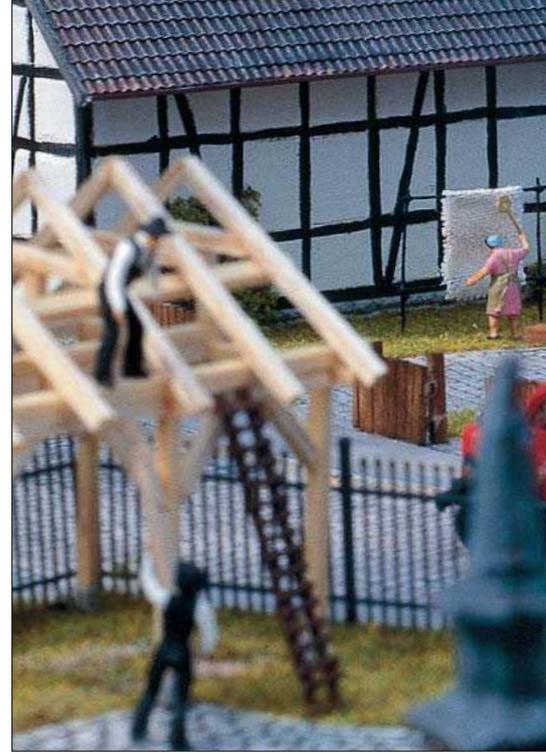
Am Schluss habe ich das Gleis eingeschottert. Um den Kleinbahncharakter der Anlage zu betonen, habe ich den Schotterbereich (bis auf das neu verlegte wirkende Verladegleis) etwas be-

Rechts: Eine Gleisbaurotte am Ladegleis.



Unten der schematische Anlagenplan im Abbildungsmaßstab 1:10. Die blau gestrichelte Linie markiert die Kulisse.





Ganz oben links: Eine Begegnung am Bahnübergang. Daneben Zimmerleute bei der Arbeit. **Oben links:** Nix Spörle – auch die gepflasterte Dorfstraße ist Eigenbau. Gleiches gilt für das Bahnhofsgebäude (oben) und das Wartehäuschen der Bushaltestelle links. Solche Basteleien sind leicht zu bewerkstelligen und geben jeder Anlage eine individuelle Note.

grünt und mit Abtönfarbe rostig gestrichen. Im Hintergrund habe ich eine Kulisse mit passenden Ausschnitten für die Züge aufgestellt. Die Wolken wurden mittels Airbrush aufgesprüht.

Detailierung

Neben der beschriebenen Ausgestaltung der Kleingartenanlage wurden natürlich auch die anderen Bereiche „belebt“. So klopft in einem Hof die Hausfrau auf selbst zusammengelöteten Drähten einen Teppich. Dieser wurde aus der Abdeckung einer alten Schnapsflasche zurechtgeschnitten und aufgeklebt. Im Hühnergehege scharrt das auf Futter wartende Federvieh und eine Katze liegt schläfrig auf der warmen Hausmauer.

Eine weitere Ecke erhielt einen kleinen Holzzaun und zwei neugierig zum Gleis schauende Kühe. Die Bauernhäuser wurden mit spielenden Hunden und mehr oder weniger geschäftigen Bewohnern bestückt. Sämtliche Autos erhielten am Computer entworfene und in 3-Punkt-Schrift

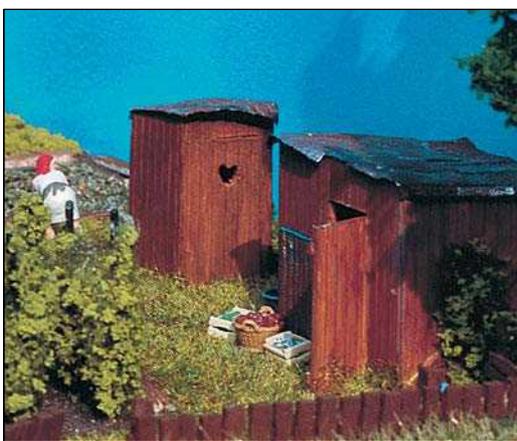


Oben ein Blick in den Hof eines Bauernhauses. Auch hier ist eine Fülle selbst gestalteter Details zu sehen.

Links: Auch Schrebergärtner müssen mal ... Rechts: Die Fenster der kleinen Kirche sind mit farbigen Szenen aus der Bibel geschmückt.

Unten: Auch Dackel brauchen Bewegung.

ALLE ABB. VOM AUTOR



ausgedruckte Nummernschilder. Die Haustüren wurden mit Klinken und Schlössern versehen. Die einem Original nachempfundene, aber nicht sklavisch exakt nachgebaute Saalbaukirche wurde mit einer alten Ätz-Uhr von Brawa und Kirchenfenstern mit biblischen Motiven aufgewertet. Hierzu wurden aus einem Bibelführer Bilder farbkopiert, hinter die Fensterfolie geklebt und für realistischere Lichteffekte mit Speiseöl bestrichen. Als einziges (mit roten Birnchen) beleuchtetes Gebäude der Anlage dominiert sie die rechte Anlagenseite.

Am Fachwerkschuppen ist noch die Gleisbaurotte mehr oder weniger mit letzten Arbeiten beschäftigt. Kühles Nass in verdächtig ausschauenden Flaschen darf nicht fehlen. Als Bäume, Sträucher und Gräser kamen ausschließlich Produkte von Heki und Noch zum Einsatz.

Am Bahnsteig wurden anschließend noch einige funktionslose Lampen von Kibri aufgestellt. Als Höhepunkt und Blickfang des Bahnhofes dient der Ausflug einiger „Nönnekes“. Auch eine Wandergruppe darf nicht fehlen.



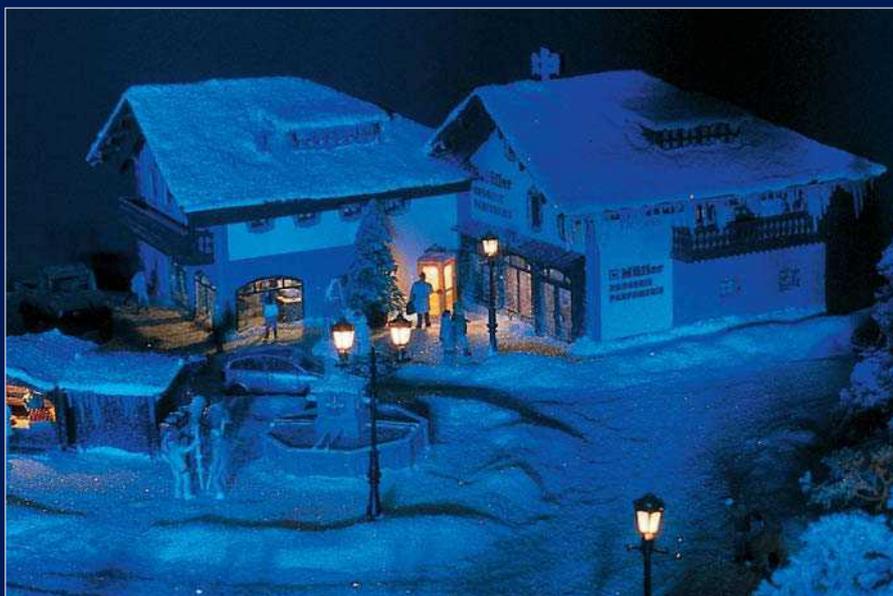


Weihnachtsdiorama in H0

Stii-hille Naacht!

Welcher aktive Modellbahner kennt nicht den Hauptvorwurf seiner besseren Hälfte: „Ewig hängst Du an Deiner Anlage rum, mach doch mal was Sinnvolles!“ So oder ähnlich beginnen häufig heftige Diskussionen über den Sinn oder Unsinn unseres Hobbys.

VON WOLFGANG LANGMESSER



Oben: Weihnachts-Stimmung in einem bayrischen Dorf. Links nach, rechts vor Einbruch der Dunkelheit.

Links: Fallers Häuser passen exakt zum Thema.

Rechts: Bei 10° minus schmeckt der Glühwein besonders gut!

Bei mir war das vorletzten Oktober der Fall. Zum Glück hängte meine Frau noch den Halbsatz an: „... mach doch auch mal was für mich!“ Auf meine nachgeschobene, zugegeben eher rhetorisch gemeinte Frage, was es denn sein sollte, kam der Wunsch „irgendwas für Weihnachten, mit Stimmung und Schnee“.

Tja, das waren doch richtig konkrete Vorgaben! Da ich zu den Modelleisenbahnern gehöre, die alles möglichst bis zum letzten Detail planen, versuchte ich mit der gebotenen Diplomatie vorsichtig mehr über diesen Wunsch zu erfahren. Der Satz „Wer ist denn hier der Modellbauer?“ beendete für meine Frau das Gespräch und für mich dieses Thema.

Einige Tage war Ruhe und ich konnte mich wieder meiner Tätigkeit hingeben. Doch Frauen vergessen bekanntlich nichts, auch wenn es nur angedeutete Versprechen sind. Also kam zwangsläufig der Abend, wo mein bestes Stück so ganz nebenbei die befürchtete Frage losließ: „Wie weit bist Du eigentlich mit der Planung?“



Sämtliche Vorwände und Ausflüchte, dass das ja wohl nicht so ernst gemeint gewesen wäre, wurden mit dem Finalsatz vom Tisch gewischt, „Aha, wenn Du schon mal was für mich tun sollst ...“ Soweit zu der Entstehungsgeschichte des abgebildeten Dioramas unter dem Aspekt des Familienfriedens.

Der Bau

Welche Größe wählt man am Besten für ein Diorama, das nur im Winter die gute Stube zieren soll? Welche Aufstellungsmöglichkeiten sind vorhanden? Wie schützt man es vor Staub? Diese Fragen sollte jeder, wie immer, für sich selbst beantworten. Ich wählte eine Größe von 80 x 40 cm. Da ich wegen der Stimmung eine Abendszene bauen wollte, wurde das Diorama in einem schwarzen Holzkasten mit Plexiglasscheibe verwirklicht. Was nun war darzustellen? Die Lektüre von diversen alten Fachzeitschriften brachten mir leider keine Ideen, denn meine Frau hatte in einem weiteren Nebensatz unmissverständlich

„aber ohne Eisenbahn“ gesagt. Mit dem Skizzenblock und einer guten Flasche Rotwein als Hilfe reifte langsam die Vorstellung von einem Weihnachtsmarkt in einem bayrischen Dorf. Um den Materialaufwand in engen Grenzen zu halten, wurde praktisch mit drei Gebäuden die Illusion einer entsprechenden ländlichen Umgebung erzeugt. Die Dorfkirche von Faller

(Nr. 130238) fand als linker Abschluss auf einem kleinen Hügel ihren Platz. Zu ihren Füßen hat am Rande des Marktplatzes ein Holzschnitzer (Faller Nr. 130281) seine Werkstatt mit Verkaufsraum. Im Hintergrund wurde der Bausatz Drogerie Müller (Faller-Nr. 130271) diagonal geteilt als Halbr relief aufgebaut und markiert so den Beginn einer Ladenstraße. Den

unumgänglichen Dorfbrunnen auf dem Marktplatz erhält man ebenfalls von Faller (Nr. 180581). Soweit alles kein Problem. Doch wie stellt man glaubwürdig die Weihnachtsmarktstände dar? Als erste Idee wurden die Kirmes- und Zirkusbuden von Faller ins Auge gefasst. Doch selbst mit Umbauen war kein stimmiges Bild zu erzielen. In der Bastelkiste schlummerte aber noch eine





Packung von Fallers Gartenhäusern (Nr. 130208). Kleine Änderungen, z.B. die Vorderseite auf Thekenhöhe zu beschneiden, einen Plastikstreifen als Thekenbrett aufzukleben, die Inneneinrichtungen von Müllers Drogerie zweckzuentfremden – und schon entsteht der gewünschte Effekt. Um die Szene etwas stimmungs-

voller zu gestalten, habe ich im rechten Drittel des Dioramas als Kontrast einen Landschaftsteil modelliert. Eine kleine Holzbrücke überquert den Bach, der vom zugefrorenen Teich zum angedeuteten Fluss im Vordergrund fließt. Die Fichten entstanden aus den bekannten Flaschenputzern, die Büsche aus entsprechenden

Teilen Meerscham. Die Abgrenzung zum Fluss wurde mit Mauerwerk aus Gipsformen von Spörle dargestellt. Eine beleuchtete Fichte von Viessmann im Hintergrund bildet den gesamten Weihnachtsschmuck. Um die typische Topografie anzudeuten, wurde die Hauptstraße als Steigung dargestellt. So

entstehen ganz beiläufig drei Ebenen: der angedeutete Fluss im Vordergrund mit dem Teich, der Markplatz mit der Einkaufsstraße und die auf dem Hügel stehende

Rechts: Das ganze Diorama. Gut zu erkennen ist die Höhenstaffelung von Fluss, Platz und Kirche.



Richtige Beleuchtung ist das A und O eines Dioramas mit einem solchen Thema.

Das blaue „Nacht“-Licht links lässt den Betrachter die Kälte fühlen und unterstreicht den vom warmen Gelblicht der Haus- und Budenbeleuchtung ausgehenden heimeligen Eindruck.

Dagegen wirkt die Tagszene links unten zwar auch klirrendkalt, enthält aber keine Geborgenheitskomponente.

Rechts: Viessmanns Christbaum gefällt durch seine kleinen Lämpchen.



Kirche. Ohne diese kleinen Höhenunterschiede würde der Weihnachtsmarkt, trotz der typisch bayrischen Häuser, wie im Flachland wirken. Glauben

Sie mir, ich habe es ausprobiert! Mit den Materialien aus Fallers Winterset (Nr. 170735) wurden die Gebäude und die Landschaft in die richtige Jahreszeit versetzt.

Als das Diorama fertig war, stellte sich trotz aller Mühe nicht die richtige Stimmung ein. Erst durch die Beleuchtung der Straßen, Gebäude und der

Marktbuden in Verbindung mit dem von innen komplett schwarz gestrichenen Kasten entsteht bei verdunkeltem Raum der gewünschte „Aha-Effekt“ und sorgt





Rechts: Die Buden des Christkindlmarkts wurden umgebaut, beleuchtet und eingerichtet. Unten: Szenen vor dem Glühweinstand.



bei den Betrachtern, besonders bei Kindern, für leuchtende Augen.

Die Szenen

Diverse Preiser-Figuren stellen kleine Szenen dar. In der Fantasie des Zuschauers erzählen sie die Geschichten, die eine Anlage oder ein Diorama erst zum Leben erwecken. Während im Hintergrund vor dem Christbaum die Dorfkapelle Touristen mit weihnachtlichen

Weisen erfreut, nutzen die Einheimischen die kurze Zeit bis zum Ladenschluss. Ein Geschäftsreisender hastet zur Telefonzelle, um noch die letzten Aufträge fürs Weihnachtsgeschäft an seine Zentrale durchzugeben. Davor wird der kleine Franz von seinen Großeltern mit dem Schlitten nach Hause gebracht. Als anerkannter Schneemann-Spezialist hat Franz natürlich schon längst erkannt, dass der auf dem Bürgersteig platzierte Schneemann nicht aus den weißen Flocken entstanden ist, sondern aus Kunststoff in einer Fabrik für Dekomaterial. Während sich einige Erwachsene in und vor der linken Bude mit geistigen Getränken stärken, nutzen die Kinder daneben die Zeit für eine zünftige Schneeballschlacht. Die zwei sich anschließenden Verkaufsstände bieten allerlei für die festliche Dekoration an, von deren Qualität sich die Damen gerade überzeugen. Zuckerwatte ist für die beiden Kinder davor im Augenblick die wichtigste Sache der Welt. Während einige Skiläufer noch überlegen, wo man heute Abend zum Apres-Ski einkehren soll, erklärt Frau Meierhuber ihrem Mann, der wohl etwas sehr ausgiebig dem Glühwein zugesprochen hat, mit Hilfe des





Links: Auf dem zugefrorenen Teich tummeln sich die Schlittschuhläufer.

Oben: Der kleine Franz hat's gleich gemerkt: Der Schneemann ist Betrug! Bestens macht sich die beleuchtete Brawa-Telefonzelle im Hintergrund.

Rechts oben fehlt eigentlich nur noch der Maroni-Duft.

Rechts: Schneeballschlacht.

