



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

9/1988
November

DM	9,50
sfr	8,50
öS	75,—

Über 140 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte



(Füllseite)

9/88
**ISSN 0720-051X 14. Jahrgang
Einzelausgabe**
**DM 9,50 öS 75,—
sfr 8,50**

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag GmbH

D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5

Telefon (08141) 5048 - 49

Telefax 08141 (44689)

Herausgeber: Hermann Merker

Verlagsleiter: Siegfried Säurle

Redaktion: Hermann Merker

Horst Obermayer

Andreas Ritz

Anzeigen: Elke Albrecht, Anne Rödel

Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:

C. Asmus, R. Barkhoff, J. Bitter,

Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, W. Kosak,

H. Kundmann, H. Lohstädt,

B. Ottersbach, H. Rauter,

Dr. Scheingraber, P. Schiebel,

J. Stockklausner.

Modellaufnahmen:

Ing. H. Obermayer, P. Schiebel,

W. Kosak, J. Giebelhausen

Textverarbeitung: H. Merker Verlag

Druck: Printed in Italy, EUROPLANNING s.r.l.

Verona — Via Morgagni, 24

1988 erscheint das Eisenbahn-Journal 11 x.

Abonnement (1988): DM 104,50 (inkl. Porto)

(Ausland zuzüglich DM 6,— Portoanteil)

Einzelheft: DM 9,50 + DM 2,— Porto

1988 erscheinen die Sonder-Journale 4 x.

Abonnement (1988): DM 68,— (inkl. Porto)

(Ausland zuzüglich DM 4,— Portoanteil)

Postscheckkonto München Nr. 57199-802

(BLZ 70010080)

Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300

(BLZ 70163370)

Dresdner Bank Nr. 695918000

(BLZ 70080000)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlages voraus.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 9 vom 1. Januar 1987.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden!



Aus dem Inhalt . . .

Seite

Kolosse der Baureihe 01¹⁰	4
Die ölgefeuerte 01 1100 von Liliput in der Baugröße H0	12
100 Jahre Brünigbahn	14
Leichte Elektrolokomotive E 41 der DB	22
Fleischmanns 141 237 in H0	28
Mini-Markt	30
Die Schnellzuglokomotive 01 150	33
Die 01 150 von Roco in der Baugröße H0	36
Die Kurzen (Die bayerischen Lokalbahnwagen leichter Bauart)	38
Mit der Bahn durchs Lahntal	44
Bücherecke	52
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	54
»Bahnhofskirta« am Tegernsee	56
Die G 8¹ – die meistgebaute preußische Lok	60
55 3694 – ein Modell in der Nenngröße 0	66
Neue Modelle von der Leipziger Messe	68
41 Mit der »St. Zeno« nach Berchtesgaden	72
42 Ein Dampflok-Bw in den Fünffzigrn	78
Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut (Abteilwagen B3 bay91)	86
Schaufenster der Neuheiten	90

Zu unserem Titelbild:

Wie viele Lokomotiven der Baureihe 01¹⁰ war auch die 012 058 während der letzten Jahre vor ihrer Ausmusterung beim Bw Rheine beheimatet. Vom 29.09.1968 bis zur z-Stellung am 20.12.1972 war sie hauptsächlich auf der Emslandstrecke Münster – Emden – Norddeich Mole im Einsatz. Die Aufnahme zeigt sie vor einem Reisezug nach Münster bei der Ausfahrt aus Norddeich.

Mehr über die "Kolosse der Baureihe 01¹⁰" erfahren Sie in unserem Beitrag mit der gleichlautenden Überschrift, der auf Seite 4 beginnt. **Foto: U. Geum**

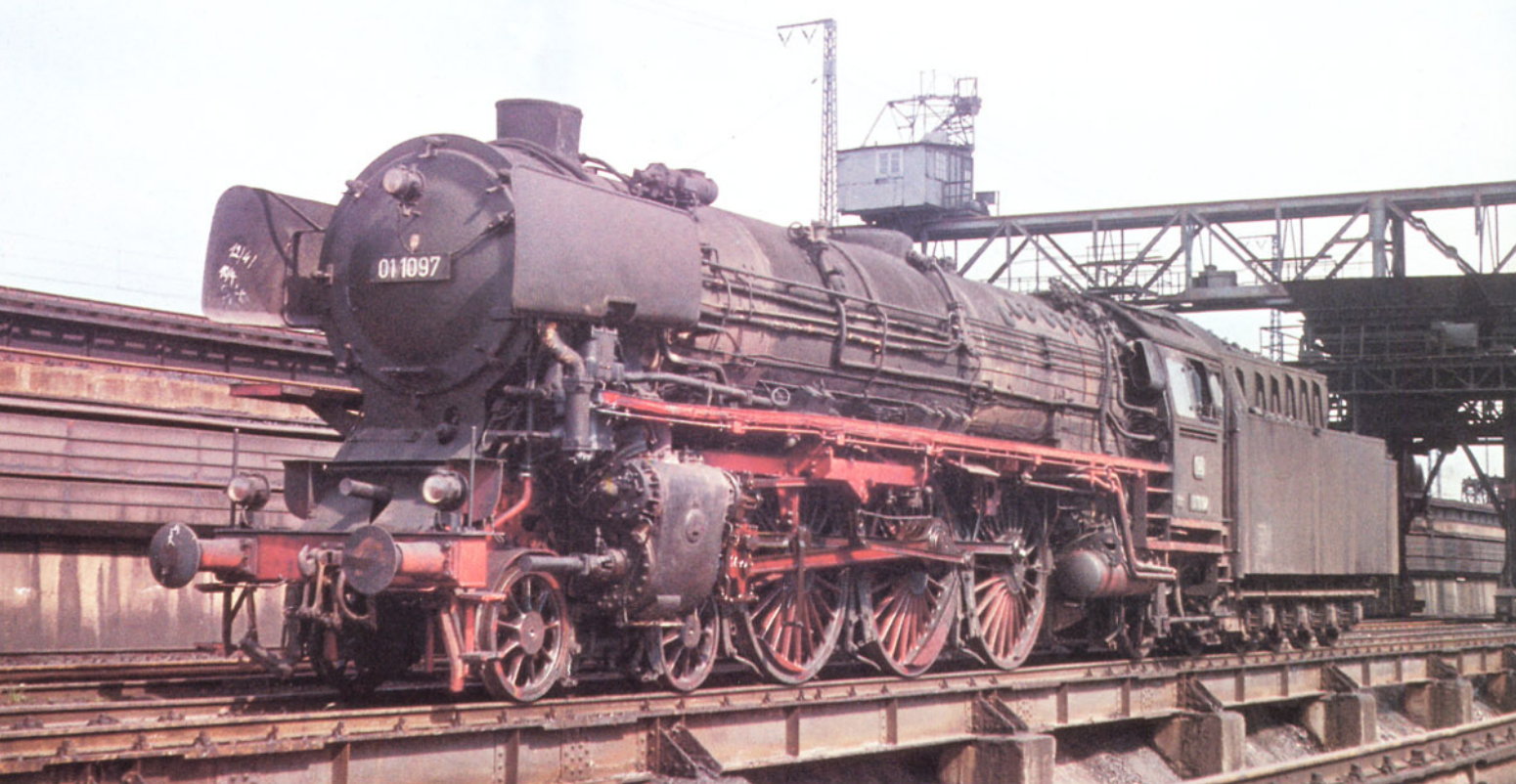


Bild 1: Für viele Eisenbahnfreunde sind die mächtigen Dreizylinder-Lokomotiven der Baureihe 01.10 die "deutschen Dampflokomotiven" schlechthin. Die abgebildete 01 1097 wurde am 13. April 1968 im Bw Osnabrück Hbf aufgenommen.
Foto: A. Schöppner

Kolosse der Baureihe 01¹⁰

Zu den hochgesteckten Zielen der Deutschen Reichsbahn zählten zu Beginn der dreißiger Jahre höhere Fahrgeschwindigkeiten im planmäßigen Schnellzugdienst mit Dampflokomotiven. Nachdem die 1931 und 1932 in Dienst gestellten Schnelltriebwagen schon in den Bereich von 150 km/h und darüber vorgedrungen waren, ging man nun an die Erprobung von Dampflokomotiven für den Schnellverkehr. Nach Modellversuchen

im Windkanal folgten Untersuchungen an der mit einer Teilverkleidung ausgestatteten 03 154. Schon wenig später entstanden dann im Jahre 1935 die Stromlinienlokomotiven 05 001 und 002 sowie die vollverkleidete 03 193, denen ein Jahr später noch die 05 003 folgte.

Bis zu einer Serienfertigung von Dampflokomotiven für eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h sollte aber doch noch einige

Zeit vergehen, zumal sich die Fachleute noch nicht einig waren, ob eine Zwei- oder Dreizylinderlok in Auftrag gegeben werden sollte. Ein 1938 erarbeitetes Beschaffungsprogramm für die Zeit von 1939 bis 1943 sah dann aber den Bau von 400 Lokomotiven der neuen Baureihe 01¹⁰ vor, die ein Dreizylinder-Triebwerk erhalten sollten. Im März 1939 erteilte die Hauptverwaltung schließlich den Auftrag für die Fertigung von 205 Maschi-

Bild 2: Der E 579 (Heidelberg – Würzburg) wurde im Sommerfahrplan 1961 planmäßig mit Lokomotiven der Baureihe 01.10 bespannt. In Lauda wurde die 01 1094 mit diesem Eilzug abgelichtet.
Foto: A. Schöppner





Bild 3: Die 011 072, in Rheine aufgenommen, gehörte zu den letzten Exemplaren der ab 1968 als Baureihe 011 bezeichneten kohlegefeuerten Lokomotiven der Baureihe 01.10. Foto: U. Geum

nen, die in sechs Baulosen von der Berliner Maschinenbau AG, vorm. Louis Schwartzkopff sowie von Krupp, Henschel und von Krauss-Maffei geliefert werden sollten. Die Baumusterlokomotive 01 1001 der BMAG konnte am 29.08.1939 abgenommen werden. Bis zur Indienststellung der Serienlokomotiven im Jahre 1940 hatte der Zweite Weltkrieg andere Akzente gesetzt, die zur Stornierung der meisten Bestellungen führten. So blieb es beim Bau von nur 54 Serienfahrzeugen mit den Betriebsnummern 01 1052 bis 1105, die alle von der Berliner Maschinenbau AG geliefert wurden.

Das Erliegen des Schnellverkehrs und die Ausweitung der Kriegshandlungen unterbanden den vorgesehenen Einsatz der eleganten Kolosse. Bereits im Jahre 1943 mußten die ersten Lokomotiven mit Schäden abgestellt werden, die sie bei Bombenangriffen und durch Tieffliegerbeschuß erhalten hatten. Die Ausbesserungswerke, längst auch schon Ziele der Alliierten, waren nicht mehr in der Lage, die Schäden an den Lokomotiven zu beheben. Die Maschinen blieben abgestellt und wurden allmählich ihrer Verkleidung beraubt. Die betriebsfähigen Fahrzeuge in Sachsen und in Oberschlesien konn-

ten 1944 noch in den Nordwesten des Deutschen Reiches zurückgeführt werden, wurden dann aber ebenfalls abgestellt und waren der Demontage und der Verrottung preisgegeben. Jahre vergingen, und erst 1948 entschloß man sich, die Baureihe 01¹⁰ wieder in den Unterhaltungsbestand aufzunehmen. Die erforderliche Hauptausbesserung wurde in den Jahren 1949 und 1950 durchgeführt. Für die 01 1067 gab es keine Rettung mehr; sie war bereits einer Ausmusterungsverfügung zum Opfer gefallen. Bis zur Ausbesserung, bei der die Reste der Stromlinienverkleidung entfernt wurden, lie-

Bild 4: Die 01 1054 wurde 1939 von der Berliner Maschinenbau AG an die Deutsche Reichsbahn geliefert und am 27. Februar 1940 abgenommen. Anschließend war sie beim Bw Leipzig West beheimatet. Zuletzt war sie in Rheine stationiert. Foto: A. Schöppner





Bild 5: Der Ölbehälter der fünfachsigen Tender hat ein Fassungsvermögen von 13 m³. Insgesamt wurden 34 Maschinen der Baureihe 01.10 mit einer Ölfeuerung ausgerüstet. Foto: U. Geum



Bild 6: In den mächtigen Tendern konnte 38 m³ Wasser mitgeführt werden. Foto: H. Obermayer

fen die Lokomotiven in einem reichlich desolaten Zustand und erweckten nicht selten den Eindruck fahrender Schrotthaufen. Die instand gesetzten Lokomotiven behielten ihre im oberen Bereich abgeflachten Rauchkammertüren. Nur die Maschinen 01 1087 und 1101 hatten runde Rauchkammertüren erhalten. Im Sommer des Jahres 1950 befanden sich alle 54 Lokomotiven wieder im Einsatz. Sie waren in folgenden vier Bahnbetriebswerken beheimatet:

Bw Bebra:

01 1052, 1063, 1070, 1071, 1972, 1077, 1081, 1082, 1084, 1085, 1086, 1087, 1090, 1093, 1094.

Bw Hagen-Eckesey:

01 1060, 1061, 1064, 1065, 1066, 1068, 1069, 1073, 1074, 1075, 1076, 1078, 1079, 1080, 1083, 1088, 1089, 1091, 1092.

Bw Kassel:

01 1062, 1095, 1096, 1097, 1098, 1099, 1100, 1101, 1102, 1103, 1104, 1105.

Bw Paderborn:

01 1001, 1053, 1054, 1055, 1056, 1057, 1058, 1059.

Bild 7: Detailstudie des Triebwerkes einer 01.10. Neben dem Treibraddurchmesser von 2000 mm fallen die großen Scherenbremsen besonders auf. Die Ersatzkessel erhielten keine Sanddome. Deshalb wurden bei der 012 054 die Sandbehälter zwischen Umlauf und Kessel angebracht. Foto: A. Schöppner

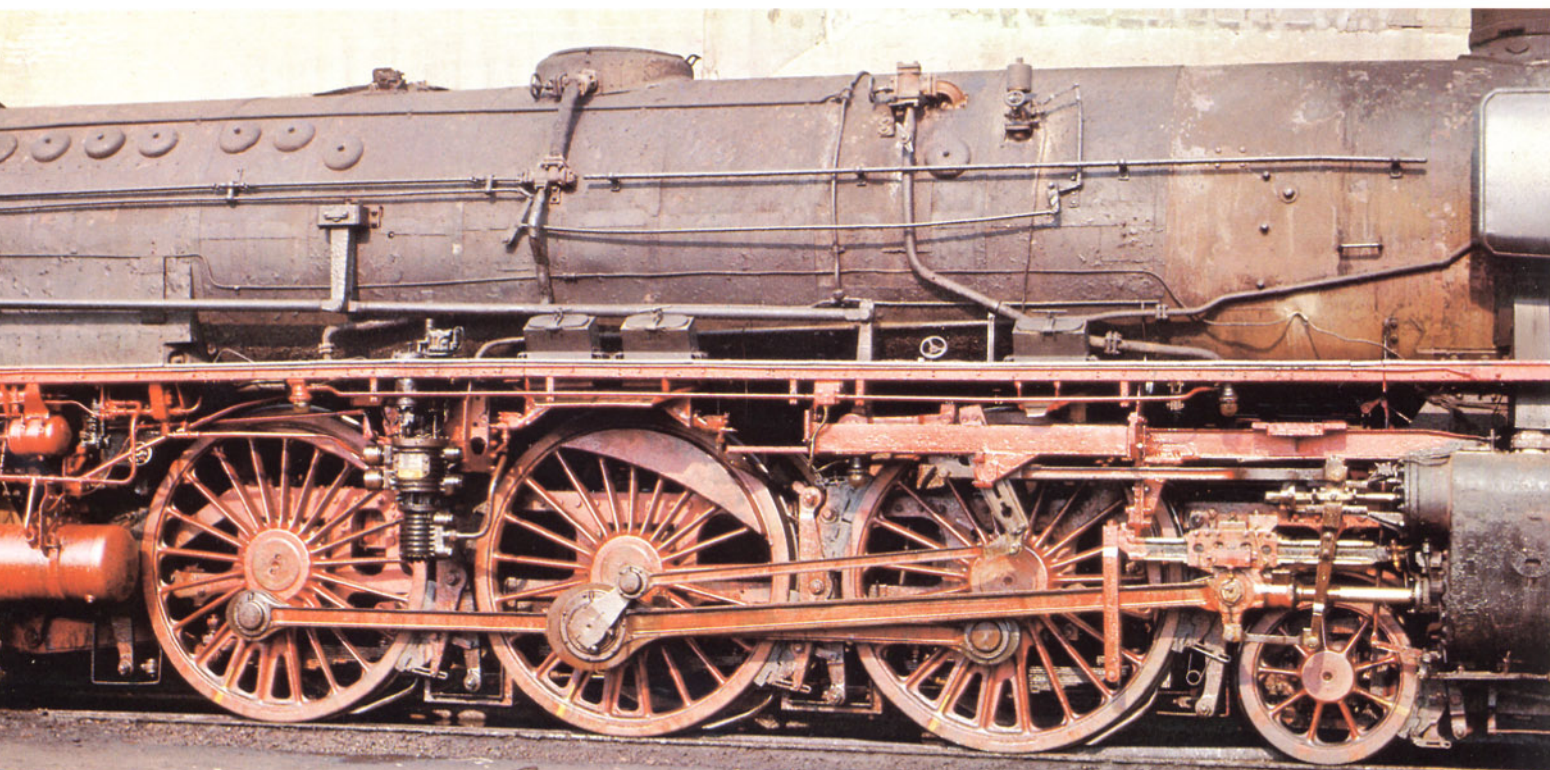




Bild 8: "Dampflokparade" im Bw Rheine am 17. September 1973 (v.l.n.r.): 042 363, 012 066 und 043 364.

Foto: A. Schöppner

Zu Beginn des Jahres 1952 gelangten acht Maschinen vorübergehend zum Bw Offenburg. Ab 1955 wurde dann aber das Bw Osnabrück Hbf zu einer Hochburg der Baureihe 01¹⁰. Inzwischen hatten sich neue Schwierigkeiten ergeben: Bei den meisten Lokomotiven zeigten sich Risse im Bereich der Stehkessel, die kostspielige Reparaturen erwarten ließen. Nach Abwägung aller Möglichkeiten entschloß sich die Deutsche Bundes-

bahn zum Einbau neuer Kessel. Den Auftrag zur Entwicklung und Fertigung der Ersatzkessel hatte Henschel & Sohn in Kassel erhalten; der Einbau erfolgte am 1953 im AW Braunschweig. Bei der Konstruktion der

Die höchste Ordnungsnummer ihrer Baureihe hatte die 012 105. Im September 1972 war sie in Hamburg-Altona beheimatet.

Foto: H. Obermayer





Bild 10: Anlässlich einer Sonderfahrt am 15. Juni 1975 kamen die 012 061 und die 023 019 auch ins Bw Nürnberg Rbf.

Foto: U. Geum

neuen Kessel war auf Sanddome verzichtet worden. Die Lokomotiven erhielten dafür an jeder Seite zwei senkrecht auf dem Umlauf stehende Sandkästen. Erst später wurden die Sandbehälter schräg zwischen Umlauf und Kessel angeordnet. Zunächst liefen alle Lokomotiven der Baureihe 01¹⁰ noch mit den fünfschigen Kohle-

tendern der Bauart 2'3 T 38. Zusammen mit dem neuen Kessel hatte die 01 1100 aber schon im Jahre 1956 eine Ölfeuerung erhalten. Der Tender war umgebaut und mit einem Ölbehälter ausgestattet worden, der ein Fassungsvermögen von 10 m³ aufwies. Positive Ergebnisse bei der Betriebserprobung veranlaßten das Bundesbahn-Zentral-

amt Minden im Jahre 1957, den Umbau weiterer Lokomotiven zu empfehlen und zu verfügen. Ausgewählt wurden 33 Fahrzeuge, die in den Jahren 1957 und 1958 bei Henschel in Kassel umgerüstet wurden. Um den Aktionsradius zu vergrößern, hatten die Ölbehälter nun ein Fassungsvermögen von 13 m³ erhalten. Ein entsprechender Umbau

Bild 11: Im Winterfahrplan 1974/75 waren die Lokomotiven der Baureihe 012 letztmals eingesetzt. Zu ihren Aufgaben zählte auch die Beförderung des D 715 von Rheine nach Emden. Die Aufnahme entstand am 10. Dezember 1974 bei Lathen.

Foto: A. Schöppner





Bild 12: Unter gewaltigen Auspuffschlägen verläßt die 012 061 mit einem D-Zug am Haken den Bahnhof Emden (26. April 1974).

Foto: U. Geum

erfolgte danach auch beim Tender der 01 1100. Zunächst verfügten die Tender nur über zwei Einfüllöffnungen auf der Decke der Ölbehälter, die Betankung mußte über einen Ölgalgen erfolgen. Im Jahre 1960 wurden noch zusätzliche Einfüllrohre rechts und links über dem hinteren Pufferträger angebracht. Nach dem Umbau auf Ölfeuerung ergab sich am Ende des Jahres 1958 folgende Beheimatung der 34 ölgefeuerten und der 20 kohlegefeuerten Lokomotiven der Baureihe 01¹⁰:

Bw Bebra:

01 1052, 1061, 1070, 1071, 1072, 1077, 1081, 1082, 1084, 1085, 1100, 1101, 1102, 1103, 1104, 1105.

Bw Kassel:

01 1053, 1056, 1062, 1086, 1087, 1090, 1093, 1094, 1095, 1096, 1097, 1098, 1099.

Bw Osnabrück Hbf:

01 1001, 1054, 1055, 1057, 1058, 1059, 1060, 1063, 1064, 1065, 1066, 1068, 1069, 1073, 1074, 1075, 1076, 1078, 1079, 1080, 1083, 1088, 1089, 1091, 1092.

(Die kursiv gesetzten Ordnungsnummern weisen die kohlegefeuerten Lokomotiven aus.)

Im Jahre 1963 verlor Bebra seine 01¹⁰ an Osnabrück und Kassel. Vier Jahre später tauchten dann die ersten Öllokomotiven im Bw Hamburg-Altona auf. Die meisten kohlegefeuerten Maschinen fanden im Bw Rheine eine neue Heimat. Die Hamburger Maschinen waren hauptsächlich im Schnellzugdienst nach Westerland auf der Insel Sylt eingesetzt, die Rheiner Maschinen verkehrten im Emsland bis nach Emden und Nord-

deich.

Als am 1. Januar 1968 der neue Nummernplan der DB in Kraft trat, waren die Bestände noch unangetastet. Von nun an fuhren die kohlegefeuerten Fahrzeuge mit der Bau-

reihenbezeichnung 011 und die Lokomotiven mit Ölfeuerung als Baureihe 012. Bei der Umzeichnung wurden die letzten drei Ziffern der Ordnungsnummer unverändert übernommen. Nach der amtlichen Bestandsliste

Bild 13: Die 012 066 wurde bis zum 31. Mai 1972 vom Bw Rheine aus eingesetzt. Sie befindet sich jetzt im Besitz der Ulmer Eisenbahnfreunde und kommt bei Sondereinfahrten zum Einsatz.

Foto: U. Geum





Bild 14: An der Emslandstrecke bei Papenburg gelang dem Fotografen diese Aufnahme. Zuglokomotive des D 1338 ist am 18. September 1973 die 012 082.

Foto: A. Schöppner

ergab sich folgende Verteilung der Lokomotiven:

Bw Kassel:

011 062, 087.

Bw Minden:

011 090.

Bw Rheine:

011 053, 056, 065, 069, 070, 072, 078, 083, 086, 091, 093, 094, 095, 096, 097, 098, 099.

Bw Hamburg-Altona:

012 001, 061, 081, 084, 092, 100, 101, 102, 103, 104, 105.

Bw Osnabrück Hbf:

012 052, 054, 055, 057, 058, 059, 060, 063, 064, 066, 068, 071, 073, 074, 075, 076, 077, 079, 080, 082, 085, 088, 089.

Bis Ende September 1968 war der Hamburger Bestand schließlich auf 21 Maschinen

der Baureihe 012 angewachsen. Die ersten z-Stellungen in der Hansestadt Hamburg erfolgten in den Jahren 1971 und 1972. Die anderen Lokomotiven wurden an das Bw Rheine abgegeben. Dort hatte sich der Einsatzbestand bis zum 31.12.1972 geradezu drastisch verringert. Neben einem letzten Exemplar der Reihe 011 waren nur noch 16 Maschinen der Baureihe 012 als betriebs-

Bild 15: Auf der Strecke Emden – Norddeich ist die 012 075 mit einem kurzen, aus Umbauwagen gebildeten Personenzug unweit von Norddeich unterwegs.

Foto: U. Geum





Bild 16: Die 01 1100, eine der betriebsfähigen Museumslokomotiven der Deutschen Bundesbahn, führt am 7. August 1988 einen Sonderzug von Frankfurt nach Braunschweig (bei Frankfurt-Eschersheim).
Foto: P. Bäuchle

fähig registriert. Ende 1973 fuhren noch zwölf ölgefeuerte Lokomotiven von Rheine aus, und ein Jahr später zählten nur noch acht Maschinen zum Einsatzbestand. Der 31. Mai 1975 brachte dann das Ende für die letzten sieben schwarzen Kolosse. Dies waren die Lokomotiven 012 055, 061, 063, 066, 075, 081, 100. Einige der Maschinen hatten bis zu diesem Zeitpunkt schon mehr als

vier Millionen km zurückgelegt. Im Gegensatz zu privaten Vereinigungen zeigte die Deutsche Bundesbahn kein Interesse an der Erhaltung einer Maschine. Erst als es darum ging, einige betriebsfähige Dampflokomotiven für das große Jubiläum im Dezember 1985 bereitzustellen, erwarb die DB die 012 100 von einem Schrotthändler zurück und ließ sie im AW Offenburg wieder

instand setzen. Seitdem wird die Lok, nun wieder als 01 1100 gekennzeichnet, bei zahlreichen Sonderfahrten eingesetzt. Als Denkmals- und Museumslokomotiven sind, z. T. betriebsfähig, folgende Maschinen erhalten geblieben: 01 1056, 1061, 1063, 1066, 1075, 1081, 1082, 1100, 1102 und 1104. **HO**

Bild 17: Der Sonderzug (Westerland – Rendsburg – Hamburg) mit dem literarischen Namen "Schimmelreiter" wird am 12. Juni 1988 von der 01 1100 befördert. Die Aufnahme zeigt den Zug bei Rendsburg auf der Brücke über den Nord-Ostsee-Kanal.
Foto: P. Bäuchle



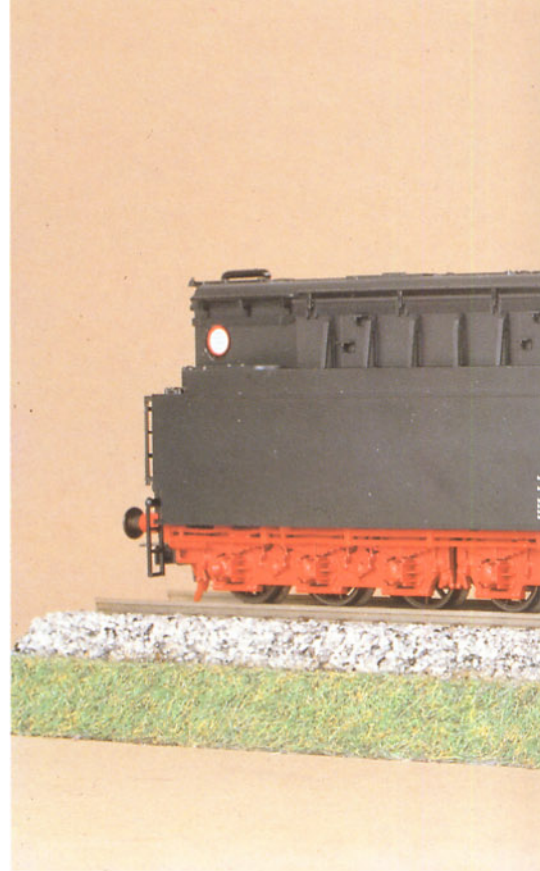
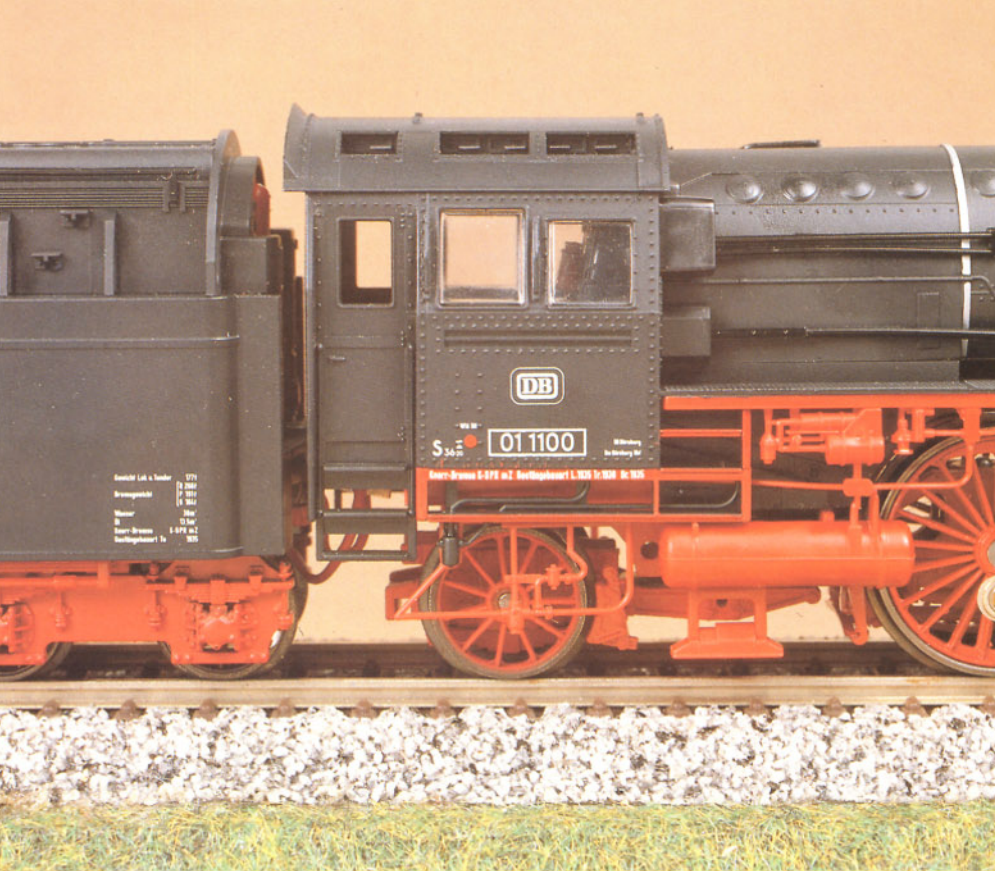


Bild 1 (links oben): Dieses Foto läßt eine Vielzahl der feinen Einzelteile erkennen und zeigt die aktuelle Beschriftung mit dem DB-Emblem in der richtigen Größe.



Die ölgefeuerte Liliput in der

Schon kurze Zeit nach dem Erscheinen der kohlegefeuerten 01¹⁰ gelangte die Lok mit Öltender zur Auslieferung, die Liliput in der Baugröße H0 geschaffen hatte. Sorgfältig verpackt und durch einen besonderen Transportrahmen aus Kunststoff geschützt, hat die Lok den weiten Weg von Wien auf den Tisch der Redaktion unbeschädigt überstanden.

Die vollständige und korrekte Beschriftung mit dem nun maßstäblichen DB-Emblem und den schmückenden silbernen Kesselringen weist das Modell als Museumsmaschine der Deutschen Bundesbahn aus. Das Modell hat neue Windleitbleche erhalten, entspricht ansonsten in der reichhaltigen Detaillierung und in der technischen Ausstattung der schon vorgestellten Kohlelok. Sämtliche Leitungen und Armaturen am Kessel wurden bereits beim Hersteller montiert. Bei diesen Teilen stört der Glanz des besonders elastischen Materials etwas. Vom Erwerber anzubringen sind noch die Griffstangen auf dem Umlauf, die Leitungsimitationen unter dem Führerhaus, die Klappenbetätigung und die Leitern an der Tenderrückseite. Hierbei empfiehlt sich, die Kunststoffteile mit einem geeigneten Schnellkleber zu fixieren, da sie sonst recht schnell verlorengehen. Einen besseren Halt haben die Bremsschläuche, die Kupplungs-



Bild 3 (Mitte links): Der hervorragend ausgeführte Öltender der 01 1100 weist eine bemerkenswert gute Detaillierung auf.

Bild 4: Der gelungene Öltender – diesmal von der Frontseite her aufgenommen – mit dem Feuerlöscher und der neuen stromführenden Kurzkupplung.

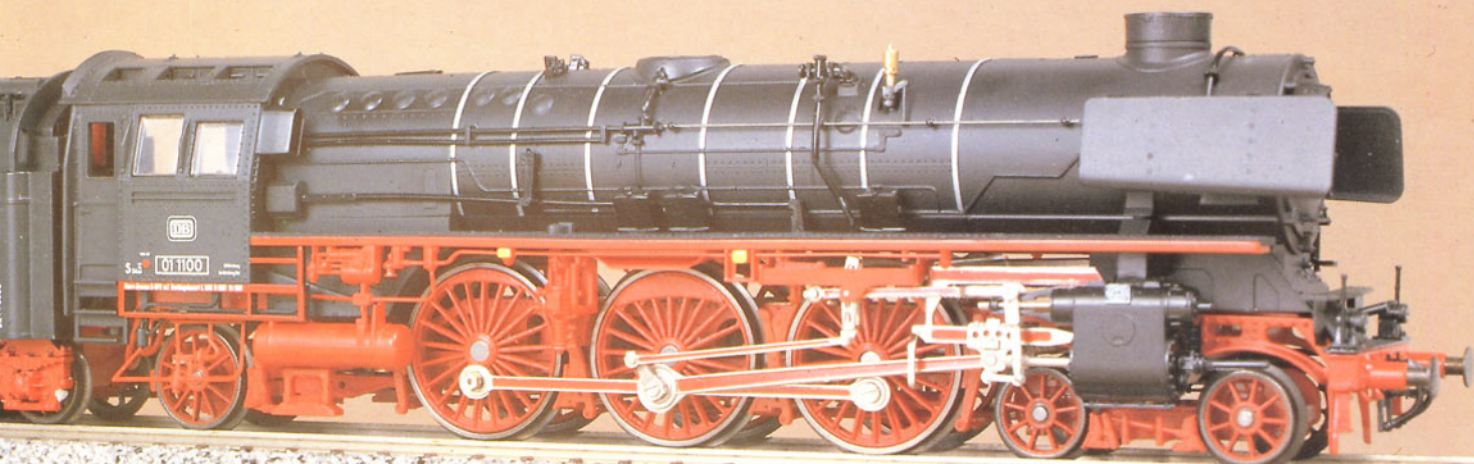


Bild 2: Die ölgefeuerte 01 1100 von Liliput in der Baugröße H0. Dieses Modell mit den blanken Kesselringen entspricht der Museumslok der Deutschen Bundesbahn.

Die 01 1100 von Liliput in der Baugröße H0

Imitationen und die Kolbenstangenschutzrohre, deren Paßzapfen jetzt die richtige Länge aufweisen. Auch das Trittblech vor der Rauchkammer sitzt in der richtigen Höhe. Dieses Teil war bei der Kohlelok falsch montiert worden und gab Anlaß zu unberechtigter Kritik. Im Gegensatz zu dem nicht ganz korrekten Führerhaus mit der etwas zu breiten Tür vermag der Öltender in seiner sehr guten Ausführung zu überzeugen. Der darunter verborgene Antrieb mit großer Schwungmasse ist wirklich keine technische Neuheit, aber recht solide und robust aus bewährten Teilen gefertigt. Liliput hat damit bewiesen, daß man auch ohne teure Komponenten die Forderungen anspruchsvoller Modellbahner erfüllen kann. Über die enorme Zugkraft und die Laufruhe braucht man gar nicht zu reden; diese Eigenschaften wurden schon gebührend gewürdigt. Abgesehen von einigen kleinen Schwächen, auf die wir bereits bei unserer Beurteilung der Lok mit Kohletender in der Ausgabe 7/1988 des Eisenbahn-Journals hingewiesen haben, hat Liliput mit der Baureihe 01¹⁰ Öl ein attraktives, aber auch recht kostspieliges Modell geschaffen. Vor dem Erwerb lohnt sich in jedem Fall ein Preisvergleich der verschiedenen Anbieter. Ein knapper Hunderter läßt sich eventuell schon sparen!

H0

Bild 5 (Mitte rechts): Der Bühler-Standardmotor mit der großen Schwungmasse und dem robusten Getriebe im Tender der 01 1100.

