



Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0720-051X

1/1983

Februar

DM	7,80
sfr	7,80
öS	59,—
hfl	9,50
bfr	160,—
Lire	4.500,—

Über 50 Farbseiten · Großer Modellbahnteil in Farbe
Super Preisausschreiben - über DM 5.000,- zu gewinnen!



(Füllseite)

1/83

ISSN 0720-051 X 9. Jahrgang

Einzelausgabe

DM 7,80 hfl 9,50

sfr 7,80 bfr 160,—

öS 59,— Lire 4.500,—

Verlag, Herausgeber und Vertrieb: H. Merker

Redaktion: Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz

PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker, E. Henne
Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:

C. Asmus, R. Barkhoff, L. Bergsteiner,
F. Jerusalem, H. Kundmann,
J. Nelkenbrecher, P. Schiebel.

Modellaufnahmen:

Atelier Paur, Ing. Horst Obermayer,
Peter Schiebel, Willy Kosak

Korrektur: U. Bauer

Satz: fotosatz geiss, Puchheim

Druck: Printed in Italy by

Euro Planning International

Verona — Via Amanti, 12

Eisenbahn-Journal erscheint 1983 6 x

und zusätzlich 3 oder 4 Sonderausgaben

Abonnement: DM 46,80 + DM 4,— Portoanteil

(Ausland: Portoanteil DM 9,—), Sonderaus-
gaben sind im Abonnement-Preis nicht ent-
halten.

Einzelheft: DM 7,80 + DM 1,40 Porto

Postscheckkonto München Nr. 57199-802

(BLZ 700 100 80)

Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300

(BLZ 701 693 70)

Dresdner Bank Nr. 695 918 000

(BLZ 700 800 00)

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 bzw. 3 Mona-
te vor Ablauf des Jahresabo.

Zur Zeit gilt Anzeigen-Preisliste Nr. 5 vom 1. Ja-
nuar 1983.

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!


Neue Auflagenhöhe 30.000

Hermann Merker-Verlag

D-8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2

Tel. (0 81 41) 24 37 <2 40 37>

Aus dem Inhalt

	Seite
Deutsche Diesellokomotiven (V 60)	4
Die Baureihe 55 ²⁵⁻⁵⁶ — Vorbild und Modell	11
»Eisenbahn '82« in Basel	14
Sonderausstellung im Verkehrsmuseum	14
Durch das Altmühltal	16
Die alten preußischen »Dreikuppler« (Die pr. G 4 ³ — Vorbild und Modell)	28
Bayern-Journal (Die Gattung BB II)	34
Modellbahnelektronik der Zukunft	40
Bahnhofsimpressionen (Vom Eifelrand zum Ahrstrand)	44
Güterabfertigung am Stadtrand im Winter	48
Figuren bemalen — oder: Geduld kann man lernen	52
Großer Modellbau-Wettbewerb	57
Mini-Markt	63
»Auf der Kgl. Bayerischen Staatsbahn«	66
Neuheiten-Journal	71
Neues in großen Spurweiten	78
Bücherecke	78
H0-Modell eines 120 t-Dampfkrans	80

**Brot
für die Welt**
...daß alle leben

Spendenkonto 500 500 500
Landesgirokasse Stgt.
(BLZ 600 501 01)
Evang. Darlehnsngen., Kiel
(BLZ 210 602 37)
Postscheckamt Köln
(BLZ 370 100 50)

Zu unserem Titelbild:

Es war immer ein besonderes Erlebnis, die schweren mit Dampflokomotiven der Baureihen 44 und 50 bespannten Güterzüge bei der Bergfahrt auf der Hartmannshofer Steige zu beobachten. Am 2.12.1973 zog die 044 753 bei Etzelwang einen Militärzug über diese Rampe. **Foto: J. Nelkenbrecher**

Zu unserem Poster:

Auch in diesem Winter werden die Dieseltriebwagen der Baureihe 601 wieder als »Urlaubs-Intercity« in den Diensten der TUI eingesetzt. Im Winterfahrplan 1979/80 war Innsbruck einziger Zielort, im laufenden Winterfahrplan kann man mit dem »Urlaubs-Intercity« von Hamburg bzw. Dortmund ins Allgäu, Werdenfelser Land und in den Chiemgau reisen. Unsere Aufnahme entstand am 19.1.1980 bei einer der ersten Fahrten des »Urlaubs-Intercity« bei Schafnau in der Nähe von Kufstein in Tirol. **Foto: A. Ritz**



Bild 1: Bei der Abnahmefahrt der V 60 865 wurde dieses Foto aufgenommen. Die Maschine gehört zu der Serie von 50 Lokomotiven der Baureihe V 60, die Krauss-Maffel in München lieferte. Die Aufnahme dürfte um 1957 entstanden sein. Foto: Werkfoto Krauss-Maffel, Sammlung Eberl

»Deutsche Diesellokomotiven«



Die Baureihe V 60 der DB

Mitte der fünfziger Jahre verfügte die Deutsche Bundesbahn bereits über zwei neue Baureihen von Diesellokomotiven. Beide, die V 80 und die V 200 waren Drehgestellfahrzeuge und hauptsächlich für den Streckendienst bestimmt. Daneben bestand allerdings auch noch ein großer Bedarf an leistungsfähigen Maschinen für den Verschlebedienst. Viele der dort eingesetzten Dampflokomotiven waren überaltert, manche davon stammten noch aus der Zeit vor dem ersten Weltkrieg.

Trotz der recht positiven Erfahrungen mit den vorhandenen Drehgestellmaschinen entschied man sich bei der Konzeption der V 60 für eine Lokomotive mit Stangenantrieb. Die Entwicklung wurde mit großer Dringlichkeit vorangetrieben, da man sich durch den Einsatz von Diesellokomotiven gerade im Verschlebedienst große Ersparnis bei den Energiekosten und den Aufwendungen für das Bedienungspersonal versprach. Bei der Konstruktion wurde großer Wert auf gute Zugänglichkeit und leichte Tauschbarkeit aller

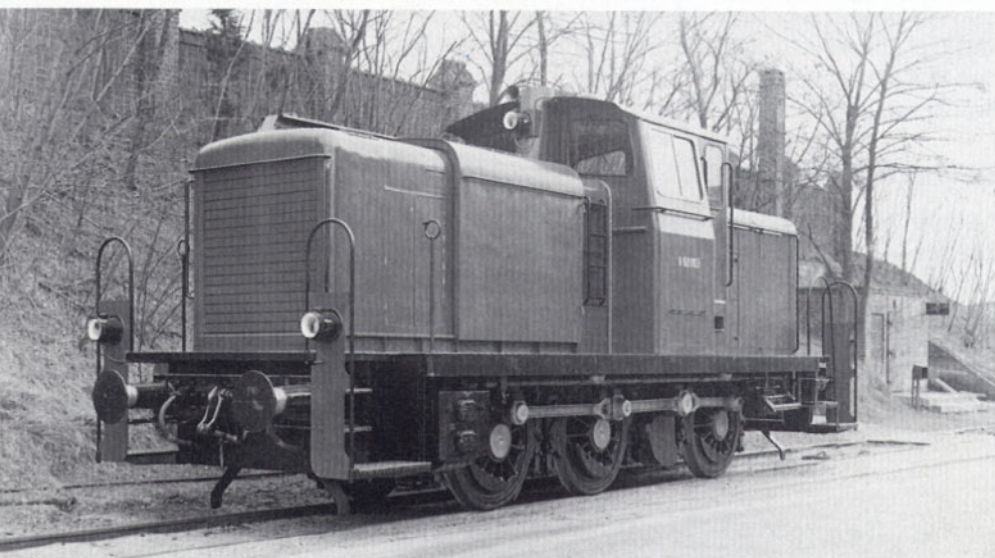


Bild 2: Die V 60 118 war die erste V 60, die in München beheimatet war. Die Aufnahme entstand am 14.10.1956 im Bahnbetriebswerk München Hbf. Foto: Dr. Scheingraber

Bild 3: Dieses MaK-Werkfoto zeigt eine der vier Vorauslokomotiven, die V 60 003, noch ohne DB-Emblem und Zierstreifen. Auch das Rangiergeländer entspricht noch nicht der Serienausführung. Foto: MaK



Bild 4: Die 260 798 des Bw Heilbronn wurde am 21.06.1969 in Crailsheim aufgenommen.

Foto: L. Mickel

dem Verschleiß unterliegenden Bauteile gelegt. Alle großen Baugruppen wie Motor, Getriebe, Kühlanlage, Luftpresse und elektrische Hilfsmaschinen können jeweils für sich allein aus- und eingebaut werden. Besonderes Augenmerk wurde auch der Schallsollierung des für Einmannbetrieb eingerichteten Führerstandes geschenkt. Die ersten Vorauslokomotiven der Baureihe V 60 wurden bereits noch im Jahre 1955 fertiggestellt und der Deutschen Bundesbahn zu einer eingehenden Erprobung übergeben. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse flossen direkt in die rasch anlaufende Serienfertigung ein.

Die Bauausführung der V 60

Die Maschinen der Baureihe V 60 mit einer in-

stallierten Leistung von 650 PS waren als Standard-Diesellokomotiven für den leichten und mittleren Verschiebedienst vorgesehen. Die Entwicklung wurde gemeinsam von der in einer Arbeitsgemeinschaft Agm V 60 zusammengeschlossenen Lokomotivindustrie mit dem Bundesbahn-Zentralamt München betrieben. Folgende Lokomotivbauanstalten waren daran beteiligt:

Gmeiner & Co (Mosbach in Baden), Henschel & Sohn (Kassel), Arnold Jung (Jungenthal bei Kirchen), Klöckner Humboldt-Deutz AG (Köln-Deutz), Krauss-Maffei AG (München-Allach), Fried. Krupp, Maschinenfabriken (Essen), Maschinenfabrik Eßlingen (Eßlingen/N), Maschinenbau Kiel AG (Kiel-Friedrichsort).

Die Rangiermaschinen der Baureihe V 60 wurden als Rahmenlokomotiven mit der

Achsfolge C ausgeführt. Die drei Achsen werden von der Blindwelle über Kuppelstangen angetrieben. Der kleinste befahrbare Gleisbogen hat einen Radius von 100 m. Um dies zu ermöglichen, erhielt die mittlere Achse ein Seitenspiel von ± 30 mm. Als Höchstgeschwindigkeiten waren im Rangiergang 30 km/h und im Streckengang 60 km/h zugelassen. Die Lokomotiven haben eine Länge über Puffer von 10.450 mm und je nach Bauserie ein Dienstgewicht zwischen 48,3 t und 53,0 t. Als größte Achslast werden 16 t und mit Zusatzballast 18 t angegeben.

Da die Fahrzeuge nur für den Güterzugdienst vorgesehen sind, konnte auf eine Zugheizanlage verzichtet werden. Die Vorwärmung der Maschinenanlage übernimmt ein Koksofen bzw. ein Ölbrenner. Eine Einheitsprechfunkanlage ermöglicht einen Wechselsprechver-

Bild 5: Die 260 110 besorgte am 18.05.1973 mit dieser interessanten Wagengarnitur den Personenverkehr auf der Nebenbahn Falls-Gefrees in Oberfranken.

Foto: D. Kempf





Bild 6: 260 376 mit der Köf II 323 250 im Schlepp, wartet im Bahnhof Lindhorst auf eine Überholung. Die V 60 ist mit der Köf II auf dem Weg von Hannover nach Stadthagen, um die dort eingesetzte Köf zu tauschen und zur Fristuntersuchung nach Hannover zu bringen.
Foto: K.-D. Schnabel, Sammlung Asmus

kehr zwischen dem Lokführer und den verschiedenen Sprechstellen in einem Verschiebebahnhof.

Der Fahrzeugteil

Der Fahrzeugteil der Diesellokomotiven der Baureihe V 60 gliedert sich in den Hauptrahmen, die Aufbauten und das Laufwerk. Der Hauptrahmen ist eine geschweißte Kastenkonstruktion mit zahlreichen kräftigen Querversteifungen. Je nach Bauserie sind die Rahmenwangen aus 20 oder 30 mm dicken Blechen gefertigt. Dasselbe gilt für die Stirnbleche, an denen die Zug- und Stoßvorrichtungen befestigt sind. Die Rahmendeckbleche haben eine Dicke von 8 bzw. 10 mm. Der Lokomotivrahmen stützt sich über außenliegende, über den Achslagern angeordnete

Blattfedern auf die Achsen ab. Alle drei Speichenradsätze verfügen über innenliegende Doppelzylinder-Rollenlager. Eine selbsttätig arbeitende Spurkranzschmiereinrichtung hält den Verschleiß der Spurkränze an den Endachsen in Grenzen und schont zugleich das Schienenprofil. Die Achslagerführungen sind mit Hartmanganstahlplatten bestückt und machen dadurch ein Nachstellen entbehrlich.

Die Aufbauten bestehen aus dem halbmittig angeordneten Führerhaus, das auf Gummi gelagert und allseitig mit Dämmstoffen ausgekleidet ist, und zwei niedrigeren, schmalen Vorbauten. Die großen, festen Fenster in den Stirnfronten und die Schiebefenster in den Seitenwänden erlauben eine gute Streckensicht und rücken auch noch die Pufferkanten in das Blickfeld des Lokführers. Ein Führertisch in der Mitte der vorderen

Stirnseite des Führerhauses mit zwei seitlichen, einander gleichwertigen Bedienungsständen gestattet eine einmännige Besetzung bei allen Betriebsverhältnissen. Zur weiteren Ausstattung des Führerraumes zählen ein Geräteschrank, ein Werkzeugschrank, ein Kleiderkasten, ein Feuerlöscher, zwei Heizkörper und ein Speisewärmer.

Im langgezogenen Vorbau sind der Dieselmotor, die Kühleranlage mit dem geregelten hydrostatischen Lüfterantrieb, die Sandbehälter und zwei Lichtmaschinen eingebaut. Der kürzere hintere Vorbau beherbergt den Hauptbrennstoffbehälter von 700 Litern, zwei Hauptluftbehälter und die beiden Luftpresser der Bauart Knorr.

Der große Getriebekblock ist unterhalb des Führerhauses im Rahmen eingebaut. Im unteren Bereich des langen Vorbaus sind in besonderen seitlichen Rahmenkästen noch zwei Brennstoffbehälter mit einem Inhalt von je 400 Liter, die Batterie, der Batterie Hauptschalter und der Koks-vorrat von 150 kg untergebracht.

Auch der Motorvorbau mit der großen Schliebehaut ist zur Schallisolierung mit Dämmstoffen ausgekleidet.

An den Stirnseiten der Fahrzeuge ist der Umlauf als Bühne ausgebildet, die den auf den tiefliegenden Trittplätzen mitfahrenden Rangierern den Übergang von der einen zur anderen Lokseite ermöglichen. Bei den Vorserienmaschinen waren der Umlauf und die seitlichen Rahmenkästen tiefergelegt.

An den Stirnfronten des Führerhauses befindet sich in der Mitte je ein Schacht. In dem über dem langen Vorbau liegenden Schacht ist die Auspuffanlage eingebaut, im anderen befindet sich ein Kraftstoff-Reservehochbehälter mit einem Inhalt von 65 Litern, der in Tätigkeit tritt, wenn die Kraftstoff-Förderpumpe ausfällt.

Für den Einsatz im schweren Dienst können unter den Stirnbereichen und seitlich unter dem Umlauf zusätzliche Ballastgewichte zur Erhöhung des Reibungsgewichtes eingebaut werden.

Bild 7: Äußerlich unterscheiden sich die Fahrzeuge der Baureihe 261 nicht von denen der Reihe 260, sie haben jedoch ein höheres Dienstgewicht.
Foto: Obermayer





Bild 8: Lokomotiven der Baureihe V 60 waren auch im Schubdienst auf Rampen eingesetzt. Am 01.11.1972 schob die 260 236 einen mit einer Dampflok bespannten Güterzug auf der Hartmannshofer Steige bei Etzelwang nach.
Foto: J. Nelkenbrecher

Die Maschinenanlage

Nachdem in den Vorserienmaschinen sowie in einigen Sonderausführungen verschiedene Motoren gleicher Stärke von Daimler Benz, Maybach, KHD, Mak und MAN erprobt

worden waren, setzten sich in der Serie die Motoren MTU GTO 6 bzw. GTO 6 A durch. Hierbei handelt es sich um Zwölfzylinder Viertakt-Dieselmotoren in V-Anordnung mit Aufladung durch eine Abgasturbine, die ihren Platz über dem Motor zwischen den Zylindern

erhielt. Die Leistung des Motors wird durch Änderung der Kraftstofffüllung im Drehzahlbereich von 500 bis 1400 U/min stufenlos geregelt. Bei der Höchstdrehzahl beträgt die Nennleistung 650 PS. Der Dieselmotor sitzt auf einem in drei Punk-

Bild 9: Am 22.11.1982 fuhr die 260 111 als Lz von Neuenmarkt-Wirsberg nach Trebgast, um von dort einen Güterwagen nach Neuenmarkt-Wirsberg zu befördern. Die Aufnahme entstand beim Block Schlömen.
Foto: A. Ritz





Bild 10: Neben den Lokomotiven der Baureihe 290 werden im Güterbahnhof von Untertürkheim auch noch Maschinen der Reihe 260 vom Bw Kornwestheim eingesetzt.

Foto: Obermayer

ten im Fahrzeugrahmen gelagerten, längsverschiebblichen Tragrahmen. Dadurch werden die im Hauptrahmen auftretenden Verwindungen vom Motor ferngehalten. Längsbewegungen des Tragrahmens werden bei harten Aufstößen durch Gummipufferfedern abgefangen.

Die Verbrennungsluft wird durch einen seitlichen Ansaugkanal über Luftschächte und Filter angesaugt. Die Abgase werden nach Ausnützung ihres Arbeitsvermögens in der Turbine des Laders durch einen schallge-

dämpften Auspufftopf im Schacht vor dem Führerhaus nach oben geführt. Die Antriebsleistung des Dieselmotors wird über eine kräftige Gelenkwelle zum Voith-Flüssigkeitsgetriebe übertragen, das über einen hydraulischen Drehmomentwandler und zwei Kupplungen verfügt. An das Voith-Getriebe ist ein mechanisches Stufengetriebe mit Wendeschaltung angeflanscht, das auf seiner Blindwelle beiderseits je eine Blindwellenkurbel mit Treibzapfen für den Stangenantrieb trägt. Der komplette Getriebekblock

samt Blindwelle kann nach unten aus dem Hauptrahmen ausgebaut werden.

Sowohl der Dieselmotor als auch das Flüssigkeitsgetriebe lassen sich von jedem Bedienungsstand aus durch ein Fahr Schaltherhandrad über ein Druckregelventil durch Druckluft steuern. Die Umschaltung vom Rangier- in den Streckengang wird mechanisch, die Wendeschaltung pneumatisch durch besondere Schalthebel am Führerpult betätigt. Die pneumatische Steuerung der Baureihe V 60 erlaubt es, die Lokomotiven anhand einfacher Zusatzeinrichtungen für den Einsatz in Doppeltraktion und nur einem Lokführer herzurichten. Hierbei werden die Maschinen stets mit den langen Vorbauten aneinandergespeult.

Bild 11: Kein Betriebsausflug der Ranglerer, sondern die Fahrt zum nächsten Einsatz im Münchener Hauptbahnhof, aufgenommen im Sommer 1977.

Foto: Obermayer



Die elektrische Ausrüstung

Die gesamte elektrische Anlage der Lokomotiven ist für eine Nennspannung von 24 Volt ausgelegt. Zur Stromversorgung der elektrischen Nebenbetriebe, der Beleuchtung und zum Laden der Batterie dienen die beiden Bosch-Lichtmaschinen mit einer Leistung von je 700 Watt. Die Batterie hat eine Kapazität von 300 bzw. 400 Ah. Zum Anlassen des Dieselmotors ist ein elektrischer Bosch-Anlasser mit einer Leistung von 15 PS eingebaut. Die Lokomotiven der Reihe V 60 sind mit einer wegabhängigen BBC-Sicherheitsfahrschaltung mit Zeitüberwachung ausgerüstet. Bei Dienstunfähigkeit des Lokführers wird der Motor automatisch auf Leerlauf gestellt, die Kraftübertragung durch Entleerung des Flüssigkeitsgetriebes unterbrochen und eine Zwangsbremse durch Entlüftung der Hauptluftleitung eingeleitet.

Mit zwei Heizlüftern werden bei kühler Witterung die Fensterscheiben klar gehalten. Im Dach des Führerhauses ist ein Turbolüfter eingebaut. Die Temperierung des Führerraumes erfolgt durch



Bild 12: In Puttgarden an der Vogelfluglinie entstand am 28.08.1980 diese Aufnahme. Die 260 280 holt aus dem dänischen Fährschiff »Danmark« eine stattliche Anzahl Güterwagen heraus.
Foto: A. Ritz

Bild 13: Beim Block Eichelberg, westlich von Behringersdorf an der Kursbuchstrecke 840 bzw. 893, wurde im Oktober 1972 die 260 149 mit einem Übergabezug fotografiert.
Foto: J. Nelkenbrecher



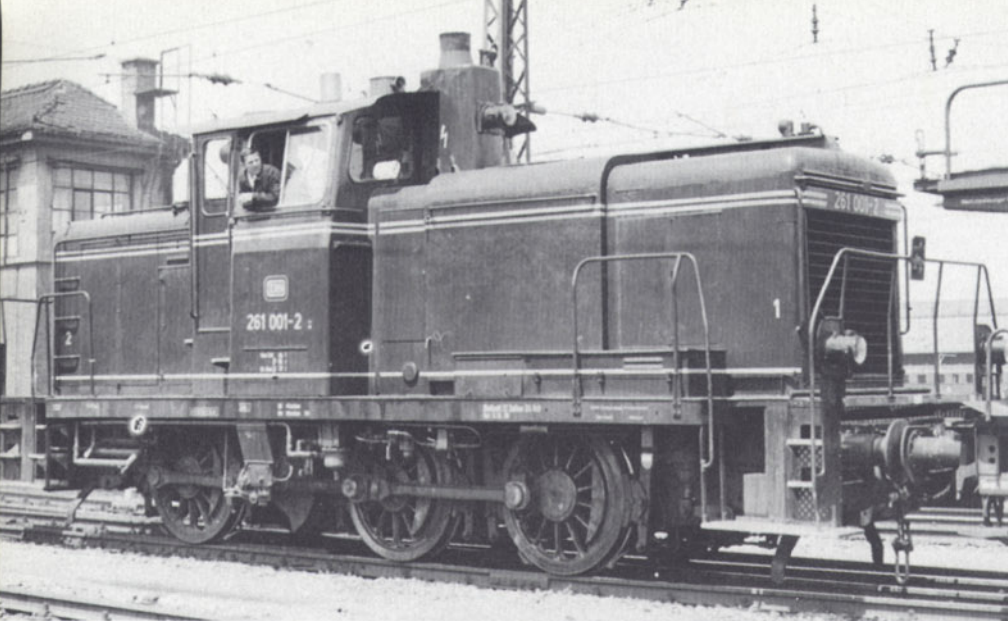


Bild 14: Hinter der Nummer 261 001 verbirgt sich die Vorauslokomotive V 60 001. Aufgrund ihres höheren Reibungs- und Dienstgewichtes von 53 t wurde sie 1968 im neuen Nummernschema als Baureihe 261 bezeichnet. Aufnahme beim Rangierdienst im Hauptbahnhof München am 02.06.1969.
Foto: Dr. Scheingrabner



Bild 15: Die im August 1966 in Saloniki aufgenommene A 115 der Griechischen Staatsbahn, die von Krupp geliefert wurde, entspricht der V 60 der Deutschen Bundesbahn.
Foto: L. Mickel

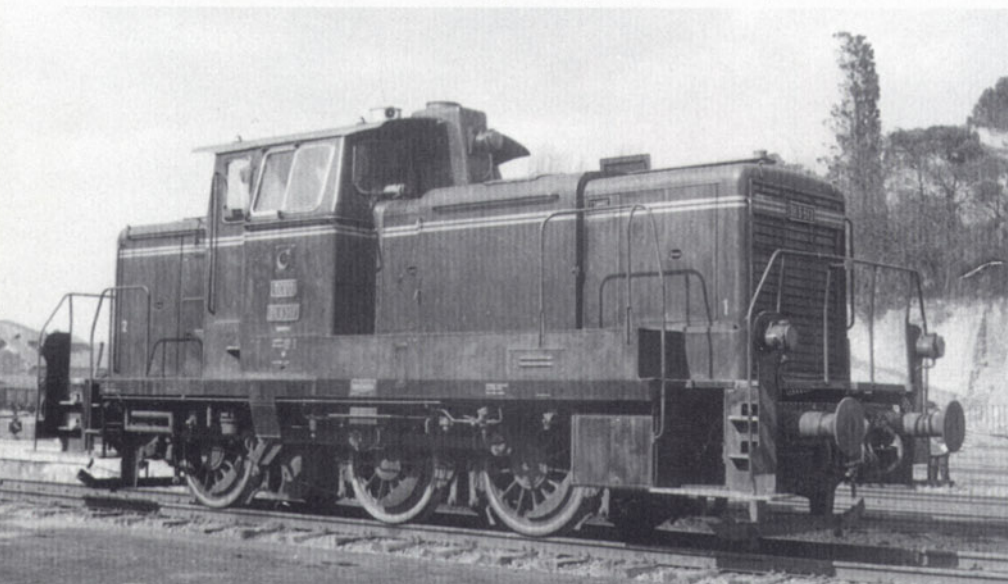
zwei Heizkörper.

Alle Fahrzeuge sind mit der Einheitssprechfunkanlage ausgerüstet, einige Lokomotiven verfügen außerdem über eine Funkfernsteuerung für einen automatischen Rangierbetrieb.

Die Bremseinrichtung

Die Lokomotiven verfügen über eine selbsttätige Druckluftbremse der Bauart Knorr »K« mit Einfachsteuerventil und GP-Wechsel,

Bild 16: Die bei der türkischen Staatsbahn TCDD eingesetzte DH 6 513, hergestellt von der Maschinenfabrik Esslingen, ist von der V 60 der DB äußerlich kaum zu unterscheiden (Istanbul-Haydarpasa, Februar 1967).
Foto: L. Mickel



über eine Zusatzbremse und eine Spindelhandbremse.

Die Druckluft für die Bremse wird von zwei zweistufigen Luftpressern der Bauart Knorr VV 100/100 mit einer Förderleistung von je 45 m³/h erzeugt. Der Antrieb der beiden Luftpresser erfolgt über Keilriemen von einer hydraulischen Regelkupplung, die auf der Primärwelle des Flüssigkeitsgetriebes sitzt. Die angesaugte Luft wird durch Filter über einen Zwischenkühler in die Hauptluftbehälter gepreßt. Mit der Druckluftanlage werden auch die Steuereinrichtungen für Motor und Getriebe, die Pfeife, das Läutewerk, die Sandstreuereinrichtung, die Scheibenwischer und die Spurkranzschmiereinrichtung betätigt. Die Spindelhandbremse wirkt nur auf das Bremsgestänge der hinteren Kuppelachse, sie wird vom Führerraum durch ein Handrad über einen Kettentrieb betätigt.

Der Betriebseinsatz

Nach der Inbetriebnahme der ersten Vorauslokomotiven der Baureihe V 60 im Jahr 1955 wurde gleich der Serienbau eingeleitet. Bis 1957 waren schon 275 Exemplare abgeliefert. In der Erprobungsphase ergaben sich keine nennenswerten Schwierigkeiten. Bei einigen Lokomotiven wurden die Dieselmotoren nach 5.000 und nach 10.000 Betriebsstunden überprüft. Am gesamten Triebwerk konnten keine größeren Abnutzungen festgestellt werden, so daß die Untersuchungsfrist für die Motoren auf 20.000 Betriebsstunden festgelegt werden konnte. Auch die Flüssigkeitsgetriebe erfüllten alle Erwartungen. In Einzelfällen aufgetretene Beschädigungen der Kuppelstangen durch Verbiegen entstanden bei heftigem Schleudern in Gleisbogen bei Überlastung der Lokomotiven.

Ein Vergleich der Betriebs- und Personalkosten mit denen von Dampflokomotiven der Baureihen 92 und 94 fiel ganz eindeutig zu Gunsten der Diesellokomotiven der Reihe V 60 aus und bestätigte die Vorausberechnung bei der Planung. Von der Baureihe V 60 wurden dann insgesamt 941 Lokomotiven in Dienst gestellt und auf allen größeren Verschiebebahnhöfen eingesetzt. Noch nie bisher war in Europa eine Diesellokomotive in einer solch großen Stückzahl gebaut worden. Der große Erfolg der Baureihe ermutigte auch andere europäische Bahnverwaltungen dazu, Maschinen dieser Bauart zu erwerben. Selbst in Griechenland und in der Türkei wollte man nicht auf diese Stangenlokomotiven verzichten.

Als am 1. Januar 1968 der neue Nummernplan der Deutschen Bundesbahn in Kraft trat, wurde eine Unterteilung vorgenommen. Alle Maschinen der leichteren Ausführung mit einem Reibungsgewicht von 48 bis 49,5 t werden im neuen Nummernschema als Reihe 260 geführt. Alle anderen Lokomotiven mit dem Reibungs- und Dienstgewicht von 53 t erhielten die Baureihenbezeichnung 261. Darunter befinden sich auch die vier Vorauslokomotiven V 60 001 bis 004. Auch nach dieser Umgruppierung war eine fortlaufende Nummerierung nicht zu erreichen.

Am 31.12.1981 verfügte die Deutsche Bundesbahn über 621 Fahrzeuge der Baureihe 260 und über 319 Lokomotiven der Reihe 261, die im gesamten Bundesgebiet zum Einsatz kamen.

HO



Bild 1: Im Jahr 1966 waren im Bw Dillenburg noch mehrere Lokomotiven der Gattung G 8¹ beheimatet, darunter befand sich auch die 55 4656.

Foto: Obermayer

Die Baureihe 55²⁵⁻⁵⁶ — Vorbild und Modell

Die preußische G 8¹

Langsam begann sich nach der Jahrhundertwende das Heißdampfverfahren beim Bau von Dampflokomotiven durchzusetzen. Nach verschiedenen Naßdampf-Spielarten der Gattung G 7 entstanden ab 1902 die ersten

Heißdampf-Vierkuppler der Gattung G 8 für den Güterzugdienst.

Als Weiterentwicklung wurde dann im Jahr 1913 die Gattung G 8¹ vorgestellt. Bis 1921 lieferten 13 der namhaftesten Hersteller insgesamt mehr als 4.900 Lokomotiven allein an Preußen. Weitere Maschinen gingen an die

Bagdadbahn, nach Elsaß-Lothringen, Litauen, Polen, Rumänien, Mecklenburg, Schweden und an die Militär-Generaldirektionen. Mit einer Gesamtstückzahl von knapp 5.300 Maschinen war die G 8¹ eine der erfolgreichsten preußischen Lokomotivkonstruktionen. Durch die Kriegsverluste sowie die zwangs-

Bild 2: Noch vor der Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Strecke Frankfurt—Gießen—Hagen zum Fahrplanwechsel im Mai 1965 entstand dieses Foto der 55 2939 beim Rangierdienst in Gießen.

Foto: L. Mickel





Bild 3: Ende der sechziger Jahre verkehrte diese 55 3830 noch im Verschlebedienst in Gießen. Eine Lok dieser Bauausführung mit Tonnendach und symmetrischer Domanordnung wählte Märklin für das Modell in der Baugröße I.

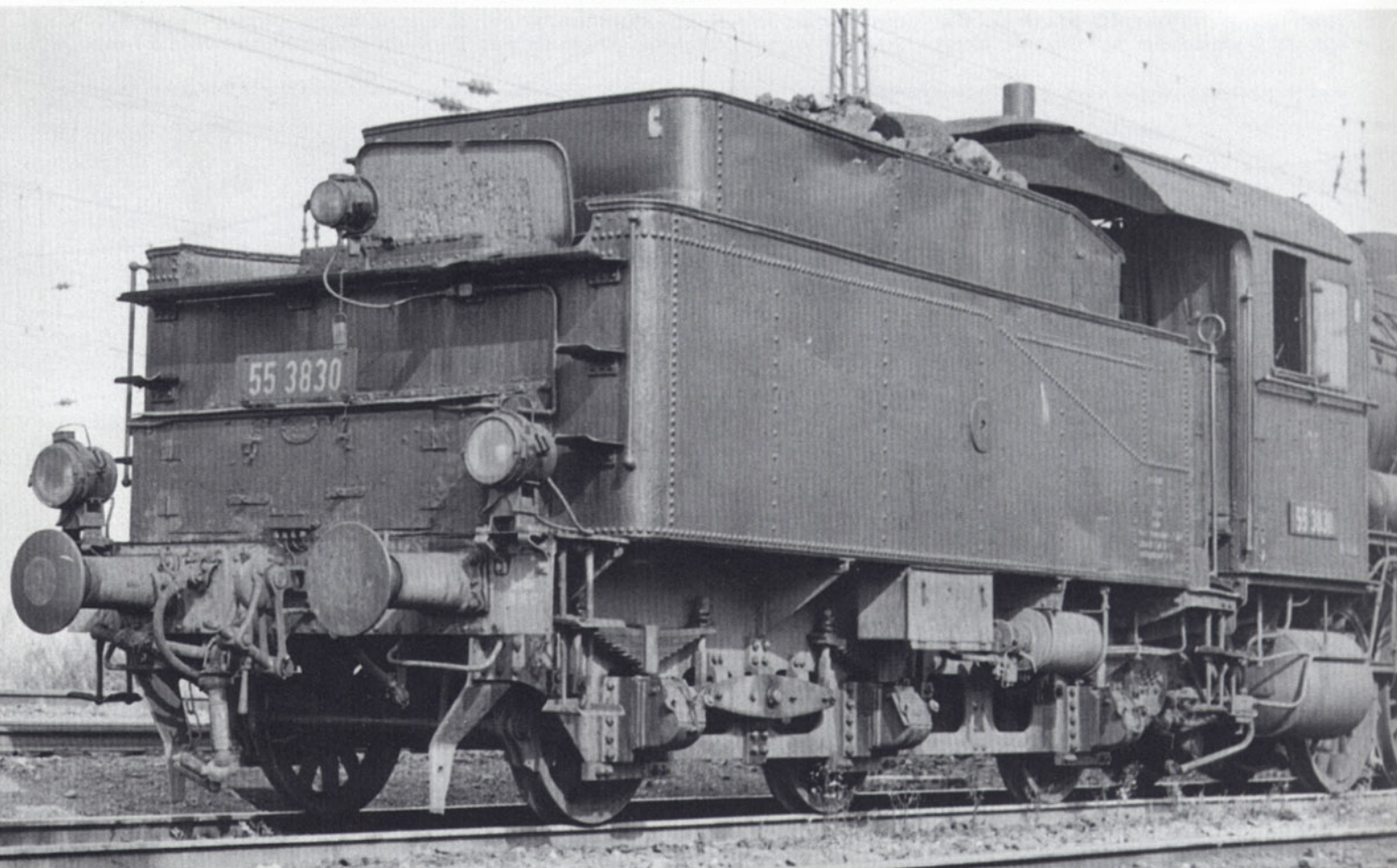
weisen Abgaben an andere europäische Bahnverwaltungen befanden sich im Jahr 1925 noch 3.122 Fahrzeuge als Baureihe 55²⁵⁻⁵⁶ mit den Betriebsnummern 55 2501 bis 5622 im Bestand der früheren Deutschen Reichsbahn. Zehn Jahre später standen bei 22 Direktions-

bezirken nur noch 1.926 Exemplare unter Dampf.

Die Lokomotiven waren überwiegend mit Tendern der Bauart pr 3 T 16,5 gekuppelt, in geringerer Zahl auch mit Tendern der Bauarten pr 3 T 20 und 2'2 T 21,5. Die Maschinen mit einer Leistung von 1.260 PSI bewährten

sich recht gut. Bemängelt wurde nur die geringe Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h. Um die G 8¹ noch universeller einsetzen zu können, ließ die Deutsche Reichsbahn von 1934 bis 1941 insgesamt 688 Lokomotiven mit einer vorderen Laufachse ausrüsten. Nun als Baureihe 56²⁻⁸ bezeichnet, waren die

Bild 4: Die meisten Lokomotiven der Gattung G 8¹ waren mit Tendern der preußischen Bauart 3 T 16,5 gekuppelt, über den auch die Lok 55 3830 vom Bw Gießen verfügte.