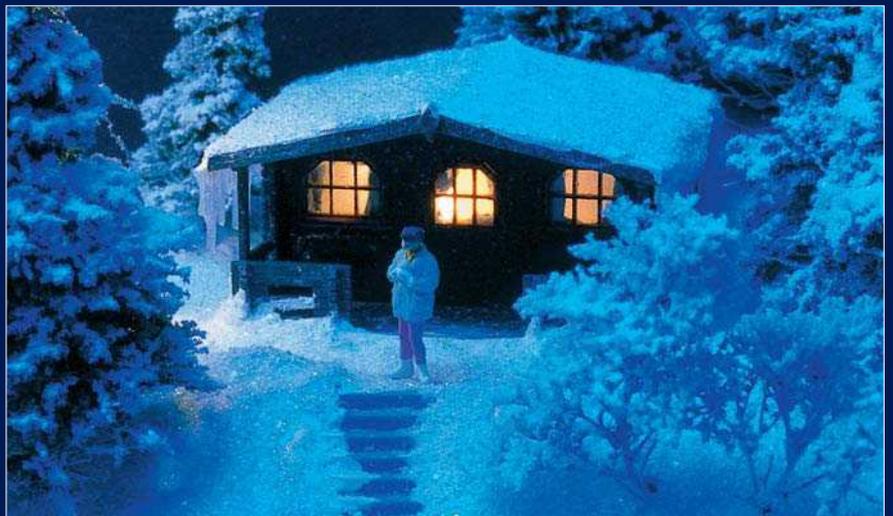
ALLE FOTOS VON K-H. HAUG

Regenschirms den einzigen Weg zu Heim und Herd. Auf dem zugefrorenen Dorfweiher versuchen einige Unermüdlige trotz der einbrechenden Dunkelheit, ihre Fähigkeiten im Eiskunstlauf zu verbessern. Von der Holzbrücke und dem Wanderweg aus wird ihnen die entsprechende Aufmerksamkeit gezollt. Lediglich Frau Schmid findet das ganze Getue etwas langweilig. Sie steht desinteressiert vor der Blockhütte und wartet darauf, dass ihr Mann endlich von der Rutscherei genug hat und mit ihr den Weihnachtsmarkt besucht.

Fazit

Die kleine Bastelei hat meine Familie ein wenig mit meinem Hobby ausgesöhnt. So verzeiht man mir jetzt häufiger, wenn ich wieder einmal zu viel Zeit in meinem Bastelraum verbringe. Vielleicht ist das dargestellte Diorama eine Anregung für andere Modellbahner, darüber nachzudenken, wie man seiner Familie eine Freude machen kann. Nebenbei ist es auch mal schön, eine kleine heile Welt schaffen zu können, ohne sich über Steigungen, Rädern und Ähnliches den Kopf zerbrechen zu müssen.

Wahrscheinlich hilft er gerade irgendeiner ausgerutschten Blondine auf die Beine: Frau Schmid kennt ihren Mann und ahnt den Grund seiner Schlittschuh-Begeisterung. Und sie muss wieder auf ihren Glühwein warten!



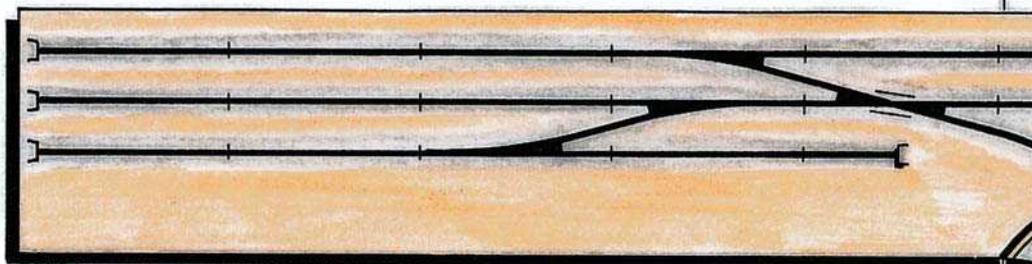
A bissl was geht immer ...

Das Motto des „Monaco Franze“ aus der gleichnamigen und oft wiederholten Fernsehserie war zwar auf die Damenwelt gemünzt, lässt sich aber auch auf Modellbahnanlagen anwenden. Kaum eine Fläche ist zu klein, um eine H0-Anlage darauf unterzubringen – so auch im Falle von „Schwarzenbach“. Und wem der Gleisplan des Vorbilds zu banal ist, den werden die Möglichkeiten des Schattenbahnhofs überraschen.

VON CHRISTIAN GERECHT

Schwarzenbach b. Tirschenreuth war eine kleine Haltestelle an der Lokalbahnstrecke Wiesau–Tirschenreuth–Bärnau, die im Abschnitt bis Tirschenreuth als eine der ersten bayerischen Vizinalbahnen am 10.11.1872 eröffnet wurde. Weiter ins verschlafene Bärnau ging es am 8.7.1903. Schwarzenbach erhielt ein einseitig, nur in Richtung nach Wiesau, zu bedienendes Ladegleis, das in erster Linie der Holzabfuhr diente. Für den Personenverkehr musste ein einfacher, kaum so zu nennender Bahnsteig aus gewalztem Naturbelag ausreichen – was er auch bis zur Stilllegung des Personenverkehrs am 27.9.1975 tat.

Im Güterverkehr wurde die Strecke noch ein paar Jahre länger betrieben, jedoch lohnte die



Gleisbelegung im Fiddle-Yard: Ganz oben GmP von Wiesau nach Bärnau und zurück, auf dem Umfahrgleis werden Lok und Personenwagen umgesetzt. In der Mitte Schienenbus von Bärnau nach Wiesau und zurück. Das untere Gleis dient als Reservergleis für weitere Garnituren, das Stumpfgleis rechts als Abstellgleis für Wagen.

Abfuhr der einzelnen Ladungen nicht, die über Tirschenreuth hinaus anfielen. Mehr als 20 Wagenladungen pro Jahr dürften Ende der siebziger Jahre in Richtung Bärnau nicht abgefahren worden sein. So war es denn auch nur noch eine Frage der Zeit, bis die reizvolle Bahnlinie Mitte der 80er Jahre ganz stillgelegt und abgebaut wurde.

1976 führte mich ein Urlaub – damals als Jugendlicher natürlich noch mit den Eltern – nach Tirschenreuth. Bei einer Autowanderung durch den „Wald“ trafen wir zunächst auf Bärnau und seinen beschaulich gelegenen Bahnhof. Wenige Tage später führte uns eine richtige Wanderung nach Schwarzenbach. Die kleine Haltestelle

strahlte fast so etwas wie Wildwest-Romantik aus, wozu das heruntergewirtschaftete Gleisbett (vor allem im Ladegleis), die schiefe Bahnhofstafel und das Fehlen auch nur einer Menschenseele beitrug. Die Eindrücke wurden noch mit einer Kamera des Typs Voigtländer-Vito eingefangen. Sie zeigen eine Eisenbahnszenarie, wie sie heute allenfalls noch im Osten angetroffen werden kann – wenn auch nur mit den obligaten Satellitenschüsseln an jeder Fassade! Der Verkehr auf dieser Lokalbahn kam eigentlich schon nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges nicht mehr richtig in die Gänge. Das Wirtschaftswunder und die Motorisierung auch der Landbevölkerung machte sich schnell mit rückläufigem Personenverkehr bemerkbar, ab

1960 auch im Güterverkehr. Mit dem Ende der sechziger Jahre begann dann auch das Ende der Strecke Tirschenreuth–Bärnau. Die Bundesbahn zog sich ratenweise zurück, zunächst aus dem Personenverkehr. Für den Eisenbahnfreund mag zwar eine ab 1970 anstelle der Dampfloks eingesetzte 260 mit einer einzelnen Donnerbüchse, beige gestelltem Stück- und Expressgutwagen sowie bei Bedarf mitgeführten Güterwagen durch-

aus romantisch gewesen sein. Für die Fahrgäste war eine knapp 50 Jahre alte Donnerbüchse alles andere als attraktiv! So wanderten immer mehr Fahrgäste auf die parallel angebotenen Bahnbuskurse ab. Sie waren zwar einige Minuten länger unterwegs, boten dafür aber ein deutlich bequemer



Reisen.

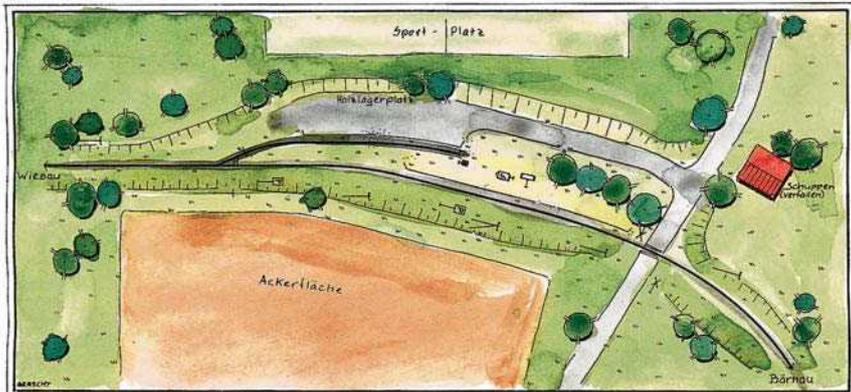
Gut besetzt waren nur noch die Pilgerzüge von Bärnau zum Wallfahrtsort Altötting. Sie wurden zu Anfang der siebziger Jahre immer noch mit Dampfloks bespannt. Mit dem Komfort der hier eingesetzten Umbaudreiaxler konnten aber auf Dauer – man beachte die Entfernung von Bärnau nach Altötting! – nur noch die wirklich reuigen Pilger auf der Schiene gehalten werden. Die neuen Sündigen stiegen sehr schnell auf die neu eingesetzten Komfort-Busse um.

Aber gerade genau in die Anfangsphase der Epoche IV, genau gesagt in das Fahrplanjahr 1971/72, soll diese langsam verblassende Eisenbahnatmosphäre auf eine unkonventionell gestaltete Modellbahnanlage übertragen werden. Kaum besser als mit 260/261, Donnerbüchse, 798 und täglich nur zwei bis drei Zugpaaren plus seltenem Einsatz der Dampfloksbaureihe 64 lässt sich die Romantik der beginnenden siebziger Jahre darstellen. Ganz ohne Mogelei – in diesem Fall eine beträchtliche Erhöhung des Güterverkehrs – geht es aber auch im Falle von Schwarzenbach nicht. Mit nur zehn bis zwölf Wagenladungen pro Jahr gäbe sich wohl kaum ein Modellbahner zufrieden!

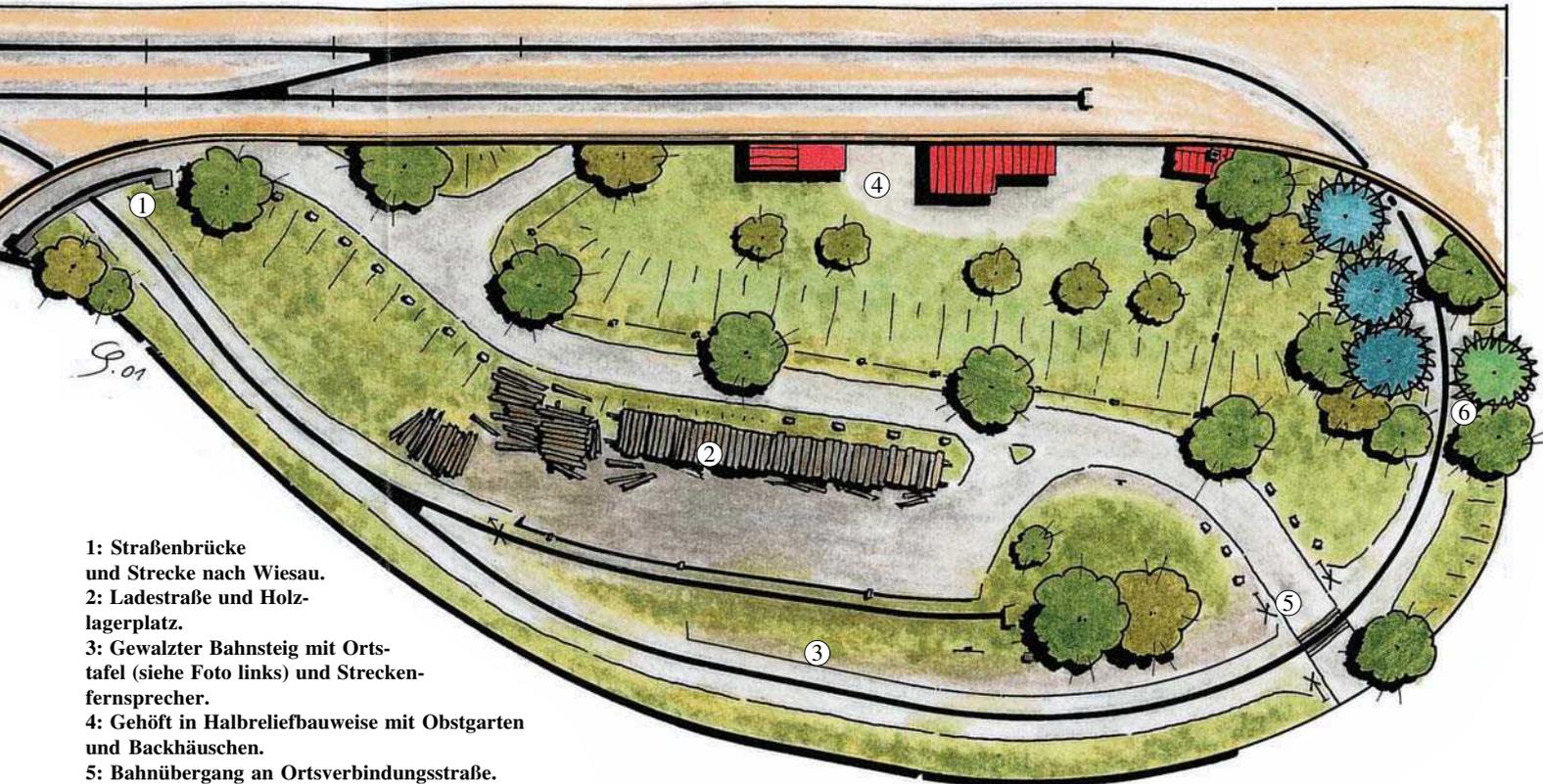
Selbstverständlich lässt sich das Thema auch in früheren Epochen darstellen. Die relativ hohe Anzahl an Zügen (z.B. in der Epoche IIIa sechs Zugpaare) lässt aber auch kaum noch den beschaulichen „Feierabend-Betrieb“ zu, für den dieser Entwurf eigentlich ausgelegt ist.

Hst. Schwarzenbach bei Tirschenreuth

Zustand v. August 1976



Die
Situati-
on
beim
Original
im
Jahre
1976.



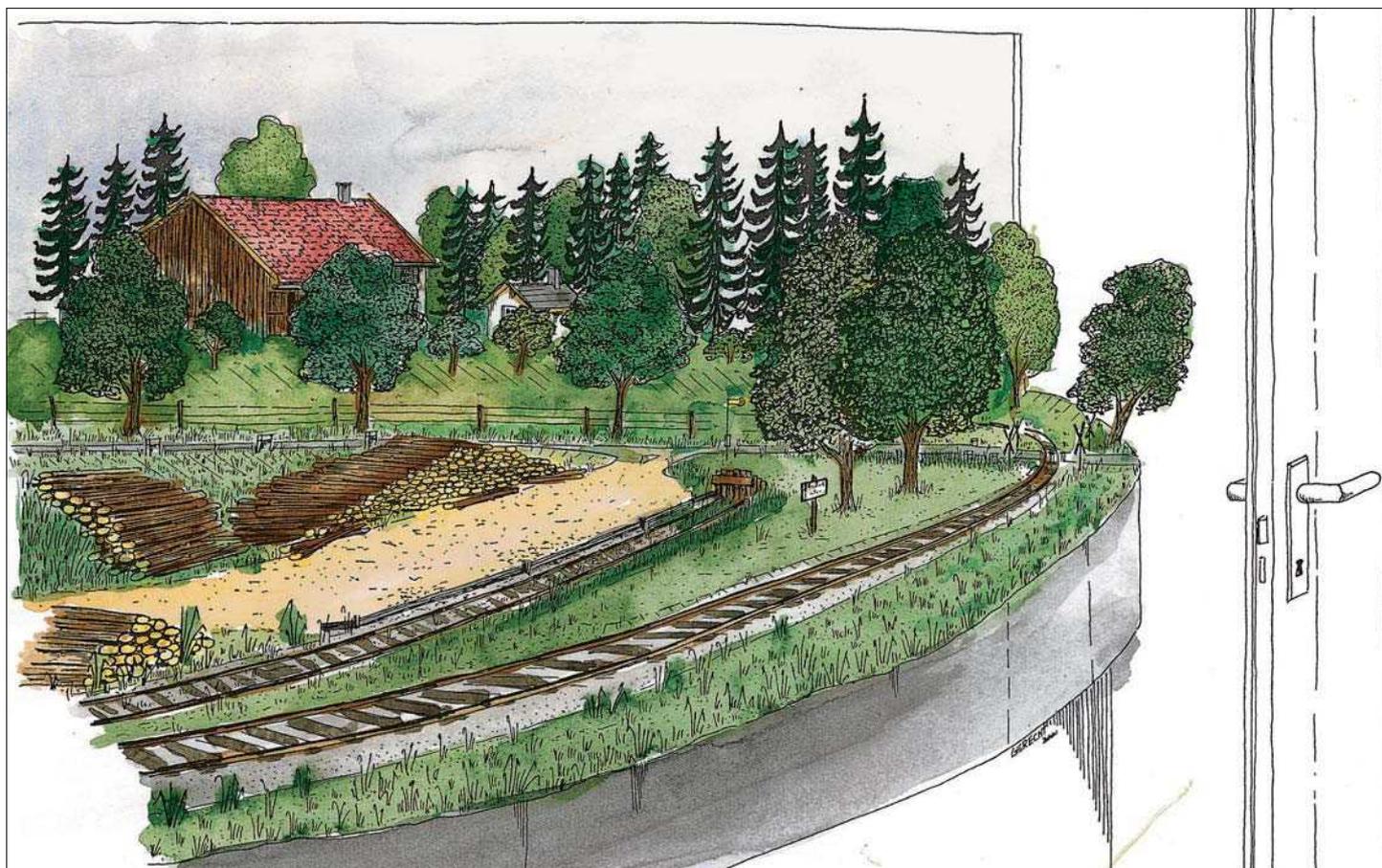
- 1: Straßenbrücke und Strecke nach Wiesau.
- 2: Ladestraße und Holz-lagerplatz.
- 3: Gewalzter Bahnsteig mit Orts-tafel (siehe Foto links) und Strecken-fernsprecher.
- 4: Gehöft in Halbreliëfbauweise mit Obstgarten und Backhäuschen.
- 5: Bahnübergang an Ortsverbindungsstraße.
- 6: Einschnitt und Strecke in Richtung Bärnau.

