



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 F
ISSN 0720-051X

6/1983
Oktober

DM	7,80
sfr	7,80
öS	60,—
hfl	10,—

Über 100 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte





Auch die Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn müssen ab und zu in die Waschanlage. Die Aufnahme entstand im Januar 1977 im Bw Gelsenkirchen-Bismarck.

Foto: Z. Pillmann

6/83

ISSN 0720-051 X 9. Jahrgang
Einzelausgabe

DM 7,80 öS 60,-
sfr 7,80 hfl 10,-

Hermann Merker Verlag

D-8080 Fürstentfeldbruck, Röntgenstraße 2
Tel. (0 81 41) 2 40 37

Herausgeber und Vertrieb: Hermann 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,
P. Schiebel.

Modellaufnahmen:

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

Schlußredaktion: S. Werner

Satz: Illig Textverarbeitung GmbH, Göppingen

Druck: Printed in Italy

Euro Planning International

Verona – Via Amanti, 12

Eisenbahn-Journal erscheint 6 × jährlich

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

(Ausland: Portoanteil DM 9,-)

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

Postscheckkonto München Nr. 57199-802

(BLZ 700 100 80)

Volksbank Fürstentfeldbruck 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 Einverständ-
nis des Verlages voraus.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
zum Kalenderjahresende möglich.

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

Gerichtsstand ist Fürstentfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur
zurückgeschickt werden, wenn Rückporto bei-
liegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann kei-
ne Haftung übernommen werden!

Auflagenhöhe 31.000

Aus dem Inhalt

	Seite
Deutsche Diesellokomotiven (Die V 160)	4
Der LBE-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck	12
Die »Jumbos« der Baureihe E 52	20
Bayern – Journal (Vom »Adler« zur S 3/6 – 2. Teil)	28
Abschied von der Baureihe E 44	34
Die preußische Gattung G 7 (1. Teil)	36
Die badische IV h bei der Deutschen Reichsbahn	42
Das HO-Modell der 18 316	47
»Unsere Gelben Seiten« Adreß- und Telefonverzeichnis	48
Modellbahn-Dioramen (5. Teil)	52
Die preußische P 4 ² jetzt auch in HO	58
Die E 52 in HO – ein Supermodell von Märklin	60
Großer Modellbau-Wettbewerb	62
Neuheiten-Journal	70
Minimarkt	77
Verlagsbestelliste	78
Bücherecke	80

Fehlerberichtigung

Im Eisenbahn-Journal 5/83 sind uns leider ein paar Fehler unterlaufen, die wir hiermit berichtigen möchten:
Auf Seite 25 Artikel „Was war das – Mischvorwärmanlagen“ fehlt bei der schematischen Funktionsdarstellung die Er-
klärung zu Punkt 20. Hier müßte es folgendermaßen heißen: „20 Sieb in der Frischdampfleitung.“
Auf Seite 40/41 Artikel „Die badische IV h“ sind die Bildunterschriften mit Autorenhinweisen von Bild 2 und 3
vertauscht.

Zu unserem Titelbild:

Von Mosbach nach Mudau im Odenwald führte bis zur Stilllegung am 2. 6. 1973 eine schmalspurige Nebenbahn mit einer Spurweite von 1000 mm. Sie war die einzige Schmalspurbahn der früheren Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen. Eröffnet wurde sie am 3. Juni 1905.

Für den Betrieb der Schmalspurbahn lieferte die Firma Borsig im Jahre 1904 vier Naßdampflokomotiven mit den Fabriknummern 5324 – 5327. Die Dreikupppler wurden bis zur Eröffnung des Planzugbetriebs zwischen Mosbach und Mudau vor Bauzügen eingesetzt. Nach Übernahme der Schmalspurbahn durch die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1931, bis dahin oblag die Betriebsführung der Deutschen Eisenbahnbetriebsgesellschaft, erhielten die vier Dampflokomotiven die Betriebsnummern 99 7201 – 99 7204. Die Dampflokomotiven wurden erst zum Winterfahrplan 1964/65 durch die Diesellokomotiven V 52 901 und V 52 902 abgelöst.

Das Foto vom 25. 9. 1962 zeigt die 99 7202 am Bahnhofsvorplatz in Mosbach.

Foto: W. A. Reed



Bild 1: Die 216 001 und die 216 005 wurden mit der Fabriknummer 4044 bzw. 4048 von Krupp geliefert. Das Foto entstand am 19. 2. 1975 im Bw Gelsenkirchen-Bismarck. **Foto: U. Budde**

»Deutsche Diesellokomotiven«

Bild 2: 1960 war ein Prototyp der Baureihe V 160 in Nürnberg auf einer Ausstellung zu sehen. Damals besaßen die Vorserienlokomotiven ein graues Farbband im Bereich der Fenster. **Foto: Dr. F. Asmus**



Die Baureihe V 160

Zu Beginn der sechziger Jahre war bei der Deutschen Bundesbahn der Wandel in der Struktur der Zugförderung schon in großem Ausmaß eingeleitet. Eine stattliche Anzahl neuer Diesellokomotiven hatte in vielen Bereichen bereits die überalterten Dampflokomotiven abgelöst. Für den schweren Streckendienst standen die zweimotorigen Maschinen der Baureihe V 200 zur Verfügung, im Verschiebedienst auf großen Rangierbahnhöfen hatte die V 60 ihren Einzug gehalten. Abgeschlossen war auch die Entwicklung der V 100, einer einmotorigen Drehgestellmaschine für den Einsatz auf Nebenbahnen und für den leichteren Dienst auf Hauptstrecken.

Der bereits um 1950 erarbeitete Typenplan enthielt aber auch noch eine einmotorige Mehrzweck-Lokomotive für Hauptbahnen, die dort die preußischen Gattungen P 8, P 10, G 8, G 10 und schließlich auch die Einheitslokomotiven der Baureihen 03 und 50 ersetzen sollte. Ein entsprechender Entwicklungsauftrag war dann im Jahr 1956 zwischen dem Bundesbahn-Zentralamt München und der Firma Krupp geschlossen worden. Mit der Entwicklung der Baureihe V 160 wurde sodann Ende der fünfziger Jahre eine neue Epoche mit hydraulischer Kraftübertragung eingeleitet. Die Firmen Daimler-Benz, Maybach und MAN hatten inzwischen große schnelllaufende Dieselmotoren mit einer Nennleistung von 1900 PS zur Serienreife gebracht und Voith in Heidenheim war in der Lage, die erforderlichen Strömungsgetriebe für die Kraftübertragung zu liefern.

Im Oktober des Jahres 1958 erging an die Firma Fried. Krupp in Essen der Auftrag zum



Bild 3: Am 27. 3. 1982 mußte die 216 003 der 221 124 mit dem Dgd 58140 bei Ratingen Vorspann leisten.

Foto: U. Budde

Bau von zunächst sechs Prototypen der Baureihe V 160. Die Fahrzeuge sollten für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h im Schnellgang und für 75 km/h im Langsamgang ausgelegt werden. Mit einer angestrebten Achslast von 17 t wäre auch ein Einsatz auf Nebenbahnen möglich gewesen. Schon bei der Fertigung der Lokomotiven zeigte sich, daß man trotz konsequenter Verwirklichung des Leichtbaus mit einer Achslast von

18 bis 18,5 t rechnen mußte. Ein Einsatz auf Nebenstrecken konnte nur mit halben Betriebsstoffvorräten ins Auge gefaßt werden. Für die sechs bei Krupp bestellten Maschinen, mit den Fabrik-Nrn. 4044 bis 4049, waren die Betriebsnummern V 160 001 bis 006 vergeben worden. Drei weitere baugleiche Vorauslokomotiven, V 160 007 bis 009, entstanden ab 1959 bei Henschel in Kassel mit den Fabrik-Nrn. 29 798 bis 29 800.

Die Bauausführung der V 160

Der Fahrzeugteil der neun Vorauslokomotiven der Baureihe V 160 besteht aus drei Baugruppen: dem Lokomotivrahmen, dem Kastenaufbau und den zweiachsigen Drehgestellen. Die brückenartige Konstruktion des Rahmens wurde in Stahl-Leichtbauweise gefertigt. Zwei über die gesamte Länge durch-

Bild 4: Dieses Bild zeigt die 216 004 mit dem Ng 63008 bei Wülfrath (13. 5. 1980).

Foto: U. Budde





Bild 5: Auf der landschaftlich sehr reizvollen Angertalbahn von Ratingen nach Wülfrath wurden die Vorserienlokomotiven der BR 216 von den Eisenbahnfreunden besonders gern fotografiert. Im Oktober 1977 war die 216 003 mit einem Güterzug zwischen Flandersbach und Abzweig Kalkwerk im Angertal unterwegs. **Foto: Z. Pillmann**

laufende kräftige U-Profile wurden mit den Pufferträgern und mit weiteren Längs- und Querträgern aus Blechformteilen vollständig geschweißt. Trotz der erforderlichen Durchbrüche für die Ölwanne des Motors und für den unteren Teil des Getriebes wurde eine außerordentlich hohe Knick- und Biegefestigkeit erreicht. Auch der Kastenaufbau ist eine Schweißkonstruktion aus Blechen und Hutprofilen, die in selbsttragender Schalenbauweise ausgeführt und mit dem Rahmen ver-

schweißt wurde.

Abnehmbare Dachteile ermöglichen den Ein- und Ausbau der gesamten Maschinenanlage, des Heizkessels und aller weiteren Aggregate. Recht aufwendig in der Fertigung waren die gewölbten Blechformteile unterhalb der Frontfenster, die den Fahrzeugen bald den Spitznamen „Lollo“ eingetragen hatten. Der Lokomotivkasten erhielt fünf durch Querwände voneinander getrennte Räume. Direkt an den Führerstand 1 schließt ein kleiner Raum

an, der den Hilfsdieselmotor mit einem Bremsluftverdichter und den Generator für die Stromversorgung beherbergt. Im nachfolgenden Raum wurde der große Fahrdieselmotor mit den beiden Auspuffschalldämpfern untergebracht. Zwischen dieser Motorkammer und dem Führerstand 2 liegt der große Raum mit der Kühleranlage, dem Heizkessel und mit dem Speisewasserbehälter, der ein Fassungsvermögen von 3000 Liter besitzt. Unter der Kühleranlage in der Fahrzeugmitte fand

Bild 6: Im Sommerfahrplan 1972 waren die Vorserienlokomotiven der Baureihe 216 auch noch vor Schnellzügen in Schleswig-Holstein eingesetzt. Am 12. 8. 1972 wurde der D 637 mit der 216 001 bespannt, aufgenommen bei Krempe an der Strecke Westerland/Sylt – Hamburg. **Foto: G. Neumann**





Bild 7: Auf der Drehscheibe des Bw Gelsenkirchen-Bismarck präsentiert sich hier im Dezember 1977 die 216 007.

Foto: Z. Pillmann

das Flüssigkeitsgetriebe seinen Platz. Der Zugang zu den Führerständen ist durch je eine Seitentür, die sich in Fahrtrichtung in der linken Seitenwand befindet, möglich. Die beiden anderen, diagonal zueinander angeordneten Türen führen in die Maschinenräume 1 und 3, die auch von den beiden Führerständen erreichbar sind. Die Führerräume verfügen über einen recht wirksamen Schallschutz. Für den Triebfahrzeugführer und einen Beermann sind zwei frei bewegliche hö-

henverstellbare Sessel mit einer großen runden Grundplatte vorhanden. Neben den erforderlichen Bedieneinrichtungen befindet sich im Führerraum 1 ein Kleiderschrank und ein Speisewärmer, im Führerstand 2 der Indusis-schrank.

Auch die Drehgestellrahmen sind als vollständig geschweißte Konstruktion in Kastenträger-Ausführung gestaltet. Die Radsätze laufen in außenliegenden Doppelpendelrollenlagern und werden durch je zwei Achslenker

über Gummielemente in den Drehgestellrahmen spielfrei und verschleißarm geführt. Die Zugkräfte werden von den Drehgestellen über je einen Drehzapfen, der mit einem tiefliegenden Drehzapfenlager in das Drehgestell eintaucht, auf den Lokomotivrahmen übertragen. Der Rahmen selbst stützt sich in zwei Punkten über je zwei Schraubenfedern auf den Rahmen eines jeden Drehgestells ab.

Bild 8: Auch dieses Foto vom Dezember 1977 entstand zwischen Flandersbach und Abzweig Kalkwerk im Angertal. Die 216 002 beförderte hier einen Kalkzug.

Foto: Z. Pillmann





Bild 9: Anfang der sechziger Jahre waren die Vorserienlokomotiven der Baureihe V 160 oft mit Wendezügen zwischen Hamburg und Lübeck eingesetzt. Am 6. 9. 1962 fährt die V 160 002 mit dem Wendezug E 815 (Hamburg – Lübeck) aus Hamburg Hbf aus. Foto: U. Montfort

Die Maschinenanlage

Als Antriebsmaschinen dienten zunächst wahlweise die schnelllaufenden Sechszylinder-Viertakt-Dieselmotoren in V-Anordnung mit einer Nennleistung von 1900 PS bei 1500 U/min, die von Daimler Benz und Maybach geliefert wurden. Der Motor von Daimler Benz arbeitete mit einfacher Aufladung, die Maschine von Maybach mit erhöhter Aufladung durch einen Abgasturbolader und Ladeluftkühlung. Beide Motorbauarten waren gegeneinander austauschbar. Im Lokomotivrahmen wurde der Motor elastisch gelagert, um so jede Verwindung des Rahmens vom Motorgehäuse fernzuhalten. Die Kraftstoffanlage besteht aus zwei unter dem Rahmen angeordneten Behältern mit einem Fassungsvermögen von je 1625 Liter und einem unter dem Dach liegenden Betriebsbehälter mit einem Inhalt von 100 Liter.

Über eine Kupplung mit Drehschwingungsdämpfer und eine kurze kräftige Gelenkwelle wird die Antriebsleistung auf das in drei Punkten im Rahmen gelagerte Voith-Strömungsgetriebe übertragen. Dieses Getriebe besteht aus zwei verschieden ausgelegten Wählern

und einer hydraulischen Kupplung im Primärteil. Im Sekundärteil befindet sich das Wendegetriebe und diesem nachgeschaltet das Stufengetriebe für den Schnell- und den Langsamgang. Von dort aus erfolgt die Kraftübertragung mit weiteren Gelenkwellen auf die vier Achsgetriebe.

Der Hilfsdieselmotor von MWM mit einer Leistung von 18 PS dient vor allem der Erzeugung elektrischer Energie und Druckluft während des Vorwärmens der Maschinenanlage und dem Vorheizen abgestellter Reisezüge. Der Hilfsdiesel ist mit einem Kompressor und mit einem angeflanschten Generator direkt gekuppelt. Für die Beheizung von Reisezugwagen wurde eine ölgefeuerte Heizanlage der Bauart Hagenuk mit einer Dampfleistung von 750 kg/h eingebaut. Der Zwangsdurchlaufkessel steht, von allen Seiten frei zugänglich, im Maschinenraum neben dem Führerraum 2. Der Brennstofftank mit einem Fassungsvermögen von 850 Liter wurde unterhalb des Rahmens direkt neben den Kraftstoffbehältern aufgehängt. Die Bremsanlage besteht aus einer schnellwirkenden, mehrläufigen Druckluftbremse der Bauart Knorr mit Zusatzbremse. In jedem Drehgestell ist für jedes

Rad ein Bremszylinder eingebaut. Als Handbremse ist in beiden Führerständen je eine Spindelbremse vorhanden, die jeweils auf zwei Räder des darunter liegenden Drehgestells wirkt. Die für die Bremse benötigte Druckluft wird in einem, von einem Elektromotor angetriebenen Luftpressor der Bauart Westinghouse erzeugt. Dieselbe Luftmenge liefert der mit dem Hilfsdieselmotor gekuppelte Kompressor.

Die elektro-pneumatische Steuerung entspricht jener der Baureihe V 100. In jedem Führertisch ist ein Handrad als Fahrschalter mit 15 Dauerfahrstufen vorhanden. In ihren wichtigen Funktionen überwachen sich die Maschinen- und die Heizanlage selbsttätig. Störungen werden dem Triebfahrzeugführer über Meldelampen angezeigt. Die Steuerung ist so ausgeführt, daß die Lokomotiven im Wendezugbetrieb eingesetzt werden können. Außerdem ist eine Einmann-Bedienung beim Einsatz in Doppeltraktion möglich.

Zu den Sicherheitseinrichtungen zählen eine wegababhängige Sicherheitsfahrschaltung mit zeitabhängiger Wachsamkeitskontrolle der Bauart BBC und eine Anlage für induktive Zugbeeinflussung.

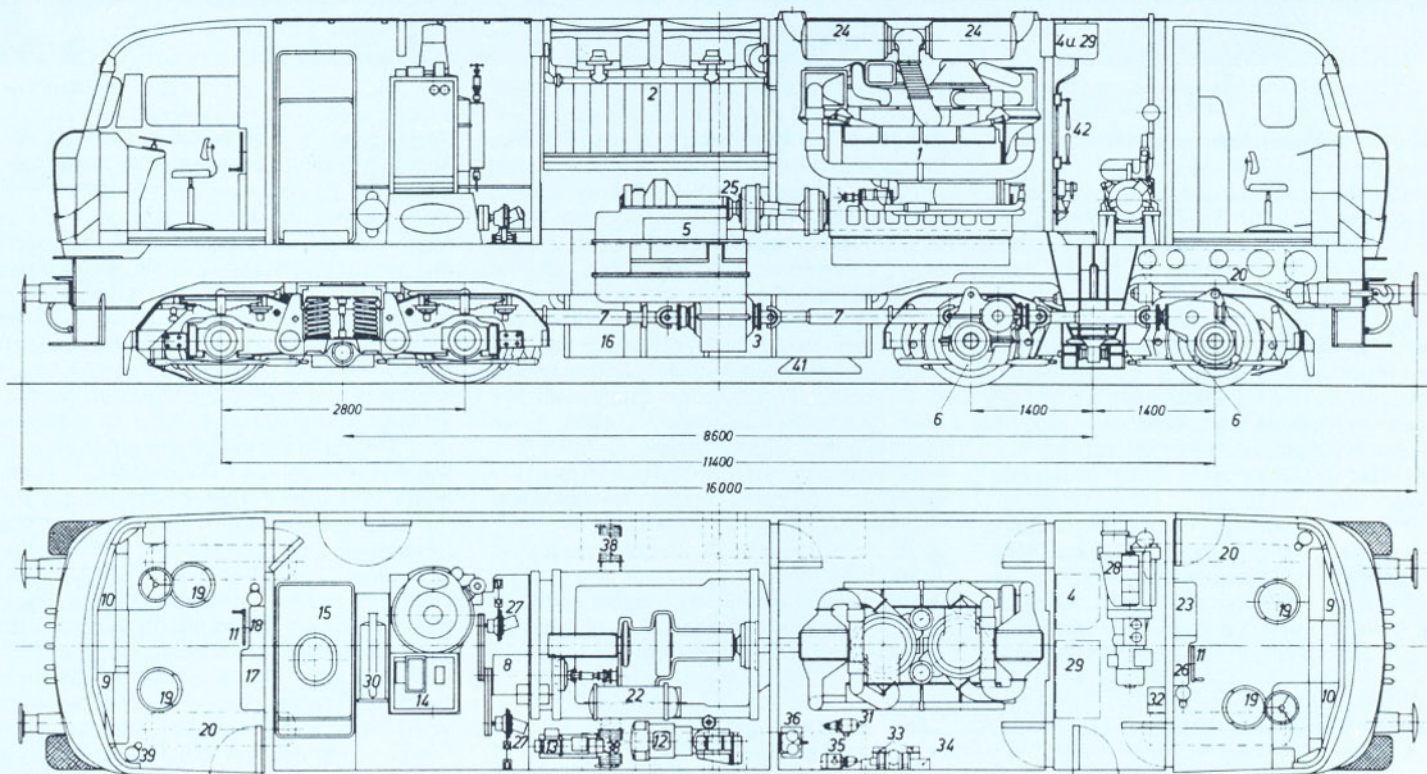
Nach einer ausgedehnten Erprobungsphase und nach dem Anlauf der Serienfertigung der V 160 kamen auch bei den Prototypen die verstärkten Motoren der Bauarten MTU MD 16 V 538 TB und MTU MB 16 V 652 TB zum Einbau.

Der Betriebseinsatz der V 160

In der Zeit von August 1960 bis zum März 1961 wurden die sechs von Krupp gefertigten Prototypen V 160 001 bis 006 der Deutschen Bundesbahn übergeben und über einen längeren Zeitraum einer eingehenden Erprobung bei Versuchsfahrten und im Betriebseinsatz unterzogen. Zu jener Zeit fuhren die Lokomotiven noch mit einem grauen Farbband im Bereich der Fenster. Auch der Rahmen der Fahrzeuge war grau abgesetzt. Recht oft sah

Bild 10: Anfang der siebziger Jahre wurden die nun wieder beim Bw Hamburg-Altona beheimateten Vorauslokomotiven der BR 216 auch auf Strecken im Harz eingesetzt. Am 18. 5. 1973 war die 216 002 mit dem E 1934 bei Seesen/Harz unterwegs. Foto: U. Budde





Zeichnung: Typenzeichnung der Vorserienbauart der Baureihe V 160.
Zeichnung: Fried. Krupp AG, Essen

Bild 11 (oben): Die 216 006 überquert hier am 27. 9. 1972 mit einem Leerrückzug für einen Schülersonderzug die Brücke über den Nord-Ostsee-Kanal bei Hochdonn.

Foto: U. Budde

Bild 12: Die V 160 007 wurde im Juni 1968 im Lokschuppen des Bw Hamburg-Harburg aufgenommen.

Foto: W. A. Reed

man die Maschinen mit einem direkt dahinter laufenden Meßwagen mit der Aufschrift „Bundesbahn-Versuchsanstalt München, Abteilung für Brennkrafttechnik“. Auch nach der Abnahme der Maschinen durch das AW Nürnberg, die bei der V 160 001 am 28. 9. 1960 und bei der V 160 004 am 4. 1. 1961 erfolgte,





Bild 13: Diese Lokparade im Bw Gelsenkirchen-Bismarck wurde am 18. 10. 1978 arrangiert (v.l.n.r.): 216 004, 044 377, 044 508 und 221 105.

Foto: H.-J. Vorsteher

wurden mit diesen Fahrzeugen immer wieder Meßfahrten unternommen.

Alle sechs Lokomotiven von Krupp und die 1962 und 1963 in Dienst gestellten Maschinen V 160 007 bis 009 von Henschel kamen zunächst zur BD Hamburg in das Bw Hamburg-Altona. Noch im Jahr 1963 erfolgte ein Wechsel zum Bw Lübeck, das die Fahrzeuge meist im Wendezugdienst zwischen Lübeck und Hamburg Hbf einsetzte. Bei diesen Einsätzen fuhren die Lokomotiven oft mit den noch vorhandenen Doppelstockwagen der früheren Lübeck-Büchener-Eisenbahn, hierbei liefen die Maschinen meist in der Zugmitte.

Nach einer vorübergehenden Stationierung beim Bw Hamburg-Harburg, wo die Lokomotiven auch den Güterzugdienst versahen, kamen sie ab 1969 wieder zurück nach Hamburg-Altona. Dort hatten bereits zwei Jahre zuvor die mächtigen, ölgefeuerten Dampflo-

komotiven der Baureihe 01.10 ihren Einzugs gehalten. Die Einsätze der Diesellokomotiven erfolgten zunächst noch im Reisezugdienst auf den von Hamburg ausgehenden Strecken, vor allem nach Westerland und Cuxhaven. Zu Beginn der siebziger Jahre sah man die Maschinen dann aber immer häufiger vor Güterzügen. Nach einem erneuten Wechsel, der im Jahr 1973 zum Bw Gelsenkirchen-Bismarck erfolgte, blieb dann der Güterzugdienst das Haupteinsatzgebiet der Lokomotiven. Nur noch gelegentlich hatten die „Lollos“ einen Reisezug bei Sonderfahrten zu befördern. Ansonsten sah man die inzwischen recht ungepflegten und etwas abgewirtschafteten Maschinen nur noch vor Güterzügen, die Rohstoffe zu den Firmen der Schwerindustrie im Ruhrgebiet brachten.

Am Ende des Jahres 1977 waren noch alle neun Vorserienlokomotiven, die seit 1968 die Betriebsnummern 216 001 bis 009 trugen, im

Einsatzbestand des Bw Gelsenkirchen-Bismarck. Schon im folgenden Frühjahr kam dann aber die z-Stellung der 216 007 am 3. 4. 1978 und der 216 009 am 16. 3. 1978. Beide Maschinen dienten zunächst noch als Ersatzteilsponder und wurden dann im AW Bremen verschrottet. Im selben Jahr erfolgte dann auch noch die z-Stellung der 216 002, die im März 1979 ausgemustert wurde. Ein zunächst beabsichtigter Verkauf dieser Lok nach Italien scheiterte am schlechten Zustand der Maschine, die daraufhin zu einer Schrottfirma nach Penzberg in Oberbayern gelangte.

Am Ende des Jahres 1979 war der Einsatzbestand auf ganze vier Exemplare mit den Betriebsnummern 216 001, 003, 004 und 006 geschrumpft. Die Lokomotiven 216 008 und 005 waren am 26. 1. und am 2. 5. 1979 z-gestellt und am 27. 5. und am 21. 9. 1979 ausgemustert worden. Während des Jahres 1980 blieb der Bestand unverändert. Am 3. 2. 1981 kam dann aber mit der z-Stellung das Ende für die Fahrzeuge 216 004 und 006; beide Lokomotiven konnten von der DB jedoch noch verkauft werden. Die 216 004 kam nun in orangefarbener Lackierung als V 31 zur Hersfelder Kreisbahn und die 216 006 fährt jetzt in beige/türkiser Farbgebung bei der Privatbahn ACT in Oberitalien.

Nachdem dann im Oktober 1981 auch noch die 216 001 z-gestellt und im Januar 1982 ausgemustert wurde, blieb nur ein Exemplar übrig. Trotz eines Motorbrandes der beim Bw Oberhausen 1 beheimateten Maschine am 21. 2. 1983, blieb die 216 003 als letzte Vorauflösung bislang noch im Einsatzbestand. Bald werden jedoch auch ihre Tage gezählt sein. Inzwischen hat nun aber die DB die erforderlichen Mittel bewilligt, um die im AW Bremen hinterstellte 216 008 als Museumslok aufarbeiten zu lassen.

Bedauerlich ist, daß sich noch keiner der verschiedenen Modellbahnhersteller dazu entschließen konnte, eine „Lollo“ auf der Basis eines vorhandenen Modells der V-160-Fami-

Bild 14: Dieses Foto zeigt die V 160 002 mit dem Wendezug E 813 nach Lübeck bei Hamburg-Berliner Tor. Der Wendezug wurde durch eine Doppelstockeinheit der ehemaligen Lübeck-Büchener Eisenbahn verstärkt (1. 12. 1962). **Foto:** U. Montfort





Bild 15: Mitte März 1969 hat es in Schleswig-Holstein noch einmal kräftig geschneit. Auf der Stirnfront der 216004 hat sich am 17. 3. 1969 auf der Fahrt mit dem P 2706 bis Glückstadt schon sehr viel Schnee angesammelt.

Foto: G. Neumann

Bild 16: Seit 1981 befindet sich die 216004 als V 31 bei der Hersfelder Kreisbahn im Einsatz, aufgenommen am 7. 6. 1982 im Bahnhof Schenklengsfeld.

Foto: U. Fetzner

lie herauszubringen. Bei Roco wäre dies eventuell unter Verwendung von Teilen der früheren Röwa-Lok möglich. Auch bei Märklin wären eigentlich alle Voraussetzungen für diese Ausführungs-Variante der Reihe 216 gegeben.

HO

Bild 17: Die ehemalige 216006 wird heute bei der ACT (Azienda Consorziale Trasporti - Reggio Emilia) unter der Bezeichnung 1900-007 eingesetzt. Mit einem Güterzug von Reggio Emilia nach Sassuolo durchfährt sie am 14. August 1983 den Haltepunkt Due Maestà. Die ACT besitzt neben der ehemaligen 216006 auch noch die jetzt als 1900-008 bezeichnete ehemalige 216001.

Foto: Carlo Rosenberger





Bild 1: Eröffnung des „H-L-Schnellverkehrs“ am 7. 4. 1936. Der Zug wird im Hauptbahnhof Hamburg bereitgestellt. Der planmäßige Schnellverkehr begann jedoch erst mit Inkrafttreten des Sommerfahrplans 1936.
Foto: DB, Sammlung G. Neumann

Der LBE-Schnellverkehr Hamburg — Lübeck

Die Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) entwickelte sich seit der Betriebseröffnung am 15. Oktober 1851 sehr rasch zu einer der größten Privatbahngesellschaften Deutschlands. Dem starken Anwachsen der Beförderungsleistungen im Güter-, vor allem aber im Personenverkehr, folgte ab 1922 ein Rückgang des Verkehrsaufkommens um mehr als 60 Prozent. Kürzere Fahrzeiten und eine Verdichtung des Fahrplans sollten einen neuen Aufschwung bringen. Geplant war ein Schnellverkehr mit einer Fahrzeit von 40 Minuten auf der 64 km langen Strecke zwischen Hamburg und Lübeck. Nach weiteren 20 Minuten sollte Travemünde erreicht sein. Um diesen Plan verwirklichen zu können, mußte der Oberbau erneuert und für höhere Ge-

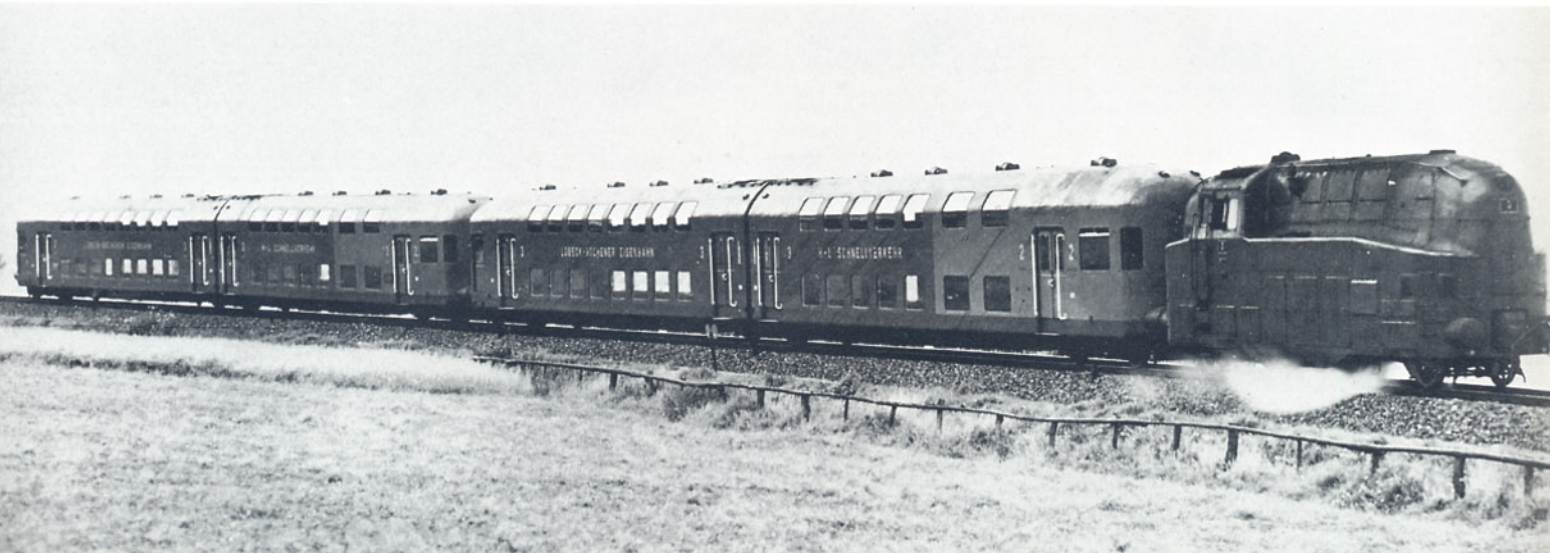
schwindigkeiten und eine Achslast von 20 t verstärkt werden. Weitere Voraussetzungen waren die Einrichtung elektrisch gesicherter Streckenblocks und die Beschaffung neuer Fahrzeuge. Die dafür erforderlichen Mittel von rund 14 Millionen Mark standen erst nach 1934 zur Verfügung.

Für den angestrebten Schnellverkehr wurden drei Tenderlokomotiven mit Stromlinienverkleidung und acht Wagengarnituren mit „Doppeldeck“ bestellt. Die beiden ersten Heißdampf-Tenderlokomotiven mit der Achsfolge 1'B1' wurden bei Henschel unter den Fabrik-Nrn. 22 814 und 22 815 gefertigt und im Jahr 1936 als LBE 1 und LBE 2 in Dienst gestellt. Ein Jahr später folgte die LBE 3 mit der Fabrik-Nr. 23 382, die einen größeren Kessel, ei-

ne etwas geänderte Verkleidung und größere Wasserbehälter erhalten hatte. Zwei Maschinen wurden im Bw Lübeck und eine im Bw Hamburg B der LBE beheimatet. Mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h sollten die Lokomotiven mit einer Leistung von 650 PSi eine Doppelstock-Garnitur und mit 90 km/h einen aus zwei Garnituren bestehenden Zug befördern. Die Züge fuhren im Wendezugverkehr; nach Hamburg wurde gezogen, nach Lübeck geschoben. Für diesen Einsatz waren die Fahrzeuge mit einer elektrisch gesteuerten Fernbedienung ausgerüstet worden. Das Öffnen des Reglers erfolgte durch einen Elektromotor über einen Kettentrieb, das Schließen besorgte ein elektromagnetisch gesteuerter Druckluftzylinder. Zwi-

Bild 2: Die Lok LBE 3, die bei der DR die Loknummer 60 003 erhielt, mit zwei Doppelstock-Garnituren bei Travemünde.

Foto: C. Bellingrodt



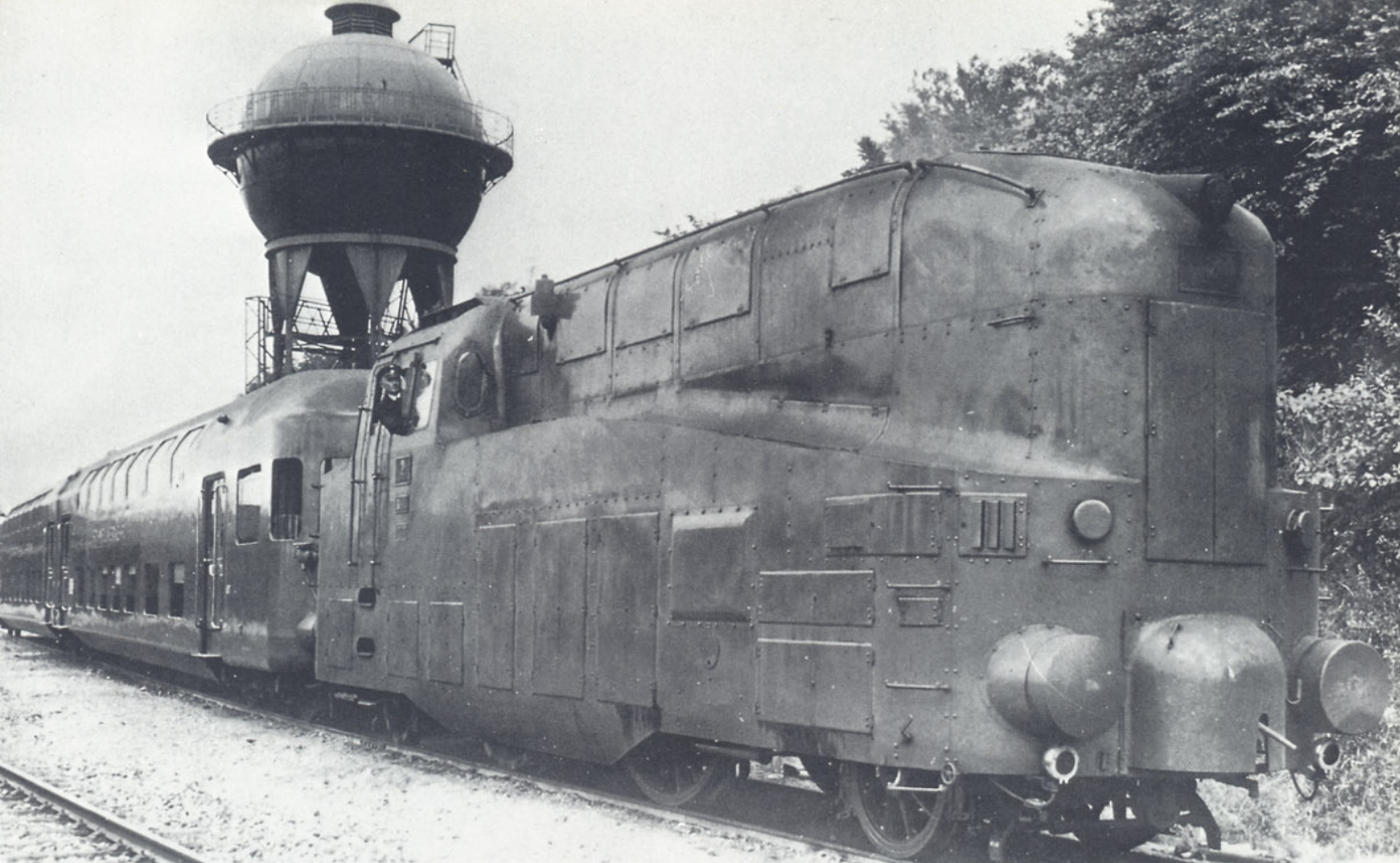


Bild 3: Die Lok LBE 2, aufgenommen 1936 in Lübeck. Sie wurde später in 60 002 umgezeichnet.

Foto: C. Bellingrodt

schen dem Führerstand der Lokomotive und den Steuerabteilen der Doppelstockwagen bestand eine Sprechverbindung über Mikrofon und Lautsprecher. Eine weitere Besonderheit war die Mittelkupplung der Bauart Scharfenberg.

Der erste Doppelstockzug wurde bei einer Gästefahrt am 7. April 1936 der Öffentlichkeit vorgestellt. Mit dem Inkrafttreten des Sommerfahrplans 1936 begann dann der planmäßige Schnellverkehr. Während der ersten beiden Betriebsjahre erfüllten die Stromlinienlokomotiven alle Erwartungen, auch bei hohen Geschwindigkeiten war der Lauf ruhig und schlingerfrei. Die neuen Maschinen hatten festes Personal, erhielten ausgesucht gute Kohle und genossen sowohl im Bw, als auch im AW stets eine Sonderbehandlung und erfreuten sich einer guten Pflege. Vom 11. Januar 1936 bis zum 15. März 1938 hatte die Lok LBE 2 rund 135 943 km zurückgelegt. Dieser Wert entsprach den Laufleistungen der Lokomotiven 11, 15 und 17 der bewährten preußischen Gattung S 10.

Am 1. Januar 1938 erfolgte die Übernahme der LBE durch die Deutsche Reichsbahn. Bis zum Ablauf des Sommerfahrplans lief der Schnellverkehr von Hamburg nach Lübeck und Travemünde noch unverändert weiter. Der mausgraue Anstrich, der den Maschinen den Beinamen „Mickymaus“ eintrug, war wenig attraktiv. Nach der Übernahme wurden die Lokomotiven der Reichsbahn-Farbgebung angepaßt, außerdem erhielten sie die Betriebsnummern 60 001, 002 und 003, dazu die Gattungszeichen St 24.18 und 24.19. Die Unterhaltung der Fahrzeuge oblag zunächst weiterhin dem Raw Lübeck, dem früheren Ausbesserungswerk der LBE. Vorübergehend waren alle drei Maschinen dem Reichsbahn-Maschinenamt Lübeck der Rbd Schwerin zu-

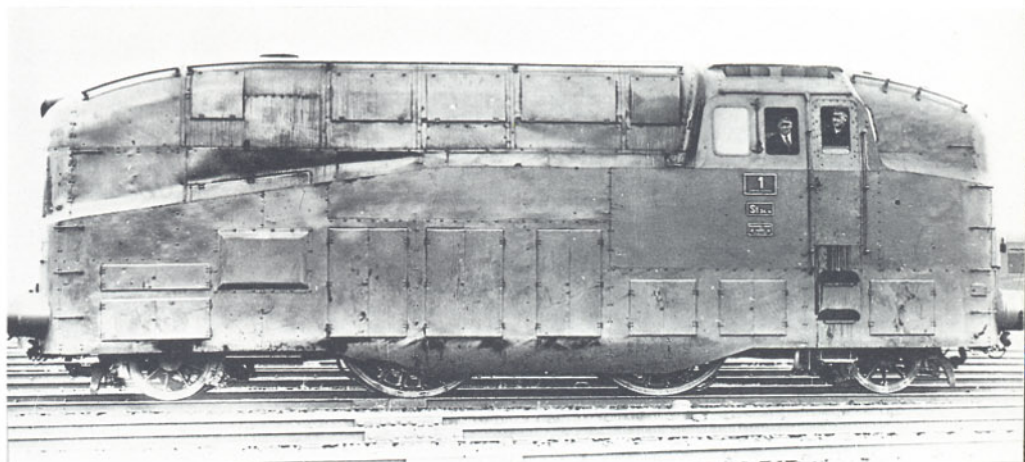


Bild 4: Die Lok 1 der Lübeck-Büchener Eisenbahn erhielt bei der DR die Loknummer 60 001 und das Gattungszeichen St 24.18 (Henschel 1936/22814).

Foto: C. Bellingrodt

Bild 5: Baugleich mit der LBE 1 war die LBE 2, die 1936 von Henschel mit der Fabriknummer 22815 geliefert wurde.

Foto: C. Bellingrodt

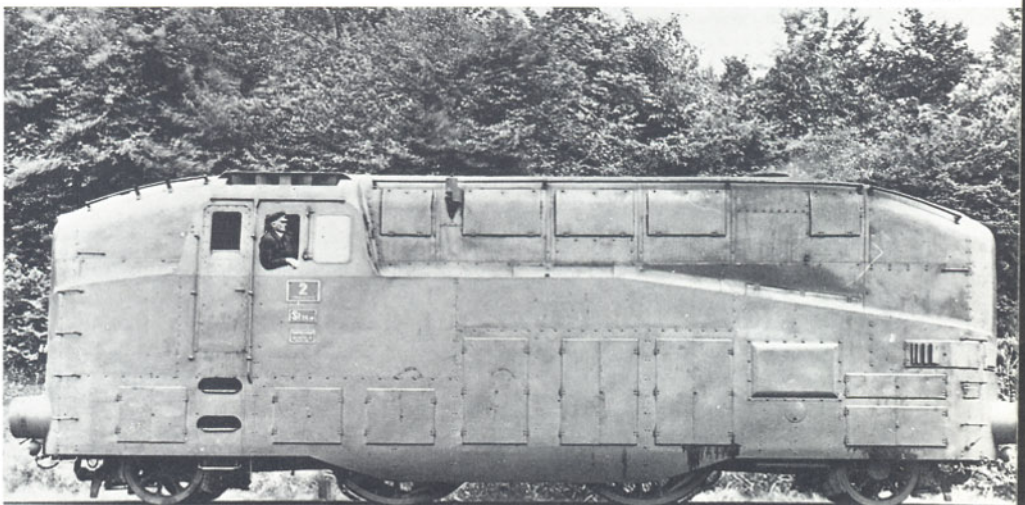




Bild 6: Dieses Foto zeigt die LBE-T 12, Nr. 139, um 1937 im Vorortverkehr nach Ahrensburg mit dem P 611. Bei der DR erhielt die Lok die Nummer 74 1318.

Foto: C. Bellingrodt

Abbildungen 7 und 8: Auszug aus dem „Merkbuch für die Fahrzeuge der Reichsbahn, Nachtrag 2 zu DV 939a: Lokomotiven und Tender der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft, Ausgabe 1940“.