Bild 6: Blick auf die Frontpartie mit dem korrekt angeordneten Trittblech vor der Rauchkammer und dem Schornsteinaufsatz. **Alle Fotos: H. Obermayer**

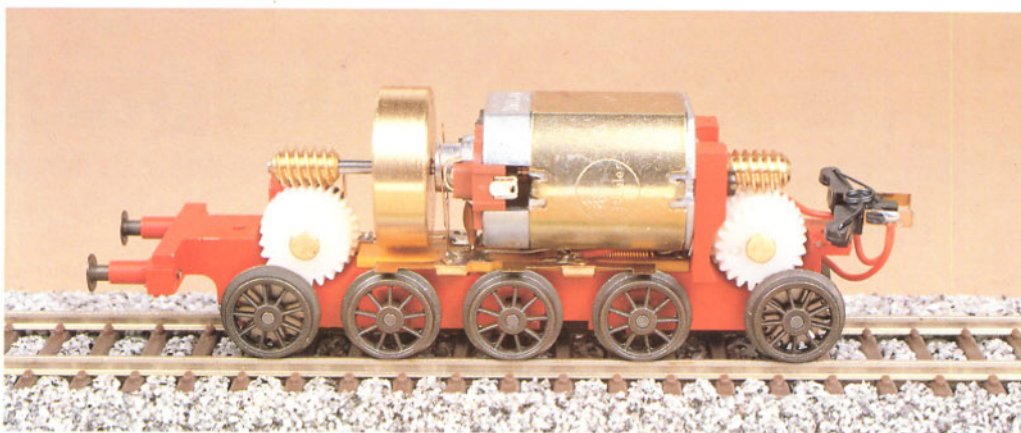




Bild 1: Die neue Berglokomotive HGe 4/4 II 1952 der meterspurigen Brünigbahn ist am 18. August 1988 mit einem Regionalzug in der Nähe von Sarnen unterwegs. Das Ziel der Fahrt ist Luzern.
Foto: K. Eckert

100 Jahre Brünigbahn

Einzige Schmalspurbahn der SBB verbindet Luzern mit Interlaken

Bild 3 (rechte Seite): Auf der Südrampe befinden sich drei für die Brünigbahn typische Eisenbrücken. Die HGe 4/4 II 1952 fährt mit ihrem Zug talwärts in Richtung Meiringen (8. November 1987).
Foto: D. Hansmann

Bild 2: Hinter der Kreuzungsstation Käppeli, auf der Nordrampe des Brünig, zieht die alte Berglokomotive HGe 4/4 I 1992 langsam einen Schnellzug bergauf.

Foto: K. Eckert







Bild 4: Kurz vor der Bergstation am Brünigpaß wurde diese HG 2/2 aufgenommen.
Foto: Sammlung Eisenhuth

Am 13. Juni 1888 wurde die Strecke Alpnachstad – Meiringen der schmalspurigen (Meter-spur) Brünigbahn eröffnet. Diese im gemischten Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb ausgeführte Bahn erfreut sich seitdem – besonders während der Sommermonate – regen Zuspruchs zahlreicher Touristen. Da die Bahn über den Brünig zudem in einer überaus reizvollen Landschaft liegt, ist ihre Geschichte seit fast einem Jahrhundert eng mit dem Wort "Erfolg" verbunden.

Die Baugeschichte

Ehe der erste Spatenstich getan werden konnte, waren verkehrspolitische Querelen unter den Eidgenossen an der Tagesordnung. "Brünig oder Gotthard" hießen lange Zeit die Alternativen, die Mitte des letzten Jahrhunderts heftig diskutiert wurden. Erst eine nachdrückliche Rede des Altbundesrates Jakob Stämpfli, die er während einer Sitzung des Berner Großen Rates am 24. Januar 1866 gehalten hatte, führte zu einer Vorentscheidung. "Sind wir bloß Berner und

nicht auch Schweizer?", fragte er die Versammelten, denn bei einer Verwirklichung des Brünig-Grimsel-Projektes würde das Tessin ohne Bahnanbindung bleiben. Die vor allem im Touristenzentrum Interlaken bis zuletzt gehegte Hoffnung, die Brünigbahn könne als große europäische Alpentransversale errichtet werden, schwand dahin. Von nun an strebte man eine West-Ost-Transitlinie an, um das Berner Oberland mit dem Vierwaldstätter See zu verbinden. Eine eisenbahntechnische Pionierleistung war der Auslöser für neue Ideen: 1871 wurde bei der Vitznau-Rigi-Bahn ein Zahnradsystem (Riggenbach) im Betrieb erprobt. Es dauerte dann aber noch einige Jahre, bis die Ingenieure Gottlieb Ott und Oliver Zschokke, die mit Riggenbach bei der Vitznau-Rigi-Bahn zusammengearbeitet hatten, ein bis dahin einmaliges Konzept vorlegten. Die Talstrecken Luzern – Giswil und Meiringen – Interlaken sollten mit einer maximalen Steigung von 18 ‰ im reinen Adhäsionsbetrieb befahren werden; für die Bergstrecke Giswil – Brünig – Meiringen war

ein gemischter Adhäsions-Zahnradbetrieb (maximale Steigung 121 ‰) geplant! Dabei sahen die beiden Ingenieure eine Spurweite von 1000 mm vor. Bereits 1881 – nur ein Jahr später – stimmte ein "Erweitertes Brünigbahn-Comité" der Realisierung des Projektes von Ott/Zschokke zu.

Im Oktober 1886 wurde ein Konsortium gegründet, das am 13. Dezember des gleichen Jahres die erteilte Brünigbahnkonzession der Jura-Bern-Luzern-Bahn (JBL) übertrug. Diese verpflichtete sich, bis zum 1. Mai 1888 die Strecke Alpnachstad – Brünig – Brienz fertigzustellen. Trotz einiger Schwierigkeiten wurde die vorgegebene Frist nur um sechs Wochen überschritten. Wegen der Anbindung an den Verkehrsknotenpunkt Luzern war die Realisierung des zweiten Teilstückes Alpnachstad – Luzern dringend erforderlich geworden. Bei der Ausführung dieser Strecke erwies sich der Bau des Loppertunnels (1186 m) als ziemlich kostenintensiv. Am 1. Juni 1889 fand die feierliche Eröffnung des zweiten Teilstückes statt. Die Fahrzeit von Luzern nach Brienz (mit dem Zug) und weiter mit dem Schiff nach Interlaken betrug jetzt fünf Stunden und sieben Minuten.

Zwischenzeitlich fusionierte die JBL mit der Jura-Simplon-Bahn (1890), und 1903 wurde die Brünigbahn verstaatlicht und den SBB unterstellt. An der Planung des fehlenden Teilstückes von Brienz nach Interlaken Ost schieden sich dann wieder die Geister. Denn mit der "Brienzerbahn" wollten die Berner auf jeden Fall eine normalspurige Bahn errichten. Nach langem Ringen konnte schließlich ein Kompromiß gefunden werden. Man baute die Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 1000 mm, führte jedoch das Lichtraumprofil entsprechend den Vorgaben für die Normalspur aus. Schließlich hofften die Berner, irgendwann doch noch einmal eine Bahn mit einer Spurweite von

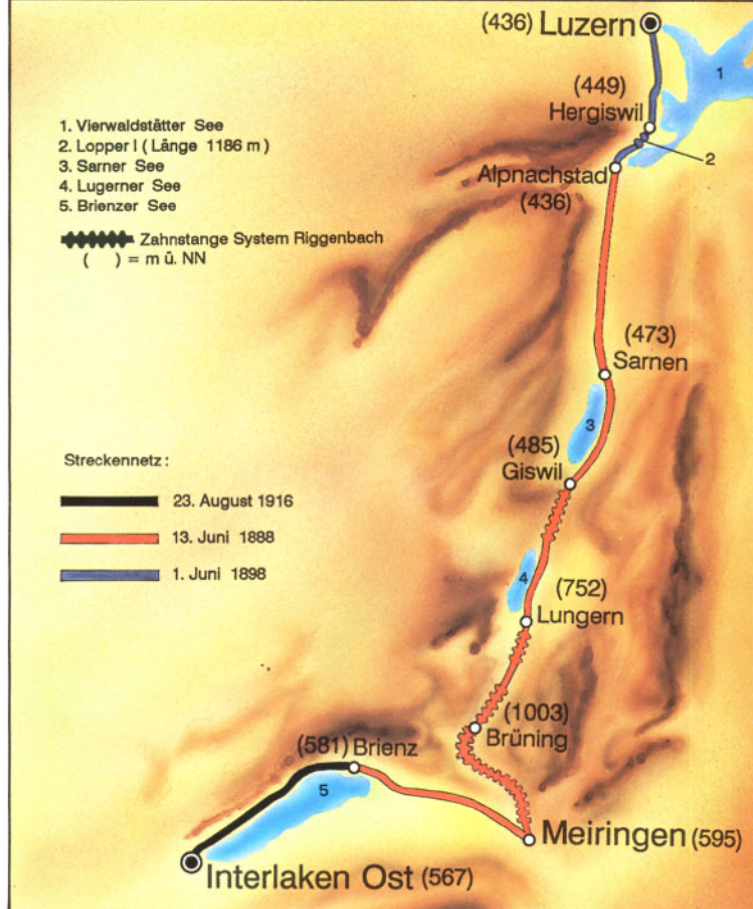
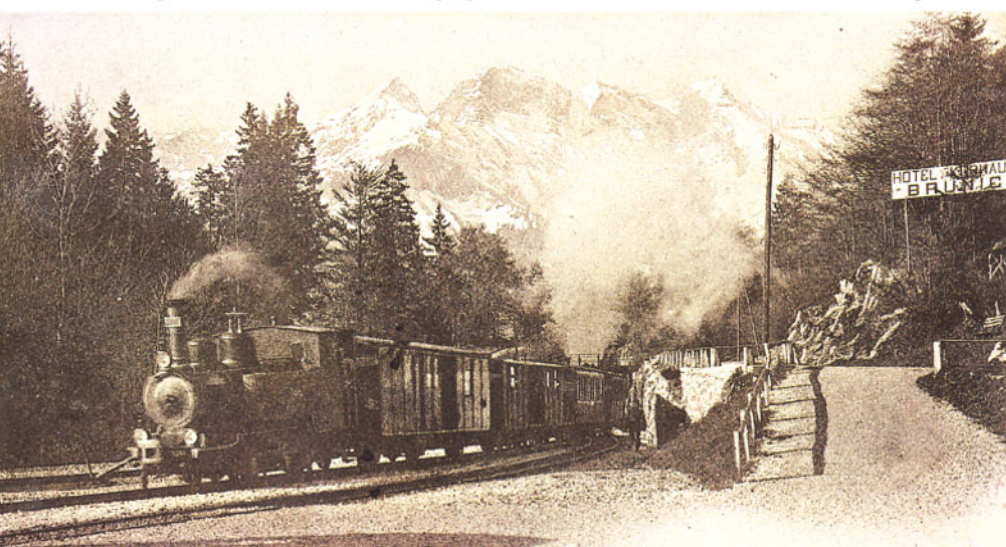


Bild 5: Streckenführung der Brünigbahn (ohne Maßstab).

Zeichnung: G. Voigt

Bild 6: Sehr gut erkennt man hier die 60-‰-Neigung des Kessels der HG 2/2.

Foto: Sammlung Eisenhuth



1435 mm betreiben zu können. Am 23. August 1916 wurde dann auch dieses letzte Teilstück seiner Bestimmung übergeben. Damit bestand endlich eine durchgehende Verbindung von Luzern nach Interlaken (74 km).

Die Elektrifizierung der Brünigbahn

Während der Kriegsjahre 1914/18 bemühten sich die SBB, vor allem solche Strecken zu elektrifizieren, die bei der knappen Kohlenversorgung eine sinnvollere Einsparung erwarten ließen als bei der Bahn über den Brünig. Ein anderer Grund, hier zunächst einmal alles beim alten zu belassen, war das Ausbleiben der Touristen. Als 1926 noch eine Dampflokomotive (HG 3/3 1068) für den Bergdienst beschafft wurde, zeigte dies deutlich, daß mit einer baldigen Elektrifizierung nicht zu rechnen war. Nach langen Diskussionen wurde im März 1940 endlich mit den Arbeiten im Rahmen des "Vierten Elektrifizierungsprogrammes" SBB begonnen. Bereits am 18. November 1941, konnte zwischen Luzern und Meiringen der elektrische Betrieb aufgenommen werden. Weihnachten 1942 war dann auch der Streckenabschnitt Meiringen – Interlaken Ost mit dem Fahrdrabt überspannt; er wird mit Einphasenwechselstrom gespeist.

Die Triebfahrzeuge der Brünigbahn

Aufgrund der schwierigen Streckenführung mußten Lokomotiven entwickelt werden, für die es noch kein Vorbild gab. Zudem waren zwei unterschiedlich ausgelegte Typen für den Berg- und den Taldienst erforderlich. Die ersten Maschinen wurden von der JBL-Bahn in Dienst gestellt: sechs Adhäsionslokomotiven G 3 und acht Bzt-Zahnradlokomotiven HG 2. Später beschaffte die JS-Bahn weitere Loks, so daß die SBB bei der Verstaatlichung folgende, nun umgezeichnete Triebfahrzeuge in ihren Bestand übernehmen konnte: 10 G 3/3 (101 – 110) und 13 HG 2/2 (1001 – 1013). Die Tallokomotiven G 3 waren einfache, dreifach gekuppelte Maschinen mit einem Dienstgewicht von 24,5 t. Ihre



Bild 7: Eine der ab 1905 in Dienst gestellten Berglokomotiven HG 3/3 hat gerade den Bahnhof Brünig-Hasliberg erreicht. Die Aufnahme dürfte um 1919 entstanden sein. Foto: Sammlung Eisenhuth



Bild 8: Weit oberhalb von Lungern wurde eine HG 3/3 auf der Bergfahrt im Bild festgehalten. Foto: Sammlung Eisenhuth

Höchstgeschwindigkeit lag bei 45 km/h. Die Berglokomotiven HG 2/2 erhielten einen Kessel mit einer Neigung von 60 ‰, was der mittleren Streckenneigung entsprach. Da die Konstruktion und der Antrieb einfach ausgelegt waren, konnten Adhäsions- und Zahnradantrieb nicht getrennt voneinander

bedient werden. Die Folge war ein hoher Kohleverbrauch, da auch im Adhäsionsbetrieb auf den gemischt gebauten Bergstrecken der Zahnradantrieb leer mitlief. Die zwischen 22,8 t und 23,6 t schweren Lokomotiven schieden bis zum Jahre 1918 aus dem Betriebsdienst am Brünig aus.

Bild 9: Auf der einst im Bahnhof Brünig-Hasliberg vorhandenen Drehscheibe wurde eine HG 2/2 für die Talfahrt gedreht.

Foto: Sammlung Eisenhuth





Bild 10: Der Gepäcktriebwagen Deh 4/6 903 überquert auf der Fahrt nach Meiringen soeben den 112 m langen Sägeviadukt zwischen Niederried und Riggensberg. Foto: K. Eckert

Zwischen 1905 und 1913 erhielt die Brünigbahn neue Talloks: die G 3/4 201 – 208. Im Leistungsprogramm der dreifach gekuppelten Tenderlokomotiven – mit einer als Bisselachse ausgeführten Vorlaufachse – war die Beförderung von 135 t schweren Zügen auf Strecken mit einer Steigung von 18 ‰ und einer Geschwindigkeit von 20 km/h vorgeschrieben.

Die zweite Generation der Berglokomotiven HG 3/3 1051 – 1068 wurde ab 1905 in Dienst gestellt. Der Kessel war nun waagrecht ausgeführt und die Triebwerke für Adhäsions- und Zahnradantrieb getrennt ausgelegt. Dies erforderte vom Lokführer zwar beim Einfahren in die Zahnstangenabschnitte großes „Einfühlungsvermögen“, denn das Beschleunigen des Triebzahnrades auf die Fahrgeschwindigkeit war notwendig, sorgte aber auch für einen schonenden Umgang mit den Zahnradern und -stangen. Alle Brünig-Dampflokomotiven sind von der

Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM) gebaut worden. Trotz der 1941/42 erfolgten Elektrifizierung konnten sich einige Dampflokomotiven bis 1965 „halten“. Am 15. September kam dann das definitive Aus für die „Brünig-Choli“. Erhalten geblieben ist u. a. die HG 3/3 1068 als Denkmal vor dem Bahnhof Meiringen. Im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern kann man die HG 3/3 1063 als Schnittmodell besichtigen. Sie erlaubt einen Einblick in die Technik dieser Baureihe. Die G 3/4 208, welche als einzige der insgesamt 49 Brünigdampfloks eine Heißdampflokomotive war und die HG 3/3 1067 sind betriebsfähige Museumsfahrzeuge der Ballenberg-Dampfbahn. Neben der Elektrifizierung der Brünigbahn wurden auch einige bauliche Maßnahmen an der Trasse durchgeführt. Anfänglich war auch eine Schleife bei Meiringen vorgesehen; damit wäre die Spitzkehre und das damit verbundene Umsetzen der Lokomoti-

ven entfallen. Da jedoch der Umbau der Gleisanlagen in Meiringen bis heute nicht erfolgt ist, konnten die 1941 und 1942 gelieferten Gepäcktriebwagen Deh 4/6 901 – 916 nie für die ihnen zugeordnete Funktion eingesetzt werden: Denn zusätzlich zum „Kopfmachen“ hätte das Umladen des Gepäcks einen beachtlichen Zeitverlust mit sich gebracht. Gebaut wurden die 16 Triebwagen von SLM Winterthur, der Maschinenfabrik Oerlikon, BBC (Baden) und Secheron. Die beiden äußeren der insgesamt drei kurzgekuppelten Drehgestelle sind geschweißte Adhäsionsdrehgestelle, das mittlere ist das Zahnradtriebgestell. Diese Trennung ermöglicht hohe Zugkräfte auf den Rampen und eine Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h auf den Talstrecken. Die vier Adhäsionsmotoren können beim Befahren der Zahnstangenabschnitte – mit dem Zugkraftschalter geregelt – je nach Witterung zwischen 31 % und 55 % der Leistung der beiden Zahnradmotoren erbringen.

Seit der Ablieferung der beiden Prototypen HGe 4/4 I kamen die Triebwagen nun vermehrt auf den Talstrecken zum Einsatz. Da im Adhäsionsbereich das Drehgestell mit dem Zahnradantrieb überflüssig ist, wurde es versuchsweise beim Triebwagen Deh 4/6 913 ausgebaut. Er trägt jetzt die Bezeichnung De 4/4 I 913.

Langfristig gesehen waren die Gepäcktriebwagen Deh 4/6 den in den fünfziger Jahren den zunehmenden Belastungen am Brünig nicht mehr gewachsen. Besonders in der Sommersaison mußten zahlreiche Züge mit zwei- oder sogar dreifacher Traktion geführt werden. Um Abhilfe zu schaffen, bestellten die SBB zwei Berglokomotiven, die 1954 in Betrieb genommen wurden. Sie erhielten die Bezeichnung HGe 4/4 I 1991 bzw. 1992 und können am Berg Züge bis zu 120 t befördern. Ihre Stundenleistung beträgt 1600 kW. Die vier Fahrmotoren sind als Tatzlagermotoren ausgeführt und im Drehgestell gelagert. In den Zahnstangenabschnitten unterstützen sich die beiden Antriebe; beim reinen Adhäsionsbetrieb läuft das Zahnrad leer mit. Obwohl die Lokomotiven einfach konstruiert und dadurch wartungsfreundlich sind, gibt es beim gekuppelten Adhäsions- und Zahnradantrieb häufig Probleme. Besonders die Antriebselemente werden ständig überlastet. Schäden an den Zahnradern und an den Getrieben sind die Folge. Da die HGe 4/4 I wegen ihrer geringen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nur in Ausnahmefällen auch auf den Talstrecken eingesetzt werden, sind sie seit der Ablieferung der HGe 4/4 II fast nur noch im Spitzenverkehr und als Vorspannlokomotive anzutreffen.

Dringend notwendig wurde in den achtziger Jahren die Beschaffung von leistungsfähigen Maschinen. Mit den neuen Lokomotiven sollte auf jeden Fall der umständliche Wechsel von Tal- und Berglokomotive beendet werden. Außerdem wurde gefordert, daß sie Züge am Berg mit 120 t Anhängelast bei 30 km/h und auf den Talabschnitten später mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h befördern können. In Zusammenarbeit mit einigen Privatbahnen gelang es, ein einheitliches Pflichtenheft für die neue Lokomotive zu erstellen. Da die Furka-Oberalp-Bahn (FO) dringend stärkere Zahnradlokomotiven benötigt, konnte mit dieser Privatbahn vereinbart werden, daß von den fünf

Bild 11: Während der Sommermonate wurden im Jubiläumsjahr regelmäßig Dampfzüge mit historischem Wagenmaterial zwischen Interlaken Ost und Brienz eingesetzt. Am 19. August 1988 wurde die G 3/4 208 mit ihrem Zug bei Oberried fotografiert. Foto: K. Eckert

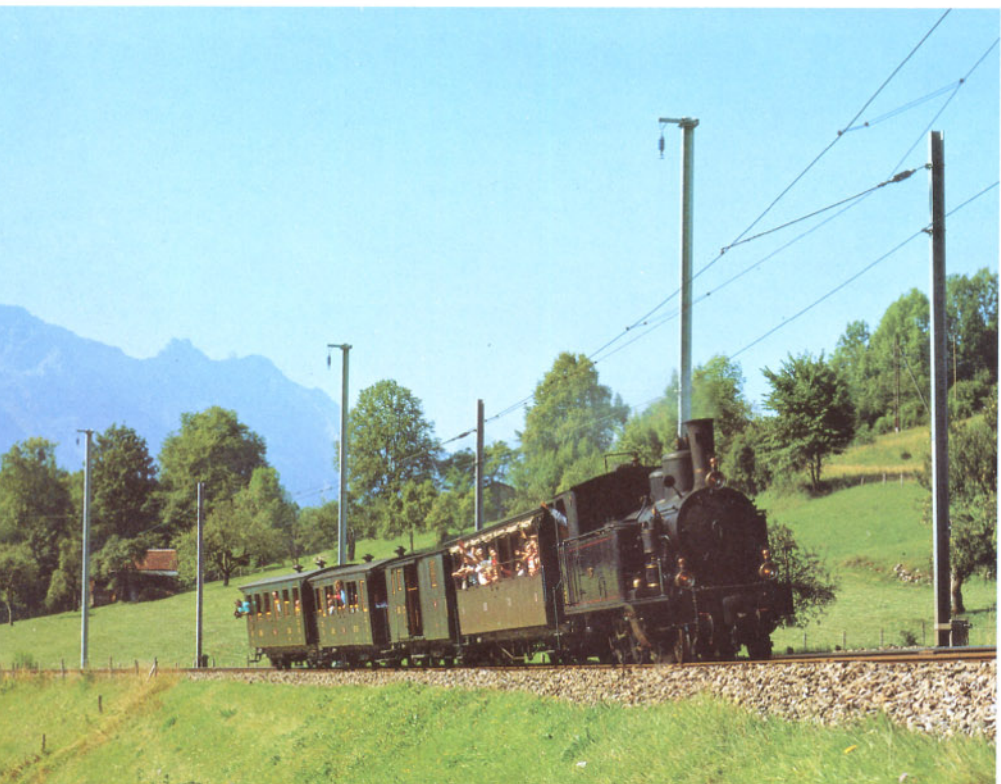




Bild 12: Das Ufer des Sarnen Sees säumen einige reizvolle Bauernhäuser. Ein Regionalzug, der von einem Gepäcktriebwagen gezogen wird, eilt seinem Ziel, der Station Giswil, entgegen.
Foto: K. Eckert

Bild 13: Noch im alten Farbschema der SBB präsentiert sich der Deh 4/6 916. In wenigen Minuten wird er den Bahnhof Lungern erreichen.

Foto: K. Eckert





Bild 14: Bei Lungern entstand diese Aufnahme. Dreifachtraktionen dieser Art – zwei Gepäcktriebwagen, vorne der Deh 4/6 904 und die HGe 4/4 II 1952 in der Mitte – entstehen im Spitzenverkehr aus betrieblichen Gründen.
Foto: K. Eckert

gebauten HGe 4/4 II die FO drei und die SBB zwei zur Erprobung erhält. Die SBB haben Ende 1986 acht Lokomotiven HGe 4/4 II 1961 – 1968 bestellt, nachdem die Prototypen mit Thyristorsteuerung und abkuppelbaren Adhäsions- und Zahnradantrieben die Anforderungen erfüllt hatten. Ihr Einsatz ist ab 1990 geplant. Da diese neuen "Bergkönige" (Stundenleistung von fast 2000 kW) über eine Fern- und Vielfachsteuerung verfügen, können im Spitzenverkehr Züge mit mehr als 120 t Gewicht in Doppeltraktion gefahren

werden. Die Reisezeit Luzern – Interlaken Ost wird dann weniger als zwei Stunden betragen.

Zukunftsperspektiven

Neben der Beschaffung moderner Triebfahrzeuge – in den neunziger Jahren sollen die alten Gepäcktriebwagen durch Pendeltriebwagen ersetzt werden – sollen bauliche Maßnahmen die Brünigbahn auch in den nächsten 100 Jahren auf Erfolgskurs steu-

ern. Dazu sind die Begradigung verschiedener Kurven bei Kerns-Kägiswil, die Unterteilungen in Blockabschnitte zwischen Hergiswil und Alpnachstad und zwischen Sarnen und Giswil notwendig. Ein zweites Streckengleis zwischen Luzern und Hergiswil ist geplant, und die Strecke zwischen Meiringen und Interlaken Ost soll doppelspurig werden. Heute ist der Umbau des Kopfbahnhofes in Meiringen zu einem Durchgangsbahnhof aktueller denn je. Denn nur auf diese Weise können die Vorgaben des Kon-

Bild 15: Nach einem Unfall wurde der Wagen AB 410 im Jubiläumsjahr 1988 zur "Brünigbar" WR 421 umgebaut.
Foto: K. Eckert



Bild 16: Nur im Sommer werden die Aussichtswagen By 881-884 auf der Bergstrecke eingesetzt. Sie sind aus vier offenen Güterwagen umgebaut worden.
Foto: K. Eckert





Bild 17: In der Nähe von Horw, am Ufer des Vierwaldstätter Sees, entstand diese Aufnahme im Juli 1987. Der Deh 4/6 908 ist mit einem Regionalzug in Richtung Luzern unterwegs.
Foto: G. Eisenhuth

zepts "Bahn 2000" eingehalten werden: Schnellzüge im Stundentakt zwischen Luzern und Interlaken Ost sowie eine Verdichtung des Regionalverkehrs auf den Talstrecken. Besonders wichtig wäre die Verwirklichung des folgenden Projekts: Das vorhandene Normalspurgleis zwischen Interlaken Ost und Zweisimmen soll um eine dritte Schiene ergänzt werden. Damit wäre die Brünigbahn mit der Montreux – Berner

Oberland-Bahn verbunden! Dem Tourismus- und Ausflugsverkehr würde dies völlig neue Perspektiven eröffnen.

Wünschen wir der Brünigbahn und den Verantwortlichen bei den SBB weiterhin eine glückliche Hand, denn eine Fahrt über den Brünig soll auch im nächsten Jahrhundert zu einem unvergeßlichen Erlebnis werden.

Klaus Eckert

Literaturangaben: Claude Jeanmaire: Die schmalspurige Brünigbahn (SBB), Villigen 1982

SBB (Hrsg.): Die Depotwerkstätte Meiringen, Meiringen 1983

Schweizer Eisenbahn Revue: Sonderausgabe "Bahn 2000", November 1987

H. W. Thomen: Brünigbahn elektrisch, in: Neue Zürcher Zeitung vom 21. September 1941

Hans Waldburger/Martin Senn: Die Brünigbahn, Luzern 1988

Bild 18: Der Güterverkehr wird auf der Talstrecke Meiringen – Interlaken Ost seit 1916 überwiegend im Rollschemelbetrieb abgewickelt. Dieser Güterzug wurde bei Niederried am Brienzer See im Bild festgehalten.
Foto: G. Eisenhuth





Leichte Elektrolokomotive E 41 der DB

Nachdem das Entwicklungsziel für neue Hauptbahn-Elektrolokomotiven der Deutschen Bundesbahn abgesteckt war, sollte zu Beginn der fünfziger Jahre auch eine

Elloktypen für den Nebenbahndienst konzipiert werden. Die Elektrifizierung weiterer Strecken und das Ausscheiden älterer Baureihen verlangten die Beschaffung leistungsfähiger

Lokomotiven für den leichten Dienst im Personen- und Güterverkehr. Die ersten Entwürfe sahen zunächst eine Lokomotive mit der Achsformel Bo'Bo' und einer Höchstge-





Bild 3: Mit einem Nahverkehrszug am Haken durchheilt die 141 279 am 11. Juli 1987 den nördlich von Darmstadt gelegenen Bahnhof Bickenbach (Bergstr.).

Foto: P. Bäuchle

Bild 1 (linke Seite oben): In grüner Lackierung und mit Doppellampen präsentiert sich die 141 315 vor der Kulisse der Mainmetropole Frankfurt (17. Juli 1988).

Foto: P. Bäuchle

schwindigkeit von 90 km/h bei einer Nennleistung von 1 600 kW vor. Die größte Achslast sollte den Wert von 16 t nicht überschreiten. Eine genaue Analyse des Bestandes an Elektrolokomotiven und der ihnen zugewiesenen Aufgaben ergab, daß eine neue Mehrwecklokomotive einen großen Teil der

zu erwartenden Transportaufgaben bewältigen könnte. Aufgrund dieser Erkenntnisse wurde entschieden, die neue Baureihe E 41 für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auszulegen. Die Nennleistung sollte 2 400 kW betragen.

Beim Entwurf der Lokomotive wurde berück-

sichtigt, daß möglichst viele Einheitsbauteile verwendet werden sollten. Hierzu zählten die Antriebe, die Treibradkörper, die Achslagerführungen, viele Teile der Bremsenrichtung, die vollständigen Zug- und Stoßeinrichtungen, Teile der Maschinenraumausrüstung und der Führerraumkopf samt

Bild 2 (linke Seite unten): Die 141 404 und die 141 230 sind bereits im neuen "IC-Rot" lackiert. Am 18. Juni 1988 wurden sie mit dem IC 978 "Wiesbaden-City" (Mainz – Wiesbaden) im Mainzer Hauptbahnhof fotografiert.

Foto: P. Bäuchle

Bild 4: Die 141 363 trifft Anfang der siebziger Jahre mit einem Reisezug aus Schweinfurt in Bamberg ein.

Foto: U. Geum



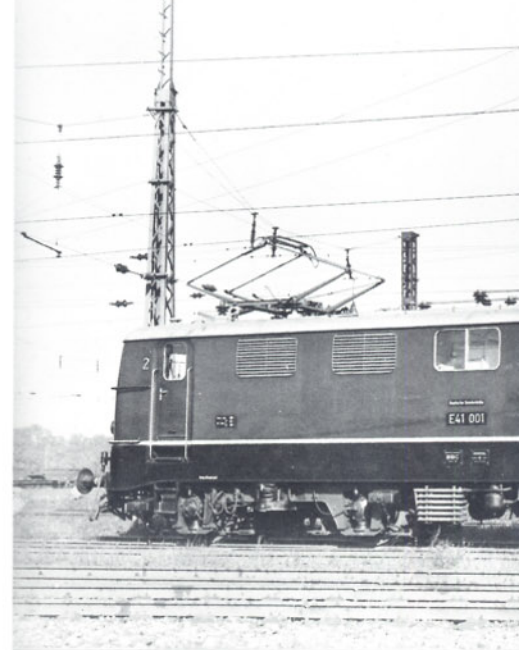
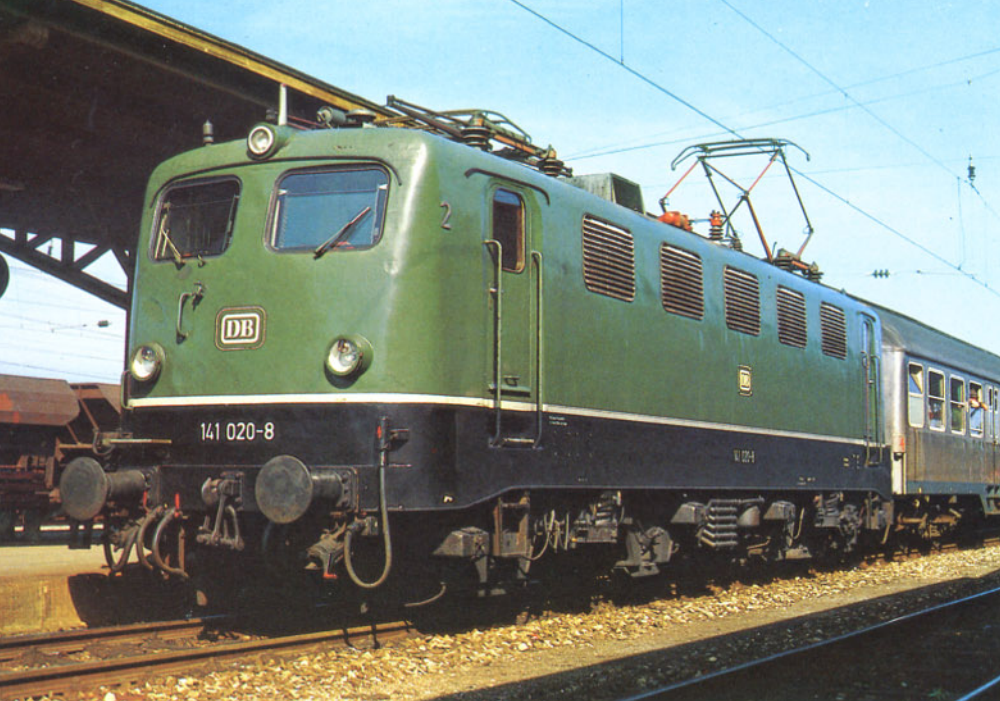


Bild 8: Kurz nach ihrer Ablieferung präsentiert sich die E 41001 am 14. Oktober 1956 dem Fotografen.
Foto: Dr. Scheingraber



Bild 6: Die höchste Ordnungsnummer erhielt die 141 451. Sie wurde ab Werk mit einer Nutzbremse ausgerüstet, was an den Dachaufbauten zu erkennen ist. Die Aufnahme entstand am 25. Juni 1984 in Osnabrück Hbf. Foto: R. Köstner

Bild 7: Im Bahnhof Benediktbeuern ist die 141 157 mit dem Nahverkehrszug 6680 von Kochel nach Tutzing eingetroffen. Das hübsche Empfangsgebäude gibt es als H0-Modell von Vollmer und Vero. Foto: A. Ritz



Bild 5 (links oben): Auf der Nebenbahn Murnau – Oberammergau werden alle Reisezüge mit der Baureihe 141 des Bw Nürnberg 1 bespannt. Diese Aufnahme der 141 020 – mit einfachen Lampen – entstand am 12. September 1986 im Bahnhof Murnau. Foto: A. Ritz

seiner Inneneinrichtung. Andere Baugruppen wie der Rahmen, die Drehgestelle und der Öltransformator wurden jedoch dem Verwendungszweck der Maschinen entsprechend bemessen.

Nach Abschluß der Vorarbeiten wurde im Herbst 1954 der Auftrag zum Bau der ersten beiden Lokomotiven der Baureihe E 41 an Henschel und BBC erteilt. Die Maschinen wurden im Jahre 1956 in Dienst gestellt. Der Beschaffungszeitraum, in dem insgesamt 451 Fahrzeuge abgeliefert wurden, erstreckte sich bis 1969. Mit der Übergabe der E 41 149 (gebaut von Henschel, Fabrik-Nr. 30 281) an die DB im Jahre 1960 verfügte sie über einen Betriebsbestand von 1000 Elektrolokomotiven. Die E 41 149 war damals entsprechend gekennzeichnet. Die letzte Lok mit der Betriebsnummer 141 451 war die erste Maschine der DB, die eine neue Nutzbremse erhielt. Hauptlieferanten der E 41 blieben Henschel und BBC, an kleineren Baulosen waren aber auch Krupp und die Elektrokonzerne AEG und SSW beteiligt. Mit einer Länge über Puffer von 15 660 mm und mit einer Dienstlast von 67,0 t ist die E 41 die leichteste und kürzeste Bauart unter den Neubau-Elektrolokomotiven der Deutschen Bundesbahn.

In ihrer Ursprungsausführung mit silbernem Dach und mit Regenrinne fuhren die Lokomotiven in blauer und grüner Lackierung, mit einfachen und mit Doppellampen. Man sah die Loks in allen Diensten, auch vor leichten Schnellzügen. Haupteinsatzgebiet der Fahrzeuge wurde dann aber der Wendezugbetrieb im Personennahverkehr. Einzelne Maschinen dienten der Erprobung von Einholm-Stromabnehmern, andere für Farbversuche am Rahmen. Inzwischen fahren auch schon Loks in den neuen Farben der DB, in "Neurot" mit dem Lätzchen und im S-Bahn-Look. Für den S-Bahn-Verkehr in Nürnberg wurden zunächst die 141 436 bis 442 im AW München-Freimann umgebaut. Die Fahrzeuge erhielten mehrlössige Bremsen, zentrale Wendezugsteuerung, Zugzielanzeiger, Hilfs-



Bild 9: Viele Lokomotiven der Baureihe 141 erhielten seit Mitte der siebziger Jahre einen Anstrich in beige/türkis. Die 141 384 wurde am 13. Dezember 1985 in Murnau aufgenommen.
Foto: A. Ritz



Bild 10: Die für den S-Bahn-Einsatz in Nürnberg umgebaute 141 436 war im Frühjahr 1987 zu Versuchsfahrten im Ruhrgebiet eingesetzt. Die Aufnahme zeigt sie im Bahnhof Hattingen (Ruhr).
Foto: C. Bohn

Bild 11: Für die "City-Bahn" im Großraum Hamburg wurden Nahverkehrswagen umgebaut. Als Zuglokomotiven kommen Maschinen der Baureihe 141 zum Einsatz. Am 11. Juni 1988 wurde die 141 414 im Bahnhof Hamburg-Harburg fotografiert.
Foto: P. Bäuchle





Bild 12: Haupteinsatzgebiet der Baureihe 141 ist der Wendezugbetrieb. Eine 141 überquert mit dem Wendezug N 6209 (Holzkirchen – Rosenheim) in der Nähe von Bad Aibling die Glonn (14. November 1980).

Foto: A. Ritz

Bild 13: Diese stimmungsvolle Nachtaufnahme von der 141 329 entstand im Bremer Hauptbahnhof.

Foto: T. Krüger





Bild 14: Obwohl die Reisezüge auf der Strecke Mittenwald – München fest in der Hand der Baureihen 111 und 140 sind, konnte man im Sommerfahrplan gelegentlich auch Lokomotiven der Baureihe 141 beobachten. Die Aufnahme vom 28. August 1987 zeigt die 141 397 mit einem Eilzug nach Garmisch-Partenkirchen; im Hintergrund sieht man das Karwendelgebirge. Foto: K. Eckert

fahrschalter zum Schließen der Türen mit Leuchtmeldezeichen und Mikrofon zur Stationsansage.