Schwarzenbach ins Modell umzusetzen, ist keine schwere Aufgabe. Hier kommt es viel mehr auf das „Wie“ an, denn gerade wegen der einfachen Gleisanlagen sollte ein vorbildge-rechter Betriebsablauf abgewickelt werden können. Ein echter „Point-to-Point-Verkehr“ war deshalb unabdingbar! Daraus resultierte dann

auch die Form der Anlage, deren Fiddle-Yard auch durchaus klappbar oder in einem Bücher-regal erbaut werden kann. Die Abmessungen betragen mit angesetztm Fiddle-Yard 308 cm in der Länge und 96 cm in der Breite. Der Fiddle-Yard selbst ist nur 30 cm breit. Wird er abgenommen oder umgeklappt, misst die Anla-

ge nur 190 x 96 cm – für ein nach Vorbild umgesetztes Motiv ein konkurrenzlos niedriges Maß!

Der Unterbau entsteht in Spantenbauweise aus gutem Sperrholz. Die elegante Rundung der Anlage erreicht man durch Einsägen von Längs-nuten im 1-cm-Abstand auf der Rückseite des



vorderen Spantenbrettes. Mit einer einstellbaren Tischkreissäge, die einen exakten Anschlag besitzt, geht das recht flott vonstatten. Die Tiefe der Nuten sollte die halbe Stärke des Sperrholzes aber nicht übersteigen.

Als Gleismaterial habe ich Roco-Line ohne Bettung vorgesehen. Sie werden im Bereich des Fiddle-Yards und der verdeckten Gleisführung einfach aufs Brett geklebt. Bis kurz vor den Bahnübergang werden vier Bogengleise des Radius R 3 verlegt. Erst dann folgt durchgehend Flexgleis bis unter die angeschnittene Straßenbrücke und weiter bis zur doppelten Kreuzungsweiche im Fiddle-Yard. Auch das Ladegleis entsteht aus einem Stück Flexgleis. Als Gleisunterlage kann eine Korkbettung verwendet werden, besser noch 3 mm starkes, selbst zurecht geschnittenes Styrodur. Der Oberbau war beim Vorbild nicht besonders massiv ausgeführt, sodass 3 mm für das Schotterbett durchaus reichen.

Bevor die farblich vorbehandelten Gleise mit Stecknadeln fixiert werden, muss der Bettungskörper grau oder graubraun eingefärbt werden. Dazu benutzt man am besten eine leicht verdünnte Dispersionsfarbe. Geschottert wird mit Kalksteinschotter (Asoa oder Woodland B 81) dem man einen Teelöffel Turf „Earth“ beimischen kann. Im Ladegleis erhöht man die Zugabe von Turf bzw. mengt auch Coarse Turf „Burnt Grass“ und „Yellow Grass“ unter. Der Schotter wird entweder mit Asoa-Schotterkleber oder Weißleim/Wassergemisch eingeschwenkt. In die feuchte Schottermasse können dann noch vereinzelt Grasflocken oder „Field Grass“ von Woodland eingebracht werden.

Bahnsteig, Ladestraße und Gemeindestraße mit Bahnübergang sind mit Styrodur etwa bis zur Oberkante der Schwellen aufzufüttern. Nach dem Verkleben färbt man sie ebenfalls mit Dispersionsfarbe ein. Während die Gemeindestraße asphaltiert oder/und auch gepflastert ist, besteht die Ladestraße und deren Zufahrt aus gewalztem Naturbelag bzw.

auch Erde. Der Bahnsteig besteht ebenfalls aus gewalztem Splitt. Das Material dazu führt wieder Asoa im Sortiment.

Der Splitt eignet sich, mit ein paar Krümeln Turf „Soil“ oder echter Erde versehen, bestens zur Darstellung von Bahnsteig und Ladestraße. Bei letzterer kann, je nach „Verwilderungszustand“,

auch mehr Erde beigefügt werden. Gewalzt wird der abbindende Splittbelag am besten mit einem geraden, mit Gips oder Knetmasse gefüllten Filmdöschen (ohne Deckel). Für die Gemeindestraße stehen einerseits sehr gut ausgeführte Pflaster-Imitationen (z.B. Heki) zur Verfügung, andererseits lässt sie sich als Asphaltstraße rela-



tiv leicht mit einer dünnen Gipsschicht (mit breitem Spachtel aufgetragen und sauber abgezogen) darstellen. Nach dem Trocknen wird die Straße mit Sandpapier und Schleifklotz sauber geschliffen. Unter Umständen lassen sich mit einer Reißnadel auch noch einige gepflasterte Straßenstellen imitieren, über denen der As-



phalt wegbrach. Bei den harten Wintern im „Wald“ durchaus realistisch!

Die Landschaft wird mit zurechtgeschnittenen Styrodurplatten aufgebaut, modelliert und anschließend mit einem Brei aus Gips und brauner Dispersionsfarbe gefärbt und grundiert. Gesiebte Erde, Turf „Soil“ und „Earth“ bilden die Grund-

lage für weiteres Beflockungsmaterial, vorzugsweise mit dem Turf-Gemisch „Green“ (T 49) und dem Coarse Turf „Light Green“. Dazu mischt man (je nach Verwilderungszustand) Turf „Green Grass“, „Weeds“ sowie Coarse Turf „Burnt Grass“. Mit „Field Grass“ in „Light“ und „Medium Green“ gestaltet man weiteren

Wildwuchs an Böschungen, Straßenrändern und Bahndämmen. Mit weiterem „Weeds“-Material, das man durch Daumen und Zeigefinger reibt, wird der Wildwuchs verstärkt.

Die Straßenbrücke am linken Anlagenrand entsteht am besten aus Gips. Dazu ist aus Sperrholzresten (fallen beim Anlagenbau immer an) und Linoleum-Verschleiß (Linoleum eignet sich hervorragend für geschwungene Hintergrundkulissen) eine Art „Urmotiv“ in Negativform zu erstellen. Die einzugießende Gipsmasse sollte eher dünn, aber nicht dünnflüssig sein. Für das Abbinden sollte man drei bis vier Tage einplanen. Das Rohmodell der

Gipsbrücke wird sauber der Rundung der Hintergrundkulisse angepasst (schleifen, schleifen, schleifen!). Mit viel Geduld wird mit harter Druckbleistiftmine eine vorbildähnliche Mauerstruktur vorgezeichnet. Fotos von originalen Steinbrücken schaden hier keinesfalls. Dann kratzt man mit noch viel mehr Geduld die Struktur mittels einer Reißnadel

in das Gipsmodell. Die Wirkung ist – selbst wenn man nicht ganz genau gearbeitet hat und kleine Fehler vorliegen – frappierend: kein Vergleich mit Präge- oder Strukturplatten!

Das Brückenmodell kann mit Asoa-Beize oder dünn aufgetragener Aquarellfarbe gefärbt werden. Details werden mit fast trocken aufgetragenen weißen und rostroten Farbtönen gesetzt. Noch plastischer wirkt das Mauerwerk, wenn einzelne Steine farblich durch unterschiedliche Grautöne hervorgehoben werden.

Für die wenigen Bäume und Büsche einer Kleinanlage wie dieser lohnt es sich, auf die Erzeugnisse von Kleinserienanbietern zurückzu-

greifen. Silhouette ist, was die Modellflora anbelangt, sicherlich schon ein Begriff. Erstklassig gemachte Bäume sind aber auch bei Dr. Schroll in Aichach zu bekommen. Bausätze nach Echtbäumen gibt es bei Habert & Partner, Seeschaum – als Rohmaterial für Büsche – bei Noch und MZZ.



So etwa könnte die Anlage in eine Schrankwand eingepasst werden. Alle Abbildungen vom Autor. Die Fotos stammen alle vom August 1976.

Die Hintergrundkulisse wird nur hellgrau oder lasierend blaugrau lackiert bzw. grundiert. Sie kann, wie schon angesprochen, aus Linoleum oder aus Sperrholz (eingesägte Nuten auf der Rückseite zum Biegen!) entstehen. Linoleum ist unkompliziert zu verarbeiten und passt sich jeder Rundung an. Sperrholz ist wesentlich stabiler, aber auch schwerer zu bearbeiten, wenn man solch elegante Rundungen erreichen will. Der angeschnitten dargestellte Bauernhof oberhalb der Haltestelle Schwarzenbach kann aus einem handelsüblichen Bausatz entstehen. Er muss aber exakt in der Mitte getrennt werden, sofern es Fenster- und Türöffnungen zulassen. Ebenso verfährt man mit dem großen Stadel und dem Backhäuschen. Leider fällt bei den teuren Bausatzmodellen, die ja nur im Halbreief genutzt werden, sehr viel Verschnitt an.

Umgehen kann man dies durch Selbstbau dieser Halbreiefgebäude. Mehr als festen Karton, Zeichenkarton, Klarsichtplatten und Balsa-Leisten (5 x 5 mm) benötigt man dafür nicht. Auch sind die darzustellenden Gebäude vom Grundriss her nicht besonders aufwändig, sodass auch ungeübte Bastler damit zurecht kommen. Teile des Bauernhauses und der Stadel werden mit selbst bemaltem „Bretter“-Papier beklebt. Man spart sich dadurch also auch eine größere Verputzaktion. Um verputztes Mauerwerk darzustellen, reicht es dann, Plaka-, Dispersions- oder matte „feste“ Farbe auf das Kartonmodell aufzutragen. Zu bevorzugen sind die Töne Beige, Hellocker oder Hellgrau. Reste von „fester Farbe“ lassen sich übrigens recht gut in dicht verschraubbaren Marmeladegläsern aufbewahren.

Der nötige Fuhrpark ist für die kleine Anlage und den dargestellten Zeitabschnitt (Mai 1972)

nicht umfangreich. Beim Vorbild waren damals nur zwei Zugpaare eingesetzt. Für einen Modellbahner, der den Betrieb auf dieser kleinen Anlage als Mußestunde nach einem Arbeitstag sieht, ist dies durchaus ausreichend, um zwischen Feierabend und Abendessen zu entspannen – und dabei doch einen ganzen Betriebstag durchgespielt zu haben. Wer mehr „Action“ braucht, legt mehr Schienenbus-Fahrten ein oder wechselt in eine frühere Epoche.

Für die dargestellte Endzeit-Stimmung reichen eine Schienenbusgarnitur 798/998 (Roco) sowie eine Diesellokomotive der Reihe 260 in Altrot (Roco) mit angehängter Donnerbüchse 2. Klasse und Stückgutwagen aus. Der lokbespannte Zug verkehrt als GmP und führt auch die Güterwagen für Schwarzenbach mit. Zwar gibt es bei keinem Modellbahnhersteller DB-Donnerbüchsen der Epoche IV, doch ist dies auch nicht nötig: Selbst 1972 fuhren die hier eingesetzten Wagen noch mit Epoche-III-Beschriftung herum. Wohl wegen der anstehenden Ausmusterung wurden sie nicht mehr umgezeichnet. Ob man sich die Arbeit macht, mittels eines kleinen Kamins die Koksheizung der Wagen anzudeuten, sei jedem selbst überlassen. Beim Vorbild war sie nötig, da die 260 ja keine Dampfheizung besitzt.

Als Stückgutwagen lassen sich die Modelle des Gklm 192 (Roco, Ex-G 10), Gklm 193 (Trix, Ex-G 20), Gs 213 (Roco) oder GImS 200 (Klein) verwenden. Zur Holzabfuhr (ausschließlich Faser-, Gruben- und Papierholz) in Schwarzenbach werden offene Wagen der Gattungen E 036 (M+D/Klein), E 037 (Klein/Roco), E 039 (Klein) sowie weitere UIC-Standardwagen (Klein) ausländischer Bahnverwaltungen eingesetzt. Für den fiktiven Durchlauf von Güterwagen nach

Bärnau bzw. Wiesau eignen sich, da vorbildgemäß, am besten gedeckte Wagen (für Kunstdünger und Futtermittel), Schiebedachwagen der Gattung Tcs 850 (Fleischmann, für Sekundärrohstoffe wie Altpapier und Lumpen) sowie Schwenkdachwagen (Roco, für Kunstdünger oder Getreide). Ansonsten kann der Modellbahnfreund selbst entscheiden, welche Wagengattungen er zusätzlich verwendet. Die Zuglänge des GmP sollte, neben der Donnerbüchse, drei Wagen nicht überschreiten. Im Übrigen wurden in Bärnau (beim Vorbild) gerne Leerwagen abgestellt, was u.U. auch einmal einen separaten Zug (ähnlich wie bei den Pilgerzügen) erfordern kann.

Der Betrieb mit dem GmP läuft folgendermaßen ab: Der Zug verlässt den Fiddle-Yard und fährt direkt (also unter der Straßenbrücke hindurch) nach Schwarzenbach. Der Zug hält jetzt nur zum Ein- und Aussteigen und fährt dann weiter nach Bärnau (= Fiddle-Yard). Fiktiv für Bärnau bestimmte Wagen werden jetzt ausrangiert und im langen Abstellgleis hinterstellt, von wo auch fiktiv abgehende Wagen eingestellt werden können. Der Stückgutwagen bleibt dabei am Zug (Pendelwagen). In der Gegenrichtung laufen die für Schwarzenbach bestimmten Wagen an der Spitze des GmP. Nach dem Fahrgastwechsel beginnen hier die Rangierarbeiten. Dabei verbleiben Stückgutwagen und Donnerbüchse am Bahnsteig, während die Lok beladene Güterwagen abzieht und die leeren an der Ladestraße zustellt. Ist der Zug neu zusammengestellt, erfolgt nach kurzer Kunstpause für die Bremsprobe und Zugaufmeldung die Abfahrt in den Fiddle-Yard. Hier wird der Zug wieder aufgelöst und für den folgenden Tag neu zusammengestellt.



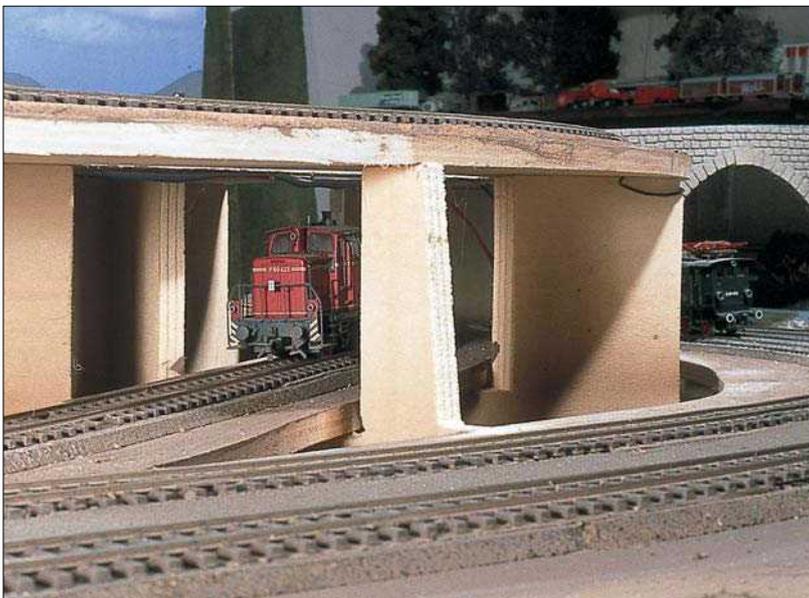
QUATTRO Stagioni

Das Finale: Folge 21

EIN ÜBERFÜHRUNGS- BAUWERK

VON BRUNO KAISER

Von der tief liegenden Ringstrecke der „Quattro“-Anlage zweigt rechts vorne eine eingleisige Strecke ab. Sie verbindet zusammen mit einem verdeckten Pendant auf der linken Anlagenseite die doppelgleisige Hauptstrecke mit dem Bahnhof. Bevor sie endgültig im Anlageninneren verschwindet, unterquert die Verbindungsstrecke das Bahnhofsvorfeld. Dazu war ein Unterführungsbauwerk aus Beton nötig.