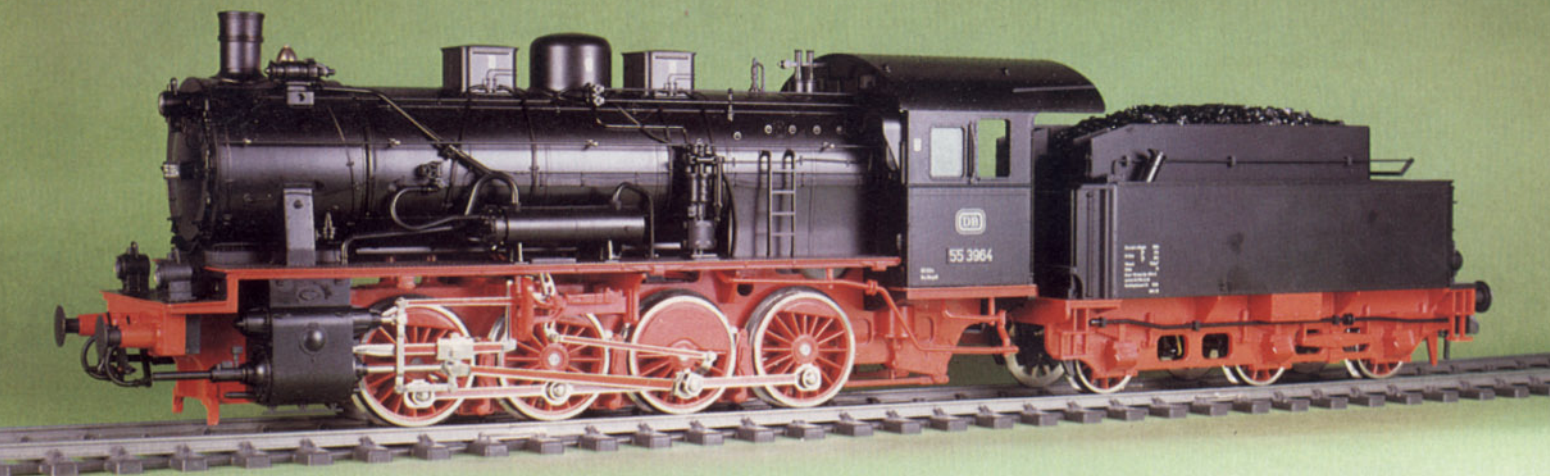


Bild 5: Rundum sauber gefertigt, mit vielen feinen Einzelheiten versehen, ist das Modell der 55 3964, das Märklin in der Baugröße I schuf.

Bild 6: Die feine Ausführung des Modells der G 8¹ läßt sich mit diesem Detailfoto recht gut dokumentieren.

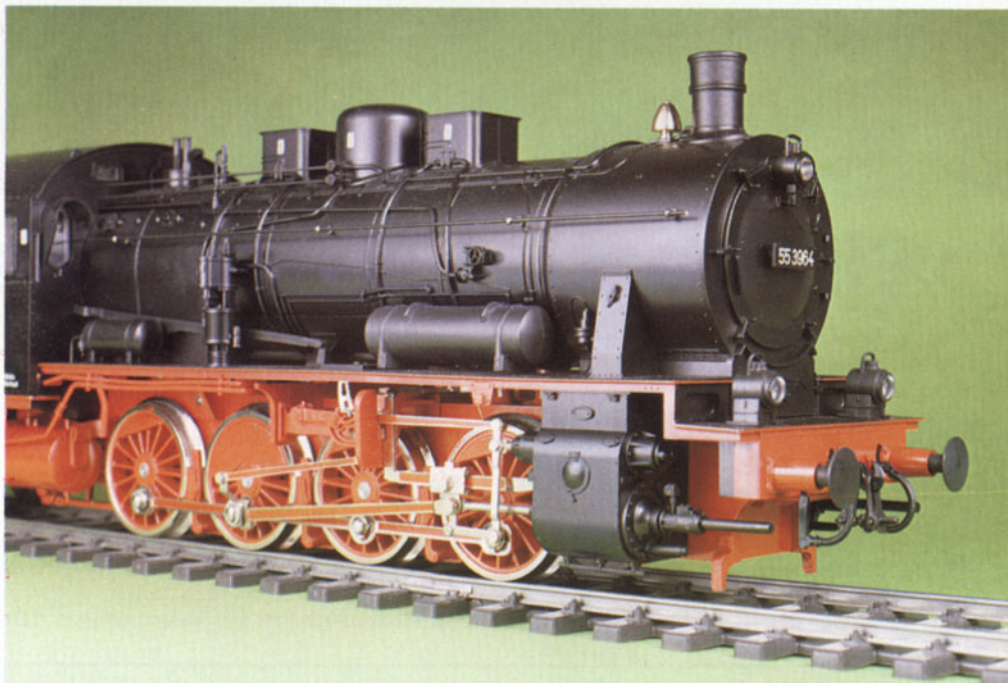
Fahrzeuge nach dem Umbau für eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h zugelassen. Im Jahr 1943 belief sich der Einsatzbestand der G 8¹ noch auf rund 1.380 Maschinen. Mehr als 1.000 Exemplare überlebten den Zweiten Weltkrieg in beiden Teilen Deutschlands. Zu Beginn der siebziger Jahre schieden die Fahrzeuge, die noch als Verschiebelokomotiven auf großen Güterbahnhöfen eingesetzt waren, allmählich aus dem Betriebsdienst aus.

Die Baureihe 55^{25—56} als Modell

Das Interesse an Modellbahnen der größeren Spurweiten ist in den letzten Jahren beträchtlich gewachsen. Längst hat auch die Märklin-Bahn der Baugröße I einen großen und treuen Kundenstamm gefunden.

Krönung des inzwischen recht breit gefächerten Modellsortiments ist ganz ohne Zweifel das Modell der BR 55^{25—56}, das im November 1982 zur Auslieferung gelangte. Diese Lokomotive besticht nicht nur durch die saubere Ausführung, sondern auch durch die tadellose Nachbildung vieler feiner Einzelheiten. Hierzu zählen neben den Pumpen die Luftbehälter, der Vorwärmer und die Kesselarmaturen. Sehr fein sind auch die Griffstangen und die extra angesetzten Rohrleitungen gestaltet. Als Zerstücker liegen außerdem noch Kolbenstangenschutzrohre, Bremsschläuche und Originalkupplungen bei. Selbst das Lokpersonal wurde nicht vergessen. Kessel, Umlauf und Führerhaus der Lok, außerdem der komplette Tender der Bauart 3 T 16,5 sind ganz aus Kunststoff gefertigt und ohne Fehl und Tadel. An keinem der doch recht großen Formteile entdeckt man Einfallstellen. Das gesamte Fahrwerk der Lok ist aus Metall gefertigt, es verleiht dem Modell ein hohes Eigengewicht und einen tiefen Schwerpunkt. Der Antriebsmotor hat seinen Platz in der Feuerbüchse gefunden, er treibt alle Achsen über ein gekapseltes und sehr solide ausgeführtes Stirnradgetriebe an.

Das Modell verfügt über ein bereits vor dem Anfahren leuchtendes Dreilicht-Spitzensignal an Lok und Tender, über eine Führerstandsbeleuchtung sowie einen eingebauten



Raucheinsatz. Die Umschaltung für die Fahrtrichtung wird elektronisch gesteuert. Lokomotive und Tender sind mit Federpuffern ausgestattet, im Kohlenkasten befindet sich echte Steinkohle. In einer zweiten Ausführung wird das Modell mit einer im Tender eingebauten Geräuschelektronik geliefert.

Nachgeahmt werden das Auspuffgeräusch und — durch Gleismagnete ausgelöst — der Pfeifton sowie das Läutesignal einer Dampflokomotive. Die Lokomotive wird sowohl für das Gleichstrom-System als auch für das Zweileiter-Wechselstrom-System angeboten.

HO

Bild 7: Im Kohlenkasten des Tenders der preußischen Bauart 3 T 16,5 befindet sich eine echte Steinkohlen-Füllung.

Fotos: 3—7: Obermayer





»Eisenbahn '82« in Basel

Voll besetzt waren die Sonderzüge mit der C 5/6 2978 der SBB nach Aesch.
Foto: A. Ritz

Am 7. November 1982 ging in Basel mit der »Eisenbahn '82« nach 16-tägiger Dauer eine große Schau zu Ende. Mit 117 526 verkauften Eintrittskarten wurde sie ein voller Erfolg. Den Schwerpunkt bildeten die Fachmesse und die Ausstellung »Vorbild und Modell« in den Hallen der Schweizer Mustermesse. Neben modernen und historischen Originalfahrzeugen waren eine Vielzahl von Modellbahnanlagen sowie 30 Modellbahnanlagen aller Baugrößen zu sehen. Für Abwechslung sorgte ein reichhaltiges

Rahmenprogramm mit Fachtagungen, Besichtigungen, Führungen und Sonderfahrten. Als einer der Höhepunkte erwies sich die große Lokomotiv-Ausstellung im Güterbahnhof Wolf, die vom 30. Oktober bis 1. November 1982 Tausende von Besuchern anzog. Die Aufgeschlossenheit der Schweizerischen Bundesbahnen SBB erlaubte sogar den Einsatz von Dampflokomotiven und eines Dampftriebwagens bei zahlreichen Sonderfahrten, die eine Präsentation moderner Schienenfahrzeuge aus verschiedenen Län-

dern Europas umrahmten. Wieder einmal war es der Schweiz vorbehalten, Vergangenes und Zukünftiges in eindrucksvoller Weise in direkte Beziehung zueinander zu bringen. Die Anstrengungen der Veranstalter und Aussteller wurden durch das große Interesse eines internationalen Publikums honoriert. Basel und die »Eisenbahn '82« waren eine Reise wert, dank der vorzüglichen Organisation unter der Federführung der Verantwortlichen für die Schweizer Mustermesse. HO

Sonderausstellung im Verkehrsmuseum

Bis einschließlich 10. April 1983 wird im Verkehrsmuseum Nürnberg die Sonderausstellung »Historische Eisenbahnuniformen und Studienarbeiten der Fachhochschule Nürnberg« gezeigt.

Das Verkehrsmuseum Nürnberg war bis 1945 im Besitz einer umfangreichen Sammlung historischer Eisenbahnuniformen, die in den Wirren der ersten Nachkriegsmonate vollständig verloren gegangen ist. Inzwischen

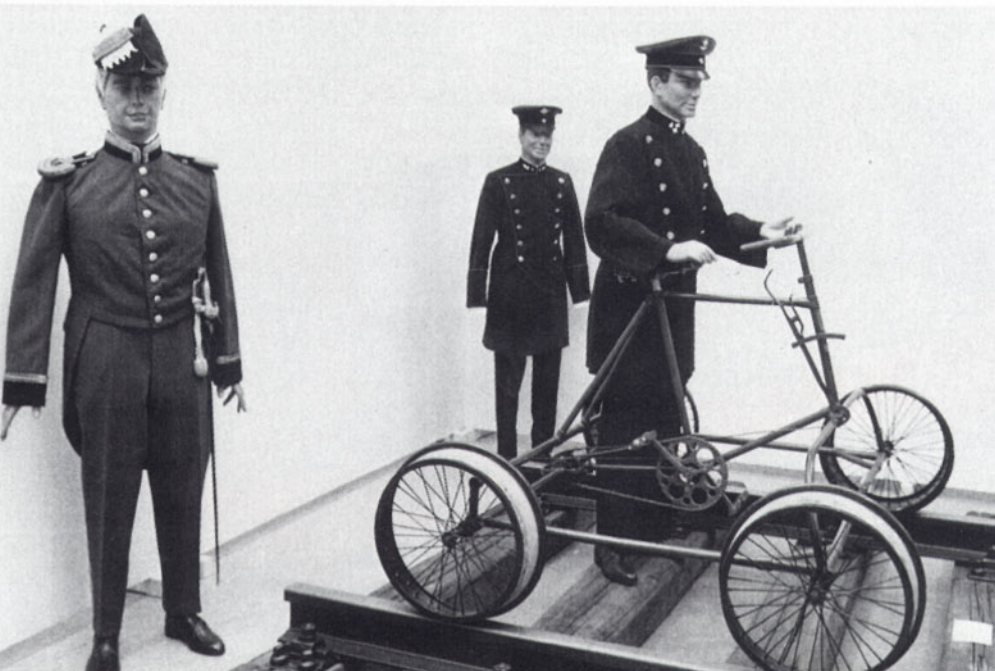
verfügt das Museum teils durch Ankäufe, insbesondere jedoch durch Schenkungen wieder über eine ansehnliche Zahl historischer Uniformen, die jetzt zur Ausstellung gelangen.

Zusammen mit der Uniform-Ausstellung zeigt die Fachrichtung Design der Fachhochschule Nürnberg Studienarbeiten zum Thema Eisenbahn.

Hinweis für die Leser im Großraum Nürnberg: ab 1.1.1982 wurden versuchsweise Zeitkarten für das Verkehrsmuseum eingeführt, die bei einer Geltungsdauer von 3 Monaten nur DM 5,— kosten (zum Vergleich: der Eintrittspreis für Erwachsene beträgt üblicherweise DM 2,—).

An der Kasse des Verkehrsmuseums ist für DM 5,— auch noch der Bildkatalog »100 Jahre Fahrzeugmodelle im Verkehrsmuseum Nürnberg« erhältlich, der über 100 ausgewählte Eisenbahnmodelle im Maßstab 1:10 des Verkehrsmuseums in Bild und Wort vorstellt. AR

Erstmals werden im Verkehrsmuseum Nürnberg wieder im Rahmen einer Sonderausstellung historische Eisenbahnuniformen gezeigt.
Foto: Schwenold,
Lichtbildstelle der BD Nürnberg



(Füllseite)

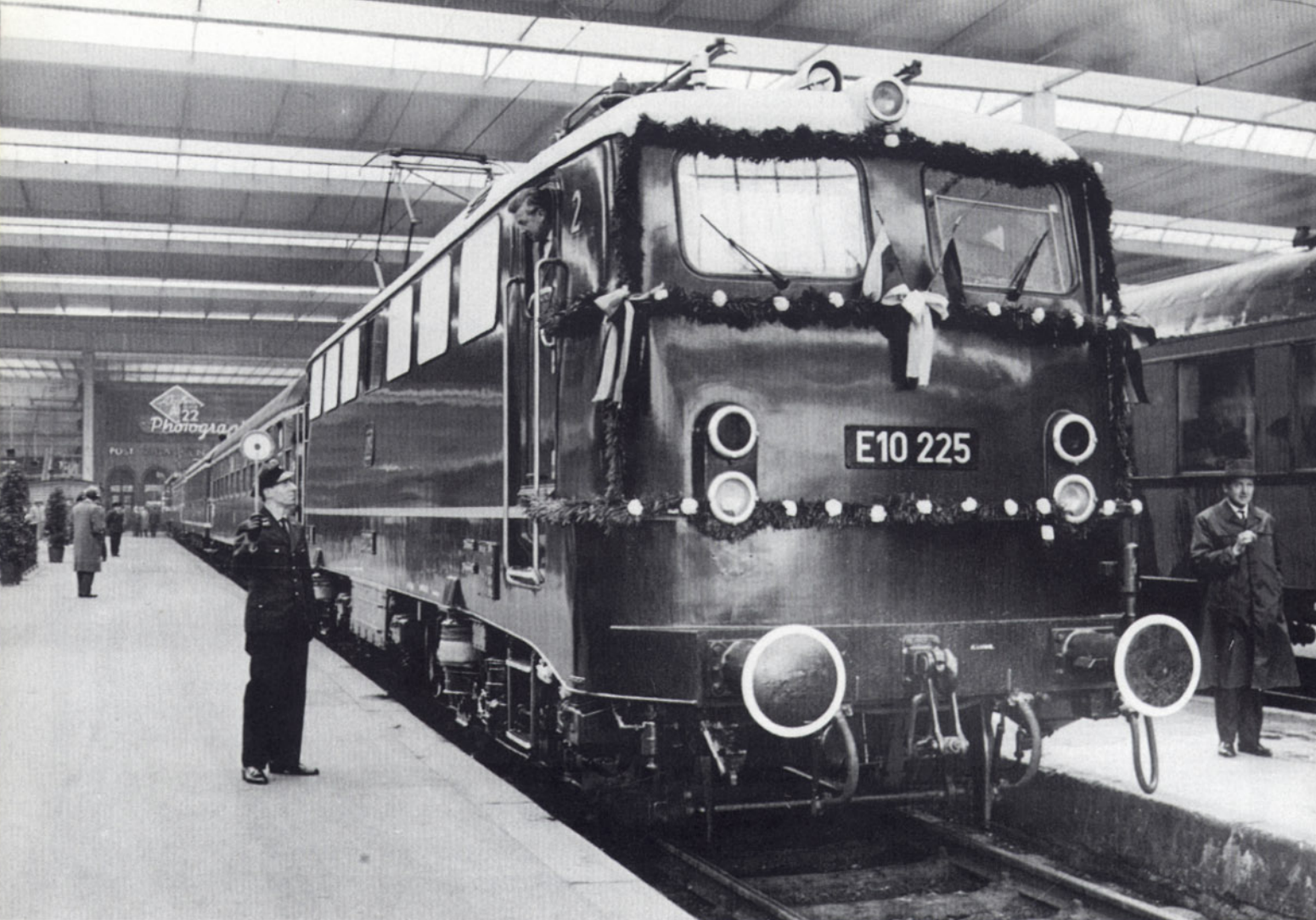


Bild 1: Ab 27.5.1962 konnte die Strecke von Ingolstadt durch das Altmühltal nach Treuchtlingen planmäßig mit Elektrolokomotiven befahren werden. Die E 10 225 zog zwei Tage zuvor den ersten Zug mit elektrischer Lokomotive durch das Altmühltal; hier bei der Abfahrt im Hauptbahnhof München.
Foto: BD München, Sammlung Asmus

Durch das Altmühltal

Der landschaftlich reizvollste Abschnitt der Hauptstrecke München—Ingolstadt—Treuchtlingen ist sicherlich das Teilstück durch das Altmühltal von Eichstätt Bahnhof nach Treuchtlingen. Dennoch führt die Bahn

durch das Altmühltal — im Gegensatz zur berühmten Schwarzwaldbahn, der Geislinger Steige oder der Frankenwaldbahn — bei Eisenbahnfreunden eher ein Schattendasein, weil sie keine spektakulären Steigungsram-

pen aufweist. Wir sind jedoch der Meinung, daß sie mehr Beachtung verdient, nicht nur wegen der imposanten, charakteristischen Felsdurchbrüche, sondern vor allem auch wegen der Vielfalt der früher wie heute eingesetzten Lokbaureihen, die das Betriebsgeschehen auf der Hauptbahn durch das Altmühltal sehr abwechslungsreich gestalten. Bei der Bildauswahl haben wir uns bemüht, auch den Modellbahnern unter unseren Lesern einige Anregungen zu vermitteln, wobei uns der Abschnitt bei Dollnstein für eine Nachbildung besonders geeignet erschien.

Die Redaktion

Bild 2: Diese Luftaufnahme zeigt die Altmühlbrücke und den Kirchbergtunnel östlich von Pappenheim. Eine so großzügige Geländegestaltung ist auf Modellbahnanlagen höchstens in Spur Z möglich. (Freigegeben durch die Reg. v. Obb. Nr. GS 300/8482).
Foto: Möhrlein (1)



Bahnbau und Betriebseröffnung

Die Bauarbeiten für die Strecke Ingolstadt—Treuchtlingen begannen am 10. August 1867. Wenig Schwierigkeiten bereiteten dabei der in hügeligem Gelände verlaufende Streckenteil Ingolstadt—Eichstätt. In Ingolstadt mußte lediglich die Donau auf einer eisernen Brücke mit drei Öffnungen von jeweils 52,53 m Weite überspannt werden. Widerlager und Pfeiler wurden dazu auf Beton fundiert. Problematischer gestaltete sich dagegen der Bahnbau im Streckenabschnitt

Eichstätt—Treuchtlingen. Umfangreiche Sprengungen und Erdarbeiten erforderte die Anlage des Bahnhofs Eichstätt, der 5 km außerhalb der Stadt gebaut wurde. Im weiteren Verlauf der Bahn waren sieben eiserne Altmühlbrücken mit je 4—5 Öffnungen von je 24—30 m Weite zu errichten. Hinter dem Bahnhof Dollnstein mußten zwei Felsvorsprünge durchstoßen werden. Auch der Bau zweier Tunnel war unumgänglich: Bei Hagenacker der 633 Meter lange »Eblinger Tunnel« und bei Zimmern der 108 Meter lange »Kirchbergtunnel«.

Am 12. April 1870 wurde die Strecke Ingolstadt—Treuchtlingen eröffnet.

Streckenbeschreibung

Die Hauptbahn Ingolstadt—Treuchtlingen verläßt den Hauptbahnhof Ingolstadt in nördlicher Richtung, führt an den Festungswerken vorbei und überquert die Donau auf einer eisernen Brücke. Nun mündet sie in den Bahnhof Ingolstadt Nord ein, der damals aus militärischen Gründen als flaches, einstöckiges Gebäude ausgeführt werden mußte. Von hier ab wendet sich die Strecke nach Nordwesten und durchfährt das Werksgelände der Automobilfabrik AUDI-NSU. In steter Steigung berührt sie die Orte Gaimersheim, Eitensheim, Tauberfeld und Adelschlag, wo sie die Wasserscheide zwischen Donau und Altmühltal in einem 13 m tiefen Einschnitt durchbricht. Bis zum Bahnhof Eichstätt hin fällt sie nun ab und tritt hinter diesem ins Altmühltal ein. In Fahrtrichtung rechts sieht man die Willibaldsburg und die Stadt Eichstätt in einer Entfernung von 5 km liegen. Bis Treuchtlingen folgt die Strecke nun dem Lauf der Altmühl flußaufwärts. Mit bizzaren Kalksteinfelsen und malerischen Dörfern ist dies der schönste Streckenabschnitt. Die Strecke Ingolstadt Hbf-Treuchtlingen hat eine Länge von 56 km. Die max. Steigung beträgt 1:200 (entspricht 5 ‰), der kleinste Kurvenradius zwischen Eichstätt Bahnhof und Treuchtlingen mehrfach nur 584 m, wodurch die Streckenhöchstgeschwindigkeit auch heute noch auf 105—120 km/h begrenzt ist, während ansonsten bis zu 160 km/h gefahren werden können.

Weitere Entwicklung der Bahnlinie Ingolstadt—Treuchtlingen

Ab 1890 wurde die Strecke Ingolstadt—Treuchtlingen zweigleisig ausgebaut. Die Arbeiten, in deren Verlauf auch die Bahnhöfe Eitensheim und Obereichstätt errichtet wurden, waren am 4. August 1892 abgeschlossen.

Am 15. September 1885 erhielt die Stadt Eichstätt endlich den lange erkämpften Bahnanschluß. Vom Bahnhof zur Stadt führte nun eine 5,15 km lange Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 1000 mm, die am 7. November 1898 nach Kinding verlängert wurde (Gesamtlänge: 30,9 km). Die Strecke wurde bis 1934 auf Normalspur umgespurt. An weiteren Nebenbahnen wurden von der Hauptbahn ausgehend eröffnet: Am 1. Mai 1903 die Teilstrecke Ingolstadt Nord-Dollnstein der am 1. Oktober 1904 vollendeten Lokalbahn Ingol-



Bild 3: 14 Jahre nach Ende des planmäßigen Dampfbetriebes kamen im Juni 1976 die beiden Gegendruckbremslokomotiven 044 404 und 044 427 auf der Rückfahrt ins Heimat-Bw-Crailsheim durch das Altmühltal. Sie waren bei mehrtägigen Bremsversuchsfahrten im Raum Regensburg eingesetzt. Die Aufnahme entstand bei Eichstätt Bahnhof.

Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz

Bild 4: Diese Zeichnung zeigt die Strecke Ingolstadt—Treuchtlingen mit allen Zwischenstationen und abzweigenden Strecken.

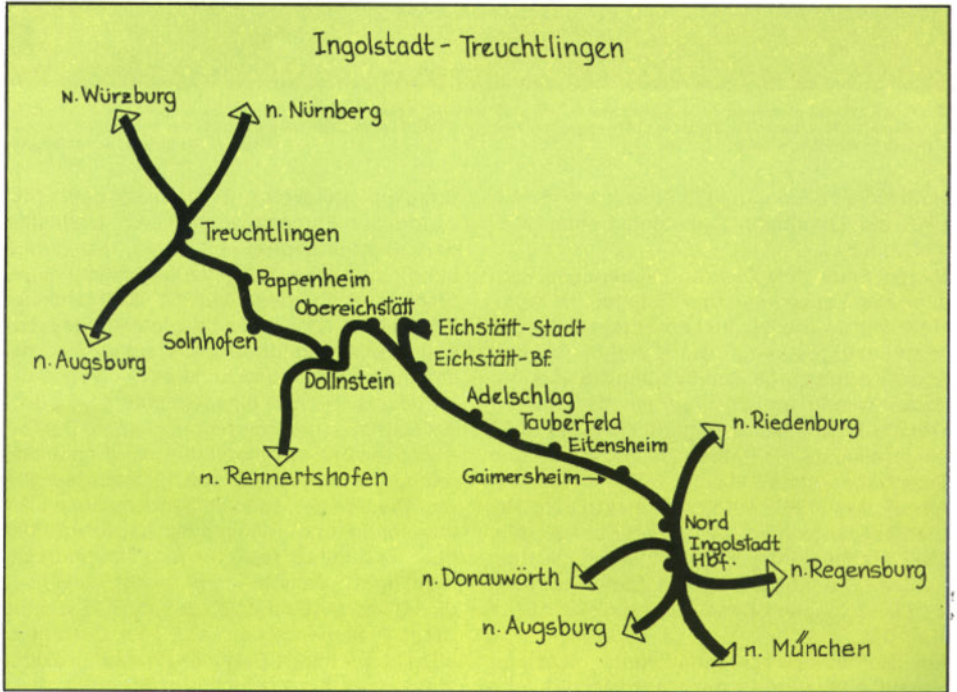




Bild 5: 103 146 mit dem Autoreisezug »Christoforus-Express« von Düsseldorf nach München am 4.3.1979 bei Dollnstein. Der Bahndamm hat hier einen Bogen der Altmühl abgeschnitten, für die Altmühl mußte deshalb neben dem Bahndamm ein neues Flußbett geschaffen werden.

Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz

stadt Nord-Riedenburg (38,71 km); am 18. Mai 1916 die Lokalbahn Dollnstein-Rennertshofen (21 km).

Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges kam dann der Zugverkehr zum Erliegen. In Ingolstadt wurde von deutschen Truppen die Donaubrücke gesprengt. Der Bahnhof Treuchtlingen wurde durch Bombenangriffe zerstört. Dabei kamen am 25. Februar 1945 in der Treuchtlinger Bahnsteigunterführung 300 durchreisende Soldaten, Zivilpersonen und Eisenbahner ums Leben.

Am 27. Mai 1962 wurde der elektrische Betrieb aufgenommen. Zuvor hatte am 25. Mai 1962 die feierliche Eröffnungsfahrt stattgefunden. Die Kosten für die Elektrifizierung der 56 km langen Strecke beliefen sich auf 14 Mill. DM.

Aus Rentabilitätsgründen wurde nicht nur elektrifiziert, sondern auch unwirtschaftliche

Strecken stillgelegt. Zum 2. Oktober 1960 wurde der Personenverkehr von Dollnstein nach Rennertshofen eingestellt. Der verbliebene spärliche Güterverkehr auf dieser Strecke wird voraussichtlich 1984 zwischen Konstein und Rennertshofen aufgegeben und die Strecke abgebaut werden. Nur zwischen Dollnstein und Konstein — wegen des Werksanschlusses einer Glasfabrik — dürfte der Betrieb aufrechterhalten bleiben. Der Personenverkehr von Ingolstadt Nord nach Riedenburg wurde am 28. Mai 1972 aufgelassen und die Strecke anschließend zwischen Altmannstein und Riedenburg abgebaut. Von den Zubringerstrecken zur Hauptstrecke Ingolstadt—Treuchtlingen weist nur noch die Strecke Eichstätt Bahnhof—Eichstätt Stadt Personenverkehr auf. Hier besteht zu allen in Eichstätt Bahnhof haltenden Zügen ein Anschluß nach Eichstätt Stadt.

Zugverkehr und Triebfahrzeugeinsatz

Als am 12. April 1870 der durchgehende Zugverkehr München—Treuchtlingen möglich war, benötigten die drei verkehrenden Schnellzugpaare München—Nürnberg für die Strecke Ingolstadt—Treuchtlingen 1 Std. 30 Min., wobei sie auch in Eichstätt Bahnhof hielten, Personenzüge legten die Strecke in knapp 2 Stunden zurück. Zu jener Zeit betrug die Höchstgeschwindigkeit für Schnell- und Extrazüge 59 km/h, für Personenzüge 52 km/h und für Güterzüge 33 km/h. 1892 durften Schnellzüge 75 km/h fahren und schon bald war die 100 km/h-Marke erreicht und auch überschritten. In diesem Zusammenhang ist auch die Tatsache interessant und erwähnenswert, daß die Kgl. Bayer. Staatsbahn 1914 zwischen Eichstätt Bahnhof und Treuchtlingen durchgehend 115 km/h zuließ, während die DB heute die Geschwindigkeit stellenweise auf 105 km/h begrenzt hat. In den 30er Jahren waren Schnellzüge zwischen Ingolstadt und Treuchtlingen knapp 50 Min., Personenzüge dagegen fast 1 Std. und 20 Min. unterwegs. Einen spürbaren Fahrzeitgewinn brachte auf diesem Teilstück die Aufnahme des elektrischen Betriebs. Heute verkehren Intercity und Schnellzüge zwischen Ingolstadt und Treuchtlingen in etwa 35 Minuten, Eilzüge benötigen knapp 40 Minuten, und Nahverkehrszüge sind 55 Minuten unterwegs. Die Deutsche Reichsbahn baute bereits in den 20er, vor allem aber in den 30er Jahren die Vorherrschaft der bayerischen Loks auf der Strecke Ingolstadt—Treuchtlingen ab und setzte zunächst »Preußen« und später auch Reichsbahn-Einheitsloks ein.

In den 20er Jahren beherrschte die 18⁴—5 den Schnellzugverkehr und war auch vor beschleunigten Personenzügen eingesetzt. Hier gab es Durchläufe München—Nürnberg und München—Würzburg. Besonders zu erwähnen ist der Ende der 20er Jahre erfolgte Einsatz der Maffei-Turbinenlok T 18 1002 vor dem FD 79 und FD 80 München—Berlin zwischen München und Nürnberg über Ingolstadt. Den Personenzugdienst bewältigten zu dieser Zeit die 38⁴ (bayer. P 3/5 H von 1921) und die 70⁰ (bayer. Pt 2/3). Letztere Reihe verkehrte allerdings nur zwischen Ingolstadt und Eichstätt Bahnhof, sowie zwischen Treuchtlingen und Eichstätt Bahnhof. Im Güterzugdienst kam zu den schon genannten bayerischen Reihen noch die 54¹⁵—17 (bayer. G 3/4 H) hinzu, und als die erste preußische Reihe hielt die 57¹⁰—35 (preuß. G 10) ihren Einzug. Diese Entwicklung im Güterzugdienst wurde in den 30er Jahren mit der 58¹⁰—21 (preuß. G 12) ab 1935 fortgesetzt. Vor leichten Güterzügen tauchten nun auch die 55⁰—6 (preuß. G 7¹) und die 55²⁵—56 (preuß. G 8¹) auf, während die Leig von der 38⁴ befördert wurden. Die Einheitsloks der Reihen 41, 44 und 45 kamen ab 1937 zum Einsatz. Im Personenzugdienst sah man nun die 17⁴—5, 18⁴—5 und die 38⁴, welche ab 1938 von der 38¹⁰—40 (preuß. P 8) ersetzt wurde.

Zwischen Ingolstadt und Treuchtlingen verkehrten seit 1932 auch die Einheitstenderloks der Reihe 64. Im Schnellzugdienst war die Zeit der S 3/6 bald vorbei! Sie wurde ab 1934 von der Reihe 03 und diese wiederum ab 1939 von der Reihe 01 verdrängt. Dabei gab



Bild 6: 103 214 führte am 21.7.1982 den IC 582 »Amalienburg« westlich von Dölnstein, im Hintergrund kann man die charakteristischen Jura-Felsen erkennen.

Foto: A. Ritz

Bild 7: Triebwagen der Baureihe VT 95 waren vor der Elektrifizierung im Personenzugdienst eingesetzt. Diese hübsche Herbstaufnahme vom Oktober 1960 zeigt einen einmotorigen Schienenbus auf der Fahrt nach Treuchtlingen zwischen Pappenheim und Treuchtlingen.

Foto: R. Attmanspacher







Bild 10: 141 025 verläßt am 15.1.1982 mit einem Nahverkehrszug nach Treuchtlingen den EBlinger Tunnel zwischen Dollnstein und Solnhofen.

Foto: J. Nelkenbrecher

Bild 8, linke Seite oben: 118 029 mit frischlackierten Stromabnehmern führte am 7.1.1981 den E 3241 von Würzburg nach München Dollnstein. Dieser Zug wird auch heute noch planmäßig mit E 18 bespannt.

Foto: A. Ritz

◀ **Bild 9:** Die Strecke durch das Altmühltal wird des öfteren von Frankfurter und Düsseldorfer 420 auf Überführungsfahrten benützt. Am 15.1.1982 war der 420 288 östlich von Solnhofen Richtung München unterwegs.

Foto: J. Nelkenbrecher



Bild 11: Eine Lokomotive der Baureihe 103 durchfährt am 12.4.1980 mit dem IC 684 »Linderhof« Solnhofen.

Foto: A. Ritz

Bild 12: Lange Zeit gehörten die Augsburgs E 17 im Altmühltal zum gewohnten Bild. 117 110 mit einem Personenzug nach Ingolstadt im September 1976 östlich von Solnhofen.

Foto: Matussek, Sammlung Ritz





Bild 13: Die charakteristischen Jurafelsen bei Dollnstein sind eine gute Anregung für die Modellbahnanlage. Die E 18 zog am 11.7.1979 einen Nahverkehrszug von Ingolstadt nach Treuchtlingen.
Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz

es sogar Langläufe von München über Würzburg bis Frankfurt am Main. Schließlich ist noch der FDt 551/552 München—Berlin—München zu nennen, der von einem Schnelltriebwagen SVT 137, Bauart »Hamburg«, gefahren wurde.

In den ersten Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg war an einen geregelten Zugverkehr kaum zu denken, und so war auch der Lokeinsatz besonders abwechslungsreich. Neben den schon früher eingesetzten Baureihen tauchten nun folgende Baureihen neu auf: 19¹ (ex. poln. Pt 31) mit den Maschinen 19 103, 155 und 163, dann die 39⁰⁻² (preuß. P 10), die 03¹⁰, 52, 913⁻¹⁸ (preuß. T 9) und die 93⁵⁻¹² (preuß. T 14.1). Die 19¹ bewährte sich vor allem auf der Strecke Treuchtlingen-Würzburg mit ihren starken Steigungen, lief aber auch bis München. Weniger geeignet waren die 03¹⁰, die bald wieder abgezogen wurden. Dagegen setzte die Deutsche Bundesbahn die 39⁰⁻² noch bis 1950 im Schnellzugdienst ein und ersetzte sie erst danach wieder durch die 01. Bis zum Ende des Dampfbetriebs kamen nun die Baureihen 01 und 01¹⁰ im Schnellzug- und Eilzugdienst zum Einsatz, aber auch die S 3/6 erhielt, im Gegensatz zur 03, bis Mitte der 50er Jahre wieder einige Leistungen. Die beiden DB-Neubauschnellzugloks der Baureihe 10 fuhren zwischen 1960 und 1962 mit einem Autoreisezug bis Ingolstadt und wendeten im Bw Ingolstadt. Daneben wurden im FD-Dienst nun auch die neuen Diesellokomotiven der Baureihe V 200 und die Schnelltriebwagen der Reihe VT 08.5 eingesetzt. Auch die TEE-Triebwagen der Baureihe VT 11.5 erschienen im hochwertigen Reisezugdienst und konn-

ten bis 1978 im Einsatz beobachtet werden. Ein seltener Gast war dagegen der »Gläserne Zug« in Dieselsonversion, Baureihe VT 90.5. Sein elektrischer Bruder, der 491 001, ist dagegen heute noch oft hier zu sehen.

Im Güterzugdienst setzte die Deutsche Bundesbahn zunächst noch die Baureihe 52, hauptsächlich aber die Baureihe 44 ein. Die Baureihe 45 kam nur noch selten von Treuchtlingen aus in Richtung München zum

Bild 14: Drei Monate vor der Einführung der 2. Klasse in den IC-Zügen wurden versuchsweise einige IC-Züge auf der Strecke München—Ingolstadt—Würzburg mit der Baureihe 111 in Doppeltraktion bespannt. Man befürchtete, daß eine Lokomotive der Reihe 111 allein bei besonders schweren IC-Zügen die Fahrzeiten der Reihe 103 nicht einhalten könnte. Nach Einführung der 2. Klasse in den IC-Zügen im Sommer 1979 kam man aber von dieser Regelung bald schon wieder ab. Am 4.3.1979 zog 111 108 mit einer weiteren 111 einen »erstklassigen« IC bei Dollnstein in Richtung Würzburg.

Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz



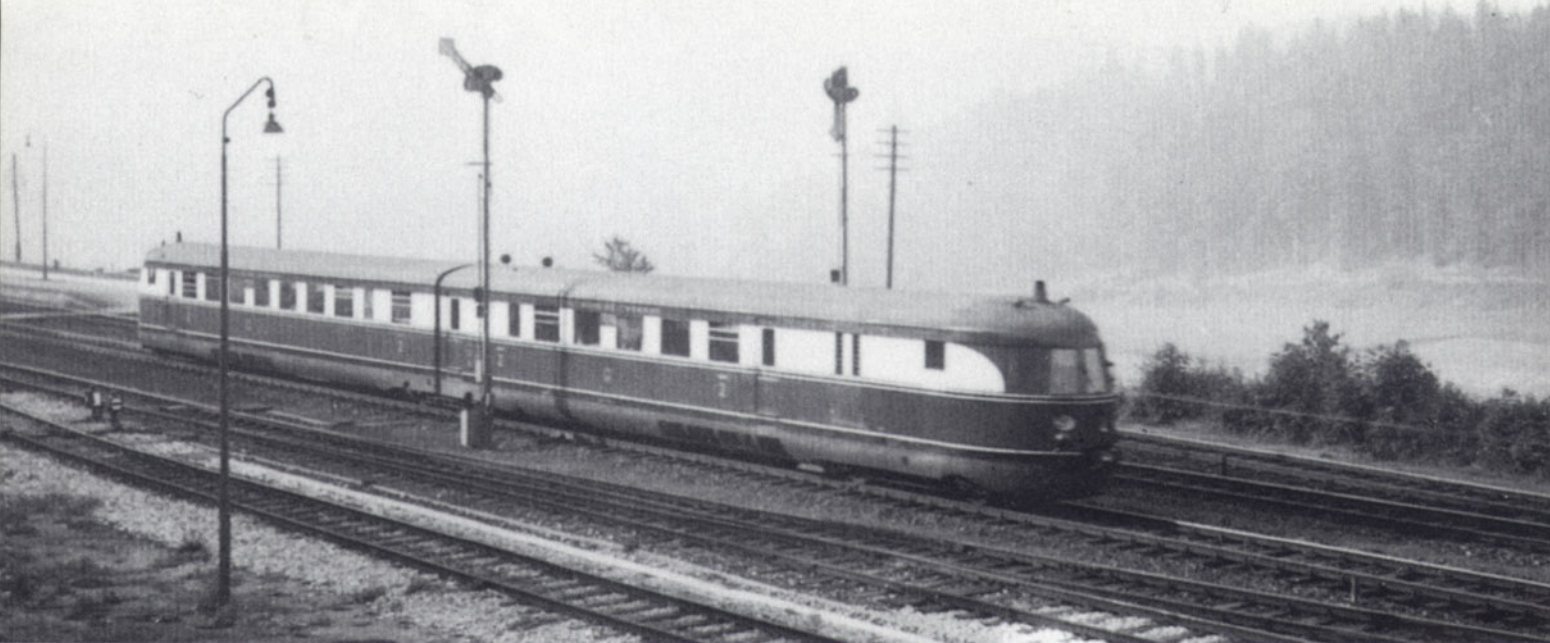


Bild 15: Schnelltriebwagen der Baureihe SVT 137 verkehrten ab Mitte der 30er Jahre von München durch das Altmühltal nach Berlin. Die Aufnahme entstand am 12.8.1937 bei der Durchfahrt des Bahnhofes Eichstätt. **Foto: Dr. Mager**



Bild 16: Dieses Foto vom Bau der Donau-Brücke bei Ingolstadt zeigt, daß um 1868 die Baumaterialien noch auf dem Wasserweg transportiert und von der Lände mit einer schmalspurigen Baubahn zur Baustelle gebracht wurden. **Foto: Sammlung Bergsteiner**

VT 98 zum Einsatz, so z. B. zwischen Treuchtlingen und Eichstätt oder Ingolstadt und Eichstätt.

Viele der seit der Elektrifizierung der Strecke im Jahre 1962 eingesetzten Elektrolokomotiven sind schon längere Zeit nicht mehr im Altmühltal anzutreffen. Zu ihnen gehören die Lokomotiven der Reihen E 16, E 17, E 19, E 44 und E 75. Auch der Einsatz einer Lok der Baureihe E 60 als Rangierlok in Treuchtlingen gehört der Vergangenheit an. Trotzdem bietet sich im Altmühltal auch heute noch ein recht abwechslungsreiches Bild: Intercity-Züge, bespannt mit den Baureihen 103 und 111 oder D-Züge, befördert von 103, 110 und 111, während sich 111, 118, 141 und 151 den Eilzugdienst teilen; vor Nahverkehrszügen sind die Baureihen 111, 118, 140 und 141 im Einsatz, und Güterzüge werden meist von 140, 150, 151 und 194 gezogen. Versuchsweise kamen auch schon Loks der Baureihe 120 als Vorspannloks vor dem 4000 t-Erzug von Hamburg über Treuchtlingen—Ingolstadt nach Regensburg im Altmühltal zum Einsatz, der am frühen Morgen in Regensburg ankommt.

L. Bergsteiner

Einsatz. Neben der 57¹⁰⁻³⁵ und der 54¹⁵⁻¹⁷ taten nun auch Maschinen der Baureihe 50 Dienst im leichten Güterzugverkehr. Vor Personenzügen kam vereinzelt die S 3/6 zum Einsatz, die 38¹⁰⁻⁴⁰ wurde in diesen Diensten zur Regelzuglok und beförderte auch leichte Eilzüge. Zu sehen waren schließlich noch die Baurei-

he 64 und 78⁰⁻⁵ (preuß. T 18). Letztere lief z. T. von München aus mit Eilzügen bis Eichstätt Stadt. Sie wurde in diesem Dienst dann von Triebwagen der Baureihen VT 30.0 und VT 32.0 abgelöst, bis diese Eilzüge schließlich entfielen. Auf Kurzstrecken kamen nun auch die neuen Schienenbusse VT 95 und

Bild 17: 175 059 fährt am 20.4.1968 mit einem kurzen Nahgüterzug aus Treuchtlingen Richtung Ingolstadt aus.

Foto: D. Dettelbacher



Bild 18: Ein Triebwagen der Baureihe VT 08, als F-Zug eingesetzt, verläßt den Eßlinger Tunnel.

Foto: Dr. Mager



(Füllseite)

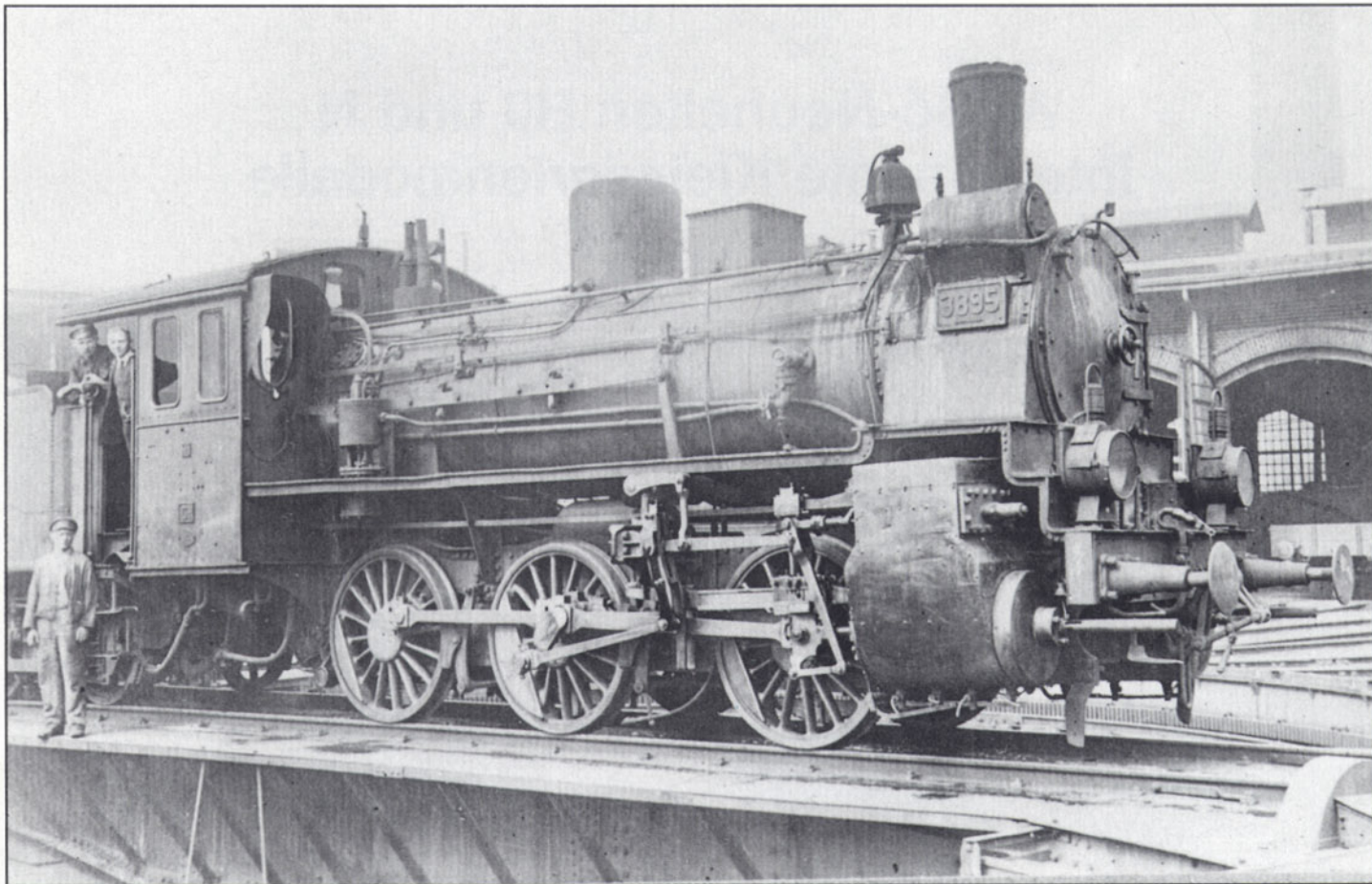


Bild 1: Die (G 4) Hannover 3895 trug vor ihrer Umzeichnung die Bahnnummer Hannover 1289. Die Lokomotive wurde noch von der Deutschen Reichsbahn übernommen und erhielt die Loknummer 53 328. Gebaut wurde sie 1907 bei Union mit der Fabriknummer 1542. Foto: C. Bellingrodt

Die alten preußischen »Dreikuppler«

Vorbild und Modell

3. Teil: Die preuß. G 4³ — ein Nachkömmling!

Um die Jahrhundertwende stellten die Preussischen Staatseisenbahnen die letzten C — spätere G 4¹ und G 4² — in Dienst, für »schnellere« Güterzüge, die verschiedenen G 5-Bauarten und für die schweren Güterzüge die spätere G 7¹ und G 7², 1C- bzw. D-Lokomotiven. Im Jahre 1902 wurden bei der

KED Saarbrücken die ersten Heißdampf-Güterzuglokomotiven (spätere G 8) erprobt, 13 an der Zahl! Und es war nur eine Frage der Zeit, wann diese Lokomotiven nach Überwindung einiger Kinderkrankheiten alle zuvor genannten Gattungen auf das Abstellgleis schieben würden!

Dennoch, beinahe gleichzeitig dazu im Jahre 1901, wurde mit dem Gedanken gespielt, eine nach »neueren« Gesichtspunkten zu bauende C-Naßdampf-Verbund-Maschine in Dienst zu stellen?! War es der Hang zur Sparsamkeit, die Überlegung, daß jede Mehr-Achse in

der Beschaffung und im Unterhalt ihren Preis verlangte, war es die Forderung einiger KED, für Eilgüterzüge, wohl auch auf Nebenstrecken für Personenzüge eine leistungsfähige C-Bauart einzustellen?

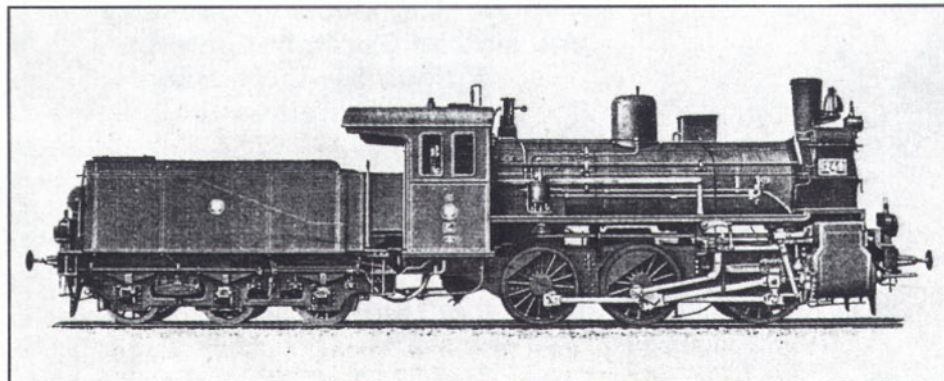
Wie dem auch sei, der Gedanke beschäftigte die Gemüter, und obwohl Garbe sich nicht damit anfreunden konnte, lieferte anno 1903 die Union-Gießerei in Königsberg 4 Lokomotiven der neuen Bauart ab als Königsberg 1107—1110, spätere (G 4) Königsberg 3911—3914, nach 1910/1911 in den Akten als G 4³ geführt.

Die Abmessungen dieser C-n2v nach Musterblatt III-30:

Rost	m ²	1,73
Heizfläche	m ²	117,1
Dampfdruck	kg/cm ²	12
Steuerung		außenliegende Heusinger-St.
Triebwerk	mm	460 630/1.350 680
Dienstgewicht	t	45,3
Reibungsgewicht	t	45,3
Achsstand	mm	3.700
Achsdruck	t	15,2-15,0-15,1
Kesselmitte über SOk	mm	2.400
Länge üP m T	mm	15.100

Die Daten zeigen an, daß die neue Bauart sich in mancherlei Hinsicht von den älteren

Bild 2: Diese Abbildung stammt aus der Festschrift »Union, 1828—1928«. Bei der Lokomotive handelt es sich um eine der drei Essener G 4³. Gebaut wurde sie 1905 bei Union (Fabriknummer 1379) und trug zunächst die Bahnnummer Essen 1249; 1906 wurde sie dann in Essen 3828 umgezeichnet, ab 1907 kam sie zur KED Königsberg und erhielt die Bahnnummer 3910. Foto: Sammlung Rauter



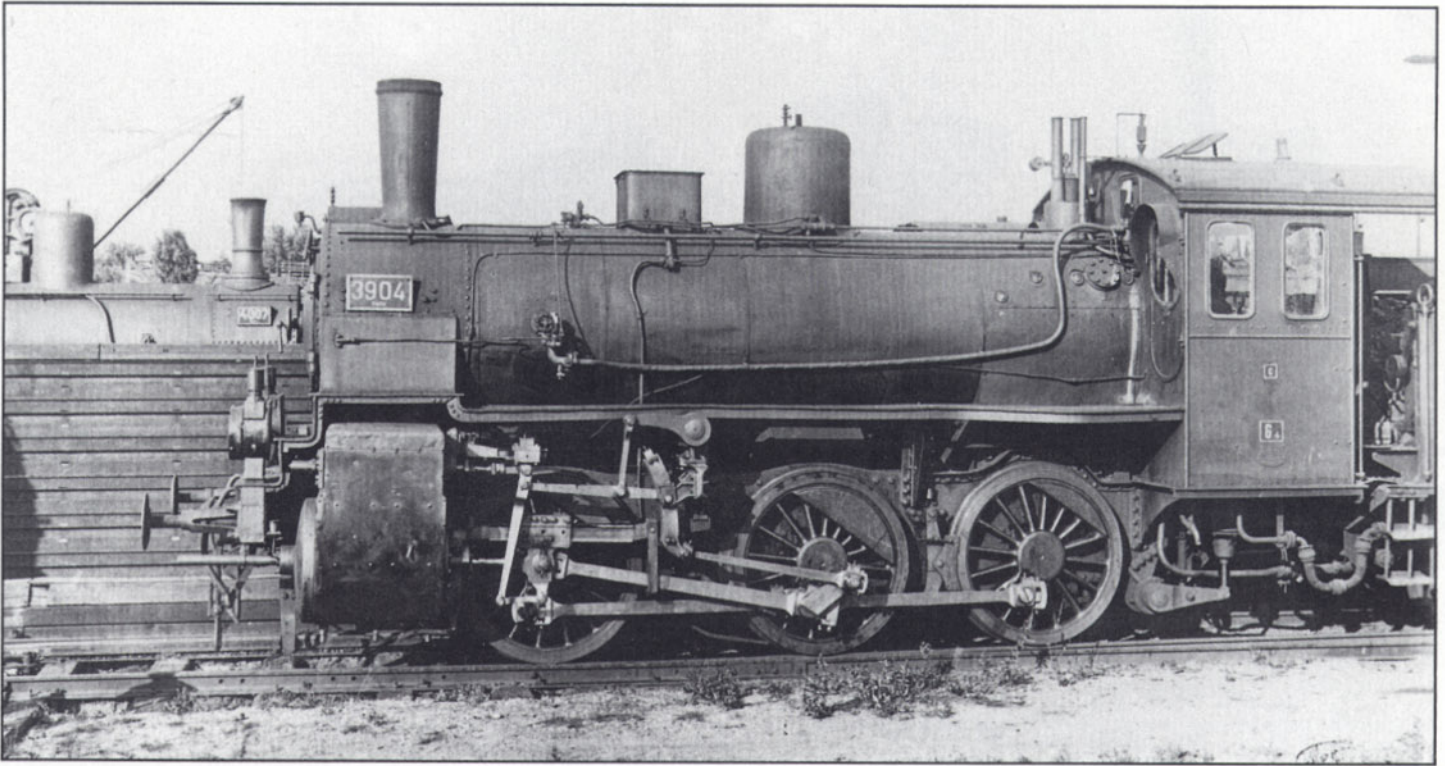


Bild 3: Die (G 4) Halle 3904 trug ursprünglich die Bahnnummer Halle 1044/2 und wurde 1906 bei Union (Fabriknummer 1432) gebaut. Die Aufnahme entstand um 1920/21 in Tempelhof. Im Hintergrund ist noch die (G 5) Berlin 4007 zu erkennen.
Foto: W. Hubert, Sammlung Dr. Scheingraber

ren »Dreikupplern« unterschied. Der Kessel liegt erheblich höher als bisher (1.985 mm zu 2.400 mm), der Langkessel ist um 500 mm kürzer, so daß die 3. Achse unter den Stehkessel zu liegen kommt; die Zahl der Heizrohre steigt bei vergrößertem Kesseldurchmesser von 172 auf 217; der Überhang endlich sinkt von 5.625 mm auf 5.050 mm, was bedeutet, daß die zunächst auf 50 km/h festgesetzte Geschwindigkeit auf 60 km/h erhöht werden kann (der ruhige Lauf wird allgemein gelobt). Die Lokomotive wird von vornherein mit einer Luftdruckbremse ausgerüstet.

Der Tender ist dreiachsig (M III-5b) und faßt 12 cbm Wasser sowie 5 t Kohle.

Das Erscheinungsbild verrät ihre Herkunft aus Königsberg. In der Leistung übertrifft die G 4³ die ältere G 4²:

	G 4 ²	G 4 ³
1:1000 bei 40 km/h	900 t	950 t
60 km/h	—	395 t
1: 200 bei 40 km/h	405 t	435 t
60 km/h	—	180 t

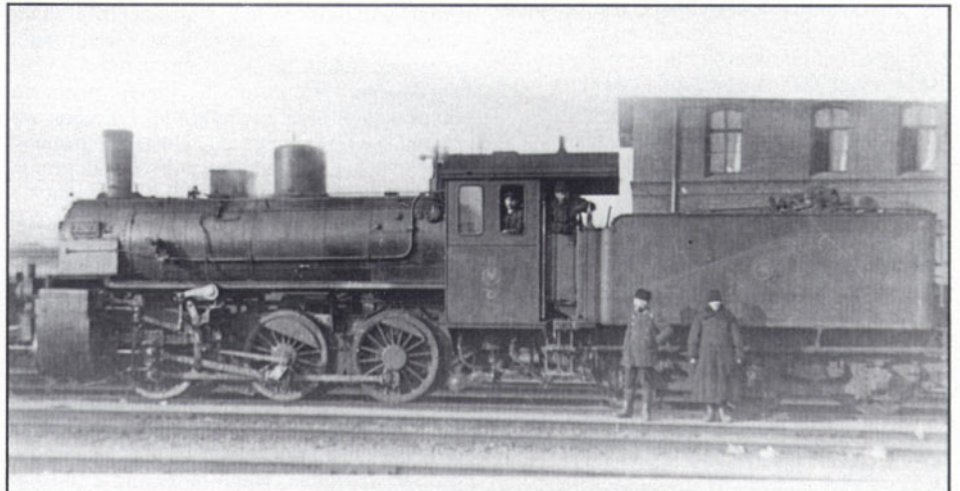
Zwischen den ersten Zeilen ist es bereits zu lesen: diese Bauart hat einen grundsätzlichen Fehler — sie ist um Jahre, gar Jahrzehnte zu spät entworfen worden!

So wundert es nicht, daß — allein von der Union — in den Jahren von 1903 bis 1907 nur 63 dieser C -n2v nach M III-3o geliefert worden sind und zwar an die KED

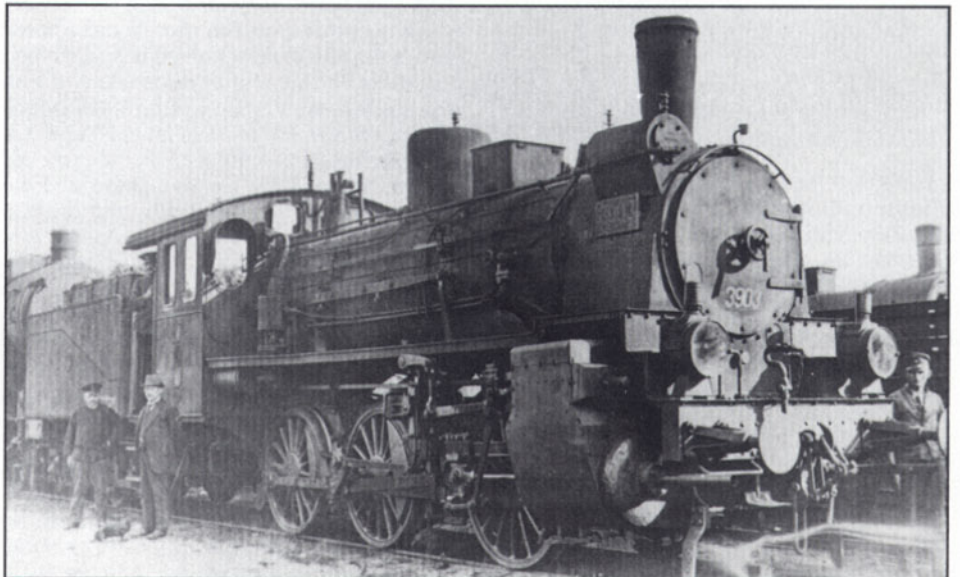
Danzig	3901—3920	20 Loks
Essen	3826—3828	3 *)
Halle	3901—3905	5
Hannover	3891—3895	5 *)
Königsberg	3911—3940	30

*)Essen gab die Maschinen alsbald an Königsberg ab;

bei Essen und Hannover handelt es sich trotz der 3800er Nummern um C -n2v nach M III-3o. Die beiden KED »weigerten sich«, den Berliner Weisungen nachzukommen, d. h. ihnen 3900-er Nummern zu geben!



Bilder 4 und 5: Die (G 4) Halle 3903 wurde 1906 von Union mit der Fabriknummer 1431 gebaut und trug ursprünglich die Bahnnummer Halle 1043/2. Der Verbleib der Lokomotive ist unbekannt.
Fotos: Sammlung Dr. Scheingraber



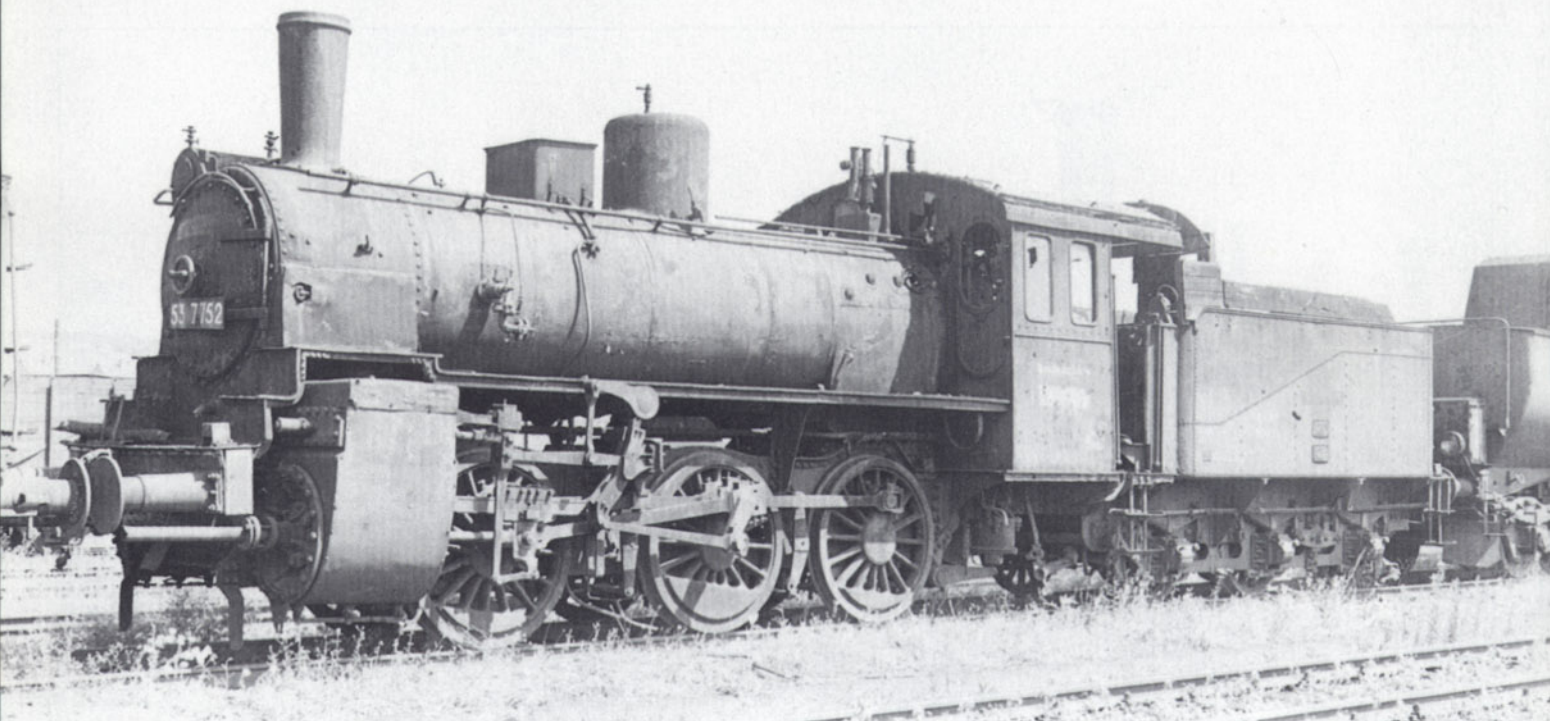


Bild 6: Bei der 53 7752 handelt es sich um die (G 4) Danzig 3915, die 1907 mit der Fabriknummer 1542 bei Union gebaut wurde. Von 1920 bis 1943 stand sie in Diensten der PKP, wo sie die Nummer Th 4—3 Dz erhielt. Ausgemustert wurde sie am 20.9.1948 in Scherfede. Die ausgemusterte Lok ist bereits einiger Leitungen und Armaturen beraubt. **Foto: C. Bellingrodt**

In Ost- und Westpreußen haben sich die G 4³-Lokomotiven durchaus bewährt. Sie taten Dienst vor Eilgüterzügen, die Danziger schleppten wohl auch zum Sonntag schwere P-Züge auf steigungsreichen Strecken in die »Kassubische Schweiz«, wenn das Reibungsgewicht der P 4² nicht ausreichen wollte. 37 Lokomotiven sind von der DR mit einer vorläufigen (Papier-)Nummer bedacht worden:

53301-337; 2 an die GD Schwerin überstellte Maschinen sollten — ein Versehen — die Nummern 53 296 und 297 erhalten. Es blieben dann im Jahre 1925 die mit endgültiger Nummer bedachten 53 301-337 übrig. Sie alle sind bis 1930 ausrangiert worden. Das selbe Schicksal traf einige an Belgien abgelieferte Maschinen, während die in Danzig gebliebenen und von den PKP als Th 4 mit Zusatz »Danzig« bezeichneten weiterhin Dienst taten. Drei von ihnen haben den 2. Weltkrieg hier überlebt und sind als »Fremdlokomotiven« bis 1951 ausgeschieden:

(G4) Danzig 3904 → PKP h 4-2 Dz → DR 53 7751
3915 -3 Dz 7752
3919 -5 Dz 7753

Unsere G 4³ ist von keiner anderen (privaten) Eisenbahn-Gesellschaft nachbestellt worden. Zumindest eine aber ist nach dem Auscheiden an eine Privatbahn verkauft worden, zufällig die als erste gelieferte, die (G 4) Königsberg 3911, und damit sind wir in jeder Hinsicht am Ende, denn die 1920 von der Bentheimer Eisenbahn gekaufte Maschine »Emlichheim« ist nach wenigen Jahren wiederum verkauft worden an die traurigberühmte Verschrottungsfirma Erich am Ende!

H. Rauter

(wird fortgesetzt)

Das Modell der BR 53³

Eine Feststellung muß man der Vorstellung dieses Modells aus dem Hause Fleischmann vorausschicken: bis zum Beginn der Nürnberger Messe 1982 waren die Lokomotiven der preußischen G 4³ sicherlich nur einigen wenigen Experten bekannt. Umso begrüßenswerter die Entscheidung von Fleischmann, von dieser Gattung ein Modell zu bauen. Die kleine Lokomotive mit ihrem dreilachsigen Tender der Bauart 3 T 12 ist exakt im Maßstab 1:87 gefertigt und entspricht weitgehend dem großen Vorbild. Glocke, Pfeife und Sicherheitsventil ebenso wie die Steuerung sind vortrefflich ausgeführt, so daß die angespritzten Leitungen und die Umsteuerstange dagegen beinahe etwas abfallen in ihrer Detaillierung. Außerordentlich fein dagegen wirken wiederum die Räder mit den filligranen Speichen. Nach jahrelang praktiziertem Tenderantrieb kehrte man nun wieder zum direkten Antrieb der Lok zurück. Ein findiger Kopf hatte festgestellt, daß ein quer angeordneter Motor gerade noch in das Führerhaus paßt. Nur die Bürstenkappen ragen heraus; diese und der Motor wurden durch Türen und durch einen Vorhang getarnt. Ein Durchblick durch das Führerhaus ist bei dieser Antriebskonzeption natürlich nicht möglich. Der Antrieb erfolgt über ein Kronenrad und ein Stirnradgetriebe auf die Treib- und die hintere Kuppelachse. Die vordere Achse wird durch die Kuppelstangen mitgenommen. Inzwischen wurde das rote Zahnrad zwischen der zweiten und dritten Achse mitunter heftig kritisiert. Nun, ganz schön ist dieses Ritzel nicht, es bleibt aber fast kein anderer Platz. Auch hätte der Kuppelabstand zwischen Lok und Tender etwas kleiner sein dürfen.

Ganz vortrefflich gelungen ist der Tender mit der »verschütteten« Kohle. Zu den weiteren Pluspunkten des Modells zählt zweifellos auch die feine lupenreine Beschriftung, so wie sie mit gelber Farbe an jenen Lokomotiven angebracht war, die im Zweiten Welt-

krieg aus Polen wieder in den Bestand der Deutschen Reichsbahn gelangten und im Raum Danzig eingesetzt wurden. Für das Modell wurde die Betriebsnummer 53 7752 gewählt. Der Vergleich mit einem Vorbildfoto derselben Lok zeigt, daß diese Maschine inzwischen ein abgeändertes Dach und eine andere Zylinderverkleidung erhalten hatte. Erwähnenswert ist, daß das insgesamt sehr schicke Fleischmann-Modell über gute und ausgewogene Laufeigenschaften verfügt. Die Lok läßt sich sowohl im Personen- als auch im Güterzugdienst einsetzen. Sehr schöne Wagenmodelle aus dem Sortiment des Herstellers stehen dafür zur Verfügung.

HO

Passende Zuggarnituren

Immer wieder werden wir von Lesern darum gebeten, doch ab und zu im Journal verschiedene Zuggarniturvorschläge zu bringen. Hier ist einer.

Die Firma Fleischmann hat uns für die Fotos freundlicherweise ausreichendes Waggonmaterial zur Verfügung gestellt, so daß wir unsere Vorschläge ausführlich illustrieren konnten. Mit der Baureihe 53 Zuggarnituren zu bilden, macht natürlich besonders Freude, da es sich hier endlich einmal wieder um eine kurze Schlepptenderlokomotive handelt; eigentlich eine der kürzesten, die bei der Reichsbahn noch längere Zeit in Betrieb stand. Alle anderen hatten dann Vorlaufachsen oder 4 Treibachsen. Die Lokomotive ist also besonders geeignet für Vollbahnzuggarnituren, die jedoch genauso dem Nebenbahncharakter entsprechen. Solche werden sicherlich dem größeren Teil aller betriebenen Modellbahnanlagen eher gerecht als so manch stark verkürzte Zuggarnitur mit einem großen »Brummer« voraus. Der hier durch Fleischmann beschrittene Weg war meines Erachtens durchaus richtig, zumal es im dortigen Programm eine große Auswahl an passenden Wagen gibt.



Bild 7: Recht kompakt wirkt die 53 7752 von Fleischmann in dieser Aufnahmeperspektive. Das Modell in der Baugröße H0 hat recht gute Laufeigenschaften und viele Details.

Die unten und auf der nächsten Seite vorgestellte Bildauswahl spricht bestimmt für sich.

Der unscheinbare Bayer von Fleischmann

In der letzten Ausgabe 6/82 hatten wir im Neuheiten-Journal keinen Platz mehr zur Verfügung, um den zwei-achsigen HO Personenwagen nach dem Vorbild des Bayer. Ci bay 10 zu erwähnen. Dieses Modell aus der preisgünstigen »Startserie« (es wird für 10 Mark und ein paar Pfennige angeboten) ist ein gut gelungenes Fahrzeug mit vielen feinen Einzelheiten und jederzeit geeignet für den Einsatz auf Haupt- und Nebenbahnen. Gerade zur Erweiterung meiner Bayernsammlung kam mir dieses Modell wie gerufen. So kam ich zu einer preisgünstigen zusätzlichen Zugarniturvariante. Zu Hause beim näheren Betrachten bemerkte ich dann, daß man an diesen Wagen unter Umständen auch noch einiges tun kann. Ich startete einen Versuch mit dem Hintergedanken: 'wenn's nicht gelingt, ist nicht viel Geld kaputt'. Die erhabenen Fensterrähmchen z. B. boten sich zum Einfärben geradezu an, und das mattierte Toilettenfenster wurde weiß hinterlegt. Das Waggondach läßt sich mit etwas Kraftanstrengung



Bild 8: Hier erkennt man die gute Gestaltung des Tenders mit der verstreuten Kohle, man sieht aber auch den großen Abstand zwischen Lok und Tender.

Bild 9: Die im November erschienene BR 53 mit dahinter befindlichem Postwagen, der ebenfalls erst ein paar Monate alt ist. Das Modell wirkt ausgezeichnet, wie man sieht.





Bilder 10—14: Fünf mal die selbe BR 53 mit unterschiedlichen Zugbildungen. Die Variationsmöglichkeiten mit Fleischmann-Material sind außerordentlich vielseitig. Der Güterzug ist leider etwas kurz ausgefallen; zum einen, weil es bei Fleischmann zur Zeit für die entsprechende Epoche nur diese 4 Güterwagen mit Reichsbahnbeschriftung gibt, zum anderen, weil wir diese Wagen nicht doppelt vorrätig hatten. Sicher waren aber auch solche wie hier gezeigte Garnituren beim Vorbild denkbar.





Bild 15: So gut wirkt das Fleischmann-»Einfach-Modell« des bayerischen III. Klasse-Lokalbahnwagen, wenn man es ein wenig nachbessert.



Bild 16: So wird der Cl bay. 10 von Fleischmann im Fachhandel angeboten.

