



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

3/1988
April

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Über 130 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte



(Füllseite)

3/88

ISSN 0720-051X 14. Jahrgang
Einzelausgabe

DM 9,50 öS 75,—
sfr 8,50

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag

D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5
Telefon (08141) 5048 und 5049

Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

Redaktion: Hermann Merker

Horst Obermayer

Andreas Ritz

Anzeigen: 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, 30

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 Ver-
vielfältigung setzen das schriftliche Einver-
ständnis 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

Volldampf bei der Deutschen Bundesbahn	4
Die neue Baureihe 114	12
Preußen-Report (Die Gattung S 1)	20
Messingmodell der preußischen S 1	28
Die Baureihen 335, 364 und 365	30
Einheitstriebwagen der Deutschen Reichsbahn (Teil 5: Die Triebwagen der französischen Besatzungsmacht)	36
Die preußische T 12 im Ausland	38
Bücherecke	44
Jahres-Inhaltsverzeichnis 1987	47
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	52
Mini-Markt	54
Kleindrehscheiben (Motorisierungsvorschlag und Einbauanregungen)	56
25 »Schöna . . . der Zug endet hier!«	61
26 Vom Schmalspur-Virus infiziert	66
27 Mit der Feldbahn zum Brückenbau	70
»Bahnfahren« mit dem Omnibus (Oldtimer-Schienenbus der Sächsischen Staatsbahn — Vorbild und Modell)	73
Bahnhof Flirsch an der Arlbergbahn (Vorbild und Modell)	76
Elefanten, Kamele, Bären . . . (Zirkusset II von Roco und Preiser)	78
Eine Bahnstation im Bayerischen (Teil 7)	82
Schaufenster der Neuheiten	88

Zu unserem Titelbild:

Das war im Jahre 1975 noch möglich: die 98 727 der Deutschen Museums-Eisenbahn auf Gleisen der Deutschen Bundesbahn mit einem Sonderzug unterwegs. Da die Deutsche Bundesbahn für dieses Jahr zahlreiche Strecken erstmals wieder für Dampflokomotiven freigegeben hat, stellt sich die Frage, ob künftig vielleicht auch wieder Sonderfahrten mit Dampflokomotiven privater Vereinigungen auf dem Schienennetz der DB durchgeführt werden können.

Foto: U. Geum

Zu unserem Poster (Seite 46/51):

Daß die Zugparaden zur 150-Jahr-Feier der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1985 in Nürnberg so attraktiv gestaltet werden konnten, war nicht zuletzt der Mithilfe zahlreicher Vereinigungen von Eisenbahnfreunden zu verdanken. Auch die 44 404 der Deutschen Museums-Eisenbahn, die im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein zu Hause ist, war bei den Zugparaden dabei. Die Aufnahme zeigt sie am 22.09.1985 im Bw Nürnberg 1.

Foto: D. Kempf



Bild 1: Unter dem Motto "Dampf-Nostalgie '88" veranstaltet die Deutsche Bundesbahn in diesem Jahr so viele Dampfzugfahrten wie noch nie, seit sich die moderne Bahn "das Rauchen abgewöhnt hat". Ob allerdings – wie 1985 – irgendwann einmal wieder Dampflokomotiven von Eisenbahnfreunden auf Gleisen der DB dampfen dürfen, ist ungewiß. Einträchtig nebeneinander stehen hier am 01.09.1985 in Schnabelwaid die 50 622 der DB, die 01 1066 der Ulmer Eisenbahnfreunde und die 01 118 des Vereins "Historische Eisenbahn Frankfurt".

Foto: D. Kempf

Volldampf bei der Deutschen Bundesbahn

Als am 26. Oktober 1977 die Feuer in den letzten Maschinen erloschen, schien im Bereich der DB eine Epoche zu Ende zu gehen. Nie wieder sollte eine Dampflokomotive über die Gleise der Deutschen Bundesbahn

fahren; so wollte es der Vorstand dieses Großunternehmens. Geradezu fanatisch wurde dieser Beschluß in den folgenden Jahren verteidigt, ganz besonders von einem der dafür Verantwortlichen. Die mo-

derne Bahn hatte sich das Rauchen abgewöhnt, wie es in einem der Werbeslogans hieß, und dabei sollte es auch bleiben. Alle Bemühungen von Vereinen und interessierten Privatpersonen blieben ohne den er-

Bild 2: Die 01 150 gehört seit Januar dieses Jahres der Deutschen Bundesbahn und wird heuer wieder auf DB-Gleisen zum Einsatz gelangen. Im März 1983 war sie noch Eigentum des Bielefelder Eisenbahnfans Walter Seidensticker und durfte deshalb nur auf Gleisen Nichtbundeseigener Eisenbahnen, wie hier am 12.03.1983 die der Osthannoverschen Eisenbahnen, Sonderzüge befördern (aufgenommen bei Beckedorf).

Foto: C. Bohn





Bild 3: Zwei Lokomotiven verlassen am 11.01.1975 unter gewaltiger Rauch- und Dampfentwicklung mit einem langen Sonderzug für Eisenbahnfreunde den Hauptbahnhof Hildesheim. Als Vorspannlok dient die 24 009.
Foto: U. Geum

Bild 4: 10.02.1985: Fahrt durch die winterliche Landschaft auf der Strecke Lippstadt – Beckum der Westfälischen Landes-Eisenbahn mit der 38 1772 (bei Diestedde), Foto: R. Köstner





Bild 5: Anfang der siebziger Jahre wird diese bunt zusammengewürfelte Wagengarnitur von der Tübinger 064 094 befördert. Solche Sonderfahrten könnten die Erträge auf so mancher, von der Stilllegung bedrohten Nebenbahn verbessern, doch die Deutsche Bundesbahn verfügt derzeit nur über eine einzige betriebsfähige Tenderlokomotive, die 86 457. Es wäre wünschenswert, wenn auf den DB-Strecken auch Dampflokomotiven von Eisenbahnfreunden fahren dürften – betriebsfähige Tenderlokomotiven gibt es in der Bundesrepublik Deutschland genügend. **Foto: U. Geum**

Bild 7: Nur im Jubiläumsjahr 1985 durfte die 01 118 auf DB-Gleisen fahren. Am 01.09.1985 steht sie mit einem Sonderzug von Bayreuth nach Nürnberg am Bahnsteig in Hersbruck (rechts Pegnitz). **Foto: D. Kempf**

Bild 8 (rechte Seite unten): Die 50 622 der Deutschen Bundesbahn passiert am 14.07.1985 auf der Fahrt von Amberg nach Nürnberg die Blockstelle Mainshof. **Foto: D. Kempf**

hofften Erfolg. Die DB wollte nichts mehr mit den alten Dampfzügen zu tun haben. Viele Argumente gegen geplante Sonderfahrten wurden ins Feld geführt. An erster Stelle wurde dabei die von den Dampflokomotiven ausgehende Brandgefahr genannt. Auch die Vorschläge von Eisenbahnfreunden, einige der betriebsfähigen Maschinen in den noch vorhandenen, aber nicht mehr genutzten Bahnbetriebswerken zu hinterstellen, wurden ignoriert. Die letzten Fahrzeuge, die nicht in Privathand übergingen, wurden als Schrott deklariert oder der Verrottung preisgegeben. Damit war die Erhaltung von Dampflokomotiven nun zu einer Angelegenheit privater Vereinigungen geworden. Die von der DB erworbenen und mit vielen Opfern instandgesetzten Maschinen durften dann aber nur auf Strecken von Privatbahnen oder im Ausland verkehren. Die Bundesbahn war nicht bereit, das 1977 erlassene Dampfverbot zu lockern. Zu den besonders rührigen Vereinigungen

zählen die Ulmer Eisenbahnfreunde e. V. 1971 in Ulm gegründet, hat der Verein das Ziel, historisch wertvolles Eisenbahnmateri- al vor der Verschrottung zu bewahren, um damit Sonderfahrten durchzuführen. Bis zum Herbst 1977 konnte man die Fahrzeuge der Ulmer Eisenbahnfreunde noch auf verschiedenen DB-Strecken erleben; danach mußte die Gastfreundschaft nicht bundesbahneigener Eisenbahnen in Anspruch genommen werden. Die kleinste Lok, die 98 812, fand bei der WEG in Amstetten eine neue Bleibe und verkehrte von Amstetten nach Gerstetten auf der Schwäbischen Alb. Die anderen Maschinen, die 01 509, die 01 1066, die 58 311 und die 86 346 fanden bei der Albtalbahn-Verkehrsgesellschaft in Ettlingen eine Unterkunft. An besonderen Verkehrstagen fahren die Lokomotiven auf der Albtalbahn von Ettlingen Stadt nach Bad Herrenal und nach Ittersbach. Sowohl die Schnellzuglokomotive 01 509 als auch die Güterzuglokomotive 58 311 kamen von der

Deutschen Reichsbahn in der DDR in den Besitz der Ulmer Eisenbahnfreunde. In unser Nachbarland Österreich mußte der Verein "IG 41 018" ausweichen (siehe Eisenbahn-Journal, Ausgabe 2/1988). Außerordentlich rührig war auch der Verein "Historische Eisenbahn Frankfurt e. V.", der inzwischen schon über ein halbes Dutzend betriebsfähiger Dampflokomotiven verfügt. Auch diese Fahrzeuge durften bislang noch nicht auf die Gleise der DB. Solche Einsätze blieben auch all den anderen Vereinigungen verwehrt, die schon viel Geld und Zeit in die Erhaltung von Dampflokomotiven investiert haben. Dies trifft ebenso für das Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein zu. Nachdem die Deutsche Bundesbahn im Jahre 1977 den Dampfbetrieb aufgegeben und für die Zukunft ein absolutes Dampfverbot erlassen hatte, war also jede Hoffnung geschwunden, jemals wieder Dampflokomotiven auf den Gleisen der DB fahren zu sehen. Besonders groß war deshalb die Überraschung und die Freude der Eisenbahnfreunde, als sich die Deutsche Bundesbahn anlässlich des 150jährigen Jubiläums der Eisenbahn in Deutschland dazu entschloß, zunächst vier Dampflokomotiven aufarbeiten zu lassen und von Nürnberg aus bei Sonderfahrten einzusetzen. Zu diesen Maschinen 01 1100, 23 105, 50 622 und 86 457, die sich in der Obhut des Verkehrsmuseums in Nürnberg befinden, kam im Jahre 1987 noch die Lok 41 360 hinzu. Dieses Fahrzeug aus Gelsenkirchen, das Eisenbahner instandgesetzt haben, wird vorwiegend im Westen und Norden der Bundesrepublik zum Einsatz kommen. Für das erweiterte Sonderfahr- tenprogramm mit Dampflokomotiven im Jahre 1988 wird nun auch eine weitere Maschine zur Verfügung stehen. Durch die Initiative von Dipl.-Ing. Günter Schwerin, dem Leiter des Verkehrsmuseums Nürnberg, ist es gelungen, die Schnellzuglokomotive 01 150 zu erwerben. Diese Maschine war bisher im Besitz des Bielefelder Fabrikanten und Eisenbahnfans Walter Seidensticker gewesen, der das gute Stück nun für den wirklich bescheidenen Preis von 35 000,- DM dem Verkehrsmuseum überlassen hat.

Bild 6: Die 64 289 der Ulmer Eisenbahnfreunde ist eine ideale Zuglok für Sonderfahrten auf Nebenbahnen – nicht nur auf privaten. **Foto: H. Obermayer**







Bild 9: Abendstimmung bei Uelde (Strecke Lippstadt – Warstein der Westfälischen Landes-Eisenbahnen): Die 38 1772 hat am 10.02.1985 einen langen Sonderzug am Haken.

Foto: R. Köstner

1935 von Henschel unter der Fabriknummer 22 698 gefertigt, war die 01 150 bis zum 13. November 1973 im Einsatz, zuletzt beim Bw Hof. Nach ihrem Verkauf kam die Maschine nach Bielefeld und wurde dort von Mitarbeitern des Bahnbetriebswerks betreut

und gepflegt. Sowohl bei der 100-Jahr-Feier der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1935, als auch fünfzig Jahre später beim 150jährigen Jubiläum war diese Maschine dabei. Bestens gepflegt diente die Lok im Jahre 1985 außerdem während der Hannover-

Messe als Blickfang am Stand von Thyssen-Henschel.

Am 21. Januar 1988 erfolgte dann die Vorstellung der 01 150 im Bw Nürnberg 1. Jetzt wird die Maschine in Nürnberg gründlich untersucht und dabei werden einige der not-

Bild 10: Mit Volldampf über die Steigung bei Uelde! Die 38 1772 hilft der 24 009 bei der Beförderung eines schweren Sonderzuges (23.02.1986).

Foto: R. Köstner





Bild 11: Am 21.02.1988 führte die Deutsche Bundesbahn erstmals Sonderfahrten mit der 86 457 auf der von der Stilllegung bedrohten Nebenbahn Neumarkt (Oberpfalz) – Beilngries durch. Die Aufnahme entstand in der Nähe von Plankstetten.

Foto: A. Ritz

Bild 12: Die 58 311 wird von den Ulmer Eisenbahnfreunden liebevoll gepflegt.

Foto: H. Obermayer

wendigen Reparaturen ausgeführt. Im Sommer dieses Jahres soll die Lokomotive dann im Rahmen des Programms "Dampf-Nostalgie '88" vor historischen Schnellzügen eingesetzt werden.

Dampfzugfahrten sind im Jahre 1988 auf vielen Strecken von München bis Westerland geplant, teils von der Bundesbahn, teils von Reiseveranstaltern sowie von Vereinen und Privatleuten. Allein die Deutsche Bundesbahn hat für die bevorstehende Saison vom 30. April bis zum 23. Oktober insgesamt sechzig Fahrten vorbereitet. Dabei werden die Reisezugwagen aus den dreißiger und vierziger Jahren eingesetzt, die dem Verkehrsmuseum Nürnberg zur Verfügung stehen. Für die Sonderfahrten an Rhein und Ruhr sind gut erhaltene und erneuerte Umbauwagen aus den fünfziger Jahren vorgesehen.

Ein Schwerpunkt im neuen Programm sind die Dampffahrten anlässlich der internationalen Verkehrsausstellung "IVA '88", die vom 1. bis 12. Juni in Hamburg stattfindet. Ein Sonderzug, bespannt mit der 01 1100, fährt von Nürnberg über Frankfurt (Main)





Bild 13: Die 01 514 des Vereins "Historische Eisenbahn Frankfurt" kam am 03.11.1985 auf Gleisen, die den Hafenbetrieben der Stadt Frankfurt am Main gehören, zum Einsatz.
Foto: D. Kempf



Bild 14: In unserem Nachbarland Österreich dürfen Dampflokomotiven, die von deutschen Eisenbahnfreunden betriebsfähig erhalten werden, zeigen, was in ihnen steckt. Im September 1987 wurde mit der 01 1066 und der 01 509 der Ulmer Eisenbahnfreunde eine Sonderfahrt über die Arlbegstrecke durchgeführt (bei Pettneu).
Foto: Th. Wunschel

und Hannover in drei Tagesetappen nach Hamburg, ein anderer aus dem Ruhrgebiet, geführt von der 41 360, wird die 444 Kilometer an einem Tag bewältigen.

In Nordrhein-Westfalen befährt die 41 360 sechs Strecken zwischen Münster in Westfalen und Trier. Ausgangspunkte der Züge sind Düsseldorf, Dortmund, Essen und Köln. Auch zum 150jährigen Bestehen der ersten deutschen Staatseisenbahn, das vom 13. bis 21. August in Braunschweig gefeiert wird, kommen Zubringerzüge mit der 01 1100 von Nürnberg und mit der 41 360 von Essen. Außerdem verkehren aus diesem Anlaß weitere Dampfzüge durch die Lüneburger Heide und ins Weserbergland.

Die Programme des vergangenen Jahres von Nürnberg aus laufen weiter; zum großen Teil wurden sie erweitert und verbessert. Im Vordergrund stehen hier die Fahrten mit der 50 622 über die "Schiefe Ebene" zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschorgast auf der Strecke von Nürnberg nach Hof. Am 1. und 2. Oktober feiert die Bundesbahn das 140jährige Bestehen der Teilstrecke mit einem besonderen Programm.



Bild 15: Die 01 1100 und die V 200 002 der Deutschen Bundesbahn haben einen Sonderzug nach Nürnberg zurückgebracht und fahren nun ins Bw Nürnberg 1 (21.08.1985).

Foto: A. Ritz

Bild 16: Auf der Fahrt von Nürnberg nach Amberg befindet sich im Juli 1985 die 23 105 der DB (bei Oed).

Foto: Th. Wunschel

Neu ist eine Rundfahrt durch das Fichtelgebirge mit der 41 360, die nun auch als Zuglok bei der Bayerwaldrundfahrt dient. Bei den Fahrten von Nürnberg nach Stuttgart und zurück mit dem "Schwabenländler" sind mehr und längere Fotohalte und Scheinanfahrten vorgesehen.

Allein schon dieser kurze Überblick läßt erkennen, daß sich in der Vorstandsetage der Deutschen Bundesbahn ein Sinneswandel vollzogen hat. Jetzt bleibt nur der Wunsch, daß alle Fahrten unfallfrei und erfolgreich verlaufen. Dann werden wir uns auch in den folgenden Jahren an Dampfzügen auf DB-Gleisen erfreuen können. Vielleicht werden dann auch noch weitere Dampflokomotiven zum Einsatz kommen, auch jene, die in jahrelanger Arbeit von Eisenbahnfreunden betriebsfähig hergerichtet wurden.

HO





Bild 1: Zu den vier ersten Maschinen der Baureihe E 10.12 zählt die im Jahre 1962 mit creme/blauem Anstrich in Dienst gestellte E 10 1267, die in Düsseldorf Hbf aufgenommen wurde.
Foto: H. Säuberlich

Bild 3: Die 112 493 legt sich am 30.07.1983 mit dem D 9685 "Auto-Traum-Express" (Hamburg – München) südlich von Röhrmoos in die Kurve.

Foto: A. Ritz

Die neue Baureihe 114

Alter Ruhm beginnt langsam zu verblassen

Am 26. Mai 1962 konnte die Deutsche Bundesbahn erstmals den neuen "Rheingold" planmäßig einsetzen, dessen Wagen in der Zeit ab 1960 entwickelt und gebaut worden waren. Für diesen Einsatz hatte die DB auch neue Lokomotiven aus der Familie der Baureihe E 10 in Auftrag gegeben, die zur Unterscheidung die Bezeichnung E 10¹² und

E 10¹³ erhalten sollten. Die Lokomotiven sind eine Gemeinschaftsentwicklung des Bundesbahn-Zentralamtes München mit den Firmen Krauss-Maffei AG und Siemens-Schuckertwerke AG. Bei Henschel in Kassel wurden die neuen Drehgestelle entwickelt und gebaut. Da die Fahrzeuge vorwiegend zur Beförderung der "Rheingold"- und der

"Rheinpfeil"-Züge bestimmt waren, wurde ihr creme/blauer Anstrich dem der neuen Wagen angeglichen. Die ersten Maschinen standen aber erst im Herbst 1962 zur Verfügung. Die DB behielt sich in der Zwischenzeit mit sechs Lokomotiven der Regelbauart der Baureihe E 10¹ in neuer Lackierung und ausgestattet mit den bereits fertiggestellten

Bild 2: Zu Beginn des Jahres 1988 wurden die Lokomotiven 112 485 bis 504 in 114 485 bis 504 umgezeichnet, weil sie im Gegensatz zu den anderen Lokomotiven der Baureihe 112 nur noch für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h zugelassen sind. Die 114 500 wurde am 18.01.1988 in Osnabrück Hbf im Bild festgehalten.
Foto: R. Köstner





112 493-2

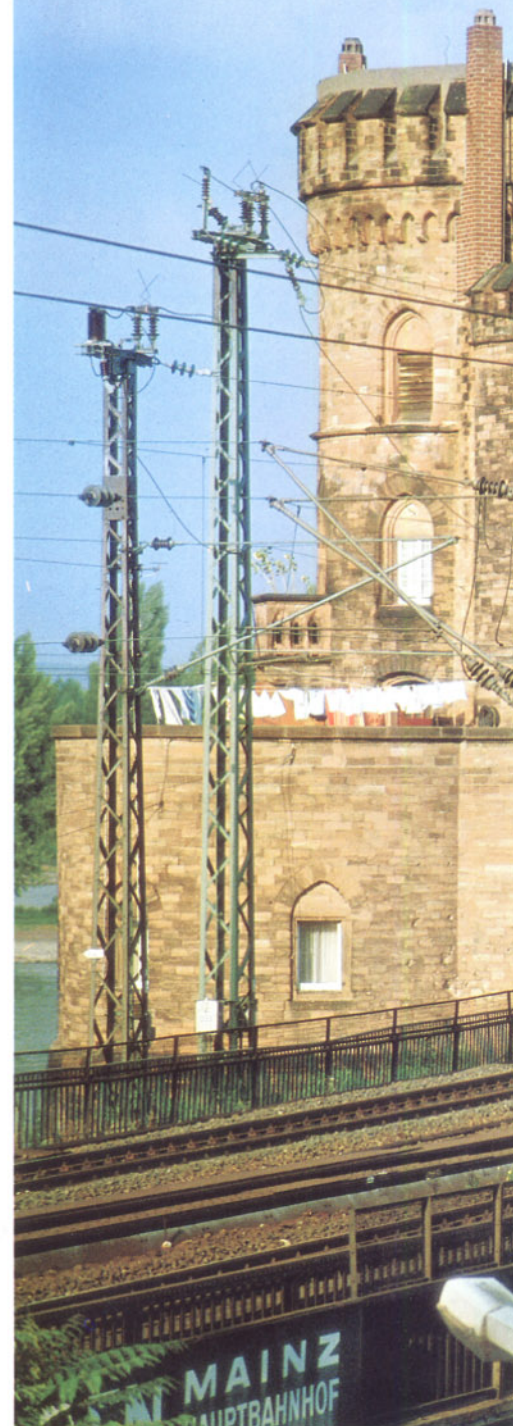


Bild 6: 112 502 mit D 724 bei Mainz Süd (14.09.1981).

Foto: B. Eisenschink

Bild 4 (links oben): Nicht nur der "Rheingold" des Jahres 1962, sondern auch der von 1983 wurde ab 1984 zwar nicht auf dem gesamten Laufweg, jedoch zumindest abschnittsweise von Lokomotiven der Baureihe 112 gezogen. Das Foto zeigt den Flügelzug aus Salzburg unterhalb der Ruine Hinterburg bei Neckarsteinach.

Foto: DB

Bild 5: Die 114 491 ist mit dem D 231 am 19.01.1988 in Osnabrück Hbf eingetroffen.

Foto: R. Köstner

Bild 7: Ebenfalls in Osnabrück entstand gut drei Jahre zuvor diese Aufnahme des D 231. Zuglokomotive war am 30.10.1984 die 112 486.

Foto: R. Köstner

neuen Drehgestellen, die für eine Geschwindigkeit von 160 km/h zugelassen waren. Nachdem dann die neuen Maschinen mit der "Bügelalte" zur Verfügung standen, hatten die E 10 1239 bis 1244 im hochwertigen Dienst vor den Zügen des "Rheingold" und des "Rheinpfad" ausgedient. Die Fahrzeuge wurden zurückgebaut, die Drehgestelle unter weiteren Maschinen der neuen Baureihe der E 10¹² verwendet. Die erste Gruppe der neuen Lokomotiven mit den Fabriknummern 18 924 bis 18 927 trugen die Betriebsnummern E 10 1265 bis 1268. Im Jahre 1963





Bild 8: Und das am Faschingsdienstag (04.03.1987)! Nach einem Eisregen haben die beiden Lokomotiven der Baureihe 112, die 112 499 und die 112 486 in Osnabrück Hbf wegen der vereisten Oberleitung beide Bügel am Fahrdrabt.
Foto: R. Köstner

folgten zunächst die beiden Maschinen mit den Fabriknummern 18 938 und 18 939 als E 10 1269 bis 1270. Diese sechs Lokomotiven fahren seit 1. Januar 1968 als 112 265 bis 270. In Abständen und mit nicht mehr zusam-

menhängenden Fabriknummern wurden in den Jahren 1963 und 1964 die Maschinen E 10 1308 bis 1312 in Dienst gestellt und 1968 in 112 308 bis 312 umgezeichnet. Eine große Serie mit 20 Lokomotiven entstand im Jahre 1968 unter den Fabriknum-

mern 19 350 bis 19 369. Diese Fahrzeuge mit Drehgestellen der Regelbauart der Baureihe E 10³ trugen bis zum Ende des Jahres 1987 die Betriebsnummern 112 485 bis 504. An den Drehgestellen dieser 20 Lokomotiven machten sich in letzter Zeit in zunehmen-

Bild 9: Die 112 503 wurde mit ihrem Eilzug am 07.01.1985 bei Osnabrück-Schinkel aufgenommen.

Foto: R. Köstner





Bild 10: Mit dem IC 561 (Bremerhaven – Hannover), einem Intercity-Zug der Linie 4a, wird die 112 308 in Kürze in Hannover Hbf eintreffen (03.06.1985).

Foto: C. Bohn

dem Maße bestimmte Verschleißerscheinungen bemerkbar, die eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h auf 140 km/h erforderten. Nach dieser Maßnahme schieden die Fahrzeuge aus dem Intercity-Verkehr aus. Durch diese Zweitei-

lung der Baureihe 112 ergaben sich nun Schwierigkeiten bei der Disposition und bei der Abrechnung, was immer wieder zu Rückfragen führte. Seit Beginn des Jahres 1988 werden die 20 Maschinen als Baureihe 114 mit den Nummern 114 485 bis 114 504 ge-

führt. Nun ist auf den ersten Blick erkennbar, welche Maschinen noch im IC-Verkehr fahren und welche nur noch eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h vorlegen dürfen. Daß die DB nicht die Baureihenbezeichnung 113 gewählt hat, hat nichts mit Aberglauben

Bild 11: Die 112 486 befindet sich im November 1986 mit dem D 345 auf der Fahrt von Bad Bentheim nach Rheine.

Foto: K. Wilmsmeyer





Bild 12: Im nächtlichen Münchner Hauptbahnhof steht die 112 269 am 08.05.1983 auf Gleis 19 zur Abfahrt bereit.

Foto: A. Ritz

Bild 14: Im ersten Morgenlicht entstand am 12.04.1986 unweit des Hamburger Hauptbahnhofs diese Aufnahme des FD 781, der mit einer Lokomotive der Baureihe 112 bespannt ist.

Foto: B. Eisenschink

zu tun. Über die Nummer 113 wurden bislang schon die Leistungen der im S-Bahn-Verkehr eingesetzten Lokomotiven der Baureihe 111 abgerechnet.

Nach wie vor sind die Lokomotiven der Bau-

reihen 112 und 114 im Bw Hamburg 1 beheimatet. Der einstige Ruhm, zusammen mit den Maschinen der Baureihe 103 die schnellsten Elektrolokomotiven der DB zu sein, verblaßt immer mehr.

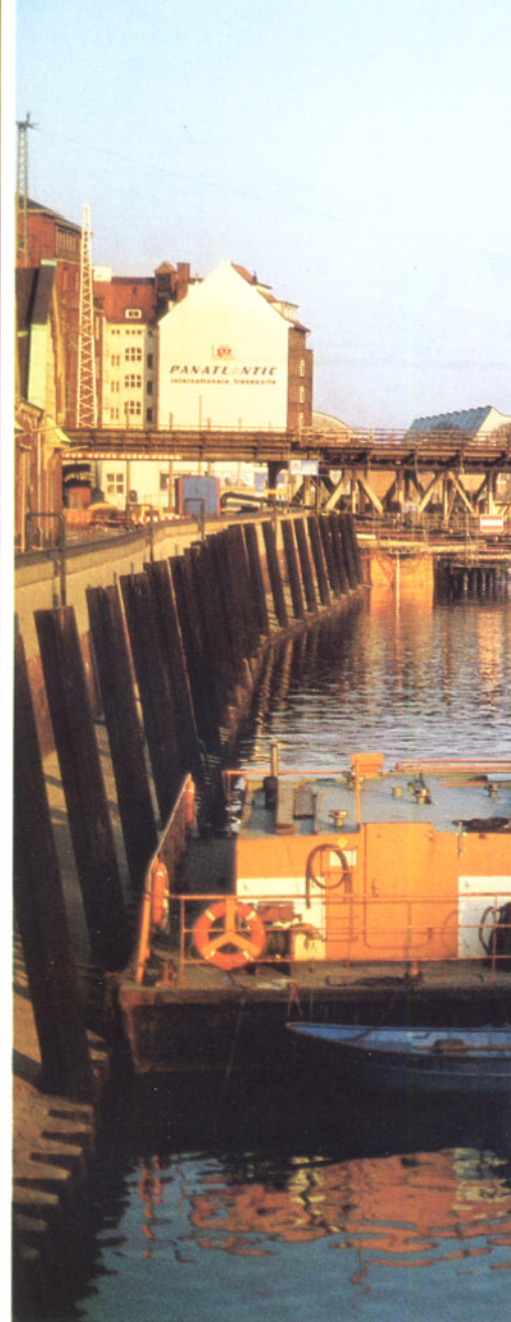
HO

Bild 15 (rechte Seite unten): Noch einmal der "Auto-Traum-Express"! Er bringt die schlafenden Autofahrer über Nacht von Hamburg, Bremen und Hannover nach München. Zuglokomotive war am 09.07.1984 die 112 500 (bei Petershausen).

Foto: A. Ritz

Bild 13: Beim Bahnhof München Ost wurde die 112 308 mit dem D 9685 am 10.07.1984 aufgenommen.

Foto: A. Ritz





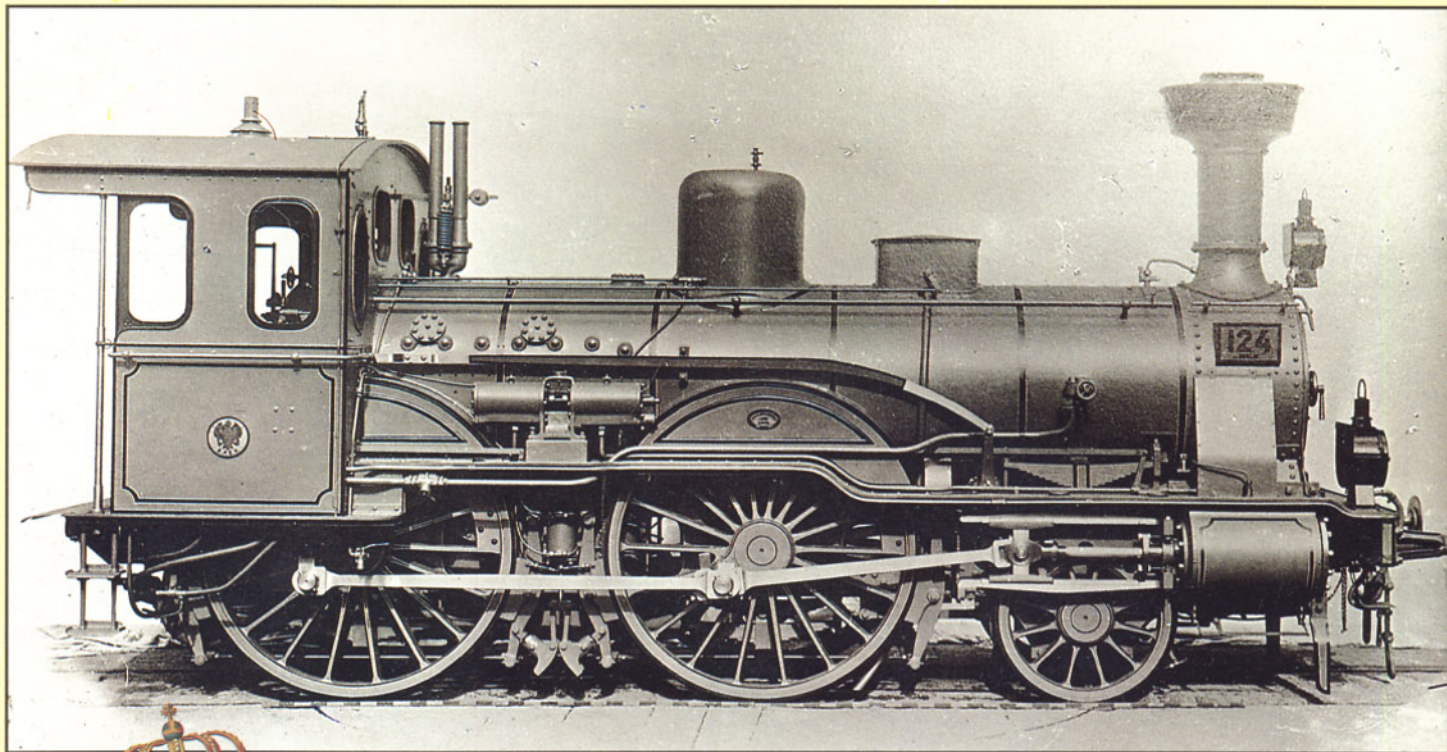


Bild 1: Die Berlin 124 wurde 1890 von Schwartzkopff nach Musterblatt III-2 gebaut (Fabrik-Nummer 1761), 1906 in (S 1) Berlin 3 umgezeichnet und 1907 an die Direktion Bromberg überwiesen, wo sie die Betriebsnummer 25 erhielt. Typisch für die Berliner S 1 ist der Funkenfänger der Bauart Strube. Werkfoto Schwartzkopff



Preußen-Report

Die Gattung S 1

Als die Kgl. Preußischen Staatseisenbahnen im Jahre 1906 ein neues Bezeichnungssystem einführten, waren die altpreußischen, noch aus der Privatbahnzeit stammenden Schnellzuglokomotiven zum überwiegenden Teil bereits ausrangiert. Einige dieser Maschinen wurden in den Ausgaben 5 und 6/1986 des Eisenbahn-Journals bereits vorgestellt.

Im heutigen Preußen-Report sowie in den nächsten Folgen sollen den Lesern alle die Lokomotiven vorgestellt werden, die im Jahre 1906 der Gruppe S – den Schnellzug-

lokomotiven – zugeordnet worden sind. Die Entscheidung, ob eine Schleppenderlok der Gruppe S oder der Gruppe P zugeteilt werden sollte, hatte man folgendermaßen getroffen: "Unter die Gruppe S mit Tender fallen alle Lokomotiven mit Treibrädern von über 1880 mm Durchmesser und von solcher Bauart, daß sie für schnellfahrende Züge ohne jede Einschränkung verwendet werden können" (G. Hammer, Die Entwicklung des Lokomotivparkes bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen, Glasers Annalen).

Die Zuweisung zur S- oder P-Gruppe war ebenso wie die zu den Gattungen mit den Kennziffern 1, 2 und 3 den jeweiligen Kgl. Eisenbahndirektionen (KED) überlassen. Maschinen mit damals durchschnittlicher Leistung sollten der Gattung S 3 zugeordnet werden, schwächere der S 1 und S 2 und

stärkere der S 4, S 5 etc. Für Heißdampflokomotiven waren die Kennziffern mit geraden Zahlen ab 4 bestimmt – S 4, S 6 usw. In der Gattung S 1 sind 1906 Lokomotiven zusammengefaßt worden, die sich auf drei Bauarten verteilen; es handelte sich um 1B n2 nach Musterblatt III-2, 1B n2 der Reihe 20 der Cöln-Mindener Eisenbahn (abgekürzt CME) und 1B n2v der KED Hannover.

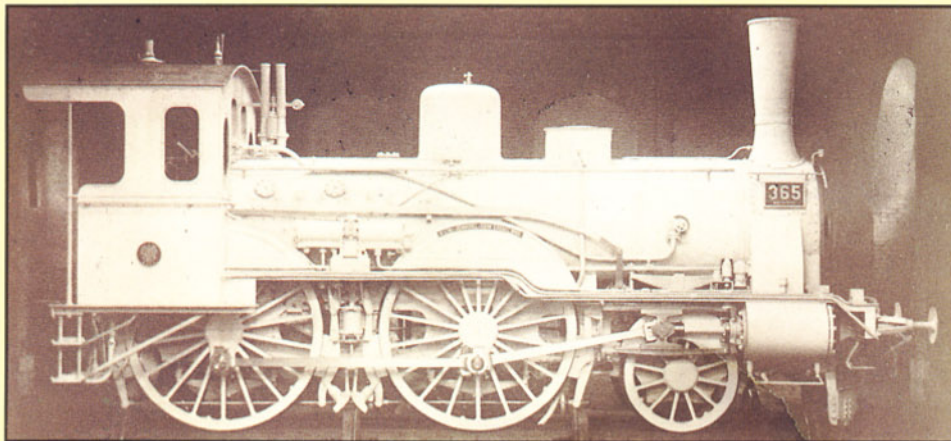
Die 1B n2 nach Musterblatt III-2

Die weitaus meisten Lokomotiven, die 1906 als S 1 eingestuft worden waren, gehörten der Bauart nach Musterblatt III-2 an. Sie soll deshalb in diesem Beitrag als erste den Lesern vorgestellt werden.

Besonders die KED Magdeburg hatte Ende der siebziger und Anfang der achtziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts immer wieder eine Schnellzuglokomotive größerer Leistungsfähigkeit gefordert, vor allem für ihre großen Hauptlinien, wie z. B. die Strecke Berlin – Stendal – Lehrte, auf der die Maschinen der ehemaligen Magdeburg-Halberstadter und der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn kaum noch den steigenden Anforderungen genügten.

Im Jahre 1884 wurde dann diese erste Normal-Schnellzuglokomotive als 1B n2 entworfen. Zu ihr hatte sich die Kommission, die an den "Normalien für Betriebsmittel der Preußischen Staatsbahnen" arbeitete, knapp zehn Jahre zuvor nicht durchringen können. Damals, im Jahre 1875, hatte man nur eine Bauart für den Personenzugdienst (Treibraddurchmesser: 1750 mm), die auch vor Schnellzügen zum Einsatz kommen sollte,

Bild 2: Henschel lieferte 1889 mit der Fabrik-Nr. 2761 nach Musterblatt III-2 die Magdeburg 365, die 1906 in (S 1) Magdeburg 23 umgezeichnet wurde. Werkfoto Henschel



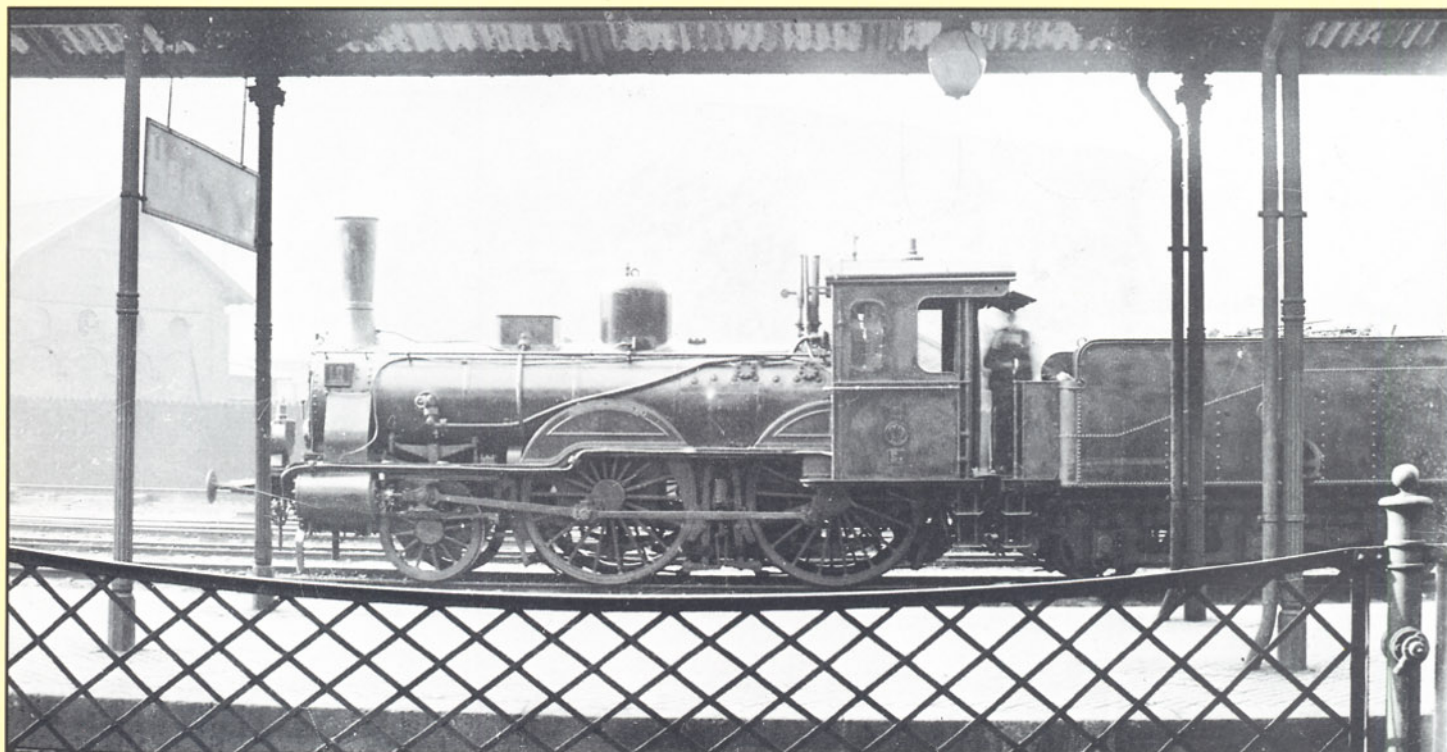


Bild 3: Die (S 1) Elberfeld 10, eine Normale nach Musterblatt III-2, steht im Jahre 1910 am Bahnsteig in Hagen. Henschel baute sie 1891 mit der Fabrik-Nr. 3393.

Foto: Dr. Feißel

und eine für den Güterzugdienst in die Normen aufgenommen.

Diese Lokomotive lehnte sich im allgemeinen Aufbau an die 1B n2 nach Musterblatt 15 und 16 (spätere Gattung P 2) und vor allem an die 1B n2 nach Musterblatt III-1 (spätere Gattung P 3 bzw. P 3¹) an. Nach den allgemeinen Grundsätzen für den Bau von Normal-Lokomotiven mußte so viel Altbewährtes wie vertretbar übernommen werden. Neuerungen gab es nur dann, wenn sie als unbedingt erforderlich erachtet wurden – und das galt damals noch nicht für das Drehgestell. Dies betrachtete man nur als Notbehelf für schwierige Streckenverhältnisse, nicht aber als Mittel zur Laufverbesserung (siehe auch: J. Jahn, Die Dampflokomotive in entwicklungsgeschichtlicher Darstellung ihres Gesamtaufbaus, S. 111). Da aber gerade die Strecke Berlin – Potsdam – Lehrte neigungs- und krümmungsmäßig keinesfalls als schwierig bezeichnet werden konnte, verzichtete man bei der neuen Schnellzuglokomotive noch auf die Achsfolge 2'B und beließ es bei der bewährten Achsfolge 1B mit festgelagerter Vorlaufachse.