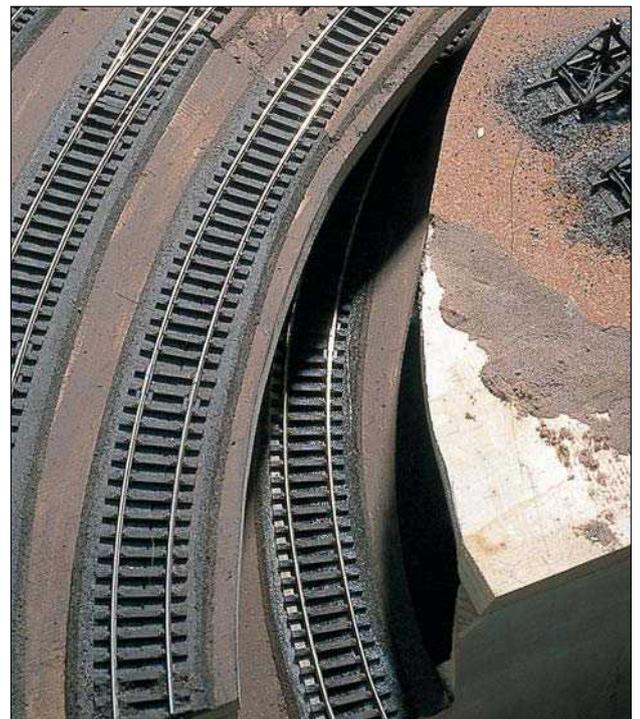
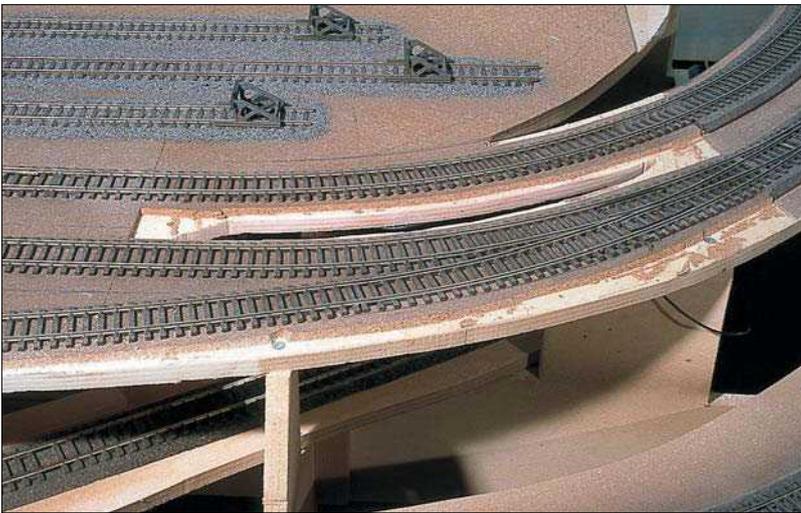
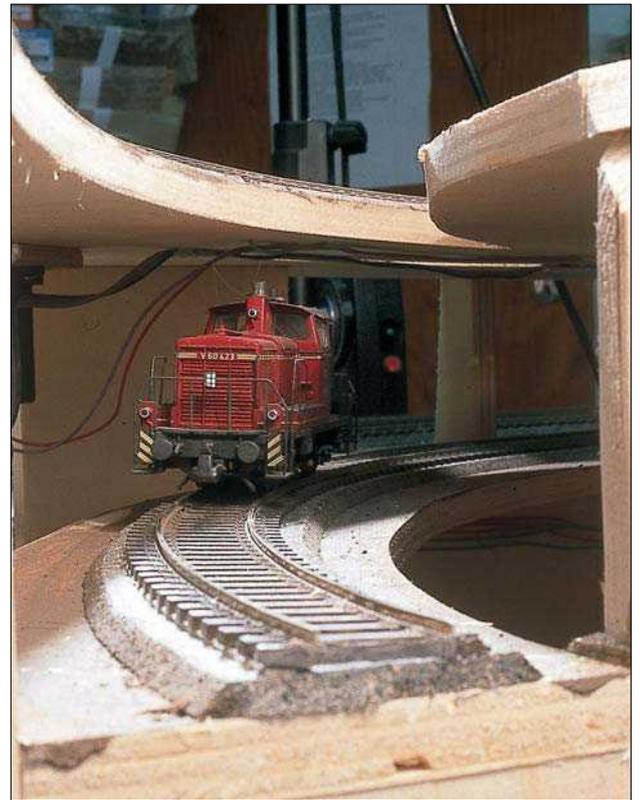
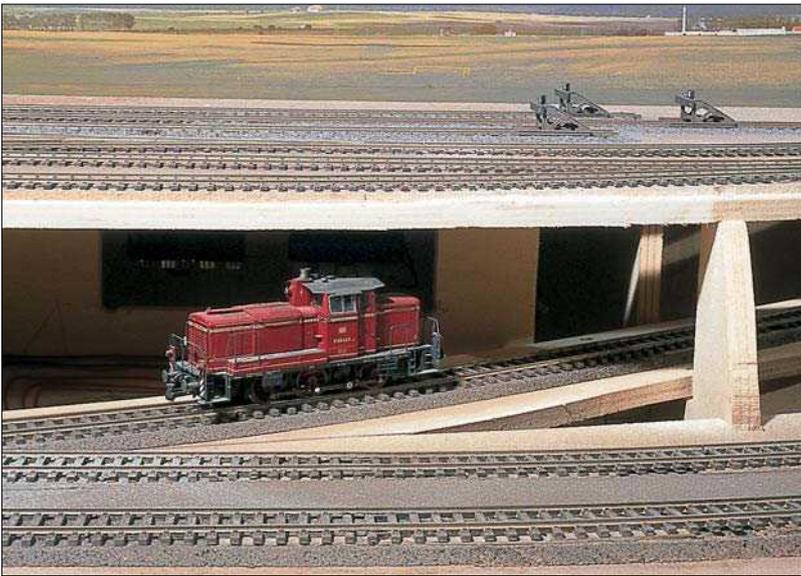
Links:
Bei der Zufahrt unterhalb des Bahnhofsvorfeldes geht es ganz schön eng zu. Dennoch ist ein ansprechendes Gestaltungsergebnis zu erzielen (oben).

Als ich die Arbeiten an diesem Bauabschnitt übernahm, waren die Gleise bereits von den Kollegen im Verlag verlegt. Auch die Ausschnitte für die Brückenkonstruktion hatten sie bereits in grober Form vorgenommen. Problematisch erschien mir bei dieser Vorgabe die konkrete Gestaltung und hier insbesondere die Anbindung zum folgenden Modul hin. Wo sollte dort der geplante, ohnehin sehr schmale Einschnitt enden?

Das anschließende Anlagenteil beherbergt in diesem Bereich das etwas erhöht angelegte kleine Bahnbetriebswerk. Dementsprechend konnte eine Unterfahrung hier selbstverständlich nur vollständig im Tunnel erfolgen. Also entschloss ich mich, einen Trick anzuwenden und die vorgesehene Unterführung nur im vorderen Bereich des Bahnhofsvorfeldes als solche auszubilden. Nach einer Lichtöffnung zwischen zweitem und drittem Bahnhofsgleis verschwindet sie komplett im Untergrund.

Bau der Unterführung

Nun ging es an die eigentliche Konstruktion der Unterführung, was bedeutete, mangels hinreichender Zugänglichkeit ein weitaus größeres Problem lösen zu müssen. Ich erlaube mir, auf diesen Punkt ein wenig genauer einzugehen, um Nachbauwilligen Lehrgeld zu ersparen.



Beim Anlagenbau hatte man zwar, wie angedeutet, den Gleisverlauf und auch dessen Überbrückung in den Trassen schon vorgesehen, die Seitenwände der Unterführung und auch das Einschottern des Gleises jedoch vernachlässigt. Auch wenn es beim Anlagenbau allgemein üblich ist, zuerst die Trassen zu bauen und Gleise zu verlegen und dann erst mit der Landschaftsgestaltung zu beginnen, muss dieses generell sinnvolle Prinzip beim Tunnelbau unbedingt durchbrochen werden. Sinnvollerweise stellt man die Tunnelröhre oder wie in unseren Fall die Seitenwände der Unterführung her, bevor sie durch nicht mehr demontierbare Überbauungen wie Brücken oder Trassenkonstruktionen abgedeckt werden.

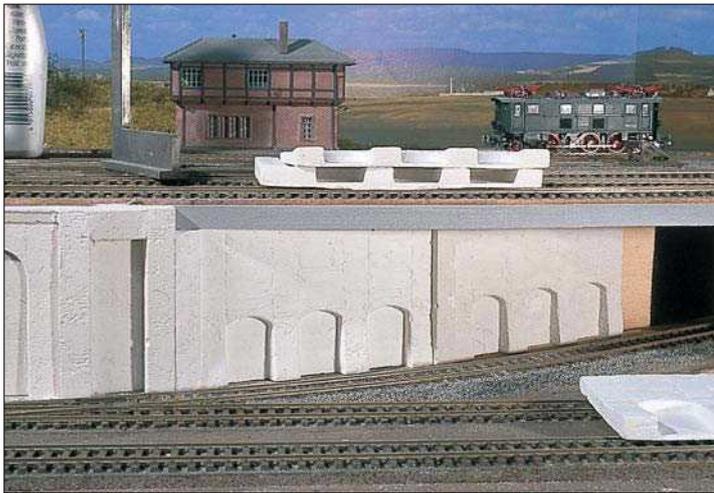
Ganz oben: Um den knappen Platz gut nutzen zu können, wurde die Holzstrebe an der Abzweigung verschmälert.
Darunter: der geplante Verlauf der Brückenkonstruktion.
Rechts oben: Dieser Anblick bot sich von der Rückseite des Moduls. Rechts das Ganze von oben.
Unten: Den Übergang von den Arkaden zur Brücke bilden Pfeiler und Betonplatten.
 Beide bestehen aus Gips-Abgüssen von Spörle-Formen.

Anpassen der Seitenwände

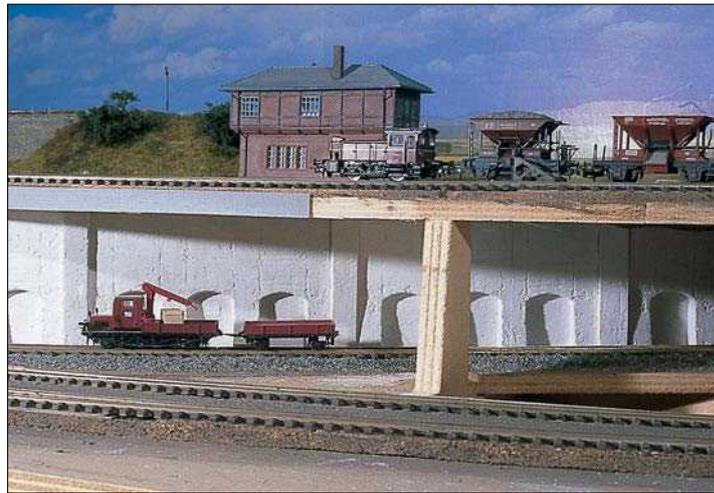
Da dies in unserem Falle jedoch nicht mehr ging – Trassen und Gleise waren verschraubt, verleimt und verdrahtet – mussten die Seitenwände nachträglich eingefügt werden. Berücksichtigt man dabei zusätzlich eine ansteigende und gebogene Gleislage, sind die Schwierigkeiten eines solchen Vorhabens sicher jedem leicht nachvollziehbar.

Die Lösung hieß Segmentbauweise mit Gipsbauteilen. Wieder einmal mussten Spörle-Formen herhalten. Allerdings habe ich hier im





Oben: Das Einpassen der Seitenwände war ein echtes Geduldsspiel.



Oben: Die linke Seite ist einschließlich der Brückenaufleger fertig.

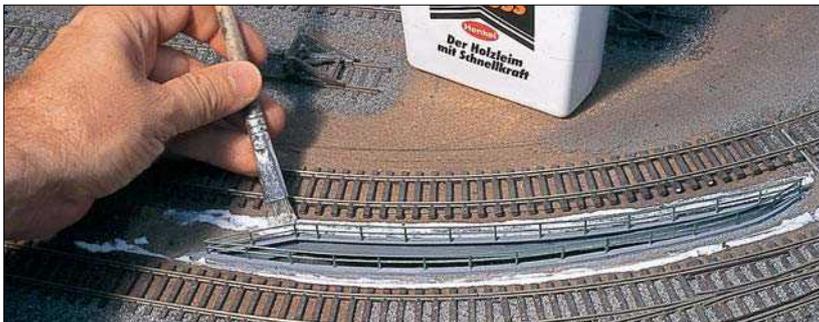
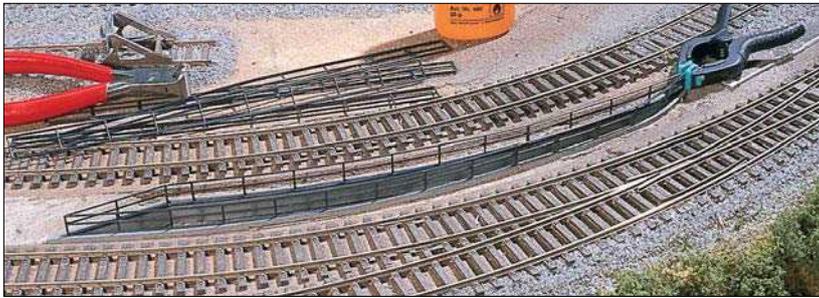
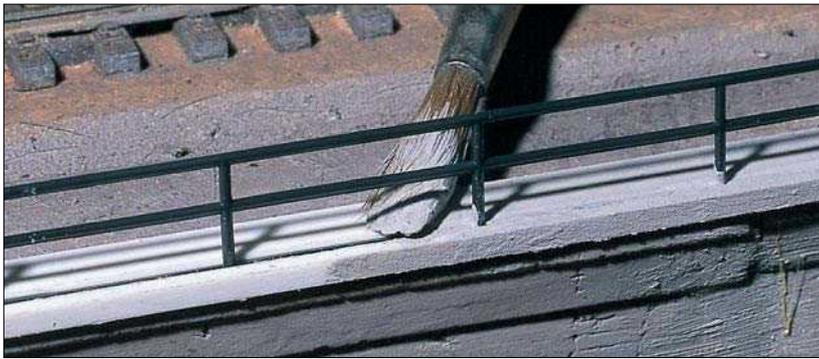


Oben links: Wegen der Hangabstützung musste das rechte Lager voluminöser ausgeführt werden. **Oben:** Die Holzteile der Brücke werden mit Betonimitationen und angesetztem Gehweg kaschiert. **Links:** Die Mauerkrone der Brückenköpfe entstehen aus 3-mm-Polystyrol-Streifen. **Darunter:** Als Gehwegabdeckung dienen Bohlen nachbildungen aus dem Evergreen-Programm. **Rechte Seite, oben links:** Die Fugen am Geländer beseitigen Farben. **Darunter:** Klammern helfen beim Fixieren der in der Biegung anzubringenden Bauteile. **Unten:** Die erhöhten „Betonkanten“ verhindern das Herunterfallen des Schotters. **Außen der fertige Schlitz in der Brücke.**

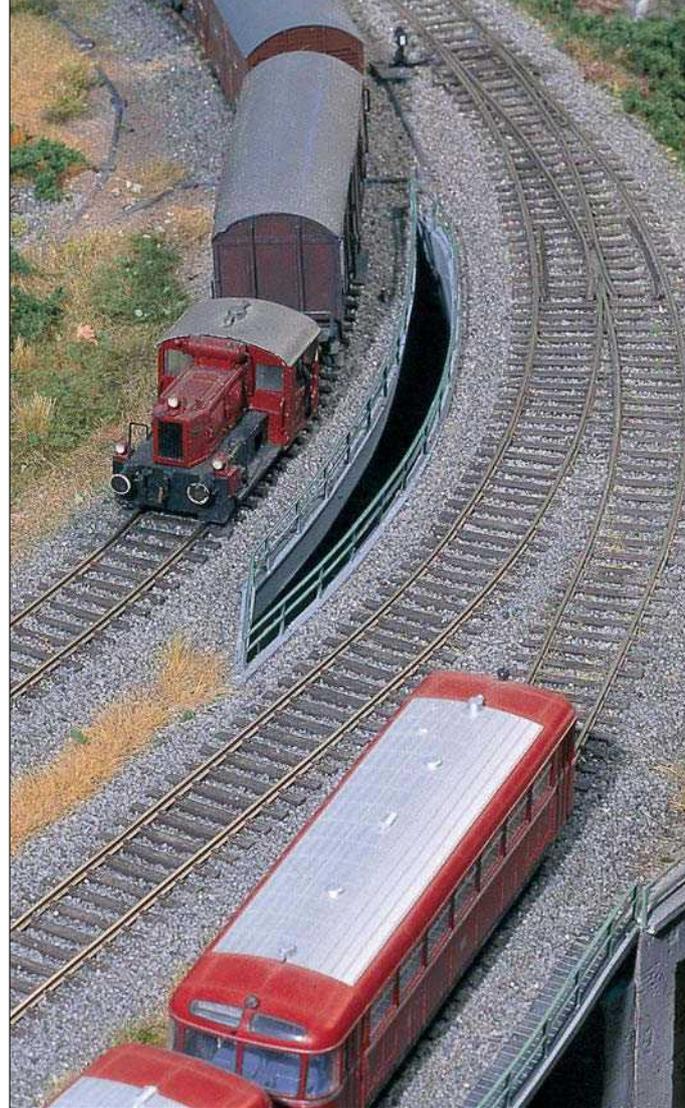
Gegensatz zu den in der vorigen Folge (siehe Dezember-Journal 2002) benutzen Formen Arkaden in massiver Bauweise verwendet. Gipsbauteile können leicht bearbeitet werden. Höhenreduzierung oder Winkelanpassung erfolgen mit der Feinsäge. Geschliffen wird mit Schmirgelpapier. Klebt man ein Blatt davon vorher auf eine glatte Unterlage (Arbeitsbrett), kann man die Bauteile darüber hin- und herziehen, was glatte und geradlinige Flächen erzeugt. Sinnvoll ist zeitweises Absaugen des Schleifmehls. Die Schleifergebnisse werden dadurch besser, das Schmirgelpapier bleibt deutlich länger nutzbar und der gefürchtete Gipsstaub hält sich in Grenzen. So wurden die Wände Stück für Stück von vorne beginnend nachträglich zwischen Trassenbrett und Decke eingepasst, betongrau gestrichen und untereinander und zu Decke und Boden hin mit Weißleim verklebt. Auf ähnliche Weise, wenn auch wesentlich besser zugänglich, entstanden die Brückenköpfe. Der Übergang der in der letzten Ausgabe gezeigten Arkaden in die „Tunnelröhre“ wurde mit Betonplatten und Pfeilern aus Gipsabgüssen gestaltet. Hier ist eine massivere Bauweise angebracht, da Erddruck und Brückengewichten standgehalten werden muss.