Fotos 7, 8 und 16: Obermayer

lösen, ohne daß dabei etwas entzwei geht. Nach Entfernen des Fahrzeugbodens auf ähnliche Weise kann man nun relativ leicht die eingeklipsten Fenster herausnehmen. Mittels Lineal und einem alten Rotring-Rapidographen (Zeichenbedarf) — eine Trichterfeder hätte es auch getan — habe ich dann die Fensterrähmchen in heller Fichtenholzmanier eingefärbt. Die Arbeit gelang auf Anhieb. Nun war ich mutiger geworden. Die

Sitzbänke der Inneneinrichtung weisen die selbe Farbe des Wagenkastens auf und bedurften also auch einer Nachbehandlung. Der Einfachheit halber verwendete ich die selbe Fensterrahmenfarbe für diesen Arbeitsvorgang. Nun sah der Wagen schon recht wertvoll aus. Nach dem Aushärten der Farben wurden die Wagen personell (mit Preiser-Figuren) besetzt und die Wagenseitenwände mit bayerischen Emblemen à la



Bild 17: Durch das abgenommene Wagendach sind die farblich nachbehandelte Inneneinrichtung mit den zusätzlich untergebrachten Preiser-Figuren zu erkennen.

Rai-Mo verziert, das Dach aus der Sprühdose mit schwarzem Mattlack übergenebelt, die Vollradsätze gegen Speichenradsätze von Fleischmann ausgetauscht, Schlußscheibenhalter angeklebt und zum Schluß das Ganze mit farblosem Mattlack überlackiert. Nach dieser Behandlung präsentieren sich diese Wagen nun als ausgesprochene Liebhäberstücke.

HM

Bild 18: Drei der nachbehandelten Wagen mit einer Lok der Baureihe 70 von Fleischmann, die bei uns einen Länderbahnstrich erhalten hat.

Fotos 9—15, 17 und 18: W. Kosak





Bild 1: Die 98 727 ist das einzige Exemplar der bayerischen Gattung BB II, das erhalten geblieben ist. Sie gehört heute dem Verein »Deutsche Museums-Eisenbahn«. Foto: C. Asmus



Bayern-Journal



Bilder 2 und 3: Auch heute noch ist die ehemalige BB II mit der späteren Reichsbahnnummer 98 727 betriebsfähig. Die mit ihr veranstalteten Sonderfahrten finden beim Publikum stets großen Anklang.

Fotos: C. Asmus

Die Gattung BB II

Mit dem Ausbau des Netzes bayerischer Lokal- und Vizinalbahnen stieg ab dem Ende der siebziger Jahre des letzten Jahrhunderts auch der Bedarf an Tenderlokomotiven für diese Strecken. Zunächst begnügte man sich noch mit zwei- und dreifach gekuppelten Maschinen, die vor allem von der Lokomotivfabrik von G. Krauss & Comp. in München kamen. Dort hatte man sich auf den Bau kleiner und doch recht leistungsfähiger Tenderlokomotiven spezialisiert.

Als dann die Verkehrslasten kurz vor der Jahrhundertwende kräftig anstiegen, wurden auch für die Nebenstrecken größere und stär-



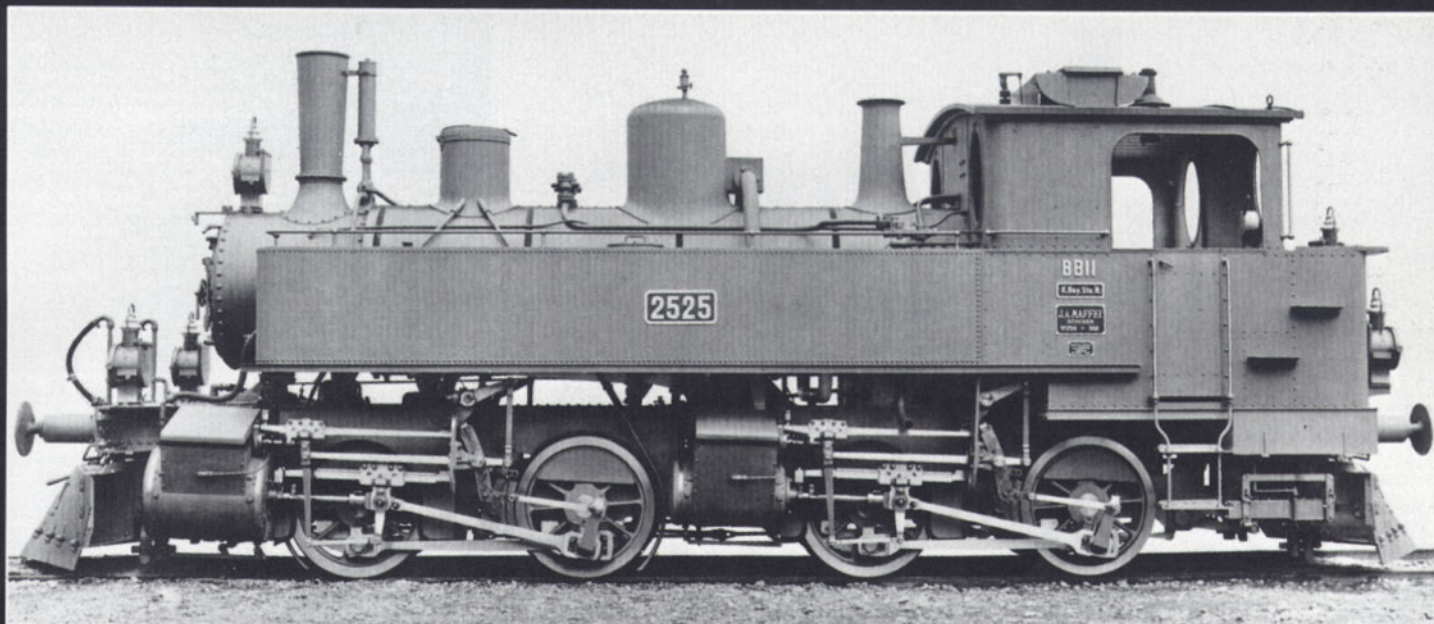


Bild 4: Werkfoto der BB II mit der Bahn-Nummer 2525 in ihrem Ursprungszustand bei der Ablieferung im Jahre 1901.
Foto: Werkfoto Maffei, Sammlung H. Merker

kere Maschinen verlangt. An den Bau von Vierkupplern konventioneller Bauart, also mit Starrahmen, war zunächst noch nicht zu denken, denn die engen Gleisbogen in vielen Streckenabschnitten setzten hier die Grenzen. Bei der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen entschied man sich schließlich für Lokomotiven der Bauart Mallet. Ein Auftrag zur Entwicklung und zum Bau erging an die Lokomotivfabrik von J. A. Maffei in München, die schon eine solche Vierzylinder-Verbundmaschine mit Mallet-Triebwerk als BB I geliefert hatte. Diese Lokomotive fuhr bereits seit 1896 zur Erprobung auf verschiedenen Rampenstrecken in Bayern.

Die ersten 3 Maschinen der Gattung BB II mit Naßdampf-Verbundtriebwerk lieferte Maffei noch im Jahr 1899 mit den Fabrik-Nr. 2003 bis 2005 (Bahn-Nr. 2501 bis 2503). Im Jahr 1900 folgte eine zweite Bauserie mit 8 Lokomotiven, sie trugen die Fabrik-Nr. 2077 bis 2084 und die Bahn-Nr. 2504 bis 2511. Eine dritte Lieferung aus dem Jahr 1901 umfaßte 14 Fahrzeuge mit den Fabrik-Nr. 2177 bis 2190 und den Bahn-Nr. 2512 bis 2525. Weitere 4 Maschinen wurden 1903 in Dienst gestellt, sie hatten die Fabrik-Nr. 2290 bis 2293 und die Bahn-Nr. 2526 bis 2529 erhalten.

Alle 29 Lokomotiven, die bis zu diesem Zeitpunkt zum Einsatz kamen, hatten eine Länge über Puffer von 10.010 mm, ein durchschnittliches Dienstgewicht von 42,6 t und eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h. Geringe Änderungen in den Hauptabmessungen wiesen dann die beiden letzten Maschinen des Baujahres 1908 auf, die Maffei als Fabrik-Nr. 3023 und 3024 mit den Bahn-Nr. 2530 und 2531 lieferte. Sie hatten ein Dienstgewicht von 43,8 t und eine Länge über Puffer von 10.225 mm.

Der hintere Hauptrahmen trug die beiden Hochdruckzylinder, das vordere Antriebsgestell die beiden Niederdruckzylinder. Zwischen den beiden Antriebsgruppen war ein Öldämpfer eingebaut, der einen ruhigen Lauf der Maschine gewährleisten sollte. Sowohl die Dampfrohre zwischen den Triebwerken als auch die Abdämpfrohren aus den vorderen Niederdruckzylindern mußten beweglich ausgeführt werden. Undichte Stellen an diesen Bauteilen führten später allerdings häufig zu

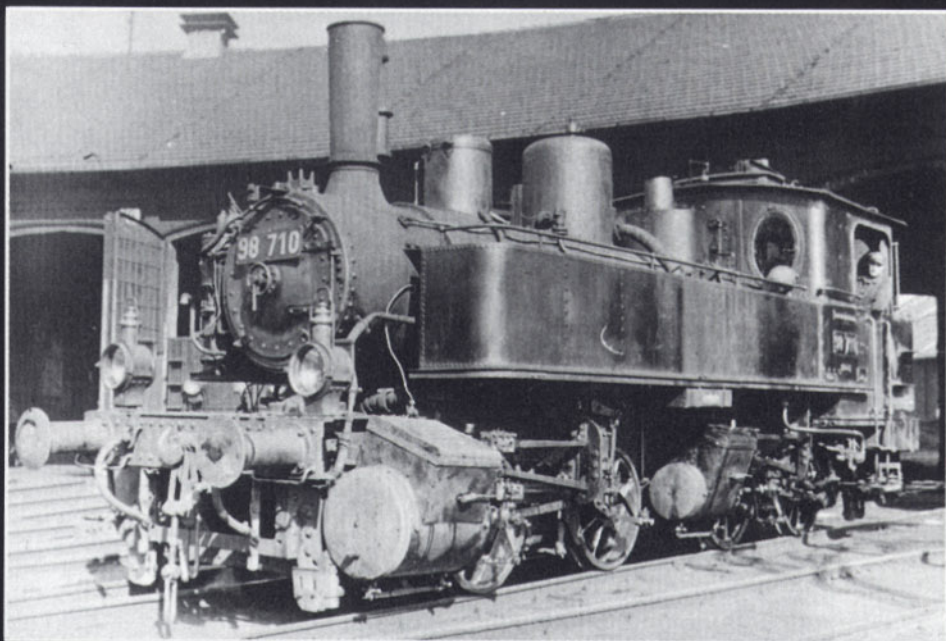
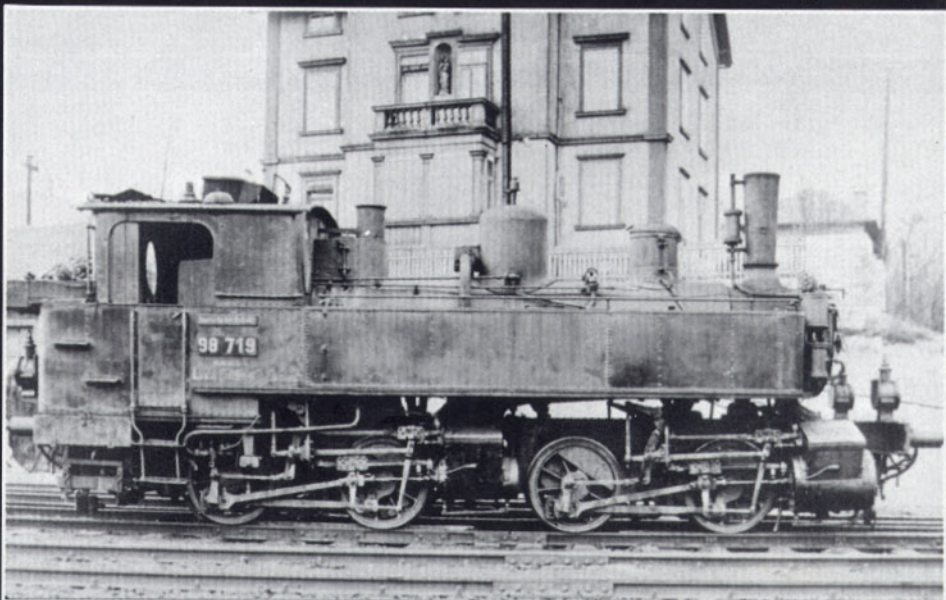


Bild 5: Dieses Foto, entstanden 1933 im Bw Würzburg Hbf, zeigt die 98 710, gebaut im Jahr 1900 von Maffei in München mit der Fabriknummer 2083. Bei der Kgl. Bayer. Staatsbahn erhielt sie die Nummer BB II 2510.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 6: Die 98 719 wurde 1901 von Maffei mit der Fabriknummer 2184 gebaut und führte ursprünglich die Nummer BB II 2519.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



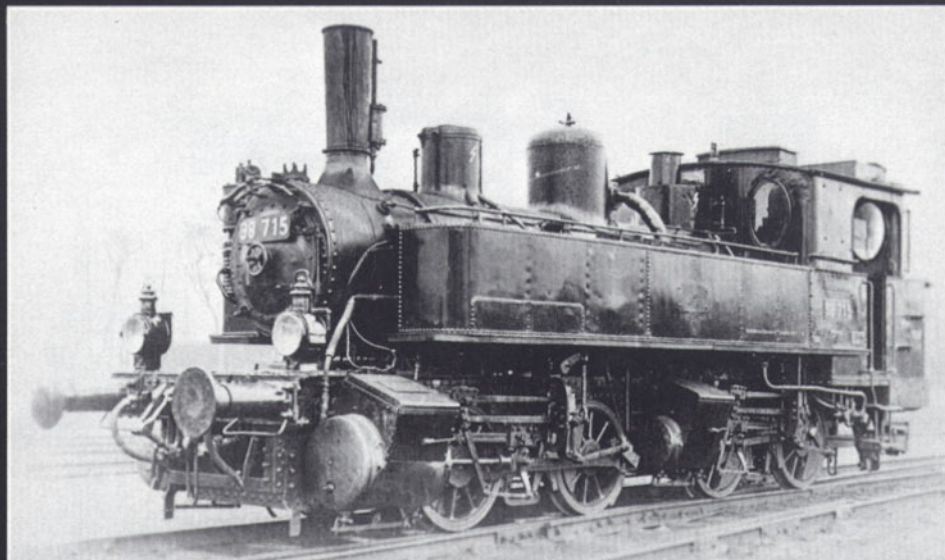
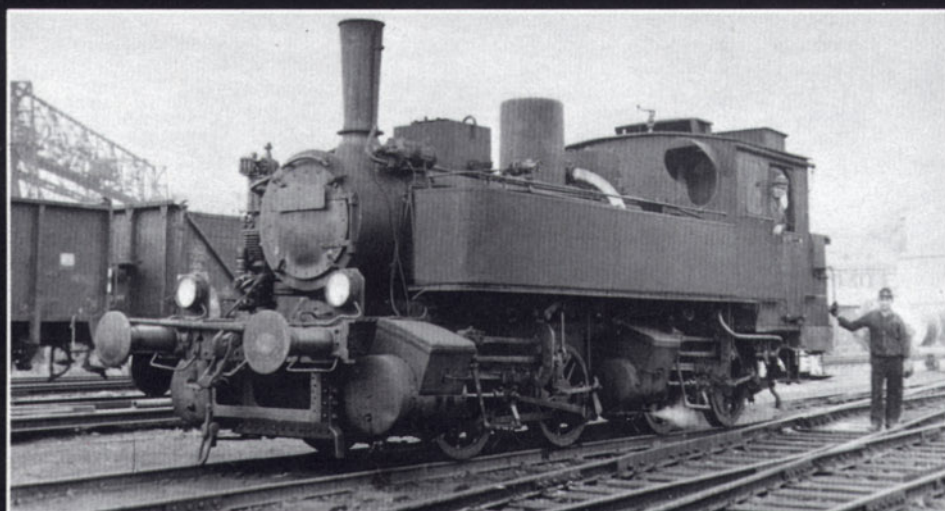
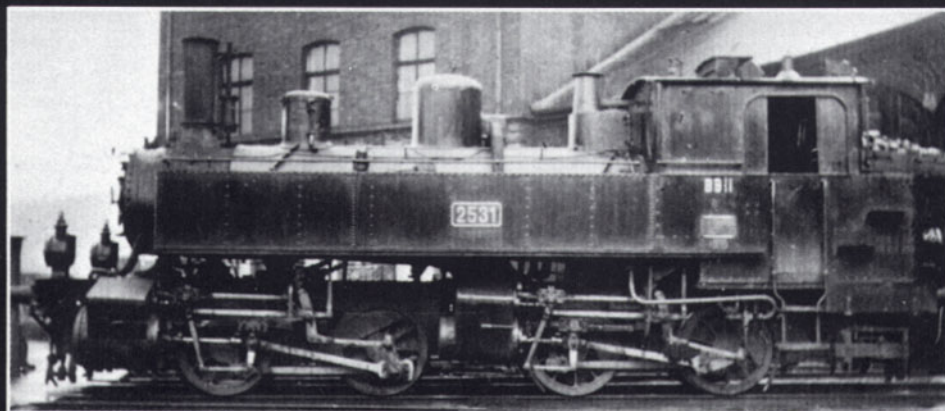


Bild 7: Die 98 715 wurde ebenfalls 1901 bei Maffei (Fabriknummer 2180) gebaut und fuhr bei der Kgl. Bayer. Staatsbahn mit der Nummer BB II 2515. Ab 1941 tat sie als Werklokomotiv Nr. 7 bei den Vorarlberger Illwerken in Bregenz ihren Dienst.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 8: Diese Aufnahme einer BB II entstand im Jahre 1900 im Bahnhof Fladungen in der Rhön.
Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg, Sammlung Asmus

Bild 9: Die BB II 2531, gebaut von Maffei 1908 mit der Fabriknummer 3024. Bei der Reichsbahn erhielt sie die Nummer 98 731.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 10: Die BB II 2527, gebaut 1903 von Maffei (Fabr.-Nr. 2291), bei der Reichsbahn umgezeichnet in 98 727, aufgenommen am 23.10.1962 als Werklokomotiv der Zuckerfabrik Regensburg.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Betriebsstörungen. Die Hoch- und Niederdruckzylinder mit der außenliegenden Heu-singersteuerung waren leicht nach hinten geneigt. Die Kreuzköpfe liefen auf einschienigen Führungen. Der Hauptrahmen und der vordere Gestellrahmen waren in Nietbauweise ausgeführt. Als Treibachsen dienten jeweils die hinteren Achsen der beiden Triebwerke. Der vom Hauptrahmen getragene Kessel stützte sich auf dem vorderen Gestell ab, dessen Drehpunkt in einem Verbindungs-gelenk am Hauptrahmen lag. In der Mitte des genieteten, zwischenschüssigen Kessels war der Dampfdom mit den beiden außenliegenden, zu den Hochdruckzylindern führenden Dampfleitungen. Zunächst war nur ein Sand-dom vorhanden, der seinen Platz auf dem vorderen Kesselschuß hatte. Später kam ein zweiter Sandkasten direkt vor dem Führerhaus hinzu, dessen Leitungen zu den Achsen des hinteren Triebwerks führten. Die Räder hatten den in Bayern üblichen Durchmesser von 1.006 mm. An die Stelle der ursprünglich vorhandenen Hardy-Saugluftbremse trat später eine Druckluftbremse der Bauart Westing-house.

Obwohl die Leistung der Lokomotiven mit 380 PSI doch noch recht bescheiden war, gelangten noch alle 31 Maschinen in den Bestand der Deutschen Reichsbahn. Die Lokomotiven, die nun die Betriebsnummern 98 701 bis 731 trugen, waren in den Bahnbetriebswerken Hof, Passau, Plattling, Schweinfurt, Weiden und Würzburg beheimatet. Sie galten zwar als recht sparsam im Verbrauch von Wasser und Kohle, erforderten aber einen verhältnismäßig hohen Aufwand bei der Wartung und Unterhaltung. Von den Personalen wurde das Schlingern des vorderen Gestells und das Schleudern des hinteren Triebwerkes bemängelt.

Bereits zu Beginn der dreißiger Jahre begann die Reichsbahn mit der Ausmusterung der Gattung BB II, die dann im Jahr 1938 abgeschlossen war. Einige wenige Exemplare blieben zunächst noch erhalten und dienten als Werklokomotiven. Hierzu zählten die Maschinen 98 715 und 706, die nach Österreich gelangten. Erstere fuhr als Werklokomotiv Nr. 7 ab 1941 bei den Vorarlberger Illwerken in Bregenz, und die 98 706 kam 1945 als Nr. 24 zu den Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerken VOEST nach Linz. In Deutschland blieben die 98 718 und die 727. Die Lokomotive 98 718 war bis 1943 als Werklokomotiv im AW Weiden eingesetzt, danach kam sie zur Buchtal-Gesellschaft und fuhr dort auf der Anschlußstrecke von Buchtal zum Bundesbahnhof Schwarzenfeld, bis sie dann im Jahr 1963 verschrottet wurde. Das einzige Exemplar, das erhalten blieb, ist die 98 727, die

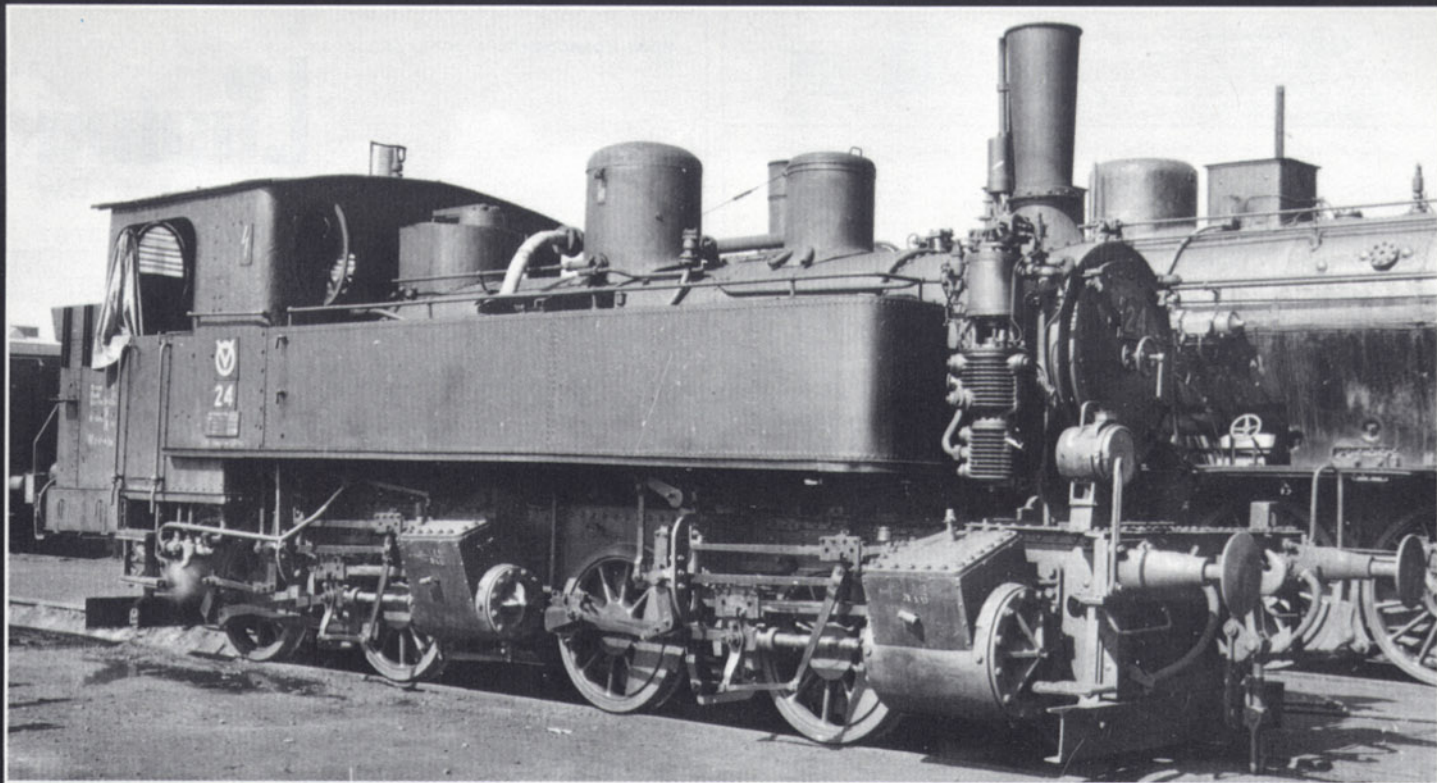


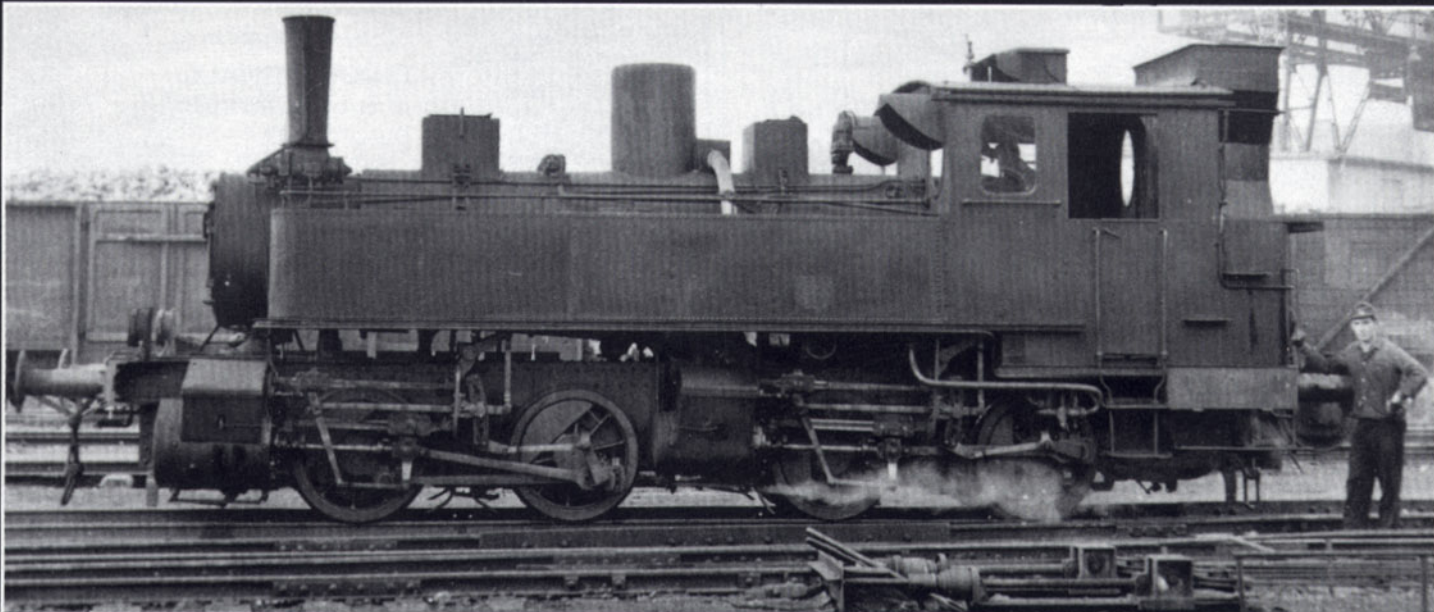
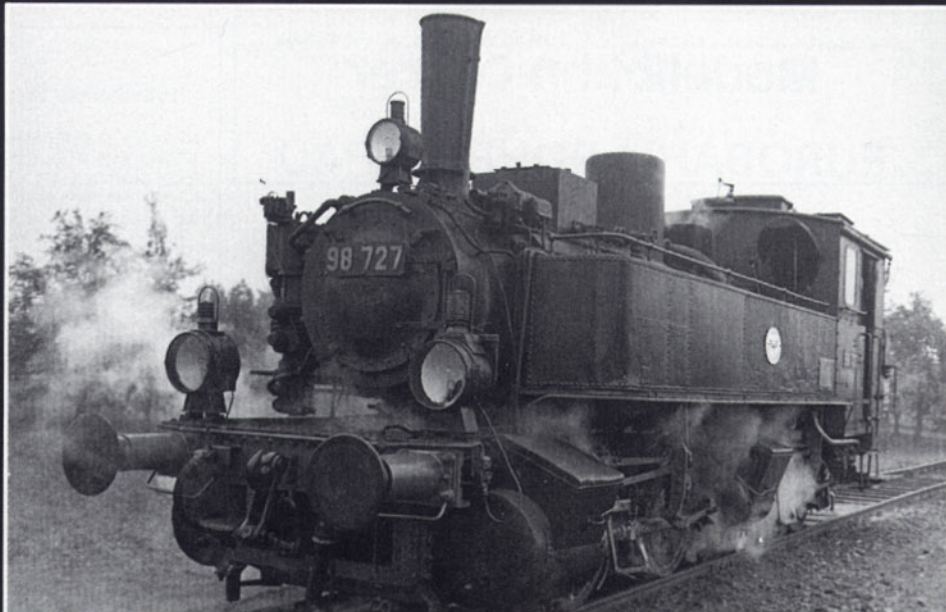
Bild 11: Auch die BB II 2506, gebaut 1900 von Maffel (Fabr.Nr. 2079), bei der Reichsbahn umgezeichnet in 98 706, war nach ihrer Ausmusterung noch als Werklok eingesetzt. Die Aufnahme entstand am 17.6.1953 bei den VOEST in Linz.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 12: Den Spitznamen »Zucker-Susi« erhielt die 98 727 aufgrund ihres langjährigen Einsatzes als Werklok der Regensburger Zuckerfabrik.
Foto: E. Kunz

1942 von der Zuckerfabrik Regensburg erworben und als Nr. 4 eingesetzt wurde. Inzwischen gelangte die »Zucker-Susi« in die Sammlung des Vereins »Deutsche Museums-Eisenbahn« nach Darmstadt-Kranichstein. Die Maschine befindet sich in tadellosem, betriebsfähigem Zustand und wird immer noch bei Sonderfahrten eingesetzt.

HO

Bild 13: Noch eine Aufnahme von der 98 727, als sie noch als Werklok der Zuckerfabrik Regensburg eingesetzt war (23.10.1962).
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Modellbahnelektronik der Zukunft

Am Ende des Jahres 1981 präsentierte die Firma Roco mit dem ASC 1000 ein neues Fahrgerät für einen vorbildgetreuen Modellbahnbetrieb. Innerhalb eines Jahres war diesem Fahrpult ein solch großer Erfolg beschieden, daß man in Salzburg an die Entwicklung weiterer Systeme ging. Bereits im November 1982 konnten den Fachjournalisten drei neue, sich ergänzende Systeme vorgestellt werden:

1. Steuersystem für Magnetartikel MCS 120 (Magnetic Control System)
2. Integrierbares Gleisbildstellwerk GBS
3. Mehrzug-Steuersystem MTP 200 (Multi Train Power)

Das Steuersystem für Magnetartikel MCS 120

Mit diesem Steuerpult, das in seiner äußeren Form und seiner Größe dem schon bekannten ASC 1000 entspricht, lassen sich sämtliche Magnetartikel einer Modellbahn, also Weichen, Signale und Entkuppler zentral steuern. Die Zentraleinheit besitzt ein Feld mit 40 Folientasten, die im Lieferzustand in 32 Einzelweichen-tasten und 8 Fahrstraßentasten unterteilt sind. In dieser Ausstattung reicht die Kapazität des MCS 120 für die Betätigung der Magnetartikel von kleineren und mittleren Modellbahnanlagen. Die an das MCS 120 über Weichenempfängermodule WM angeschlossenen Weichen können in beliebiger Kombination zu Fahrstraßen zusammengeschlossen und in ein Programm einbezogen werden. Durch einfache Programmierschritte lassen sich die Fahrstraßen festlegen, überprüfen, löschen und ohne Eingriff in die Verdrahtung auch umwandeln. Die dabei zu bedienenden größeren Tasten liegen im unteren Teil des Tableaus. Darüber sind 5 LED-Kontrollleuchten angeordnet, die den augenblicklichen Betriebszustand, defekte oder gestörte Weichen und Fehler in der Verkabelung anzeigen. Die Steuerzentrale MCS 120 kann aber noch wesentlich mehr. Bei Verwendung externer Tasten und in Verbindung mit einem Gleisbildwerk lassen sich sogar 80 Einzelweichen, und unabhängig davon auch noch 40 programmierbare Fahrstraßen schalten.

Die im Grundgerät enthaltenen Tasten in modernster Folientechnik haben in harten Tests ihre Bewährungsprobe bestanden, sie arbeiten zuverlässig und bestätigen jede Funktion durch ein dezentes akustisches Signal.

Ein digital codierter Datenstrom, von einem Mikroprozessor gesteuert, übermittelt Sollzustände über eine fünfpolige Ringleitung an die Weichenempfängermodule WM und überprüft ständig die tatsächlichen Weichenstellungen. An jedes Weichenmodul können 8 Weichen oder Magnetartikel angeschlossen

werden. Auch eine echte Weichenrückmeldung kann mit dem MCS 120 realisiert werden. Hierzu sind lediglich noch sogenannte Displaymodule DM erforderlich, die ebenfalls in einer fünfpoligen Leitung liegen. Analog zum Weichenmodul werden an jedes Displaymodul 8 x 2 Leuchtdioden für die Überwachung von 8 Weichen angeschlossen. Das Magnet Control System MCS 120 macht nicht nur alle Relais entbehrlich, es kommt auch mit einem Minimum von Kabeln aus. Das Steuergerät hat keine eigene Stromversorgung. Die benötigte Energie kann jedem handelsüblichen Modellbahntransformator mit einer Spannung von 14—18 Volt entnommen werden. Bei zu hoher Speisespannung ertönt ein Warnton, und das MCS 120 schaltet ab. Eine im Grundgerät vorhandene Pufferbatterie gewährleistet, daß die Speicherinhalte auch nach dem Abschalten der Betriebsspannung erhalten bleiben. Das MCS 120 ist bereits für den Anschluß an einen Kleincomputer vorbereitet. Das Steuergerät wird im Frühjahr auf den Markt kommen und dürfte ca. 450,— DM kosten. Für ein Weichenmodul wird man rund 60,— DM anlegen müssen. In Anbetracht des dafür Gebotenen sind dies akzeptable Preise.

Gleisbildstellwerk GBS

Die zweite und nicht weniger interessante Neuentwicklung ist das Gleisbildstellwerk, das allein oder in Verbindung mit der Magnetartikelsteuerung eingesetzt werden kann.

Als Basis dient eine Trägerplatte zur Aufnah-

me der Gleis- und Weichensymbole. Diese vorgelochte Platte mit den Abmessungen 30 x 70 cm ist mit einer 0,3 mm dicken Polyesterfolie kaschiert. An den Stellen, an denen die Symbole platziert werden sollen, wird die Folie mit einem spitzen Messer ausgeschnitten. Nun lassen sich die erforderlichen Symbole einklippen. Von der Unterseite wird dann das eigentliche Funktionsmodul, bestehend aus zwei rechteckigen LED, einem Schaltelement und einer Leiterplatte montiert. Die Leuchtdioden kennzeichnen die Weichenstellung und dienen als Rückmeldung. Die Trägerplatte wird von einem stabilen Leichtmetallrahmen aufgenommen. Das gesamte System ist sehr sinnvoll aufgebaut und verblüffend einfach. Völlig unproblematisch ist auch die Verkabelung des Gleisbildstellwerkes, die keinerlei Vorkenntnisse erfordert. Alle Anschlüsse sind eindeutig gekennzeichnet. Als elektrische Verbindungselemente stehen verschiedene Flachkabel und Flachstecker zur Verfügung, die nur noch ineinandergesteckt und nicht mehr gelötet werden. Jeder Modellbahner, der schon einmal »über Kopf« seinen »Drahtverhauf« unter der Anlage löten mußte, wird diese Neuentwicklung von Roco zu schätzen wissen. Sobald die ersten Elemente für das Gleisbildstellwerk zur Verfügung stehen, werden wir ausführlich über das famose System berichten.

Das Mehrzug-Steuersystem MTP 200

In den vergangenen zehn Jahren sind bereits



Bild 1: Dies ist das neuentwickelte Steuergerät zum Magnetic Control System MCS 120 mit den zeitgemäßen Folientasten.

mehrere Systeme von Mehrzugsteuerungen entwickelt und mit einigem Werbeaufwand vorgestellt worden. Die meisten davon vermochten sich nicht durchzusetzen und verschwanden sehr rasch wieder vom Markt. Der Hauptgrund dafür war, daß diese Mehrzugsteuersysteme nicht »kompatibel« waren; d. h. sämtliche Fahrzeuge, die im Systembereich laufen sollten, mußten zuvor z. T. unter beträchtlichem Aufwand umgerüstet werden. Bei einem großen Lokomotivpark brachte dies auch eine nicht zu übersehende finanzielle Belastung mit sich. Die umgebauten Fahrzeuge konnten darüberhinaus dann auch nicht mehr auf konventionell betriebenen Anlagen eingesetzt werden.