Ihre Abmessungen gibt Tabelle 1 wieder. Die Bauart konnte auf Steigungen von 1:∞ ein Wagengewicht von 172 t mit einer Geschwindigkeit von 83 km/h und auf Steigungen von 1:100 ein Wagengewicht von 138 t mit 45 km/h befördern (Metzeltin u. a., Die Entwicklung der Lokomotive, II. Band, Text, S. 8).

Insgesamt 260 Stück sind von dieser normalen Schnellzuglokomotive nach Musterblatt III-2 in den Jahren 1885 bis 1898 an die Kgl. Preussischen Staatseisenbahnen geliefert worden – ein langer Beschaffungszeitraum, wenn man bedenkt, daß zwischen 1893 und 1898, also innerhalb von nur fünf Jahren, fast 400 Exemplare der 2'B n2v der späteren Gattung S 3 in Dienst gestellt worden waren, die sich übrigens vorzüglich bewährten. Die Tabelle 2 zeigt, wie sich die Lieferungen nach Baujahr und Lieferwerk aufteilen und welchen Direktionen die Lokomotiven ab Werk zugeteilt worden waren. Eine

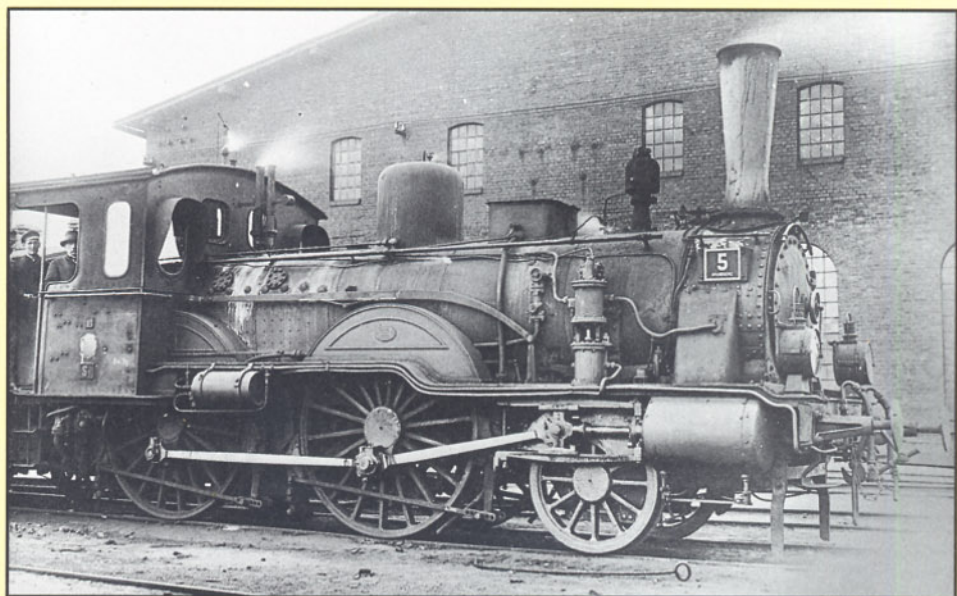
bemerkenswerte Verteilung! In den Jahren 1885 bis 1889 wurden 40 Maschinen in Dienst gestellt, und zwar ausschließlich bei der KED Magdeburg; durch Lieferungen in den Jahren 1890 und 1891 erhöhte sich die Zahl der Lokomotiven nach Musterblatt III-2 im Magdeburger Bezirk auf 72 Stück. Wen wundert es da, daß diese Bauart intern auch als "Magdeburger Schnellzuglokomotive" bezeichnet wurde? Im Jahre 1891 erreichte die Ablieferung fabrikneuer Maschinen nach Musterblatt III-2 ihren Höhepunkt – 114 Exemplare in nur zwölf Monaten! Dies ist jedoch leicht zu erklären: Der Bedarf an Schnellzuglokomotiven stieg in Preußen damals schnell, und eine Schnellzuglok mit der Achsfolge 2'B gab es noch nicht; sie kam erst 1893. Die 114 Maschinen wurden an zehn der insgesamt elf Direktionen geliefert, nur eine KED – Breslau – verzichtete auf diese 1B-Schnellzuglokomotive. Dann – nach einer Lieferpause von zwei Jahren – beschafften zwischen 1894 und 1898 nur

noch die Direktionen Bromberg, Danzig und Königsberg diese Bauart, und zwar 56 Exemplare. Eine Erklärung für die etwas merkwürdig anmutende Verteilung liegt nahe: Die bevölkerungsreichen, stark industrialisierten Bezirke mit zahlreichen großen Städten beschafften umgehend Schnellzuglokomotiven mit der Achsfolge 2'B. Den Direktionen Bromberg, Danzig und Königsberg genügten auf ihren Hauptbahnen 2. Ordnung und den langen Nebenbahnen noch einige Jahre 1B-Schnellzuglokomotiven. Im Nordosten Preußens, wo die landwirtschaftlichen Strukturen vorherrschten, gab es nur wenige wichtige Städte.

Im Jahre 1906 wurden 257 der 260 beschafften Lokomotiven nach Musterblatt III-2 als S 1 eingestuft (Verteilung auf die Direktionen siehe Tabelle 3). Nur die KED Essen sah in dieser 1B keine Bauart, die "ohne jede Einschränkung für schnellfahrende Züge hätte verwendet werden können" (siehe auch Zitat von G. Hammer in der Einleitung

Bild 4: Schichau lieferte 1894 mit der Fabrik-Nr. 700 nach Musterblatt III-2 die Bromberg 419, die 1906 zur (S 1) Bromberg 5 wurde. Das Foto entstand 1919.

Foto: W. Hubert



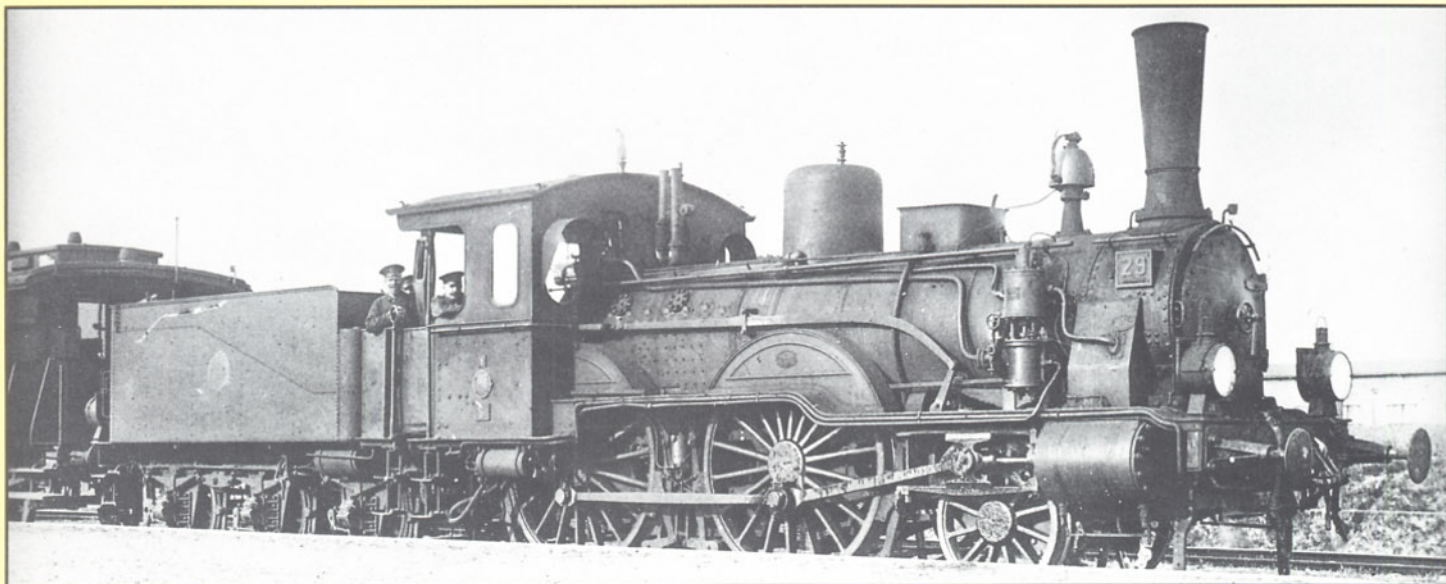


Bild 6: Die gleiche Lok wie in Bild 5, hier jedoch die Lokführerseite in einer Aufnahme nach der Umzeichnung im Jahre 1906. Auffällige Neuerung: das auf dem Kesselscheitel angeordnete Dampfplätewerk.
Foto: Sammlung Rauter

Bild 7: Unfall im Bahnhof Kohlfurt (Strecke Liegnitz – Dresden) am 18.10.1891: Links die Berlin 276, eine 1B der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn (Baujahr 1874), rechts eine Normale nach Musterblatt III-2. Die Betriebsnummer ist auf dem Foto nicht eindeutig zu erkennen; möglicherweise handelt es sich um die Berlin 123, die erst 1890 von Schwartzkopff geliefert worden war. Foto: Sammlung Rauter

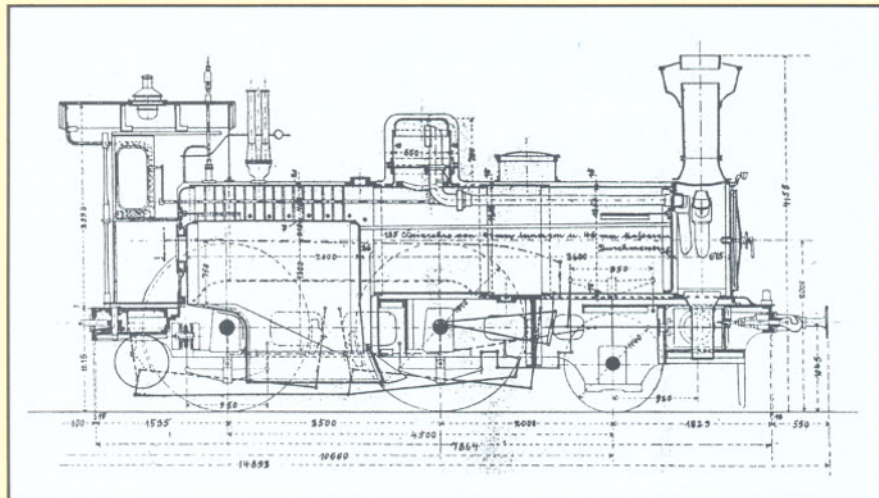
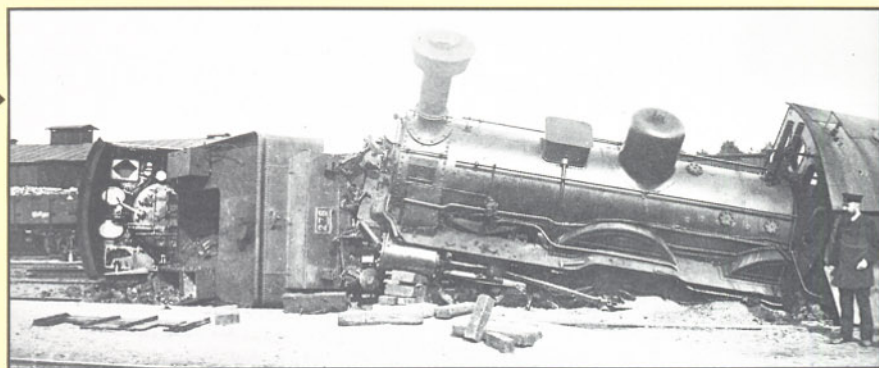


Bild 8: Skizze im Maßstab 1:87 der 1890 von Schwartzkopff an die KED Berlin gelieferten Lokomotiven nach Musterblatt III-2 mit einem Funkenfänger der Bauart Strube.
Skizze: Sammlung Rauter

Bild 9: Seitenansicht der normalen S 1 aus dem Musterblatt III-2, wiedergegeben im Maßstab 1:87. Die Betriebsnummer lautet Magdeburg 374.

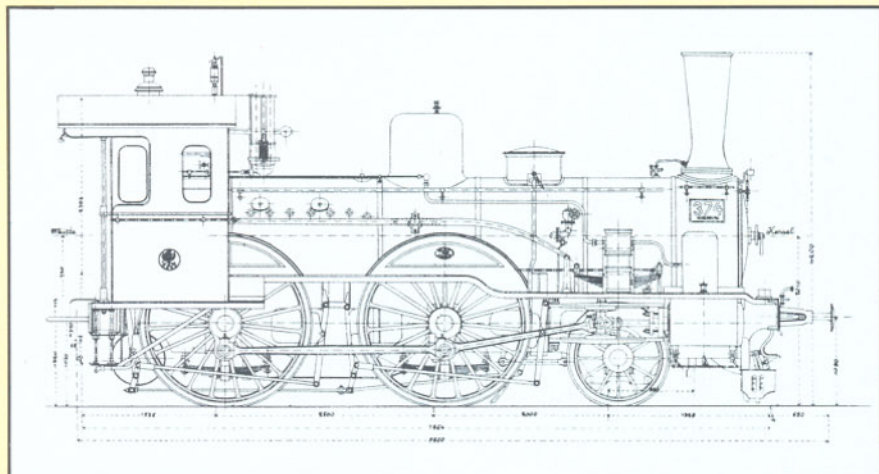


Tabelle 4

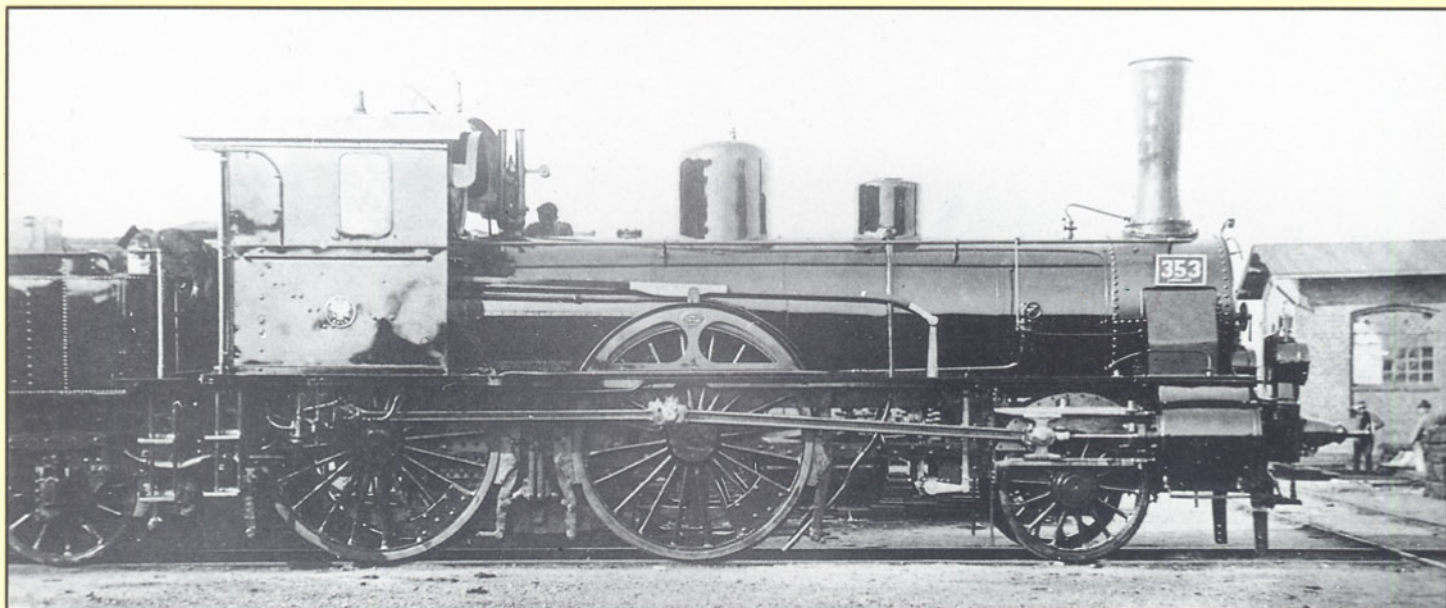
Betriebsnummern der S 1 nach Musterblatt III-2 ab 01.04.1906

(S 1) Altona	1 2 – 11	(Schwartzkopff 1891) (Hanomag 1891)
(S 1) Berlin	1 – 3	(Schwartzkopff 1890)
(S 1) Breslau	1 – 4	(Schwartzkopff 1890)
(S 1) Bromberg	1 – 2 3 – 10 11 – 20 21 – 22	(Schwartzkopff 1891) (Schichau 1894) (Schichau 1896) (Schichau 1897)
	23 – 25 26 – 29	*) **)
(S 1) Cöln	1 – 14	(Henschel 1891)
(S 1) Danzig	1 – 6 7 – 8 9 – 13 14 – 18 19 – 24	(Schwartzkopff 1891) (Schichau 1894) (Schichau 1896) (Union 1897) (Schichau 1898)
	25 – 28	***)
(S 1) Elberfeld	1 – 11	(Henschel 1891)
(S 1) Frankfurt	60 – 64	(Henschel 1891)
(S 1) Halle	1 – 8 9 – 10	(Schwartzkopff 1891) (Henschel 1891)
(S 1) Hannover	1 – 10 25 – 28 29 – 33	(Hanomag 1891) (Borsig 1885) (Borsig 1886)
(S 1) Königsberg	21 – 27 33 – 37 41 – 47 51 – 56	(Schwartzkopff 1891) (Schichau 1894) (Union 1897) (Schichau 1898)
(S 1) Magdeburg	1 2 – 10 11 – 31 32 – 56 57 – 63	(Borsig 1886) (Schwartzkopff 1887) (Henschel 1889) (Henschel 1890) (Hanomag 1891)
(S 1) Münster	1 – 6 7 – 19	(Borsig 1890) (Henschel 1891)
(S 1) Posen	1 – 5	(Schwartzkopff 1890)
(S 1) Stettin	1 – 10 11 – 22	(Schwartzkopff 1890) (Schwartzkopff 1891)

*) 1907 überwiesen von der KED Berlin, wo sie die Betriebsnummern 1 – 3 führten.

**) 1909 überwiesen von der KED Magdeburg, wo sie die Betriebsnummern 57 – 60 führten.

***) 1910 überwiesen von der KED Stettin, wo sie die Betriebsnummern 19 – 22 führten.



nach und nach ausgemustert. Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges waren aber immer noch mindestens 50 Maschinen im Einsatz. Wie viele im Jahre 1920 noch zur Deutschen Reichsbahn gelangten, ist unbekannt. Nur vier Lokomotiven nach Musterblatt III-2 sind noch im vorläufigen Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn aufgeführt: die (S 1) Münster 2 als 12 7001, die (S 1) Stettin 18 als 12 7002, die (S 1) Königsberg 44 als 12 7003 und die (S 1) Stettin 23

als 12 7004. Im endgültigen Umzeichnungsplan wurde keine dieser Maschinen mehr berücksichtigt; sie waren 1925 schon alle ausgemustert.

Nicht viel besser dürfte es den nach dem Ende des Ersten Weltkrieges in den abgetretenen Gebieten verbliebenen Lokomotiven nach Musterblatt III-2 ergangen sein. Der Verfasser hat im Jahre 1922 zwar noch mehrere Danziger S 1 mit preußischer Betriebsnummer auf dem Bahnhof Dirschau beob-

achtet können, doch in den Umzeichnungsplänen der PKP, die im Laufe der zwanziger Jahre erstellt wurden, finden sich keine Lokomotiven nach Musterblatt III-2 mehr. Daher ist anzunehmen, daß sie noch vorher ausgemustert worden sind. Darüber hinaus gelangte eine S 1 nach Litauen – die (S 1) Königsberg 26. Sie wurde dort in J 2-902 umgezeichnet. Der Buchstabe J in der Betriebsnummer deutet darauf hin, daß sie im Rangierdienst eingesetzt wurde, denn in Litauen führten gewöhnlich nur Rangierlokomotiven ein J in der Betriebsnummer.

Tabelle 5

Abmessungen der Reihe 20 der Cöln-Mindener Eisenbahn

Die Zahlen beziehen sich auf die 1873 und 1874 von Hartmann in Chemnitz gelieferten Maschinen nach dem Umbau zu Beginn der neunziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts (u. a. Ausrüstung mit Ersatzkesseln).

Bauart		1B n2
Rostfläche	m ²	1,75
Heizfläche	m ²	110,4
Dampfdruck	kg/cm ²	12
Triebwerk	mm	420/510/1981
Steuerung		innenliegende Allan-Steuerung
Dienstgewicht	t	43
Reibungsgewicht	t	28

Bild 10 (oben): Die "Ems" der Cöln-Mindener Eisenbahn wurde 1874 von Hartmann gebaut (Fabrik-Nr. 697). Nach der Verstaatlichung der Cöln-Mindener Eisenbahn im Jahre 1880 wurde sie zur Hannover 353 und erhielt 1906 die Betriebsnummer (S 1) Hannover 36. Die Aufnahme zeigt sie nach dem zu Beginn der neunziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts durchgeführten Umbau, bei dem sie u. a. einen Ersatzkessel erhielt.

Bild 11 (unten): Skizze im Maßstab 1:87: Reihe 20 der Cöln-Mindener Eisenbahn im Lieferzustand.

Die Reihe 20 der ehemaligen Cöln-Mindener Eisenbahn

Die Cöln-Mindener Eisenbahn beschaffte im Zeitraum zwischen 1871 und 1874 nicht weniger als 30 dieser auch als "Durchbrenner" bekannten Lokomotiven der Bauart 1B n2. Zwölf wurden von Borsig in Berlin geliefert (Baujahre 1871 und 1872) und 18 von Hartmann in Chemnitz (Baujahre 1873 und 1874). Besonderes Kennzeichen dieser eleganten Maschinen war der lange Achsstand zwischen erster und zweiter Achse mit 3100 mm (bei einem Gesamtradstand von 5690 mm) und die dadurch bedingte außergewöhnlich lange Treibstange. Der maximale Achsdruck war mit 16,3 t für die damalige Zeit bemerkenswert hoch.

Trotz aller Bedenken gab es nie einen Grund zu Beanstandungen, denn der Oberbau der Bahnlinien, auf denen die "Durchbrenner" zum Einsatz gelangten, war vorzüglich, und die betreffenden Strecken wiesen nur Krümmungen mit großem Radius auf.

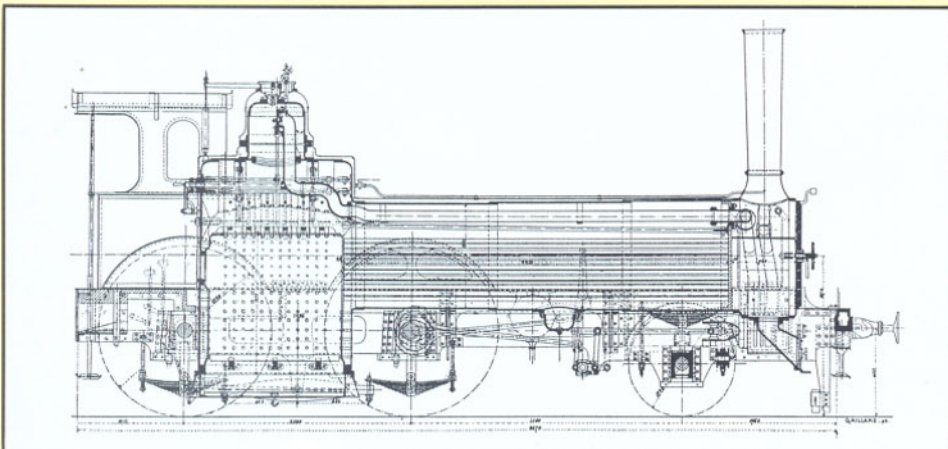
Anfang der neunziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts sind mehrere der von Hartmann gebauten Lokomotiven mit Ersatzkesseln ausgerüstet worden. Einige ihrer Abmessungen sind aus Tabelle 5 zu sehen. Drei Maschinen aus dem Hause Hartmann erhielten 1906 noch das Gattungszeichen S 1. Es handelt sich um die (S 1) Hannover 34, 35 und 36 (siehe auch Tabelle 6).

Die "Durchbrenner" haben sich hervorragend bewährt und konnten sich auch als S 1 gut behaupten. Sie sind erst in den Jahren 1910 und 1912 ausgemustert worden; die (S 1) Hannover 34 hat es auf eine Dienstzeit von respektablen 39 Jahren gebracht.

Tabelle 6

Nicht-Normale Lokomotiven der Gattung S 1: Die Reihe 20 der Cöln-Mindener Eisenbahn (CME)

Hersteller, Baujahr und Fabriknummer	Namen bei der CME	Betriebsnummern ab 1880	ab 1906	Ausmusterung
Hartmann 1873/688	„Erft“	→ Hannover 347 (2. Besetzung)	→ (S 1) Hannover 34	1912
689	„Leine“	348 (2. Besetzung)	35	1910
1874/697	„Ems“	353 (2. Besetzung)	36	1910



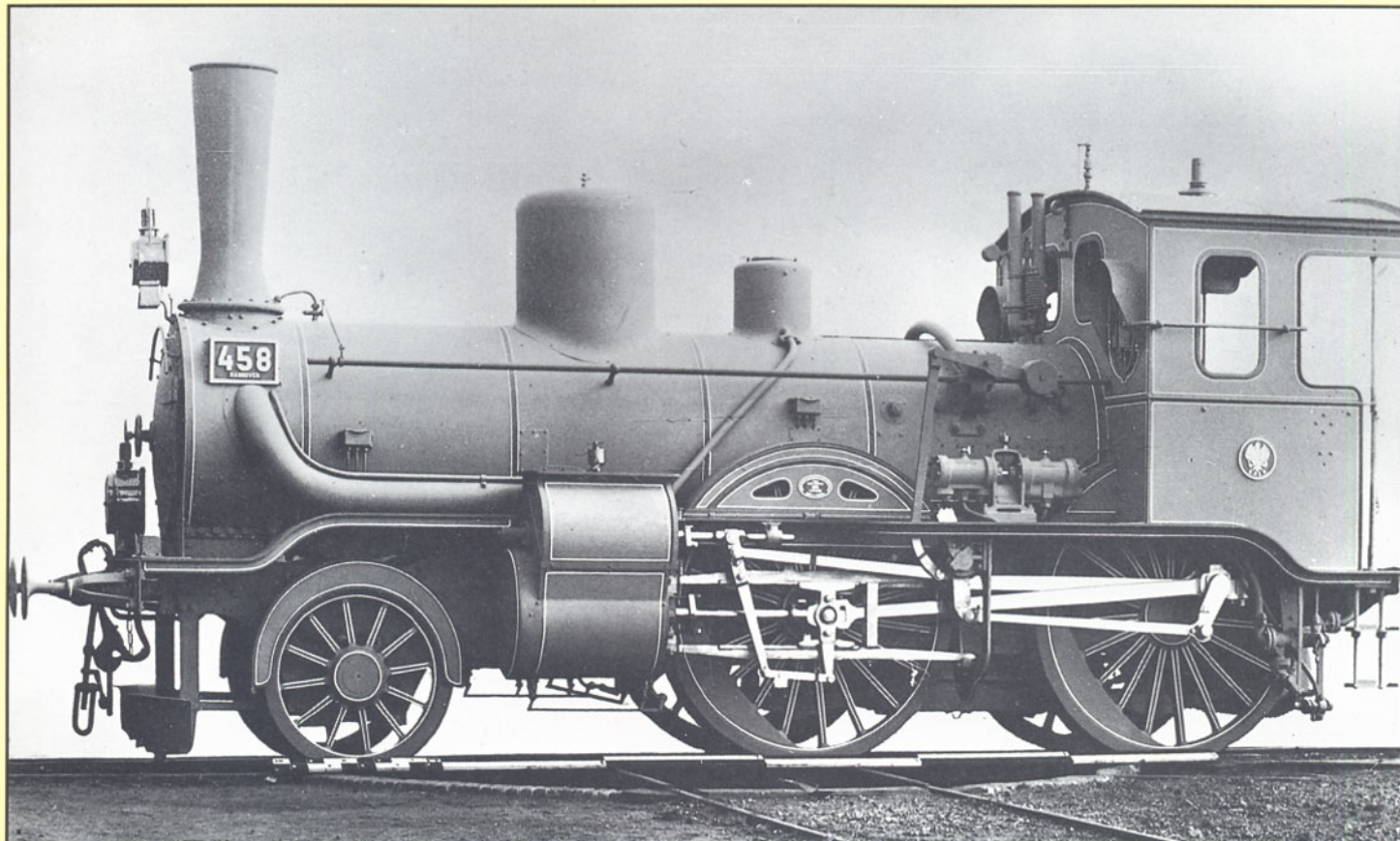


Bild 12: Werkaufnahme einer nicht-normalen Verbund-Schnellzuglokomotive der KED Hannover mit einem Treibrad Durchmesser von 1880 mm. Sie wurde 1884 von Hanomag gebaut (Fabrik-Nr. 1730), als Hannover 458 in Dienst gestellt und 1906 in (S 1) Hannover 12 umgezeichnet. Werkfoto Hanomag

Die 1B-Verbund-Schnellzuglokomotive der KED Hannover

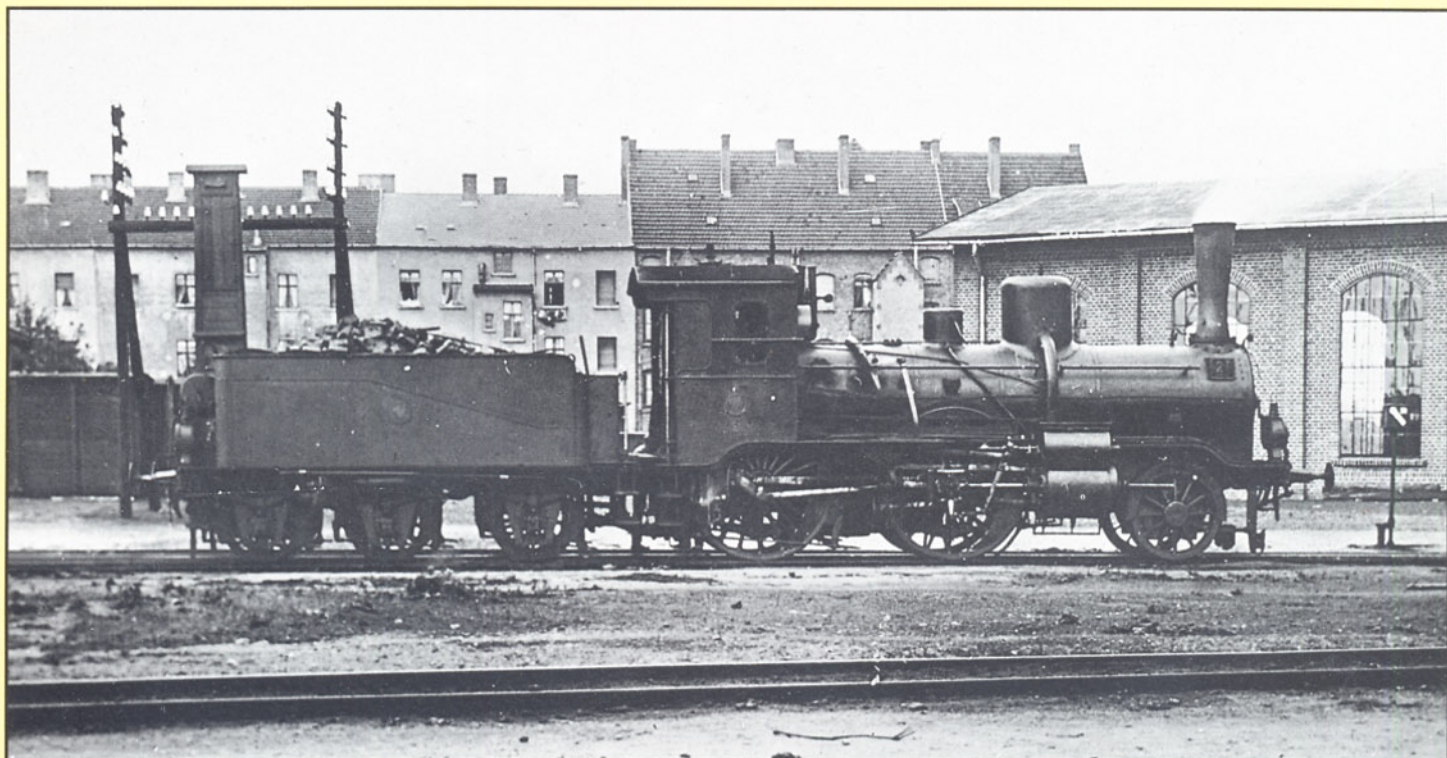
In der ersten Hälfte der achtziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts wurde das Verbundverfahren in Preußen erprobt. Nach der Beschaffung der beiden 1A n2v-Tenderlokomotiven durch die KED Hannover im Jahre 1880 folgten für dieselbe Direktion 1882 zwei

Güterzuglokomotiven der Bauart C n2v mit den Betriebsnummern Hannover 1121 und 1122. Sie glichen, abgesehen von den durch die Verbundbauform bedingten Änderungen, völlig den normalen C-Güterzuglokomotiven. Ausgedehnte Vergleichsfahrten mit Zwillingslokomotiven ergaben eine Kohleersparnis von 18 bis 20 % bei nahezu gleicher Leistungsfähigkeit und auf Bergstrecken höhere Geschwindigkeiten.

Der damalige Maschinenmeister der KED

Hannover, August von Borries, gab in der ersten Hälfte des Jahres 1884 vier Zweizylinder-Verbund-Schnellzuglokomotiven bei der Hanomag in Auftrag, um die Vorzüge der Verbundbauform auch bei Lokomotiven für schnellfahrende Züge zu erproben. Gerade im Schnellzugbereich war das Verkehrsaufkommen seit Beginn der achtziger Jahre stark angestiegen. Dem waren die 1B-Lokomotiven nach Musterblatt 15 und 16 leistungsmäßig nicht mehr gewachsen. Die-

Bild 13: Die (S 1) Hannover 21 ist ebenfalls eine nicht-normale Verbund-Schnellzuglokomotive der KED Hannover. Sie wurde 1884 von Hanomag geliefert (Fabrik-Nr. 1728) und zunächst als Hannover 456 bezeichnet.



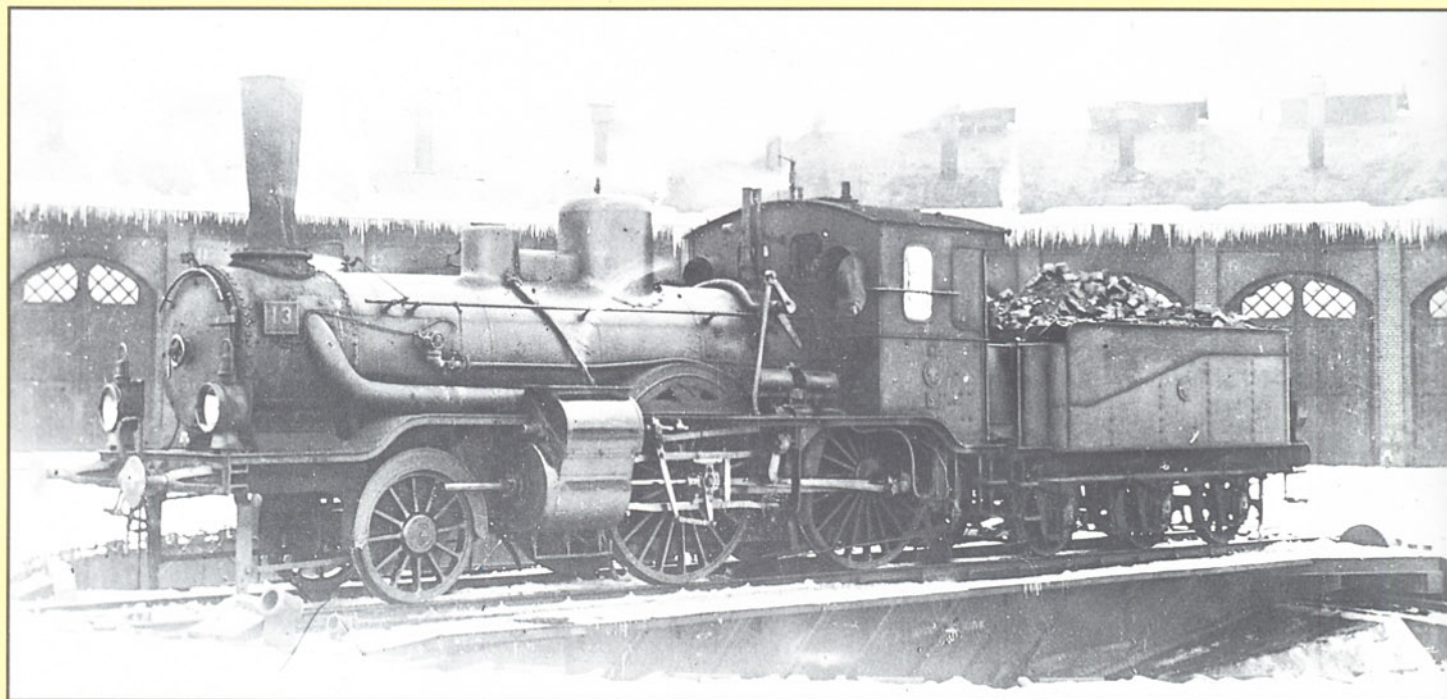


Bild 14 (oben): Eiszapfen hängen vom Dach des Lokschuppens herunter. Auf der Drehscheibe steht die (S 1) Hannover 13, die 1884 von Hanomag gebaut wurde (Fabrik-Nr. 1731) und zunächst die Betriebsnummer Hannover 459 führte. Sie verfügt über einen Ersatzkessel mit verlängerter Rauchkammer und einem entsprechend verlängerten Rahmen.

Tabelle 7
Abmessungen
der 1B-Verbund-Schnellzuglok der KED Hannover

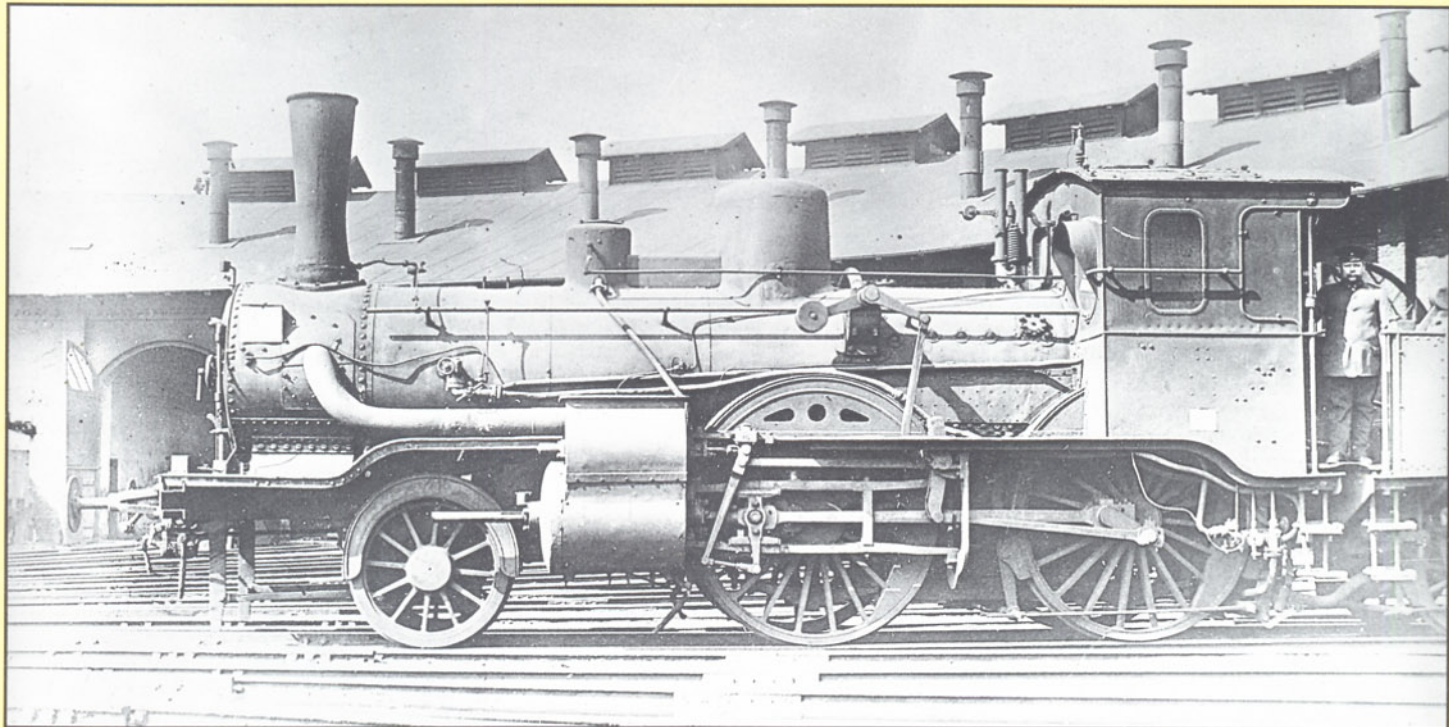
		Hanomag (1884/85)	Henschel (1887)
Rostfläche	m ²	1,74	1,74
Heizfläche	m ²	98	110
Dampfdruck	kg/cm ²	12	12
Triebwerk	mm	420 / 580/1860 600	440 / 580/1880 630
Steuerung		außenliegende Heusinger-Steuerung	
Dienstgewicht	t	38	39
Reibungsgewicht	t	26	27
Kesselmitte			
über Schienenoberkante	mm	1 960	1 960
Länge über Puffer mit Tender	mm	14 803	14 803

Bild 15: Auch die (S 1) Hannover 17 besitzt einen Ersatzkessel mit verlängerter Rauchkammer. Im Gegensatz zu ihren Schwesterlokomotiven ist bei ihr die Steuerwelle etwas weiter vorne im Bogen über den Kessel geführt. Sie wurde 1885 von Hanomag geliefert (Fabrik-Nr. 1822) und als Hannover 463 in Dienst gestellt. Die Aufnahme der kurz zuvor ausgemusterten S 1 ist 1919 oder 1920 entstanden. **Foto: R. R. Kirchhoff, Sammlung Hoefeler**

Tabelle 8
Die 1B n2v der KED Hannover
nach besonderer Zeichnung

Hersteller, Baujahr und Fabriknummer	Betriebsnummern		Ausmu- stern
	bis 1906	ab 1906	
Hanomag 1884/1728	Hannover 456	→ (S 1) Hannover 21	1912
1729	457	11	*)
1730	458	12	*)
1731	459	13	*)
1885/1819	460	14	*)
1820	461	15	*)
1821	462	16	*)
1822	463	17	*)
Henschel 1887/2333	Hannover 472	→ (S 1) Hannover 22	1912
2334	473	23	1910
2335	474	24	1912
2336	475	18	1916
2337	476	19	*)
2338	477	20	1912

*) Ausmusterung nach dem 01.04.1917



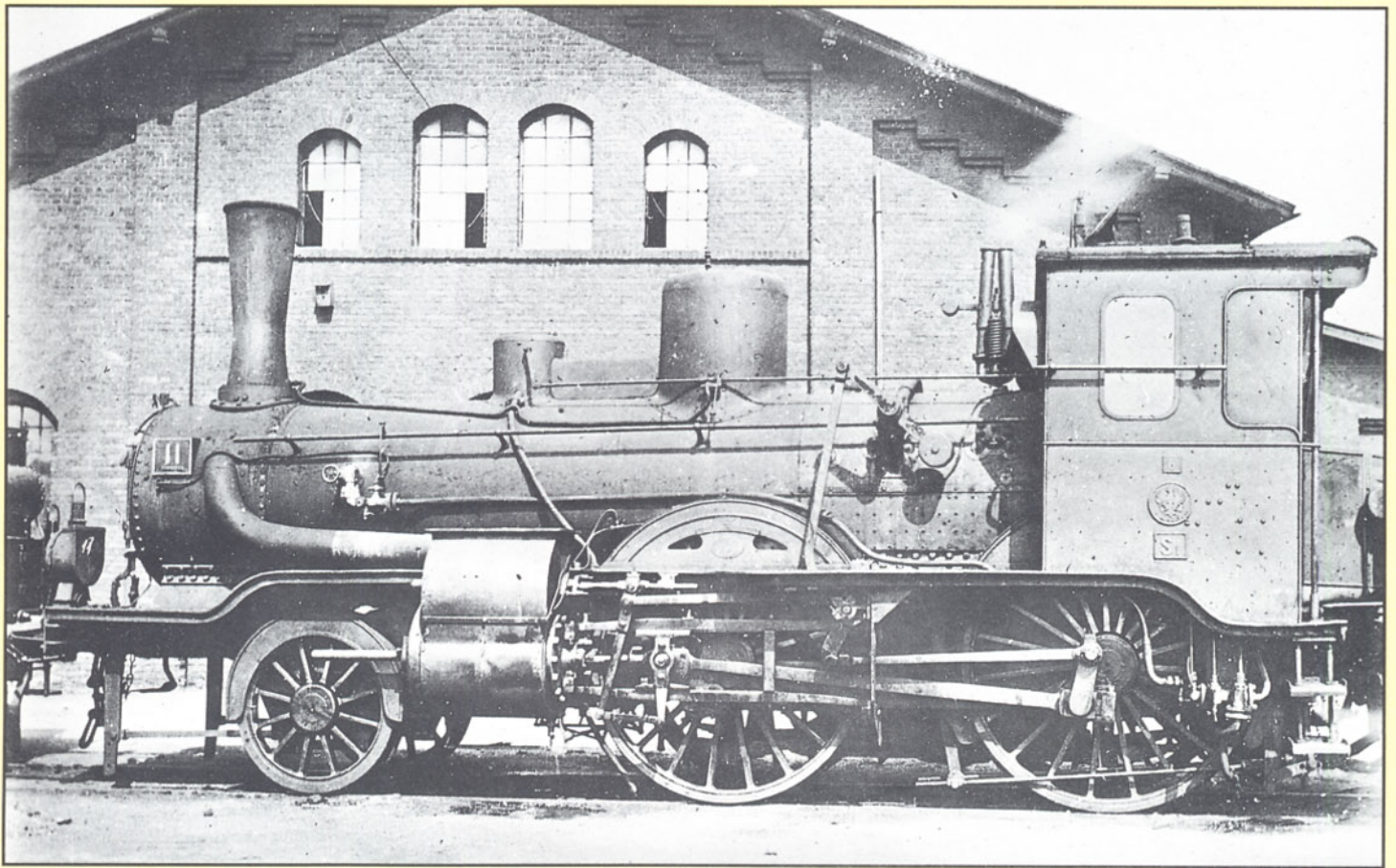


Bild 16: Die (S 1) Hannover 11, eine nicht-normale 1B-Verband-Schnellzuglokomotive der KED Hannover, erhielt ebenfalls einen Ersatzkessel mit verlängerter Rauchkammer. Sie wurde 1884 von Hanomag gebaut (Fabrik-Nr. 1729) und als Hannover 457 in Dienst gestellt.
Alle Fotos (soweit nicht anders angegeben): Sammlung Dr. Scheingraber

sem Mangel sollte die 1B n2v-Schnellzuglokomotive abhelfen. Ihre Konstruktion wies auch sonst einige Besonderheiten auf. So sah von Borries die außenliegende Heusinger-Steuerung vor und beseitigte den bisher üblichen Überhang der Zylinder und des Stehkessels. August von Borries legte die schweren Verbundzylinder hinter die Laufachse und verminderte so nicht nur den störenden Überhang, sondern entlastete auf diese Weise gleichzeitig die Laufachse und erhöhte das Reibungsgewicht. Bei 1B-Lokomotiven der Belgischen Centralbahn wurde diese Lage der Zylinder bereits im Jahre 1864 realisiert, bei der Westfälischen Eisenbahn 1875. Wegen der Zylinderlage wurde nun die dritte Achse zur Treibachse; mit ihrer Lage unterstützte sie den Stehkessel und verminderte gleichzeitig seinen Überhang. Die Steuerwelle wurde im Bogen außen über den Kessel geführt, das Dampfzuführungsrohr verlief vom Dom aus seitlich am Kessel herunter.