Die Brückenkonstruktion

Der „Deckel“ der Überführung, die eigentliche Brückenkonstruktion, sollte wie die sonstige Mauer in Betonbauweise entstehen. Die 10 mm starke Sperrholztrasse des Bahnhausunterbaus



ALLE ABBIILDUNGEN VOM AUTOR



liefert die „Seele“ der Brücke. Das Trassenbrett wurde entsprechend dem Gleisverlauf in leichtem Bogen zugesägt und an den Seiten plan geschliffen. Als Betonimitation dienen hier Kibri-Kunststoffplatten, da sich diese im Gegensatz zu Gipsplatten biegen lassen. In passende Streifen geschnitten, kaschieren sie die Seitenflächen der hölzernen Unterkonstruktion. Die Basis des vorgehängten Gehsteigs bilden gebogene Kunststoffprofile. Um einen gleichmäßigen Bogen zu erzielen, schneidet man sie zuerst in Streifen und klebt sie dann übereinander. Den oberen Abschluss bilden quer liegende Bohlen, das Geländer und ein äußeres, etwas höheres Abschlussprofil. Dieses Profil wird so angeklebt, das es mit dem unteren Querträger des Geländers und den dagegen gesetzten Bohlen eine gleiche Höhe bildet. Das Geländer ist damit optimal befestigt. Die beidseitig dagegen gesetzte sonstigen Konstruktionsteile kaschieren außerdem die keinem Vorbild entsprechende untere Verbindung des Pola-Eisengitters.

Die Mauerkrone wurde im Bereich der Brückenköpfe ebenfalls aus Polystyrol-Profilen angefertigt. Auch hier habe ich, wie bereits beim Arkadenbau, vorher eine Nut mit einer Modellbau-Tischkreissäge eingeschnitten. Sie nimmt ebenfalls das Gitterunterteil auf. Die verbleibenden Fugen wurden mit Spachtelmasse bzw. Farbe verschlossen. Wer eine solche, übrigens sehr brauchbare, Säge nicht sein Eigen nennt, kann das gleiche Ergebnis durch unterschiedlich starke aneinander geklebte Profile erzielen.

Der Lichtausschnitt innerhalb der Brücke

Etwas mühseliger ging es bei der Gestaltung des Lichtausschnitts innerhalb der Unterführung zu. Zuerst einmal habe ich die durch den Gleisverlauf vorgegebenen Öffnungsformen mit Sand- und Schlüsselfeile aus dem Sperrholz geschliffen. Eine gleichmäßige Linienführung ist dabei wichtig. Die Ränder werden ebenso wie die Brücke mit Polystyrolstreifen kaschiert. Allerdings sollten die Streifen etwas breiter ausgebildet sein (ca. 12 mm) als an der Vorderseite der Brückenkonstruktion, weil sie gleichzeitig das Abrutschen des Schotters der benachbarten Gleise zu verhindern haben.

Wegen der extremen Enge habe ich auf einen Gehsteig verzichtet und stattdessen die Betonstreifen jeweils zur Innenseite hin mit den bereits genannten Pola-Gittern beklebt. Die erforderlichen Bögen verursachen Materialspannungen. Als Montagehilfen habe ich beim Verkleben der Flankenprofile zurechtgeschnittene Keile in die Deckenaussparung der Brückenkonstruktion geschoben und später beim Fixieren der Geländer Klammern als Hilfen benutzt. Die Fugen und Ritzen zwischen Geländer und „Betonkante“ füllte auch hier Kunststoffspachtel aus. Feine gekrüpfte Spatel aus dem Den-

talbereich sind bei dieser wie auch vielen weiteren Modellbauarbeiten äußerst hilfreich.

Farbgebung

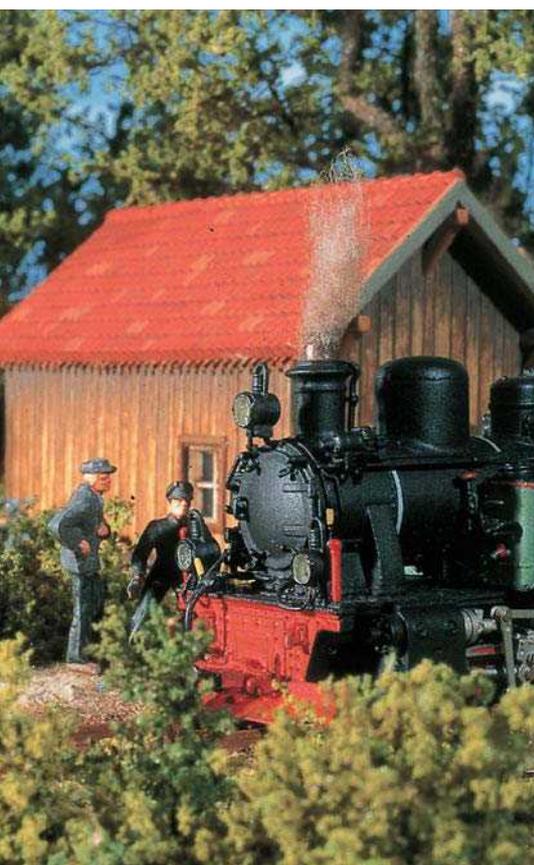
Die Brückenkonstruktion wurde in Betongrau matt gestrichen. Der Bohlenbelag des Gehwegs ist in dunklem Braungrau gehalten. Die Geländer haben einen gedeckten grünen Anstrich bekommen. Für die Patinierung sorgt ein wässriges Graubraun.

Weil es sich um eine Betonkonstruktion handelt, ist es legitim, die Gleise im Schotterbett zu verlegen. Das notwendige Einschottern bildete bei der Brückenkonstruktion den „letzten Akt“. Wie die Mauer an der Bw-Zufahrt und das Naturstein-Tunnelportal erreicht wurde, habe ich bereits im August-Heft 2002, S. 88 bis 91, beschrieben.

Die nächste Folge wird sich der Geländegestaltung widmen.

Verarbeitete Materialien, Formen, Bauteile und Stoffe

Art.-Nr	Hersteller	Bezeichnung
4128	Kibri	Polystyrol-Bauplatten „Beton“
310456	Pola	Eisenzaun-Sortiment
KS 3030	Spörle	Form für massive Betonarkaden (kleine Bögen)
KS 3022	Spörle	wie vor, zusätzlich mit Seitenpfeiler
KS 3025	Spörle	Form für schlanke Arkaden (große Bögen)
KS 3031	Spörle	Formen für Pfeiler
KS 3010	Spörle	Form für Betonplatten
Evergreen-Profile in verschiedenen Abmessungen		



Der Anheizplatz von Bezau

Das hier vorgestellte Diorama entführt uns zur Bregenzerwaldbahn. Die Heeresfeldbahnlok Henschel 25 982 hatten die Wirren des Krieges nach 1945 nach Österreich verschlagen. Nur vier Jahre stand sie neben ihren Schwestermaschinen im militärischen Dienst.

Ganz andere Aufgaben wurden der kleinen Maschine in ihrer neuen Heimat Vorarlberg übertragen. Hier schnaufte die Lok auf der Museumsstrecke und beförderte Touristikzüge. Doch das Fahrwerk sollte noch weitere Strecken unter die Räder bekommen: Die kleine Lok erlebte ab 1993 ein neues Einsatzgebiet auf der Insel Rügen.

Doch zurück zu ihrem Aufenthalt auf der Bregenzer Museumsstrecke. Hier gastierte sie in den Jahren 1990 bis 19992 schon das zweite Mal. Bereits 1948 weilte die Henschel-Maschine als Schadlo in Bregenzerwald und wurde nach ihrer Aufarbeitung ab dem 12. November 1948 als 798.101 bis 1951 eingesetzt. 17 876 km absolvierte das Fahrwerk, bevor die Lok im

Februar 1952 abgestellt wurde. Eine Odyssee begann.

Erst gelangte die Lok nach Waidhofen/Ybbstal, dann zur Steyertalbahn. Am 20. September 1972 wurde sie von den ÖBB ausgemustert und an eine Hamburger Baufirma verkauft. Die wollte sie auf einem Kinderspielplatz aufstellen.

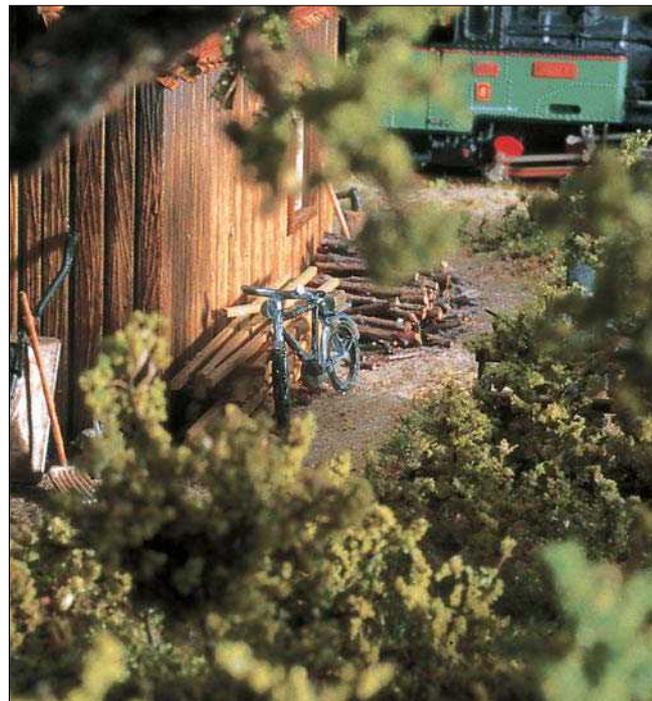
Nach langen Verhandlungen gelang es Walter Seidensticker, die Lokomotive zu erwerben. Er ließ sie wieder betriebsfähig aufarbeiten und das 50-jährige Jubiläum der Maschine zünftig auf der Museumsstrecke Bezau–Bersbruch feiern.

Bei einer dieser Fahrten entstand eine Aufnahme der NICKI S auf dem Anheizplatz in Bezau. Das abgedruckte Motiv inspirierte den Göppinger Architekten Rolf Weinert zu einem seiner bekannten Aquarelle. In einer Sammelmappe findet sich dieses Werk als Faksimile und Walter Seidensticker gab den Auftrag, dieses Motiv in miniature in seiner Dioramensammlung wieder erleben zu dürfen.



Details an allen Orten – mit viel Aufwand wurden Holzstapel und Gebüsch gestaltet.

ZUM WEITERLESEN



Jürgen Steffenhagen gestaltete daraufhin das hier abgebildete Diorama. Eine Vielzahl von Details versteckte er in der doch bescheidenen Aktionsfläche. Ausschließlich Naturprodukte wurden für die Landschaftsgestaltung genutzt und patiniert. Holzstapel und Kohlenhaufen, Werkzeugarsenal und Pausenecke können begeistern.

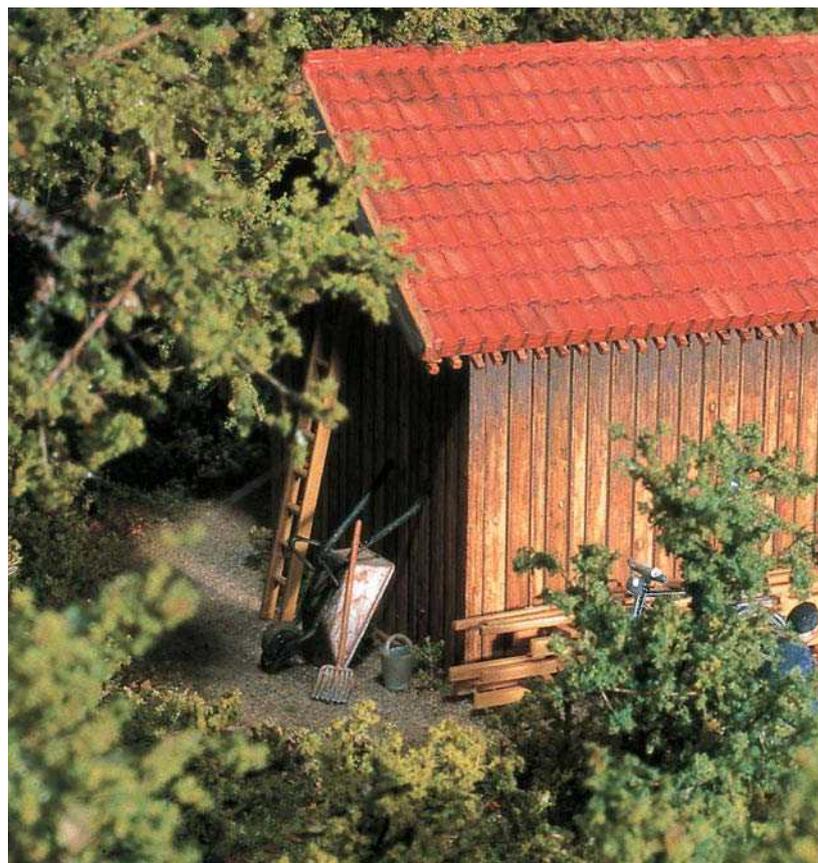
Das Diorama Anheizplatz ist nur eines aus der Sammlung Walter Seidenstickers. Einige andere konnten Sie in einer Beitragsfolge kennen lernen, wieder andere blieben bisher im Verborgenen. Aber auch diesen Meisterwerken soll nun die Bühne geboten werden: In der neuen Ausgabe der Super-Modellbahnanlagen erfolgt ihre Vorstellung. Neben Eindrücken von Kleinbahnstrecken aus Deutschland und Österreich entführt die Ausgabe den Leser in eine frühere Eisenbahnepoche zu interessanten Regelspurmaschinen und zu den Anfängen des Feldbahnbetriebes, sozusagen eine Reise durch die Geschichte der NICKI + FRANK S. **HS**

Links oben ein Blick auf das gesamte Diorama. Der Betrachtungsstandpunkt entspricht dem des „Originalfotos“ und des Aquarells.

Mit Ölkännchen und Putzlappen macht man hier abseits der Touristen die Lokomotive einsatzbereit.

Hinter dem Schuppen abgestellte Karren, Leitern und anderes Werkzeug.

Abb.: H. Scholz





Reichsbahn-Bayern selbst gebaut

Der Postwagen bayPost 3/10 in H0

Trotz der Postwagen-Flut der letzten Zeit kommen ältere Bahnpostwagen im Angebot der Hersteller nach wie vor zu kurz. Fleischmann, Märklin, Brawa und Roco steuern je ein bis zwei Modelle bei. Wagen bayerischer Herkunft fehlen aber komplett. Selbstbau ist angesagt, lockert doch gerade ein solcher alter Postler das schon etwas uniforme Bild von Zügen der Epochen 2 und 3 in angenehmer Weise auf.

VON DR. SIGURD HUFNAGEL

Stellen wir also jetzt einmal einen alten bayerischen Postwagen aufs Gleis. Es ist der ursprüngliche bayPost 3/10 der K.Bay.Sts.B. aus dem zwölf Exemplare umfassenden Baulos 1903/04 nach Blatt 194. Er wies in der vorderen Hälfte des Wagenkastens beiderseits je ein Zwillingen- anstatt eines Einfachfensters auf. Die Reichsbahn baute bei einer Anzahl dieser Wagen die Mittelachse aus und dafür ein Spreng-

werk ein. Diese Wagen liefen bis in die 60er Jahre, also auch noch auf DB-Gleisen, mit der Bezeichnung Post-a/10.

Nach alter Sitte versuchen wir für unseren Wagen ein ihm möglichst nahe kommendes Industriemodell verwenden zu können, oder durch dessen „Schlachtung“ jedenfalls ohne allzu viel Zutun verwendbare Partien gewinnen zu können. Hier bietet sich der Wagen 44509 von

Roco an, ein preußischer Post3-b/10 im Kleid der Bundespost. Dies gilt teilweise für den Wagenkasten, weniger für das Dach, aber weitgehend für beide Fahrwerke.

Das Dach erfordert zwei Dächer des G 10 der DB, z.B. Roco 46820. Wer ein vorbildgerechtes Bremserhaus will, möge einen Wagenkasten des Pw3i (wü20a) von Roco (44543) opfern. Den Rest dieses Wagens aber dann gut aufbewahren: Bei nächster Bastel-Gelegenheit werden wir wieder auf ihn zu sprechen kommen.