1	2	3	4	5	6	7
	Bauartreihe Unterbauart	58 ⁶	60 ⁹	60 ⁹	74 ³	74 ³
2fb	Betriebsgattung	G 56. 17	St 24. 18	St 24. 19	Pt 34. 15	Pt 34. 14
Nr	Frühere Länderbezeichnung	G 12 (LBE)	St (LBE)	St (LBE)	T 10 (LBE)	T 10 (LBE)
1	Musterzeichnung	—	—	—	—	—
	Bildliches Verzeichnis Nr. . . .	—	—	—	—	—
2	Abgefürzte Bezeichnung	1'E h 2	1'B 1' h 2	1'B 1' h 2	1'C n 2	1'C n 2
3	Betriebs- nummer	bisherige von . . . bis . . . neue von . . .	99 1 2 58 601	3 — 60 003	119 120 74 361	121 — 74 363
4	Größte Geschwindigkeit V _{gr} = km/h	75	120	120	70	70
5	Zylinderdurchmesser . . d = mm	650	400	400	450	450
6	Kolbenhub s = mm	720	660	660	630	630
7	Art und Lage der Steuerung . .	H a	H a	H a	H a	H a
8	Dampfüberdruck p = kg/cm ²	14	16	16	12	12
9	Roß- fläche . . R = m ²	4,5	1,4	1,58	1,53	1,53
10	Roß- länge x Breite R _h = m	2,80 x 1,61	1,33 x 1,05	1,59 x 0,99	1,55 x 0,99	1,55 x 0,99
11	Feuerbüchse H _b = m ²	16,50	5,966	8,0	7,60	7,60
12	Durchm d _{nr} = mm	51 x 2,5	44,5 x 2,5	44,5 x 2,5	44,5 x 2,5	44,5 x 2,5
13	Länge zwisch Rohr- wänden L _r = mm	5000	3800	4000	3700	3700
14	Anzahl . . n _{nr} =	199	81	82	209	209
15	Heizfläche H _{nr} = m ²	143,90	38,10	40,60	96,0	96,0
16	Durchm d _{nr} = mm	133 x 4	118 x 4	118 x 4	—	—
17	Anzahl . . n _{nr} =	34	24	28	—	—
18	Heizfläche H _{nr} = m ²	66,76	31,30	38,76	—	—
19	Gesamtheizfläche ohne Überhitzer . H _v = m ²	227,16	75,966	87,36	103,60	103,60
20	Durchmesser der Überhitzer- rohren . . d _{ur} = mm	38 x 4	30 x 3	30 x 3	—	—
21	Überhitzerheizfläche H _a = m ²	73,5	26,0	30,2	—	—
22	Wasserinh W _k = m ³	—	—	—	—	—
23	Dampfraum D _k = m ³	—	—	—	—	—
24	Verdampfungsober- fläche . . O = m ²	—	—	—	—	—
25	Gewicht des Kessels ohne Aus- rüstung G _{ko} = kg	—	—	—	—	—
26	Gewicht des Kessels mit grober u feiner Ausrüstung G _{km} = kg	—	—	—	—	—

8	9	10	11	12	13	14
	Bauartreihe Unterbauart	58 ⁶	60 ⁹	60 ⁹	74 ³	74 ³
2fb	Betriebsgattung	G 56. 17	St 24. 18	St 24. 19	Pt 34. 15	Pt 34. 14
Nr	Frühere Länderbezeichnung	G 12 (LBE)	St (LBE)	St (LBE)	T 10 (LBE)	T 10 (LBE)
21	Ausrüstung mit Vorwärmer . . .	—	AV	AV	—	—
22	Ausrüstung mit Dampfplätewerk	—	—	—	—	—
23	Ausrüstung mit Heizleitung . . .	Hrv	Hrv	Hrv	Hrv	Hrv
24	Inhalt d Wasserlaffens W = m ³	[21,5]	9,25	10,6	7,2	7,2
25	Fassung d Rohrlaffens B = t	[10]	3,5	3,5	2,0	2,5
26	Lauffreis- durch- messer	1450	1980	1980	1400	1400
27	Lauf- radfäße D = mm	1000	1000	1000	1000	1000
28	Lauf- radfäße D _v = mm	—	1000	1000	—	—
29	Gewicht der leeren Lok G _{kl} = kg	84 570	84 850	52 500	55 500	47 800
30	I. Radfäße kg	85	65	65	25	25
31	II. " kg	11700	10700	16 000	14 400	14900
32	III. " kg	15450	15700	18 100	15 070	14250
33	IV. " kg	17225	17200	18 400	18 900	15 630
34	V. " kg	16800	16450	16 500	17 900	15 380
35	VI. " kg	17175	17725	—	—	—
36	VII. " kg	16825	17125	—	—	—
37	Gesamtgewicht G _{kl} = kg	95 175	94 950	69 000	72 850	60 480
38	Reibungsgewicht G _{lr} = kg	83 475	84 200	36 500	37 800	46 080
39	Gewicht auf 1 m Länge t/m	7,54	7,45	5,57	5,88	5,81
40	Mittel Ruppelachsendruck . kg	16700	16850	18 250	18 900	15 360
41	Bauart der Bremse	Wbr m Z	Ksbr m Z	Ksbr m Z	Kbr	Hbr
42	Erstes Beschaffungsjahr	1935	1936	1937	1911	1912
43	Erster Beschaffungspreis einchl Tender RM	75 000	106 680	119 733	57 814	57 814
44	Urschwerfirma (Mutterwert) . .	Schwarztopf	Senfchel	Senfchel	Einfe- Sofmann	Einfe- Sofmann



Bild 9: Die LBE 3 mit einer Doppelstock-Garnitur in Ahrensburg. Sie wurde erst 1937 von Henschel gefertigt (Fabriknummer 23 382), erhielt einen größeren Kessel, eine etwas geänderte Verkleidung und größere Wasserbehälter (siehe auch Abbildungen 7 und 8). Bei der DR erhielt sie die Loknummer 60 003 und aufgrund der etwas höheren Achslast das Gattungszeichen St 24. 19.

Sammlung G. Neumann

Bild 10: Dieses Foto entstand um 1937 im Hauptbahnhof Hamburg. Am linken Bildrand schiebt eine LBE-T 12 einen Personenzug in Richtung Ahrensburg. In der Bildmitte wartet die 03 234 auf das Abfahrtszeichen.

Foto: DB, Sammlung G. Neumann



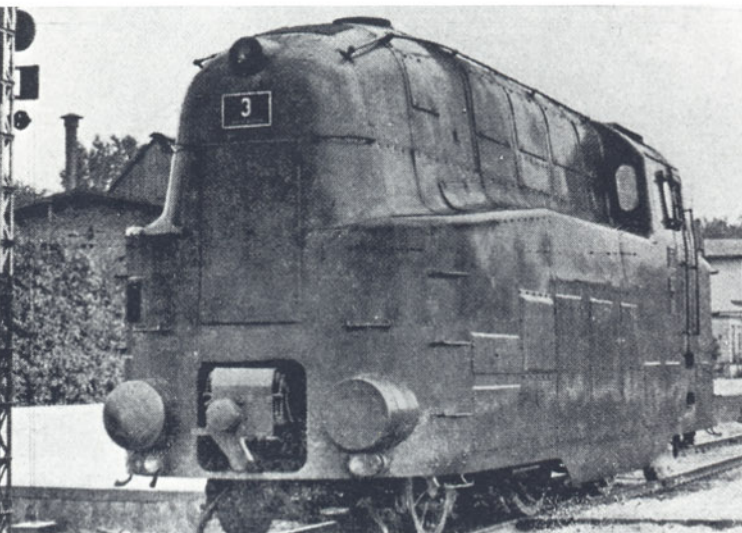
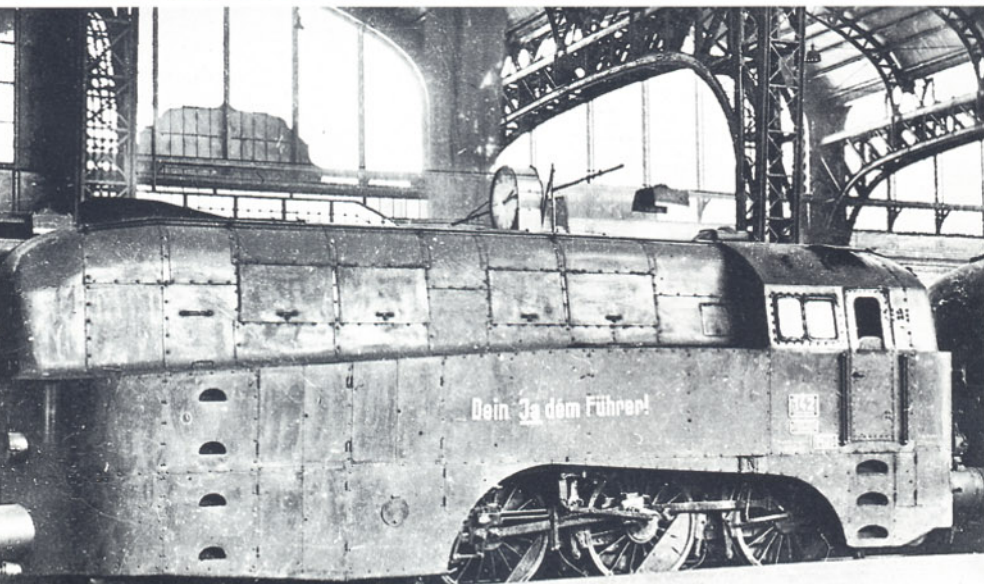


Bild 11: Menschentrauben bildeten sich 1946 an den Eingangstüren der ehemaligen LBE-Doppelstockwagen des bereitgestellten Vorortzuges nach Hamburg-Neugraben. Zuglok ist eine der ehemals verkleideten LBE-T12 der Baureihe 74. Foto: DB, Sammlung G. Neumann

Bild 12: Die LBE 3, die bei der DR in 60003 umgezeichnet wurde, von vorne. Foto: Sammlung G. Neumann

Bild 13: Mit einem Vorortzug nach Ahrensburg steht die LBE-T 12, Nummer 142, um 1937 am Bahnsteig in Hamburg Hbf zur Abfahrt bereit. Bei der DR erhielt sie die Loknummer 741321.

Foto: C. Bellingrodt



gewiesen. Aufgrund einer Verfügung 21 M 5 B1 der Rbd Schwerin vom 8. 4. 1938 wurden die Lokomotiven an das RMA Hamburg der Rbd Hamburg abgegeben. Heimatdienststelle war nun das Bw Hamburg Berl, das frühere Bw Hamburg B der LBE.

Vom RMA Hamburg wurde erwogen, von nun an nur noch Heizer ohne Reglerberechtigung einzusetzen. Mit der Verfügung 21 M 27 vom 30. 6. 1938 wurde dieser Vorschlag von der Rbd Hamburg mit folgender Begründung abgelehnt: „... muß der auf der Lok tätige Bedienstete die Steuerung so einstellen, daß der Fahrplan eingehalten wird. Er trägt damit einen erheblichen Teil der Verantwortung des Lokomotivführers, dessen Aufsicht er ohnehin größtenteils entzogen ist. Aus diesem Grunde können beim Schieben der Züge Bedienstete mit Führerberechtigung auf der Lok nicht entbehrt werden.“

Bald zeigte sich, daß die Lokomotiven dem rauheren Betrieb bei der Deutschen Reichsbahn nicht gewachsen waren. Der Verkehrszuwachs auf der Strecke von Hamburg nach Lübeck und nach Travemünde erforderte im Sommer stets den Einsatz von zwei, an Wochenenden sogar von vier Doppelstock-Garnituren. Hierbei kam es oft zu Unregelmäßigkeiten durch Dampfangel und durch Kesselschäden, häufig traten auch Störungen an der Fernbedienung auf. Hinzu kamen die hohen Temperaturen in den Führerhäusern und eine schlechte Belüftung derselben. Am 7. 5. 38 und am 2. 1. 39 ersuchte das RMA Hamburg um Abhilfe, die aber unterblieb. Rasch kamen die Maschinen beim Reichsbahn-Personal in Mißkredit, zumal nun auch die Laufeigenschaften bei höheren Geschwindigkeiten bemängelt wurden. Vom 31. 8. 1938 datiert ein Vorschlag, für den Schnellverkehr Hamburg – Lübeck drei Lokomotiven der Gattung T 18

einzusetzen, für deren Ausrüstung mit einer Wendezugsteuerung von der Firma Henschel je 5000,- RM veranschlagt wurde. Die Stromlinienmaschinen sollten im Vorortverkehr zwischen Hamburg und Ahrensburg eingesetzt werden.

Außer den Mängeln im Betrieb beanstandete die Reichsbahn auch die Konstruktion der Lokomotiven. Mit der Verfügung 31 Fkl vom 13. 9. 1938 wurde von der Eisenbahnabteilung des Reichsverkehrsministeriums (RVM) die Sonderarbeit Nr. 681 genehmigt. Hierbei mußten neue Armaturen und Rotgußlager-schalen mit Weißmetallausguß eingebaut werden. Am Führerhaus erfolgte keine Maßnahme zur Verbesserung der Belüftung. Die Maschinen waren und blieben unbeliebt. Im Januar 1949 setzte das Reichsbahnversuchsam-t für Bremsen in Grunewald aufgrund durchgeführter Versuche neue Bremsgewichte für Lok und Doppelstockwagen fest, die in der Verfügung 3836 Fkbla des Reichsbahn-Zentralamtes Berlin am 28. März 1939 der Rbd Hamburg übermittelt wurden. Jenem Schreiben ist zu entnehmen: „... daß der Schnellverkehr Hamburg – Lübeck mit den festgestellten Bremsgewichten und bei einer Geschwindigkeit von 120 km/h nicht möglich sei.“ Es sollte nun geprüft werden, ob ein Umbau der Bremsen wirtschaftlich noch zu vertreten war. Anderenfalls müßten besser abge-

bremste Lokomotiven eingesetzt werden.

Mit dem Jahr 1938 endete dann der Einsatz der Stromlinienmaschinen im hochwertigen Schnellverkehr. Am 23. 6. 1939 verfügte das RMA Hamburg, daß die drei Lokomotiven 60001, 002 und 003 während des Sommerhalbjahres im leichten Verschiebedienst und vor Arbeitszügen eingesetzt werden sollten. Da die Maschinen immer noch die ursprüngliche Scharfenbergkupplung besaßen, mußte stets eine Notkupplung verwendet werden, deren An- und Abbau aber umständlich und zeitraubend war. In einem Schreiben vom 31. 7. 1939 wurde darauf hingewiesen, daß die BR 60 für den Rangierdienst im Hamburger Hauptbahnhof unbrauchbar und deshalb von dort abzuziehen sei. Das RMA Hamburg versuchte nun, die Maschinen wieder im Vorortverkehr nach Ahrensburg unterzubringen. Auch dieser Versuch scheiterte, da nicht genügend Doppelstockwagen zur Verfügung standen und das Ankuppeln der vorhandenen Abteilwagen die bekannten Schwierigkeiten bereitete. Aus dem Bw Hamburg Berl kam am 1. 8. 1939 die Empfehlung, die Scharfenbergkupplung und die Wendezugsteuerung auszubauen und die Fahrzeuge danach wieder im Rangierdienst zu verwenden. Danach gab es einen Schriftwechsel mit dem RVM in Berlin, das den Umbau ablehnte, wie einem Bericht des RMA Hamburg vom 17. 10. 1939 zu

entnehmen ist. Anfang November 1939 konnte dann der Ausbau der Steuerung und der Umbau der Kupplung doch vorgenommen werden. Danach sollten die Lokomotiven auf der Strecke Itzehoe – Wrist und von Husum nach Jübek eingesetzt werden. Nachgewiesen ist nur ein kurzer Aufenthalt der 60 003 in Itzehoe, denn am 1. Januar 1940 wurden alle drei Maschinen wieder im Bestand des Bw Hamburg Berl geführt. Die Bestandslisten vom 24. 3. 1941 trugen dann aber schon den Vermerk „abgegeben“.

Die beiden Lokomotiven 60 002 und 003 tauchen dann erst wieder in einem Verzeichnis der Rbd Berlin vom 30. 11. 1946 auf, in dem die Maschinen als schadhaft im Bw Berlin Pog aufgeführt sind. Die 60 002 wurde im AW Meiningen aufgearbeitet und danach vom Bw Berlin-Lichtenberg bis 1965 eingesetzt und 1967 verschrottet. Auch die 60 003 verblieb bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR und fuhr bis 1954 bei Bw Stralsund. Anschließend kam die Maschine zur Nebenwerkstatt Greifswald und wurde dort als Heizlokomot aufgebraucht. Das Schicksal der 60 001 ist ungeklärt.

In einer weiteren Folge werden die Doppelstockwagen der LBE vorgestellt und beschrieben.

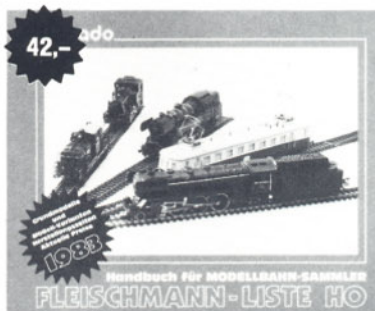
G. Neumann/HO



Das Eisenbahn-Journal 7/83 erscheint am 25. November 1983

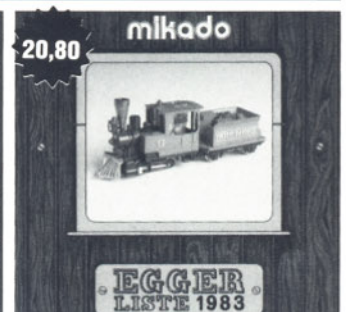
Modellbahn-Sammlerlisten von mikado

Urteilen Sie selbst, ob es Listen gibt, die mehr Wissens-wertes, Detailin-formation und in Farbe gezeigte Abbildungen ent-halten, wie diese von Fachleuten für Sammler erstellte Listen.



5 Listen für Modellbahn-Sammler, die keinen Vergleich zu scheuen brauchen. Alle Abbildungen sind farbig und der jeweiligen Modellbeschreibung zugeordnet. Der chronologische Aufbau erleichtert das Auffinden jedes Modells und seiner Varianten.

Lassen Sie sich überzeugen.



Diese 5 oben gezeigten Sammler-Listen erhalten Sie bei den Modellbahn-Fachgeschäften, den Buchhandlungen oder direkt beim Verlag.

- Märklin-Liste OO/HO · 300 Seiten · Format 25 x 20 cm · DM 44,00
- Fleischmann-Liste HO · 208 Seiten · Format 25 x 20 cm · DM 42,00
- Trix-Liste HO Expr./Intern. · 264 Seiten · Format 25 x 20 cm · DM 42,00
- Rokal TT-Liste · 100 Seiten · Format 25 x 20 cm · DM 32,80
- Egger-Liste · 52 Seiten · Format 21 x 20 cm · DM 20,80

MIKADO-VERLAGS- UND VERTRIEBS-GES. MBH · POSTFACH 1148 · 6301 HEUCHELHEIM



Bild 1: Mit dem P 1286 fährt die E 5207 in den an der Strecke Ulm – Stuttgart gelegenen Bahnhof Beimerstetten ein (2.7.1965).

Foto: U. Montfort

Die »Jumbos« der Baureihe E 52

Schon in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg hatten die Länderbahnverwaltungen von Bay-

ern und Preußen die ersten Elektrolokomotiven für den Einsatz auf einem noch beschei-

denen Netz elektrifizierter Strecken beschafft. Der Krieg und seine Folgen vereitelten dann

Bild 2: Diese Aufnahme vom 18.5.1960 zeigt die E 5234 in Nürnberg.

Foto: M. van Kampen





Bild 3: Die beim Stellwerk im Bw Stuttgart aufgenommene E 52 09 kam im Jahre 1952 vom Bw München-Ost nach Stuttgart-Rosenheim und wurde dort im Oktober z-gestellt.

Foto: Sammlung Obermayer

aber zunächst alle weiteren Bauvorhaben. Erst zu Beginn der zwanziger Jahre, nach der Gründung der früheren Deutschen Reichsbahn, ging man wieder daran, alte Pläne zu verwirklichen und weitere neue Projekte auszuarbeiten.

Nachdem inzwischen das Verkehrsaufkommen kräftig angewachsen war und auch die Zuglasten eine beachtliche Steigerung erfahren hatten, entstand ein Bedarf an großen und leistungsfähigen Elektrolokomotiven. Im Jahr 1921 kam es deshalb zu einer von der Grup-

penverwaltung Bayern veranlaßten Ausschreibung zur Entwicklung neuer Elektrolokomotiven für den Einsatz im Personenverkehr. Die Fahrzeuge sollten in der Lage sein, schwere Reisezüge auf den bayerischen Gebirgsstrecken mit einer Geschwindigkeit von

Bild 4: Die E 52 24 wurde am 7. 4. 1925 abgenommen und der RBD München zugeteilt. Über Augsburg, Neu-Ulm und Nürnberg gelangte sie 1952 nach Stuttgart, wo sie am 1. 10. 1960 fotografiert wurde.

Foto: M. van Kampen



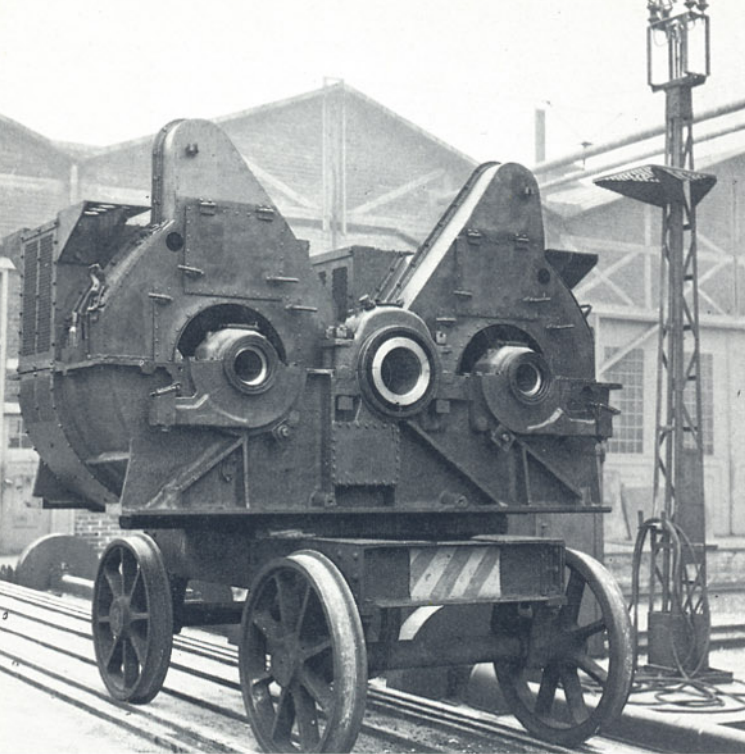


Bild 5: Motorgruppe der E 52.

Werkfoto Krauss-Maffei, Sammlung Eberl



Bild 6: Die EP 5 mit der Bahnnummer 21520 wurde im Jahre 1924 von Maffei in München mit der Fabriknummer 5504 geliefert. Das Foto zeigt sie in der Ursprungsausführung. Bei der DR erhielt sie die Loknummer E 5220

Werkfoto Krauss-Maffei, Sammlung Eberl

90 km/h befördern zu können.

Nach einer eingehenden Prüfung aller eingereichten Entwürfe entschied man sich schließlich für die von Maffei zusammen mit den Elektrofirmen AEG und SSW konzipierte Bauart einer schweren Personenzuglokomotive mit der Achsfolge 1'B B1' und Schrägstangenantrieb. Um die Achslasten in den zulässigen Grenzen zu halten und einen

möglichst ruhigen Lauf der Maschinen zu erreichen, entschloß man sich zum Einbau von zweiachsigen Drehgestellen anstatt der zunächst vorgesehenen Einzelaufachsen.

Aus einer begründeten Abneigung gegen die bislang meist verwendeten großen Elektromotoren, die bei den damit ausgerüsteten Maschinen bis unter das Dach reichten, wählte man vier kleinere Motoren. Je zwei Motoren

wurden zu einer Antriebseinheit mit Stirnrädern und mit einer Vorgelegewelle zusammengefaßt. Über Schrägstangen erfolgte dann die Kraftübertragung auf eine Blindwelle und von dort über Kuppelstangen auf die beiden Radsätze einer Triebwerksgruppe. Zwischen den beiden Motorgruppen war der große Öltransformator mit einer Leistung von 1720 kVA in der Fahrzeugmitte eingebaut.

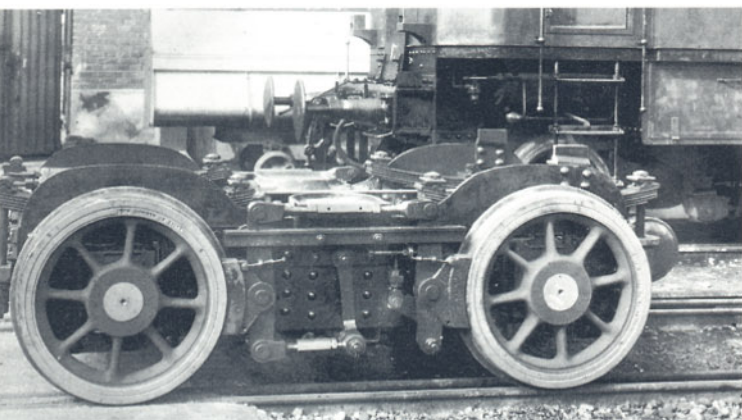


Bild 7: Das Drehgestell der BR E 52.

Werkfoto Krauss-Maffei, Sammlung Eberl

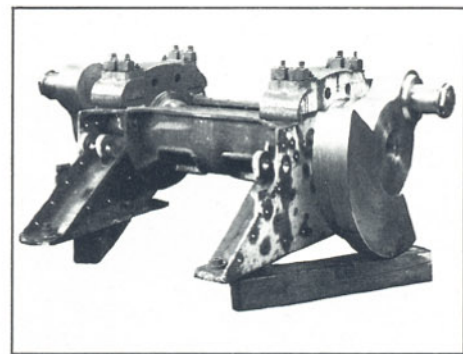
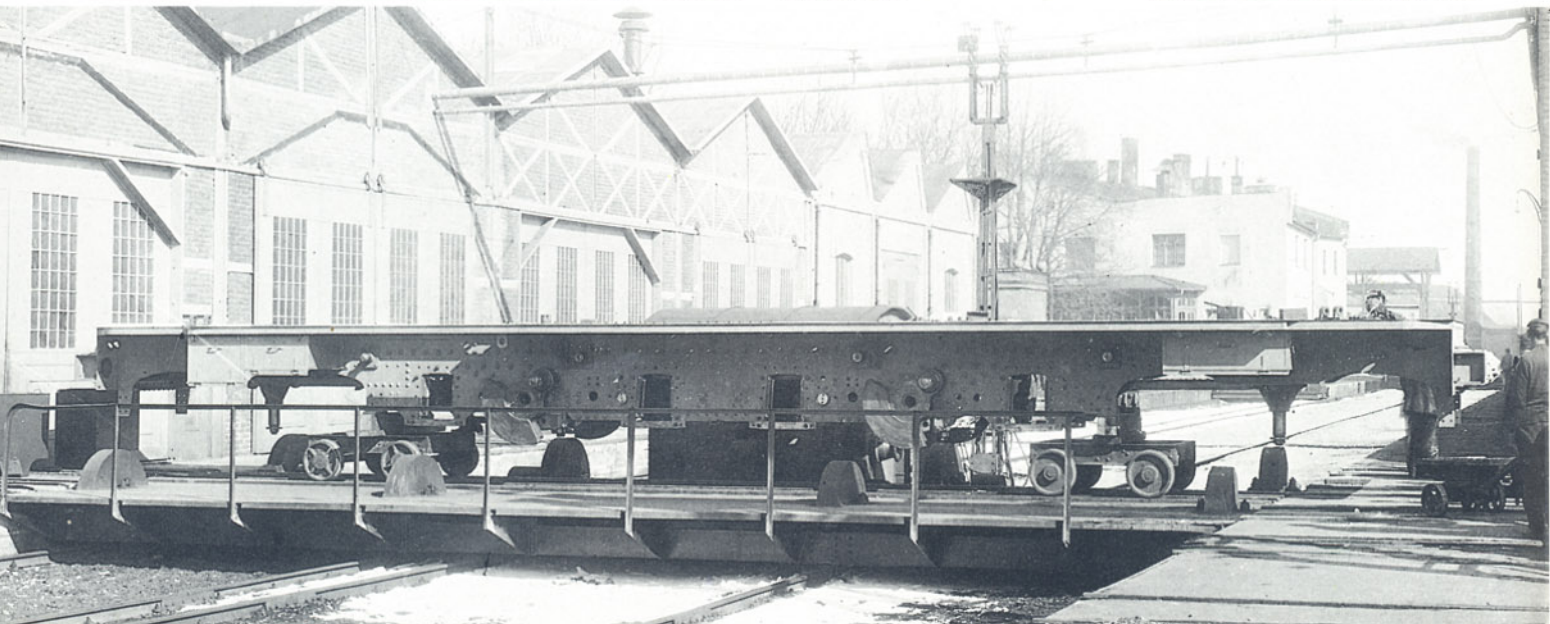


Bild 8: Blindwelle einer E 52 mit Lagerung.

Werkfoto Krauss-Maffei, Sammlung Eberl

Bild 9: Beachtliche Ausmaße hat der Rahmen der E 52, aufgenommen auf der Schiebebühne im Maffei-Werk.

Werkfoto Krauss-Maffei, Sammlung Eberl



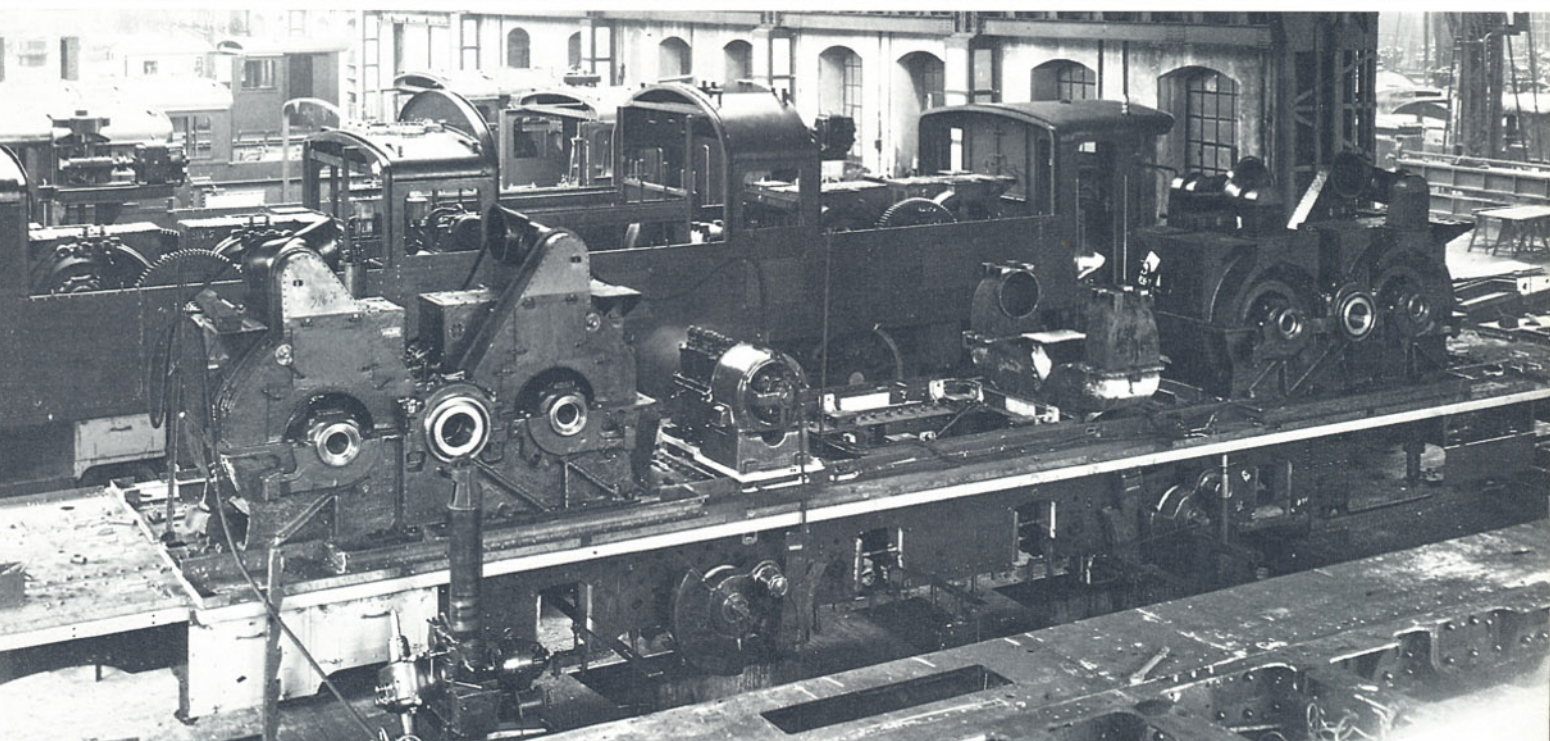
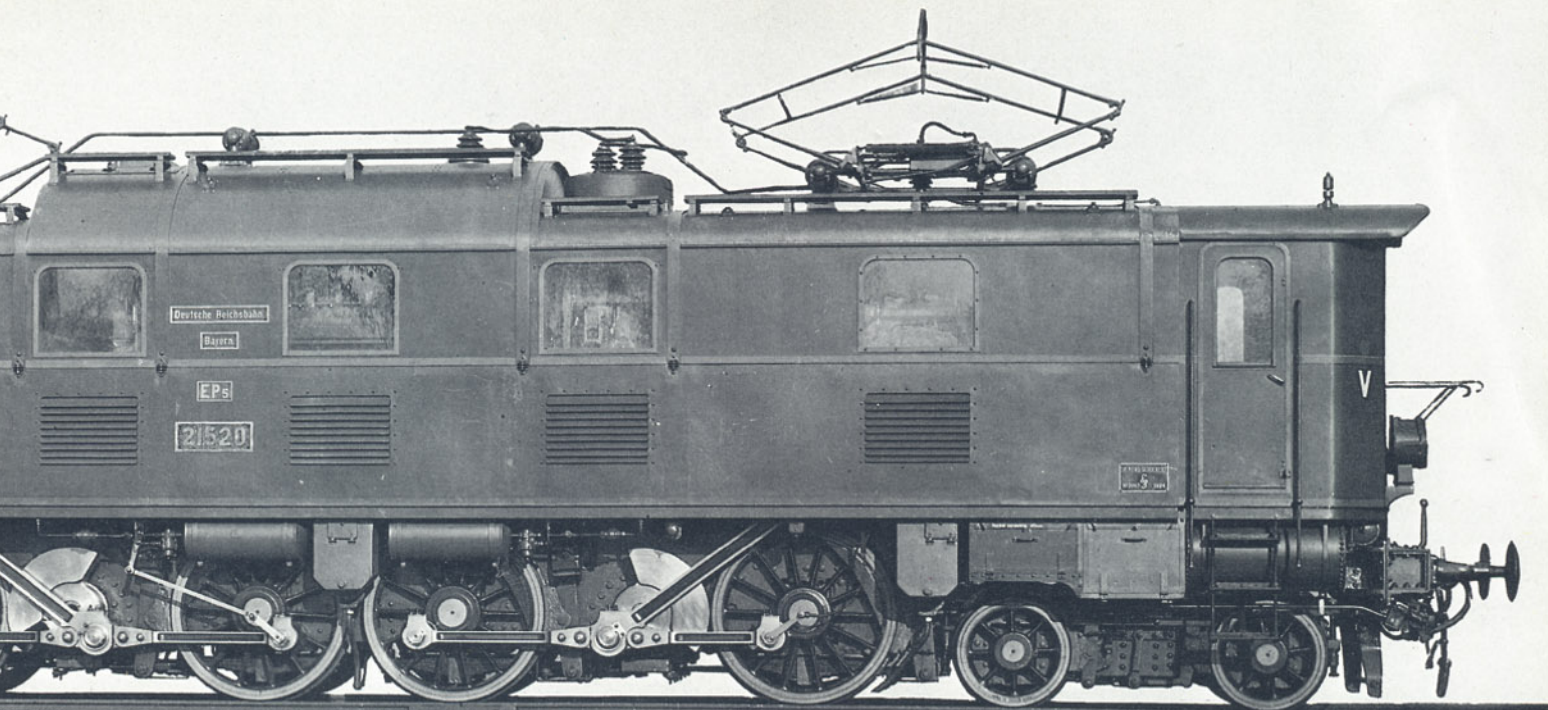
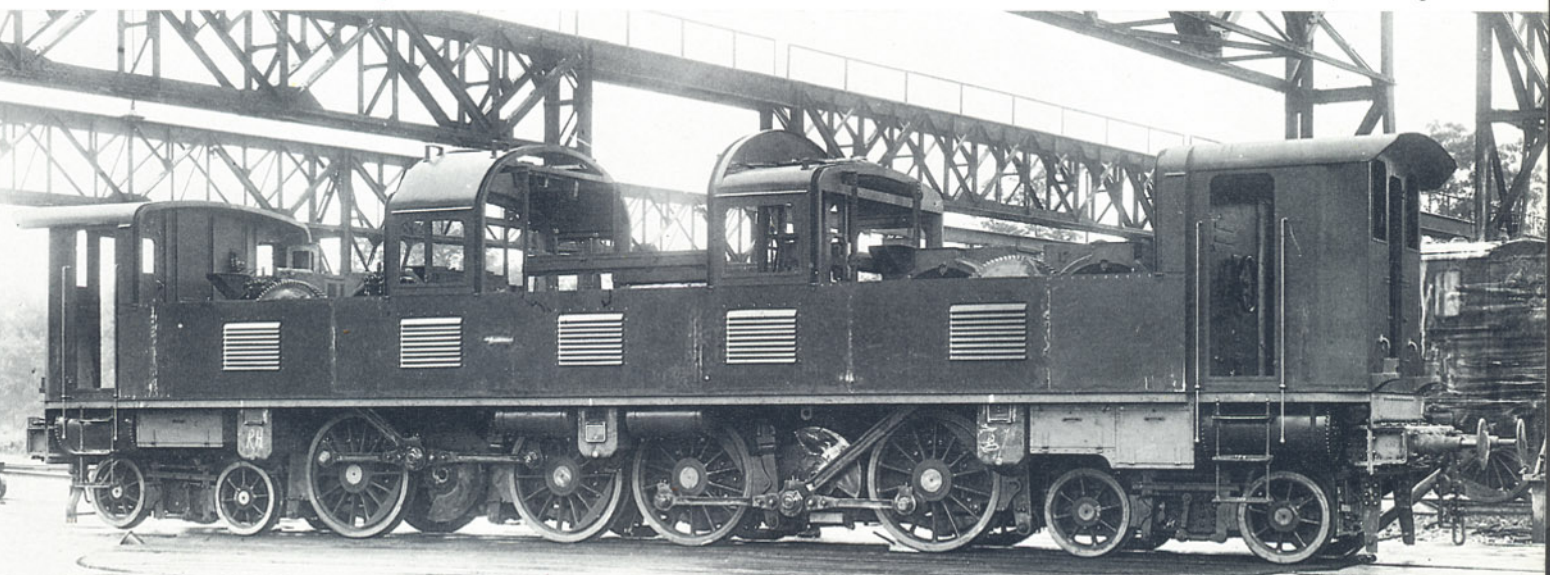


Bild 10: Ein Blick in die Werkhallen von Maffei. Gerade werden Rahmen und Triebwerk der E 52 montiert.

Werkfoto Krauss-Maffei, Sammlung Eberl

Bild 11: Bei dieser E 52 sind die Dachteile abgehoben.

Werkfoto Krauss-Maffei, Sammlung Eberl



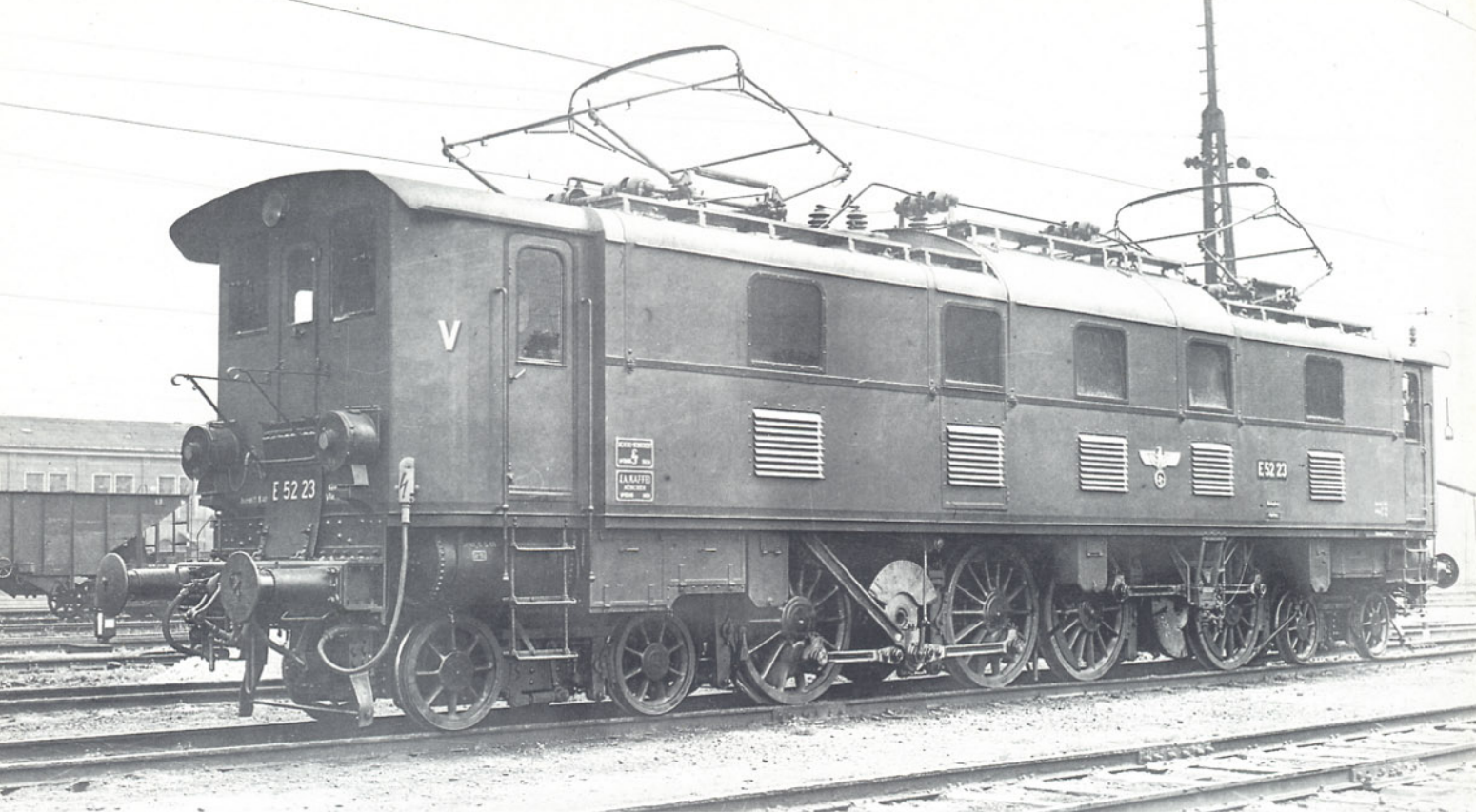


Bild 12: Die E 52 23 wurde bei Maffei mit der Fabriknummer 5509 im Jahre 1924 gebaut und als EP 5 mit der Bahnnummer 21523 abgeliefert. Die Aufnahme dürfte um 1940 im Bw Augsburg entstanden sein.

Foto: C. Bellingrodt, Sammlung Pilmann



Bild 13: Bei Katzwang zieht im Jahre 1951 die E 52 15 von Nürnberg kommend einen Personenzug Richtung München.

Foto: P. Ramsenthaler

Bild 14: Am 1. Februar 1958 steht die E 52 07 des Bw Stuttgart mit dem P 1325 im Bahnhof Geislingen zur Abfahrt bereit.

Foto: U. Montfort



Die elektrische Ausrüstung, die von der Wasseg – einer Arbeitsgemeinschaft von AEG und SSW – geliefert wurde, verlangte eine große Fahrzeuglänge. Mit einer Länge über Puffer von 17 210 mm waren die Fahrzeuge die bislang längsten Elektrolokomotiven mit durchgehendem Rahmen. Recht beachtlich war auch die Dienstlast von 140 t, die eine größte Achslast von 19,6 t ergab. Der Größe entsprechend war auch der Preis einer Lokomotive, der mit 310 250,- Mark zu Buche stand. Um auch engere Gleisbogen durchfahren zu können war nur die letzte Kuppelachse fest im Rahmen gelagert. Alle anderen Achsen hatten ein Seitenspiel von 5 bis 80 mm nach jeder Seite. Der Durchmesser der Lauf­räder betrug 850 mm. Die festgelegte Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h verlangte einen Kuppelrad-Durchmesser von 1400 mm. Als höchste Stundenleistung waren 2200 kW bei einer Geschwindigkeit von 62,5 km/h gemessen worden.

In der Zeit von Dezember 1924 bis März 1926 wurden insgesamt 35 Lokomotiven in Dienst gestellt. Alle Maschinen fuhren zunächst noch mit der Gattungsbezeichnung EP 5 und mit den Betriebsnummern 21 501 bis 21 535. Erst im Jahre 1927 erfolgte die Umnummerung in E 52 01 bis 35. Die Mehrzahl der Maschinen kam nach der Abnahme zum Bw München Hbf, die anderen zum Bw Garmisch. Mit der Ausweitung des vom Fahrdrat überspannten Streckennetzes gelangten die E 52 dann auch zu anderen bayerischen Bahnbetriebswerken.