Beim neuen Duplex-Fahrgerät, das als MTP 200 gekennzeichnet ist, gibt es diese Einschränkungen nicht mehr. Mit einem der beiden Fahrregler wird eine »normale« Lok in Bewegung gesetzt, während mit dem zweiten Regler auf ein und demselben Gleisabschnitt eine umgerüstete Maschine gesteuert wird. Die Lokomotive mit dem eingebauten Empfänger, der selbst in kleinen Tenderlokomotiven unterzubringen ist, läßt sich aber weiterhin auch mit einem Normalregler steuern. Die längst geforderte »volle Kompatibilität« ist hier also gewährleistet. Mit dem MTP 200 ist man einem vorbildgerechten Betrieb noch näher gekommen. Die Vorteile des Systems zeigen sich vor allem bei Vorspann- und Schubdienst, beim Beistellen von Fahrzeugen und beim Lokwechsel in Kopfbahnhöfen. Recht einfach ist auch der Einbau des Empfängers in eine Lokomotive, hierbei sind nur vier eindeutig gekennzeichnete Drähte anzuschließen. Später werden die Platinen in den Triebfahrzeugen vielleicht schon so vorbereitet sein, daß der Baustein nur noch einzustecken ist. Auch beim MTP 200 wurde bereits an die Zukunft gedacht. Es besteht die Möglichkeit eines Ausbaues für Befehlsübertragungen zu weiteren Lokomotiven. Das Fahr- und Regelgerät entspricht in seiner Konzeption weitgehend dem ASC 1000. Eingebaut sind zwei Fahrregler, die Fahrtrichtungstasten, die Clear-Taste und je zwei Regler für die Geschwindigkeitsbegrenzung und die Wahl der gewünschten Zugmasse. Mit dem MTP 200 ist eine echte Dauerzugbeleuchtung möglich. Genaue Preisangaben waren noch nicht zu erhalten, man bemüht sich jedoch, das Fahrgerät und den Baustein preiswert anbieten zu können.

HO

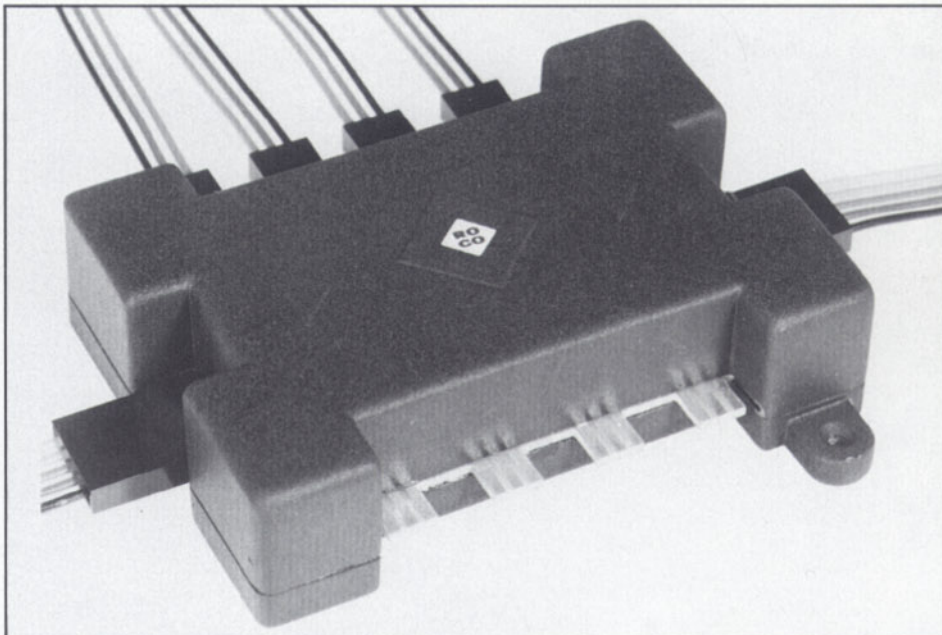


Bild 2: In dieser Ausführung werden die Weichen- und Displaymodule angeboten.



Bild 3: Mit diesem Doppel-Fahrgerät MTP 200 setzt Roco neue Maßstäbe für Mehrzugsteuerungen.

Fotos: Werkbilder Roco

Zwei neue Kataloge von M + F!

Der neue M + F Modellbausatz-Katalog und der Bauteile-Katalog sind sofort erhältlich.

Achtung: Ab sofort gelten nur noch die neuen Artikel-Nummern für Bauteile!

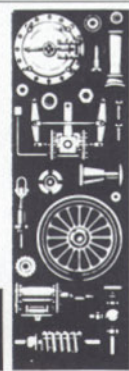
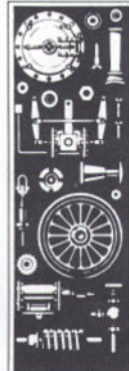
Beide Kataloge erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler oder gegen je DM 1,40 Rückporto bei unserem deutschen Verkaufsbüro.

Bauteile-Katalog DM 5,— (+ DM 1,40 Rückporto)

Modellbausatz-Katalog DM 9,80 (+ DM 1,40 Rückporto)

M + F Ltd., Verkaufsbüro Deutschland

8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 6, Tel. 081 41 / 24 38











Bei der verkehrsmäßigen Erschließung des Eifelgebietes durch die Eisenbahn standen oftmals strategische Überlegungen im Vordergrund. Große Bedeutung als friedliche Verkehrsträger haben die meisten Strecken wohl kaum erlangt. Sie sind heute zu einem großen Teil bereits stillgelegt, ihre Gleisanlagen dezimiert oder ganz abgebaut. Eines aber ist ihnen gemeinsam — sie führen in der Regel durch eine faszinierende, wildromantische Gebirgslandschaft.

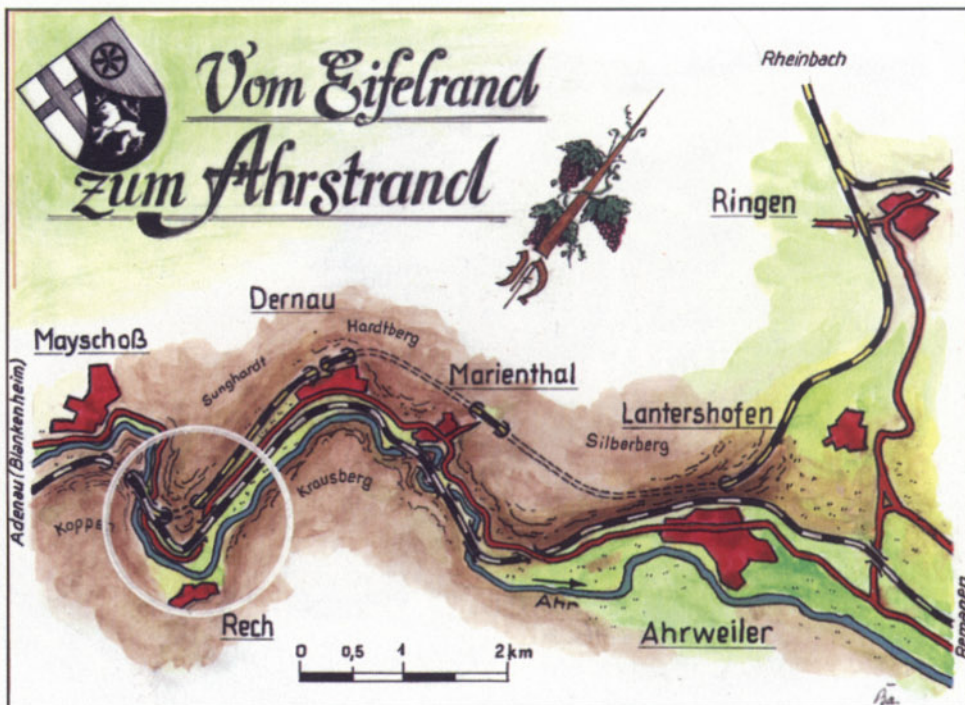
Vom Eifelrand zum Ahrstrand

Ein für den Modelleisenbahnfreund interessantes Projekt, an dem vor dem Ersten Weltkrieg gearbeitet, das aber nie fertiggestellt wurde, ist die Trassierung der Strecke Köln-Rheinbach-Rech (Ahr). Interessant deshalb, weil der südliche Streckenabschnitt dieser geplanten Nord-Süd-Tangente als Gebirgsbahn ausgeführt worden wäre. Hoch oberhalb des Ahrweiler Tales begann nach einer weiten Gleisschleife der Abstieg hinab ins Tal der Ahr. Noch zahlreiche anzutreffende Brückenfragmente, Tunnel und Hangverbauungen zeugen von dem hohen Niveau des damaligen Eisenbahnbaues. Auch weiter nördlich, im Bahnhofsbereich von Rheinbach, sind noch Endauflagerreste einer Brücke sichtbar, und durch Vergleich mehrerer Landkarten erkennt man, daß sich die damalige Trasse und die heutige BAB 61 streckenweise decken.

Es wäre sicher sinnvoll, ein wenig mehr über dieses Projekt zu erfahren, meine Recherchen und Vermutungen jedoch stützen sich nur auf wenige Aussagen einiger älterer Mitbürger.

Doch zurück zum südlichen Streckenabschnitt (weißer Kreis):

Am linksseitigen Berghang entlang hätte die Trasse nach ca. sieben Kilometern die Talsohle, und damit die Gleise der damaligen Strecke Remagen—Blankenheim—Trier erreicht (siehe auch Journale 3, 5 und 6/82). Hier, in diesem romantischen Abschnitt des Ahrtales, wäre die Verbindung beider



Strecken vollzogen worden. Der in unmittelbarer Nähe gelegene Bergriegel, der auf unserer Zeichnung gerade von einer 44er mit ihrem schweren Güterzug umfahren wird, reicht bis hart an die ehemals zweigleisige Trierer Strecke heran und wird von dieser, wie auch von der Landstraße, respektvoll umgangen. Auf alten Karten war eine kurze Untertunnelung vorgesehen, in Wirklichkeit jedoch wurde einem tiefen Bergeinschnitt der Vorzug gegeben.

Vor allem der Gebirgscharakter dieses letzten Streckenstücks veranlaßte mich, dieses Projekt für den interessierten Modelleisenbahner in abgeänderter Form aufzuarbeiten.

Das Modell

Die Enge dieses Talabschnittes und die bescheidene Gleisanlage der Abzweigstelle bestimmen die schmale, gut zugängliche Anlagenform. Dichte Zugfolge auf langen Fahrstrecken in reizvoller Landschaft kennzeichnen den Betriebsablauf. Auf großzügige Rangiermöglichkeiten wird verzichtet. Größere Bastelearbeiten zur Erstellung ganzer Ortschaften entfallen, denn das kleine Weindörfchen braucht nur durch ein paar Gebäudeteile angedeutet zu werden, u. U. kann durch gute Hintergrundgestaltung auch ganz auf Gebäudeherstellung verzichtet werden. Das Gehöft eines Weinbauers oder eine Weinschänke jedoch sollten eingebaut werden, sie unterstreichen den Landschaftscharakter dieser

Modellanlage — siehe nächste Doppelseite: ►

Gegend. Die Herstellung der Überführungen und Brücken geschieht wieder unter Verwendung der handelsüblichen Mauersteinplatten (Naturstein). Als Dienstgebäude für die Abzweigstelle könnte das Stellwerk »Darmstadt« von Faller ganz gut in die Szene passen. Vielleicht sollte man aber das Modell doch etwas verkürzen.

Das Flußbett der Ahr verläuft übrigens unmittelbar hinter dem Bahnkörper, ist also zumindest im linken Teil der Anlage schlecht einzusehen und braucht daher auch nicht bis ins letzte Detail durchgestaltet zu werden. Im linken Anlagekopf münden auch beide Strecken auf unterschiedlichem Höhenniveau in ihre Tunnelröhren.

Auf der rückwärtigen Seite des Gesamtmodells führen die Gleise zum rechten Anlagenstrahl und hier wieder ans Tageslicht. Sinnvoll wäre jedoch der Einbau von Kehrschleifen in jeden Anlagekopf. In beiden Fällen, egal wie immer man sich entscheidet, sollten unterhalb der Anlage genügend Abstellgleise für abwechslungsreich zusammengestellte Zugarnituren vorgesehen werden. Die Züge werden durchweg dampfgefordert.

Von besonderem Reiz dürfte das nächtliche Panorama des Modells sein. Die spärliche Straßenbeleuchtung, das bunte Lichterspiel der Signale und die Lichtreflexe der am Berghang entlangfahrenden beleuchteten Personenzüge dürften in ihrer Wirkung kaum noch zu übertreffen sein.

R. Barkhoff

**Brot
für die Welt**

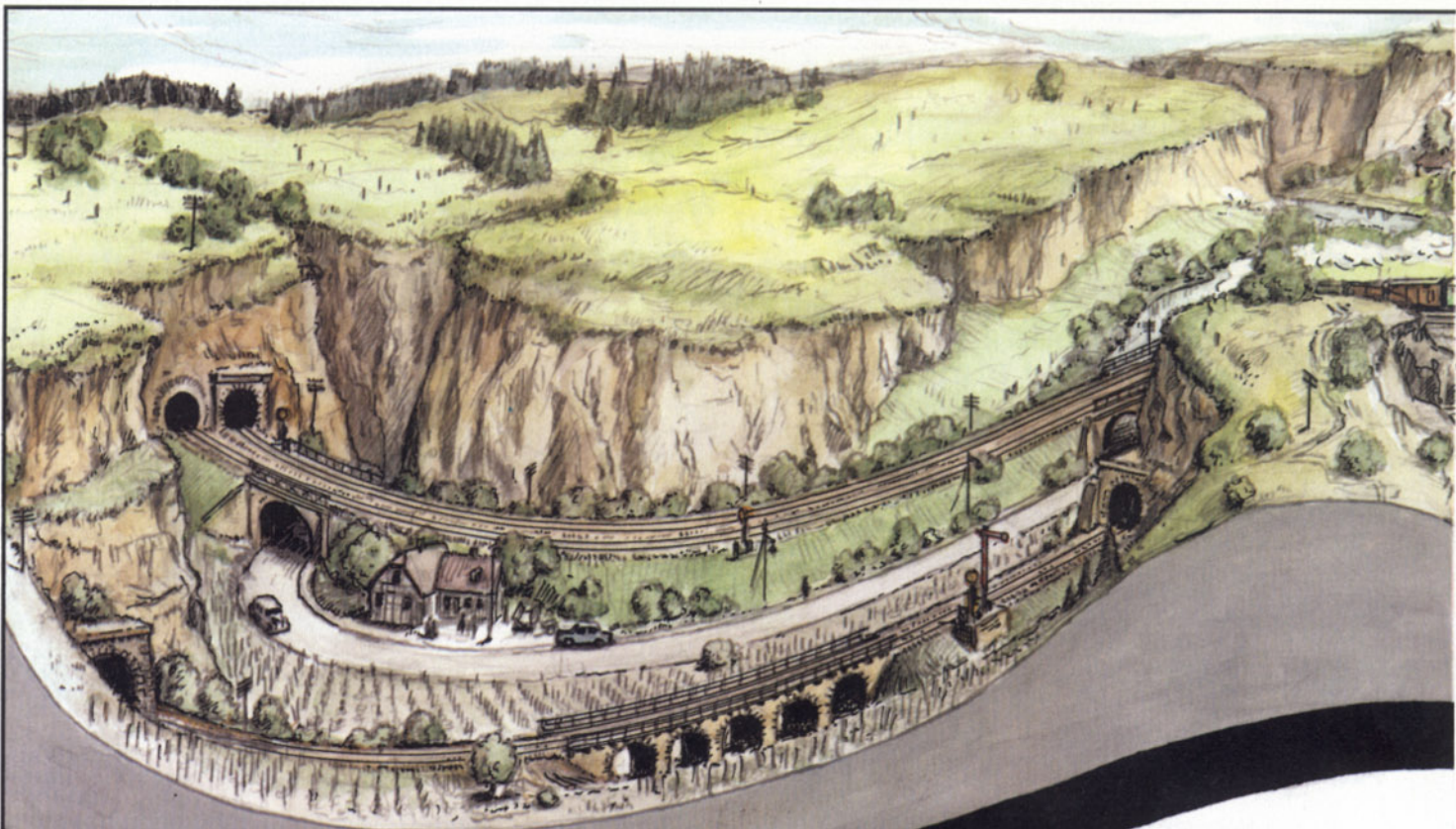
...daß alle leben
Postscheck Köln 500 500-500



**Eisenbahn Treffpunkt
SCHWEICKHARDT** Tel. 0 71 51 / 317 72
7050 Waiblingen-Beinstein · Rathausstraße 94

Das Fachgeschäft mit der großen Auswahl für Modelleisenbahnen der Spuren LGB, I, N, HO, TT, Z und Schmalspurbahnen sowie entsprechendes Zubehör.

Fordern Sie unsere aktuelle Preisliste an!



..... und so könnte das M



Ansicht des recht





Bild 1: Herr Jerusalem hat wieder »zugeschlagen« mit einem Güterhallendiorama. Hier der Blick durch die Straße »Talbothof« und der Werksunterführung zur Fabrik und Stadt im Hintergrund. Merten's Straßenfeger hat es schwer bei diesem Wetter. Die Männer von der Müllabfuhr (Merten) sammeln die Tonnen ein, während ein Kleinlieferwagen des Modellbahncenters Ware anliefert. (Litraßsäule Busch, Lampen Brawa, Häuser Kibri, Figuren Preiser und Merten).

Güterabfertigung am Stadtrand im Winter

Bild 2: Die Güterabfertigung von der Gleisseite. Das Gleis 1 ist überdacht. Vorn rechts eine Köf III, die bereits 1965 in einer Serie von 15 Stück in Gemeinschaftsarbeit beim MEC Aachen entstand. Hinten links die neuen Häuser von Kibri. Der Hintergrund wurde aus einer entsprechenden Kulisse von MZZ Zürich gestaltet.





Bild 3: Panorama des Stadtteiles am Güterschuppen. Die neuen Kibri-Häuser erhielten einen anderen Anstrich. Das Gesamtarrangement dürfte für sich selbst sprechen.

Das vorgestellte Diorama, auf einer Grundplatte von nur 100 x 50 cm aufgebaut, zeigt Ihnen eine Güterabfertigung, die am Stadtrand liegen soll, wobei noch Teile der Zufahrtsstraßen usw. mit einbezogen wurden.

Hierin sind enthalten: einmal ein von mir vor etwa 10 Jahren gebauter Güterschuppen mit Bürohaus, zum anderen eine Straßenzeile mit den neuen »Kibri«-Stadthäusern und darüber hinaus Experimente mit den Hintergrundmotiven der Firma »MZZ« März Z Vario-Modul aus Zürich. Alle dargestellten Teile wurden

als Winter- bzw. Schneemotiv aufbereitet. Doch beginnen wir mit dem Hauptteil, nämlich besagter Güterabfertigung. Sie wurde für einen speziellen Zweck, d. h. bezogen auf die Größe der Anlage etc., von mir entworfen und gefertigt. Heute weiß ich: Hätte es damals schon den Bausatz »Güterhalle« D 9462 von der Firma »Kibri« oder etwas annähernd Vergleichbares gegeben, wäre diese Güterabfertigung wohl nie gebaut worden. Aber zu dem damaligen Zeitpunkt gab es nichts, was meinen Vorstellungen entsprach.

Nach umfangreichen Zeichnungsversuchen und sorgfältiger Auswahl von Plastikbauteilen, die in diesem Falle allerdings schon reichlich vorhanden waren, begann die Montage, über die ich in der nächsten Ausgabe des Eisenbahn-Journals ausführlicher berichten werde. In diesem Beitrag sollen Sie sich erst einmal an den Bildern sattsehen.

F. Jerusaelm
M. E. C. Aachen

Bild 4: Stirnseite der Güterhalle. Rechts dahinter wieder die neuen Kibri-Häuser, links noch sichtbar die MZZ Hintergrundkulisze (Leuchten Brawa, Fahrzeuge Herpa usw.).





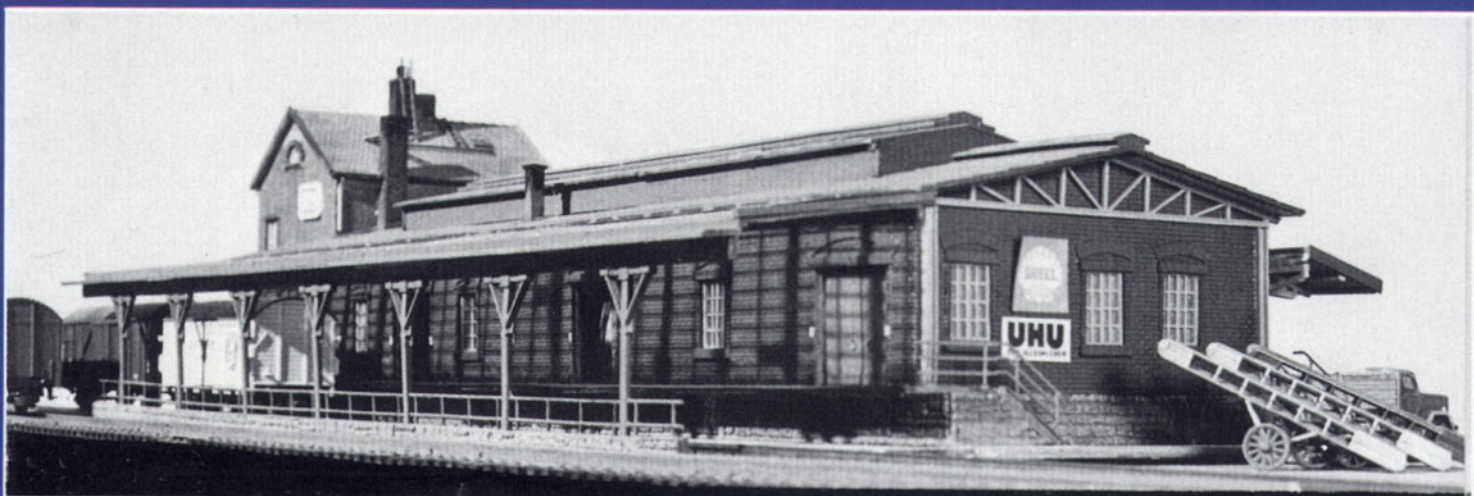
Bild 5: Die neuen Kibri-Häuser haben auch exzellente Rückfronten. Die 3 Häuser rechts wurden farblich neu gestaltet. Die Front des Hauses auf der rechten Seite wurde mit blasseren Farbtönen übermalt.



Bild 6: Der enge »Pottwall«. Einbahnstraße in Richtung Talbothof. Der Baum entstand in eigener Fertigung. (Figuren und Kradfahrer Preiser).

Bild 7: So sieht die Lagerhalle aus, die schon vor einigen Jahren für die Großanlage des MEC Aachen gebaut und hier wieder verwendet wurde.

Alle Fotos:
F. Jerusalem



(Füllseite)



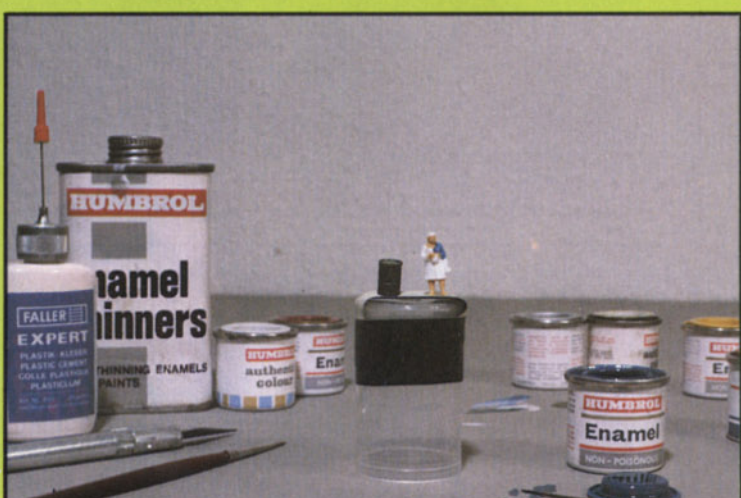
High noon — was nun. Der Marshall ging baden. Diese Figur stammt ausnahmsweise nicht, wie alle übrigen in diesem Artikel gezeigten Figuren, von Preiser, sondern von der amerikanischen Firma SS Ltd.

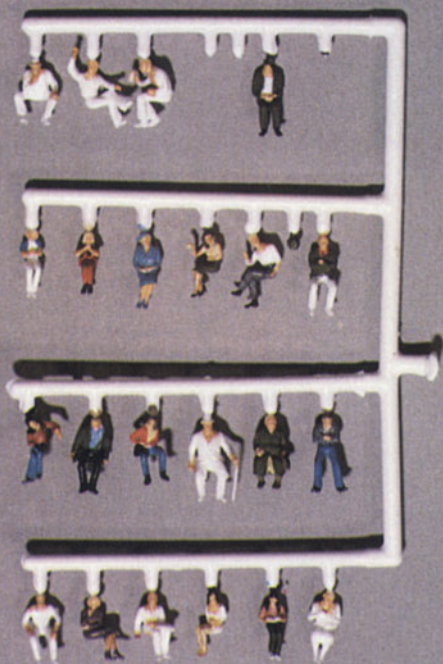
Figuren bemalen oder: Geduld kann man lernen

Zugegeben, es ist nicht jedermann's Sache, die kleinen HO oder N Figuren von Preiser zu bemalen, doch diese Packungen mit unbe-

malten Figuren haben zwei große Vorteile: Sie schonen Ihren Geldbeutel, und sie können leicht verändert werden.

Ich möchte mich heute vor allem an die Leser unter Ihnen wenden, die noch keine große Erfahrung in diesem Bereich haben.





Die Preiser Packung Nr. 328 »Sitzende Personen« ist ein guter Anfang, denn die Figuren, die vor Ihrem kritischen Auge noch keine Gnade finden, können Sie zumindest als Passagiere in Ihre Eisenbahnwagen setzen. Zum Bemalen benötigen Sie eine Abdeckung für Ihren Arbeitsplatz (alte Zeitung), 2—3 feine Rotmarderpinsel (Größe 00—1), Zahnstocher o. ä. zum Aufrühren der Farben, Verdünnung und einen Lappen zum Pinselreinigen, ein scharfes Bastelmesser, Pinzette, Klebstoff und verschiedene Mattfarben, z. B. Humbrol, Revell oder Rai-Mo Farben (die dieses Jahr auch einzeln geliefert werden sollen).

Für die »Masse der Bevölkerung«, also Figuren, die nicht verändert werden, lasse ich die Figuren nach Möglichkeit am Spritzling, bis sie fertig bemalt sind — sie sind dann einfacher zu halten.

Zunächst einmal werden alle Gußgrate mit einem scharfen Messer entfernt, dann bemale ich die Gesichter, Hände und evtl. Beine der Figuren mit »Hautfarbe«. Da mir die im Humbrolsortiment angebotene Farbe Nr. 61 zu rosa ist, mische ich sie mit Nr. 26 Khaki und Nr. 34 weiß. Als Farbmuster dient mir eine bemalte Preiser Figur.

Tragen Sie die Farbe bitte nicht zu dick auf, damit die fein gearbeiteten Gesichter noch gut zu erkennen sind.



Wenn Sie mit der Hautfarbe am 2. oder 3. Spritzling fertig sind, ist der 1. Spritzling bestimmt schon angetrocknet, so daß Sie mit dem Bemalen der Kleidung beginnen können.

Die Farben decken am besten, wenn Sie zuerst die hellen und danach die dunklen Farben auftragen.

Welche Farbe haben Sie gerade auf dem Pinsel? Gelb? Gut, dann malen Sie einer Figur einen gelben Pullover, der anderen einen gelben Rock usw.

Mischen Sie einmal die Farbe, mit der Sie gerade arbeiten, mit einer anderen.

Tupfen Sie mit einem Zahnstocher die zwei Farben auf Ihre Unterlage und mischen Sie mit dem Pinsel solange, bis ein Farbton entsteht, der Ihnen zusagt.

So, die Kleidung wäre dann soweit fertig, blieben nur noch die Krawatten, Schuhe und Taschen übrig.

Lassen Sie die — bis auf die Haare — bemalten Figuren über Nacht trocknen, damit Sie

ler Kleber Nr. 492 »Expert« sind auch kleine Klebstellen kein Problem mehr.

Wenn Sie sich durch das zivile Preiser Sortiment der unbemalten Figuren durchgemalt haben, schauen Sie sich doch einmal Preiser's »military« Programm an, es hat interessante Figuren dabei! Natürlich können Sie aus einem gefechtsmäßig ausgerüsteten Fallschirmjäger keinen normalen Passanten machen, aber z. B. in der Packung Nr. 2511 finden Sie Piloten und Kradfahrer, die Sie mit leichten Veränderungen als Motorradfahrer verwenden können.

Sie merken: auch hier sind Ihrer Fantasie keine Grenzen gesetzt. Voraussetzung ist nur ein bißchen Geduld und Übung — nach den ersten hundert Figuren klappt es bestimmt!

I. Bitter



sie ohne Probleme vom Spritzling trennen können. Nun noch die Haare bemalen und schon liegen die ersten fertigen Figuren vor Ihnen.

Irgendwann, nach der 2. oder 3. Schachtel der gleichen Figurensorte, haben Sie einen Figurentyp mehrfach — dann wird es Zeit, zum Messer zu greifen, um Veränderungen vorzunehmen!

Schneiden Sie den Kopf ab und setzen Sie einen anderen drauf, verändern Sie die Arm- oder Beinstellung oder die ganze Haltung. Über einem heißen Lötkolben lassen sich die Figuren gut biegen, und mit dem neuen Fal-



(Füllseite)



Bild 1: Aus Vollmer Fabrikgebäudeteilen wurde diese kleine Schmiede nach amerikanischem Muster von Herrn Peter Lojewski erstellt. Das ausgezeichnet gestaltete Diorama in den Maßen ca. 30 x 30 cm strahlt sehr viel Atmosphäre aus.

Großer Modellbau-Wettbewerb

Weitere Arbeiten unserer Leser sind mittlerweile bei uns eingegangen. Zur späteren Bewertung möchten wir Ihnen hier einiges vorstellen. Vielleicht erhalten Sie hierdurch zusätzliche Anregungen für Ihr eigenes Diorama. Auf die erste Vorstellung im Journal 6/82 haben wir bereits von Bewerbern Briefe erhalten, die gerne bei unserem Dioramenbau mitmachen möchten, jedoch den gesetzten Zeitpunkt als zu kurz empfinden. Wir sehen dies ein und haben uns deshalb entschlossen, den Abgabetermin zu verschieben. Bitte notieren Sie deshalb den

30. Juni 1983

für Ihre Teilnahme.

Als praktische Ratgeber für Ihren Diorama-Bau mögen Ihnen vielleicht die **Faller-Publikationen** über Modellbau oder die vor kurzem erschienene **Miba-Modellbahnpraxis** dienen, die ganz entzückende kleine Basteleien für jedermann beinhaltet und deren Verwirklichung veranschaulicht und beschreibt. Nutzen Sie also Ihre Chance und machen Sie mit!

Hier nun die im Journal 6/82 angekündigten Vorstellungen:

Die erste hier abgebildete Arbeit stammt von unserem Leser Peter Lojewski, Berlin. Er schreibt uns unter anderem, daß er ein Mitglied der NMRA ist und als US-Eisenbahn-Fan in diesem Stil unter Verwendung von bei

uns erhältlichem Material baut. Bei dem Gezeigten handelt es sich um einen kleinen Ausschnitt seines 1880-MDRR-Layouts in der Größe H0n3 (US-3Fuß-Schmalspur). Das Gebäude ist ein umgebauter Vollmer Bausatz, der amerikanisiert und mit einer Innen-

einrichtung inkl. Beleuchtung ausgestattet wurde. Der daneben befindliche Güterwagen ist nach Originalplänen aus Holz gebaut, mit Abreibebuchstaben versehen und verwittert worden. Der Werkstattraum ist als komplette Schmiede eingerichtet, — sogar die Zeitung

Bild 2: Eine Ausschnittvergrößerung des selben Dioramas mit eingerichtetem Schmiederaum. Alle Schmiedewerkzeuge sind vorhanden soweit sie sich im Modell nachgestalten lassen. Auch die auf der Werkbank liegende Zeitung kann man noch erkennen.





Bilder 3 und 4: Details des Dioramas, das wir im Journal 6/82 schon vorstellten. Der Fürstenfeldbrucker Güterschuppen zeigt viele gut beobachtete Details. Die Dachdecker warten auf das Bier für die Pause. Rechts erhält ein Ladearbeiter vom Lademeister noch letzte Anweisungen, während links ein weiterer Arbeiter bereits sein Fahrrad zur Heimfahrt holt.

Fotos 3 und 4: W. Kosak

des Schmiedes liegt auf dem Tisch. Die Kleintelle wurden entweder selbst hergestellt oder stammen aus US-Angeboten. Das Geröll besteht aus in einer Kaffemühle zermahlenem Katzenstreu, das mit Acryl-Lösung und destilliertem Wasser fixiert wurde. Auf die selbe Weise wurde die »Woodland-Scenics« auf die aus getrockneten Gräsern hergestellten Bäume aufgebracht. Als Dioramenhintergrund dient ein Kalenderfoto. Die Aufnahmen wurden bei Kunstlicht erstellt. Wir finden die Arbeit sehr gelungen. Die zweite Arbeit haben wir bereits im Journal 6/82 kurz vorgestellt. Es handelt sich hier um den Fürstenfeldbrucker Lagerschuppen. Das Modell ist mit viel Akribie und Liebe durchdetailliert, so z. B. die dem Original ent-

sprechenden dicken Mauern an den Fensterdurchbrüchen, ebenso wie die nachträglich vorgenommene Ausmauerung der Fensterstürze. Die Dachpappe und das Dach wird gerade von Arbeitern ausgebessert. Auch der arg verrosteten Dachrinne würde eine Renovierung gut tun. Hier wurde ebenfalls mit viel Liebe zum Detail gearbeitet.

Bei der dritten Arbeit handelt es sich um Ausschnitte aus der Anlage von Rolf Siedler, Stolberg. Ein Bild hatten wir Ihnen bereits gezeigt. Hier nun einen netten Bericht, der uns zusammen mit vielen Fotos eingesandt wurde. Übrigens wurde von Herrn Siedler schon einmal im Miba-Report Nr. 7 eine Anlage vorgestellt. Bei dem hier gezeigten handelt es sich laut Angaben von Herrn Siedler um eine

neue, umgestaltete Anlage, bei der natürlich auch schon früher verwendete Bauwerke, die im totalen oder teilweisen Selbstbau entstanden, mit eingefügt wurden. Nun lassen wir aber Herrn Siedler selbst erzählen:

Impressionen aus Grauenfels

Grauenfels, ein Kurort in waldreicher Mittelgebirgslage zu Füßen der gleichnamigen Burg, ist Eilzugstation an der zweigleisigen Hauptstrecke von Neustadt im Süden nach Frankenheim im Norden. Zugleich ist es Trennungsbahnhof, denn nördlich der Kleinstadt zweigt hinter dem Tannbergertunnel die

Bild 5: Einfahrt des Eilzuges aus Neustadt in Grauenfels. Links sind Drehscheibe, Wasserturm und Verwaltungsgebäude des Bw zu sehen.





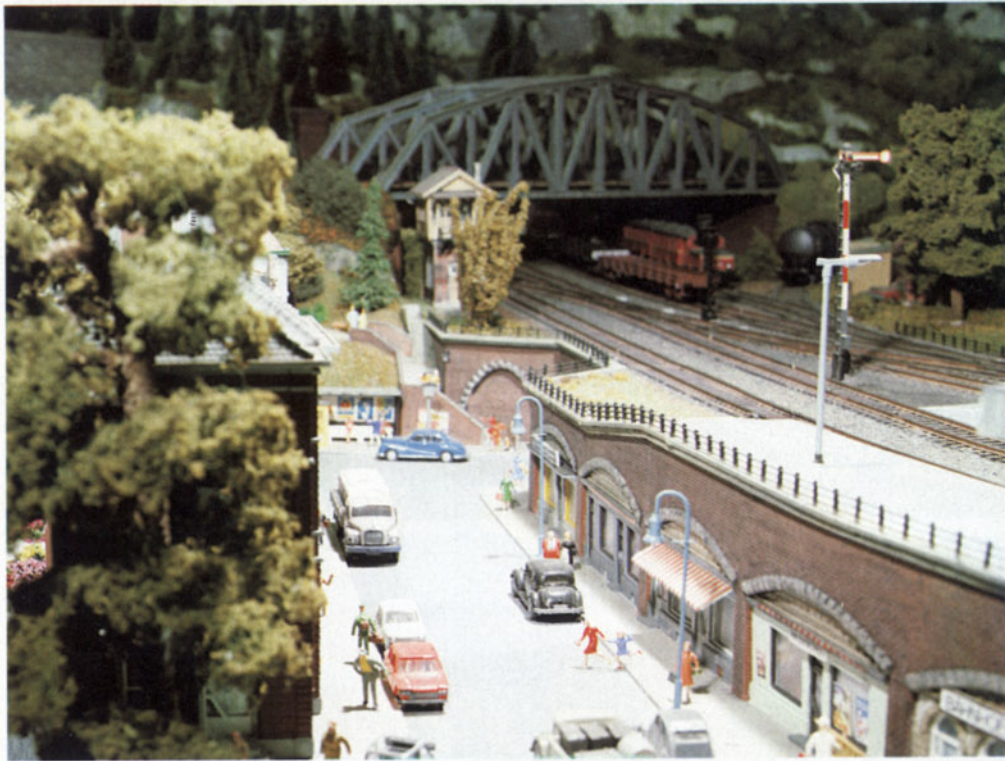
Bild 6: Aussicht vom Berg über den Bahnhof Grauenfels.