Am 30. Juni 1988 zählten noch 447 Lokomotiven der Baureihe 141 zum Einsatzbestand:

Bw Bebra	28 Stück
Bw Frankfurt (M) 1	92 Stück
Bw Hagen 1	62 Stück
Bw Hamburg 1	13 Stück
Bw Mannheim 1	36 Stück
Bw Nürnberg 1	96 Stück
Bw Saarbrücken 1	32 Stück
Bw Seelze	88 Stück

Im Laufe dieses Jahres werden voraussichtlich weitere 40 Lokomotiven ausgemustert. Ein zunehmender Verschleiß der Fahrmotoren führte in letzter Zeit zu häufigen Ausfällen der Maschinen. Um weitere Schäden zu begrenzen, wurden inzwischen bei allen Lokomotiven der Baureihe 141 die obersten vier Fahrstufen gesperrt. HO

Bild 15: Zu den ersten Lokomotiven der Baureihe 141, die ausgemustert wurden, zählt die 141 096 des Bw Frankfurt 1. Die Aufnahme der am 26. Februar 1988 ausgemusterten und einiger Bauteile beraubten Maschine entstand am 6. April 1988 im AW München-Freimann. Foto: C. Völk





Bild 16: Grüne Lackierung, ohne Regenrinne und mit Doppellampen: So präsentiert sich die 141 160 am 13. August 1984 in Oberhausen Hbf.

Foto: W. Spielkamp

Fleischmanns 141 237 in H0

Vor vielen Jahren entstand bei Märklin ein Modell der Baureihe E 41, das heute aber nicht mehr dem Stand der Technik ent-

spricht. Alle anderen Hersteller hielten sich zurück, obwohl eine E 41 auch auf der Modellbahn universelle Verwendung finden

kann. Zu Beginn des vergangenen Jahres kündigte dann Roco ein H0-Modell an, das in absehbarer Zeit realisiert werden sollte.

Bild 1: Kaum noch zu überbieten ist die feine Ausführung der Drehgestelle der 141er von Fleischmann, bei der sogar die Sandfallrohre nicht vergessen wurden. Das Kunststoffgehäuse besticht durch saubere Fertigung und gute Detaillierung.





Bild 2: Mit der 141 237 ist Fleischmann wieder ein recht guter Wurf in der Baugröße H0 gelungen. Die schöne Maschine kann auf Modellbahnanlagen vielseitig eingesetzt werden.

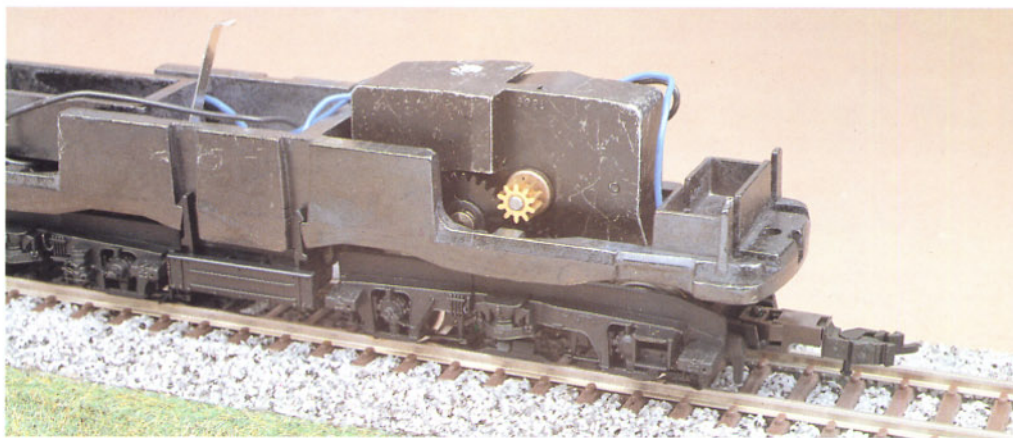
Etwas schneller hat inzwischen Fleischmann reagiert. Während der Nürnberger Messe 1988 war noch von einer roten 141er die Rede, bald danach entschied man sich in Nürnberg vernünftigerweise für eine Ausführung der Epoche IV in grüner Lackierung. Als Vorbild diente die 141 237 aus dem Bw Nürnberg 1. Das Modell verfügt über ein sehr sauber gefertigtes und gut detailliertes Kunststoffgehäuse ohne Regenrinne und mit Doppellampen. Außergewöhnlich fein ausgeführt sind die Drehgestelle mit einer filigran ausgeführten Bremsanlage. Selbst die Sandfallrohre wurden nicht vergessen, zwei davon waren allerdings schon angebrochen, als die Lok in der Redaktion eintraf. Von dem von einem Ballastblock umgebenen bekannten Rundmotor werden die beiden Radsätze des hinteren Drehgestells angetrieben. Jeweils ein Rad von ihnen ist mit einem Haftreifen bestückt. Das Modell läuft bemerkenswert ruhig und läßt sich trotz einer hohen Endgeschwindigkeit auch bei langsamen Rangierfahrten ruckfrei bewegen. Die Zugkraft ist so hoch, daß die Lok alle ihr zugedachten Aufgaben problemlos erledigen kann. Lackierung und Beschriftung des maßstabgetreuen Modells sind ohne Fehl und Tadel.

HO

Bild 3 (Mitte rechts): In einem kompakten Ballastblock ist der bekannte Rundmotor angeordnet. Das Modell ist zugkräftig und verfügt über einen ruhigen Lauf.

Bild 4: Mit der vorzüglichen Dachdetaillierung wird die 141 237 auch hohen Ansprüchen gerecht. Darüber hinaus gaben Lackierung und Beschriftung des gelungenen Modells zu keinerlei Beanstandungen Anlaß.

Alle Fotos: H. Obermayer



(Füllseite)



Bild 1: Eine Dampflokomotive mit einer besonderen Geschichte: die im Jahre 1935 in Kassel bei Henschel & Sohn gebaute 01 150. Diese Aufnahme vom Frühjahr 1973 zeigt sie mit einem Eilzug auf der Fahrt von Bamberg nach Hof.

Die Schnellzuglokomotive 01 150

Mehr als 200 Gattungen und Untergattungen von Dampflokomotiven gelangten im Jahre 1920 in den Bestand der Deutschen Reichsbahn. Bei einer solchen Typenvielfalt konnte kein wirtschaftlicher Betrieb durchgeführt werden. Ein großer Teil der Lokomotiven war überdies schon recht betagt. Das Reichsverkehrsministerium ordnete deshalb die Gründung einer Kommission an, deren Aufgabe es sein sollte, für eine Vereinheitlichung beim Bau neuer Loks zu sorgen. Dieser "Engere Ausschuss für Lokomotiven" trat zu mehreren Beratungen zusammen und erarbeitete dann ein neues Typenprogramm von Einheitslokomotiven.

Erstes Objekt der gemeinsamen Bemühun-

gen war eine 2'C1'-Schnellzuglokomotive, die in zwei Ausführungsvarianten – als Baureihe 02 mit Vierzylindertriebwerk und als Baureihe 01 mit Zweizylindertriebwerk – in zwei Vorserien im Jahre 1925 entstand und 1926 zur Erprobung abgeliefert wurde. Nach eingehenden Untersuchungen bei Vergleichsfahrten fiel die Entscheidung, die Baureihe 01 in Serie zu bauen. In der folgenden zwölfjährigen Beschaffungszeit entstanden insgesamt 241 Lokomotiven. Es sind in dieser Zahl bereits die 10 Maschinen der Reihe 02 enthalten, die bis zum Jahre 1942 umgebaut wurden und danach auch mit einem Zweizylindertriebwerk fuhren.

Bis in die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg

blieb das Erscheinungsbild der Maschinen, von verschiedenen kleinen Bauartänderungen abgesehen, nahezu gleich. Die schwere Standard-Schnellzuglokomotive Baureihe 01 der Deutschen Reichsbahn fuhr mit den großen Windleitblechen und mit einer geschlossenen Frontschürze. Letztere sollte helfen, die Verschmutzung des Triebwerks zu verringern, behinderte aber die Arbeiten beim Ausbau der Kolben und der Kolbenschieber. Bei einem Teil der Maschinen ließ die Deutsche Bundesbahn ab 1952 die Frontschürze entfernen, das Abdeckblech unter der Rauchkammer wurde aber noch beibehalten.

Eine der so "beschnittenen" Maschinen, die



Bild 2: Nach einer Sonderfahrt von Regensburg nach München rückt die 001 150 am 28. Oktober 1972 zum Wasserfassen ins Bw München Hbf ein.

inzwischen nun auch schon die kleinen Witte-Windleitbleche erhalten hatten, ist die 01 150 mit ihrer besonderen Geschichte. Die Lok wurde im Jahre 1935 von Henschel & Sohn in Kassel gefertigt. Sie war die erste

„Heimstoff-Lok“, eine jener Maschinen, bei denen die kupferne Feuerbüchse durch eine stählerne und die Buntmetalle der Armaturen durch Leichtmetalle ersetzt wurden. Die Heimstoff-Lokomotiven waren durch den

Kennbuchstaben H am Führerhaus gekennzeichnet. Die 01 150 war einer der Stars bei der Fahrzeugausstellung während der Hundertjahrfeier der Deutschen Eisenbahnen. Erste Einsatz-Dienststelle war das Bw Frankfurt (M) 1. Weitere Stationen waren Darmstadt und Hanau. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges war die Lok in den Bahnbetriebswerken Gießen, Wiesbaden, Ehrang und Hof beheimatet.

Am 13. November 1973 erfolgte die Ausmusterung der Maschine im Bw Hof. Dort hatte sie im Jahre 1968 die neue computergerechte Betriebsnummer 001 150-2 erhalten. Der Bielefelder Textilfabrikant Seidensticker erwarb die Lokomotive und bewahrte sie so vor der Verschrottung. Mitarbeiter des Bw Bielefeld hatten die Maschine so gut gepflegt und instand gehalten, daß sie als Gastlok an der großen Jubiläums-Fahrzeugparade im Jahre 1985 in Nürnberg teilnehmen konnte. Am 21. Januar 1988 ist sie nach Nürnberg zurückgekehrt. Die Deutsche Bundesbahn hat die Maschine zurückerworben und in den Bestand der betriebsfähigen Fahrzeuge des Verkehrsmuseums Nürnberg eingegliedert. Die erforderlichen Reparaturen vor dem Einsatz mit Sonderzügen konnten inzwischen abgeschlossen werden. Dies ist nun schon die vierte kohlegefeuerte Dampflok der DB, die wieder auf ihren Gleisen verkehren darf. Offensichtlich ist die Furcht vor Funkenflug und der damit verbundenen Brandgefahr – einer der Gründe für das im Oktober 1977 erlassene Dampfverbot – inzwischen geringer geworden. HO

Bild 3: Im Sommer 1970 gelang Udo Geum diese Aufnahme. Mit einem Schnellzug ist die 001 150 bei Falls in Richtung Bamberg unterwegs.





Bild 4: Mit diesem kurzen Personenzug ist die Schnellzuglok 001 150 kaum ausgelastet. Eben hat sie das Einfahrsignal von Klardorf an der Strecke von Hof nach Regensburg hinter sich gelassen (Sommer 1973).

Bild 5: Mit einem Schnellzug Richtung Hof wurde die 001 150 im Mai 1973 in Untersteinach (bei Stadtsteinach) im Bild festgehalten.

Alle Fotos: U. Geum



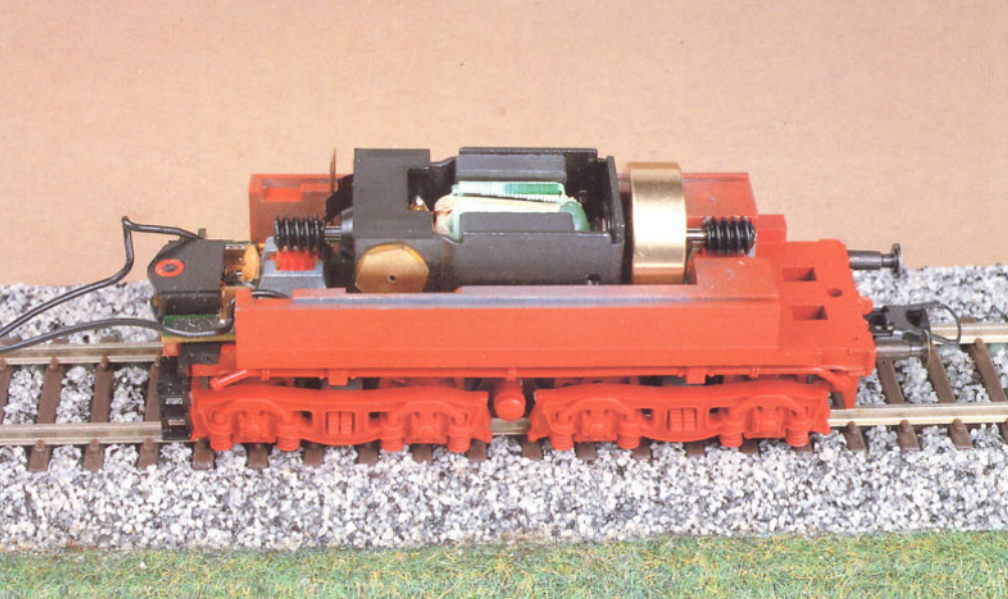


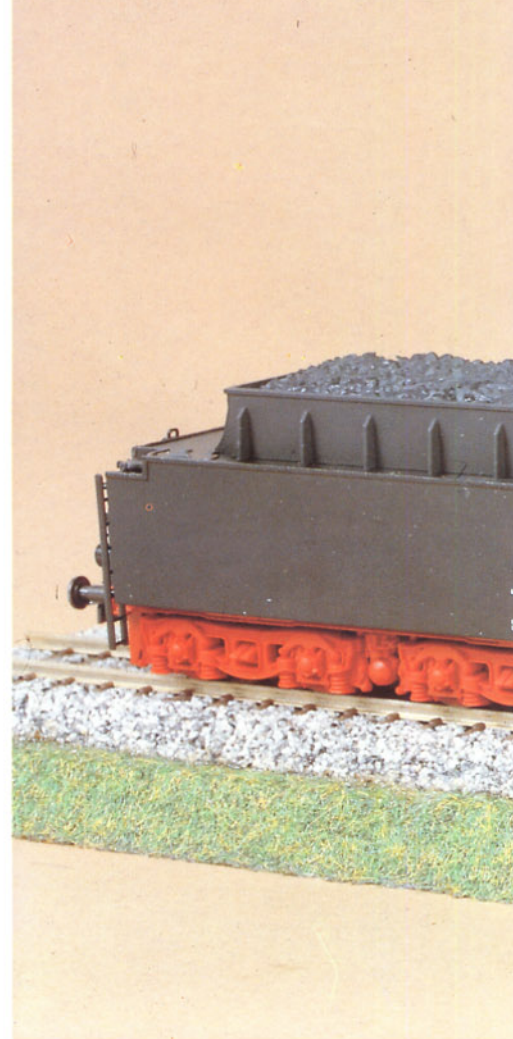
Bild 1: Präzision ist Trumpf beim Tender der 01 150 mit den neuen, nach unten gekapselten Getriebeblöcken. Der bewährte fünfpolige Motor mit der Messingschwingmasse verleiht dem Modell bemerkenswerte Laufeigenschaften.

Die 01 150 von Roco in der Baugröße H0

Obwohl die Lokomotiven der Baureihe 01 längst zu den Standard-Fahrzeugen in den Sortimenten der großen Modellbahnhersteller zählten, schuf Roco im Jahre 1979 ebenfalls eine 01. Wie richtig dieser Entschluß war, beweisen die außerordentlich guten Verkaufserfolge, die mit diesem Fahrzeug erzielt werden konnten. Nach dem Grundmodell in DB-Ausführung mit Wagner-Bleichen folgten die DRG-Ausführung und danach noch die DB-Variante mit Witte-Bleichen. Jüngster Sproß dieser Familie ist ein Modell ohne Frontschürze, das der Bauausführung der 01 150 entspricht. Unverändert ist der Kessel geblieben, der auch heute noch durch die vorzügliche Gestaltung besticht. Der Rahmen, auch bei den letzten Lieferserien schon aus Metall-Druckguß gefertigt, wurde im Bereich vor dem Rauchkammersattel so gestaltet, daß der charakteristische Durchblick gegeben ist. Neu sind der Umlauf und das Führer-

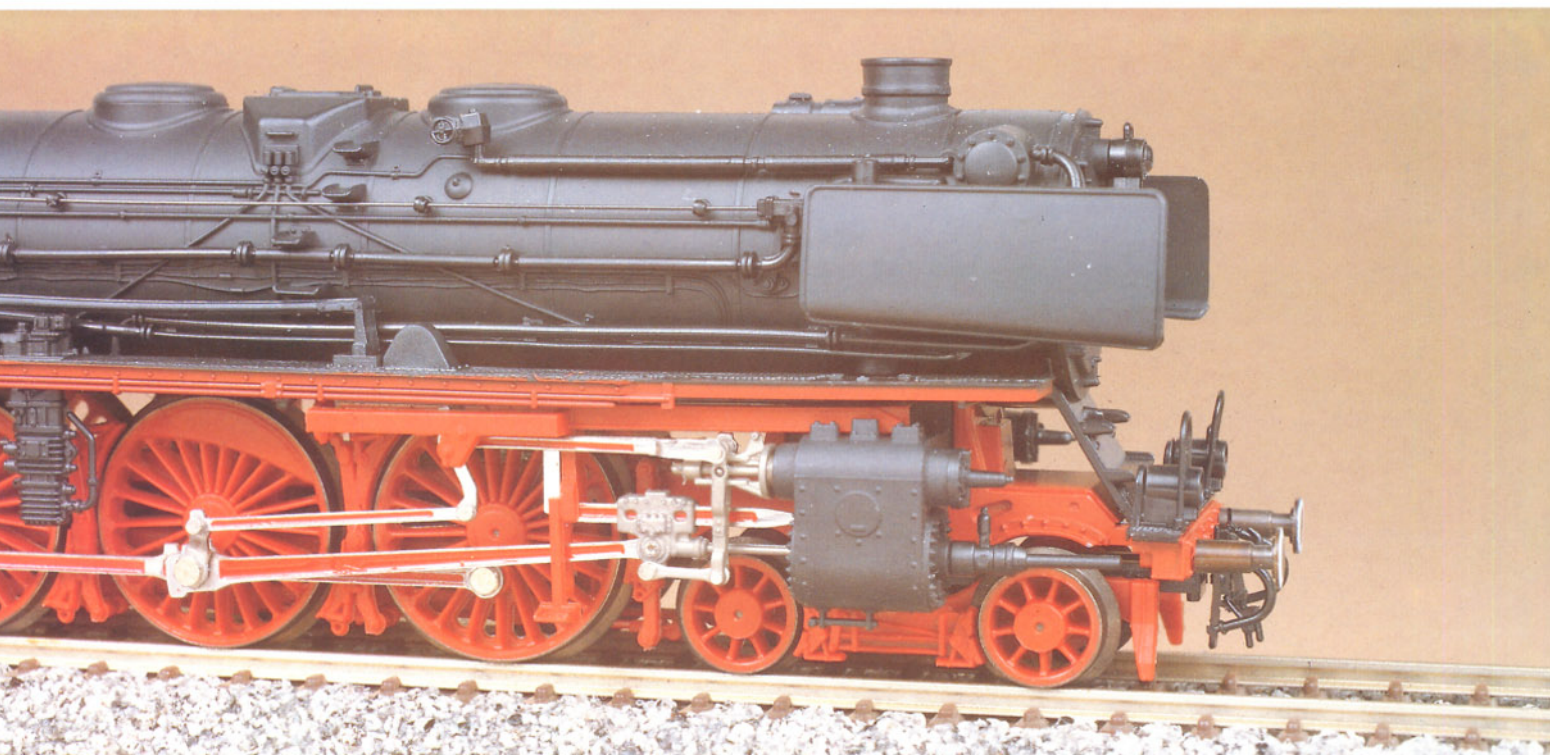
haus, das nun die großen Fensterschirme erhalten hat. Einen ganz hervorragenden Eindruck hinterlassen die neuen Lokräder mit den dünnen und schwarzvernickelten Radreifen. Unverändert blieben der Kohlenkasten und das schwere, aus Metall-Druckguß gefertigte Tendergehäuse. Darunter aber, bei der Technik, hat sich einiges getan. Sehr präzise ausgeführte Zahnräder laufen jetzt in neuen Getriebegehäusen, die aus Metalldruckguß bestehen. Auch der durchlaufende Getriebeboden, der den Antrieb vor Verschmutzung schützt, ist ein Metallteil. Angetrieben werden alle vier Radsätze des Tenders.

Die Räder der ersten und der letzten Achse tragen Haftreifen. Die mittleren Radsätze, leicht pendelnd gelagert, werden zur Stromabnahme herangezogen. Beim Testmodell gab es hierbei allerdings einige Probleme. Der fünfpolige Motor, tausendfach bewährt, läuft mit der neuen Schrägung



des Ankers sehr gleichförmig und seidenweich. Eine mit größter Genauigkeit gefertigte Messingschwingmasse, enge Lager-toleranzen und der exakt ausgewuchtete Anker tragen wesentlich zur hohen Laufkultur bei. Selbst "Auslauf-Fanatiker" kommen auf ihre Kosten; Schmutzstellen und nicht polarisierte Herzstücke werden mühelos überwunden. Der Tender mit dem optimierten Antrieb hat nun auch ein höheres Eigengewicht, das bei 331 Gramm liegt. Die Lok ist in der Lage, jeden Schnellzug auch noch über Rampenabschnitte mit Neigungen von 4 % zu schleppen.

H0



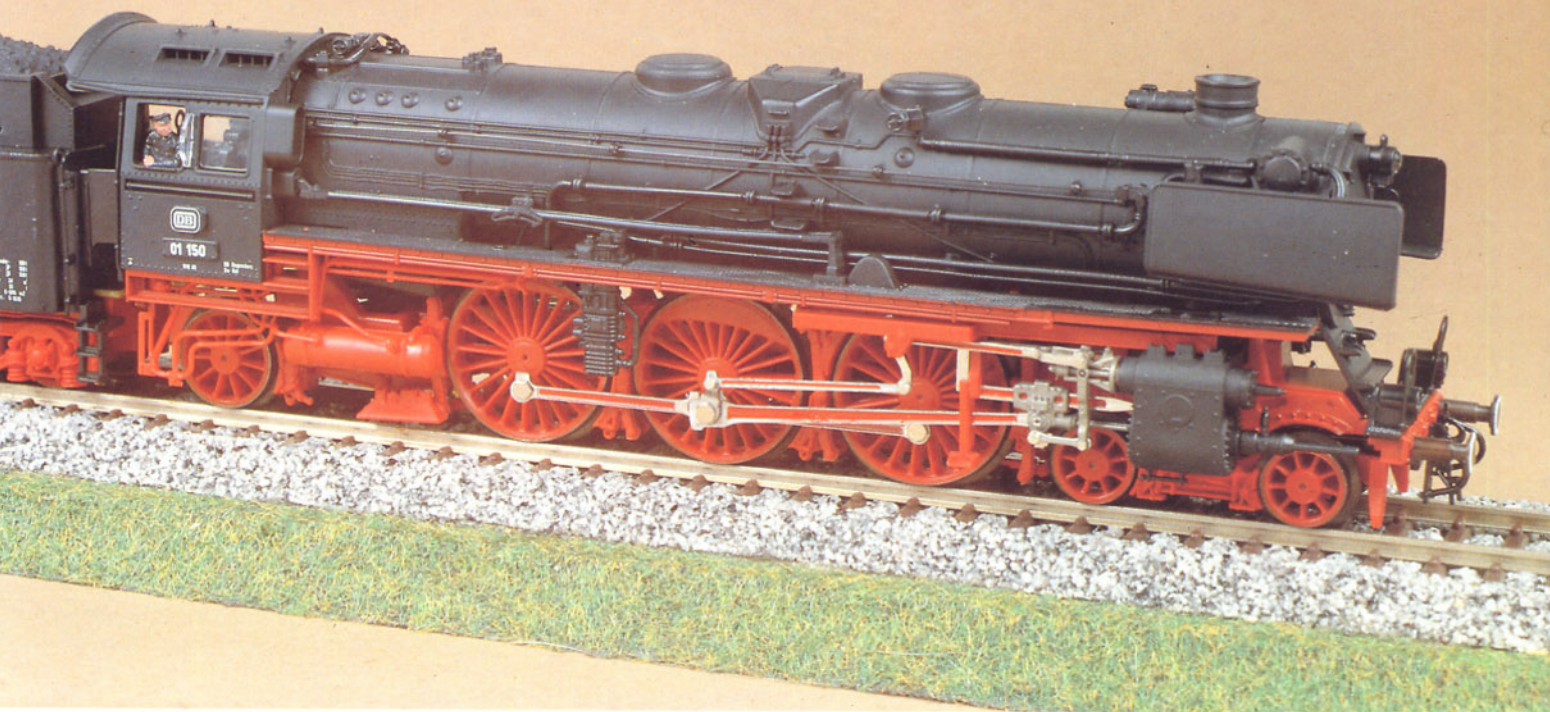


Bild 3: Jüngster Sproß der 01-Familie von Roco ist diese 01 150 in der Baugröße H0. Mit dem beigelegten Nummernsatz kann das Modell auch der Epoche IV entsprechend beschildert werden.



Bild 2: Diese Detailansicht läßt nicht nur den Durchblick vor dem Rauchkammersattel erkennen, sondern zeigt auch die schönen neuen Räder mit den dünnen und schwarzvernickelten Radreifen. Unverändert blieb der vorzüglich gestaltete Kessel.

Bild 4: Dies ist die neue Frontpartie ohne die Schrägbleche der altbekannten und beliebten 01 von Roco.
Alle Fotos:
H. Obermayer



Bild 1: Mitte der fünfziger Jahre waren noch etliche bayerische Lokalbahnwagen leichter Bauart bei der Deutschen Bundesbahn im Einsatz. Diese Aufnahme aus Altomünster vom 30.12.1956 zeigt den 09708 M_u, der als CL (nach Blatt 569) von den Bayerischen Staatseisenbahnen in Dienst gestellt worden war. **Foto: Dr. Scheingraber**

Die Kurzen

Die bayerischen Lokalbahnwagen leichter Bauart

CL Bay 05a

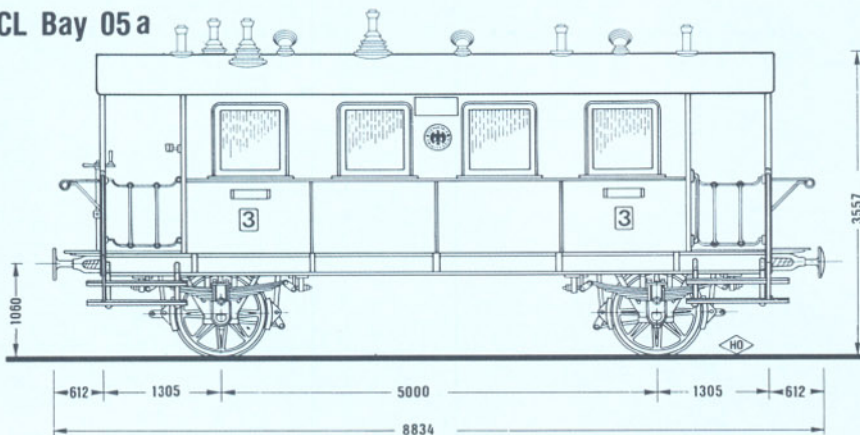
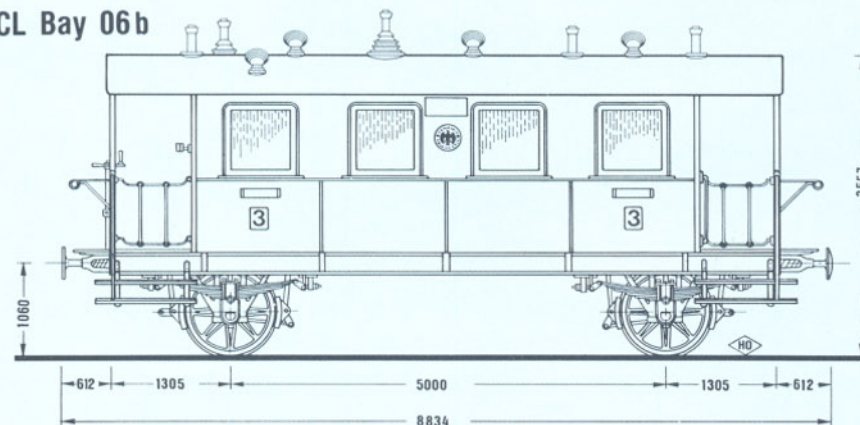


Bild 2: Zeichnung eines Wagens der Gattung CL (nach Blatt 569), der bei der Deutschen Reichsbahn die Gattungsbezeichnung CL Bay 05a erhielt (Maßstab 1:87). **Zeichnung: H. Obermayer**

Bild 3: Zeichnung eines Wagens der Gattung CL (nach Blatt 570), der bei der Deutschen Reichsbahn die Gattungsbezeichnung CL Bay 06b erhielt (Maßstab 1:87). **Zeichnung: H. Obermayer**

CL Bay 06b



Zusammen mit dem bereits vorgestellten "Glaskasten" hat die Firma Roco auch die passende Personenzuggarnitur herausgebracht, die mit dem PPostL (nach Blatt 606) sowie den beiden CL (nach Blatt 570) zwei wichtige Vertreter dieser großen Gruppe von Lokalbahnwagen enthält.

Nachdem in den Jahren 1891 bis 1906 eine große, über 500 Stück umfassende Gruppe "langer" Lokalbahnwagen mit einer L_üP (Länge über Puffer) von 12 124 bzw. 12 224 mm gebaut worden war, entwickelte man nun für die Züge, die hauptsächlich von den gerade entstandenen "Glaskasten" befördert werden sollten, neue Lokalbahnwagen, die sich durch besondere Kürze auszeichneten und bei den Eisenbahnern bald nur noch "die Kurzen" hießen. Auf die einzelnen Wagen-gattungen verteilen sich die 281 Exemplare wie folgt:

Wagengattung			Baujahre
2	BL	(nach Blatt 499)	1911
24	BCL	(nach Blatt 523)	1905 – 1909
17	CL	(nach Blatt 568)	1906, 1911
77	CL	(nach Blatt 569)	1905 – 1911
74	CL	(nach Blatt 570)	1906 – 1909
8	PPostL	(nach Blatt 605)	1905, 1906
79*)	PPostL	(nach Blatt 606)	1906 – 1911

*) davon 2 Stück für das pfälzische Netz

Auffallend ist zunächst die geringe Zahl von nur zwei Wagen in der Polsterklasse. Sie sind vermutlich für zwei spezielle Lokalbahn-gebäude gebaut worden, die bestimmt nur von so prominenten Persönlichkeiten benützt wurden, wie sie Ludwig Thoma in seinen "Fils-erbriefen" literarisch "verewigt" hat. Bei einer Länge über Puffer von 9 024 mm und einem Achsstand von 5 000 mm verfügten die Waggon über ein Nichtraucherabteil mit acht und ein Raucherabteil mit 15 Sitzplätzen. Von den übrigen kurzen Lokalbahnwagen unterschieden sie sich auch äußerlich: Auf einer Seite wiesen sie nur drei

Fenster (von jeweils 800 mm Breite) auf. Auf der Abortseite dagegen verfügten sie wie die Wagen der Gattung BCL über ein zusätzliches 600 mm breites Toilettenfenster. Die Einteilung auf der anderen Seite hatte zur Folge, daß der 15. Sitzplatz im Raucherabteil, der quer zur Fahrtrichtung angeordnet war, über kein Fenster verfügte. "Als Ausgleich" dafür konnte hier der Fahrgast seinen interessierten Blick auf die Aborttüre richten! Beide BL mit den bayerischen Wagennummern 23 004 und 23 005 wurden von der Deutschen Reichsbahn ohne Umbau übernommen und als BLi Bay 07 9626 bzw. 9627 bezeichnet.

Die insgesamt 24 Wagen der Gattung BCL mit den bayerischen Wagennummern 20 048 bis 20 071 wurden in den Jahren 1905 bis 1909 beschafft. Ihr 5 920 mm langer Wagenkasten bestand aus zwei ungefähr gleich großen Abteilen und verfügte in der zweiten Wagenklasse über zwölf und in der Holzklasse über 16 Sitzplätze. Auf der Abortseite befanden sich wieder die drei großen und das eine kleine Fenster, wie wir sie schon von den BLWagen kennen. Die andere Wagenseite wies dagegen vier große Fenster von je 800 mm Breite auf. Nur bei zwei dieser Wagen führte die DR keinen Umbau durch und bezeichnete sie als BCLi Bay 05. Dabei handelte es sich um die ehemaligen 20 056 und 057, welche die neuen Wagennummern 9694 und 9693 erhielten. Bei den anderen 22 Waggons baute die Deutsche Reichsbahn das 2.-Klasse-Abteil in ein Abteil der 3. Wagenklasse um und bezeichnete sie anschließend als CL Bay 05/20.

Äußerlich gleich und nicht zu unterscheiden von den BCL waren die insgesamt 168 Wagen der Gattung CL mit den bayerischen Blattnummern (aus den "Bildlichen Verzeichnissen") 568, 569 und 570. Die Deutsche Reichsbahn gab ihnen die Gattungsbezeichnungen CL Bay 06a, 05a und 06b.

Welche Unterschiede bestanden zwischen diesen einzelnen Bauformen nun wirklich? Die 17 Wagen der Gattung CL Bay 06a wiesen in zwei getrennten Abteilen zehn Sitzplätze für Nichtraucher und 27 Sitzplätze für Raucher auf. Dagegen besaßen die 77 Wagen nach Blatt 569 und die 74 Wagen nach Blatt 570 jeweils nur 31 Sitzplätze. Gegenüber dem Abort war hier ein geschlossenes Abteil eingebaut worden. Dieses diente bei den Wagen nach Blatt 569 als "Schubabteil" für die Beförderung von Gefangenen und ihren Aufsehern. Da diese Wagengruppe die umfangreichste war, scheint die Zahl der "Spitzbuben" im ländlichen Bereich Bayerns gar nicht so klein gewesen zu sein. Einen nicht geringen Teil davon werden im Gebirge die Wilderer gestellt haben, die zur Aburteilung vor das "Königlich Bayerische Amtsgericht" in die Bezirksstadt gebracht wurden. Bei den 74 Lokalbahnwagen nach Blatt 570 diente dieser geschlossene Raum dem Zugführer als Dienstabteil. In ihm konnten auch geringere Mengen von Gepäck oder Post befördert werden, falls kein Packwagen im Zug mitgeführt wurde.