Insgesamt neun Lokomotiven wurden bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges wegen erlittener Fliegerschäden abgestellt. Die Fahrzeuge E 52 18, 23 und 30 konnten bis 1948 wieder instandgesetzt werden. Ausgemustert wurden dagegen die Maschinen E 52 01, 02, 29, 31, 32 und 35. Die noch vorhandenen 29 Lo-

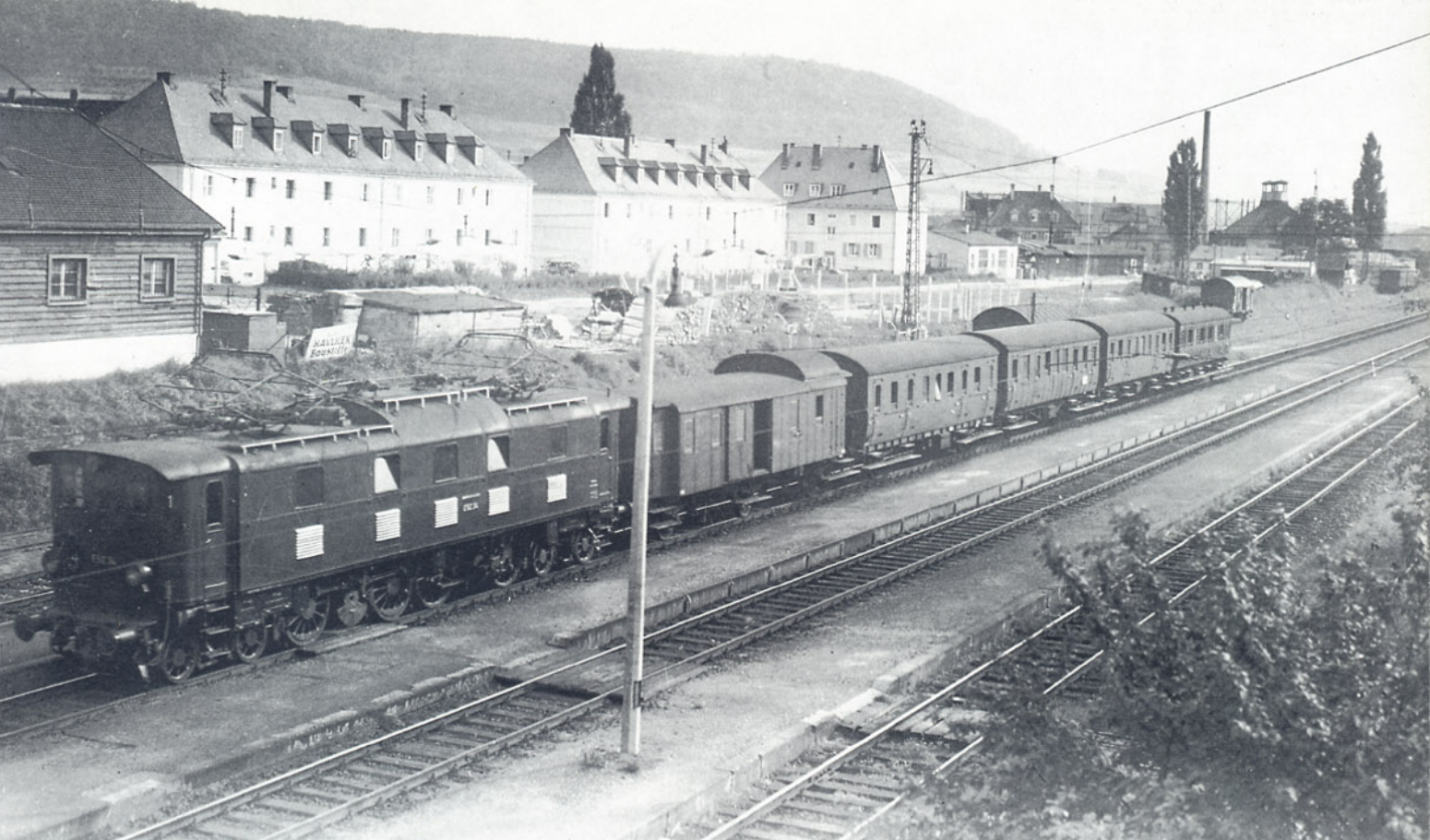


Bild 15: Eine sehr interessante Personenzuggarnitur hat die E 5234 im Bahnhof Weißenburg (Bayern) mit dem P 1222 am Haken (1955).

Foto: C. Bellingrodt, Sammlung Pillmann

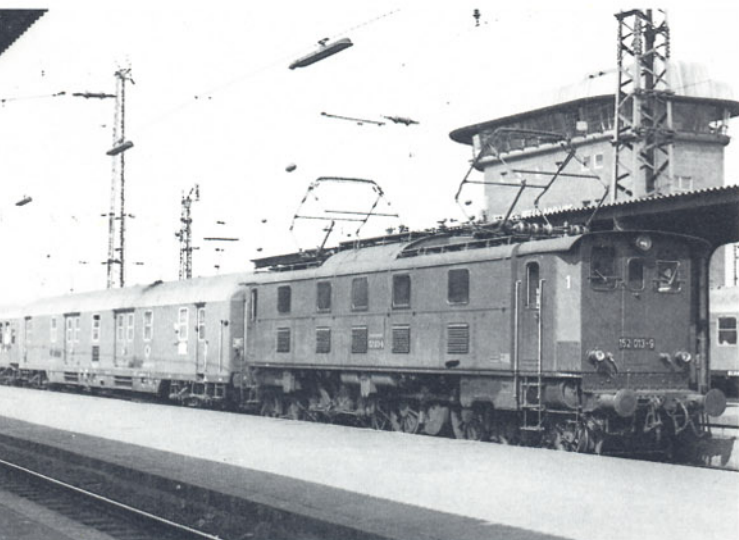


Bild 16: In Frankfurt fanden die E 52 vor allem vor Abstellzügen Verwendung. Die Aufnahme der 152 013 entstand am 14.5.1969 im Hauptbahnhof Frankfurt.

Foto: J. Claus

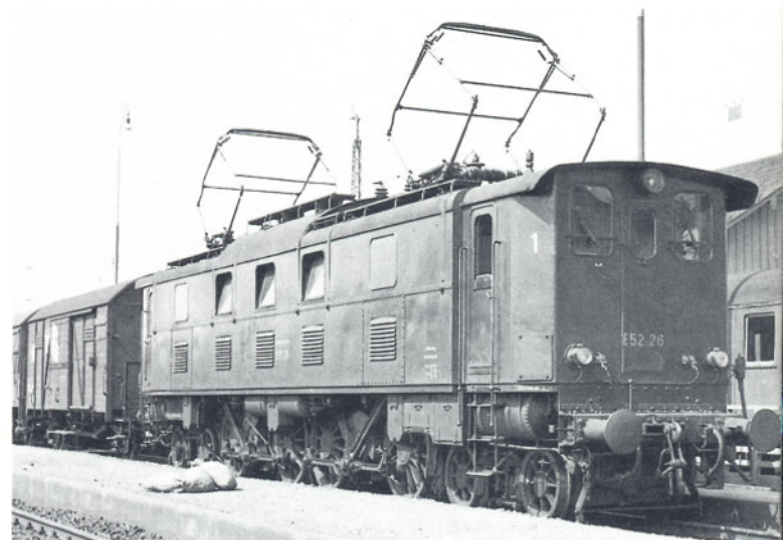


Bild 17: Auch vor Güterzügen fand die E 52 Verwendung. Die E 52 26 mit einem Nahgüterzug am 6.6.1959 in Georgensgmünd.

Foto: J. Claus

Bild 18: Mit dem P 1137, der eine beachtliche Länge aufweist, verläßt die E 52 33 den Hauptbahnhof Nürnberg (1955).

Foto: C. Bellingrodt, Sammlung Pillmann

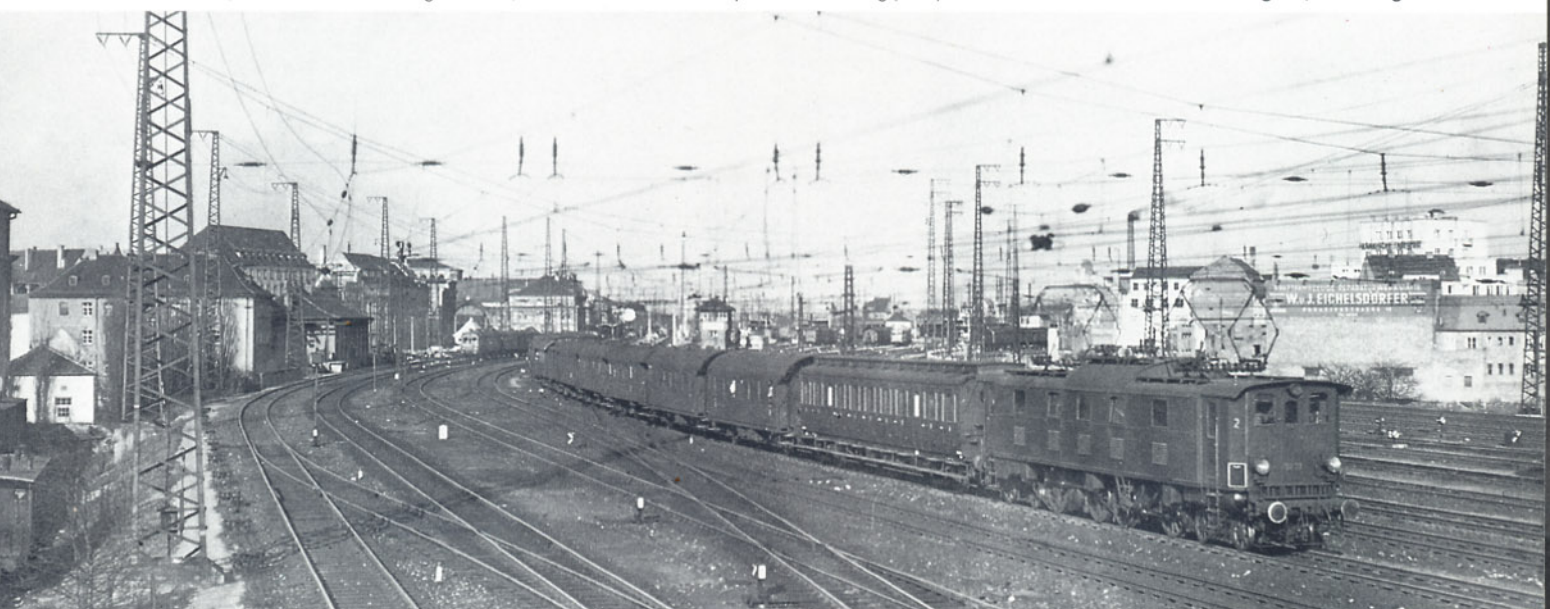




Bild 19: Die E 52 24 überquert im Jahre 1953 bei Reichelsdorfer Keller im Verlauf der Strecke Nürnberg – Treuchtlingen die Fränkische Rezat. Foto: P. Ramsenthaler

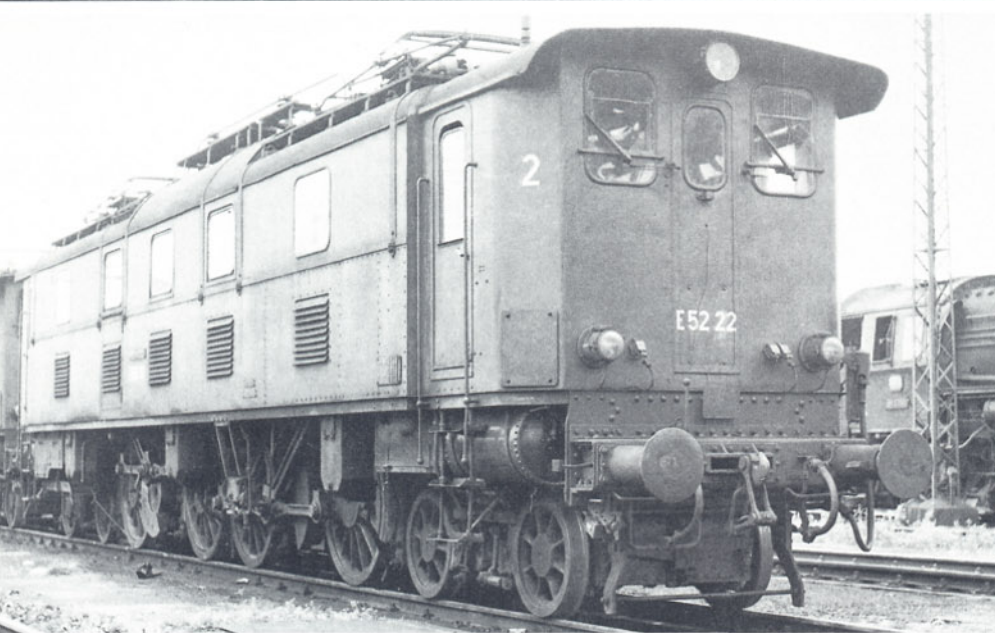
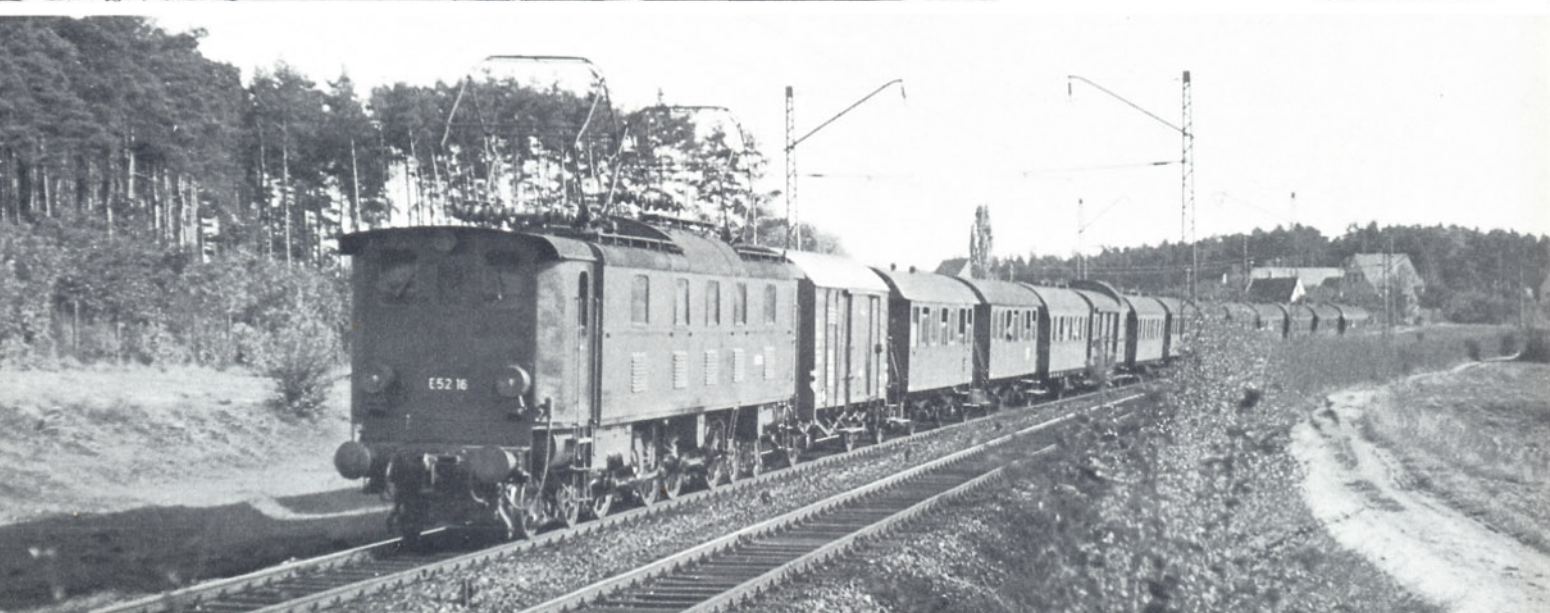


Bild 20: Die von 1951 bis 1968 in Stuttgart beheimateten Lokomotiven der Baureihe E 52 waren vor allem im Nahverkehr nach Weil der Stadt sowie in den mittleren Rems- und Neckar-Raum eingesetzt. Foto: Obermayer

komotiven befanden sich nach 1945 alle im bayerischen Raum. Bis 1960 hatte dann die BD München alle Fahrzeuge abgegeben, acht davon kamen zum Bw Stuttgart, sechs nach Pressig-Rothkirchen und sieben nach Regensburg. In Stuttgart waren die Maschinen E 52 04, 05, 07, 09, 10, 18, 22 und 24 vor allem im Nahverkehr eingesetzt. Einige Fahrzeuge versahen im Wechsel mit der E 91 den Schubdienst auf der langgezogenen Rampe von Bad Cannstatt nach Fellbach. Am Ende der sechziger Jahre war dann das Bw Kai-

Bild 21: Bei Limbach an der Strecke Treuchtlingen – Nürnberg entstand 1953 dieses Foto der E 52 16. Bis zum Zielbahnhof Nürnberg ist es nicht mehr weit. Foto: P. Ramsenthaler



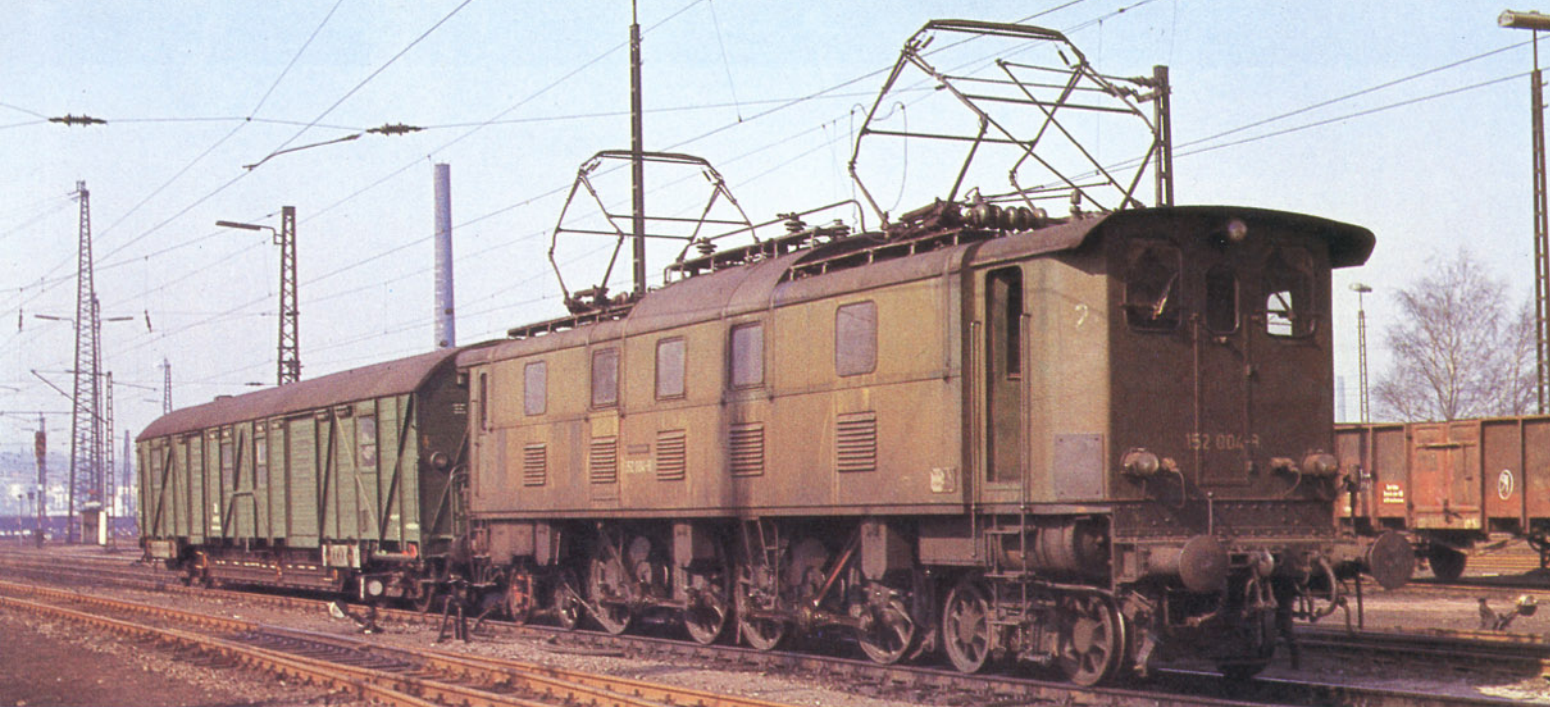


Bild 22: Die 152 004 steht am 5.4.1971 mit einem Hilfszug im Bw Kaiserslautern bereit.

Foto: W. Bügel



Bild 23: Einige E 52 erhielten am Ende ihrer Laufbahn an der Seitenwand sogar noch ein DB-Emblem. Unter ihnen auch die im September im Bw Kaiserslautern aufgenommene 152 034.

Foto: F. Hofmeister

erslautern zur letzten Station der 12 Exemplare geworden, die Ende 1969 noch zum Einsatzbestand zählten. Als letzte ihrer Bauart wurde dort die E 52 14 am 10. 8. 1972 ausgemustert. Diese Maschine, und einige weitere

Lokomotiven waren dann noch mehrere Jahre als Heizlokomotiven verwendet worden. Eine der Maschinen, die E 52 34, traf im Sommer 1978 im AW Freimann ein und wurde dort bis März 1979 als Museumslokomotive

hergerichtet. Die Lokomotive erhielt ihre frühere Länderbahnlackierung und die alte Bezeichnung EP 5.

HO

Bild 24: Die 152 033 wurde am 8.9.1971 z-gestellt. Vom 1. Januar 1972 bis zum Dezember 1974 war sie in Minden (Westf.) als Heizlok eingesetzt.

Foto: U. Budde



Bild 25: Nach ihrer Ausmusterung am 1. Juli 1972 war die E 52 34 Heizlok in Frankfurt und Offenbach. Im März 1979 war ihre Aufarbeitung als Museumslokomotive der DB beendet. Die Maschine erhielt ihre alte Bezeichnung EP 5 21 534 und wurde in Länderfarben lackiert.

Foto: U. Budde



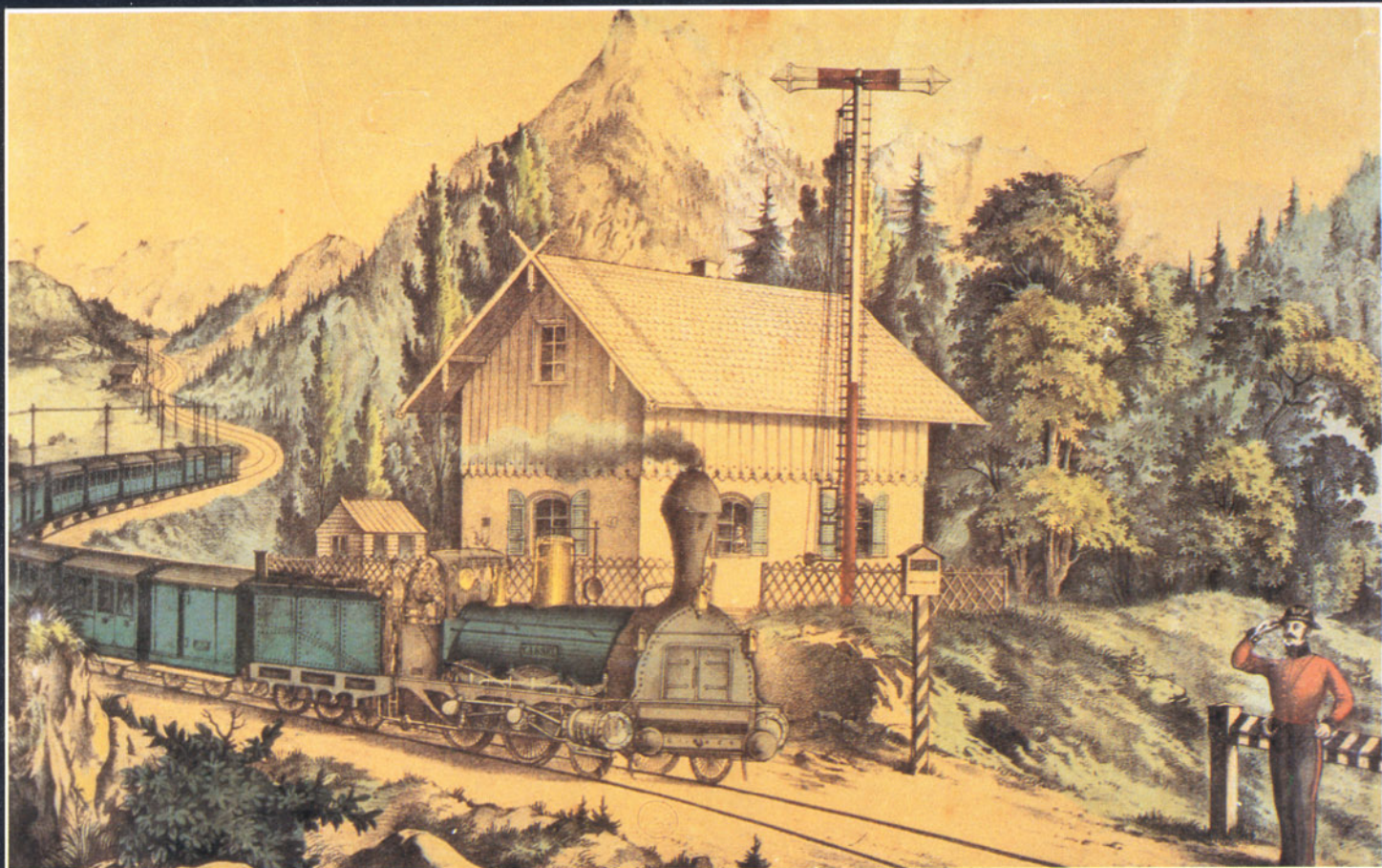


Bild 1: Aquarell eines Personenzuges mit einer B V mit dem Namen „Kassel“. Es zeigt einen typischen Streckenblock mit damals gebräuchlichem Signal und davor befindlichem Neigungsanzeiger. Ob der Streckenposten wohl immer so zackig grüßte? In früheren Veröffentlichungen wurde dieses Bild fälschlicherweise zur Ostbahn verlegt. Es dürfte jedoch eine Allgäuer Gegend in der Nähe Oberstaufens zeigen.
Bild: Verkehrsmuseum Nürnberg



Bayern-Journal

Kurzer Hinweis

Im letzten Bayern-Journal wurde das Bild 10 nachträglich eingeschoben, so daß der Bildunterschriftensammenhang dadurch etwas gestört wurde. Die Bildunterschrift 11 nimmt deshalb nicht Bezug auf die vorhergehende Bildunterschrift sondern auf die des Bildes 9.

Die „ganz alten bayerischen“ Schlepptender-Lokomotiven“ sollten ursprünglich lediglich in zwei Beiträgen beschrieben werden. Da aber unsere Bildautoren ihr Archiv nochmals gründlich nach altem Bildmaterial durchforsteten, um unser Bemühen, möglichst viele der alten Dampfroßfotografien einem breiten Publikum zugänglich zu machen, zu unterstützen, hat sich bei uns eine recht umfangreiche Zahl Bil-

der angehäuft, die wir unseren Lesern nicht vorenthalten wollen. Es wird daher auf alle Fälle zumindest noch die nächste Ausgabe des Journals zur Bewältigung dieses Themas benötigt und wir sind erfreulicherweise in der Lage, Ihnen zum vergangenen Beitrag über den Anfang der bayerischen Lokomotivgeschichte hier noch acht Abbildungen nachzureichen.

Die Redaktion

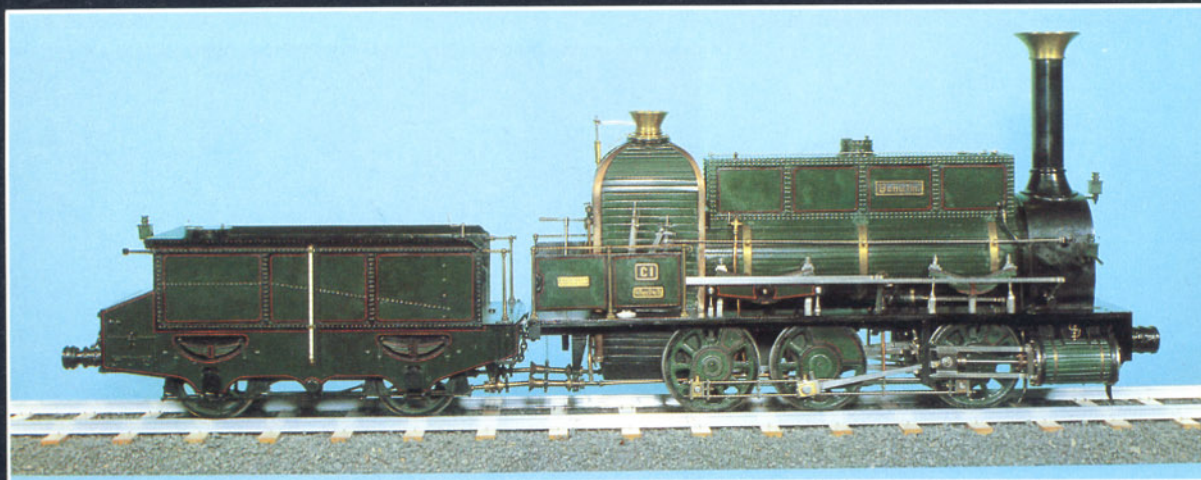


Bild 2: Auf Bild 22 des vorhergehenden „Bayern-Journals“ bildeten wir die Tenderlokomotive „Scharer“ ab. Sie entstand durch den Umbau einer C 1, die von der Bayerischen Staatsbahn für die Schiefe Ebene angeschafft worden war. Hier eine Modellabbildung der „Behaim“, die uns freundlicherweise vom Verkehrsmuseum Nürnberg zur Verfügung gestellt wurde.



Vom »Adler« zur S 3/6 (2. Teil)

War der erste Zeitabschnitt in der Beschaffung der Lokomotiven der Bayerischen Staatseisenbahnen, der bis ungefähr 1860 reicht, noch durch vorsichtiges Tasten in verschiedene Richtungen und daher von der Beschaffung nur kleiner Serien gekennzeichnet, so trat in der nun folgenden zweiten Bauperiode, die ungefähr bis zum Jahre 1885 anzusetzen ist, eine Konzentration auf wenige, sich organisch entwickelnde Baureihen ein, die dann aber in relativ großen Stückzahlen beschafft wurden.

Bei den Personenzuglokomotiven wurde zunächst die Baureihe B V noch bis 1862, bei der Ostbahn bis 1865 ausgeliefert. Ihr schloß sich in geradliniger Entwicklung die B VI an, die zwischen 1863 und 1871 in 107 Exemplaren ausschließlich von der heimischen Lokomotivfabrik Maffei bezogen wurde. Hatte die B V noch einen Treibraddurchmesser von 1462 mm, so wurde dieser bei der B VI auf 1616 mm vergrößert, wodurch sich der Achsstand von 3050 mm (B V) auf 3200 mm verlängerte. Kesseldaten und Triebwerksabmessungen blieben gleich. Während der langen Beschaffungszeit wurde der Kesseldruck von 8 auf 10 atü angehoben. Zum besseren Schutz des Personals setzte man an die Stelle des ungenügenden alten »Wetterschirms« ein auf drei Seiten geschlossenes und mit einem überstehendem Dach versehenes Führerhaus. Da der dreiachsige hohe Tortender mit seinem vorgezogenen Dach direkt unter das Dach des Führerhauses reichte, war das Personal gegen Regen und Schnee gut geschützt. Einen gewissen Rückschritt stellten die Treib- und Kuppelräder mit Speichen aus T-Eisen (nach Stephenson) dar, die an die Stelle der

Bild 3: Dieses Foto entstand im alten Würzburger Hauptbahnhof an der Theaterstraße. In der Mitte eine B III (Bauart Hartmann), links eine B I oder C I. Die Abfahrralle stand noch bis in die 50er Jahre.
Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 4: Der Aufnahmestandort dieser recht seltenen Aufnahme ist uns unbekannt. Sie zeigt eine B V mit dem Namen Hersbruck.
Sammlung C. Asmus

Bild 5: Im Bahnhof Schnabelwaid wurde die B V mit der Nr. 252 und dem Namen »Heidingsfeld« aufgenommen. (Baujahr 1862, Maffei-Fabr.-Nr. 448).
Sammlung C. Asmus

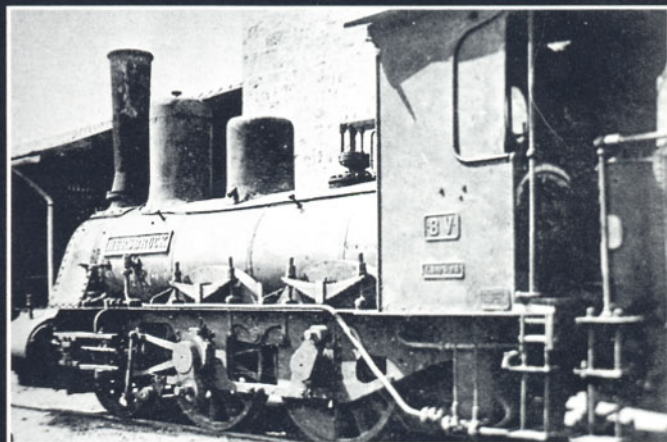
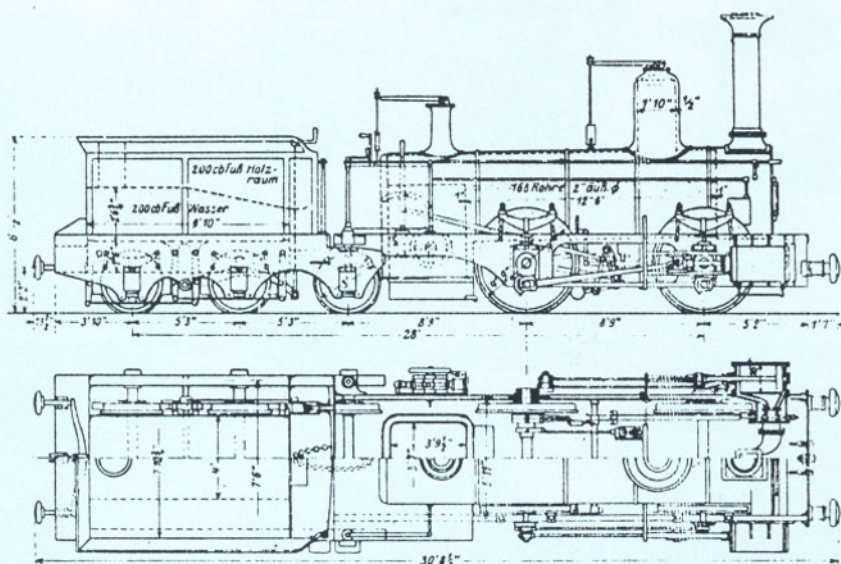




Bild 6: Hier wird die Fertigstellung der 500. Maffei-Lokomotive gefeiert. Es handelt sich um die 1863 gebaute B VI mit dem Namen „Hirschau“.
Sammlung Eberl



geschmiedeten Räder mit Gußnaben traten. Die gute Verwendbarkeit der Gattung B VI zeigte sich nicht nur an der großen Stückzahl, sondern auch daran, daß ihre Ausmusterung erst kurz vor der Jahrhundertwende begann und sich beim Übergang der Bayerischen Staatseisenbahnen auf das Reich immer noch 13 Lokomotiven im Dienst befanden. Noch während der Beschaffungszeit der B VI wurde 1866 als zweite bayerische Lokomotivfabrik die Fa. Krauss & Co. gegründet. Georg Krauss (1826 – 1906) war nach technischen Studien in Augsburg als Lokomotivbauer bei Maffei tätig gewesen, bis ihn 1857 die Schweizerische Nordostbahn zu ihrem Maschinenmeister in Zürich machte. Schon dort zeichnete er sich durch die ideenreiche Konstruktion besonders leichter Lokomotiven

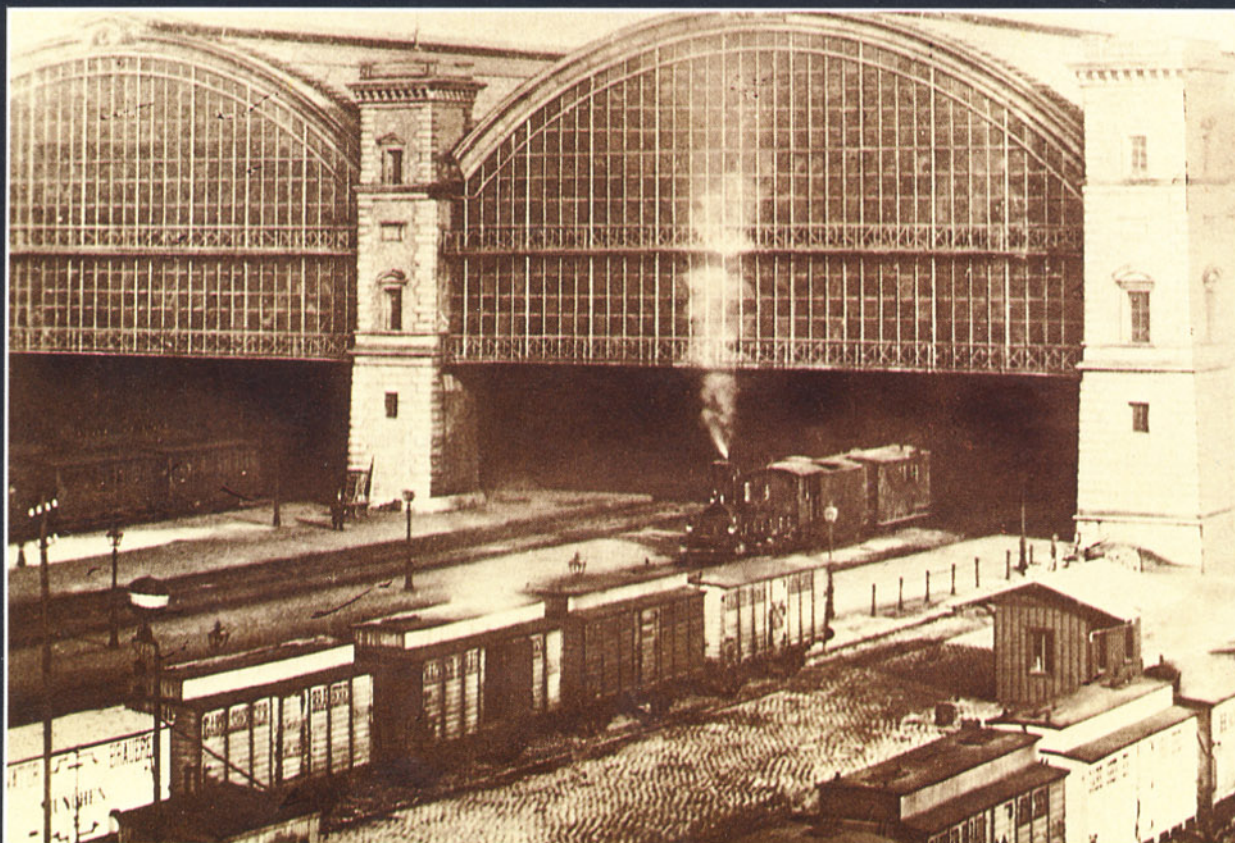


Bild 7: Von den wenigen Stütztenderlokomotiven der Bayerischen Staatsbahn blieben leider keine Bilder erhalten. Wir bilden deshalb hier als Beleg eine Typenskizze der „Phönix“ (Gattung B V, 1857, Maffei-Fabr.-Nr. 237) ab.

Sammlung
Dr. Scheingraber

Bild 8: In der mächtigen Bahnhofshalle des Münchner Centralbahnhofes verschwindet die B VI mit ihrem „Züglein“ förmlich. Interessant sind auch die Bierwagen im Vordergrund, die es mittlerweile als Modell von Rai-Mo gibt.

Sammlung
Dr. Scheingraber

Bild 12: Um eine weitere B VI handelt es sich hier bei der „Herder“, die 1871 bei Maffei mit der Nr. 799 gebaut wurde. Die Aufnahme entstand um 1893 auf der Augsburger Wertachbrücke. Der vierachsige Postwagen ist fast länger als Lok und Tender zusammen.