Beginnen wir mit den Fahrwerken. Zunächst der Post3-b/10:

- Vom Fahrwerk des Roco-Preußen die beiden Batteriekästen abnehmen und an deren Stelle ein oder zwei Gaskessel (Rundstab mit 6,5 mm Durchmesser) ankleben. Gegebenenfalls die Hülsenpuffer durch Stangenpuffer ersetzen.

Beim Post-b/10:

- Vom Fahrwerk des Roco-Wagens die Mittelachse abklipsen und den Trittbrettrahmen abnehmen.

- Sprengwerk (wer's noch bekommt: Günther B 332, ansonsten aus Plastruct-Profilen kleben) entsprechend Skizze 1 /links zurichten. Dazu Steg heraussägen und die Stummel befeilen. In der Mitte des Fahrwerksbodens vier Löcher zu 1,2 mm Durchmesser bohren, Sprengwerke einstecken und mit Sekundenkleber fixieren.

- Trittbrett-Rahmen wieder aufsetzen. Hülsenpuffer anstecken und zwei Gaskessel (Rundstab 6,5 mm) gemäß Skizze 1 /rechts ankleben. Schließlich oben das Ballaststück festkleben.

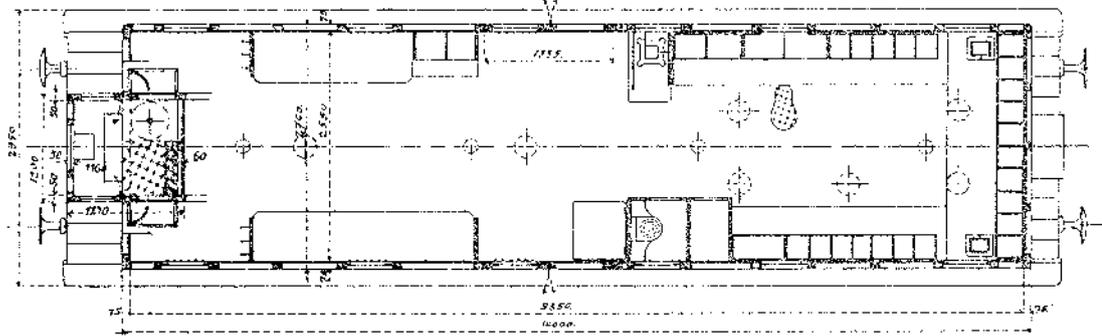
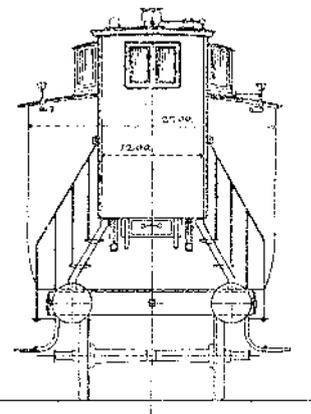
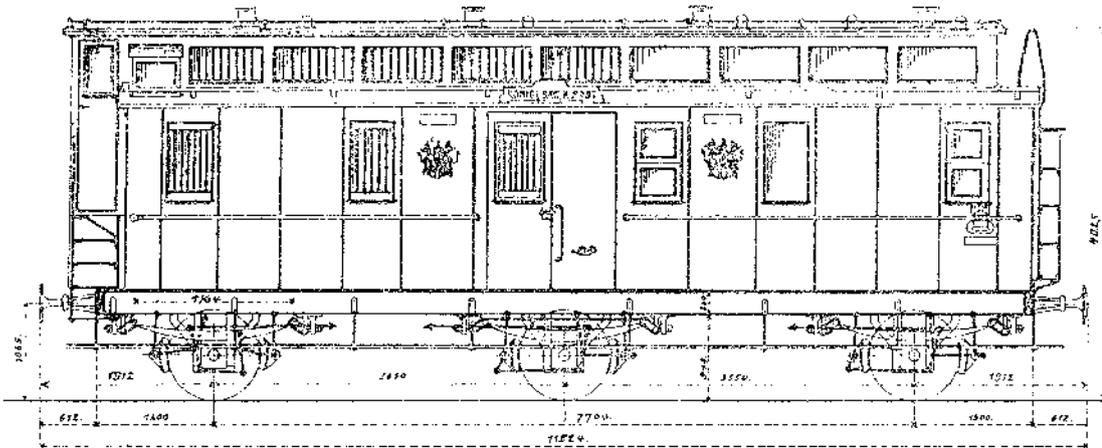
Wagenkasten:

- Kasten des Roco-Dreiachsers auseinanderklipsen. Die Seitenwände zwischen den Stirnwänden heraustrennen (Skizze 2 /oben rechts) und glatt feilen.





Rechts: 1908 stand im Bahnhof Simbach der Personenzug 940 nach München bereit. Hinter der B XI (Zwilling) ein Postwagen der Gattung „Post“, danach ein Gln als Postkurswagen Wien-Ulm und ein Personenwagen der Gattung Ci. Oben die gleiche Szene in H0. Links oben der Wagen als H0-Modell. Links unten ein zum Zweiachser bayPost2-b/10 umgebauter Wagen im Jahre 1960 als Post a/10/ Bayerische Bauart. Unten die Maßzeichnung des Originals.



Protokoll der 100m 39.
 Mittelschne über zum Wagen verschraubt
 Messfaden 1700 mm lang,
 Endfaden: 9 Blätter } 96 x 13 mm
 Mittelfaden: 7

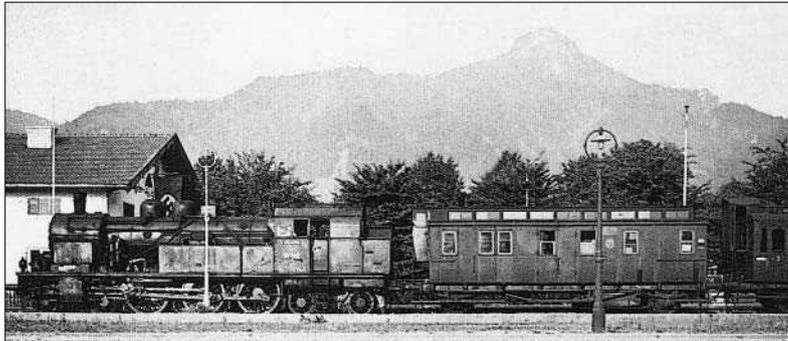


ABB: MODELLFOTOS UND -ZEICHNUNGEN VOM VERFASSER; BAHNPOSTWAGEN-ARCHIV NR. 22 (1); ERNST SCHÖRNER (1); WAGENVERZEICHNIS DER K. BAY. STS. B. VON 1913 (1); SAMMLUNG WOLFGANG WIESNER (1)

Links: An einem Sommerabend des Jahres 1934 stand ein bayPost2-b/10 als Teil des P 1280 nach München im Bahnhof Lenggries. Oben das Modell am gleichen Ort.

- Zwei neue Seitenwände aus ca. 1,5 mm starkem Kunststoff-Material schneiden und gemäß Skizze 2 /unten links zurichten. Fensteröffnungen (spiegelbildlich) schaffen (Ecken mit 1,20 mm vorbohren. Laubsägeschnitte hernach sauber befeilen. Als Fenster dienen die des Personenwagens 3971 von Klein-Modellbahn. Neue Wände einkleben.

- Deckleisten 0,4 x 0,4 mm vorbereiten, aber erst an den fertig zusammengebauten Kasten kleben. Passende Profilstäbe dazu liefert neben vielen anderen in großer Auswahl die amerikanische Firma Evergreen (Quelle: z.B. Hobby Sommer, Salzburg, Schranngasse).

Das Dach muss im wahrsten Sinne des Wortes „gebastelt“ werden.

- Zunächst zwei Dächer eines G 10 der DB kürzen (Skizze 3 /links), und die Unterrahmen entsprechend dem Dachsteg des Wagenkastens ausnehmen beziehungsweise zuschneiden.

- Im Dach einen langen Durchbruch schaffen (Skizze 3 /rechts) und in ihn die aus dem Originaldach des Roco-Dreiachsers stammenden Oberlichter einkleben. Wichtig: Vorher die Seitenöffnungen mit kurzen Plastikstückchen (1,5 x 1,5 x 3,5 mm) von zwölf auf neun reduzieren. Vier Lampenkamine (Roco-Zurüsteile) aufstecken.

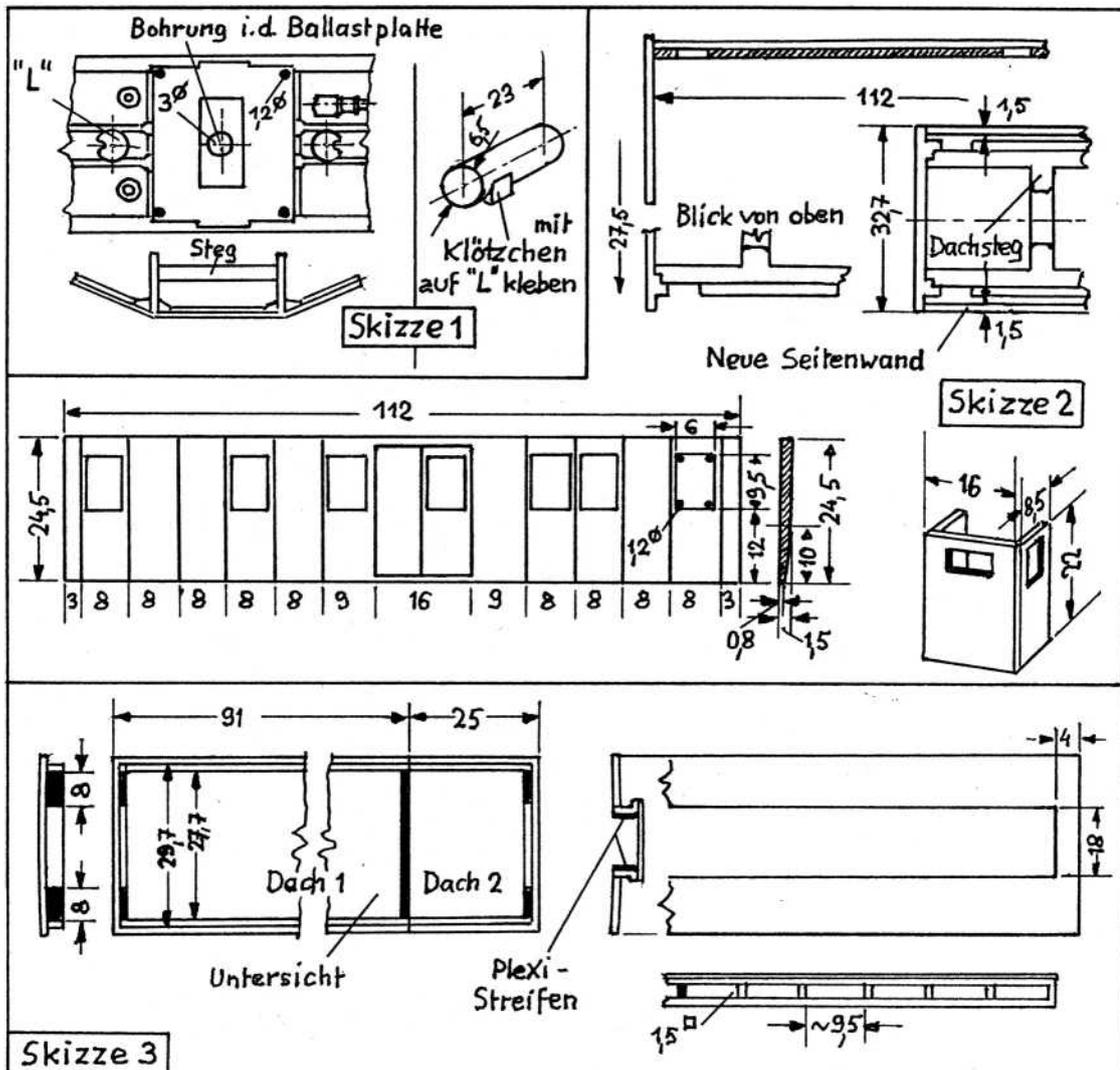
- Bremserhaus (Skizze 2 /unten rechts) mit Hilfe der beiden Seitentüren eines Kastenvorbaus des

Pw3i (wü20a) samt Stirnwand und Bodenplatte zusammenkleben. Aufstieg (zwei Leitern samt Geländer) aus Resten, z.B. eines eisernen Steges oder einer Fabrikleiter anbringen.

Bevor man das Haus an Stirnwand und Dachvorsprung des Kastens montiert, in die Oberlichter beiderseits je einen durchsichtigen Kunststoffstreifen 110 x 5,5 mm (aus Preiser-Figuren-Schachtel) einstecken und fixieren. Auf den Rückseiten der Streifen zuvor die Lamellen mit einer Ahle einritzen.

Nun Dach und Wagenkasten zusammenfügen. Die Seitenwand-Deckleisten ankleben. Wagenkasten streichen und lackieren, Griffstangen anstecken, Fenstereinkleben und an der Rückwand einen Aufstieg (Piko C4 (Sa98), dessen Griffstangen abzwicken) mit zwei separaten Geländerstangen aus 0,7-mm-Draht anbringen. Den Wagenkasten mit einer Schraube (Skizze 1 /links) am Fahrwerk befestigen. Anschließend den Bremserhaus aufstieg montieren.

Für die Beschriftung des Wagens sorgt, wie in den meisten Fällen, die Firma Gaßner in Taufkirchen mit dem Nassschiebegerät P 227.



Spur-1-Selbstbau:

Fahrraddraisine

Das Schwierigste bei meinem Bau einer Fahrraddraisine in 1:32 waren die Räder. Trotz eifriger Suche konnte ich im Handel keine passenden finden. Sie mussten daher selbst gedreht werden, was dank meines einschlägig erfahrenen Vaters erfreulicherweise kein großes Problem war. Basis für die Räder war Messingrundmaterial. Den Durchmesser der Lauffläche haben wir mit 13 mm festgelegt, die Spurkranzhöhe mit 1 mm und die Stärke des Rades mit 5 mm. Bohrungen haben wir auf der Ständerbohrmaschine durchgeführt. Zuletzt wurden die Räder leicht mit Messingbeize behandelt. Man hätte sie natürlich auch rot oder schwarz lackieren können.

Der Rest des Rads entstand vorbildlos aus Messingrohr und -rundmaterial, das zusammengelötet wurde. Einen exakten Plan hatte ich wegen der einfachen Konstruktion des Fahrzeugs nicht erstellt, lediglich ein paar Skizzen.

Den Anfang der Konstruktion bildeten die kleinen Achslager aus Messingrohr, die als erstes auf die Achsen geschoben wurden. An sie habe ich die übrigen Rahmenteile gelötet, was automatisch zu exakten Fluchten und somit einem leichten Lauf des Fahrzeugs führte.

Die Kleinteile des Schienenfahrrads entstanden aus Lederresten (Sattel, Tasche), zwei Zahnrädern eines alten Weckers, Draht (Bremskabel) sowie einem Halskettchen. Letzteres als Kette gefällt mir heute zwar nicht mehr, bis ich Besseres gefunden habe, bleibt es aber erstmal dran. Als Lampe habe ich ein H0-Modell der mittlerweile leider aufgelösten Firma Günther verwendet.

Nach dem Lackieren (vorher wurde das Modell sehr gründlich im Ultraschallbad mit Mucosol-Reinigungslösung entfettet) konnte ich die Nichtmetallteile montieren. Einen Fahrer fand ich bei Marilet in Mannheim. Dass er viel zu kurze Beine hat und deswegen die Pedale telepathisch antreiben muss, fällt so gut wie keinem meiner Besucher auf!

Klaus Decker



Die Abbildungen zeigen gut die einfache Konstruktion des nur 6,5 cm langen Modells. Dass der Fahrer die Pedale nicht berührt, ist auf dessen zu kurze Beine zurückzuführen. Gegebenenfalls sollte man sein Schienenfahrrad auf eine konkrete Figur hin konstruieren!

Materialliste:

- Messing-Rundstäbe von 0,8 / 1 / 2 und 3 mm Durchmesser
- Messingblech 0,5 mm
- Messingrohr 0,3 mm Innendurchmesser
- Zwei Zahnräder
- Leder
- Kette
- Lampe

Bezugsadressen:

- Figur: Marilet M.L. Koetsier, Am Rheinauer See 85 68219 Mannheim. Tel./Fax: 0621/801866.
- Messingprofile: Conrad Elektronik, Klaus-Conrad-Str. 1, 92240 Hirschau. Fax: 0180/5312110.
- Haible KG, Villenstr. 7, 89231 Neu-Ulm, Tel. 0731/81611, Fax: 0731/88211.

ABB.: KLAUS DECKER

Nicht verschlafen!

8. MODELLBAU-WETTBEWERB DES EISENBAHN-JOURNALS

20 Bargeld- und Sachpreise im Wert von ca. 4000 Euro warten auf Sie. Fordern Sie einfach per Post, Fax oder e-mail die Teilnahmebedingungen an!



Ich interessiere mich für den 8. Modellbau-Wettbewerb!
Bitte senden Sie Teilnahmebedingungen und Fotoleitfaden an:

Name:

Adresse:

Fax-Nr.