Ein passender Packwagen

Ab 1896 stellten die Bayerischen Staatseisenbahnen Packwagen für Lokalbahnen der Gattung GwL mit zwei offenen Plattformen in Dienst. Diese verfügten an jedem Ende der Seitenwand über ein Fenster und in der Mitte über eine 1,5 m breite Schiebetüre. Sie besaßen eine Länge über Puffer von 8 624 mm

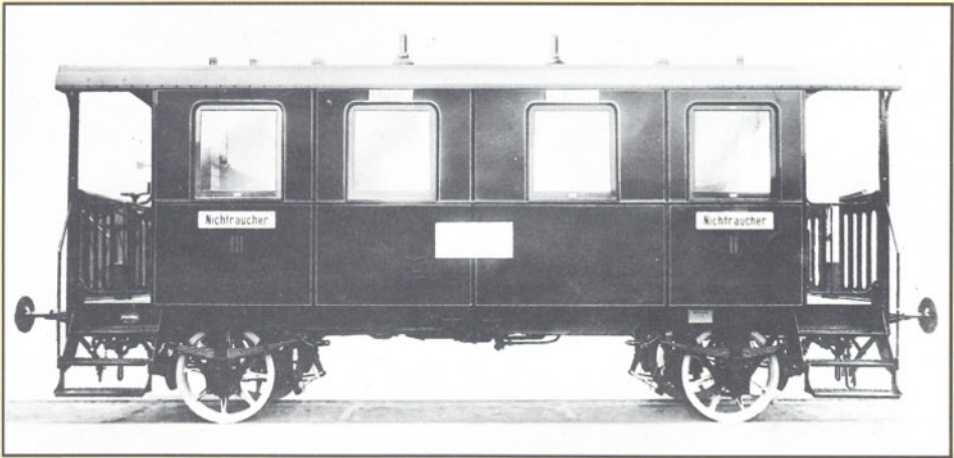


Bild 4: Werkfoto des BCL 20069 der Bayerischen Staatseisenbahnen. Die Deutsche Reichsbahn baute ihn 1920 in einen CL um. Er erhielt nach dem Umbau die Wagennummer 9797, die neue Gattungsbezeichnung lautete CL Bay 05/20. Werkfoto MAN, Sammlung Dr. Scheingraber

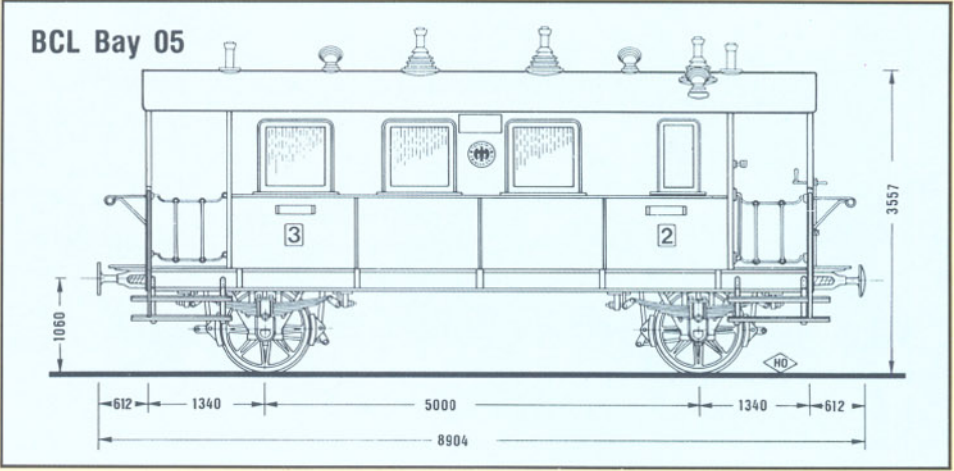


Bild 5: Zeichnung eines Wagens der Gattung BCL, der bei der Deutschen Reichsbahn die Gattungsbezeichnung BCL Bay 05 erhielt (Maßstab 1:87). Zeichnung: H. Obermayer

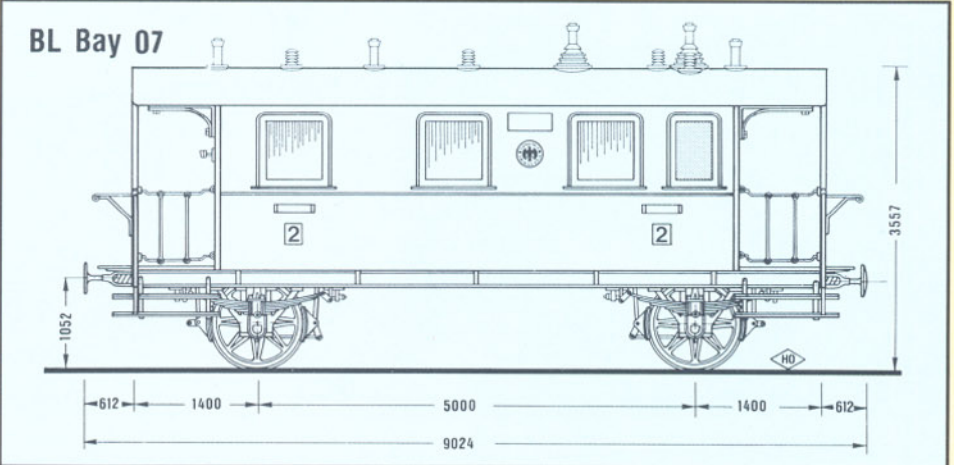
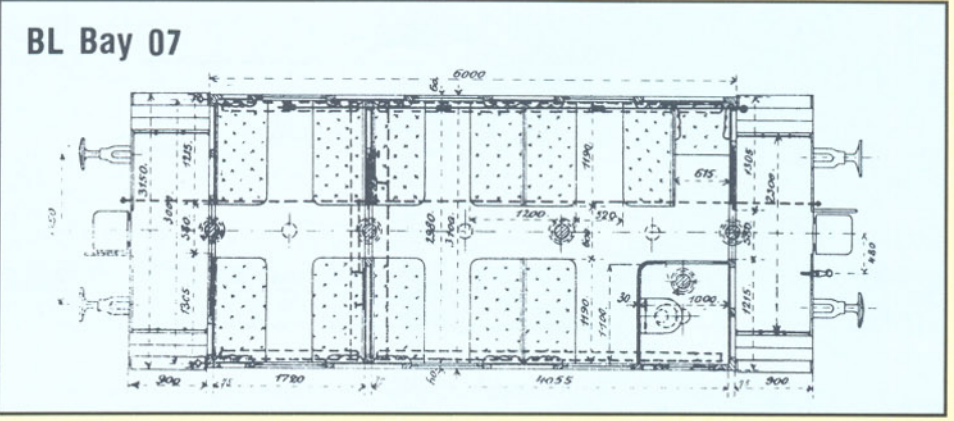


Bild 6: Zeichnung eines Wagens der Gattung BL, der bei der Deutschen Reichsbahn die Gattungsbezeichnung BL Bay 07 erhielt (Maßstab 1:87). Zeichnung: H. Obermayer

Bild 7: Raumaufteilung und Anordnung der Sitzplätze in den Wagen der Gattung BL Bay 07. Die Skizze wurde den "Bildlichen Verzeichnissen" der Bayerischen Staatseisenbahnen entnommen. Skizze: Verlagsarchiv



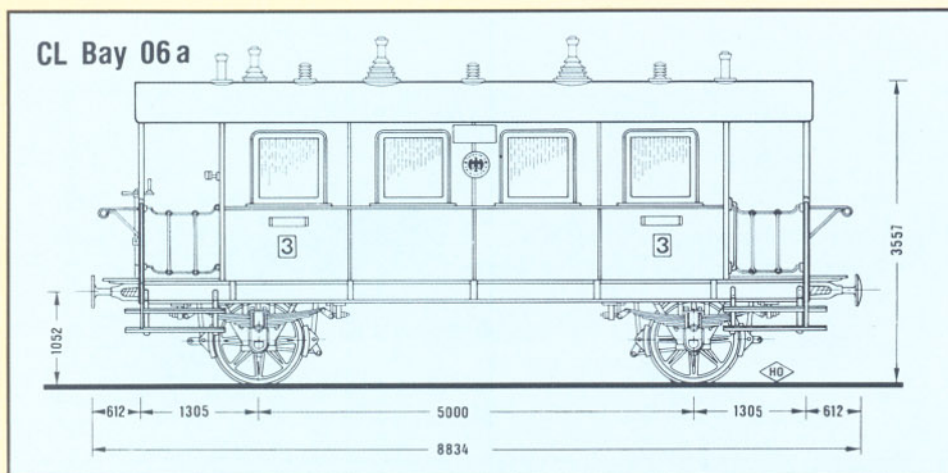


Bild 8: Zeichnung eines Wagens der Gattung CL (nach Blatt 568), der bei der Deutschen Reichsbahn die Gattungsbezeichnung CL Bay 06a erhielt (Maßstab 1:87).
Zeichnung: H. Obermayer

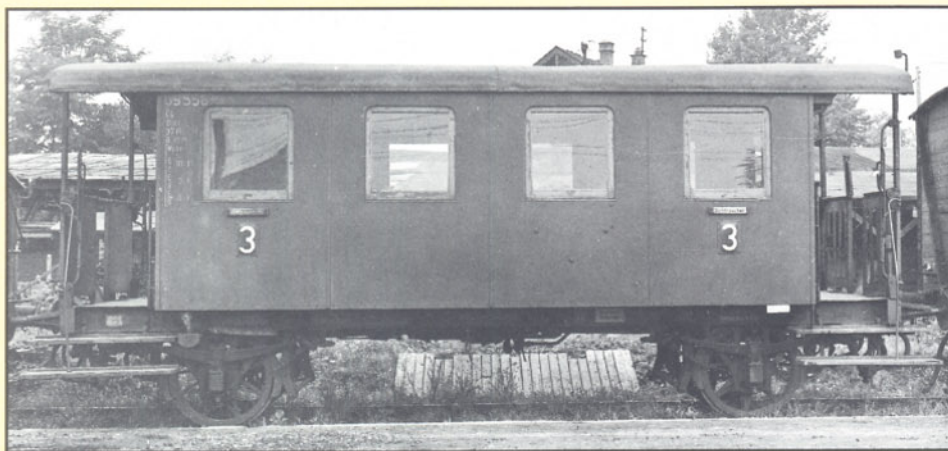


Bild 9: Der CL 09556 Mü wurde 1951 in Prien im Bild festgehalten. Es handelt sich um einen CL nach Blatt 568.
Foto: Dr. Scheingraber

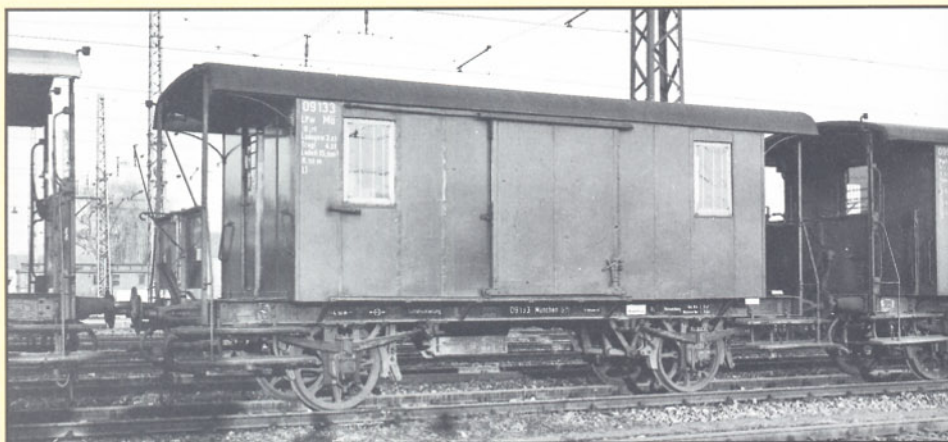
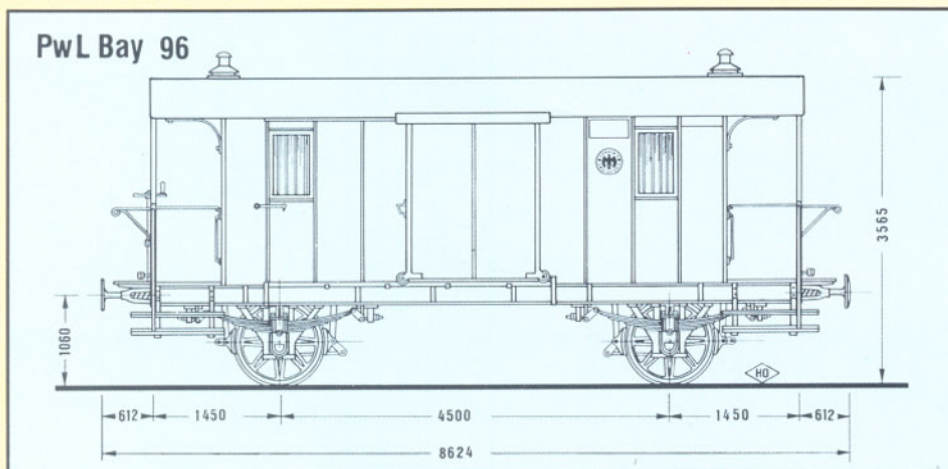


Bild 10: Ab 1896 stellten die Bayerischen Staatseisenbahnen Packwagen für Lokalbahnen der Gattung GwL in Dienst. Zu diesen Wagen zählt auch der 09133 Mü, der im Herbst 1952 in Rosenheim aufgenommen wurde. Foto: Dr. Scheingraber
Bild 11: Zeichnung eines Wagens der Gattung GwL, der bei der Deutschen Reichsbahn die Gattungsbezeichnung PwL Bay 96 erhielt (Maßstab 1:87).
Zeichnung: H. Obermayer



und einen Achsstand von 4 500 mm, paßten also recht gut zu unseren "Kurzen". Auch in der Breite gab es nur eine geringe Differenz: 200 mm waren sie schmaler als die "Kurzen". In den Wagenstandsbüchern der Bayerischen Staatseisenbahnen werden sie zwar als "bedeckte Güterwagen" bezeichnet, sie sind aber trotzdem bei den Personenwagen aufgeführt. Im Wagenstandsbuch von 1913 kann man sie sowohl unter der Bezeichnung GwL (Blatt 631) als auch unter PL (Blatt 617) finden. Letztere waren aus der großen Gruppe der GwL nach und nach entnommen, sind aber mit den GwL nach Blatt 631 völlig identisch. Am 31.12.1916 waren 18 Stück PL vorhanden, dazu kamen seit 1913 noch vier Wagen mit Dienstabteil (Blatt 617a) für die Strecke Garmisch – Griesen (– Reutte). Die Deutsche Reichsbahn bezeichnete später beide Bauformen als PwL Bay 96. Im Zugverband mit den "Kurzen" fallen sie kaum auf, obwohl ihre Konstruktion zehn Jahre älter ist.

Die Post- und Packwagen

Nach diesem kurzen Exkurs sind wir nun bei der letzten Gruppe der leichten Lokalbahnwagen angelangt, den Post- und Packwagen der Gattung PPostL. Sie war in zwei Bauformen anzutreffen: Die PPostL nach Blatt 605, von denen nur acht Stück gebaut wurden, besaßen eine Länge über Puffer von nur 8 374 mm und einen Achsstand von 4 500 mm. Der 7 150 mm lange Wagenkasten wies folgende Unterteilung auf: ein Postraum von 2 100 mm Länge, ein auf jeder Wagenseite durch eine in eine Nische eingebaute Türe zugänglicher Gepäckraum von 3 170 mm Länge sowie ein Kleinviehraum von 1 700 mm Länge. Letzterer wurde durch eine von außen zu bedienende Schiebetüre abgeschlossen. Diese erste Gruppe leichter PPostL, die keine Übergänge aufwiesen, trugen die bayerischen Wagennummern 21 046 bis 21 053. Mit Ausnahme des 21 051, dessen Schicksal unbekannt ist, wurden sie von der Deutschen Reichsbahn als PwPostL Bay 05 bezeichnet und wie folgt umnummeriert:

21 046 in 9504
21 047 in 9505
21 053 in 9589
21 049 in 9590
21 050 in 9591
21 048 in 9601
21 052 in 9602

Die letzte Gruppe der leichten Lokalbahnwagen bildeten die 79 Stück PPostL nach Blatt 606. Sie trugen die bayerischen Wagennummern 21 054 bis 21 132, wobei die Wagen 21 118 und 21 119 auf dem pfälzischen Netz zum Einsatz kamen. Im Gegensatz zu den PPostL nach Blatt 605 besaßen sie einen größeren Achsstand von 5 000 mm bei einer Länge über Puffer von 9 239 mm. In der Mitte der Wagenlängsseite befand sich eine Schiebetüre zum Beladen des Gepäckraums, während das Postabteil nur durch eine Stirntüre am Wagenübergang betreten werden konnte. 73 der 79 Post- und Packwagen nach Blatt 606 hat die Deutsche Reichsbahn in ihren Wagenpark als PwPostL Bay 06 übernommen; bei sieben Wagen wurde 1932 das Postabteil ausgebaut. Sie trugen fortan die Bauartbezeichnung PwL Bay 06/32. Die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen haben zu ihrer Zeit von den "Kurzen" keine reinen Packwagen beschafft, was zeigt, daß das Frachtaufkommen auf den Lokalbahnen nicht so groß gewesen sein kann, daß ein Bedürfnis dafür bestanden hätte. Außerdem

waren ja die ähnlich kurzen gedeckten Güterzug-Packwagen für Lokalbahnen der Gattung PgL (nach Blatt 631) seit 1896 in großer Zahl beschafft worden. Einer von ihnen ist auch in den Roco-Lokalbahnzug eingereiht worden.

Die insgesamt 281 "kurzen" Lokalbahnwagen dürften 1920 vollzählig an die Deutsche Reichsbahn übergegangen sein. Nach dem Wagenzeichnungsplan von 1930 sind es noch 277 Wagen gewesen, zwei CL Bay 05a, ein PPostL Bay 05 sowie ein Exemplar der Bauart 06 sind nicht mehr umgezeichnet worden.

Am Stichtag 31.12.1936 waren 267 und Ende des nächsten Jahres noch 262 "Kurze" vorhanden. Für die Zeit zwischen 1945 und 1960 liegt leider kaum amtliches Zahlenmaterial vor. Bei den drei Bundesbahndirektionen München, Nürnberg und Regensburg befanden sich zwischen 1953 und 1956 insgesamt mindestens 38 CL und 33 PwL (aus PPostL nach Blatt 606 umgebaut) im Bestand; von der vierten bayerischen Direktion – Augsburg – fehlen die Angaben. Wir können wohl davon ausgehen, daß die hier besprochenen Lokalbahnwagen in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre allmählich und in der zweiten Hälfte sehr schnell ausgemustert wurden. Eine Bestandsliste vom 31.12.1961 weist jedenfalls nur noch fünf "Kurze" aus: zwei CL und drei PwL.

-rab-

Die Modelle von Roco

Passend zu dem legendären "Glaskasten" der bayerischen Gattung PtL 2/2 schuf Roco eine Garnitur reizender kleiner Lokalbahnwagen, die wir bereits in der letzten Ausgabe des Eisenbahn-Journals vorstellen konnten. Diese feinen Modelle waren in der Sonderpackung zusammen mit dem "Glaskasten" 98 301 enthalten. Beim Hersteller ist das Set längst vergriffen. Lok und Wagen werden aber im kommenden Jahr mit anderen Betriebsnummern auch einzeln lieferbar sein.

Alle vier Wagen, zwei Personenwagen CL Bay 06b, der Post- und Gepäckwagen Pw PostL Bay 06 und der PwL Bay 96 führen in den fünfziger Jahren noch von Georgensgmünd nach Spalt. Die Fahrpläne aus jener Zeit weisen aus, daß dort und auch auf den anderen "Glaskasten"-Lokalbahnstrecken nur Züge der 3. Klasse verkehrten, bevor 1955/56 die Änderung der Klasseneinteilung

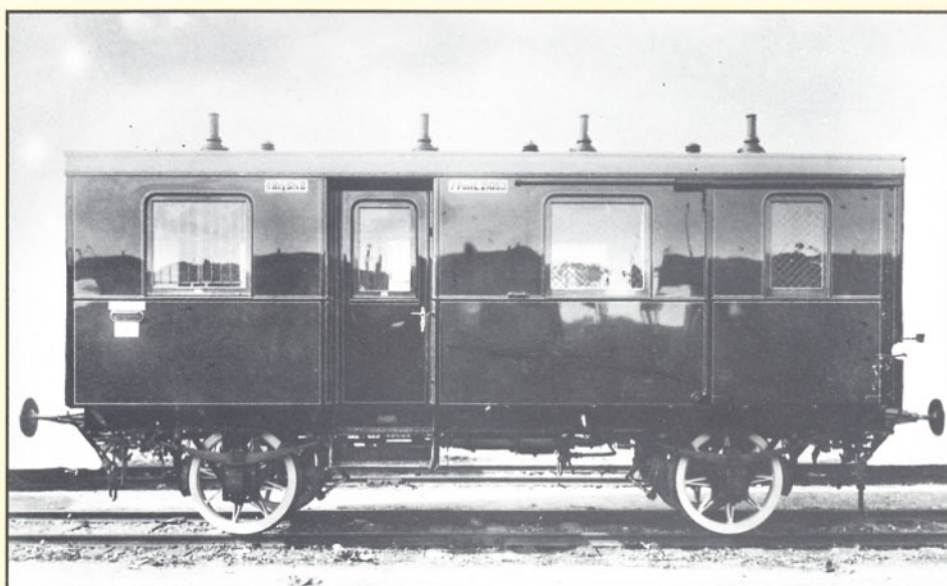


Bild 12: Werkfoto des PPostL 21053 der Bayerischen Staatseisenbahnen. Bei der Deutschen Reichsbahn erhielt er die Wagennummer 9589, die neue Gattungsbezeichnung lautete PwPostL Bay 05. Werkfoto MAN, Sammlung Dr. Scheingraber

Pw PostL Bay 05

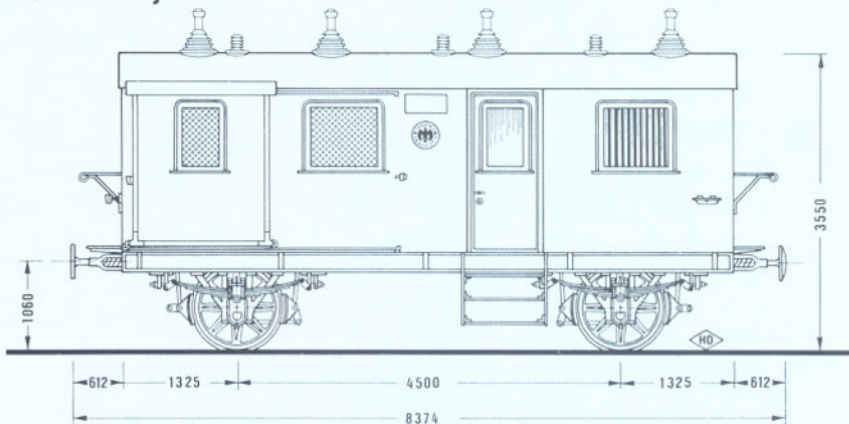


Bild 13: Zeichnung eines Wagens der Gattung PPostL (nach Blatt 605), der bei der Deutschen Reichsbahn die Gattungsbezeichnung PwPostL Bay 05 erhielt (Maßstab 1:87). Zeichnung: H. Obermayer

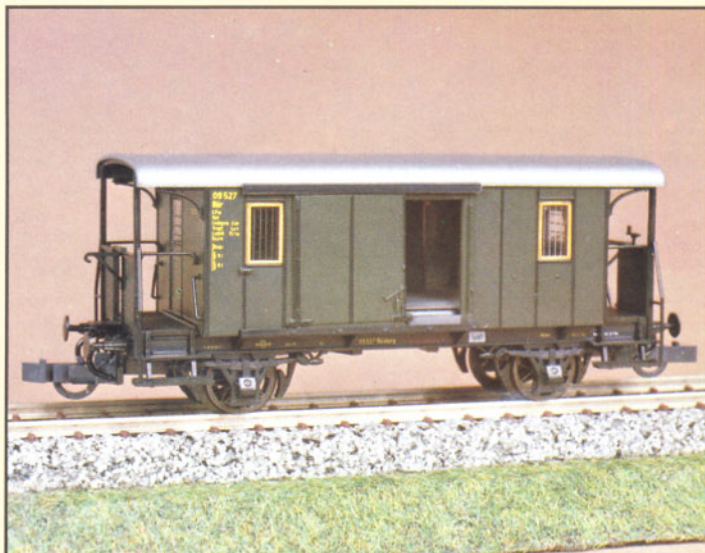
erfolgte. Mit dieser Wagengarnitur hat Roco wieder einmal neue Wertmaßstäbe gesetzt. Jedes Fahrzeug entspricht in den Maßen und in der Bauausführung exakt dem Vorbild. Trotz ihrer Dünnwandigkeit sind die Wagen recht stabil und zeigen keinerlei Verzug. Fast durchsichtig wirken die beweglichen Schiebetüren beim Post- und Gepäck-

wagen. Jedes Modell ist mit einer Kurzkuppelungs-Kinematik und mit NEM-Normschächten ausgestattet und außerdem mit Kontaktblechen über den elektrisch voneinander getrennten feinen Speichenrädern, die den Einbau einer Innenbeleuchtung erleichtern. Hinter den paßgenauen Fenstern der Personenwagen erkennt man die charakteristi-

Bild 14: Sehr gut zu erkennen sind auf diesem Foto die unterschiedlichen Dachwölbungen der Roco-Modelle des PwL Bay 96 (links) und des CL Bay 06b (rechts).



Bild 15: Der Lokalbahn-Gepäckwagen der Gattung PwL Bay 96, den Roco im exakten Maßstab 1:87 schuf. Fotos 14 und 15: H. Obermayer



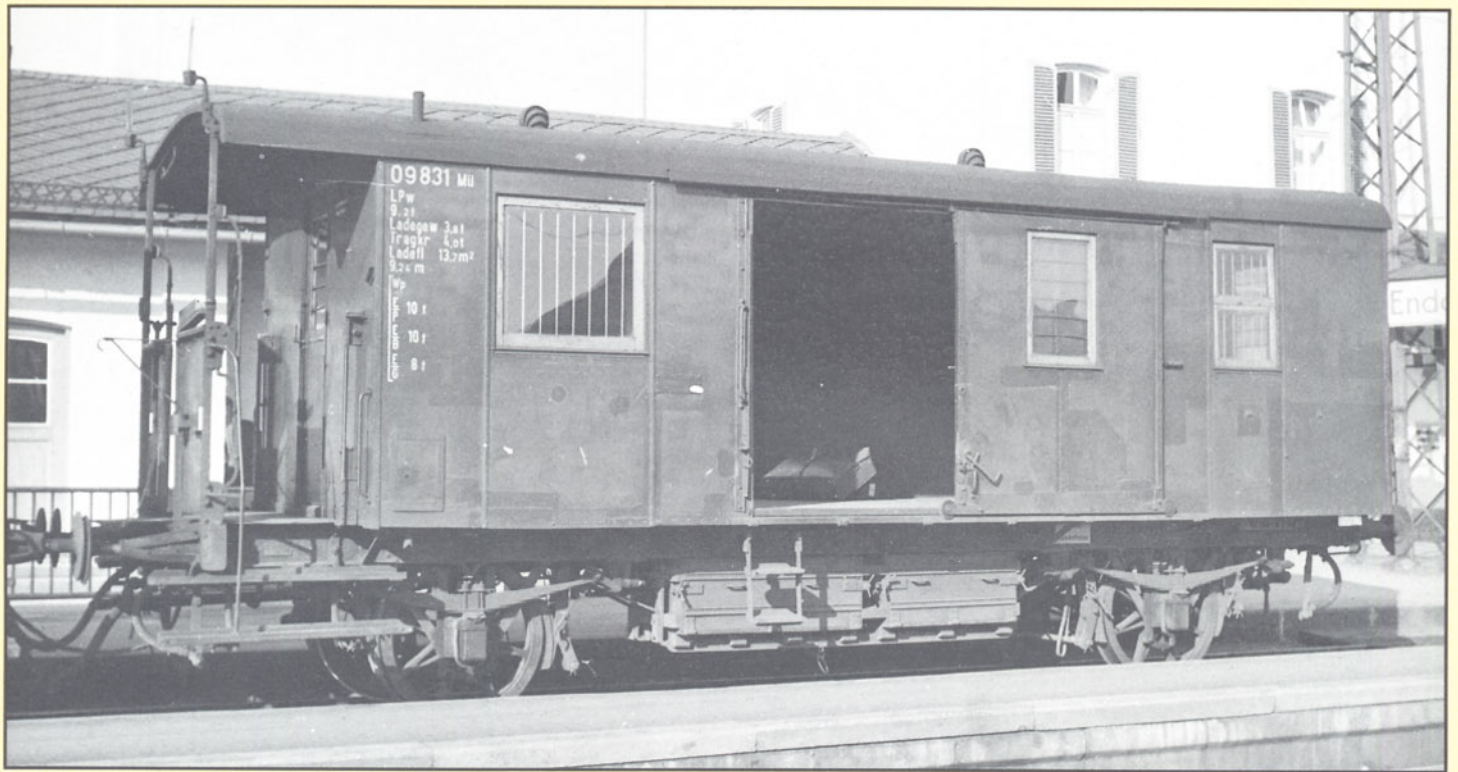


Bild 16: Beim 09831 Mü handelt es sich um einen PwPostL Bay 06. Er wurde am 10.05.1959 in Endorf (Oberbayern) fotografiert. Foto: Dr. Scheingraber

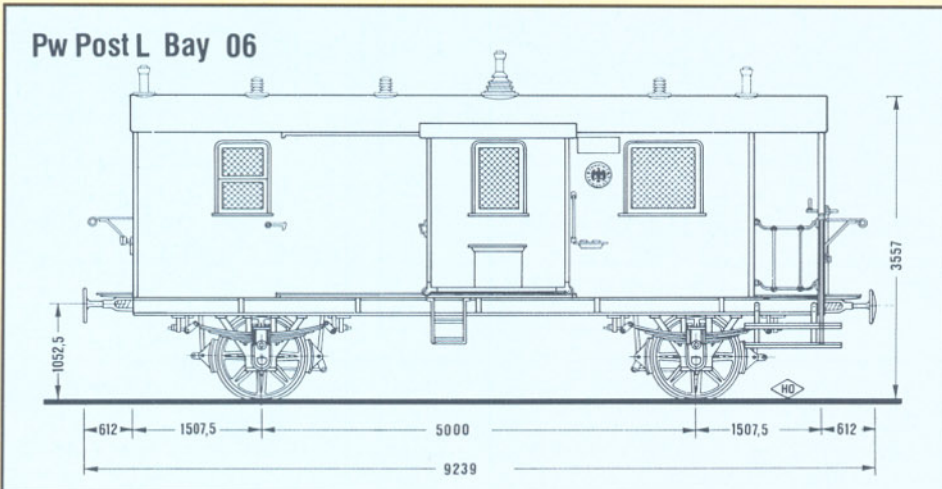


Bild 17: Zeichnung eines Wagens der Gattung PPostL (nach Blatt 606), der bei der Deutschen Reichsbahn die Gattungsbezeichnung PwPostL Bay 06 erhielt (Maßstab 1:87). Zeichnung: H. Obermayer

sche Inneneinrichtung. Nach dem vorsichtigen Abheben des aufgeklipsten Daches lassen sich Reisende bequem auf den Sitzbänken plazieren.

Leider wurde versäumt, das eine oder andere Fenster halb oder ganz zu öffnen. Wir haben dies bei einem Fahrzeug nachgeholt und dahinter eine winkende Dame "postiert". Neben den gut gestalteten Achslagern verdienen die Bühnen besondere Beachtung. Jede ist mit den Stützen, den Trittbrettern und den Handläufen ein einziges Spritzteil.

Bild 18: Der 09830 Nür, ein Wagen der Gattung PwPostL Bay 06, war am 06.09.1959 im AW München-Freimann abgestellt. Foto: Dr. Scheingraber





Bild 19: Der Wagen 09745 Nür, ein ehemaliger CL Bay 06b. Ein Fenster wurde halb geöffnet, eine Dame winkt freundlich heraus.

Foto: H. Obermayer



Bild 20: Hauchdünne Schiebetüren und die perfekte Imitation der Gitterstäbe hinter den Fenstern zeichnen das Modell des kombinierten Post- und Packwagens PwPostL Bay 06 aus.

Foto: H. Obermayer

Die Anfertigung einer solchen Spritzform kann man durchaus als Meisterleistung bezeichnen. Zu bemerken ist auch noch, daß alle Fahrzeugtypen die exakte und unterschiedliche Länge über Puffer aufweisen.

Berücksichtigt wurde außerdem, daß der Gepäckwagen eine andere Dachwölbung aufweist. Alle Fahrzeuge tragen am Wagenkasten sowie am Langträger eine vollständige Beschriftung.

Nachdem die Buchkassette so rasch vergriffen war, bleibt nun der Wunsch, daß die Einzelfahrzeuge möglichst bald zur Verfügung stehen.

HO

Bild 21: Ein absolutes Meisterstück des Formenbaus ist dieses Kunststoff-Spritzteil der kompletten Bühne des CL Bay 06b mit der Riffelblech-Imitation.

Bild 22: Mit den typischen bayerischen Achslagern und den feinen Speichenrädern sind alle vier der exzellenten Lokalbahnwagen von Roco ausgestattet.

Fotos 22 und 23: H. Obermayer





Bild 1: Auf dem Abschnitt Koblenz – Limburg wurde im Sommerfahrplan 1987 das Zugpaar N 6909/6922 sonntags mit Triebwagen der Baureihe 798 gefahren. Bei "idealem Morgenlicht" verläßt am 05.07.1987 der N 6909 den Kalkofener Tunnel zu einer beschaulichen Fahrt nach Limburg.
Foto: U. Kandler

Mit der Bahn durchs Lahntal

Abseits der großen Verkehrswege verläuft im Lahntal die Bahnstrecke Gießen – Limburg – Koblenz (Kursbuchstrecke 540). Zweifelloso gehört sie mit ihrer Streckenführung durch die bezaubernde Flußlandschaft zu den reizvollsten der Deutschen Bundesbahn. Fast auf der gesamten Länge folgt sie dem Lauf der Lahn, nur an einigen Stellen wählt sie den direkteren Weg und kürzt die Schleifen des Wasserlaufs ab.

In den Jahren 1858 bis 1863 wurde die Strecke Oberlahnstein – Wetzlar in mehreren Abschnitten von Oberlahnstein (am rechten Rheinufer) aus erbaut. Bis zur Einweihung der Verbindung Rüdeshcim – Oberlahnstein im Februar 1862 war die Lahntalbahn vom übrigen Eisenbahnnetz in Deutschland isoliert. Erst mit der Eröffnung des letzten Teilstücks zwischen Weilburg und Wetzlar ergab sich eine sinnvolle Anbindung der Lahntalbahn an die damaligen Magistralen. In Wetzlar hatte sie Anschluß an die Strecke Köln – Gießen der Cöln-Mindener Eisen-

bahn und in Gießen wiederum an die Strecke Frankfurt – Kassel der Main-Weser-Bahn. Es sollte noch über ein Jahr dauern, bis der westliche Endpunkt der Lahntalbahn mit der linken Rheinstrecke Köln – Bingen verbunden wurde. Am 3. Juni 1864 fand die feierliche Eröffnung der Bahnlinie von Oberlahnstein über die Pfaffendorfer Rheinbrücke nach Koblenz statt. Rechtsrheinisch war es erst ab 1871 möglich, mit der Eisenbahn von Oberlahnstein nach Köln zu reisen.

Nach und nach verdichtete sich das Eisenbahnnetz – auch um die Lahnstrecke. Bis Ende der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts wurde die durchgehende Verbindung von Frankfurt und Wiesbaden über Limburg und den Westerwald nach Köln fertiggestellt. Nachdem die letzte Lücke der Aartalbahn zwischen Langenschwalbach (heute: Bad Schwalbach) und Zollhaus am 1. Mai 1894 geschlossen worden war, bestand von Diez aus eine weitere Verbindung zwischen der Lahntalbahn und Wiesbaden.

Später folgte noch der Bau der Strecken Weilburg – Weilmünster – Grävenwiesbach – Bad Homburg und Albsthausen – Grävenwiesbach. Mit der Fertigstellung der Stichbahn Stockhausen – Beilstein am 1. Juli 1924 wurde die letzte Bahnlinie, die die Lahnstrecke berührte, eröffnet. Längst sind die meisten dieser Strecken (im Personen- wie z. T. auch im Güterverkehr) wieder stillgelegt. Aber alle diese Verbindungen hatten zu dem ehemals umfangreichen Verkehrsaufkommen auf der Lahnstrecke beigetragen.

Der fast durchgehend zweigleisige Ausbau (nur knapp 9 km der insgesamt 116,7 km langen Strecke, nämlich die Abschnitte Fachingen – Balduinstein, Nassau – Dausenau und ein kurzes Stück bei Niederlahnstein, sind eingleisig) läßt auch heute noch die ehemalige Bedeutung als Hauptbahn erahnen. Typisch für diese Verbindung war von Anfang an der Gütertransport; der Personenverkehr spielte früher nur eine untergeord-



Bild 2: Bis zum Sommerfahrplan 1987 konnten die Lokomotiven der Baureihe 213 des Bw Gießen auch vor Personenzügen im Lahntal beobachtet werden. Seit der Umstationierung zum Bw Koblenz und später zum Bw Köln 1 bedienen sie heute u. a. den Gesamtverkehr auf der Ahrtalbahn Remagen – Kreuzberg. Am 25.04.1987 war die 213 337 noch vor dem N 6936 in Balduinstein zu sehen.
Foto: U. Kandler

nete Rolle. Durch die damals zahlreichen Erzgruben im mittleren Lahngebiet hatte die Bahn die wichtige Aufgabe, den abgebauten Rohstoff den Hochöfen in Wetzlar und im Ruhrgebiet zum Schmelzen zuzuführen. Zahlreiche private Erz- und Grubenbahnen besorgten den Transport bis zu den Gleisen der Lahntalbahn. Die einstigen Verladeanlagen an den Bahnhöfen Albshausen, Braunfels, Stockhausen, Löhnberg, Weilburg, Gräveneck und Aumenau belegen dies nur zu deutlich.

Nach dem Zweiten Weltkrieg konnten sich die Lahnerze nur noch sehr schwer gegenüber den Billigimporten aus dem Ausland behaupten. Immer mehr Gruben arbeiteten unwirtschaftlich; am 4. März 1983 wurde die Grube Fortuna bei Wetzlar als letzte geschlossen. Damit ging die traditionsreiche Epoche an der Lahn zu Ende, und die Bahn verlor endgültig einen wichtigen Teil ihres Güteraufkommens. Planmäßig verkehren heute keine Durchgangsgüterzüge mehr auf der Lahntalbahn, so daß dem Güterverkehr nur noch regionale Bedeutung zukommt. Die ortsansässige Industrie wird durch Übergabefahrten bedient.

Zwischenzeitlich haben die Reisezüge die Vorherrschaft übernommen. Dank des relativ großen Pendleraufkommens wird der Personenverkehr noch in einem recht umfangreichen Rahmen abgewickelt. Sogar am

Wochenende kann sich das Zugangebot noch durchaus sehen lassen. Einige Eilzüge fahren über Gießen hinaus bis Fulda; sie sind die längsten Zugläufe auf der Lahntalbahn. Die Hauptlast des Verkehrsaufkommens wird von den Limburger und Gießener 216ern getragen. Aber auch die Baureihen 211, 212 und 798 sind auf dieser Strecke zu Hause. Vor den Pilgersonderzügen zum Klo-

ster Arnstein bei Obernhof, die von Mai bis August sonntags verkehren, gelangen auch die Baureihen 215 (Bw Krefeld) und 218 (Bw Hagen) an die Lahn.

Die Fahrt entlang des Flusses ist ein Erlebnis, wie es nur wenige Strecken der Deutschen Bundesbahn in dieser beeindruckenden Weise bieten können. Vorbei an Burgen, Schlössern, Klöstern und Kirchen ist es

Bild 3: Zu den kleinsten Bahnsteighallen in Deutschland zählt die in Bad Ems. Die 213 335 verläßt am 11.05.1986 mit dem N 6916 den Kurort in Richtung Koblenz.
Foto: H. Diehm





Bild 4: Auf ihrem Weg von Gießen nach Koblenz hat die 216 110 mit dem E 3758 am 04.09.1982 soeben den Laurenburger Tunnel durchfahren.

Foto: U. Kandler

auch eine Reise in die früheren Tage der Eisenbahn. Von großen Modernisierungsmaßnahmen blieb diese Strecke bisher weitgehend verschont, so daß die Harmonie zwischen Natur und Technik in ihrer ursprünglichen Form erhalten blieb. Der Modellbahner hat hier ungeahnte Möglichkeiten, sich

vor Ort Inspirationen für den heimischen Anlagen- und Dioramenbau zu holen. Angefangen beim uralten mechanischen Stellwerk über Tunnels mit imposanten Portalen bis hin zum Empfangsgebäude aus Wellblech (Arfurt) findet man alles, was zur "guten alten Eisenbahn" gehört.