Zwischen 1884 und 1887 sind insgesamt 14 Lokomotiven dieser Bauform in Dienst gestellt worden. Acht Stück lieferte 1884/85 die Hanomag, die anderen sechs wurden 1887 von Henschel gebaut (siehe auch Tabelle 8). Die Hauptabmessungen dieser Schnellzuglokomotive sind in Tabelle 7 wiedergegeben. Die Unterschiede in den Abmessungen zwischen den von Hanomag und den von Henschel gelieferten Maschinen sind teilweise so beträchtlich, daß man fast versucht wäre, von zwei Bauformen zu sprechen.

Sicherlich lag es nicht an dem in Preußen damals ungewohnten Verbundantrieb, daß die beschaffte Stückzahl relativ gering blieb. Hauptgrund waren vielmehr die zum Lieferzeitpunkt noch wenig befriedigenden Anfahrvorrichtungen für Verbundlokomotiven – und gerade bei Schnellzuglokomotiven war es besonders wichtig, daß die An-

fahrvorrichtung unbedingt zuverlässig arbeitete. Abhilfe brachte hier erst 1894 das Dultz'sche Anfahr- und Wechselventil. Ab 1887 baute man die Lokomotive auch mit 1730 mm großen Treibrädern; sie wurde 1906 als P 3 (ab 1911: P 3²) eingestuft. Näheres darüber war bereits im Eisenbahn-Journal 9/1986 nachzulesen.

Die 14 Lokomotiven mit den 1880 mm großen Treibrädern haben sich bei der KED Hannover im übrigen durchaus bewährt und sind 1906 als (S 1) Hannover 11 bis 24 eingereiht worden. Ihre Ausmusterung erfolgte zwischen 1910 und 1917.

Nachwort

Der Verfasser ist der S 1 noch verschiedene Male begegnet. Um 1914 in Cüstrin, um 1915 auf dem Potsdamer Bahnhof (vor Personen-

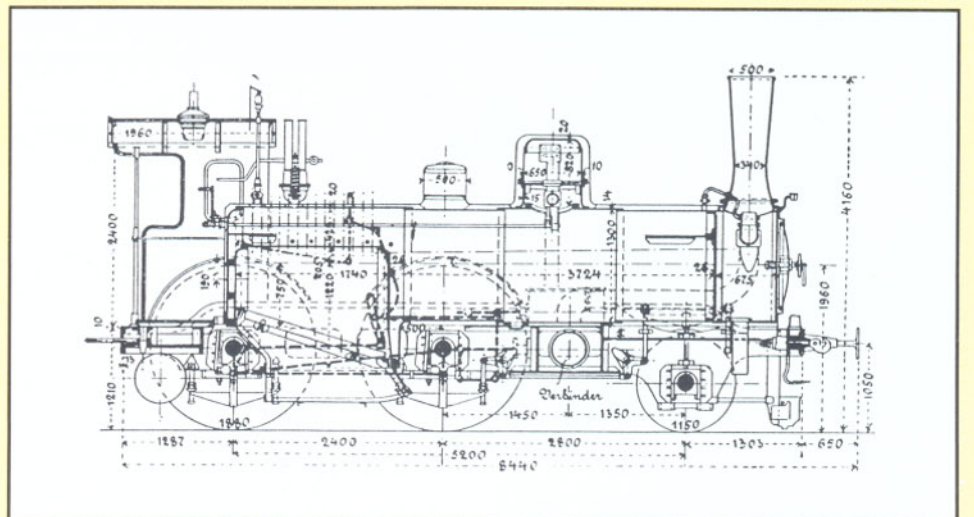
zügen aus Brandenburg) und endlich der Abschied 1922 in Angermünde, als sich eine der letzten Stettiner vor den Personenzug nach Schwedt an der Oder setzte.

Jugenderinnerungen eines alten Eisenbahnfreundes!

Herbert Rauter

Quellen:
Bildliche Verzeichnisse der Lokomotiven und Tender einiger KED, 1886 ff.
Die Entwicklung der Lokomotive im Gebiet der mitteleuropäischen Eisenbahnverwaltungen: R. von Helmholtz, W. Staby, Band I (1835 – 1880), Berlin 1930;
E. Metzeltin, Band II (1880 – 1920), Berlin 1937
F. Gaiser, Aufzeichnungen über die Lokomotiven der einzelnen KED (handschriftlich), 1920 ff.
G. Hammer, Über die Entwicklung des Lokomotivparks der Preußischen Staatseisenbahnen, Glasers Annalen, Sonderdruck 1912
Hundert Jahre Union Gießerei, Königsberg 1928
J. Jahn, Die Dampflokomotive in entwicklungsgeschichtlicher Darstellung ihres Gesamtaufbaus, Berlin 1924
Statistik der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, Berlin 1892/1893
Zeitschriften:
Die Lokomotive, Wien 1906 ff.

Bild 17: Skizze im Maßstab 1:87 der 1884 von Hanomag gelieferten 1B-Verband-Schnellzuglokomotive der KED Hannover mit einem Treibraddurchmesser von 1880 mm.
Skizze: Sammlung Rauter



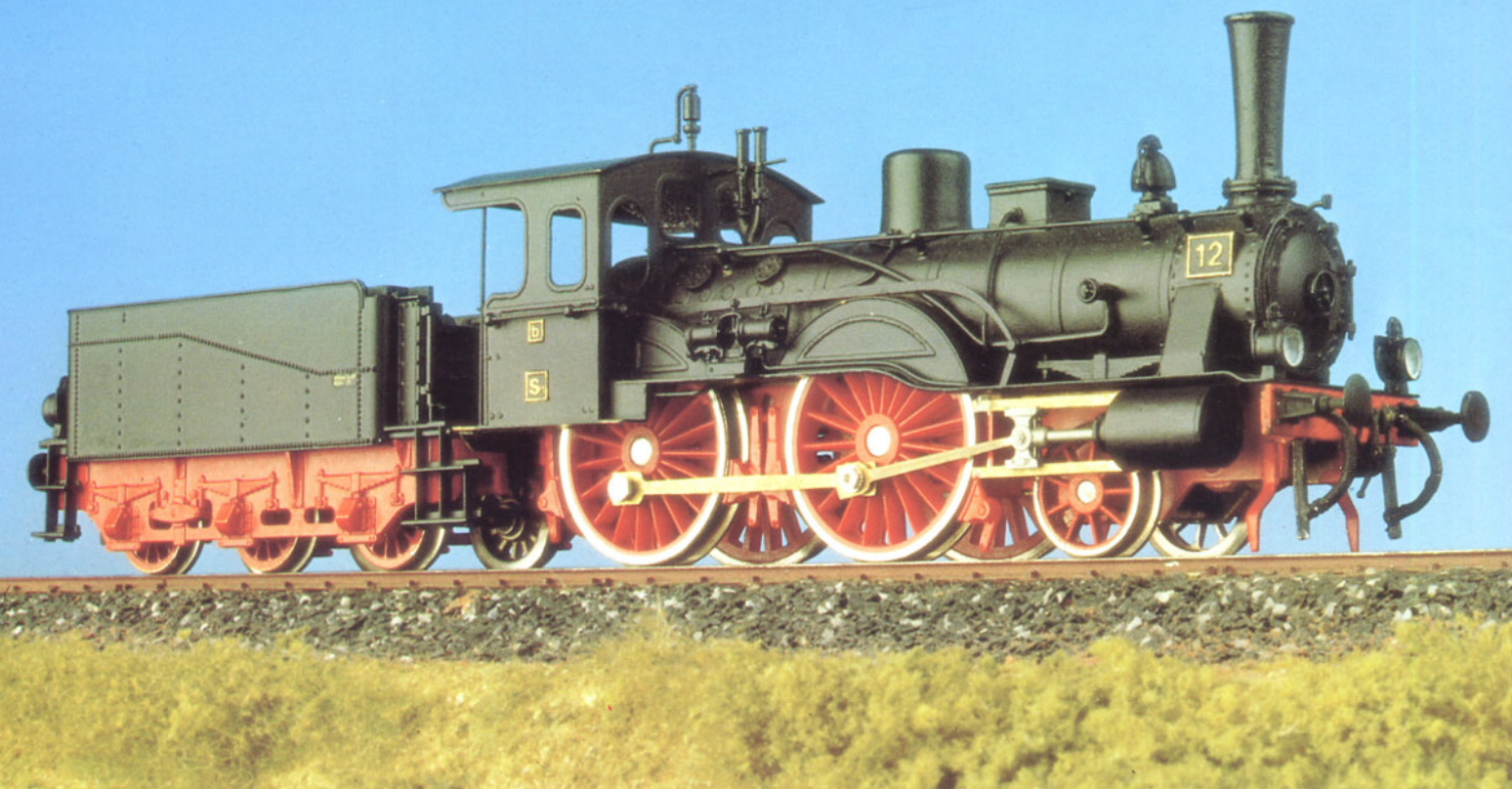


Bild 1: Lokführerseite des selbstgebauten Messingmodells der preußischen S 1 von Bernhard Schelb.

Messingmodell der preußischen S 1

Den Selbstbau des Dampflokomotiv-Oldtimers beschreibt Bernhard Schelb

Wie im vorangegangenen Beitrag beschrieben, wurden zwischen 1885 und 1898 insgesamt 260 Lokomotiven nach Musterblatt III-2 beschafft, die 1906 (von einer Direktion abgesehen) die Gattungsbezeichnung S 1 erhielten. Einige Lokomotiven gelangten nach Ende des Ersten Weltkriegs noch zur Deutschen Reichsbahn und wurden im vorläufigen Umzeichnungsplan der DR als Baureihe 12⁷⁰ berücksichtigt. Im endgültigen Umzeichnungsplan von 1925 ist jedoch keine dieser Maschinen mehr aufgeführt. Übersichtszeichnungen für den Selbstbau einer S 1 findet man in "Miba" 10/64 bzw. im

"Miba reprint 3" und im "Modelleisenbahner" 6 und 7/63 sowie im "Preußen-Report" in dieser Ausgabe des Eisenbahn-Journals. Das Modell der S 1 entstand ganz aus Messing mit Ausnahme des Schlepptenders, der leicht modifiziert von der preußischen G 4³ von Fleischmann übernommen wurde. Aus dem Gehäuse des Tenders wird das Oberteil mit der Kohleimitation herausgeschnitten und das verbleibende Gehäuseteil sorgfältig an den Schnittstellen beigeleimt. Entsprechend dem Nietenbild der Seitenwände wird ein zurechtgebogenes Messingblech eingepaßt. Der Wassereinfüllstutzen kann von

dem ausgesägten Rest des Tendergehäuses übernommen werden. Zur Stromversorgung wird das Fahrwerk des Tenders herangezogen. An den isolierten Rädern wird der Strom durch Spurkranzschleifer abgenommen. Der so umgebaute Tender ist auch für viele andere Lokmodelle brauchbar, beispielsweise für die G 3 von DJH.

Das Fahrwerk der Lok entstand aus 1-mm-Messingblech. Zwei Platten werden aufeinander geklebt und die Position der Achsbohrungen angerissen. Damit das Modell später läuft, ohne zu klemmen, werden gleichzeitig zwei Streifen 0,5 mm Messing- oder Neusil-

Bild 2: Auch einige Kleinteile entstanden im Eigenbau, wie z. B. die Kuppelstangen aus 0,5 mm Messingblech. Die Bremsbacken und Bremsbackenträger sind Abgüsse aus Silikonformen.

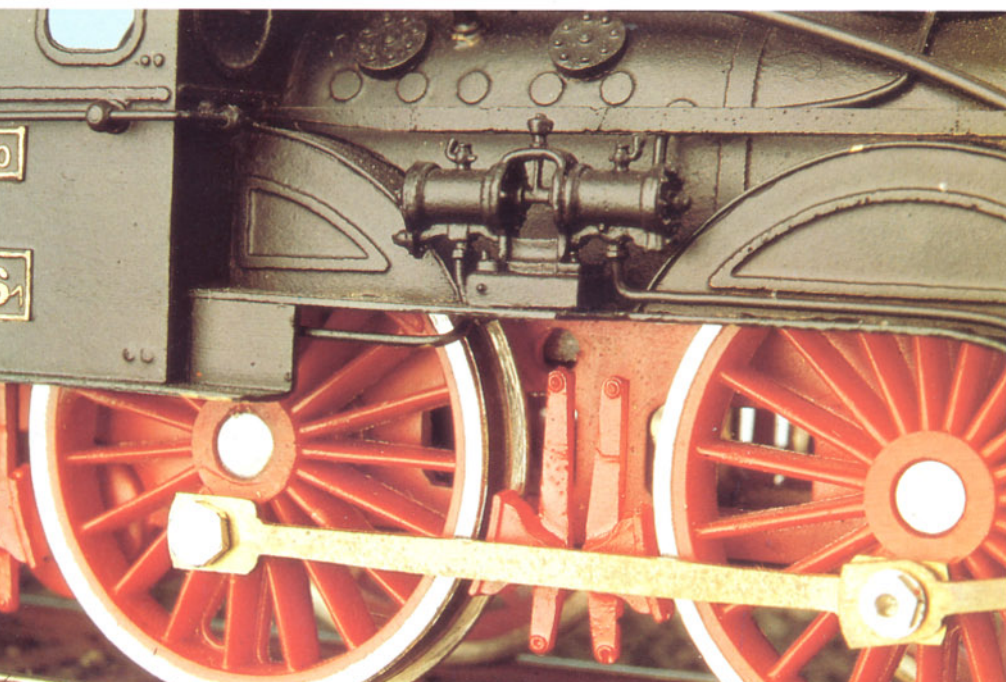


Bild 3: Die Kreuzköpfe stammen von der Rai-Mo T 3. Weitere Zurüstteile wurden den Programmen einschlägiger Hersteller entnommen.

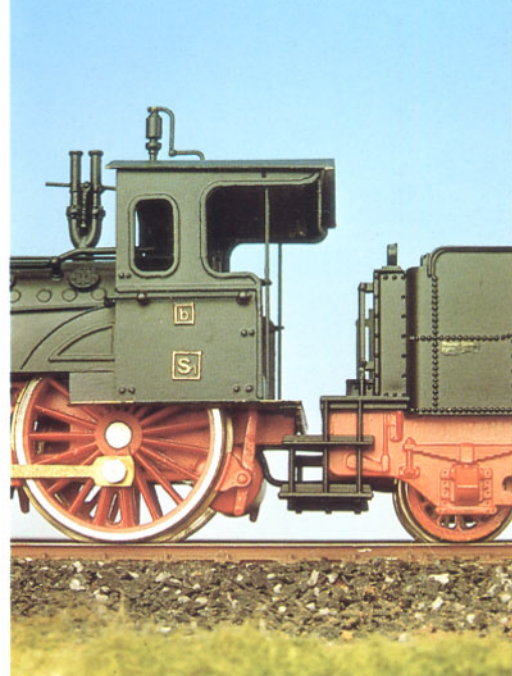


Bild 4: Sowohl die Gehäuseteile als auch die Beschriftungen entstanden in Ätztechnik.

berblech für die Kuppelstangen aufgeklebt. Die Bohrungen werden mit 1,9 mm – dem für die Kuppelstangen notwendigen Durchmesser – vorgebohrt. Nach Abnehmen der dünnen Blechstreifen werden die Achsbohrungen fertiggestellt. Die Treib- und Kuppelachsen benötigen 3 mm Bohrungsdurchmesser, die Bohrung für die Laufachse wird auf 2 mm erweitert.

Dazu kann die Kontur der Rahmenwangen aufgerissen und die Teile aus dem Blech ausgearbeitet werden. Die Achsbohrungen werden nach unten geschlitzt und so ausgefeilt, daß die Achsen leicht, aber nahezu spielfrei eingesetzt werden können. Treib- und Kuppelachsen stammen von der Roco S 10 (Ersatzteil-Nr. 4115S-A09), die Laufachse von der Liliput T 9³. Nachdem die Rahmenwangen (mit den nötigen Distanzstücken) mit dem Fahrwerk verlötet sind, wird eine Abdeckplatte angefertigt, die Treib- und Kuppelachse fest im Rahmen hält. Die Laufachse wird mit innen am Rahmen angebrachten 0,3-mm-Federstahldrähten abgefedert.

Das zweistufige Schneckengetriebe wird aus Günther-Teilen angefertigt. Das Übersetzungsverhältnis beträgt 50:1, was der Lok im Zusammenhang mit dem Faulhaber-Motor 1219 (12 V) eine umgerechnete Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h verleiht. Wer das Fahrzeug nachbauen will, verlegt den Antrieb im Gegensatz zu meiner Ausführung besser auf die Treibachse (wegen der "Kopflastigkeit" des Modells).

Die Gehäuseteile entstehen in Ätztechnik. Die einzelnen Teile des Gehäuses werden im Maßstab 1:1 mit Tusche auf Transparenzpapier gezeichnet und zweimal auf graphischen Film (z. B. Agfa 0 81 p) umkopiert. Wer über die "Modelleisenbahn"-Hefte verfügt, kann die Abmessungen direkt aus den umfangreichen Einzelteilzeichnungen entnehmen. Die Beschriftung wird ebenfalls geätzt. Man reibt einfach entsprechende Buchstaben und Ziffern (Letraset, Alfac) auf Messingblech von 0,2 mm Stärke auf. Diese Aufreibesymbole sind dann absolut beständig gegen die Säureeinwirkung während des Ätzvorganges (gegen Eisen-III-Chlorid oder Ammoniumpersulfat).

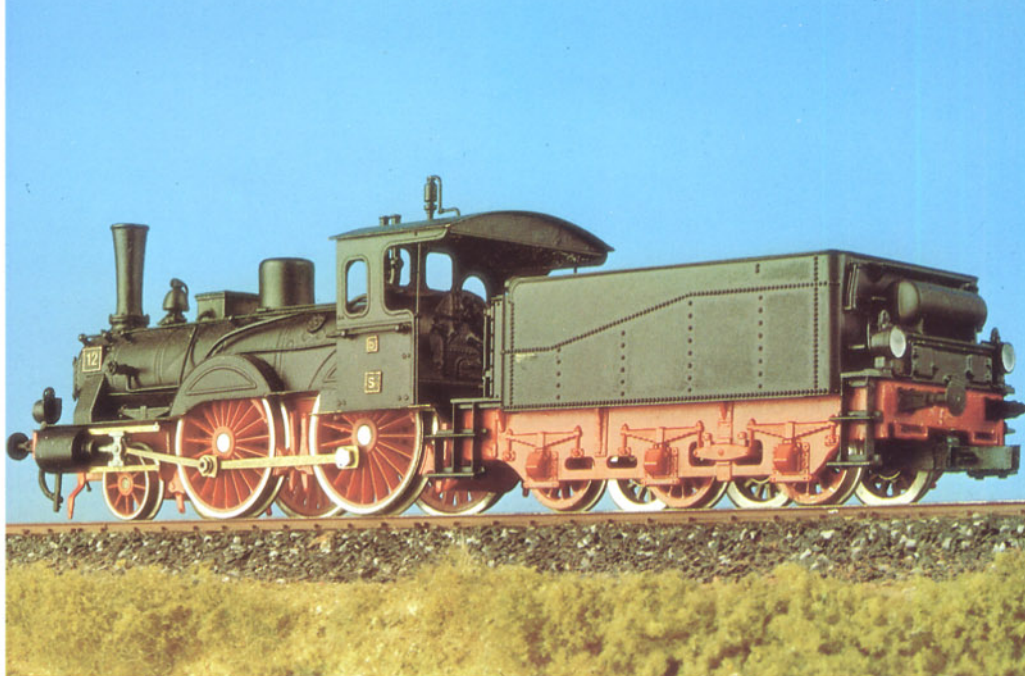


Bild 5: Heizerseite des H0-Modells der S 1. Der Schlepptender wurde leicht modifiziert von der preußischen G 4.3 von Fleischmann übernommen. Alle Fotos: W. Kosak

Einige Zurüstteile vervollständigen das Modell. Von Verbeck wurden Schornstein (1115), Dampfdom (1101), Sandkasten (1092) und Luftpumpe (1079) bezogen. Von Günther stammen Sicherheitsventil (1440), Läutewerk (1441), Handräder (1025) und Laternen (1209), die selbstverständlich auch am Tender angebracht werden. Die schönsten Griffstangenhalter bietet Weinert an, Puffer und Kupplungshaken entstammen dem Micro-Programm.

Problematisch wird die Detaillierung im Fahrwerksbereich. Schöne zweifach geführte Kreuzköpfe gibt es mittlerweile von Fleischmann (T 3). Beim Bau des Modells wurde noch auf solche der Rai-Mo T 3 zurückgegriffen. Für die Bremsen habe ich keine Bezugsquelle gefunden. Hier muß zur Selbsthilfe geschritten werden. Bremsbacken der Roco S 10 werden auf aus Messing zugefeilte Bremsbackenträger geklebt (jeweils ein linkes und rechtes Teil fertigen). Davon fertigt man eine Silikonform und gießt dann die benötigte Anzahl Brems-

backen mit UHU-plus ab.

Bernhard Schelb

Bild 6: Skizze des Lokrahmens im Maßstab 1:1. Der Antrieb (Getriebeskizze im Maßstab 2:1) sollte über die Treibachse erfolgen.
Zeichnung: B. Schelb

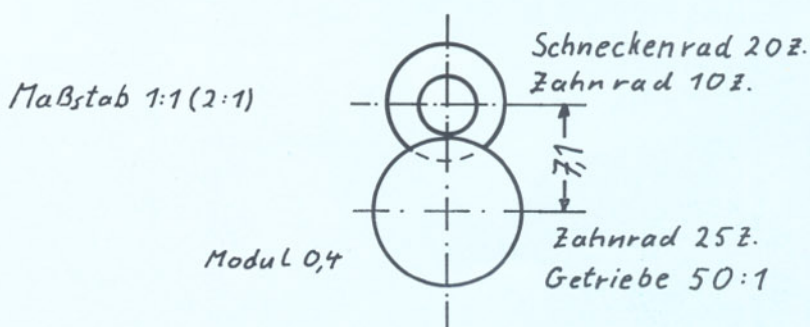
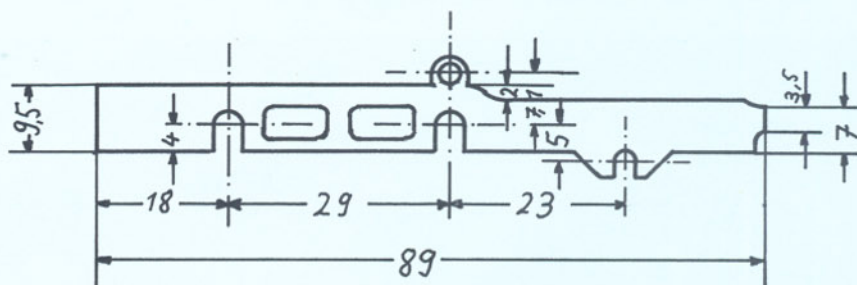




Bild 1: Aus der 260 578 wurde im Oktober 1987 durch Umzeichnung die Kleinlokomotive 360 578 und, weil sie über eine Funkfernsteuerung verfügt, zu Jahresbeginn 1988 die 364 578. Nach den derzeitigen Planungen der DB wird sie voraussichtlich auch die einzige Vertreterin der Baureihe 364 bleiben, denn zukünftig sollen keine Lokomotiven der Baureihe 360, sondern nur noch Maschinen der Baureihe 361 mit Funkfernsteuerung ausgerüstet werden (die dann in Baureihe 365 umgezeichnet werden). Die Aufnahme entstand am 20.02.1988 im Bw Rheine Pbf.
Foto: R. Köstner

Die Baureihen 335, 364 und 365 Dieselrangierlokomotiven mit Funkfernsteuerung

Nun hat man sich gerade damit abgefunden, daß aus der guten alten und bulligen V 60 die Kleinlokomotiven der Baureihen 360 und 361 geworden sind, da kommt schon wieder neue Kunde aus der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn in

Frankfurt. Dort hatte man jüngst die neuen Baureihenbezeichnungen 335, 364 und 365 "erfunden". Damit werden nun jene Lokomotiven gekennzeichnet, die seit 1984 mit Funkfernsteuerungen ausgerüstet wurden. Um es zu präzisieren, es sind 50 Rangier-

lokomotiven für allgemeine Rangieraufgaben, die mit einem tragbaren Fernsteuerbediengerät funkferngesteuert werden können. Erste Erfahrungen mit solchen Geräten hatte man bereits in den Jahren 1969/70 auf Industriebahnen gesammelt. Inzwischen

Bild 2: Die mit Funkfernsteuerung ausgerüsteten Lokomotiven der Baureihe 333 weisen an der Rückwand des Führerhauses eine neu geschaffene Auskoffnung auf. Das Foto zeigt die 333 134 des Bw Ingolstadt vor der Umzeichnung in 335 134.
Foto: BZA München (H. Bechtner)



Bild 3: In der Auskoffnung bei den Lokomotiven der Baureihe 335 ist u. a. der Fernsteuergeräteschrank mit den elektronischen Komponenten der Funkfernsteuerung untergebracht.
Foto: BZA München

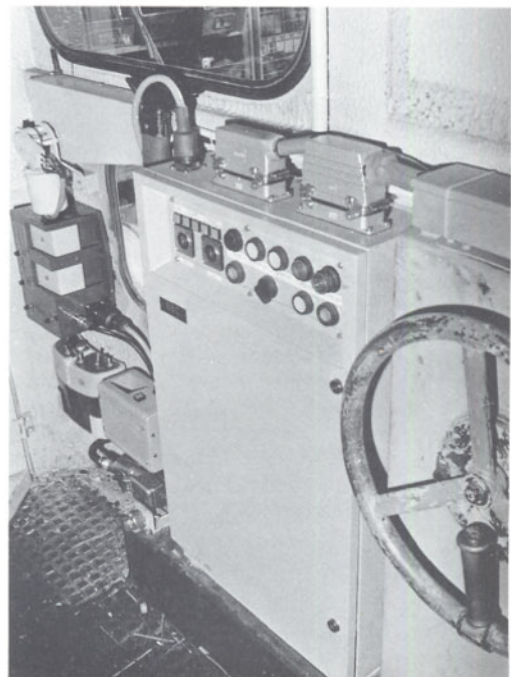




Bild 4: Mit dem Einsatz funkferngesteuerter Rangierlokomotiven der Baureihen 335, 364 und 365 kann die Deutsche Bundesbahn im Rangierdienst in Zukunft viel Personal einsparen. Am 17.08.1974, als diese Aufnahme in Lübeck Rbf aufgenommen wurde, war dies alles noch Zukunftsmusik. Zwar gab es damals bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen bereits Diesellokomotiven, die von Lokrangierführern funkferngesteuert wurden, doch bei der Deutschen Bundesbahn waren zu diesem Zeitpunkt funkferngesteuerte Rangierlokomotiven ausschließlich im Abdrückbetrieb in großen Verschiebebahnhöfen eingesetzt.

Foto: U. Geum

werden schon fast 500 Lokomotiven der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen von Lokrangierführern funkferngesteuert.

Diese Vorteile eines wirtschaftlicheren Rangierdienstes wollte sich natürlich auch die Deutsche Bundesbahn zunutzmachen. Bereits in den Jahren 1978 und 1980 erprobte die DB in einem Zeitraum von jeweils drei Monaten eine angemietete Industrielokomotive mit Funkfernsteuerung. Hierbei sollte die Übertragbarkeit des Systems auf die Gegebenheiten bei der Deutschen Bundesbahn nachgewiesen werden. Während der Erprobung ergab es sich, daß sowohl die Geräte als auch das Übertragungsverfahren modifiziert und an die etwas anderen Erfordernisse der DB angepaßt werden mußten. In enger Zusammenarbeit mit der Industrie entwickelte das Bundesbahn-Zentralamt München ab 1982 eine auf den Einsatz bei der DB zugeschnittene Funkfernsteuerung, die ab Juli 1984 erprobt werden konnte. Für diese Erprobung im Betriebseinsatz bis zur Mitte des Jahres 1985 wurden je drei Lokomotiven der Baureihen 333 und 261 ausgewählt und mit den Prototyp-Funkfernsteuer-

Bild 5: Die 335 182 des Bw Osnabrück 1 wurde am 20.02.1988 in Diepholz im Bild festgehalten.

Foto: R. Köstner





Bild 6: Personalintensive Anschlußbedienung in Wuppertal im Jahre 1970. Mit dem Einsatz funkferngesteuerter Rangierlokomotiven können heute die Funktionen des Lokführers und des Rangierleiters in der Person des Lokrangierführers vereinigt werden. Foto: H. Säuberlich

einrichtungen ausgerüstet. Die Federführung für die Entwicklungsarbeiten und für den Lokumbau lag bei der Baureihe 261 bei Krauss-Maffei und für die Köf der Reihe 333 bei Krupp-MaK. An die einjährige Basiserprobung schloß sich dann der Großversuch bis Ende 1986 mit weiteren 44 Rangierlokomotiven an. Zu Funklokomotiven umgebaut wurden 27 Fahrzeuge der Baureihe 260/261 und 17 Kleinlokomotiven der Baureihe 333.

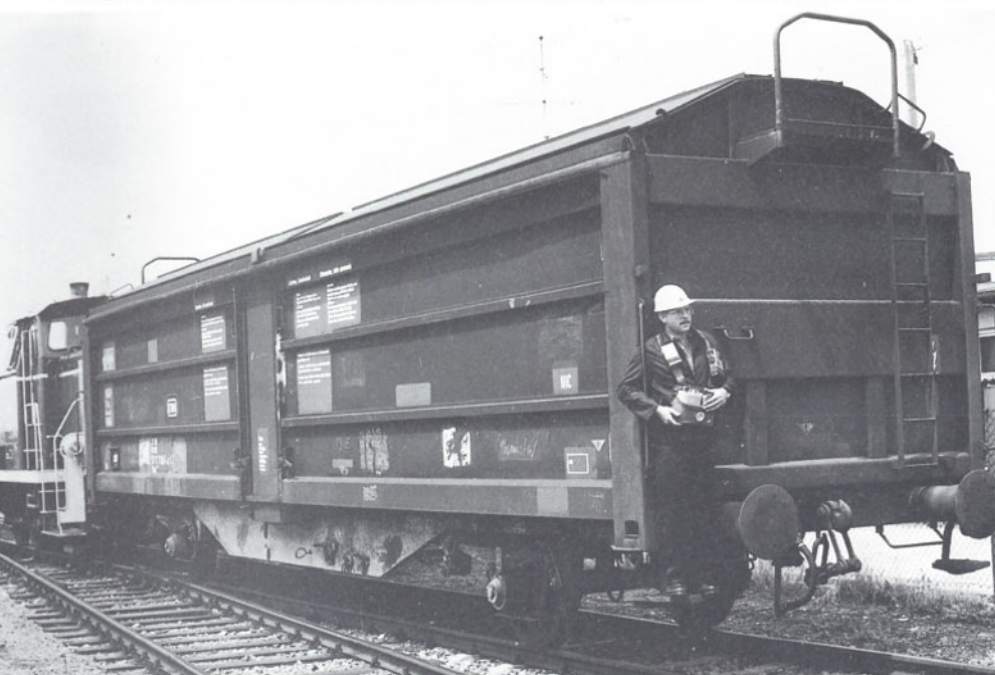
Betriebsaufgaben der Funklokomotiven

Die funkferngesteuerten Lokomotiven sind für den Einsatz im Rahmen allgemeiner Rangieraufgaben vorgesehen. Hierzu zählen die Zugbildung und die Bedienung von Abstellanlagen und Ladegleisen auf Rangierbahnhöfen, außerdem alle Rangierarbeiten auf Knotenpunktbahnhöfen und deren Satellitenstationen. Sämtliche Zugfahrten müssen ausschließlich mit unmittelbarer Bedienung der Lokomotiven durchgeführt werden. Bei der Bedienung von Anschlußstellen kann die Verwendung der Funkfernsteuerung örtlich zugelassen sein. Im Funkfernsteuerbetrieb sollen keine Fahrzeuge befördert werden, die mit Personen besetzt sind. Die

Deutsche Bundesbahn erwägt allerdings, Funklokomotiven später auch beim Rangieren besetzter Personenwagen einzusetzen. Dafür ist aber die Zustimmung des Gesetzgebers und die Änderung der Eisenbahn-Betriebsordnung (EBO) erforderlich. Die Funkfernsteuerung von Rangierlokomotiven wird von einem "Lokrangierführer" vorgenommen, der seinen Platz auf oder direkt neben der Rangierabteilung hat. Gemäß der Bestimmungen für die Fahrdienstvorschrift hat der Lokrangierführer den Fahrweg und die Signale sorgfältig zu beobachten und beim Heranfahren an stehende Fahrzeuge und Gefahrenstellen die Abstände genau abzuschätzen. Die Fahrgeschwindigkeit ist den augenblicklichen Sichtverhältnissen anzupassen. In besonderen Ausnahmefällen kann der Lokrangierführer, der bei Funklokomotiven die Doppelfunktion von Lokführer und Rangierleiter hat, einen Rangierer mit der Beobachtung des Fahrwegs beauftragen. Aus Sicherheits- und Systemgründen darf die Rangierabteilung aber nicht – auch nicht zeitweise – auf andere Mitarbeiter verlagert werden.

Um den Lokrangierführer weitgehend von den beschwerlichen Kuppelarbeiten zu entlasten, sind die Funklokomotiven beidseitig mit einer automatischen Rangierkupplung,

Bild 7: Kostensparende Anschlußbedienung heute: Der Lokrangierführer steuert die Rangierlokomotive über Funk mit einem tragbaren Fernsteuerbediengerät. Er befindet sich während des funkferngesteuerten Rangierens stets an der Spitze des Zuges; dadurch ist eine optimale Beobachtung des Fahrweges gewährleistet. Foto: BZA München (H. Bechtner)



Bauart 55, der Firma Scharfenberg ausgerüstet. Durch das automatische Kuppeln und Entkuppeln zwischen Lokomotive und Wagen konnte der Rangiervorgang beschleunigt, erleichtert und gefahrloser gestaltet werden.

Das System der Funkfernsteuerung

Funkferngesteuerte Rangierlokomotiven sind bei der Deutschen Bundesbahn bereits seit 1962 im Einsatz. Hierbei handelt es sich aber um jene Fahrzeuge, die ausschließlich im Abdruckbetrieb in großen Verschiebe-

Diesellokomotiven der Baureihen 333, 360 und 361 mit Funkfernsteuerung (Stand: 15.01.1988)

Betriebs-Nr. alt	beheimatet beim Betriebswerk	Betriebs-Nr. neu
333 013-1	Trier	335 013-9
333 108-9	Mannheim 1	335 108-7
333 109-7	Ulm 1	335 109-5
333 110-5	Ulm 1	335 110-3
333 111-3	Ulm 1	335 111-1
333 114-7	Ingolstadt	335 114-5
333 124-6	Braunschweig 1	335 124-4
333 125-3	Kornwestheim	335 125-1
333 126-1	Bremen 1	335 126-9
333 127-9	Mannheim 1	335 127-7
333 128-7	Dortmund 1	335 128-5
333 129-5	Saarbrücken 1	335 129-3
333 130-3	Kaiserslautern	335 130-1
333 131-1	Kornwestheim	335 131-9
333 132-9	Mühlendorf	335 132-7
333 133-7	Mühlendorf	335 133-5
333 134-5	Ingolstadt	335 134-3
333 138-6	Braunschweig 1	335 138-4
333 140-2	Karlsruhe 1	335 140-0
333 182-4	Osnabrück 1	335 182-2
360 578-9	Osnabrück 1	364 578-5
361 102-7	Karlsruhe 1	365 102-3
361 103-5	Karlsruhe 1	365 103-1
361 108-4	Kornwestheim	365 108-0
361 109-2	Göttingen	365 109-8
361 111-8	Göttingen	365 111-4
361 115-9	Kornwestheim	365 115-5
361 124-1	Kornwestheim	365 124-7
361 127-4	Hagen 1	365 127-0
361 128-2	Oberhausen	365 128-8
361 130-8	Hamm 1	365 130-4
361 131-6	Hamm 1	365 131-2
361 132-4	Mühlendorf	365 132-0
361 136-5	Kornwestheim	365 136-1
361 139-9	Kornwestheim	365 139-5
361 140-7	Trier	365 140-3
361 141-5	Trier	365 141-1
361 143-1	Ulm 1	365 143-7
361 144-9	Mannheim 1	365 144-5
361 145-6	Mannheim 1	365 145-2
361 146-4	Saarbrücken 1	365 146-0
361 147-2	Saarbrücken 1	365 147-8
361 148-0	Saarbrücken 1	365 148-6
361 215-7	Hagen 1	365 215-3
361 225-6	Dortmund 1	365 225-2
361 236-3	Hannover 1	365 236-9
361 237-1	Ingolstadt	365 237-7
361 240-5	Kaiserslautern	365 240-1
361 241-3	Mühlendorf	365 241-9
361 650-5	Göttingen	365 650-1
361 839-4*)	—	—

*) nur bis Sommer 1986 mit einer Funkfernsteuerung ausgerüstet. Die Funkfernsteuereinrichtungen der 361 839 wurden in die 361 650 eingebaut.

Anmerkung:
Die Lokomotiven 333 108, 333 114, 333 138, 361 240, 361 241 und 361 839 erhielten die Prototyp-Funkfernsteuereinrichtungen und wurden ab Juli 1984 im Betriebseinsatz getestet. Im Sommer 1986 wurde die Funkfernsteuerung aus der 361 839 aus- und in die 361 650 eingebaut. Alle anderen in dieser Tabelle aufgelisteten Lokomotiven wurden im zweiten Halbjahr 1986 mit Vorserien-Funkfernsteuereinrichtungen ausgerüstet.