Bild 7: Von der nördlichen Bahnhofstraße mit den Arkadengeschäften (siehe Bild 8) gelangen Neumanns in den Stadtkern.

eingleisige Nebenstrecke nach Oberbergheim im Nordosten ab. Züge aus Frankenheim nach Oberbergheim machen in Grauenfels Kopf und wechseln die Lokomotive, aus Neustadt kommende Züge nach Oberbergheim dagegen fahren ohne Lokwechsel durch.

Versetzen wir uns nun um zwanzig Jahre zurück, etwa in die Zeit zu Beginn der sechziger Jahre und folgen wir einem Ehepaar, das in Grauenfels einen ruhigen und erholsamen Urlaub verbringen will. Das Ehepaar Neumann kommt mit dem Eilzug um 10.33 Uhr aus Neustadt an. Fast pünktlich fährt der von einer Dampflok der Baureihe 01 geführte Eilzug vorbei am Bw Grauenfels in Gleis 2 ein. Gegenüber, auf Gleis 1, wartet ein Speichertriebwagen der Reihe ETA 177 auf die Anschlußreisenden nach Oberbergheim. Die Neumanns verlassen den Eilzug, der in Grau-

Bilder 8 und 9: Das ist der westliche Bahnhofsausgang mit seinen Arkadengeschäften an der nördlichen Bahnhofstraße. Gegenüber des Ausgangs findet heute der Wochenmarkt statt.





Bilder 10 und 11: Auf dem Spaziergang kommt man auch am Bw Grauenfels mit dem siebenständigen Ringlokschuppen vorbei. Zur Zeit ist recht wenig Betrieb. Am Kohlenbansen wird gerade eine 23er versorgt.



enfels nur wenige Minuten Aufenthalt hat und gehen über den Bahnsteig zum Ausgang »West«. Wenn sie nicht den etwas beschwerlichen Fußweg über viele Treppenstufen oder die serpentinenreiche Straße von Grauenfels zum Kurhotel auf sich nehmen wollen, müssen sie — und das ist mit dem Gepäck kein reines Vergnügen — zu ihrem Ziel, dem Kurhotel, noch ein Stück mit der privaten Zahnradbahn fahren, die gegenüber auf dem Privatbahnhof abfährt. Bevor sie jedoch zum Kurhotel fahren, beschließen Neumanns, da es noch früh am Tag ist, sich zuerst in der Kleinstadt etwas umzusehen. Also Koffer ins Gepäckschließfach und los! Sie verlassen den Bahnhof über den Westausgang, der direkt durch den Bahndamm führt, und finden sich auf der belebten Bahnhofstraße wieder. Links und rechts des Bahnhofes sind eine Reihe von Arkadengeschäften in den Bahndamm eingebaut. Ein kurzer Schaufensterbummel zeigt Frau Neumann, daß hier doch etwas weniger an Auswahl geboten wird wie in der heimischen Großstadt. Interessanter ist da schon der Wochenmarkt gegenüber des Bahnhofs, wo die Bauern der Umgebung ihre Erzeugnisse frisch vom Feld anbieten. Hier herrscht ein reges Treiben.

Nach einer Weile wenden sich Neumanns nach Süden, wo sie am Ende der Arkaden durch einen Fußgängertunnel gehen, der sie unter der Bahn hindurch in den eigentlichen Stadtkern von Grauenfels führt. Gleich rechterhand von ihnen zeigt sich die Rückseite vom Lokschuppen des Bw Grauenfels. Herr Neumann als Eisenbahnliebhaber kann die Gelegenheit natürlich nicht verpassen, einen Blick in das Bw zu werfen. Es ist nicht mehr allzu viel los hier, da das Bw nur noch die Nebenstrecke versorgt. Ein paar Nebenbahnlokomotiven sind noch im Bw stationiert. Zusätzlich werden allerdings auch einige Loks der Hauptstrecke in Reserve hier gehalten. So wird im Augenblick gerade eine 23er mit Kohle versorgt. Trotz des geringen Betriebes konnte sich die Bundesbahn noch nicht entschließen, das Bw aufzulassen. Selbst als kürzlich die alte Drehscheibe ihren Dienst versagte, wurde nochmals eine neue eingebaut und in Verbindung damit umfangreiche Gleiskorrekturen durchgeführt. In Grauenfels sind übrigens Dampfloks und Dieselloks nebeneinander stationiert. Eine Elektrifizierung der Hauptstrecke Neustadt—Frankenheim ist vorerst noch nicht ins Auge gefaßt, dazu ist die Strecke zu unbedeutend. Besonders interessante Loktypen sind im Bw nicht zu finden, es sind ganz normale, typische Nebenbahnloks im Einsatz. Daher gibt Herr Neuman auch dem Drängen seiner Frau bald nach, die für diesen »Eisenbahnkram« wenig Verständnis hat und sich lieber noch etwas in der Stadt umsehen möchte. Grauenfels hat sich seinen kleinstädtischen Charakter noch weitgehend erhalten können. So gibt es höchstens dreistöckige Häuser, die meist noch aus der Vorkriegszeit, zum Teil sogar aus der Jahrhundertwende stammen. Gegenüber des Osteingangs des Bahnhofes,



Bild 12: Dieser Blick über den südlichen Bahnhofskopf zur Stadt und zum grauen Rathaus (links) hinter dem Lager-schuppen vermittelt einen guten Überblick über die Stadtlage. Im Hintergrund die Burg, die der Stadt den Namen gab.



Bild 13: Blick über die Stadt in Richtung Ausfahrt Neustadt und zum Bw.
Alle Fotos: P. Schiebel

Bild 15: Straßenmilieu in Grauenfels.

Bild 14: Ein Teil des Rathauses und der Straßenzelle, die zur Vorstadt führt.



wo auch der Bahnsteig der Privatbahn liegt, finden Neumanns das Rathaus. Der Altbau in schmucklosem Grau stammt noch aus dem

vorigen Jahrhundert. Um den wachsenden Anforderungen an die Stadtverwaltung von Grauenfels gerecht zu werden, wurde rechts

ein neuer Backsteinflügel angebaut.
Fortsetzung folgt!

R. Siedler

Neuheiten

(ab März 1983 lieferbar)

	DM
Pt 2/3 Länderbahn- ausführung	1.018,—*
70 089 Reichsbahn- ausführung	958,—*
70 083 DB-Ausführung	918,—*
* unv. empf. VK	

Fragen Sie Ihren Fachhändler
oder wenden Sie sich direkt an
Firma

Fuchs Modellbau
Ulmenstraße 11
8080 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 1 89 87

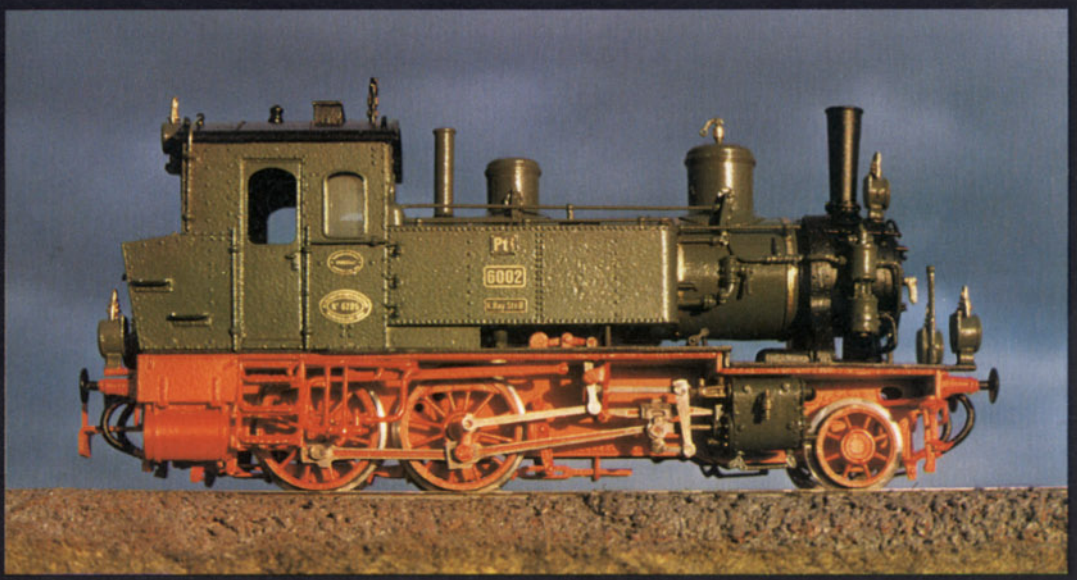




Bild 1: Die PTL 2/2 steht abfahrbereit im Lokschuppen. Gleich wird der »Meister« kommen und sie abholen. Vor dem Lokschuppen befindet sich eine zierliche Lampe, an deren Sockel ein Ölbehälter für den Lampenbrennstoff steht. (Lokschuppen Pola, Lokomotive Rai-Mo, Lampe Mikro)

»Auf der Kgl. bayerischen Staatsbahn«

Als wir in Journal 5/82 unter dem Motto »Auf der Kgl. Bayer. Staatsbahn« mit unserer Fantasie in einer Modellbahn-Anlage spazieren gingen und die Akteure darin lebendig wer-

den ließen, waren wir eigentlich davon ausgegangen, daß diese Geschichte bestenfalls ein »Zweiteller« werden würde. Wie konnten wir ahnen, daß unsere Leser diesen Ball auf-

greifen und uns brieflich bzw. telefonisch zahlreiche Anregungen geben und Wünsche hinsichtlich Lokalbahnen und Zugbildungen äußern würden. Was uns wiederum beflügelte und bestärkte, unsere drei »Fotografen aus dem Hohen Norden« weitere Erlebnisse auf's Bild bannen zu lassen.

Bild 2: Gekonnt gealtert ist der Fachwerklöschschuppen. Die Fenstereinteilung wurde per Tuschefeder gezogen. Davor allerhand Nützliches wie der Schneepflug, der im Winter vor die Lok gesetzt wird, Austauschkupplungen und Messingschilder. (Schilder Mikro, Figur Preiser)



Eine 3. Fortsetzung zu gestalten, wurde uns auch dadurch leicht gemacht, weil das Angebot bezüglich bayerischer Wagen aus der Lokalbahnzeit ständig wächst. So bietet Trix mittlerweile ca. 10 verschiedene Waggons an, bei Rai-Mo sind es sogar schon mehr als 20 verschiedene Varianten, Fleischmann ist mit 3 Personenzug- und Gepäckwagen-Modellen vertreten, und nicht zu vergessen die Märklin-D-Zug-Wagen.

Auch die Zubehörhersteller wie Faller, Kibri und Vollmer bieten in ihren neuen Katalogen einiges an, das für diese Epoche gut verwendbar ist. Insbesondere Pola hat sehr schnell reagiert. Von diesem Hersteller ist ab sofort als Messeneinheit eine komplette fränkische Kleinstadt, inklusive liebevoll eingerichteter Ladengeschäfte erhältlich. Weiteres passendes Zubehör wie Signale, Lampen, Telegrafmasten, Läutewerke und Streckentelefone aus der Epoche sind bei Brawa, Weinert, Schneider, Herkat, Busch und der neuen Firma Mikro zu bekommen. Fehlen eigentlich nur noch die richtigen Figuren. Bei Preiser gibt es zwar etwa 20 Figu-

ren, die zum Adlerzug von Trix — also erste Hälfte des vorigen Jahrhunderts — passen, jedoch kaum eine passende für die Zeit um die Jahrhundertwende. Man muß sich also durch Umlackieren vorhandener anderer Preiser- und Merten-Figuren behelfen. In dieser Hinsicht müssen wir eben noch beide Augen zudrücken. Es wären Damen mit langer oder zumindest über das Knie reichender Kleidung wünschenswert, ebenso wie Herren im Frack oder Röhrchenhosen, oder den damals weit verbreiteten Knickerbockern. Selbst Hüte wie Cox, Kreissäge, Angströhre (Zylinder) und hübsche große Damenhüte könnte man sich vorstellen. Wer weiß, vielleicht wird's noch.

In diesem Zusammenhang haben wir auch festgestellt, daß die Modellbahnerei nicht recht kinderfreundlich ist. Es gibt kaum Packungen nur mit Kindern, z. B. beim Spielen, Spaziergehen oder mit Schulranzen. Dies gilt nicht nur für die Länderbahnepoche, sondern allgemein. Ich habe nur Kleinstkinder bzw. Kinder auf den Armen der Eltern gefunden. Im übrigen beschränkt sich das bisherige Angebot weitgehend auf Halbwüchsige wie Pfadfinder, Rocker, Halbstarke und Mini-Mädchen. Vielleicht ist das ein kleiner Anstoß für die Figuren-Hersteller. Aber lassen Sie uns zu unserem eigentlichen Thema kommen.

Per pedes, per Fahrrad und per Lokalbahn

Um wohl ausgeruht und pünktlich nach diesem Ausflug wieder bei ihrem Dienstherrn zu erscheinen, wollten unsere drei Fotografen eigentlich schon einen Tag früher nach Hause fahren, bevor ihr Urlaub von 8 Tagen zu Ende war (siehe 5/82). In Anbetracht dessen, was ihnen dann aber alles entgangen wäre — z. B. leihweise das Fahrrad des Bahnhofsvorstehers für einen Tag oder Mitfahrt auf der Lok von Eichenholzen nach Altendorf (was eigentlich nicht erlaubt ist) — beschließen sie kurzerhand, noch einen Tag dranzuhängen, selbst auf die Gefahr hin, daß sie, ziemlich müde von der beschwerlichen Rückreise, bei der Arbeit am nächsten Tag nicht gerade einen erholten Eindruck machen würden.

Was sich ihnen an diesem »geopferten« Tag alles noch bot in Altendorf und Umgebung, das entschädigte jedoch sehr wohl für das eingegangene Risiko. Wenn einer eine Reise tut ... und das dann auch noch nach Altendorf in Bayern der konnte was erzählen. Altendorf, Eichenholzen, Oberbrunning — diese Bahnhöfe mußte man gesehen und erlebt haben.

Eichenholzen war beim Bau der Sekundärbahn nach Oberbrunning für zwei Jahre Endpunkt, da die restlichen 12 km nach Oberbrunning erst später fertiggestellt wurden. Man baute deshalb dort ein kleines Behelfsbw, das als Übergangslösung geplant war. Nach Fertigstellung der Strecke blieb das Gebäude jedoch stehen und dient seitdem als Reservelokschuppen. Hier ist immer eine Lokomotive hinterstellt, da aus Rentabilitätsgründen die Entlastungszüge nur bis hierher verkehren. Gleich am ersten Tag in der Früh besuchen die Drei den Lokschuppen, um sich dann für den Rest des Tages getrennt auf Fotojagd zu begeben.

Im Lokschuppen steht bereits der Glaskasten angeheizt für den Lokführer bereit. Nun kommt auch der Lokführer Hintermoser von seiner Brotzeit zurück, um seine schon vorher von ihm angeheizte Lokomotive am Koh-



Bild 3: Die PtL 2/2 ist nun aus dem Lokschuppen gefahren und zieht zur Bekohlung und zum Wasserfassen vor.



Bild 4: Während die PtL 2/2 (Urglaskasten) gerade Vorräte aufnimmt, fährt der Frühzug nach Oberbrunning vorbei, bespannt mit einem Glaskasten. Leider stand dem Fotografen ein Telegrafmast im Wege. (Beide Lokomotiven Rai-Mo)

Bild 5: Nun ist der Personenzug aus Eichenholzen unterwegs nach Altendorf. (Garnitur Rai-Mo)





Bild 6: Hier fährt der Vormittag-Zug aus Oberbrunning kommend am Lokschuppen von Eichenholzen vorbei. Im Vordergrund ist gerade noch das alte Lautewerk sichtbar. (Lautewerk Mikro, Kiefern Jerusalem)

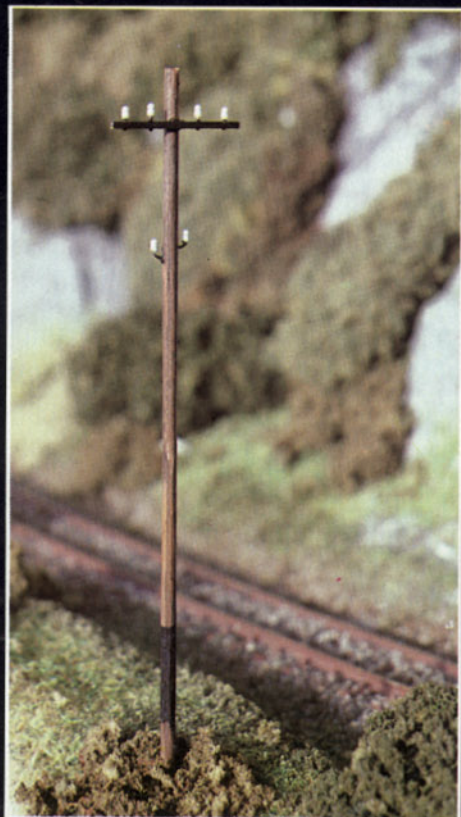
lenbansen und Wasserkran Vorräte aufnehmen zu lassen. Der Vorderhuber, seines Zeichens Bahnarbeiter, winkt die kleine Maschine genau zu dem Standort ein, wo er vorher seinen Kohlenkorb parat gestellt hat. In der Früh hat er noch wenig Lust für unnütze Bewegungen. Nachdem die »Glaskutschen«

(PtL 2/2) auch ihre Wasservorräte ergänzt hatte, kann sie bald ihren Zug übernehmen. Der Hintermoser geht den Tag gelassen an, schließlich ist er die kleinen Zwischenfälle des Tages, die zu den Lokalbahn gehören, gewöhnt. Er schon, aber unsere drei Fotografen aus dem Norden nicht. Zuerst muß der er-

ste fahrplanmäßige Frühzug, von Oberbrunning kommend, nach Altendorfen durchfahren, bevor er mit seinem Glaskasten auf die Strecke gehen kann. Einer der Drei ist bereits mit dem vom Bahnhofsvorsteher entliehenen Drahtesel vorausgeradelt, um den Eichenholzener Zug auf der Strecke fotografieren zu können, auf dem sein zweiter Kumpel mitfahren darf. Es dauert auch nicht lange, bis der von Lokführer Hintermoser geführte Lokbahnzug nach einer starken Kurve in Richtung Altendorfen vorbeikommt. Der von den Freunden zurückgebliebene kann dann auch noch den nach Oberbrunning unterwegs befindlichen Personenzug fotografieren. Zwischendurch war er jedoch gründlich naß geworden, da ein kurzer Regenschauer niederging. Die Sonne kam aber Gott sei Dank bald wieder heraus, so daß man nur noch im Hintergrund eine düstere Regenwand sieht. Das Dach des Lokschuppens und des Wohngebäudes glänzen noch vor Regennässe.

Bild 7: Einer der Fotografen hat auch unterwegs Eisenbahneinrichtungen fotografiert. Hier ein gerade frisch gesetzter Telegrafmast. Das untere Ende erhält noch einen Teerstrich. (Telegrafmast Mikro)

Bild 8: Das an allen Streckenblocks zu dieser Zeit vorhandene Lautewerk. Für den Fotografen mußte es gedreht werden, damit man die seitlichen Signalscheiben erkennen kann. (Streckenblockhäuschen Faller, Lautewerk Mikro)



Auch er macht sich nun auf den Weg, um unterwegs auf der Strecke noch ein paar lohnende Fotoschüsse zu tätigen. Zuerst hat er kein Glück und fotografiert deswegen ein paar Bahneinrichtungen. Ein gerade frisch aufgestellter Telegrafmast, der noch keine Leitung erhalten hat, gefällt ihm als Motiv besonders gut. Ebenso das Lautewerk, das am alten Streckenblock steht. Dann hat er aber Glück. Er kann gerade noch die D VI »Donaustauf« fotografieren, die unterwegs zum Sägewerk ist, um Bretter für den in Oberbrunning angesiedelten Schreinereibetrieb abzuholen. Etwas später kommt er dann auch tatsächlich am Sägewerk vorbei, das einen eigenen Gleisanschluß besitzt. Die »Donaustauf« hat mittlerweile umrangiert und sich hinter die Güterwagen gesetzt, damit sie gleich wieder richtig für die Heimfahrt steht. Mittlerweile war der Lokbahnzug noch mit einem Fotofreund unterwegs. Was sich jedoch nach



Bild 9: Die bayer. D VI mit dem Namen »Donaustauf« ist mit Holzwagen auf der Lokalbahnstrecke unterwegs zum Sägewerk. (Lokomotive M + F England, Waggon Rai-Mo)



Bilder 10 und 11: Die »Donaustauf« ist auf dem Privatgleis des Eichenholzener Sägewerks angekommen und wartet auf die Übernahme der Bretter. (Sägewerk Holzbausatz der amerikanischen Firma Fine Scale Miniatures.)

der Ankunft in Altendorf zu, kam dem Preußen »dann doch recht bayerisch vor«, ein Erlebnis, das all denen, denen er es dann zu Hause erzählte, doch ein arges Schmunzeln entlockte: Als er ausstieg, schien die Welt noch in Ordnung zu sein. Lediglich einige Fahrgäste diskutierten über die kleine Verspätung des Eichenholzener Zuges. Er hatte sein Fotostativ noch nicht richtig im Bahnhof Altendorf aufgebaut, als am Ende des Bahnsteiges sichtliche Unruhe aufkam. Der Eichenholzener Personenzug war diesmal als gemischter Personenzug mit einem Vieh- und einem Colonialwarenwagen am Ende gefahren. In Altendorf ist heute wieder einmal Markttag und dementsprechend viel Volk im Zug; unter anderem auch Viehhändler und Marktfrauen.

Wie sich bald herausstellte, hatten sie in ihrem Zug auch noch einen ganz besonderen

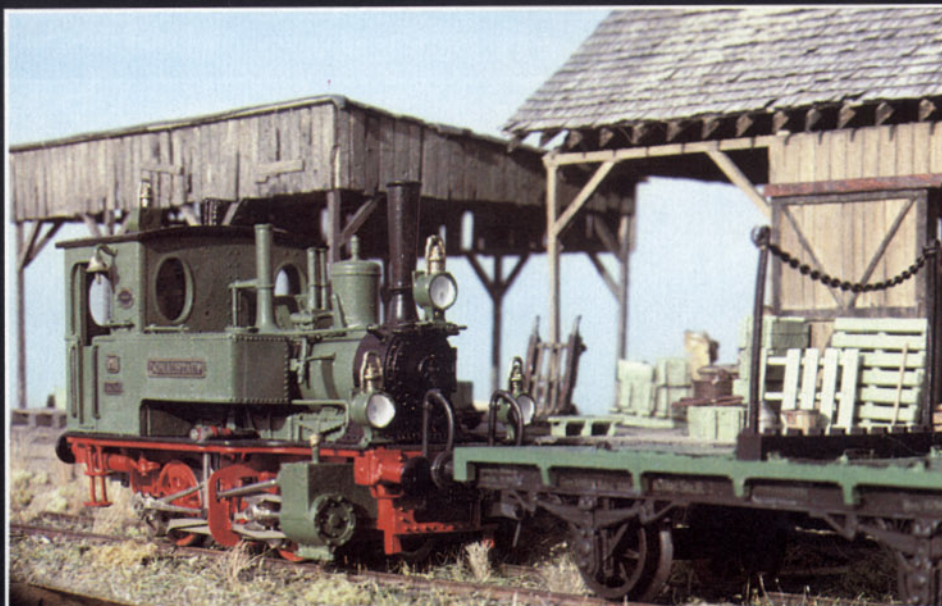


Bild 12: Großes Glück hatte der Fotograf, als er die BB II Maliet auf freier Strecke mit einem Güterzug auf die Fotoplatte bannen konnte....



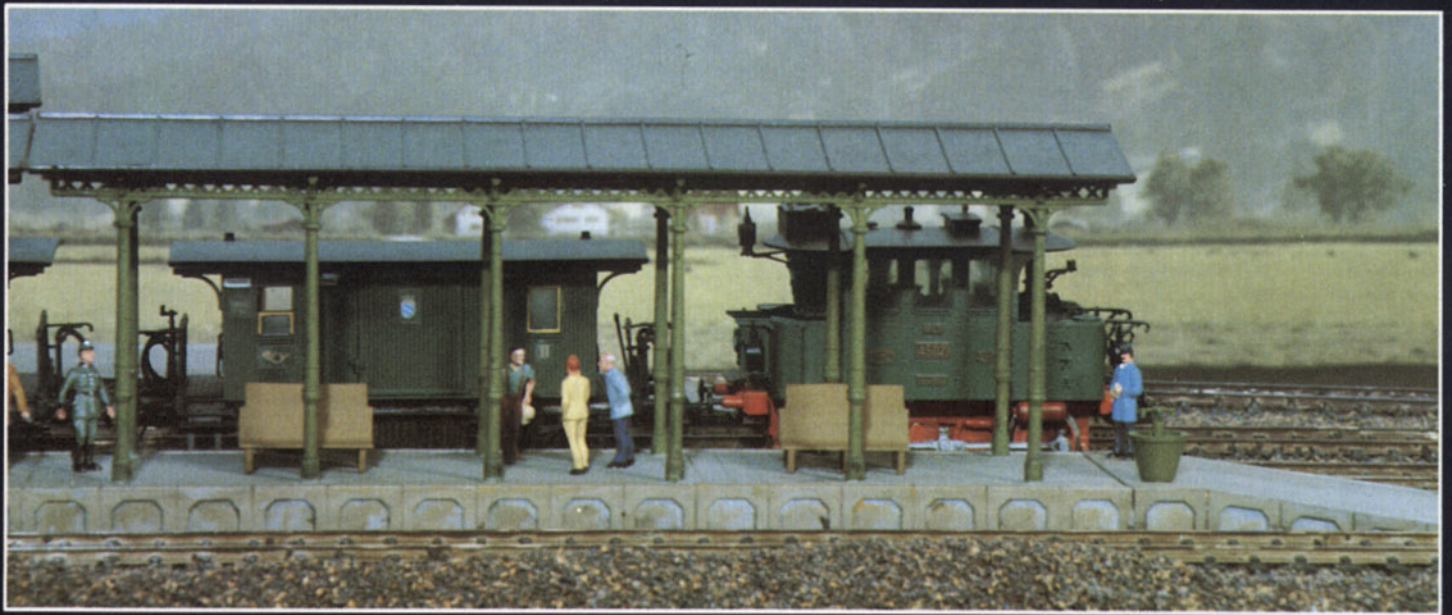


Bild 13: Am Bahnsteig von Altendorfen ist nun der Zug aus Eichenholzen angekommen. (Bahnsteig Kibri, Figuren Preiser)



Bild 14: Weil's heute gar so hektisch zugeht beim Ausladen, ist dem Ladearbeiter Schorsch ausgerechnet der Gänsekorb aufgegangen. Das Auge des Gesetzes in Form von Wachtmeister Hintermoser hat zwei Bäuerinnen bereits am Wickel. Der Gänsekorb war bestimmt nicht richtig verschlossen. (Ladegut Preiser, Kolonialwarenwagen Trix)



Bilder 15 und 16: Unterdessen versuchen die Ladearbeiter, die Gänse wieder einzufangen, sehr zur Belustigung der anderen Reisenden. Nur einer, der Hillermaier, bemerkt, daß eine andere Gans an dem schicken Hut einer Dame Gefallen findet. Dem Hillermaier ist nicht recht wohl in seiner Haut, denn er hat einen Termin beim Amtsgericht, und Amtsrichter sollte man bekanntlich nicht warten lassen. (Viehswagen Rai-Mo)



Mitreisenden, nämlich den Oberbrunniger »Viehhändler«, der es einfach nicht lassen konnte, andere über's Ohr zu hauen und nicht nur dem Herrn Amtsgerichtsrat des Königlich Bayerischen Amtsgerichtes von Altendorfen schon wohlbekannt war. Den Hillermaier Xaver kannte das ganze Gäu als Roßtäuscher. Dennoch gelang es ihm hie und da, wieder einen Dummen zu finden, der ihn noch nicht durchschaut hatte und dem er dann ein X für ein U vormachen konnte. So war es erst vor 4 Wochen wieder geschehen, als er den alten Klepper des Herrn Kommissär aus Oberbrunnung einem Bauern als echten arabischen Vollbluthengst angedreht hatte. Da der Roßtäuscher immer einen enormen Durst hatte und deswegen schon öfters besoffen in der Früh vorm Herrn Amtsrichter bei der Verhandlung stand, hatten jetzt alle Gendarme, die ihn vorführen sollten, Anweisung, daß er schon einen Tag vorher in der Ausnüchterungszelle zubringen muß und dann nur per Handschellen zum Gericht gebracht wird, damit er nicht unterwegs wieder in einer Wirtschaft verschwindet. Die Wagons verfügten damals über sogenannte »Schubabteile«, die im Bedarfsfall auch für den Gefangenentransport verwendet werden konnten, was auch heute der Fall und die Ursache für die 10minütige Verspätung war. Deshalb ging es beim Ausladen auch so hektisch zu, daß dem Ladearbeiter Schorsch ausgerechnet der Gänsekorb der beiden Bäuerinnen aus Eichenholzen aufging, die mit ihren Gänsen eigentlich zum Altendorfer Markt wollten. Nun sind diese Viecherl frei und haben sich über den ganzen Bahnsteig verteilt und ärgern die Leut'. Die erste flüchtet gleich über die Gleise, während sich die zweite vorerst einmal auf dem Kolonialwarenwagen häuslich niedergelassen hat. Die dritte inspiert ein großes Essigfaß, während die vierte eine Vorstellung vor dem mitreisenden Publikum gibt. Beim Einfangen gibt es viele Schaulustige. Fast keiner, d. h. außer einem — dem Roßtäuscher — bemerkt, daß sich eine durchaus nicht dumme Gans auf die Peronbank geschwungen hat und der Frau Geheimrat das »Gemüse« vom Hut pickt. Ein flugs herbeigeeilter Wachtmeister schreibt emsig sein Protokoll, was die Gans, die auf dem Kolonialwarenwagen saß, jedoch nicht daran hindert, auf die Normalzeituhr des Bahnsteiges zu flattern, um sich dort in aller Ruhe ihr Gefieder zu säubern. Der Hube-

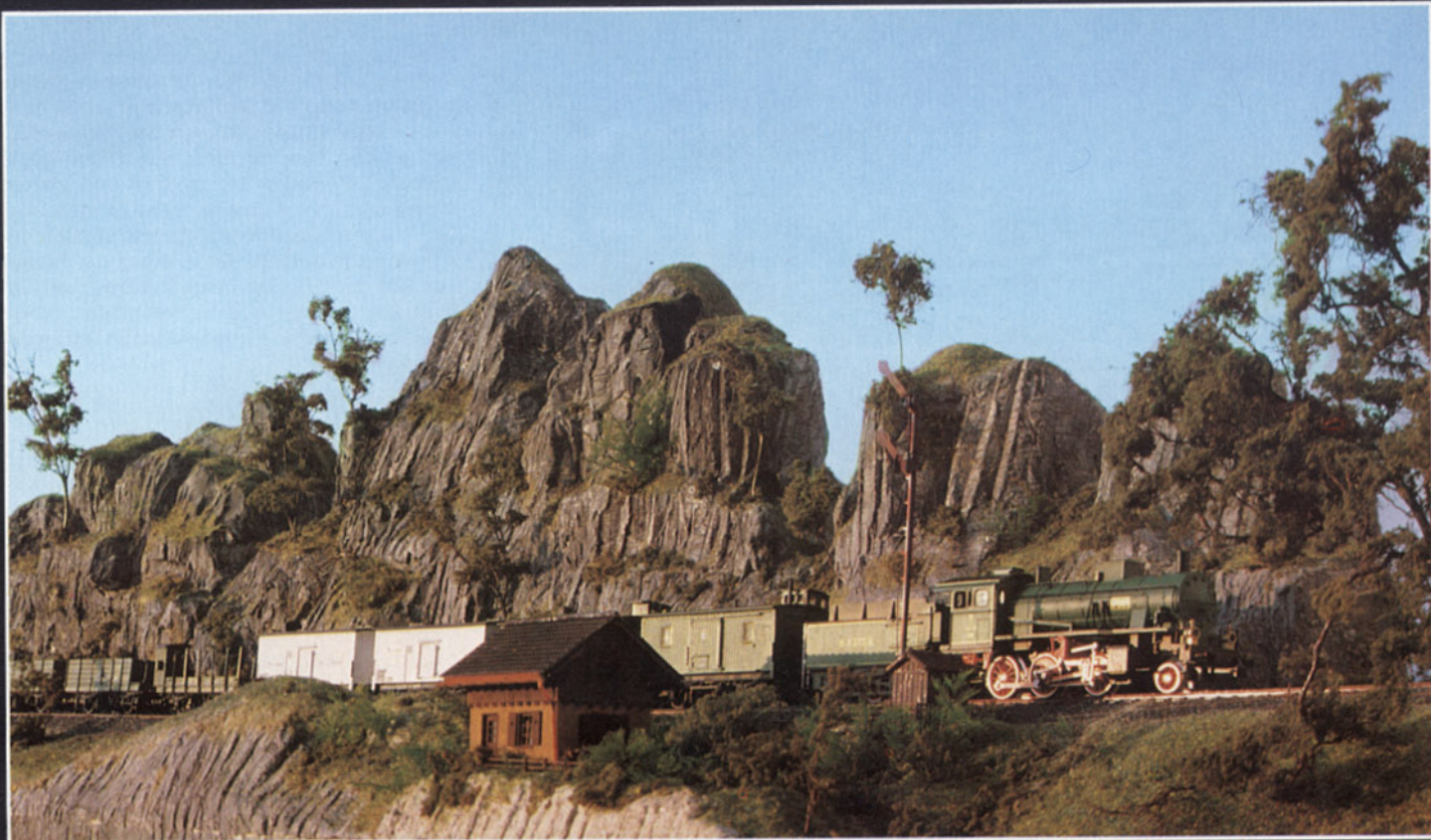


Bild 17: Eine besonders schöne Aufnahme gelang unseren beiden Fotografen am Abend des Tages in spätem Sonnenlicht. Hier ist die G 3/4 mit ihrem Güterzug am Streckenblock 62 auf der Hauptbahn unterwegs. (Lokomotive Trix, alle Wagen Rai Mo, Streckenblock Faller, Signal Weinert, Bäume Eigenbau mit Woodland Moos)
Bilder 1—12 und 17: W. Kosak, Bilder 13—16: I. Bitter

Bauer ist auch recht verdrossen, denn er muß seine Ferkel heute alleine ausladen. Nicht nur die Gänse, die Lader und Reisenden sind durcheinander, sondern auch der Bahnhofsvorsteher, weil dessen »Zamperl« Bello gera-

de eine Gans über das daneben befindliche Gleis jagt, auf dem jeden Moment der Schnellzug nach Berlin durchfahren soll. 'S ist a arge Viecherei heit morgn!

I. Bitter/HM

PS: Vielleicht haben Sie auch einmal eine bebilderte Geschichte (gegen Honorar, versteht sich) bereit! Dann schicken Sie sie uns.

•Neuheiten-Journal•

Verärgerung beim Fachhandel und Enttäuschung bei der Kundschaft verursachte auch in diesem Jahr wieder die verschleppte Auslieferung zahlreicher Neuheiten, die während der Nürnberger Messe für das Jahr 1982 angekündigt wurden. Bis zum Redaktionsschluß dieser Ausgabe am 30. November 1982 erwarteten wir noch mehr als ein halbes Dutzend interessanter Fahrzeuge, leider vergebens.

Wir waren deshalb nicht mehr in der Lage, alle Modellbausätze noch zusammenzubauen, zu fotografieren und zu besprechen. Wir bitten deshalb unsere Leser um Verständnis, daß wir z. B. Fallers historische »Ostzeile« in Frankfurt und anderes Zubehör erst zu einem späteren Zeitpunkt in Wort und Bild besprechen werden.

Die Redaktion

Neu von Fleischmann

Passend zu den »alten Preußen«, den D-Zug-Wagen mit Oberlichtern, erschien jetzt in der Baugröße HO der MITROPA-Speisewagen in der braunen Teakholzausführung. Das Modell ist bis in alle Einzelheiten außerordentlich gut detailliert. Erstklassig ausgeführt sind auch die zweiachsigen Drehgestelle der preußischen Regelbauarten.

Bild 1: Die bekannte und beliebte P 8 ist im Maßstab 1:160 nun auch mit Wannentender erhältlich. Das Modell von Fleischmann piccolo hat einen Tenderantrieb.