Die geographische Lage – die Lahn bildet eine natürliche Grenze zwischen den Höhen des Taunus und des Westerwaldes – ist ein Grund dafür, daß das Lahntal seine ländliche Abgeschlossenheit bewahren konnte. Mancherorts ist das enge Flußtal für den Kraftfahrzeugverkehr nur schwer zugäng-

Bild 5: Die Tage der vierachsigen Umbauwagen sind nicht nur im Lahntal gezählt. Die 216 145 hat mit dem E 3762 am 17.08.1987 den Bahnhof Aumenau erreicht.

Foto: U. Kandler





Bild 6: Gleis 1 war mit einem Pilgersonderzug (Zuglok: 215 031) belegt. Außerdem war das Streckengleis in Richtung Koblenz wegen Bauarbeiten im Obernhofener Tunnel gesperrt. Deshalb mußten am 19.07.1987 alle Züge über das Gleis 3 des Bahnhofs Obernhof (Lahn) geleitet werden. So bot sich die seltene Gelegenheit, das betagte Stellwerk mit der 212 204 und den E 3761 richtig in Szene zu setzen.

Foto: U. Kandler

Bild 7: Im Lahntal findet man selten unverputzte Empfangsgebäude aus Backstein. So ist es nicht verwunderlich, daß dieses Bauwerk in Friedrichsseggen das Interesse der Reisenden auf sich lenkt. In einer Viertelstunde wird die 216 125 mit dem N 6936 den Zielbahnhof Koblenz erreichen (08.05.1987).

Foto: U. Kandler





Bild 8: Am 13.02.1988 wurde die 212 268 (Bw Gießen) der 216 205 (Bw Kassel) mit dem N 6928 vorgespannt, um eine umlaufbedingte Leerfahrt der Lok einzusparen. Die Aufnahme entstand im Bahnhof Löhneberg. Foto: U. Kandler

lich. Dort hat die Eisenbahn die "Oberhand" behalten. Dies wird zwischen Weilburg und Villmar besonders deutlich, wo die großen Straßen abseits des Lahntals verlaufen. Dem aufmerksamen Beobachter wird nicht entgehen, daß sämtliche Bahnhöfe und Haltepunkte besetzt sind. Aufgelassene Bahnhöfe kennt man hier nicht, sieht man einmal von Fachingen ab. Selbst so entlegene Stationen wie Fürfurt und Gräveneck sind noch besetzt. Entsprechend gepflegt

wirken auch die Bahngeläude. In den Sommermonaten schmücken Blumenkästen vielerorts die Bahnhöfe. Meist sorgt das Personal in Eigeninitiative für den Blumenschmuck. Mit bescheidenen Mitteln wird so ein beachtlicher Effekt erzielt: Die Bahn wirkt mit einem einladenden Äußeren. Beim Kauf einer Fahrkarte steht man (noch) nicht vor einem anonymen Fahrkartenautomaten, sondern vor einem freundlichen Bahnbeamten, der auch Auskunft über Anschlußver-

bindungen in Gießen, Limburg oder Koblenz geben kann.

Vor kurzem hat nun auch auf der Lahntalbahn die Zukunft der "Neuen Bahn" in Form von Triebzügen der Baureihe 628.2/928.2 begonnen. Nach Auslieferung der letzten für das Bw Limburg bestimmten 628.2 (bis Mitte 1989), wird auch hier die "Neue Bahn" das Bild bestimmen. Noch einschneidender dürften die geplanten Modernisierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen sein, die für die nächsten Jahre vorgesehen sind. Danach werden beispielsweise die Signale und Weichen auf dem unteren Abschnitt zwischen Balduinstein und Friedrichsgegen von nur zwei Zentralstellwerken (geplant für die Bahnhöfe Nassau und Bad Ems) aus bedient. Die meisten Bahnhöfe sollen aufgelassen und die umfangreichen Gleisanlagen, auf denen heute noch lange Reihen ausgemusterter Güter- und Personenwagen stehen, entfernt werden. Den hilfsbereiten Schalterbeamten an den kleinen, verträumten Stationen wird man dann wohl vergeblich suchen.

Bleibt zu hoffen, daß die einschneidenden Maßnahmen den Erhalt der Strecke sichern helfen und die Bevölkerung die "Neue Bahn" rege in Anspruch nimmt. **Udo Kandler**

Bild 9: Die mit dem N 6911 aus Koblenz kommende 212 205 ist in Gießen eingetroffen.

Foto: D. Eckert



Quellenangaben:
Schulze, Willi/Uhlir, Harald: Gießener Geographischer Exkursionsführer, mittleres Hessen, Band 1
Christopher, Andreas: Erzgruben und Grubenbahnen im mittleren Lahngebiet
Aufzeichnungen des Verfassers



Bild 10: Am 14.02.1988 konnte der Fotograf ein schönes Motiv auf die Platte bannen: Die Telegrafeneitung, das gußeiserne Bahnhofsschild, das niedrige Formsignal und die hoch über Balduinstein thronende Schaumburg lassen hier die "gute alte Eisenbahnzeit" lebendig werden. Nur die 216 111, die mit dem N 6927 von Koblenz nach Gießen rollt, stammt bestimmt nicht aus dieser Epoche.
Foto: U. Kandler

Bild 12 (Poster, nächste Seite): Ab Limburg folgt die Strecke Wetzlar – Koblenz nicht dem Lauf der Lahn (über Staffel und Aull). Sie wählt den kürzeren Weg und trifft erst bei Diez wieder auf den Fluß. Hier ist die 216 131 am 13.02.1988 mit dem E 3758 in Richtung Koblenz unterwegs.
Foto: U. Kandler

Bild 11: 1985 waren im Lahntal noch Akkutriebwagen der Baureihe 515 im Einsatz. In Diez begegneten sich am 28.11.1985 der 515 128 und der 515 655.
Foto: H. Diehm









Bild 1: Von Krauss & Comp. wurde die 98 812 als GtL 4/4 2562 im Jahre 1914 an die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen geliefert. Heute befindet sie sich im Besitz der Ulmer Eisenbahnfreunde und wurde am 1./2. Oktober 1988 bei der Bahnhofskirta in Tegernsee eingesetzt.

»Bahnhofskirta« am Tegernsee

Krauss-Maffei präsentierte »seine« Fahrzeuge

Bild 2: Die »J.A. Maffei« ist ebenfalls betriebsfähig. Sie befindet sich im Besitz des Bayerischen Localbahn-Vereins.



Bild 3: Auch beim Bau des mechanischen Stellwerkes war Krauss-Maffei – das Fabrik-schild zeigt dies – beteiligt.

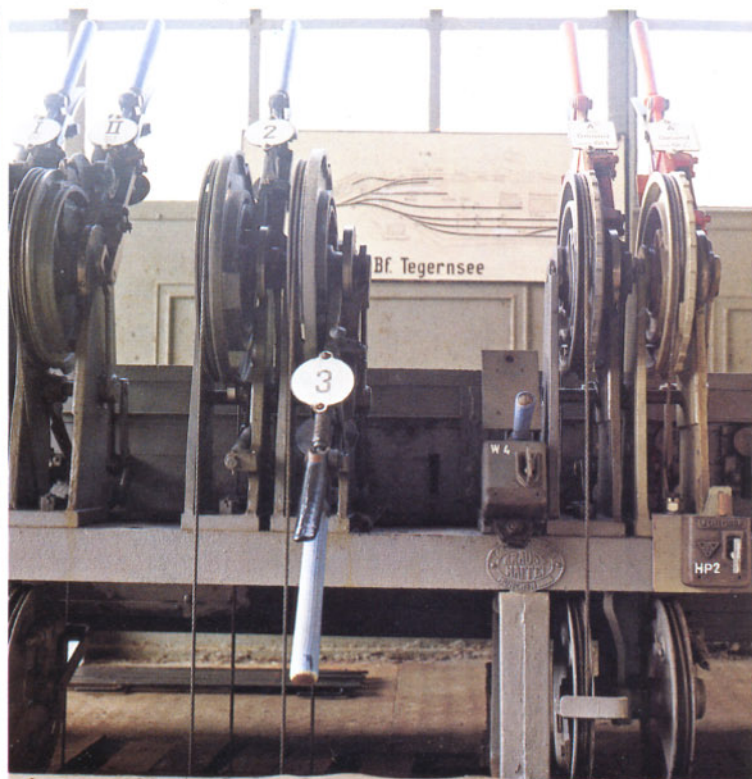




Bild 4: Bei St. Quirin zieht die "J.A. Maffei" ihren Sonderzug, gebildet aus historischen Personenwagen, nach Tegernsee.

Bild 5: Auf einem Tiefladewagen wurde die D VII den Besuchern in Tegernsee präsentiert. Die Lokomotive ist nicht betriebsfähig.





Bild 6: Als "Drucklok" betätigt sich auf dieser Aufnahme die 98 812 der Ulmer Eisenbahnfreunde. Mit viel Dampf unterstützt sie den von der 98 727 gezogenen Sonderzug.

Zu einer festen Einrichtung hat sich die im Frühherbst stattfindende "Tegernseer Bahnhofskirte" entwickelt. In diesem Jahr stand die am ersten Oktoberwochenende (1./2. Oktober 1988) vom Bayerischen Localbahnverein

in Zusammenarbeit mit der Tegernseebahn AG durchgeführte Veranstaltung ganz im Zeichen eines großen Jubiläums: 150 Jahre Krauss-Maffei AG. Präsentiert wurden Fahrzeuge, die alle von diesem renommierten

Münchner Konzern gefertigt wurden. Wenn gleich man auf einige bereits etwas voreilig im Eisenbahn-Journal 8/1988 beschriebene Rahmenveranstaltungen – u. a. Einsatz des "beweglichen Landdampfkessels" und der Akkulokomotive – verzichtet hat, so konnten doch diesmal gleich drei unter Dampf stehende Lokomotiven in Aktion bewundert werden.

Trotz teilweise kühlem und nebligem Wetter in Oberbayern fanden doch zahlreiche Liebhaber nostalgischer Dampffahrten den Weg zum Tegernsee. Und zur Freude aller zeigte dann der Himmel wenigstens am Sonntag in Tegernsee sein strahlendes Blau. Im Zusammenwirken mit der Bundesbahndirektion München gelang es, die verkehrenden Planzüge (Schaftlach – Tegernsee) mit einer Museumslokomotive zu bespannen. Die V 80 002 konnte hier eingesetzt werden. Gerne hätten die Veranstalter auch noch die von Krauss-Maffei mit der Fabriknummer 17 901 im Jahre 1953 an die Deutsche Bundesbahn gelieferte V 200 002 vor Zügen aus München im Einsatz gesehen; leider stieß man mit diesem Ansinnen bei der BD München auf wenig Gegenliebe. Die Sonderzüge wurden von den unter Dampf stehenden Lokomotiven "J.A. Maffei" und der 98 812 sowie der 98 812 gezogen.

Bild 7: Leider nur als Ausstellungsobjekt zu bewundern war die in Gmund stehende Streckendiesellok V 200 002.





Bild 8: Die 98 727 ist am 2. Oktober 1988 mit einem Sonderzug auf der Fahrt nach Tegernsee. Die Aufnahme entstand bei St. Quirin.

Bild 9: Die planmäßigen Züge zwischen Schäftlarn und Tegernsee wurden am 1. und 2. Oktober 1988 von der Museumslok V 80 002 gezogen. **Alle Fotos: Th. Wunschel**

Die 98er waren dabei meist beide an einem Zug – eine als Zug- und die andere als Drucklok – eingesetzt. Dadurch konnte das sonst notwendige Umsetzen der Maschinen umgangen werden. Für die Fotografen ein besonderer Vorteil; sie konnten in jeder Fahrtrichtung eine Dampflokomotive von vorne aufnehmen, da die Rauchkammer der 98 727 in Richtung Tegernsee und die der 98 812 in Richtung Gmund zeigte. In Tegernsee waren noch die TAG 7 und – auf einem Tiefladewagen – die D VII zu besichtigen. Beide Loks sind nicht betriebsfähig; bei der TAG 7 ist eine Hauptuntersuchung in Vorbereitung. Da die V 200 002 nicht im Zugdienst eingesetzt werden konnte, fungierte sie als Ausstellungsstück in Gmund. Dort stand auch der Wagen des MEC Oberallgäu mit der großen Schauanlage, die wir im Eisenbahn-Journal 7/1988 vorgestellt haben. Obwohl der Wettergott und die BD München den langen Vorarbeiten der Verantwortlichen bei Krauss-Maffei nicht in gnädigster Laune begegneten, war die Veranstaltung mit Triebfahrzeugen von Krauss-Maffei ein Gewinn für alle Teilnehmer. **Klaus Eckert**





Bild 1: Die 055 538 ergänzte am 27.08.1972 im Bw Gremberg ihren Kohlenvorrat.

Foto: U. Geum

Die G 8¹ – die meistgebaute preußische Lok

Im Jahre 1902 lieferte die Firma Vulcan (Stettin) die erste Heißdampf-Güterzuglokomotive an die Preußischen Staatseisenbahnen. Es war eine vierfach gekuppelte, laufachslose Schleppenderlokomotive. Es wurde ein Musterblatt erstellt, das lautete: XIX-3. Vor dieser ersten Heißdampf-Güterzuglokomotive waren die drei Naßdampf-Varianten der Gruppe G 7 beschafft worden: die D n2 (G 7¹), die D n2v (Gn7²) und die 1'D n2v (G 7³). Letztere war von August von Borries entworfen worden, der die 1'D-Bauart bei einer Studienreise nach Nordamerika als die Güterzuglokomotive schlechthin kennengelernt hatte. Die Realisierung einer leistungsfähigeren Maschine als der G 7³ mit Vierzylinder-Verbundtriebwerk, Barrenrahmen und einem größeren Kessel erübrigte sich durch die neue Heißdampf-Güterzuglokomotive. Robert Garbe durchkreuzte mit seiner Lok die Pläne von August von Borries. Garbe war um eine leistungsfähige Lokomotive mit möglichst geringer Dienstmasse bemüht und sparte an Gewicht, wo ihm dies möglich erschien. Den Kessel der G 7² hatte er im Prinzip übernommen, ihn aber aus nur

zwei Schüssen (statt drei wie bei der G 7²) und aus 14,5 mm dickem Kesselblech (gegenüber 16 mm bei der G 7²) fertigen lassen. Er brauchte die Gewichtseinsparung, um einen Rauchkammerüberhitzer unterbringen zu können. Es folgten Experimente an der Länge der Rohre und der Größe der Rostfläche, bis es Garbe gelang, mit einem Mehrgewicht von nur 600 kg einen Kessel mit Überhitzer zu schaffen, der wesentlich leistungsfähiger als der Kessel der Naßdampflokomotive der Gattung G 7² war. Von 1902 bis 1904 sind 44 dieser 4/4 H.G.L., ab 1906 als G 8 bezeichneten, Lokomotiven an die Direktionen Saarbrücken, Frankfurt, Münster und Cassel geliefert worden. Die G 8 erwiesen sich den Maschinen der Gruppe G 7 als deutlich überlegen und konnten mühelos Güterzüge mit zehn zusätzlichen zweiachsigen Wagen befördern. Aber Robert Garbe hatte bei manchen Baugruppen zu sehr an Gewicht gespart. Sie waren aus diesen Gründen dem rauen Eisenbahnbetrieb nicht gewachsen, und so mußte vieles im Laufe der Zeit verstärkt werden, so z. B. der zu schwache Rahmen, der zu Reißbil-

dungen neigte. Die Preußischen Staatseisenbahnen hielten sich deshalb mit der Beschaffung der G 8 etwas zurück. Im Zeitraum bis 1910 sind nur 591 Lokomotiven gebaut worden. Da auch das Heißdampf-Triebwerk noch an Kinderkrankheiten litt, entschloß man sich in Preußen, 1908 erneut eine vierfach gekuppelte Naßdampf-Güterzuglokomotive (Bauart: D n2) zu beschaffen. Lieferant war diesmal Schichau (Elbing). Das Musterblatt lautete III-3m. Es handelte sich um die seinerzeit stärkste deutsche Naßdampf-Lokomotive und um zugleich die letzte preußische Naßdampflok, die für den Streckendienst gebaut worden war. Bis 1913 sind von den als G 9 bezeichneten Maschinen insgesamt 200 Exemplare beschafft worden.

Ab 1910 begannen die Preußischen Staatseisenbahnen den Oberbau ihrer Hauptstrecken zu verstärken, um den zulässigen Achsdruck auf 17 t erhöhen zu können. Da inzwischen auch die Kinderkrankheiten bei der Heißdampf-Lokomotive überwunden waren, stand der Entwicklung einer verstärkten Ausführung der G 8 nichts im Wege. Ein Ent-



Bild 2: Zu den letzten Lokomotiven ihrer Gattung beim Bw Dillenburg zählte die 055 528, die am 23.09.1969 in ihrem Heimat-Bw im Bild festgehalten wurde.

Foto: U. Geum

Bild 3: Die 055 177 war im September 1969 im Bw Dillenburg bereits zur Ausmusterung abgestellt.

Foto: U. Geum





wurf für diese Lokomotive lag bereits im Jahre 1911 vor. Die Firma Schichau wurde mit der Ausführung einer solchen verbesserten G 8 beauftragt; sie lieferte 1913 die ersten Exemplare. Das für diese Lokomotiven verbindliche Musterblatt trug die Bezeichnung XIV-3b.

Die verstärkte G 8, als G 8¹ bezeichnet, hatte gegenüber der G 8 eine größere Rost- und Verdampfungsheizfläche. Um eine günstigere Masseverteilung zu erzielen, war die Stehkesselrückwand im oberen Teil nach vorne geneigt. Wesentliche Neuerung bei der G 8¹ war das Vorwärmen des Speisewassers (sie war dazu mit abdampfbeheizten Vorwärmern und Kolbenspeisepumpen ausgerüstet). Zunächst verwendete man den flachen Schichau-Vorwärmer (quer auf dem Rahmen), später die flache und schließlich die runde Ausführung von Knorr (angeordnet auf dem linken Laufblech). Anfänglich hatte man der G 8¹ sicherheitshalber noch zwei Strahlpumpen beigegeben; die Maschinen mit Knorr-Vorwärmer verfügten dann jedoch nur noch über eine.

Die Kolbenspeisepumpe Bauart Knorr war links oberhalb des Laufbleches neben dem Hinterkessel untergebracht. Der Kesseldruck war gegenüber der G 8 von 12 kp/cm² auf 14 kp/cm² erhöht worden. Der Zylinderdurchmesser von 600 mm und der Kolbenhub entsprachen dem der G 8. Die G 8¹ übertraf die Leistung der G 8 (Zahlen zum Vergleich in Klammern) erheblich: In der Ebene zog sie 1380 t (1205 t) mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h, auf Steigungen von 5 ‰ 750 t (660 t) mit 40 km/h und auf Steigungen von 10 ‰ 810 t (730 t) mit 20 km/h.

Bei der DRG sind die Belastungstafeln der Preußischen Staatseisenbahnen durch Versuchsfahrten überprüft und die Zuglasten sowohl für die G 8¹ als auch für die G 8 (Zahlen zum Vergleich in Klammern) z. T. erheblich erhöht worden: In der Ebene zog sie nun 1450 t (1350 t) mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h, auf Steigungen von 5 ‰ 735 t (700 t) mit 40 km/h und auf Steigungen von 10 ‰ 920 t (730 t) mit 20 km/h. Die spezifische Heizflächenbelastung, die den Belastungstafeln der DRG zugrunde lag, betrug 57 kg/m²h.

Wegen des kriegsbedingten Rohstoffmangels wurden den Lokomotiven ab dem Baujahr 1915 statt der kupfernen flußeisernen Feuerbüchsen eingebaut. „Allerdings“, so schreibt Erich Metzeltin in *Die Entwicklung der Lokomotive*, „machte man schlechte Erfahrungen mit ihrer (der G 8¹ – d. V.) flußeisernen Feuerbüchse während der Kriegsjahre, weil man die Wandstärken der kupfernen Feuerbüchsenwände unverändert auf die eisernen übernahm.“ Sie hatte einen vierreihigen Rauchrohrüberhitzer der Bauart Schmidt. Der Achsstand der G 8¹ betrug 4700 mm. Die Bau- und Betriebsordnung von 1905, die als Maximum einen festen Achsstand von 4500 mm vorsah, umging man, indem man dem vierten Radsatz ± 3 mm Seitenverschiebbarkeit gab. Die Spurkränze der Räder des zweiten und dritten Radsatzes waren 15 mm geschwächt. Da die G 8¹ wegen ihres Achsdrucks von 17 t ohnehin nur auf Hauptstrecken verkehren konnte, wo ausreichend große Radien vorhanden waren, hielten sich Schienenabnutzung und Spurkranzverschleiß in den üblichen Grenzen und waren geringer als z. B. bei der G 10

(Bauart: E h2).

Die G 8¹ bekam Druckluftbremsen der Bauart Westinghouse bzw. Knorr, welche die Räder aller Radsätze einseitig von vorne abbremsen. Aus den beiden Sandkästen vor und hinter dem Dampfdom konnten die Räder aller Radsätze von vorne besandet werden.

Die G 8¹ besaßen eine außenliegende Heusinger-Steuerung mit Kuhn'scher Schleiße. Die Kolbenschieber wiesen einen Durchmesser von 220 mm auf, da sich die Erkenntnis durchgesetzt hatte, daß die Schieber mit 170 mm Durchmesser – sie hatte man z. B. bei der S 4, S 6 und P 8 verwendet – zu klein bemessen waren. Allerdings war die Schieberbauart umstritten. Es kamen Schichau-Schieber mit schmalen federnden Ringen und einfacher wie auch doppelter innerer Einströmung sowie Kammerschieber Bauart Hochwald in vereinfachter Ausführung mit weit auseinandergezogenen Schieberkörpern zum Einbau, die den Vorzug aufwiesen, kurze und gerade Einströmkanäle zu ermöglichen. Aus dieser Bauform ist schließlich der Schieber der Regelbauart entstanden, den auch die DRG bei den Einheitslokomotiven noch verwendete.

Für die G 8¹ wurde der Tender 3 T 16,5 nach Musterblatt III-5n entwickelt. Die G 8¹ wurden aber auch mit den Tendern 3 T 20 (nach Musterblatt III-5o) und 4 T 31,5 (nach Musterblatt III-5m) gekuppelt.

Die G 8¹ war die erfolgreichste preußische Dampflokomotive, die in der gefertigten Stückzahl die Erfolgskonstruktion P 8 weit übertraf. Nach Angaben von Erich Metzeltin sind von 1913 bis 1921 für die Preußischen Staatseisenbahnen 4948 Lokomotiven ge-



Bild 5: In Dillenburg war die 55 3757 beheimatet. Sie verfügte über dicht beieinanderliegende Dome.

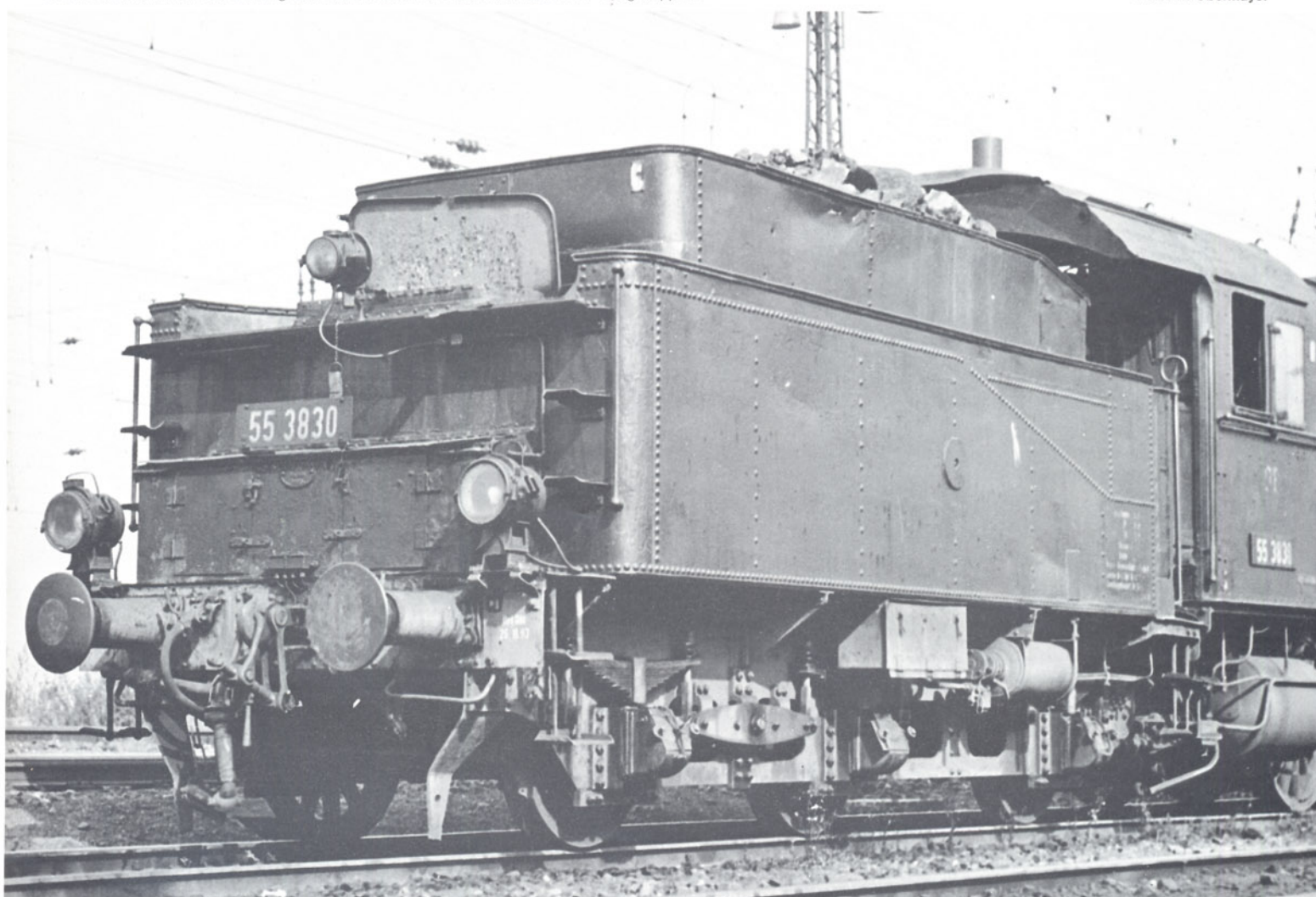
Foto: H. Obermayer

Bild 4 (linke Seite oben): Die 55 3763 (mit glattem Tonnendach) wurde 1966 im Bw Hamm aufgenommen.

Foto: H. Obermayer

Bild 6: Die Lokomotiven der Gattung G 8' waren meist mit Tendern der Bauart 3 T 16,5 gekuppelt.

Foto: H. Obermayer



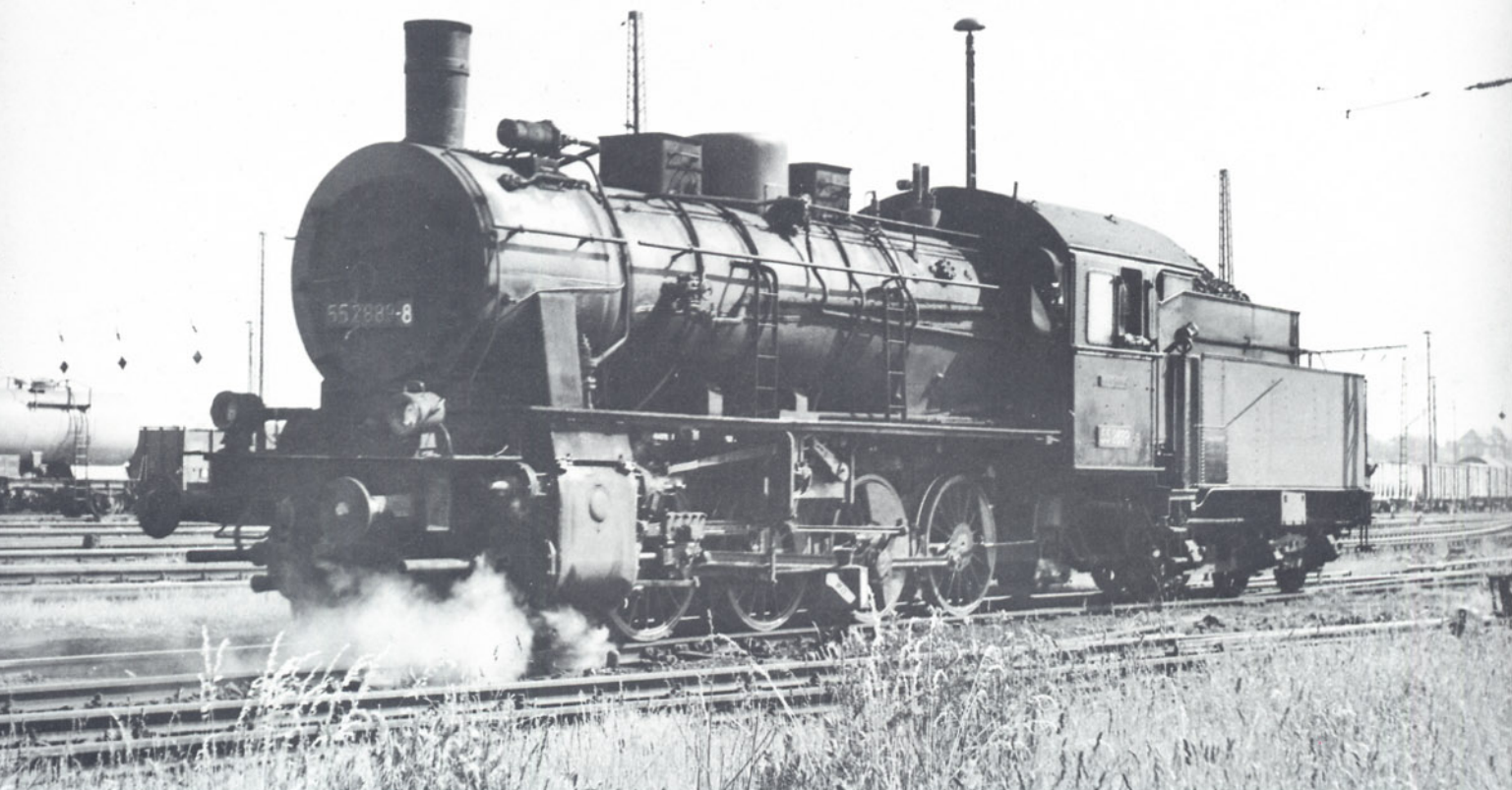


Bild 7: Einige G 8¹ der Deutschen Reichsbahn in der DDR erhielten sogar noch computergerechte Betriebsnummern. Zu diesen Lokomotiven zählte auch die 55 2889 des Bw Roßlau, die am 20. Juni 1970 fotografiert wurde. Foto: elke

baut worden. Die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen beschafften zwischen 1913 und 1918 137 Lokomotiven, zehn die Mecklenburgische Staatsbahn und sechs die Gewerkschaft Deutscher Kaiser in Oberhausen. Auch ausländische Bahnverwaltungen bestellten G 8¹:

Schwedische Staatsbahn	25 Stück
Rumänische Staatsbahn	81 Stück
Polnische Staatsbahnen	50 Stück

Insgesamt sind also 5620 Lokomotiven der Bauart G 8¹ gefertigt worden. 1868 Lokomotiven müssen als Kriegsverlust des Ersten Weltkrieges verbucht werden; sie sind entweder im Krieg zerstört worden oder an ausländische Bahnverwaltungen gelangt. Im dritten (endgültigen) Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn von 1925 sind 3119 G 8¹-Lokomotiven aufgeführt (Betriebsnummern 55 2501 bis 55 2857 und 55 2861 bis

55 5622). Von der Mecklenburgischen Staatsbahn übernahm die Deutsche Reichsbahn alle zehn Lokomotiven (Betriebsnummern 55 5801 bis 55 5810). Im Umzeichnungsplan von 1925 sind noch zwei weitere G 8¹ mit mecklenburgischen Betriebsnummern aufgeführt. Es handelt sich um die beiden Lokomotiven mit den Betriebsnummern 491 und 492, die von der Deutschen Reichsbahn in 55 5851 und 55 5852 umgezeichnet

Bild 8: Die 55 3289 des Bw Dessau war im Januar 1969 in Halle (S.) abgestellt. Zwei Monate später, am 7. März 1969, wurde sie im Raw Halle verschrottet. Foto: elke



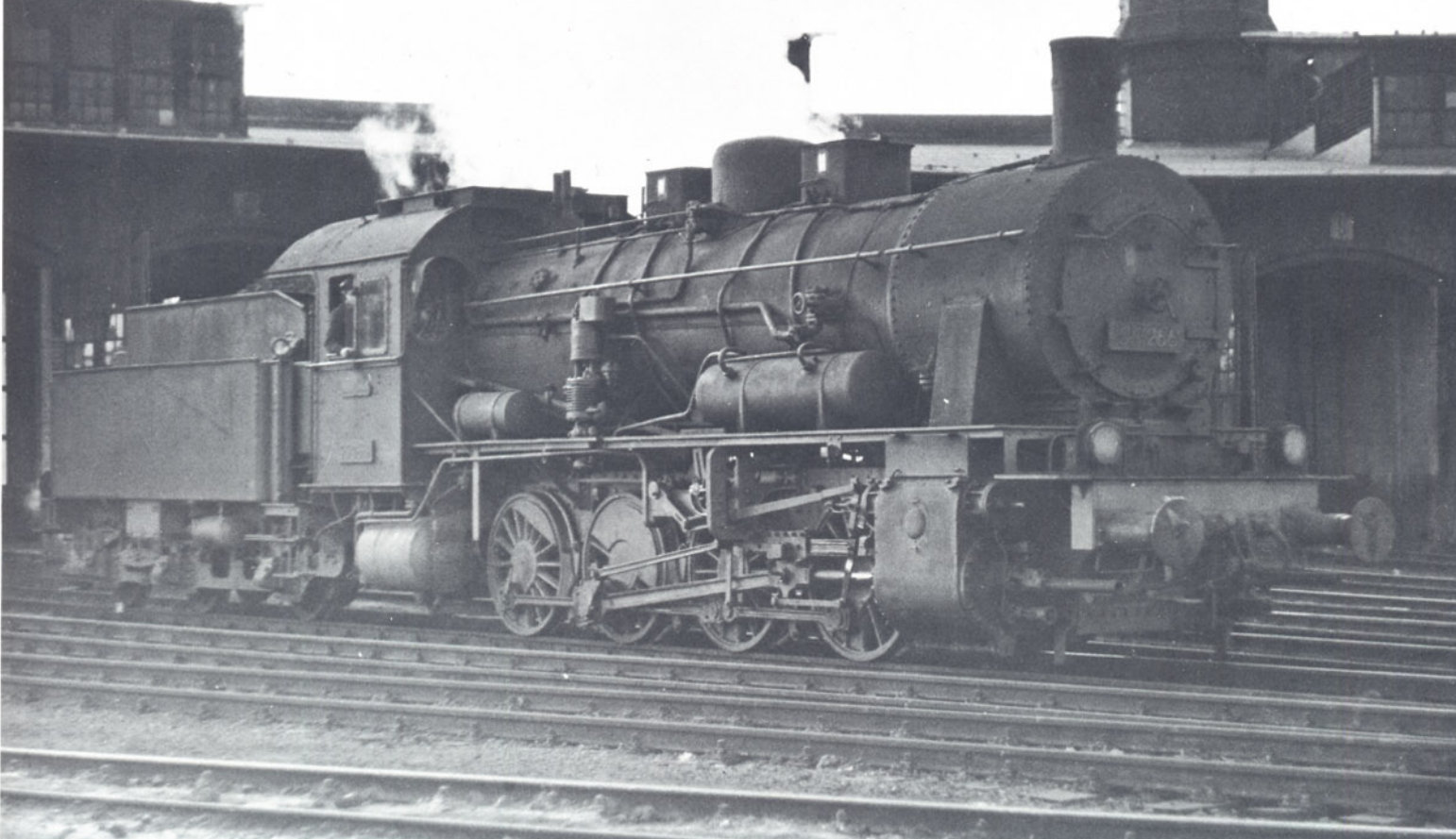


Bild 9: Die 55 2661 im Jahre 1965 vor dem Schuppen des Bw Leipzig Hbf West.