Bild 8: Der Lokrangierführer stellt die ortsbedienten Weichen selbst um. **Foto: BZA München (H. Bechtner)**



Bild 9: Die automatische Rangierkupplung, Bauart 55, der Firma Scharfenberg, mit denen die funkferngesteuerten Rangierlokomotiven der Baureihen 335, 364 und 365 beidseitig ausgerüstet sind, entlastet den Lokrangierführer weitgehend von den beschwerlichen Kuppelarbeiten. Das Lösen der automatischen Rangierkupplung erfolgt über das Fernsteuerbediengerät. **Foto: BZA München (H. Bechtner)**

bahnhöfen verwendet werden. Begonnen wurde mit einer Doppeltraktionseinheit, bestehend aus den Fahrzeugen V 60 042 und V 60 043, die am Ablaufberg im Rangierbahnhof Mannheim eingesetzt wurden. Im Jahre 1964 kam eine weitere Doppeltraktionseinheit hinzu. Darüber hinaus werden inzwischen auch mehr als 20 Lokomotiven der Baureihen 290/291 in vier Hochleistungsrangierbahnhöfen im Abdruckbetrieb eingesetzt. Diese Fahrzeuge werden über eine Feststation entweder vom Bergmeister oder vom Ablaufsteuerrechner funkferngesteuert. Im Gegensatz dazu lassen sich die fünfzig Rangierlokomotiven der Baureihen 261 und 333 für allgemeine Rangieraufgaben mit einem tragbaren Fernsteuerbediengerät (FBG) funkfernsteuern.

Dieses Fernsteuerbediengerät in körpergerechter Form, bei dessen Entwicklung die Erfahrungen von Industrieanwendern und des Arbeitsschutzarztes der DB mit einbezogen wurden, wird vom Lokrangierführer in einem Tragegeschirr getragen. Am Tragegeschirr sind auch noch ein Sprechfunkgerät und eine Handlampe befestigt. Die Be-

dienung des FBG kann einhändig, sowohl mit der linken als auch mit der rechten Hand erfolgen. Mittig ist der Hebel des Fahr- und Bremsschalters angeordnet. Die Schalter für die Brems- und Richtungswahl sind mechanisch verriegelbare Zugschalter, die gegen versehentliches Bedienen gesichert sind. Die Schnellbremse wird über einen roten Schlagtaster aktiviert, der durch Herausziehen wieder zu lösen ist. Auf dem linken Teil des Tableaus befinden sich die Bedienelemente für das Sanden und für die Signalgebung, rechts der Schalter für die Rangierkupplung. Die Antenne für eine Sendeleistung von 150 mW, die für eine Reichweite bis 700 m bemessen ist, wurde in das aus glasfaserverstärktem Kunststoff gefertigten Gehäuse des FBG integriert. Zur Überwachung der Dienstfähigkeit des Lokrangierführers ist im FBG ein Neigungswächter eingebaut, der beim Neigen des FBG um mehr als 50° aus der Vertikalen anspricht und eine Schnellbremsung auslöst. Damit der Neigungswächter bei kurzzeitigen Bewegungsabläufen, z. B. beim Absteigen des Lokrangierführers vom Fahrzeug,

keine unbeabsichtigte Schnellbremsung einleitet, ist dieser für eine Zeitdauer von vier Sekunden automatisch überbrückt. Eine bewußte Überbrückung des Neigungsschalters für die Dauer von 13 Sekunden, z. B. während des Umstellens von Weichen, kann der Lokrangierführer durch Betätigung des Kipptasters Neigen/Entriegeln in die Stellung Neigen vornehmen.

Mit Hilfe der Bedienelemente des FBG können durch Funk direkt folgende Steuerbefehle zur Lok übermittelt werden:

Fahr- und Bremsbefehle

- Leistung auf
- Leistung ab
- Bremse anlegen
- Bremse lösen
- indirekte Bremse
- direkte Bremse
- Bremsen angiechigen
- Schnellbremse aktiv
- Schnellbremse passiv (Neigungsschalter)

Fahrtrichtungsbefehle

- Motor voraus (vorwärts)
- hinterer Vorbau voraus (rückwärts)

Bild 10: Das Fernsteuerbediengerät mit Tragegeschirr und Zusatzausrüstung (Sprechfunk "Teleport 9" und Handlampe). **Foto: BZA München**



Bild 11: Der Führerstand der Rangierlok ist während des funkferngesteuerten Rangierens immer unbesetzt. Befindet sich die Lokomotive an der Zugschleife, steuert der Lokrangierführer bei den Lokomotiven der vormaligen Baureihe V 60 die Rangierfahrt von einer der beiden vorderen tief liegenden Trittflächen aus. **Foto: BZA München (H. Bechtner)**





Bild 12: Im Sommer 1986 rüstete das AW Kassel die 261 650 mit der Funkfernsteuerung der 261 839 aus. Die 261 839 war eine der drei ersten Lokomotiven dieser Baureihe, die von der Industrie mit einer Prototyp-Funkfernsteuereinrichtung ausgerüstet worden waren. Um eigene Umbauerfahrungen zu sammeln und die Kosten für den Umbau besser kalkulieren zu können, beschloß die DB, die Funkfernsteuereinrichtungen aus der 261 839 aus- und in die 261 650 einzubauen. Die damals noch als 261 650 bezeichnete Lokomotive rangiert am 01.09.1987 in Eschershausen (Strecke Vorwohle – Emmerthaler Verkehrsbetriebe, abgekürzt VEV). **Foto: C. Bohn**

Sonstige Befehle

- Pfeifen
 - Sanden
 - automatische Rangierkupplung lösen
- Darüber hinaus kann auch noch der Befehl Berganfahrt eingegeben werden. Empfangen und umgesetzt werden die Steuerbefehle von den Bauelementen im Fernsteuergeräteschrank im Führerraum der Lokomotive. Außer der Entwicklung von Sende- und Emp-

fangseinrichtungen sowie dem Einbau der Geräte in die Fahrzeuge, mußte aber auch noch die Anpassung der Loksteuerung und der Bremssysteme in den Rangierlokomotiven vorgenommen werden. Bei der Baureihe 260/261 wurde im Rahmen der notwendigen Arbeiten die bislang vorhandene mechanisch-pneumatische Steuerung von Motor und Wendegetriebe durch eine elektro-pneumatische Steuerung ersetzt. Anstelle der

Handräder und Wendeschalthebel erhielten die Maschinen ab der Vorserie nun zusätzliche Steuerpulte mit den erforderlichen Bedienelementen. Zusätzlich und parallel zu den vorhandenen Führerbrem- und Zusatzbremsventilen wurde eine neue Führerbremsventilanlage eingebaut, mit der nun der Hauptluftleitungsdruck über Funk regelbar ist.

Bei den Kleinlokomotiven der Baureihe 333

Bild 13: Führertisch einer Lokomotive der Baureihe 365. In der Bildmitte ist eines der neuen Bedienpulte für die manuelle elektro-pneumatische Loksteuerung (Ersatz für die Handradsteuerung) zu sehen. **Foto: BZA München**

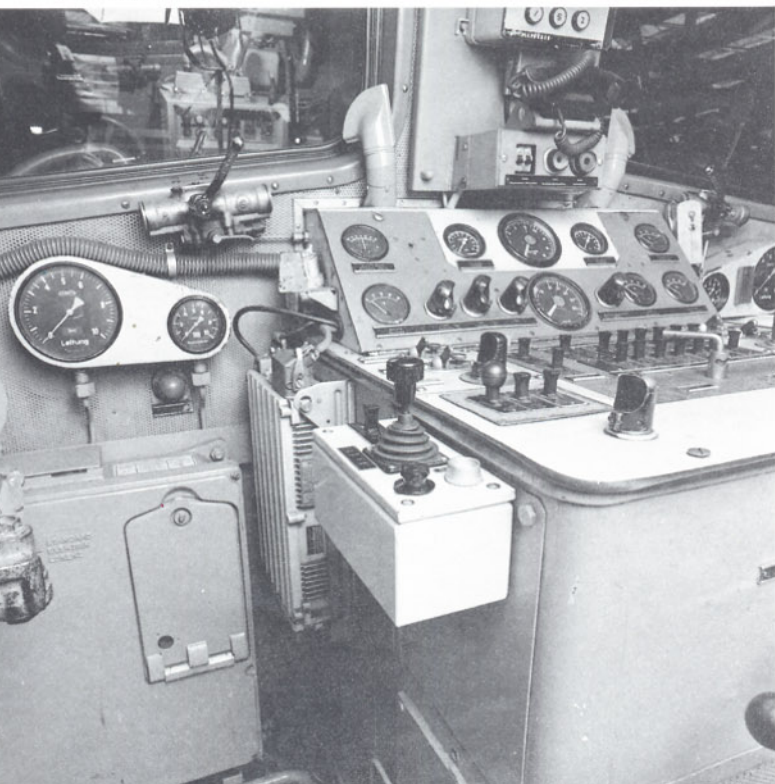


Bild 14: Fernsteuergeräteschrank im Führerstand einer Lokomotive der Baureihe 365 mit den elektronischen Komponenten der Funkfernsteuerung. **Foto: BZA München**

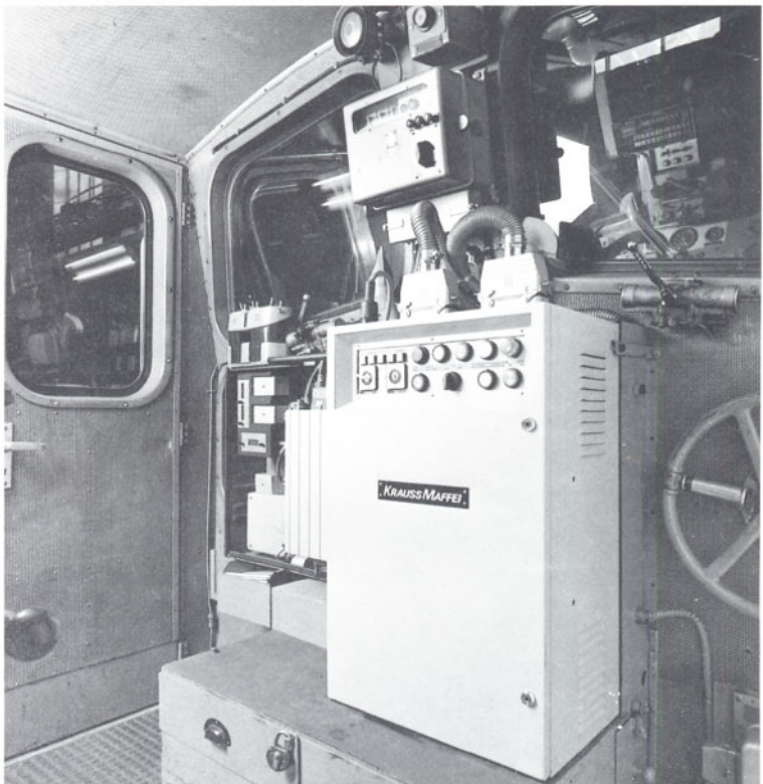




Bild 15: Auch am Schwedenkai in Kiel werden vielleicht schon bald funkferngesteuerte Rangierlokomotiven zum Einsatz kommen, obwohl die Bundesbahndirektion Hamburg nicht in den Großversuch mit den 50 funkferngesteuerten Rangierlokomotiven miteinbezogen worden war. Das Foto zeigt die beim Bw Flensburg beheimatete 260 285; im Hintergrund wird gerade ein Sattelaufleger auf einen DB-Güterwagen der Gattung Sdkms 707 (Taschenwagen) verladen. **Foto: DB**

mußte die mechanisch betätigte Steuerung von Motor und Wendegerieße entfallen und durch eine elektro-pneumatische Steuerung ersetzt werden. Die neuen Bedienelemente sind mit jenen identisch, die in den Lokomotiven der Baureihe 260/261 eingebaut wurden. Die zusätzlich erforderlichen Steuerluftgeräte und die elektrische Fahrpultverknüpfung konnten im Mittelführerpult angeordnet werden. Eine besondere Magnetventileinheit, ergänzt durch zwei Druckventile, steuert die Bremsanlage der Baureihe 333, deren zusätzliche Druckluftgeräte zusammen mit dem Fernsteuergeräteschrank in einer neu geschaffenen Auskofferung an

der Rückwand des Führerhauses untergebracht werden. Bei der 260/261 befindet sich die erweiterte Druckluftanlage für die indirekte Bremse an der Stirnseite des hinteren Vorbaues der Lokomotiven. Als Ergänzung der Schleuderschutz-einrichtung erhielten die Funklokomotiven eine automatisch arbeitende Anfahr-Zugkraftbegrenzung. Dadurch wird die Motordrehzahl im Anfahrbereich – bei den 260/261 zwischen 0 und 9 km/h und bei der 333 zwischen 0 und 6 km/h – nach einer vorgegebenen Motordrehzahlkennlinie begrenzt. Der äußeren Kennzeichnung der Funklokomotiven dienen außer den neuen Betriebs-

nummern, die in Höhe des Führerhausdaches an beiden Seiten der Lok angebrachten weißen Sichtmelder. Bei Schnellbremsungen blinken die Sichtmelder im schnellen Rhythmus, bei Störungen in langsamem Takt. Nach Abschluß des Großversuchs in den Bezirken Essen, Hannover, Karlsruhe, München, Saarbrücken und Stuttgart werden die gewonnenen Erkenntnisse ausgewertet und in die weitere Entwicklung einfließen. Bis zur Mitte des Jahres 1989 sollen dann insgesamt 450 Rangierlokomotiven mit einer Funkfernsteuerung ausgerüstet sein. **HO**

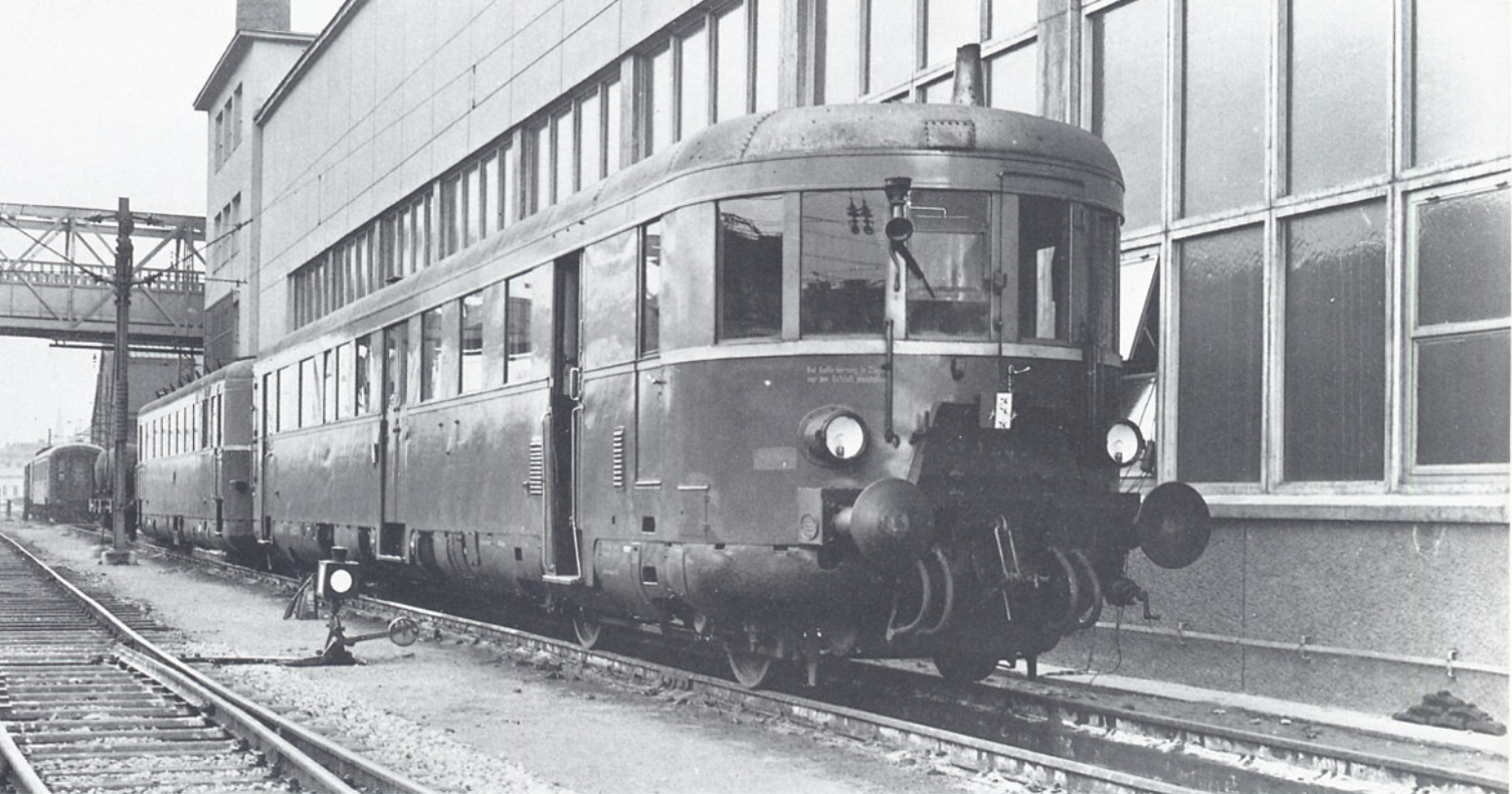


Bild 1: Bei diesem Triebzug soll es sich um den VT 33 211 und den VS 145 085 handeln. Weder Aufnahmeort noch -zeitpunkt sind bekannt. Es spricht jedoch einiges dafür, daß das Foto in Österreich aufgenommen sein könnte. Da der VT 33 211 noch über Mitteleinstiege verfügt, diese gemäß einer Skizze des BZA München beim Umbau des Triebwagens jedoch entfernt wurden, ist es denkbar, daß das Foto vor dem Umbau entstand (Umbaudatum unbekannt).
Foto: Archiv Verkehrsmuseum Nürnberg

Einheitstriebwagen der Deutschen Reichsbahn Teil 5

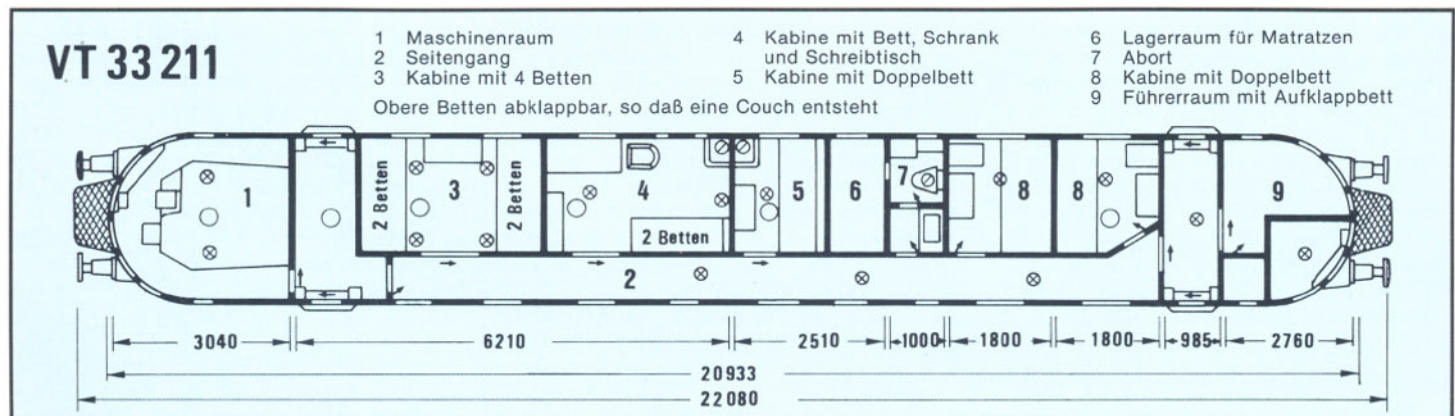
Die Triebwagen der französischen Besatzungsmacht

In unserer Serie über die Einheitstriebwagen der früheren Deutschen Reichsbahn haben wir in mehreren Folgen die verschiedenen Grundrisse vorgestellt. Außerdem konnten wir einige Hinweise zu jenen Fahrzeugen geben, die in den Bestand der Deutschen Bundesbahn gelangten. Drei jener Triebwagen standen nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges in den Diensten der französischen Besatzungsmacht. Bei ihnen handelte es sich um die Triebwagen VT 32 014, VT 33 211 und VT 33 222, die für ihren besonderen Verwendungszweck eine neue Inneneinrichtung erhalten hatten. Über diese Fahrzeuge erhielten wir von Peter Jauch einige recht interessante Informationen, die wir nachfolgend vor unserer Beschreibung der Fahrzeuge wiedergeben. Der französischen Besatzungsmacht standen zwei Salon-Triebzüge zur Verfügung, die

aus drei Triebwagen VT 137 und zwei Steuerwagen VS 145 gebildet wurden. Eine Einheit bestand aus dem VT 33 211 (ex 137 089) und dem VS 145 085. Zunächst waren Offenburg, bis 1949 aber auch Berlin und Landau die Standorte für die Garnitur, bis das Bw Karlsruhe im Jahre 1955 die letzte Station für die Fahrzeuge wurde. Für den französischen Hochkommissar General Koenig war ein Salon-Triebwagenzug zusammengestellt worden, der aus den Fahrzeugen VT 32 014 (ex 137 217), dem VS 145 056 und dem VT 33 222 (ex 137 186) bestand. Bereits im Oktober 1945 waren die Fahrzeugübergänge im AW Friedrichshafen mit Faltenbälgen versehen worden. Anfang 1946 erfolgte die Stationierung im Bw Offenburg. Einsatzfähig war die Garnitur, bedingt durch den doch recht aufwendigen Innenausbau, vermutlich erst Ende 1948. Standort

war zunächst Baden-Baden, der Sitz der französischen Militärregierung. Ab August 1950 wurde das Bw Koblenz-Mosel zur Heimatdienststelle des Salon-Triebzuges, wahrscheinlich als Folge der Einrichtung der Hohen Kommission in Bonn. In der Zeit zwischen 1948 und 1950 hatte der VT 32 014 statt des ursprünglich vorhandenen MAN-Motors mit 420 PS einen Maybach-Motor mit 410 PS erhalten. Nach diesem Umbau wurde die Betriebsnummer in VT 33 232 geändert. Schon im Dezember 1955 musterte die DB den Triebwagen aus, so daß die kurze Zeit später vollzogene Umbeheimatung der Fahrzeuge VT 33 222 und VS 145 056 nur noch statistisch erfolgte. Nun wollen wir uns noch ein wenig mit der Herkunft und dem Umbau der drei Triebwagen befassen. Der Triebwagen VT 33 211 mit dem "Essener Grundriß" entstand im

Bild 2: Skizze im Maßstab 1:120 des VT 33 211 der französischen Besatzungsmacht nach dem Umbau (nach einer Skizze des BZA München). Die Mitteleinstiege sind offensichtlich entfernt, zumindest aber verschlossen worden.
Skizze: H. Obermayer



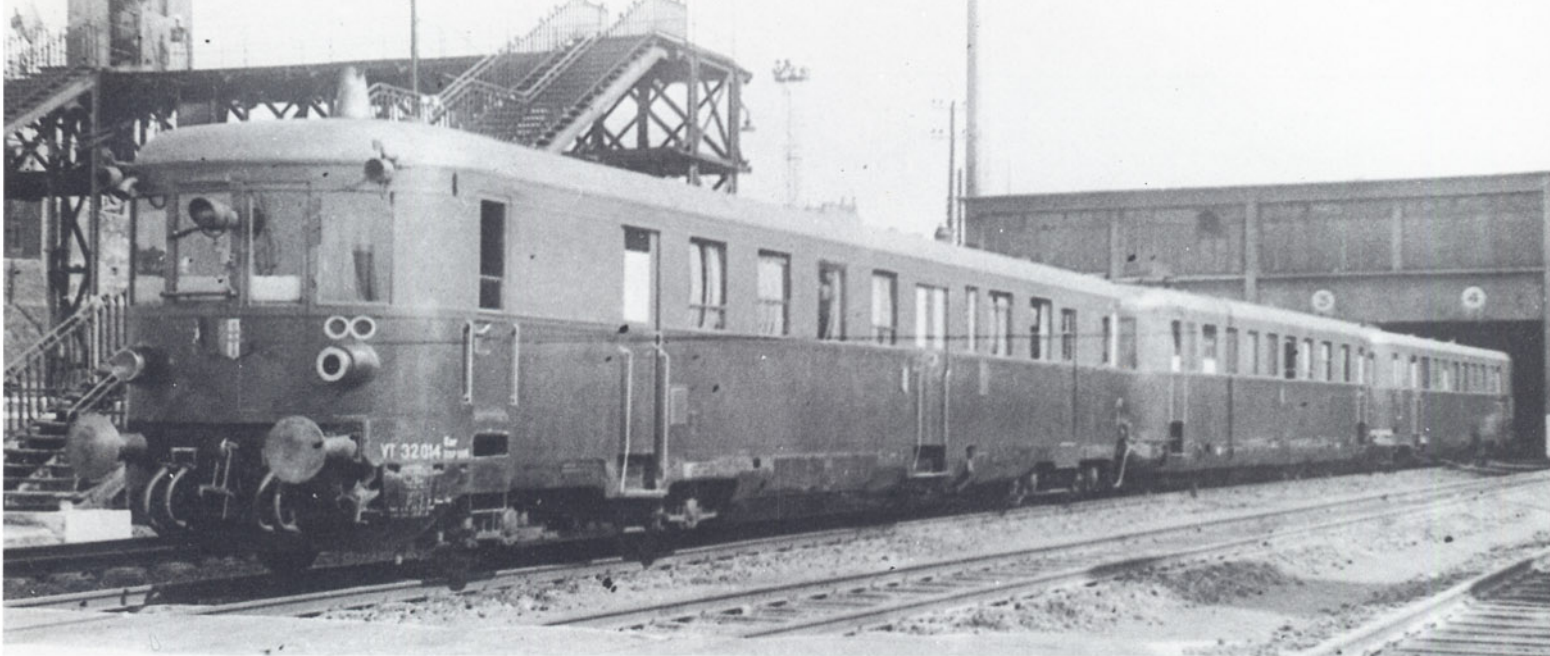


Bild 3: Der dreiteilige Salon-Triebwagenzug des französischen Hochkommissars General Koenig: VT 32 014, VS 145 056 und VT 33 222. Die Aufnahme entstand vor der Umzeichnung des VT 32 014 in VT 33 232, die zwischen 1948 und 1950 erfolgte. Im Depot Paris-La Chapelle, das in der Nähe des Bahnhofs Paris Nord liegt, steht er zur Rückfahrt nach Deutschland bereit.
Foto: La Vie du Rail (Hermann)

Jahre 1935 als 137 089 bei Talbot und war 1937 im Bw Steinbeck der Rbd Wuppertal beheimatet. Als Antrieb diente ein Dieselmotor von Maybach mit einer Nennleistung von 410 PS. Beim Umbau für den Einsatz im Dienst der französischen Besatzungsmacht wurden die Mitteleinstiege entfernt oder zumindest aber verschlossen. Einen genauen Aufschluß gibt auch das Foto aus dem Archiv des Verkehrsmuseums Nürnberg nicht, das den VT 33 211 zusammen mit dem VS 145 085 zeigen soll. Im Januar 1952 befand sich der Triebwagen im Bw Offenburg der ED Karlsruhe. Die Ausmusterung erfolgte am 9. Oktober 1957.

Bei dem Triebwagen VT 32 014 (später VT 33 232) handelte es sich um ein Fahrzeug mit "Einheitsgrundriß", das im Jahre 1935 von Westwaggon als 137 217 gebaut wurde

und 1937 im Bw Kempten der Rbd Augsburg stationiert war. Beim Umbau nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges entfiel einer der beiden hinteren Endestiege. Der Vergleich eines Fotos mit der Skizze des BZA München zeigt, daß der Seiteneingang auf der linken Fahrzeugseite liegen muß und nicht rechts, wie in der Skizze des BZA angegeben. Der VT 32 014 war offensichtlich für das Begleitpersonal bestimmt, da er über mehrere recht schmale Schlafkabinen verfügte. Im Januar 1952 war der Triebwagen im Bestand des Bw Koblenz-Mosel der ED Mainz geführt. Die Ausmusterung des inzwischen in VT 33 232 umgezeichneten Fahrzeugs erfolgte am 1. Dezember 1955.

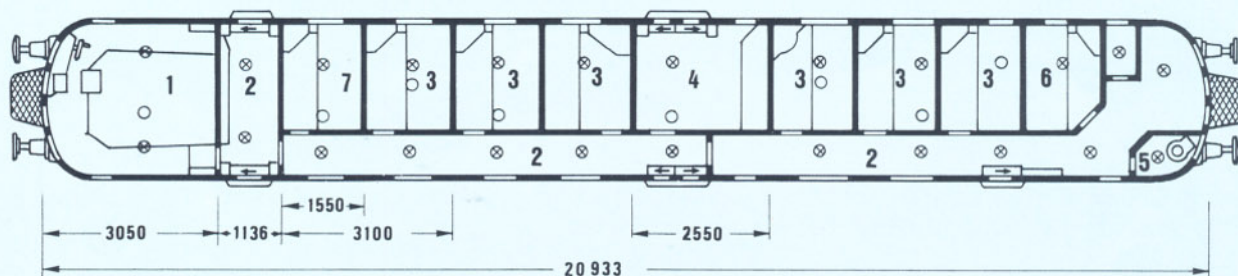
Als Salonwagen des Hochkommissars General Koenig diente der VT 33 222, der als 137 186 im Jahre 1936 bei Westwaggon ge-

fertigt worden war, den "Einheitsgrundriß" aufwies und über einen Motor von Maybach mit einer Leistung von 410 PS verfügte. Im Jahre 1937 befand sich der Triebwagen im Bw Dortmund Bbf der Rbd Essen. Bei dem Umbau für seinen neuen Einsatzzweck erhielt das Fahrzeug einen komfortablen Salon und eine recht geräumige Schlafkabine für den General, der auch nicht auf ein gut ausgestattetes Badezimmer verzichten mußte. Die ursprünglich vorhandenen Mitteleinstiege wurden bei diesem Triebwagen entfernt. Wie schon der VT 33 232 war auch der VT 33 222 im Januar 1952 im Bw Koblenz-Mosel der ED Mainz beheimatet. Die Ausmusterung des Salontriebwagens VT 33 222 erfolgte am 9. Oktober 1957.

HO

VT 32 014

- | | | |
|---------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------|
| 1 Motorraum | 4 Gepäckraum | 7 Abteil mit 2 Betten für Wagenführer |
| 2 Einstieg und Gang | 5 Abort | |
| 3 Schlafkabinen mit zwei Betten | 6 Begleiterabteil mit zwei Betten | |



Bilder 4 und 5: Skizze im Maßstab 1:120 des VT 32 014 (oben) und des VT 33 222 (unten) der französischen Besatzungsmacht nach dem Umbau (nach Skizzen des BZA München). Wie Bild 3 belegt, muß der Seiteneingang beim VT 32 014 auf der linken Fahrzeugseite liegen und nicht auf der rechten, wie in der Skizze des BZA München angegeben. Skizzen: H. Obermayer

VT 33 222

- | | | |
|----------------------|-----------------------------|--------------|
| 1 Maschinenraum | 4 Kabine des Hochkommissars | 7 Abort |
| 2 Einstiege und Gang | 5 Baderaum | 8 Führerraum |
| 3 Salon | 6 Kabine | |

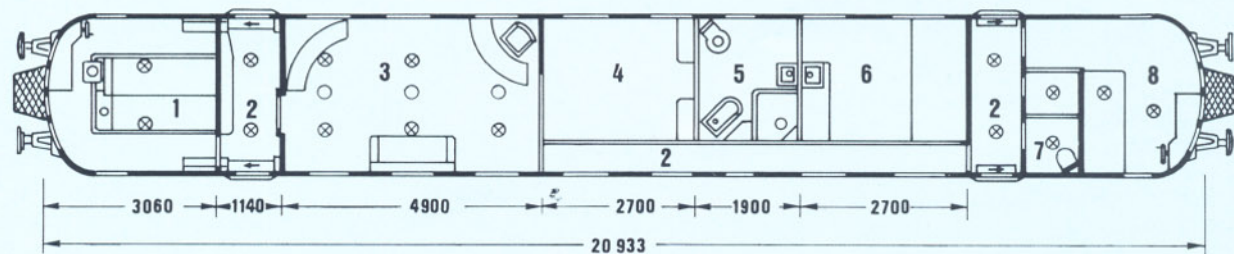






Bild 2: Die 96.028 der SNCB, eine preußische T 12, führt im Jahre 1954 den Zug 6609 in Richtung Namur. Die Lok war damals in Tamines beheimatet. Foto: SNCB, Sammlung Delle

Die preußische T12 im Ausland

In der Ausgabe 1/1986 haben wir bereits über die Heißdampf-Tenderlokomotiven der Gattung T 12 der KPEV berichtet. Der nachfolgende Beitrag befaßt sich mit den preußischen T 12 im Ausland.

Wie im Eisenbahn-Journal 1/1986 ausführlich dargestellt, ist sie zwischen 1902 und 1921, also in einem Zeitraum von fast 20 Jahren, allein für die Preußischen Staatseisenbahnen in 974 Exemplaren gebaut worden

und war die Berliner Stadtbahnlokomotive. Von den 900 Lokomotiven der Gattung T 12, welche die Deutsche Reichsbahn in 74 401 – 1300 umzeichnete, waren 1925 allein 530 Stück im Bereich der Direktion Berlin station-

◀ Bild 1: Diese Aufnahme der 74 1230 paßt eigentlich nicht zu diesem Beitrag, der sich nur mit den im Ausland verbliebenen Lokomotiven der preußischen Gattung T 12 befaßt. Wir wollen jedoch mit diesem Foto, das 1982 bei einer Sonderfahrt in der DDR entstand, darauf hinweisen, daß von den rund 1000 Lokomotiven der Gattung T 12, die von den Preußischen Staatseisenbahnen, den Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen und der Lübeck-Büchener Eisenbahn in Dienst gestellt wurden, erfreulicherweise je ein Exemplar in der Bundesrepublik Deutschland und in der DDR vor der Verschrottung bewahrt wurde und so der Nachwelt erhalten bleibt. Foto: M. Delle

Bild 3: Ebenfalls im Jahre 1954 gelang Jacques H. Renaud diese schöne Aufnahme der belgischen 96.025 mit einem aus Abteiwagen gebildeten Personenzug.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



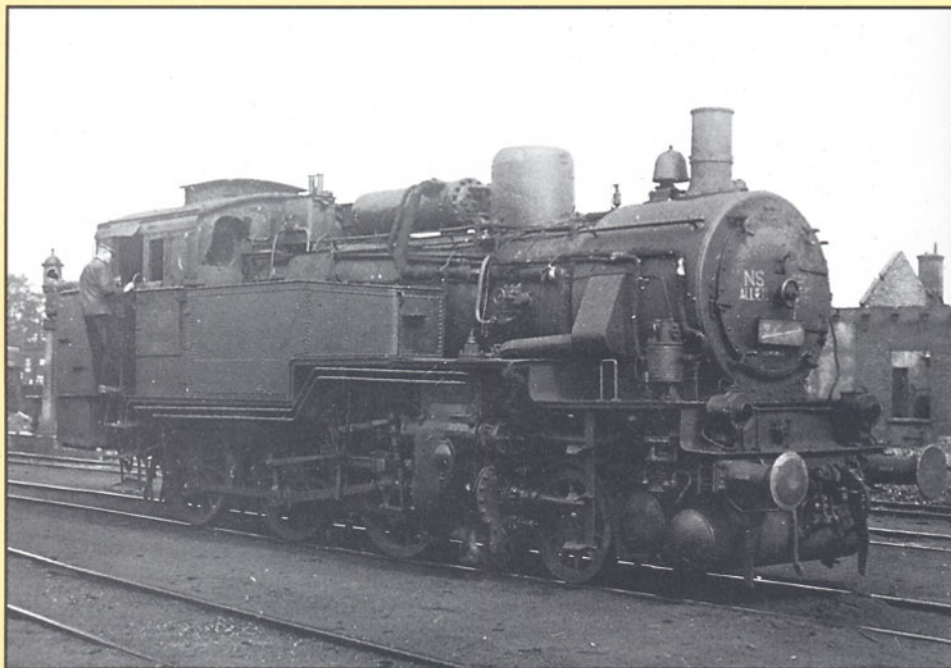


Bild 4: Am Ende des Zweiten Weltkriegs blieben insgesamt 11 Lokomotiven der Baureihe 74.4-13 der Deutschen Reichsbahn in den Niederlanden stehen. Das Foto vom September 1945 zeigt die 5901 der NS, die ehemalige 74 548, in Hengelo.
Foto: Fikkert, Sammlung Waldorp

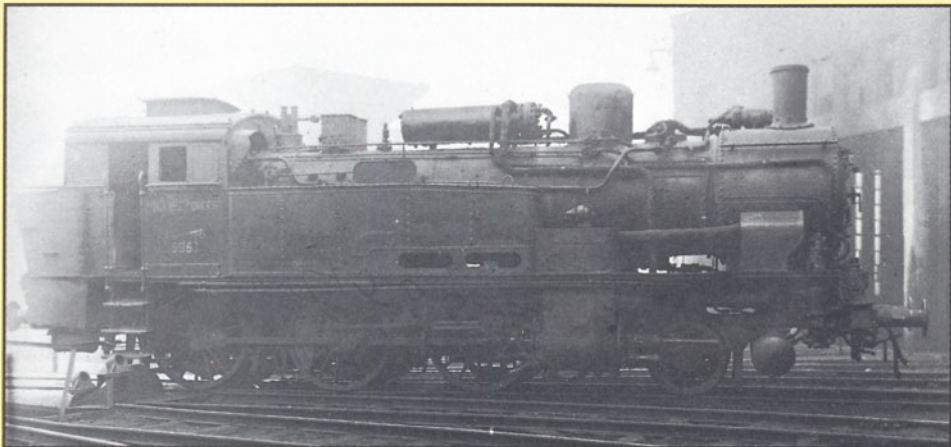
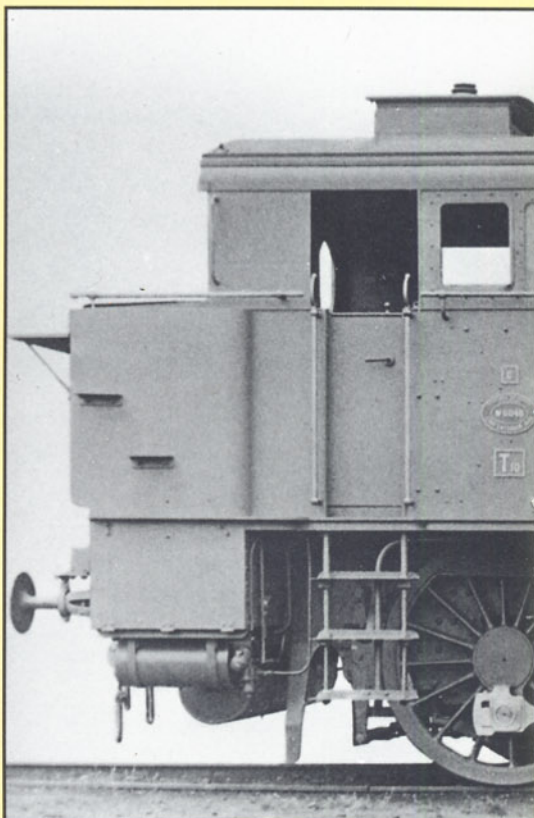
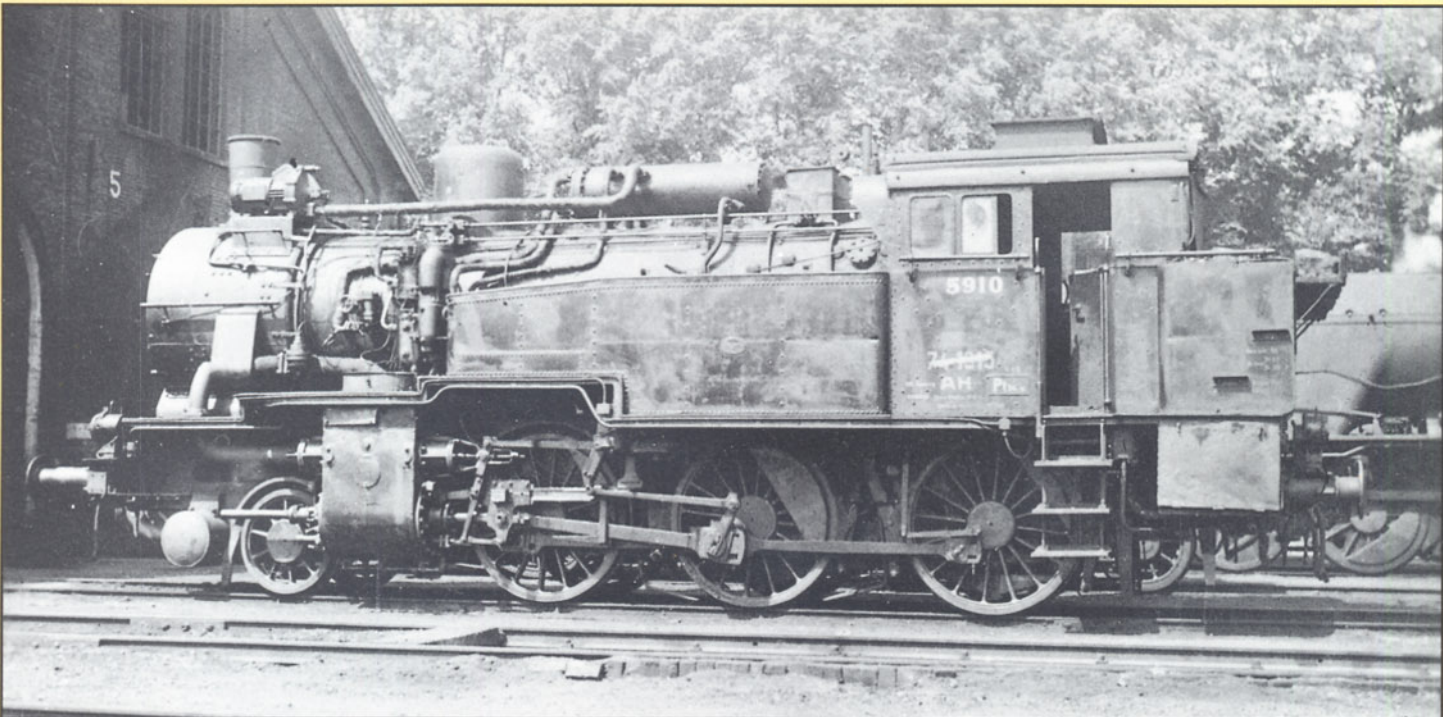


Bild 5: Die 5951 der NS wurde von der Lübeck-Büchener Eisenbahn beschafft und führte bis 1938 die Betriebsnummer 137. Mit der Übernahme der LBE durch die Deutsche Reichsbahn wurde sie in 74 1316 umgezeichnet. Die Aufnahme entstand in Amsterdam.
Foto: NS, Sammlung Waldorp

Bild 6: Die T 12 "Scharnhorst" der Lübeck-Büchener Eisenbahn (Betriebsnummer 136) wurde 1914 bei Linke-Hofmann als Fabriknummer 1141 gebaut. 1938 wurde sie von der Deutschen Reichsbahn als 74 1315 übernommen und gelangte am Ende des Zweiten Weltkriegs an die Niederländische Staatsbahn, wo sie als 5910 eingereiht wurde. Auf dem Foto ist die durchgestrichene DR-Betriebsnummer deutlich zu erkennen.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



niert. Erst die Elektrifizierung der Berliner Stadtbahn verdrängte die T 12 allmählich in andere Einsatzgebiete. Bei der Umzeichnung im Jahre 1925 wurden übrigens auch vier T 12 der ehemaligen Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen mit übernommen, so daß sich also die Zahl der von den Preussischen Staatseisenbahnen beschafften und von der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1925 nicht umgezeichneten Lokomotiven der Gattung T 12 von 74 auf 78 Stück erhöhte. Dieser Beitrag versucht nun, den Verbleib der 78 Lokomotiven zu ermitteln.