Sammlung
Dr. Scheingraber

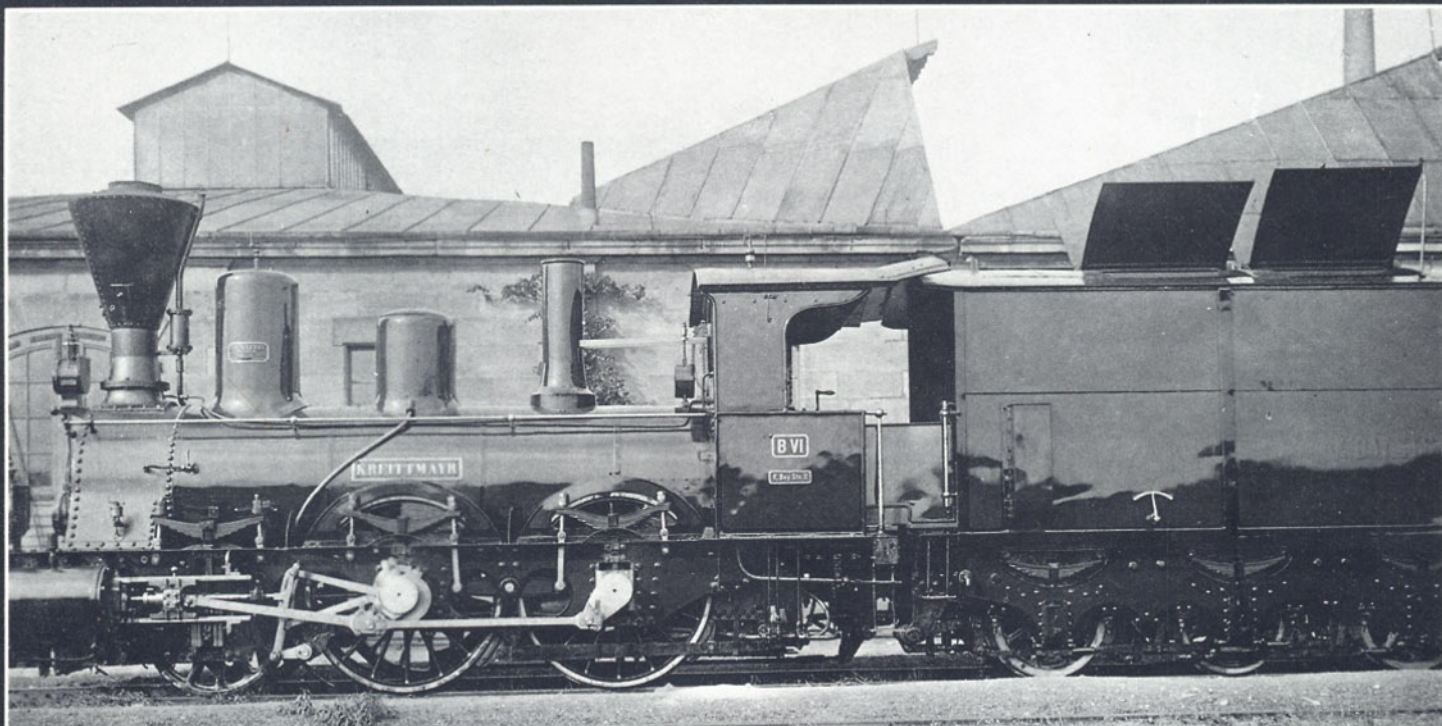


Bild 9: B VI mit der Maffei-Fabr.-Nr. 716, im Jahre 1869 abgeliefert. Die Lok trug die Bahn-Nr. 425 und den Namen „Kreitmayr“. Die Aufnahme dürfte auf dem Maffei-Werksgelände entstanden sein und zeigt sehr gut den Übergang vom Führerhaus zum Tortender.
Sammlung C. Asmus

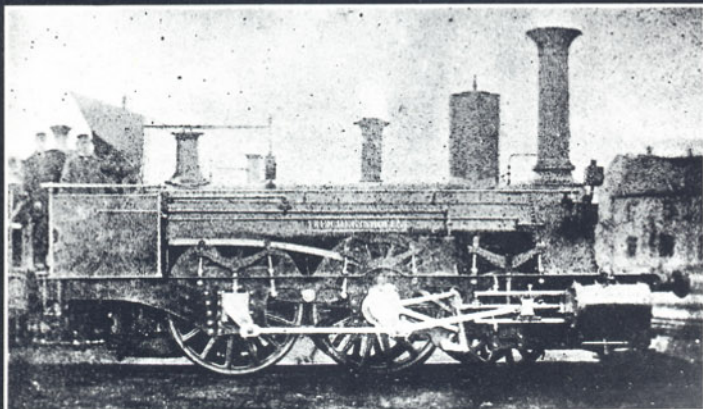


Bild 10: Leider sehr verblaßt ist diese Aufnahme einer bayerischen B VI, welche die Maschine im Originalablieferungszustand zeigt. Es ist die „Reichertshofen“, 1865 von Maffei mit der Nr. 557 gebaut.
Sammlung Dr. Scheingraber

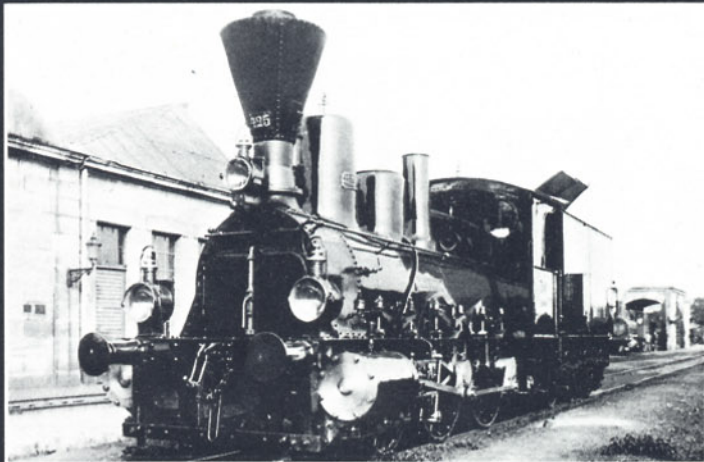


Bild 11: Von der „Kreitmayr“ sind, was sehr selten ist, gleich zwei verschiedene Aufnahmen erhalten geblieben. Dieses Foto wurde am selben Tag und Ort wie Bild 9 aufgenommen.
Sammlung Dr. Scheingraber



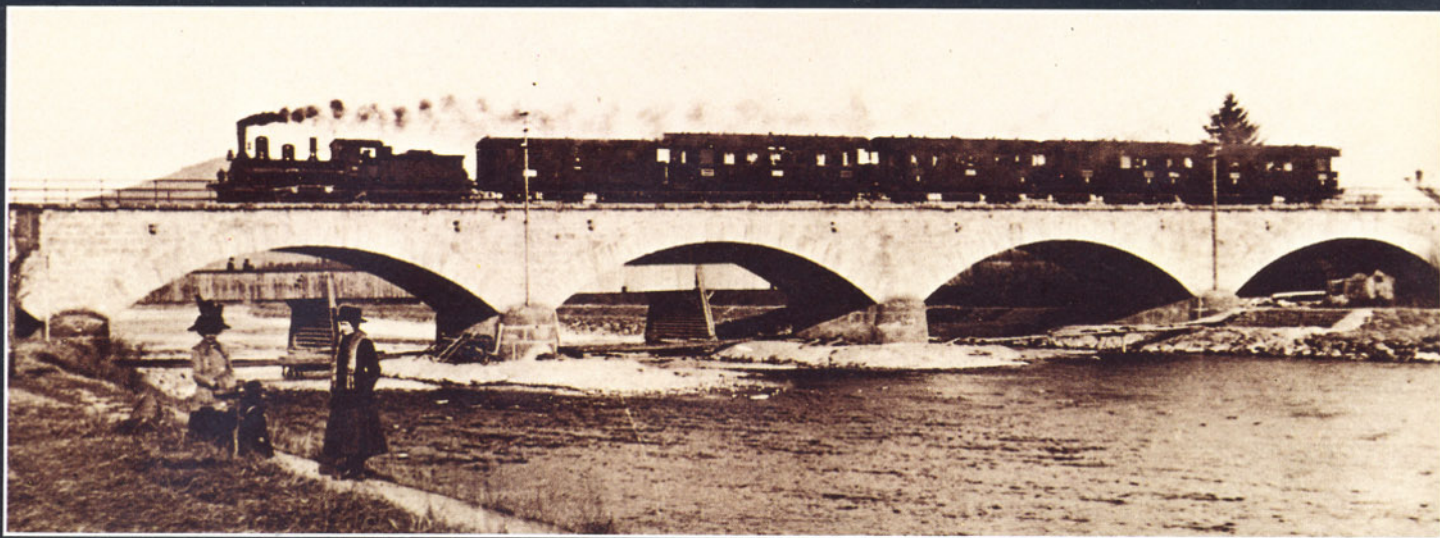


Bild 13: Der Name und die Nummer dieser B VI sind leider nicht überliefert. Sie entstand etwa um 1910 und zeigt einen Personenzug auf der Saalach-Brücke zwischen Freilassing und Salzburg. Der Personenzug besteht aus bayerischen CI-Wagen. Die Lok hat bereits wieder einen Kohletender.
Sammlung Dr. Scheingraber

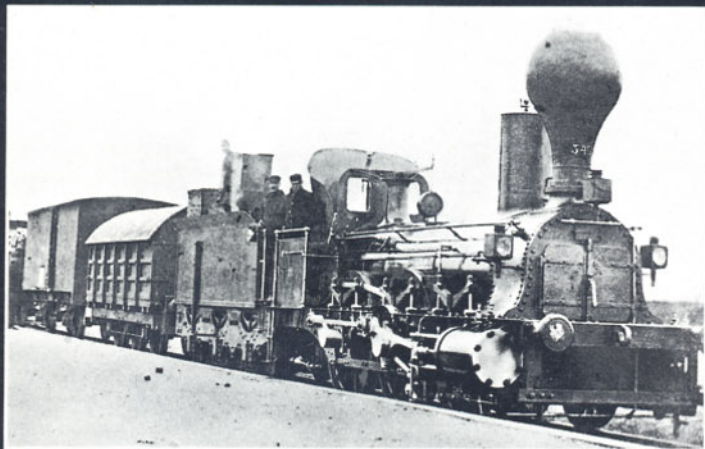


Bild 14: Wegen der Torffeuerung hatten die Lokomotiven Schloße mit Funkenfänger. Hier die „Steinach“, eine B VI mit Birnenschornstein (1866, Maffei-Fabr.-Nr. 592). Da die Maschine noch keinen hohen Torftender hatte, wurde auf längeren Strecken ein zusätzlicher Torfmunitionswagen benötigt, der gleich an den Tender anschließend mitgeführt wurde.

Sammlung Dr. Scheingraber

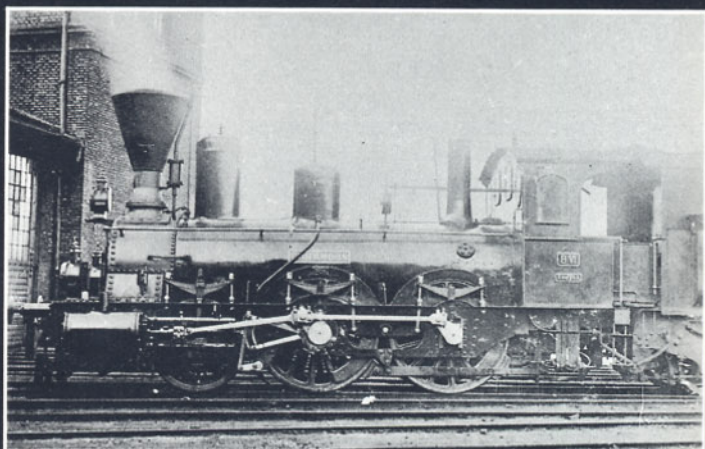
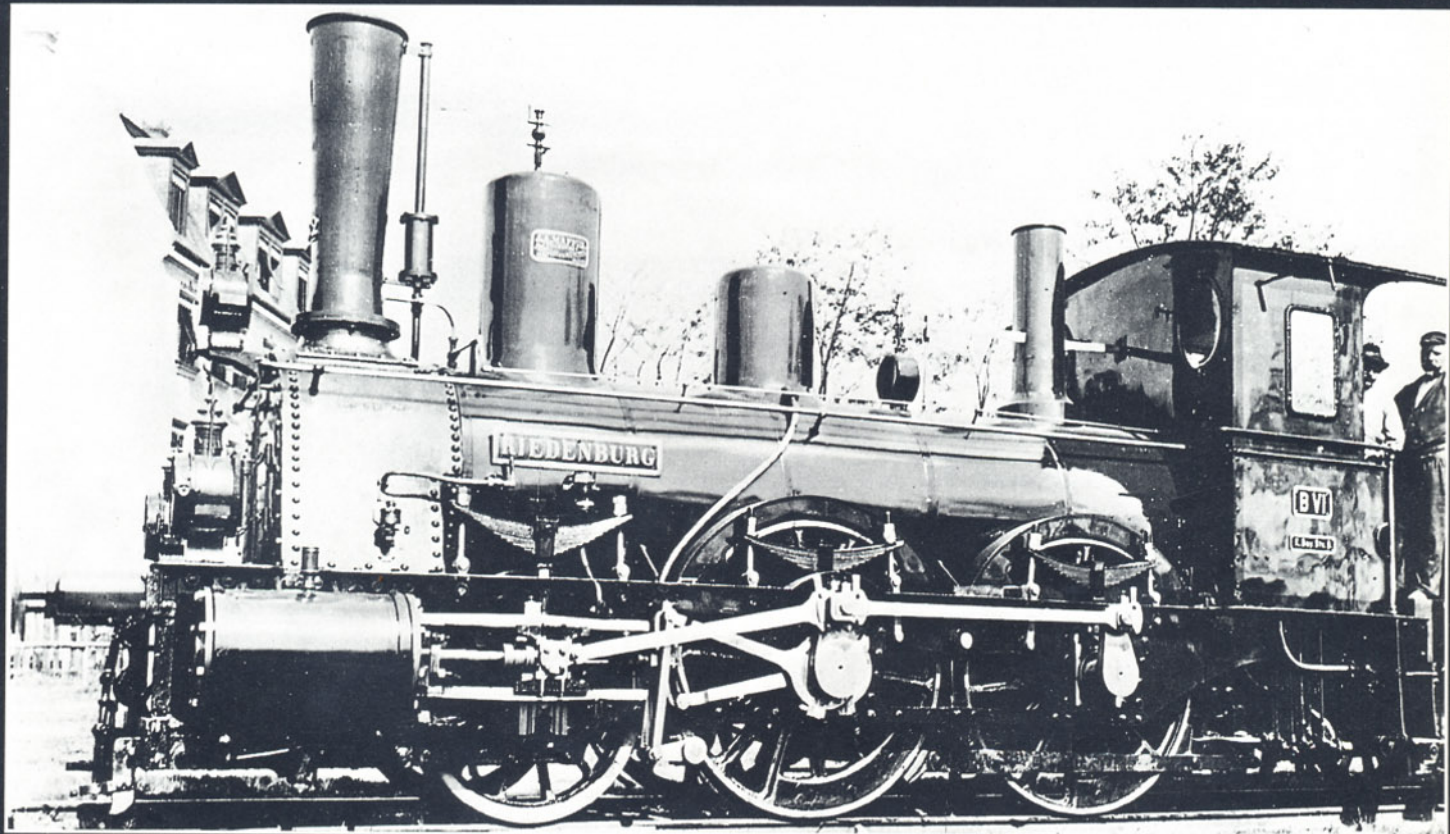


Bild 15: Da von der B VI relativ viele Lokomotiven gebaut wurden (107 Stück), sind von dieser Gattung auch mehr Aufnahmen erhalten. Dieses Bild zeigt die torfgefeuertes „Rohrmoos“. Die Aufnahme entstand um 1901 in München.

Sammlung C. Asmus

Bild 16: Die B VI „Riedenburg“ wurde 1864 von Maffei mit der Nr. 502 gebaut. Durch den sehr tiefen Aufnahmestandpunkt sieht die Maschine recht mächtig aus.
Sammlung Dr. Scheingraber



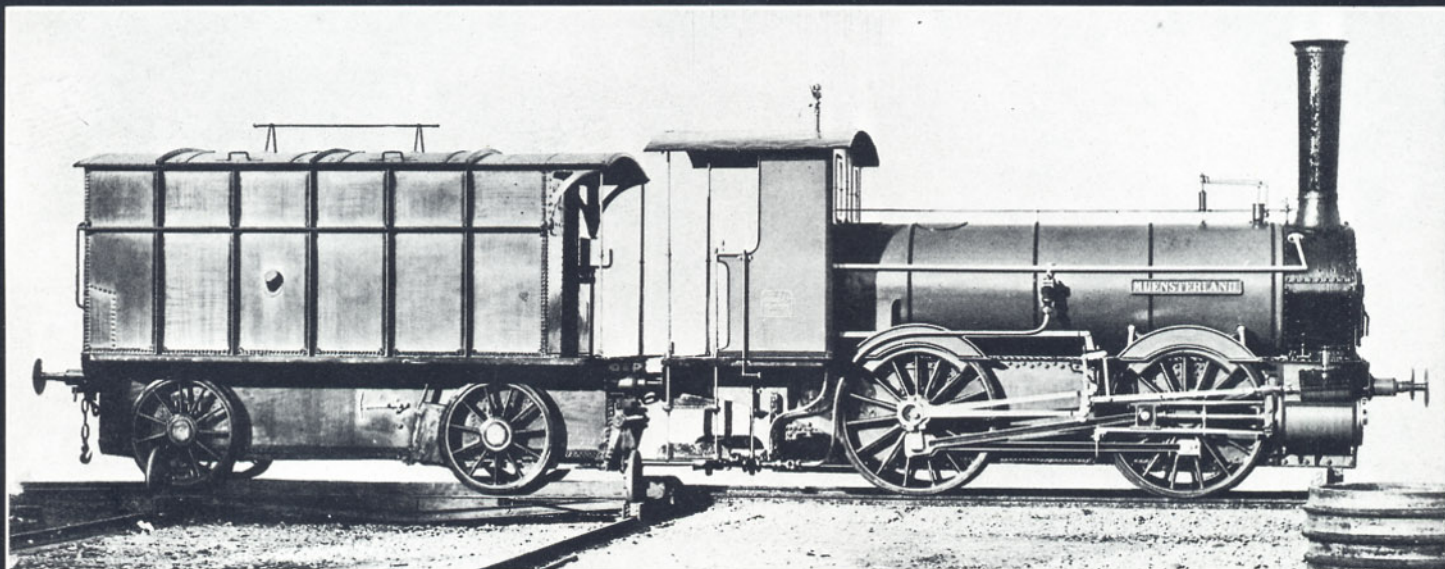
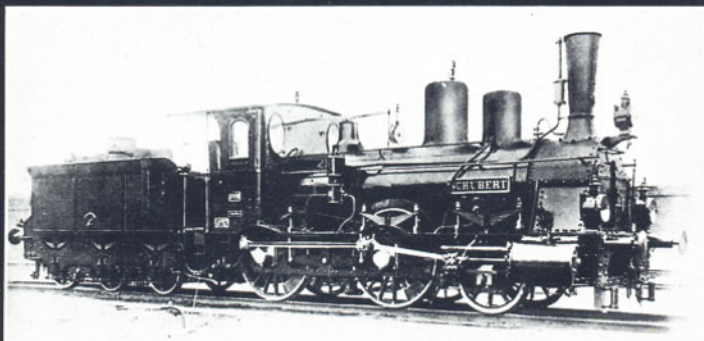


Bild 17: Eine der ersten von Krauss gebauten Maschinen war die „Münsterland“ für die Oldenburgischen Staatsbahnen. Fast genauso sahen die Lokomotiven der Gattung B VII aus, von denen Krauss 6 Stück an die Bayerische Staatsbahn lieferte.
Sammlung Eberl

Bild 18: Die Bayerische B VIII mit dem Namen „Schubert“, 1872 von Maffei gebaut. Die Maschine trug bei der Staatsbahn die Nr. 500.
Werkfoto: Sammlung Merker



aus. 1866 machte er sich dann in München selbständig. Seine erste Lieferung stellten fünf zweifach gekuppelte Schleppenderlokomotiven für die Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen dar, an denen sich die Krauss'schen Konstruktionsgrundsätze deutlich ablesen lassen: Die innenliegenden Rahmenwangen waren zu einem Wasserkasten ausgebildet, Zylinder und Steuerung (nach Allan) lagen außen, der Kessel war glatt und trug gegebenenfalls vor der Rauchkammer eine Reglerbüchse. Alles war sehr leicht und einfach gebaut; entsprechend günstig auch der Preis: rd. 33.500 Mark soll die F.-Nr. 1, „Landwürden“, gekostet haben. Verständlich, daß Krauss auch mit den Bayerischen Staatseisenbahnen ins Geschäft kommen wollte. 1868 lieferte er sechs ähnlich gebaute, als Gattung B VII bezeichnete Lokomotiven (Fabriknummern 22 – 27, Betriebsnummern 379 – 384). Verständlich aber auch, daß die ultraleichten, noch dazu mit einigen Kinderkrankheiten belasteten Maschinen

Bild 20: Leider sind uns von der B VIII nicht so viele Aufnahmen wie von der B VI erhalten geblieben. Hier die „Kant“.
Sammlung C. Asmus

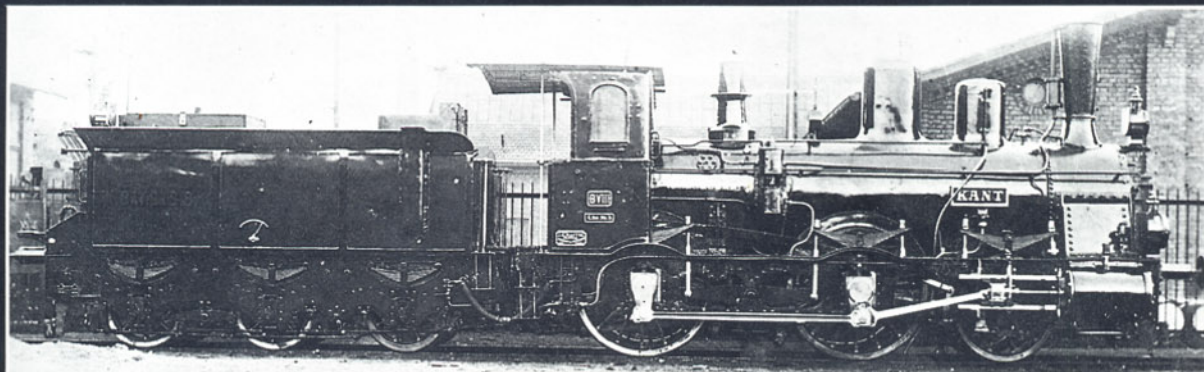
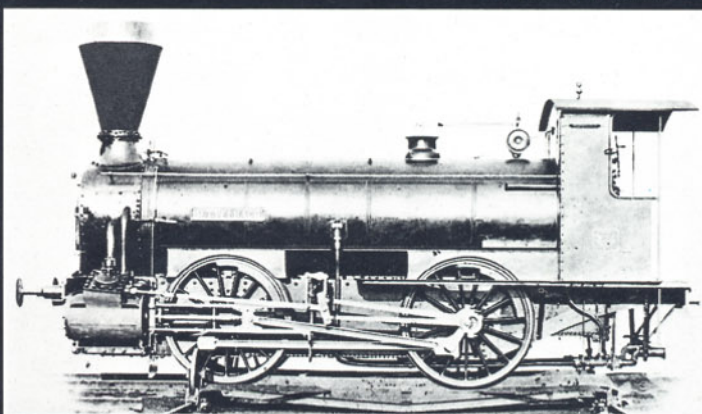


Bild 19: Die Werkaufnahme der „Dettelbach“, einer B VII, zeigt deutlich die Krauss'schen Konstruktionsmerkmale dieser frühen Epoche (1868, Fabr.-Nr. 25).
Sammlung Dr. Scheingraber



trotz an sich befriedigender Leistungsfähigkeit beim Personal nicht sonderlich beliebt und bald als „Böse Sieben“ verschrien waren, jedenfalls sind sie bereits 1880 aus der Statistik verschwunden. Als Lieferant einer eigenen Schnellzuglokomotive ist die Firma Krauss erst wieder 1889 mit dem Erscheinen der B X anzutreffen.

Inzwischen blieb Maffei auf diesem Gebiet die unangefochtene Nummer Eins. 1872 lieferte er die Gattung B VIII, auffallenderweise nur in der geringen Zahl von sechs Maschinen. Dennoch stellte sie für die Verhältnisse der Bayerischen Staatseisenbahnen einen wichtigen Entwicklungsschritt dar, war doch endlich an eine Vergrößerung des Achsstands gedacht worden. Die hintere Treibachse war unter die Feuerbüchse geschoben, die beiden Treibachsen und die Kuppelachse rückten deutlich auseinander. So konnte wenigstens der Überhang der Feuerbüchse beseitigt werden, obgleich es noch lange dauern sollte, ehe man sich getraute, auch die Laufachse vor die Zy-

linder zu legen. Ob diese Entwicklung, die mit der B VIII eingeleitet wurde, auf die Gründung des Deutschen Reichs und der „damit wünschenswert gewordenen Anpassung an norddeutsche Anschauungen und Vorschriften“ zurückzuführen ist, wie R. v. Helmholtz meint, oder ob einfach dieser Schritt im Zuge der ganzen Entwicklung lag, mag dahin gestellt bleiben. Die Rostfläche der B VIII wurde auf 1,61 m² vergrößert, die Gesamtheizfläche stieg auf 93,5 m². Zylinderdurchmesser, Kolbenhub und Treibraddurchmesser behielten die Maße der B VI bei. Auch der Außenrahmen ist wieder zu finden, wogegen die Exzenterkurbeln einfachen Aufsteckkurbeln weichen mußten. Ganz erstaunlich ist die Tatsache, daß diese kleine Gattung mit ihren sechs Maschinen sich bis 1906 vollzählig erhalten hat. 1907 – 1909 schienen noch fünf Lokomotiven auf, bis dann nach 1910 die restlichen vier ausgemustert wurden.

– rab –



Bild 1: Am 22. 2. 1979 endete beim Bw Garmisch die Unterhaltung der Baureihe E 44. Am 18.11.1978 beförderte die 144 175 noch den Güterzug von Reuthe in Tirol nach Garmisch-Partenkirchen, hier zwischen Untergrainau und Obergrainau. Als Güterzugbegleitwagen diente der hinter der Lok laufende zweiachsige Personenwagen der ÖBB.

Foto: A. Ritz

Abschied von der Baureihe E 44

Bild 2: Auslauf-Bw für die Baureihe E 44 wurde mit Inkrafttreten des diesjährigen Sommerfahrplanes das Bw Würzburg. Nach dem Ende der 144er-Unterhaltung bei den Bahnbetriebswerken Rosenheim und Stuttgart erhielt das Bw Würzburg aus Stuttgart Ende Mai 1983 drei Maschinen der BR 144 sowie aus Rosenheim fünf Lokomotiven der BR 145. Für den achttägigen Umlaufplan, der bis 24. September 1983 gültig war, standen dem Bw Würzburg insgesamt 11 Maschinen der Baureihe 144 sowie fünf Maschinen der Baureihe 145 zur Verfügung. Im Güterbahnhof Coburg begegneten sich am 15.8.1983 die 145 168 sowie die 144 021.

Foto: A. Ritz

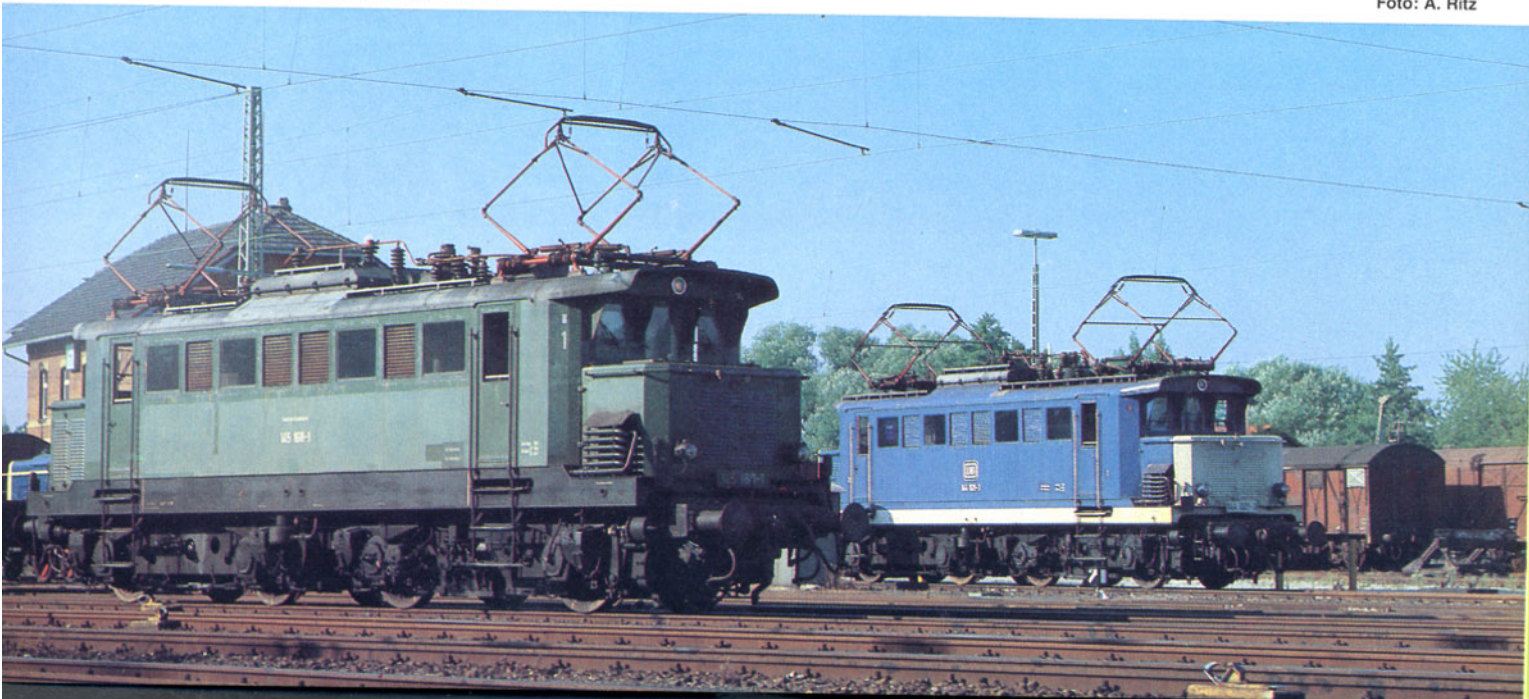




Bild 3: Im Sommerfahrplan 1983 waren die Lokomotiven der BR 145 erstmals auch auf der Frankenwaldbahn im Einsatz. Die 145 162 erklimmt am 16. August 1983 mit dem N 6717 (Ludwigstadt – Lichtenfels) die Nordrampe der Frankenwaldbahn zwischen den Bahnhöfen Ludwigstadt und Steinbach am Wald.
Foto: A. Ritz

Die Serienbeschaffung der Baureihe E 44 begann 1932 auf der Basis einer überarbeiteten Version des Prototyps E 44 001. Bis 1945 wurden insgesamt 174 Maschinen in Dienst gestellt, von denen nach dem Krieg 45 in der

DDR verblieben. Am 1.1.1979 beheimateten noch die Bahnbetriebswerke Garmisch, Rosenheim, Augsburg, Freiburg, Stuttgart und Würzburg Lokomotiven der Baureihe E 44. Seit dem Sommerfahrplan 1983 war das Bw

Würzburg die letzte Einsatzstelle der Baureihe E 44. Nach den bei Redaktionsschluß vorliegenden Informationen sollen mit Beginn des Winterfahrplans bei der DB keine E 44 mehr eingesetzt werden.
AR

Bild 4: Nur zwei Lokomotiven der BR 144 erhielten eine Lackierung nach dem neuen Farbkonzept der DB in den Farben beige/türkis; eine davon war die 144 021. Mit der Üg 69 703 aus Rödental fährt sie am 15.8.1983 in den Güterbahnhof Coburg ein.
Foto: A. Ritz





Bild 1: Die Firma Henschel lieferte die 55 669 mit der Fabriknummer 7419 im Jahre 1905 als Saarbrücken 4438 ab. Kurz darauf wurde sie dann als (G 7) Saarbrücken 4438 in den Listen geführt. Von 1920 bis 1935 gehörte sie zum Bestand der SAAR-Bahnen (Nr. 4426). Die DR reichte sie dann als 55 669 ein. Die Aufnahme entstand am 9.9.1965 im Bw Erfurt P. **Foto: M. Delle**

Die preußische Gattung G 7

Wie bereits in Heft 3/1983 des Eisenbahn-Journals erwähnt, verlangte der Betrieb auf den Preußischen Staatseisenbahnen um 1890 schnellere und stärkere Lokomotiven,

waren doch nach Einstellung von Wagen mit 15 t Ladegewicht die Güterzüge bei gleichbleibender Länge schwerer geworden. Die 1C-Güterzuglokomotiven der späteren G-

5-Gruppe entsprach zwar diesen Forderungen, aber man hielt es für ratsam, zugleich vierfach gekuppelte Bauarten zu entwerfen, insbesondere für den Dienst auf steigungsrei-

Bild 2: Auch heute, im Jahre 1983, ist die 55 669 noch als Museumslokomotive betriebsfähig: Sie hat mithin das stattliche Alter von 78 Jahren erreicht. Am rechten Bildrand ist im Bw Erfurt P die 38 1239 zu erkennen (9. 9. 1965). **Foto: M. Delle**



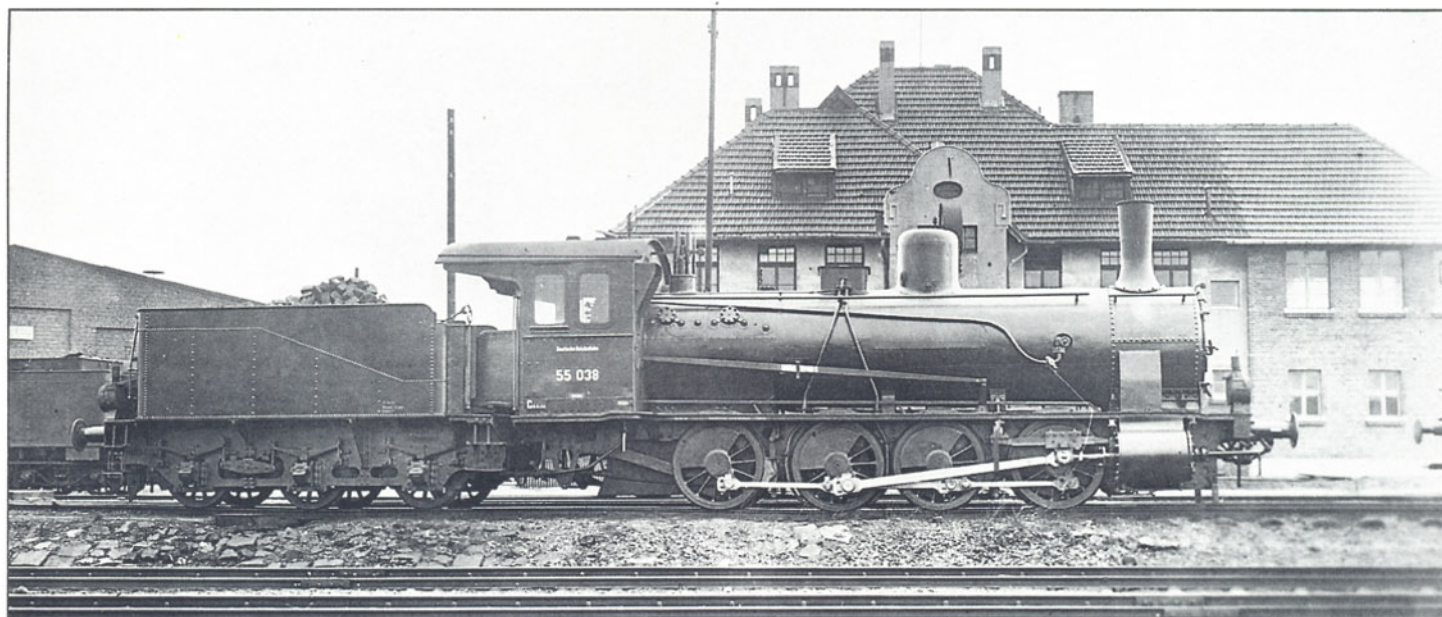


Bild 3: Diese Abbildung zeigt eine der 221 Kölner G 7¹. Die 55 038 ist eine Berliner (gebaut von Schwartzkopff im Jahre 1900 mit der Fabriknummer 2765).

Foto: C. Bellingrodt, Sammlung Merker

chen Strecken des mittel- und westdeutschen Berg- und Hügellandes.

Mit den vierfach gekuppelten Lokomotiven stellte sich die Frage nach einer rad- und gleisschonenden Kurvenbeweglichkeit. Sie konnte damals nicht eindeutig beantwortet werden.

Im Jahre 1892 wurden nun drei Bauarten entworfen, die im Versuchsbetrieb erweisen sollten, welche von ihnen die brauchbarste sein würde.

Es handelt sich um die D-n2 der Vulcan-Werke in Stettin, spätere G 7 (G 7¹) und um die 1D-n2v von Hanomag, spätere G 7 (G 7³).

Die dritte Bauart weicht wesentlich ab; von ihr, als der späteren G 9, einer BB-n4v nach System Mallet, ist später zu berichten.

Aus Gründen, die noch zu erörtern sind, wurden von der 1D-Bauart (bis 1895) nur 15, von der BB-n4v (bis 1898) nur 27 Maschinen beschafft, so daß sich die Zwillings-Bauart allein behaupten konnte.

D-n2 nach Musterblatt III-3d — spätere G 7 (G 7¹)

Die Zwillings-G 7 wurde nach bewährten Grundsätzen gebaut. Der Kessel entsprach im allgemeinen dem der Zwillings-G 5, indes wurde die Zahl der Heizrohre erhöht (216 auf

Bild 5: Dies ist die erste von mehr als 1200 Maschinen gleicher Bauart! Die Maschinenbau-AG „Vulcan“ in Stettin-Bredow hat sie im Jahre 1892 mit der Fabriknummer 1306 als Hannover 2000 abgeliefert. 1895 wurde sie als Frankfurt 1152, 1906 als (G 7) Frankfurt 4403 bezeichnet. Sie überlebte den Ersten Weltkrieg, erhielt aber bei der DR nur noch die vorläufige Nummer 55 001. Um 1923/24 ist sie ausgemustert worden.

Foto: Archiv Bellingrodt, Sammlung Merker

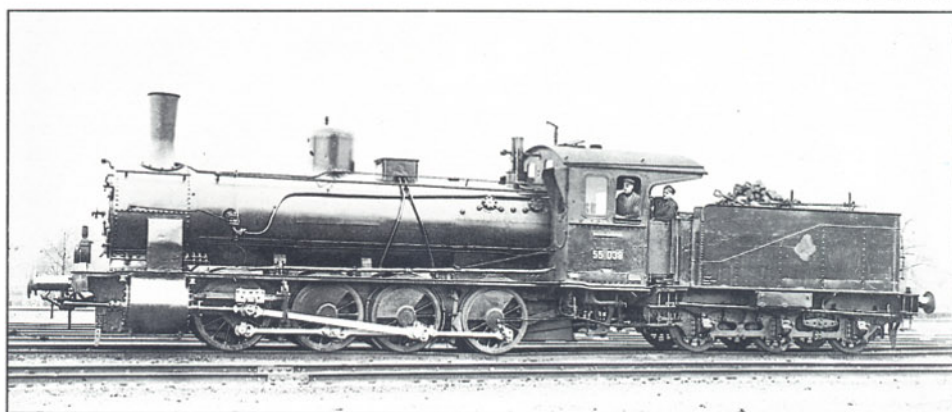
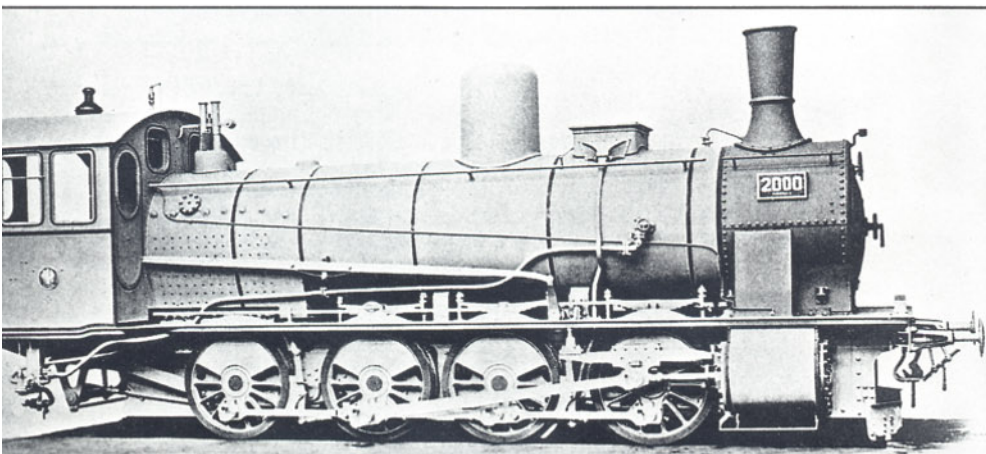


Bild 4: Hier die Heizerseite der 55 038. Sie wurde ursprünglich als Köln 1377 im Bestand geführt, 1906 aber in (G 7) Köln 4492 umgezeichnet. Ihre Laufbahn endete bereits 1931 beim Bw Neuß.

Foto: C. Bellingrodt, Sammlung Merker

222) und deren Länge von 4124 auf 4500 mm gebracht.

Die Kesselmitte lag wiederum mit 2200 mm über Schienenoberkante recht tief.

Die Räder wiesen einen Durchmesser von 1250 mm auf, so daß die Zylinder mit Rücksicht auf das Umgrenzungsprofil gegenüber der Waagerechten leicht geneigt angeordnet wurden; 1 : 50. Der Kreuzkopf wurde einschienig geführt.

Eine Dampfremse wirkte auf die zweite und vierte Achse.

Die Lokomotive wurde mit Tender nach Mu-

Bild 6: Wer von den älteren Eisenbahnfreunden hat die 55 018 nicht in Kreiensen bewundert? Erst nach 58 Dienstjahren ist sie dort im Jahre 1956 ausrangiert worden. Schwartzkopff in Berlin hat sie im Jahre 1898 mit der Fabriknummer 2505 gebaut. Die KED Köln führte sie als 1350, 1906 wurde sie zur (G 7) Köln 4469.

Foto: C. Bellingrodt, Sammlung Merker



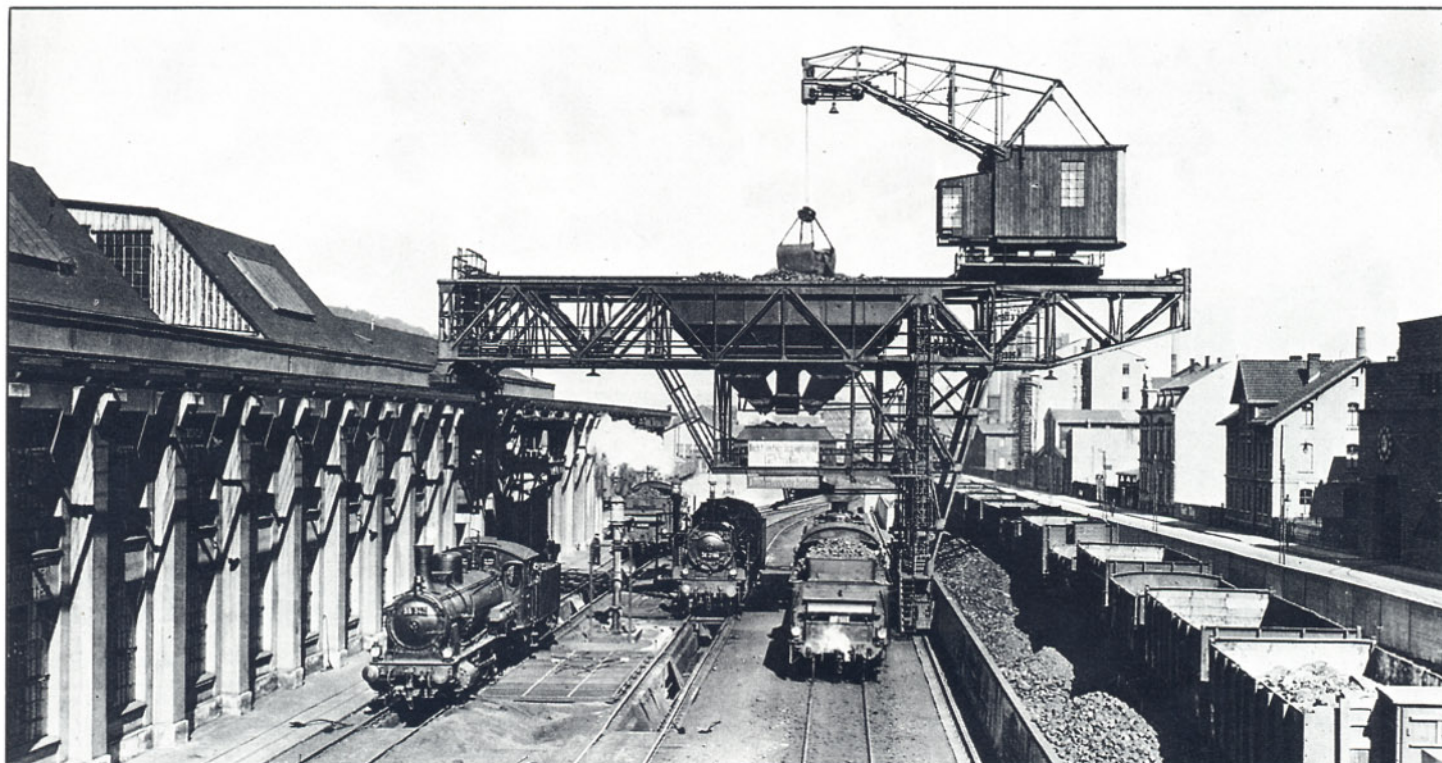


Bild 7: Die G 7¹ mit der Loknummer 55 540 wurde im Januar 1909 mit der Fabriknummer 4227 von Schwartzkopff als (G 7) Essen 5836 abgeliefert, der KED Elberfeld überwiesen und dort, wie damals üblich, umgezeichnet: (G 7) Elberfeld 4438, beheimatet im Bw Hagen-Eckesey. Carl Bellingrodt hat sie dort neben der 38 2194 und der 39 141 auf die Platte gebannt. Die gewaltige Behaltungsanlage ist wahrhaft ein technisches Wunderwerk aus der Vergangenheit. 1954 ist die 55 540 bei der DB Essen aus den Listen gestrichen worden — letzte Wirkungsstätte war Dortmund.
Foto: C. Bellingrodt, Sammlung Merker

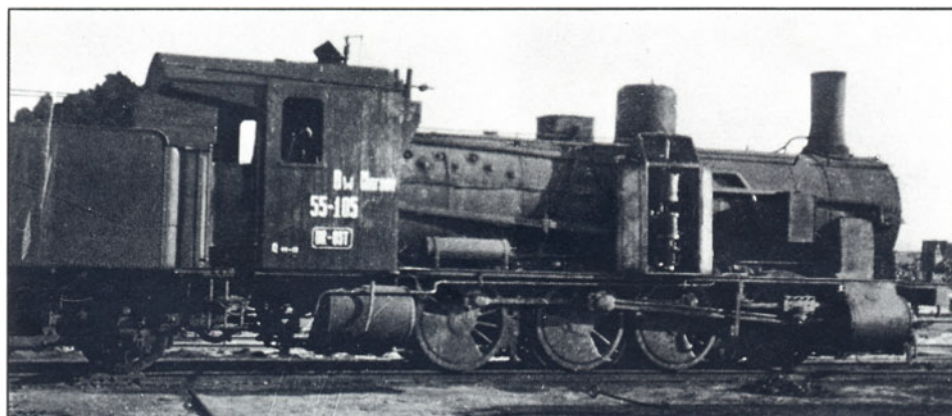


Bild 8: Der Krieg hat die 55 105 bis ans Schwarze Meer geführt. Trotz aller Fährnisse ist sie zurückgekommen und erst 1957 verzichtete die DR auf ihre Dienste. Auch diese G 7¹ wurde von Schwartzkopff gebaut (1901/Fabriknummer 2913). Kein Wunder, denn diese Berliner Fabrik hat ein Drittel aller G 7¹ gebaut. Die Lok ist als Essen 2096 und ab 1906 als (G 7) Essen 4456 geführt worden. Die zusätzlichen Bauteile haben eher klimatische als militärische Gründe. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 9: Sehr unternehmungslustig sieht die 55 209, aufgenommen im Bw Letmathe, aus! Und doch ist sie bald darauf, am 13.12.1933, aus den Listen gestrichen worden. Die Maschinen- und Lokomotivfabrik von F. Schichau im fernen Elbing/Westpreußen hatte sie 1904 als Altona 1126 abgeliefert, bald darauf wurde sie zur (G 7) Münster 4403.

Foto: C. Bellingrodt, Sammlung Merker



sterblatt III-5b gekuppelt, der 12 m³ Wasser und 5 oder 7 t Kohle mit sich führte.

Die Abmessungen der G 7¹ haben sich in den langen Jahren von 1893 bis 1909, ja, bis 1916 kaum geändert. Für diese Bauart wurde alsbald ein Musterblatt aufgestellt, M III-3d.

Es seien als Beispiel die Abmessungen genannt der späteren

(G 7) Cassel 4402 → 55 008

Hanomag 1895/F.Nr. 2610		
Rost	m ²	2,25
Heizfläche		151,6
Dampfdruck	kg/cm ²	12 *)
Triebwerk	mm	520/630/1250
		innenliegende
		Allan-Steuerung
Kesselmitte	mm	2200 über
		Schienenoberkante
Radstand	mm	4500
Achsdruck	t	13,3 - 13,3
		13,4 - 12,6
Dienst- u.		52,6
Reibungsgewicht t		52,6
Länge mit		
Tender	mm	16613
Geschwindigkeit km/h		45
*) Bei einigen der ersten Lieferungen		
10 kg/cm ²		

Der Nachbau von 200 Lokomotiven hat sich im wesentlichen nur dadurch unterschieden, daß sich auf dem Kesselrücken zwei Sandkästen befanden.