Eisenbahn-Journal

in der VERLAGSGRUPPE BAHN GmbH

Gegründet von: H. Merker

ISSN 0720-051X 29. Jahrgang

Verlag und Redaktion:

Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck

Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck

Tel./Fax: 0 81 41 / 5 34 81 - 0/33

Internet: <http://www.eisenbahn-journal.de>

eMail: redaktion@eisenbahn-journal.de

Chefredaktion:

Ingo Neidhardt (-30)

eMail: in@eisenbahn-journal.de

Vorbildredaktion:

Gerhard Zimmermann (-18),

Andreas Ritz (-32)

Modellbahnredaktion:

Dr. Christoph Kutter (-27),

Helge Scholz (-17)

Modellfotografie und

Modellbau: Helge Scholz

Layout: Redaktion EJ

Lektorat und Satz:

Karin Schweiger (-20)

Honorarbetreuung:

Ingrid Grill (-16)

Ständige Mitarbeiter:

G. Acker, C. Asmus, R. Barkhoff,

M. Brendel, E. Ganzerla,

K. Gebele, Chr. Geisler,

H. E. Hellbach, M. Hengst,

St. Herforth, St. und B. Hörth,

Dr. S. Hufnagel, H. Hufschläger,

B. Kaiser, U. Kandler (uk),

W. Klee (wk), R. Knipper,

K. Koschinski (KK), S. Lepaire,

F. v. Meissner (fvm),

R. Neidhardt (ronei),

H. Obermayer,

Dr. G. Scheingraber, P. Schiebel,

D. E. Schubert, K. Schubert,

J. Timmermans, M. Weisbrod (MW)

2003 erscheint das **Eisenbahn-Journal** 12-mal.

Einzelheft-Preis € 7,40 incl. Porto

2003 erscheint das **Messe-Journal** 1-mal.

Einzelheft-Preis € 8,00 incl. Porto

2003 erscheinen 6 Modell-Sonderbroschüren:

4 Anlagenbau & Planung (Jan., Apr., Juli,

Okt.) und **2 Super-Anlagen** (Juni, Dez.).

Einzelheft-Preis € 13,70 incl. Porto

2003 erscheinen 6 Vorbild-Sonderbroschüren:

4 Sonder-Ausgaben (Febr., Mai, Aug., Nov.)

und **2 Special-Ausgaben** (März, Sept.).

Einzelheft-Preis € 12,50 incl. Porto

Abonnements 2003:

12 Eisenbahn-Journale +

1 Messe-Journal:

€ 84,50 (Inland), € 107,90 (Ausland)

12 Eisenbahn-Journale:

€ 78,00 (Inland), € 99,60 (Ausland)

6 Modell-Sonderbroschüren:

4 Anlagenbau & Planung +

2 Super-Anlagen:

€ 72,00 (Inland), € 85,80 (Ausland)

4 Anlagenbau & Planung:

€ 50,00 (Inland), € 57,20 (Ausland)

6 Vorbild-Sonderbroschüren:

4 Sonder-Ausgaben +

2 Special-Ausgaben:

€ 67,50 (Inland), € 78,30 (Ausland)

4 Sonder-Ausgaben:

€ 47,00 (Inland), € 54,20 (Ausland)

Das Abonnement gilt bis auf Widerruf, es kann jederzeit gekündigt werden.

Dauerbezug (mit Einzelrechnungen zuzüglich Porto) ist – bei jederzeitigem Widerruf – möglich für: Messe-Journal, Kalender.

VERLAGSGRUPPE BAHN GmbH

Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck

Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck

Tel./Fax: 0 81 41 / 5 34 81 - 0/33

Internet: <http://www.vgbahn.de>

eMail: bestellung@vgbahn.de

eMail: anzeigen@vgbahn.de

Geschäftsführung:

Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger

Verlagsleitung:

Ingo Neidhardt (-30)

Vertriebsleitung:

Andrea Lauerer (-11)

eMail: al@vgbahn.de

Vertrieb / Auftragsannahme:

Elisabeth Menhofer (-34)

Petra Loehnert (-28)

Petra Schwarzendorfer (-35)

Simone Knorr (-36)

Marketing / Messeplanung:

Dr. Franz Rittig (-13),

Außendienst / Messen:

Christoph Kirchner (-31),

Ulrich Paul

Systembetreuung und

Neue Medien: Tobias Pütz

Anzeigenleitung:

Elke Albrecht (-15)

Anzeigenlayout und -satz:

Evelyn Freimann (-19)

Vertrieb Einzelverkauf:

MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb

GmbH & Co. KG, Breslauer Straße 5,

D-85386 Eching/München

Telefon/Fax 089/3 19 06-0/113,

Abo-Service: PMS Presse Marketing

Services GmbH & Co. KG,

Adlerstr. 22, 40211 Düsseldorf

Tel./Fax: 02 11/69 07 89-0/50

Litho: WASO PPS

Adlerstr. 22, 40211 Düsseldorf

Druck: L. N. Schaffrath DruckMedien

Marktweg 42–50, 47608 Geldern

Bankverbindung:

Westfalenbank Bochum

Konto 10008125, BLZ 430 200 00

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. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Z.Zt. gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2002.

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)

(Füllseite)

Neue Bücher

Lok-Kalender 2003

13 ausgezeichnete Farbbildungen aus der Welt von Dampf, Diesel und Elektrizität auf der Schiene mit kurzen Begleittexten empfehlen sich als Begleiter für das kommende Jahr.

Georg Wagner: *Franccks Lok-Kalender 2003*. 13 Farbbabb., 30 x 30 cm. Franckh-Kosmos Verlag, Stuttgart, 2002

ISBN 3-440-09269-0 € 10,95

2003 / Schwarzweiß und groß

In mittlerweile bewährter Weise geleiten 13 großformatige s/w-Aufnahmen aus ruhiger Zeit durchs Jahr. Empfehlenswert nicht nur für Nostalgiker sowie für Lok- und Wagen-Fans, sondern auch für Modellbahner, da sich immer wieder interessante Details entdecken lassen.

ku
Der große Dampflok-Kalender 2003. 13 s/w-Abb., Format: 47,7 x 29,7 cm. EK-Verlag, Freiburg, 2002

ISBN 3-88255-979-9 € 10,50

2003 / Kleines farbig und groß

13 großformatige Farbaufnahmen meist bekannter Ausstellungen bieten dieser Kalender. Allerdings offenbart die Kamera von Meister Frank Zarges gnadenlos auch deren Schwächen (z.B. in der Wassergestaltung). Wer nicht 150%ig auf Modellbahnen steht, ist mit Fotos vom Original wohl besser bedient.

ku
Modellbahnen 2003. 13 Farbbabb., Format: 47,7 x 29,7 cm. EK-Verlag, Freiburg, 2002

ISBN 3-88255-993-4 € 10,50

2003 / Schwarzweiß und klein

Die Investition in den Reichsbahnkalender-Reprint aus Freiburg lohnt wie eh und je. In bewährter Mischung bietet der Kalender Motive aus den Originalen der 20er bis 40er Jahre. Stimmungsvolle Motive wechseln mit technischen Aufnahmen, Landschaftsfotos mit Bildern vom Betrieb der Reichsbahn. Sie erzählen von längst vergangenen Zeiten, vergessener Technik, vergessenen Landschaften – und von einem beeindruckenden Unternehmen.

ku
Deutscher Reichsbahn-Kalender 2003. 106 s/w-Abb., Format: 26 x 16 cm. EK-Verlag, Freiburg, 2002

ISBN 3-88255-978-0 € 10,50

2003 / Engagiert

Für die Wiederinbetriebnahme der Württembergischen Schwarzwaldbahn Weil der Stadt–Calw werben soll dieser Kalender mit historischen und (fast) modernen Aufnahmen von Strecke, Fahrzeugen und Umgebung in guter Druckqualität. Daneben erfährt man auch Wissenswertes über den herausgebenden Verein und seine Ziele. Dank zweiseitiger Bedruckung ist der Kalender auch für 2004 geeignet. Empfehlenswert nicht nur für Freunde dieser landschaftlich interessanten Strecke und andere Württemberg-Fans, vor allem, da der Erlös aus dem Verkauf der Vereinsaktivitäten dient.

ku
Hans-Joachim Knupfer (Hrsg.): *Unsere Schwarzwaldbahn – die Bahn, die Hermann Hesse beschrieb*. Zweijahres-Kalender 2003/2004. 29,5 x

24,5 cm, 26 Seiten, Farb- und s/w-Fotos. Knupfer Bahnbücher, Weil der Stadt, 2002

ISBN 3-934379-01-X € 15,00

Baureihe 01.5

Die Schnellzuglok der Baureihe 01⁵ der DR erfreut sich noch immer großer Sympathien. Zweifelloos ist es gelungen, mit Heinz Schnabel einen überaus kundigen, praxiserprobten Fachmann zu gewinnen, der die Entstehung und Bewährung dieser Loklegende aus eigenem Erleben kennt und überzeugend beschreibt. Gemeinsam mit Volker Lucas und weiteren Autoren geriet die neue 01⁵-Biografie zu einem reich detaillierten, gut bilderten, komplexen Werk der Technikgeschichte. Wer indes angesichts der klassischen Vorlagen aus der Feder Manfred Weisbrods neue Erkenntnisse, gar die Erschließung bislang unbekannter, wesentlicher Quellen erwartet, sei nicht enttäuscht, wenn er solches weniger vorfindet: Das Buch kommt ohne Quellen- und Literaturangaben aus, was man ebenso bedauern muss wie die Druckfehler! Ist das nicht schade? **Ri**

Volker Lucas/Heinz Schnabel: *Die Baureihe 01.5 – Die legendäre Reko-01 der Deutschen Reichsbahn*. 263 S., geb., Format: 30 x 21 cm. EK-Verlag, Freiburg, 2002

ISBN 3-3-88255-113-5 € 39,90

Bahnnunfälle in Sachsen

Sächsische Bahnen gehörten zu den vorbildlichsten in Deutschland, doch menschliches Versagen, Naturgewalten u.ä. zählen zu den unwägbarsten Risiken – die beinahe lückenlose Chronik der Unfälle, Betriebsstörungen und Kalamitäten ist auch eine Zeitreise in die Vergangenheit.

Claus Schlegel: *Eisenbahnunfälle in Sachsen – Schatten der Eisenbahngeschichte*, Bd. 6. 192 S., geb., Format: 23,5 x 17,5 cm. Verlag Zeit und Eisenbahn, Pürgen, 2002

ISBN 3-935101-00-7 € 19,80

Bulgarische Schmalspur

In Bulgarien sind noch zwei reizvolle Schmalspurlinien mit 760 mm Spurweite und modernem Material in Betrieb. Weniger bekannt ist, dass während des Ersten Weltkriegs auch ein umfangreiches Netz in 600 mm Spurweite angefangen wurde.

Pavel Engelbert: *Schmalspurig durch Bulgarien – die Schmalspurbahnen und -fahrzeuge der Bulgarischen Staatsbahnen*. 112 S., 151 Abb., geb., Format: 24,5 x 17 cm. Frank Stenvalls Förlag, Malmö, 2002

ISBN 91-7266-155-0 € 25,00

125 Jahre

Frankenthal–Freinsheim

Der Geschichte der 13,38 km langen Eisenbahnstrecke, am 15.10.1877 als Verbindung zwischen Rhein und Unterhaardt eröffnet, spürt die Schrift nach – der langen Geschichte ihrer Entstehung, dem Fortschritt, den sie der Region brachte, ihrem Weg durch zwei Kriege, dem drohenden Niedergang und dem dank Rheinland-Pfalz-Takt bis heute anhaltenden Aufschwung. **L**

fluchte Lettebuckel – 125 Jahre Eisenbahn Frankenthal–Freinsheim. 144 S., brosch., Format: 21 x 14,7 cm. Lambsheimer Heimatfreunde, Stadtgrabenstr. 32a, 67245 Lambsheim, 2002

€ 8,00 zzgl. Versand

Bahnhofsprosa

„Ein Wunderwerk an synästhetischer Weltbeobachtung“, urteilte die *Frankfurter Rundschau* über das Werk des Schweizer. Vier Teile zu je sechs Geschichten haben samt und sonders ihren Ursprung in einer prachtvollen Bahnhofshalle.

Peter Weber: *Bahnhofsprosa*. 130 S., geb., Format: 20,5 x 12,5 cm. Suhrkamp, Frankfurt/M., 2002

ISBN 3-518-41354-6 € 18,90

Dampflok im Ruhrgebiet

Der Bildband lässt die letzten Jahre der Dampflokzeit im Ruhrgebiet noch einmal aufleben – als die Bw Duisburg-Wedau, Osterfeld Süd, Gelsenkirchen-Bismarck, Hamm und Wanne-Eickel voll in der Hand der langen Kohlezüge und der schweren Ertransporte waren.

Udo Paulitz: *Dampflok im Ruhrgebiet*. 175 S., geb., Format: 27 x 23,5 cm. Transpress-Verlag, Stuttgart, 2002

ISBN 3-613-71200-8 € 29,90

Stellwerke

Technik und Architektur dieser Bauwerke – von den mechanischen Stellwerken mit Hebelbänken über die elektromechanischen Stellwerke der 20er und 30er Jahre, die Ablaufstellwerke und das Gleisbildstellwerk bis hin zum elektronischen Stellwerk – beschreibt dieser Band der Transpress-Verkehrsgeschichte.

Erich Preuß: *Stellwerke*. 128 S., geb., Format: 24,5 x 17,5 cm. Transpress-Verlag, Stuttgart, 2002

ISBN 3-613-71196-6 € 16,00

Baureihe 62

Beschleunigungsvermögen und Leistung der 1928 von Henschel gebauten 2' C2'-Einheitsloks bestachen, doch die Kraftpakete waren der DRG zu teuer, sodass sie 15 Jahre bis zur Abnahme aller 15 Maschinen brauchte. Die letzte 62 schied erst 1970 aus.

Dirk Endisch: *Baureihe 62 – transpress Fahrzeugportrait*. 126 S., geb., Format: 24,5 x 17,5 cm. Transpress-Verlag, Stuttgart, 2002

ISBN 3-613-71199-0 € 16,00

Trümmerbahnen

Für die Beseitigung der Schutt- und Trümmerberge nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden zahlreiche kleine Feldbahnen, ohne die ein Wiederaufbau in Ost und West unmöglich gewesen wäre. Aufgaben, Organisation, Technik und Betrieb dieser Bahnen in Berlin, Dresden, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Karlsruhe, München und Stuttgart sind ausführlich beschrieben und reich illustriert.

Klaus Scherff: *Trümmerbahnen – transpress Verkehrsgeschichte*. 142 S., geb., Format: 24,5 x 17,5 cm. Transpress-Verlag, Stuttgart, 2002

ISBN 3-613-71197-4 € 16,00

Baureihe 95

Die Geschichte der respektvoll als „Bergkönigin“ bezeichneten T 20, de-

ren Leben von der Indienstellung der ersten Maschinen 1922 bis zur Ausmusterung der letzten Lokomotiven 1981 reichte.

Ulrich Walluhn: *Baureihe 95 – transpress Fahrzeugportrait*. 127 S., geb., Format: 24,5 x 17,5 cm. Transpress-Verlag, Stuttgart, 2002

ISBN 3-613-71198-2 € 16,00

Frisch aus der Mottenkiste

Einer der Großen der DDR-Modellbahnerei, Joachim Schnitzer, meldet sich mit Bastel Tipps zu Wort. Leider sind fast alle so gut wie überflüssig, da die Industrie längst Besseres zu bieten hat (z.B. Signale und Weichenantriebe). Schade ums Papier! **ku**

Joachim Schnitzer: *Profi-Tipps für die Modellbahn-Werkstatt*, Band I. 149 S., geb., Format: 24,5 x 17,5 cm. Transpress-Verlag, Stuttgart, 2002

ISBN 3-613-71201-6 € 19,90

Dampf-Impressionen

Die Faszination der Dampftraktion ist bis heute ungebrochen, Dampf-Sonderfahrten und Lokomotivausstellungen locken unzählige Eisenbahnfreunde an. Udo Paulitz hat das Flair der Dampflokotiven in Deutschland in einmaligen Farbaufnahmen festgehalten.

Udo Paulitz: *Dampfimpressionen in Deutschland*. 128 S., geb., Format: 27,5 x 24,5 cm. Transpress-Verlag, Stuttgart, 2002

ISBN 3-613-71207-5 € 14,90

Sächsische Schmalspur

Damals Anschluss an die große weite Welt, heute Touristenattraktion – die Autoren beschreiben in der vollständig überarbeiteten und aktualisierten Ausgabe Geschichte und Technik dieser immer wieder faszinierenden Eisenbahnwelt.

Erich und Reiner Preuß: *Schmalspurbahnen in Sachsen*. 190 S., geb., Format: 27 x 23,5 cm. Transpress-Verlag, Stuttgart, 2002

ISBN 3-613-71205-9 € 29,90

Einheits-Kleinlokomotiven

Abschließende Darstellung von Entwicklung, Einzelheiten, Bestand, Verteilung, Betrieb und Unterhaltung der für den leichten und mittelschweren Rangierdienst auf den Bahnhöfen beschafften kleinen Motorloks. Weit über 2000 Fahrzeuge in zwei Leistungsgruppen wurden von DRG, DB und DR gebaut, die letzte schied 1999 aus dem Einsatzbestand.