18 Maschinen sind nach dem Ende des Ersten Weltkriegs an die PKP in Polen gelangt. Von ihnen waren wiederum sechs Stück bei

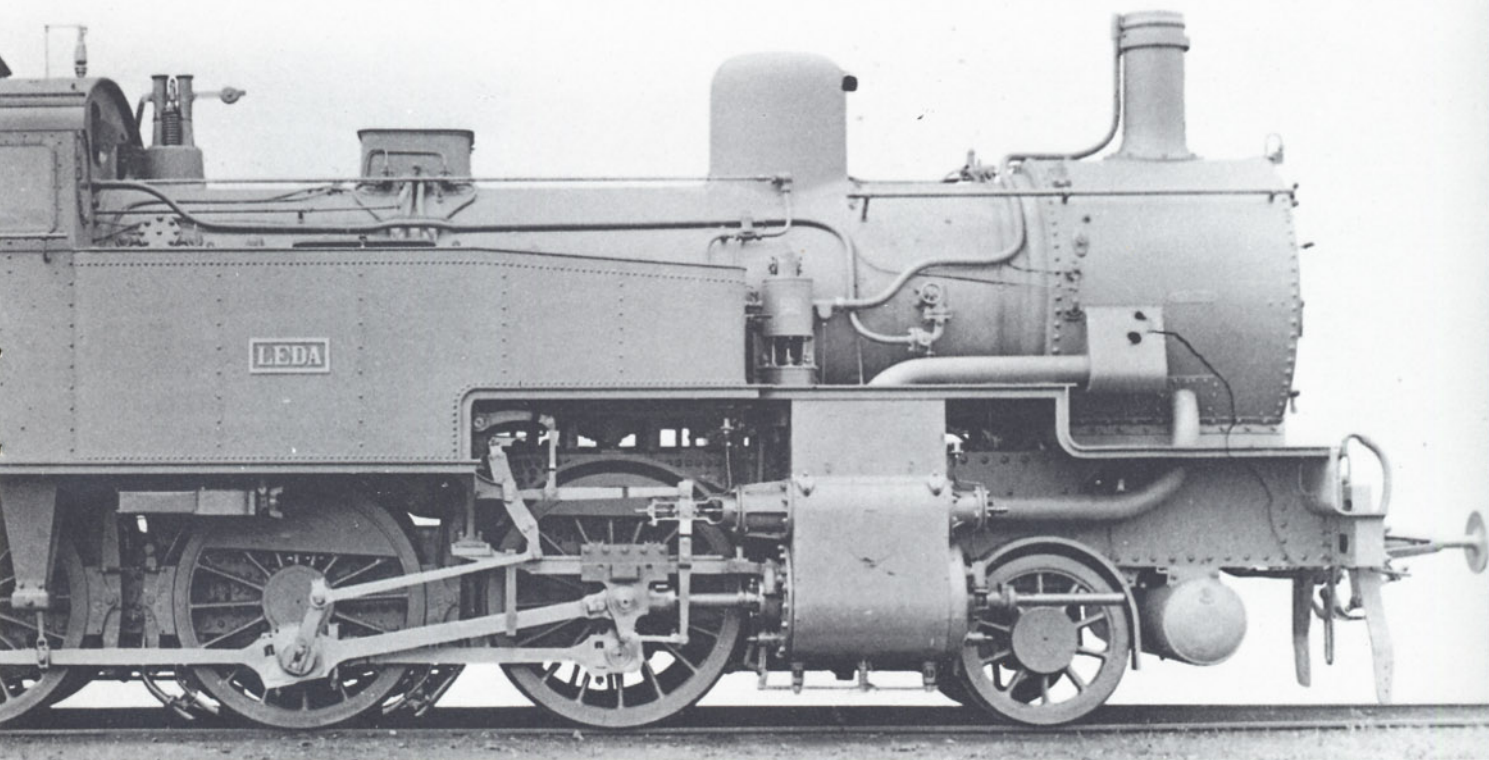


Bild 7: Die "Leda" der Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen wurde 1910 von Grafenstaden als Fabriknummer 6046 gebaut. 1912 erhielt sie die neue Betriebsnummer 7713, die sie bis 1938 führte. In diesem Jahr wurde sie von der SNCF in 1-130 TB 713 umgezeichnet. Nach 1945 verkaufte die SNCF sie an die CFL in Luxemburg, wo sie als 31.01 bezeichnet wurde.

den von der PKP verwalteten Bahnen des Freistaats Freie Stadt Danzig als OKi 2-1 Dz bis 6 Dz und 12 Stück als OKi 2-1 bis 12 im Bereich der Direktion Thorn (Toruń) stationiert. 17 dieser Lokomotiven gelangten im Laufe des Zweiten Weltkriegs zur Deutschen Reichsbahn und erhielten die Betriebsnummern 74 1322 bis 1338.

Die Saarbahnen haben 10 Lokomotiven der preußischen Gattung T 12 von der ehemaligen KED Saarbrücken als (T 12) SAAR 7701 – 7712 in ihren Bestand übernommen, die 1935 von der Deutschen Reichsbahn mit den Betriebsnummern 74 1301 bis 1310 eingereiht wurden. Nur am Rande sei hier erwähnt, daß die Lücke zwischen den SAAR-T 12 und den von der PKP übernommenen OKi 2 die elf Lokomotiven der Gattung T 12 der ehemaligen Lübeck-Büchener Eisenbahn füllten, die 1938 von der Deutschen Reichsbahn als 74 1311 bis 1321 übernommen worden sind. Zwei von ihnen, die 74 1315 und die 74 1316, wurden ab 1945 für kurze Zeit bei der Niederländischen Staatseisenbahn (NS) als NS 5910 und 5951 eingesetzt. Im Gegensatz dazu handelt es sich bei den neun Lokomotiven 5901 bis 5909 der NS um T 12, die von der KPEV beschafft wurden. Alle elf Maschinen blieben im Zweiten Weltkrieg in den Niederlanden stehen und gelangten nur während eines kurzen Zeitraums bei der NS zum Einsatz. Im Tausch gegen die gleiche Anzahl Lokomotiven der preußischen Gattung G 8¹ kehrten zehn der elf "holländischen" T 12 in den Jahren 1946 und 1947 nach Deutschland zurück. Die DB musterte einige dieser T 12 erst Ende der fünfziger Jahre aus.

Bild 8: Wie viele Bezeichnungen diese Lokomotive doch im Lauf ihrer Tätigkeit getragen hat: angefangen bei (T 12) Danzig 7710 über Nord 3.891 bis hin zu SNCF 2-130 TC 4. 1957 erhielt sie schließlich von der Deutschen Reichsbahn in der DDR die Betriebsnummer 74 1352 (Aufnahme von 1961).
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

1942 von der Deutschen Reichsbahn umgezeichnete preuß. T 12 aus Belgien

Hersteller, Baujahr und Fabriknummer	Betriebsnummer bei der KPEV	ab 1918 (Belgien)	ab 1942 (DR)	ab 1950 (SNCB)
Borsig 1907/6114	(T 12) Münster 7705	→ 9605	→ 74 1339	→ 96.005
1905/5598	Elberfeld 7702	9606	74 1340	96.006
1907/6216	Cöln 7703	9607	74 1341	96.007
1909/7916	Berlin 8208	9609	74 1342	96.009
1914/8877	Berlin 8362	9662	74 1343	—
1914/8680	Berlin 8279	9679	74 1344	96.030

Nach 1945 auf dem Gebiet der heutigen DDR stehengebliebene preuß. T 12 aus Belgien

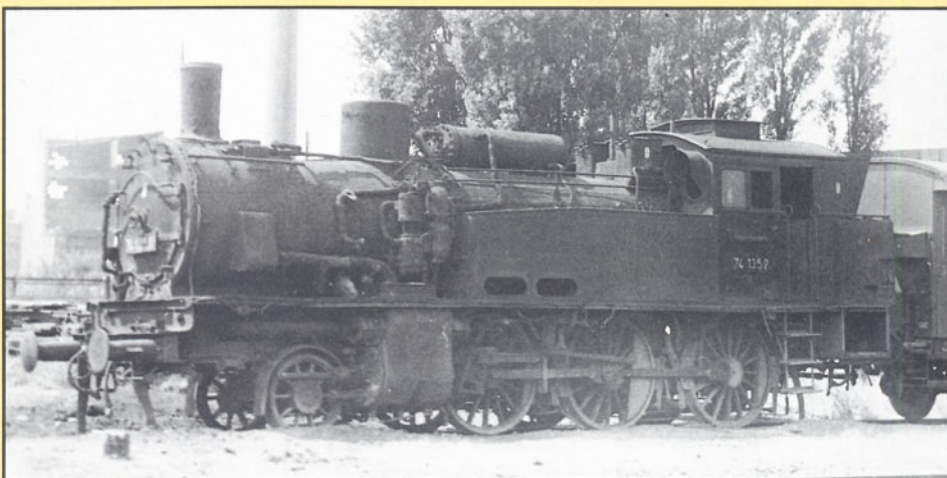
Hersteller, Baujahr und Fabriknummer	Betriebsnummer bei der KPEV	ab 1918 (Belgien)	ab 1948 (DR)	Tag der Ausmusterung
Grafenstaden 1911/6253	(T 12) Cöln 7710	→ 9610	→ 74 1345	24.04.1967
Borsig 1909/7194	Berlin 7855	9655	74 1346	27.07.1966

1957 von der Deutschen Reichsbahn in der DDR von der SNCF erworbene preuß. T 12

Hersteller, Baujahr und Fabriknummer	Betriebsnummer bei der KPEV	ab 1919 (Frankreich)	ab 1938 (SNCF)	ab 1957 (DR)	Tag der Ausmusterung
Borsig 1910/7509	(T 12) Stettin 7707	→ 3.890 Nord	→ 2-130 TC 3	→ 74 1351	16.06.1966
1914/8892	Danzig 7710	3.891 Nord	2-130 TC 4	74 1352	05.01.1965
1916/9501	Danzig 7713	3.892 Nord	2-130 TC 5	74 1353	21.10.1960*)
1912/8310	Erfurt 7714	3.893 Nord	2-130 TC 6	74 1354	19.03.1964
1907/6099	Berlin 7769	3.898 Nord	2-130 TC 11	74 1355	15.04.1967**)

*) verkauft an das Teerwerk Teltow

**) möglicherweise auch erst 1969



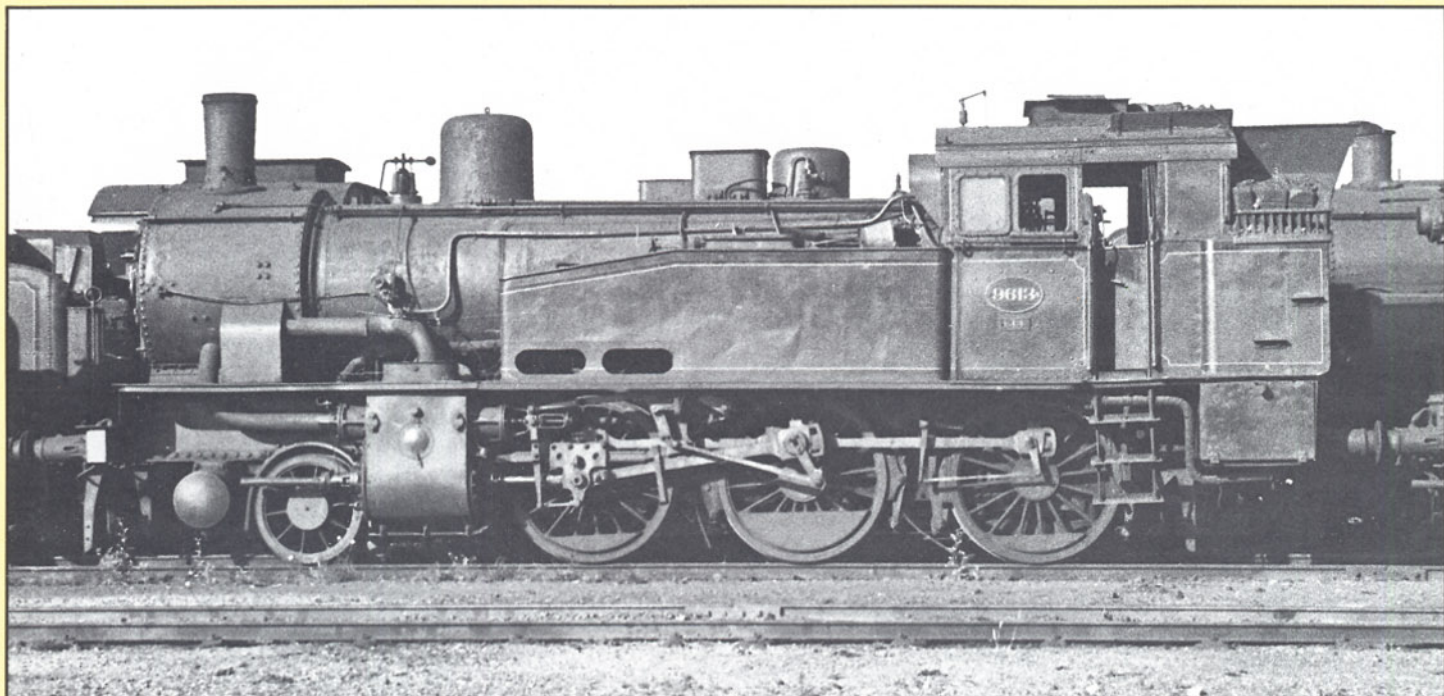


Bild 9: Die 9613 der SNCRB wurde im September 1940 im Depot Brügge im Bild festgehalten.

Foto: K. J. Harder, Sammlung Delie

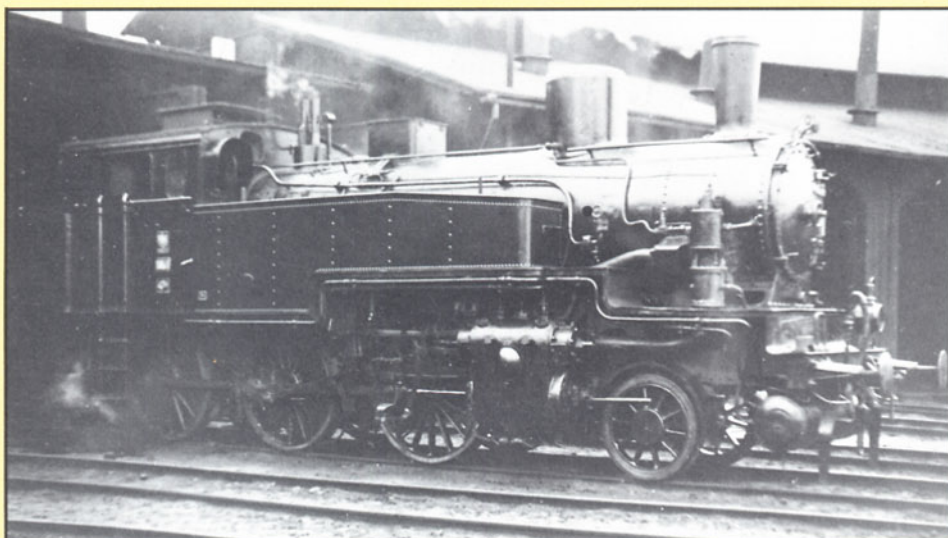


Bild 10: Die 1939 in Danzig aufgenommene OKi 2-4 Dz wurde 1914 von Borsig gebaut (Fabrik-Nr. 8891) und als (T 12) Danzig 7709 in Dienst gestellt. Nach 1918 gelangte sie zur PKP und wurde im Zweiten Weltkrieg – nach der Besetzung Polens – von der Deutschen Reichsbahn als 74 1325 übernommen. Nach dem Untergang des Dritten Reichs verblieb sie in Polen, wo sie jedoch nicht wieder ihre alte PKP-Betriebsnummer erhielt, sondern nun als OKi 2-51 bezeichnet wurde.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 11: Die 5951 der Niederländischen Staatsbahn (siehe auch Bild 5 auf Seite 40) als fein detailliertes H0-Modell von Roco.

Foto: K. Heidbreder



Doch nach diesem Exkurs zurück in die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg. Drei T 12, nämlich die Berlin 7761, 8220 und 8343 wurden 1918 als Reparationslokomotiven an die Nordbelgische Eisenbahn (Nord-Belge) abgeliefert, wo sie die Betriebsnummern 91 bis 93 erhielten. Nach deren Übernahme durch die Belgische Staatsbahn wurden sie 1941 in Belge 9591 bis 9593 und 1946 in Belge 96.012, 96.014 und 96.015 umgezeichnet. Weitere 27 Exemplare der preußischen Gattung T 12 gelangten 1918/19 unmittelbar an die Belgische Staatsbahn. Im Juni 1953 wurden von den in Belgien verbliebenen T 12 als erste die 96.009 und 96.020 ausgemustert. Gut drei Jahre später, im Oktober 1956, erfolgte die Ausmusterung der 96.001. Sie war die letzte Vertreterin ihrer Gattung in Belgien.

Vier T 12 der Preußischen Eisenbahnen gelangten 1918 nach Frankreich zum Réseau d'Alsace-Lorraine (Elsaß-Lothringen) und wurden hinter den von den Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen beschafften 25 Lokomotiven gleichen Typs (A.L. 7701 bis 7725, ohne die zur Deutschen Reichsbahn gelangten 7701, 7702, 7707 und 7723) als 7726 bis 7729 eingereiht. 1938 erhielten sie die SNCF-Betriebsnummern 1-130 TB 726 bis 729.

Eine Gruppe von zwölf Stück T 12 kam als 3.888 bis 3.899 nach dem Ende des Ersten Weltkriegs an die französische Nordbahn und wurde von der SNCF 1938 in 2-130 TC 1 bis 12 umgezeichnet. So gab es also in Frankreich preußische T 12, die als Baureihe 1-130 TB und solche, die als 2-130 TC bezeichnet waren. Während des Zweiten Weltkriegs dürften sie in Deutschland eingesetzt gewesen sein. Bei Kriegsende sind einige auf dem Gebiet der heutigen DDR stehengeblieben. Bekannt ist der Erwerb von zwei "belgischen" und fünf "französischen" T 12 durch die Deutsche Reichsbahn in der DDR, die sie in 74 1345 und 1346 sowie 74 1351 bis 1355 umzeichnete.

Der Verbleib von 78 Lokomotiven der preußischen Gattung T 12, die von den Preußischen Staatseisenbahnen beschafft worden waren, sollte im Rahmen dieses Beitrags aufgezeigt werden. Zählt man die einzelnen Posten zusammen, so kommt man nur auf



Bild 12: Die preußische T 12 stand bei zahlreichen ausländischen Bahnverwaltungen in Dienst. Grund genug für Roco, auch das hier abgebildete Modell der 96.025 der Belgischen Staatsbahn (vgl. Bild 3 auf Seite 39) sowie eine H0-Nachbildung der 2-130 TC 10 der SNCF anzubieten. Mehrere Modelle nach deutschen Vorbildern ergänzen die T 12-Palette von Roco: Während die in den beiden Jubiläumssets ("25 Jahre Roco" und "750 Jahre Berlin") enthaltenen preußischen T 12 schon begehrte Sammlerobjekte sind, ist das Modell der Bundesbahn-74er im normalen Roco-Programm erhältlich.
Foto: K. Heidebreder

74 Stück. Die fehlenden 4 Lokomotiven müssen wahrscheinlich als Kriegsschaden des Ersten Weltkriegs abgeschrieben werden, wenn auch dafür nur wenige Belege vorhan-

den sind. So gibt es für die (T 12) Köln 7706 und 7707 (gebaut 1908 von Borsig, Fabriknummern 6370 und 6371) keine Angaben über ihren Verbleib nach 1918. Kriegsver-

luste, wenn auch im Vergleich zum Zweiten Weltkrieg in relativ geringen Stückzahlen, waren auch schon im Ersten Weltkrieg keine Seltenheit.
-rab-

Bedenken Sie, mit DM 5.— sind Sie dabei! beim nächsten MINI-MARKT.

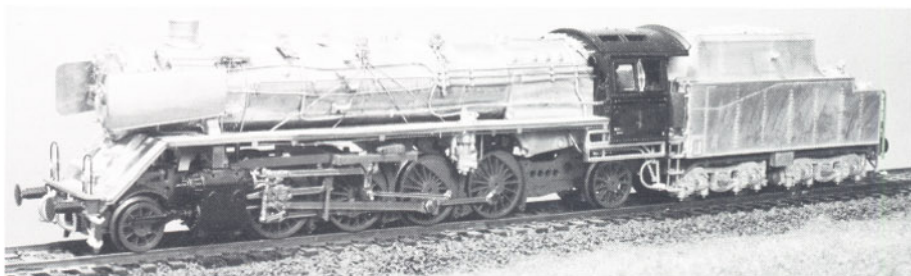
Diesen Bausatz und viele weitere interessante Neuheiten für Modelleisenbahner und Autofreunde finden Sie in unserem

Weinert-Neuheitenblatt 88

Sie erhalten es bei Ihrem Fachhändler oder gegen DM 1,50 in Briefmarken, Best.-Nr. EJ 88.



WEINERT MODELLBAU
Mittelwending 7
2803 Weyhe-Dreye



Umbausatz BR 41 Altbau auf Basis Roco BR 41
Weißmetallbausatz mit Messingfeinguteilen
DB-Ausführung Best.-Nr. **4046** uvP 235, — DM
DRG-Ausführung Best.-Nr. **4047** uvP 235, — DM

Nietentender 2'2'T32 mit abgeschrägtem Kohlenkasten für Roco Tenderfahrwerk BR 01, 03, 41 und 44
Best.-Nr. **4048** uvP 109, — DM

Liefertermin ca. Mai 1988

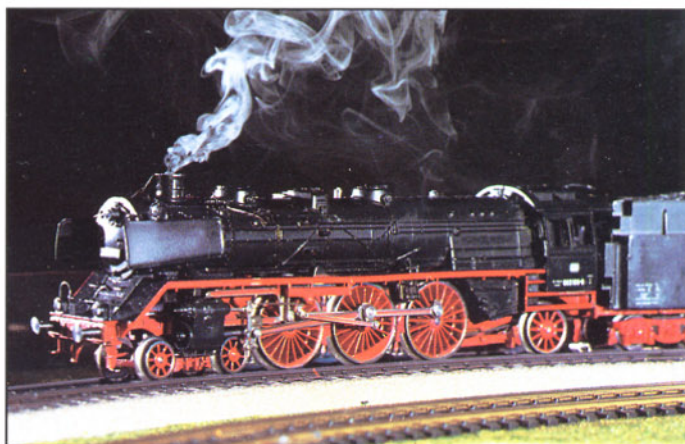


Für **MÄRKLIN-DIGITAL** sind im Fachhandel neue Dampfgeneratoren erhältlich.
Bei nicht elektronisch betriebenen H0-Dampflokomotiven ergibt die Dampf-Elektronik SDE 50 mit den Dampfgeneratoren Art.-Nr. 51 oder 52 ein vorbildgetreues und sehr frühes Dampfen.

Nur **SEUTHE-Dampfdestillat** garantiert eine gute Dampf-Qualität und eine lange Lebensdauer unserer Dampfgeneratoren.

Prospekt mit allen von uns hergestellten Artikeln, mit genauen technischen Daten der Dampfgeneratoren erhalten Sie kostenlos.

SEUTHE-SCHLEY GMBH Modellbahnzubehör 7321 Eschenbach







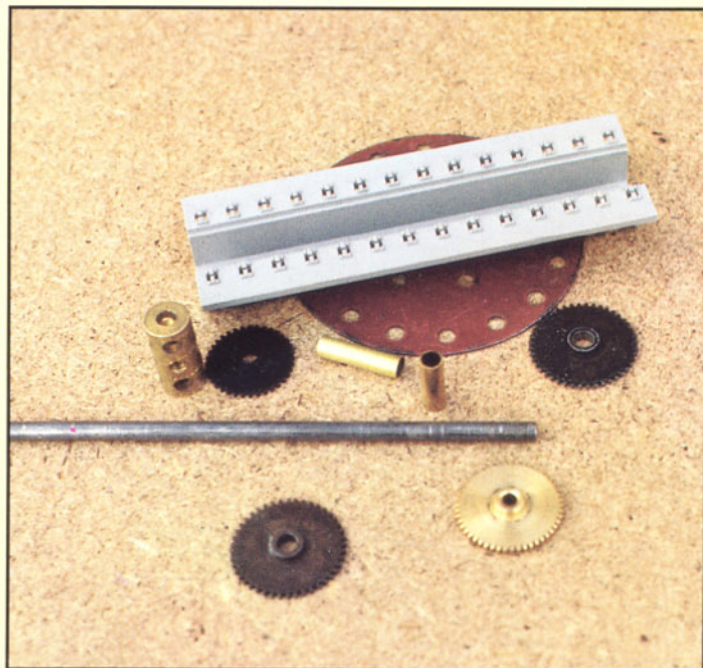


Bild 1: Die Baumaterialien für die Kleindrehscheibe und den Antrieb.

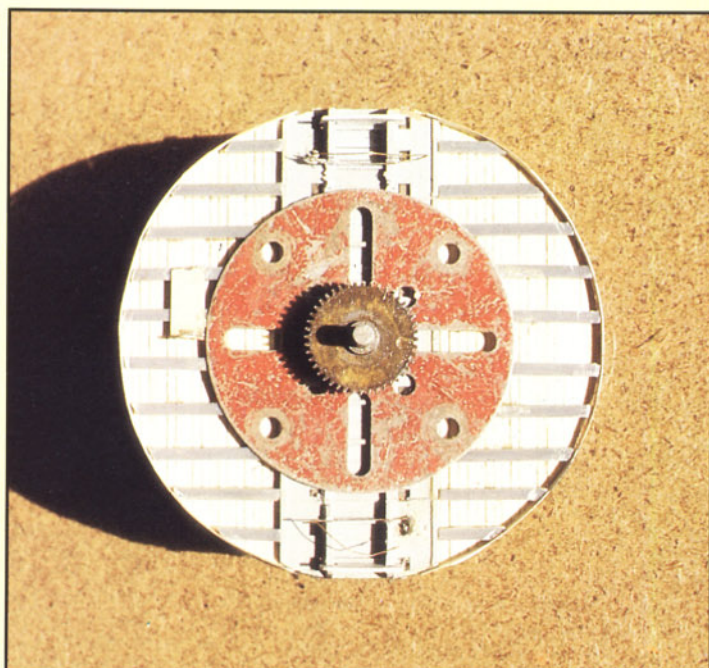
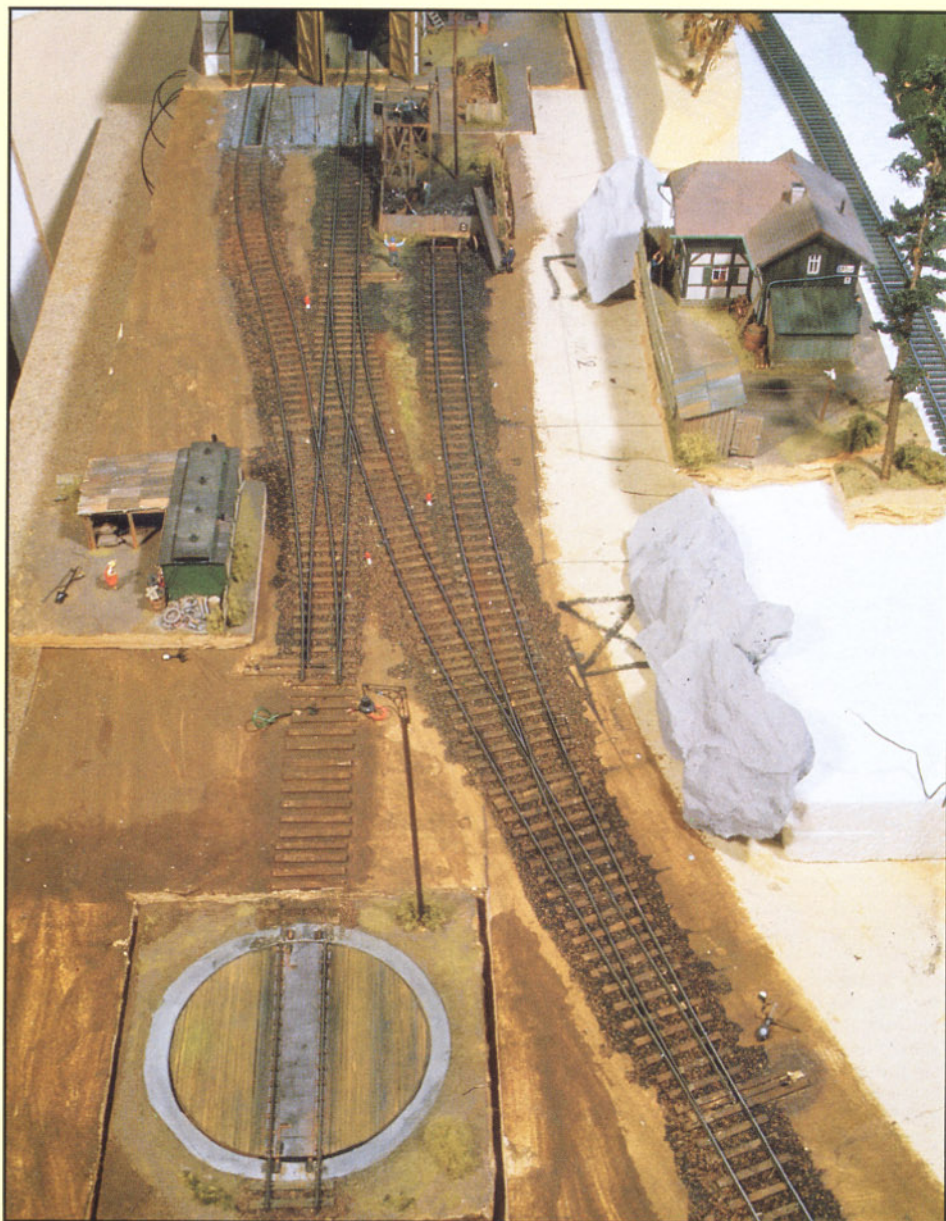


Bild 2: Die Unterseite der Drehscheibe.

Fotos: H.P. van Keulen

Kleindrehscheiben

Motorisierungsvorschlag und Einbauanregungen



Einbaumöglichkeiten für Kleindrehscheiben gibt es eigentlich auf jeder Modellbahnanlage. Wie beim großen Vorbild können sie überall dort zum Einsatz kommen, wo sich große Radien und Weichen aus Platzgründen verbieten. Enge Ladebereiche von Industriebetrieben oder Gleisanschlüsse von Lagerhäusern sind der klassische "Arbeitsplatz" der Wagendrehscheibe. In der letzten Ausgabe des Eisenbahn-Journals haben wir am Beispiel der Wagendrehscheibe von Bochmann & Kochendörfer versucht, den Modellbahnern Anregungen für den Einbau dieses interessanten Zubehörs zu geben. Bevor wir anhand der Fotos auf den folgenden Seiten weitere Einsatzmöglichkeiten aufzeigen, schildert unser holländischer Mitarbeiter Joop Bolland den Selbstbau und die Motorisierung einer Kleindrehscheibe. Diese fand jedoch nicht im engen Ladehof zwischen Lagerhallen ihren Platz, sondern – nach Vorbildern aus der Lokalbahnzeit – im Bahnbetriebswerk einer Nebenbahnstrecke, wo sie zum Drehen kleiner Tenderlokomotiven verwendet wird.

In meinem Betriebswerk ist eine Drehscheibe erforderlich, obwohl dort nur Tenderlokomotiven versorgt werden. Da alle Dampflokomotiven hinten mit einer Kadee-Kuppung, vorne dagegen mit einer Modellschraubenkuppung ausgerüstet sind, müssen die Loks nach jedem Einsatz gedreht werden können. Weil es sich ausschließlich um kleine Maschinen handelt, würde das Modell einer Handdrehscheibe mit geringem Durchmesser vollkommen ausreichen. Ich habe jedoch – wegen der einfacheren Bedienung – meine Kleindrehscheibe motorisiert.

Den Anstoß hierzu gab das Modell einer Un-

Bild 3: Das noch nicht fertiggestellte Betriebswerk-Diorama von Joop Bolland mit der bereits eingebauten Kleindrehscheibe im Vordergrund. Sie dient ausschließlich zum Drehen kleiner Tenderlokomotiven.

Foto: K. Heidbreder

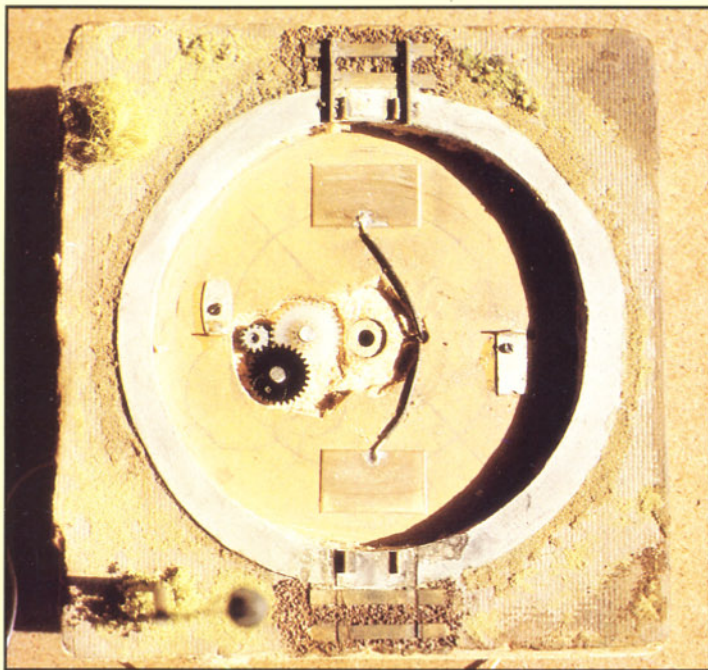


Bild 4: Drehscheibengrube mit eingebauten Fleischmann-Zahnradern und den Kontaktplättchen.

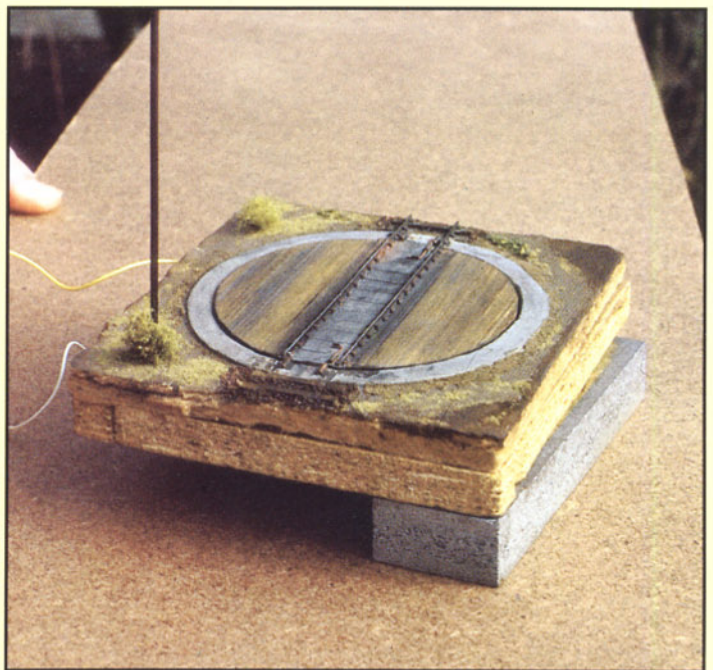


Bild 5: Die fertiggestellte Kleindrehscheibe.

Fotos: H.P. van Keulen

tersuchungsgrube von Bochmann & Kochendörfer, das bereits einige Zeit vor der inzwischen lieferbaren Wagendrehscheibe im Handel erhältlich war. Nachdem es mir gelungen war, diese Untersuchungsgrube drehbar um ihre eigene Achse zu lagern, stellte die Motorisierung kein Problem mehr dar.

Als Untergrund für mein Betriebswerk-Diorama diente eine 16 mm starke Spanplatte, auf die eine 10 mm dicke Hartfaserplatte geleimt wurde. Dort, wo die Drehscheibe eingesetzt werden sollte, wurde ein Quadrat mit 15 cm Seitenlänge in die Grundplatte gesägt. Auf das herausgesägte Stück (15 x 15 x 2,6 cm) ist mit einem Zirkel ein Kreis mit einem Durchmesser von 9,8 cm – der Länge der Grube von B & K – gezeichnet worden. Nun konnte mit einem scharfen Messer die Hartfaserplatte innerhalb des Kreises herausgeschnitten werden; die 10 mm tiefe Grube der Modell-Drehscheibe war somit fertiggestellt.

Als Basis für den Bau der Kleindrehscheibe dienten, neben der Untersuchungsgrube von B & K, Teile aus Metallbaukästen, die noch aus meiner Jugendzeit stammten, und Zahnräder von Fleischmann. Diese Zubehöreile haben den Vorteil, daß sie sich leicht mit Sekundenkleber an einer Achse mit 4 mm Durchmesser befestigen lassen. Als Lager diente ein Messingröhrchen, das ebenfalls

aus dem Metallbaukasten stammte (Bild 6, C). Exakt in die Mitte der Drehscheibengrube bohrte ich zunächst ein Loch mit einem Durchmesser von 9,5 mm, in welches das Messingröhrchen lotrecht eingesetzt und mit Sekundenkleber befestigt wurde (siehe Bild 6). Auf eine Achse von 4 mm Durchmesser klebte ich dann eine runde Scheibe aus dem Metallbaukasten (Bild 6, E) sowie ein Zahnrad von Fleischmann (D). Diese Konstruktion kann jetzt in der Messingbuchse (C) gedreht werden.

Im Prinzip war jetzt schon eine Drehscheibe hergestellt. Diese mußte nur noch angetrieben werden. Mit Hilfe einiger Zahnräder von Fleischmann (siehe Bild 8) wurde eine Übersetzung eingebaut. Die Zahnräder M und N werden gleichfalls auf eine 4 mm starke Achse geklebt und in einer Messingbuchse gelagert. Die Achse des Zahnrads L wird durch die Grundplatte hindurchgeführt und unterhalb der Platte mit einem weiteren Zahnrad versehen, auf das über ein Schneckengetriebe ein kleiner Motor wirkt.

Dann ging es an den Umbau der Untersuchungsgrube von B & K. Abgedeckt wurde die Grube mit zwölf passenden Plastikstreifen, die gut festgeklebt wurden. Dann mußte die Unterseite der Grube abgefeilt werden (Bild 7). Nachdem die Außenenden der nun entstandenen Bühne in Form der Drehscheibengrube abgerundet worden waren, konnte

die bearbeitete Untersuchungsgrube exakt mittig auf die Scheibe aus dem Metallbaukasten (E) geklebt werden. Zwei Plastikstreifen, die an den beiden Enden senkrecht an die Unterseite der Bühne geklebt wurden, verhindern ein "Wippen" der Scheibe beim Befahren durch eine Lokomotive.

Schließlich mußte noch für "Saft" auf den Schienen der Drehscheibe gesorgt werden. Zwei Kontaktplatten aus Messing wurden auf den Boden der Grube geleimt (Bild 2), von denen zwei mit den Gleisen über Kabel verbundene Kontaktfedern an der Unterseite der Scheibe den Strom abnehmen (Bild 4). Zwei Nocken an der Drehscheibengrube und eine Nocke an der Unterseite der Scheibe sorgen dafür, daß die Scheibe nach einer halben Umdrehung stets an der richtigen Stelle stehenbleibt. Die Drehscheibenabdeckung entstand aus Plastikprofilen von Faller und kleinen Holzprofilen.

Abschließend erhielt die Drehscheibe noch die erforderlichen Alterungs- und Gebrauchsspuren, die mit "Floquil"-Farben (Flo-stain, Oak, Driftwood) amerikanischer Herkunft aufgebracht wurden. Die Bühne erhielt ein rostiges und ölig-schwarzes Aussehen. Die Betonumrandung der Drehscheibe entstand aus grau angestrichenem Karton; die Laternen bestanden aus einem Holzstäbchen mit einem Leuchtaufsatz von Brawa.

Joop Bolland

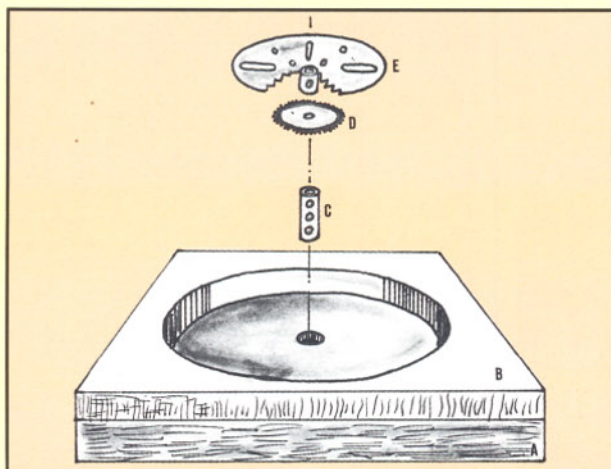
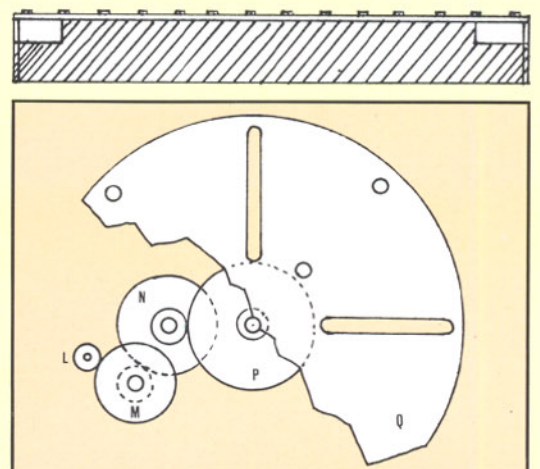


Bild 7: Seitenansicht der Untersuchungsgrube von B & K. Die gesamte Unterseite muß – nachdem die Abdeckstreifen gut festgeklebt wurden – abgefeilt werden.

Bild 6: Lagerung der Drehscheibe: A: 16-mm-Spanplatte; B: 10-mm-Hartfaserplatte; C: Messingröhrchen aus einem Metallbaukasten; D: Zahnrad von Fleischmann; E: Scheibe aus einem Metallbaukasten.

Bild 8: Anordnung der Zahnräder: L: Fleischmann-Zahnrad (12 Zähne); M: Fleischmann-Zahnrad (28/13 Zähne); N: Fleischmann-Zahnrad (32/13 Zähne); P: Fleischmann-Zahnrad (44 Zähne); Q: Scheibe aus dem Metallbaukasten.







Unsere Vorbildfotos auf diesen Seiten geben eine Fülle von Anregungen für den Einbau von Kleindrehscheiben im Modell.