Von den besonderen Abweichungen sei nur die Erfurter G 7 mit dem Brotankessel älterer Bauart genannt, äußerlich gekennzeichnet durch zwei übereinanderliegende Kessel, den Siederöhren- und den Dampfsammelkessel. Der Brotankessel ist sehr bald gegen einen normalen ausgetauscht worden.

Den Kgl. Eisenbahndirektionen war es freigestellt, diese Zwilling-G 7 einzustellen oder die Verbund-G 7, von der noch zu sprechen ist. Lag auch die Leistungsfähigkeit der G 7²



Bild 10: Wieder eine Cölner, von der Hanomag 1908 als Fabriknummer 5118 gebaut, und als (G 7) Cöln 4547 abgeliefert. Nach dem Ersten Weltkrieg war sie im Verschiebedienst tätig. Bei dem naßkalten Nebelwetter am Niederrhein wird das Personal die Führerhaus-Rückwand sicher begrüßt haben. Über den Verbleib der 55 455 ist nichts bekannt.

Foto: C. Bellingrodt, Sammlung Merker

um einiges höher, war sie auch sparsamer, so schlug das nur zu Buche, wenn sie Züge ohne Aufenthalt über lange Strecken schleppen konnte.

Für Nahgüterzüge, die oft hielten, deren Maschinen auf den Unterwegsbahnhöfen rangierten, d. h. immer wieder anfahren mußten, war die Zwillings-G 7 weit besser geeignet; darüber hinaus war sie weniger anfällig als die Verbund-G 7.

So hat sich die G 7¹ überall recht gut bewährt. Sie war wegen ihres klaren, einfachen Aufbaus, wegen ihrer geringen Störanfälligkeit beliebt, zumal sie auch mit wenig erfahrenem Personal an ihr Ziel kam, wie es sich in den beiden Weltkriegen gezeigt hat.

Gewiß, vor dem Ersten Weltkrieg mußten sie weithin den Heißdampflokomotiven der Gattungen G 8¹ und G 10 weichen, doch nach dem Kriege übernahmen zahlreiche G 7¹ oft unterschätzte Aufgaben, den Verschiebedienst, z. B. auf den großen Bahnhöfen der RBD Essen, während die G 7² – als Verbundlokomotive ungeeignet für diesen Dienst – zumeist bereits abgestellt oder ausgemustert worden waren.

Wieviele G 7¹ sind nun von den Preußischen Staatseisenbahnen beschafft worden? Eine

Aufstellung nach Baujahr und Lieferwerk mag Auskunft geben:

(siehe Tabelle auf Seite 38)

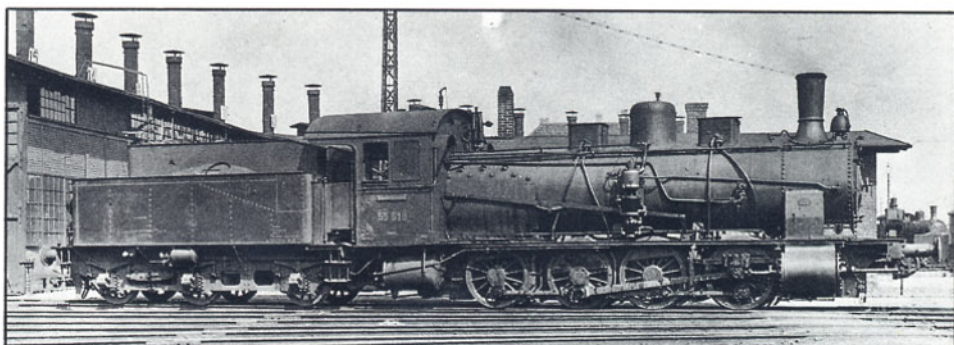


Bild 11: Die Henschel-Fabriknummer 14 024 aus dem Jahre 1916, die zunächst als (G 7) Cöln 5821 und dann bei der DR als 55 610 in den Listen geführt wurde, steht hier um 1931 vor dem Schuppen des Bw Rheydt. Der ED Essen überwiesen, wurde sie 1954 „kassiert“; ihr letztes Heimat Bw war Dortmund B.

Foto: C. Bellingrodt, Sammlung Merker

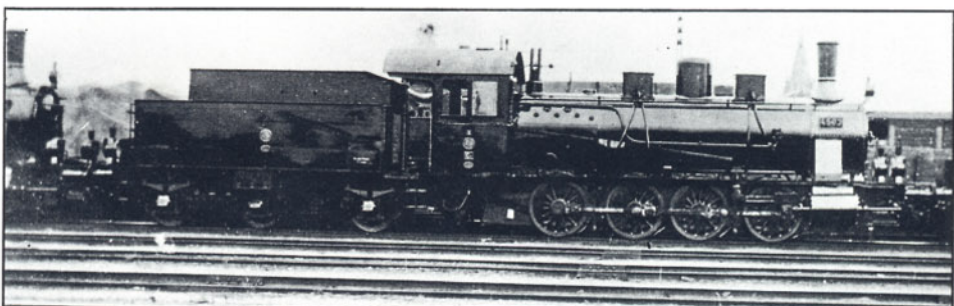
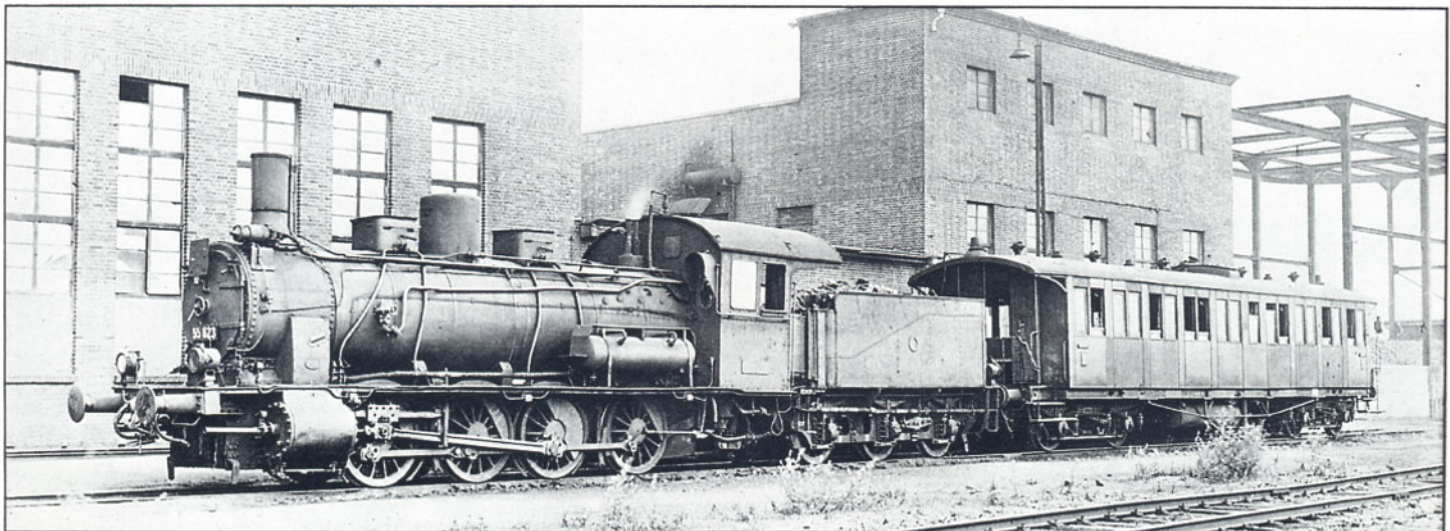


Bild 12: In Linden vor Hannover harren die fabrikneuen G 7¹ der Dinge, die da kommen sollen. Die (G 7) Altona 4503 (Hanomag 7937) findet sich bereits zwei Jahre später in Böhmen als ČSD 413.073. Die Kriegsausführung der G 7¹ ist an den beiden Sandkästen leicht erkennbar.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 13: Dieses Bild zeigt die 55 623, ex (G 7) Essen 5878, gebaut im Jahre 1916 von Henschel mit der Fabriknummer 14042. Sie stellte um 1950 im Ruhrgebiet keine Seltenheit dar, eher schon der alte badische C 4-Wagen in dem Pendelzug, der Angehörige der Bahnbetriebswerke Dortmund Vbf und Dortmunderfeld von Dortmund Hbf zu ihrer Arbeitsstätte bringt.

Foto: C. Bellingrodt, Sammlung Merker



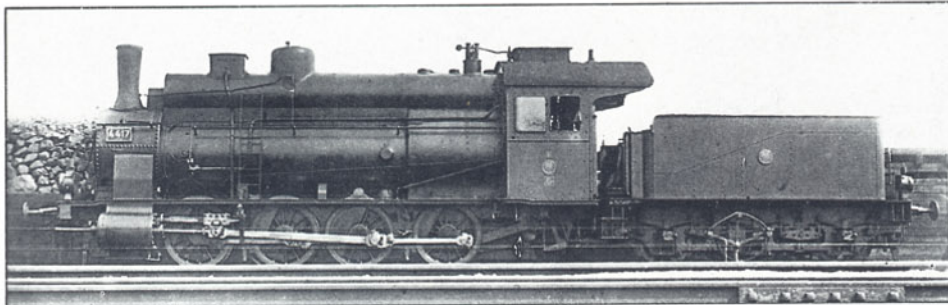


Bild 14: Die (G 7) Erfurt 4417 vom Stettiner „Vulkan“ 1906 als Fabriknummer 2223 gebaut, mutet sonderbar an: sie ist versuchsweise mit einem Brotankessel ausgerüstet worden, dessen ältere Ausführung einen gewöhnlichen Heizröhrenkessel zeigt (Unterkessel) und einen zweiten als Dampfsammler darüber (Oberkessel). Der Brotankessel mitsamt dem abweichenden Stehkessel wurde später durch den gewöhnlichen ersetzt. So „normalisiert“, findet sich die Maschine 1920 im Bestand der polnischen ED Warschau. Ihr weiteres Schicksal ist unbekannt.
Foto: Archiv Bellingrodt, Sammlung Merker

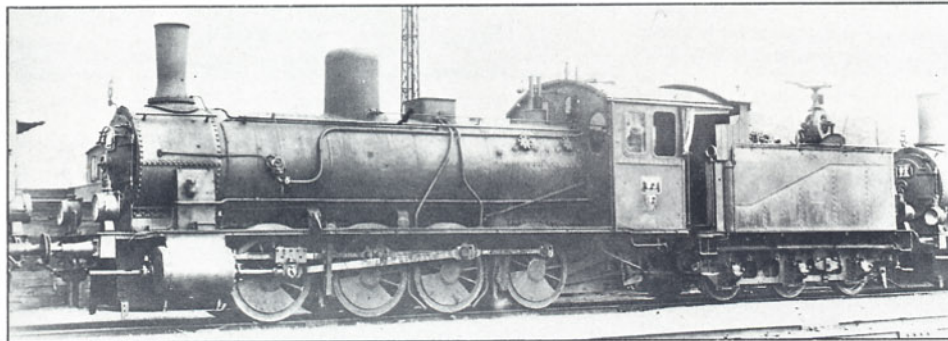
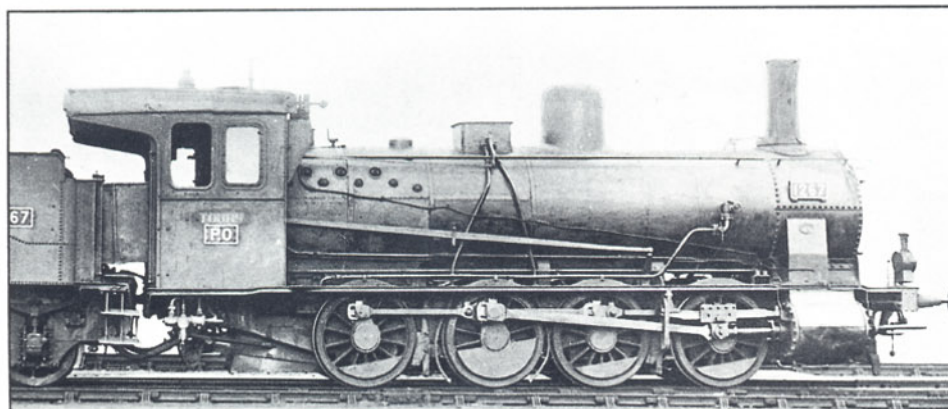


Bild 15: Die Lübeck-Büchener Eisenbahn hatte im Jahre 1898 drei G 7¹ nach den preußischen Normalien beschafft. Das Bild zeigt die Lübeck-Büchener 56, gebaut von Schwartzkopff mit der Fabriknummer 2596. Nach alter Gewohnheit trugen die Maschinen Namen. Die 56 wurde „Italien“ genannt, mußte aber – ein kleines Politikum – in „Bulgarien“ umgetauft werden. Anno 1917 änderte man bei allen Lokomotiven die Betriebsnummer – aus der 56 wurde die 83. So steht sie auf dem Foto vor ihrer Schwester 82 (ex 55 „Ungarn“). 1938 übernahm die DR diese G 7 und bezeichnete sie als 55 683. Ihr Verbleib in den Kriegsjahren ist unbekannt geblieben.
Foto: Archiv Bellingrodt, Sammlung Mickel

	1893	'94	'95	'96	'97	'98	'99	1900	'01	'02	
Vulcan	4	10	6	—			14	22	25	—	
Hanomag		—	8	—							
Schwartzkopff				—	—	18	22	55	33	—	
	4	10	14	—		18	36	77	58	—	
	1903	'04	'05	'06	'07	'08	'09		'16	'17	Ges.
Vulcan	6	29	—	13	7	-	8		17	—	161
Hanomag	5	35	—	20	13	30	—		30		141
Schwartzkopff	18	24	54	55	74	53	22		30		458
Linke-Hofmann	10	37	15				4		12		78
Schichau	—	52	—		14	—					66
Hartmann		15									15
Henschel		44	19	11	7	42	52		59		234
Borsig							—		25		25
Hohenzollern							—		11		11
Jung-Jungenthal									10		10
Orenstein&Koppel									—	6	6
	39	236	88	99	115	125	86		194	6	1205
							1005	+			200

Bild 16: Eine der vielen Schwartzkopff-G 7, gebaut 1901 mit der Fabriknummer 3023. Zunächst wurde sie als Essen 2111, 1906 als (G 7) Essen 4461 bezeichnet. Die Paris-Orléans-Bahn (P.O.) übernahm 1919 nicht weniger als 43 der Zwilling-G 7, unter ihnen auch die abgebildete 1267. Im Jahre 1937 wurde sie bei der SNCF zur Region SUD-OUEST 040 B 267. 26 von ihnen haben den Zweiten Weltkrieg bei der DR überlebt – auch die 267? Die G 7 leisteten über das Jahr 1947 hinaus in Frankreich Dienst.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Wieviele Lokomotiven der Zwilling-Bauart, G 7¹, sind nun an die einzelnen Kgl. Eisenbahndirektionen geliefert worden?

KED		*)
Altona	–	7
Berlin	–	–
Breslau	84 +	10
Bromberg	6	7
Cassel	41	–
Cöln	206	15
Danzig	17	12
Elberfeld	28	–
Erfurt	18	–
Essen	347	10
Frankfurt	15	–
Halle	–	17
Hannover	5	17
Kattowitz	23 +	25
Königsberg	–	25
Magdeburg	58	10
Mainz	48	6
Münster	50	10
Posen	–	15
Saarbrücken	49	4
Stettin	10	10
Gesamt	1005	200

*) Lieferung aus 1916

Bei der Neuordnung des preußischen Bezeichnungswesens von 1905/1906 wurden der Gattung G 7 zugewiesen die Hunderterreihen

4401 - 4600 für die Zwillingbauart, 4601 - 4800 für die Verbundbauart.

Erst von 1910/1911 ab sind die beiden Bauarten im Gattungszeichen durch die Hochzahl gekennzeichnet worden – doch nur auf dem Papier.

Es wurden nun bei einigen KED so viele G 7 in Dienst gestellt, daß der o. a. Zahlenbereich nicht ausreichte, so daß die KED Cöln von der 4600 auf 5801 übergang, während Essen mit seinem geringen Verbund-G 7-Bestand auch die 4700-er für die Zwillingmaschinen besetzte.

Die Deutsche Reichsbahn sah für die preußische D-n2, frühere G 7¹, die Betriebsnummern 55 001 - 700 vor:

Im vorläufigen Umzeichnungsplan sind die Maschinen 55 001 - 660 verzeichnet, im endgültigen (von 1925) 55 001 - 660. Diese Zahlenreihe ist dann im Jahre 1935 durch Übernahme der SAAR-G 7¹ und 1938 durch Verstaatlichung der Lübeck-Büchener Eisenbahn um wenige Nummern erweitert worden.

Die im Verlauf des Zweiten Weltkrieges zur DR gekommenen Lokomotiven wurden zu meist „auf Lücke“ bereits ausgemusterter G 7¹ genummert, ein Vorgang, der allgemein große Verwirrung hervorrief.

Ehe der Änderung im G 7-Bestand während der Jahrzehnte nachgegangen werden soll, ein Hinweis auf Kriegsdienste und Kriegsverluste.

Gegen Ende des Jahres 1917 waren 1576 Maschinen der Zwilling- und Verbund-G 7 den drei MGD Brüssel, Bukarest und Warschau zugeteilt, d. h. 55% ihres Gesamtbestandes sind zum Heeresdienst abgestellt worden. In der Tat sind die G 7 – zusammen mit den G 5 – die Kriegslokomotiven im Ersten Weltkrieg außerhalb des Heimatgebietes gewesen.

Entsprechend hoch sind die Verluste gewesen. Die Verlust-Zahlen werden freilich erhöht durch die Abgaben auf Grund des Waffenstillstandes und des Versailler Vertrages (von 1918 bzw. 1920). Nach Belgien gingen fast



170, in Polen blieben gegen 150 unserer G 7¹; die Gesamtzahl der abgelieferten (und in anderen Ländern gebliebenen) mag bei 500 liegen. Der Versuch, die Bestandsänderungen zu erfassen, ist bis 1915 leicht zu führen, wird nach dem Ersten Weltkrieg, mehr noch nach dem Zweiten, ein schwieriges Unterfangen. So sind die Zahlen nach 1915 mit allem Vorbehalt wiedergegeben. Der Bestand also der D-n2, der späteren G 7 (G 7¹) in

Bleibe bis auf diese Tage die 55 669 in Thüringen!

Es könnte die Leser interessieren, vom Schicksal einer der vielen Essener G 7¹ zu lesen; ein Auszug aus dem Betriebsbuch soll – stellvertretend für alle – folgen:

55 460 ex (G 7) Essen 4730

Hanomag 1908/5126

Abnahme der Lokomotive: 24.02.1908

25.02.1908 – 17.08.1916 Wanne-Eickel
18.08.1916 – 09.1918 Mons (in Belgien)
– 10.01.1919 AW Opladen
12.01.1919 – 11.03.1921 Wanne-Eickel
12.03.1921 – 11.11.1921 PAW Krupp
(Privates AW ...)
16.11.1921 – 09.1922 Lehrte
10.1922 – 04.1925 Hannover-Linden
05.1925 – 18.11.1927 Minden
19.11.1927 – 10.1928 Löhne
10.1928 – 20.11.1933 Gütersloh
21.11.1933 – 05.12.1933 Löhne
06.12.1933 – 14.08.1941 Gütersloh
05.08.1941 – Brest-Litowsk
– 03.1942 Minsk
17.03.1942 – 01.04.1942 RAW Lingen/Ems
Walk (in Lettland)
08.04.1944 – 10.05.1944 OAW Schaulen
(Ost-AW, Schaulen in Litauen)

Bild 17: Eine der ältesten G 7, 1895 mit der Fabriknummer 1421 von Vulkan an Elberfeld abgeliefert. Aus der Elberfeld 801/ 2. Besetzung wurde 1906 die (G 7) Elberfeld 4402. Mit der 55 006, eingesetzt im Verschiebedienst im Bahnhof Hagen Hbf, und der mit dem D 3 ausfahrenden 39 120 begegnen sich hier zwei Lokomotivgenerationen. Carl Bellingrodt kam im Jahre 1926 gerade zur rechten Zeit, denn 1930 wurde die Seniorin ausgemustert.

Foto: C. Bellingrodt, Sammlung Merker

Kesselverzeichnis:

Hanomag 1908/5126 ab 24.02.1908 neu
mit Lok Schichau 04/1532 ab 08.01.1925
aus Münster 4434

Außerhalb Preußens hat die G 7¹ keine große Verbreitung gefunden. Im Deutschen Reich war es nur eine Privat- und eine Industriebahn:

Die **Lübeck-Büchener Eisenbahn** stellte 3 Lokomotiven in ihren Dienst, die Schwartzkopff-F.-Nr. 2594 – 1596 aus dem Jahre 1898; sie wurden bezeichnet als

Nr. 54 "Österreich" → 1917 uz 81 → 1938
DR 55 681

55 "Ungarn" 82 682

65 "Italien" → uz

"Bulgarien" 83 683

Die **Gute-Hoffnungs-Hütte** kaufte zum einen ausgemusterte G 7¹ der Staatsbahn, beschaffte aber auch 7 „fabrikneue“ von

1895	28	bei den Preuß. Staatseisenbahnen
1900	159	
1905	580	
1910	1005	
1915	1005 !	
1916	1205	wenn 1915/1916 keine ausgemustert wurde
1923	680	bei der DR, in welchem Zustand war die Differenz zur 1925-er-Anzahl?
1925	660	
1930	440	geschätzte Werte
1935	280	geschätzte Werte
1939	240	geschätzte Werte, nach 1933 ist man mit der Ausmusterung zurückhaltend geworden!
1945	160	ohne „Beutelokomotiven“
1950	60	dazu 25 bei der DR, ?
1960	–	? 10 =

Bild 18: Die Probefahrt der von Schwartzkopff im Jahre 1916 mit der Fabriknummer 6020 gebauten als (G 7) Posen 4700 abgelieferten Lokomotive fand am 7.9.1916 von Frankfurt/O. nach Reppen und zurück statt. Die Abnahme erfolgte am Tag darauf. Nach 1918 wurde sie der neuen ED Osten als 4418 zugeteilt. Später war sie im RAW Leipzig anzutreffen und dürfte dort das Kriegsende erlebt haben. Die Aufnahme entstand am 3.6.1963 in Erfurt Nord. Foto: G. Illner

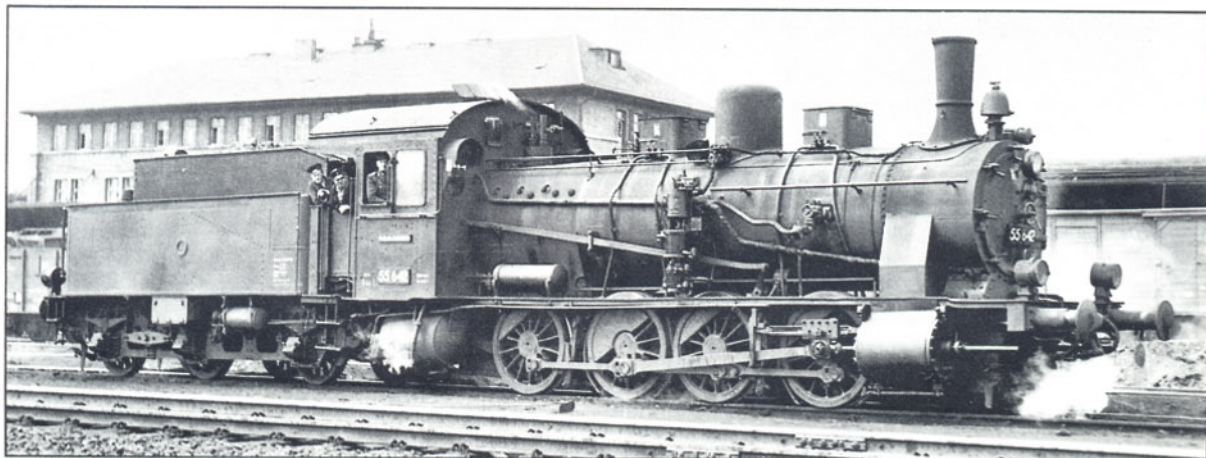




Bild 19: Hier die schon von Bild 18 her bekannte 55 642, aufgenommen nach ihrer Ausmusterung. Am 23.7.1966 war sie in Nordhausen abgestellt.

Foto: M. Delle

Henschel und Hanomag. Die Nummer 25, später 2, des Unternehmens brachte es auf 56 Dienstjahre!

Die **Österreichische Heeresbahn** endlich kaufte im Kriegsjahr 1916 nicht weniger als 35 Lokomotiven unserer Gattung G 7' – alle von Henschel als deren F.-Nr. 14113 – 14147.

Sie liefen als 274.001 – .035. Einige von ihnen blieben nach dem Kriege in Jugoslawien, in Rumänien, eine wurde nach Italien verschlagen, die meisten kamen aber zu den PKP und wurden als Tp 106-1 bis -26 eingereiht. Die DR wiederum sah vor, sie (im Zweiten Weltkrieg) als 555951 - 5971

einzuordnen.

Endlich – und fast ein Kuriosum – lieferte Henschel im Jahre 1909 drei G 7' nach China an die Schantung-Eisenbahn

H. Rauter

(wird fortgesetzt)

INTERNATIONALE MODELLBAU '83

**HOBBY
BASTELN
ELEKTRONIK**

WIEN – Messepalast 22. – 26. Oktober
MÜNCHEN – Deutsches Museum
12. – 16. November

Produktiv Fachmessen und Ausstellungen

Prenner v. Prikranyi · A-5020 Salzburg · Paris-Lodron-Straße 22
 Telefon 0 62 22 / 76 6 95, 777 180 (Vorwahl von Deutschland 0043-6222)

Die badische IV h bei der Deutschen Reichsbahn

Mit dem Bau der Gattung IV h fand die Entwicklung von Schnellzuglokomotiven für die deutschen Länderbahnen einen krönenden Abschluß. Die zwanzig, zunächst beim Bw Offenburg beheimateten Maschinen, erhielten bei der früheren Deutschen Reichsbahn die Betriebsnummern 18301 bis 303, 18311 bis 319 und 18321 bis 328. Ihr Haupteinsatzgebiet blieb bis zum Beginn der dreißiger Jahre die ehemalige badische Hauptbahn von Basel bis Mannheim, auf der sie den Schnellzugdienst versahen. Gelegentlich liefen die Maschinen vor dem „Rheingold“ aber auch bis nach Emmerich. Inzwischen waren die Fahrzeuge mit Windleitblechen ausgerüstet und dem Schema der Einheitslokomotiven ent-

sprechend lackiert worden. Im Frühjahr 1930 trafen in Offenburg die ersten Maschinen der Baureihe 01 ein, denen in den Jahren 1933 und 1934 weitere nachfolgten. Die fabrikneuen Einheitslokomotiven mit dem einfacheren Zweizylinder-Triebwerk und höherer Leistung übernahmen Zug um Zug die Dienstpläne der badischen IV h.

In der Zeit von 1933 bis 1935 gab Offenburg die 20 badischen Flachlandrenner ab. Die Lokomotiven 18314, 315, 316, 318, 319, 321, 323 bis 326 und 328 kamen zum Bw Koblenz. Beim Bw Bremen Hbf fanden die Maschinen 18301 bis 303, 311 und 322 eine neue Heimat. Die anderen vier Fahrzeuge, Betriebsnummern 18312, 313, 317 und 327, gelang-

ten zum Bw Hamburg-Altona. Die Koblenzer Maschinen dienten zunächst immer noch als Reserve für den Rheingold und für andere Fernschnellzüge, sie wurden aber auch im planmäßigen Schnelldienst zwischen Frankfurt/M. und Saarbrücken eingesetzt. Die in Bremen und Hamburg beheimateten Lokomotiven waren dort im leichteren Dienst eingesetzt, fuhren aber auch Ersatz- und Sonderzüge bis nach Berlin.

Obwohl die Laufeigenschaften gut und die Verbrauchswerte günstig waren, wie Dipl.-Ing. Th. Düring in seinen Aufzeichnungen berichtet, blieben die Maschinen immer ein wenig im Schatten der Einheitslokomotiven. Mangelhafte Pflege, einige störanfällige Ar-

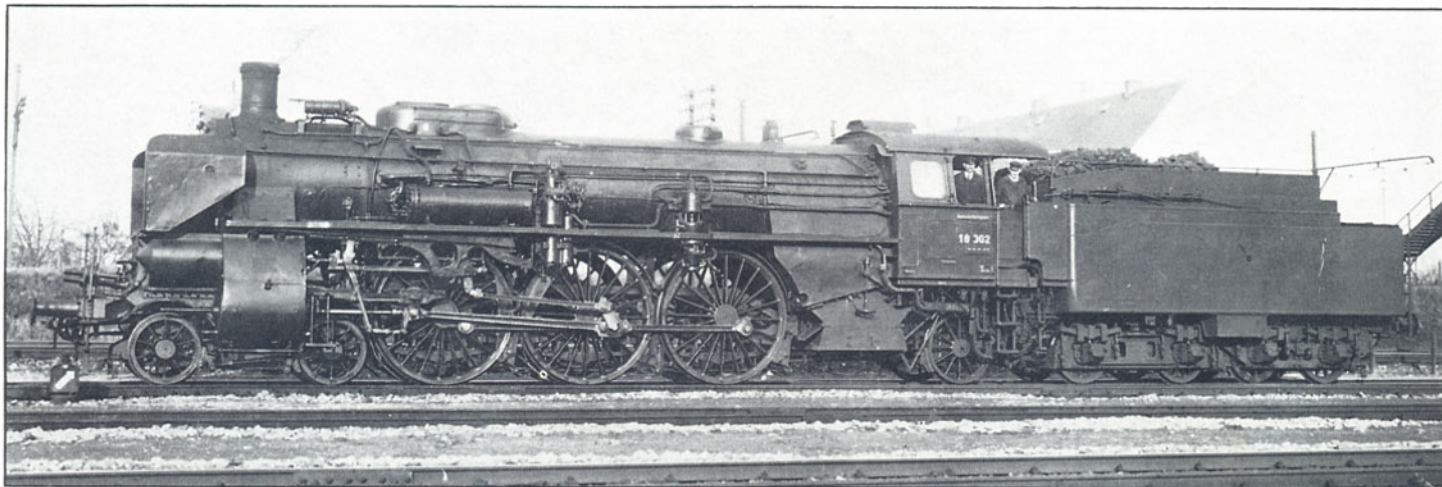


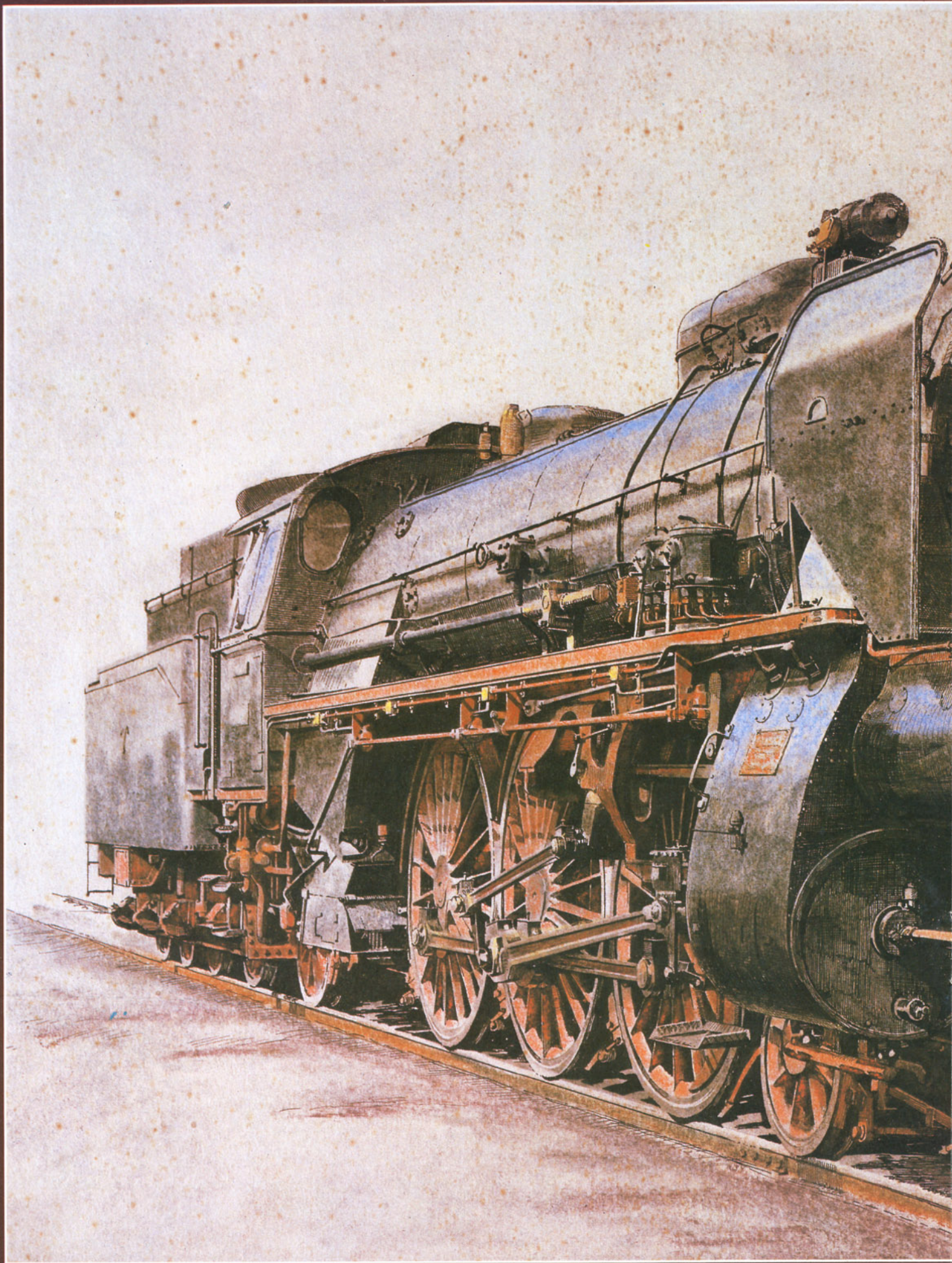
Bild 1: Die 20 zunächst beim Bw Offenburg beheimateten Maschinen der badischen Gattung IV h erhielten bei der DR die Betriebsnummern 18 301 bis 18 303, 18 311 bis 18 319, sowie 18 321 bis 18 328. Bis zu Beginn der dreißiger Jahre blieb ihr Haupteinsatzgebiet die Strecke Basel – Mannheim. Zwischen 1933 und 1935 gab Offenburg seine Lokomotiven dieser Gattung ab. Die abgebildete 18 314 kam zum Bw Koblenz. 1942 wurden die badischen Flachlandrenner dann beim Bw Bremen Hbf zusammengezogen. Leider liegen zu Ort und Zeit dieser sehr schönen Aufnahme keine Angaben vor.
Foto: Sammlung Asmus



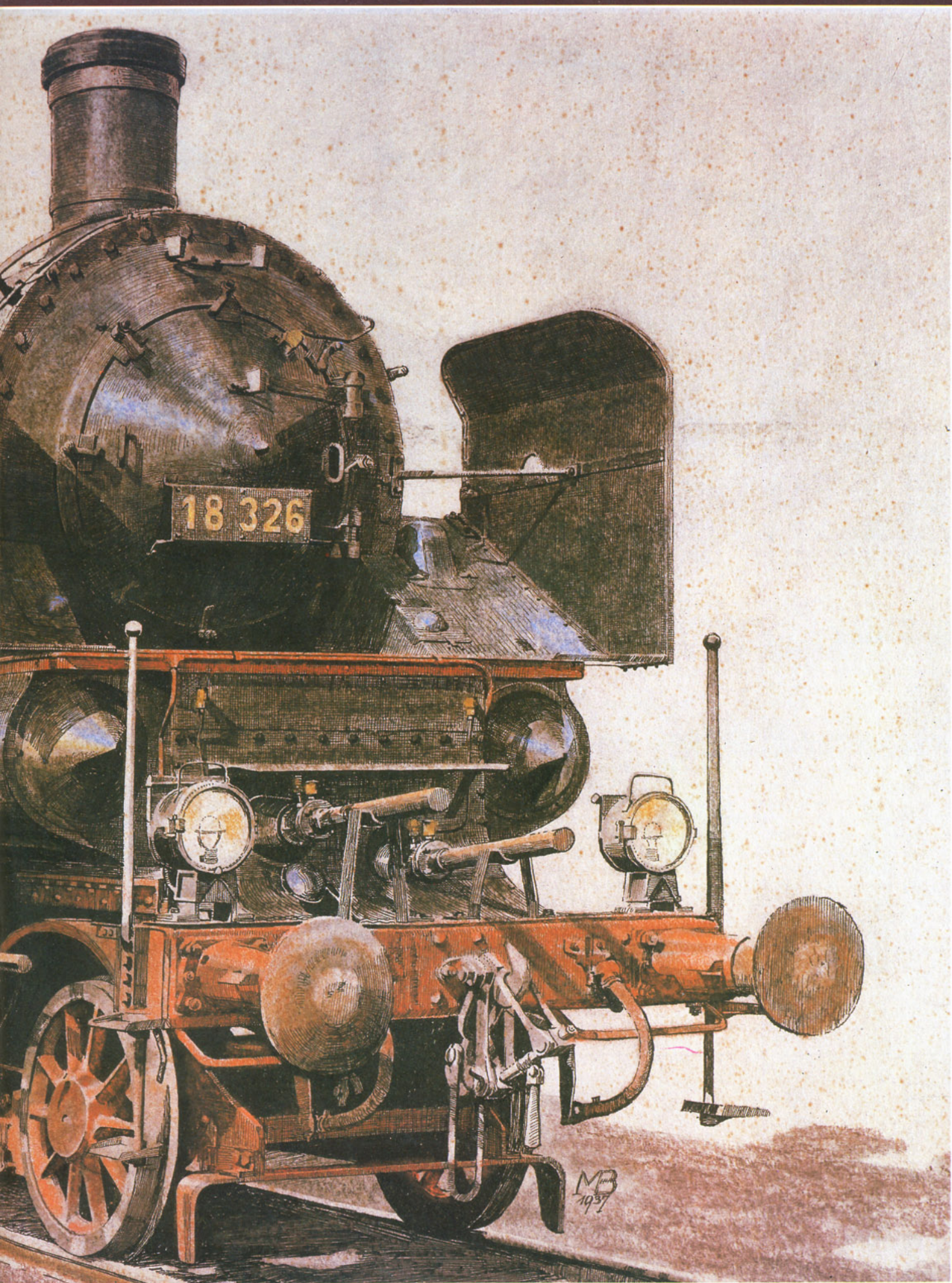
Bild 2: Bis zu Beginn der dreißiger Jahre liefen die Lokomotiven der badischen Gattung IV h im Plandienst vor dem „Rheingold“. Das Foto zeigt die 18 316 bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Baden-Oos.
Foto: W. Hubert, Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 3: Aus der ersten Bauserie von drei Exemplaren, die im Jahre 1918 in Dienst gestellt wurden, stammt diese Lok mit der Betriebsnummer 18 302.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber





Dieses Aquarell von Max Baumberg entstand 1937 und zeigt die 18326 in der Reichsbahnausführung.



MB
1937

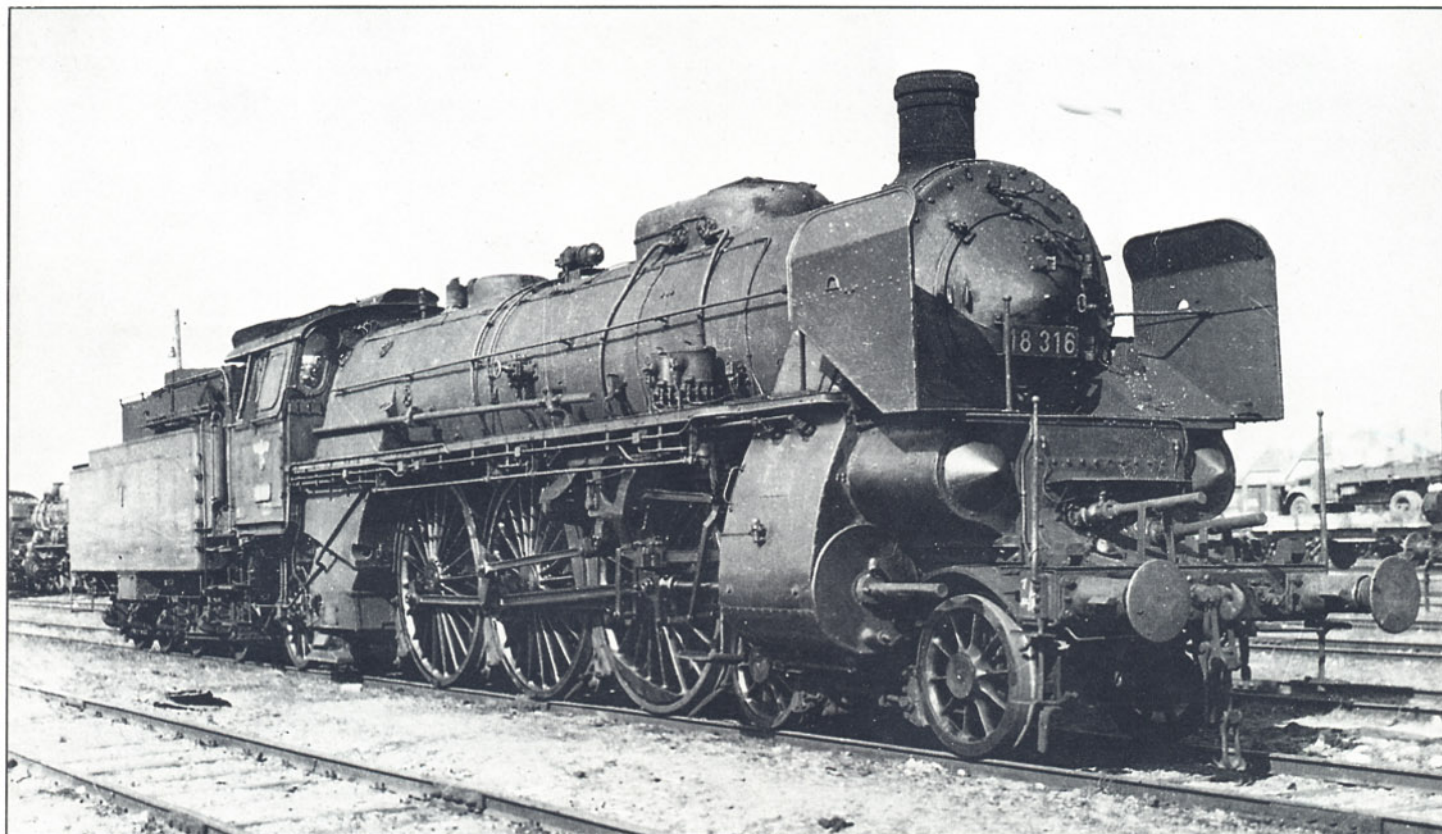


Bild 4: Das Ende des Zweiten Weltkrieges erlebten die badischen IV h im Norden Deutschlands. Die zum Teil ziemlich abgewirtschafteten Maschinen wurden vom AW Bremen kurz zuvor wieder in einen ordentlichen Zustand gebracht.
Foto: Archiv Bellingrodt

maturen und das Innentriebwerk machten die Lokomotiven bei einem Teil des Personals bald recht unbeliebt.

Im Jahre 1942 wurden dann alle 20 Maschinen im Bw Bremen Hbf zusammengezogen und dem RAW Bremen zur Erhaltung zugewiesen. Dort ging man nun daran, die Fahrzeuge einer gründlichen Aufarbeitung zu unterziehen. Hierbei wurden wesentliche Änderungen am Kessel, am Triebwerk und am Laufwerk vorgenommen. Auch verschiedene der beanstandeten Armaturen mußten ersetzt werden. Insgesamt 11 Lokomotiven waren mit neuen Feuerbüchsen ausgerüstet worden. Diese Maschinen, die nach der Aufarbeitung auch wieder im Plandienst von Bremen Hbf nach Berlin vor schweren Schnellzügen eingesetzt wurden, erfüllten alle in sie gesetzten Erwartungen. Die Lokomotiven erreichten recht beachtliche Laufleistungen und übertrafen in der Wirtschaftlichkeit und in der Laufruhe die in den selben Dienstplänen verkehrenden Maschinen der Baureihe 03.