Peter Große/Horst Troche: *Die Einheitskleinlokomotiven, Leistungsgruppen I und II*. 560 S., geb., Format: 30 x 21 cm. EK-Verlag, Freiburg, 2002

ISBN 3-3-88255-217-4 € 45,50

Bw Opladen

Band 4 der Rheinisch-Bergischen Eisenbahngeschichte widmet sich dem Bahnbetriebswerk, das stets im Schatten des benachbarten Aw Opladen lag. Lokalgeschichtlich Wissenswertes und Anregungen für den Modellbahner runden das Werk über Geschichte, Entwicklung, Lokpark, bauliche Veränderungen und Soziales des Bw ab.

Kurt Kaiß: *Das Bahnbetriebswerk Opladen*. 86 S., 77 Abb., brosch., Format: DIN A5. Verlag A. Kaiß, Leichlingen, 2002

ISBN 3-9806103-3-0 € 11,00

Bahn-Post

Unter dieser Rubrik veröffentlichen wir Zuschriften und technische Anfragen und freuen uns, wenn auch Sie zu allgemein interessierenden Themen Stellung nehmen. Das können durchaus Ergänzungen zu den hier veröffentlichten Beiträgen sein. Folgende „Spielregeln“ bitten wir zu beachten:

1. Sinnwährende Kürzungen oder auszugsweise Wiedergabe vorbehalten.
2. Anonyme Zusendungen ohne Namen und Adresse werden nicht veröffentlicht.
3. Soweit möglich geben wir sofort unsere Stellungnahme ab.
4. Die Leserbriefe stellen – auch wenn sie veröffentlicht werden – nicht immer die Meinung der Redaktion und des Verlags dar.
5. Zusendungen für diese Rubrik bitten wir mit dem Zusatz **Bahn-Post** kenntlich zu machen.

Ihre Redaktion

EJ 7/02: Editorial und EJ 8/02: Leserbrief

Ich kann Ihrem Leitartikel und dem Leserbrief von Herrn Lang nur zustimmen. Unser Ruf ist schlecht, und unser Image ist unter aller Sau. Ich bin jetzt seit 1958 als Eisenbahnfreund und Modelleisenbahner aktiv, und seitdem habe ich auch immer wieder erleben dürfen, wie Otto Normalverbraucher uns einschätzt. Nach herrschender Volksmeinung sind wir doch schlicht und einfach etwas schwachsinig. Geistig unterbelichtet. Wir haben einen nassen Hut auf und sind nicht ganz dicht. Die Modellbahnerei gilt als Hobby für Verrückte. Das war 1960 so und es ist heute noch so und dieser schlechte Ruf wird an uns hängenbleiben, wenn wir uns nicht aufraffen können, etwas dagegen zu tun. Dazu werden wir uns allerdings ganz erheblich selbst ändern müssen, denn unseren Ruf als geistige Kleinverbraucher haben wir selbst verschuldet. Wir nennen uns Modelleisenbahner, aber was wir da produzieren, das sind doch meistens keine Modelle. Es ist nichts weiter als Spielzeug, was wir da zusammenkleben. Wir konservieren mit Inbrunst ein Bild von einem süßlich-kitschigen Deutschland, wie es sich drittklassige Hollywood-Filmer in den 50er Jahren vorgestellt haben – die Schwarzwaldklinik am Obersalzberg bei Rudesheim gleich hinter der Reeperbahn! Das hat mit dem Vorbild da draußen so viel zu tun wie der röhrende Hirsch in Öl über Omas Sofa mit der wirklichen Natur. Wir geben ja heute noch eine Art von „Humor“ von uns, die auch bestenfalls schwachsinig genannt werden kann. Da mischt sich der „Herrenwitz“ aus Opas Offizierskasino mit peinlich flachen-Schülerzeitungs-Blödeleien à la H. P. Kerckling – das Ergebnis ist einfach doof. Wir halten uns nur zu oft für „Künstler“, die die Welt so gestalten wollen, wie wir sie sehen wollen, und uns fehlt doch nur zu oft das künstlerische Verständnis – dann kann nur Kitsch herauskommen, und zwar solcher von der schwachsinnigsten Art! Wir versuchen immer wieder, „ernst“ und „wissenschaftlich“ zu werden, und das wirkt auch nur wie die Parodie eines geistig etwas gestörten Pseudowissenschaftlers („Dr. Seltsam“), wenn wir die Weltgeschichte neu zu schreiben versuchen mit unserer Einteilung in römisch durchnummerierte „Epochen“. Wenn wir uns als Nietenzähler aufspielen („Der Raddurchmesser ist 0,375 mm zu groß!!!“), das verleiht uns auch nicht gerade den Eindruck von Seriosität und logischer Denkfähigkeit.

Da werden wir ganz schön an uns zu arbeiten haben, wenn wir die positiven Eigenschaften herausstellen wollen, die Herr Lang in uns immer noch zu sehen glaubt. Und das wird auch nicht gehen ohne Unterstützung der Fachpresse, die uns verkaufen muss. Aber auch die Presse wird sich umstellen müssen und dem hemmungslosen Brontalkitsch in Zukunft nicht mehr so viel Raum geben dürfen wie in den letzten Jahrzehnten. Dann wird es uns vielleicht noch gelingen, uns an den eigenen Haaren aus dem Sumpf zu ziehen. **Peter Kuntze**

Super-Anlagen/02: Mit Josef Brandl ins Mittelgebirge

Grundsätzlich gefällt mir die Idee dieser Reihe, professionelle Anlagen in Wort und Bild vorzustellen, ausgezeichnet. Ich freue mich daher auf jedes neue Heft, da in hervorragender Aufmachung über dies jeweilige Projekt berichtet wird und jedes Mal zahlreiche Ideen für eigene Umsetzungen anfallen. Diesmal

jedoch eine Enttäuschung – nicht wegen des Projektes, sondern über die Darstellung. Es gehört schon etwas dazu, wenn ein ganzes Heft keine Konstruktionsdetails enthält, sondern lediglich eine Art Geschichte erzählt wird. Wenn schon ein Heft in dieser Reihe, dann unbedingt mit detailliertem Gleisplan, Gestaltungsplan und vor allem genauen Maßangaben. Nur so lassen sich Anwendungen für andere Spurweiten (Maßstäbe) umrechnen. Schlagworte wie „ungewöhnlicher Gleisplan“ und „unkonventionelles Herangehen“ helfen hier wenig. Weit interessanter wäre die Wahl des Gleismaterials, der Steuerung, bei Oberleitung Auswahl des Fabrikats etc. Hier kann auch der „Normal Sterbliche“ daraus Schlüsse für seine Anwendung ziehen. Schade um die vertane Chance. Bitte das nächste Mal wieder besser, in gewohnter Qualität. Ich denke hier an die hervorragend gemachten Berichte von Herrn Knipper.

Dr. Georg Schwarz

Schade, dass wir unseren Leser Dr. Schwarz enttäuscht haben. Die Reihe „Super-Anlagen“ präsentiert gut geplante und mit viel Liebe und Sachkenntnis ausgestaltete Anlagen, wobei die Nenngröße unbedeutend ist. An Hand der vielen Motive findet der Modellbahner sicher hier und da eine Anregung oder kann selbst einschätzen, wie ein eigener, vergleichbar geplanter Anlagenteil aussehen könnte.

Nunja, die Kritik ist berechtigt und so stellen wir uns dieser. Da müssen wir eben „die Katze aus dem Sack“ lassen und hier an dieser Stelle schon die zweite Ausgabe zu dieser Anlage ankündigen. Sie erscheint Anfang 2003. Es wird zu diesem Brandl-Anlagenbau eine Ausgabe in der Reihe „Anlagenbau und -planung“ erscheinen, wo von der Planung bis zum Aufsetzen der letzten Details so mancher interessante Modellbautechnik beschrieben und gezeigt wird. Uns war es möglich, den Bau der Großanlage zu verfolgen und zu dokumentieren. Bei einer fix und fertig gestalteten Privatanlage ist das schon schwerer möglich.

*Ganz bewusst haben wir die beiden Reihen innerhalb der Modellbahn-Bibliothek in dieser Form ausgerichtet, dass ein „Super-Anlagen“-Heft ganz zur Präsentation der Anlage dient und die Reihe „Bau und Planung“ Hintergrundinformationen zum Modellbahnbau bietet, siehe auch die getrennten Publikationen unseres Autors Rolf Knipper. **HS***

Neues DB-Preissystem

Mitte Oktober hat die DB AG ihr neues, schon lange angekündigtes Preissystem offiziell verkündet. Es werden hohe Preisnachlässe für Frühbucher versprochen; für Familien soll das Reisen mit der Bahn ebenfalls wesentlich günstiger werden! Benachteiligt werden mal wieder die, die täglich auf die Bahn angewiesen sind, aber nicht nur durch das neue Preissystem selbst, sondern noch mehr durch den Wegfall eines ganzen Zugsystems, der InterRegios.

Aber auch bei den günstigen Frühbucherpreisen habe ich erhebliche Zweifel, dass „Otto Frühbucher“ überhaupt in den Genuss des Rabatts kommt, selbst wenn er schon zehn Tage vor Reiseantritt bucht; die günstigen Plätze in den Zügen werden ja kontingentiert. Und gerade die Beschränkung der Plätze in den Zügen macht das neue Preissystem undurchschaubar. Eigene Erfahrungen in den vergangenen Monaten mit dem „Guten-Abend-Ticket“ lassen bei mir erhebliche Zweifel aufkommen, dass man die günstigen Fahrkarten überhaupt be-

kommen wird. Anfang Februar wollte ich am Samstag Nachmittag kurz nach 14.00 Uhr nach einem Besuch der Spielwarenmesse mit dem „Guten-Abend-Ticket“ von Nürnberg zurück nach Kassel fahren. Am Fahrkartenschalter am Hauptbahnhof Nürnberg erklärte man mir, dass ich frühestens gegen 18.30 Uhr meine Fahrt antreten könne, da die Kontingente der früheren Züge erschöpft seien. Zählneknirsch löste ich eine Fahrkarte zum normalen Fahrpreis und stieg gegen 14.30 Uhr in den ICE, den ich sowieso anvisiert hatte. Von Nürnberg bis Würzburg saß ich ganz allein in dem Waggon. Zufälligerweise konnte ich ab Würzburg einen ICE 3 mit 2. Klasse vorraus nutzen. Da ich so die Lounge nutzen wollte, hatte ich mich darauf eingestellt, dass ich den Rest meiner Fahrt stehend im Gang verbringen müsste, da ja wohl alle Plätze in der Lounge besetzt sein würden. Zu meiner Überraschung war die Lounge kaum besetzt und es waren sogar die Plätze in der ersten Reihe hinter dem Führerstand frei! Auf mein Beschwerdeschreiben an die DB AG mit dem Inhalt, dass man mir kein „Guten-Abend-Ticket“ verkauft hätte, obwohl die von mir gewünschte Zugverbindung kaum ausgelastet gewesen sei, bekam ich die Antwort, dass die Bahn ja wirtschaftlich denken müsse und auch ein ausreichendes Platzangebot für kurz entschlossene Reisende bereit halten müsse.

Ich als „Otto Normalverbraucher“ habe keine Möglichkeit, die Kontingente der Rabatt-Plätze zu überprüfen. Unterm Strich gehe ich davon aus, dass das Reisen mit der Bahn für alle teuer wird. Und wenn die Verantwortlichen der DB AG ihre eigenen Angebote mit denen der Billigfluglinien vergleichen, dann werden Äpfel mit Birnen verglichen: Flugverbindungen im Stundentakt mit demselben Ziel in 200 bis 300 km Entfernung gibt es bei denen nicht. **Norbert Kistner**

Sachsen-Report, Band 8

Große Gratulation zur genannten Neuerscheinung! Da ist Ihnen abermals ein Wurf gelungen, der erstens selbst nicht so schnell vergessen werden kann und der zweitens Wertvolles, sehr Wertvolles sogar, vor dem Vergessenwerden bewahrt! Damit haben Sie sich, und dies hoffentlich nicht nur in meinen Augen, große Verdienste erworben. Das ist eine kulturelle Großtat, vergleichbar der Unterschutzstellung z.B. der Sauschwänzelbahn! Wenn schon Unterhaltungskünstler und Sportler öffentlich für ihr Tun herausgestellt werden, dann bitte auch Frau Rosemarie Ullmann und die Herren Hans-Peter Vesely und Manfred Weisbrod!

Sich dem Trend „Fort mit dem alten Zeug, wer will das noch ...?“ entgegengestellt und somit wider den Stachel der Spafgesellschaft gelockt zu haben, das ist das unschätzbare Verdienst dieser drei Persönlichkeiten. Ich sage allen dreien persönlich meinen tief empfundenen Dank! In hundert Jahren wird man sie einmal dafür ehren, eine Ehrung zu Lebzeiten wäre gleichwohl noch schöner. Also zögern Sie nicht und unterbreiten Sie Ihrer Staatskanzlei entsprechende Vorschläge!

Vor mehr als sechs Jahrzehnten habe ich bei einer damals noch preußischen Behörde den Beruf des Vermessungstechnikers erlernt. Das sind die Leute, die ganze Gemarkungen aufmessen und kartieren, also den vielen Nutzern von Katasterkarten Planungs-Grundlagen an die Hand geben. Sehr gut kann ich mich noch daran erinnern, wie ich als Stift gelernt haben, (Wasser-/Farben anzurühren und abzugeben, um dann die Karten zu kolorieren. Derlei kommt einem wieder in den Sinn, wenn man die „wolkenfrei“ angelegten Wege- und Bahnlflächen sieht. In seiner Weise war unser Beruf ein eigenes Hand-Werk. Und dessen noch

vorhandene Zeugnisse haben Sie zu großen Teilen vor dem Vergessenwerden bewahrt, das ist mindestens ebenso viel, wie die Karten den Eisenbahn-Narren jeglicher Couleur und jeglichen Kalibers zugänglich gemacht zu haben! **Hans-Rolf Thiele**

EJ 9/02: Rendezvous der Kaffeemühlen

Den Bericht über die betriebsfähigen Dampfloks der BR 310.0 der tschechischen Privatbahnen fand ich sehr aufschlussreich. Ich kenne die Lok 310.093 gut, denn ich bin schon auf dem Führerstand mitgefahren. Gebaut wurde sie 1901 in Prag, wurde in den sechziger Jahren außer Betrieb gesetzt. Die Lok befindet sich im Besitz des Bahnbetriebswerkes Budweis und ist dank einiger Eisenbahner seit 1983 betriebsfähig. Die Fahrt beginnt in Haidmühle/Nove Udoli und endet in Cerna v. Pos. Moldauer Seen. In Nova Pec muss der Sonderzug halten. Dort wird dann die Lösche gezogen und Wasser gefasst. Wenn man Glück hat, hat der Lokführer ein weißes Hemd mit Fliege an und zieht mit der Schaufel die Lösche aus dem Kessel. Ein Dampfloks-Vergnügen der besonderen Art! Das ist Dampfloks pur – ein einmaliges Erlebnis! Die Sonderzugsgarnitur besteht aus mehreren Ci- und einem Ba-Wagen, Buffetwagen (alle mit offenen Plattformen). Unser Verein (Dampfzugfreunde Landshut-Rottenburg) veranstaltet alljährlich Fahrten mit diesem Sonderzug, gezogen von der Lok 310.093. **Georg Lindner**

EJ 10: Fäkalienwagen

Den Artikel über die Fäkalienabfuhr der Stadt Stuttgart habe ich mit Interesse gelesen. Nicht erwähnt hat der Autor, dass schon RAIMO einen recht gut gelungenen Metallbausatz der württembergischen Latrinenwagen im Programm hatte.

1947/48 arbeitete ich als Praktikant in einer Stuttgarter Maschinenfabrik. Auf dem Hof stand ein Latrinenwagen aus den zwanziger Jahren zur Reparatur, weil er durchgerostet war Aufschrift: „Stadtgemeinde Stuttgart“, Ladegut: „Abtrittsdünger“. Ich habe den Wagen fotografiert und in Kartonbauweise im H0-Maßstab für einen Freund gebaut. Zuvor hat bestimmt noch niemand ein Modell dieser Wagengattung hergestellt. Die Maße berechnete ich aus dem bekannten Radstand. Später, als ich beruflich mit Abwasser zu tun hatte, baute ich noch ein zweites Modell auf einem ROCO-Fahrgestell mit passendem Radstand und aus Neusilberblech. Der Wagen fährt heute auf meiner kleinen H0-Anlage. **Rolf König**

Sachsen-Report 8 und EJ 10

Vielen Dank für den neuen Sachsen-Report. In dem Band ist der Gleisplan Wilthen. Ich bin in Bautzen geboren, habe meine Kindheit in Wilthen verbracht und kenne noch die DR-Dampflokszeit. Jedenfalls wird der Plan die Grundlage meiner weiteren Bemühungen in Sachen Modellbahn werden.

Auch das neue EJ ist gut. Besonders der Bericht über die Fäkalienwagen. Nur mit dem Editorial kann ich nicht viel anfangen. Ihre Meinung über die Internetpublizisten hat einen feindseligen Unterton – oder ich habe es nicht verstanden. Jedenfalls denke ich, dass das Internet keine Gefahr für die Zeitschriften wie Ihre ist. Eine HP kann zwar aktueller sein, aber die kann man so schlecht sammeln – und wir gehen mit unserem Hobby unseren Urinstinkten Jagen und Sammeln nach. Als das Fernsehen kam, dachten auch alle, es wird nicht mehr gelesen – das Gegenteil ist der Fall! **Jens Braun**