Bild 2: Eine sehr gute Ergänzung der »Preußen-Serie« in der Baugröße H0 ist dieser Teakholz-Spisewagen der MITROPA, den Fleischmann fertigt.

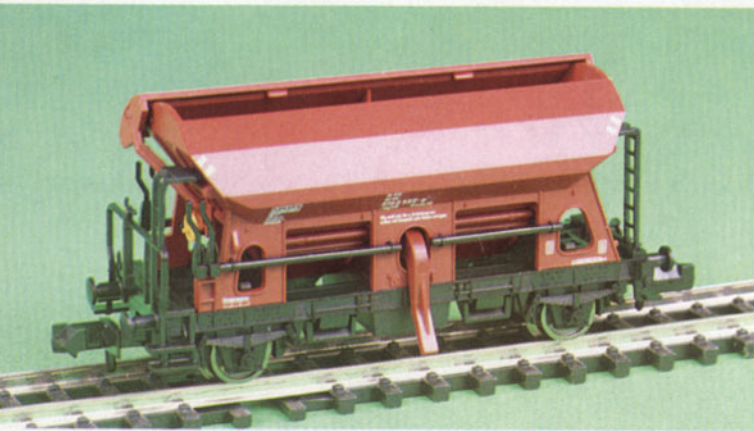


Bild 3: Dieser Schwenkdachwagen der Bauart Tds 928 von Fleischmann piccolo ist eines der schönsten Wagenmodelle in der Baugröße N.



Bild 4: In der attraktiven CORAIL-Lackierung liefert Märklin die Lokomotive BB 9280 in der Baugröße H0 mit Metallgehäuse.



In der Baugröße N steht die bereits bekannte P 8 nun auch mit einem motorisierten Wannenender und der Betriebsnummer 38 1148 zur Verfügung. Die hinteren drei Tenderachsen werden über ein Stirnradgetriebe angetrieben. Die Räder der zweiten und vierten Achse sind mit Haftreifen ausgerüstet.

Ein wirklich bildschönes Modell ist auch der zweiachsige Selbstentladewagen der Bauart Tds 928 der DB. Das Modellfahrzeug verfügt über ein bewegliches Schwenkdach sowie zwei bewegliche Entladeklappen an jeder Wagenseite.

Neu bei Märklin

Nach der Diesellok der Reihe 236 erschien bei Märklin in der Baugröße H0 jetzt ein weiteres Triebfahrzeug. Es handelt sich hierbei um die Elektrolok BB 9280 der SNCF in den Corail-Farben. Das Modell ist sehr sauber lackiert und verfügt über ein angetriebenes Drehgestell, dessen vier Räder mit Haftreifen belegt sind.

Angeboten wird jetzt auch der sehr gut gestaltete Haubenwagen der Bauart Shis 708 mit drei beweglichen Teleskop-Hauben, unter denen sich die Lademulden mit den Riegeln befinden. Jeder Packung liegen drei Coils bei.

Wie geplant, erschienen im Herbst für die MÄRKLIN mini club die Personenzuglokomotive der Baureihe 3810—40 mit dem Tender der Bauart 2'2' T 21,5 und die beiden Donnerbüchsen. Sowohl die Lokomotive als auch die Wagen sind, soweit dies im Maßstab 1:220 überhaupt noch möglich ist, genau den Originalen nachgebildet. Aus Anlaß des 10jährigen Bestehens der kleinen Bahn wartete Märklin noch mit zwei besonderen Überraschungen auf: Zum einen ist dies eine komplette Zugpackung, zum anderen die gelungene Nachbildung des Kruckenbergischen Schienenzeppelins. Die Jubiläumspackung enthält einen Güterzug mit der Diesellok der Baureihe 260, ein Gleissortiment, ein Paar Handweichen, den Bausatz für eine Gleiswaage und das neue Fahrgerät electronic 05. Der zweiachsige Schienenzeppelin wird in einer eleganten, silbernen Packung angeboten. Das sehr schöne Modell hat einen großen Achsstand, der nur den Antrieb der vorderen Achse zuließ. Die hintere Achse mußte als Lenkachse ausgeführt werden, um einen guten Bogenlauf zu gewährleisten. Über eine lange Antriebswelle ist dafür aber der Heckpropeller angetrieben. Der Packung liegt eine reich bebilderte und mit verschiedenen Typenzeichnungen ausgestattete Minibroschüre über die Geschichte des Schienenzeppelins bei.

Neu bei Roco

Im Kielwasser des großen Erfolges der schweren Güterzuglokomotive Baureihe 043 der Deutschen Bundesbahn folgte bereits im November die österreichische Ausführung der Reihe 44 mit Kohletender und Wagner-Windleitblechen in der Baugröße H0. Auch dieses Modell, das ganz in schwarz gehalten

Bild 5: Drei bewegliche Teleskop-Hauben hat der Drehgestellwagen der Bauart Shis 708 von Märklin. Bei diesem H0-Modell sind auch die Lademulden sehr gut nachgebildet.

Bild 6: Dies ist die kleinste P 8, die es jemals gab. Märklin schuf die Lokomotive im Maßstab 1:220 für das einmalige Bahn-System mini-club.



ist, besticht wieder durch die exzellente Ausführung und den Detailreichtum.

Zum selben Zeitpunkt wurden darüberhinaus die grüne und die rote Ausführung der österreichischen E 18 ausgeliefert, die bei der DBB als Reihe 1018 auch heute noch verkehrt. Dieses Modell ist mittlerweile so vorbereitet, daß verschiedene Loknummern eingesteckt werden können, die jeder Packung beiliegen.

Für die Freunde der Reichsbahn-Epoche schuf Roco in der Baugröße HO das Modell der E 60 ohne Rangierbühnen mit grünem Gehäuse in dem Bauzustand und mit der Beschilderung aus den vierziger Jahren. Auch bei diesem Fahrzeug erfreut man sich an der feinen Ausführung und den guten Laufeigenschaften.

Schließlich ist noch eine Neuerscheinung besonderer Art zu erwähnen und vorzustellen, der Schienenreinigungswagen »Roco CLEAN«. Als Basis dient ein zweiachsiger Schlebewandwagen der SBB, der mit Ballast versehen ist und zwischen den Achsen eine federnde Platte erhielt, die einen Reinigungsgummi trägt. Dieser grobporige, mit Korund angereicherte Gummi bringt tatsächlich einen unglaublichen Reinigungseffekt, ohne selbst dabei zu verschleifen. Umfangreiche Tests auf Großanlagen haben Fachleute und Laien gleichermaßen verblüfft und überzeugt.

Neu bei Trix und Minitrix

Die letzten Neuheiten von Trix und Minitrix gingen leider erst bei Druckbeginn dieser Ausgabe bei uns ein, eine Abbildung der Fahrzeuge war uns deshalb nicht möglich. Von Minitrix kamen drei französische D-Zug-Wagen, die von der früheren Deutschen Reichsbahn übernommen wurden und der Bauart 1928 entsprechen. Um recht moderne Fahrzeuge in attraktiver Farbgebung handelt es sich bei den drei SNCF Grand-Comfort-Wagen für den TEE-Verkehr.

Ein Schmuckstück besonderer Art ist die Tenderlokomotive der bayerischen Gattung D XII in der Baugröße HO. Eindrucksvolle Fotos von diesem Modell in Länderbahn-Ausführung konnten wir bereits in unserer Ausgabe 6/1982 veröffentlichen. Das Modell einer Tenderlokomotive für den Personenzugdienst entspricht in Ausführung und Technik allen Erwartungen.

Neu bei Weinert

Bei Weinert in Bremen war man 1982 eifrig bemüht, die Signalbausätze zu überarbeiten und verschiedene geätzte Teile durch Bauteile aus Feinguß zu ersetzen. In dieser Konzeption werden auch die sehr filigranen bayeri-

Bild 7: Als Jubiläumsüberraschung erschien für die Märklin *mini club* das schicke Modell des Schienenzeppelins, dessen Propeller angetrieben ist.

Bild 8: Zwei Modelle der beliebten »Donnerbüchsen« stehen nun auch den Freunden der Märklin *mini club* zur Verfügung. Es sind die Wagen BI 29 und ABI 29.

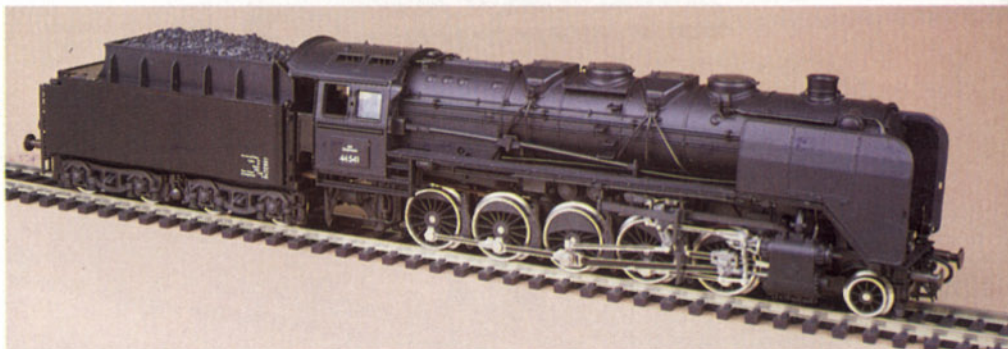


Bild 9: Noch vor der Reichsbahn-Ausführung fertigte Roco in der Baugröße HO die österreichische Variante der Baureihe 44 mit Kohletender und Wagner-Windleitblechen.

Bild 10: Freunde der Reichsbahn-Epoche werden dieses wohlgelungene Modell der E 60 02 in der Baugröße HO begrüßen, das im vergangenen Herbst bei Roco erschien.

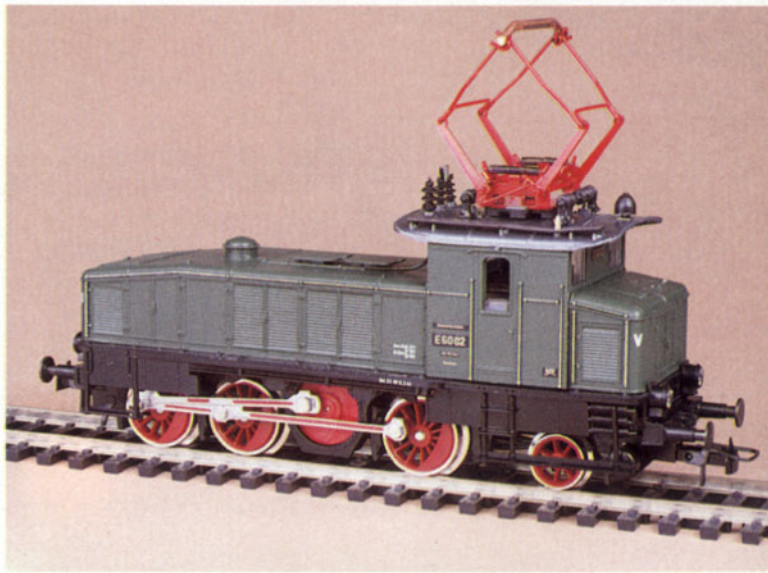


Bild 11: Mit diesem Schienenreinigungswagen »Roco CLEAN« läßt sich die Verschmutzung von HO-Gleisanlagen recht wirkungsvoll bekämpfen; das haben umfangreiche Untersuchungen recht eindeutig bewiesen.

Fotos 1—11: Obermayer

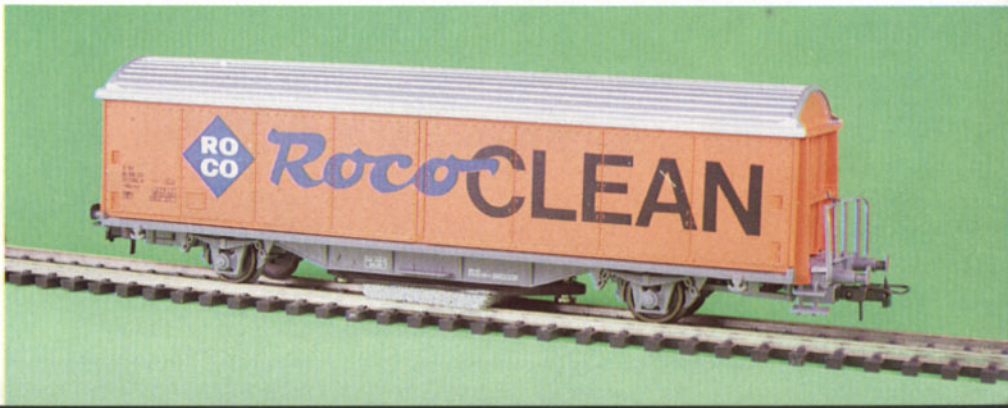




Bild 12: Die weitgehend vorbildgetreu ausgestattete preuß. T 8 (BR 89) von »West-Modell«. Die Anbauteile sind zur Verdeutlichung noch nicht lackiert. Daneben die Original Märklin-Lok.

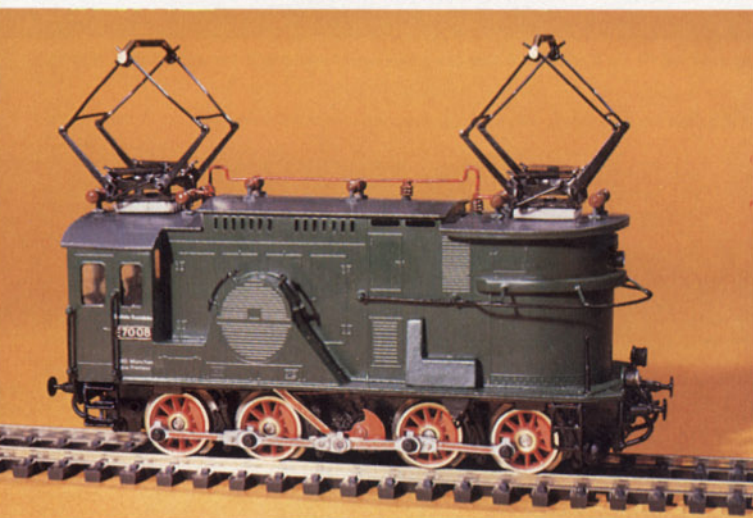


Bild 13: Das ist die E 70, eine Oldtimer-Elokomotive von »West-Modell« mit sorgfältig geätztem Messinggehäuse und zahlreichen Messinggußteilen.

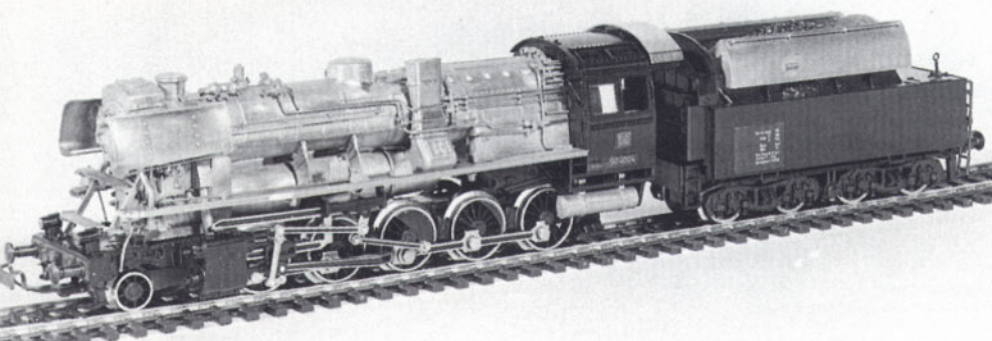


Bild 14: Die Franco-Crosti BR 50 als Umbausatz für die Fleischmann BR 50.

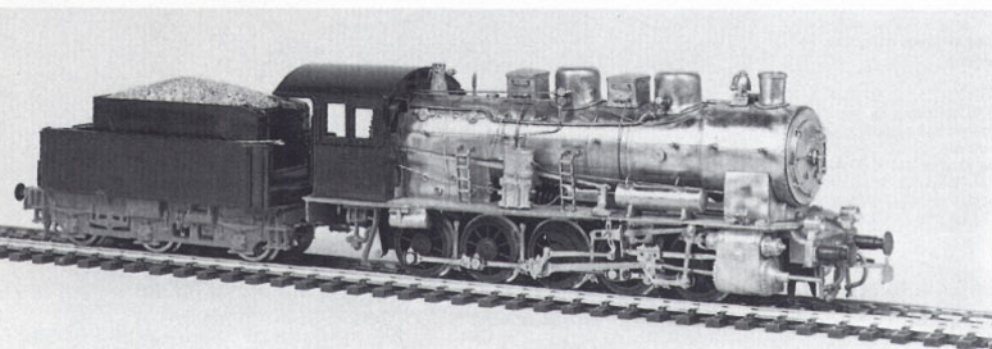
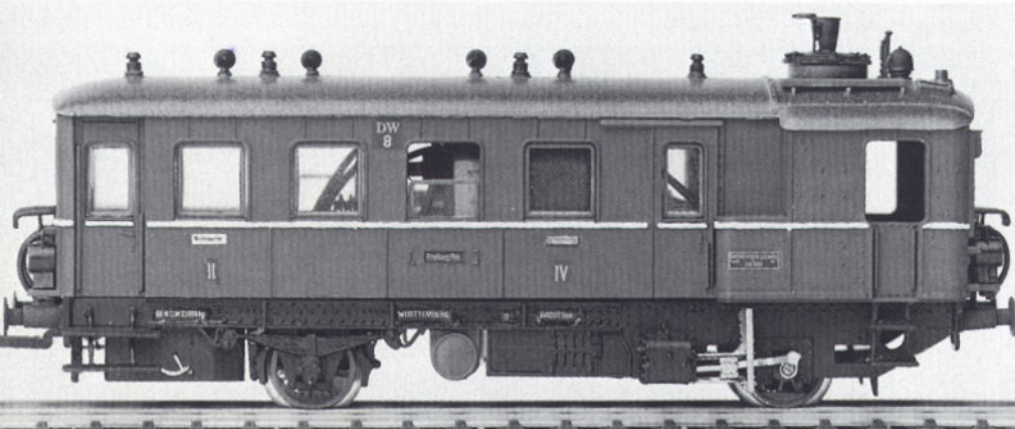


Bild 15: Die BR 57 von M + F Ltd. als 050 B Est in französischer Version.

Bild 16: Nun ist er lieferbar, der Rai-Mo Kittel-Dampftriebwagen. Das Modell ist im Fahrwerksbereich vollkommen aus Kunststoff.



schen Signalbausätze angeboten, die nun nahezu von jedermann montiert werden können. Wir selbst haben uns auch an die Arbeit begeben, konnten sie aber bis zum Redaktionsschluß noch nicht beenden, da die Lackierung noch aussteht. **HO**

West-Modell ein neuer Name

Eingeweihten ist »West-Modell« von früher als Firma Klaus Bachmann Mönchengladbach bekannt. Das aus der Vertriebsgemeinschaft Intermodell ausgeschiedene West-Modell hat sich »Kleinserienqualität für kleinere Brieftaschen« zum Ziel gesetzt. Als erste Bau- bzw. Umbausätze wählte man die preuß. T 8 (BR 89) sowie ein Modell der E 70. Der Umbausatz der T 8 ist für das entsprechende Märklin Einfachmodell gedacht und besteht aus einer Vielzahl von Messinggußteilen, neuen Radsätzen sowie kompletter Steuerung. Modellbauerfahrung wird allerdings vorausgesetzt.

Für das Modell der E 70 wird das Fahrzeug der Piko-Diesellok BR 106 verwendet. Der aus vorgebogenen geätzten Messingblechen und zahlreichen Messinggußteilen bestehende Bausatz macht einen guten Eindruck. Der empfohlene Verkaufspreis für den Bausatz der T 8 inkl. Fahrwerk liegt bei DM 138,— für die Wechselstrom- und DM 145,— für die Gleichstromausführung. Der Preis für die E 70 war uns noch nicht bekannt.

Neu aus England von M + F Ltd. und DJH

Bei der englischen Firma M + F/DJH werden mittlerweile viele der ehemaligen alten Merker + Fischer Modelle neu aufgelegt, einiges aus dem Programm ist bereits sofort lieferbar. Manche Modelle wurden des Preises wegen etwas vereinfacht. Andere hingegen werden im ehemaligen alten M + F Standard geliefert, so z. B. der Umbausatz für die Fleischmann BR 50 in eine Franco Crosti BR 50⁴⁰. Hier sind — wie schon früher — alle Kleinteile aus feinstem Messingguß und die großen Kesselteile aus genauem Hartzinnguß. Für die Fahrwerkgruppe gibt es einen gesonderten Zurüstsatz, der aus einer feingeätzten Steuerung und den unter dem Umlauf befindlichen Messinggußteilen besteht.

Auch die BR 57 hat eine Renaissance erfahren. Die abgebildete Lokomotive ist nun in der französischen Version lieferbar. Aus Preisgründen hat man bei diesem Bausatz auf die Original M + F Radsätze verzichtet und hierfür englische Fabrikate verwendet.

Bild 17: Der neue, nicht angekündigte LAG-Triebwagen von Rai-Mo, eine vorweggenommene Messe-Neuheit.

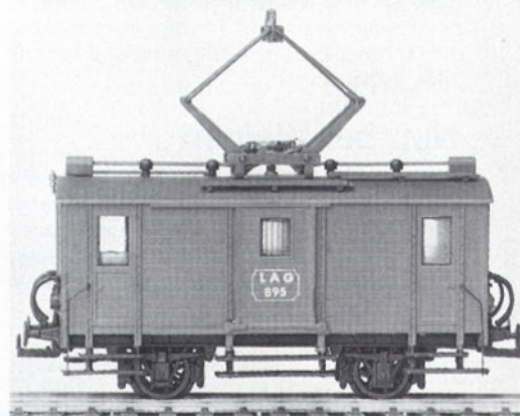
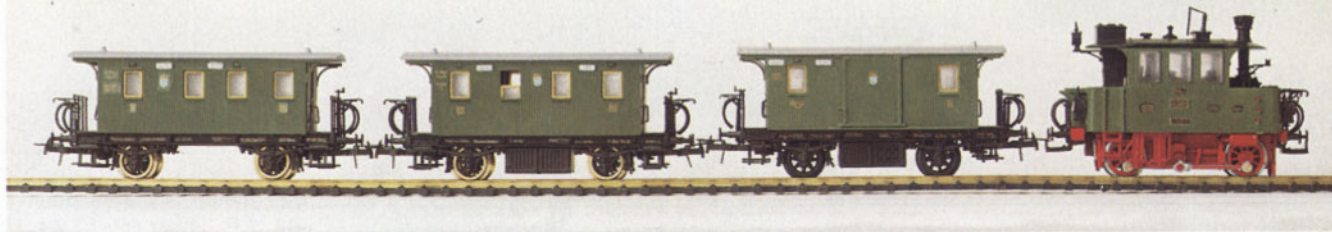


Bild 18: Noch kurz vor Weihnachten wurde der »Urglaskasten« von Rai-Mo ausgeliefert.



Ansonsten entspricht die Lok weitgehend der ehemaligen M + F Version in der Vierdomausführung. Auch für die Eisenbahnen der europäischen Nachbarländer tut man bei DJH viel. So ist zur Zeit ein Lokmodell für Schweden der SJ die Type E in der Auslieferung und für Frankreich die interessante 231 A Nord der SNCF. Die Um- und Selbstbauer werden sicher erfreut sein, daß ca. 150 der gängigsten ehemaligen M + F Bauteile ab sofort wieder lieferbar sein sollen. Nähere Auskunft über das M + F-Bauteile-Programm gibt der neue, reich bebilderte **Bauteile-Katalog**, der für DM 5,— beim Fachhandel erhältlich ist.

Pünktlich zur diesjährigen Nürnberger Spielwarenmesse ist auch der neue Modellbausatz-Katalog mit 44 Seiten (davon 22 Farbseiten) erschienen. Der Verkaufspreis beträgt DM 9,80.

Achtung: Wie wir erfahren, haben die alten Artikel-Nummern ab sofort keine Gültigkeit mehr. Wenn Sie also Bauteile bestellen, nur noch die **neuen** Artikel-Nummern verwenden!

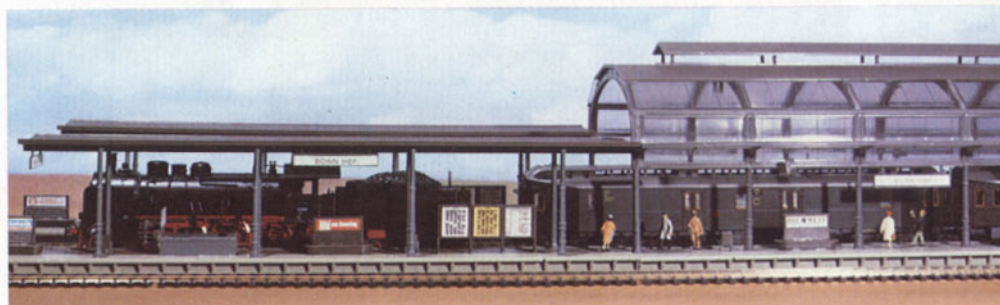


Bild 19: Passend zum Bahnhof Bonn in H0 liefert Falter nun die vorbildgetreue Bahnsteighalle und als Ergänzung dazu einen überdachten Bahnsteig.

Bild 20: Zwei H0 Falter-Neuheiten sind hier zusammengestellt: Das Freiburger Martinstor mit angebautem Altstadtthaus sowie das im Baustil gut dazu passende Doppelhaus »Mittelstadt«.



Bild 21: Ganz ausgezeichnet wirken die neuen maßstäblichen Stadthäuser »Bonn« von Kibri in H0, von denen wir Ihnen hier zwei Gebäude vorstellen. (Die Bäume sind Handarbeit von Herrn Jerusalem). Text siehe nächste Seite.

Neu von Rai-Mo

1982 war Rai-Mo recht fleißig in puncto Waggon-Neuheiten. Verzögert haben sich jedoch die Triebfahrzeuge. So wurde der »Urglaskasten« erst kurz vor Weihnachten ausgeliefert. Der Kittel-Dampftriebwagen ist rechtzeitig zur Messe beim Fachhandel erhältlich. Eine noch nicht angekündigte Neuheit ist der LAG-Triebwagen, der noch kurz vor Jahreswechsel beim Fachhandel eintraf. Ab der Messe sind die beiden »Glaskasten«-Varianten und die pr. T 3 auch als motorisierte Bausätze lieferbar.

Neu von Falter

Seit Anfang Dezember sind nun auch die bei



Falter noch ausstehenden Neuheiten beim Fachhandel erhältlich. Mit einer Höhe von fast 40 cm wahrhaft »überragende« Neuheit ist das Modell des »Martinstores« in Freiburg i. Br. Dieses Modell entspricht in seiner Gestaltung sehr genau dem Vorbild. Auch das angebaute Altstadtthaus mit dem »McDonalds Restaurant« fehlt nicht, ebenso wenig

wie das Doppelhaus »Mittelstadt«, das aus zwei baugleichen Häusern in unterschiedlicher Farbgebung besteht. Recht attraktiv sind die Front- und Rückseiten der Gebäude gestaltet. Durch vorbereitete Sollbruchstellen können die Gebäude halbiert und als Halbr relief-Hintergrundhäuser Verwendung finden.

Bild 22: Ganz exzellent ist diese Güterhalle in H0 von Kibri, deren Vorbild in München bei Hof steht. Die Überladerampe und das filigrane Lademaß gehören mit zum Bausatz.





Bild 23: Die »Professional-Line«-Serie von Vollmer in H0 wird in diesem Jahr durch das hervorragend ausgeführte neue Kurhaus fortgesetzt.



Bild 24: Ebenso gut ausgeführt und äußerst beeindruckend durch die feine Detaillierung ist das große Palais.

Bilder 25—27: Komplett eingerichtet ist die Eisenwarenhandlung. Im Friseursalon fehlt selbst die Trockenhaube nicht. Ganz appetitlich anzuschauen ist die Metzgerei mit den Schweinehälften und fränkischen Wurstspezialitäten.



Die wohl attraktivste Neuheit, die historische Ostzeile Römerberg in Frankfurt erreichte uns leider zu spät für eine Abbildung. Der Fallert Bahnhof »Bonn« ist durch eine vorbildgetreue Bahnhofshalle in Stahlbaunachbildung und dazu passend überdachten Bahnsteigen in der gewohnt feinen Detaillierung vervollständigt worden. Als Extra gibt es auch einen speziellen Beleuchtungssatz. Besonders erwähnen möchten wir noch zwei neue Kunststoffkleber: den Fallert »Perfekt« in einer Glasflasche mit Pinsel und den Fallert »Ex-

pert« in einer Plastikflasche mit extrem feiner Metallkanüle, die das Dosieren und sauberes Kleben ermöglicht. Sehen Sie hierzu auch den Artikel »Figuren bemalen« (Seite 52).

Neu von Kibri

Kompromißlose Maßstäblichkeit kennzeichnet das Neuheiten-Programm von Kibri. Die Stadtserie »Bonn« ist äußerst beeindruckend sowohl hinsichtlich ihrer Abmessungen als

auch in ihrer Gestaltung. Auf den Modellfotos kann man durchaus die Gebäude mit Vorbildern verwechseln. Die Ausführung ist wohl kaum noch zu überbieten. Zu diesen Gebäuden sehen Sie bitte auch unseren Beitrag auf den Seiten 48—50 von Herrn Jerusalem. Ebenfalls perfekt maßstäblich ist auch die Modellnachbildung der Güterhalle von Münchenberg bei Hof ausgefallen. Das Gebäude hat eine Länge von 47 cm und ist in jeder Hinsicht vorbildgetreu durchgestaltet. Besonders erwähnen möchten wir, daß dem Bausatz ein äußerst filigranes Lademaß mit zwei beweglichen Schenkeln zusätzlich beiliegt. Ein ebenfalls gut gelungenes Modell ist die Besandungsanlage nach dem Vorbild des Bw Rheine.

Auch die Serie der Nutzfahrzeuge wurde bei Kibri fortgesetzt. Es gibt jetzt einen Mercedes Plattform-Tieflader mit Wohncontainer, einen Mercedes Koffer-Sattelzug und eine Frau-Zugmaschine mit Satteltieflader. Alle diese Fahrzeuge werden in hervorragender Detaillierung in Bausatzform angeboten. Mit der Bauanleitung können weniger erfahrene Modellbauer vielleicht etwas Schwierigkeiten haben. Erfreulicherweise liegen den Bausätzen Beschriftungsaufkleber bei, die auch unterschiedliche Kfz-Kennzeichen beinhalten.

Neu bei Pola

Schon im letzten Journal haben wir eine kleine Vorschau auf die Pola-Messeneuheiten gebracht, indem wir die Einrichtungsteile des Friseur-Geschäftes abbildeten. Sofort liefer-

Bild 28: Ein Teil der neuen Pola Kleinstadthäuser Oberfranken.



bar sind bei Pola in HO fränkische Kleinstadthäuser mit Ladengeschäften, die über eine komplette Inneneinrichtung und Beleuchtung verfügen. Sicherlich eine willkommene Abwechslung, nicht jede Modellbahnanlage hat Platz für Großstadtnachbildungen. Die Häuser sind exakt im Maßstab HO gehalten. Die Fenster und Türen sind zum Öffnen, so daß auch entsprechende HO Bewohner aus den Fenstern schauen können. Ausgesprochen appetitlich ist der Metzgerladen. Wer da angesichts der feinen Würste nicht Appetit bekommt ... Die Eisenwarenhandlung hat viele kleine Details, die sicher auch noch anderweitig auf der Anlage verwendbar sind. Im Friseurladen werden gerade zwei Herren rasiert; selbst die Flaschen für Duftwässerchen und ein großer Spiegel fehlen nicht.

Neu von Vollmer

Dort setzte man die im Vorjahr mit großem Erfolg begonnene Serie der »Professional Line« Stadthäuser mit einigen neuen Gebäudevarianten fort. Besonders imposant die neuen dreiteiligen Gebäude: ein Palais, das aus drei gleichen Teilen zusammengesetzt ist und ein Kurhaus mit unterschiedlichen Flö-



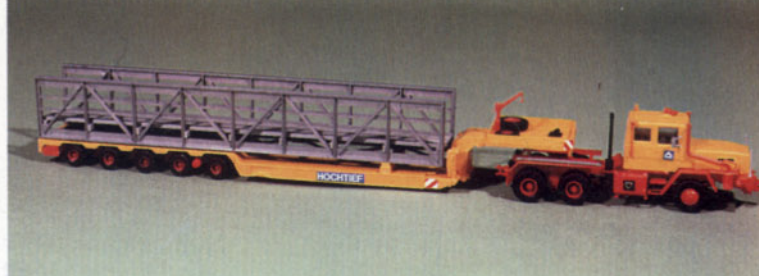
Bilder 29 und 30: Als Erweiterung des Nutzfahrzeugprogrammes bietet Kibri diese fein detaillierten H0 Fahrzeugmodelle an, die es auf recht beachtliche Längen bringen. Die Fahrzeuge werden in Bausatzform ausgeliefert.

Bilder 31 und 32: Die Firma Roskopf hat jetzt ihr Programm um zivile Nutzfahrzeuge erweitert. Hier drei der neuen Saurer LKWs in ansprechender Ausführung und Beschriftung.



Bild 34: Eine Brekina-Neuheit stellt dieser Mercedes-Bus dar, der vom Vorbild her gut in die bei Modellbahnern mittlerweile recht beliebten 50er Jahre paßt.

Bild 33: Parade der unterschiedlichen Ausführungen des DKW F 7 und Opel P 4 von Brekina.



geln. Dazu gibt es noch zwei einzelne Bausätze, ein Archivhaus und eine Pension. Bei all diesen Häusern sind Front- und Rückseiten unterschiedlich durchgestaltet, so daß sich eine Vielzahl von Kombinationsmöglichkeiten bietet. Wieder einmal besticht die Ausführung durch hervorragende Detaillierung. Die feinen Balkongeländer zeugen von der hohen Kunst des Formenbaus im Hause Vollmer. Durch die Paßgenauigkeit wird der Zusammenbau zu einer echten Freude.

Neu von Brekina

Auch von Brekina gibt es Neues zu berichten. Das HO-Oldtimer Autoprogramm wurde teilweise durch Varianten erweitert. So gibt es den DKW F 7 nun mit Dachgepäckträger und Überseekoffer beladen, einen Opel P 4 als Bäckereilieferwagen, zusätzlich als Feuerwehr-Einsatzwagen oder als Cabriolet »mit Kofferraum«. Als Erinnerung an die weniger gute Zeit gibt es noch eine hübsche Variante mit angesetztem Holzgasgenerator. Als echte Neuheit gibt es den Mercedes Bus 0-5000 der 50er Jahre. Das Modell wird mit Inneneinrichtung und sieben verschiedenen Farb- und Beschriftungsvarianten geliefert. Von der Brekina-Straßenwalze gibt es eine neue Beschriftungsausführung.

Nach Redaktionsschluß erreichten uns noch ein paar Neuheitenpakete, die aus Platz- und Zeitgründen hier nur kurz erwähnt werden können.

Bild 35: Seit Ende letzten Jahres sind von Fulgurex die Rangierloks Ee 3/4 Nr. 16 301-2 in brauner Farbgebung und die abgebildete Ae 8/14 Nr. 11 852 der SBB in dunkelgrüner Lackierung erhältlich (beide in Spurweite H0).

Foto: Werkfoto Fulgurex

Fotos 12, 13 und 16—34: P. Schiebel
Fotos 14 und 15: M + F England

Neu von Roskopf

Auch diese Firma bietet jetzt zivile Nutzfahrzeuge an. Bisher war der Hersteller nur für HO Militärmodelle bekannt. Nach dem Vorbild des Schweizer Saurer LKW's zeigt Roskopf eine Reihe von Fahrzeug-Modellen in ausgezeichneter Gestaltung und vorbildgetreuer Beschriftung. Für die individuelle Gestaltung gibt es einen eigenen Beschriftungssatz in Form von gedruckten Abziehbildern.

Neu von Preiser

Bei Preiser gibt es folgende Neuheiten: Kradfahrer, Mopedfahrer, Bürowagen, Mannschaftswagen, Gerätewagen, Zursatz Zäune, Gitter, Zursatz Zelt; Tragkraftspritzenanhänger (Bausatz), Tragkraftspritzenanhänger (Fertigmodell), Schaum-Wasserwerfer ALCO, Scherle-4-Achs-Tieflader, Flugplatzgroßtanklöschfahrzeug GTLF 18, Faun/Kronenburg.

Neu von Brawa

Bei Brawa gibt es folgende Neuheiten in Spur HO: Reklamesäule mit Normalzeituhr,

Parkleuchte 3-armig, Parkleuchte 6-armig, 1 Satz feinst geätzter schmiedeeiserner Parkanlagen-Einzäunung, Modellbahnquarzuhr mit Zeigern und eine elektrische Modellbahndigitaluhr.