Als erste Lok hatte die 18 326 mit moderni-

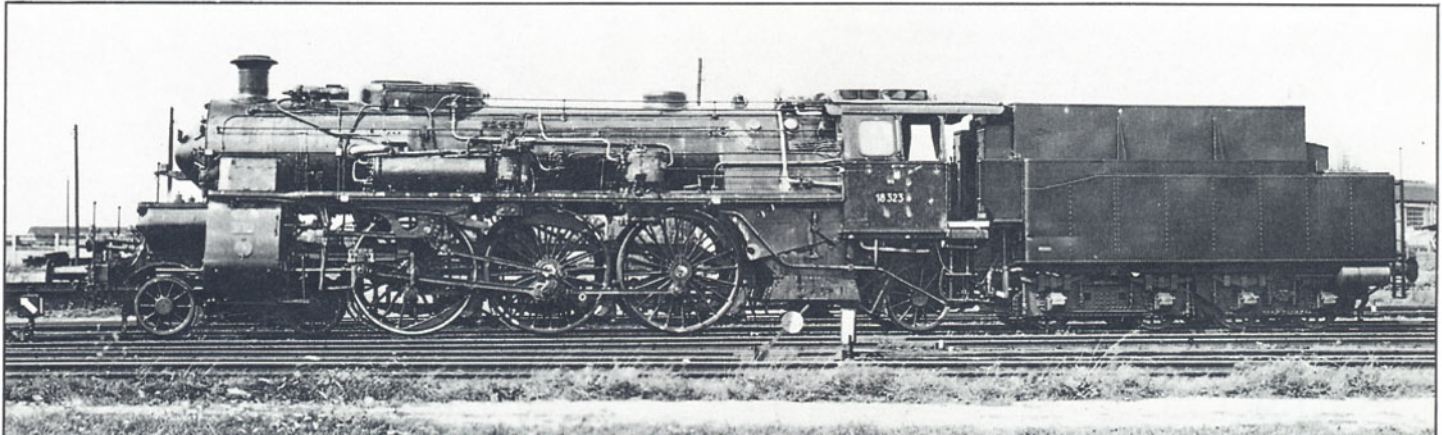
siertem Führerstand und allen anderen bereits genannten Verbesserungen im Juli 1943 des AW Bremen verlassen. Wenig später folgte dann auch die 18 302, die 1941 nach einem schweren Zusammenstoß im Bahnhof Klecken an der Strecke Bremen – Hamburg über eine 15 m hohe Böschung abgestürzt war und dabei sehr stark beschädigt wurde. Zu Beginn des Jahres 1945 brachten dann die Kriegereignisse mit den fast pausenlosen Tieffliegerangriffen den planmäßigen Zugverkehr zum Erliegen. Um die Schnellzuglokomotiven vor größeren Schäden zu bewahren, wurden die meisten im Raum Bremen auf kleineren Bahnhöfen gut getarnt abgestellt. Die beiden Maschinen 18 313 und 324 sollen das Kriegsende in Rotenburg bei Hannover erlebt haben. Nach einem Bombentreffer war die 18 326 bereits im Jahr 1944 ausgemustert worden, alle anderen Maschinen der Baureihe 18³ blieben bis 1946 zunächst abgestellt. Als man dann aber wieder verstärkt den Wiederaufbau der zerstörten Bahnanlagen vorantrieb, bestand bald auch ein spürbarer Mangel

an Lokomotiven. Im Bw Bremen ging man deshalb daran, die 9 noch besser erhaltenen Maschinen der badischen Gattung IV h wieder in einen betriebsfähigen Zustand und bis 1947 wieder in den Einsatz zu bringen. Fristabläufe und die Verfügung, Splittergattungen mit weniger als 30 Exemplaren nicht mehr zu erhalten, brachten dann aber das Ende des „Badenstolzes“. Durch eine Verfügung vom 20. September 1948 war die Ausmusterung der Baureihe 18³ angeordnet worden, wobei jedoch vier Fahrzeuge der Verschrottung entgingen.

Nachdem die Prüfanstalt für Lokomotiven in Göttingen ab 1949 wieder arbeiten konnte, wurden dort mehrere Bremslokomotiven benötigt. Zu den dazu bereitgestellten Fahrzeugen zählten auch die von Dipl.-Ing. Th. Düring ausgewählten Maschinen 18 314 und 18 323, zu denen später auch noch die Lokomotiven 18 316 und 18 319 kamen. In einer weiteren Folge werden wir dann über den Einsatz dieser Fahrzeuge bei der DB berichten.

HO

Bild 5: Im Herbst 1950 wurde die 18 323 als erste von vier Maschinen der Gattung IV h von der DB für den Einsatz als Bremslokomotive umgebaut. Das Foto zeigt die noch nicht lackierte Maschine im AW Freimann.
Foto: Dr. Scheingraber



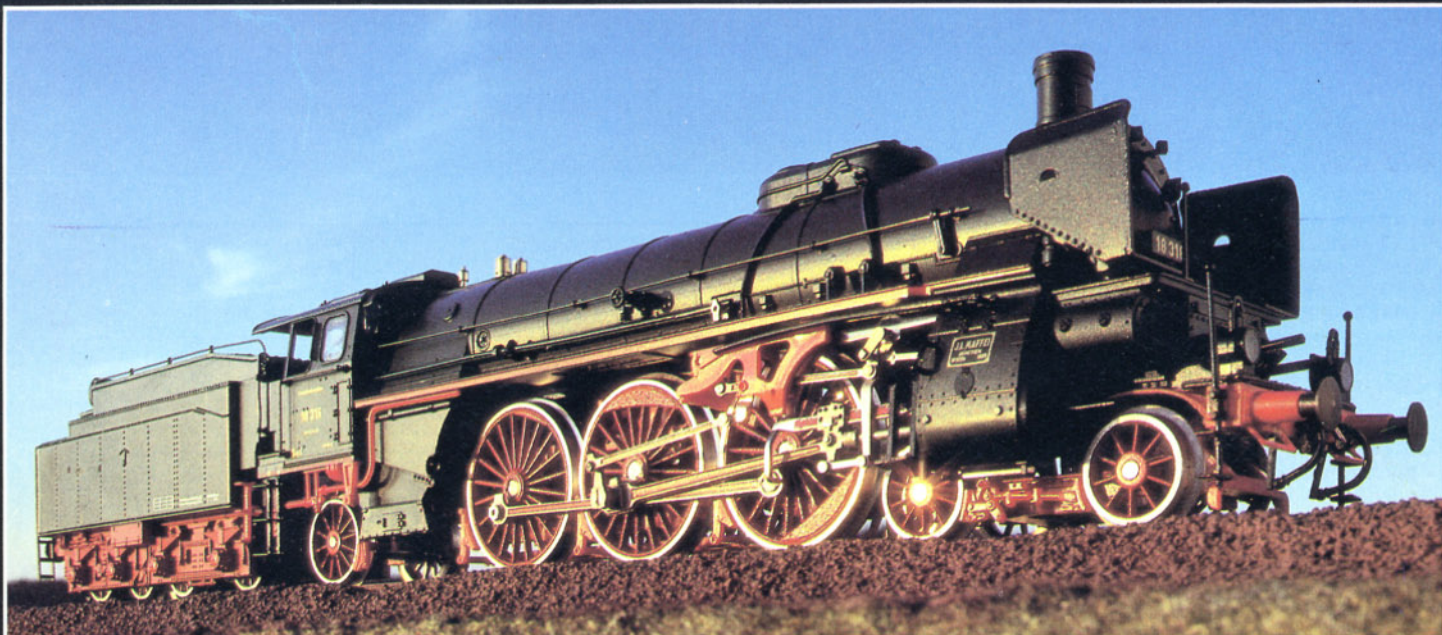


Bild 1: Bereits im letzten Journal haben wir die badische IV h in blauer Ausführung vorgestellt. Hier nun die Reichsbahnversion derselben Lokomotive. Als 18316 ist dieses schöne Modell von Liliput seit einiger Zeit beim Fachhandel erhältlich. Leider hat durch eine rüde Postbehandlung der linke vordere Aufstiegstritt und die Rangierergriffstange etwas gelitten.

Das H0-Modell der 18316



Bild 2: Der Detailreichtum und die saubere Beschriftung bestechen. Das Modell trägt die Aufschrift Rbd Karlsruhe. Als Bw ist Offenburg genannt.

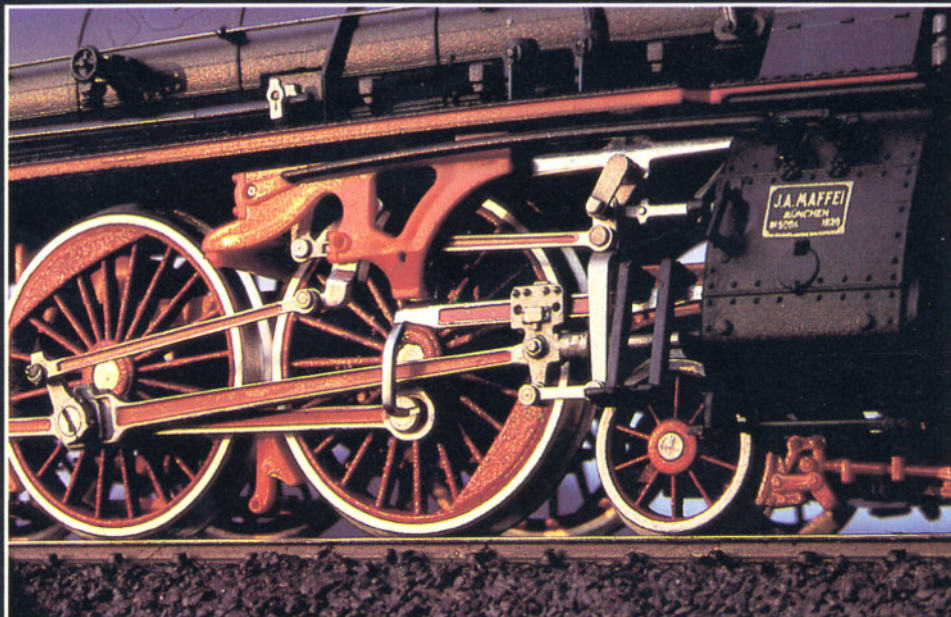


Bild 3: Sehr zierlich und vorbildlich sind die Steuerung und die Räder ausgeführt, wie diese wuchtige Aufnahme der dynamischen Lok erkennen läßt.

Bild 4: Auch der Tender ist bestens durchdetailliert, wie diese Aufnahme, von der Heizerseite bei einer Leerfahrt auf der Strecke aufgenommen, zeigt.

Alle Fotos: W. Kosak





Bild 1: Vor der gewaltigen Befestigungskulisse von Altendorfen wurde auf der zur Stadt gehörenden Festwiese am Stadtgraben das Volksfest aufgebaut. Trotz des frühen Nachmittags und etwas bedecktem Himmel herrscht bereits reges Treiben.

Modellbahn-Dioramen — 5. Teil

Gleich zu Beginn möchte ich den vielen Lesern danken, die uns für die zahlreichen Anregungen die sie aus dieser Serie bezogen, dankend schrieben, vor allem aber auch für die nützlichen Hinweise und Anregungen an uns, die zu der Artikelreihe zwischenzeitlich in der Redaktion eingingen. Diese kam natürlich nicht ohne vorherige (heimliche) Themenanalyse zustande, sondern auch beispielsweise durch die ausgezeichneten Modellbaubeiträge unseres Mitarbeiters Herrn Jerusalem und den durch weitere Modellbeiträge allgemein vergrößerten Modellbahnteil. Die Resonanz ermunterte uns, den Modellbauteil noch etwas zu erweitern, was jedoch nicht auf Kosten des Vorbildteils geschah. Im Gegenteil, wir haben sozusagen klammheimlich unseren

Journalumfang ab der Ausgabe 4/82 erhöht. Hatten Sie das bemerkt? Der Umfang unseres Journals nahm von ehemals 76 Seiten auf 84 Seiten zu.

Der bei uns mittlerweile angehäuften Themen- und Ideenkatalog auf dem Gebiet des Dioramenbaus und der Panoramagestaltung würde auch jederzeit für noch umfangreichere Ausgaben reichen, was aber den Preisrahmen unseres Journals sprengen würde. Die Redaktion hat sich deshalb entschlossen, in diesem Jahr statt der normalen sechs nun sieben Journal-Ausgaben zu bringen und wenn es vom Arbeitspensum her zu schaffen ist, im nächsten Jahr sogar auf acht Ausgaben zu erhöhen. Wie wir unserer Leserpost entnehmen, wird dies sowieso schon lange erhofft

bzw. ganz offen gefordert. Hierüber jedoch an anderer Stelle noch Näheres. Nun aber wieder zurück zum Thema Dioramen.

Altendorfen

In der letzten Journalausgabe führten wir Sie auf einen Stadtbummel in den sechziger Jahren durch die Stadt Altendorfen. Nun haben wir – gedanklich – vor ein paar Tagen, anlässlich des dort alljährlich stattfindenden Herbstfestes, für Sie Altendorfen nochmals besucht. Schon viele Jahre ist es dort Tradition, ein Herbstfest anlässlich der Weinprobe des bekannten Frankenweins zu veranstalten. Selbstverständlich gibt es im großen Festzelt auch Bier, dem ebenso wie dem Wein recht gut zugesprochen wird. Da das Fest weit über die Grenzen des Landkreises hinaus beliebt ist, kommen von nahe und auch von der nächstgelegenen Großstadt Besucher, die „mithelfen“ wollen, daß die Weinfässer für die neue Ernte frei werden. Sie reisen per Eisenbahn und per Auto an, ja selbst der Club der Dampflokomotivfreunde aus der Großstadt hat eine Genehmigung zur Dampfsonderfahrt mit seiner Roco-01 erhalten. Mit Kind und Kegel sind sie angerückt, diesmal die Kameras zu Hause lassend, denn sie wollen dem Frohsinn, der Gaudi und dem Alkohol fröhnen, um auf diese Art den sorgenreichen Alltag zu vergessen. Der Sonderzug wird sie, trotz reichlich genossenen Alkohols, bestimmt wieder sicher nach Hause bringen.

Wir bedanken uns bei der Firma Preiser, die uns das Diorama mit Volksfest zur Verfügung gestellt hat.

Modellbahn gezeichnet

Unser Mitarbeiter Herr Barkhoff hat sich, wie bereits im letzten Journal angekündigt, noch

Bild 2: Die Dampflokomotivfreunde der nächstgelegenen Großstadt reisen per Sonderzug zum Volksfest an. Die frisch aufgearbeitete Roco-01, die hier gerade dem nahe gelegenen Bahnhof zusteuert, hat von der DB eine Sondererlaubnis für diese Fahrt erhalten.





Bild 3: Kettenkarussell, Riesenrad und die Schiffschaukel gehören mit zu den Hauptattraktionen des bunten Treibens.

Bild 4: Dieser Bildausschnitt zeigt, mit wieviel Liebe und Sachverstand hier die einzelnen Details von der Firma Preiser nachgestellt wurden.

mals der im Eisenbahn-Journal 3/83 vorgestellten Anlagenprojektierung (Seite 61, Bild 11, 12 und 13) angenommen. Diesmal handelt es sich um die Rückseite bzw. das reine Landschaftsdiorama. Besonders angetan haben es ihm auch die kleineren Märklin-Steckspielprojekte der Abbildungen 14 und 15 desselben Journals, für die er ebenfalls für Sie Vorschläge „zauberte“. Teilweise erhält un-

Bild 6 (rechts unten): Auch vor den einzelnen Buden und „Ständen“ herrscht reger Andrang.

Bild 5: Vater greift zur Geldbörse in der Hosentasche, da sein Sohn, der kleine Knirps, am laufenden Band Wünsche äußert: „Papi, ich möchte einen Luftballon, Zuckerwatte und ein Eis und gebrannte Mandeln und Karussell fahren...“.

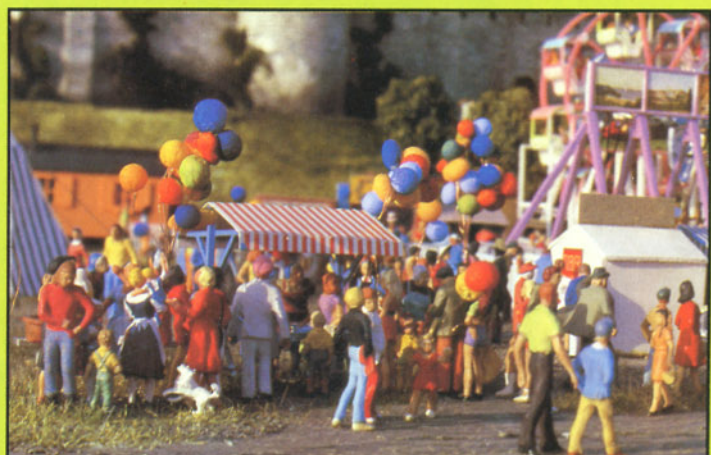




Bild 7: Gegen Abend haben auch die Berufstätigen Zeit, auf dem Volksfest noch einige lustige Stunden zu verbringen. Die ersten Jugendlichen kommen bereits mit ihren Mopeds, Rollern und Motorrädern an.



Bild 8: Im Bierzelt geht es bereits rund. Links im Bild hat der Würstelhändler mit seinem Dreiradtempo gerade für Nachschub gesorgt.

ser Zeichner, ebenso wie die Leser, das jeweilig neu erschienene Journal erst bei Auslieferung, so daß eine Reaktion auf verschiedene Ideen erst im Nachhinein möglich ist. Dies läßt sich, durch die zumindest „räumlich“

recht weite Entfernung von uns, oft nicht vermeiden. Mit der Zeichnung der Stadtseite aus der Journal-Ausgabe 5/83 und den jetzigen neuen sind nun die Projekte des Märklin-Steckspiels aus Heft 3/83 und deren „land-

Bild 9: Die Volksfestkapelle spielt auf und eine Trachtengruppe führt einen Volkstanz vor.



Bild 10: Die Festbesucher lassen sich zwischenzeitlich das Bier, den Wein und die fränkischen Bratwürste mit Kraut schmecken.

Fotos 1 bis 10: W. Kosak



schaftliche Verpackung“ abgeschlossen. Hier Herrn Barkhoffs Beschreibung zu den einzelnen Zeichnungen:

Vermehrt kann bei dem Modell von Zeichnung 1 auf Kulissenteile zurückgegriffen werden, z. B. auf die Landschafts- und Waldhintergrundtapete, genauso wie auf die einzelnen Wald- und Baumkulissenteile von MZZ, denn dichter Waldbestand bildet auch den Hintergrund dieser Dioramaseite.

Durch mehrfach versetzten Einbau der Kulissenmodule dürfte sich die plastische und optische Tiefe des Baumbestandes wesentlich erhöhen lassen. Die schräg zum Hintergrund verlegten Streckenteile und -gleise verhindern so die direkte Einsicht zu den Gleisgängen der Mittelkulisse. Mit in Abstand zur Kulisse angebrachten Baumkulissenteilen und „echten“ Modellbäumchen lassen sich solche kritische Stellen noch besser tarnen, denn auf willkürlich und nicht motivierte eingebaute Tunnelleinfahrten sollte möglichst verzichtet werden. Es soll der Eindruck erweckt werden, als führe die Strecke und der Gleisanschluß des Steinbruchs aus der offenen Landschaft heraus bzw. in sie hinein, ebenso wie die abzweigende Nebenbahn. Eine im Vordergrund angelegte Verladeeinrichtung für Torf verleiht dem Projekt zusätzliche Thematik. Diese besitzt einen kurzen Vollbahngleisanschluß und gestattet abwechslungsreiche Rangierfahrten. So holen z. B. Rangierabteilungen beladene Güterwagen und stellen neue bereit. Dieser vollspurige Gleisanschluß ist zusätzlich durch eine Schutzweiche gesichert. Auf diese Weise wird verhindert, daß Schienenfahrzeuge unbeabsichtigt auf die freie Strecke hinausrollen. Die Torfverladestelle verfügt zusätzlich über ein schmalspuriges Zubringerbähnchen mit Diesellok, welche in unserem Vorschlag nicht aktiv zu funktionieren braucht. Man kann natürlich das im Hintergrund verschwindende Gleis auch auf dieselbe Art in der Hintergrundkulisse verschwinden lassen, wie dies schon mit den vollspurigen Gleisen passiert. Dann wäre zumindest ein kleiner Pendelverkehr und ein Abstellen des Torfzügleins in der Kulisse möglich. Da auf dieser Seite des Dioramas nur ca. 60 cm Tiefe zur Verfügung stehen, (außer Sie vergrößern diesen Anlagenteil) wird entgegen der Zeichnung die Schmalspur keine S-Kurve beschreiben können, sondern einfach in der in der Mitte dargestellten Waldgruppe verschwinden. Von der kleinen Blockstelle im Anlagenvordergrund aus, werden die Weichen und signaltechnischen Anlagen der Verladestelle, ebenso wie die der abzweigenden Nebenbahn und die Bahnübergänge bedient bzw. bewacht. Der Wärter hat unmittelbar hin-

ter dem Dienstgebäude am Abzweiggleis sein Zuhause. Er bewohnt mit seiner Familie das kleine Häuschen „im Grünen“.

Dasselbe in H0e

Auch die dritte Steckspielvariante des Journals 3/83 für H0 hat es mir angetan, und ich habe mir meine eigenen Gedanken dazu gemacht. Bei weniger Platz als 100 x 230 cm, z. B. 100 x 180 cm, könnte man ohne weiteres in N oder, daraus resultierend, in H0e ein entzückendes Doppeldiorama gestalten. Als Thema habe ich mir eine Waldbahn gewählt,

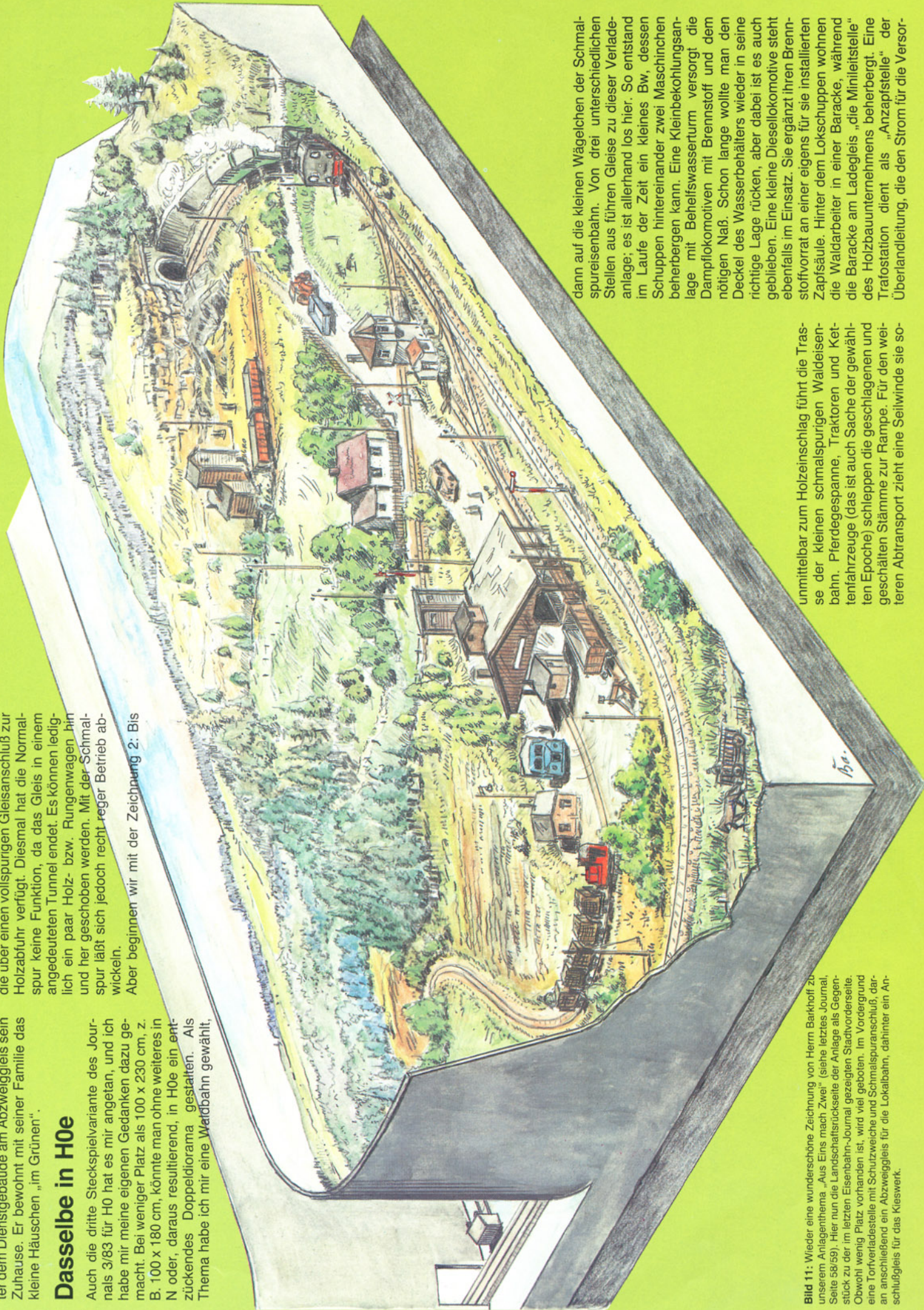
die über einen vollspurigen Gleisanschluß zur Holzabfuhr verfügt. Diesmal hat die Normalspur keine Funktion, da das Gleis in einem angedeuteten Tunnel endet. Es können lediglich ein paar Holz- bzw. Rungenwagen hin und her geschoben werden. Mit der Schmalspur läßt sich jedoch recht reger Betrieb abwickeln.

Aber beginnen wir mit der Zeichnung 2: Bis

dann auf die kleinen Wägelchen der Schmalspursisenbahn. Von drei unterschiedlichen Stellen aus führen Gleise zu dieser Verladeanlage; es ist allerhand los hier. So entstand im Laufe der Zeit ein kleines Bw, dessen Schuppen hintereinander zwei Maschinen beherbergen kann. Eine Kleinbekohlungsanlage mit Behelfswasserturm versorgt die Dampflokotativen mit Brennstoff und dem nötigen Naß. Schon lange wollte man den Deckel des Wasserbehälters wieder in seine richtige Lage rücken, aber dabei ist es auch geblieben. Eine kleine Diesellokomotive steht ebenfalls im Einsatz. Sie ergänzt ihren Brennstoffvorrat an einer eigens für sie installierten Zapfsäule. Hinter dem Lokschuppen wohnen die Waldarbeiter in einer Baracke, während die Baracke am Ladegleis „die Minileitstelle“ des Holzbaunternehmens beherbergt. Eine Trafostation dient als „Anzapfstelle“ der Überlandleitung, die den Strom für die Versor-

unmittelbar zum Holzeinschlag führt die Trasse der kleinen schmalspurigen Waldeisenbahn. Pferdegespanne, Traktoren und Kettenfahrzeuge (das ist auch Sache der gewählten Epoche) schleppen die geschlagenen und geschälten Stämme zur Rampe. Für den weiteren Abtransport zieht eine Seilwinde sie so-

Bild 11: Wieder eine wunderschöne Zeichnung von Herrn Barkhoff zu unserem Anlagenthema „Aus Eins mach Zwei“ (siehe letztes Journal, Seite 58/59). Hier nun die Landschaftsrückseite der Anlage als Gegenstück zu der im letzten Eisenbahn-Journal gezeigten Stadtvorderseite. Obwohl wenig Platz vorhanden ist, wird viel geboten. Im Vordergrund eine Torvorladestelle mit Schutzweiche und Schmalspurspurschluß, daran anschließend ein Abzweiggleis für die Lokalbahn, dahinter ein Anschlußgleis für das Kieswerk.



gung der E-Motoren und Beleuchtungskörper umsetzt und somit die elektrische Energieversorgung sicherstellt.

Die andere Seite

Hier befindet sich, wie schon eingangs erwähnt, der Holzumschlagplatz mit einem Vollspuranschlußgleis, um das so gewonnene Material in die „weite Welt“ abtransportieren zu können.

Nach gedachter längerer Fahrzeit erreichen die mit Stammholz beladenen Züge das Sägewerk und die Umladestation der zweiten

Seite unserer Dioramenanlage. Während ein Teil der Holzladungen hier bereits weiterverarbeitet wird, beispielsweise zu Grubenholz, wird der andere Teil auf die Staatsbahn verladen. Gerade schickt sich die T 3 an, einen beladenen vierachsigen Rungenwagen abzuholen. Den Umladevorgang tätigt ein etwas eingewilligt gestaltetes Hebezeug am Ende der Gleisstützen. Dieser Kran ist bis etwa 180°

drehbar gelagert und zu seiner Stabilität nach rückwärts durch zwei Stahlseile gesichert. Durch seine halbverdeckte Lage braucht das Sägewerk durch Teilmodelle nur angedeutet werden. In einer kleinen Werkstatt (von Pola gibt es ein entsprechend kleines Dräsen-

Schuppen-Gebäude) werden Fahrzeuge der Waldbahn ausgebaut. Auch hier können Wasser- und Kohlevorräte der Loks ergänzt werden. Von einer kleinen Bude aus sorgt der zuständige Wärter dafür, daß alle Züge auch ins richtige Gleis rollen. Um zu der

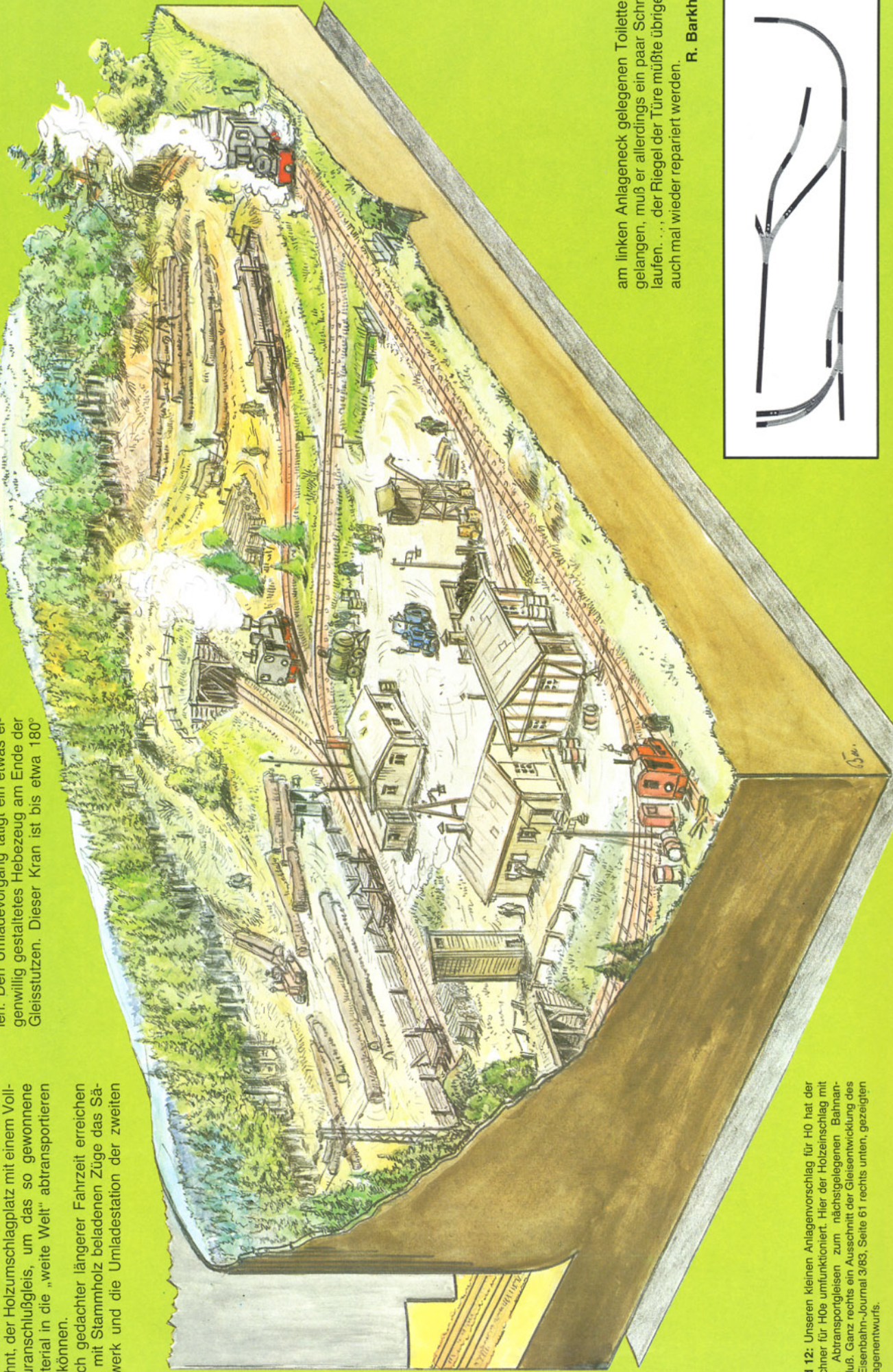


Bild 12: Unseren kleinen Anlagenvorschlag für H0 hat der Zeichner für H0e umfunktioniert. Hier der Holzeinschlag mit Abtransportgleisen zum nächstgelegenen Bahnan-schluß. Ganz rechts ein Ausschnitt der Gleisentwicklung des im Eisenbahn-Journal 3/83, Seite 61 rechts unten, gezeigten Anlagenentwurfs.

am linken Anlageneck gelegenen Toilette zu gelangen, muß er allerdings ein paar Schritte laufen. ... der Riegel der Türe müßte übrigens auch mal wieder repariert werden.

R. Barkhoff



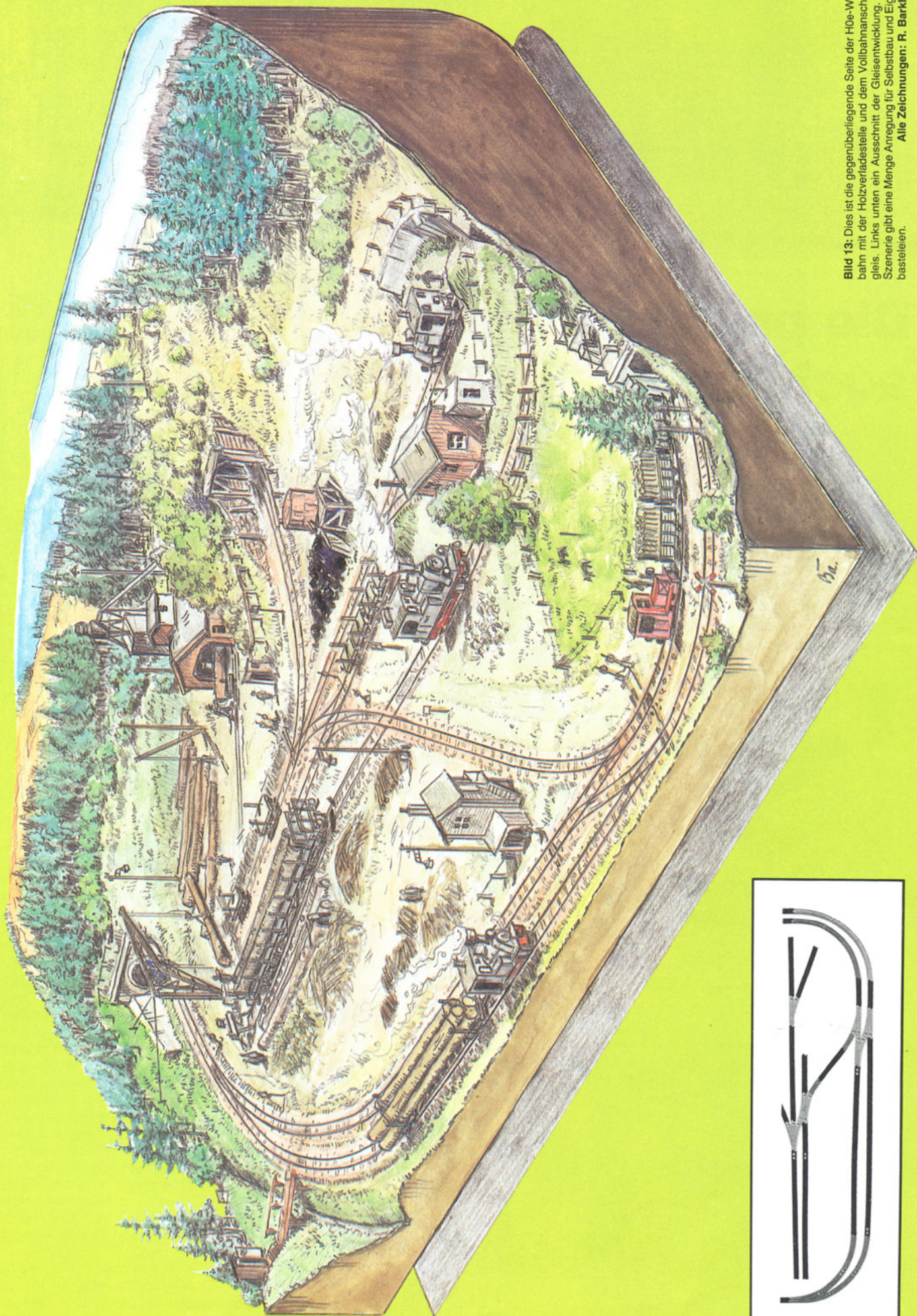


Bild 13: Dies ist die gegenüberliegende Seite der HÖE-Waldbahn mit der Holzverladestelle und dem Vollbahnschlußgleis. Links unten ein Ausschnitt der Gleisentwicklung. Die Szenerie gibt eine Menge Anregung für Selbstbau und Eigenbasteleien.

Alle Zeichnungen: R. Barkhoff



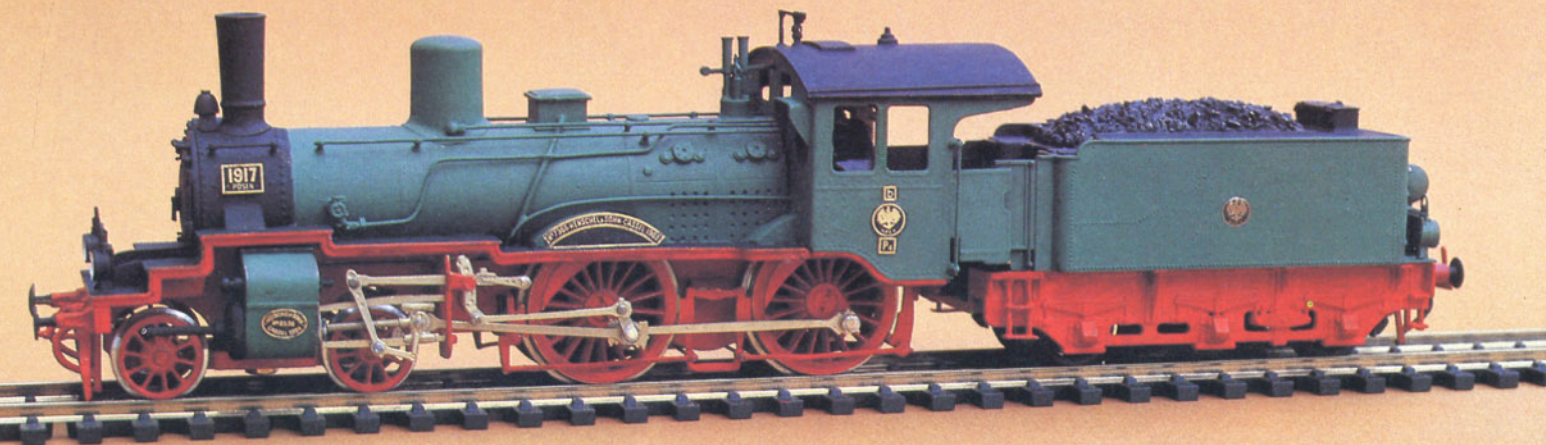


Bild 1: Die fertige Lok von der Heizerseite in Länderbahn-Farbgebung zeigt die detaillierte Ausführung des Modell.

Die preuß. P4² jetzt auch in H0

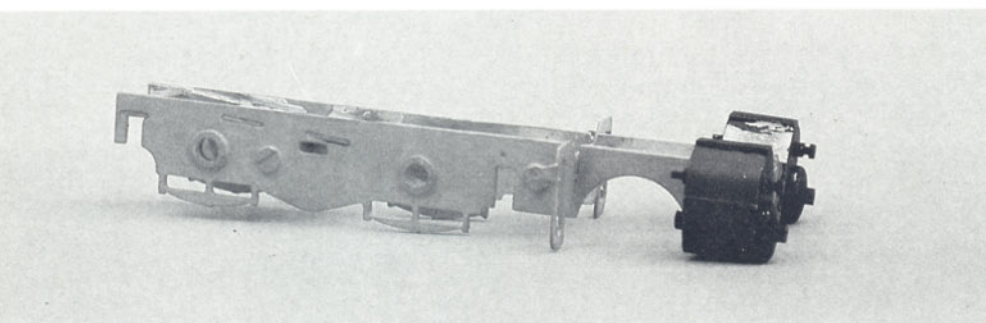


Bild 2: Der fertig zusammengebaute und bereits lackierte Fahrwerksrahmen mit angebauten Zylindern.

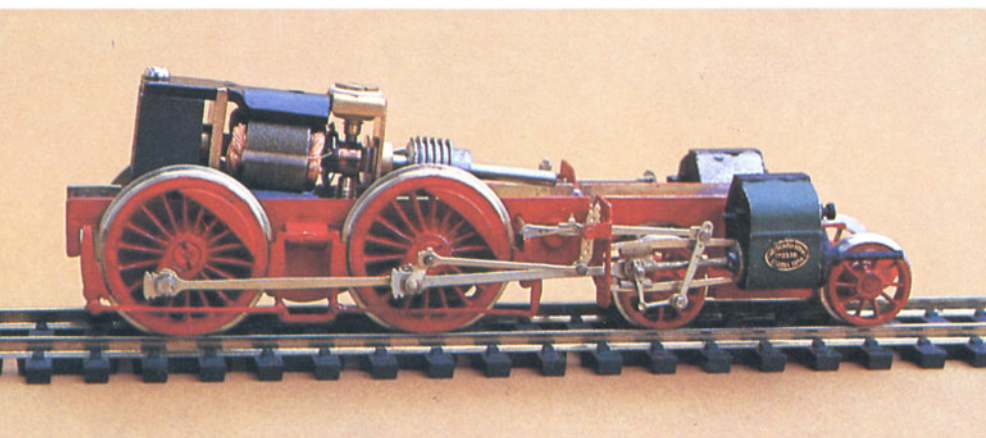
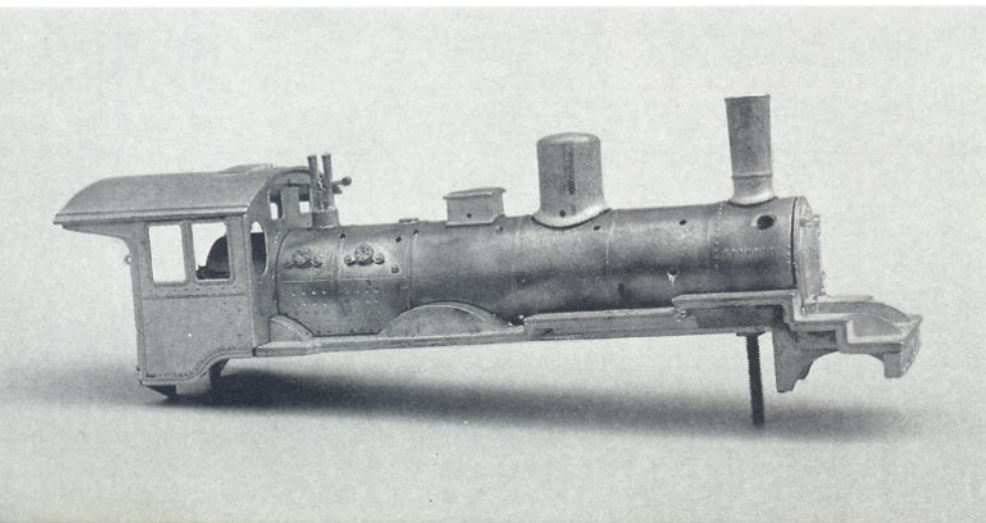


Bild 3: Diese Aufnahme zeigt das fertig montierte Fahrwerk. Das Drehgestell ist nur lose unterlegt, es wird erst bei der Gehäusemontage befestigt.

Bild 4: Das Lokgehäuse im „Rohbau“, noch ohne Anbauteile und Leitungen.



Die BR 36⁰⁻⁴ (P4²) von M+F als Modellbausatz

Die preußische P 4², eine der charakteristischsten Länderbahn-Personenzuglokomotiven, gehört schon seit vielen Jahren zu den am meisten genannten Wunschmodellen der Modelleisenbahner. So wird mancher H0-Bahner im letzten Jahr voller Neid auf seinen N-Kollegen geschaut haben, als Arnold ein ausgezeichnetes Modell dieser Baureihe in Spur N vorstellte.