Foto: elke

wurden. Diese zwei Maschinen hatte Hanomag 1917 an die Preußischen Staatseisenbahnen geliefert. Nach der Gründung der Deutschen Reichsbahn wurden die (G 8¹) Münster 5346 und die 5348 an die General-

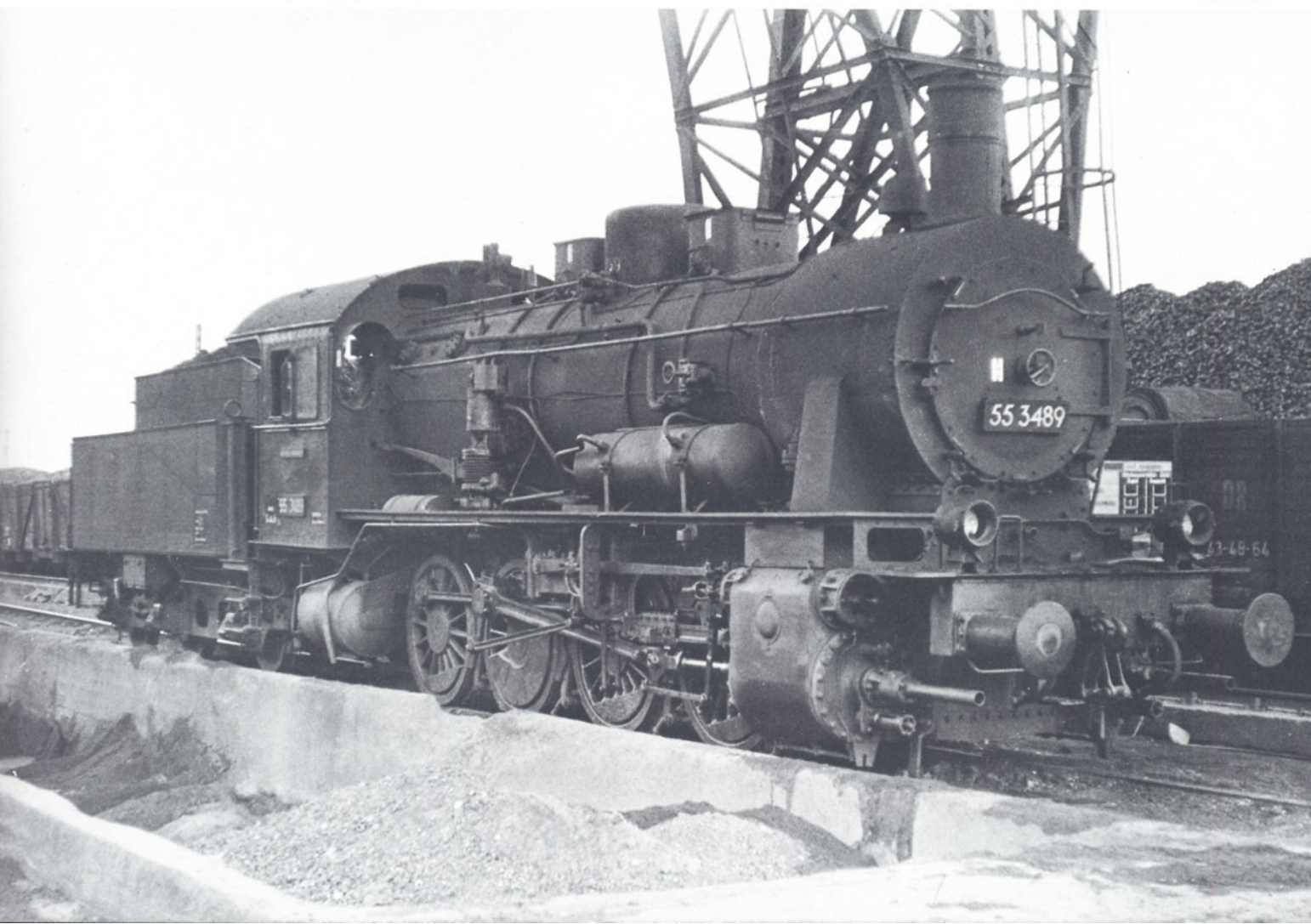
direktion Schwerin überwiesen, wo sie mecklenburgische Betriebsnummern erhielten.

Nach der Besetzung Polens im Jahre 1939 durch die Deutsche Wehrmacht übernahm

die Deutsche Reichsbahn 368 Lokomotiven der preußischen Gattung G 8¹, die nach dem Ersten Weltkrieg in Polen verblieben und zur PKP gelangt waren. Die von der PKP als Tp 4 bezeichneten Maschinen erhielten

Bild 10: Diese Aufnahme der 55 3489 (Bw Leipzig-Wahren) stammt ebenfalls aus dem Jahre 1965.

Foto: elke



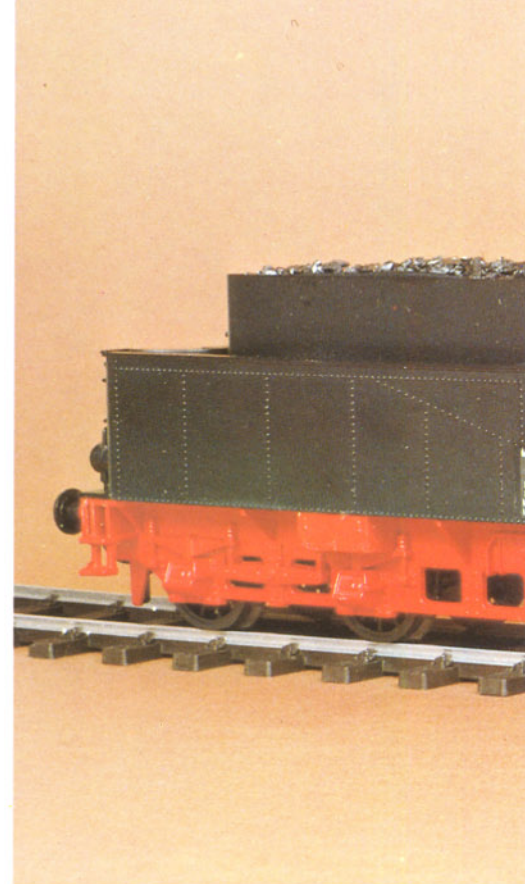
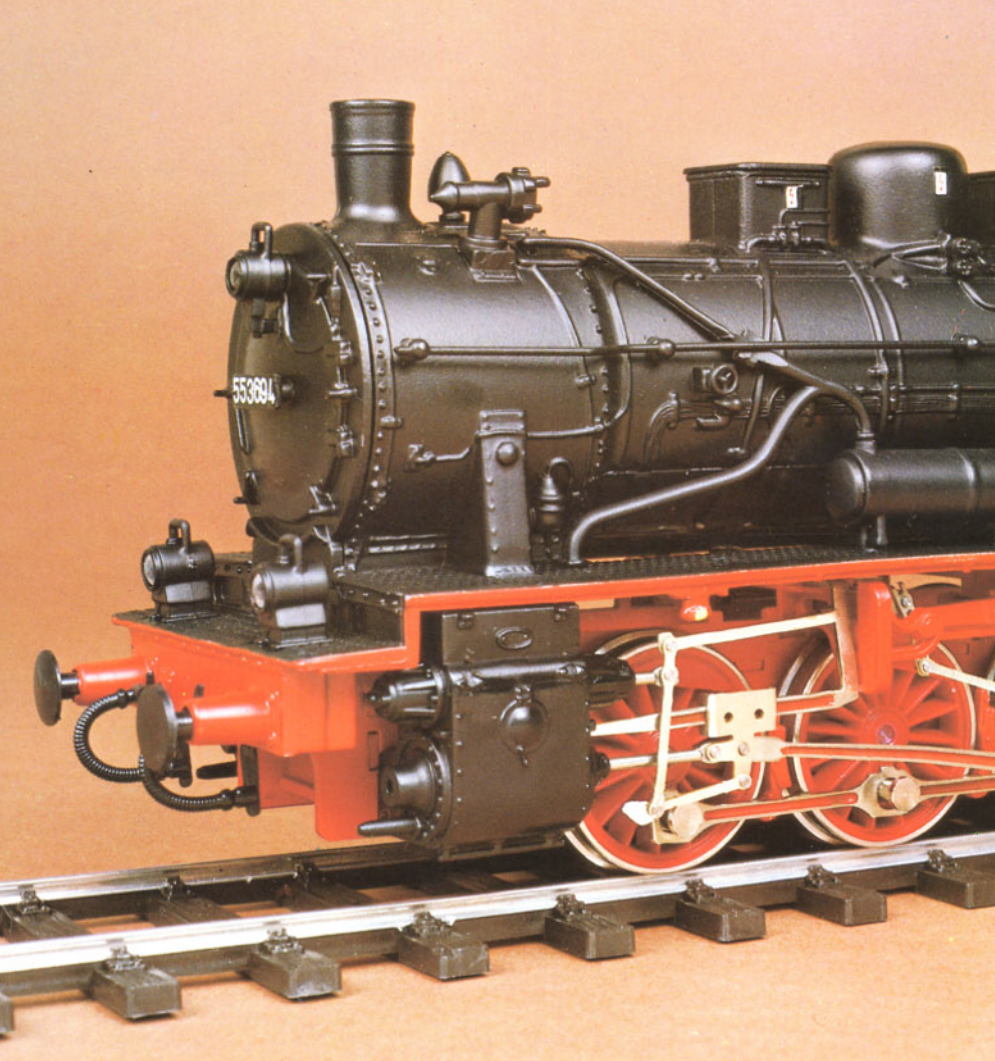


Bild 2: Mit der Nachbildung der 55 3694, die vom Modell-

553694 -

bei der Deutschen Reichsbahn Ordnungsnummern bereits ausgemusterter G 8¹, d. h. die Betriebsnummern wurden erneut vergeben.

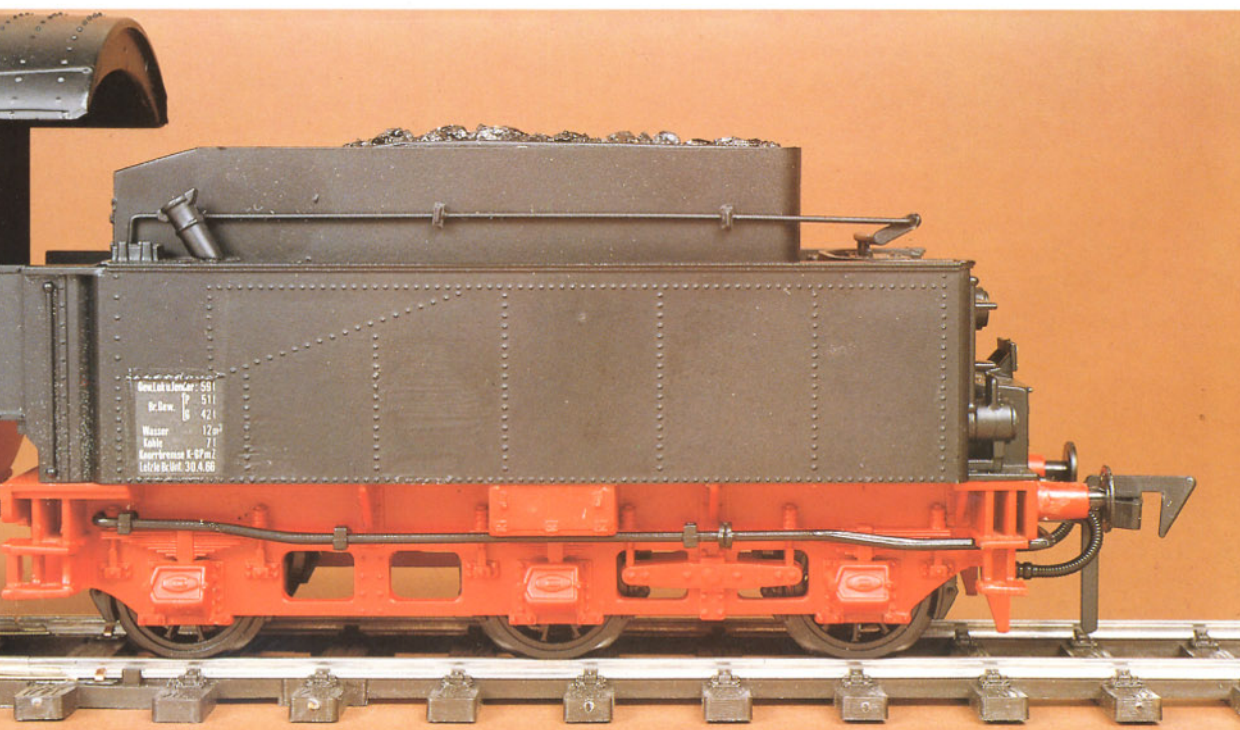
Die DRG baute ab 1934 insgesamt 691 preußische und mecklenburgische G 8¹ um und rüstete sie mit je einer vorderen Laufachse aus. Sie bestätigte damit die Richtigkeit der Forderung von August von Borries nach einer 1'D-Lokomotive. Die G 8¹ mit vorderer Laufachse (als Baureihe 56²⁻⁸ bezeichnet) war mit nur 16 t mittlerer Radsatzfahrmasse vielseitiger einsetzbar und konnte für 70 km/h zugelassen werden.

Etwa 1000 Lokomotiven der Gattung G 8¹ überstanden den Zweiten Weltkrieg und waren bei beiden deutschen Bahnverwaltungen bis Ende der sechziger Jahre unentbehrlich. Bei beiden Verwaltungen liefen noch G 8¹, welche die Umstellung auf Computer-Betriebsnummern erreicht hatten.

Manfred Weisbrod

Quellenangaben:
Metzeltin, Erich: Die Entwicklung der Lokomotive, Band II, 1880 – 1920. München/Berlin 1937
Weisbrod, Manfred/Müller, Hans/Petznick, Wolfgang: Dampflokomotiven deutscher Eisenbahnen; Baureihe 41 – 59; 1./2./4. Auflage. Eisenbahn-Fahrzeug-Archiv, Düsseldorf 1988
Protokolle des Ausschusses für Lokomotiven

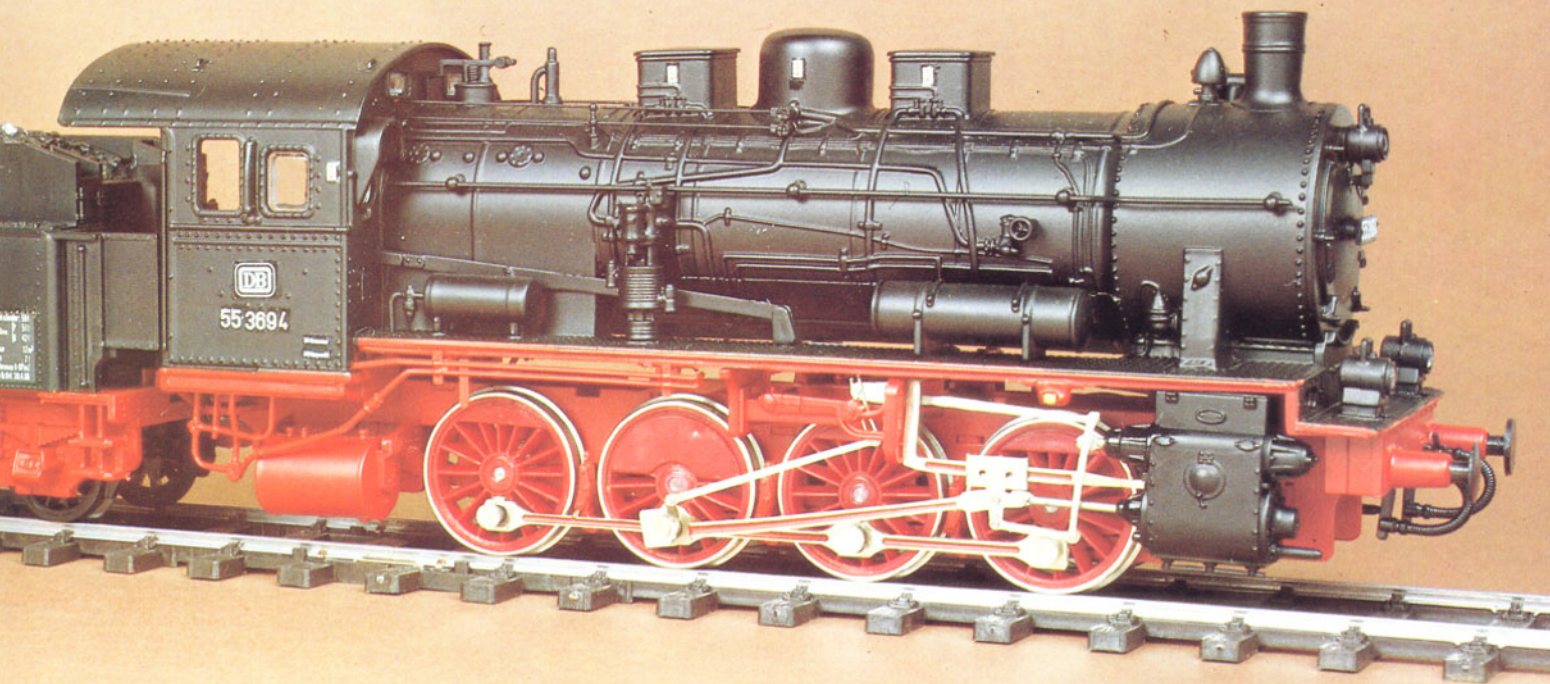
Langsam, aber stetig wächst die Gemeinde der Modellbahner, die sich der Baugröße 0 verschrieben haben. Noch ist ihre Zahl aber nicht groß genug, um die Hersteller zu neuen Aktivitäten zu bewegen. Wer nicht dem Selbstbau huldigt, ist auch weiterhin auf die diversen Angebote von Kleinserienherstellern angewiesen. Inzwischen gibt es schon sehr bemerkenswerte, meist aber auch recht kostspielige Modelle. Besonders Interesse dürfte deshalb der jetzt zur Verfügung stehende Bausatz einer Baureihe 55²⁵⁻⁵⁶ finden, aus dem sich – bei vertretbarem finanziellen Einsatz – ein recht ansprechendes Modell in der Baugröße 0 schaffen läßt.



► **Bild 1:** Aus Neusilberblech bestehen die Teile des Treib- und Steuerungsgerätes, welche nach sorgfältiger Vorbereitung zusammengeklebt werden. Der Kreuzkopf wurde stark vereinfacht nachgebildet.

◀ **Bild 3:** Bei dem exakt ausgeführten Tender kann der Kohlenkasteneinsatz mit echter Kohle gefüllt werden.

► **Bild 4:** Heizerseite des 0-Modells. Die Lok und der Tender sind gut proportioniert und sauber detailliert; die Verwandtschaft mit dem bekannten Modell in der Baugröße I ist offensichtlich.
Alle Fotos:
H. Obermayer



bahnversand Ernst Rudolf Klein in Weinheim vertrieben wird, steht den Freunden der Baugröße 0 ein recht ansprechender und preisgünstiger Bausatz zur Verfügung.

ein Modell in der Nenngröße 0

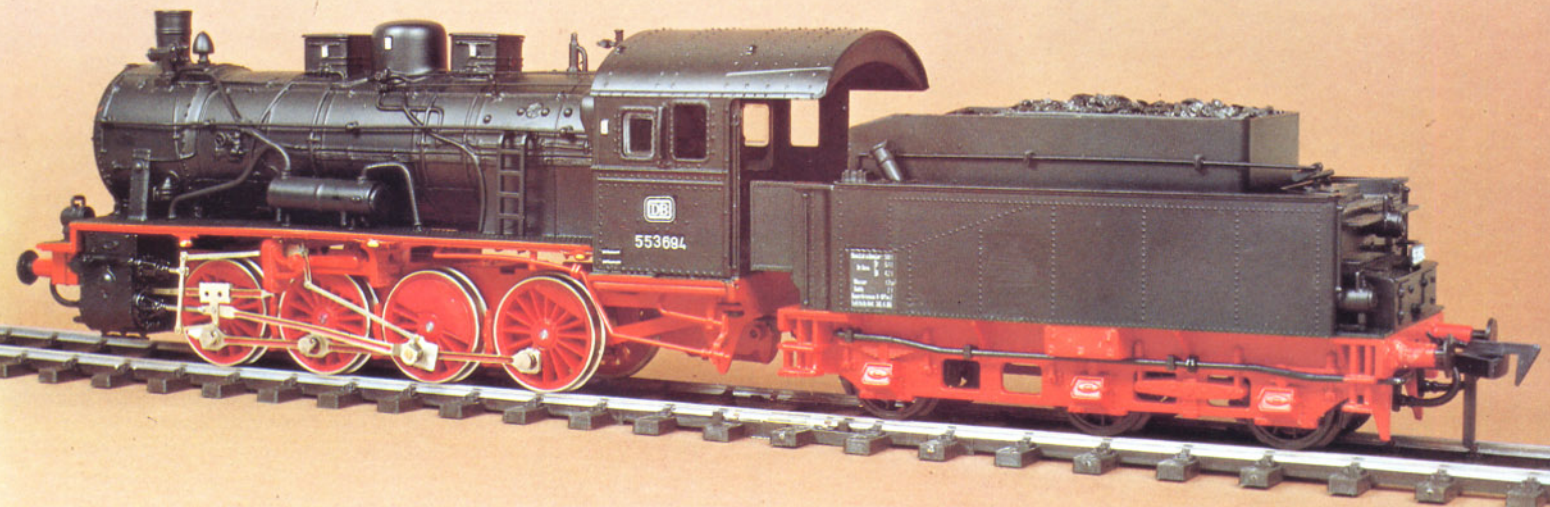
Um es gleich vorwegzunehmen, die Verwandtschaft mit der 55 3964 in der Nenngröße I ist unverkennbar. Lok und Tender zeigen korrekte Proportionen und eine gute Detaillierung. Die meisten Leitungen sind allerdings angespritzt; eine Speisepumpe ist nicht vorhanden. Bis das gute Stück auf dem Gleis steht, ist einige Vorarbeit zu leisten. Bevor man zu Werke geht, sollte man sich mit den Einzelteilen und Baugruppen vertraut machen sowie die erforderlichen einfachen Werkzeuge – sie sind in der ausführlichen Bauanleitung angegeben – bereitlegen. Etwas Geduld und Sorgfalt beim Zusammenbau sind weitere Voraussetzungen für das Gelingen des Werkes. Der Bau-

satz ist in vier Baugruppen gegliedert, die vormontiert und danach zu einem Ganzen zusammengefügt werden. Die einzelnen Schritte sind in der Anleitung beschrieben und leicht nachvollziehbar. Befolgt man die Hinweise, kann eigentlich nichts schiefgehen. Besondere Aufmerksamkeit sollte man der Lackierung schenken. Dabei ist schon manches Modell verdorben worden. Die heute zur Verfügung stehenden Lacke und Gerätschaften beschränken aber das Risiko eines Mißerfolges auf ein Minimum. Treib- und Kuppelräder entsprechen der Norm und sehen gut aus. Die Teile für das Treib- und Steuerungsgestänge sind aus Neusilberblech gefertigt, sie werden nach sorgfältiger

Vorbereitung zusammengenietet. Der Kreuzkopf ist stark vereinfacht, die Schwinge etwas zu klein. Der sehr gut ausgeführte Tender ist so beschaffen, daß der Kohlenkasteneinsatz mit echter Kohle gefüllt werden kann. Sowohl die Lok als auch der Tender verfügen über Federpuffer.

Der vom Modellbahnversand Ernst Rudolf Klein in Weinheim angebotene Bausatz wird ohne Motor geliefert. Eine nachträgliche Motorisierung kann später ohne besondere Schwierigkeiten erfolgen. Vorgesehen ist ein Einachsantrieb in der Lok. Das Fahrwerk ist für die Aufnahme der Stromabnehmer bereits vorbereitet.

HO





Neue Modelle von der Leipziger Messe

Piko

Mit einigen interessanten Modellneuheiten konnten DDR-Hersteller auf der diesjährigen Leipziger Herbstmesse aufwarten. Die 150-Jahr-Feier der ersten deutschen Fernbahn von Leipzig nach Dresden nahm Piko zum Anlaß, ein H0-Modell der ersten in Deutschland gebauten Dampflokomotive vorzustellen. Die "Saxonia" wird zusammen mit vier passenden Waggons im Maßstab 1:87 ausgeliefert. Der Antrieb der sehr ansprechend detaillierten Zuggarnitur ist im ersten Wagen untergebracht. Eine Ausführ-

ung für das Mittelleiter-Wechselstrom-System (Märklin) ist in Vorbereitung. Dieses reizende Modell versetzt jeden Modellbahner in die Lage, das denkwürdige Jubiläum auf seiner Anlage oder auf einem Diorama nachzuempfinden.

Ebenfalls von Piko stammt ein äußerst attraktives Modell der Baureihe 86 in der Version der ÖBB. Auffallend sind die nunmehr schwarz brünierten Räder, die der Maschine ein ungewöhnlich elegantes Aussehen verleihen. Die sehr fein gestaltete Dampflok wird zu einem überraschend günstigen Preis erhältlich sein und spricht somit nicht nur

fortgeschrittene Modellbahner an. Versierte Bastler können aus diesem Fahrzeug mit wenigen Handgriffen – z. B. durch eine farbliche Nachbehandlung der metallisch glänzenden Messingachsbuchsen – ein echtes Supermodell schaffen.

Prefo

Für Spielbetrieb im großen Maßstab sorgt eine Lorenbahn, die der Dresdner Hersteller Prefo vorstellte. Der batteriebetriebene Zug im Maßstab 1:16 läuft auf tritt- und wetterfesten Kunststoffgleisen mit einer Spurweite von 45 mm. Die Schienen lassen sich dank einer Rastverbindung unkompliziert auf- und abbauen. Da diese einfache Lorenbahn auch für den Betrieb im Freien geeignet ist, kann sie beispielsweise als spielerische Ergänzung einer LGB-Gartenbahn eingesetzt werden. Die Grundpackung enthält eine Dampflok mit der Achsfolge B sowie zwei Kipploren. Der Antrieb erfolgt durch sechs NC-Akkus oder entsprechende Batterien. Das Vorbild der Lokomotive wurde 1923 von Krauss-Maffei in München als Feldbahnmaschine mit einer Spurweite von 600 mm gebaut und war bis 1968 in einem Steinbruch eingesetzt. Die Lok ist auch heute noch einsatzfähig und wird von einer Interessengemeinschaft in Dresden betreut.

Bild 2: Das Prefo-Modell des Pwi 32 der DRG ist mit NEM-Aufnahmeschacht und Kurzkupplungsmechanik ausgestattet. Das sehr gut detaillierte Fahrgestell ist eine Neuentwicklung, den Aufbau könnte man indessen als "alten Hut" bezeichnen.

Foto: W. Kosak



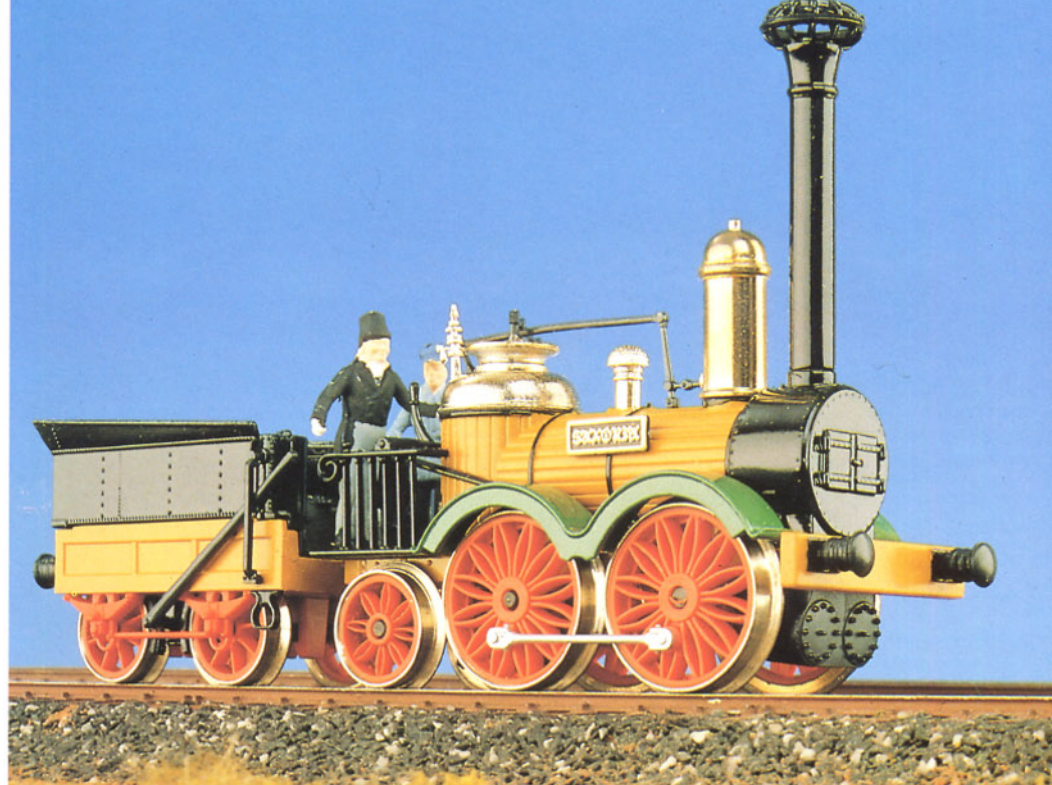
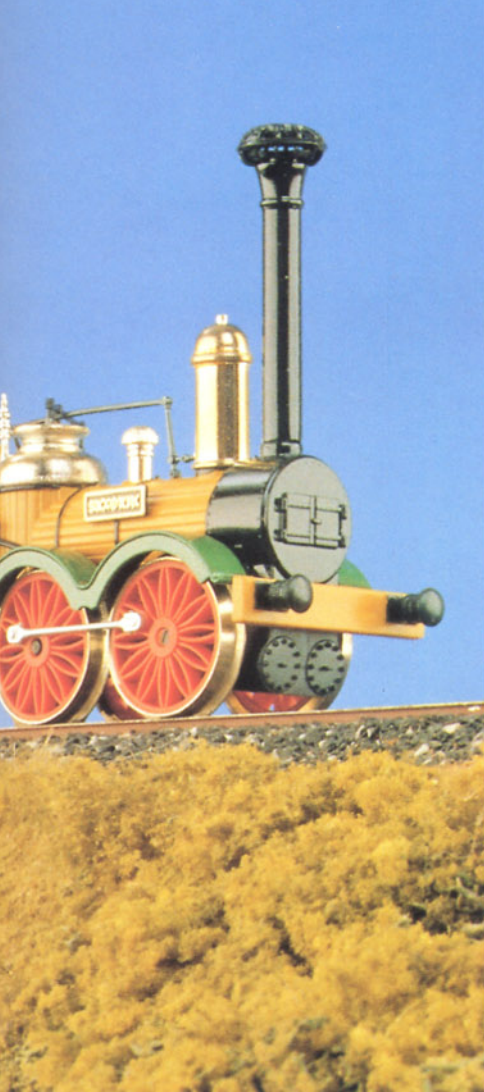


Bild 3: Ein "Jubiläumsmodell" von Piko in Sonneberg: Anlässlich der 150-Jahr-Feier der Eisenbahn von Leipzig nach Dresden präsentierte der DDR-Hersteller ein reizendes H0-Modell der ersten in Deutschland gebauten Dampflokomotive.

Foto: W. Kosak

Bild 1: Die "Saxonia" wird zusammen mit vier passenden Waggons im Maßstab 1:87 ausgeliefert. Der Antrieb ist im ersten Wagen untergebracht.

Foto: W. Kosak

In der Baugröße H0 stellte Prefo u. a. ein maßstäbliches H0-Modell des 1932 von der DRG beschafften Gepäckwagens Pwi 32 vor. Beim Vorbild blieb das Fahrzeug mit der Nummer 117 530 ein Einzelstück; es zählte kurzzeitig zum Bestand der Reichsbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) und wurde anschließend in Schlesien eingesetzt. Eine Neuentwicklung ist das Fahrgestell dieses

Modells, das mit Kurzkupplungskulisse und NEM-Aufnahmeschacht ausgerüstet ist. Ebenfalls den Normen entsprechen die brünierten Metallradsätze, die in neuartigen Lagern laufen und für ausgezeichnete Laufeigenschaften sorgen. Die Detailgestaltung am Fahrgestell ist bestechend: Bremsklötze in Radlaufebene, vorbildgerechter Batteriekasten, freistehende Bremsleitungen und

Bild 4: Das sehr ansprechend detaillierte Modell einer Dampflokomotive der Baureihe 86 in der Ausführung der ÖBB stammt ebenfalls von Piko; es wird zu einem sehr attraktiven Preis angeboten.

Foto: W. Kosak

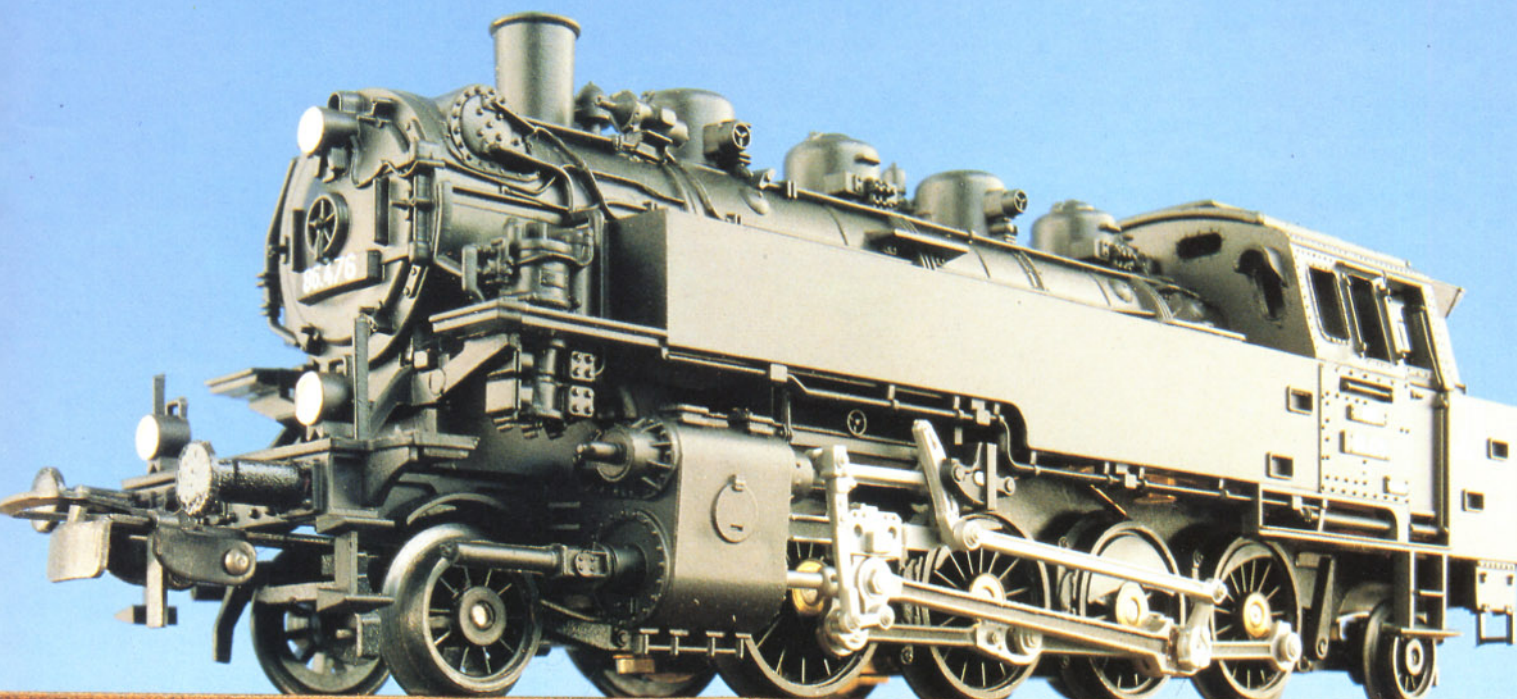




Bild 5: Dieser norwegische Kesselwagen vom Dresdner Hersteller Prefo ist eine konzeptionelle und technische Neuentwicklung. NEM-Kupplungsaufnahme und gute Gestaltung machen das Fahrzeug zu einem Spitzenmodell, das auch gehobenen Ansprüchen gerecht wird.

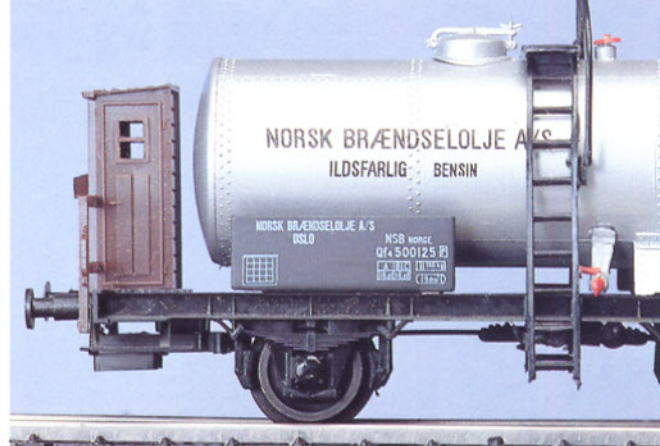


Bild 6: Saubere Bedruckung, durchbrochener Rahmen, freistehende Federpakete, Bremsbacken in Radlaufebeine, mit Kupplungsimitationen ausgestattete Pufferbohlen und viele andere angesetzte Details zeichnen das Modell aus.



Bild 7: Eine weitere Herbstneuheit von Prefo ist das H0-Werbemodell der international bekannten Wernesgrüner Exportbier-Brauerei. Das vierachsige Fahrzeug besticht durch seine saubere, wenn auch nicht authentische Beschriftung.

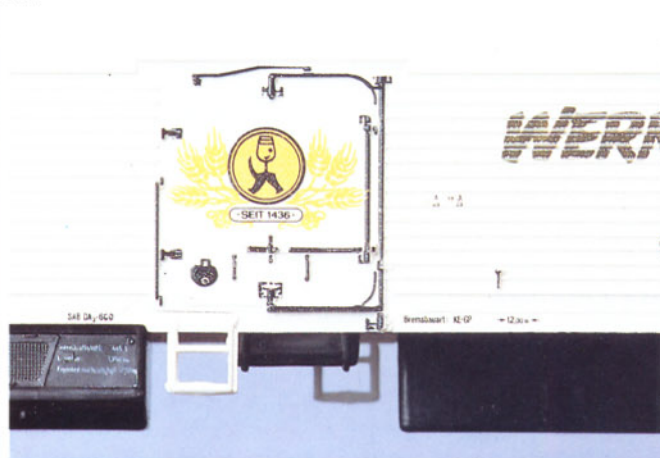


Bild 8: Für die gelungene Bedruckung des bekannten Maschinenkühlwagens MK 4 dürften sich vor allem die Sammler von Bierwagen interessieren.

Fotos 5–8: A. Stirl

Trittsstufen werden auch anspruchsvolle Modellbahner überzeugen.