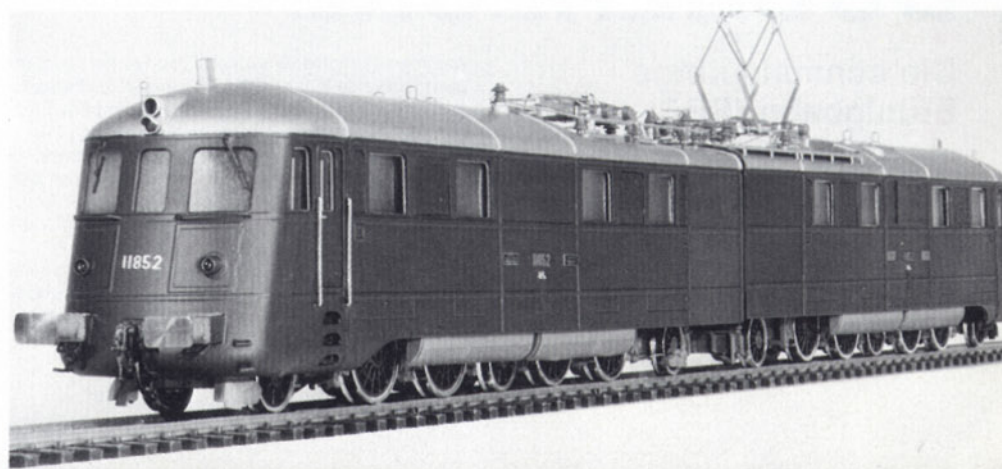
In Spur N: Eine ebenfalls feinst geätzte Werkanlageneinzäunung und Arkaden.

Neue Kataloge

Der neue Preiser Hauptkatalog (seit November lieferbar) gibt das enorme Angebot an Preiser-Figuren und wichtigem Anlagenzubehör sehr übersichtlich geordnet und mit schönen Farbbildern wieder. Er stellt eine wahre Fundgrube für den Modellbahner dar und enthält von einem abgerundeten Zirkusprogramm über Feuerwehrezubehör bis hin zu Oldtimer-Autos alles nur Erdenkliche.

Auch Brawa hat neue Verkaufsunterlagen in Form eines 12-seitigen Farbkataloges mit einem großen Lampen- und Signalsortiment und weiterem elektronischen Zubehör wie Baustellenreihenblitzanlage usw. Natürlich fehlen auch die bekannten Bewegungsmodelle wie Standseilbahn, Seilschwebebahn und Schiebebühne nicht.

P. Schiebel



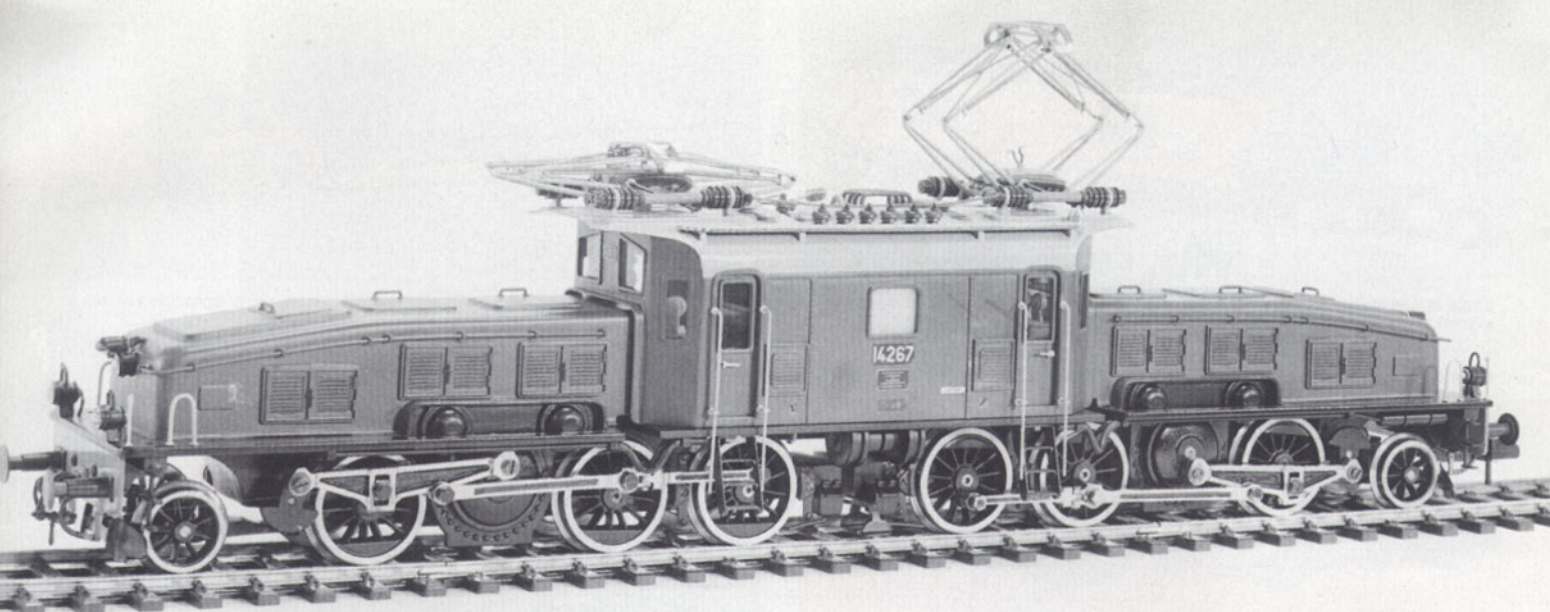


Bild 1: Das Modell des »Krokodils« der Baureihe Ce 6/8 II in Spur I von Modellbau Spies.

Foto: Werkfoto Spies

Neues in großen Spurweiten

Modellbau Spies

Für Spur I-Freunde wird von Modellbau Spies ein Handarbeitsmodell des bekannten »Krokodils« der Baureihe Ce 6/8 II gefertigt. Besonders bemerkenswert ist die Tatsache, daß diese in Metallbauweise hergestellte Lokomotive Radien von nur 600 mm mühelos durchfahren soll. Die Spurkränze der Antriebsräder wurden nicht verändert, auch sieht man der Lok Ihre Gelenkigkeit am äußeren Erscheinungsbild nicht an. Die Lok ist sowohl in brauner als auch in grüner Farbgebung lieferbar. Der Preis für das Fertigmodell

beträgt DM 8.500,—, möglicherweise wird die Lok später auch als Bausatz erhältlich sein. Interessenten wenden sich bitte direkt an Modellbau Spies in 7000 Stuttgart 1.

Hübner Eurotrain

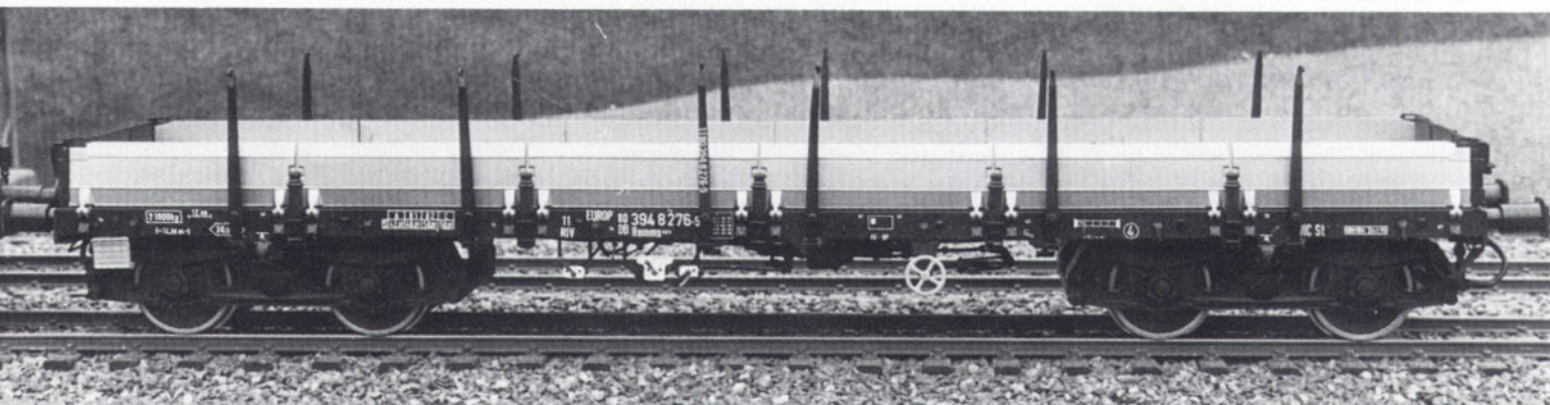
Bei Eurotrain gibt es neue Güterwagenmodelle in Spur 0, und zwar den Runnenwagen des Typs Rmms 663, den Flachwagen des Typs Remms 665 und den Muldenkippwagen des Typs Omml 51 bzw. mit der seit 1.1.1964 gültigen Bezeichnung F-z 120.

Die Drehgestelle des Runnen- und des Flachwagens bestehen aus Zinkdruckguß, der Wagenkasten ist aus hochwertigem Kunststoff, und die Zurüstteile einschließlich der Runnen sind aus Messing gefertigt. Das Fahrwerk des Muldenkippwagens einschließlich des Gitterrahmens ist aus Messing, die Mulden aus hochwertigem Kunststoff hergestellt.

Übrigens liefert Eurotrain seit November 1982 nicht mehr über den Fachhandel aus. Interessenten wenden sich bitte direkt an Eurotrain in 7200 Tuttlingen-Möhringen.

Bild 2: Das Modell des Flachwagens des Typs Remms 665 von Modellbau Hübner in Spur 0.

Foto: Werkfoto Hübner



BÜCHERECKE

Die schmalspurige Brünigbahn (SBB)

Die Brünigbahn ist mit ihrer Spurweite von 1.000 mm die einzige Schmalspurstrecke der Schweizerischen Bundesbahnen. Sie führt von Luzern über den Brünigpaß (1.000 m ü. M.) nach Meiringen und von dort weiter über Brienz nach Interlaken im Berner Oberland. Betrieblich besonders interessant sind die drei Zahnstangenabschnitte am Brünigpaß.

Das hierzu erschienene Buch dokumentiert in einzigartiger Weise in fast 400 Abbildungen die Fahrzeuge der Brünigbahn, von den ersten Dampfloks aus dem Jahr 1888 bis hin zum neuesten Wagenmaterial. Doch damit nicht genug: Über 200 (!) Planzeichnungen zeigen das gesamte Rollmaterial der Brünigbahn, eine Fundgrube für den technisch Interessierten, unentbehrlich für alle, die den Modell-selbstbau nicht scheuen. Die Kleinfahrzeuge und Draisinen werden in dem Werk ebenso vorgestellt wie markante Bahnhofsgebäude. Sogar der Verbleib der nach dem Zweiten

Weltkrieg nach Griechenland verkauften Brünig-Dampflokomotive HG 3/3 Nr. 1058 wird mit Fotos dokumentiert. Auszüge aus ausgewählten Rollmateriallisten von 1888 bis 1981 ergänzen das Werk. Die Streckenfotos des Buches vermitteln einen nachhaltigen Eindruck der Landschaft zwischen Interlaken und Luzern, durch die die Brünigbahn führt.

Claude Jeanmaire: Die schmalspurige Brünigbahn, erschienen als 7. Teil der Reihe »Die elektrischen und Dieseltreibfahrzeuge schweizerischer Eisenbahnen«. 296 Seiten mit 380 Abbildungen und 210 Planzeichnungen, gebunden. Verlag Eisenbahn, Villigen 1982. ISBN 3-85649-039-6

Preis: DM 89,—

Die historischen Lokomotiven der Badischen Staats-Eisenbahnen

Die einzigartige Geschichte der zwischen 1840 und 1890 erbauten badischen Dampflokomotiven hat der großartige deutsche Lokomotivkonstrukteur und Altmeister des deutschen Dampflokomotivbaues Dr.-Ing. Richard von Helmholtz der Nachwelt als literarisches Vermächtnis hinterlassen. Auf der Grundlage des im Deutschen Museum in München aufbewahrten handschriftlichen Originalmanuskriptes veröffentlichte jetzt die DGEg diese Aufzeichnungen als Buch. Von Helmholtz beschreibt mit Akribie den Aufbau aller badischen Lokomotiven bis ca. 1890 und geht auch auf viele Details gewissenhaft ein. Zahlreiche, sehr gut wiedergegebene Abbildungen lockern den Text auf. Register der Lokomotiv-Namen, im Text erwähnter Personen und Abbildungen erleichtern den Umgang mit dem Werk.

Richard Helmholtz: Die historischen Lokomotiven der Badischen Staats-Eisenbahnen. Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V., Karlsruhe 1982.
ISBN 3-921700-36-1 Preis: DM 57,80

Vom Odenwaldexpress zur Wanderbahn

Die nun in der 2. Auflage vorliegende Broschüre zeichnet die Geschichte der schmalspurigen Bahn von Mosbach nach Mudau im Odenwald nach. Das Geschehen von den ersten Stilllegungsgerüchten 1951 bis zur endgültigen Aufgabe des Schienenverkehrs im Juni 1973 wird besonders ausführlich geschildert und ist sehr interessant nachzulesen. Den auf der 1.000 mm-Schmalspurbahn eingesetzten Fahrzeugen ist ein eigenes Kapitel gewidmet. Fahrplanauszüge und zahlreiche Fotos ergänzen die Chronik.

Axel Prieb: Vom Odenwaldexpress zur Wanderbahn. 92 Seiten mit 42 Fotos und zahlreichen Abbildungen. Verlag Laub, Elztal-Dallau, 2. Auflage 1982. Erhältlich gegen Vorauszahlung von DM 14,50 an die Fremdenverkehrsgemeinschaft Odenwald-Neckartal e. V., Rathaus, 6950 Mosbach. (Sparkasse Mosbach BLZ 674 500 48, Konto-Nr. 3031002)
Preis: DM 14,50

Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn 1970—1980

Ein Bildband — nicht nur mit ausgesucht schönen Streckenfotos, sondern auch technisch perfekten Standaufnahmen aus Bahnbetriebswerken und Bahnhöfen! Auf 169 Abbildungen wird die Vielfalt des Dampfbetriebes bei der DR in den siebziger Jahren noch einmal lebendig. Einige Raritäten aus den sechziger Jahren, die der beeindruckenden Qualität der übrigen Fotos in nichts nachstehen, runden den sehr guten Gesamteindruck ab. Durch die Mitarbeit von mehr als 10 Bildautoren gelang es, den Bildband sehr abwechslungsreich zu gestalten und alle wichtigen Einsatzgebiete bei der Bildauswahl mit hochwertigen Aufnahmen zu berücksichtigen. Besondere Erwähnung verdienen die 20 stimmungsvollen Farbabbildungen, die mit äußerster Sorgfalt ausgewählt und exzellent gedruckt wurden.

Burkhard G. Wollny/Wolfgang Fliegenbaum: Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn 1970—1980. 176 Seiten mit 169 Fotos, davon 20 in Farbe, Leinen.
Verlag W. Kohlhammer, Stuttgart 1982.
ISBN 3-17-007727-9 Preis: DM 89,—

Abschied von der Baureihe 01.5

In dieser Broschüre wird umfassend die Geschichte der letzten deutschen Schnellzug-Dampflokomotiven beschrieben.

Der ausführliche Textteil befaßt sich unter anderem mit dem Einsatz und Verbleib der einzelnen Maschinen. Umlaufpläne und Buchfahrplan-Auszüge verdeutlichen die Einsätze bei den verschiedenen Bahnbetriebswerken der DR.

In einer übersichtlichen Tabelle sind alle Daten der Maschinen wie Umbau-Nummer, Tag der Abnahme, Umbau auf Öl etc. verzeichnet. Vergleichsdaten der Baureihe 01.5 und 01-alt sind ebenso enthalten wie eine Beheimatungsübersicht aller 35 Lokomotiven der Baureihe 01.5. Aus den Zeichnungen gehen die Unterschiede wie Kohle- bzw. Ölfeuerung oder Boxpok- bzw. Speichenräder sehr deutlich hervor. Im umfangreichen Fototeil sind alle Einsatzgebiete bestens vertreten: Standaufnahmen wechseln dabei mit stimmungsvollen Streckenaufnahmen. Bemerkenswert an dieser preiswerten Broschüre ist auch, daß in Text und Bild sogar auf die Wiederinbetriebnahme der Baureihe 01.5 beim Bw Halberstadt im Frühjahr 1982 eingegangen wird.

Peter Melcher: Abschied von der Baureihe 01.5, 76 Seiten mit 97 Schwarzweißfotos und 6 Zeichnungen sowie Buchfahrplanauszügen und Umlaufplänen, broschiert. Arbeitsgemeinschaft LOKRUNDSCHAU e. V., 2050 Hamburg 80, 1982.
ISBN 3-923238-01-0 Preis: DM 8,50

Dampflokomotiven deutscher Eisenbahnen Band 2: Baureihe 41—59

Bereits in der dritten Auflage liegt nun dieses Standard-Werk über die Güterzug-Dampflokomotiven der DRG, DR und DB vor. Die Neuauflage wurde zugleich als Band 1.2 in die Buchreihe »Eisenbahn-Fahrzeug-Archiv« integriert. Das Erscheinungsbild hat durch ein neues und gefälligeres Layout sehr gewonnen, der Text wurde überarbeitet und die Anzahl der Abbildungen erhöht (siehe auch Eisenbahn-Journal 4/82, Seite 26).

Weisbrod/Müller/Petznick: Dampflokomotiven deutscher Eisenbahnen, Band 2: Baureihe 41—59, erschienen in der Reihe »Eisenbahn-Fahrzeug-Archiv« als Band 1.2, 3. Auflage, 224 Seiten, 91 Fotos, 81 Zeichnungen, 28-seitiger Tabellenteil, gebunden. Alba Buchverlag, Düsseldorf 1982.
ISBN 3-87094-082-4 Preis: DM 28,—

Erinnerungen an die Dampfeisenbahn

Das neueste Werk von Karl-Ernst Maedel ist ein Dampflokbildband, untermauert mit unvergleichlichen Texten aus seiner Feder. Dem Vorwort der Neuerscheinungen kann man den Grund für die Herausgabe dieses Bildbandes entnehmen: »Da schlummern noch Hunderte von Fotos in den Schränken des Verfassers, und bei einer Durchsicht bleibt festzustellen, daß sie eine Zeit widerspiegeln, die bereits historisch geworden ist.«

Die über 160 Schwarzweiß-Fotos und 14 Farbfotos wurden sorgsam ausgewählt und mit viel Liebe zu einem abwechslungsreichen Bildband zusammengestellt. Die zum größten Teil bisher unveröffentlichten Aufnahmen zeigen die ganze Bandbreite des Dampfbetriebes in Deutschland auf. Betrachtet man im Nachhinein die vielen Dampflokbildbände,

die von Karl-Ernst Maedel bisher erschienen sind, bleibt nur festzustellen, daß seine in den sechziger Jahren erschienen Bildbände wie beispielsweise »Unvergessene Dampflokomotiven« sowohl in Bezug auf Bildauswahl und Bildqualität Maßstäbe gesetzt haben, die selbst heute kaum noch zu überreffen sind.

Karl-Ernst Maedel: Erinnerungen an die Dampfeisenbahn, 160 Seiten mit 174 Fotos, davon 14 in Farbe, gebunden.
Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart 1982.
ISBN 3-440-05113-6 Preis: DM 48,—

AR

„Wo sind wir jetzt?“

— diesmal im äußersten Norden Deutschlands. Dieses neueste Heft (Nr. 16) von Alfred Grieger aus der Schriftenreihe »Wo sind wir jetzt?« des Verlages Paul Neff, Stuttgart, beschreibt die 236 km lange Strecke von Hamburg nach Westerland und die nur 55 km kürzere Linie nach Flensburg.

Beiden Strecken im ebenen Flachland fehlt — zumindest auf den ersten Blick — die großartige Kulisse mancher Alpen- oder Mittelgebirgslinien. Nimmt man jedoch diese gelungene Streckenbeschreibung als Reisebegleiter zur Hand, entdeckt man in der vorbeiziehenden Landschaft so allerlei Hochinteressantes.

Vorangestellt ist diesem neuen Heft ein Abriß der Bahnanlagen im Bereich Hamburg-Altona, dann geht es auf die Reise durch die Marschlandschaft Nordfrieslands. Vieles Dinge aus Landschaft, Kultur, Wirtschaft und Verkehrsgeschichte links und rechts des Schienenstranges, die sonst verborgen geblieben wären, werden dem Leser und Betrachter nahe gebracht und Details der beiden technischen Wunderwerke dieser Strecke nahe der dänischen Grenze ausführlich beschrieben: der Hindenburgdamm durch die Nordsee nach Sylt und die Hochbrücke mit ihrer imposanten Linienentwicklung über den Nord-Ostsee-Kanal nahe Rendsburg auf der Flensburger Strecke.

„Wo sind wir jetzt?“ — das ist eine empfehlenswerte, handliche Heftreihe in Ringheftung. Anhand einer Streckenskizze sowie zahlreichen zeichnerischen Illustrationen werden die in dieser Reihe inzwischen erschienenen, jeweils 40 Seiten starken Einzelausgaben anschaulich gestaltet. Erhältlich sind bereits folgende Streckenbeschreibungen: Von Köln durchs Rheintal nach Mannheim (Band 6), von Frankfurt über Stuttgart (Band 5) nach München (Band 1) und weiter (mit Abzweig nach Innsbruck und Berchtesgaden) nach Salzburg (Band 10) sowie Anschluß über die „Tauernbahn“ nach Jesenice (Band 4);

von Kiel über Hamburg - Hannover (Band 15) - Eichenberg (mit Abzweig Kassel) - Fulda (Band 13) - Gemünden (Band 14) bzw. Frankfurt - Gemünden - Nürnberg (ebenfalls Band 14); von Kassel - Bebra - Flöden - Frankfurt - Mannheim (Band 12) - Freiburg nach Basel (Band 8). An diesen letztgenannten Abschnitt sind die „Schwarzwaldbahn“ Offenburg - Konstanz und die „Höllentalbahn“ Freiburg - Donaueschingen (Band 2) angebunden.

Von Stuttgart aus werden noch beschrieben: Stuttgart - Freudenstadt - Hausach (Band 3) sowie Stuttgart - über Rottweil mit Abzweig Villingen - nach Zürich (Band 9) und weiter über die „Gotthardbahn“ nach Chiasso (Band 11).

Für den norddeutschen Raum steht außer dem erwähnten Band 16 (Hamburg - Westerland und Elms-horn - Flensburg) noch Band 15 (Kiel - Hamburg - Hannover) sowie Band 7 für die Strecken Hamburg - Lübeck - Puttgarten/, Vogelfluglinie“ und Lüneburg - Lübeck - Kiel - Flensburg zur Verfügung.

Verlag Buchhandlung Paul Neff, Stuttgart.
Preis pro Ausgabe: DM 5,80

Kd



Bild 1: Das interessante Dampfkranmodell nach amerikanischem Vorbild, hier »eingedeutscht«. Es hat Puffer nach deutschem Vorbild erhalten. Davor ein Rai-Mo-Niederbordwagen als Auslegerträger für den Transport.

H0-Modell eines 120 t-Dampfkranes

In der amerikanischen Eisenbahnfachzeitschrift 'Model-Railroader' hatten wir vor einiger Zeit eine Anzeige entdeckt, in der ein Bausatz eines 120 t-Dampfkranes nach amerikanischem Vorbild angeboten wurde. Da uns die Abbildung und der Typ des Dampfkranes sehr gut gefiel, haben wir uns bei der amerikanischen Firma »The Gould Company« einen Musterbausatz bestellt, um auch unseren Lesern das hübsche Modell vorstellen zu können. Sicherlich ist dieser Bausatz mit kleinen Abänderungen auch für deutsche Modellbahnbelange verwendbar.

Wie wir erfuhren, würde die Firma Rai-Mo bei entsprechender Nachfrage den Vertrieb des Bausatzes übernehmen. Interessenten wenden sich bitte direkt an Rai-Mo.

Die Redaktion

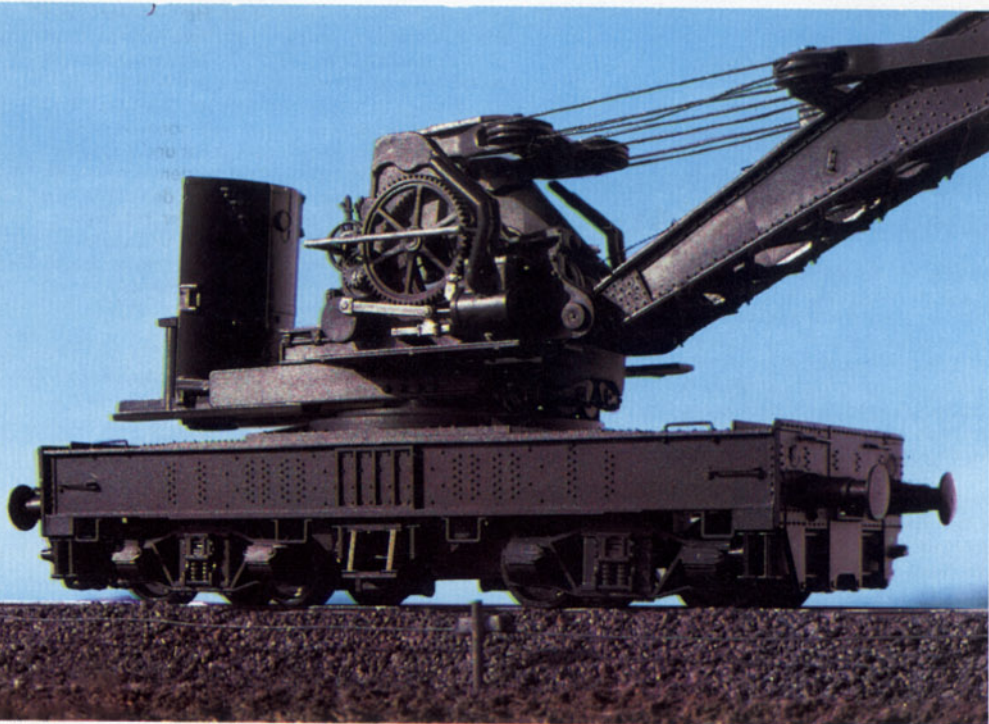


Bild 2: Um die ausgezeichnete Detaillierung besser zeigen zu können, haben wir das Maschinenhaus abgenommen. Im Inneren sind alle Umlenkrollen, Bedienhebel und Seilwickelvorrichtungen genauestens nachempfunden.

Bilder 3 und 4: Der Dampfkran noch in unlackiertem Zustand und ohne Puffer, genau nach dem amerikanischen Vorbild. Auch diese Fotos zeigen viele der feinen Details.

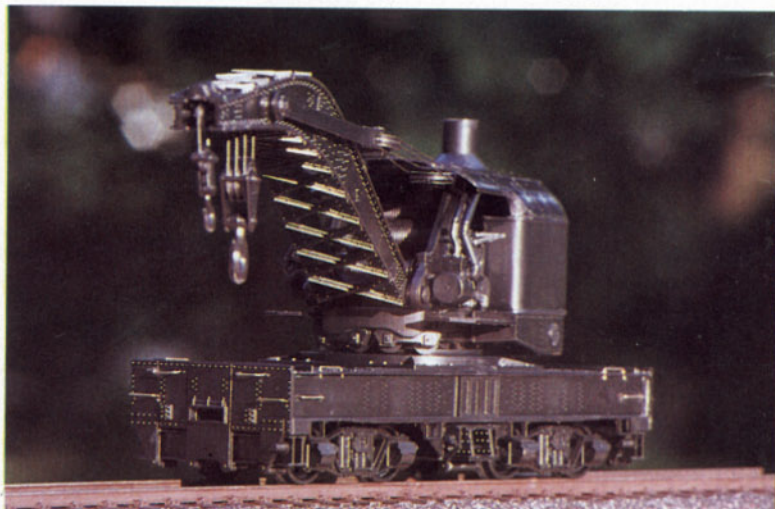
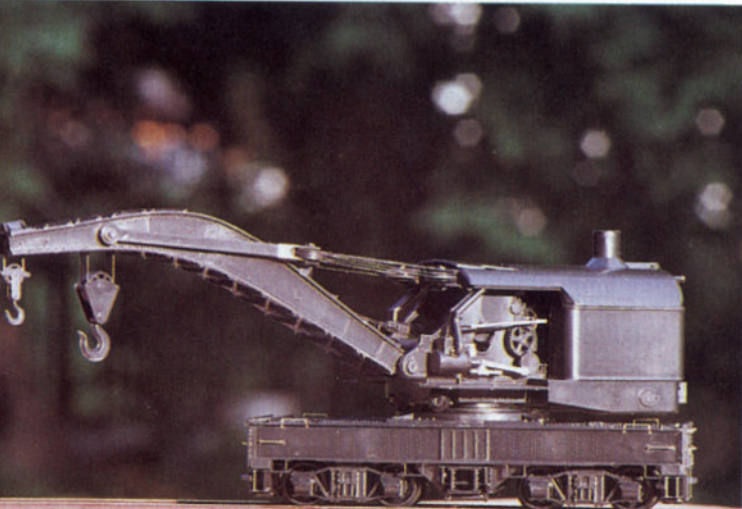
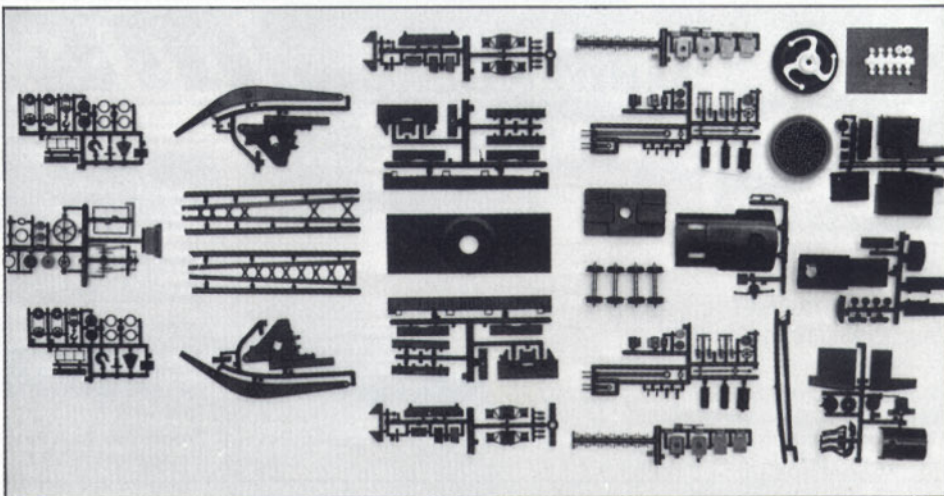


Bild 5: Das sind die äußerst fein und zierlich gearbeiteten Einzelteile des Bausatzes, der fantastisch detailliert ist.
Fotos 1 und 2: W. Kosak
Fotos 3–5: Ebmeyer

Das Vorbild

Vorbild dieses Modells ist der ab 1909 gebaute 120 Tonnen Dampfhebekran der früheren Industrial Works, Bay City, Michigan (heute Brownhoist Corp.). Dieser Krantyp ist bei den Eisenbahngesellschaften sehr gut angekommen, so daß er von fast allen amerikanischen Bahnen im Lauf der Zeit eingeführt wurde. Viele dieser Kräne werden auch heute noch eingesetzt, teils dampfbetrieben oder auf diesel-elektrischen Antrieb umgerüstet. Beim Vorbild wurden verschiedene Versionen gebaut, u. a. mit unterschiedlichen Auslegern.



Das Modell

Der amerikanische Modellbahnhersteller »The Gould Company« hat sich mit dem uns vorliegenden Plastikbausatz einer Industrieausführung angenommen, die mit dem Auslegertyp schwerer Bauart ausgerüstet wurde. Nach Öffnen der Verpackung fällt einem zuerst die ausführliche, in englischer Sprache abgefaßte Bauanleitung in die Hände, die sich nicht nur durch einen kurzen Vorbildbericht, sondern auch durch ihre praxisbezogene Gestaltung auszeichnet. Neben einer Werkzeug- und Teileliste werden Ratschläge gegeben, die für Kunststoffbausätze von allgemeiner Wichtigkeit sind. Man merkt, daß hier Kenner des Metiers am Werke waren.

Die Bauanleitung selbst ist sehr ausführlich gehalten, besonders gefallen die sehr übersichtliche Textanleitung sowie die hervorragenden räumlichen Bauzeichnungen, aus denen das Vorgehen beim Zusammenbau schon fast ohne Hilfe des Textes verständlich wird. Es empfiehlt sich jedoch, auch mit »Hilfe« des Textes (und Wörterbuch) zu arbeiten, denn es wird auf jede kleinste Schwierigkeit, die beim Zusammenbau auftreten könnte, hingewiesen.

Als Anhaltspunkt werden 6–8 Stunden Bauzeit angegeben. Die Bauanleitung empfiehlt beim Zusammenbau Schritt für Schritt vorzugehen und zwar in vier Etappen: Rahmen und Fahrwerk, Drehbühne, Kabine und Ausleger.

Der Zusammenbau

Die spitzengelagerten Radsätze (RP 25) laufen in gesonderten Nylonbuchsen, was dem Modell einen reibungsarmen Lauf verschafft. Schon beim Zusammenbau des Rahmens fällt der großartige Detailreichtum des Modells von hohem Qualitätsstandard auf: Die Passung der Einzelteile ist sehr gut, es gibt kaum Nacharbeiten an den Kunststoffteilen. Von jeher sind Mittelpufferkupplungen bei den amerikanischen Bahngesellschaften Standard, weshalb das Modell keine Puffer aufweist. Zum Einbau empfohlen werden Kade bzw. NMRA Hook Kupplungen; das Anbringen von Federpuffern nach europäischen Kupplungssystemen bereitet jedoch keine Schwierigkeiten.

Beim Zusammenbau der Kabel- und Umlenkrollen sollte man sehr genau arbeiten, da später alle Rollen beweglich sein sollen. Die Mechanik zum Auf- und Absenken des Modellauslegers ist funktionsfähig. Besonders gefällt die Nachbildung des Dampftriebs mitsamt Zylinder, Kolben, Schwungscheiben, Getriebe, Kabeltrommeln und Steuerhebeln. Fachwerk und Nietenimitation des Auslegers sind sehr fein ausgeführt.

Kniffligster Teil beim Zusammenbau ist das Spannen des mitgelieferten Bindfadens über 6 Kabelrollen mit insgesamt 10 Umlenkpunkten, was in einer Funktionsskizze gezeigt wird. Anfang und Ende des Fadens befinden

sich in einer Kabeltrommel, die sich versteckt hinter dem Stehkessel in der Kabine befindet. Die Kabine selbst ist auf der Drehbühne nur aufgeschoben, so daß sich nach Abnahme der Kabine der Neigungswinkel des Auslegers jederzeit leicht durch Drehen der Kabeltrommel einstellen läßt. Auch hier fällt wieder angenehm auf, wie gut durchdacht das Modell konstruiert wurde.

Ein Teil der Bauanleitung ist dem Lackieren des Modells gewidmet. Auch hier wieder, neben Vorschlägen zur Farbgebung der einzelnen Bauteile, dienliche Hinweise zum guten Gelingen dieser Arbeit. Ich selbst habe auf eine Lackierung verzichtet, denn schon das mattschwarze Äußere des Modells gefällt, und ein Farbüberzug könnte das eine oder andere Detail vielleicht »verwässern«.

Das Modell stellt sicher auch auf deutschen Modellbahnanlagen einen Blickfang dar, weil gerade die offene Bauweise der Antriebsaggregate sehr gut zur Dampfepoche paßt. Modellbahner, die das amerikanische Modell etwas »europäisieren« wollen, können noch Drehgestelle deutscher Bauart und Federpuffer einbauen.

Der Zusammenbau dieses Modells — so meine ich — lohnt sich auf jeden Fall; zum einen, weil man die amerikanischen Normen im Modellbau kennenlernt, vor allem aber auch, weil das fertige Modell einen Blickfang auf jeder Anlage darstellt.

Stefan Ebmeyer

Das Standardwerk für den Modelleisenbahnfreund

Winfried Knobloch

Modell-Eisenbahnen elektronisch gesteuert

Band 1: Anfahr-, Brems- und Blockstreckenautomatiken



8. Auflage Pflaum Verlag München

Winfried Knobloch

Modelleisenbahnen – elektronisch gesteuert

Anfahr-, Brems- und Blockstreckenautomatiken.

Band 1: 8., überarbeitete und erweiterte Auflage, DM 22,-.

Impulssteuerungen, NF-Zugbeleuchtung und Peripherie-Elektronik.

Band 2: 6., verbesserte und erweiterte Auflage, DM 19,80.

Tonfrequenzsteuerungen für unabhängigen Mehrzugbetrieb.

Band 3: 5., erweiterte Auflage, DM 18,-.

Weitere Titel aus unserem Programm erfahren Sie aus unserem Sonderprospekt Hobby-Elektronik/Modellbau! Auf Anforderung erhalten Sie ihn kostenlos zugesandt. Erhältlich sind unsere Bücher bei Ihrem Buchhändler oder in Elektronik/Modellbau-Fachgeschäften.

Pflaum Verlag

Lazarettstraße 4
8000 München 19