Überraschend, da nicht im Katalog angekündigt, brachte nun M+F (UK) ein H0-Modell dieser Lokomotive heraus, das sich sehen lassen kann. Das Modell überzeugt durch seine maßstäbliche Ausführung und ausgezeichnete Detaillierung. Wie von M+F gewohnt, ist die Lokomotive in Ganzmetall-Mischbauweise ausgeführt. Kessel, Umlauf und Führerhausdach bestehen aus Zinnugußteilen, das Führerhaus ist aus Messing geätzt, ebenso die Rahmenteile und die Bremsanlage. Vervollständigt wird das Modell durch eine große Anzahl von Messing-Anbauteilen. Der Tender besteht weitgehend aus Kunststoff, erhält jedoch durch einen Kohlenkastenaufbau und zusätzliche Ballastgewichte aus Zinnuguß das für die Stromaufnahme notwendige Gewicht. Der Motor liegt in der Lok und ist durch eine komplette Führerhaus-Inneneinrichtung perfekt getarnt. Der robuste Schneckenantrieb wirkt auf die Treibachse, die Kuppelachse wird durch das genau geätzte Steuerungsge- stänge mitgetrieben. Die Stromaufnahme erfolgt links über Radschleifer an den Tenderachsen, die Rückführung über die rechts nicht isolierten Lokräder.

Der Zusammenbau des Modells ist nicht schwierig, was insbesondere dadurch gewährleistet wird, daß die Steuerung bereits komplett vernietet geliefert wird. Das Biegen des Führerhauses wird durch sauber eingeätzte Biegekanten erleichtert.

Die Baubeschreibung besteht auch bei diesem M+F-Modell ausschließlich aus Explosionszeichnungen, was beim Zusammenbau keinerlei Fragen offen läßt. Dem Bausatz liegt eine komplette aus Messing geätzte Beschilderung sowohl für die Länderbahn- als auch für die Reichsbahnausführung bei.

Fahreigenschaften und Zugkraft sind bei sorgfältiger Montage des Modells gut und der relativ einfache und wenig störanfällige Antrieb läßt das Modell auch für einen Dauerbetrieb auf der Anlage durchaus geeignet erscheinen.

Insgesamt stellt sich die P 4² als ein hervorragend detailliertes Kleinserienmodell dar, dem ein guter Verkaufserfolg zu wünschen ist, um den Hersteller zu weiterhin ähnlichen Erzeugnissen zu ermutigen.

P. Schiebel

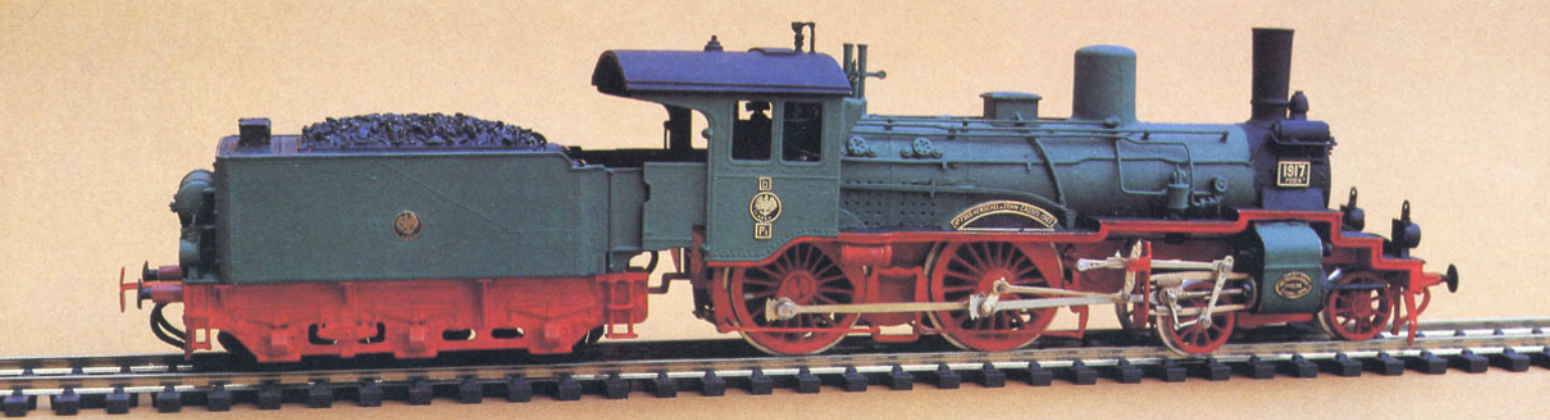


Bild 5: Dasselbe Modell von der Lokführerseite

Fotos 1 bis 5: P. Schiebel

Wichtige Information

Sehr geehrte Leser,

mit dem vorliegenden Eisenbahn-Journal 6/83 haben wir die angekündigte Ausgabenzahl in diesem Jahr erreicht. Schon lange werden wir von Lesern bedrängt **mehr** Ausgaben herzustellen, deshalb haben wir auch im letzten Journal eine weitere Nummer (7) für 1983 angekündigt.

Viele Leser haben weiter gedacht und hoffen auf 12 Eisenbahn-Journal Ausgaben im nächsten Jahr. Dies ist aber für die mit redaktionell unterschiedlichen Themen erscheinenden Journale personell momentan nicht machbar. Wir haben uns aber entschlossen ab 1984 8 Journale pro Jahr herauszugeben. Gleichzeitig werden wir, wie auch schon in diesem Jahr, 4 Sonder-Journale mit in sich abgeschlossenen Themenkreisen produzieren.

Somit können Sie sich jeden Monat auf 1 Journal bzw. Sonder-Journal freuen.

Neben dieser erfreulichen Information müssen wir Ihnen leider mitteilen, daß wir ab 1984 den seit zwei Jahren gleich gebliebenen Journal-Preis nicht mehr halten können. Daran ist nicht nur die anhaltende Kostensteigerung schuld, sondern auch die wesentlich gestiegene Seitenzahl des Eisenbahn-Journals. Um nicht unseren umfangreichen Farbbildanteil mit weit über 100 Farbbildern pro Journal reduzieren zu müssen, bleibt nur dieser Schritt übrig. Für den nun auf DM 8,50 steigenden Journalpreis hoffen wir auf Ihr Verständnis.

Ihr H. Merker-Verlag

Das Abonnement für 8 Ausgaben kostet DM 68,—.

Die Abrechnung für Heft 7/83 und die 8 Ausgaben 1984 liegt für unsere Abonnenten diesem Journal bei.

Erscheinungstermine: Journal 7/83 25. November 1983
Sonder-Journal 4/83 12. Dezember 1983

(Die Berechnung der Sonder-Journale erfolgt separat)



LINDENBERG
Ihr Fachgeschäft in der Innenstadt
Technische Modellsportwaren
Individuelle Beratung
5 KÖLN 1 BLAUBACH 6-8 TEL 0221/230090



Modellbahn-Center in Köln
Erfahrung zählt
Wir schaffen Lösungen, beraten, reparieren,
bauen um, führen Ersatzteile.
Natürlich verkaufen wir auch Modelleisenbahnen und was dazu gehört.
Besuchen Sie uns — Ihr zuverlässiger Partner in Sachen Eisenbahn.

Ab Autobahn N 1 Aarau-Ost direkt zu uns nach Aarau-Rohr



150 Kataloge, 60 Marken vollständig
a. Lager. Umfassendes Sortiment an
Zubehör und Technik. Fulgurex, Smf +
METROP-Vertretung Mittelland.
ARNOLD-N: ein ganzer Laden nur Spur
N. 25 Meter Schaufenster + 25 Gratis P.
Versand in alle Welt. Grosse Spuren: TOP
Tel. 064221020, Ausl. 004164221020



Bild 1: Zu den mit besonderer Freude begrüßten Neuheiten aus dem Hause Märklin zählt dieses wohlgelungene Modell der 152034 in der Baugröße H0, das auch in der Hamo-Ausführung erscheinen wird.

Die E 52 in H0 — ein Supermodell von Märklin

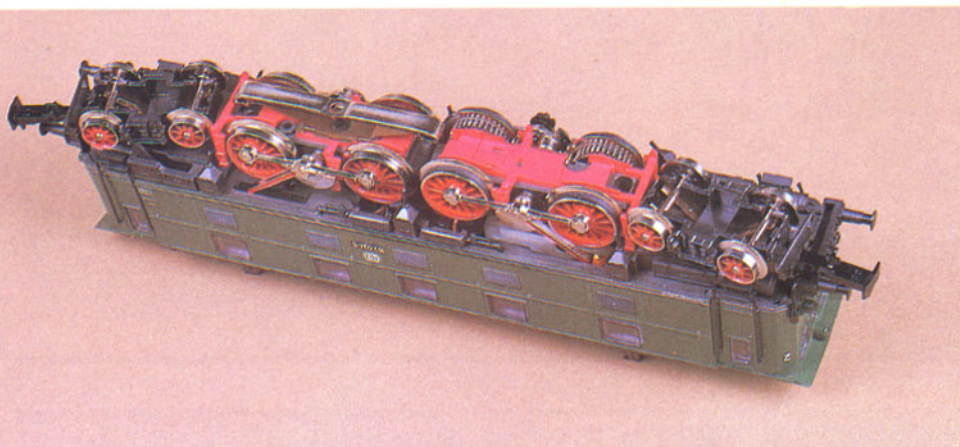


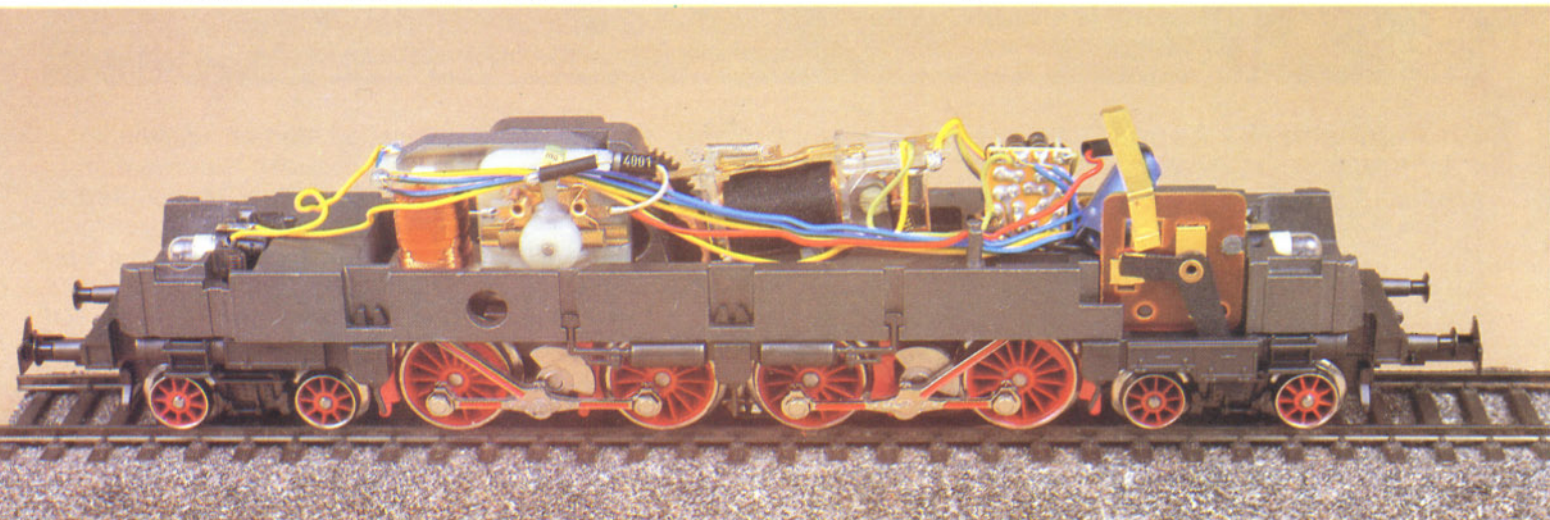
Bild 2: Obwohl nur die beiden Radsätze der rechten Triebwerksgruppe angetrieben werden, verfügt die 152034 über sehr gute Laufeigenschaften und über eine respektable Zugkraft.

Bild 3: Die Fahrtrichtungsänderung erfolgt über das elektronisch gesteuerte Umschaltrelais.

Fotos 1 bis 3: Obermayer

Zu den besonderen Neuheiten dieses Jahres ist im Sortiment von Märklin das Modell der Elektrolok 152 der Deutschen Bundesbahn in der Baugröße H0 zu zählen. Das perfekt ausgeführte Fahrzeug ist eine maßstabgetreue Kopie der 152 034, die zuletzt beim Bw Kaiserslautern fuhr. Noch besser wäre der Gesamteindruck allerdings mit roten Pantographen ausgefallen. Bedingt durch die große Länge der Lokomotive mußten die beiden Triebwerksgruppen gelenkig ausgeführt werden. Angetrieben werden nur die beiden Radsätze des hinteren Triebwerks. Da alle vier Räder des Triebgestells mit Haftreifen belegt sind, verfügt die Lok über eine sehr hohe Zugkraft bei ausgezeichneten Laufeigenschaften. Der große Seitenausschlag der gefederten Drehgestelle läßt auch noch einen Einsatz auf kleinen Gleisradien zu. Die Fahrtrichtungsänderung erfolgt über das elektronisch gesteuerte Umschaltrelais. Die Detaillierung des Modells, die Farbgebung und die Beschriftung entsprechen dem hohen Märklin-Standard. Besonders erfreulich ist die Tatsache, daß die 152 in absehbarer Zeit auch in der Hamo-Ausführung erscheinen wird.

H0



(Füllseite)

Großer Modellbau-Wettbewerb

Schon seit der Ausgabe 1/83 des Eisenbahn-Journals berichten wir ausführlich über die eingesandten Arbeiten unserer Leser zum großen Modellbauwettbewerb. Aufgrund der Fülle des eingegangenen Materials werden wir voraussichtlich noch drei weitere Ausgaben für die Vorstellung der gelungensten Arbeiten benötigen. An dieser Stelle nun nochmals kurz die Hauptkriterien, die für unsere Auswahl als Rah-

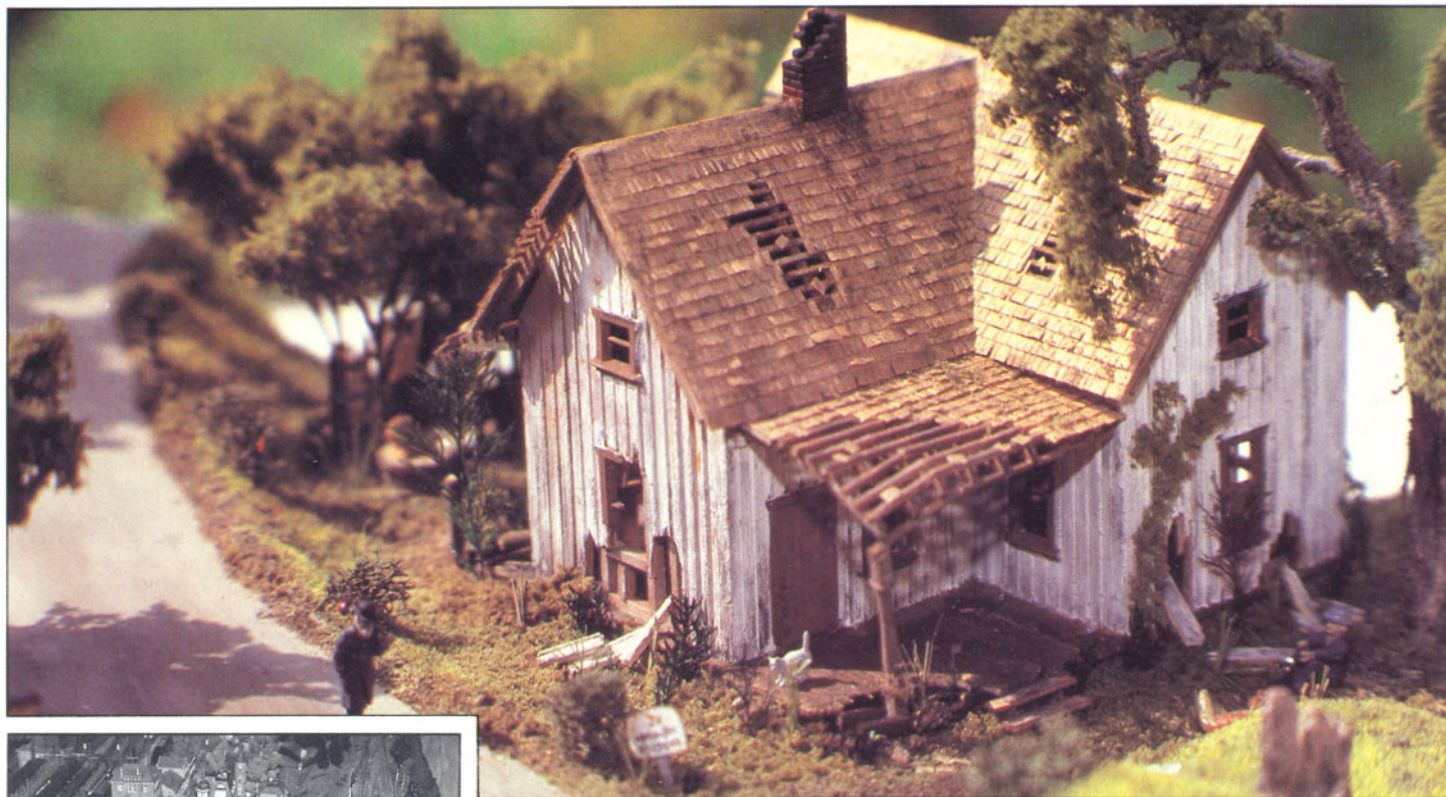
men dienen: Für die Spurweiten H0 und größer konnten nur Arbeiten berücksichtigt werden, bei denen die Gleise eingeschottert waren, die Weichen Unterflurantrieb haben und nach Möglichkeit die Schienen mit Farbe patiniert sind.

Wer bis heute sein eingesandtes Material noch nicht von uns zurückerhielt, hat also noch beste Chancen, in einer der nächsten Ausgaben veröffentlicht zu werden. Durch

die Vielzahl vorstellungswürdiger Bilder haben wir große Platzprobleme, so daß wir von einzelnen Arbeiten zumeist nur eine geringe Anzahl Bilder ohne größere Erläuterungen, teilweise auch ohne Bildunterschriften, veröffentlichen können. Sicher haben Sie hierfür Verständnis.

Die Redaktion





Diorama von Herrn Plambeck

Seit 30 Jahren sind Vater und Sohn Plambeck vom Eisenbahnfieber besessen. An der nunmehr achten Anlage, die eine Größe von 18 m² erreicht hat, arbeiten sie seit 8 Jahren. Vor kurzem bauten sie für ihre Anlage ein klei-

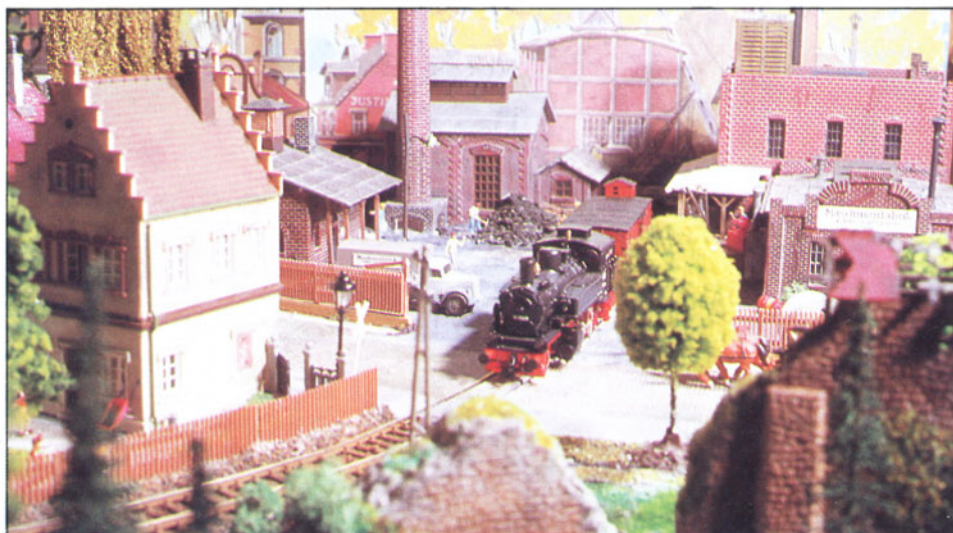
nes, 50 x 60 cm großes Eckstück (Füllstück) für eine Nische, das ursprünglich nur als Landschaftshintergrund gedacht war. Mit etwas Geduld und Geschick wurde ein kleines Schmuckstück daraus. Die meisten Zubehörteile stammen übrigens von amerikanischen Herstellern (z. B. Camphell, Woodland, Wolters, Weston).



Diorama von Herrn Klein

Thema des 40 x 50 cm großen Dioramas von Herrn Klein ist ein in Bahnhofsnähe liegender Industriebetrieb mit Gleisanschluß. Er ist seit einem halben Jahr in die im Bau befindliche Modelleisenbahnanlage von Herrn Klein integriert.

Die Häuserzeile, die der Maschinenfabrik gegenüberliegt, ist abnehmbar gestaltet. Diese Häuserzeile mit Hinterhofspielplatz ist auf einer nur zwei mm starken, dreifach verleimten Furnierholzplatte gebaut. Auch der neben der zum Industriebetrieb führenden Bahnstrecke befindliche Wald, ist nach derselben Methode gebaut und daher komplett abnehmbar. Die Gebäude sind alle farblich nachbehandelt und gealtert sowie zum Teil umgebaut. Die Autos erhielten Kennzeichen.



▲ Kleines Bild oben: Vermittels dieser winzigen Anlagenübersichtsabbildung möchten wir Ihnen einen kleinen Eindruck von der Gesamtanlage Plambeck verschaffen. In diese wird das auf den drei übrigen Bildern abgebildete Diorama als Füllstück eingesetzt.

Die beiden nebenstehenden Bilder zeigen ebenfalls ein Anlagenfüllstück als Diorama, das in eine größere Anlage integriert werden soll. Der Industrieananschluß ist Herrn Klein unserer Meinung nach sehr gut gelungen.



Diorama von Herrn Wohlfahrt

Auf dem 100 x 60 cm großen Diorama baute Herr Wohlfahrt einen kleinen Unterwegsbahn-

hof namens „Niedlingen“ an einer vielbefahrenen, elektrifizierten zweigleisigen Haupt-

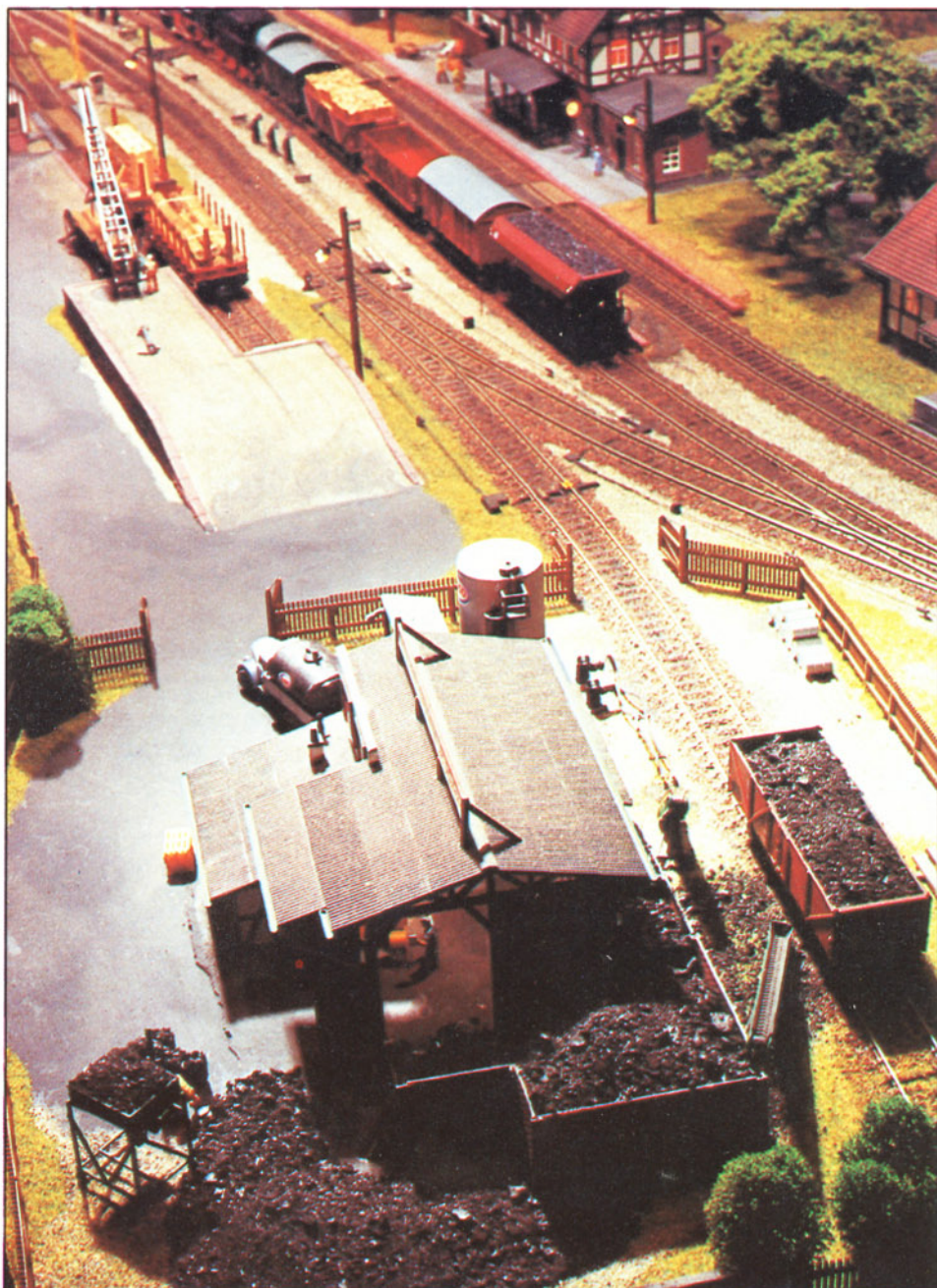


strecke der DB. Epochenmäßig ist das Diorama in der Gegenwart, also zu Beginn der 80er Jahre angesiedelt. Die Gleise wurden diagonal auf der Grundplatte verlegt, so daß neben dem Empfangsgebäude, den beiden Bahnsteigen und der Gleisverbindung zur Ortsgüteranlage auf beiden Seiten der Gleise noch etwas Platz zur Landschaftsgestaltung blieb. Der Bahnhof „Niedlingen“ liegt, wie es gerade an Hauptstrecken des öfteren anzutreffen ist, etwas außerhalb des Ortes. Gleich hinter dem Empfangsgebäude legte Herr Wohlfahrt mit





maßstäblichen Bäumen, die teilweise nach den in früheren Ausgaben des Eisenbahn-Journals von Herrn Jerusalem vorgestellten Methoden selbst gefertigt wurden, einen kleinen Wald an. Auf der gegenüberliegenden Seite der Bahnstrecke befindet sich ein dicht mit Büschen bewachsener Hang, an dessen Fuß sich ein Bächlein entlangschlängelt und ein kleiner Zeltplatz angelegt wurde. Es wurde fast ausschließlich Material der bekannten Zubehörhersteller verwendet.

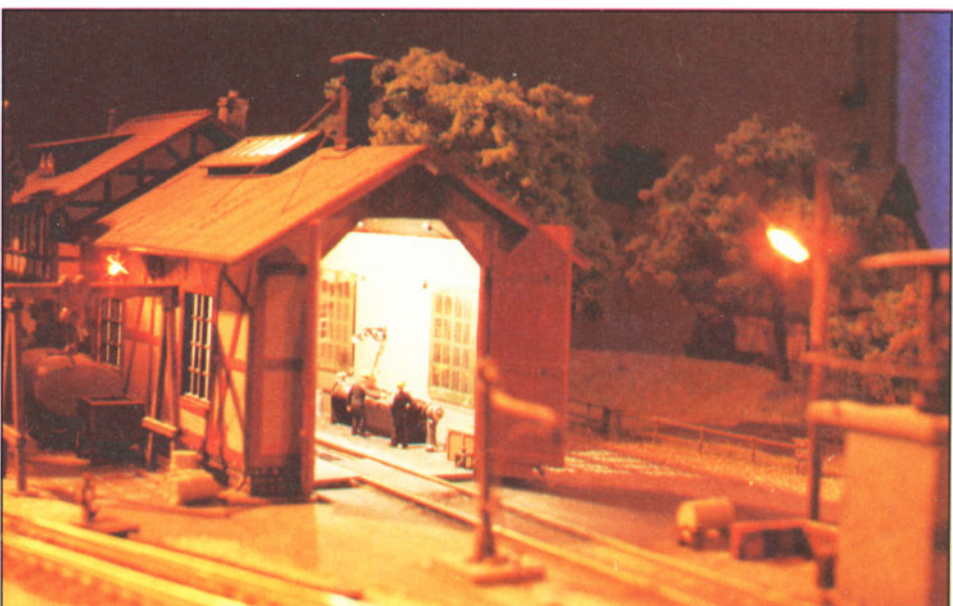


Diorama von Herrn Klomann

Herr Klomann baute auf einer Fläche von 200 x 60 cm einen an einer Nebenbahn gelegenen

kleinen Bahnhof.

Die Schienenprofile wurden eingefärbt und

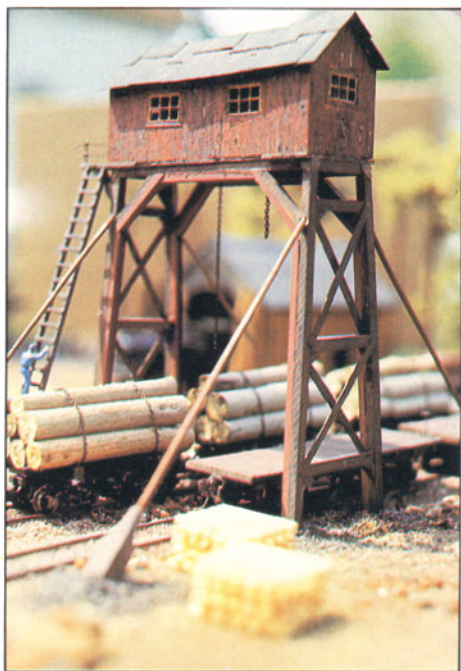




die Gleise mit echtem Schotter eingeschottert. Die Weichen werden unterflur angetrieben. Besondere Beachtung wurde dem vorbildgerechten Nachbau der Seilzüge, Spannwerke sowie Umlenkkästen gewidmet. Der Lokschuppen besitzt eine Inneneinrichtung mit Arbeitsgrube.

Fotos: Willi Hempelmann





Diorama von Herrn Theilmeier-Aldehoff jr.

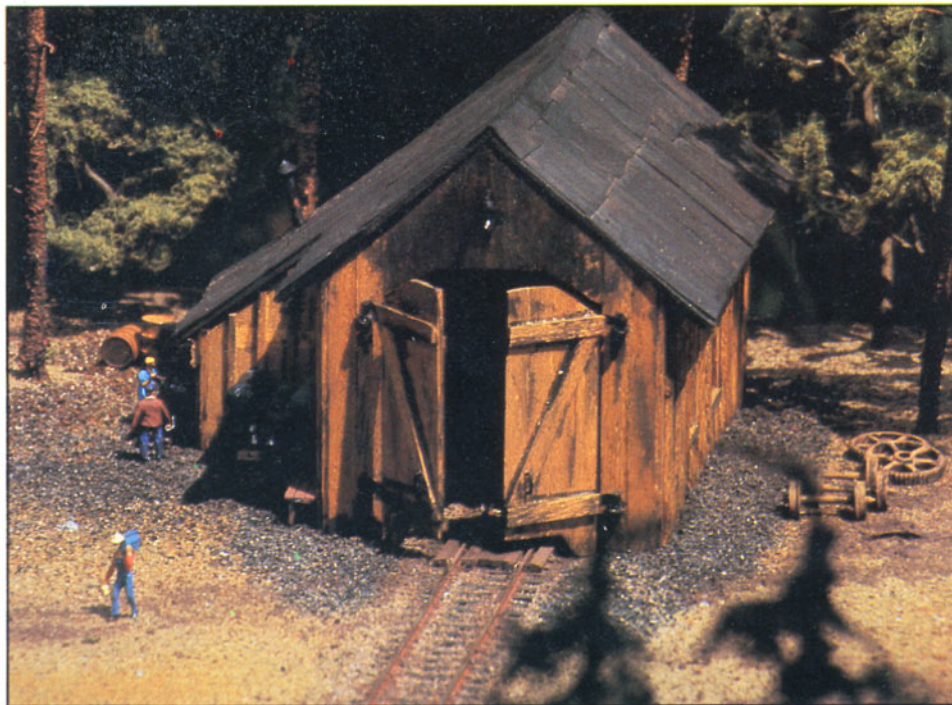
Dieses Diorama entstand in nur viermonatiger Bauzeit. Es zeigt ein kleines Bahnbetriebswerk in der Nähe eines Holzfällercamps in den USA.

Zwei Durchfahrtsgleise vom und zum Camp sind vorhanden, sie werden von einem Umladekran überspannt. Zwei weitere Gleise, von einer Weiche ausgehend, führen zum Lokschuppen bzw. zum Wasserturm und zu einer Kleinbekohlungsanlage. Weiter befinden sich ein Lagerschuppen sowie ein Aufenthaltsraum (alter Güterwagen) auf dem Gelände. Sämtliche Gebäude entstanden im Selbstbau aus Schiffsbauleisten (Ausnahme: Der umfunktionierte Güterwagen von Heljan). Die Modelle wurden zum Teil mehrfach gebeizt und verwittert. Neben den Fenstern (Kibri) verwendete er Brawa-Messingprofile sowie Bronzeblech und Stahldraht. Für das Dach des Lokschuppens nahm er Faller-Pappe, die, zerschnitten und mehrfach dunkler getönt, schließlich lammellenartig auf den Dachstuhl geklebt wurde. Selbst angefertigt sind ebenfalls die Torscharniere. Die oben ange-setzte Lampe stammt aus dem Busch- Freileitungssystem.

Das Lagerhaus erhielt ein Dach aus in Streifen geschnittenem, gefärbtem, feinem Schmirgelpapier, welches an manchen Stellen schon ausgebeßert werden mußte (Bronzeblech). Die Aufhängungen der Rolllöre entstanden aus Messingblech und kleinen Rollen aus Bronze.

Der Umladekran, in dem übrigens eine umfunktionierte Graupner-Walfischwinde eingebaut ist, wurde in Holz-Metallbauweise errichtet. Zur Abstützung wurden innen in das Gerüst passend zugeschnittene Messing-H-Profile eingesetzt. Zur seitlichen Abstützung dient ein 3-mm-Stahldraht – nach vier Seiten ausgehend – (mit Echtrast), der in den oberen Teil des Krans eingeklebt (2-K-Kleber), nach unten gehend mit Kunststoffsockeln in den Boden eingelassen wurde. Der Aufbau wurde nach dem Beizen an manchen Stellen mit Abdecklack betupft, der nach dem Anstrich teilweise abgekratzt wurde – die bekannte Methode um abgeblätterte Farbe darzustellen. Für den Wasserturm wurden neben den verschiedensten Holzleisten Messingrohr und





kleine Kupferketten verwendet. Die Geländer um den Wasserbehälter herum entstanden aus Rellingstützen (Robbe) und Messingdraht. Für die Kleinbekohlungsanlage wurde der Vollmer-Ladekran umfunktioniert, das Schürhakenstellwerk mit M+F-Geräten bestückt. Den Kiefern schenkte der Erbauer besondere Beachtung. Sie entstanden nach der Jerusalem'schen Methode, die nach Meinung von Herrn Theilmeier-Aldehoff jr. „etwas zeitaufwendig, aber nach der Fertigstellung ungemein befriedigend ist“. Die übrigen Bäume sind Bausätze von Woodland Scenics und Preiser.

Die gesamte Szenerie „ruht“ auf einer leistenverstärkten Sperrholzplatte, die mit 2 Lagen Styropor beschichtet wurde. Zum Besanden und zur Einschotterung wurde u. a. Old Pullman-Schotter, Woodland Scenics Turf und Schotter sowie gesiebter Sand genommen, in den, noch in nassem Zustand, Reifenspuren gefahren wurden. Weiterhin wurde Holzrinde (getrocknet und in der Kaffeemühle zerkleinert) rund um den Kran und die Holzstapel verteilt.

Die Gleise stammen von Roco, sie wurden, sowohl Profile als auch Schwellen, farblich behandelt. Die Preiser-Figuren mußten „Kopfoperationen“ über sich ergehen lassen: Die Helme wurden so geschnitten und gefeilt, daß daraus Mützen der amerikanischen „Bw-Crew“ wurden. Die Automobile (Bausätze) stammen von Preiser und mußten sich, wie fast alles, einer Alterung unterziehen. Ebenfalls gealtert (bzw. umlackiert) wurden die Holztransportwagen, die, wie die typische Holzfaller-Lokomotive vom Typ „Heisler“, aus dem großen Rivarossi-Programm stammen. Die Flachwagen („Flatcars“) sind Bausätze der amerikanischen Firma La Belle mit Drehgestellen von Athearn und Kupplungen von Kadee. Die Ausschmückungsteile stammen von SS Ltd. (Weichensteller), Elektrotren (Holzkisten, farbige Fässer), Roco (Feuerwehrzurüstung), Woodland Scenics, M+F (Werkzeuge, Schaufeln, Kohlehaken). Die größeren Fässer sind aus Stahl gedreht, zum Teil lackiert, zum Teil echt gerostet. Die Freileitung wurde aus Rundhölzern, Messingdraht und Sommerfeldt-Isolatoren gebaut, verspannt wurde Takelgarn.

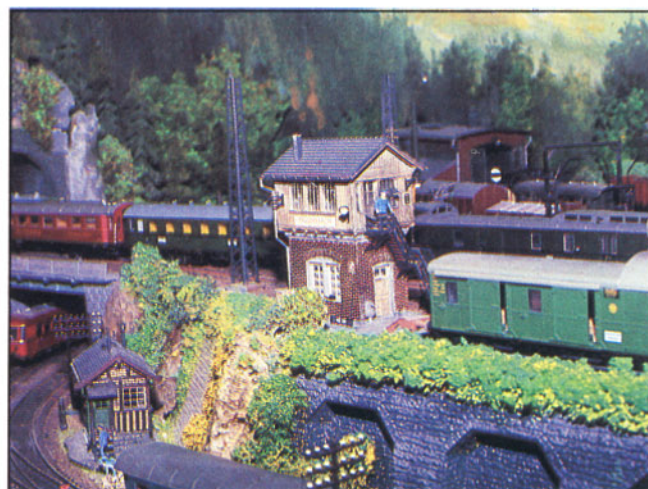




Für recht gut gelungen halten wir die Aufteilung und die schon als künstlerisch anzusehende Gestaltung der selbstgemalten Hintergrundkulisse der Anlage Herrn Mosers.

Anlage von Herrn Moser

Die Anlage von Herrn Moser ist 400 x 100 cm groß. Mittelpunkt der Anlage ist der Bahnhof „Mosersbach“. Besondere Beachtung verdient der selbstgemalte Hintergrund, der auf eine Raufasertapete aufgetragen wurde.



UHRMACHERWERKZEUGE FÜR IHR HOBBY!

z. B. Juweliersägebogen — Automatikköpfe — Uhrmacherschraubendreher — Kleinbohrmaschinen — Mini-Abziehvorrückung — Meßuhr — Nadelfeilenset — Kleinambosse — Sägemaschine — Meßwerkzeuge — Silberlot-Kleindrehmaschinen — Pinzetten — Seitenschneider — Schmuckbiegezeuge — Uhrmacherlupen — Diamantfräser usw.

Unser Lieferprogramm EJ mit Preisen senden wir Ihnen gern gegen DM 4,30 in Briefmarken oder Postscheckkonto Dortmund 42643-465.

fohrmann-WERKZEUGE

für Feinmechanik und Modellbau · Münsterstraße 303 · Tel. 0 23 09 - 29 62 D-4355 Waltrop

RHEINBERGER LGB GROSSBAHN-CENTER

Passendes Zubehör. Komplette Serienprogramme am Lager
über 50 Sondermodelle zu LGB passend

R 408

DM 149,—



Preisgünstige Versandbedingungen. Versand in alle Länder
Preislisten unseres Angebots 1983 gegen Rückporto DM 2,—
Ausführliche Prospekte auf Anfrage

Geschäftszeiten: Dienstag—Freitag von 9.00—18.00 Uhr durchgehend

K. RHEINBERGER · Rennbahnstraße 72-76 · D-6000 Frankfurt-Niederrad · Tel. 0611/677077

NEU! Alles über NEU! MODELL-EISENBAHNEN

PLANUNG · AUFBAU · BETRIEB

Von Willy Kosak

Um schon bei der Kaufentscheidung Hilfestellung zu leisten, werden Vor- und Nachteile der verschiedenen Spurweiten und Systeme aufgezeigt. Den jüngsten Erkenntnissen professioneller Modellbauer entsprechen die vielen Anregungen zur Anlagen-Feindetaillierung und zum Landschaftsbau. Zahlreiche, größtenteils farbige Abbildungen stellen die schönsten Lok- und Waggonmodelle unterschiedlicher Spurweiten vor und vermitteln Anregungen zur wirklichkeitsnahen Anlagengestaltung.

Alles über
**MODELL-
EISENBAHNEN**

Willy Kosak



PLANUNG · AUFBAU · BETRIEB

120
Seiten,
zahlr.
Abb.,
geb.,
DM 36,—

**Motor
buch
Verlag**

BESTELLSCHEN
MOTORBUCH · Postfach 1370 · 7 Stuttgart 1 · ☎ (07 11) 64 20 31

Hiernit bestelle ich: Ex. Modelleisenbahn a DM 36,—
Meine genaue Adresse:

Unterschrift

Datum

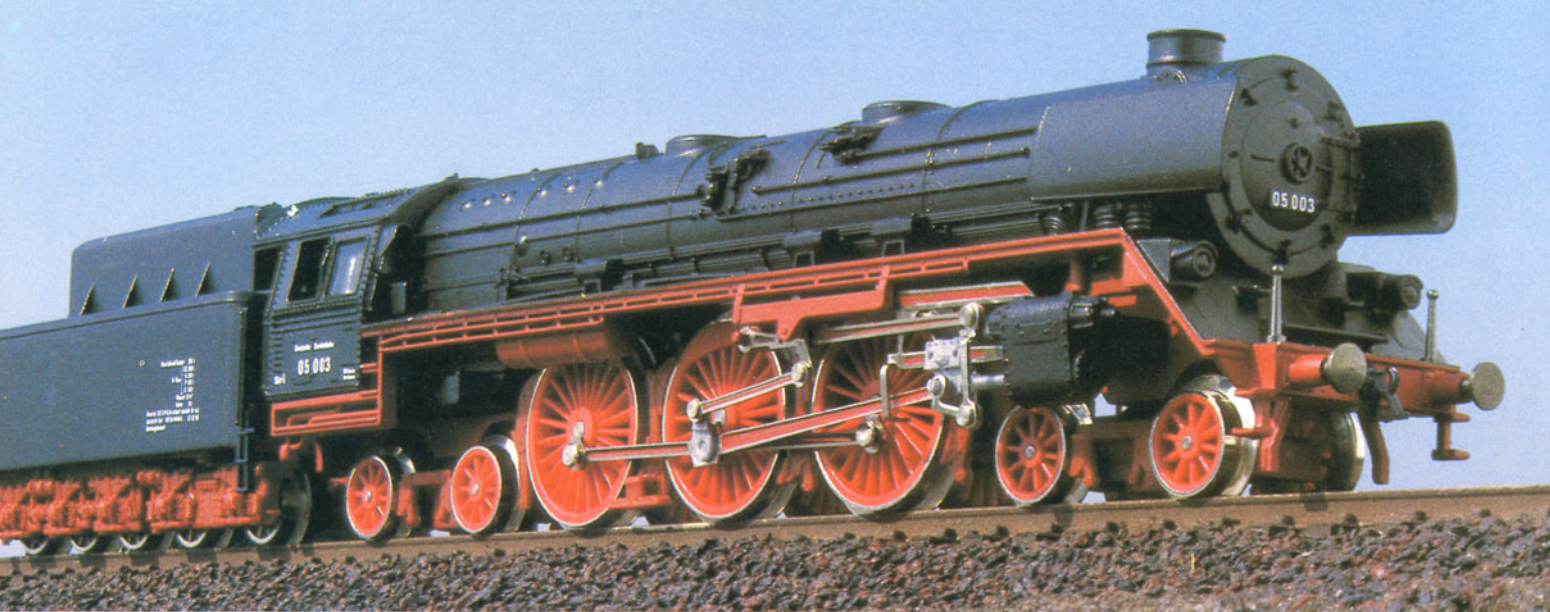


Bild 1: Bei der neuen BR 05 von Arnold kann man beim Betrachten ins Schwärmen kommen. Der optische Eindruck ist äußerst positiv und die Charakteristika des recht anspruchsvollen Vorbildes ist im Modell hervorragend getroffen. Auch die ausgezeichneten Fahreigenschaften verdienen eine extra Erwähnung.