Vero

Vom Bausatzspezialisten Vero in Olbernhau stammt ein wunderschönes Bahnhofsgebäude in der Baugröße H0. Das Vorbild dieses wirklich gelungenen Modells steht in Geyer (Erzgebirge) an der schon vor Jahren stillgelegten Schmalspurstrecke Willischthal – Schönfeld-Wiesa. Die einzelnen Bausatzteile sind sehr sauber ausgeführt. Der "Gebäuderohbau" entsteht diesmal nicht nach

dem Vero-Prinzip in "Raumzellen-Ausführung", sondern aus einzelnen Flachspritzlingen. Zahlreiche Ausstattungsteile machen den 37 x 15 cm großen Bahnhof zu einem sehr interessanten Gebäude, das natürlich auch an einer Normalspurstrecke aufgestellt werden kann.

Plasticart

Der durch seine Flugzeugbausätze bekannte Hersteller Plasticart stellte als Messeneuheit das Junkers-Verkehrsflugzeug G 24

im Maßstab 1:72 vor. Der Bausatz besteht aus über 70 Einzelteilen einschließlich der Inneneinrichtung des Cockpits und der Passagierkabine. Das fertige Fluggerät kann wahlweise mit der schwedischen Kennung S-A AAK oder mit der Schweizer Kennung CH 132 versehen werden. Das Vorbild wurde ab Mitte 1924 bei Junkers in Dessau gebaut und in Fürth sowie in der Schweiz getestet. Die in Serie hergestellten Maschinen wurden dann in Schweden endmontiert und sowohl hier als auch in der Schweiz eingesetzt.

Dieter Schubert

Bild 9: Der Bausatzhersteller Vero aus Olbernhau präsentierte auf der Leipziger Herbstmesse ein sehr schönes H0-Modell des Bahnhofs Geyer (Erzgebirge), das an Schmalspur- oder Nebenstrecken platziert werden kann.

Foto: J. Albrecht



(Füllseite)



Bild 1: Einer hundertjährigen Bahnstrecke widmete Günther Wolff sein Diorama: Die "Weißbachbrücke" zwischen Bayrisch Gmain und Hallthurm liegt an der Strecke Bad Reichenhall – Berchtesgaden.

Bild 3: Bei dem Modell der D VIII aus dem Hause Fuchs kommen die Liebhaber erstklassiger Lokomotiven nach bayerischen Vorbildern richtig ins Schwärmen. ►

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

41

Mit der »St. Zenö« nach Berchtesgaden

Bild 2: Aus der Vogelschau hat man diesen Blick auf Brücke und Weißbach. Ein "Glaskasten" in der Ausführung der Deutschen Reichsbahn schleppt einen kurzen Güterzug.







Bild 4: Beide scheinen dem Holzsteg über den Weißbach nicht so recht zu trauen.



Bild 5: Einige Kurgäste "spazieren" in der um 1890 üblichen Kleidung auf angelegten Wanderwegen über das Diorama.

Bild 6: Hier beeindruckt die geschickte Wahl des Fotostandpunktes. Die schon so oft gestellte Frage "Vorbild oder Modell?" drängt sich hier förmlich auf.

Bild 7: Im Bereich der "Weißbachbrücke" gedeiht so manches üppige Grün. Eine D VIII ist mit einem Personenzug unterwegs.





Bild 8: Die D VIII "St. Zeno" ist mit ihrem kurzen Personenzug (Wagen M+F) auf der Fahrt nach Berchtesgaden.

Alle Fotos: Baumann-Schicht

Zu den landschaftlich reizvoll gelegenen Eisenbahnstrecken in Oberbayern zählt zweifelsohne die am 25. Oktober 1888 eröffnete Nebenbahn Bad Reichenhall – Berchtesgaden. Daß sie nicht nur für den Vorbildfotografen mit lohnenden Motiven aufwarten kann, sondern auch dem Modellbauer zahlreiche Anregungen vermittelt und einen sehr geeigneten Fotohintergrund abgibt, ist in einigen Veröffentlichungen deutlich geworden.

Für unseren Leser Günter Wolff war das hundertjährige Jubiläum dieser Bahnlinie Anlaß genug, einmal ein Diorama zu bauen, das einem konkreten Vorbild nachempfunden ist. Auf einer Grundfläche von 55 x 75 cm wurde die unmittelbare Umgebung der "Weißbachbrücke" ins Modell umgesetzt. Diese Steinbogenbrücke, die den Weißbach überspannt, liegt zwischen den Bahnhöfen Bayrisch Gmain und Hallthurm. Ehe mit den Arbeiten am Modell richtig begonnen werden konnte, war erst einmal das Studium von Originalplänen "angesagt". In Holzbauweise entstand der Grundrahmen der Brücke. Dann wurde ein Gips-Moltofill-Gemisch dünn aufgetragen. Nach dem Trocknen erfolgte das Eingravieren der Steinstrukturen. Anschließend arbeitete Günter Wolff die Verfugungen zwischen den Steinblöcken mit stark verdünnter Farbe heraus. Bei der Gestaltung der Landschaft wur-

den Produkte von Heki, Woodland Scenics und MZZ verwendet. Aus den Naturprodukten des Schweizer Herstellers lassen sich "fast echte" Laubbäume und Büsche herstellen. Allerdings sollte man zuvor unbedingt die Stämme und Äste farblich behandeln. Je nach Baumart wird eine unterschiedliche Tönung wünschenswert sein. Als Beflockungsmaterial eignen sich zahlreiche Produkte unserer Zubehörhersteller. Achten sollte der Modellbauer aber stets auf eine natürliche Farbabstimmung; denn je nach der gewählten Jahreszeit ändern sich auch die Farben der Blätter. Ein ausgewogenes Erscheinungsbild ist das Resultat solcher Bemühungen. Günter Wolff hat auf seinem Diorama mit viel Geschick natürlich aussehende Birken aus dem MZZ-Material "gepflanzt".

Die Nadelbäume kommen aus der eigenen "Baumschule"; ihre Äste wurden aus Moos gebildet. Zur Darstellung des Weißbachs wurde das zuvor präparierte Bett für das Gewässer mit mehreren Schichten Gießharz ausgegossen. Der verwendete feine Sand und die kleinen Felsstücke sammelte Günter Wolff in der Umgebung des großen Vorbildes.

Da der Erbauer ein Liebhaber exakt ausgeführter Lokomotiven und Wagen nach bayerischen Vorbildern ist, hat er sein Diorama zur Länderbahnzeit, etwa um 1890 angesie-

delt. In dieser kam eigentlich nur ein Loktyp zum Einsatz. Es handelte sich um speziell für die Strecke Bad Reichenhall – Berchtesgaden gebaute Maschinen von der Münchner Maschinenbaufirma Krauss und Comp.: die ab 1888 hergestellte Gattung D VIII der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen! Von diesen Dampflokomotiven verlangte man auf der anspruchsvollen Strecke mit Steigungen bis zu 40 ‰ am Hallthurmpaß die Beförderung von Zügen mit 60 bis 70 t bei einer Geschwindigkeit von 15 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 45 km/h. Die ersten drei 1888 gebauten Lokomotiven erhielten die Betriebsnummern 904 bis 906 und die klangvollen Beinamen "Kirchberg", "Hallthurm" und "St. Zeno". Das von Günter Wolff eingesetzte, hervorragend ausgeführte Modell der "St. Zeno" in der Baugröße H0 kommt vom Fürstenfeldbrucker Kleinserienhersteller Christian Fuchs. Die dazu passenden stielichten bayerischen Lokalbahnwagen stammen aus der ehemaligen Produktion von Merker+Fischer.

Figuren in der typischen Kleidung der damaligen Zeit beleben die Umgebung der Brücke. Für die aufwendigen Fotoarbeiten wählte Günter Wolff den Originalschauplatz; auf diese Weise entstanden sehr realistisch wirkende Aufnahmen.

Klaus Eckert





Bild 2: Dampfloks der verschiedensten Baureihen haben sich zu einer imposanten "Parade" vor dem zwölfständigen Ringlokschuppen versammelt.

Bild 1: Die 38 3805 an der Großbekohlungsanlage. Die Versorgungseinrichtungen für Dampfloks stehen im Mittelpunkt des Dioramas.

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

42

Ein Dampfloek-Bw in den Fünfzigern

Bild 3: Drei der beliebtesten Großserienmodelle sind hier versammelt: Die 01 168 und die 74 904 von Roco sowie das Fleischmann-Prachtexemplar der 39 204.

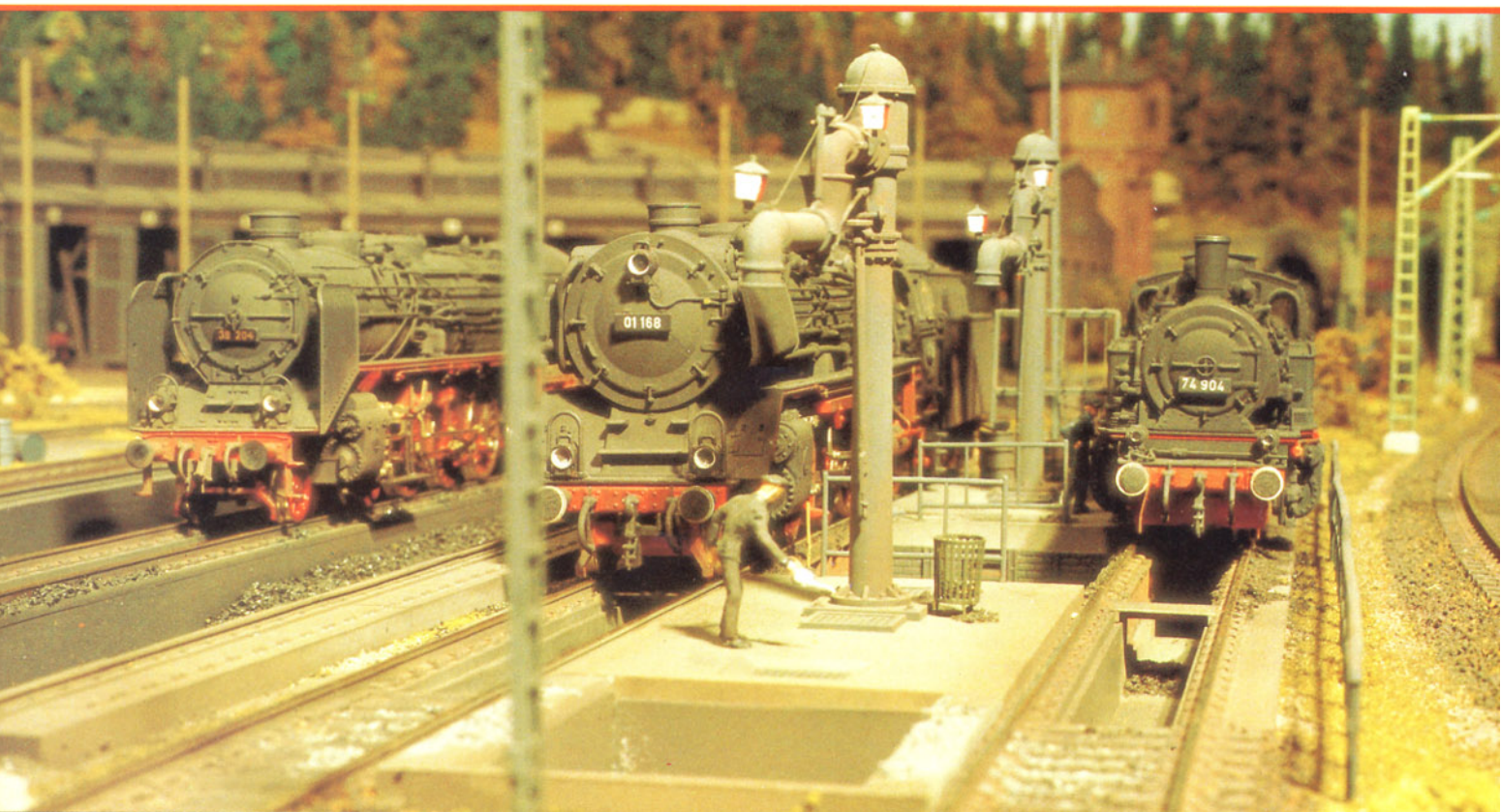




Bild 4: Im Bahnbetriebswerk herrscht morgendliche Ruhe. Fleischmanns Güterzuglokomotive 56 2048 schiebt sich gerade aus dem Lokschuppen.

Vom Thema her scheint die Anlage unseres Lesers Dieter Esemann auf den ersten Blick nichts Herausragendes zu bieten. Die Nachbildung einer zweigleisigen elektrifizierten Hauptstrecke mit abzweigender Nebenbahn gehört eher zu den "Standardübungen" im Modellbahnbereich. Vor allem aber aus zwei Gründen verdient das hier vorgestellte Anlagenteilstück eine genauere Betrachtung. Zum einen handelt es sich bei der Nebenbahn um eine H0m-Schmalspurstrecke, was interessante Betriebsvariationen mit Rollböcken und -wagen ermöglicht. Andererseits eignet sich das vergleichsweise große Dampflokbw hervorragend dafür, die über 40 Dampfrösser des Erbauers wirkungsvoll in Szene zu setzen.

Der Anblick der ansehnlichen "Dampflokkapade" ist für den Betrachter ein doppeltes Vergnügen. Daß hier die prächtigsten H0-Modelle einschlägiger Großserienhersteller

zu sehen sind, konnte man angesichts des weitläufigen Bw-Geländes schon fast erwarten. Im Gegensatz zu den meisten Hobbykollegen brachte Dieter Esemann jedoch auch noch den Mut auf, die wertvollen Stücke in mühsamer Handarbeit weiter zu verfeinern. Alle Fahrzeuge wurden nicht nur mit den korrekten Betriebsnummern der Epoche III versehen, sondern erhielten auch noch durch eine "Behandlung" mit der Spritzpistole ihr perfektes Farbfinish sowie täuschend echte Alterungsspuren. Hierfür wurden fast ausschließlich die speziell dafür vorgesehenen matten Lacke von Humbrol verwendet.

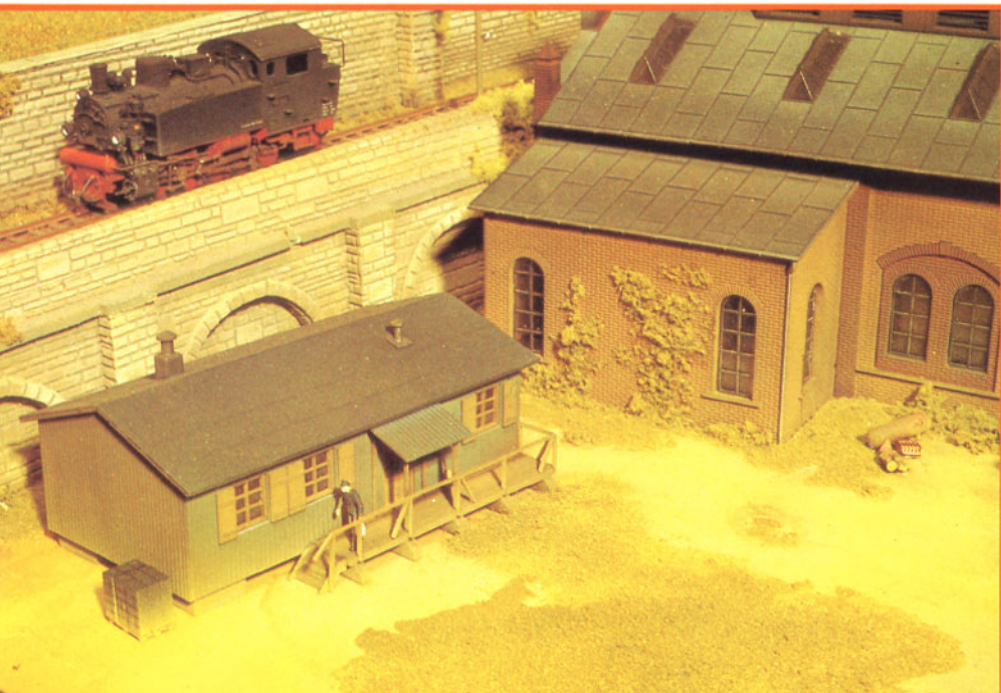
Der hier vorgestellte Anlagenausschnitt zeigt neben den Lokbehandlungsanlagen auch eine Drehscheibe und einen zwölfständigen Ringlokschuppen sowie eine H0m-Schmalspurstrecke, die im hinteren Dioramenteil verläuft. Das 260 x 140 cm große

Teilstück entstand in verhältnismäßig kurzer Bauzeit, nachdem, wie uns der Erbauer schreibt, "erst im letzten Jahr die Entscheidung fiel, radikal mit allem zu brechen, was nicht annähernd dem Vorbild gleichkommt". In der Zeit davor waren nämlich drei "mehr oder weniger zufriedenstellende" Anlagen im Mittelleiter-Wechselstrom-System (Märklin) gebaut und auch wieder zerlegt worden. Schließlich wurden nicht nur ein großer Teil des Gleismaterials, sondern auch die meisten Triebfahrzeuge und Waggons verkauft oder verschrottet. Ebenso erging es den meisten Gebäuden, Bäumen, Signalen und dem sonstigen Zubehör.

Bei der Neubeschaffung war für den Erbauer das Beste gerade gut genug. Die verfeinerten und mit Faulhaber-Motoren ausgerüsteten Lokmodelle rollen jetzt über das hervorragende Gleismaterial des englischen Herstellers Peco. Die Weichen wurden mit den preisgünstigen und funktionssicheren Bemo-Antrieben sowie mit Weichenlaternen von Weinert bestückt. Vom gleichen Hersteller stammen die vorbildlich mit Rollenhaltern, Druckrollenkästen und Spannwerken ausgestatteten Signalanlagen. Der fachmännisch verlegte und abgespannte Fahrdrat wurde dem Sortiment des Oberleitungs-Spezialisten Sommerfeldt entnommen. Zweifellos steht der Betrieb im Dampflokbw im Mittelpunkt dieses gelungenen Anlagenteils. Dennoch wurde auch bei der Landschaftsgestaltung nicht gespart. Zum Einsatz kamen die bewährten Materialien von Woodland Scenics; nur bei der Vegetation wurden neben den Gewächsen aus der eigenen "Baumschule" auch noch Industrieprodukte von Haberl & Pabst und MZZ "gepflanzt".

Der Unterbau sollte qualitativ natürlich nicht nachstehen. Hierfür wurden ausschließlich gut abgelagerte, gehobelte Kiefern Bretter und -leisten sowie Sperrholz (10 mm und 6 mm) verwendet. Die Gleise –

Bild 5: Sämtliche Gebäude erhielten mit der Spritzpistole die erforderliche Patina. Hinter dem Bw-Gelände verläuft eine Schmalspurstrecke, auf der gerade die 99 193 dahinzuckelt.



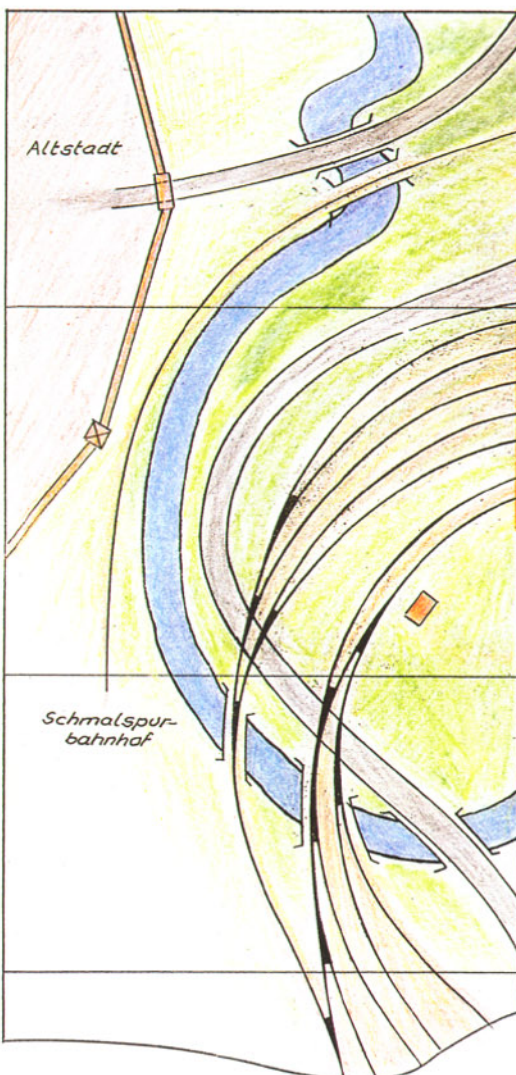


Bild 7: Eine Kof auf dem Weg zur Dieseltankstelle. Selbst die schützende Bodenwanne, die das Versickern von Treibstoff im Boden verhindern soll, wurde nicht vergessen.

selbstverständlich sauber eingeschottert und farblich nachbehandelt – ruhen auf styroporähnlichem Dämmmaterial und auf Korkbettungen. Eine stabile Ausführung aller Anlagenteile war schon deshalb oberstes Gebot, weil der Erbauer aus beruflichen Gründen häufiger umziehen muß. Das Ganze sollte daher zerlegbar sowie bequem und sicher zu transportieren sein. Diese Anforderungen führten zu einer Aufteilung der Anlage in einzelne Module, die auf zwei Ebenen in offener Rahmenbauweise erstellt wurden. Die einzelnen Elemente liegen lose aufeinander und sind an den Seiten über Schloßschrauben fest miteinander verbunden. Die Module können nach dem Einfügen von Distanzstücken übereinandergestapelt werden, was den Transport erheblich vereinfacht.

Die Vorteile dieser Modulbauweise sind offenkundig und werden von immer mehr Modellbahnern genutzt. Neben der Erleichterung beim Transport gibt es noch einen weiteren Pluspunkt: die beachtliche Abwechslung beim Bauen. Zudem sind die einzelnen Teilstücke von allen Seiten gut zugänglich, was nebenbei – siehe Bilder – auch das Fotografieren aus den verschiedensten Perspektiven ermöglicht. Außerdem läßt sich bei geschickter Planung bereits ziemlich früh "Dampf machen", d. h. die wertvollen Modelle können bereits nach relativ kurzer Bauzeit ihre ersten Betriebsein-

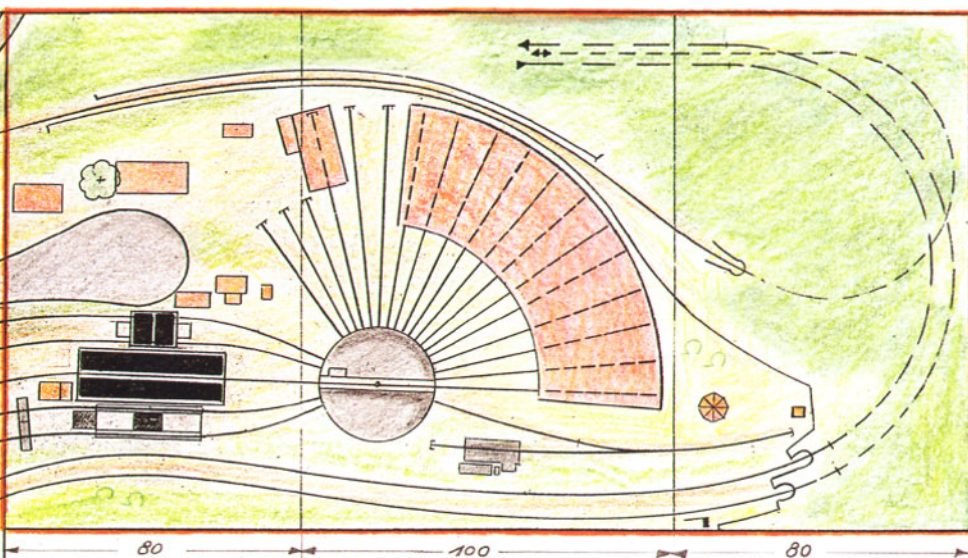


Bild 6: Der fertiggestellte, rot umrandete Teil der geplanten U-förmigen Anlage besteht aus drei Modulen. Das Bw-Diorama kann deshalb leicht zerlegt und transportiert werden.

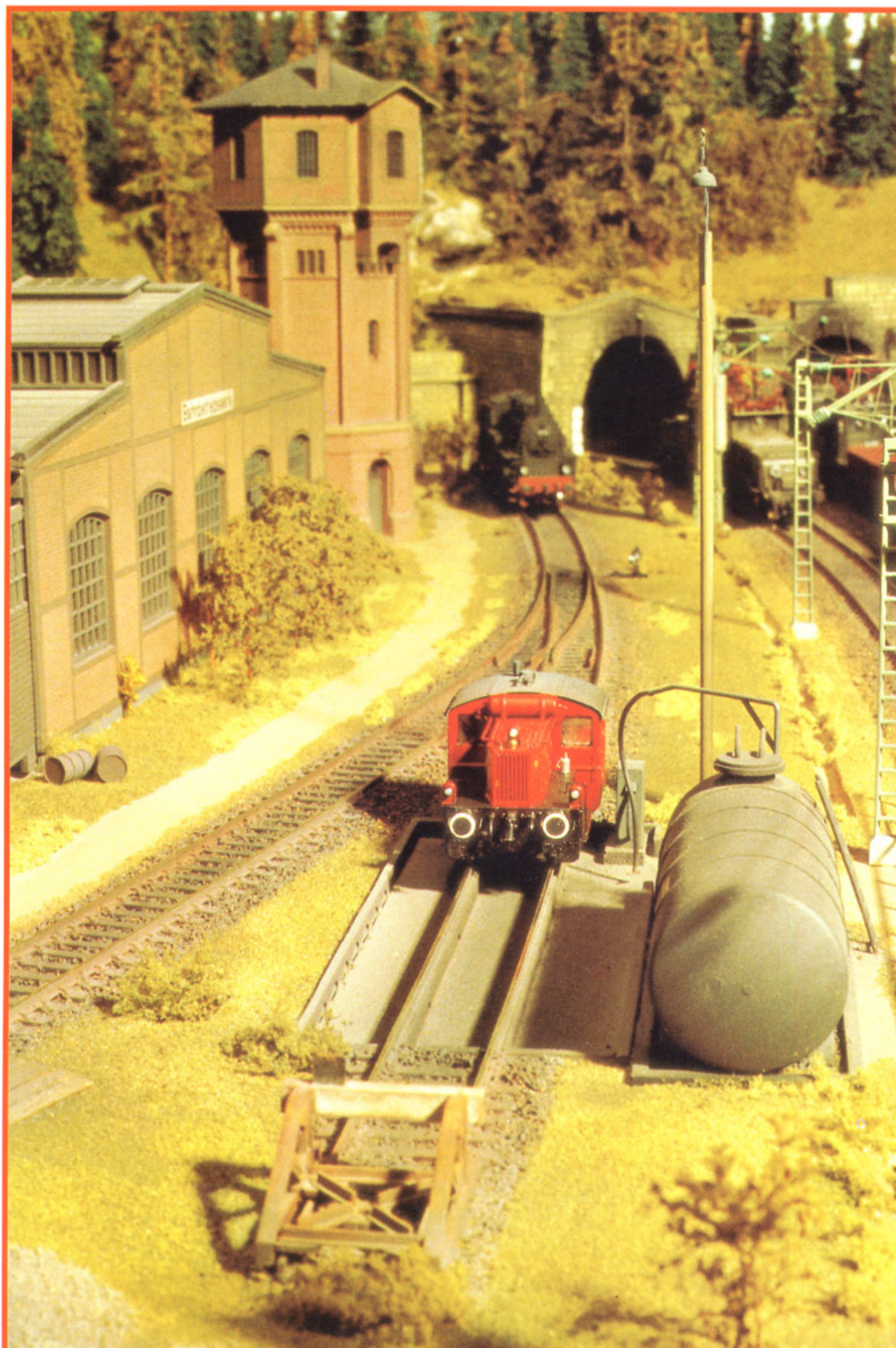


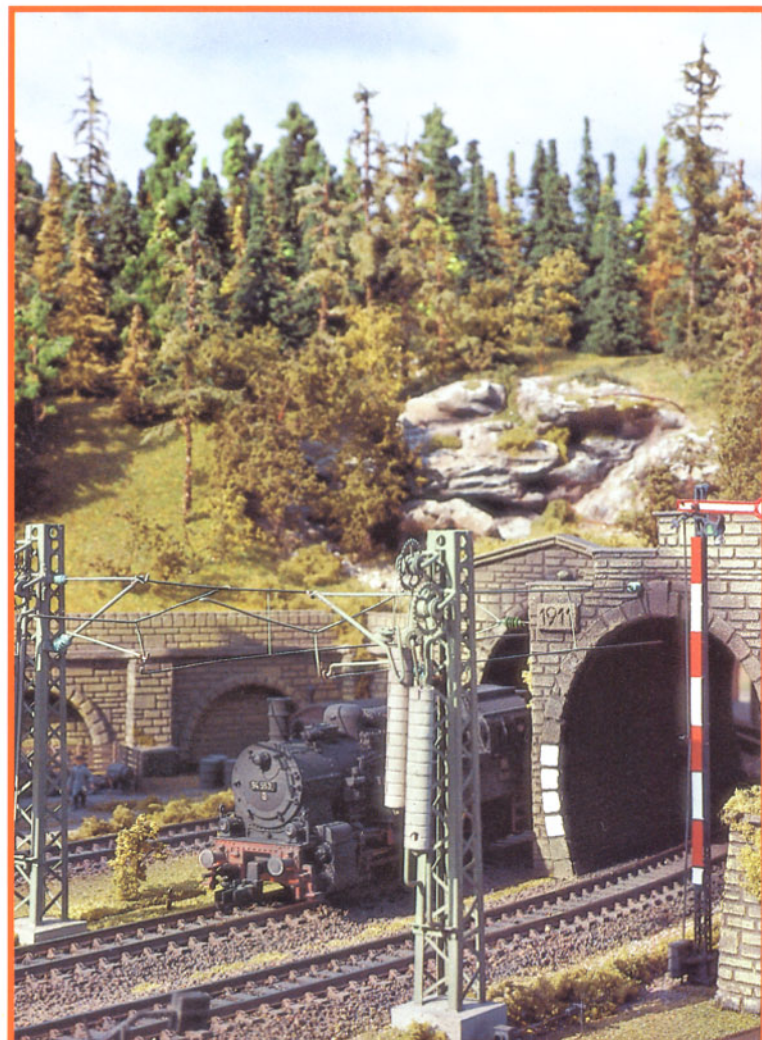


Bild 8: Der Erbauer scheute nicht davor zurück, selbst Hand an seine wertvollen Großserienmodelle zu legen. Sie erhielten mittels einer Spritzpistole ihr perfektes mattschwarzes Farbfinish.

Bild 11: Kompromißlosigkeit im Detail zeichnet ein gut gestaltetes Diorama aus. Die Stützmauern und das Tunnelportal entstanden aus Bastelplatten, wie sie von Heki (Heki-dur) oder Merkur (Styroplast) im Handel erhältlich sind.

Bild 9: Eine Dampflok der Baureihe 94.5-17 verläßt gerade den Tunnel. Diese Maschinen wurden im Güterzugdienst oder als Rangier- und Nachschublok eingesetzt.

Bild 10: Die Signalanlagen einschließlich Rollenhalter, Druckrollenkästen und Spannwerken stammen von Weinert.







sätze leisten. Bis aber das Großprojekt von Dieter Esemann fertiggestellt ist, werden noch einige Jahre vergehen. In dem 20 m² großen "Modellbahnzimmer" entsteht nämlich eine U-förmige Anlage mit einer Schen-

kellänge von beachtlichen vier Metern. Den Mittelpunkt bildet ein kleiner ländlicher Durchgangsbahnhof, der gleichzeitig der Endpunkt der bereits erwähnten Meterspurbahn ist. "Sollte ich das derzeitige Arbeits-

tempo beibehalten", resümiert der Erbauer, "dann ist in etwa fünf Jahren durchgehender Betrieb möglich. Fertig wird eine Modellbahnanlage – wie hinreichend bekannt ist – ohnehin nie!"

Thomas Hilge



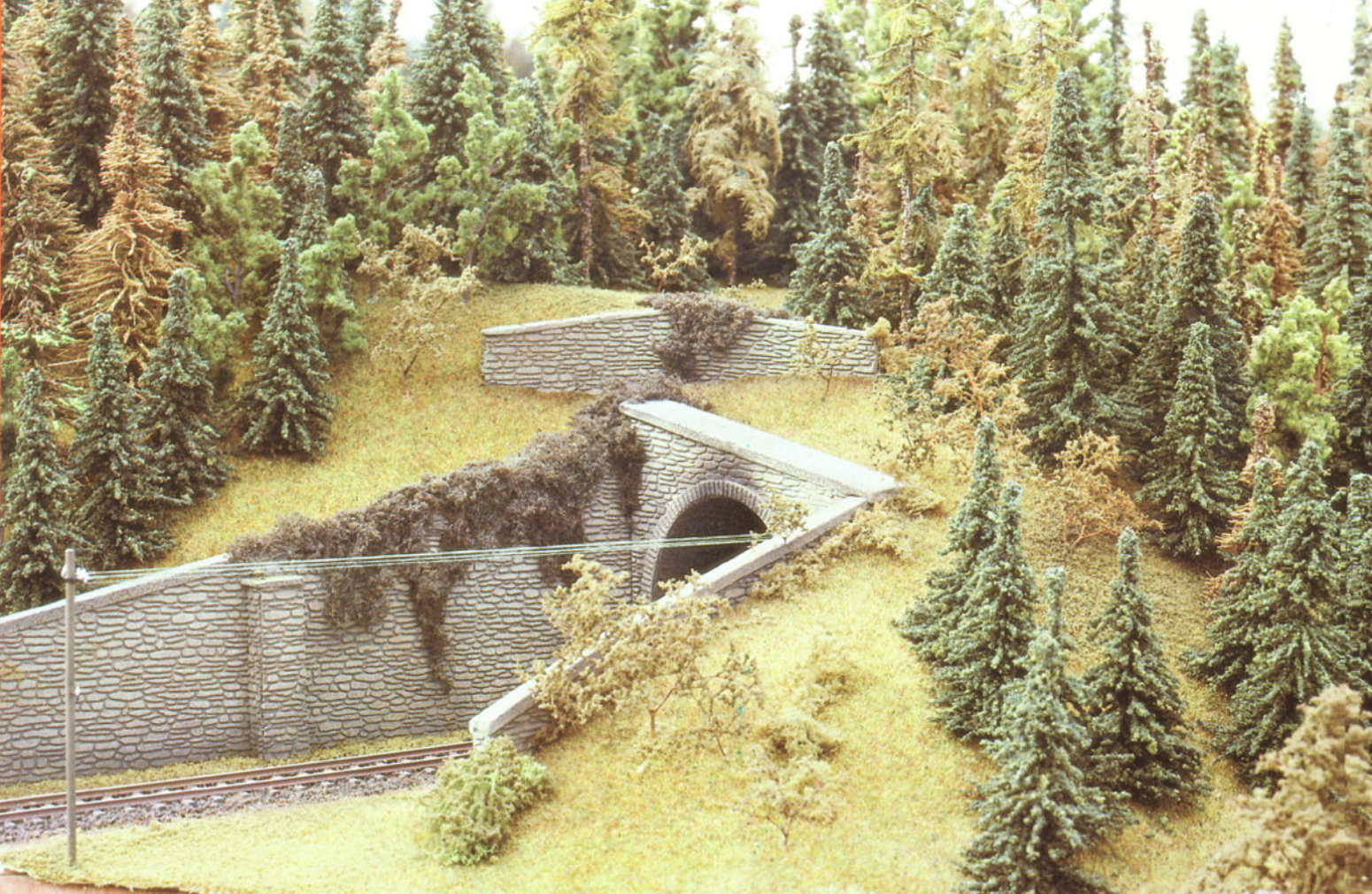


Bild 14: Große Aufmerksamkeit wurde auch der Landschaftsgestaltung geschenkt. Neben Gewächsen aus der eigenen "Gärtnerei" wurde auch "Industriegemüse" von MZZ und Haberl & Pabst verwendet.

Bild 12 (linke Seite, oben): Beim großen Vorbild endeten die letzten Altbaueloks der Baureihe E 94 vor einem halben Jahr auf dem Abstellgleis; auf Epoche-III-Anlagen gehören sie zu den beliebtesten Modellen. Fachmännisch verlegt ist die bewährte Sommerfeldt-Oberleitung.

Bild 13 (linke Seite, unten): Bei der Bodenbedeckung ist mit der erforderlichen Sorgfalt gearbeitet worden. Verwendet wurden fein ausgesiebter Sand und Materialien von Woodland Scenics.

Bild 15: Bei der von dem geplanten ländlichen Durchgangsbahnhof abzweigenden Nebenbahn handelt es sich um eine Schmalspurstrecke, die interessante Betriebsvariationen mit Rollböcken ermöglicht.