Bild 9 (oben): Ein Industriegelände als Dioramenvorbild: Werksgelände der J. M. Voith GmbH in Heidenheim mit direkt ans Flußufer gebauter Kleindrehscheibe (Mai 1929).
Werkfoto Voith

Bilder 10 – 12 (links): Detailaufnahmen von einer Wagendrehscheibe in Röhrmoos an der Strecke München – Ingolstadt. Geschickten Bastlern wird die Nachbildung etwa einer brüchigen Drehscheibenabdeckung oder eines aufgeschweißten Schienenstücks als Gleisabschluß kaum schwerfallen.

Bild 13 (links unten): Die Drehscheibe als Weichenersatz.

Bild 14 (unten Mitte): Mangelnde Pflege läßt den Schluß zu, daß die Röhrmooser Drehscheibe schon längere Zeit nicht mehr benutzt wurde.

Fotos 10 – 14: A. Ritz

Bild 15 (rechts oben): Die Wagendrehscheibe von Sulzdorf an der Strecke Schwäbisch Hall – Crailsheim ist das Vorbild des Bausatzmodells von B & K.

Bild 16 (Mitte rechts): Mit Gabelstapler und Stahlseil wird ein Selbstentladewagen mit Schwenkdach in die richtige Position gedreht.

Fotos 15 und 16: K. Bochmann

Bild 17: Die Wagendrehscheibe in Röhrmoos liegt am Ende einer langen Ladestraße.

Foto: A. Ritz





Bild 18: Das Lagerhaus der BayWa in Röhrmoos, deren Laderampe über die Wagendrehscheibe im Vordergrund bedient wurde.

Bild 19: Über eine Umlenkrolle wurden die Wagen mit einem Stahlseil an die Laderampe gezogen.



Bild 20: Der Gleisabschluß in der Wiese ist durch Hemmschuh und Sh 0-Signal "gesichert"
Fotos: A. Ritz





Bild 1: Blick auf das Empfangsgebäude und den Bahnhofsvorplatz: Ein neben dem "Gasthaus zur Eisenbahn" gelegener schattiger Biergarten ist das beliebte Ziel vieler Ausflügler.

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

25

»Schönau... der Zug endet hier!«

Kopfbahnhof einer Nebenbahn im Kurpfälzischen

Dieser Beitrag unseres Modellbauwettbewerbes zeigt die erste, erfolgreich übersprungene Hürde auf dem Weg zu einer

Großanlage. Beachtliche Abmessungen sind vorgesehen: 6,25 m und 4,75 m sind die maximalen Ausmaße des U-förmigen Bau-

vorhabens. Auf dem "Reißbrett" ist das Gesamtkonzept schon entworfen. Bis aber alles seiner Bestimmung übergeben werden

Bild 2: Der typische Nebenbahn-Lokschuppen wurde mit einer Inneneinrichtung versehen; die Kleinbekohlung ist ein Eigenbau aus Mauerplatten, Profilen und Holzleisten.

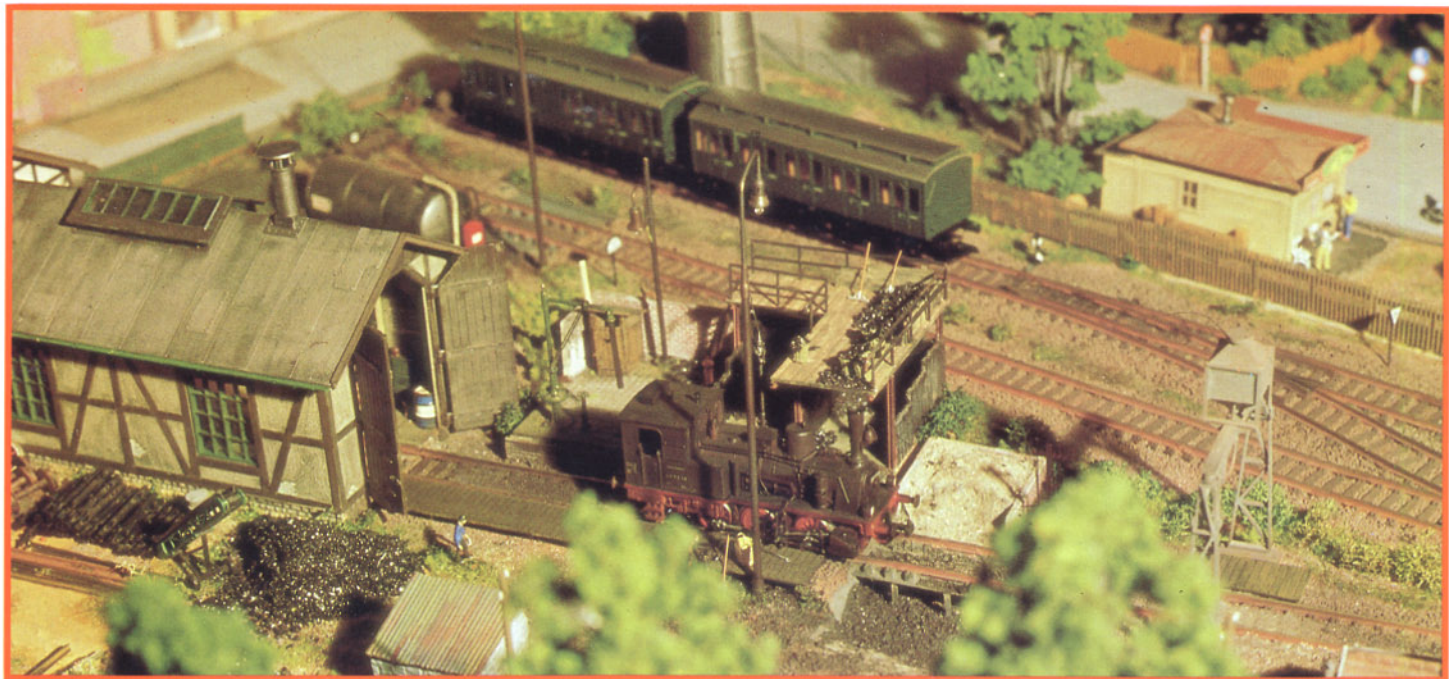




Bild 3: Polas Fachwerk-Lokschuppen mit angebautes Wohnhaus für das Betriebspersonal wurde stilgerecht patiniert.

kann, dauert es wohl noch einige Jahre. "Bei meinem augenblicklichen Arbeitstempo", so Herr Leibeling, der Erbauer des H0-Projektes, "scheint eine langjährige Freizeitbeschäftigung gewährleistet." Bis dahin gilt es, der Vollendung des schon klassischen Themas – zweigleisige, elektrifizierte Hauptbahn plus eingleisiger Nebenbahn – etappenweise näherzukommen. Ein konkretes Vorbild wurde nicht gewählt. Als geographischer "background" dienen Motive aus der Kurpfalz, besonders aus der Gegend um Heidelberg. Auch eine epochale Eingrenzung wurde nicht vorgenommen. Durch einfaches Austauschen von Schienen- und Straßenfahrzeugen sowie von Preiserfiguren können die Szenen in verschiedenen

historischen Zeitabschnitten spielen. Daß es dabei zu einigen, nicht unerheblichen Stilbrüchen – z. B. bei den Signalen, der Dieseltankstelle und anderen bahntechnischen Einrichtungen – kommt, wird großzügig in Kauf genommen. Beim Bau dieser Großanlage werden in sich abgeschlossene Teilstücke fertiggestellt und nicht, wie oft üblich, der gesamte "Rohbau" auf einmal. Bei einer solchen Vorgehensweise wären über einen längeren Zeitraum immer wieder gleiche Arbeiten erforderlich. Nach der Fertigstellung des Anlagenrahmens müßte trassiert werden, anschließend müßten Gleise, Weichen und Signale verlegt werden und zeitraubende elektrotechnische Arbeiten wären zu be-

werkstelligen, bevor man schließlich an die Landschaftsgestaltung gehen könnte. Baut man hingegen die Teilstücke nacheinander bis ins letzte Detail auf, so ergibt sich ein abwechslungsreiches Betätigungsfeld. Arbeitsmethoden können erprobt und verfeinert werden. Schwierigkeiten, die beim Bau des ersten Teilstücks auftreten, können dann später beim Weiterbau leichter vermieden werden. Zudem ist, wenn auch in sehr eingeschränktem Rahmen, schon relativ bald Fahrbetrieb auf dem durchgestalteten Anlagenteil möglich. Dank guter Zugänglichkeit eignet sich ein fertiges Teilstück oder Diorama auch bestens für Fotografiertzwecke. Zudem ist ein relativ problemloser Transport jetzt noch möglich, um Aufnah-

Bild 5 (rechte Seite): Gesamtansicht des fertiggestellten Anlagenteilstücks, das auf einer Fläche von 1,83 x 0,90 m entstand.

Bild 4: Stimmungsvoll im Gegenlicht fotografiert wurde die selbstgebaute Bekohlungsanlage im Klein-Betriebswerk.







Bild 6: Der Bahnhofsbereich in der Totalen. Beachtenswert sind die zahlreichen kleinen Ausstattungsdetails.

men unter freiem Himmel zu machen. Hier lassen sich besonders in der Morgen- bzw. Abenddämmerung beeindruckende Effekte erzielen.

Doch nun zur Beschreibung des fertiggestellten Anlagenteils, der auf einer mit dem bereits existierenden Grundrahmen verschraubten Spanplatte aufgebaut wurde.

Als Gleismaterial diente das Profi-Gleis von Fleischmann, das nach einer gründlichen farblichen Überarbeitung recht ansprechend wirkt. Zur Geräuschkämpfung wurden Korkstreifen unterlegt, deren Wirksamkeit sich allerdings noch im Dauerbetrieb erweisen muß. Feiner Sand und ausgesiebte Erde sind neben den bekannten Materialien

aus dem Fachhandel bei der Landschaftsgestaltung verwendet worden. Die derzeit noch vorhandenen Industriebäume sollen im Laufe der Zeit durch "Selbstbaugewächse" und Bausatzmodelle von Haberl & Pabst ersetzt werden. Die Gebäude – vorhanden sind Modelle von nahezu allen bekannten Herstellern – wurden ebenfalls einer leicht-

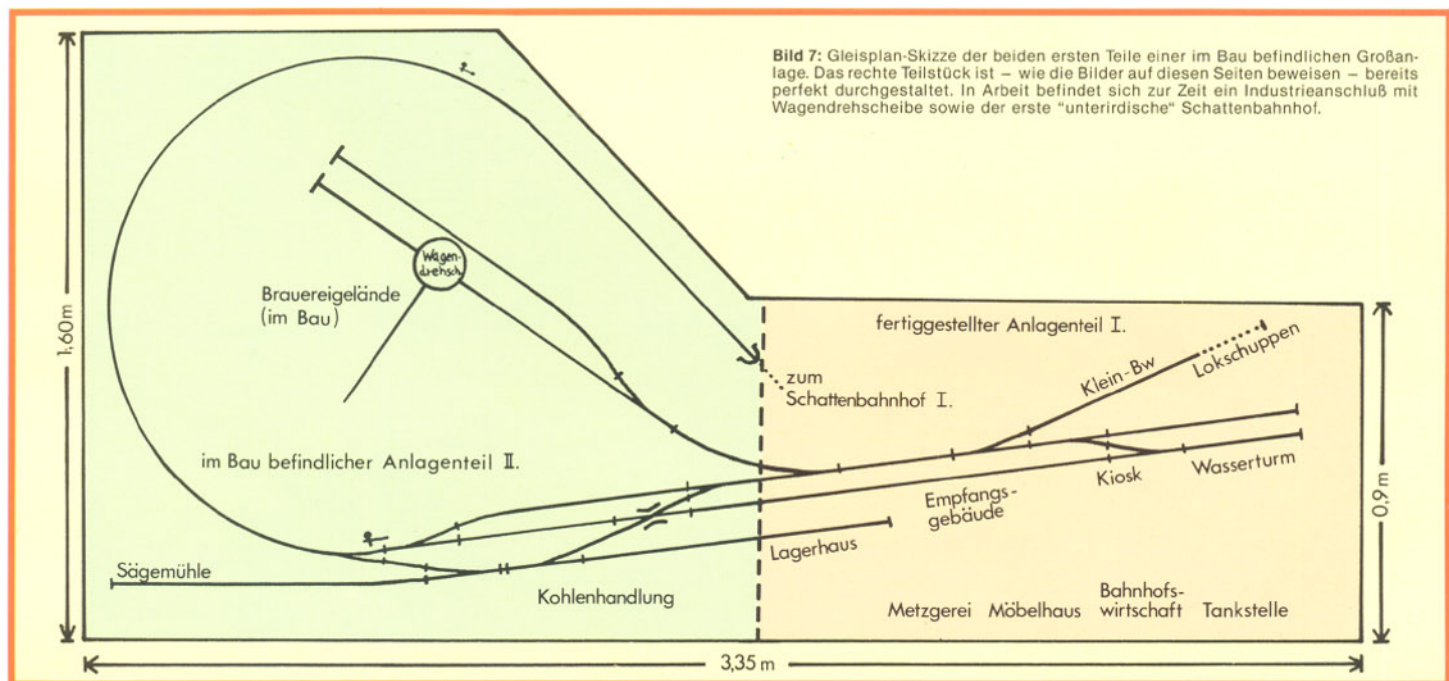


Bild 7: Gleisplan-Skizze der beiden ersten Teile einer im Bau befindlichen Großanlage. Das rechte Teilstück ist – wie die Bilder auf diesen Seiten beweisen – bereits perfekt durchgestaltet. In Arbeit befindet sich zur Zeit ein Industrieananschluß mit Wagendrehzscheibe sowie der erste "unterirdische" Schattenbahnhof.



Bild 8: Vor dem Wasserturm warten zwei preußische Abteilwagen auf ihren nächsten Einsatz. Der Übergang zum MZZ-Hintergrund ist im Straßenbereich gut gelungen.

ten farblichen Nachbehandlung unterzogen. Für den Lokschuppen von Pola ist eigens eine Inneneinrichtung angefertigt worden. Einziger Eigenbau ist bislang eine kleine Bekohlungsanlage. Sie wurde aus Mauerplatten, Profilen und diversen Holzteilen gebastelt. Zahlreiche kleine Ausstattungsdetails lassen richtige Eisenbahn-Atmosphäre aufkommen: Lampen und Leuchten

von Brawa, Bw-Kleinteile von Weinert sowie Weichenlaternen von NMW. Für den passenden Anlagenabschluß sorgen die (zu Recht) bekannten und beliebten "Hintergründe" von MZZ.

Zur Zeit ist der Erbauer, Herr Leibelng, mit dem Aufbau und dem elektrischen Anschluß eines der vorgesehenen Schattenbahnhöfe beschäftigt. Dann wird ein dazugehöriges

Gleisbildstellwerk folgen, ehe die Fertigstellung des zweiten Anlagenteilstücks ins Auge gefaßt werden kann. Dort soll ein interessanter Gleisanschluß im Mittelpunkt stehen: Ein vom Bahnhof abzweigendes Gleis führt zu einem Brauereigelände, auf dem die Laderampen über eine Wagendrehscheibe bedient werden.

Klaus Eckert

Bild 9: Die Profi-Gleise von Fleischmann sind nach einer gründlichen farblichen Überarbeitung kaum noch wiederzuerkennen.

Zeichnung und alle Fotos: E. Leibelng





Bild 1: Soeben ist der mit einer Ge 6/6I bespannte GmP in die Station Surava eingefahren. Das Stationsgebäude wird von zwei selbstgefertigten Laubbäumen verdeckt.

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

26

Vom Schmalspur-Virus infiziert

Station Surava der Rhätischen Bahn als Modulanlage

Bild 2: Heute ist Waschtag! Solch blütenreine Wäsche hat die (Modell-) Hausfrau jedes Mal an der Leine. Die schneeweißen Laken wurden aus Zigarettenpapier gebastelt.



Längst sind die Strecken der Rhätischen Bahn zu einem "Muß" für den Eisenbahnfreund geworden. Die besonderen landschaftlichen Reize dieser kühn trassierten Gebirgsbahn in Graubünden faszinieren aber nicht nur den am großen Vorbild Interessierten. Zahlreiche Modelleisenbahner haben sich in letzter Zeit die "Rhätische" ins Haus geholt (und das nicht nur in Form der seit Februar 1988 lieferbaren Eisenbahn-Journal-Sonderausgabe "Die Rhätische Bahn"). Tatsächlich sind zahlreiche Anlagen und Dioramen nach Vorbildern der RhB entstanden und diese meist in hervorragender Modellausführung.

Ger Moes und sein Schwager Ron Wolff haben sich, wie sie glauben, mit einem heimtückischen Virus infiziert, dem Schmalspurfieber, das seit einiger Zeit – von Amerika aus kommend – auch in Europa grasst. Eine Heilung, so meinen die beiden, sei nicht in Sicht, denn das letzte ärztliche Bulletin sprach von einer deutlichen Verschlechterung des Gesundheitszustands. Zudem liegen die Vorteile einer nach Motiven einer Meterspur-Bahn gebauten Anlage auf der Hand: Wenn der H0-Bahner längst das Handtuch geworfen hat, ist für den H0m-Freund noch eine Menge drin, denn



Bild 3: Einen vorzüglichen Eindruck hinterlassen die Betriebsspuren am rollenden Material; auch Gebäude und andere Ausstattungsteile wurden gekonnt patiniert.



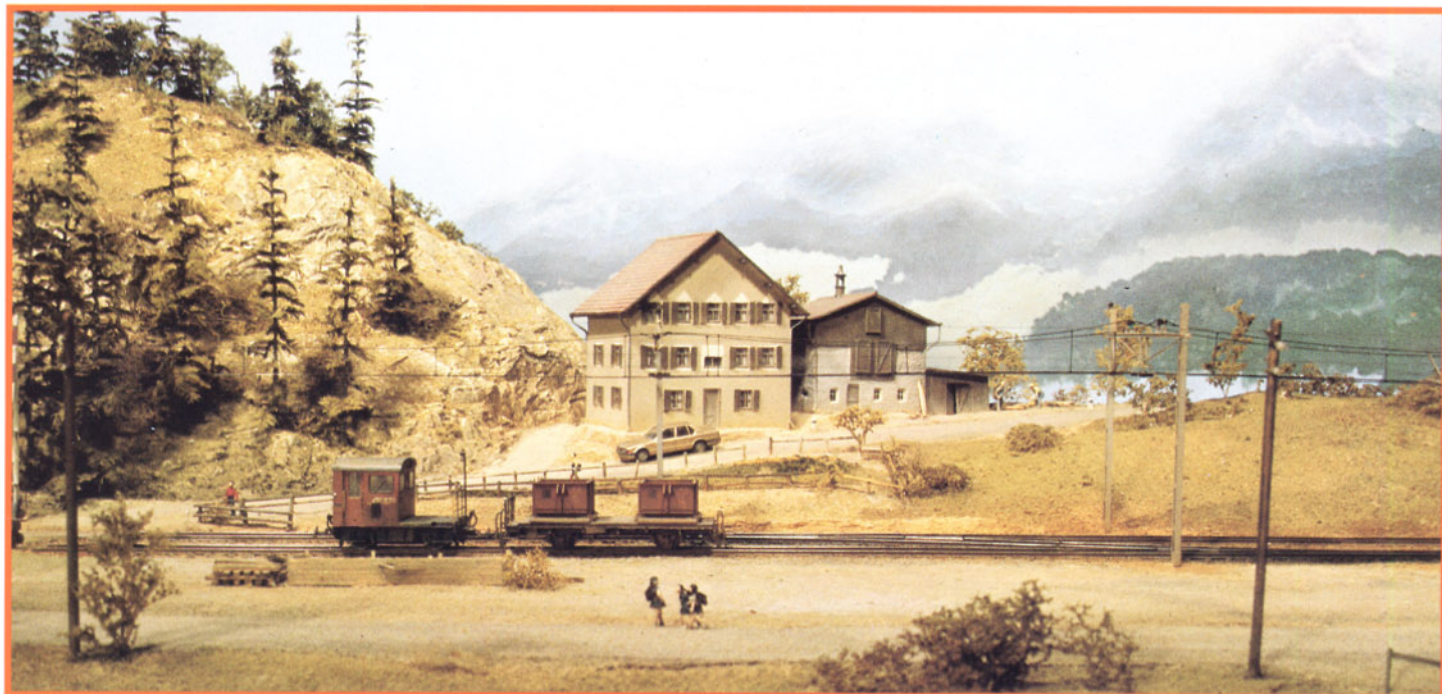


Bild 4: Da in den einschlägigen Sortimenten der Modellbahnhersteller kein absolut passender Hintergrund zu finden war, griffen die Erbauer kurz entschlossen zu Pinsel und Plakafarben.

ihm bereiten vor allem vorbildliche Radien weit weniger Kopfzerbrechen.

Für ihre Anlage haben sich die beiden Holländer die Station Surava ausgesucht. Das Vorbild liegt auf einer Höhe von 939 m, zwischen den Orten Tiefencastel und Alvaneu, an der weltberühmten Albulabahn. Das in schlichter Holzbauweise gehaltene Gebäude entspricht in etwa dem Normtyp für die Zwischenstationen. Es ist 10 m lang und 6 m breit. Auch heute noch ist Surava eine durchaus lebendige Station. Ein Baustoff-

werk sowie zahlreiche ortsansässige Kleinbetriebe sorgen für ein beachtliches Frachtaufkommen. Rangiermanöver sind deshalb ein alltägliches Erscheinungsbild, während der Personenverkehr keine dominierende Rolle spielt. Surava ist zu einer automatischen Zugkreuzungsstation ausgebaut worden, in der selbst die längsten Albula-Schnellzüge bequem Platz finden.

Auf drei Modulen mit den Abmessungen von 1,25 m x 0,80 m wurde das Stationsgebäude mit allen anderen dort vorhandenen Neben-

gebäuden nachgebaut. Auf einem weiteren Teilstück ist dann noch die Bahnhofsausfahrt dargestellt, so daß insgesamt eine Länge von 5,00 m erreicht wird. Die Abmessungen der Hauptgleise sind maßstäblich ausgeführt, lediglich bei dem ins Militärdépot führenden Gleis ist eine Kürzung um einige Schwellen vorgenommen worden. Zwei Abstellgleise, die noch hinter dem Hintergrund untergebracht wurden, ermöglichen einen realistischen Mehrzugbetrieb. Später soll der Schattenbahnhof erweitert

Bild 5: Im Eigenbau entstand das Stationsgebäude von Surava. Die Fahrleitung stammt von Ferro-Suisse. Ein hübsches Detail ist das Läutwerk im Vordergrund.

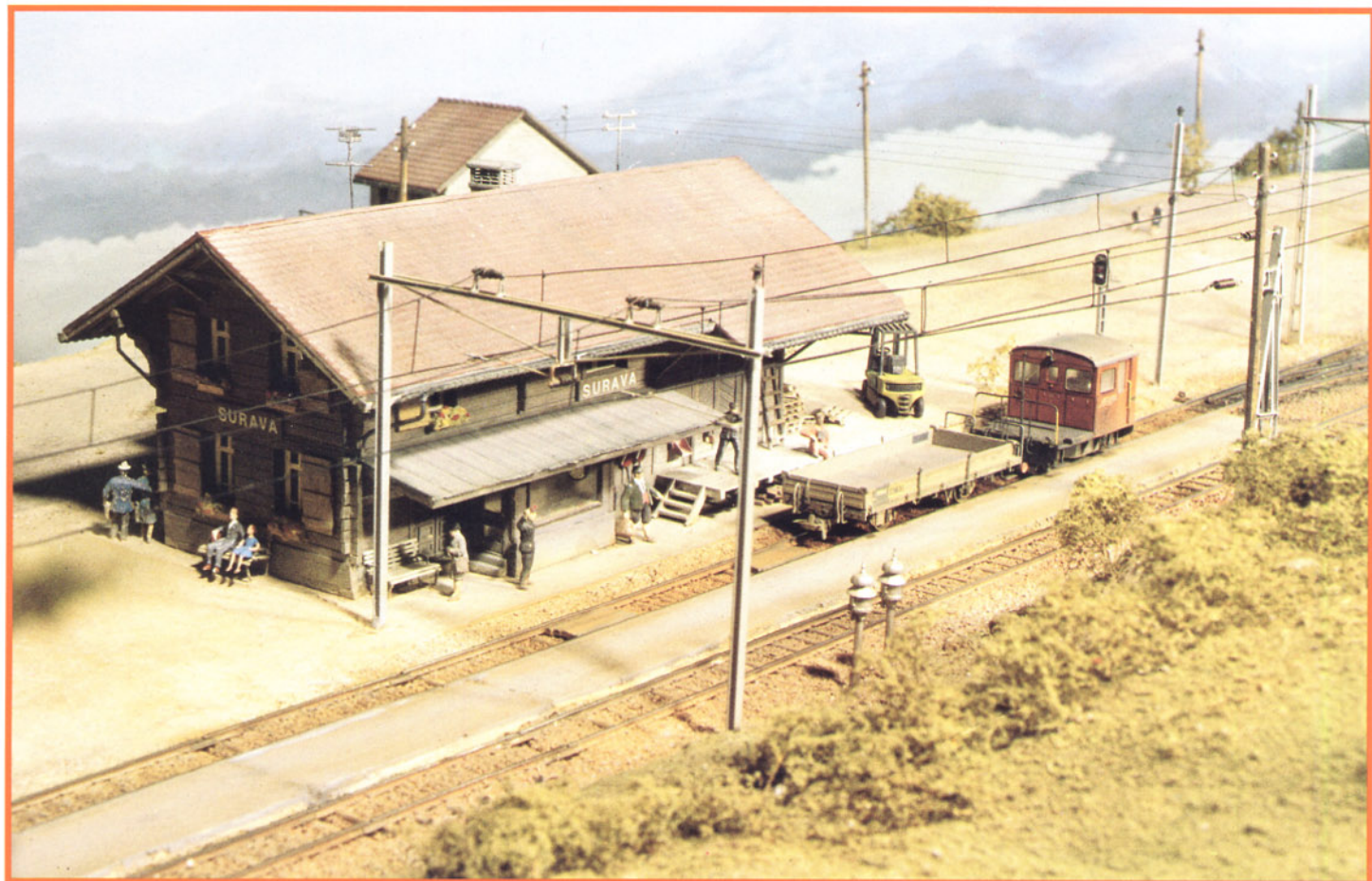




Bild 6: Auch bei der Gestaltung der Umgebung des Bahnüberganges haben sich die Erbauer am Vorbild orientiert. Diese Häuser sind ebenfalls im Eigenbau entstanden.

werden, um dann einen vorbildlichen Betriebsablauf zu ermöglichen, wie ihn der aktuelle Fahrplan der RhB angibt.

Der Fahrbetrieb kann sowohl automatisch als auch manuell durchgeführt werden. Dank mehrerer Stromkreise ist es zum Beispiel möglich, daß ein Albula-Schnellzug die Station durchheilt, während auf einem der

Nebengleise ein Rangiertraktor Te 2/2 einen Schotterwagen verschiebt. Zum Einsatz kommen Fahrzeuge von Bemo, Ferro-Suisse, Fulgurex und Lemaco, die alle vorbildlich mit Betriebsspuren versehen wurden. Die Fahrleitung stammt von Ferro-Suisse.

Noch sind aber nicht alle Details zur völligen Zufriedenheit der Erbauer ins Modell

umgesetzt, aber das bereits erwähnte Fieber hält sicherlich noch einige Zeit an. Ger Moes und Ron Wolff warnen eindringlich vor dieser "Krankheit", die auch den stärksten Mann auf die "Schmalspurbahn" bringen kann!

Klaus Eckert

Bild 7: Diese Aufnahme zeigt das vierte Modul mit dem Ausfahrgleis in Richtung Alvaneu – Filisur.

Alle Fotos: R. Koppen





Bild 1: Mit der Feldbahn wird das Material zur Baustelle transportiert. Die kleine Dampflok stammt von Jouef (Egger-Bahn), die Kippfloren entstanden im Eigenbau.

Bild 2: Ein Selbstbau ist auch der alte Kahn und die rostige Dampfmaschine, die den Rammbock in Bewegung setzt.

2. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

27

Mit der Feldbahn zum Brückenbau

Es war an einem trüben und regnerischen Tag in den letzten Jahren des vergangenen Jahrhunderts, als man zum neunten Male beisammensaß, um die Möglichkeiten und Probleme eines Eisenbahnbaus und betriebs in dieser flachen Landschaft direkt hinter'm Deich zu erörtern. Alle, die in Kring Van Voorstel etwas zu sagen hatten, waren gekommen. Doch bei fortgeschrittenem Abend und entsprechendem Bierkonsum erlahmte wieder einmal die Entschlußkraft. Die Versammlung drohte sich schon aufzulösen, als die Tür geöffnet wurde und ein seltener, aber willkommener Gast das Sitzungszimmer betrat.

Der junge Graf Willem van Duyvesande war eine beliebte und angesehene Person bei den Bewohnern des Marschlandes. Während er die Tür hinter sich schloß, wischte er sich die schmutzigen Hände an einem blütenweißen Taschentuch ab. "Pardon, Auto-panne", entschuldigte sich der Graf achselzuckend. Er war einer der ersten in dieser Gegend gewesen, die sich eine dieser neumodischen Benzinkutschen zugelegt hatten. Damit sahen ihn die Bauern häufig über unbefestigte Feldwege fahren, lautes Knattern kündigte das Automobil schon von weitem an.

Erst am Tag zuvor war der junge van Duyvesande von einer Weltreise zurückgekehrt, die einem wenig vornehmen Ziel gediente hatte. Willem war des langweiligen Land-
lebens überdrüssig gewesen und abenteuer-

lustig in die Fremde gezogen, um endlich einmal die "Amusements" zu erleben, die er nur vom Hörensagen kannte. Nach dem unerwarteten Tod des alten Grafen zwei Jahre zuvor hatte er zwar das Erbe angetreten, doch bekam er zunehmend das Gefühl, daß das Leben an ihm vorbeiziehen würde. Paris war dann auch das erste Ziel seiner großen Reise.

Einige Monate später – der Graf befand sich gerade in Südamerika – erreichte ihn jedoch eine Nachricht, die ihn zum Nachdenken veranlaßte: Eine Gruppe unternehmungslustiger Leute wollte eine Eisenbahn durch das Marschland bauen. Das "süße Nichtstun" war jetzt schnell vergessen, denn hier war voller Einsatz für die Heimat gefordert. Willem beschloß, das Erbe sinnvoll anzulegen und buchte die nächstbeste Schiffspassage nach Hause. Er hatte seine Aufgabe gefunden. ...

"Leute", verkündete der Graf den erstaunten Versammelten, "ich habe euch mitzuteilen, daß ich mich mit 250.000 Gulden an der Finanzierung des Bahnbaus beteiligen werde". Man kann sich leicht vorstellen, daß dies den Fortgang der Sache entscheidend beschleunigte. Noch im gleichen Jahr wurden die Pläne fertiggestellt, und im nächsten Frühjahr konnte bereits mit dem Bahnbau begonnen werden.

Dieser gestaltete sich jedoch schwieriger als ursprünglich angenommen. Besonders die Überwindung der zahlreichen kleinen

Entwässerungskanäle erwies sich als größtes Problem, da auf dem feuchten Marschland direkt hinter dem Deich keine normalen Brückenfundamente errichtet werden konnten. Festen Boden gab es erst in neun Meter Tiefe. Also mußten die Brücken auf Eichenstämmen gelagert werden, die mit einer altersschwachen Dampftramme in das weiche Erdreich getrieben wurden. Die Arbeiter und das Material wurden von einer wackeligen Feldbahn befördert.

Eine schöne Geschichte, zweifellos. Leider ist sie nur erfunden worden, um den "Background" für ein Diorama zu liefern, mit dem der holländische Modellbahner Ludovicus Tegelaar an unserem internationalen Modellbauwettbewerb teilnimmt. Die "Laaglandse Spoorweg Maatschappij" (auf deutsch etwa "Niedriggelegene Eisenbahn-Gesellschaft") ist also nur eine fiktive Gesellschaft. Für die Schmalspur-Thematik konnte allerlei N-, TT- und H0-Material verwendet werden, das entsprechend angepaßt wurde. Fast alles auf dem Diorama entstand im Eigenbau, nur das urige Schmalspur-Schnauferl (Jouef/Egger-Bahn) und die Figuren sind Industrieerzeugnisse. Die Kippfloren, der Kahn und die leicht angerostete Dampfmaschine wurden vom Erbauer selbst hergestellt, letztere sogar nach eigenem Entwurf, da keine Zeichnungen und Abbildungen aufzutreiben waren.

Für die Landschaftsgestaltung dienten einschlägig bekannte Materialien und Methoden. Die Weide bildet eine Heki-Grasmatte,

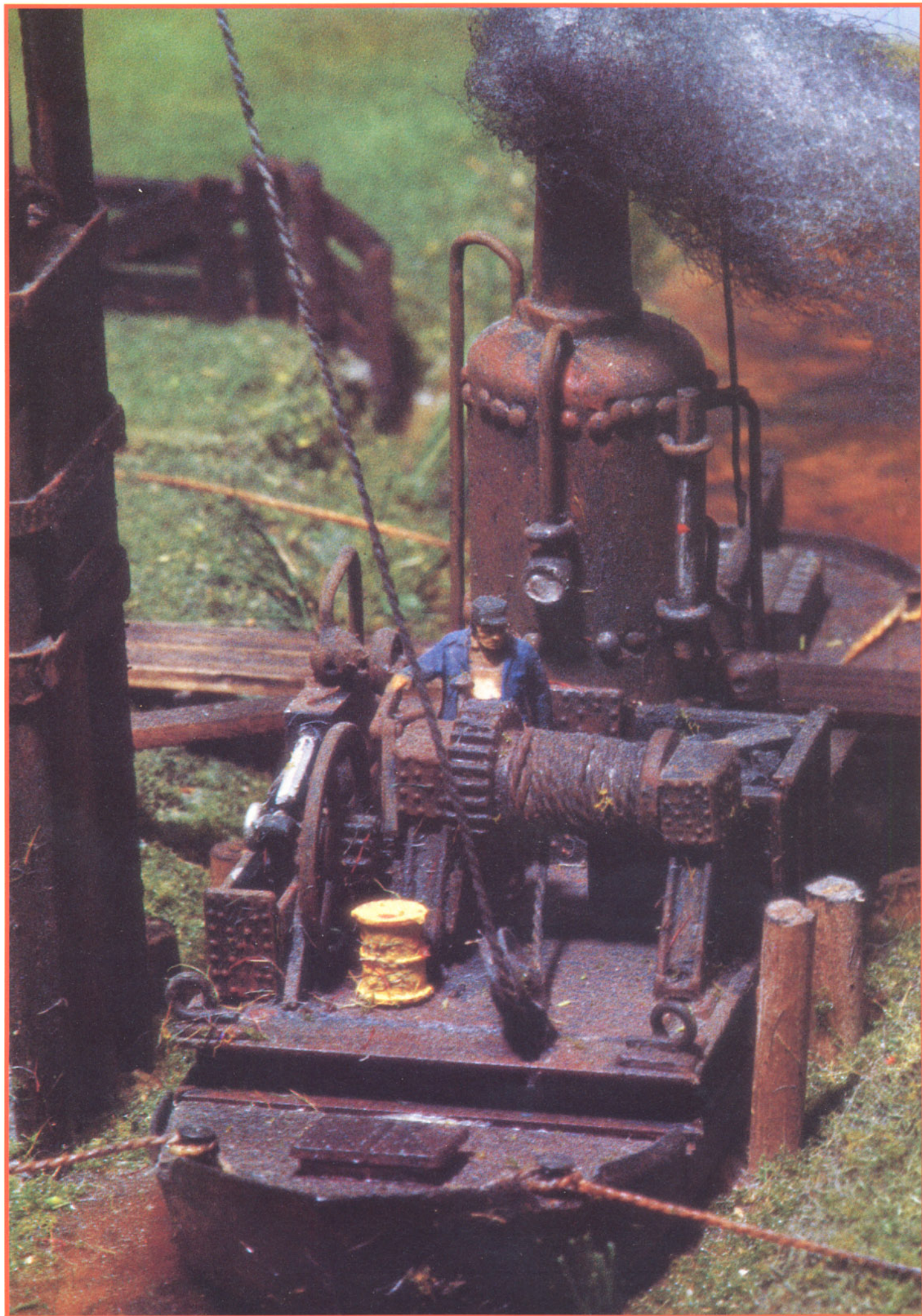




Bild 3: Gesamtansicht der Baustelle. Die Kanäle dienen der Entwässerung.

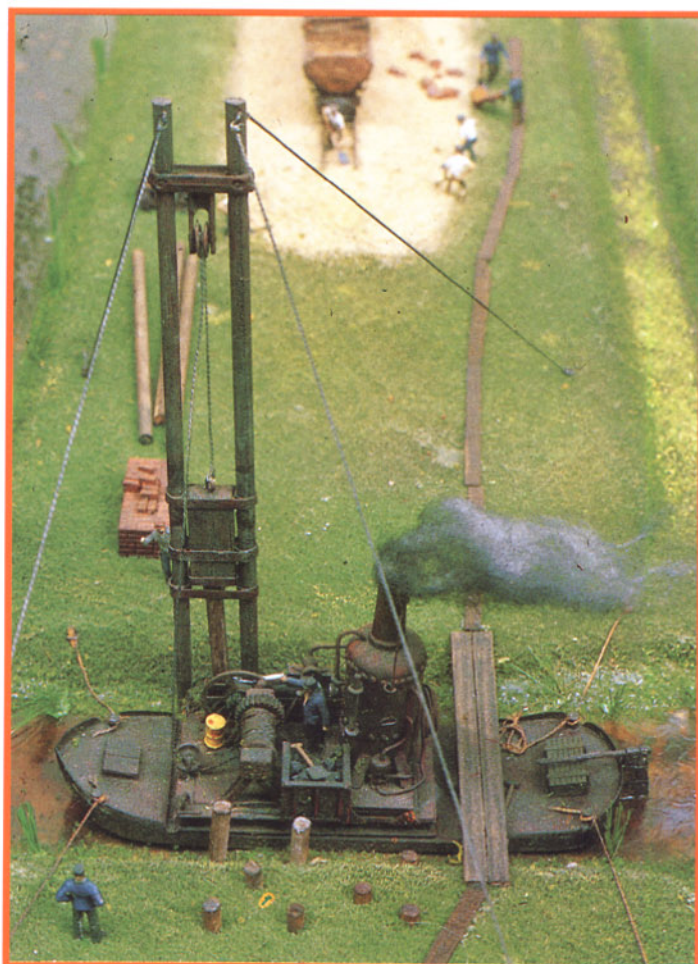


Bild 4: Die altersschwache Dampfmaschine und die Ramme leisten Schwerarbeit.

die mit Streu und Farben nachbehandelt wurde. Die trübe Brühe in den Kanälen entstand aus Gießharz, in dem Holzmehl gelöst wurde; das Schilf wurde durch Pinselborsten imitiert. Die Bäume wurden nach der "Draht-Drill-Methode" hergestellt und mit Islandmoos sowie Beflockungsmaterial belaubt. Der Deich erhielt einen Gipsüberzug und wurde anschließend mit feinem Sand bestreut.

Die Schmalspur-Dampflok erhielt Betriebspuren, die jahrzehntelang geleistete Schwerarbeit sichtbar machen. Mit einigen kleinen Manipulationen wurde aber

zuvor der französische Touch des Schienenfloh's beseitigt. Die Fahrgestelle der Kipploren stammen von Kibri; die Aufbauten entstanden aus Holz, während die kleinen Kettchen beim nächsten Uhrmacher besorgt wurden (keine Angst: für 25 cm mußte nur ein Zehner locker gemacht werden). Der Kahn wurde aus einem Stück Holz herausgesägt und erhielt Bordwände aus Polystyrol; N-Puffer aus der Restekiste mußten als Poller erhalten. Der Dampfkessel stellte nur geringe Anforderungen an den Erbauer. In das abgesägte obere Ende eines Besenstiels wurden die kleinsten erhältlichen

Nägel mit runden Köpfen (sie sind dennoch zu groß) geschlagen, welche die Nietreihen imitieren. Den Rest besorgte dann eine sorgfältige Farbbehandlung. Man sieht: Für ein interessantes Diorama ist nur wenig erforderlich – ein bißchen Farbe, Phantasie und ein Gefühl für Proportionen. Sein Werk mit Leben und Inhalt füllen muß allerdings jeder selber. Auf die Fortsetzung der Geschichte vom Bau der "Laaglandse Spoorweg Maatschappij" dürfen wir jedenfalls gespannt sein.

Thomas Hilge/Ludovicus Tegelar

Bild 5: Die neugierigen Rindviecher sehen den Arbeitern interessiert zu. Das monotone Geräusch der Dampfmaschine scheint sie nicht zu stören.

Alle Fotos: L. Tegelar





Bild 1: Gemütlich zuckelt das reizvolle Modell des Schienenomnibusses von Günther auf unserer Anlage daher.

Foto: K. Heidbreder

»Bahnfahren« mit dem Omnibus

Oldtimer-Schienenbus der Sächsischen Staatsbahn – Vorbild und Modell

Zu den ersten, aber auch zu den bekanntesten Schienenomnibussen gehörte ein Fahrzeug der Sächsischen Staatsbahn aus der Zeit kurz vor dem Ersten Weltkrieg. Seit einigen Wochen ist jetzt ein Bausatz-Modell die-

ses außergewöhnlichen Gefährts von der Firma Günther in Veringenstadt im Fachhandel erhältlich. Auf der Nürnberger Spielwarenmesse präsentierte Günther den Schienenomnibus auf einem ansprechend

gestalteten Diorama, das dieses kuriose Vehikel in passender Umgebung perfekt in Szene setzte.

Vom Vorbild, dem Schienenomnibus mit der Bahnnummer 9015 der Königlich Sächsi-

Bild 2: Der komplette Bausatz für den motorisierten Schienenomnibus mit fahrfertig vormontiertem Fahrwerk.