• Neuheiten-Journal •

Neu von Arnold

Arnolds „Star“-Neuheit dieses Jahres ist die Baureihe 05. Das Supermodell nüchtern zu beurteilen ist schwierig, denn es wurde an alle Details gedacht. Die langgestreckte Erscheinung mit den sehr zierlichen riesigen Treibrädern und dem wuchtigen fünfachsigen Tender wurde meisterlich getroffen und die maßstäbliche Wiedergabe mit einer LUP von 166 mm ist äußerst exakt (Vorbild 26 275 mm). Das Modell läßt in puncto Detaillierung keinerlei Wünsche offen. Es verfügt über eine Menge extra angesetzter Teile. Selbst die Pumpen hinter den Windleitblechen sind ebenso exakt wie die Riffelblechdarstellung des Umlaufes mit haarfeinen freistehenden Leitungen nachgebildet. Besonderes Lob verdient die feine Steuerung, die einwandfrei funktioniert. Bei den Vor-

und Nachlaufgestellen sind die Bremsbacken dort angebracht, wo sie hingehören. Zwischen dem Rahmen und Kessel wird freier Durchblick geboten. Der Tender verfügt über durchbrochene Speichenräder. Die Beschriftung der 05 003 ist vollständig und „lupenrein“. Die Maschine läuft bereits bei niedriger Spannung sanft an. Europas längste N-Lokomotive kann man ohne weiteres bis 30 Vierachswagen in der Ebene zumuten. Das Innenleben der Lokomotive, mit einer unseres Erachtens patentreifen Technik, ist übersichtlich und praktisch eingerichtet. Die Glühbirnen sind, ohne daß andere Teile einen „anspringen“, leicht austauschbar. In diese Maschine wurde von Arnold enorm investiert und man konnte von Werkseite vernehmen, daß mit großer Sicherheit in Zukunft auch weitere Farb- und Ausführungsvarianten erwartet werden können. Weiter rollt bei

Arnold die Reichsbahnwelle. Jetzt gibt es die bereits in der DB-Version lieferbare 78er auch in der Reichsbahnausführung. Schon mit den im vorigen Jahr gebrachten Reichsbahn-Güterwagen hat man bei diesem Hersteller eine Marktlücke entdeckt und den angefangenen Weg nun mit drei neuen Reichsbahn-Kesselwagen weiterbeschritten. Man kann nur hoffen, daß Arnold zur nächsten Messe für den immer größer werdenden Anhängerkreis der Reichsbahn sein Güterwagenprogramm noch ausbaut.

Neu bei Günther

In der bekannt guten Qualität, außerordentlich sauber und präzise gefertigt, erschienen bei Günther jetzt die langerwarteten Modelle der Kö I. Diese Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe I wurden ab 1934 in einer Einheitsbauart von der Deutschen Reichsbahn in großer Stückzahl in Dienst gestellt. Die letzten Exemplare fuhren bei der Deutschen Bundesbahn als Baureihe 311 noch bis Mitte der siebziger Jahre. Günther fertigt beide Ausführungsvarianten dieser kleinsten deutschen Diesellokomotiven. Außer der maßstäblichen korrekten Ausführung müssen auch noch die sehr guten Laufeigenschaften der Modelle erwähnt werden.

Neu bei Lima

Im vergangenen Jahr erzielte Lima mit dem Elektro-Triebzug der Baureihe 403, der auch als Lufthansa-Express angeboten wird, höchst beachtliche Verkaufserfolge. Jetzt, nur kurze Zeit später, erschien eine weitere Zuggarnitur mit guten Erfolgchancen. Hierbei handelt es sich um eine Packung mit der Tenderlokomotive der Baureihe 60 und einer Garnitur der Doppelstockwagen, die von der Lübeck-Büchener Eisenbahn für den Schnellverkehr von Hamburg nach Lübeck beschafft wurden. Die Modelle in der Baugröße H0 sind sehr gut gestaltet und im Maßstab 1 : 87 weitgehend aus Kunststoff gefertigt. Jede der vielen Klappen in der Stromlinienverkleidung der 1'B1'-Tenderlokomotive ist korrekt und vorbildgetreu ausgeführt. Weniger gut gelöst ist die Beleuchtung der Fahrzeuge. Das weiße Dreileicht-Spitzensignal wechselt zwar in Abhängigkeit der Fahrtrichtung, an der Lok und aus dem Steuerabteil des Wagens tritt jedoch sehr viel Streulicht aus. Keine Probleme gibt es bei der Stromaufnahme von den Schienen, zumal die Laufräder mit herangezogen werden. Aus diesem Grund wurden die Speichen nur angedeutet. Hier hätte es sicherlich auch



Bild 2: Jetzt gibt es auch die Arnold 78er in der immer mehr gewünschten Reichsbahnausführung. Für die selbe Epoche sind auch drei neue Kesselwagen mit einwandfreier Beschriftung und Ausführung ab sofort beim Fachhandel erhältlich.

Fotos 1 und 2: W. Kosak

Bild 3: Geradezu winzig, trotzdem aber perfekt bis in das letzte Detail sind die zwei Kö I Varianten (einmal DB und einmal DR) von Günther in der Baugröße H0.



eine andere Lösung gegeben. Etwas filigraner hätte man sich auch die Speichen der Treibräder gewünscht. Trotz eines zentral angeordneten Bleibal-lastes bleibt die Zugkraft der ruhig laufenden Maschine bescheiden. Mit ihrer Wagengarnitur, die wohl gelungen ist, schafft die Lokomotive gerade noch eine Steigung von 2,5%. Insgesamt betrachtet ist diese neue Garnitur eine echte Bereicherung des Modellbahnangebotes, zumal die Lackierung ein uneingeschränktes Lob verdient. Die Packung wird in der Farbgebung der LBE und in der etwas attraktive-ren Reichsbahn-Ausführung angeboten.

Neu bei Roco

Kurze Zeit nach dem Erscheinen des bildschönen TEE-Triebzuges VT 11.5 der DB, der von den Modellbahnern mit großer Freude begrüßt wurde, lief in Salzburg die Serienproduktion einer schweren Elektrolokomotive nach österreichischem Vorbild an. Dieses neue Modell in der Baugröße HO ist eine vorbildgetreue Nachbildung der sechsachsigen Reihe 1110, die sowohl im Reise- als auch im Güterzugdienst auf den Gebirgsstrecken der ÖBB eingesetzt wird. Die Lokomotive ist rundum hervorragend gelungen und hat ein enorm hohes Eigengewicht. Dementsprechend groß ist auch die Zugkraft. Je zwei Achsen eines Drehgestells werden in bewährter Art und Weise angetrieben. Die innenliegenden Achsen ohne Antrieb wurden pendelnd und abgefedert angeordnet. Mit Haftreifen ausgerüstet sind die vier Räder der mittleren Achsen. Der Lauf der Maschine ist überaus leise und weich. Die Frontbeleuchtung wechselt automatisch in Abhängigkeit zur Fahrtrichtung. Nach österreichischer Signalordnung zeigt die Lok nur ein rotes Schlusslicht. Zu den weiteren Neuerscheinungen in der Baugröße HO zählen zwei Abteilwagen preußischer Bauart, die in Bundesbahn-Ausführung nun auch ohne Bremserhaus gefertigt werden. Das N-Angebot wird um einen vierachsigen Eilzugwagen mit der Aufschrift „Deutsche Weinstraße“ bereichert.

HO

Neu von Metropolitan

Vom Importeur Firma R. Engelhard, Offenburg, gingen uns ein paar Fotos zu, die Neuheiten des Schweizer Handarbeitsserienherstellers zeigen. Leider wurde die Bildqualität der uns übersandten Modellfotos der feinen Detaillierung der Modelle nicht gerecht. Wir können Ihnen deshalb hier nur sehr kleine Abbildungen des Gepäcktriebwagens Fe 4/5 und der Kleinstverschiebelok Te I sowie der SBB/CFF-Mallet-Lok (2 x 2/2) vorstellen. Der Gepäcktriebwagen ist beleuchtet und die Türen sind zu öffnen.

Neu von Rai-Mo

Bei Rai-Mo stand nur noch eine preußische Abteilwagen-Garnitur im Katalog offen. Diese ist nun auch lieferbar (Art.-Nr. 200340). Diese herrlichen und sehr fein detaillierten Wagen der 1. und 2. Klasse decken nun praktisch alle gebräuchlichen zweiachsigen Abteiltypen ab. Wie schon bei den vorhergehenden Waggonen dieser Serie wurden nicht nur die Seitenwände in der Aufteilung (hier 4 Abteile) sondern auch die Dachlüfterleisten entsprechend abgeändert. Rechnet man die Wagen mit und ohne Bremserhaus als nur ein Modell, so sind es jetzt fünf unterschiedliche Wagentypen (getrennt, mit und ohne Bremserhaus, neun Stück). Eine beachtliche Leistung für diesen kleinen Hersteller. Die beiliegenden Beschriftungssätze erlauben unterschiedliche Varianten, so die Länderbahn für braun/grün/grau-Wagen mit römischen Abteilbezeichnungen, wie auch die spätere Länderbahn-Beschriftung mit arabischen Zahlen und grünem Gehäuse. Die Reichsbahn-Beschriftung fehlt natürlich auch nicht. Für die Bayern-Fans sind wieder ein paar neue Güterwagen ausgeliefert worden. Ein langachsiger Drehschmelwagen der Gattung Hrmz, des weiteren ein bayerischer geschlossener Einheitsgüterwagen mit und ohne Bremserhaus, ebenfalls mit langem Achsstand. Auch das Kurzachsortiment wurde um den Teer- und Fäkalienwagen (einmal gebremst und einmal ungebremst) erweitert.



Bild 4: In sauberer Ausführung schuf Lima in der Baugröße HO die Garnitur der Doppelstockwagen. Sie besitzen komplette Inneneinrichtungen und eingesetzte Fenster.



Bild 5: Bis auf die etwas groben Räder ist die 60 001 von Lima eine originalgetreue Nachbildung der Stromlinienlokomotive für den Schnellverkehr der LBE.

Bild 6: Das Roco-Modell der schweren Elektrolokomotive der Reihe 1110 nach Vorbild der ÖBB ist maßstäblich exakt und besonders zugkräftig.

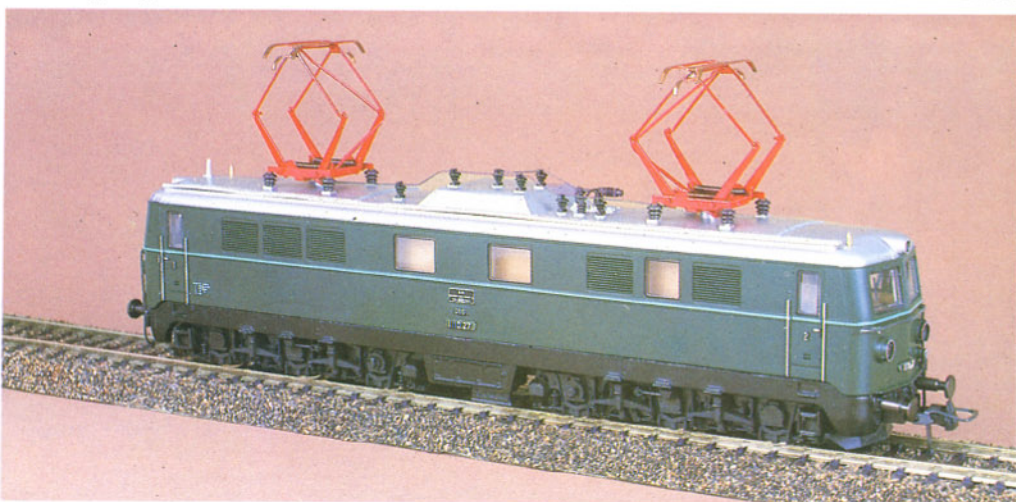


Bild 7: Die Serie der beliebten Abteilwagen preußischer Bauart in Spurweite HO wird von Roco als Varianten ohne Bremserhaus fortgesetzt. Jeder Packung liegen zahlreiche Steckteile bei (beim rechten Wagen bereits anmontiert).

Fotos 3 bis 7: Obermayer

Bild 8: Gepäcktriebwagen Fe 4/5 der BLS und Kleinstverschiebelokomotive Te I.



Bild 9: Ein sehr sauber gearbeitetes Modell in HO der SBB CFF Malletlokomotive 2 x 2/2 von Metropolitan.

Fotos 8 und 9: Werkfoto Metropolitan

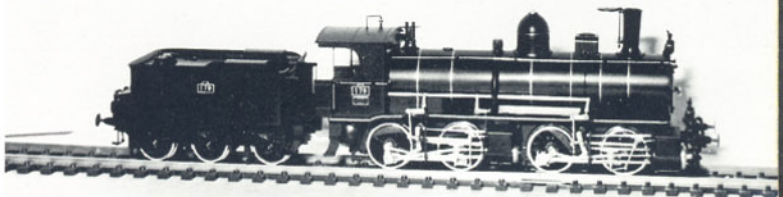




Bild 10: Wieder eine neue Preußenabteilwagen-Garnitur von Rai-Mo. Diesmal die Wagen mit viel Abteilen für 1./2. und 2. Klasse. Hiermit ist das zweiachsige Abteilwagensortiment von Rai-Mo komplett. (Art. Nr. 200 340).

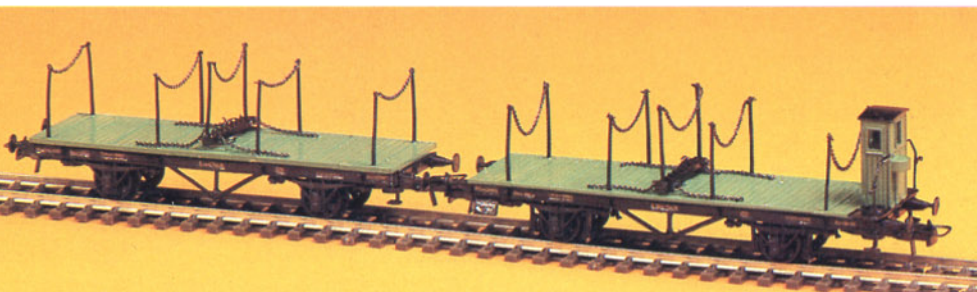


Bild 11: Eine nicht angekündigte Neuheit stellen diese beiden unterschiedlich langen Drehstuhl-Langholzwagen (Hrmz) mit der Art. Nr. 200 127 dar. Die kurzachsigen Wagen derselben Art sind schon seit längerem lieferbar.



Bild 12: Ebenfalls vorher nicht angekündigt und neu sind die unterschiedlich langen Modelle (symmetrischer und asymmetrischer Achsstand) der gebremsten und ungebremsten geschlossenen bayerischen Güterwagen der Gattung Gm (Art. Nr. 200 132).



Bild 13: Die beiden kurzachsigen Teer- und Fäkalienwagen der bayerischen Staatsbahn sind auch nicht angekündigt gewesen (einmal mit und einmal ohne Bremse Art. Nr. 200 130).

Bild 14: Nun sind endlich die Rai-Mo Bierwagenbeschriftungen unter der Art. Nr. 000 820 (uvP DM 8,50) lieferbar. Die Abziehbilder sind äußerst vorbildlich und originell. Der Satz enthält 9 verschiedene Bierreklamen von bayerischen Brauereien.

Foto: W. Kosak
Fotos 10 bis 13: Werkfoto Rai-Mo



Neu von Reitz

Der Berliner Kleinstserienhersteller, den man auch als „Edelschmiede“ bezeichnen kann, hat einige Umbausätze für Serienlokomotiven fertiggestellt. Bereits lieferbar ist der gut gelungene Zurrüstsatz für die Roco-BR 17, der aus selbstgefertigten Zinn- und Messinggußteilen besteht. Hier wurde nicht einfach, wie bei manchen anderen Gußteilherstellern üblich, geklaut, in dem man alte M+F-Bauteile nachgegossen hat, sondern alle Guß-Urmodelle wurden von Herrn Reitz selbst gefertigt. Das Ergebnis ist überzeugend. In Kürze sollen noch auf der Basis der Fleischmann-P 8 und Roco-E 91 ebenfalls Umbausätze lieferbar sein. Die Firma Reitz ist bislang durch exzellent ausgeführte Fertigmodelle in Sonderlackierung bekannt. Man darf gespannt sein, wie die weitere Entwicklung vor sich geht.

Neu von Weinert

In ähnlicher Art wie Reitz arbeitet die Firma Weinert. Die Firma hat für die Roco-„Altbau“-01 einen Neubaupaket mit dazugehörigen Messinggußteilen in feinsten Detaillierung erstellt. Der Umbausatz ist bereits beim Fachhandel erhältlich. In Kürze wird dann etwas Ähnliches für die BR 23 von Roco erhältlich sein. Uns gingen zwei Muster-Umbausätze zu, über deren Weiterverarbeitung unser Mitarbeiter Herr Schiebel im nächsten Eisenbahn-Journal berichten wird.

Neu von Faller

Als erste Faller-Neuheiten dieses Jahres sind in H0 die „Alte Hammerschmiede“, ein Stellwerk „Mittelstadt“ sowie jeweils ein Sortiment von Verkehrsschildern und unbeleuchteten Straßenlaternen-Attrappen lieferbar. Die Faller-Häuser gefallen durch ansprechende Maßstäblichkeit und feine Detaillierung sowie gute Paßgenauigkeit beim Zusammenbau. Sehr zierlich sind die Laternen ausgefallen, wobei nur bedauerlich ist, daß sie eben unbeleuchtet sind. Dennoch stellen sie sicher eine preiswerte Alternative für die Anlagen-Ausgestaltung dar. In Baugröße N liefert Faller nun das bereits im Vorjahr als H0-Modell vorgestellte Freiburger Martinsdorf, das aufgrund des kleineren Maßstabes erheblich maßstabsgetreuer gestaltet werden konnte als sein „großer Bruder“, wobei die Detaillierung genauso gut ist. Sehr hübsch ist auch ein Fachwerkhaus nach fränkischem Vorbild mit unterschiedlich gestalteten Giebelwänden. Ebenfalls in der Baugröße H0 schon bekannt, war das Modell eines Erdöl-pumpwerkes, das Faller nun auch in ansprechender Ausführung in N liefert.

Neu von Vollmer

Schon seit längerer Zeit werden auch von Vollmer die diesjährigen Neuheiten ausgeliefert, so z.B. einiges an nützlichem Bw-Zubehör. Schon seit einiger Zeit gibt es eine originelle und recht zierlich gestaltete Besandungsanlage. Auf einem Profilerüst ist ein hoch gelegener Sandbehälter montiert, der für Wartungsarbeiten über eine lange Aufstiegsleiter zugänglich ist. Besonders schön finden wir auch den ebenfalls recht originellen Schlackenaufzug, ein echtes Novum, da so etwas bisher für kleinere Bahnbetriebswerke mit entsprechender Löschrube wirklich fehlte. Mittels Schrägaufzug kann in gedachter Weise die Lösche vom Gleis mit Schlacken-



Bild 15: Zur Veranschaulichung ein Bierwagenzug von 5 unterschiedlich beschrifteten Rai-Mo Bierwagen (4 verschiedene Wagenmodelle).

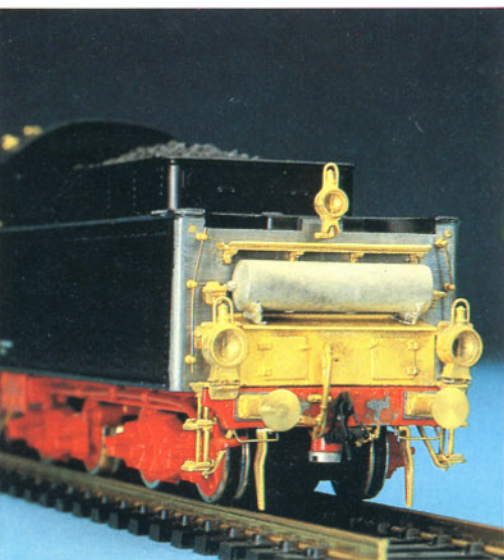
Foto: W. Kosak

grube direkt auf ein parallel laufendes Gleis mit Schlacke-Abfuhrwagen zum Abtransport umgeladen werden. Wiederum eine weitere Einsatzmöglichkeit für Miniatur-Bw-Arbeiter und eine zusätzliche Bw-Ausgestaltung. Für Baustellen und Gleiskörper usw., bringt Vollmer auch eine Wellblech-Hütten-Packung für den universellen Einsatz. Sehr gut gefiel auch der schon lange im Angebot fehlende

und stark gewünschte Fahrradständer für Fabriken, Bahnhöfe und Wohnsiedlungen. Nun können auch die Miniatur-„Veloziped“ ordnungsgemäß und platzsparend untergestellt werden. Last, but not least, kam nun vor kurzem auch von Vollmer das bereits seit 1980 im Katalog angekündigte brennende Haus. Verständlich, da Vollmer ja auch in den verschiedenen Baugrößen Feuerwachen führt. Diese werden nun sicherlich auf den diversen Modellbahnanlagen vermehrt Alarminsätze bekommen.

Neu von Kibri

Die „Brummi-Welle“ bei Kibri läuft weiter, nun auch



Neu von VEB Vero

Auf der Leipziger Herbstmesse wurde, wie in der DDR zum Herbst üblich, nicht viel Neues angeboten. Lediglich von Vero gibt es einen Gebäudebausatz der für Eisenbahnerwohnungen so typischen Häuser der Jahrhundertwende. Ein hübsches kleines Zubehör am Rande wird in Form von unbeleuchteten Gaslaternen für Epoche-I- und -II-Sammler in Spurweite H0 angeboten. Diese als Bausatz lieferbaren Laternen, die sich gut in jeden Bahnhof und entsprechende Altstadt einfügen, brauchen nur aus 4 Teilen zusammengesteckt zu werden.

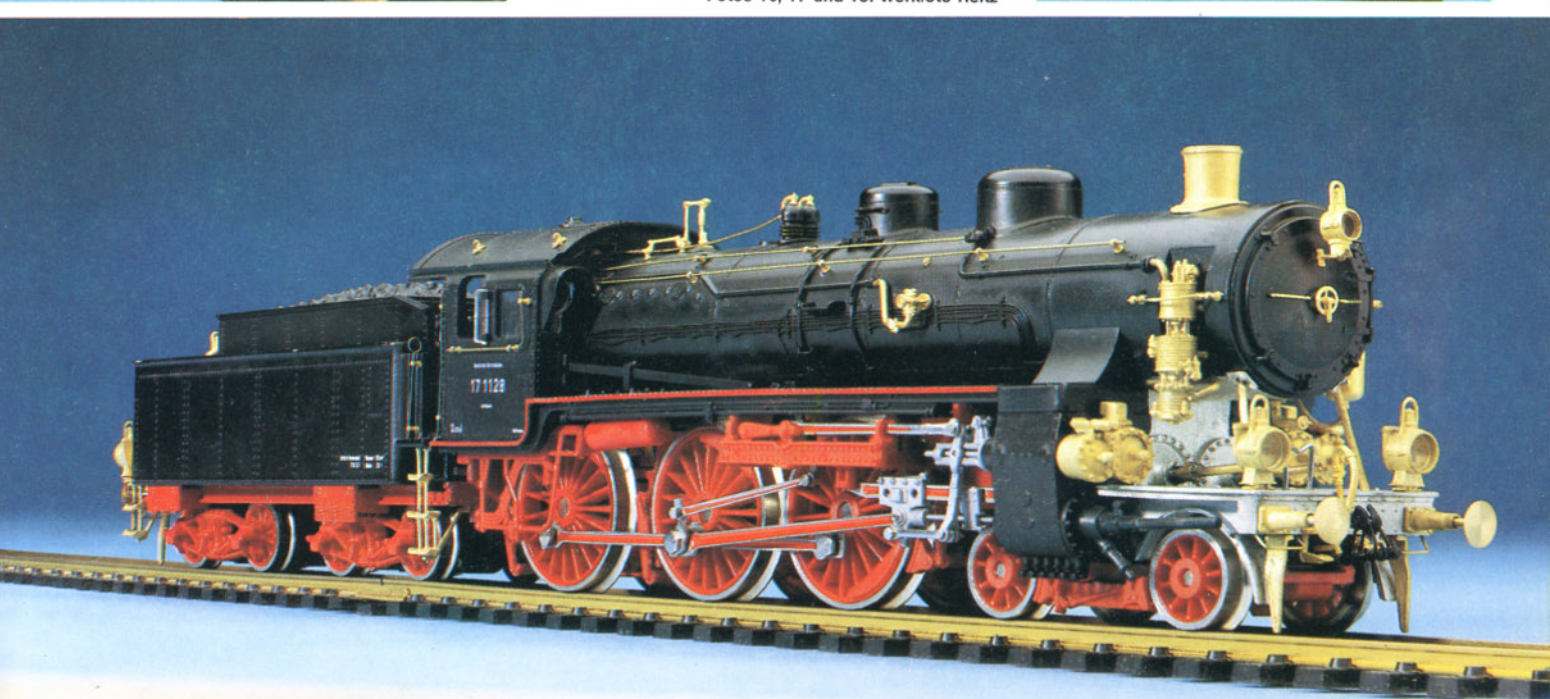
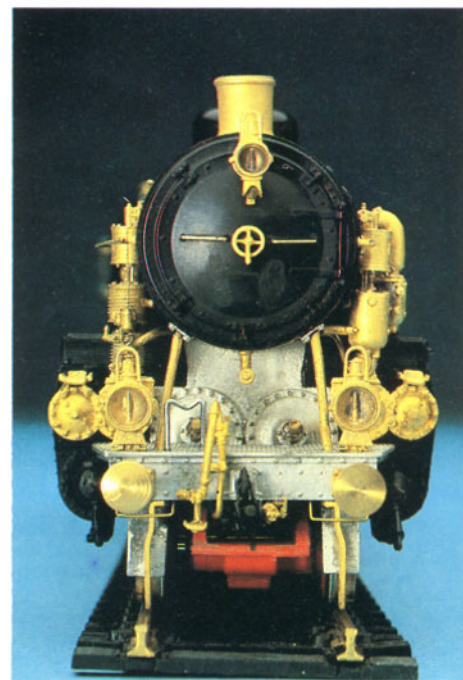
HM

Bild 16: Tenderansicht der Roco BR 17 mit den Reitz'schen Gußteilen.

Bild 17: An der Lokomotivfront der 17er von Roco hat Reitz ebenfalls eine Menge zusätzlicher Umbauteile angebracht.

Bild 18: Die so gesuperte und umgestaltete Roco BR 17 macht einen ausgezeichneten Eindruck.

Fotos 16, 17 und 18: Werkfoto Reitz



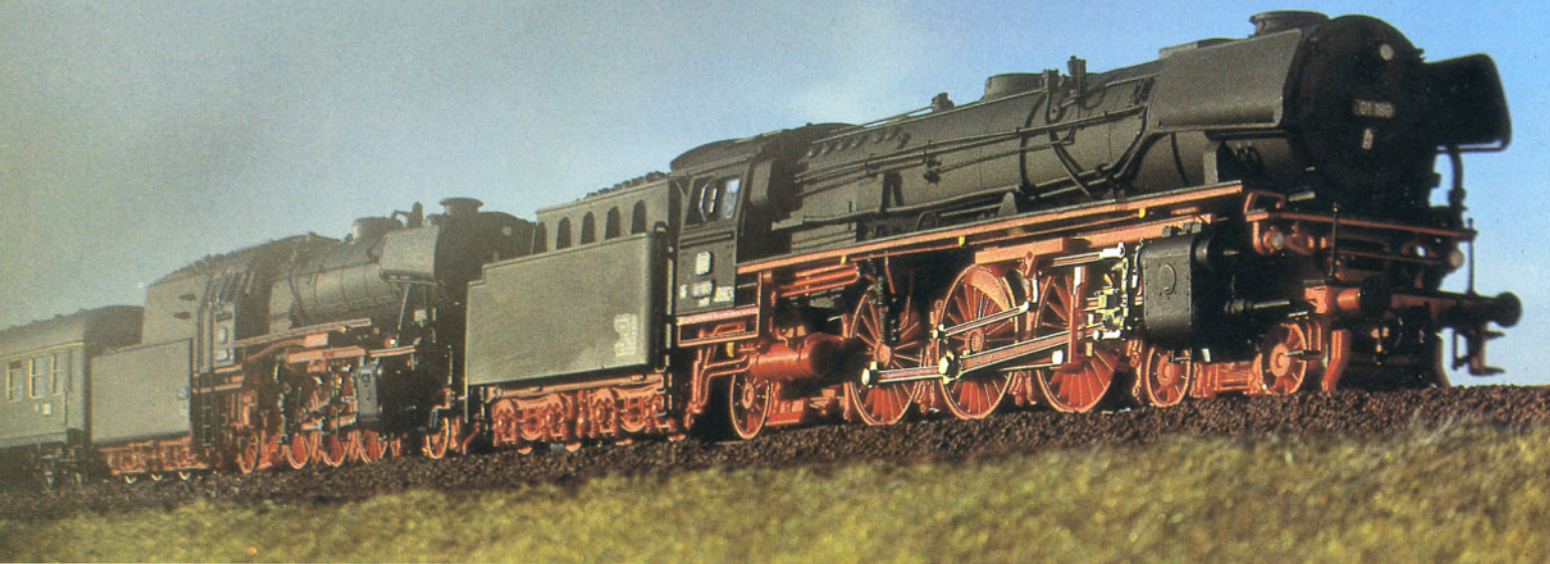


Bild 19: Vom bisher bekannten Signalhersteller Weinert gibt es nun für die Roco BR 01 und BR 23 ebenfalls Umbausätze. Die Roco Altbaukessellok hat einen kompletten Neubaukessel mit allen dazugehörigen Teilen erhalten. Die umgebaute Lok wirkt hervorragend.



Bild 20: Sehr wichtig sieht die Roco BR 23 aus, obwohl schon im Original ein Supermodell, gewinnt die Lokomotive doch noch zusätzlich durch die Weinert Zurüstteile und die fein geätzte Metallsteuerung.

Fotos 19 und 20: W. Kosak

Bild 22: Das Freiburger Martinstor und ein Bausatz fränkisches Fachwerkhäuser ist nun auch in Spur N in zwei getrennten Bausätzen von Faller lieferbar.



Bild 21: Faller hat ein neues Fachwerkziegelstellwerk „Mittelstadt“ an den Fachhandel ausgeliefert. Ebenso ein Bausatzsortiment unbeleuchteter Bahnhofs- und Straßenlaternen für die Spurweite H0.

in Baugröße Z. In dieser Größe bietet Kibri ein Sortiment von sechs Lastzügen nach Mercedes- und DAF-Vorbildern, fein detailliert und mit sauber gedruckten Beschriftungsaufklebern versehen. Die Lastzüge werden als Bausatz geliefert, der sich trotz seiner Kleinheit leicht zusammenbauen läßt.

mit Glysantin-Aufschrift, den Taunus 17M der fünfziger Jahre als Polizei-Fahrzeug und die Citroen-Limousine als französisches Feuerwehr-Fahrzeug. Farb- und Beschriftungsvarianten stellen auch die beiden neuen Ausführungen des Mercedes-Omnibusses dar.

P. Schiebel

Neu von Brekina

Von Brekina gibt es als Neuheiten Varianten schon bekannter Fahrzeuge, so den DKW-Kastenwagen

Neue Kataloge

Wie jedes Jahr, ist in den letzten Wochen wieder eine Flut neuer schöner Kataloge der Modellbahnhändler bei uns eingegangen. Dies sind im einzelnen:

Bild 23: Von ansprechender Maßstäblichkeit und guter Detaillierung ist dieses HO-Modell einer „alten Hammerschmiede“. Die mit abgebildeten Verkehrsschilder werden von Faller in einem großen Bausatzsortiment extra geliefert.

Fotos 21 – 23: P. Schiebel





Bild 24: Von Vollmer gibt es schon seit einiger Zeit diesen entzückenden und filigranen Schlackenauzug.

Bild 25: Hier wird gerade mittels Kibri-Kran der ausgebrannte Dachstuhl des Vollmer-Hauses abgehoben. Der Vollmer-Bausatz „Brennendes Haus“ verfügt über eine Inneneinrichtung des ausgebrannten Stockwerks. Ein großer Rauchgenerator wird extra angeboten.



Bild 26: Ein winziges Zubehör und trotzdem für jede Modellbahnanlage unentbehrlich ist der neue Fahrradständer von Vollmer.

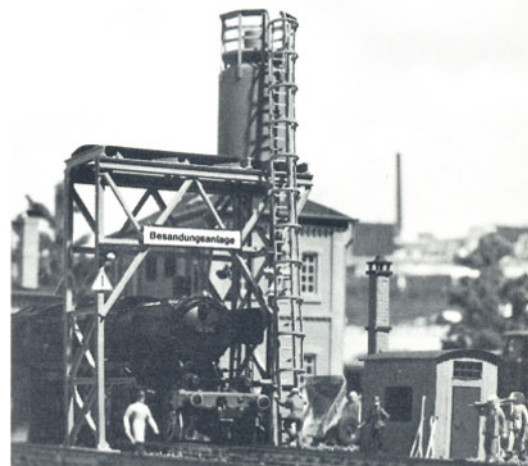
Bild 27: Als Bw-Zubehör ist die neue Besandungsanlage, die Vollmer schon vor ein paar Wochen an den Fachhandel ausgeliefert hat, sicher recht willkommen.

Fotos 24, 26, 27: Werkfoto Vollmer
Foto 25: P. Schiebel

120 und dessen Einsatzmöglichkeiten sind ausführlich und verständlich aufgeführt. Für die Feuerwehr- und Autoliebhaber werden interessante Modelle und Zubehör wie Abziehbilder, ansteckbare Spiegel, Blau- und Gelblicht usw. angeboten. Die für das kommende Jahr als Auslaufmodelle gedachten Fahrzeuge sind extra gekennzeichnet, so daß sich Interessenten noch rechtzeitig mit solchen Artikeln versorgen können. Großformatige Anlagenbilder und Abbildungen von Fahrzeugdetails runden den guten Gesamteindruck des Kataloges ab.

Roco-Gleisplanbuch

Von Roco gibt es nun auch ein neues Gleisplanbuch für die Spurweite H0. Mit einem allgemeinen Einführungstext wird auf Besonderheiten des Anlagenselbstbaues und des Roco-Gleissystems ausführlich eingegangen. Nützliche Tips werden für die Verlegung von Gleisen mit dem bekannten Roco-Flex-Gleis und der dafür lieferbaren bereits beschotterten



Gleisbettung „Styroplast“, gegeben. Die Einführung mit 38 Seiten ist reichhaltig bebildert. Insgesamt werden im zweiten Teil 18 Anlagenvorschläge unterbreitet, die als farbige Aquarelle ausgeführt sind. Dadurch läßt sich sehr gut die gedachte Landschaftsgestaltung und die Gebäudeaufstellung erkennen.

Roco-Katalog

Roco dürfte mit seinem neuen Katalog, mit über 190 Seiten für die Spurweiten H0 und N sowie ein paar „ersten“ Spur-0-Artikeln, den größten Katalog seiner bisherigen Firmengeschichte dem Fachhandel zur Verfügung gestellt haben. Er beinhaltet neben vielen wunderschönen Fahrzeugmodellen für das deutsche Inland auch eine große Palette für das benachbarte Ausland (Holland, Schweiz, Österreich usw.). Auch das neue Modellbahn-Elektronik-System MCS



Bild 28: Das ist der Bausatz der neuen Eisenbahner Wohnhäuser von VEB Vero aus der DDR. Die Gebäude sind ganz entzückend gestaltet.



Bild 29: Hier die Rückseite der auf Bild 28 gezeigten Gebäudegruppe die sich zur Vorderseite entsprechend dem Vorbild stark unterscheidet. Die Gebäude sind durchgehend für alle Epochen einsetzbar.

Fotos 28 und 29: W. Kosak

Bild 30: Ausgesprochene Winzlinge sind die sehr gut gelungenen Kibri LKW für die Spurweite Z die als Bausatz-Neuheit angeboten werden. Erstaunlich ist die gute Durchdetaillierung selbst noch für diesen Baumaßstab von 1:220.

Foto: P. Schiebel





Bild 31: Bei Brekina gibt es wieder von bereits bekannten Fahrzeugen weitere Varianten. Hier der Mercedes Omnibus für zwei unterschiedliche Verkehrsgesellschaften.



Bild 32: Den DKW-Kastenwagen gibt es mit neuer Aufschrift, den alten Taunus 17 M als Polizeifahrzeug und die Citroen Limousine als französisches Feuerwehrfahrzeug.

Fotos 31 und 32: P. Schiebel

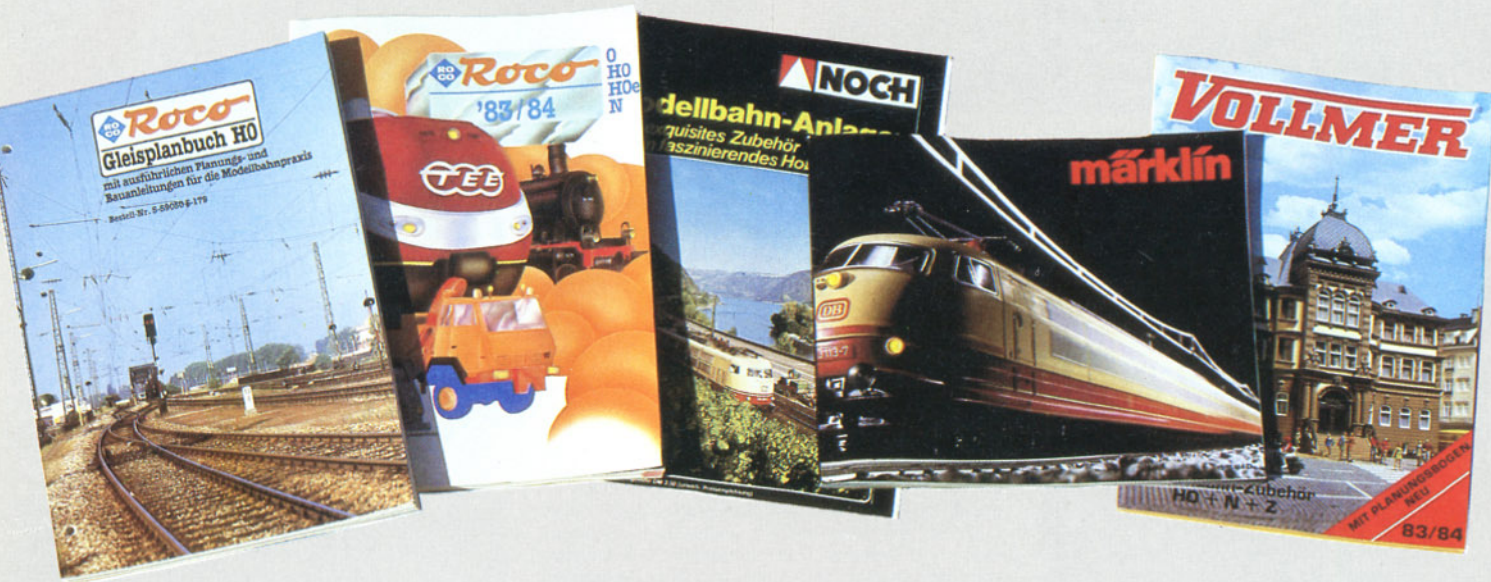


Bild 33: Dieses Bild zeigt die neuen, in letzter Zeit bei uns eingegangenen Druckwerke der einzelnen Herstellerfirmen, (v.l.n.r.): Roco Gleisplanbuch, Roco Modellbahn-katalog, Noch Zubehörs-Katalog, Märklin Gesamt-katalog für drei Spurweiten, Vollmer Gesamt-katalog.

Foto: W. Kosak

Ein Novum dürfte sein, daß sämtliche Gleispläne nochmals zusätzlich in genauen Schablonen-Zeichnungen auf transparentem Papier mit den Artikelnummern der einzeln benötigten Gleise aufgedruckt sind und als Deckblatt auf die Aquarellzeichnungen aufgelegt werden können. Dadurch werden die unterirdisch bzw. unsichtbar verlaufenden Streckenverlegungen bestens kenntlich gemacht. Für das Gleisplanbuch wird eine Plastikabheftmappe (Art.-Nr. 9036 S) angeboten, in der das in Lose-Blatt-Form angebotene Gleisplanbuch gesammelt und erweitert werden kann.

Noch - Katalog

Der Allgäuer Modellbahn-, Gelände- und Zubehör-Hersteller hat einen neuen Hauptkatalog mit über 120 Seiten, in dem die bekannten Anlagenplastiken ausführlich abgebildet und mit Variationsmöglichkeiten für die Spurweiten H0, N und Z abgebildet wurden, vorgelegt. Gerade für den ungeübten Anlagenbauer eine wahre Fundgrube und ein recht erleichterter Start in den Modellbahn-Anlagenbau. Auch das Zubehör, so z.B. Straßenbänder, Straßenpflaster, selbstklebender Tennisplatz, Kleindioramen, Häuschen, das Auto-rail-Straßensystem usw., sowie verschiedene lenkbare Straßenfahrzeuge bis hin zu Modellwerkzeugmaschinen, Streu- und Klebematerialien nehmen einen breiten Raum des Angebotes ein.

Märklin - Katalog

Gleich drei neue Kataloge gibt es von dieser Firma. Zum einen den großen Gesamtkatalog, der alle drei Spurweiten von H0 über Z (mini-club) bis hin zu Spur-I-Modellen sowie Metallbaukästen beinhaltet. Des weiteren wird erstmalig extra je ein kompletter mini-club- und Spur-I-Katalog für Liebhaber dieser Spurweiten angeboten. Der Märklin-Katalog gefällt uns in seiner Übersichtlichkeit, in der Druckqualität und in den farbigen Abbildungen ganz hervorragend. Zu den einzelnen Loktypen werden, als kleine Schattenbilder, auch sehr nützliche Beispiele für die Zugzusammenstellung aufgezeigt. Über das Angebot des größten deutschen Modellbahnherstellers

braucht man nicht viele Worte verlieren. Von Reichsbahn- über DB-Fahrzeuge bis hin zu Auslandsmodellen wird ein enormes Programm angeboten.

Vollmer - Katalog

Von Vollmer gibt es einen wunderschön gestalteten neuen Katalog mit über 130 Seiten, vollkommen in Farbe gedruckt. Die Wiedergabe und Abbildung der Modelle ist hervorragend. Keines der Gebäude und das sonstige Zubehör ist „nackt“ abgebildet, sondern fügt sich jeweils in ein passendes Diorama oder gar eine Modellbahnanlage ein. Großformatige Abbildungen und ein Ausfallposter (Anlagendiorama) sind ebenso anzutreffen wie erklärende Verarbeitungshinweise für Straßenpflaster, Brücken, Oberleitungen usw. Einen besonderen Gag stellt der beiliegende Planungsbogen dar. Ähnliches haben wir schon einmal von MZZ im Eisenbahn-Journal 3/83 vorgestellt. Vollmer geht hier jedoch einen anderen, für den Planer noch einfacheren Weg: Die im Planungsbogen enthaltenen Gebäudeabbildungen von Bausätzen sind mit Klebblöcken bereits vorgestanzt und verfügen, da sie nicht für eine Hintergrundkulissengestaltung gedacht sind, über eine Vorder- und Rückseitenbedruckung. So können sie ohne weiteres auf einer mit dem Märklin-Planungsspiel vorentworfenen Anlage aufgestellt und der spätere Bausatzstandplatz festgelegt, bzw. der etwaige Bedarf an Gebäuden im voraus ermittelt werden.

HM

Int. Ausstellung Modelleisenbahn und -zubehör, Köln, 27. — 31. Oktober 1983

Die bisher größte Publikums-Ausstellung ihrer Art präsentiert auf einer Fläche von 6000 m² ein interessantes Modelleisenbahn-Angebot. Neben der breiten Palette industriell gefertigter Modellbahn-Artikel werden nicht zuletzt auch die vielfältigen Möglichkeiten individueller handwerklicher Fertigung aufgezeigt. Darüber hinaus gibt es praktische Vorführungen, u. a. aus den Bereichen Anlagen-Planung, Gestaltung und Elektrotechnik, verbunden mit zahlreichen Problemlösungen und Anregungen nicht nur für den passionierten Modelleisenbahner, sondern gleichermaßen für denjenigen, der sich weniger professionell mit Miniatureisenbahnen beschäftigt. Neben den Produzenten und einer großen Zahl weiterer kommerzieller Aussteller werden auch viele Modelleisenbahn-Clubs mit ihren Anlagen in Köln vertreten sein. Dazu kommen seltene historische Modelle und eine Ausstellung von Originalen des Regelspurbereiches auf den Gleisanlagen des DB-Bahnhofes Köln-Deutz, Tief.

Termin: 27. 10. — 31. 10. 1983
Öffnungszeiten: 11.00 — 20.00 Uhr, Samstag und Sonntag ab 9.00 Uhr
Eintrittspreise: Tageskarte DM 10,—; Rentner und Schüler DM 6,—; Dauerkarte DM 25,—

AR

Rai-Mo Motorisierung mit falschen Kontakten

Durch einen Materialfehler der Radschleifkontakte, verursacht durch den Vorlieferanten, sind die Federbronzekontakte der zuletzt gelieferten preuß. und württ. T 3 Motorisierungen für den notwendigen Kontaktdruck zu unelastisch. Leider sind wir erst nach Auslieferung durch Kundenreklamationen darauf aufmerksam geworden. Wir bitten das Versehen zu entschuldigen. Bei Rücksendung dieser wenig elastischen Kontakte erhalten Sie kostenlosen Ersatz.

Rai-Mo Vertrieb, Postfach 160, 8080 Fürstfeldbruck