Alle Fotos und Zeichnung: D. Esemann



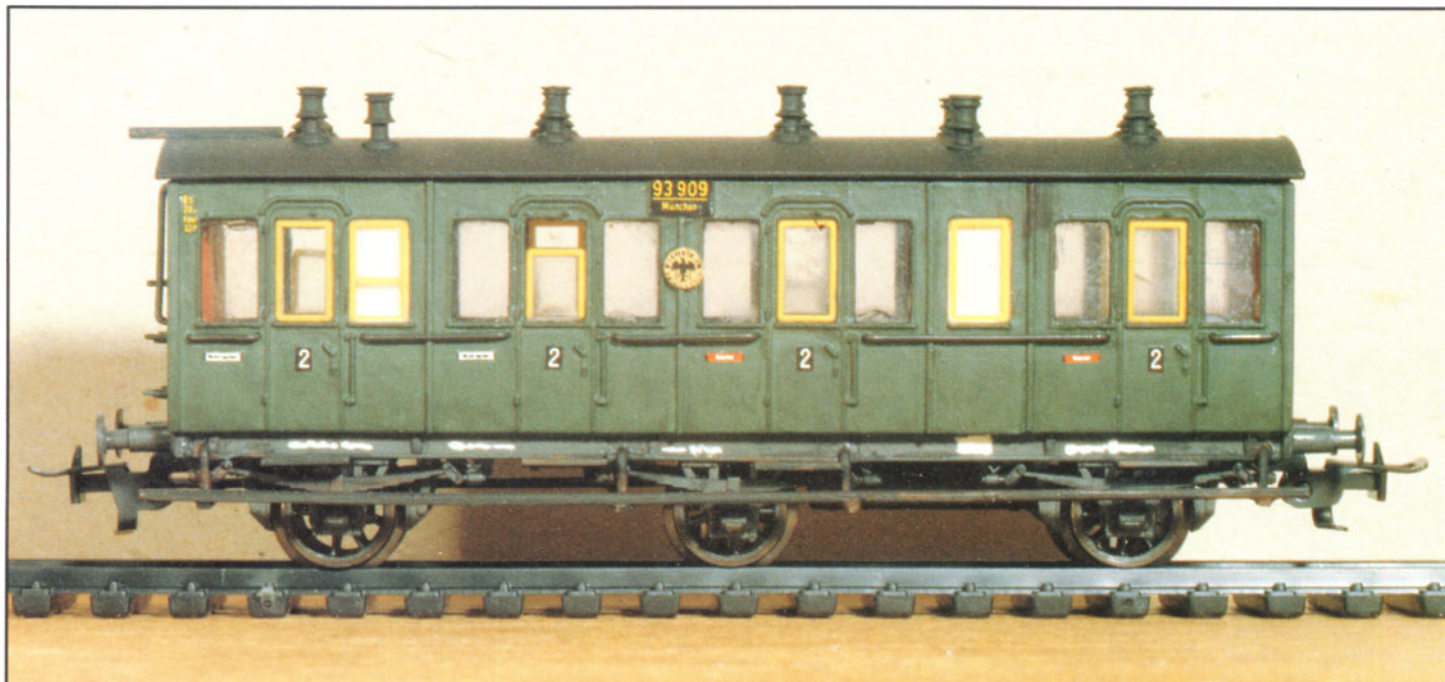


Bild 1: Das Ergebnis der Umbaumaßnahmen kann sich sehen lassen: Das H0-Modell des B3(bay91) entstand im wesentlichen aus einem Märklin-Wagenkasten und zwei Fahrgestellen von Fleischmann.

Foto: Dr. Hufnagel



Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut

Abteilwagen B3 (bay91)

Auf alten Fotos, die Personenzüge im bayerischen Raum in den zwanziger und dreißiger

Jahren zeigen, fällt immer wieder ein ausgesprochen reizendes "Wagerl" auf, welches in den recht einheitlichen und modern anmutenden Zuggarnituren geradezu ins Auge springt. Es handelt sich um den B3(bay91), einen ehemaligen dreiachsigen Abteilwagen 1./2. Klasse, der zwischen 1891 und 1896 in 120 Exemplaren von den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen beschafft wurde. Bereits hier und später von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) wurde dieser Waggon auf die 2. Klasse heruntergestuft. Zu sehen waren aber auch der B3(bay92) – ein Abteilwagen 2. Klasse, der ur-

sprünglich mit Bremserhaus ausgerüstet war und von dem 45 Stück 1892/93 beschafft wurden – und schließlich der BC3(bay91), von dem zwischen 1891 und 1893 insgesamt 37 Stück gebaut wurden und der zudem über Abteile 3. Klasse verfügte. Daneben hatten die Bayerischen Staatseisenbahnen 182 artgleiche Wagen 3. Klasse zwischen 1891 und 1893 in den Bestand genommen, die aber zur DRG-Zeit bald verschrottet wurden. Die Wagen 1./2., 2./3. und 3. Klasse waren an einer Stirnseite mit einem offenen Bremser-sitz ausgestattet, der schon zur Länderbahnzeit wieder demontiert wurde.

Bild 2: Dreiachsiger bayerischer Abteilwagen 1./2. Klasse von 1891 mit der DRG-Bezeichnung B3(bay91).

Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg, Sammlung Dr. Hufnagel

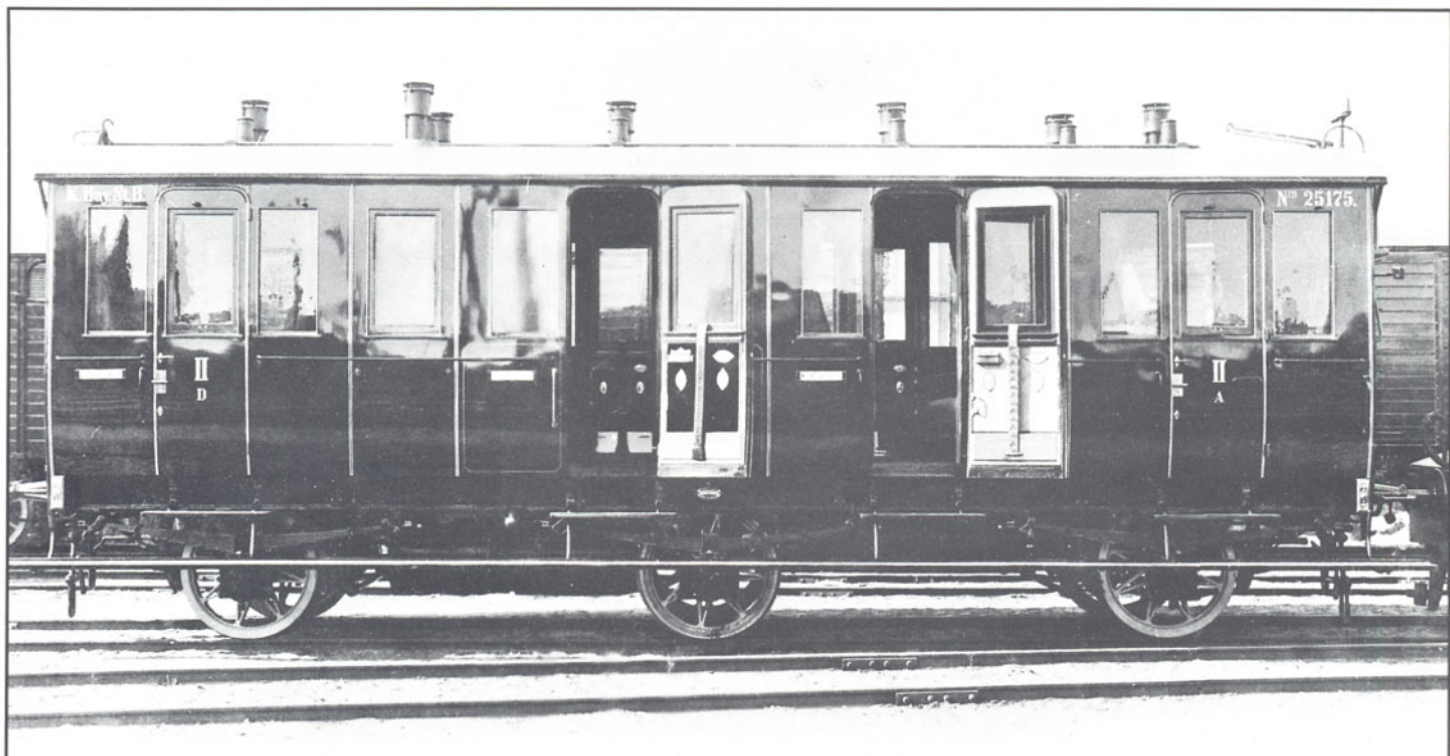




Bild 3: Im Personenzug von Garmisch nach München fällt unser "Wagerl" zwischen den anderen Fahrzeugen sofort auf. Die Aufnahme entstand 1923 bei Murnau.

Werkfoto Krauss-Maffei, Sammlung Dr. Hufnagel

Die kurzen, niedrigen und schmalen "Zweit-klaß-Wagerl" wirkten fast unscheinbar und wegen der hohen Lampenkamine auch alt-modisch im Vergleich zu den "flotten" Durchgangswagen, welche die Bayerischen Staatseisenbahnen in Form ihrer (B)C3i mit über 1000 Exemplaren in die DRG einbrachten. Aber diese "Kleinen" liefen noch lange. Es hätte vermutlich als Frevel gegolten, ein solch solides, gut und bequem ausgestattetes Fahrzeug nach 30 Betriebsjahren schon aus dem Verkehr zu ziehen, auch wenn sein Äußeres eher an eine Kleinbahn erinnerte als an die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen. Wichtig ist für uns, daß ein solches "Wagerl" zur vorbildgerechten Zugbildung auf unserer Modellbahnanlage erforderlich ist. Zwar führt Trix einen historischen bayerischen Abteilwagen (Art.-Nr. 23716/17) im Sortiment, doch stammt dessen Vorbild noch aus der Zeit König Ludwigs II., und nach 1920 fand man Vertreter dieses Typs allenfalls noch in Bauzügen und als Bahnhofswagen. Also basteln wir einfach selbst einen B3(bay91)!

Für seinen Wagenkasten verwenden wir den des Abteilwagens Art.-Nr. 4200 von Märklin, weil hier Fenstergröße und -einteilung dem Vorbild am ehesten entsprechen:

- Die Durchbrüche für die acht Tür- und drei Toilettenfenster auf 9,8 mm x 5,7 mm ausfeilen (Skizze A2).
- Die Seitenwände unten kürzen, d. h. mit dem unmittelbar angrenzenden Wagenboden planfeilen.
- An einer der beiden Stirnwände sämtliche Tritte und Griffstangen abfeilen, an der anderen nur die Tritte belassen. Die beiden vertikalen Deckleisten bleiben stehen. Schließlich sind auch die Stirnwände unten zu kürzen (Skizze A1) und auszufeilen.
- Den Wagenboden heraustrennen. Wenn man rundherum 2-mm-Löcher vorbohrt, ist dies kein Problem (Skizze A1).
- Den Kasten durch Heraussägen eines Teilstücks (Skizze A2) auf 106 mm kürzen.
- Die Deckleisten (Micro-Profile von Wenzel 0,5 mm x 0,5 mm) an den bezeichneten Stellen (Skizze A3) aufkleben.
- An die Stirnwand mit den Tritten sind noch

zwei weitere Plastikprofile (2,5 mm x 2,4 mm) anzukleben (Skizze A3, rechts), die Griffstangen aus 0,6-mm-Draht zu biegen und einzustecken.

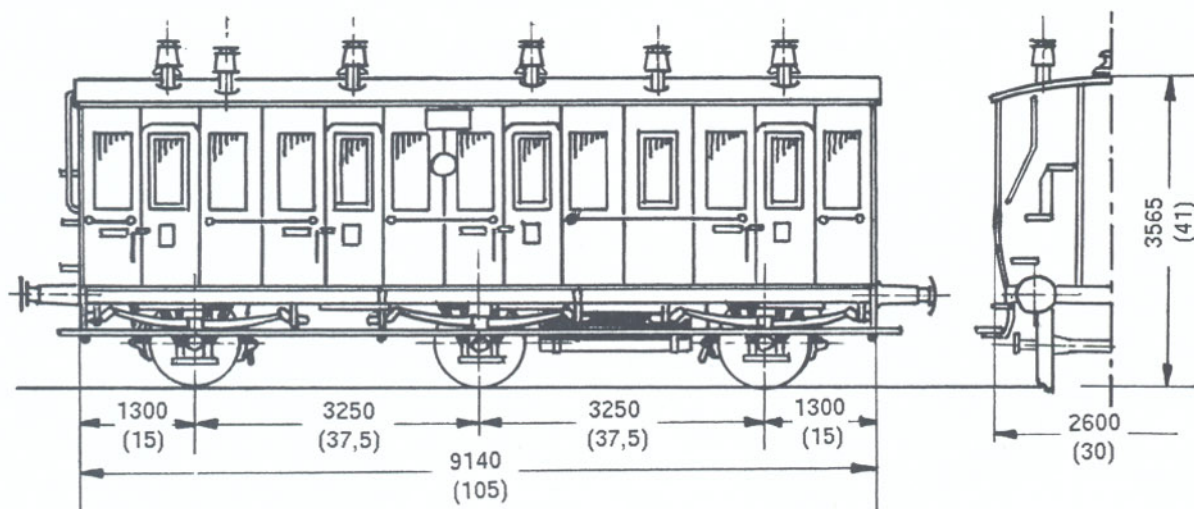
- An den Seitenwänden ebenfalls Griffstangen (0,6-mm-Draht) anstecken, und die Drahtenden innen nicht herausstehen lassen, sonst gibt es Schwierigkeiten mit den Fensterscheiben.
- Den Wagenkasten bemalen und matt lackieren.

● In die elf ausgefeilten Durchbrüche die Holzrahmenfenster des Bemo-Wagens (Art.-Nr. 3002) einkleben; in den anderen befestigt man Originalfenster des Märklin-Wagens, die man aus seinen Fensterbändern dem Bedarf entsprechend herauschneidet. Das Material läßt sich nicht mit Uhu-Plast und ähnlichen Klebstoffen, sondern nur mit Sekundenkleber verbinden; das Toilettenfenster weiß hintermalen.

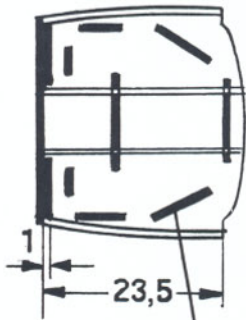
● Das vorbildgerechte Dach fertigt man durch das Aneinanderkleben der Dachteile zweier Liliput-Güterwagen mit der Art.-Nr. 24750. Wenn dies als Luxus erscheint,

Bild 4: Skizze des B3(bay91) im Maßstab 1:87.

Zeichnung: Dr. Hufnagel



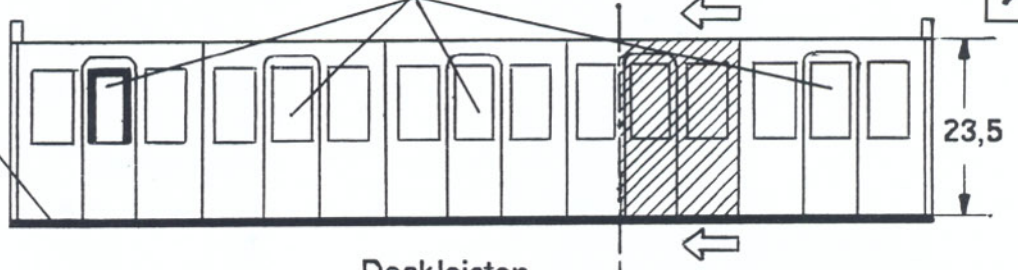
A1



Wagenkasten-Untersicht

geschwärzt
gezeichnetes
entfernen

9,8 x 5,7



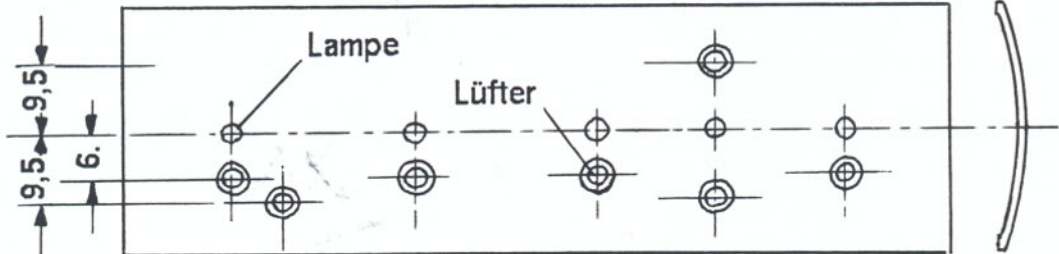
A2

A3

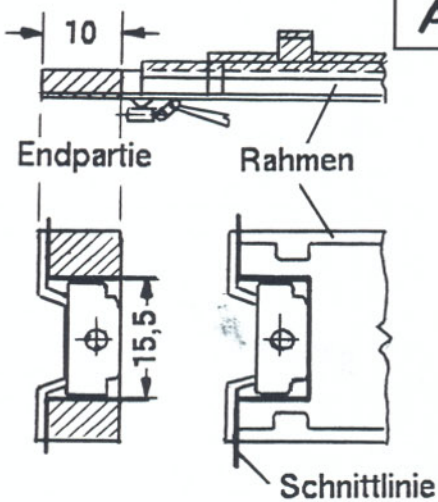


gegenüber kein WC

A4

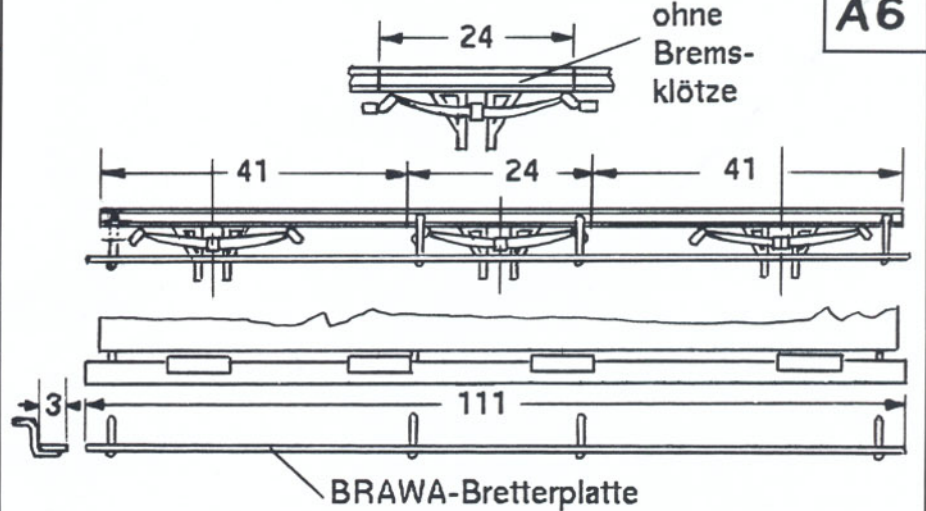


A5



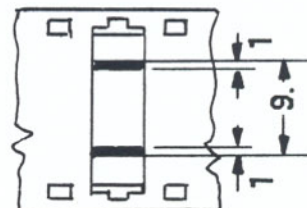
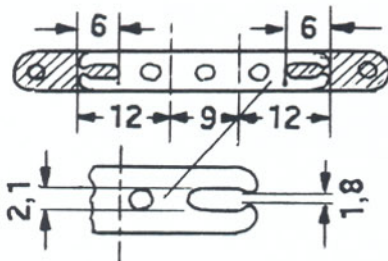
Schnittlinie

A6



BRAWA-Bretterplatte

A7



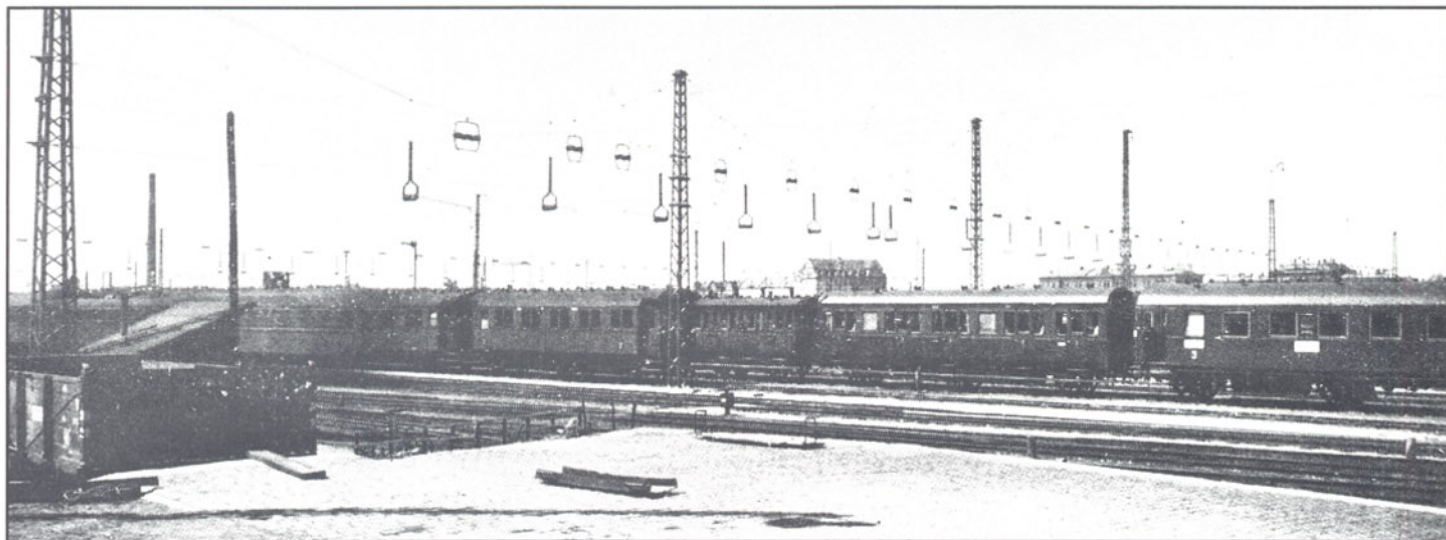


Bild 5: Ein Foto aus den zwanziger Jahren: Zwischen Pasing und dem Münchner Hauptbahnhof sind verschiedene Personenwagen zu sehen, darunter auch der B3(bay 91) in der Bildmitte. Foto: Sammlung Dr. Hufnagel

und wer darüber hinaus bei der Dachform Kompromisse eingeht, kann vom Originaldach die Oberlichte abtrennen und das Ganze mit einer passenden 0,4 mm – 0,5 mm starken Plastikplatte überkleben. Danach können Lüfter und Lampenkamine gemäß Skizze A4 aufgesteckt werden. Dann wird das Dach auf den Kasten geklebt und schwarzbraun angemalt.

Zum Bau des Fahrwerks verwenden wir wieder (wie schon so oft) zwei Fahrgestelle des dafür hervorragend geeigneten Fleischmann-Wagens Art.-Nr. 5002/5003:

- Die Puffer, die Trittbretter und den Batteriekasten abtrennen.

- Den Rahmen oberhalb der in der Skizze A5, oben, gestrichelten Kante planfeilen, auf 26,5 mm verschmälern und an den Enden jeweils 10 mm absägen.

- Diese Endpartien weiter zuschneiden (Skizze A5, unten) und in den entsprechend ausgeschnittenen Rahmen einkleben. Uhu-Plast klebt dieses Material gut.

- Das Rahmenmittelteil mit dem dritten Achslager einfügen (Skizze A6).

- Den Achshalter-Blechbügel für die Außenachsen einsetzen, die Roco-Speichenräder auf die Originalachsen von Fleischmann

drücken und die Radsätze einbauen.

- Für die Mittelachse einen Achshalterbügel zurechtfeilen (Skizze A7) und passend biegen. Hierfür sind zwei Durchbrüche in den Rahmen zu feilen und die Bügel einzusetzen.

- Die Puffer von Liliput einstecken und gegebenenfalls die Fleischmann-Kupplungen auswechseln.

- Unten am Rahmen einen Ölgaskessel anbringen. Dazu eignet sich am besten ein Spritzlingansatz (Durchmesser 6 mm) aus irgendeinem Gebäudebausatz, der an den Enden etwas rundgefeilt wird.

- Das zugeschnittene Ballastblech mit Uhu-Greenit auf dem Rahmen fixieren und darauf die um ein Abteil gekürzte, jedoch um die Toilette verlängerte Inneneinrichtung

des Märklin-Wagens kleben.

- Das Vorbild war mit einer dritten Toilette ausgestattet; deshalb sollte man auch beim Modell ein entsprechendes Gehäuse einkleben.

- Unter die Rahmenlängsträger an jeder Türe eine Trittstufe (8 x 2,5 mm) und darunter ein Trittbrett (Skizze A6, unten), die aus einer Brawa-Bretterplatte herausgeschnitten werden, mittels vier hakenförmiger Halter (1-mm-Messingdraht) montieren.

- Nun die Sitzbänke der Einrichtung rot anmalen (Plüschbezug!).

Dann muß nur noch der Kasten auf das Fahrwerk geklebt werden und unser "Wagerl" vom Typ B3(bay91) kann auf die Reise gehen.

Dr. Sigurd Hufnagel

Tabelle: Bedarf an größeren Teilen für den B3 (bay91)

Gegenstand	Menge	Hersteller
Abteilwagen Art.-Nr. 4200	1	Märklin
Fahrgestell des Personenwagens Art.-Nr. 5002/5003	2	Fleischmann
Fensterbänder des Personenwagens Art.-Nr. 3002 ff.	2	Bemo
Dachlüfter für Oldtimer Art.-Nr. 8952	1	Weinert
Speichenradsätze	3	Roco

Bild 6: Das Modell wirkt ebenso auffällig wie das Vorbild: Der kleine B3(bay91) in einem bayerischen Personenzug.

Foto: Dr. Hufnagel





Bild 1: Neu im Handel ist die Zillertalbahngarnitur in der Baugröße H0e von Liliput.

Foto: H. Obermayer



Bild 2: Buffetwagen der Zillertalbahn von Liliput in der Baugröße H0e. Foto: H. Obermayer



Bild 3: Eine Neuentwicklung ist der Barwagen mit der Aufschrift "Pinzga Schenke" von Liliput. Foto: H. Obermayer

★ Schaufenster der Neuheiten ★

Fleischmann

Nur kurze Zeit nach der Auslieferung der grünen 141 237, der wir in diesem Heft einen größeren Beitrag widmen, kam das Modell auch als S-Bahn-Lokomotive in der neuesten DB-Farbgebung in den Handel. Für die N-Bahner gibt es die bekannte 78er jetzt auch in der Ausführung der Deutschen Reichsbahn, wobei sich das Modell in zahlreichen Einzelheiten von ihrer Bundesbahn-Schwester unterscheidet. Mit der neuen N-Kurzkupplung und im aktuellen DB-Farbkleid präsentieren sich die drei Wagen BDnrz^{784.2}, ABnrzb^{772.3} und Bnrzb^{778.2} für den Nahverkehr. Druckfrisch in den Handel gelangt ist auch der Hauptkatalog 1988/89, der auf 188 Farbseiten einen umfassenden Überblick über

das Fleischmann-Programm in den Baugrößen H0 und N gibt.

Thomas Hilge

Liliput

Neues für die Schmalspurfans ist aus Wien angereist. In der Baugröße H0e ist nun die bereits im vergangenen Jahr angekündigte Zillertalbahngarnitur eingetroffen. Das Set enthält neben der bereits bekannten Dampflok, die jetzt über eine neue Betriebsnummer verfügt, je einen Pack-, Personen- und Buffetwagen. Letzterer entstammt einer neuen Form und weist eine aufwendige zweifarbige Bedruckung auf. Ebenfalls eine Neuentwicklung ist der Barwagen mit der Aufschrift "Pinzga Schenke" für die schmalspurige Pinzgauer Lokalbahn.

Thomas Hilge

Faller

Das mit Spannung erwartete Faller-Exklusivmodell 1988 "Bahnbetriebswerk" wurde rechtzeitig zu Beginn der Bastelsaison ausgeliefert. Die Bausatzpackung enthält alle Ausstattungsteile für ein vorbildgetreues Dampflok-Bw. Hervorzuheben ist vor allem der dreiständige Lokschuppen "Duderstadt", der demnächst auch einzeln erhältlich sein wird. Das Modell dieses auffälligen Fachwerkbaus mit dem rückseitig angebauten Wasserturm ist mit einer speziellen Mechanik ausgerüstet, die das automatische Öffnen und Schließen der Hallentore durch die beiden beigefügten Elektromotoren ermöglicht. Darüber hinaus enthält der Exklusivbausatz eine vollständige Kleinbekohlungsanlage, eine Ausschlackgrube, zwei unterschiedliche Wasserkranne sowie zahlreiches bahntypisches "Kleinzeug" (Kabelrollen, Schwellenstapel, Telefonhäuschen u. ä.). Als "Zugabe" liegt noch eine echte Rarität bei: Das in einmaliger Auflage gefertigte Nebenfahrzeug Klv 20 – eine VW-Draisine – entstand in Zusammenarbeit mit der Firma Brekina, die den Kastenaufbau herstellte.

Gleichzeitig mit dem Exklusivmodell gelangte das vierte Neuheitenpaket des Jahres aus Gütenbach in den Fachhandel. Die zahlreichen Besitzer von Anlagen mit Hochgebirgsthematik werden die neuen "Alpenhäuser" sicherlich begeistert auf-

Bild 4: Der Leuchtturm Westerheversand als N-Modell von Kibri. Foto: Kibri

Bild 5: Von Faller in H0 ist das Stadthotel "Terminus", das sich besonders für Anlagen und Dioramen nach französischen Vorbildern eignet. Foto: Faller





Bild 6: Fallers Exklusivmodell 1988 ist das Bahnbetriebswerk. Dieser Bausatz enthält alle Ausstattungsteile, die für ein kleines Bw benötigt werden.

Foto: Faller

nehmen. Lieferbar sind ein Gasthof mit steinbeschwertem Schindeldach und langen Balkonen, eine Hammerschmiede, deren Räder von einem Motor betrieben werden können, sowie ein typischer "Alpenhof". Zwei weitere Novitäten aus der "Modellserie International" eignen sich vornehmlich für Anlagen und Dioramen nach französischen Vorbildern: ein Warthäuschen für Bushaltestellen und das Stadthotel "Terminus". Recht realistisch wirken auch einige aus PU-Schaum hergestellte "Felsstücke", die im Klarsichtbeutel ver-

packt sind und sich für die Gestaltung von Bergslandschaften eignen.

Thomas Hilge

Kibri

Mit seinem aktuellen Neuheitenpaket verwöhnt der Böblinger Zubehörhersteller ausschließlich die N-Bahner. Wie schon in der Baugröße H0 dienten Gebäude aus Norddeutschland als Vorbilder für die Modelle im Maßstab 1:160. Die umfang-

reichste Bausatzpackung enthält neben dem Leuchtturm Westerheversand zwei Dienstwohngebäude. Alle Bauten können zusammen auf einem vorbereiteten Geländeteil platziert werden. Separat erhältlich ist ein Blinkgeber mit Beleuchtungssockel, der für den Einbau in die Leuchtturmmodelle von Kibri in den Baugrößen H0 oder N geeignet ist. Die letzte von einst 22 Windmühlen auf Fehmarn war das Vorbild des Kibri-Modells "Windmühle in Lemkenhafen". Auf der Nordseeinsel Langeoog ist der markante Wasserturm zu finden, der



Bild 7: "Windmühle in Lemkenhafen" heißt der Bausatz für N-Bahner von Kibri.

Foto: Kibri



Bild 8: Warthäuschen "St. Julien" von Faller in der Baugröße H0.

Foto: Faller

Bild 9: Von Gaßner ist die Beschriftung für den VT 08 in der Nenngröße H0. **Foto: Gaßner**



Bild 10: Jetzt auch für den Märklin-Bahner erhältlich: Universalentkuppel von Herkat. **Foto: Herkat**

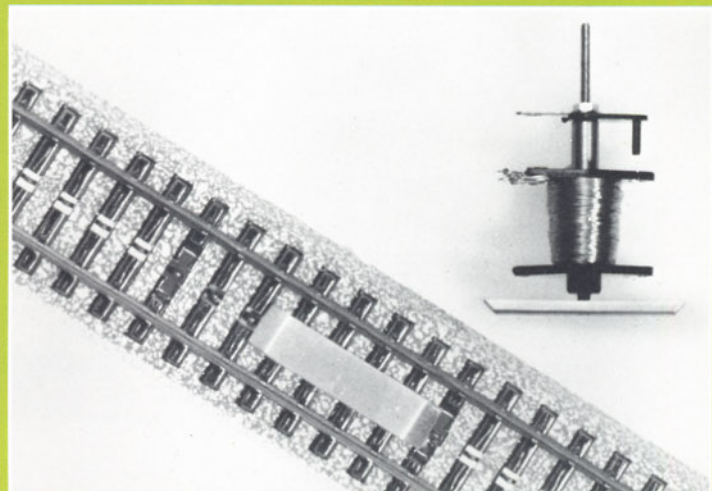




Bild 11: Links der Scania 143 M und rechts ein MAN F-90 von Herpa.

Bild 12 (oben rechts): Herpas neuer "Flitzer" BMW Z1 – nicht nur im Modell ein gefragtes Fahrzeug.

Bild 14: Ein Supermodell ist die MAN F-90-Sattelzugmaschine von Seibert.

Bild 13: Von Seibert ist dieser Hängerzug "Frankenheim Alt" in vorzüglicher Ausführung.



in ein gelungenes N-Modell umgesetzt wurde und auf jeder Anlage einen Blickfang darstellen dürfte. Zwei gut detaillierte Wasserkranne mit Gelenkausleger ergänzen die Neuheitenlieferung.

Thomas Hilge

Herkat

Vom Nürnberger Zubehörhersteller ist jetzt eine Fahrstraßen-Elektronik erhältlich, mit der bis zu zwölf Weichen durch das Drücken von zwei Tasten auf einem Gleisbildstellwerk geschaltet werden können. Bereits existierende Anlagen können damit leicht "nachgerüstet" werden. Der für Zweileiter-Gleichstrom-Anlagen in den Baugrößen H0 und N bereits seit längerem lieferbare Universalentkupppler wird jetzt auch für die beiden Gleissysteme von Märklin angeboten. Die Entkuppplerbohle wurde hierbei aus Aluminium gefertigt, um eine lückenlose Stromversorgung über die Mittelschleifer zu sichern. Der funktionssichere und deshalb beliebte Entkupppler kann nachträglich in jede Anlage eingebaut werden.

Thomas Hilge

Völkner

Vom Braunschweiger Elektronik- und Versandspezialisten, der auch eine beachtliche Auswahl an Modellbahnartikeln im Programm hat, gibt es äußerst preisgünstige Gittermast-Bauteile in vielen verschiedenen Ausführungen. Versierte Bast-

ler können damit beispielsweise Bahnübergänge, Behelfsbrücken oder Umspannanlagen auf relativ unkomplizierte Weise selbst herstellen.

Thomas Hilge

Gaßner

Als Experte in Beschriftungen für die Epoche II galt bislang die Firma Gaßner in Taufkirchen bei München. Ab sofort werden jedoch auch Triebwagenbeschriftungen entsprechend der Epoche III für alle Industriemodelle in der Baugröße H0 geliefert. Die Schiebbilder beinhalten alle Anschriften in der richtigen Form, Farbe und Größe. Erhältlich sind fünf Serien mit insgesamt 33 kompletten Fahrzeuganschriften, darunter solche für so typische Fahrzeuge wie den VT 08 (wahlweise mit Flügelrademblem), ET 30 oder ET 91 ("Gläserner Zug" in rot/beiger Farbgebung). Zusätzlich wird ein Satz mit sandgelben Zierstreifen angeboten.

Thomas Hilge

Herpa

Eine recht umfangreiche Neuheitenlieferung kam im September aus Dietenhofen in den Fachhandel. Ein Glanzstück ist natürlich der BMW Z1 Roadster: Bei BMW beginnt gerade erst die Auslieferung des "Boliden"; aber das perfekt gestaltete Modell ist bei Herpa bereits erhältlich. Der schnittige



1:87-Sportwagen ist in weißem Normalanstrich und in Metallic-Lackierung lieferbar. Neu ist auch der Scania 143 M, dessen Vorbild erst im Sommer für Furore sorgte. Das Modell wird mit einem Großcontainer-Auflieger ausgeliefert.

Darüber hinaus ist eine Reihe von Abwandlungen bereits bekannter Modelle erhältlich: Der Opel Omega Caravan in Feuerwehr-Ausführung, der Daimler-Benz 814 TLF 8/18, der MAN 16.282 4x2 als Feuerwehr-Lkw sowie der Pritschenlastwagen Daimler-Benz 2224 6x2 mit Ladekran. Ebenfalls neue Ausführungsvarianten sind der Scania 142 M mit Kühlkoffer und "Nogger"-Eis-Beschriftung sowie der MAN F90 mit Pritschen-/Planenaufleger und "Kühne & Nagel"-Bedruckung. Bei diesem Modell fällt die neue Plane auf; alle anderen Lkw-Novitäten bestechen zudem durch neue Reifen (mit Laufflächenprofil) und Felgeneinsätze.

Von den Umbauspezialisten bereits heiß ersehnt wurde der jetzt lieferbare Scania-Umrüstsatz mit Sonnenblenden und Dachspoiler. Gleichfalls neu: Lkw-Schwerlast-Geländereifen und verchromte Felgen für alle normalen Lastkraftwagen.

Bernd Ottersbach

Kibri

Die Schwertransport-Freaks werden sich über zwei Superbrummis freuen, die derzeit aus Böblingen in die Fachgeschäfte rollen. Der MAN 26.362 mit Scheuerle-Sattelplattform-Kombination verfügt über eine eingehängte Baggerbrücke und einen abfahrbaren Schwanenhals. Mit der Vorbildmaschine können Großbagger mit einem Gewicht bis zu 100 t befördert werden; dabei erreicht der Tieflader-Zug ein Gesamtgewicht von 165 t. Der zweite Schwerlastwagen, der Daimler-Benz 2644 S mit dem Scheuerle-Satteltieflader STG 4 031 SAF, ist zusätzlich mit einem fein gestalteten Dolly-Zweiachs-Aggregat ausgestattet. Es ermöglicht eine gleichmäßige Verteilung der Tieflader-Sattelast und damit die Lasterhöhung der Zugmaschine. Die beiden Bausatzmodelle sind in der bei Kibri üblichen Weise detailliert und maßgenau hergestellt. Sie weisen kippbare Fahrerhäuser auf, alle wichtigen Funktionen sind beweglich ausgeführt.

Bernd Ottersbach



Bild 15: Schwere Brummis von Kibri: MAN F-90 mit Scheuerle-Schwanenhals-Baggerbrücke und ...

Bild 16: ... der Daimler-Benz mit Zweiachs-Dolly und Scheuerle-Tiefladerbrücke.

Fotos 11 – 16: B. Ottersbach



Seibert

Reiner Seibert wartet mit zwei besonderen Modellen auf: einem Scania-Hängerzug mit Koffer-Aufbauten der Frankheimer Alt Brauerei in Düsseldorf sowie einer MAN F-90-Sattelzugmaschine in Sonderlackierung. Diese Lackierung wurde anlässlich der Vorstellung des neuen 460-PS-Motors angebracht. Beide Modelle sind hervorragend ausgeführt und lupenrein bedruckt.

Bernd Ottersbach