Foto: P. Schiebel

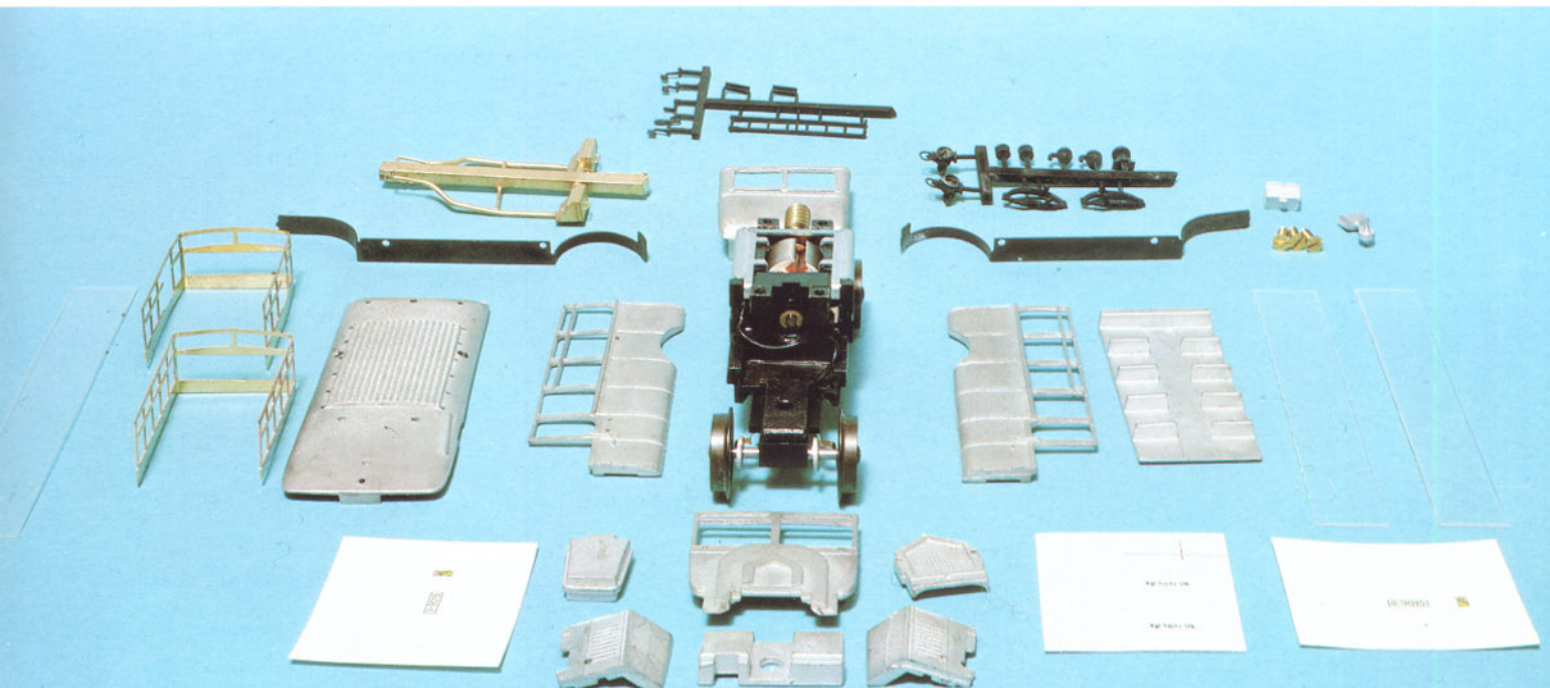




Bild 3: Der Schienenomnibus steht abfahrbereit vor dem Empfangsgebäude in Talhausen.



Bild 4: Das unmotorisierte Modell in der Ausführung als Straßenomnibus. Der Fahrer ist mit dem Gendarm in ein Gespräch vertieft.



schen Staatsbahn, ist offenbar nur ein einziges Foto überliefert worden. Auch die vorhandenen Informationen über das Fahrzeug sind recht dürftig. Festzustehen scheint, daß es sich bei diesem Schienenomnibus um einen Einzelgänger handelte, den die Automobilfabrik E. Nacke in Coswig um 1912 als Straßenomnibus für die Königlich Sächsische Staatsbahn baute. Kurz vor dem Ersten Weltkrieg wurde er dann für den Schienenverkehr hergerichtet. Auf die hartgummibereiften Räder wurde eine Eisenbandage mit Spurkranz geschraubt. Zusätzlich erhielt das Fahrzeug eine Sandstreuungsvorrichtung, eine Warnglocke, eine Druckluftpeife und Signaleinrichtungen. Der Bus hatte eine Motorleistung von etwa 30 PS und bot 18 Reisenden Platz. Über das Einsatzgebiet und die Dauer des Einsatzes dieses Kuriosums ist allerdings nichts bekannt. Vielleicht können hier unsere Leser weitere Informationen beisteuern.

Von Günther wird das H0-Modell sowohl als motorisierter als auch als unmotorisierter Bausatz angeboten. Die motorisierte Version dient der Nachbildung der Schienenausführung, mit dem unmotorisierten Bausatz kann auch der normale Straßenomnibus angefertigt werden. Während das motorisierte Fahrgestell betriebsfähig vormontiert ist, muß das motorlose Fahrwerk selbst zusammengebaut werden, was aber kein Problem darstellt. Überhaupt ist der Zusammenbau des Modells trotz der kleinen Abmessungen dank der ausführlichen Bauanleitung nicht schwierig. Alle Gehäuseteile sind paßgenau aus Weißmetall gegossen, eine Nacharbeit an den Teilen ist nicht erforderlich. Am Dach des Schienenomnibusses sind einige Löcher zu bohren, die bei

Bild 5: Das Gepäck der Reisenden ist auf einem Bahnsteigwagen verladen. Beachtenswert ist auch die Handdräisine neben dem Güterschuppen. Fotos 3 – 5: P. Schiebel

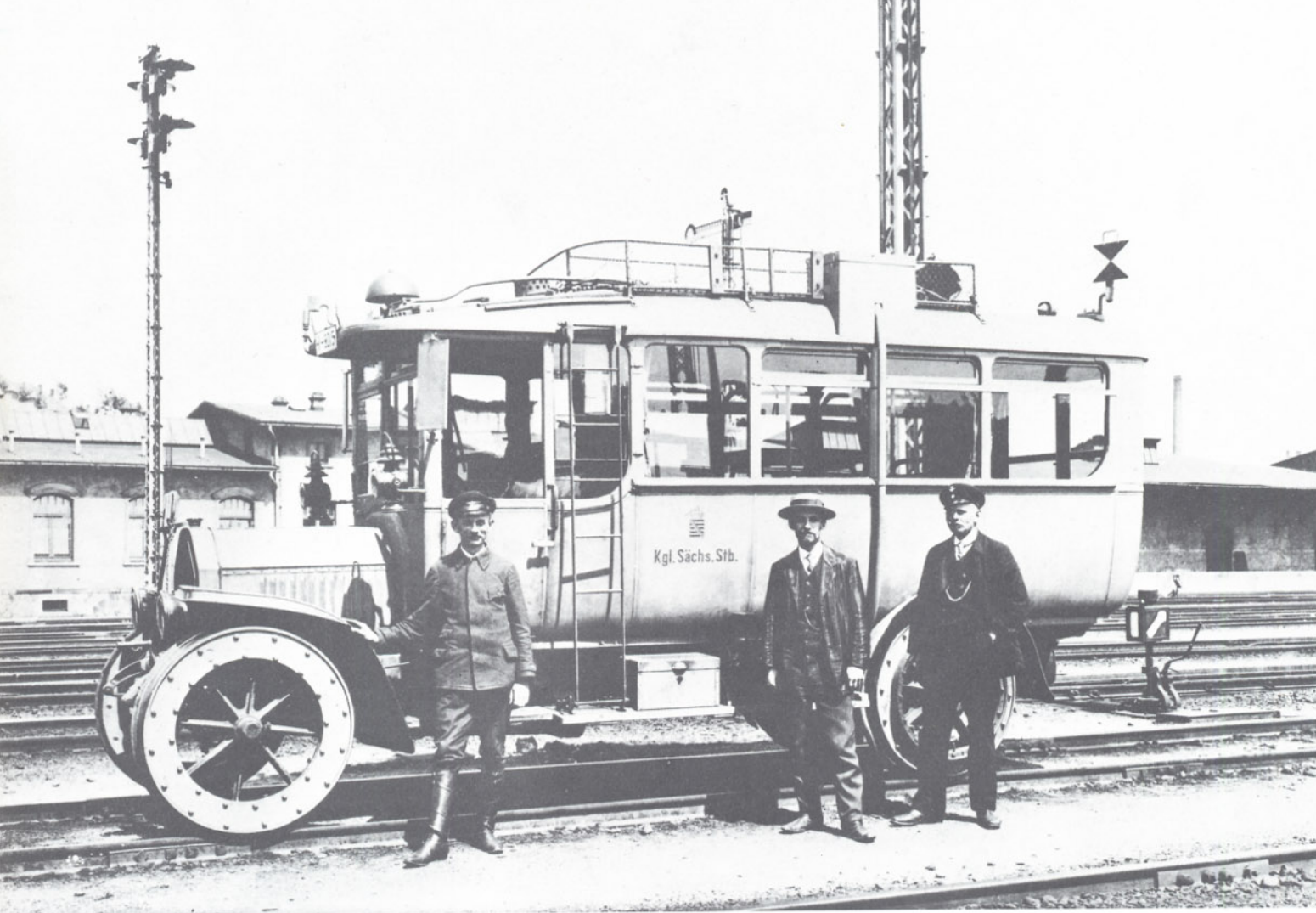


Bild 6: Dieses Foto ist vermutlich das letzte erhaltene Dokument vom Einsatz des Schienenomnibus. Die Aufnahme dürfte um 1914 entstanden sein.

Foto: Sammlung Günther

der Straßenausführung auf Grund nicht vorhandener Anbauteile entfallen. Diese Bohrungen sind jedoch an der Innenseite des Daches gut angekörrt, so daß auch hierbei keine Probleme auftreten.

Mit etwas Geduld und Sorgfalt wird es auch ein weniger geübter Modelleisenbahner schaffen, aus dem Bausatz ein gefälliges und vor allem seltenes Modell herzustellen.

In stillechter Umgebung wird der eigentümliche Bus-Oldtimer zum Schmuckstück jedes Dioramas. Günther zeigte auf seinem Messtand auf einer Grundfläche von rund 50 x 30 cm ein detailgetreu nachgebildetes Modell eines ländlichen Bahnhofs an einer eingleisigen Strecke der Königlich Sächsischen Staatsbahn. Während auf dem Gleis vor dem Empfangsgebäude der Schienen-

omnibus Nr. 9015 auf die Abfahrt wartet, hat der auf der Straße hinter dem Bahnhof stehende Straßenbus des gleichen Typs die Fahrgäste aus der in einiger Entfernung vom Bahnhof gelegenen Ortschaft zur Bahn gebracht. Die Szenerie ist mit epochegerechten Figuren aus dem Preiser-Sortiment und zeitgemäßen Ausstattungsdetails belebt.

Peter Schiebel

Bild 7: Sehr eilig scheint man es im Königreich Sachsen nicht gehabt zu haben. Trotzdem müssen sich hier zwei Reisende sputen, um noch ihren "Zug" zu erreichen. Foto: P. Schiebel





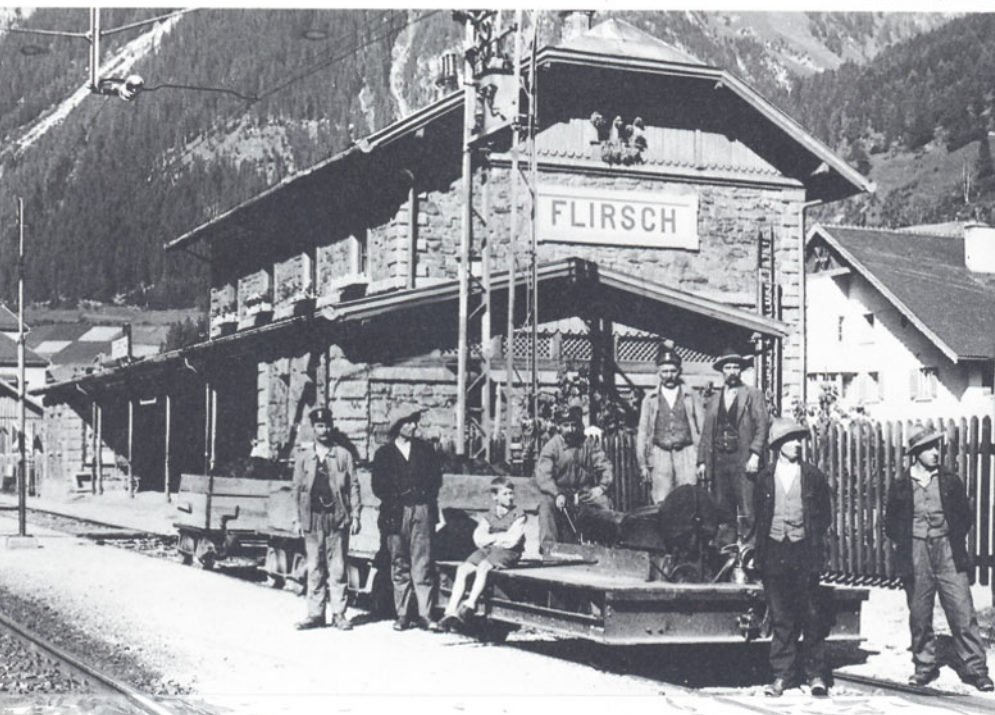
Bild 1: Der Bahnhof Flirsch, aufgenommen am 18.09.1982. Die 1044.35 der ÖBB ist mit dem D 162 in Richtung St. Anton unterwegs.

Foto: A. Ritz

Bahnhof Flirsch an der Arlbergbahn

Vorbild und Modell eines typischen Empfangsgebäudes

Bild 2: Das Bahnhofsgebäude nach der Elektrifizierung im Jahre 1925. Das Verandageländer ist bereits entfernt worden.
Foto: Sammlung Schön



Vor kurzem hat die Firma Pola ein Modell des Empfangsgebäudes des an der Arlbergbahn gelegenen Bahnhofs "Flirsch" an den Fachhandel ausgeliefert. Ausführung und vielseitige Verwendungsmöglichkeiten machen es für den H0-Bahner zu einem interessanten Gebäude.

Die im September 1884 eröffnete, von der kkStB gebaute Bergstrecke (Landeck – Bludenz) der Arlbergbahn, erhielt wie der im Juli 1883 eröffnete Abschnitt Innsbruck – Landeck Empfangsgebäude, deren Planung an Normaltypen eng angelehnt war. Insgesamt wurden fünf verschiedene Grundtypen (I – V) projektiert, deren Ausführungen (Bauormalien) oft als Einheitsbauwerke abgetan werden. Daß dem nicht so ist, beweisen die aufgrund von Vorausberechnungen des zu erwartenden Personen- und Frachtaufkommens recht unterschiedlich ausgeführten Gebäude.

Für die Hochbauten an der Arlbergbahn zeichnete Franz Setz verantwortlich. In Flirsch und in Pettneu wurden Aufnahmegebäude des sogenannten Typs III errichtet. Da an der Bergstrecke – im Gegensatz zu



Bild 3: Das Empfangsgebäude "Flirsch" auf einem zwar nicht authentischen, aber sehr schön ausgeführten Messe-Diorama in der Baugröße H0 von Pola.

Foto: P. Schiebel

den "Talbauten" (Innsbruck – Landeck) – die Gebäude in den äußeren Abmessungen verringert wurden, ergeben sich Unterschiede zu den im Talabschnitt errichteten Bauwerken des Typs III (u. a. Zirl, Telfs und Ötztal). Unter anderem verringerte man aus klimatischen Gründen die Geschoßhöhen. Beim Bau aller Typen wurde Steinmauerwerk, für die Decken und Dachstühle Holz verwendet. Alle Empfangsgebäude wurden stockhoch mit abgeschöpften Satteldächern und weiter Auskragung gebaut. Weitere Merkmale sind die Bretterverschalung der Giebel und die Eckquaderung des Baukörpers. Ein Charakteristikum sind auch die Fenster- und Türumrahmungen, die im Erdgeschoß aus Quadersteinen und im Obergeschoß aus geschnitztem Stein gefertigt wurden.

Die Raumaufteilung sah zwei getrennte Warteräume (1./2. sowie 3. Klasse) vor, im ersten Stockwerk befanden sich zwei Dienstwohnungen. Flirsch erhielt den gleichen Mittelbau wie Pettneu, zusätzlich aber noch bahnsseitig eine überdachte Veranda und seitlich angebaute Nebenräume. In diesen waren Waschküche, Aborte und auch ein Hühnerstall untergebracht. Diese Bauausführung (zusammengefaßte Überdachung der Veranda am Hausbahnsteig und der Nebengebäude) hat bei vielen Hochbauten der kkStB Verwendung gefunden. Eine Veranda wurde nachträglich auch an Empfangsgebäuden anderer Strecken angebracht. Die Aufnahmegebäude an der Pyhrnbahn und der Tauernbahn sind Weiterentwicklungen dieser Bauten.

Dem Modellbahner wird mit dem H0-Bausatz des Bahnhofs "Flirsch" von Pola ein Grundmodell für eigene Ideen und Wünsche zur Verfügung gestellt. Mit bastlerischem Geschick können auch weitere Empfangsgebäude an der Arlbergbahn oder anderen Bahnstrecken nachgebaut werden. Das Modell besticht durch seine sehr saubere Ausführung; die Montage der paßgenauen und vorab gealterten Teile gestaltet sich pro-

blemlos. Um den heutigen Zustand des Vorbilds nachzubilden, müßte das Modell allerdings verputzt und eventuell neu eingedeckt werden. Sicherlich wird sich dieser Bahnhof großer Beliebtheit erfreuen. Und dies sowohl bei engagierten Modellbahnern als auch bei reinen "Betriebsbahnern", die immer schon den Bahnhof für ihre Anlage mit Hochgebirgsthema gesucht haben.

Klaus Eckert

Bild 4: Die Straßenseite des Aufnahmegebäudes "Flirsch", fotografiert auf dem Messe-Diorama von Pola. Foto: P. Schiebel





Bild 1: Gerade noch rechtzeitig konnte der Fotograf auf der Lok in Stellung gehen, bevor der erste Zirkus-Elefant aus dem Spezialwagen geführt wurde.

Elefanten, Kamele, Bären . . .

Neues Zirkusset von Roco und Preiser mit dem Elefantenwagen

Lange mußten sich die Zirkusfans gedulden, aber seit einigen Wochen ist es jetzt im Handel: Das zweite, von Roco und Preiser in richtungsweisender Gemeinschaftsarbeit hergestellte Zirkusset enthält neben drei gedeckten Güterwagen der Gattung Gbs 252/254 mit zirkustypischen Kreideaufschriften auch den großräumigen "Elefanten-Transport-Spezialwagen". Nachdem nun der komplette Zirkuszug erhältlich ist, wollten wir es

uns nicht nehmen lassen, das Entladen exotischer Großtiere auf einem Diorama nachzustellen (siehe auch Eisenbahn-Journal 1987, S. 60 ff.).

Auch mit ihrem zweiten Zirkusset schufen Roco und Preiser wieder beste Voraussetzungen für perfekten Zirkus-Spaß im Modell. Während die gedeckten Güterwagen bereits ab Werk mit verschiebbaren Türen ausgestattet sind, mußte beim Elefantenwagen

das Dach demontiert und die Halterung der Türen von innen mit einigen sanften Schnitten durchtrennt werden. Erst dann konnte die Tür entfernt und nach rechts versetzt werden. Damit war die Bastelarbeit allerdings noch nicht zu Ende. Recht flott erhielten die Wagen ihre betriebsechte Patina (vgl. Vorbildfotos auf den nächsten Seiten). Als größeres Problem entpuppten sich schließlich Preisers Modell-Dickhäuter –

Bild 2: Großes Hallo am Güterbahnhof: Für Schulkinder ist die Ankunft der Zirkustiere natürlich eine Attraktion.

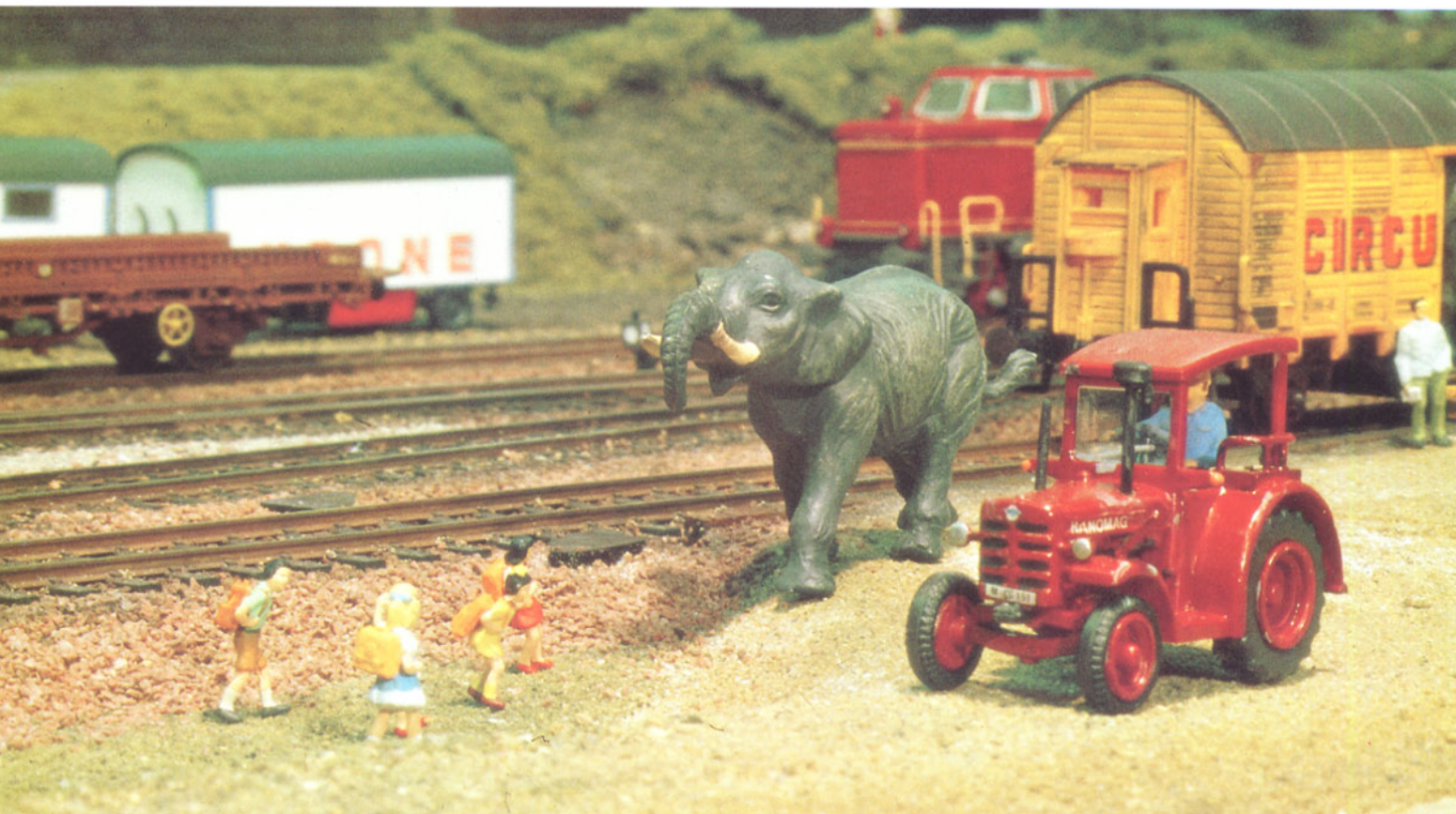




Bild 3: Die "Herde" neugieriger Kamele veranlaßt nicht nur einen unbeteiligten Zuschauer zur Flucht, sondern bringt auch den Fahrer des Traktors in Verlegenheit (vgl. auch Journal 1/1988, S. 25).

sie wollten partout nicht durch die Tür des Elefantenwagens passen. Da sich bei näherer Überprüfung sowohl der Spezialtransporter als auch das geplante "Ladegut" als annähernd maßstäblich erwiesen haben, blieben nur zwei Schlußfolgerungen: Entweder stand bei Preisers "Jumbo" tatsächlich ein Prachtexemplar des "Elephas maximus" Modell, oder beim Krone-Vorbild stehen die kleinen, aber gelehrierten Waldelefanten in Diensten. Wir jedenfalls rückten unseren Fotomodellen mit der Feile zu Leibe und hobelten vom Buckel einige Zehntelmillimeter herunter, wonach natürlich einige schwarzgraue Farbtretuschen erforderlich

waren. Dermaßen gerüstet sowie zusätzlich mit einigen Preiser-Kamelen ausgestattet, ging es ans Werk. Wiederum haben wir einige Entladeszenen nachgestellt; als Rangierlokomotive fungierte diesmal Hobbytrains V 65. Die Bilder auf dieser Doppelseite belegen einmal mehr den begrüßenswerten "Spielwert" der beiden Zirkuspäckungen. Der Vergleich mit den Vorbildfotos auf den nächsten beiden Seiten beweist anschaulich, wie realistisch Zirkusatmosphäre auf der Bahn nachempfunden werden kann.

Apropos Vorbild: Der Circus Krone ist selbstverständlich mit einem größeren Tröb

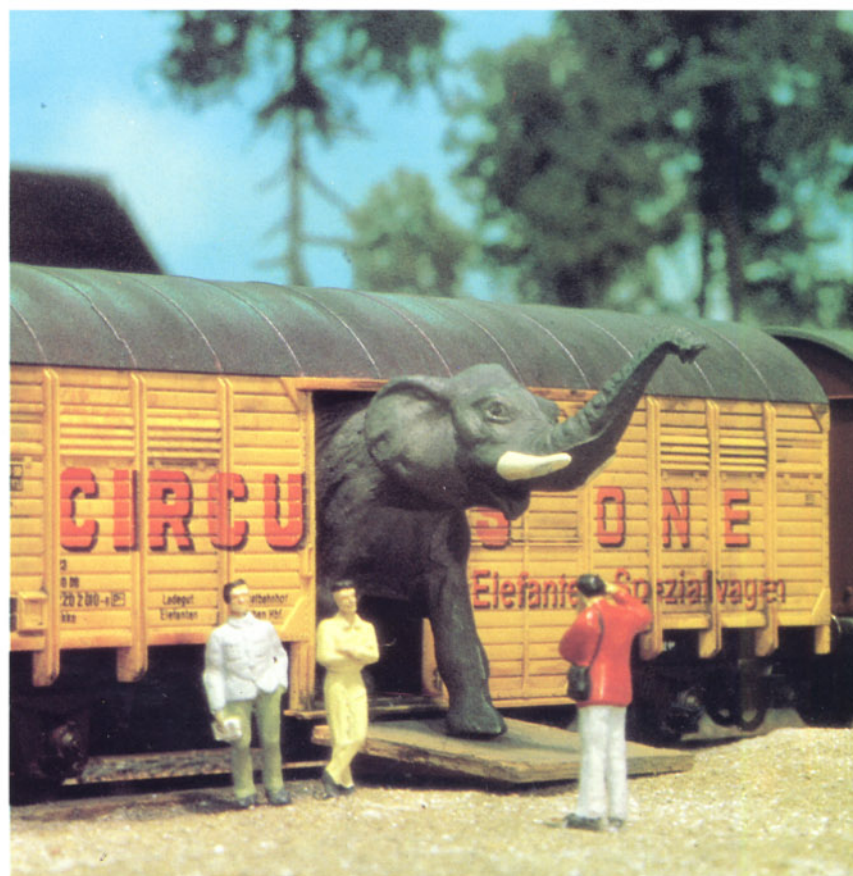
unterwegs, als wir ihn auf unserem Diorama darstellen konnten. Insgesamt 14 Elefantendamen sind zu versorgen. Und noch ein paar "elefantöse" Fakten abseits der Eisenbahn: Jeder der Dickhäuter frißt täglich 15 kg Brot, 10 kg Hafer und einen Zentner Heu; der Durst wird mit 100 Litern Frischwasser gestillt, das die zirkuseigene Feuerwehr herankarrt. Hiermit muß sich der Modell-Zirkusdirektor allerdings ebensowenig herumschlagen, wie mit den 12 m³ Mist, den die Krone-Tiere täglich produzieren und der lastwagenweise als Dung an städtische Gartenbau-Ämter verschenkt wird.

Thomas Hilge

Bild 4: Blick auf die Laderampe. Mit diesem Schnappschuß gelang es unserem Fotografen, ein seltenes Exemplar des "Ursus cummi minor" auf die Platte zu bannen.



Bild 5: Während der letzte Elefant mit lautem Trompeten dem Spezialwagen entsteigt, stellt sich das Begleitpersonal für ein Erinnerungsfoto auf.



Alle Fotos: K. Heldbreder



Bild 6: Das Vorbild des Preiser-Modells: Der Elefanten-Transport-Spezialwagen ist Eigentum des Circus Krone (Pfarrkirchen, 24.08.1987).

Foto: A. Ritz

Cilosse

Elefant ohrfeigt Eisenbahner

"Besondere Vorkommnisse" würzen den Alltag, auch am Schienenstrang. Bei der Deutschen Reichsbahn im Erzgebirge ist dies nicht anders als bei der Deutschen Bundesbahn. Bei dem ungewöhnlichen Ereignis,

das uns aus Schwarzenberg in der DDR berichtet wird, handelt es sich um die Niederlage eines Aufsichtsbeamten im Nachtdienst. Allerdings war der Eisenbahner so unvorsichtig gewesen, sich mit einem Ele-

fant einzulassen.

Doch erzählen wir alles der Reihe nach: Das Unheil nahm seinen Lauf, als am Bahnsteig in Schwarzenberg ein Zirkuszug zum Halten kam. Es war morgens gegen 3.00 Uhr, und

Bild 7: Nach der Ankunft in Mainz-Weisenau werden die Elefanten vom Güterbahnhof zum Festplatz geführt.

Foto: DB



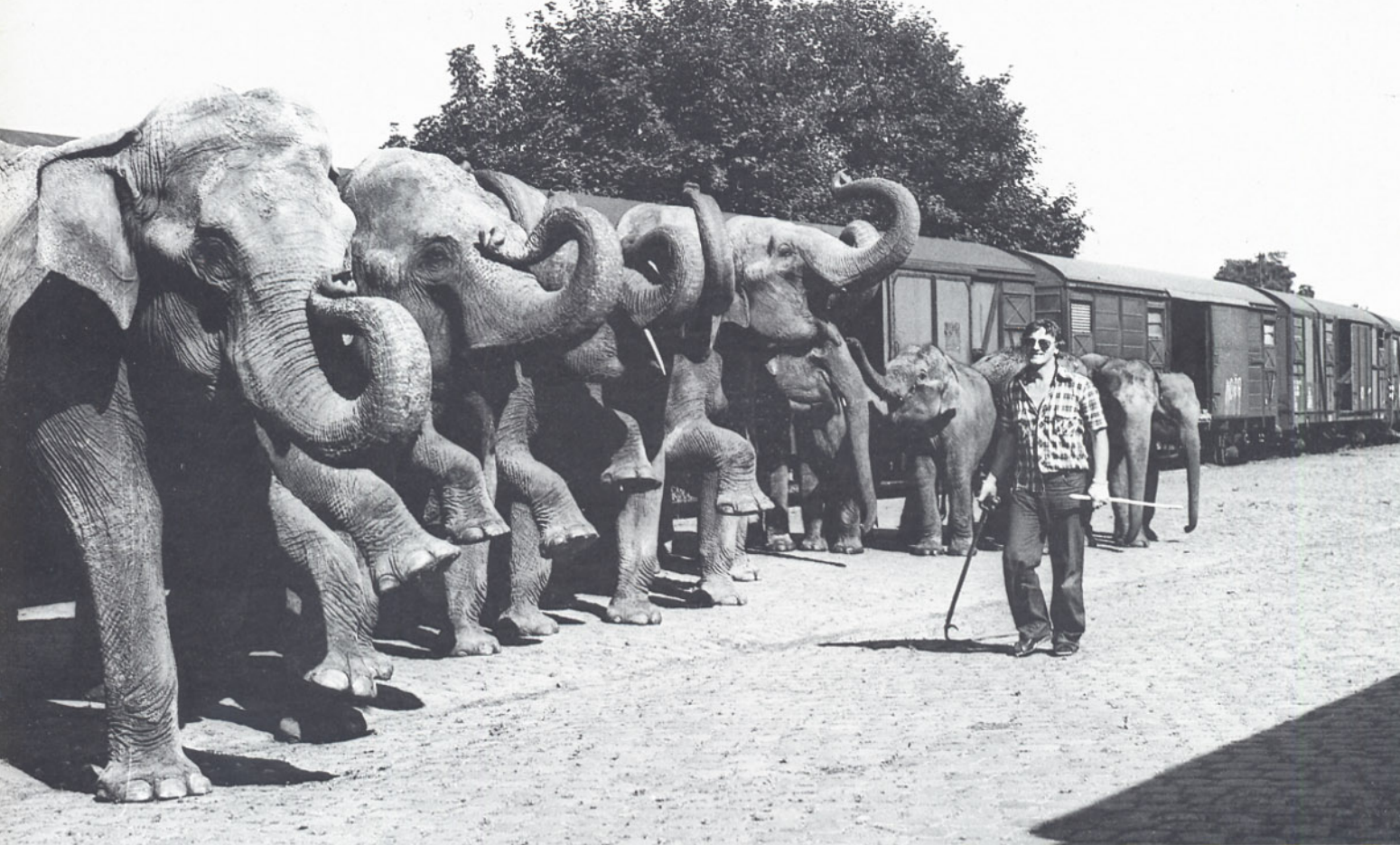


Bild 8: Der Dompteur gibt das Kommando: "Hoch das Bein". Dickhäuter-Parade beim Fototermin im Güterbahnhof Mainz-Weisenau.

Foto: DB (Mantel)

um diese Zeit ist auch ein pflichtbewußter Aufsichtsbeamter für jede Abwechslung von der Routinearbeit dankbar. Der neugierige Bahner hatte sich aber zu nahe an die Elefanten gewagt, die mit dem Rüssel durch die für die Frischluftzufuhr spaltbreit geöffnete Tür des Güterwagens fummelten. Die jungen Dickhäuter glaubten, endlich einen Spielkameraden gefunden zu haben, und ehe sich's der Mann versah, war seine rote Dienstmütze von einem der Rüssel in den Wagen geholt worden. Was ein gestandener Aufsichtsbeamter ist,

der läßt sich nicht so leicht in Verlegenheit bringen. Rasch kramte er Würfelzucker aus der Provianttasche hervor. Während der Elefant mit Würfelzuckergaben abgelenkt wurde, stocherte die andere Hand des Bahners mit einem Besenstiel nach der Mütze. Doch es wollte nicht gelingen, denn Zuckerhand und Besenhand ließen sich nicht ausreichend koordinieren. Aber der Elefant blieb auf der Hut! Schließlich gingen die Zuckerwürfel aus, und der Beamte kam, auch ohne Dienstmütze, ins Schwitzen. Die Kopfbedeckung, das

Symbol seiner Autorität, mußte her, und zwar um jeden Preis. Aber ohne Zucker gab's auch keine Mütze, und als der nunmehr hilflose Beamte aufdringlich wurde, fühlte sich der Elefant gefoppt. Er revanchierte sich mit einer kräftigen Ohrfeige seines Rüssels und beendete damit schlagartig die Verhandlungen. So kam es, daß ein Aufsichtsbeamter in Schwarzenberg seinen Kollegen immer wieder erklären mußte, warum er Dienst ohne Dienstmütze machte: "Der Elefant hat sie mir genommen. . ."

DB-Pressedienst

Bild 9: Größere Elefanten besteigen den Elefanten-Transport-Spezialwagen des Circus Krone (Wuppertal, 1970).

Bild 10: Ein Elefant des Circus Krone "kraxelt" in den Zug (Wuppertal, 1970). Kleinere Elefanten werden in normalen gedeckten Güterwagen transportiert. Fotos: H. Säuberlich

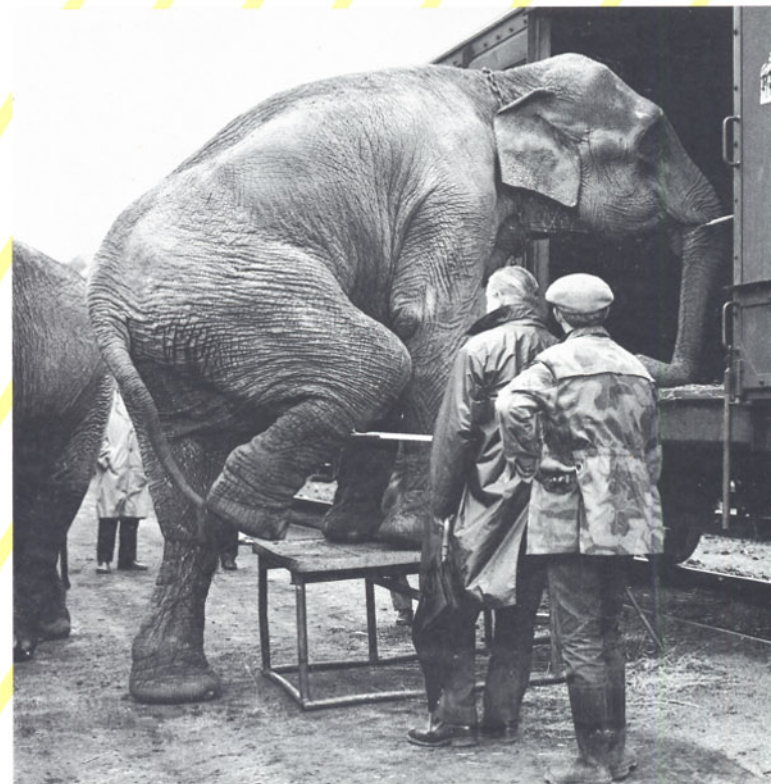




Bild 1: Ein eiserner Fußgängerübergang, kurz Steg genannt, ist heutzutage nur noch selten zu sehen. Auch die bayerischen Formsignale sind verschwunden. Das alles gibt es aber jetzt wieder in Tröglbach auf dem Diorama von Dr. Hufnagel.



Teil 7

Bild 2: Einige solche eisernen Stege existieren heute noch, wie zum Beispiel hier im Bahnhof Garching/Alz (Aufnahme vom September 1986).



Eine Bahnstation im Bayerischen

Wer bislang unsere Vorschläge für den Modellbau von Bahngebäuden befolgt hat, verfügt mittlerweile über eine Bebauung, die fast alles aufweist, was an Wesentlichem auf einer nicht zu großen Bahnstation im Bayerischen anzutreffen war. Was noch fehlt, sind ein Bahnwärterhäuschen, vielleicht ein eiserner Übergangssteg und auf

jeden Fall ein Dienstwohngebäude. Für das Wärterhäuschen bietet sich ein reizendes und auch kaum änderungsbedürftiges Modell der Firma Kibri (Art.-Nr. 9482) an. Übergangsstege gibt es bei allen namhaften Zubehörherstellern. Der zierlichste, der deshalb dem Vorbild am besten entspricht, stammt ebenfalls von Kibri (Art.-Nr. 9612). Durch Verwendung mehrerer solcher Bauteile, Variationen der Treppenvorbauten und leicht zu fertigenden Zwischenstützen (z. B. aus Vollmer-Profilen) lassen sich alle Wünsche erfüllen. Ein Dienstwohngebäude – oder wie man im Eisenbahner-Jargon sagte: eine „Kaserne“ – muß man sich aber selbst bauen.

Je nach Art und Bedeutung der Station gab es „Kasernen“ für Wechselwärter (Weichensteller), Lokführer, Heizer u. a. Aber auch Wohngebäude kleinerer Abmessungen für Stationsbeamte – freilich nicht als „Kasernen“ bezeichnet – waren allorts anzutreffen. Bei Bahnknotenpunkten waren Übernachtungslöke für das Fahrpersonal unerläßlich. Sie befanden sich meist im Wasserhaus oder waren Anbauten an das Maschinenhaus. Häufig gab es aber auch eigens dafür vorgesehene Wohngebäude. Grundsätzlich entsprachen sie in ihrer Bauart der Betriebshauptgebäude-Normalie in unverputzter Ziegelbauweise mit Walm- oder Sat-

teldach. Ihr Erscheinungsbild variierte jedoch in Grundriß, Einteilung und Stockwerkszahl. Viele dieser Wohnhäuser existieren noch heute. Sie sind modernisiert und außen verputzt und stellen deshalb auch einen für die Modellbahn-Zubehörindustrie interessanten Gebäudetyp dar. Hin und wieder sollte so manches Exotische aus den Katalogen verbannt und dafür das aufgenommen werden, was zu jeder Standard-Ausstattung einer Bahnanlage gehört. Das Eisenbahner-Wohnhaus ist fester Bestandteil jeder Stationsbebauung.

Eine ausgezeichnete Basis für den Selbstbau eines derartigen Gebäudes stellt die Stadt-Eck-Kneipe von Pola (Art.-Nr. 177) dar. Die Abmessungen und die Ausführung der Teile passen meistens und lassen sich – im Bedarfsfall – gut verändern. Der Werkstoff ist optimal zu bearbeiten, was besonders beim Zusammenfügen vorbildgerechter Gebäudefronten sehr vorteilhaft ist. Nur für das Dach wird man auf Fremdmaterial angewiesen sein. Als Kleber kann auch hier wieder UHU-Plast aus der Flasche empfohlen werden, der sich fein dosieren läßt.

Als Vorbild für das Wohngebäude wurde eines der sogenannten "Schachthäuser" von Simbach a. Inn gewählt. Zeichnung A zeigt den Selbstbau mit Hilfe des Pola-Bausatzes, wobei das Modell aus Platzgründen in der Tiefe etwas reduziert wurde. Die Skizzen B und C sollen zum besseren Verständnis der Bauanleitung beitragen. In Skizze B (oben links) wird die bei allen Mauerbändern des Bausatzes notwendige Prozedur angedeutet: die Bänder sollen nur eine Höhe von 30 mm aufweisen; daher sind oben die überstehenden Lappen und unten die Gurtgesimse abzutrennen. Letztere aufbewahren! Die eingekreisten Zahlen entsprechen der Kennzeichnung auf der Rückseite der Mauerbänder.

- Die **Vorderwand** wird aus drei gleichen Streifen gebildet, deren Entstehen die Skizze B (oben rechts) zeigt. Beim oberen und mittleren Streifen sind die einzelnen Gesimse unter den Fenstern zu entfernen; dort werden dann durchlaufende Gurtgesimse befestigt. An der linken Kante muß noch ein vertikaler, 5 mm breiter Streifen und oben ein horizontaler, ebenfalls 5 mm breiter Streifen angeklebt werden; beide sind von einer Ziegelmauerplatte abgeschnitten worden. Unten setzt man einen Sockel an, der ebenfalls aus dem Pola-Sortiment stammt. An beiden Außenseiten sowie um eine vertikale Fensterreihe eingerückt, klebt man Pfeiler (aus dem Vollmer-Set 5610) und oben ein vorspringendes Mauerband auf (siehe Skizze B).

- Die **Rückwand** entsteht entsprechend zur Vorderwand. Auch hier kommen die fensterlosen Mauerstreifen zur Verwendung. Der mittlere Fensterdurchbruch des unteren Streifens wird als Türöffnung ausgeschnitten.

- Für eine der beiden **Seitenwände** dienen die drei Streifenreste der Kennung 15. An der linken Kante ist hier der Pfeiler bereits angespritzt, an der rechten ist das nach der obenstehenden Anweisung noch zu erledigen. Unten muß ein Sockel- und oben ein Deckstreifen angeklebt werden (Skizze C, links oben). Für die andere Seite fehlt uns aber nun das Material. Das ist aber kein Problem, denn häufig, besonders im Mühlendorfer und Simbacher Raum, findet man Bahnge-



Bild 3: Das H0-Eisenbahner-Wohnhaus von Tröglbach steht direkt am Betriebswerk. Es wurde einem noch vorhandenen und bewohnten Gebäude in Simbach a. Inn nachgebildet.



Bild 4: Die Rückseite des Wohnhaus-Modells von Dr. Hufnagel.

Bild 5: Das östliche Wohngebäude (das sogenannte "Schachthaus") von Simbach wurde am 22. Juli 1986 von der Gleisseite her aufgenommen.



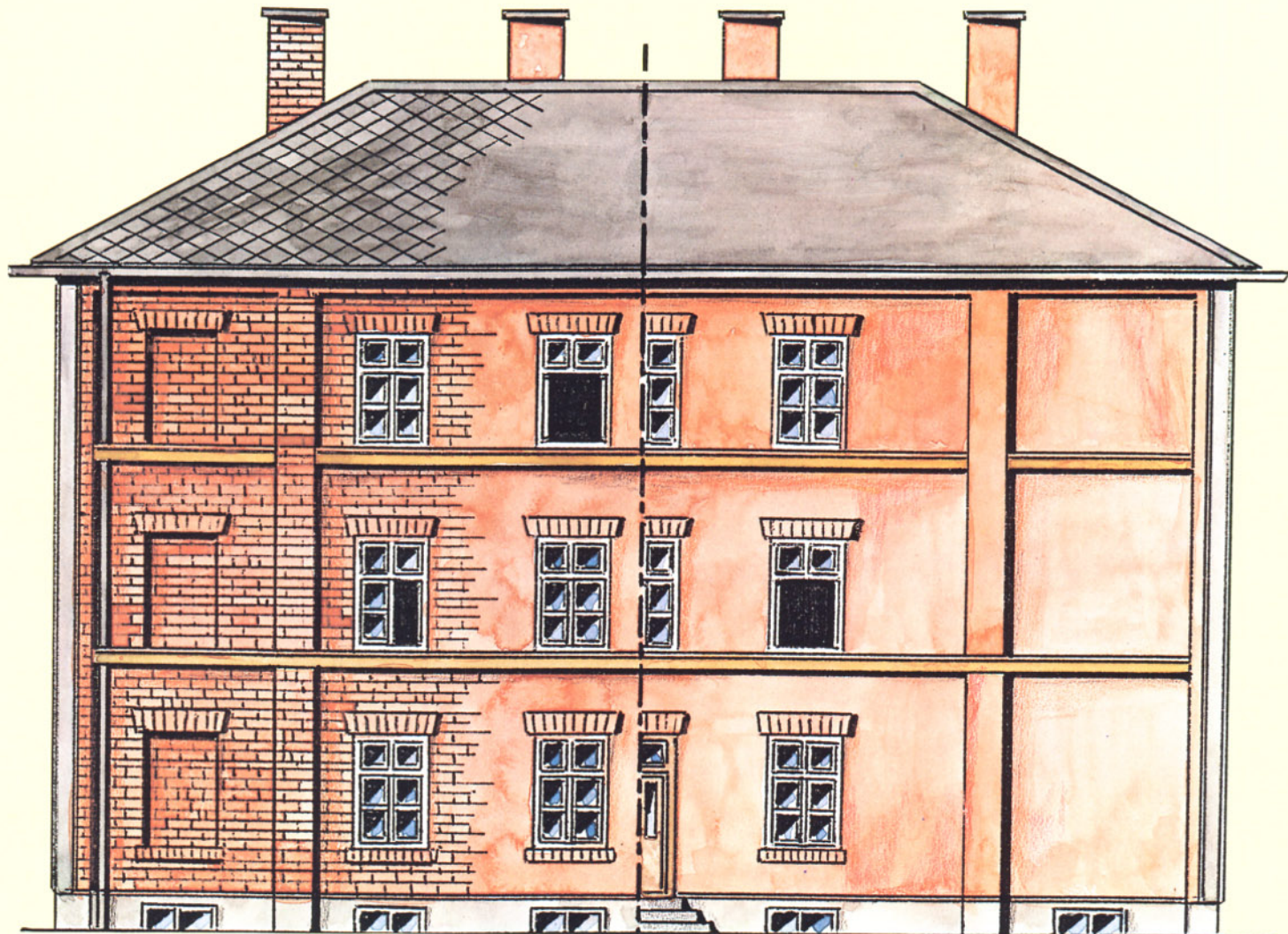
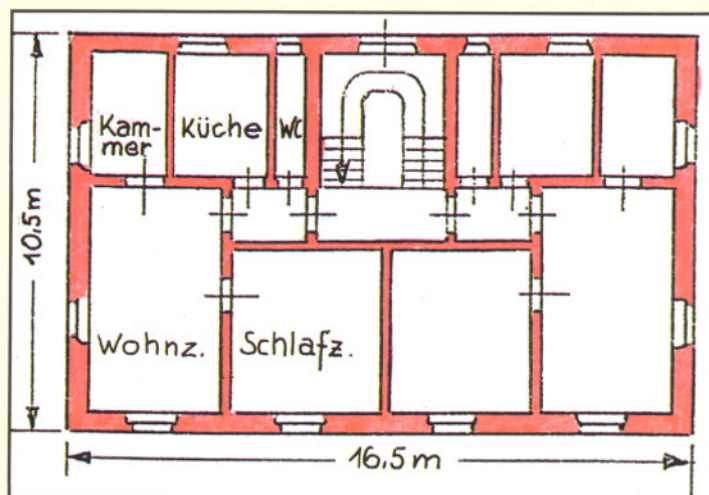
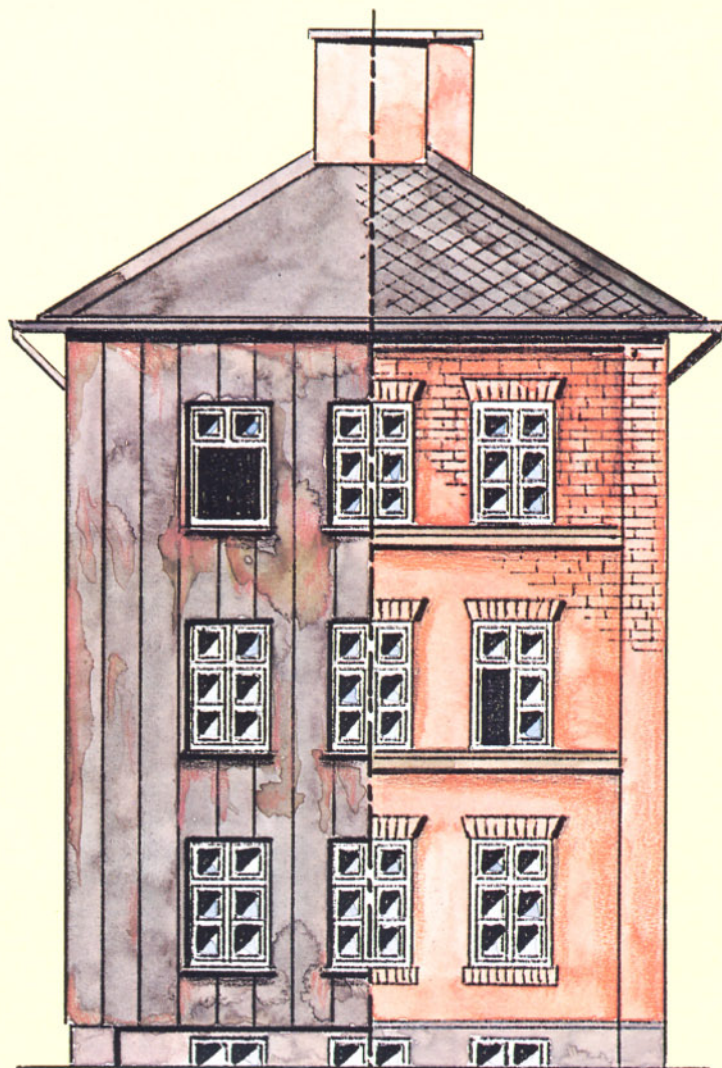


Bild 6: Die Skizze A des Wohnhaus-Modells von Dr. Hufnagel im Maßstab 1:1 entstand in enger Anlehnung an das Simbacher Vorbild.

Bild 7: Diese Modellskizze zeigt die Seitenansicht (ebenfalls Maßstab 1:1) des Tröglbacher Eisenbahner-Wohnhauses.

Bild 8: Grundriß eines Wohngebäudes in Geltendorf aus dem Jahr 1901 (Maßstab 1:200).



Materialliste

Gegenstand	Menge	Hersteller
Stadt-Eck-Kneipe, Kat.-Nr. 177	1	Pola
Schieferdachplatte, Kat.-Nr. 4144	1	Kibri
Mauerwerkplatte (Ziegel), Kat.-Nr. 6028*	1	Vollmer
Pfeilerrahmen Nr. 10816 aus Bausatz	—	Vollmer
Maschinenhalle, Kat.-Nr. 5610*	—	Vollmer
Dachplatte (Dachpappe), Kat.-Nr. 6029	1	Vollmer

* soweit keine ausreichenden Reste von früheren Bauvorhaben vorhanden sind.



Bild 9: Rückseite des östlichen Eisenbahner-Wohnhauses von Simbach. Abgesehen vom Blechdach, den Kaminen und Fensterstöcken befindet sich das Haus beinahe noch im Originalzustand.



Bild 10: Das Eisenbahner-Wohngebäude in Geltendorf an der Strecke München – Buchloe existiert noch heute (siehe Grundriß aus dem Jahr 1901 auf der vorhergehenden Seite).



Bild 11: Diese Aufnahme des Amberger Wohnhauses entstand im September 1981. Das Gebäude wurde zwar vollständig renoviert, aber die ursprüngliche Fassade mit den Ziegeln blieb erhalten.



Bild 12: Dieses renovierte Eisenbahner-Wohnhaus wurde am 3. Dezember 1986 in Rosenheim fotografiert.

Bild 13: Ein Wohngebäude in Rosenheim vom Typ "Würfel" (siehe EJ 6/1986, S.66 ff.).

bäude, die auf der Wetterseite mit Blech verkleidet sind (siehe hierzu R. Wiesner: Das Bw Simbach, Eisenbahn-Journal 6/1986, Seite 32, Bild 8). Wir schneiden also eine glatte 1,5 mm starke Plastikplatte in den Abmessungen der gegenüberliegenden Wand zurecht (Skizze C, rechts oben) und sägen die Fensterdurchbrüche heraus. Dasselbe machen wir mit einer Vollmer-Dachplatte 6029, die Verschalungsblech gut imitiert, kleben sie auf die Unterplatte und feilen die Fensterdurchbrüche auf die genauen Maße nach. Die "Blechschaale" läßt den Sockel frei. Hier sind beiderseits die Pfeiler zu erkennen, die durch passende Plastikstückchen imitiert werden.

- Die **Fenster** des Pola-Sets kann man noch verbessern, wenn man in die Flügelmitten Querstege (3 x 0,5 mm) einklebt und bei einigen Fenstern einen oder beide Flügel öffnet.

- Die **Haustür** ist ebenfalls im Set enthalten; ein Oberlicht (Bastelrest) gibt ihr das richtige Aussehen.

- Das **Dach** klebt man aus Teilen zusammen (Skizze C, Mitte rechts), die beispielsweise aus einer Kibri-Schieferdachplatte geschnitten worden sind. Die Kamine werden aus Mauerresten hergestellt.

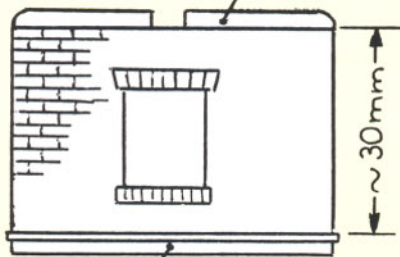
- Für die Bemalung der Ziegelwände und des Dachs gelten dieselben Hinweise wie

Bild 14: Schloß Nymphenburg in München. Gewisse äußerliche Ähnlichkeiten mit der "Würfelform" vieler bayerischer Bahnbauten sind zwar unverkennbar; die Schlußfolgerung, die Wohnhäuser bayerischer Eisenbahner wären nach dem Vorbild der Prachtbauten der Wittelsbacher entstanden, wäre jedoch vermessen.

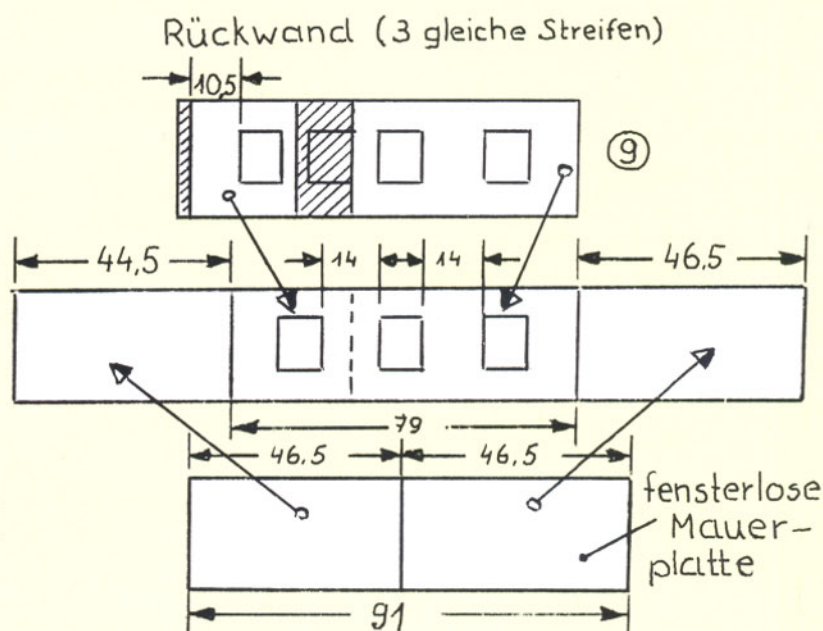
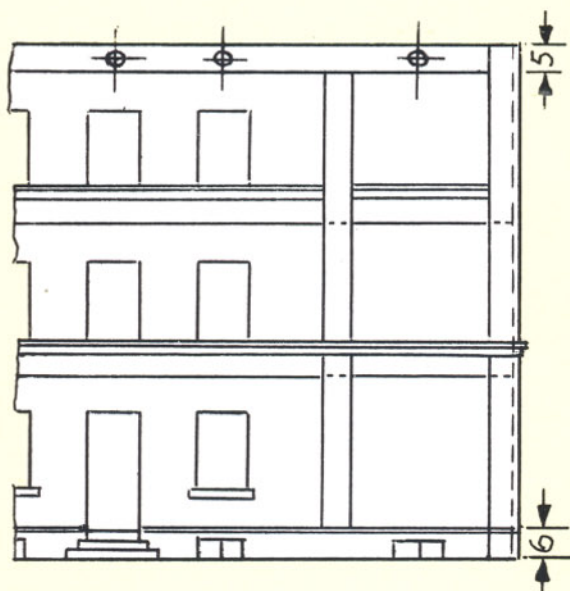
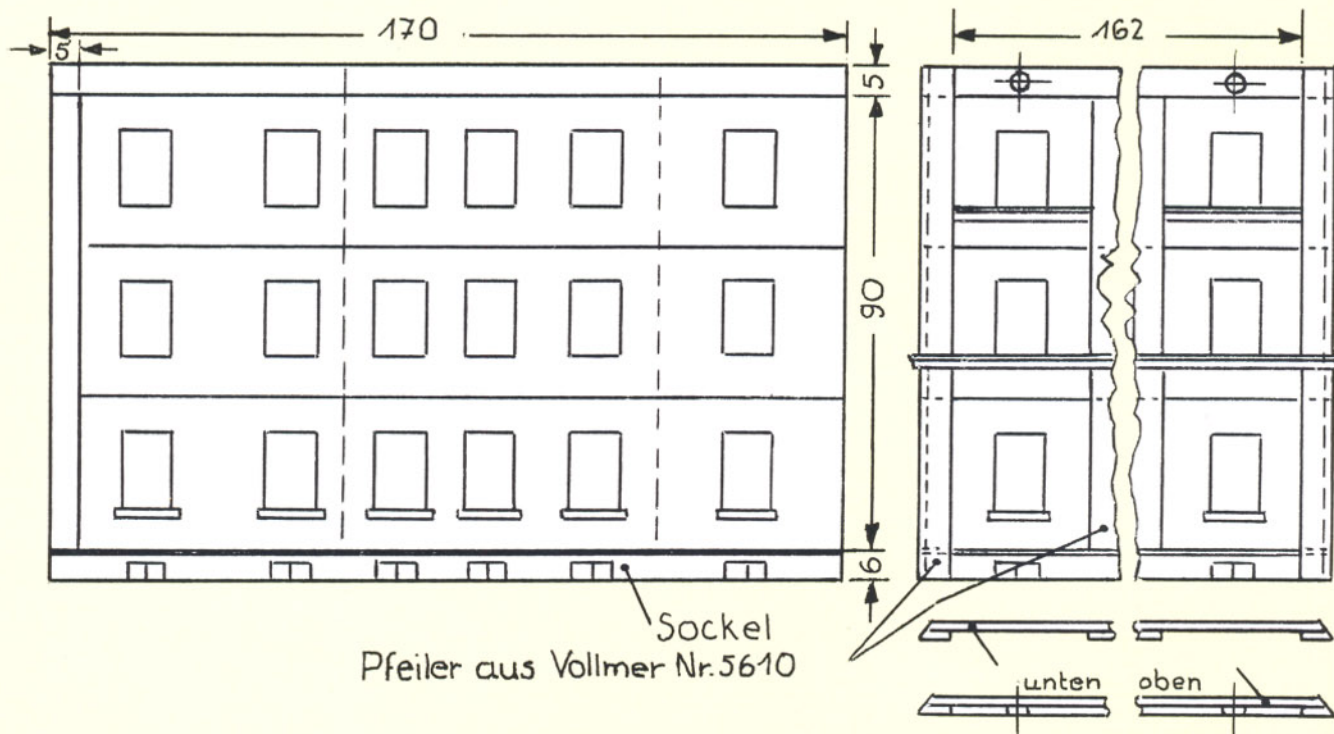
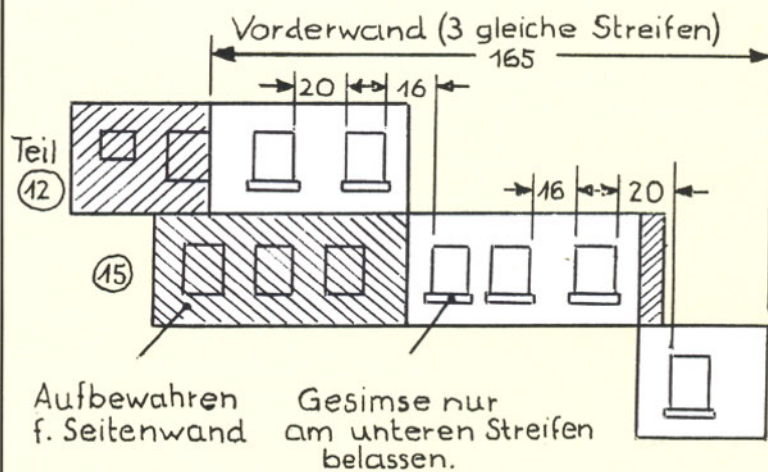


(B)

entfernen



Gurtgesimse aufbewahren!



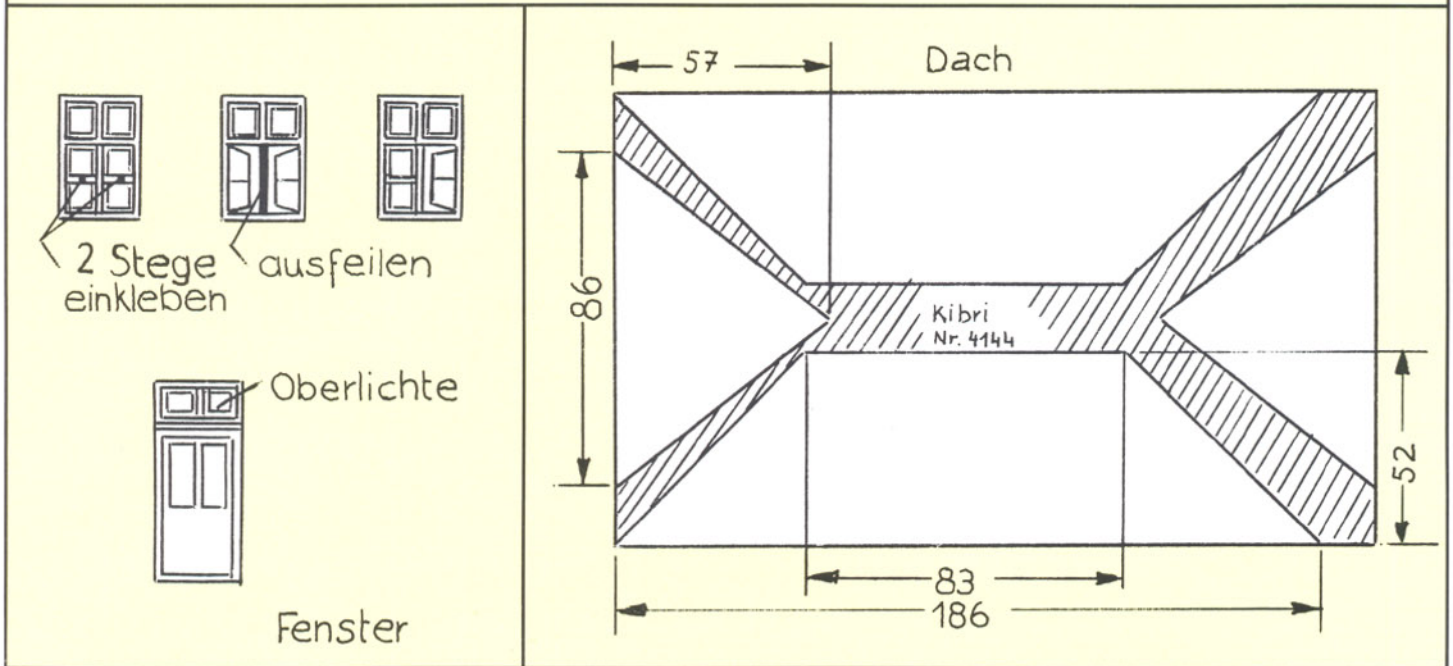
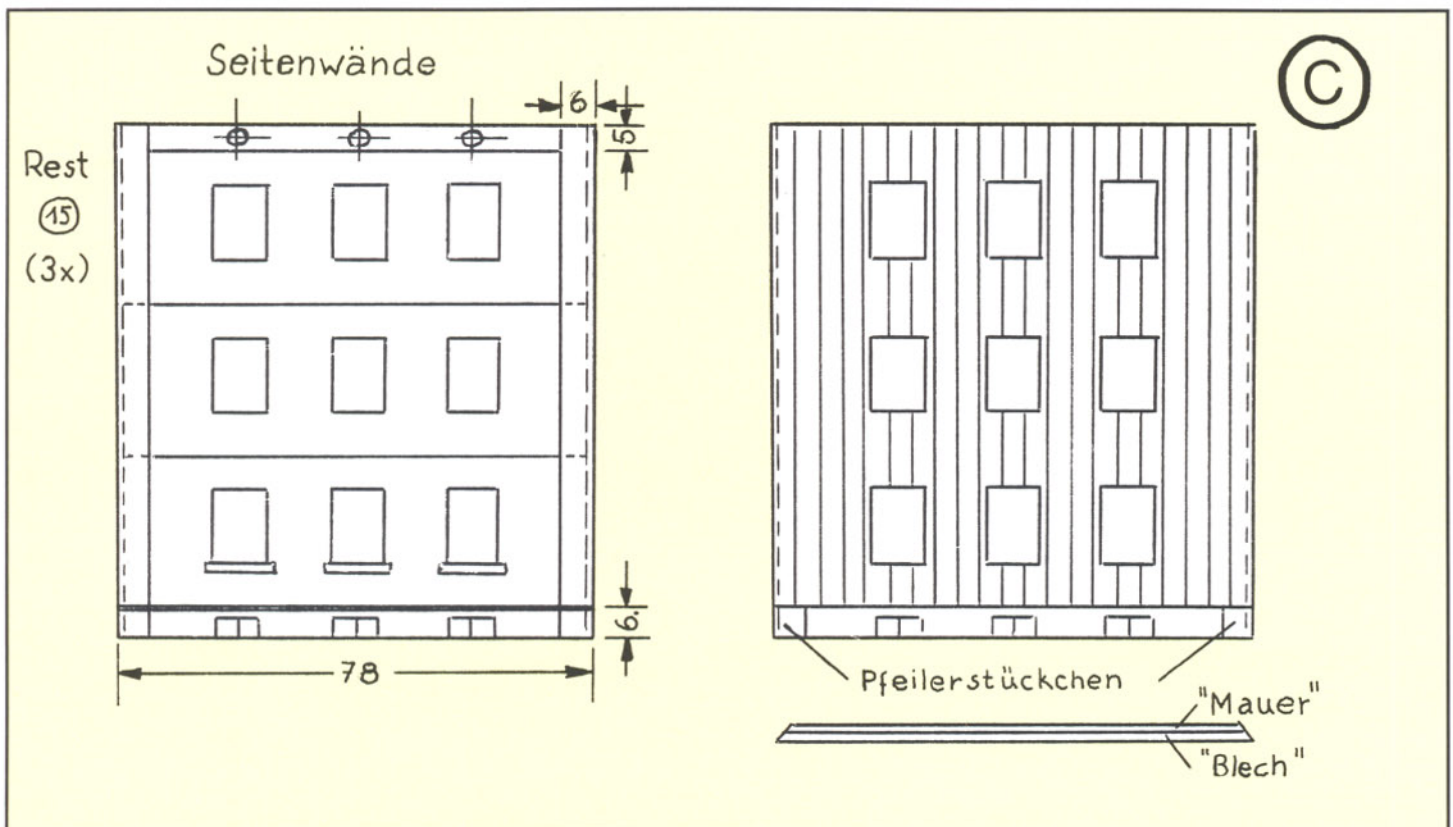


Bild 15 (vorhergehende Seite): Detailangaben für den Bau eines Eisenbahner-Wohnhauses nach Skizze A (Bilder 6 und 7), hier für Vorder- und Rückwand.

Bild 16: Skizzen für den Bau von Seitenwänden, Dach und Zubehör des Wohngebäudes.
Alle Fotos und Zeichnungen: Dr. Hufnagel

für das Betriebshauptgebäude (Eisenbahn-Journal 8/1986, Seite 50). Die "Blechverschalung" wird hellgrau gefärbt.

● Zum Schluß wird alles zusammengeklebt. Zweckmäßig ist es, Stockwerksdecken und Zwischenwände einzufügen, um ein stabiles und weniger "durchsichtiges" Gebäude zu erhalten.

Jetzt ist das letzte zu beschreibende Gebäude der "Bahnhofstation im Bayerischen" fertiggestellt. Wie man mit einigen kleinen Zusätzen und Gags, wie etwa Dachständern, Hofleuchten, Preiser-Personen in geöffneten Fenstern, beschädigte und angerostete Dachrinnen, Wandschmierereien, Plakaten und dergleichen mehr gute Effekte erzielen kann, muß wohl nicht ausführlich beschrieben werden.

Dr. Sigurd Hufnagel

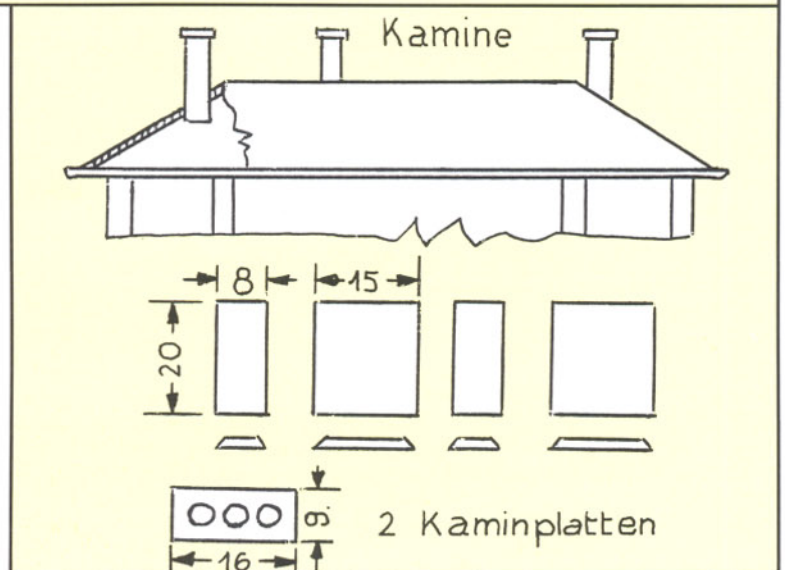




Bild 1: Technisch und optisch grundlegend überarbeitet ist das H0-Modell der Reihe 1044 der ÖBB von Roco.

Foto: H. Obermayer



Bild 2: Sondermodell der Reihe 1670 in der Baugröße H0 aus der Jubiläumspackung von Roco.

Foto: H. Obermayer



Bild 3: Handregler WAC-2000 von Roco.

Foto: H. Obermayer



Bild 4: Motorwagen des Schienenbusses der ÖBB von Roco in H0 ... Foto: H. Obermayer



Bild 5: ... und der dazugehörige Steuerwagen.

Foto: H. Obermayer

Bild 6: Beiwagen VB 98 2281 für den Schienenbus von Roco.



Bild 7: Hervorragendes H0-Modell der Reihe 2045 der ÖBB von Roco. Foto: H. Obermayer



Bild 8: Kancelwagen und Salon-Presse-Wagen aus der Garnitur "Blauer Enzian" von Liliput in der Baugröße H0.

Foto: W. Kosak



Bild 9: Schmalspur-Dieseltriebwagen VT 302 von Weinert.

Foto: P. Schiebel



Bild 10: Komplettbausatz von Grandspot: Modell der Baureihe 36.70 in H0. Foto: P. Schiebel

★ Schaufenster der Neuheiten ★

Roco

Fast ganz im Zeichen der Österreichischen Bundesbahnen steht das Angebot der Neuheiten, die im Februar in den Fachhandel gelangten. Erschienen ist aber auch der zu diesem Zeitpunkt angekündigte Beiwagen VB 98 2281 zu der erfolgreichen und preisgekrönten Schienenbus-Garnitur der DB in der Baugröße H0. Mit zahlreichen Detailänderungen und mit einer reichhaltigen Beschriftung ist nun die zweiteilige Garnitur auch als Modell der ÖBB zum Einsatz bereit.

Nicht mehr ganz termingerecht zum großen Ereignis steht nun auch das Jubiläumssset zu "150 Jahre Eisenbahn in Österreich" zur Verfügung. In dieser Packung sind zwei Lokomotiven der Baugröße H0 enthalten; das Modell der für die Jubiläumsfahrten rekonstruierten Elektrolokomotive der Reihe 1670 und eine Diesellokomotive der Reihe 2045 in

ihrem Ursprungszustand. Beide Fahrzeuge sind sehr sorgfältig gestaltet und grün lackiert. In Blutorange wird die Diesellok auch einzeln in ihrem heutigen Bauzustand angeboten. Dieses Modell, eine vollständige Neukonstruktion, begeistert nicht nur durch die feine Detaillierung, sondern auch durch die vorzüglichen Laufeigenschaften. Hierzu tragen vor allem das hohe Gewicht, der neue Motor mit Schrägnuten und zwei wirksame Schwungmassen bei.

Als überarbeitete Neuauflage kam die Elektrolokomotive der Baureihe 1044 in den Handel. Äußerlich zeigt sich dies an einer geänderten Stirnpartie und an den neuen hochgestellten Dachlüftern. Zu den Verbesserungen des "Innenlebens" zählen zusätzliche Ballastblöcke und eine Schwungmasse. Die Wirksamkeit letzterer hält sich allerdings in überschaubaren Grenzen; Millimeterforscher in Sachen Auslauf werden kaum auf

ihre Kosten kommen. Recht beachtlich ist dagegen die Höchstgeschwindigkeit des attraktiven H0-Modells.

Aus drei verschiedenen Fahrzeugen besteht die Serie von Eilzugwagen der ÖBB in der Beschriftung und Ausführung der Epoche IV. Neu sind außerdem ein "Eurofima"-Wagen 2. Klasse der ÖBB und eine Serie bildschöner italienischer Schnellzugwagen, alle unverkürzt im Maßstab 1:87 gefertigt und makellos lackiert. Erschienen ist nun auch das Zirkusset II in der Nenngröße H0, das den von Preiser hergestellten gelben Elefantenzugwagen und drei gedeckte Güterwagen von Roco enthält (siehe auch S. 78 ff. in dieser Ausgabe). Ganz überarbeitet wurde im H0e-Programm die kleine Feldbahn-Dampflokomotive, die wahlweise mit verschiedenen Schornsteinen ausgerüstet werden kann. Auf eine Kuppelstange hat man bei dem Maschinchen aber leider verzichtet. Angebo-

Bild 11: Von Pola für die LGB ist dieses Feldkreuz.

Foto: Werkfoto Pola

Bild 12: Mitteleinstiegswagen von Ade: Die Fenster können geöffnet oder geschlossen werden.





Bild 13: Arkadenstücke und Mauerplatten von mb-Modellbau in sehr feiner Ausführung.

Foto: P. Schiebel

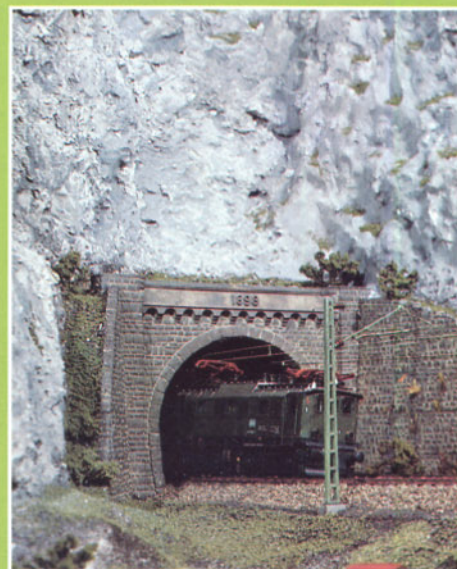


Bild 14: Ebenfalls von mb-Modellbau ist dieses Tunnelportal.
Foto: P. Schiebel



Bild 15: Die Ausbesserungshalle von Pola in der Baugröße N. Auf dieses Modell sind wir bereits im "Schaufenster der Neuheiten" im EJ 2/1988 eingegangen.
Foto: Werkfoto Pola

ten werden auch zwei Grubensets, eines mit einer Diesel- und eines mit einer Dampflokomotive. Die besondere Neuheit aus dem Zubehörbereich ist zweifellos das WAC-2000, ein Handregler, der mit einem vier Meter langen Kabel am Fahrpult ASC-2000 angeschlossen wird. Mit diesem Gerät lassen sich aus der Distanz alle wichtigen Steuerfunktionen für ein Triebfahrzeug übermitteln. HO

Liliput

Die lang erwartete H0-Wagengarnitur des "Henschel-Wegmann-Gegenzuges", dessen Vorbild von 1954 bis 1957 als "Blauer Enzian" zwischen Ham-

burg und München lief, ist vor kurzem an den Fachhandel ausgeliefert worden. Neben zwei Schnellzugwagen des Typs A40-28 (ex AB40) und einem DSG-Speisewagen enthält das Set als komplette Neukonstruktionen den stets am Zugschluß laufenden Kanzelwagen und den davor eingereihten sogenannten "Salon-Pressen-Wagen". Die Modelle gefallen durch makelloses Farbfinish und sauber aufgetragene Bedruckung. Alle Wagen sind mit Kurzkupplungskinematik und NEM-Aufnahmen ausgestattet. Die Montage der wenigen beigelegten Zerstärkteile gestaltet sich problemlos. Bei Kurzkupplungsbetrieb und beim "Einsatz" als Vitrinmodell können zusätzlich noch Original-Kupp-



Bild 16: Umfangreiches Werkzeugset von Pola für die LGB.
Foto: Werkfoto Pola



Bild 17: Fußgängersteg von Pola für die LGB.
Foto: Werkfoto Pola

lungssimulationen, Bremsschläuche und runde Puffer angebracht werden, die in weiteren Zerstärksätzen erhältlich sind.
Thomas Hilge

Weinert

Kurz vor Jahresende 1987 lieferte Weinert den Komplettbausatz des Schmalspur-Diesellokomotivwagens VT 302 aus. Das Vorbild war 1938 von der Waggonfabrik Wismar als T 4 an die Rhein-Sieg-Eisenbahn geliefert und 1960 an die Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (DEBG) verkauft worden, die es auf der Jagstalbahn einsetzte. Der Bausatz ist maßstabsgerecht und detailgetreu ge-



Bild 18: Auch auf dieses Modell, ein Abbruchhaus in der Baugröße N von Pola, sind wir im "Schaufenster der Neuheiten" im EJ 2/1988 eingegangen.
Foto: Werkfoto Pola

Bild 19: Von Vero ist dieses Kieswerk in der Baugröße H0.
Foto: Werkfoto Vero





Bild 20: Von Brekina ist das Modell des Daimler-Benz LP 333. Foto: B. Ottersbach
Bild 21: Von Herpa ist dieser MAN-Kofflerzug. Foto: J.-P. Laurent

Bild 23: Für den Winterdienst ist der Dreiaxskipper Magirus 310 D von Roco hergerichtet. Foto: B. Ottersbach

Bild 22: Von Roco sind diese Dreier-Brücken-Züge. Links der Magirus M 135-17, rechts der Renault S 170.14T. Foto: B. Ottersbach



fertigt. Die Gehäuseteile aus Weißmetall sind paßgenau gegossen. Der Zusammenbau des H0e-Modells bereitet keine Schwierigkeiten, denn das Fahrwerk mit Antrieb auf beide Achsen eines Drehgestells ist bereits fahrfertig vormontiert und muß nur noch mit Anbauteilen komplettiert werden. Dem Bausatz liegen Beschriftungssätze für die Ausführung der Rhein-Sieg Eisenbahn und der Jagstalbahn bei.

Grandspot

Der englische Hersteller Grandspot Ltd. lieferte zwei interessante "Model-LoCo"-Bausätze nach preußischen Vorbildern aus. Zum einen handelt es sich um einen Gehäusebausatz für die Baureihe 93⁵ (pr. T 14¹) auf der Grundlage des Fahrwerks der BR 93 von Roco. Das andere Modell ist ein H0-Komplettbausatz der Baureihe 36⁷⁰, der preußischen P 4¹, einer 2'Bn2-Lok, von der die Reichsbahn – im Gegensatz zu der Verbundbaureihe P 4² – nur neun Stück übernommen hat. Beide Bausätze bestehen aus einer Kombination von Weißmetall- und Messingteilen und sind ansprechend detailliert. Bei der BR 93⁵ waren allerdings im Bereich der Wasserkästen wegen der Abmessungen des Roco-Fahrwerks Kompromisse notwendig. So ist der beim Vorbild vorhandene freie Durchbruch zwischen Umlauf und Wasserkästen nicht nachgebildet. Dennoch wird das Vorbild durch das Modell gut getroffen. Bei der P 4¹ bestechen besonders die filigrane Steuerung und das Bremsgestänge. Peter Schiebel

Pola

Während der Messe angekündigt – jetzt bereits ausgeliefert. So könnte man die drei Neuheiten von POLA-LGB vorstellen. Es handelt sich dabei

Bild 24: Hängerzug MAN-F-90, den der Modellbahn-Fachhändler Seibert hervorragend bedruckt liefert.



um nette Kleinmodelle, die eine LGB-Anlage beleben können. Der universal einsetzbare Fußgängersteg (Nr. 967) zur Überquerung von Bächen kann hier genauso nützlich sein wie das Werkzeug-Set (Nr. 968), mit dem ländliche Motive vollendet werden können. Das Feldkreuz (Nr. 991) ist ein vor allem in überwiegend katholischen Regionen sehr bekanntes Motiv. Dort steht es meistens an Weg- und Straßenrändern. Alle Modelle sind sehr schön ausgestattet und teilweise handbemalt. Über die aktuelle H0-Neuheit von Pola, das Bahnhofsgebäude "Flirsch", berichten wir auf den Seiten 76 und 77 ausführlich. Klaus Eckert

mb-Modellbau

Für Anlagen- und Dioramenbauer liefert mb-Modellbau in Köln äußerst fein gestaltete Tunnelportale, Arkadenstücke und Mauerplatten in den Baugrößen H0 und N. Die Teile sind aus einer synthetischen Gußmasse maßstäblich gegossen und lassen sich mit Weißleim verkleben. Die Urmodelle wurden Quader für Quader handgeschnitten und dann zusammengesetzt. Fertige Tunnel und Stützmauern vermitteln in eingefärbtem Zustand einen naturgetreuen Eindruck (mb-Modellbau, Steinkopfstr. 52, 5000 Köln 80). Peter Schiebel

Herpa

Unter den jetzt ausgelieferten Frühjahrs-Neuheiten ist als herausragendes Modell der sehr sauber bedruckte "Mon-Chérie"-Lastzug auf Basis des MAN 24.362 hervorzuheben. Vollkommen neu ist der Daimler-Benz-Transporter 100 D, der als Kleinbus und Kastenlieferwagen angeboten wird. Das bereits bekannte Funktionsmodell der "Schörling"-Kehrmaschine erhielt ein MAN-Nahverkehrs-Fahrerhaus. Darüber hinaus enthält Herpas

Neuheiten-Paket fünf weitere Bedruckungsvarianten.

Roco miniatur modell

Interessante Fahrzeug-Neuheiten sind von Roco zu vermelden: Der Magirus-Dreiaxskipper vom Typ 310 D rollt nun, (noch) passend zur Jahreszeit, als Winterdienst-Fahrzeug der Autobahnmeisterei Frankfurt/Main an. Das Fahrzeug wurde zu diesem Zweck mit Streuaufbau- und Schneepflugteilen aus dem Roco-Programm ergänzt. Das Warten auf die im Vorjahr angekündigten Dreier-Brücken-Züge auf Magirus-/Renault-Basis hat sich gelohnt. Die beiden detailliert nachgebildeten Roco-Fahrzeuge lassen aufgrund durchdachter Konstruktion des Brückenauflegers alle beim Vorbild anzutreffenden Fahrzeug-Kombinationen im Modell nachstellen. Der Magirus M 135-17 ist in der DB-Ausführung erhältlich, die Renault-S 170.14T-Sattelzugmaschine befördert einen Wechsellpritschen-Aufbau der französischen Spedition "Rouch".

Seibert

Der Münchener Modellbahn-Fachhändler Rainer Seibert hat für anspruchsvolle Sammler sehr aufwendig lackierte und bedruckte Lkw-Modelle auf Herpa-Albedo-Basis zu bieten. Der Scania 142 M mit Flachglas-Spezialaufleger "Saint Roch" stammt ebenso wie der Scania 142 M Kühlkoffer-Hängerzug "Tönnies-Fleisch" aus neuerer Produktion. Eines beachtlichen Liebhaberwertes erfreut sich bereits das Modell eines MAN-F-90-Hängerzuges der Spedition Reiter mit "Bärenmarke"-Reklame. Die Modelle gefallen durch reichhaltiges Zubehör, sehr gute Vorbildwiedergabe und ausgezeichneten, sauberen Druck. Bernd Ottersbach

Bild 25: Scania 142 M mit Spezialaufleger. Diese Fahrzeuge werden von Seibert für den anspruchsvollen Sammler angeboten. Fotos 24 und 25: B. Ottersbach

